



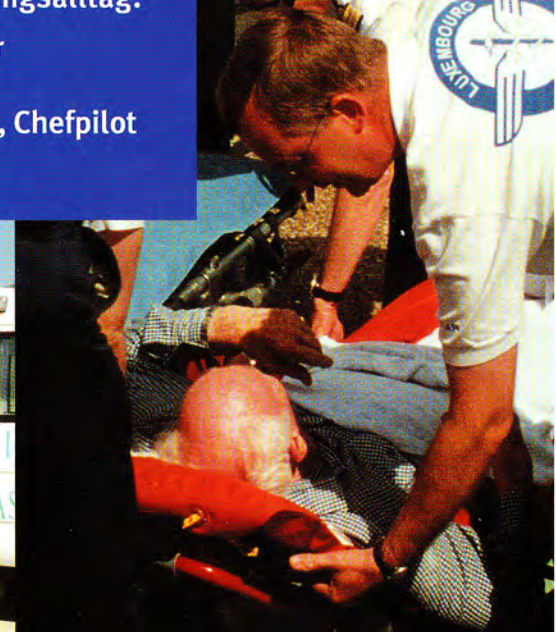
LAR REPORT

SEPTEMBRE 2001



Les rapatriements de l'été

- 7 Dossier: Quality Management
- 10 Unsere Partner im Rettungsalltag: die Froschmänner
- 16 Portrait: Clive Beacham, Chefpilot





Envie de voir plus grand?



Nous construisons l'avenir sur vos envies.

► Vos rêves ont besoin de place? Voyez plus grand en toute sécurité – la **Classe E** de Mercedes est plus que généreuse avec l'espace vital qu'elle vous crée. Normal, car c'est votre voiture qui doit s'adapter à votre style de vie tout personnel – et non l'inverse.

► Message reçu chez Mercedes qui offre la **Classe E** en berline et, pour les très grands rêves, en break. L'éventail des 10 motorisations (4 diesel et 6 essence) va jusqu'à une puissance de 354 CV (260 kW), toutes étant munies de série d'une nouvelle boîte mécanique 6 vitesses ou automatique 5

vitesses (suivant la motorisation). Pour ce qui est de l'équipement, Mercedes a laissé moins de place au rêve... En rehaussant le standard de base avec notamment les sièges à réglage partiel électrique, la climatisation, l'autoradio, le volant multifonctions, et, question sécurité, la régulation de comportement dynamique ESP et les airbags de tête, le tout en série.

► Place à vos rêves – la **Classe E** de Mercedes vous donne envie de voir plus grand. Découvrez-la chez votre partenaire Mercedes-Benz à partir de 1.240.000.- LUF. (30.738,80 €)

► Profitez également de nos conditions de financement chez Mercedes-Benz Finance, le chemin le plus aisé vers votre Mercedes.



Mercedes-Benz



Editorial EDITORIAL

Der Traum vom Sommerurlaub

Der jährliche Sommerurlaub, für die meisten Menschen heute eine Selbstverständlichkeit, ist für fast alle LAR-Mitarbeiter leider ein Ding der Unmöglichkeit geworden. Gerade wenn Urlauber ihre wohlverdiene Ferien in fernen Gestaden verbringen, wenn das soziale und politische Leben im Grossherzogtum auf Sparflamme läuft, wenn Baumaschinen ruhen, Ministerien und Verwaltungen teilweise ausgestorben scheinen, drehen die Rotoren und Turbinen der LAR-Rettungshubschrauber und Ambulanzflugzeuge auf vollen Touren.

Im Hubschrauberbereich lassen, neben den leider alltäglichen Notfällen wie Herzinfarkt und Verkehrsunfällen, vor allem Freizeit- und Sportunfälle die Einsätze an manchen Tagen teilweise dramatisch ansteigen. „Kind nach Sturz im Schwimmbad schwer verletzt“, „Jugendlicher mit Sprengkörper hantiert“, „Taucher am Stausee verunglückt“, „Kletterer im Berdorfer Felsen 17 m tief gestürzt“, „Durch Stichflamme beim Grillen lebensgefährlich verbrannt“, so lauten während der Sommermonate die Alarmmeldungen und lassen die Crews nicht zur Ruhe kommen. Bis zu 9 Einsätze pro Tag, zwischen 8 Uhr morgens und Sonnenuntergang, sind für die LAR-Rettungsflieger im Sommer keine Seltenheit.

Unseren Hubschrauber-Piloten wird unter immensem Zeitdruck bei ständig neuen, oft beengten Landeplätzen ein Höchstmass an fliegerischem Können abverlangt. Da gibt es keinen Feierabendblick auf die Armbanduhr: Unfallopfer können nicht auf einen besseren Landeplatz oder eine passendere Uhrzeit warten.

Die oft lebensrettende Schnelligkeit ist hier vor allem eine Frage von Übung und Qualifikation und kann nur durch den hohen Ausbildungsstandard unserer Piloten, Ärzte, Rettungsassistenten und ihren kompromisslosen Dienst an der Sache garantiert werden.

Dazu kommen die Hilferufe schwerkranker oder verunglückter Mitglieder aus den entferntesten Regionen der Welt. Menschen, die von einer Sekunde auf die andere aus einer heilen, wohl organisierten Urlaubswelt in eine Welt voller Angst, Schmerz und Ungewissheit katapultiert werden. Menschen, die urplötzlich feststellen müssen, wie dramatisch es werden kann, in nahen oder fernen Ferienländern auf adäquate medizinische Hilfe angewiesen zu sein und dabei sowohl sprachliche als auch administrative Hürden überwinden zu müssen.

Für sehr viele von Ihnen war während der vergangenen Monate das freundliche „Gudde Moien“ am LAR-Telefon, der Beginn einer Rettung aus widrigsten Verhältnissen und der erste Schritt in die Rekonvaleszenz nach einem Unfall oder einer plötzlichen Krankheit. Quasi täglich waren während dieses Sommers die fliegenden Krankenzimmer der LAR mitsamt der medizinischen Mannschaften in der Luft um Menschen in Not nach Hause zu bringen.

Es sind vor allem die Dankeschreiben jener Menschen, die durch das schnelle Eingreifen der LAR gerettet werden konnten, die unsere Piloten und Med-Crews immer wieder motivieren, weiter zu machen, auf ihren Sommerurlaub zu verzichten und statt dessen für ihre in Not geratenen Mitmenschen da zu sein.

Notfallpatienten, die unsere Hilfe brauchen, können sich daher auch in Zukunft auf das Engagement unserer Mitarbeiter verlassen. Und falls sie nicht ins Krankenzimmer gehen können, dann fliegen wir eben das Krankenzimmer zum Patienten.

René Closter
Präsident

(Texte français à la page suivante.)



SOMMAIRE

Editorial / Frequently asked questions	3/4
Actualité nationale	5
Der Traum vom Fliegen	6
Dossier "Quality Management"	7/9
Unsere Partner im Rettungsalltag „Die Froschmänner“	10/11
Dons - Spendenchronik	12
Demande d'adhésion	13
Missions nationales	14/15
Interview de Clive Beacham	16
Quelques conseils	17
Un autocollant qui peut sauver des vies	18
Junior Pilot	19

IMPRESSUM

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

Editeur:

Luxembourg Air Rescue a.s.b.l.
175A, rue de Cessange
L-1321 Luxembourg
Tél.: 48 90 06 / Fax: 40 25 63
<http://www.air-rescue.lu>
e-mail: info@air-rescue.lu

Rédacteur en Chef:

Chantal Boly

Photos:

Luxembourg Air Rescue

Ont collaboré à ce numéro:

Horst Goetz-Schmitt, Jean Leesch

Layout:

Orbite Conseil
13, rue du Fort Bourbon
L-1249 Luxembourg
Tél.: 40 21 13-1

Régie publicitaire:

régie st paul
16, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél.: 4993-9001

Impression:

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

Relation bancaire:

Dexia/BIL
0 - 116/7956



EDITORIAL



Éte de rêve, rêve d'été?

Malheureusement il ne peut pas être question de congés d'été - pourtant si banals pour la majorité des gens - quand il s'agit des collaborateurs de la Luxembourg Air Rescue. Quand les vacanciers sont partis pour des destinations lointaines, quand la vie sociale et politique du Grand-Duché est mise en veilleuse, quand le secteur du bâtiment affiche congé collectif et quand les ministères et les administrations sont déserts, c'est le moment où les rotors et les turbines des hélicoptères et des avions sanitaires de la LAR tournent à pleine puissance.

Dans le domaine du sauvetage par hélicoptère, ce sont surtout des accidents de sport et de loisirs qui viennent s'ajouter aux problèmes, hélas quotidiens, comme l'infarctus ou l'accident de la route et qui, par journées, font gonfler dramatiquement le nombre de nos missions. « Jeune enfant grièvement blessé après chute dans piscine », « Il bricole ses propres explosifs », « Plongeur en détresse au lac du barrage », « Chute de 17 m dans la Petite Suisse », « Un barbecue qui a tourné mal », autant de faits divers qui, en été, empêchent nos crews de s'accorder un instant de repos. Jusqu'à 9 missions par jour en été ne sont donc rien d'exceptionnel pour nos équipages qui restent en état d'alerte de 8h00 du matin au coucher du soleil.

Atterrissages dans des endroits inconnus souvent étroits qui exigent des performances de pilotage exceptionnelles, assortis de l'évidence qu'on se livre à une course contre la montre, tel est le travail quotidien de nos anges des airs. Une chose est certaine : leur travail ne s'arrête pas à 17h00 pile car les victimes ne choisissent pas elles-mêmes ni le lieu ni le moment de leur accident.

La rapidité souvent vitale de nos missions est avant tout une question d'exercice et de qualification et ne peut être garantie que par le niveau de formation très élevé de nos pilotes, médecins, personnel paramédical et leur dévouement exemplaire à la bonne cause.

D'un autre côté nous devons gérer les appels à l'aide de membres malades ou accidentés aux quatre coins du monde. La vie de ces personnes bascule d'un instant à l'autre du rêve au cauchemar lorsqu'ils doivent constater que ces destinations de rêve n'offrent pas du tout le même standard au niveau médical qu'au niveau de l'infrastructure touristique. Douleur, peur et précarité les guettent quand il s'agit de surmonter des obstacles administratifs et des barrières linguistiques pour enfin avoir droit à des soins pourtant vitaux.

Nombreux sont ceux qui ont savouré le « Gudde Moien » au téléphone de la LAR, comme une formule magique qui signifiait aussi bien la fin du calvaire que le début de la convalescence c.-à-d. le rapatriement depuis une destination lointaine où plus rien ne fonctionnait après une grave maladie ou un accident. Entre juillet et septembre, les stations de réanimation volantes de la LAR se déplacent presque quotidiennement pour ramener des patients à la maison.

Ce sont les lettres de remerciement de tous ceux qui ont pu être sauvés grâce à notre intervention rapide qui motivent nos pilotes et les équipes médicales à continuer leur travail difficile, à renoncer à leurs congés d'été et à se mettre au service des personnes en détresse.

Dans le passé comme à l'avenir, les malades ou blessés peuvent compter sur l'engagement de nos collaborateurs. Et dans le cas où ils ne peuvent pas se rendre aux premiers secours, nous ramenons l'aide auprès d'eux.

René Closter
président

FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

Die meist gestellten Fragen unserer Mitglieder

Les questions les plus fréquentes de nos membres

Was genau bedeutet die Familienmitgliedschaft bei der LAR?

Familienmitgliedschaft bei der LAR bedeutet, dass Sie und ihr Ehe- oder Lebenspartner, insofern Sie an einer

Adresse leben, sowie die Kinder, die aus dieser (oder einer vorherigen Ehe oder Partnerschaft) hervorgehen und zu ihren Lasten sind, für den Preis von 2.400.- Franken im Jahr bei der LAR versichert sind. Dies gilt übrigens auch für gleichgeschlechtliche Paare. Für Kinder, die nach dem 18. Lebensjahr aufgrund ihres Studiums weiter zu Lasten der Eltern sind, muss jährlich eine Studienbescheinigung (certificat de scolarité) an die LAR-Verwaltung geschickt werden.

L'affiliation familiale, c'est quoi exactement?

L'affiliation familiale auprès de la LAR signifie que vous et votre partenaire (conjoint ou partenaire en union libre), vivant à une même adresse, ainsi que les enfants naturels ou reconnus êtes assurés pour la somme modique de 2.400.- luf par an. Cette condition est également applicable aux couples du même sexe. Pour les enfants ayant dépassé l'âge de 18 ans et poursuivant des études, donc à charge des parents, un certificat de scolarité est à adresser annuellement à l'administration de la LAR.

Photo - Nachlese

Grossherzog Henri besuchte LAR-Basis auf dem Findel



Der Großherzog zeigte sich hocheifrig über den hohen Qualitätsstandard unserer Leistungen.



Der Großherzog Henri, Innenminister Michel Wolter und Regierungsrat Jean-Paul Conzemius nehmen probeweise Platz an Bord.

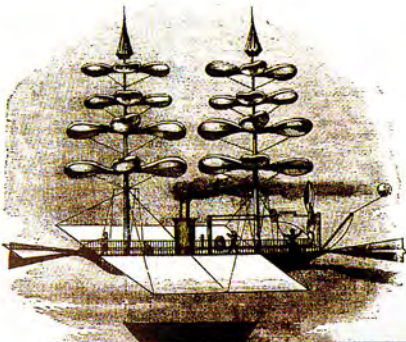


Der Großherzog und der Innenminister zusammen mit dem LAR-Präsidenten René Closter, der den hohen Gästen Erklärungen gab.



Der Traum vom Fliegen

Ein Sprung in das vergangene Jahrhundert



Die Idee des Hubschraubers wurde in diesem Entwurf von Gabriel de la Landelle aus dem Jahre 1863 erkennbar. Er hat vieles gemein mit Jules Vernes Helikopter „Albatros“, den er 23 Jahre später in einem seiner Romane beschrieb.

Verfolgt man die Entwicklungsgeschichte des Hubschraubers im Laufe der Jahrhunderte, so tauchen viele Namen auf. Die unzähligen und ungezählten Konstrukteure kamen aus unterschiedlichen Ländern der Erde. Ungezählt, weil ein großer Teil der früheren Helikopter-Entwicklungsarbeit im Dunkeln und unter dem Siegel der Verschwiegenheit stattfand. Sie wurde nie richtig aufgezeichnet. Und so ist es denn auch nicht leicht, die konstruktiven Leistungen einzuordnen.

Sie werden sich, liebe Leserin, verehrter Leser, erinnern, dass wir bei dem Hubschrauberlebenslauf in unserer letzten Ausgabe im Jahre 1863 stehen geblieben waren. Lassen Sie uns, wenn Sie gestatten, einen Sprung in das vergangene Jahrhundert machen. Ich sagte Ihnen ja bereits, dass es nicht möglich ist, alle Leistungen und deren Konstrukteure aufzuzählen. Wir wollen hier einige herauspicken, um einen kleinen Einblick in die komplexe Geschichte unseres Drehflüglers zu bekommen.

Den ersten Hubschrauber, mit dem sich ein Mensch vom Boden abhob, bauten 1907 die Franzosen Louis und Jacques Bréguet und Charles Richet. Vier paarweise nebeneinander an den Enden von Auslegern angebrachte gegenläufige Hubschrauben wurden von einem 50-PS-Antoinette-Benzinmotor versorgt. Allerdings: Der Flug mit dem Bréguet-Richet-Gyroplane N°1 am 24. August 1907 wurde nicht als freier Flug anerkannt, da zur Sicherung des sich

bis auf 60 Zentimeter erhebenden Gerätes vier Männer die Maschine mit Stangen in stabiler Lage hielten. So streng waren damals schon die Bräuche.

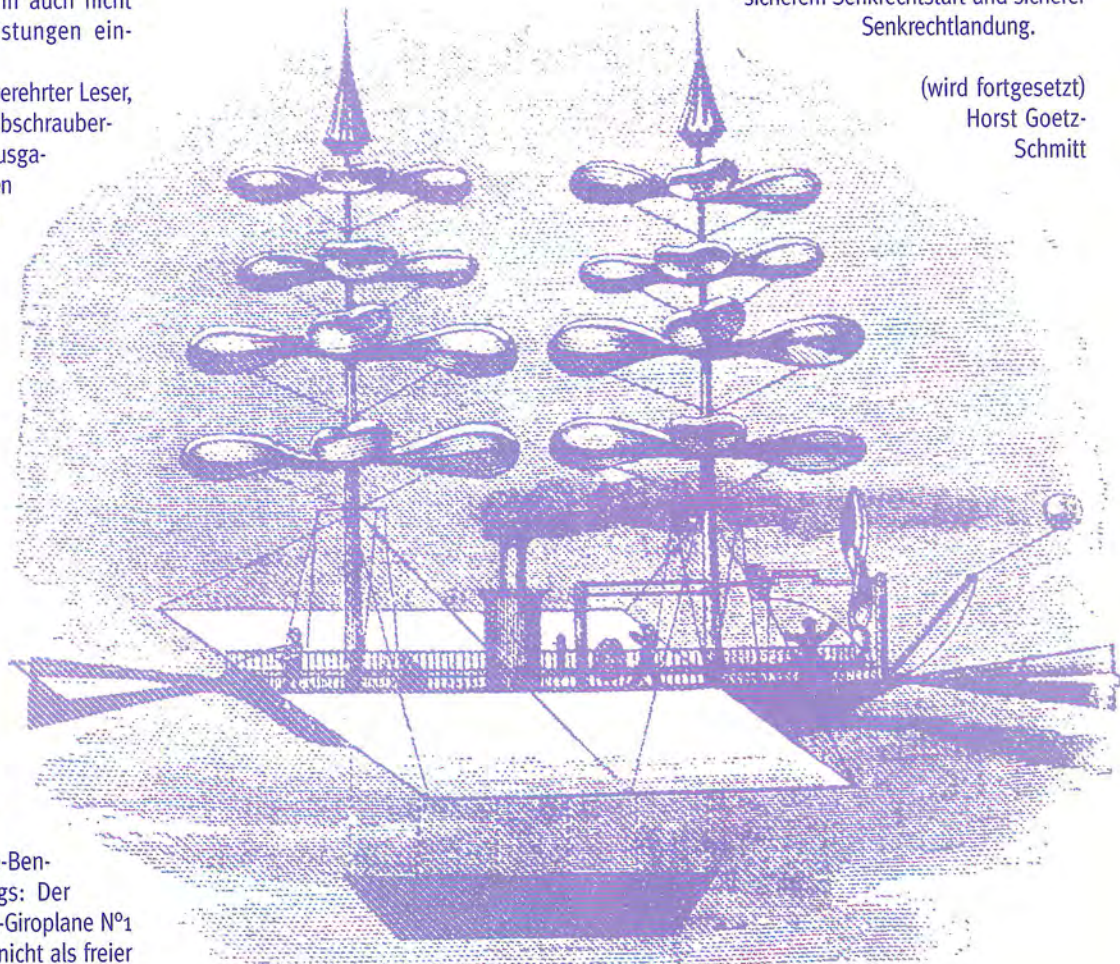
Die Anerkennung, den ersten wirklich freien Flug mit einem bemannten Hubschrauber gemacht zu haben, holte sich der Ingenieur Paul Cornu, ebenfalls ein Franzose. Mit seinem „fliegenden Fahrrad“ gelang ihm am 13. November 1907 ein Schwebeflug von sage und schreibe 30 Sekunden und einer Höhe von 30 Zentimetern. Bei weiteren Versuchen konnte er die Höhe - Sie werden es nicht glauben - auf fast (aber eben doch nur fast) zwei Meter steigern. Am 22. Juli 1908 gelang Bréguet-Richets Gyroplane No. 2 bereits ein einigermaßen gut gesteuerter Flug von fünf Meter Höhe und 20 Meter Länge.

In den darauf folgenden Jahren lernten Konstrukteure auf internationaler Ebene offensichtlich voneinander. Die Leistungen steigerten sich, zögernd zwar noch und, an unseren jetzigen Verhältnissen gemessen, kaum nennenswert, aber dennoch ständig. 1917 baute der später

weltberühmte ungarische Aerodynamiker Theodore von Kármán, zusammen mit von Asboth und Zurovec, im Auftrag der österreichischen Armee den ersten Fesselhubschrauber der Welt. Er steht heute im italienischen Luftfahrtmuseum in Rom.

Erst in den zwanziger Jahren zeigten sich neue Fortschritte in der Hubschrauberforschung. Der Marquis de Pescara, ein Argentinier, konstruierte und baute in Frankreich und Spanien einige Versuchsträger. Er erfand auch die Autorotation. Am 8. April 1924 flog er einen Weltrekord: 600 Meter weit vor dem Wind. Neun Jahre später, am 25. Oktober 1933, stellte Nicolas Florin, ein Belgier russischer Abkunft, einen Dauerflugrekord auf: Er blieb knapp zehn Minuten in der Luft. 1936 gab es mit der Bréguet-Dorant-Gyroplane weitere Rekorde: am 26. September einen Höhenrekord von bereits 188 Metern, am 24. November einen Dauerrekord von einer Stunde, zwei Minuten und fünf Sekunden, einen Streckenrekord in geschlossener Strecke von 43,25 km und am 22. Dezember einen Geschwindigkeitsrekord von 107,2 km/h. Zum ersten wirklich lenkbaren Hubschrauber wurde dann wirklich der deutsche Focke Fw 61. Zwischen 1937 und 1939 erzielte er den Durchbruch zum stabilen Flug mit sicherem Senkrechtstart und sicherer Senkrechtlandung.

(wird fortgesetzt)
Horst Goetz-Schmitt





LAR



DOSSIER



M. Aly Matzet

— *Quality management* — QUALITY MANAGEMENT

Prévisiblement en fin d'année, après de longues préparations et d'innombrables entretiens qui ont fait couler beaucoup d'encre, la Luxembourg Air Rescue sera arrivée au bout de sa démarche qualité par l'obtention de l'ISO 9002, le label de qualité par excellence. Mais pourquoi une démarche qualité dans une asbl? Et bien, pour attein-

dre un niveau de qualité et de sécurité/santé de plus en plus élevé et pour devenir, non la plus grande, mais la meilleure organisation de prestation de services aéronautiques, et notamment de sauvetage aérien.

Tout ceci n'est évidemment pas gratuit. La démarche «Qualité», c'est avant tout des processus et des procédures qui nous accompagneront dans notre travail quotidien et qui vont fixer les standards auxquels vous pouvez prétendre quand vous êtes transporté par nos soins. Comme elle inclut beaucoup

de responsabilité et de rigueur, un accent particulier est mis sur la formation de notre personnel et sa motivation à travailler en accord avec les principes et procédures énoncés dans le manuel «Qualité».

Dans l'interview ci-après nous avons essayé de cerner avec **Monsieur Aly Matzet, Quality Manager de la LAR**, les chances et défis de la démarche «Qualité». Avec comme résultat, nous osons l'espérer, des patients satisfaits d'un transport rapide, effectué selon les règles de l'art, en parfaite sécurité.

DOSSIER

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
2001



- Quality management - QUALITY MANAGEMENT

Service qualité, certification iso, norme iso... à quoi bon ?

LAR-Report : *De nombreux articles de presse annoncent que telle société ou telle firme s'est fait certifier ISO ou qu'elle a reçu un label de qualité. De quoi s'agit-il en fait ?*

Aly Matzet, QM : L'idée de maîtriser tous les services et processus dans une société afin d'être compétitif et de livrer de bons produits et services à ses clients n'est pas nouvelle. Depuis le début du vingtième siècle bon nombre de scientifiques ont travaillé sur ce sujet et se sont posé la question,

comment une société pouvait fournir à ses clients les meilleurs services et produits tout en restant compétitive vis à vis de la concurrence. Certaines règles se sont cristallisées au fil du temps, des systèmes ont été reconnus et sont devenus de plus en plus populaires, des normes utilisées par tous pour ces systèmes se sont établies et sont appliquées aujourd'hui à l'échelle mondiale.

LAR-Report : *Quelle est cette méthode qui est appliquée aujourd'hui ?*

Aly Matzet, QM : En fait, c'est assez simple. D'abord on définit ce qu'on fait. Cela permet à tout le monde de connaître l'objectif d'une société et les produits ou services qu'elle est censée produire. Dans notre cas précis il s'agit tout d'abord de satisfaire les besoins spécifiques de nos clients, en l'occurrence les malades, en y répondant par la rapidité, la compétence et l'efficacité. Puis il s'agit d'assurer ces prestations de service au coût le plus juste et selon les règles les plus strictes en vigueur dans les domaines de la qualité, de la sécurité/santé et de l'environnement. C'est pour afficher cette volonté, que la LAR est en train de formaliser les dispositions existantes en mettant en place un système « Qualité » selon la norme EN ISO 9002, en complément d'autres outils de management déjà en place, tels que le système JAR.

LAR-Report : *Dans la pratique ça se passe comment ?*

Aly Matzet, QM : En premier lieu, on définit comment on arrive à produire ses produits et services. Dans les grandes sociétés on appelle cela les procédures. Il s'agit en principe d'une sorte de mode d'emploi qui définit clairement qui fait quoi et comment. Il est évident que tout dépend de l'efficacité de ces procédures et de leur bonne application. La logique impose que les mauvaises procédures donnent des mauvais résultats.

En améliorant les procédures, les résultats suivront la même direction. L'astuce dans un bon système réside dans le fait, que l'on n'utilise pas un système fixe, figé pour une éternité, mais qu'on le change si cela s'avère nécessaire. Le système pourra donc prendre en considération tous les changements qui peuvent intervenir. Le principe est facile à comprendre : on fait un travail, on regarde le résultat et on se pose la question si on pouvait améliorer le résultat la prochaine fois. Si une amélioration est possible, on changera les procédures par la suite pour faire un meilleur produit; et la prochaine fois - rebelote - le processus reprend dès le début.



LAR

DOSSIER

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
2001



LAR

Chaque société doit déterminer comment elle veut arriver à son but et elle doit s'imposer elle-même des objectifs réels qu'elle voudra atteindre. Pour qu'un chacun sache ce qu'il doit faire dans la société, les procédures sont distribuées dans la société et sont accessibles à tous. Toutes les données qu'il faut connaître sont regroupées dans un grand livre que l'on appelle « Manuel de Qualité ».

LAR-Report : Et qui garantit le suivi de la démarche « Qualité » ?

Aly Matzet, QM : Un volet important d'une bonne gestion de qualité est la traçabilité de tout ce qui a été fait dans la société, afin de pouvoir constater, même après coup, ce qu'on aurait pu mieux faire si un mauvais résultat a été fourni. Mais il importe que lorsqu'on écrit on le fait dans le respect le plus strict de la vérité selon la devise "Dire ce qu'on fait et faire ce qu'on dit". La vérité doit être respectée, non seulement parce qu'il ne sert à rien d'être malhonnête, mais parce que chaque système est contrôlé. Dans le jargon professionnel cela s'appelle un audit. L'audit est réalisé par des auditeurs externes spécialement préparés à cette tâche et qui ne font pas partie du service à contrôler. Par principe, personne n'a le droit de se contrôler soi-même.

Celui qui a donc un certificat peut démontrer à tous les autres que la gestion de sa société se fait selon des normes internationales qui ont prouvé leur efficacité au fil des années.

LAR-Report : Et quel est finalement l'avantage pour les membres d'adhérer à un organisme certifié ISO 9002 ?

Aly Matzet, QM : Pour nos membres, c'est avant tout la certitude que des efforts continus sont entrepris pour améliorer notre service qui est en l'occurrence le sauvetage aérien dans toutes ses facettes. Pour nous-mêmes, c'est un outil de contrôle interne qui nous empêche de nous reposer sur nos lauriers et qui nous incite à nous remettre régulièrement en question. C'était d'ailleurs depuis toujours notre devise, mais maintenant elle est définitivement formalisée.

LAR-Report : Merci pour vos précisions, nous allons approfondir ce sujet dans une de nos prochaines éditions.

Dankeschreiben unserer Mitglieder Remerciements de nos membres

Herr Louis Hilbert aus Lorentzweiler verbrachte ein paar Tage mit Freunden in Budapest, als er Durchblutungsstörungen im Kopf bekam. Da der medizinische Standard in dem ungarischen Krankenhaus, in das er eingeliefert wurde, sehr niedrig war, beschloss er, als langjähriges Mitglied der LAR, unsere Hilfe zu beanspruchen. Nach seiner Rückkehr schreibt er uns:

„Danke an die Air Rescue betreffend den Heimtransport per Flugzeug von Budapest nach Luxemburg am 16. Juli 2001.

Vielen Dank an die diensttuende Beamtin von der Air Rescue, die alles Nötige von Luxemburg aus mit meinem Freund Robert Menster in Budapest arrangierte. Flugzeug ab Findel via Budapest und zurück, Krankenwagen ab Findel, Bettreservierung im Krankenhaus in Luxemburg, alles war bestens vorbereitet.

Wieder einmal hat sich bewiesen, dass die Air Rescue nicht nur aus einem Namen besteht, sondern auch fähig ist, schnell mit besten Kräften und der modernsten medizinischen und technischen Ausrüstung an vielen Punkten dieser Erde in Schwierigkeit geratenen Mitgliedern zu helfen.

Deshalb möchte ich allen Lesern dieses LAR-Reports nur empfehlen, Mitglied dieser Rettungseinrichtung zu werden, denn schon morgen vielleicht dürftest auch Du die Dienste dieser so ungemein wichtigen Hilfsorganisation in Anspruch nehmen.“

En mai 2001, Monsieur Marco Netti d'Eischen qui séjournait à ce moment au Sud de l'Italie, connaissait de sérieux troubles de santé : insuffisance rénale aiguë et attaque ischémique, tel le diagnostic posé par les médecins traitants. Après son rapatriement avec le Learjet de la LAR il nous écrit :

«...Je tiens tout d'abord... à remercier toute l'équipe qui est venue me chercher et qui a été d'une gentillesse et d'un dévouement incomparables, mais aussi votre équipe stationnée à Luxembourg, qui a pris en charge toutes les opérations et qui en peu de temps a su mettre en place toute cette organisation de A à Z.

...Monsieur Closter, merci à vous tous et à toute votre équipe... sans votre organisation rapide et parfaite, je ne crois pas que je serais revenu en bon état d'Italie».

DOSSIER

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
2001



—die Froschmänner

Unsere Partner im Rettungsalltag: die Froschmänner



LAR

Sei (k)ein Frosch

„Es gibt viel zu tun: Tauchen wir unter“. Wer hat nicht irgendwo schon einmal die Verballhornung jenes bekannten Werbeslogans: „Es gibt viel zu tun - packen wir's an“ gelesen oder gehört? Sie gilt eigentlich jenen Zeitgenossen, deren Arbeitswut sich in ganz bescheidenen Grenzen hält. Für die Froschmänner des luxemburgischen Zivilschutzes könnte sie jedoch ein Motto sein - wenn sie es denn nicht gar ist. Wenn sie tauchen, gibt es wahrlich viel zu tun. Diese Spezialgruppe, die bei jeder Witterung tätig ist, im und unter Wasser, bei Rettungs- und Bergungseinsätzen, gehört mit zu den vielen Partnern, mit denen die LAR seit ihrem Bestehen eng zusammenarbeitet.

Begonnen hatte das alles vor mehr als 30 Jahren. Die Kanalisierung der Mosel, sowie die rasante Entwicklung des Tourismus am Stausee und die damit verbundenen Notfälle im Wasser, führte im Jahre 1970 zur Gründung der ersten Gruppe von Rettungstauchern. Dort wo unzählige und ungezählte Badegäste sich am Stausee von Esch/Sauer vergnügen, sind diese Froschmänner vom 15. Mai bis zum 15. September an allen Wochenenden, sowie an Feiertagen im Einsatz, um nicht nur Erste Hilfe zu leisten. Mit ihren drei Booten



helfen sie vornehmlich in Notfällen und außergewöhnlichen Situationen. Sie halten wachsame Augen auf alle Badegäste und Wassersportler. Ihre abwechslungsreichen Tätigkeiten sorgen dafür, dass Einsätze bei Froschmännern niemals zur Routine werden.

In ihrem Prospekt heißt es wörtlich: „Ausdauer, Innovationstalent, Teamgeist und Selbstdisziplin zeichnen den Rettungstaucher des Zivilschutzes aus. Dies

sind keine beschönigenden Attribute, sondern sind ein absolutes Muss, um ein vollwertiges Mitglied dieser Spezialinheit zu werden. Dass bei jedem Tauchgang die Eigensicherheit, sowie die des Tauchpartners Vorrang hat, versteht sich von selbst.“

Wir wollten wissen, was sich hinter diesen eher nüchternen Sätzen verbirgt und sprachen mit dem derzeitigen Gruppenchef Roland Disiviscour aus Noertzingen. Um es gleich vorwegzunehmen: Viele sind bereit und willig, als Mitglied in dieser Gruppe zu helfen. Aber nur ein ganz geringer Prozentsatz hält den harten Anforderungen der rund dreijährigen Ausbildung stand, um als vollwertiger Rettungstaucher eingesetzt zu werden.

Zur Zeit zählt die Gruppe der Rettungstaucher des Zivilschutzes rund 25 Mitglieder. Die Altersgrenze ist gesetzlich auf 55 Jahre festgelegt. Der jüngste Froschmann ist 23, der älteste 50 Jahre alt. „Alle drei bis vier Jahre muss die Gruppe erneuert werden“, sagt uns Roland Disiviscour.

„Das liegt einmal am Ausscheiden aus Altersgründen. Manche Mitglieder verlassen uns aus Umzugs- oder Berufsgründen und anderen wird aus unterschiedlichen Gründen der permanente Einsatz und Bereitschaftsdienst zuviel.“

Der Bewerber muss zwischen 16 und 35 Jahre alt sein, eine ärztliche Kontrolle und einen Kursus in Erster Hilfe absolviert haben. Darüber hinaus muss er die Fähigkeit besitzen, eine Viertelstunde schwimmen zu können. Danach beginnt die Fortbildung zum Rettungsschwimmer, gefolgt von der eigentlichen Ausbildung zum Rettungstaucher.

„Nachdem wir im Schwimmbecken die Schwimmfähigkeit des Bewerbers getestet haben, sprechen wir mit jedem Ein-

zelnen,“ erklärt Gruppenchef Disiviscour. „Er muss genau wissen, worauf er sich einlässt, wenn er Froschmann werden will. Zum Beginn eines jeden Lehr-



gang es melden sich so zwischen 80 bis 90 Bewerber. Wenn er beendet ist, bleiben acht oder neun vollwertig ausgebildete Rettungstaucher übrig.“

Er berichtet weiter, dass nicht selten Bewerber bereits beim Tauchen mit der Flasche Platzangst bekommen. Das Tief tauchen bis auf 15 Meter Tiefe wird in den Anlagen auf dem Kirchberg durchgeführt. (Zum Ende der Ausbildung können die luxemburgischen Froschmänner bis auf 60 Meter Tiefe tauchen). Dann geht es für eine ganze Woche geschlossen auf die Zivilschutzschule in Limpach. Hier gibt es Theorie und Praxis gleichermaßen. Diese Ausbildung wird danach ein Jahr lang an jedem letzten Wochenende im Monat fortgesetzt. Gelehrt werden verschiedene Suchmassnahmen, Verhalten an der Unfallstelle, Einsatzlehre, Leinen- und Freitauchen, Arbeiten unter Wasser mit und an verschiedenen Materialien wie etwa Holz und Eisen, Entfernungen ausmessen und vieles andere mehr. „Letzteres ist wichtig, wenn wir zum Beispiel in der Mosel unter Wasser an Schiffen oder Brücken arbeiten müssen,“ erklärt Roland Disiviscour. „Schwierig und unterschiedlich sind die Suchmassnahmen, weil oftmals die Sicht im Wasser so schlecht ist, dass wir uns nur langsam vorwärtstasten können.“ Und weiter: „Wer dann zunächst das theoretische und später das praktische Examen geschafft hat, weiß, was Rettungstauchen heißt.“ Der Bewerber kann



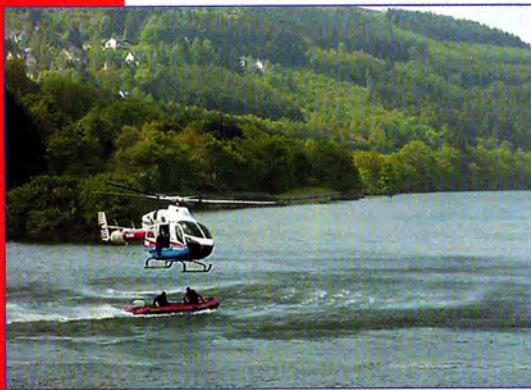
DOSSIER

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
2001



LAR

nun bereits im Bereitschaftsdienst eingesetzt werden. Die Ausbildung ist damit jedoch noch lange nicht abgeschlossen. Weitere Spezialausbildungen sind notwendig. Es folgt die Einweisung im Helikoptereinsatz. Seit Bestehen der „Luxembourg Air-Rescue“ arbeiten die Froschmänner des Zivilschutzes eng mit der LAR zusammen. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn es Einsätze außerhalb des Bereitschaftsdienstes gibt und die Rettungstaucher auf schnellstem Wege zum Einsatzort gebracht werden müssen. Geübt wird sowohl das Abspringen und das Abseilen aus dem Helikopter in voller Taucherausrüstung. Darüber hinaus muss jedes Mitglied im Besitz eines Bootsführerscheines sein. Dazu Grup-



Wieviel Einsätze insgesamt gefahren wurden, vermag er auf Anhieb nicht zu sagen. Reine Tauchereinsätze gibt es durchschnittlich etwa 20 im Jahr. Die höchste Zahl lag in einem Jahr bei 50.

Die individuelle moderne Ausrüstung wird fortwährend auf dem letzten Stand der Technik gehalten. Da die Einsätze der Froschmänner nicht nur bei Sonnenschein, sondern oftmals in extremen Situationen - etwa bei niedrigen Wassertemperaturen oder schlechten Sichtverhältnissen - erfolgen, ist hochmodernes und zuverlässiges Material erforderlich und wird auch dementsprechend beschafft. Die vollständige Ausrüstung eines Froschmannes kostet nach Angaben des Gruppenchefs rund 100.000 Franken.

Ob auch Frauen sich beworben hätten, um anderen Menschen auf diese Art helfen zu können, wollen wir zum Abschluss unseres Gespräches wissen. „Natürlich hat es auch schon weibliche Bewerber gegeben,“ erinnert sich Roland Disiviscour. „Wir haben sie auch angenommen. Aber im Verlauf der Ausbildung haben sie eingesehen, dass die körperlichen Anforderungen einfach zu viel für sie waren.“ Alles in allem: Für Menschen, die - auf



penchef Disiviscour: „Der Stausee ist immerhin 16 km lang. Wenn wir Bereitschaftsdienst haben, müssen wir mit unseren drei Booten permanent Beobachtungs- und Kontrollfahrten machen. Die Menschen wollen immer mehr für sich alleine sein und am Stausee gibt es unendlich viele Ecken, wo sie sich niederlassen.“

wollen wir zum Abschluss unseres Gespräches wissen. „Natürlich hat es auch schon weibliche Bewerber gegeben,“ erinnert sich Roland Disiviscour. „Wir haben sie auch angenommen. Aber im Verlauf der Ausbildung haben sie eingesehen, dass die körperlichen Anforderungen einfach zu viel für sie waren.“ Alles in allem: Für Menschen, die - auf

welche Art auch immer - ihre Freizeit an und auf luxemburgischen Gewässern verbringen, ist es beruhigend, sich im Notfall auf diese gut ausgebildete und hochspezialisierte Rettungsgruppe verlassen zu können.

Horst Götz-Schmitt

DOSSIER

Helfen sie uns helfen!

Da die Luxembourg Air Rescue eine rein private, gemeinnützige Organisation ohne Gewinnzweck ist, können wir nur durch die Unterstützung unserer Mitglieder - in Form von Beiträgen und Spenden - weiterbestehen und weiterwirken. Nur die Solidarität unter unseren Mitgliedern erlaubt uns in der Tat, auf das hochqualifizierte Personal und die erforderliche ultramoderne technische Infrastruktur zurückgreifen zu können, mit der wir Menschen in Not qualifizierte Hilfe bieten. Im Gegensatz zu anderen Hilfsorganisationen, die zeitlich limitiert bei Katastrophen zum Einsatz kommen und mit

punktuellen Spendenaufrufen ihren Einsatz finanzieren, hat die LAR Asbl. täglich beachtliche Fix- und Unterhaltskosten, die wir aus eigenen Mitteln bestreiten müssen. Jede auch so bescheidene Spende hilft uns, unsere Arbeit weiterzuführen. Wir möchten daher an dieser Stelle all jenen Mitmenschen danken, die uns bei Sterbefällen als Spendenempfänger einsetzen.

Denken Sie auch an die anderen, wenn Sie feiern?

Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, die Geldgeschenke

bei Betriebs- oder Vereinsfeiern, Geburtstagen, Jubiläen, Hochzeiten ... usw. an die Luxembourg Air Rescue weiterzuleiten? Eine solidarische Geste, die bei Notfällen nicht mit Gold aufzuwiegen ist - für Sie, Ihre Angehörigen, Ihre Nachbarn oder auch den Unbekannten, dem Sie unterwegs begegnen. Helfen Sie uns helfen!

Ihre Spende auf unser Konto Nr. 0-116/7956 bei der Dexia/BIL kann Leben retten.

(Spenden ab 5.000.- Flux sind laut Artikel 109 L.I.R. steuerlich absetzbar)

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
2001



- Dons Spenden Chronik -

Dons - Spenden - Chronik



LAR



„Denken Sie auch an die anderen, wenn Sie feiern?“

„Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, die Geldgeschenke bei Betriebs- oder Vereinsfeiern, Geburtstagen, Jubiläen, Hochzeiten... usw. an die Luxembourg Air Rescue weiterzuleiten?“, so der Spendenaufruf im LAR-Report.

Dieser Aufforderung ist das „goldene“ Ehepaar Both aus Hoffelt gerne nachgekommen und hat kürzlich einen Scheck an den Präsidenten der LAR, René Closter, überreicht. Die Eheleute wollten sich auf diesem Weg nachträglich für das schnelle Eingreifen der LAR bedanken, als Frau Both am 15. August 1999 morgens um 8.30 Uhr aufgrund einer festgestellten Kardiopathie mit dem Christoph II-Rettungshubschrauber von Hoffelt schnellstens in die Clinique St Louis nach Ettelbruck geflogen wurde.

Ein Beispiel unter vielen

Stellvertretend für die vielen „Fraën a Mammen“-Organisationen des Landes, die unsere Arbeit regelmässig unterstützen, hier die Schecküberreichung der „Fraën a Mammen Wormeldange“.

Unser aufrichtiges Dankeschön für diese noble Geste.



Der kleine Spendensammler

Ralf List war von der grossen Cola-Spendenflasche am Stand der „Tata“ der Air Rescue so begeistert, dass er sie bat ihm eine kleine Flasche zu schenken, die er selber mit Kleingeld füllen wollte. Ein knappes Jahr später kam er in die Büros der Air Rescue um der Tata die gut gefüllte Flasche zu überreichen... und mit der leeren Flasche wieder auf eine neue Sammeltour bei Freunden und Familienmitgliedern zu gehen.



Nachahmer gesucht

„1 Frang fir all einzelnen Asaz“ Zeitung vum Lëtzbuerger Vollek vum 24.07.01 - Sait 12, „dat sinn 5.000.- Frang. Vun deenen 138.000 Memberen géif daat schon e schéine Krack ginn, fir eng ganz liewenswichtig Saach. Ech gi mam gudden Beispill fir.“

Diese Zeilen erreichten uns seitens Herrn Ed Kralj aus Sanem, „nëmmen e Rentenempfänger“ wie er in seinem Brief bemerkt, dem ein Scheck über 5.000.- Franken beigelegt war. Wir wünschen uns, dass seine Initiative viele Nachahmer finden wird.



Geteilte Freude ist doppelte Freude...

...dachten sich wohl auch die Einwohner der Cité „Am Bongert“ aus Schouweiler, die den Erlös aus ihrem Sommerfest nicht nur einer, sondern gleich zwei Organisationen zukommen ließen und zwar den „kriebskrank Kaner“ und der Luxembourg Air Rescue. Wir danken für die Hilfe.

DOSSIER

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
2001



LAR

Vous n'êtes pas encore membre?

Adhérez dès aujourd'hui en remplissant le bulletin d'adhésion et en l'envoyant à notre adresse au 175 A, rue de Cessange à L-1321 Luxembourg

Votre sécurité assurée 24/24 heures, 365 jours par an pour seulement

1.300.- LUF par personne, soit 32,23 €

2.400.- LUF pour toute votre famille soit 59,49 €

Numéro de membre:

Demande d'adhésion Demande de transcription

Nom / prénom :

Rue et numéro :

Code postal : Localité :

Tél. privé : Tél. bureau ou GSM :

N° de sécurité sociale (à défaut : date de naissance) :

Co-assurés dans le sens de l'affiliation familiale:

Epoux / épouse ou partenaire (m/f) vivant à la même adresse, enfants jusqu'à l'âge de 18 ans. Pour les enfants de plus de 18 ans, veuillez présenter un certificat scolaire.

1. Epoux / Epouse (resp. partenaire vivant à la même adresse) :

Nom (de jeune fille) et prénom :

No. de sécurité sociale (à défaut : date de naissance) :

2. Enfants (pour les plus de 18 ans, veuillez présenter un certificat scolaire) :

Nom / prénom : date de naissance :

Nom / prénom : date de naissance :

Nom / prénom : date de naissance :

Nom / prénom : date de naissance :

Procuration pour ordre de domiciliation

Je soussigné(e) autorise la LAR a.s.b.l.

(jusqu'à révocation de l'ordre de domiciliation) à débiter pour le montant de la cotisation annuelle,

mon compte n° auprès de la banque (ou CCP)

Date : Signature :

Afin d'éviter des paiements doubles, n'intervenez pas auprès de votre banque. Nous nous chargerons des formalités.

Je désire payer par virement (veuillez régler le montant en question après réception de la facture).

La LAR a.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités personnelles et techniques et suivant les moyens existants. Concernant l'exécution des missions, la LAR a.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. La LAR a.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

case réservée à l'administration

Helfen Sie uns helfen, indem Sie uns in Ihrem Bekanntenkreis weiter empfehlen.

Da die Luxembourg Air Rescue eine rein private, gemeinnützige Organisation ohne Gewinnzweck ist, können wir nur durch die Unterstützung unserer Mitglieder - in Form von Beiträgen und Spenden - weiterbestehen und weiterwirken. Durch Ihren Beitritt, tragen Sie dazu bei, unsere Einsatzmöglichkeiten und -schnelligkeit zu verbessern. Nur die Solidarität unter unseren Mitgliedern erlaubt uns, in der Tat, auf das hochqualifizierte Personal und die erforderliche ultra-moderne technische Infrastruktur zurückgreifen zu können, mit der wir Menschen in Not qualifizierte Hilfe bieten.

Überzeugen Sie ihre Freunde und Bekannte, Mitglied bei der LAR zu werden, indem Sie das beiliegende Beitrittsformular ausfüllen.

- Wir bieten:
- Hilfe rund um die Uhr, 7 Tage in der Woche
 - einen schnellen Einsatz
 - eine hochmoderne medizinische Technik
 - die Professionalität, die Hilfsbereitschaft und die Freundlichkeit unseres Personals

Wer weiß, eines Tages vielleicht, wird man Ihnen für Ihren guten Rat dankbar sein. Nur durch die Solidargemeinschaft vieler, kann einzelnen im Notfall geholfen werden!



DOSSIER

SEPTEMBRE
SEPTEMBER
2001

— Missions nationales.

MISSIONS NATIONALES



Hubschrauberpilot Denis Jubert.

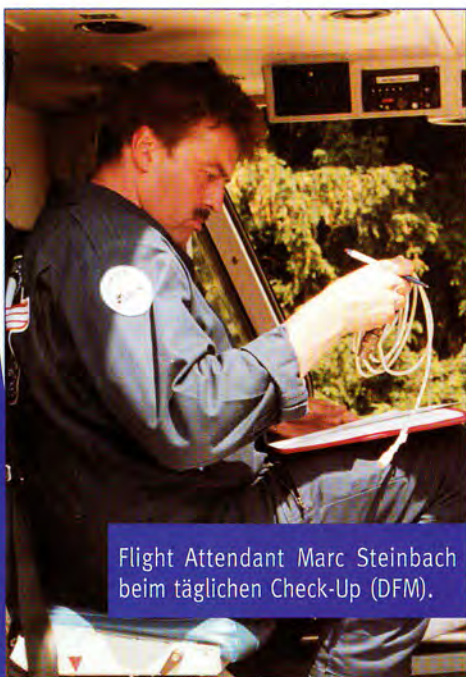
Der LAR-Rettungs- hubschrauber im Einsatz

Montag, der 25. Juni, kurz vor 9 Uhr morgens. Der Tag fängt gut an. Die Sonne zeigt sich an einem blassblauen, wolkenlosen Himmel. Ideales Flugwetter.

Hubschrauber-Pilot Denis Jubert und Flight Attendant Marc Steinbach sitzen im Bereitschafts-Container der LAR vor der Klinik St. Louis in Ettelbrück und bereiten ihren Arbeitstag vor, der etwa 12 Stunden lang sein wird.

Nur wenige Meter entfernt steht der Rettungshubschrauber "Christoph II" auf seiner Landeplattform vor dem Klinikgebäude. Gegen 8.30 Uhr hat er, vom Findel kommend, dort aufgesetzt.

Die Hubschrauber-Crew, die Bereitschaftsdienst im Norden des Landes hat, fliegt jeden Morgen vom Findel nach Ettelbrück und kehrt abends wieder zur Basis der LAR zurück, weil



Flight Attendant Marc Steinbach beim täglichen Check-Up (DFM).

es in Ettelbrück keinen Hangar gibt, in dem der Hubschrauber abgestellt und gewartet werden könnte. Gesundheitsminister Carlo Wagner hatte allerdings, als er am 26. April der Luxembourg Air Rescue auf dem Findel einen offiziellen Informationsbesuch abstattete, die gute Nachricht mitgebracht, dass man endlich eine Lösung für den Bau eines Hangars in Ettelbrück gefunden habe.

Bis es so weit ist, bleibt das Provisorium weiter bestehen. Das gilt auch für das Rettungsteam, welches die Zeit zwischen den Einsätzen in einem etwa 25 qm grossen Container verbringen muss. In dem ist es an diesem frühen Morgen fast noch gemütlich. Wenn aber erst einmal die Sonne hoch am Himmel steht, dann kann auch die Klimaanlage nur noch wenig ausrichten.

Ausweichmöglichkeiten gibt es keine. Die beiden Männer müssen immer einsatzbereit sein und können sich im günstigsten Fall nur wenige Meter vom Rettungshubschrauber entfernen. Zum Glück liegt die Kantine der Klinik St. Louis in diesem Bereich. Dort kann das Rettungsteam schnell mal was essen oder einen Kaffee trinken.

Tägliche Check Ups

Der Tag beginnt mit Routine. Während der Pilot per Computer die Angaben des Wetterdienstes und verschiedene Flugrouten checkt, muss der Flight Attendant die schier unübersichtliche Notfall-Ausrüstung überprüfen. Der Rettungshubschrauber ist für alle Notfälle gerüstet, was bedeutet, dass die an Bord vorhandenen Geräte und Medikamente immer den aktuellsten Standards entsprechen müssen.

Und während Marc Steinbach gewissenhaft seinen täglichen Check Up vollzieht, interessiert sich Pilot Denis Jubert vor allem für die Wetterbedingungen, die im Ösling gelegentlich für Überraschungen sorgen können.

Denn auch wenn beim Start in Ettelbrück klare Sichtverhältnisse herrschen, kann es schon mal vorkommen, dass etwas höher im Norden noch Nebel über den Tälern liegt. Und dann wird es bei der Landung schon schwierig, denn der Hubschrauber kann nur auf Sicht fliegen.

Allerdings bringt Denis Jubert alle Voraussetzungen mit, um auch die schwierigsten Situationen meistern zu können, denn immerhin wurde er bei der französischen Armee zum Hubschrauberpiloten ausgebildet, später war er sogar selbst Ausbilder.

Für die Einsätze bei der LAR ist eine solche „formation tout terrain“ natürlich von Vorteil. Im Luftrettungsdienst sind Piloten gefragt, die mit den ungewöhnlichsten Situationen und sogar Krisenlagen fertig werden.

Flight Attendant Marc Steinbach, der für die Notfall-Ausrüstung des Rettungshubschraubers zuständig ist, der aber auch den Piloten beim Flug und bei der Landung assistieren und darüber hinaus dem Samu-Team bei der Bergung und Versorgung





von Verunfallten oder Patienten zur Hand gehen muss, hat eine ähnlich polyvalente Ausbildung. Als Berufsfeuerwehrmann, der als freier Mitarbeiter für die LAR tätig ist, kennt er sich im Notfalldienst bestens aus, und da er zudem eine handwerkliche Ausbildung hat, verfügt er auch über berufspraktische Erfahrungen, die an einem Unfallort schon mal sehr nützlich sein können.

Die Rettungsteams der LAR sind im Schnitt 12 bis 15 Stunden täglich im Einsatz. Auf das



Auch Hubschrauber müssen gewaschen werden.

Jahr hochgerechnet fliegen sie pro Tag zwei bis drei Einsätze. Das bedeutet, dass der Hubschrauber an manchen Tagen bis zu zehn Mal starten muss, während an anderen Tagen gar nichts los ist.

Man weiss nie, was kommt

Was der Tag bringt, weiss man nie. An diesem Montag erfolgt der erste Einsatz für das Team von „Christophe II“ um 10.30 Uhr. Die Polizei fordert den LAR-Hubschrauber für einen Einsatz in Esch/Alzette an. Weil der in Luxemburg stationierte Hubschrauber gerade auf einem SAMU-Einsatz unterwegs ist, muss die Ettelbrücker Crew einspringen. Eine Stunde später kehrt „Christophe II“ an seinen Standort vor die Klinik St. Louis zurück. Die beiden Männer scheinen mitgenommen. Ihre Gesichter sind verschlossen, sie bleiben wortkarg. Diesmal war ihr Einsatz umsonst.

Die Polizei hatte prophylaktische den Rettungshubschrauber angefordert, weil sich ein Mann in einem Wohnhaus in Esch/Alzette verschanzte und dabei seine Lebensgefährtin und deren Kinder als Geisel genommen hatte. Das Schlimmste war zu befürchten, und es geschah dann auch: Als die Polizei ins Haus eindringen konnte, hatte der Mann die Frau und die Kinder getötet. Jede Hilfe kam zu spät.

Wie verkraftet man das?

Wie wird man mit einem solch schrecklichen Erlebnis fertig? Wie bewältigt man einen Beruf, der einem sozusagen täglich menschliches Leid und auch das Sterben vor Augen führt? Es ist schwierig, sagt Marc Steinbach, die richtige Einstellung zu finden. Man darf die Dinge nicht zu nahe an sich heran lassen, man darf aber auch nicht in Routine verfallen. Wichtig ist,

dass man die richtige Distanz findet, dass man nahe genug am Geschehen, also an den Menschen bleibt, und trotzdem nicht zu sehr persönlich betroffen ist.

Denn die Helfer müssen schliesslich die Übersicht behalten, um wirksam helfen zu können. Oft sind sie es, die Unfallopfer, die meistens unter Schock stehen, beruhigen müssen. Das geht nur, wenn man besonnen und konzentriert die richtigen Handgriffe tut, die ein Leben retten können.

Schwierig ist es aber immer, wenn Kinder betroffen sind, besonders dann, so Marc Steinbach, wenn man selbst Vater ist. In solchen Fällen ist man schon darauf angewiesen, mit Kollegen darüber zu sprechen, um sich den Stress von der Seele reden zu können.

Aber viel Zeit zum Nachdenken bleibt einem in der Regel nicht. Der nächste Einsatz überdeckt gewöhnlich den vorigen. An diesem Montag dauert es allerdings bis gegen 19 Uhr, ehe das Rettungsteam von „Christophe II“ erneut aufsteigen muss. Diesmal ist es ein fast schon routinemässiger Auftrag. Eine Patientin mit akuten Hirnblutungen muss zur Operation von der Ettelbrücker Klinik ins Centre Hospitalier nach Luxemburg geflogen werden.

Ein Arzt und eine Krankenschwester begleiten die Frau auf ihrem Flug. Die Wetterbedingungen sind noch immer optimal. Nach etwa 8 Minuten setzt der Pilot vor dem CHL zur Landung an, die Frau wird zum Operationsaal gebracht. Danach kehrt „Christophe II“ an seinen Standort in Ettelbrück zurück. An diesem Montag gibt es keinen weiteren Einsatz mehr. Kurz vor Sonnenuntergang fliegt das Team zur LAR-Basis auf Findel zurück.

Und morgen ist wieder ein neuer Tag.



Der Hubschrauber bei seiner Landung auf der Kreuzung in Esch/Alzette.



— Interview — INTERVIEW



Portrait: Clive Beacham, Chefpilot

Clive Beacham ist Neuseeländer und bei der Luxembourg Air Rescue als Chefpilot beschäftigt. Seit seinem ersten Tag im Cockpit war er sich bewusst, dass kein anderes Fortbewegungsmittel die Welt so stark revolutionierte wie das Flugzeug. Insbesondere im Bereich der Hilfe aus der Luft können auf diesem Weg lebensrettende Brücken geschlagen werden. Dies erfuhr er bereits in ganz jungen Jahren, in denen er als Missionarpilot der katholischen Kirche auf Papua-Neuguinea, von Pfeilen oder Speeren durchbohrte Eingeborene in die Kliniken der weit entfernt liegenden Zivilisation brachte.

In einem Gespräch mit dem Chefpiloten haben wir versucht herauszufinden, wieso es den Neuseeländer nach Luxemburg verschlagen hat und was ihn dazu bewegte, die überaus verantwortungsvolle Tätigkeit als Chefpilot bei der Luxembourg Air Rescue zu übernehmen.

LAR-Report: *Gegensätze ziehen sich bekanntlich an. Es gibt kaum einen grösseren Unterschied als der zwischen dem weiten Neuseeland und dem Zwergstaat Luxemburg. Wie kamst Du mit Deiner Familie nach Luxemburg?*

Clive Beacham: Es war eine Entscheidung, die sich aus den Umständen ergab. Nach mehreren Jahren Flugerfahrung in Neuseeland, den Fidji-Inseln und Ozeanien, suchte ich nach einer neuen Herausforderung. So kam ich im Jahr 1996 nach Europa, genauer gesagt nach Brüssel. Dort arbeitete ich im Auftrag einer in Luxemburg ansässigen Cargo-Fluggesellschaft, die ab 1997 ihre Aktivitäten ab Luxemburg durchführte. Als die LAR Anfang dieses Jahres im Rahmen der Erweiterung ihrer Leistungen, den Posten des Chefpiloten ausschrieb, fühlte ich mich sofort angesprochen und wollte meine Erfahrung in den Dienst dieser einzigartigen Organisation stellen. Zwischenzeitlich habe ich mit meiner Familie in Luxemburg feste Wurzeln geschlagen, wir haben u.a. ein Haus in Canach gekauft, meine Tochter besucht eine lokale Schule und spricht übrigens fließend Luxemburgisch.

LAR-Report: *Die LAR beschäftigt zur Zeit 14 fest angestellte Hubschrauber- und Fixed Wing Piloten. Worin besteht eigentlich Deine Hauptaufgabe?*

Clive Beacham: Meine Hauptaufgabe besteht darin, die nötigen Ausrüstungs- und Ausbildungsstandards zu garantieren, die nötig sind um einen sicheren Flugbetrieb zu führen. Dies fängt bei der Auswahl der Piloten an und endet in der Zusammenarbeit mit dem Maintenance Manager oder den Ground Operations, die feste Bestandteile der Organisationskette sind.

Zur Zeit bin ich dabei, in enger Zusammenarbeit mit den luxemburgischen Behörden, insbesondere der D.A.C. (Division de l'Aviation Civile) den gesetzlichen Rahmen abzustecken, unter dem unser Flugbetrieb sich weiter entwickeln kann. Andererseits gilt mein Hauptaugenmerk der Festigung unseres Ground Operations Department, also dem Teil der Flugabwicklung, die sich um die Flugvorbereitung (Erstellen der Flugpläne, Einholen von Überflug- und Landegenehmigungen,...) und das Flugback-up kümmert. Um den neuen europäischen Flugnormen zu entsprechen, hat die LAR auch beschlossen, ihren Learjet RVSM-flugtüchtig zu machen (RVSM = Reduced Vertical Separation Minima) was wieder eine Revision der OPS-Bücher und eine Neugestaltung des Cockpits bedingt. Insbesondere dieser letzte Punkt ist eine Bestätigung der Firmenphilosophie der Luxembourg Air Rescue, laut der wir nicht der grösste, sondern die beste Flugrettungsorganisation weltweit werden wollen.

LAR-Report: *Kommt bei diesem erheblichen bürokratischen Aufwand die Fliegerei nicht zu kurz?*

Clive Beacham: Man kann davon ausgehen, dass der Schriftverkehr und der persönliche Kontakt mit den Verwaltungen ca. 40% meiner Arbeit ausmachen. Den Rest verbringe ich aber immer noch mit Begeisterung im Cockpit. Kamploops, in der Gegend von Vancouver, Kanada war mein bislang längster Flug seit ich bei der LAR bin. Bei diesen Langstreckenflügen ist

immer ein zweiter Kapitän dabei, der auf dem Hinflug ruht. Insgesamt waren wir 22 Stunden unterwegs. Peinlich sind dabei zusätzliche War-



tezeiten, die durch die Unachtsamkeit unserer Partner auf der Stelle entstehen und die weitere Flugplanung erheblich belasten. Aber Fehler sind nun mal menschlich und meine Aufgabe ist es, diese Pannen patientenfreundlich abzufedern.

LAR-Report: *Dies alles klingt ziemlich zeit- und nervenaufreibend. Wo bleibt da die Zeit für Deine Hobbys und Deine Familie?*

Clive Beacham: Keine Angst, das ist alles Gewöhnungssache. Ich verbringe genau soviel Zeit mir meiner Familie wie andere Väter auch. Fliegen ist übrigens Passion und gerade das Unvorhersehbare übt einen ganz speziellen Reiz auf mich aus. Mit meiner DC 8 - Erfahrung hätte ich auch für eine grosse Airline fliegen können, aber Festgelegtes würde mich nicht zufriedenstellen. Ein gelungener Patiententransport, der auch unter schwierigen Bedingungen dank unserer planerischen Übersicht optimal abgelaufen ist, das ist es, was letztendlich zählt und mich zutiefst zufriedenstellt.

Quelques conseils

QUELQUES CONSEILS



Que faire à l'approche d'un hélicoptère ?

Tout le monde aime assister à la pose d'un hélicoptère, mais trop souvent les gens ignorent comment se comporter correctement dans ce moment. Et pourtant il faut se tenir à l'esprit que fréquemment l'hélico doit approcher des lieux d'accident difficilement accessibles et qu'il est même parfois obligé de se poser en plein carrefour au centre-ville. Qu'est-ce qu'il faut respecter dans ces cas ?

pilote de repérer rapidement le lieu d'accident.

2. L'hélico doit atterrir en plein centre ville.

Même si vous êtes très pressé : respectez scrupuleusement les consignes des forces de l'ordre. Toute bousculade entrave le bon déroulement de l'action de sauvetage et entraîne des retards. Soyez patient et



1. Le lieu d'accident se trouve en pleine nature.

Lors de l'approche de l'hélico, faites signe avec une couverture ou une veste pour permettre au



gardez à l'esprit que de nombreuses vies ont pu être sauvées grâce à nos hélicoptères.

3. L'hélico a terminé son approche et est prêt à se poser.

Le tourbillonnement d'air occasionné par le rotor peut soulever des cailloux, du sable, renverser des poubelles vides, endommager des plantes... Il est donc fortement recommandé de quitter rapidement l'aire d'atterrissage et de protéger le blessé avec une couverture. Les pales s'immobilisent complètement environ 2 minutes après l'arrêt du rotor ; sur signe du pilote ou du personnel accompagnant vous pouvez approcher l'appareil. Il est clair que ces mêmes remarques valent pour l'envol de l'hélico.

Une chose est certaine : les équipes de sauvetage aérien et terrestre s'empressent - dans l'intérêt du patient - de libérer le lieu d'accident le plus rapidement possible.

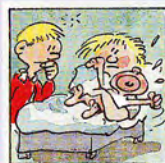
Vous vous êtes marié, séparé, vous avez eu un enfant ? Vous avez changé d'adresse, de banque? Est-ce que vous avez pensé à communiquer tous ces changements à la commune, à votre employeur, aux établissements financiers et aux Assurances Sociales? N'oubliez pas non plus de nous les signaler en remplissant l'avis de changement ci-dessous et en nous le renvoyant à l'adresse suivante : Luxembourg Air Rescue a.s.b.l., 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg

Nom et prénom :
 Numéro de membre :
 Numéro de sécurité sociale (ou à défaut date de naissance) :



Changement d'adresse :

Ancienne adresse :
 Nouvelle adresse :



Changement d'état civil :

mariage naissance
 Nom et prénom du nouveau co-affilié :
 Numéro de sécurité sociale (ou date de naissance) :



séparation/divorce décès
 Nom du co-assuré :
 Numéro de sécurité sociale (ou date de naissance) :



Changement de banque :

anciennement : nom de la banque ou CCP / n° de compte :
 actuellement : nom de la banque ou CCP / n° de compte :

Ein Aufkleber, der Leben retten kann Un autocollant qui peut sauver des vies

**Im Notfall wählen
Sie bitte
(+ 352) 48 90 06**

Die Notrufnummer unserer Alarmzentrale, die 24/24 Stunden, 7 Tage die Woche erreichbar ist, haben Sie nun immer parat. So können Sie uns bei einem medizinischen Notfall im Ausland schnellstens telefonieren.

Durch den Anruf eines Mitgliedes wurden wir darauf aufmerksam, dass beim Versand der neuen Mitgliederkarten mit der Nummer der Luxemburger Alarmzentrale, zwei Jahrgänge übersprungen wurden, so dass sämtliche Mitglieder der betroffenen Jahrgänge immer noch Mitgliedskarten mit der alten Rufnummer der Deutschen Rettungsflugwacht haben. Dies stellt zwar im Notfall kein Problem dar, da die Mitarbeiter der DRF diesen Dienst lange Jahre für uns übernommen haben und heute in ständigem Kontakt mit unserer eigenen Alarmzentrale sind.

Einfacher ist es jedoch, sich direkt an unsere Alarmzentrale zu wenden, die in ständiger Bereitschaft ist.

Da die Zustellung neuer Karten einen bedeutenden Kostenfaktor darstellen würde, möchten wir die betroffenen Mitglieder bitten, den untenstehenden Aufkleber abzutrennen und auf der Rückseite ihrer Mitgliedskarte aufzukleben. So haben Sie die richtige Nummer gleich zur Hand.

Wir danken im voraus für Ihr Verständnis. Falls Sie Fragen zu Ihrer Mitgliedschaft haben, zögern Sie nicht, unsere Mitgliederverwaltung von montags bis freitags, von 7.30 Uhr bis 19.00 Uhr unter der Telefonnummer 48 90 06 anzurufen.

**En cas d'urgence,
composez le
(+ 352) 48 90 06**

Un simple geste pour détacher le numéro d'appel de notre centrale d'alarme,

disponible 24/24 heures, 7 jours par semaine. Conservé à votre portée, ce numéro pourrait se révéler vital en cas d'urgence survenant à l'étranger

Un membre vigilant nous a signalé que lors de l'envoi des nouvelles cartes-membres de la LAR avec le numéro d'appel de la centrale d'alarme luxembourgeoise, deux années d'entrée n'ont pas été respectées, de sorte que les membres s'étant affiliés à cette époque détiennent toujours des cartes-membres avec l'ancien numéro de la DRF (Deutsche Rettungsflugwacht / sauvetage aérien allemand). Si en cas d'urgence vous vous adressez à la centrale allemande, ceci ne posera aucun problème, comme nos homologues allemands ont géré cette tâche pendant de longues années pour nous et qu'ils sont en contact régulier avec nous. Vous conviendrez néanmoins avec nous qu'il est d'autant plus facile de s'adresser directement à la centrale luxembourgeoise en état d'alerte permanente. Comme l'envoi de nouvelles cartes impliquerait un coût financier très

important, nous prions les membres concernés de détacher l'autocollant et de le coller au verso de leur carte-membre. En cas d'urgence, le bon numéro sera ainsi à votre portée.

Nous vous remercions d'avance de votre compréhension.

Au cas où vous aviez des questions concernant votre affiliation, n'hésitez pas à contacter notre service de gestion des membres, qui est à votre disposition du lundi au vendredi, de 7h30 à 19h00 au numéro de téléphone 48 90 06.



Wenn Ihre Mitgliederkarte nicht aktualisiert wurde, kleben Sie bitte diesen Aufkleber auf die Rückseite. Besten Dank.

Si votre carte de membre n'est pas à jour, veuillez y apposer cet autocollant au verso. Merci.

LUXEMBOURG AIR RESCUE

**IN CASE OF EMERGENCY, PLEASE CALL:
(++352) 48 90 06 24 hours/day**

**EN CAS D'URGENCE, VEUILLEZ CONTACTER:
(++352) 48 90 06 24/24 heures**

**IM NOTFALL, WÄHLEN SIE BITTE:
(++352) 48 90 06 24/24 Stunden**



JUNIOR PILOT

Als dann die Nutzung des Systems für „zivile“ Zwecke zugänglich wurde, baute das Militär Störungen ein, welche die Präzision um zirka 30 bis 200 Meter verfälschte. Gegenüber den herkömmlichen Navigationsverfahren war die Genauigkeit, jedenfalls für Überlandflüge, dennoch mehr als ausreichend: Die im Sichtflug üblichen Karten sind im Maßstab 1:500.000. Die Linie, die der Pilot auf diese Karte aufzeichnet um die Route zu seinem Ziel zu markieren, hat eine Strichdicke von mindestens einem Millimeter, sie ist in Wirklichkeit 500.000 x breiter, also 500 m. Dies ist mehr als die künstliche Verfälschung des GPS-Resultats.

GPS-Empfänger gibt es zum festen Einbau in die Instrumententafel oder als Handgerät. Ein Handgerät ist etwa so groß wie ein Mobiltelefon. Einbaugeräte sind unterschiedlich groß, je nach der Größe des Bildschirms. Moderne Technologie ermöglicht fast alles: Ein GPS errechnet nicht nur in Bruchteilen von Sekunden die Position, sondern führt diese Berechnung spätestens alle vier Sekunden neu aus. Außerdem wird dann der Unterschied zwischen den zuletzt errechneten Positionen ausgewertet

eine Uhr besitzt gibt es sogleich auch die Ankunftszeit an.

Als nächstes bekam das Gerät eine Datenbank mit sämtlichen Flughäfen, Navigationsstationen und allen in der Fliegerei brauchbaren Meldepunkten, welche dann mit ihrer Bezeichnung eingegeben werden konnten und das Gerät holte sich die geographischen Koordinaten aus der Datenbank.

Moderne Geräte haben ebenfalls die Navigationskarte mit allen Zonen und Sperrgebieten, Flughäfen, Navigationshilfen und Krankenhäusern (Heliports) gespeichert. Auf dem Bildschirm kann man nicht nur die Karte lesen: Das GPS markiert die jeweilige Position durch ein kleines Flugzeugsymbol, unter welchem sich die Karte durchschiebt, so wie das Flugzeug sich bewegt.

Für die Einsätze des LAR-Hubschraubers ist das GPS-Gerät sehr hilfreich: Sämtliche Orte und unfallträchtige Stellen des Einsatzgebiets sind im GPS gespeichert und der Helikopter fliegt sie so auf dem kürzesten Weg an. So werden nicht nur die Kosten reduziert, weil die Flugzeit sich auf das Minimum beschränkt, es werden auch für den sich in Not befindenden Patienten wertvolle Sekunden gewonnen.

Jean Leesch

Sehr früh schon hatten die Menschen gelernt, die Sterne am Himmel zur Ortung und Navigation zu nutzen. Der Sextant, so genannt weil seine Skala in 60° eingeteilt ist, erlaubt es, die Höhe der Sterne am Himmel zu bestimmen. Mittels mehrerer Sterne kann man seine Position auf der Erdoberfläche bestimmen.

Leider sind die Sterne nur allzu oft durch eine Wolkendecke verborgen und dann wird es mit der Sternennavigation problematisch.



Deshalb nutzt man heute zur Navigation lieber „künstliche“ Sterne, Satelliten. Diese muss man nicht sehen können, sie strahlen ein Signal aus, welches man mit einem GPS (Global Position System)-Empfänger auffängt. Wenn die Signale von drei verschiedenen Satelliten empfangen werden, kann die Position auf der Erdoberfläche errechnet werden. Sind vier Satelliten erreichbar, kann ebenfalls die Höhe des Empfängers über dem Meeresspiegel bestimmt werden.

Zuerst waren die „GPS-Satelliten“ nur für das Militär zugänglich, die Außenwelt hörte zuerst davon, als die Satelliten-Ortung den Anflug von Raketen auf Militärziele während des Golfkrieges mit außergewöhnlicher Präzision erlaubte.

und so kann auf dem Bildschirm eine Fülle von Resultaten angegeben werden: zum Beispiel die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung über Grund. Man kann auch das Ziel mit Hilfe seiner Koordinaten angeben, dann errechnet das GPS den Kurs zum Ziel und ermittelt aus der Distanz zum Ziel sowie der Geschwindigkeit über Grund die benötigte Flugzeit. Da das Gerät

REPARIL®-Gel N

IHR PARTNER IN ALLEN SPORTARTEN



REPARIL®-Gel N bei
lokalen Schwellungen, Schweregefühl und Spannungen

Zusammensetzung:

100g Gel enthalten Aescin 1g, Diethylamin-salicylat 5g.

Gegenanzeigen: nicht auf offene Hautstellen, Schleimhäute und strahlenbehandelte Hautpartien auftragen. **Nebenwirkungen:** in seltenen Fällen können allergische Hauterscheinungen auftreten.

Wechselwirkungen: keine bekannt.

Darreichungsform und Packungsgrößen:

OP mit 40g und 100g

Rezeptfrei

Vertrieb für Luxembourg: **INTEGRAL S.A.**





GREY

FLEXICAV : tout pour devenir un grand investisseur.

A 18 ans, rien de plus normal que d'avoir envie de gérer soi-même son budget. Pour les dépenses, c'est facile. Pour ce qui est de se constituer une épargne, c'est moins évident. Enfin, ça l'était ! Car depuis l'arrivée de FLEXICAV de Dexia BIL, plus d'excuses pour ne pas devenir un investisseur. Et voir son capital fructifier. FLEXICAV, c'est la Bourse pour tous, à son rythme et selon ses moyens. Un must pour se lancer dans le monde de l'investissement. Et pour une fois que ce n'est pas réservé aux parents, pourquoi s'en priver ?



Banque Internationale
à Luxembourg

Société anonyme, fondée en 1856
69, route d'Esch - L-2953 Luxembourg
Tél. : 4590-2727 - Fax : 4590-2010
www.dexia-bil.com - e-mail : contact@dexia-bil.com

VOUS,
AVANT
TOUT.