

maczima

met zorg geschreven

p.27:

Vliegen
met een
handicap



Straubenhardt



bezield door



ziekenzorg cm

Nr 31 - februari 2011

Ik ben nu veel gelukkiger dan voor mijn ongeval

Het doet de wenkbrauwen fronsen als iemand, die na een zwaar verkeersongeval in een rolstoel belandde, met veel overtuiging zegt: "Ik ben nu veel gelukkiger dan voor mijn ongeval". Het levensverhaal van Kris Van Nuffel is dan ook niet alledaags. Hij slaagde er als eerste in België in om, ondanks zijn handicap, een vliegbrevet te behalen. Geen simpele opdracht want daarvoor moest hij eerst zelf een vliegtuig aanpassen. Om andere mensen met een handicap nu de kans te geven dezelfde droom waar te maken, richtte hij het Belgian Handflight Fund op.



Kris Van Nuffel.

• Vliegen was mijn jongensdroom

Kris Van Nuffel: "Ik was vier jaar toen ik voor het eerst een helikopter zag. Vanaf toen was ik gepassioneerd door vliegen. Ooit zou ik mijn vliegbrevet halen, dat was zeker. Niet toevallig koos ik later ook voor de studies Industrieel ingenieur vliegtuigbouw. Toen ik mijn diploma op zak had, kon ik eindelijk mijn droom waarmaken door het brevet van sportvlieger te behalen. Ik was zielsgelukkig, eindelijk mocht ik vliegen. Dat gevoel is onbeschrijfelijk. Het heeft met vrijheid te maken, maar ook met het gevoel van controle. Ik vind het fantastisch om iets in handen te hebben dat zo mooi functioneert. Mijn geluk was helaas van korte duur. Een jaar nadat ik mijn vliegbrevet behaalde, sloeg het noodlot keihard toe".

• I had a dream

"Negen jaar geleden, ik was amper 32 jaar, kreeg ik een zwaar verkeersongeval. Ik was op weg naar mijn werk. Tijdens het invoegen op de autosnelweg begon mijn wagen te slippen. Ik schoof en bleef schuiven, had mijn wagen niet meer onder controle en tot mijn grote ontsteltenis stevende ik op de spoorwegbrug af en donderde tien meter lager naar beneden. De dag na het ongeval vertelde de dokter mij dat mijn benen gedeeltelijk verlamd zouden blijven. Ik was in shock en mijn eerste gedachte was dan ook: 'Het is gedaan, mijn leven is voorbij'. Dat ik in een rolstoel terecht kwam, kon ik nog accepteren, maar dat ik nooit meer zou kunnen vliegen, met die gedachte kon ik onmogelijk leven".



Dit jaar zou ook het eerste zweefvliegtuig met handbesturing in gebruik worden genomen.

Medische criteria

Om medisch goedgekeurd te kunnen worden dient de handicap vooral stabiel van aard te zijn. Daarnaast moeten net zoals bij elke piloot het hart, de bloedsamenstelling, de nieren, het zicht en het gehoor ook voldoen aan de standaard vliegmedische criteria.

Regressieve spierziekten, het gebruik van sterke pijnmedicaties, antidepressiva of medicaties die bewustzijnsvernauwend of verruimend werken, multiple sclerose (MS) en andere geleidelijk of snel voortschrijdende neurologische aandoeningen zullen echter aanleiding geven tot een medische afkeuring.



"Het was een zware revalidatie waar ik met de moed der wanhoop aan begon. Tijdens die revalidatie had ik veel tijd om na te denken en te piekeren. 's Avonds passeerden nogal wat filmen de revue. De dag dat ik de film: 'Fly Away Home' bekeek, veranderde alles. Het is een film over een vader die eigenhandig een vliegtuigje verbouwt voor zijn zoontje. Ik kreeg de tranen in mijn ogen en plots had ik er een nieuw doel en uitdaging bij; ik zou zelf een vliegtuig aanpassen met handbesturing zodat ik weer kon vliegen. In België was er geen enkele persoon met een handicap die piloot was, maar zowel in het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland als Frankrijk kunnen personen met een fysieke handicap al sinds de jaren zeventig een licentie voor privépiloot behalen. Als het daar mogelijk was, moest dat ook in België kunnen. Toen ik me dat realiseerde, voelde ik me niet langer een gehandicapte. 'I had a dream', en dat gaf me de mentale kracht om keihard te revalideren".



• Aanpassing

"Een vliegtuig aanpassen zodat je alles met de handen kunt besturen, bleek een technische uitdaging waarin ik mij perfect kon uitleven. En tegelijkertijd werden diverse muizenissen, pijn en leed uit mijn hoofd verdrongen. Het moest lukken. 'Falen' stond niet in mijn woordenboek. En een 'neen' was onaanvaardbaar. Destijds was het aanpassen van een sportvliegtuig nog niet mogelijk. Daarom besloot ik een nieuw vliegbrevet te halen in een Ultralicht Motorluchtvaartuig of ULM. De aanpassing daarvan werd nationaal gecertificeerd en bleek wel mogelijk.

Het was een dure onderneming, maar ik had wel het voordeel dat een Duitse constructeur een deel van de kosten voor het ombouwen voor zijn rekening nam. Nee, ik heb er geen patent op genomen, er zijn immers maar een kleine groep rolstoelgebruikers die vliegen, te weinig om een lucratieve handel op te zetten. Dat was trouwens ook mijn doel niet. Ik wilde in de eerste plaats andere rolstoelgebruikers die nu nog aan het revalideren



waren, tonen dat het leven nog steeds de moeite waard is. Ook met een handicap. En volgens mijn mening...zit een handicap eigenlijk enkel en voornamelijk tussen de oren. Met een positieve en creatieve geest overstijg je makkelijk de fysieke beperkingen. Waar een wil is, is nog steeds een weg. The Sky is not the limit".

● Die eerste vlucht was onbeschrijfelijk

"Vliegen is een automatisme. Ik was gewend om met handen en voeten te vliegen. Dat was een automatisme geworden, dat nu plaats moest maken voor een ander automatisme. Voor ik de eerste maal terug vloog met mijn aangepast toestel had ik er al veel uren achter mijn vluchtsimulator op mijn computer opzitten. Maar toen ik voor het eerst echt terug vloog, was dat een onbeschrijfelijk moment. Ik voelde me zielsgelukkig.

Meteen wou ik dat geluk ook kunnen doorgeven aan andere personen met een handicap. Door mijn handicap heb ik geleerd dat wat je doet voor jezelf, je dat meeneemt in je graf. Wat je doet voor een ander, blijft voortleven".

Kris: "Ik kon gelukkig halftijds blijven werken in dezelfde firma als voor mijn ongeval. Ik kon er aan de slag als technisch tekenaar. Voor mijn ongeval leefde ik als project manager verantwoordelijk voor industriële projecten in heel Europa bijna exclusief voor mijn werk. Ik werkte aan 200 kilometer per uur en had een heel stresserend leven. Nu geniet ik veel meer van mijn kinderen en van de kleine geneugtes van het leven. Rustig een boek lezen, eens lekker koken, digitale fotografie, dat zijn maar een paar van mijn hobby's. Stilzitten zal nooit echt iets voor mij zijn, geloof ik. Ik ben nu ook veel creatiever bezig, zowel in de job waarin ik mij kan uitleven als daarbuiten. Vroeger werd ik geleefd, terwijl ik nu mijn eigen leven leef. Ik geniet nu veel bewuster van het leven en kies nu zelf waarin ik mijn tijd investeer. De beperkingen eigen aan de handicap hebben zo plaats gemaakt voor een grotere vrijheid, hoe tegenstrijdig dat ook mag klinken. Als er een fee zou langskomen die mij met haar toverstokje opnieuw kon laten stappen dan zou ik haar wandelen sturen. Ik wil niet meer terug naar dat jachtig bestaan van vroeger want ik ben nu veel gelukkiger".

Info

Meer informatie over het vliegen voor personen met een handicap aan de onderste ledematen, het Belgian Handflight Fund en haar projecten kan je vinden op de website: www.handflight.be

Belgian Handflight Fund

Kris Van Nuffel richtte in mei 2009 samen met Daniël Poelman, een eveneens door dit unieke onderwerp begeesterd lijnpiloot, instructeur en examiner, het Belgian Handflight Fund op in de schoot van de Koning Boudewijnstichting. Handflight verzamelde vervolgens fondsen waarmee eind 2009 het eerste project 'Project Handflight Ursel' werd gerealiseerd: de aanpassing met uitneembare hand controls van een sportvliegtuig van het type Piper P28A in Vliegclub Ursel. Ondertussen vliegen in Vliegclub Ursel al vijf personen met een handicap.

Daags na de inauguratie in Ursel werd Kris gecontacteerd door Guy Gildemin, een zweefvlieg-instructeur in de Tournai Air Club. Guy had al jarenlang de droom om in zijn club een zweefvliegtuig aan te passen met hand controls. Ondertussen is ook Guy bestuurder van Handflight en werkt hij samen met de Tournai Air Club aan het project 'TAC P4' dat staat voor 'Planeur Pour Pilotes Paraplégiques'. Tegen april 2011 wordt de inhuldiging verwacht van het eerste zweefvlieg met de hand controls in België. Er hebben zich nu al vijf kandidaat-leerlingen gemeld.

Doelstellingen

De doelstellingen van het Belgian Handflight Fund zijn:

- Het schenken van de nodige financiële middelen aan vliegclubs voor het aanpassen met hand controls van een bestaand clubtoestel zodat ook personen met een handicap kunnen leren vliegen.
- Het toegankelijk maken van de clubinfrastructuur voor rolstoelgebruikers en mensen die met kruiken stappen.
- Het uitreiken van studiebeurzen aan objectief geselecteerde kandidaat-piloten met een handicap om zo de opleiding goedkoper te maken en de instapdrempel tot 'adapted flight' te verlagen.
- Handflight beperkt zich daarbij niet tot rolstoelgebruikers alleen. Ook personen met een andere handicap aan de onderste ledematen zijn welkom zoals personen met bv. een dropvoet, een enkelvoudige of dubbele beenamputatie, cauda equina syndroom, enz.

