



Le Kelly de Kyosho

Puissance et finesse...

Depuis quelque temps, les racers reviennent à la mode. Kyosho, toujours à la pointe de l'actualité, a ajouté à son catalogue une très jolie maquette du Kelly, objet du présent essai. Ce racer au look contemporain est très populaire aux Etats-Unis où il participe aux courses de Reno en catégorie F1.

Les kits de racer de cette envergure ne sont pas monnaie courante, c'est pour cela que j'ai quelque peu hésité avant l'achat de mon Kelly car je n'avais aucun retour d'expérience quant aux qualités de vol d'une telle machine. Mais bon ! Dans tout modélisme sommeille l'irrésistible envie de faire voler une machine qui sort un peu des sentiers battus. C'est dans cet état d'esprit que je me suis décidé à commander ce racer.

Le kit

Au premier contact avec le Kelly, on sait déjà que l'on entre dans un autre

domaine... La découverte des divers éléments est une source de plaisir et d'étonnement. Un fuselage large à l'avant, très étroit à l'arrière, des ailes tellement fines avec winglets, un stab et une profondeur du même panier rappelant une queue de squal. Je ne vous ai pas encore parlé des couleurs qui sont un régal pour les yeux. Tout est fait pour séduire.

Comme on pouvait s'y attendre, le kit Kyosho est de très bonne qualité ; le fuselage fibre est de belle facture et léger. Deux couples en contre-plaqué ajouré suffisent pour assurer sa rigidité. La dérive

qui comporte une quille, est moulée directement et profile harmonieusement les lignes supérieures et inférieures. Cette caractéristique doit assurer certainement une bonne stabilité.

La grande qualité de moulage du fuselage atteste d'une maîtrise parfaite de la technique du moulage. Aucune coulure, ni excès de gelcoat, du beau travail quoi ! La cloison pare-feu en bois est déjà installée à l'inté-



Jean-Guy accompagné de Kelly.



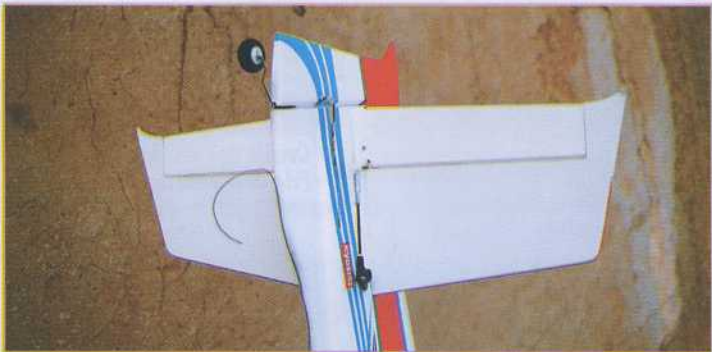
Détail de l'installation du moteur.



Le moteur est finalement assez bien intégré sous le capot.



Pour obtenir un centrage sans plomb, l'auteur a reculé au maximum l'équipement radio.



Pour garantir une bonne précision de la commande de profondeur, Jean-Guy a installé un renvoi Kato.

Pour en savoir d'avantage sur le Kelly, vous pouvez vous rendre sur le site « all aviation flighline online » où vous retrouverez le Kelly et tous ses camarades de jeu. Un petit rappel : sortie chez Kyosho du Phantom, un biplan tiré du Mong Sport et pratiquement à la même échelle que le Kelly.

rieur du fuselage, une bonne chose car l'accessibilité n'est pas des plus confortables. Elle est coulée dans la résine et par conséquent parfaitement protégée contre les effets des infiltrations de carburant. Le support de réservoir en ctp, également installé d'origine, est finement découpé et comporte deux ergots destinés à recevoir un élastique pour la fixation du flacon.

Les couleurs bleu, blanc et rouge sont du plus bel effet et il n'y a aucune différence de ton entre l'entoilage de l'aile et la peinture du fuselage, un bon point donc côté finition.

La structure de l'aile coffrée à l'avant et entoillée jusqu'au bord de fuite, donne une rigidité satisfaisante à l'aile ; sa solidité doit être testée en vol. Les saumons relevés sont renforcés avec de la fibre de verre à cause de leur fragilité. Un petit bémol toutefois : l'entoilage dont la pellicule supérieure a tendance à se décoller, met à jour la couleur ; un peu de cyano permet de corriger ce défaut. L'accastillage présent est de qualité tout à fait correcte et peut être utilisé sans souci.

Moteur et radio

La motorisation est primordiale pour un racer, c'est la raison pour laquelle j'ai préféré installer un OS 61 FX en lieu et place du .46 préconisé par la notice. D'autant plus que le poids du 61 reste raisonnable et que son installation n'entraîne strictement aucune modification structurelle de la cellule. Concernant le centrage, la différence

de poids entre les deux moteurs ne pose aucun problème.

Côté servo, il m'a paru raisonnable de mettre de la qualité. Futaba propose en milieu de gamme, le 3010, 5 kg sur roulement largement suffisant pour les gouvernes. La commande de gaz reçoit un 3001 classique. La réception sera confiée à un 149 DP de Futaba ; le pack d'accu est un 5 éléments NiMh de 2400 mAh qui permet de tirer le couple maximum des servos et une plus grande rapidité.

La construction

Comme vous l'aurez compris, la préfabrication est très avancée. Par habitude, j'ai d'abord commencé par installer le moteur car lors de cette opération où l'on est amené à retourner régulièrement le modèle, il est préférable de ne pas être gêné par le stabilisateur et/ou risquer de l'abîmer. Le moteur a été installé à 90° pour ne pas trop défigurer le museau du Kelly. J'ai ensuite positionné le capot en fibre et pratiqué les découpes qui laissent apparaître la culasse de manière assez discrète et réaliste.

Cela réalisé, vous pouvez monter le stab et le volet de dérive. Pour ne pas ajouter de plomb pour le centrage, j'ai préféré coller la platine radio après la mise en croix ; il suffit donc d'ajuster sa position jusqu'à trouver le centrage désiré. Le collage sera réalisé à l'époxy, une bande de tissu de verre assure la liaison platine fuselage.

Pour la commande de profondeur, j'ai utilisé un renvoi Kato pour limiter le jeu des gouvernes et pour une meilleure précision des commandes.

Caractéristiques

Nom : Kelly
Fabricant : Kyosho
Distributeur (France) : FDL
Envergure : 1400 mm
Longueur : 1260 mm
Masse annoncée : 2500g à 2600g
Masse obtenue : 2650g
Surface alaire : 32.9 dm²
Charge alaire obtenue : 81g/dm²

Cette modification n'est pas obligatoire mais le Y en corde à piano prévu d'origine me paraissant faiblard, je n'ai pas voulu courir de risque.

Les ailes ne nécessitent pas de longues heures de travail. Les clés d'ailes en contre-plaqué collées, il faudra seulement installer les deux servos d'ailerons et l'accastillage prévu à cet effet. L'installation des pantalons de trains aérodynamiques terminera l'aspect racé du Kelly.

En vol...

Les premiers vols ont été réalisés par temps calme et ont montré le caractère de notre Kelly, c'est un racer et ça se voit ! Il ne traîne pas le bestiau ! La puissance du 61 FX couplé à la 11x8 l'emmène très allégrement ; les montées à 45° se font à mi-gaz. A pleine puissance, notre racer peut monter indéfiniment à la verticale. Ces premiers essais ont montré une machine docile au centrage minimum constructeur qui, à mon avis, est trop avant et doit être réservé aux tous premiers vols.

Le test de décrochage montre que notre racer demande pas mal de vitesse pour tenir en l'air. Le décrochage n'est pas pour autant très





Quand on aime la vitesse !

Réglages

Grands débattements :

Profondeur : +/- 15mm

Dérive : 20mm G/D

Ailerons : +/- 25mm

Petits débattements :

Profondeur : +/- 10mm

Dérive : 10 mm G/D

Ailerons : +/- 15 mm

Centrage notice : de 60 et 65mm

Centrage retenu : 65 mm

Moteur retenu : OS 61 FX, Hélice 11x8

Les +

- Look hors du commun.
- Préfabrication très poussée.
- Vols toniques.

Les -

- Qualité de l'entoilage.
- Prix un peu élevé.



facettes plein badin sont du plus bel effet et démontrent des trajectoires très pures et très tendues.

10 cc. Il en ressort donc que le Kelly est une très bonne machine dans son ensemble et qu'il saura se faire remarquer par son look très spécial.

violent et reste facilement rattrapable. Le premier vol a donc été calme et m'a servi à cerner le Kelly. Il est temps maintenant de le poser.

La première approche confirme ce que nous a montré le test de décrochage, à savoir que notre Kelly demande à être piloté à basse vitesse. Heureusement, l'efficacité des gouvernes reste présente jusqu'au touché des roues. La deuxième approche se soldera par un splendide atterrissage sur le train principal qui se révélera un poil souple.

Lors des séances photos sur le terrain du MACAP et du Castellet, le mistral soufflait à près de 40 km/h. Les passages vent arrière, plein badin, ont pu montrer que le Kelly est capable de vitesses impressionnantes pour sa taille (il me semble que les rencontres du club cet été vont être animées grâce à lui). Ce fort vent a, par contre, été très agréable pour freiner l'appareil à l'atterrissage.

Côté voltige (même si ce n'est pas son domaine), on notera une très bonne tenue en vol tranche ; on s'apercevra aussi que les tonneaux ne barriquent pas du tout, même sans différentiel. Les cercles en quatre

Mon Kelly cumule maintenant une quinzaine de vols et aucun problème particulier ne m'a choqué sauf les quelques ennuis rencontrés avec le décollement de l'entoilage. Le fuselage quant à lui ne souffre aucunement malgré les vibrations du

Il reste cependant destiné aux pilotes expérimentés et sera un bon achat après un modèle de transition. Il est temps pour moi de vous laisser... je vais aller brûler quelques litres de méthanol ! ■



Le Kelly en passage bas au-dessus de la piste.