



Le monde du silence...

Quand la langue des signes remplace la radio

François Besse

Photos de l'auteur

La formation d'élèves pilotes sourds et malentendants par un instructeur ULM également sourd...

La scène se passe généralement le week-end à Coulommiers-Voisins, sur l'ancienne base de l'Otan implantée dans l'est parisien. Dans la matinée, quelques voitures arrivent devant un hangar et une poignée de personnes se dirigent ensuite vers un Coyote motorisé Rotax 912. La machine est tirée à la main sur le parking pour la visite prévol puis deux personnes, se faisant face, communiquent grâce à une étonnante gestuelle à base de signes des mains, de mimiques faciales ou de mouvements des bras. Aucune parole ne sera entendue. La chorégraphie peut durer un certain temps avant que les deux personnages ne s'installent à bord de l'ULM pour une leçon de pilotage. En place droite, Henri Corderoy du Tiers, instructeur ULM sourd, officiant pour l'un de ses élèves également sourds...

Créateur de l'aéro-club des Sourds de France (ACSF), il y a près de dix ans, Henri Corderoy, sourd profond de naissance, anime cette structure

Retour d'une leçon en vol pour le Coyote de l'ACSF, basé à Coulommiers, aérodrome non contrôlé...

unique permettant à des pilotes sourds, ou malentendants, d'être formés et/ou de voler. A ce jour, une quinzaine de pilotes ont ainsi été brevetés ces dernières années. Cette année, cinq pilotes volent régulièrement sur le Coyote basé à Coulommiers, pour une centaine d'heures de vol par an au coût horaire de 95 €. Les autres pilotes ont abandonné le pilotage avant ou après le brevet, ou sont retournés dans leur région pratiquer l'ULM après avoir reçu une formation complète. Après avoir utilisé un SkyRanger équipé Jabiru, dont les ennuis de moteur ont entraîné le passage à un Véga, l'ACSF utilise aujourd'hui cet unique Coyote mais en fin de cette année, il est envisagé de passer au FK9 ou au CTLS.

Un brin de motivation

Mais pour en arriver là – situation simplement décrite ci-dessus en quelques lignes – il a fallu abattre des montagnes réglementaires et admi-



nistratives mais il semble que les pilotes sourds sont bien dotés en motivation !

Henri Corderoy, passionné d'aviation, s'est ainsi mis à l'ULM, à Pont-sur-Yonne, terrain où il s'est formé en 1986 au pilotage sur multi-axes, aux commandes d'un SkyRanger, décrochant son brevet avant de voler en solo. Durant sa formation, il a rencontré des difficultés pour communiquer avec son instructeur entendant – via notamment la lecture des lèvres. Aussi, pour favoriser l'arrivée de pilotes sourds ou malentendants dans cette discipline, il s'est dit qu'il serait plus efficace de devenir lui-même instructeur pour enseigner à des sourds. C'est ainsi qu'il s'est retrouvé, des années plus tard, chez Didier Horn, à Montmorillon, durant trois mois – de fin septembre à décembre 2003 – pour devenir IULM. Il en garde un "très bon souvenir", ayant notamment participé à la formation d'élèves entendants en tant qu'instructeur stagiaire.

Pour le test final, effectué en avril 2004, la DGAC a envoyé deux inspecteurs pour une "évaluation pédagogique" du candidat. Ils ont suivi ce dernier tout un après-midi, notamment lors de cours au sol, avant de rédiger leur rapport... positif pour la délivrance de la qualification d'instructeur (premier IULM sourd qualifié en Europe) et également d'examineur (délivrance du brevet). C'est ainsi que Henri Corderoy est devenu IULM avec une restriction imposée par la DGAC : la formation uniquement d'élèves sourds ou malentendants, tout en pouvant délivrer cependant des qualifications "emport de passagers" à des pilotes entendants, ou du perfectionnement.

La formation au pilotage multi-axes est assurée, côté théorie, par des cours à base de Powerpoints adaptés aux élèves sourds à partir des cours de Didier Horn, et notamment son ouvrage "Comprendre pour mieux pratiquer l'ULM" (Ed. Cépaduès). Henri Corderoy y ajoute la "culture" des sourds, avec un vocabulaire adapté et l'utilisation d'images évocatrices pour permettre de mieux appréhender des concepts techniques : l'aérodynamique par exemple.

Au début de l'aventure de l'ACSF, un afflux de candidats a été constaté, avec ensuite des hauts et des bas selon les saisons, en fonction des abandons ou des contraintes professionnelles ou familiales des élèves et du formateur. Actuellement, un élève – Guillaume Molvot – est en formation à Coulommiers et, habitant Orléans, il n'hésite pas à faire des allers-retours jusqu'à Coulommiers pour suivre sa formation pratique. Pour limiter les

déplacements, des échanges sur des domaines théoriques sont effectués via Skype, avec l'usage d'une webcam.

Pédagogie et langue des signes...

Satisfait d'avoir pu décrocher la capacité à former des pilotes sourds, Henri Corderoy ne souhaite pas que ceux-ci soit décriés ensuite dans leur pratique, d'où la nécessité d'une formation "poussée". Aussi, les formations jusqu'au brevet peuvent être longues, précise-t-il, étalées parfois sur plusieurs années et nécessitant "jusqu'à 70 heures de vol si besoin". Les échanges entre élève et instructeur se font par la Langue des signes française (LSF), un des "piliers de l'identité de la culture sourde" en France. Cette langue, à base

Sortie de la machine et visite prévol pour Henri Corderoy (à gauche) et son élève.





Si les cours théoriques font appel à des Powerpoints, voire à des échanges à distance via Skype, les briefings avant vol sont préparés par écrit si besoin. Les dernières instructions seront transmises avant de s'installer à bord au moyen de la langue des signes française.

de signes, est en perpétuel mouvement et il faut de plus l'enrichir de mots pour évoquer des notions aéronautiques particulières mais également pour nommer un nouveau membre – en fonction du caractère ou du physique, de la passion ou de l'activité – avec un signe spécifique.

Les signes de la main sont de plus complétés par des expressions du visage. D'où le briefing effectué face à face pour rappeler les notions théoriques vues au briefing et les paramètres nécessaires à la leçon en vol. Dans le cockpit, la langue des signes sera à nouveau utilisée. Les gestes de l'instructeur, en place droite, étant dans le champ visuel de l'élève, la communication s'avère rapide contrairement à la lecture des lèvres dans le cas d'un instructeur entendant, imposant alors à l'élève de tourner la tête, situation incompatible dans certaines phases de vol. Comme ce dernières peuvent être critiques (l'atterrissage par exemple), les explications auront été passées en revue auparavant au sol, en anticipant toutes les situations possibles. Des fiches, avec des instructions, peuvent également être utilisées en vol.

Si les sourds ont perdu un sens, ils compensent souvent par les quatre restants, avec notamment un champ visuel élargi. Ils sont sensibles aux vibrations et "entendent" souvent mieux l'état de leur moteur que des pilotes entendants. Ceci ne les empêche pas de voler à partir de terrains non contrôlés et où l'usage de la radio n'est pas obligatoire, "soit les deux tiers des aérodromes que compte le territoire français", tout en utilisant l'espace aérien à basse hauteur, où les trois-quarts des volumes sont sans contrôle.

Le club a ainsi déjà réalisé plusieurs voyages, comme celui réalisé en 2003 par Henri Corde-

Au sol, la lecture de notes ou fiches permet de réviser un point technique. Une fois dans le cockpit, le langage des signes sera le moyen de communiquer entre élève et instructeur, les mains de ce dernier étant parfaitement dans le champ visuel du pilote en place gauche.





roy et Xavier Hinard, tous deux pilotes sourds. Au départ de Coulommiers, ils ont ainsi rejoint en six jours, aux commandes d'un SkyRanger, Saint-Junien via Libourne, Oloron, Uzès et Pont-sur-Yonne. Ils ne comptent plus les arrivées au salon de Blois et trois pilotes sourds ont déjà participé à des Tours ULM.

Selon Henri Corderoy, une vingtaine de pilotes ULM sourds seraient opérationnels actuellement, même s'il n'a pas connaissance de tous les pilotes plus ou moins malentendants pratiquant le multi-axes. Il lui arrive d'être contacté par un instructeur, ayant un tel élève et souhaitant recevoir des conseils ou une aide spécifique pour optimiser la formation.

De l'ULM à l'avion et retour

Locomotive de l'activité des pilotes sourds en France, Henri Corderoy n'en est pas à ses débuts ! Piloter, cela fait près de trente ans qu'il y pense, même si l'administration a tout fait pour lui faire changer d'avis. S'intéressant à l'aviation, il devient en 1983 statisticien pour le bureau Aviation générale du... SFACT, le Service de la Formation aéronautique et du Contrôle technique (futur SEFA puis ENAC) dépendant de la DGAC.

Pouvant bénéficier d'heures de vol allouées aux personnels de l'Aviation civile, Henri Corderoy en fait la demande à sa direction très réticente. On place devant lui un premier obstacle : passer l'examen théorique. Il en faut plus pour l'arrêter et en mai 1984, le voici à nouveau devant ses supérieurs, théorique en poche... Il peut alors bénéficier d'une semaine de stage d'initiation au Centre national de formation aéronautique (CNFA) de Melun-Villaroche, avec une formation assurée

De la main droite, Henri Corderoy exprime le signe... "voler".



Une quinzaine de brevets ont déjà été délivrés par l'aéro-club des Sourds de France et plus d'une vingtaine de pilotes sourds pratiqueraient l'ULM en France.

par René Jaloustre, instructeur entendant. Tous les vols sont précédés de longs briefings, rédigés sur le papier pour balayer tous les cas de figure et intervenir le moins possible en vol.

Fin 1984, souhaitant accélérer sa formation et aller au-delà du quota d'heures annuelles (12) offert par son administration, Henri Corderoy s'inscrit à l'aéro-club Renault à Chavenay. Les vols d'instruction vont ainsi pouvoir s'accumuler avec Xavier de la Pintièrre en place droite, chef-





pilote de l'association qui sera remplacé, fin 1987, par Thierry Veau. Ce dernier prend donc la suite, constatant que son "élève" se débrouille tout seul en vol, sauf pour la radio évidemment.

Thierry Veau, dont le témoignage a déjà été évoqué par le passé lors des Entretiens de médecine aérospatiale tenus à Megève, constate rapidement que "l'élève aux 75 heures de vol" a une main particulièrement fine en pilotage et que son champ de vision est plus étendu que la moyenne. N'ayant plus rien à lui apprendre, la logique est de lâcher son élève. Nous sommes en 1989. A l'époque, près de 10% de la flotte des avions en aéro-clubs n'ont pas de radio et donc, dans les faits, il n'y a aucune différence entre un pilote sourd sans radio et un pilote entendant... sans radio.

La démonstration par les USA

A l'époque, tout élève doit bénéficier d'une carte de pilote stagiaire imposant une visite médicale et la demande de ce titre recevra une réponse négative, avec le ping-pong habituel de la responsabilité entre le SFACT et le conseil médical. Au passage, il faut souligner qu'en depuis 1986, notre "élève" pilote en solo des ULM mais il n'est pas autorisé à faire de même aux commandes d'un avion. Pour se venger, il réussit les épreuves écrites des examens de pilote professionnel (PP/CPL) et de vol aux instruments (IFR/IR). De plus, en juillet 1988, il décroche un record du monde de vitesse sur parcours défini, en étant le copilote d'un Cessna 310 entre Mayotte et Monbassa. Début 1989, il entre chez Dassault Systèmes.

Henri Corderoy est le premier IULM sourd en Europe...

Alors que certains aérodromes à l'unique piste sont contrôlés, Coulommiers reste heureusement non contrôlé, sans gêne pour les utilisateurs des quatre pistes (ULM, avion en herbe et dur, planeur).

Ayant entendu que le sort des pilotes sourds est plus avantageux outre-Atlantique, avec plus d'une centaine de brevetés, Henri Corderoy se rend donc, courant septembre 1990, aux Etats-Unis. Le 25 octobre, après un stage intensif, il décroche son pilote privé américain lui permettant de voler en solo, de voyager avec des passagers à bord et même de pratiquer le VFR de nuit ! Pragmatique, la FAA a simplement précisé sur sa licence : "Interdit pour tout vol exigeant l'utilisation de la radio".

De retour en France, Henri Corderoy reste tenace. Il demande à nouveau une carte de pilote stagiaire. Cette fois, une condition est exigée : passer





un test en vol. Totalisant alors plus de 200 heures de vol et son brevet de pilote privé américain, l'administration française veut vérifier s'il peut passer le test du brevet de pilote privé français (TT). Un obstacle de plus pour gagner du temps... Le résultat étant concluant, la formation à la française se poursuit avec notamment les navigations solo, y compris vers des terrains contrôlés, prévenus notamment par la dépose d'un plan de vol avec un créneau horaire précisé pour l'atterrissage. Il pratique ainsi en solo le Cessna 152, notamment au départ et à l'arrivée de Chavenay-Villepreux, terrain contrôlé de l'ouest parisien, effectuant des navigations en France vers des terrains contrôlés ou non contrôlés.

Ainsi, huit années après les premiers vols en place gauche, Henri Corderoy décroche son TT en juillet 1991. La restriction imposée est "l'utilisation exclusive des aérodromes non contrôlés ne nécessitant pas l'usage de la radio et des aérodromes contrôlés après accord préalable des services de la circulation aérienne concernés, en respectant les consignes particulières aux aéronefs sans radio". Mais l'administration française a la réflexion plutôt lente car deux mois plus tard, le "jeune breveté" reçoit un nouveau courrier, avec une nouvelle restriction imposée par le conseil médical : "Pas d'emport de passager". Cette restriction s'avère arbitraire, n'allant pas de plus dans le sens de la sécurité avec moins de paires d'yeux pour assurer le "voir et être vu". Henri Corderoy proteste pour recevoir un nouveau courrier... aggravant les restrictions puisque désormais il est "apte au brevet de pilote privé,



L'entretien de l'ULM, et notamment sa motorisation, est assuré sous la surveillance de Ion Bérindey (en haut à gauche), pilote ULM et responsable technique de l'ACSF. Ci-dessous, débriefing après une finale sur la 09.

vol solo exclu". L'administration de l'Aviation civile a souvent des réflexes réactionnaires face à des "rebelles" révélant ses incohérences ou faiblesses... Etant condamné à ne voler qu'en présence d'un instructeur en place droite, Henri Corderoy mènera son combat jusqu'au tribunal administratif, pour abus de pouvoir et discrimination de la part du Conseil médical de l'Aviation civile (CMAC), indépendant de par son statut mais... dépendant de l'Aviation civile. La contre-expertise, effectuée par un ex-pilote militaire peu féru de VFR, n'entraînera aucune évolution de la part du diplomate administratif. Nul n'étant prophète dans son pays, Henri Cor-





deroy se rattrapera aux Etats-Unis, étant considéré aux USA comme "un vrai pilote". Il accumule donc les heures sur monomoteurs de différents modèles, avec la qualification train rentrant et pas variable, puis parcourt l'ouest américains en cinquante heures de vol sur Cessna 172RG. Il pratique le Mooney M20J et fait une tentative de record du monde de vitesse entre West Bend et Gaithersburg (600 nm) mais l'arrivée sera perturbée par un orage. Deux pilotes américains, également sourds, le contactent alors pour créer une association et comme Henri Corderoy est Français, l'association ainsi créée devient aussitôt internationale avec l'International Deaf Pilots Association (IDPA) dont la branche européenne sera présidée par Henri Corderoy. L'IDPA-France sera par la suite rebaptisée Aéro-club des Sourds de France (ACSF), tout en intégrant la commission des pilotes handicapés au sein de l'Aéro-Club de France.

Le Coyote de l'ACSF a déjà pratiqué le Tour ULM sous le dossard n°200. Les pilotes sourds voyagent...

Les pilotes sourds compensent généralement la perte d'un de leurs sens par un meilleur champ visuel et une plus grande sensibilité aux vibrations. Une "dérive" du moteur peut ainsi être parfois anticipée.

Vive l'Europe et les Anglais !

L'administration française faisant toujours de la résistance, en 2003, Henri Corderoy décide astucieusement de contourner le problème en visant le PPL(A)... britannique, en retrouvant le cockpit d'un Cessna 152. C'est chose faite en 2004 alors que l'harmonisation européenne est en cours via les JAA qui précéderont l'EASA.

Il est ainsi le premier pilote sourd à obtenir le PPL(A) anglais avec, comme restriction, la pratique dans des zones où l'usage de la radio n'est pas obligatoire. Puis il va demander à la DSAC Nord (DGAC) une équivalence française de son PPL(A) anglais mais sans succès, suite à une pseudo-harmonisation européenne qui n'en a que le nom. Il lui faudra deux tentatives pour obtenir gain de cause !

Ainsi, il aura fallu attendre 2007 pour que la DGAC lui délivre – enfin ! – son PPL(A), soit 16 ans après le TT ! – même si la commission médi-





Fin de l'année, le Coyote pourrait être remplacé par un FK9 ou un CTL5.

cale, pour délivrer une dérogation, va demander une ultime expertise médicale à passer au sein du Centre d'expertise médicale du personnel navigant (CEMPN) sans compter un nouveau test en vol ! Vous avez dit acharnement thérapeutique ? Ces nouveaux obstacles passés, Henri Corderoy peut savourer l'obtention de son PPL(A) français avec pour restriction le non-usage des espaces contrôlés. Vous avez dit motivation ?

Henri Corderoy peut désormais faire des comparaisons entre les administrations de plusieurs pays. Il se souvient ainsi d'un périple de 40 heures de vol en Australie, effectué par plusieurs avions lors d'un fly-in de l'IDPA, avec des arrivées sur des aéroports internationaux, l'administration australienne diffusant un Notam prévenant de la présence d'avions sans radio.

Il cite encore des périple effectués aux Etats-Unis, en Piper Arrow II et Cherokee Six, ou encore sa formation multiplotteur sur Twin Comanche. Aujourd'hui, Henri Corderoy pratique toujours l'avion, avec plus de 1 200 heures de vol dans son carnet de vol, mais c'est dans le domaine de l'ULM, où il a accumulé plus de 800 heures de vol désormais, qu'il a décidé de faire partager ses connaissances car le cadre réglementaire y est – on l'a vu une fois de plus... – plus réaliste.

D'autres combats à mener...

N'étant pas en reste de combats à mener, le dossier en cours pour Henri Corderoy concerne notamment ses vols en avion léger à partir de Chavenay-Villepreux car la tour de cet aérodrome a décidé dernièrement de ne plus suivre la dérogation "à validité permanente" délivrée par la DGAC au pilote, l'autorisant à décoller de son terrain d'attache sans contact radio.

Une contrainte de plus lui a donc ainsi été impo-

SPORTS AÉRIENS ET SURDITÉ

Si l'ACSF a servi de catalyseur à la pratique de l'ULM, des pilotes sourds pratiquent d'autres disciplines aéronautiques. Certains pratiquent ainsi le vol libre (parapente et paramoteur), le parachutisme, l'aéromodélisme ou le vol moteur. Pour le vol à voile, une évolution récente serait positive car jusqu'à présent, cela était interdit même si des pilotes anglais ont déjà décroché leur brevet. Du fait du cockpit généralement en tandem, des aides pédagogiques ont vu le jour, allant de l'écran d'affichage avec vibreur permettant de prévenir l'élève qu'un nouveau message est affiché, sans parler de signes conventionnels transmis via un rétroviseur dans le cockpit du planeur. ■

■■■■
ACSF
Hangars 31-32
aérodrome
77120 Coulommiers-
Voisins
SMS : 06 86 10 75 51
Mail :
aeroclub.sourds@
orange.fr
Courrier :
46, rue de Varenne
75007 Paris
■■■■

sée localement, l'obligeant à embarquer à bord un pilote assurant les échanges radio. Un constat vraiment désolant après ces décennies de lutte face à une Autorité qui s'auto-octroie sa majuscule – mais il en faudra beaucoup plus pour décourager notre pilote. Et s'il faut attendre un nouveau chef de la circulation aérienne à Chavenay, nul doute qu'il aura la patience. Souvent, l'administration française de l'Aviation civile a l'art et la manière de se rendre désagréable, non communicante et repressive à souhait... ■

Merci à Henri Corderoy du Tiers et aux membres de l'ACSF dont notamment Guillaume Molvot (élève-pilote, logistique), Victor Abbou (communication), Ion Berindey (pilote, maintenance) et Alphay Singvongsa (pilote) pour leur retour d'expérience. Merci à Katia Abbou pour sa participation à ce reportage via la Langue des signes française (LSF)...

