

Freiheit am Steuer



Jean-Pierre Kempf
sein bewegendes Schicksal

Martine Kempf

Copyright © 2025 Martine Kempf

Alle Rechte vorbehalten.

Kein Teil dieser Publikation darf ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Autors oder Verlags reproduziert, in einem Datenbanksystem gespeichert oder in irgendeiner Form oder auf irgendeine Weise — elektronisch, mechanisch, durch Fotokopie, Aufzeichnung oder auf andere Weise — übertragen werden, außer in Form kurzer Zitate für Rezensionen oder wissenschaftliche Arbeiten.

Herausgegeben von:

Martine Kempf

<https://www.kempf.fr>

<https://www.kempf-usa.com>

Erste Ausgabe

ISBN : 979-8-9994-7043-0

Über dieses E-Book

Aufgrund der komplexen Integration von Bildern und Text wurde dieses E-Book so formatiert, dass das Layout der gedruckten Ausgabe erhalten bleibt. Alle Elemente sind daher fest positioniert, können jedoch problemlos mit der Zwei-Finger-Zoomfunktion vergrößert werden.

Zum Betrachten von gedrehten Seiten oder Doppelseiten empfehlen wir, die Bildschirmrotation Ihres Geräts zu sperren.

Wenn Sie dieses E-Book auf einem Smartphone lesen, wird der Hochformatmodus empfohlen.

Auf einem Tablet oder größeren Bildschirm ermöglicht der Querformatmodus die gleichzeitige Anzeige von Doppelseiten.

Inhaltsverzeichnis

Anfänge im Elsass	1
Während des Krieges	3
Rückkehr ins Elsass	5
Seine Familie	7
Sein Studium	9
L'Auto-Journal	11
Sein Patent für den Gasring	13
Seine ersten Kunden	15
Seine Anfänge in Paris	17
Eine Schweißnaht	19
Brigitte	21
Zeit mit seinen Kindern	23
Checkpoint Charlie	26
Sein Bruder Dany	28
Dossenheim-Kochersberg	31
Paris, 15. Bezirk	35
Jenseits seiner Arbeit	37
Seine Ausrüstungen	39
Die Kupplung	40
Der Comeldir	41
Das Gaspedal für den linken Fuß	43
Die Schiebetür	45
Das gehorsame Auto	47
Katalavox	51
Der Joystick	53
Der sprachgesteuerte Rollstuhl	55
Der elektronische Gasring	57
Seine Kunden zufriedenstellen	59
Mit dem Fortschritt leben	61
Respekt für Tiere	63
Kalifornien	65
Das lokale Recht im Elsass	67
Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen	68
Seine Entscheidungen	70
Das Auto: Ein Weg zur Unabhängigkeit	72
Während der Arbeit ...	74
Und danach ...	75

Danksagung :

Ich bin all jenen zutiefst dankbar, die mich während des Schreibprozesses dieses Buches unterstützt, beraten und ermutigt haben – von der ersten Idee bis zur Fertigstellung.

Um niemanden versehentlich zu übergehen, möchte ich einfach allen herzlich danken, die mit ihrer Zeit, ihren Ratschlägen oder ihrer Freundlichkeit zu diesem bereichernden Projekt beigetragen haben.

Ich möchte ganz besonders meine Dankbarkeit gegenüber Victoria, Théo, Sophie, Pierre-Bernard, Odile, Mireille, Martine, Marianne, John, Diane, Dany, Christine und Céline zum Ausdruck bringen.

Vorwort

Wer war Jean-Pierre Kempf wirklich?

Gewiss, er war zweifellos ein Mann mit großem mechanischem Talent (und ebenso begabt in Musik und Philosophie, auch wenn diese Fähigkeiten wahrscheinlich weniger bekannt sind!). Aber er war auch der Sohn außergewöhnlicher Eltern, die von frühester Kindheit an alle notwendigen Kämpfe führten, damit er sich so gut wie möglich in die Gesellschaft der sogenannten „Nichtbehinderten“ integrieren konnte. Dieser kämpferische Geist, den seine Eltern Tag für Tag vorlebten, hat ihn zutiefst geprägt, und er wuchs mit dem ständigen Willen auf, gegen Diskriminierung und Vorurteile anzukämpfen. Und die Herausforderung war gewaltig! Denn wenn es selbst heute noch viele Fortschritte im Bereich der Inklusion braucht – stellen Sie sich vor, wie es in den 1950er-Jahren war!

Seine durch Poliomyelitis verursachte Paraplegie stellte ihn schon in jungen Jahren vor die Einschränkungen des Alltags. Unter all den „Unzugänglichkeiten“, die seine Behinderung mit sich brachte, beschäftigte ihn ein Thema ganz besonders: die Mobilität. Er wollte dasselbe tun wie alle anderen – er wollte Auto fahren!

Als Maschinenbauingenieur beschloss er, selbst nach Lösungen zu suchen, und baute ein umgerüstetes Fahrzeug, das er erfolgreich für sich nutzte.

In den 1960er-Jahren begann er, auf Grundlage seiner Erfahrung in der Fahrzeuganpassung, sich einen Namen zu machen. Zunächst in der Umgebung von Straßburg, seiner Heimatstadt, und nach und nach auch darüber hinaus – insbesondere in Deutschland – verbreitete sich sein Ruf und festigte sich.

Zu jener Zeit war ich ärztlicher Direktor des Centre Mutualiste de Kerpape, einer Gesundheitseinrichtung in der südlichen Bretagne nahe

Lorient, die auf Rehabilitation und Wiedereingliederung spezialisiert ist. Auch für uns war das Autofahren ein zentrales Thema. Bereits 1976 hatten wir eine Fahrschule direkt in unser Rehabilitationszentrum integriert – ein Novum in Frankreich.

Als ich von der Arbeit von Jean-Pierre KEMPF hörte, wollte ich ihn selbstverständlich kennenlernen. 1981 reiste ich nach Straßburg mit der Idee, eine Forschungspartnerschaft aufzubauen, die auch die Nutzer einbeziehen sollte, von denen viele noch immer keinen Zugang zum Autofahren hatten. Sehr schnell zeigte sich die Übereinstimmung unserer Visionen und Ziele. Und es war – wie könnte es passender sein – am Steuer seines Mercedes, mit 230 km/h auf der deutschen Autobahn, dass wir unser Abkommen besiegelten.

Unsere Partnerschaft legte den Grundstein für eine innovative Strategie. Es ging nicht nur darum, den Fahrschulservice von Kerpape mit Fahrzeugen auszustatten, die an alle Arten von Behinderungen angepasst waren (Amputationen, Hemiplegie, Paraplegie usw.), sondern auch darum, ein spezielles interdisziplinäres Team aufzubauen (Fahrlehrer, Ärzte, Ergotherapeuten, Neuropsychologen usw.).

All dies verfolgte ein zentrales Ziel: den Betroffenen ein Höchstmaß an Selbstständigkeit zu ermöglichen und gleichzeitig ein sicheres Modell für den Zugang oder die Wiederaufnahme des Fahrens zu gewährleisten. Jean-Pierre kam regelmäßig in die Bretagne, um die Nachhaltigkeit der Anpassungen sicherzustellen und ihre Individualisierung zu garantieren. Mehr als 15 Jahre lang ermöglichte unsere Zusammenarbeit Hunderten von Patienten, das Rehabilitationszentrum mit der Gewissheit zu verlassen, ihr eigenes angepasstes Fahrzeug fahren zu können. Das war ein außergewöhnlicher Fortschritt... Doch ausgeschlossen blieben weiterhin jene, die sich aufgrund einer Beeinträchtigung aller vier Gliedmaßen mit einem elektrischen Rollstuhl fortbewegten. Und so entstand die Idee: Wenn sie in der Lage waren, ihren Rollstuhl über einen Joystick zu steuern – warum sollten sie dann nicht auch ein Auto auf dieselbe Weise fahren können?

Die Herausforderungen – technischer, rechtlicher, finanzieller Art – waren unzählbar.

1992 kam die Lösung von einem großen Visionär: Bernard Barataud. Als Präsident der französischen Vereinigung gegen Muskeldystrophie (AFM) und Gründer des Téléthon war er von dem Projekt begeistert und erklärte sich bereit, diese Forschung zu finanzieren – in vollem Bewusstsein der positiven Auswirkungen für Menschen mit Muskeldystrophie.

Im selben Jahr schlossen sich Martine und Jean-Daniel, die Kinder von Jean-Pierre, dem Abenteuer an. Wir trafen uns regelmäßig alle zusammen in Paris, um an den Kompensationen, Versuchen und Tests zu arbeiten. Diese kollektive Arbeit führte zur Entwicklung des Mini-Joystick-Systems, das 1994 offiziell beim Téléthon vorgestellt wurde – jener fand damals in Straßburg statt!

Sechs Fahrzeuge, gesteuert von sechs funktionsfähigen Tetraplegikern aus Kerpape und Paris, wurden im Fernsehen gezeigt. Die Resonanz war enorm. Nicht nur war das Fahren per Joystick möglich geworden, sondern zum ersten Mal wurden auch Sprachsteuerungen in ein Fahrzeug integriert. Auf der Sicherheitsseite wurde ein elektrischer Rollstuhl, der durch zertifizierte Crashtests geprüft worden war, zugelassen. Innovationen gab es überall.

Und die mediale Aufmerksamkeit war sofort da. Von da an hatten selbst die schwerst körperlich behinderten Menschen Zugang zum Autofahren: eine wahre Revolution, die um die ganze Welt ging.

Heute, im Jahr 2025, setzt sich der nationale Verband COMÈTE France, der die meisten großen Rehabilitationszentren Frankreichs vereint, weiterhin für die Entwicklung von Fahrschul-Services in Gesundheitseinrichtungen ein. Im Jahr 2016 veröffentlichte dieser Verband sogar in Zusammenarbeit mit der französischen Gesundheitsbehörde (Haute Autorité de Santé) eine Empfehlung für bewährte Verfahren zur Wiederaufnahme des Fahrens.

So viele bedeutende Erfolge wurden dank der Vision, der Beharrlichkeit und der Fachkompetenz eines Mannes und seiner Kinder erreicht. Jean-Pierre war ein Pionier, der – lange vor allen anderen – erkannt hatte, dass das Autofahren einer der wichtigsten Schlüssel zur Selbstständigkeit ist. Er hat unermüdlich dafür gekämpft, und ich finde, es gibt ein Zitat, das seinen Weg perfekt zusammenfasst:

„Sie wussten nicht, dass es unmöglich war, also haben sie es getan.“

Danke, lieber Jean-Pierre, dass du das Feld der Möglichkeiten erweitert hast.

Dr. Michel Busnel

Lorient, 4. September 2025

Anfänge im Elsass

Jean-Pierre Kempf erlebte bereits in jungen Jahren einen tiefgreifenden Einschnitt in seinem Leben: Eine Poliomyelitis, eine virale Erkrankung, raubte ihm im Alter von drei Jahren die Fähigkeit zu gehen. Doch diese Lähmung bremste weder seine Begeisterung noch seine Neugier. Im Gegenteil – sie wurde zum Antrieb für ein Leben im Dienst der Innovation und der Verbesserung der Lebensqualität von Menschen mit Behinderung. Schon früh zeigte er eine beeindruckende Resilienz und den festen Willen, die mit seiner Behinderung verbundenen Herausforderungen zu überwinden.

Erstaunlich ist, dass Jean-Pierre sich nie über seine Gehbehinderung beklagte – weder gegenüber seinen Angehörigen noch seiner Familie oder seinen Kunden. Ganz im Gegenteil: Wenn man ihn als Paraplegiker bezeichnete, betonte er stets, dass es einen großen Unterschied zwischen einem Paraplegiker und ihm gebe.

Denn infolge der Polio hatte er das Gefühl in seinen Beinen behalten – anders als ein Querschnittsgelähmter mit einer Rückenmarksverletzung, der unterhalb der Läsion jegliches Empfinden verliert.

Dank einiger Zeitungsartikel, die in den 1960er bis 1980er Jahren veröffentlicht wurden, wissen wir heute von den Herausforderungen, denen Jean-Pierre in seiner Kindheit, während



Jean-Pierre mit seiner Mutter.

seiner Schulzeit und in den ersten Jahren seiner beruflichen Laufbahn begegnete.

Beim Heranwachsen sah sich Jean-Pierre mit einer Umwelt konfrontiert, die nicht für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausgelegt war. Bereits in der Grundschule war er auf die Hilfe von Erwachsenen und älteren Mitschülern angewiesen, um sich fortzubewegen und Zugang zu den Klassenzimmern zu erhalten.

Die Jungen-Grundschule in Cronenbourg, einem Vorort von Straßburg, lag nur 300 Meter von seinem Elternhaus entfernt.

Jeden Morgen fuhr er mit einem handbedienten Dreirad dorthin – das gab ihm Unabhängigkeit, und er war nicht auf seine Eltern angewiesen, um zur Schule zu gelangen. Körperliche Herausforderungen begleiteten ihn durch seine ganze Kindheit, doch eine Erinnerung aus



Jean-Pierre mit Mutter und Tante.



Jean-Pierre stehend im Alter von 2 Jahren mit seinem Vater und seinen Schwestern.

der Grundschulzeit blieb besonders haften: Jeden Morgen überprüfte der Lehrer die Sauberkeit der Hände seiner Schüler. Jean-Pierre, der sich mit dem Dreirad fortbewegte, hatte dabei ein ständiges Problem: Der Lenker seines Dreirads stand immer im Freien und war verrostet – so kam er fast jeden Morgen mit schmutzigen Händen in den Unterricht. Trotz aller Bemühungen wurde er regelmäßig mit dem Lineal auf die Hände geschlagen – eine Bestrafung für etwas, das er gar nicht beeinflussen konnte. Diese Ungerechtigkeit prägte ihn und zeigte, wie viel Unverständnis er in seiner Kindheit erleben musste.

Während des Krieges

1939, mit Ausbruch des Krieges, wurde Jean-Pierres Familie wie viele Elsässer in die Dordogne evakuiert. Zunächst ließen sie sich in Saint-Michel-Leparon nieder, wo Jean-Pierre zur Schule ging. Dort wurde er entweder von der Lehrerin oder von einem 14-jährigen Mädchen ins Klassenzimmer getragen.

Später zog die Familie nach Bagnères-de-Bigorre, einem Kurort in den Pyrenäen. In der neuen Schule gab es nur eine einzige Stufe zu überwinden, und der Lehrer erlaubte ihm, direkt mit seinem Dreirad ins Klassenzimmer zu fahren – was seinen Alltag erheblich erleichterte.

Jean-Pierre erlebte eine Kindheit, die der anderer Kinder sehr ähnlich war. Als ihn ein Journalist 1963 fragte: „Waren Sie ein verwöhntes Kind?“, antwortete er: „Kinder mit Polio werden oft verwöhnt, als Patienten behandelt – was ihnen im Allgemeinen nicht guttut. Ich bin mit vier Geschwistern aufgewachsen und wurde nie als Sonderfall betrachtet, sondern einfach als ein Kind unter anderen. Wenn ich mit meinen Freunden Unfug gemacht habe, wurde ich genauso bestraft wie alle anderen!“

Dank seines Dreirads konnte er draußen mit seinen Freunden spielen und selbstständig bleiben – er war ein vollwertiger Teil der Gruppe.

Eines Tages, während des Krieges, fuhr ein Militärkonvoi durch das kleine Dorf in der Dordogne, in dem die Familie Zuflucht gefunden hatte. In einer Kurve rammte ein Anhänger sein kleines handbedienten Dreirad und zerstörte es – seine Unabhängigkeit war dahin.

Dieses Dreirad, hergestellt von der Firma Favor, die seit 1924 in

Chamalières bei Clermont-Ferrand Motorräder und Mopeds produzierte, war für ihn von unschätzbarem Wert.

Seine Mutter, entschlossen und voller Tatkraft, nahm einen überfüllten Zug mit Soldaten nach Clermont-Ferrand, in der Hoffnung, ein neues Dreirad für ihren Sohn zu finden. Mit Ausdauer und unerschütterlichem Willen gelang es ihr: Sie kehrte in die Dordogne zurück – mit einem neuen Dreirad für Jean-Pierre, das ihm seine so geschätzte Selbstständigkeit zurückgab.



Jean-Pierre auf seinem Dreirad mit seinen beiden Schwestern und einer Freundin im Jahr 1941.

Rückkehr ins Elsass

Im Jahr 1940 musste Jean-Pierres Vater, ein Beamter und Landvermesser beim Katasteramt in Straßburg, aufgrund seiner dienstlichen Stellung während der deutschen Besatzung mit seiner Familie ins Elsass zurückkehren.

Nach der Rückkehr nach Straßburg begleitete Jean-Pierre seinen Vater zum Direktor der Karl-Roos-Schule, Dr. Brudi, die am Quai Saint-Jean lag. Sein Vater trug ihn in den zweiten Stock hinauf, wo sich das Büro des Direktors befand. Ohne zu zögern erklärte sich Dr. Brudi bereit, Jean-Pierre in die Schule aufzunehmen, und veranlasste, dass dessen Klasse ins Erdgeschoss verlegt wurde. Jeden Morgen fuhr Jean-Pierre mit seinem Dreirad bis zum Klassenfenster und zog sich mit der Kraft seiner Arme ins Zimmer.

Vier Jahre lang erhielt Jean-Pierre Unterricht ausschließlich auf Deutsch. Einer der Lehrer, der ihm besonders im Gedächtnis blieb, pflegte zu sagen: „Kinder, werdet alles, aber nur keine Pfuscher!“

Jean-Pierre nahm sich diesen Rat zu Herzen und lebte ihn sein Leben lang. Was immer er in Angriff nahm, strebte er an, mit größter Präzision und Sorgfalt zu vollenden.

Später versuchte er, diesen Anspruch an Genauigkeit auch an seine Kinder weiterzugeben. Er ließ sie seinen Wagen, einen Chambord, mit Watte und Politur reinigen – und zwar bis in den letzten Winkel, vom Dach bis zu den Stoßstangen. Glänzte

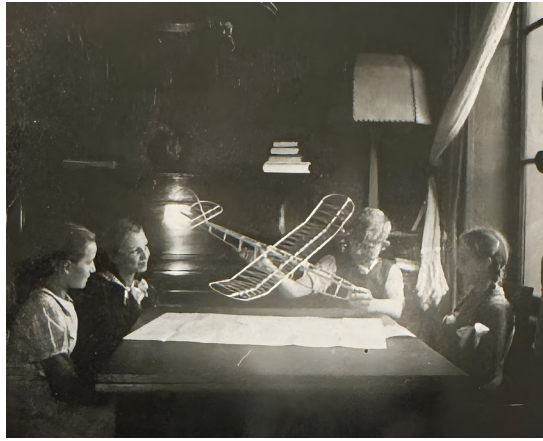


Der glänzend geputzte Chambord.

das Auto nicht überall, mussten sie von vorne anfangen. Damit wollte er ihnen vermitteln: Perfektion ist in allem erreichbar, was man tut.

In seiner Familie wurde – mit Ausnahme der Zeit, als sie im Süden Frankreichs Zuflucht fanden und Französisch sprechen mussten – ausschließlich der elsässische Dialekt gesprochen, eine germanische Sprache. Seine Angehörigen und Freunde nannten ihn nicht Jean-Pierre, sondern „Hans“.

Nach vier Jahren Schulunterricht auf



Jean-Pierre baut mit 10 Jahren Modellflugzeuge.

Deutsch, in denen das Sprechen von Französisch verboten war, hatte Jean-Pierre mit 13 Jahren seine Französischkenntnisse fast vollständig verloren. Nach dem Krieg, als das Elsass wieder zu Frankreich gehörte, wurde der Unterricht erneut ausschließlich auf Französisch erteilt – und nun war das Sprechen von Deutsch verboten. Es galt die sogenannte „direkte Methode“. Anfangs fiel es den Schülern schwer, doch nach und nach lernten sie die Sprache wieder. Jean-Pierre erinnerte sich an eine bezeichnende Begebenheit aus jener Zeit: Eines Tages blieb er mit einem Problem an seinem Dreirad auf dem Geh-

weg stehen. Ein französischer Soldat kam auf ihn zu und sagte: „Je vais te donner un coup de main“ – „Ich helfe dir.“

Jean-Pierre antwortete erschrocken: „Oh non !“, da er glaubte, der Soldat wolle ihn schlagen.

Diese Episode – im Nachhinein eher amüsant – zeigt sehr deutlich die Sprachverwirrung jener Zeit. Doch bereits wenige Monate später war Jean-Pierre wieder vollkommen zweisprachig.



Jean-Pierre in 1942, er ist 10 Jahre alt.

Seine Familie

Jean-Pierres Großvater, Georg Kempf, wurde 1870 in Ortenberg geboren, einem kleinen Dorf nordöstlich von Frankfurt. Sein Vater, der Dorfpfarrer, hatte die tägliche Aufgabe, mittags die Kirchenglocken zu läuten, um den Bauern auf den Feldern das Signal zu geben, dass es Zeit war, nach Hause zum Mittagessen zu gehen.

Als Schneiderlehrling spielte Georg seinem Vater einmal einen Streich, indem er die Glocken bereits um 11 Uhr anstelle von 12 Uhr läutete. Dies führte zu zahlreichen Streitigkeiten zwischen Ehemännern, die zu früh heimkehrten, und Ehefrauen, die mit dem Mittagessen noch nicht fertig waren. Georg wurde vermutlich streng von seinem Vater getadelt, denn er sprach oft von diesem Vorfall.

Nach Abschluss seiner Lehre schickte ihn sein Vater auf Wanderschaft, um seine Fähigkeiten weiter zu verbessern. In Straßburg im Elsass lernte er schließlich seine Frau kennen und gründete eine Familie.

Georg war mit Leib und Seele Schneider. Er konnte es nicht lassen, jedes Kleidungsstück, jeden Vorhang oder Stoff, an dem er vorbeikam, mit einem feinen Griff zwischen Daumen und Zeigefinger zu ertasten, um Textur und Qualität zu prüfen.

Französisch zu lernen, lehnte er



Die Eltern von Jean-Pierre.

entschieden ab und sagte oft:

„Red wie Dir de Schnawel gewachsen esch!“ – was so viel heißt wie:
„Sprich deine Muttersprache.“

Jean-Pierres Vater (Georgs Sohn) war leidenschaftlicher Mathematiker und entschied sich für eine Karriere als Landvermesser. Sportlich aktiv, liebte er das Skifahren und das Kanufahren.

Bei einer dieser Aktivitäten lernte er Maria Roedel kennen – eine Frau, die ebenso für Mathematik brannte. Sie arbeitete als Buchhalterin und teilte nicht nur seine Interessen, sondern zeigte mitunter sogar mehr Wagemut:

Beim Kanufahren sprang sie über Schleusen. Gemeinsam unternahmen sie mit Freunden

regelmäßig Klettertouren in die Dolomiten, bevor sie eine Familie gründeten. Später, wenn Jean-Pierres Kinder zu Besuch kamen, fanden sie



Maria, die Mutter von Jean-Pierre.



Jean-Pierres Eltern in den Dolomiten.

die beiden manchmal am Esstisch sitzend, vertieft in Berechnungen, um die Heizflächen der einzelnen Heizkörper in den verschiedenen Wohnungen ihres Hauses zu ermitteln – mit dem Ziel, die Gaskosten gerecht auf die Mieter zu verteilen.

Sein Studium

Nach dem Krieg setzte Jean-Pierre seine schulische Laufbahn am Lycée Kléber in Straßburg fort, wo er weiterhin auf die unermüdliche Unterstützung seiner Mitschüler zählen konnte. Sie halfen ihm regelmäßig, die Unterrichtsräume in den oberen Stockwerken zu erreichen, da die Gebäude nicht barrierefrei waren. Trotz der körperlichen Herausforderungen zeichnete sich Jean-Pierre durch seine Intelligenz und seine Anpassungsfähigkeit aus und entwickelte eine große Leidenschaft für Mechanik und Naturwissenschaften.

Neben seinem Schulunterricht begann Jean-Pierre mit dem Bau von Modellsegelflugzeugen und sogar eines Kajaks – dessen Maße durch die Größe seines Schlafzimmers bestimmt waren. Begeistert von Technik las er Fachzeitschriften für Ingenieure und eignete sich schnell ein solides mechanisches Wissen an. Jean-Pierre entwickelte außerdem ein starkes Interesse für Geschichte und Philosophie.

Eine Zeit lang beschäftigte ihn die Ausrichtung von Kirchtürmen im



Jean-Pierre im Chemielabor.

Elsass, und stolz auf seine Beobachtungen schrieb er einen Leserbrief an die Regionalzeitung Les Dernières Nouvelles d'Alsace.

Leider wurde dieser nie veröffentlicht. Enttäuscht und verärgert hegte

Jean-Pierre fortan Groll gegen die Zeitung und weigerte sich sein Leben lang, sie zu abonnieren oder zu lesen.

In dieser Zeit begann auch sein Interesse für Fahrzeuge – fasziniert von der Unabhängigkeit, die sie versprachen. Mit 18 Jahren baute Jean-Pierre aus den Teilen eines alten Salmson-Fahrgestells ein Auto. Dieser Erfolg war ein Wendepunkt in seinem Leben, denn er bewies sich selbst, dass er auch die technischen Herausforderungen seiner körperlichen Einschränkung überwinden

konnte. Seine Begeisterung für Mechanik wurde bald zu seiner Berufung. Er rüstete das Fahrzeug mit Handbedienungen aus,



Jean-Pierres Salmson mit Handbedienung.

die er selbst erfand und herstellte, und erwarb anschließend seinen Führerschein. Nichts schien ihm unmöglich!

Nach dem Abitur entschied sich Jean-Pierre für ein naturwissenschaftliches Studium mit den Schwerpunkten Mathematik, Physik und Chemie (MPC) und erwarb einen Bachelorabschluss in Naturwissenschaften.

Sein Ziel war klar: die Aufnahme an der École Nationale Supérieure de Chimie (ENSC) in Straßburg. Mit unerschütterlichem Willen legte er die Aufnahmeprüfung gemeinsam mit 170 anderen Bewerbern ab und belegte Platz 17 unter den 20 Zugelassenen. Doch zu seiner großen Enttäuschung wurde er wegen seiner Behinderung abgelehnt. Der damalige Direktor, Herr Forestier, war der Ansicht, dass Jean-Pierres eingeschränkte Mobilität ihn im Falle eines Unfalls in den Chemielaboren an einer sicheren Evakuierung hindern würde. Trotz des engagierten Einsatzes von Dekan Redslob, der sich mit Nachdruck für Jean-Pierre einsetzte, hielt die Schule an ihrer Entscheidung fest

Jean-Pierre ließ sich davon nicht entmutigen. Er schrieb sich an der naturwissenschaftlichen Fakultät ein, wo er Strömungsmechanik, Mineralogie und Chemie studierte, während er weiterhin in den Labors des Chemie-Instituts arbeitete. Ironischerweise brachte ihn das erneut in Kontakt mit Herrn Forestier – nun jedoch in einem Umfeld, in dem Jean-Pierre täglich unter Beweis stellte, dass er sicher und kompetent in einem wissenschaftlichen Umfeld arbeiten konnte.

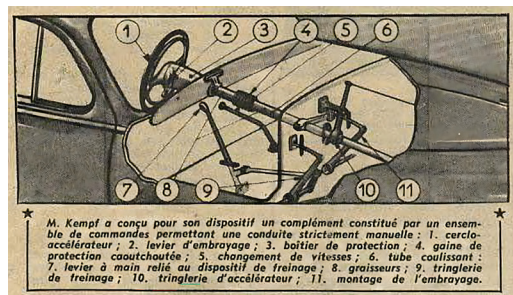
L'Auto-Journal

Jean-Pierre bewegte sich nun mit einem Auto fort, das er selbst umgebaut hatte.

Er hatte ein geniales System entwickelt, das er „Gasring“ nannte – kombiniert mit einer Handbetriebsbremse und einer handbetätigten Kupplung –, das ihm ermöglichte, ausschließlich mit den Händen zu fahren.

Ermutigt durch diesen Erfolg erkannte er, dass er auch das Leben anderer Menschen mit Behinderung verbessern konnte, indem er Fahrzeuge an ihre spezifischen Bedürfnisse anpasste.

Er entschloss sich, seine Erfindung öffentlich zu machen, und sandte einen Brief an L'Auto-Journal, in dem er sein Handbedienungssystem für das Autofahren ohne Beine beschrieb. Der Brief wurde veröffentlicht – und die Reaktion ließ nicht lange auf sich warten. Jean-Pierre erhielt eine Flut von Zuschriften von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die sich alle ähnliche Lösungen wünschten. Dieser frühe Erfolg motivierte ihn, sich ganz dieser Aufgabe zu widmen.



Auszug aus dem Brief an die Zeitschrift.

Jean-Pierre erhielt in dieser Anfangszeit eine unschätzbare Geste der Unterstützung, an die er sich sein Leben lang erinnern sollte: Heinrich, der Bäcker aus Cronenbourg, schenkte ihm eine Citroën 2CV, damit er sie mit seinem System ausrüsten konnte. Großzügig sagte Heinrich zu ihm, er solle das Auto erst zurückzahlen, wenn er es sich leisten könne. Leider verstarb der Bäcker kurz darauf. In einem letzten Akt der Güte verzichtete

Heinrich in seinem Testament auf die Rückzahlung der Schuld – und entband Jean-Pierre so von jeglicher Verpflichtung. Diese Geste prägte Jean-Pierre tief und erinnerte ihn daran, wie wichtig Solidarität in entscheidenden Lebensmomenten ist.



Jean-Pierre und Brigitte in 1954.

Im April 1955 heiratete Jean-Pierre Brigitte Klockenbring, eine medizinisch-technische Laborantin an der Kinderklinik in Straßburg. Nach der Geburt ihres ersten Kindes entschied sich Brigitte, ihren Beruf aufzugeben, um sich ganz der Familie zu widmen und aktiv beim Aufbau des Unternehmens an der Seite von Jean-Pierre mitzuwirken. Gemeinsam bildeten sie ein starkes Team, wobei Brigitte

eine zentrale Rolle bei der Führung des Haushalts spielte und zugleich die Ambitionen ihres Mannes unterstützte. Sie zogen drei Kinder groß: Jean-Daniel (geb. 1956), Pierre-Bernard (geb. 1957) und Martine (geb. 1958).

Während ihrer Hochzeitsreise in Paris nahm Jean-Pierre Kontakt zur Föderation der Kriegsversehrten auf. Der Direktor der Föderation erkannte sofort das Potenzial von Jean-Pierres Erfindungen und ermutigte ihn eindringlich, mit der Herstellung von Fahrzeuganpassungen zu beginnen. Er sah darin einen bedeutenden Fortschritt für die Mitglieder der Föderation.



Jean-Pierre und Brigitte auf Hochzeitsreise.

Sein Patent für den Gasring

Am 11. Juli 1955 meldete Jean-Pierre ein Patent für seinen „Gasring“ an, der am Lenkrad montiert war – eine Innovation, die das Autofahren für Menschen mit eingeschränkter Mobilität revolutionieren sollte. Dieses Patent gewährte ihm einen 20-jährigen Schutz, in dem er der Konkurrenz einen entscheidenden Schritt voraus war. Erst nach Ablauf dieser Frist tauchten in Frankreich ähnliche Systeme auf – doch Jean-Pierre blieb weiterhin an der Spitze der technischen

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE
DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
SERVICE
de la PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

BREVET D'INVENTION

Gr. 10. — Cl. 4. N° 1.135.356
Classification internationale B 62 d

Système de doubles commandes manuelles pour automobiles à l'usage des invalides.
M. JEAN-PIERRE KEMPF résidant en France (Bas-Rhin).

Demandé le 11 juillet 1955, à 10^h 20', à Strasbourg.
Déposé le 17 décembre 1955. — Publiée le 20 avril 1957.

La présente invention se rapporte à la conduite de voitures automobiles par les infirmes de membres inférieurs : paraplégies, des jambes, mutilés et paraplégiques. Il s'agit d'un ensemble de commandes manuelles mécaniques permettant d'actionner les commandes normales par pédale ou leur surmontant l'assistance par les pieds. Dans le cas d'une voiture à conduite gauche la présente invention permet d'actionner :

- a. Le volant de direction ;
- b. La pédale d'embrayage ;
- c. La pédale d'accélérateur.

Alternativement par la main droite :

- a. Le changement des vitesses ;
- b. La pédale de frein.

Le mécanisme de ces commandes consiste surtout dans la forme et la disposition des organes mécaniques utilisés pour actionner par la main humaine l'embrayage et l'accélérateur.

L'accélérateur est actionné par triètrier à partir d'un cercle métallique mobile placé sur le volant de direction. Le diamètre de ce cercle est inférieur à celui du volant et sa distance au volant sera d'environ 4 cm en position de repos correspondant au rabattu du moteur. Pour accélérer, le pouce point de sa circonférence, ce cercle parallèlement au tube de direction vers le volant. Le cercle, abandonné à lui-même, revient dans sa position de repos. Les pièces mécaniques nécessaires sont différentes suivant que le volant est porté par un tube creux déporté ou une tige pleine.

Le cercle accélérateur a est porté par une tige b coulisant longitudinalement et concentriquement dans le tube de direction c. Celui-ci est muni d'une fente droite d de même longueur que la course du cercle. Une bagne e coulisant à l'extérieur sur le tube de direction. Elle est solidaire d'une pièce f pénétrant par la fente dans le tube de direction où elle est reliée à la tige support h. Ainsi le mouvement de translation du cercle est transmis à la bagne coulisante. Une triètrier muni d'une fourche g capte ce mouvement et l'applique à la pédale d'accélérateur a.

6 - 41111

Prix du fascicule : 100 francs.

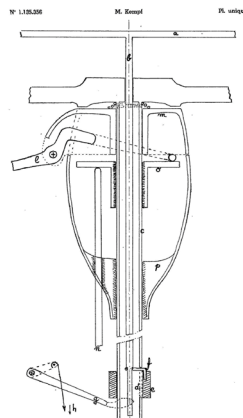
Pour le texte des brevets, s'adresser à l'ÉPREMIÈRE NÉCESSAIRE, 21, rue de la Convention, Paris (13).

L'embrayage est commandé mécaniquement par un levier l muni d'un bouton adapté à cet usage et situé à portée de la main sous le volant de direction. Ce levier est monté sur un support se pouvant tourner librement sur le tube de direction. Pour débrayer on tire ce levier vers le volant contre lequel il vient s'appuyer en fin de course. Il est donc possible de débrayer en n'importe quelle position angulaire du levier qui toutefois reste parfaitement immobile en marche normale grâce à un cliquet de retenue le maintenant dans une position angulaire déterminée. Le levier, abandonné à lui-même, revient automatiquement en position embrayée.

La triètrier commandant la pédale peut parfois se réduire à une expression très simplifiée sous la forme d'une tige rigide articulée sur la pédale, et d'un plateau coulisant e mobile sur le tube ou la tige de direction. Ce plateau joue le rôle d'intermédiaire entre le levier à main qui peut prendre toutes les positions angulaires et la tige de liaison à la pédale qui occupe une position angulaire fixe, en étant seulement sollicitée de la part du plateau d'un mouvement de translation dans le sens de sa longueur. Le plateau coulisant de la triètrier de l'embrayage sera toujours profilé par un boîtier fixe p enveloppant les parties grées et rigidement fixé à la carrosserie. Ce boîtier sera muni des ouvertures nécessaires au passage des tiges de commande de l'embrayage.

Il sera utilisé un levier de frein à la droite du conducteur permettant de freiner en le poussant d'arrière en avant. Ce levier sera solidaire d'un axe horizontal fixé sur la tubulure du siège.

JEAN-PIERRE KEMPF,
rue de Mittelhauberg, 53, Strasbourg-Kronenberg
(Bas-Rhin).



Patent gemeldet am 11. Juli 1955.

Innovation auf diesem Gebiet.

Der Gasring bestand aus einem Metallring, der mechanisch über eine Stange, die durch die Lenksäule führte, mit dem Gaspedal verbunden war.



Die Citroën 2CV, ausgestattet mit Gasring, Handbremse und Handschaltung.

Der Hub vom Leerlauf bis zum Vollgas betrug etwa 45 mm.

Der Bremshebel, rechts am Lenkrad montiert, betätigte das Bremspedal über eine mechanische Verbindung.

Die Handkupplung auf der linken Seite des Lenkrads ermöglichte es, mit der linken Hand zu kuppeln – ohne das Lenkrad loszulassen – während man mit der rechten Hand die Gänge wechselte.

... hier ist ein Muster.

Dieses Buch ist erhältlich auf Amazon.de:

<https://www.amazon.de/dp/B0FT4SBLG2>

und auf Apple books:

<https://books.apple.com/us/book/freiheit-am-steuer/id6753323450>

Viel Spaß beim Lesen!

Über die Autorin

Martine Kempf, die Tochter von Jean-Pierre Kempf, ist eine leidenschaftliche Elektronik- und Astronomiebegeisterte sowie eine autodidaktische Erfinderin.

Sie ist die Entwicklerin des Katalavox, eines innovativen Sprachsteuerungssystems, das unter anderem in der Neurochirurgie sowie bei der Fahrzeuganpassung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zum Einsatz kommt.

Seit mehreren Jahrzehnten leitet sie Unternehmen in den USA und in Frankreich, mit dem Ziel, technologische Innovationen im Dienst von Menschen mit Behinderung voranzubringen.

In diesem Buch erzählt sie mit Feingefühl und Authentizität das Leben ihres visionären Vaters – in einer Reihe kurzer Szenen, mal heiter, oft berührend – und setzt ihm ein lebendiges Denkmal.



Martine Kempf

<https://www.kempf-gasring.de>

<https://www.kempf-usa.com>

Freiheit am Steuer

Der Gebrauch seiner Beine wurde Jean-Pierre Kempf im Alter von drei Jahren genommen – doch er ließ sich von seiner Behinderung nie Grenzen setzen. Als Visionär und genialer Erfinder verhalf er Tausenden von Menschen mit eingeschränkter Mobilität dazu, die Freude am Autofahren wiederzuentdecken.

Diese inspirierende und bewegende Lebensgeschichte erzählt von einem außergewöhnlichen Schicksal: einer Kindheit voller Barrieren, bahnbrechenden Erfindungen, die in einer kleinen Küche in Cronenbourg entstanden, und abenteuerlichen Reisen quer durch Europa – bis nach Japan.

Mit seinen Herausforderungen, seinem Engagement, seinem Humor und seinem unerschütterlichen Durchhaltevermögen zeigt uns Jean-Pierre, dass die bedeutendsten Wege jene sind, die uns in den Dienst anderer führen.



Martine Kempf, die Tochter von Jean-Pierre, erzählt das Leben ihres Vaters von 1931 bis 2002 in einer Reihe kurzer, überraschender, amüsanter – und oft unglaublicher – Szenen nach.