



Nieuwe hoop voor gehandicapte piloten

Belgian Handflight Fund

Je bent jong en luchtvaart is je grote passie. Je gaat dus naar een vliegschool en na veel inspanningen en vliegingen behaal je de felbegeerde PPL. En dan slaat opeens het noodlot toe: een dom auto-ongeval op weg naar je werk! Jij hebt het ongeval weliswaar overleefd, maar je droom niet, want na maanden revalidatie verlaat je het ziekenhuis in een rolstoel. Niet meer kunnen stappen? Tot daar aan toe. Maar nooit meer vliegen? Dat nooit!, dacht Kris van Nuffel, die dit allemaal overkwam.

Van Nuffel blijft niet bij de pakken neerzitten. Na vier jaar zwoegen, behaalt hij als eerste Belgische rolstoelgebruiker zijn licentie als microlight piloot (een licentie die onder de nationale regelgeving valt). Dankzij de tegemoetkomende houding van het Belgische Directoraat Generaal voor Luchtvaart kan Van Nuffel blijven vliegen. Als je als gehandicapt piloot

wilt vliegen moet je bovendien ook over een aangepast vliegtuig kunnen beschikken. Je moet met andere woorden een vliegtuigtype vinden dat optimaal toegankelijk is en op een ideale wijze van handcontroles voorzien kan worden. Vroeger viel het aanpassen van sportvliegtuigen met handbedieningen onder de nationale wetgeving, sinds 2006 moet elke

aanpassing echter door EASA gecertificeerd zijn. De voorheen (nationaal) aangepaste vliegtuigen mogen onder een gedoogregime tot einde levensduur blijven vliegen.

Kostbare certificatie

Tijdens het Breitling Handflight Event in het Zwitserse Gruyère, een tweejaarlijkse internationale bijeenkomst van mindervalide piloten, ziet Van Nuffel een Britse Piper P28A die met uitneembare hand controls is aangepast. Als hij de toegang tot het vliegtuig test beseft hij dat dit type door de lage vleugel ideaal is voor rolstoel- en krukkengebruikers die puur op armkracht de cockpit moeten kunnen betreden en verlaten.

Via de Franse Aéroclub Les Mureaux had Van Nuffel bovendien vernomen dat deze club samen met de vliegclub van Valenciennes al de Europese certificering van nieuwe en verbeterde hand controls voor de Piper P28A had aangevraagd. Die certificering heeft uiteindelijk een kleine 100.000 euro en twee jaar werk gekost. Het grote voordeel is dat een dergelijke aanpassing na EASA certificatie in heel Europa legaal is en gebruikt mag worden, dus ook in België en Nederland.

Na het bespreken van alle voorwaarden met de Belgische luchtvaartautoriteiten wordt het 'Project Handflight Ursel' aan de vliegclub



Kris van Nuffel.



Guy Gildemyn en (in de cockpit van de ASK 21) Kris van Nuffel.

in Ursel voorgesteld, die onmiddellijk enthousiast reageert. Een Piper P28A (de OO-VFR die deel uitmaakt van de clubvloot) wordt door France Aviation in Parijs aangepast en van volledig uitneembare hand controls voorzien. Op 26 september 2009 wordt dit toestel in gebruik genomen.

Inmiddels hebben zeven mindervalide piloten met dit toestel kunnen kennismaken, waaronder ook een Nederlandse rolstoelgebruiker. Vier van deze kandidaten hebben het medisch certificaat klasse II en hun JAR oefenvergunning al op zak en zijn in opleiding tot PPL piloot. Drie van hen maakten inmiddels hun eerste solovlucht met de hand controls.

Project TAC P4

Kort na het Ursel-project wordt Van Nuffel door Guy Gildemyn benaderd. Guy is zweefvlieg-instructeur van de Tournai Air Club in Maybray. Na een landing in zijn zweefvliegtuig werd Gildemyn aangesproken door een rolstoelgebruiker die de vraag stelde of gehandicapten in België kunnen zweefvliegen. Samen met Van Nuffel en Daniël Poelman (medeoprichter van het Belgian Handflight Fund) wordt het Project TAC P4 opgestart. P4 staat daarbij voor 'Planeur Pour Pilotes Paraplé-giques'.

Belgian Handflight Fund steunt het project met een bedrag van 9.000 euro voor de inbouw van de handbediening en met een extra 10.000 euro als steun bij de aankoop van een zweefvliegtuig. Binnen een jaar wordt in Duitsland een tweedehands Schleicher ASK 21 aangekocht en van door EASA goedgekeurde hand controls voorzien. De Schleicher is zowel voor de basisopleiding geschikt als voor aerobatic- en overlandvluchten. Sinds de ingebruikname in maart 2011 zijn er al twee Vlaamse

rolstoelgebruikers die lessen op dit zweefvliegtuig en een Waalse rolstoelpiloot die voorheen al het Franse zweefvliegbrevet haalde. Hans Claes uit Zolder ging op 18 augustus 2011 als eerste Vlaamse rolstoelgebruiker solo op de aangepaste ASK 21.

Aangepaste Duo Discus

Nog voor de ingebruikname van de Schleicher in Maubray, laat de vliegclub Albatros uit Hasselt weten een Duo Discus zweefvliegtuig aan te willen passen. Saillant detail is hier dat je een Duo Discus, wanneer deze gebouwd is,

niet meer kunt aanpassen. Dus moet het vliegtuig al meteen met hand controls bij de fabrikant worden besteld, zodat die de nodige ruimte kan vrijlaten voor alle extra stangen en onderdelen voor de handbediening.

Bijzonder is hier ook dat de Duo Discus een hightech wedstrijdwever is, die nu ook binnen het bereik van mindervalide piloten komt. En wat nog meer bijzonder is, is het feit dat ook de achterste cockpit van handbediening is voorzien. Zo kan een mindervalide ook instructeur worden. Dit betekent zelfs dat een mindervalide instructeur met handcontrole



De Belgische deelnemers tijdens het in 2011 gehouden Breitling Handflight Event in het Zwitserse Gruyère.



Hans Claes was de eerste Belgische 'wheeler' die solo ging op de ASK 21 van de TAC.



Dieter Andries heeft een rolstoel, maar is ook aspirant zweefvliegpiloot in Maubray.

vanuit de achterste stoel instructie kan geven aan een valide aspirant-piloot in de voorste stoel die gewone bedieningen en pedalen gebruikt. Dit project is daarmee het 'nec plus ultra' voor hen die mindervalide piloten in de vliegsport willen integreren. Aangezien een zweefvliegtuig een gecertificeerd toestel is, gelden ook hier dezelfde (EASA) regels betreffende het aanpassen met hand controls.

De aanpassing van de ASK 21 kan in elk bestaand toestel (retrofit) en is ook EASA-gecertificeerd. De aanpassing van de Schemp-Hirth Duo Discus maakte al deel uit van het basisontwerp van deze zwever en wordt door de fabrikant tijdens de productie ingebouwd. Hierdoor voldoet ook deze aanpassing automatisch aan de EASA-regelgeving. Nederlandse mindervaliden die wel eens willen weten wat zweefvliegen met hand controls inhoudt, zijn bij dezen uitgenodigd om in Maubray te komen kijken. En vanaf midden maart 2012

zal er aan het begin van het zweefvliegseizoen ook een aangepaste Duo Discus XLT bij de Hasseltse Zweefvliegclub Albatros ter beschikking staan.

En in Nederland?

'Adapted flight' is in het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en in Frankrijk al sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw mogelijk. In Engeland en Frankrijk zijn er respectievelijk ongeveer zestig en vijftig mindervalide piloten. In Amerika meer dan honderd. Ook in Australië en Nieuw-Zeeland kunnen personen met een handicap aan de onderste ledematen sinds lang leren vliegen. In Australië is er zelfs een lijnpiloot die met een onderbeenprothese vliegt. Zoals de Franse mindervalide piloten geholpen hebben de Belgische vliegclubs en autoriteiten te informeren en te documenteren, zo wil het Belgian Handflight Fund ook de Nederlandse mindervaliden helpen. Het Belgian



Extra handrem aan de linkerkant van de cockpit.



Extra handmatig te bedienen rudder control aan de rechter kant van de bestuurdersstoel.

Handflight Fund wil maar al te graag de Nederlandse mindervalide kandidaat-piloten en de betrokken luchtvaartautoriteiten informeren, documenteren en adviseren om ook in de Lage Landen het recreatieve vliegen voor minder validen toegankelijk te maken. Een eerste stap is hier het samenstellen van een lijst van Nederlandse mindervalide kandidaat-piloten (aankomen kan via info@handflight.be).

Van JAR naar EASA

Voor de Europese mindervalide piloten is de beschikbaarheid van Europees gecertificeerde uitneembare handbediening een enorme stap vooruit. Alle Pipers van het type P28A kunnen zowel gebruikt worden door piloten die een handicap aan de onderste ledematen hebben, als door de normaal valide piloten. Het daaraan gekoppelde EASA STC is bovendien geldig in heel Europa en dus ook in Nederland en België.

In april 2012 gaan de huidige JAR-regels over in de EASA-regelgeving. Onder de JAR was vooral sprake van richtlijnen en was het uiteindelijk aan de nationale autoriteiten om deze te interpreteren. Hierdoor kunnen rolstoelgebruikers tegenwoordig een JAR PPL behalen in het ene land, terwijl ze in een ander land botweg worden geweigerd. Onder de EASA regelgeving zullen zaken als licenties, be-

voegdheden en beperkingen, het aanpassen van vliegtuigen met hand controls en de nieuwe luchtvaartmedische criteria uniform en eenduidig voor alle Europese lidstaten zijn vastgelegd. Zo zal het bijvoorbeeld mogelijk worden dat een Nederlandse mindervalide een EASA PPL, LAPL of GPL in een Europese lidstaat haalt, om vervolgens met dat brevet en met EASA approved hand controls in Nederland verder te vliegen.

Vóór 2006 moest een onder de nationale wetgeving aangepast vliegtuig steeds schriftelijke toestemming verkrijgen voordat het een ander land mocht binnenvliegen. Vanaf april 2012 zal een vliegtuig met EASA approved hand controls zich ongestoord boven alle Europese lidstaten kunnen bewegen. Een EASA PPL licentie zal ook geldig zijn en in heel Europa aanvaard worden, of het nu gaat om een mindervalide of een reguliere piloot. Waarbij ook elke Europese vliegclub of iedere eigenaar zijn Piper P28A van uitneembare EASA hand controls kan laten voorzien, zonder daarbij de tanden op de nationale regelgeving, uitzonderingsprocedures of ingewikkelde administratieve toestanden te moeten stukbijten.

Safety first!

Betekenen deze ontwikkelingen dat iedereen met een handicap zomaar de lucht in kan? Nee. De hand controls zijn alleen bedoeld om de beperkte mobiliteit van de onderste ledematen te compenseren. Deze beperkingen buiten beschouwing gelaten, moet elke mindervalide kandidaat-piloot voldoen aan dezelfde medische criteria als een valide.

Iedere piloot in opleiding moet worden getest door een bevoegde vlieg instructeur en moet medisch gescreend worden. Uiteindelijk geldt voor alle typen piloten de gouden regel: safety first!

Zo zullen ook voortschrijdende spierziekten en langdurige ziektes met een onvoorspelbaar verloop nog steeds in een weigering van het medisch certificaat resulteren. Ook in de medische criteria, vastgelegd door de EASA, zal er nog plaats zijn voor de mindervalide piloten. Dit onderwerp werd door de Europese mindervalide piloten voor het eerst aangekaart op het Handflight Event 2009 in Gruyère. Toen vond er een eerste workshop plaats met mindervalide afgevaardigden van de verschillende landen en de medische dienst van de EASA. Sindsdien hebben de Europese mindervalide piloten de ontwikkeling van ontwerp teksten over de medische criteria op de voet gevolgd en bijgestuurd waar nodig.  

INFORMATIE: WWW.HANDFLIGHT.BE

Flight Design

De Duitse vliegtuigfabrikant Flight Design heeft speciaal voor de Amerikaanse Light Sports Aircraft (LSA) markt de CTLS voor gebruik door mindervalide piloten geschikt gemaakt. De stuurkolom bestaat bij het toestel uit een gefixeerd rechter gedeelte met een push-to-talk button en een schakelaar voor de gaspedalcommando's.

Met het linker gedeelte van de stuurkolom wordt bij een voorwaartse beweging rechts roer gegeven, achterwaarts wordt links roer gegeven. Ook wordt hiermee het neuswiel bestuurd. Een acht kilogram zware kunststoffen houder kan in tien minuten onder de romp worden bevestigd en er kan 30 kg 'vracht' in mee. Handig als er een rolstoel mee moet. De CTLS is gecertificeerd voor snelheden tot 218 km/h.



Flight Design heeft zijn populaire CT aangepast voor mindervalide piloten.

Paradise P-15

De Braziliaanse Paradise P-15 (Special) is een metalen hoogdekker die geschikt is gemaakt voor gebruik door mindervalide piloten. Het toestel heeft een bestuurbaar neuswiel, dubbel uitgevoerde rempedalen en een solide landingsstel met fairings. Het vliegtuig wordt geleverd met zonnenscherm, GPS, kunstmatige horizon, radio, transponder, lederen bekleding en een 1,1 m brede geïsoleerde cabine en achterin 0,85 m³ bagageruimte. Een in elkaar gevouwen rolstoel past er probleemloos in, mede dankzij een extra brede deur. De P-15 heeft een 100 pk sterke Rotax 912 die een driebladige propeller aandrijft. Daarmee is een kruissnelheid mogelijk van 184 km/h bij een vliegbereik van ruim 900 kilometer.



Met de Paradise P-15 kan de piloot een rolstoel meenemen.