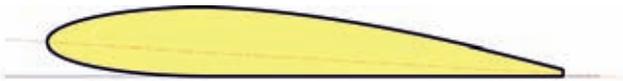


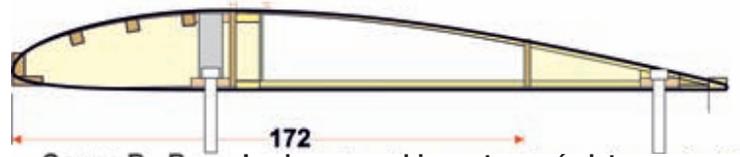
2



Calage de base 1,5°, si vous l'utilisez ainsi en position médiane le dessous du profil peut rester horizontal ce qui facilite le dessin...

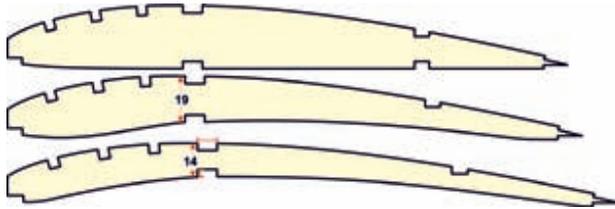
5

Coffrer le dessus de la partie centrale en balsa 15/10 tendre et poncé pour récupérer le V du dièdre, et percé pour la cabine, et le passage des vis nylon D 4 mm.

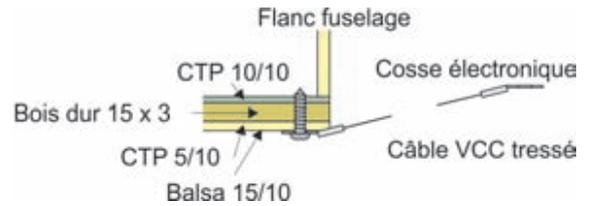


Coupe B - B
Le dessous cabine est poncé plat pour l'assise de l'aile.

3



6



l'incidence précédente, ou alors changer le calage du stabilisateur...

Dans tous les cas, les nervures creuses des saumons ont l'extrados identique et donnent bien l'illusion d'une aile creuse.

(Voir figure 3)

L'aile, se construit pratiquement comme avant, sauf pour un petit gros qui utilisera des longerons en T en bois lamellé collé de 1,50 m et des ailes en 2 parties ! La partie centrale est simplifiée avec un simple V, mais demande du soin pour les ajustages, et doit être aplanie en dessous par ponçage, et au dessus par un simple coffrage 15/10 tendre, légèrement poncé sur les nervures N1 pour faciliter l'entoi-

lage. L'aile doit garder une souplesse évolutive, mais peut être renforcée dans son premier tiers, par des rectangles balsa 15/10 travers, collés entre chaque nervure après les clés en contreplaqué 20/10. Par la suite, sur le deuxième tiers, une baguette 15/10 x 8 suffira, après plus rien. La rigidité en torsion est assurée, en principe, par les haubans, quand ce n'est pas des élastiques, mais des câbles VCC. Mais vous pouvez aussi placer quelques baguettes 4 x 4 en diagonale entre chaque nervure du premier tiers de l'aile comme sur le premier Baron.

(Voir figure 4)

Dans la partie centrale de l'aile, le dessus du centre de l'aile est

épaissi, mais le dessous est diminué par ponçage pour que l'aile soit plate. Elle est fixée sur le fuselage par 3 vis nylon de diamètre 4 mm.

(Voir figure 5)

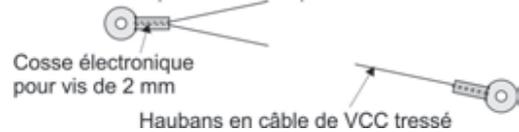
Pour les haubans, je préfère de beaucoup les câbles VCC : il suffit de prévoir des attaches sim-

ples et un démontage facile de l'intrados, une vis de chaque côté au niveau fuselage !

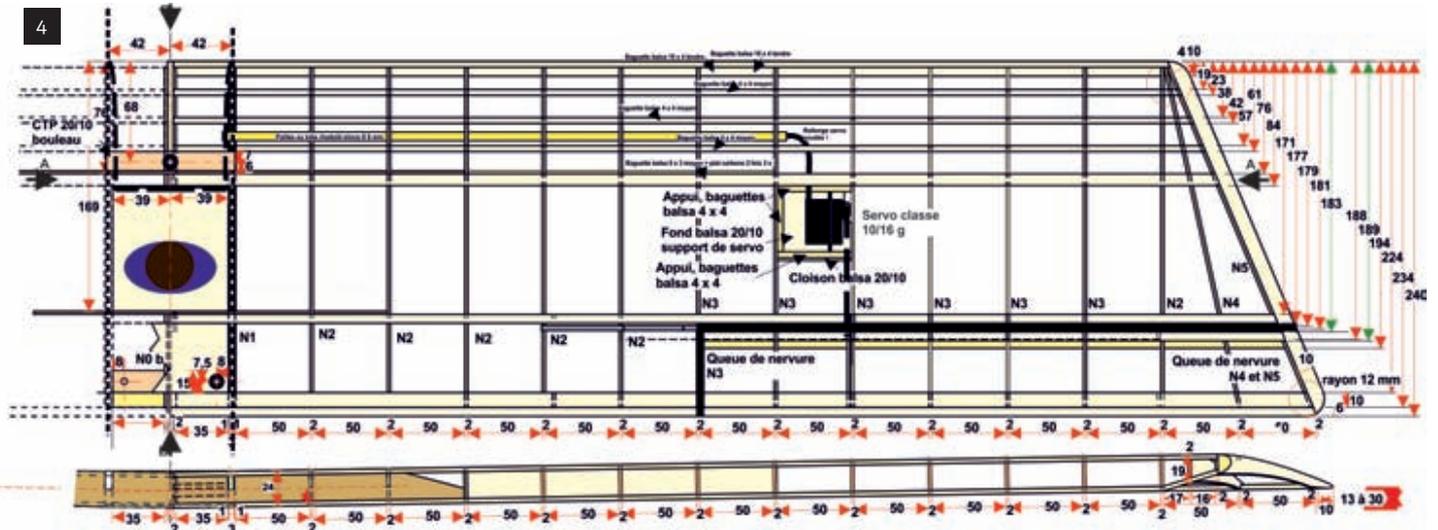
Si le train est démontable, on peut utiliser une petite vis du train pour fixer une simple cosse électronique dans laquelle les câbles seront sertis et soudés. À ce propos, vous avez intérêt à verrouiller le train par

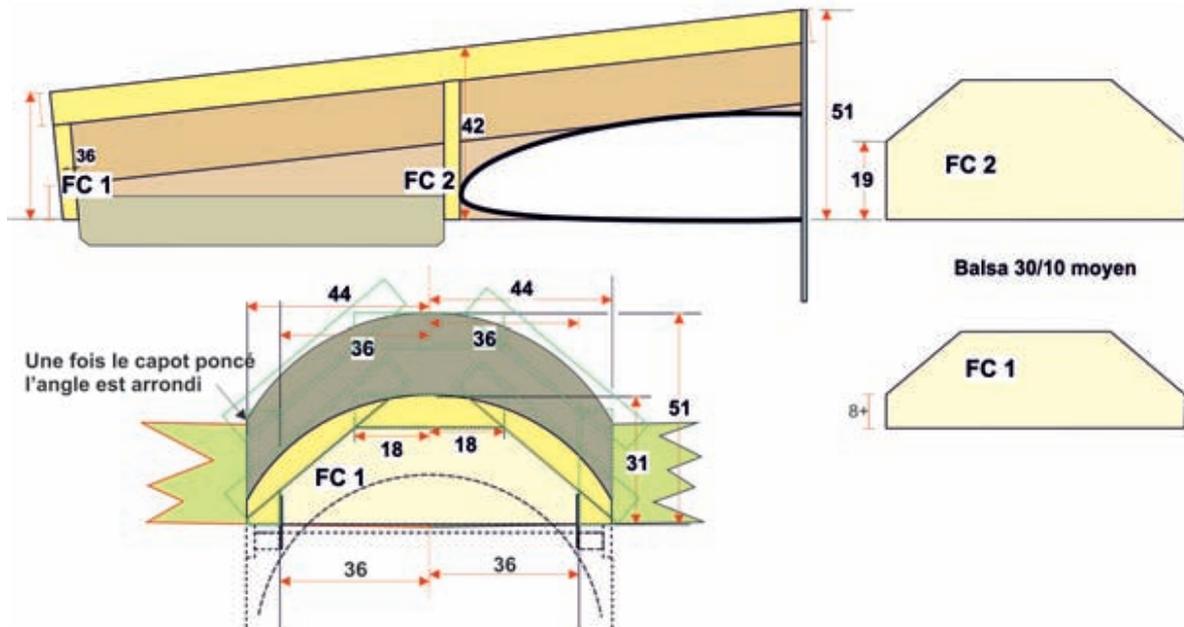
7

Commencer côté fuselage, le câble rentre dans la cosse, en fait le tour, et repasse dans le corps où il sera sertis/soudé, puis au niveau de l'aile, où la tension sera réglée avant de sertir avec une petite tenaille aplatie.



4





8

une plaque en balsa dur 20/10 en travers du train (ou un sandwich balsa 15/10-contre-plaqué 5/10) qui fera fusible en cas de choc, en évitant de casser autre chose... (Voir figure 6 et 7)

Cette notion de partie fusible, doit être présente à l'esprit pendant la construction, pour favoriser la casse en certains endroits, plus favorables à une réparation.

Voilà le Baron presque achevé, reste à le terminer, d'abord le capot amovible du dessus, puis la radio, les accessoires, le ou la pilote, l'entoilage, les finitions...

On arrive à la fin...

Le capot est réalisé simplement en assemblant trois pièces de balsa 80/10 très tendre et léger, sur deux couples en balsa 30/10, poncé à plat ensemble, puis on rajoute deux plaques inclinées et l'on ponce le tout à la forme arrondie du capot. On le termine en collant des guides en contreplaqué 5/10 sur les côtés, ainsi qu'un simili tableau de bord côté cabine. Plusieurs systèmes de fixation sont alors possibles : une sangle collée avec des Velcro, une simple tige traversant le fuselage au niveau des guides ou autres suivant votre imagination, personnellement, je préfère des petits aimants collés sur les côtés du capot, car c'est pratique !

Cette partie avant du fuselage, sera épaissie avec des baguettes de balsa 6 x 4 tendres, au niveau de l'assise de l'aile et de la fixation du capot. Le réservoir ou les batteries devant passer entre ! (Voir figure 8)

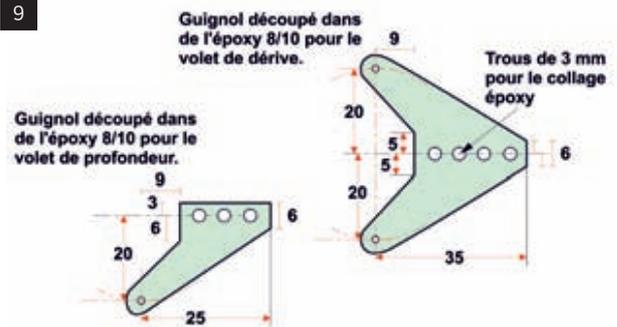
Pour la radio, on peut utiliser une platine amovible, comme le plancher avant, en balsa 20/10 travers, plus un contre-plaqué 5/10. Évitez les vis si vous le pouvez, en fixant les éléments avec un point de colle contact ou du velcro, les servos étant déjà bloqués latéralement par la platine. La batterie participe au centrage et sera déplacée vers l'avant suivant besoin. Idem pour la platine elle-même, toutes les astuces de fixation sont meilleures que des vis, sans parler du poids minime, mais qui s'additionne. Le poids d'un avion est la somme de beaucoup de choses apparemment légères, mais inutilement trop lourdes. Sans tomber dans le 17 g de certains avions indoor (excessif aussi et "tout ce qui est excessif est inutile" disait Sartre), nous pouvons tout de même faire attention... C'est pour cela qu'un devis de poids Excel est bien pratique, si suffisamment détaillé, car multiplications et additions sont immédiates, et on peut prévoir aussi la charge alaire au dm²...

Pour moi, le plus souvent, je



collais les servos sur les flancs, sauf le récepteur (Velcro), et le servo de direction, monté central avec des câbles aller-retour. L'aménagement cabine, les mâts, dépendent de vos goûts et du degré de finition visé, le pilote aussi, mais le poids de l'ensemble est loin d'être négligeable. Les pilotes en polystyrène sont légers, même en finition. Les autres sont trop lourds pour moi, alors je récupérais des têtes (suivant l'échelle), puis réalisais le buste en Roofmat, habillé généralement en cuir (vieux gants de femme très fin, que je collais à la colle contact), et le résultat n'en était que meilleur.

9



Voici le dessin de guignols esthétiques à découper dans de la plaque époxy et destinés aux gouvernes de direction et profondeur.



Reste donc l'entoilage...

À mes débuts, c'était le Solarfilm, juste après l'Econokote, aujourd'hui, il y en a plusieurs dont l'Oracover et l'Orafilm, mais surtout le Solartex qui imite la toile (surtout en antique) et de beaucoup plus résistant ! Les gains en poids, sont maintenant utiles... Il n'est pas transparent, mais plus réaliste. On peut encore le vieillir un peu, en appliquant au pinceau, un vernis bois polyuréthane chêne clair ! C'est ce que j'avais fait sur le Super Baron. La déco dépend de votre imagination...

C'est une belle histoire...

Je ne peux terminer sans prendre en compte la tendance actuelle. Beaucoup en ville, manquent de place, de temps, ou n'aiment pas construire tout simplement. Alors, il y a d'abord la solution du kit, le Vicomte de Svenson dont on trouve le plan sur Internet est le plus ancien et le seul autorisé par Briot, le Baron de Baron Models provient de la liquidation de la société Briot. Mais ça reste une copie... Les autres, PB, etc. sont du même acabit. Ils auraient quand même pu pren-

dre la peine de me contacter, d'autant que je n'ai jamais rien demandé ou refusé... ce doit être ça la société de consommation.

Heureusement, Didier Cervera, CD Design, a pondé le Baron Net avec Sébastien Gaume à la CAO : c'est une version allégée et réduite, qui conserve l'esprit de l'avion en l'adaptant au goût du jour ! Une belle réussite, que j'approuve totalement, d'autant qu'eux, se souviennent encore de moi et sont des amis.

Enfin, pour ceux qui ne peuvent pas construire, en dehors de quelques mousses peu honorables, il reste celui de Topmodel, qui lui est très honorable, et respecte l'esprit de l'avion et des Coupes de Barons actuelles. Le proto a été conçu par Monsieur Jean-François Boudet de Topmodel avec l'appui de mon ami Jean-Louis Coussot qui connaît bien, à la fois, les désirs modélistes et les contraintes commerciales. Cet avion en est le bon exemple !

(Voir photo ci-dessous)



Le Baron Topmodel. Un ARTF réussi, bien dans l'esprit Baron et avec ailerons... Nul doute que beaucoup l'apprécieront, et peut-être même ensuite, en construisant un, la démarche est honorable, mais à mon époque impossible ! Il sera toujours plus léger que certains que j'ai pilotés, tout en respectant les contraintes d'une production industrielle...



Le Baron de mon ami Michel Robin, modifié à sa sauce. Hélas, décédé depuis, ainsi que beaucoup d'autres...

On se quitte !

Avec cette saga retracée en trois numéros de votre revue fédérale, peut-être que ce sera vous le prochain auteur à écrire la suite de la fabuleuse histoire du Baron.

Fin provisoire - car il n'en tient qu'à vous - de l'histoire du célèbre Baron

■ Christian Chauzit

