



## Rien que pour nos yeux

(par Thierry COUDERC, Président de la Commission Sécurité des Vols de la FFPLUM)

Lorsque j'ai évoqué ma qualité de pilote avec mon ophtalmologiste, il m'a dit en matière de plaisanterie que le sujet concernait tout le monde parce que l'on doit considérer que tous les pilotes ont besoin de lunettes. Il voulait dire que même pour ceux d'entre nous qui ont la chance de ne pas avoir besoin de correction optique, il est indispensable de pouvoir se protéger contre l'éblouissement. Si vous volez en cabine ouverte, il vous faut aussi préserver vos yeux des projections de corps étrangers. Une visière de casque peut alors faire l'affaire à condition d'être propre et d'une qualité optique suffisante. En cabine fermée, cette dernière remarque est valable pour les bulles et les parebrises. On reste parfois dubitatif devant les panneaux jaunis, craquelés, gondolés, poussiéreux ou rayés que l'on croise parfois sur les tarmacs.

Il y a au moins quatre fonctions à satisfaire pour assurer un confort visuel compatible avec la sécurité du pilotage :

- Un environnement cabine offrant un champ visuel confortable, tant pour voir dehors que pour consulter les instruments et la documentation.
- La correction optique de l'œil lorsqu'elle est nécessaire, ce qui finit par concerner tout le monde l'âge venant.
- La protection visuelle contre l'éblouissement.
- La protection mécanique des yeux.

Pour se faire une idée des bonnes pratiques en matière d'équipement optique, il est possible de nous inspirer de ce qui est conseillé aux motards sur le sujet. Le document mis en ligne par MOTOMAG est un bon exemple. Voir :

<http://www.motomag.com/Lunettes-et-lentilles-au-guidon.html#.VUh1AZP568g>

Il ne saurait ici être question des options chirurgicales, elles ressortent du domaine médical et sont à étudier avec votre ophtalmologiste. Pour le reste, vous constaterez que les lunettes et les lentilles ont chacune leurs avantages et inconvénients. Il semble toutefois que les lentilles puissent adopter un comportement indépendant qui pourrait être délicat à gérer en pilotant, comme le REX suivant en témoigne :

[http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX\\_Visualisation.cfm?id=6572&ty=11](http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6572&ty=11)

En outre, si vous ne pouvez pas vous passer d'une correction pour piloter, il est très recommandé de disposer d'une paire de rechange. En aviation certifiée, et dans certains cas pour la conduite routière, c'est même obligatoire. Dans tous les cas, votre médecin et votre opticien seront les mieux à même de guider votre choix. Le seul conseil universel sur lequel tout le monde s'accorde est qu'après tout changement de configuration de sa correction visuelle, il faut attendre de s'y être adapté avant de partir en vol, pour ne pas s'exposer à la mésaventure décrite ci-après :

[http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX\\_Visualisation.cfm?id=6588&ty=11](http://rex.isimedias.com/ffplum/COMPLET/REX_Visualisation.cfm?id=6588&ty=11)



Concernant la protection solaire, si vous avez aussi besoin d'une correction, vous avez la possibilité d'avoir deux paires à votre vue dont une teintée. Vérifiez alors que vous pouvez aisément changer de paire de lunettes en vol en fonction de la luminosité. Sinon, les verres auto teintants sont intéressants mais il faut être sûr de leur adaptation à l'environnement de l'appareil et à votre confort visuel. Ils ne procurent pas toujours une protection bien adaptée. Ils restent en effet parfois trop sombres parce qu'ils réagissent plus aux ultraviolets qu'à la luminosité effective. Plus simplement, le clip rabattable sur les lunettes de vue ou une visière relevable teintée montée sur votre casque pourront peut-être vous apporter une solution confortable facile à mettre en œuvre.

Les verres filtrants polarisants apportent une vraie amélioration en termes de contrastes par visibilité médiocre comme par très forte luminosité. Ils protègent bien contre les reflets tels que le scintillement de l'eau. En revanche attention, ils peuvent parfois provoquer des effets de moirure au travers de certains types de surfaces vitrées. Cela ne concerne toutefois pas la plupart des matériaux transparents utilisés à bord de nos ULM. En revanche, vous devrez vérifier la compatibilité de vos verres filtrants avec vos instruments. Comme l'expérience montre que bien des gens ne savent pas si leurs lunettes de soleil sont polarisantes ou pas, cela provoque régulièrement des situations surprenantes qu'il vaut mieux ne pas découvrir en cours de vol. En effet, l'image diffusée par les écrans LCD des instruments digitaux est elle-même polarisée, de sorte que la consultation des tablettes, smartphones et autres GPS au travers de verres polarisants est tributaire de l'orientation de l'image. En clair, avec ce type de lunettes, il se peut que vous ne perceviez qu'un écran noir. Vous pourrez voir l'écran lorsqu'il sera orienté soit en hauteur, soit en largeur selon le cas, mais pas dans les deux positions. Et alors, si vous inclinez la tête de côté avec des verres polarisants sur le nez, l'image de l'écran disparaîtra. Vous pouvez visionner ici une petite illustration du phénomène dont l'une des utilisations pratiques bien connues est l'effet 3D au cinéma :

<https://youtu.be/NI9khzLkJPY>





## Nos réflexions...

(par Philippe DEZECOT, Joël AMIABLE et Jean-Marc SEURIN)



Comme chaque année à la même époque, voici le tableau des infractions qui ont été constatées et relevées à l'encontre des pilotes privés par les autorités administratives au cours de l'année 2014.

Infractions ULM	25	34,25 %
Infractions avions	43	58,9 %
Infractions hélicos	3	4,10 %
Infractions planeurs	1	1,36 %
Infractions ballons	1	1,36 %
Cumul	73	99,97 %

Parmi ces infractions, on note pour les ULM :

4 vols à basse hauteur

8 vols en zones réglementées

4 atterrissages anormaux (vol après le coucher du soleil)

4 mauvaises gestions de vol (non-respect des tours de piste)

Ce nombre d'infractions est en augmentation de 10 % par rapport à 2013. Il démontre encore une fois une méconnaissance des règles de base élémentaires. De la rigueur et du respect de la réglementation suffiraient à faire baisser ces chiffres et diminuer d'autant les risques d'accident.

Nous l'avons déjà dit : voler à basse altitude se termine souvent dans les lignes électriques ou dans les arbres. Voler dans les zones réglementées sans autorisation est source de risque de collision. Voler de nuit ou après le coucher du soleil conduit bien souvent à des catastrophes.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 à ce jour, nous enregistrons déjà 10 décès. Tous ces chiffres doivent nous inciter à la réflexion et à la plus grande vigilance.

