



DIE ROLLI FLIEGER

Interessengemeinschaft Luftsport treibender Behinderter e.V.

Vorsitzender: Michael Amtmann, Schurzstr. 18, 63743 Aschaffenburg

1. Stellvertreter: Heinz Streit, Ring am Gottwill 78, 66117 Saarbrücken

2. Stellvertreter: Harald Weber, Friedhofweg 5, 67280 Quirnheim

Kontakte: Tel. 06021 960685, Fax&Fon 01805 060 335 212 62

e-Mail: info@rolliflieger.de

Können Körperbehinderte fliegen?

Einige Rollstuhlfahrer oder ähnlich durch Querschnittlähmung beziehungsweise Polio behinderte Menschen und zahlreiche mit anderen Problemen haben bewiesen, dass es gehen kann: Sie steuern mit deutschen Lizenzen Motor-, Segel- und Ultraleichtflugzeuge (UL) ebenso sicher wie Nichtbehinderte. Weitere absolvieren gerade ihre Ausbildung. In den USA und in Frankreich sind die Pioniere auf diesem Gebiet zu finden. In Frankreich, in der Schweiz, in England und jetzt auch in Deutschland steigen Querschnittgelähmte sogar an Drachen oder Gleitschirmen in den Himmel!

Ein Problem, das es zu lösen gilt: Fehlende Körperfunktionen sind mit Hilfe von Umbauten und Zusatzeinrichtungen im Flugzeug durch andere Körperfunktionen sowie durch geeignete Betriebsverfahren auszugleichen. Für manche Behinderungen gibt es bereits Lösungen, für andere können sicher noch Lösungen entwickelt werden.

In vielen Fällen wird es jedoch nicht gelingen, die Behinderung zu kompensieren - dies muß leider deutlich festgestellt werden.

Das andere Problem: Jeder Flugzeugführer (außer für Drachen, Gleitschirme und UL-Segelflugzeuge) braucht ein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis. Die Tauglichkeitsvorschriften sehen bei Querschnittlähmung und vielen anderen Handicaps erst einmal Untauglichkeit vor. Interessenten, die sich mit einer Körperbehinderung um die Zulassung zur Ausbildung oder die Wiedererlangung eines Pilotenscheines bewarben, wurde bis Mitte der 80er Jahre vom „Fliegerärztlichen Ausschuss“ beim Bundesminister für Verkehr, der in Problemfällen eingeschaltet wird, jede Hoffnung auf Erfolg genommen. Viele haben nach jahrelangen vergeblichen Bemühungen aufgegeben. Doch einige waren hartnäckig, argumentierten gegen die ablehnenden Gutachten des Ausschusses, konnten eigene Erfahrung und Fachkompetenz, Vorschläge für Kompensationsmaßnahmen sowie die Aktivitäten von Fliegern in anderen Ländern in die Waagschale werfen - und hatten schließlich Erfolg: Sie erhielten eine Sondergenehmigung. Und die Flugmediziner des BMV geben heute ehrlich zu: Man hat viel gelernt seit Mitte der 80er Jahre.

Die seit 1. Mai 2003 auch in Deutschland gültigen, über Europa hinaus einheitlich gefassten Richtlinien (JAR-FCL 3 deutsch) lassen dieses Hinzulernen erkennen. So ist beispielsweise die Möglichkeit, in vielen Fällen körperliche Handicaps durch technische Ausgleichsmaßnahmen am Flugzeug zu kompensieren, in den neuen Richtlinien manifestiert. Auch wird die Möglichkeit praktischer Tests im Flugzeug oder des Fliegens mit Sicherheitspilot vorgesehen.

Heute kann davon ausgegangen werden, dass es in vielen Fällen keine wesentlichen Widerstände mehr geben wird: Wenn die Führung eines Flugzeuges mit einer Behinderung nur ein technisches Problem ist, besteht Aussicht auf Erfolg.

DIE ROLLI FLIEGER

Einige derer, die „es“ geschafft haben, gründeten zusammen mit interessierten Behinderten und Nichtbehinderten im Mai 1993 die „Interessengemeinschaft Luftsport treibender Behinderter e.V.“, kurz „DIE ROLLI FLIEGER“ genannt. Der gängige Begriff „Rolli“ soll dabei nur stellvertretend für alle möglichen Behinderungsarten stehen. Dieser Verein hat sich folgende Aufgaben gestellt:

- Erfahrungsaustausch zwischen behinderten Fliegern
- Weitergabe eigener Erfahrungen und der Erfahrungen anderer an Interessierte
- Beratung und Unterstützung von interessierten Behinderten und Flugzeugkonstrukteuren bei technischen Maßnahmen zur Kompensation der Behinderung und bei der Erlangung des Fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses
- Nachweis von Flugschulen, die als Ausbildungsstätten in Frage kommen, auch im Ausland; Herstellung des Kontakts zwischen Fluginteressenten mit ähnlichen Behinderungen zum Erfahrungsaustausch für gemeinsames Vorgehen
- Kontakte zu Ärzten, die auf die verschiedensten Behinderungsarten spezialisiert und bereit sind, sich in Fragen der fliegerärztlichen Tauglichkeit einzuarbeiten und unsere Anliegen zu unterstützen
- Einflußnahme direkt oder über Interessenverbände der Allgemeinen Luftfahrt (DAeC, AOPA) auf Entwicklung und Handhabung von Tauglichkeitsrichtlinien
- Gespräche mit Fliegerärzten und den zuständigen Behördenvertretern
- Öffentlichkeitsarbeit, Informations- und auch gesellige Veranstaltungen

Jährlich veranstalten DIE ROLLI FLIEGER ein Fly-In, ein Treffen fliegender und am Fliegen interessierter Körperbehinderter. Das Echo in den Medien war vor allem bei den ersten, in größerem Rahmen ausgerichteten Fly-In`s sehr groß - Höhepunkt einer Serie von TV-Beiträgen war der Bericht über das Treffen in den ARD-Tagesthemen im Jahr 1993.

Der „Wirkungsbereich“ der ROLLI FLIEGER mit inzwischen über 100 Mitgliedern erstreckt sich auf ganz Europa - im Mitgliederverzeichnis sind neben Deutschland derzeit die Länder Belgien, Dänemark, Finnland, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Großbritannien, und USA vertreten, zu entsprechenden Vereinigungen in anderen Ländern bestehen enge Kontakte.

DIE ROLLI FLIEGER sind außerordentliches Mitglied im Deutschen Aero Club (DAeC).

Es gibt in Deutschland und Europa zahlreiche Flieger mit Behinderungen, die den ROLLI FLIEGERN noch nicht bekannt sind (z.B. mit Armamputationen, Diabetiker, nach Herzinfarkten ...). Auch zu Ihnen suchen DIE ROLLI FLIEGER Kontakt, um das Informationsnetz möglichst dicht knüpfen zu können.

Technische Möglichkeiten

Einen gewissen Standard haben Umbauten erreicht, die das Steuern von Motor-, Segel- und Ultraleichtflugzeugen ohne Gebrauch der Beine ermöglichen:

In den USA gibt es zum Preis von einigen hundert Dollar von der dortigen Behörde (FAA) zugelassene Geräte für Flugzeuge der Muster Piper PA 28, PA 32 u.a.,

Cessna 172, 182, 177, 337 u.a. und Grumman Cheetah/Tiger, die in wenigen Minuten montiert und demontiert werden können, ohne bleibende Veränderungen am Flugzeug. Feste, aufwändigere Einbauten gibt es für Beech-Baureihen, ferner zahlreiche individuelle Einzelumbauten (sogar für Hubschrauber!).

In Frankreich und Deutschland ist ein von Aerospatiale entwickelter Umbau für Flugzeuge der Soccata/Morane-Baureihen und deren Abkömmlinge in Gebrauch, allerdings zum permanenten Einbau und leider nicht ganz billig. Auch Flugzeuge des Herstellers Robin werden in Frankreich von Körperbehinderten geflogen.

In Deutschland ist ein Umrüstsatz für Piper-Flugzeuge der Baureihen PA 28-140 bis -181 durch das Luftfahrt-Bundesamt zugelassen. Dieser Umrüstsatz kann in etwa 20 Minuten in nahezu jedes dieser Flugzeuge (ab Baujahr 68) ein- und schnell wieder ausgebaut werden, ohne bleibende Änderung am Flugzeug. Ebenso kann in Deutschland mit den amerikanischen Handsteuerungen für ältere Baureihen des Musters PA 28 sowie die Piper Arrow geflogen werden

Die deutschen Segelflugzeughersteller Grob, Schleicher und Schempp-Hirth haben Handsteuerungen für ihre modernen Kunststoffdoppelsitzer und andere ihrer Modelle entwickelt und zugelassen (permanenter Umbau, Flugzeug bleibt für nicht behinderten Piloten uneingeschränkt benutzbar).

Die von den Behörden der genannten Länder erteilten Zulassungen sind seit Errichtung der europäischen Luftfahrtbehörde EASA meist ohne Probleme auf andere europäische Länder erweiterbar.

Die Firma Comco bietet für ihre UL-Modelle Fox 22 und C 42 einfache Umrüstsätze für Handsteuerungen an, auch der Sunny vom Leichtflugzeugbau Dewald und die FK 9 Mark 3 von B & F Technik sind vom Werk aus mit Handsteuerung lieferbar. Gleiches gilt für den Sky Arrow aus Italien und den Rans Coyote aus den USA. Weitere Hersteller wie z.B. die Firma Remos mit der Mirage G3 und Air light mit dem Wild Thing haben Bereitschaft zu Umbaumaßnahmen signalisiert.

Darüber hinaus gibt es individuelle Lösungen für Motor-, Segel- und Ultraleichtflugzeuge, z.B. auch für Piloten mit Oberschenkelprothesen oder nur einem Arm. Gerade UL's erfreuen sich besonderer Beliebtheit und sind für die Nutzung bei eingeschränkten Körperfunktionen oft besonders einfach auszurüsten. DIE ROLLI FLIEGER nennen gerne die Bezugsquellen oder beraten bei Umbauten.

Das fliegerärztliche Tauglichkeitszeugnis

Um ein Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis zu erlangen, ist folgender Weg zu beschreiten:

Der Bewerber besucht einen Fliegerarzt (Anschriften bekommt man bei jedem Verein oder Flugplatz). Auch wenn wegen einer Behinderung von vornherein feststeht, dass kein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt werden kann, wird eine vollständige Fliegertauglichkeitsuntersuchung durchgeführt: So kann ausgeschlossen werden, dass weitere Gründe vorliegen, das Tauglichkeitszeugnis zu verweigern.

Mit dem Bescheid über die Untauglichkeit stellt der Bewerber dann an die für die angestrebte Lizenz zuständige Stelle seiner Landesregierung (Regierungspräsidium, Luftamt, Bezirksregierung) bzw. der Interessent für UL-Fliegen an das DAeC

Luftsportgerätebüro, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig bzw. an den Deutschen Ultraleichtflugverband e.V., Dilleniusstr. 13, 71522 Backnang, den Antrag, das durch das Untauglichkeitszeugnis dokumentierte Urteil des Fliegerarztes von Gutachtern überprüfen zu lassen und ein Tauglichkeitsurteil auszusprechen, das wegen der Behinderung gegebenenfalls mit Auflagen verbunden sein kann. Dem Antrag sollte eine Stellungnahme des Fliegerarztes beigelegt sein, aus der hervorgeht, aus welchem Grund er kein Tauglichkeitszeugnis ausstellt, dass aber weitere Gründe, die gegen eine Tauglichkeit mit entsprechenden Auflagen sprechen, nicht vorliegen. Sinnvoll ist die Angabe, durch welche technischen und betrieblichen Maßnahmen der Bewerber die körperlichen Defizite ausgleichen will. Unbedingt sollten dem Antrag alle verfügbaren einschlägige Befunde und Berichte (neurologische, orthopädische, urologische ...) beigelegt werden – viele Gutachterverfahren dauerten schon Monate, weil die Gutachter erst Unterlagen nachfordern müssen.

Leider haben solche Verfahren oft lange Bearbeitungszeit und sind mit erheblichen Kosten verbunden (mit über 600 € ist zu rechnen!). Möglicher Weise wird der Gutachter eine zusätzliche ausführliche Untersuchung (mit entsprechenden Zusatzkosten) anordnen.

Auch bei Einleitung dieses Verfahrens empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit dem Verein DIE ROLLI FLIEGER.

Keine Unterstützung können DIE ROLLI FLIEGER jedoch leisten, wenn versucht wird, ein Tauglichkeitszeugnis unter Umgehung des offiziellen Weges zu erlangen.

Empfehlungen an Interessenten

Die Bewerbung um die Anerkennung der Fliegertauglichkeit in besonderen Fällen erfordert Kompetenz bei der Auseinandersetzung mit den zuständigen Stellen: Der Bewerber muß überzeugend darlegen, dass er trotz Behinderung mit den vorgesehenen technischen und flugbetrieblichen Maßnahmen dieselbe Sicherheit im Führen eines Flugzeuges erlangen kann wie ein Nichtbehinderter - ohne Kompromisse. Gibt es noch keine Lösungen bei vergleichbar behinderten Fliegern, muß er selbst eine entwickeln. Dazu muß er die Anforderungen, die im Flugzeug an ihn gestellt werden, genau kennen. Natürlich helfen DIE ROLLI FLIEGER dabei nach Möglichkeit.

Grundsätzlich ist das Mitmachen z.B. in einem Verein ratsam, um festzustellen, ob die angepeilte Luftsportart überhaupt die eigenen Erwartungen erfüllt, ob nach Überwindung aller Hürden die Betätigung in dieser Sparte wirklich befriedigend sein wird, und wo man das geeignete Umfeld (Verein, Flugplatzgemeinschaft ...) findet. Mancher hat übrigens in einem Flugsportverein auch als Nicht-Scheininhaber schon große Befriedigung gefunden - ob behindert oder nicht behindert. So war der Copilot eines Teams, das im Rallyefliegen zweimal Deutscher Meister und zweimal Vizemeister sowie einmal Vizeweltmeister war, durch Polio von der Körpermitte abwärts vollständig gelähmt.

Inzwischen gibt es Vereine, Segelflugschulen, UL-Flugschulen und Drachenflugschulen, die Fluggerät bereithalten, welche ohne Gebrauch der Füße gesteuert werden können. DIE ROLLI FLIEGER nennen gerne Adressen.

<http://www.rolliflieger.de>