

## Kit d'entraînement pour Ka 8



**Numéro d'article**  
AN-1126-02

### Kit d'entraînement électrique pour Ka 8

Pour équiper notre Ka 8 d'un système de propulsion par l'avant, nous proposons un kit de propulsion électrique complet. Outre les composants de propulsion sélectionnés (moteur électrique, variateur brushless, hélice repliable), ce kit comprend également des longerons de montage qui permettent une installation précise du système de propulsion dans le fuselage en fibre de verre.

Cela évite d'avoir à fabriquer soi-même des longerons avec les réglages corrects pour l'inclinaison du moteur et la traction latérale. Ce kit facilite le montage et garantit la compatibilité de tous les composants.

Ce système de propulsion est bien plus qu'une simple aide au décollage. Il a été conçu pour permettre des décollages à la main au niveau du sol avec ce modèle ainsi, même les aérodromes ne disposant pas de remorquage à moteur ou les terrains plats ne constituent plus un obstacle pour faire décoller un Ka 8.

Le système de propulsion a été conçu selon le principe FES, de sorte que seul un court bout d'arbre moteur est visible sur la coque. Il est possible à tout moment de passer à un fonctionnement exclusivement à la voile.

Pourquoi opter pour une motorisation électrique sur la Ka 8?

#### 1. Indépendance vis-à-vis des infrastructures (autosuffisance)

Un voilier pur est incapable de manœuvrer à l'arrêt. Pour décoller, il faut généralement :

- Un avion remorqueur (et un pilote disponible pour le piloter).
- Ou un treuil (et une équipe pour le faire fonctionner).

Grâce à sa motorisation électrique, le pilot est « autonome ». Il peut à tout moment se rendre seul sur le terrain, mettre le moteur en marche et démarrer quand il le souhaite.

#### 2. L'« assurance inondation »

Dans le modélisme naval, on appelle souvent affectueusement le moteur électrique d'un voilier le « poussetteur de calme plat », tandis que dans le vol à voile, on l'appelle « aide au retour ». La Ka 8 est un excellent planeur de thermique, mais son allongement est faible par rapport aux planeurs modernes de haute performance. Si le pilote ne trouve pas de thermique ou se trompe dans son estimation lors du retour vers l'aérodrome, le moteur empêche un atterrissage en campagne dans les hautes herbes ou dans un champ, qui se solde souvent par des dommages importants sur le modèle.

Lorsqu'on vole près de pentes ou de falaises, on dépend des courants ascendants. Si le vent tombe soudainement ou « s'endort », le moteur sert de bouée de sauvetage. Sans moteur, l'appareil devrait atterrir dans la vallée, ce qui implique souvent une perte totale ou une randonnée de plusieurs heures pour le récupérer.

#### 4. Le dilemme de la « mise à l'échelle »

Les puristes critiquent souvent l'hélice fixée à l'avant d'un avion de collection. Mais la technologie a évolué. Il s'agit d'un FES (Front Electric Sustainer) : de petites hélices fixées directement à l'extrémité du nez sont désormais même la norme sur certains planeurs habités.

Et pour tous ceux qui, pour des raisons esthétiques, ne souhaitent pas utiliser un moteur électrique sur le Ka 8, nous proposons également le kit de remorquage F, [référéncé AN-1126-01](#).

#### Fiches techniques:

<b>moteur</b>	<b>actro-n 35-4-790 (AN-7003-11)</b>
<b>variateur</b>	<b>actrocon 60A (AN-7003-34)</b>
<b>Hélice</b>	<b>CAMcarbon 12,5x6 (AN-7234-46 / 7239-49)</b>
<b>anneau</b>	<b>38 mm (AN-7242-21)</b>
<b>conçu pour</b>	<b>4S LiPo 3000-4000 mAh (ne pas y comrpois dans le kit)</b>
<b>poids</b>	<b>Le poids total du modèle à propulsion électrique équipé d'une batterie LiPo 4S de 3 800 mAh correspond au poids du modèle à propulsion thermique. Le moteur et la batterie remplacent le lest nécessaire sur un voilier.</b>