

LAR REPORT



www.lar.lu

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

Verjüngungskur für einen Ambulanzjet



Spezialmission:

Windeneinsatz während der Nacht



Internationale Referenz

Einmal Tripolis - Kairo bitte!

NOUVELLE VOLVO XC70



**LA VIE EST MEILLEURE
QUAND ON LA VIT ENSEMBLE**

Volvo. for life



UNE ENVIE D'AVENTURE: VOILÀ CE QUE FAIT NAÎTRE LA NOUVELLE VOLVO XC70. CE BREAK UNIVERSEL VOUS FERA DÉCOUVRIR DES RIVIÈRES DE CONFORT, DES FORÊTS DE LUXE ET DES MONTAGNES DE SÉCURITÉ. AVEC DES MOTORISATIONS PERFORMANTES, ET UNE CONDUITE 4X4 PERMANENTE, IL NE CONNAÎT PAS DE FRONTIÈRE AU PLAISIR DE CONDUIRE ET VOUS EMMÈNE, VOUS, VOS AMIS, VOTRE FAMILLE AUX QUATRE COINS DU MONDE. PARCE QUE LA VIE DEVIENT VRAIMENT PASSIONNANTE QUAND ELLE EST PARTAGÉE, VENEZ VIVRE LA NOUVELLE VOLVO XC70 CHEZ VOTRE DISTRIBUTEUR VOLVO.

Rendez-vous chez Autopolis, votre concessionnaire Volvo.
WWW.AUTOPOLIS.LU/VOLVO

DIPLOMAT SALES

AUTOPOLIS SA
Zone d'Activités Bourmicht
L-8070 Bertrange
(+352) 43 96 96 29 00
www.autopolis.lu/volvo

AUTOPOLIS NORD
Zone Commerciale & Artisanale 8
L-9085 Ettelbrück
(+352) 81 24 99
www.autopolis.lu/volvo

Inhalt & Editorial

Bei Operation Lebensgefahr Repatriierungseinsatz mit dem Ambulanzjet	4-5
Verjüngungskur für einen LAR Jet Im ständigen Einsatz für Qualität und Sicherheit	6-7
Schritte der 12.000 Stunden Inspektion	8
Spektakulärer Nachteinsatz mit Seilwinde Schweres Unglück im Morgenbachtal	10-11
Helikoptereinsätze international	12
Helikoptereinsätze national	13
Reims - Ein Busunglück erschüttert ganz Luxemburg	14
LAR Stellenanzeigen	15
Schnittstelle zwischen allen Abteilungen Gabriel La Terza, Human Resources Manager	16-17
Mitgliederservice Anmeldeformular / Formular zur Änderungsmitteilung / Mitteilung an Schüler und Studenten	18-19
Air Rescue Mitglieder erzählen	20
Kein Weg zu weit Der LAR Ambulanzjet in Tripolis	21
Epilepsie Wenn die Hirnzellen verrückt spielen	22-23
100 ans d'hélicoptères Passionné d'aviation et d'hélicoptère / Un taxi pour Aberdeen	24-25
Erste Hilfe für Kinder Teil 1: Hilfe holen	26

LAR-Infohotline & Alarmzentrale

Tel: 48 90 06 24h/24

www.lar.lu



Impressum

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

Editeur et régie publicitaire:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.
175A, rue de Cessange
L-1321 Luxembourg
Tél.: (+352) 48 90 06
Fax: (+352) 40 25 63
www.lar.lu • info@lar.lu

Impression:

imprimerie saint-paul luxembourg s.a. - La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. La LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.

Relation bancaire:

Dexia/BIL - IBAN:
LU84 0020 1167 9560 0000



Aus den bescheidenen Anfängen der LAR ist in den letzten Jahren eine grenzüberschreitend aktive, ja teilweise weltweit tätige Rettungsflugorganisation geworden. Dies beweisen uns die Einsätze der letzten Monate; so wird z. B. unser am Flughafen Findel stationierter Rettungshubschrauber Air Rescue 3 dieses Jahr mit großer Wahrscheinlichkeit mehr als 500 grenzüberschreitende Einsätze in Rheinland-Pfalz und im Saarland fliegen. Aber auch zu Spezialeinsätzen werden die LAR-Hubschrauber immer häufiger aus dem Ausland angefordert, wenn es gilt, Menschen in Lebensgefahr zu helfen. Gleich zweimal innerhalb von 2 Wochen konnten so verunglückte Bergsteiger an der deutschen Mosel und nahe Mainz durch einen mit einer Seilwinde ausgerüsteten LAR-Hubschrauber gerettet werden. Vor allem bei dem zweiten Einsatz mussten die LAR-Crews, zusammen mit der GRIMP (*Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux*) der Berufsfeuerwehr Luxemburg all ihr Können aufbieten, galt es doch, diesen Einsatz unter erschwerten Bedingungen, d. h. in stockdunkler Nacht durchzuführen, eine Leistung, die übrigens in den deutschen Medien regen Niederschlag fand. Aber auch in Belgien, bei einer schweren Gasexplosion in Couvin, nahe der belgisch-französischen Grenze wurde die LAR angefordert, um einen schwerstverbrannten Jugendlichen ins *Centre des Grands-Brûlés* nach Brüssel zu fliegen.

Erfahrungsgemäß sind die Sommermonate die aktivsten Monate im LAR FW-Bereich (= Flugzeugbereich): Aus der ganzen Welt wurden schwerverletzte oder erkrankte Patienten in die Heimat geflogen. Übrigens: Bei einigen Repatriierungseinsätzen hat man das Gefühl, dass so mancher bei der Abreise in Luxemburg auch sein normales Verhalten - oder soll ich sagen den Verstand - zu Hause lässt; oder wie kann man es erklären, wenn jemand nachts kopfüber in einen leeren Swimmingpool springt, mit dem Resultat einer Querschnittslähmung bzw. volltrunken über ein Geländer im zweiten Stockwerk eines Hotels abstürzt?

Nachdem die große Reisewelle in den nächsten Wochen doch so langsam abebben wird, hoffen wir, dass auch unsere Crews sich etwas Urlaub gönnen können, dies natürlich ohne die 24/24 Stunden-Bereitschaft der LAR zu schmälern, denn alle Notfälle haben etwas gemeinsam: Sie melden sich nicht an und sind nicht planbar!

René Closter
Präsident LAR

Schwerer Autounfall fernab von zu Hause

Bei Operation Lebensgefahr

Eine breite, übersichtliche Allee, die Fußgängerampel ist grün, ein kurzer Blick und Daniel L. überquert die Straße. Wie aus dem Nichts taucht plötzlich ein Wagen auf und Daniel L. fliegt durch die Luft. Er wird mit der Schulter gegen ein anderes Auto geschleudert und ein drittes Auto erwischt sein Bein.

Es ist ein schöner Freitag, Daniel L. war gerade 2 Tage in der faszinierenden ukrainischen Stadt Dnepropetrovsk, auch kurz Dnepr genannt. Durch Zufall hat er die Ukraine bereits vor Jahren als Urlaubsland für sich entdeckt. Es haben sich Freundschaften gebildet und auch dieses Jahr war Daniel L.



wieder zu Gast bei diesen Freunden. An besagtem Freitag Mittag war Daniel L. gerade auf dem Weg in die Innenstadt, um sich ein Ticket für einen Ausflug nach Odessa zu kaufen. Da passiert es. Daniel L. wird von einem Auto erfasst.

Per Ambulanz wird Daniel L. mit schwersten Prellungen, einem schweren Schulterbruch und einer komplizierten Beinfraktur ins Krankenhaus gebracht. Eine baldige Operation ist nötig, doch genau diese könnte Daniel L. in Lebensgefahr bringen, denn vor wenigen Jahren erlitt Daniel L. mit erst 48 Jahren einen Herzinfarkt. Damals wurde er mit dem LAR-Hubschrauber ins Krankenhaus geflogen. Daniel L. bekam drei Stents (Gefäßstützen, die der Aufdehnung von Gefäßverengungen der Herzkranzgefäße dienen) und leidet bis heute an einem schwachen Herzen. Zusätzlich erhält er blutverdünnende Mittel. Aus diesem Grund hat er immer seine letzten Untersuchungsergebnisse und eine Liste seiner Medikamente bei sich.

Hätte Daniel L. bei diesem Unfall innere Blutungen erlitten, hätte er diesen Unfall, aufgrund der blutverdünnenden Medikamente, vermutlich nicht über-

lebt. Aber auch jegliche Operationen stellen ein besonderes Risiko dar, zudem von einem Arzt, der seine Krankheitsgeschichte nicht kennt, in einem Land, in dem die Ärzte zwar gut ausgebildet aber kaum Material oder moderne Geräte vorhanden sind.

Daniel L. ist im ersten Moment verzweifelt, er glaubt nicht, dass er Luxemburg je wieder lebend sehen wird. Doch dann fällt ihm ein, dass er Mitglied der Air Rescue ist.

Um 16 Uhr verständigt ein Freund von Daniel L. die Air Rescue, er schildert kurz was passiert ist. Das geschulte und professionelle Personal der LAR weiß sofort, was zu tun ist. Die Einsatzzentrale setzt sich sofort mit Daniel L. in Verbindung und lässt sich Namen und Telefonnummer eines behandelnden Arztes geben und erklärt Daniel L. kurz die Vorgehensweise der LAR.

Ein LAR Arzt kontaktiert das Krankenhaus. Schnell ist klar, dass es sich um einen dringenden medizinischen Notfall handelt. Die Repatriierung muss schnellstmöglich erfolgen, da eine Operation unumgänglich ist und nur in Luxemburg bei seinem behandelnden Arzt erfolgen kann.

Noch am selben Tag werden der Ambulanzjet für einen frühestmöglichen Start Richtung Ukraine vorbereitet und die Visa für das Team angefordert. Ein Arzt, ein Krankenpfleger und die Piloten verfügen über langjährige Erfahrungen und sind ein eingespieltes Team.

Die Mitarbeiter der Einsatzzentrale haben auch bereits das Krankenhaus in Luxemburg über die Ankunft des Patienten in Kenntnis gesetzt und müssen nun noch das ukrainische Krankenhaus über die Ankunft des Jets informieren und eine Ambulanz für den Transport vom Krankenhaus zum Flughafen von Dnepr organisieren.

Doch in der Ukraine ticken die Uhren anders. In der Klinik ist niemand zu erreichen. Auch am nächsten Morgen ist niemand zu erreichen. Der Jet steht bereit und soll so früh wie möglich los. Doch noch ist unklar, ob ein Arzt vor Ort den Patienten rechtzeitig für den Transport vorbereiten kann und eine Ambulanz zur Verfügung steht. Die Alarmzentrale rotiert. Mit Hilfe der ukrainischen Freunde von Daniel L. kann

vor Ort in letzter Minute ein Ansprechpartner gefunden werden. Daniel L. erhält einen Streckverband, und auch die Ambulanz steht zur Verfügung, der Ambulanzjet hat derweil den Flughafen Luxemburg längst verlassen. Von nun an verläuft alles reibungslos. Lediglich die strengen Sicherheitskontrollen in Dnepr zögern den Rückflug etwas hinaus.



Vorbereitungen unter der strengen Aufsicht des ukrainischen Militärs

Samstag um 17Uhr 30 landet der Ambulanzjet der LAR auf dem Luxemburger Flughafen, eine Ambulanz steht bereit und bringt Daniel L. ins Krankenhaus, die notwendigen Operationen können durchgeführt werden. Daniel L. und seine Frau sind erleichtert und überglücklich. Auch

wenn Daniel L. noch lange mit den Folgen des Unfalls kämpfen muss, ist er überzeugt, dass er zum zweiten mal sein Leben der Air Rescue verdankt.



Daniel L. leidet bis heute unter starken Schmerzen

Ike Schuster
LAR Flight Attendant und
Regulator



Ausgebildeter Krankenpfleger
und Rettungsassistent
Seit 01. Juli 2000 als Flight
Attendant, Dispatcher und
Erste-Hilfe-Ausbilder bei der
LAR

Ike Schuster ist nicht nur Flight Attendant bei der LAR, d.h. zuständig für Rettungs- und Intensivflüge mit dem Helikopter sowie Durchführung von Rückführungen mit dem Ambulanzjet, sondern auch Dispatcher in der LAR Alarmzentrale.

Die Aufgabe des Dispatchers erlaubt ihm auch einen anderen Blickwinkel auf die Rückholung von Patienten, nämlich die Organisation vom ersten Kontakt mit dem Patienten bis zur Ankunft in Luxemburg. Der ständige Kontakt mit Krankenhäusern in der ganzen Welt, sich schnell ein Bild über die Lage des Patienten zu verschaffen und schließlich die Organisation des Fluges zusammen mit den Operations der LAR stellen für ihn einen interessanten Kontrast zu seiner Arbeit als Flight Attendant dar.

Ike Schuster war auch der zuständige Dispatcher im Fall der Rückholung von Daniel L. aus der Ukraine. Aus persönlichen Erfahrungen weiß Ike Schuster über die Sitten und Mentalität der Länder der ehemaligen Sowjetunion. Eines der Hauptprobleme stellte dabei die Sprache dar. Denn viele Ukrainer sprechen wenig bis fast gar kein Englisch. Die Hilfe der Freunde von Daniel L. war dabei von großem Nutzen.

In seiner langjährigen Erfahrung als Dispatcher und Flight Attendant bei der LAR hat Ike Schuster schnell gelernt, dass Ansprechpartner vor Ort immer eine große Hilfe sind. Sie stützen den Patienten und können auch helfen, die Gepflogenheiten vor Ort zu erkennen.



KONICA MINOLTA

EUROPEAN LEADER IN COLOUR



Office system

bizhub C550

Form follows function



COMPETENCES
BUREAUTIQUES

2, rue Léon Laval Z.A. am Bann L-3372 Leudelange
Tél.: 26 380-1 Fax: 26 380-380
www.ck-online.lu www.konicaminolta.lu

GR O U P E
CK
CHARLES KIEFFER



Im ständigen Einsatz für Qualität und Sicherheit

Verjüngungskur für einen LAR Jet

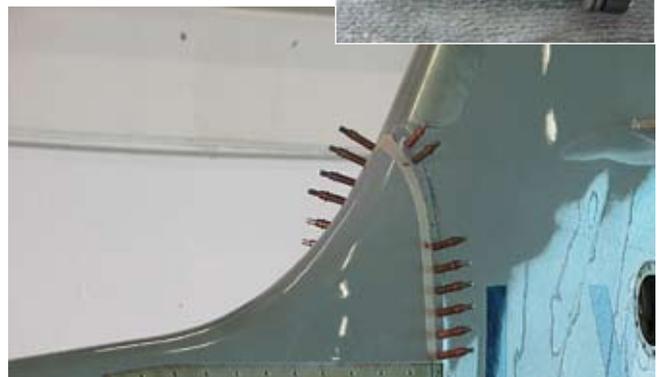
Die Air Rescue verfügt über drei voll ausgestattete Ambulanzjet des Typs 35a, die im ständigen Einsatz für schwer Verletzte und Menschen in Not sind. Um den hohen Sicherheits- und Qualitätsansprüchen der LAR gerecht zu werden, müssen diese Jets in regelmäßigen Abständen zu Kontrollen. Nach bereits 150 Flugstunden sind umfassende Wartungsarbeiten seitens der LAR vorgeschrieben. Doch die aufwendigste Kontrolle erfolgt nach 12.000 Flugstunden. Der Jet erhält eine komplette Verjüngungskur und wird bis ins Detail genauesten Prüfungen unterzogen.

Im Februar 2007 war der Ambulanzjet mit dem Kennzeichen LX-LAR fällig für diese Kontrolle. Die Vorbereitungen für die 12.000 Stunden Inspektion liefen ein Jahr vorher an. Bei einer 12.000 Stunden Inspektion handelt es sich um eine sogenannte Base-maintenance, die gegenüber den kleineren Checks (Line-maintenance) nicht in Luxemburg, sondern in einem ausländischen Maintenancebetrieb zu erfolgen hat. Dabei wurde viel Wert darauf gelegt, eine Werft zu finden, die zuverlässig ist, hohe Qualitätsansprüche verfolgt und vor allem Erfahrung mit Learjets hat. Zusammen mit dieser Werft wurden die Schritte und der Zeitplan der Inspektion bis in jedes Detail besprochen und festgelegt.

Anfang des Jahres dann der Beginn der Arbeiten. Nach ersten System- und Triebwerkchecks zur Statusfeststellung werden die komplette Innenausstattung und alle losen Ausstattungselemente entfernt sowie die Innenverkleidung

und Paneele abmontiert. Auch ein Teil der Außenverkleidung muss entfernt werden.

Um die darauf folgenden Wartungsarbeiten ausführen zu können, muss der Jet mit Stützen stabilisiert werden. Dann beginnt man mit der Überprüfung der Flugkontrollsysteme. Unter den Flugkontrollsystemen versteht man im wesentlichen die Bremsklappen, das Höhenleitwerk (dient der Korrektur der Flughöhe) und das Seitenruder (dient der Bewegung um die Hochachse des Flugzeuges, also zur Richtungsbestimmung). Diese Elemente werden vor allem auf Verschleißer-



Gr. Bild: Reparaturarbeiten an der "Flosse"
 Kl. Bild: Schraube mit Verschleißerscheinungen

scheinungen und Materialermüdung untersucht.

Parallel dazu werden sämtliche Anschlusskabel und Schläuche des Flugzeuges kontrolliert und bei Bedarf ausgetauscht.

Der Flügel, der als zusätzlicher Tank dient, wird zur Demontage vorbereitet. D. h. das Kerosin wird abgelassen und der Flügel entlüftet.



Der Flügel wird mit großer Sorgfalt demontiert

Danach wird der Flügel komplett entfernt, eine sorgfältig auszuführende Arbeit. Denn der Flügel besteht aus einem einzigen Bauteil und verläuft quer durch die Flugzeugzelle. Sämtliche Anschlüsse, Schrauben und Bestandteile des Flügels werden auf Korrosion untersucht. Doch die LAR Jets befinden sich in einem sehr guten Zustand und somit waren weder Korrosion, noch Verschleißerscheinungen festzustellen. Einem zügigen Voranschreiten der Inspektion stand nun nichts mehr im Wege.

Während ein Team die Flugkontrollsysteme und den Flügel abmontiert und kontrolliert, führt ein anderes Team die Funktions- und Kontrolltests an der Avionik (bezeichnet die Gesamtheit der elektrischen und elektronischen Systeme an Bord eines Flugzeuges) und den Fluginstrumenten durch.

Manche Elemente eines Flugzeuges unterliegen solch starken Verschleißerscheinungen, dass bereits im Vorfeld festgelegt wurde, diese Teile komplett zu erneuern. So zum Beispiel das Fahrwerk eines Jets. Die ständigen starken Belastungen und die unterschiedlichen Witterungsbedingungen führen zu einem schnellen Verschleiß. Ein kompletter Austausch ist damit unumgänglich (Preis circa 80.000



Das abmontierte Fahrwerk während der Inspektion und das neu angebrachte Fahrwerk heute.

Euro)

Neben all den technischen Arbeiten muss auch das Zeitmanagement der Inspektion stetig geprüft werden und bei drohendem Verzug mehr Arbeitskräfte eingesetzt werden. Die Einhaltung des Zeitplanes ist unumgänglich, denn der Jet soll so bald wie möglich wieder zur Verfügung stehen,

um Menschen in Not zu helfen.

Fast genauso lange wie für die Wartung des Ambulanzjets, braucht man nun auch, um alle Elemente sorgfältig wieder zusammen zu bauen. Auch hier ist höchste Konzentration und Professionalität gefordert. Jedes Kabel und jede Schraube muss wieder korrekt und fehlerfrei angebracht werden. Nach einigen Abschlusstests konnte LX-LAR wieder zur LAR nach Luxemburg und der nächste Einsatz ließ nicht lange auf sich warten. Übrigens: Die Gesamtkosten für eine derartige "Fitnesskur" liegen bei 450.000 Euro.

Noch in 2007 muss auch der Ambulanzjet LX-ONE zur großen 12.000 Stunden Inspektion in die Werft. Stets überwacht und in Zusammenarbeit mit der LAR und

**Andrew Canney,
LAR Manager Maintenance Control**



Werdegang:

Diplom im Bereich Maschinenbau mit Zusatzqualifikation als lizenziertes Flugzeugingenieur

Andrew Canney startete seine Karriere bei der British Royal Air Force, danach sammelte er internationale Erfahrungen als Flugzeug Ingenieur in Australien, USA, Taiwan, Japan und in verschiedenen europäischen Ländern

Sprachen: E, F, D

Hobbies: Outdoor Sport (Klettern, Langstreckenlauf,...)

Als Manager Maintenance Control liegt meine Aufgabe in der Kontrolle und Organisation der Inspektionen unserer Jets und Helikopter. Außerdem stehe ich in der Funktion des Field Service Representative in ständigem Kontakt mit den Werften, mit dem Ziel der umfassenden und ständigen Verbesserung der Qualität in allen Bereichen und als Ansprechpartner während der Inspektionen.



Kontrolle der Fenster und ihrer Dichtigkeit. 2 Fenster wurden ausgetauscht.



Schritte der Inspektion

1. Erste Systemchecks nach Ankunft in der Werft und der Innenraum wird entleert...



... bis nur noch Kabel zu sehen sind.

Auch außen werden Paneele entfernt, um an die Avionik zu gelangen.



2. Ausbau und Überprüfung der Fluginstrumente aus dem Cockpit.



Cockpit vorher



Cockpit während der Inspektion

3. Der Jet wird durch Stützen stabilisiert und die Flugkontrollsysteme sowie der Flügel inspiziert.



Der Jet wird von Stützen stabilisiert



Demontage des Flügels



LX-LAR ohne Flügel und Flosse

Mon compte, c'est ma banque

Mon épargne, c'est AXA

Borea Invest
EPARGNE ET PLACEMENTS



L'autre réflexe pour votre épargne

Fort de son expertise en matière d'épargne et de placement, AXA vous propose dès à présent **Borea Invest**¹⁰ et **Borea Invest**³⁰. Ces deux nouvelles formules d'assurance-épargne alliant **sécurité**, **souplesse** et **performance** se différencient par une politique d'investissement judicieuse et équilibrée ainsi qu'une

gestion dynamique. Les formules **Borea Invest** vous offrent à la fois la **protection permanente** de votre capital tout en vous faisant profiter de la participation aux bénéfices résultant de la performance du fonds. Informez-vous sans tarder auprès de votre agent ou courtier AXA!



www.axa.lu

Maacht dat Bescht aus Ärem Liewen

Spektakulärer Nachteinsatz mit Seilwinde

Schweres Unglück im Morgenbachtal

Trechtingshausen, 1. August 2007: Um 23 Uhr 56 wird das LAR Team zu einem spektakulären und aufwendigen Nachteinsatz gerufen. Ein Bergsteiger ist in dem beliebten Klettergebiet Morgenbachtal bei Trechtingshausen in Deutschland abgestürzt. Nachdem er vermutlich mehrere Stunden ohnmächtig war, gelang es ihm, mit seinem Handy die Notrufzentrale zu verständigen. Die Leitstelle Mainz fordert den im Umkreis von mehreren hundert Kilometern einzigen Hubschrauber mit Seilwinde bei der LAR an.

Schnellstmöglich stellt die Air Rescue ein Team aus 2 Piloten, 3 Spezialisten der Höhenrettungsgruppe der Berufsfeuerwehr Luxemburg, der GRIMP (Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux) und einem Notarzt zusammen. Durch gemeinsame Einsätze und Trainings ein eingespieltes Team.

Denn nur mit hoher Kompetenz und langjähriger Erfahrung lässt sich solch ein komplizierter nächtlicher Windeneinsatz durchführen.

Doch eine direkte Rettung durch die LAR ist zunächst

durch die zu dichte Bewaldung des Unglücksortes nicht möglich. Die bereits vor Ort befindlichen Rettungskräfte müssen mit größter Vorsicht den schwer Verletzten durch das unwegsame Gelände zur nächsten Lichtung bringen. Es dauert insgesamt 3 Stunden, bis der 38-Jährige erstversorgt und zu einem baumfreien Platz gebracht war.

Unterdessen bereitet das LAR Team alles für die Bergung vor. Ein Hubschrauber der deutschen Polizei schwebt über der Unfallstelle und leuchtet mit seinen 80 Millionen Candela starken Suchscheinwerfern die Unglücksstelle aus (in Candela wird die Lichtstärke einer Lichtquelle ermittelt: 80 Millionen Candela gleichen der Lichtausbeute von 80 Millionen Haushaltskerzen!). In diesen Lichtkegel fliegt der LAR-Hubschrauber hinein. Ein Mitarbeiter der GRIMP wird per Winde herabgelassen, um den Verunglückten für den Transport vorzubereiten.

Dann endlich gibt der Teamkollege das Zeichen, der Verletzte ist bereit für die Bergung. Die Seilwinde wird erneut herabgelassen und befestigt. Ruhig wird die Winde mit dem Verletzten und dem Mitarbeiter der GRIMP angezogen und durch die Baumkronen hindurch gezogen. Der Hubschrauber der LAR bringt den Verletzten zunächst zu einem nahe gelegenen Sportplatz, wo eine weitere notärztliche Versorgung stattfinden kann, bevor der Sportkletterer von der LAR ins Krankenhaus nach Koblenz geflogen wird.

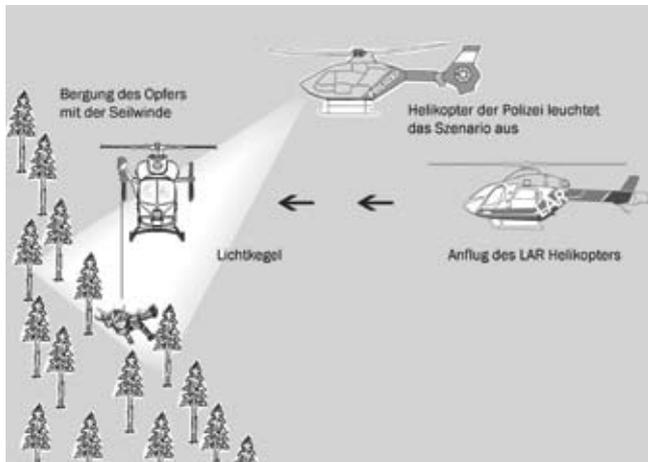
Insgesamt waren 90 Rettungskräfte der Feuerwehr, THW und Polizei sowie das Team der Air Rescue und der GRIMP Luxemburg und ein Höhenrettungsteam der Ingelheimer Feuerwehr vor Ort.



Über 90 Rettungskräfte halfen bei dem nächtlichen Windeneinsatz

Einsatz Morgenbachtal:

Grafische Darstellung und Aufnahmen der Nachtwärmebildkamera der Polizei



Grafische Darstellung des Anfluges und der Bergung durch den Air Rescue Hubschrauber



Bergung des Sportkletterers auf einer Trage. Ein Mitarbeiter der Grimp lässt sich mit dem Verletzten an der Seilwinde hinaufziehen.

LAR-Nachtflüge für den Notfall

27. Juli 2007, 22 Uhr 45, Alarmzentrale der Air Rescue, ein Kind war mit schweren Verbrennungen in ein saarländisches Krankenhaus gebracht worden und ein schnellstmöglicher Transport in eine Spezialklinik muss organisiert werden. Die LAR stellt eine Crew aus 2 Piloten, einem Arzt und einem Rettungssanitäter zusammen und fliegt nur kurze Zeit danach Richtung Ludwigshafen.

Nur wenige Tage später wieder ein Nachteinsatz, zusätzlich wird eine Seilwinde benötigt. Die LAR ist die einzige Luftrettungsorganisation mit einem nachflugfähigen Hubschrauber mit Seilwinde im Umkreis von 200 km.

Immer öfter wird die LAR zu spektakulären und aufwendigen Einsätzen aus dem Ausland angefordert. Die Air Rescue verfügt nicht nur über den einzigen Hubschrauber mit Seilwinde im näheren Umkreis, sondern sie hat auch die Möglichkeit Nachtflüge zu absolvieren. Andere Flugwachen verfügen meist nicht über die erforderlichen Ressourcen, sei es genügend Piloten oder die entsprech-



Nachttransport des Verbrennungsofers vom 27. Juli 2007 im Saarland

ende Technik.

Auch in der Nacht brauchen Menschen schnelle Hilfe, doch beim Einsatz des Helikopters gibt es einiges zu beachten. Die Air Rescue ist grundsätzlich berechtigt, mit einem zweiten Piloten, Einsätze in der Nacht in Luxemburg und in Deutschland zu fliegen. Keine Selbstverständlichkeit, denn in vielen unserer europäischen Nachbarländer ist dies nicht erlaubt. Gerade in Österreich mehrte sich die Kritik an dem Nachtflugverbot.

Peter Möller, Chief Pilot Helicopter der LAR, erklärt mehr zu den Herausforderungen eines Nachteinsatzes mit dem Hubschrauber:

Peter Möller, Chief Pilot Helicopter



„Nachteinsätze sind für die hoch qualifizierten und erfahrenen Piloten der Air Rescue kein Problem. Eine Orientierung in der Nacht ist ebenso gut möglich wie am Tage.“

Eine Herausforderung stellt allerdings das Finden von geeigneten Start- und Landeplätzen in der Nähe des Unglücksortes dar. Um einen sicheren Start und eine sichere Landung zu gewährleisten, muss ein hindernisfreier und ausgeleuchteter Platz gefunden werden.

Beim Einsatz im Morgenbachtal war dies durch die gute Koordination mit den örtlichen Einsatztruppen schnell möglich.

Aber auch beim Transport zu einem Krankenhaus muss vorerst geklärt sein, ob der betreffende Landeplatz für Nachtlandungen genehmigt ist.

All dies erfordert eine gute Ausbildung, permanentes Training, präzise Planung und schnelles Handeln.“



oben links: Versorgung des Patienten vor Ort
mitte links: Transport des Patienten

Gasexplosion bei Couvin

6. August 2007, Matagne-la-Grande, Belgien:

Zu einer internationalen Rettungsaktion bei Couvin an der belgisch-französischen Grenze wird der Hubschrauber der LAR gerufen. Beim Campen von vier Jugendlichen im Alter von 15 bis 18 Jahren war es zu einer Gasexplosion gekommen. Vermutlich, um sich zu wärmen, hatten die Jugendlichen einen Gaskocher fehlerhaft angeschlossen. Unbemerkt strömte Gas in ihr Zelt und entzündete sich.

Eine Minute, nachdem die LAR verständigt wurde, startete der Helikopter der Air Rescue in das circa 160 km entfernte Matagne-la-Grande. Bei der Ankunft des LAR Teams bot sich ein erschreckendes Bild.

Die Explosion hatte schwerste Verbrennungen an Armen, Beinen, Oberkörper und Gesicht der Jugendlichen verursacht. Außer der LAR waren Hubschrauberteams aus Belgien, Deutschland und Frankreich vor Ort. Die Jugendlichen wurden in einer Sporthalle erstversorgt. Beim Eintreffen des LAR Teams war der Helikopter aus dem nahe gelegenen Frankreich bereits auf dem Weg mit einem Verletzten ins Krankenhaus. In der Sporthalle wurden noch zwei intubierte und ein nicht-intubierter Jugendlicher versorgt.

Das Team der LAR verschaffte sich schnell ein Bild über die Lage und half auch bei Verständigungsschwierigkeiten zwischen den verschiedenen Rettungskräften. Abweichend von den zuvor erhaltenen Informationen wurde dem LAR Team einer der schwerst Verletzten zum Transport zugeteilt. Der LAR Hubschrauber verlor keine Zeit und brachte den Jugendlichen in das auf Verbrennungen spezialisierte Militärkrankenhaus Reine Astrid nach Brüssel.

Die belgischen Rettungskräfte bedankten sich später nochmals bei der LAR für ihren schnellen und vorbildlichen Einsatz.

Klassenausflug endet im Krankenhaus

14. August 2007, Kanzem, Rheinland-Pfalz:

Es sollte etwas Besonderes sein. Im Rahmen einer Klassenfahrt unternahm die 8. Klasse aus Wermelskirchen in Nordrhein-Westfalen einen Kanu-Ausflug.

Offenbar unterschätzte man das Gewässer des Alt-Arms der Saar, das bei hohem Wasserstand auch für geübte Wassersportler eine Herausforderung ist. Einige Schüler verloren die Kontrolle über ihr Kanu und kenterten. Zwei Schüler klemmten sich dabei den Fuß ein. Die Mitschüler schafften es nicht, die Verletzten zu bergen, was die Hilfskräfte dann übernahmen.

Ein 13-Jähriger wurde nach der Erstversorgung durch das LAR Team innerhalb von 6 Minuten in das nächste Krankenhaus gebracht.



Die LAR bringt einen der Jugendlichen mit dem Helikopter ins Krankenhaus nach Trier.

3-Jähriger stürzt aus dem Fenster



Bettembourg, 24. Juli 2007: Ein 3-jähriger Junge war aus dem Fenster im ersten Stock eines Wohnhauses gestürzt. Die Mutter war nur kurz in die 5 Meter entfernte Küche gegangen, als der Junge aus dem geöffneten Fenster fiel. Nur wenige Minuten nach der Alarmierung durch die Protection Civile war der Rettungshelikopter Air Rescue 1 vor Ort und transportierte den Jungen ins Krankenhaus Kirchberg.

Gefährliches Überholmanöver



5. August 2007, Stockem: Auf der Strecke Emeschbach in Richtung Wincrange versucht eine FahrerIn, einen zweiten PKW zu überholen, als dieser Richtung Stockem abbiegen möchte. Die FahrerIn versucht noch, das Überholmanöver abubrechen und sich wieder einzureihen, doch dies gelingt ihr nicht mehr rechtzeitig und sie rammt den zweiten Wagen. Dabei erlitten beide Fahrer und ein Kind Verletzungen. Der hinzugerufene Air Rescue 2 flog den 6-jährigen Jungen ins Krankenhaus.

Motorradfahrer rammt Bus

Echternach, 19. Juni 2007: Auf der Strecke zwischen Echternach und "Bollendorf-Pont" kam es während eines Wendemanövers eines Busses zu einem Unglück. Eine 41-jährige MotorradfahrerIn konnte dem Bus, der rückwärts auf die Straße einbog, nicht mehr ausweichen und schleuderte in Höhe der hinteren Tür gegen den Bus. Die MotorradfahrerIn wurde von dem kurz darauf eintreffenden Team der Air Rescue erstversorgt und anschließend ins Centre Hospitalier de Luxembourg geflogen.

Motorradfahrer verliert Kontrolle

Altlinster-Koedingen, 15. Juli 2007, 18 Uhr 50: Zwischen Koedingen und Altlinster verlor ein Motorradfahrer in einer Rechtskurve die Kontrolle über sein Motorrad und stürzte. Der 55-Jährige knallte mit seinem Körper gegen die Leitplanke. Sein Beifahrer blieb unverletzt. Eine zufällig vorbeifahrende Ärztin versorgte den Patienten, bis der Rettungshubschrauber Air Rescue 1 ihn ins Centre Hospitalier de Luxembourg flog.

Kollision mit Auto

Mecher, 24. August 2007: Bei einem Zusammenstoß eines Motorrads mit einem Auto wurde der 46-jährige Motorradfahrer schwerst verletzt. Der hinzugezogene Hubschrauber Air Rescue 2 landete acht Minuten nach Verständigung am Unglücksort und flog den Verletzten nach der Erstversorgung ins Centre Hospitalier Luxembourg.



Reims - Ein Busunglück erschüttert ganz Luxemburg Ein Rückblick auf die tragischen Ereignisse von Reims

14. Juni 2007, ein tragisches Unglück erschüttert Luxemburg. Auf der französischen Autobahn A4 Metz-Paris verunglückt ein luxemburgischer Reisebus mit zwei Schulklassen aus Steinsel.

Der Bus war mit 39 Personen besetzt, davon 34 Kinder. Die ersten Meldungen und Bilder sind erschreckend, mindestens ein Erwachsener und ein Kind sind ums Leben gekommen und 20 Personen verletzt.

In Luxemburg wird schnell gehandelt. Die Gemeinde Steinsel beruft eine Versammlung ein, um die betroffenen Eltern schnellstmöglich über die aktuellen Erkenntnisse zu informieren, und die Air Rescue schickt kurz nach den ersten Meldungen einen Ambulanzjet mit 2 Ärzten und 2 Intensivpflegern nach Reims.

Vor Ort herrscht ein erschreckendes Bild. 160 Einsatzkräfte der Feuerwehr sind präsent, es werden Feldlazarette eingerichtet, und die französischen Behörden rufen den „Plan Rouge“ aus.

Die Air Rescue setzt sich sofort in Kontakt mit den Ärzten vor Ort und im Centre Hospitalier Universitaire Reims. Die Alarmzentrale der LAR steht als Kontakt zwischen den Angehörigen und dem Krankenhaus zur Verfügung.

Noch am gleichen Tag bringt die Air Rescue 2 Kinder mit schweren Brüchen zur weiteren Behandlung nach Luxemburg. Die Eltern sind überglücklich, ihre Schützlinge wieder in die Arme schließen zu können. In den darauffolgenden Wochen werden 2 weitere Kinder von der LAR zurückgeflogen.



www.dexia-bil.lu

MASTERCARD GOLD by DEXIA :

La seule pour aller partout en toute sécurité.



Dexia est l'unique banque au Luxembourg à offrir un ensemble d'assurances complémentaires gratuites sur sa Mastercard Gold :

- Assurance annulation voyages
- Assistance personnelle à l'étranger
- Assurance accidents de voyage
- Assurance protection des achats
- Assurance bagages
- Assurance retards
- Assurance départs manqués

Découvrez le détail de ces polices d'assurance en agence ou sur www.dexia-bil.lu

BANQUE
Luxembourg

DEXIA

Nous recrutons:

Créée en 1988, Luxembourg Air Rescue dispose d'une flotte de 4 hélicoptères de sauvetage aérien et de 3 jets ambulances. 70 employés garantissent un service de qualité ISO 9001:2000 dans le domaine du sauvetage aérien et du rapatriement, ceci aussi bien au Luxembourg qu'à travers le monde entier. Nous sommes actuellement à la recherche d'un(e):



Assistant(e) du Département Aviation

Votre mission :

- assister le responsable de la qualité dans la coordination et le suivi du système de qualité de la société
- être responsable du contrôle des documents comprenant :
 - l'organisation cohérente de la diffusion des données
 - la mise à jour du format standard et distribution de tous les manuels, procédures et documents reliés à l'aviation en collaboration avec les responsables de départements
 - l'édition et la gestion la correspondance officielle avec les Autorités
 - gestion de tous les documents du département aviation et de son système de rangement
- assurer le suivi du programme d'audit interne et la documentation y afférente

Votre profil :

- Vous justifiez d'un diplôme universitaire en ingénierie ou un diplôme de fin d'études secondaires et plusieurs années d'expérience dans un environnement administratif ou technique
- Vous êtes intéressé par le domaine de l'aviation
- Vous êtes capable de travailler de manière indépendante
- Vous avez l'esprit d'équipe et vous êtes à l'aise avec des procédures
- Vous êtes flexible dans un environnement changeant
- Vous êtes à l'aise dans l'utilisation des outils informatiques courants (MS-Office, HTML, Visio) et vous avez de bonnes compétences administratives
- Vous avez de bonnes aptitudes en communication et vous êtes trilingue (anglais, français et/ou allemand, le luxembourgeois étant un atout)
- La connaissance des réglementations internationales de l'aviation (JAR/EASA) est considérée comme un avantage

Secrétaire de direction (m/f)

Votre mission :

- Gérer des agendas, organiser des réunions et des déplacements
- Rédiger des documents et des correspondances, préparer et suivre des dossiers ainsi que réaliser des statistiques pour le compte des membres de la direction
- Coordonner l'assistance administrative, le suivi du courrier et tenir le classement
- S'occuper de l'assistance aux membres LAR et, le cas échéant, assurer le suivi des rapatriements des membres LAR
- Assurer l'accueil téléphonique

Votre profil :

- Vous êtes détenteur d'un diplôme en secrétariat (Bac+2)
- Vous êtes parfaitement quadrilingue : luxembourgeois, allemand, français et anglais
- Vous disposez d'une expérience de minimum cinq années dans un poste similaire, dans l'organisation de voyages ou dans l'accueil.
- Vous êtes à l'aise dans l'environnement Windows et ses applications Microsoft Office
- Votre sens de l'écoute et vos qualités de courtoisie, de rigueur et de discrétion vous permettent d'assurer un rôle d'interface avec les interlocuteurs internes et externes
- Vous avez envie de vous investir pleinement dans une organisation reconnue au niveau national et international

Planificateur d'entretiens (m/f)

Votre mission :

- Pour l'ensemble de la flotte d'hélicoptères et d'avions vous serez amené à:
- encoder les heures de vol
 - planifier les périodes de maintenance (court, moyen et long terme) en accord avec le programme d'entretien des aéronefs
 - encoder le retour d'exécution des entretiens
 - archiver les documents relatifs à l'exécution des entretiens
 - établir des rapports mensuels de fiabilité technique

Votre profil :

- Vous disposez d'une expérience d'au moins 5 années dans le domaine technique
- Une première expérience dans le domaine aéronautique serait considérée comme un atout
- Vous avez un esprit d'équipe
- Vous maîtrisez parfait l'allemand, le français et l'anglais. La connaissance du luxembourgeois est un atout
- Vous avez une parfaite maîtrise des logiciels Microsoft Office et plus particulièrement d'Excel
- Vous êtes consciencieux

Nous offrons :

- un environnement captivant
- une équipe jeune et dynamique au sein d'une organisation orientée qualité
- un contrat à durée indéterminée démarrant dès que possible

Si l'une de ces offres d'emploi devait avoir retenu votre attention, n'hésitez pas à envoyer votre dossier de candidature comportant votre curriculum vitae, une lettre de motivation et une photo récente à:

Luxembourg Air Rescue
c/o Human Resources Manager
175A, rue de Cessange • L-1321 Luxembourg
e-mail: hrm07@air-rescue.lu





Gabriel LA TERZA

Alter: 32

Sprachen: L, F, D, E, I

Werdegang:

- Maîtrise Droit des affaires Strasbourg III
- 5-jährige Erfahrung als Berater für Arbeits- und Steuerrecht, sowie Sozialversicherung
- Seit 16. Januar 2006 bei der Air Rescue Verantwortlich für Personalmanagement und Administration

Hobbies: Fotografie

Gabriel La Terza, Human Resources Manager bei der LAR

Schnittstelle zwischen allen Abteilungen

Seit ihrer Gründung hat die Luxembourg Air Rescue die Vision, eine der besten Luftrettungsorganisationen zu sein. Dieser Aufgabe stellt sich die LAR erfolgreich jeden Tag. 19 Jahre Erfahrung, mehr als 12.000 Einsätze und das Qualitätszertifikat ISO 9001:2000, welches die LAR als erste Luftrettungsorganisation in allen Bereichen erhielt, belegen den Erfolg der LAR in der Verwirklichung dieser Vision.

Der entscheidende Erfolgsfaktor sind dabei die Mitarbeiter der LAR. 70 festangestellte LAR-Mitarbeiter, Ärzte, Krankenpfleger, Techniker, Hubschrauber- und Jetpiloten sind jeden Tag im Einsatz, um Menschen zu helfen.

Die LAR stellt dabei hohe Ansprüche an ihr Personal. Tag für Tag sind die LAR-Mitarbeiter mit Menschen in Not konfrontiert, es müssen die richtigen Entscheidungen getroffen werden und dies immer unter Zeitdruck. Hohe Belastbarkeit und soziale Kompetenz sind somit genauso wichtig für die Mitarbeiter wie die entsprechenden Fachkompetenzen.

Gabriel La Terza, seit Anfang 2006 Human Resources Manager bei der LAR, stellt sich jeden Tag der Herausforderung der Personalplanung, -entwicklung und -rekrutierung bei der LAR.

Ein Human Resources Manager muss stets den Personalbedarf des Unternehmens im Blick haben und

Antworten auf die Fragen haben: Was umfasst das Aufgabenfeld eines Mitarbeiters, gibt es Personallücken in Abteilungen und was sind die Anforderungen, die das Unternehmen an die Mitarbeiter stellt? Die Personalplanung erfordert einen Blick nach vorne, in die Zukunft des Unternehmens. Es muss genau geklärt sein, welche Projekte die Zukunft bringen wird und in welche Richtung sich das Unternehmen entwickelt. Der Personalbedarf muss dementsprechend rechtzeitig geplant und angepasst werden.

Dafür ist Gabriel La Terza in ständigem Kontakt mit den Abteilungen, den Mitarbeitern und dem Management. Ein Human Resources Manager muss das Unternehmen in- und auswendig kennen. Bei der LAR kommt hinzu, dass die Abteilungen sehr unterschiedlich sind, Ärzte und Krankenpfleger, Piloten und Techniker, Mitgliederbetreuung und Buchhalter, Informatiker und Flight Dispatcher. Alle diese Berufsbilder und Abteilungen muss Gabriel La Terza genauestens kennen.

„Bei der Air Rescue kommt nicht nur das luxemburgische Arbeitsrecht zur Anwendung, sondern auch die Bestimmungen der Joint Aviation Authorities JAR-OPS 1 und JAR-OPS 3. In diesen Bestimmungen sind die genauen Anforderungen an Jet Piloten und Hubschrauberpiloten festgelegt, sowie die Trainings

und Weiterbildungsmaßnahmen, die die Piloten regelmäßig absolvieren müssen.“

Bei einem Unternehmen wie der LAR, welches auf langfristige Mitarbeiterbindung setzt, ist dabei die Personalentwicklung eine der Hauptaufgaben des Human Resources Managers. Die LAR fördert stetig ihre Mitarbeiter, nicht nur um den hohen Qualitätsstandard zu sichern, sondern auch um die beruflichen Perspektiven der Mitarbeiter innerhalb der LAR zu erweitern. Denn eines verbindet die Medizin und die Fliegerei: Life-long-learning. In beiden Bereichen ist ständige Weiterbildung und -qualifizierung unumgänglich.

“Die Air Rescue möchte Mitarbeiter langfristig an sich binden. Dazu gehört es, eine Identifikation mit der Air Rescue zu schaffen. Eine meiner Aufgaben besteht zum Beispiel darin, neuen Mitarbeitern die Mission und die Vision der Air Rescue zu vermitteln und nahe zu bringen.“

Aber auch das Budget für Trainings, Fortbildungen und Coachings muss überwacht werden. Und auch dies obliegt dem Human Resources Manager.

Eine weitere Aufgabe des Human Resources Managers ist die Rekrutierung neuer Mitarbeiter. Die LAR ist in einem stetigen Weiterentwicklungsprozess, in diesem Umfeld bedarf es auch neuer Impulse und zusätzlicher Verstärkung des Teams. Gabriel La Terza ist immer auf der Suche nach kompetenten neuen Mitarbeitern, die zur LAR passen. Circa 20-30 Bewerbungen pro Woche bekommt er zugesendet; bei Schalten einer Stellenanzeige auch mehr. Jede einzelne Bewerbung wird genauestens geprüft: Welche Qualifikation hat der Bewerber, was sind seine Ziele, was ist seine Motivation, sich bei der LAR zu bewerben, hat die LAR Bedarf für diese Bewerbung? Zusammen mit den entsprechenden Abteilungen wird jede Bewerbung durchgegangen und bearbeitet.

“Wir suchen Mitarbeiter, die immer offen für neue Herausforderungen sind und keinen Tunnelblick haben. Außerdem legen wir neben der Fachkompetenz viel Wert auf Loyalität und Mehrsprachigkeit.“

Da ein Human Resources Manager täglich mit Menschen zusammenarbeitet, muss er ein ausgeprägtes Gespür für soziale Prozesse haben, eine Eigenschaft, die man nicht in einem Studium erwerben kann. Denn ein Human Resources Manager muss Mitarbeiter motivieren, ihre Bedürfnisse herausfinden, bei der Rekrutierung neuer Mitarbeiter erkennen, wer ins Team passt und hin und wieder zwischen Abteilungen vermitteln. Bei der Air Rescue kommt außerdem hinzu, dass die Mitarbeiter ständig und weltweit unterwegs sind und somit nicht immer sofort ansprechbar.

Bei der LAR muss jeder Mitarbeiter immer flexibel reagieren können, denn kein Notfall ist gleich, jede Repatriierung individuell, jeder Flug anders. Das betrifft jeden Einzelnen. Gabriel La Terza stellt sicher, dass die Mitarbeiter der LAR diesen Herausforderungen gewachsen sind.

Malerarbeiten Innen & Außen

GELZ.de

WWW. RAUM AUSSTATTUNG & MEHR!

Wir gestalten (T)RÄUME!

Polsterarbeiten - Gardinen - Tapeten

Römerstraße 5 • 54311 Trierweiler (Industriegebiet)

Tel.: 0651 / 8 51 95 • Fax 0651 / 8 20 04 84

VIKING ADVENTURES®
Der Trierer Outdoor- und Reiseausrüster

Viele Wege führen zu uns.
- outdoor - trekking - bergsport - klettersport -

Paulinstr. 25 - Trier - Tel. +49 (0) 651 146262-0
www.viking-adventures.de

Änderungsmitteilung / Avis de changement

Haben Sie geheiratet, sich getrennt oder sind geschieden worden? Haben sie ein Kind bekommen? Hat sich Ihre Adresse oder Bankverbindung geändert? Dann füllen Sie bitte das nachstehende Formular aus und schicken es bitte an unsere Adresse: **Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg** oder per **Fax: 40 25 63**. Sie finden das Formular ebenfalls unter: www.lar.lu.

Vous vous êtes marié, séparé ou avez eu un enfant? Vous avez changé d'adresse, de banque? N'oubliez pas de nous le signaler en remplissant l'avis de changement ci-dessous et en nous le renvoyant à notre adresse: **Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg** ou par **fax** au **40 25 63**. Ce formulaire se trouve aussi sur www.lar.lu.

Mitgliedsnummer / Numéro de membre: _____

Name, Vorname / Nom, Prénom: _____

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro de matricule ou date de naissance: _____

Adressänderung / Changement d'adresse

Alte Adresse / Ancienne adresse: _____

Neue Adresse / Nouvelle adresse: _____

Änderung Zivilstatus, Familienzugehörigkeit / Changement d'état civil, composition de la famille

Heirat / mariage Geburt / naissance Trennung / séparation

Sterbefall / décès

Hinzufügen / à rajouter aus Mitgliedschaft streichen / à rayer parmi les affiliés

Ehemann(-frau) / Epoux(se) / Lebensgefährt(e), falls gleiche Adresse / Conjoint(e), si même adresse

Name, Vorname / Nom, Prénom: _____

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro de matricule ou date de naissance: _____

Kinder: Name, Vorname (wenn älter als 18, bitte Schulbescheinigung beilegen)
Enfants: Nom, Prénom (si majeurs, veuillez annexer un certificat de scolarisation)

1) _____ m/w

Geburtsdatum/Date de naissance _____

2) _____ m/w

Geburtsdatum/Date de naissance _____

3) _____ m/w

Geburtsdatum/Date de naissance _____

Änderung der Bankverbindung / Changement de banque

Name Bank und IBAN Konto-Nr. / Nom de la banque ou CCP, n° de compte IBAN:

Vorher / Anciennement: _____

Nachher / Actuellement: _____

Datum / Date

Unterschrift / Signature

Mitteilung an Schüler und Studenten

Falls Sie Ihr Studium fortführen, möchten wir Sie bitten, uns eine Kopie Ihrer Studienbescheinigung für das Studienjahr 2007/2008 zukommen zu lassen. Denn nur volljährige Kinder, die noch studieren, genießen unseren Leistungsschutz über die Eltern. Falls Sie Ihr Studium beendet haben oder einen Beruf ausüben und weiterhin an unseren Leistungen interessiert sind, bitten wir Sie, den in diesem Heft befindlichen Mitgliedsantrag auszufüllen und uns zu senden. Wir bedanken uns für Ihr Vertrauen. Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne unter Tel: 48 90 06 oder info@lar.lu zur Verfügung.

Ihre Mitgliederverwaltung

Avis aux étudiants

Si vous continuez vos études, nous vous prions de nous faire parvenir une copie de votre certificat scolaire pour l'année 2007/2008, car seuls les enfants majeurs poursuivant des études bénéficient encore de la couverture de leurs parents.

Si vous exercez entre-temps un métier et que vous êtes toujours intéressés aux avantages offerts par la LAR, nous vous proposons de remplir le formulaire ci-contre et de nous le renvoyer.

En vous remerciant de votre confiance, nous restons à votre entière disposition tél 48 90 06 - info@lar.lu

Votre Administration des Membres

Chers parents,

Nos membres nous posent souvent la question, si les enfants font automatiquement partie de l'affiliation familiale. Il est vrai qu'un tarif familial de 67 € inclut les parents et les enfants mineurs (ou étudiants moyennant un certificat scolaire). Or, nous ne disposons pas toujours des noms, prénoms et matricules (ou dates de naissance) des enfants. Ces données sont pourtant très importantes, surtout quand un rapatriement est demandé.

Nous vous saurions gré de bien vouloir compléter le formulaire "Avis de changement" et de nous le transmettre par fax: 40 25 63, par e-mail: info@lar.lu ou par courrier: LAR A.s.b.l., 175A, rue de Cessange, 1321 Luxembourg.

Merci pour votre collaboration!

Avignon-Luxembourg par les airs

Depuis trente ans, Roger Demuth et son épouse partent chaque année en vacances à Saint-Rémy de Provence. Ils ne pensaient jamais devoir un jour faire appel aux anges du ciel de LAR. Pourtant, c'est ce qu'ils ont fait en avril dernier, à peine arrivés au camping où le couple a installé sa caravane.

“Nous n'y avons passé qu'une seule nuit, je nettoyait le toit de la caravane quand je suis tombé d'environ trois mètres”, se souvient le retraité des Chemins de Fer.

Il est très vite évident que le SAMU doit intervenir et rapidement, il est transporté au centre hospitalier d'Avignon où il est admis aux urgences. Les médecins constatent non seulement un traumatisme crânien avec plaie ouverte mais aussi un traumatisme aux lombaires. “J'ai eu une chance inouïe de ne pas avoir eu de fracture”, explique-t-il, alors qu'en fait, il était inconscient quand il a été transporté.

Après trois jours d'hospitalisation, on lui signe un bon de sortie sous conditions posées par le médecin traitant.

On interdit à Roger Demuth de retourner dans sa caravane et de rentrer au Luxembourg en ambulance car les

secousses de la route seraient trop dangereuses pour sa colonne vertébrale. Le retour en voiture est donc exclu et de toute manière, son épouse n'a pas de permis de conduire.

“C'est alors que je me suis souvenu que nous étions membres de LAR depuis ses débuts. Un coup de téléphone au Luxembourg et le problème de mon retour était réglé.”

En une demi-journée en effet, LAR organise le rapatriement en avion sanitaire et le transport en ambulance entre l'hôpital et l'aéroport puis, au Grand-Duché, entre le Findel et le village où résident les Demuth.

“Alors que les Méridionaux, que j'adore, discutaient sans fin, alors que les assurances semblaient faire la sourde oreille, LAR a trouvé une solution rapidement. L'organisation était parfaite, le personnel aimable et compétent”, s'enthousiasme-t-il.

“Un grand merci à toute l'équipe d'Air Rescue sans qui j'aurais eu de sérieux problèmes. De toute façon, LAR n'a plus besoin de prouver sa raison d'être, on n'a qu'à entendre ou lire tous ceux qui en ont besoin,” conclut-il.

Als ich in Lourdes erkrankte und ins Spital gebracht wurde, drückte ich den Wunsch aus, nach Luxemburg transportiert zu werden. Die LAR wurde benachrichtigt, und schon drei Stunden später stand eine ihrer Maschinen, ein Learjet, auf dem Flugfeld von Tarbes-Lourdes.

1 ½ Stunden später landeten wir auf dem Findel, und ein Auto der Air Rescue brachte mich sogleich in eines unserer neuesten Krankenhäuser. Hier erwartete mich ein mir bekannter Arzt, der die Verantwortung für die Pflege und die Untersuchungen übernahm. Nach drei Tagen konnte ich nach Hause gebracht werden, wo ich geduldig meine Genesung erwarten kann.

Der Air Rescue, ihrem Gründer und Direktor, ihrem kompetenten Personal, mein und unser aller Dank, den wir in moralischer und finanzieller Unterstützung ausdrücken wollen.

J.S.

Vielen Dank!

Für die erfolgreiche Rückführung nach Hause!
Nach 12-tägigem Krankenhausaufenthalt in der Klinik Kirchberg bin ich auf dem Wege der Genesung.

R.F.

Mat engem klengen Geste wëll echlech villmols Merci soen fir de Rapatriement vun menger Fra vun Macon an den CHL. Si ass aus der Reha entlooss. Bis Oktober hoffen mer dass si erem goen kann. Nach eng Kéier villmols Merci fir är Gentillesse.

M&Mme F. P.

Als Erstes möchte ich mich hiermit nochmals recht herzlich bedanken für den schnellen Ablauf am vergangenen 27. Juni 2007, als die LAR mich am späten Nachmittag nach Brüssel geflogen hat. Nach erfolgreicher Lebertransplantation wurde leider Gottes eine Woche später ein kleines Problem an einer Ader festgestellt, welches in der Nacht zum 6. Juli zu einer Notoperation führte. Am vergangenen Montag, den 23. Juli 2007 konnte ich das Hospital verlassen, und bin mit dem Neuaufbau meines Lebens, sowie meines Körpers beschäftigt und dies in sehr positivem Sinne. Nochmals vielen Dank für Ihre Mühe und Ihren Einsatz, welche mir diese neuen Horizonte eröffnet haben.

M.E.

Einmal Tripolis - Kairo bitte!

Kein Weg zu weit



Luxembourg, 4. August 2007: In den frühen Morgenstunden wird die Air Rescue zu einem Einsatz im Auftrag einer ausländischen Versicherung gerufen. Die Luxembourg Air Rescue ist durch ihre Kompetenz und Erfahrung zu einer internationalen Referenz im Bereich komplizierter weltweiter Repatriierungseinsätze geworden und führt regelmäßig Rückholtransporte für Versicherungen und Assistancegesellschaften durch. Die Einnahmen aus diesen Flügen bedeuten für die LAR zusätzliche finanzielle Ressourcen und ermöglichen es, die jährlichen Mitgliedsbeiträge der Mitglieder, im Verhältnis zu der Leistung bei einem Notfall, relativ klein zu halten. An diesem Samstag im August geht es nach Tripolis, Libyen. Eine junge Mut-

ter und ihr erst 4 Wochen altes Baby hatten einen schweren Autounfall. Die Mutter hat ihren Fuß gebrochen und eine schwere Hüftfraktur. Sie kann sich nicht bewegen und muss liegend transportiert werden. Sich um das Kind zu kümmern ist für sie unmöglich. Der erst 4 Wochen alte Ahmed hat ein Schädelhirntrauma und es besteht der Verdacht auf eine gebrochene Hüfte. Die LAR soll Mutter und Kind in ein Krankenhaus in ihre Heimat, nach Kairo, Ägypten, bringen.

Der Großvater des kleinen Ahmed ist angereist, um seine Schwiegertochter zu begleiten und ihr beizustehen. Bei 35 Grad wartet die LAR Crew auf die Ambulanz und ist nicht verwundert, dass diese ohne Arzt und mit einer spärlichen Ausstattung vorfährt. Die

bisherigen Erfahrungen der LAR Crew haben gezeigt, dass in den meisten afrikanischen Ländern die medizinische Versorgung sehr begrenzt ist und nicht mit dem Standard in Luxemburg zu vergleichen ist. Das auch für solche Situationen geschulte LAR Personal übernimmt ab nun die weitere Versorgung der Patientin und ihres Sohnes. Die Patienten sind in dem voll ausgestatteten Ambulanzjet bestens versorgt und in weniger als 2 Stunden an ihrem Ziel angelangt. Endlich sind die junge Frau und ihr Säugling bei ihrer Familie, wo man sich um beide kümmern kann. Beim Abschied auf dem Rollfeld in Kairo ist der Großvater sichtlich gerührt und erfreut über den Einsatz, die Leidenschaft und die Kompetenz des LAR Teams.



Die LAR Crew mit Baby Ahmed und dem stolzen Großvater



Mit vereinten Kräften wird die Patientin in den Jet getragen;



Epilepsie - wenn die Hirnzellen verrückt spielen

Julius Caesar, Napoleon, Leonardo da Vinci, Michelangelo, Molière, Agatha Christie oder auch Papst Pius IX – die Liste der berühmten Menschen, die von einer Epilepsie befallen waren ist lang wie auch die Geschichte dieser Krankheit, die zu den häufigsten chronischen Erkrankungen zählt.

Da das Erscheinungsbild der epileptischen Anfälle spektakulär sein kann, sind Menschen mit Epilepsie im Lauf der Geschichte sowohl positiv als auch negativ stigmatisiert worden. Bei den Griechen galt Epilepsie als „heilige Krankheit“, „als Besessensein von der göttlichen Macht“. Im Mittelalter wurde ein Anfall häufig als „Angriff von oben“, als göttliche Strafe oder „dämonische Besessenheit“ interpretiert und konnte für den Betroffenen schwerwiegende Konsequenzen haben. Erst im 18. Jahrhundert erhielt die Epilepsie dann allmählich wieder ihren Stellenwert in der Reihe der übrigen Krankheiten, doch erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gelang es wissenschaftlich zu beweisen, dass Epilepsie einen natürlichen Ursprung hat.

Das Wort Epilepsie selbst kommt aus dem Griechischen und bedeutet soviel wie „von etwas befallen oder gepackt werden“. Diese recht drastische Beschreibung ist wohl auf den oftmals sehr eindrücklichen Verlauf eines „großen“ epileptischen Anfalls zurückzuführen: Die Betroffenen schreien, fallen zu Boden, verlieren das Bewusstsein und be-

wegen unkontrolliert und unkoordiniert den gesamten Körper. Gelegentlich kann sich Schaum vor dem Mund bilden. Beißen sich die Betroffenen durch die unkontrollierten Bewegungen auf die Zunge, kann dieser Schaum rot sein. Doch epileptische Anfälle können sehr unterschiedlich aussehen. Sie können mit heftigen Zuckungen einhergehen, sie können aber auch ohne sichtbare Bewegungen stattfinden. Es gibt sogar Formen die so subtil sind, dass selbst die Betroffenen nichts bemerken: Sie fühlen sich für wenige Sekunden einfach nur unkonzentriert.

Normalerweise arbeiten die Hirnzellen geordnet und koordiniert. Zum Beispiel wird eine beabsichtigte Bewegung durch genau richtig dosierte Signale der jeweils zuständigen Nervenzellen des Gehirns eingeleitet, gesteuert und wieder beendet. Bei einer Epilepsie ist dieses genau abgestimmte System gestört - Gruppen von Nervenzellen geben unkoordiniert in schneller Folge Signale an die Muskeln ab, ohne damit eine sinnvolle, dem Willen unterliegende Bewegung zu bewirken. Das Ergebnis sind Muskelkrämpfe, die der Betroffene nicht steuern kann und die zu ungezielten, schnellen Bewegungen führen.

Bei etwa 10% der Menschen wird eine erhöhte Bereitschaft zu Anfällen angeboren, etwa die Hälfte davon erkranken im Laufe ihres Lebens daran – meistens aber nur vorübergehend. Im Kindesalter auftretende Erkrankungsformen können sogar spontan aushei-

len, das heißt sie verschwinden während der weiteren Entwicklung des Kindes und sind dann im Verlauf des weiteren Lebens nicht mehr zu beobachten. Eine Epilepsie kann aber auch durch eine Verletzung des Gehirngewebes entstehen, wenn die Gehirnzellen einzelner Hirnregionen durch einen Unfall, einen Schlaganfall, Meningitis, eine Hirnblutung, Sauerstoffmangel bei der Geburt oder einen Tumor nicht mehr in der Lage sind, geordnet zu arbeiten. Von Epilepsie spricht man erst dann, wenn es zu mindestens zwei spontan auftretenden Krampfanfällen ohne erkennbare Ursache kam.

Angaben der Weltgesundheitsorganisation nach entwickeln 0,6% der europäischen Bevölkerung eine aktive Epilepsie. Obwohl es bei zwei Drittel der Fälle mit Hilfe von Medikamenten gelingt, die Anfälle zu kontrollieren, können die psycho-sozialen Beeinträchtigungen auch heute noch groß sein: Hänseleien in der Schule, so mancher Berufswunsch bleibt unerfüllt, einige sportliche Aktivitäten sind nicht durchführbar, Autofahren ist nicht erlaubt und der Arbeitslosenanteil unter den Menschen mit Epilepsie ist überproportional hoch.

Die meisten epileptischen Anfälle enden spätestens nach wenigen Minuten von selbst. Je nach Art des Anfalles kann sich der Betroffene dennoch durch Stürze oder – beispielsweise während einer Phase von Zuckungen oder durch Handlungen im Zustand einer Bewusstseinsstrübung – an nicht beiseite geräumten Gegenständen in seiner Umgebung verletzen. Bei länger als fünf Minuten dauernden Anfällen mit Bewusstlosigkeit, wenn mehrere Anfälle kurz hintereinander als Serie erfolgen, ohne dass der Betroffene sich dazwischen wieder vollständig erholen konnte und im Falle von mehr als 20 Minuten anhaltenden Anfällen, auch ohne Bewusstlosigkeit, liegt ein sogenannter Status epilepticus vor. Erfolgt in diesem Fall keine notärztliche Behandlung, so besteht die Gefahr einer irreversiblen Schädigung des Gehirns oder je nach Form des Anfalls auch die eines tödlichen Verlaufes.

Wird man Zeuge eines epileptischen Anfalls, sollte man in jedem Fall Ruhe bewahren, die Dauer des Anfalls registrieren, nichts zwischen die Zähne schieben und Gegenstände, die eine Verletzungsgefahr darstellen, nach Möglichkeit außer Reichweite bringen. In jedem Fall sollte der Notarzt verständigt werden, wenn Zuckungen mehr als 5 - 10 Minuten dauern, das Gesicht blau angelaufen ist, die Zuckungen nur vorübergehend abklingen oder die Verwirrtheit länger als 30 Minuten anhält.

Annette Duschinger

Felix Cumme
LAR Arzt, Anästhesist



Menschen, die an Epilepsie leiden, sind auf Urlaubsreisen oft zusätzlichen Faktoren ausgesetzt, die Krampfanfälle provozieren. Dies sind zum Beispiel der allgemeine Reisestress, Zeitverschiebungen, Schlafmangel, möglicherweise erhöhter Alkoholkonsum etc. – Umstände, die vom normalen Lebensrhythmus des Betroffenen abweichen.

Außer der persönlichen Erfahrung des Betroffenen mit seiner individuellen Reaktion auf mögliche Stressoren, die ein Urlaub bei allem positiven Erleben eben auch erzeugen kann, lassen sich einige allgemeine Empfehlungen geben:

- Regelmäßige und ggf. notfallmäßige Medikation muss mitgeführt werden, idealerweise in der doppelten Bevorratungsmenge.
- Der Betroffene sollte vor Abreise stabil und die Anfallsfrequenz niedrig sein.
- Bei Zeitverschiebungen sind die Zeitintervalle der Einnahme zu beachten.
- Die Ausübung von gefährdenden Sportarten sollte unbedingt mit dem behandelnden Arzt besprochen werden.
- Patienten sollten nicht alleine reisen. Falls sie dennoch alleine unterwegs sind, sollten sie Mitreisende über die Erkrankung informieren.
- Es sollte auf die Einhaltung der Hygiene in Urlaubsländern geachtet werden.
- Es sollte ein Notfalldokument in Englisch mit Informationen über Erkrankung, Medikation und Notfallmaßnahmen mitgeführt werden.
- Einige Malariamedikamente dürfen bei einer Erkrankung an Epilepsie nicht eingenommen werden. Dies sollte mit dem behandelnden Arzt abgesprochen werden.

Ein Austausch über Erfahrungen auf Urlaubsreisen mit anderen an Epilepsie leidenden Personen in Selbsthilfegruppen kann hilfreich sein.

Erste-Hilfe-Maßnahmen bei einem Krampfanfall

Die Alarmierung medizinischer Hilfe versteht sich von selbst. Wenn möglich sollte der Sturz abgefangen werden und während des Anfalls dafür gesorgt werden, dass der Patient sich nicht an Mobiliar und Gegenständen verletzen kann. Ein gewaltsames Festhalten sollte unbedingt vermieden werden. Wenn der Betroffene nach Ende des Krampfanfalls bewusstlos ist, sollte er in der stabilen Seitenlage gelagert werden.

Angehörige von Epilepsiepatienten sind meist erfahren in der Begleitung von Anfällen und in der Verabreichung von Notfallmedikamenten.



Passionné d'aviation et d'hélicoptère

Portrait - Inventeur fertile et mécanicien touche à tout, Paul Cornu aurait réalisé le premier vol libre de l'hélicoptère. C'était il y a cent ans, en novembre 1907.

Les débuts de l'aéronautique sont l'œuvre d'autodidactes passionnés, de mécènes visionnaires, de sportifs à la recherche de sensations nouvelles et de mécaniciens doués et inspirés. Paul Cornu (1881-1944) entre dans cette dernière catégorie. Fabricant et réparateur de cycles à Lisieux, l'homme est de condition modeste mais déborde d'idées et de volonté. Il est passionné par l'aviation naissante, et plus particulièrement par l'hélicoptère auquel il prête "une utilité plus immédiate que l'aéroplane".

Il réalise à 24 ans un premier modèle réduit d'hélicoptère. L'appareil de 13 kg est équipé de deux "rotors", placés de part et d'autre d'un cadre métallique où prend place un petit moteur développant seulement 2 chevaux. Son modèle réalise plusieurs sauts de puce sous les yeux de nombreux témoins. Paul Cornu est alors convaincu d'être sur la bonne voie et il se lance dans la construction d'un appareil à grande échelle, financé par des dons du public. Il commence la fabrication de son appareil fin 1906. Paul Cornu travaille seul et progresse lentement. L'hélicoptère qu'il termine à l'été 1907 est composé d'un cadre "en V" sur lequel prennent place le moteur – un Antoinette de 24 chevaux... théoriques – et le

pilote. La transmission est assurée par une large courroie de 22 m reliant le moteur à deux grandes poulies placées de part et d'autre de la structure et portant des hélices bipales. Des plans inclinables servant à la direction sont directement montés sous les hélices⁽¹⁾.

Les premiers essais placent notre mécanicien face aux problèmes entrevus avec son modèle réduit : insuffisance de la motorisation pour les 260 kg en charge, manque d'adhérence de la courroie de transmission, profil inadapté des hélices... L'histoire a retenu que l'appareil avait soulevé son pilote pendant une vingtaine de secondes le 13 novembre 1907 et que d'autres petits bonds avaient suivi. Si certains techniciens et historiens sont aujourd'hui dubitatifs quant aux capacités réelles de la machine de Paul Cornu, il n'en demeure pas moins que par son travail tenace et ingénieux, Paul Cornu fait sans conteste partie de la famille des pionniers de l'hélicoptère. ■

Alexandre Marchand

(1) En partenariat avec le musée de l'air et de l'espace du Bourget, le Cercle Aéronautique de l'ESTACA (école d'ingénieurs des transports) s'est lancé dans la construction d'une réplique de l'hélicoptère Cornu. Toutes les informations sur <http://projetcornu.free.fr>
Un site dédié à la célébration des 100 ans de l'hélicoptère sera disponible courant février sur www.eurocopter.com/100ans

Un taxi pour Aberdeen

1944 - Perdue dans la seconde guerre mondiale, la Birmanie fait sans doute partie des théâtres d'opération les plus oubliés de la planète. Lorsqu'un hélicoptère est appelé pour récupérer les quatre occupants d'un avion de liaison tombé derrière les lignes japonaises, c'est le premier épisode⁽¹⁾ de la grande histoire du sauvetage au combat qui se joue...



Le XR-4 conçu par Igor Sikorsky a volé pour la première fois le 14 janvier 1942. Deux ans plus tard, il ouvre la voie aux missions de sauvetage au combat.

L'avion, un Vultee Vigilant, qui se dirigeait vers une base clandestine – nom de code "Aberdeen" – montée par les Alliés, s'abîme au beau milieu de la jungle. À son bord, un pilote américain et trois soldats britanniques blessés. Les quatre hommes survivent au crash et parviennent à échapper aux patrouilles japonaises lancées à leur poursuite. Mais pour combien de temps ?

Leur cas serait désespéré si de l'autre côté de la planète, un certain Igor Sikorsky ne s'était lancé à corps perdu dans l'étude des hélicoptères. Après un premier "démonstrateur technologique" plutôt réussi, le VS300, il a su convaincre les militaires de financer un appareil plus ambitieux et pouvant déboucher sur une utilisation opérationnelle : le XR-4.

Cet appareil vole pour la première fois le 14 janvier 1942 et les officiers assistant aux essais sont impressionnés par la stabilité et les qualités de vol de l'appareil. Après un développement mené tambour battant, un premier XR-4 de présérie est envoyé en Birmanie pour y être testé en opération. L'appareil est transporté en caisses jusqu'en Inde, avant de rejoindre sa base avancée en multipliant les vols en

sauts de puce. Aux commandes, le lieutenant Carter Harman, un des rares pilotes brevetés de l'époque. Quelques jours à peine après l'arrivée d'Harman, le Vigilant transportant les blessés britanniques est abattu par les Japonais. Il faut envoyer le XR-4 ! La mission de sauvetage est rapidement organisée et pousse le petit hélicoptère dans ses derniers retranchements. Dans un environnement chaud et saturé d'humidité, le Sikorsky parvient à extraire les quatre hommes de la jungle, au nez et à la barbe des troupes japonaises. On est encore loin des performances affichées par les hélicoptères modernes. Le petit moteur Warner de 165 cv peine à soulever plus de deux hommes à la fois dans l'hélicoptère. C. Harman fait donc quatre allers-retours pour récupérer un à un les soldats alliés. La machine tient le coup. Un peu de chance, beaucoup de courage et d'habileté se combinent pour faire de cette première mission de sauvetage au combat une réussite. C'était il y a 63 ans ! ■

Alexandre Marchand

(1) Extrait du livre de Frédéric Lert "Hélico, histoires authentiques" paru aux éditions Altipresse en octobre 2006.

Un peu
de chance,
beaucoup
de courage
et d'habileté...

Erste Hilfe für Kinder

Jeder kann helfen!

Die Air Rescue zeigt euch, wie man sich bei einem Unfall richtig verhält. In unserer neuen Serie lernst du in jedem Heft etwas Neues zum Thema "Erste Hilfe"

Teil 1: Hilfe holen

*Wenn ein schlimmer Unfall passiert, ist es ganz falsch, einfach wegzulaufen.
Zuerst Hilfe holen und dann wieder zu dem verletzten Kind gehen und bei ihm bleiben.*

Ruf oder hol schnell jemanden, der dir helfen kann, auch wenn du den Verletzten dafür kurz alleine lassen musst.

Du kommst ja gleich wieder. Vielleicht sind Erwachsene in der Nähe. Erzähl ihnen, wo das Kind ist und wie es ihm geht. Blutet es stark? Hat es Schmerzen? Oder ist es ohnmächtig und hat nicht mehr geantwortet? Erzähl auch, was passiert ist, selbst wenn ihr Blödsinn gemacht habt. Niemand wird mit dir schimpfen, es ist viel wichtiger, dass du Hilfe holst.



Dann gehst du zu dem verletzten Kind zurück und bleibst bei ihm. Es ist ganz wichtig, dass es sich nicht alleine fühlt. Du kannst ihm sagen, dass gleich Hilfe kommt. Oder ihm etwas erzählen. Oder ein Lied singen. Oder das Kind streicheln. Das tut gut, auch wenn es nicht mehr sprechen kann.

Der Notruf für alle Fälle: 112

Egal ob zu Hause, mit dem Handy oder in der Telefonzelle:

Der Notruf kostet kein Geld.

Ruf an und sag, wer du bist, was passiert ist und vor allem, wo das verletzte Kind liegt.

Der Mann oder die Frau am Telefon wird einen Rettungswagen zu euch schicken.

Bleib so lange am Telefon, bis du alle Fragen beantwortet hast. Leg erst auf, wenn man dir sagt, dass du jetzt auflegen kannst.

Danach gehst du wieder zu dem verletzten Kind.

1. **Wer** ruft an?
2. **Wo** ist es passiert?
3. **Was** ist passiert?
4. **Wie** viele sind betroffen?
5. **Warten** auf Fragen!



Vous croyez vraiment avoir tout vécu ? C-for yourself.

Testez la Nouvelle Classe C.

► Savourez le plaisir de ne pas devoir faire de compromis. N'hésitez plus entre élégance, confort ou dynamisme, la Nouvelle Classe C en est la symbiose réussie.

Grâce au nouveau système AGILITY CONTROL, vous bénéficiez d'une conduite optimisée sur tout type de route. Unique sur son segment: les équipements

PRE-SAFE, Intelligent Light System et Keyless-Go confirment le rôle pionnier de Mercedes-Benz en matière de technologie au service de la sécurité et du plaisir de conduire.

Alors n'attendez plus, venez tester la Nouvelle Classe C chez votre concessionnaire Mercedes-Benz à Luxembourg! C-for yourself.



Mercedes-Benz

www.mercedes-benz.lu

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

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

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

Ouvert tous les Dimanches après-midi!



© GRAPHIC Com. 0032/0160/ 51 74 53 03/06

CARRELAGES-SANITAIRES

MEUBLES & CUISINES

HOLZ AN DAACHZENTER



RINNEN

Mon habitat, c'est mon choix!

CLERVAUX

Tél. 92 97 01-1 Fax. 92 90 19



Ameublements
Thill
Hosingen

NATUR & DESIGN s.à r.l.

Tél. 92 30 30 Fax. 92 14 47



LINDEN-PEUSCH

CLERVAUX

Tél. 92 11 22-1 Fax. 92 07 78

Nos Heures d'Ouvertures :

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

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

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

www.rtlp.lu