



PILOTES HANDICAPÉS

A Epagny, l'aventure continue...

Pour la 2^e édition de Handflight, vingt pilotes handicapés se sont rencontrés cette semaine, à l'aérodrome de la Gruyère, à Epagny. Un travail de groupe s'amorce.

■ «Ne plus marcher, ok. Ne plus voler, ce n'était pas possible!» Kris Van Nuffel, ingénieur en construction aéronautique de formation, a pu réaliser son objectif. A la suite de son accident, il conçoit son propre système de malonnier sur ULM. Il devient ainsi le premier et le seul pilote paraplégique belge. Depuis samedi dernier, il a rejoint dix-neuf autres pilotes handicapés, réunis à l'aérodrome de la Gruyère, à Epagny, à l'occasion de Handflight.

Cette 2^e édition de la manifestation, consacrée au vol à moteur, réunit un Belge, trois Italiens, cinq Français, six Anglais, un Allemand et deux Suisses. Au-delà de l'échange humain, les aspects techniques et juridiques sont abordés (*lire ci-contre*). Avec deux fois plus de par-

ticipants que l'an dernier, ce rassemblement de pilotes handicapés des membres inférieurs devient un événement européen. De quoi réjouir Daniel Ramseier, fondateur de la manifestation avec sa fille Sarah.

Le projet Handflight a vu le jour l'an dernier, à la suite d'un travail de maturité. Sensibilisée à la condition des handicapés après la lecture du livre *La couleur préférée de ma mère*, de Dorine Bourneton, marraine du projet, Sarah Ramseier a entrepris des recherches avec son père. «Nous nous sommes rendu compte que la possibilité pour une personne handicapée d'apprendre à piloter un avion était inexistante en Suisse», raconte-t-elle. Elle en a donc fait sa problématique. L'aérostier, Brian Jones, président d'honneur, a exprimé sa joie de participer à la rencontre. «J'espère que la Suisse reconnaîtra l'initiative de Sarah», insiste le coéquipier de Bertrand Piccard lors du premier tour du monde en ballon sans escale, en 1999.

Deux Suisses seulement

A ce jour, seuls deux handicapés suisses possèdent une licence de vol. Doros Michaelides a obtenu, à

nouveau, sa licence de pilote privé en 2003. Le Fribourgeois Martin Cotting est quant à lui le premier pilote paraplégique de Suisse à avoir effectué la totalité de sa formation sur un planeur adapté à son handicap. L'aérodrome de la Gruyère reste le seul terrain de formation pour pilotes handicapés de toute la Suisse.

Quant à Kris Van Nuffel, c'est à la suite de la rencontre avec Tim Ellison, pilote handicapé anglais sur avion à moteur, qu'il a trouvé une piste pour pouvoir homologuer un dispositif permanent sur avion de

sport (Piper). «Sans trop dépenser, d'autres paraplégiques belges intéressés à voler pourraient être locataires et réaliser leur rêve», se réjouit Kris Van Nuffel. Lui avait dû acheter un ULM, plus économique et écologique qu'un avion, pour ensuite transformer le système de commandes. Sans posséder un certificat de technicien. «J'étais assez fou pour dépenser 60000 euros pour un ULM, sans savoir si je pouvais l'utiliser. Voler semblait, à ce moment-là, ma seule chance de survie.»

AFIP

Réglementation européenne

Une phase critique s'amorce au niveau des réglementations. L'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) rédige en ce moment une nouvelle réglementation également applicable à la Suisse. «Le but est qu'en cette fin de semaine, nous soumettions une proposition très précise à l'AESA», explique Guillaume Féral, pilote français et président de l'association Mission Bleu Ciel, en France. «Le maxi-

mum à atteindre s'apparente à la réglementation anglaise où les handicapés peuvent devenir pilotes privés, de loisirs et professionnels.» Techniquement, une innovation se prépare grâce à Dassault, entreprise de construction aéronautique. Par des commandes électromécaniques, le pilote peut se retrouver en situation ergonomique comme toute personne valide.

AFIP