Un homme qui a du cran !

Comment Antoine, ainsi que d'autres, prouve au quotidien qu'un handicapé au sol peut devenir un virtuose en avion.



Antoine est l'heureux propriétaire d'un avion Savage .

Alors qu'Antoine revenait d'une mission dans le delta du Saloum en Casamance (Sénégal), il décide avec son passager d'amerrir à côté d'une petite île pour une pause déjeuner. À l'amerrissage, une vague d'eau saumâtre vient éclabousser une prise électrique du moteur qui s'arrête instantanément. Impossible de le redémarrer. Lui et son passager se mettent à l'eau et remorquent la machine jusqu'à la berge. Devant tant d'adversité, le passager décide d'aller chercher du secours à pied. Il faut savoir que le delta de la Casamance est un marigot composé de bras de rivières, d'îles dont la traversée nécessite courage, endurance et chance (on nage, on marche, tout cela dans une chaleur atroce et en compagnie de quelques animaux féroces et affamés comme des crocrodiles). Bref, il faut au moins dix heures pour rejoindre un lieu habité et ensuite trouver une pirogue. Antoine allait devoir attendre au moins deux jours sur place.

Après une longue réflexion et une inspection du moteur, il se rappelle que lors de l'entretien initial de son moteur, le mécanicien lui avait dit qu'il pouvait débrancher le faisceau électrique et démarrer quand même la machine. Et ça marche. Mais comment remet-on un appareil à l'eau alors que la marée a baissé et que l'on est en fauteuil roulant ? Ce dernier ne causait pas un problème car il était resté à la base. Donc, dans la longue tradition établie par Guillaumet, mais adapté à l'Afrique, Antoine rampe et se glisse sous la machine et enchaîne les développés couchés jusqu'à ce que les flotteurs reprennent contact avec l'eau. Quand on voit la carrure de l'athlète, on comprend mieux sa réussite. Il démarre le moteur et repart chercher son compagnon. Philosophiquement, il conclut : « *Quand tu te lèves le matin en Afrique, tu ignores quel tournant va prendre ta vie. C'est l'aventure tous les jours là-bas* ».



Cet épisode démontre l'ingéniosité et la capacité d'adaptation du pilote qui a été victime de ce que l'on appelle un accident de la vie.

Né à Annecy, Antoine a commencé le parapente à l'âge de douze ans. Au fur et à mesure, des années il acquiert une réelle compétence technique et échange son travail contre du sponsoring. Il développe des voiles de voltige et, à l'époque où cette discipline en était à ses balbutiements, les adapte pour de nombreuses manœuvres (comme le looping inversé – la voile passe devant le parapentiste). Parallèlement, comme il excelle dans sa discipline, il s'entraîne pour participer aux championnats de France et du Monde. Toujours modeste, il insiste sur le fait que la discipline était confidentielle, et qu'il était donc plus facile à cette époque de concourir dans cette discipline. Peut-être, mais il faut quand même avoir du cran pour faire ces manœuvres acrobatiques en l'air.

Malheureusement, en 2008, il s'écrase au sol. Habituellement, les manœuvres acrobatiques se font sur l'eau, mais pour des raisons techniques, il essaye le matériel sur terre. À cause d'un mauvais réglage de la voile, il perd le contrôle, se retrouve à l'hôpital et en rééducation pendant un an et finalement dans un fauteuil roulant.

Comment un garçon qui vit, respire, mange, dort le parapente au quotidien peut-il se relever d'un tel traumatisme ? En voyageant pendant cinq ans! Au cours de ses pérégrinations, il commence à s'éveiller à la situation des autres hommes et femmes sur cette planète. « *Les voyages m'apportent une ouverture d'esprit sur le monde que je n'avais absolument pas. Quand je faisais du parapente, cette activité monopolisait toute mon attention, et les voyages m'ont permis de développer d'autres centres d'intérêts* » et il ajoute : « *Contrairement à ma vie antérieure durant laquelle je ne vivais que pour le parapente et était complètement ignorant du reste, je me suis rendu compte des conditions de vie des populations locales* ».

Départ pour l'Afrique

Au cours de ces voyages, germe tout doucement l'idée de s'engager dans l'humanitaire. Avec l'aide de quelques amis, il fonde l'association : *Actions nomades et solidaires (www.asso-ans.com)*. Au tout début, ils aident les populations locales au Maroc, en Mauritanie, au Burkina Faso par l'intermédiaire de diverses missions en agriculture, éducation, etc. Puis petit à petit, évaluant les besoins, ils bâtissent une stratégie qui se concentre sur le médical. Cependant, souhaitant aider des gens loin de tout, Antoine, après un long murissement décide de lier, sa tout première passion qui était l'aviation et… l'humanitaire. Contrairement à de nombreuses ONG qui se concentrent sur des bassins de populations à forte densité afin d'avoir une action plus efficace, Antoine veut apporter son aide à des populations qui habitent dans des endroits difficiles d'accès. Il a son épiphanie en Casamance, dans le delta du Saloum. Plutôt que de faire trois jours de pirogue, il se rend compte qu'il peut arriver sur site au bout d'une heure d'ULM équipé de flotteurs. Logiquement, car rien ne l'arrête, il décide de passer son brevet de pendulaire, d'acheter une machine et

GRAND FORMAT

L'aventure peut commencer...

ensuite de l'emmener sur place.
« Après 3h30, j'ai réussi à décrocher mon brevet de pilote pendulaire. La pratique du parapente me fut d'un grand secours ».
Il achète ensuite un Cosmos phase 2, comme il dit, une sorte de vieille mobylette et l'équipe de flotteurs pour le rendre utilisable en Afrique. En fait, lui et ses copains ont commencé en France le périple africain en utilisant les méthodes du pays, à savoir un peu à l'avenant et avec une grande dose d'optimisme. Avec l'aide de quatre amis (son noyau dur), il met en place la logistique pour parvenir à accomplir les missions, logistique qui comme on s'en doute n'est pas simple.
Durant ces réunions, ils établissent un budget qui s'élève à 15 000 € pour un séjour de trois mois. Antoine le finance au début sur ses fonds propres et ensuite obtient des donations de personnes qui pour l'instant souhaitent rester anonymes. Le site de l'association fournit un lien pour les aides financières.
Il ne faut pas croire que les problèmes commencent sur place en Casamance. Non ! tout d'abord, ils doivent transporter la machine par camion quatre-quatre, jusqu'au Sénégal. Durant le trajet, les aventuriers composent avec les différents douaniers, toujours prompts à mettre des bâtons dans les roues, ou dans ce cas, dans les pâles de la machine, évitent entres-autres les bandits mauritaniens, apprennent à gérer les pistes plus que sommaires, etc. Mais comme il dit : *« Avec un camion 4X4 tout est possible »*. Ne l'oubliez jamais, tout cela est accompli par une personne en fauteuil roulant.
Sur place, l'association recrute le personnel soignant (médecins, infirmières, etc.) qui est mieux à même de gérer les situations et les populations locales. Ces personnes sont payées et sont très impliquées dans leur travail car elles parlent la ou les langues locales et connaissent les besoins des habitants.
Une fois la logistique locale mise en place, les rotations ULM peuvent commencer. Premièrement, le fauteuil rouillé (pardon roulant, mais compte tenu des conditions salines du delta, il ne garde pas longtemps son état d'origine !) reste à la base de Colomba. Antoine embarque un passager avec de l'équipement, le dépose et le laisse préparer le matériel et vient chercher le deuxième passager. Il peut ainsi desservir trois à quatre villages par jour. Sur les trois mois de l'intervention, l'association arrive à toucher près de 2500 personnes.
L'affaire tournait fort bien jusqu'à ce que le Covid apparaisse sur la scène internationale. Toutes les frontières se ferment et Antoine se retrouve en pleine inactivité en Haute-Savoie. Maintenant que vous connaissez le personnage,

L'aviation et l'humanitaire



Avant le Covid, Antoine transportait des passagers d'un village à l'autre.



Avec des amis, il fonde l'association *Actions Nomades et Solidaires.*







GRAND FORMAT



vous comprendrez qu'il ne va pas s'apitoyer sur son sort. Son rêve originel, l'aviation, demeure bien ancré en lui et il décide finalement de le réaliser. Se rendant rapidement compte que les aéroclubs ne possèdent pas les machines adaptées pour un handicapé, il se tourne vers l'ULM et décide d'acheter un trois axes. La chance souriant aux audacieux, il trouve la machine de ses rêves (il est très sensible à l'esthétique) à l'aéroclub *Corado Gex* (nommé du nom du célèbre pilote italien qui a introduit le vol montagne en Italie

Quel Savage

après avoir pris des cours avec ses amis pilotes français) en Val d'Aoste. Le club possède un Savage qui ne vole pas vraiment car le train classique inquiète les membres. Pour 30 000 €, il est maintenant propriétaire d'une belle machine. Mais, il faut l'équiper pour qu'il puisse la piloter. Pour y parvenir, il fait tout d'abord convoyer l'appareil à Dijon dans le hangar d'un ami et se met au travail.

Comme chaque appareil possède ses caractéristiques, conscient des défis qui l'attendent et souhaitant les domestiquer et les maîtriser, Antoine, conçoit, fabrique et monte un malonnier sur le Savage. En revanche, on se demande comment il peut monter dans son avion. On imagine la gestuelle, mais il faut aussi savoir que le Savage a un train principal réhaussé car les propriétaires précédents faisaient des posés sur neige et ne voulaient pas que l'hélice brasse de la neige. Mais comme le défi ne devait pas être suffisant, notre handicapé fou a équipé le train de pneus de 26 pouces. Donc, Antoine qui a développé une forte musculature et une souplesse de singe s'accroche aux haubans



Les diplômes obtenus par Antoine lui permettent de pratiquer la mécanique afin de financer son projet humanitaire et de vivre de sa passion.

et se hisse sans problème dans le cockpit et au retour il revient se garer près du fauteuil et saute quasiment dedans. Cela mérite d'être vu. Avec lui, l'exploit commence au sol. Il a aussi rajouté un système de freinage de conception et de fabrication italienne de chez *Ingegno (http://www.marc-ingegno.it/)* d'une rare efficacité. « *Comme le Savage est centré arrière, je peux me permettre de freiner énergiquement, l'avion ne basculera pas sur l'avant* ».

Après de multiples recherches et des réponses négatives un peu gênées, Antoine trouve en la personne de Samir Elari à l'aérodrome de Pizay, un instructeur compétent qui accepte le défi de le former. « *Samir a compris que j'avais la fibre aéronautique et voulait me permettre d'accéder à mon rêve et je l'en remercie vivement* ». La formation se fait sans difficulté et après une vingtaine d'heures, il est lâché et peut enfin sillonner les cieux autour de Dijon.

Parallèlement, conscient des risques qu'il prend et de l'expérience accumulée en Afrique et maintenant qu'il est l'heureux propriétaire d'un Savage, il



décide de passer sa qualification *Rotax*. Il suit des cours à la maison mère et chez *Avirex* et obtient ses certificats. Ces diplômes lui permettent de pratiquer la mécanique auprès de clients afin de financer son projet humanitaire et de vivre sa passion et accessoirement de se sustenter et de payer les factures. Mais Dijon, c'est sympathique, mais n'offre pas suffisamment de défis pour notre casse-cou en roulettes. Il lui faut une dose d'adrénaline plus conséquente.

Avant son accident Antoine profitait de la montagne pour pratiquer le ski de randonnée, la marche. Mais, l'avion va pouvoir lui permettre de renouer avec un milieu qu'il adore. Il prospecte et finalement rencontre le président et le vice-président de l'aéroclub de Haute-Maurienne basé à Sollières-Sardières qui l'accueillent bras ouverts. « *Je fus séduit par leur accueil généreux. Ils ont accepté d'héberger ma machine malgré mon intention de faire des baptêmes et de leur faire de la concurrence. De toute façon, nous travaillons maintenant en parfaite harmonie et réfléchissons à des projets communs comme des fêtes aériennes sur le terrain* ».

Soyons donc honnête, le terrain de Sollières-Sardières (LFKD) est un bijou aéronautique. Perdu au fond de la vallée de la haute-Maurienne la

Finalement la Savoie

piste et son environnement sont magnifiques (et c'est un Tarin, habitant de la vallée d'à côté et l'ennemi juré, qui parle! Ne dit on pas qu'il vaut mieux avoir dix taupes dans son jardin qu'un Mauriennais comme voisin. Les mauriennais disent la même chose des Tarins, mais avec une seule taupe, comme quoi– petit clin d'œil à mes copains mauriennais). Attention, cependant, l'aspect débonnaire du terrain doit inciter le pilote a être vigilant. D'ailleurs la carte VAC exige une autorisation d'instructeur au minimum et est ouvert uniquement aux pilotes basés sur les AD voisins. Antoine résume ses émotions en parlant du lieu magique en disant : « *J'ai l'impression d'être en Alaska* ».

Dans cet environnement idyllique, il commence par perfectionner ses tours de piste pour se familiariser avec la machine et s'envole plus loin pour découvrir les cieux mauriennais. Il s'aventure parfois dans les autres vallées et survole les autres massifs (Beaufortain, Bauges, Aravis, etc.). Tout doucement, il apprivoise ce milieu, parfois très hostile, mais toujours magique.

Conscient de ses limites, il a décidé de commencer la formation sur ski avec Aurélien Ganet instructeur ULM qui vient des Vosges spécialement pour le former ainsi que le vice-président du club et mon ancien élève et néanmoins toujours ami Maxime (futur pilote de ligne j'espère) sur neige. Il suit le cursus formation montagne de la FFPLUM et les emmène découvrir et s'entraîner sur les classiques : Méribel, Valloire, l'Alpe d'Huez, Tignes le Palet, Val d'Isère, l'Étendard, etc. Chaque vol pour Antoine est un ravissement infini, mais il a déjà perçu les dangers de ces derniers « *Je me considère comme un bon débutant qui doit s'entraîner régulièrement* ». Par contre, il se rend rapidement compte que les skis qu'il a montés rendent son avion peu performant et constitue une traînée importante en vol et au décollage, car les roues restent apparentes sous les skis. Il a donc changé son hélice pour mettre une quadripale de chez *Duc*. Il espère ainsi améliorer les performances du Savage.

Si tout se passe bien et qu'il maîtrise parfaitement les atterrissages sur neige, il m'a même avoué qu'il souhaitait bivouaquer sur le glacier de l'Étendard ! Rien ne l'arrête ce gaillard. Il prévoit aussi (pourquoi s'arrêter en si bon chemin) de suivre des cours pour atterrir sur les altisurfaces en été. Aurélien devrait revenir et former tout ce beau monde aux joies des magnifiques terrains en montagne. Dans son cerveau bouillonnant d'activité, il a eu une illumination supplémentaire et a décidé d'acheter des flotteurs en Roumanie et il compte les installer sur sa machine afin de s'entraîner à des amerrissages. Nous trépignons tous d'impatience pour connaître sa prochaine idée aéronautique insensée, déraisonnable, extravagante, mais tellement séduisante.

En attendant cette révélation, Antoine, à partir de son paradis aéronautique, continue à sillonner les cieux savoyards et lorsqu'il compose avec les vents, les effets du soleil, le relief et qu'il virevolte autours des sommets, il revit avec un bonheur infini les sensations originelles qu'il ressentait en parapente.

Merci à Antoine d'avoir partagé avec moi ses aventures.

Texte : Pierre-Philippe Reiller
Photos : Antoine Maniglier & Pierre-Philippe Reiller