

LE « PROJET D'ACTION »

Le pilote doit toujours **agir** dans un objectif précis : il est **efficace** si après avoir agi cet objectif est atteint (le mot « efficacité » signifie que le résultat obtenu est égal au résultat attendu).

Avant d'agir, il est essentiel de :

1. « caractériser » l'objectif à atteindre (quelle sera la nouvelle situation ? ou quelles sont les données caractéristiques¹ du résultat attendu ?) ;
2. définir, en fonction de la situation actuelle, l'ensemble des actions à mener pour atteindre l'objectif (i.e. pour parvenir à la nouvelle situation) ;
3. déterminer si tous les éléments nécessaires pour mener ces actions sont réunis (est-ce faisable ?) : environnement extérieur², connaissances, savoir-faire, moyens requis pour atteindre l'objectif en toute sécurité (notamment performances avion, carburant et temps disponibles) ;
4. définir sur quel(s) critère(s)³ vérifier cette obtention (sur quoi le pilote jugera-t-il que l'objectif est atteint ?)

C'est le « **projet d'action** » (i.e. plan de travail).

La réalisation du « projet d'action » se déroule toujours de la même manière :

- **Préparation** : en fonction de l'objectif que je veux atteindre, je planifie (ou je prévois) ce que je dois faire pour y parvenir, étant donnée la situation où je me trouve ! (la préparation est *mentale* puis *technique*)
- **Exécution** : je fais ce que j'ai prévu dans mon « plan »
- **Stabilisation et correction des écarts** : je tiens compte des performances de l'avion, de son inertie et de mon pilotage, j'affine les réglages et les paramètres. Si après stabilisation je constate un écart j'agis afin de le réduire.
- **Vérification** : pour chaque critère (caractérisant l'atteinte de l'objectif), je compare ce que j'ai effectivement obtenu avec ce que j'aurais dû obtenir ; si je constate une erreur ou une omission j'agis afin de la rattraper ou d'en réduire les conséquences.

¹ Trajectoire et vitesses, altitude, paramètres avion, distance, heure, coordonnées, etc.

² Situation météo, température, humidité, espaces et zones, obstacles, relief, etc.

³ Caractéristique particulière parmi un ensemble de caractéristiques.

EXEMPLE DE PROJET D'ACTION : LE CHANGEMENT DE CONFIGURATION EN PALIER EN DR400

Objectif : il s'agit à partir d'un vol rectiligne stabilisé en palier en Configuration Lisse à la Vi de croisière de passer en Configuration Approche et de voler à la vitesse minimale d'évolution (1,45 Vs) sans changer d'altitude.

Préparation

Préparation mentale : se remémorer que la Configuration Approche est caractérisée par les volets sortis au 1er cran et que, compte tenu de la vitesse plus faible, l'assiette sera plus cabrée qu'à la Vi de croisière

Annoncer l'altitude actuelle, la Vitesse recherchée et le préaffichage Régime moteur

Préparation technique : préparer l'avion pour la manœuvre, en mettant Mélange "plein riche et chaud" et Pompe électrique "on (marche)" ainsi qu'en recalant le Directionnel (Compas gyroscopique)

Prendre un repère sur l'horizon face au repère pare-brise ou relever le cap sur le directionnel

Exécution

Rechercher la vitesse par réduction de la puissance en compensant les effets moteur (en lacet, tangage et roulis : agir principalement sur le palonnier pour maintenir le repère pare-brise aligné avec le repère sur l'horizon ou maintenir le cap relevé sur le directionnel)

Cabrer progressivement l'assiette vers celle correspondant à la vitesse recherchée tout en maintenant l'altitude

Quand $Vitesse < V_{fe}$ sortir les volets (1^{er} cran) en compensant le couple de tangage (effet sur l'assiette) afin de maintenir l'altitude

Préafficher le Régime moteur quand $Vitesse \cong Vitesse$ recherchée, en compensant les effets moteur (en lacet, tangage et roulis)

Stabilisation et correction des écarts

Ne régler finement le trim que lorsque la vitesse et l'assiette sont stabilisées

Correction des écarts sur le repère horizon ou le directionnel (i.e. écart de cap), d'altitude et de vitesse (réajuster la puissance si nécessaire) en veillant à maintenir l'inclinaison nulle et la symétrie

Vérification (avec ou sans Check-list)

Le cas échéant rattrapage des erreurs ou des omissions