

LAR report

Décembre | 2009

Magazine du sauvetage aérien



depuis 1988

Sous le haut patronage de S.A.R. le Grand-Duc



Auslandseinsatz

Jede Patientenrückführung ist anders und in jedem Fall muss individuell gehandelt werden. So auch im Fall des 10-jährigen Alessio. Siehe S. 6



Die Skisaison beginnt...

...und in den Skigebieten werden die Rettungskräfte wieder im Dauereinsatz sein. Was kann alles passieren und wie kann man vorbeugen? Und wenn doch mal etwas geschieht? Verhalten im Notfall auf der Skipiste.

A ce prix là, j'offre du temps à mes parents.

PRIMO Kid : le tarif Luxair pour les petits voyageurs.



PRIMO Kid

49€*

TTC ALLER/RETOUR

Réservation dans votre
agence de voyages
ou sur www.luxair.lu

* Tarif PRIMO Kid valable pour tout enfant âgé de 2 à 11 ans inclus, accompagné d'une personne ayant aussi réservé un tarif PRIMO (un adulte peut être accompagné de plusieurs enfants). Voyage aller-retour en classe économique. Tarif valable sur l'ensemble des destinations Luxair Luxembourg Airlines à l'exception de Porto et des destinations LuxairTours. Le tarif ne comprend pas les frais d'émission du billet.

www.luxair.lu

Fly in good company

 **Luxair**

Liebes LAR Mitglied,

Weihnachten ist die Zeit der Besinnung, der ruhigen Stunden mit der Familie und eine Zeit der inneren Einkehr. Dies ist in unserer hektischen Zeit wichtig und tut gut.

Nun ist es aber so, dass auch während dieser Zeit Menschen durch Unfall oder Krankheit in Not geraten, zu Hause oder im Ausland. Deshalb ist es wichtig, dass es Menschen gibt, die bereit sind, auch an diesen Feiertagen ihre Zeit, Kompetenz und sogar ihr Leben zur Verfügung zu stellen, um Menschen in Not zu helfen.

Auch die Rettungsmannschaften der LAR Hubschrauber werden in dieser Zeit ihrer lebensrettenden Aufgabe in Luxemburg und in der Großregion nachgehen, und die Mitarbeiter der LAR Einsatzzentrale werden selbstverständlich auch über die Feiertage, wie auch das ganze Jahr über, 24 Stunden für unsere Mitglieder, die im Ausland in Not geraten sind, zur Verfügung stehen.

Mit großer Wahrscheinlichkeit wird an Heiligabend mindestens ein Ambulanzjet in der Luft sein, um während dieser reiseintensiven Zeit Patienten wieder in ihre Heimat zurückzuführen und ihnen somit eine bessere medizinische Versorgung zukommen zu lassen. Aber auch die Mechaniker der LAR werden in dieser Zeit bereitstehen, um eventuell notwendige Prüfungen oder Reparaturen flexibel und schnell durchführen zu können, so dass die Hubschrauber und die Ambulanzjets der LAR jeden Tag für den Rettungseinsatz zur Verfügung stehen.

Ich möchte die Weihnachtszeit nutzen, um allen LAR Mitarbeitern und auch den Mitarbeitern anderer Rettungsdienste, wie der Feuerwehr und des Zivilschutzes, zu danken und Respekt zu zollen. Sie verzichten, gera-

de in dieser Zeit, auf vieles, um für Menschen in Not da zu sein.

Ich möchte aber auch den Menschen danken, die diese Leistungen nicht als selbstverständlich nehmen und die schnelle Hilfe aus der Luft schätzen und mit einer Mitgliedschaft oder einer Spende unterstützen.

Ich wünsche allen Mitarbeitern, allen Rettungskräften und allen Mitgliedern und Förderern der Luxembourg Air Rescue frohe Feiertage und ein frohes und vor allem gesundes Jahr 2010.




René Closter
Präsident LAR

LAR-Infohotline & Alarmzentrale

Tel: 48 90 06 ^{24h/24}

www.lar.lu



Impressum

LAR report est le périodique officiel de la LAR A.s.b.l. Pour les membres, l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.

Editeur et régie publicitaire

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

175A, rue de Cessange

L-1321 Luxembourg

Tél.: (+352) 48 90 06 · Fax: (+352) 40 25 63

www.lar.lu • redaction@lar.lu

Impression

Imprimerie Saint-Paul Luxembourg S.A. - 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 et photos.

Relation bancaire

Dexia-BIL: LU84 0020 1167 9560 0000

Inhalt

Editorial & Impressum	3
Kurz notiert	4-5
Repatriierung Plötzlich gelähmt! Ein Fall für die Air Rescue	6-7
Besucher und Spenden	8-9
LAR-Technik On n'est jamais mieux servi que par soi-même	10-11
Aktion Mehr als nur ein Geschenk	12-13
Von unseren Mitgliedern	14
LAR-Training Rüstzeug für den täglichen Einsatz / Formation pour mécaniciens aéronautiques	16-17
Helikoptereinsätze Einsätze der Air Rescue in Luxemburg und in der Grenzregion / Missions LAR au Luxembourg et dans la Grande Région	18-20
Gesundheit Accidents de montagne	22-23
LAR-Shop	24-25
LAR-Spezial - Teil 1 Der lange Weg eines Jets - Von der Entstehung bis zum ersten lebensrettenden Einsatz	26-28
Kinderseite Wie seht ihr die LAR?	30

Página web agora disponível em português

Kurz notiert

Originelle Idee für einen guten Zweck

Die «Bäckerei vum Séi» in Mertzig ist in ganz Luxemburg für ihre außergewöhnlichen Kuchen bekannt. Anlässlich des Tages der Offenen Tür wagten sich die Konditoren an ein besonderes Projekt. Ein Hubschrauber-Kuchen sollte es werden. Den ganzen Tag konnte man den talentierten Bäckern zusehen, wie sie den 250kg schweren Kuchen backen. Das Ergebnis war einmalig und begeisterte auch die LAR Hubschrauberpiloten Marco Deterding und Alain Huguet, die zu diesem Ereignis ebenfalls anwesend waren. Anschließend wurde der Kuchen angeschnitten und die Stücke verkauft. Der Erlös wird an die Stiftung der Luxembourg Air Rescue gehen.



LAR-Technik

Seite 10-11

Die Hubschrauber der LAR werden in regelmäßigen Abständen gewartet. Seit September hat die LAR die Genehmigung und Zertifizierung, Wartungs- und Reparaturarbeiten selbst auszuführen. Dies ermöglicht es, flexibler, schneller und kostengünstiger zu arbeiten.



LAR-Spezial - Teil 1

Seite 26-28

Ein neues Flugzeug für die LAR. Was ist nun zu tun, wie erhalten die Piloten eine Fluglizenz für das Flugzeug und welche Unterlagen muss man nachweisen? In unserem Mehrteiler erfahren Sie alle Einzelheiten.



Tirage limité de timbres sur LAR

La Maison du Timbre du Luxembourg vient de sortir deux timbres personnalisés avec des photos des hélicoptères LAR. En effet, l'Office des Timbres des P&T imprime régulièrement des collections de timbres sur base de photographies, images, textes et/ou dessins ou autres illustrations communiqués par le client. Dans ce cas précis, la Maison du Timbre a fait imprimer une première série limitée de 64 timbres de chaque cliché afin de les vendre à des philatélistes qui collectionnent ces timbres privatisés ou personnalisés. Ces timbres personnalisés sont confectionnés et livrés par lots de deux feuillets comprenant chacun 16 paires composées chacune d'un timbre personnalisé (vignette) et d'un timbre à valeur d'affranchissement postale « A ». Si vous êtes intéressé à acquérir ces timbres ou si vous souhaitez simplement avoir plus d'informations, veuillez-vous adresser directement à la Maison du Timbre. www.maisondutimbre.lu



Campagne de vaccination contre la grippe H1N1

Dans le cadre de la prévention contre l'épidémie de la grippe A (Virus H1N1), le Grand Duché de Luxembourg a mis en place un dispositif de vaccination gratuite au bénéfice de tout citoyen qui souhaite se faire vacciner.

Le dispositif a été déployé en deux phases. La première réservée aux groupes à risque définies comme prioritaires a eu lieu du 27 au 31 octobre dernier. La deuxième phase a tout de suite été enchaînée à la première et toute personne le souhaitant et n'appartenant pas à un des groupes prioritaires a pu se faire vacciner lors de cette deuxième phase.

LAR, partenaire de santé, a mis à disposition trois de ses infirmiers au sein d'un des sept centres proposant cette vaccination. Guido Genten, Frank Faha et Udo Willmes étaient présents au Centre Forum Campus Geesseknäppchen à Merl et ont procédé à une centaine de vaccinations, montrant ainsi l'implication de LAR en tant qu'acteur du service de santé luxembourgeois.



Offre d'emploi

Nous recherchons à temps plein un(e):



Employé administratif - Réception (m/f)

Votre mission:

- Être le premier contact des visiteurs à la réception
- Assurer le standard téléphonique
- Gérer le courrier entrant & sortant (courrier, fax & e-mails)
- Assister à l'organisation de différents événements internes & externes
- Représenter l'association à des occasions précises (stands, foires...)
- Gérer les stocks des uniformes et du matériel bureautique

Votre profil:

Qualifications & Connaissances

- ✓ Vous êtes détenteur d'un diplôme en secrétariat/administration avec une expérience professionnelle d'au moins 5 ans dans un poste similaire
- ✓ Vous êtes parfaitement quadrilingue (LU, GB, FR, DE)
- ✓ Vous maîtrisez les outils informatiques courants (MS-Office)

Compétences Professionnelles & Sociales

- ✓ Vous êtes rigoureux, méthodique, faites preuve d'autonomie et avez le sens de l'organisation et des responsabilités
- ✓ Vous disposez de qualités relationnelles, de courtoisie et de discrétion
- ✓ Vous appréciez le travail en équipe et êtes flexible quant à l'horaire de travail

Intéressé(e) ?

Envoyez votre candidature (CV, lettre de motivation, photo récente) à :

Luxembourg Air Rescue Asbl
c/o Head of HR Administration
175A, rue de Cessange • L-1321 Luxembourg

ou par e-mail: hrrm09@lar.lu (Référence: "Réception")

Seules les candidatures correspondant à ce profil seront prises en considération pour une sélection.



CK VOUS SOUHAITE
UN ENVOL MERVEILLEUX
POUR L'ANNÉE 2010 !

CK

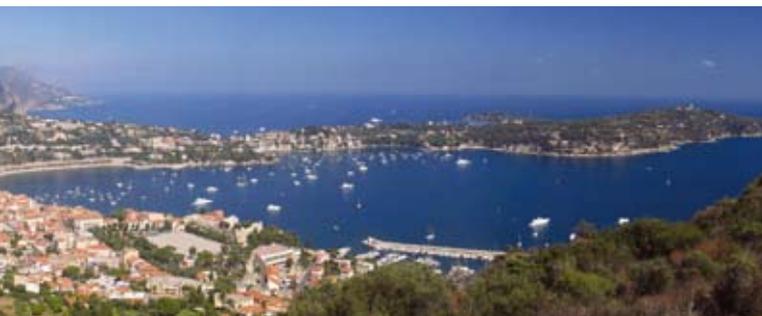
2, rue Léon Laval Z.A. am Bann
L-3372 Leudelange
Tél.: 26 380-1 Fax: 26 380-380
www.ck-online.lu

Plötzlich gelähmt!

Ein Fall für die Air Rescue

Freitag 03. April 2009: Der Familienurlaub kann beginnen, endlich geht es für die 10-köpfige Familie wieder Richtung Süden zum Cap Esterel an der Côte d'Azur. Dort werden die Kinder voller Begeisterung wieder an der Zirkusschule teilnehmen und die Erwachsenen die Frühjahrs Sonne genießen können.

Die schwangere Mutter, der Vater, die 8 Kinder und der Onkel machten sich in zwei Autos auf die Reise. Alles verlief ruhig, nur dem 10-jährigen Alessio war es unterwegs nicht gut und er klagte über Kopfschmerzen. Natürlich war die Mutter besorgt, aber es war auch nicht das erste Mal, dass eines der Kinder eine Autofahrt nicht so gut vertrug. Doch auch in Cap Esterel angekommen, ging es Alessio nach wie vor zeitweilig schlecht und er hatte weiterhin Kopfschmerzen. Sollte er sich etwa eine Erkältung eingefangen haben? Da Alessio aber versicherte, dass es ihm ansonsten gut ginge, zogen die Eltern zunächst keinen Arzt hinzu. Doch dann



Blick auf die französische Mittelmeerküste

montags hielt Alessio den Arm plötzlich etwas seltsam und schleifte auch sein Bein hinter sich her. Die Eltern reagierten sofort. Sie fuhren umgehend mit Alessio ins lokale Krankenhaus nach Fréjus. Der Arzt nahm die Symptome ernst und führte eine MRT (Kernspintomographie) durch.

„Die Diagnose war ein Schock.“

Alessio hat eine Blutgefäßfehlbildung (Cavernom) im Gehirn. In vielen Fällen kann es zu einer Blutung aus dem Cavernom kommen, wie auch bei Alessio geschehen. Dies führt zu Ausfallerscheinungen wie z.B. Lähmungen oder Sprachstörungen. Zur besseren Versorgung wurde Alessio umgehend in die Universitätsklinik von Nizza verlegt. Die Familie hatte Hunderte von Fragen. Was war nun zu tun? Wie und wo konnte das Cavernom behandelt werden? Die Ärzte der Uniklinik versuchten die Familie über alles aufzuklären. In einem solchen Fall kann einzig und allein eine Operation helfen. Nur durch die operative Entfernung des Cavernoms kann das Risiko einer erneuten Blutung ausgeschlossen werden. In manchen Fällen ist sogar eine sofortige Notoperation notwendig. Doch es gibt nur sehr wenige



Kliniken in Europa, die sich auf die Entfernung von Cavernomen spezialisiert haben.

Eine Verlegung in eine solche Klinik war zwingend notwendig. Doch wohin, wann und wie sollte dies möglich sein? Die Eltern kontaktierten die Air Rescue. Nach einer kurzen Schilderung der Situation am Telefon, trat die LAR unverzüglich in Kontakt mit den behandelnden Ärzten in Nizza. Nach einem ausführlichen Gespräch des LAR Arztes mit den zuständigen Ärzten und dem Erhalt des medizinischen Berichtes war klar, dass Alessio zunächst nicht transportfähig war. Zu frisch war noch die Blutung.

Bereits zu diesem Zeitpunkt äußerten die Eltern den Wunsch, dass Alessio direkt in eine spezialisierte Klinik gebracht werden sollte.

Eine nicht alltägliche Bitte, denn in den meisten Fällen repatriert die LAR ihre Mitglieder in eine luxemburgische Klinik, nach Hause. Doch jeder Fall, jeder Patient und jede Situation ist anders. Und in diesem Fall wäre Luxemburg für Alessio tatsächlich ein Umweg gewesen. Denn auch wenn die „Kannerklinik“ in Luxemburg einen exzellenten Ruf genießt, verfügt sie nicht über die nötige Spezialisierung und müsste Alessio von Luxemburg wiederum an eine andere Klinik überweisen.

Die Mitarbeiter der LAR hatten sich inzwischen eingehend über alle spezialisierten Kliniken informiert und schnell war klar, dass die Universitätsklinik Marburg die beste Wahl wäre. Denn diese Klinik verfügt über eine ausgezeichnete neurochirurgische Abteilung und langjährige Erfahrungen im Bereich der Entfernung von Cavernomen. Die Eltern waren einverstanden. Luca, der älteste Sohn der Familie, der, seitdem sein kleiner Bruder im Krankenhaus war, vieles über diese Krankheit im Internet recherchiert hatte, hatte ebenfalls die Klinik Marburg als Referenz gefunden.

Nun musste sich die Klinik Marburg noch bereit erklären, den 10-Jährigen als Patienten aufzunehmen. Die LAR nahm Kontakt mit den dortigen Ärzten auf und erklärte ihnen den Fall. Alle medizinisch relevanten Informationen wurden ausgetauscht und nach einer kurzen Prüfung ihrer Kapazitäten stimmte die Klinik Marburg der Aufnahme von Alessio zu. In Marburg wurde alles für die Ankunft von Alessio vorbereitet, auch wenn damit zu rechnen war, dass Alessio erst in einigen Tagen Nizza verlassen konnte. Auch die Vorbereitungen bei der LAR Flugplanung liefen parallel auf Hochtouren. Für Alessio sollte jederzeit ein Ambulanzjet zur Verfügung stehen, der ihn idealerweise direkt nach Marburg bringen sollte, sobald er transportfähig war.

Nun kam der nervenaufreißende Teil für die Familie: das Warten. Alessio war nach wie vor nicht transportfähig. An seiner Seite war stets seine Familie. Auch seine Tante war

mittlerweile extra aus Luxemburg angereist, um nach ihm zu sehen und die Familie zu unterstützen. Fast täglich besuchten die Geschwister Alessio im Krankenhaus, er fehlte ihnen und sie fehlten ihm.

„In dieser Zeit war die Air Rescue in ständigem Kontakt mit uns“

Dann endlich das „OK“ der Ärzte in Nizza, dass Alessio geflogen werden kann. Die LAR traf letzte Vorkehrungen bei der Flugplanung und informierte die Klinik in Marburg über die geplante Ankunft. Die Ärzte in Nizza bereiteten währenddessen Alessio für die Abreise vor.

Bereits am nächsten Morgen holte die medizinische Crew der LAR, bestehend aus einem Arzt und einem Intensivkrankenpfleger, Alessio und seine Mutter im Krankenhaus ab. Mit der Ambulanz ging es zum Flughafen, wo der vollausgestattete Ambulanzjet LX-TWO wartete. Alessio war nervös, es würde der erste Flug in seinem Leben sein. Der Pilot und Copilot begrüßten ihn und erklärten ihm kurz wie der Flug verlaufen würde. Dann wurde Alessio auf der Trage in das Flugzeug geschoben. Alessio erinnert sich noch an die Wolken, die er während des Fluges voller Faszination bewunderte.

Gerade einmal eine Stunde und 20 Minuten später setzte der LearJet auf dem Rollfeld des Flughafens Frankfurt, der am nächsten zu Marburg liegt, auf.

„Der Flug war toll, wir waren wirklich sehr gut durch das LAR Team betreut“.

Von Frankfurt ging es rasch mit Blaulicht nach Marburg. In Marburg wartete man in der Klinik bereits auf Alessio. Trotz genauester medizinischer Abklärung waren die Ärzte auf alles vorbereitet, denn auch eine Notoperation konnte nicht ausgeschlossen werden. Nach seiner Ankunft wurde Alessio eingehend untersucht. Eine sofortige Entfernung des Cavernoms erschien nicht notwendig. Es war sogar besser, noch einige Tage zu warten.

Die Operation selbst verlief ohne Komplikationen. Sprachliche Ausfälle oder weitere motorische Lähmungserscheinungen traten glücklicherweise nicht auf. Gleichwohl stand Alessio noch eine lange Rehabilitationszeit in einem Zentrum am Bodensee bevor. Denn noch immer war seine linke Seite gelähmt und in der ersten Zeit konnte er kaum rich-

tig gehen. So oft es ging, kam seine Familie ihn besuchen. Seine Geschwister bastelten ihm ein Fotoalbum mit vielen lustigen Kommentaren, um ihm zu zeigen, dass sie immer für ihn da waren.

In dieser ganzen Zeit war Alessio stets tapfer und heute kann er wieder zu Hause mit seinen Freunden spielen. Selbst die Schule konnte er nach den Sommerferien fortsetzen. Den verpassten Lernstoff hatte er schnell nachgeholt.

Aber das Wichtigste ist, dass er wieder bei seiner Familie ist. Und er freut sich über den jüngsten Zuwachs der Familie, die kleine Ilaria Alessia, die im Oktober zur Welt kam.



Alessio kurz nach der Operation bei der Krankengymnastik



Alessio wieder im Kreise seiner Familie



Garage Tewes Serge s.à.r.l.

SIMPLY CLEVER



www.garage-tewes.lu

Tél.: 407 470



Z.A. am Bann • L-3372 Leudelange

Besucher und Spenden

Auch in diesem Herbst war das Interesse an der Arbeit der Luxembourg Air Rescue groß. Die Mitarbeiter der LAR haben viele Spender und Besucher am Flughafen Findel begrüßt und ihre lebensrettende Arbeit vorgestellt. Die Fondation Luxembourg Air Rescue dankt herzlichst den zahlreichen Privatpersonen und Vereinen, die die Arbeit der LAR in Form einer Spende unterstützt haben.

Jede einzelne Spende hilft Menschenleben zu retten, da jeder Cent Ihrer Spende direkt in die lebensrettende Hilfe fließt und nicht für Verwaltungszwecke ausgegeben wird.



Des dons qui sauvent des vies

Ihre Spende hilft, Leben zu retten

Bei der Rettung von Menschenleben sind nur allerhöchste Qualitätsstandards zulässig. Qualität bedeutet Sicherheit; Qualität zu erhalten bedeutet aber auch sehr hohe Kosten! Viele engagierte Menschen erbitten bei persönlichen Anlässen, wie beispielsweise Hochzeit, Geburtstag, Jubiläum oder Trauerfall – von ihren Verwandten und Freunden, anstelle von Geschenken und Blumen, eine Spende für die LAR und setzen damit ein besonderes Zeichen für Menschlichkeit.

Wenn auch Sie zu einer Ereignisspende aufrufen wollen, denken Sie an die LAR!

Le sauvetage de vies humaines requiert des standards de qualité élevés, et dans cet ordre d'idées, on peut dire que qualité équivaut à sécurité; mais cette qualité engendre des coûts énormes. Jusqu'à ce jour, LAR a exécuté plus de 16.000 missions de sauvetage aérien. De plus en plus, des gens profitent de certaines occasions, comme anniversaire, mariage, naissance, décès, pour proposer à leurs amis et connaissances, d'offrir, au lieu des fleurs ou cadeaux, un don à LAR et marquent ainsi un signe d'engagement social. Si vous envisagez également un tel geste, pensez à nous; nous sommes reconnaissants pour tout support !

Sie können auch einfach und bequem online spenden unter www.lar.lu
 Vous pouvez également faire votre don en ligne sur www.lar.lu

Helfen Sie durch Ihre Spende! Aidez par votre don!

Spenden ab 124 EUR sind steuerlich absetzbar.

A partir de 124 EUR, les dons sont déductibles des impôts.

Spendenkonten der Fondation Luxembourg Air Rescue

Comptes de la Fondation Luxembourg Air Rescue

- DEXIA: LU84 0020 1167 9560 0000 (BILLLULL)
- BCEE: LU64 0019 3300 0930 9000 (BCEELULL)
- CCPL: LU28 1111 2134 2323 0000 (CCPLLULL)



Fondation Luxembourg Air Rescue

On n'est jamais mieux servi que par soi-même

LAR est dorénavant certifiée pour effectuer la maintenance de ses hélicoptères

Comme chaque aéronef chez LAR, les hélicoptères du type MD Explorer en service sont soumis à un programme d'entretien très rigoureux. Ce programme est élaboré par les ingénieurs de LAR et approuvé par la Direction de l'Aviation Civile¹⁾ (DAC) du Ministère des Transports. «L'engineering» de LAR détermine sur base des heures de vol effectuées par l'hélicoptère les dates et le détail des tâches à effectuer par les mécaniciens aéronautiques.

Jusque récemment, ces tâches ont été effectuées par des sociétés externes, notamment ADAC Luftfahrt Technik basée à Cologne.

Début 2008, la direction de LAR a pris la décision d'effectuer en interne les travaux de maintenance sur ses hélicoptères bimoteurs du type MD Explorer. Suite à cette décision, LAR aura un temps de réponse réduit en cas d'intervention qui se traduira par une disponibilité accrue de la flotte LAR. De plus, LAR a désormais le savoir faire «in house» avec tous les avantages qu'on peut y associer.

Afin d'implémenter cette décision, un ingénieur supplémentaire, expérimenté dans ce domaine, a dû être engagé. Rapidement une équipe projet fut créée qui a identifié les différentes étapes à effectuer. Il faut savoir que la réglementation PART 145²⁾ de l'EASA³⁾ qui couvre les centres d'entretien aéronautiques est vaste et très stricte. Tout d'abord, il fut décidé que le service nouvellement créé se focalisera sur l'entretien en ligne des hélicoptères bimoteurs du type MD Explorer.



La sélection et formation des mécaniciens aéronautiques a été une des premières tâches. Dans le passé, une personne déjà qualifiée sur les hélicoptères de LAR supportait

notre partenaire ADAC Luftfahrt Technik sur notre base au Findel. Au vu des nouvelles tâches, deux mécaniciens supplémentaires et expérimentés ont été recrutés localement. Ces deux personnes qui étaient qualifiées sur des avions civils ont dû passer des examens théoriques se basant sur la réglementation EASA Part 66⁴⁾ afin d'étendre leur compétences sur les hélicoptères bimoteurs. Contrairement à d'autres pays, aucune formation pour mécaniciens hélicoptères n'est proposée au Luxembourg. Après avoir passé avec succès ces examens, ils ont reçu des cours sur les spécificités de l'hélicoptère MD Explorer en Arizona (Etats-Unis d'Amérique) et portant sur les turbines Pratt & Whitney Canada installées sur les hélicoptères de LAR.

Un plan de formation pratique approuvé par la Direction de l'Aviation Civile a été alors effectué sur plusieurs mois. Chaque tâche faisant partie de la future autorisation de LAR a été effectuée plusieurs fois sous supervision d'un instructeur qualifié. Un examen final a été effectué afin de valider les différentes compétences requises. L'ultime étape consistait à inclure les qualifications sur hélicoptère bimoteur sur leur licence EASA Part 66.

Afin de supporter l'entretien en ligne de nos machines, les pièces de rechange et les outils nécessaires pour effectuer tous les travaux ont été identifiés et achetés. Il est à noter que cet approvisionnement ne peut se faire qu'auprès de fournisseurs agréés. De plus, chaque composant doit être obligatoirement muni des papiers requis par l'EASA.

Le hangar abritant le centre d'entretien a également dû être aménagé afin de pouvoir accommoder la zone de stockage, les locaux du personnel technique et bien sûr l'aire de maintenance désigné.

La zone de stockage est un élément clef pour chaque atelier d'entretien. Y sont stockés tous les composants aéronautiques du simple joint au moteur de réserve. Toutes les pié-



HELICOPTER
MAINTENANCE
AIR

ces sont identifiées par un code-barres et répertoriées dans une base de données spécifique. Les pièces déposées sur avion transitent également via le stockage. Toutes les pièces en attente de réparation sont identifiées de façon appropriée et sécurisée dans une zone de quarantaine. Si un composant doit être réparé, il est envoyé chez le constructeur afin de le mettre au standard et de le certifier conforme.

Afin de gérer la complexité de toutes les tâches de la nouvelle organisation, un progiciel spécifique fut commandé. Ce progiciel développé en Grande Bretagne a été installé sur les serveurs de LAR début 2009 et permet un suivi intégral de tous les travaux, composants et de la navigabilité de la flotte d'hélicoptères et d'avions LAR.

L'aéronautique étant un domaine fortement réglementé, les différentes procédures et processus ont dû être élaborés et décrits dans les manuels d'exploitation. Chaque



spécificité de la réglementation EASA PART 145 doit être couverte dans ces manuels qui sont en fait la traduction de la réglementation EASA dans le déroulement journalier de LAR.

Afin de valider les différents processus modifiés ou nouvellement créés, une série d'audits qualité internes et externes a dû être organisée. Certaines améliorations ont été identifiées et ont permis de simplifier certaines tâches. Une fois cette étape franchie, le service qualité de LAR a pris contact avec la DAC afin de procéder à l'audit d'approbation EASA PART 145 de son unité d'entretien en ligne des hélicoptères.

En date du 09 septembre 2009, la DAC a émis la certification d'approbation EASA PART 145 qui stipule que LAR a la capacité d'effectuer l'entretien en ligne sur les hélicoptères bimoteurs du type MD Explorer. Cette approbation fait de LAR la seule société au Luxembourg agréée PART 145 dans le domaine des hélicoptères.

Dès le mois de septembre 2009, la première inspection sur un des hélicoptères a été effectuée par les trois mé-

caniciens qualifiés de LAR.

Ceci marque une étape importante pour LAR puisqu'elle diminue les temps d'immobilisation au sol et augmente ainsi la disponibilité de la flotte hélicoptères de LAR.

1) Placée sous l'autorité du Ministre des Transports, la Direction de l'Aviation Civile (DAC) a notamment pour mission d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant des règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile.

2) Le Part 145 est l'agrément EASA des organismes exécutant des tâches de maintien de la navigabilité des aéronefs, pièces et équipements aéronautiques.

3) EASA est l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne qui est la clé de voûte de la stratégie de sécurité aérienne de l'Union européenne. Sa mission est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile.

4) Afin de pouvoir effectuer et signer des travaux de maintenance sur hélicoptère, un mécanicien aéronautique doit être en possession d'une licence de maintenance d'aéronefs EASA PART 66, elle est en sorte un «permis de conduire».



Atelier spécialisé pour tout genre de construction, de transformation, de réparation et de peinture pour véhicules automoteurs et non automoteurs



CARROSSERIE **COMES & CIE**

Zone Industrielle «Bombicht» • L-6947 NIEDERANVEN
Tél.: (352) 34 11 32-1 • Fax: (352) 34 11 30
e-mail: info@comes.lu www.comes.lu



Mehr als nur ein Geschenk...! Plus qu'un simple cadeau...!

Jeden Tag hebt das LAR Team ab, um Leben zu retten. Machen Sie der LAR und Ihren Mitmenschen zum Weihnachtsfest ein besonderes Geschenk. Zeigen Sie soziales Engagement und schenken Sie Ihren Freunden, Verwandten, Mitarbeitern oder sich selbst mit einer Mitgliedschaft die Sicherheit, dass die LAR sie in einem medizinischen Notfall kostenlos aus dem Ausland zurückholt. Diese Mitgliedschaft kostet Sie nur 45 Euro für eine Person oder 79 Euro für die ganze Familie! Alles, was Sie tun müssen, ist, das Formular auszufüllen und an die LAR zu senden oder dieses kurzfristig selbst bei uns abzugeben. Wir schicken Ihren Freunden oder Verwandten die Mitgliedskarte in einem Geschenkumschlag zu.

Chaque jour, les équipes de LAR décollent pour sauver des vies. Offrez cette année pour Noël un cadeau particulier et spécial à LAR et à vos amis. Montrez de l'engagement social et offrez, par une carte membre LAR, à vos amis, enfants, parents, employés ou à vous-même, la sécurité que LAR les rapatrie gratuitement de n'importe où au monde en cas d'urgence médicale. L'affiliation ne vous coûte que 45 Euro pour une personne ou 79 Euro pour toute une famille! Pour cela, il vous suffit de remplir le formulaire et de l'envoyer, ou de le déposer, sans tarder à l'adresse ci-dessous. Nous enverrons la carte de membre à vos amis dans une enveloppe-cadeau.

Luxembourg Air Rescue • 175A, rue de Cessange • L-1321 Luxembourg
Tel: 489006 • Fax: 402563

Mitgliedsantrag auch unter www.lar.lu

Anmeldeformular / Formulaire d'inscription

Luxembourg Air Rescue • 175A, rue de Cessange • L-1321 Luxembourg
Fax: 402563 • www.lar.lu

Ein Geschenk von / Un cadeau de

Name, Vorname / Nom, Prénom _____

Adresse / Adresse _____

Tel / Tél _____

an / à

Name, Vorname / Nom, Prénom _____

Straße, Nr. / Rue, N° _____

PLZ, Ort / Code postal, Localité _____

Telefon privat / Téléphone privé _____

Handy / Mobile _____

E-Mail _____

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro sécurité sociale ou date de naissance

Bitte schicken Sie die Mitglieds-
karte:

an mich

direkt an den Beschenkten

Veuillez envoyer la carte de mem-
bre:

à mon adresse

directement au bénéficiaire

Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (45 EUR jährlich pro Person / par personne par an)

Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (79 EUR jährlich pro Familie / par famille par an)

Ehemann(-frau) oder Lebenspartner(in) (im selben Haushalt) einschließlich Kinder (wenn älter als 18 Jahre, bitte Schulbescheinigung beilegen) / Epoux (se), Conjoint(e) (si même ménage) et enfants (si majeurs, veuillez joindre un certificat scolaire)

Im Falle einer Familienmitgliedschaft listen Sie nachfolgend bitte die vollständigen Namen der Familienmitglieder und deren Geburtsdatum auf / En cas d'une affiliation familiale veuillez lister ci-après les noms des membres de la famille ainsi que leur date de naissance:

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

m / f

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

m / f

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

m / f

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

m / f

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Der/die Unterzeichnende (Name, Vorname) _____

erlaubt hiermit der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. bis auf Widerruf / für ein Jahr
den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen:

Bank _____ Konto Nr. (IBAN) _____

Je soussigné(e) _____

autorise Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. jusqu'à révocation / pour 1 an
à débiter le montant de la cotisation annuelle:

Banque _____ N° de compte (IBAN) _____

Um in den Genuss der Leistungen der LAR Mitgliedschaft zu kommen, muss die Mitgliedschaft vor Antritt der Reise abgeschlossen und der Mitgliedsbeitrag für das laufende Mitgliedsjahr bezahlt worden sein. Die LAR A.s.b.l. erbringt ihre Hilfeleistung 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 A.s.b.l. nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die LAR A.s.b.l. bestimmt die Art und den Zeitpunkt der Durchführung.

Les prestations pour les membres LAR sont sujettes à l'adhésion signée avant le départ à l'étranger et au paiement de la cotisation pour l'année en cours. 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 de ressources de personnel, des capacités techniques et suivant les moyens disponibles. Concernant l'exécution des missions, LAR A.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. LAR A.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

Datum / Date _____

Unterschrift / Signature _____





Monsieur le Président et son équipe,

Prenant référence à l'hospitalisation d'urgence à Porto de mon mari où il se trouvait dans le cadre de sa fonction d'accompagnateur d'une croisière fluviale sur le Douro, je tiens à vous remercier pour votre engagement. Son opération inévitable sur place de l'appendicite avec perforation a engendré des jours consécutifs à l'Hôpital Eduardo Santos Silva à Vila Nova de Gaia (conditions hygiéniques mauvaises, chambre avec huit patients, installations sanitaires très réduites, malpropres, communes pour tout le bloc de la chirurgie générale). Je me suis rendue sur place étant donné que mon mari était dépourvu de tout, notamment de sa trousse de toilette, mais surtout de ses médicaments journaliers (sa valise était partie avec la croisière en cours).

Votre équipe en service avec laquelle j'ai pris contact dès le premier jour, plus spécialement Messieurs Patrick et Dominique, ont effectué un travail extraordinaire, compétent et communicatif (contact avec les médecins sur place pour me tenir au courant de leurs rapports). Je leur félicite pour l'engagement efficace concernant le rapatriement organisé malgré l'avis négatif du médecin traitant qui s'opposait à tout transport de mon mari. Pour le déroulement du rapatriement, l'organisation était à la meilleure ainsi que le transport à la clinique Zitha. Votre équipe sur place avec docteur Annemay Huppert et l'infirmier Pierre Hanert étaient d'une compétence professionnelle extraordinaire. Tous nos remerciements au capitaine Ferd Hansen et au copilote Michael Hofmann pour leur travail parfait. Après une quinzaine de jours d'hospitalisation à la clinique Zitha, mon mari a pu retourner à domicile.

Je peux vous assurer que je ne manquerai pas de vanter les mérites de votre organisation auprès de mes relations.

Veillez dès lors accepter encore une fois nos remerciements et notre gratitude.

E.-K. C.

Messieurs,
Permettez-moi de revenir, avec un peu de recul, sur mon rapatriement du pays de Bordeaux.

Ce transport, en utilisant les moyens appropriés, a été effectué à ma plus grande satisfaction.

La prise en charge téléphonique pendant mon séjour là-bas a été parfaite.

Un grand merci !

M & A W-H

De tout mon cœur mes remerciements à vous, pour votre soutien, information et le rapatriement [...] en septembre 2009 - En plus de ma bronchite, j'avais attrapé un virus, pour cela j'étais si faible. Pour le moment je reprends peu à peu mes forces. Encore une fois, mille mercis à vous et à Air Rescue. Je ne manquerai pas de recommander les services d'Air Rescue et son personnel si compétent.

N.J.

FAQ - Foire aux questions

L'affiliation familiale, c'est quoi exactement?

L'affiliation familiale auprès de LAR signifie que vous et votre conjoint(e) (époux(se) ou partenaire en union libre), vivant à la même adresse, ainsi que les enfants naturels ou reconnus, êtes affiliés au prix de 79 EUR par an. Pour les enfants majeurs poursuivant des études et étant à charge des parents, un certificat scolaire est à adresser annuellement à LAR.



VIKING ADVENTURES®

Der Trierer Outdoor- und Reiseausrüster

Viele Wege führen zu uns.

outdoor • trekking • bergsport • klettersport

Trier • Paulinstr. 25 • Nähe Porta Nigra • +49 (0)651 1462620
www.viking-adventures.de • www.outdoor.lu



BGL BNP Paribas

Votre partenaire financier



**BGL
BNP PARIBAS**

| La banque d'un monde qui change

www.bgl.lu

Pour plus d'informations sur nos services financiers, n'hésitez pas à nous appeler au (+352) 42 42-2000 ou à consulter notre site www.bgl.lu.

Rüstzeug für den täglichen Einsatz

Hubschrauberintensivtransport professionell geschult

Jährlich besuchen die Intensivkrankenpfleger und Ärzte der Luxembourg Air Rescue eine Vielzahl an Fortbildungen, um für den alltäglichen Luftrettungseinsatz gerüstet zu sein. Einer dieser Kurse fand im September 2009 in der „ADAC HEMS-Akademie“ in St. Augustin bei Bonn statt. Hier besuchten LAR HEMS Crew Mitglieder¹⁾ und LAR Ärzte den 3-tägigen DIVI-zertifizierten (**D**eutsche **I**nterdisziplinäre **V**ereinigung für **I**ntensiv- und **N**otfallmedizin) Lehrgang „Intensivtransportkurs“. Es waren auch Teilnehmer aus verschiedenen Rettungsdienstbereichen Deutschlands anwesend und diese brachten ihre Erfahrungen im Intensivtransport mit.

Während des Lehrgangs wurden Fachinhalte der Luftrettung sowie der Anästhesie und Intensivmedizin vermittelt. Des Weiteren wurden die Bereiche „Crew Resource Management“²⁾ und Transportlogistik geschult. Aus den verschiedenen Themenbereichen wurden Vorträge von namhaften Dozenten, darunter „Human Factor Trainer“³⁾, Notärzte, Piloten und HEMS-Crew Mitgliedern, gehalten. Die gelernten Inhalte wurden zudem in verschiedenen Übungen praktisch umgesetzt.

Große Beachtung wurde allerdings auch dem neuen Gebäude der HEMS-Akademie geschenkt. Die Mitarbeiter der LAR besuchten den ersten offiziellen Kurs in dem seit Sommer 2009 fertiggestellten neuen Trainingszentrum. Dieses Zentrum ist speziell für die Belange der Luftrettung entstanden und derzeit weltweit einmalig. Es vereint fliegerisches Training und notfallmedizinische Fortbildung unter einem Dach.

Zwei „Fullflight“ Hubschrauber Simulatoren⁴⁾ für fliegerisches Training sind ebenso vorhanden, wie ein 1:1 Modell eines Rettungshubschraubers mit kompletter funktionsfähiger medizinischer Ausstattung (Beobachtung, Beatmung und Spritzenpumpen).

Um das Training zu vervollständigen, sind neben diversen Regieräumen (Funksimulation von Rettungsleitstelle und Tower, Einspielen von medizinischen Komplikationen des komplett elektronischen „Full Scale“ Patientensimulators⁵⁾) auch großzügige Räume zur Simulation von Intensivstation oder Schockraum vorhanden, in denen z.B. die Übernahme oder Übergabe eines Intensivpatienten absolut realistisch geübt werden kann. Sowohl im Helikoptermodell, als auch in den „Klinikräumen“ ist eine

Simulation mit Ton- und Kameraanlage zur Darstellung der Szenarien mit anschließender Nachbesprechung anhand von Videoaufnahmen möglich.

Zudem standen verschiedene Intensivtransportwagen einiger Hilfsorganisationen und der Christoph „Rheinland“-ITH (**I**ntensivtransport**h**ubschrauber) der ADAC Luftrettung GmbH den Kursteilnehmern zur Verfügung. Dabei wurde die Gruppe der Lehrgangsteilnehmer durch Ideen und Lösungen zur Umsetzung von Transporten kritischer Patienten inspiriert.

Täglich werden die LAR Rettungshubschrauber und Ambulanzflugzeuge zu Intensivtransporten aller Art alarmiert. Um ständig auf dem neuesten Stand der Intensivmedizin zu sein, werden auch mit diesem Kurs wichtige Fertigkeiten geschult und praxisorientierte Inhalte vermittelt.





Nicht zuletzt sind die große Motivation und das außergewöhnliche Engagement des HEMS-Akademie Teams zu nennen, welches fast ausschließlich nebenberuflich diesen empfehlenswerten Lehrgang realisiert.



Christian Spangenberg, Intensivkrankepfleger und HEMS Crew Member bei der LAR und Kursteilnehmer der HEMS-Academy erläutert einige Begriffe:

- 1) HEMS Crew Mitglied / HEMS Crew Member (HEMS = Helicopter Emergency Medical Services): ist ein, in der Luftrettung tätiges, assistierendes Mitglied des Rettungsdienstpersonals.
- 2) Crew Resource Management (CRM): ist eine Schulung für Luftfahrzeugbesatzungen, welche die Fähigkeiten der nicht technischen Fertigkeiten schulen und verbessern soll. Dabei werden insbesondere vier Kategorien betrachtet: Kooperation, situative Aufmerksamkeit, Führungsverhalten und Entscheidungsfindung.
- 3) Human Factor Trainer: ein, nach den europäischen Flugrichtlinien, ausgebildeter Trainer für das CRM Training.
- 4) Der Fullflight Simulator (siehe nebenstehendes Bild) unterscheidet sich von einfachen PC Flugsimulatoren durch die Realitätsnähe und ist unerlässlich in der modernen und professionellen Pilotenausbildung.
- 5) Full Scale Patientensimulator: Kombination von Mannequin („Patientenpuppe“), computerbasierten pharmakologischen und physiologischen Patientenmodellen und Steuerungseinheit. Der Simulator erlaubt eine realistische Schulung, da er z.B. einen tastbaren Puls und Pupillenreaktionen hat, die Möglichkeit der Venenpunktion bietet und auch Herz- und Atemgeräusche wiedergibt.

Formation pour mécaniciens aéronautiques

LAR investit continuellement dans la formation de son personnel afin de garantir le plus haut niveau de qualification et de sécurité et d'être conforme avec la réglementation EASA.

C'est pourquoi au courant du mois d'octobre Luxembourg Air Rescue a organisé un cours couvrant les spécificités du système d'autopilote installé sur la flotte de ses hélicoptères bimoteurs du type MD Explorer.

Le cours organisé par LAR et tenu par un instructeur du constructeur « MD Helicopters » a eu lieu à la base opérationnelle de LAR au Findel.

Ont participé à ce cours des mécaniciens aéronautiques venu de l'Inde, de la Police Grand-Ducale, de la Police Belge, de l'ADAC Luftfahrt Technik et bien sûr de LAR.

Le cours s'est étalé sur quatre jours et a couvert les aspects théoriques des divers composants, les procédures d'inspection, le maintien de la navigabilité, la réparation ainsi que des séances pratiques sur l'hélicoptère.

Intéressant à noter est également que ce cours d'autopilote

fut le seul à être organisé en 2009 en Europe. Ces cours sont typiquement donnés en Arizona, Etats Unis d'Amérique, sur le site du constructeur « MD Helicopters ».

Le cours fut clôturé par un examen à deux volets. Le premier volet portait sur la théorie et était composé de cinquante questions à choix multiple et le deuxième affectait la pratique. Afin de réussir un tel examen, chaque participant devait obtenir un score d'au moins 75%.

Félicitations aux 3 mécaniciens de LAR qui ont tous réussis.





Helikoptereinsätze Missions d'hélicoptères



Fouhren, 05. September 2009

Es ist 14.24 Uhr als die Crew des Hubschraubers in Ettelbrück vom Samu Notarzt alarmiert wird. Auf dem „Beeper“ des LAR Teams erscheinen die Angaben über den Einsatzort und dass es sich um einen Verkehrsunfall handelt. Die Crew läuft sofort zum wenige Schritte entfernten Hubschrauber. Es ist ein verregneter Tag. Noch während die Maschinen des Hubschraubers vom Typ MD902 warmlaufen, kommen der Notarzt und ein Krankenpfleger vom Ettelbrücker Krankenhaus zum Helipad gelaufen. Zwei Minuten nach der Alarmierung hebt der Hubschrauber Richtung Nord-Osten ab. Auf der Strecke zwischen Fouhren und Vianden ist ein Motorradfahrer gestürzt. Als das Einsatzteam des Ettelbrücker Hubschraubers an der Unfallstelle eintrifft, liegt

das Motorrad im Straßengraben und der Fahrer nur wenige Meter entfernt. Ersthelfer versuchen, das Opfer notdürftig vor Regen und Kälte zu schützen. Das Notarztteam greift sich sofort seine medizinische Ausrüstung und begibt sich zum Unfallopfer. Der Motorradfahrer hat bei dem Sturz schwere Rückenverletzungen erlitten. Der Notarzt versorgt den Patienten zunächst an der Unfallstelle und nach kurzer Rücksprache mit dem Krankenhaus Ettelbrück und dem Centre Hospitalier de Luxembourg beschließt er, den Patienten schonend in die Klinik in Luxemburg fliegen zu lassen. Dort wird der Patient die bestmögliche medizinische Versorgung erhalten. Gemeinsam mit den Rettungskräften am Unfallort wird der Patient nun auf die Trage gelegt und in den Hubschrauber geschoben. Dann geht alles ganz

schnell, während sich die Rettungskräfte vom Hubschrauber entfernen, kümmert sich im Hubschrauber das SAMU Team um den Patienten, der Pilot lässt die Rotoren an und der LAR Krankenpfleger prüft noch mal die Türen und ob keine Gegenstände im Sicherheitsbereich herumfliegen könnten. Um 15.15 Uhr landet der Hubschrauber dann auf dem Helipad des Centre Hospitalier de Luxembourg, wo der Patient bereits erwartet wird.

Roost, 09 septembre 2009

Lors d'un accident de travail, un ouvrier a été grièvement blessé dans une usine à Roost. Vers 11 heures, l'homme a été brûlé par de l'eau très chaude. L'hélicoptère de Luxembourg Air Rescue est intervenu sur les lieux et après stabilisation du patient par le



Schwere Rückenverletzungen erlitt ein Motorradfahrer bei einem Unfall in Fouhren



Arbeitsunfall in Roost. Ein Mann erlitt Verbrennungen



Einsatz in Schönfels. Bei einem Autounfall wurden zwei Personen verletzt

médecin du SAMU, il a transféré la victime à l'hôpital.

Schönfels, 14. September 2009

Gerade hatte der Hubschrauber aus Ettelbrück ein Baby mit Fieberkrämpfen in die Kinderklinik nach Luxemburg geflogen, als schon wieder der Notruf ging. Auf der kurvenreichen Strecke zwischen Schönfels und Kopstal kam es zu einer Frontalkollision zwischen zwei Fahrzeugen. Beide Fahrer, die alleine in ihren Fahrzeugen unterwegs waren, mussten von den Rettungskräften aus Mersch und Lintgen aus ihren beschädigten Wagen geborgen werden. Vermutlich hatte der Fahrer des aus Schönfels kommenden Wagens auf der nassen Fahrbahn die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. Das Auto geriet ins Schleudern und rutschte auf die Gegenfahrbahn, wo es in die Fahrerseite des entgegenkommenden Wagens stieß. Beide Fahrer mussten noch am Unfallort notärztlich versorgt werden. Der Fahrer des aus Schönfels kommenden Wagens wurde anschließend mit dem Hubschrauber nach Ettelbrück geflogen. Die Frau des anderen Wagens wurde von der Ambulanz Mersch ins Krankenhaus gefahren.

Weiswampach, 18 septembre 2009

Un motard a été grièvement blessé dans l'après-midi sur la N7 reliant Weiswampach à Huldange. Le motocycliste n'a en effet pas su éviter un véhicule qui était devant lui et qui était en train de ralentir pour se diriger vers un parking d'un supermarché situé sur cette route et l'a percuté à l'arrière. Le motard, grièvement blessé, fut stabilisé par le médecin SAMU hélicoptéré sur place et la victime a ensuite été transportée par

hélicoptère d'Air Rescue à l'hôpital à Ettelbruck.

Berdorf, 19. September 2009

Ein kleiner Bienenstich kann bei einer starken allergischen Reaktion lebensgefährlich werden. Ein anaphylaktischer Schock kann sogar zum Versagen des Herz-Kreislaufsystems führen. Eine sofortige medizinische Behandlung ist hierbei unumgänglich. Während einer Autofahrt kann solch ein Bienenstich sogar Auslöser für einen Unfall sein. So geschehen im September in Berdorf, als ein Mann während des Autofahrens nach einem Bienenstich einen anaphylaktischen Schock erlitt, die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor und in den Straßengraben rutschte. Glücklicherweise zog sich der Mann aufgrund des Unfalls keine schweren Verletzungen zu. Dennoch wurde der Notarzt mit dem Hubschrauber hinzugerufen, um den Mann wegen des Bienenstichs schnellstmöglich am Unfallort zu versorgen. Anschließend wurde der Mann ins Ettelbrücker Krankenhaus geflogen.

Altrier, 22. September 2009

Um 16.21 Uhr wurde der Hubschrauber der Air Rescue, der an diesem sonnigen Tag am CHL stationiert war, zu einem schweren Unfall bei Altrier gerufen. Bei einem Überholmanöver streifte ein Motorrad ein mit 3 Erwachsenen und einem 8-jährigen Kind besetztes Fahrzeug. Der Wagen geriet daraufhin ins Schleudern und der Motorradfahrer kam zu Fall. Der gerade einmal 21-jährige Biker erlitt schwerste Verletzungen und musste mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus geflogen werden. Aber auch die Insassen des PKWs wurden verletzt ins Krankenhaus gebracht. Die

Wageninsassen konnten, bis auf das 8-jährige Kind, das Krankenhaus noch am gleichen Tag verlassen. Der 21-jährige Motorradfahrer erlag am darauffolgenden Tag seinen Verletzungen.

Ehnen, 26. September 2009

Ein ungewöhnlicher Unfall ereignete sich in Ehnen bei Wormeldange. Zwei Fahrradfahrer stießen auf einer Straße nahe der Mosel zusammen. Der Aufprall der Radfahrer war so hart, dass beide ernsthafte Verletzungen davontrugen und der Notarzt herbeigerufen wurde. Dieser traf nur wenige Minuten nach Eingang des Notrufes ein und versorgte die beiden Radfahrer. Einer von ihnen wurde anschließend mit dem Hubschrauber in eine städtische Klinik geflogen.

Reisdorf, 28. September 2009

In Reisdorf ereignete sich ein schwerer Arbeitsunfall. Das Hubschrauberteam wurde vom Notarzt des Ettelbrücker Krankenhauses um 8.42 Uhr alarmiert. Als der Hubschrauber sich dem Unfallort näherte, lag noch ein leichter Morgennebel über Reisdorf. Es gelang dem Piloten Christoph Jeko und dem LAR Krankenpfleger Frans Vanwingh jedoch einen Landeplatz auf einem Basketballplatz nahe der Unfallstelle ausfindig zu machen und sicher zu landen. Vor Ort fanden sie einen 36-jährigen bewussten Arbeiter vor. Während des Ausgießens einer Plattform mit Beton, riss das Rohr der Betonmischmaschine und der Beton schleuderte mit hohem Druck gegen den Arbeiter. Der Mann wurde an der Unfallstelle versorgt und für den Transport mit dem Hubschrauber vorbereitet. Anschließend flog das Team des Hubschraubers AR2 den Mann zur



In Weiswampach prallten ein Motorrad und ein Auto zusammen



In Berdorf kam es aufgrund eines Bienenstichs zu einem Autounfall



Tragischer Unfall in Altrier. Ein Motorradfahrer starb

weiteren Behandlung in das Ettelbrücker Krankenhaus.

Die Rettungsfliegerei stellt mich als Pilot immer vor die besondere Herausforderung, zum einen schnell zu sein und nahe des Unfallortes zu landen und zum anderen sicher zu fliegen und zu landen. Unterstützung bekomme ich von dem LAR Krankenpfleger (siehe Ausgabe Juni 2009). Fälle wie Reisdorf sind im Herbst und Winter keine Seltenheit. Trotz einer intensiven Beobachtung des Wetters, kann es immer mal dazu kommen, dass Frühnebel die Landung nahe des Unglücksortes verhindert. In einem solchen Fall arbeiten alle Rettungskräfte Hand in Hand. Wir stehen dann immer im direkten Kontakt mit dem Zivilschutz oder der Polizei, die dann die medizinische Crew vom Hubschrauber bis zum Patienten fahren.



C. Jeko, seit 13 Jahren Hubschrauberpilot bei der LAR

Breidweiler, 01. Oktober 2009

In der kleinen luxemburgischen Schweiz auf der Strecke zwischen Breidweilerbrück und Blumenthal kam es zu einem schweren Motorradunfall. Ein 42-jähriger Fahrer streifte einen Felsen und stürzte. Aufgrund des harten Aufpralls erlitt der Fahrer schwerste Verletzungen an der Wirbelsäule. Helfer alarmierten sofort die nationale Notrufnummer 112 und der Notarzt aus Luxemburg-Stadt wurde gerufen. Um schnellstmöglich an die Unfallstelle zu gelangen, entschied der Notarzt, den Hubschrauber der LAR zu alarmieren. Innerhalb von wenigen Minuten traf dieser zur Versorgung des Patienten ein. Auch die Protex aus Ech-

ternach und die freiwillige Feuerwehr Waldbillig befanden sich zur Mithilfe an der Unfallstelle. Aufgrund der schweren Rückenverletzungen entschied der Notarzt, den Motorradfahrer zur weiteren Behandlung mit dem Hubschrauber schonend ins CHL zu fliegen.

Greiveldange, 09. Oktober 2009

Aufgrund eines Arbeitsunfalls wurde die Air Rescue zu einem Einsatz nach Greiveldange gerufen. Die 112 meldete, dass eine Baggerschaufel auf einen Arbeiter gefallen sei. Der Hubschrauber ist in diesem Fall die schnellste Möglichkeit in das circa 28 Kilometer entfernte Greiveldange zu gelangen. Über die Straße würde der Notarztwagen mindestens 25 Minuten benötigen. Mit dem Hubschrauber dauert der Flug nur knappe 6 Minuten. Tatsächlich hatte sich am Unfallort eine schwere Baggerschaufel gelöst und war auf einen Arbeiter gefallen. Der Arbeiter erlitt hierbei schwere Verletzungen. Der Notarzt stabilisierte den Patienten am Unfallort, bevor dieser zur weiteren Behandlung in die Klinik Ste. Thérèse geflogen wurde.

Kehlen, 17. Oktober 2009

Einsatz für die Air Rescue auf der Strecke zwischen Mamer und Kehlen. Ein Mann kam mit seinem Wagen von der Straße ab. Das Auto schleuderte in ein Waldstück und riss mehrere Bäume um, bis es schließlich auf der Fahrertür zum Liegen kam. Der Fahrer selbst wurde hierbei aus dem Auto geschleudert und erlitt schwerste Verletzungen. Bei windigen Wetterverhältnissen flog der Hubschrauber der Air Rescue nur wenige Minuten nach Eingang des Notrufs zur Unfallstelle. An Bord das Team der LAR, bestehend aus einem Piloten und einem

LAR Krankenpfleger sowie das SAMU Team, Notarzt und Krankenpfleger, des diensthabenden Krankenhauses. Der Mann wurde am Unfallort notärztlich versorgt und für den Transport stabilisiert. Damit er schnellstmöglich weitere medizinische Versorgung erhalten konnte, wurde der Mann mit dem Hubschrauber in die Zitha-Klinik geflogen.

Grevenmacher, 20. Oktober 2009

Bei Arbeiten auf einer Begrenzungsmauer verlor ein Arbeiter das Gleichgewicht und stürzte 3 Meter in die Tiefe. Der Mann landete hierbei so unglücklich, dass er sich schwere Verletzungen zuzog. Der Notarzt, der um 13.20 Uhr alarmiert wurde und dank des Hubschraubers der Air Rescue nur wenige Minuten später am Unfallort eintraf, beschloss umgehend, den Patienten ins diensthabende Krankenhaus zu fliegen.

Doncols, 15 novembre 2009

Une collision grave entre deux voitures s'est produite vers 14 heures entre Doncols et Schleif. Alors qu'il circulait dans un virage tournant à droite, un automobiliste a perdu le contrôle de son véhicule, qui s'est déporté sur la gauche. La collision frontale avec le véhicule qui venait en sens inverse a été violente. Le conducteur de la première voiture s'est retrouvé coincé dans la carcasse de son véhicule. Après avoir été désincarcéré par les secouristes, il a été hélicoptéré d'urgence à l'hôpital d'Ettelbruck. Les occupants de la seconde voiture ont eu plus de chance. Plus légèrement blessés, ils ont tout de même été transportés à l'hôpital de Wiltz.



In Greiveldange löste sich eine Baggerschaufel und verletzte einen Arbeiter



Bei einem Unfall in Kehlen wurde der Fahrer aus seinem Wagen geschleudert



In Grevenmacher stürzte ein Arbeiter mehr als 3 Meter in die Tiefe

épargne - pension

quel visage aura votre pension ? / informez-vous sur www.axa.lu



avec le check-up AXA,
évaluez maintenant
vos besoins pour mieux
en profiter demain !

Connaissez-vous précisément les moyens financiers dont vous disposerez à votre pension ? Correspondront-ils à vos attentes ? C'est pour vous permettre de répondre à ces questions qu'AXA a mis en place le check-up protection financière. Cet outil permet d'analyser objectivement votre situation et vos besoins actuels et futurs. Ainsi, vous pourrez en toute connaissance de cause opter, parmi de multiples possibilités, pour la solution individuelle qui vous assurera l'aisance et l'indépendance financières indispensables afin de profiter pleinement de votre pension.

Pour plus d'informations, contactez votre agent AXA
et rejoignez-nous sur www.axa.lu

d'Assurance / **nei erfannen**



Accidents de montagne

Le ski de descente et le snowboard sollicitent intensément la musculature jambière et dorsale. Outre la maîtrise des techniques de glisse et la prudence (éviter de sortir des pistes balisées pour s'élancer dans la neige vierge en raison des risques d'avalanche) ces deux sports demandent une bonne condition physique et donc une préparation est indispensable avant le départ (VTT, Roller, footing ou fitness). D'autant que la pratique de ces sports de glisse intervient le plus souvent après un an d'interruption.

Presque partout sur les pistes de l'Europe, les accidents de sports d'hiver sont en baisse – grâce en bonne partie à l'efficacité du matériel et à la technicité des chaussures. Ainsi, ils ont baissé entre 10 et 20 % selon les régions en Suisse lors de la saison 2008/2009.

L'Association française des médecins de montagne estime que le risque est de moins de trois accidents pour 1.000 journées de ski.

En 18 ans, et toujours selon cette association, le risque de collision avec un obstacle a été divisé par trois. Cela dit, les skieurs débutants et ceux dont la condition physique n'est pas optimale voient leurs risques d'accident multipliés par deux.

Sans préparation, les pratiquants risquent des elongations et dans une moindre mesure des fractures.

Avant de se lancer à l'assaut des pistes, il est donc nécessaire d'échauffer ses muscles avant et de les étirer après l'effort. En règle générale, les courbatures qui apparaissent chez les skieurs disparaissent après deux ou trois jours. En revanche, les chocs suite à des contusions externes dues aux chutes ou aux collisions sont plus préoccupants.

Pour les «petits bobos» comme les ecchymoses, il faut appliquer une crème à base d'arnica ou frotter le «bleu» avec de la neige. Si les muscles sont affectés en profondeur, mieux vaut consulter un médecin.

Les elongations surviennent lorsque les muscles, qui ne sont pas élastiques à l'infini, sont sollicités trop violemment. Le repos, les massages doux, la prise d'anti-inflammatoires permettent de venir à bout des elongations après huit à dix jours.

Plus grave, le ski peut provoquer des déchirures musculaires (ou claquage) assez douloureuses. Un muscle qui se déchire provoque à l'intérieur un hématome ou un saignement. Il faut alors refroidir le muscle avec de la glace, surélever le membre atteint et l'immobiliser. La victime d'un claquage pourra retrouver l'usage normal de ses mouvements après deux à trois semaines, mais il est préférable d'attendre encore plusieurs semaines avant de reprendre la pratique d'un sport.

Les ruptures musculaires totales sont encore plus graves

car elles nécessitent une opération chirurgicale d'urgence. Elles frappent le plus souvent les ischio-jambiers, le muscle fléchisseur à l'arrière de la cuisse qui va du bassin jusqu'au pli du genou. Trois à quatre semaines d'immobilisation et six mois de rééducation sont alors nécessaires à la victime d'une telle rupture. Autre accident «typique» sur les pistes suite à un choc violent ou une torsion, l'entorse qui correspond à une déchirure d'un ou de plusieurs ligaments qui soutiennent les os au niveau des articulations. Les entorses de la cheville arrivent toutefois de moins en moins grâce à l'efficacité des chaussures de ski. En revanche, la rupture du ligament

croisé antérieur du genou (la forme d'entorse du genou la plus grave) est un des accidents les plus fréquents sur les pistes. La victime devra alors subir une hospitalisation, puis porter une attelle et marcher avec des béquilles pendant cinq à six semaines. Ce genre de traumatisme pourrait être évité grâce à un bon réglage des fixations et une préparation physique adéquate.

Selon des chiffres cités par l'association française des médecins de montagne, la moitié des fixations serait mal réglée ou pas assez régulièrement. Or, une entorse sur deux serait justement la conséquence directe d'un mauvais réglage. Ce réglage doit se faire au minimum chaque saison par un spécialiste. Il est fonction de quatre paramètres comme la pointure, le sexe, le poids et son style de glisse. Une nouvelle norme de

réglage existe depuis l'an 2000 qui permet de diminuer le risque d'entorse du genou.

Les femmes de plus de 25 ans seraient également trois fois plus exposées aux entorses que les hommes en raison d'une protection musculaire insuffisante. L'absence d'entraînement physique a également une forte incidence sur ce type de lésion.

Les accidents de ski ou de snowboard sont étroitement liés aux conditions météorologiques. Ainsi, leur nombre peut varier considérablement d'une année à l'autre.

Des statistiques de la «Suva», la plus grande assurance-accident obligatoire en Suisse, relèvent que les accidents de ski génèrent des coûts proportionnellement plus élevés que les accidents de snowboard. Les chiffres indiquent en outre que la moyenne d'âge des accidentés est plus basse chez les surfeurs, ce qui exerce une influence positive sur le coût des accidents, car, en principe, les personnes plus jeunes se rétablissent plus rapidement que leurs aînés. Un autre paramètre entre en ligne de compte: les prestations d'assurance (indemnités journalières et rentes) sont liées aux salaires, plus élevés en règle générale chez les personnes



plus âgées que chez les jeunes.

Les mêmes statistiques de la Suva relèvent que la probabilité de collision est la plus élevée sur les pistes moyennement fréquentées. «Lorsqu'il y a peu de gens sur les pistes, la marge de tolérance concernant la vitesse et le style de glisse des différents usagers est plus grande (...). Sur les pistes très fréquentées, la marge de tolérance est faible, mais les usagers ont tendance à mieux adapter leur style de glisse aux conditions ambiantes, ce qui abaisse le risque de collision», indique l'étude citée par Suva.

Autre précision utile donnée par cette organisation: les parties du corps blessées.

Il existe d'importantes différences entre le ski et le snowboard. Avec l'amélioration du matériel, les blessures aux jambes et aux chevilles sont moins fréquentes. Par contre, les blessures aux genoux ont augmenté. Les snowboarders ont tendance à se blesser aux avant-bras, aux mains et aux



doigts ainsi qu'aux cuisses, aux chevilles et aux pieds.

Pour les skieurs, les blessures les plus observées sont celles aux épaules et aux bras, aux genoux et au thorax. Statistiquement parlant, les fractures des extrémités supérieures sont presque deux fois plus importantes (en Suisse du moins) chez les surfeurs que chez les skieurs.

Attention à la vitesse

Les pistes de ski ne sont pas des circuits de Formule 1! En cas de collision avec un autre skieur à 50 km/h, le choc sera brutal. Selon les explications de l'organisation suisse Suva (www.suva.ch), une collision à cette vitesse revient au même qu'une chute de 9,80 mètres de haut.

On conseillera également au lecteur de se référer au site Internet suisse www.antibolidés.ch qui fournit une vidéo à télécharger gratuitement de dix exercices d'entraînement spécialement conçus pour la préparation aux sports d'hiver.

Ce programme (avec exercices individuels et à deux, conseil d'entraînement à l'endurance et techniques d'étirement musculaire) a été développé par le Dr Hans Spring, médecin-chef de l'équipe masculine suisse de ski et directeur du Centre Médical Olympique Suisse et Thomas Tritscher, directeur d'une importante école de physiothérapie. La vidéo montre en outre un «crash test» utilisant deux mannequins simulant une collision pour faire prendre conscience aux descendeurs des dangers de la vitesse.

In den Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder des Internationalen Skiverbandes findet man unter anderem die Pflicht der Hilfeleistung („Hilfeleistung: Bei Unfällen ist jeder Skifahrer und Snowboarder zur Hilfeleistung verpflichtet.“).

Doch wissen Sie, wie man sich richtig bei einem Unfall verhält? Hier noch mal die wichtigsten Verhaltensregeln bei einem Unglück auf der Piste:



Wie helfe ich einem Verletzten?

Sichtbar machen

Sichern Sie als Erstes die Unfallstelle ab, damit nicht noch mehr passiert. Als »Warndreieck« können gekreuzte Skier oder Stöcke fünf bis zehn Meter vom Verletzten entfernt dienen.

Ruhig ansprechen

Fragen Sie den Verletzten, ob er Schmerzen hat. Wenn er bewusstlos ist, nicht reagiert, bringen Sie ihn vorsichtig in die stabile Seitenlage.

Hände weg

Falls Gelenke sichtbar ausgelenkt sind, diese Stelle nicht anfassen. Auf keinen Fall einrenken. Das muss ein Arzt unter Röntgenkontrolle machen.

Schmerzen lindern

Versuchen Sie den Verunglückten vorsichtig in eine Position zu bringen, die weniger Schmerzen verursacht.

Warm halten

Sorgen Sie dafür, dass der Verletzte im Schnee nicht auskühlt. Notfalls die eigene Jacke ausziehen und ihm umlegen.

Hilfe organisieren

Bitten Sie vorbeifahrende Skiläufer, am Lift Bescheid zu geben und die Bergwacht zu alarmieren. Oder rufen Sie per Handy Hilfe herbei. Lassen Sie den Verunglückten auf keinen Fall allein.

Was tun, wenn ich einen Unfall hatte?

Risiko mindern

Falls es noch möglich ist, sollten Sie sich rasch aus der Gefahrenzone entfernen. Dazu gehören z. B. Engstellen, Kuppen oder Kanten. Sonst riskieren Sie weitere Verletzungen - und gefährden andere.

Zeichen geben

Machen Sie die Unfallstelle als solche auch für andere erkennbar. Die einfachste Möglichkeit: Skier im Schnee aufstellen und kreuzen.

Hilfe suchen

Stellen Sie Kontakt zu anderen Wintersportlern her, indem Sie z. B. laut um Hilfe rufen.

Stellung ändern

Bewegen Sie sich vorsichtig, bis Sie eine möglichst schmerzfreie Körperhaltung eingenommen haben.

Verzicht üben

Auch wenn Hunger und Durst quälen - nicht essen und trinken. Denn möglicherweise müssen Sie operiert werden, brauchen eine Narkose.

Gelenke kühlen

Wenn Sie spüren, dass ein Gelenk anschwillt, sollten Sie die Stelle mit Schnee kühlen. Dann wird sie nicht so dick.

shop

Bestellen Sie einfach per Internet /
Commandez par Internet
www.lar.lu

Votre achat
soutient la LAR

Ihr Einkauf
unterstützt die LAR

Votre cadeau du shop LAR ne fait
non seulement plaisir à ceux qui le
reçoivent, mais cette contribution
sauve également des vies.

Mit einem Geschenk aus dem LAR-
Shop machen Sie nicht nur sich oder
Ihren Freunden eine Freude, sondern
Sie leisten einen Beitrag, der Leben
rettet.

www.lar.lu



Hélico peluche 15 EUR



Casquette 15 EUR



Set Bic 15 EUR
(Stylo à bille et stylo feutre à bille)



Livre "A la découverte" 10 EUR
disponible en FR, DE, GB



Couteau Suisse 9cm 25 EUR
Victorinox



USB Stick 2GB 13 EUR



Captain Teddy 15 EUR
24cm



Mag-Lite 25 EUR

Der lange Weg eines Jets

Von der Entstehung bis zum ersten lebensrettenden Einsatz

Es ist Samstag, der 25. April 2009, 12.50 Uhr. Die Mitarbeiter der LAR stehen an der Flugbasis der LAR und schauen erwartungsvoll in den grauen Himmel. Jeden Moment sollte man die Lichter eines Flugzeuges sehen. Doch die Wolken hängen tief an diesem Tag und die Sicht ist schlecht. Dann plötzlich im Dunst der Wolken sind schwach die Signalleuchten eines Flugzeuges zu erkennen. Es handelt sich um die Cessna Citation Mustang der LAR, die, von ihrem Jungfernflug aus den USA kommend, auf dem Findel eintrifft.

Die Integrierung eines neuen Flugzeugtyps oder Musters, wie es in der Fliegerei heißt, ist ein Prozess, bei dem Techniker, Ingenieure, Piloten, das Qualitätsmanagement und die Personalabteilung Hand in Hand arbeiten. In unserer Serie werden wir die einzelnen Schritte vorstellen, von der Idee bis zur Ankunft des Flugzeuges Citation Mustang.

Die Idee

In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der Patientenrückführungen durch die LAR kontinuierlich gesteigert. Zusätzlich kommen seit Ende 2007 Organtransportflüge für Frankreich hinzu. Die Flugplaner der LAR sind 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr im Einsatz, um die Ambulanzjetflotte der LAR zu koordinieren. Sie achten hierbei vor allem darauf, dass die Flugzeuge den zum Krankenhaus nächstgelegenen Flughafen anfliegen, um so lange Fahrten mit der Ambulanz zwischen Klinik und Flughafen zu vermeiden. Oftmals verunglücken die Menschen nicht in großen Städten mit einem eigenen Flughafen, und auch die Organtransportteams müssen meist in ländlichen Gebieten das Transplantationsorgan abholen. Hier könnten lebensrettende Minuten, ja sogar Stunden gewonnen werden, wenn man auf kleineren Flugfeldern landen könnte.

Die LearJet 35A der LAR haben verschiedene Vorteile für die Flugplanung. Sie haben eine verhältnismäßig große Reichweite für die Größe der Maschine. Somit müssen weniger Flugstopps eingeplant werden und es kann umso schneller reagiert werden. Jedoch benötigt der LearJet 35A eine Landebahn von immerhin noch 1.500 Metern. Ein Flugzeug mit einer geringeren Start- und Landebahn würde die LAR Flotte ergänzen und eine Optimierung in der Patientenrückführung gewährleisten.

Doch solch eine Flottenerweiterung muss wohl überlegt und darf nicht überstürzt sein, denn diese Investition darf nur dann getätigt werden, wenn sie auch wirklich zum Vorteil der LAR Patienten ist.

Die Entscheidung

Ein Expertenteam aus den Bereichen der Flugplanung, Technik, medizinischen Abteilung und dem LAR Management wurde zusammengestellt, um alle Vor- und Nachteile abzuwägen.



Dazu gehörte auch, dass festgelegt wurde, welche Eigenschaften ein neues Flugzeug erfüllen muss, um wirklich sinnvoll bei der LAR eingesetzt werden zu können. In einem sogenannten Lastenheft wurden alle Spezifikationen festgelegt.

Hierzu gehörten zum einen die Anforderungen, die die Flugplaner und die medizinische Abteilung stellten, zum anderen die Anforderungen von Seiten der Techniker.

Die Länge der Start- und Landebahn war eines der wichtigsten Kriterien, die festgelegt wurde, zudem sollte eine gewisse Reichweite gegeben sein. Der Innenraum muss genügend Platz für eine Trage und die medizinische Crew bieten, die technische Ausstattung des Flugzeuges sollte modern sein und ein hohes Qualitäts- und Sicherheitsniveau bieten, und das Flugzeug sollte mit einem modernen Glascockpit ausgestattet sein. Zudem sollte es ein neues Flugzeug von einem etablierten Hersteller sein, denn nur dieser bietet ein gutes Service-Netzwerk, zügige und langfristige Ersatzteillieferungen und vor allem auch eine Wertstabilität. Zudem bieten große etablierte Hersteller weltweit gute Trainingsmöglichkeiten für Piloten und Techniker.

Eine intensive Prüfung des Flugzeugmarktes begann. In diesem Fall fand ein Soll-/Ist-Vergleich statt. Man hatte die Vorstellung (Soll) wie das Flugzeug sein sollte, nun musste dieser Kriterienkatalog mit den Flugzeugmustern verglichen werden, die es tatsächlich gibt (Ist). Am Ende des

Et si nous parlions d'un prêt pour une habitation plus verte

Fabienne Hemmen
Gérante adjointe
Agence L'Indépendance



Nouveau: Immoplus Green

Dexia Immoplus Green offre des conditions avantageuses pour le financement de nouvelles constructions passives ou à basse consommation d'énergie ainsi que pour l'assainissement énergétique d'une maison existante. Découvrez cette nouvelle offre auprès de votre conseiller Dexia BIL ou sur www.dexia-bil.lu

Suchprozesses entschied man sich für den „Very Light Jet“ Citation Mustang vom Hersteller Cessna. Das Flugzeug hatte sich bereits im Flugverkehr bewährt, besaß auch bereits alle notwendigen Zertifizierungen für Europa und kam dem Idealbild der LAR am nächsten (Siehe nebenstehendes Datenblatt Citation Mustang).

Bevor es allerdings zu einer endgültigen Entscheidung kommen konnte, musste Kontakt mit dem Hersteller Cessna aufgenommen werden. Ähnlich wie man ein Auto kauft, muss hier zunächst geklärt werden, welche Spezifikationen das Flugzeug haben soll. Da die Rettungsfliederei hohe Ansprüche nicht nur an die Piloten, sondern auch an das Flugzeug stellt, kam nur eine Ausstattung auf höchstem Sicherheitsniveau in Frage. Im Vergleich zu einem Auto kann man hier behaupten, dass die LAR nicht nur ABS und EPS gewählt hat, sondern das komplette Sicherheitspaket. Dann musste man sich mit Cessna selbstverständlich auch über den Preis und über die möglichen Lieferzeiten einig werden. Nun war es an der Finanzplanung der LAR zu prüfen, ob ein solcher Kauf in das Budget der LAR passt und auch langfristig eine Kostenersparnis bringt. Denn letztlich sollte das Flugzeug nicht nur die Rückführung der LAR Mitglieder verbessern, sondern auch Kosten sparen. Ein kleineres und leichteres Flugzeug ist schließlich kostengünstiger im Unterhalt und wird Flüge innerhalb Europas somit sparsamer ausführen können.

Dieser Budgetplan wurde vom Vorstand, der die Interessen der LAR Mitglieder vertritt, geprüft. Erst mit dessen Einverständnis war der Weg für ein neues Flugzeug geebnet. Nachdem die Entscheidung für ein neues Flugzeug gefallen war, fing die eigentliche Arbeit erst an.

Der Produktionsprozess musste überwacht werden und die Technik musste immer wieder auch von den LAR Technikern geprüft werden. Das Flugbetriebshandbuch musste erstellt, sowie die Wartungsintervalle und -schritte festgelegt werden. Und neue Kompetenzen mussten geschaffen werden. Trainings- und Fortbildungsprogramme wurden erstellt, um die Techniker der LAR weiterzubilden. Zusätzliche

Datenblatt „Very Light Jet“ Mustang Citation



Dieser Flugzeugtyp wird seit 2005 von Cessna produziert und ist für die FAA (Federal Aviation Administration) und die EASA zertifiziert.

- Leergewicht: ca. 3.000 kg
- Reichweite: ~1.400 km (756 nm)
- Durchschnittsfluggeschwindigkeit: 630 km/h (340 kts)
- Landebahn: min. 800m

In seiner Ausstattung wurde auf höchste Sicherheit und Qualität geachtet.

Piloten mussten eingestellt und für ihre spezifische Aufgabe ausgebildet werden. Und noch bevor das Flugzeug seinen Jungfernflug vom Herstellungsort Richtung Luxemburg antreten konnte, musste die „Direction de l'Aviation Civile“ (DAC) alle Handbücher, Trainingsprogramme und Pilotenlizenzen prüfen und genehmigen. Wie genau diese einzelnen Schritte vor sich gingen und wer alles in die Integration des neuen Flugzeuges in die LAR Flotte beteiligt war, erfahren Sie in den nächsten Ausgaben des LAR report.

Fortsetzung in den nachfolgenden Ausgaben



Toutes nos prix sur: www.mullerpneus.lu



am Weiergewann
Contern
Tel: 00352/26743060



FAQ - Umzug / Déménagement

Bei einem Umzug möchten wir Sie bitten, uns Ihre neue Adresse mitzuteilen.

En cas de déménagement, nous vous prions de bien vouloir nous informer de votre nouvelle adresse.

Der LAR report als
Download auf
www.lar.lu





nova naturstrom
un + pour l'environnement,
un + pour les générations futures

L'énergie renouvelable ne doit pas vous coûter plus cher

Produite exclusivement à partir de la force de l'eau et du vent, nova naturstrom, l'énergie renouvelable d'Enovos, est à peine plus chère que l'énergie conventionnelle. Avec un peu de bonne volonté de votre part, il est facile d'économiser les quelque 3% de différence sur le prix final en réduisant votre consommation. Consultez notre site www.energieberodung.lu qui vous aide à optimiser votre consommation sans réduire votre confort.

Energy for today. Caring for tomorrow.

enovos.eu



Wie seht ihr die LAR?

Im Laufe dieses Jahres malten viele Kinder die Hubschrauber und Ambulanzflugzeuge der LAR, sei es anlässlich einer Messe, eines Besuches oder weil sie den Hubschrauber vorbeifliegen sahen. Hier eine kleine Auswahl an Bildern, die uns zugeschickt wurden.

Habt ihr auch schon einmal den LAR Hubschrauber gesehen? Dann malt uns doch auch ein Bild. Die Mitarbeiter der LAR freuen sich auf eure Ideen.

Luxembourg Air Rescue
Redaktion LAR report
175A, rue de Cessange
L-1321 Luxembourg



Winter Specials

Kurz abschalten!



Entdecken Sie jetzt unsere Metropolis Winter Specials!

Zum Beispiel:

London, The Kensington Close Hotel 
Preis pro Person inklusive Flug +
2 Nächte im Doppelzimmer/Frühstück

ab 261€

Prag, Hotel Arkada 
Preis pro Person inklusive Flug +
2 Nächte im Doppelzimmer/Frühstück

ab 265€

LuxairTours

Travel in good company



LA VIE OFFRE BIEN PLUS QU'UNE VOLVO. L'ENVIE DE SORTIR DE L'ORDINAIRE, DE SE DÉMARQUER : PLUS D'ATTITUDE, PLUS DE DESIGN ET PLUS DE WAAOOUW. IL Y A SAVOIR CE QUE VOUS VOULEZ VRAIMENT ET COMMENT L'OBTENIR. IL Y A CONDUIRE UNE VOITURE QUI VOUS REND FOU TOUT EN GARDANT LA TÊTE SUR LES ÉPAULES. **C'EST POURQUOI NOUS AVONS CRÉÉ LA XC60 R-DESIGN.**



LA VOLVO XC60 R-DESIGN

Volvo. for life



Il y a déjà une Volvo XC60 2.4 D DRIVE R-design à partir de 38.721 €

La version R-design est aussi disponible sur d'autres motorisations, pour plus d'informations veuillez contacter, Autopolis, votre distributeur Volvo.

159 – 274 g CO₂/km • 6,0 - 11,7 l/100 km

Donnons priorité à la sécurité.

WWW.AUTOPOLIS.LU

AUTOPOLIS

Zone d'activités Bourmicht
L-8070 BERTRANGE
+352 43 96 96 29 00
volvo@autopolis.lu

AUTOPOLIS NORD

8, Z. A. & Comm.
L-9085 ETTTELBRUCK
+352 81 24 99 27
nord@autopolis.lu