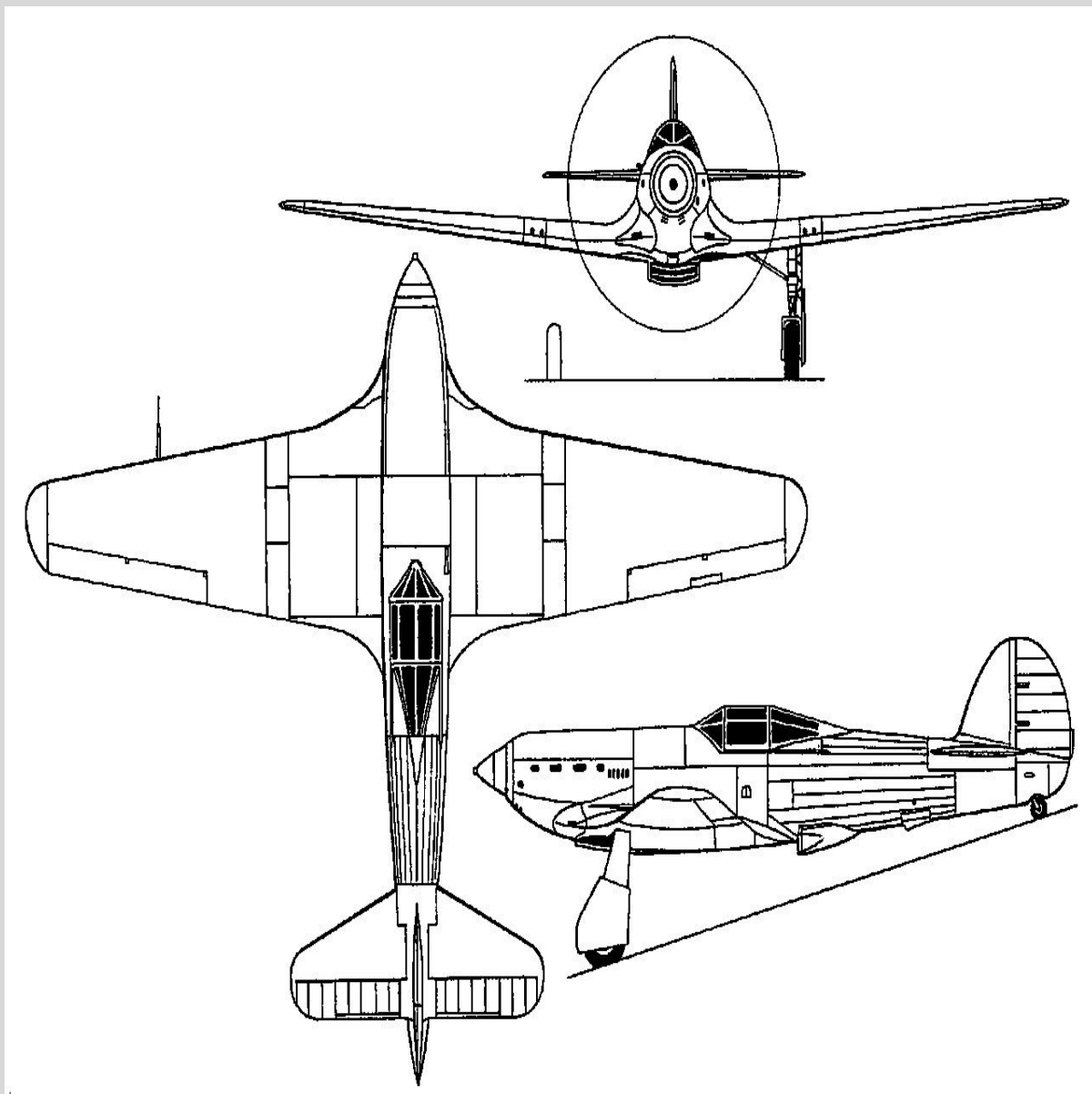


Nom de l'avion : Renard R.36

Type d'avion : Appareil de chasse monomoteur

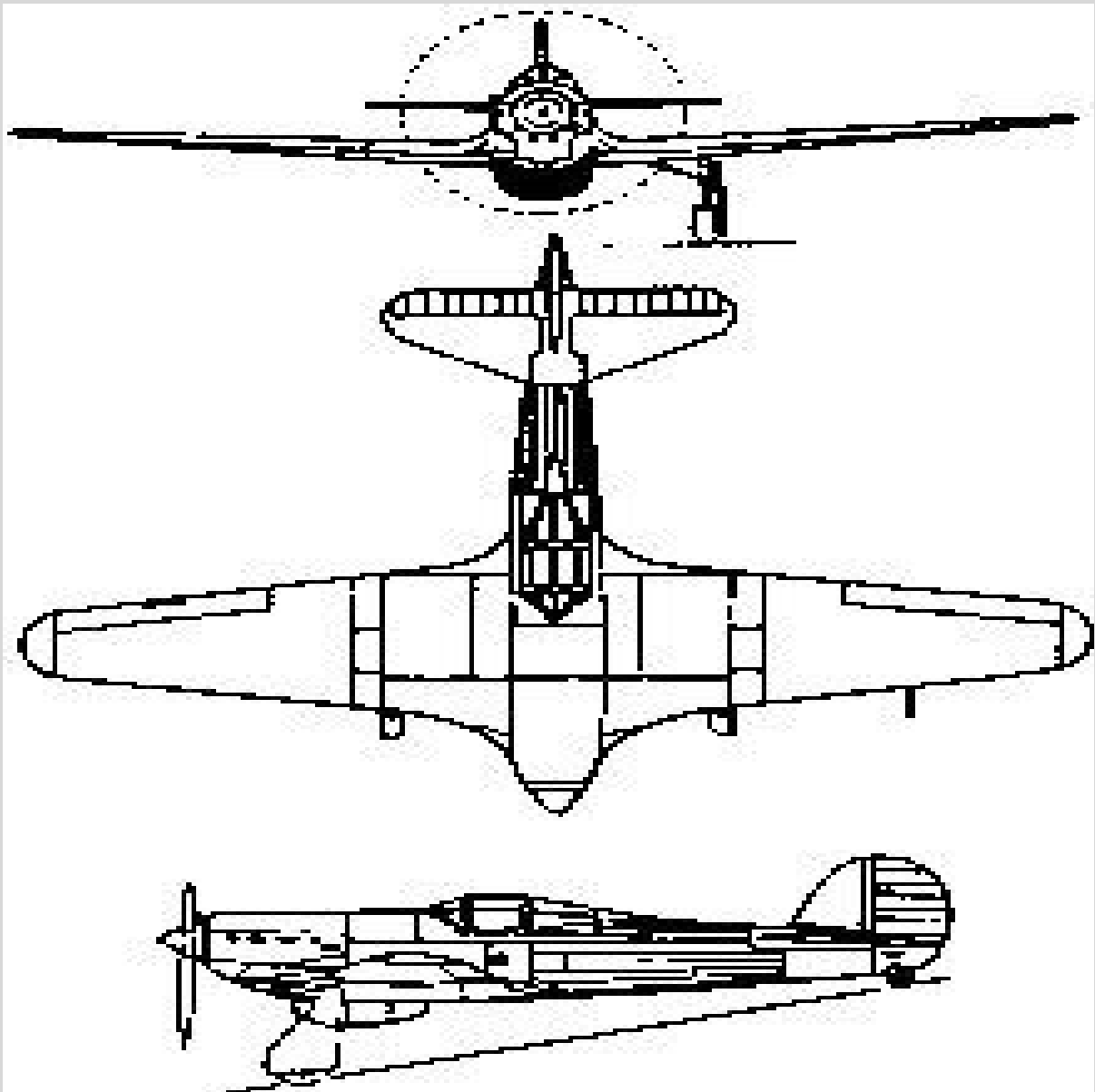


MOTORISATION

Hispano-Suiza 12Ycrs



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



ARMEMENT

1 canon Hotchkiss de 20 mm à travers le moyeu de l'hélice
4 mitrailleuses Browning de 7,7 mm
80 kg de bombes



PERFORMANCES

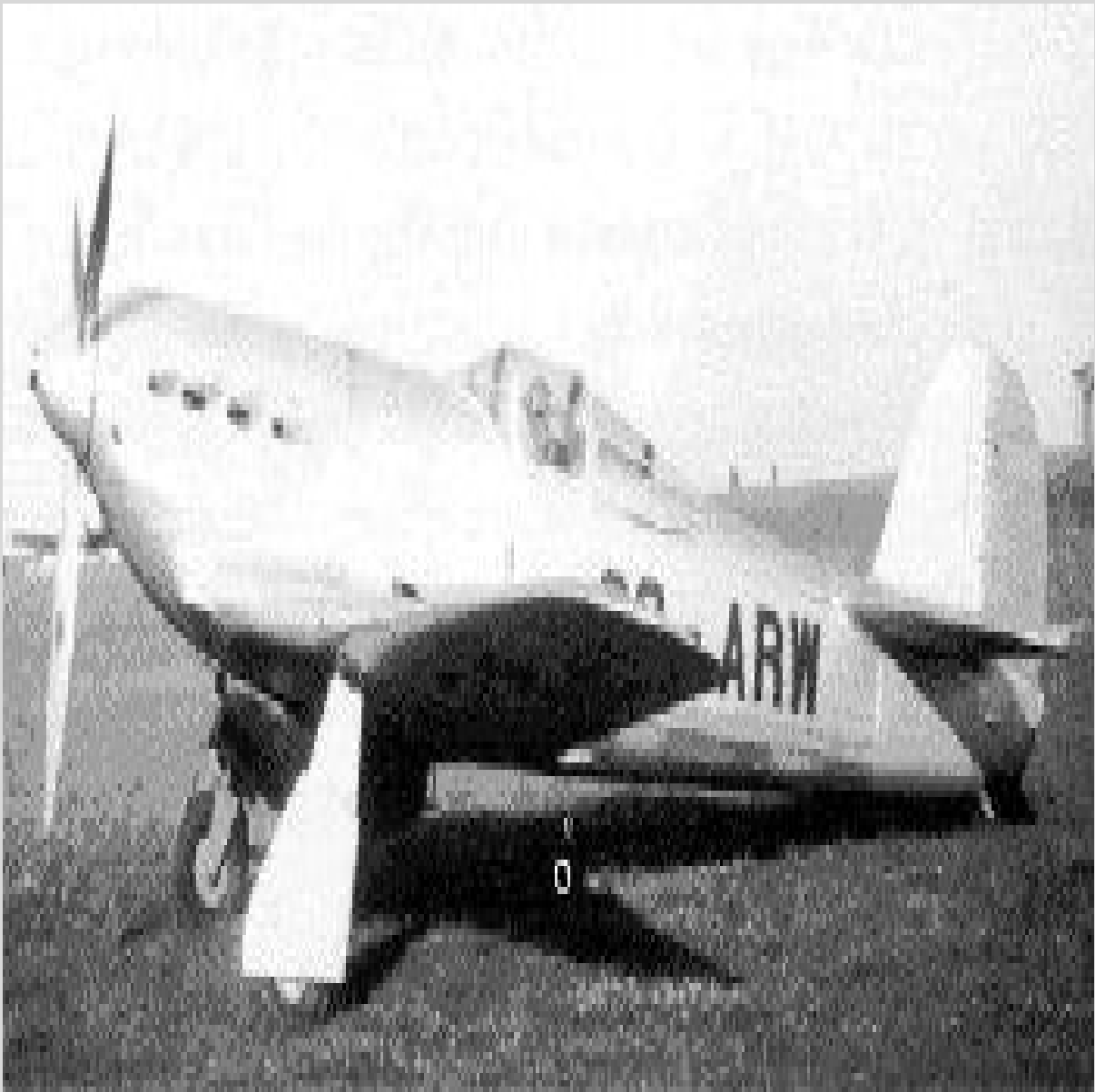
Vitesse maximale= 515 km/h à 4000 m

Vitesse croisière= 465 km/h

Temps montée= 4000 m en 4'56"

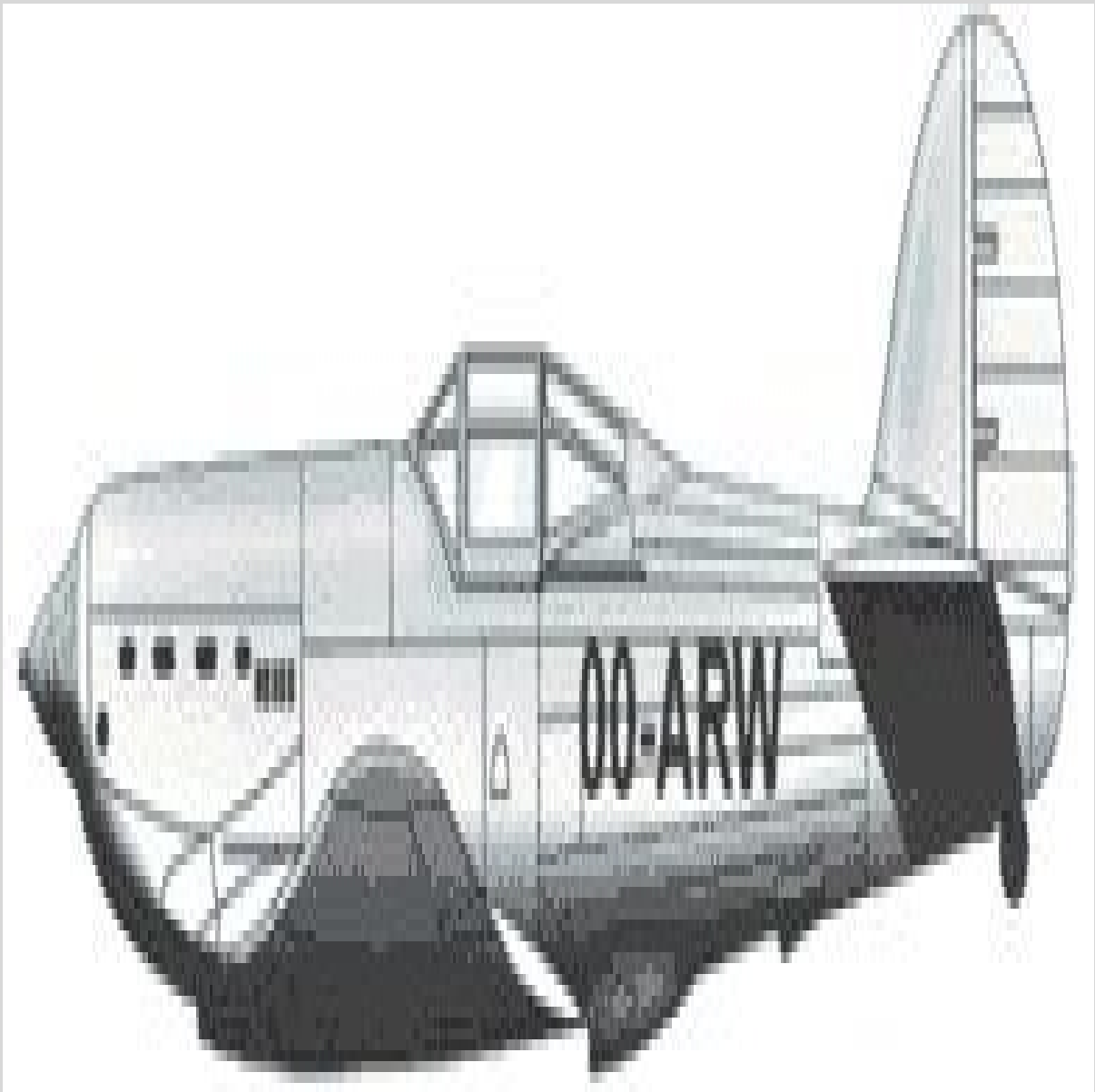
Plafond pratique= 12000 m

Rayon action= 890 km



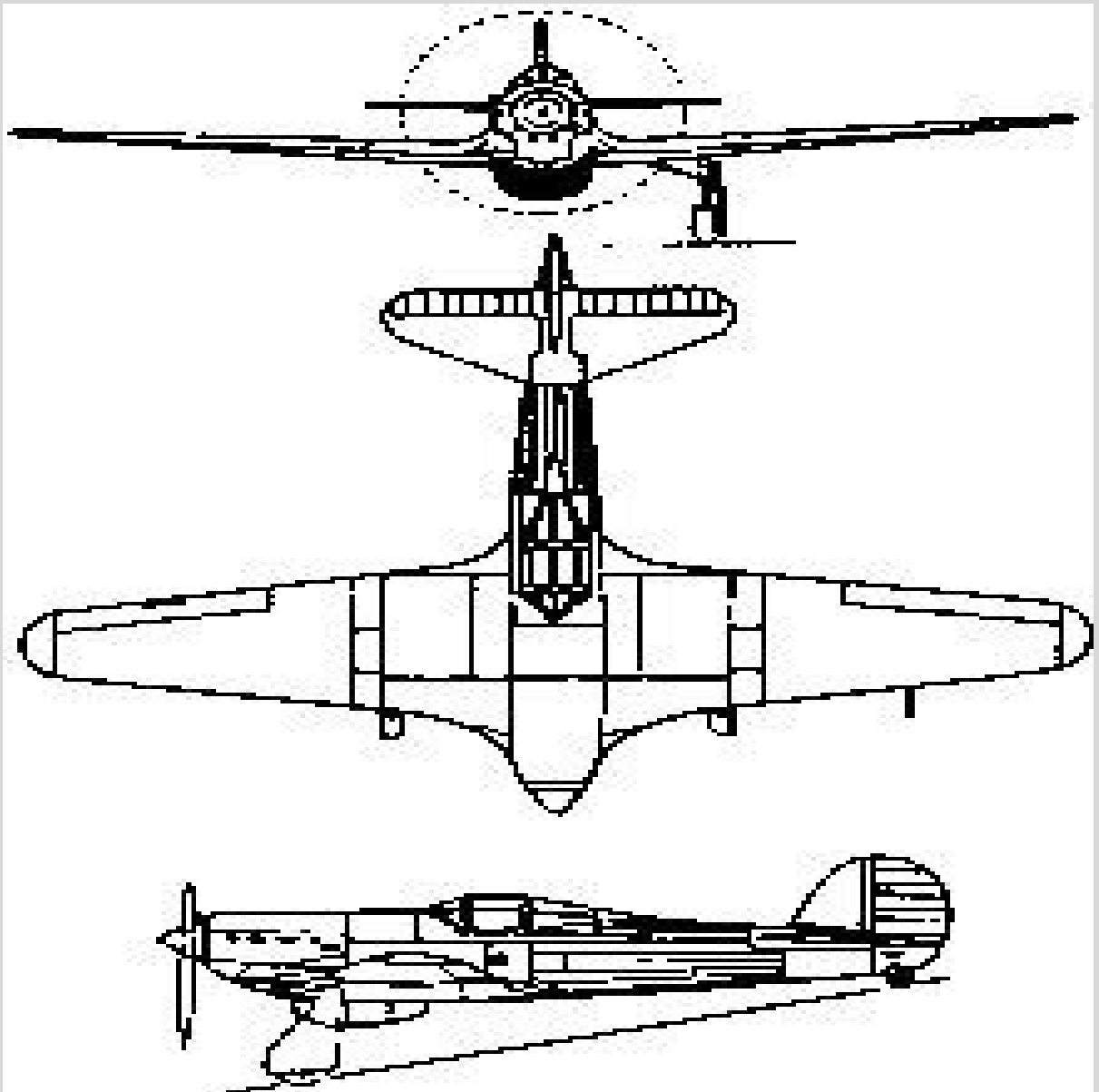
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,65 m	8,55 m	2,90 m	20,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1700 kg	2400 kg	2470 kg



HISTOIRE

En 1936, la firme belge Renard commença l'étude d'un chasseur monoplace afin de répondre aux spécifications de l'aéronautique militaire belge qui recherchait un remplaçant au Fairey Firefly Mk.IIM en service depuis 1931. C'est le 5 novembre 1937 à Evere (près de Bruxelles) que le Renard R.36 effectua son premier vol. Le prototype se présentait comme un appareil monoplan cantilever construit totalement en duralumin, sauf l'arrière du fuselage et les gouvernes qui étaient entoilées. Il était motorisé par un Hispano-Suiza 12Ycrs type 21 refroidit par liquide développant 910 ch, ce qui lui donnait une vitesse maximum de 417 km/h au niveau de la mer et de 505 km/h à 4000 m. L'armement se constituait d'un canon de 20 mm monté entre les cylindres du moteur et de quatre mitrailleuses d'ailes de 7,7mm. Un parachute fut installé au bout de l'empennage pour faciliter la sortie de vrille au cas où il serait trop difficile d'en sortir durant les essais. Mais il n'eut jamais à servir. Les premiers tests montrèrent que le Renard R.36 avait de très bonnes performances et surclassait même le Morane-Saulnier MS-406. Durant l'année 1938, les essais continuèrent sur le prototype du Renard R.36 deuxième version qui était la cellule originale équipée d'une hélice tripale Hamilton standard "constant speed" à pas variable durant le vol, en lieu et place de la Ratier tripale à pas réglable au sol. Une autre modification fut le changement du liquide de refroidissement, le glycol étant remplacé par l'eau tandis que la prise d'air fut déplacée un peu en arrière et en dessous du capot moteur. Enfin, l'empennage fut agrandi. En novembre, le pilote de l'usine Renard fit une démonstration devant les délégations étrangères de la Chine et de la France, il paraîtrait même qu'un pilote français essaya l'appareil de Renard. Un peu plus tard, durant le mois d'octobre, Alfred Renard proposa aux dirigeants français une commande de 100 R-36 au prix unitaire de 1,75 millions de francs annonçant une capacité de livraison de 20 unités par mois à partir du sixième .

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 

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

orange.fr/belgique/renard36.htm 