



CULTURE DE L'EXPERIENCE RECENTE / PILIER DE LA SECURITE

En sécurité des vols, on parle souvent d'heures de vol totales que chaque pilote partage prouvé et défend son expérience. Mais l'accidentologie le rappelle régulièrement, ce qui protège vraiment, c'est surtout l'expérience récente qui doit être suffisante au regard du contexte du vol envisagé par le pilote d'ULM sur laquelle le vol est entrepris. Un pilote qui à 5 000 heures de vol, qui n'a pas volé depuis plus de six mois peut être plus vulnérable qu'un pilote qui à 180 heures mais qui vole toutes les semaines. La régularité de la pratique, la progressivité et la remise à niveau structurée sont des facteurs majeurs de prévention des accidents.

La « culture de l'expérience récente », c'est faire en sorte que chaque pilote se pose systématiquement la question : « Suis-je vraiment en condition, aujourd'hui, pour ce vol, sur cette machine, dans ces conditions ? »

➔ **Expérience total et expérience récente : bien faire la différence**

Votre carnet de vol s'il existe qu'il soit numérique, papier ou cérébrale témoigne de votre expérience globale, mais il ne dit pas tout de votre état du moment. La culture de l'expérience récente repose sur quelques idées clés. Ce qui compte, c'est ce que vous avez fait « dernièrement » : type de vols, fréquence, conditions météo, type de terrain et bien évidemment classe et type d'ULM. Certaines compétences régressent vite, précision à l'atterrissage, gestion du vent de travers, intégration en circuit d'aérodrome à fort trafics, gestion de la charge de travail en navigation, application des procédures d'urgence et finesse propre à l'ULM utilisé, etc etc. La confiance revient souvent plus vite que le niveau réel de compétence, ce qui peut créer un décalage dangereux.

La bonne pratique dans notre activité sportive et de loisir est de reprendre par un vol de réentraînement en tours de piste associé aux différentes révisions des fondamentaux après une période d'inactivité, la FFPLUM vous accompagne dans cette démarche à travers le dispositif REV chaque année <https://ffplum.fr/securete/rev>

■ **Le message est simple : on ne « reprend » pas comme si l'on s'était arrêté la veille**

➔ **Se fixer des repères simples pour rester « récent »**

Chaque pilote est différent, mais il est utile de se définir des repères personnels, par exemple :

- Une fréquence minimale de pratique sur la saison par exemple au moins un vol par moi par classe ou type d'ULM pratiqué.
- Un volume minimal d'exercices de base (décrochages, pannes simulées, remises de gaz) sur les 3 à 6 derniers mois.
- Des seuils d'alerte : « je n'ai pas volé depuis X semaines, je prévois un vol simple d'entraînement avec un IULM avant tout autre projet ».

L'idée n'est pas d'imposer une norme unique, mais d'avoir des seuils clairs qui déclenchent une attitude prudente et l'instauration de bonne pratique avec un retour aux bases, vol accompagné, conditions météo facilitées.

■ **L'idée de ce point est que dès que l'on sort d'une pratique régulière, il faut réduire l'ambition du vol**

et augmenter les marges

➔ Adapter le vol du jour à son expérience récente

La culture de l'expérience récente, ce n'est pas seulement se demander « ai-je assez volé ces derniers mois ? », c'est aussi adapter concrètement le vol du jour à votre état actuel.

Quelques questions simples à se poser avant d'accepter ou de lancer un vol :

- Quand est-il de mon état de santé générale ?
- Suis-je reposé, disponible mentalement, sans pression de temps ni enjeu particulier ?
- Quand ai-je fait mon dernier vol ? Mon dernier atterrissage avec vent de travers ? Ma dernière navigation ?
- Ai-je déjà volé récemment sur cette machine, dans ces conditions de vent, de température, de charge ?

Le profil de vol prévu (terrain court, montagne, forte chaleur, passagers débutants...) est-il cohérent avec mon expérience récente ?

■ Si plusieurs réponses vous mettent mal à l'aise, la bonne pratique est de réduire l'ambition du vol : changer de destination, renoncer aux passagers aujourd'hui, attendre des conditions plus calmes, ou transformer ce vol en simple d'entraînement avec des exercices de maniabilité par exemple.

➔ Faire vivre la culture de l'expérience récente au sein du club ou du groupe de copain

Comme pour le lâcher machine, la culture de l'expérience récente devient vraiment efficace lorsqu'elle est partagée.

Quelques pistes simples :

- Valoriser les vols de réentraînement avec instructeur, en les présentant comme un signe de maturité
- Proposer régulièrement des séances d'entraînement ou de formation collective : court théorique, circuits, exercices de base, remise à niveau sur les procédures d'urgence ;
- Encourager le retour d'expérience (REX) sur les vols « limites » : conditions plus dures que prévu, fatigue sous-estimée, petite frayeur etc ...

■ Le but n'est pas de juger, mais d'apprendre ensemble et de nourrir une mémoire collective.

➔ CONCLUSION : L'EXPERIENCE RECENTE, UNE HABITUDE A CULTIVER

Construire une culture de l'expérience récente, c'est accepter que nos compétences ne soient jamais figées. Elles progressent, se maintiennent ou régressent selon notre pratique.

En faire un réflexe, c'est se donner la possibilité d'ajuster en permanence, son programme de vol, ses minima personnels, le besoin d'un vol accompagné.

Nous sommes tous acteurs de la sécurité, à nous de la faire vivre dans nos clubs, nos groupes de copains, nos conversations de hangar.

Avant chaque vol, prenez quelques secondes pour vous poser cette question :

■ « Mon expérience récente est-elle en phase avec le vol que je veux faire aujourd'hui ? »

Si la réponse n'est pas clairement oui, vous connaissez la suite, il vous faut simplifier, reporter, ou vous rapprocher de votre instructeur préféré.

C'EST AINSI QUE L'ON CONSTRUIT, JOUR APRES JOUR, LE VOL LIBRE ET RESPONSABLE.