

Nicht mehr nur Copilot

Querschnittsgelähmte können fliegen lernen



zum Beispiel nach Madrid und Budapest, als „Navigator“ Erfahrungen. Nach Lehrgang und Prüfung beim Luftamt Nordbayern wurde ich ehrenamtlicher Beauftragter für Luftaufsicht für den Verkehrslandeplatz Aschaffenburg.

Im Jahr 1976 lernte ich die amerikanische Vereinigung der Californian Wheelchair Aviators kennen und erhielt Informationen über FAA-zugelassene, recht einfache Umrüstsätze. Sie ermöglichen die Steuerung der Muster Cessna 172, 177 und 182, Grumman Tiger und Cheetah sowie Piper PA 28 und andere allein mit den Händen. Die Geräte sind in den USA und anderen Ländern zu Dutzenden in Gebrauch. Sie sind in die genannten Flugzeuge ohne Vorbereitung in wenigen Minuten ein- und wieder auszubauen und kosten nur wenige hundert Dollar. Damit

Den Außencheck kann Michael Amtmann nun als verantwortlicher Pilot vornehmen. Er ist der erste querschnittsgelähmte PPL-Inhaber in Deutschland, der die Lizenz als Anfänger erwerben konnte. Sein motorflugsportlicher Erfolg als Copilot im Team mit Otto Höfling halfen ihm, bei den Behörden die Ausnahmeregelung zu erreichen

Fotos: G. Marzink/F. Baptista



entfiel die Notwendigkeit der Beschaffung eines eigenen Flugzeugs, und der Erwerb des PPL-A kam für mich auch dank eines entsprechenden Berufs in den Bereich des finanziell Möglichen.

Hürdenlauf

Daraufhin startete ich meine Bemühungen um die fliegerärztliche Zulassung – diese sollte sich allerdings als die größte Hürde erweisen, die auf dem Weg zum PPL zu nehmen war. Eine erste Anfrage bei Prof. Dr. Siegfried Ruff machte mir Mut. Er sagte mir seine Unterstützung zu. Im Jahr 1979 nahm er die erste fliegerärztliche Untersuchung vor, die den Tauglichkeitsrichtlinien entsprechend mit dem Bescheid der Untauglichkeit endete. Das Untersuchungsergebnis war dennoch ein wichtiger Schritt zur Anerkennung der Tauglichkeit. Es war die Grundlage für die Anrufung des Fliegerärztlichen Gutachterausschusses (FGA) beim Luftfahrt-Bundesamt.

Dieser beschied mir allerdings im Dezember 1979 die „Untauglichkeit für jede fliegerische Verwendung“. Von den Präzedenzfällen, den beiden süddeutschen Piloten, wollte man nichts mehr wissen, denn deren Tauglichkeitszeugnisse waren im Widerspruch zu den Richtlinien und am FGA vorbei zustande gekommen.

Sämtliche vom FGA gegen meine Eignung zum Führen von Flugzeugen aufgeführten Argumente waren jedoch höchst zweifelhaft und widerlegbar. Ich legte dem LBA deshalb eine Gegenstellungnahme vor, die mit kompetenten Fachleuten aus dem fliegerischen und luftfahrtmedizinischen Bereich abgestimmt war. Jedoch ohne

Fliegen, vor allem das Steuern von Leichtflugzeugen, gehört heute noch keineswegs zu den Selbstverständlichkeiten des alltäglichen Lebens – und erst recht nicht in Deutschland. Geradezu grotesk erscheint da die Vorstellung, daß Behinderte am Knüppel eines Motor- oder Segelflugzeugs Platz nehmen könnten. Solch ein Ansinnen paßt nun einmal ganz und gar nicht mit dem bundesdeutschen Vorschriften- und Behördendenken zusammen. Im Ausland ist dies durchaus anders. In USA, Schweden oder Frankreich sind zum Beispiel querschnittsgelähmte Piloten keine Seltenheit. Der ebenso gehandicapte und flugbegeisterte Michael Amtmann, vielen als erfolgreicher Copilot bei Rallyes bekannt, war deshalb überzeugt, daß auch er das Fliegen erlernen könnte und zwar in Deutschland. Mit einem ungeheuren Energieaufwand hat er es letztlich auch fertiggebracht. Ablehnungsbescheide und arrogante Ignoranz auf Gutachterseite haben ihn nicht entmutigen und bremsen können. Schließlich hat er in Eigenleistung ein mobiles Handsteuerungssystem für Motorflugzeuge (Piper PA 28) konstruiert, bauen lassen und eine LBA-Zulassung dafür erwirkt. Das System will der seit diesem Sommer frischgebackene PPL-A-Besitzer nun auch anderen behinderten Flugbegeisterten zur Verfügung stellen. Seinen Weg zum PPL-A beschreibt Michael Amtmann selbst.

Im Alter von fünf Jahren erkrankte ich 1955 an Kinderlähmung. Als Folge blieb mir eine Lähmung etwa von der Körpermitte abwärts. Trotzdem träumte ich schon in meiner Jugend davon, irgendwann einmal Segel- oder Motorflugzeuge fliegen zu können. Aus einem Metallbaukasten entstand sehr früh das Modell einer Steuerung, die die Betätigung aller Ruder nur mit den Händen möglich machte. Auch ein erstes Gespräch mit Hans Zacher von der Oskar-Ursinus-Vereinigung machte mir Mut. Ebenso stützte ich mich auf die Erfahrung zweier Piloten in Baden-Württemberg, die nach erlittener Querschnittslähmung wieder am Knüppel ihres Segel- beziehungsweise Motorflugzeugs sitzen konnten. Doch wäre nach diesen Vorbildern der Erwerb eines eigenen Flugzeuges notwendig geworden, da ein entsprechender Umbau die Verwendung des Flugzeugs für Nichtbehinderte problematisch gemacht hätte.

Mitflieger

Im Jahr 1971 trat ich in den Flugsportclub Aschaffenburg ein, wo ich mich entsprechend meiner Möglichkeiten betätigte. Ich erwarb das Funksprechzeugnis BZF I und sammelte auf vielen Flügen, auch Langstreckenflügen wie

Erfolg: Im Juni 1980 stellte der FGA, ohne auf meine Argumente einzugehen, fest, daß seinen „fliegerärztlichen Erkenntnissen nichts hinzuzufügen“ sei, und bestätigte die Ablehnung. Einen weiteren Piloten, der seine Beine nicht gebrauchen konnte, sollte es nicht geben.

Inzwischen hatte ich meine fliegerischen Aktivitäten ausgebaut: Seit 1978 flog ich als Copilot mit meinem Vereinskameraden Otto Höfling Rallyes. Wir waren von Anfang an sehr erfolgreich: Im Jahr ~~1979~~ 1978 konnten wir schon den Titel des Deutschen Vize-meisters erfliegen, es folgten der Titel des Deutschen Meisters, des Vize-weltmeisters und der Sieg beim Deutschlandflug. Von 20 Rallyes hatten wir fast die Hälfte gewonnen und zahlreiche zweite Plätze errungen.

Umdenken

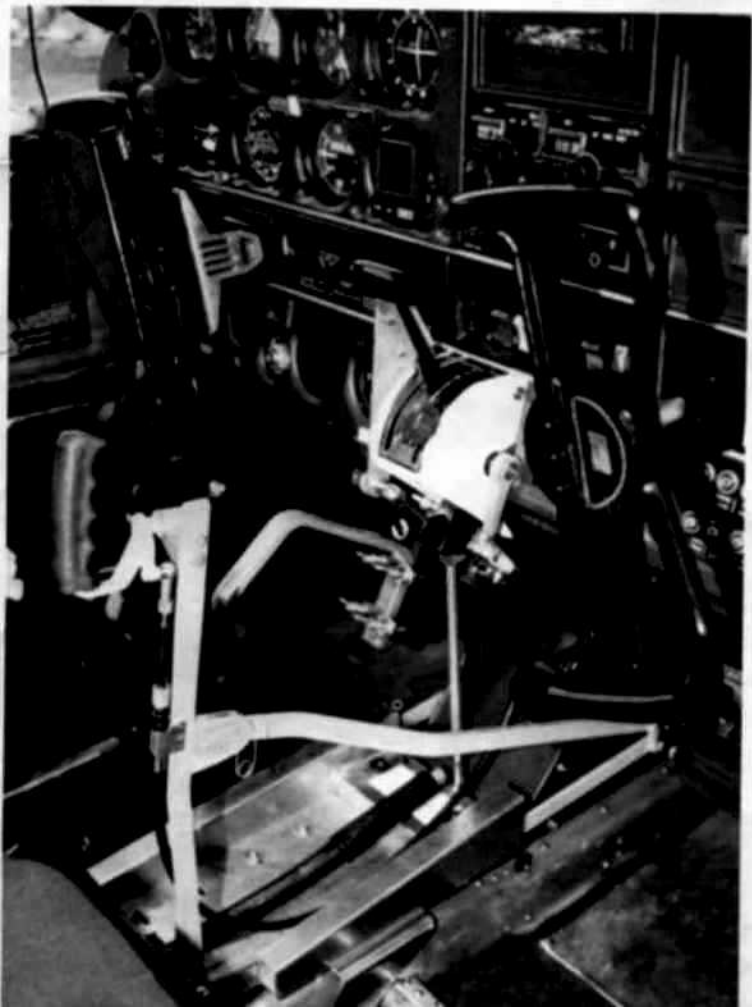
Diese Erfahrungen und meine detaillierten Vorstellungen über die Umrüstung eines Flugzeuges bewirkten ein Umdenken beim FGA. Ich war inzwischen von den amerikanischen Systemen abgekommen, da deren Auslegung meinen Vorstellungen nicht ganz entsprach und ich ihre Zulassungschancen beim LBA nicht gerade hoch einschätzte. Ich hatte deshalb damit begonnen, eigene Entwürfe zu erarbeiten.

Vor diesem Hintergrund wurde im September 1982 das fliegerärztliche Verfahren erneut eingeleitet, es folgte eine dreitägige Untersuchung im Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck, und diesmal hatte ich Erfolg. Im April 1983 erhielt ich den Bescheid:

„Im Hinblick auf den selbstlosen und erfolgreichen Einsatz als Copilot bei Flugrallyes, bei denen der Antragsteller als Copilot die Titel des Vizeweltmeisters und Deutschen Meisters erreichen konnte, ist der FGA der Ansicht, daß man Herrn Michael Amtmann zur Schulung zwecks Erlangung der Fluglizenz für den Tauglichkeitsgrad II zulassen sollte, selbstverständlich mit der Auflage, daß ein Flugzeug den spezifischen Belangen der Behinderung des Herrn Amtmann entsprechend umgerüstet wird und dieses umgerüstete Flugzeug vom LBA zugelassen und genehmigt wird...“ gez. Prof. Müller, Vorsitzender des FGA beim BMV“

Nun ging es an die Entwicklung und den Bau der Handsteuerung. Aber auch jetzt war erst einmal Geduld gefordert. Der Umstieg von der zuerst für den Umbau vorgesehenen Cessna 172 auf eine PA 28, die berufliche Situation (Arbeitsstelle in München, Flugsportclub in Aschaffenburg), die Arbeitsbelastung und Zeitprobleme bei vielen hilfsbereiten Freunden, die den Bau übernehmen wollten, und an-

Blick ins Cockpit einer PA 28, die mit der Handsteuerung HS1 von Michael Amtmann ausgerüstet wurde. Das Gerät steht nun zum Nachbau für weitere Interessenten zur Verfügung



dere widrige Umstände führten dazu, daß auch diese Phase viel länger dauerte, als ich zunächst kalkuliert hatte. Als Lichtblick erwies sich dabei, daß die zuständigen Stellen beim LBA meinem Vorhaben äußerst positiv gegenüberstanden.

Nach dem Bau eines Prototyps, der die Funktionsfähigkeit meines Konzepts erwies, wurden die Pläne fein ausgearbeitet. Durch Vermittlung eines Freundes wurde auch eine ideale Produktionsstätte für das Gerät gefunden: die Ausbildungswerkstatt der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck. Aber auch die Fertigung des Gerätes dauerte. Es mußte auf die Ausbildungsphasen der angehenden Flugzeugbauer Rücksicht genommen werden. Das Pendeln zwischen München (Bau) und Aschaffenburg (Anpassen und Ausprobieren im Flugzeug) kostete zusätzlich Zeit. Schließlich war auch dies geschafft, der Zulassungsprozeß begann.

Die Firma Röder-Präzision, allen voran Karl Chaloupek, unterstützte mich in großartiger Weise bei diesem Verfahren, und am 3. Juni 1988 konnte ich das Gerät in einer Piper PA 28-140 des Flugsportclubs Aschaffenburg dem LBA in Braunschweig vorstellen. An diesem Tag erfolgte auch der Erstflug durch LBA-Mitarbeiter Leifhelm und Flugkapitän Erich Reichart vom Aschaffener Club als Copilot. Reichart hatte die ganze Entwicklung miterlebt und mit seinem Rat begleitet. Die Funktion gefiel, nur einige kleine Änderungen wurden gefordert. Es sollten dann die Nachweise nach FAR 23 erbracht werden. Dies brauchte wieder viel Zeit, und die Belastung der zuständigen LBA-Mitarbeiter – sie hatten gleichzeitig mit meinem Projekt die Dornier Seastar und die Grob Egrett in Bearbeitung – war dem schnellen Fortschritt auch nicht gerade dienlich. Eine zweite Vorstellung des Gerätes beim LBA in einer Piper PA 28-181 des FSC Aschaffenburg erfolgte am 22. August 1990. Nun war das Ziel in Sicht. Nach letzten Änderungen und Ergänzungen der Nachweise hatte ich am 31. Mai 1991 die Zulassung in der Hand.

Es war ein Gerät namens „Amtmann



Mit den ausgebreiteten Teilen können Motorflugzeuge vom Muster PA-28 so umgerüstet werden, daß sie allein mit den Händen zu steuern sind. Michael Amtmann der diese Steuerung konstruierte und beim LBA zuließ, will sie nun auch anderen behinderten Flugbegeisterten zur Verfügung stellen
Foto: F. Baptista

HS1* entstanden, das für wechselnden Einsatz in verschiedenen Flugzeugen des Musters PA 28 geeignet ist. Ohne Änderung am Flugzeug ist es in weniger als einer halben Stunde ein- und in einer Viertelstunde wieder ausgebaut. Lediglich der Ersteinbau in ein bestimmtes Flugzeug muß von einem Prüfer Klasse I abgenommen werden. Aufgrund der Baulöcher klappert es nicht mit jedem Flugzeug. Jeden weiteren Ein- und Ausbau kann ich selbst

vornehmen und im Bordbuch abzeichnen.

Im August 91 begann schließlich die Ausbildung in der Flugschule des FSC Aschaffenburg unter der Leitung von Flugkapitän Horst Gebhardt. Er und Bernhard Gohlke waren meine Fluglehrer. Das Gerät und die darauf abgestimmten Verfahren bewährten sich bestens, Schwierigkeiten traten in keiner Weise auf.

Vor dem Prüfungsausschuß des

Luftamtes Nordbayern, das übrigens von Anfang an meinem Vorhaben äußerst positiv gegenüberstand, es mit Interesse begleitete und mir dank meiner Vorbildung auch den Nachweis des Theorieunterrichtes erließ, legte ich am Faschingsdienstag 1992 die theoretische Prüfung ab. Am 27. Juni folgte der erfolgreiche Abschluß der praktischen Prüfung nach etwa 42 Flugstunden, davon 15 Solostunden. Es war die erste Prüfung unter solchen Bedingungen überhaupt in Deutschland.

Nachdem inzwischen ein weiterer Flieger – er erlitt durch einen Unfall eine Querschnittslähmung und mußte danach zum Erhalt seines PPL-A nach Frankreich ausweichen – vom FGA die Fliegertauglichkeit bescheinigt bekam, hoffe ich, daß das Eis in Deutschland endgültig gebrochen ist und sich weitere behinderte Flugbegeisterte berechnete Hoffnungen machen können, in nicht allzu ferner Zeit selbst am Steuer eines Flugzeugs sitzen zu können, auch wenn sie keine fliegerische Vorerfahrung mitbringen. Ihnen steht meine Steuerung HS1 zur Verfügung, deren Zulassung jedoch noch zur Benutzung durch andere Piloten erweitert werden muß. Dazu müßten insbesondere noch normgerechte Zeichnungen angefertigt werden. Zudem plane ich kleine Verbesserungen zur Erleichterung des Einbaus.

Darüber hinaus denke ich an eine Weiterentwicklung, die beim permanenten Einsatz in nur einem Flugzeug, das zum Beispiel im Rahmen einer Haltergemeinschaft betrieben wird, wesentlich einfacher ausfallen könnte. Ziel ist, daß es im Handumdrehen ein- und ausgebaut werden kann und wesentliche Teile, die andere Piloten nicht stören, im Flugzeug verbleiben.

Übrigens: Fast gleichzeitig mit mir legte ein behinderter österreichischer Flieger seine Prüfung ab. Er fliegt auf Cessna 172 mit einer amerikanischen Handsteuerung, die ich einst erworben und ihm weitergegeben hatte. Und seit einiger Zeit gibt es in Deutschland auch schon einen schwerbehinderten, aber um so aktiveren UL-Piloten.

Michael Amtmann

Epilog:

Die erwähnten Handsteuerungen aus den USA für Cessna C172 (und andere) und für Piper PA 28 und PA 32 haben inzwischen als Grandfathered Approvals (über die frühere Zulassung durch die britische CAA) auch die Zulassung im ganzen EASA-Gebiet.

Den Erfolg meiner Bemühungen habe ich zu einem guten Teil auch dem FSC Aschaffenburg-Großostheim und vielen seiner Mitglieder zu verdanken: Erich Reichart (Beratung und Diskussion meiner Pläne, Flüge zum LBA zwecks Vorstellung des Umbaus und offizieller Erstflug), Otto Höfling (Zugang zu seiner PA 28- D-EAYZ zum Messen, Bauen, Ausprobieren – und inoffizieller Erstflug), Peter Gentil, Rudi Amrein und Heinz Kolb (Bau der Steuerungsteile), meinen Fluglehrern Horst Gebhard und Bernhard Gohlke (der Zuschauern erklärte, warum er als Fluglehrer ‚niedere Dienste‘ wie Tanken, Landegebühr auf dem TWR bezahlen usw. für seinen Flugschüler erledigte: „Laufen kann er nicht, aber fliegen!“), dem Verein an sich, der die Nutzung seiner Flugzeuge zu diesem Zweck erlaubte, und vielen anderen für ihre Hilfe beim Aus- und Einräumen der Flugzeuge, Tanken ...

