

### 3) FREINER une ABATTÉE:

Le timing où débute le freinage détermine l'amplitude et la durée du freinage.

Le mouvement pendulaire influence le point de décrochage.  
L'ABATTEE diminue le risque de décrochage.  
L'ACCELERATION augmente fortement le risque de décrochage.

EN FIN D' ABATTÉE IL FAUT IMPÉRATIVEMENT RELÂCHER!  
Tout freinage maintenu durant l'accélération est du SURPILOTAGE!

David EYRAUD  
**Stage de PILOTAGE**  
L'art de rester maître de sa voile

**Les Passagers du vent**

Tôt: action progressive

Plus tard: action + ample  
durée + courte

Très tard: action RADICALE en amplitude  
durée très COURTE  
TEMPO!

**RELÂCHER!**

### 4) Le "TIMING" PENDULAIRE:

Los d'une phase de vol non équilibrée, le mouvement pendulaire influence les réactions obtenues suite à une action de pilotage.

La VITESSE et surtout la DIRECTION du pilote influencent les trajectoires en virage pendulaire. Le timing où débute l'action est déterminant!

- En 11: virage facile et accélérant (vers la spirale).
- En 14: virage montant mais avec de l'énergie (wing over)
- En 15: virage très montant, paresseux et dissipateur d'énergie.
- De 6 à 8: abattée asymétrique!  
Risque de fermeture côté extérieur!
- En 10: risque de fermeture côté intérieur (reflex)!

### 2) Les FRONTIÈRES:

Vitesse PILOTE = vitesse AILE  
images 5 et 10  
L'image 14 est la limite entre accélération et ressource.

Remarque:  
position des élévateurs par rapport au pilote.

### 1) Les 3 mouvements du TANGAGE:

**RESSOURCE** (images 1 à 4)

PILOTE + vite que l' AILE  
direction: vers le HAUT  
mouvement à CABRER  
PERTE de VITESSE

**ABATTÉE** (images 6 à 9)

AILE + vite que PILOTE  
mouvement à PIQUER  
RISQUE de FERMETURE

**ABATÉE PENDULAIRE**  
liée au mouvement pendulaire

**ABATÉE AÉRODYNAMIQUE**  
liée à l'action de relâcher les commandes

**ACCÉLÉRATION**

(images 11 à 14)

PILOTE + vite que l' AILE  
direction: vers le BAS  
mouvement à CABRER  
PRISE de VITESSE