



PÉRIODIQUE DE LA LUXEMBOURG AIR RESCUE ASBL

LAR REPORT

JUNI/JUIN 2001



Dossier: Vacances - santé
Das Touristenklasse-Syndrom

7



Unsere Partner im Rettungsalltag:
die „Protection Civile“

10



Auf Nummer sicher
Checkups garantieren Sicherheit

11



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

Von der Idee zur Wirklichkeit

Um eine Idee Wirklichkeit werden zu lassen, braucht es vieles. Zu allererst muss man daran glauben. Der Glaube allein genügt aber nicht. Man muss von der Nützlichkeit seiner Idee überzeugt sein, damit man andere dafür gewinnen kann. Und schliesslich braucht man Mut, Ausdauer und eine nie nachlassende Zuversicht, wenn man seine Ziele erreichen will.

Als die Idee eines nationalen Rettungsflugdienstes mit der Gründung der Luxembourg Air Rescue 1988 Gestalt annahm, hatten wir den Glauben daran, dass unsere Ziele der Allgemeinheit nützen würden, und den nötigen Mut, die Sache ernsthaft anzupacken.

Nach 13 Jahren Ausdauer und Zuversicht, die uns das Vertrauen von fast 138.000 Mitgliedern eingebracht haben, können wir heute feststellen, dass diese Idee Wirklichkeit geworden ist.

Die LAR ist zu unserer alle Freude Realität geworden. Unsere Idee hat sich durchgesetzt. Das bezeugen schliesslich auch die Anschaffung von zwei ultramodernen Hubschraubern und zwei Sanitätsflugzeugen, die Beschäftigung von derzeit immerhin 35 Personen sowie die rund 5.000 erfolgreichen Einsätze, die von unserer Organisation bisher absolviert wurden.

Ich danke, ich spreche im Namen aller Mitglieder (ohne deren Unterstützung diese „success story“ übrigens niemals hätte werden geschrieben können), wenn ich bei der Betrachtung dieser vorläufigen Bilanz der Entwicklung der LAR meiner Freude darüber Ausdruck verleihen, dass wir das, was wir uns vorgenommen hatten, alle zusammen erreicht haben.

Und es gibt noch mehr Gründe für alle LAR-Mitglieder sich zu freuen und sogar ein bisschen stolz zu sein. Vor wenigen Wochen erst hatten wir das Glück, Gesundheitsminister Carlo Wagner als Gast der LAR empfangen zu dürfen. Der Minister, der über sein Ressort viel mit unserer Organisation zu tun hat, äusserte uns gegenüber seine Zufriedenheit über die Kompetenz und die ultramoderne Ausrüstung, mit denen die LAR ihre Missionen erfüllt.

Vor wenigen Tagen dann, beehrte uns Grossherzog Henri, der von Innenminister Michel Wolter begleitet war, mit seinem hohen Besuch. Für den neuen Landesherrn war es allerdings nicht der erste Kontakt zur LAR, denn schliesslich hat er schon im April 1995, damals noch als Erbprinz, das "Patronage" über unsere Organisation übernommen. Auch der Grossherzog und der Innenminister waren beeindruckt vom technischen Standard und von der Qualität der Leistungen, die von der LAR angeboten werden.

Es ist also durchaus verständlich, dass wir die offizielle Anerkennung, die uns von seiten des Grossherzogs und von den Vertretern der Regierung zuteil wurde, als Beweis dafür werten, dass sich unsere Idee, trotz vieler Widerstände, durchgesetzt hat. Wir nehmen diese Anerkennung aber auch deshalb dankend an, weil sie uns darin bestärken wird, durch den Einsatz von modernster Technik, weiterhin Menschenleben zu retten.

René Closter
Präsident



SOMMAIRE

Editorial	3
Rettungsalltag	4
Offizielle Besuche auf der LAR-Basis	5/6
Dossier "Vacances"	7/9
Unsere Partner im Rettungsalltag „die Protection Civile“	10
Auf Nummer sicher Checkups garantieren Sicherheit	11/12
Demande d'adhésion	13
Der Traum vom Fliegen / Junior Pilot	14
Missions internationales	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:

Chantal Boly

Photos:

Luxembourg Air Rescue / René Scho

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 saint-paul
12, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél.: 4993-9001

Impression:

ISP - 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
0 - 116/7956

Missions nationales

RETTUNGSALLTAG



Hilfe so schnell und so sicher wie möglich

1. Mai 2001: nach dem total verregneten Frühjahr endlich ein sonniger, freier Tag und damit die Gelegenheit für sommerlichen Freizeitspass. Nicht so für den Piloten Alain Huguet und Flight Attendant Marc Steinbach, die an diesem Tag um 8.10 Uhr bei der Eicher Klinik mit dem Rettungshubschrauber Christoph I aufsetzen, um ihren Dienst anzutreten.

Nach der täglichen Kontrolle der medizinischen und technischen Ausrüstung, wird das Rettungsteam um 10.40 Uhr in die Gaichel gerufen, wo ein 38-jähriger Motorradfahrer in einer langgezogenen Linkskurve von der Strasse abgekommen und im angrenzenden Wald schwer gestürzt ist. Nach der Erstversorgung vor Ort, startet "Christophe 1" mit dem Patienten an Bord in Richtung diensttuende Klinik, wo der Patient bereits um 11:24 Uhr in die Notaufnahme aufgenommen wird. „Der Transport per Hubschrauber ist gerade bei dieser Art von Verletzungen am besten geeignet, kann man doch davon ausgehen, dass er 7-mal weniger Erschütterungen auslöst, als der bestge-

federte Krankenwagen.“ bestätigt Pilot Alain Huguet.

Aber es sollte noch schlimmer an diesem Tag kommen: um 18.15 Uhr wird die Hilfe des Christoph I angefordert um einen vermissten, 16-jährigen Jungen zu suchen, der sich laut Angaben seines Freundes in akuter Lebensgefahr befindet. Beide Freunde hatten sich unerlaubt auf einem verlassenen Industriegebiet in Schifflingen aufgehalten, und ergriffen, nachdem sie von einer Polizeipatrouille entdeckt wurden, die Flucht in Richtung Naturschutzgebiet bei den früheren Kühlweihern. Nachdem einer der Jungen gegen 17.30 Uhr beim 112 meldet, dass sein Freund sich in einem sehr schlechten Gesundheitszustand befindet, ohne allerdings eine genaue Ortsangabe machen zu können, wird eine grosse Notrufaktion ausgerufen, bei der sämtliche Rettungspartner,

sowie die Police judiciaire und die Staatsanwaltschaft zum Einsatz kommen.

In dem unwegsamen Gelände verläuft die Bodensuchaktion ohne Erfolg. Die herbeigerufene Hubschraubercrew, zu der sich zwischenzeitlich Marc Rob, der stellvertretende Leiter der LAR gesellt hat, sichtet dagegen kurze Zeit nach ihrem Eintreffen den leblosen Körper des Jugendlichen, der zwischenzeitlich an einem



Herzversagen gestorben ist. „Da sollte man die Emotionen lieber wegstecken“, meint Flight Attendant Marc Steinbach, der selbst Vater von zwei Söhnen ist. „Denn Gefühle verleiten dazu, über die Grenzen hinwegzugehen und sich Gefahren auszusetzen. Damit würden wir dann niemandem mehr nutzen. Das wäre schlimm, sogar wenn, wie in diesem Fall, die Hilfe zu spät kommt.“

Vous vous êtes mariés, séparés, 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 / no. de compte:
 actuellement: nom de la banque ou CCP / no. de compte:



Hoher Besuch bei der Luxembourg Air Rescue

Grossherzog Henri besucht LAR-Basis auf dem Findel

Der 14. Mai dieses Jahres wurde mit besonders feierlichen Buchstaben in die Chronik der LAR eingeschrieben. Am Nachmittag dieses Tages nämlich stattete Grossherzog Henri der Luxembourg Air Rescue einen Besuch ab.

Das Interesse des Landesherrn an unserer Organisation ist allerdings nicht neu. Denn schon im Jahr 1995 hatte der junge Erbgrössherzog die Schirmherrschaft über die LAR übernommen und hatte seither stets lebhafteste Anteilnahme an der Entwicklung unserer Organisation bekundet.

Und dass das Interesse des Staatsoberhauptes an der Entwicklung der LAR keine verlorene Mühe war, das verdeutlichte u. a. eine von LAR-Präsident René Closter präsentierte Übersicht, der, zusammen mit den Mitgliedern des Verwaltungsrats der Luxembourg Air Rescue, Grossherzog Henri und Innenminister Michel Wolter begrüßte, und dabei auch eine Bilanz vorlegte, die zeigte, dass sich unsere Organisation mit ihrer Tätigkeit einen festen Platz im nationalen Rettungsdienst erarbeitet hat.

Nach der Begrüssung und einem Rundgang durch die Basis der LAR auf dem Findel, konnten der Grossherzog und der Innenminister in aller Ausführlichkeit die Ausrüstung der dort

abgestellten Flotte (zwei Rettungshubschrauber, zwei Ambulanzflugzeuge und ein Ambulanzwagen) unter die Lupe nehmen. Der Grossherzog zeigte sich hocheifrig über den hohen Qualitätsstandard unserer Leistungen, durch den wir uns in den 13 Jahren unseres Bestehens, eindeutig an der Spitze der europäischen Luftrettungsorganisationen behaupten können.



Gesundheitsminister Carlo Wagner von den Leistungen der LAR beeindruckt

"Aus dem nationalen Rettungswesen nicht mehr wegzudenken"



Hoher Besuch hatte sich am 26. April bei der LAR angesagt. Gesundheitsminister Carlo Wagner, begleitet von Mitarbeitern seines Ministeriums sowie von Jean-Marie Feider als Vertreter der Krankenkassen-Union, stattete der Luxembourg Air Rescue auf dem Findel einen offiziellen Informationsbesuch ab.

Der Minister, der in der Regierung die Ressorts Gesundheit und Soziale Sicherheit betreut, hat demnach ein doppeltes Interesse daran, sich über die Aktivitäten unserer Organisation ins Bild zu setzen. Und trotz der eher ungünstigen Wetterbedingungen liesen es sich Carlo Wagner und seine Begleiter nicht nehmen, unsere Basis, sowie die

von den technischen Standards und der Qualität der Leistungen, die von der LAR angeboten werden. Er unterstrich dabei auch, dass die Einsätze der LAR aus unserem nationalen Rettungswesen nicht mehr wegzudenken seien. Insbesondere



„Et ass net schlëmm, wann hien erof fällt, hie läit an engem vun deene Better, déi ofgeschafft gin!“

dass endlich auch eine Lösung für den Bau eines Hangars für den Rettungshubschrauber in Ettelbrück gefunden wurde.

LAR-Präsident René Closter bedankte sich herzlich beim hohen Gast für sein Interesse und seine Unterstützung und wies gleichzeitig darauf hin, dass die LAR noch einen dringenden Wunsch habe, und zwar sei der Bau eines neuen Hangars auf dem Findel dringend erforderlich. So ist z. Z. immer noch eines der beiden Flugzeuge in einem Zelt untergestellt, was definitiv keine adequate Lösung darstellt.



Rettungshubschrauber und Sanitätsflugzeuge eingehend zu besichtigen. Der Minister war denn auch sehr beeindruckt

lung bei der Rückerstattung der Kosten bei Rettungsflügen einzusetzen. Schliesslich wies Carlo Wagner bei dieser Gelegenheit auch darauf hin,

würdigte er die Leistung der LAR, die als rein private Organisation einen Service anbietet, der von staatlicher Seite in dieser Form kaum finanzierbar wäre, da er den Staatshaushalt zu stark belasten würde. Der Minister versprach sich auch weiterhin für eine adequate Tarifregulierung bei der Rückerstattung der Kosten bei Rettungsflügen einzusetzen. Schliesslich wies Carlo Wagner bei dieser Gelegenheit auch darauf hin,



LAR



DOSSIER

-Vacances- VACANCES



Et votre santé?!

Savez-vous que les coûts - souvent très élevés - d'un rapatriement de l'étranger ne sont pas remboursés par votre caisse de maladie et que cette insouciance peut vous coûter très cher?

Quel soulagement de pouvoir compter sur l'assistance de ce partenaire com-

pétent qu'est la Luxembourg Air Rescue qui vous apportera de l'aide même à l'autre bout du monde. Pour les membres de la LAR, l'assistance mondiale est gratuite et garantie 24/24 heures et 7/7 jours.

De nombreux patients ont déjà été rapatriés avec les avions sanitaires de la LAR. En cas d'accident ou de maladie survenus à l'étranger, la LAR intervient rapidement en organisant le retour du patient dans les meilleures conditions. Pendant la saison estivale, les deux avions de la LAR, le Beech 200 et le Lear 35 partent presque quotidiennement pour des destinations vacancières. Une fin précoce des congés assortie d'un séjour dans un hôpital de qualité douteuse... et les vacances de rêve se transforment en cauchemar.

Pour éviter une telle tragédie personnelle, rien de tel qu'une gestion prudente de notre capital-santé. Trop souvent des problèmes de santé surgis-



Liebe Leserin, lieber Leser,

Der Sommer steht vor der Tür und damit der lang ersehnte Freizeitspass an der frischen Luft. Die langen Grillabende, das Werkeln ums Haus, ausgedehnte Motorrad- oder Klettertouren bedeuten für unsere beiden Rettungshubschrauber vor allem am Wochenende, eine Verdichtung der Einsätze. Zu den Standardverletzungen dieser Jahreszeit gehören leider immer noch Verbrennungen durch unachtsames Grillen, abgetrennte Gliedmassen durch den unvorsichtigen Umgang mit dem

Rasenmäher oder eine Überschätzung der eigenen körperlichen Belastbarkeit. Gerade für gesundheitliche Risikogruppen kann die heiße Jahreszeit zum Verhängnis werden: Wenn Sie gesund durch den Sommer kommen wollen, berücksichtigen Sie die Tipps in unserem Dossier.

Wenn es dennoch heisst: Pech gehabt, im Ausland krank geworden und dazu noch im Urlaub, wird aus dem Traumurlaub meistens ein Alptraum. Aber LAR-Mitglieder haben Glück im Unglück: Wenn sie aus gesundheitlichen Gründen aus dem Ausland zurückgeholt werden müssen, um zu Hause dann entsprechend behandelt zu werden, stehen die LAR-Flugzeuge bereit. Wenn der Notfall eintreten sollte, setzen Sie sich unter der Nummer 48 90 06 umgehend mit dem LAR-Team in Verbindung und wir werden Sie so schnell wie möglich nach Hause bringen.

Um beruhigt in den Urlaub zu fahren, checken Sie daher noch vor ihrem Start in die Ferien, ob ihre Mitgliedschaft bei der LAR in Ordnung ist. Unsere Verwaltung steht Ihnen für jegliche Fragen gerne zur Verfügung.

In diesem Sinn wünschen wir Ihnen und Ihrer Familie einen erholsamen Urlaub.

Chantal Boly



JUIN
JUNI
2001





sant lors des vacances auraient pu être évités avec un brin de précaution. Les médecins de la LAR, interrogés à ce sujet, font une mise en garde: si des personnes à risque veulent se déplacer, la LAR leur conseille de faire une planification prudente de leurs congés. Une fois la destination connue, une consultation avec le médecin-traitant s'impose. Pour plus de sécurité, des informations préalables sur l'infrastructure médicale dans le pays de destination peuvent être prises.

Facteur à risque: hypertension

A éviter: la montagne parce que l'air y contient trop peu d'oxygène. D'autres exclusions doivent être vues au cas par cas avec le médecin-traitant. Si le patient ne souffre pas accessoirement de pro-

blèmes cardiaques, toutes les autres destinations peuvent être considérées.

Facteur à risque: hypotension

A éviter: les pays tropicaux ou sub-tropicaux; le climat chaud et humide qui y règne risque de déclencher une crise d'hyperthermie. En principe les personnes souffrant d'hypotension devraient éviter l'Asie, l'Afrique du Nord et l'Afrique Centrale, l'Amérique du Centre, le Nord de l'Amérique latine ainsi que les Caraïbes. Le climat modéré de l'Europe Centrale est habituellement celui qui convient le mieux aux hypotoniques.

Facteur à risque: problèmes cardio-vasculaires

Si des problèmes cardio-vasculaires ont déjà été détectés chez vous, prenez toutes les précautions pour votre prochain congé. A éviter absolument: la montagne et surtout les régions situées à plus de 2.000 m d'altitude ainsi que les pays chauds et humides. A éviter également: les vols long-courriers, les régions présentant un important risque en maladies contagieuses et les pays avec une trop faible infrastructure médicale.

L'Europe et surtout les pays de la Mer du Nord et de la Mer Baltique, en l'occurrence le Benelux, la Grande-Bretagne et la Scandinavie se prêtent bien comme lieu de séjour pour des personnes cardiaques.

Facteur à risque: l'asthme

Les pays sub-tropicaux sont à éviter. Le choix des asthmatiques devrait par contre se porter sur des régions pauvres en pollens. A préférer les pays au

climat chaud et sec comme les pays de la Méditerranée, mais aussi la Mer du Nord et la Mer Baltique.

Facteur à risque: problèmes des articulations et mal de dos

Rien de tel que des vacances à la plage et la natation pour les personnes souffrant de problèmes de dos. A surveiller: la température de l'eau qui ne doit pas être inférieure à 22°C. Même en été, les pays scandinaves ainsi que la Mer du Nord et la Mer Baltique sont à éviter. A recommander par contre: la Méditerranée, les Caraïbes, l'Amérique Centrale, la partie septentrionale de l'Amérique du Sud, la région méridionale du Nord de l'Amérique ainsi que l'Australie.

Facteur à risque: grossesse

Les femmes enceintes devraient éviter les vols à partir du 5^e mois de grossesse: beaucoup de compagnies aériennes refusent carrément le transport de femmes enceintes à un état avancé de leur grossesse. Des informations y relatives peuvent être prises dès la réservation. On recommande aux femmes enceintes voyageant seules en avion d'en informer le personnel de cabine dès leur accès à bord.

Et pour conclure, un dernier conseil:

Si vous avez une hésitation quant à la concordance de la destination choisie et de votre profil médical, n'hésitez pas à contacter un médecin de confiance qui pourra, le cas échéant, dissiper vos doutes. Ainsi averti, vous pourrez profiter pleinement de vos vacances 2001!

Das Touristenklasse-Syndrom - Lebensgefahr beim Urlaubsflug?

Das Touristenklasse-Syndrom oder Economy Class Syndrome ist eine akute Erkrankung des venösen Gefäßsystems bedingt durch gestörten Blutfluss nach langem Sitzen auf engen Plätzen mit stark eingeschränkter Beinfreiheit. Da das Auftreten dieser Erkrankung besonders häufig bei Reisenden in der Billigklasse der Touristenflüge nach Übersee beobachtet wurde, nannte man es Touristenklasse-Syndrom oder Economy Class Syndrome.

Auch bei Flügen 1. Klasse und bei sehr langen Auto- und Busfahrten kann die Erkrankung auftreten, wenn auch selte-

ner. Der erste Fall einer Flugthrombose wurde bereits 1946 beschrieben. Das „Syndrom“ hat seinen Namen seit 1977. Der Ausdruck Touristenklasse-Syndrom beschreibt eigentlich nur die Umstände für die Entstehung der „tiefen Beinvenenthrombose“. So nennt der Mediziner die Folgeerkrankung des gestörten Blutflusses im venösen Gefäßsystem durch Blutgerinnsel, die dann entstehen, wenn das Blut nicht mehr in den tiefen (nicht sichtbaren) Venen der Beine fließt. Ein anderer entscheidender Faktor der die Bildung von Thrombosen im Flugzeug begünstigt ist

die trockene klimatisierte Luft. Da man über die Atmung Flüssigkeit verliert, kommt es zur „Eindickung“ des Blutes. Daher ist es auch sehr wichtig viel Wasser zu trinken während eines langen Fluges. Alkoholhaltige Getränke und Kaffee führen allerdings zu einer Verstärkung des Flüssigkeitsverlustes. Todesfälle infolge tiefer Beinvenenthrombose kommen vor, wenn sich das Blutgerinnsel von der Venenwand löst (z.B. nach plötzlicher Bewegung bei vorausgegangenem Immobilität während eines Fluges) und mit dem Blutstrom in den Lungenkreislauf gerät und dort ein



LAR

DOSSIER

JUIN
JUNI
2001



LAR

wichtiges Blutgefäß verstopft. Da der medizinische Ausdruck für ein gelöstes, also in der Blutbahn schwimmendes Blutgerinnsel (auch Thrombus genannt) „Embolus“ ist, nennt man die Verstopfung eines Lungengefäßes eine „Lungenembolie“. Diese sehr akut auftretende ernste Erkrankung hat oft einen tödlichen Ausgang. Genauere Zahlen über die Häufigkeit eines Todesfalles aufgrund einer Embolie nach Flugreisen gibt es aber derzeit noch nicht, allenfalls Schätzungen. Nach Angaben des britischen Gesundheitsministeriums sterben weltweit jährlich „Dutzende“ von Flugzeugreisenden am sogenannten Economy Class Syndrom.



Wenn die Zahl der Todesfälle als Folge des sogenannten Touristenklasse-Syndroms auch selten ist (häufiger ist ein Schaden an den venösen Blutgefäßen der Beine) so hat der spektakuläre Tod einer jungen Frau nach einem 20-Stunden-Flug von Sydney, die britischen Luftfahrtbehörden dazu veranlasst über neue Richtlinien zur Größe von Flugzeugsitzen nachzudenken. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen sich vorwerfen lassen, die Beinfreiheit der Passagiere immer mehr einzuschränken um mehr Fluggäste unterzubringen, obwohl die Menschen doch immer größer werden. Inzwischen ist die Größe und der Abstand der Sitze für die Fluggesellschaften ein wichtiges Verkaufsargument geworden. Bei den Airlines gibt es zum Teil erhebliche Unterschiede bei Sitzgröße- und Abstand. So hat ein Economy-Sitz in einem Boeing 747 Jumbo-Jet der Lufthansa 47,5 cm Breite und einen Abstand von 79-81 cm zum Vordermann. Ein Sitz der 1. Klasse im gleichen Flugzeug dagegen ist 51 cm breit und hat einen Abstand von 2,16 m.

Wer ist gefährdet?

Grundsätzlich jeder Reisende der stundenlang mit Bewegungseinschränkung sitzend unterwegs ist. Auch einige kerngesunde Sportler der Olympiade in Sydney mußten wegen tiefer Beinvenenthrombose nach langem Interkontinentalflug ärztlich behandelt

werden, wie eine australische Nachrichtenagentur berichtete. Bei zusätzlich bestehenden internistischen oder chirurgischen Begleiterkrankungen und Schwangerschaft aber auch bei starkem Übergewicht besteht hierbei eine noch viel größere Gefährdung. Weitere Risikofaktoren sind Rauchen, übermäßiger Alkoholgenuß und vorangegangene Thrombosen in der Krankheitsgeschichte.

Wie erkenne ich das Auftreten des Economy Class Syndromes?

Jede neu beobachtete Schwellung des Beines bzw. Unterschenkels während des Fluges, Schmerzen im Unterschenkel oder Knie, Rötung und Wärmegefühl sind Alarmzeichen. Sollten Sie eines oder mehrere der beschriebenen Symptome bei sich bemerken, suchen Sie unverzüglich einen Arzt auf. Denn denken Sie daran: auch völlig gesunde Menschen können an den Folgen einer tiefen Beinvenenthrombose sterben.

Wie vermeide ich das sogenannte Touristenklasse-Syndrom?

Britische Flugmediziner empfehlen vor dem Flug eine Aspirintablette einzunehmen. Das sollte allerdings nur nach Rücksprache mit dem Hausarzt erfolgen, da es Situationen gibt in denen die Aspirineinnahme gefährlich sein kann. So soll beispielsweise während 2 Wochen vor einer geplanten Operation kein Aspirin eingenommen werden, da sich die Blutungszeit für etwa diesen Zeitraum nach Aspirineinnahme verlängert. Andere Kontraindikationen für das Medikament sind im Beipackzettel beschrieben. In diesem Fall wäre ein anderes Medikament Mittel der Wahl, das Heparin oder Fragmin, das als Spritze in das Unterhautgewebe verabreicht wird. Was aber jeder tun kann zur Vermeidung einer Beinvenenthrombose während eines Fluges ist das Tragen lockerer Kleidung, die komfortable Sitzposition mit möglichst viel Beinfreiheit, das Auf- und Ablaufen im Flugzeug oder falls das nicht möglich sein sollte das Bewegen der Beine, der Verzicht auf Alkohol und Zigaretten. Dafür sollte man reichlich Wasser trinken, um einer „Eindickung“ des Blutes vorzubeugen. Weitere Ratschläge geben wir am Ende des Artikels.

Wer sich im Urlaub verletzt oder anderweitig erkrankt, sollte grundsätzlich einen Rückholtransport durch eine Organisation wie z.B. die L.A.R. erwägen. Denn je nach Schweregrad der Erkrankung kann unter Umständen eine Transportbegleitung mit Sanitäter,

Krankenschwester/-pfleger oder sogar mit einem Arzt erforderlich sein. In jedem Fall sollten sie sich bei einer entsprechenden international tätigen Organisation beraten lassen – nicht zuletzt auch bei Fragen der Kostenübernahme. Vor einem Flug in der beengten Touristenklasse beispielsweise mit gebrochenem Knöchel oder ähnlicher Verletzung ohne vorheriger Konsultation bei einem Arzt müssen wir eindringlich warnen, da in diesem Falle ein extrem hohes Thrombose- oder Embolierisiko besteht. Eine gesparte Stunde Zeit im Wartesaal der Notaufnahme oder der Praxis steht in keiner Relation zu einem um unter Umständen viele Wochen verlängerten Klinikaufenthalt durch zusätzliche Komplikationen wie Thrombose oder Lungenembolie. Moderne geeignete Medikamente können die Entstehung einer Thrombose während einer langen Reise wirksam verhindern.

Wenn Sie nicht genau wissen, wie Sie sich auf eine lange Flugreise vorbereiten sollen, geben wir Ärzten der L.A.R. Ihnen gerne Antwort zu allen flugmedizinischen Fragen.

Tipps der L.A.R zur Vermeidung der tiefen Beinvenenthrombose während einer langen Flug- oder Busreise:

- Lockere bequeme Kleidung tragen, nicht auf Reisegepäck oder anderen Gegenständen (z.B. Geldbeutel) sitzen und einen möglichst komfortablen Sitzplatz buchen. Vergleiche der Airlines bezüglich Sitzkomfort finden Sie im Internet z.B. unter: www.simplyquick.com/discount-airfares/airlines.html
- Beine beim Sitzen nicht überkreuzen, das kann den Blutfluß in den Venen behindern
- möglichst viel Bewegung im Flugzeug oder Fahrzeug: gelegentlich Auf- und Ablaufen auf dem Gang, soweit das die Flugphase erlaubt (Stewardess fragen), ab und zu Beine bewegen, Muskeln anspannen und wieder locker lassen und Füße kreisen
- Trinken Sie nur wenig Alkohol und Kaffee, aber viel Wasser und verzichten Sie auf das Rauchen um eine Eindickung des Blutes zu vermeiden
- Haben Sie ein erhöhtes Risiko für Venenthrombosen (siehe Erklärung im Text), fragen Sie ihren Arzt wie Sie sich auf den Flug vorbereiten sollen. Auch die L.A.R. berät Sie gerne in allen medizinischen Fragen der Flugvorbereitung unter folgender eMail-Adresse: info@air-rescue.lu, telefonisch oder auf dem Postweg.

Dr. M. Karpp

DOSSIER

JUIN
JUNI
2001



— die „Protection Civile“ —

Unsere Partner im Rettungsalltag: die „Protection Civile“

40 Jahre PC-Zentrum Mertert

Am 9. Dezember 1959 wurde die Freiwillige Feuerwehr Mertert an eine Auto-Unfallstelle gerufen. Ein Ehepaar war schwer verletzt. Es muss damals für die Handvoll Feuerwehrleute frustrierend gewesen sein, den beiden Verletzten keine angemessene Hilfe leisten zu können, weil das entsprechende Rettungsmaterial nicht zur Verfügung stand. Die Betroffenen mussten in ihrer bedrohlichen Lage solange ausharren, bis die Berufsfeuerwehr der Stadt Luxemburg zur Stelle war, um die nötige medizinische Versorgung vorzunehmen. Die Freiwilligen Feuerwehren, nicht nur im Grossherzogtum, waren zu jener Zeit einfach nicht für alle Gefahren gerüstet, die durch den technischen Fortschritt in allen Lebensbereichen auftreten konnten, darunter auch der Autoverkehr. Nachdem dann am 5. September 1960 die Protection Civile in ihrer heutigen Form durch grossherzoglichen Erlass organisiert worden war, erklärte sich die

willigen Arbeit, sowie die ständig in der Zahl und Komplexität steigenden Einsätze, werden vieles verändern.“

Die für das Rettungswesen in Regierung und Gemeinden Verantwortlichen sollten diesen Satz nicht nur einmal lesen. Wurden vor 40 Jahren die Helferinnen (nicht nur in Mertert) per Telefon oder über die Sirene regelrecht gesucht, so läuft die Organisation heute über feste Bereitschaftsdienste. Dabei kam es früher nicht selten vor - wie PC-Veteranen sich erinnern - dass einer der Ambulanciers mitten in der Nacht von einem Kollegen durch Steinewerfen an das Schlafzimmerfenster geweckt wurde, weil er kein Telefon hatte oder dasselbe nicht gehört hatte. Heute geschieht die Alarmierung von der Zentrale unter der Telefonnummer 112 aus über modernste Personenufegeräte.

In Mertert wurde bereits im Jahre 1980 der Bereitschaftsdienst eingeführt. Das bedeutete: die Einsatzfahrzeuge waren während 24 Stunden mit fest eingeteilten Ambulanz- bzw. Rettungshelfern

besetzt. Zur Zeit heisst das, dass pro Ambulanz drei Sanitäter und im Rettungsdienst mindestens sechs Rettungshelfer festen Bereitschaftsdienst haben.

Mindestens zwölf Helferinnen und Helfer sind in Mertert rund um die Uhr abrufbereit.

Falls es jemand vergessen haben sollte, mag daran erinnert werden: alle PC-Mitglieder versehen diesen Dienst freiwillig und ehrenamtlich.

den nationalen Schulen für Zivilschutz und Feuerwehr.

Zum Material des „Centre d'Intervention Mertert“ gehören heute:

- zwei Ambulanzen, ausgerüstet mit dem modernsten technischen Material
- ein Vorausrüstwagen für vielfältige technische Hilfeleistung
- ein Tanklöschfahrzeug mit einem Wasservorrat von 3.500 und einem Schaummittelvorrat von 300 Litern



- ein Tragkraftspritzenfahrzeug
- ein Mannschaftstransportwagen mit 9 Plätzen, sowie ein Range Rover dienen zur Beförderung der Einsatzkräfte, des Motorbootes und der Anhänger bei der Bekämpfung von Umweltschäden und zum Transport der Pumpen.

Zur Zeit zählt das Zentrum 70 Mitglieder (24 Frauen und 46 Männer), davon 53 im Ambulanzwesen, 36 im Rettungswesen. 22 Mitglieder sind sowohl „Ambulancier“ als auch im Rettungswesen tätig. 32 Personen sind auch Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren der Umgebung von Mertert. Der Nachwuchs ist gesi-



Freiwillige Feuerwehr Mertert sofort bereit, ein Rettungszentrum in ihrer Gemeinde aufzubauen. Es war ab 1961 voll funktionsfähig. Das PC-Zentrum Mertert gehört somit zu den ältesten des Landes. Ihre Geschichte soll hier stellvertretend für die Helferinnen und Helfer aller Zentren dieser Art berichtet werden.

In seinem Jahresbericht über die Tätigkeiten des Jahres 2000 schrieb Zentrumschef Jos Schummer: „Betrachtet man den Ist-Zustand der Protection Civile und erlaubt man sich einen kritischen Ausblick auf die nächsten Jahre, so kann man sich nur schwer vorstellen, dass die nächsten 40 Jahre den vergangenen gleich sein werden. Die permanente technische Evolution, Änderungen und Verschiebungen in unserer Gesellschaft, abnehmende Begeisterung an der frei-

Wer sich nun Gedanken darüber macht, ob diese Art von Rettungsdienst fachlich möglich ist, dem sei erklärt: Neue Mitglieder werden in die Handhabung und Anwendung aller Gerätschaften eingewiesen.

Für Ambulanzhelfer finden während der Wintermonate 16 (sechzehn) Instruktionkurse statt. Die Aus- und Weiterbildung der Mitglieder von Rettungsdienst und Feuerwehr geschieht in drei Übungen pro Monat. Fachreferate, Gemeinschaftsübungen mit anderen Wehren und Zentren, sowie Wartung und Unterhalt des Materials ergänzen die Ausbildung. Darüber hinaus bestehen weitere Ausbildungsmöglichkeiten an



chert durch 30 Mädchen und Jungen der Jugendfeuerwehr.

Im Jahre 2000 wurden registriert: 48.725 Stunden Bereitschaftsdienst im Ambulanzdienst. Die Sanitäter waren 3.474 mal an Einsätzen beteiligt. Bei den insgesamt 1.205 Einsätzen wurden 72.810 Kilometer zurückgelegt. Der Bericht nennt auch die Art der Einsätze: 65 Verkehrsunfälle, zwölf Ölschäden, acht Unwetterschäden, acht Kranken-



LAR

DOSSIER

JUIN
JUNI
2001



LAR

wagenunterstützungen, sieben Brände, fünf Türöffnungen, vier Wespen-nestentfernungen, zwei sonstige Unfälle, zwei Arbeitsunfälle, je ein(e) Leichenbergung, Verdacht auf CO-Vergiftung, Geiselnahme, Suchaktion, Selbstmordversuch und Sicherheitsdienst.

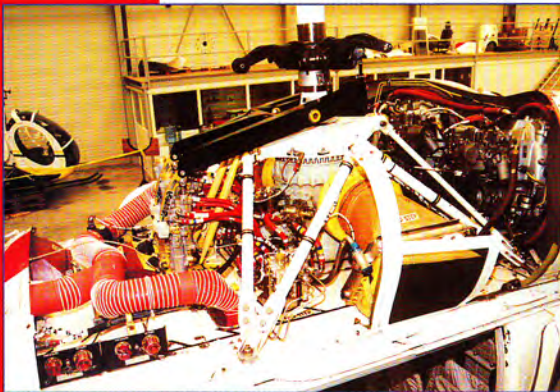
Die Einsatzentwicklung ist unschwer an Zahlen ablesbar: Ambulanzen im Jahre 1962: 13 Einsätze mit 1.155 Kilometern, 1999: 1.147 Einsätze mit 67.009 Kilometern, Sauveteage 1984:

70 Einsätze mit 1.592 Kilometern, 1999: 270 Einsätze mit 8.329 Kilometern. Zum 40-jährigen Bestehen des PC-Zentrum Mertert sagte LAR-Präsident René Closter: „Die ‚Merterter‘ waren nie Duckmäuser, sie sind auch öfter mal gegen den Strom geschwommen, wenn es galt, neue Ideen im Rettungswesen durchzusetzen. Als die LAR 1988 ihren ersten Rettungshubschrauber in Betrieb nahm, und ihr damals nicht nur der Wind der Rotoren, sondern auch der Ablehnung um die Ohren schlug, fan-

den wir in Mertert Freunde, die uns halfen, uns in das bestehende Rettungswesen zu integrieren. Die Menschen um ‚Schummesch Jos‘ haben sich immer um die Zusammenarbeit aller am Rettungsdienst Beteiligten bemüht, was mit ihrem typischen ‚Miseler Charme‘ für sie auch ein Leichtes war.“

Horst Goetz-Schmit

— Auf Nummer sicher — Regelmässige technische Checkups garantieren Sicherheit



Man spricht von einer "Milchmädchenrechnung", wenn man sich vorgaukelt, dass ein Kilometer mit dem Auto etwa 2 Franken kostet. Bei einem Kleinwagen entspricht das in ungefähr dem Spritpreis: 7 Liter à 34.- Luf auf 100 Kilometer macht 2,38.- Luf pro Kilometer. Tatsächlich kommen noch ein paar "Unkosten" hinzu: so etwa der Wertverlust, die Steuern, die Versicherung, die Unterhaltskosten, der Reifenverschleiss, Parkgebühren, Garagenmiete usw... Wenn man diese Kosten in die Rechnung mit einbezieht, so stellt man fest, dass der Kilometerpreis sich zwischen 10 und 15 Franken rechnet, je nachdem wieviel Kilometer man jährlich zurücklegt.

Bei Flugzeugen und Helikoptern wird selten der Preis pro Kilometer gerechnet, sondern der Preis pro Flugstunde: Schon ein kleines einmotoriges, in der Leistung mit einem Auto vergleichbares Flugzeug, kostet in etwa 4.500.- Luf pro Flugstunde, es ist ungefähr 200 km/h schnell, der Kilometerpreis würde also 22,5.- Luf betragen.

Nun kann man ahnen, mit welchen Summen man die Flugstunde einer Beech oder eines Lear, wie dem LX-ONE oder gar eines Hubschraubers rechnen kann.

Wie der Kilometerpreis beim Auto, setzt sich der Stundenpreis bei Flugzeugen aus den Festkosten und den variablen Kosten zusammen. Festkosten sind zum Beispiel der Anschaffungspreis, der über einen gewissen Zeitabschnitt abgeschrieben wird. Dazu kommen Zinsen, falls man zum Kauf nicht das nötige Kleingeld beisammen hatte. Die Versicherungsprämien gehören ebenfalls zu den Festkosten. Die Halle zum Unterstellen des Geräts kostet Miete. Einen erheblichen Kostenpunkt stellen die Piloten und die Besatzung dar: sie gehören zu den Festkosten, denn sie werden bezahlt, ob die Maschine fliegt oder nicht. Auf der Gehaltsliste steht

Je mehr Stunden die Maschine fliegt, je niedriger wird der Stundenpreis, da die Festkosten auf mehr Flugstunden verteilt werden. Daher sah die LAR, wie in voriger Nummer bereits beschrieben, die Notwendigkeit zur Gründung der Firma Ducair. Dies schafft Einsatzmöglichkeiten für die Fluggeräte, bringt eine Erhöhung der Stundenzahl mit sich und erlaubt es demnach Personalkosten auf mehrere Maschinen zu verteilen.

Die variablen Kosten entstehen hauptsächlich durch die Spritkosten und die Wartungskosten. Die Wartung ist nicht nur kostenintensiv durch die sehr



zusätzlich noch ein Fachmann, ohne den die Maschine gar nicht fliegen würde: der Maintenance Manager. Seine Aufgabe ist es dafür zu sorgen, dass die Maschine den gesetzlichen und technischen Vorschriften entsprechend gewartet wird. So addieren sich beträchtliche Summen an Festkosten welche den Stundenpreis beeinflussen:

hohen Ersatzteilpreise und den hohen Arbeitsaufwand, hinzu kommt dass ein Fachmann notwendig ist um die Wartung zu planen, der vorhin genannte Maintenance Manager: Ein Vergleich zur Wartung eines Autos ist hier überhaupt nicht möglich. Zum Auto gehört ein kleines Heftchen, in dem angegeben ist, bei welchem Kilometerstand das

DOSSIER

JUIN
JUNI
2001

Fahrzeug zur Werkstatt muss. Ein modernes Auto benötigt nur alle 15.000 km einen Werkstattbesuch zum Ölwechsel, und etwa alle 30.000 km eine mehr oder weniger gründliche Inspektion. Von einer derart vereinfachten Wartung darf der Maintenance Manager nicht einmal träumen. Ein Flugzeug kann man nicht als ein Ganzes betrachten, man muss es vielmehr als ein Gebilde vieler Teile sehen, wobei jedes Teil sein Eigenleben führt und dementsprechend auch seine Wartungsansprüche hat. Diese Ansprüche werden einerseits durch die Lebensdauer bestimmt, andererseits müssen vorprogrammierte Wartungen respektiert werden, und ausserdem müssen noch Reparaturarbeiten vorgenommen werden, welche trotz bester präventiver Wartung, nicht ausbleiben.

Natürlich ist die Lebensdauer jedes Teils verschieden. Sie wird vom Hersteller angegeben. Die Lebensdauer wird aber auch sehr unterschiedlich bewertet, zum Beispiel auf Grund der Betriebsstunden, der Zahl der Landungen oder der Lebensjahre. Um zu zeigen, wie unterhaltsam diese Überwachung für den Maintenance Manager sein kann, nehmen wir als Beispiel die Triebwerke der verschiedenen von der LAR eingesetzten Maschinen: Beech rechnet die Lebensdauer des Triebwerks in Betriebsstunden und Startvorgängen. Der Maintenance Manager muss also schon beim Kauf der Maschine dabei

te die Maschine nicht für kurzzeitige Flüge von etwa 1,5 Stunden Flugzeit eingesetzt werden: Nach 3.000 Flügen à 1,5 Stunden wäre die Lebensdauer am Ende, und mit nur 4.500 Flugstunden wäre das 10.000-Stunden-Potential bei Weitem nicht ausgenutzt. Lear rechnet die Lebensdauer in Betriebsstunden und Landungen, bei dem Explorer wird mit Zyklen gerechnet.

Natürlich betreffen diese Lebensdauern nur das Triebwerk. Anbauteile wie Pumpen oder andere Aggregate können unterschiedliche Lebensdauern haben. Bei Turbinen ist es üblich, dass verschiedene Komponenten des Motors verschiedene Lebensdauern haben: zum Beispiel gilt für ein Turbinenlaufrad eine kürzere Lebensdauer als für das Gehäuse. Der Rotor eines Hubschraubers besteht aus sehr vielen Einzelteilen mit verschiedenen Lebensdauern.

Der Maintenance Manager muss diese laufzeitbedingten Wartungen mit Hilfe eines Computerprogramms überwachen, aber das genügt nicht. Es gibt ja noch die vom Hersteller programmierten Wartungen: Ein Triebwerk darf nicht

teilerneuert werden muss. Auch hier ist der Maintenance Manager sehr gefordert und kann eventuelle Kosten einsparen: Er kann zum Beispiel die Gelegenheit nutzen, dass bei einer Inspektion der Rotor zerlegt ist, um vorzeitig Lager auswechseln zu lassen, die nahe am Ende ihrer Lebensdauer sind. Zwar wurde die Lebensdauer nicht voll ausgenutzt,



aber die Kosten um den Rotor erneut zu zerlegen um die Lager zu einem späteren Zeitpunkt auszuwechseln wären viel höher, als der Restwert der zu erneuernden Lager.

Der Hersteller verfolgt die Zuverlässigkeit seiner Fluggeräte sehr genau und wenn irgendwelches Bauteil einen Defekt aufweist, so untersucht er, ob nicht ein Material-, Produktions- oder Konzeptionsfehler vorliegt. Besteht auch nur der geringste Verdacht, so verschickt er an alle seine Kunden ein Service-Bulletin, laut dem das verdächtige Bauteil zu prüfen oder eventuell auszutauschen ist.

So verfügt der Maintenance Manager über eine beträchtliche Dokumentation: Für jedes Fluggerät, das er zu betreuen hat, muss er die Bücher über die Wartung und Reparaturanleitung und den Ersatzteilkatalog zur Verfügung haben, die Service-Bulletins studieren und in sein Wartungsprogramm einfügen, wenn sie zutreffen. Auch die technische Überwachungsorganisation, sozusagen das "Sandweiler" für Flugzeuge, mischt sich mit Service-Bulletins ein, wenn ein Flugzeugtyp bei Kontrollen wiederholt Mängel aufgewiesen hat.

Jean Leesch



sein und darauf achten, dass die Art der Lebensdauerbestimmung für den geplanten Einsatz der Maschine geeignet ist. Wäre die Lebensdauer des Triebwerks etwa 10.000 Betriebsstunden und wäre sie zusätzlich auf 3.000 Startvorgänge begrenzt, so soll-

ungewartet bis zum Ende seiner Lebensdauer betrieben werden, ohnedass zwischendurch Inspektionen durchgeführt werden. Der Hersteller gibt genau an, was nach wieviel Betriebsstunden, Landungen, Startvorgängen oder Zyklen gewartet oder



LAR

Vous n'êtes pas encore membre?

Adhérez dès aujourd'hui en remplissant le bulletin d'adhésion et en l'envoyant à notre adresse au 175 A, 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:

No. 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 no.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

Merci d'être membre!

Association privée, sans but lucratif, reconnue d'utilité publique, la Luxembourg Air Rescue ne peut subsister et progresser que grâce au soutien de ses membres - sous forme de cotisations et de dons. Par le biais de votre adhésion à la LAR, vous contribuez à renforcer nos capacités d'assistance et d'intervention. Comme seule la solidarité de nos membres nous permet en effet de disposer du personnel hautement qualifié et des moyens techniques les plus modernes pour apporter de l'aide qualifiée à des personnes en détresse, nous vous demandons de nous aider à aider, en l'occurrence, par le recrutement de nouveaux membres.

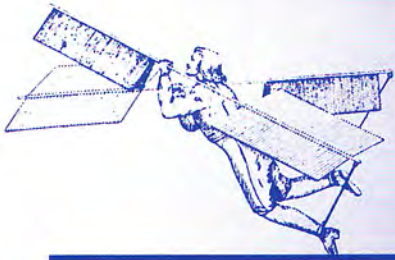
Persuadez vos amis et proches de l'utilité de rejoindre la LAR. Parlez-leur de nos avantages:

- un secours 24/24 heures et 7/7 jours
- la rapidité d'intervention
- une médecine de pointe
- le professionnalisme, la courtoisie et la serviabilité de ceux qui vous viennent en aide.

Demandez-leur de remplir le bulletin d'adhésion en annexe et soyez certains qu'en cas de besoin, vous pourrez compter sur nous! Un jour, peut-être, ils vous seront reconnaissants pour le bon conseil! Soyons tous solidaires!

JUIN
JUNI
2001

DOSSIER



Im Jahre 1678 unternahm der französische Schmied Besnier einen Flugversuch, mit der auch die Kraft der Beine genutzt werden sollte. Es ist jedoch unschwer vorstellbar, dass er so niemals den Boden verlassen hat.

Am Anfang stand das Modell

Erinnern Sie sich, liebe Leserin, verehrter Leser, dass wir uns in der letzten Ausgabe des LAR REPORT vorstellten, unser „Christoph Lux II“ würde uns die Geschichte seiner Ahnen und Urahnen erzählen? Wir hatten ja bei Leonardo da Vinci begonnen und gleich einen großen Sprung in das Jahr 1907 gemacht. In den Jahrhunderten dazwischen hatten sich viele Männer mit dem Problem beschäftigt, einen Flugapparat senkrecht starten zu können. Wie es jedoch oftmals mit zukunftsweisenden Erfindungen geht: Ein grosser Teil früherer Pionierarbeit an Hubschraubern blieb im Dunklen und wurde nie aufgezeichnet.

Wir hatten in unserer Märzausgabe 2001 auch auf den Bericht eines unbekannt gebliebenen Verfassers mit dem Titel „A plea for the direct lifter“ (Ein Plädoyer für Direktstarter) aus dem Jahre 1911 hingewiesen. Hier heißt es unter anderem wörtlich: „Obwohl denkende Menschen den Möglichkeiten einer direkt steigenden Flugmaschine zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine gewisse Aufmerksamkeit schenken, ziehen jene Männer, welche die Kühnheit besitzen, entsprechende Forschungen auf diesem Gebiet anzustellen, genau das gleiche Maß an



JUNIOR PILOT

Die WRIGHT FLYER 03, Ausgabe 2003

Diesmal heisst es nicht "Zurück in die Zukunft", sondern "Vorwärts in die Vergangenheit". Genau das läuft zur Zeit in den USA betreffend den ersten motorisierten Flug der Gebrüder Wright am 17. Dezember 1903 mit ihrer "FLYER #03": Eine Gruppe von Forschern und Handwerkern der EAA (Experimental Aircraft Association) hat sich zum Ziel gesetzt, einen genauen Nachbau der damaligen

Der Traum vom Fliegen DER TRAUM VOM FLIEGEN

Lächerlichkeit auf sich, das - vor nur vier kurzen Jahren den Enthusiasten zuge-dacht wurde, die mit kraftbetriebenen Drachen experimentierten“.

Der ungeduldige Verfasser fuhr einige Absätze später fort: „Die über das Thema "Vertikale Steigflugversuche“ zur Verfügung stehenden Informationen sind äußerst bruchstückhaft. Es gibt jedoch genügend Beweise, die erkennen lassen, dass das Vorhaben für alle diejenigen von höchstem Interesse ist, denen die Luftfahrt am Herzen liegt.“ Wie dem auch sei: Die Zeit nach da Vinci bis zum ersten bemannten Hubschrauberflug im Jahre 1907 wurde von Entwürfen und Konstruktionen von Modellen bestimmt. Diese Modelle waren es denn auch, die als erste Hubschrauber flogen.

Man schrieb das Jahr 1754. In dieser Zeit erfand Benjamin Franklin in Amerika den Blitzableiter und in Deutschland wurden die Hexenprozesse abgeschafft. In Rußland ließ in diesem Jahre der Schriftsteller und Wissenschaftler Michail Wassiljewitsch Lomonossow ein Fesselflugmodell mit gegenläufigen Tragflächen fliegen. Zehn Jahre später, exakt am 28. April 1784 (am 19. September 1783 starteten in Paris vor König Ludwig XVI. und Marie Antoinette die Gebrüder Montgolfier ihren Heissluftballon, der zum ersten Mal in der Geschichte mit Lebewesen – einem Schaf, einer Ente und einem Hahn besetzt war) folgte das Modell der Franzosen Launoy und Bienvenue mit einem Drehflügel an jedem Ende einer Achse. Durch den Antrieb in entgegengesetzten Richtungen wurde das

Drehmoment wirksam neutralisiert. Sir Georges Cayleys Modell von 1796 baute darauf auf. 1817 (in Leipzig hatte gerade die bekannte Völkerschlacht stattgefunden und in England der Ingenieur George Stephenson die erste betriebsfähige Eisenbahn erbaut) führte Jakob Degen in Wien sein Hubschraubermodell vor. Cayleys Entwurf aus dem Jahre 1843, der aus Drehflügeln bestand, von denen sich jeder zu einem achtblättrigen Rotor entfalten konnte, ist vermutlich der erste Ansatz zum Verwandlungsflugzeug. Für den Vortrieb waren zwei weitere Druckpropeller am Heck vorgesehen.

Alle diese Modelle bezogen ihre Energie von gespannten uhrenähnlichen Federn, Saiten oder von einem Gummimotor, den A. Pénaud entwickelte. Das erste dampfmaschinengetriebene Hubschraubermodell war das des Engländers W. H. Phillips, das 1842 nach einer Art Strahlantrieb flog, wobei die Rotation durch den an den Blattspitzen austretenden Gasdruck erfolgte.

Bei der Suche nach einem Namen für seine dampfgetriebene – mit Zwillingssrotoren versehene – Konstruktion, verband 1863 d'Amecourt die beiden griechischen Wörter helios (Spirale) und pteron (Flügel) zu hélicoptère, dem heute international gebräuchlichen Wort für Hubschrauber. Mit diesem Wissen können Sie, liebe Leserin, verehrter Leser, getrost bei Günther Jauch auftreten. In unserer nächsten Ausgabe erzähle ich Ihnen, wie das mit dem Hubschrauber weiterging.

Horst Götz-Schmitt



Flugmaschine FLYER 03 herzustellen und mit ihm auf die Minute genau 100 Jahre später diesen historischen Erstflug zu wiederholen.

Der Nachbau der Maschine folgt akribisch genau dem Original, es wird darauf geachtet, dass nicht nur das gleiche Material wie damals zum Einsatz kommt, es wird auch mit den vor 100 Jahren üblichen Werkzeugen verarbeitet.

Der 4-Zylinder Motor ist bereits fertiggestellt. Genau wie sein Vorgänger

bringt er 12 PS bei 1095 U/min aus etwa 3,3 Liter Hubraum und wiegt 179 Pfund. Über Propeller wusste man damals recht wenig: die Schiffsschrauben beruhten auf keinen rechnerischen Erkenntnissen, so dass die Gebrüder in drei Monaten die noch heute gültigen Theorien über Luftschrauben entwickelten.

Das Projekt kann man über Internet verfolgen: www.countdowntokit-tyhawk.com und www.wrightexperience.com.



LAR

DOSSIER

JUIN
JUNI
2001

— Missions internationales — MISSIONS INTERNATIONALES

Notfallhilfe ohne Grenzen

LUXEMBURGER RETTUNGSHUBSCHRAUBER IN DEUTSCHEM GRENZGEBIET IM EINSATZ

Am 16. Februar kam es gegen 17.00 Uhr auf einer Bundesstraße in der Nähe von Prüm zu einem folgenschweren

Unfall, zu dem der Rettungshubschrauber Christoph Lux I aus Luxemburg zwecks Verstärkung der anwe-

wobei der Fahrer sowie der Beifahrer in der Kabine eingeklemmt wurden. Sie mussten unter erheblichen

Aufwand teilweise mittels Schaufeln aus ihrer Lage befreit werden, da sich der LKW in den seichten Untergrund eingehoht hatte. Die lebensgefährlich verletzten Insassen trugen dabei unter anderem schwerste Kopfverletzungen sowie Knochenbrüche davon.

Um eine bestmögliche neurochirurgische Erstversorgung der beiden Unfallopfer zu gewährleisten, entschieden die beiden Notärzte vor Ort einen Verletzten vom Rettungshubschrauber Christoph I

aus Wittlich nach Trier ins BKT zu bringen zu lassen und den zweiten nach Luxemburg zu fliegen.

Trotz schlechter Wetterlage und fortgeschrittener Dunkelheit gelang es der Besatzung des Rettungshubschraubers der LAR unter Nachtflugbedingungen den Unglücklichen ins hauptstädtische Centre Hospitalier zu überführen, wo er der Obhut der neurochirurgischen Abteilung übergeben wurde.

senden deutschen Rettungskräfte angefordert wurde.

Ein mit Rollen beladener LKW hatte kurz vor einer Brücke die seitliche Strassenbegrenzung durchbrochen und war eine ca. 50m tiefe Böschung hinabgestürzt. Das schwere Fahrzeug überschlug sich dabei mehrmals um auf dem Dach liegen zu bleiben,



— Remerciements de nos membres — DANKESSCHREIBEN UNSERER MITGLIEDER

Am 13. Mai stürzte Frau Noël aus Leudelange so unglücklich im Süden Frankreichs, dass sie sich den linken Oberschenkelknochen brach. Da die Familie Noël seit vielen Jahren Mitglied bei der LAR ist, setzte sich ihr Mann unverzüglich mit uns in Verbindung. Folgendes Dankeschreiben erreichte uns wenige Tage später:

„Mit diesem Schreiben möchte ich den Verantwortlichen der Luxembourg Air Rescue meinen verbindlichen Dank für mustergültig geleistete Dienste aussprechen ...

... sofort setzte sich eine gut funktionierende Logistik in Bewegung mit dem Resultat, dass meine Frau am Tag nach dem Unfall, von Cannes nach Luxemburg geflogen, in ein vorher reserviertes Krankenzimmer gebracht wurde und anderentags erfolgreich operiert werden konnte ...

... Irgendwie hatte ich mehrmals das Gefühl, dass die Ausländer, mit denen ich im Zusammenhang mit dem Unfall zu tun hatte, uns Luxemburger um unsere Air Rescue beneiden. Wenn das keine Referenz ist!“

Le message suivant nous a été transmis par e-mail par M. Thierry Bonem:

„Le 1^{er} mars passé, nous avons dû recourir aux services de la LAR, comme notre fils PHIL s'est cassé la jambe aux sports d'hiver et qu'il n'a pas été transportable par les moyens usuels. Il s'agit d'un rapatriement de Grindelwald en Suisse à l'aide du Beechcraft 200 de la LAR.

C'est alors que nous avons pu apprécier en pratique la qualité des prestations fournies par la LAR. En effet, tous les membres du personnel de la LAR ont fait preuve d'un très grand professionnalisme lors de leurs différentes interventions ... tout en accomplissant leur tâche difficile avec efficacité et gentillesse.

Merci de bien vouloir accepter nos plus vifs remerciements pour la qualité des prestations fournies.“

Et encore: Cordialement merci Souffrant d'une très grave embolie pulmonaire due à une thrombophlébite, Monsieur Hames de Luxembourg-Ville a fait appel à nos services après un séjour de 8 jours à la station de soins intensifs dans une clinique privée du Sud de l'Espagne.

A son retour il nous écrit:

“... Puis-je par cette simple lettre vous exprimer mes remerciements cordiaux pour votre extrême gentillesse, votre dévouement cordial et votre compétence incontestable qui ont contribué à me sauver la vie: certainement je ne souhaiterais à personne de revivre les mois, jours et heures de mon récent destin, mais sûrement je souhaiterais à tous de ressentir, si besoin en est, les mêmes sentiments que j'ai éprouvés en ce 29 mars 2001; les sentiments de cette immense tranquillité sans angoisse, de ce rassurant sentiment d'être sous contrôle médical et de cette profonde gratitude envers un équipage si attentif et sympa ...”

Frau Marianne Maller-Schammel aus Nospelt bedankte sich mit folgendem Schreiben im Namen ihrer Mutter bei der LAR:

„Eis Famill ass säit e puer Joër Member bei der LAR. Méng Mamm sot ëmmer "Hofftelech kommen ech nie an daat Déngen" Domatt huet sie den Helikopter gemengt. Mee et koum aanescht. Sie gouf am September 2000 mat virbildlecher a léiwer Betreuung op Basel geflunn an no engem Mount ërëm zrëck. Sie war an hirem Liewen nach nie geflunn, an haat schrecklech Angscht. Elo ass sie richtig stolz, wann sie dovun erzielt.“



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 ?



Banque Internationale
à Luxembourg

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

VOUS,
AVANT
TOUT.