

# who's who

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

**L**a vie nous réserve des surprises dont nous nous passerions bien volontiers ! Patrick Guedj a connu l'une d'elles qui lui a fait perdre l'usage de ses jambes. A bien l'observer, ainsi que ses collègues, je me demande si la perte d'une fonction motrice aussi essentielle n'entraîne pas systématiquement l'activation de la meilleure partie du cerveau humain, celle que nous n'utilisons que très rarement dans la vie de tous les jours. Patrick ne se contente pas d'affronter la vie courante mais pilote, navigue à la voile, pratique la plongée et construit son propre appareil. D'après lui, ses réussites ne reposent que sur l'anticipation. C'est devenue chez lui une façon de penser, mieux, une philosophie ! Avec Patrick, j'ai rencontré un être jovial et chaleureux dont la vie pourrait servir de thème à un film. Un film à passer en boucle à tous ceux dont la vie ne semble avoir aucun sens.

**Ghislain Fournier :** avant toutes choses, j'aimerais que tu nous expliques les circonstances qui font qu'aujourd'hui tu te déplaces en fauteuil roulant.

**Patrick Guedj :** jusqu'en 1982, je n'avais jamais pensé voler un jour. J'étais éducateur spécialisé pour enfants sourds. Lors d'une journée où je leur faisais pratiquer l'équitation, un enfant a glissé dans l'escalier me fauchant au passage et me projetant par-dessus la rampe sur laquelle j'ai atterri, un étage en dessous. Je me suis évanoui, endormi et à mon réveil à l'hôpital Cochin, on m'a appris que j'avais perdu l'usage de mes jambes !

**Comment ce déclic du vol est-il arrivé ?**

Suite à mon accident, je suis resté alité pendant une petite année, bloqué, sans pouvoir bouger, à me poser des questions sur mon avenir mais surtout celui de mes proches et de tous ceux qui m'entourent. Comment allaient-ils réagir en apprenant ma nouvelle situation ? Le cerveau en effervescence, je passais mon temps à lire, jusqu'au jour où un ami m'a apporté une revue évoquant l'ULM. Je me souviens, il s'agissait d'un magazine, édité de façon amateur. A l'intérieur étaient expliquées les origines de l'ULM et ce qu'il était devenu ! Des copains avec qui je pratiquais la moto et l'équitation sont venus me chercher un beau jour de 1983 pour une balade, je leur ai soumis mon envie de me rendre sur un terrain afin d'en savoir un peu plus sur ce loisir. J'avais appris qu'à Nangis un dénommé Alain Faivre y pratiquait l'ULM en tant qu'instructeur. Sur place j'ai été surpris en voyant évoluer ces drôles de bestioles. J'étais venu uniquement dans le but de les observer mais j'ai trouvé l'ambiance très sympathique. En discutant avec Alain, il

m'informe que si un jour cela me tentait, je pourrais essayer. Je lui ai répondu "pourquoi pas maintenant ?" Il me mit en place avant sur son pendulaire considérant qu'à l'arrière je n'y verrais pas grand-chose.

**Des modifications ont-elles été nécessaires sur l'appareil ?**

Alain m'avait bricolé quelque chose pour fixer mes pieds aux pédales. Comme tout ulmiste, j'aime me sortir des conditions les plus pénibles en innovant ou en inventant une combine pour me faciliter l'existence. Pour cela j'ai un truc, ma voiture est remplie de chambres à air. Avec une paire de ciseaux, vous pouvez réaliser tous les élastiques que vous souhaitez. Je ne cesse jamais de cogiter afin de résoudre les problèmes que je rencontre et pas uniquement en ULM mais tous les jours de la vie que ce soit en bateau, en voiture, partout j'utilise les chambres à air. Pour en revenir à mon premier vol, Alain m'avait expliqué qu'il assurerait la direction de la roue avant avec la double commande pour notre

déplacement au sol et, qu'en vol, je n'aurais pas de problème !

Il s'aligne, met la patate, décolle. Arrivés à 300 m, j'entends la voix d'Alain dans l'intercom à tuyau qui me propose de prendre les commandes. Alors que je suis ses conseils, le moteur qui ronronnait tranquillement s'emballe en faisant un wouinn, puis un tchtong bign simultané et très violent, puis plus rien. Je lui demande s'il veut reprendre les commandes. "Non, non, garde-les, il n'y a pas de problème !" Il venait de couper le moteur suite à la rupture de l'hélice en vol, nous n'étions plus vertical terrain et ce n'est qu'au-dessus d'un champ qu'il a repris les commandes pour nous vacher tranquillement.

**A aucun moment tu n'as eu peur ?**

Non, il n'y avait aucun stress à bord, Alain est resté serein, ce qui ne m'a pas permis d'avoir l'ombre d'un doute quant à notre sécurité. Premier vol, première panne moteur, première vache réussie, c'est pour cette raison que j'ai continué !



## PATRICK GUEDJ



### Tu as donc continué ta formation pour être breveté ?

Non, je faisais uniquement de la double commande. Pour moi, le bonheur d'être en l'air suffisait. J'ai ainsi fait une quarantaine d'heures à me balader en découvrant la troisième dimension. De plus, à l'époque, ma situation physique était nouvelle et je ne me sentais pas assez autonome pour faire face à une vache en campagne avec le fauteuil à gérer en plus de la machine. Aujourd'hui j'ai adopté une autre philosophie et cette situation ne m'effraie plus du tout ! Par la suite, pour des raisons financières, j'ai été contraint d'arrêter ce loisir ! Après mon accident j'avais perdu mon boulot d'éducateur spécialisé et n'ayant pas d'ancienneté, l'Etat, car j'étais fonctionnaire d'Etat, ne m'allouait que 1 190 F par mois pour vivre avec ma femme, nos deux enfants et une maison que je venais d'acheter pour la restaurer. Dans cette situation, il fallait avant tout que je gagne de l'argent. Avec un ami nous partions le soir avec mon tube Citroën, ramasser les monstres, les ordures volumineuses dont les gens se débarrassent en les abandonnant devant leur porte d'habitation. Nous récoltions ainsi tout ce qui pouvait être remis en état comme des petites armoires, des coffres ou autres antiquités et nous les revendions le week-end lors de brocantes ou de vide-grenier. Travailler ainsi pendant deux ans, m'a permis de remonter les finances et de rembourser mes crédits en cours. Entre-temps, j'ai reçu un coup de fil des impôts qui signalaient qu'ils ne comprenaient pas comment je pouvais vivre avec uniquement 1 190 F par mois et qu'apparemment je devais avoir d'autres revenus ! Je leur ai répondu que plutôt que de me le demander au téléphone, qu'ils me notifient par écrit que je n'avais effectivement pas de quoi manger avec un si faible revenu et qu'ensuite nous discuterions ensemble. Ils ne m'ont pas écrit et ont répondu : "OK, on laisse tomber" Pour ma culture personnelle, je me suis intéressé à l'informatique, j'ai ainsi vu l'arrivée d'Apple et des premiers PC, tout en continuant à tourner sur les foires de France en vendant des barbes à papa, une activité qui me permettait de manger tous les jours. Puis un jour, sur une foire, une Australienne m'adresse la parole en anglais et me dit "Vous parlez anglais, j'ai une question à laquelle peu de personnes peuvent répondre. Je lui ai répondu d'une façon qui lui a plu. Je ne me souviens plus exactement de la question mais c'était du genre : combien de temps met un œuf de cane pour éclore ? J'avais répondu sans connaître la réponse : "Le temps que la cane couve correctement ses œufs à une température constante et que les œufs soient prêts à éclore alors les petits canetons casseront leur coquille. Je ne peux pas vous dire un chiffre précis en temps mais je peux vous expliquer comment cela se passe !" En fait, elle cherchait, pour une hot line, quelqu'un qui soit capable de donner une réponse satisfaisante même si, à la base, il ne connaissait pas la réponse exacte.

Grâce à cette question et à ma réponse, j'ai été embauché au sein d'une organisation internationale de renommée mondiale. Je suis aujourd'hui responsable de la formation. Dans mon métier comme dans ma vie courante, il me faut en permanence anticiper. L'informatique étant en perpétuelle évolution, je dois m'informer des innovations afin de pouvoir les transmettre.

### C'est un véritable conte de fée ?

Dans la vie, il faut bouger afin de provoquer les choses. Si l'on reste chez soi, des chances comme celle-là vous passent à côté. J'ajouterais que mon expérience de marchand ambulant m'a beaucoup appris et je vous assure que la solidarité entre êtres humains existe vraiment ; pas la solidarité des gens aisés ou celle de ministères qui débloquent tel ou tel fond pour des raisons humanitaires. Non, la solidarité des gens de la rue ! Ce que j'appelle la véritable solidarité de l'acceptation de l'autre où l'on te donne les moyens de t'en sortir dignement sans misérabilisme larmoyant !

### Quand es-tu revenu à l'ULM ?

Quand j'ai commencé à bien gagner ma vie, je me suis replongé dans les revues traitant le sujet afin de me donner une idée des évolutions qui avaient été faites pendant mon absence. J'ai lu qu'il y avait le rassemblement de Blois. J'avais dans la tête de me trouver un pendulaire tout petit, pliant, que je pourrais mettre dans ma poche genre Klipo ou autre ! J'arrive à Blois, je fais le tour des stands quand je tombe sur Alain Mignet et sa verve intarissable concernant ses appareils. Il me dit "Viens, je t'emmène faire un tour !" Je lui réponds que ses machines sont très belles mais qu'elles ne sont pas dans mes prix. Il ajoute : "Je ne te parle pas de prix, je te propose une balade !" Nous sommes partis et, en vol, il m'a confié les commandes du Ballerit. J'ai alors constaté, qu'effectivement, ce truc était génial. Je n'avais jamais vraiment essayé d'autres deux axes ou trois axes et je découvrais une nouvelle manière de piloter moins aventureuse, plus calme que le pendulaire. De plus, je n'avais pas besoin de mes pieds pour piloter, alors que j'avais déjà fait une croix dans ma tête sur tout appareil trois axes ! Depuis quelques années, je suis propriétaire d'un Ballerit sur lequel je totalise environ 300 h.

### Du coup tu as laissé tomber ton projet de petit pendulaire ?

Je ne l'avais pas oublié, il était resté dans un coin de ma tête et, il y a un an et demi, j'ai trouvé un Klipo d'occasion.

### Comment fais-tu pour être autonome avec ton fauteuil à gérer quand tu voles avec ce type d'appareils ?

Les avantages avec le Klipo sont que le temps et la distance de décollage sont très courts. Je passe du fauteuil à l'appareil puis je lâche le fauteuil plié à plat un peu plus loin que le seuil de piste et je décolle. Pour l'atterrissage, il me suffit de poser à côté du fauteuil roulant. Quand je vole avec le Klipo comme avec mon Ballerit, je n'ai besoin d'aucune aide, je suis parfaitement autonome.

### Tu m'as dit que tu construisais aussi un appareil ?

Toujours dans la série Pou du ciel, j'ai découvert un bonhomme très sympa qui vit dans le sud de la France et qui s'appelle Rodolphe Grumbert. Il distribue les plans réactualisés du HM 293 de H. Mignet. J'ai entrepris la construction de ce monoplacé à ailes repliables parce qu'il correspond exactement à mon idée du vol qui consiste à être autonome et à pouvoir partir de l'endroit que l'on choisit avec le minimum de manutention possible. J'ai déjà tout anticipé avec mon Ballerit dans la conception de ma remorque, avec un ami soudeur. Un système de treuil et de rampe a été conçu afin que le transfert et la mise en vol s'effectuent le plus aisément possible. Tout est très simple et facile, il suffit encore une fois que d'un peu d'anticipation !

### Toujours avoir une longueur d'avance !

Pas une mais souvent dix et dans la bonne direction. Cela pourrait se résumer en deux anticipations principales : la première que va-t-il se passer, la deuxième

**Patrick Guedj souhaite mettre au service des autres pilotes, handicapés ou non, sa grande connaissance du deux axes.**





# who's who

quelle est la probabilité que tout se passe comme prévu ? Quand nous volons il en est de même, nous avons toujours l'œil à chercher un terrain sur lequel nous pourrions nous poser éventuellement au cas où ! Le réflexe d'anticipation pour palier mon handicap est un réflexe très affûté !

## Comment s'est déroulé ta formation ?

J'ai commencé à voler avec le Ballerit sur le terrain de Gérard Canges aux Noyers en compagnie de Guy Vigouroux qui avait un Ballerit. Je me souviens très bien de mon lâcher où après 4 ou 5 tours de piste de la dernière leçon il m'a dit "OK, je te lâche, mais attention, ce n'est pas parce que je te lâche aujourd'hui que tu auras toujours le droit de voler seul. Mais maintenant, dans ces conditions météo précises, à cette heure précise, tu as le droit de faire un ou deux tours de piste, point ! Après, tu commences vraiment ton instruction". J'estime comme une chance d'avoir eu affaire à Gérard Canges, un type très sérieux. Ensuite, je suis parti du côté de Reims avec mon Ballerit pour apprendre à voler. Je savais décoller et atterrir en conditions calmes. Pour mon perfectionnement, j'ai choisi d'aller chez Jean Gacoïn que je recommande comme instructeur.

## Mais pourquoi n'es-tu pas resté aux Noyers avec Canges ?

Gérard Canges n'est pas spécialisé dans le Ballerit mais vole surtout en trois axes ou pendulaire. Je voulais absolument une formation par un spécialiste de ce type d'appareil et, dans ce domaine, je ne connaissais que Jean Gacoïn. De plus, il a pris à cœur de me former en me transmettant toutes les subtilités de cet appareil afin d'en tirer le meilleur profit ! Quelque temps après, je reçois un mot d'Alain Mignet me demandant si je connaissais quelqu'un pour préparer la traversée de la Manche, trop occupé de son côté. J'ai répondu "pourquoi pas moi !"

## Il ne s'agissait que de Ballerit ?

Oui, le but était de fêter le sixième anniversaire de la traversée de la Manche par H. Mignet. J'ai demandé à Jean Gacoïn si cela l'intéressait, il m'a répondu que j'étais fou mais il a accepté. Je lui ai quand même demandé s'il estimait que j'en étais capable, ce qu'il a confirmé. Il ne me restait plus qu'à prévenir un troisième équipage et ce sont Jacques Petit et Jacques Rousseau qui se joignirent à nous. Nous sommes partis un jour d'août 1996 pour Canterbury sous plan de vol et équipés de gilets de sauvetage. Nous sommes arrivés sans encombre, accueillis royalement par les cadets de l'air, des gamins de 12, 13 ans, scouts de l'air qui ont tous déjà effectué un vol sur avion à réaction en tant que pilote, en plus de leur formation sur planeurs. De nombreux Ballerit et Pou du ciel étaient venus de tout le Royaume-Uni pour participer à un concours organisé pour l'occasion. Ce dernier consistait entre autres à larguer des sacs de farine de 500 g d'une hauteur précise sur une voiture placée au milieu d'un champ. J'en garde un souvenir très sympathique, j'avais remporté le premier prix !

## Tu as tenté le parapente. Pourquoi ?

Une seule fois m'a suffi. L'idée était la suivante :

si un jour j'ai besoin d'utiliser un parachute individuel en avion, je voulais savoir comment j'arriverais au sol, maintenant je suis rassuré, je sais ! J'envisage de faire du planeur et de la voltige où le port du parachute est obligatoire !

## Il existe des avions de voltige équipés pour ne pas avoir à utiliser les pieds ?

A ma connaissance, pas encore mais une personne en fauteuil est en train d'équiper un Cap 10 en CNRA avec des commandes manuelles. Il m'a contacté sur mon site Internet pour m'en informer sachant que je construisais un HM 293. Dans le milieu des constructeurs amateurs, les messages circulent très vite...

## Du coup tu as laissé tomber le domaine maritime ?

Pas du tout, je possède un voilier, un Trismus 37 conçu pour faire le tour du monde. Nous l'avons ramené, avec ma compagne Evelyne, par voie de mer, de Yougoslavie, après une mission humanitaire. La plongée fait aussi toujours partie de mes loisirs préférés. Quand je suis sous l'eau mon corps, contrairement au sol, est en apesanteur. Je n'ai plus les obstacles que mon fauteuil a du mal à affronter. Dans les airs, comme toi quand tu es à bord de ton ULM, nous sommes des hommes volants, des hommes oiseaux, je suis homme poisson quand je suis sous l'eau, comme tout le monde peut l'être. Je passe actuellement mon niveau deux en plongée.

## As-tu un message à faire passer ?

Si j'avais à donner un conseil ou plutôt non, deux conseils à tous ceux qui rêvent de voler, ce serait en premier de prendre contact avec la FFPIUM où des personnes comme Denis Chevillet s'occupent de tous les problèmes relatifs aux personnes handicapées qui veulent voler. Deuxièmement, qu'ils se renseignent auprès de la Fédération handisport dont je suis un des responsables. Avec des gens comme Dorine Bourneton, Alexandre Thiers, Jacqueline Wild et Robert Brandwin, nous sommes en train de mettre en place des structures d'accueil afin d'informer les handicapés sur les possibilités qui leur sont offertes pour apprendre à voler ou simplement aller se promener quand ils en ont envie, que ce soit en ULM ou en avion.

## Il faut préciser qu'actuellement tu finis de passer ton brevet de pilote privé aux Mureaux ?

J'ai mon brevet de base et, dans quelques semaines, je passerai mon T. T. Je suis mes cours

Patrick a tenté le parapente au treuil par grand vent en démarrant couché dos. Après largage, l'atterrissage s'est déroulé comme prévu : jambes qui fléchissent couché dos.



de pilotage au sein de l'aéro-club Paul Louis Weiller, créé en 1974 par des bénévoles qui désiraient aider des personnes handicapées. Parmi eux, il y avait le Général Tuffaut et le Colonel Eisenbach, amis de Closterman qui font partie, comme ce dernier, des héros de la dernière guerre mondiale. J'ai le Colonel Eisenbach comme instructeur, et il est très agréable de côtoyer ce personnage, d'une bonté et d'une générosité exemplaires dont l'unique occupation est actuellement d'aider les per-

sonnes en fauteuil à devenir pilote ! Parallèlement, je suis en train de préparer un brevet d'instructeur ULM. Le Pou du ciel me plaît beaucoup, de nombreuses personnes le construisent mais peu d'instructeurs maîtrisent ce qu'est ce genre de machine et, de ce fait, n'en appréhendent pas les finesses et les subtilités. C'est pourquoi j'ai envie de me spécialiser dans ce domaine.

## Quel est ton souhait le plus fort ?

Voler, continuer à voler toujours et partout, rencontrer par ce moyen le maximum de personnes qui auraient envie de voler et leur faire franchir le pas. Pour résumer, voler moi-même et donner aux autres envie de voler !

## Quelle est ta devise dans la vie ?

Mets un pied devant l'autre ou, dans mon cas, une roue, et regarde toujours loin devant pour savoir où tu vas mettre les pieds.

## Un mot sur l'avenir de l'ULM ?

Je l'estime plutôt prometteur depuis que la Fédération s'est réorganisée sous la conduite de personnes comme Dominique Méreuze. Je sais que si je dis cela, il va me faire la gueule, mais son âge et ses galons ont apporté à la Fédération un nouvel allant, avec lui une nouvelle jeunesse est arrivée !

## As-tu une blague pour conclure ?

Cela se passe à bord d'un avion de ligne. Le commandant de bord se présente puis décrit son appareil aux passagers en les informant du déroulement du vol, vitesse, température extérieure, etc. Puis, croyant avoir débranché le micro, il ajoute en rigolant à l'adresse du copilot "Bien, maintenant un petit café et je me fais l'hôtesse !" Dans l'avion, c'est la panique parmi le personnel de cabine. Une hôtesse qui se trouvait à l'arrière de l'appareil se met à courir vers le poste de pilotage pour informer le commandant de son erreur quand un passager l'arrête pour lui dire : "Ne courez pas Mademoiselle, il a dit qu'il prenait d'abord un petit café !" ■ ■ ■