

SOMMAIREFabriquant : [Kyosho](#)

Prix indicatif : 213 €

CARACTERISTIQUES

Envergure : 1,42 m

Longueur : 1,20 m

Surface : 34 dm²

Profil : NACA 2415

Masse annoncée :

2700 g

Masse obtenue :

2680 g

Charge alaire :

79 g/dm²**MOTORISATION**

Moteur conseillé :

40/46 2T - 52 4T

Moteur utilisé :

OS 52 Surpass

Hélice : 11x6

REGLAGES

Fonctions radio :

Ailerons

Profondeur

Direction

Moteur

Centrage / bda à

l'emplanture : conforme à la notice

Débattements : conformes à la notice

APPRECIATIONS

Construction

Qualité du bois

Vol très agréable (surtout avec le 4T)



Revêtement autocol.

Train non amorti

Pièces en ABS

PHOTOS**Un trainer qui a de la gueule...**

Je cherchais un avion qu'on ne trouve pas spécialement sur tous les terrains, original et qui de surcroît serait mon premier Warbird. Un jour chez mon revendeur, je vois un petit P40 d'un mètre d'envergure qu'il avait construit. De fil en aiguille, il m'apprend que Kyosho devait sortir un ARTF de cet avion et je lui demandais alors de m'en mettre un de côté. Et c'est en cette fin d'année 2001 que je reçu le kit.

Présentation

La boîte est énorme avec des photos en couleur du modèle et ses caractéristiques... en anglais et en caractères cabalistiques, du japonais je pense. Mais on reparlera plus tard. Pour montrer que c'est bien un modèle réduit, la photo de la boîte montre l'avion avec un disgracieux pot d'échappement de moteur 2 temps qui dépasse. La décision est prise, le pot de mon modèle ne sera pas apparent.

En ouvrant la boîte, on découvre les ailes, l'empennage et la dérive dans des sachets plastique. Il y a également une planche d'autocollants (la mâchoire de requin et les yeux), la notice et deux feuilles de plastique adhésif aux couleurs du modèle. Ensuite on découvre le fuselage, le capot moteur et divers accessoires nécessaires au montage tous dans des sachets. En attrapant le capot en fibre, j'entends un craquement sinistre. Il semble léger, mais bon, on verra à l'usage. La déco est déjà réalisée, une espèce de film plastique adhésif recouvre tout le modèle. Il ne manquera plus qu'à acheter le moteur (un OS52 Surpass), l'hélice, quelques dizaines de centimètres de durite et des servos. Voilà, YAPUKA le construire...

La construction

Pour cela on s'aide de la notice. Celle-ci est en anglais et toujours ces satanés caractères inconnus. Je cherche et malheureusement pas un mot de français. Dommage, va falloir faire avec. Cela dit, elle est assez claire et les photos sont bien faites. Le montage du modèle ne devrait pas poser trop de problèmes si on suit bien les instructions.

Tout d'abord les ailes

Les charnières des ailerons (et autres gouvernes) sont réalisées avec un plastique souple et du tissu de chaque côté. Il faut les coller avec de la cyano. Renseignements pris, il est préférables de faire des trous dans les fentes de montage des charnières pour avoir une bonne pénétration de la colle. On découpe alors les trappes des servos d'ailerons dans l'entoilage. Les angles sont caractérisé par des petits trous d'épingle. Le montage de ces même servos ne pose aucun problèmes. Un fil permet de faire passer la rallonge de commande. A ce stade du montage, il faut bien faire attention à aligner le guignol avec le palonnier du servo. Après la mise à la longueur de la càp, on monte la commande qui est réalisée en aluminium usiné, du joli travail. Vieux réflexe de voitureux, je mets du frein-filet sur toutes le vis BTR. Je n'ai pas envie d'avoir des surprises en l'air.

Ensuite, on colle les deux demi ailes ensemble à l'epoxy en y insérant bien évidemment la clé d'aile réalisée en CTP. Elle semble solide sachant que le but de l'avion n'est pas de faire de la voltige débridée. Les couples centraux sont un peu plus long pour permettre le centrage avant dans le fuselage. Il est possible de monter sur cet avion un train rentrant type Corsair (pivotant à 90°). Je garde l'option de le faire en ne collant pas le train rentrant fourni. Il sera juste vissé et le jour ou mes atterrissages seront sans reproches, je monterai le train rentrant.



Pour l'instant donc, le train sera fixe. Les divers caches en ABS sont gris. Pour garder un aspect maquette, il faut donc les peindre. Alors là je donne un carton rouge à Kyosho. Ils auraient pu faire un effort et les teinter de la même couleur que l'entoilage ! La notice préconise de les coller à la cyano, je préfère les visser avec des petites vis Parker 2X6 pour pouvoir les démonter le cas échéant. Dernière petite chose à faire, c'est le collage des renforts CTP pour la fixation de l'aile.



Maintenant passons au fuselage

La première étape est le montage des supports moteur. A priori, pas besoin d'anticouple ou autre piqueur, le couple moteur semble coller avec les angles qui vont bien. On verra en vol... Le moteur choisi est un OS52 Surpass qui se monte très bien la tête en bas. Ensuite, on procède à la mise en croix. Ne faites pas comme moi, pensez à découper l'arrière du fuselage pour insérer facilement le stab. Je ne trouvais ça pas hyper pratique aussi, après, j'ai compris ! Les volets de profondeur ne sont pas très pratique à coller, mais bon, ça le fait quand même.



L'installation radio ne pose aucun problème si on suit la notice à la lettre. Les commandes sont directes et sans jeux, un exemple du genre. Le récepteur est placé derrière les servos de profondeur et de direction tandis que les accus de réceptions sont placés juste derrière le réservoir.



La finition

Les montant de la verrière du cockpit sont peints en noir de l'intérieur avec de la peinture spéciale lexan (d'autres devraient aller si on prend bien soin de bien dégraisser le plastique). Elle est fixée avec des petites vis Parker. Pas en nombre suffisant à mon goût, mais on verra à l'usage. C'est dommage, il n'y a pas de pilote à mettre dedans. Et enfin pour terminer, le montage du capot moteur m'a posé quelques petits problèmes. En effet, comme je l'ai dit plus haut, je ne voulais pas que le pot d'échappement soit apparent, j'ai donc du acheter un flexible d'échappement, ce qui ne fut pas une mince affaire. Deux mois et demi plus tard, je reçois la pièce tant convoitée de chez Euromodel dont je ne suis pas réellement satisfait. On a vraiment l'impression d'être mené en bateau. M'enfin, l'essentiel est de pouvoir terminer le modèle. Le pot est donc placé sous le réservoir, mais le capot ne passe toujours pas. Je suis alors obligé de découper les volets de radiateur et de les baisser. Maintenant, ça passe. Le collage de la mâchoire de requin n'est pas non plus super aisé ! Le film imprimé ne suis pas correctement le capot.



Les vols

Pour être franc, je n'ai pas attendu que l'avion soit terminé pour effectuer le premier vol. Nouvel avion et nouveau moteur, que de stress ! Après un bref rodage du Surpass et sous la pression des personnes présente ce jour là à la piste, je décide donc de le mettre en l'air. Démarrage du moteur sans problème, mais le ralenti est trop élevé. Je n'arrive pas à le baisser davantage sans que le moteur cale. Ca commence mal ! Je porte donc le modèle jusqu'au seuil de la piste, je mets les gaz progressivement jusqu'à mi-gaz et au bout d'une vingtaine de mètres, l'avion décolle après une petite sollicitation à la profondeur. Il vole bien droit, comme sur des rails. Il faut juste ajuster un poil les ailerons, mais juste un poil ! Le centrage et les réglages de débattement des gouvernes de la notice sont corrects. Seul le piqueur aurait mérité un chouia de plus, mais ce n'est pas gênant. Le décrochage se caractérise par une abattée à droite facilement récupérable quelques mètres plus bas.



Au bout de quelques minutes, il faut penser à se poser. C'est là que les ennuis commencent. Un ralenti assez élevé et l'absence de vent font que le P40 avale la piste avec une facilité déconcertante. On remet les gaz, un petit hippodrome, et le revoilà qui se présente au seuil de la piste. Il est moins vite et moins haut que la fois d'avant mais refuse toujours de se poser. Aie, aie, aie ! C'est à la troisième tentative que j'arrive à le poser dans l'herbe (alors qu'on a une superbe piste en dur) et il s'arrête au bout d'une cinquantaine de mètres. Ouf ! La visite d'après vol montre que rien n'a bougé, mais je remarque que l'antenne est posée dans le fuselage juste derrière le récepteur ! Alors ne faites pas comme moi, ne cédez pas à la pression des copains, finissez votre modèle avant de le mettre en l'air. Voilà une bonne frayeur rétrospective dont je me serais passé.

Les vols qui vont suivre seront à peu près du même acabit avec coupure du moteur au seuil



de piste pour se poser plus facilement. Après plusieurs essais et différentes hélices, mon choix s'arrête sur une 11X6 associée à un WarmGlow. Là, l'avion est transformé, le moteur prend bien ses tours et le WarmGlow permet d'avoir un ralenti très bas avec de bonnes reprises, ce qui est un gage de sécurité. Le taxiage est alors un plaisir. En ce qui concerne le vol, les tonneaux sont barriqués à souhait, les loopings passent sans problèmes et les passages bas sont un régal. Dommage qu'il y ait les roues. J'ai essayé le renversement mais le dièdre important ne permet pas de le passer, il est cependant pas prévu pour. Ce dièdre est également gênant les jours de vent, l'avion devient très instable.

Conclusion

C'est un super avion facile à construire et à faire voler. Le moteur choisi est vraiment surdimensionné, les jours sans vent, je vole au tiers de la course des gaz pour rester réaliste. Mais bon, quel régal ce bruit ! Je mettrai néanmoins un second carton rouge à Kyosho pour l'entoilage. Mais c'est de la m... ! C'est catastrophique de le voir se gondoler disgracieusement à chaque fois que la température ambiante dépasse 20°C. Pour ce prix, ça aurait pu être de meilleure qualité.

Je conseille donc cet avion pour tout ceux qui rêvent d'avoir un deuxième modèle un peu différent. On doit juste être dégrossi aux ailerons pour le faire voler.

[Boris Fischer](#)

***Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Toute reproduction commerciale des articles publiés ne peut être effectuée sans l'accord de leurs auteurs.***