

Même handicapé, « tout le monde a le droit de voler »

Un colloque européen a réuni, samedi après-midi, des pilotes handicapés. L'occasion d'un point sur les moyens qui permettent de surmonter l'infirmité.

Un petit attroupement s'est formé autour du FK9. L'ULM de fabrication allemande n'a, a priori, rien de particulier. Pour découvrir la prouesse technique, il faut s'approcher du cockpit. Et écouter attentivement les indications de son pilote-concepteur Kris Van Nuffel. « Il faut pousser le levier au milieu pour contrôler les pédales qui permettent d'aller à gauche et à droite. En le poussant vers l'avant, on remet les gaz. Et sa poignée sert de frein. »

Ce Belge de 38 ans a imaginé ce système après qu'un accident de voiture l'ait privé de l'usage de ses jambes. Ingénieur en construction d'avion devenu paraplégique, il a voulu poursuivre son aventure aérienne, malgré le handicap. La firme qui fabrique l'ULM proposait déjà une version de son aéronef pour paralysés. « Je me suis dit que je pouvais l'améliorer. J'ai fait l'étude, le dessin en trois dimensions. » Séduit par le projet, le constructeur a suivi, moyennant un surcoût. « Le prix de base se situe à 47 000 €. Il faut compter 8 000 € de plus pour l'adaptation. »

Comme Kris, une vingtaine de pilotes souffrant d'une infirmité se sont retrouvés sur l'aéroport de Caen-Carpiquet pour un colloque européen annuel. Certains viennent de Picardie, d'autres du Morbihan ou de la région parisienne. Deux Anglais ont même traversé la Manche malgré le mauvais



Le Belge Kris a imaginé un levier multi-usages pour continuer à piloter son ULM malgré la paralysie de ses jambes. L'Anglais Mike a trouvé un treuil pour accéder au cockpit de son avion.



temps pour venir présenter leur trouvaille : un treuil portatif qui permet Mike Miller Smith de prendre place aux commandes de son Bull Dog rendu inaccessible à cause d'une dystrophie musculaire dont il souffre depuis peu.

Autour de la table, beaucoup de pilotes en fauteuil roulant racontent leur passion pour le vol qui se poursuit. Certaines interventions sont traduites, en français mais aussi en langage des signes pour permettre aux malentendants de profiter des expériences. Il y a même quelques mal-

voyants, très concentrés. Eux aussi volent. « Ils se font guider par des systèmes de son qui leur indiquent toutes les inclinaisons des avions, s'ils montent ou s'ils descendent », assure René Massier, cheville ouvrière d'Handivol, club abrité sur l'aéroport de Carpiquet par l'aéro-club de l'ASPTT.

Autour de la table, on discute innovation, réglementation, aides financières. Des débats qui intéressent les pratiquants, mais aussi d'autres personnes, rendues curieuses par cette démarche. « Nous avons la volonté de former des pilotes handica-

pés, soutient Alain Bonnard, administrateur de l'aéro-club de Picardie-Amiens-Métropole. Nous comptons développer cela dans notre région. On veut juste savoir comment ça se passe. Sur 13 instructeurs, deux sont aussi médecins. Les personnes handicapées ne pensent pas au pilotage surtout parce qu'elles se l'interdisent. Tout le monde a le droit de voler. »

Qu'en est-il en réalité ? Le rapport de la commission fédérale de la Fédération française d'aviation daté de novembre 2005 fait état de sept à huit associations, de 87

pilotes d'avion et de 15 d'ULM. En 2005, cela représentait 1 600 heures de vol en avion, 200 d'ULM. « Sur l'ensemble de la France, l'activité représente celle d'un aéro-club. » En Belgique, Kris ne connaît pas cette chance. Il reste l'unique pilote à utiliser un « malonnier » pour remplacer les pédales qu'il ne peut utiliser. « Au début, j'étais content d'être seul. Aujourd'hui, je me sens un peu isolé. » Le colloque lui offre un rallye ce dimanche pour briser sa solitude de pilote.

Josué JEAN-BART.