

LAR



NEWS

DEZEMBER 2019



EINE KLEINE MÜCKE BEENDET EIN GROSSES ABENTEUER | UN PETIT MOUSTIQUE MET FIN À UNE GRANDE AVENTURE
TRAUMBERUF RETTUNGSPILOT | PILOTE SECOURISTE, UN JOB DE RÊVE
WILLKOMMEN IM COCKPIT | BIENVENUE DANS LE COCKPIT

DÉCOUVREZ 3 NOUVELLES DESTINATIONS POUR L'ÉTÉ 2020

Florence



À PARTIR DE

149€

Montpellier



À PARTIR DE

139€

Nantes



À PARTIR DE

139€



Vols AVR TTC



Bagage toujours
inclus



Boisson et collation
à bord

Offre soumise à conditions, selon disponibilités.

Réservez maintenant sur luxair.lu

Fly in good company

 **Luxair**



Liebe Leserinnen und Leser,

ein turbulentes Jahr neigt sich dem Ende zu.

Wo wir auch hinschauen in Europa und dem Rest der Welt, sehen wir Veränderungen, Verwerfungen und rasanten Wandel, wie wir uns das vor wenigen Jahren nicht hätten vorstellen können.

Themen wie Brexit, Handelskriege oder Klimawandel sorgen bei vielen Menschen für Verunsicherungen und Zukunftsängste.

Liebe Leserinnen und Leser, liebes LAR-Mitglied: Turbulenzen, stürmische Zeiten und schlechte Sichtverhältnisse gehören in der Luftfahrt zum täglichen Geschäft.

Allerdings haben wir bei der LAR in den letzten 31 Jahren immer wieder erlebt, dass es gerade dann darauf ankommt, zusammenzustehen, Kurs zu halten und sich auf die eigenen Stärken zu konzentrieren.

Angst und Schwarzmalerei sind schlechte Berater und verbauen den Blick darauf, was wir auch in schwierigen gesellschaftlichen Zeiten gemeinsam erreichen können.

Unser Ziel bleibt weiterhin, die Leistungen für unsere Mitglieder ständig zu verbessern.

In diesem Jahr haben wir den sechsten Learjet des Typs 45XR in Betrieb nehmen können und damit unsere Flotte mit einem der modernsten Ambulanzflugzeuge mit neuester intensivmedizinischer Technik verstärkt.

Dies ist nur ein Beispiel dafür, wie wir Zukunft ganz praktisch und konkret positiv gestalten und so das Leben aller Menschen in Luxemburg und der Großregion besser und sicherer machen.

Ich wünsche Ihnen schon heute ein schönes Weihnachtsfest, ein glückliches, gesundes neues Jahr und uns allen Mut und Zuversicht für die Herausforderungen, die unsere gemeinsame Zukunft für uns bereithält.

Herzlichst, Ihr

Chères lectrices, chers lecteurs,

Une année mouvementée s'achève.

Où que nous regardions en Europe ou dans le reste du monde, nous constatons des transformations, des perturbations et des changements majeurs que nous n'aurions jamais pu imaginer il y a quelques années.

Des thèmes comme le Brexit, les guerres commerciales ou le changement climatique causent chez de nombreuses personnes incertitudes et craintes pour l'avenir.

Chères lectrices, chers lecteurs, chers membres LAR : les turbulences, les tempêtes et la mauvaise visibilité font partie du quotidien en aviation. Mais au cours des 31 dernières années, LAR a maintes fois pu constater qu'il était plutôt judicieux de rester solidaire, de maintenir le cap et de se concentrer sur ses propres points forts.

Avoir peur ou voir tout en noir ne nous aidera pas à déceler tout ce que nous pouvons accomplir ensemble, même en ces temps difficiles au niveau sociétal.

Notre objectif reste le même : améliorer constamment les services offerts à nos membres.

Cette année, nous avons pu mettre en service le sixième Learjet de type 45XR et renforcer ainsi notre flotte avec l'une des ambulances les plus modernes, dotée d'une toute nouvelle technologie médicale de pointe.

Ceci n'est qu'un exemple de comment nous pouvons façonner l'avenir de manière pratique et concrète, et améliorer ainsi la vie de tous les citoyens du Luxembourg et de la Grande Région.

Aujourd'hui, je vous souhaite d'ores et déjà de joyeuses fêtes de Noël, une bonne et heureuse année ainsi qu'à nous tous, du courage et de la confiance pour relever les défis que nous réserve l'avenir.

Chaleureusement vôtre,

René Closter
LAR-Präsident & CEO

3 KURZ NOTIERT | EN BREF

4 LAR-FLOTTE | FLOTTE LAR
COCKPIT LEARJET 45 XR

8 REPATRIERUNG | RAPATRIEMENT
EINE KLEINE MÜCKE BEENDET EIN GROSSES ABENTEUER
UN PETIT MOUSTIQUE MET FIN À UNE GRANDE AVENTURE

16 EINSATZALLTAG | MISSIONS QUOTIDIENNES



20 FONDATION LUXEMBOURG AIR RESCUE

WER HILFT EIGENTLICH DEN HELFERN?
QUI SOUTIENT RÉELLEMENT LES SAUVETEURS DES AIRS ?

24 LAR INTERN

TRAUMBERUF RETTUNGSPILOT
PILOTE SECOURISTE, UN JOB DE RÊVE

28 JET-MISSIONEN | MISSIONS EN JET

30 GESUNDHEIT | SANTÉ

DIE ZIVILISATIONSKRANKHEIT DER NEUZEIT
MALADIES MODERNES
DE NOTRE CIVILISATION

32 DANKESBRIEFE | REMERCIEMENTS

34 SPENDEN | DONATIONS

36 BESUCHER | VISITEURS

38 MITGLIEDERSERVICE | FORMULAIRE

39 SHOP

40 KINDERSEITE | POUR LES ENFANTS



IMPRESSUM Le magazine semestriel "LAR-NEWS" est le périodique officiel de LAR A.s.b.l. Pour les membres, l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.
Réalisation technique / Impression : Conception, mise en page : Luxe Taste & Style Publishing - L-6125 Junglinster - Impression : Techprint s.a. - ZARE-Est - L-4385 Ehlerange
 La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.
 Relation bancaire : BILLULLL: LU09 0020 1305 4200 0000
 Comptes de donations pour la Fondation LAR : BILLULLL: LU84 0020 1167 9560 0000 - BGLULLL: LU85 0030 4410 9272 1000
 Editeur et régie publicitaire : Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. - Luxembourg Airport - Gate E13 - Adresse postale: B.P. 24 - L-5201 Sandweiler - Tél: (+352) 48 90 06
 Fax (+352) 40 25 63 - www.lar.lu - redaction@lar.lu - R.C.S. Luxembourg F701

LIEBE MITGLIEDERINNEN UND MITGLIEDER,

🇩🇪 Mit Blick auf Weihnachten und Neujahr freuen wir uns, Ihnen die neue Ausgabe unseres Magazins LAR-NEWS präsentieren zu können. Auch in dieser Edition erhalten Sie wieder neue und interessante Einblicke in den Alltag der LAR.

- Sollten Sie eine digitale Version bevorzugen, senden Sie uns bitte eine Nachricht an redaction@lar.lu.
- Im Falle eines Umzugs bitten wir Sie, uns unbedingt Ihre neue Adresse mitzuteilen, am besten via E-Mail an: member@lar.lu

Wir wünschen Ihnen eine spannende und informative Lektüre.

BESICHTIGUNG FÜR EINZELPERSONEN

- Am Freitag, den **21. Februar 2020 um 14:30** bieten wir für max. 25 Personen eine kostenlose Besichtigung der LAR-Räumlichkeiten an
- Mindestalter für die Teilnahme: 10 Jahre
- Sprache: Luxemburgisch
- Einschreibungen bis spätestens **5. Februar 2020** bitte per E-Mail an redaction@lar.lu
- Wichtig: bitte Name, Vorname und Geburtsdatum angeben
- Die ersten 25 erhalten eine Bestätigung mit weiteren Informationen

VISITE POUR DES PERSONNES INDIVIDUELLES

- Nous proposons une visite gratuite des locaux LAR le **vendredi 21 février 2020 à 14h30** pour max. 25 personnes
- Âge minimum pour la participation: 10 ans
- Langue: Luxembourgeois
- Veuillez-vous inscrire avant le **5 février 2020** par mail à redaction@lar.lu
- Important: veuillez indiquer votre nom, prénom et date de naissance
- Les 25 premiers recevront une confirmation avec de plus amples informations

LAR@TOP KIDS 2019 - LUXEXPO THE BOX



BESUCHEN SIE UNS AUF DER
RENDEZ-NOUS VISITE À LA

VAKANZ
DIE TOURISMUS-MESSE

17., 18. UND 19. JANUAR 2020

CHÈRES ET CHERS MEMBRES,

🇩🇪 À l'approche des fêtes de fin d'année, nous sommes heureux de vous présenter la nouvelle édition de notre magazine LAR-NEWS. Dans ce numéro, vous trouverez de nouvelles informations intéressantes sur la vie quotidienne de LAR.

- Si vous préférez recevoir une version numérique, merci de bien vouloir nous envoyer un message à redaction@lar.lu.
 - En cas de déménagement, nous vous prions de nous communiquer votre nouvelle adresse, de préférence par e-mail à : member@lar.lu
- Nous vous souhaitons une lecture aussi passionnante qu'informatrice.



DIE LUFTRETTERIN

Im Sommer war ein SWR-Filmteam bei der LAR, um eine Reportage über LAR-Ärztin Dr. Annemay Huppert zu drehen. Die Reportage „Die Luftretterin – Grenzenloser Einsatz an Saar und Obermosel“ ist online in der Mediathek abrufbar und gibt spannende Einblicke in den Alltag unseres Air Rescue 3-Teams, welches in Rheinland-Pfalz & Saarland im Einsatz ist.

LE SAUVETEUR AÉRIEN

Pendant l'été, une équipe de tournage du SWR était chez LAR afin de tourner un reportage sur le docteur de chez LAR Dr. Annemay Huppert. Le reportage « Die Luftretterin – Grenzenloser Einsatz an Saar un Obermosel » est disponible en ligne via la médiathèque et donne un aperçu passionnant du quotidien de notre équipe Air Rescue 3, qui est en mission en Rhénanie-Palatinat et dans la Sarre.

www.ardmediathek.de/swr/

Denis JUBERT hat sich nach 21 Jahren Tätigkeit als LAR-Hubschrauberpilot in den Ruhestand verabschiedet. „Ich bin glücklich und stolz, dass ich sowohl Teil als auch Beobachter der unglaublichen Entwicklung dieses Unternehmens in den letzten zwei Jahrzehnten war.“

Wir wünschen Denis alles erdenklich Gute für seine Zukunft und bedanken uns auf diesem Wege für die hervorragende Zusammenarbeit!

Denis JUBERT a pris sa retraite après 21 ans de bon et loyaux services en tant que pilote hélicoptère chez LAR. « Je suis heureux et fier d'avoir été à la fois acteur et observateur de l'incroyable évolution de cette entreprise au cours des deux dernières décennies. »

Nous lui souhaitons bonne chance pour son avenir et profitons de l'occasion pour le remercier de son excellente collaboration !



LEARJET 45XR

WILLKOMMEN IM COCKPIT!
BIENVENUE DANS LE COCKPIT !





Bekannt für ihre Zuverlässigkeit und Leistungsstärke, sind heute sechs Learjets 45XR für die Luxembourg Air Rescue-Gruppe im Einsatz, um gemeinsam mit ihren Crews weltweit Leben zu retten. Eric Wagner, LAR-Pilot seit 2011, nimmt uns mit an Bord.

„Bitte nicht auf den Sitz treten.“ Bestimmt, aber freundlich begrüßt mich Eric an Bord, während ich versuche, über die imposante Mittelkonsole des Cockpits zu steigen. Mein Ziel ist der Sitz des Co-Piloten. Dort angekommen erinnert mich das Sitzgefühl an den Innenraum eines Sportwagens. Umgeben von einem hautengen Cockpit und einer Vielzahl von Instrumenten, zeigt sich dann, dass die Ergonomie des Learjet 45XR bis ins letzte Detail durchdacht ist.

Die Analogie zur Welt der Rennwagen reicht übrigens noch weiter: „Einen Learjet 45XR zu fliegen ist ein wenig so, als ob man sich ans Steuer eines Porsche setzt“, verrät mir der Kapitän. „Er beschleunigt rasant und die Maschine reagiert auf den geringsten Befehl. Die Steuergeräte wirken mechanisch auf die Tragflügel (und nicht per Kabel oder elektronisch), man spürt die leiseste Reaktion des Flugzeugs. Dieses Feedback ist sehr angenehm und gibt Sicherheit.“

Dann weist mich Eric auf eine der wichtigsten Besonderheiten im Flugzeugcockpit von Maschinen für die Personenbeförderung hin: Die doppelte Ausführung der an Bord befindlichen Steuerungen und Instrumente. „Aus Sicherheitsgründen finden wir hier die gleiche Ausstattung für den Piloten wie auch für den Co-Piloten. Im Notfall kann also der eine direkt vom anderen übernehmen.“, erklärt Eric – ein Sicherheitsprinzip, das sowohl im Falle eines möglichen menschlichen Versagens als auch im Falle eines technischen Problems gilt.

Und weiter erfahre ich: Wie alle modernen Flugzeuge verfügt der Learjet 45XR über ein Glascockpit. So werden die digitalen Displays genannt, auf denen alle für die Besatzung notwendigen Informationen angezeigt werden. Diese beiden im Blickfeld jedes Piloten befindlichen Instrumente von der Größe eines „i-Pads“ sind das PFD (Primary Flight Display) und das MFD (Multi Flight Display).

Réputés pour leur fiabilité et leurs performances, les 6 Learjet 45XR de Luxembourg Air Rescue sillonnent le ciel avec leurs équipages pour sauver des vies aux quatre coins du monde. Eric Wagner, pilote LAR depuis 2011, nous amène à bord.

«Évite de poser le pied sur le siège, s’il te plaît ! » me lance Éric alors que j’enjambe l’imposante console centrale du cockpit pour m’installer à ses côtés, à la place du co-pilote. La sensation est similaire à celle que l’on ressent dans l’habitacle d’une voiture de sport. Malgré l’exiguïté du poste de pilotage et la multitude d’instruments, on note que l’ergonomie a été pensée jusque dans les moindres détails.

L’analogie avec l’univers de l’automobile ne s’arrête d’ailleurs pas là : « Piloter un Learjet 45XR, c’est un peu comme si l’on prenait le volant d’une Porsche », nous confie le maître des lieux. « Ça accélère fort et l’appareil obéit au doigt et à l’œil à la moindre sollicitation. Les commandes agissant sur les gouvernes étant mécaniques (et non pas fly by wire ou électroniques), on sent parfaitement les réactions de l’avion. Ce feedback est très agréable et sécurisant. »

Eric me signale ensuite une des principales spécificités d’un cockpit d’avion destiné au transport de passagers, à savoir le doublement des commandes et de l’instrumentation de bord. « Pour des raisons de sécurité, on retrouve les mêmes équipements à gauche et à droite de la planche de bord, donc en face du pilote et du co-pilote. Si urgence il y a, l’un peut donc directement prendre le relais de l’autre », relève Eric – une remarque qui vaut aussi bien lors d’une éventuelle défaillance humaine qu’en cas de problème technique.

Et puis j’apprends que, comme tous les avions « modernes », le Learjet 45XR dispose d’un cockpit vitré, en référence aux écrans digitaux qui regroupent toutes les informations nécessaires à l’équipage de vol. De la taille d’un « i-Pad », les deux instruments dans l’axe de vision de chaque pilote sont le PFD (Primary Flight Display) et le MFD (Multi Flight Display).

Ersteres hält alle notwendigen Informationen bereit, um das Flugzeug in der Luft zu halten (Höhe, Geschwindigkeit, Haltung, Richtung usw.). Das MFD dient hauptsächlich zur Visualisierung der Parameter jedes Triebwerks (Leistungsprozentsatz, Druck und Temperatur, elektrische Spannung, Füllstand, Treibstoffverbrauch usw.) und der Navigation (Kompass, Flugplan, Wegpunkte, Funkfeuer, GPS usw.).

Obwohl jeder Monitor als Backup für die übrigen verwendet werden kann, gibt es in der Mitte des Armaturenbretts ein zusätzliches Sicherheitsmerkmal: Drei analoge Instrumente, die die Höhe und Geschwindigkeit des Flugzeugs sowie den künstlichen Horizont anzeigen. „Wenn du fliegen lernst, sind es diese Instrumente, die dir zuerst erklärt werden. Sie liefern die grundlegenden Informationen, um das Flugzeug fliegen zu können“, betont Eric Wagner.

Ein Teil der vom PFD und MFD angezeigten Informationen wird vom FMS geliefert – dem Flight Management System. Wie der Name schon sagt, sammelt und analysiert es alle für den Flug wichtigen Daten.

„Vor dem Start erhalten wir ein ‘Flight-Package’ mit Informationen über die Wetterbedingungen, den Zielflughafen und den Flugplan. Man muss sich vorstellen, dass es im Himmel virtuelle Straßen, Kreuzungen und Orte gibt, die durch GPS-Punkte und Kennleuchten gekennzeichnet und dargestellt werden. Während des ‘Pre-Flight’ geben wir diese Daten in das FMS ein – das ist in etwa so wie das Programmieren des TomToms in einem Auto. Während des Flugs lassen wir die vom FMS gelieferten Informationen entweder vom Autopiloten verarbeiten oder wir bleiben im manuellen Flugmodus und folgen der auf unseren Instrumenten angezeigten Route“, erklärt uns Eric.

Bei Start und Landung steuert immer der Pilot und nicht der Computer: „Nach dem Verlassen des Rollfelds müssen wir bis zu einer Höhe von 1.500 Fuß im manuellen Flugmodus bleiben – so lautet die Vorschrift.“

Im Cockpit des LAR-Learjet 45XR wachen zwei elektronische Schutzengel permanent über die Sicherheit der Besatzung und der Passagiere: Das TCAS (Traffic Collision Avoidance System) und das GPWS (Ground Proximity Warning System) erheben „ihre Stimme“, sobald das Flugzeug einem Hindernis zu nahe kommt. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eine andere Maschine oder eine topografische Gefahr handelt.

„Unsere Ambulanzjets sind auf modernstem Niveau ausgestattet und garantieren höchste Sicherheit“, unterstreicht Eric. Mit strahlenden Augen verlässt er das Cockpit und betont: „Ich war immer begeistert von der Fliegerei, schon als kleines Kind, es war immer ein Traum. Heute fliege ich mit den schönsten Flugzeugen überhaupt.“



En règle générale, le premier indique toutes les informations nécessaires au maintien en vol de l'avion (altitude, vitesse, assiette, cap, etc.), alors que le second sert surtout à visualiser les paramètres de chaque moteur (pourcentage de puissance, pression et température, tension électrique, niveau et consommation de carburant, etc.) et de navigation (boussole, plan de vol, points de cheminements, balises radio, relevés GPS, etc.).

Bien que chaque écran puisse servir de backup aux trois autres, une sécurité supplémentaire trône au centre de la planche de bord : il s'agit de trois instruments analogiques indiquant l'altitude et la vitesse de l'avion ainsi que l'horizon artificiel. « Lorsqu'on apprend à piloter, ce sont ces instruments qu'on vous explique en premier. Ils fournissent les indications de base pour pouvoir piloter l'avion », souligne Eric Wagner.

Une partie des informations affichées par le PFD et le MFD sont fournies par le FMS – Flight Management System. Comme son nom l'indique, ce dernier permet de régir toutes les données importantes relatives au vol.

« Avant le départ, nous recevons un flight package avec des informations sur les conditions météo, l'aéroport de destination et le plan de vol. Il faut s'imaginer qu'il y a, dans le ciel, des routes, des croisements et des localités virtuelles, délimités et matérialisés par des points GPS et des balises. Durant le pre-flight, nous entrons ces données dans le FMS, c'est un peu comme si nous programmions le TomTom dans une voiture. En vol, soit nous laissons le pilote automatique gérer les informations fournies par le FMS, soit nous restons en mode manuel et suivons la route qui s'affiche sur nos instruments », nous explique Eric. Lors des décollages et atterrissages, c'est toujours le pilote qui est aux commandes, non pas l'ordinateur : « Après avoir quitté le tarmac, nous avons l'obligation de rester en mode manuel jusqu'à une altitude de 1.500 pieds – c'est le règlement ».

Dans le cockpit des Learjet 45XR de LAR, deux anges gardiens électroniques veillent en permanence sur la sécurité de l'équipage et des passagers. Le TCAS (Traffic Collision Avoidance System) et le GPWS (Ground Proximity Warning System) donnent de la voix – au sens propre comme au figuré – dès lors que l'avion s'approche trop près d'un obstacle, qu'il s'agisse d'un autre aéronef ou d'un risque lié à la topographie.

« Nos jets ambulances sont équipés selon les normes les plus récentes et garantissent une sécurité maximale », souligne Eric. Les yeux brillants, il quitte le cockpit et souligne : « J'ai toujours été enthousiaste à l'idée de voler, même quand j'étais gamin, c'était toujours un rêve. Aujourd'hui, je vole avec les plus beaux avions qui soient ».

We give you the energy
You write the story



enovos

Energy for today.
Caring for tomorrow.




EINE KLEINE MÜCKE BEENDET EIN GROSSES ABENTEUER

UN PETIT MOUSTIQUE MET FIN À UNE GRANDE AVENTURE



Vom „Zolwerknapp“ im großen Bogen über die Türkei, Pakistan, Indien und Thailand in die Westsahara! Guy T. durchstreift die Welt im Sattel seiner treuen BMW „Adventure“. Weder extreme Wetterbedingungen noch Technik-Probleme können die Moral von Guy untergraben – bis er im Senegal den Weg einer Mücke kreuzt, die den Malariaerreger in sich trägt. Vom medizinischen Team der LAR in höchster Not zurück nach Hause gebracht, erzählt uns Guy seine Geschichte.


 Seit seiner Jugend kann sich Guy vor allem für zwei Dinge begeistern: Motorradfahren und Reisen. Mit 16 Jahren folgte dem Führerschein sein erstes motorisiertes Zweirad: eine 50 ccm Maschine. Zwei Jahre später wächst der Hubraum seiner Gefährte kontinuierlich auf stattliche 1400 ccm – und darüber hinaus.

Genauso aber wächst sein Abenteuer- und Entdeckerdurst – natürlich auf zwei Rädern. Da ist es nur konsequent, dass er sein Traumland zu seinem Traumziel macht: Indien, das Land, in das er sich bei seiner ersten Reise buchstäblich verliebt hat.

„Ich habe mir gesagt, dass ich mindestens einmal in meinem Leben eine ‚echte‘ große Reise unternehmen muss, bei der ich meine beiden Leidenschaften voll ausleben kann, die es mir aber auch erlaubt, den Alltagstrott zu vergessen“, erklärt Guy bei einem Besuch der LAR in Begleitung seiner Lebensgefährtin Morena.

„Mein Ziel war es, zumindest bis nach Indien zu kommen und dann eventuell weiter nach Australien zu fahren“, fügt er hinzu.

Du « Zolwerknapp » au Sahara occidental, en faisant une « boucle » par la Turquie, le Pakistan, l'Inde et la Thaïlande, Guy T. parcourt la planète au guidon de sa fidèle BMW « Adventure ». Ni les conditions météo extrêmes ni les ennuis mécaniques n'arrivent à saper le moral de Guy, trop heureux de vivre une aventure aussi extraordinaire. Rien ne semble pouvoir l'arrêter - jusqu'à ce qu'il croise la route d'un moustique porteur de malaria, au Sénégal. Rapatrié d'urgence par les équipes de LAR, Guy nous raconte son épopée.

 Depuis son adolescence, Guy a deux passions : la moto et les voyages. À 16 ans, il passe son permis de conduire et achète son premier deux-roues motorisé, un 50 cm³. Deux ans plus tard, le permis « grosse moto » en poche, la cylindrée de ses engins va aller crescendo jusqu'à une 1.400 cm³, puis d'autres.

De même s'agrandit sa soif d'aventure et de découverte – toujours sur deux roues. Par conséquent, son pays de rêve devient sa destination de rêve : l'Inde, un pays dont il est littéralement tombé amoureux lors d'un premier voyage.

« Je me suis dit qu'au moins une fois dans ma vie, il fallait que je fasse un « vrai » grand voyage, qui me permettrait de vivre pleinement mes deux passions mais aussi de rompre avec le train-train quotidien », explique Guy en marge d'une visite des locaux de LAR avec son épouse Morena.

« En fait, mon but était d'aller au moins jusqu'en Inde, avant d'éventuellement regagner l'Australie », précise-t-il.



Guy Abenteuer beginnt Ende Februar 2018. An einem eiskalten Morgen macht er sich auf nach Italien, von dort möchte er über Griechenland bis in die Türkei fahren. „Als ich die Schweiz durchquerte, zeigte das Thermometer minus zwölf Grad und meine Finger waren ganz steif – trotz der beheizten Griffe meines Motorrads. Ich habe gedacht: „Das fängt ja gut an!“, erinnert er sich und muss lachen.

L'épopée de Guy commence fin février 2018. Par une matinée glaciale, il prend la route en direction de l'Italie, son objectif étant de rejoindre la Grèce puis la Turquie. « En traversant la Suisse, le thermomètre frisait les - 12 degrés et mes doigts étaient gelés malgré les poignées chauffantes de ma moto. Je me suis dit : 'ça commence bien !', se souvient-il avec un grand sourire.

Im Wechselbad der Gefühle

Auch die Durchquerung der Türkei ist keine Erholungstour; technische Probleme bremsen ihn in seinem Vorwärtsdrang. Das folgende Treffen mit Lebensgefährtin und Tochter in Georgien – gekrönt von gemeinsamen Touren – entschädigt ihn aber für den etwas vermatselten Reisebeginn.

Une douche écossaise

La traversée de la Turquie ne sera pas de tout repos, elle non plus. Cette fois, c'est un problème mécanique qui vient bouleverser les plans de notre aventurier. Il met le cap sur la Géorgie, où il est rejoint pour quelques jours par son épouse et leur fille – le tout couronnée par des tours en famille – ce qui compense un début de voyage un peu gâché.

Wieder allein im Sattel geht es dann weiter über Aserbaidschan in den Iran. Bei der Durchquerung Pakistans zwingt ihn die Hitze zu einer Erholungspause – und ein defekter Ortungssender versetzt Morena in größte Sorge. „Ganze 45 Stunden lang hatte ich keine Nachricht. Es war schrecklich, so lange im Ungewissen zu bleiben. Ich habe zwei Nächte lang nicht geschlafen!“, erinnert sie sich.

Après ces petites « vacances en famille », Guy se remet en selle et met le cap sur l'Iran en passant par l'Azerbaïdjan. Une chaleur démesurée lors de la traversée du Pakistan le force de faire une pause – et une balise de géolocalisation défectueuse provoque une inquiétude folle auprès de son épouse. « Je n'ai pas eu de nouvelles pendant 45 heures. C'est affreux de rester aussi longtemps dans l'incertitude et je n'en ai pas dormi pendant deux jours ! », se souvient-elle.

Voller Freude sind sie und die kleine Lucie wenige Wochen später wieder mit Guy vereint, und zwar in Indien. Einen Monat lang verbringen sie unbeschwerte Ferien. Unser Biker war ohnehin gezwungen, eine Pause zu machen, um eine Verletzung am Fuß auszukurieren, die er sich bei der Durchquerung der pakistanischen Wüste zugezogen hatte. Auch sein Motorrad hatte gelitten, vor allem wegen des Treibstoffs minderer Qualität. Eine Generalüberholung in Delhi würde guttun.

Morena et la petite Lucie auront la joie de retrouver Guy quelques semaines plus tard, en Inde. Pendant un mois, ils passent des vacances paisibles. De toute façon, notre motard est contraint au repos forcé pour soigner une plaie qu'il s'était faite à un pied durant la traversée du désert pakistanais. Sa moto, elle aussi, a souffert, principalement en raison d'un carburant de piètre qualité. Une bonne révision effectuée à Delhi lui fera le plus grand bien.



Traurige Nachrichten von Zuhause

Weiter geht es nach Thailand. Guy macht die Fahrt durch das „Land des Lächelns“ unglaublich viel Spaß und er träumt bereits von ... Australien! Doch dann bereitet ein persönlicher Schicksalsschlag seiner Reise ein abruptes Ende: Seine Mutter verstirbt und er nimmt das nächste Flugzeug zurück ins Großherzogtum.

Nach mehreren Wochen in Luxemburg fliegt Guy wieder nach Bangkok, um den Rücktransport seines Motorrads zu organisieren. Entgegen seiner ursprünglichen Pläne beschließt er, über den afrikanischen Kontinent nach Europa zurückzukehren. Ein Transportunternehmen bringt die Maschine deshalb auf dem Seeweg nach Ghana.

In Ghana herrscht ein permanentes Malarierisiko – weshalb unser luxemburgischer Abenteurer eigentlich vorbeugend Medikamente nehmen muss. Die vor Ort gekauften Lariam-Tabletten verträgt er jedoch nicht: „Ich hatte Bauchschmerzen und mir war übel, vor allem in der Sonne. Also habe ich die Tabletten abgesetzt, um im Vollbesitz meiner Kräfte zu sein, wenn ich mich wieder aufs Motorrad schwingen würde. Ich dachte, einige zusätzliche Vorsichtsmaßnahmen – lange Ärmel, Socken und Insektenspray würden schon ausreichen.“

Eine gefährliche Begegnung

Weil der drohende Beginn der Regenzeit seine Rückkehr in den Norden komplizierter machen würde, beschließt Guy, den Rhythmus zu erhöhen. In nur zwei Tagen durchquert er die Elfenbeinküste und erreicht Guinea: „Ich fuhr und fuhr und fuhr. Die Straßen waren schon jetzt in erbärmlichem Zustand, Regengüsse hätten sie schlicht unpassierbar gemacht.“

De tristes nouvelles venues de la maison

Le voyage continue vers la Thaïlande. Guy prend énormément de plaisir à parcourir la Thaïlande, le « pays du sourire » et rêve déjà... de l'Australie. Hélas, une nouvelle tragique mettra une fin abrupte à son voyage. Sa maman venant de décéder, il saute dans le premier avion pour rentrer au Grand-Duché.

Après plusieurs semaines au Luxembourg, Guy s'envole vers Bangkok pour organiser le rapatriement de sa moto. Contrairement à ce qu'il avait envisagé, il décide de retourner en Europe via le continent africain. Un transporteur s'occupe d'acheminer sa machine vers le Ghana, par bateau.

Le risque de paludisme étant permanent au Ghana, notre aventurier luxembourgeois sait qu'il doit suivre un traitement préventif. Il avale des comprimés de Lariam achetés sur place, mais ne les supporte pas : « J'avais mal au ventre et des nausées, surtout au soleil. Du coup, j'ai décidé d'arrêter les cachets pour être en pleine possession de mes moyens avant de remonter sur ma moto. Je me suis dit que quelques précautions supplémentaires – manches longues, chaussettes, sprays répulsifs – feraient l'affaire. »

Une rencontre dangereuse

Le début de la saison des pluies menaçant de lui compliquer la vie lors de sa remontée vers le Nord, Guy décide d'augmenter le rythme. Deux jours lui suffisent pour traverser la Côte d'Ivoire, et rejoindre la Guinée : « Je roulais, roulais. Les routes et pistes étant déjà en piteux état, des trombes d'eau auraient rendu la chose carrément impossible. »



Côte d'Ivoire



Ghana



Maroc



Es folgen vier Tage Aufenthalt im Senegal, von denen er zwei in der luxemburgischen Mission in Mboro verbringt. „Was Luxemburg dort unten tut, ist einfach genial und ich habe riesigen Respekt für die Leute dort“, sagt Guy, der sich auch daran erinnert, dass es „enorm viele Mücken“ gab und dass er unzählige Male gestochen wurde ...

Trotz der widrigen Bedingungen kommt Guy schließlich in Dakhla an, wo er auf eine Gruppe Motorradfahrer trifft. „Wir hatten verabredet, zusammen zu Abend zu essen. Doch als ich im Hotel war, habe ich alles abgesagt. Ich war todmüde und bin auf der Stelle eingeschlafen. Ich erinnere mich, dass ich nachts aufgewacht bin – schweißgebadet und wie Espenlaub zitternd“.

Am nächsten Morgen scheint es Guy besser zu gehen. Doch schon nach etwas mehr als 200 Kilometern muss unser Biker wieder anhalten: „Ich habe mich schwach und elend gefühlt, wie wenn man eine Grippe ausbrütet. Also überlegte ich, ein Nachtlager zu suchen, doch ich war wirklich mitten im Nirgendwo und zelten wäre zu gefährlich gewesen.“ Deshalb beißt Guy die Zähne zusammen und fährt weiter. Schließlich erreicht er, völlig entkräftet, die Stadt El Aaiún. Nach langer Suche findet er ein Zimmer – zum Glück, denn unser Biker hält sich kaum noch auf den Beinen. „Neben dem Fieber bekam ich auch noch Kopfschmerzen und Schwindelanfälle. Da wurde mir klar, dass ich mir vielleicht die Malaria zugezogen hatte“, erzählt er.

Ein Hotelmitarbeiter begleitet ihn ins Krankenhaus. Es ist zehn Uhr abends und der Warteraum überfüllt. „Überall gab es Patienten, begleitet von ihren Familien“, erinnert er sich. „Trotz der drückenden Hitze war mir eiskalt und ich schlotterte. Man legte mich auf eine Trage, auf der ich gut zwei Stunden warten musste – ohne etwas zu trinken zu bekommen

Suivent quatre jours au Sénégal, dont deux passés à la mission luxembourgeoise à Mboro. « Ce que fait le Luxembourg là-bas est génial et j'ai énormément de respect pour les gens sur place », relève Guy, qui se souvient aussi du fait « qu'il y avait énormément de moustiques » et qu'il a été piqué à maintes reprises ...

Malgré ces conditions épouvantables, Guy finit par arriver à Dakhla, où il rencontre un groupe de motards. « On avait convenu d'aller dîner tous ensemble mais une fois à l'hôtel, j'ai préféré annuler. J'étais mort de fatigue et me suis endormi de suite. Je me souviens m'être réveillé pendant la nuit – j'étais trempé de sueur et je tremblais comme une feuille, » se souvient-il.

Au petit matin, Guy semble aller mieux. Pourtant, après un peu plus de 200 kilomètres, notre motard est forcé de mettre pied à terre : « Je me suis senti mou et faible, un peu comme lorsqu'on couve une grippe. Sur le coup, j'ai pensé m'arrêter pour la nuit mais j'étais vraiment au milieu de nulle part et bivouaquer aurait été trop risqué. » N'ayant pas vraiment le choix, Guy serre les dents et se remet en route. Il arrive finalement dans la ville de Laâyoune, à bout de forces. Au bout d'une longue recherche, il trouve une chambre – heureusement, car notre motard ne tient plus debout. « En plus de mon état fiévreux, j'ai commencé à avoir des maux de tête et des vertiges. C'est à ce moment-là que j'ai réalisé que j'avais peut-être contracté la malaria », précise-t-il.

Un employé de l'hôtel l'accompagne à l'hôpital. Il est dix heures du soir et l'endroit bondé. « Il y avait des patients partout, entourés de leur famille », se rappelle-t-il. « Malgré la chaleur accablante, j'étais transi de froid et grelottais. On m'a installé sur une civière et laissé là pendant deux bonnes heures, sans boisson pour m'hydrater, ni couver-



und ohne Decke. Schließlich kam ein Krankenpfleger und nahm mir Blut ab. Er übergab mir die Blutprobe und sagte, ich müsse sie selbst ins Labor bringen ... das sich in einem anderen Stadtteil befand! Angesichts meines Zustands und der Tatsache, dass ich allein war, sagte ich ihm, dass wir eine andere Lösung finden müssten. Er nahm die Röhrchen und sagte, dass er sich selbst darum kümmern werde. Zwei Stunden später kam ein anderer Krankenpfleger ... und nahm mir noch einmal Blut ab. Offenbar war die erste Blutprobe abhandengekommen!"

Aus dem Verdacht wird Gewissheit

Mitten in der Nacht wird Guy in ein Zimmer gebracht. Die Wände sind nicht sehr sauber und der Boden ist regelrecht schmutzig. Es gibt weder Bettbezüge noch Decken – auch keine sanitären Einrichtungen.

Im Laufe des Vormittags sieht ein Arzt nach dem Patienten. Er hat noch immer keine Blutwerte und Guy bekommt das Schmerzmittel Paracetamol. Die Mahlzeiten, nahezu immer Kebab mit Pommes, sind schlicht „ungenießbar“. Trotz seines besorgniserregenden Gesundheitszustands (er hat zu diesem Zeitpunkt 40,8 Grad Fieber!) versucht unser Globetrotter optimistisch zu bleiben. „Es wird schon irgendwie wieder werden“, denkt er sich.

Wiederum 24 Stunden später und obwohl er noch immer nicht die leiseste Information über seine Blutwerte hat, kommt ein weiterer Arzt, der einen Malaria-Schnelltest durchführt. Das Ergebnis weist eindeutig auf die Präsenz der Krankheit hin. „Als ich einen Blick auf die Verpackung warf, habe ich bemerkt, dass der Test abgelaufen, also nicht unbedingt vertrauenswürdig, war. Ich bekam Angst, dass man mir eine falsche

ture. Finalement, un infirmier est arrivé et m’a fait une prise de sang. Il m’a remis les tubes et m’a expliqué qu’il fallait que je les amène moi-même au labo... situé dans un autre quartier de la ville ! Vu mon état et comme j’étais seul, je lui ai répondu qu’il fallait trouver une autre solution. Du coup, il a repris les tubes en me disant qu’il allait s’en occuper lui-même. Deux heures plus tard, un autre infirmier est venu vers moi... et m’a repris du sang. Apparemment, les premières analyses avaient été égarées ! »

Les soupçons se concrétisent

Au beau milieu de la nuit, Guy est conduit dans une chambre. Les murs ne sont pas très propres, le sol carrément sale. Il n’y a ni draps ni couverture – pas de sanitaires non plus.

Dans le courant de la matinée, un médecin vient voir le patient. Il n’y a toujours pas de résultats d’analyses et Guy a droit à du paracétamol. Les repas – kebab avec frites, presque toujours – sont tout bonnement « immangeables ». Malgré tout, et en dépit de son état de santé préoccupant (il a alors 40,8 de fièvre !), notre globetrotter essaye tant bien que mal de rester optimiste. « Cela s’arrangera d’une manière ou d’une autre », s’imagine-t-il.

24 heures plus tard et tandis qu’il n’y a toujours pas la moindre trace de résultats d’analyses, un deuxième médecin se présente et effectue un test de dépistage rapide du paludisme. Le résultat indique clairement la présence de la maladie. « En observant l’emballage, j’ai remarqué que le test était périmé, donc pas nécessairement fiable. Du coup, j’ai eu peur qu’on me donne un traitement inadapté ». Il est vrai que Guy



Behandlung verabreichen würde.“ Guy hatte tatsächlich allen Grund, misstrauisch zu sein. Das Thermometer, mit dem man seine Temperatur misst, zeigt Fantasiewerte an, etwa knapp 37 Grad. Glücklicherweise hatte unser Motorradfahrer sein eigenes Fieberthermometer in seinem Kulturbeutel. „Meines zeigte mehr als 40 Grad an, als ich selbst meine Temperatur gemessen habe!“, berichtet der Patient.

LAR: Die rettende Idee

Zuhause in Luxemburg spürt Morena, dass Guy kurz davor ist, die Waffen zu strecken: „Ich habe regelmäßig mit ihm telefoniert. Auch wenn er mir versichert hat, dass ich mir keine Sorgen machen müsse, wusste ich, dass er mit den Kräften am Ende war. Die Situation wurde schließlich unerträglich und wir beschlossen, die Luxembourg Air Rescue zu kontaktieren, damit er schnell nach Hause geholt würde. Wir kontaktierten die LAR-Alarmzentrale, wo sich direkt ein LAR-Spezialist unserer Situation annahm. Innerhalb kürzester Zeit wurde eine Rückholung in die Wege geleitet.“

Guy erinnert sich noch genau an den Moment, als ihm seine Schwester mitteilte, dass ein Flugzeug der LAR ihn am nächsten Tag abholen würde: „Ich habe vor Glück geweint, denn ich wusste, dass ich endlich aus all dem Schlamassel herauskommen würde ... und wer weiß, man mir vielleicht auch das Leben retten würde!“

Am Findel ist die Einsatzzentrale der LAR bereits voll in Aktion. Mit 850 durchgeführten Rückholungen aus 81 Ländern – allein im vergangenen Jahr – verfügen die Teams der LAR über eine Menge Know-how und höchste Effizienz.

„Ich muss Ihnen nicht erklären, wie glücklich und erleichtert ich war, als der spezialisierte Arzt und der Krankenpfleger des Air Rescue-Teams durch die Tür meines Krankenzimmers kamen. Wie froh war ich, mit ihnen Luxemburgisch sprechen zu können! Was für ein Kontrast zwischen den

a des raisons de se méfier. Le thermomètre qu’on utilise sur lui affiche des valeurs fantaisistes, de l’ordre de 37 degrés à peine. Heureusement, avant de partir de la maison, notre motard avait eu la bonne idée de glisser son propre thermomètre dans sa trousse de voyage. « Le mien affichait plus de 40 degrés quand je recontrôlais moi-même ! », précise l’intéressé.

LAR : l’idée salvatrice

Au Luxembourg, Morena sent que son Guy est sur le point de craquer : « Je l’avais régulièrement au téléphone. Même s’il répétait qu’il ne fallait pas que je m’inquiète outre mesure, je le savais à bout. La situation était devenue insupportable et nous avons décidé de contacter Luxembourg Air Rescue pour le faire rapatrier au plus vite. »

Guy se souvient très bien du coup de fil de sa sœur lui annonçant qu’un avion LAR viendrait le chercher dès le lendemain : « J’ai pleuré de joie car je savais qu’on allait enfin me tirer de cette galère... et, qui sait, peut-être aussi me sauver la vie ! »

Au Findel, le centre des opérations est déjà à pied d’œuvre. Avec 850 rapatriements effectués dans 81 pays – rien que l’année dernière, les équipes de LAR peuvent se prévaloir d’un savoir-faire et d’un degré d’efficacité incomparables.

« Nul n’est besoin de vous dire à quel point j’ai été heureux – et soulagé – lorsque le médecin et l’infirmier d’Air Rescue ont poussé la porte de ma chambre d’hôpital. Quel bonheur de pouvoir m’adresser à eux en luxembourgeois ! Quel contraste entre les moments rocambolesques que je venais de vivre et le professionnalisme des équipes de LAR ! », souligne Guy.

abenteuerlichen Erlebnissen der vergangenen Tage und der professionellen Arbeit des LAR-Teams!“, betont Guy.

Die Rückkehr ins Großherzogtum verläuft schnell und ohne Probleme. An Bord des medizinisch voll ausgestatteten Ambulanzjets bekommt der Patient sogar einen Service wie in der Business Class: „Man gab mit einem vorzüglichen Salat auch ein Sandwich ... und Schokolade. Das war die beste Mahlzeit meines Lebens, das können Sie mir glauben! Der Doktor und der Krankenpfleger waren die ganze Zeit an meiner Seite – ich war in besten Händen und beruhigt“.

Dank LAR endlich wieder Zuhause

Auf dem Rollfeld am Flughafen Findel erwartet ihn bereits der LAR-Krankenwagen, um ihn, begleitet vom LAR-Doktor, ins Centre Hospitalier du Luxembourg (CHL) zu bringen. Dort muss Guy eine Reihe von Tests über sich ergehen lassen, dann bekommt er sofort ein Breitband-Antibiotikum: „Ich hatte hohe Infektionswerte und auch meine Leber war angegriffen. Es war höchste Zeit, dass ich die richtige Behandlung bekam.“

Vier Tage später durfte unser Abenteurer nach Hause zurückkehren. Doch es sollten noch weitere drei Wochen vergehen, ehe er sich „besser“ fühlte sowie volle drei Monate „um wieder ganz der Alte zu sein“!

Inzwischen plant Guy schon seine nächste Motorrad-Reise...

Le retour au Grand-Duché ne sera qu'une simple formalité. A bord du jet ambulance entièrement équipé médicalement, le patient a même droit à un service digne d'une business class : « On m'a offert une excellente salade en plus d'un sandwich... et du chocolat. Croyez-moi, c'était le meilleur repas de ma vie ! Le médecin et l'infirmier étaient tout le temps à mes côtés – j'étais entre les meilleures mains et rassuré. »

Grâce à LAR de retour à la maison

Une ambulance LAR l'attend sur le tarmac du Findel pour le transférer au CHL en compagnie du médecin LAR. Guy y subit une batterie de tests puis on lui administre très vite un antibiotique à large spectre: « Je présentais de forts taux d'infection et mon foie avait également été attaqué. Il était urgent qu'on me soigne correctement. »

Quatre jours plus tard, notre aventurier est autorisé à rentrer chez lui. Mais il lui faudra trois semaines pour se sentir « plus en forme » et trois mois entiers « pour être entièrement retapé » !

Entretemps, Guy planifie déjà son prochain voyage en moto...





MULLERTHAL, 30.06.2019

UN ACCIDENT DANS LE MULLERTHAL

Un grave accident se produit dimanche après-midi près du Pont de Beidweiler. Deux voitures entrent en collision au carrefour. Une personne

est coincée dans sa voiture. Le sauvetage et l'ambulance de Larochette, l'ambulance d'Echternach et de Mertert, tout comme les pompiers de Consdorf et l'hélicoptère Air Rescue 2 avec à son bord le médecin du SAMU sont sur les lieux de l'accident.



ENSDORF/WADGASSEN, 02.07.2019

SCHWERER ZUSAMMENSTOSS AUF DER AUTOBAHN BEI SAARLOUIS

Am Dienstagmittag stoßen zwei Autos auf der Autobahn 620 zwischen Ensdorf und Wadgassen in Richtung Saarbrücken ineinander. Ein

Wagen wird gegen die Leitplanke geschleudert. Eine Person wird schwerverletzt und muss aus dem Autowrack befreit werden. Hierzu wird das Dach des Autos entfernt. Auch der Rettungshubschrauber der Luxembourg Air Rescue ist im Einsatz.



DIPPACH/GRÉIWELSBARRIÈRE, 17.07.2019

2 VOITURES SE PERCUTENT ENTRE DIPPACH ET « GRÉIWELSBARRIÈRE »

Mercredi matin, un conducteur arrivant de Dippach et se dirigeant sur la RN5 vers Bertrange, perd le contrôle de son véhicule et percute deux

arbres sur le bas-côté de la chaussée. L'automobiliste est ensuite projeté sur la route où, au même moment, une voiture venant de l'autre direction, ne peut éviter la collision. L'hélicoptère de LAR est dépêché sur place avec le médecin du SAMU à son bord. Les deux passagers de la première voiture sont pris en charge par les secours. Le conducteur de la seconde voiture est lui aussi amené à l'hôpital pour un contrôle.

ERDORF, 25.08.2019

MOTORRADFAHRER STÖSST MIT LANDMASCHINE ZUSAMMEN

Ein Motorradunfall ereignet sich am Samstagvormittag auf der B257 auf der Ausfahrt von Erdorf kommend in Richtung Badem. Der Motorradfahrer prallt auf gerader, übersichtlicher Strecke mit einem abbiegenden landwirtschaftlichen Arbeitsgerät zusammen. Er zieht sich schwere Verletzungen zu und wird nach erster notärztlicher Versorgung am Unfallort mit dem Rettungshubschrauber der Luxembourg Air Rescue ins Krankenhaus geflogen.



HÖHE WASSERLIESCH, 27.09.2019

SCHWERE FRONTALKOLLISION IN HÖHE WASSERLIESCH

Ein Kleinwagen gerät aus bisher ungeklärter Ursache in den Gegenverkehr und kollidiert frontal mit einem entgegenkommenden Auto. Mehrere Personen im Wagen werden schwer verletzt. Auch die Insassen des anderen Autos erleiden Verletzungen. Vor Ort befinden sich Feuerwehr und Rettungsdienste mit Dutzenden von Einsatzkräften. Zwei Rettungshubschrauber sind im Einsatz, einer davon ist der Air Rescue 3. Rettungshubschrauber und Rettungswagen bringen alle Verletzten in Krankenhäuser.





A64, 25.09.2019

AUTO FRONTAL GEGEN BRÜCKENPFEILER

Mittwochmittag wird die Besatzung des am Findel stationierten Rettungshubschraubers Air Rescue 3 von der Leitstelle Trier alarmiert. Auf der A64

bei Sirzenich in Richtung Luxemburg ist ein Auto frontal in einen Brückenspfiler geschleudert. Der Fahrer des PKWs ist verletzt und das Fahrzeug stark beschädigt. Nach der Erstversorgung durch den LAR-Notarzt und Intensivkrankpfleger wird der Patient ins Krankenhaus geflogen.



DIERSCHIED/HEIDWEILER, 23.09.2019

FAHRANFÄNGER ÜBERSCHLÄGT SICH

Am Montagabend verliert ein 18-Jähriger Fahranfänger zwischen Dierscheid und Heidweiler die Kontrolle über sein Auto und überschlägt sich. Die medizinische Besatzung des Rettungshubschraubers Air Rescue 3 versorgt den schwer verletzten jungen Mann und fliegt ihn ins Krankenhaus.



REISDORF/ERMSDORF, 08.07.2019

COLLISION AU CARREFOUR

Lundi matin, deux voitures entrent en collision au carrefour CR358 et CR357 entre Reisdorf et Ermsdorf. Une personne est grièvement blessée. L'équipe du SAMU arrive rapidement à bord de l'hélicoptère de sauvetage sur les lieux de l'accident. La personne blessée est prise en charge par le médecin urgentiste et hélicoptérée à l'hôpital d'Ettelbrück. Les passagers de l'autre voiture sont restés indemnes.



HEFFINGEN/REULAND, 22.11.2019

ACCIDENT SUR LA N14

Un grave accident se produit vendredi en début d'après-midi sur la N14 entre Heffingen et Reuland, à hauteur de Mersch. Le chauffeur perd le

contrôle de son véhicule qui est venu percuter un arbre et a terminé sa course dans un champ à une trentaine de mètres de l'impact, couchée sur le toit. Deux hélicoptères de LAR avec les médecins du Samu à bord, ainsi que les pompiers du CGDIS sont dépêchés sur place pour secourir trois personnes.

NEW APP

MOBILITEIT.LU

Le meilleur choix
pour vos trajets



LE TOUT RELIÉ
EN TEMPS RÉEL!

BUS
TRAM
TRAIN
MARCHÉ À PIED
VOITURE
P+R
COVOITURAGE
ÉLECTROMOBILITÉ
VÉLOS EN LIBRE SERVICE
VÉLO



mobilités
zentral



Disponible sur tous les app stores

WER HILFT EIGENTLICH DEN HELFERN?

**Ihre Spende in guten Händen:
Wie die Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) die humanitäre Arbeit
des gemeinnützigen Vereins Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. (LAR) unterstützt**


QUI SOUTIENT RÉELLEMENT LES SAUVETEURS DES AIRS ?

**Votre don est entre de bonnes mains :
voilà comment la Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) soutient
le travail humanitaire de l'a.s.b.l. Luxembourg Air Rescue (LAR)**





Die Mitarbeiter der LAR A.s.b.l. (association sans but lucratif) sind an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr im Einsatz, um Menschen in Notsituationen zu helfen. Womit wird dieser Einsatz eigentlich garantiert? Woher kommen insbesondere die finanziellen Mittel, die die Aktivitäten des gemeinnützigen Vereins und die technische und medizinische Ausstattung für die Einsätze unterstützen?


 Wer sich den Schriftzug auf einem der Helikopter oder dem Ambulanzfahrzeug der LAR genauer ansieht, findet eine Antwort darauf: Die Luxembourg Air Rescue verfügt nämlich über einen starken, aber diskreten Partner. Die Rede ist von der Fondation Luxembourg Air Rescue. Kurz: FLAR.

Doch wozu eine Stiftung? Reichen denn die Mitgliedsbeiträge der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. nicht aus? Die Antwort ist einfach: Allein durch die Beiträge der Mitglieder wäre die Arbeit einer humanitären Organisation wie der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. nicht finanzierbar.

Die Anschaffung eines Helikopters und die medizinische Ausstattung auf Intensivstations-Niveau kosten rund 6 Millionen Euro. Kosten für Kerosin und das hochspezialisierte Personal kommen noch hinzu. Sollten diese und andere Kosten allein von der A.s.b.l. Air Rescue getragen werden, müssten die Mitgliedsbeiträge um ein Vielfaches angehoben werden. Das wäre vermutlich das Ende einer Luftrettung, die für alle Menschen in Luxemburg und der Großregion erschwinglich ist.

Dank der Mittel, welche die Stiftung sammelt und der A.s.b.l. zur Verfügung stellt, verfügt die LAR über die notwendigen Ressourcen für ihre tägliche, Menschen rettende Arbeit.

L'a.s.b.l. (association sans but lucratif) Luxembourg Air Rescue et ses équipages sont là, 24 heures sur 24 et 365 jours par an, pour aider les personnes en situation d'urgence médicale. Or, que faut-il pour assurer cette disponibilité ? D'où viennent en particulier les moyens financiers qui permettent cette activité de l'a.s.b.l. ainsi que l'équipement technique et médical requis pour pouvoir effectuer ses interventions ?

 Les inscriptions sur l'un des hélicoptères ou sur le véhicule ambulancier de LAR, vous permettront de découvrir la réponse. En effet, la Luxembourg Air Rescue a un partenaire aussi efficace que discret : la Fondation Luxembourg Air Rescue – FLAR.

Pourquoi une fondation ? Les cotisations des membres de l'a.s.b.l. Luxembourg Air Rescue ne sont-elles pas suffisantes pour financer son activité ? La réponse est simple : le travail d'une organisation humanitaire telle que Luxembourg Air Rescue ne pouvait être financé avec les seules rentrées que lui assurent les cotisations de ses membres.

L'acquisition d'un hélicoptère et l'équipement médical d'une unité de soins intensifs coûte environ 6 millions d'euros. S'y ajoutent les frais de kérosène et la rémunération du personnel de pilotage et d'accompagnement hautement spécialisé. Si les coûts afférents devaient être supportés par la seule a.s.b.l., le montant des cotisations des membres devrait être considérablement augmenté. Ce serait probablement la fin du sauvetage aérien abordable pour tous au Luxembourg et dans la Grande Région.

Grâce aux fonds récoltés par la fondation, et mis à la disposition de l'a.s.b.l., celle-ci dispose des moyens requis pour être en mesure d'assurer quotidiennement sa mission pour les blessés et les malades qui ont besoin de ses interventions.

Hierfür benötigen wir Ihre Unterstützung! Voici ce pourquoi nous avons besoin de votre soutien !



Appareil de compression thoracique **15.000 €**



Ventilateur mécanique de soins intensifs **21.000 €**



Vidéo-laryngoscope **15.000 €**



Échographe **9.000 €**

Mit den Spendengeldern, die übrigens steuerlich absetzbar sind, finanziert die Stiftung einen großen Teil der wichtigen Anschaffungen an hochspezialisierter Ausrüstung für den Flug- und Rettungsbetrieb. Das reicht von kleineren Apparaten wie einem Perfusor, mit dem die Dosis des verabreichten Medikaments geregelt wird über Defibrillatoren oder Geräte zur Blutanalyse, bis hin zu einem Rettungshelikopter.

Die Mittel aus den Spendengeldern fließen grundsätzlich nicht in das operationelle Tagesgeschäft der LAR. Die Stiftung bleibt immer Eigentümer von dem Material, welches der A.s.b.l. zur Verfügung gestellt wird.

Neben der FLAR gibt es noch einen weiteren starken Partner: Die Luxembourg Air Ambulance S.A. (LAA), eine Gesellschaft, in der die LAR-Gruppe kommerzielle Rückführungen von Kranken und Verwundeten aus der ganzen Welt bündelt. Die Einnahmen der LAA tragen ebenfalls zur Finanzierung des Flug- und Rettungsbetriebes bei.

Wem die Luftrettung in Luxemburg und der Großregion am Herzen liegt, kann vor allem zwei Dinge tun:

1. Falls nicht schon passiert, heute noch Mitglied der LAR werden (ein Anmeldeformular finden Sie in diesem Magazin auf Seite 38 oder online unter www.lar.lu).

Oder:

2. Spenden Sie an die Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR). Wenn Sie sich über die verschiedenen Spendenmöglichkeiten informieren wollen, finden Sie unter www.flar.lu alle Informationen.

Les fonds dus aux dons (d'ailleurs fiscalement déductibles) et legs, qui parviennent à la FLAR, permettent de financer en très grande partie l'équipement hautement spécialisé, nécessaire dans les hélicoptères de la LAR. Les équipements pris à charge par la Fondation couvrent l'ensemble de la gamme allant de la catégorie des petits appareils comme un perfuseur, qui régule le dosage d'un médicament, aux défibrillateurs et appareils d'analyse sanguine, en incluant même un hélicoptère de sauvetage.

Les fonds provenant des dons et legs faits à la Fondation ne sont pas affectés à la gestion courante de la LAR. La Fondation reste d'ailleurs propriétaire du matériel mis à la disposition de l'a.s.b.l.

À côté de la FLAR, un autre partenaire important est la Luxembourg Air Ambulance (LAA), filiale du groupe LAR qui a une structure commerciale et qui concentre son activité sur le rapatriement de malades et de blessés à travers le monde entier. Le bénéfice généré par la LAA est aussi reversé intégralement à l'a.s.b.l. pour en soutenir ses activités humanitaires.

Ceux qui ont à cœur de soutenir le sauvetage aérien au Luxembourg et dans la Grande Région peuvent contribuer de deux façons.

1. Si ce n'est déjà fait, devenez membre LAR dès aujourd'hui (un formulaire d'inscription se trouve dans ce magazine page 38 ou en ligne www.lar.lu).

ou

2. Faites un don à la Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR). Si vous souhaitez en savoir plus sur les différentes possibilités de faire un don, veuillez consulter le site www.flar.lu pour de plus amples informations.



Paul Schmit, Président der Fondation Luxembourg Air Rescue:

„Um die Arbeit der LAR wirkungsvoll unterstützen zu können, zählt die FLAR auf Ihre Hilfe. Wir bedanken uns für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung und versichern Ihnen: Eine Spende oder eine Begünstigung in einem Testament für die Fondation Luxembourg Air Rescue hilft Leben retten!“

Paul Schmit, président de la Fondation Luxembourg Air Rescue :

« Afin de pouvoir aider efficacement le travail de LAR, la FLAR compte sur votre aide. Nous vous remercions de votre confiance et de votre soutien et nous vous assurons que tout don ou legs fait en faveur de la Fondation Luxembourg Air Rescue contribue à sauver des vies ! »

**SCHENKEN SIE ETWAS,
DAS IM FALL DES FALLES
UNBEZAHLBAR IST**



We fly for *your* life



Die LAR-Mitgliedschaft als Geschenk.
Für die, die Ihnen am wertvollsten sind.

www.lar.lu



TRAUMBERUF RETTUNGSPILLOT

**Trainingskapitän Wolfgang Guckert über magische Momente
und falsche Vorstellungen**

PILOTE SECOURISTE, UN JOB DE RÊVE

**Wolfgang Guckert, pilote chef instructeur, revient sur les moments magiques
de sa carrière et les idées reçues sur sa profession**





Wer sich mit Wolfgang Guckert zum Interview verabredet, sollte ein bisschen Zeit einplanen. 30 Minuten sind zu wenig für 30 Jahre LAR. Als einziger Pilot der LAR, der sowohl Helikopter als auch Jets fliegt, verfügt Guckert über ein reiches Arsenal von Erfahrungen und Geschichten, die seine Zuhörer auf eine Reise rund um den Globus und zu neuen Sichtweisen auf das Leben am Boden führen.

Über den Wolken ist die Freiheit nicht grenzenlos. Im Gegenteil: Nirgends lauern mehr Gesetze, Regularien und Zwänge. Grenzenlos ist eigentlich nur der Blick aus dem Cockpit - vorausgesetzt das Wetter spielt mit. Der Hauptverantwortliche für Flightcrew Training, Wolfgang Guckert, hat das Piloten-Privileg, von oben auf die Welt schauen zu dürfen. Von hier aus lassen sich die großen und kleinen Herausforderungen des Alltags aus sicherer Entfernung betrachten.

„Harte körperliche Arbeit entspannt mich“

Wir erreichen den 60-Jährigen am Montagmorgen um 9:00 Uhr. Eigentlich ein völlig ungeeigneter Termin für ein Interview. Doch Wolfgang Guckert sind keine Startschwierigkeiten zum Wochenbeginn anzumerken. Er läuft bereits auf vollen Touren und erzählt von seiner neuen Scheune im Hunsrück.

Scheune? Was hat eine Scheune mit einem Interview über den Beruf eines Piloten zu tun? Guckert lacht wie jemand, der das große Ganze im Blick hat und der bei einer Scheune nicht nur an Kühe denkt. „Jahrelang habe ich eine Scheune für meine Autos, Motorräder und ein hölzernes Flugzeug gesucht“ erzählt Guckert. Doch nie hat es geklappt. „Zu groß, zu klein, zu alt, zu teuer. Immer gab es etwas, das nicht passte.“

Jetzt hat er gefunden, was er jahrelang vergeblich gesucht hat und gleich eine volle Urlaubswoche investiert.

Quiconque a rendez-vous avec Wolfgang Guckert pour une entrevue doit prévoir un peu de temps. Trente minutes ne suffisent pas à résumer trente ans de Luxembourg Air Rescue. Comme seul pilote d'hélicoptère et de jets, Guckert dispose d'un riche arsenal d'expériences et d'histoires qui entraînent ses auditeurs dans un voyage autour du monde, leur offrant au passage un aperçu de son travail sur le terrain.

Par-delà les nuages, la liberté n'est pas sans limite. Au contraire : il n'existe nulle part ailleurs autant de lois, de règlements et de contraintes. Seule la vue depuis le cockpit n'a pas de limite, à condition bien sûr que le temps soit clément. Wolfgang Guckert, pilote chef instructeur, a le privilège du métier : celui de voir le monde d'en haut. D'ici, les grands et les petits défis de la vie quotidienne sont perçus avec un certain recul.

« L'effort physique me détend »

Nous retrouvons le sexagénaire un lundi matin à 9h00. Un créneau presque inapproprié pour une entrevue, mais Wolfgang Guckert ne connaît pas les difficultés du début de semaine. Il tourne déjà à plein régime et évoque avec nous sa nouvelle grange située à Hunsrück.

Une grange ? Qu'est-ce qu'une grange vient faire dans l'interview d'un pilote ? Guckert rit : il a une vision globale de la chose et pour lui, grange ne rime pas seulement avec vaches et foin. « Pendant des années, j'ai cherché une grange pour mes voitures, mes motos et mon avion en bois, explique-t-il. Mais cela n'a jamais fonctionné. Trop grand, trop petit, trop vieux, trop cher. Il y avait toujours quelque chose qui n'allait pas ».

Une fois trouvé ce qu'il cherchait en vain durant des années, Guckert y consacre immédiatement une semaine entière de vacances.



Das Dach war kaputt, die Stahlträger mussten gestrichen, die Halle einmal durchgekärchert werden. Die Schwielen an den Händen machen Guckert nichts aus. „Harte körperliche Arbeit entspannt mich“, sagt er fröhlich. Die Scheune steht für ihn symbolisch für das, was auch für sein Berufsleben gilt: „Du musst wissen, was Du willst und jeden Tag einen kleinen Schritt nach vorne gehen. Irgendwann passiert es dann und Du stehst vor der Scheune, von der Du immer geträumt hast.“

„Das größte Problem ist, dass die letzten 30 Jahre so schnell vorbeigegangen sind“

Guckert wusste früh, was er wollte. Nach der Schule machte er eine Ausbildung als KFZ-Schlosser bei Daimler-Benz und das Fachabitur. Bei der Bundeswehr rutschte er nach wenigen Monaten in die Hubschrauber- und Rettungslehre hinein und blieb 10 Jahre bei der Truppe. Nach einer Station bei der DRF Luftrettung schloss er sich dann einer eingeschwo- renen Gruppe von Enthusiasten an, die am Flughafen Findel gerade die LAR aus der Taufe gehoben hatten.

Warum er damals seinen sicheren Job bei einer etablierten Organi- sation in Deutschland aufgegeben habe, um sich einem eher unsicheren Projekt in Luxemburg anzuschließen? „Ganz einfach“, erklärt er. „In Deutschland waren meine Perspektiven und Entwicklungsmöglichkei- ten wie in Stein gemeißelt. Die LAR bedeutete Aufbruch und auch ein bisschen Abenteuer.“

Bei der LAR beginnt er als Freelancer, übernimmt dann unterschiedliche Aufgaben, zum Beispiel als Trainingskapitän für Learjets oder als Leiter des Flugbetriebs für Hubschrauber und Ambulanzjets. „Langweilig ist mir nie geworden. Das größte Problem ist, dass die letzten 30 Jahre so schnell vorbeigegangen sind“, erzählt er.

„Du musst es wirklich wollen. Dann bist Du in diesem Job richtig!“

Rettungs- und Ambulanzpiloten führen ein Leben auf der Überholspur, aber auch auf Abruf. Das heißt: Ein Anruf kann jederzeit kommen. Die Einsätze nehmen keine Rücksicht auf Wochenenden, Schlafenszeiten oder die Geburtstage der Familie. Das verlangt den Piloten und den Menschen, die mit ihnen zusammenleben, eine Menge ab.

Le toit était cassé, les poutres en acier devaient être peintes et la salle devait être karchérisée. Les callosités sur les mains lui sont égales. « L'effort physique me détend », confie-t-il en souriant. Cette grange repré- sente pour lui quelque chose qui vaut aussi dans sa vie professionnelle : « Vous devez savoir ce que vous voulez et faire chaque jour un petit pas dans cette direction. La chose finit par arriver et c'est comme ça qu'un beau jour, vous avez devant vous la grange dont vous avez toujours rêvé. »

« Le plus gros problème, c'est que les 30 dernières années sont passées tellement vite »

Guckert a su très tôt ce qu'il voulait. Après ses études, il fait une forma- tion de mécanicien automobile chez Daimler-Benz et obtient son bac professionnel. Il passe ensuite quelques mois engagé au sein de l'ar- mée allemande puis suit une formation en hélicoptère et reste durant 10 ans parmi les troupes. Après un passage au sein de la garde aérienne allemande (DRF Luftrettung), il rejoint un groupe de passionnés qui viennent de fonder LAR à l'aéroport du Findel.

Pourquoi avoir abandonné son emploi dans une organisation établie en Allemagne pour rejoindre un projet encore peu certain au Luxembourg ? « C'est simple, explique-t-il. En Allemagne, mes perspectives et mes opportunités de développement étaient gravées dans le marbre. La LAR était pour moi synonyme de nouveau départ et d'aventures. »

Il commence comme freelance chez LAR, puis assume diverses fonc- tions comme par exemple celle de capitaine d'entraînement Learjet ou de chef des opérations aériennes pour les hélicoptères et les jets d'ambulance. « Je ne me suis jamais ennuyé. Le plus gros problème est que les 30 dernières années sont passées tellement vite », déclare-t-il.

« Il faut vraiment le vouloir. Alors tu seras à ta place ! »

Les pilotes de secours et d'ambulances mènent une vie trépidante, mais aussi au rythme des appels. C'est-à-dire : on peut être appelé à tout moment : les urgences ne tiennent pas compte des week-ends, de l'heure du coucher ou des anniversaires de famille. Cela exige beau- coup des pilotes mais aussi des personnes qui vivent avec eux.

„Unser Job bedeutet mehr, als kranke Menschen von A nach B zu fliegen.“ Dabei müssen die Piloten rational, emotional, sicherheitsfanatisch und gleichzeitig bereit sein, Risiken einzugehen. Ein Drahtseilakt, der hohes Verantwortungsbewusstsein und starke Nerven erfordert. Trotz Stress und immer neuer Herausforderungen ist die Rettungsfliegerei auch heute noch ein Traumberuf für Wolfgang Guckert. Für ihn gibt es nichts Schöneres, als Menschen – auch in schwierigsten Situationen – helfen zu können.

„Den Einsatz beim Erdbeben in Pakistan, als wir durch die entlegensten Täler Kaschmirs flogen, werde ich nie vergessen. Wir tauchten in eine völlig fremde, abgeschiedene Welt ein – eine Landschaft wie bei ‚Herr der Ringe‘.“ Bei aller Professionalität gehen Guckert und seinen Kollegen die Schicksale der Menschen nahe. Unvergessen bleibt ein 26-stündiger Flug, bei dem er und die Crew eine kranke Frau und ihr ungeborenes Kind aus dem Senegal über Kamerun, Lissabon und Paris bis nach London brachten, wo sie versorgt und ein gesundes Kind zur Welt bringen konnte. „Wir hätten die Mutter und ihr Kind jederzeit verlieren können. Dass wir das Leben der Frau und des Kindes (das heute längst erwachsen ist) retten konnten, freut mich auch heute noch“, erinnert sich Guckert.

Um nach solchen Erlebnissen abzuschalten, widmet sich der Pilot seiner großen Leidenschaft: seinen Autos, Motorrädern und seinem Flugzeug, einer französischen Jodel, die er vor vielen Jahren mit Kollegen gekauft hat. Über die Jahre ist ein beachtlicher Fuhrpark zusammengekommen, zu dem auch zwei Maseratis, ein Ferrari 348 und eine Suzuki GT 750 gehören, die Guckert eigenhändig zum Gespann umgebaut hat. Oft braucht es Jahre, ganz viel Geduld und noch mehr Arbeit, um ein Fahrzeug von Grund auf zu überholen. „Ich kauf’ mir keine neuen Fahrzeuge. Die sind ja schon fertig und es gibt nichts zu tun“, sagt er.

Hat er einen Tipp für Menschen, die davon träumen, Rettungspilot zu werden?

„Du musst es wirklich wollen. Dann bist Du in diesem Job richtig!“



« Notre travail représente bien plus que de transporter des malades d’un point A à un point B ». Les pilotes doivent être rationnels, émotifs, intransigeants sur la sécurité et en même temps prêts à prendre des risques. Un numéro de haute voltige qui nécessite un sens élevé des responsabilités et des nerfs d’acier. Malgré le stress et les nouveaux challenges qui se présentent chaque jour à lui, le sauvetage aérien est un job de rêve aux yeux de Wolfgang Guckert qui considère qu’il n’y a rien de mieux que d’aider les gens, même dans les situations les plus difficiles.

« Je n’oublierai jamais le tremblement de terre au Pakistan. Nous volions dans les vallées les plus reculées du Cachemire. Nous étions plongés dans un monde

complètement étranger et isolé, un paysage digne du *Seigneur des Anneaux* ». Malgré tout leur professionnalisme, Guckert et ses collègues sont toujours touchés par le sort des populations. Ils n’oublieront jamais ce vol de 26 heures au cours duquel ils ont emmené une femme malade et son enfant à venir, du Sénégal à Londres, en passant par le Cameroun, Lisbonne et Paris, afin qu’elle puisse être soignée et le mettre en monde en bonne santé. « Nous aurions pu perdre la mère et son enfant à tout moment. Aujourd’hui encore, je suis heureux d’avoir contribué à sauver la vie de cette femme et de son enfant qui doit avoir bien grandi depuis », se souvient Guckert.

Pour décompresser après de telles expériences, le pilote se consacre à sa grande passion : ses voitures, ses motos et son avion, un jodel français acheté il y a de nombreuses années avec des collègues. Au fil des ans, il s’est constitué une flotte considérable de véhicules, dont deux Maserati, une Ferrari 348 et une Suzuki GT 750 qu’il a personnellement retapées. Il faut souvent des années, beaucoup de patience et encore plus de travail pour remettre un véhicule à neuf. « Je n’achète pas de voitures neuves. Elles sont déjà terminées et il n’y a rien à faire », déclare t-il.

Quel conseil donnerait-il à quelqu’un qui rêve de devenir pilote secouriste ?

« Tu dois vraiment le vouloir. Alors tu seras à ta place ! »



PROFESSIONNELL SÉCHERHEET FIR DOHEEM A BETRIBER

19, rue Geespelt | L-3378 Livange

T. (+352) 26 300 221 | www.securitec.lu

Geschwënn och zu Bissen!

ALARMSYSTEMER, VIDEOIWWERWAACHUNG, KOFFERFORT’EN, ...



! GRATIS DEVIS GRATUIT !



ANKUNFT NEUER AMBULANZJET

Am 30. Juli hat die LAR ihren sechsten Ambulanzjet vom Typ Learjet 45XR begrüßt (LAR berichtete in der letzten Ausgabe über den Kauf des neuen Jets – Anm. der Red.).

Der Jet mit dem Kennzeichen LX-TWO ist am Flughafen Findel von der Flughafenfeuerwehr mit einem traditionellen Wasserbogen empfangen worden. Die erste Mission des neuen Jets ging nach Großbritannien.

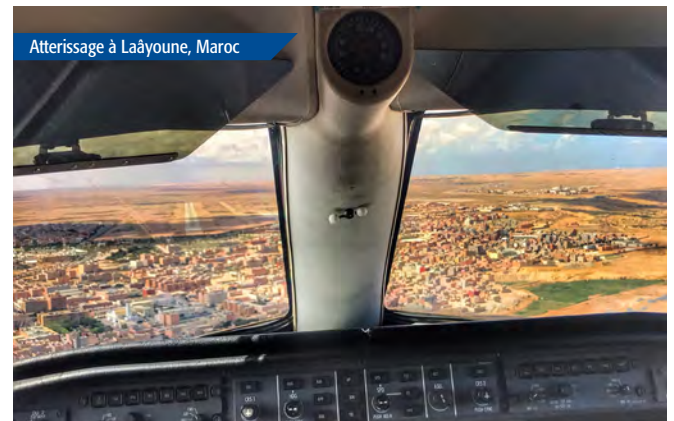
ARRIVÉE DU NOUVEAU JET AMBULANCE

LAR a accueilli l'arrivée de leur sixième avion sanitaire du type Learjet 45XR le 30 juillet (N.D.L.R. : LAR évoquait l'acquisition du nouveau jet dans sa dernière édition.).

Le jet immatriculée LX-TWO a été accueilli à l'aéroport Findel par les pompiers de l'aéroport qui l'ont baptisé de leur canon à eau, comme le veut la tradition. La première mission du nouveau jet avait pour destination la Grande-Bretagne.



Treffen zweier Jets in Porto, Portugal



Atterissage à Laâyoune, Maroc

Thomas Koch
Trier
workwear since 1880

HAUSEIGENE STICKEREI

www.thomas-koch-berufsbekleidung.de

Les forfaits qui dépassent
vraiment les limites

INTERNET
SMS · APPELS

*Illimité**



SCŌUBID 

* voir conditions sur www.post.lu






DIE ZIVILISATIONSKRANKHEITEN DER NEUZEIT

MALADIES MODERNES DE NOTRE CIVILISATION


Unser Essen macht uns krank! Schon Hippokrates erkannte, dass Nahrung unsere Gesundheit beeinflussen kann. Dieser Denkansatz ging in unserem westlichen Alltag etwas verloren, erfreut sich aber neuerdings wieder ansteigender Popularität. Nicht zu Unrecht, da „Lifestyle“- und ernährungsbedingte Erkrankungen die häufigsten Todesursachen weltweit sind.

 Herzkreislauferkrankungen, insbesondere Herz- und Schlaganfälle, sind für ein Drittel der weltweiten Todesfälle verantwortlich. Laut WHO sollen schon 2020 fast 75 % aller Todesfälle auf das sogenannte „metabolische Syndrom“ oder „Syndrom X“ zurückzuführen sein. Die als „Wohlstandserkrankung“ angesehene Kombination an Symptomen ist fast ausschließlich unserem modernen Lebensstil zuzuschreiben - eine hoch kalorische und nährstoffarme Ernährung sowie unzureichend Bewegung und viel Stress fordern ihren Preis.

Die WHO definiert das metabolische Syndrom als eine Störung des Zuckerstoffwechsels (Diabetes Typ 2, Glukoseintoleranz oder Insulinresistenz) sowie noch zwei der folgenden Symptome:

- Bluthochdruck
- Abdominale Fettleibigkeit
- Erhöhte Blut Triglycerid-Werte und/oder niedriges HDL (als „gutes“ Cholesterin bezeichnet)
- Erhöhte Albumin-Werte im Urin

Notre style de vie nous rend malade ! Même Hippocrate savait que nos aliments peuvent influencer notre santé. Cette approche était quelque peu perdue dans notre vie quotidienne, mais récemment cette philosophie regagne en popularité. Et à juste titre – les maladies liées à notre mode de vie et à notre alimentation sont les causes de décès les plus fréquentes dans le monde.

 Les maladies cardiovasculaires, en particulier les infarctus (cardiaques) et les accidents cerebrovasculaires, représentent un tiers des décès dans le monde. Selon l'OMS, déjà en 2020 près de 75% de tous les décès seront liés au « syndrome métabolique » ou « syndrome X ». Le syndrome métabolique, « maladie de l'opulence », est une combinaison de symptômes presque entièrement dus à notre mode de vie moderne. Une alimentation riche en calories et pauvre en nutriments, un style de vie sédentaire et beaucoup de stress facilitent le développement de ces symptômes.

L'OMS définit le syndrome métabolique comme un trouble du métabolisme du sucre (diabète de type 2, intolérance au glucose ou résistance à l'insuline), ainsi que deux des symptômes suivants :

- Hypertension
- Obésité abdominale
- Taux de triglycérides sanguins élevé et / ou taux de HDL bas (« bon » cholestérol)
- Augmentation des taux d'albumine dans l'urine

Jedes dieser Symptome ist alleine schon ungesund und unter anderem gefäßschädigend, aber in Kombination erhöht sich das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen enorm.

Die Dosis macht das Gift?

Zucker ist unsere „Energiewährung“ – wir benötigen ihn, um uns zu bewegen, zu denken und unseren täglichen Aktivitäten nachgehen zu können. Zucker ist nicht der Feind – **zu viel** Zucker jedoch schon. Die WHO empfiehlt nicht mehr als 25 g Zucker am Tag, das sind in etwa sechs Teelöffel. Viele Nahrungsmittel wie Ketchup, Fruchtjoghurts oder Obstsaft beinhalten jedoch große Mengen an verstecktem Zucker. So enthält ein Esslöffel Ketchup schon 4 g Zucker und ein Glas Orangensaft 20g Zucker. Und da liegt das Problem - energiereiche Nahrungsmittel mit viel Zucker und Fett schmecken nicht nur besser, sondern sind oft auch günstiger als nährstoffreiche Lebensmittel.

Der Zucker in unserer Nahrung gelangt durch die Verdauung in die Blutbahn, wo er mit Hilfe des Insulins an das Gewebe verteilt wird. Insulin wirkt wie ein „Zellschlüssel“ und reguliert die Zuckeraufnahme in das Gewebe und damit gleichzeitig den Zuckergehalt im Blut.

Eine Störung des Zuckerstoffwechsels liegt dann vor, wenn diese Mechanismen nicht mehr richtig funktionieren. Diabetes (Typ 1 und Typ 2) entsteht, wenn wir unseren Blutzuckerspiegel nicht mehr regulieren können. Besonders Typ 2 Diabetes ist neben einer genetischen Prädisposition oft auf unsere Lebensgewohnheiten zurückzuführen. In beiden Fällen versucht der Körper, den erhöhten Blutzucker durch den Urin auszuscheiden. Daher stammt auch der Name „Diabetes mellitus“, was so viel heißt wie „honigsüßer Durchfluss“ - ein Symptom, das früher auch der Diagnose dieser Krankheit gedient hat.

Es leiden viel mehr darunter als gedacht...

Laut Daten der CDC, die 2017 publiziert wurden, waren 30,2 Millionen US-Amerikaner über 18 Jahre an Typ 2 Diabetes erkrankt – das sind über 12 % der erwachsenen Bevölkerung des Landes. Dieser Prozentsatz erhöht sich mit zunehmendem Alter – so haben über 25 % der über 65-Jährigen Typ 2 Diabetes entwickelt. Ein Drittel der amerikanischen Bevölkerung leidet am metabolischen Syndrom.

Die individuellen Folgen einer nicht-diagnostizierten Erkrankung können sehr schwer sein: von erhöhtem Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen, Nierenversagen bis hin zu einer Amputation. Die gesellschaftliche Bürde, die diese Lifestyle Erkrankungen mit sich bringt, ist auch schwer messbar. Kranke Menschen leiden mental sowie körperlich und belasten das System an mehreren Stellen.

„Billiger! Schneller! Mehr!“: Hier gilt es umzudenken. Die Entwicklung weiterer medizinischer Therapien wäre nur geringfügig zielführend, da diese nur die Symptome behandeln und nicht die Entstehungsursachen. Die Verantwortung, Umstände zu ändern, die uns krank machen, liegt aber nicht nur bei der einzelnen Person. Gewisse gesellschaftliche Rahmenbedingungen begünstigen die Entwicklung dieser Krankheiten. Denn qualitativ hochwertige Lebensmittel brauchen Zeit, Zuwendung und werden nicht in Massen produziert. Wenn wir als Gesellschaft unsere Prioritäten neu ausrichten und auf hochwertigeres Essen schauen, dann gehen wir schon einen Schritt in Richtung gesünderes Leben.

Chacun de ces symptômes est déjà malsain et peut causer des dommages vasculaires, mais en combinaison, le risque de développer une maladie cardiovasculaire augmente exponentiellement.

La dose fait le poison ?

Le sucre est notre « monnaie énergétique universelle » - nous en avons besoin pour bouger, pour penser et pour accomplir nos activités quotidiennes. Le sucre n'est pas notre ennemi – c'est la quantité qui en fait un poison. L'OMS ne recommande pas plus de 25 g de sucre par jour, soit environ six cuillères à thé. Cependant, de nombreux aliments tels que le ketchup, les yaourts aux fruits ou les jus de fruits contiennent d'énormes quantités de sucre cachées. Par exemple une cuillère à soupe de ketchup contient déjà 4 g de sucre et un verre de jus d'orange 20 g de sucre. Et c'est ici que se trouve le problème : les aliments riches en graisses et en sucre n'ont pas seulement un meilleur goût, mais sont souvent moins chers que les aliments de bonne qualité et riches en nutriments.

Le sucre contenu dans notre nourriture est digéré et aboutit dans le sang, où il est distribué dans les tissus à l'aide d'insuline. L'insuline agit comme une « clé cellulaire » et règle l'absorption du sucre dans les tissus et en même temps balance le taux de sucre dans le sang.

Un trouble du métabolisme du sucre se produit lorsque ces mécanismes ne fonctionnent plus correctement. Le diabète (du type 1 et 2) survient lorsque notre corps ne peut plus réguler notre glycémie. En particulier, le diabète de type 2 est souvent lié à notre style de vie. Dans les deux cas, le corps essaie d'excréter l'excès de sucre dans l'urine. C'est ce phénomène qui a inspiré le nom « diabetes mellitus » ce qui signifie à peu près « flux sucré comme le miel » – un symptôme qui permettait de diagnostiquer la maladie dans le passé.

Beaucoup de gens en souffrent...

Selon les données publiées par le CDC en 2017, 30,2 millions d'américains de plus de 18 ans ont reçu la diagnose de diabète sucré de type 2, soit plus de 12 % de la population adulte du pays. Ce pourcentage augmente avec l'âge – plus de 25 % des plus de 65 ans développent un diabète de type 2. Un tiers de la population américaine souffre du syndrome métabolique.

Les conséquences d'un diabète sucré non diagnostiqué peuvent être très graves : un risque élevé de maladies cardiovasculaires jusqu'à l'insuffisance rénale, et dans des cas extrêmes l'amputation. Le fardeau sur la société que ces maladies entraînent est également difficile à mesurer. Les personnes malades souffrent mentalement et physiquement et pèsent sur le système à plusieurs endroits.

Notre attitude « Moins cher ! Plus vite ! Encore Plus ! » doit changer. Le développement de plus de traitements médicaux n'est pas forcément utile et efficace, car ils ne traitent que les symptômes et non les causes. La responsabilité de changer les circonstances qui nous rendent malades ne relève pas uniquement de l'individu mais concerne toute notre société. Certaines conditions sociales comme notre penchant pour les produits alimentaires transformés favorisent le développement de ces maladies. Les aliments de haute qualité ont besoin de temps et d'attention et ne sont pas produits en masse. En tant que société, nous devons réorienter nos priorités et favoriser les aliments de qualité, et nous ferons les premiers pas vers une vie plus saine.

M. et Mme T. et famille

Un peu tardivement, mais de tout cœur, nous souhaitons remercier chaleureusement toute l'équipe de l'Air Rescue !

En effet, le 16 avril 2019, lors de nos vacances au Lago d'Iseo en Italie du Nord, mon mari a fait une grave chute à vélo, entraînant une triple fracture du bassin.

Emmené à l'hôpital, le médecin constatait qu'une opération était inévitable. Comme la localisation des fractures s'avérait très compliquée, une opération sur place n'était pas possible, étant donné que cet hôpital n'était pas équipé pour ce genre d'opération. Mon mari aurait donc dû changer d'hôpital et être transporté à Brescia, un hôpital distant de 80 km. De toute façon et dans la mesure du possible, nous tenions à ce qu'il soit rapatrié et que l'intervention chirurgicale ait lieu au Luxembourg.

De suite, nous avons contacté l'Air Rescue et dès que le médecin nous confirmait que mon mari n'avait pas d'hémorragies internes et qu'un rapatriement était possible, tout fut organisé par l'Air Rescue pour son retour et ce avec un professionnalisme sans pareil !

Le lendemain déjà, le Dr Mark Schorr avec son assistant atterrissaient à Bergame et en collaboration avec l'ambulance italienne, ils arrivèrent à l'hôpital pour reconduire mon mari dans une coque spéciale à Bergame où le jet ambulance de l'Air Rescue l'attendait à l'aéroport.

Le vol, d'ailleurs un baptême de l'air pour mon mari, se passait sans problèmes grâce à la gentillesse et la compétence du médecin à bord. Au CHL à Luxembourg, tout fut prêt : la chambre était réservée et les médecins luxembourgeois furent informés par le Dr Schorr,



qui avait ramené tous les documents et les informations nécessaires du médecin en Italie.

En résumé, nous ne pouvons que vivement recommander les services de l'Air Rescue et exprimer toute notre gratitude par ces quelques mots :

- professionnalisme pur
- organisation sans faille
- efficacité prouvée
- grande compétence professionnelle
- équipement médical considérable
- accompagnement et dialogue avec la famille très appréciés
- personnel extrêmement gentil et rassurant.

Merci tout simplement !

**Jeannot B.**

Je tiens à remercier toute l'équipe LAR pour le formidable travail, la prompte réactivité et l'exécution professionnelle de mon rapatriement. Parti en Mongolie pour un raid de moto offroad, j'ai subi une chute en pleine campagne à +/- 300 km de Oulan-Bator. La chute en soi n'était pas grave, sauf que ma main droite s'est accrochée entre le frein et la barre de protec-

tion, ce qui a eu comme résultat ; une multiple fracture de la main droite.

Après une course de 50 km, cap tout droit vers la première route goudronnée et un transfert vers l'hôpital à Oulan-Bator. À peine un jour après l'hospitalisation, LAR avait tout organisé pour mon retour, vol direct Oulan-Bator à Francfort. Arrivé à Francfort, j'ai déjà été récepti-

onné au retrait des bagages par un membre de LAR pour me ramener en transport de malade vers Luxembourg.

Un grand merci à Stephan et à Léo, qui avec le support de tout l'équipe et la logistique LAR, ont efficacement démontré qu'être membre LAR est un « MUST ».

Bnavo!

Roland J.-P.

Un grand merci à LAR et en particulier au Dr. Mark Schorr et à Mr. Pierre Hanert (Flight Nurse) pour leur amabilité et leur professionnalisme extraordinaire lors du rapatriement de mon épouse, frappée en pleines vacances par une pleuro-pneumonie, du Tyrol du Sud (Italie) au CHL.

Vous exercez tous les jours un travail exemplaire et inimaginable au service de personnes dans les plus grandes détresses qui peuvent survenir.

Je ne peux que vous recommander pour votre compétence, surtout à tous ceux qui ne sont pas encore membre de LAR.

Merci !

Serge H.

Gëschter ee super Rapatriement matgemaach. Aus Mëttel-Italien bis heem. Mat der Ambulanz bis bei de Flughafen a mam Rollstull bis an de Flieger. Mam Jet op Lëtzebuerg, mam Rollstull bis an d'Ambulanz, an dunn doheem mat mengem Gepäck ukomm.

Ee ganz grouse Merci un dat ganzt LAR Team.

Dat war eng super Organisatioun déi dofir néideg war dass op all Plaz de Relais vu mengem Rapatriement gemaach ginn ass.

LAR ee grouse Merci !

Thank you 😊

Nico S.

Just now when my wife has been released from hospital, I have time to think about you and the care for my deadly ill wife. My son and I are so grateful that you were able to transport my wife back home. I could not imagine that it could happen and just in time. Thank you so much for your care and assistance during the repatriation of my wife. Now after 3 weeks hospital and one week home my wife has recovered the last week so remarkable that I could hardly imagine but it is true thanks to LAR and the doctors in hospital.

Thank you so much again and I pray for your health and energy to help people in great need.

With friendly regards,

Nico, Svetlana & Philipp



Ee ganz grouse
Merci
 un deen anonymmen
 Donateur fir de generéisien
 Don an Héicht vu
40.000€



Pimpamel asbl

DANKE
 für Ihre Spende



An de Wisen

Die Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) dankt herzlich allen Privatpersonen, Vereinen und Firmen, die die Arbeit der LAR in Form einer Spende unterstützen. Jede einzelne Spende hilft, Menschenleben zu retten.

www.flar.lu



BMW Auto Club Lëtzebuerg

MERCI
 de votre contribution



De Stippeclub - Hengëscht

La Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) remercie toutes les personnes privées, associations et entreprises qui soutiennent le travail de LAR sous forme de don. Chaque don contribue à sauver des vies humaines, car chaque centime est reversé pour soutenir la mission salvatrice de LAR.

www.flar.lu



Mosaic.lu Handwerksronn

THE ALL-NEW ŠKODA KAMIQ.

WHEN YOU KNOW WHAT FITS YOU.



ŠKODA



LE NOUVEAU ŠKODA KAMIQ - NOUVEAU CITY SUV DE ŠKODA.

DÈS MAINTENANT CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE ŠKODA. À PARTIR DE 19.300€

Crossover par nature, le KAMIQ offre le meilleur du monde des SUV dans un format compact taillé pour la ville.

La garde au sol plus élevée, tout en vous offrant une meilleure vue sur votre environnement et vous donnant un accès plus aisé au véhicule, est complétée par le design robuste avec ses dispositifs de protection supplémentaires du pare-chocs et des seuils de porte. Le KAMIQ respire force et sécurité, un sentiment qui vous accompagnera lors de tous vos voyages.

Réserver un essai chez votre concessionnaire ŠKODA.

skoda.lu

Consommation : 5,1 - 4,2 l/100 km | Emissions: 116 - 111 g CO₂ /km ⁽¹⁾



Image non contractuelle.

⁽¹⁾ Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légalement obligatoire. Vous trouverez de plus amples informations sur les différences entre les normes WLTP et NEDC sur www.skoda.lu/ma-skoda/wltp ou auprès de votre conseiller de vente ŠKODA.

Visiteurs chez LAR

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, contactez-nous :

Tél: (+352) 48 90 06 - www.lar.lu - redaction@lar.lu



Amicale Elwen



Kulturveräin Beeler-Leetern



LTPS



ACL Vakanz Doheem



FEDIL



Lions Club de Val d'Attent



Musek a Pompjeeën aus dem Eisléck

Besucher bei LAR

Wenn Sie uns mit Ihrem Verein oder Organisation besuchen möchten, können Sie uns gern kontaktieren:

Tel: (+352) 48 90 06 - www.lar.lu - redaction@lar.lu

ZE VERKAAFEN - À VENDRE - ZU VERKAUFEN - FOR SALE



Moutofit

maison, 320 m², 11a11ca, 5 ch, 2 sdb, gge,
ascenseur, jardin, terrasse € 1.545.000.-



Aspelt

maison, 240 m², 6a57ca, 4 ch, cuis éq, 4 sdb,
gge, terrasse, jardin € 1.680.000.-



Trèves - Allemagne

maison, 145 m², 4a65ca, 4 ch, cuis éq, 2 sdb,
cave, sauna, terrasse, jardin € 690.000.-



Torgny - Belgique

Ferme "La Cour", maison d'hab. 100 m²,
annexes 350 m², 3 jardins € 570.000.-



FARE.lu

REAL ESTATE

+352 26 897 897 contact@fare.lu



Niederanven

maison, 213 m², 7a94ca, 3 ch, cuis éq, 1 sdb,
terrasse, double garage € 2.195.000.-

ZE VERLOUNEN - À LOUER - ZU VERMIETEN - FOR RENT



Luxembourg-Weimerskirch

appartement, 110 m², 2 ch, cuis éq, 1 sdb, WC
séparé, balcons, parking, cave € 2.300.-



Léglise - Belgique

manoir, 500 m², 1ha9a, 5 ch, 2 sdb, feux
ouverts, étangs, jardin, prairie € 2.500.-



Luxembourg-Bonnevoie

appartement meublé, 75 m², 2 ch, cuis éq, 1 sdb,
WC séparé, balcons, gge, cave € 1.800.-



Munsbach

maison bi-familiale, 216 m², 4 ch, 3 sdb,
terrasses, gge, jardin € 3.700.-



Imbringen

maison, 325 m², 6 ch, 2 sdb, cheminée,
veranda, terrasses, jardin, gge € 4.000.-



Rameldange

maison, 228 m², 4 à 5 ch, cuis éq, 3 sdb,
terrasse, jardin, gge 2 voitures € 4.500.-

Werden Sie Mitglied

Unterstützen Sie damit die lebensrettende Arbeit der LAR.

Devenez membre

Soutenez ainsi le travail humanitaire de LAR



TIPP: Scannen Sie diesen QR-Code und füllen Sie den Mitgliedsantrag schnell und einfach auf www.lar.lu aus.

Scannez le code QR ci-joint et remplissez votre demande d'affiliation sur www.lar.lu.

Bitte Formular ausfüllen und senden an: / Veuillez remplir le formulaire et le renvoyer à :

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Luxembourg Airport • Gate E13 • B.P. 24 • L-5201 Sandweiler • member@lar.lu • Fax: (+352) 40 25 63



Weitere Infos zur Mitgliedschaft unter Tel.

Pour de plus amples renseignements, appelez le **(+352) 48 90 06**

Également possible pour les frontaliers

Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (65 Euros pro Person pro Jahr / par personne par année)
 Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (115 Euros pro Familie pro Jahr / par famille par année)
 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)

Auch für Grenzgänger möglich

Kontaktdaten / Coordonnées:

Name, Vorname / Nom, Prénom			
Hausnummer, Straße / N°, rue			
PLZ, Ort / Code postal, Localité			
Telefon privat / Téléphone privé		Handy / Mobile	
E-Mail			
Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro de sécurité sociale ou date de naissance			

Im Falle einer Familienmitgliedschaft listen Sie nachfolgend bitte die persönlichen Daten der Familienmitglieder auf/ En cas d'une affiliation familiale veuillez lister ci-après les coordonnées des membres de la famille:

Name, Vorname / Nom, Prénom: (Ehe-) Partner / Epoux (se), Conjoint(e)	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Identifikationsnummer Zahlungsempfänger/Identifiant unique du créancier: LU98ZZ0000000008398002002

Ich, der/die Unterzeichnende / Je soussigné(e)

ermächtigt die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

autorise Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. à envoyer des instructions à ma banque pour débiter le montant de la cotisation annuelle, et ma banque à débiter mon compte conformément aux instructions de Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Vous bénéficiez d'un droit de remboursement par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte.

Bank (BIC-Code) / Banque (Code BIC)

Konto Nr. (IBAN) / N° de compte (IBAN)

Datum / Date

Unterschrift / Signature

FAITES PLAISIR ET AIDEZ-NOUS À SAUVER DES VIES !



Pochette étanche pour téléphone portable **8,50 €**



Cahier à dessiner + crayons de couleur **6 €**



Powerbank **10 €**



"Captain Teddy", ours en peluche, 30 cm **16 €**



Hoodies enfants **29 €**



Casquette "LearJet" ou "Heli" **16 €**



Porte-clés **3 €**



Sac à dos **18 €**



Sac de sport **25 €**

Ihr Einkauf unterstützt die LAR

Mit einem Geschenk aus dem LAR-Shop machen Sie nicht nur sich oder Ihren Freunden eine Freude, sondern Ihr Beitrag hilft auch, Leben zu retten.

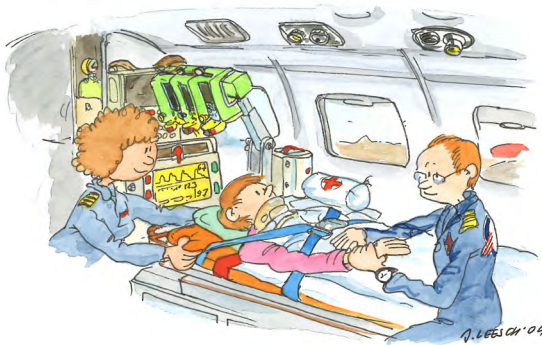
Votre achat soutient LAR

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

**Bestellen Sie via e-mail : shop@lar.lu oder online auf lar.lu
Commandez par e-mail : shop@lar.lu ou en ligne sur lar.lu**

DIE PATIENTENRÜCKFÜHRUNG

RAPATRIEMENT DU PATIENT



Hallo liebe Kinder,

könnt ihr euch vorstellen, dass die LAR-Gruppe in den Jahren 2017 und 2018 Patienten aus fast 100 verschiedenen Ländern nach Hause gebracht hat? Und dass wir insgesamt 1649 Missionen geflogen sind?

Wie versprochen, stellen wir euch heute vor, wie eine Patientenrückführung abläuft.

A wie Aufnahme des Patienten

Wie ihr sicher wisst, benötigt ein Flugzeug – anders als der Hubschrauber – immer eine Landebahn. Da eine Landebahn meistens etliche Kilometer vom Krankenhaus entfernt liegt, organisiert die LAR auch den Transport des Patienten vom behandelnden Krankenhaus zum Flugplatz. Also dorthin, wo bereits der Ambulanzjet gelandet ist.

Der Patient wird unter ärztlicher Aufsicht zum Jet gefahren. Mit dabei ist dann bereits unser spezialisiertes LAR-Team, das ihn bis zu seiner Ankunft im Krankenhaus seines Heimatlandes begleiten wird.

Am Flughafen wird der Patient vorsichtig aus dem Krankenwagen in den Ambulanzjet verlegt. In einem persönlichen Gespräch mit dem behandelnden Arzt vor Ort hat der LAR-Arzt bereits erfahren, welche Medikamente der Patient schon bekommen hat und worauf bei der Verlegung besonders geachtet werden muss.

Während des Fluges steht der Patient unter ständiger Beobachtung. Unser Arzt und unsere "Flight Nurse" sind dabei verantwortlich für die bestmögliche medizinische Betreuung.

In der Heimat angekommen, wird unser Patient bereits am Flughafen vom LAR-eigenen Ambulanzwagen erwartet. Der Flug ist ohne geringste Zwischenfälle verlaufen.

Zu Ende ist die Mission der LAR-Helfer damit aber noch nicht: Sie weichen nicht von der Seite ihres Patienten bis zu seiner Ankunft im zuständigen Krankenhaus.

Wir wünschen dem Patienten GUTE BESSERUNG!

Bonjour chers enfants,

Pouvez-vous imaginer qu'en 2017 et 2018, le Groupe LAR a ramené des patients de près de 100 pays différents ? Et que nous avons effectué un total de 1649 missions ?

Comme promis, nous vous expliquons aujourd'hui comment fonctionne le rapatriement des patients.

A comme admission du patient

Comme vous le savez certainement, contrairement à un hélicoptère, un avion a toujours besoin d'une piste d'atterrissage. Comme une piste d'atterrissage se trouve souvent à plusieurs kilomètres de l'hôpital, LAR organise également le transport du patient de l'hôpital traitant vers l'aéroport. C'est-à-dire, à l'endroit où le jet a déjà atterri.

Le patient est conduit sous surveillance médicale vers le jet. À son bord se trouvera notre équipe LAR spécialisée, qui accompagnera le patient jusqu'à son arrivée à l'hôpital dans son pays d'origine.

Une fois à l'aéroport, le patient est soigneusement transféré de l'ambulance vers le jet ambulance. Lors d'un entretien personnel avec le médecin traitant sur place, le médecin LAR a déjà appris quels médicaments le patient a déjà reçus et ce qui doit faire l'objet d'une attention particulière pendant le transfert.

Pendant le vol, le patient est constamment sous surveillance. Notre médecin et notre «Flight Nurse» sont responsables des meilleurs soins médicaux possibles.

Arrivé à bon port, notre patient est déjà attendu à l'aéroport par l'ambulance LAR. Le vol s'est déroulé sans le moindre incident.

Cependant, la mission des secouristes LAR n'est pas encore terminée : ils ne quittent pas leur patient avant son arrivée à l'hôpital approprié.

Nous souhaitons au patient un BON RÉTABLISSEMENT!



voyages
emile weber

éischtklasseg reesen

Nos voyages vous en mettent **plein les yeux.**

Pour vos vacances d'été ou d'hiver,
venez rencontrer nos conseillers Emile Weber.
Experts en voyages, ils vous accueillent
pour vous proposer des séjours
et des services de qualité, adaptés
à vos exigences et parmi un large
choix de destinations aux meilleurs prix.



Infotel: 40 28 28-1 - www.emile-weber.lu






Avec BIL Pension, préparez maintenant votre retraite pour compléter votre pension légale et profiter d'avantages fiscaux.*

Découvrez une gamme complète de produits de prévoyance vieillesse adaptée à vos besoins.

Infos sur www.bil.com/pension
Appelez-nous au (+352) 4590-3000

* Les avantages fiscaux dépendent de la situation individuelle de chaque contribuable résident luxembourgeois ou assimilé. Investir dans BIL Pension peut entraîner un risque de perte en capital.

Vous avant tout

Retrouvez-nous sur   

BIL
1856

BANQUE
INTERNATIONALE
À LUXEMBOURG

Et vous, êtes-vous prêt à réduire votre niveau de vie à la retraite ?

