



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. +49 6021 960685, Fax&Fon +49 322 237 179 79
e-Mail: info@rolliflieger.de

Können Körperbehinderte fliegen?

Zahlreiche 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. Im Ausland wurde dieser Beweis noch viel öfter erbracht: 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 zu kompensieren. Für manche Behinderungen gibt es bereits Lösungen, für andere können 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 (auch für UL's, nicht für Drachen, Gleitschirme und Ultraleicht-Segelflugzeuge) braucht in Deutschland ein Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis. Die Tauglichkeitsvorschriften sehen bei Querschnittlähmung und 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.

Neue, seit 1. Mai 2003 auch in Deutschland gültige, über Europa hinaus einheitlich gefasste 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.

Mit der Neufassung der Luftverkehrs-Zulassungsordnung vom Juni 2007 wurde der Ablauf der Tauglichkeitsprüfung in besonderen Fällen weiter vereinfacht (s.u.). Heute darf man feststellen: Wenn die Führung eines Flugzeuges mit einer Behinderung nur ein technisches Problem ist, besteht Aussicht auf Erfolg.

Die Rolli Flieger

Einige von denen, 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. Dabei soll der gängige Begriff "Rolli" nur stellvertretend für alle möglichen Behinderungsarten stehen. Dieser Verein hat sich folgende Aufgaben gestellt:

- Erfahrungsaustausch zwischen behinderten Fliegern im In- und Ausland
- Weitergabe eigener Erfahrungen und der Erfahrungen anderer an Interessierte
- Beratung 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
- Als Fernziel: Bereitstellung von umgebauten Flugzeugen, Verleih von Umbauten
- 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 Dänemark, Finnland, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Großbritannien, Slowenien 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. Flieger 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, aufwendigere Einbauten gibt es für Beech-Baureihen, ferner zahlreiche individuelle Einzelumbauten.

Die Gültigkeit von Zulassungen einiger Handsteuerungen, die in den letzten Jahren in Mitgliedsländern der EU entwickelt wurden, wurde mit Übernahme der Aufgaben nationaler Behörden durch die europäische Luftfahrtbehörde EASA auf alle EU-Mitgliedsländer erweitert.

Dies betrifft

- in Frankreich entwickelte Umbauten für Flugzeuge der Soccata/Morane-Baureihen und deren Abkömmlinge sowie Flugzeuge des Herstellers Robin, zum permanenten Einbau bestimmt und leider nicht ganz billig;
- den in Deutschland entwickelten Umrüstsatz für Piper-Flugzeuge der Baureihen PA 28-140 bis -181; 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;
- die in England zugelassene Variante der amerikanischen Handsteuerung für diverse Piper-Flugzeuge (Baureihen der PA 28 der 60er- und frühen 70er-Jahre, PA 28 Arrow u.a.)
- und andere.

Eine Weiterentwicklung der amerikanischen Steuerung für Piper PA 28 wurde von behinderten Fliegern aus Frankreich zur EASA-Zulassung gebracht!

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

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. REMOS mit der Mirage 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 nur einem Bein oder 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.

Gelegentlich werden auch spezielle Prothesen eingesetzt, um alle nötigen Funktionen im Flugzeug ausführen zu können. Diese sind dann nicht zulassungspflichtig, die Funktionsfähigkeit muss aber demonstriert werden.

Das fliegerärztliche Tauglichkeitszeugnis

Um in "besonderen Fällen" ein Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 zu erlangen, ist laut **§ 24c der Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 13. Juni 2007** folgender Weg zu beschreiten:

Wenn ein Fliegerarzt (AME) bei einem Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 die Untauglichkeit des Bewerbers festgestellt hat oder Tatsachen erkennt, die Zweifel an der Tauglichkeit des Bewerbers begründen, kann der Bewerber bei einem anerkannten flugmedizinischen Zentrum (AMC) oder einem Fliegerarzt (AME) mit Zulassung für Tauglichkeitsprüfungen zu Klasse 1 diese Feststellungen überprüfen lassen. Das AMC bzw. der AME Klasse 1 prüft aufgrund der Vorschriften von JAR-FCL 3 deutsch, ob ein Tauglichkeitszeugnis oder ein Tauglichkeitszeugnis mit Auflagen und Einschränkungen ausgestellt werden kann oder die Untauglichkeit zu bestätigen ist. Fachärzte, andere flugmedizinische Sachverständige und Psychologen können hinzugezogen werden, die für eine Überprüfung erforderlichen medizinischen Befunde können mit Einwilligung des Bewerbers an diese übermittelt werden. Das nach abgeschlossener Überprüfung ausgestellte Tauglichkeitszeugnis oder die Bestätigung der Untauglichkeit wird dem Bewerber übergeben und in Kopie der für die Lizenzerteilung zuständigen Stelle übermittelt.

Empfehlungen für 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 seiner 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: Man kann feststellen, ob die angepeilte Flugsport-Sparte (Motorflug, Motorsegeln, Segel- oder UL-Fliegen, Drachenfliegen ...) 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, Drachenflugschulen, die Fluggerät bereithalten, welche ohne Gebrauch der Füße gesteuert werden kann.

Die Rolli Flieger nennen gerne Adressen.

DIE ROLLI FLIEGER bitten alle, die eigene Erfahrungen zu diesem Themenbereich gesammelt haben oder sonstige interessante Informationen besitzen, mit dem Verein Kontakt aufzunehmen! Kontaktanschriften siehe oben!

<http://www.rolliflieger.de>