



Et pour tout savoir

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



JMC100 2010

Challes les eaux

7-8 août 2010

(compte rendu Alain Quéré, 6 septembre 2010)

Liste des participants :

Marek Bajorek, Maurice Cheffot, Michel Colombar, Gabriel Consigny, Hassen Daoudi, Emmanuel Dombre, Jean-Luc Guillot, Christophe Nicoulaud, Alain Jouvenceau, Dominique Lejeune, Michel Léothaud, Christian Osthaus, Pierre et Kevin Palerme, Gilles Prouvot, Alain Quéré, Bernhard Resch. Pierre-André Velletaz.

Plusieurs constructeurs ont manifesté leur regret de ne pas pouvoir être des nôtres : Daniel Bolot, Gérard Bordage, Etienne De Lepineau, Hubert Frican, Roland Mahé, Miguel Martinez Herraiz, Christophe Rousseau, Guy Stafler et d'autres peut-être...

Au fil de la réunion

Ces journées ont commencé samedi midi par une session apéritive rituelle autour du camping-car-manche-à-air-bien-connu et avec la participation active de Marie-Jeanne. La majorité d'entre nous était arrivée par la route (très longue pour Bernhard et Marek qui venaient d'Allemagne, de là où l'on fait une très bonne bière). Deux arrivées en avion : Gabriel et son MCR F-PGAC en 10 min de vol depuis Annecy et Christian venu de très loin avec son motoplaneur. Et aussi une belle surprise : la remorque blanche de Jean-Luc qui cachait un petit nouveau, le F-WAJL. Dans l'après midi nous avons découvert l'oiseau et le moteur, pas de démarrage à cause d'une durite fondue¹. Vu aussi l'atelier de Manu et l'évolution de sa remarquable construction. Le samedi soir nous étions 22 au restaurant du Golf. Vers minuit, à leur retour au terrain, petite émotion pour Bernhard et Christian. En ouvrant la porte de leur chambre ils y découvrent une belle endormie ! Dans sa grande générosité le CSVVA² avait attribué deux fois le même numéro. Une autre jeune femme, encore réveillée, a finalement tout résolu en reconstituant grâce à une autre chambre, des appariements judicieux.

Dimanche matin dès potron-minet autre incident : un vol de modéliste s'achevait brutalement sur la piste en dur après un virage un peu trop engagé. Kevin a trouvé la faille : une vis absente du coté d'un des servos d'aileron. Puis petit déj. sous l'auvent camping-car-manche-à-air-bien-connu et, pour un passager privilégié et inutilement braillard en vol, escapade à Megève ! Apéro sous l'auvent, buffet à la cantine. En début d'après midi Jean-Luc nous fait une belle démonstration de démarrage de Rotax (avec durite) sans oublier le glossement préliminaire obtenu par brassage de l'hélice. Le Juliet Lima a entamé son premier 180° au sol pour un diamètre de 24,35 m (?) strictement mesuré par des contrôleurs exigeants. Pierre-André Velletaz (qui a terminé son MCR et poursuit avec une Luciole) nous a rejoint puis les départs se sont étalés dans l'après midi.

Quelques points ...

Je mets ici les quelques points « constructeurs » glanés plus ou moins facilement lors des conversations de petits groupes pendant le week-end.

Freins

Le Juliet Lima (MC100 n° 42) est équipé de freins Béringer (www.beringer.fr) la commande portant simultanément sur les deux roues. La solution MDO (MDO AIRCRAFT M. Bastien, 38 rue Barchalot 64200 Biarritz tél : 05 59 43 75 71 / 06 85 28 08 86, (mdoaircraft@aol.com) est aussi évoquée, un comparatif serait intéressant (prix, poids, type de roue associé).

1 Les échappements Chabard sont silencieux mais toujours très caloriques.

2 Le centre savoyard de vol à voile alpin acceptent gentiment de nous héberger dans la limite des places disponibles. C'est rustique mais très pratique.

Ferrure 21311 et 21312

Cette ferrure est initialement composée d'une forme en équerre avec une languette soudée à l'intérieur. La languette est difficile à souder. On peut remplacer l'ensemble par deux pièces pliées et soudées surtout par le dessous pour éviter l'écartement des tôles, voir schéma ci-contre.

Quelques adresses

Carbone : Une (bonne ?) adresse pour acheter du carbone et autres composites : POLYPLAN Composites (BP 77 108 Quai J. Bourgoin 91104 CORBEIL-ESSONNES CEDEX www.polyplancomposites.com).

Tube carbone : on peut se procurer du tube carbone de 16 mm à partir du site : www.tubecarbone.com (site de Mateduc Composites 12 Rue de la Mare Orbé 79100 Saint Léger de Montbrun).

Rivets : Aircraft Spruce (USA, www.aircraftspruce.com) est une bonne adresse pour trouver les **rivets pleins** recommandés par Michel Colombar et plus généralement, ceux qui s'y approvisionnent en sont satisfaits www.aircraftspruce.com. En revanche, attention, ULM techno a vendu plusieurs fois, à la place des rivets 2117, des rivets « soft » dont la résistance au cisaillement est trois fois moindre ! Pour les rivets Avex on trouve facilement chez DP Inox (www.dpinox.fr) ou chez Giraud et Ray (<http://giraud.ray.free.fr/>)

Accessoires auto : Oreca (www.oreca-store.com) serait aussi une bonne adresse, je suis allé voir le site, il s'agit de mécanique et accessoires auto. Qui pourrait dire ce qu'on y trouve d'intéressant pour nous ?

Housse de protection verrière : intéressant à savoir, pour ceux qui en sont là (!), Jean-Jacques Filhol, (pilote à <http://aeroclub-clap73.org/>) 233 rue de Genève 73100 Aix les bains (tel 04 79 35 05 56) peut fournir de la toile, molleton pour alèse 200g/m².



Réservoir de Bernhard Resch

Bernhard et Marek ont apporté un superbe réservoir en aluminium qu'on peut apercevoir sur la photo ci-contre. Il est possible d'acquérir un tel réservoir qui peut en particulier éviter les incompatibilités parfois signalées entre certains carburants SP 95 et les parois des réservoir en résine.

Inconvénients : très lourd (~ 5 kg), tôles inutilement épaisses selon Michel Colombar : à la place du 1 ou 1,5 mm du 0,8 mm aurait suffi.

Avantage : tout fini, capacité d'environ 70 litres, bouchon de réservoir « type MC 100 » et donnant à l'extérieur de l'avion

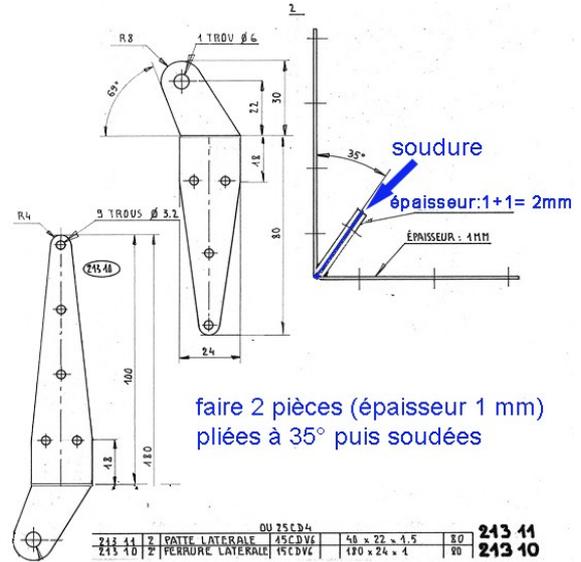
verrière fermée (norme allemande), jauge de niveau VDO intégrée, embase fileté pour filtre essence interne Aircraft Spruce, mise à l'air libre et retour carburant en tube alu tourné en sapin, renforcement au centre pour passage d'instruments profonds (radio), passage au dessus du bâti moteur, renforcement pour passage du tube de train et fourchette de direction roue avant.

Bernhard l'a fait faire en Pologne par un gars qui fait des pièces avion. Comme l'outillage était en place, il en a fait trois d'un coup. Il le vend 600 €.

Evaluation de deux « pro », Christian Osthaus et Hassen Daoudi : très beau travail impossible à faire à ce prix là en France (~ 2 000 €) ou en Allemagne (plus de 2 000 €).

Collage des peaux (ailes,...), la méthode De Lepineau

comme certains le savent Etienne De Lepineau a du refaire des ailes qui menaçaient de se décoller. A cette occasion il a testé une méthode qui permet d'éviter la superposition « alu/Pac33/Colle/Klegecell » prévue dans le manuel de construction en la remplaçant par la superposition alu/colle/colle/Klegecell. Pour y arriver la peau de l'aile est traitée de la manière suivante :



faire 2 pièces (épaisseur 1 mm) pliées à 35° puis soudées

- 1) décaper soigneusement la tôle interne et, le plus vite possible, enchaîner les opérations suivantes,
- 2) les emplacement des nervures sont repérés par des marques discrètes sur les coté de la peau puis largement encadrés par des rubans posés et tenus aux extrémités de la largeur de la peau (surtout pas collés, pour éviter toute détérioration du décapage),
- 3) une fine couche de colle est étalée dans ces emplacements (avec un couteau large qui s'appuie sur les rubans),
- 4) après séchage, les parties encollées sont camouflées et la couche d'enduit anticorrosion est appliquée au pistolet sur le reste de la peau.

On obtient ainsi une peau « zébrée » entièrement protégée et le collage peut se poursuivre selon la méthode habituelle.

Pour valider la méthode, qui paraît bonne au groupe et à Michel Colomban, il faudrait tester au préalable l'assemblage alu/colle/colle/Klegecel. En effet Michel Colomban a lui testé et validé la méthode préconisée dans le manuel. Au passage une conséquence importante de cette méthode est que l'utilisation de la PAC33 n'est plus indispensable puisque précisément la raison principale de son emploi était l'assurance de la résistance de l'assemblage alu/Pac33/Colle/Klegecell. Tout enduit anticorrosion epoxy de bonne qualité qu'on peut se procurer plus facilement et à moindre coût peut convenir, mais rappelons qu'il faut toujours faire attention au poids. Remarquons aussi que la même technique peut sans doute s'appliquer à d'autres cas de collage délicat entre alu et alu.

Commandes Chabard

Alain (128) a repris contact en juillet, il devrait être livré ... un jour. Jean-Luc signale que l'automne est une bonne période pour relancer les demandes, l'entreprise faisant passer nos petites commandes dans ses creux de production. Alain compte reprendre contact avec ce fournisseur en septembre.

Suite de ces journées et du groupe

Le repas de dimanche, avec malheureusement peu de constructeurs encore présents a servi d'échanges sur la suite à donner au groupe.

Tout d'abord une décision importante : nous continuons et les **prochaines journées MC100 sont prévues à Challes les samedi 6 et dimanche 7 août 2011**. Nous savons que cette date et le lieu n'est malheureusement pas commode pour tous Mais nous savons aussi que Michel sera facilement des nôtres puis qu'il vient régulièrement à Challes et que Manu nous accueillera parfaitement.

La faible participation sur le forum (<http://mc100.frbb.net/>) est toujours regrettée avec les interrogations qui en découlent : est-ce le bon moyen pour échanger ? Manu verrait son remplacement par autre chose (liste de mail ?), son argument étant qu'on consulte plus facilement son mail. D'autres (comme Alain) sont d'accord pour tester d'autres outils mais aussi très attachés au maintien du forum tant qu'on a rien d'autre de mieux pour le remplacer. Il reste donc conseillé aux constructeurs qui ne l'auraient pas encore fait de s'abonner à ce forum (voir Manu), de mettre l'adresse du forum dans leurs marques-pages, de le consulter et d'y mettre des contributions.

Autre sujet : la « définition » de notre groupe informel. Certains se demandent si nous ne pourrions pas l'étendre à quelques constructeurs de Luciole. D'autres pensent qu'il faut maintenir strictement l'unicité du sujet (MC100) et que si les constructeurs de Luciole le souhaitent ils peuvent lancer un processus de rencontre ou profiter du rassemblement de l'Ascension pour se retrouver. Finalement il est convenu que « notre » groupe maintient complètement son orientation « MC100 » ce qui n'empêche pas d'avertir de notre réunion quelques « extra » comme nous le faisons de fait depuis le début. Alain insiste pour que le nombre total d'une vingtaine ne soit pas dépassé. En effet au delà de 20 il pense qu'une organisation plus structurée devient ipso facto nécessaire. Or les participants sont intraitables : le style de notre assemblée doit rester absolument « informel »... même si le secrétaire le regrette un peu, son argument étant que son travail c'est à dire la collecte d'informations précises et intéressantes pour la collectivité n'est pas facilité par l'éparpillement des échanges.

Les participants remercient vivement Manu³ pour son inusable hospitalité Ils soulignent aussi la gentillesse des gérants de la cantine du CSVVA (Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin), enfin ils remercient tout particulièrement Michel et Marie-Jeanne Colomban de leur amicale et attentive participation.

³ Manu a aussi très efficacement contribué à ce compte rendu.