

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim e.V.



6. Jahrgang

Dezember 1992

1. Ausgabe '92

Meine PPL-Story

Als ich im Jahr 1971 in den Flugsportclub Aschaffenburg eintrat, hatte ich schon ein Ziel: Trotz meiner Behinderung irgendwann einmal den PPL-A, B oder C machen zu können. Ich hatte mir schon viele Gedanken über mögliche Flugzeugumbauten gemacht, auch mit dem Metallbaukasten ein Modell einer geeigneten Steuerung gebaut und damals von Toni Wüst begutachten lassen; aber alle diese Pläne waren

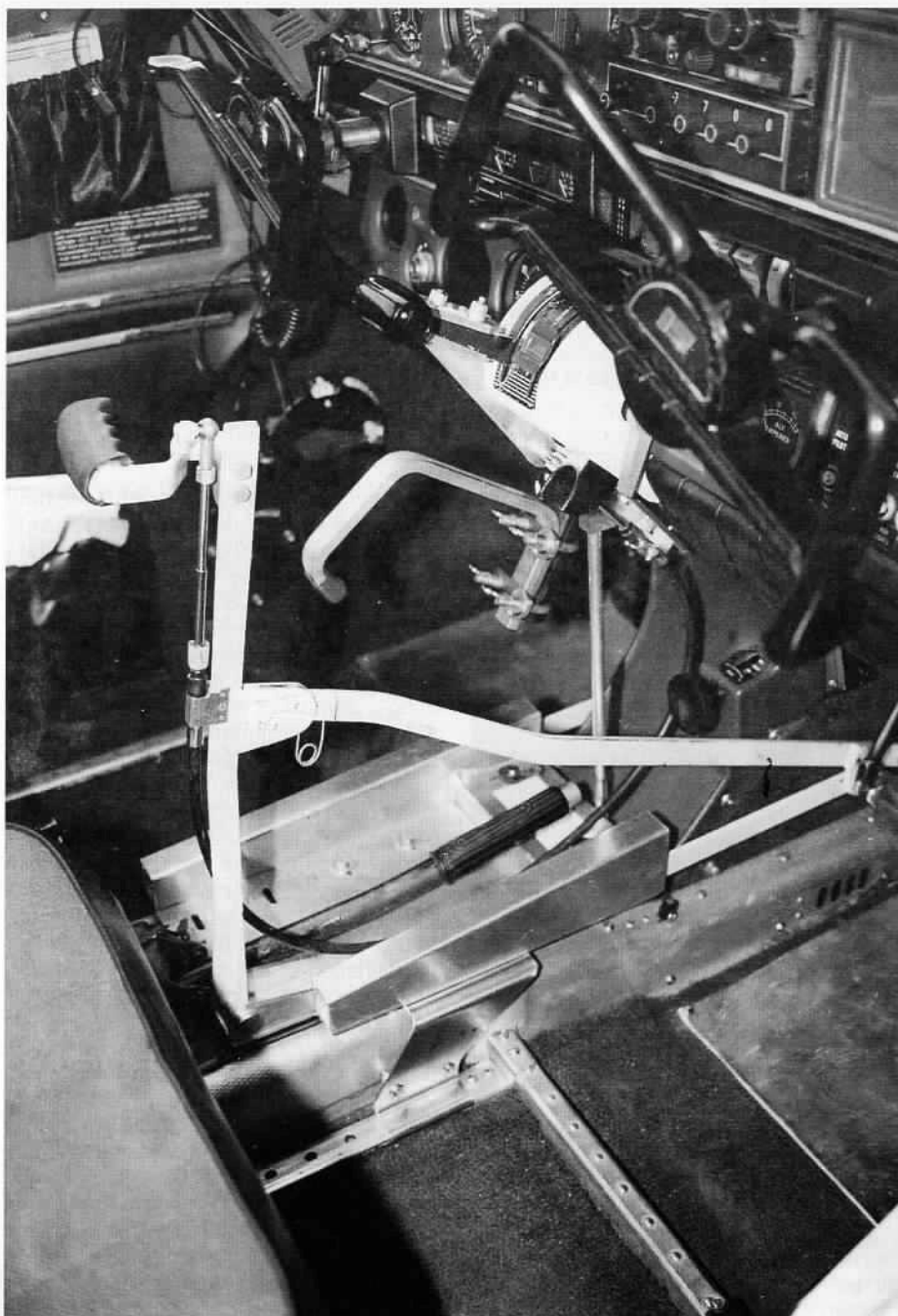
mangels einschlägiger Erfahrung natürlich noch nicht sehr fundiert. Doch die Erfahrung kam sehr schnell: Im Tausch gegen Mitflug-Stunden übernahm ich viele der damals noch üblichen Towerdienste. Mit dem BZF I und meinen so gewonnenen Navigationskenntnissen hatte ich auch Gelegenheiten zu größeren Auslandsflügen. Trotzdem: An die Verwirklichung der Pläne war noch lange nicht zu denken, sah es doch noch so aus, als bräuchte ich dazu ein eigenes Flugzeug mit permanenten Einbauten. Dazu fehlte aber das Geld. Doch über Lee Hofecker, der mit seiner Beech-18-Flotte und seiner braunen Beaver vielen von uns noch in Erinnerung ist, kam ich 1976 an die Adresse einer amerikanischen Vereinigung körperbehinderter Piloten. Von Korea-Veteranen gegründet, zählte sie inzwischen einige Dutzend Mitglieder, und diese flogen die verschiedensten Flugzeugtypen mit ebenso unterschiedlichen Einrichtungen, die den Gebrauch der Füße überflüssig machte: Cessna, Beech, Ercoupe, Piper, darunter auch Zweimots wie die Seneca usw. Und das Beste daran: Für Cessna und Piper wurden von der FAA zugelassene Geräte zu geringen Preisen angeboten, die in Cessnas, Grummans oder auch Pipers im Nu ein- und wieder ausgebaut werden konnten - sie machten ein eigenes Flugzeug überflüssig! Doch die große Enttäuschung folgte bald: Nachdem ich einen

prominenten Flugmediziner gefunden hatte, der bereit war, mich zu unterstützen, stellte ich mich 1979 der ersten fliegerärztlichen Untersuchung. Daraufhin wurde der Fliegerärztliche Gutachterausschuß (FGA) beim Luftfahrt-Bundesamt befragt, der aber nur zu folgendem Ergebnis kam: "Untauglich für jede fliegerische Verwendung". Sämtliche vom FGA gegen mich aufgeführten Argumente waren höchst fadenscheinig. Eine ausführliche und mit kompetenten Fachleuten wie dem untersuchenden Fliegerarzt und Erich Reichart erarbeitete Gegenstellungnahme nützte nichts, der FGA hatte "seinen fliegerärztlichen Erkenntnissen nichts hinzuzufügen": Einen Piloten, der seine Beine nicht gebrauchen konnte, sollte es nicht geben. Dabei hatten schon zwei deutsche Flieger bewiesen, daß es geht: Ein Segelflieger und ein Motorflieger, durch Unfälle querschnittsgelähmt, flogen damals schon in Baden Württemberg. Beide waren schon vor ihrem Unfall Piloten, beide hatten auch keine Schwierigkeiten beim LBA, als sie ihre selbstentwickelten Handsteuerungen zulassen wollten. Schwierigkeiten machte erst die Abteilung Flugmedizin ihnen und den Fliegerärzten, die sie entgegen der bestehenden Richtlinien unter entsprechenden Auflagen wieder tauglich geschrieben hatten, auch die erste Scheinverlängerung der beiden war problematisch. Sie durften schließlich weiter

fliegen, doch das LBA sorgte dafür, daß sich "so etwas" nicht wiederholen könnte. Inzwischen war ich in die Rallyefliegerei eingestiegen. Bei einem vertretungsweisen Einsatz als Co von Otto Höfling bei der Deutschen Motorflugmeisterschaft 1978 konnten wir sogar unser Superteam Müller/Schlagmüller schlagen (das kostete mich damals 27 Flaschen Sekt, eine für jeden Platz, um den wir besser waren) und wurden zweite. Von da an flogen wir mit viel Freude und großem Erfolg zusammen, und diese Erfolge waren es letztendlich, die die Wende für mich brachten: Ein guter Freund, der auch den FGA-Vorsitzenden kannte, verstand es, diesen davon zu überzeugen, daß er mir doch eine Chance geben sollte: Nach neuer fliegerärztlicher Untersuchung schickte mich der FGA zum

Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe nach Fürstenfeldbruck. Dort wurde ich drei Tage lang auf Herz und Nieren überprüft, und selbige sowie alles andere erwiesen sich als in Ordnung: Die erste und schwierigste Hürde war genommen, im April 1983 hielt ich mein Tauglichkeitszeugnis in den Händen! Nun brauchte ich die Handsteuerung für ein Flugzeug. Von den amerikanischen Geräten war ich abgekommen: das für die Cessnas hatte ich für nur 1200 DM gekauft, ein Probereinbau ließ mich jedoch an seiner Sicherheit und an den Zulassungschancen beim LBA zweifeln (es fliegt jetzt in Österreich). Ich mußte also selbst etwas entwickeln. Erst peilte ich die C 172 an, bald aber sah ich bei der PA 28 größere Vorteile. Außerdem war dieser Typ ja in unserem Club mehrfach vorhan-

den, und an Ottos D-EAYZ durfte ich jederzeit maßnehmen und probieren. Dabei erlebte ich viel Hilfsbereitschaft bei den Vereinskameraden; leider überschätzte mancher bei der Hilfszusage seine zeitlichen Möglichkeiten. Geduld war gefordert. Auch ich war durch meine Berufstätigkeit in München sehr gehandicapt, und so lief die Entwicklung ziemlich zäh. Schließlich war ein Prototyp des Geräts entstanden, noch recht roh zusammengezimmert, aber er bewies die Tauglichkeit des Konzepts. Dann fertigte ich Zeichnungen an, und in der Ausbildungswerkstatt der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck entstand schließlich das Zusatzgerät mit der Bezeichnung "Amtmann HS1". Dann die Zulassung beim LBA: Wohlgesinnt waren mir dort alle beteiligten Ingenieure, man legte mir keine Steine in den Weg. Doch Zeit hatte man dort sehr wenig für mich, die Grob Egrett und die Dornier Seastar beschäftigten meine Verhandlungspartner doch sehr viel mehr als mein HS1. 1987 stellte ich mit starker Unterstützung vor allem durch Herrn Chaloupek in der Firma Röder Präzision den Antrag auf Zulassung beim LBA, im Juni 1988 konnte ich das Gerät in der D-ENST in Braunschweig vorstellen. Mit dem Testingenieur Leifhelm und Erich Reichart am (Hand-) Steuer erfolgte der Erstflug mit dem HS1 zur Zufriedenheit von Herrn Leifhelm. Einige kleine Änderungen waren jedoch noch nötig, und insbesondere mußten Festigkeitsnachweise erbracht werden. Diese versuchte ich selbst zusammenzustellen, hatte damit aber nicht den ganz großen Erfolg. Es wurde geändert und ergänzt, und nach einem weiteren Besuch in Braunschweig mit der D-ENG im August 1990 war das Ziel in Sicht. Einige Auflagen mußten noch erfüllt werden, und dann hielt ich am 31. Mai 1991 die Ergänzung zur Musterzulassung der PA 28 in der Hand! Die letzten Änderungen waren bis zum August geschafft, natürlich wieder mit kräftiger Hilfe von Mitgliedern unseres Clubs. Heinz Kolb baute mit das entscheidende Teil. Das HS1 paßt in fast alle unsere PA 28, nur ein Stempel eines Prüfers Klasse eins ist zur Bestätigung nötig. In etwa einer halben Stunde ist ein Flugzeug auf- und in etwa 15 Minuten wieder abgerüstet. Im August 1991 konnte ich endlich mit der Ausbildung beginnen, und mit meinen geduldischen Fluglehrern Horst Gebhardt und Bernhard Gohlke war der Erfolg nur noch eine Frage der Zeit: Am Faschingsdienstag 1992 legte ich die theoretische und am 27. Juni 1992 die praktische Prüfung ab. Im Flugsportclub Aschaffenburg hatte ich sicher den besten Rahmen für mein Vorhaben gefunden, und bei den vielen, die mir sehr geholfen und zum Gelingen beigetragen haben, möchte ich mich ganz herzlich bedanken - ebenso bei allen, die mir die notwendige Hilfe auf dem Boden (Tanken, Schieben ...) geben! Ich möchte auch die durch und durch freundliche und kooperative Haltung des Luftamtes Nordbayern nicht unerwähnt lassen.



Handsteuerung HS1 in der D-ENST.

Foto: Mike Amtmann

In Deutschland bin ich der erste, der mit einer solchen Behinderung und mit dem vollen Segen der Behörden den PPL-A von Grund auf erworben hat. Doch sind auch andere Deutsche in ähnlicher Lage zu erwähnen: In Hamburg lebt der querschnittgelähmte Wolfgang Alpers, der seinen PPL-A nach seinem Unfall in Frankreich erneuert hat, wo ebenfalls schon seit langer Zeit Behinderte fliegen dürfen. Und in Ulm wohnt Martin Schuth, dessen Behinderung viel schlimmer ist als die meine, der aber mit einem UL durch die Lande fliegt. Sein Erfolg beruht auf der Tatsache, daß das LBA bei den Ultraleichten die Hände nicht im Spiel hat. Viele Zufälle haben mich auf meinem Weg zum PPL mit anderen behinderten Fliegern zusammengeführt: Ich war gerade in Lienz, als ein querschnittgelähmter Österreicher seinen ersten Alleinflug auf einem Bergfalken absolvierte, und bei einem Besuch in Bordeaux-Yvrac führte mich der dortige Vereinspräsident in einen versteckten Winkel des Hangars, wo gerade eine Cessna auf Handbetrieb umgestellt wurde. Auf der Rallye-Weltmeisterschaft in Spanien lernte ich einen Engländer kennen, der mit einer amerikanischen Handsteuerung flog; letztes Jahr bei der WM in Südafrika traf ich ihn wieder. Nun hoffe ich, daß auch bei uns das Eis gebrochen ist und ich weiteren Behinderten ein bißchen dabei helfen kann, sich selbständig in die Luft zu erheben.

Mike Amtmann