

LAR REPORT



www.lar.lu

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



Einsatzort: Komoren
Mann überlebt
10-Metersturz von
Kokospalme



Pisten-Schreck
Luxemburger
verunglückt mit
dem Snowboard



Quand l'espace rencontre la performance.

La Classe R. Le début d'une grande histoire.

► Le grand Sports Tourer est un subtil mélange de luxe et de performance. Sa ligne raffinée laisse dévoiler un habitacle de 2,20 m extrêmement spacieux et confortable avec ses 6 sièges individuels. Un plaisir et une liberté

de conduite accentués par son système 4-MATIC et sa boîte automatique 7G-TRONIC de série. Venez découvrir la Classe R chez votre concessionnaire Mercedes-Benz ou sur www.mercedes-benz.lu.



Mercedes-Benz

www.mercedes-benz.lu

Mercedes-Benz Esch S.A.
190, route de Belvaux L-4026 Esch/Alzette
Tél.: 55 23 23 -1

Mercedes-Benz Luxembourg-Centre S.A.
45, rue de Bouillon L-1248 Luxembourg
Tél.: 40 80 11

Garage Jean Wagner S.A.
17, rue de l'Industrie L-9250 Diekirch
Tél.: 80 23 23 -1

Inhalt & Editorial	3
Im Land der Känguruhs LAR in Australien	4
Sturz von der Kokospalme LAR auf den Komoren	5
Der „Pisten-Schreck“ Unfall mit dem Snowboard	6/7
Schnelle Hilfe aus der Luft Einsätze in Luxemburg und der Welt	8-11
Änderungen/Impressum	11
Flugnavigation Mit Kompass, Karte und Computer	12-13
Drei Monate in Pakistan Bilanz des humanitären Einsatzes	14-15
Kriseneinsätze in der Zukunft Spezialisten trainieren LAR	16
Mitglieder werben Mitglieder Mitgliedsantrag	17
Achtung, Hubschrauber! Verhaltensregeln bei der Landung	19
Luftiger Einsatz Gastbeitrag der Schweizer REGA	20/21
Krank im Urlaub – was tun? Tipps für den Fall der Fälle	22/23
Die LAR sagt danke Spenden an die Air Rescue	24/25
„Liebe LAR“ Leserbriefe	26

Titel: Der LAR Hubschrauber liefert Hilfsgüter in ein pakistanisches Bergdorf

LAR-Inf hotline
& Alarmzentrale
Tel: 48 90 06 24h/24



www.lar.lu



René Closter
LAR-Präsident

Während der vergangenen Wintermonate, trotz weltweiter politischer Wirren, trotz Epidemien, schien die Reiselust der Urlauber auf immer fernere und exotischere Destinationen ungebrochen. Dies belegen unsere Einsatzstatistiken der letzten Monate: Neben den „üblichen“ Einsätzen im Mittelmeerraum und den Skigebieten holten wir mit unseren Lear-Jets schwer erkrankte oder verletzte Patienten aus Indien, China, Thailand, Kamerun und kürzlich sogar aus Australien nach Hause. Letztgenannter Einsatz war mit 54 Flugstunden unsere bislang weiteste Mission.

Um Engpässe in der Verfügbarkeit unserer Ambulanzjets während der extrem einsatzintensiven Ferienzeiten zu vermeiden, werden wir in diesem Frühjahr einen weiteren Ambulanzjet in Betrieb nehmen. Wenn sich einer der drei „Fliegenden Intensivstationen“ in Zukunft in Wartung befindet, sind dann durchgehend mindestens zwei Jets in ständiger Alarmbereitschaft.

Doch auch im Hubschrauberbereich waren wir mehr als beschäftigt: Anfang Februar endete der längste humanitäre Einsatz der LAR. Die Bilanz der fast drei Monate dauernden Hilfeleistung im Kaschmirgebiet ist beachtlich: Insgesamt 925 Mal flog das LAR Team mit dem Rettungshubschrauber Einsätze in entlegene Bergdörfer der Himalayaausläufer; 2112 Patienten, Flüchtlinge, Spezialisten und Ärzteteams wurden dabei transportiert sowie 20 Tonnen Hilfsmaterial, bestehend aus Medikamenten, Kleidern, Schuhen und sonstigen Hilfsgütern. Möglich wurde dieser effiziente und zielgerichtete Einsatz durch die reibungslose und unbürokratische Zusammenarbeit mit der luxemburgischen Direction de la Coopération und durch die Spendenbereitschaft vieler Luxemburger. Im Namen aller, welchen die luxemburgische Nothilfe gedient oder gar das Leben gerettet hat, möchte ich mich bei allen Spendern herzlich bedanken. Die Luxemburger haben wieder einmal bewiesen, dass Solidarität für Menschen in Not kein leeres Wort ist!

A côté des rapatriements 'traditionnels' depuis des pays méditerranéens et des stations de sports d'hiver, nos missions nous ont amené les derniers mois également dans des pays lointains comme l'Inde, la Thaïlande, le Cameroun, la Chine, et récemment même l'Australie. Chaque fois notre but était de ramener des vacanciers ou voyageurs d'affaires gravement malades ou victimes d'accidents. Ainsi, notre mission australienne, avec 54 heures de vol, s'est avérée être notre plus longue mission effectuée jusqu'à présent.

Comme le nombre de demandes de rapatriements sanitaires est en croissance permanente, nous avons décidé de commencer à opérer un troisième Learjet à partir de ce printemps. L'acquisition de cet avion nous garantira une meilleure disponibilité, surtout durant les périodes de maintenance.

Fin janvier, notre mission hélicoptérée dans la région sinistrée du Cachemire au Pakistan s'est terminée. Le bilan de ces trois mois d'intervention, dans des conditions extrêmes voire parfois même dramatiques, est éloquent: LAR a opéré 925 missions hélicoptérées pour acheminer des secours dans les villages les plus isolés et inaccessibles et pas moins de 2.112 patients, réfugiés, sauveteurs ou membres d'équipes médicales, ainsi que 20 tonnes de nourriture, médicaments, tentes, habits et chaussures ont été transportés.

Cette mission n'a pu être réalisée que grâce à l'excellente collaboration avec la Direction de la Coopération et grâce à la générosité de beaucoup de nos co-citoyens. Par ses dons, la population luxembourgeoise a démontré une fois de plus que sa solidarité avec des personnes en détresse n'est pas un vain mot.



Mit dem LAR-Jet nach Australien

LAR im Land der Känguruhs

Der Rückholtransport eines Patienten führte das LAR-Team mit dem Ambulanzjet nach Australien. Die „Destination Down-under“ war für die LAR der weiteste Trip seit ihrer Gründung.

Es war der Alptraum eines jeden Urlaubers, den die 60-jährige Patientin durchlebt hatte: Sie war im Urlaub mit einem Bus verunglückt; neben circa 12 Toten war sie eine von vielen Schwerverletzten. Bevor sie transportfähig war, lag sie einige Wochen in einer Klinik vor Ort, doch schließlich sollte sie in ihre Heimat verlegt werden – und die LAR startete den weitesten Rückholflug in ihrer Geschichte – Ziel: Melbourne in Australien. Wegen der langen Flugzeit musste die Crew unterwegs in Colombo/Sri Lanka ausgetauscht werden. Insgesamt wurden 15 Länder überflogen und mehrere Tankstopps eingelegt. „Die Patientin war zwar bei Bewusstsein, hatte jedoch einen Luftröhrenschnitt und konnte mit uns deshalb nur schriftlich kommunizieren“, berichtet der begleitende LAR-Arzt. „Alles verlief reibungslos. Auch die intensivmedizinischen Geräte funktionierten während der Transportzeit von 30 Stunden einwandfrei: die Starts und Landungen vertrugen sie ebenso gut wie die Temperatur- und Klimaunterschiede zwischen kontinentalen, Wüsten- und tropischen Gebieten.“



Landeanflug auf Melbourne



Die Patientin wird umgeladen



Patientin im Jet



Zwischenlandung in Colombo



Zehnmeterhohe Kokospalmen: Von einem solchen Exemplar war der Patient gestürzt

Einsatz auf den Komoren

Sturz von der Kokospalme

Der Arbeitsplatz von Stephano I. ist in der Tat ein wenig skurril: er befindet sich in den Wipfeln zehn Meter hoher Kokospalmen, welche sich östlich von Afrika auf der Insel Mayotte befinden. Dass sein „Büro“-Platz nicht ungefährlich ist, das sollte er leider bald am eigenen Leib spüren...

Stephano ist Berufsbiologe. Im Dezember 2005 wird er von einem wissenschaftlichen Institut auf die Komoren geschickt. Seine Mission: eine seltene Fledermausart observieren.

Auf der Suche nach einem geeigneten Ausguck kommt Stephano auf die Idee, es sich in den Baumkronen der unzähligen Kokospalmen der Insel gemütlich zu machen. Einige Zeit geht alles gut, doch als er eines Abends in der Dämmerung wieder mit seinem Feldstecher die kleinen nachtaktiven Flug-Säger observiert, verliert er den Halt und stürzt 10 Meter in die Tiefe.

Fünf Tage vor Weihnachten wird die LAR angerufen, mit der Bitte, Stephano zu repatriieren. Mehrere Rippenbrüche und einen Pneumothorax (Loch in der Lunge) habe der Mann. Die Flug-

vorbereitungen beginnen. Nachdem sich der LAR-Arzt telefonisch mit den Kollegen auf der Tropeninsel Mayotte besprochen hat und die Transportfähigkeit des Patienten bestätigt worden ist, kann der LAR-Jet in Luxemburg starten. Nach rund 15 Stunden Flugzeit befindet sich das LAR Team im Landeanflug auf „Petite Terre“ (siehe Karte). Um zum Krankenhaus auf „Grande Terre“ zu gelangen, wird die Fähre genommen. „Der Patient war in relativ gutem Gesundheitszustand“, berichtet der LAR Arzt Dr. Gert Muurling. „Bemerkenswert war sein extrem stilles Verhalten während des langen Rückfluges. Er lag ruhig auf der Liege und bewegte sich kaum. Dies, so sagte er, sei für ihn kein Problem, denn *das* hätte er gelernt – beim Beobachten der Fledermäuse.“

Richard Sobierka www.photoway.com

Traumhafter Landeanflug auf Mayotte



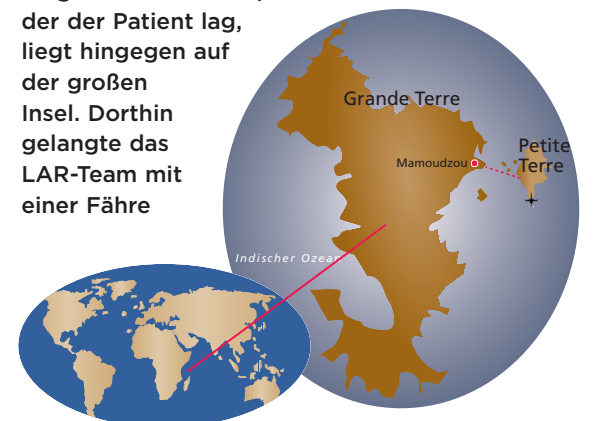
Überfahrt von der kleinen Insel zur großen Insel: Das LAR Team ist mit der nötigen medizinischen Ausrüstung bepackt



Der Patient im Krankenhaus und im Jet (u)



Mayotte ist die einzige Inselgruppe auf den Komoren, die zu Frankreich gehört. Sie besteht aus zwei Teilen: Grande Terre und Petite Terre. Auf letzterer befindet sich der Flughafen. Die Klinik, in der der Patient lag, liegt hingegen auf der großen Insel. Dorthin gelangte das LAR-Team mit einer Fähre





Keine Angst vor großen Sprüngen!

Jean-Paul Welter beim Snowboarden

Interview – Sturz mit dem Snowboard

Der große „Pisten-Schreck“

Sport spielt im Leben von Jean-Paul Welter die Hauptrolle. Der 35-jährige Luxemburger aus Walferdange hat deshalb sein Hobby zum Beruf gemacht: Nach seinem Studium arbeitete er in Österreich als Trainer in einer Ski- und Bergsteigerschule, heute ist er Sportlehrer im Lycée Technique Privé Emile Metz in Dommeldange. Doch dass man auch als erfahrener Sportler nicht vor Unfällen sicher ist, das musste Jean-Paul auf schmerzhaft Weise im Januar 2006 erfahren.



Herr Welter, wie geht es Ihnen?
Welter: Besser, danke.

Sie hatten im Januar einen Skiunfall. Wo ist das passiert?

Genauer gesagt hatte ich einen Snowboardunfall. Mit 30 Schülern meiner Schule waren zwei Kollegen und ich nach Valloire in Frankreich gefahren. In einem wunderschönen Skigebiet zwischen Col du Télégraph und Col du Galibier genossen wir bei sonnigem Wetter die Pisten.

Und wie kam es zum Sturz?

Der Sturz an sich war nicht wirklich spektakulär: Mit einer kleinen Gruppe, nämlich den fortgeschrittenen Snowboardern, begab ich mich nach dem Mittagessen in Richtung Skilift. Wir wollten an diesem Tag das Springen mit dem Board üben. Auf dem leicht abfallenden Weg in Richtung Lift schnallten wir bereits unsere Bretter an. Ich richtete mich auf und rutschte nur leicht rückwärts. Dabei verkannte sich die Hinterseite des Bretts im Schnee. Ich verlor das Gleichgewicht, versuchte es auszugleichen und

fiel dann aber rücklings auf den vereisten harten Boden.

Ein Sturz aus dem Stand also?

Ja, klingt harmlos, aber dieser Sturz hatte es in sich...

Warum? Hatten Sie Schmerzen?

Ja, es war ein dumpfer Schmerz, den ich zunächst ignorieren wollte. Ich sagte zu den Jungs: „Kommt, wir fahren hoch!“, und das taten wir dann auch. Bereits im Sessellift bemerkte ich, dass ich ebenfalls Schmerzen im Handgelenk hatte. Oben angekommen entschloss ich mich sofort, zu unserem Centre UCPA zurück zu kehren und rief einen Ersatzlehrer. Ein Kollege fuhr mich zum Arzt.

Ärzte in Skigebieten sind ja sehr erfahren...

Ja, sie sind sicherlich sehr erfahren, aber in diesem Fall wohl ziemlich überlastet gewesen. Dazu kam, dass sie nicht mit den notwendigen Gerätschaften ausgestattet waren. Der Arzt stellte einen Bruch an einem Lendenwirbel und am linken Arm

fest. Man verkaufte mir noch ein teures Korsett und dann schickte man mich ins Tal ins Krankenhaus. Dort kam ich in den Scanner. Als der Arzt dort das Bild sah, sagte er: „Stopp! Sie dürfen sich nicht mehr bewegen!“

Warum?

Meine Wirbelsäule war gestaucht, und an einem Wirbelknochen war ein Stück abgesplittert. Falsche Bewegungen hätten dazu führen können, dass sich das Teil von der Wirbelsäule weg bewegt und nicht mehr richtig anwächst. Das kann dann später Rückenschmerzen verursachen. Da das Teil nach vorne hin zur Bauchseite gelöst war, bestand zum Glück keine Verletzungsgefahr des Rückenmarks und somit kein Lähmungsrisiko.

Und dann riefen Sie die LAR an...

Genau. Es war ja nun klar, dass die „classe neige“ für mich gelaufen war, und ich musste zurück nach Luxemburg. Aber ein Transport mit einer Bodenambulanz wäre viel zu gefährlich aufgrund der Erschütterungen. Ein Ambulanzjet ist deshalb das ideale Transportmittel. Ich rief am selben Nachmittag die „48 90 06“ in Luxemburg an, und sofort meldete sich eine freundliche LAR-Mitarbeiterin, die den Rücktransport in die Wege leitete: Zunächst besprach sich der LAR-Arzt mit dem Arzt in meinem Krankenhaus vor Ort. Als aus medizinischer Sicht alle Bedenken für einen Transport ausgeräumt waren, schickte die LAR den Jet, und zwar bereits am nächsten Tag. Das hat alles super geklappt!

Haben Sie sich gefreut, als Sie den Jet sahen?

Natürlich, und wie! Ich hätte sonst nicht gewusst, wie ich heimkommen sollte. Und mit der LAR ging das wirklich reibungslos – und für mich als LAR-Mitglied entstanden keinerlei Kosten. Sehr angenehm...

Wann werden Sie wieder Sport machen können?

Ich habe schon in der zweiten Woche nach dem Unfall mit der Krankengymnastik beginnen können. Es wird wohl noch ein wenig dauern, bis ich wieder uneingeschränkt jeden Sport betreiben kann. Meine Tätigkeit als Sportlehrer kann ich im März bereits wieder aufnehmen.

Und wenn hierzulande der letzte Schnee geschmolzen ist, dann kann ich auch wieder Rad fahren...

Info **LARReport**

Übernimmt die LAR die Kosten eines Hubschraubertransports von der Skipiste?

Geschieht ein Unglück im Ausland, übernimmt die LAR die Kosten des Rückholtransportes, d.h.: den Transport vom dortigen Krankenhaus zum Krankenhaus in Luxemburg. Die Primärrettung am Unfallort im Ausland übernehmen, je nach Abkommen der Länder mit Luxemburg, die Krankenkassen.

Skisaison

Von der Piste ins Spital

„Mir passiert schon nichts“, denken sich viele, während sie sich auf der Skipiste vergnügen. Doch leider zeigt es sich jedes Jahr von neuem: Skiurlaube gehören zu der Sorte Ferien, die nicht gerade ungefährlich zu sein scheinen...

Während der Skiferien herrscht bei der LAR regelmäßig Hochbetrieb: Die Telefone der Alarmzentrale standen auch in diesem Jahr nicht still. Viele Luxemburger hatten sich auf erholsamen Winterurlaub gefreut, doch Stürze auf der Skipiste oder auf glatten Gehsteigen hatten komplizierte Beinbrüche, Armbrüche oder Knieverletzungen zur Folge und setzten dem Winterspaß ein jähes Ende.

Warum kommt es immer wieder zu derartigen Unglücken? Viele Urlauber überschätzen sich, sind von der Reise übermüdet und muten sich unter sportlichen Aspekten zu viel zu. Aber auch Zusammenstöße mit „Pistenrowdies“ verursachen schwere Unfälle mit fatalen Folgen.

Spürbar erleichtert waren die zahlreichen LAR-Mitglieder, die wir mit unseren Ambulanzjets nach Luxemburg flogen. Trotz der chaotischen Wetterverhältnisse in Mitteleuropa gelang es der LAR, die Patienten schnell und bestens medizinisch betreut nach Hause zu bringen.



Ein LAR-Mitglied wird nach der Ankunft ausgeladen und mit der Ambulanz in die Klinik gebracht



Ein harter Winter: Schnee auch auf der Flugpiste

Bild der Verwüstung

Bitburg, Februar

Das Projekt „Hilfe ohne Grenzen“, das dem LAR-Heli „Air Rescue 3“ auch Einsätze jenseits luxemburgischer Grenzen erlaubt, zeigte wieder einmal seinen Nutzen: Gegen 8.40 Uhr am Morgen des 8. Februar wurde die Crew von „Air Rescue 3“ alarmiert – auf der Bundesstraße 51 Bitburg-A60 war ein schwedischer LKW mit einem spanischen Sattelzug frontal kollidiert. „Beim Landeanflug sahen wir schon das enorme Ausmaß des Trümmerfeldes der Unfallstelle“, berichtet der diensthabende Pilot von „Air Rescue 3“. Beide LKW-Fahrer waren in ihren Fahrerkabinen durch den massiven Aufprall eingeklemmt und schwer verletzt worden. Während



Nichts als Trümmer hinterließ dieser Unfall auf der Fahrbahn

ein zweiter Hubschrauber aus Wittlich (D) einen Patienten in die Klinik nach Trier flog, transportierte „Air Rescue 3“ den zweiten Schwerverletzten in eine Koblenzer Klinik.

Pied sectionné

Differdange, février

Un homme a été victime d'un terrible accident de travail dans une usine de laminage au sud du pays: la lourde chute d'une poutre en acier a sectionné son pied. Afin de prêter une assistance adéquate à cette personne, il a immédiatement été transporté dans un hôpital spécialisé à Hombourg (D) avec notre hélicoptère de sauvetage. Il y fût traité dans une unité spécialisée pour les amputés.



Le patient est transporté dans un hôpital spécialisé par la voie des airs



Der Wagen hat nur noch Schrottwert

Rosenmontag

Pintsch, Februar

Die Rosenmontagsstimmung endete für einen jungen Mann abrupt, als er mit seinem Wagen aus ungeklärter Ursache von der Fahrbahn abkam. Er erlitt einen Schock und wurde mit dem Hubschrauber zu weiteren Untersuchungen in die Klinik St. Louis geflogen.

Flug nach Indien

Annette B. wollte helfen, doch schließlich war sie es, der geholfen werden musste: Die 32-jährige Belgierin war nach Indien gereist, wo sie als Betreuerin in einem Kinderdorf arbeitete. Als sie eines Tages mit dem Jeep unterwegs war, kollidierte dieser frontal mit einem Laster. Ihre zwei Begleiter waren sofort tot, Annette war mit dem Kopf gegen das Dach geschleudert worden und hatte nach der folgenden 9-stündigen OP ihr Bewusstsein nicht wiedererlangt. Ihre Mutter reiste zu ihr und leitete eine Rückführung in ihre Heimat in die Wege, den die LAR mit dem Ambulanzjet übernahm. Die intensivmedizinische Ausstattung ermöglicht auch über lange Strecken einen Transport von beatmeten Patienten. Zunächst flog die Crew Neu Delhi an; dort musste eine Propellermaschine gechartert werden, denn die Piste des eigentlichen Zielortes war für die Landung des LAR-Jets zu kurz. Annette wurde vom Krankenhaus zum Flugplatz gebracht, vorsichtig auf einer Vakuummatratze in die Maschine geladen und umgehend nach Delhi geflogen, wo das LAR-Ambulanzflugzeug auf sie wartete. Die Rückreise dauerte insgesamt 11 Flugstunden – von denen Annette wohl nichts mitbekam. Sie lag im Koma. Bestens umsorgt vom LAR Team und ihrer Mutter, gelangte sie zuhause in eine Spezialklinik. Es ist nicht sicher, ob sie jemals wieder erwacht, doch die Familie gibt die Hoffnung nicht auf.



Typisch für Indien: Bürokratie spielt eine große Rolle – vor allem an den Flughäfen

Einsatz hinter Gefängnismauern

Schrassig, Ende Januar

Einen Toten, drei Schwerverletzte und über 30 Verletzte hat der Brand nach einer Rebellion der Insassen in der Schrassiger Justizvollzugsanstalt gefordert. Neben einem großen Aufgebot an Hilfskräften war auch die LAR mit zwei Rettungshubschraubern vor Ort: Zwei der drei Schwerverletzten hatten lebensgefährliche Verbrennungen erlitten und wurden in ausländische Spezialkliniken geflogen.



Zwei LAR-Hubschrauber waren bei dem Brand im Einsatz; sie landeten innerhalb der Gefängnismauern



Das Auto ist Schrott, doch der Fahrer hat überlebt

Frontal gegen Baum

Derenbach/Eschweiler, März

Unfassbares Glück hatte ein Mann, der auf eisglatter Fahrbahn die Kontrolle über sein Auto verloren hat: Frontal war er gegen einen Baum gefahren, doch trotz Total Schaden am Fahrzeug zog er sich nur eine relativ harmlose Kopfwunde zu. Glücklicherweise war er alleine unterwegs gewesen. „Die Beifahrerseite des Wagens war zertrümmert – wäre er mit einem Beifahrer unterwegs gewesen, hätte der den Crash wohl nicht überlebt“, berichtet der LAR-Flight-Attendant, der an diesem Tag Dienst hatte.



Der Hubschrauber ist abflugbereit

Unglück im Weinberg

Schengen, Januar

Ein Mann war während Arbeiten im Weinberg von seinem Traktor gefallen und anschließend vom Anhänger desselben überrollt worden. Er zog sich zahlreiche schwere Verletzungen zu. Den polytraumatisierten Mann flog die Crew von „Air Rescue 1“ unverzüglich in die Klinik.

Studieren in Freiburg!

Kurze Ausbildungszeit – Bachelor optional – Gute Berufsaussichten

Internationale(r) Kulturmanager(in)

■ Kultur ■ Wirtschaft ■ Sprachen ■ Event
2 Jahre + 9 Monate Praktikum (staatl. anerk.)

Internationale(r) Sportmanager(in)

(staatl. anerkannt im Internationalen Kulturmanagement)
■ Sport ■ Event ■ Sprachen ■ Wirtschaft
2 Jahre + 9 Monate Praktikum

Managementassistentin / Europasekretärin (IHK)

■ Officemanagement ■ Sprachen ■ Wirtschaft
■ Interkult. Kompetenz 2 Jahre

Wellness- und Fitness-Coach (ISW)

■ Wellness und Fitness ■ Wirtschaft
■ Interkult. Kompetenz ■ Sprachen
■ Tourismus 2 Jahre inkl. Praktika



Jetzt informieren!
www.isw-freiburg.de
Tel: +49-761/380 999-0

ISW

Institut für Sprachen und Wirtschaft
Salzstr.12-16
D-79098 Freiburg
info@isw-freiburg.de



Nachdem der Patient eingeladen ist, wird er innerhalb weniger Minuten in die Klinik geflogen

Herzschwäche

Eine akute Herzschwäche erlitt ein Mann in Wiltz. „Air Rescue 2“ wurde umgehend mobilisiert. Der Mann, dem bereits vor Ort Erste Hilfe geleistet worden war, wurde in den Rettungshubschrauber geladen. Nach wenigen Minuten befand er sich in medizinischer Hand der Ärzte der Clinique St. Louis in Ettelbrück.

Unter Fichte begraben



Schnelle Hilfe für den Verunglückten: Der LAR Hubschrauber im Landeanflug

Kronenburg (D), Februar
Ein 44-jähriger Mann, der eine 16 Meter hohe Fichte fällen wollte, lief bei ihrem Umfallen versehentlich in die falsche Richtung: Er wurde unter ihrer Krone begraben und verletzte sich schwer. Da Nebel herrschte, konnten weder der Kölner noch der Aachener Rettungshubschrauber starten. Ein Fall für „Air Rescue 3“: Von Süden her kommend waren die Sichtverhältnisse gut, und so konnte dem Verunglückten doch noch auf dem Luftweg geholfen werden: Schnellstens wurde er ins Koblenzer Krankenhaus geflogen.

Bewusstsein verloren



Landung im Schnee

Betzdorf, März
Einsatzmeldung an „Air Rescue 1“: „Junge Frau in Betzdorf bewusstlos!“ Sofort startet das LAR Team und ist wenige Minuten später mit dem Notarzt vor Ort. Die Patientin, die während der Arbeit ohnmächtig geworden war, wurde unverzüglich in die Klinik geflogen.

Glatteis

Erpeldange, März 2006
Auf Glatteis zu schnell fahren ist gefährlich. Dies musste ein Autofahrer aus Deutschland am eigenen Leib erfahren, als das Heck seines Gefährts ausbrach und gegen einen Baum prallte. Er brach sich ein Bein. „Air Rescue 2“ flog ihn in die Klinik Ettelbrück. Sein Sohn, der ebenfalls im Auto saß, kam mit dem Schecken davon.



Der Fahrer des Sportwagens hatte Glück im Unglück: Er brach sich lediglich ein Bein



Einsatz in Kamerun

Schlaganfall in Afrika

Der Architekt Hugo S., ein vitaler, sportlicher Mann von 50 Jahren, hatte Weihnachten in Kamerun / Afrika verbracht. Doch kurz nach den Festtagen erlitt er einen Schlaganfall. Zwei Monate behielt man ihn in dem Land im Westen Afikas in einer Klinik vor Ort, ehe er in die Heimat geholt werden konnte – mit dem LAR Jet. Der Flug nach Kamerun dauerte insgesamt sieben Stunden. Bereits nach der Ankunft am Abend fuhr die medizinische Crew der LAR in das Krankenhaus, um sich ein Bild vom Gesundheitszustand des Patienten zu machen. Grund für den Schlaganfall war wohl Bluthochdruck

gewesen. Im Krankenhaus gab es keinen CT (= Computertomograph, um Bilder vom Innern des Kopfes zu machen), und die beim Schlaganfall extrem wichtige Erstbehandlung war versäumt worden. Hugo S. war rechtsseitig gelähmt und konnte nur mühsam sprechen.

Am folgenden Morgen um sieben Uhr wurde er mit der Ambulanz zum LAR-Jet gebracht. „Herr S. war froh, da ‘rauszukommen, und er hoffte auf eine gute Weiterbehandlung zu Hause. Zwar hatten die Ärzte in Kamerun alles in ihrem



Sieben Flugstunden von Luxemburg entfernt: der LAR-Jet in Kamerun / Afrika

Bereich des Möglichen für ihn getan – doch das war eben leider nicht ausreichend...“, sagt die begleitende LAR-Ärztin später. Nach einem unproblematischen Flug konnte der Patient zur weiteren Behandlung dem Ärzteteam des Zielkrankenhauses übergeben werden.

Changement

Vous vous êtes marié, séparé, vous avez eu un enfant? Vous avez changé d'adresse, de banque? N'oubliez pas de nous le signaler en remplissant l'avis de changement ci-dessous et en nous le renvoyant à notre adresse: Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg.

Ce formulaire se trouve aussi sur www.lar.lu

Numéro de membre:

Nom/Prénom:

Numéro de sécurité sociale/Date de naissance:

Changement d'adresse:

Ancienne adresse:

Nouvelle adresse:

Changement d'état civil:

mariage naissance séparation décès

Nom et prénom du nouveau co-affilié:

Numéro de sécurité sociale/Date de naissance:

Changement de banque:

Anciennement: nom de la banque ou CCP/n° de compte:

IBAN:

Actuellement: nom de la banque ou CCP/n° de compte:

IBAN:

Date et signature:

Impressum

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

Editeur et régie pub.:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

175A, rue de Cessange

L-1321 Luxembourg

Tél.: (+352)48 90 06

Fax: (+352)40 25 63

www.lar.lu

e-mail: info@lar.lu

Rédactrice en chef:

Almut Christine Ayen

Photos: LAR

Layout/Illustrations:

Almut Christine Ayen

Impression: imprimerie

saint-paul luxembourg s.a.

– La reproduction complète

ou partielle des textes

est permise après autorisation

préalable de l'éditeur.

La LAR décline toute

responsabilité pour l'envoi

spontané de manuscrits et

photos.

Relation bancaire:

Dexia/BIL

IBAN:

LU84 0020 1167 9560 0000



Das Cockpit ist die Navigationszentrale des Jets. Neben „traditionellen“ Instrumenten wie Kompass, Fahrtmesser und Uhr beherrschen zunehmend Computer die moderne Navigation



Ausschnitt aus einer Flugkarte

zunächst einmal Landmarken: Gebirgszüge, Flüsse, Leuchttürme und Sterne. Später wurden Hilfsmittel wie der Kompass entwickelt, und heute sind es Satelliten, die aus dem All den Weg weisen.

Die Flugnavigation funktioniert mit Hilfe mehrerer Systeme, die nacheinander oder kombiniert angewandt werden. Ehe der Flug beginnt, „taxied“ das Flugzeug über das Rollfeld zur Startbahn. Bis dort hin sind es noch Schilder am Boden, die dem Piloten den Weg weisen.

Von Luxemburg nach Mallorca

Kurz nach dem Abheben der Maschine beginnt die Funknavigation z.B. mit einem der eingangs erwähnten Funkfeuer, dann folgt parallel dazu die satellitengestützte Navigation. Wie im Auto wird auch hier GPS benutzt (Global Positioning System, satellitengestütztes System zur weltweiten Positionsbestimmung), welches mit dem „herkömmlichen“ antennengestützten System gekoppelt werden kann:

Flugzeugnavigation

Mit Kompass, Karte und Computer

Wenn Sie mit dem Auto in Ferien fahren, dann folgen Sie normalerweise den Verkehrsschildern, um den Weg zu finden. Oder Sie horchen auf die freundliche „Navigationsstimme“: „Nach der nächsten Ampel bitte links abbiegen...“. Doch wie finden die Flugzeuge ihren Weg? In der Luft gibt's weder Schilder noch Kreuzungen – oder?

Am Dorfrand von Leudelange neben einem Feldweg befindet sich ein kleines umzäuntes Terrain, auf dem eine Antenne steht. Auf einem Schild ist zu lesen: „Aéroport“.

Ein Flugplatz in Leudelange? Nicht wirklich, aber es befindet sich dort einer von Tausenden Navigationspunkten, ein sogenanntes NDB (Non Directional Beacon) – ein Funkfeuer, das den Flugzeugen den Weg durch den weiten Himmel weist.

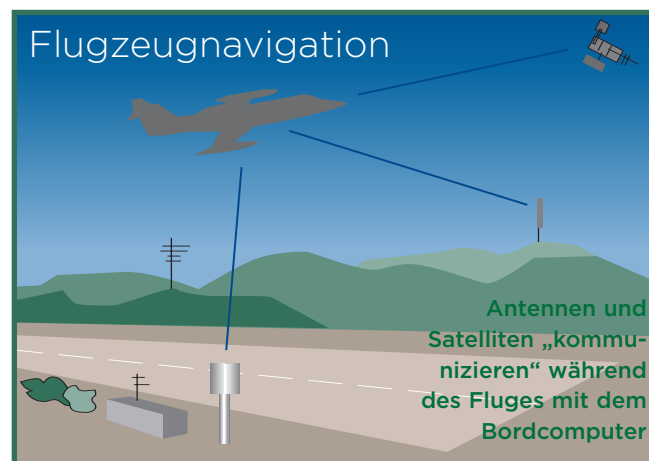
Von Syrien nach Amerika

Der Begriff „Navigation“ leitet sich vom lateinischen Verb „navigare“ = „segeln“ ab. Schon seit Jahrtausenden „navigieren“ die Menschen - auf dem Landweg, auf dem Wasser und seit vorletztem Jahrhundert auch in der Luft. Wer navigiert, der tut dies mit System. Seit Ewigkeiten entwickeln die Menschen Methoden, um möglichst schnell, sicher und zu-

verlässig ans Ziel zu kommen. Ein Beispiel sind die Phönizier; sie lebten im heutigen Libanon und handelten mit Stoffen und Holz. Vor rund 6000 Jahren gelang es ihnen bereits, Afrika zu umschiffen. Es wird vermutet, dass sie bereits 2000 Jahre vor Kolumbus Amerika entdeckt haben – sie gelten als die Begründer der modernen Navigation.

Wichtig bei der Navigation, heute wie damals, ist die eigene ständige Ortsbestimmung: Wann befinde ich mich wo bei welcher Geschwindigkeit?

Um sich zu orientieren, halfen (und helfen noch immer)



Die Antenne in Leudelange: im Funk wird sie „Whiskey-Lima-Uniform“ genannt – die Anfangsbuchstaben stehen für West-Luxemburg

Dir vertraut
hinnen, si
vertrauen eis

CARROSSERIE COMES & CIE

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

Früher flog man von einem Funkfeuer zum nächsten. Doch seit der Flugverkehr zugenommen hat, reichen die vorhandenen Antennenpunkte nicht mehr aus. Deshalb schuf man zunächst Kreuzungspunkte zwischen den Funkfeuern. Als auch diese nicht mehr ausreichten, setzte man künstliche Funkfeuer ein, deren Positionskordinaten von Satelliten errechnet und übermittelt werden. Diese Punkte werden dem Piloten im Cockpit auf Bildschirmen dargestellt und von ihm selbst oder von einem Navigationssystem automatisch abgefliegen: „Das meiste übernimmt das Flight Management System (FMS), das an den so genannten „Autopiloten“ gekoppelt ist.“, erklärt LAR Chefpilot Wolfgang Guckert. „Das ist ein Bordcomputer, dem wir sagen, wo wir starten und wo wir landen wollen.“ Vor dem Flug wird die Datenbank also mit den relevanten Flugdaten „gefüttert“: der Route, dem Gewicht des Flugzeugs, der Passagiere und der Crew (hier gilt ein Einheitsgewicht von 100 kg pro Person), der medizinischen Ausrüstung, dem Tankvolumen etc.

Dies klingt sehr einfach, und tatsächlich wird den Piloten das Navigieren durch den Autopiloten vereinfacht. Doch man soll sich nicht darauf verlassen: „Wenn wir eine unserer Routen fliegen, werden die Piloten zu Managern. Sie überwachen und überprüfen ständig die Flugroute, Höhe, Temperatur und den Kraftstoffverbrauch.“

Ein kurzer Flug von Luxemburg nach Mallorca (ca. 1,5 Stunden) beispielsweise kann sich als plötzlich sehr arbeitsintensiv erweisen, wenn eine neue Route im Fluge vom Lotsen vorgeschrieben wird. Das passiert z.B., wenn Militärs mit ihren Jets Manöver fliegen oder wenn eine Route überlastet ist. Das ist nicht anders als auf der Autobahn, wenn man aufgrund eines Staus eine Umleitung fahren muss.

Deshalb werden auch heute noch, trotz fortgeschrittener Technik, als Backup die altbekannten Navigationsinstrumente eingesetzt: Kompass, Fahrtmesser und Uhr.

Drei Monate Pakistan – eine Bilanz

Der längste und härteste Einsatz in der Geschichte der LAR

Anfang Februar endete der längste Einsatz in der Geschichte der LAR: Drei Monate war die Air Rescue mit einem Rettungshubschrauber in Pakistan gewesen, um Menschen in Not lebensrettende Hilfe zukommen zu lassen. Die Bilanz der Mission ist beachtlich.



Landung an der afghanischen Grenze neben einer MG-Stellung einiger Muhadschedin-Kämpfer: Trotz ihres bedrohlichen Aussehens wurde das LAR Team freundlich begrüßt

„Die Air Rescue hat in Pakistan eine Arbeit geleistet, auf die Luxemburg stolz sein kann“, sagte Minister Jean-Louis Schiltz während der Pressekonferenz Anfang Februar auf der LAR-Basis am Findel. Mit ihr endete offiziell der humanitäre Einsatz der LAR in Pakistan.

Kurz zuvor war der Hubschrauber, der drei Monate in Pakistan stationiert war, mit einer Transportmaschine nach Luxemburg zurückgeflogen worden.

Nach dem Erdbeben im Oktober 2005 in der Kaschmirregion waren 78 000 Menschen ums Leben gekommen, über drei

2112 transportierte Personen

Millionen Personen waren auf fremde Hilfe angewiesen, um überleben zu können. Am 11. November 2005 begann der humanitäre Einsatz der LAR im Krisengebiet. Unbürokratisch und schnell hatte das Außenministerium unter Kooperationsminister Schiltz reagiert und einen Rettungshubschrauber der LAR entsendet, um vor Ort gezielt zu helfen.

Nach drei Monaten Einsatz steht die Bilanz – und die kann sich sehen lassen: Die LAR-Crew flog insgesamt 925 Einsätze in dem betroffenen Gebiet. Angeflogen wurden entlegene Bergdörfer in den

Himalayaausläufern. Dabei wurden 2112 Patienten, Flüchtlinge, Spezialisten und Ärzteteams transportiert. Der Hubschrauber war für viele Menschen die einzige Verbindung zur Außenwelt, denn Bergstraßen waren verschüttet und nicht befahrbar.

Neben Personen wurde aber auch Material transportiert: Über 20 Tonnen Hilfsgüter – Kleider, Medikamente, Schuhe und Nahrungsmittel – fanden ihren Weg per Hubschrauber zu den hilfebedürftigen Menschen in den Bergen.

Gezielt helfen, das war die Devise dieser Mission, und das wird sie auch in Zukunft sein, wenn die LAR in Krisengebieten Katastrophenhilfe leistet. Neben derartigen Einsätzen wie bspw. anlässlich des Bebens im Iran 2003, dem Beben in Marokko 2004 oder des Tsunamieinsatzes in Thailand und Sri Lanka 2005, war dies der längste und aufwändigste Einsatz in der Geschichte der LAR. Es war zudem das erste Mal, dass einer der LAR-Hubschrauber ins ferne Ausland entsandt wurde.

Möglich wurde all das durch die perfekte Zusammenarbeit mit der Direction de la Coopération und durch die vielen Spenden solidarischer Luxemburger, denen ebenso wie der Air Rescue am Herzen lag, unmittelbar und gezielt Hilfe zu leisten: dort, wo Hilfe gebraucht wird.



Nur über die Luftbrücke ist dieses Bergdorf zu erreichen. Mit dem LAR Hubschrauber wurden Nahrungsmittel, Decken und Medikamente zu den Einwohnern transportiert



Zahlreiche Auszeichnungen bekam das LAR-Team von verschiedenen nationalen und internationalen Organisationen



Pressetermin auf dem Flughafen Findel: Minister Jean-Louis Schiltz (3.v.re) in Begleitung von Marc Bichler, Direktor für Kooperation und Dan Feypel, Verantwortlicher für humanitäre Hilfe, LAR Präsident René Closter, LAR-Chefpilot Wolfgang Guckert, Marc Rob und Didier Dandrifosse



Privataudienz bei Großherzog Henri

Zu einer Privataudienz bei Großherzog Henri war LAR Präsident René Closter nach seiner Rückkehr aus Pakistan eingeladen worden. Der Großherzog trägt seit 1995 die Schirmherrschaft über die LAR. Aufmerksam hatte er von Beginn an den humanitären Einsatz der LAR in Pakistan verfolgt. Nach dessen Beendigung Anfang Februar hatte er während der Audienz im Großherzoglichen Palast René Closter

seine Anerkennung ausgesprochen. Bei letzterem informierte er sich interessiert und detailliert über weitere Einzelheiten der Pakistanmission.

Die Audienz schloss er mit den Worten, Luxemburg könne stolz sein auf die Hilfe der LAR – „die LAR ist ein hervorragender Botschafter Luxemburgs im Ausland“.

Schuhe für pakistanische Kinder

Wenn ein Paar Schuhe über Leben und Tod entscheiden können



Feuchtkalt – lediglich Decken schützen die Kinder vor der Kälte

„Das Bild der Kinder, die barfuß im Schnee liefen, da sie keine Schuhe besitzen, und die furchtbar husteten, ließ mich nicht mehr los“, berichtet LAR-Präsident René Closter nach seinem Aufenthalt in der Krisenregion. Kurzerhand organisierte die LAR mit Hilfe zahlreicher Spenden aus Luxemburg (unter anderem des Rotary Club Bascharage-Kordall) eine Aktion: „Schuhe für pakistanische Kinder“. In der unzerstörten Hauptstadt Islamabad wurden von dem Geld Hunderte von Kinderschuhen gekauft und mit dem LAR Hubschrauber direkt in die Dörfer geflogen.

unter anderem des Rotary Club Bascharage-Kordall) eine Aktion: „Schuhe für pakistanische Kinder“. In der unzerstörten Hauptstadt Islamabad wurden von dem Geld Hunderte von Kinderschuhen gekauft und mit dem LAR Hubschrauber direkt in die Dörfer geflogen.



Barfuß im Winter...



Endlich keine kalten Füße mehr!



Beim Ausladen der Schuhe

Permanente Weiterbildung in der Katastrophenhilfe

Damit aus einem Katastropheneinsatz kein katastrophaler Einsatz wird...



Aus der Erfahrung lernen: Unter fachkundiger Leitung zweier Spezialisten wurde der Pakistaneinsatz aufbereitet

Die Beteiligten des Pakistaneinsatzes trafen sich deshalb an zwei Tagen mit einem auf Katastropheneinsätze spezialisierten Team der Schweizer Rettungsflugwacht REGA – Pierre Burgener und Robert Kaspar. Unter ihrer Leitung ließen sie den dreimonatigen Aufenthalt in Pakistan Revue passieren. Der objektive Blick der zwei REGA-Spezialisten auf die Schilderungen half, die essentiellen Punkte herauszugreifen und konstruktiv im weiteren Diskussionsverlauf zu bearbeiten. Erörtert wurden Hauptproblematiken wie Logistik, Wartung vor Ort oder länderspezifische kulturelle Differenzen.

Um auch weiterhin dem Standard der unter hohem Aufwand organisierten humanitären Einsätze gerecht zu werden, ist es wichtig, vergangene Missionen sorgfältig aufzubereiten. Die Erfahrungen sind wertvoll, denn sie dienen zur Optimierung zukünftiger Missionen.

Mitglieder werben Mitglieder

165 000 Luxemburger können sich nicht irren

Ohne die Mitglieder der LAR gäbe es in Luxemburg keine Luftrettung. Deshalb: machen Sie Ihre Freunde und Verwandten auf uns aufmerksam. Viele Gründe sprechen für eine LAR-Mitgliedschaft: 60 festangestellte Spezialisten, darunter Ärzte, Piloten und Intensivpfleger, stehen rund um die Uhr bereit, um Menschen in Not zu helfen. Seit der Gründung der LAR im Jahre 1988 wurden mehr als 8000 Rettungseinsätze geflogen – in Luxemburg und weltweit.

Viele Urlauber machen sich vor einer Ferienreise oft nicht klar, dass der medizinische Standard in ausländischen Kliniken hiesigen Verhältnissen nicht Genüge trägt. Oft ist die

Rückholung in die Heimat die einzige Möglichkeit, schnell und kompetent medizinisch behandelt zu werden.

Mit unserer eigenen Flotte, bestehend aus vier Rettungshubschraubern und drei Ambulanzjets, bieten wir verletzten und kranken Patienten optimale Transportbedingungen – auch auf Langstrecken. Die hochentwickelte medizinische Ausrüstung entspricht einer „fliegenden Intensivstation“.

Eine Mitgliedschaft lohnt sich – in jedem Fall!

Einzelmitgliedschaft: 36€ pro Jahr

Familienmitgliedschaft: 67€ pro Jahr

**Luxembourg Air Rescue • 175A, rue de Cessange • L-1321 Luxembourg
Tel: 489006 • Fax: 402563 • Mitgliedsantrag auch unter www.lar.lu**

ausfüllen – ausschneiden – einsenden



Mitgliedsantrag

Name / Vorname:
 Straße / Hausnummer:
 PLZ / Ort:
 Telefon privat:
 Telefon Büro / GSM:
 Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum:

Ehemann(frau) Lebenspartner(in) (falls gleiche Adresse)
 Mädchen- und Vorname:
 Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum:

Kinder: Name / Vorname (wenn älter als 18, bitte Schulbescheinigung beilegen)
 1) m/w Geburtsdatum:
 2) m/w Geburtsdatum:
 3) m/w Geburtsdatum:

Einzugsermächtigung

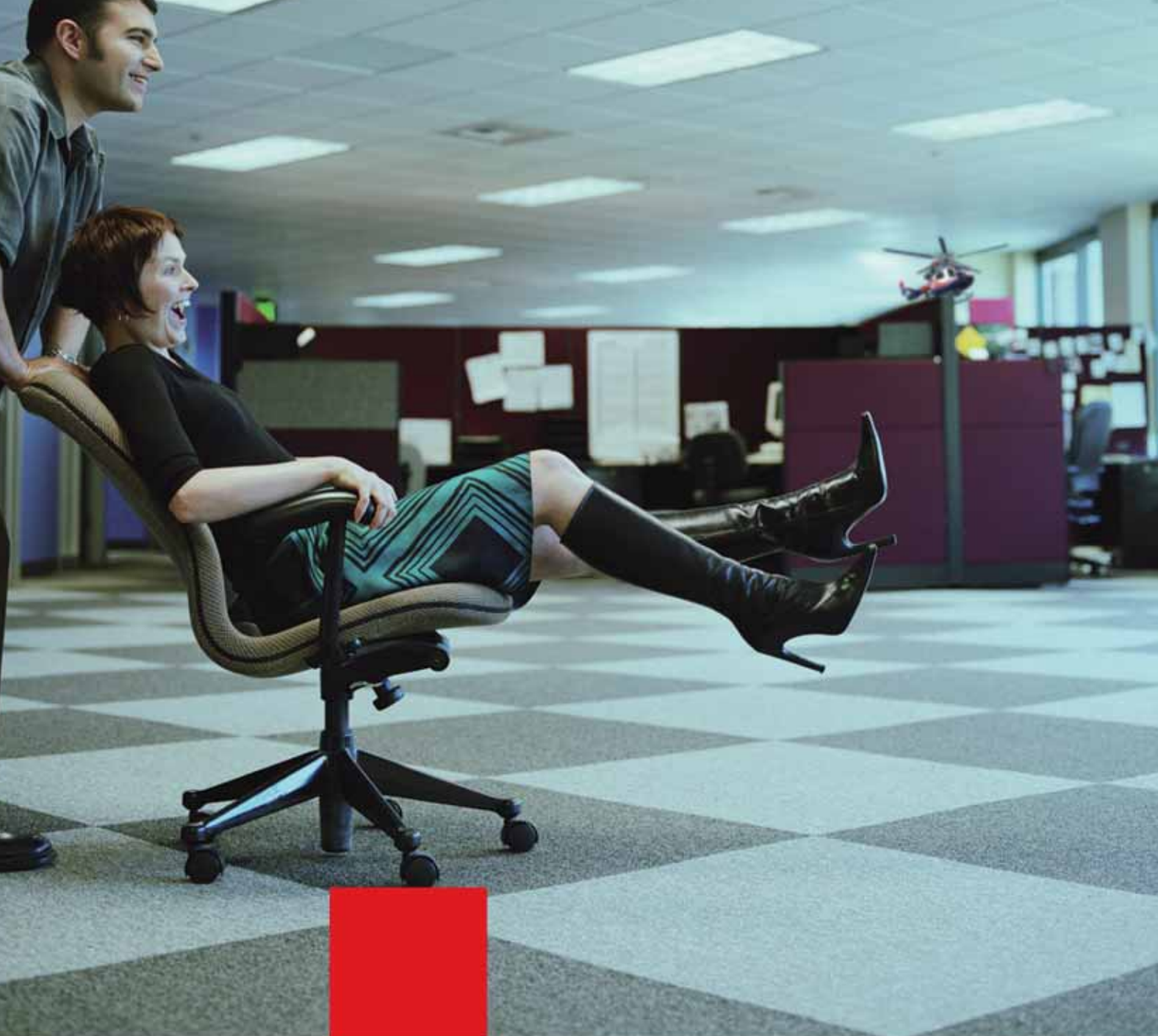
Der / die Unterzeichnende
 erlaubt hiermit der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. (bis auf Widerruf) den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen.

Bank oder CCP:
 Konto Nr. (IBAN):

Die LAR A.s.b.l. erbringt ihre Hilfeleistungen ohne Bestehen einer Rechtspflicht, da sie nur im Rahmen der personellen und technischen Möglichkeiten und der vorhandenen Mittel erfolgen können. Über die Durchführung der Einsätze entscheidet die LAR A.s.b.l. nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die LAR A.s.b.l. bestimmt die Art und den Zeitpunkt der Durchführung.

Datum:
 Unterschrift:





HiPath 2000 - Neuer Schwung durch IP Kommunikation

SIEMENS

Global network of innovation

Siemens Communications
Rue des Peupliers, 20
L-2328 Luxembourg-Hamm
Tel.: +352 43843-1
Fax: +352 43843-369

Die neue HiPath 2000 kombiniert IP-Routerfunktionalität mit dem vollen Com-Scendo-Sprachleistungsumfang in einem System. Dies eröffnet Unternehmen bis 30 Mitarbeitern einen schnellen und einfachen Zugang zu einer einheitlichen Sprach- und Datenkommunikation über das Internet Protokoll (IP).

Mit HiPath 2000 nutzen Sie ein umfassendes Angebot an Leistungsmerkmalen und kommunizieren über hochwertige Endgeräte bei einfachster Bedienung.

Moderne Unternehmen, die heute schon konsequent auf durchgängige IP-Technologie setzen, bietet HiPath 2000 den Zugang zu Carriern für zukünftige Internettelefonie.

www.communications.siemens.lu

Sicherheit bei der Landung eines Hubschraubers

Bitte Abstand halten!

Einen Hubschrauber aus der Nähe zu betrachten, das wünscht sich so manch einer. Landet ein LAR-Hubschrauber im Zuge eines Einsatzes irgendwo in Luxemburg, so zieht er regelmäßig wie von Geisterhand gesteuert unzählige Neugierige an. Doch genau hier lauert große Gefahr: Anstatt auf den Hubschrauber zuzugehen, sollte man tunlichst Abstand halten, vor allem, wenn sich die Rotorblätter noch drehen. Fahrzeuge, insbesondere Laster und Kleinlaster, dürfen sich keinesfalls zu sehr nähern, sie könnten mit dem Hauptrotor kollidieren. Lose Gegenstände wie Handtücher, Kleider oder andere leichte Gegenstände müssen in Sicherheit gebracht werden, da sie sonst vom starken Wind, den der drehende Rotor erzeugt, umhergewirbelt werden und in die Turbinen gelangen können. Zudem sollte man nicht versuchen, den Piloten einzuweisen. Er allein entscheidet, wo er landen wird: Aus der Vogelperspektive hat er einen weit besseren Blick!

Wie hier müssen die LAR Hubschrauber oft mitten auf der Straße landen. Lastwagen und Autos dürfen sich keinesfalls zu sehr nähern.

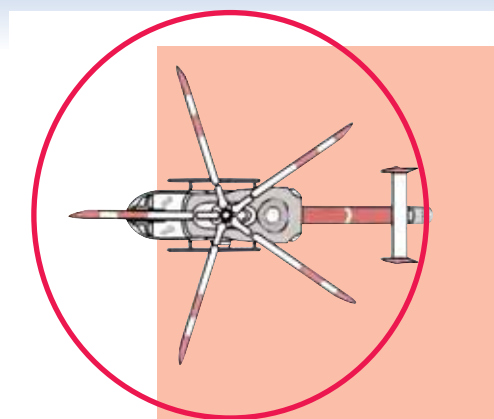


KEINE LOSEN GEGENSTÄNDE!



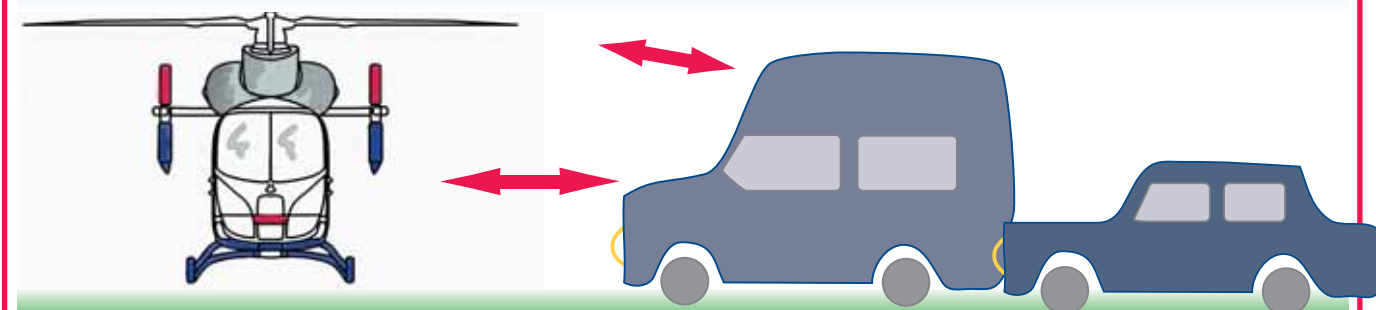
Vorsicht! Keine losen Gegenstände liegenlassen! Handtücher, Hüte, Sonnenbrillen etc. können durch den Wind des drehenden Rotors aufgewirbelt werden und Schäden am Hauptgetriebe verursachen.

PERSONEN BITTE ABSTAND HALTEN!



FAHRZEUGE BITTE ABSTAND HALTEN!

Fahrzeuge müssen unbedingt Abstand halten, da sie sonst mit den Rotorblättern kollidieren können und diese beschädigen.



Vor 25 Jahren:
«Cliffhanger» über
Yverdon (CH)



(Illustration: Alex Demarmels, Zürich)

Gefesselt zwischen Himmel und Erde - am eigenen Fallschirm

Die Geschichte der Luftrettung kennt keinen vergleichbaren Fall: Der Fallschirm eines jungen Springers verwickelt sich am Heckrad des Flugzeuges. Hilflos schwingt der Mann hinter dem

Flugzeug im Wind. Eine gewagte Aktion mit dem Helikopter erlöst alle Beteiligten. In der Rückschau ist alles genau so unglaublich und packend wie damals.

Es ist nicht klar, warum sich an diesem 28. September 1980 der Schirm des Erst-Abspringers Charles-André Roux zu früh öffnen und im Heckrad des Flugzeugs hatte verfangen können. Nun hängt der 20-Jährige wehrlos hinter dem Pilatus-Porter und kann sich lediglich über Handzeichen mit seinem Instruktor in der geöffneten Kabinentüre verständigen: «Warten, auf keinen Fall den Notschirm ziehen!», deutet dieser mit verzweifelten Handzeichen. Denn ein geöffneter Notschirm, hinter dem Flugzeug geschleppt, hätte für alle den Absturz bedeutet. Hilflos, ratlos fliegen sie 600 Meter über dem Flug-

platz Yverdon Runde um Runde. Die Lage scheint aussichtslos. Es gibt keine Möglichkeit, unbeschadet zu landen, der Treibstoff reicht noch für knapp 90 Minuten. Die Zeit drängt.

Unter Zeitdruck entschieden

Die Einsatzleiter bei der Rega staunen über den eingegangenen Alarm. Eines ist klar: Die Situation ist mehr als verzwickelt. Aber es darf keine Sekunde verloren gehen. Schon 11 Minuten später sind der Pilot Andreas Haefelee und der Win-

denmann Dölf Rüfenacht von der Rega-Basis Bern in ihrer Alouette III unterwegs nach Yverdon. Im Flug diskutieren sie, wie sie den Mann retten könnten. Als sie um 15.25 Uhr auf dem Flugplatz Yverdon landen, sind Polizei, Feuerwehr, Ambulanz und Fallschirmspezialisten schon versammelt. Die Besprechung ist kurz, der Zeitdruck groß. Zehn Minuten später startet der Rega-Helikopter erneut, mit an Bord ist der Fallschirm-Instruktor Pierre Jomini. Er soll an der Rettungswinde zum Fallschirmspringer gelassen werden, dessen Zustand beurteilen und ihn dann wenn möglich mit dem Messer vom Fallschirm trennen. Im freien Fall soll Charles-André Roux dann seinen Notschirm ziehen und sicher landen. Soweit die Planung.

Geschicklichkeitsspiel am Steuerknüppel

Einfach ist die Durchführung jedoch nicht. Roux wird von den Wirbeln des Flugzeuges durchgeschüttelt. Der Helipilot kann den in vollem Flug hinter ihm an der Winde schwebenden Retter nicht sehen. Auch der Blick auf das unter ihm fliegende Flugzeug ist sehr stark eingeschränkt. Doch die Zeit drängt. Der Treibstoffvorrat des Porters geht langsam zur Neige.

Dölf Rüfenacht bedient die Rettungswinde und beobachtet gespannt, was sich hinter dem Helikopter abspielt. Er dirigiert per Funk den Helipiloten in die richtige Position. Jomini versucht mehrmals, den «gefesselten» Fallschirmspringer zu fassen. Im dritten Anlauf gelingt es. Gegen den Fahrtwind brüllend macht er deutlich, dass er ihm die Leinen durchschneiden werde und dass Roux nachher den Notschirm ziehen müsse. Roux nickt, Jomini zückt sein Messer und Sekunden später baumelt Roux an seinem Notschirm. Die Landung in einem Kartoffelacker ist die erste in seinem Leben. Er ist unverletzt und glücklich. So hatte er sich seinen ersten Absprung allerdings nicht vorgestellt.

Internationale Ehrung für die Retter

Die Aktion findet im In- und Ausland große Beachtung. Die Medien berichten in großen Lettern und mit Zeichnungen über den Fall. Die drei Retter erhalten am 20. Januar 1981 in Los Angeles den begehrten Titel «Crew of the Year» der Helicopter Association of America. Eine verdiente Auszeichnung für eine weltweit einzigartige Rettungsaktion.

Text: Walter Stünzi, mit freundlicher Genehmigung der Schweizer REGA



Hoffnungslos: Der Fallschirm, verwickelt am Heckfahrwerk des Flugzeugs



1 Charles-André Roux; Fallschirmspringer. Arbeitet heute auf der Schweizer Botschaft in Den Haag.

«Die Zeit, bis der Notschirm geöffnet war, schien mir wie eine Ewigkeit. Ohne den Einsatz der Retter wäre ich nicht mehr hier, könnte nicht von meinem Fallschirmabsprung erzählen.»



2 Pierre Jomini; Damals Fallschirminstruktor und Retter am Windenseil. Ist heute selbständiger Architekt und lebt in Lausanne.

«Das Schwierigste war, ihn zu fassen. Ich wurde an der Rettungswinde in den Turbulenzen des Flugzeuges regelrecht herum gewirbelt. Zum Glück hatte Charles-André mit dem Öffnen des Notschirms gewartet, bis alle Leinen durchgeschnitten waren.»



3 Andreas Haefelee; Rega-Pilot; Arbeitet heute als Helikoptermechaniker bei der Rega.

«Einen solchen Einsatz kann man weder üben noch planen. Wir mussten auf unsere Erfahrung zählen und improvisieren. Ich werde diese zwei Stunden nie vergessen.»

Worauf man vor und während der Reise achten sollte

Krank im Urlaub – was tun?

Für viele liegt es schlichtweg nicht im Bereich des Vorstellbaren: Im Urlaub einen Unfall zu haben oder so krank zu werden, dass man ins Spital muss. Leider – und das wissen wir von der LAR nur allzugen – passiert das häufiger, als viele denken.

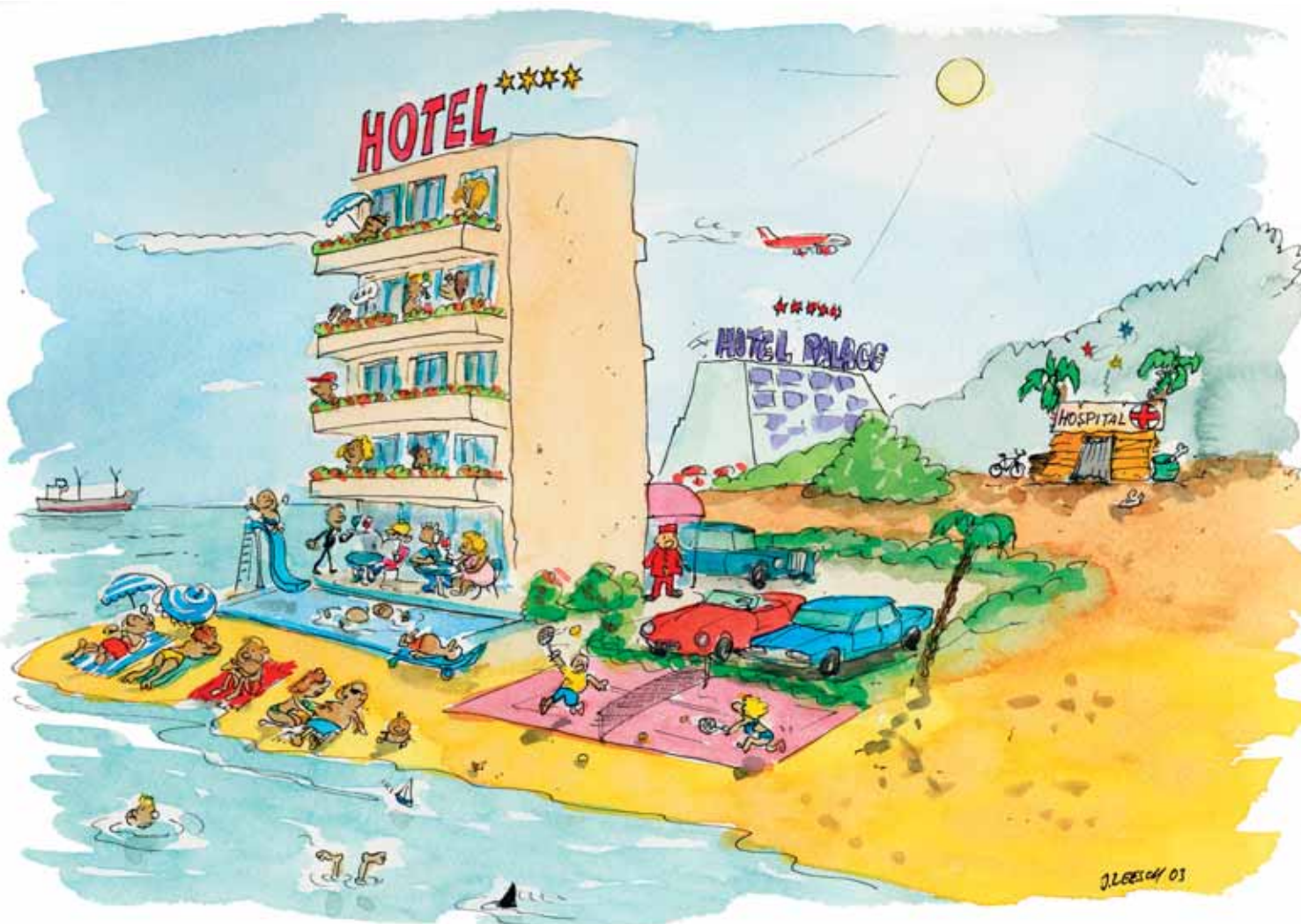
Oftmals hätten schwere Malaisen durch eine gezielte Reisevorbereitung und das Einhalten einiger weniger Regeln im Urlaubsland Schlimmeres verhindern können: fehlende Impfungen oder der Verzehr von gesundheitsgefährdenden Speisen beispielsweise.

Im Folgenden fassen wir in Kürze zusammen, worauf Sie vor der Reise und im Urlaubsland achten sollten. Falls Ihnen doch etwas zustößt, listen wir einige Krankenhäuser in ausgewählten und gut frequentierten Urlaubsregionen auf, die unser Ärzteteam empfehlen können. Es sei dabei zu beach-

ten, dass ausländische Kliniken dennoch oftmals andere hygienische oder medizinische Standards aufweisen und deshalb im Ernstfall nicht immer mit hiesigen Einrichtungen verglichen werden können.

Wir hoffen nicht, dass Sie unsere Hilfe beim nächsten Urlaub in Anspruch nehmen müssen – aber im Notfall sind wir selbstverständlich für Sie da!

LAR Alarmzentrale: (+352) 48 90 06 24h/24



Teil 1: Spanien und Nordafrika

Spanien

Notfallnummern

Landesvorwahl: 0034
Notrufnummer: 112
Polizei: 112

Medizinischer Hinweis

Um Durchfallerkrankungen und Salmonellen vorzubeugen, verzichten Sie während Hitzeperioden besser auf rohe Eierspeisen und auf rohen Fisch; achten Sie beim Verzehr von Meerestieren auf ihre Frische! Vor allem chronisch Kranke sollten sich vor der Reise unbedingt von ihrem Arzt untersuchen lassen und auf Besonderheiten im Land vorbereiten (Hitze, Essen...)
Impfungen: Diphtherie, Tetanus

Krankenhäuser

Festland – Malaga: **Complejo Hospitalario Carlos Haya** (öffentl.), ☎ 0034-951-290000
Benidorm: **Hospital de Levante** (privat), ☎ 0034-966-878787
Balearen – Palma de Mallorca:
Clinica Femenia (privat), ☎ 0034-971-452323;
Clinica Juaneda (privat), ☎ 0034-971-731647;
Complej Asistencial son Dureta (öffentl.), ☎ 0034-971-175000
Teneriffa – Santa Cruz:
Complejo Hospitalario Santa Cruz (öffentl.), ☎ 0034-922-602000
Arona: **Hospiten Sur** (privat), ☎ 0034-922750022
Gran Canaria – Las Palmas:
Complejo Hospitalario Las Palmas (öffentl.), ☎ 0034-928-444000
San Agustin: **Clinica Roca** (privat), ☎ 0034-928-769004

Bezahlung im medizinischen Notfall

In öffentlichen Krankenhäusern muss der E111-Schein akzeptiert werden. Der Patient hat mit ihm ein Anrecht, eine ausreichende medizinische Behandlung zu erfahren. In Privatkliniken muss hingegen bar oder mit Kreditkarte gezahlt werden. Grundsätzlich sollte man sich vor der Reise eine Auslandskrankenversicherung zulegen.

Nordafrika (Marokko, Tunesien)

Notfallnummern

Marokko Landesvorwahl: 00212 Notrufnummer/ Polizei: 15	Tunesien Landesvorwahl: 00216 Notrufnummer: 190 Polizei: 197
--	--

Medizinischer Hinweis

Impfungen: Tetanus, Diphtherie, Polio und Hepatitis A, bei Aufenthalten über drei Monate empfiehlt auch Hepatitis B. In Einzelfällen (Land- Jagdurlaub) sollte man sich gegen Tollwut und Typhus impfen lassen.
Achten Sie auf hygienisches Essen: Gemüse nur abgekocht, Fleisch und Fisch nur durchgebraten. Keine Eiswürfel, kein Eis, keinen rohen Salat. Achten Sie auf ausreichenden Mückenschutz. (Mückenspray oder Mückennetz)
In der medizinischen Versorgung unterscheiden sich die Länder von europäischen Standards, auch wenn ein Großteil der Ärzte in Frankreich studiert hat. Eine Auslandsreiseversicherung ist dringend abzuschließen! Pauschalreisende sind meist automatisch über den Reiseanbieter versichert. Ebenso sollte eine Reiseapotheke zum Reisegepäck zählen.

Krankenhäuser

Marokko Casablanca Centre Hospitalier Universitaire Averroes ☎: 00212-22-224 109	Tunesien: Tunis: Polyclinique les Berges du Lac, Universitaire Averroes ☎: 00216-71 960 000
---	---

Bezahlung im medizinischen Notfall

No cash, no help ist leider die Devise. Der europäische E111-Schein nützt im Notfall in diesen Ländern gar nichts. Deshalb: Sorgen Sie dafür, immer Bargeld mit sich zu führen, damit Sie im Notfall Ihre medizinische Behandlung bezahlen können.

Spenden an die LAR

Die LAR sagt danke

Die Luxemburger haben wieder einmal bewiesen, dass für sie 'Solidarität für Menschen in Not' kein leeres Wort ist: In den vergangenen Monaten hatten sich viele Luxemburger entschlossen, die LAR mit Spendenbeiträgen zu unterstützen. Nicht zuletzt wurden sie durch den humanitären Einsatz der LAR in Pakistan dazu bewegt. Ihre Spende hilft uns, Menschen in Not zu helfen – ob in Luxemburg oder in Krisengebieten weltweit.

Im Namen all derer, denen wir auch durch Ihre Hilfe helfen konnten, bedanken wir uns für Ihre Spenden.

Primärschule Wiltz 5000 Euro



Auf der Weihnachtsfeier der Primärschule Wiltz, die von der Elternvereinigung und dem Lehrpersonal organisiert worden war, kam eine Spendensumme von 5000 Euro für die Erdbebenopfer in Pakistan zusammen. Ein Bazar mit Selbergebasteltem, Sketchen und Liedaufführungen gehörten zu dem liebevoll gestalteten Festprogramm. Für die großzügige Spende bedanken wir uns auch an dieser Stelle bei allen, die das ihre beigetragen haben, von ganzem Herzen!

Ehepaar Keup: 1100 €



Eine sinnvolle Idee hatte das Ehepaar Maria und Pierre Keup - Dhur aus Weiswampach: Anlässlich ihrer Geburtstage – beide feierten ihren 65sten – verzichteten sie auf jegliche Geschenke. Stattdessen wünschten sie sich von ihren Gratulanten einen Geldbetrag, den sie der LAR spenden wollten. So kam eine Summe von 1100 Euro zusammen. Diese überreichten sie dem LAR-Präsidenten René Closter Ende Dezember. Herzlichen Dank!

Vorschulkinder Ulflingen 1250 €



Fünf Vorschulklassen aus Ulflingen spendeten zusammen mit ihren Lehrerinnen eine Summe von 1250 Euro an die Air Rescue. Die Summe war Teilerlös des Sommerfestes 2005, das von den Schülern, den Lehrern, Eltern und den „Fraen a Mammen“ der Sektion Ulflingen veranstaltet worden war. Vielen Dank an alle, die sich bei dieser Spendenaktion beteiligt haben!

Guiden und Scouten St-Benoît: 1000 €



Traditionell unterstützen die Guiden und Scouten aus Clervaux mit den Geldern, die sie bei ihrem jährlichen Adventsbasar einnehmen, Organisationen, welche der Allgemeinheit dienen. Dieses Jahr wurde die LAR mit einer Summe von 1000 Euro unterstützt. Gruppenchef Romain Kremer übergab LAR-Mitarbeiter Gregor Pesch den Scheck. Dieser bedankte sich im Namen der LAR herzlich für diese großzügige finanzielle Unterstützung.

Kunstaussstellung in Wilwerdange: 2425 €



kaufseinnahmen verzichtet – die dadurch entstandene Summe von 2300 Euro wurden im Februar im Festsaal von Wilwerdange an LAR Präsidenten René Closter überreicht. Einen weiteren Spendenscheck über 125 Euro konnte Closter von den beiden Töchtern Nico Schencks, Vera und Marylène, entgegennehmen. Die beiden hatten ihre Kunstwerke auf dem „Enneresmaart“ in Ulflingen verkauft.

Zusammen mit 20 internationalen Künstlern hatte Nico Schenck vergangenen Oktober den achten „Salon de Peinture et Sculpture“ in Huldange eröffnet. Die Künstler hatten auf zehn Prozent ihrer Ver-

Wir bedanken uns bei allen Künstlern, insbesondere beim Veranstalter des Salons, Nico Schenk, für die sinnvolle Initiative!

SEO Vianden: 3300 €



Wieder einmal hat die Belegschaft der Société électrique de l'Our (SEO) auf einen Teil des Weihnachtsgeldes verzichtet. Grund: Es soll einem guten Zweck dienen. Dieses Mal einigte man sich auf die LAR als Spendenempfänger. Die Summe, die von der Direktion zusätzlich aufgestockt wurde, belief sich auf ganze 3300 Euro. Wir sagen herzlichen Dank!

Hondsfrënn: 3025 €



Mangels neuer Mitglieder wurde der seit den 60er-Jahren bestehende Verein „Hondsfrënn Grevemacher“ aufgelöst. Er ging über in den „Retriever Club Luxemburg“. Das Club-Chalet nebst Infrastruktur verkauften die „Hondsfrënn“ an die Nachfolger. Den Erlös von 3025 spendeten sie der LAR – den Scheck überreichten Vertreter beider Clubs im Januar der LAR. Noch einmal ein großes Dankeschön!

Madame,

Je m'empresse de vous faire tenir la présente pour vous remercier de tout cœur des bons soins et de votre gentillesse dont vous avez fait preuve aujourd'hui, lors de l'accident de ski que ma fille Lisa vient d'avoir en France, Les Deux Alpes.

Je vous félicite pour la promptitude avec laquelle vous savez gérer les imprévus et votre gentillesse et l'efficacité dans vos démarches, qui sont des atouts incontestables et très importants pour gérer les situations les plus difficiles.

Veillez dès lors recevoir nos remerciements tant de la part de ma fille Lisa, de mon mari et de moi-même. Votre calme nous était d'un grand réconfort dans cette situation de stress où il est parfois difficile aux parties concernées par un accident de trouver les solutions qui s'imposent et d'entreprendre les démarches qui conviennent.

Je vous souhaite un Joyeux Noël et mes Meilleurs Vœux pour 2006.

Veillez recevoir, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Rolande Petry-Scholtes

Un die ganz Crew vun LAR

Ech well villmols merci soen, fir deen Service deen dir all zesummen mier entgeint bruecht hut. De rapatriement vun Torremolinos op Lëtzebuerg war voller Professionalismus, Frenndlechkeet, Gentillesse an ech muss iech all merci soen fir den super Service am Num vun menger ganzer Famill a menger Persoun.

Eugenie O.-Q.

Chère LAR,

Nous sommes fiers d'être membres de la première heure et de pouvoir soutenir par nos dons une association si utile du point de vue humanitaire.

Nous avons beaucoup de respect pour le travail fourni par toute l'équipe LAR aussi bien au niveau national qu'international. Nous vous souhaitons de passer de bonnes fêtes de fin d'année et une année 2006 prospère.

Cordialement

Antoinette et J.P. R.

Dear Mr Closter,

I have followed with interest the extraordinary efforts of your team as part of the NATO mission to Pakistan. Your work provided immeasurable comfort to victims of the disaster as you conducted flights to inaccessible villages, transported injured people and delivered more than 20 tons of materials.

Thank you for all of your hard work and help in this challenging mission. I believe that you represented with honor both Luxembourg and NATO, saving lives and delivering humanitarian aid to those in desperate need.

Again I offer my sincere and heartfelt thanks to your whole team.

*Sincerely,
Ann L. Wagner*

Ambassador of the United States of America; Luxembourg

Schreiben Sie uns!

Wir freuen uns immer über Post unserer Leser! Fällt Ihnen etwas zu einem unserer Artikel ein? Haben Sie konkrete Fragen? Haben Sie Anregungen?

Dann schreiben Sie an:

redaction@lar.lu

oder

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.
175A, rue de Cessange
L-1321 Luxembourg



VIVIUM

ASSURANCES

Tél.: 47 46 45-1

Fax: 47 00 22

VIVIUM
Une marque du groupe P&V

P&V ASSURANCES S.c.r.l.
7-9, Avenue Victor Hugo - B.P. 1722
L-1017 Luxembourg
E-mail: info@vivium.lu

www.vivium.lu

Ouvert tous les Dimanches après-midi!



© GRAPHIC Com. 0032(0)80/ 51 74 53 03/06

CARRELAGES-SANITAIRES

MEUBLES & CUISINES

HOLZ AN DAACHZENTER



RINNEN

Mon habitat, c'est mon choix!

CLERVAUX

Tél. 92 97 01-1 Fax. 92 90 19



Ameublements
Thill
Höisingen

NATUR & DESIGN s.à r.l.

Tél. 92 30 30 Fax. 92 14 47



LINDEN-PEUSCH

CLERVAUX

Tél. 92 11 22-1 Fax. 92 07 78

Nos Heures d'Ouvertures :

Lundi-Vendredi :
8.00-12.00 Hrs.,
13.00-17.00 Hrs.
Samedi : 8.00-12.00 Hrs.
Dimanche : 14.00-18.00 Hrs.

Mardi-Vendredi :
8.00-12.00 Hrs.,
13.30-18.00 Hrs.
Samedi : 9.00-17.00 Hrs.
Dimanche : 14.00-18.00 Hrs.

Lundi-Vendredi :
8.00-12.00 Hrs.
13.00-18.00 Hrs.
Samedi : 9.00-17.00 Hrs.
Dimanche : 14.00-18.00 Hrs.

www.rtlp.lu