



LAR REPORT

DEZEMBER 2001



5 Erfolgreiche Rückholung aus Kuba

7 Dossier: Brandwunden - Skitouren

12 Junior Pilot

14 Der Traum vom Fliegen



J. LÉVY '01



Envie de voir plus grand?



Nous construisons l'avenir sur vos envies.

► Vos rêves ont besoin de place? Voyez plus grand en toute sécurité – la **Classe E** de Mercedes est plus que généreuse avec l'espace vital qu'elle vous crée. Normal, car c'est votre voiture qui doit s'adapter à votre style de vie tout personnel – et non l'inverse.

► Message reçu chez Mercedes qui offre la **Classe E** en berline et, pour les très grands rêves, en break. L'éventail des 10 motorisations (4 diesel et 6 essence) va jusqu'à une puissance de 354 CV (260 kW), toutes étant munies de série d'une nouvelle boîte mécanique 6 vitesses ou automatique 5 vitesses

(suivant la motorisation). Pour ce qui est de l'équipement, Mercedes a laissé moins de place au rêve... En rehaussant le standard de base avec notamment les sièges à réglage partiel électrique, la climatisation, l'autoradio, le volant multifonctions, et, question sécurité, la régulation de comportement dynamique ESP et les airbags de tête, le tout en série.

► Place à vos rêves – la **Classe E** de Mercedes vous donne envie de voir plus grand. Découvrez-la chez votre partenaire Mercedes-Benz à partir de 1.240.000.- LUF. (30.738,80 €)

► Profitez également de nos conditions de financement chez Mercedes-Benz Finance, le chemin le plus aisé vers votre Mercedes.



Mercedes-Benz



EDITORIAL

The day after ...

Die Ereignisse des 11. September in New York haben zweifellos die Welt verändert. Sie haben einen direkten Einfluss auf unser Leben und unsere Gewohnheiten genommen. Hier wie dort sieht man, dass es dieselben Menschen sind, die bei Not an vorderster Front stehen, nämlich die Rettungsdienste. Sie sind an erster Stelle am Unfallort um zu helfen und werden dabei unter Umständen, wie es sich in New York herausgestellt hat, selbst zu Opfern in Hilfsbereitschaft. Wir bekunden hiermit unser tiefstes Mitgefühl den Familien, deren Angehörige bei diesem Terroranschlag zu Schaden gekommen sind, insbesondere gedenken wir unseren Berufskollegen die bei ihren Rettungsversuchen ums Leben gekommen sind.

Zusätzlich zu den emotionellen Belastungen, die diese Terrorakte wohl in jedem zivilisierten Menschen hervorrufen, sieht sich die LAR aber auch seitdem tagtäglich den Auswirkungen dieser Wahnsinnstat gegenübergestellt. Nicht nur, dass über Nacht sämtliche Versicherungsbeiträge für unsere Hubschrauber und Ambulanzflugzeuge um bis zu 40% in die Höhe schnellen, (übrigens konnte die LAR im Gegensatz zu anderen Flugunternehmen nicht von einer staatlichen Versicherungsgarantie profitieren!) sondern auch unsere Rapatriierungsflüge wurden teurer und komplizierter. So mussten wir, für eine einzige Flugrückholung aus Nigeria sage und schreibe 4.000 U\$ Zusatzprämie für eine sogenannte Kriegsversicherung zahlen!

Aber nicht nur das. Gilt es jetzt Patienten über extrem lange Strecken, wie kürzlich aus Kuba per Stretcher in einem Linienflug zu rapatriieren, so treten neue ungeahnte Schwierigkeiten auf: Wie bringt der begleitende Arzt seine medizinische Ausrüstung, Spritzen usw, durch die teilweise übertrieben wirkenden multiplen Flughafenskontrollen? Grotesk: So muss das medizinische Personal, z.B. darauf achten nur Gummihandschuhe mitzuführen, die nicht mit Talkpuder behandelt sind um nicht in den Verdacht zu geraten Anthrax auf einen Flugplatz einschleppen zu wollen!

Gewohnt sich täglich neuen Forderungen stellen zu müssen, werden die LAR-Mitarbeiter aber auch in Zukunft ihr Bestes tun, wenn es gilt, Menschen in Not, egal von wo auf der Welt schnell und sicher in die Heimat zurück zu bringen. Gerade in Krisenzeiten wie wir sie zur Zeit erleben, kommt unseren Mitgliedern die Erfahrung aus 13 Jahren Luftrettung zu gute.

René Closter
Präsident

(Texte français à la page suivante.)

FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

Die meist gestellten Fragen unserer Mitglieder

Von wem denn? Ohne Mitglieder gibt es keine Air-Rescue.

Les questions les plus fréquentes de nos membres

Pourquoi être membre de Air-Rescue ? En cas d'accident on est sauvé par l'hélicoptère que l'on soit membre ou non.

Warum sollte man Mitglied bei der Air-Rescue sein? Im Falle eines Unglücks wird man auch per Hubschrauber gerettet wenn man nicht Mitglied ist.

Sauvé par qui ? Sans membres Air-Rescue n'existe pas.



SOMMAIRE

| | |
|---|-------|
| Editorial / Frequently asked questions | 3/4 |
| Weltweiter Rückholdienst der LAR | 5 |
| Dons - Spenden - Chronik | 6 |
| Dossier „Spiel mit dem Feuer“ | 7/8 |
| Skitouren | 9/10 |
| Ein Kreuz lernt fliegen | 11 |
| Junior Pilot | 12 |
| Bulletin d'adhésion | 13 |
| Der Traum vom Fliegen | 14/15 |

IMPRESSUM

LAR-Report est le périodique officiel de la LAR asbl.
Pour les membres l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.

Editeur:
Luxembourg Air Rescue a.s.b.l.
175A, rue de Cessange
L-1321 Luxembourg
Tél.: 48 90 06 / Fax: 40 25 63
<http://www.air-rescue.lu>
e-mail: info@air-rescue.lu

Rédacteur en Chef:
Jean Leesch

Photos:
Luxembourg Air Rescue

Ont collaboré a ce numéro:
Horst Goetz-Schmitt, Jean Leesch

Layout:
Orbite Conseil
13, rue du Fort Bourbon
L-1249 Luxembourg
Tél.: 40 21 13-1

Régie publicitaire:
régie st paul
12, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél.: 4993-9001

Impression:
Imprimerie Saint Paul
La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur.
La LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits ou de photos.

Relation bancaire:
Dexia/BIL



The day after ...

Sans aucun doute les événements du 11 septembre à New York ont changé le monde. Ils ont une incidence directe sur notre vie et nos habitudes. On a vu à nouveau que ce sont toujours les mêmes qui se battent au premier rang en cas de détresse : les services de secours. Ils arrivent les premiers sur les lieux de l'accident pour apporter une aide précieuse, et deviennent souvent eux-mêmes les victimes. Nous exprimons nos sincères condoléances aux familles et aux proches des victimes de cet acte de terrorisme ; nous pensons surtout à nos collègues qui ont sacrifié leur vie pour porter secours aux autres.

En plus des émotions que ces attaques terroristes auront certainement suscitées dans l'esprit de chaque homme civilisé, la LAR se voit confrontée aux conséquences quotidiennes de cet acte de folie : non seulement les primes d'assurances de nos hélicoptères et avions ambulance ont subi, du jour au lendemain, des hausses spectaculaires de l'ordre de 40% (soit dit en passant que la LAR n'a pas pu profiter d'une garantie d'assurance de l'Etat comme d'autres compagnies aériennes), mais de plus, nos vols de rapatriement sont devenus plus coûteux et plus compliqués. Ainsi pour un seul rapatriement du Nigeria, nous étions obligés de payer un supplément de prime de 4000 \$ US pour assurer le risque de guerre!

Nous rencontrons également des difficultés inconnues auparavant pour les rapatriements de patients à partir de destinations extrêmement éloignées, comme nous l'avons vécu récemment lorsque nous avons rapatrié un patient sur brancard depuis Cuba par vol de ligne : notre médecin accompagnant a eu toutes les difficultés du monde pour passer avec son équipement médical les nombreux contrôles instaurés maintenant dans les aéroports. Ainsi, il doit veiller à n'emporter que des gants de chirurgien qui ne sont pas traités à la poudre de talc sous peine d'être soupçonné de vouloir introduire de l'Anthrax dans l'aéroport.

Mais les collaborateurs de la LAR sont habitués à faire face à de nouvelles exigences tous les jours, et ils continueront à donner le meilleur d'eux-mêmes pour rapatrier rapidement et en sécurité des personnes en détresse de partout dans le monde. C'est par les temps difficiles que nous vivons actuellement que nos membres pourront compter sur nos 13 années d'expérience en assistance aérienne.

René Closter
président

Vous vous êtes marié, séparé, vous avez eu un enfant ? Vous avez changé d'adresse, de banque? Est-ce que vous avez pensé à communiquer tous ces changements à la commune, à votre employeur, aux établissements financiers et aux Assurances Sociales? N'oubliez pas non plus de nous les signaler en remplissant l'avis de changement ci-dessous et en nous le renvoyant à l'adresse suivante : Luxembourg Air Rescue a.s.b.l., 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg

Nom et prénom :
Numéro de membre :
Numéro de sécurité sociale (ou à défaut date de naissance) :



Changement d'adresse :

Ancienne adresse :
Nouvelle adresse :



Changement d'état civil :

mariage naissance

Nom et prénom du nouveau co-affilié :
Numéro de sécurité sociale (ou date de naissance) :



séparation/divorce décès

Nom du co-assuré :
Numéro de sécurité sociale (ou date de naissance) :



Changement de banque :

anciennement : nom de la banque ou CCP / n° de compte :
actuellement : nom de la banque ou CCP / n° de compte :

WELTWEITER RÜCKHOLDIENST DER LAR

Von der Zuckerrohrinsel heim in das Grossherzogtum.

Der Anruf kam im Morgengrauen – exakt um 08.30 Uhr. Der LAR wurde mitgeteilt, dass Herr Sergio Di Nardo aus Differdingen schwer erkrankt in einem Hotel in Varadero läge und die dortigen unzulänglichen medizinischen Verhältnisse eine schnelle Rückkehr in eine heimische Klinik erforderlich machten. Varadero liegt auf der Zuckerrohrinsel Kuba, rund 150 Kilometer von der Hauptstadt Havanna entfernt.

Bei der Luxembourg Air Rescue in Cessingen lief umgehend die seit Jahren gut eingespielte Organisation an. Erste Frage – und das solle man sich für den Fall einprägen, in dem man den Rückholddienst der LAR in Anspruch nehmen muss: Wo befindet sich der Patient und wie kann man ihn telefonisch erreichen? Aly Matzet, Quality Manager der LAR (langjährige Erfahrung für Heimtransporte) erfuhr in diesem Fall unter der angegebenen Telefonnummer, dass es sich dabei um das Hotel „Rio Las Morlas“ in Varadero handele und das der Hotelkomplex über eine eigene Krankenstation verfüge. Frau Di Nardo berichtete, dass die dort behandelnden Ärzte Dr. José Santeia und Dr. Hernandes diagnostiziert hatten: „Schwer krank – hohes Fieber – Lungenentzündung“. Das Ehepaar di Nardo wollte auf der Antilleninsel Kuba (in der Tourismusbranche schon lange kein Geheimtip mehr) einen lang ersehnten Urlaub verbringen, der nun auf eine sehr unangenehme Art urplötzlich beendet wurde. Sergio Di Nardo ist bereits seit 1996 Mitglied bei der LAR und war sich sicher, die würde alles unternehmen, um ihn so schnell wie möglich in das Grossherzogtum und in eine luxemburgische Klinik heimholen.

Aly Matzet berichtete uns später, dass es sich bei dieser Rückholung um eine recht komplizierte Organisation gehandelt hatte. Da waren zunächst die technischen Schwierigkeiten, mit Kuba telefonische Verbindung zu bekommen. „Ich musste mehrmals am Tage anrufen, um mit jemandem sprechen zu können“, erinnerte er sich. Wie in allen Fällen musste zunächst festgestellt werden, in welchem Zustand sich der Patient befand und wie die dortigen Verhältnisse sind. Die Verhandlung mit den Ärzten Dr. Santeia und Dr. Hernandes führte Dr. Matthias Karpp, Medical Director der LAR. Sie wurde auf englisch geführt und klappte hervorragend. Die Ärzte in Kuba, so Dr. Karpp, haben eine gute Ausbildung und verfügen über ebensolche Kenntnisse. Allerdings ist die medizinische Ausstattung sehr bedürftig und befindet sich auf einem Stand, wie er vor rund 30 Jahren in Luxemburg herrschte. Sergio Di Nardo erhielt hauptsächlich Antibiotika. Nach eingehender Aussprache mit den kubanischen Ärzten entschied der Medical Director, dass eine Rückholung per Flugzeug notwendig war. Das konnte mit einem Linienflugzeug geschehen. Die dortigen Ärzte bestätigten die Transportfähigkeit

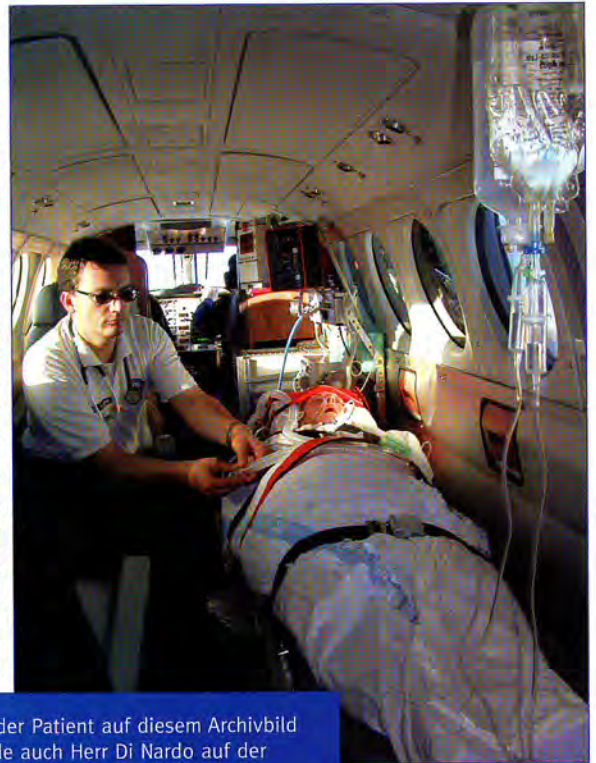
in einem Flugzeug. Da der Patient mit anderen Passagieren in Berührung kommt, gehört zu der Bestätigung unter vielen anderen Dingen auch, dass er frei von ansteckenden Krankheiten ist, dies war durch die bereits erfolgte Behandlung mit Antibiotika gewährleistet.

Die gesamte Organisation dieser Rückholung wurde über die Gesellschaft „Médic'air International“ mit Sitz in Bagnolet (Paris) durchgeführt, mit der die LAR eng zusammenarbeitet. Von Luxemburg aus sollten Dr. Ichay und die Krankenschwester Frau Ciesielski den Patienten begleiten und auf dem Flug betreuen. Aly Matzet: „Das geht aber nicht so, als wenn ich kurz mal nach Paris fliege. Da sind zunächst die Visa, die für Kuba notwendig sind. Die kubanische Botschaft befindet sich in Brüssel. Die ist nur an bestimmten Tagen und dann auch nur vormittags bis zwölf Uhr besetzt.“ Hier sprang dann die „Médic'air International“ ein, die sich auch um solche Sachen kümmert. Da

deren Sitz sich in Frankreich befindet, wurde für die Rückreise denn auch eine Maschine der Air France gewählt. In Kuba wurde Herr Di Nardo mit einer Ambulanz von Varadero nach Havanna gebracht. Von dort aus ging es per Linienflug nach Paris, wo bereits ein Ambulanzflugzeug der LAR bereitstand, um den Patienten endgültig nach Luxemburg zu bringen, wo er in die zuständige Klinik eingeliefert wurde. Frau Di Nardo kam später separat mit einem normalen Flug nach.

LAR Quality Manager Aly Matzet berichtete uns, wie so eine Rückholung sonst noch verläuft und gab auch einige Tips, was Mitglieder beachten sollten, wenn sie ihren Urlaub im Ausland verbringen. „Ich stehe während der Aktion ständig in Verbindung mit den zuständigen Stellen und Personen“, berichtete er. „Ich muss zum Beispiel wissen: Ist das Begleitpersonal der LAR am Einsatzort angekommen? Befindet es sich bei dem Patienten? Steht eine Ambulanz bereit? Wann fährt man dort fort? Wann fliegt das Flugzeug ab und wann ist es in der Luft? Ich bin auf jeden Fall laufend unterrichtet und kann die Angehörigen entsprechend informieren.

Nun zu einigen Tips. Zunächst einmal: Unsere Mitglieder können sich zu jeder Zeit bei uns detailliert informieren. Wir raten zum Beispiel, dass sie sich vor ihrer Abreise, besser noch bei ihrer Urlaubsplanung neben touristischen Informationen auch nach den jeweiligen medizinischen Ver-



So wie der Patient auf diesem Archivbild wurde auch Herr Di Nardo auf der letzten Etappe seiner Rückholung aus Kuba mit der LAR-Beech von Paris nach Luxemburg geflogen.

hältnissen erkundigen. Dann empfehlen wir auf jeden Fall, eine beson-

dere Krankenversicherung abzuschliessen. Unsere Krankenkassen übernehmen nur die Kosten für Leistungen in dem Maße, wie sie auch, in Luxemburg erbracht worden wäre. Wir sagen den Mitgliedern auch, aus welchen Ländern wir sie zurückholen können. Nicht alle Länder lassen uns rein. Wenn dann ein Notfall eintritt, sollte man uns sofort verständigen. Dazu gehört der Aufenthaltsort des Mitgliedes, die Telefonnummer, unter der wir ihn und seine Begleitung erreichen können. Wenn möglich, sollte man uns auch den Namen des behandelnden Arztes nennen, der uns exakte Auskunft über den Zustand des Patienten gibt. Schließlich müssen wir unsere Vorbereitungen treffen und je schneller wir benachrichtigt werden, umso schneller können wir dem Patienten helfen.

Man sollte sich die Notrufnummer unserer Alarmzentrale (+352) 48 90 06 merken oder besser noch, sie sich notieren. Mit ihr kann man uns in einem medizinischen Notfall im Ausland schnellstens erreichen. Die Zentrale ist 24/24 Stunden sieben Tage die Woche erreichbar“.

Marie Freifrau von Ebner-Eschenbach geb. Gräfin Dubsy, die bekannte österreichische Schriftstellerin sagte bereits vor 100 Jahren in einer ihrer Aphorismen: „Man kann nicht allen helfen – sagt der Engherzige und hilft keinem“.

Engherzigkeit ist für das LAR-Team ein Fremdwort.

Horst Götz-Schmitt.

— Dons Spenden Chronik —

Dons - Spenden - Chronik

20 Joër sin et elo hier, dass e Grupp vu jonke Bouneweger Musikanten decidéiert huet, fir an der Chrëschtzäit u behënnert Kanner ze denken. Et

as méi wäit gang ewéi nëmmen denken, an esou kënn dir dëst Joër déi Jonk vun der Bouneweger Musek fir d'Zwanzest gesin an der Groussgaass Chrëschtlieder spillen. Wat mat enger einfacher Iddi ugefaang huet, ass an Zwëschenzäit e festen Bestanddeel vun der Bouneweger Musik an awer och vun der Chrëschtzäit an der Stad ginn. Dat éischt Joër sin um Enn vun enger Woch Chrëschtliederspillen 60.000.- Luf un d'SOS Kannerduerf zu Miersch iwwerreescht gin. Am Laf vun de weideren Joeren sin iwwer 2 Milliounen Frang gesammelt ginn,

déi hei am Land bei Kanner vill Freed gemaach hun. Dëst Joër hunn di Responsabel decidéiert fir an d'Loft ze goen. Är Spend kritt Luxembourg Air Rescue (LAR), fir speziell Material ze kafen, dat am Noutfall de Kanner kann d'Liewe retten.

Dir kënn dës. Aktioun vum 15. Dezember ennerstëtzen. Dir fannt déi Jonk vun der Bouneweger Musik um Eck bei der Maison Bastian an der Groussgaass, an dat egal ob et reent, schneit oder fréiert.



Helfen sie uns helfen!

Da die Luxembourg Air Rescue eine rein private, gemeinnützige Organisation ohne Gewinnzweck ist, können wir nur durch die Unterstützung unserer Mitglieder - in Form von Beiträgen und Spenden - weiterbestehen und weiterwirken. Nur die Solidarität unter unseren Mitgliedern erlaubt uns in der Tat, auf das hochqualifizierte Personal und die erforderliche ultramoderne technische Infrastruktur zurückgreifen zu können, mit der wir Menschen in Not qualifizierte Hilfe bieten. Im Gegensatz zu anderen Hilfsorganisationen, die zeitlich limitiert bei Katastrophen zum

Einsatz kommen und mit punktuellen Spendenaufrufen ihren Einsatz finanzieren, hat die LAR asbl. täglich beachtliche Fix- und Unterhaltskosten, die wir aus eigenen Mitteln bestreiten müssen. Jede auch so bescheidene Spende hilft uns, unsere Arbeit weiterzuführen. Wir möchten daher an dieser Stelle all jenen Mitmenschen danken, die uns bei Sterbefällen als Spendenempfänger einsetzen.

Denken Sie auch an die anderen, wenn Sie feiern?

Haben Sie schon einmal darüber nach-

gedacht, die Geldgeschenke bei Betriebs- oder Vereinsfeiern, Geburtstagen, Jubiläen, Hochzeiten... usw. an die Luxembourg Air Rescue weiterzuleiten? Eine solidarische Geste, die bei Notfällen nicht mit Gold aufzuwiegen ist - für Sie, Ihre Angehörigen, Ihre Nachbarn oder auch den Unbekannten, dem Sie unterwegs begegnen. Helfen Sie uns helfen!

Ihre Spende auf unser Konto Nr. 0-116/7956 bei der Dexia/BIL kann Leben retten. (Spenden ab 5.000.- Flux sind laut Artikel 109 L.I.R. steuerlich absetzbar)



Frohe Weihnachten und ein glückliches Neujahr.

Das wünscht euch von ganzem Herzen das LAR-Team. Damit die Freude nicht getrübt wird, passen sie doch bitte auf die Gefahren auf, welche die Bräuche dieser Jahreszeit mit sich bringen.

- Spiel mit dem Feuer - SPIEL MIT DEM FEUER

KERZEN...

Weihnachtsbäume werden nur noch recht selten mit echten Kerzen geschmückt, und die Zahl der Zimmer- und Wohnungsbrände hat dadurch sehr stark abgenommen. Echte Kerzen werden trotzdem noch einzeln aufgestellt, es kann eben nichts die Atmosphäre die von einem richtigen Kerzenlicht ausstrahlt, ersetzen. Jedoch Vorsicht! Achten Sie genau wo sie eine Kerze brennen, fühlen Sie mit der Handfläche die Wärme die die Kerze ausstrahlt und prüfen Sie ob sich nichts Entzündbares (zum Beispiel Gardinen, Tannenzwei-

ge...) oberhalb oder in unmittelbarer Nähe der offenen Flamme befindet. Sollte es trotz aller Vorsichtsmaßnahmen zu einem Brand kommen, zögern Sie nicht die Feuerwehr zu alarmieren. Wenn die Versuche das Feuer selbst zu löschen scheitern und dann erst die Feuerwehr gerufen wird, ist es leider oft schon zu spät.

FONDUES...

Auch der Fondueservice wird heute sehr oft elektrisch betrieben. Somit scheidet der Spiritusbrenner als Gefahrenquelle aus. Sollte Ihr Gerät noch mit Alko-

holbrenner heizen, achten Sie darauf, keinen Spiritus beim Füllen des Brenners zu verschütten. Der Brenner sollte kipp-sicher aufgestellt sein. Das Feuer verschütteten brennenden Alkohols sollte man mit Decken ersticken.

Auch der Topf mit dem heißen Öl ist eine Gefahrenquelle. Der Topf sollte ebenfalls kipp-sicher aufgestellt sein. Auch sollte er für jeden Teilnehmer bequem erreichbar sein. Heiße Ölsprit-zer auf die Hand bewirken sehr leicht einen ungeschickten Rückzieher wodurch der ganze Topf umstürzen kann.

- Spiel mit dem Feuer - SPIEL MIT DEM FEUER



LAR

Was tun bei Verbrühungen und Verbrennungen

Die Haut ist die Schutzhülle des menschlichen Körpers, dient aber auch als Speicherorgan und Wärmeregulator. Ausgedehnte und tiefe Verbrennungen gehören zu den schwersten Verletzungen, die sich ein Mensch zuziehen kann.

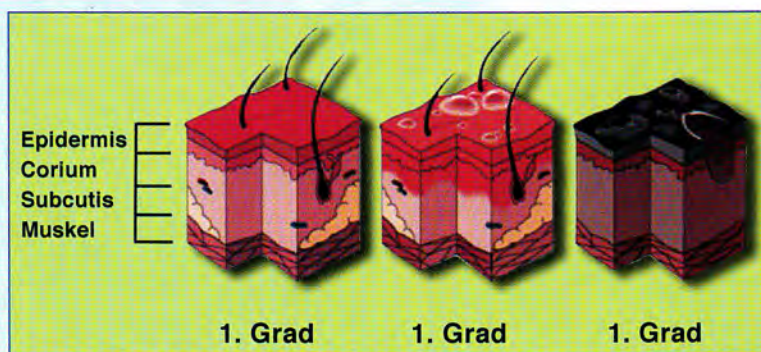
Häufigste Ursachen sind mit 60-75 % Haushalts- oder Freizeitunfälle. Schwere Verbrennungen sind relativ selten. Die häufigsten Verbrennungsarten sind heiße Flüssigkeiten (vor allem bei Kleinkindern), Sonne, Explosionen, heiße Gegenstände, aber auch Verletzungen durch Chemikalien (Säuren und Laugen) und Strom

Erkennbar sind Verbrennungen oder Verbrühungen an folgenden Symptomen:

Schmerz, Rötung, (I. Grad) ab 45° C Temperatur im Hautgewebe, Schwellung und Blasenbildung (II. Grad) ab 55°C, abgelederte Haut oder sogar Verkohlungen (III. Grad) ab 60° C. Besondere Gefahren bestehen im Schock durch Flüssigkeitsverlust (Wasser in Brandblasen, Wasserverdunstung über Wundflächen), Störungen der Atmung infolge Einatmens von Rauchgas und Wundinfektionen als Langzeitfolge. Besonders bei kleinen Kindern ist der Schock nach Verbrennung und Verbrühung gefürchtet, da er schon ab einer Schädigung von nur 10% der Körperoberfläche auftreten kann (siehe dazu auch Abbildung 2).

ERSTE-HILFE-MAßNAHMEN:

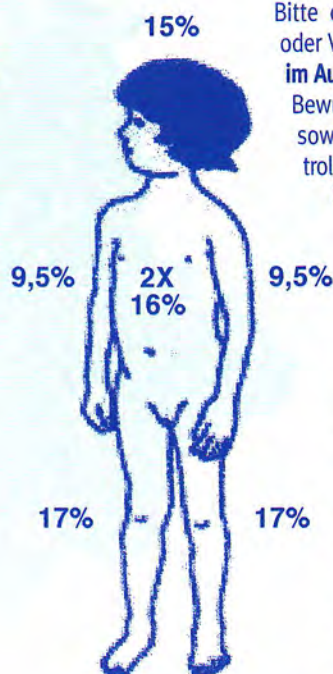
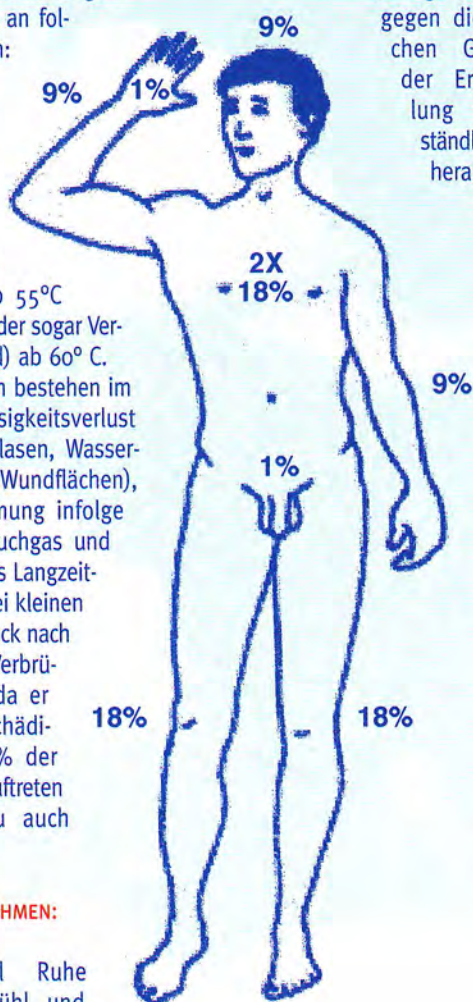
Zunächst einmal Ruhe bewahren und kühl und überlegt handeln, damit schlimme Folgeschäden vermieden werden können. NOTRUF alarmieren! Beginnen Sie damit, den oder die Patienten aus dem Gefahrenbereich zu bringen, vorausgesetzt sie gefährden sich nicht selbst.



Bei Kleiderbränden kann man einen Feuerlöscher verwenden, soll aber den Strahl niemals in das Gesicht halten. Gegebenenfalls nasse Decken oder Tücher auf den Patienten legen. Leider wird gegen diese einfachen Grundsätze der Erstbehandlung aus verständlicher Panik heraus oft verstossen.

kaltes Wasser ist besser geeignet als Kuhlakku oder Eisbeutel. Niemals den ganzen Patienten ins kalte Wasser tauchen. Die Kleider sollen erst danach entfernt werden, außer wenn kein Wasser zum Kühlen vorhanden ist.

Auf gar keinen Fall Salben, Puder oder sonstigen Hausmittel zum Abdecken verwenden. Große Verbrennungsflächen sollten mit einer sogenannten Rettungsdecke (Metallfolie) oder einem sauberen Tuch z. B. aus dem Verbandskasten ihres Autos zum Schutz gegen Auskühlung abdecken.



Bitte den Verbrannten oder Verbrühten **immer im Auge behalten**, und Bewusstsein, Atmung sowie Kreislauf kontrollieren. Eine Schocklage kann erforderlich sein. Grundsätzlich muss der Arzt zur Weiterbehandlung aufgesucht werden, auch bei kleineren Verbrennungen. Nur der Arzt kann das eigentliche Ausmaß einer Verbrennung abschätzen!

Säuglinge und Kleinkinder mit

Verbrühungen und/oder Verbrennungen müssen grundsätzlich immer im Krankenhaus vorgestellt werden: Gefahr einer lebensbedrohlichen Auskühlung oder Flüssigkeitsmangelschocks.

Verbrannte oder verbrühete Oberfläche sofort unter kaltem Wasser (z.B. Dusche) etwa 15-30 min. kühlen. Nur so kann starker Schmerz und „Nachbrennen“ verhindert werden. Fließendes

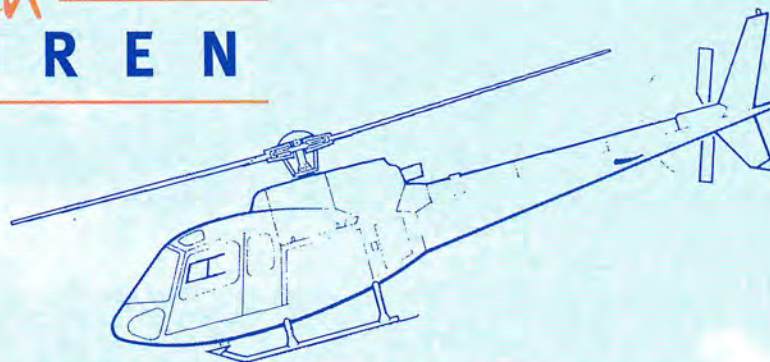
DOSSIER

DEZEMBER
DECEMBRE
2001



LAR

— Skitouren — SKITOURNEN



Was vor wenigen Jahrzehnten noch als exotisch beäugt wurde, ist mittlerweile in Mode gekommen: Skitouren sind im Trend. Wenn Skitouren die schönsten Träume in Weiß sein können, so können diese Naturerlebnisse leider auch sehr rasch zum Albtraum entarten, sie bergen nun eben auch viele Gefahren. Immer wieder müssen Rettungshubschrauber angefordert werden weil unvorsichtige Skiwanderer von Lawinen überrascht und verschüttet wurden.

NICHTS FÜR EINZELGÄNGER

Auf gefährliche Alleingänge sollten Tourengerer verzichten und sich nicht darauf verlassen, dass man aus einem abbrechenden Hang noch herausfahren kann oder sich in den zu Tal stürzenden Schneemassen durch Schwimmbewegungen an der Oberfläche halten kann. Ein abrutschender Hang verwandelt sich binnen Sekunden in ein Feld riesiger, kompakter und zentnerschwerer Schneeklumpen, die einen Skifahrer wie einen Anker in die Tiefe reißen.

Die sofortige Kameradenhilfe ist die wichtigste Hilfe, es ist ein Rennen gegen die Zeit: In den ersten 15 Minuten nach der Verschüttung beträgt die Überlebenschance 93 Prozent, danach sinkt sie bis 45 Minuten dramatisch auf 30 Prozent ab.

Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Ausrüstung. Zum Pflichtequipment eines jeden Tourenskiläufers gehört ein sogenannter Lawinenpiepser, der sich von Senden auf Empfangen umschalten lässt. Ferner zählen eine Lawinenschaufel, eine Sonde und ein Erste-Hilfe-Set zur Grundausrüstung, die neben Tourenski mit passender Bindung, Teleskopkistöcken und Tourenschuhen auch Felle und Harscheisen beinhaltet. Kompass, Höhenmesser und topographische Karten im Maßstab 1:25.000 helfen bei der Orientierung im Gelände. Soll die Tour über Gletscher oder Gletscherbrüche gehen, erweitert sich die Liste unter anderem um Klettergurte, Eispickel, Steigeisen, Seile, Reepschnüre, Karabiner, Eisschrauben, usw.

Auch wenn die Ausrüstung noch so perfekt ist, eine ausführliche Vorbereitung ersetzt sie keinesfalls. Die

Tour soll unter Berücksichtigung mehrerer Faktoren gründlich geplant sein: Höhenlage, Geländeform und Exposition spielen dabei eine ebenso große Rolle wie die vorherrschende Situation vor Ort: Angaben über Neuschneezuwachs, Windtätigkeit und Temperaturverlauf sind für den erfahrenen Tourengerer wichtig. Da sich die Faktoren laufend verändern, steigt oder fällt auch die Lawinengefahr. Wer bereits Tage vor der Tour Lawinenbulletins einholt bzw. Die Berichte

abholt, gewinnt ein ausführliches Bild über die Lage im Tourengebiet.

RUHE BEWAHREN, SCHNELL HANDELN...

Eine gute Planung hinsichtlich Gelände (auf der Landkarte) und Wetter ist jedoch erst die halbe Miete. Auch während der Tour ist stets die Wettersituation zu beobachten. Wer schon einmal einen Wetterumschwung in den Bergen erlebt hat, weiß wie schnell Nebel und Schneesturm die Mann-

Die Europäische Lawinengefahrenskala

| Gefahrenstufe | Lawinenauslösung | Situation abseits der Pisten |
|---------------|--|--|
| 1=gering | Nur an extremen Steilhängen möglich | Allgemein sichere Verhältnisse |
| 2=mässig | Bei grösserer Belastung (große Skifahrergruppe) an gefährdeten Steilhängen wahrscheinlich | Auf lokale Gefahrenstellen achten, sonst günstige Verhältnisse |
| 3=erheblich | Bereits bei geringer Belastung an den gefährdeten Steilhängen wahrscheinlich. Mittlere, teils auch große Lawinen möglich. | Lawinenkundliches Beurteilungsvermögen erforderlich. Tourenmöglichkeit eingeschränkt. |
| 4=gross | Bereits bei geringer Belastung an den meisten Steilhängen wahrscheinlich. Es muss mit vielen mittleren, mehrfach Auch großen Lawinen gerechnet werden. | Großes lawinenkundliches Beurteilungsvermögen erforderlich. Tourenmöglichkeiten stark eingeschränkt. |
| 5=sehr gross | Spontane Lawinen auch in mäßig steilem Gelände | Skitouren nicht möglich. |

DOSSIER

**DEZEMBER
DECEMBRE
2001**

— Skitouren — S K I T O U R E N



LAR



schaft orientierungslos machen können. Hinzu kommt die persönliche Fitness: Vor allem wenig trainierte Skifahrer unterschätzen die Anstrengungen einer Tour und sind am Gipfel, falls sie ihn überhaupt erreichen, oft schon erschöpft. Die Kraft reicht dann für eine risikolose Abfahrt oft nicht mehr aus und der Unfall ist vorprogrammiert.

Bei jedem Bergunfall gilt: Ruhe bewahren und dabei schnell handeln. Die Lage muss beurteilt und Verunfallte vor weiteren Gefahren geschützt werden. Dazu gehört auch erst Hilfe am Unfallort. Je nach der Schwere der Verletzung sollten die Bergkameraden Erste Hilfe leisten und den Verletzten in eine stabile Seitenlage bringen oder sofort beatmen. Wichtig ist auch, das Unfallopfer vor Nässe zu schützen und ihn warm zu halten. Unterkühlte dürfen nicht aktiv bewegt werden.

Parallel zur Erstversorgung haben weitere Gruppenmitglieder bereits Hilfe gerufen und den Rettungsdienst über Folgendes informiert:

- Wer meldet den Notfall (Name, Standort, Kommunikationsmittel)?
- Was ist passiert (Art und Umfang des Unfalls)?
- Wo ist der Unfall passiert (Koordinaten, Höhe über Meer, Ortsbezeichnung)?
- Wann ist der Unfall geschehen?
- Wieviele Verletzte gibt es und wie schwer sind die Verletzungen?
- Wie ist das Wetter am Unfallort (Sichtweite, Wind, Niederschläge)?
- Gibt es Hindernisse (Leitungen, Kabel)?
- Wie ist die eigene Ausrüstung (Rettungsmaterial, Funk, usw) und was wurde bereits unternommen?



DOSSIER

DEZEMBER
DECEMBRE
2001

— Ein Kreuz lernt fliegen — EIN KREUZ LERNT FLIEGEN



LAR - Einsatzmöglichkeiten noch lange nicht erschöpft.

Ein Turmkreuz der Kathedrale flog federleicht durch die Luft.

Die Szene gelangte über Tages- und Wochenzeitungen und gar über Bildschirm in alle luxemburgischen Haushalte: Ein reparaturbedürftiges Turmkreuz der Kathedrale wurde von einem Hubschrauber der „Luxembourg Air Rescue“ (LAR) über die Dächer der Hauptstadt geflogen. Die Gesamtleitung lag in den Händen von Marc Rob, Berufsfeuerwehrmann und bei der LAR verantwortlich für alle Flugoperationen, die über den normalen Bereich der Rettungs- und Ambulanzflüge hinaus gehen.

Das Ganze geschah in enger Zusammenarbeit mit der Höhenrettungsgruppe der Berufsfeuerwehr der Stadt Luxemburg, unter der Leitung von Charly Herkes, und der LAR. Fachleute hatten festgestellt, dass das Kreuz im Laufe der Jahrzehnte durch elektrolytische Korrosion (Elektrolyse: das Zersetzen einer gelösten oder geschmolzenen Verbindung mit Hilfe des elektr. Stromes) beschädigt war. Die von der Hauptstadt mit der Lösung des Problems beauftragte Firma J. Kremer hatte ein Gerüst um den 72 Meter hohen Turm aufgerichtet und festgestellt, dass das Kreuz nur mit Hilfe eines 300-Tonnen-Krans mit Ausleger vom Boulevard Roosevelt möglich gewesen wäre. Man wandte sich an die LAR, die das Problem mit Hilfe der Höhenrettungsgruppe der hauptstädtischen Berufsfeuerwehr löste. Zu den vielen zu beachtenden Voraussetzungen gehörten auch Gewichtsberechnungen. Das Gerüst hatte eine Nutzlast von 1.050 Kilo. Der von der Firma Kremer von Kreuz und Weltkugel entfernte „Abfall“ betrug allein 380 Kilo. Hinzu kam das Gewicht der beim Abbau des Kreuzes auf dem Gerüst arbeitenden Feuerwehrmänner. Eine Gewichtsbestimmung des Kreuzes samt seiner Verankerung im Turm war nicht möglich, da es keinerlei Pläne des 1936 errichteten Kreuzes gab. Man entschied sich, das Kreuz innerhalb des Turmes zu zerschneiden und es in zwei Teilen abzutransportieren. Zu der Entscheidung trat die Überlegung hinzu, dass die Last über die Dächer der Stadt transportiert werden musste. Obwohl der LAR-Hubschrauber maximal zwischen 800 und 1.000 kg transportieren kann, ging nach Überlegungen des Verantwortlichen die Sicherheit über alles.

Und so wurde zunächst der „Abfall“ von rund 380 kg abtransportiert. Dann folgte das Kreuz mit etwa 480 kg und schließlich die Verankerung im Turm mit rund 350 kg.

Das Schwierigste war die Arbeit über dem Turm. Marc Rob, der hierbei auch als Windenoperator arbeitete, erinnerte sich. „Die meteorologischen Verhältnisse waren günstig. Während der Arbei-

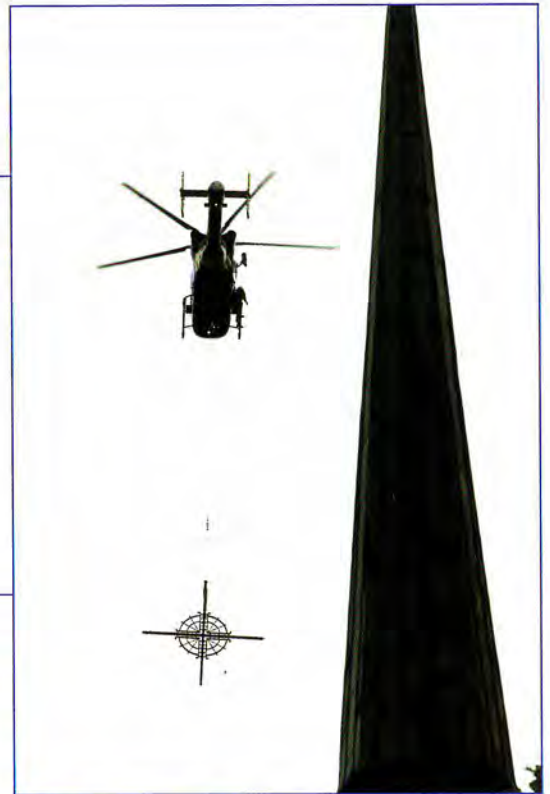
ten herrschte ein gleichbleibender Wind. Mein Pilot war Christophe Jeko. Wir arbeiten seit Jahren zusammen. Bei derartigen Operationen ist der Pilot praktisch blind. Er muss seine Flugbewegungen aus-



schließlich nach den Angaben des Windenoperators machen. Dabei geht es meistens um nur wenige Meter vorwärts, rückwärts oder seitwärts. Aber wir haben diese Arbeit geleistet, wie man es von uns erwartet.“

Die (insgesamt) drei Windenoperatoren der LAR wurden durch die Schweizer Flugwacht ausgebildet, die auch die jährliche Fortbildungsarbeit übernommen hat. Sie ist mit mehr als 5.000 Einsätzen die weltweit beste Organisation in diesem Bereich.


Abschließender Kommentar von Marc Rob: „Für uns war dieser Einsatz, weil wir uns Zeit lassen



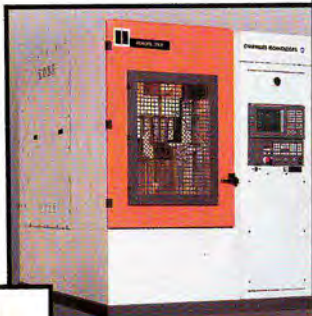
konnten, ein weiteres Training in der Höhenrettung. Darüber hinaus haben wir die Bandbreite der Einsatzmöglichkeiten der LAR bewiesen. Und schließlich hat uns dieser Einsatz finanziell geholfen, da die Stadt Luxemburg die Kosten übernommen hat.“

Horst Götz-Schmitt.

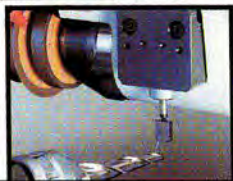

muller rolux



101-103, rue Nic Biever
L-4807 RODANGE
Tél.(352) 50 84 40
Fax.(352) 50 27 06
E-mail:roluxets@pt.lu



**ELECTRO-EROSION
RECTIFICATION
AFFÛTAGE
PROFILAGE
LAMES CIRCULAIRES
MATRICES-POINCONS**



Junior Längs- und Breitengrade

In der letzten Nummer haben wir uns für das GPS-System interessiert. Wiederholt wurde festgestellt, dass dieses System die Position bestimmt, es wurde aber verheimlicht, wie diese Position ausgedrückt wird und wie der Pilot sie erkennen kann.

Wir wissen alle dass die Weltkugel 2 Pole hat, den Nordpol und den Südpol. Ausserdem wird die Kugel in 2 Hälften geteilt, die nördliche und die südliche Halbkugel. Die Schnittlinie dieser 2 Hälften ist der Äquator. Parallel zum Äquator laufen Linien welche man Breitengrade nennt. Je nachdem auf welcher Kugelhälfte sich diese parallelen Linien befinden, spricht man von nördlichen oder südlichen Breitengraden und drückt sie in Grad (°) aus: Der Äquator ist Breitengrad Null und ist ausserdem der Ausgangspunkt für die Messung der Breitengrade. Die Breitengrade nehmen nach Norden und nach Süden zu und erreichen ihren Höchstwert von jeweils 90° am Nordpol und am Südpol. So kann man bestimmen auf welchem Breitengrad sich ein Punkt, zum Beispiel eine Stadt oder ein Dorf befindet. Der Abstand zwischen zwei Breitengraden ist jedoch beachtlich und so unterteilt man ihn in 60 Minuten. Dem Abstand zweier „Breitenminuten“ kommt eine besondere Bedeutung zu: Er ist zusätzlich noch die Definition der „Nautischen Meile“.

Welche Länge hat eine nautische Meile? Nun, wir können sie ja rechnen : Der Erdumfang beträgt 40.000 km, somit ist die Entfernung zwischen Nord- und Südpol 20.000 km, die Distanz jeweils von einem Pol zum Äquator beträgt noch einmal die Hälfte, also 10.000 km. Diese 10.000 km haben wir durch die Breitengrade in 90 gleiche Distanzen geteilt, und jede dieser Distanzen nochmals in 60 Minuten eingeteilt. Diese Distanz, nautische Meile genannt, beträgt also 10.000 km geteilt durch 90 Grad (°) und nochmals geteilt durch 60 Minuten (') = 1,852 km.

Die Stadt Paris zum Beispiel liegt auf Breitengrad 48° und 51' Nord (man schreibt

N 48 51). Ausgedrückt in Minuten sind das (48 x 60) + 51 = 2931' oder nautische Meilen, das sind 2931 x 1,852 = 5.428 km.

Um die Distanzen und Positionen noch feinfühlicher zu bestimmen, unterteilt man die Minute noch in 60 Sekunden (") oder in 100 gleiche Teile nach dem Dezimal-System. Je nachdem schreibt man zum Beispiel für den Flughafen

sen nur auf welchem Breitengrad sie liegen und müssten nun auf diesem Breitengrad um die Erde rumlaufen bis wir sie finden.

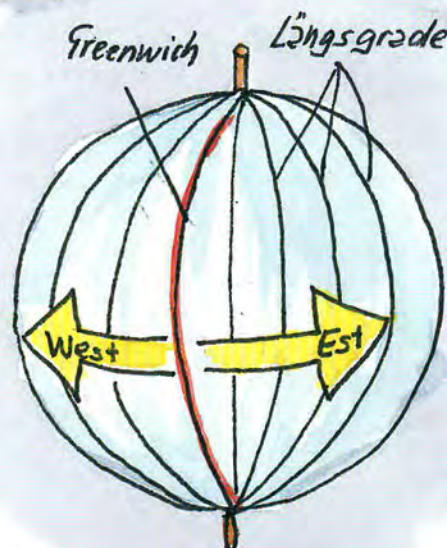
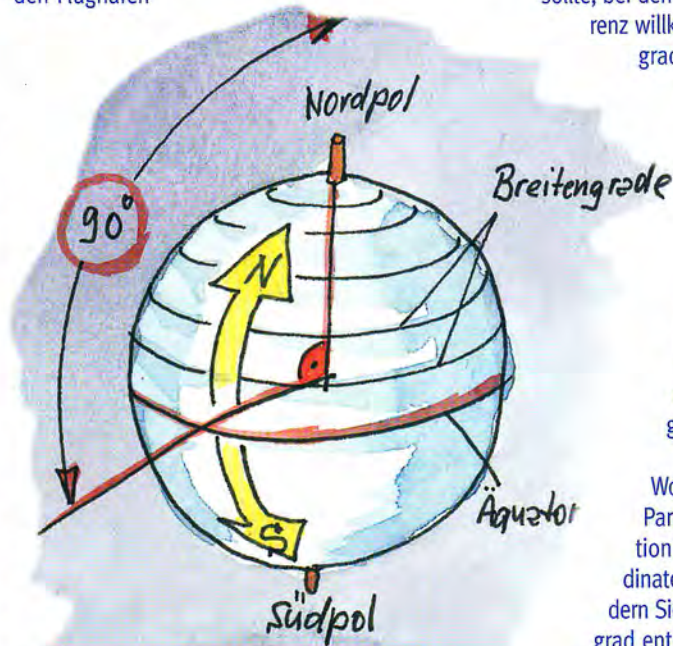
Deshalb gibt es die Längsgrade. Haben die Breitengrade den Erdball in Scheiben geteilt, so teilen ihn die Längsgrade in „Melonenstücke“. Bei den Breitengrade war es einleuchtend dass man den Äquator als Referenz-Breitengrad wählen sollte, bei den Längsgraden musste die Referenz willkürlich gewählt werden: Längsgrad „0“ verläuft exakt durch den Ort „Greenwich“ östlich neben London gelegen.

Von hier aus gibt es nun eine westliche (W wie West oder O wie Ouest) und eine östliche (E wie East oder Est) Halbkugel welche jeweils aus 180° Teilen besteht, die wiederum in 60 Minuten, und dann nochmals in 60 Sekunden eingeteilt sind.

Wollen Sie jetzt zum Beispiel nach Paris, und kennen Sie die Position (ausgedrückt durch ihre Koordinaten): N 48 51 E 002 21, so wandern Sie dem 0 oder Greenwich Längsgrad entlang nach Norden bis Sie Breitengrad 48°51' kreuzen, biegen Sie nach rechts (Osten) ab und wandern Sie entlang diesem Breitengrad bis Sie Längsgrad 2°21' erreichen. Wieviel Kilometer Sie nun gelaufen sind? Vom Äquator nach Norden sind Sie 5.428 km gelaufen, das haben wir schon

gerechnet. Alle Längsgrade sind von Nord bis Süd exakt einen halben Erdumfang lang, für Breitengrade trifft dies aber nur am Äquator zu: Der Durchmesser der Scheiben nimmt nach Norden und Süden hin ab und die Einteilung einer Minute entspricht demnach nicht mehr einer nautischen Meile. Um die Distanzen nach Westen oder Osten zu berechnen wird es ziemlich kompliziert. Und da man in der Praxis sich nicht zuerst nach Norden und dann im rechten Winkel nach Ost oder West bewegt um zu einem Punkt zu gelangen,

sondern diesen Punkt direkt schräg ansteuert, so bereitet die Berechnung der Distanz schon richtiges Kopfzerbrechen. Man bekommt dann schon Respekt vor einem kleinen Kästchen, Format Mobiltelefon, genannt GPS, welches diese Rechnungen sekundenschnell und fortwährend mit einer Genauigkeit unter 200 Meter ausführt.



Luxemburg-Findel, er liegt N49 37.4 oder N49 37 24. Ja, Sie haben richtig gerechnet: von Findel sind es 5.514 km zum Äquator.

So ganz genau haben wir die Position von Findel oder Paris jedoch noch nicht erfasst: Wir wis-

Vous n'êtes pas encore membre?

Adhérez dès aujourd'hui en remplissant le bulletin d'adhésion et en l'envoyant à notre adresse au 175A, rue de Cessange à L-1321 Luxembourg

Votre sécurité assurée 24/24 heures, 365 jours par an pour seulement

1.300.- LUF par personne, soit 32,23 €

2.400.- LUF pour toute votre famille soit 59,49 €

Numéro de membre:

Demande d'adhésion Demande de transcription

Nom / prénom :

Rue et numéro :

Code postal : Localité :

Tél. privé : Tél. bureau ou GSM :

N° de sécurité sociale (à défaut : date de naissance) :

Co-assurés dans le sens de l'affiliation familiale:

Epoux / épouse ou partenaire (m/f) vivant à la même adresse, enfants jusqu'à l'âge de 18 ans. Pour les enfants de plus de 18 ans, veuillez présenter un certificat scolaire.

1. Epoux / Epouse (resp. partenaire vivant à la même adresse) :

Nom (de jeune fille) et prénom :

No. de sécurité sociale (à défaut : date de naissance) :

2. Enfants (pour les plus de 18 ans, veuillez présenter un certificat scolaire) :

Nom / prénom : date de naissance :

Nom / prénom : date de naissance :

Nom / prénom : date de naissance :

Nom / prénom : date de naissance :

Procuration pour ordre de domiciliation

Je soussigné(e) autorise la LAR a.s.b.l.

(jusqu'à révocation de l'ordre de domiciliation) à débiter pour le montant de la cotisation annuelle, mon compte n° auprès de la banque (ou CCP)

Date : Signature :

Afin d'éviter des paiements doubles, n'intervenez pas auprès de votre banque. Nous nous chargerons des formalités.

Je désire payer par virement (veuillez régler le montant en question après réception de la facture).

La LAR a.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités personnelles et techniques et suivant les moyens existants. Concernant l'exécution des missions, la LAR a.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. La LAR a.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

case réservée à l'administration

Helfen Sie uns helfen, indem Sie uns in Ihrem Bekanntenkreis weiter empfehlen.

Da die Luxembourg Air Rescue eine rein private, gemeinnützige Organisation ohne Gewinnzweck ist, können wir nur durch die Unterstützung unserer Mitglieder - in Form von Beiträgen und Spenden - weiterbestehen und weiterwirken. Durch Ihren Beitritt, tragen Sie dazu bei, unsere Einsatzmöglichkeiten und -schnelligkeit zu verbessern. Nur die Solidarität unter unseren Mitgliedern erlaubt uns, in der Tat, auf das hochqualifizierte Personal und die erforderliche ultramoderne technische Infrastruktur zurückgreifen zu können, mit der wir Menschen in Not qualifizierte Hilfe bieten.

Überzeugen Sie ihre Freunde und Bekannte, Mitglied bei der LAR zu werden, indem Sie das beiliegende Beitrittsformular ausfüllen.

Wir bieten: • Hilfe rund um die Uhr, 7 Tage in der Woche

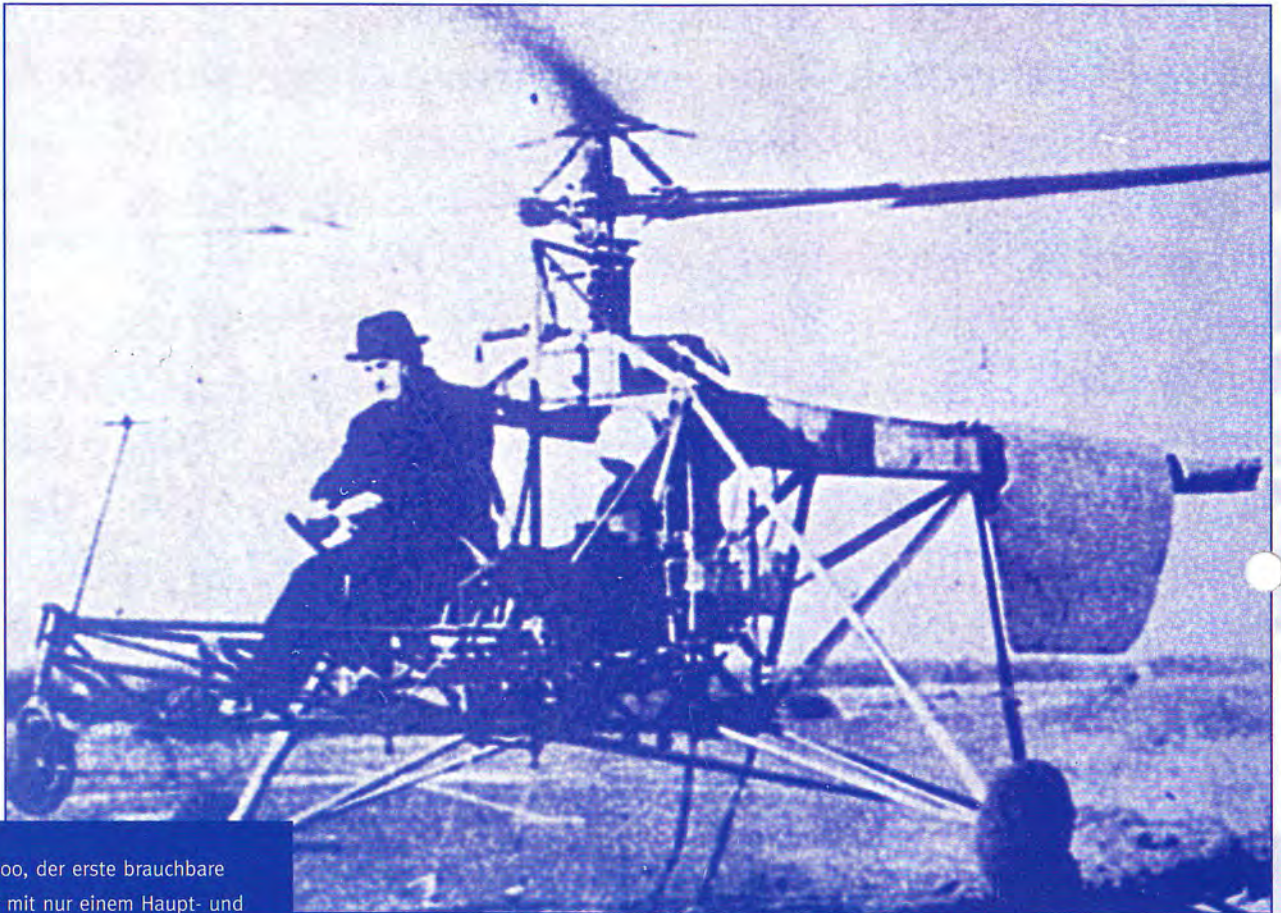
• einen schnellen Einsatz

• eine hochmoderne medizinische Technik

• die Professionalität, die Hilfsbereitschaft und die Freundlichkeit unseres Personals

Wer weiß, eines Tages vielleicht, wird man Ihnen für Ihren guten Rat dankbar sein. Nur durch die Solidargemeinschaft vieler, kann einzelnen im Notfall geholfen werden!

Der Traum vom Fliegen



Sikorsky VS-300, der erste brauchbare Hubschrauber mit nur einem Haupt- und Heckmotor

Henrich Focke und Igor Sikorsky waren die bekanntesten Hubschrauberpioniere

Henrich Focke und Igor Sikorsky sind wohl die bedeutendsten Hubschrauberpioniere der Welt. Für beide war Leonardo da Vinci das Vorbild.

Henrich Focke wurde am 8. Oktober 1890 in Bremen geboren. Bereits als 18-jähriger unternahm er mit einem selber erbauten Gleiter am Bremer Osterdeich die ersten Luftsprünge. Ihn hatte, wie viele seiner Zeitgenossen, die Flugleidenschaft gepackt. Vor dem ersten Weltkrieg flog der spätere Diplom-Ingenieur und Flugzeugbauer mehrere Eigenkonstruktionen.

Gemeinsam mit seinem Freund Georg Wulf, der als erfolgreicher Flieger aus dem Krieg heimgekehrt war, gründeten sie die „Focke-Wulf Flugzeugbau AG“, die am 1. Januar 1924 ihre Produktion aufnahm.

Die vielen Starrflügel-Flugzeugmuster, die hier entstanden, sind weltbekannt.

Ab 1933, als Professor Henrich Focke vom Vorstandsposten zurückgetreten war und ein Mandat im Aufsichtsrat übernommen hatte, widmete er sich rein wissenschaftlichen Aufgaben mit der Zielproduktion zur Herstellung eines wirklich brauchbaren Hubschraubers. Sie führten zum Bau des genannten Fw 61. Professor Focke flog ihn am 26. Juni 1936 zum ersten Male und eroberte bereits ein Jahr später sämtliche Hubschrauberrekorde. Diese wiederum führten zur Gründung der „Focke, Achgelis & Co. GmbH“ in Hoykenkamp. Es würde zu weit führen, alle Hubschraubertypen hier zu nennen. Sie erlangten Weltruf, besonders jedoch die Fw-Tragschrauber.

Wenn man den Namen Sikorsky hört, denkt man unwillkürlich an Hubschrauber, obwohl dieser Pionier, genau wie sein deutscher Kollege, auch viele Starrflügel-Flugzeuge baute. Igor Iwanowitsch Sikorsky wurde am 25. Mai 1889 in der ukrainischen Hauptstadt Kiew geboren. Die Familie war wohlhabend, der Vater Professor, einer der großen russischen Mediziner jener Epoche, die Mutter war ebenfalls Ärztin. Zianida Sikorsky erzählte ihrem Sohn von Leonardo da Vinci, von seinen Flugmaschinen und Hubschrauberideen. Der junge Igor war

davon so hingerissen, dass er bereits mit zwölf Jahren seinen ersten mit Gummibändern angetriebenen Modellhubschrauber baute. Und der flog wirklich. Seine Eltern schickten ihn 1908 zum Studium der Ingenieurwissenschaften an die damals beste Universität - nach Paris. Dort traf er viele begeisterte junge Flugpioniere. Nüchtern wurden Probleme des Starrflüglers und die Möglichkeiten des Drehflüglers diskutiert. 1912, nach Beendigung des Studiums, kehrte Igor Sikorsky nach Kiew zurück - mit der festen Absicht, der berühmteste Flugzeugkonstrukteur Rußlands zu werden. Heute weiß man weltweit, dass es ihm gelungen ist. Igor Sikorsky begann, wie hätte es anders sein können, mit einem Hubschrauber. Er konstruierte und baute nach dem Vorbild Leonardo da Vincis. Dann jedoch, welche Enttäuschung: der Hubschrauber kam nicht vom Boden frei - er flog nicht. Sikorsky wandte sich dem Starrflügel zu, ihn hatte er in Paris studiert. 1913, als man ihn seiner Erfolge wegen zum Flugzeugentwerfer- und Chefingenieur der „Vereinigten Russisch-Baltischen Eisenbahnfabriken“ ernannt hatte, begann er mit der Konstruktion und dem Bau des damals größten Flugzeugs der Welt - der „Le Grand“. Die Maschine hatte bereits vier Motoren und bot 16 Passagieren Platz.

Nach dem Zusammenbruch seines Heimatlan-

des im Jahre 1917 entschloss sich Igor Sikorsky, wie viele seiner Landsleute, zur Emigration nach Amerika. Er sprach kaum englisch und die Entwicklung der Luftfahrt stagnierte Anfang der zwanziger Jahre. Eine Stellung als Flugzeugkonstrukteur schien unter diesen Umständen hoffnungslos.

Igor Sikorsky gab nicht auf. Gemeinsam mit russischen Freunden gründete er die „Sikorsky Aircraft Company“. 800 Dollar standen als Startkapital zur Verfügung. Als während des Baues der S-29, eines zweimotorigen Passagier- und Frachtflugzeuges, das Geld ausging, schien das Ende besiegelt. Fast wie ein Wunder kam unerwartet finanzielle Hilfe: Kein Geringerer als der große Komponist Rachmaninoff hatte Vertrauen in seinen jungen Landsmann. Er gab 5.000 Dollar Kredit, damit die S-29 vollendet werden konnte. Am 24. Mai 1924 erfolgte der erste Startversuch der S-29. Sie flog vorzüglich und begründete in den USA und in den darauf folgenden Jahren in der ganzen Welt Sikorsky's Ruf als großer Flugzeugkonstrukteur.

In all den Jahren seines Erfolges hatte er jedoch seinen Jugendtraum nicht vergessen, die Konstruktion eines eigenstabilen Hubschraubers. Am 14. September 1939 erhob sich der Versuchshubschrauber VS-300 senkrecht von der Erde, schwebte sicher, flog vorwärts, seitwärts

und rückwärts und landete ohne Zwischenfall. Ihm folgten noch während des zweiten Weltkrieges, weit mehr noch in den Jahren danach, zahllose weitere Hubschrauberkonstruktionen, die alle die Handschrift Igor Sikorskys trugen und ihn zum bedeutendsten Hubschrauberkonstrukteur der Welt machen sollten.

Heute können wir uns ein Leben ohne Hubschrauber nicht mehr vorstellen - genauso wie ohne Auto, Flugzeug, Handy und anderen unentbehrlichen Dingen. Seine Einsatzmöglichkeiten sind praktisch unbegrenzt. Mit Recht wird der Hubschrauber oft als „Maultier der Lüfte“, „Fliegender Kran“ oder schlicht als „Mädchen für alles“ bezeichnet.

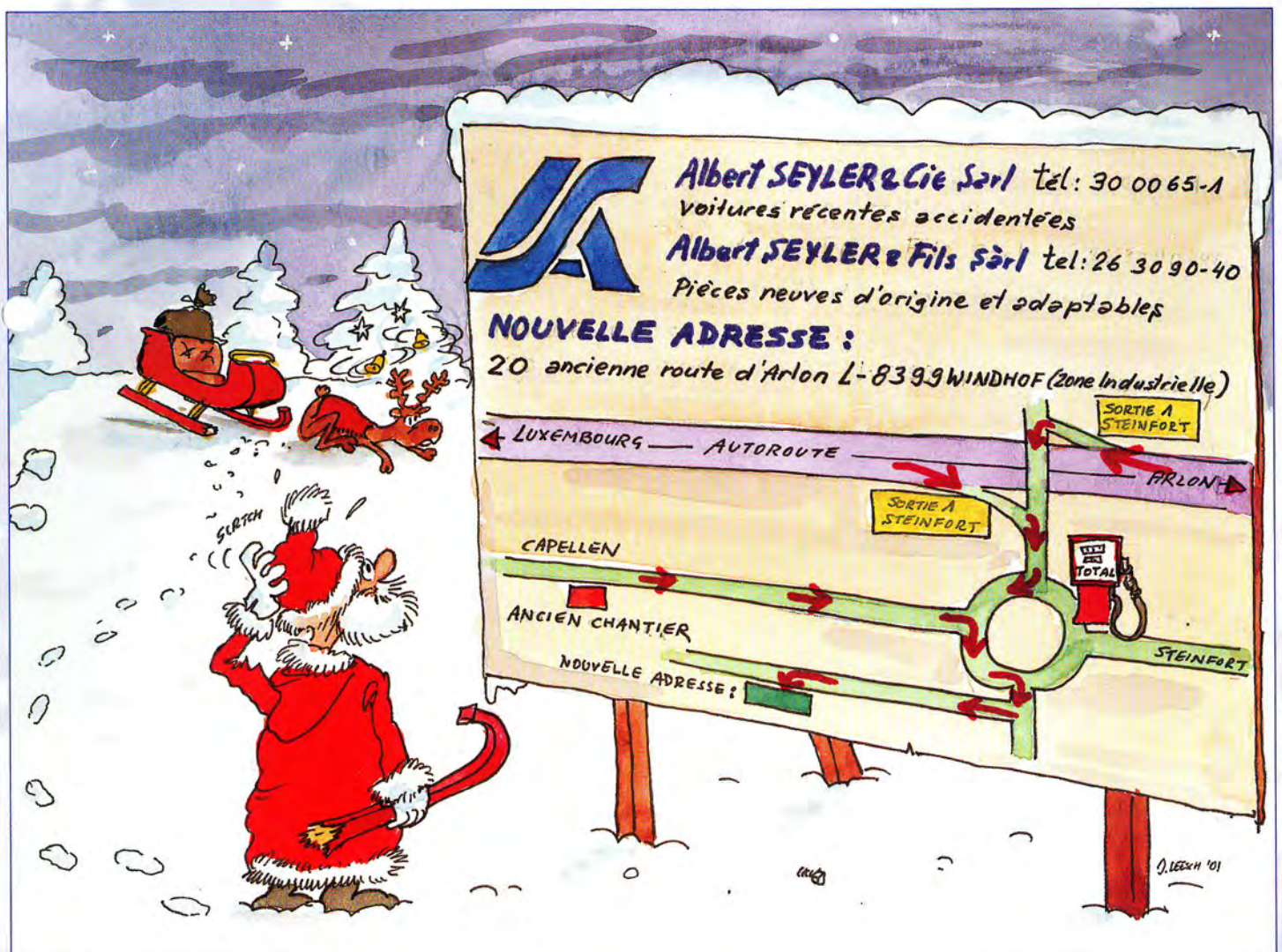
Lassen Sie uns nur einige der vielen Einsatzbereiche nennen. Da sind, wie bei uns, der LAR, die Rettungseinsätze: Luft-, Seenotrettung, Auto- und Bergunfälle, Rettung von Menschen, Tieren und Gütern bei Feuerbedrohung - besonders in Hochhäusern, Löscheinsätze, Rettung und Hilfe bei Überschwemmungs- und Erdbebenkatastrophen, Verlegungsflüge, Suchflüge. Bei den Sicherheitsorganisationen sind es Überwachungsflüge wie Straßenüberwachung, Verkehrsregelung, Verfolgung von Verbrechern, in wirtschaftlichen Bereichen Kontrollflüge und Aufklärungsflüge zur Lawinewarnung. Dann sind da die Passagierflüge wie

Taxi-, Rund-, Charter- und VIP-Flüge. Die Wissenschaft benutzt ihn bei Vermessungsaufgaben, Unterstützung von Expeditionen, Luftbildarchäologie, Bergung von Raumkapseln. Die Möglichkeiten in Bau-, Land- und Forstwirtschaft sind vielgestaltig. Von denen im militärischen Bereich soll gar nicht einmal gesprochen werden.

Die großen Hersteller von zivilen und militärischen Hubschraubern sind heute Frankreich (Aérospatiale), die USA (Bell, Enstrom, Sikorsky, Boeing, Hughes u. a.), Italien (Augusta: Bell-Lizenzen und Eigenkonstruktionen), Deutschland (MBB), Großbritannien (Westland) und andere Länder.

Soweit der „etwas andere Lebenslauf“ der Vorfahren, Ahnen und Urahnen unseres modernen Hubschraubers „Christoph Lux II“. In der nächsten und nunmehr letzten Folge dieser Serie werde ich Ihnen, liebe Leserin und verehrter Leser, den ersten und bisher einzigen in Luxemburg hergestellten Hubschrauber, sowie seinen Konstrukteur vorstellen. Sie glauben, so etwa gibt es nicht? Naja, Sie werden ja sehen. Horst Götz-Schmitt.

Quellenangaben: Kurt W. Streit / John W. R. Taylor: „Geschichte der Luftfahrt“. Herbert Weisshaupt: „Das große Buch vom Flugsport“.





GREY

FLEXICAV : tout pour devenir un grand investisseur.

A 18 ans, rien de plus normal que d'avoir envie de gérer soi-même son budget. Pour les dépenses, c'est facile. Pour ce qui est de se constituer une épargne, c'est moins évident. Enfin, ça l'était ! Car depuis l'arrivée de FLEXICAV de Dexia BIL, plus d'excuses pour ne pas devenir un investisseur. Et voir son capital fructifier. FLEXICAV, c'est la Bourse pour tous, à son rythme et selon ses moyens. Un must pour se lancer dans le monde de l'investissement. Et pour une fois que ce n'est pas réservé aux parents, pourquoi s'en priver ?

Société anonyme, fondée en 1856
69, route d'Esch - L-2953 Luxembourg
Tél. : 4590-2727 - Fax : 4590-2010
www.dexia-bil.com - e-mail : contact@dexia-bil.com



Banque Internationale
à Luxembourg

VOUS,
AVANT
TOUT.