

RENARD R-17

De lignes nettes pour son époque (1931), avec des ailes en porte-à-faux (sans mât de renfort) et un train d'atterrissage à jambes indépendantes (sans essieu), le R-17 avait des structures métalliques pour le fuselage et les empennages et en bois pour la voilure, le tout étant entoilé. Un seul Renard R-17 fut construit avec habitacle fermé (chose rare pour l'époque), à la demande d'un serriste désireux de mieux exporter ses raisins vers l'Angleterre. Comme ce dernier fit faillite avant l'achèvement de l'appareil, celui-ci fut immatriculé OO-ALV au nom de Georges Renard.

Conçu en fonction d'une utilisation bien précise, l'habitacle du R-17 était très spacieux et offrait une grande visibilité à ses quatre passagers. Eventuellement, le R-17 pouvait devenir avion sanitaire et embarquer deux blessés sur civière, outre le pilote. Le prototype, au nez court, fut ultérieurement gréé d'un nez allongé.

Le Renard R-17 eut une carrière sans histoire et se trouvait à Haren lors de l'invasion allemande de mai 1940. Il disparut durant les hostilités et fut radié du registre des immatriculations en mars 1946.

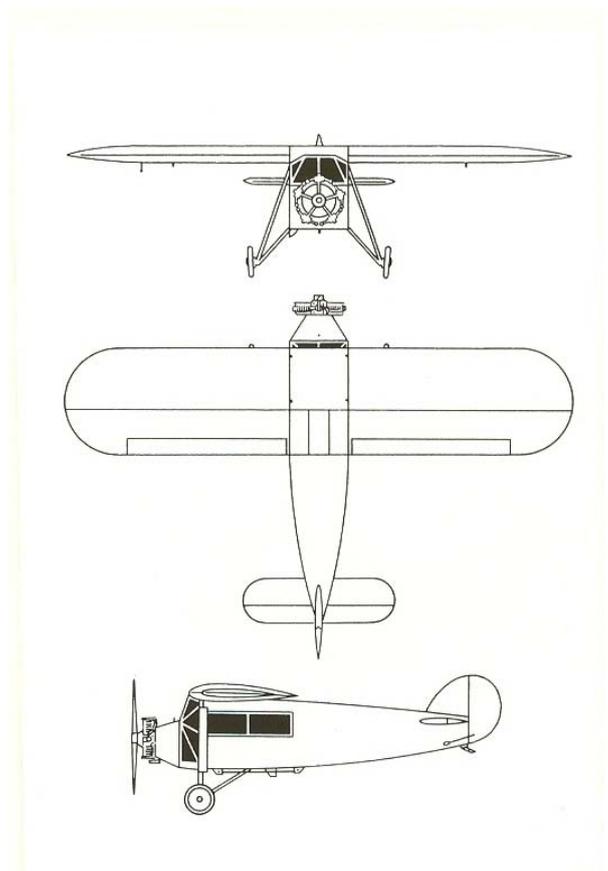
Jean-Pierre Decock



Le seul Renard R-17 dans sa version initiale, à nez court, montre bien les lignes sobres de l'appareil ainsi que ses importantes surfaces vitrées. (AELR)



Le Renard R-17 dans sa version définitive, avec le nez allongé. (AELR)



Caractéristiques

Envergure : 9,20 m / Longueur : 6,60 m / Hauteur : 2,40 m / Poids à vide : 460 kg / Poids maximum : 850 kg

Propulseur

Un moteur Renard type 100 de 5 cylindres en étoile, refroidi par air et développant 100 CV.

Performances

Vitesse maximum au niveau du sol : 165 km/h / Montée à 2.000 m : 12 minutes / Plafond : 4.000 m / Distance franchissable : environ 500 km.