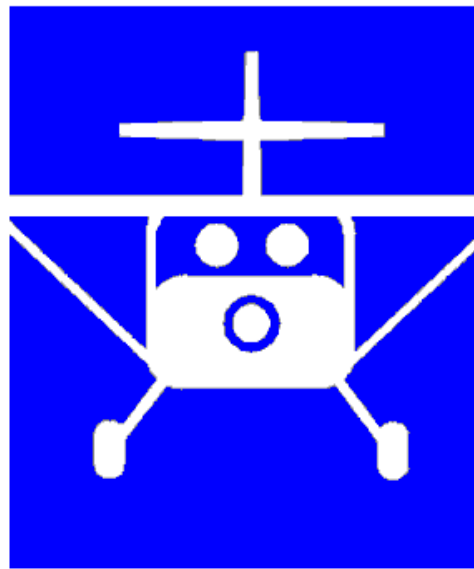


FLIEGEN TROTZ BEHINDERUNG ?



+

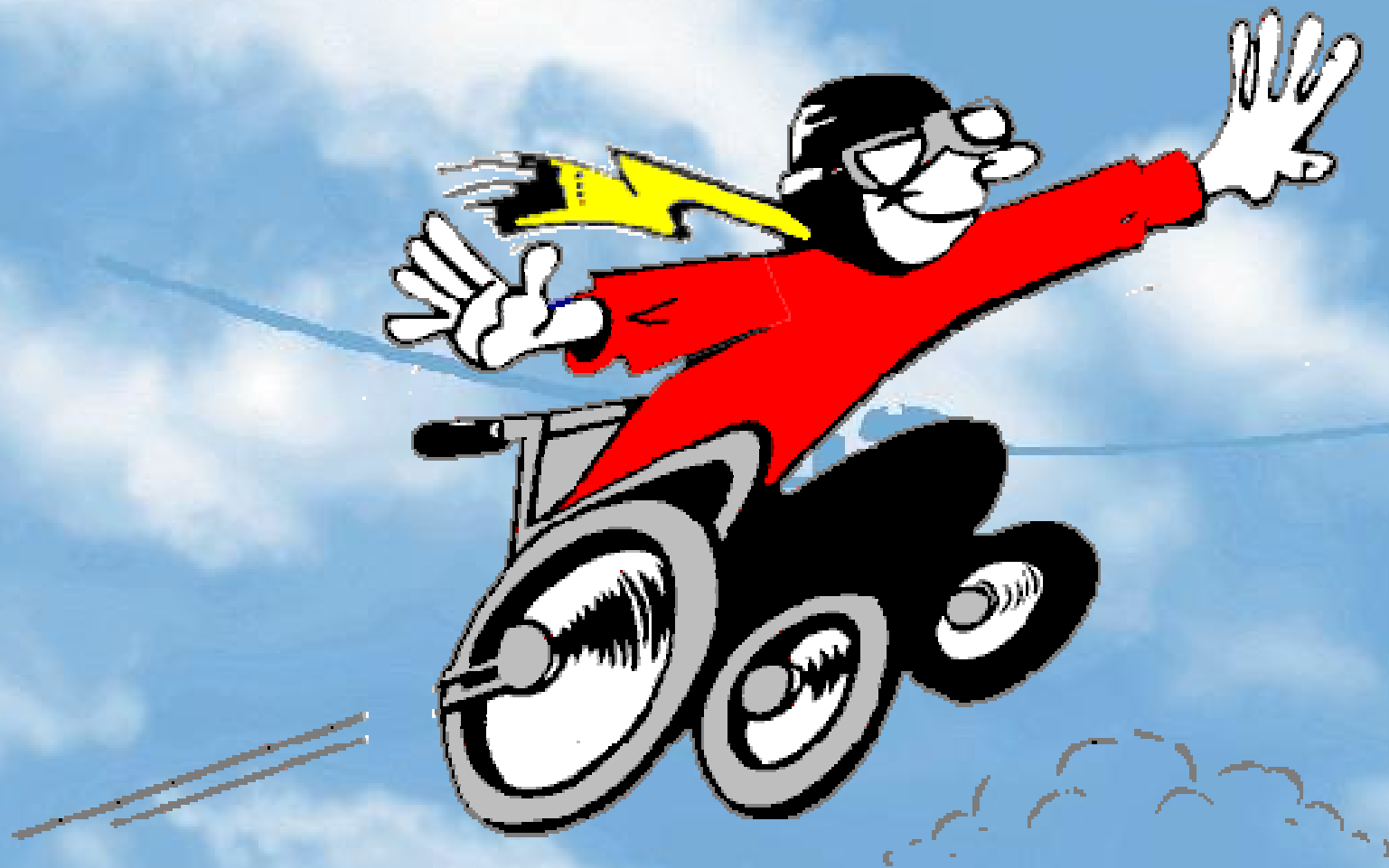


=



FLIEGEN TROTZ BEHINDERUNG ?

www.rolliflieger.de



Die Rolliflieger

- **1993 Gründung der Rolliflieger (Interessengemeinschaft luftsportbetreibender Behinderter), von Betroffenen und Interessenten.**
- **Gemeinnütziger Verein**
- **Mitglied im Deutschen Aero Club**
- **Derzeit ca. 110 Mitglieder**
- **Kein festgelegter Beitrag (freiwillige Höhe)**
- **Sammeln und bündeln von Information und Erfahrungen**
- **Zentrale Stelle für Fragen bez. Fliegerei für Behinderte**
- **Weitergabe der Info auch ins Ausland (Beispiel: Schweiz, Spanien)**
- **Hilfestellung für Fliegerärzte und LBA (fliegerärztlicher Ausschuss)**
- **Verbesserung der Situation für Behinderte im Luftsport**
- **Förderung/Unterstützung der Fliegerei insbesondere für Behinderte**

Vorgeschichte

(wie alles Anfang)

- **Verbreitung vor 1993: in den USA eher „normal“, verbreitet**
- **Vereinzelt in Frankreich**
- **Ein Fall in Dänemark**
- **Einzelfälle in Deutschland**
 - **Hans Olp 1973/1974 erster PPL-C für Querschnittsgelähmten, ohne FA**
 - **Peter Geburek 1976 erster PPL-A für Querschnittsgelähmten, ohne FA**
 - **Martin Schuth 1984 erster UL-Schein für Querschnittsgelähmten, Martin ist Tetraplegiker (Lähmung auch an Händen). Ausbildung und Umbau auf Sherpa, dann Milan, ohne FA.**
 - **Verschieden Piloten mit Unterschenkelamputationen bzw. Prothesen, teils Entscheidung durch FA und eingehenderen Untersuchungen in Fürstfeldbruck.**
 - **Zwei bekannte Fälle von einarmigen Piloten, mit oder ohne Prothese geflogen, mit Segen der Luftfahrtbehörde (einer in Schweighofen PPL-B)**

Auf jeden Fall kein Zusammenschluß der Betroffenen und keine Bündelung der Erfahrung im Bezug auf die Fliegerei von Behinderten.

“Alles Einzelkämpfer”

Betroffene/Interessenten

Umgang

Betroffene bzw. Interessenten kann es und gibt es immer wieder. Anfragen kommen permanent von Vereinen oder auch Einzelpersonen an die Rollflieger, aber auch auf den Flugplätzen gibt es vielleicht immer mal Anfragen eines behinderten Interessenten. Wie gehe ich damit um ??

- **Interessen und Möglichkeiten zur Erfüllung der Wünsche Ausloten**
- **Gibt es ein geeignetes Flugzeugmuster mit den erf. Bedienelementen im Verein, oder ein Muster welches umrüstbar ist**
- **Auf die Schwierigkeit für die Teilnahme am „normalen“ Flugbetrieb hinweisen (Aus- und Einräumen, Rangieren, Ein- und Ausstieg, Tanken)**
- **Kosten abchecken (für Betroffenen aber auch den Verein)**
- **Möglichkeit des „erst einmal hineinschnuppern“ darlegen**
- **Realistisch bleiben ! Keine falschen Hoffnungen machen, aber auch Mut die Sache anzugehen.**
- **Hinweis auf evtl. langes Verfahren (je Schwierigkeit der Behinderung)**
- **Am besten auch von beginn an die Rollflieger um Hilfestellung zu Fragen bitten**

Generell : Kein roter Teppich !!!

Neue luftrechtliche Regeln

30.03.2007

Der Bundesrat verabschiedete am 30. März 2007 die zweite Änderungsverordnung zu den luftrechtlichen Vorschriften für Luftfahrtpersonal. Geändert werden die Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) und die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV). Außerdem wird die neue Tauglichkeitsvorschrift nach JAR-FCL 3 in Kraft gesetzt werden.

Voraussichtliches Inkrafttreten der Änderungen ist Mai 2007.

Für die Luftsportler werden wichtige Erleichterungen umgesetzt.

Die Details aus der neuen LuftVZO, *Auszug daraus* :

Der Nachweis der Tauglichkeit Klasse 2 muss jetzt bei Segelflugschülern erst vor dem ersten Alleinflug vorliegen. § 24 Abs. 5 LuftVZO legt diese lange geforderte, praxistaugliche Regelung fest.

Piloten, denen bei einer Klasse-2-Untersuchung zunächst eine Untauglichkeit bescheinigt wurde, können sich jetzt einer Begutachtung durch einen Fliegerarzt der Klasse 1 (Beispiel: Dr. G. Kaul, Gönnheim), davon gibt es über 180 in Deutschland, unterziehen. Lautet dieser Befund dann tauglich, kann der Fliegerarzt der Klasse 1 sogleich das Tauglichkeitszeugnis ausstellen (§ 24c). Der behördliche und teure Weg über die Luftfahrtlandesbehörde und das Luftfahrt-Bundesamt wurde damit aufgehoben.

Beispiele für Umbau

Handbediengeräte (i.d.R. für Seitenruder)

Motorflug (i.d.R. Seitenruder + Gas):

In den USA gibt es für einige hundert Dollar FAA-zugelassen Geräte für die Muster Piper PA 28, PA 32 u.a. Cessna 172, 182, 177, 337, für Grumman Cheetah Tiger, Diese Handgeräte sind mit wenig Aufwand in ein paar Minuten eingebaut. Feste Einbauten gibt es für Beech-Baureihen, ferner zahlreiche Einzelumbauten.

In Frankreich und Deutschland gibt es Umbauten für Morane-Baureihen. Für Yak 52 in England. Vom Rolli-Flieger, M.Amtmann wurde eine Eigenkonstruktion für die PA 28 entwickelt.

Segelflug (Seitenruder mit Handbedienung + Sturzflugbremsen rastbar):

Die Segelflugzeughersteller Grob, Schleicher und Schempp-Hirth haben Handsteuerungen für folgende Muster entwickelt und zugelassen:

ASW 24, ASK 21, Duo Discus, Discus 2, Twin Astrir

Ultraleichtflug:

Auch hier gibt es zahlreiche Hersteller die einen Umbau anbieten, so z.B. die Firma Comco für Fox 22, C 42. Auch der Sunny, früher Tandem Aircraft. Die Mirage von Remos, FK9 von Otto Funk. Sky Arrow aus Italien, Rans Koyote.

Es gibt aber auch noch weitere Lösungen welche unabhängig des Flugzeugmusters zu realisieren sind. Vor allem bei voller Muskelfunktion, bei lediglich Verlust einer Extremität, so z.B. bei Unter- oder Oberschenkelamputationen.

Beispiele für Umbauten

(Fotos)

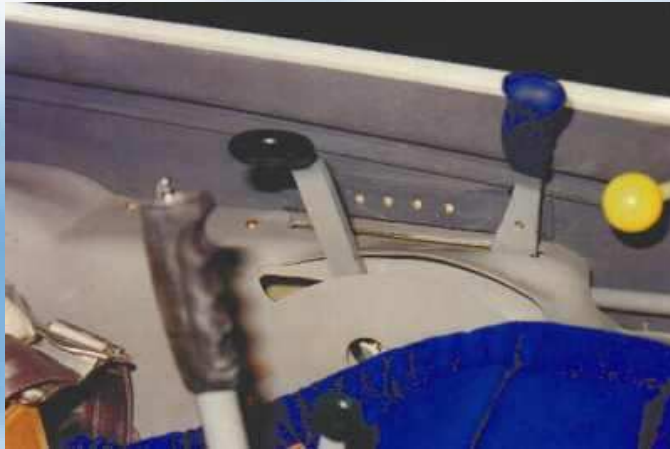


Das vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassene Gerät Amtmann HS1B ermöglicht die Bedienung der Seitensteuerung in fast allen Flugzeugen vom Typ Piper PA 28 -140 bis -180 (ab Umstellung von Gas- und Gemischbedienung auf Hebel) sowie PA 28-151, -161 und -181 mit den Händen.



Beispiele für Umbauten

(Fotos)



Im Bild der Umbau der ASK 21:
An der linken Bordwand ist ein zusätzlicher Hebel (schwarzer Griff) angebracht, mit dem das Seitenruder betätigt wird. Der Bremsklappenhebel ist in verschiedenen Positionen rastbar, die Rastung ist auch vom hinteren Sitz aus entriegelbar



Discus 2 (hier Ct):
Gehbehinderten Piloten, denen zur Ausübung unseres schönen Hobbys von behördlicher Seite eine Seitenruder-Handsteuerung vorgeschrieben wird, können sich nun auch für einen leistungsfähigen und für diese Steuerung zugelassenen Einsitzer mit 18m Spannweite entscheiden.

Beispiele für Umbauten

(Foto: C22 von Martin Schutt)



Bei den den meisten UL-Flugzeugen wurde für die Handsteuerung das selbe Prinzip wie bei Motorflugzeugen gewählt: Die "Seitenruderhand", ob rechts oder links, bewegt sich wie beim Lenken eines Zweirades.

Beispiele für Umbauten

(Fotos)



Drachen- und Gleitschirmfliegen ist für Piloten mit schwerer Behinderung der Beine auch in Deutschland bereits Realität.

Mit dieser Technik könnten auch Rollstuhlfahrer und ähnlich Behinderte zu Drachenfliegern ausgebildet werden. Eine fliegerärztliche Untersuchung gibt es für Drachen- und Gleitschirmflieger nicht.

www.drachenfliegenlernen.de

www.airbase-west.com

Beispiele für Umbauten

(Fotos)



Für das Gleitschirmfliegen wurde ein besonderer Rollstuhl entwickelt, der sehr erfolgreich im Einsatz ist.

Auch Passagierflüge sind für Rollstuhlfahrer möglich.

www.pitti-service.de

Rolli-Flieger Spanien

Deporte

Los discapacitados

¿Por qué en España no?

- La Dirección General de Aviación Civil mantiene en España una situación de discriminación con los discapacitados físicos que quieren obtener su licencia para practicar el vuelo en aviones especialmente preparados. Siendo, además, una situación que nos aleja de nuestros vecinos europeos.



DEPORTE Vuelo de discapacitados



Recientemente se ha creado una asociación, Sillas Voladoras, con el objeto de defender el derecho de este grupo de discapacitados físicos a practicar el vuelo, como ya ocurre en otros países europeos.



Un ASK-21 ha sido especialmente modificado para permitir el vuelo de personas con discapacidad física.

Dieses Moto hat immer Bestand, insbesondere in Sportarten wie der Fliegerei, deshalb:

