

# info-pilot

**Oshkosh**

Retour aux sources  
pour l'AirVenture 2013

**Écurité**  
Commandes bloquées ?  
Surveillez votre passager

**SA**  
re de jouvence  
fichy

**Portrait**  
Maxime Coffin  
Une oreille attentive  
à la DGAC

**SPORT**  
à France championne  
'Europe ! De l'or en voltige  
en rallye aérien

**étéo**  
? No go ?  
Montélimar  
gotte du Morbihan

# SLING2

ESSAI

Un nouveau LSA venu d'Afrique du Sud  
Maniable, robuste, ce biplace déjà présent aux USA  
pourrait bientôt séduire l'Europe...

5,60 €  
SEPTEMBRE 2013  
N°690

**TAJP** De Dijon à Saint-Brieuc, le journal de bord  
de la promotion Delemontez





## Ground loop ? Never again !

Beringer, spécialiste du frein, présentait sa dernière trouvaille : la roulette de queue anti-cheval de bois. Voilà une invention qui va plaire aux pilotes de train classique. C'est grâce à un système de double pivot que la magie opère. Les avions à train classique souffrent d'un dilemme. Ils ont besoin d'une roulette de queue très maniable pour taxier ou tourner au sol, mais il leur faut une roulette fixe lors des décollages et atterrissages pour ne pas risquer un cheval de bois quand la manœuvre n'est pas bien contrôlée. Car suite à un écart sur son axe, la roulette se centrifuge, l'instabilité augmente avec le carré de la vitesse et rend rapidement impossible toute correction. L'avion part en tête-à-queue et sort parfois de piste. C'est pour cette raison que les warbirds ont souvent un système de blocage de la roulette de queue pour les phases critiques. Mais ce système ne permet pas de corriger les effets de vent de travers ou de couple gyroscopique. En décaçant l'axe de roue à la verticale et en permettant de débrayer le pivot de roue quand c'est nécessaire (au moyen d'une manette ou d'un câble dans le cockpit), la roulette de queue anti-cheval de bois corrige tous ces problèmes. Magique, il fallait juste y penser ! ([www.beringer.fr/aero/](http://www.beringer.fr/aero/))



## Big Frog signe avec Continental

C'est une grande nouvelle pour l'équipe du Big Frog. Rhett Ross, le président de Continental, a annoncé aux côtés de Franck Doyen un partenariat entre l'équipe française de course et le motoriste américain. Racheté par le groupe chinois AVIC, Continental a désormais une puissance de feu étendue sur le diesel allant du TD220 (160-180 hp) au TD450 (300-350 hp) en passant par le TD300 (200-250 hp). L'objectif est maintenant de participer aux courses de Reno en 2014 avec une motorisation diesel qui n'a pas encore été révélée. Précédemment engagé avec le motoriste français SMA, le team qui cherchait des soutiens pour remonter un avion a trouvé auprès des Américains les moyens de ses ambitions. Christophe Dalbos, le pilote du Big Frog I, Franck Doyen, le chef du projet, Matthieu de Wolf, l'ingénieur aéronautique et Philippe Marcello, le directeur technique, ont seulement quelques mois pour mettre en vol un nouveau Nemesis NXT. L'aventure promet d'être passionnante. Interrogé sur les motivations de Continental à sponsoriser un tel projet, Johnny Doo, le senior vice president de Continental, a répondu : « De tout temps, la course a permis aux constructeurs de pousser les moteurs afin d'apprendre à connaître au mieux les ressources et les limites de leurs produits. La seule façon de s'améliorer et de pouvoir donner le meilleur à ses clients, c'est d'aller chercher la meilleure performance, l'innovation et les résultats. Rendez-vous en septembre 2014 à Reno. »

## Les Frenchies

Comme chaque année, les Français ont fait le déplacement. Petit clin d'œil à tous les Frenchies rencontrés au fil de la semaine et nos excuses à ceux qui auront été oubliés : il fallait compter en 2013 avec Caroline Cognet-Renard d'Air Courtage Assurances, la famille Beringer, Michael Derderian de Duc Hélices, Nicolas Grenier de Bourgogne Développement, Gérard Ducoin d'IAERC (5) et Alain Chabard qui présentait ses échappements. Cédric Lemaître de Boutique Aero organisait un Aéro-déj franco-américain spécial Oshkosh le jeudi 1<sup>er</sup> août. Comme chaque année Stéphane Mayer, Nicolas Chabbert (4) et toute l'équipe de Daher-Socata présentaient leur TBM 850. Xavier Meal, journaliste du *Fana de l'Aviation*, toujours prêt à décoller (3). Olivier Ripocha de France Hydravion était là. Franck Doyen et Christophe Dalbos du Big Frog Team, Christian Stuck, Pierre Lauthere et Pierre Cormi de Finesse Max (2) sont venus en force. Véritable local de l'étape, Olivier Langeard (6) a fait le déplacement avec son Extra 300 aux couleurs de la patrouille chilienne, Nicolas Ivanoff était, lui, avec son Edge 540 aux couleurs d'Hamilton. Thierry Hurtes a présenté le nouveau 6 cylindres de SMA : le SR 430 (de 330 hp à 400 hp). Un équipage Air France en rotation composé du Captain Jean-Louis Lacour et de son copil Julien Paire, de l'association steerman.fr, a fait une escapade à Oshkosh le temps de leur l'escale. L'équipe de Lisa Airplanes et celle de Price Induction avaient également un stand. Daniel Balot, président – entre autres –, de la Commission aéroclubs et développement à la FFA, était lui aussi présent. Enfin, Oshkosh ne pourrait avoir lieu sans Alexandre Couvelaire (1), ex-patron d'Euralair et de Mooney, véritablement dans son élément sur le sol américain. Vive la France !



Le Big Frog Team et Continental iront ensemble à Reno en 2014. Franck Doyen et Christophe Dalbos ont serré la main de Rhett Ross, PDG de Continental. Le chrono est lancé.