



Moments-clefs :

Technicien Aviation Civile (concours ENAC 1982) employé par la DGAC de 1983 à fin 1988 ; chez Dassault Systèmes depuis 1989 ♦ TT français théorique en 1984 ♦ Pilote ULM en 1986 ♦ PP/IFR théorique français en 1987 ♦ TT américain complet en 1990 ♦ Pilote stagiaire français solo en 1991 ♦ Président de l'Association Française des Aviateurs Sourds en 1996 ♦ Vainqueur du concours des pilotes sourds de Frederick, Md., USA en 2002 ♦ UK CAA JAA PPL en 2004 ♦ Qualification multi FAA en 2006 ♦ PPL français en 2007 ♦ 2^e au concours de précision d'atterrissage de Denver, Colo., USA en 2010. Au total : 1 018 heures de vol avion en juin 2012, dont 490 heures solo aux USA et 105 heures solo en France.

CHAVENAY NE RÉPOND PLUS LA DOUBLE PEINE D'HENRI CORDEROY

Bien que sourd de naissance, Henri Corderoy du Tiers est pilote. Comme la tour de Chavenay a décidé de ne plus suivre la consigne DGAC l'autorisant à décoller de sa base sans contact radio, sa vie de handicapé s'est compliquée un peu plus !

PAR JACQUES CALLIES,
PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR

Notre rencontre avec Henri Corderoy du Tiers s'est faite dans un troquet proche de Toussus-le-Noble. Bien que nous ayons été plusieurs autour de la table, j'avoue avoir ressenti quelques minutes de grande solitude lorsque j'ai compris que j'allais devoir interviewer cet homme sourd qui avait souhaité nous parler. C'était techniquement possible car Henri est capable de lire sur les lèvres, il n'est pas totalement muet et j'avais en plus un bloc-notes et un crayon à portée de main. Quant au succès de la mission, il allait dépendre du niveau d'implication des intéressés mais nous en avions à revendre. Lui parce qu'il a besoin de notre aide et nous parce que le magazine existe aussi pour défendre les pilotes. Lorsque je lui ai articulé au bout d'une demi-heure : « *Je peux te tutoyer ?* » un large sourire ponctué d'une série de hochements de tête convaincus m'a fait comprendre que nous avions au moins gagné sa confiance.

Le parcours d'Henri Corderoy, pilote privé avion et ULM, est à la fois exemplaire et désolant pour notre société tellement cet handicapé de naissance a dû se battre plus que n'importe quel autre, d'abord pour réussir sa vie d'homme, et ensuite pour avoir le droit d'assouvir son rêve : piloter seul un avion ! On imaginera facilement les raisons pour lesquelles, malgré le fait d'avoir débuté sa formation en France en 1984 et multiplié les expériences aéronautiques en tous genres, sa première licence

de pilote avion ait été américaine et la seconde anglaise. La troisième, la française, la plus symbolique, a été obtenue en 2007, soit plus de 20 ans après son premier vol. C'est la raison pour laquelle l'histoire aéronautique qu'Henri nous a remise est le reflet de son combat : cinq pages de faits d'armes qui résumement quelque 1 000 heures avion, dont 1/10^e seulement a été accompli en France...

Peut-être qu'à 53 ans, avec 1 800 heures de vol, Henri Corderoy devrait enfin s'estimer heureux ? À part que l'autorisation accordée autrefois à voler dans les aérodromes non contrôlés et les aérodromes contrôlés avec l'accord préalable du commandant d'aérodrome (appuyée par une consigne locale à validité permanente, éditée par la DGAC à son usage), est remplacée aujourd'hui par une mention portée sur son certificat médical qui le limite désormais « *aux vols VFR de jour dans les espaces aériens et sur les aérodromes où l'usage de la radiotéléphonie n'est pas obligatoire* ».

Dès lors, plus rien n'invite le contrôle de Chavenay ou le district aéronautique à faciliter la vie de cet handicapé. Le fait que la famille Corderoy vive à Paris, qu'Henri travaille à Vélisy et que son aéro-club d'adoption depuis 25 ans, l'Aéro-Club Renault, soit sa deuxième famille et surtout la base de départ de ses voyages aériens à travers la France, n'intéresse personne. Il est pourtant facile d'imaginer la complexité et le surcoût de ses navigations : un pilote accompagnateur jusqu'au premier aérodrome sans radio

obligatoire et un avion pour ramener l'accompagnateur à l'aller ; le même cirque aérien au retour.

Beaucoup seraient passés au golf mais pas Henri car l'avion lui est nécessaire plus qu'à d'autres pour donner un sens de plus à son corps, compenser son handicap. J'en ai été convaincu lors d'un vol vers Dreux depuis Chavenay que nous avons fait ensemble quelques semaines après notre rencontre. Un vol fort agréable et 100 % sûr : outre le fait qu'il pilote avec une grande application et précision, Henri m'a stupéfié par son sens de l'air et l'exacerbation de ses sens. Si j'ai été ses oreilles au départ et à l'arrivée, tour de contrôle de Chavenay oblige, ce dernier a été mes yeux pendant tout le vol : jamais personne n'a pointé du doigt autant d'avions avant que je ne les aperçoive. Les pilotes sourds seraient particulièrement doués pour voir et éviter ? Cela serait normal puisque leurs autres sens sont hyperdéveloppés.

Ce jour-là, Henri m'a vraiment convaincu de son droit à voler. Comme lui, comme Thierry Veau, son instructeur et fidèle supporter, nous ne serons donc satisfaits que lorsque l'Autorité sera persuadée qu'Henri n'est qu'un pilote lambda en « *panne radio permanente* ». Un pilote lambda, ai-je dit ? Non, j'aurais dû dire un pilote affûté comme un professionnel, bien meilleur qu'un pilote lambda qui se retrouverait soudain en panne radio... Il n'y a donc aucune raison objective pour que sa demande dérogatoire d'opérer à partir de Chavenay ne puisse être regardée favorablement, comme cela a été le cas par le passé. ✈



Henri Corderoy et le Piper de l'AC Renault à Chavenay : un simple coup d'œil du contrôleur peut permettre de vérifier que l'horaire de départ annoncé est respecté.