

Le Tournai Air Club (TAC) et
le Belgian Handflight Fund
vous présentent :



TAC - Projet P4

Planeur Pour Pilotes Paraplégiques

La licence de pilote planeur pour les
personnes ayant un handicap des membres inférieurs

INDEX

1. INTRODUCTION
2. LE DEBUT DU PROJET
3. NOS OBJECTIFS
4. L'EQUIPE
5. NOTRE PARTENAIRE : LE BELGIAN HANDFLIGHT FUND
6. LE PLANEUR : SCHLEICHER ASK21
7. L'ADAPTATION D'UN PLANEUR POUR PILOTES PARAPLEGIQUES
8. LES BUDGETS NECESSAIRES
9. COMMENT SOUTENIR LE PROJET P4
10. LA FONDATION ROI BAUDOIN
11. CONCLUSIONS

ANNEXES

1. CONTACTS
2. LIENS

1. INTRODUCTION



Martin Cottin, le premier pilote paraplégique Suisse dans un ASK21 adapté

L'avion remorqueur est paré. Le câble de remorquage est attaché, il se tend, et le planeur se met à rouler sur la piste d'envol, d'abord gentiment, ensuite de plus en plus vite. Après quelques secondes, la vitesse de décollage est atteinte et ... le moment magique se produit une fois de plus, le planeur quitte la piste, il vit, et la terre s'éloigne. Après le largage du câble le pilote scrute les alentours et vérifie l'horizon, il contrôle les données de ses instruments. Son regard interroge les nuages, son expérience scrute tous les signes indiquant des courants ascendants. Si la météo est bonne, et s'il gère bien son vol, il la trouvera, cette ascendance. La force de gravitation est alors vaincue, la puissance du soleil pousse le planeur vers les cieux... C'est ce moment de bonheur tranquille et intense que chaque pilote de planeur dans le monde connaît si bien. Se trouver aux commandes d'un planeur, quel que soit

le type, donne ce genre de plaisir intense, si difficile à transmettre à ceux qui n'ont jamais essayé.

Nous pensons que ce moment de bonheur doit être aussi accessible à ceux qui ont encouru une perte de contrôle, partielle ou totale, de leurs jambes. La conquête d'une licence de pilote demeure une belle et grande épreuve pour tous. Pour une personne handicapée cela devient encore un peu plus difficile, puisque cela représente, en plus, une victoire sur ses propres limites. Aux commandes d'un planeur disposant d'une adaptation aux mains, nous sommes tous de simples pilotes avec les mêmes défis et les mêmes joies. Ce genre de bonheur et cette confiance croissante en ses propres moyens progressent tout au long de la formation du futur pilote. C'est à tout cela que le projet P4 présenté ici s'est attelé.

Et cette satisfaction, ce bonheur ne concernent pas seulement l'élève pilote handicapé, mais concerne aussi, bien sûr, tous ceux qui l'entourent et qui le soutiennent. Tous pourront se réjouir avec lui et participer aux émotions des progrès de sa formation, de sa fierté, de ses joies et même de ses doutes. Finalement, notre objectif dépasse le cadre des avions et du plaisir de voler, car il concerne aussi des sentiments beaucoup plus intimes et profonds comme le don du bonheur ou la reconquête de la confiance en soi.

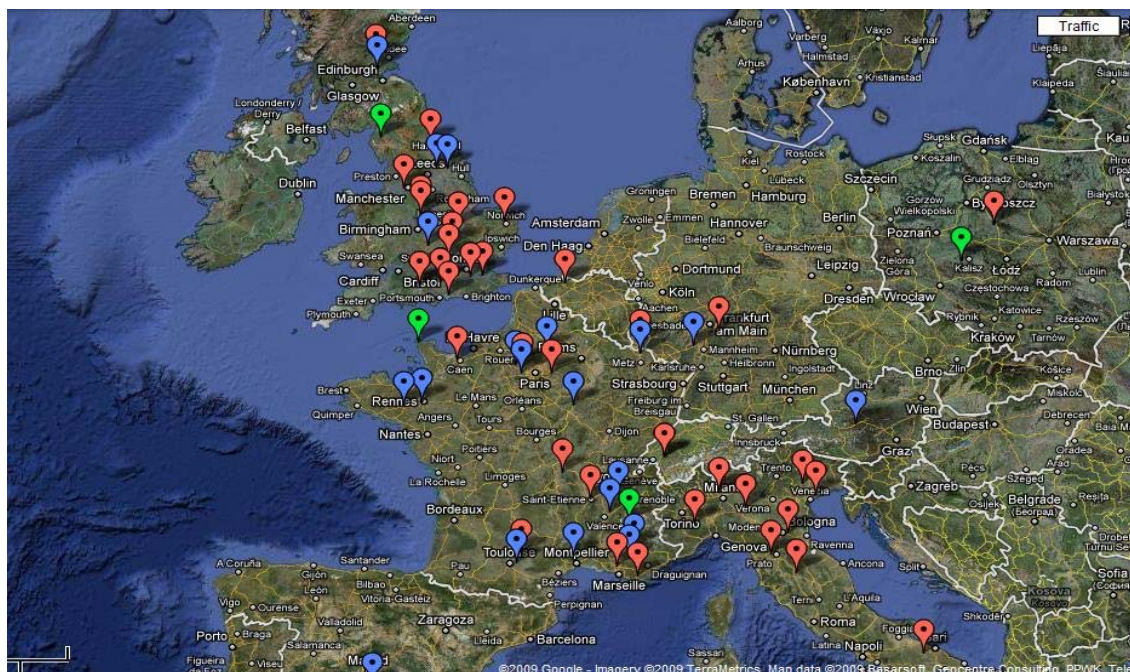
Dans plusieurs autres pays européens (Grande Bretagne, France, Suisse – cfr. infra) et aux USA, pour les pilotes handicapés aussi, pratiquer le vol à voile, discipline aéronautique noble et pure, utilisant pour l'essentiel de l'énergie propre et renouvelable, a été rendu possible depuis de nombreuses années.

Le Tournai Air Club voudrait ouvrir cette porte également chez nous en Belgique. En ce moment, nous nous sommes attelés à mettre en route le

premier projet concret qui rendra le vol à voile accessible aux moins valides, ici, en Belgique. Le ciel ne sera bientôt plus un rêve lointain pour les personnes handicapées des membres inférieurs.

Nous ne pourrions cependant pas réaliser notre rêve sans aide. Notre équipe enthousiaste aura besoin de moyens techniques et financiers pour mener ce projet vers le succès total. Nous vous remercions cordialement pour l'intérêt que vous portez à notre projet P4.

Aérodromes en Europe avec des possibilités pour pilotes paraplégiques :



Nombres de pilotes moins valides : Grande Bretagne 60, France 58, Allemagne 5, Suisse 1, USA quelques centaines.

2. LA NAISSANCE DU PROJET P4

En 2009, Guy Gildemyn, instructeur-adjoint au TAC, en atterrissant à Maubray était contacté par un jeune homme paraplégique qui, du bord de la piste, suivait le ballet des planeurs depuis des heures. La conversation se noue, et le jeune homme confie à Guy que lui aussi caresse le rêve de pouvoir voler un jour comme personne handicapée dans un planeur adapté. Sachant que des possibilités existent déjà en l'Angleterre et en France, il se demandait si le club à Maubray pouvait offrir des opportunités similaires. Guy dut se résoudre à répondre par la négative. La mort dans l'âme...

Depuis ce jour là, Guy rêve de rendre en Belgique le vol à voile accessible à toute personne ayant un handicap des membres inférieurs. Exactement comme c'est le cas en Angleterre, en Allemagne, en Suisse et en France.

A la suite de l'inauguration du premier avion de sport Belge (Piper P28A OO-VFR) à l'aéroclub d'Ursel, le premier projet du Belgian Handflight Fund, Guy a pris contact avec Handflight (fond gérée par la Fondation Roi Baudouin avec comme objectif primaire de rendre accessible en Belgique les sports aériens aux personnes avec un handicap aux membres inférieures) pour évaluer les possibilités de lancer un projet similaire pour planeur. De premiers contacts avec le Tournai Air Club étaient encourageants. Le tout fut baptisé « Projet P4 »: Planeur Pour Pilotes Paraplégiques.

Vu l'intérêt et l'enthousiasme du conseil d'administration du TAC, ainsi que du Belgian Handflight Fund, le Projet P4 n'est maintenant plus un rêve lointain, mais est en voie de concrétisation dans les prochains mois.



3. LES OBJECTIFS DU PROJET P4

1. Offrir aux personnes handicapées des membres inférieurs la possibilité de faire un vol d'essai dans un planeur adapté. D'une part ils ou elles pourront concrètement essayer la manœuvre de monter à bord d'un planeur, et d'en descendre. D'autre part ils pourront ainsi, sous le contrôle d'un instructeur expérimenté, essayer et sentir les commandes, et ainsi ressentir pleinement les impressions du pilotage.
2. Informer les personnes handicapées des membres inférieurs qui seraient intéressées sur les critères médicaux, les différentes possibilités, et les aider dans le dédale des formalités et procédures. Cette information pourrait d'ailleurs déjà se faire pendant leur période de réhabilitation dans les hôpitaux et les centres de revalidation belges. Cela ne peut que les aider et motiver à reprendre pleinement leur vie active en main.
3. Trouver les moyens financiers nécessaires (donations, subsides,...) afin de pouvoir acheter un planeur Schleicher ASK21 et de l'adapter avec des commandes à mains seules. Des présentations et des séminaires seront mis sur pied dans des associations, les services clubs et des entreprises.



4. L'EQUIPE

Il est à présent temps de présenter les acteurs qui vont porter ce projet:

● **Guy Gildemyn (instructeur-adjoint au TAC)**



Guy Gildemyn est radiologue à l' AZ Sint-Lucas à Gand. Il est pilote planeur expérimenté et est actif comme instructeur-adjoint au TAC. Guy rêve d'équiper en Belgique un tout premier planeur biplace avec un malonnier, qui permettrait le pilotage d'un planeur uniquement avec les mains, sans devoir utiliser les jambes et les pieds. Ses connaissances médicales et son expérience vélivole épauleront l'équipe du TAC dans ce projet. Guy est aussi membre du Comité du Belgian Handflight Fund comme conseiller externe, responsable pour tous les projets Belges dans la discipline du vol à voile.

● **Gérard Corneillie (Président du TAC)**



Depuis de nombreuses années, Gérard est le président passionné du TAC. Sous son impulsion le club connaît un franc succès. Il habite à Peruwelz, et possède une large expérience vélivole, a participé à de nombreux concours et championnats, et il est instructeur-examineur. Cet enseignant retraité a aimé dès le premier moment l'idée de donner des ailes aussi aux personnes handicapées.

● Patrice Vandendaele (Trésorier du TAC)



Patrice veille sur la santé financière du TAC. Il met ainsi son expérience de patron d'une PME à Renaix au service du club, qu'il gère en bon et dynamique père de famille.

Lui aussi soutient sans réserve le projet P4. Surtout la dimension sociale du projet le tient à cœur. Il est également instructeur vol à voile.

● Willy Vinken (Secrétaire du TAC)



Willy est médecin à La Louvière. Il anime le job à priori austère de secrétaire par sa verve et son humour. Il est également médecin aéronautique, et connaît donc bien tous les aspects médicaux du défi que les amis paraplégiques se lanceront en commençant une formation de pilote vélivole.

● Les membres du TAC



L'enthousiasme de Guy, Gérard, Patrice et Willy, a pu convaincre les autres membres du conseil d'administration du TAC de lancer ce projet. Dans ce sillage, tous les membres sont impatients d'accueillir et d'aider les futurs pilotes paraplégiques. Chacun est prêt de s'investir selon ses moyens et talents pour partager sa passion.

5. NOTRE PARTENAIRE : LE BELGIAN HANDFLIGHT FUND

Le 8 May 2009, le Belgian Handflight Fund a été créé au sein de la Fondation Roi Baudouin. Le premier objectif de ce fond est de rendre accessibles les différentes disciplines aéronautiques aux personnes ayant un handicap des membres inférieurs.

Les fondateurs du fonds réuniront le sponsoring et les subsides nécessaires au financement de l'adaptation d'avions de tout type dans des différents clubs dans tout le pays.

Un premier projet à l'Aéroclub d'Ursel avait été initié au mois d'Octobre 2008, et est actuellement finalisé par l'adaptation d'un avion à l'Aéroclub d'Ursel. Trois pilotes paraplégiques sont déjà en phase de préparation pour le test médical, en vol sur cet avion adapté à commandes manuelles relevables. Les objectifs du Belgian Handflight sont :

- Permettre à tous les Belges, handicapés des membres inférieurs et médicalement aptes, d'apprendre à voler, rien qu'avec les mains.
- Rendre physiquement accessibles aux chaises roulantes les installations des clubs participants. Ceci étant de l'intérêt autant des pilotes que des visiteurs concernés.
- Contrôler les moyens financiers (donations, subsides,...) du Fond Handflight.be. Gérer les interventions de Handflight aux clubs et Associations pour leur permettre de réaliser leur projet. Choisir les candidats pilotes qui recevront les bourses.
- Refinancer en partie pour un nombre nécessairement limité de personnes handicapées des membres inférieurs le coût de la formation de pilote. Le nombre et le montant de ces bourses seront fonction des moyens disponibles. Les candidats seront sélectionnés par un jury indépendant composé de professionnels de la Fondation Roi Baudouin et du comité du Handflight.be Fund.

Avec les expériences obtenues dans les projets ULM et PPL, et ses bons contacts avec le DGAC (Directorat Général de l'aviation Civile Belge), Handflight.be veut aider, assister et conseiller au maximum le TAC en ce qui concerne l'homologation technique de l'adaptation de l'adaptation (qui déjà est agréé par l'EASA).

Aussi il nous faudra déterminer ensemble avec le DGAC les procédures médicales à suivre par les candidats pilotes handicapés, et les procédures pour l'organisation des tests médicaux en vol à effectuer par chaque candidat pilote handicapé.

Après la présentation du Projet P4, le Belgian Handflight Fund a décidé de soutenir le projet, et de financer l'adaptation d'un planeur du TAC, les adaptations d'infrastructure nécessaires afin de rendre accessible le clubhouse et le terrain pour les utilisateurs de chaises roulantes ainsi que les autres personnes avec un handicap des membres inférieurs. Le Belgian Handflight Fund veut aussi assister les candidats pilotes futurs avec des bourses individuelles, qui vont rembourser la formation de pilote de planeur.



Les membres du Comité Handflight.be sont :

● **Kris Van Nuffel: (Président Fondateur)**



En 2000 Kris Van Nuffel (ingénieur industriel, aéronautique, 42 ans) a obtenu sa licence de pilote privé à Wevelgem. En 2001, après un sévère accident et une réhabilitation qui a duré 9 mois, il est sorti paraplégique de l'hôpital. En 2004, il est le premier belge utilisateur d'une chaise roulante à obtenir une licence de pilote d'ULM. Afin de rendre également accessible à tout Belge handicapé des membres inférieurs la licence de pilote privé d'avions légers (PPL), il fallait un projet plus vaste et important. Il a donc initié le projet Ursel en Octobre 2008 et le Handflight.be en Mai 2009 afin de planifier, exécuter et financer d'autres projets en Belgique et dans d'autres disciplines aéronautiques.

● **Daniel Poelman: (Conseiller Extérieur de Handflight.be)**



En tant que pilote de ligne (B737 et B747) et comme instructeur et examinateur agréé par les Autorités Aéronautiques Belges, Daniel est une autorité dans le monde de l'aéronautique en Belgique. Lui aussi a fait ses premières voles en planeur. A Ursel il à aidé fortement à réaliser le premier projet de Handflight ; l'adaptation d'un Piper P28A du club avec « hand controls ». Maintenant il réserve chaque samedi après midi pour voler avec les candidats et élèves pilotes handicapés dans le Piper P28A à Ursel. Comme administrateur de Handflight il va aussi conseiller le jury indépendant de la Fondation Roi Baudouin pour ce qui concerne les bourses individuelles. (PPL et planeur)

● **Benoit Fontaine : (Membre de la Direction du Fondation Roi Baudouin)**



Benoît Fontaine représente la Fondation Roi Baudouin au comité de gestion du Handflight.be afin de veiller à ce que l' "l'intérêt commun " soit respecté par dessus tout, sans aucune préférence réservée à aucune personne, aucun projet, ni aucune organisation par rapport à toutes les autres. Ceci donne une garantie absolue que les décisions sont prises de manière tout à fait objective et que les fonds recueillis auprès des donateurs seront dépensés de manière équitable et professionnelle. Comme administrateur de Handflight il va aussi conseiller le jury indépendant de la Fondation Roi Baudouin pour ce qui concerne les bourses individuelles. (PPL et planeur)

- **Guy Gildemyn :** Guy fait aussi partie de l'équipe Handflight, comme conseiller externe. Il sera responsable pour tous les projets Belges dans la discipline du vol à voile et pour les contacts avec la presse francophone.

Comme le Belgian Handflight Fund s'adresse d'abord vers l'adaptation des avions et planeurs existants, l'adaptation des infrastructures des clubs pour les rendre accessible pour les handicapés, et vers l'octroi de bourses individuelles, son objectif déclaré ne lui permet pas de soutenir pour financer l'achat même d'un planeur ASK21 (occasion ou neuf).

6. LE PLANEUR : SCHLEICHER ASK21

Certains avions légers et planeurs ont déjà été équipé de « malonniers » (= Palonniers Manuels), et ce depuis les années '70. Seulement, depuis 2006 ces adaptations doivent être certifiées par l'EASA (European Aviation Safety Association). Cela signifie que depuis 2006 seuls les malonniers agréés au niveau Européen peuvent être montés dans un planeur. Les procédures pour obtenir un certificat EASA sont très onéreuses et prennent en plus beaucoup de temps.

Suite à cette nouvelle réglementation peu de planeurs biplace peuvent être adaptés d'après les règles EASA. Une petite étude nous a appris que le planeur Schleicher ASK21 est le planeur idéal pour cette adaptation. Voici les raisons :

1. *Le ASK21 est un planeur de formation de base, qui est également capable de faire de la voltige.*
2. *Le ASK21 est adapté par le fabricant lui-même et cette adaptation est certifiée par l'Allemagne (niveau national) et aussi par l'EASA. Grâce au certificat EASA on aura automatiquement aussi le feu vert de la DGAC Belge pour adapter un ASK21 Belge.*
3. *L'équipement avec un malonnier du ASK21 est possible tant en place avant qu'en place arrière. Un candidat pilote handicapé sera formé dans le cockpit avant, mais dès qu'il a sa licence complète il aura aussi la possibilité de continuer sa formation dans le cockpit arrière, et de devenir ainsi instructeur pour d'autres pilotes, valides ou handicapés.*
4. *Le ASK21 est largement reconnu comme un planeur de formation très stable, bien équipé, et avec des performances suffisantes pour permettre des vols de distance.*
5. *Un ASK21 existant peut encore être adapté après-coup. On pourrait même commencer par une adaptation du cockpit avant, suivi quelques années plus tard de l'adaptation du cockpit arrière.*

Les autres planeurs biplace adaptables sont le Duo Discus II et le Twin Astir. Le Duo Discus est un planeur de compétition qui n'est pas valable comme planeur de formation de base. Et pour le Twin Astir on a des difficultés de trouver les pièces d'adaptation, qui en plus ne sont pas certifiées EASA déjà. Ce qui fait le Schleicher ASK21 le seul candidat valable pour notre projet. On vous présente ce planeur ci-dessous.



Le Schleicher ASK21 – Planeur de formation adaptable en cockpit avant et arrière

Le Schleicher 'ASK-21 a été créé par Rudolf Kaiser comme la version moderne du populaire ASK 13, dans le but de répondre à la demande de biplaces modernes pour la formation des pilotes. L'ASK-21 est le premier biplace construit entièrement en matériau composite produit par Alexander Schleicher.

Le prototype a réalisé son premier vol en décembre 1978 et la production commença en 1979. Aujourd'hui, la production continue et plus de 750 unités ont déjà été construites. En décembre 2004 l'ASK-21 Mi, une version autonome pour le décollage, vola pour la première fois.

Les deux sièges sont montés en tandem avec des commandes doubles, les pédales pour le palonnier ainsi que le recul du siège étant ajustables. Le ASK21 est un des premiers planeurs de formation qui ont été équipé avec les commandes à mains seules, approuvées et certifiées par l'EASA. (European Aviation Safety Association). Comme l'adaptation à été agréée au niveau Européen, cet équipement sera automatiquement agréé par le DGAC Belge aussi. (En annexe vous trouverez les certificats EASA du cockpit avant et arrière)

Hélas ... le TAC ne possède pas encore de ASK21. Il faut donc pour notre projet P4 aussi trouver les moyens financiers pour pouvoir acheter un ASK21 neuf ou d'occasion. Et c'est la raison pour laquelle nous nous adressons à vous avec ce dossier.

7. L'ADAPTATION D'UN PLANEUR POUR PILOTES PARAPLEGIQUES

Les personnes handicapées des membres inférieures souffrent d'une mobilité réduite des jambes et des pieds. Ceci fait que ces personnes ne peuvent pas utiliser les palonniers dans le cockpit d'un planeur. Les palonniers sont des pédales qui contrôlent le gouvernail de direction, fixé à la dérive à la queue du planeur. Un planeur est un aéronef très léger, avec une grande envergure, et donc très sensible; le gouvernail est donc primordial pour une bonne coordination des virages. Dans certains planeurs les palonniers dirigent aussi la roue de queue pour diriger le planeur au sol.

Le pilote handicapé des membres inférieurs ne peut donc absolument pas se passer d'une commande à main seule pour le gouvernail. En Anglais on parle de « hand controls » et les Francophones utilisent le terme unique « malonnier »

Pour vous expliquer l'adaptation d'un cockpit de planeur avec les malonniers, nous vous montrons d'abord un cockpit de planeur standard, et ensuite un cockpit adapté.

a. Le cockpit standard du ASK21



Le cockpit avant (non adapté) d'un ASK21 standard

Dans le cockpit standard comme on le voit dans l'image ci-dessus on peut distinguer :

1. La commande de largage du câble de remorquage
2. Le levier pour les aérofreins
3. Les palonniers qui contrôlent le gouvernail.

4. Le manche, qui contrôle les ailerons (inclinaison latérale) et la profondeur (position du nez piqué/cabré)

b. Le cockpit ASK21, adapté pour pilotes paraplégiques

Ci-dessous on aperçoit un cockpit adapté. On distingue immédiatement un levier noir ajouté à gauche du cockpit. Ce levier ci est le fameux « malonnier ». En maniant ce malonnier en avant ou en arrière on actionne le gouvernail du planeur.



Le cockpit avant d'un ASK21 ADAPTE avec un malonnier.

Dans le cockpit adapté ci-dessus comme on peut voir:

1. La commande de largage du câble de remorquage (standard, inchangé)
2. Le levier pour les aérofreins. Ce levier est complété par l'ajout d'un système de verrouillage. Ainsi à l'atterrissage le pilote paraplégique peut de la main gauche mettre les aérofreins en position souhaitée, et les verrouiller par le système de cliquage, pour ensuite reprendre le malonnier avec la même main gauche pour continuer le pilotage et l'atterrissage. Dans le cockpit standard ce levier d'aérofreins n'a pas ce système de verrouillage car le pilote ne doit pas le lâcher.
3. Le malonnier qui contrôle le gouvernail de direction.
4. Le manche (inchangé)

Note: Les pilotes non-handicapés ont toujours la possibilité de contrôle des aérofreins SANS devoir forcément utiliser le système de verrouillage (ils gardent donc le choix de l'utiliser ou pas).

Pour éviter qu'un pilote paraplégique mette les pieds involontairement ou de façon incontrôlée sur les palonniers à l'avant du cockpit, ceux-ci doivent pouvoir être découplés. Pour un pilote paraplégique seulement le malonnier sera donc actif.

Dans le cockpit arrière par contre, toutes les commandes restent standard pour un instructeur non handicapé. Lui ou elle garde donc des palonniers standard dans son cockpit. Ce qui fait qu'un instructeur non handicapé vole dans un cockpit de configuration standard, pendant que l'élève pilote vole avec les malonniers.

Si un élève non-handicapé veut voler ensuite avec cet ASK21, les palonniers sont rebranchés à nouveau, et le pilote non-handicapé n'utilise pas les malonniers, qui ne le gêneront aucunement.

Si un pilote handicapé des membres inférieurs veut prendre place dans le cockpit arrière, ceci n'est possible que si le cockpit arrière est aussi équipé d'un malonnier. Il est même possible de mettre le cockpit derrière en configuration malonnier, et de maintenir le cockpit avant en configuration standard ... un pilote handicapé peut donc, si il dispose de la licence adéquate, d'être instructeur pour un pilote non-handicapé. Alors là on parle vraiment d'une intégration totale ☺

8. LES BUDGETS NECESSAIRES

a. Le planeur même :	50.000 €	TAC
b. L'adaptation :	7.000 €	Handflight
c. Adaptation des infrastructures du club :	3.000 €	Handflight
d. Bourses d'écolage :	1.500 € / pilote	Handflight

9. COMMENT SOUTENIR NOTRE PROJET

Notre objectif est totalement désintéressé. Mais sa réalisation nécessite des moyens financiers non négligeables. Tous les sommes reçues seront intégralement consacrées à des réalisations concrètes en faveur des personnes handicapées des membres inférieurs: équipement de planeur, infrastructure au sol, bourses d'écologie. Nous sommes une équipe de bénévoles et n'avons donc pas frais de fonctionnement. Nous voulons rassembler des montants d'une certaine importance pour réaliser le plus de projets possibles. Nos seules sources de revenu seront des subsides et des dons. Les personnes donatrices pourront bénéficier d'avantages fiscaux si les dons sont transférés sur un compte projet géré par la Fondation Roi Baudouin.

Pour les donateurs résidents en Belgique, tout don de 30€ ou plus sur le compte de la Fondation Roi Baudouin 000-0000004-04 (IBAN : BE10 0000 0000 0404 – BIC : BPOTBEB1) donne droit à une réduction d'impôts

Les dons au Projet P4 du Tournai Air Club doivent être transférés sur le compte de la Fondation Roi Baudouin avec la mention : « L82312 : Maubray – Tournai Air Club - Projet P4 ». Une attestation pour déductibilité fiscale sera envoyée le mois de février de l'année qui suit la donation.

Les donateurs, personnes physiques ou morales, seront mentionnés sur notre site (www.tournai-air-club.eu) sur une page spécialement créée à cet effet.



Transnational Giving Europe

Toute personne physique ou morale non domiciliée en Belgique est susceptible d'obtenir des avantages fiscaux dans son propre pays, dans le cadre de sa propre législation fiscale pour autant qu'elles utilisent les services de la TBE (Transnational Giving Europe).

Actuellement, le partenariat avec la TGE est possible pour des dons à des organisations et des fondations non commerciales en Belgique, Irlande, Hongrie, UK, France, Pays Bas, Bulgarie, Allemagne, Suisse, Slovaquie, Roumanie et Pologne.

Ainsi, aussi les dons à la Fondation Roi Baudouin dans le cadre de ce projet, transférés par les personnes, organisations ou entreprises étrangères peuvent bénéficier d'avantages fiscaux, selon les règles qui s'appliquent dans leur propre pays.

Plus d'info peut être trouvé sur : www.transnationalgiving.eu

10. LA FONDATION ROI BAUDOIN

Travailler ensemble pour une société meilleure.

www.kbs-frb.be



La Fondation Roi Baudouin est une fondation indépendante et pluraliste qui vise à servir la société. Son objectif est d'apporter une contribution durable à la justice, à la démocratie et au respect de la diversité. Chaque année, la Fondation offre un support financier

à quelques 2.000 organisations et individus engagés dans la construction d'une société meilleure. Son domaine d'activités pour les prochaines années sont la pauvreté et la justice sociale, la démocratie en Belgique, la démocratie dans les Balkans, l'héritage, la philanthropie, la santé, le leadership, l'engagement local, l'immigration, le développement, le partenariat ou le support exceptionnel de projets.

La Fondation a été créée en 1976 pour fêter les 25 ans de règne du Roi Baudouin. En 2009, le budget de fonctionnement de la Fondation était de 35 millions d'euros. En plus de leur capital propre et des dons importants de la Loterie Nationale, la Fondation gère des Fonds créés par des personnes physiques, des associations ou des entreprises. La Fondation Roi Baudouin reçoit des donations et des legs.



Le Comité de Direction de la Fondation Roi Baudouin trace les grandes lignes de son action et contrôle la transparence de la gestion. Une cinquantaine de collègues sont responsables pour améliorer leur action. La Fondation est basée à Bruxelles, mais est active au niveau Belge, Européen et international.

La Fondation Roi Baudouin combine diverses méthodes de travail pour atteindre ses objectifs. Elle supporte des projets de tiers, lance ses propres activités, propose un forum de débat et de réflexion et stimule la philanthropie. Les résultats de leurs projets sont disséminés au travers une gamme de canaux de communication. La Fondation Roi Baudouin collabore avec des services publics, associations, ONG, centres de recherche, entreprises et d'autres fondations. Elle est en partenariat stratégique avec le Centre Européen de Politique Générale, un centre de réflexion basé à Bruxelles.

En dehors de la Belgique, la Fondation est particulièrement active dans les Balkans sur des projets qui veulent promouvoir l'intégration européenne, lutter contre les trafics humains, et défendre les droits des minorités. En Afrique, elle se concentre sur des projets impliqués dans la lutte contre le sida et dans la promotion du développement local.

La Fondation Roi Baudouin est aussi une référence en matière de philanthropie internationale grâce, entre autres, aux Fonds internationaux qu'elle gère, la Fondation Roi Baudouin USA et le « Transnational Giving Europe network ».

Vous pouvez trouver de plus amples informations au sujet des projets, évènements et publications de la Fondation Roi Baudouin sur le site : www.kbs-frb.be .

Vous pouvez également adresser un courriel à leur adresse si vous souhaitez être tenu au courant des activités.

Veuillez adresser toutes vos questions à : info@kbs-frb.be ou téléphoner le centre d'info du FRB au +32 (0) 70 233 728.

Adresse postale :

Fondation Roi Baudouin
Rue Brederodestraat 21
B-1000 Bruxelles

Tel 32 (0) 2 511 18 40
Fax 32 (0) 2 511 52 21.

11. CONCLUSIONS

Voler est une passion qui ouvre l'esprit et émerveille. Parfois, la beauté là-haut est si prenante qu'elle est inexprimable. Il faut l'avoir vécu pour ressentir.

Pour une personne valide, voler est un véritable défi. Pour obtenir ses ailes, il faut travailler, dur et longtemps. Mais la récompense est intense...

Pour une personne handicapée, si le défi en lui-même est pratiquement pareil, la motivation qui anime est encore plus forte. Il est bien connu que les personnes handicapées ont quelque chose de plus à prouver, à se prouver. Si elles persévèrent jusqu'au bout de leur formation, elles y trouveront sans conteste une confiance en soi supplémentaire, un accomplissement, et elles se verront largement récompensées et dans le regard des autres, et surtout de ceux qu'elles aiment.

***Pour un/une pilote valide, voler est un rêve qui se réalise.
Pour un/une pilote handicapé(e), la réalisation de ce rêve l'aide
à redonner un sens à sa vie.***

Notre projet voudrait intégrer les handicapés et tous les autres pilotes dans une même passion, volant sur les mêmes planeurs et vivant les mêmes émotions et les mêmes plaisirs.

Cette satisfaction, cette nouvelle vie, ce sentiment de gratitude envers la vie, c'est ce que le Tournai Air Club voudrait partager avec les personnes handicapées. Pourquoi faudrait-il qu'un handicap puisse interdire d'être heureux? Peut-on accepter que cette idée puisse seulement effleurer les esprits?

Nous ne souhaitons rien d'autre que de rendre des gens heureux. Nous espérons qu'avec votre aide nous pouvons récolter les fonds nécessaires pour la réalisation de notre projet P4.

Nous vous remercions de votre aide
et de votre soutien

Toute l'équipe du Projet P4

ANNEXE: CONTACTS & LIENS

1. CONTACTS:

Gérard Corneillie

Président du Tournai Air Club.

E-mail : tournaiairclub@hotmail.com

Guy Gildemyn

Pour toute info concernant le projet P4.

Instructeur-adjoint de vol à voile au TAC. Conseiller externe du Belgian Handflight Fund

E-mail : guy@gildemyn.be

Gsm : +32 475 76 44 89

Kris Van Nuffel

Président du Belgian Handflight Fund, pilote paraplégique

E-mail : vnk@skynet.be

Gsm : +32 491 07 53 28

2. LIENS

- Site Web Tournai Air Club: <http://www.tournai-air-club.eu>
- Site Web Belgian Handflight Fund: <http://www.handflight.be>
- Site Fondation Roi Baudouin: <http://www.kbs-frb.be>



Le ciel belge ne sera bientôt plus une limite pour les personnes handicapées des membres inférieurs.