

Renard R-31

Le Renard R-31 était l'aboutissement de l'étude d'un biplace d'observation dit Renard R.R. entamée en 1931. Cette étude se concrétisa par le prototype du biplace monoplane à aile parasol Renard R-31 qui fit son premier vol en décembre 1932 avec le pilote Charles Rooms aux commandes.

Après la mise au point et les essais chez le constructeur, le prototype eut à compléter le programme officiel, compliqué à dessiner, et qu'aucun appareil conçu à l'étranger n'eut à affronter auparavant... La complexité apportée par les services officiels pour les épreuves d'atterrissage de précision était même dangereuse, comme le firent remarquer en vain le constructeur et le pilote d'essais. Charles Rooms s'y soumit et eut hélas raison, car le train s'effaça dès la première tentative. De construction robuste (structures en duralumin, revêtement en duralumin et toile), le Renard R-31 prototype fut rapidement réparé et boucla, haut la main, le cahier de charges.

L'Aviation Militaire belge, enfin convaincue, passa commande de 28 appareils en mars 1934 et de 6 autres en août 1935. Sur le total de 34 Renard R-31 fabriqués, 22 le furent par la SABCA et le solde par Renard Constructions Aéronautiques. Les immatriculations militaires couraient de N-1 à N-34 et les numéros de construction de 25001 à 25034. L'équipement du R-31 était très sophistiqué pour l'époque : émetteur-récepteur radio, caméra photo, équipement de vol de nuit et d'oxygène pour l'équipage ainsi que la double commande et une cinématrailleuse. Le second R-31 fut temporairement doté d'un moteur Lorraine Pétreil de 500 CV à compresseur qui ne donna pas satisfaction et l'appareil expérimental fut remis aux standards de la série. L'ensemble des R-31 fut versé aux 9^{ème} Escadrille/Vème Groupe et 11^{ème} Escadrille/VIème Groupe du 1^{er} Régiment d'Aéronautique (à l'emblème des Sioux cercle bleu et rouge respectivement) basé à Liège-Bierset en 1938 afin d'y remplacer les Bréguet XIX au terme d'une longue carrière.

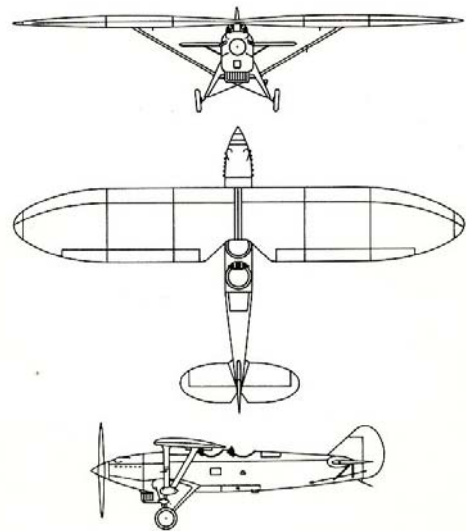
Les escadrilles entrèrent en guerre avec 21 appareils. Ayant échappé à la destruction au sol, à l'aube du 10 mai 1940, ces avions de facture nationale furent les seuls de notre aviation militaire à effectuer des missions jusqu'à la fin de la campagne des 18 jours. Un Renard R-31 de chaque escadrille effectua encore une mission le 27 mai, veille du cessez-le-feu. La machine conçue par Alfred Renard maintint donc jusqu'au bout l'honneur de nos cocardes...



Le R-31 (N3) vu en 1939 tel qu'affecté à la 9^{ème} escadrille/Vème groupe du 1^{er} régiment avec le Sioux cercle bleu. Cet appareil effectua plusieurs missions de guerre, notamment les 3 et 21 mai 1940 avec les équipages Lenoble-Lorent et Mathieu-Nossin. (M. Herry)



Le Renard R-31 (N-1) à Haren avec sa livrée d'après la crise de Munich (1936). Les parties supérieures de l'avion sont peintes en vert kaki mais le tricolore du gouvernail a été maintenu. (Musée Royal de l'Armée)



Caractéristiques

Envergure : 14,40 m / longueur : 9,245 m / hauteur : 2,925 m / surface alaire : 32 m² / poids à vide : 1.400 kg / poids maximum : 2.150 kg

Propulseur

Un moteur Rolls Royce Kestrel II de 12 cylindres en V refroidi par liquide et développant 487 CV

Armement

Une mitrailleuse de capot à tir synchronisé et une au poste arrière de type FN-Browning de calibre 7,62 mm alimentées respectivement à 350 et 5 chargeurs de 100 cartouches. Deux lance-bombes (4 bombes de 10 kg chacune) sous voilure.

Performances

Vitesse maximum au niveau du sol : 245 km/h / vitesse maximum à 4.000 m : 290 km/h / montée à 5.000 m en 12 minutes / plafond : 8.650 m / distance franchissable : environ 900 km