

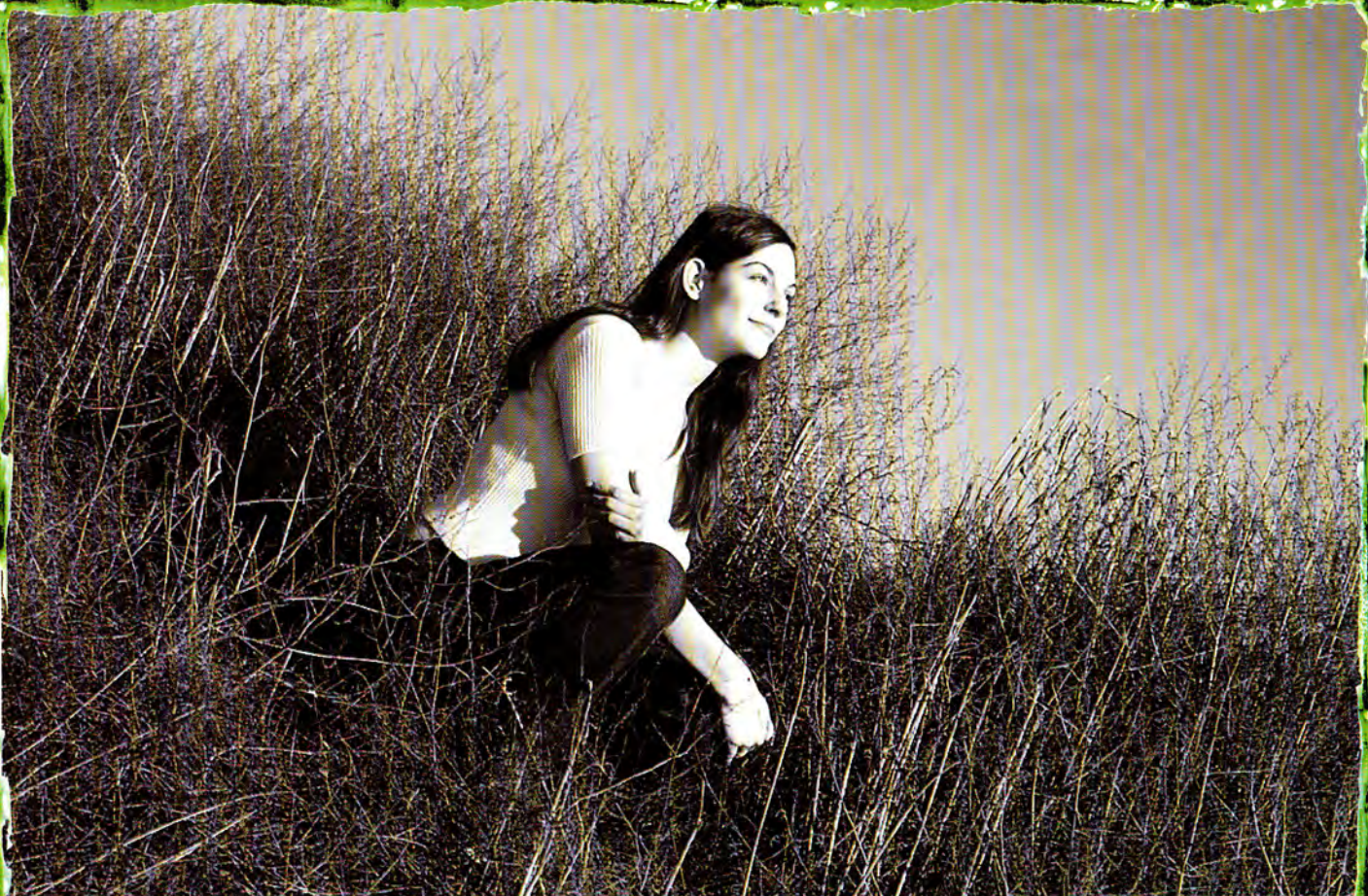


LAR

LAR LAR LAR E P O R T

- Der neue Learjet 35 A der LAR
- René Closter jetzt auch Vizepräsident der DRF
- Die LAR im unermüdlichen Einsatz

AUSGABE JUNI 2000



Wenn Sie die Wahl hätten...



...zwischen 1. und 2. Klasse Ihrer Gesundheit, was würden Sie wählen?

Leisten Sie sich das „1. Klasse“ Sicherheits Plus zur gesetzlichen Grundversorgung.

Mit der **DKV Plus** Zusatzversicherung erhalten Sie Kostenerstattungen im ambulanten, zahnmedizinischen und stationären Bereich. Sie selbst bestimmen das Krankenhaus Ihrer Wahl und lassen sich vom Chefarzt behandeln.

Das ganze gilt natürlich Europaweit.

Informieren Sie mich bitte unverbindlich über meine Möglichkeiten.

Coupon faxen oder einsenden.



- DKV PLUS Zusatzversicherung**
Die sinnvolle Ergänzung für gesetzlich Versicherte
- DKV-Krankenkosten-Vollversicherung**
Privatpatient mit allen Vorteilen
- DKV-Krankenhaustagegeldversicherung**
Täglich finanzielle Unterstützung für den Krankenhausaufenthalt
- DKV-Verdienstaufschlagversicherung**
Für Arbeitgeber, Freiberufler, Selbstständige und Angestellte
- DKV-Spezialversicherung für EU-Beamte**
Die sinnvolle Ergänzung für EU-Beamte und Ihre Familie

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____



Ein Unternehmen der **ERGO** Versicherungsgruppe

LAR 1



EDITORIAL

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen!

Am Anfang dieses Textes sei gleich ein Gedankengang erlaubt, den Sie, liebe Leser, vielleicht etwas schockieren wird: man kann sich nämlich die Frage stellen, warum diese Zeilen überhaupt geschrieben werden müssen. Sie werden gleich verstehen, was damit gemeint ist.

Die LAR, d.h. Mitmenschen, die täglich, rund um die Uhr, im In- und Ausland für Sie im Einsatz sind, sich um Sie sorgen, Ihnen helfen, wenn Sie in Not sind, die sich redlich bemühen, ihre Dienste mehr und mehr auszubauen, diese LAR wird in Luxemburg noch immer stiefmütterlich behandelt.

Wie ist es z.B. möglich, dass heute noch immer Politiker und Nicht-Politiker, Verantwortliche von verschiedenen, wichtigen Instanzen in Luxemburg, mit geschlossenen Augen und Ohren der LAR entgegentreten? Warum muss die LAR für wenig und aber nichts knierutschend Bittgänge unternehmen, lediglich um das zu erhalten, was, im Vergleich zum Ausland, eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein müsste?

Unterschiedliche Krankenkassentarife

Weshalb muss die LAR hundert und einmal intervenieren, damit bei Klinikneubauten, wie z.B. zur Zeit in Ettelbrück Helikopter-Landeplätze, ein Hangar für die Maschine (um überflüssige Flüge vermeiden zu können) sowie eine kleine Unterkunft für die Piloten mit eingeplant bzw. eingerichtet werden?

Wie ist es weiter zu verstehen, dass gegenüber einer Ambulanz mit 120 LUF und gegenüber einem Taxi (80 LUF) der

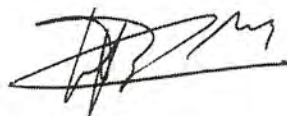
Krankenkassentarif für den LAR-Rettungshelikopter nur 60 LUF pro Kilometer beträgt?

Wie ist es möglich, daß die Luxemburger Krankenkassen ausländische Ambulanzhubschrauber mit bis zu 80.000 LUF pro Einsatz höher entschädigen wie den LAR-Hubschrauber?

Sie sehen, liebe Leser, dass es uns nicht sehr einfach gemacht wird, unseren (und damit auch Ihren) Mitmenschen zu helfen. Doch wir haben es in der Vergangenheit mit unserem Durchsetzungsvermögen und nicht zuletzt mit Ihrer wertvollen Unterstützung geschafft, das aus der LAR zu machen, was sie heute ist, nämlich eine, national gesehen, von den meisten Menschen anerkannte und, auf internationaler Basis, hoch geschätzte Luftrettungsorganisation. Die LAR hat sich, laut Aussagen von Fachleuten, zu einem der bestorganisierten Luftrettungsunternehmen entwickelt. Seit unserer Gründung konnten wir bereits in mehr als 4.000 Fällen weltweit Hilfe durch die Luft bringen.

Unsere Organisation ist, einzig und allein auf Ihre Mithilfe und die Ihrer Freunde und Bekannten angewiesen. Denken Sie daran, dass eine Spende auf das Konto der LAR (0-116/7956 bei der «Banque International à Luxembourg») Leben retten hilft.

René Closter
Präsident



LAR-REPORT

Ausgabe Juni 2000

AUS DEM INHALT

Editorial	3
Der neue Learjet 35 A der LAR	4
René Closter Vizepräsident der DRF	6
Die LAR im unermüdlichen Einsatz	9
Birdstrike! Impact!	13

IMPRESSUM

"LAR-Report" ist das offizielle Magazin der Luxembourg Air Rescue a.s.b.l. Für die Mitglieder der LAR sind Preis und Zustellung im Großherzogtum Luxemburg im Beitrag enthalten.

Herausgeber:
Luxembourg Air Rescue a.s.b.l.
175a, rue de Cessange
L-1321 Luxembourg
Tél.: 489006 - Fax: 402563

Redaktion:
Monique Py

Autoren:
Monique Py

Fotonachweis:
LAR

Layout:
Herbert Becker

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

Druck:
Imprimerie Saint-Paul S.A.
Nachdruck ist erwünscht und mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet. Für unverlangt eingesandte Fotos oder Zeichnungen wird keine Haftung übernommen.



Der neue Learjet 35A der LAR Keine Angst vor großen Distanzen

Für die Einsätze auf weiten Flügen ins Ausland konnte die LAR bis vor kurzem lediglich auf eine Propellermaschine des Typs King Air B200 zurückgreifen. Es ist dies ein Flugzeug, das eine Reisegeschwindigkeit von 500 km/h und eine maximale Flughöhe von 10.000 m erlaubt. Die Reichweite der B200 liegt bei 3.000 km (ohne Auftanken), die Cockpitbesatzung besteht aus zwei Piloten, die medizinische Besatzung aus einem Arzt und einem Krankenpfleger. Die King Air kann zusätzlich maximal vier Passagiere aufnehmen. Sie erlaubt es, auch auf kleineren Sportflugplätzen mit kurzen Landepisten (850 m) aufzusetzen, was natürlich die Einsatzmöglichkeiten vergrößert.

Das jüngste Kind der LAR ist der unter der Immatrikulation «LX-ONE» fliegende Learjet 35A. Seit Dezember ist der 920 km/h schnelle Jet im Einsatz und hat sich seitdem schon mehrmals bewährt. Die genannte Reisegeschwindigkeit kommt der einer großen Linienmaschine gleich, die Reichweite beträgt satte 4.000 km (ohne Auftanken), was natürlich den schnellen Einsatz auf weiten Flügen ermöglicht. Der Learjet braucht um die 1.300 m Platz für

die Landung. Die Cockpitbesatzung besteht auch hier aus zwei Piloten, die medizinische aus einem Arzt und einem Krankenpfleger. Vorteile bietet auch die zusätzliche Ausstattung, wie z.B. die Cargo-Tür (leichteres Ein- und Ausladen von Tragbahnen), die Bordtoilette und natürlich die Klimaanlage.

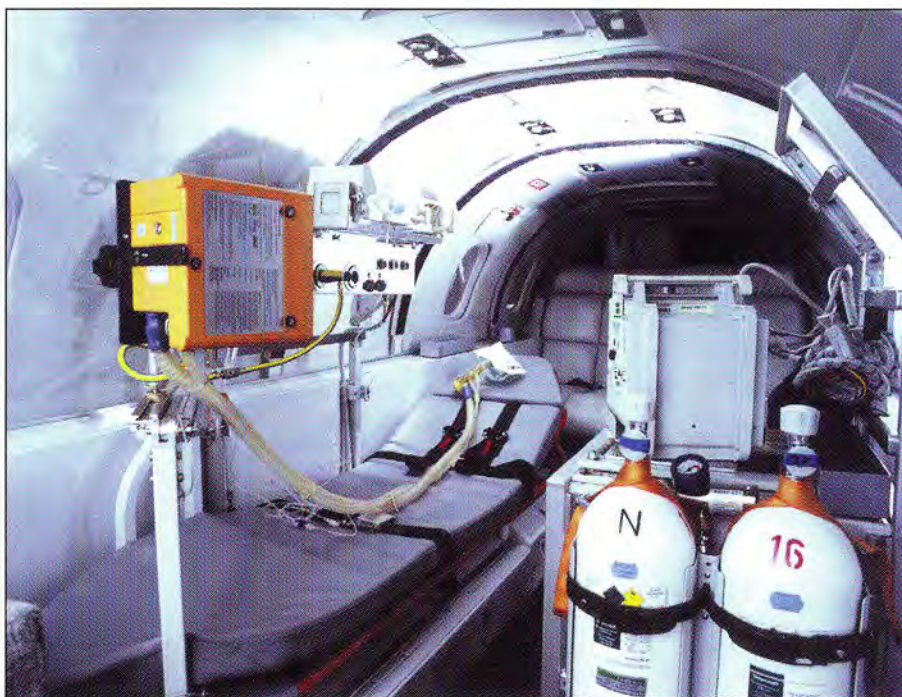
Der Learjet 35A wird oft als «kleinstes Flugzeug für die großen Distanzen» bezeichnet. Die LAR entschied sich für diesen Flugzeugtyp u.a. deswegen, weil er mit seiner Reichweite von 4.000 km die meisten Urlaubsziele der Luxemburger direkt, d.h. ohne Zwischenlandung, anfliegen kann, und dies in einer minimalen Zeit.

Der Innenraum ist gegenüber der B200 ein gutes Stück grösser, sprich höher, und die Innenausstattung kann mit wenigen Handgriffen umgestaltet werden. So kann im Learjet z.B. Raum für eine Stretcher-Trage, neben den Plätzen für die medizinische Besatzung und für zwei bis drei Mitreisende, oder aber für zwei Stretcher-Tragen, neben den Plätzen für medizinische Besatzung und ein bis zwei Mitreisenden geschaffen werden.

Mitreisenden geschaffen werden. Die medizinische Ausrüstung ist, wie in den beiden Helikopter und der B200, optimal und hat im Vergleich mit ausländischen Luftrettungsorganisationen Vorzeigecharakter: Sie wurde von der LAR in Zusammenarbeit mit der Firma Life-Port mit Sitz in Washington speziell für die LAR-Bedürfnisse entwickelt. So findet man an Bord z.B. ein Propaq 206 EL Encore, ein Überwachungsgerät für Neugeborene, Kinder und Erwachsene, ein Beatmungsgerät Oxylog 2000, ein Defibrillationsgerät Defi Corpuls 8/16, vier vollautomatische Spritzenpumpen, eine O₂-Anlage, ein Draeger 5400 Inkubator, eine Absaugereinheit, eine Schaufeltrage, eine Vakuummatratze, eine komplett ausgerüstete Notfalltasche und eine Kindernotfalltasche, zahlreiche Medikamente, usw.

Die beiden Ambulanzflugzeuge, Learjet 35 A und King Air B200, sind mit ihrer modernen medizinischen Ausrüstung speziell dafür ausgelegt, Intensivpatienten auch über lange Strecken schonendst zu transportieren.

Fortsetzung Seite 5



Moderne medizinische Ausrüstung prägt das Bild

Der neue Learjet 35A der LAR Keine Angst vor großen Distanzen

Bei alle dem arbeitet die LAR nach den neuesten europäischen Richtlinien (JAR OPS 1 und JAR OPS 3). Die Luxembourg Air Rescue ist zudem Mitglied der «Flight Safety Foundation».

Noch vielleicht ein Wort zu den Piloten der Ambulanzflugzeuge: international vorgeschrieben ist, dass die Piloten einmal im Jahr in einem Simulator getestet und weitergebildet werden, sei das für die B200-Crew in Paris oder für die Mannschaften des Learjets in Amerika. Die LAR geht aber so weit, dass sie ihre Crews sogar zweimal im Jahr in diese kostenaufwendigen, jedoch in Sachen Sicherheit absolut wichtige Weiterbildung schickt.

Die LAR kann also ab sofort neben ihrem 24/24 h-Dienst in punkto Luftrettung mit ihren beiden MD-900-Helikopter auch weltweite Ambulanzflüge mit der King Air B-200 und dem Learjet 35A durchführen. Die geografische Lage der LAR im Herzen Europas ermöglicht eine schnelle Evakuierung von Patienten aus Afrika, Vorderasien, Amerika und Osteuropa in die medizinischen Zentren Westeuropas und der ganzen Welt.



**Die Cargo-Tür ermöglicht
schnelles Be- und Entladen**

**Kein Tag der offenen Tür dieses Jahr bei der LAR, aber ...
... für die, die sich informieren wollen:**

Abende der offenen Tür bei der LAR

Es gibt viele Leute, die sich gerne über die Arbeit und die Dienste der LAR näher informieren möchten. Deshalb hat sich die LAR dazu entschlossen, in den nächsten Monaten mehrere „Abende der offenen“ Tür zu organisieren.

Der LAR-Stützpunkt auf Findel kann an folgenden Freitag-Abenden besucht werden: 7. Juli, 11. August, 22. September, 20. Oktober, 3. November und 10. November.

Sollten Sie Interesse haben die LAR und ihre Rettungshubschrauber und Ambulanzflugzeuge sowie die Menschen, die dahinter stehen, besser kennenlernen zu wollen, so sollten Sie sich bis spätestens dienstags vor dem ausgesuchten Termin in der Zentrale der LAR

unter der **Telefon-Nr. 489006** melden.

Seit dem 24. Mai 2000

René Closter Vizepräsident der DRF

Bis 1970 begnügte man sich noch in Deutschland damit, zu einem Notfall zu eilen – statt zu fliegen. Und kam deshalb häufig zu spät. Zu häufig, befand Siegfried Steiger und rief die Deutsche Rettungsflugwacht DRF ins Leben, die erste ihrer Art.

Heute ist die DRF eine der modernsten zivilen Luftrettungs-Organisationen Europas. Mit 22 Rettungshubschraubern, zwei Ambulanzflugzeugen und 17.000 Einsätzen im Jahr rettet die DRF kostbare Zeit – und den Patienten oft das Leben.

Kurz einige Etappen in der Geschichte der DRF:

1969: Björn Steiger, 9 Jahre alt, stirbt bei einem Verkehrsunfall, weil der Rettungsdienst zu spät kommt.

Die Eltern Ute und Siegfried gründen die Björn-Steiger-Stiftung, mit dem Ziel, das Rettungswesen technisch und personell aufzubessern.

1970: Das erste Notruftelefon in Deutschland wird von der Björn-Steiger-Stiftung an der B14 installiert.

1972: Die Stiftung kauft den Rettungshubschrauber Christophe 2 und übereignet ihn dem Bundesminister des Inneren für die Station Frankfurt.

Siegfried Steiger gründet die Deutsche Rettungsflugwacht DRF. Ein Jahr später nimmt der erste DRF-Rettungshelikopter seinen Dienst auf.

1973: Auf Initiative der Stiftung werden bundesweit die Notrufnummern 110 und 112 eingeführt.

1984: Das erste Ambulanzflugzeug der DRF wird in Betrieb genommen.

1990: Aufbau der Luftrettung in der ehemaligen DDR.

1992: Die DRF fliegt ihren 100.000sten Rettungseinsatz.

1996: Weltpremiere mit der Indienstellung von zwei Hubschraubern der neuen Generation EC 135.

1998: Die DRF begeht ihr 25-jähriges Jubiläum.

In einer Hauptversammlung der Deutschen Rettungsflugwacht wurde am vergangenen 24. Mai Professor Becker als neuer Präsident ernannt.

Das Amt des Vize-Präsidenten ging an den Präsidenten der Luxembourg Air Rescue, René Closter.

André Roelants Neuaufnahme in die LAR-Stiftung



Kürzlich konnte eine namhafte Persönlichkeit aus dem Luxemburger Bankenwesen in den Vorsitz der Stiftung der Luxembourg Air Rescue aufgenommen werden. Es handelt sich hierbei um André Roelants, Präsident des Direktionsvorstands der «Banque Internationale à Luxembourg».

Unterstützung in Aussicht gestellt Transportminister Henri Grethen zu Besuch bei der LAR



Beim Empfang auf Findel

Auf Einladung der Luxembourg Air Rescue besuchte Transportminister Henri Grethen am 12. April den Stützpunkt der LAR auf dem Flughafengelände Findel. Der Gast konnte sich von dem qualitativ hohen Ni-

veau der Flotte und der Ausrüstung überzeugen.

Der Minister versicherte der Luftrettungsorganisation, sie bestmöglich in ihren Anliegen zu unterstützen.

Eine sehr noble Geste Kinder sammelten für die LAR

Am 6. April besichtigten die Kinder der Primärschule der Gemeinde Ermsdorf den in Ettelbrück tagsüber stationierten Rettungshelikopter Christoph II.

Im Rahmen dieses Besuchs überreichten sie der LAR-Crew (Pilot Alain Huguet, Flugbegleiter André Chelius) einen Scheck in Höhe von 15.000 LUF. Diese Summe wurde an «Lichtmessdag» von den Kindern eingesammelt. Die LAR dankt ihnen herzlich für diese tolle Unterstützung.

Die Gruppe vor
Christoph II in Ettelbrück ➔



Les hélicoptères de LAR en dispositif arlonnais

Les services d'intervention urgente et d'hospitalisation des régions d'Arlon et de Virton testent en ce moment l'efficacité d'un vecteur hélicopté grand-ducal, en l'occurrence le LAR (Luxembourg Air Rescue), afin de l'intégrer les cas échéant dans leur dispositif de secours médical. En effet, avec les récents arrêtés royaux belges, la santé publique doit faire bon ménage avec les normes légales changeantes, impliquant des critères d'efficacité et de coût.

Les hôpitaux d'Arlon-Virton (publics, gérés par une intercommunale) et les services de secours dans leur ensemble doivent eux aussi s'adapter. Raison pour laquelle une opération-test est en cours.

Erste Ware aus zweiter Hand Secondhandshop spendete

Gemeinnützigen Organisationen finanziell unter die Arme greifen wollen die Verantwortlichen des Secondhandshop Lena mit ihren regelmäßig durchgeführten Spendenaktionen.

Ganz in diesem Sinne überreichten sie im Rahmen einer sympathischen Feierstunde die Summe von 40.000 Franken an die Luxemburger Rettungsflugwacht. Bei dem gespendeten Geld handelt es sich um den Erlös aus dem Verkauf von Restbeständen der Winterkollektion.

Bis zu drei Monate werden im Second-

handshop Lena in der Regel Waren aus zweiter Hand angeboten.

Haben sie bis dahin keinen Abnehmer gefunden, gehen die Kleidungsstücke in der Regel an den Besitzer zurück. Verzichtet dieser allerdings auf die Rücknahme der Ware, versuchen die Betreiber, die übrig gebliebenen Kleidungsstücke für die Hälfte des eigentlichen Verkaufspreises umzusetzen. Statt in die Geschäftskasse, fließt der Erlös aus diesem Verkauf bereits seit Jahren gemeinnützigen Vereinigungen zu.

LAR-Präsident René Closter
nahm den Scheck entgegen ➔





TOPAZE

SHOPPING CENTER



ROUTE DE COLMAR-BERG

L-7525 MERSCH/MIERSCHERBIERG

GRAND DUCHE DE LUXEMBOURG

TEL. (352) 32 55 20

LUNDI - VENDREDI:

9:00 - 20:00 H

SAMEDI:

9:00 - 18:00 H

MATCH SUPERMARCHÉ:

LUNDI - VENDREDI:

8:30 - 20:00 H

SAMEDI:

8:00 - 18:00 H



HELFEN SIE UNS NEUE MITGLIEDER ZU FINDEN



Bitte zurücksenden an: LUXEMBOURG AIR RESCUE a.s.b.l. - 175a, Rue de Cessange - L-1321 Luxembourg - Tel. 489006

BEITRITTSANTRAG

Name / Vorname _____ Tel.-Nr. Privat _____

Straße / Nr. _____ Tel.-Nr. Arbeitsplatz _____

PLZ _____ Wohnort _____ geb. am _____

Ehemann(Frau) oder Lebenspartner (gleiche Adresse)

(Mädchenname und Vorname) _____ Geburtsdatum _____

Kinder bis 18 Jahre (wenn älter, bitte Schulausweis beilegen)

1. _____ geb. am _____ 3. _____ geb. am _____

2. _____ geb. am _____ 4. _____ geb. am _____

EINZUGSERMÄCHTIGUNG

Ich, Unterzeichnete(r) erlaube hiermit (bis auf Widerruf) der Luxembourg Air Rescue a.s.b.l. bei der Bank/Post _____

von meinem Konto Nr. _____ den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen.

Datum _____ Unterschrift _____

Nur für die
Verwaltung

Bitte unternehmen Sie diesbezüglich nichts bei Ihrer Bank, damit eine Doppelzahlung vermieden wird. Wir werden uns um die betreffenden Formalitäten kümmern.



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



**FÜR NUR LUF 1.300,- PRO JAHR
(LUF 2.400,- PRO FAMILIE)**

Einige Beispiele Die LAR im unermüdlichen Einsatz



Stets im Dienst der Mitmenschen

In den letzten Folgen unseres LARreports haben wir auf dieser Seite in Bildern jeweils einige Einsätze unserer Teams festgehalten. Ab dieser Nummer wollen wir unseren Lesern hier in kurzen Texten Fälle schildern, in denen unsere Maschinen, unsere Piloten und Co-Piloten Einsätze im Dienst unserer Mitmenschen geflogen sind.

Beginnen wollen wir mit dem Datum des 22. März, ein Tag, der mit einer Rekordzahl (für die ersten Monate des Jahres 2000) an Einsätzen in den Berichten der LAR auftaucht. Ganze sieben Mal stiegen unsere Helis an diesem Tag in die Lüfte.

22. März 2000

8.48 Uhr: Ein Einwohner aus Useldingen, der in der Nacht zum 22. März mit einem Herzinfarkt in die Ettelbrücker Klinik eingewiesen wurde, wird mit dem Helikopter von der Klinik St Louis aus ins hauptstädti-

sche Centre hospitalier geflogen. In weniger als 9 Minuten ist der Myocardinfarkt-Patient im CHL.

10.55 Uhr: Von der Zitha-Klinik geht es Richtung Gemeinde Frisingen. In sechs Minuten ist das LAR-Team mit einem Notarzt in Aspelt angekommen. Art des Einsatzes: akute Erkrankung. Bei einem ausländischen Staatsbürger besteht der Verdacht auf innere Blutung. Nach einer Erstversorgung wird der Patient in die diensttuende Zitha-Klinik gebracht.

12.58 Uhr: Am Vorabend des 22. März erlitt eine Einwohnerin aus Ettelbrück einen Unfall in ihrer Wohnung. Dabei verletzte sich die Frau schwer an der Wirbelsäule. Gegen Mittag entscheidet sich der diensttuende Arzt, die Verletzte (Trauma) in die neurochirurgische Abteilung des CHL zu überweisen. Start des Helis in Ettelbrück um 12.58 Uhr. Die Distanz von 14 km (Luftlinie) ist in neun Minuten zurückgelegt.

14.34 Uhr: Von der Zitha-Klinik aus startet

der LAR-Helikopter LX-HMD in Richtung Stadtbredimus. Bei einem häuslichen Unfall erleidet ein fast dreijähriger Junge (französischer Staatsbürger) Verbrennungen 2. Grades. Verbrennungsfläche: +/- 40 Prozent. Pilot Huguet landet mit seinem Heli 8 Minuten später in Stadtbredimus. Nach einer ersten Behandlung wird der Verletzte für den Transport vorbereitet. Punkt 15 Uhr schraubt sich der Flugkörper wieder in den Himmel. Der Patient wird ins CHL gebracht. Anschliessend geht die Maschine wieder in der Nähe der Zitha-Klinik in Einsatzstellung.

16 Uhr: Verdacht auf Herzinfarkt besteht bei einem Einwohner aus Esch. Der LAR-Heli ist nur zwei Minuten nach Eingang des Alarms startklar und hebt kurze Zeit später mit dem Notarzt an Bord ab. Die 8 Kilometer von Luxemburg nach Esch legt die LX-HMD in 6 Minuten zurück, so dass der Drehflügler um 16.07 Uhr in der Minnettemetropole landen kann.

Fortsetzung auf Seite 10

Einige Beispiele

Die LAR im unermüdlichen Einsatz

Der Mann wird in die Zitha-Klinik geflogen.

19.11 Uhr: Der kleine Junge, den das LAR-Team am frühen Nachmittag von Stadtbredimus aus ins CHL geflogen hatte, da er durch einen häuslichen Unfall schwere Verbrennungen erlitten hatte, muss nach Nancy ins «Centre des grands brûlés, Clinique pour enfants» gebracht werden. Der tagsüber in Ettelbrück stationierte Helikopter übernimmt diesen Sekundarflug. Den schwerverbrannten Aurélien an Bord startet die Maschine um 19.11 Uhr in der Hauptstadt mit Ziel Nancy/Brabois. Nur 29 Minuten später setzt Pilot Imbert mit seinem Heli neben dem genannten Zentrum zur Landung an.

20.29 Uhr: Wegen einer akuten Erkrankung muss eine Einwohnerin aus Mertert schnellstmöglich ins diensttuende Krankenhaus nach Luxemburg gebracht werden. Wenigen Minuten nach dem Alarm setzt der Helikopter bereits auf dem Fußballfeld in Mertert auf, wo die Erkrankte aus den Händen der Zivilschutz-Mitarbeiter übernommen wird. Zwölf Minuten später steht die Landung in der Nähe der Zitha-Klinik an.

28. April 2000

Als weiteres Beispiel wollen wir hier den 28. April dieses Jahres hervorstreichen. Für die Crews der beiden LAR-Helikopter beginnt der Tag früh morgens mit der täglichen Kontrolle der Maschinen, bevor sich die Rotoren in Gang setzen und die Helis in Richtung Eicher bzw. Ettelbrücker Klinik fliegen.

8.04 Uhr: Als erster muß Pilot Jean-Pierre Storne mit seinem Hubschrauber von Ettelbrück aus in den Einsatz. Es handelt sich um einen gynäkologischen Notfall, d.h. eine hochschwangere Frau aus Manternach, bei der Komplikationen aufgetreten waren, wird in die Maternité des CHL gebracht. In nur 9 Minuten ist der Zielort erreicht.

Bereits während des Anflugs auf den Helipad des «Centre hospitalier» ist in den Kopfhörern des Piloten und des «Flight-Attendant» ein Alarm zu hören. Der Heli muss sofort weiter zu einem Einsatz nach Fischbach.

8.21 Uhr: Nur 7 Minuten nach der Landung beim CHL startet der Heli in Richtung Fischbach, wo die Maschine um 8.30 Uhr in einem Feld landet. Ein Mann aus Howald, der in dem kleinen Ort in der Gegend von Mersch arbeitete, erlitt einen Betriebsunfall. Der Notarzt sowie das Team der Ambulanz des Zivilschutzes lassen dem Verletzten die ersten Behandlungen zukommen, bevor er um 8.54 Uhr mit der MD 900 nach Ettelbrück transportiert wird.

10.03 Uhr: An diesem Tag geht es Schlag auf Schlag. Bei Arbeiten in seinem Haus in Dackscheid (Deutschland, Kreis Prüm) zieht sich ein 65-jähriger Mann schwere Verbrennungen zu. Auf Anfrage der deutschen Rettungsflugwacht startet der Heli der LAR aus Ettelbrück in Richtung Dackscheid. Der Verletzte wird ins Krankenhaus nach Koblenz gebracht. Mit an Bord ist ein deutscher Notarzt aus Prüm, den man, nach einem Auftanken in Winnigen, später nach Prüm zurückfliegt. Um 13.38 Uhr setzt die LAR-Maschine wieder vor dem St. Louis-Krankenhaus in Ettelbrück auf.

12.19 Uhr: Inzwischen müssen aber auch die Kollegen aus Luxemburg ihren Christophe 1 in Fahrt bringen. Um 12.19 Uhr heißt es, nach Ettelbrück zu fliegen, um dort ein zwei Monate altes Kind abzuholen, bei dem ein kardiogener Schock festgestellt wurde. Auf Anordnung des diensttuenden Arztes wird das Kleinkind ins hauptstädtische Centre hospitalier geflogen.

15.12 Uhr: Ein 42-jähriger Einwohner aus Vichten erleidet einen landwirtschaftlichen Unfall. Die Diagnose lautet später: schwere Kopfverletzungen. Wenige Minuten später setzt der Heli, unweit des Unfallortes, auf einem Feld bei Vichten auf. Der Notarzt, Mitglieder des Zivilschutzes und die LAR-Crew arbeiten Hand in Hand, um den Verletzten für den Transport zum Krankenhaus vorzubereiten. Um 15.44 Uhr geht es wieder Richtung Ettelbrück, eine Distanz, für die die MD 900 nur 4 Minuten braucht.

16.48 Uhr: Am späten Nachmittag ist nochmal die in Luxemburg stationierte Crew gefragt. In Kahler, Gemeinde Garnich, hat ein französischer Staatsbür-



Die LAR-Hubschrauber-Teams sind auch im nahen Ausland tätig

Einige Beispiele

Die LAR im unermüdlichen Einsatz

ger einen Herzinfarkt erlitten. Die Landung erfolgt diesmal auf der Autobahn Luxemburg-Arlon. Nach einer längeren Intervention des Notarzt-Teams vor Ort wird der akut Erkrankte in die Eicher Klinik geflogen, wo er nach einem siebenminütigen Flug ankommt.

Gegen 21 Uhr landen die beiden LAR-Helikopter auf ihrem Stützpunkt auf Findel.

7. Mai 2000

Dieser Tag ist durch schwere Motorradunfälle geprägt.

10.57 Uhr: Pilot Jubert bringt die MD 900, die am frühen Morgen in Ettelbrück Position bezogen hat, auf Touren. In Lieler (Gemeinde Heinerscheid) hatte sich ein schweres Motorradunglück ereignet. Ein 49-jähriger Belgier hatte sich dabei gravierende Rückgratverletzungen zugezogen. Christophe 2 landet um Punkt 11.07 Uhr in einem Feld in der Nähe des Unfallortes. Nach ersten medizinischen Eingriffen vor Ort wird der schwer verletzte Motorradfahrer kurz nach 11.30 Uhr in die Ettelbrücker Klinik geflogen.

13.52 Uhr: Aus Kautenbach wird ein weiterer schwerer Verkehrsunfall gemeldet. Erneut handelt es sich um einen Motorradfahrer - ein Einwohner aus Maastricht (NL) - der lebensgefährlich verletzt wurde. Pilot Jubert, «Flight Attendant» Köhnen sowie der Notarzt starten sofort in Richtung Kautenbach, wo sie 6 Minuten später, nur 50 m vom Unfallort entfernt, landen. Der Niederländer erhält erste medizinische Behandlungen bevor er um 14.28 Uhr ins St. Louis geflogen wird.

16.43 Uhr: «Jamais deux sans trois» kann die Ettelbrücker LAR-Crew an diesem Tag laut sagen. In der Gegend von Lultzhausen hatte ein Einwohner aus Delft (NL) die Gewalt über sein Motorrad verloren, das anschließend verunglückte. Um 16.50 Uhr ist der LAR-Heli mit dem Notarzt vor Ort. Der Mediziner stellt mehrfache schwere Verletzungen an Armen und Beinen des Motorradfahrers fest. Um 17.29 Uhr wird der Niederländer in die Notfallaufnahme des Ettelbrücker Krankenhauses eingeliefert. Für einen ebenfalls in den Unfall verwickelten zweiten Motorradfahrer kommt leider die Hilfe zu spät, er verstirbt noch

an der Unfallstelle. Einen nicht alltäglichen Einsatz gab es für eine Helikoptercrew der LAR am Abend des 15. Mai. Ein Einwohner aus Differdingen wartete bereits seit längerer Zeit auf eine neue Leber. Die Transplantation konnte bis dato noch nicht durchgeführt werden, da noch keine Spenderleber vorlag.

An diesem Abend meldete sich aber das «Centre hospitalier» aus Straßburg, eine adäquate Spenderleber sei nun vorhanden. In einem solchen Fall spielt die Zeit eine sehr große Rolle. Der Mann aus Differdingen benachrichtigte die LAR, die sofort alles in die Wege leitete, damit der Mann so schnell wie nur möglich in Straßburg sein kann.

Der Helikopter aus Ettelbrück wird zum Stützpunkt bestellt, ein zweiter Pilot alarmiert (bei Nachteinsätzen setzt die LAR zwei Piloten ein). Die vollgetankte MD900 mit zwei Piloten an Bord landet am 15. Mai um 21.03 Uhr in der Nähe des Escher Krankenhauses. Der Mann aus Differdingen wird aufgenommen und nur eine Minute später steigt der Helikopter in den nächtlichen Himmel Richtung Straßburg, wo er nur 45 Minuten später neben dem Klinikzentrum Haute-Pierre landet. In der Zwischenzeit war hier alles für die Transplantation vorbereitet worden.

Um 22.35 Uhr machte sich die Crew auf den Rückflug.

Mehr als nur Helikoptereinsätze

Und während unsere Helikopter-Crews hier und im Grenzgebiet im Einsatz sind, starten unsere Ambulanz-Flugzeuge zu Rückholflügen für Verletzte im Ausland. Hier gäbe es ebenfalls zahlreiche Beispiele aus den letzten Monaten zu berichten, doch aus Platzmangel (wir könnten hier Seiten füllen) wollen wir nur zwei Fälle kurz belichten: 6. März: Während ihres Ferientaufenthaltes in Ratchings (I) wird eine Einwohnerin aus Perlé am 3. März Opfer eines Unfalls. Die ärztliche Diagnose lautet: Milzriss und Fraktur des linken Unterschenkels. Die 19-jährige wird im Krankenhaus Sterzing (Vipiteno) operiert, will aber, so bald als möglich, nach Luxemburg überwiesen werden. Die in Luxemburg weilende Großmutter der Ver-

letzten setzt die Zentrale der LAR in Kenntnis. Von diesem Moment an nimmt die LAR alles in die Hand. Es geschehen Absprachen mit dem behandelnden Arzt vor Ort, mit dem Krankenhaus, der Familie der Verletzten und mit der Patientin selbst. Die Flugroute wird ausgerechnet, die nötigen Genehmigungen für Start, Flug und Landung werden eingeholt. Der behandelnde Chirurg gibt am 6. März grünes Licht: die Patientin sei stabil, der Rücktransport durch die Luft konnte erfolgen. 17. April: Ein 11-jähriger Junge, der mit seiner Schulklasse aus Esch in Soria (E) in Ferien weilt, erleidet einen Riss des Tibias. Die Verletzung wird im «Ospedal Insalut» behandelt, das Bein kommt in den Gips. Am 17. April, kurz vor 8 Uhr, setzt der Vater des Jungen sich mit der LAR in Verbindung.

Der Junge müsse nach Luxemburg rapatriert werden. Wie in solchen Fällen üblich, übernimmt die LAR sofort die gesamte logistische Arbeit. Der behandelnde Arzt, Dr. Ruan Carlos, wird kontaktiert, Gespräche finden mit dem verantwortlichen Lehrer in Soria statt, die Flugzeugcrew ist mit dem Erstellen der Flugroute und der Genehmigungsprozeduren beschäftigt. Der Rückholflug konnte wenige Stunden nach der Anfrage durchgeführt werden und verlief einmal mehr ohne Probleme.

14. Mai: An diesem Tag ging in der LAR-Zentrale ein dringender Alarm ein, zu einem Zeitpunkt, wo beide Helikopter im Einsatz waren. Ein Einwohner aus St. Vith, der in Luxemburg arbeitete, war mit schweren Verbrennungen in die Eicher Klinik gebracht worden. Der behandelnde Arzt entschied, den Patienten schnellstmöglich in ein Krankenhaus nach Brüssel zu überweisen, die einzige Möglichkeit, um eventuell noch sein Leben zu retten. Normalerweise werden Transporte zum Verbrennungszentrum des Brüsseler Militärkrankenhauses per Hubschrauber abgewickelt.

Da aber beide Rettungshubschrauber im Einsatz sind, wird der Patient per Ambulanz zum Flughafen Findel gebracht und von hier aus mit dem LAR-Ambulanzflugzeug King Air B200 schnellstmöglich und doch schonend nach Brüssel geflogen.

Richard Gaetti



All d'enen, d'ei sou schnell
 fir de Richard op der Plaz
 wäen, e ganz groussen Merci fir
 et hier Héil, an Arbeit.
 E bënchen mat Verspéidung,
 mäis dofir awer net manner
 härelechot eisen ellerdackste
 Merci och un d' Piloten d'ei
 hien ennerwé esou laif versuerg
 hun, un d' Medeme Biver d'ei sou
 reier...elles organiséert huet, en oc
 duerno nach un hien geduecht hie
 Wenn et dem Richard erem gutt geh
 komme mir nach eng. Keier op Jed
 dier, versprach!!! Kee get vergies
 Bis dohin e ganz schéine Bonjour un
 se alleguer! Marie-Jeanne, Robert
 an de Richard!



MEILEN SAMMELN mit Luxair, jetzt AUF DER GANZEN LINIE

Ausweitung der Partnerschaft zwischen
 Luxair und Lufthansa Miles & More

Seit Mai 2000 wird das Miles & More- Programm auf das
 gesamte Luxair-Streckennetz ausgedehnt. Inhaber einer
 Miles & More-Kundenkarte haben so die Möglichkeit, auf allen
 Luxair-Flügen* (Ferienflüge inklusive!) Meilen zu sammeln
 (*: mit Ausnahme der Flüge zwischen Stockholm - Helsinki und
 Luxemburg - London City).

Lufthansa Miles & More
 Tel.: +352 341 745 00 75 (Deutsch/Englisch)
 +352 341 745 00 15 (Französisch)
 Fax: +352 341 745 00 59



Fiche technique de Dédale: **BIRDSTRIKE! IMPACT!**

Dernièrement, un oiseau vint s'écraser en plein vol sur le pare-brise d'un avion de la L.A.R.

Tel incident est loin d'être unique. Chaque année, au moins 2500 impacts d'oiseaux sont répertoriés par la U.S. Air Force.

2500 impacts sur avions civils furent rapportés aux USA pendant les années 1990 - 1998. Plus de 80% des impacts ne font pas l'objet d'un rapport officiel, mais la facture annuelle des dégâts se chiffre à plus de 380 millions de Dollars US, et ce rien que pour l'aviation américaine!

Même si la grande majorité des impacts d'oiseaux se produit à basse altitude au décollage ou à l'atterrissage, lors des grandes migrations annuelles, des oiseaux peuvent être rencontrés à des altitudes inattendues bien au-delà de 1000 pieds. En plein vol de croisière (300 à 900 km/heure pour l'avion et 60-150 km/heure pour l'oiseau), un oiseau heurté se transforme en véritable boulet de canon. Une oie sauvage de 6 kg heurtée par un avion à la vitesse de 250 km/h est comparable à une masse de 500 kg tombant d'une hauteur de 3 mètres ! Un verre de pare-brise normal aurait bien peu de chance d'y résister.

Les constructeurs tentent d'y pallier en bombant le pare-brise ou en l'inclinant par



rapport au flux de l'air. Ces précautions seules toutefois ne suffisent pas: Le décalage entre la température extérieure de l'avion (décroissant avec l'altitude et pouvant chuter jusqu'à 60C°) et celle de la cabine (18.20 C°) provoque des tensions extrêmes dans le matériau et rend le verre friable.

Les ingénieurs y remédièrent en fabriquant un „mille-feuille" de verre silicone. Un chauffage incorporé permet au matériau de garder une relative souplesse absorbant une grande partie de l'énergie lors de l'impact.

En forme de „S"

Lorsqu'un volatile vient s'engouffrer dans une turbine d'avion à réaction, cette dernière échappe rarement à la désintégration totale.

Le pigeon est connu pour les traces de son passage, mais la grue, quant à elle, aime ne pas passer inaperçue!

Il ne restera au pilote qu'à évaluer l'état du moteur en fonction des paramètres de bord, - en général - couper le moteur endommagé et se diriger vers un aéroport proche.

Chez les turbo-hélices modernes, le constructeur a conçu un canal d'entrée d'air en forme de „S". L'air destiné à la combustion est dévié, alors que des objets solides, dans leur inertie, continuent leur trajectoire directe pour être évacués en aval. La turbine reste indemne.

En général un impact sur le pare-brise ne verra que les couches extérieures fêlées. Le pilote alors descendra au plus vite, en fonction du terrain, vers une altitude inférieure et par là-même réduira la différence de pression entre la cabine et l'air ambiant.

Une réduction de vitesse atténuera également la tension dans les couches de verre intérieures restées intactes.

Si le volatile suicidaire a carrément percé le pare-brise, une descente d'urgence sera entamée immédiatement pour ramener les occupants de l'avion à une altitude où l'air sera à nouveau respirable. Cette procédure fait partie de l'examen semestriel des pilotes de la L.A.R. comme de tous les pilotes professionnels.

LX-One in Kenia Großes Interesse seitens der Bevölkerung

Kürzlich war der Learjet 35A der LAR für eine Rapatriierung in Kenia gelandet. Auf dem dortigen Flughafen war die LX-One für einige Stunden das Objekt des Interesses für die lokale Bevölkerung.

Die Bevölkerung wollte den LX-One aus der Nähe sehen



Das LAR-Team stellt sich vor. Heute: Helikopterpilot Christophe Jeco

In dieser Serie in eigener Sache stellen wir heute den Franzosen Christophe Jeco vor, der 1996 als Helikopterpilot zur LAR kam. Christophe wurde am 27. Juli 1960 in St. Avold (Moselle) geboren. Die Primärschule sowie der Sekundarunterricht bewältigte der sympathische Franzose in Forbach, um dann das Studium zum Sportprofessor an einer Universität aufzunehmen.

Nach zwei Jahren aber hatte Christophe die Möglichkeit, sich einem Wettbewerb für den Posten eines Helikopterpiloten bei der Armee stellen zu können. Er nahm die Gelegenheit beim Schopf und war erfolgreich. Für ihn begann nun die schwere Ausbildung zum militärischen Heli-Piloten. Nach den ersten Ausbildungsetappen entschied sich Christophe für die schweren Hubschrauber, wie z.B. der Puma und der Super-Puma. Sein Stützpunkt war zu der Zeit Phalsbourg (Lorraine), wo er fast 10 Jahre lang Dienst verrichtete. Während diesen 10 Jahren flog er viele Einsätze in Afrika, im Libanon, in Neu-Kaledonien, in Djibuti (Golfkrieg), usw., Einsätze, bei



denen es darum ging, Verletzte zu evakuieren. Christophe war auch während des UNO-Einsatzes in Kambodscha tätig. Nach den erwähnten 10 Jahren verließ Christophe die Armee und schrieb sich in ein Logistik-Studium an der Universität in Metz ein. Und während er noch sein Praktikum ablegte, wurde er auf die Annonce der LAR aufmerksam, die Heli-

Piloten suchte. Er stellte seine Kandidatur und wurde 1996 Pilot für die modernen Rettungshelikopter bei der LAR.

Von klein an hatte Christophe einen Wunsch, der immer wieder kam: Pilot zu werden und dabei auch noch Leben retten. Jetzt hatte sich sein Traum verwirklicht. „Mein jetziger Job bietet mit die perfekte Mischung zwischen dem Fliegen auf hochmodernen Maschinen und dem Retten von Menschenleben. Was bei der LAR auch sehr interessant ist, ist die Tatsache, dass wir auf mehreren Ländern arbeiten. Man sieht die verschiedensten Rettungssysteme und lernt natürlich auch viele Leute in diesem Arbeitsbereich kennen, die die verschiedenartigsten Ideen zur weiteren Verbesserungen des Rettungswesens haben.

Christophe Jeco wohnt in Forbach, ist verheiratet (seine Frau heißt Marie-Jeanne) und hat zwei Kinder, eine 13-jährige und eine acht Monate alte Tochter, Salomé und Camille. In der Freizeit macht er viel Sport, hauptsächlich Joggen und Radfahren.

BIL 0-116/7956

Helfen Sie uns helfen

Die schnelle Hilfe aus der Luft kostet die LAR jährlich die hohe Summe von 150 Millionen LUF! Viel Geld für eine rein private, gemeinnützige Organisation. Und doch, was bedeuten diese Kosten gegenüber einem geretteten Leben?

Unsere Organisation hat sich innerhalb von 12 Jahren aus dem Nichts zu einer der bestorganisierten und patientenorientierten Luftrettungsorganisationen entwickelt. Dies war und ist nur möglich durch die unermüdliche finanzielle Unterstützung von Menschen wie Sie, die unsere humanitäre Zielsetzung durch Ihre Mitgliedschaft oder eine Spende unterstützt haben.

Wir bitten Sie, uns weiterhin Ihre Unterstützung zukommen zu lassen, ohne

die die LAR nicht ihren unermüdlichen Einsatz vollbringen kann.

Es gibt so viele Gelegenheiten im Jahr, bei denen man an eine Spende für die LAR denken könnte, sei es bei Betriebs- oder Vereinsfeiern, bei Geburtstags- oder sonstigen Familienfesten. Bei vielen Sterbefällen wird heute die LAR als Spendenempfänger in den Zeitungsannoncen aufgeführt. Auch die kleinste Spende hilft uns in unserer Arbeit im Sinne unserer Mitmenschen, die in Not sind. Denken Sie daran!

Wir sind für Sie da, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr.

Helfen Sie uns helfen!

Ihre Spende auf unser Konto 0-116/7956 der "Banque International à Luxembourg" kann Leben retten.

Leser fragen

Wir antworten

Der 15-jährige Gilles F. wollte wissen, ob man mit einer Technique-Ausbildung Hubschrauberpilot werden kann und ob es für die Pilotenausbildung schlimm sei, wenn man eine Brille hat?

Die erste Frage kann mit „Ja“ beantwortet werden. Der Abschluss einer Technique-Ausbildung ist für eine spätere Pilotenausbildung von Vorteil gegenüber anderen Abschlüssen. Man sollte natürlich wissen, dass anschließend eine Ausbildung als Privathelikopterpilot, dann als Berufspilot ansteht, die man im Ausland machen muss und ordentlich was kostet. Auf die Frage „Ist es schlimm, wenn man eine Brille besitzt?“ gilt folgende Antwort: Wenn man die Ausbildung zum Piloten beginnen möchte, werden ärztliche Atteste gefragt, darunter auch das eines Augenarztes. Das Tragen einer Brille ist nicht gleich als negativ für diesen Beruf anzusehen.



Diesen drei jungen Leuten empfehlen wir eine A-Klasse.

► Baby an Bord! Haben Sie an alles gedacht? Von A wie automatische Kindersitzerkennung bis Z wie Zentralverriegelung? Schauen Sie doch zur Sicherheit einmal in unsere A-Klasse. Da finden Sie viele sinnvolle Extras- die meisten sogar serienmäßig.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Finance - Le chemin le plus aisé vers votre Mercedes...

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

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



**Nous ne pourrions pas mener
nos activités aussi loin
si nous n'étions pas aussi proches.**

Riche de plus de 140 ans d'expérience, Dexia Banque Internationale à Luxembourg propose aujourd'hui une gamme étendue de produits bancaires et services financiers hautement spécialisés aussi bien au Luxembourg que sur les plus grandes places financières du monde. Il vous suffit de rencontrer l'un de nos conseillers pour vous apercevoir à quel point nous pouvons aller loin afin de rester proches.



**Banque Internationale
à Luxembourg**

Société anonyme, fondée en 1856, 69 route d'Esch, L-2953 Luxembourg
Tél. : 4590-1 – Fax : 4590-2010
www.dexia-bil.com – e-mail : contact@dexia-bil.com

VOUS,
AVANT
TOUT.