



Et pour tout savoir

branchez vous sur :  
<http://mc100.frbb.net/>



## JMC100 2011

### Challes les eaux

### 6 - 7 août 2011

(compte rendu Alain Quéré<sup>1</sup>, 25 septembre 2011)

#### Liste des participants :

Michel Colombar, Gabriel Consigny, Hassen Daoudi, Emmanuel Dombre, Sébastien Frossard, Jean-Luc Guillot, Hélène Malichenko, Christophe Nicoulaud, Alain Jouvenceau, Gilles Prouvot, Alain Quéré, Bernhard Resch. Il faut aussi, particulièrement cette année, souligner une présence et importante des conjointes : elles étaient au moins 7, c'est un sympathique soutien appréciable et apprécié !

Etienne De Lepineau s'est décommandé avec sagesse le temps étant plus que médiocre pour une traversée aérienne de l'hexagone. D'autres n'ont pas pu venir et l'on indiqué : Maurice Cheffot qui se remettait d'un décalage horaire, ainsi que Pierre Azam, Daniel Bolot, Miguel Martinez Herraiz, Roland Mahé, Pierre Palerme Christophe Rousseau et d'autres peut-être.

En revanche, j'avais envoyé 9 lettres (par la poste) aux « nouveaux » (entre les numéros 146 à 165) dont je n'ai pas l'adresse de mail. Triste bilan, aucun n'a pris la peine de répondre. Je vais refaire une ultime tentative par courrier classique en précisant que ce sera la dernière.

Ces différentes circonstances ont fait que 5 « vraies constructions MC100 » seulement étaient représentées : Jean-Luc Guillot, brillant finaliste (près de 50 heures de vol), Alain Jouvenceau, Bernard Resch, Manu et Christophe, et Alain.

## Au fil de la réunion

Comme d'hab, nous avons commencé par une arrivée des participants dans la célèbre mezzanine du hangar numéro 3, suivie d'une session apéritive rituelle (vin du Jura, merci Hassen, et muscat). Déjeuner à la cantine du CSVVA<sup>2</sup>, toujours un excellent accueil et le meilleur rapport qualité/prix.

Dans l'après midi Jean Luc a mis en croix le F-PAJL, nous avons attendu une éclaircie, et, finalement, Michel Colombar a pu essayer le numéro 42 et notamment étudier quelques phugoïdes<sup>3</sup> en vol. A signaler aussi : le réglage des ressorts de commandes est à effectuer avec soin, les légères vibrations remarquées par Jean-Luc après le décollage étaient dues à un défaut d'équilibrage de la roue avant, défaut rectifié depuis par Jean-Luc et vibrations supprimées.

La soirée s'est poursuivie au restaurant du golf (troisième édition) d'où nous avons pu entendre le feu d'artifice, avec un très léger regret rétrospectif, car ceux qui étaient restés au terrain ont aussi pu le voir !

Nuit pluvieuse, matinée de dimanche incertaine, visite au hangar numéro 1 qui abrite quelques constructions notamment celle d'un hélicoptère italien CNRA (un second exemplaire est en cours de montage).



1 (\*) grand merci à Manu pour son importante contribution à ce texte !

2 centre savoyard de vol à voile alpin

3 Celles et ceux qui ignorent tout des phugoïdes peuvent consulter comme moi wikipédia (version anglaise plus complète) ou admettre que la phugoïde est à la trajectoire d'un avion quasi ce que la prose est au discours pour monsieur Jourdain.

Un point très intéressant pour ceux qui n'ont pas encore plié les peaux de volet : Manu et Christophe ont réalisé une très belle nouvelle machine (sur les plans de Michel transmis par Antoine Hérault). Démonstration plus que convaincante, le jeu de cames a été particulièrement étudié pour obtenir un profil très proche du profil définitif.

Manu et Christophe ont pu s'envoler dans le F-PAJL. Les progrès importants<sup>4</sup> de leur construction ont été très largement reluqués et admirés par tous les participants.

Michel Colomban a signalé les essais d'isolation de cloison pare-feu qu'il a fait. Le compte rendu de ces essais (différents produits dont le « Lurifuge ») et sur le forum mc100.



## Conclusion : à suivre bien sûr ... oui mais comment ?

Les départs se sont échelonnés dans l'après midi de dimanche, si bien que nous étions peu nombreux à faire un bilan : juste un échange entre Manu, Michel et l'auteur du compte rendu. Le but poursuivi lors de la création de ces « JMC100 » il y a quatre ans est relativement bien atteint : la petite communauté des constructeurs actifs se connaît mieux, les journées ont catalysé des échanges utiles et amicaux, bref le bilan actuel est très positif. Cependant on peut ajouter, particulièrement cette fois, un double constat :

- 1) d'une part, éternelle question pour se retrouver, la date (premier we d'août) et le lieu ne sont peut être pas idéaux pour tous. Une solution alternative à terme pourrait être de prévoir une « session MC100 » à l'intérieur du rassemblement de l'Ascension ? En effet en 2011, les constructeurs MC100 étaient plus nombreux qu'aux JMC100 d'août.
- 2) d'autre part nos réunions pourrait être, en partie, plus organisée de manière à gagner en efficacité<sup>5</sup>.

Pour améliorer, plusieurs pistes sont possibles :

- demander aux participants de préparer des questions (par écrit avant les réunions ?) ou des thèmes.
- planifier un temps précis de « réunion de travail » lors d'une « session spécifiquement MC100 » dans le cadre du rassemblement Colomban de l'Ascension ?
- prévoir d'autres types d'activités, par exemple des projections de photos ou de films qui pourraient servir de fil conducteur.

Toutes les idées (évidemment constructives, la construction étant notre ressort commun) sont plus que bienvenues. Je pense aussi vous proposer par mail une petite enquête sur ces sujets dans le courant de l'hiver.

Enfin n'oublions pas de noter dans nos agendas dès maintenant :

- rassemblement de l'Ascension 2012 du jeudi 17 mai 2012 au dimanche 20 mai 2012 sur un terrain non encore déterminé.
- JMC100 2012 prévues à Challes : samedi 4 août et dimanche 5 août 2012.

Et, page suivante, vous trouverez des informations techniques recueillies par Manu lors du week-end.

4 Fuselage presque terminé y compris la pose des commandes, volets fermés, les dernières étapes de la construction (train, verrière, motorisation,...) semblent proches, juste après quelques bricoles : fermeture des ailes, montage des volets, fermeture et montage de la dérive,... nous le savons tous, construire un MC100 est une longue aventure.

5 Soulignons ici qu'il est impossible au secrétaire de prendre des notes et donc de mémoriser intelligemment les échanges pour la communauté si nous sommes en permanence dispersés en tout petits groupes.

## Quelques points techniques vus pendant le week-end MC100

(Emmanuel Dombre)

Un constructeur de Luciole a trouvé un nouvel isolant thermique pour la cloison pare-feu. C'est une peinture intumescente nommée Lurifuge. Elle change de texture à la chaleur et forme une sorte de « meringue » à la flamme. Michel a bien sûr fait les essais nécessaires. Le meilleur résultat est obtenu avec une couche de protection céramique (trouvé chez ULM techno) recouverte d'une couche de peinture Lurifuge, passé au pinceau. Le tout résiste très bien à la flamme d'un chalumeau. Voir : [http://www.laboratoires-lurie.com/produits/Bois\\_et\\_dérivés-1](http://www.laboratoires-lurie.com/produits/Bois_et_dérivés-1). Le rapport d'essai de Michel sera mis sur le forum MC100.

Bernhard Resch nous signale un fournisseur allemand d'accessoires moteur qui a énormément d'articles en stock : ISA Racing <http://www.isa-racing.com/>. C'est l'équivalent de ORECA en France <http://www.oreca-store.com/>

La batterie SBS8 peut être achetée dans les magasins Posinergy :

[http://www.posinergy.fr/nos\\_magasins\\_boutiques.php](http://www.posinergy.fr/nos_magasins_boutiques.php)

J'ai demandé à Michel ce qu'il avait constaté comme usure et vieillissement de son avion.

Le F-PECH a un peu plus de 700h avec une moyenne de 35mn par vol, soit 1200 atterrissages.

- côté structure : aucun vieillissement
- cabine : en cherchant bien il a trouvé que les tissus d'habillage des sièges étaient un peu râpés !
- train : il a changé deux fois les pneus (en 1200 atterrissages)
- - moteur : il a eu une petite fuite d'eau. Son premier pot d'échappement s'est percé en vol. C'était un silencieux en tôles très fines multi-épaisseurs pour des questions d'isolations.
- Pour lui le F-PECH est un avion quasiment neuf et qui vieillit très bien.

Malgré les conditions météorologiques très médiocres Jean Luc a pu faire un vol avec Michel. Après le vol Michel a insisté sur le bon réglage de la tension des ressorts de compensation des volets 600-59 pour la précision et la douceur des commandes.



et, en plus, elle est belle !