

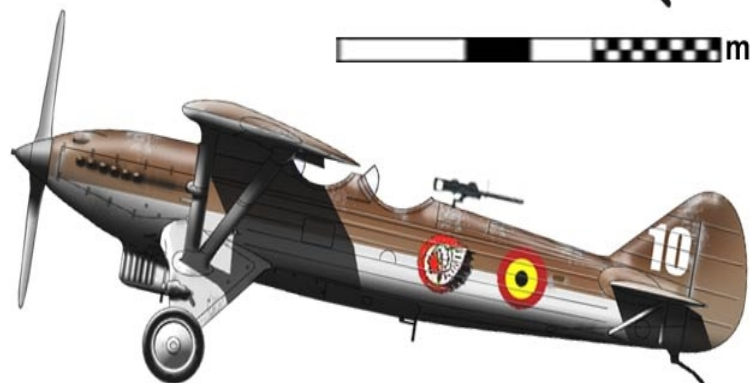
Nom de l'avion : Renard R.31

Type d'avion : Monoplan d'observation et de reconnaissance biplace

## Renard R.31



Reconnaissance Aircraft, Ground Support Aircraft

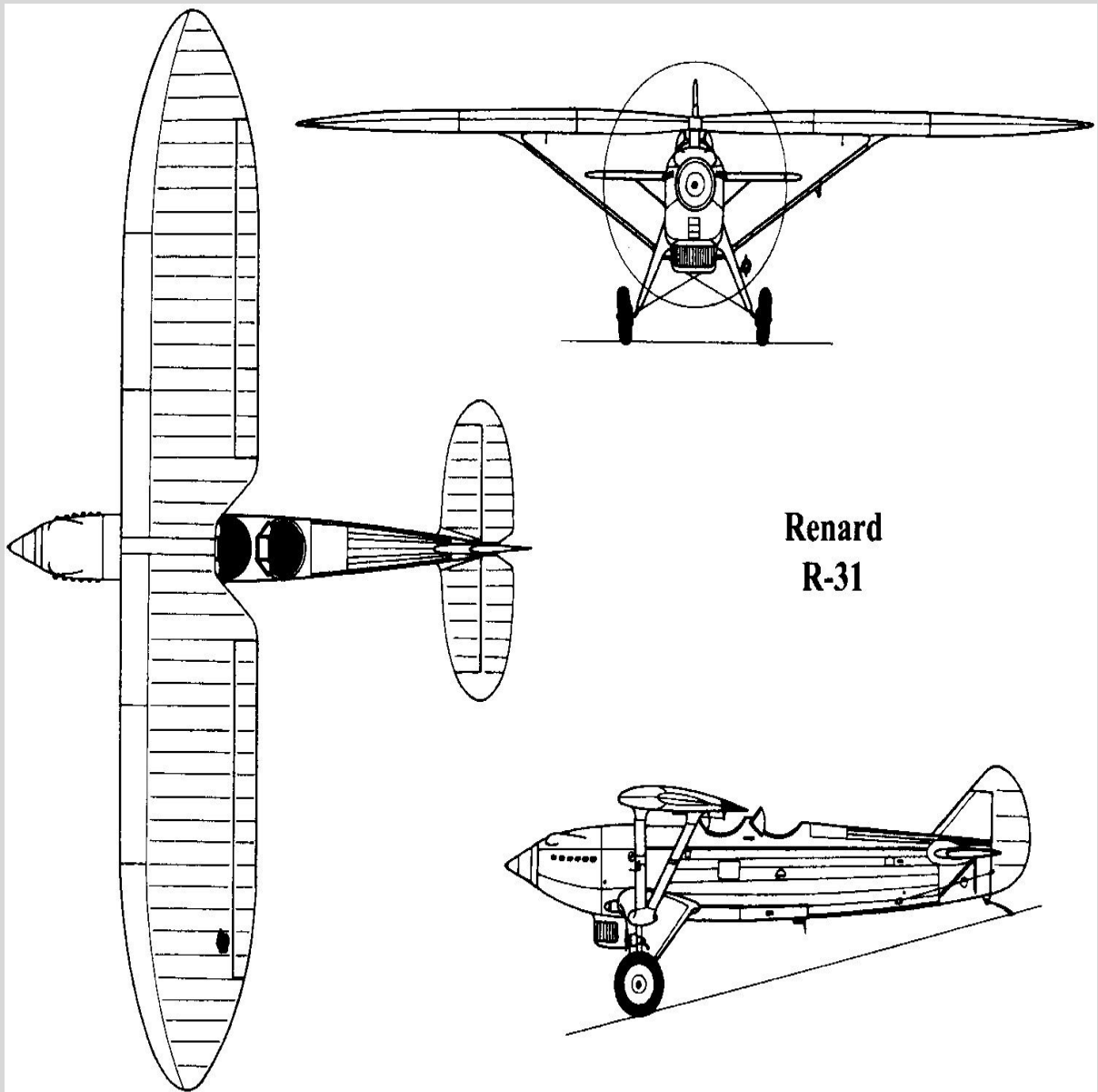


# MOTORISATION

Rolls-Royce Kestrel II



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide  
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



**Renard  
R-31**

## **ARMEMENT**

1 mitrailleuse FN-Browning de 7,9 mm en capot moteur  
1 mitrailleuse FN-Browning de 7,9 mm sur affut circulaire  
80 kg de bombes



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 290 - 295 km/h

Vitesse croisière= 24 km/h

Temps montée= 5000 m en 11' 20" - 2000 m en 5' 30 "

Plafond pratique= 8650 m

Rayon action= 650 - 1000 km



Air Historical Team KLM/MRA

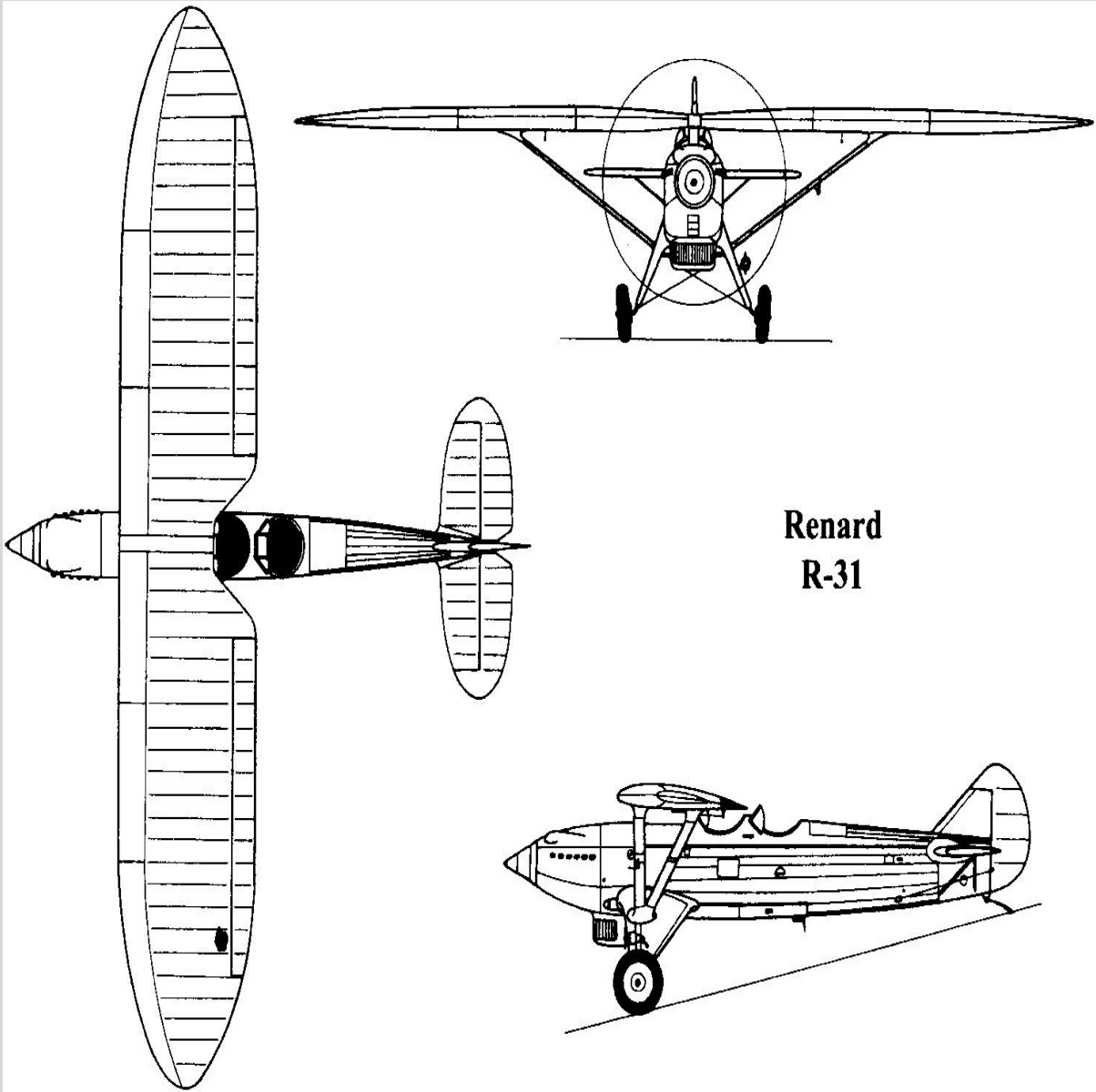
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,40 m	9,250 m	2,90 m	32,0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
1380 kg	2120 kg	2150 kg



**Renard  
R-31**



## HISTOIRE

Le prototype du Renard R.31, piloté par Charles Rooms, effectua son premier vol le 16 octobre 1932. Monoplan à aile parasol, ce qui permettait de dégager le champ visuel vers le bas, le Renard R.31 avait, comme l'Epervier, un train d'atterrissage sans essieu. Toute l'ossature du fuselage reposait sur un cadre principal formant la clé de voûte de la structure de l'appareil. L'ossature métallique était presque entièrement recouverte de toile. Des panneaux en rhodoïd permettaient d'apercevoir le sol. Le réglage du siège du pilote lui donnait la possibilité de voir, soit en-dessous, soit au-dessus de l'aile. Toutes les commandes étaient à la disposition de l'observateur dont le siège, dépourvu de dossier, pouvait basculer pour lui permettre, en position de combat de desservir la mitrailleuse arrière en se tenant debout ou en prenant appui sur les marchepieds situés à l'intérieur de son logement. Après une série d'essais fort sévères, le Ministre de la Défense Nationale prit la décision, en mars 1934, de commander 28 exemplaires du Renard R.31 afin de remplacer les "Bréguet 19" de deux escadrilles d'observation de Corps d'armée. Six avions furent fabriqués par la firme Renard, les 22 autres le furent par les ateliers de la SABCA. Ils furent attribués aux 9<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup> Escadrilles de Bierset. Dès sa mise en œuvre, les services techniques de l'Aéronautique Militaire envisagèrent d'améliorer les performances de l'appareil. La mauvaise manoeuvrabilité de celui-ci se manifestait par une fâcheuse tendance à décrocher dans les virages serrés. En outre, l'habitacle n'était pas caréné et le moteur n'était pas assez performant en altitude. Ce fut ainsi que le "N 2" servit au montage d'un moteur à compresseur Lorraine Petrel de 500 CV. Cet essai ne donna pas les résultats espérés. On décida, dès lors, de construire deux nouveaux prototypes dénommés Renard R.32. Capacité essence : 400 l consommation maxi : 168 l/h consommation croisière : 105 l/h distance décollage : 178 m

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/belgique/belgique.htm](http://orange.fr/belgique/belgique.htm) 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/belgique/renard31.htm](http://orange.fr/belgique/renard31.htm) 