

JUNI 2022

LARNEWS

== LUXEMBOURG AIR RESCUE ==



TAKE-OFF IN TURBULENTEN ZEITEN | DÉCOLLAGE EN PÉRIODE DE TURBULENCES
DIE ALLES ENTSCHIEDENDE STUNDE | L'HEURE DÉCISIVE
ÜBUNG IN LUFTIGER HÖHE | EXERCICE DE HAUT VOL



Le nouveau Multivan

Disponible à p. d. 43.880,-€ TTC



Un véritable Multivan ultrafonctionnel et pratique au quotidien.

Découvrez ses points forts :

- ✓ Toit panoramique de 1,89 m de long et 0,90 m de large
- ✓ Table multifonction coulissante dans tout le véhicule
- ✓ Digital Cockpit Pro et Head-up Display
- ✓ Plus de 20 systèmes d'assistance
- ✓ 1,90 m de hauteur permettant l'accès à quasiment tous les garages souterrains
- ✓ Motorisation à essence, diesel ou hybride
- ✓ Jusqu'à 7 sièges individuels
- ✓ Disposition flexible des sièges
- ✓ Sièges chauffants disponibles dans les 3 rangées
- ✓ « Easy Open & Close » avec ouverture/fermeture commandée par capteur pour hayon et portes coulissantes électriques
- ✓ **Et bien plus encore**

Vous trouverez plus d'infos ainsi que la liste de tous les concessionnaires sur volkswagen-utilitaires.lu



LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER,

das Navigieren durch Turbulenzen zählt in der Luftfahrt vielleicht mehr als in jeder anderen Branche zum Tagesgeschäft. Dabei gilt es für den Kapitän, sei es nun als Pilot oder Manager der Fluggesellschaft, mehr denn je, ein feines Gespür und einen kühlen Kopf zu beweisen und zugleich mögliche Gewitter vorherzusehen.

Seit mehr als zwei Jahren ist die „Ruhe“, die normalerweise auf einen Sturm folgt, nicht wieder eingekehrt. Ganz im Gegenteil: Die von COVID-19 ausgelöste Serie von Katastrophen hat sich noch weiter verschlimmert, diesmal allerdings nicht durch die Mutation des Virus, sondern durch den Krieg in der Ukraine.

Das Mitgefühl und die Solidarität für die am stärksten betroffenen Menschen haben glücklicherweise nie nachgelassen. Ebendiese humanistischen Werte sind es, die in unserer Organisation tief verankert sind und unser tägliches Handeln leiten.

Die Coronakrise und der Konflikt in der Ukraine wirken sich auf die Arbeit der LAR aus. Die Preissteigerungen bei Kerosin und den Ersatzteilen für unsere Fluggeräte sowie die Indexanpassung stellen Faktoren dar, die zu der ohnehin schon komplexen Gleichung hinzugekommen sind.

Um für unsere Mitglieder weiterhin Dienstleistungen auf dem höchsten Niveau sicherstellen zu können, werden wir um eine leichte Anpassung der Mitgliedsbeiträge in nächster Zeit nicht umhinkommen. Ich bin mir sicher, dass wir dabei auf Ihre Unterstützung zählen können.

Am Ende dieses Vorwortes möchte ich noch meinem geschätzten Freund Dr. h.c. Siegfried Steiger, der im März verstorben ist, eine letzte Ehre erweisen. Er war es, der zu Beginn der 1970er-Jahre die DRF Luftrettung in Deutschland gegründet hat. Auch die LAR, zu deren Gründungsmitgliedern er zählte, verdankt ihm nicht weniger als ihre Existenz.

Der Ausnahmeheld Siegfried Steiger hat die Notfallhilfe in der uns heute bekannten Form auf den Weg gebracht und entscheidend vorangetrieben. Wir werden ihn nie vergessen.

Herzliche Grüße

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS,

Dans l'aviation, peut-être plus que dans n'importe quel autre secteur, la navigation en zone de turbulences fait partie du quotidien. Et c'est en pareille circonstance que le commandant de bord, qu'il soit pilote ou le manager de la compagnie aérienne, doit, plus que jamais, faire preuve de dextérité et de sang-froid, tout en anticipant l'émergence de possibles effets induits.

Depuis plus de deux ans déjà, le « calme » qui succède normalement à une tempête n'est jamais revenu. Bien au contraire : le flot de tragédies déclenché naguère par le COVID-19 a encore forci, non pas du fait de la mutation du virus, mais cette fois, à cause de la guerre en Ukraine.

Heureusement, l'empathie et la solidarité envers les populations les plus touchées n'ont, elles, jamais failli. Ancrées au plus profond de notre organisation, ce sont ces mêmes valeurs humanistes qui guident notre action jour après jour.

La crise COVID et le conflit ukrainien ont un impact sur le fonctionnement de LAR. La hausse du prix du kérosène et des pièces de rechange pour nos aéronefs, ou bien encore l'index, sont autant de paramètres qui sont venus s'ajouter à une équation déjà fort complexe.

Pour pouvoir garantir le niveau d'excellence des services offerts à nos membres, une légère adaptation de nos cotisations s'avère inévitable dans un proche avenir. Je sais déjà que nous pourrions compter sur votre soutien.

Pour clore cet éditorial, je tiens à rendre un dernier hommage à mon ami le Dr h.c. Siegfried Steiger, disparu en mars dernier. C'est lui qui est à l'origine de la fondation de la DRF Luftrettung en Allemagne au début des années 1970. LAR – elle aussi – ne lui doit rien moins que son existence; il en est l'un des membres fondateurs.

Cet homme d'exception a initié et promu avec détermination l'aide d'urgence sous la forme que nous connaissons aujourd'hui. Nous ne l'oublierons jamais.

Sincères salutations,

René Closter, LAR-Präsident



« LAR-NEWS » est le magazine bi-annuel officiel de Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Réalisation technique / Editeur et régie publicitaire :

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.	Tél.: 48 90 06
Luxembourg Airport – Gate E13	www.lar.lu – redaction@lar.lu
B.P. 24 – L-5201 Sandweiler	R.C.S. Luxembourg F701

Impression :

Techprint s.a. Z.A.R.E. Ilot Est L-4385 Ehlerange

TOUTES LES INTERVIEWS ONT ÉTÉ MENÉES PAR L'ÉQUIPE DE LA RÉDACTION LAR.

TOUTES LES ACTIVITÉS ONT ÉTÉ ORGANISÉES DANS LE RESPECT DES MESURES SANITAIRES EN VIGUEUR.

3 NACHRUF | NÉCROLOGIE

4 KURZ NOTIERT | EN BREF

6 CEO | CEO
TAKE-OFF IN TURBULENTEN ZEITEN
DÉCOLLAGE EN PÉRIODE DE TURBULENCES

12 LUFTRETTER | SAUVETEURS AÉRIENS
DIE ALLES ENTSCHIEDENDE STUNDE
L'HEURE DÉCISIVE

20 EINSATZALLTAG | MISSIONS QUOTIDIENNES

24 ROTOR WING
ÜBUNG IN LUFTIGER HÖHE
EXERCICE DE HAUT VOL

26 FIXED WING
INKUBATOR IN DOPPELTER MISSION
INCUBATEUR EN DOUBLE MISSION

28 TECHNIK
DAS FLIEGENDE AUGE

30 GESUNDHEIT | SANTÉ
DIE UNSICHTBARE GEFAHR
LE DANGER INVISIBLE

32 DANKESBRIEFE | REMERCIEMENTS

34 BESUCHER | VISITEURS

36 MITGLIEDERFORMULAR | FORMULAIRE D'ADHÉSION

38 KINDERSEITE | POUR LES ENFANTS
DEM TRAUM GANZ NAH
AU PLUS PRÈS DU RÊVE

40 SHOP



Die LAR trauert um Dr. h.c. Siegfried Steiger

LAR est en deuil de Dr h.c. Siegfried Steiger

Wir trauern um unser Gründungsmitglied, den ehemaligen Vorstand und Ehrenpräsidenten Dr. h.c. Siegfried Steiger, der am 17. März 2022 im Alter von 92 Jahren verstorben ist.

Die LAR verdankt dem Pionier der Luftrettung nicht weniger als ihre Existenz. Als eine Gruppe von Berufsfeuerwehrleuten um René Closter 1988 eine Initiative zum Aufbau einer luxemburgischen Rettungsflugwacht ins Leben rief, stieß sie im eigenen Land auf starken Widerstand. Siegfried Steiger, der Gründer der deutschen DRF Luftrettung, war es, der den Luxemburgern ein offenes Ohr und Vertrauen schenkte und ihnen einen seiner Hubschrauber samt Besatzung vermietete. Ohne ihn würden heute weder die DRF Luftrettung noch die LAR existieren.

Wir bleiben dem Ausnahmemenschen Siegfried Steiger, der die Notfallhilfe in ihrer heute bekannten Form auf den Weg gebracht und entscheidend vorangetrieben hat, zu ewigem Dank verpflichtet und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Präsident, die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung sowie alle Mitarbeiter der LAR

Nous sommes en deuil de notre membre fondateur, ancien membre du conseil d'administration et président d'honneur Dr h.c. Siegfried Steiger, qui est décédé le 17 mars 2022 à l'âge de 92 ans.

C'est grâce à ce pionnier du sauvetage aérien, que LAR a pu voir le jour. Lorsque René Closter et quelques collègues engagés des pompiers professionnels ont lancé l'initiative de créer un service de sauvetage aérien luxembourgeois en 1988, ils se sont heurtés à une vive opposition dans leur propre pays. C'est Siegfried Steiger, fondateur de la DRF Luftrettung allemande, qui a prêté une oreille attentive et fait confiance aux Luxembourgeois en leur louant un de ses hélicoptères avec son équipage. Sans lui, il n'y aurait aujourd'hui ni la DRF Luftrettung ni la LAR.

Nous serons éternellement reconnaissants à Siegfried Steiger qui a mis en place et fait progresser de façon déterminante le secours d'urgence sous la forme que l'on connaît aujourd'hui, et garderons un souvenir impérissable de cet homme d'exception.

Le Président, les membres du conseil d'administration et de la direction, ainsi que tous les collaborateurs de LAR



Siegfried Steiger (3. v. rechts) unterstützte die Gründer der LAR und vermietete ihnen den ersten Rettungshubschrauber.

Sehr geehrtes Mitglied,

wir möchten Sie darüber informieren, dass wir ab dem 1. Juli 2022 den Jahresbeitrag auf 76 Euro pro Einzelmitgliedschaft und 129 Euro pro Familie anpassen werden. Wir bitten Sie um Verständnis für diese neue Tarifstruktur.

Die LAR ist von erheblichen Preissteigerungen betroffen, für Kerosin, aber auch für Ersatzteile der Fluggeräte. Die Indexierung der Gehälter treibt zudem die Personalkosten in die Höhe. Trotz der ständig steigenden Kosten wurden die Beiträge seit 2018 nicht mehr angehoben. Um auch in Zukunft allen Mitgliedern sowie Menschen in Not professionelle Hilfe auf höchstem Niveau gewährleisten zu können, sehen wir uns nun gezwungen, unsere Mitgliedsbeiträge anzupassen.

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen!

Ihre LAR

Cher membre,

Nous tenons à vous informer qu'à partir du 1er juillet 2022, le tarif de la cotisation annuelle sera ajusté à 76 euros par affiliation individuelle et à 129 euros par affiliation familiale. Nous vous prions de faire preuve de compréhension pour ce nouveau tarif.

LAR fait face à des augmentations importantes du prix du kérosène et des pièces de rechange des aéronefs, ainsi qu'à l'indexation des salaires. Malgré cette constante croissance des frais pour notre organisation, les cotisations pour nos membres n'ont pas été ajustées depuis 2018. Afin de pouvoir garantir à l'avenir la plus haute qualité de nos services à nos membres ainsi qu'aux personnes en détresse, nous sommes désormais contraints d'augmenter la cotisation des membres.

Nous vous remercions de votre confiance !

Votre LAR



EATC rend visite à LAR

Le 7 février dernier, le général Andreas Schick, commandant de l'EATC (European Air Transport Command), et le colonel Pascal Ballinger, chef d'État-Major adjoint de l'Armée luxembourgeoise, ont rendu visite à Luxembourg Air Rescue, qui assure les missions d'évacuation aéromédicale pour le compte de la Défense luxembourgeoise. Le général Schick a remercié le colonel Pascal Ballinger pour cette mise à disposition des compétences spécialisées, tout en félicitant LAR pour le professionnalisme de ses services.

Zertifikat „Trauma-Management®“ für LAR-Team

Ein Team aus vier LAR-Notärzten bzw. -Intensivkrankenpflegern nahm im März erfolgreich am Weiterbildungskurs „TraumaManagement® Premium“ der Rettungsdienstschule Saar teil. Im Rahmen der dreitägigen Schulung wurde anhand von Fallbeispielen die Versorgung von Schwerverletzten in typischen Notfallsituationen wie Pkw- und Motorradunfällen, Verbrennungen oder Stürzen unter Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse trainiert. Durch kontinuierliche Schulungen stellt die LAR sicher, dass ihre Einsatzteams jederzeit optimal für die Versorgung von Notfallpatienten gerüstet sind.



LAR-Podcast

Die ersten Episoden des brandneuen LAR-Podcasts sind ab sofort online! In aufregenden Erfahrungsberichten schildern LAR-Mitglieder hautnah, wie ihnen unsere Einsatzteams in dramatischen Notsituationen schnelle und professionelle Hilfe aus der Luft geleistet haben. Jetzt reinhören auf RTL Play, Spotify oder Apple Podcast.

play.rtl.lu/podcasts





Ehrenbürger des Heimatdorfes

LAR-Präsident René Closter wurde am 2. Dezember 2021 im Namen der Gemeinde Ulflingen von Bürgermeister Edy Mertens und dem Schöffenkollegium mit der Urkunde der Ehrenbürgerschaft für sein Lebenswerk, der gemeinnützigen Luftrettungsorganisation Luxembourg Air Rescue (LAR), geehrt.

LAR liefert grenzüberschreitend Know-how

Am 10. April war der nach den Richtlinien der Deutschen Interdisziplinären Vereinigung für Intensiv- und Notfallmedizin (DIVI) zertifizierte Intensivtransportkurs im topmodernen Trainings- und Simulationszentrum der LAR zu Gast. Im Rahmen der Schulung vermittelte ein Team aus sieben LAR-Instruktoren unter Leitung von Dr. Jörn Adler den insgesamt 24 Teilnehmern aus Luxemburg und dem Saarland praxisnahes Expertenwissen zu den besonderen Anforderungen bei Luftrettungstransporten. Der Kurs wurde in Kooperation mit den Universitätskliniken des Saarlandes, dem Klinikum Saarbrücken und dem Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung (ZRF) organisiert. Er unterstreicht den ausgezeichneten Ruf, den die LAR in den Bereichen Luftrettung und Krankentransport in der Luft über die Grenzen des Großherzogtums hinaus genießt.



Christophe Jeko fête ses 25 ans de service

Au début de cette année, Christophe Jeko a été honoré pour ses 25 ans de loyaux services au sein de LAR. Pilote d'hélicoptère depuis 1996, il a notamment joué un rôle essentiel dans la mission humanitaire effectuée lors du tremblement de terre au Pakistan. Depuis 2012, il s'occupe, en tant que Safety Quality Officer, des activités de contrôle et d'assurance de la conformité, ainsi que de l'obtention des autorisations et de la certification ISO 9001. Surnommé « Mr. Drone », il est également responsable de l'important projet d'avenir que constitue le vol de drones. Nous remercions chaleureusement Christophe pour son engagement exemplaire depuis ces 25 dernières années !

Luxair soutient le sauvetage aérien au Luxembourg

Nous sommes ravis d'annoncer notre nouveau partenariat avec Luxair. Acteur clé et employeur majeur au Luxembourg, la compagnie aérienne luxembourgeoise fait confiance à la compétence de Luxembourg Air Rescue en matière de sauvetage aérien. Tous deux partagent des valeurs communes telles que la solidarité, la confiance et le professionnalisme. Depuis plus de 60 ans d'existence, Luxair connecte le Grand-Duché et la Grande Région à l'Europe et au monde, en offrant un service aérien rapide de qualité vers la plupart des grandes villes, centres d'affaires et hubs internationaux d'Europe.

Découvrez plus de 90 destinations de/vers le Luxembourg : www.luxair.lu





Take-off in turbulenten Zeiten

Décollage en période de turbulences

Vor etwas mehr als einem Jahr übernahm Frank Halmes das Amt des Geschäftsführers (CEO) von René Closter, der weiterhin Präsident der Luxembourg Air Rescue bleibt. Coronabedingt fand die feierliche Zeremonie mit den Mitarbeitern und Freunden der LAR erst jetzt statt. Im Interview blickt der neue CEO zurück auf eine Amtsübergabe in bewegten Zeiten und verrät, was das Schwierigste, aber auch das Schönste an seiner neuen Position ist.

Il y a un peu plus d'un an, Frank Halmes reprenait le poste de directeur général (CEO) de René Closter, toujours président de Luxembourg Air Rescue. En raison du COVID-19, ce n'est que tout récemment qu'a eu lieu la cérémonie solennelle prévue pour l'occasion et organisée en présence de l'ensemble des collaborateurs et amis de LAR. Dans cet interview, le nouveau CEO revient sur cette passation de pouvoir effectuée dans une période compliquée, mais aussi sur les difficultés et les aspects positifs de sa nouvelle fonction.

Herr Halmes, Sie haben vor mehr als einem Jahr, am 1. Mai letzten Jahres, Ihr Amt als CEO angetreten. Wie ist die Übergabe verlaufen?

Der Wechsel verlief nahtlos, weil ich mich ein Jahr lang als stellvertretender Geschäftsführer vorbereiten konnte. Ich habe mir für die ersten 100 Tage persönliche Ziele gesetzt. So habe ich den näheren Kontakt zu den Mitarbeitern gesucht, um meine Führungsgrundsätze und den angestrebten neuen Weg zu vermitteln. In dieser Zeit habe ich auch Schulungen zum Leitbild und den Werten der LAR initiiert. Um Kontinuität und Innovation zu fördern, habe ich zudem eine kleine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Ich war mit dem Ergebnis sehr zufrieden, weil viele Mitarbeiter spontan bereit waren, Ideen und Impulse zu verschiedenen Themen zu teilen.

Vous avez pris vos fonctions de CEO il y a plus d'un an, le 1^{er} mai dernier. Comment s'est déroulée la passation de pouvoir ?

Le changement s'est fait en douceur, car j'ai pu m'y préparer pendant un an en tant que directeur adjoint. Je me suis fixé des objectifs personnels pour les 100 premiers jours. J'ai ainsi cherché à établir un contact plus étroit avec les collaborateurs afin de leur exposer mes principes de gestion et la nouvelle voie que je souhaitais emprunter. Durant cette période, j'ai également initié des formations sur la charte et les valeurs de LAR. Pour favoriser la continuité et l'innovation, j'ai en outre créé un petit groupe de travail. J'ai été très satisfait du résultat, car de nombreux collaborateurs étaient spontanément prêts à partager leurs idées et leurs impulsions sur différents sujets.



Vorher waren Sie mehrere Jahre lang bei einem anderen Unternehmen. Wie kam es dazu, dass Sie CEO der LAR wurden?

Ich war früher bereits Verwaltungs- und Finanzdirektor bei der LAR. Ich habe damals die Firma gewechselt, weil ich nach neuen beruflichen Herausforderungen gesucht habe, die sich mir in der Bauindustrie boten. Eines Tages teilte mir Herr Closter mit, dass er in den Ruhestand treten wolle. Ich war angenehm überrascht, als er mir anbot, seinen Posten als CEO zu übernehmen. Unser langjähriges gutes Verhältnis kam uns bei der Klärung der Zuständigkeiten natürlich sehr zugute.

Avant cela, vous avez travaillé pendant plusieurs années dans une autre entreprise. Comment en êtes-vous arrivé à devenir CEO de LAR ?

J'avais déjà été directeur administratif et financier de LAR dans le passé. J'ai ensuite changé d'entreprise parce que je cherchais de nouveaux défis professionnels et que ces derniers se sont offerts à moi dans le secteur de la construction. Un jour, M. Closter m'a annoncé qu'il souhaitait prendre sa retraite et j'ai eu la bonne surprise de l'entendre me proposer de reprendre son poste de CEO. Grâce à notre bonne entente de longue date, il nous a été facile de clarifier les responsabilités de chacun.

Wie hatte sich die LAR in den Jahren Ihrer Abwesenheit verändert?

Die LAR ist hauptsächlich größer und noch professioneller geworden. Als ich die Air Rescue damals verließ, waren wir am Flughafen Findel noch in Bürocontainern untergebracht. Bei meiner Rückkehr gab es bereits eine ganz andere Infrastruktur mit großen, hellen und beheizten Hangars, die die Arbeit sehr erleichtern.

Autrefois, LAR était logée dans de simples conteneurs-bureaux.



Durant vos années d'absence, comment LAR a-t-elle évoluée ?

LAR est surtout devenue plus grande et encore plus professionnelle. Lorsque j'ai quitté Air Rescue à l'époque, nous étions encore logés dans des conteneurs bureaux à l'aéroport de Findel. À mon retour, il y avait déjà une toute autre infrastructure avec de grands hangars lumineux et chauffés, ce qui facilite grandement le travail.

Aujourd'hui, LAR dispose de hangars spacieux et chauffés ainsi que de bureaux modernes.



Symbolträchtige Geste: Der Steuerknüppel ist nun in den Händen des neuen CEO Frank Halmes.

Welche Ratschläge hat Herr Closter Ihnen mit auf den Weg gegeben?

Herr Closter war mir als Mentor eine wichtige Stütze und hat mein Verantwortungsbewusstsein in der Rolle geprägt. Eines seiner Sprichwörter lautet „Nothing is more permanent than change“. Das bedeutet, dass man Veränderungen aktiv angehen soll. Dabei ist die intellektuelle Neugier wichtig, um neue Wege zu gehen und weitere Geschäftsfelder zu erschließen. Er hat auch stets betont, dass wir als LAR ein gesundes Selbstbewusstsein und Professionalität an den Tag legen müssen.

Quels conseils M. Closter vous a-t-il donnés ?

M. Closter a été un soutien important pour moi en tant que mentor et a façonné mon sens des responsabilités dans ce rôle. L'un de ses proverbes est « Nothing is more permanent than change ». Cela signifie qu'il faut aborder le changement de manière active. Aussi, la curiosité intellectuelle est importante pour explorer de nouvelles voies et développer d'autres domaines d'activité. Il a également toujours insisté sur le fait qu'en tant que LAR, nous devons faire preuve d'un solide aplomb et de professionnalisme.



Der Geschäftsführer verantwortet eine Flotte modernster Rettungshubschrauber und Ambulanzflugzeuge.

Was waren die bedeutendsten Ereignisse in Ihrem ersten Jahr als CEO?

Trotz der schwierigen Zeiten haben wir viele schöne Momente erlebt. So war es eine große Ehre für die LAR und ihre Mitarbeiter, mit dem Adenauer-de-Gaulle-Preis 2020 ausgezeichnet zu werden. Ein weiteres besonderes Ereignis war der Empfang beim deutschen Botschafter in Luxemburg, der sich für unsere Hilfe bei der Flutkatastrophe in der Eifel bedankt hat. Von großer Bedeutung war auch, dass wir am Findel ein Impfzentrum einrichten konnten und dort über 100.000 Personen geimpft haben.

Quels ont été les événements les plus marquants de votre première année en tant que CEO ?

Malgré ces temps difficiles, nous avons vécu beaucoup de beaux moments. Ce fut par exemple un grand honneur pour LAR et ses collaborateurs d'être récompensés par le prix Adenauer-de Gaulle 2020. Autre événement important : la réception chez l'ambassadeur d'Allemagne au Luxembourg, qui nous a remerciés pour notre aide lors des inondations dans l'Eifel. L'installation d'un centre de vaccination au Findel, où nous avons vacciné plus de 100 000 personnes, a également été d'une grande importance.

René Closter ist weiterhin Präsident des Verwaltungsrates. Wie sieht Ihre Zusammenarbeit aus?

Wir stehen natürlich laufend in Kontakt und telefonieren mehrmals in der Woche, je nachdem, welche aktuellen Themen gerade anstehen. Das heißt, ich kann nicht nur

René Closter reste président du conseil d'administration. Comment se présente votre collaboration ?

Nous sommes bien sûr en contact permanent et nous nous téléphonons plusieurs fois par semaine, en fonction de l'actualité. Cela signifie que je peux compter non

auf die Anregungen unserer Mitarbeiter, sondern auch des Präsidenten zählen.

Wir stimmen uns weiterhin eng zum Thema Strategie ab. Dabei leiste ich gemeinsam mit meinem Führungsteam die Vorarbeit und bespreche mich mit dem Präsidenten. Der Verwaltungsrat entscheidet schlussendlich, ob er den längerfristigen Plänen des CEO zustimmt und die Investitionen bewilligt. Darüber hinaus ist Herr Closter weiterhin für die Strategie, politische Beziehungen und Öffentlichkeitsarbeit der LAR zuständig. Auch hier stehen wir in ständigem Austausch über alle wichtigen Themen.

Was ist die größte Herausforderung in Ihrem Amt?

Deren gibt es viele. Ich denke, wir befinden uns weiterhin im Krisenmodus. Zwar wurde das Ende der Pandemie ausgerufen, aber dieses ist noch nicht endgültig erreicht. Wir sehen dies vor allem beim eingeschränkten Reiseverhalten der Menschen. Viele sind weiterhin verunsichert. Das Virus lässt sich nicht ausmerzen und jeder befürchtet, die nächste Variante könnte schlimmer sein als Omikron.

Was niemand vorhersehen konnte, ist der Krieg in der Ukraine. Natürlich stellen wir uns als LAR die Frage, was wir tun können. Wir sind nicht in Aktionismus verfallen, nehmen aber nichtsdestotrotz unsere Verantwortung wahr und stellen unsere Dienste den jeweiligen Institutionen zur Verfügung, insbesondere der Regierung, dem CGDIS sowie internationalen Hilfsorganisationen. Wir haben also selbst keine Spendenaufrufe oder Sammelaktionen gestartet, sondern unterstützen die großen Organisationen, die auf Einsätze in Kriegsgebieten spezialisiert sind.

Zu erwähnen ist auch die Inflation, die natürlich die Bürger beschäftigt, aber auch die Unternehmen. Die Kosten, sei es für Treibstoff oder für das Personal, drohen davonzugalloppieren – und das gilt es zu managen, schließlich bedeutet Führen auch Vorausdenken.

Ein wichtiger Punkt ist auch die Rekrutierung und Förderung von Mitarbeitern. Es gibt einen Mangel an Fachkräften, das heißt, wir müssen konkrete Aktionen starten, um mittel- und langfristig die besten Mitarbeiter zu beschäftigen.

Schließlich gibt es noch rechtliche Herausforderungen. Es kommt laufend zu Änderungen, wie z. B. einem neuen Gesetzesentwurf betreffend Vereine und Stiftungen. Und auch die EASA (Anm. d. Red.: Europäische Agentur für Flugsicherheit) erlässt immer strengere Vorschriften. Als kleines Luftfahrtunternehmen stehen wir da vor denselben Herausforderungen wie ein großer Luftfahrtkonzern und müssen dieselben Auflagen erfüllen.

seulement sur les suggestions de nos collaborateurs, mais aussi sur celles du président.

Nous continuons à nous concerter étroitement sur la stratégie. Je fais le travail préparatoire avec mon équipe de direction et je m'entretiens avec le président. Le conseil d'administration décide finalement s'il approuve les plans à long terme du CEO et s'il autorise les investissements. Par ailleurs, M. Closter reste responsable de la stratégie, des relations politiques et publiques de LAR. Là aussi, nous sommes en contact permanent sur tous les sujets importants.

Quel est le plus grand défi de votre fonction ?

Il y en a beaucoup. Je pense que nous sommes toujours en mode crise. La fin de la pandémie a certes été déclarée, mais elle n'est pas encore définitivement atteinte. Nous le voyons surtout au niveau des voyages restreints que font les gens. Nombreux sont ceux qui restent inquiets. Le virus ne peut pas être éradiqué et tout le monde craint que la prochaine variante soit pire qu'Omikron.

Ce que personne n'aurait pu prévoir, c'est la guerre en Ukraine. Bien entendu, en tant que LAR, nous nous demandons ce que nous pouvons faire. Nous ne sommes pas tombés dans l'activisme, mais nous prenons néanmoins nos responsabilités et mettons nos services à la disposition des institutions concernées, notamment le gouvernement, le CGDIS ainsi que les organisations d'aides internationales. Nous n'avons donc pas lancé nous-mêmes d'appels aux dons ou de collectes, mais nous soutenons les grandes organisations spécialisées dans les interventions en zones de guerre.

Il faut également mentionner l'inflation, qui préoccupe bien sûr les citoyens, mais aussi les entreprises. Les coûts, qu'il s'agisse du carburant ou du personnel, menacent de s'envoler - et il faut gérer cela, car diriger, c'est aussi anticiper.

Un point important est également le recrutement et la promotion des collaborateurs. Il y a une pénurie de personnel qualifié, ce qui signifie que nous devons lancer des actions concrètes pour employer les meilleurs collaborateurs à moyen et long terme.

Enfin, il y a des défis juridiques. Il y a constamment des changements, comme ce nouveau projet de loi concernant les associations et les fondations. Et l'AESA (Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne) édicte elle aussi des règles de plus en plus strictes. En tant que petite compagnie aérienne, nous sommes confrontés aux mêmes défis qu'un grand groupe d'aviation et devons respecter les mêmes obligations.

” Führen bedeutet auch
Vorausdenken.

“

Und was ist das Schönste an Ihrem Job?

Das ist die Genugtuung zu wissen, dass unsere Arbeit einen Sinn hat. Wir sind für die Menschen da. Wir retten Leben. Und natürlich das Feedback, das man bekommt und bestätigt, dass unsere Arbeit wertgeschätzt wird.

Et quel est le meilleur aspect de votre travail ?

C'est la satisfaction de savoir que notre travail a un sens. Nous sommes là pour les gens. Nous sauvons des vies. Et bien sûr, le feedback que l'on reçoit et qui confirme que notre travail est apprécié à sa juste valeur.

”

Le meilleur aspect de notre travail,
c'est la satisfaction de savoir
que notre travail a un sens.

“

Wie sehen Sie die LAR in der Zukunft?

Ich möchte in Sachen Flugsicherheit alles daransetzen, Flugunfälle zu vermeiden. Das fängt damit an, die Unternehmenskultur zu stärken und das Verantwortungsbewusstsein bei unseren Mitarbeitern zu schärfen, die laufend geschult werden. Und wir müssen natürlich das richtige Arbeitsmaterial beschaffen, es instand halten und an der richtigen Stelle einsetzen.

Wir haben die Vision, die Besten zu werden im Bereich der Luftrettung und des internationalen Patiententransports. Daran muss man jeden Tag arbeiten. Für mich ist es auch die Fortsetzung einer Erfolgsstory. Es gilt, weiterhin innovativ zu sein und neue Ideen in die Praxis umzusetzen. Ein Beispiel: Derzeit fliegen die Rettungshelikopter der LAR nur bei Tag. Was müssen wir jedoch tun, um rund um die Uhr einsatzfähig zu sein, ohne Risiken einzugehen? Hierzu arbeiten wir an neuen Konzepten. Aber selbstverständlich ist es auch wichtig, dass wir uns mit den Behörden und Leitstellen abstimmen.

Ein großes Thema sind die Drohnen, die ja vielfach bereits im Privatbereich eingesetzt werden. Da wird es mit Sicherheit in fünf bis zehn Jahren bahnbrechende Entwicklungen geben, und ich bin überzeugt, dass auch die LAR in diesem Feld tätig sein wird. Etwa irgendwann als Drohnenbetreiber, um Medikamente von A nach B zu transportieren, Blutproben ins Labor zu bringen oder Defibrillatoren zum Patienten. Da gibt es vielfältige Möglichkeiten, und es wird sehr auf unsere Professionalität und Verlässlichkeit ankommen. Dasselbe gilt für den Ambulanzflug. Auch da wird es darauf ankommen, dass wir weiterhin die beste Qualität für die Patienten liefern – auch über längere Strecken.

Nicht zuletzt ist auch für uns das Thema Nachhaltigkeit entscheidend. Sobald wir auf Biokerosin umstellen können, werden wir das tun. Auch an Elektromobilität sind wir interessiert. Wichtig sind auch die Bereiche Gebäudetechnik, Fuhrpark und Energie. Wo immer es für uns sinnvoll ist, möchten wir unsere Verantwortung als luxemburgisches Unternehmen wahrnehmen.

Comment voyez-vous LAR à l'avenir ?

En matière de sécurité aérienne, je veux tout mettre en œuvre pour éviter les accidents aériens. Cela commence par renforcer la culture d'entreprise et le sens des responsabilités de nos collaborateurs, qui sont formés en permanence. Et nous devons bien sûr nous procurer le matériel de travail adéquat, le maintenir en état et l'utiliser au bon endroit.

Notre vision est de devenir les meilleurs dans le domaine du sauvetage aérien et du transport international de patients. Il faut y travailler chaque jour. Pour moi, c'est aussi la poursuite d'une histoire à succès. Il faut continuer à innover et à mettre en pratique de nouvelles idées. Un exemple : actuellement, les hélicoptères de sauvetage de LAR ne volent que de jour. Mais que devons-nous faire pour être opérationnels 24 heures sur 24 sans prendre de risques ? Pour cela, nous travaillons sur de nouveaux concepts. Mais bien entendu, il est également important de discuter avec les autorités et les centres de contrôle.

Les drones, qui sont déjà souvent utilisés dans le domaine privé, constituent un grand sujet. Il y aura certainement des développements révolutionnaires dans ce domaine d'ici cinq à dix ans, et je suis convaincu que LAR sera également active dans ce domaine. Par exemple, en tant qu'exploitant de drones pour transporter des médicaments d'un point A à un point B, des échantillons de sang au laboratoire ou des défibrillateurs au patient. Les possibilités sont multiples et notre professionnalisme et notre fiabilité seront très importants. Il en va de même pour le vol en ambulance. Là aussi, il sera important que nous continuions à fournir la meilleure qualité aux patients, même sur de longues distances.

Enfin, le thème de la durabilité est également décisif pour nous. Dès que nous pourrons passer au biokérosène, nous le ferons. Nous nous intéressons aussi à l'électromobilité. Les domaines de la technique du bâtiment, du parc automobile et de l'énergie sont également importants. Partout où cela a du sens pour nous, nous voulons assumer notre responsabilité en tant qu'entreprise luxembourgeoise.

” Notre objectif est d'étendre le sauvetage aérien de LAR aux régions frontalières belges et françaises. “



Frank HALMES
CEO LAR

Welche Botschaft möchten Sie unseren Mitgliedern mit auf den Weg geben?

Zunächst möchte ich mich bei unseren Mitgliedern und Spendern für ihre langjährige Unterstützung und Treue bedanken. Natürlich wünsche ich mir, dass diese Treue anhält, weil die LAR auf ihre Mitglieder angewiesen ist. Daher ist es mein Ansporn, ihnen etwas zurückzugeben und unsere Dienstleistungen stetig zu verbessern und auszubauen. Das Besondere ist ja, dass sich niemand wünscht, die Dienste der LAR jemals brauchen zu müssen. Aber für die Menschen, die auf unsere Hilfe angewiesen sind, möchten wir unser Bestmögliches tun.

Zudem möchten wir auf all jene zugehen, die noch nicht Mitglied sind. Nicht-Luxemburger machen mittlerweile ja fast 50 % der Bevölkerung aus. Auch sie möchten wir verstärkt ansprechen. Und natürlich wollen wir für die Grenzgänger attraktiv sein. In Zukunft sollen Grenzgänger nicht nur während der Woche auf unsere Dienstleistungen zurückgreifen können, sondern auch am Wochenende oder in der Nacht, wenn sie zu Hause sind. Unser Ziel ist es, die Luftrettung der LAR auf die belgischen und französischen Grenzregionen auszuweiten.

Quel message souhaitez-vous faire passer à nos membres ?

Je tiens tout d'abord à remercier nos membres et donateurs pour leur soutien et leur fidélité de longue date. Je souhaite bien entendu que cette fidélité perdure, car LAR dépend de ses membres. C'est pourquoi ma motivation est de leur rendre la pareille, d'améliorer et d'étendre constamment nos services. Personne ne souhaite avoir un jour besoin des services de LAR, ce qui est particulier, mais nous voulons faire de notre mieux pour ceux qui ont besoin de notre aide. Nous souhaitons également aller à la rencontre de tous ceux qui ne sont pas encore membres.

Les non-Luxembourgeois représentent aujourd'hui près de 50 % de la population. Nous souhaitons nous adresser davantage à eux. Et bien sûr, nous voulons être attractifs pour les frontaliers. À l'avenir, les frontaliers ne doivent pas seulement pouvoir recourir à nos services pendant la semaine, mais aussi le week-end ou la nuit, lorsqu'ils sont chez eux. Notre objectif est d'étendre le sauvetage aérien de LAR aux régions frontalières belges et françaises.



Das malerische Müllerthal ist ein beliebtes Ausflugsziel für Motorradfahrer.

Golden Hour of Trauma

Die alles entscheidende Stunde

L'heure décisive

Den ersten Ausflug mit ihrem nagelneuen Motorrad hatte sich Cristelle ganz anders vorgestellt. Was als entspannte Tour beginnt, endet mit einem Rettungseinsatz unter schwierigsten Bedingungen. Denn als das LAR-Team zum Unfallort im steilen Gelände des Müllerthals gerufen wird, ist ungewiss, ob der Rettungshubschrauber überhaupt in der Nähe der Unfallstelle landen kann. Allen Beteiligten ist klar: Cristelles Genesungschancen hängen davon ab, wie schnell sie ins Krankenhaus geflogen werden kann.

Cristelle konnte nicht mehr schnell genug reagieren. Völlig unvermittelt war der weiße Audi losgefahren und hatte ihr die Vorfahrt genommen. Erst am Vortag hatte sie ihr neues Motorrad, ein größeres Modell mit Topausstattung, beim Verkäufer abgeholt. Seit Wochen hatte sie sich auf diesen Tag gefreut. An diesem sonnigen Tag im März war das Wetter perfekt, um endlich die Jungfernfahrt zu unternehmen.

Die leidenschaftliche Motorradfahrerin wohnt in einem kleinen lothringischen Ort nahe der Luxemburger Grenze. Für diese erste Spritztour hat sie eine Route durch das kurvenreiche Müllerthal ausgewählt, das für seine abwechslungsreichen Strecken bekannt ist und gerade bei schönem Wetter viele Biker aus nah und fern anzieht. Sie kann sich noch erinnern, wie das Auto von rechts immer näher kommt und mit Wucht gegen die Maschine und ihr rechtes Bein prallt. Dann verliert sie das Bewusstsein, während sie mehrere Meter weit auf die andere Straßenseite geschleudert wird.

Cristelle avait imaginé sa première sortie sur sa moto toute neuve bien différemment. Ce qui devait être une virée relax se termine par un sauvetage effectué dans des conditions très difficiles. Car lorsque l'équipe LAR est envoyée sur le lieu de l'accident, dans la région escarpée du Müllerthal, l'hélicoptère de sauvetage n'est pas certain de pouvoir atterrir à proximité. Tout le monde sait néanmoins que les chances de guérison de Cristelle dépendent de la rapidité avec laquelle pourra se faire son transfert à l'hôpital.

Cristelle n'a pas eu le temps de réagir assez vite : une Audi blanche démarre à l'improviste et lui grille la priorité. La veille, Cristelle avait à peine récupéré sa nouvelle moto chez son vendeur. Des semaines qu'elle attendait cela avec impatience et en cette journée ensoleillée de mars, la météo était parfaite pour inaugurer son engin.

Pour sa première virée, cette motarde passionnée, résidant dans une petite ville de Lorraine pas loin de la frontière luxembourgeoise, a choisi un itinéraire à travers le Müllerthal, une région sinueuse, connue pour ses parcours variés attirant de nombreux motards d'ici et d'ailleurs, surtout par beau temps. Cristelle se souvient encore de la voiture, sur sa droite, se rapprocher de plus en plus d'elle jusqu'à percuter violemment son engin et sa jambe droite. La conductrice perd ensuite connaissance, projetée sur plusieurs mètres de l'autre côté de la route.



Teamwork ist gefragt: Der Intensivkrankpfleger unterstützt den Piloten bei der Auswahl eines geeigneten Landeplatzes.

Alarmierung der LAR-Basis: Nun muss es schnell gehen

Als kurze Zeit später ein unerträglicher Schmerz in der Schulter sie wieder weckt, ist die LAR-Rettungscrow bereits alarmiert. Auf der Station am Findel richten sich in dem Moment alle Augen auf den Bildschirm an der Wand, auf dem sofort der Unfallort, die Flugrichtung, die Entfernung und die geschätzte Flugzeit von der Station angezeigt werden: Echternach Richtung Luxemburg, Verkehrsunfall, Pkw gegen Motorrad, 44-jährige Frau. Die Anspannung steigt, denn alle wissen, wie schwerwiegend solche Unfälle sein können. Pilot Philippe Fiévet verständigt die Flugsicherung und bittet um Vorrang für den Start. Der Intensivkrankpfleger Julien Henrichs ruft die 112 an, um Details über den Zustand des Opfers, die Gegebenheiten vor Ort und die angeforderte Verstärkung zu erhalten. Alle eilen an Bord und zwei Minuten nach Alarmierung ist der Hubschrauber bereit zum Abflug.

Kaum in der Luft, teilt die Crew alle Informationen, die sie während der kurzen Vorbereitung vor dem Abflug sammeln konnte. Der Intensivkrankpfleger beginnt, auf Karten und Satellitenbildern nach einem Landeplatz zu suchen.

Alerte à la base de LAR : il faut maintenant faire vite

Lorsque, peu de temps après, une douleur insupportable dans l'épaule la réveille à nouveau, l'équipe de sauvetage de LAR est déjà alertée. À ce moment-là, à la station du Findel, tous les yeux sont braqués sur l'écran accroché au mur, affichant immédiatement le lieu de l'accident, la direction, la distance et le temps de vol estimé depuis la station : Echternach direction Luxembourg, accident de la route, voiture contre moto, femme de 44 ans. La tension monte, car tout le monde connaît la gravité de tels accidents. Philippe Fiévet, le pilote, prévient le contrôle aérien et demande la priorité pour le décollage. L'infirmier en soins intensifs, Julien Henrichs, appelle le 112 pour obtenir des détails plus précis sur l'état de la victime, la situation sur place et les renforts demandés. Tout le monde se précipite à bord et deux minutes après l'alerte, l'hélicoptère est prêt à décoller.

À peine en l'air, l'équipage partage toutes les informations qu'il a pu recueillir pendant la courte préparation avant le départ. L'infirmier en soins intensifs commence à chercher un lieu d'atterrissage possible sur des cartes et des images satellites.

Landeanflug mit Hindernissen

Erste Schwierigkeit: Die Kreuzung, an der sich der Unfall ereignet hat, liegt am Ende eines bewaldeten Tals, wo ein Haupttal und ein Nebental zusammentreffen. Es werden nur die drei Achsen längs der Täler für den Landeanflug infrage kommen. Angesichts des Windes an diesem Tag scheint die Achse des Haupttals, das nach Nordosten ausgerichtet ist, die beste Wahl zu sein. Alle Crewmitglieder suchen mit ihren Augen genau die Gegend ab, um das Gelände und den Landeplatz auszumachen und mögliche Hindernisse vorhersehen zu können.

Zweite Schwierigkeit: Ein Stück weiter erblickt die Crew eine Hochspannungsleitung, die durch das Haupttal verläuft. Diese behindert zwar nicht den Landeanflug, wird aber Probleme beim erneuten Start bereiten. Als der Pilot senkrecht über die Stelle fliegt, wird ihm klar, dass die örtlichen Gegebenheiten den ursprünglich geplanten Anflug verhindern. „Bei einem Anflug in nordöstlicher Richtung in das Haupttal hätte der Hubschrauber im Endanflug nämlich über das Unfallopfer und sein Motorrad, die bereits vor Ort befindlichen Einsatzkräfte sowie über alle in der Nähe stehenden Fahrzeuge fliegen müssen.

Das Risiko, Gegenstände vom Boden wegzuwerfen, die zu gefährlichen Geschossen für die Menschen vor Ort werden könnten, wäre zu groß gewesen“, erklärt der Pilot.

Es bleibt nur der Anflug durch das engste Tal, ansonsten müsste der Pilot auf eine Landung in unmittelbarer Nähe verzichten und das medizinische Team über den Straßenweg zum Unfallort gebracht werden. Die Feuerwehr hat die Straße gesperrt – sie ist frei für die Landung. Die Windverhältnisse sind weiterhin gut. Der Pilot entscheidet, an der vom Team vorgeschlagenen Stelle zu landen: ein freier Grasstreifen nahe der Unfallstelle.

Amorcer un atterrissage malgré les obstacles

Première difficulté : le carrefour où s'est produit l'accident se trouve au fond d'une vallée boisée où se rejoignent un vallon principal et un vallon secondaire. Les trois axes le long des vallées seront pris en compte pour l'approche. Vu le vent ce jour-là, l'axe de la vallée principale, orienté nord-est, semble être le meilleur choix. Tous les membres de l'équipage scrutent minutieusement la zone avec leurs yeux afin de repérer le terrain et le lieu d'atterrissage et d'anticiper les éventuels obstacles.

Deuxième difficulté : un peu plus loin, l'équipage aperçoit une ligne à haute tension qui traverse la vallée principale. Celle-ci n'entrave pas l'approche, mais posera des problèmes lors du redécollage. Lorsque le pilote survole le site à la verticale, il se rend compte que les conditions locales empêchent l'approche initialement prévue. « En effet, en cas d'approche vers le nord-est de la vallée principale, l'hélicoptère aurait dû, en approche finale, survoler la victime de l'accident et sa moto, les forces d'intervention déjà sur place ainsi que tous les véhicules se trouvant à proximité. Le risque de souffler des objets depuis le sol, qui auraient pu devenir des projectiles dangereux pour les personnes sur place, aurait été trop important », explique le pilote.

Il ne reste que l'approche par la vallée la plus étroite, sans laquelle le pilote devrait renoncer à se poser à proximité immédiate, et qui conduirait l'équipe médicale à être transportée sur le lieu de l'accident par liaison routière. La route, fermée par les pompiers, est libre pour l'atterrissage et les conditions de vent restent favorables. Le pilote décide donc d'atterrir à l'endroit proposé par l'équipe : une bande d'herbe dégagée et située près du lieu de l'accident.

Atterrissage délicat : Philippe Fiévet a dû faire preuve de toutes ses qualités de pilote.





Dem LAR-Hubschrauber gelingt die Landung direkt am Unfallort. Die enorme Beschädigung des Pkw lässt die Wucht des Zusammenpralls mit dem Motorrad erahnen.

Eine Unterkühlung ist für Unfallopfer fatal

Vorsichtig und mit geringer Geschwindigkeit gelingt es ihm, so zu landen, dass der Verkehr wieder fließen kann, sobald der Rotor zum Stillstand gekommen ist. Das Team ist bereits ausgestiegen: Es ist darauf trainiert, bei drehendem Rotor den Hubschrauber zu verlassen, sobald dieser stabil auf dem Boden steht und der Pilot die Erlaubnis dazu gibt.

Die Besatzung des CGDIS-Krankenwagens ist bereits vor Ort und leistet Erste Hilfe, als der Arzt und der LAR-Krankenpfleger beim Unfallopfer eintreffen. Cristelle ist wieder bei Bewusstsein. Während der LAR-Arzt sie untersucht, spricht er beruhigend auf sie ein. Dabei geht er nach dem in der modernen Trauma-Versorgung üblichen ABCDE-Schema vor: Verletzungen und vitale Bedrohungen werden strukturiert erfasst und möglichst schnell behandelt. A steht für Airway (Atemweg), B für Breathing (Beatmung), C für Circulation (Kreislauf), D für Disability (neurologisches Defizit) und E für Environment (Umwelteinflüsse). Bei Cristelle stellt sich nicht nur die Frage nach möglichen inneren Blutungen, sondern auch nach komplizierten Brüchen. Außerdem besteht die Gefahr einer Unterkühlung der Patientin. Trotz des sonnigen Wetters ist der Boden an jenem Frühlingstag noch sehr kalt. „Eine Unterkühlung ist fatal für Unfallopfer, da der Sauerstoffbedarf des Körpers durch reflektorisches Zittern stark ansteigt und die Blutgerinnung durch die niedrige Körpertemperatur negativ beeinflusst wird“, erklärt LAR-Notarzt Paris Kontokostas.

L'hypothermie est fatale aux victimes d'accidents

Prudemment et à faible vitesse, le pilote parvient à se poser de manière à ce que la circulation puisse reprendre une fois le rotor stoppé. L'équipe est déjà descendue : elle est entraînée à quitter l'hélicoptère lorsque le rotor tourne, dès que celui-ci est stable sur le sol et que le pilote en donne l'autorisation.

L'équipage de l'ambulance du CGDIS est déjà sur place et prodigue les premiers soins lorsque le médecin et l'infirmier LAR arrivent près de la victime de l'accident. Cristelle a repris conscience. Pendant que le médecin LAR l'examine, il lui parle pour la rassurer. Il procède selon le schéma ABCDE utilisé dans le traitement moderne des traumatismes : les blessures et les menaces vitales sont répertoriées de manière structurée et traitées le plus rapidement possible. A pour Airway (voies respiratoires), B pour Breathing (respiration), C pour Circulation (circulation), D pour Disability (déficit neurologique) et E pour Environment (influence de l'environnement). Dans le cas de Cristelle, en plus de la question d'éventuelles hémorragies internes se pose aussi celle de potentielles fractures compliquées. En outre, il existe un risque d'hypothermie pour la patiente. Malgré le temps ensoleillé, le sol est encore très froid en ce jour de printemps. « L'hypothermie est fatale aux victimes d'accidents, car les besoins en oxygène du corps augmentent fortement en raison des tremblements réflexes et la coagulation sanguine est influencée négativement par la faible température du corps », explique Paris Kontokostas, le médecin urgentiste LAR.

Patiententransport in der Vakuummatratze

Cristelle erhält von ihm zunächst Sauerstoff. Blutdruck, Herz- und Atemfrequenz sowie Sauerstoffsättigung werden kontinuierlich über einen Monitor überwacht. Um ihr den Transport so angenehm wie möglich zu machen, verabreicht der Arzt der Patientin Medikamente gegen Schmerzen und Übelkeit. Nachdem der Arzt ihren ausgekugelten rechten Oberarm wieder eingelenkt hat, wird sie in eine sogenannte Vakuummatratze gelegt, die sich optimal an ihre Körperform anpasst, um Brüche und eine eventuelle Verletzung der Wirbelsäule zu stabilisieren.

Parallel zur Erstversorgung nimmt das LAR-Team Kontakt zur Notaufnahme des diensthabenden Krankenhauses auf. Die Kollegen vor Ort erfahren, dass eine schwer verletzte Motorradfahrerin in wenigen Minuten luftgebunden in den Schockraum der Notaufnahme eingeliefert wird.

Lebenswichtiges Zeitfenster

Exakt eine halbe Stunde nach Ankunft hebt der Rettungshelikopter mit Cristelle an Bord wieder ab. Während des gesamten Fluges wird die Patientin weiterhin betreut und medizinisch überwacht. Im Krankenhaus angekommen, wird Cristelle auf der Intensivstation behandelt.

Die in mehreren internationalen Studien belegte „Golden Hour of Trauma“ besagt, dass Unfallopfer die besten Überlebens- und Genesungschancen haben, wenn sie innerhalb einer Stunde zur definitiven Versorgung schonend ins Krankenhaus gebracht werden“, so Notarzt Paris Kontokostas. Dank der schnellen Hilfe aus der Luft konnte Cristelle tatsächlich in weniger als einer Stunde ins Krankenhaus geflogen werden. Diese wertvollen Minuten haben vermutlich dazu beigetragen, dass sie vor noch schwerer wiegenden Schäden bewahrt werden konnte. Wir wünschen Cristelle alles Gute für eine schnelle und vollständige Genesung.

Transport du patient dans le matelas à dépression

Cristelle reçoit d'abord de l'oxygène. Sa tension artérielle, ses fréquences cardiaque et respiratoire ainsi que sa saturation en oxygène sont surveillées en permanence par un moniteur. Pour rendre le transport aussi agréable que possible, le médecin administre à la patiente des médicaments contre la douleur et les nausées. Une fois que le médecin a remis en place son bras droit déboîté, Cristelle est placée dans un matelas à dépression s'adaptant parfaitement à sa morphologie et destiné à stabiliser les fractures et toute éventuelle lésion de la colonne vertébrale.

Parallèlement aux premiers soins, l'équipe LAR prend contact avec le service des urgences de l'hôpital de garde. Les collègues sur place apprennent qu'une motocycliste grièvement blessée va être admise en quelques minutes, par voie aérienne, dans la salle d'accueil d'urgence vitale.

Un créneau horaire qui est vital

Exactement une demi-heure après son arrivée, l'hélicoptère de sauvetage décolle à nouveau avec Cristelle à bord. Pendant tout le vol, la patiente continue à être soignée et à bénéficier d'une surveillance médicale. Une fois arrivée à l'hôpital, Cristelle est prise en charge dans l'unité de soins intensifs.

« Selon la "Golden Hour of Trauma", démontrée par plusieurs études internationales, les victimes d'accidents ont les meilleures chances de survie et de rétablissement si elles sont transportées en douceur à l'hôpital dans l'heure qui suit l'accident, afin de recevoir des soins définitifs », explique le médecin urgentiste Paris Kontokostas. Grâce à la rapidité de l'aide aérienne, Cristelle a effectivement pu être transportée à l'hôpital en moins d'une heure. Ces précieuses minutes ont probablement contribué à la sauver de dommages encore plus graves. Nous souhaitons à Cristelle tous nos vœux pour un rétablissement rapide et complet.



Après seulement quelques minutes de vol, l'hélicoptère Air Rescue 1 se pose sur le toit de l'hôpital.

„Ich sehe die Motorhaube auf mich zukommen.“

« Je vois le capot me rentrer dedans. »

In einer E-Mail an die LAR erinnert sich das Unfallopfer Cristelle an einen sonnigen Tag, der sich geradezu anbot, um ihr brandneues Motorrad auszufahren. Die 44-Jährige wohnt in Lothringen, nur wenige Kilometer von der luxemburgischen Grenze entfernt. Die Fahrt durch die felsige Landschaft des Müllerthals beginnt entspannt: „Ich war auf der Hauptstraße unterwegs, ganz gemütlich. Vor mir waren zwei Autos, hinter mir eines, ich fuhr mit etwa 80 km/h, also nicht sehr schnell. Ich näherte mich einer Kreuzung, an der ich Vorfahrt hatte. Ich sehe von rechts einen weißen SUV kommen und an der Vorfahrtstraße anhalten.“ Cristelle fühlt sich auf ihrem neuen Motorrad sicher.

Dann passiert es: „Das erste Auto fährt an der Kreuzung vorbei, dann das zweite. Als ich auf Höhe des SUV bin, sehe ich die Motorhaube auf mich zukommen. Ich habe keine Chance zu reagieren. Die Wucht des Aufpralls zerschmettert mir sofort das Bein und ich verliere das Bewusstsein.“ Ein unerträglicher Schmerz in ihrer rechten Schulter weckt sie schließlich. Auf dem Weg zum Hubschrauber bittet sie noch darum, ihren Mann zu informieren. „Am nächsten Tag wurde ich auf der Intensivstation wach und ich erfuhr, dass ich mehrere Brüche erlitten hatte, darunter einen komplizierten Bruch des Oberarmknochens, der zudem nach hinten ausgekugelt war – insgesamt wurde ich dreimal operiert“, berichtet sie.

Dans un e-mail adressé à LAR, Cristelle, la victime de l'accident, se souvient d'une journée ensoleillée qui se prêtait à merveille pour sortir sa moto flambant neuf. Agée de 44 ans, Cristelle habite en Lorraine, à quelques kilomètres de la frontière luxembourgeoise. La virée à travers les paysages rocheux du Müllerthal commence en toute décontraction. « J'étais sur la route principale, je roulais tranquillement, il y avait deux voitures devant moi, une derrière moi, j'étais autour de 80 km/h je crois, nous ne roulions pas très vite. Je m'approche d'une intersection où j'étais prioritaire. Je vois un SUV blanc arriver de la droite et s'arrêter au céder-le-passage. » Cristelle se sent en sécurité sur sa nouvelle moto.

Puis tout est allé très vite. « La première voiture passe, puis la deuxième, et lorsque j'arrive au niveau du SUV, je vois le capot me rentrer dedans. Je n'ai aucune chance de réagir. La force de l'impact m'écrase immédiatement la jambe et je perds connaissance ». Une douleur insupportable à l'épaule droite finit par la réveiller. En route vers l'hélicoptère, elle demande encore à ce que son mari soit informé. « Le lendemain, je me suis réveillée aux soins intensifs et j'ai appris que j'avais subi plusieurs fractures, dont une fracture complexe de l'humérus, qui s'était en outre luxée vers l'arrière - j'ai été opérée trois fois au total », raconte-t-elle.



” Je tiens encore une fois à remercier toute l'équipe LAR.

Cela m'a encouragé à devenir membre avec toute ma famille et je deviens une de vos ambassadrices depuis l'accident.

“

Cristelle

Disney

disponible sur Post**TV**



© 2019 Disney

Retrouvez de nombreux
films **Disney dans**
le catalogue VOD !

tele.lu



We fly for your life



GREVELS, 07.02.2022

Schwerverletzte bei spektakulärem Pkw-Unfall

Dramatische Situation an diesem kalten Montag im Februar: Ein Pkw ist auf der CR308 zwischen Grevels und der Kreuzung mit der CR307 bei Wal unterwegs. Das Auto kommt von der feucht-rutschigen Fahrbahn ab, überschlägt sich und bleibt auf dem angrenzenden Feld liegen.

Die Notärztin der LAR wird mit dem Rettungshubschrauber AR1 an die Unfallstelle geflogen und übernimmt die Erstversorgung, bis die schwerverletzte Fahrzeuglenkerin ins Krankenhaus transportiert werden kann.



GREVELS/KOETSCHETTE, 28.04.2022

Manœuvre de dépassement ratée : une passagère grièvement blessée

Jeudi matin, le conducteur d'une voiture circule sur le CR308 entre Grevels et Koetschette. Alors qu'il s'apprête à dépasser une voiture qui le précède, un camion arrive en sens inverse. Pour éviter une collision frontale, il freine si brutalement qu'il perd le contrôle de son véhicule et heurte un arbre avec le côté passager. La femme assise de ce côté est grièvement blessée et doit être désincarcérée de la voiture avant d'être transportée à l'hôpital par l'hélicoptère de sauvetage de LAR.

REULER, 23.12.2021

Bewusstlos in Wohnung aufgefunden

Einen Tag vor Weihnachten wird das Team des AR2 zu einem heiklen Einsatz gerufen: Ein Mann wurde kurz nach Mittag von seinen Angehörigen bewusstlos in seiner Wohnung aufgefunden – genauere Informationen fehlen.

Der Rettungshelikopter AR2 hebt innerhalb kürzester Zeit ab und trifft wenige Minuten später am Einsatzort in Reuler ein. Die Auswahl eines geeigneten Landeplatzes gestaltet sich schwierig – trotzdem gelingt es dem Piloten, den Rettungshelikopter sicher auf einer Wiese zu landen. Dank der reibungslosen Kommunikation mit der 112 ist das LAR-Notfallteam in der Lage, schnellstmöglich zur Wohnung des Patienten zu gelangen. Von dort aus wird der Mann abtransportiert und zusammen mit dem SAMU-Team zur weiteren Versorgung in das Centre Hospitalier du Nord in Ettelbrück geflogen.



TRÈVES, 05.03.2022

Conducteur ivre cause une collision

En ce samedi après-midi vers 16h30, un accident dramatique se produit sur le Petrisberg à Trèves. Le conducteur, circulant avec deux autres passagers sur la Robert-Schumann-Allee, se retrouve sur la voie opposée en raison d'une vitesse excessive, avant de percuter de plein fouet un véhicule arrivant en sens inverse. Sur place, la police constate que le conducteur, âgé de 18 ans, est fortement alcoolisé. Les hélicoptères de sauvetage LAR et Christoph 10 sont appelés sur les lieux pour porter assistance aux quatre personnes grièvement blessées.



RALINGEN, 09.05.2022

Schwein gehabt!

An einem sonnigen Montagnachmittag ist ein Traktorgespann im deutschen Kreis Trier-Saarburg unterwegs. Im Anhänger befinden sich nicht weniger als 108 lebende Schweine. Auf der kurvenreichen und abschüssigen Strecke gerät das „tierische“ Gespann plötzlich auf die Gegenfahrbahn. Dabei begräbt der Anhänger ein entgegenkommendes Fahrzeug und beschädigt dieses stark. Vorsorglich wird der Rettungshubschrauber der LAR angefordert.

„Schwein“ haben bei dem Unfall sowohl der Lenker des Pkw, der sich leicht verletzt aus seinem Auto befreien kann, als auch der Traktorfahrer, der unverletzt bleibt. In einer gemeinsamen Aktion mehrerer örtlicher Feuerwehren gelingt es nach mehreren Stunden, die Tiere einzufangen und zum Bauernhof zu transportieren.



PUTSCHEID, 14.05.2022

Un véhicule percute un arbre : une femme hélicoptérée par LAR

Un grave accident de la circulation se produit sur le CR322. Un samedi matin, une voiture sportive circule entre Putscheid et Wahlhausen. Soudain, le conducteur perd le contrôle de son véhicule et percute un arbre. Sous la violence du choc, la voiture est projetée dans un fossé du côté opposé de la route, et le conducteur et la passagère sont coincés à l'intérieur. La femme, grièvement blessée, est transportée à l'hôpital par l'hélicoptère de sauvetage de LAR.



IRREL, 16.02.2022

Rettung mittels Schleifkorbtrage

„Verletzte Person auf Flachdach in Irrel“ – so steht es auf dem Melder. Im Schulhof der Franziskus Grund- und Realschule plus in Irrel ist am Mittwoch um die Mittagszeit gerade viel Betrieb. Kurze Zeit nach Alarmierung durch die Leitstelle Trier setzt der Rettungshubschrauber AR3 in direkter Nähe des Einsatzortes auf einem Sportplatz auf. Das LAR-Einsatzteam eilt dem Verletzten zu Hilfe. Der Patient wird mittels Schleifkorbtrage über die Drehleiter schonend vom Flachdach gerettet. Die Feuerwehr Bitburg unterstützt den Rettungsdienst VG Südeifel beim Bergungseinsatz. In Begleitung des LAR-Notarztes wird der Verletzte zur weiteren Behandlung ins Krankenhaus gebracht.



CONSDORF, 22.04.2022

Wanderin aus Kleiner Luxemburger Schweiz ausgeflogen

Unerwartetes Ende eines Ausfluges im Wanderparadies Müllertal: An einem Freitagnachmittag stürzt eine Frau im „Natur- & Geopark Mëllerdall“ und kann ihre Wanderung nicht mehr fortsetzen.

Wenige Minuten nach Absetzen des Notrufs landet der Rettungshubschrauber AR1 mit seiner medizinischen Crew an Bord. Nach der Erstversorgung durch den LAR-Notarzt wird die Patientin zur weiteren Behandlung in der Vakuummatratze ins diensthabende Krankenhaus geflogen.



NEUERÖFFNUNG OKTOBER 2022 • 1. ERÖFFNUNGSPHASE

SENIORENRESIDENZ AM WENGERT • CANACH

**NEUE WOHNSTRUKTUR IN LUXEMBURG MIT 4 DIENSTLEISTUNGEN
UNTER EINEM DACH VEREINT**

**BETREUTES WOHNEN • CENTRE INTÉGRÉ POUR PERSONNES
ÂGÉES (CIPA) • TAGESSTÄTTE • URLAUBSBETTEN**

ZUSÄTZLICHE
INFORMATIONEN UNTER:

Tel.: 24 25 24 26

www.paiperleck.lu

SCHNUPPERTAGE
2022



Paiperleck 
S.à r.l.
Aides et Soins à Domicile - Résidences Seniors



Übung in luftiger Höhe

Exercice de haut vol

Probe für den Ernstfall: Eine Person wird mit der Seilwinde des LAR-Hubschraubers aus ihrer misslichen Lage befreit.

Entraînement en situation réelle : une personne est libérée d'une épineuse situation à l'aide du treuil de l'hélicoptère LAR.





Der Antrieb des Sessellifts ist ausgefallen, die Fahrgäste sitzen in ihren Gondeln fest – dies war das Szenario einer Übung, die gemeinsam von den Einsatzkräften der LAR und den Höhenrettern der Spezialeinheit GRIMP (Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieux périlleux) des CGDIS in Vianden durchgeführt wurde. Die Übung ermöglichte es, die Evakuierung mittels Seilwinde zu trainieren und die Zusammenarbeit zwischen den Einsatzteams weiter zu optimieren.

Le moteur du télésiège est en panne, les passagers sont coincés dans leurs nacelles - tel était le scénario d'un exercice grandeur nature réalisé conjointement par les équipes d'intervention de LAR et le Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieux périlleux (GRIMP) du CGDIS à Vianden. L'exercice a permis de s'entraîner à l'évacuation au moyen d'un treuil et d'optimiser davantage la coopération entre les équipes d'intervention.



Inkubator in doppelter Mission

Incubateur en double mission

Die Zwillinge Glorija und Leticija kommen mit einem Gewicht von nur 970 g bzw. 1.080 g zur Welt. Nach sieben Wochen auf der neonatologischen Intensivstation treten sie an Bord des LAR-Ambulanzjets die Reise in ihre Heimat Estland an – eine heikle Mission für unser Einsatzteam, das erstmals den neu entwickelten Inkubator einsetzt (siehe Ausgabe 12/2021).

„Die Herausforderung bestand darin, den Transport der beiden Babys im selben Inkubator mit jeweils individueller Atemunterstützung durchzuführen“, erklärt Neonatologe Dr. Jean Bottu, der die Mission gemeinsam mit LAR-Intensivkrankenschwester Jonathan Backes durchführt. Doch das eingespielte Team weiß genau, worauf es ankommt.

In der belgischen Spezialklinik angekommen, betten sie die winzigen Patientinnen behutsam in den neuen Spezialinkubator. So verläuft die Übernahme für sie reibungslos und ohne Stress. Während des Fluges überwachen die LAR-Spezialisten ununterbrochen die Vitalwerte der Frühchen, die zur Atemunterstützung eine Hochleistungs-Sauerstoffbrille tragen. Alles läuft nach Plan, und so landen die Kleinen zwei Stunden später wohlbehütet in Estland, wo sie bereits von einem medizinischen Team erwartet werden. Die Mutter, die ihre Lieblinge begleitet, ist sichtlich erleichtert und überglücklich.

Les jumelles Glorija et Leticija sont nées avec un poids respectifs de 970 g et 1 080 g. Après avoir passé sept semaines en néonatalogie intensive, elles entament le voyage vers leur pays d'origine, l'Estonie, à bord du jet ambulance LAR. Mission délicate pour notre équipe d'intervention qui utilise pour la première fois l'incubateur nouvellement développé (voir édition 12/2021).

« Le challenge consistait à réaliser le transport des deux bébés dans le même incubateur avec une assistance respiratoire individuelle pour chacun », explique le Dr Jean Bottu, néonatalogue, qui effectue la mission avec Jonathan Backes, infirmier en soins intensifs chez LAR. Mais cette équipe parfaitement rodée sait exactement ce qui importe.

Arrivés à la clinique spécialisée belge, ces derniers placent les petites patientes dans le nouvel incubateur ultramoderne en prenant soin que la prise en charge se déroule en douceur et sans stress. Pendant tout le vol, les spécialistes LAR surveillent les fonctions vitales des prématurés, qui portent des lunettes d'oxygénothérapie à haut débit pour les aider à respirer. Tout se déroule comme prévu et c'est ainsi que deux heures plus tard, elles atterrissent en toute sécurité en Estonie, où les attend déjà une équipe médicale. La mère, qui accompagne ses chéries, est visiblement soulagée et plus qu'heureuse.

Wir wünschen Glorija und Leticija alles Gute für ihr noch so junges Leben!

Nous souhaitons à Glorija et Leticija tout le meilleur pour leur vie encore si jeune !



„Das neue Equipment ist optimal an die Bedürfnisse von Frühgeborenen angepasst. Es hat unsere Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern sogar übertroffen!“

« Le nouvel équipement est parfaitement adapté aux besoins des prématurés. Il a non seulement répondu à nos attentes, mais les a même dépassées ! »

Dr. Jean Bottu





LA FAMILLE A
NE CONNAÎT PAS KIDEAZ.COM



LA FAMILLE B
CONNAÎT KIDEAZ.COM

SUIVEZ-NOUS SUR



kideaz.com
On partage
EN FAMILLE



Das fliegende Auge

Sie wollten immer schon mal einen Blick in das Cockpit eines Helikopters werfen? In dieser Ausgabe der LAR-NEWS bieten wir Ihnen die seltene Gelegenheit, die Kommandozentrale eines unserer MD 902-Hubschrauber genauer unter die Lupe zu nehmen! Die kompakten Abmessungen, das extrem vibrationsarme 5-Blatt-

Rotorsystem und nicht zuletzt das NOTAR-System (NO TAIL ROTOR = ohne Heckrotor) machen diesen Helikopter zu einem der sichersten und zuverlässigsten Rettungshubschrauber überhaupt. Entdecken Sie, welche hochpräzisen Instrumente für ein Maximum an Flugsicherheit und Effizienz sorgen.



1. Elektronisches Fluginstrumentensystem

Das EFIS (Electronic Flight Information System) stellt sämtliche relevanten Flug- und Sensordaten dar. Im Vergleich zu konventionellen Instrumenten bieten elektronische Anzeigen eine höhere Genauigkeit und eine optimierte visuelle Darstellung. Zudem erlauben sie die Darstellung zahlreicher weiterer Daten wie Geschwindigkeit, Richtung, Entfernung oder Radarhöhe. Das EFIS zeigt außerdem wichtige Informationen des Autopiloten an.

2. Satellitengesteuertes Kartennavigationssystem

Das Navigationssystem ist via Satellit an die Bodenstation angebunden. Die aktuellen Daten des Hubschraubers (Position, Höhe, Geschwindigkeit und Einsatzstatus) werden dabei kontinuierlich mit den Informationen der Leitstelle und des Luxembourg Control Center (Einsatzort, Einsatzdaten, Waypoints und Textnachrichten) ausgetauscht.

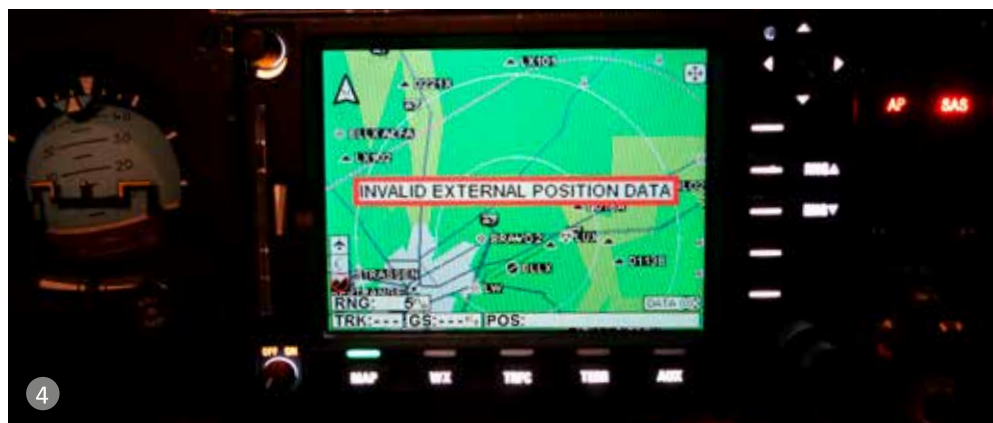
Entscheidender Vorteil: Der Wegfall manueller Eingaben spart wertvolle Zeit zugunsten der Patienten, die Besatzung wird entlastet und die Einsatzsicherheit erhöht.

3. Primäres Anzeigesystem

Das IIDS (Integrated Instrumentation Display System) ist das primäre Anzeigesystem des Hubschraubers. Dank der intuitiven farblichen Darstellung von Balken und Zahlen liefert es den Piloten sämtliche Informationen aller Hubschrauberkomponenten wie Rotor, Triebwerke, Hauptgetriebe oder Kraftstofftank auf einen Blick.

4. Multifunktionsdisplay

Es ermöglicht die Bedienung und Darstellung der umfangreichen Zusatzausrüstung, welche in der am vorderen Ende des Helikopters befindlichen Radarnase



installiert ist. Dazu zählen das TAS (Traffic Avoidance System) zur Ortung anderer Luftfahrzeuge am Himmel und ein Wetterradar mit Stormscope zur Erkennung von Niederschlagsgebieten.

Ein unerlässliches System ist zudem das sogenannte EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), welches zur Darstellung des Geländes, der Warnung vor Hindernissen und zur Stimmausgabe von Information über den Abstand des Hubschraubers über Grund dient.

5. Autopilot Panel

Diese Steuereinheit erlaubt die Bedienung sämtlicher Funktionen des Autopiloten. Er kann etwa so programmiert werden, dass er quasi selbstständig zu einem vorgegebenen Punkt fliegt oder auch eine gesamte Flugstrecke mit mehreren Wegpunkten zurücklegt. Dabei kann der Autopilot mit einer vorgegebenen Steig- bzw. Sinkrate oder Geschwindigkeit „gefüttert“ werden. Er ist sogar in der Lage, einen sogenannten Instrumentenlandeanflug bis zu einer Höhe von 15 m über dem Landepunkt durchzuführen.

Das Redaktionsteam bedankt sich herzlich bei Tim Junk, langjähriger LAR-Pilot und Fluglehrer, für seine wertvolle Unterstützung bei der Erstellung dieses Artikels!

Anmerkung: Sämtliche Bilder wurden aus Sicherheitsgründen am Boden ohne Inbetriebnahme des Hubschraubers aufgenommen. Die Darstellungen bzw. Informationen der Instrumente können vom tatsächlichen Betrieb abweichen.



Die unsichtbare Gefahr

Le danger invisible

Mikroplastik ist bereits an den entlegensten Stellen unserer Welt entdeckt worden, z. B. im Marianengraben oder in der Arktis. Auch im menschlichen Stuhl, im Blut und in den Lungen ist Mikroplastik nachgewiesen worden. Aber wie entsteht Mikroplastik und wie können wir der Plastikflut entgegenwirken?

Plastik ist ein Umweltproblem. Das ist hinlänglich bekannt. Das Vorkommen von Mikroplastik in fast allen Ökosystemen ist eines der Merkmale des Anthropozäns, des Erdzeitalters, das maßgeblich durch den modernen Menschen geprägt ist. Es gibt wirksame Methoden, Plastik zu recyceln oder kontrolliert abzubauen, doch leider sind es nicht umweltpolitische, sondern finanzielle Aspekte, die darüber entscheiden, was mit unserem Plastikmüll passiert.

90% des Plastikmülls in den Meeren stammt aus zehn großen Flüssen, acht davon befinden sich in Asien.

Aber die asiatischen Länder dafür verantwortlich zu machen, wäre ungerecht, denn Europa exportiert große Teile seines Mülls und versteckt sich hinter der Fassade eines angeblich gut funktionierenden Recyclings. Fast die Hälfte des recycelbaren europäischen Plastikmülls landet nämlich in Südostasien, wo die Infrastruktur die Masse nicht bewältigen kann – das Plastik landet im Meer.

Durch Abnutzung und Witterung wird aus Plastik (sekundäres) Mikroplastik – mikroskopisch kleine Plastikteilchen, die potenziell gesundheitsschädlich sind. Auch Synthetikfasern sind eine häufig unterschätzte Quelle für Mikroplastik: Bei jedem Waschen verlieren sie winzige Faserteilchen, die weder die Waschmaschine noch die Kläranlage herausfiltern können und letztlich im Meer landen. Durch

Les microplastiques ont déjà été découverts dans les endroits les plus reculés de notre planète, par exemple dans la fosse des Mariannes ou dans l'Arctique. Ils ont même été détectés dans les selles, le sang et les poumons humains. Mais comment se forment les microplastiques, et comment peut-on agir contre ce tsunami de plastique ?

Le plastique est un problème environnemental. C'est un fait bien connu. La présence de microplastiques dans presque tous les écosystèmes est l'une des caractéristiques de l'anthropocène, l'époque géochronologique façonnée par l'homme moderne. Il existe des méthodes efficaces pour recycler le plastique ou le dégrader de manière contrôlée. Mais malheureusement, le sort de nos déchets en plastique n'est pas motivé par une conscience environnementale mais par des aspects financiers.

90% des déchets plastiques dans nos océans proviennent de dix grands fleuves, dont 8 sont situés en Asie. Ceci

dit, blâmer les pays asiatiques serait injuste, car l'Europe exporte une grande partie de ses déchets et se cache derrière un système de recyclage qui semble fonctionner sans soucis. Près de la moitié des déchets plastiques européens recyclables aboutissent en Asie du Sud-Est, où l'infrastructure de recyclage n'arrive pas à faire face à ces masses de déchets – le plastique finit dans la mer.

L'usure et la dégradation par les intempéries transforment le plastique en microplastiques (secondaires) – des particules microscopiques potentiellement nocives. Les fibres synthétiques sont également une source de microplastiques souvent sous-estimée : à chaque lavage, elles perdent de minuscules particules de fibres que ni la machine à laver ni la station d'épuration ne peuvent filtrer et qui finissent dans la mer. Les



sogenannte Müllwirbel oder Strömungen können sie selbst an die entlegensten Orte wie den Marianengraben gelangen. Die mikroskopisch kleinen Teilchen werden auch durch die Luft transportiert und landen oft weit weg von ihrem Ursprungsort.

Mikroplastik gelangt schlussendlich in unsere Nahrungskette, wir nehmen es aber auch teilweise durch die Luft auf. Welche Gefahr Mikroplastik für unsere Gesundheit darstellt, ist noch unklar. Obwohl wir gute körpereigene Mechanismen haben, die uns vor solchen Partikeln schützen (Schleimhäute, die uns z. B. auch vor normalem Staub schützen), können sich solche Partikel im schlimmsten Fall in verschiedenen Geweben anreichern, dort zu Entzündungen führen und verschiedene Krankheiten begünstigen. Da die Gefahr, die von Mikro- und Nanoplastik ausgeht, noch wenig erforscht ist, setzt die Wissenschaft auf das Prinzip der Vorbeugung. Das Problem soll gar nicht erst entstehen.

Eine zusätzliche Gefahr stellen Plastikzusatzstoffe (sogenannte Additive) sowie die Anreicherung verschiedener Schadstoffe wie Schwermetalle an der Oberfläche des Mikroplastiks dar. Mikroplastik wirkt wie ein Magnet und zieht Schadstoffe aus seiner Umgebung an. So wirken von uns aufgenommene Plastikpartikel als trojanisches Pferd für andere, massiv gesundheitsschädliche Substanzen.

Um dem Umweltproblem Plastikmüll entgegenzuwirken, muss jede und jeder Einzelne von uns Verantwortung für ihren oder seinen Plastikkonsum übernehmen. Der Export von Müll in ärmere Länder sowie dessen Entsorgung in unseren Meeren müssen dringend unterbunden und das Bewusstsein für das Ausmaß der Verschmutzung geschärft werden.

« tourbillons à ordures » et les courants peuvent transporter ces déchets même dans les endroits les plus reculés comme la fosse des Mariannes. Les particules microscopiques sont également transportées par l'air et finissent souvent très loin de leur lieu d'origine.

Les microplastiques aboutissent dans notre chaîne alimentaire ainsi que dans l'air que nous respirons. Le danger que représentent les microplastiques pour notre santé reste ambiguë. Bien que nous disposions de bons mécanismes corporels qui nous défendent contre de telles particules (des muqueuses qui nous protègent également de la poussière normale, par exemple), il se peut que ces particules s'accumulent dans divers tissus et facilitent le développement d'une inflammation et de diverses maladies. Étant donné que le danger émanant des micro- et nanoplastiques n'est pas encore clair, les scientifiques privilégient le « principe de prévention ». Prévenir le problème avant qu'il ne se présente.

Un danger supplémentaire est représenté par les additifs plastiques ainsi que par l'accumulation de différents polluants comme les métaux lourds à la surface des microplastiques. Ces derniers agissent comme un aimant et attirent les polluants de leur environnement. Ainsi, les particules de plastique que nous absorbons agissent comme un « cheval de Troie » pour d'autres substances extrêmement nocives pour la santé.

Pour lutter contre le problème environnemental que constituent les déchets plastiques, chacun d'entre nous doit assumer la responsabilité de sa consommation de plastique. L'exportation de déchets vers les pays du tiers monde et leur élimination dans nos mers doivent être suspendues et une prise de conscience globale de l'étendue de la pollution doit être créée.

5 einfache Tipps für weniger Plastik im Alltag

5 astuces pour réduire le plastique au quotidien



Einmalartikel wie Strohhalme durch Alternativen aus Papier oder Glas ersetzen
Remplacer les articles jetables comme les pailles par des alternatives en papier ou en verre

Wiederverwendbare Stoffbeutel statt Plastikbeutel verwenden
Utiliser des sacs en tissu réutilisables plutôt que des sacs en plastique

Getränke in Glasflaschen kaufen
Acheter des boissons dans des bouteilles en verre

In „Unverpackt“-Läden einkaufen und eigene Gefäße befüllen
Acheter dans les magasins « sans emballage » et remplir ses propres récipients

Auf Synthetikfasern verzichten bzw. diese möglichst wenig waschen
Renoncer aux fibres synthétiques ou les laver le moins possible

Der LAR ee grouse Merci!

Lëtzebuerg, den 30. November 2021

Ech wollt mech bedanke fir déi schnell a professionell Hëllef, déi Är medezinesch Ekipp geleescht huet, nodeems ech ee Malaise gemeet hunn. Net ze vergiessen och d'Piloten.

Déi roueg a kompetent Virgoensweis vum Dokter a vum Infirmier, hu mir an deem Ausnamezoustand eng gewëssen Hoffnung ginn. Si hu mech no deenen néidege Soin'en an enger gudder Kommunikatioun mat der Ambulanz bis an de CHL begleet.

Merci dat dir do waart!

Mat beschte Gréiss,
Eléonora

Lëtzebuerg, den 3. Januar 2022

Alles Guddes lech all gewënscht, a villmools Merci fir de perfekte Rapatriement vun Teneriffa ob Lëtzebuerg de 24. Dezember, alles perfekt an een éischtklassege Service...

Thésy P.

Lëtzebuerg, de 16. Dezember 2021

E grouse Merci un iech, Dir sidd eng super Trupp. Dir hutt mir mäi Jong gutt aus der Schivakanz heem bruecht. Déi ganz Deeg ware mir a Kontakt mat iech bis den Dag vum Rapatriement vun onsem Jong zeréck op Lëtzebuerg, bis Heem an't Stuff ass e bruecht ginn, mat enger super Begleedung.

MERCI.
Chantal

Luxembourg, le 2 mai 2022

Avant tout un grand bonjour et surtout merci de tout mon cœur pour l'efficacité avec laquelle mon rapatriement du "Le Touquet" (France) a été réalisé.

Mes sincères remerciements vont à toutes les équipes médicales, pilotes, ainsi que le staff administratif, qui ont réalisé ce transfert.

En un mot : professionnalisme à tous les niveaux! Que dire de l'avion "Bombardier Challenger", grand espace, silence, confort, équipements à la mesure des besoins médicaux.

Avec toute ma gratitude
Léopold B.





Deutschland, 17. April 2022

Ich bedanke mich herzlich für Ihre schnelle und professionelle Hilfe für meinen Vater, der nach einer erfolgreichen Herzoperation inzwischen wieder zu Hause auf dem Wege der Besserung ist. Mein Vater hat sich bei den Einsatzkräften zu jeder Zeit in den besten Händen befunden; bitte richten Sie auch diesen unseren besonderen Dank aus!

Markus S.

Luxembourg, le 3 mars 2022

Je voudrais vous remercier pour mon rapatriement le 7 février de l'hôpital de Bourg-Saint-Maurice suite à un accident de ski.

Lorsque l'équipe médicale LAR, chapeauté par le Dr Matt, est arrivée dans ma chambre d'hôpital, leur professionnalisme, leur gentillesse et leur bienveillance m'ont rassuré.

BRAVO ET MERCI

Marie-Noelle M.

Plus de **30 ans** d'expérience dans la distribution de publicités et journaux au Grand-Duché et dans la Grande Région



Votre campagne publicitaire ciblée

- La garantie de toucher vos clients avec votre publicité
- Distribution chaque semaine (52x/an)
- Flexibilité géographique, diffusion nationale ou locale
- Faible coût par contact
- Contrôles qualités quotidiens, physiques et numériques
- Votre projet clé en main



+352 44 44 33-2



info@lux-diffusion.lu



www.lux-diffusion.lu

Besucher bei der LAR

Wenn Sie uns mit Ihrem Verein oder Ihrer Organisation besuchen möchten, schreiben Sie uns gerne eine E-Mail an: redaction@lar.lu

Visiteurs chez LAR

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, contactez-nous par e-mail à : redaction@lar.lu



Diariesof magazine readers



Multiple Sclérose Lëtzebuerg



Club Senior Uelzchtall



Diddelenger Haus fir Senioren A.s.b.l.



Athénée de Luxembourg



Servior - Résidence Seniors 'Liewensbam' Troivierges



Werden Sie Mitglied

Unterstützen Sie damit die lebensrettende Arbeit der LAR

Devenez membre

Soutenez ainsi le travail humanitaire de LAR



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

Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (76 Euro pro Person pro Jahr / par personne par année)

Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (129 Euro pro Familie pro Jahr / par famille par année)

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

Kontaktdaten / Coordonnées		Auch für Grenzgänger möglich / Également possible pour les frontaliers	
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: <small>(Ehe-) Partner / Epoux (se), Conjoint(e)</small>	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: <small>Kinder / Enfants</small>	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: <small>Kinder / Enfants</small>	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: <small>Kinder / Enfants</small>	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation Identifikationsnummer Zahlungsempfänger/Identifiant unique du créancier: LU98ZZ000000008398002002

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

ermächtige 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. a 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) / Banque (Code BIC)

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

Datum / Date

Unterschrift / Signature

Weitere Infos zur Mitgliedschaft unter Tel. (+352) 48 90 06
Pour de plus amples renseignements, appelez le (+352) 48 90 06



HEK-TAR
BUREAU IMMOBILIER

**ÄRE PARTNER UM
IMMOBILIËMARCHÉ**

- VENTE ■ LOCATION
- ÉVALUATION GRATUITE
- ACHAT DE TERRAINS

**DIR WËLLT ÄRT HAUS
ODER ÄREN TERRAIN VERKAFEN?**
Iwwerloosst näischt dem Zoufall.



15, rue Evy Friedrich
L-1552 Luxembourg

www.hektar.lu
+352 27 85 80 40



Dem Traum ganz nah

Au plus près du rêve

Hallo liebes Air Rescue Team,
ich bin Jim Haupt, bin 12 Jahre alt und bin in der 6. Klasse.
Ich interessiere mich für Flugzeuge, Luft- und Raumfahrt, Chemie,
Atomphysik, Star Wars und Pokémon.
Später möchte ich Pilot für das Air Rescue Team werden.
Ich wünsche mir so sehr einmal schnuppern zu kommen,
wenn es möglich wäre.

Liebe Grüße Jim

Im Frühjahr erhielten wir den Brief des zwölfjährigen Jim. Sein größter Wunsch: Flugzeugpilot bei der LAR werden! Grund genug für uns, den jungen Flugzeugfan und seine Familie zu einer Führung einzuladen. Bei seinem Besuch lernte er auch LAR-Pilot Raphael Stelzer kennen, der sich Zeit für eine persönliche Flugzeugbesichtigung nahm. Das absolute Highlight: Jim nimmt auf dem Sitz des Flugzeugkapitäns Platz und erlebt das Cockpit des Learjet 45XR hautnah.

Während seines Besuchs nutzte der vollkommen begeisterte Jim die Gelegenheit, Pilot Raphael seine Fragen zum Traumberuf des Piloten bei der LAR zu stellen. Wir durften mit unserer Kamera dabei sein.

Wie wird man Pilot?

Es gibt verschiedene Ausbildungswege. Ich bin nach meinem Abitur auf eine Flugschule gegangen. Dort war die Ausbildung straff organisiert, und so hatte ich nach 18 Monaten meinen Flugschein. Danach muss man jede Gelegenheit

Au printemps, nous avons reçu la lettre de Jim, âgé de 12 ans. Son plus grand rêve : devenir pilote d'avion chez LAR ! Une raison suffisante pour inviter ce jeune passionné d'aviation et sa famille à une visite guidée. Lors de sa venue, Jim a également rencontré le pilote LAR, Raphael Stelzer, qui a pris le temps de lui faire personnellement visiter l'avion. Meilleur moment absolu : Jim a pu prendre place dans le siège du commandant de bord et découvrir de près le cockpit du Learjet 45XR.

Jim, totalement enthousiaste, a profité de l'occasion pour interroger Raphaël sur son métier de pilote chez LAR, job qui fait rêver l'adolescent. Nous étions présents avec notre appareil photo.

Comment devient-on pilote ?

Il existe différentes voies de formation possibles. Après mon baccalauréat, j'ai intégré une école de pilotage. La formation y était rigoureusement organisée, et c'est ainsi que j'ai obtenu mon brevet de pilote au bout de 18 mois. Ensuite, il faut

nutzen, um Flugstunden zu sammeln. Bei der LAR braucht man mindestens 1.500, um als Pilot genommen zu werden. Wichtig ist aber, dass man einen Plan B hat, falls es nicht klappt und man etwa bei einem medizinischen Test durchfällt. Flugzeugtechniker sind z. B. sehr gesucht.

Wie sieht ein typischer Tag als LAR-Pilot aus?

Den gibt es nicht! Im Gegensatz zu Linienpiloten, die mitunter mehrmals täglich dieselbe Strecke fliegen, weiß man bei der LAR immer erst kurz vorher, wohin es geht. Man ist viel in Rufbereitschaft. Das Telefon kann also jederzeit klingeln, und zwei Stunden später fliegst du einen Organtransport in Frankreich oder eine Mission in Afrika. Das ist fliegerisch sehr herausfordernd, weil man oft ohne lange Vorbereitung unbekannte Flughäfen ansteuert.

Braucht man besondere Fähigkeiten als Pilot?

Man muss eigentlich kein Spezialist auf einem bestimmten Gebiet sein. Ideal ist es, wenn man vielseitig ist und ein Grundverständnis für viele Bereiche hat. Es hilft, wenn man gut in Multitasking ist und ein gewisses motorisches Talent besitzt. Man sollte ausgeglichen sein und ein stabiles familiäres Umfeld haben. Zudem ist es wichtig, dass man gerne mit seinen Kollegen im Team arbeitet.

Was gefällt dir am meisten an deinem Beruf?

Dass es keinen Montag gibt! Ich komme immer gern zur Arbeit. Für mich ist mein Beruf keine Pflicht. Es ist eher so, dass mich meine Frau irgendwann erinnert, dass es wieder mal Zeit für einen Urlaub ist. Schön ist natürlich auch, dass man viele verschiedene Orte kennenlernt. So kann es sein, dass man in einer Woche zuerst in Nairobi/Kenia ist, dann in Kreta und Rotterdam und einen Tag später nach Teneriffa fliegt. Dadurch sieht man viel von der Welt.

profiter de chaque occasion pour accumuler des heures de vol. Chez LAR, il faut en avoir au moins 1500 pour être pris comme pilote. Il est toutefois important d'avoir un plan B au cas où l'on échouerait à un test médical, par exemple. Les techniciens aéronautiques, notamment, sont très recherchés.

À quoi ressemble une journée typique d'un pilote LAR ?

Elle n'existe pas ! Contrairement aux pilotes de ligne qui effectuent parfois plusieurs fois par jour le même trajet, chez LAR, on ne sait toujours que peu de temps avant le départ où l'on va. On est souvent d'astreinte. Le téléphone peut donc sonner à tout moment, et deux heures plus tard, tu piloteras un transport d'organes en France ou une mission en Afrique. C'est très stimulant sur le plan aéronautique, car on se rend souvent dans des aéroports inconnus sans longue préparation.

Faut-il des compétences particulières pour être pilote ?

Il n'est pas vraiment nécessaire d'être un spécialiste dans un domaine particulier. L'idéal est d'être polyvalent et d'avoir une compréhension de base dans de nombreux domaines. Il est utile d'être multitâche et d'avoir un certain talent en motricité. Il faut être équilibré et avoir un environnement familial stable. De plus, il est important d'aimer travailler en équipe avec ses collègues.

Qu'est-ce qui te plaît le plus dans ton métier ?

Qu'il n'y ait pas de lundi ! Je viens toujours avec plaisir au travail. Pour moi, mon métier n'est pas une obligation. C'est plutôt ma femme qui me rappelle à un moment donné qu'il est temps de partir en vacances. Ce qui est bien aussi, c'est que l'on découvre beaucoup d'endroits différents. Ainsi, il se peut qu'en une semaine, on soit d'abord à Nairobi/Kenya, puis en Crète et à Rotterdam et qu'un jour plus tard, on s'envole pour Ténériffe. Cela permet de voir beaucoup de choses dans le monde.



Jim, tout fier, prend place sur l'aile du jet ambulance LAR. Sa famille aussi est visiblement enthousiaste.



Ein Flugzeug zum Anfassen: Jim berührt die „Flaps“ des Learjet 45XR.



Ihr Einkauf unterstützt die LAR

Votre achat soutient LAR



Sac à bandoulière
en coton **9,90 €**



« Captain Teddy »,
ours en peluche, 30 cm **16 €**

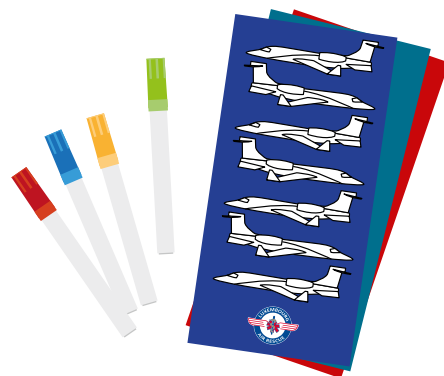


Casquette « LearJet » ou « Heli » **16 €**

T-Shirt Running **34,90 €**
(modèle homme et femme disponible)



Puzzle 77 pièces **15 €**



« Kreativset » **24,90 €**
(Set de 3 « Buff » à colorier)



Bouteille isotherme 500 ml **15 €**



Victorinox Rescue Tool **75 €**



Porte-clés **3 €**

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

SO GENIESST LUXEMBURG!

60 REZEPTE, KULINARISCHE TRENDS, LIFESTYLE & MEHR



ERHÄLTlich AB DEM 8. JUNI!

IN DEUTSCH, FRANZÖSISCH & ENGLISCH

KACHEN.LU

Vous entourer.
Pour vous offrir à
votre patrimoine un
parfait équilibre.

**Nos banquiers privés vous accompagnent
et vous conseillent pour valoriser votre patrimoine
et le préserver pour les générations futures.**

**Gestion de fortune
Structuration et transmission de patrimoine
Financement et assurance**

Plus d'informations sur www.bil.com/wealthmanagement
Faisons connaissance : pblux@bil.com ou (+352) 2459-5900



**WEALTH
MANAGEMENT**