

LARreport

März 2016



Repatriierung:

Drei Mitglieder berichten, S. 6-9

Training:

Die Bedeutung der „Human Factors“ für die Sicherheit bei der LAR, S. 16-17

Maîtrisez vos dépenses de santé en bénéficiant des meilleurs soins !



Vos avantages avec medicis confort :

La tranquillité au quotidien

- Couverture jusqu'à **100%** des frais de traitements ambulatoires, frais de médicaments, aides thérapeutiques, soins dentaires

Les meilleurs soins à l'hôpital

- Remboursement jusqu'à **100%**, même en cas de refus de la CNS (Caisse Nationale de Santé)
- Libre choix de l'hôpital où vous souhaitez vous faire soigner dans toute l'Europe
- Hébergement en 1^{ère} classe ou octroi d'une indemnité journalière par jour d'hospitalisation

La sérénité lors de vos voyages

- Assistance 24h/24 – 7j/7
- Remboursement de vos frais de traitement ambulatoire et hospitalier à l'étranger



Einfach fir lech do

**Offre spéciale
pour les
membres LAR**

Un mois d'assurance gratuit pour vous et les membres de votre ménage !

Si vous souscrivez une assurance medicis confort pour votre famille avant le 31/12/2016.
Pour demander une offre, remplissez notre formulaire en ligne sur www.foyer.lu/fr/lar,
scannez le QR code ou retournez-nous ce coupon-réponse complété.

Nom : Prénom : Date de naissance :

Téléphone/GSM : Code Postal : Localité :

Pays : e-mail :

A renvoyer à Foyer Santé - Action LAR - 12 rue Léon Laval - L-3372 Leudelange ou par email : contact@foyer.lu
Document non contractuel. Offre soumise à conditions, disponibles sur foyer.lu/fr/lar





„Our people make the difference“

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen, liebe Leser,

So lautet unser Leitspruch. Denn was nützen schnelle, teure Hubschrauber und moderne Ambulanzflugzeuge samt ihrer erstklassigen medizinischen Geräte, ohne die Menschen, die sie einsetzen? Nur dank unserer Mitarbeiter, die Tag für Tag ihr Bestes geben, um Menschen in Not zu helfen, sind wir in der Lage, unsere Aufgabe als Luftretter optimal zu erfüllen. Sie fliegen Hubschrauber, versorgen Patienten, koordinieren Einsätze, halten technische und medizinische Geräte in Stand und betreuen unsere Mitglieder.

Aus diesen Gründen legen wir seit jeher bei der Einstellung großen Wert auf die richtige Auswahl von erfahrenen Mitarbeitern. Denn jeder Einzelne trägt seinen Teil zu der lebensrettenden Mission der LAR bei. Auf Seite 30 stellen wir Ihnen beispielsweise einen unserer Notärzte vor, der zuvor bereits als Notarzt im Krankenhaus und in der Luftrettung tätig war. Seine langjährige Erfahrung kommt dem Wohl unserer Mitglieder und allen Patienten an Bord sowie der Zusammenarbeit im Team zugute.

Doch unser Personal ruht sich nicht nur auf seiner langjährigen Erfahrung aus, sondern besucht auch kontinuierlich intern und extern angebotene Weiterbildungen. Schließlich ist „Lifelong Learning“, also lebenslanges Lernen, an kaum einer anderen Stelle so wichtig wie in der Luftrettung, wo Mediziner, Piloten, Intensivkrankenschwäger und Techniker für eine optimale Versorgung der Menschen in Not im Team zusammenarbeiten müssen und dies unter höchsten Qualitätsstandards, denn Qualität in der Fliegerei bedeutet Sicherheit. Aus diesem Grund investieren wir nicht nur in unsere Flotte, sondern auch in unser Personal.

Als Beispiel zeigen wir Ihnen auf Seite 16 einen Beitrag über die „Human Factors“-Weiterbildungskurse, die innerhalb der LAR unter anderem für die Mechaniker Pflichtprogramm sind. Dieses Weiterbildungsprogramm dient in erster Linie der Sicherheit und spielt somit eine lebenswichtige Rolle für unsere Tätigkeit als Luftretter. Aus diesem Grund müssen unsere Mechaniker diese Kurse in regelmäßigen Abständen besuchen.

Und der „Human Factors“-Kurs ist nur eine von vielen Weiterbildungen, die zum festen Bestandteil der LAR gehören. „Lifelong Learning“ wird bei der LAR also nicht nur angestrebt, sondern gelebt. Wenn es um Menschen in Not geht, kann die Messlatte nicht hoch genug liegen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre mit neuen Einblicken in die Tätigkeit der Luxembourg Air Rescue!

René Closter
Präsident LAR

INHALT



3

Editorial

4

Inhalt & Impressum

5

Kurz notiert

6-9

Repatriierung

10-12

Jeteinsätze

13-15

Helikoptereinsätze

16-17

Training

18-19

Technik

20

Von unseren Mitgliedern

22

Mitgliederservice

24-25

Besucher/Visiteurs

26

Besucher und Spenden

28-29

Santé

30-31

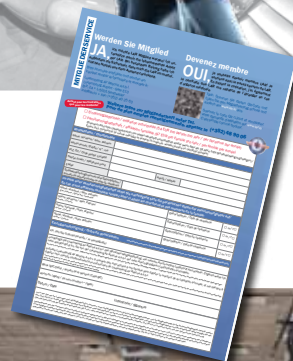
LAR Intern

32-33

Kinderseite

34

Shop



LAR-Infohotline: (00352) 48 90 06 • Alarmzentrale: (00352) 27 365 365 24h/24

www.lar.lu

Impressum

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

Impression / réalisation technique
techprint s.a.

ZARE-Est - L-4385 Ehlerange

La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.

Relation bancaire

BILLLULL: LU09 0020 1305 4200 0000

Compte de dons pour la Fondation LAR :
BILLLULL: LU84 0020 1167 9560 0000
BGLLLULL: LU85 0030 4410 9272 1000

Editeur et régie publicitaire
Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Luxembourg Airport - Gate E13

Adresse postale: B.P. 24 · L-5201 Sandweiler

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

R.C.S. Luxembourg F701

www.lar.lu • redaction@lar.lu

KURZ NOTIERT



Wir sind umgezogen!

Seit dem 1. Februar 2016 finden Sie uns hier:

Luxembourg Airport-Gate E13

Für den Schriftverkehr bitten wir Sie folgende Adresse zu berücksichtigen:

B.P. 24, L-5201 Sandweiler

Vielen Dank
Ihre LAR

Nous avons déménagé!

Depuis le 1^{er} février 2016 vous nous trouvez ici:

Luxembourg Airport-Gate E13

Pour votre correspondance, veuillez considérer l'adresse suivante:

B.P. 24, L-5201 Sandweiler

Un grand merci
Votre LAR



Mitarbeitererehrung bei der LAR

Am 27. November vergangenen Jahres wurden im Rahmen einer Feier Mitarbeiter geehrt, die über einen längeren Zeitraum zur Erfolgsgeschichte der LAR beigetragen haben: Hans-Jörg Strauss, Honoria Maria Santos, Dominique Donner, Daniel Tanson, Peter Möller und Tim Junk wurden jeweils für ihre 10 treuen Dienstjahre geehrt.



V.l.n.r.: Hans-Jörg Strauss, Honoria Maria Santos, Dominique Donner, René Closter, Daniel Tanson, Peter Möller

Die LAR sagt dem SAMU ZithaKlinik Danke!

Seit dem 30. Dezember 2015 ist die ZithaKlinik im Rahmen der Fusion mit dem Hôpital Kirchberg nicht mehr Teil des SAMU Luxemburg. Wir sagen der Mannschaft des SAMU-Dienstes der ZithaKlinik Danke für die exzellente Zusammenarbeit und wünschen ihr alles Gute für die Zukunft.

Unter folgendem Link auf unserer Homepage finden Sie das bewegende Video, in dem die Mitarbeiter der ZithaKlinik Aufnahmen aus über 30 Jahren zusammengesetzt haben, um an die zahlreichen Einsätze zu erinnern – viele davon mit der LAR:
<http://www.lar.lu/de#!/medias/video>



© Marc Koch

Mir sichen aktuell:

- Helicopter Pilot (m/f)
- Flight Nurse (m/f)
- Fahrer (m/f)
- Fixed Wing Pilot (m/f)
- Admin. Support Officer - Part M Department (m/f)

Weider Informationen fannt Dir ënnert: <http://www.lar.lu/fr#!/jobs>

JOBS

LAR vor Ort!

24. - 25. März 2016
Cactus Echternach

23. April - 1. Mai 2016
Frühjahrsmesse
Luxexpo



COMES

Handi'Car - Comes&Cie S.A.

Z.I. Bombicht • L-6947 Niederanven
Tél.: (+352) 34 11 32-1
Fax: (+352) 34 11 30
E-mail: info@comes.lu
www.handicar.lu • www.comes.lu

Atelier spécialisé pour tout genre de transformations sur mesure de véhicules pour le transport et la conduite de personnes à mobilité réduite

Behindertengerechte Fahrzeugumbauten und kundenspezifische Anpassungen zum Transport sowie zur selbstständigen Fahrzeugbedienung



Lenkhilfe mit 7 Zusatzfunktionen • Boule au volant avec 7 fonctions supplémentaires

Für jeden Notfall die passende Rückführung

Die Luxembourg Air Rescue bietet ihren Mitgliedern professionelle Rückführungen im medizinischen Notfall und dies weltweit, kostenlos, ohne Preisobergrenze, ohne Altersgrenze und ohne Karenzzeit. Doch wie funktioniert eine Rückführung überhaupt und welche Transportmittel kommen dabei zum Einsatz? Die folgende Auflistung liefert Antworten auf die häufigsten Fragestellungen. Die daran anschließenden Berichte von Mitgliederrepatriierungen illustrieren beispielhaft, inwiefern jede Mission anders und somit maßgeschneidert ist.

Wie funktioniert eine Repatriierung?

1. Wobei hilft die LAR?

Im Falle einer medizinischen Notlage im Ausland hilft die LAR dem Patienten rund um die Uhr:

- eine Diagnose verständlich zu machen.
- beim Suchen von Ersatzmedikamenten, die am Aufenthaltsort erhältlich sind.
- bei Organisation und Transport in die nächste Spezialklinik.
- ihn zurück nach Luxemburg und in die Großregion zu transportieren.

2. Wie läuft der erste Kontakt am Telefon ab?

Ab dem ersten Anruf sprechen Sie direkt mit qualifiziertem Fachpersonal, das die Situation (Diagnose, Aufenthaltsort, Personalien des Patienten und die Kontaktinformationen des behandelnden Arztes vor Ort) abklärt, um in kürzester Zeit die passende Hilfeleistung zu erbringen.

3. Wie geht es danach weiter?

Die Mitarbeiter des Luxembourg Control Centers (LCC) nehmen anschließend Kontakt mit dem behandelnden Arzt am Aufenthaltsort des Patienten auf, um alle medizinischen Details zu klären und um zu entscheiden, wann und wie eine Rückführung durchgeführt wird. Wichtige Entscheidungskriterien hierbei sind die Therapiemöglichkeiten und medizinischen Einrichtungen vor Ort, voraussichtliche Behandlungsdauer, der Rehabilitationsbedarf, Transportrisiko für den Patienten sowie die zu erwartenden Komplikationen nach der Operation oder Erkrankung.



Krankswagen

Aus dem nahen Ausland kann es sinnvoll sein, einen Patienten mit einer Ambulanz nach Hause zu bringen.

Linienflugzeug

Erlaubt es der Gesundheitszustand des Patienten, kann auch eine Rückführung in einem Linienflugzeug, begleitet von einem Krankenpfleger oder Arzt durchgeführt werden.

LAR Jet

Ist der Patient schwer krank oder verletzt, wird er im LAR Jet nach Hause gebracht, insbesondere, wenn der Patient künstlich beatmet wird oder intensive medizinische Pflege benötigt.

Welche Arten der Rückholung gibt es?



Unverhofft kommt oft

Es sollte eine unvergessliche Reise werden. Im Dezember hatte Frau B. eine 10-tägige, organisierte Gruppenreise nach Südafrika gebucht. Doch schon zwei Tage nach Ankunft passierte das Unglück. Nach mehreren Besichtigungen an diesem Tage legte ihre Reisegruppe noch einen Zwischenstopp auf einer Terrasse ein, die nur über Treppenstufen zu erreichen war. Dabei stand ein Stuhl gefährlich nahe an den Stufen. Frau B. hielt sich beim Treppensteigen daran fest und stürzte dadurch unglücklich rückwärts mit dem Stuhl die Stufen hinunter und schlug schwer mit dem Kopf auf. Umgehend verlor sie das Bewusstsein.

Sie erhielt sofort Erste Hilfe und kam auf schnellstem Wege ins Krankenhaus „Mediclinic“ nach Stellenbosch. Dort stellte das behandelnde medizinische Personal einen Oberschenkelhalsbruch und eine Kopfverletzung fest. Eine umgehende Operation am Bein war unumgänglich. Dabei wurden ihr drei Schrauben eingesetzt. Zur gleichen Zeit hatte der Reiseveranstalter ihren Sohn in Luxemburg kontaktiert, der daraufhin sogleich die Luxembourg Air Rescue informierte.

Die Alarmzentrale der LAR kümmerte sich augenblicklich

darum, das Mitglied schnellstmöglich aus Südafrika rückzuführen. Der LAR Notarzt David Sinclair besprach und organisierte telefonisch mit ihrem behandelnden Arzt in Stellenbosch die genauen Details eines bestmöglichen Rücktransportes mit dem geeigneten Transportmittel. Er holte Frau B. schließlich aus der Klinik ab und betreute sie auch während ihres ganzen Rückfluges. In Luxemburg angekommen wurde sie in Begleitung von Dr. David Sinclair zur weiteren Behandlung in die Zithaklinik transportiert. „Ich war von der guten Organisation der Air Rescue sehr begeistert. Sie hat dafür gesorgt, dass ich wohlbehalten in Luxemburg ankomme. Der betreuende LAR Notarzt war sehr kompetent, hilfsbereit und freundlich, sodass ich mich während meiner Rückholung nach Hause gut aufgehoben gefühlt habe“, berichtet die 76-Jährige.



Kurzes Vergnügen

40 Jahre verheiratet, der Beginn des wohlverdienten Rentenlebens und ein runder Geburtstag. Das Ehepaar U. hatte gleich mehrere Gründe zum Feiern im Gepäck, als es eine fünfwöchige Kreuzfahrt antrat. Auf dem Programm standen unter anderem England, Irland, Island und Grönland. Für die beiden Luxemburger nahm die Reise jedoch bereits nach einer Woche ein abruptes Ende. So sollte die irische „Isle of Man“ der letzte Zwischenstopp für Herrn und Frau U. sein, wobei sie nicht einmal die Gelegenheit erhielten, diese zu erkunden. Denn kurz nachdem sie in

einem der Beiboote Platz genommen hatten, um auf diesem zur Insel zu gelangen, verspürte Herr U. plötzlich Schmerzen in seinem linken Bein. Anfangs dachte er sich nichts dabei, doch als die Schmerzen immer schlimmer wurden, läuteten bei ihm die Alarmglocken.

Sie fuhren sofort zurück zum Schiff, wo Herr U. gleich den Bordarzt aufsuchte. Ischämie, lautete das beängstigende Untersuchungsergebnis, ausgelöst durch einen Durchblutungsstopp in einer Arterie in der Lendengegend. Der Schiffsarzt konnte den 63-Jährigen zwar lokal mit blutverdünnenden und schmerzlindernden Mitteln versorgen, aber zur weiteren Behandlung musste der Patient unverzüglich ins Krankenhaus gebracht werden. Wird eine Ischämie nicht innerhalb eines Zeitfensters von 6 bis 12 Stunden behandelt, droht ein Absterben der betroffenen Extremität. Und so wurde Herr U. umgehend mit einer Ambulanz in das Krankenhaus

nach Douglas, der Hauptstadt der „Isle of Man“ gebracht. Dort konnte man ihm jedoch nur bedingt weiterhelfen, und nach mehreren Untersuchungen stand fest, dass eine Operation notwendig sei. Da das Krankenhaus in Douglas nicht entsprechend medizinisch ausgestattet war, riet man dem Ehepaar, die Operation in Liverpool vornehmen zu lassen. An diesem Punkt war für Herrn U. klar, dass er die LAR kontaktieren müsse.

Als der LCC Mitarbeiter Fabian die Einzelheiten des Falles erfuhr, wusste er sofort, dass hier schnelles Handeln notwendig sei. Er kümmerte sich umgehend um die adäquate Rückholung des LAR Mitglieds. Da Herr U. über einen Infusionsbeutel Schmerz- sowie blutverdünnende Mittel erhielt, war eine Heimkehr im Linienverkehr für den erfahrenen LAR Intensivkrankenschwester Fabian keine Option. Und so organisierte er eine Repatriierung im medizinisch vollausgestatteten LAR Jet. An Bord des Ambulanzflugzeuges wurde Herr U. optimal durch den LAR Notarzt Dr. Ulrich Treiber und den LAR Intensivkrankenschwester Christian Spangenberg versorgt. Die Luftretter betreuten das LAR Mitglied bis zu seiner Ankunft in der Zithaklinik. Nachdem der Durchblutungsstopp dort operativ entfernt wurde, konnte Herr U. zurück nach Hause.

„Die Organisation und Betreuung durch die LAR waren hervorragend – vom Flug nach Luxemburg bis hin zum bodengebundenen Transport ins Krankenhaus hat alles super funktioniert“, so das zufriedene LAR Mitglied.





Wenn ein Helfer Hilfe braucht

Zweimal im Jahr fliegt Herr W. nach Haiti, um vor Ort die Projekte der luxemburgischen Vereinigung „Action Avenir Haïti a.s.b.l.“ ehrenamtlich zu unterstützen. Als ehemaliger Schreiner übernimmt der 61-jährige Rentner dabei überwiegend Handwerksarbeiten. Die lose Regenrinne einer Schule war dem Luxemburger schon länger ein Dorn im Auge. Und so stieg er im Dezember während seines letzten Aufenthaltes dort voller Tatendrang auf eine Leiter, um die Regenrinne endlich zu fixieren. Doch sie sollte auch dieses Mal nicht repariert werden, denn als Herr W. gerade mit den Arbeiten begonnen hatte, fiel er von der Leiter. Er landete auf dem Fußknöchel und zog sich dadurch einen komplizierten Fersenbeinbruch zu.

Der verletzte freiwillige Helfer wurde sofort in das nächste Krankenhaus transportiert. Während seines viertägigen Aufenthaltes wurde er zweimal operiert. Bei der ersten Operation wurde die Wunde verschlossen, bei der zweiten wurden ihm drei Drähte in das Fersenbein eingebohrt und dies leider unter desaströsen hygienischen Zuständen. Mit Schrecken erinnert sich der Rentner daran, wie der Arzt während der Operation mit einer Fliegenklatsche durch den Operationsraum lief und damit Fliegen tötete. Dabei kann Herr W. noch von Glück reden, dass es während dieser Zeit



keinen Stromausfall gab, denn das Krankenhaus verfügt über keine Notstromaggregate, wie er wenig später erfuhr, als sein Termin zum Röntgen wegen Stromausfall abgesagt wurde. Dem Luxemburger waren solche Verhältnisse aufgrund seiner bisherigen Aufenthalte in dem Inselstaat zwar bekannt, aber die Ansprüche ändern sich verständlicherweise, wenn es um gesundheitliche Belange geht. So kontaktierte er noch am Tag des Unfalls einen befreundeten Kollegen von „Action Avenir Haïti a.s.b.l.“ in Luxemburg, damit dieser sich mit der LAR in Verbindung setzt. „Wie heißt Ihr Freund? Was ist passiert? Haben Sie eine Adresse vom Krankenhaus auf Haiti? Damit wir umgehend mit den Klinikärzten Kontakt aufnehmen können“, wollte der LCC Mitarbeiter Fabian von dem Kollegen des LAR Mitglieds wissen. Wichtige Fragen, denn jede Rückführung bedarf vorher einer ausführlichen medizinischen Abklärung. Doch die Organisation im Krankenhaus war genauso schlecht wie die hygienischen Umstände. Dementsprechend lange ließen die medizinischen Details auf sich warten.





Der Bruch des LAR Mitglieds war zwar operiert worden und bedurfte insofern keiner intensiven medizinischen Pflege. Doch in Anbetracht der schrecklichen Umstände unter denen die Operationen stattgefunden hatten, schickte Fabian als erfahrener LAR Intensivkrankenpfleger zunächst den LAR Notarzt Mark Schorr vor, damit dieser sich vor Ort ein Bild von dem tatsächlichen Gesundheitszustand des Patienten machen konnte. Parallel dazu organisierte er die Verlegung von Herrn W. von Haiti nach Florida im medizinisch vollausgestatteten Ambulanzflugzeug eines LAR Partners. „Ich war überaus erleichtert, dass die Luxembourg Air Rescue mir so schnell geholfen hat, indem sie mich aus meiner misslichen Lage herausgeholt und den Transfer nach Florida organisiert hat.“ Dort angekommen wurde er bereits von Dr. Schorr erwartet. Dieser untersuchte gleich die Wunde und wechselte den Gips. Nachdem er sich persönlich davon überzeugt hatte, dass Herr W. stabil war und keiner intensivmedizinischen Pflege bedurfte, entschied er in Absprache mit dem LCC, dass ein Rücktransport per Linienflug in diesem Fall die passende Option darstellte. Bevor die beiden jedoch gemeinsam die Heimreise antraten, bekam Herr W. noch von Dr. Schorr eine Thrombosespritze.

Die LAR trug selbstredend Sorge für ein Upgrade des Flugtickets von Herrn W. in die Business Class und für einen

Sitzplatz direkt neben seinem ärztlichen Begleiter. So konnte das LAR Mitglied sein Bein auf der waagerechten Liegefläche des Sitzes ausstrecken und Dr. Schorr konnte sich während des gesamten Rückfluges um seinen Patienten kümmern. Zurück in Luxemburg begleitete der LAR Notarzt den 61-Jährigen in die ZithaKlinik, wo dieser weiter medizinisch behandelt wurde. „Herr W. hatte Glück im Unglück. Er hat zwar auf Haiti nicht die medizinische Behandlung erhalten wie sie in europäischen Krankenhäusern Standard wäre – wie beispielsweise die prophylaktische Verabreichung von Antibiotika während der Operation, aber er hat einen kompetenten Chirurgen erwischt. Das Fersenbein ist ein relativ harter, spröder Knochen und ein gebrochenes Fersenbein ist wie eine zerbrochene Porzellantasse: Es ist schon eine gewisse Kunst, die verschiedenen Stücke wieder richtig zusammenzufügen und die Drähte richtig zu fixieren. Und dem Röntgenbild nach zu urteilen, hat der behandelnde Chirurg das gut hinbekommen“, erzählt der LAR Notarzt, bei dem Herr W. sich in den besten Händen fühlte. „Ich war insgesamt mit der Organisation und dem Rücktransport durch die LAR sehr zufrieden“.



And the heart goes to ...

Drei neue Herzen und somit drei neue Leben dank dem unermüdlichen Einsatz der LAR

Seit 2007 führt die Luxembourg Air Rescue Organteamtransporte in Frankreich aus. Seit dem 1. Januar 2013 ist die LAR gemeinsam mit einem französischen Partner exklusiver Organteamtransporteur für Transplantationszentren in Frankreich – Paris ausgenommen. Unter Koordination und Überwachung der LAR Alarmzentrale (Luxembourg Control Center) fliegt die LAR seither jährlich ca. 1.300 Einsätze im Bereich der Organteamtransporte in Frankreich. Aufgrund der geringen Konservierungszeit mancher Organe stehen Schnelligkeit und Planung dabei im Vordergrund. So auch in den drei nachfolgenden Fällen. Gegen Jahresende sowie gegen Jahresbeginn verhalf die LAR drei Menschen zu einer neuen Zukunft, indem sie die Operationsteams und Organe jeweils vom Spender zum Empfänger transportierte. In allen Fällen handelte es sich dabei um ein Herz. Der Transport von Spenderherzen ist sehr sensibel, denn das Organteam hat nur wenig Zeit, genauer gesagt ist ein Herz nur vier Stunden ohne Durchblutung haltbar, bis es implantiert sein muss. Eine Niere ist im Vergleich dazu mit weniger Aufwand verbunden. So ist eine Niere 48 Stunden ohne Durchblutung haltbar.

10



Kleiner Mensch, großes Glück

Das LCC Team wird etwa drei- bis viermal täglich von France Transplant für einen Organtransport beauftragt. Bei den Organspendern- und empfangern handelt es sich jedoch in den seltensten Fällen um Kinder. Umso höher schlägt das Herz der LAR Mitarbeiter, wenn dank ihres Einsatzes ein Kinderleben gerettet werden kann. So auch Anfang Dezember, als die Besatzung der Luxembourg Air Rescue einen Organtransport im Auftrag einer Versicherungsgesellschaft flog. Sie transportierte ein Operationsteam zunächst von England nach Schweden zum Spender, um es dann zusammen mit dem Spenderorgan zurück nach England zu bringen, wo ein kleiner Patient auf sein neues Herz wartete. Für den jungen Organempfänger und seine Familie dürfte dies wohl das schönste, verfrühte Weihnachtsgeschenk gewesen sein.



Ein Herz unterm Weihnachtsbaum

Wenn an Heiligabend vielerorts Besinnlichkeit einkehrt, sind die Mitarbeiter der Luxembourg Air Rescue weiterhin rund um die Uhr im Einsatz. Dank ihres unerschöpflichen Engagements verhalfen sie an Weihnachten einem todkranken Patienten in Frankreich zum schönsten Geschenk überhaupt: Er erhielt die Chance auf ein Weiterleben. So hob an Heiligabend eine Besatzung der LAR ab, um ein Ärzteteam zum Spender zu fliegen und es anschließend zusammen mit seinem kostbaren Paket – dem Spenderherz zum Empfänger zu bringen.



Le cœur arrive par voie militaire

Dans la nuit du 12 au 13 février, la base aérienne de Nancy-Ochey et le CHRU de Nancy ont concouru ensemble au transfert d'un cœur entre la région parisienne et la Lorraine en vue d'une transplantation.

Vendredi soir, aux environs de 22h30, un cœur est disponible au prélèvement en région parisienne pour être transplanté en urgence par des médecins au CHRU de Nancy.

Mission vitale

Les conditions météo sur la plateforme d'Essey ne permettent malheureusement pas d'accueillir l'avion de Luxembourg Air Ambulance affrété pour cette mission vitale.

Le Pôle national de répartition des greffons contacte le centre de perma-

nence de l'armée de l'air à Lyon pour demander l'accès à la piste de la BA 133 de Nancy-Ochey et permettre l'accueil de l'équipe médicale.

L'ordre est donné, les équipes de permanence de la base ouvrent le terrain et acheminent les deux chirurgiens vers leur avion qui décollera à 2h35 pour procéder au prélèvement.

Moins de 4 heures plus tard, à 6h15, le Learjet luxembourgeois se repose sur la piste militaire et les deux médecins repartent vers un hôpital lorrain avec leur précieux colis pour une transplantation qui doit avoir lieu

immédiatement. Pour faire face à ce type d'urgence, les forces publiques peuvent s'appuyer sur une organisation permettant de disposer de tous les moyens adaptés pour garantir la réussite de la mission.

Ainsi, les équipes médicales demandent, si nécessaire, le concours des moyens militaires adaptés pour leur permettre d'agir dans les plus brefs délais.

Mise en alerte permanente

La piste de la BA 133 est homologuée pour les urgences par l'aviation

civile. Elle est en effet équipée de moyens permettant un atterrissage aux instruments impossible sur certains aérodromes locaux en cas de mauvais temps.

Cette ouverture immédiate au profit des opérations de sécurité civile et de santé publique est rendue possible par la mise en alerte permanente d'équipes réactives et entraînées dans le cadre des opérations aériennes de l'armée de l'air.

Grâce aux efforts des équipes médicales et militaires, un cœur battra à nouveau quelque part en Lorraine.

Le transport aérien d'organes récit d'un pilote LAR



12

Un appel téléphonique au cœur de la nuit et c'est parti. Sans être une course contre la montre, il ne faut pas perdre de temps. En tant que pilote d'avion, je ne suis qu'un tout petit maillon d'une chaîne humaine compliquée qu'il ne faut surtout pas interrompre.

Au début de cette très forte aventure humaine, une équipe de soignants dans un hôpital accompagne une personne mourante. Il faut du courage, de la diplomatie et beaucoup d'humanité pour enclencher le processus des dons d'organes avec la famille. J'imagine cet instant solennel, tendu et silencieux. Il suffit d'entendre les médecins rentrant dans l'avion après un prélèvement et murmurer «famille très digne» comme pour évacuer un trop plein d'émotions.

Passé cette étape, l'assemblage de tous les éléments commence pour ne pas gâcher ces opportunités de vie. Une fois le receveur compatible identifié, et donc l'hôpital qui va procéder à la greffe, il faut établir la chronologie du prélèvement. L'équipe chirurgicale en charge de la greffe est également chargée du prélèvement. Une navette aérienne est alors organisée entre les deux hôpitaux et la notion de temps est primordiale.

Notre centrale d'alarme organise les vols qui permettent d'aller chercher l'équipe de prélèvement au premier hôpital, de la transporter au second et d'attendre cette équipe pour

le retour avec le précieux et fragile organe. Le temps le plus court étant une des clés de la réussite, il faut choisir les aéroports au plus près des villes concernées, demander leur ouverture, faire venir contrôleurs, pompiers, agents de sécurité, surveiller la météorologie, utiliser des avions rapides. En vol, la priorité nous est toujours donnée par le contrôle aérien.

Ces missions se déroulent très souvent la nuit. L'atmosphère créée par cette ambiance nocturne donne un relief particulier aux relations humaines. Consciemment ou inconsciemment chacun sait qu'il participe à un travail d'une grande valeur et que la vie d'une personne peut être améliorée et à terme sauvée.

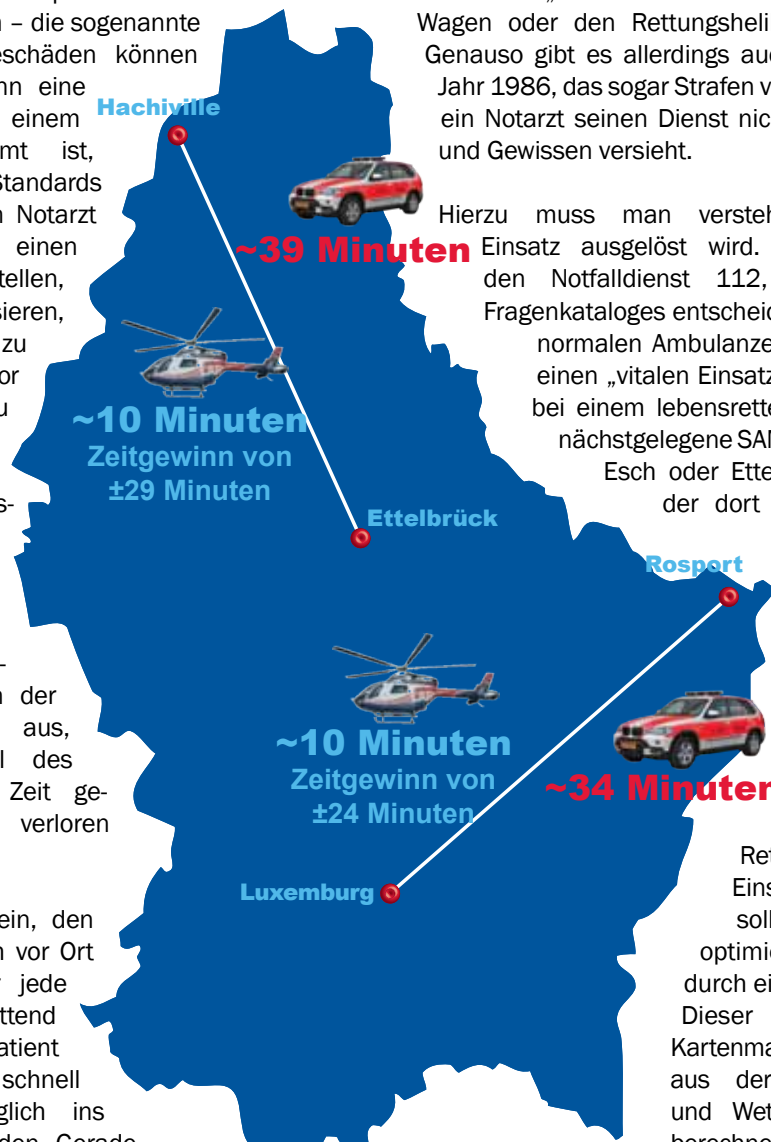
Quelle chance m'est donnée de participer à ce cocktail de vie, de solidarité, d'émotions mais de tristesse aussi car parfois l'échec est présent. Au cours de ces transports, tous les êtres humains se sentent utiles, importants aux yeux du donneur, du receveur, des familles des patients, parfaitement inconnus par nous, et il n'est pas de richesse plus élevée.

Zeit ist Leben Wenn jede Minute zählt

Im Falle eines medizinischen Notfalls kann schnelle Hilfe aus der Luft lebenswichtig sein. Die Rettungshubschrauber der Luxembourg Air Rescue, stationiert am diensttuenden Krankenhaus in Luxemburg-Stadt respektive Ettelbrück, sind für Notfallrettungen, also sogenannte primäre Einsätze, ins nationale Rettungssystem, dem 112, eingegliedert. Bei gegebenen Wetterbedingungen sind sie innerhalb von 2 Minuten in der Luft und bringen die notärztliche Hilfe aus dem Krankenhaus binnen maximal 10 Minuten an jeden Punkt des Großherzogtums und gewährleisten so eine optimale Flächendeckung des Rettungsdienstes. Ein dritter Rettungshelikopter ist am Flughafen Findel stationiert und in die Rettungsdienste der deutschen Bundesländer Rheinland-Pfalz und Saarland integriert.

Dank seiner Funktion als schneller Notarztzubringer reduziert der LAR Rettungshelikopter im Notfall den therapiefreien Zeitraum – die sogenannte „golden hour“, und Folgeschäden können so verringert werden. Wenn eine Person zum Beispiel bei einem Verkehrsunfall eingeklemmt ist, muss laut internationalen Standards so schnell wie möglich ein Notarzt zum Unfallort eilen, um einen ersten Befund zu erstellen, den Verletzten zu stabilisieren, seine vitalen Parameter zu überwachen und um vor allem die Rettungskräfte zu beraten, was den Schweregrad der Verletzungen und entsprechend die Bewegungsfähigkeit des Patienten betrifft. Je nach Lage des Einsatzortes fällt der Zeitunterschied zwischen Helikopter und SAMU-Ambulanz (siehe Grafik in der Mitte) bedeutend hoch aus, sodass durch die Wahl des Transportmittels wichtige Zeit gewonnen beziehungsweise verloren werden kann.

Es reicht jedoch nicht allein, den Arzt so schnell wie möglich vor Ort zu bringen – wobei hier jede gewonnene Minute lebensrettend sein kann – sondern der Patient soll anschließend auch so schnell und schonend wie möglich ins Krankenhaus gebracht werden. Gerade bei einem Schlaganfall, einem Herzinfarkt oder einem Polytrauma ist das Intervall bis zum Therapiebeginn entscheidend für die Überlebenschance oder die Minimierung bleibender Schäden für den Patienten. Der Rücktransport per Rettungshubschrauber macht oft den entscheidenden Unterschied.



Laut Gesetz steht es dem diensttuenden Notarzt frei, sich im Fall eines „SAMU-Einsatzes“ wahlweise für den SAMU-Wagen oder den Rettungshelikopter zu entscheiden. Genauso gibt es allerdings auch ein Gesetz aus dem Jahr 1986, das sogar Strafen vorsieht für den Fall, dass ein Notarzt seinen Dienst nicht nach bestem Wissen und Gewissen versieht.

Hierzu muss man verstehen, wie ein SAMU-Einsatz ausgelöst wird. Das läuft alles über den Notfalldienst 112, der aufgrund eines Fragenkataloges entscheidet, ob es sich um einen normalen Ambulanzeinsatz handelt oder um einen „vitalen Einsatz“. In letzterem Fall, also bei einem lebensrettenden Einsatz, wird der nächstgelegene SAMU-Dienst in Luxemburg, Esch oder Ettelbrück verständigt, und der dort diensthabende Notarzt übernimmt, um sich per SAMU-Ambulanz oder per Helikopter schnellstmöglich zum Notfallort zu begeben. Bis dato liegt es also im Ermessen des dienst-

habenden Notarztes, ob und wann der Rettungshelikopter zum Einsatz kommt. In Zukunft soll dieses System jedoch optimiert werden und zwar durch einen Einsatzleitreechner. Dieser Computer wird mit Kartenmaterial und Informationen aus der Verkehrsüberwachung und Wetterdaten gefüttert und berechnet dank aller Parameter so eine optimale Transportlösung für den Patienten. Die Entscheidung, ob Rettungshelikopter oder Ambulanz wird also demnächst nicht mehr in Menschenhand liegen, sondern von einem Computer getroffen.

Aktuelle Informationen auf www.lar.lu



Sanem, 1^{er} décembre 2015

Un conducteur a été gravement blessé, mardi midi, après une violente sortie de route sur une bretelle d'accès à l'A13, entre Pétange et Bascharage. Le véhicule de la victime a été aperçu dans un champ, en contrebas de la chaussée, par un autre automobiliste qui a contacté les secours. La victime était coincée dans sa voiture. Par conséquent, les secouristes ont dû découper une partie de la voiture totalement cabossée pour en extraire l'automobiliste. Un hélicoptère de LAR a aussi été mobilisé pour emmener l'équipe SAMU de l'hôpital de garde sur le lieu de l'accident. Une fois sorti de l'épave, le conducteur a été transporté de toute urgence par les airs à l'hôpital pour des examens supplémentaires.

14

Wiltz, 28 décembre 2015

Lundi après-midi, un automobiliste a perdu le contrôle de son véhicule sur la route nationale N26 à la hauteur du „Schumannseck“ en direction de Wiltz. Peu avant 14 heures, la voiture est sortie de sa trajectoire dans un tournant avant de percuter un arbre de plein fouet et s'est retrouvée sur la voie en sens inverse. Les témoins de l'accident ont rapidement prévenu les secours et les pompiers sont intervenus pour extraire le conducteur de sa voiture. Sur place étaient entre autres l'équipe SAMU d'Ettelbruck emmenée sur les lieux par l'hélicoptère de LAR. Après stabilisation par l'équipe médicale, le patient a été hélicoptéré à l'hôpital.

Hostert, 29. Dezember 2015

In den frühen Abendstunden kam es an einer Kreuzung zwischen Hostert und Ospern zu einem Verkehrsunfall, bei dem ein Wagen und ein Minibus kollidierten. Durch die Wucht des Aufpralls wurden mehrere Personen verletzt. Unmittelbar nach Eingehen des Notrufes startete der Pilot des Air Rescue 2 seine Maschine, um den SAMU-Notarzt sowie den SAMU-Krankenpfleger schnellstmöglich an den Unfallort zu bringen, damit diese sich um die Erstversorgung und Stabilisierung des Patienten kümmern konnten.

Sirzenich (D), 25. Februar 2016

Auf der B51 nahe Sirzenich ist am frühen Nachmittag ein LKW von der Straße abgekommen und anschließend im Hang umgekippt. Der schwer verletzte LKW-Fahrer wurde vom Rettungshubschrauber Air Rescue 3, der in das Rettungssystem von Rheinland-Pfalz und Saarland eingebunden ist, in ein Trierer Krankenhaus gebracht.

LUXEMBOURG

15

Hosingen, 23. Februar 2016

Kurz nach 14 Uhr sind auf der N7 hinter Hosingen zwei Fahrzeuge frontal zusammengestoßen. Dabei wurde eine Person schwer und zwei weitere leicht verletzt. Die Straße wurde nach dem Unfall für den Verkehr gesperrt. Vor Ort war das SAMU-Team aus Ettelbrück, das mit dem schnellen Notarztzubringer AR2 der Luxembourg Air Rescue an die Unfallstelle geflogen wurde. Nach einer Erstversorgung am Unfallort wurde die schwer verletzte Person zu weiteren Untersuchungen und Behandlungen mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus nach Ettelbrück geflogen.

WWW

Sicherheit geht vor!

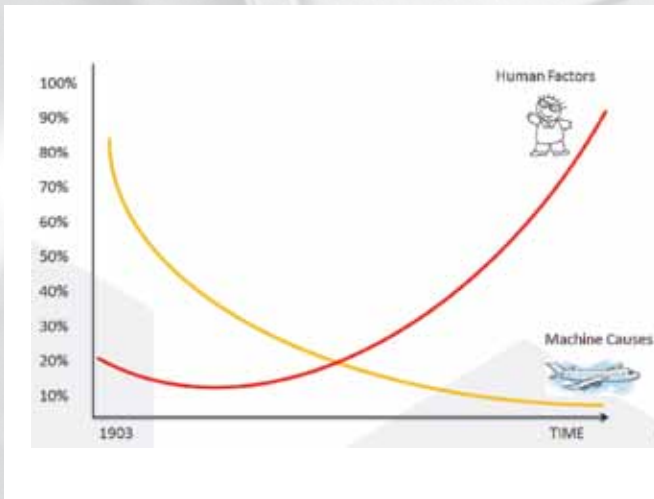


Müdigkeit, Stress, Selbstüberschätzung – all dies sind Faktoren, die das menschliche Handeln beeinflussen und schlimmstenfalls sogar zu Fehlern führen können. Vor allem, wenn es um Sicherheit geht, kann menschliches Versagen schwerwiegende Folgen haben. So auch in der Fliegerei. Aus diesem Grund schreibt die „European Aviation Safety Agency“ (EASA) vor, dass alle, die für die Flugsicherheit verantwortlich sind, in regelmäßigen Abständen sogenannte „Human Factors“-Kurse besuchen. Warum diese Weiterbildungen insbesondere für die Mechaniker eine wichtige Rolle spielen, erklärt der Leiter der LAR Hubschrauber-Wartung, Gaston Gengler.

Welche Bedeutung haben die „Human Factors“ für die Sicherheit in der Fliegerei?

In der Luftfahrt ist der Begriff „Human Factors“, also der „menschlichen Faktoren“, zunehmend populärer geworden, weil man sich bewusst geworden ist, dass die meisten Unfälle und Zwischenfälle mittlerweile eher auf menschliches Versagen als auf technische Fehler zurückzuführen sind. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das Verhältnis noch genau umgekehrt, da die Luftfahrzeuge damals noch nicht so entwickelt waren wie heute. Mit dem technischen Fortschritt im Laufe der Jahrzehnte hat die Zahl der durch technische Probleme verursachten Unfälle abgenommen. Parallel dazu hat der Flugverkehr zugenommen und damit auch der Druck auf die Menschen in der Luftfahrt. Dementsprechend stieg auch die Rate der durch menschliches Versagen bedingten Unfälle (siehe Grafik unten). Aus diesem Grund ist es wichtig, die menschlichen Faktoren, die die Arbeit beeinflussen könnten, frühzeitig festzustellen und zu optimieren bevor sie zu einem Sicherheitsproblem werden. Dabei gilt es folgende vier wichtige Aspekte zu berücksichtigen: Die Arbeiter, deren Arbeitsumfeld und Aufgaben sowie die Ressourcen, die ihnen zur Verfügung stehen.

16



Quelle: Cargolux

Inwiefern spielt dabei vor allem die Hubschrauber- und Flugzeugwartung eine wichtige Rolle?

Flugsicherheit hängt stark von der Wartung ab. Wenn Wartungs- oder Inspektionsarbeiten nicht regelkonform durchgeführt werden, stellen sie eine potenzielle Gefahr für das Leben der Menschen an Bord der jeweiligen Maschine dar. Beispiele für Fehler bei der Wartung sind nicht korrekt installierte Teile, fehlende Teile oder das Auslassen notwendiger Checks. Im Gegensatz zu anderen Gefahren für die Flugsicherheit kann es schwieriger sein, Fehler in der Wartung festzustellen, da sie oftmals nicht sichtbar sind und latent bleiben können und somit die Flugsicherheit über einen längeren Zeitraum beeinflussen. Es besteht ein universeller Konsens darüber, dass bei einem Großteil der Wartungsfehler menschliche Faktoren im Spiel sind. Wenn diese nicht entdeckt werden, dann können sie zu Zeitverzug, Arbeitsverletzungen oder sogar zu Unfällen führen.

Welche menschlichen Faktoren können Wartungsarbeiten in der Fliegerei beeinflussen?

Wir Mechaniker sind mit einer Reihe menschlicher Faktoren konfrontiert, die einzigartig in der Fliegerei sind. Wir arbeiten oftmals auf hohen und beengten Arbeitsflächen, bei wechselhaften Bedingungen, sowohl was die Temperatur, Feuchtigkeit als auch Lichtverhältnisse anbelangt. Hinzu kommen mögliche Faktoren wie Müdigkeit, laute Geräusche, schlechte Gerüche, schlechte Kommunikation, unvollständige Dokumente, rutschige Böden, langweilige repetitive Arbeiten, Mangel an Ersatzteilen, unrealistische Deadlines, schlechtes Training oder private Probleme. Einige davon sind schwerwiegender als andere, wenn man jedoch drei oder vier davon kombiniert, können sie zu einem Sicherheitsproblem werden. Zudem geht jeder anders mit diesen Herausforderungen um, denn Menschen haben nicht alle die gleichen Kapazitäten, Stärken, Schwächen und Grenzen. Nach den zahlreichen Flugzeugunfällen in den späten 1980ern hat man zwölf menschliche Faktoren herauskristallisiert, die die menschliche Fähigkeit zu einer sicheren und effektiven Arbeitsweise beeinträchtigen und zu Fehlern in der Wartung führen können, die sogenannten „Dirty Dozen“, also das „Dreckige Dutzend“ (siehe



Kasten unten). Es ist wichtig, dass man diese 12 Faktoren kennt, ihre Symptome erkennen kann und weiß, wie man die durch sie verursachten Fehler vermeiden oder zumindest in Grenzen halten kann. Eben aus diesen Gründen besuchen wir regelmäßig die „Human Factors“-Weiterbildung.

Was beinhaltet diese Weiterbildung?

Zunächst einmal einen Basiskurs, der mittlerweile europaweit auch in die Ausbildung der Mechaniker integriert ist. Zusätzlich zu diesem Kurs schreibt die EASA unter anderem für die Mechaniker Auffrischkurse vor. Diese Kurse werden alle zwei Jahre von der Cargolux angeboten und zwar immer mit einem anderen Themenschwerpunkt. Ziel der Weiterbildung ist es, den Mitarbeitern die menschlichen Faktoren zum einen näherzubringen und zum anderen, ein Bewusstsein dafür zu schaffen. Dies kann zu einer verbesserten Qualität der Arbeit, einem für die Mitarbeiter und den Flugbetrieb sichereren Arbeitsumfeld und einer verantwortungsvolleren Arbeitsweise führen. Die Verminderung selbst kleinerer Fehler kann nachweisbar Gewinne einbringen, einschließlich weniger Kosten, weniger versäumte Deadlines und weniger Arbeitsunfälle und Wartungsfehler. Ein menschlicher Fehler ist per Definition menschliches Handeln mit einer unbeabsichtigten Folge. In der Fliegerei können menschliche Fehler die Sicherheit jedoch extrem gefährden. Trainings, Risikoanalysen, Sicherheitsprüfungen etc. sollten daher vorrangig dazu dienen, Fehler sichtbar zu machen bevor sie zu negativen Konsequenzen führen. Vereinfacht gesagt: Menschliche Fehler sind nicht vermeidbar, denn kein Mensch funktioniert wie ein Computer. Aber sie sind kontrollierbar, wenn bestimmte Regeln eingehalten werden.

Kannst du Übungsbeispiele aus dem Kurs nennen, mit denen entsprechende Fehler trainiert werden?

Bei einer praktischen Übung hatten wir beispielsweise drei Minuten Zeit, um uns ein Flugzeugmodell aus Pappe einzuprägen, das

wir anschließend innerhalb von zehn Minuten nachbauen sollten. Eine Aufgabe, bei der so manch einer sein Gedächtnis überschätzt und schnell an seine Grenzen gelangt. Dahinter steckt die Lektion, dass man bei Wartungsarbeiten auf das Handbuch als Gedächtnisstütze angewiesen ist, da man sich kein Bild 1 zu 1 merken kann. Ein Beispiel für eine theoretische Übung ist eine Gruppenarbeit mit folgender Aufgabenstellung: „Sie sind an Bord eines Flugzeugs, das in der Wüste abstürzt. Das nächste Dorf ist 70 Meilen entfernt. Bleiben Sie als Gruppe beim

Flugzeug und warten auf Hilfe oder teilen Sie sich auf, um Hilfe zu holen?“ Außerdem erhielten wir eine Liste mit Artikeln, die wir nach ihrer Wichtigkeit für das Überleben der Gruppe ordnen sollten. Für einen Mechaniker in der Fliegerei ist ein solches Fallbeispiel gar nicht so abwegig wie es auf den ersten Blick scheint, denn auf manchen Flügen sind wir Teil der Crew.

Neben den regelmäßigen Schulungen, was macht die LAR speziell im Bereich der Wartung in puncto menschliche Faktoren?

Zunächst einmal hängt eine Darstellung der „Dirty Dozen“ im Hangar aus, um den Mechanikern am Ort des Geschehens bewusst zu machen, worauf sie bei ihrer Arbeit achten sollen. Insgesamt liegt der Fokus auf den bereits erwähnten vier Hauptgesichtspunkten. So trifft die LAR verschiedene Vorkehrungen, um den physischen und mentalen Zustand der Mitarbeiter, ihr Arbeitsumfeld, ihre Arbeit sowie ihre Ressourcen zu optimieren und dadurch die Sicherheit zu erhöhen. Der Umzug in das neue Gebäude ist ein gutes Beispiel dafür. Die Arbeitsbedingungen in dem neuen Hangar sind deutlich verbessert sowohl was die Raumtemperatur, die Lichtverhältnisse, den Geräuschpegel als auch die Organisation anbelangt. Hinzu kommt, dass seit jeher bei der Luxembourg Air Rescue darauf geachtet wird, dass ein Hauptfaktor der „Dirty Dozen“ in Maßen gehalten wird: der Druck. Dazu gehört auch, dass wir in der Wartung je nach Arbeitsintensivität regelmäßig eine Pause einlegen. Zudem wird in der LAR Wartung viel Wert auf doppelte Inspektionen (auch noch „4-Augen-Prinzip“ genannt) gelegt, sprich bei bestimmten Wartungsarbeiten kontrolliert ein zweiter unabhängiger Mechaniker die Arbeitsschritte an der Maschine, bevor sie freigegeben wird.

Die „Dirty Dozen“

1. Mangelnde Kommunikation
2. Selbstüberschätzung
3. Mangelndes Wissen
4. Ablenkung
5. Fehlende Teamarbeit
6. Müdigkeit
7. Mangelnde Ressourcen
8. Druck
9. Mangelndes Durchsetzungsvermögen
10. Stress
11. Mangelndes Bewusstsein
12. Normen

La fin de l'ère analogique

Le «Réseau radio intégré des forces d'intervention», dites RIFO, qui repose sur une technologie analogique, est de l'histoire ancienne. Il est remplacé par RENITA («Réseau national intégré de radiocommunication»), un système de communication numérique. Mais pourquoi était-il devenu indispensable de doter le pays d'un nouveau réseau de radiocommunication, ou plus précisément, en quoi consistent les avantages de celui-ci ?

La mise en place de RENITA a commencé en 2015 bien que le projet initial ait déjà été lancé en 2012. Or, à cause des nouvelles élections il était resté dans les cartons. En janvier 2014, le gouvernement luxembourgeois a finalement adopté le projet de loi relatif pour le financement de RENITA pour les services de sécurité et de secours. A terme, le réseau sera utilisé par l'Administration des douanes et accises, l'Administration des ponts et chaussées, l'Administration des services de secours, y compris LAR et les Services d'incendie et de sauvetage communaux, l'Armée, le Centre de communications du gouvernement, le Haut commissariat à la protection nationale, la Police Grand-Ducale et le Service de renseignement de l'État (SREL). Au total pas moins de 11.500 utilisateurs potentiels.

Ce nouveau réseau de radiocommunication est basé sur la technologie numérique TETRA („Terrestrial Trunked Radio“), qui est également utilisée par nos voisins allemands et belges. Un réseau de type TETRA offre un canal radio partagé ouvert en permanence, et réservé à un groupe d'utilisateurs (comme des talkie-walkies évolués). Il sera aussi moins exposé aux risques de saturation du réseau. Contrairement à RIFO qui lui ne repose que sur cinq stations de relais, l'efficacité de TETRA repose

sur le déploiement de 75 stations de base. Ces antennes offrent une couverture quasi totale sur le territoire grand-ducal.

Le Grand-Duché est l'un des derniers pays à moderniser son système de radiocommunication. Il est grand temps que l'on passe à l'ère digitale. Auparavant, seul un nombre limité de fréquences radio était disponible. Avec RENITA, ce sera différent. Chaque unité de secours aura quasiment ses propres groupes de fréquences.

L'objectif principal de ce nouveau moyen de communication est d'avoir une plus grande sécurité qu'avec RIFO. Et ce n'était donc pas un hasard qu'il fallait à tout prix le mettre en place pour juillet 2015, étant donné que le Luxembourg devait prendre la Présidence du Conseil de l'Union Européenne à cette date. Ainsi, les unités de la Police Grand-Ducale ont été équipées successivement avant le début du Conseil de l'Union Européenne avec RENITA. L'Administration des douanes et accises a migré vers le nouveau réseau au cours de l'été 2015. En ce qui concerne l'Administration des services de secours, y compris les services d'incendie, leur migration des équipements a été programmée pour commencer au début de l'année 2016 et pour se terminer en septembre 2016. A présent, selon la réponse à une question parlementaire à





ce sujet, environ 1.000 terminaux ont déjà été distribués à différents services de secours qui les utilisent au quotidien lors des interventions.

Au regard de ce projet d'envergure et surtout afin de répondre efficacement aux futures besoins, LAR – dont les hélicoptères de sauvetage sont intégrés au service d'urgence national, le 112, adopte aussi ce moyen de communication. L'ensemble de la flotte sera équipé par ce nouveau système. A ce jour, deux hélicoptères au Luxembourg sont déjà équipés, à savoir l'hélicoptère de la Police (LX-PGA) ainsi qu'un hélicoptère de sauvetage (LX-HPG). La transformation des quatre machines restantes de la flotte LAR est planifiée pour 2016.

Le système TETRA est important pour les services de secours pour plusieurs raisons. En premier lieu, l'infrastructure de réseau est partagée par la police, les pompiers et les secouristes de telle sorte que la communication inter-agence est possible. Ensuite, la communication est claire et sans interférences entre tous les utilisateurs du réseau. De plus, avec TETRA les communications sont chiffrées, tant vocales que données. Il y a une très bonne couverture de zone et ainsi davantage de ressources pour des situations exceptionnelles. Par ailleurs, chaque

radio dispose d'une fonction d'urgence (par bouton appel d'urgence) avec priorité absolue sur toute autre radio-communication. Contrairement à des technologies cellulaires, TETRA est construit pour supporter les communications un à un, un vers plusieurs et de plusieurs vers plusieurs. Chaque utilisateur peut pousser sur le bouton de conversation de son appareil, et tous les autres utilisateurs l'entendront. Ceci permet d'établir une interférence mutuelle et immédiate par exemple entre un utilisateur sur le terrain et un dispatcher, ou un groupe d'utilisateurs. TETRA dispose aussi d'un «mode direct» permettant des communications directes dans les situations où la couverture radio du réseau a été perdue, comme par exemple dans des situations de secours en sous-sol. S'ajoute à cela le fait que ce système permet la transmission SDS c'est-à-dire de messages courts (SMS similaire avec le téléphone mobile) et le transfert de position par signal GPS à partir de chaque radio.

En somme, le nouveau système de radiocommunication constitue une amélioration des conditions de travail dont notre personnel ainsi que nos membres et nos patients profiteront. Soyez rassuré que LAR est prête pour ce changement.



SECURITEC
Mat Sécherheet fir Iech do!

L-3378 Livange | T. (+352) 26 300 221
www.securitec.lu

Waart net bis et ze spéit ass

Professionell Sécherheet fir Doheim a Betriber
Äeren nationale Spezialist fir Alarm- a Videoiwwerwachung

Kontaktéiert eis elo fir e gratis Devis!



Liebe Mitglieder,

die LAR bedankt sich recht herzlich für die vielen Danksagungen, die uns in den letzten Wochen erreicht haben. Jeder einzelne Brief zeigt uns, wie wichtig unsere lebensrettende Arbeit für Sie ist.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf hinweisen, dass Sie mit dem Zusenden Ihrer Danksagung automatisch zu deren Veröffentlichung einwilligen.

Vielen Dank.

20

Messieurs,

Mon épouse, victime ce matin d'une chute dans un hôtel à Paris, vous avait contacté pour obtenir de l'assistance de votre organisation.

Après quelques heures, son état s'est révélé bien moins grave qu'initialement redouté, et elle se trouvait déjà sur le chemin du retour vers Luxembourg. Lorsque vos services l'ont contactée pour lui proposer un rapatriement par ambulance. Ledit rapatriement n'a donc pas eu lieu, conformément à la nouvelle proposition de ma femme. Inutile de préciser à quel point votre proposition a été appréciée; je me permets donc d'exprimer ma satisfaction quant à la promptitude et à l'efficacité de votre réaction. [...] Dans cette attente je vous prie d'agréer, Messieurs, mes meilleures salutations.

Marc MINN

Luxembourg Air Rescue 158L

B.P. 24, L- 5201 Sandweiler.

Re: Repatriation of MR. David HEAL

Dear Sir,

I wish to express my sincere gratitude to your organisation which returned my husband safely to CHL. He'd had an emergency abdominal operation in No. 10 de Santé clinic, Gassim, VAR and was unable to drive back to Luxembourg as planned.

My personal gratitude goes to your administrative staff, especially Stephanie and Fabian who were especially kind and re-assuring to me from my first contact with them. It really was a pleasure to deal with them.

My husband is now recovering at home thanks to LAR.

Yours sincerely,

Patricia HEAL.

Chers Messieurs,

Nous tenons à vous remercier pour l'excellent service. Le rapatriement s'est déroulé très rapidement et dans des conditions très confortables. Un très grand merci à toute l'équipe LAR et spécialement à Monsieur Miguel et Monsieur Pierre qui étaient toujours à notre écoute en cas de besoin.

Meilleures salutations
Andrée et Marcel Domínicy

Bonjour,

Un grand merci à toute l'équipe de Luxembourg Air Rescue pour le rapatriement réussi de ma maman. Mes remerciements vont particulièrement au Dr IHMANN Thomas et son accompagnateur Heinrich Julien dont le professionnalisme lui a sauvé la vie.

Bon dimanche !
Tizama TELOU

LE FOOT, c'est sur Post**TV**



Champion's League,
Bundesliga, Euro 2016,
Serie A, Ligue 1
et bien plus encore !

       
www.post.lu • 8002 8004



Werden Sie Mitglied

JA, ich möchte LAR Mitglied werden! Ich unterstütze damit die lebensrettende Arbeit der LAR. Bei bezahltem Beitrag habe ich außerdem die Sicherheit, dass mich die LAR im medizinischen Notfall aus dem Ausland zurückholt.

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

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.
Luxembourg Airport - Gate E13
B.P. 24 • L-5201 Sandweiler
info@lar.lu • Fax: (+352) 40 25 63

Devenez membre

OUI, je souhaite devenir membre LAR! Je soutiens ainsi le travail sauveur de LAR. En payant la cotisation, j'ai également la certitude que LAR me rapatrie de l'étranger en cas d'urgence médicale.



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

Scannez le code QR ci-joint et remplissez votre demande d'affiliation sur www.lar.lu. C'est simple comme bonjour.

**Autant pour les frontaliers
que pour les résidents!**

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



- Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (54 EUR pro Person pro Jahr / par personne par année)
 Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (97 EUR pro Familie pro Jahr / par famille par année)

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

Kontaktdaten / Coordonnées:

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

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

Name, Vorname / Nom, Prénom: (Ehe-) Partner / Epoux (se), Conjoint(e)	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Identifikationsnummer Zahlungsempfänger/Identifiant unique du créancier: LU98ZZ000000008398002002

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

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

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

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

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

Bank (BIC-Code) / auprès de la banque (Code BIC)

Konto Nr. (IBAN) / de mon compte n° (IBAN)

Datum / Date

Unterschrift / Signature

Um in den Genuss der Leistungen der LAR Mitgliedschaft zu kommen, muss die Mitgliedschaft vor Antritt der Reise abgeschlossen und der Mitgliedsbeitrag für das laufende Mitgliedsjahr bezahlt worden sein. Die LAR A.s.b.l. erbringt ihre 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.

Les prestations pour les membres LAR sont sujettes à l'adhésion signée avant le départ à l'étranger et au paiement de la cotisation pour l'année en cours. LAR A.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités de ressources de personnel, des capacités techniques et suivant les moyens disponibles. Concernant l'exécution des missions, LAR A.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. LAR A.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

ZE VERLOUNEN - À LOUER - ZU VERMIETEN - FOR RENT



LUX-HOLLERICH: penthouse meublé, 50m², 5^{ème}, cuis éq, 1 ch, sdd, balcon 18m² € 1.550.-



LUX-PLACE D'ARMES: appart meublé, 3^{ème}, 100m², 2 ch, living, cuis US éq, sdd € 2.800.-



LUX-BONNEVOIE: penthouse meublé, 55m², 5^{ème}, 1 ch, sdd, cuis éq, balcon Loyer sur demande

ZE VERKAAFEN - À VENDRE - ZU VERKAUFEN - FOR SALE



INSENBORN: chalet avec vue sur le lac, 200 m², 4ch, 2 sdb, grenier, gges € 750.000.-



FARE.lu
REAL ESTATE

+352 26 897 897 / contact@fare.lu



GREVENMACHER: beau duplex au coeur de la vieille ville, 115 m², 2 ch, sdb, empl € 345.000.-



DRINKLANGE: studio, 45 m², kitchenette, living/chambre, sdd, empl extérieur € 170.000.-



LUX-BELAIR: appartement, 142 m², balcon vue dégagée, cuis éq, 2 ch, 2 sdb, gge € 987.000.-



MONTENACH: terrains à bâtir, proximité 3 frontières, de 5a66ca à 9a44ca à.p. € 81.789.-

CONTERN

- parc industriel et commercial de 36 parcelles allant de 25 à 68 ares
- 103.000 m² de surface pour le développement d'activités industrielles, commerciales et artisanales
- possibilité de consolider les parcelles afin d'accomoder les besoins spécifiques

Prix sur demande



Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen der LAR



Sie sind an einer Mitgliedschaft bei der Luxembourg Air Rescue interessiert, würden sich aber gerne vorher vor Ort davon überzeugen, dass die Luftrettung in Luxemburg von kompetenten und professionellen Spezialisten sichergestellt wird? Oder sind Sie bereits Mitglied und würden einfach gerne einmal wissen, wie der Arbeitsplatz der Organisation aussieht, die Sie durch Ihre treue Mitgliedschaft unterstützen? Dann kommen Sie doch auf eine kostenlose Besichtigung unserer neuen Räumlichkeiten bei uns rein. Wir würden uns freuen, Sie bei uns als Besuchergruppe begrüßen zu dürfen.

Die Besichtigungen finden nach wie vor an dem LAR Standort auf Findel statt. Im Gegensatz zu früher führt unser Rundgang jedoch nun nicht mehr durch die „provisorische“ Containerland-

schaft, in der die LAR Mitarbeiter jahrelang ihrer Mission nachgingen, sondern durch die neuen Räumlichkeiten, die erst kürzlich bezogen wurden. Dementsprechend haben sich die Arbeitsbedingungen unserer Mitarbeiter in eigenem Interesse aber vor allem im Interesse all unserer Mitglieder und Patienten verbessert. Ihnen als Besucher bietet sich dadurch endlich die Möglichkeit, die ganze Organisation in einem Gebäude bequem zu entdecken. Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen der LAR. Erleben Sie live mit, wie unsere Techniker Wartungsarbeiten an der Hubschrauberflotte durchführen. Beobachten Sie das Team aus dem Luxembourg Control Center, dem Herzstück der Luxembourg Air Rescue, wie es die Einsätze der LAR koordiniert. Schauen Sie sich unsere Flotte (sofern verfügbar) aus nächster Nähe an. Abgerundet wird die Besichtigung durch eine informative Präsentation der LAR in Bild und Ton in unserem eigens dafür vorgesehenen Besucherraum.

Was Sie tun müssen? Melden Sie Ihre Besuchergruppe (mind. 10 Personen, max. 50 Personen, Mindestalter 10 Jahre) rechtzeitig unter der Telefonnummer +352 489006 oder via Mail (redaction@lar.lu) für Ihre Besichtigung zu Ihrem gewünschten Termin an wohlwissend, dass wir die komplette Liste mit Namen und Vornamen, inkl. Geburtsdatum und Ausweisnummer aller Teilnehmer per Mail an redaction@lar.lu oder Fax +352 402563 spätestens 10 Werktage vor dem Besichtigungstermin benötigen. Bei nicht rechtzeitigem Erhalt der Teilnehmerliste gilt die Besichtigung als abgesagt. Am Tag der Besichtigung müssen alle Teilnehmer einen gültigen Ausweis mit sich führen. Nicht angemeldete Personen können an der Besichtigung nicht teilnehmen.

Venez jeter un oeil derrière les coulisses de LAR



Vous êtes intéressé à une affiliation chez LAR, mais vous souhaitez d'abord vous assurer sur place de la professionnalité des spécialistes qui effectuent le sauvetage aérien au Grand-Duché? Ou, êtes-vous déjà membre et souhaitez-vous découvrir le lieu de travail de l'organisation que vous soutenez en tant que membre fidèle? Alors, venez nous rendre visite dans nos nouveaux locaux. Nous serons ravis de vous y accueillir comme groupe de visite.

Les visites ont toujours lieu sur notre site au Findel. Contrairement au passé, nous ne vous guiderons plus à travers le paysage «provisoire» de containers, dans lequel notre personnel avait exercé pendant des années sa mission, mais à travers nos nouveaux locaux que nous venons d'emménager. En l'occurrence, ce déménagement constitue une amélioration des conditions de travail dont notre personnel mais surtout

nos membres et nos patients profiteront. De ce fait, vous en tant que visiteur avez finalement la possibilité de découvrir toute l'organisation dans un seul bâtiment. Venez jeter un oeil derrière les coulisses de LAR. Soyez aux premières loges lors des travaux de maintenance des hélicoptères réalisés par les techniciens de LAR dans nos propres hangars. Observez le service de garde au sein de la centrale d'alarme, le centre névralgique de LAR, en train de coordonner les missions de LAR. Le tour sera complété par une présentation audiovisuelle de LAR dans notre salle spécialement prévue pour les visites.

25

Qu'est-ce que vous devez faire? Inscrivez-vous en temps voulu pour votre visite à la date souhaitée en appelant le +352 489006 ou en envoyant un e-mail à redaction@lar.lu sachant qu'il nous faut une liste complète des participants (min. 10 personnes, max. 50 personnes, âge minimum 10 ans), nom, prénom, date de naissance et le numéro d'une pièce d'identité, au plus tard 10 jours ouvrables avant la date de la visite. Vous pouvez l'envoyer par e-mail à redaction@lar.lu ou par fax au +352 402563. En cas de réception tardive de la liste des participants, la visite est considérée comme annulée. Le port d'une pièce d'identité valide est obligatoire lors de la visite. Toute personne supplémentaire ne faisant pas partie de la liste de participation ne pourra pas participer à la visite.



Visiteurs chez LAR

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, contactez-nous:
Tel: (+352) 48 90 06 · Fax +352 40 25 63
www.lar.lu · redaction@lar.lu

26



Im Rahmen seines Pensionsantrittes spendete Herr Christian Sinner der FLAR 1.250 EUR.

Danke für Ihre Spende

Die Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) dankt herzlich allen Privatpersonen, Vereinen und Firmen, die die Arbeit der LAR in Form einer Spende unterstützt haben. Jede einzelne Spende hilft, Menschenleben zu retten, da jeder Cent ihrer Spende direkt in die lebensrettende Hilfe fließt.



Mitte Januar überreichte die „Kleiderstuf Miersch“ der „Fondation Luxembourg Air Rescue“ einen großzügigen Scheck in Höhe von 4.000 EUR.

Visitez notre
exposition de
meubles de jardin
sur 3.800 m²



Ouvert du lundi au vendredi de 10h à 19h et le samedi de 9h à 18h
69, parc d'activités Mamer-Cap • L-8308 Capellen | Tél.: 26 30 30 1

 [kichechef.lu](https://www.kichechef.lu)


40 Joer
Miwwel a méi...

Diabète: quand l'insuline vient à manquer

Le diabète se décline en plusieurs types : le 1, le 2 et le diabète gestationnel. Dans cet article, nous allons plus particulièrement traiter du diabète de type 1, maladie auto-immune qui touche environ 10% des diabétiques. Une maladie que l'on traite avec succès, mais que l'on ne peut (encore?) guérir.

On l'appelait diabète insulino-dépendant, diabète juvénile ou encore diabète «maigre» et aujourd'hui, diabète de type 1. Quel que soit son nom, le mécanisme de la maladie est connu. Les défenses immunitaires du corps détruisent elles-mêmes les cellules du pancréas qui sécrètent l'insuline (cellules bêta des îlots de Langerhans). L'insuline n'étant plus suffisamment ou plus du tout fabriquée, elle ne joue plus son rôle qui est de faire baisser le taux de glucose dans le sang. Il en résulte une hyperglycémie chronique, c'est-à-dire une glycémie dosée à jeun dans le sang égale ou supérieure à 1,26 g par litre sur deux contrôles successifs. Dans la majorité des cas, le diabète de type 1 se déclare dans l'enfance, l'adolescence ou avant la vingtaine. «Vers l'âge de quatre ans, j'ai été hospitalisée, car mon état de santé était précaire. Les médecins n'ont pas tout de suite diagnostiqué le diabète», explique Gisèle, 59 ans. «C'est à 14 ans que l'on m'a déclaré diabétique. À cette époque, il était question que mon espérance de vie n'excède pas la quarantaine», se souvient Ted, 66 ans. Pour Gisèle comme pour Ted, l'annonce de la maladie a considérablement modifié leur vie. Petite fille Gisèle s'est vue interdire toute sucrerie, adolescent, Ted s'est vu amputé d'une grande partie de son avenir. Dans les deux cas, la vérification de la glycémie devait dorénavant faire partie de leur habitude. Dans les années soixante, elle était réalisée par analyse d'urine et les résultats n'avaient pas l'instantanéité des analyses sanguines actuelles. Les injections d'insuline, par seringue, étaient également des plus désagréables. «Je me souviens d'une période, je devais avoir entre 15 et 17 ans, je fuyais les piqûres parce qu'elles étaient douloureuses, parce qu'elles me renvoyaient tous les jours à ma maladie, à mon impossibilité de vivre comme les autres filles de mon âge», se rappelle Gisèle. Depuis, le glucomètre et le stylo d'insuline (ou la pompe à insuline) ont fait leur apparition en apportant rapidité et confort aux malades.

Mais revenons aux causes de la maladie : les lymphocytes, jouant un rôle important dans l'immunité, pénètrent dans le pancréas et s'attaquent aux cellules spécialisées dans la production de l'insuline. Ce faisant, la quantité de glucose dans le sang n'est plus régulée, notamment après les repas, et augmente. Le sucre est alors éliminé par les urines qui se caractérisent par leur abondance, leur fréquence et leur clarté. Cette polyurie entraîne une déshydratation et donc une sensation de soif. En parallèle,

comme les cellules manquent de glucose, l'appétit s'en trouve exacerbé et à terme, les malades perdent du poids.

Voici parmi les signes qui doivent alerter, auxquelles s'ajoute une haleine à l'odeur fruitée de pomme verte. Et, si ces signes ne sont pas perçus à temps ou ignorés, la maladie peut évoluer jusqu'au coma, cause la plus fréquente de décès liés au diabète de type 1.

Traitement et observation

Comme décrit plus haut, le traitement repose sur l'injection en sous cutanée d'insuline dont la dose dépend de nombreux paramètres (âge, poids, habitude de vie, etc.), dose qui est donc réévaluée régulièrement par le diabétologue. En plus du traitement, une personne qui vit avec un diabète de type 1 doit surveiller son alimentation (il est recommandé en général de ne pas dépasser 40% de glucides dans les apports caloriques journaliers et de veiller à maintenir une alimentation régulière tant en fréquence qu'en quantité). Il lui est également conseillé de pratiquer des exercices physiques réguliers (qui permettent une diminution de la glycémie) et de vérifier invariablement sa glycémie par un prélèvement de sang au doigt. Cependant, happé par les contingences de la vie, rares sont les personnes diabétiques qui n'ont jamais connu l'hyperglycémie ou l'hypoglycémie. «La fatigue et les fourmillements dans les doigts sont les premiers signes que je ressens en cas d'hypoglycémie. Si je tarde à intervenir apparaissent des tremblements et des accès de transpiration. Pour ce qui est de l'hyperglycémie, c'est plus difficile à ressentir. Les signes sont une soif importante, la bouche sèche et parfois des maux à l'estomac ou des ballonnements», raconte Gisèle.

À long terme, le diabète peut provoquer des complications, car la glycémie trop élevée a des effets néfastes sur le cœur et les vaisseaux sanguins qui se traduisent par des troubles rénaux, visuels, cardiovasculaires, cérébraux et artériels.

Le diabète est une maladie invalidante qu'il faut parvenir à apprivoiser à défaut de guérir. «Il faut pouvoir redéfinir sa vie en tenant compte des paramètres imposés par la maladie», conclut Gisèle, en sagesse.



Zuckerkrankheit: Diabetes – was ist das eigentlich? Dr. Marc Schorr erklärt die verschiedenen Typen.

Diabetes mellitus, umgangssprachlich auch Zuckerkrankheit genannt, ist eine chronische Stoffwechselerkrankung.

Die zwei wichtigsten Formen sind der Typ-1- und der Typ-2-Diabetes.

Typ-1-Diabetes

Meist beginnt er schon im Kindes- oder Jugendalter. Hierbei tritt ein absoluter Mangel an dem körpereigenen Hormon Insulin auf. Ursache ist meist eine Fehlreaktion des Immunsystems, wodurch Insulinproduzierende Zellen in der Bauchspeicheldrüse zugrunde gehen. In Folge steigt der Blutzuckerspiegel und die zumeist jungen Patienten müssen Insulin spritzen.

Diabetes äußert sich bei Kindern – wie bei Erwachsenen – oft durch ständigen Durst und starken Harndrang.

Typ-2-Diabetes

Die meisten Zuckerkranken leiden an Typ-2-Diabetes. Ungesunde Ernährung, Übergewicht und mangelnde Bewegung erhöhen das Risiko für Typ-2. Der ungesunde Lebenswandel führt durch verschiedene Mechanismen dazu, dass sich zu viel Glukose im Blut befindet. Neben einer gesunden Ernährung und regelmäßiger Bewegung helfen spezielle Medikamente, den Blutzucker in den Griff zu bekommen.

Manchmal ist aber auch bei Typ-2-Diabetiker das Spritzen von Insulin notwendig. Diabetes Typ 2 ist zuweilen eine hinterhältige Krankheit. Von dem erhöhten Blutzuckerspiegel merken Betroffene in der Regel zunächst nichts. Man hat keine Beschwerden, fühlt sich gesund, und dann – nach einem kurzen und unkomplizierten Blutzucker-Test – die Diagnose: Diabetes mellitus Typ 2.

Leider fällt es vielen Patienten schwer, sofort den Ernst der Lage zu erkennen. Erklärungen wie „Insulinresistenz“ oder „Folgeerkrankungen“ sowie Aufforderungen zum „Blutzucker messen“, „gesünder ernähren“ und „Sport treiben“ passen für so manchen einfach nicht zur eigenen Körperwahrnehmung. Doch tatsächlich ist es so: Diabetes Typ 2 – manchmal noch als Altersdiabetes bezeichnet – ist eine ernste, chronische Erkrankung. Patienten müssen sofort nach Diagnose mit einer geeigneten Therapie beginnen.



Was machst du bei der LAR?



Dr. Jörn Adler, LAR Notarzt und Supervisor

Seit 2004 als Notarzt bei der LAR und dies sowohl auf Einsätzen mit den Rettungshubschraubern als auch mit den Ambulanzflugzeugen. Parallel dazu hat er eine halbe Stelle als Anästhesist in einer Praxisgemeinschaft in Saint Avold. Dadurch hat er wie alle LAR Notärzte noch einen klinischen Bezug. Dr. Jörn Adler war davor zehn Jahre lang Anästhesist im Klinikum Saarbrücken und während dieser Zeit bereits in der Luftrettung in Deutschland tätig. Zudem ist er Ausbilder beim Europäischen Rat für Wiederbelebung (ERC) und Kursdirektor beim TraumaManagement im Saarland.

30

Was hat dich dazu bewegt, dem LAR Team beizutreten?

Der LAR Rettungshubschrauber Air Rescue 3 (AR3), der in die Rettungsdienste der deutschen Bundesländer Rheinland-Pfalz und Saarland integriert ist, sollte damals implementiert werden. Aus diesem Grund war die LAR auf der Suche nach neuen Mitarbeitern, die bereits Erfahrung in der Luftrettung hatten. Erfahrung brachte ich durch meine langjährige Tätigkeit als Notarzt in der Luftrettung in Deutschland mit und somit bot sich mir die Gelegenheit einer willkommenen Alternative zum Krankenhausalltag.

Inwiefern unterscheidet sich deine Arbeit im Krankenhaus von deinen Einsätzen für die LAR?

Im Krankenhaus hat man in der Regel eine reguläre Arbeit. Sprich, als Anästhesist arbeitet man ein OP-Programm ab. Natürlich kommen zwischendurch auch Notfälle rein, denn als Anästhesist übernimmt man auch Notfalldienst. Mein Dienst bei der LAR hat im Vergleich dazu einen viel spontaneren Ablauf. Ob ich nun für den Air Rescue 3 oder für das Ambulanzflugzeug eingeteilt bin, ich weiß nie, was mich erwartet. Oftmals erleben wir Überraschungen. So kann es vorkommen, dass sich der Patient in einem besseren Zustand befindet als erwartet. Es kann jedoch genauso gut das Gegenteil der Fall sein. Deswegen nehmen wir immer das komplette medizinische Material mit, um auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein. Für den Kopf ist es eine schöne Abwechslung, wenn ich eine Woche lang Narkose machen kann und die darauffolgende Woche für den AR3 eingeteilt bin. Auf diese

Weise tritt keine Langeweile ein. Genau das schätze ich so an meiner derzeitigen beruflichen Situation. Zudem bereitet es mir Freude, dass man bei der LAR im Team arbeitet. Damit möchte ich keinesfalls sagen, dass es im Krankenhaus keine Teamarbeit gibt. Der Unterschied liegt in der Luftrettung jedoch darin, dass die Besatzung die Situation am Unfallort beherrschen muss. Dies finde ich extrem spannend, vor allem auf Fixed Wing-Einsätzen, wo eine Besatzung bestehend aus nur vier Leuten (zwei Piloten, einem Notfallarzt und einem Intensivkrankenpfleger) irgendwo in der Welt quasi auf sich allein gestellt ist. Natürlich erhält sie dabei die Unterstützung von den Kollegen aus der LAR Alarmzentrale in der Heimat, aber letzten Endes liegt der Patient in den Händen dieser vier Menschen. Außerdem finde ich es extrem bereichernd, dass wir durch unsere Einsätze in aller Welt lernen, über den Tellerrand zu schauen. Man nimmt viel mit nach Hause und sieht Dinge in anderen Ländern, die man dort so nicht erwartet hätte. Hinzu kommt, dass wir uns mit den Kollegen aus dem Ausland austauschen können.

Wo liegen die Herausforderungen eines so vielseitigen Berufes?

Dass wir als Notärzte und Intensivkrankenpfleger in unserem Metier, das sehr breit gestreut ist, fit bleiben müssen. Ein Notarzt muss vielseitig sein, also die Grundzüge von vielen Krankheitsbildern kennen. Er muss einschätzen können, ob eine sofortige Intervention



notwendig ist oder, ob es sinnvoller ist abzuwarten, bis der Patient in der Klinik ist, wo der Fachspezialist übernimmt. Ich muss beispielsweise keine Fraktur operieren können – ich bin schließlich kein Chirurg, aber ich muss erkennen können, ob es sich um eine Fraktur handelt, die das Überleben der betroffenen Extremität bedroht. Sollte dies der Fall sein, müsste ich den Bruch vor Ort richten und mich dadurch ein Stück weit auf chirurgisches Terrain begeben.

Welche Voraussetzungen sollte man als Notarzt in der Luftrettung mitbringen?

Rein fachlich unterscheidet uns nichts vom Facharzt auf dem Boden. Als Notarzt in der Luftrettung sollte man jedoch Erfahrung in der Intensiv- und Notfallmedizin sowie bestimmte Kompetenzen besitzen. So sollte man Ruhe und Gelassenheit in kritischen Situationen bewahren und sich ständig auf neue Situationen einstellen können. Da es sich wie gesagt um einen äußerst vielseitigen Beruf handelt, sind regelmäßige Weiterbildungen ebenfalls von großer Bedeutung. Die LAR fliegt mit ihren Ambulanzflugzeugen weltweit Einsätze – 2015 waren wir beispielsweise in 80 Ländern – und überall ist es anders. Teamfähigkeit und Teamführung zählen daher zu den Kernvoraussetzungen, die wir bei der LAR auch regelmäßig trainieren.

Du bist zudem Medical Supervisor bei der LAR. Was ist dabei deine genaue Rolle?

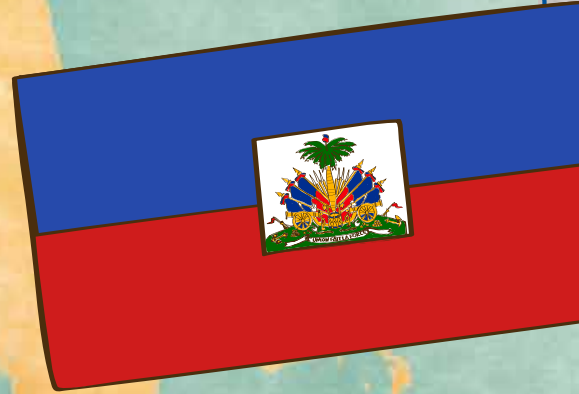
Wir sind insgesamt drei Medical Supervisor. Unsere Rolle ist beratend. Wir beraten den Leiter des Medical

Departement sowie den Leiter der Intensivkrankenpfleger und letztendlich auch die ganze LAR, wenn es um medizinische Belange geht wie beispielsweise das Einführen neuer Richtlinien. Ein aktuelles Beispiel sind die ERC-Wiederbelebungsleitlinien, die neu festgelegt und im Oktober 2015 veröffentlicht wurden. In diesem konkreten Fall obliegt es mir – eben weil ich auch ERC-Ausbilder bin, diese innerhalb der LAR zu implementieren. So haben wir kurz darauf eine Fortbildung für unsere Mitarbeiter aus dem Medical Department abgehalten. Im Rahmen dieser Beraterfunktion hat jeder Medical Supervisor einen thematischen Schwerpunkt und meiner ist Ausbildung/ Training. Zurzeit unterstütze ich zum Beispiel zusammen mit einer Arbeitsgruppe den Aufbau unseres Simulatorraumes. Bis dato mussten wir für Simulationstrainings auf Leihgeräte zurückgreifen. Das war immer mit viel Aufwand verbunden. Umso erfreulicher ist es, dass wir demnächst in unserem neuen Gebäude an einer eigenen Simulationspuppe üben werden können.

Dr. Jörn Adler, 46 Jahre alt, verheiratet, Vater von zwei Kindern, ist Hobbyfotograf und treibt gerne Sport.



Erdkunde mit der LAR Haiti



Dieses Jahr stellen wir euch auf der Kinderseite immer das Land vor, aus dem wir eines unserer Mitglieder nach Hause gebracht haben, weil es im Ausland krank geworden ist oder sich verletzt hat. In dieser Ausgabe erzählen wir euch etwas über die Republik Haiti.

Haiti liegt auf dem westlichen Teil der Karibik-Insel Hispaniola und ist fast so groß wie Belgien. Insgesamt leben dort über 10 Millionen Einwohner. Es gibt zwei Landessprachen: Haitianisch und Französisch. Die Hauptstadt von Haiti heißt Port-au-Prince. In der Karibik herrscht ein anderes Klima als bei

uns. Und zwar ein tropisches. Von Juni bis Ende November ist in Haiti und auch in den anderen Teilen der Karibik Wirbelsturmsaison. Das bedeutet, dass während dieser Zeit Tropenstürme, starke Regenfälle und auch Erdbebenrisiko möglich sind. Zudem besteht ein sehr hohes Erdbebenrisiko.

In Haiti gab es schon viele schwere Erdbeben. Das letzte Mal war vor genau sechs Jahren. 37 Sekunden lang bebte die Erde in der Hauptstadt. Dabei wurden viele Gebäude zerstört. Darunter auch Schulen. Das LAR Mit-

glied aus unserer Reportage arbeitet für eine Vereinigung, die eine Schule neugebaut hat, nachdem sie durch das Erdbeben stark beschädigt wurde. Außerdem waren Straßen und sogar ganze Städte eingestürzt. Über 300.000 Menschen starben in den Trümmern. Mindestens genauso viele Menschen wurden verletzt. 1,5 Millionen Einwohner verloren ihr Zuhause.





Haiti ist eines der ärmsten Länder der Welt. Außerdem war das Land überhaupt nicht auf eine Naturkatastrophe vorbereitet. Es gab keinen Plan für einen solchen Notfall. Als der Strom ausfiel und die Menschen nicht mehr über Telefon oder Funk miteinander sprechen konnten, brach Chaos aus. Denn die Rettungsdienste und die Polizei konnten ihre Arbeit nicht mehr machen. Die Menschen in Haiti brauchten unbedingt Hilfe aus dem Ausland, um die verstorbenen und verletzten Personen aus den Trümmern zu befreien und auch, um die Städte wieder aufzubauen.

Damals flogen auch freiwillige Helfer aus Luxemburg nach Haiti, um dort mit einer Hundestaffel Menschen aus den Trümmern zu bergen. Doch da keine Telefone mehr in Haiti funktionierten, konnte der Einsatz nicht geplant werden und scheiterte deswegen. Die luxemburgische Regierung entschied daraufhin, dass man für die Zukunft eine Lösung finden müsse. Zusammen mit zwei luxemburgischen Unternehmen, „SES“ und „Hitec Luxembourg“, bauten sie eine mobile Satelliten-Bodenstation, also ein Kommunikationssystem, das man überall mitnehmen kann. Die

Luxembourg Air Rescue erhielt die Aufgabe, dieses Satellitenkommunikationssystem mit ihren Flugzeugen zu transportieren, wenn es irgendwo in der Welt gebraucht wird. Dieses Gruppenprojekt war im April 2011 fertig und erhielt den Namen „emergency.lu“. Die mobile Satelliten-Bodenstation von „emergency.lu“ ermöglicht es, in kurzer Zeit ein Internet- und Mobilfunknetz aufzubauen.



Quizfrage

In welchem Jahr war das letzte schwere Erdbeben in Haiti?

- 1995
- 2010
- 2015

Unter allen Teilnehmern verlosen wir 5 Bücher „Wir entdecken die Air Rescue“. Einsendeschluss ist der 23. April 2016, und die Gewinner werden per Los unter allen richtigen Einsendungen ermittelt und schriftlich benachrichtigt.

**Luxembourg Air Rescue
Redaktion LAR report
B.P. 24
L-5201 Sandweiler**



Votre achat soutient LAR

Couteau Suisse 9 cm



*27 €

Parapluie automatique



*26 €

Livre d'enfant «À la découverte d'Air Rescue» (FR, GB, ou DE)



*11 €

Ours en peluche 24 cm "Captain's Teddy"



*16 €

Baseball cap Heli



*16 €

Porte-clés hélicoptère en peluche



*8 €

Porte-clés



*3 €

Gilet fluorescent de sécurité



*7 €

34

Carte USB 8 Go



*19 €

SwissCard



*13 €



* Preise ohne Versandkosten
* Prix sans frais d'envoi

Ihr Einkauf unterstützt die LAR

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

Votre achat soutient LAR

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

Commander directement sur / Einfach online bestellen auf: www.jar.lu
ou contactez-nous par téléphone / oder rufen Sie uns an unter: (+352) 48 90 06





Le cadeau idéal pour votre personnel

**„Corporate Membership“, un
engagement qui peut sauver
la vie de vos collaborateurs**

CORPORATE MEMBERSHIP

En ce temps qui précède la fête de Pâques, c'est un bon moment de motiver ses collaborateurs. Grâce à des «petites» preuves d'appréciation, vous améliorez la loyauté de votre personnel et en même temps vous manifestez de la responsabilité sociale par le soutien actif du sauvetage aérien au Luxembourg.

Faites profiter vos collaborateurs de l'affiliation LAR et inscrivez-les. Pour plus d'infos contactez-nous par email corporate@lar.lu ou par téléphone **(+352) 48 90 06**, pour un conseil personnalisé ou pour un rendez-vous.

Aidez-nous à sauver des vies!



Accès à tout. Même à votre smartphone.



Le nouveau Tiguan. Maintenant en précommande.

Sur la route, hors piste ou dans le monde virtuel, le nouveau Tiguan est parfaitement à l'aise et vous offre une multitude de possibilités pour explorer ces territoires. Avec ses remarquables qualités routières et ses technologies de pointe en matière de connectivité, vous proposant de nombreux services en ligne et vous permettant d'utiliser certaines applications de votre téléphone portable via l'écran tactile du système d'infodivertissement, il est le compagnon idéal de toutes vos aventures.



Volkswagen

Consommation moyenne : 4,6-7,3 l/100 km. Emissions CO₂ : 121-170 g/km.

Importateur : **Autodistribution Losch** | Concessionnaires : **Bech-Kleinmacher** - Losch | **Bereldange** - Losch | **Dudelage** - Cruciani | **Echternach** - Kruft | **Esch/Alzette** - Losch | **Ingeldorf** - Pepin | **Junglinster** - Losch & Cie | **Luxembourg** - Losch | **Munsbach** - Weis-Schon | **Pétange** - Losch | **Redange/Attert** - Castermans | **Steinfort** - Kieffer | **Strassen** - Pauly-Losch | **Wiltz** - Biver