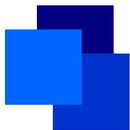




**Association A PERTE DE VUE**  
4 rue Saint André  
85620 ROCHESEVIERE  
Tél : 06 89 91 63 02  
Fax : 02 51 71 00 94  
Mail : michel.point@wanadoo.fr



## UNE ASSOCIATION QUI N'A PAS FROID AUX YEUX

### Les objectifs de l'association

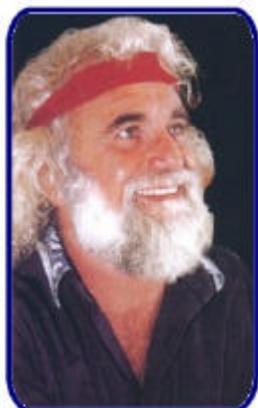
- Engager un 4x4 avec un copilote aveugle sur le Dakar 2004
- Participer à l'information et la sensibilisation au handicap visuel au cours de l'année européenne du handicap en 2003
- Établir un jumelage avec un établissement d'accueil pour handicapés de la vue d'un pays d'Afrique Noire pour des échanges techniques et pédagogiques

### Pourquoi un tel projet ?

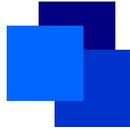
L'Association A PERTE DE VUE a été créée en 1996. Depuis 7 ans notre projet a eu du mal à s'imposer auprès des autorités fédérales du sport automobile pour des raisons de réglementation et surtout de préjugés liés au handicap visuel.

Bien entendu cette aventure va assouvir notre passion du sport, mais les freins qu'elle a générés se sont révélés être un véritable moteur pour dénoncer la discrimination dont sont victimes chaque jour les personnes handicapées.

### Un parrain pour soutenir notre aventure



Daniel HERRERO, ancien international de l'Équipe de France de Rugby parraine notre projet.



## 2003 : ANNÉE EUROPÉENNE DU HANDICAP

*"Il n'y a plus de handicapés, mais des situations handicapantes que les différentes prothèses permettent de dépasser. A mesure que les situations se diversifient et sont maîtrisées par les techniques, le handicap cesse d'être un fait pour devenir un processus."*

**Alain BLANC** "Les handicapés au travail". Paris : Dunod, 1995. p. 9.

### **Les Handicapés Visuels et le monde du travail**

L'emploi des Handicapés Visuels n'échappe pas à un environnement en pleine mutation et doit s'adapter, malgré les résistances des hommes, aux changements et à la complexité des nouvelles technologies. Où en sommes-nous aujourd'hui ? Peut-on espérer une place pour les handicapés de la vue dans cet environnement ?

### **Une information déficiente**

Malgré la multiplication des sources d'information sur le handicap (journaux spécialisés ou professionnels, réunions, salons ou toutes autres manifestations) l'information reste fugitive et le manque de temps des décideurs génère souvent des effets inverses à ceux recherchés : saturation pour les uns et rejet systématique pour les autres.

Dans tous les cas, c'est bien l'information qui est déficiente. Les recruteurs doivent s'attarder sur le potentiel de la personne handicapée et les compensations humaines et techniques plutôt que sur sa déficience.

## Handicapé ou situation handicapante ?

En résumé, une personne avec une déficience ou une incapacité est en situation de handicap parce qu'un environnement, ou elle-même, crée l'événement dévalorisant ou l'obstacle ; ou bien elle ne l'est pas parce qu'il y a adaptation réciproque à la situation de la part des acteurs impliqués.

Le handicap est donc au carrefour d'une déficience, d'une personne avec toute son histoire, son vécu, son caractère et d'un environnement donné à un moment donné.

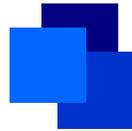
## Notre implication

Il nous a donc semblé important de médiatiser notre aventure pour démontrer que l'on a très souvent affaire à un handicap de situation. A la lecture de ce dossier il vous apparaîtra que, à travers la fonction de copilote qui vous semble très visuelle, les moyens mis en oeuvre peuvent nous conduire d'une situation handicapante à une situation non discriminative.

## L'avis de Jean-Louis Schlessier

Selon Jean-Louis Schlessier (triple vainqueur de la Coupe du Monde de Rallye-Raid et double vainqueur du Dakar) : *"Je vois bien un aveugle copilote car il est plus concentré sur les instruments et n'est pas perturbé par l'environnement extérieur"*.

*En aucune manière nous n'avons la prétention et la volonté de banaliser et sous estimer la prégnance du handicap mais notre ambition se limite à démontrer que des possibles existent lorsque toutes les énergies concourent à faire aboutir les projets.*



## UN DÉFI UNIQUE SUR LE DAKAR 2004

### Un but hors norme

Pour associer notre passion du sport à la démystification du handicap visuel, en janvier 2004 nous serons au départ du Dakar.



### Une première sur le Dakar

Grâce à ASO, l'organisateur, et Alphabrillette notre partenaire informatique, Michel Point sera le premier aveugle sur ce rallye mythique en qualité de copilote.

### Les nouvelles technologies : un palliatif au handicap visuel

A partir de l'adaptation des instruments de bord il pourra pleinement exercer son rôle et transmettre au pilote toutes les informations dont il aura besoin, afin de montrer que le handicap s'efface lorsque des moyens spécifiques sont mis en oeuvre pour le compenser.

### Un équipage composé de 2 hommes expérimentés



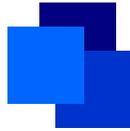
**Nicolas RICHARD**, le pilote, double participant au Dakar à moto.

"L'on peut s'étonner que j'ai eu l'idée de choisir un copilote aveugle, car ma connaissance du handicap visuel est récente, mais j'ai eu l'intuition qu'il y a là un beau challenge et qu'un déficient visuel peut tenir cette place ; j'en ai eu la confirmation en voyant la variété des activités de Michel, qui me surprend, tant sa motivation et sa volonté de se surpasser sont impressionnantes dans des situations hors du commun."



**Michel POINT**, le copilote, aveugle, sportif de l'éternel.

"On peut s'étonner de cette idée d'un copilote aveugle dans une voiture de rallye. Je le comprends mais la réalisation de ce projet satisfait pleinement mon goût de l'aventure, répond au désir qui m'anime de m'extraire de la routine en m'ouvrant à d'autres possibles et mobilise toute mon énergie en me lançant un défi afin de repousser toujours plus loin les limites que m'impose mon handicap."



## UN ÉQUIPAGE HORS DU COMMUN

### Nicolas RICHARD // >>> le pilote

34 ans, initiateur du projet, technico-commercial dans une entreprise de diffusion de pièces détachées agricoles.



#### Ses passions :

"J'ai participé au PARIS – DAKAR 1994 et 1995 à moto / meilleure performance : 1er en 500 cc.

Je pratique régulièrement le moto cross et le parapente."

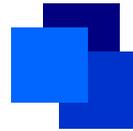
### Michel POINT // >>> le copilote

52 ans, aveugle, formateur en marketing téléphonique et médiateur d'insertion dans un établissement spécialisé dans l'accueil d'aveugles et déficients visuels.



#### Ses passions :

"J'ai toujours eu de nombreuses activités sportives : tandem, ski, natation, torball, escalade. Durant une dizaine d'années, j'ai pratiqué la marche sur grande distance : 15 participations à des épreuves de 60 kilomètres : Rezé-Pornic, Guérande-Guérande, Bourges-Sancerre.../ Meilleure performance personnelle : Rezé-Pornic en 1995, classé 113ème sur 2200 participants. Trois participations à des brevets Audax de 100 kilomètres en 20 heures. Plus récemment, j'ai fait quelques sauts à l'élastique, ainsi que de la chute libre en parachute.



# UN VÉHICULE ADAPTÉ

## Un véhicule au décor original

Le véhicule est un Toyota Land Cruiser HDJ 80 peint aux couleurs du désert avec les regards d'un homme et d'une femme rappelant l'association "A Perte de Vue".

## Un pilote qui regarde au près et un copilote qui regarde au loin...

D'un commun accord notre équipage s'inscrit dans la complémentarité pilote – copilote : "le pilote regarde au près, le copilote regarde au loin..."

- > **Le pilote :** Il est maître à bord, il décide des choix stratégiques en fonction des pièges de la piste, ses choix souvent faits dans l'urgence peuvent être irrémédiables.
- > **Le copilote :** Il apporte des informations à partir d'1 document et de 2 instruments :
  - ① **Le Roadbook**, un livret, qui précise les directions et les obstacles de la piste pour chaque étape du rallye
  - ② **Le TERRATRIP** qui calcule les distances totales et partielles
  - ③ **Le GPS** (positionnement par satellite) qui indique les caps à suivre et suivis (Il faut préciser que le GPS est peu utilisé au regard de la nouvelle réglementation.

## Un terminal braille et vocal pour l'adaptation de la fonction de copilotage



La fonction de copilotage est adaptée par l'Elba, un terminal informatique braille et vocal dont le principe de fonctionnement est le suivant :

Le GPS et le Terratrip sont connectés directement à l'Elba par les ports de communication tandis que le Roadbook est mémorisé sur une mémoire flash. La lecture des informations se fait à partir de l'afficheur braille et/ou de la synthèse vocale en fonction de la nature des renseignements à traiter et des impératifs du terrain.

En raison de la durée du Dakar et de la longueur des étapes, nous avons mené une réflexion sur l'ergonomie de l'adaptation des instruments de navigation à la recherche d'une plus grande efficacité et pour limiter la fatigabilité.