

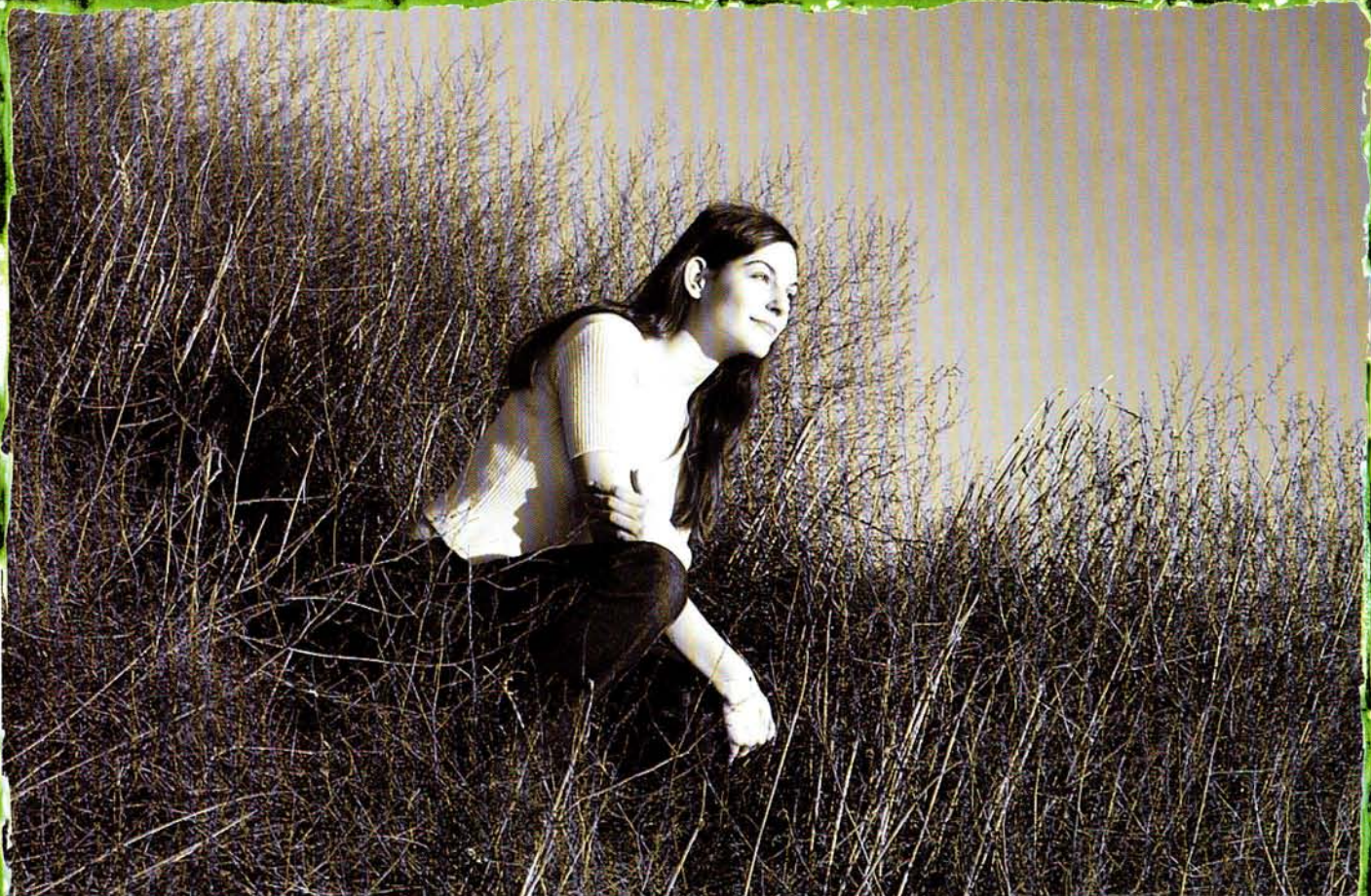


LAR

LAR LAR LAR E P O R T

- Luftretter bei der LAR
- Sicherheit kennt keinen Preis
- Rettungsflüge:
die LAR im Einsatz

AUSGABE SEPTEMBER 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: _____

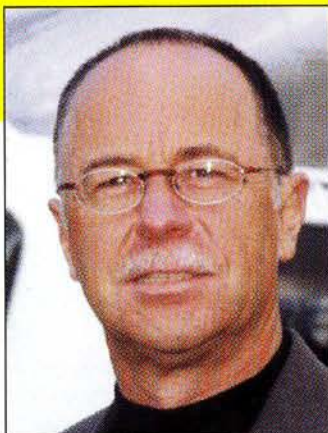
PLZ/Ort: _____

Telefon: _____



Ein Unternehmen der **ERGO** Versicherungsgruppe

LAR 1



EDITORIAL

Ein heißer Sommer

Auch wenn das Wetter in den vergangenen Sommermonaten in unseren Gefilden nicht derart gut mitgespielt hat, so können wir bei der LAR trotzdem von einem heißen Sommer berichten.

Und das hat eigentlich gleich zwei Hauptgründe: zum ersten unsere angestrebten Diskussionen mit der Regierung und den Krankenkassen, zum anderen unsere überaus zahlreichen Einsätze per Helikopter oder Ambulanzflugzeuge.

Doch sprechen wir zuerst einmal über die angesprochenen Diskussionen. Wir versuchen seit langem, mit den verantwortlichen Ministern und Instanzen in Kontakt zu treten, damit endlich eine grundlegende Debatte über die Tarifpolitik in der Luftrettung geführt wird. Wir - und nicht wir allein - sind nämlich der Meinung, dass es unverständlich ist, dass z.B. der Krankenkassentarif für einen Helikoptereinsatz bei weitem knapper berechnet ist als der einer Taxe, die einen Krankentransport macht.

Helikoptereinsatz für die Zukunft gefährdet

Wir machen keinen Hehl daraus, dass, geschieht hier keine Änderung, es für uns sehr schwer wenn nicht sogar unmöglich wird, unsere beiden Helikopter weiterhin im Einsatz zu behalten. Der zuständige Minister hat

uns zwar für September eine Unterredung angekündigt, doch bis zu dem Moment, wo diese Zeilen geschrieben wurden, hatte sich noch nichts getan.

Heiß ging es aber auch deshalb her, weil wir bis dato in diesem Jahr sehr viele Einsätze geflogen sind.

Vor allem die Ambulanz- bzw. Rückholflüge haben in der Zahl und in der Distanz zu den Zielen beträchtlich zugenommen.

Fast 100 dieser Flüge wurden in den ersten 8 Monaten dieses Jahres durchgeführt. Dies bestätigt uns natürlich in unserer Idee, dass wir eigene hochmoderne Ambulanzflugzeuge zum Einsatz kommen lassen, die auch auf weiten Strecken (es wurden sogar Flüge nach Nigeria geflogen) den bestmöglichen Komfort für Schwerranke oder Schwerverletzte bieten.

Es zeigt aber auch einmal mehr, dass es überaus wichtig für jeden ist, Mitglied der LAR zu sein. Nur so kann man sicher sein, dass man bei Nottfällen im Ausland schnell und unbürokratisch Hilfe aus Luxemburg erhält.

René Closter
Präsident



LAR-REPORT

Ausgabe September 2000

AUS DEM INHALT

Editorial **3**

Luftretter bei der LAR **4**

Sicherheit kennt keinen Preis **7**

Unsere Leser schreiben: Hallo, LAR-Team **10**

Rettungsflüge: Die LAR im Einsatz **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
URL: www.air-rescue.lu
email: info@air-rescue.lu

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.



Luftretter bei der LAR Wer am Seil hängt ...

Das Luftrettungsteam der Luxembourg Air Rescue (LAR) besteht aus insgesamt 19 Spezialisten: fünf Piloten und drei Windenoperatoren, die von der LAR gestellt werden, und elf Luftretter aus den Reihen der hauptstädtischen Berufsfeuerwehr.

Bisher war die Spezialtruppe, die seit zwei Jahren besteht, öfter im Einsatz: Im Müllerthal wurde ein Junge, der in eine Schlucht gefallen war und sich ein Bein gebrochen hatte, unter schwierigen Umständen mit einem langen Seil aus seiner Lage zwischen Felsen und Bäumen hindurch geborgen.

In der Sauer, in der Gegend von Born, waren sechs Personen mit ihrem Boot gekentert.

Sie retteten sich auf eine Insel, von der sie von den LAR-Luftrettern geborgen wurden. In Belgien wurden u.a. zwei Arbeiter gerettet, die in einem Turm eingeschlossen

waren, dessen Aufzug verbrannt war, sowie ein verletzter Waldarbeiter, dessen Unfallstelle keine Bodenambulanz erreichen konnte.

Die Ausbildung der Luftretter und deren laufendes Training ist hart. Wir hatten Gelegenheit, sie während einiger Stunden zu beobachten. Über einem abgelegenen Teil des Flughafens auf dem Findel in der Nähe der Straße nach Sandweiler stand ein Hubschrauber der LAR in der Luft wie eine Libelle über dem Wasser. Von einer Rettungswinde an der rechten Seite des Rettungshubschraubers wurde ein Seil herabgelassen, an dessen Ende ein Mann hing.

Er war ganz in Schwarz gekleidet und hatte einen Feuerwehrhelm auf. Einige Meter über dem Erdboden gab er Handzeichen mit dem linken Arm. Er landete genau an der Stelle, wo ein anderer

Feuerwehrmann bei einer offensichtlich verletzten Person saß, die in ein längliches Netz gebettet war.

Erst bei genauem Hinsehen konnte man erkennen, dass es sich hier um eine lebensechte Puppe handelte. Der Mann am Boden half seinem Kameraden am Seil, das Netz mit dem Verletzten fachgerecht anzukuppeln. Nach wenigen Minuten gab er ein Handzeichen, worauf Luftretter und Verletzter miteinander hochgezogen wurden.

Diese Szene wurde mehrere Male wiederholt, wobei die Männer am Seil sowie an der Windenbedienung laufend aus- und abgewechselt wurden. Zwischen den Feuerwehrleuten lief ein Mann in leuchtend roter Kombination herum. Er hielt ein Notizbrett in der Hand und gab den Männern Anweisungen. Wir erlebten einen Ausbildungs- und Trainingstag der luxemburgischen Luftretter.

Marc Rob, der Leiter der Höhenrettungsgruppe der Berufsfeuerwehr, berichtete uns in einer Pause Einzelheiten. Drei der elf Männer machten hier an diesem Tag ihre Spezialausbildung für die Luftrettung, für die restlichen acht war es das durch Reglement vorgeschriebene Training.

Der Mann in der roten Kombination ist Chefausbilder der schweizerischen Windenoperatoren.

Diese Männer haben die meisten Rettungsaktionen in unwegsamen und schwer erreichbaren Gebirgsschluchten durchgeführt und gelten weltweit als die besten Spezialisten.

Für die Luftretter der LAR besteht ein Reglement, das unter anderem festlegt, was von ihnen verlangt wird. Eine der Vorbedingungen ist, dass sie Mitglied der Höhenrettungsgruppe der Berufsfeuerwehr sein müssen.

Dadurch ist gewährleistet, dass sie bereits über Erfahrungen verfügen. Die Ausbildung beginnt, wie überall, mit einem theoretischen Unterricht. Dazu gehört zunächst die Einweisung in die Eigenschaften und das Verhalten eines Helikopters in der Luft. Man lernt die Zeichensprache, mit der der Mann am Seil dem Windenoperator im Hubschrauber seine Anweisungen gibt.



Die ständige Ausbildung ist überaus wichtig

Fortsetzung Seite 5

Luftretter bei der LAR ... muß eiserne Nerven haben

Der Windenoperateur ist praktisch das Auge des Piloten, der von seinem Platz aus das Geschehen am Boden nicht sehen kann.

Er gibt ihm Anweisungen, in welcher Richtung und Höhe er das Fluggerät halten soll, sagte uns Marc Rob. Wenn der Mann am Seil zum Beispiel seinen linken Arm ausstreckt, dann bedeutet das, er befindet sich noch fünf Meter über dem Erdboden. In dem Moment, in dem sich der Retter auf dem Boden befindet, fehlt das Gewicht und der Hubschrauber wird leichter. Dann muss der Pilot sofort reagieren und korrigieren.

Macht er das zu früh, geht die Maschine zu schnell nach unten. Korrigiert er zu spät, erreicht der Retter nicht den Boden. Dabei kommt es auf Sekunden an. Während der Ausbildung muss jeder Retter mit jedem Piloten seine Runden drehen. Bei dieser Art der Luftrettung muss jeder auf jeden eingestellt sein. Teamwork ist hier alles. Damit aber auch die Piloten

und die Windenoperateure erfahren, was sich am Seil abspielt, müssen auch sie die Ausbildung der Luftretter durchmachen.

Sie müssen selbst das Gefühl bekommen, am Seil zu hängen, um später auf dem Pilotensitz oder an der Winde der Situation entsprechend regieren zu können.

Der Mann am Seil muss in allen Situationen Ruhe bewahren und er muss eiserne Nerven haben. Kaskadeure können wir dabei nicht brauchen.

Zur Ausbildung berichtete der Chef der Höhenrettungsgruppe weiter: Heute haben wir ideales Wetter. Es ist nicht zu kalt und auch nicht zu warm. Ein leichter Wind kommt aus einer Richtung. Es gibt keine Turbulenzen und das ist äußerst günstig für den Piloten.

Im Ernstfall ist das aber nicht immer so. Wenn es etwa regnet, der Wind stärker weht oder im Winter Minusgrade herrschen, dann sieht die Sache schon ganz anders aus. In solchen Ernstfällen können

wir nur erfahrene Luftretter einsetzen. Für Neulinge, selbst wenn sie aus der Höhenrettungsgruppe kommen, sind derartige Einsätze gefährlich für sich und die zu rettende Person.

Nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung erhalten sowohl Windenoperateure, als auch Luftretter ihre entsprechenden Diplome. Das Reglement fordert jedoch, dass danach jeder mindestens fünfmal im Jahr seine Rettungsstunden drehen muss. Demonstrationsflüge werden mit angerechnet. Hat allerdings jemand zwei Jahre lang keine Trainingsstunden absolviert, muss er erneut in der Schulung beginnen. Alles in allem haben wir uns an diesem Nachmittag überzeugen können: Wenn es um Rettung von Menschenleben aus der Luft geht, werden in enger und aufeinander abgestimmter Arbeit zwischen LAR und Luftrettern der Berufsfeuerwehr die schwierigsten Situationen professionell und unter Beachtung aller Sicherheitsmaßnahmen gemeistert.



Eine Zeichnung von Ben Pütz aus Wasserbillig

Rettungsflüge Durch das Objektiv unserer Leser gesehen



Die LAR ist ...



... 24/24 Stunden mit ...



... seinen beiden Helikoptern ...



... und natürlich auch ...



... mit seinen zahlreichen ...



... Teams im Einsatz.

Flight Safety International Sicherheit kennt keinen Preis

Sicherheit hat bei allen seriösen, über die ganze Welt verstreuten Fluggesellschaften äußerste Priorität. Ihre Größe, die Anzahl der eingesetzten Flugzeuge, ihre speziellen Aufträge und anderes mehr spielt dabei keine Rolle. Und es ist mit der permanenten Überwachung der modernen Technik eines jeden Flugzeuges noch lange nicht getan.

Bei all ihrer Vollkommenheit ist immer noch der Mensch, in diesem Fall der Pilot, das letzte Glied im Bereich der Sicherheit. Was für die großen international bekannten Fluggesellschaften gesetzlich vorgeschrieben ist, gilt natürlich auch für solche wie die Luxembourg Air Rescue (LAR). Alle sechs Monate müssen sich die hier angestellten Piloten bei „Flight Safety International“ in Le Bourget – Paris für die Beech King Air oder in Houston für den Lear 35A einem Test stellen, der bis an die Grenze der absoluten fachlichen, geisti-

gen und körperlichen Fähigkeiten eines jeden Piloten geht.

Wir begleiteten die beiden LAR-Piloten Jean-Marie Jolivet und Jean-Christophe Legendre bei ihrem „recurrent“ Test. Ein solcher Lehrgang geht über drei voll ausgefüllte Tage. Er besteht aus jeweils 50% Theorie und Praxis. Von acht bis zwölf Uhr ist Theorie angesagt.

Nachmittags geht es dann für fünf Stunden in den Simulator. Was dort von den Piloten abverlangt wird kann kein gemütlicher Überlandflug sein. Das erkannten wir schon daran, dass nach einem simulierten Flug Jean-Christophe Legendre mit schweißdurchtränktem Hemd aus dem Simulator stieg.

Zwölf Simulatoren

Insgesamt gibt es bei „Flight Safety International“ (FSI) zwölf Simulatoren.

Jeder ist für einen ganz bestimmten Flugzeugtyp vorprogrammiert. Für die beiden LAR-Piloten war es der für eine „Beech“. Der Beech Simulator bei FSI in Le Bourget ist der einzige für diesen Flugzeugtyp in ganz Europa. Andere gibt es noch in den USA. Es werden nicht nur Piloten getestet, sondern auch Fluglehrer, Lehrer für Flugsimulatoren, Techniker und Mechaniker.

An diesem Tag simulierten die beiden LAR-Piloten einen Start von Lyon aus. Ausweichflugplatz, falls es die Wetterbedingungen erforderten oder wenn wegen eines Unfalles die Landebahn blockiert wäre, war Genf.

Nach theoretischer Vorbesprechung am Vormittag musste der Flugplan erstellt werden. Da kommt es auf die Anzahl der Passagiere an, die Länge der Flugzeit wo-

Fortsetzung Seite 8



Im Cockpit des Simulators: Links im Bild erkennt man die Hand des Prüfers und einen kleinen Teil des Computers, der alle Flugbewegungen speichert

Flight Safety International Sicherheit kennt keinen Preis

bei Wetterbedingungen, Windrichtungen und Geschwindigkeiten beachtet werden müssen, das wiederum seine Auswirkungen auf das Quantum des zu tankenden Kerosins hat, und vieles andere mehr. Diese Seite des Fluges ist für die Piloten reine Routineangelegenheit.

Dann, im Cockpit, wird es ernst. Hinter den beiden sitzt der Prüfer, der den Flug vorbereitet hat. Nach einer gewissen Zeit wechseln die beiden Piloten ihre Plätze. Keiner von ihnen weiß, was ihn auf dem Flug erwartet.

Ein Computer speichert jede Reaktion des Piloten und jede Flugbewegung. Bei den eingespeicherten Situationen handelt es sich zwar um „emergency procedures“, wie Ausfall von Motoren bei Start, während des Fluges und bei der Landung, Feuer an Bord und andere. Die meisten der Situationen werden in der Praxis aller Wahrscheinlichkeit nach niemals vorkommen und auch ein in Tausenden von Flugstunden erfahrener Pilot kann sie sich oft nicht einmal vorstellen.

Der Simulator soll aber gerade feststellen,

ob der Pilot auf solche Fälle vorbereitet ist und wie er darauf reagiert. Und das macht der denn auch. Wer den Test nicht besteht, muss ihn wiederholen.

Bis zu dem Zeitpunkt darf er allerdings nicht fliegen. Die Führungsriege der jeweiligen Fluggesellschaft erhält einen genauen Bericht der Testergebnisse, aus dem die Fähigkeiten des Piloten ablesbar sind.

Natürlich ist so ein Test nicht kostenlos. LAR-Direktor René Closter sagte uns nach unserer Heimkehr aus Le Bourget: „Wir stellen ohnehin nur erfahrene Piloten mit einigen tausend Flugstunden ein. Aber bevor wir ihn endgültig fliegen lassen, muss er in Praxis, Theorie und im Simulator geprüft werden, ob er unseren speziellen und hohen Anforderungen im Flugrettungsdienst entspricht.“

Über 4000 unfallfreie Einsätze

Die Anforderungen in der Rettungsfliegerei sind andere als in der Linienfliegerei. Bei uns kommt noch hinzu, dass nach einer Alarmierung meistens alles extrem schnell geschehen muss:

Flugvorbereitung, Visa, Überfluggenehmigungen, Kontaktaufnahme mit den lokalen Behörden und anderes mehr.

Sehr oft werden Bestimmungsorte angefliegen (sogar kleine Sportflugplätze oder Militärflughäfen, die uns speziell für diesen Einsatz geöffnet werden), die den Piloten bisher total unbekannt waren. Auch hier gilt es, absolute Ruhe zu bewahren und sich nicht durch die Dringlichkeit des Einsatzes unter Druck setzen zu lassen.

Seit Aufnahme des LAR-Flugdienstes war die Sicherheit stets unser erstes Ziel.

Das beweisen mehr als 4.000 bisher unfallfrei geflogene Einsätze. Das regelmäßige Training bei Flight Safety ist natürlich sehr teuer.

So kostet allein ein „Initialtraining“, das für einen neuen Piloten auf einem LAR-Flugzeugtyp wie zum Beispiel dem Lear 35A rund drei Wochen dauert, die stolze Summe von etwa 800.000 LUF.



LAR-Pilot Jean-Christophe Legendre (l.)
mit seinem Prüfer bei den Flugvorbereitungen

Fortsetzung Seite 9

Flight Safety International Sicherheit kennt keinen Preis

Hinzu kommen die Kosten für Reise und Logis nach und in den USA. Aber trotzdem sind wir bei der LAR der Meinung, dass sich das Kosten-Nutzungsverhältnis dieser permanenten Ausbildung positiv darstellt.

„Für die LAR darf die Sicherheit ihres fliegenden Personals und ihrer Patienten keinen Preis haben.“

Soweit René Closter – ehemaliger Rettungssanitäter bei der Berufsfeuerwehr der Stadt Luxemburg – dessen Streben und Leben der schnellen Rettung aus der Luft gewidmet ist, und der sich seit Jahren mit seinem bekannten Durchhaltevermögen trotz vieler Widerstände nicht von seinem vorgenommenen Weg ablenken ließ. Wie recht er hatte, mag eine Episode beweisen, über die wir vor wenigen Wochen berichteten.

Da hatten die Instrumente einem Piloten der Fluggesellschaft British Airways nach seinem Start vom Flughafen Manchester angezeigt, dass sich das Fahrgestell beim Einklappen festgeklemmt hatte und dass er eine Notlandung machen musste.

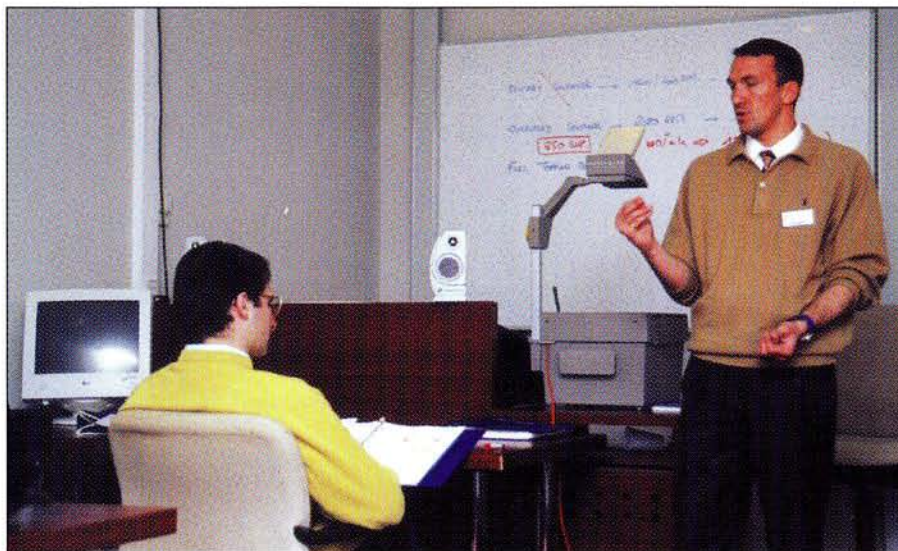
Nick Davies, so heißt der Pilot, ließ zunächst einmal, was als eingefleischter Engländer auch sonst, Tee servieren. Und während er dann Schleifen flog, um möglichst viel Treibstoff zu verbrauchen, erklärte er seinen Passagieren die bemerkenswerten Punkte der unter ihnen liegenden Landschaft.

Bei geglückter Landung stellte er dann einen Drink in Aussicht. „Es herrschte Partyatmosphäre“, erinnerte sich später eine Stewardess.

Still wurde es allerdings fünf Minuten vor der Landung. Die Anspannung unter den Passagieren wuchs. Funkensprühend ging die Maschine auf einer Landebahn des Flughafens Liverpool nieder.

Obwohl sie auf die linke Tragfläche kippte, zogen sich nur zwei Passagiere leichte Verletzungen zu. Als man nach der Landung Nick Davies als Held feiern wollte, hatte der cool abgewinkt. Seine Erwiderung: „Ich habe doch nur meinen Job gemacht. Wir werden laufend an Flugsimulatoren für solche Situationen ausgebildet. Und es hat einfach alles gut geklappt.“

Da ist wohl jeder Kommentar überflüssig.



50% des dreitägigen Testes bestehen aus Theorie

REPARIL®-Gel N

IHR PARTNER IN ALLEN SPORTARTEN



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

Zusammensetzung:

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

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

Wechselwirkungen: keine bekannt.

Darreichungsform und Packungsgrößen:

OP mit 40g und 100g

Rezeptfrei

Vertrieb für Luxemburg: INTEGRAL S.A.



Schecküberreichung in Asselborn: 20.000 Franken für die LAR

Zur Muttertagsfeier gab der Gesangverein aus Asselborn gemeinsam mit den Kindern aus Asselborn, Rümelingen, Sassel und Emeschbach ein anspruchsvolles Konzert. Doch die aktiven Sänger zeigen, dass sie das Herz auf dem rechten Fleck haben und spenden alljährlich den Erlös dieser Feier einer Hilfsorganisation. Dieses Jahr beschloss der Verein die Geldspende der Luxemburger Rettungsflugwacht zukommen zu lassen. Mit einiger Verspätung überreichte Präsident Aly Bock im Namen der Asselborner Sänger die diesjährige Spende von 20.000 Franken während einer kleinen Feierstunde an René Closter, Präsident der Luxemburger Air Rescue. Er als Ufflinger dankte dem Verein aus seinem Nachbardorf für die finanzielle Unterstützung seiner Organisation. Er beschrieb ausführlich den allseits bekannten Hilfsdienst der LAR, welche dieses Jahr einen eigenen Learjet angeschafft hat, um die schnelle Hilfe aus der Luft weltweit und rund um die Uhr ausführen zu können. Doch ein derartiges mit allen nötigen medizinischen Installationen ausgerüstetes Flugzeug kostet eine enorme Summe Geld, somit ist jede Spende willkommen. Denn als private, uneigennützig Organisation finanziert sich die LAR zum größten Teil aus Spenden und Mitgliederbeiträgen. Er lobte die Geste



René Closter (Mitte) bedankte sich für die Unterstützung

der finanziellen Unterstützung, denn ohne die permanente Mithilfe der Mitbürger könnte es keine Luftrettung in Luxemburg geben. Er versicherte, dass das Geld der Asselborner Sänger für die medizinische

Ausstattung des neuen Flugzeuges genutzt wird und sie somit ihren Teil dazu beigetragen haben, dieses wichtige Hilfsprojekt zu unterstützen.

Nicole Winandy-Milbert

Unsere Leser schreiben „Hallo, LAR-Team“

Mein Name ist Sascha Weber, bin 14 Jahre alt und wohne in Hagen. Meine Familie ist schon sehr lange Mitglied. Ich freue mich immer, wenn Ihre Zeitung kommt. Man findet immer interessante Berichte und die Fotos vom Training oder den Einsätzen sind toll. Ich höre und sehe immer von Euch, im Sommer fliegt Ihr fast immer vorbei. Mein größter Wunsch wäre Pilot, Sanitäter oder Arzt bei Euch zu werden. Darum habe ich eine große Frage an Euch:



Was muss man als Beruf lernen, um bei Euch Pilot, Sanitäter oder Arzt zu werden, weil ich bin schon das zweite Jahr im Lycée?

Ihr Mitglied und Fan Sascha

Lieber Sascha: Gerne wollen wir in der nächsten Ausgabe des LAR-Report auf Deine Frage eingehen.

Dein LAR-Team



Certifié
ISO 9002

Depuis 1971 au service de sa clientèle professionnelle et privée, la société **Securitas S.A.** certifiée **ISO 9002** n'a cessé d'accroître son personnel comprenant des cadres spécialisés dans les secteurs bancaire, industriel, gestion de ressources humaines et audit interne. À ce jour, plus de 600 collaborateurs travaillent au sein de **Securitas S.A.** et plus de 75 au sein de **Securitas Technologies Luxembourg S.à.r.l.** pour votre sécurité.

SECURITAS S.A.

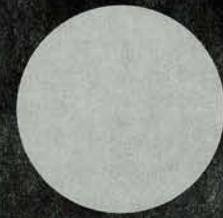
Tél.: 48 97 16-1 • Fax: 49 04 82

SECURITAS TECHNOLOGIES LUXEMBOURG S.à r.l.

Tél.: 40 07 48-1 • Fax: 40 00 66

14, rue du Père Raphaël • L-2413 Luxembourg

- système de détection intrusion, incendie, eau et gaz
- transmission d'alarmes
- centrale de surveillance 24/24h
- surveillance par agents statiques et patrouilleurs
- alarme anti-vol à l'étalage
- transports de valeurs, de courrier confidentiel et de documents



SECURITAS

Helpen 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. Helpen Sie uns helfen!

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



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

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

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



Nur eine Auswahl an Interventionen Rund um die Uhr im Einsatz

An dieser Stelle wollen wir in jeder Nummer des LAR-Report eine Anzahl von Einsätzen beschreiben, die aufzeigen sollen, wie vielfältig das Aufgabengebiet der LAR ist:

8. Juli:

Die Familie eines Einwohners aus Mersch schaltet die LAR zwecks Rückholaktion ein. Ein Familienmitglied hatte während seines Ferienaufenthaltes in der Gegend von Avignon (F) einen Unfall und zog sich dabei schwere Verletzungen an der Wirbelsäule zu. Um 15 Uhr hob das Ambulanzflugzeug LX-DUC auf Findel ab, um wieder um 19 Uhr mit dem Verunfallten in Luxemburg zu landen. Der Patient wurde anschließend weiter nach Ettelbrück in die Klinik St. Louis geflogen.

12. Juli:

Erneut musste eines unserer Ambulanzflugzeuge nach Frankreich, dieses Mal nach Nîmes. Ein Einwohner aus Heisdorf hatte sich mehrere Brüche zugezogen. Abflug um 10.15 Uhr in Luxemburg, zurück um 12.45 Uhr. Ab Findel wurde der Mann mit einem Ambulanzwagen der Berufsfeuerwehr in die diensttuende Klinik gebracht.

15. Juli:

Die Frau eines Einwohners aus Windhof setzt die LAR am 14. Juli von einem Unfall ihres Mannes in Salzburg in Kenntnis. Der Mann hatte sich neben anderen Verletzungen auch einen Schlüsselbeinbruch zugezogen. Die LAR führte anschließend Unterredungen mit dem medizinischen Staff des Unfallkrankenhauses Salzburg und vereinbarte den Rückholflug für den 15. Juli. Abflug: 10.00 Uhr, Rückkehr 13.00 Uhr.

14. August:

Der Rettungshelikopter Christoph Lux 2, der in Ettelbrück stationiert ist, kommt um 16.08 Uhr zum Einsatz. Es geht darum, ein neugeborenes Kind, bei dem Komplikationen aufgetreten sind, im Brutkasten ins Centre hospitalier nach Luxemburg zu fliegen. Nur 8 Minuten später ist das erst ein paar Stunden alte Mädchen im CHL.



In Minutenschnelle ist die LAR am Einsatzort

24. August:

Ein 67-jähriger Mann aus Diekirch, der seit längerem auf der Warteliste für eine Herztransplantation steht, bekommt Bescheid, dass ein Herz für ihn in Lüttich parat liegt. In solchen Fällen muss alles sehr schnell gehen.

Der Mann macht Appel an die LAR. Der 67-Jährige wird kurze Zeit später mit dem Rettungshelikopter nach Lüttich geflogen, wo er sofort für die Herztransplantation vorbereitet wurde.

25. August:

Dieser Tag geht wohl in die Geschichte der LAR ein, denn die beiden Rettungshelikopter kamen nicht weniger als sieben Mal zum Einsatz.

In zwei Fällen handelte es sich um Arbeitsunfälle, bei denen der Verletzte jeweils derart schwere Verletzungen am Arm erlitt, dass dieser amputiert werden musste.

Um 9.45 Uhr startete der in Luxemburg stationierte Hubschrauber nach Mersch. Hier galt es, eine Frau, die akut erkrankt war, schnellstmöglich ins Krankenhaus zu bringen.

Einer der oben genannten Fälle ereignete sich kurz nach 14 Uhr in Frisingen. Bei einem Arbeitsunfall verliert ein 38-jähriger Mann aus Limpertsberg seinen Arm. Nach erster medizinischer Behandlung vor Ort wird der Verletzte in die Klinik Sacré Coeur geflogen.

Nach während Christoph Lux 1 in Frisingen im Einsatz war, startet Christoph Lux 2 in Richtung Rosport. Ein 29-jähriger Einwohner aus Altwies hatte bei einem Unfall schwere Kopfverletzungen erlitten. Nach einem zehnmütigen Flug wurde der Patient in der Notfallstation des Ettelbrücker Krankenhauses aufgenommen.

Fortsetzung Seite 13



Gegen 16 Uhr war es dann wieder Christoph Lux 1, der sich in den Himmel schraubte. Der Verletzte aus Frisingen wurde in eine Spezialklinik nach Homburg geflogen. Der Flug dauerte 34 Minuten. Kurz nach 18 Uhr war es dann wieder das Team aus Ettelbrück, das in den Einsatz kam. Eine Einwohnerin aus Diekirch musste wegen schwerer innerer Verletzungen in eine Spezialklinik nach Lüttich geflogen werden. Flugdauer: 24 Minuten. Fast zeitgleich geht Christoph Lux 1 in die Luft, diesmal mit Ziel Echternach. Eine in Yutz (F) lebende und zu diesem Moment im Abteistädtchen weilende Frau litt unter akuten Herzproblemen. Sie wurde in die diensttuende Klinik nach Luxemburg gebracht.

28. August

Der erste Einsatz für unsere Rettungshelikopter war um 10.58 Uhr. Christoph Lux 1

startet mit Ziel Tütingen. Ein einjähriges Kind litt unter akuten epileptischen Erkrankungen. Binnen zehn Minuten war das Kleinkind im hauptstädtischen Centre hospitalier.

Die gleiche Maschine kam anderthalb Stunden später erneut zum Einsatz. Auch hier war eine akute Erkrankung Grund für den Primärtransport durch die Luft.

14.40 Uhr: Eine Frau aus Brüssel hatte sich bei einem Unfall in Heiderscheid-Grund schwere Brustkorbverletzungen zugezogen.

Die 70-jährige Belgierin konnte nach einem fünfminütigen Flug im Ettelbrücker Krankenhaus behandelt werden.

29. August

Ein 51-jähriger portugiesischer Staatsbürger erleidet einen sehr schweren Arbeitsunfall in Differdingen. Der Mann wird auf Anordnung des Notarztes sofort ins St. Luc-Krankenhaus nach Brüssel geflogen.



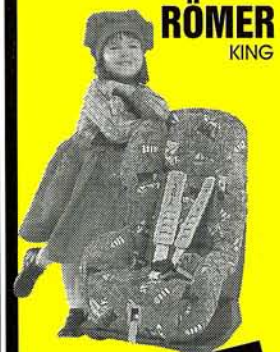
Einsatz im Norden

Ein Tip in eigener Sache

Seit einigen Wochen ist die LAR auch im Internet anwesend. Unter **www.air-rescue.lu** findet der Internetsurfer viel Interessantes und Wissenwertes über die „Luxembourg Air Rescue“. Auch der LAR-Report ist auf den LAR-Internetseiten einzusehen.

SECURITE AVANT TOUT

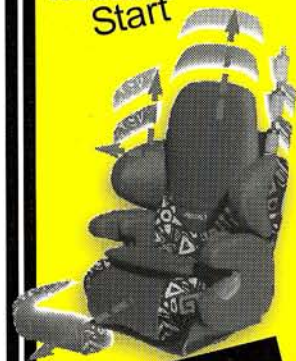
De 8 mois à 5 ans de 9 à 20 kg



RÖMER KING
5.950.-

Le siège qui grandit avec votre enfant. De 9 mois à 12 ans.

RECARO Start



8.900.-

En combinaison avec une ceinture de sécurité. De 4 à 12 ans de 17 à 36 kg.

RÖMER ZOOM/STAR RISER



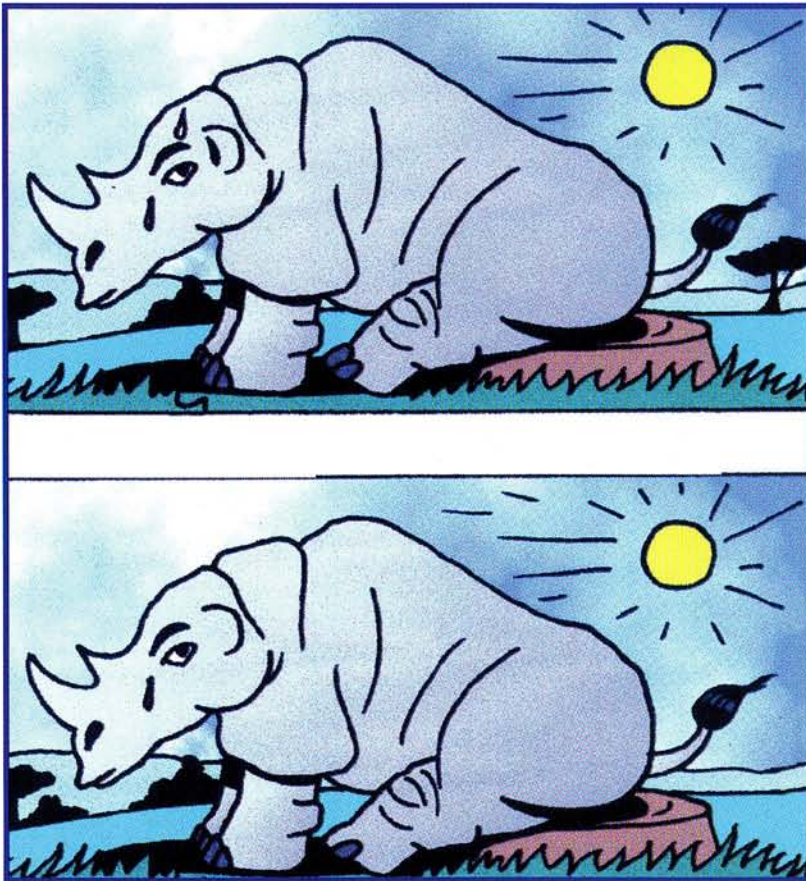
1.773.-

Electro Auto, une histoire de confiance...

ELECTRO AUTO

63, rue de Strasbourg Luxembourg Tel.: 48 51 41 1 Grand parking gratuit Ouvert sans interruption du lundi au vendredi de 8h à 18h30, le samedi de 9h à 16h

SPIELECKE
 FÜR UNSERE KLEINEN LAR PILOTEN

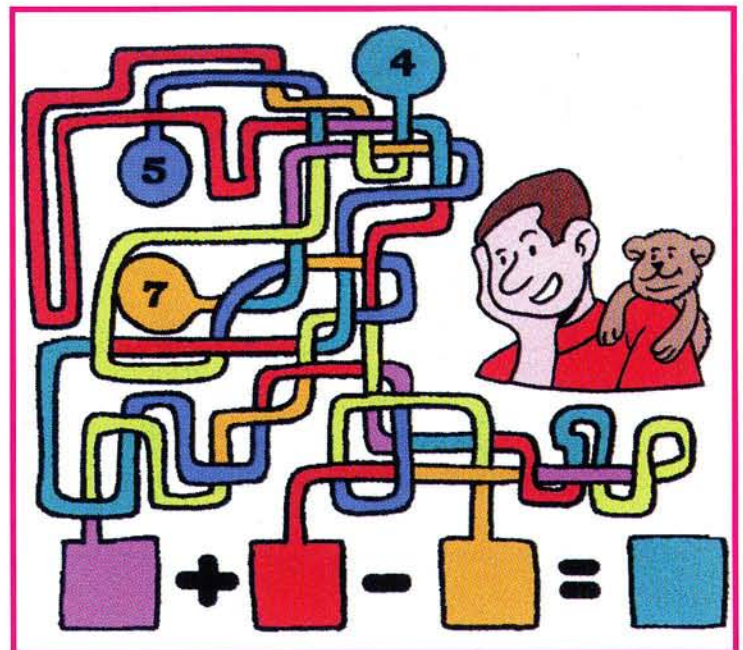


**RECHEN
 KÜNSTLER**

Peter ist im Rechnen ein As. Rudi, der Bär, ist gespannt, ob er auch diesmal die richtige Lösung heraus bekommt. Seid ihr auch kleine Rechenkünstler? Dann an die Arbeit!

**NIKO
 NASHORN**

Niko Nashorn stöhnt unter der sengenden Hitze Afrikas. Bestimmt kommt ihr auch ganz schön ins Schwitzen, bis ihr die sechs Fehler im unteren Bild heraus gefunden habt.





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