



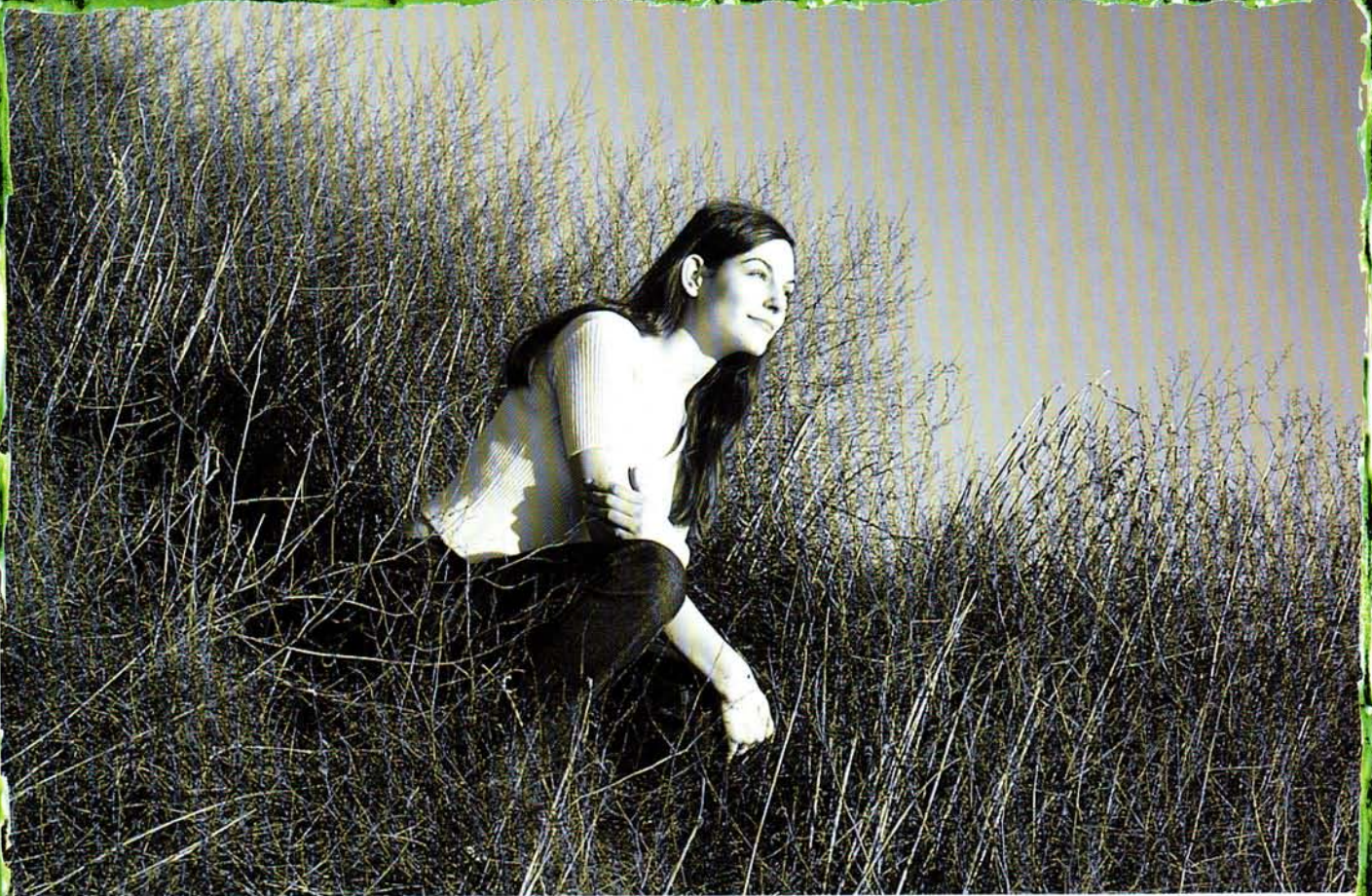
LAR

LAR LAR E P O R T

- What's what im 00-EMS
- 22 Stunden Luxemburg-Südafrika aller et retour

AUSGABE DEZEMBER 2000

ETTELBRUCK



Wenn Sie die Wahl hätten...



...zwischen 1. und 2. Klasse Ihrer Gesundheit, was würden Sie wählen?

Leisten Sie sich das „1. Klasse“ Sicherheits Plus zur gesetzlichen Grundversorgung.

Mit der **DKV Plus** Zusatzversicherung erhalten Sie Kostenerstattungen im ambulanten, zahnmedizinischen und stationären Bereich. Sie selbst bestimmen das Krankenhaus Ihrer Wahl und lassen sich vom Chefarzt behandeln.

Das ganze gilt natürlich Europaweit.

Informieren Sie mich bitte unverbindlich über meine Möglichkeiten.

Coupon faxen oder einsenden.



- DKV PLUS Zusatzversicherung**
Die sinnvolle Ergänzung für gesetzlich Versicherte
- DKV-Krankenkosten-Vollversicherung**
Privatpatient mit allen Vorteilen
- DKV-Krankenhaustagegeldversicherung**
Täglich finanzielle Unterstützung für den Krankenhausaufenthalt
- DKV-Verdienstauffallversicherung**
Für Arbeitgeber, Freiberufler, Selbstständige und Angestellte
- DKV-Spezialversicherung für EU-Beamte**
Die sinnvolle Ergänzung für EU-Beamte und Ihre Familie

Name: _____

Straße: _____

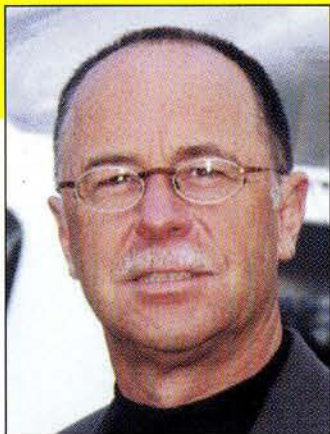
PLZ/Ort: _____

Telefon: _____



Ein Unternehmen der **ERGO** Versicherungsgruppe

LAR 1



EDITORIAL

Auch an den Feiertagen

Wir steuern mit voller Kraft auf die Jahresendfeiertage zu. Weihnachten steht vor der Tür, Sylvester und Neujahr winken einem schon zu. Es sind Tage, an denen gefeiert wird, an denen sich Mitmenschen amüsieren, an denen sie sich auslassen und an etwas anderes denken möchten, als an das, was ihnen tagtäglich den Kopf fast zum platzen bringt.

Es sind aber auch Momente - vor allem im Kreise der Familie - wo das abgelaufene Jahr Revue passiert, wo evtl. an die gedacht wird, denen es in den letzten Monaten nicht so gut ging, an die, die einen Unfall hatten oder sogar verstorben sind.

Vielleicht wird auch an die gedacht, die einem aus der Patsche geholfen haben, die einem in einer Notsituation, aus der man nicht mehr allein einen Ausweg fand, zur Seite standen.

365 Tage im Jahr im Einsatz

Menschen, die rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr, dafür Einsatz tun, um anderen zu helfen.

Menschen, wie die Mitarbeiter der LAR, die stets nur eines im Sinn haben: immer einsatzbereit zu sein, wenn es darum geht, einem Menschen in Not in Windeseile Rettung zu bringen.

Es sind Menschen wie du und ich, es sind Menschen, die selbst eine

Familie haben und auch gerne mit ihr die anstehenden Feste begehen möchten.

Doch für sie heißt es das ganze Jahr über, auch an den Feiertagen, für uns alle parat zu sein. Ganz nach dem Motto: „Wenn andere feiern, sind wir auf der Hut“.

Erlauben Sie mir, liebe Leser, an dieser Stelle einmal all denen ein großes Dankeschön auszusprechen, die sich so in den Dienst der Nächsten stellen. Dieser Moment gibt mir aber auch die Möglichkeit, an Ihre Mithilfe zu appellieren. Ohne Ihren Beitrag oder Ihre Spende (siehe auf den kommenden Seiten) könnte die LAR ihre (lebens)wichtige Aufgabe nicht erfüllen.

Helfen Sie uns helfen!

Zum Schluss möchte ich allen Mitgliedern und Mitarbeitern sowie ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2001 wünschen. Auf dass wir auch im Neuen Jahr alle zusammen ein dynamisches Team bilden!

René Closter
LAR-Präsident



LAR-REPORT

Ausgabe Dezember 2000

AUS DEM INHALT

Editorial 3

Whats' what im 00-EMS 4

Die LAR: Rund um die Uhr im Einsatz 8

Mit dem Lear 35A LX-ONE nach Pristina 10

In 22 Stunden Luxemburg-Südafrika aller et retour 12

IMPRESSUM

„LAR-Report“ ist das offizielle Magazin der Luxembourg Air Rescue a.s.b.l. Für die Mitglieder der LAR sind Preis und Zustellung im Großherzogtum Luxemburg im Beitrag enthalten.

Herausgeber:
Luxembourg Air Rescue a.s.b.l.
175a, rue de Cessange
L-1321 Luxembourg
Tél.: 489006 - Fax: 402563
URL: www.air-rescue.lu
email: info@air-rescue.lu

Redaktion:
Monique Py

Autoren:
Monique Py, Jean Leesch,
Horst Götz-Schmitt

Fotonachweis:
LAR

Layout:
Herbert Becker

Anzeigen:
régie saint-paul
16, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg - Tél. 4993-9001

Druck:
Imprimerie Saint-Paul S.A.
Nachdruck ist erwünscht und mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet. Für unverlangt eingesandte Fotos oder Zeichnungen wird keine Haftung übernommen.



Das Innenleben der LAR-Rettungshelikopter „What's what im 00-EMS“

In der vorigen Nummer des LAR-Report hatten wir einen Blick ins Cockpit der LAR-Rettungshelikopter geworfen und die einzelnen Instrumente, Knöpfe und Hebel sowie ihre Funktionen erklärt.

Heute sehen wir uns das medizinische Herzstück der fliegenden Notarztpraxen genauer an. Wir wollen unseren Lesern die Vielzahl hochmoderner Apparaturen näher bringen, damit sich jeder ein Bild von der medizinischen Notfall-Ausrüstung der Helikopter machen kann.

Defibrillator (Bild unten)

Wir beginnen mit einem Gerät, das wohl jeder vom Fernsehen kennt. Der Defibrillator – in diesem Fall ist es ein 850.000 LUF teures Gerät – wird bei Herzrhythmusstörungen eingesetzt.

Es gibt Stromstöße mit einer Stärke ab, die zwischen 5 Joule/Sek. und 360 Joule/



liegen kann. Die Stromstöße sollen beim Patienten bewirken, dass das Herz wieder in den gewohnten Rhythmus kommt. Das klassische Einsatzschema ist folgendes: zuerst wird ein Stromstoß von 200 Joule/Sek. eingesetzt, sollte dieser keine Wirkung zeigen wird ein zweiter gleicher Stärke angewandt. Sollte dieser evtl. auch erfolglos bleiben, wird einmal mit 360 Joule/Sek. behandelt. Das 8 kg schwere mobile Gerät kann auch als Monitoring eingesetzt werden, d. h. damit kann der behandelnde Arzt oder Notfallsanitäter das EKG (Elektrokardiogramm), die Sauerstoffsättigung des Blutes, den Blutdruck usw. des Patienten überwachen. Ein integrierter Drucker gibt die Möglichkeit, die Resultate dieser Überwachung zwecks spätere Kontrolle im Zielkrankenhaus auszudrucken.

Beatmungsgerät (Bild oben)

Wenn ein Patient nicht mehr von sich aus atmet, sagt die Erste-Hilfe, dass man den Mann oder die Frau künstlich beatmen soll.

Das geschieht in den meisten Fällen durch eine Mund-zu-Mund-Beatmung. Manchmal kommt auch ein sog. Ambu-Beutel (Beatmungsbeutel) zum Einsatz.

Fortsetzung Seite 5

Das Innenleben der LAR-Rettungshelikopter „What's what im 00-EMS“

Ist der Notarzt einmal beim Patienten eingetroffen und der zu Behandelnde noch immer nicht (richtig) atmet, wird eine Intubation vorgenommen, d.h. dem Patienten wird vom Arzt ein Tubus in den Mund und den Rachen eingesetzt. An diesen Tubus wird dann das Beatmungsgerät (hier ein Dräger Oxylog 2000; Kostenpunkt: rund 375.000 LUF) angeschlossen.

Das Gerät ermöglicht es aber auch, die Atmung eines Patienten zu überwachen und gegebenenfalls zu unterstützen. Das Luftvolumen ist steuerbar. Zum Einsatz kommt 100% Sauerstoff.

Das Gerät kann sowohl bei Erwachsenen als auch bei Kindern angewandt werden.

Absauggerät (Bild unten)

Das Absauggerät (Kostenpunkt ca. 30.000 LUF) wird gebraucht, um evtl. Schleim oder Erbrochenes aus dem Rachen eines Patienten abzusaugen. Wie alle Geräte im Helikopter ist auch das Absauggerät mit einem Akku bestückt, der eine Mindest-Autonomie von zwei Stunden hat.

Die Akkus sämtlicher Apparate werden eben bei der Rückkehr auf der LAR-Basis auf Findel an Ladegeräte angeschlossen, damit sie für den Tag darauf wieder voll einsatzbereit sein können.

Zu den bereits eingebauten Akkus verfügt



die LAR aber auch jeweils über Ersatzakkus, die z.B. bei längeren Einsätzen gebraucht werden.

Monitoring (Bild oben)

An der Innendecke des Helikopters hängt ein bildschirmähnliches Gerät, der Monitoring (Marke Propaq, Typ „encore“, Kostenpunkt: um die 400.000 LUF). Er hilft dem behandelnden Arzt oder Rettungssanitäter, die Herzfunktionen, die EKG-Ableitung, die Atmungsfrequenz, den Blutdruck (sowohl den invasiven wie den nicht invasiven), die Sauerstoffsättigung des Blutes, den Kohlendioxydgehalt der Ausatemluft, die Temperatur usw. beim Patienten während des gesamten Fluges zu überwachen.

Zudem kann auch dieses Gerät ein Gesamtüberblick aller Resultate geben, der anhand eines integrierten Druckers zu Papier gebracht werden kann.



Fortsetzung Seite 6

Das Innenleben der LAR-Rettungshelikopter „What's what im 00-EMS“

Perfuser (Bild unten)

Die beiden LAR-Helikopter verfügen jeweils über zwei Perfuser. Diese 235.000 LUF teuren Geräte kommen dann zum Einsatz, wenn es heißt, Medikamente in geringen Dosen über eine gewisse Zeitspanne zu spritzen. In geringster Menge, die diese Geräte abgeben können, ist 1/10 ml pro Stunde. Bei den Medikamenten handelt es sich um Anästhesie- oder Herzmittel, die sehr langsam und mit einer sehr genauen Dosis eingesetzt werden müssen.

Sauerstoffanlage

Was den Sauerstoff angeht, so führen die LAR-Helikopter eine feste Anlage bestehend aus zwei Flaschen Sauerstoff sowie eine mobile Sauerstoffanlage mit sich.

Drei Koffer, die es in sich haben (Bild rechts)

In der sehr genau berechneten Heckpartie des Helikopters finden gleich vier Koffer Platz. Neben dem Koffer, in dem alle der Autonomie des Hubschraubers entsprechenden Flugkarten enthalten sind, stehen



drei Notfallkoffer griffbereit. Der erste ist der sog. Kreislaufkoffer, in dem alles verstaut ist, was man zur Behandlung eines Patienten mit Kreislaufproblemen braucht.

Das geht von der Diagnose (z.B. Blutdruckmessgerät, Reflexhammer, Blutzucker-Kontrollgerät) bis zur Stabilisierung (Medikamente und Anästhesiepräparate). Der zweite ist der sog. Beatmungskoffer. Im Innenraum findet man alles, was man zur Beatmung eines Patienten braucht. Der dritte wird Babykoffer genannt und enthält alles, was man in den beiden erstgenannten hat, aber eben auf Kleinkinder (bis 18 Monate) adaptiert. Diese Koffer sind dazu gedacht, sie schnell griffbereit zu haben, um sich damit zum Patienten zu begeben, damit er gleich am Unfallort oder in der Wohnung behandelt werden kann.

Halten wir noch fest, dass die Ausrüstung weiterhin aus Geburtensets, chirurgischen Sets, einer Vakuum-Matratze, Halskrausen, Schienen, Verbandmaterial, Spritzen usw., usf. besteht.

Dazu kommen noch zwei Transport-Inkubatoren (Couveuses), die zum Transport von Neugeborenen eingesetzt werden (ein Inkubator steht einsatzbereit im Ettelbrücker Krankenhaus, der zweite ist in Luxemburg).



Textiles Meyer und Emile Braun Nachahmenswerte Gesten

Stellvertretend für die Schecküberreichungen, die in den letzten Monaten an die Adresse der LAR gingen, wollen wir hier zwei Gesten hervorheben:

Das Bonneweger Bekleidungsgeschäft "Textiles Meyer" hatte ein Modedefilee organisiert. Der Erlös der Eintrittstickets, insgesamt 50.400 Franken, überreichten die Besitzer des Geschäfts an die LAR.



>



Eine sehr nachahmenswerte Geste ist auch die von Emile Braun. Er feierte kürzlich seinen 60. Geburtstag, hatte aber seinen Freunden nahegelegt, als Ersatz zu Geschenken eine Geldspende zu geben.

Die stolze Summe von 60.000 Franken kam dabei zusammen, die Emile Braun an die LAR überreichte.

<

HELFEN SIE UNS HELFEN

Die schnelle Hilfe aus der Luft kostet die LAR jährlich die hohe Summe von 150 Millionen LUF! Viel Geld für eine rein private, gemeinnützige Organisation. Und doch, was bedeuten diese Kosten gegenüber einem geretteten Leben?

Unsere Organisation hat sich innerhalb von 12 Jahren aus dem Nichts zu einer der bestorganisierten und patientenorientierten Luftrettungsorganisationen entwickelt. Dies war und ist nur möglich durch die unermüdliche finanzielle Unterstützung von Menschen wie Sie, die unsere humanitäre Zielsetzung durch Ihre Mitgliedschaft oder eine Spende unterstützt haben. Wir bitten Sie, uns weiterhin Ihre Unterstützung zukommen zu lassen, ohne die die LAR nicht ihren unermüdlichen Einsatz vollbringen kann.

Es gibt so viele Gelegenheiten im Jahr, bei denen man an eine Spende für die LAR denken könnte, sei es bei Betriebs- oder Vereinsfeiern, bei Geburtstags- oder sonstigen Familienfesten. Bei vielen Sterbefällen wird heute die LAR als Spendenempfänger in den Zeitungsannoncen aufgeführt. Auch die kleinste Spende hilft uns in unserer Arbeit im Sinne unserer Mitmenschen, die in Not sind. Denken Sie daran!

Wir sind für Sie da, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr. Helfen Sie uns helfen!

Ihre Spende auf unser Konto

0-116/7956 der "Banque International à Luxembourg" kann Leben retten.

LAR-Rettungshelikopter Rund um die Uhr im Einsatz

Seit geraumer Zeit möchten wir unsere werte Leserschaft auf diesen Seiten auf die Vielfalt und natürlich auch auf die Effizienz unserer Einsätze aufmerksam machen. Die folgenden aufgezählten Tage gelten allein als Beispiele, denn es wäre natürlich hier unmöglich, alle Einsätze der letzten drei Monate zu belichten.

2. September 2000

Der 2. September war ein Tag, der an sich ziemlich ruhig begann, dann aber im Nachmittag der Crew des in der Hauptstadt stationierten Helikopters nicht mehr die Zeit zum Aufatmen ließ.

Um 13.50 wird ein Verkehrsunfall in der Nähe von Bous gemeldet. Eine Person soll derart schwerverletzt sein, dass sie schnellstmöglich Hilfe eines Notarztes braucht. Zwei Minuten später schraubt sich die MD 900 mit Pilot Jubert, „Flight attendant“ Köhnen, einem Notarzt und einem Paramediziner an der Rückfront der Klinik Sacré-Coeur in die Luft Richtung Bous. Nach einer Flugzeit von nur 7 Minuten setzt die Maschine an ihrem Ziel auf und die politraumatisierte Schwerver-

letzte, eine Einwohnerin aus Bridel, erhält sofort ärztliche Hilfe. Nach einem fast 40-minütigen Einsatz vor Ort wird die Frau zum Centre hospitalier geflogen.

Dann geht es Schlag auf Schlag: Das Team muß fünf Minuten nach der Landung bereits wieder in die Luft, diesmal mit Ziel Beidweiler. Auch hier hat sich ein Verkehrsunfall ereignet. Eine Einwohnerin aus Medernach soll an verschiedenen Traumas leiden. Der Notarzt wird hingeflogen, die Verletzte wird später mit dem Ambulanzwagen ins Krankenhaus nach Luxemburg gebracht.

Für die LAR-Crew und den Notarzt geht es aber sofort weiter: in Niederanven braucht eine Frau, die an einem Lungenödem leidet, sofort Hilfe. Die MD 900 startet um 15.29 in Beidweiler und landet 6 Minuten später in der Nähe des Hauses der akut erkrankten Frau. Sie wird mit dem Helikopter ins Sacré Coeur nach Luxemburg geflogen.

Nach einer kurzen Verschnaufpause muß der Pilot die Motoren des Helis schon wieder ins drehen bringen. In Rammeldingen hat sich ein Verkehrsunfall ereignet, wobei der Fahrer, ein Einwohner aus Hamm,

schwer verletzt wurde. Punkt 18 Uhr (nach einer Flugzeit von nur 4 Minuten) setzt die Maschine in Rammeldingen auf. Der Mann erhält Erstversorgung, wird dann ins diensttuende Krankenhaus geflogen.

6. September 2000

Aus diesem Tag wollen wir lediglich einen Fall hervorstreichen, der zeigt, dass auch ein Rettungsteam sich mit Aspekten des alltäglichen Lebens herumplagen muß, in diesem Fall war es ein Streik.

Um 14.05 Uhr startet der hauptstädtische Rettungshelikopter von seiner Position beim Centre hospitalier aus in Richtung Ste Thérèse-Krankenhaus. Eine Patientin, die an einer akuten Hirnerkrankung leidet, muß in eine Spezialklinik nach Nancy geflogen werden. Um 14.35 Uhr gewinnt die Maschine im luxemburgischen Flugraum an Höhe und richtet ihre Nase gegen Nancy, wo die Crew um 15.10 Uhr aufsetzt, und dies nach einem Flug unter schwierigen meteorologischen Voraussetzungen.

Die MD 900 muß dort aufgetankt werden. Doch wegen des Streiks und der damit verbundenen Treibstoffenge werden dem Hubschrauber lediglich 250 Liter Treibstoff zugefüllt. Dies genügt für den Rückflug. Der Hubschrauber muß zuerst wieder zur LAR-Basis auf Findel fliegen, um dort voll zu tanken, bevor er wieder Position beim diensttuenden Krankenhaus einnehmen kann.

12. September 2000

Diesen Tag wollen wir hier einmal im Zeitraffer darstellen:

10.19 Uhr: der Heli LX-HMD startet von der Klinik Ste Thérèse nach Berburg;
10.29 Uhr: Landung am Zielort;
10.48 Uhr: Aufnahme des Patienten (häuslicher Unfall);
10.54 Uhr: Abflug in Berburg;
11.03 Uhr: Landung in Luxemburg;
12.33 Uhr: der Helikopter OOEMS startet zu einem Krankentransport nach Brüssel;
13.25 Uhr: Landung am St. Luc Krankenhaus in der belgischen Hauptstadt;

Fortsetzung siehe Seite 9



In Windeseile bringen die LAR-Crews Hilfe

LAR-Rettungshelikopter Rund um die Uhr im Einsatz

13.46: Uhr: Start zum Rückflug;
 14.01 Uhr: Ankunft Flughafen Brüssel (Tanken);
 15.41 Uhr: Ankunft in Luxemburg;
 In der Zwischenzeit:
 14.08 Uhr: Ein Neugeborenes wird im Inkubator mit dem Helikopter LX-HMD von Eitelbrück aus zum Centre hospitalier nach Luxemburg geflogen;
 14.07 Uhr: Ziel erreicht;
 14.27 Uhr: Wieder Position beim diensttuenden Krankenhaus Ste Thérèse bezogen;
 19.07 Uhr: die Maschine 00 EMS fliegt zum hauptstädtischen Centre hospitalier - dort soll ein Mann abgeholt werden, dem man wenige Minuten vorher Bescheid gegeben hatte, dass ein Spenderorgan, auf das er bereits lange gewartet hatte, in Nancy bereitliegt (in solchen Fällen zählen sämtliche Minuten);
 19.18 Uhr: Start nach Nancy;
 19.48 Uhr: Ziel erreicht;
 20.30 Uhr: Wieder zurück in Luxemburg;

14. September 2000

Dieser Arbeitstag der Helikopter-Crews beginnt bereits um 7.16 Uhr mit einem Einsatz, der sie nach Wiltz führt. Eine hochschwängere Frau muß von der Maternité Wiltz in die Maternité Grand-Duchesse Charlotte in Luxemburg geflogen werden. Ganze 14 Minuten dauert dieser Flug.

Nur wenige Minuten nach der Landung in der Hauptstadt wird der Helikopter mit dem Notarztteam zu einem Verkehrsunfall nach Remich gerufen. Neun Minuten später sind die Helfer am Unfallort. Eine schwerverletzte Frau wird aufgenommen und in die Klinik Sacré Coeur transportiert. Um 9.58 Uhr hat die MD 900 wieder Position bezogen.

Eine knappe Stunde später wird die LAR vom Arloner Krankenhaus um Hilfe gebeten. Ein verunglückter Patient muß in eine Klinik nach Gent gebracht werden. In zehn Minuten ist der Helikopter vor Ort, nimmt den Mann auf und fliegt ihn nach Gent. Der Flug dauert eben mal eine Stunde und 5 Minuten.

Der Patient ist eben abgeliefert, kommt schon der nächste Hilferuf für die Crew.

Ein Einwohner aus Howald, der wegen einer Vergiftung in einem Brüsseler Krankenhaus behandelt wurde, soll in die Klinik Ste Thérèse nach Luxemburg geflogen werden. So geht der Flug von Gent über Brüssel zurück nach Luxemburg. Kurz nach 16 Uhr ist der Helikopter wieder auf seiner Position beim diensttuenden Krankenhaus.

Um 17.02 Uhr war die Verschnaufpause schon vorbei: Verkehrsunfall in Stadtbredimus, eine Frau ist schwer verletzt. Sieben Minuten vergehen, bis dass das Team am Unfallort ankommt.

17. September 2000

Die erste Maschine, die an diesem Tag ihre Motoren warm laufen lassen musste, war Christoph Lux 2, der in Eitelbrück stationiert ist. Um 9.15 Uhr heißt es, eine 88-jährige Frau aus Vianden, die in einen komaösen Zustand gefallen ist, aus dem dortigen Pflegeheim nach Eitelbrück zu fliegen. Die Distanz war in zweimal 6 Minuten geschafft.

Bleiben wir beim „Eitelbrücker Hubschrauber“: Ein Infarkt-Patient muß um 10.47 Uhr von der Klinik St Louis ins hauptstädtische Centre hospitalier geflogen werden,

ein Flug von acht Minuten. Ein Herzinfarkt ist ebenfalls der Grund, warum die 00 EMS um 14.10 Uhr erneut in den Einsatz muß. Das Ziel heißt Wemperhardt und liegt für den Helikopter 9 Minuten von Eitelbrück entfernt. Der 67-jährige Mann erhält schnelle Hilfe und nach der Erstversorgung wird er ins Eitelbrücker Krankenhaus gebracht.

Um 14.42 Uhr muß der hauptstädtische Heli in einen weiteren Einsatz, und zwar diesmal nach Mensdorf. Ein 87-jähriger Einwohner leidet an schweren Herzrythmusstörungen und braucht sofort ärztliche Hilfe. Der Helikopter bringt das Notarztteam in knappen 6 Minuten nach Mensdorf.

Wegen eines Falls einer akuten Erkrankung muß der Notarzt an diesem Nachmittag erneut mit dem Rettungshelikopter in den Osten des Landes gebracht werden, diesmal mit Ziel Echternach. Der erkrankte 63-jährige Mann erhält erste medizinische Hilfe bevor er mit der Ambulanz ins diensttuende Krankenhaus gebracht wird.

Die Ambulanzflugzeuge der LAR waren natürlich auch im Einsatz.

Mehr darüber in diesem Heft.



Im letzten Quartal wurden wiederum unzählige Einsätze geflogen

Mit der Lear 35 LX-ONE nach Pristina (Kosovo) Schnelle Hilfe für ein Krankenhaus

Notfälle werden nie im voraus geplant. Dies bedeutet für die Piloten der Air-Rescue stets bereit zu sein, schnell Entscheidungen zu treffen, einen Einsatz vorzubereiten und mit grösster Sicherheit durchzuführen.

So passierte es auch am vergangenen 3. Oktober, als um 20h10 bei Air-Rescue in Luxemburg das Telefon klingelte. Die DRF (Deutsche Rettungs- Flugwacht) benötigte dringend unsere Hilfe:

Im Militärkrankenhaus der deutschen KFOR-Einheit in Pristina (Kosovo) war am frühen Abend ein Stromaggregat ausgefallen. Die Aussichten auf dem vom Krieg stark in Mitleidenschaft gezogenem Gebiet schnell ein Ersatzaggregat aufzutreiben waren gering, und am nächsten Morgen sollten in diesem Krankenhaus dingende chirurgische Eingriffe vorgenommen werden...

Das Krankenhaus in Pristina wandte sich an die DRF und bat um Hilfe. Fieberhaft wurde nach einem geeigneten Stromaggregat gesucht, welches schlussendlich auch gefunden wurde. Das Aggregat wurde zum nächstgelegenen Flughafen gebracht, dem deutsch-französischen Grenzflughafen Basel-Mühlhausen.

Schnelle Hilfe

Die DRF hatte aber zur Zeit keine geeignete Maschine für einen sofortigen Einsatz frei, daher der Anruf bei Air-Rescue in Luxemburg.

Hier wurde schnell überlegt, wie man der deutschen Partnerorganisation helfen könnte. Die Lear 35 LX-ONE konnte für den Auftrag freigestellt werden. Um 20h20 wurde der DRF bestätigt, dass die LAR den Auftrag ausführen könnte.

Sofort wurde die Maschine für den Flug vorbereitet, die Flugroute bestimmt mit Zwischenlandung in Basel-Mühlhausen, die Wetterbedingungen für die gesamte Strecke eingeholt. Der Flugplan nach Basel-Mühlhausen wurde aufgegeben, so dass der Flug in den vorhandenen Verkehr eingegliedert werden konnte.

Auch bei der DRF wurde geschuftet: Die zweite Fluetappe führte schlussendlich über Kriegsgebiet, und es mussten Ausnahmegenehmigungen eingeholt wer-



Die Lear 35 LX-ONE ist eines der beiden Ambulanzflugzeuge der LAR

den, um dieses Gebiet überfliegen zu dürfen. Auch die Landung in Pristina (Kosovo) musste genehmigt werden: der Flughafen wurde vom italienischen Militär kontrolliert, für zivile Maschinen war der Flughafen gesperrt.

Das deutsche Militär erreichte bei der RAMCC (Regional Air Movement Control Center der NATO) die nötigen Freigaben. Inzwischen erhielt LX-ONE Startfreigabe und hob um 22h10 ab. Der Flug verlief planmäßig. Knappe 40 Minuten später landete sie in Basel-Mühlhausen und rollte zum Vorfeld des französischen General Aviation Terminal, wo sie erwartet wurde: Es war 22h50 und es durfte keine Zeit verschwendet werden. Das Stromaggregat wurde an Bord genommen und gesichert. Es war gewusst, dass das Aggregat 0,73mx0,6mx0,34m groß sei und 45 kg wiegen würde. Für alle Fälle wurde die Maschine vollgetankt.

Nach knappen 20 Minuten Aufenthalt rollte die LX-ONE zur Startbahn, Startfreigabe für AMB9986, wie ihre Kennung für Funkgespräche lautete, um 23h10.

Die Flugroute führte über die Alpen nach

Italien. Mit den von der deutschen Regierung erteilten Ausnahmegenehmigungen und einem speziellen Radarcodex der NATO wurde die jugoslawische Küste weiträumig nach Süden umflogen, durch einen Luftsicherheitskorridor der «No-Flight Zone».

Der Anflug auf Pristina erfolgte aus südlicher Richtung. Das Anflugverfahren war ziemlich verworren, teils nach Instrumenten, teils nach Sicht. Außerdem führte die Anflugroute über einsame Berglandschaft, es war Nacht.

Landung ohne Zwischenfälle

Unter ähnlich schwierigen Bedingungen war ein paar Monate zuvor eine englische Maschine abgestürzt. Es war auch nicht auszuschließen, dass ein paar Verrückte die Maschine unter Beschuss nehmen könnten.

Anflug und Landung erfolgten glücklicherweise ohne irgendwelche Zwischenfälle, die Lear-Jet setzte um 1h20 Lokalzeit in Pristina auf.

Fortsetzung siehe Seite 11

Mit der Lear 35 LX-ONE nach Pristina (Kosovo) Schnelle Hilfe für ein Krankenhaus



Im Kosovo herrschen noch immer Kriegszustände

Dies war seit drei Monaten die erste Zivilmaschine auf diesem Flughafen. Die italienische Armee hatte alles bestens vorbereitet: während die kostbare Fracht entladen wurde war schon ein «Black-Hawk» Helikopter der amerikanischen Armee unterwegs vom Krankenhaus zum Flughafen. Rasch wurde das Aggregat in den Hubschrauber verfrachtet und kurz darauf befand es sich auf dem Weg zum Endziel. Es ist bemerkenswert, wie genau die Termine dieser doch sehr unter Druck vorbereiteten Aktion eingehalten werden konnten:

Vorgesehene Planung	Wirklicher Verlauf
Abflug in Luxemburg 21h45	22h10

Landung in Basel 22h30	22h50
Abflug in Basel 23h00	23h10
Landung in Pristina 01h00	01h20

Das Auftanken der Lear-Jet in Pristina war eingeplant worden und der Aufenthalt auf dem Flughafen sollte nicht länger als eine Stunde dauern.

Der Start sollte noch in der Nacht erfolgen, um vom Schutz der Dunkelheit zu profitieren.

Um 2 Uhr Lokalzeit machte sich die LX-ONE auf ihre zweieinhalbstündige Rückreise nach Luxemburg.

Die LAR hat wieder einmal gezeigt, wie schnell sie auf Ausnahme-Situationen reagieren kann, mit welcher Sorgfalt und Sicherheit sie auch besondere Aufträge bewältigt.

Kompetener Partner

Sie hat sich seit ihrer Gründung vor 12 Jahren zu einer festen Größe in der Luftrettung entwickelt und sich als kompetenter und reaktionsschneller Partner bei weltweiten Hilfsflügen bestätigt.

Das Engagement der Rettungsmannschaften und der hohe medizinisch-technische Qualitätsstandard erklären auch die deutlichen Steigerungen von Notrufen und Rückholungen aus aller Welt.

22 Stunden Luxemburg-Südafrika aller et retour Letzte Hoffnung für ein schwerverletztes Kind

„Im Einsatz war der Rettungshubschrauber der LAR.“ Diese kurze Notiz liest man in den Unfallmeldungen, die täglich in unseren Tageszeitungen erscheinen. Dass die „Luxembourg Air Rescue“ bei dringenden Fällen im Grossherzogtum eingesetzt wird, gehört seit mehr als zehn Jahren zu den Selbstverständlichkeiten. Wer aber weiß schon – außer den LAR-Mitgliedern natürlich – dass diese Hilfeleistungsorganisation auch bei Notfällen eingesetzt wird, die sich in anderen Ländern und Kontinenten ereignet haben ?

Hier soll über einen Einsatz nach einem Verkehrsunfall berichtet werden, der sich vor wenigen Wochen in Libreville in Gabun ereignet hatte.

Zunächst eine Quizfrage, liebe Leserin, verehrter Leser: Wissen Sie, wo Gabun liegt? Falls nicht, trösten Sie sich mit der Tatsache, dass der Schreiber dieser Zeilen es bis dahin auch nicht so genau wußte. Also: Die Gabunische Republik liegt im Norden der Westküste von Südafrika.

Das klingt auf den ersten Blick kompliziert. Im Grunde ist es ganz einfach: Man fliegt von Luxemburg aus über die Schweiz und das Mittelmeer, dann weiter über die Länder Algerien, Niger, Nigeria bis nach Gabun (wenn man die letzten Kilometer über den Atlantischen Ozean fliegt, ansonsten muss man auch noch Kamerun überfliegen). Wenn Sie Ihren Atlas hervorholen, können sie das nachprüfen. Gabun hat, falls Sie das interessiert: 1,15 Mio Einwohner, die auf einer Fläche von 267.667 Quadratkilometer wohnen. Ihre Hauptstadt heißt Libreville. Und genau in dieser Stadt hatte sich der Unfall ereignet.

Vorbereitungen zum Flug

Aber berichten wir der Reihe nach, wie uns Mitglieder des Teams diesen Einsatz schilderten: die Vorbereitungen zum Flug und die Ereignisse vom Start bis zur Landung in Luxemburg. Um es gleich vorwegzunehmen: der Flug dauerte 22 Stunden. Das Rettungsteam bestand aus den Piloten Jean Christophe Legendre, Willy Oliva und Jean-Marie Jolivet. Ärztin war die Anästhesistin Christine Maar aus Niederanven, Flight Attendant Guy Lucas. Der Telefonanruf bei der LAR traf um 19



Weil der Flug teilweise über Kriegsgebiet führte, mussten spezielle Genehmigungen eingeholt werden

Uhr ein und klang sehr dramatisch: ein nach einem Verkehrsunfall am Kopf lebensgefährlich verletztes Kind eines in Libreville arbeitenden französischen Staatsbürgers musste dringend von Libreville/Gabun in eine Spezialklinik nach Toulouse geflogen werden. Sollte das nicht möglich sein, würde das Kind nicht überleben.

Fliegende Intensivstation

In Luxemburg begannen die Vorbereitungen unmittelbar nach dem Eingang des Notrufes nach einem in vielen Einsätzen bewährtem Schema.

Die Ärztin Christine Maar kam über viele Samu-Einsätze in Verbindung zur LAR. Sie absolvierte eine spezielle Zusatzausbildung in der Luftrettung. Ihren Einsatzauftrag erhielt sie über Telefon und zusätzlich über Fax die wichtigsten Daten über den Patienten, seine Verletzungen und seinen Zustand.

Ihr Bericht über diesen Einsatz: „Nachdem ich den medizinischen Bericht gelesen hatte, habe ich mich nicht nur um alles gekümmert, was wir brauchen, sondern was wir eventuell auch brauchen könnten.

Um es mit einem Satz zu sagen – wir müssen in einem solchen Fall für acht bis zehn Stunden eine völlig autarke Intensivstation in der Luft sein. Auch wenn wir die medizinischen Berichte vorliegen haben, wissen wir nicht hundertprozentig, was wir am Unfallort vorfinden.

Das beginnt bei den Medikamenten, geht über genügend Blutkonserven, Beatmungsgeräten und Sauerstoffversorgung, bis hin zu komplizierten Messgeräten, um nur einiges zu nennen.

Wir müssen mit Komplikationen, die nach Kenntnis der Verletzungen und des Zustandes des Patienten eintreten könnten, nicht nur rechnen, sondern uns auch auf Reaktionsmöglichkeiten in solchen Fällen vorbereiten.

Kurz gesagt, wir müssen mit allem rechnen, einschließlich Pech und Pannen.“

Bewährte Organisation

Wir sprachen mit dem LAR-Chefpiloten Willy Oliva, einem der drei Piloten, die diesen, auch für LAR-Einsätze eher ungewöhnlichen Einsatz, vorbereitete und mitflog.

Fortsetzung siehe Seite 13

22 Stunden Luxemburg-Südafrika "aller et retour" Letzte Hoffnung für ein schwerverletztes Kind



Das LAR-Team leistete erneut eine ausgezeichnete Arbeit

Dazu sollte man vielleicht wissen oder bedenken, dass Linienflüge längere Zeit vor dem Start vorbereitet werden. Einsätze für LAR-Piloten dagegen kommen stets unerwartet und das rund um die Uhr.

„Unsere Flugvorbereitungen gehen vornehmlich über Computer,“ sagte uns Flugkapitän Oliva. „Wir fliegen seit einem Jahr nach einem Navigator-System, das in der Verbindung mit der Swiss-Air einwickelt wurde. Wir geben Start- und Zielort ein. Das System berechnet unter anderem Flugzeit, Windrichtung- und Stärke und Treibstoffverbrauch. Die Flugzeit stimmt auf drei bis vier Minuten, der Treibstoffverbrauch auf ein paar Liter genau. Über die „Air-Traffic-Control“ in Brüssel werden in Europa auch alle Kontrollräume verständigt. Dabei sind Ambulanz-Flüge bevorzugt. Man kann ohne Verzögerung starten und es werden die besten Strecken ausgesucht, die man bekommen kann.“

Bei Flügen über Afrika, wohin dieser Flug

ja ging, ist alles anders. Da muss die LAR in jedem Land Überflug- und Landegenehmigung beantragen. Aber das ist offensichtlich auch noch unterschiedlich. Der Lear-Jet 35 der LAR, so war der Flug vorbereitet, sollte in Zarzaitin zum Auftanken zwischenlanden. Der Ort liegt in der algerischen Sahara bei Edjelê in der Nähe der libyschen Grenze. „Mit dem Flugplatz in Zarzaitin hatten wir vor dem Start telefonischen Kontakt,“ erinnerte sich Willy Ovila. Man werde sich um die entsprechenden Genehmigungen kümmern und alles Notwendige arrangieren und man könne sofort starten, wurde der LAR-Crew versprochen. „Das hat auch wirklich gut geklappt,“ berichtete der Flugkapitän. „In einer Viertelstunde war alles erledigt.“ Jedoch in den anderen Ländern gab es Schwierigkeiten. Die Antwort aus Libreville dauerte zwei Stunden.

Bei normalen Flügen sind zwei Piloten ausreichend.

In diesem Falle waren sie zu dritt. Wie der

Chefpilot berichtete, hat der Gesetzgeber für zwei Piloten eine maximale Flugzeit von 14 Stunden vorgesehen. Bei Ambulanzflügen besteht eine Sondergenehmigung bis zu 18 Stunden. Da jedoch dieser Flug nach den Vorausberechnungen länger dauern würde, war ein dritter Pilot hinzugezogen worden. Während einer sich ausruhte, verrichteten die beiden anderen Kollegen im Cockpit ihre Arbeit. Dort gelandet, das war dann fünf Uhr Lokalzeit, war das LAR-Team von der weiteren Organisation angenehm überrascht. „Unmittelbar nach der Landung wurden wir von zwei Ambulanciers abgeholt und in die Klinik gebracht, in der das verletzte Kind lag,“ sagte uns die Ärztin Christine Maar, begleitet von Flight-Attendant Guy Lucas. „Ich habe es dann im Beisein des Arztes eingehend untersucht und habe es in dem Zustand gefunden, der uns per Fax mitgeteilt worden war. Sein Zustand war stabil und hatte sich nicht verändert.“



22 Stunden Luxemburg-Südafrika aller et retour Letzte Hoffnung für ein schwerverletztes Kind

Obwohl es immer noch im Koma lag, haben wir es für den Flug entsprechend vorbereitet. Das heißt, wir haben es durch eine Art Narkose in einen künstlichen Schlaf versetzt. Ein paar Schwierigkeiten hatten wir noch beim Abtransport. Wir mussten das verletzte Kind vier Etagen hinabtragen. Die beiden Lifts in der Klinik funktionierten nicht."

Im LAR-Flugzeug wurde es dann sofort an die medizinischen Geräte angeschlossen, die standardmäßig im Ambulanzjet installiert sind.

Während des gesamten Rückfluges nach Toulouse in die Spezialklinik haben wir seinen Zustand laufend über Monitore überwacht. Die Ärztin bedauerte, dass die

Primärversorgung in jenem Teil des Landes sehr zu wünschen übrig lässt. Die Eltern hatten ihr Kind buchstäblich auf ihren Händen in die nächste Notunterkunft tragen müssen.

Vater stand unter Unfallschock

Es hatte dann noch eine ganze Zeit gedauert, ehe eine richtige Untersuchung der Verletzungen stattgefunden hatte. Der Vater des Kindes war auf dem Rückflug dabei. „Er stand noch unter dem Unfallschock,“ erinnerte sich Christine Maar, „aber es war gut, dass er sich überzeugen konnte, dass seine Tochter in den richtigen Händen war.“

Als das LAR-Flugzeug wieder auf dem Findel gelandet war, hatte die fünfköpfige Mannschaft einen 22-Stündigen Einsatz hinter sich.

Wir fragten einen der Piloten, ob dieser für ihn ein Routineflug gewesen sei. „Es war ein langer Flug,“ antwortete er, „aber wenn man ein Leben rettet, kann man wohl kaum von Routine sprechen.“

Die LAR-Ärztin Christine Maar, nach ihren Eindrücken befragt, antwortete lakonisch: „Ich war erschöpft, aber glücklich.“

Mit grösster Wahrscheinlichkeit hätte das Kind seine schweren Verletzungen unter den Bedingungen, wie sie im Krankenhaus in Libreville herrschten, nicht überlebt !"



EINE EMPFEHLUNG DIE LEBEN RETTEN KANN!



Bitte zurücksenden an: LUXEMBOURG AIR RESCUE a.s.b.l. - 175a, Rue de Cessange - L-1321 Luxembourg - Tel. 489006

BEITRITTSANTRAG

FÜR NUR LUF 1.300,- PRO JAHR (LUF 2.400,- PRO FAMILIE)

Name / Vorname _____ Tel.-Nr. Privat _____
 Straße / Nr. _____ Tel.-Nr. Arbeitsplatz _____
 PLZ _____ Wohnort _____ geb. am _____

Ehemann(Frau) oder Lebenspartner (gleiche Adresse)
 (Mädchenname und Vorname) _____ Geburtsdatum _____

Kinder bis 18 Jahre (wenn älter, bitte Schulausweis beilegen)
 1. _____ geb. am _____ 3. _____ geb. am _____
 2. _____ geb. am _____ 4. _____ geb. am _____

EINZUGSERMÄCHTIGUNG

Ich, Unterzeichnete(r) erlaube hiermit (bis auf Widerruf) der Luxembourg Air Rescue a.s.b.l. bei der Bank/Post _____
 von meinem Konto Nr. _____ den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen.
 Datum _____ Unterschrift _____ Nur für die Verwaltung

Bitte unternehmen Sie diesbezüglich nichts bei Ihrer Bank, damit eine Doppelzahlung vermieden wird. Wir werden uns um die betreffenden Formalitäten kümmern.



Die LAR erbringt ihre Hilfeleistungen ohne Bestehen einer Rechtspflicht, da sie nur im Rahmen der personellen und technischen Möglichkeiten und der vorhandenen Mittel erfolgen können. Über die Durchführung der Einsätze entscheidet die LAR nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die LAR bestimmt die Art und den Zeitpunkt der Durchführung



Welches Familienmitglied, welcher Freund oder Bekannte ist noch nicht LAR-Mitglied? Bitte empfehlen Sie uns weiter. Im Fall des Falles wird diese Person Ihnen für diesen Tipp danken.



Diesen drei jungen Leuten empfehlen wir eine A-Klasse.

► Baby an Bord! Haben Sie an alles gedacht? Von A wie automatische Kindersitzerkennung bis Z wie Zentralverriegelung? Schauen Sie doch zur Sicherheit einmal in unsere A-Klasse. Da finden Sie viele sinnvolle Extras- die meisten sogar serienmäßig.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Finance - Le chemin le plus aisé vers votre Mercedes...

Mercedes-Benz Luxembourg S.A.
45, rue de Bouillon L-1248 Luxembourg
Tél.: 40 80 11

Garage Jean Wagner S.A.
17, rue de l'industrie L-9250 Diekirch
Tél.: 80 23 23 -1



**Nous ne pourrions pas mener
nos activités aussi loin
si nous n'étions pas aussi proches.**

Riche de plus de 140 ans d'expérience, Dexia Banque Internationale à Luxembourg propose aujourd'hui une gamme étendue de produits bancaires et services financiers hautement spécialisés aussi bien au Luxembourg que sur les plus grandes places financières du monde. Il vous suffit de rencontrer l'un de nos conseillers pour vous apercevoir à quel point nous pouvons aller loin afin de rester proches.



**Banque Internationale
à Luxembourg**

Société anonyme, fondée en 1856, 69 route d'Esch, L-2953 Luxembourg
Tél. : 4590-1 – Fax : 4590-2010
www.dexia-bil.com – e-mail : contact@dexia-bil.com

VOUS,
AVANT
TOUT.