

## Claude BRIAND - Remise en vol d'un RF4D

Tout commence fin septembre 2008 comme bien souvent par un coup de fil. Un ami pilote demeurant à Salon-de-Provence me signale un RF4D à vendre à Salon Eyguières.

L'appareil est démonté, car il ne vole plus depuis quelques années. Par curiosité et aussi pour se retrouver, je décide d'aller voir cet avion.

Je découvre un avion avec une curieuse livrée représentant un requin tant sur le fuselage que sur les ailes, bizarre... J'inspecte la machine qui semble avoir beaucoup vécu.

Elle a plus de 3 000 h de vol, a appartenu à l'aéro-club d'EUROCOPTER, appellation de

l'époque, a été accidentée, l'aile droite ayant été cassée. Elle a été réparée chez SPORTAVIA après avoir été convoyée à bord d'un SUPER FRELON excusez du peu, mais quand on a les moyens !... La photo se trouve dans le livre de René.



Le vendeur m'explique qu'elle peut être remontée rapidement et remise en vol. Je suis perplexe après ce que je viens de voir. Je tourne autour longuement me demandant si cela en vaut la peine vu le travail en perspective. Finalement, je me décide, après tout, on verra bien. Et puis cela me fera une occupation pour ma retraite toute proche. J'organise le convoyage vers la Charente de l'aile tout d'abord à l'aide d'une remorque plateau pour planeur. Je retourne chercher le fuselage et les caisses de pièces diverses avec une remorque de planeur fermée cette fois-ci. Je fais un point de l'opération à venir : il faut désentoiler vu l'état général. Le moteur est en pièces détachées et semble avoir eu des soucis majeurs d'après le carnet, conclusion, il faut changer le moteur ça ne vaut pas le coup de le refaire.

Autre point important, le CDN est périmé depuis près de 4 ans et demi sachant qu'après 6 ans, il faut refaire une classification complète de la machine ce qui n'emballe pas mon inspecteur, donc il ne faut pas traîner.

J'attaque la rénovation en avril suivant par le fuselage en lui faisant un décapage complet. La verrière est désajustée, le cadre est à remodeler. Ensuite, je désentoile l'aile, la menuiserie est impeccable, excellente. L'été est consacré à l'entoilage puis les différents apprêts et la

peinture, j'ai décidé de remettre cet avion au standard du modèle original.

Nous sommes début novembre et la date fatidique se rapproche à grands pas, à savoir le 16 janvier 2010 soit les fameux 6 ans. Le fuselage est marouflé, apprêté et peint.

Photo ci-contre : décapage, ré-entoilage et mise en peinture de main de maître grâce à Frédéric Sire





Photo ci-dessus: Le RF4D restauré et rutilant, lors du rassemblement de Cahors en 2012

La déco est celle des RF4D, cela prend du temps et nous amène fin décembre 2009. Début janvier, mise en croix, remontage du moteur, le temps passe vite, la visite de renouvellement est prévue pour le 12 janvier. Le remontage se termine le 11 janvier au soir avec l'aide de Frédéric Sire.

Il fait -5°C dans le hangar ce qui n'arrange rien. La pesée est faite, il a perdu 18 kg !

Le lendemain, la visite se passe à merveille, OUF !

Il s'est passé neuf mois (!) depuis le début des travaux, mais ceux-ci ne m'auront pris que 7 mois et demi effectifs. Février est consacré à régler quelques petits détails. Après un épisode hivernal plutôt pourri, le nouveau 1er vol est réalisé début mars. L'avion vole bien, un vrai régal !

La récompense d'un an et demi de travail. Après 2 ans et demi de pur bonheur, je suis contraint de m'en séparer pour raison de santé. Il se retrouve à Albertville et fait le bonheur de son nouveau propriétaire.

Revendu en 2017, il fait de nouveau le bonheur d'un pilote belge et est basé à Vinon. Je l'ai revu en septembre dernier à Sisteron, il est toujours aussi beau, il faut dire qu'il est entre de bonnes mains et ça fait bougrement plaisir !