

Le pilotage d'un avion requiert un savoir-faire qui relève des compétences techniques mais également un savoir-être pour pouvoir anticiper et se protéger des situations à risques prévisibles.
Pour ce faire, le pilote doit disposer de toutes ses capacités physiques et mentales.

Avant tout vol le pilote doit se poser la question : suis-je en capacité physique et mentale de réaliser le vol en toute sécurité ?
Si la réponse est négative, ou en cas de doute, le pilote doit renoncer.

A – LA VISITE MEDICALE AERONAUTIQUE

Tout pilote doit être reconnu apte à piloter à l'issue d'une visite médicale réalisée par un médecin ou une équipe médicale qualifié(e) dans le domaine de la médecine aéronautique et spatiale.

La périodicité des visites médicales dépend de l'âge du pilote et de son statut professionnel ou non professionnel : les contrôles sont plus fréquents pour les pilotes professionnels et leur fréquence augmente avec l'âge.
L'aptitude donne lieu à un certificat médical de classe 1 (pilotes professionnels) ou de classe 2 (pilotes privés).

Un certain nombre d'anomalies ou de maladies sont incompatibles avec la pratique du pilotage et donnent lieu à des inaptitudes. C'est le cas des déficits visuels ou auditifs importants, de certaines maladies cardiovasculaires ou neurologiques.

B – L'HYGIENE DE VIE

L'aptitude médicale ne dispense pas le pilote de respecter quelques règles qui relèvent pour la plupart d'entre elles du simple bon sens :

- Ce qui est interdit, sous peine de sanctions (retrait de licence, contraventions, sanctions pénales) :
 - **Alcool** : le taux d'alcoolémie autorisé avant de voler est au plus près de 0 (le dosage biologique zéro absolu n'existe pas car l'organisme fabrique des molécules d'alcool qui circulent dans le sang).
 - **Produits stupéfiants** (cannabis, cocaïne, ...) : interdiction absolue.
- Voler dans un des contextes suivants est fortement déconseillé :
 - Consommer du **tabac** : les phénomènes liés à l'hypoxie (voir le cours 4.3.3) sont majorés par les maladies broncho-pulmonaires chroniques dont le tabac est le principal pourvoyeur. Se rappeler que fumer en avion ou dans l'environnement d'un avion (au sol) est interdit.
 - Prise de **médicaments** : la prise de médicaments témoigne le plus souvent d'un état pathologique transitoire pour un pilote déclaré médicalement apte à piloter. Cette situation doit toutefois amener à remettre en question le projet ou la pertinence d'un vol si l'on considère qu'un pilote malade n'est pas pleinement en possession de ses moyens. En outre, certains médicaments ont des effets secondaires qui peuvent nuire à l'efficacité et à la sécurité du pilotage (sommolence, diminution de la vigilance, troubles sensitifs, troubles digestifs ou urinaires, ...), ce qui est une autre raison de ne pas entreprendre un vol.
 - **Angine, rhume, rhinite, otite** : les inflammations de la gorge, du nez et des oreilles peuvent s'accompagner d'un dysfonctionnement de la trompe d'Eustache qui est un petit canal de communication entre la gorge et les cavités de l'oreille situées derrière le tympan. Quand la trompe d'Eustache est bouchée, il est impossible d'équilibrer la pression de l'air de chaque côté du tympan, ce qui peut rendre les montées et les descentes en avion très douloureuses. Il est donc fortement déconseillé de voler dans ces conditions, comme pilote ou comme passager.
 - **Carie dentaire** : l'air piégé dans la cavité de la carie dentaire se dilate en prenant de la hauteur, ce qui peut rendre la carie très douloureuse pour le pilote (ou le passager).
 - **Fatigue et stress** : l'action de piloter consomme beaucoup d'énergie, dans un environnement où l'oxygène disponible peut-être diminué (vols en altitude dans un avion non pressurisé) ce qui n'arrange pas les choses. La fatigue et le stress lié à des préoccupations indépendantes du pilotage (soucis professionnels, familiaux, etc ...) contribuent à diminuer les capacités physiques et cognitives du pilote, ce qui peut amener à des situations critiques ou dangereuses.
 - Consommer des **boissons gazeuses** avant le vol : la distension du gaz dans le tube digestif en prenant de l'altitude peut se révéler très désagréable.

☐ Ce qui est conseillé :

- Voler sans "dette de sommeil".
- Voler sans contrainte de temps : "l'aviation légère est un moyen de transport rapide pour des gens pas pressés". Ceci résume bien l'état d'esprit dans lequel on doit aborder le pilotage "de loisir" : préparer un vol prend du temps et les conditions météorologiques ne sont pas toujours au rendez-vous le jour et à l'heure prévus, imposant un décalage ou une annulation du vol. S'enfermer dans des contraintes horaires ou s'obstiner à maintenir ou poursuivre un vol dans des conditions défavorables peut s'avérer extrêmement dangereux.

... et ne pas oublier que la pratique du vol doit donner du plaisir !