



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

Renard R.30



AIC= 8.031.3790.40.80

Die Renard R.30 wurde anfangs der 1930er Jahre in Belgien gebaut und war ein leichter Reiseflugzeug für vier Passagiere. Die Maschine war so schlecht motorisiert, dass sie nie in die Serienfertigung ging, es wurde nur ein Exemplar gebaut.

Entwicklungsgeschichte

1929 schrieb die belgische Regierung auf Drängen der Kolonialverwaltung einen Wettbewerb zur Schaffung eines leichten Mehrzweckflugzeugs zum Einsatz in Belgisch Kongo aus. Die Maschine musste tropenfest sein, auf unbefestigten Graspisten landen und starten können und einfach instand zu halten sein. Teilnahmeberechtigt am Wettbewerb sollten nur belgische Firmen sein. Als einziger Interessent neben S.A.B.C.A. forderte die Renard Constructions Aéronautiques in Evere, Brüssel die Ausschreibungsunterlagen an. Die Firma wurde 1925 von Alfred und Georges Renard in Brüssel gegründet, zu dieser Zeit war Alfred Renard noch Entwicklungsleiter bei Renard-Stampe-Vertongen, wo er erst 1927 ausschied. Vorher war er von 1922-1924 Konstrukteur bei S.A.B.C.A. (Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques), wo er an der Entwicklung der S.2 Sport, einem leichten Transportflugzeug beteiligt war. Der Entwurf, der die Bezeichnung R.30 erhielt, ähnelte in manchem der S.2, so waren die Abmessungen und der Rumpfquerschnitt nahezu identisch, beides waren Schulterdecker, die S.2 war lediglich einmotorig gewesen.

Konstruktionsmerkmale

Die R.30, deren Entwicklung Alfred Renard leitete, war ein abgestrepter, dreimotoriger Schulterdecker in Gemischtbauweise mit Normalleitwerk und starrem Heckradfahrwerk. Der rechteckige Rumpf war eine Konstruktion aus verschweißten Chrom-Nickel-Stahlrohren, die mit Leichtmetallblechen im Bereich des Rumpfbugs, wo der Stirnmotor angebracht war und mit Sperrholz für den restlichen Rumpf verkleidet war. Die separate Pilotenkabine war durch eine Sperrholzwand mit schmaler Durchgangstür von der Passagierkabine getrennt. Die Passagierkabine war schallisoliert und zwangsbelüftet. Sie bot den vier Fluggästen in bequemen Einzelsesseln Platz und durch die Schulterdeckerbauweise freie Sicht nach unten, da jeder Sitz über ein rechteckiges Fenster verfügte. Der Zugang zur Passagierkabine erfolgte über eine Tür, die 1,25 Meter hoch und 0,60 Meter breit war, an der linken Rumpfseite. Durch diese Tür betrat auch die Besatzung das Flugzeug. Die Pilotenkabine war geschlossen und großzügig verglast. Das Flugzeug verfügte über ein Doppelsteuer.

Der Stirnmotor verfügte über einen Abgassammler, von wo aus über ein am Unterrumpf befestigtes langes Abgasrohr bis auf Höhe der Kabinentür die Abgase abgeführt wurden. Die Zweiblattpropeller



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Modell Renard waren aus Metall und konnten nicht verstellt werden. Die rechteckigen Tragflächen waren zweiholmig aufgebaut, wobei beide Holme durch die Passagierkabine hindurch gingen. Den Abschluss der Tragflächen bildete jeweils ein großer ovaler Randbogen. Die Holme trugen die Rippen aus Sperrholz, die wieder mit Drahtseilen gegen einander verspannt waren. Die Tragflächenoberseite war mit Sperrholz verkleidet, während die Unterseite stoffbespannt war. Die beiden Renard Sternmotoren ragten aus ihren gondelförmigen Verkleidungen heraus und waren vor der Tragflächenvorderkante montiert, die Motoraufhängung war am ersten Holm befestigt. Zwischen Motorgondel und Rumpfanschluss befand sich auf jeder Seite ein 150 Liter Kraftstofftank in der Tragfläche, während die Öltanks mit 8,5 Liter Volumen sich hinter den Motoren befanden. Die Tragflächen waren durch zwei aerodynamisch geformte Streben aus Stahlrohr zum Rumpfboden hin abgestützt. Die Anschlussstelle der Streben bildete gleichzeitig den Anschluss der V-förmigen Fahrwerksstrebe, die nach oben hin durch ein langes Federbein mit der vorderen Tragflächenstrebe verbunden war. Von diesem Knotenpunkt aus ging noch auf jeder Seite eine Hilfsstrebe zur Flügelwurzel.

Die Querruder waren stoffbespannte Sperrholzkonstruktionen, die bis zum beginn des Randbogens an der Tragflächenrückseite reichten. Die Ruderfläche betrug pro Ruder 1,5 Quadratmeter. Das Seitenleitwerk war ebenfalls eine Sperrholzkonstruktion, die vorn mit Sperrholz verkleidet und zum Ruder hin mit Stoff bespannt war. Das Ruder war stoffbespannt. Eine Trimmmöglichkeit während des Fluges war nicht vorgesehen. Das Höhenleitwerk, ebenfalls eine Sperrholzkonstruktion war auf der Oberseite mit Sperrholz verkleidet, die Unterseite war mit Stoff bespannt. Durch eine Strebe waren die Flächen zum Rumpf hin abgestützt, zusätzlich nach oben zum Rumpf hin mit je einem Stahlseil zusätzlich verspannt. Die Höhenruder waren komplett stoffbespannt. Auch diese konnten während des Fluges nicht getrimmt werden.

Flugerprobung

Mitte Juli 1931 war das Flugzeug fertig gestellt und zur Bodenerprobung bereit. Schon bei den Rollversuchen am Boden stellte sich die Motorleistung als deutlich zu gering dar. Im August 1931 fand dann der Erstflug statt, der diese Feststellung bestätigte. Bei weiteren Flügen zeigte sich die Maschine außerordentlich schwerfällig, obwohl die Flugeigenschaften als durchaus gut beurteilt wurden, es fehlte lediglich mehr Motorleistung. Im Oktober 1931 wurde die Maschine an den Service Technique de l'Aéronautique (S.T.A.) zur weiteren Erprobung übergeben. Dort stellte man fest, dass die geforderten Leistungen nicht erbracht werden konnten und die belgische Regierung verzichtete auf eine Bestellung der R.30.



Das Flugzeug wurde an Renard zurückgegeben. Am 31. Dezember 1931 erhielt es noch die zivile Registrierung OO-AMK. Der Versuch, das Flugzeug an private Betreiber wie die SABENA zu verkaufen, scheiterte. Kurzfristig zeigte die Regierung der Spanischen Republik Interesse, die das Flugzeug im Kampf gegen die Nationalisten unter General Franco einsetzen wollte.

Auch dieser Handel scheiterte an den geringen Leistungen der R.30. Schließlich verblieb das Flugzeug bei Renard, überstand den zweiten Weltkrieg, auch die deutsche Luftwaffe wollte die R.30 nicht und wurde erst 1946 verschrottet und danach aus dem Register gestrichen.



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia

Technische Daten:

Verwendung:	leichtes Transport- und Verkehrsflugzeug	
Triebwerk:	3 x luftgek. Fünfzylinder-Sternmotoren Renard 120 mit festen Zweiblatt-Metallpropellern	
Startleistung:	je 120 PS bei 1.750 U/min 150 PS bei 1.900 U/min	
Dauerleistung:	je 105 PS in 4.000 m 122 PS bei 1.900 U/min	
Erstflug:	August 1931	
Besatzung:	2 Mann + 4 Passagiere	
Spannweite:	15,00 m	
Länge:	10,00 m	
größte Höhe:	3,42 m	
Flügelfläche:	35,00 m ²	
Leermasse:	1.167 kg	
Startmasse	normal: 1.850 kg maximal: 2.290 kg	
Flächenbelastung:	65,43 kg/m ²	
Leistungsbelastung:	5,09 kg/PS bei 150 PS pro Motor	
Nutzlast	normal: 350 kg: max.740 kg	
Höchstgeschwindigkeit	in Bodennähe: 195 km/h	
Höchstgeschwindigkeit	in 4.000 m: 209 km/h	
Reisegeschwindigkeit	in 4.000 m: 175 km/h	
Gipfelhöhe:	7.000 m	
Steigleistung:	264 m/min	
Steigzeit	auf 1.000 m: 3 min 55 sek. Steigzeit auf 2.000 m: 10,0 min	
Reichweite	normal mit 780 kg Nutzlast 700 km maximal mit 500 kg Nutzlast 1.420 km	

