



L'ULM ouvre les portes du ciel aux pilotes sourds (Persan-Beaumont, juin 1986).

## Aéro-Club des Sourds de France Sans mot dire à la radio...

Photos  
Henri Corderoy du Tiers

LES SOURDS ET MALENTENDANTS SONT ENCORE PEU NOMBREUX À PILOTER EN COMPLÈTE AUTONOMIE. LES PROGRÈS TECHNIQUES DEVRAIENT LES Y AIDER.

Réussite d'Henri Corderoy au test PPL en Grande Bretagne le 4 septembre 2003.



Le premier fly-in (rassemblement) international des pilotes sourds à Knoxville (États-Unis) en 1994.



Première leçon de pilotage pour Henri, au CNFA, Centre national de la formation aéro nautique à Melun-Villaroche le 2 juillet 1984.



Rencontre de quatre pilotes en Australie au mois de juillet 2001 ; à droite : un groupe de pilotes de l'International Deaf Pilots Association (IDPA).



Les pilotes, privés ou non, civils ou militaires, l'avez-vous remarqué, adorent feuilleter leur(s) ancien(s) carnets(s) de vol en jouant des doigts pour provoquer le bruit familier, comme un frisson, du défilement des pages sur lesquelles s'inscrivent les chiffres et noms qui mémorisent leur expérience aérienne. Les vols, répertoriés sur chaque ligne, témoignent d'un passé plus ou moins lointain et leur rappellent, anecdotes à l'appui, ce qu'ils ont vécu aux commandes de leurs aéronefs. Une sorte de biographie. Il en est pourtant parmi eux qui ne cèdent jamais à cette envie de saisir le ou les carnets et d'en caresser les pages pour provoquer ce bruit sin-

gulier, unique en son genre. C'est l'idée qui surgit immédiatement à l'esprit du témoin ordinaire lorsque le hasard l'amène à fréquenter des pilotes sourds ou malentendants sur un aérodrome. Ils sont peu nombreux, et pour cause, mais quand on en rencontre, la question se présente aussitôt, et même s'impose : « Mais comment font-ils ?... » Comment font-ils pour piloter alors qu'ils n'entendent pas et parlent en général peu, souvent avec difficulté ? Comment font-ils pour s'affranchir de la radio, dont pratiquement tous les aéronefs sont aujourd'hui équipés afin d'entrer en contact avec les organismes de contrôle aérien ? La réponse, une réponse, l'intéressé

peut en témoigner, s'appelle Henri Corderoy du Tiers. Il est le fondateur de l'Aéro-Club des sourds de France, un organisme né en 1996, dont il est aujourd'hui président en titre. Son expérience de pilote, si l'on se réfère aux fameux carnets de vol dont il est question ci-dessus, frôle les 2 300 heures de vol. Dont 1 400 heures sur avion, que celui-ci soit monomoteur ou bimoteur. Dans la rubrique de ses carnets, on trouve des vols avec perfectionnement en pilotage aux instruments et navigation IFR, vol de nuit, double commande et solo. Beaucoup de solos, pour Henri Corderoy du Tiers, peut-être une manière d'affirmer son autonomie en tant que pilote. Pour le reste, il a pas



Une brochette de pilotes sourds de l'Aéro-Club, Coulommiers 2015.

mal pratiqué l'ULM (près de 900 heures), ce type d'aéronef, on le sait, bénéficiant d'une réglementation plus souple que celle des avions, en matière de condition physique et médicale. La liste de ses qualifications est impressionnante, un palmarès de tampons encreurs et de références, tout comme celle des machines aux commandes desquelles il s'est assis. Il a volé en France, en Angleterre, en Australie, aux États-Unis.

Ah ! Une qualification qu'il ne faut surtout pas oublier : il est instructeur ULM ! Une activité qu'il pratique à partir de l'aérodrome de Coulommiers, à l'est de Paris, depuis 2004. Et forme aujourd'hui des élèves dont la plupart souffrent du même handicap que lui, sourds ou malentendants. Le langage des signes, couplé à des mimiques courantes et à une gestuelle appropriée, la lecture des mouvements des lèvres (ou lecture labiale), tout comme la position côte à côte à bord de l'ULM multiaxe, qui facilite le contact entre instructeur et élève, permettent de se passer de la parole. Que ce soit pour le briefing préparatoire au vol, le debriefing, la leçon à bord ou en salle de cours. Sans oublier que l'aérodrome de Coulommiers n'est pas contrôlé, ce qui évite d'avoir à formuler des messages radio et à entreprendre des échanges avec l'occupant d'une tour de contrôle... Une particularité sur laquelle nous reviendrons.

### UN LONG PARCOURS... DU COMBATTANT !

Le résumé de son activité aéronautique, tel que présenté ci-dessus, ne reflète cependant que partiellement

la passion qui l'anime. Car pour en arriver là, il a dû beaucoup se battre. Son parcours daté illustre les difficultés qu'il eut à affronter. Breveté pilote privé (licence américaine) en 1990, il a obtenu la licence anglaise en 2004, et enfin la française en 2007, pour l'avion. Il avait auparavant obtenu sa licence de pilote ULM, en 1986. La succession des dates souligne bien que l'administration de son pays, la France, ne lui a pas trop facilité les choses. Henri Corderoy du Tiers se garde cependant d'étaler des récriminations. Il parle même de la France comme très libérale en certains domaines, ainsi pour la formation d'un élève sourd par un instructeur de même handicap. « *Une première mondiale !...* » s'enthousiasme Henri Corderoy du Tiers, quand il évoque le jour où il a franchi ce palier-là dans son cursus de pilote et d'instructeur. La pratique de l'ULM présente l'énorme avantage de ne pas requérir de dérogation médicale particulière, pour les pilotes. Ceux-ci, une fois brevetés, ayant la possibilité de louer l'ULM multiaxe de l'association pour leurs vols et voyages. Henri Corderoy n'insiste pas sur le temps qu'il lui a fallu, il sait bien que la persévérance est la première des qualités requises, quand on veut obtenir un résultat, quel qu'il soit, si l'on souffre d'un handicap. Aujourd'hui, on compte une trentaine de pilotes d'ULM sourds et malentendants en France.

C'est aussi sans acrimonie qu'il évoque le cas de l'aérodrome de Chavenay, à l'ouest de Paris. Heureuse époque où il était autorisé à



voler dans les zones des aérodromes non contrôlés (pas de contact radio), mais aussi dans les zones des aérodromes contrôlés, tel Chavenay, à condition d'obtenir l'accord préalable du commandant d'aérodrome, une consigne locale émise par la DGAC. Mais cette dernière facilité lui a été retirée deux ans après. Dommage, mais il ne sert à rien de s'attarder sur cette déconvenue... Il se voyait ainsi privé d'une commodité appréciable lorsqu'il entreprenait un voyage depuis l'aéro-club Renault qu'il fréquentait sur cette plateforme, plutôt que d'avoir à s'assurer les services d'un pilote accompagnateur pour le déposer à l'aérodrome voisin de Beynes (d'où il pouvait repartir seul avec ou sans passagers pour des voyages) et le vol retour, afin d'assurer la radio avec la tour de contrôle.

« Depuis mars 2014, grâce à la bienveillance des contrôleurs aériens, rappelle aussi Henri Corderoy, je pilote seul, en TB20 et en C182, à l'aérodrome de Toussus-le-Noble, grâce au projecteur à flashes verts et rouges

En PA 28, le langage des signes permet la communication.

Deux pilotes malentendants, Manon Altazin et Henri Corderoy, avec les enfants de Rêves de gosses...



dont la tour est dotée. Cette possibilité extraordinaire se matérialise en s'y préparant lors d'un briefing avec les contrôleurs aériens en fonction du trafic d'avions – le plus souvent à midi en semaine, et le dimanche matin... »

### DES PRATIQUANTS DANS CHAQUE SPÉCIALITÉ

On l'a bien compris, le handicap de la surdité se manifeste surtout pour ce qui touche aux activités aéronautiques qui imposent des échanges radio entre le pilote, le pratiquant, et les organismes au sol chargés d'assurer la sécurité des aéronefs dans les espaces contrôlés. Hors de ceux-ci, cela ouvre quand même de belles perspectives pour beaucoup de pilotes d'avions, d'ULM et de planeurs, dans notre belle France. Les planeurs présentent cependant le désavantage d'un fuselage étroit qui

impose une installation des sièges en tandem, laquelle isole quelque peu élève et instructeur, et requiert un système d'affichage de messages et un « vibreur », celui-ci jouant le rôle d'avertisseur lorsqu'un nouveau message s'affiche. À moins que l'on se contente d'un simple rétroviseur et de signes de la main pour communiquer. Inconvénients moins pénalisants pour ceux qui pratiquent le vol libre (parapente et deltaplane), voire le parachutisme et ou même l'aéromodélisme, et jouissent d'une plus grande liberté. En France, souligne Henri Corderoy du Tiers, les deux tiers de l'espace aérien inférieur, où évolue l'aviation dite « légère », ne sont pas contrôlés. Ce qui, Dieu merci, laisse beaucoup de champ libre aux pilotes ! (1)

Mais les sourds et malentendants ne se contentent pas d'attendre que les

choses s'arrangent d'elles-mêmes. Ils participent aux études qui sont conduites en vue de développer un équipement avionique qui permette une communication bidirectionnelle entre pilotes et contrôleurs du trafic aérien grâce à des signaux et indicateurs lumineux sur écran. Cet équipement pourrait s'inspirer du système CPDLC (Controller-Pilot Data-Link Communication) système de messagerie que l'on trouve déjà sur les avions de ligne, que ce soit en espace général ou en zone terminale d'aérodrome. Il semble bien en effet que le ou les dérivés du CPLDC deviendront à terme obligatoires pour pallier le manque de fiabilité des communications en phonie, mais aussi faire face à l'augmentation du trafic et à la rareté des fréquences radio disponibles. Pour l'instant, le matériel en question est mal adapté à l'aviation légère, du fait de son poids et de son coût. Cependant, nécessité faisant loi, il deviendra un jour ou l'autre la norme technique générale, supportant les handicapés, qui se retrouveront alors sur un pied d'égalité avec l'ensemble des pilotes.

C'est seulement une question de temps... ■

(1) Aux États-Unis, 97 % des aérodromes ne sont pas contrôlés. Sur les aérodromes contrôlés, la procédure « panne radio » est en vigueur, avec utilisation de signaux lumineux et autorisation préalable (casse D). À comparer avec la France où l'on supprime les matériels de signalisation lumineuse sur la plupart des aérodromes. Au moins 150 pilotes sourds ou malentendants, privés ou commerciaux, ont été enregistrés à la FAA.

Les membres du club aiment à se rassembler, comme ici en France (gauche). A droite, au 24<sup>e</sup> fly-in outre-Atlantique avec Henri Corderoy et Jean-Luc Madras...

