

V O R T R A G

am 6.4.78 im Parkhotel Stuttgart

Bund Junger Unternehmer

Neu-Mitglieder des BJU stellen sich vor

Ich bin kein großer Redner, dafür aber ein kleiner Reeder, nämlich ein Luft-Reeder und last not least ein Luftretter.

Ich bin Gründerin und seit 12 Jahren geschäftsführende Gesellschafterin der Fa. LTD-Helicopters. Unsere Hauptbasis haben wir am Flughafen Stuttgart und unsere Büros in Bernhausen. Unsere Gesellschaft verfügt über 7 moderne Turbinen-Hubschrauber und beschäftigt zur Zeit ca 10 Piloten und 10 Mechaniker. Wir operieren natürlich hier in Stuttgart, außerdem haben wir eine Außenstelle in Emden sowie in Kairo und eine 2. Basis in RasGharib am Golf von Suez.

Sie werden vielleicht fragen, wie kommt eine Frau zu einem solchen technischen Männerbetrieb. Zunächst bin ich etwas erblich belastet. Mein Vater war während des Krieges ein exponierter Mann der deutschen Luftfahrtindustrie. Meine eigene erste Begegnung mit dem Hubschrauber hing mit dem Skifahren in Frankreich zusammen. Dort gab es einen Hubschrauber, der Skifahrer auf die Berge brachte und mich auf den Gedanken. Schon bei meinem ersten Flug hat sich für mich der alte Spruch bewahrt:

Fliegen ist wie ein Roulette, man kommt nicht mehr davon los.

Als mich der Hubschrauber zum ersten Mal auf den Berg gebracht hatte, habe ich mindestens geschwankt, ob ich nicht lieber mit dem Hubschrauber zurückfliegen möchte. Ich bin zwar mit den Skiern abgefahren, aber sofort mit dem Hubschrauber wieder hinauf.

Wenn es jemand von Ihnen einmal versuchen will, ich gebe Ihnen nachher unsere Telefonnummer. Aber damit greife ich vor.

Nach meinen Erfahrungen in den französischen Alpen habe ich mich zunächst aus allgemeinem Interesse in Deutschland umgesehen, wo es Hubschrauber gibt und wie diese organisiert sind, welche Umsätze gemacht werden und habe dann Vergleiche zum Ausland gezogen. Dabei habe ich festgestellt, daß wir in dieser Hinsicht ein ausgesprochenes Entwicklungsland sind und ich begann also mit der Entwicklungshilfe im eigenen Lande, und zwar zunächst als Maklerin.

Ich bin sicher die einzige Luftfahrtunternehmerin, die ohne eigenes Fluggerät und ohne eigenes Flugpersonal eine Konzession für ein Luftfahrtunternehmen ohne zeitliche Limitierung erhalten hat. Das Flugzeug kam dann aber kurz danach, 1969, eine 5-sitzige Alouette II. Wir hatten uns damals für ein französisches Modell entschlossen. Alle anderen Unternehmer setzten und setzen auf die amerikanische Bell. Uns lag der europäische Partner näher und ich kann nur sagen, wir sind gut damit geflogen. Heute fliegen wir mit

- 2 Alouette II
- 1 Gazelle
- 4 Alouette III

Daneben chartern und verchartern wir 2 weitere Typen des französischen Herstellers Aerospatiale, außerdem amerikanische Typen wie Sikorski, S 58 T und mit besonderem Stolz die einzige deutsche 2-turbinige BO 105 der Fa. Messerschmitt-Bölkow-Blohm, die wir während der Flughafenschließung exklusiv für VIP's on Top eines amerikanischen Konzerns in Stuttgart eingesetzt haben.

Natürlich fliegen wir auch sonst gelegentlich kleinere und größere VIP's. Solche, die sich dafür halten, und solche, die von anderen dafür gehalten werden möchten. Für uns ist selbstverständlich jeder Kunde ein VIP. Zum Beispiel flogen mit uns der Fiat-Boss Giovanni Agnelli, die Flicks, erst kürzlich der brasilianische Präsident Ernesto Geisel.

Von den einheimischen Größen flogen wir Ministerpräsident Filbinger, Helmut Kohl, aber auch Spitzen der SPD und FDP, Generaldirektor Merkle von der Fa. Bosch und manchmal Gäste von Daimler-Benz.

In der Anfangszeit hatten wir einen ausgesprochenen Boom in Filmaufnahmen, weil wir damals die einzigen in Deutschland waren, die eine geeignete Maschine und eine dafür notwendige kardanische Kameraaufhängung zur Verfügung stellen konnten.

Für das Fernsehen haben wir zuletzt bei den alpinen Skiweltmeisterschaften in Garmisch Partenkirchen Personal und vor allem Geräte an unzugängliche Stellen transportiert.

Unser wirtschaftliches Rückgrat aber sind Einsätze für fast alle EVU's (Energieversorgungsunternehmen) in Deutschland, nachdem wir diese Unternehmen durch Seminare und Vorführungen davon überzeugen konnten, daß sich die Hochspannungsleitungen vom Hubschrauber aus nicht nur schneller sondern auch gründlicher kontrollieren lassen als vom Boden und damit im Endeffekt erheblich billiger. Für eine wirksame Kontrolle mußte man früher die Leitungen abgehen, die Masten besteigen und die Kontrolleure kontrollieren, ob sie nicht im nächsten Wirtshaus sitzen.

Im allgemeinen fliegt ein Pilot bei dieser Aufgabe pro Tag 3 x 2 Stunden mit je zwei Beobachtern an Bord, die sich beim Beobachten abwechseln, weil nur so eine wirksame Kontrolle gewährleistet ist.

Auf diesem Wege kontrollieren wir an einem Tag je nach Spannungsebene ca. 180 - 270 Km Leitung mit 540 - 810 Masten (bei Mittelspannung sogar bis zu 2.000 Masten). Für dieselbe Aufgabe hatte man früher (bei einer mittleren Tages- und Mannleistung von 6 km) 30 - 45 Arbeitstage gebraucht.

Weil der Mensch nicht nur ein Rückgrat braucht, sondern auch Beine, auf denen er stehen kann, sind wir gleich mit zwei Beinen mitten in das Öl gestiegen. Mit einem Bein in die Nord/Ostsee, das andere in Ägypten. Übrigens auch dort in Zusammenarbeit mit einer deutschen Erdölgesellschaft, daneben für andere. Wir versorgen die Bohrinseln mit all dem, was schnell transportiert werden muß, also Menschen, Experten, kleinere Geräte, die größeren überlassen wir den Versorgungsschiffen.

Apropos Schiffe, kürzlich haben wir am Suez-Kanal auch der Kanalbehörde den Lotsen-Versatz per Hubschrauber vorgeführt. Die Vorteile liegen auf der Hand. Für eine Strecke, die der Hubschrauber in wenigen Minuten zurücklegt, braucht ein Lotsenboot eine halbe oder eine ganze Stunde.

Der Hubschrauber ist zwar etwas vom Wind, aber dafür gar nicht von den Wellen abhängig. Das Absetzen und Aufnehmen des Lotsen ist praktisch bei jedem Wetter möglich. Vor allem dann, wenn Hubschrauber und Schiffe die notwendigen Einrichtungen für den Blindflug haben. Aber das alles ist sicher nur noch eine Frage der Zeit. Die Gegenwart ist leider viel zu häufig, daß wir bei Unfällen auf Bohrinseln Rettungsflüge auch mitten in der Nacht und ohne jede äußeren Navigationsmittel durchführen müssen und damit bin ich eigentlich bei dem Thema, welches mir am meisten am Herzen liegt: die Luftrettung.

1968 erhielt ich einen Auftrag des Deutschen Roten Kreuzes, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums einen Test durchführten und herausfinden sollten "Was bringt ein Hubschrauber im Rettungswesen". Seit dieser Zeit beschäftige ich mich ohne Unterbrechung mit der Luftrettung. Obwohl ich zunächst von der Gründung eines Vereins nicht sehr viel gehalten habe, kam ich doch immer mehr zu der Überzeugung, daß ich eine private Initiative analog dem Muster der Schweizerischen Rettungsflugwacht in Deutschland ergreifen muß. Obwohl mir meine Mitarbeiter, das Deutsche Rote Kreuz, das Bundesverkehrsministerium alle abrieteten, einen ähnlichen Verein zu gründen - die Herren waren der Meinung, wir hätten nicht die Berge und damit auch nicht die Notwendigkeit der Luftrettung - gründete ich am 6. September 1972 die in Stuttgart ansässige Deutsche Rettungsflugwacht. Leider mußte ich nach kurzer Zeit erkennen, daß ich mir die falschen Partner ausgesucht hatte, es waren dies unter anderem Herr Siegfried Steiger. Ich trat aus dem Verein wieder aus und gründete die S.O.S.-Flugrettung. Mein Ziel ist dabei, Menschen, die in Not geraten sind, zu helfen und zwar unter Einsatz von Luftfahrzeugen. Ich wollte nicht einen engen, begrenzten Teil von Luftfahrzeugen, nämlich unsere Hubschrauber, einsetzen, sondern im jeweiligen Notfall die beste, geeignetste, nächstgelegenste Maschine zum Einsatz bringen. Um es auf einen einfachen, kurzen Nenner zu bringen, wir verlegen Notfallpatienten, z.B. von einem kleinen Krankenhaus in eine Spezialklinik oder vom Ausland zurück in die Heimat. Diese notwendigen Verlegungsflüge schließen bei der in die Millionen reichenden Zahl der Touristen und Geschäftsreisenden eine bestehende Lücke in der Krankenversorgung.

Die Hilfe per Flugzeug ist teuer. Die Krankenkassen übernehmen die Kosten nicht. Der Schwarze Peter bleibt beim Patienten. Es erscheint daher als ausgesprochener Leichtsinn bei einem Auslandsaufenthalt keine Garantie für eine medizinische Hilfe für die Rückholung im Krankheitsfall zu haben.

Die S.O.S.-Flugrettung ist ein gemeinnützig anerkannter Verein, den ich in meiner Freizeit ehrenamtlich führe. Die Finanzierung des Vereins geschieht ausschließlich durch Spenden und Fördermitgliedschaften. Jeder Förderer unseres Vereins, der mind. DM 30,-- pro Person und Jahr oder DM 60,-- pro Familie und Jahr an uns spendet (von der Steuer absetzbar), stützt eine neuzeitliche humanitäre Einrichtung und hat im Notfall Vorteile, da wir Fördermitglieder kostenlos bis zu DM 10.000,-- begrenzt, im medizinischen Notfall in eine geeignete Klinik fliegen.

Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie meine Arbeit, die ich für die Allgemeinheit leiste, vielleicht in Form einer Fördermitgliedschaft unterstützen wollten. Sie sind als Unternehmer, alle laufend unterwegs und keiner ist sicher, daß er die S.O.S. nicht braucht. Ich habe mir erlaubt, Informationsmaterial und Aufnahme-Anträge mitzubringen.

Und nun würde ich Ihnen gerne noch ein paar Dias zeigen, um Sie ein wenig mehr mit der Welt des Hubschraubers vertraut zu machen.

5.4.78

v.K./HS