

ard SR7



Même si ce n'est pas un foudre de guerre, le Stampé Renard SR 7 est tout à fait adapté à la voltige de base... Il est même idéal pour s'y initier.

vidéo des essais en vol sur : www.rcpilot-online.com

deur des ailerons et diminué le dièdre. L'ensemble présente une géométrie très classique qui devrait nous donner un bon comportement en vol.

Pour satisfaire les électriciens comme les thermiciens, je me suis arrangé au niveau de la conception pour pouvoir adapter un moteur électrique ou thermique.

Ayant choisi l'option électrique, c'est cette version qui est décrite dans la notice de montage. Dans ce cas, la batterie de propulsion trouve sa place sous le moteur dans le capot, l'accès se faisant par le dessous du capot via une trappe amovible. Il suffit de basculer l'avion sur le dos

pour changer l'accu, il est inutile de démonter l'aile. Pour les thermiciens, le logement pour le réservoir présente les dimensions suivantes : largeur 55 mm, hauteur 57 mm, longueur 120 mm. On peut donc facilement y loger un 350 cm3.

Le bâti-moteur est situé à 120 mm du plateau d'hélice. Cette côte a été retenue pour pouvoir y loger un 9 cm3 en quatre temps. Un 46 en deux temps trouvera également sa place. Le capot étant amovible, le moteur, qu'il soit électrique ou thermique, demeure facilement accessible.

Coté radio, ce SR7 peut se contenter d'une 4 voies moyennant l'utilisation d'un cordon Y pour les ailerons puisque chacun dispose de son propre servo.

Une radio 5 voies sera un plus en permettant d'attribuer une voie par aileron et augmenter ainsi les capacités de réglages. Des servos au format standard peuvent convenir, j'ai juste retenu un standard "amélioré" à la profondeur.

Le moteur retenu sur le modèle présenté est un Electronic Model Cyclon Power 45. Ne cherchez pas ce moteur n'est plus fabriqué et c'est bien dommage car il offrait une puissance importante tout en étant alimenté que par 3 éléments. Vous trouverez sur le plan les caractéristiques techniques de ce moteur afin que vous puissiez trouver un équivalent parmi l'offre qui est maintenant plus que pléthorique.

Pour qui, pour quoi ?

L'allure et la géométrie « bon enfant » de ce modèle en feront un modèle de transition parfait après un passage sur un classique trainer de début. S'il est maintenant courant et conseillé de débuter sur un kit ready to fly, on peut tout à fait poursuivre sa formation sur un avion construit de A à Z.

En tant que président de club, c'est d'ailleurs souvent le conseil que je donne pour peu que le



Élégant dans sa simplicité, Laurent considère que cet avion constitue une excellente alternative comme second modèle après un trainer aile haute.. On peut lui faire confiance !

