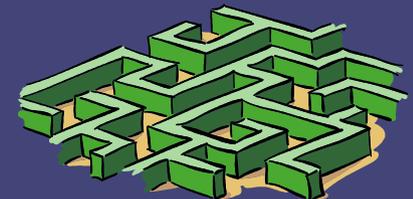
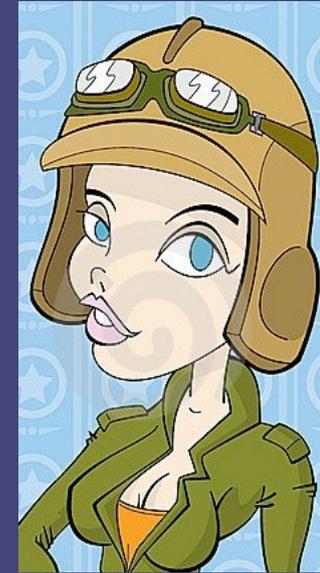


# Quel genre de pilote êtes-vous ?



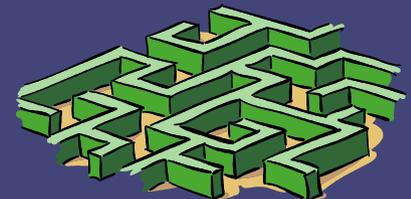
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

10 situations de vol vont vous être exposées.

En vous projetant dans une situation, l'objectif va consister à répondre aux différentes alternatives par ordre de choix et en étant le plus honnête possible.

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse.

L'objectif de cette expérience est de révéler un trait dominant de votre personnalité.

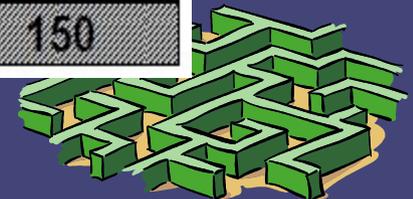


# Quel genre de pilote êtes-vous ?

La grille de réponse suivante va vous être distribuée.

## AUTO-EVALUATION DE VOTRE PROFIL

Scénario	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Somme
1	B)	E)	C)	A)	D)	15
2	A)	D)	B)	E)	C)	15
3	E)	C)	A)	D)	B)	15
4	D)	B)	E)	C)	A)	15
5	C)	A)	D)	B)	E)	15
6	C)	A)	D)	B)	E)	15
7	B)	E)	C)	A)	D)	15
8	E)	C)	A)	D)	B)	15
9	B)	D)	C)	A)	E)	15
10	D)	B)	E)	C)	A)	15
Total						150



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

Les instructions sont les suivantes :

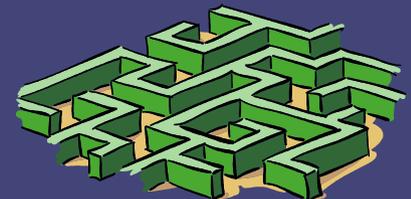
**Exemple : Dans les scénarii à suivre, il est probable qu'aucune des réponses ne vous conviennent vraiment.**

Parmi les 5 choix, vous allez opter tout d'abord pour la réponse qui vous ressemble le moins et lui affecter la note 1 (note minimale).

Remonter ensuite les choix par ordre de préférence.

La note 5 (maximale) doit donc être l'option qui vous correspond le plus.

Scénario	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Somme
1	B) 4	E) 1	C) 2	A) 5	D) 3	15



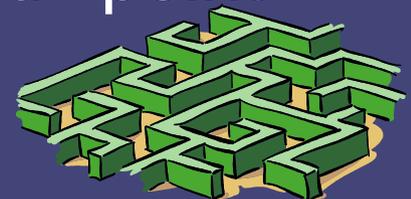
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 1 :

Vous avez prévu passer le week-end à Biarritz et vous partez avec deux amis à bord.

L'ATIS mentionne l'arrivée de brouillard côtier, ce que confirme le contrôleur de « Biarritz APP ».

Vous pensez dans un premier temps vous dérouter sur Pau où les conditions sont correctes mais vous poursuivez et arrivez à Biarritz après avoir rencontré quelques problèmes (...mauvais report au point d'entrée, passage en IMC pendant 1s...).



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Pourquoi avoir pris la décision de poursuivre ?

- a) Vous détestez et refusez d'admettre ne pas pouvoir réaliser votre plan de vol original ;
- b) Vous n'aimez pas que le contrôleur du SIV prenne des décisions à votre place ;
- c) Vous vous dites que les choses vont bien se terminer et que le brouillard côtier ne présente pas de danger majeur ;
- d) Les décisions que vous prenez ne changent jamais trop rien à la réalité et par conséquent, ce serait aussi bien de poursuivre comme prévu ;
- e) Vous prenez conscience qu'une décision est à prendre et choisissez l'alternative la plus simple.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 2 :

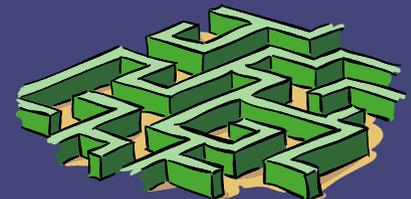
Vous prévoyez déjeuner à Castelnaudary (piste courte) avec deux amis pilotes. A la préparation du vol, vous déduisez que le vent doit souffler à destination.

Pendant le roulage, vous constatez un freinage défec-tueux d'un seul côté.

En intégrant le terrain de LFMW, vous remarquez que le vent souffle assez violemment et en rafales.

Le passager en place arrière est plus expérimenté que vous et recommande d'abandonner et de rentrer à Las-bordes.

Vous vous réservez malgré tout une tentative et atter-rissez tant bien que mal.



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Pourquoi avoir pris la décision d'atterrir ?

- a) Vous pensez que la suggestion de votre passager est trop précautionneuse et radicale ;
- b) Vous vous dites que les freins n'ont pas raison de lâcher cette fois et qu'il vous en reste au moins un opérationnel de toute façon;
- c) Vous pensez que le terrain est tout à fait accessible aujourd'hui et que si ce n'était pas le cas, le contrôleur de Lasbordes vous averti ;
- d) Vous décidez délibérément d'atterrir, étant donné que vous êtes arrivé à destination et qu'il est l'heure de déjeuner;
- e) C'est votre vol et vous êtes bien conscient que vous seul êtes en mesure de contrôler l'atterrissage à venir.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 3 :

Vous avez prévu emmener deux amis au parc Vulcania de Clermont-Ferrand mais votre DR44 favori est en maintenance, si bien que le Secrétariat vous a transféré sur le DR42 encore disponible (plus de GPS, perfos moindres, charge offerte réduite...).

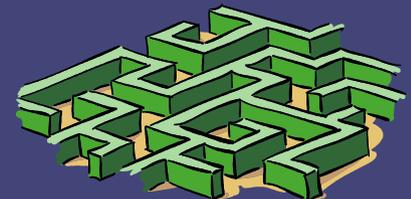
Après avoir effectué la prévol, vous décidez de partir comme prévu.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Quel a été votre raisonnement ?

- a) Vous êtes sûr qu'aucune situation difficile ne risque de se présenter et qu'il n'y a pas de quoi modifier le vol ;
- b) Vous pensez que s'il y avait un soucis, on ne vous aurez pas dirigé vers cet avion ;
- c) Vous tenez à partir de suite pour profiter au maximum de la journée et refusez de penser aux alternatives ;
- d) Voler sur un avion moins performant et moins familier ne peut en rien vous déranger ;
- e) Votre expérience vous amène à croire que la recommandation de se faire relâcher avant de voler sur cet avion moins familier est trop précautionneuse.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 4 :

Un ami vous invite à passer le week-end dans une station de ski non loin d'Oloron-Ste Marie. Il a récemment neigé en abondance dans les Pyrénées. A la préparation du vol, un franc soleil est présent sur tout le quart Sud-Ouest. En faisant la verticale d'Oloron, vous découvrez une piste blanche par endroits...

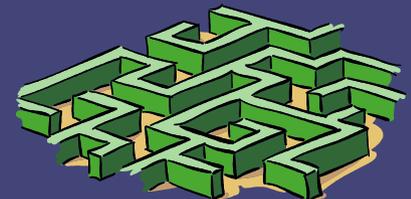
Votre passagère « pilote » s'intérroge sérieusement sur les conséquences que peuvent avoir un atterrissage dans de la neige fraiche. Après avoir songé à dégager sur Pau, vous décidez de tenter l'atterrissage sur Oloron.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Pourquoi n'avez-vous pas dérouté sur Pau ?

- a) Arrivé à destination, vous pensez que le but est définitivement atteint ;
- b) La grande inquiétude de votre passagère vous pousse à montrer votre engagement sans tenir compte des zones blanches présentes sur cette plateforme ;
- c) Vous voulez montrer à votre passagère que rien ne vous fait vraiment peur ;
- d) Vous voulez montrer à votre passagère qu'il n'est pas possible de vous influencer ;
- e) Vous ne croyez pas que quelques zones blanches sur la piste et les taxiways peuvent être un obstacle ou conduire encore moins à un drame.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 5 :

Vous partez en début de matinée à Perpignan pour passer la journée à la plage à deux avions.

En ce début d'Eté la météo est splendide sur toute la France mais la Tramontane se renforce en fin d'après-midi et vous recontrez de ce fait beaucoup plus de vent que vous ne l'aviez prévu pour rentrer sur Lasbordes.

Vous n'aviez pas avitaillé à Perpignan, d'une part, et vous n'avez pas fait attention au CS, d'autre part.

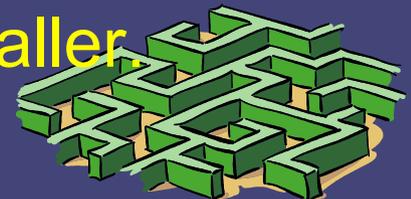
Vous atterrissez finalement à CS+28mn alors que le niveau bas de carburant s'est allumé depuis 7 mn.



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Quelle raison vous a poussé à poursuivre sur LFCL ?

- a) Vous n'avez pas envie de perdre plus de temps à réfléchir aux alternatives sous cette pression temporelle ;
- b) Vous ne voulez pas que l'équipage de l'autre avion parti une heure avant vous apprenne que vous avez failli sur la gestion du vol ;
- c) Vous pensez que les cartes Wintem, le manuel de vol possèdent des marges ;
- d) Vous êtes convaincus que ce genre d'aléa fait parti de l'aventure et qu'il n'y a aucune raison que cette formidable journée se termine par une violation réglementaire ;
- e) Vous pensez que Lasbordes est à présent le terrain le plus proche et qu'il ne faut pas renoncer à y aller.



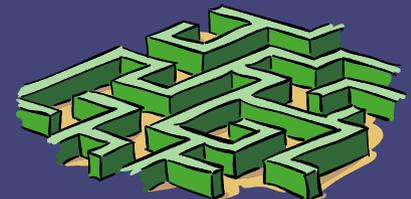
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 6 :

Vous avez été sacrément retardé sur le périphérique alors que vos amis attendent de faire un petit vol local.

Vous croisez le pilote ayant pris votre avion juste avant au bar et il vous annonce que tout fonctionne correctement et que le plein est fait.

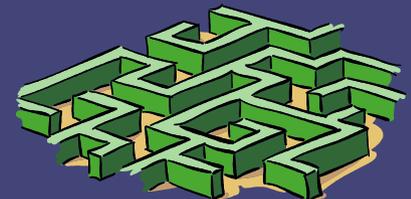
Vous ouvrez donc le vol, prenez la sacoche et montez dans l'avion sans faire du tout la visite prévol extérieure.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Pourquoi avez-vous décidé de ne pas faire la prévol ?

- a) Vous pensez que c'est un bon moyen de rattraper un peu de temps ;
- b) Vous détestez manquer de ponctualité et n'hésitez pas à faire quelques passe-droits s'il le faut ;
- c) Vous pensez que certains principes sont trop précautionneux ;
- d) Vous êtes persuadés que tout va se passer pour le mieux ;
- e) Vous pensez que si un soucis quelconque arrive sur l'avion, la responsabilité ne peut vous incomber, la bonne maintenance de l'avion faisant toute la différence..



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Scénario 7 :

Votre avion sort tout juste de visite maintenance avec un moteur neuf. Le vol d'essai vous a retardé de 45mn et vous avez prévu emmener des amis déjeuner à Cahors. Arrivant au point d'arrêt à 12h25, les essais-moteur montrent une chute de 210 tr/ mn en sélectionnant l'une des magnétos alors que la C/L mentionne au maximum une perte de 175 tr/ mn.

Vos amis ont faim et l'un deux, PPL également, vous dit que c'est pas grave du tout, le moteur venant d'être changé. Ils ne veulent pas être plus retardés par ailleurs.

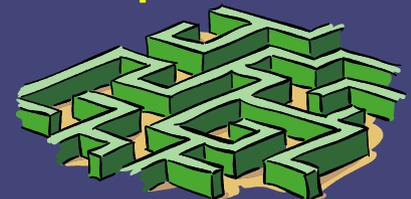
Après une bonne hésitation et quelques essais sans un meilleur résultat, vous décidez de partir quand même.



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Quel élément vous a fait céder ?

- a) Vous pensez qu'un pilote a de toute façon la fibre d'un aventurier hasardeux et que voler avec cette pénalité fait partie du profil à avoir ;
- b) Vous êtes convaincus que les valeurs de la C/L sont purement forfaitaires et émargées ;
- c) Vous croyez beaucoup à la fiabilité d'un moteur tout neuf et ne pensez pas qu'il lâchera dans les premières heures de fonctionnement ;
- d) Votre ami PPL vous a finalement conforté dans son raisonnement ;
- e) L'idée de regagner le parking pour changer d'avion pause trop de contraintes et fait perdre un bon quart d'heure supplémentaire .



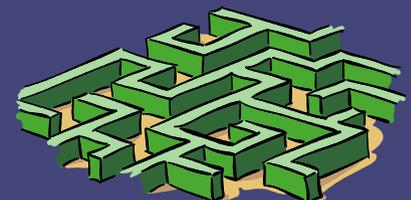
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 8 :

En ce début de matinée, quelques débris de carénages apparaissent sur la piste 34 de Lasbordes au dernier tiers de la piste, selon le pilote de l'appareil précédent (contrôleur encore absent).

Vous pensez initialement faire une remise de gaz afin d'apercevoir exactement leurs emplacements mais votre collègue pilote préconise d'atterrir car la piste de Lasbordes est suffisamment longue.

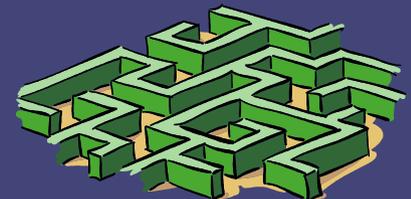
Vous atterrissez finalement après une hésitation.



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Pour quelle raison n'avez-vous pas remis les gaz ?

- a) Vous pensez qu'un accident au sol pendant le roulage ne peut être super dangereux de toute façon ;
- b) Vous êtes content de ne pas avoir à prendre de décision, votre ami les prenant à votre place ;
- c) Vous prenez la suggestion de votre collègue comme étant la bonne car vous êtes un peu en retard par ailleurs ;
- d) Vous voulez montrer à votre ami que vous maîtrisez l'avion et pouvez l'arrêter aussi court que nécessaire ;
- e) Vous pensez que ce cas précis ne vous rend pas Responsable mais que le service du contrôle de Lasbordes pourra être remis en cause (le contrôleur devrait être présent à la première heure du jour) .



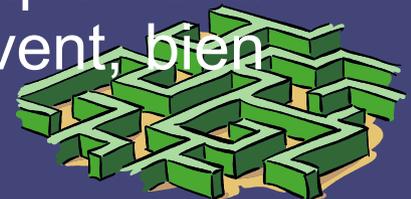
# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Scénario 9 :

Le vent d'Autan est prévu souffler toute la journée. Vous partez à Albi pour assister à une démonstration de voitures sur le circuit automobile et ne rentrez à Lasbordes qu'en fin d'après-midi lorsque le service du contrôle a cessé.

A la verticale, vous avez du mal à apprécier le sens de la manche à air mais voyez que le vent s'est calmé. Une fois à l'arrondi, vous vous rendez compte que les choses ne sont pas habituelles : votre allure est supérieure à celle que vous connaissez et l'avertisseur de décrochage retentit plus tôt que prévu à l'arrondi.

Pendant l'arrondi, la piste défile sous vos pieds et l'avion a du mal à se poser. Vous touchez les roues après avoir avalé une bonne moitié de la piste 16 et freinez énergiquement. Une fois la piste dégagée, vous comprenez que le vent, bien que faible (3kt), avait tourné au Nord Ouest.



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Pourquoi n'avez-vous pas préféré remettre les gaz ?

- a) Vous êtes un trop bon pilote pour qu'un effet de sol subi un peu plus longtemps vous fasse sortir du bitume en bout de piste ;
- b) Vous pensez que votre Instructeur exagérerait un peu en vous disant qu'il n'y avait pas de honte à remettre les gaz ;
- c) A l'arrondi, on est quasiment au sol et par conséquent, il n'y a plus trop de risque de subir un dommage ;
- d) Les roues ne peuvent rester à 20 cm du sol très longtemps et c'est au pilote d'amener l'avion en contact avec la piste, même si l'on fait un atterrissage ferme ;
- e) Le changement de vent inattendu et spontané fait parti des aléas du vol et l'on ne peut pas toujours lutter contre cet élément.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Scénario 10 :

Vous devez aller à Graulhet pour une petite intervention d'une heure (compensation du compas) tout au plus selon le mécanicien de l'ACAT.

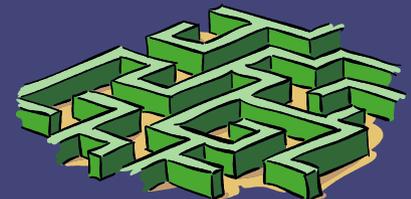
Arrivé sur place, vous apprenez que l'un des mécaniciens de l'atelier de Graulhet vient de partir aux urgences après avoir reçu un projectile dans l'œil. En conséquence, la secrétaire décale la compensation de 45 mn environ...Après avoir hésité, vous acceptez de rester mais rentrez finalement à Lasbordes 1h20mn plus tard que prévu. Le retour face au Soleil couchant cumulé à la brume est difficile et vous a particulièrement perturbé. L'aspect sécurité du vol a été plus que tangent car vous vous êtes égaré deux fois...



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

## Pourquoi n'avez-vous pas proposé de reporter le rendez-vous ?

- a) Vous considérez n'avoir pas eu de poids dans la décision de maintenir le rendez-vous ou de reporter l'intervention ;
- b) Vous êtes convaincus que le retour sans grande visibilité ne vous empêchera pas de rentrer de toute façon ;
- c) Vous maîtrisez le problème des conditions de vol particulières dans tous les cas ;
- d) Vous savez que vous pouvez miser sur un atterrissage à CS+30mn sans problème par ciel clair, même si l'atterrissage a lieu précisément à CS+32mn ;
- e) Vous pensez que le retour de routine Graulhet/ Lasbordes ne peut que bien se passer.

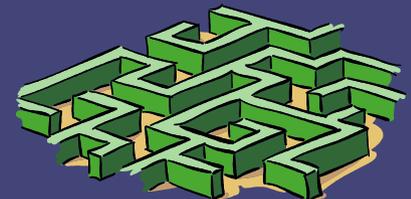


# Quel genre de pilote êtes-vous ?

Bilan de votre résultat :

Additionnez maintenant la somme des chiffres obtenus sur les 10 scénarii.

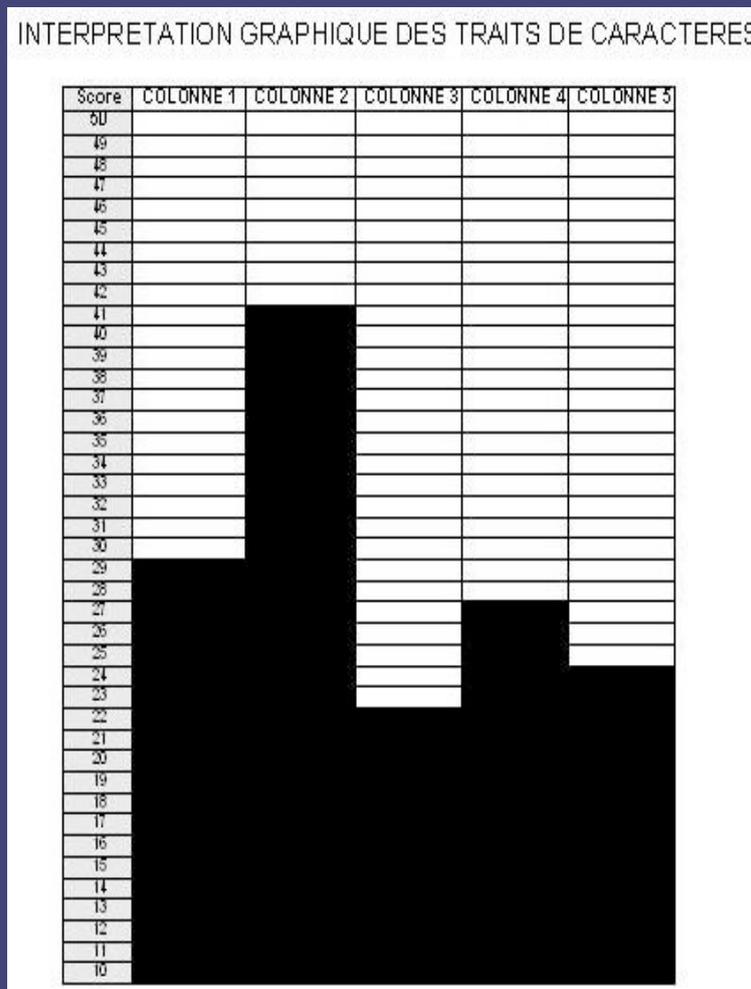
9	B) 3	D) 5	C) 1	A) 2	E) 4	15
10	D) 1	B) 4	E) 2	C) 5	A) 3	15
Total	29	41	22	26	24	150



# Quel genre de pilote êtes-vous ?

Exemple de résultat :

Remplissez les colonnes du tableau en bas de page selon vos résultats.



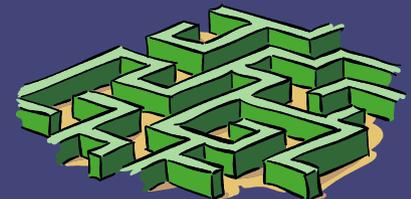
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Attitude plutôt anti-autoritaire (pic en colonne 1) :

➤ Ce genre de pilote n'aime pas trop qu'on lui dise ce qu'il a à faire et estime en général que les règlements sont mis en place pour les autres.

### Le remède :

✓ Etre plus discipliné face aux dispositions réglementaires.



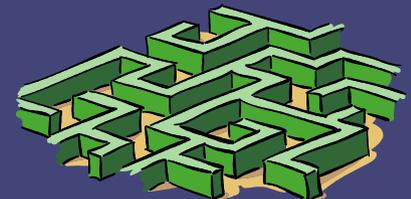
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Attitude plutôt impulsive (pic en colonne 2) :

- Ce genre de pilote a besoin de faire systématiquement quelque chose, que ce soit sensé ou pas.

### Le remède :

- ✓ S'accorder quelques secondes de réflexion avant d'agir.



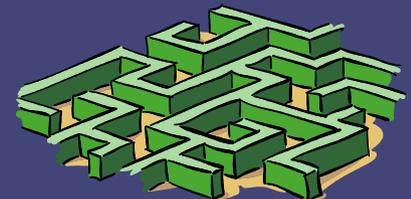
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Attitude plutôt invulnérable (pic en colonne 3) :

- Ce genre de pilote pense que l'accident n'arrive qu'aux autres.

### Le remède :

- ✓ Profitez du retour d'expérience des pilotes chevronnés à qui l'accident est pourtant arrivé. Même si l'on a été épargné jusqu'ici, bien se dire que le risque zéro n'existe pas.



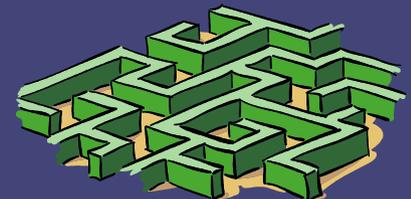
# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Attitude plutôt machiste (pic en colonne 4) :

- Ce genre de pilote, homme ou femme d'ailleurs, pense être supérieur aux autres.

### Le remède :

- ✓ Bien se dire que les accidents des pilotes ayant eu ce comportement ne manquent pas.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

## Attitude plutôt résignée (pic en colonne 5) :

➤ Ce genre de pilote, un peu effacé, ne pense avoir aucun contrôle sur son destin.

### Le remède :

✓ Se dire qu'en tant que Commandant de Bord, le devoir de se prendre en main se doit d'être au rendez-vous : rien n'est jamais sans espoir et l'on peut toujours agir jusqu'au bout.



# *Quel genre de pilote êtes-vous ?*

Sur les rapports d'accident du BEA, faire le point sur :

- l'ambiance générale du vol (conditions météo, type de vol, particularités de l'avion etc...);
- le profil du pilote (expérience, type de licence...);
- le trait de caractère accidentogène concerné.

