



Qualification Pilote De Démonstration

Guide de notation : Avion et Hydravion


(Moteur thermique ou électrique et moto planeur utilisant le moteur pendant tout le vol)

Candidat

Colonnes : 1 : pas de danger
2 : danger potentiel
3 : dangereux

Zone grise : Spécifique électrique

| Phases de vol | Points vérifiés | Notation | 1 | 2 | 3 |
|------------------------------|---|--|---|---|---|
| Tenue du candidat | Protection contre l'éblouissement (Si les conditions météo l'imposent) | 1 : Le candidat porte un équipement lui évitant d'être ébloui 2 : Le candidat s'équipe suite au conseil de l'examineur 3 : Le candidat ne porte aucune protection | | | |
| Utilisation de la radio | Prise de fréquence | 1 : Bonne fréquence déclarée 2 : Méconnaissance de sa fréquence 3 : Mauvaise fréquence déclarée ou ne prend pas de fréquence | | | |
| Conformité du modèle | Commandes de vol | 1 : Ordre radio / déplacement gouvernes synchrones 3 : Ordre radio / déplacement gouvernes non synchrones | | | |
| | Diagramme d'antenne | 1 : Aucun "trou" de réception 3 : "Trou" de réception sans possibilité d'y remédier | | | |
| Préparation Mise en route | Test de fonctionnement | 1 : Test de toutes les commandes et de leur sens de débattement d'une façon méthodique 2 : Test des commandes mais pas de leurs sens de débattement 3 : Aucun test | | | |
| | Positionnement du modèle pour le démarrage | 1 : Modèle dos au public, autres modélistes hors du champ de l'hélice 2 : Modèle dos au public; mais modélistes dans le champ de l'hélice 3 : Modèle face au public et au milieu des autres modélistes | | | |
| | Immobilisation du modèle | 1 : Immobilise parfaitement le modèle (aide souhaitée) 2 : Immobilise le modèle ou demande un aide sans donner de précisions 3 : N'immobilise pas le modèle | | | |
| | Obstacle dans le champ de l'hélice | 1 : Aucun obstacle 2 : Début de manœuvre avec obstacle dans le champ de l'hélice, puis se ravise 3 : Obstacle dans le champ de l'hélice | | | |
| | Positionnement du matériel de piste | 1 : Positionne son matériel non happé ou projeté par l'hélice 2 : Positionne mal son matériel mais se ravise 3 : Ne tient pas compte des possibilités d'interférence entre son matériel et l'hélice | | | |
| | Connexion batterie | 1 : Connecte la batterie manche de gaz au ralenti hors champ de l'hélice 2 : Compte sur la protection de son contrôleur / variateur mais se tient hors du champ d'hélice 3 : Ne tient compte ni de la position du manche de gaz ni du champ d'hélice | | | |
| Après mise en route | Maintien du modèle | 1 : Modèle maintenu par l'arrière ou immobilisé mécaniquement sans possibilité de déplacement 2 : Modèle maintenu dans la zone entre aile et moteur 3 : Modèle non immobilisé ou immobilisé mais avec possibilité de déplacement | | | |

| | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| | Essais moteur / commandes de vol | <p>1 : Effectue un essai dos au public vers une zone dégagée de modélistes en tenant compte du plan d'hélice et du souffle. Essaie les commandes</p> <p>2 : Effectue un essai dos au public mais ne tient pas compte du plan d'hélice ou du souffle, ou essaie la commande de vol sans vérifier le sens de débattement</p> <p>3 : Effectue son essai vers le public ou vers des modélistes sans tenir compte, ni du plan d'hélice ni du souffle ou n'essaie pas les commandes de vol</p> | | | |
| | Niveau sonore | <p>1 : Dans les normes</p> <p>3 : Hors normes</p> | | | |
| | Mesure du niveau sonore : dbA Max : 93 dbA sur herbe et 94 dbA sur béton | | | | |
| Roulage (si réalisable) | Mise en mouvement | <p>1 : Mise en mouvement du modèle en souplesse en tenant compte du souffle et de la position du public et des autres modélistes</p> <p>2 : Mise en mouvement par des "coups de moteur" en tenant compte de la position du public et des autres modélistes et du souffle</p> <p>3 : Mise en mouvement du modèle moteur très accéléré sans tenir compte ni de la position du public ni des autres modélistes ni du souffle</p> | | | |
| | Tenue du modèle lors d'un déplacement (moto planeur ou modèle sans train) | <p>1 : Respecte les modélistes proches</p> <p>2 : Fait attention aux autres modélistes mais néglige sa propre sécurité</p> <p>3 : Tient son modèle sans tenir compte de la sécurité ni de celle des autres modélistes</p> | | | |
| Décollage rectiligne vent de face, suivi d'un circuit rectangulaire | | | | | |
|  | | | | | |
| Décollage / Lancé | Tenue d'axe | <p>1 : Tenue parfaite de l'axe de piste</p> <p>2 : Déviation de l'axe de piste mais rattrapage immédiat par de faibles corrections</p> <p>3 : Mauvaise tenue de l'axe de piste à la limite du survol de la zone pilotes</p> | | | |
| Circuit rectangulaire (à hauteur constante) | Maintien de hauteur en vent arrière | <p>1 : Bonne tenue de la hauteur en vent arrière</p> <p>2 : 2 ou 3 variations de hauteur sur l'ensemble de la branche vent arrière</p> <p>3 : Nombreuses variations de hauteur de forte amplitude avec des corrections saccadées</p> | | | |
| | Prise d'axe | <p>1 : Prise d'axe alignée sur la piste</p> <p>2 : Sortie du virage décalée de l'axe de piste mais bonne correction</p> <p>3 : Sortie du virage décalée de l'axe de piste, correction insuffisante ou trop tardive conduisant le modèle au-dessus de la zone pilotes</p> | | | |

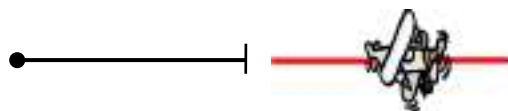
| | | | | | |
|--|-------------------------|---|--|--|--|
| | Tenue de l'axe de piste | 1 : Axe de piste maintenu à hauteur constante 2 : Corrections mineures de cap et de hauteur 3 : Corrections fréquentes à grande inclinaison | | | |
| | Forme du circuit | 1 : Circuit parfaitement rectangulaire 2 : Circuit rectangulaire mais finale en 3 : Circuit non rectangulaire | | | |

Renversement suivi d'une boucle



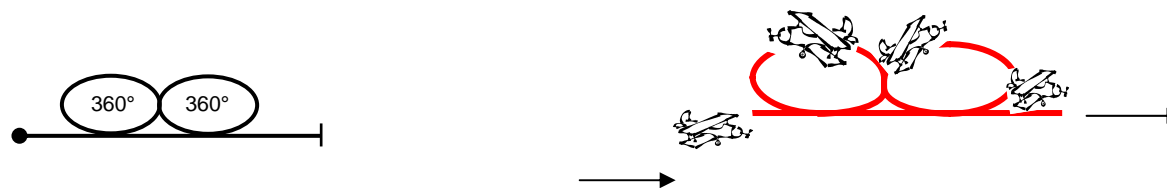
| | | | | | |
|---------------------------------|----------------------------|---|--|--|--|
| Renversement suivi d'une boucle | Respect de la figure | 1 : La figure est parfaitement réussie 2 : La figure est reconnaissable 3 : Aucun respect de figure | | | |
| | Placement de la figure | 1 : Modèle évoluant toujours devant le pilote sans dépasser l'axe de piste et en restant centré dans un cadre fixé par l'examineur 2 : Modèle dépassant l'axe de piste sans dépasser le plan de la zone pilotes ou sortant du cadre d'un côté 3 : Modèle dépassant le plan de la zone pilotes ou enchaînement non réalisé | | | |
| | Axe de sortie de la figure | 1 : La sortie de figure est dans l'axe de piste* 2 : La sortie de figure est décentrée mais reste devant la zone pilotes 3 : La sortie de la figure est dans un plan passant sur ou derrière la zone pilotes | | | |

Passage rectiligne stabilisé entre 2 et 10 mètres de hauteur

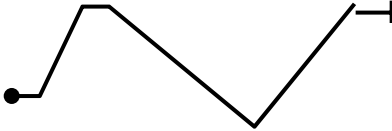



| | | | | | |
|--|---------------------|--|--|--|--|
| Passage rectiligne stabilisé entre 2 et 10 mètres de hauteur | Prise d'axe | 1 : Prise d'axe alignée sur la piste 2 : Sortie du virage décalée de l'axe de piste mais bonne correction 3 : Sortie de virage décalée de l'axe de piste, corrections insuffisantes ou trop tardives conduisant le modèle au-dessus de la zone pilotes | | | |
| | Maintien de hauteur | 1 : Passage bas à hauteur constante 2 : 1 ou 2 variations de hauteur de faible amplitude 3 : Montagnes russes | | | |

Huit dans le plan horizontal



| | | | | | |
|------------------------------|----------------------|--|--|--|--|
| Huit dans le plan horizontal | Respect de la figure | 1 : La figure est parfaitement réussie 2 : La figure est reconnaissable 3 : Aucun respect de la figure | | | |
|------------------------------|----------------------|--|--|--|--|

| | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|
| | Centrage de la figure | 1 : Modèle évoluant toujours devant le pilote sans dépasser l'axe de piste et en restant centré dans un cadre fixé par l'examineur 2 :Modèle dépassant l'axe de piste sans dépasser le plan de la zone pilotes ou sortant du cadre d'un côté 3 : Modèle dépassant le plan de la zone pilotes ou enchaînement non réalisé | | | |
| | Axe de sortie de la figure | 1 : La sortie de la figure est dans l'axe de piste 2 : La sortie de la figure est décentrée mais reste devant la zone pilotes 3 : La sortie de la figure est dans un plan passant sur ou derrière la zone pilotes | | | |
| <u>Simulation d'une panne motrice</u> | | | | | |
| La manœuvre s'effectue après une prise d'altitude, puis se termine par une nouvelle prise d'altitude | |  | | | |
| Simulation de panne motrice | Mise au ralenti à la verticale du centre de piste | 1 :Le candidat passe le moteur au ralenti et simule parfaitement une prise de terrain (pente de descente régulière) en conservant une vitesse suffisante, puis reprend de l'altitude de façon régulière 2 :Le candidat passe le moteur au ralenti, plonge vers la piste, puis reprend de l'altitude brutalement 3 :Le candidat passe le moteur au ralenti, ne conserve pas une vitesse suffisante, risque de décrochage | | | |
| <u>Séquence d'atterrissage – atterrissage</u> | | | | | |
|  | | | | | |
| Atterrissage (suite à un circuit rectangulaire) | Prise d'axe | 1 : Prise d'axe alignée sur la piste 2 : Sortie du virage décalée de l'axe de piste mais bonne correction 3 : Sortie du virage décalée de l'axe de piste, correction insuffisante ou trop tardive conduisant le modèle au-dessus de la zone pilotes | | | |
| | Axe en finale | 1 : Axe de piste maintenu en finale 2 : Corrections mineures ou décision de remise de gaz 3 : Corrections fréquentes à grande inclinaison | | | |
| | Contrôle au sol | 1 : Bonne tenue de l'axe de piste 2 : "Zig-zag" sur la piste ou sortie de piste 3 :Sortie de piste avant ou vers la zone pilotes | | | |
| Fin de la présentation | Arrêt du moteur | 1 :Arrêt du moteur à partir de l'émetteur 2 : Nécessité d'intervenir sur le circuit carburant du modèle 3 : Arrêt du moteur par l'hélice | | | |
| | Arrêt du modèle | 1 : Arrêt du récepteur puis de l'émetteur 2 : Arrêt de l'émetteur puis du récepteur 3 : Arrêt du modèles selon une chronologie différente ou nécessité de rappel pour l'arrêt radio | | | |