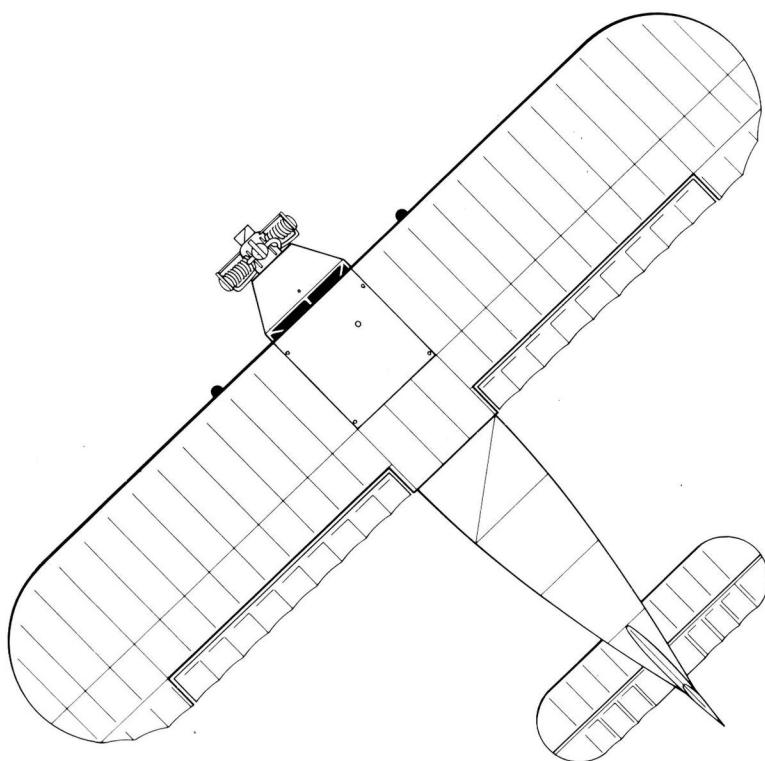
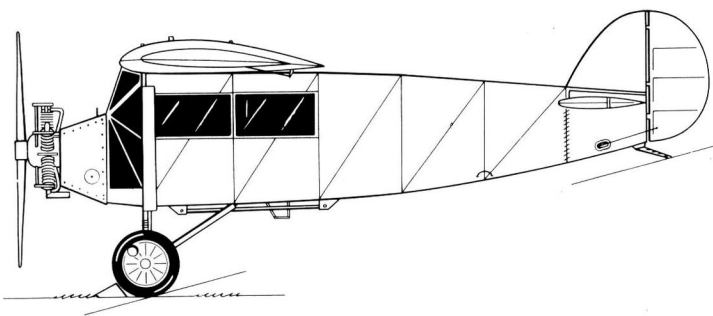


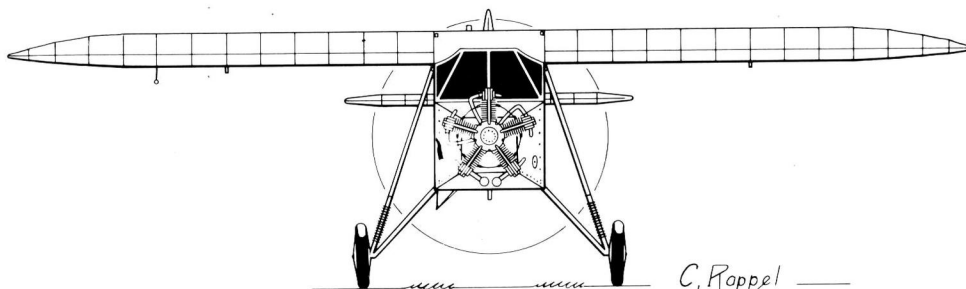
PLAN AU 1/72°



RENARD R. 17

Avec un moteur Renard de 100 ch à 1.600 tr/mn.

Envergure	9,20 m
Longueur	6,60 m
Hauteur	2,40 m
Diamètre de l'hélice	2,25 m
Surface portante	17,90 m ²
Poids à vide	460 kg
Charge utile	320 kg (4 personnes)
Combustible	70 kg
Poids total	850 kg
Charge alaire	47,50 kg
Charge au ch	8,50 kg
Vitesse maximale au sol	165 km/h
Vitesse mini.	80 km/h
Montée à 2.000 m	12'
Plafond	4.000 m



C. Rappel

3 m / 10 ft

L'AFFREUX PETIT RENARD

R.17

par André Hauet

Après la dissolution du groupe R.S.V., les frères Alfred et Georges Renard fondèrent « Renard Constructions Aéronautiques ». La première étude de la nouvelle société fut celle du monomoteur triplace de tourisme à l'air libre R.16 qui effectua un grand nombre d'heures de vol en baptêmes de l'air ou au cours de multiples meetings d'aviation. Le OO-AKJ fut immatriculé le 22 juin 1929 (n° 172) et rayé des registres le 7 mars 1933. A l'exception de quelques photos, il ne reste rien comme documentation relative à cet appareil ; il était muni d'un moteur Renard type 100.

Le Renard R.17, monoplan à conduite intérieure avait été conçu pour transporter... des fleurs, mais l'entreprise qui devait l'utiliser fit faillite et l'avion resta la propriété du constructeur.

Il s'inspirait assez directement du R.16, la principale différence résidant dans le fait

qu'il s'agissait d'un appareil à cabine fermée.

Les passagers et le pilote, confortablement installés sur quatre sièges, disposaient d'une cabine large de 1,15 m et haute de 1,25 m. Un simple marchepied situé à 25 cm du sol donnait accès à la porte de très grande dimension.

Le siège avant gauche, réservé au pilote, offrait une visibilité parfaite grâce à une partie vitrée jusqu'au plancher ; la fenêtre du pilote comportait une partie coulissante. En avion sanitaire, deux blessés couchés pouvaient être installés dans la cabine.

Le R.17, immatriculé OO-ALV (n° 233) le 24 mars 1931, fut rayé des registres le 26 mars 1946.

description

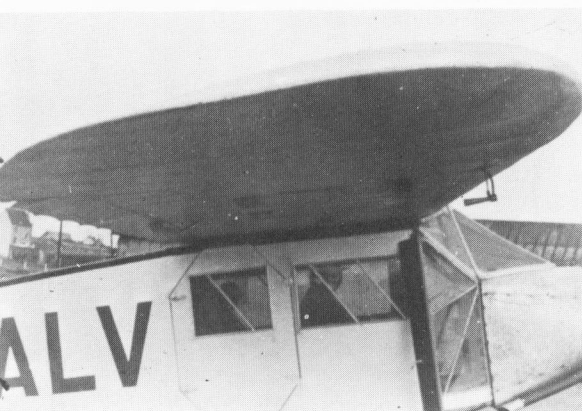
Voilure. L'avion R.17 était de construction très simple et très robuste. Du type can-



Ci-dessus, le Renard R.16 triplace. Noter, en forme de trapèze plus foncé sur le flanc droit, la porte d'accès à la cabine.

Ci-dessous, son successeur, le R.17, petit quadriplace commandé par une entreprise de transports de fleurs.





tilever, en bois et facilement démontable par deux hommes, l'aile entoïlée recevait les ailerons différentiels sur toute la longueur du bord de fuite.

Fuselage. En tubes d'acier rivés, avec raccord spéciaux au manganèse, il était entoïlé et portait un bâti-moteur amovible. Il était entièrement triangulé sauf à l'emplacement de la porte où le treillis se transformait en ouverture rectangulaire avec angles raidis. Plusieurs portes de visite donnaient accès à l'intérieur du fuselage.

Empennage. Le plan fixe horizontal, d'une seule pièce, était fixé au fuselage en quatre points. Stabilisateur, gouverne de profondeur, dérive et gouvernail de direction

avaient une structure en profilé de dural recouverte de toile.

Commandes. La direction était la seule commande non-rigide, deux double-câbles partaient du palonnier et attaquaient directement la gouverne de direction sans l'intermédiaire d'aucune poulie de renvoi. Les commandes de profondeur et de gauchissement étaient constituées par des tubes en dural montés sur roulements à billes.

Train d'atterrissage. A essieux indépendants et d'une voie de 2,60 m, il comportait deux amortisseurs oléo-élastiques à longue course. La béquille, montée sur un axe orientable, était une lame de ressort.

Devenu propriétaire du R.17 par la force des choses, la société Renard l'utilisa pour des démonstrations et des baptêmes de l'air au cours de meetings. Le centrage et l'aérodynamisme de l'appareil furent améliorés par un rallongement du nez, l'adoption d'une casserole d'hélice, d'un carénage du moteur, et un parebrise fortement incliné.

Noter, en haut, la porte d'accès ouverte et, au-dessous à gauche et ci-contre, la position très reculée du pilote qui nécessitait les hautes fenêtres verticales situées de part et d'autre du parebrise.

Groupe moto-propulseur.

Le R.17 pouvait être équipé des moteurs Renard de 100 ou 120 ch à 5 cylindres ou encore du moteur Renard de 160 ch à 7 cylindres. Un pot d'échappement formant silencieux amenait les gaz vers l'arrière. Le réservoir d'huile de 18 litres, soit 10 heures de vol était fixé au bâti-moteur qui était facilement démontable. Le réservoir d'essence, situé dans l'aile, contenait 100 litres et alimentait le moteur par gravité. L'autonomie normale était de 3 heures 30, mais l'emplacement le permettant, la quantité de combustible pouvait être doublée, voire même triplée à la demande de l'utilisateur. ●