



Special Press Review

31/05/2018

30 Years LAR





AVIATION

Luxembourg Air Rescue aux commandes depuis 30 ans

Photos: Jus Hachon (Mission Moderne)

Créée le 18 avril 1988, l'organisation privée et humanitaire Luxembourg Air Rescue (LAR) est la seule GARANTE DU SAUVETAGE AÉRIEN AU LUXEMBOURG.

ENGLISH • P. 44 Created on 18 April 1988, private HUMANITARIAN ORGANISATION Luxembourg Air Rescue (LAR) is THE ONLY AIR RESCUE service in Luxembourg.

La flotte est positionnée stratégiquement de façon à atteindre chaque point du pays en 10 minutes maximum. The fleet is strategically positioned to reach any point in the country within 10 minutes at the most.

LUXEMBOURG

FRANÇAIS

L'organisation dispose actuellement de sa propre flotte, composée de six hélicoptères de sauvetage et de cinq avions sanitaires. Au total, Luxembourg Air Rescue cumule plus de 3 000 missions par année. Ses engins sortent sur le terrain jusqu'à 15 fois par jour. LAR est l'association luxembourgeoise comptabilisant le plus grand nombre de membres, pas moins de 185 000 pour être précis. Ce chiffre englobe 61% de la population luxembourgeoise. Via une cotisation annuelle, chaque membre soutient le sauvetage aérien au Luxembourg.

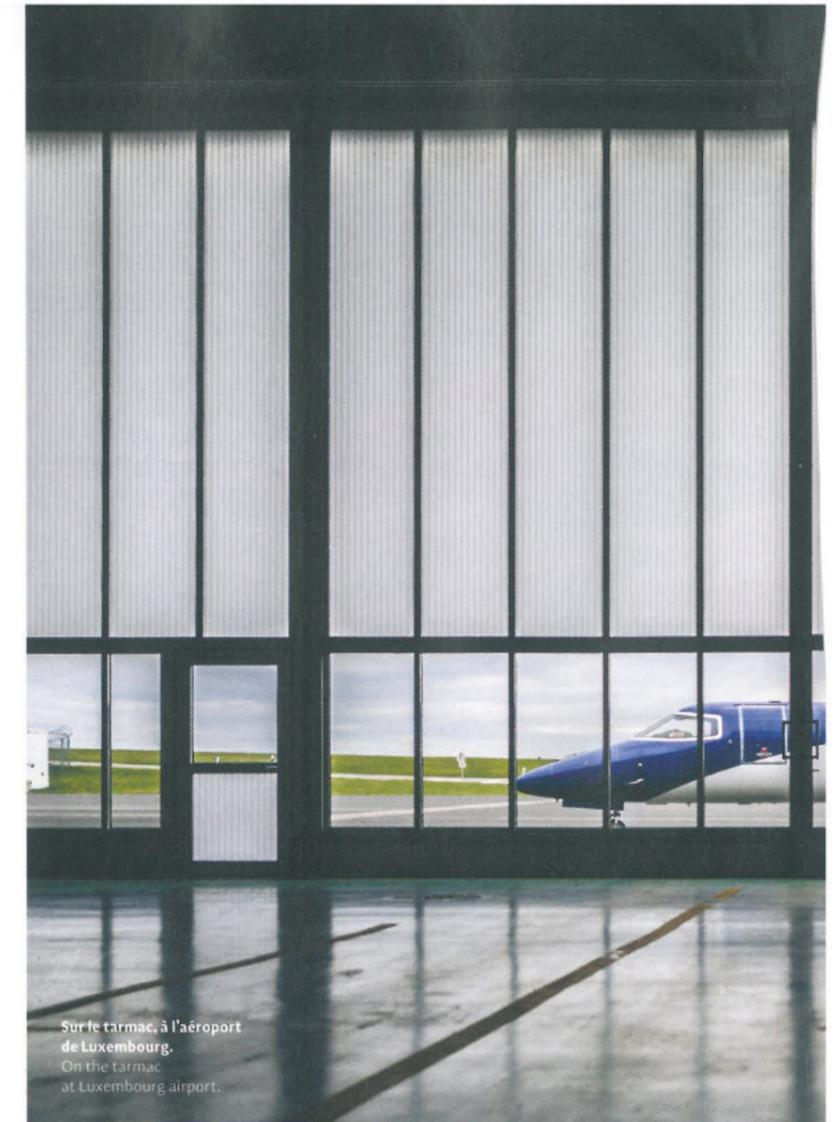
Les hélicoptères de sauvetage LAR sont intégrés depuis 1991 aux services d'urgence nationaux et internationaux. Deux sont basés aux hôpitaux de garde de Luxembourg-ville et d'Ettelbruck. Cette position géographique leur permet de joindre chaque point du pays en un maximum de 10 minutes. Un troisième hélicoptère est stationné à l'aéroport du Findel et intervient pour des missions sur les territoires des Länder de Rhénanie-Palatinat ainsi que de la Sarre, et ceci plus de 1 000 fois par année. Les hélicoptères interviennent également en cas de transfert d'un patient en soins intensifs d'un hôpital luxembourgeois vers un hôpital spécialisé, au sein ou hors du territoire.

42

Depuis septembre 1998, LAR intervient aussi dans le monde entier sur des missions de rapatriement et de transport intensif à l'aide de sa flotte d'avions sanitaires basée à l'aéroport du Findel, et garantit un transport rapide et en toute sécurité des patients, malades ou blessés vers leur pays de résidence. Ceci aussi bien pour ses membres que pour des compagnies d'assurances et d'autres organisations. Rien qu'en 2017, ses appareils se sont rendus dans 83 États. Devenue l'un des acteurs principaux dans le milieu du rapatriement, LAR est également l'unique structure au monde ayant les moyens de transporter des nouveau-nés sur de longues distances au niveau mondial.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, Luxembourg Air Rescue est, en partenariat avec un organisme français (Oyonnair), le transporteur exclusif d'organes pour l'ensemble des centres de transplantation de la France, à l'exception des centres parisiens. Quelque 1 300 missions sont gérées par LAR chaque année.

En plus, LAR agit en tant que partenaire officiel de l'Onu et de l'Otan, en étroite collaboration avec le ministère luxembourgeois de la Coopération et de l'Action humanitaire ainsi que la Commission européenne, afin d'intervenir sur le terrain lors de catastrophes naturelles ou humaines qui exigent la présence rapide



Sur le tarmac, à l'aéroport de Luxembourg. On the tarmac at Luxembourg airport.

Quelques dates importantes



Mars 1989

LAR présente son premier hélicoptère et vole le jour même pour sa première mission de sauvetage.

In March 1989, LAR presents its first helicopter and flies it the same day in its first rescue mission.

d'une aide médicale d'urgence. Le Grand-Duc Henri de Luxembourg aime d'ailleurs dire que LAR est un des meilleurs ambassadeurs du Grand-Duché et qu'elle participe largement à son rayonnement à l'étranger.

Notons que depuis le 1^{er} avril 2017, LAR opère un hélicoptère de surveillance au-dessus de la Méditerranée pour le compte de Frontex.

RENCONTRE AVEC SON CRÉATEUR ET PRÉSIDENT, MONSIEUR RENÉ CLOSTER

Selon vous, qu'est-ce qui explique le succès de LAR depuis 30 ans ?

Nous axons notre travail sur trois piliers fondamentaux: sur l'amitié d'une poignée d'hommes qui étaient les fondateurs et qui sont désormais le moteur de notre organisation, sur la loyauté envers l'idée de sauver des personnes en cas d'urgence médicale et, enfin, sur notre obstination qui a permis à notre vision de 1988 de devenir une réalité. Un poli-

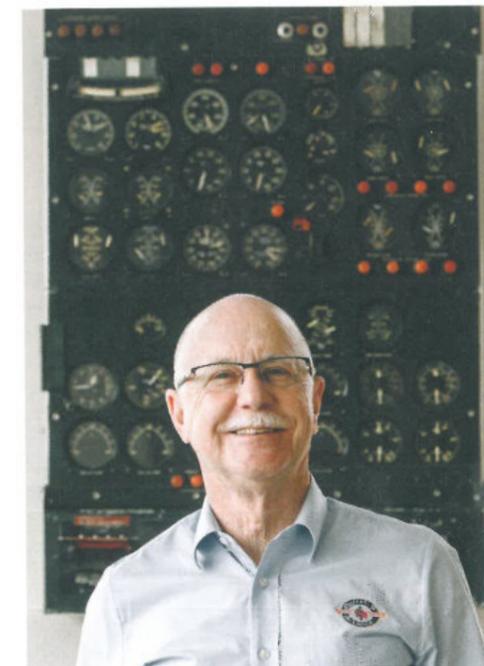
la fin de mon mandat d'intervenir pour mettre une fin à la problématique des médecins qui refusent de se rendre en hélicoptère auprès du patient. Ça me met toujours en rage quand un patient au Luxembourg ne reçoit pas l'aide médicale à laquelle il a droit.

Êtes-vous fier de ce que vous avez créé ?

Je suis surtout fier de mon équipe. LAR, ce n'est pas René Closter. Je suis seulement celui qui porte le drapeau et qui, en même temps, encaisse les coups. LAR, c'est une équipe de professionnels remarquables qui risquent régulièrement leur santé et parfois même leur vie pour sauver celle d'autres personnes. Ils sont tous hautement qualifiés et expérimentés pour garantir le bon déroulement des opérations d'urgence. Je suis fier de dire qu'ils font la différence. Par ailleurs, je suis fier de notre nouvelle base aérienne qui fut planifiée par nos collaborateurs pour nos collaborateurs. Ce bâtiment marque un progrès essentiel et significatif dans notre mission salvatrice, et ceci notamment à plusieurs niveaux ou sur plusieurs plans. L'infrastructure et les conditions de travail de notre personnel ont considérablement été optimisées, ce qui facilite énormément notre mission et rend l'accomplissement de nos tâches plus performant. Y compris notre centre de formation médicale doté d'un mannequin haute définition, qui offre la possibilité de travailler en situation réelle. Depuis l'année dernière, →

René Closter est le créateur et président de LAR.

René Closter is the founder and the president of LAR.



43



La flotte est composée de six hélicoptères de sauvetage. The fleet is composed of six rescue helicopters.

il est pleinement fonctionnel pour notre personnel, mais aussi pour le *cabin crew* de Luxair, par exemple. Bientôt, ce sera également le cas pour d'autres corps de métier, tels que des entreprises, voire même le grand public, ayant un besoin spécifique de formation aux gestes de premiers secours.

En outre, nous sommes tous fiers d'avoir obtenu en 2016 une reconnaissance mondiale pour notre travail professionnel et compétent dans le domaine du rapatriement de patients à bord d'avions sanitaires, c'est-à-dire le Prix du meilleur prestataire d'ambulance aérienne dans le monde. ■



1^{er} novembre 1991
LAR est intégrée dans le service de secours luxembourgeois du Samu, et ce grâce à une convention signée avec le ministère de l'Intérieur.

LAR was integrated into the Luxembourg emergency service of the Samu thanks to an agreement signed with the Ministry of the Interior.



Septembre 1998
La mise en service du premier avion sanitaire permet d'effectuer des rapatriements de membres malades ou blessés de l'Europe et de l'Afrique du Nord.

The commissioning of the first medical aircraft made it possible to repatriate ill or injured members from Europe and North Africa.

ticien m'avait alors dit que j'avais la tête plus dure que les chênes qui poussent chez moi, dans le Nord. Peut-être avait-il raison.

Quelle est votre volonté pour les années à venir ?

Nous visons l'excellence en termes de sauvetage aérien et de rapatriement médical pour le bien de nos membres et de nos patients, puisque ce sont eux notre raison d'être. Nous avons comme objet social de sauver des vies humaines et de préserver la santé de personnes en détresse, par le biais d'hélicoptères de sauvetage et d'avions sanitaires, 365 jours/an, aussi bien au Luxembourg que dans la Grande Région et au niveau mondial, en appliquant les plus hauts standards de sécurité et de qualité. J'aime que nous nous réinventions tous les jours et que nous poursuivions sur la voie de la croissance de nos activités, mais d'une manière responsable. De même, je continuerai jusqu'à

ENGLISH

The organisation has currently a fleet of six rescue helicopters and five medical planes. In total, Luxembourg Air Rescue is involved in over 3,000 missions a year. Its aircraft go out on the field up to 15 times a day. LAR is the Luxembourg association with the largest number of members, 185,000 to be precise, of which 61% are resident in Luxembourg. Each member supports air rescue in Luxembourg through an annual membership fee.

LAR rescue helicopters have been integrated into the national and international emergency services since 1991. Two are based at the Luxembourg city and Ettelbruck on-call hospitals. This geographical position allows them to reach any point in the country within 10 minutes at the most. A third helicopter is stationed at Findel airport and operates in missions in Rhineland-Palatinate and Saarland over 1,000 times a year. The helicopters also intervene in case of the transfer of an intensive care patient from a Luxembourg hospital to a specialised hospital, in or outside the country.

Since September 1998, LAR has also been involved in repatriation and intensive transport missions around the world using its medical aircraft fleet based at Findel airport, and has ensured the fast and safe transport of sick or wounded patients to their country of residence. This is done not only for its members, but also for insurance companies and other organisations. In 2017 alone, its aircraft visited 83 countries. Having become one of the key players in the repatriation field, LAR is also the only organisation in the world able to transport newborns over long distances globally.

Since 1 January 2013, Luxembourg Air Rescue, in partnership with a French organisation (Oyonnair), has been the exclusive organ transporter for all transplant centres in France (except those in Paris). Some 1,300 such missions are managed by LAR every year.

In addition, LAR acts as an official partner to the UN and Nato, in close collaboration with the Luxembourg Ministry of Cooperation and Humanitarian Action as well as the European Commission, and intervenes in the field during natural or man-made disasters that require the urgent presence of emergency medical assistance. Grand Duke Henri of Luxembourg also likes



Depuis 2013
LAR organise et coordonne tous les transports d'organes en France (sauf ceux de Paris).

Since 2013, LAR has organised and coordinated all organ transports in France (except those in Paris).



10 février 2015
Prête à relever de nouveaux défis: LAR met en service un nouvel équipement pour le transport de patients hautement infectieux.

The LAR is ready to take on new challenges and commissioned new equipment for the transport of highly infectious patients.



Plus de **185 000 membres**
More than
185,000 members



180 spécialistes
de **14 nationalités**
180 specialists
of **14 nationalities**



Plus de **3 000 missions**
par an
More than **3,000 missions**
a year



6 hélicoptères
de sauvetage
6 rescue helicopters



5 avions sanitaires
ultramodernes
5 state-of-the-art
medical planes

experienced, and ensure the smooth running of emergency operations. I am proud to say they make the difference. In addition, I am proud of our new air base that was planned and designed by our employees for our employees. This building marks an essential and significant step forward in what we can achieve on our rescue missions. The infrastructure and working conditions of our staff have also been considerably improved, which greatly facilitates our task and makes how we perform more efficient. It includes a medical training centre equipped with a high-definition manikin, which offers us the chance to train in simulated real-life situations. Since last year, this centre is fully functional and not only used by our staff, but also by Luxair cabin crew, for example. Soon it will be extended for use by other professions, such as companies or even the general public, who have a specific need for first aid training.

In addition, we are proud to have achieved worldwide recognition in 2016 for our professional

and competent work in the field of repatriation of patients on board medical aircraft, that is to say, the Award for Best Air Ambulance Service Provider in the world. ■



to say that LAR is one of the best ambassadors for the Grand Duchy and that it also promotes the country abroad.

It should be noted that since 1 April 2017, LAR operates a surveillance helicopter over the Mediterranean for Frontex.

WE MEET LAR'S FOUNDER AND PRESIDENT, RENÉ CLOSTER

How has LAR been so successful in the past 30 years?

We focus our work on three fundamental pillars: the friendship of a handful of men who were its founders and are now the engine of our organisation, on our commitment to the idea of saving people during emergencies, and finally, on the persistence that made our 1988 vision a reality. A politician once told me that my head was harder than the oak trees that grow in my home region in the North. Maybe he was right.

What are your ambitions for the coming years?

We strive for excellence in air rescue and medical repatriation for the good of our

members and our patients – they are our raison d'être. Our social purpose is to save lives and preserve the health of people in distress by means of rescue helicopters and medical planes 365 days a year in Luxembourg, the Greater Region and around the world, all the while applying the highest safety and quality standards. I like that we reinvent ourselves every day and continue to grow as a business but in a responsible way. I will continue until the end of my mandate to intervene to try and put an end to the problem of doctors refusing to travel by helicopter to a patient. It always makes me angry when a patient in Luxembourg does not get medical help, something they are entitled to.

Are you proud of what you have created?

I am especially proud of my team. LAR is not René Closter. I am the flag bearer, but also the person who has to roll with the punches. LAR is a team of remarkable professionals who regularly risk their health and sometimes even their lives to save the lives of others. They are all highly qualified and →



20 avril 2016

Après un peu plus d'un an de travaux de construction et comme prévu dans les délais, Luxembourg Air Rescue a emménagé dans son bâtiment équipé à l'aéroport du Findel.

After just over a year of construction work and on schedule, Luxembourg Air Rescue moved into its new buildings at Findel airport.



Les anges gardiens

Huit missions vitales par jour voilà le bilan de Luxembourg Air Rescue. L'organe luxembourgeois de transport aérien d'urgence, de rapatriement de personnes et de transfert d'organes vient tout juste de souffler sa 30^e bougie. L'occasion pour son président et fondateur, René Closter de revenir sur cette incroyable aventure au service des autres.

Comme une évidence

Juillet 1986, commune de Steinsel, une benne à ordures renverse un garçon et lui arrache le pied. René Closter, alors pompier professionnel sait que le seul espoir de greffe est d'emmener de toute urgence, ce petit gars à Nancy. Aucun hélicoptère n'est disponible dans la région et avec les départs en vacances, il faut quatre heures aux pompiers pour relier l'hôpital, anéantissant ainsi tout espoir. «Le petit avait six ans, le même âge que mon fils à l'époque», se souvient-il. La suite sonne comme une évidence...

René Closter s'entoure de quelques amis pompiers et décide de créer un service de secours par les airs. Mais l'Etat craignait qu'un service hélicoptère d'urgence ne soit un gouffre financier. D'autant plus que le Grand-Duché n'avait jamais disposé d'hélicoptère sur son territoire. «Tout le monde était contre le projet», se souvient-il. Alors sans aucun soutien, ni financier, ni même politique, il prend une hypothèque sur sa maison et loue un hélicoptère et son pilote venus d'Allemagne. Le 18 avril 1988, l'asbl Luxembourg Air Rescue est née.

Turbulences des débuts

Durant les premières années, la location de l'hélicoptère et de son pilote engloutissent la majorité du budget et le siège social est installé dans une vieille tente de l'armée installée sur tarmac de l'aéroport. En 1996, René Closter est sollicité par le conseil d'administration pour diriger

L.A.R., après une semaine de réflexion, il accepte. Le directeur explique la croissance phénoménale, par la grande popularité de L.A.R. auprès de la population grand-ducale qui avec 185.000 membres est la plus importante association du Luxembourg. Plus de 60% de la population luxembourgeoise cotise annuellement, ce qui lui assure un rapatriement depuis le monde entier en cas de maladie ou d'accident.

“Le capital le plus précieux de L.A.R.: ce sont ses 180 collaborateurs”

Les seules cotisations de ses membres ne suffiraient néanmoins pas à subvenir à l'association qui débourse quelques six millions d'euros pour l'achat d'un nouvel hélicoptère. Il fallait donc d'autres activités pour d'autres revenus et c'est pourquoi l'asbl possède une entreprise. Luxembourg Air Ambulance rapatrie des patients pour des assureurs à travers le monde, transporte des organes pour le territoire français, donne des formations, réalise la surveillance et le sauvetage des migrants en Méditerranée pour l'agence Frontex et fait de la maintenance d'appareils. Ces activités apportent les rendements nécessaires à la vie de la structure qui dispose actuellement de six hélicoptères de sauvetage et de cinq avions-ambulances.



Au total, L.A.R. effectue environ 3.000 missions par année. Ses engins sortent sur le terrain jusqu'à 15 fois par jour. Les sauvetages au Grand-Duché forment la plus grande part de ses activités mais les frontières du pays n'en sont pas pour ses oiseaux de fer. Rien qu'en 2017, les appareils se sont rendus dans 83 Etats et ont parcourus l'équivalent de 63 tours du monde. Devenu l'un des acteurs principaux dans le milieu du rapatriement au niveau mondial, L.A.R. est également l'unique structure au monde transportant des nouveaux nés sur des longues distances et l'un des rares à accepter celui de maladies infectieuses comme l'Ebola.

L'association est en Iran en 2003, pour secourir les victimes d'un tremblement de terre. En 2005, une équipe médicale se rend en Indonésie suite au tsunami. Plus tard la même année, une équipe passe trois mois dans la région du Cachemire, au Pakistan, au cours desquels 2.112 patients et 20 tonnes de biens sont transportés.



René Closter

La base

Situé à l'aéroport du Findel, le lieu est aujourd'hui composé de trois hangars ainsi que de 3.500 m² de bureaux. Au cœur du bâtiment, la centrale d'alerte ultra-moderne fourmille d'activités et gère l'organisation des missions et de la logistique. Le site contient également les salles de formation les plus modernes d'Europe dont une pièce qui simule les bruits, lumières, tremblements et autres conditions d'intervention. L'équipement, la formation du personnel, les simulateurs d'hélicoptères et le mannequin qui peut simuler les cris, les pleurs, la fièvre, les saignements, la crise cardiaque ou l'apoplexie coûtent 800.000 euros. Ce n'est pas pour rien que le personnel médical et paramédical des armées belges et néerlandaises sont formés chez LAR. «Nous disposons aussi de notre propre salle de réanimation. Et en cas de catastrophe, l'un de nos hangars peut se transformer en un hôpital de fortune d'une centaine de brancards très rapidement», ajoute-t-il.

Nuée

Selon le directeur, le capital le plus précieux de L.A.R.: ce sont ses 180 collaborateurs, qu'ils soient ingénieur, technicien, pilote, médecin, infirmier ou logisticien. Une équipe d'intervention est constamment sur le qui-vive, capable de décoller en deux minutes. L'homme de terrain qui comptabilise 14.000 interventions de sauvetage à son actif sait que ne pas savoir si l'on se rendra le jour-même en Algérie, au Soudan ou en Russie, c'est parfois beaucoup de pression à gérer», explique-t-il. C'est pourquoi les pilotes sont presque tous d'anciens militaires.

La vision née il y a 30 ans est devenue une réalité grâce à l'obstination de quelques-uns. «Un politicien m'avait alors dit que j'avais la tête plus dure que les chênes qui poussent chez moi, dans le Nord. Il avait certainement raison». ■





Vom kleinen „Club“ der Enthusiasten zum Global Player

LUXEMBOURG AIR RESCUE 30 Jahre alt und groß geworden

Wiebke Trapp

44 Millionen geflogene Kilometer oder 1.102 Mal die Welt umrundet: Zahlen wie diese verkündet der Chef der Luxembourg Air Rescue (LAR) René Closter (65) gerne. Die Flugzeuge und Helikopter mit dem markanten Logo sind weltweit bekannt und retten seit 30 Jahren Menschenleben überall auf der Welt. Diese Entwicklung war im Gründungsjahr 1988 nicht abzusehen.

Tageblatt: Als die Luxembourg Air Rescue 1988 gegründet wurde, waren nicht viele begeistert ...

René Closter: Stimmt. „Ein Hubschrauber in Luxemburg? Nur über unsere Leiche“, hieß es damals. Und die Politiker haben mit dem Verweis „das Ganze ist viel zu teuer“ abgewinkt. Typisch luxemburgisch ... Hier wird eine neue Idee oft erst belächelt, dann bekämpft – und wenn es was wird, dann war es jeder.

Sie haben es trotzdem gemacht.

Ich werde oft als „sturer Glotzkopf aus dem Ösling“ bezeichnet. Wahrscheinlich trifft das zu (lacht). Meine Mitstreiter, Feuerwehrmänner und Ärzte, und ich fanden Luftrettung angesichts der Tatsache, dass Luxemburg keine Uni-Klinik hat, absolut notwendig. Den ersten Hubschrauber haben wir bei den deutschen Kollegen samt Pilot gemietet. Heute besteht die Flotte aus sechs Hubschraubern und fünf Flugzeugen.

Sie hätten ja aber auch wechseln können. Stattdessen sind Sie Unternehmer geworden.

Ich will etwas bewegen. Außerdem ist jeder von uns nicht nur verantwortlich für das, was er tut, sondern auch für das, was er nicht tut.

Sie haben 14.000 Einsätze hinter sich. Sie waren lange Zeit der einzige Hubschrauberpilot in Luxemburg. Gibt es einen Einsatz, der im Gedächtnis hängen bleibt?

Pakistan, das Erdbeben. Da bin ich von Islamabad in den Himalaya geflogen und für ein, zwei Minuten leistete uns ein Adler Gesellschaft. Er flog neben uns her. Das war wunderschön. Und das Erdbeben im Iran. Da lagen Tausende von Leichen am Flughafen, als wir ankamen. Das war ein Schock.

Was ist der „Spirit“ der Air Rescue?

Menschen in Not durch Hubschrauber und Ambulanzflugzeuge zu helfen – sieben Tage, 24 Stunden, rund um die Uhr. Dahinter muss alles zurückgestellt werden. Die Patienten sind unsere „Raison d'être“.

Ändert sich die Sicht auf die Welt, wenn man im Rettungsdienst arbeitet?

Man muss die Abgründe des zwischenmenschlichen Seins ertragen können. In diesem Beruf sieht man alles. Morgens ist es ein Selbstmord und mittags eine Geburt. Zwischen diesen beiden Extremen spielt sich der Beruf ab und man weiß nie, was der nächste Moment bringt. Das ist aber auch das Schöne daran.

Warum sind Sie bei der Reorganisation des Rettungswesens nicht eingebunden worden?

Das braucht es nicht, denn es betrifft uns nicht. Wir sind fest verankert und die Zusammenarbeit ist exzellent.

An der Air Rescue ist ja auch kein Vorbeikommen mehr. Sie ist ein Global Player.

Wir fliegen um die ganze Welt. Der Großherzog hat mal gesagt, die Air Rescue ist der beste Botschafter für Luxemburg. Neben dem Rettungswesen machen wir

ja noch viele andere Dinge. Das komplette Organspendewesen Frankreichs wird hier bei uns gemanagt. Wir sind bei „Frontex“ beteiligt und helfen in Italien bei der Flüchtlingsüberwachung. Im Auftrag der luxemburgischen Armee führen wir sämtliche anfänglichen Reparaturen von NATO-Angehörigen durch. Und wir fliegen Hilfeinsätze für die luxemburgische Regierung.

Hätten Sie damals gedacht, dass es so weit kommt?

Nein. Aber ich bin stolz. Die Air Rescue steht für fantastische Menschen, die hier zusammenarbeiten. 175 hochloyale Mitarbeiter, 35 Millionen Jahresumsatz und 735.000 Euro staatliche Förderung ... Aus dem kleinen „Club“ von damals ist ein mittelständischer Betrieb mit humanitärer Ausrichtung geworden.

Die LAR in Zahlen (2017)

- 1.682 Hubschrauber-einsätze
- 811 Flugzeugeinsätze in über 80 verschiedenen Ländern
- 800 Einsätze für Organ-spenden (für France transplant)
- 1.000 Hubschrauber-Rettungseinsätze im Saarland und im Rheinland-Pfalz
- 185.000 Menschen sind Mitglied der LAR
- 175 Mitarbeiter aus 10 verschiedenen Ländern
- Budget: 35 Millionen Euro
- Zuschüsse 2017 waren es 665.000 Euro, ab 2018 belaufen sie sich auf 735.000 Euro



1991: Integration in den SAMU

Organtransporte

Seit 2013 werden alle französischen Organtransporte (außer Paris) über das Control Center der LAR koordiniert und ausgeführt. Gemeinsam mit einem

Partner in Frankreich werden ca. 1.300 Einsätze im Jahr geflogen. Der Geschäftsbereich macht einen Anteil von 7 Prozent am Gesamtumsatz aus.

Frontex

Im Auftrag der luxemburgischen Regierung unterstützt die LAR die „Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwa-

che“ (Frontex) bei der Sicherung der Außengrenzen der EU in Italien. Sie macht das seit zwei Jahren.

Katastrophenhilfe

Seit 2003 gehören humanitäre Einsätze bei Katastrophen zum Angebotsspektrum der LAR. In dem Jahr erfolgte der erste Einsatz auf Anfrage des luxemburgischen Außenministeriums mit zwei Ambulanzjets im Iran. Nach der Tsunami-Katastrophe 2005 fliegt die Air Rescue ein eigenes medizinisches

Team in das von der Flutwelle betroffene Gebiet in Thailand, um Hilfe zu leisten. Nach dem Erdbeben im pakistanischen Kaschmir-Gebiet 2005 fliegt der Air-Rescue-Hubschrauber 925 Einsätze, bei denen 2.112 Patienten und 20 Tonnen Hilfsgüter in dem Gebiet transportiert werden.



1988 Gründungsversammlung



Air Rescue: "Musse weider wuessen"

29. Mee 2018 - 09:00

D'Air Rescue, déi virun 30 Joer als "klenge Club" gegrënnt ginn ass, wier haut eng mëttelstänneg Entreprise mat humanitärer Zilsetzung. Dat seet de René Closter, de Grënner, CEO an d'Gesicht vun der LAR. D'Air Rescue ass eng Airline, déi engersäits mat hire sechs Helikoptere SAMU-Asätz hei zu Lëtzebuerg an am noen Ausland flitt, déi mat hiren Ambulanz-Fligere awer och weltwäit a verschidde Missiounen ënnerwee ass.

Maurice Molitor / cz



Foto: Kobias Klein

Mat engem gelounten Helikopter goug et lass, haut huet d'Air Rescue sechs Helikoptere an fënnf Ambulanz-Fligere. I huet 170 Mataarbechter an ass op ënnerschiddleche Pläng aktiv. Déi verschidde Standbeener wiere wichteg, fir de Finanzement vun der LAR z'assurieren, erkläert de René Closter. D'Air Rescue kritt ronn 700.000 Euro Subside vum Staat. Domat eleng kéint een de Service fir d'Lëtzebuerg Populatioun net maachen, et bräicht nach weider Akommesquellen.

Organtransporter, Rapatriementer a Formation

Dofir mécht d'Air Rescue zum Beispill Organtransporter, "mir maachen d'Exklusivitéit fir ganz Frankräich", seet de René Closter. Zanter 13 Joer huet besteet een Ofkommes tëscht der Air Rescue a Rheinland-Pfalz, fir grenzwärschreidend Lofretrettung. Zanterhier ass den Helikopter, deen um Findel stationnéiert ass, un d'Leitstelle Trier uegobonnen. 1.000 Asätz ginn d'Joer geflunn.

Fir d'Membere a fir Assurance- an Assistancesgesellschaften géif een iwwerdeems weltwäit Rapatriementer mat Ambulanzfligere fléien. Am Beräich vun der Ambulanzfligerei wier ee mëttlerweil ee vun de gréissten Acteure weltwäit, sou de René Closter. Doriwwer eraus mécht d'Air Rescue Formationen mat der beischer an der hollännescher Arméi a si bedriwt de Policehelikopter. Fir Frontex géif een an Tëschenzeit a Griicheland an an Italien fléien. "Dat, fir datt mir Geld kënnen verdéngen, fir eisen Objet Social hei zu Lëtzebuerg ze verfollegen", seet de René Closter.

Och d'Air Rescue misst weider wuessen, "eng Firma déi stoe bleift, déi kéint ganz séier an d'Rutschen, an zwar an d'Rutschen no hannen." D'Air Rescue misst sech deemno virsichteg an nohalteg entwéckelen, an den Émsaz vergréisseren, soss kéint een a finanziell Schwieregkeete geroden, seet de René Closter. Dofir huet d'Air Rescue rezent eng Demande gemaach, fir e weideren Hangar kënnen ze bauen, fir d'Maintenance un de Fligere och selwer maachen ze kënnen.

Medevac-Modul de Moment net asazbereet

2015 huet d'Lëtzebuerg Air Rescue e Modul mam Numm Medevac presentéiert. Eng speziell Ausrüstung, déi et méiglech sollt maachen, Patiente mat geféierlechen Infektiounen (Ebola zum Beispill) ze transportéieren, ouni datt d'Besatzung oder d'Maschinn a Kontakt mat den Erreeger géife kommen. Rezent si jo nees eng Rei Ebola-Fäll an der Demokratescher Republik Kongo gemellt ginn. D'Air Rescue, wier virun dräi Woche vun den europäeschen Autoritéite gefrot ginn, ob se a sou engem Fall asprange kéint. Dat géif awer net bedeiten, datt d'Air Rescue de Moment fir sou Asätz prett wier, seet de René Closter.

"Et och bëssen typesch a sou Fäll, wa sou eng Kris iergendwou op der Welt ass, da gétt ganz vill Geld do dra gestach an all Mënsch ass begeeschtert dovun, a wann dat da bis erriwwer ass, dann hält d'Begeescherung, a virun allem d'Geld hält da ganz séier of." Fir d'Cellule nees z'aktivéieren, misst een eng ganz Sessioun Training maache fir d'Piloten, d'Infirmiären a fir d'Logistik. Dat géif een de Moment awer net maachen, well déi néideg Gelder de Moment net disponibel wieren.

Widderstänn iwwerwonnen

Am Laf vun hirer Geschicht ass si ëmmer nees op Widderstänn gestouss: direkt bei hirer Grënnung, duerno bei der Sich no engem Hangar um Findel oder och nach mat hire Pläng fir SAMUS-Asätz hei am Land ze fléien. Haut sinn déi Retizenze bal komplett verschwonnen. Et hätt ni een zu him gesot: "Entschëlleg, dass mer lech d'Liewen sou schwéier gemaach hunn", seet de René Closter, de Grënner an d'Gesicht vun der Air Rescue.

30/05/2018

Telecran



IM GESPRÄCH

Luxembourg Air Rescue (LAR)

„Mit ganzem Herzen dabei“

René Closter, Mitbegründer und Präsident der LAR, blickt mit Stolz auf den Verein, der seit 30 Jahren ganz im Dienst von Menschen in medizinischen Notfällen steht.

Seit 2016 ist die LAR in neuen Räumlichkeiten auf Findel untergebracht. Was hat das mit sich gebracht?
René Closter: Hier ist eine ganz andere Art des Teambuildings möglich. Woher bestand sich die Verwaltung in Casinogen, das Einsatzteam auf Findel. Jetzt ist alles unter einem Dach. Das stärkt das Zusammengehörigkeitsgefühl und erleichtert die Organisation. Es bringt auch praktische Vorteile. Bei schlechtem Wetter etwa sind Patienten nach der Landung nicht mehr Schnee und Regen ausgesetzt. Die Helikopter müssen nicht bei Minusgraden auch nicht mehr komplett ausgeklümmt werden, um Medikamente und Material zu schützen. Wir können die Wartung der Helikopter und Jets nun in Luxemburg durchführen.

Welche Erinnerung verbindet Sie spontan mit 30 Jahren LAR?
Betrachte ich persönlich die Vereinsgeschichte, freue ich mich, im Rahmen meines Engagements so viele wunderbare Menschen kennen gelernt zu haben. Der Zusammenhalt bei der LAR wird groß geschrieben. Hier kann man nicht einfach nur mitarbeiten, hier muss man mit ganzem Herzen dabei sein. Der bedingungslosen Loyalität einer Gruppe von Menschen gegenüber einer Idee ist es überhaupt zu verdanken, dass die Air Rescue entstehen konnte. Gerne erinnere ich mich an diese deutsche Bauerfrau zurück, die uns bei einem Einsatz in Rheinland-Pfalz fragte, woher wir kämen. Auf die Antwort aus Luxemburg: „entgegenste sie erfreut „Europa lebt also doch“.“

Was wünschen Sie als Präsident der LAR zum Jubiläum?
International genießt die LAR hohes Ansehen, gehört zu den „big players“ weltweit. Tag für Tag fliegen unsere Teams Einsätze auch jenseits der Grenze, rund 1000 sind es pro Jahr im Saarland und in Rheinland-Pfalz. Wir sind exklusiv in Frankreich für den Transport von Organen zuständig, kommen auf 1400 Flüge pro Jahr. Die LAR hat in den 30 Jahren ihres Bestehens rund 38000 Einsätze geleistet, im In- wie im Ausland. Die für Auslandstransporte von Mitgliedern tätigen Ambulanzen unserer Tochtergesellschaft kommen in den letzten zehn Jahren auf eine Gesamtfluglänge von 44 Millionen Kilometern. Das entspricht 1100 Umrundungen der Erde. Ich wünsche der LAR, dass die nationale Politik dem Verein endlich mehr Anerkennung entgegenbringt.

Wieso braucht die LAR die mit 185000 Mitgliedern derzeit die größte Verabingung in Luxemburg ist, so viele Unterstützer?
Die Mitglieder und Patienten sind der Daseinszweck der LAR. Die Mitglieder setzen sich solidarisch mit der Idee eines Luftrettungsdienstes, dessen Rettungsschrauber jeden Ort in Luxemburg in etwa zehn Minuten erreichen können. Dieser Notfalldienst, der auch Menschen zugute kommt, die nicht der LAR angehören, könnte ohne die Beiträge der Mitglieder überhaupt nicht bestehen. Wir garantieren ihnen im Gegenzug weltweit eine kostenlose Rückführung im medizinischen Notfall mit unserem eigenen Personal und Material. Interview: Ulr Betsler

René Closter, Präsident der Luxembourg Air Rescue, vor einem Anflugplatz am Flughafen in Findel. Auf dem LAR-Gelände befinden sich drei Hangars, die Einsatzzentrale, Büros und das eigene Schulungszentrum des Vereins. Foto: Denis Heiderich

10 Telecran

30/05/2018

www.skverlag.de



973 grenzüberschreitende Einsätze für „Air Rescue 3“

30.05.2018, 11:14 Uhr



Foto: LAR

LAR blickt auf 30-jähriges Bestehen zurück

Der am Verkehrsflughafen Luxemburg-Findel stationierte Rettungshelikopter „Air Rescue 3“ der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. (LAR) wurde im vergangenen Jahr 973 Mal grenzüberschreitend in Deutschland eingesetzt, davon entfallen 807 Einsätze auf das benachbarte Rheinland-Pfalz und 166 Einsätze auf das Saarland. Der zwischen 7.00 Uhr und Sonnenuntergang einsatzbereite „Air Rescue 3“ kann für grenzüberschreitende Notfalleinsätze über die Integrierte Leitstelle (ILS) Trier angefordert werden, die auch die Koordination der Einsätze in Rheinland-Pfalz übernimmt. Für Einsätze im grenznahen Saarland ist die dortige ILS auf dem Saarbrücker Winterberg zuständig.

Der RTH „Air Rescue 3“ trifft im Durchschnitt innerhalb von 10 Minuten an den Notfallorten im Grenzgebiet ein.

Am morgigen Donnerstag, dem 31. Mai 2018, kann die LAR stolz auf ihr erfolgreiches 30-jähriges Bestehen zurückblicken. Derzeit verfügt sie über drei RTH-Standorte mit „Air Rescue 1“ in Luxemburg-Stadt, „Air Rescue 2“ in Ettelbruck und „Air Rescue 3“ direkt am LAR-Operations-Center auf dem Findel, der auch noch als zusätzlicher RTH und ITH für Luxemburg eingesetzt wird. Insgesamt verfügt die LAR über sechs Rettungshelikopter vom Typ MD 902 und fünf Ambulanzflugzeuge des Typs LearJet 45XR sowie mehrere Einsatzfahrzeuge. (Scholl)

In Verbindung stehende Artikel:

„Air Rescue 3“ flog 1.012 Mal in Deutschland (30.05.2017 14:22)

« ZURÜCK

WO STEHEN WIR?

Gegen alle Widerstände

Die „Luxembourg Air Rescue“ wird 30 Jahre alt

Das Journal begleitet die „Luxembourg Air Rescue“ (LAR) seit einigen Jahren. Eines war dabei immer ganz deutlich: Die LAR ist ein Projekt, dass dank eines „Öslinger Sturkopfes“ ins Rollen kam, ganz ohne Rücksicht auf die drei Verwaltungsgrundregeln: „Das haben wir noch nie gemacht!“, „Das haben wir immer so gemacht“ und „Da könnte ja jeder kommen!“

Heute feiert die „Luxembourg Air Rescue“ ihr dreißig-jähriges Bestehen und es werden nicht wenige Pharisäer unter den Gratulanten sein. Nachdem alles „Knüppel zwischen die Beine werfen“ über die Jahre nichts genutzt hat, klatscht man heute lieber Beifall und war natürlich immer pro LAR.

Dabei ist vor allem erstaunlich, dass die im europäischen Vergleich außerordentlich erfolgreichen und von allen Seiten geschätzten Luftretter der LAR, in der luxemburgischen Öffentlichkeit immer noch nicht als organisatorisches und ökonomisches Juwel wahrgenommen werden. Jeder luxemburgische Radfahrer der irgendeine Etappe als 39. abgeschlossen hat, erhält mehr Aufmerksamkeit als die Luftretter der LAR. Irgendwie ist das ja auch obskur, anstatt mit zwei Helikoptern nur im kleinen Luxemburg herumzuturnen, fliegen sie mit einem dritten Hubi für die deutschen Nachbarn und donnern mit Lear-Jets durch die Welt... Alles mit Staatsknete, oder? Mitnichten liebe Neider. Staat und heimische Krankenkassen bekeckern sich nämlich immer noch nicht mit Ruhm, wenn es um die LAR geht. Die LAR ist aus dem luxemburgischen Rettungswesen nicht wegzudenken, aber fließen deshalb öffentliche Gelder? Bei einem Finanzvolumen von 35 Millionen Euro waren es 2017 nur 720.000 Euro, die von Seiten des Staates kamen. Immerhin

konnte nach Jahrzehnte langem Streit und aktivem Widerstand der früheren Flughafenverwaltung und ebenso langem Provisorium eine angemessene Zentrale mit medizinischen Einrichtungen, Hangars und Einsatzzentralen auf eigene Kosten gebaut werden.

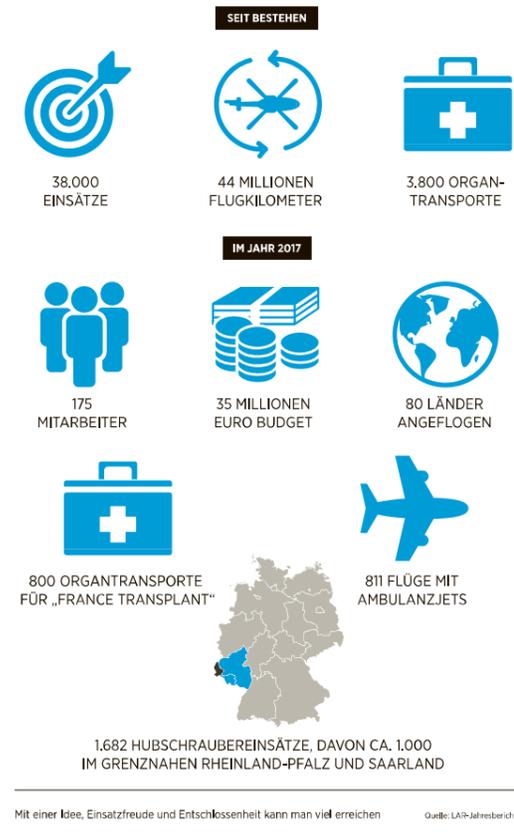
Auch bei dem zügigen Bericht über die LAR muss man es wiederholen: Die luxemburgischen Krankenversicherungen haben es immer noch nicht kapiert. Für sie ist ein Rettungshubschrauber ein Krankenwagen mit Rotor. Stirbt der potenzielle Patient oder wird er per Auto abtransportiert, erhält die LAR kein Geld. Fliegt der Heli über die Sauer in die nahe Eifel, wird der Flug von den deutschen Kassen in jedem Fall getragen - dort ist man ein Stück schlauer. Nicht der Transport des Patienten ist die Kernaufgabe eines Rettungshubschraubers, sondern den Notarzt so schnell wie möglich zum Patienten zu bringen. Das haben sie schon mal gelesen? Richtig! Denn das kann man nicht oft genug schreiben, vielleicht tut sich ja was.

Während sich die Zusammenarbeit mit den deutschen Nachbarn seit Jahren als völlig problemlos erweist und „Air Rescue III“ ausschließlich in Rheinland-Pfalz und im Saarland unterwegs ist, herrschen an der südlichen und südwestlichen Grenze immer noch steinzeitliche Verhältnisse.

Auch in dieser Sache dürfen wir uns selbst zitieren: „Was René Closter, Gründer, Kopf und Herz der LAR maßlos ärgert, ist die Sturheit der Franzosen. Während die LAR seit 13 Jahren vertraglich in die deutsche Rettungskette integriert ist, dürfen die LAR-Rettungshubschrauber immer noch nicht in den französischen Luftraum...“ Ansonsten: Herzlichen Glückwunsch zum 30!

PATRICK WELTER

ENGEL MIT ROTOREN



„Man arbeitet hier nicht, man ist dabei“

„Luxembourg Air Rescue“-Momentaufnahmen mit LAR-Präsident René Closter zum 30. Geburtstag

LUXEMBURG
INGO ZWANK

René Closter, Jahrgang 1952, bezeichnet sich selbst als „glatzköpfigen Sturkopf aus dem Ösling“, der das, was er sich einmal vorgenommen hat, auch durchzieht - vor allem dann, wenn Widerstand vorhanden ist oder man es ihm gar ganz verbietet.“

Unter diesen Vorzeichen muss man klar sagen, dass es die „Luxembourg Air Rescue (LAR)“ in der heutigen Form wohl so nicht geben würde, wenn ein etwas „gemäßiger Closter damals hier gesessen hätte“, resümiert der LAR-Präsident selbst - und dieser Einsatz begann vor 30 Jahren.

Am 18. April 1988 von Closter und einer Handvoll Enthusiasten gegründet, ist die LAR heute mit rund 185.000 Mitgliedern der größte gemeinnützige Verein im Großherzogtum. 175 Mitarbeiter kümmern sich um die hochmoderne, aus insgesamt sechs Helikoptern vom Typ MD 900/902 und fünf Learjets bestehende Flotte. Im „Journal“-Gespräch spricht Closter über sein „Lebenswerk“.

Herr Closter ein paar Momentaufnahmen: Wann war für Sie der ausschlaggebende Moment, die „Luxembourg Air Rescue“ zu gründen?

RENE CLOSTER Ich bin in Luxemburg wohl der Älteste an Dienstjahren, der im Rettungswesen tätig ist. Als Berufsfeuerwehrmann habe ich mich hochgearbeitet, habe sämtliche Ausbildungen gemacht, zum Rettungsassistenten, zum Rettungstaucher und Spezialisten für Höhenrettung. Ich habe mit einigen anderen engagierten Berufsfeuerwehrmännern dann zusammen mit Ärzten das Luxemburger Notarztsystem gegründet. Bereits hier merkte man, dass man in Luxemburg ist: Denn grundsätzlich muss man bei Neuerungen und Ideen einmal dagegensinn. Doch wir haben uns



durchgesetzt, das Rettungswesen wurde ein Gesetz. Was fehlte, war ein Rettungshubschrauber. Wenn einer vonnöten war, mussten wir auf deutsche, belgische oder französische zurückgreifen. Alleine mit dem Rettungswagen schnell von Luxemburg bis nach Rosport ist schon unmöglich. Als wir dem Staat die Idee vorschlugen, die Flugrettung in Luxemburg zu installieren, ging es wieder los: „Zuerst wird darüber gelacht, dann wird es bekämpft, und wenn es dann läuft, will jeder dabeigewesen sein - da war für mich der Moment, dass ich gesagt habe: Jetzt erst recht...“

Was war in den vergangenen 30 Jahren für Sie einer der schwierigsten Momente in der Geschichte der LAR?

CLOSTER Es war skandalös, unter welchen Bedingungen die LAR teilweise arbeiten musste, als wir noch keine eigenen Räumlichkeiten hatten. Damals habe ich gesagt, dass jeder Fußballverein seinen eigenen Platz hat, doch wir müssen unser Material in einem Zelt unterbringen und unsere Einsätze werden von einem Container aus organisiert. Wir müssen unsere Patienten durch

Regen, Schnee und Dreck transportieren. Im Winter sind unsere Maschinen Kälte und Nässe ausgesetzt. Da habe ich auch sehr hoch gepokert, als ich angekündigt habe, dass wenn sich nicht in kürzester Zeit an dieser Situation etwas ändere, die Ambulanzflugzeuge und viele Mitarbeiter nach Baden-Baden umziehen würden, wo neue Einrichtungen am Flughafen gebaut würden und die LAR mit offenen Armen empfangen werde. Das war eine schwere Zeit für uns, die mich auch einige schlaflose Nächte gekostet hat. Die Grundsteinlegung für unser neues Gebäude fand dann am 12. Juni 2014 statt. Aktuell sind wir dabei, einen weiteren Hangar zu bauen.

Was war in der vergangenen Zeit ein Moment für Sie, wo Sie sich sagen konnten: Ja, René, es war richtig, dass Du Dich in den vergangenen Jahren so durchgeissen hast, die Arbeit hat sich gelohnt, der Ärger bezahlt gemacht?

CLOSTER 30 Jahre sind eine lange Zeit. Haben wir Fehler gemacht? Ja! Haben wir falsche Entscheidungen getroffen? Es waren sicher sehr viele! Ich bin schon sehr lange im Rettungswesen dabei. Mit meinem Alter und einer gewissen Weisheit kann ich das sagen. Ich kann aber auch in dieser Situation sagen, was ich denke. Es ärgert mich heute wie damals immer noch sehr, wenn ich sehe, dass einem Menschen, der Hilfe braucht, diese nicht schnell zuteil werden kann - wenn das aber gelingt, dann ist es ein solcher Moment. Wie unsere Arbeit geschätzt wird, erfahren wir immer wieder, wenn entsprechende Würdigungen aus dem Ausland wie beispielsweise von der Nato oder die Auszeichnung von „International Travel & Health Journal“ als bester Ambulanzflugzeuganbieter - über die „European Air Ambulance“ - uns erreichen. Allerdings würde es mich sehr freuen, wenn die Leistung unserer Mitarbeiter auch hier in Luxemburg einmal entsprechend gewürdigt werden würde.

Obwohl man sich das Rettungswesen ohne die LAR nicht mehr vorstellen kann, gibt es ab und an noch den Versuch, etwas an Ihrem Image zu kratzen...

CLOSTER Noch heute hört man ab und an den Vorhalt, wie teuer doch die LAR ist. Wir haben nicht zuletzt deswegen einmal eine Rechnung aufgemacht, was wir an TVA, an Steuern etc. der Staatskasse zuführen und was wir vonseiten des Staats bekommen. Wir be-



zahlen über zwei Millionen Euro mehr an den Staat zurück, als was wir als Unterstützung bekommen, dies sind 725.000 Euro.

Wir sind ein mittelständiges Unternehmen mit humanitärer Ausrichtung - mit der gewissen Unabhängigkeit, vor allem gegenüber der Politik. Wir haben im Grunde genommen eine Fluggesellschaft, die unter anderem für Versicherungen oder auch Frontex im Einsatz ist, die „European Air Ambulance“. Die LAR verdient natürlich nichts, aber von den Mitgliedsbeiträgen können wir den Betrieb nicht halten. Außerdem arbeitet die Luftrettung in sehr engem Kontakt mit dem Kooperationsministerium der luxemburgischen Regierung und der Europäischen Kommission zusammen, wenn es darum geht, im Falle einer humanitären Katastrophe schnell und sicher medizinische Hilfe vor Ort zu bringen.

Die LAR ist somit im weltweiten Einsatz aktiv, aber auch im Grenzgebiet gehört der Rettungshubschrauber aus Luxemburg mittlerweile zum Alltag.

CLOSTER Sie sprechen die Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz und dem Saarland an. Mein Vater kam ins KZ, wurde zum Tode verurteilt, er kam Gott sei Dank zurück. Ich habe als kleiner Junge die Grenzen mit den Zöllnern erlebt... Wir sind vor einigen Jahren einen Einsatz in der Eifel bei Bittburg geflogen. Eine ältere Bauernfrau kam zu mir und fragte, wo wir denn her seien. Ich sagte ihr: „Aus Luxemburg...“ - und die Frau antwortete mir: „Europa lebt also doch...“ Im Gegensatz zu manchen Aussagen über Europa in den Sonntagsgedichten von Politikern haben wir es geschafft, unser eigenes kleines Europa zu schaffen. Auch wenn es immer noch erhebliche Hürden gibt. Ein Beispiel: Als das Zugunglück von Zoufftgen war, standen wir mit zwei Hubschraubern bereit und konnten aber nicht nach Frankreich reinfiegen. Zehn Meter trennten Leben von Tod. Als wir von einem Einsatz über Frankreich nach Luxemburg zurückflogen, sahen wir auf der Autobahn einen schweren Unfall. Wir kreisten zweimal, um eventuell Hilfe leisten zu können, da kam der Punkspruch von der Präfutur, dass wir abdrehen sollen. Daher war es sehr schön, dass man sich mit den beiden deutschen Bundesländern kurz einmal getroffen hat, vereinbarte, die Sache zu versuchen - und aus diesem Versuch sind mittlerweile 13 Jahre geworden.

www.lar.lu



„Kompetenter Partner“

1.000 Rettungseinsätze bei den Nachbarn

LUXEMBURG/MAINZ/SAARBRÜCKEN Im Notfall ist Hilfe grenzenlos - auf jeden Fall, wenn es um die Luftrettung in der deutsch-luxemburgischen Grenzregion geht.

Der 21. Mai 2015 war „ein Festtag für die Luftrettung im Raum Rheinland-Pfalz, Saarland und Luxemburg“, wo sich die Anwesenden äußerten, denn eine hervorragend funktionierende Kooperation feierte an diesem Datum zehnjähriges Bestehen. Der Festakt fand damals genau wie bei der Unterzeichnung in Nittel an der Mosel statt. Dabei sei der Wille der solidarischen Luftrettung „damals wie heute frei von jedweden Konkurrenzdenken.“

Die Mitarbeiter in den Einsatzzentralen, den Luftrettungsstationen, die Einsatzteams mit ihren Ärzten, Rettungsassistenten, Technikern und Piloten bei ADAC, dem Deutschen Roten Kreuz und LAR würden sehr gut Hand in Hand mit den bodengebundenen Rettungsdiensten zusammenarbeiten, ebenso mit den Krankenhäusern und Krankenkassen.

Maßstäbe seien hier hohe Professionalität und Kollegialität, wie LAR-Präsident René Closter unterstreicht - und alles ging absolut unbürokratisch über die Bühne. Durch das leichte Überwinden politischer sowie rechtlicher Barrieren wurde 2005 der Helikopter AR3 der LAR unter anderem an die Leitstelle Trier angebunden und kann von dem Moment an die

deutschen Rettungskräfte unterstützen. So ist eine unbürokratische Nachbarschaftshilfe entstanden. Seitdem dient der am Flughafen Findel stationierte Hubschrauber der LAR als Backup und Unterstützung für die beiden Rettungshubschrauber (RTH) aus Wittlich und Saarbrücken.

Der am Verkehrsflughafen Luxemburg-Findel stationierte RTH „Air Rescue 3“ der LAR wurde im Jahr 2017 knapp 1.000 Mal grenzüberschreitend in Rheinland-Pfalz und Saarland eingesetzt.

Mit dem Projekt „Air Rescue 3“ sei ein Stück gelebtes Europa in der Grenzregion entstanden, sagt der rheinland-pfälzische Innenminister Roger Lewentz mit lobenden Worten für die reibungslose Kooperation bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Rettungswesen. „Was seit Jahren hier gezeigt wird ist eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen zwei Ländern“, sagt Lewentz. Das Einsatzleitsystem der Leitstelle Trier errechnet automatisch den Einsatz des schnellsten Notarztes.

„Die Sicherheit der saarländischen Bevölkerung auf einem landesweit einheitlichen und hohen Niveau liegt uns besonders am Herzen“, heißt es da aus dem saarländischen Innenministerium.

Daher sei man sehr froh, dass man für die unterstützende Luftrettung im Grenzraum einen so kompetenten Partner aus Luxemburg habe.



Vier Standbeine

Die LAR und ihre Arbeitsfelder

Das sind die Standbeine der „Luxembourg Air Rescue (LAR)“ und ihrer Gesellschaft „European Air Ambulance“:

• **SCHNELLE HILFE AUS DER LUFT** •

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. Tagsüber sind sie innerhalb von zwei Minuten in der Luft und bringen die notärztliche Hilfe aus dem Krankenhaus binnen maximal zehn Minuten an jeden Punkt des Großherzogtums und gewährleisten so eine optimale Unterstützung für den luxemburgischen Rettungsdienst.

• **PATIENTENRÜCKFÜHRUNG** •

Falls einem Mitglied der LAR im Ausland ein Unfall zustoßt oder es krank wird, kann es sich rund um die Uhr an die LAR-Alarmzentrale wenden. Nach Abklärung der medizinischen Daten mit den Ärzten vor Ort organisiert die LAR dann die Rückführung vom Krankenhausbett im Ausland bis ins Krankenhausbett in der Heimat. Neben der Mitglieder-Rückführung führt die LAR auch weltweit Rückführungen für Versicherungen und andere Organisationen durch.

• **ORGANTRANSPORTE** •

Seit dem 1. Januar 2013 koordiniert das „Luxembourg Control Center“ rund 800 Transporte der Operationsteams und Organe vom Spender zum Empfänger, wobei, aufgrund der geringen Konservierungszeit mancher Organe, Schnelligkeit und Planung im Vordergrund stehen.

• **HUMANITÄRE EINSÄTZE** •

Die LAR ist offizieller Partner der Vereinten Nationen und der NATO. Außerdem arbeitet die Luftrettung in sehr engem Kontakt mit dem Kooperationsministerium der luxemburgischen Regierung und der Europäischen Kommission zusammen, wenn es darum geht, im Falle einer humanitären Katastrophe schnell und sicher medizinische Hilfe vor Ort zu bringen.

„Unsere Mission ist, das Leben von Menschen in Not zu retten und ihre Gesundheit zu erhalten. Dies tun wir mit Hilfe von Rettungshubschraubern und Ambulanzjets in Luxemburg, in der Großregion und weltweit, an 365 Tagen im Jahr unter Berücksichtigung höchster Sicherheits- und Qualitätsstandards.“ LJ



Personlich erstellt für: Katja Samson

LAR fête ses 30 ans

Luxembourg Air Rescue (LAR) fête ce soir ses trente ans en présence du Grand-Duc Henri. Retour sur une success story luxembourgeoise.

Depuis 1988, Luxembourg Air Rescue assure des missions sanitaires sur le territoire luxembourgeois. Mais au fil du temps, les missions de LAR ont dépassé les frontières du pays et en 30 ans l'ASBL luxembourgeoise est devenue un acteur majeur en Europe et dans le monde.

De notre journaliste Jeremy Zabatta

Si vous entendez un hélicoptère dans le ciel luxembourgeois, il est fort à parier qu'il s'agit d'un appareil de Luxembourg Air Rescue (LAR) en mission pour le SAMU. Il faut dire qu'en l'espace de dix minutes ses hélicoptères peuvent se rendre n'importe où sur le territoire luxembourgeois afin d'y apporter une assistance médicale pré-cieuse, après un événement dramatique, comme un accident de voiture.

Voilà pour la face visible de LAR qui fête cette année ses 30 ans et qui accueille ce soir plusieurs officiels, dont le Grand-Duc Henri. Mais en passant un peu de temps avec René Closter, le cofondateur et président de LAR, on constate rapidement que l'ASBL ne se contente pas de couvrir les 2886 km² du pays. Rapatriement médicalisé aux quatre coins du monde, transport d'organes, formation, maintenance des appareils ou encore rapatriement pour les malades atteints du virus Ebola, sont autant de missions qu'assure la petite structure depuis le Luxembourg. Retour sur un succès luxembourgeois.

Il y a un peu plus de 30 ans, un groupe d'amis constitué en partie par des pompiers professionnels (dont René Closter - souhaite créer une structure hélicoptère afin de venir en aide à la population comme c'est le cas en Allemagne depuis 1972 avec la DRF Luftrettung (autrefois «Deutsche Rettungsflugwacht e.V.»). Mais dans les années 80, l'idée ne semble pas faire d'émules parmi les politiques et les autorités luxembourgeoises, qui n'apportent aucune aide à René Closter et ses amis. «L'envie de départ était simple. Créer, comme dans les pays limitrophes, une aide aérienne par hélicoptère. Mais

l'idée a été un peu plus dure que prévu dans la mesure où au début nous n'avions rien. On ne connaissait rien de l'aviation, nous n'avions pas d'argent, pas

d'hélicoptère ni de pilote. Nous n'avions vraiment rien à part notre amitié. De plus, les politiques ne voulaient pas entendre parler de notre projet et étaient tout simplement contre l'idée», se souvient René Closter. Le groupe d'amis s'est alors

tourner vers l'étranger pour se procurer un hélicoptère et un pilote. «J'ai rencontré le président et fondateur de la Deutsche Rettungsflugwacht e.V. Après de longues négociations, il accepta de mettre un appareil et un pilote à notre disposition, sous réserve d'une garantie bancaire», souligne René Closter. Ni une ni deux, le Luxembourg hypothèque sa maison et se retrouve avec un hélicoptère de type Bell B 206 Long Ranger. Luxembourg Air Rescue peut s'envoler en mars 1989, un an après sa création.

Mois après mois, la population luxembourgeoise semble apprécier les services de secours de l'ASBL, qui, de son côté, arrive à convaincre de l'utilité et de l'importance d'un service sanitaire aérien. En novembre 1991, LAR intègre le service de secours luxembourgeois (SAMU). En 1995, Henri, alors Grand-Duc héritier, assume même le haut patronage de Luxembourg Air Rescue.

Trente ans plus tard, l'ASBL est devenue un acteur majeur du secteur en Europe et même dans le monde. «Du petit club de départ, nous sommes devenus une PME à but humanitaire. Nous sommes quasiment autofinancés et nous fournissons un service de sauvetage aérien à la population du Luxembourg. Mais nous sommes également devenus un acteur majeur



European Air Ambulance (EAA) afin de développer la commercialisation des rapatriements de patients pour des assurances, par exemple. Aujourd'hui, tous les transports d'organes pour les centres de transplantation en France, sauf ceux de Paris, sont coordonnés et exécutés via le LAR Luxembourg Control Center. Environ 1 300 missions sont opérées par an avec un partenaire. L'ASBL luxembourgeoise a également décroché un contrat avec l'OTAN pour rapatrier les membres des armées européennes ou encore un autre avec Frontex pour mettre à sa disposition un hélicoptère et mener une mission de surveillance en Méditerranée. Elle accepte même des missions à risque, puisqu'elle dispose du seul avion sanitaire en Europe pouvant transporter des patients hautement infectieux, comme des malades atteints du virus Ebola. C'est également LAR qui s'occupe de la maintenance et du pilotage de l'hélicoptère de la police Grand-Ducale, en plus de dispenser, notamment grâce à un centre de formation unique avec un simulateur ultramoderne, des formations pour les médecins et les infirmiers de l'armée belge et néerlandaise, ainsi que des formations de premiers secours pour le personnel volant de Luxair.

en Europe et sommes un des plus grands rapatriéristes dans le secteur du rapatriement sanitaire dans le monde», affirme René Closter. À titre indicatif, la structure luxembourgeoise a été récompensée en novembre 2016 par le titre de «meilleur fournisseur d'ambulance aérienne dans le monde».

Plus de 3 000 missions par an

Car ce qu'il faut comprendre, c'est que la couverture du territoire luxembourgeois pour le SAMU n'est qu'une toute petite partie des activités de LAR. Pour être à l'équilibre financièrement, la diversification des activités a très vite été nécessaire. «Nous avons réussi à être pratiquement autosuffisant. L'État luxembourgeois verse une subvention à hauteur de 700 000 euros par an, une bagatelle quand on sait qu'un seul hélicoptère vaut huit millions d'euros et qu'une pièce de l'appareil peut rapidement coûter plus de 100 000 euros ou bien quand on sait que nous investissons chaque année environ 1 million d'euros dans la formation de nos collaborateurs, des médecins aux pilotes en passant par le personnel au sol et les mécaniciens», précise le directeur de LAR.

Ainsi pour être à l'équilibre, LAR a monté une structure commerciale,

LAR en chiffres 3 000

En euros, c'est ce que coûte une heure d'utilisation d'un hélicoptère de LAR. Il faut d'ailleurs compter 1200 euros par heure de maintenance.

175

C'est le nombre de collaborateurs de LAR. Ils arrivent à assurer près de 3 000 missions par an. L'ASBL investit chaque année près d'un million d'euros pour former ses collaborateurs.

1 100

Sur les dix dernières années, les appareils de LAR ont parcouru 44 millions de kilomètres, soit 1 100 tours du monde.

La rénovation de la piste du Findel

René Closter l'assure, les relations avec l'aéroport de Luxembourg sont très bonnes. D'ailleurs, les appareils de Luxembourg Air Rescue sont toujours prioritaires sur le trafic aérien de l'aéroport afin de donner la priorité aux interventions d'urgence. Par contre, la rénovation de l'unique piste du Findel va poser un sérieux problème à LAR. «Pendant plusieurs mois, la piste va être fermée la nuit pour permettre sa rénovation. Il faut savoir que beaucoup de nos missions, comme le transport d'organes, se font la nuit. Par conséquent, nous réfléchissons à trouver des solutions, même si pour le moment nous n'en avons pas, mis à part s'orienter vers l'aéroport de Metz ou de Sarrebruck. Mais cela signifie également une augmentation des coûts», explique René Closter.

On imagine dès lors la quantité énorme d'appareils et les effectifs nécessaires pour réaliser ce nombre important de missions. «Nous avons six hélicoptères, cinq avions jets et deux ambulances... et nous arrivons à remplir l'ensemble de nos missions», assure malicieusement René Closter.

Visiter le LAR

Régulièrement, Luxembourg Air Rescue ouvre ses portes au public pour faire découvrir ses diverses missions. Les prochaines occasions auront lieu les 21 et 28 juin.



Luxembourg Air Rescue dispose de 5 Learjet 45XR dont le prix d'achat tourne autour des 14 millions d'euros l'unité.

«Impossible pour un Luxembourgeois»

Piloter un hélicoptère fait sans doute rêver pas mal de jeunes luxembourgeois(e)s. Mais au Luxembourg, piloter les McDonnell Douglas de Luxembourg Air Rescue semble être un rêve inaccessible. «Je suis actuellement le seul Luxembourgeois avec les licences pour voler avec nos hélicoptères, même si, à mon âge, je ne peux plus piloter. Mais tous nos pilotes sont d'anciens militaires français, allemands ou belges, avec au moins 1500 heures de vol. Il faut comprendre que lors de nos missions, nos pilotes n'ont pas vraiment de plan de vol. Ils doivent aller sur le lieu de l'intervention et faire attention aux nombreux obstacles qui peuvent être sur place, comme des câbles électriques par exemple. Mais pour en revenir à la question, cela me semble impossible pour un Luxembourgeois, sauf s'il a la surface financière nécessaire pour passer les licences et acquérir 1500 heures de vol», explique René Closter. Par contre, Luxembourg Air Rescue accueille chaque année un à deux apprentis en ce qui concerne la mécanique. «Comme nous faisons nous-mêmes la maintenance de nos appareils, nous accueillons des apprentis. Mais attention, la formation pour être mécanicien de nos appareils est longue et difficile, car, comme le pilote, le mécanicien n'a pas le droit à l'erreur», a précisé René Closter.



Cour Grand-Ducale de Luxembourg

Adresse web (URL) de la page imprimée : <http://www.monerchie.lu/fr/actualites/evènements/2018/05/31052018-LAR/index.html>

RETOUR vers la page d'origine

30e anniversaire de la Luxembourg Air Rescue Grand-Duché de Luxembourg 21.05.2018

Leurs Altesses Royales le Grand-Duc et la Grande-Duchesse ont assisté à la séance académique qui a eu lieu à l'occasion du 30^e anniversaire de la Luxembourg Air Rescue.



© L.A.R. / Paul Drauth
LL.AA.RR, le Grand-Duc et la Grande-Duchesse sont entourés, de g. à dr., par M. Xavier Bettel, Premier ministre, et M. René Closter, président et CEO de Luxembourg Air Rescue.



© L.A.R. / Levygraphie
Le Couple grand-ducal est accueilli, de g. à dr., par M. René Closter, président et CEO de Luxembourg Air Rescue, et M. Xavier Bettel, Premier ministre.



© L.A.R. / Levygraphie
Le Couple grand-ducal est entouré, de g. à dr., par M. Xavier Bettel, Premier ministre; M. René Closter, président et CEO de Luxembourg Air Rescue; et M. Jeff Skiles, co-pilote du vol US Airways 1549 ayant fait un atterrissage d'urgence sur le Hudson River.

Depuis 1995, Luxembourg Air Rescue est placé sous le Haut Patronage de S.A.R. le Grand-Duc.

31/05/2018

www.lessentiel.lu



30 JAHRE AIR RESCUE

29. Mai 2018 07:51; Akt: 04.06.2018 10:01

Lebensretter gegen alle Widerstände

LUXEMBURG – Von einem Wohnwagen und einem Zelt zu einer der modernsten Flugrettungen der Welt. Die Air Rescue feiert am Donnerstag ihren 30. Geburtstag.

Wie viel ist ein Menschenleben wert? Sollte man nicht die besten Bedingungen schaffen, um ein effektives Rettungssystem zu schaffen? René Closter und ein paar Kollegen der Luxemburger Berufsfeuerwehr sowie eine Handvoll Ärzte hatten 1988 einige Ideen, den hinterherhinkenden Ist-Zustand im Großherzogtum zu verbessern. Unter anderem wollten sie eine eigene Luftrettung einführen, um im Ernstfall wichtige Minuten zu gewinnen.

Anstatt Wohlwollen schlug ihnen jedoch heftiger Widerstand von vielen Seiten entgegen. «Das ist leider typisch für Luxemburg. Kommt man mit etwas Neuem, wird man anfangs belächelt, dann bekämpft und wenn es doch erfolgreich ist, waren alle mitverantwortlich», sagt Closter. Er sieht es mittlerweile entspannter. Denn die damals aufgrund der negativen Reaktionen in Eigeninitiative gegründete Air Rescue A.s.b.l. (LAR) mit ihm an der Spitze wird nun 30 Jahre alt – und kann eine beeindruckende Visitenkarte vorweisen.

Weltweite Einsätze

Am Anfang stand ein Wohnwagen. Kein Witz. Die erste Zentrale der Air Rescue war ein Wohnwagen. Daneben befand sich ein Panzerzelt, unter dem ein geliehener Hubschrauber seinen Unterschlupf hatte. Für diesen nahm Closter eine Hypothek auf sein Haus auf. Zunächst durfte die LAR nur Krankentransporte fliegen. Doch spätestens mit der Integration in den Rettungsdienst SAMU nahm die Entwicklung des gemeinnützigen Vereins 1991 Fahrt auf. «Dass wir aber einmal so groß werden würden, damit haben wir nicht gerechnet», gibt der CEO zu.

Heute ist aus dem einst kleinen Verein ein Global Player geworden, der 180 Mitarbeiter beschäftigt. Der Jahresumsatz liegt bei 35 Millionen Euro. Mit ihren sechs Hubschraubern und fünf Learjets ist die LAR täglich in Luxemburg, Europa und der ganze Welt unterwegs. 3000 Einsätze absolvieren sie pro Jahr. Sie fliegen Unfallopfer ins Krankenhaus, transportieren Organe zu Patienten oder helfen nach einem verheerenden Erdbeben. Ihr ständiger Auftrag: Leben retten. «Wir bekommen oft Briefe, Nachrichten oder Anrufe von Menschen, denen wir geholfen haben. Diese Dankbarkeit ist sehr viel Wert», sagt Closter, der selbst eine Fluglizenz besitzt. «Ich fliege aber nicht mehr und war auch früher nicht bei vielen Einsätzen dabei. Ich habe die Lizenz vor allem deshalb gemacht, um mit meinen Leuten mitreden zu können», sagt der 65-Jährige mit einem Augenzwinkern.

185.000 Mitglieder hat die Air Rescue im Jahr 2018. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist riesengroß. «Diese Zahl kommt ja nicht von ungefähr», sagt Closter stolz. Aber auch die Widerstände der anfänglichen Bekämpfer sind mit der Zeit geringer geworden. Die Verbesserung des Rettungssystems in Luxemburg durch die Air Rescue ist unbestritten. Die Luftrettung im Großherzogtum gehört mittlerweile zu den modernsten auf der ganzen Welt. Und schließlich steht etwas im Mittelpunkt, dessen Wert nicht messbar ist: Menschenleben.

Die Jubiläumsfeier zum 30. Geburtstag steigt am Donnerstag ab 17 Uhr für geladene Gäste auf dem Findel. Neben Premier Xavier Bettel wird auch Großherzog Henri dem Fest beiwohnen, der seit 1995 Schirmherr des Vereins ist.

(Henning Jochum/L'essentiel)

0 Kommentare

Finanzen

Die Luftrettung in Luxemburg ist nicht in staatlicher, sondern in privater Hand. Die Einnahmen der Air Rescue resultieren aus den Mitgliedsbeiträgen (65 Euro pro Person), Bezahlung von Krankenkassen, Organisationen und Regierungen sowie 600.000 Euro pro Jahr an Förderung vom Luxemburger Staat (ab diesem Jahr sind es 735.000 Euro).

31/05/2018

www.paperjam.lu

6/4/2018

30 ans d'heures de vol pour Luxembourg Air Rescue | Paperjam News

30 ans d'heures de vol pour Luxembourg Air Rescue

Luxembourg

Air Rescue assure des missions de sauvetage aérien sur le Luxembourg, la Grande Région, voire bien plus loin, depuis 30 ans. L'anniversaire sera célébré ce jeudi entre les pales et les réacteurs sur l'aéroport du Findel.

L'organisation Luxembourg Air Rescue (LAR) affiche 30 ans au compteur. L'événement sera célébré ce jeudi dans ses locaux sur l'aéroport du Findel.

Mais ce chiffre, qui marque trois décennies d'actions pour le sauvetage de vies humaines, est finalement le moins impressionnant. La structure fondée par René Closter en 1988 revendique en effet plus de 3.000 missions par an et ses appareils assurent en moyenne 15 sorties par jour.

Ça semble énorme, et pourtant...

Intégrée dans les services de secours luxembourgeois du Samu, LAR assure des missions sur le territoire et en Grande Région, mais aussi des missions de rapatriement de malades et blessés vers leur pays de résidence. En 2017, elle a rempli des missions de ce type vers 83 pays.

Cinq avions, six hélicos

Aujourd'hui, LAR compte 185.000 membres qui paient une cotisation pour soutenir le sauvetage aérien, bien utile dans un pays où les grands centres sont parfois très éloignés de la population rurale.

La flotte, aux couleurs du pays, compte six hélicoptères et cinq avions sanitaires. Un hélico est basé en permanence au Findel et deux autres dans les hôpitaux de garde de Luxembourg-ville et d'Ettelbruck.

Missions spéciales

Progressivement, cette organisation humanitaire de type privé a élargi ses possibilités d'intervention. Elle est par exemple l'unique structure capable de



René Closter, fondateur et président de LAR, a vu s'élargir le spectre des interventions au cours des années.

(Photo: Jan Hanrion / Maison Moderne / archives)

PARTAGEZ EN DIGEST



Le Luxembourg Air Rescue a déployé ses ailes il y a 30 ans pour assurer des opérations de sauvetage aérien

TOP 5 DES PLUS LUS POUR LES NEWS

SERVICES **Georges Bock tourne la page KPMG**
01.06.2018

SERVICES **Passage de témoin à la tête de Deloitte**
01.06.2018

POLITIQUE **Interrogations autour d'ArcelorMittal, Fage et Google**
31.05.2018

BANQUE **Banque Carnegie Luxembourg rachetée par l'UBP**
31.05.2018

01/06/2018

www.lesstiel.lu



LUXEMBOURG AIR RESCUE A 30 ANS

29 mai 2018 07:59; Act: 04.06.2018 10:06

Sauver des vies, contre vents et marées

LUXEMBOURG - D'une tente et une caravane à l'un des services de secours aériens les plus modernes au monde. Luxembourg Air Rescue (LAR) fête ce jeudi ses 30 ans.

Combien vaut une vie humaine? Ne faudrait-il pas créer les conditions pour un système de sauvetage efficace? René Closter, quelques-uns de ses collègues des pompiers professionnels luxembourgeois et une poignée de médecins ont eu, en 1988, quelques idées pour améliorer la situation au Grand-Duché. Entre autres choses, ils voulaient introduire un sauvetage aérien pour gagner des minutes cruciales en cas d'urgence.

Au lieu de la bienveillance qu'ils attendaient, ils ont rencontré une opposition féroce de plusieurs côtés. «C'est malheureusement typique du Luxembourg. Si vous proposez quelque chose de nouveau, vous êtes d'abord tourné en ridicule, puis combattu. Et si vous réussissez, tout le monde était responsable de l'idée», raconte René Closter. Il est désormais bien plus détendu. En effet, Air Rescue ASBL fondée, avec lui à sa tête, en raison de ces réactions négatives, a désormais 30 ans et peut se vanter d'une impressionnante carte de visite.

Opérations mondiales

Au début, il y avait une caravane. Sans blague. Le premier siège de Luxembourg Air Rescue (LAR) était installé dans une caravane. Juste à côté, une tente avait été plantée pour abriter un hélicoptère emprunté. Pour financer le tout, René Closter avait pris une hypothèque sur sa maison. Dans un premier temps, LAR a été autorisé à voler uniquement avec des patients. Mais, plus tard, avec l'intégration dans les services d'urgence du SAMU, le développement de l'association sans but lucratif a décollé en 1991. «Mais nous ne nous attendions pas à ce que ça devienne aussi gros», admet le CEO Closter.

Aujourd'hui, le petit groupe est devenu un acteur mondial des secours, employant 180 personnes. Le chiffre d'affaires annuel s'élève à 35 millions d'euros. Avec six hélicoptères et cinq Learjet, LAR fonctionne quotidiennement au Luxembourg, en Europe et dans le monde entier. LAR accomplit 3 000 opérations par an, transportant des blessés, amenant des organes aux patients en attente d'une greffe ou venant en aide à la population après un séisme dévastateur. Avec une mission constante: sauver des vies. «Nous recevons souvent des lettres, des messages ou des appels de personnes que nous avons aidées. Cette gratitude est très précieuse», affirme René Closter, qui possède une licence de vol. «Mais je ne vole plus et je n'ai pas pas participé à beaucoup de missions avant. C'est pourquoi j'ai passé la licence, pour pouvoir parler avec mes pilotes», lance l'homme de 65 ans, avec un clin d'œil.

Air Rescue compte 185 000 membres en 2018. L'acceptation dans la population est énorme. «Ce chiffre n'est pas un hasard», affirme fièrement René Closter. Les résistances du début se sont aussi amoindries au fil du temps. LAR a amélioré le système de sauvetage au Luxembourg, c'est incontestable. Le sauvetage aérien au Luxembourg est l'un des plus modernes au monde. Et, enfin, au centre de tout ça, il y a quelque chose dont la valeur n'est pas mesurable: la vie humaine.

Les célébrations du 30e anniversaire de LAR se déroulent jeudi, à partir de 17h, au Findel. En plus du Premier ministre Xavier Bettel, le Grand-Duc Henri, parrain de l'association depuis 1995, participera à l'événement.

(Henning Jochum/L'essentiel)

0 Commentaires

01/06/2018

www.rtl.lu



VIDEO-Reportage

D'Air Rescue feiert hiren 30. Gebuertsdag

An de leschte Joeren ass d'LAR ëmmer weider gewuess an zielt mëttlerweil eng 185.000 Membere.

Vum Pierre Weimerskirch (Télé), Ben Frin (Télé), L.K. (RTL.lu)



© Pierre Weimerskirch / RTL Télé Lëtzebuerg

D'Lëtzebuurger Air Rescue huet um Donneschdeg hire ronne Gebuertsdag gefeiert. D'Organisatioun mat 185.000 Membere gouf virun 30 Joer gegrënnt. Den Ament huet een eng Flott vu 5 Fligere an 6 Helikoptere.

D'Lëtzebuurger Air Rescue huet an der Moyenne 8 Missiounen den Dag, wou et ëm d'Rette vu Liewe geet. Um Freideg huet een am Hangar um Findel de ronne Gebuertsdag gefeiert.

600 Leit sinn am fréien Donneschdeg den Owend an den Hangar vun der Lëtzebuurger Air Rescue komm, fir den 30. Anniversaire ze feieren. An de leschte Joeren huet sech d'LAR zu engem globale Player entwéckelt, deen net nëmmen Helikopterasatz an der Groussregioun flitt, ma uechter d'ganz Welt Rettungsmissiounen flitt.

E Grupp vun e puer Leit huet d'Air Rescue gegrënnt. Aus deem klengen Club, deen een am Ufank war, wier eppes grousses gewuess, sou de President René Closter. 175 Matarbechter an een Ëmsaz vu 35 Milliounen Euro. Haut wier een eng PME à but humanitaire ginn.

D'LAR kritt knapp 700.000 Euro d'Joer Subside vum Staat. 40 Prozent vun de reelle Käschte vum Asaz gi vun der Gesondheetskeess iwwerholl, de Rescht vun de Käschte muss ee selwer droen.

Vun der Politik géif ee sech méi Ënnerstëtzung wënschen, dat ee Message, deen e Freideg méi wéi eng Kéier formuléiert gouf. Et géif méi ëm Unerkennung a manner administrativ Hürden goen, wéi ëm finanziell Mëttel.

Exklusiv-Interview mam Jeff Skiles

Am Kader vum 30. Gebuertsdag vun der Air Rescue war de Jeff Skiles invitéiert. Hien ass de 15. Januar 2009 als Co-Pilot vum US Airways Fluch 1549 um Hudson River zu Manhattan gelant an huet ronn 150 Mënschen d'Liewe gerett.

Leschten Update: 31.05.2018, 23:15:07

10 Commentaire(n)

E-Mail schécken

Printen

Recommend 17

Tweet

Share

Links

RTL-NEWS: Landung um Hudson River 2009: Co-Pilot Jeff Skiles am Exklusiv-Interview

RTL-NEWS: VIDEO: Air Rescue: Liewe retten als Beruf

Invité vun der Redaktioun (31. Mee): René Closter: Nei LAR-Hangare si schonn ze kleng

FOTOGALERIE: Andrëck vun der Feier

Themen

Lëtzebuerg

Lëtzebuerg: Am meeschte gelies

Haut Gësch Dës Woch Lescht Woch

- LIVESTREAM, FOTOEN A VIDEOEN: Iwwerschwemmungen: 30 Milliounen Euro fir ze hëllefen
- Moto géint Bus: Déidlechen Accident op der N10 um Donneschdeg de Mëtteg
- Opgepasst am Süden: Onbekannter leëë Gëftkoderen fir Muppen aus
- VIDEO-Reportage: D'Air Rescue feiert hiren 30. Gebuertsdag
- Lëtzebuerg-Arel: Problemer bei den CFL, Zuch hongung zu Stroossen fest



LËTZEBUERG DEN IWWERBLÉCK 4

Tageblatt
Seite 31 / Nr. 126
Freitag, 1. Juni 2018



Prominenter Besuch zur großen Feierstunde: US-Pilot Jeff Skiles, das großherzogliche Paar und Air-Rescue-Chef René Closter schneiden die Geburtstagstorte an (Foto: Fabrizio Pizzolante)

„Ein Stück Luxemburg“

LUXEMBOURG AIR RESCUE 30 Jahre Erfolgsgeschichte

Laurent Graaff

Im Rahmen einer Feierstunde fanden gestern die Feierlichkeiten zum 30. Jubiläum der Luxembourg Air Rescue statt, denen neben zahlreichen Ehrengästen auch das großherzogliche Paar beiwohnte.

Rund zwei Jahre nach der Einweihung des neuen Headquartiers auf Findel war gestern erneut ein besonderer Tag in der Geschichte der Luxembourg Air Rescue, die 1988 gegründet wurde. Das 30-jährige Jubiläum war jedenfalls Anlass genug, voller Stolz auf das Geleistete zurückzublicken und dies zu feiern.

In seiner Ansprache ging Premierminister Xavier Bettel kurz auf die Entstehungsgeschichte ein, die ohne einen Visionär wie René Closter nicht möglich gewesen wäre. Dabei seien die Anfänge alles andere als einfach gewesen. Politische Hürden und

administrative Barrieren hätten den Start schwierig gestaltet. Anfangs stand der LAR nur ein gemieteter Helikopter zur Verfügung.

„If you can dream it, you can do it“

Heute verfügt die LAR über sechs Helikopter sowie fünf Flugzeuge und ist mit 170 Mitarbeitern längst ein mittelständisches Unternehmen geworden, das über ein weltweites Renommee im Bereich Rettungswesen und humanitärer Hilfe hat. Und René Closter ist das Herz und die Seele dieses Unternehmens, das ohne seinen Einsatz und sein Engagement nie zustande gekommen wäre“, so Bettel weiter. Die aktuelle Regierung habe in den letzten Jahren sehr viel für sogenannte Start-ups gemacht. Und die LAR sei ein Beispiel dafür, dass aus einer Start-up eine echte Er-

folgsgeschichte entstehen kann. Bettel, der zudem eine ganz emotionale Botschaft vorlas, schloss mit den Worten, dass die LAR „ein Stück Luxemburg“ sei und überbrachte die Glückwünsche im Namen des ganzen Landes.

Nach einem beeindruckenden Bilderrückblick ergriff dann René Closter das Wort. „If you can dream it, you can do it“, so der CEO und Präsident der LAR. Träume seien für ihn aber nicht der Blick durch eine rosarote Brille, sondern stets der feste Glaube daran, dass es möglich ist, diese Welt besser zu machen. „Träume haben aber immer auch etwas mit Risikobereitschaft, Wille und Einsatzbereitschaft zu tun“, so der 65-Jährige weiter, der auch darauf hinwies, dass all dies nicht ohne Teamspirit möglich gewesen wäre.

Ein wichtiger Begleiter auf diesem steinigen Weg sei indes auch sein treuer Labrador Teddy gewesen. Der habe stets vorm Kühl-

schränk gesessen und immer dann ein Stück Wurst oder Käse geschnappt, wenn einer die Kühlschranktür zu lange oder unachtsam geöffnet habe. Er habe stets eine ähnliche Strategie angewandt wie sein treuer Vierbeiner. Zum Schluss ging der Dank von René Closter dann an die luxemburgische Bevölkerung. 180.000 Mitglieder sprechen eine deutliche Sprache. „Und ohne unsere Mitglieder könnten wir unsere Mission nicht erfüllen: Leben retten und Menschen in Not versorgen.“

Last but not least ergriff Jeff Skiles das Wort. Skiles war Co-Pilot des legendären Fluges US Airways 1549, der am 15. Januar 2009 bei einer Notlandung auf dem Hudson River das Leben von 155 Menschen rettete. Und Menschen retten, das macht die LAR Tag für Tag.

Weitere Fotos www.lageblatt.lu

88 PANORAMA

Luxemburger Wort
Freitag, den 1. Juni 2018

PEOPLE

Weinstein: Anklage wegen Vergewaltigung



Der einstige Hollywood-Mogul Harvey Weinstein (66) ist am Mittwoch (Ortszeit) von einer Grand Jury in New York wegen sexueller

Übergriffe angeklagt worden. Das Gremium wirft dem Filmproduzenten Vergewaltigung und erzwungenen Oralsex vor. Mit dieser Entscheidung sei man dem Ziel nähergekommen, den Angeklagten für seine Gewaltvergehen zur Rechenschaft zu ziehen, so Staatsanwalt Cyrus Vance.

Kim Kardashian trifft Donald Trump



Reality-TV-Star Kim Kardashian (37) hat US-Präsident Donald Trump (71) im Weißen Haus besucht. Kardashian setzte sich dabei

für die Begnadigung der 63 Jahre alten Alice Marie Johnson ein, die eine lebenslange Freiheitsstrafe im Zusammenhang mit Drogendelikten verbüßt. Sie hoffe, dass Johnson „wie so viele eine zweite Chance im Leben erhält“, schrieb Kardashian auf Twitter. Man habe ein „großartiges Treffen“ gehabt, twitterte Trump kurz darauf.



Ein Hoch auf die Retter der Lüfte

Luxemburg. 38 000 Einsätze und mehr als 44 Millionen geflogene Kilometer – so die Bilanz nach drei Jahrzehnten Luxembourg Air Rescue (LAR). Ihr 30-jähriges Bestehen feierte die Organisation gestern im Beisein diverser Ehrengäste, allen voran Großherzog Henri und Großherzogin Maria Teresa. Angefangen hat die Erfolgsgeschichte der LAR mit einem einzigen Rettungshelikopter, der am 1. März 1989 erstmals zum Einsatz kam. Inzwischen umfasst die Flotte sechs Hubschrauber und fünf Ambulanzjets, die weltweit unterwegs sind, um Leben zu retten und Patienten in ihre Heimat zurückzubringen. **nr**

(FOTO: GUY JALLAY)



Luxembourg Air Rescue Celebrates 30th Anniversary

Published on Sunday, 03 Jun 2018 23:17 by ED

SHARE THIS ARTICLE

(HTTPS://TWITTER.COM/SHARE?URL=HTTP://WWW.CHRONICLE.LU/CATEGORY/TRANSPORT-LOGISTICS/26024-LUXEMBOURG-AIR-RESCUE-CELEBRATES-30TH-ANNIVERSARY&TEXT=++CHRONICLE+NEWS+&HASHTAGS=CHRONICLE&VIA=CHRONICLE) (HTTP://WWW.LINKEDIN.COM/SHAREARTICLE?MINI=TRUE&URL=HTTP://WWW.CHRONICLE.LU/CATEGORY/TRANSPORT-LOGISTICS/26024-LUXEMBOURG-AIR-RESCUE-CELEBRATES-30TH-ANNIVERSARY) (HTTPS://PLUS.GOOGLE.COM/SHARE?URL=HTTP://WWW.CHRONICLE.LU/CATEGORY/TRANSPORT-LOGISTICS/26024-LUXEMBOURG-AIR-RESCUE-CELEBRATES-30TH-ANNIVERSARY) (WHATSAPP://SEND?TEXT=HTTP://WWW.CHRONICLE.LU/CATEGORY/TRANSPORT-LOGISTICS/26024-LUXEMBOURG-AIR-RESCUE-CELEBRATES-30TH-ANNIVERSARY) (MAILTO:?SUBJECT=CHRONICLE&BODY=%20HTTP://WWW.CHRONICLE.LU/CATEGORY/TRANSPORT-LOGISTICS/26024-LUXEMBOURG-AIR-RESCUE-CELEBRATES-30TH-ANNIVERSARY)

RATE THIS ITEM ★★★★★



Luxembourg Air Rescue 30th anniversary.

Luxembourg and the Greater Region participated in the birthday celebration at Findel airport. Proceedings opened with a speech by Prime Minister Xavier

On Thursday 31 May 2018, Luxembourg Air Rescue (LAR) celebrated its 30th anniversary with a large event at its headquarters in Luxembourg-Findel. It has already been 30 years since a handful of enthusiasts launched Luxembourg Air Rescue. LAR employees celebrated this milestone anniversary in the presence of Their Royal Highnesses The Grand Duke and Grand Duchess of Luxembourg, together with other eminent guests from the spheres of diplomacy and politics. Apart from the ambassadors of Belgium, Great Britain, Greece, France, Germany and the Netherlands, numerous politicians from

TRENDING NEWS

You've just got to meet The Guys Drama Review (category/drama/25990-youve-just-got-to-meet-the-guys-drama-review) Drama (category/drama/page) 31 Jun, 2018 09:59

Emergency Response Plan activated as Millertal Region Hit by Severe Weather (category/at-home/26009-emergency-response-plan-activated-as-millertal-region-hit-by-severe-weather) At Home (category/at-home/page) 01 Jun, 2018 07:51

Hunt on for Lions & Tigers after Eifel Zoo Escape (category/broad/26011-hunt-on-for-lions-tigers-after-eifel-zoo-escape) Abroad (category/broad/page) 01 Jun, 2018 14:14

Shots Fired in Bonnevoie (category/at-home/25968-shots-fired-in-bonnevoie) At Home (category/at-home/page) 29 May, 2018 12:55

Body Found in Merl Elliottment (category/at-home/25993-body-found-in-merl-elliottment) At Home (category/at-home/page) 31 May, 2018 16:28

Weather widget for Luxembourg, LU showing 19°C, 9:16 AM, CEST, Sunny.

KEEP UP-TO-DATE WITH CHRONICLE.LU

Form fields for Name and Email.

CLASSIFIEDS

HP printer is unable to connect to the pc (classified) /hp-printer-is-unable-to-connect-to-

Der Mann, der neben Sully saß

Jeff Skiles, Erster Offizier des US-Airways-Fluges 1549, über schnelle Reaktionen, Heldentum und die Liebe zur Fliegerei

INTERVIEW: JACQUES GANSER

Im Gegensatz zu seinem berühmten Nebenmann Captain Chesley „Sully“ Sullenberger stand Copilot Jeffrey Skiles seit der Notlandung des US-Airways-Fluges 1549 am 15. Januar 2009 auf dem Hudson weniger im Rampenlicht. Trotzdem hat der Zwischenfall sein Leben verändert.

Jeff Skiles, wie oft haben Sie die Geschichte, die Sie berühmt machte, bereits erzählen müssen? Bei offiziellen Vorträgen wohl 100 Mal, zählt man die Arbeitskollegen im Cockpit hinzu, dann werden es wohl tausende Male sein.

Nervt es Sie nicht, immer wieder diese Sechs-Minuten-Story wiederholen zu müssen? Nun, es ist eine Art neuer Job geworden. Man tut es eben.

Ein Magazin titelte vor Jahren „Jeff Skiles, medialer Höhenflug nach glücklicher Notlandung“. Ist das Ihr Wertegang? Nun, der Titel ist lustig, aber wohl etwas übertrieben. Natürlich wusste vor diesem Tag niemand, wer ich war. Sully und ich waren bis zu diesem Zeitpunkt normale Linienpiloten. Es war der Auslöser für eine gewisse Berühmtheit. Aber ich bin auch jetzt noch ein normaler Flugpilot.

In einem Fernsehinterview kurz nach dem Ereignis meinten Sie noch, dass die Landung Ihr Leben nicht verändern würde. Es hat in der Tat weltweit für Aufsehen gesorgt. Das lag wohl auch am Ort und am Zeitpunkt des Geschehens. Und dann werden durchschnittliche Menschen auf einen Schlag zu Lebensrettern. Ich meine damit die ganze Crew, die Helfer und Sanitäter an Land und auf den Fährschiffen. Das wirkte dann plötzlich wie ein kleines Wunder.

Wie gehen Sie neun Jahre später mit der Erinnerung an diese dramatischen Minuten um? Verfolgt es Sie noch? Ich würde nicht sagen, dass es mich verfolgt. Das ist mir zu negativ. Die Erinnerungen, die ich habe, stehen eher im Bezug zu meinen professionellen Aufgaben als Pilot. Als Pilot ist ein Unfall nicht vorgesehen, man erwartet immer, dass eine Lösung gefunden wird. Ich versuche immer noch herauszufinden, ob ich damals irgend etwas hätte besser machen können. Aber ich habe nichts gefunden. Auch die offiziellen Untersuchungen haben gezeigt, dass wir alles taten, was unter diesen Umständen zu tun war. Sagen wir mal, ich denke noch immer daran.

Wäre das Szenario mit einem anderen Flugzeugtyp das gleiche gewesen? Ja, ganz klar. Ob Boeing 737 oder A320, das sind alles hochmoderne Maschinen. Der Flugzeugtyp spielte in dieser Situation keine Rolle.

Besitzen die Flugzeuge denn gute Segelfähigkeiten? Sie werden überrascht sein, aber trotz der Größe des Flugzeuges sind es gute Segler, dank der geschwungenen Flügel. Kleine einmotorige Maschinen schneiden da



Alle 155 Menschen an Bord von US-Airways-Flug 1549 überlebten die Notwasserung.

(FOTO: REUTERS)

aus meinem Blickwinkel. Dies bedeutet für einen Piloten, dass er das Ziel im Gleitflug nicht mehr erreichen wird. Aber ich dachte zu keinem Zeitpunkt, dass wir es nicht schaffen könnten. Ich hatte keine Angst um mein Leben.

Wie kann man durch Training auf solche Extremsituationen vorbereiten werden? Zum Glück hatte ich gerade eben das Flugzeugmodell gewechselt. Ich flog jahrelang eine Boeing 737, dann wurde ich wochenlang für den Airbus A320 geschult. Dies war mein erster Einsatz auf der A320. Ich hatte also sehr wenig Erfahrung mit dem Flugzeug, aber sehr viel Wissen, was die Notmaßnahmen betrifft. Im Simulator hatte ich eine ähnliche Notsituation erst zwei Wochen vor diesem Flug durchgespielt. Aber es war auch von Vorteil, einen solch erfahrenen Piloten wie Sully neben mir zu haben.

Für solche Notfälle gibt es ein Handbuch mit Checklisten, Stimmt es, dass Sie nicht einmal die Zeit hatten, bis zur zweiten Seite zu gelangen? Das Handbuch ist eigentlich für Notfälle ausgelegt, in denen man genug Zeit zum Reagieren hat, zum Beispiel bei Kerosinverlust in großer Höhe. Aber wir hatten einfach keine Zeit dazu. Airbus-Techniker erklärten mir später, sie hätten in einer Simulation versucht, die Liste durchzugehen. Es sei ihnen nicht gelungen, sie bis zu dem Punkt durchzugehen, an dem wir angelangt waren.

Wäre das Szenario mit einem anderen Flugzeugtyp das gleiche gewesen? Ja, ganz klar. Ob Boeing 737 oder A320, das sind alles hochmoderne Maschinen. Der Flugzeugtyp spielte in dieser Situation keine Rolle.

Besitzen die Flugzeuge denn gute Segelfähigkeiten? Sie werden überrascht sein, aber trotz der Größe des Flugzeuges sind es gute Segler, dank der geschwungenen Flügel. Kleine einmotorige Maschinen schneiden da

weniger gut ab. Wir sanken mit 1000 Fuß pro Minute, das ist ein sanfter Sinkflug für ein solches Flugzeug. Landungen auf dem Wasser gelingen sehr selten, ohne dass großer Schaden am Flugzeug entsteht. Weshalb war dies hier nicht der Fall? Zum Glück landeten wir in einem Fluss und nicht im Ozean mit gefährlichem Seegang. Zudem war der Hudson an jenem Tag absolut ruhig, es waren keine Boote unterwegs. Gefährlich wird es, wenn die Maschine auf Seegang trifft oder ein Flügel die Wasseroberfläche zuerst berührt. Dann reißt es das Flugzeug auseinander.

Sie flogen zum ersten Mal mit Kapitän Sullenberger? Zum ersten Mal auf einer gemeinsamen, vier Tage dauernden Tour. Aber das ist normal, man fliegt fast nie zweimal mit dem gleichen Piloten. Bei American Airlines, wo ich jetzt angestellt bin, arbeiten 15 000 Piloten. Deshalb werden wir ausgebildet, um die gleichen Standards zu erfüllen. Ich kannte Sully nicht, aber ich wusste genau, was er in welcher Situation tun würde. Und er wusste das auch von mir. Die Aufgabenteilung und die Kommunikationsketten sind klar.

Was Ihnen nachhaltig Ruhm bescherte, war der Film „Sully“, der die Geschehnisse aufgriff. Sie und Sully standen dem Filmteam als Berater zur Seite. Wie authentisch ist der Film denn geworden? Der Film gab einen guten Gesamtüberblick über das, was damals geschah. Aber wir waren nicht so sehr eingebunden wie Sie denken. Sully und ich wollten vor allem die flugtechnischen Details abklären. Deshalb glaube ich, dass es einer der realistischsten Filme in Sachen Fliegerei geworden ist. Aber es ist eben Hollywood: Es muss Gut und Böse geben. Sully ist nun mal der Held, die NTSB-Ermittler sind die Bösewichte. Das waren sie in Wirklichkeit aber nicht, sie waren uns gegenüber sehr respektvoll. Ihre Aufgabe ist es nun mal, alle Details aufzuklä-

ren um eventuell Lehren daraus zu ziehen. Aber sonst wurde im Film alles gesagt, was ich auch in der Realität gesagt habe. Die Fakten stimmen.

Der Held war Sully. Sie standen im Film weniger im Fokus. Sie waren sozusagen der zweite Astronaut auf dem Mond. Ja, das kann man so sagen. Aber der Film braucht eben ein Gesicht.

Warum gab Captain Sullenberger seine Aktivität als Linienpilot später auf? Er kam noch einmal zurück für drei Flüge, zwei davon mit mir. Das stand aber nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zwischenfall. Indirekt dann aber doch, denn er beschloss, Vorträge zu halten und Bücher zu schreiben. Er fliegt aber immer noch seine Privatmaschine.

Sie kehrten ins Cockpit zurück. Zu dem fliegen Sie auch privat sowie historische Modelle. Nun ja, man muss ja auch irgendwie Geld verdienen, also tue ich das, was ich gelernt habe. Ich wollte immer Pilot werden, ich wollte nie etwas anderes tun. Ich habe mir meinen Kindheitstraum erfüllt. Nun habe ich noch sechs Jahre im Cockpit vor mir, ich glaube ich habe das Leben gelebt, das ich wollte. Pilot wird man ohnehin nicht einfach so, ich glaube es ist eine Leidenschaft, die jeder von uns im Cockpit in sich trägt.

Sie treten auch als Gastredner bei Veranstaltungen auf, wie kürzlich bei der Luxembourg Air Rescue. Was ist Ihre Botschaft? Natürlich wollen die Menschen die Geschichte hören, weil sie sich davon irgendwie betroffen fühlen. Aber vor allem erzähle ich von einem Teamerlebnis, von einer Leistung, die nur zusammen erbracht werden kann. Von der Einsatzbereitschaft der Rettungsdienste, der Fährschiffer, die uns evakuierten. Oft vergessen wir, wie viele Menschen bereit sind, sich für uns einzusetzen. Große Dinge passieren, wenn Menschen sich zusammentun.

„Ich hatte zu keinem Zeitpunkt Angst um mein Leben.“

04/06/2018



www.delano.lu

DELANO

LUXEMBOURG IN ENGLISH

HUDSON HERO ON HAND AS AIR RESCUE TURNS 30

SNAPSHOTS (/SNAPSHOTS) • CURRENT AFFAIRS (/CURRENT-AFFAIRS) • 04.06.2018 • DUNCAN ROBERTS

f t in G+

Jeff Skiles, the first officer on US Airways Flight 1549 on 15 January 2009, was the guest speaker at a celebration on Thursday marking 30 years of Luxembourg Air Rescue.



Grand Duke Henri, Grand Duchess Maria Teresa and René Closter cut the LAR's 30th birthday cake
Photo: Annabelle Hatherly

Two years after its new headquarters and hangars were officially inaugurated, Luxembourg Air Rescue (<https://www.lar.lu/en>) was celebrating its 30th anniversary.

Launched in 1988 by René Closter (<http://delano.lu/d/detail/news/celebrating-luxembourg-air-rescue/157558>) and a group of like-minded friends, LAR has grown from an outfit with one rented helicopter to become one of the world's leading air rescue services and air ambulance providers. As Closter likes to point out, there were plenty of battles along the way and he still questions the motivation of some fierce opponents of creating Luxembourg's own air rescue service. But, as prime minister Xavier Bettel said in his opening remarks at the celebration, membership of 180,000 proves that there was and remains a need for the service.

Jeff Skiles (<https://www.youtube.com/watch?v=KkV382qnvqs>) took his audience—including Grand Duke Henri and Grand Duchess Maria Teresa --through the 30 or so minutes of the Miracle on the Hudson flight famously portrayed in Clint Eastwood's film "Sully" (<https://www.youtube.com/watch?v=mjKEXxO2KNE>). Skiles, looking every bit like an older Aaron Eckhart, put us in the jump seat as he set the scene, describing take-off at LaGuardia Airport via the plane being struck by a flock of geese that knocked out both engines, to ditching on the Hudson River and the rescue of all 150 souls aboard the aircraft by river boats.

He spoke about the preparedness of the crew to work as a team, even though they had never previously flown together, of the need to follow checks and procedures, of the instinctive but rational decision making of chief pilot Chesley "Sully" Sullenberger, the immense skill and luck

National & international business news.

More info on www.ing.lu/welcome



LATEST NEWS



(/d/detail/news/chinese-firms-pile-sponsor-world-cup/181248)

CHINESE FIRMS PILE IN TO SPONSOR WORLD CUP (/D/DETAIL/NEWS/CHINESE-FIRMS-PILE-SPONSOR-WORLD-CUP/181248)

NEWS (/NEWS) • INTERNATIONAL (/INTERNATIONAL) • 04.06.2018



(/d/detail/news/house-startups-officially-business/181238)

HOUSE OF STARTUPS OFFICIALLY IN BUSINESS (/D/DETAIL/NEWS/HOUSE-STARTUPS-OFFICIALLY-BUSINESS/181238)

NEWS (/NEWS) • PICTURE OF THE DAY (/PICTURES) • 04.06.2018

MORE NEWS (/NEWS-ALL)

05/2018



Links

Video: Die fliegenden Engel

<http://pageflow.wort.lu/die-fliegenden-engel#147987>

VIDEO: Air Rescue Liewe retten als Beruff

<http://www.rtl.lu/letzebuerg/www.rtl.lu/letzebuerg//1187549.html>

- Interview Didier Fritz

30 Joer LAR Air Rescue: "Musse weider wuessen"

29. Mee 2018 - 09:00

<https://www.100komma7.lu/article/aktualiteit/air-rescue-musse-weider-wuessen>

- Interview René Closter

Invité vun der Redaktioun (31. Mee)René Closter: Nei LAR-Hangare si schonn ze kleng

<http://www.rtl.lu/letzebuerg/radio.rtl.lu/emissionen/den-invite-vun-der-rtl-redaktioun//1187346.html>

- Interview René Closter

Luxembourg Air Rescue a 30 ans

29 mai 2018 07:59; Act: 29.05.2018 09:23

Sauver des vies, contre vents et marées

<http://www.lessentiel.lu/fr/luxembourg/story/29416741>

- 30 years LAR

30 Jahre Air Rescue

29. Mai 2018 07:51; Akt: 29.05.2018 07:59

Lebensretter gegen alle Widerstände

<http://www.lessentiel.lu/de/luxembourg/story/14959345>

- 30 years LAR

„Man arbeitet hier nicht, man ist dabei“

journal.lu - 31.05.2018

<http://www.journal.lu/top-navigation/article/man-arbeitet-hier-nicht-man-ist-dabei/>

- 30 years LAR

Ein Hoch auf die Retter der Lüfte

<https://www.wort.lu/de/panorama/ein-hoch-auf-die-retter-der-luefte-5b1022b6c1097cee25b8a57a>

- Pics 30 years event

Air Rescue: „Ein Stück Luxemburg“

31. Mai 2018. 20:05 Uhr - Akt: 31. Mai 2018. 20:47 Uh

<http://www.tageblatt.lu/headlines/air-rescue-ein-stueck-luxemburg/>

- Pics 30 years event

30 ans d'heures de vol pour Luxembourg Air Rescue

<http://paperjam.lu/news/30-ans-dheures-de-vol-pour-luxembourg-air-rescue>

- 30 years event

Landung um Hudson River 2009 Co-Pilot Jeff Skiles am Exklusiv-Interview

<http://www.rtl.lu/letzebuerg/www.rtl.lu/international//1188021.html>

- Interview Jeff Skiles

Hudson hero on hand as Air Rescue turns 30

<http://delano.lu/d/detail/snapshots/hudson-hero-hand-air-rescue-turns-30/181220#pid=1>

- 30 years event