



Status 5 - Nachgefragt!

Das ICARO Magazin



ICARO geht live

Rück / Ausblick 2006

Reisen mit Vorsicht - Teil 1

Diabetes - Typ 2

Training

Sonderausgabe August 06

Status 5 - Nachgefragt!

„Ein System mit Erfolg“

Ein Rückblick in das letzte Jahr hat uns allen gezeigt, dass der Weg den wir gemeinsam eingeschlagen haben, der richtige war. Trotz mancher Unstimmigkeiten und langen intensiven Planungen, hat sich eine große und vor allem motivierte Mitgliederzahl für das Gelingen von der **ICARO Group** stark gemacht.

Mit einer guten Bilanz können wir nun innerhalb nur eines Jahres behaupten, das wir unsere kleine Lobby auf eine große Flusigemeinschaft von nun rund 200 Mitgliedern aus der Schweiz, Österreich, Deutschland und den Niederlanden aufgebaut haben. Diese Entwicklung veranlasste uns vom Executive Comitee ein Systemkomplex zu entwickeln. Angefangen von modifizierten Anmeldeverfahren bis über interaktive Mitgliederverwaltung und Datenbank-Auswertung, professionellen Help Desk Support sowie qualifizierte und auch individuell angepasste Mitgliederbetreuung im Rahmen unseres Heli Training Centers durch eine feste Mentorengruppe.

Wir arbeiten jetzt schon länger Grenzüberschreitend und erweitern unsere Ideen täglich. Das Executive Committee was aus jeweils 1 – 2 Direktoren der einzelnen VA's der jeweiligen Länder besteht arbeitet intensiv und kontinuierlich zusammen an Projekten und Verbesserungen. Unterstützt wird unser System durch eDoc (ein Dokumentenmanagementsystem), regelmäßige STAFF-Meetings und einheitliche E-mail Verfahren und nicht zuletzt durch Motivation unserer ICARO - Mitglieder.

Weiterhin haben wir alle immer interaktiven Kontakt. Gestützt durch Voice over IP wie Skype und die Nutzung von unserem eigenen TeamSpeak Server, ist die Kontaktaufnahme unkompliziert geworden. Unsere Basisidee eine weltweite Gemeinschaft mit einem und dem gleichen Hobby zusammen zu fügen ist auf einem guten Erfolgskurs. All die letzten Monate haben uns gezeigt, dass unser Systemmodell echte Chancen hat und das erste Treffen in Koblenz Winnigen zeigte, wie verbunden alle im Team mitarbeiten. Ebenfalls einzigartig ist die Simulation mit unserer integrierten Leitstelle und der FMS Software. Die Kombination zwischen dem flugtechnischen und einem rettungsdienstlichen Anteil hat großes Interesse gefunden. Sehr nah an der Grenze zur Realität, beginnt für und der Spass. Viele der Member kommen aus dem Rettungsdienst, ja manche sogar aus dem Geschäft der Rettungsfliegerei. Jeder einzelne kann sicherlich bestätigen, das die Verkettung vom Wunsch zu Fliegen mit einer simulierten Aufgabe in der Luftrettung und dem Ambulanzflugdienst hier sehr real umgesetzt wurde. Weiterhin versuchen wir nun bald täglich weitere Details mit einfließen zu lassen.

Status 5 - Nachgefragt!

Mit unserem Prinzip: „*Wir helfen jedem einzelnen*“ haben wir bisher die besten Ergebnisse erzielt und haben jetzt bei 200 internationalen Mitgliedern immer einen persönlichen Kontakt gefördert. Diese Art wollen wir auch in Zukunft verfolgen, auch wenn uns jetzt bald der Weg bis über den Ozean interessiert. Wir vom Executive Committee wünschen jedem Einzelnen in der ICARO Group weiterhin eine angenehme Zeit. Auf diesem Wege wollen wir uns aber auch bei Jedem bedanken, der am Gelingen von ICARO was beigesteuert hat. Ohne die Motivation und die Ideen Einzelner hätten wir nicht die Chance, das zu sein was wir bis jetzt geworden sind. Über die Grenzen hinaus hat unser System jetzt seit einem Jahr Bestand und auch weiterhin versuchen wir die Entwicklung weiter auszubauen sowie zu modernisieren. Wir hoffen daher auch weiterhin, auf eure Ideen, Motivation und Mitarbeit, zugunsten unseres Hobby.

Euer

Martin Hannemann

im Auftrag des

Executive Committee

Inhalt

Rückblick - Was geschah bis jetzt?	Seite 3
Ausblick 2006	Seite 4
Reisen mit Vorsicht - 1. Teil - Winterurlaub	Seite 4
Diabetes - Typ 2	Seite 5
Ein Mitglied stellt sich vor	Seite 7
Training	Seite 8
In eigener Sache	Seite 9
Werbung (EuroFlightSim Convention)	Seite 10

Rückblick - Was geschah bis jetzt?

Im Spätsommer 2005 erfolgte der Spatenstich zur Kooperation zwischen der VA-Luftrettung sowie den Flying-Docs. Beschlossen wurde eine Kooperation, inklusive „Re-branding“ der VA-Luftrettung.

Kurz nach dem die Entwicklungen an den entsprechenden Webseiten losgingen, wurde auch das Projekt „FMS“ in Angriff genommen. Peter hat in unzähligen Stunden in Zusammenarbeit mit den verschiedensten Personen ein FMS sowie eine Leitstelle programmiert. Sowohl das FMS als auch die Leitstelle wurden pünktlich zum Start der Kooperation released, und ist äusserst zufrieden stellend.

Die gesamte Kooperation umfasst mittlerweile 60 Mitglieder, verteilt auf Deutschland und die Schweiz.

Für diese Gemeinschaft stehen derzeit rund 20 verschiedene Luftfahrzeuge, 200 Kliniken und etwa 60 Einsatz-Szenerien zur Verfügung.

Status 5 - Nachgefragt!

Ausblick 2006 - Was geschieht dieses Jahr

Für das Jahr 2006 sind noch diverse Projekte geplant, wie ein ACARS-System, die technische Überarbeitung des Webs (Datenbank), und noch viel anderes.

Das Jahr 2006 wird sich zu einem Rundumschlag entwickeln. So werden einige von der Truppe auch an der Flugsimulationsmesse in Paderborn mit einem Stand dabei sein. Ebenfalls, findet im Herbst wieder die Flugsimulator-Veranstaltung der ILS in Hergiswil statt, an dem auch ein paar Mitglieder die beiden VA's vertreten.

Das Ziel ist, aus der Kooperation ein familiäres Umfeld zu schaffen, Gedanken und Erfahrungen aller Gattungen auszutauschen sowie den persönlichen Kontakt unter den Mitglieder zu fördern.

Weiterhin werden Neuerungen im Szeneriebereich stattfinden und neue Repaints entwickelt. Zudem sind wir dabei das Szenerienetzwerk im Klinikbereich in der Schweiz und in Deutschland weitestgehend Flächendeckend zu schliessen. Wir erweitern unsere Downloads und implementieren ein Gemeinschaftsvideo für Werbezwecke.

Reisen mit Vorsicht - Teil 1 - Der Winterurlaub

Der Winter ist da, alle freuen sich auf eine Ski-Tour in den Bergen. Doch in den Bergen lauert die Gefahr. Die grenzenlose Freiheit auf den Skipisten - Der Schein trügt! Denn oftmals ist die Unfallursache Nachlässigkeit und Unachtsamkeit. Nehmt Rücksicht auf andere. Auch die Alkoholeinnahme erhöht die Unfallgefahr! Neben all diesen Gefahren, kann man sich selbst und auch (vor allem) andere in gefährden, indem man abseits der markierten Ski-Pisten fährt. Die Lawinengefahr entsteht aus der Wechselwirkung von mehreren natürlichen Faktoren wie Gelände,



Neuschneemenge, Wind, Schneedeckenaufbau und Temperatur. Variantenfahren oder Skitouren darum bitte immer in Gruppen mit einem Führer. Nehmt ein Lawinerverschütteten-Suchgerät mit und stellt es auf „Senden“. Und beachtet die Alarmzeichen - frische Schneebrettlawinen, Risse oder dumpfe „Wumm“-Geräusche. 90% aller Verschütteten haben ihre Lawine selbst ausgelöst! Die Zeit zur Rettung verschütteter ist lebenswichtig. 92% aller

Verschütteten überleben 15min, jedoch nach 35min leben bloss noch 30%... Ein Drittel aller Einsätze in den Alpen wird wegen einem Wintersportunfall geflogen. Ein weiteres Drittel geht's auf das Konto von anderweitigen Primäreinsätzen. Das letzte Drittel teilen sich Sekundäreinsätze und Berghilfe (Schweiz).



Status 5 - Nachgefragt!

Diabetes - Typ 2

Diabetes mellitus (DM) (griechisch „Durchgehen“; lateinisch „honigsüß“) ist eine Stoffwechselkrankheit und beschreibt deren ursprüngliches Hauptsyndrom: Ausscheidung von Zucker im Urin. Inzwischen ist es in der Fachsprache der Sammelbegriff für eine heterogene Störung des Stoffwechsels, deren Leitbefund eine Überzuckerung des Blutes (Hyperglykämie) ist. Ursache ist entweder ein Insulinmangel, eine Insulinunempfindlichkeit (Insulinresistenz) oder beides. Je nach Ursache gibt es unterschiedliche Diabetestypen, die jedoch verbindende Gemeinsamkeiten aufweisen. Wir sehen uns heute den Typ 2 an:

Typ-2-Diabetes mellitus: (engl.: Non-Insulin-dependent Diabetes mellitus = NIDDM) Insulinresistenz (Hyperinsulinismus) dadurch relativer Insulinmangel. In der Folge nachlassende (versagende) Insulinproduktion. Oft im Zusammenhang mit Übergewicht und Metabolischem Syndrom (früher Altersdiabetes oder Erwachsenenenddiabetes genannt).

Verbreitung:

Laut Zahlen der "International Diabetes Federation", werden im Jahre 2025 weltweit 333 Millionen Diabetiker erwartet. Der neue Diabetes-Atlas weist eine Zahl von 314 Millionen Menschen aus, die ein Risiko haben, an Diabetes mellitus zu erkranken. Die meisten Menschen mit Diabetes mellitus sind im Alter zwischen 40 und 59 Jahren, wobei 10 % mehr Frauen als Männer Diabetes mellitus und 20 % mehr Frauen als Männer eine gestörte Glucosetoleranz haben.

Während 1960 nur 0,6 % der Deutschen an Diabetes litten, waren es im Jahr 2005 10 %. Derzeit leiden 6,3 Millionen Menschen in Deutschland an Diabetes. Experten schätzen, dass ihre Zahl im Jahre 2010 auf zehn Millionen angestiegen sein wird. Jeder einzelne Fall kostet im Durchschnitt 5000 Euro.

Die Symptome für Diabetes reichen von Durst über Sehstörungen bis hin zum apallistischem Syndrom oder sogar zum Tod.

Bei diesem Krankheitstyp produziert der Körper zu Beginn der Erkrankung viel Insulin. Die Insulinmenge reicht jedoch nicht aus, um den Blutzucker zu kontrollieren. Früher hatte der Diabetes Typ 2 den Beinamen Altersdiabetes, weil er in der Regel erst nach dem 30. Lebensjahr auftritt. Allerdings wird Diabetes Typ 2 bei immer jüngeren Menschen diagnostiziert, in letzter Zeit sogar bei Jugendlichen. Deswegen ist der Begriff „Altersdiabetes“ nicht mehr angebracht.

Therapie:

Beim Typ-2-Diabetes muss die erhöhte Insulinresistenz durch Gewichtsabnahme, mehr Bewegung oder Medikamente (orale Antidiabetika) (OAD) verringert werden. Eine medikamentöse Therapie ist nicht erst nach Ausschöpfung der Diätmaßnahmen angezeigt. Medikamente, die die Insulinausschüttung erhöhen (z. B. Sulfonylharnstoffe), dürften eine ungünstige Wirkung haben. Medikamente, die die Insulinresistenz reduzieren (Acarbose, Metformin, Glitazone), sind wahrscheinlich vorzuziehen.

Je besser es gelingt, die Blutzuckerwerte zu normalisieren (vor einer Mahlzeit bei 110 mg/dl, danach unter 140 mg/dl), umso geringer ist die Gefahr von Komplikationen. Die Schwierigkeit besteht darin, nicht über das Ziel hinauszuschießen und eine Unterzuckerung (Hypoglykämie) zu erzeugen. Wenn vorhanden, muss auch ein Bluthochdruck gesenkt werden.

Status 5 - Nachgefragt!

Auch bei Typ-2-Diabetikern hilft eine regelmäßige Selbstkontrolle der Blutzuckerwerte, eine gesundheitsbewusste Diät einzuhalten und führt so nach einer wissenschaftlichen Untersuchung (ROSSO-Studie) zu einem deutlichen Rückgang von Folgeerkrankungen und zu einer erheblichen Senkung der Todesrate. Eine Operation, der laparoskopische Magen-Bypass, zur drastischen Gewichtsabnahme bei massivem Übergewicht (Körpermassenindex > 35), führt zu einer raschen Besserung, meistens sogar vollständigen Behebung des Altersdiabetes.

Neue Forschungsansätze:

Unter den bereits zugelassenen und im Handel befindlichen Medikamenten haben die oben genannten Forscher aus Boston (USA) zwei Substanzen gefunden, die die Überproduktion von RBP4 in den Fettzellen von Diabetes-Typ-2-Patienten verringern können:

Rosiglitazon (Handelsname Avandia) ist ein Wirkstoff, der die Rezeptoren der Körperzellen für Insulin empfindlicher macht.

Fenretinid, ein Wirkstoff ursprünglich für die Krebstherapie geschaffen, führte in Tierversuchen mit Mäusen dazu, dass das überschüssige Enzym RBP4 über den Urin ausgeschieden wurde. Die behandelten Tiere verloren anschließend ihre Insulinresistenz.

Exenatide wird aus dem Speichel einer Echsen-Art (Gila-Krustenechse) gewonnen und wirkt beim Menschen wie das Darmhormon GLP1, welches den Blutzuckerspiegel dauerhaft im Normalbereich halten kann. In den USA ist das Mittel bereits auf dem Markt, für die EU will der Pharmakonzern Lilly 2006 die Zulassung beantragen.

Galvus (Vildagliptin) besitzt das Potenzial, der erste Vertreter einer neuen Klasse von Medikamenten zur Behandlung von Typ-2-Diabetes zu werden. Der Wirkstoff wird oral verabreicht und verbessert möglicherweise die Funktion der Inselzellen der Bauchspeicheldrüse. Der US-Zulassungsantrag soll voraussichtlich im ersten Quartal 2006 eingereicht werden. In der EU soll der Zulassungsantrag wie geplant vor Jahresende 2006 eingereicht werden. Neue Daten bestätigen eine dosisabhängige, klinisch relevante Senkung der HbA1c-Werte (Standard-Messgröße für den durchschnittlichen Blutzuckerspiegel über einen Zeitraum von zwei bis drei Monaten) - sowohl in Monotherapie als auch in Kombination mit anderen Antidiabetika. In Kombination mit Metformin und Sulfonylharnstoff zeigte Galvus bei der Senkung der HbA1c-Werte eine signifikante additive Wirkung. Gleichzeitig war das Medikament sehr gut verträglich und verursachte weder Gewichtszunahmen noch Ödeme. Galvus war in der Lage, die HbA1c-Werte während des Behandlungszeitraums von einem Jahr deutlich zu senken. Aufgrund seiner neuartigen Wirkung auf die Fehlfunktion der Inselzellen der Bauchspeicheldrüse könnte Galvus eine neue Therapieoption für Typ-2-Diabetes werden.

Weitere Informationen findet man im Web.

Quellen:

- <http://de.wikipedia.org>
- <http://www.wikipedia.org> (englisch)
- <http://www.typ-2-diabetes.ch/> (Novartis)
- Novartis Presse Mitteilung



Status 5 - Nachgefragt!

Ein Mitglied stellt sich vor...

Wie es sich von selbst versteht, handelt es sich hier um meine ganz persönlichen Eindrücke und Erfahrungen, die – um es vorweg zu sagen grundsätzlich positiv sind!

Genau so schwer wie hier die richtigen Worte zu finden, war es für mich vor noch nicht allzu langer Zeit das Mysterium der Online-Fliegerei zu entzaubern. Trotz langjähriger Erfahrung mit dem Microsoft-Flugsimulator, angefangen hat es bei mir mit dem FS95 – glaub ich – und tausenden von Flugstunden auf allen erdenklichen Mustern, hab ich nie richtig den Drall gekriegt, online zu fliegen. Dann der „Mist“ mit meiner Krankheit Parkinson, die mich schon bei bei der kleinsten Aufregung loszittern läßt wie Espenlaub – und eins kann ich mit Sicherheit behaupten, die Online-Fliegerei kann manchmal sehr aufregend sein – und, und, und.....!

Bis ich dann bei einem wiederholten Versuch, meinem einsamen Fliegerdasein einen Sinn zu geben, beim Surfen im Internet auf die VA Luftrettung stieß, obwohl die Heli-Fliegerei bis dahin gar nicht so mein Ding war. Da waren auf einmal Menschen, richtige Menschen aus Fleisch und Blut, keine imaginären Computerstimmen, die mit mir sprachen und an dieser Stelle geht mein Dank ganz besonders an Martin Hannemann, der es mir in Nullkommanix ermöglicht hat, online zu gehen , und Thomas Roehl, der nicht nur schöne Szenarien baut, sondern mir in Ausübung seiner Funktion als Mentor sehr geholfen hat – irgendwie! Und die vielen anderen....., alles in allem ein toller Haufen – für die einen Spinner (meine Mutter, 74), für die anderen Gleichgesinnte!

So, nun genug der Worte, ich hab nämlich heute noch ein paar virtuelle Leben zu retten.



Ralf Walter – Christoph 9

Status 5 - Nachgefragt!

Training



Herzlich willkommen am Flugplatz Emden (EDWE), einem Trainingsgelände der ICARO.

Auf Basis der Szenerie Ostfriesische Inseln und der Addon-Szenerie ICARO-Nord, von Martin Hannemann, Stefan Bradtke, Florian Schmid und Jörg Hammes wurde das Areal erweitert und für das Hubschraubertraining der ICARO aufgewertet.

Das Trainingsgelände wartet mit mehreren Features auf, eine Übungsplattform für die Übung von Anflügen auf Dachlandeplattformen der unterschiedlichen Krankenhäuser, ein Autobahnszenario um die Landung auf gesperrten Autobahnabschnitten zu üben sowie die Außenlandung an Supermärkten.



Der typische Ablauf eines Trainings führt über die Einweisung auf die speziellen Einstellungen des Flugsimulators zur ersten Einführung auf die Trainingsmaschine Bell 206, die im Flugsimulator mit einem sehr ausgefeilten Flugmodell aufwarten kann und mit den entsprechenden FS-Einstellungen auch schnell erste Erfolge mit dem Hubschrauberfliegen vermittelt.



Alle Übungsstunden auf dem Gelände, finden mit einem Mentor statt, die ersten Schritte werden begleitet und der Spaß an der Sache steht primär im Vordergrund.

Wann beginnt Dein Training?

Martin Geiger

Szenarien:

www.m-r-software.de

<http://www.simviation.com/fs2004scenery84.htm>



Status 5 - Nachgefragt!

In eigener Sache

In eigener Sache, möchten wir Euch mitteilen, dass die ICARO Seite ab sofort unter www.icaro-group.info erreichbar ist. Es sind allerdings noch einige Module in Entwicklung, welche mit der Zeit folgen.

Da wir noch diverse Dateien überarbeiten werden, sieht es derzeit bei den Downloads leer aus, auch hier wird eins nach dem anderen schrittweise folgen.

Zur derzeitigen Struktur:

Executive Committee:

Hier ist aus jeder VA 1 oder 2 Personen der Leitung, welche auch hier zusammen Entscheide treffen.

TechOps:

TechOps kümmert sich um die ganzen technischen Dinge, wie Server, Software, etc.

Human Resources:

Human Resources wird die Mitgliederschaft, Regeln im Auge behalten.

Rescue Affairs:

Rescue Affairs kümmert sich um die Vereinheitlichung der Flotte, und Internationale Operationen

Quality Control:

Die Qualitätskontrolle, wird die Dateien prüfen bevor sie zum Download bereitstehen.

Communications:

Wie jede grössere Organisation, haben auch wir ein Sprachrohr nach draussen.

Falls Ihr Ideen und Anregungen habt zu ICARO, wendet Euch am besten an die Truppe von Rescue Affairs, derzeit besetzt von Philippe Rüegg (ra@icaro-group.info)

Status 5 - Nachgefragt!

Werbung



EuroFlightSim

all about flight simulation

Treffen der Flugsimulator-Piloten in Mainz-Finthen

Am 23./24. September treffen sich Europas PC-Flugsimulator-Piloten auf der EuroFlightSim Convention 2006. Die erstmalig in einem Hangar des Flugplatzes Mainz-Finthen (im Rhein-Main-Gebiet) stattfindende Veranstaltung wendet sich an Luftfahrtbegeisterte, Real- und PC-Piloten, Home-Cockpitbauer, PC-Gamer und andere Nutzer der Flugsimulation wie z.B. Flugschulen und Vereine. Intel und Dell, die Lufthansa Technik und viele Soft- und Hardwarehändler haben ihr Kommen zugesagt.

Mehrere Flugsimulatoren (sogar ein 6-Achsen Boeing 737-Simulator) werden ausgestellt und können von den Besuchern in ihrer Funktion getestet werden. Vereine, Verlage und Händler von Luftfahrtbedarfsartikel stellen sich vor oder offerieren ihre Produkte. Parallel zur Veranstaltung wird es günstige Rundflüge mit verschiedenen Flugzeugmustern des Luftfahrtvereins Mainz geben. Und natürlich fehlen auch die großen Onlinepiloten-Netzwerke nicht.

Insgesamt stehen knapp 4000 m² Ausstellungsfläche zur Verfügung, allein 2000 m² in der Halle. Auf dem Vorfeld können in echter Flugplatz-Atmosphäre Kontakte geknüpft werden oder einfach nur der Flugbetrieb beobachtet werden. Für das Wohl der Besucher und Aussteller in Form von Speis und Trank (zu fairen Preisen) ist gesorgt, genauso wie für kostenlose Parkplätze.

Veranstaltet wird die Convention von Peter Schäfer, Bernd Sauerbrey (beides Realflieger mit verschiedenen Fluglizenzen und begeisterte Simulationsflieger) und Thomas Roehl (seit langem bekannt in der Flugsimulatorszene).

www.euroflightsim.de
info@euroflightsim.de