

(marque Tollens). Les lettrages présents sur la dérive et les immatriculations sont découpés par mon Robocraft dans du film autocollant de couleur noire.

Les damiers présents sur le volet de dérive ont été également découpés par le Robocraft mais cette fois-ci

Les débattements retenus après les premiers vols sont les suivants :

ailerons +20 mm - 15 mm,
profondeur \pm 27 mm,
dérive \pm 45 mm.

Essais en vols

Devant sa géométrie hyper-classique, la mauvaise surprise pour ce premier vol ne pouvait provenir que d'un mauvais centrage, ce dernier a donc été recalculé et soigneusement vérifié.

Après une ultime vérification du sens des débattements, je pousse les gaz pour envoyer le SR7 dans l'élément pour lequel il a été conçu.

Pour tout dire, ce premier vol s'est parfaitement déroulé, les suivants aussi et je vais vous en faire le résumé.

Le roulage est facilité par la roulette couplée au volet, néanmoins, sa grande surface peut pénaliser le roulage par vent fort où l'effet girouette prend le dessus.

dans de l'Oracover afin de les "thermocoller" directement sur le volet. La liste des meetings inscrits sur les flancs de la cabine a été imprimée sur du papier autocollant transparent. Les bandes antidérapantes sur l'extrados de l'aile sont représentées à

l'aide de papier de verre (à l'eau, grain 500) collé au double-face.

Réglages

Compte tenu des éléments embarqués et de la position des servos, le centrage de 89 mm par rapport au bord d'attaque est obtenu en plaçant l'accu de propulsion dans le capot en butée contre le couple F5.



La gouverne de direction est commandée par un câble aller-retour, alors que les deux volets de profondeur bénéficient chacun d'une extrémité du Y de la commande unique provenant du servo.

La puissance installée permet un décollage rapide après un roulage plutôt court. Le SR7 peut prendre l'air après avoir roulé sur une trentaine de mètres. La pleine puissance n'est d'ailleurs pas obligatoire et le décollage sera plus réaliste après une mise des gaz progressive sans pour autant utiliser plus de la moitié de la puissance.

Le taux de montée initial est très sécurisant et l'altitude de sécurité est rapidement atteinte. La stabilité en vol est très satisfaisante avec une bonne homogénéité sur les trois axes.

Le vol dos nécessite une faible action à la profondeur, les virages dos passent aisément. La vitesse minimale de vol avant décrochage est ridicule, le décrochage est franc avec un départ sur l'aile droite. Un simple relâchement de la profondeur suffit pour rattraper l'avion, la perte d'altitude est conséquente mais compte tenu de la très faible vitesse de décrochage, il n'y a pas d'inquiétude à avoir pour l'approche et l'atterrissage. Si la dérive est braquée juste après le décrochage, on obtient une vrille