

S.R-7 Monitor

Commandé à plusieurs centaines d'exemplaires par la France en 1945, le Stampe & Vertongen SV-4c vieillissait rapidement du fait de ses utilisations diverses. Le Service d'Aviation Légère et Sportive (SALS) lance un concours fin 1950 et Farman, le détenteur de la licence, prit contact avec Stampe & Renard qui en avait déjà étudié une version monoplane.



La première cellule fut fabriquée chez SR et expédiée chez Farman qui la termina et y monta un moteur Renault 4-PO5 de 140cv. Le fuselage, l'empennage et le train d'atterrissage étaient des éléments de SV-4 complétés d'une aile basse en bois. Le train fut rapidement remplacé par un train à voie large composé de deux jambes monotraces. La verrière coulissante équipant déjà les SV-4B belges achevait de lui donner une allure moderne.

Dénommé Farman F-500 Monitor I, il fut immatriculé F-WFOF et fit son premier vol le 11 juillet 1952.

Désirant un surplus de puissance moteur, il fut équipé d'un Régnier (SNECMA) 4 LO2 de 160cv. Il fut dénommé F-520 Monitor III et immatriculé F-BFOF le 29 juin 1953. A cette époque, l'Aviation de l'Armée de Terre (ALAT), cherchant un appareil de réglage de tir et d'observation montre de l'intérêt pour le F-520.

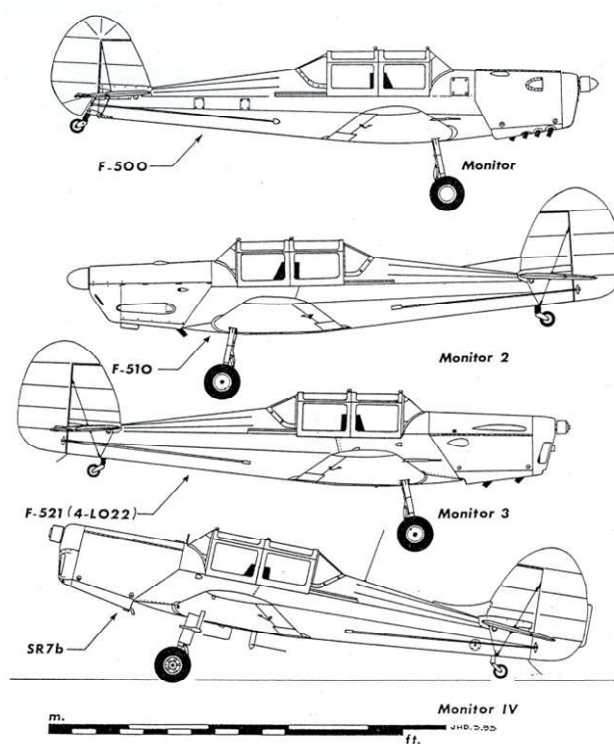
Les desideratas changeants, il fut demandé un fuselage en tubes métalliques rivetés tout en gardant l'aile en bois. Il devint ainsi le F-521 Monitor III et immatriculé F-WGVQ. Il fit son premier vol le 15 juin 1954.



Monitor II ou SR-8 qui sera immatriculé F-WHHS

Bien que toutes ces versions satisfassent, il fut demandé une version entièrement métallique dénommée F-510 Monitor II. Chez Stampe &

Renard, il était considéré comme un appareil entièrement neuf et devint le SR-8. Il était équipé d'un moteur Salmson 8 AS-04 de 260cv qui est en fait un Argus AS10C, héritage de la production de guerre. Immatriculé F-WHHS, il fit son premier vol le 4 août 1955. Ce fut la seule version de l'avion qui fut mal noté du fait d'un moteur trop lourd et trop puissant et de finitions bâclées. Finalement, aucune version ne sera commandée, ce qui conduira à la fermeture de Farman et c'est le Nord 3202 qui sera commandé par l'ALAT.



Caractéristiques

Envergure : 9,44 m (F-500/521) 9,94 m (F-510)
 Longueur : 6,80 m (F-500) 7,28 m (F-510/521)
 Hauteur : 2 m (F-500) 2,20 m (F-510/521)
 Surface alaire : 14 m² (F-500/521) 15,55 m² (F-510)
 Poids maximum : 832 kg (F-500) 893 kg (F-521)
 1063 kg (F-510)

Propulseur

Différents moteurs en ligne refroidis par air de 140 à 260 cv.

Performances

Vitesse maximale à 2.400 tr/min 210 km/h (F-500)
 240 km/h (F-521) 267km/h (F-510)
 Vitesse de croisière à 2.200 tr/min : 197km/h (F-500)
 200km/h (F-521)
 Plafond : 5.500 m (F-500) 5.700 m (F-521)
 7150 m (F-521)