



# Qualification Pilote De Démonstration

## Livret de notation : Planeur et Motoplaneur

La mise en altitude par portage n'est pas admise dans le cadre de la QPDD

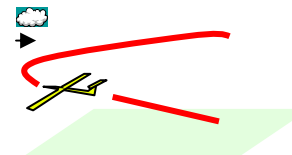
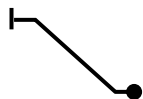
Colonnes : 1 : pas de danger  
2 : danger potentiel  
3 : dangereux

### Zone grise : Spécifique Motoplaneur








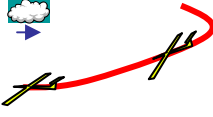
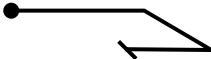
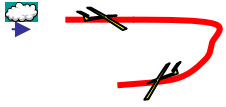
Phases de vol	Points vérifiés	Notation	1	2	3
Tenue du candidat	Protection contre l'éblouissement (Si les conditions météo l'imposent)	1 : Le candidat porte un équipement lui évitant d'être ébloui 2 : Le candidat s'équipe suite au conseil de l'examinateur 3 : Le candidat ne porte aucune protection			
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			
	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			
	Positionnement du matériel de piste	1 : Positionne son matériel de telle sorte qu'il ne soit pas 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			
	Manière de tenir le modèle	1 : Le modèle est tenu de telle sorte que rien ne se situe dans le champ ou le plan de l'hélice 2 : Le candidat immobilise l'hélice 3 Si l'hélice se met en rotation elle provoque des dommages corporels ou matériels			
	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	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 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 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			
	Niveau sonore Mesure du niveau sonore : ..... dbA Max : 93 dbA sur herbe et 94 dbA sur béton	1 : Dans les normes 3 : Hors normes			
Roulage (si réalisable)	Mise en mouvement	1 : Mise en mouvement du modèle en souplesse en tenant compte du souffle et de la position du public et des autres modélistes 2 : Mise en mouvement par de "coups de moteur" en tenant compte de la position du public et des autres modélistes et du souffle 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			
	Tenue du modèle lors d'un déplacement (moto planeur ou modèle sans train)	1 : Respecte les modélistes proches 2 : Fait attention aux autres modélistes mais néglige sa propre sécurité 3 : Tient son modèle sans tenir compte de la sécurité ni de celle des autres modélistes			

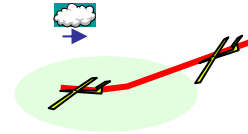
## Montée



Montée (plaine) Treuil, moteur sandow, catapulte	Tenue d'axe	1 : Tenue parfaite de l'axe de piste 2 : Déviation de l'axe de piste mais rattrapage immédiat par de faibles corrections 3 : Mauvaise tenue de l'axe de piste à la limite du survol de la zone pilotes			
	Prise d'altitude (plaine)	1 : Bon contrôle de la trajectoire pour s'éloigner de la pente 2 : Ne parvient pas à s'éloigner de la pente mais sans survoler la zone pilote. 3 : Ne parvient pas à s'éloigner de la pente et survole ou passe derrière la zone pilote			
Montée (pente)	Prise d'altitude (pente)	1 : Bon contrôle de la trajectoire pour s'éloigner de la pente 2 : Ne parvient pas à s'éloigner de la pente mais sans survoler la zone pilote. 3 : Ne parvient pas à s'éloigner de la pente et survole ou passe derrière la zone pilote			

<b><u>Ligne droite 15 secondes</u></b>				
			 	
Ligne droite 15s (en plaine uniquement)	Prise d'axe	1 : Virage à l'opposé du public en tenant compte du vent éventuel. prise d'axe aligné sur la piste 2 : Virage vers le public mais avec une sortie sur l'axe de piste 3 : Virage vers le public avec une sortie dépassant l'axe de piste, ou au dessus ou derrière la zone pilote		
Ligne droite parallèle à la pente 15s (à la pente uniquement)	Prise d'axe	1 : Sort de son virage à un minimum de 15m en amont de la crête 2 : Sort de son virage proche de la pente mais sans survoler la zone pilote. 3 : Survole ou passe derrière la zone pilote en sortie de virage.		
	Tenue de l'axe	1 : Bon contrôle de la trajectoire 2 : Ne parvient pas à rester sur son axe mais sans survoler la zone pilote. 3 : Ne parvient pas à rester sur son axe et survole ou passe derrière la zone pilote.		
<b><u>Cercle complet à droite ou à gauche</u></b>				
		   		
Cercle complet a gauche ou a droite	Contrôle de la pente et de l'inclinaison	1 : Virage à inclinaison constante sur une pente régulière adaptée aux conditions du jour 2 : Virage régulier avec variation d'inclinaison ou de pente 3 : Virage irrégulier avec variation d'inclinaison de pente et de vitesse		
<b><u>Prise de terrain en L ou en U se terminant face au vent</u></b>				
		 	 	
		OU		
PTL ou PTU	Respect de la figure	1 : La figure est parfaitement réussie 2 : La figure est reconnaissable 3 : Aucun respect de la figure		
	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		

**Atterrissage dans un cercle de 50 mètres**



Atterrissage	Axe en finale	1 : Axe de piste maintenu en finale 2 : Corrections mineur 3 : Corrections fréquentes			
	Contrôle au sol	1 : Dans le cercle 2 : A proximité du cercle 3 : A plus de 25 m du bord du cercle			