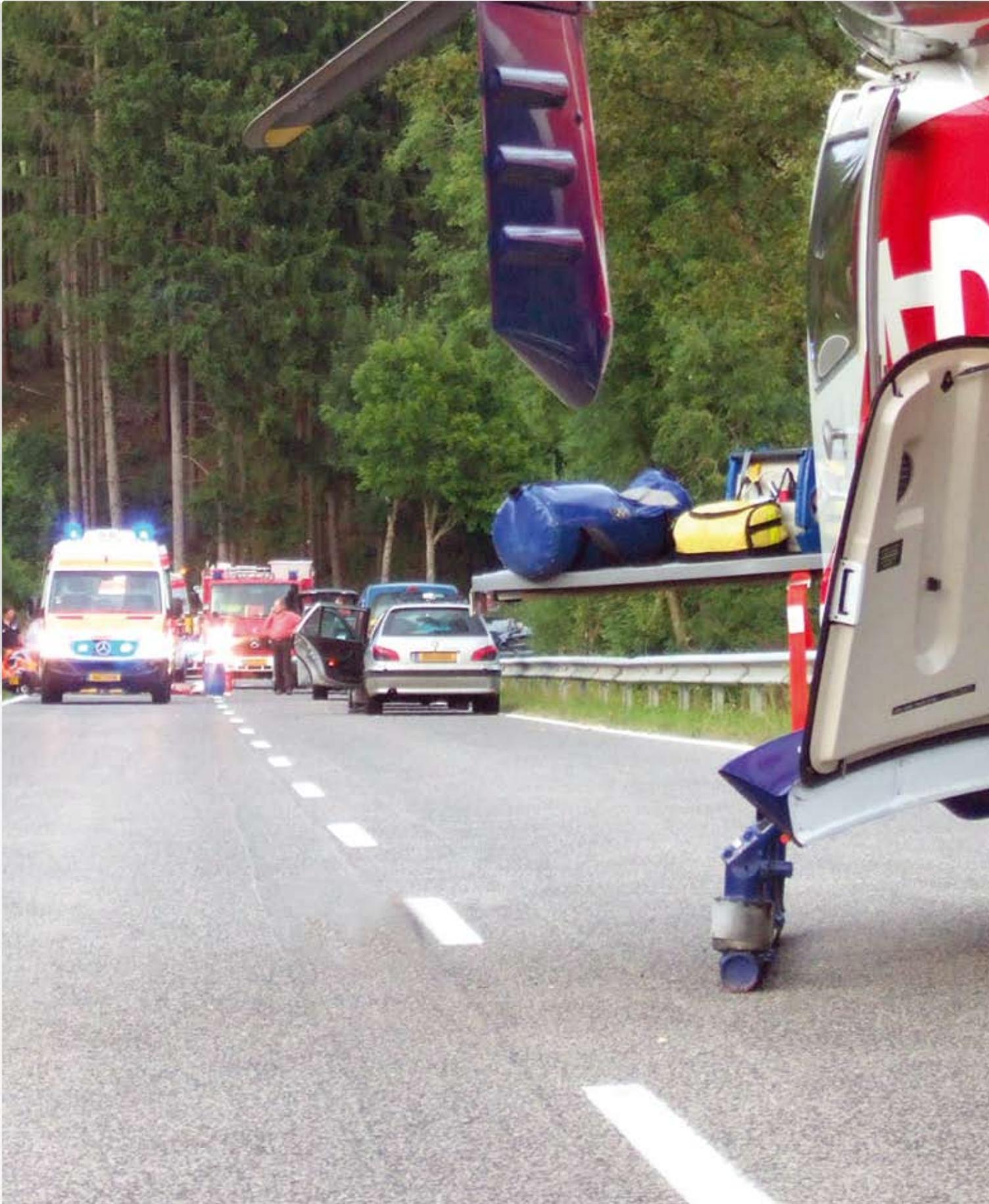


# LAR report



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

Magazine du sauvetage aérien





## Vous pouvez compter sur notre énergie

Avec plus de 80 ans d'expérience, nous sommes à l'écoute de vos attentes pour vous permettre de choisir votre énergie en toute confiance. Toujours en quête de solutions performantes à la pointe de la technologie, nous recherchons sans cesse des moyens innovants qui respectent l'environnement pour vous offrir des produits et services adaptés à la demande du marché.

Energy for today. Caring for tomorrow.

[enovos.eu](http://enovos.eu)





**„Die Gesundheit ist zwar nicht alles, aber ohne Gesundheit ist alles nichts“, wusste schon der deutsche Philosoph Arthur Schopenhauer (1788-1860).**

Mit diesem Fakt werden die LAR-Mitarbeiter bei ihren Einsätzen täglich konfrontiert, wenn durch medizinische Notfälle oder Unfälle bisher kerngesunde Menschen meist innerhalb von Sekunden zu Notfallpatienten werden, die sehr oft um ihr Leben kämpfen.

Gerade bei diesen Notfällen kommt der Nutzen der LAR-Luftrettung voll zum Tragen.

„Zeit ist menschliches Gewebe“ lautet ein Sprichwort, das genau den Sinn und Zweck der schnellen notfallmedizinischen Hilfe ausdrückt, die die LAR durch ihre Hubschrauber in Verbindung mit den hochqualifizierten SAMU-Teams der verschiedenen Krankenhäuser in Luxemburg und in der Großregion leistet.

Nicht umsonst spricht man im Rettungsdienst von der „Golden Hour“, der goldenen Stunde. Erwiesenermaßen hängen z.B. bei einem Polytrauma-, Schlaganfall- oder Herzinfarktpatienten die Überlebenschancen oder die Chancen einer zügigen Genesung sehr stark davon ab, wie schnell ihm qualifizierte medizinische Hilfe zu Teil wird.

Der Sinn und Zweck einer adäquaten Luftrettung, sei es im primären oder sekundären Bereich (Transport eines Patienten zwischen 2 Krankenhäusern), ist mittlerweile in Luxemburg, wie auch in seinen Nachbarländern, unumstritten.

Umso mehr muss man sich wundern, dass man, wie wir durch Zufall erfahren haben, beim Neubau des Wiltzer Krankenhauses Budget bedingt daran denkt, den vorgesehenen Dachlandeplatz für den Rettungshubschrauber einfach wegzulassen. Auch in Zukunft sollen Patienten, welche dringend weiterführende medizinische Hilfe in einer spezialisierten Klinik benötigen, per Ambulanz vom Krankenhaus zum Wiltzer Fußballfeld gefahren werden, welches häufig im Herbst und Winter total verschlammt ist. Erst ab hier werden die Patienten durch den dort wartenden Hubschrauber übernommen und weitergeflogen!!

Wir sind der Meinung, dass gerade der Norden des Landes, der sowieso verkehrstechnisch stiefmütterlich behandelt wird, diesen Dachlandeplatz verdient und braucht!

Wir werden auf jeden Fall unserer Mission treu bleiben und uns weiterhin dafür einsetzen, dass jeder, der hier in Luxemburg wohnt, bei einem Notfall die schnelle Hilfe bekommt, die ihm zusteht.

**René Closter  
Präsident LAR**

**Inhalt**

Editorial	3
Kurz notiert	4-6
Impressum	6
LAR-Intern	7
Voraussetzungen für einwandfreies Arbeiten schaffen	
Repatriierung	8-9
Hals- und Beinbruch	
LAR-Spezial - Teil 2	10-12
Der lange Weg eines Jets	
Helikoptereinsätze	14-16
Einsätze der Air Rescue in Luxemburg und in der Grenzregion / Missions LAR au Luxembourg et dans la Grande Région	
LAR-Training	18-19
Alarm im Cockpit	
Mitgliederformular	20
Besucher	22
Kinderseite	23
Wie sehen Kinder die Air Rescue?	
Gesundheit	24-25
Coma artificiel	
LAR Shop	26-27
Spenden	28
Von unseren Mitgliedern	29
LAR-Partner	30
Corporate Membership	

**Zum Titelbild**

Fast täglich lesen wir in der Presse Meldungen über Verkehrsunfälle, sei es aufgrund von schlechten Straßenverhältnissen oder überhöhter Geschwindigkeit. Über die Opfer erfahren wir meist „nur“, ob sie leicht oder schwer verletzt sind. Doch was heißt dies genau und warum wird meist nicht mehr dazu gesagt. Lesen Sie mehr auf Seite 16.

**Repatriierung**

**Seite 8-9**



Der Berg ruft - Doch wie jedes Jahr geschehen unzählige Skiunfälle auf der Piste. Meist leiden die Kreuzbänder, doch manchmal endet der Pistenspaß auf der Intensivstation. Die Air Rescue stand auch in diesem Winter wieder zahlreichen Luxembur-

gern im Urlaub zur Seite. Einen jungen Snowboarder traf es besonders schwer. Lesen Sie mehr auf Seite 8f.



**Kurz notiert**

**Die Air Rescue vor Ort!**

Auch in diesem Jahr wird die Air Rescue wieder bei zahlreichen Veranstaltungen präsent sein, um über ihre lebensrettende Aufgabe zu informieren. Nachdem eine medizinische Crew und ein Pilot drei Tage lang bei der Foire Vakanz 2010 den Mitgliedern und Interessierten Rede und Antwort gestanden haben, wird die Air Rescue an der Frühjahrsmesse mit einem Modellhubschrauber in Originalgröße anwesend sein.

Setzen Sie sich selbst mal an den Steuerknüppel eines Air Rescue Hubschraubers oder schauen Sie sich das medizinische Innenleben der fliegenden Intensivstation genauer an. Die Piloten und Krankenpfleger der Air Rescue werden Ihnen gerne mehr von ihrer täglichen Arbeit erzählen.

**Termine:**

Cactus Remich	16. - 17. März 2010	Cactus Bascharage	25. - 26. März 2010
Cactus Bereldange	15. - 16. April 2010	Cactus Echternach	21. - 22. April 2010

Frühjahrsmesse	01. - 09. Mai 2010 mit Simulationshubschrauber
	Gratis Eintrittsticket für die Messe für unsere Mitglieder finden Sie auf Seite 6
ING Marathon	13. - 15. Mai 2010 in den Hallen der Luxexpo
Challenge Camille Polfer	05. Juni 2010 in Beggen

# Flotte aktuell

## Heli Upgrade

Die europaeinheitlichen Regelungen der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) sehen in einer korrigierten Version vor, dass alle Hubschrauber im Rettungseinsatz der Flugleistungsklasse 1 entsprechen müssen. Diese Regelung löste viele Diskussionen aus, da die Anforderungen an einen Rettungshubschrauber nicht pauschalisiert werden können. Wird ein Rettungshubschrauber im Hochgebirge wie z.B. in hohen Lagen in den Schweizer Alpen betrieben, sind mit Sicherheit höhere Ansprüche an einen Hubschrauber bezüglich der Turbinenleistung zu stellen als in relativ flachen Gebieten wie z.B. Luxemburg. Die neuen Richtlinien der EASA bedeuteten für viele Rettungsunternehmen einen Austausch der Flotte. Da die Air Rescue bei der Anschaffung ihrer Hubschrauber bereits sehr vorausschauend gehandelt hatte und sowieso nur 2-turbinige Maschinen mit einer bestimmten Leistungsstärke betreibt, blieb ihr ein Flottenaustausch erspart. Obwohl alle Maschinen der Air Rescue bei Ausfall einer Turbine immer noch mit einer Turbine die Flughöhe halten und einen sicheren Landeplatz anfliegen können, fordert die EASA, dass im einturbinigen Gebrauch ein Rettungshubschrauber auch eine definierte Steiggeschwindigkeit erreicht. Bei den Hubschraubern der Air Rescue handelte es sich um 3 Maschinen des Typs MD900 und zwei Maschinen MD902. Die drei Maschinen vom Typ MD900 waren nun nacheinander seit dem Jahr 2007 im Upgrade auf MD902 (siehe auch LAR report Dezember 2007), stets unter der Prämisse, dass die Luftrettung in Luxemburg und der Großregion auf höchstem Niveau fortgesetzt werden kann. Nun kam auch der letzte Hubschrauber aus dem Upgrade zurück. Insgesamt hat die Air Rescue hierfür 2,5 Millionen EUR innerhalb eines Jahres investieren müssen.



## Flugzeug Update

Die LAR wurde am 22. Januar 2010 gerufen, einen schwerstkranken Mann aus der Ukraine nach Berlin zu repatriieren. Bei der Landung in Berlin blockierte ein Rad der Maschine und der Ambulanzjet blieb in einem Schneehügel an der Landebahn stecken. Bei diesem Vorfall war zu keinem Zeitpunkt weder der Patient, noch die Crew-Mitglieder der Air Rescue in Gefahr. Der Patient konnte trotz des Vorfalls umgehend und wie geplant in ein Berliner Krankenhaus gebracht werden.

Allerdings wurde das Fahrwerk des LearJet 35A beschädigt. Die LAR leitete umgehend zusammen mit der Deutschen Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen eine Ermittlung der Ursache ein. Erste Ergebnisse lassen vermuten, dass ein Einwirken von Außen vorlag. Die Maschine wird zurzeit noch von einem zertifizierten externen Wartungsunternehmen geprüft und repariert. Zudem wurde die große 12-Jahres-Inspektion vorgezogen und im Zuge der Reparaturarbeiten durchgeführt.

Die Mitgliederbetreuung und -rückführung ist hierdurch zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt.



*Atelier spécialisé pour tout genre de construction, de transformation, de réparation et de peinture pour véhicules automoteurs et non automoteurs*



Der LAR report als  
Download auf  
[www.lar.lu](http://www.lar.lu)



CARROSSERIE **COMES & CIE**

Zone Industrielle «Bombicht» • L-6947 NIEDERANVEN  
Tél.: (352) 34 11 32-1 • Fax: (352) 34 11 30  
e-mail: [info@comes.lu](mailto:info@comes.lu) [www.comes.lu](http://www.comes.lu)

## Luxembourg Air Rescue – Kompetent, schnell und vertraut

In einer Studie der TNS ILRES im Jahr 2009 hat sich herausgestellt, dass die Air Rescue für die Mehrheit ihrer Mitglieder für Kompetenz und Qualität steht, aber auch für Flexibilität, Schnelligkeit und Vertrauen. Die große Mehrheit der Luxemburger ist froh, eine solch kompetente Luftrettung in Luxemburg zu haben und die Air Rescue sorgt bei ihnen für ein Gefühl von Sicherheit im Urlaub. Die Air Rescue fühlt sich bereits seit 22 Jahren dazu verpflichtet, genau diese Eigenschaften zu gewähren und zu intensivieren.



### FAQ –

#### Foire aux questions

##### Nachwuchs

Sie haben Nachwuchs bekommen und möchten natürlich diesen mit auf Ihrer Karte anmelden? Wenn bereits eine Familienmitgliedschaft besteht, reicht ein Anruf bei der Air Rescue. Geben Sie uns einfach Name und Geburtstag Ihres Kindes durch. Bestand bisher eine Einzelmitgliedschaft, füllen Sie den in diesem LAR auf S. 20 vorhandenen Mitgliedsantrag aus und schicken diesen unterschrieben zurück. Wir werden dann eine Umschreibung auf eine Familienmitgliedschaft vornehmen.

### Impressum

LAR report est le périodique officiel de 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 • redaction@lar.lu

#### Impression

Imprimerie Saint-Paul Luxembourg S.A.  
- La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.

#### Relation bancaire

Dexia-BIL - LU09 0020 1305 4200 0000

Compte de dons pour la Fondation LAR :  
Dexia-BIL - LU84 0020 1167 9560 0000

LAR-Inf hotline & Alarmzentrale

Tel: (+352) 48 90 06 24h/24

www.lar.lu



FOIRE  
DE PRINTEMPS  
FRÜHJAHR'S  
MESSE  
2010  
01-09.05

PLUS D'INFOS SUR  
WWW.PRINTEMPS.LU

**BILLET D'ENTRÉE GRATUIT** Prix 5€\*

À découper et à présenter à l'entrée.

#### Heures d'ouverture

Week-end 10-19h, semaine 14-21h

\* Ce titre d'entrée ne peut être vendu et n'est pas remboursable. Luxexpo décline toute responsabilité envers le détenteur de cette carte en cas d'accident.

FOIRE  
DE PRINTEMPS  
FRÜHJAHR'S  
MESSE  
2010  
01-09.05



WWW.LUXEXPO.LU

FEEL IT LIVE!



# Voraussetzungen für einwandfreies Arbeiten schaffen

## José Borges, ein Mann für alle Fälle

Zehn Jahre hatte er als Verwaltungsangestellter gearbeitet, bevor er als Mitglied der Bodenlogistik zur Air Rescue wechselte, wo José Borges seit Oktober 1999 „ein Mann für alle Fälle“ ist. Lapidar meinte er, als er gefragt wurde, seinen Job bei der Air Rescue zu beschreiben: „Ich habe die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass alle anderen ihre Arbeit problemlos erledigen können!“



Konkret bedeutet dies, im positiven Sinn ein Hansdampf in allen Gassen zu sein. Denn das Betätigungsfeld reicht vom Ersetzen einer defekten Glühbirne bis hin zum Parken der Flugzeuge im Hangar.

Langweilig wird ihm jedenfalls nicht, und über einen Mangel an Arbeit kann er sich auch nicht beklagen, aber das ist genau das, was er sich von seinem Job wünscht. „Meine Arbeit wird nie zur Routine, weil immer wieder etwas Neues anfällt.“ Stolz zeigt er den Konferenzraum auf dem Findel, den er größtenteils in Eigenregie eingerichtet hat.

Alles was zum täglichen Unterhalt gehört, fällt in sein Aufgabengebiet.

Dabei sind natürlich auch Arbeiten, die sich wiederholen, wie beispielsweise die Flugzeuge nach der Landung aufzutanken. „Aber voll getankt dürfen sie nicht werden, da sie ansonsten beispielsweise auf Flughäfen wie Paris oder Brüssel aus Sicherheitsgründen keine Landeerlaubnis erhalten würden“, weiß José Borges zu erzählen. Auch für das Parken im Hangar, den Anschluss an den Strom oder das Herausziehen der Flugzeuge auf das Rollfeld ist er zuständig.

„Das geht natürlich nicht ohne eine fundierte Aus- und Weiterbildung“, so José Borges. Für seine Arbeit hat er in umfassenden Schulungen das richtige „Ground Handling“, die Handhabung der Flugzeuge und Hubschrauber am Boden, erlernt und weitere Kurse, wie z.B. Tanksicherheit und Erste Hilfe gemacht. Und immer wieder muss er zu Folgekursen, um seine Zulassung für diese Aufgaben zu behalten.

José ist weitgehend auf ein selbstständiges Arbeiten ausgerichtet. Selbstverständlich entscheidet jeweils der Flugkapitän über die Maschine, für die er verantwortlich ist und die vom Co-Piloten geprüft wird, aber das Bodenpersonal

ist hier das ausführende Organ, auf das sich die anderen hundertprozentig verlassen können. „Dabei geht es oft nur um Kleinigkeiten, wie betriebsbereite Batterien in den Taschenlampen oder ausreichend Trinkwasserflaschen für einen Einsatz in Afrika“.

Doch es bleiben genug Situationen, bei denen es auf Flexibilität und Schnelligkeit ankommt. So kann es vorkommen, dass ein Hubschrauber z.B. aufgrund von Nebel nicht an den Flughafen Findel zurückkehren kann und das Hubschrauberteam am Krankenhaus oder am Einsatzort abgeholt werden muss. José Borges steht zusammen mit seinen Kollegen der Bodenlogistik auch bei den Organtransporten bereit. Geht mitten in der Nacht der Alarm, dass ein Organteam geflogen werden muss, so muss auch er oder einer seiner Kollegen innerhalb kürzester Zeit am Flughafen sein und alles für den Start des Flugzeuges vorbereiten.

Auch die Instandhaltung der Ambulanzen und Fahrzeuge der Air Rescue gehören zu seinem Ressort. Diese müssen gewartet und zur technischen Kontrolle nach Sandweiler gebracht werden. Sie müssen jederzeit aufgetankt und betriebsbereit zur Verfügung stehen, so wie auch das medizinische Material stets einsatzbereit sein muss, wobei jeder seine Aufgabe hat und jeder weiss, was getan werden muss.

„Das Wichtigste ist, dass jeder sofort einsatzbereit ist, ohne sich um Nebensächlichkeiten kümmern zu müssen und dass alle darauf vertrauen können, dass alles getan ist, was notwendig ist und die Belegschaftsmitglieder sich ausschließlich darum kümmern können, Leben zu retten!“

### 10 Jahre im Dienste der Air Rescue

José Borges hat Ende des letzten Jahres sein 10-jähriges Jubiläum bei der Air Rescue gefeiert. Im Rahmen einer kleinen Feier am Flughafen Findel überreichte Marc Rob, Vorstandsmitglied und Leiter der Bodenlogistik, José Borges, der von seiner Ehefrau begleitet wurde, eine kleine Erinnerung an seine 10 Jahre bei der Air Rescue. In einer kurzen, aber bewegenden Ansprache, lobte Marc Rob nochmal das Engagement, die Einsatzbereitschaft und die geleistete Arbeit von José Borges während der letzten 10 Jahre. Der Jubilar seinerseits freute sich über die Aufmerksamkeit und auf die nächsten 10 Jahre spannende Arbeit bei der Air Rescue.



# Hals- und Beinbruch

Leider endet das Skivergnügen nur allzu oft im Krankenhaus

Auf Ski- und Rodelpisten, Loipen und Eisbahnen ist es wieder voll. Schnee, Eis und Geschwindigkeit bieten einen Riesenspaß - mit Risiken. Dies musste auch der 15-jährige P.B. erfahren. Der geübte und sportliche Snowboarder war in den Weihnachtsferien mit seinem Bruder und Freunden auf der Piste unterwegs und genoss es, bei sonnigem Wetter, die Abhänge hinunter zu gleiten. Doch plötzlich erlischt seine Erinnerung. P.B. war gestürzt, er lag bewusstlos auf der Piste. Sofort alarmierten seine Freunde den Notruf.

Der Notarzt, der mit dem Hubschrauber der Österreichischen Rettungsflugwacht eintraf, leitete sofort die ersten Hilfsmaßnahmen ein. Obwohl P.B. einen Helm trug, lag der Verdacht nahe, dass der Junge ein Schädelhirntrauma hatte und eventuell weitere Knochenbrüche im Wirbelbereich. Er wurde mit dem Rettungshubschrauber ins nächstgelegene Krankenhaus geflogen. Aufgrund der Schwere der Verletzungen wurde dort umgehend beschlossen, dass P.B. in die Universitätsklinik Innsbruck verlegt werden muss.

Die endgültige Diagnose war für die Eltern ein Schock: Ein Halswirbel war gebrochen, ein zweiter angeknackst und zu all dem hatte P.B. ein Schädelhirntrauma mit einer leichten Blutung erlitten. Er wurde die ersten 30 Stunden intubiert und beatmet. Die Ärzte legten den Jungen zur besseren Regeneration in ein künstliches Koma (Siehe auch Artikel S. 24f). Die größte Gefahr bei einer Fraktur der Halswirbel besteht darin, dass das Rückenmark und die Nervenstränge durchtrennt sind und somit irreversible Schäden und Lähmungen auftreten können. Dies war die erste Sorge der Eltern, doch noch am selben Abend konnten die Ärzte ausschließen, dass der Nervenstrang des Jungen beschädigt ist. Als die Eltern in Innsbruck eintrafen, lag der Junge wie leblos vor ihnen, intubiert, beatmet und in einem künstlichen Koma. Nach 30 Stunden wurde der 15-Jährige extubiert und langsam aus dem künstlichen Koma geholt. Dennoch reagierte P.B. die ersten 3 Tage nur sehr wenig. Lediglich einzelne leichte Bewegungen wiesen darauf hin, dass er seinen Vater, der täglich mit ihm sprach, wahr-

nahm. Erst am Heiligen Abend öffnete P.B. endlich leicht ein Auge. Es war wohl das schönste Weihnachtsgeschenk, das er seiner Familie machen konnte. Noch konnte er sich nicht richtig verständigen, aber er signalisierte bald schon per Handzeichen ein „Ja“ oder ein „Nein“.

Und es gab eine weitere gute Nachricht. Eine Operation der Halswirbel war nicht notwendig. Die Halswirbel können ohne einen gefährlichen Eingriff regenerieren. Nun stellte sich den Eltern auch zum ersten Mal die Frage, wie und wann P.B. wieder nach Luxemburg zurückkehren konnte. Der Vater von P.B. informierte sich zunächst einmal bei den Ärzten in Innsbruck und anschließend bei der Air Rescue, bei der er seit fast 20 Jahren Mitglied ist, über die Möglichkeit einer Repatriierung.

Die Mitarbeiter der medizinischen Abteilung der Air Rescue hörten sich den Fall an und schnell war klar, dass es sich hierbei nicht um einen typischen

Skiunfall, wie Kreuzbandriss oder Beinbruch, handelte.

„Selbstverständlich findet auch immer eine umfassende medizinische Abklärung mit den verantwortlichen Ärzten vor Ort statt. Dies ist ein wichtiger Bestandteil unserer Arbeit. In diesem Arzt-zu-Arzt-Gespräch werden alle medizinischen Details geklärt und hierdurch entscheidet sich auch, wie die optimale Rückholung aussieht.

In der Skisaison haben wir viele Mitglieder mit Kreuzbandriss oder einfachen Brüchen. Da hierbei keine intensivmedizinische Versorgung notwendig ist, wird ein solcher Patient auch mal mit einer Ambulanz zurückgeholt, damit die Ambulanzflugzeuge jenen Patienten weiterhin zur Verfügung stehen, die einer intensivmedizinischen Betreuung bedürfen“, so Patrick Gillet, verantwortlich für die Alarmzentrale der Air Rescue.

Nach einem ausführlichen Gespräch mit dem behandelnden Arzt der Intensivabteilung der Pädiatrie des Universitätsklinikums Innsbruck stand fest, dass P.B. nur unter ärztlicher und intensivmedizinischer Aufsicht nach Luxemburg zurückkehren konnte. Aufgrund der Halswirbelfrakturen musste zudem ein schonender Transport gewährleistet



Abholung des Patienten in Innsbruck

sein. Ein Transfer in einem Krankenwagen fiel also sofort aus. Es kam nur eine Rückholung in einem Ambulanzjet in Frage.

„Die endgültige Entscheidung, dass P.B. transportfähig war, fiel montags. In diesem Moment starten bei der Air Rescue sofort alle Vorbereitungen“, so Patrick Gillet. Die Verfügbarkeit der Ambulanzjetflotte wird geprüft, die medizinische Ausstattung bestimmt, die Flugroute geplant, der Krankenwagen vom Innsbrucker Krankenhaus zum Flughafen und ein Bett in einem Luxemburger Krankenhaus organisiert.

„Es ist oft schwierig, im Ausland eine gute Ambulanz mit guter Ausstattung zu finden. In Österreich arbeiten wir viel mit dem Grünen Kreuz zusammen. Wir haben mit dieser Organisation bisher nur die besten Erfahrungen gemacht.



Die Alarmzentrale der Air Rescue - hier werden die Rückholungen von A-Z organisiert

In Luxemburg gestaltet sich der Transfer vom Flughafen zum Krankenhaus einfacher, da wir hier auf unsere eigene Ambulanz zurückgreifen können.“

Um 9.00 Uhr am nächsten Morgen startete die LX-TWO dann Richtung Innsbruck. Die Flugplaner sind im ständigen Kontakt mit der Crew des LearJets. Sollte es zu Verspätungen kommen, können so umgehend die Angehörigen des Patienten informiert werden. Doch alles läuft reibungslos. Die medizinische Crew holt P.B. mit einer Ambulanz im Krankenhaus ab. Der LAR-Arzt übernimmt die Krankenakte und lässt sich noch mal den aktuellen medizinischen Zustand von P.B. erläutern. Mit Blaulicht geht es dann zurück zum Flughafen. Und nur eine Flugstunde später trifft der Ambulanzjet mit dem jungen Patienten in Luxemburg ein.

P.B. hat sich seither gut erholt. Doch bis Anfang März war er im Reha-Zenter und arbeitete täglich an seiner Rehabilitation. Er hat Glück gehabt und wird wieder vollständig genesen.

Keiner kann sich den Sturz so recht erklären. Auch seine Freunde, die bei ihm waren, wissen nicht, wie es dazu kam. Die Pistenverhältnisse waren gut, vielleicht etwas hart, aber dies sollte für einen solch erfahrenen Fahrer wie P.B. kein Problem darstellen. Auch waren die Jungen nicht zu schnell unterwegs und die polizeilichen Untersuchungen am Unfallort konnten keinen Fehler des jungen Luxemburgers feststellen. Und vielleicht hat der Helm auch noch Schlimmeres verhindert.



**ZEBRA**

LE COMPTE COURANT QUI VA PLUS LOIN

Vous aussi, vous voulez faire partie du club? Rien de plus facile: avec la BCEE faites votre choix parmi 4 formules de comptes courants "all inclusive" ZEBRA, pour un maximum de prestations à moindres frais.

**ZEBRA classic**, **ZEBRA confort**, **ZEBRA surf** et **ZEBRA first**, aussi avantageux que complets, vous proposent un service bancaire et extra-bancaire tout compris. ZEBRA, c'est notre réponse à vos exigences.



**SPUERKEESS**

Äert Liewen. Är Bank.

Banque et Caisse d'Épargne de l'État, Luxembourg, établissement public autonome, 1, Place de Metz, L-2954 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg B 30775, www.bcee.lu, tél. : 4015-1

# Der lange Weg eines Jets

## Von der Entstehung bis zum ersten lebensrettenden Einsatz - Teil 2

Bereits vor über einem Jahr fiel die Entscheidung, dass ein neues Flugzeug die Flotte der Air Rescue optimal ergänzen würde. Doch mit der Entscheidung fing die eigentliche Arbeit erst an. Denn die Anschaffung eines neuen Flugzeuges ist nicht im Entferntesten mit der eines neuen Autos zu vergleichen. Ganz im Gegenteil. Wenn man den PKW Führerschein erlangt hat, dann darf man jedes Fahrzeug der PKW Klasse bis 3.5t fahren. Doch bei Flugzeugpiloten ist das anders. Ein Pilot darf nur den Flugzeugtyp fliegen, auf dem er in regelmäßigen Abständen ein so genanntes „Type Rating“ absolviert. Und auch Flugzeugtechniker müssen zusätzlich zu ihrer allgemeinen Ausbildung nochmals für einen bestimmten Flugzeugtyp weitergebildet werden.

Aus diesem Grund war die Personalabteilung der Air Rescue von Anfang an in den Integrationsprozess der Citation Mustang in die bestehende Flotte der LAR involviert.

Die Personalabteilung prüfte zunächst, ob und wie viele neue Piloten eingestellt werden müssen, und inwiefern sie die vorhandenen Air Rescue Piloten auf das neue Flugzeugmuster schulen kann. Diese Aufgabe kam auf Lara Breuer zu, die verantwortlich für das Personalmanagement ist. „Die Anforderungen der Air Rescue an ihre Piloten sind sehr hoch. Es werden umfangreiche Flugereignisse auf Düsenflugzeugen vorausgesetzt.“

Jeder Pilot, der bei der LAR anfängt, erhält dann eine spezielle Ausbildung („Initial Training“) für das Flugzeugmuster LearJet 35A. Nur mit dieser Ausbildung, die aus einer theoretischen und einer Trainingseinheit im Simulator („Type Rating“), sowie einer Trainingseinheit im Flugzeug („Line Training“) besteht, darf der Pilot das Flugzeug LearJet 35A fliegen. Einmal im Jahr finden dann weitere Wiederholungstrainings im Simulator statt.



Nach umfassenden Trainings kann es endlich für die neuen Piloten der Air Rescue losgehen

Sollte ein Pilot der Air Rescue nun auch auf dem neuen Flugzeug fliegen, müsste er auch das „Initial Training“ für die Citation Mustang absolvieren. Danach müsste er sich allerdings 6 Monate auf diesen Flugzeugtyp konzentrieren

und dürfte zunächst kein anderes Modell fliegen. Aus diesem Grund entschied Lara Breuer sich dafür, zwei neue Piloten, die beide dazu noch die Erfahrung eines „Captains“ haben, zu suchen und erst im zweiten Schritt auch einige Piloten des LearJet 35A auf der Mustang auszubilden.

Nachdem diese Entscheidung getroffen war, erstellte sie, zusammen mit dem Chefpiloten Wolfgang Guckert, das Profil der zukünftigen Air Rescue Piloten. Neben der fachlichen und flugtechnischen Qualifikation wird darauf geachtet, dass die Piloten sich mit dem lebensrettenden Auftrag der LAR identifizieren können und eine gewisse Sensibilität und vor allem Nervenstärke und Flexibilität hierfür mitbringen.

Die Air Rescue erhält immer wieder spontane Bewerbungen von Piloten, die ihren Anforderungen entsprechen und auf die man bei Bedarf immer wieder zurückgreifen kann. Die erste Selektion der Lebensläufe der Piloten erfolgt zunächst nach dem bereits festgelegten Kriterienkatalog. In einem Vorabgespräch per Telefon wird dann geprüft, ob der Pilot auch bereit ist, nach Luxemburg bzw. ins Umland zu ziehen, seine Sprachkenntnisse werden getestet und es wird seine Motivation für seine Bewerbung hinterfragt. Dann erst werden die Kandidaten zu einem persönlichen Gespräch eingeladen. Wolfgang Guckert lässt sich hierbei nochmals alle Lizenzen vorlegen und klärt in dem Gespräch, wie tiefgreifend die Erfahrungen der Piloten sind. Die Besten werden dann eingeladen, im Simulator ihr Können zu beweisen. Hierbei muss es sich nicht unbedingt um einen Simulator des Flugzeugtyps Citation Mustang handeln, denn es geht vor allem darum, zu testen, wie belastbar der Pilot ist, ob er auch in Notsituationen sein fliegerisches Können unter Beweis stellen kann, wie gut er mit seinem Co-Piloten kommuniziert und wie gut seine Reaktionen sind.

So wird z.B. im Landeanflug plötzlich Nebel eingespielt und die Landebahn ist nicht mehr sichtbar. Wird ein Pilot sich für Sicherheit entscheiden und den Landeanflug abbrechen oder wird er halsbrecherisch versuchen doch noch zu landen?

Relativ schnell fiel die Wahl auf zwei Piloten, die über eine langjährige Flugereignisse und umfangreiche Flugstunden verfügten. Für sie gab es mehrere Gründe zur Air Rescue zu wechseln: ein neuer Flugzeugtyp mit hochmodernem Glascockpit, ständig wechselnde Flugziele, aber auch die Möglichkeit, bei der Eingliederung der Citation Mustang in die Air Rescue Flotte aktiv mitwirken zu können.

Sie wurden mit in den Prozess zur Erstellung des Flughandbuchs eingebunden. In diesem Handbuch müssen alle Angaben enthalten sein, die für die sichere Durchführung und Überwachung des Flugbetriebes der Mustang notwendig sind. Jeder Pilot, der dieses Flugzeug fliegt,



muss das Handbuch kennen. Aber selten hat ein Pilot die Möglichkeit, das Handbuch mitzuerstellen. Doch genau dies bietet den Vorteil, dass die Erfahrung von Piloten miteinfließt, was insbesondere bei Verhaltensbeschreibungen im Notfall hilfreich ist, und dass die Piloten selbst viel intensiver die technischen Details über das Flugzeug kennenlernen.

Für die Piloten fing nun eine arbeitsintensive Zeit an. Sie absolvierten zahlreiche Trainingseinheiten im Simulator, flogen umfangreiche Testflüge und arbeiteten mit den Ingenieuren der Air Rescue zusammen am Flugbetriebs- handbuch.

Indessen erstellten Lara Breuer, Personalverantwortliche, und Wolfgang Guckert, Chefpilot, bereits einen Plan zur weiteren Qualifizierung einiger Air Rescue Piloten, um neben dem LearJet auch die Citation Mustang fliegen zu können.

Aber nicht nur die Piloten absolvierten weiterführende Trainings, sondern auch die Ingenieure, Techniker sowie Bodenlogistiker der Air Rescue mussten Schulungen besuchen.

Die Bodenlogistik muss lernen, wie man das Flugzeug richtig am Boden handhabt. Hierzu gehören die richtige Betankung, die richtigen Einstellungen beim Positionieren des Flugzeuges mit dem Flugzeugschlepper usw. Die Citation Mustang ist z.B. mit einem sogenannten „Gust Lock“ ausgestattet, dies ist ein Sicherheitselement, welches bei plötzlich auftretenden Böen das Höhenruder stabilisiert. Beim Bewegen des Flugzeuges durch einen Schlepper muss dieser „Gust Lock“ gesperrt werden und vor dem Start wieder entriegelt werden.

Die Wartungsingenieure der Air Rescue hingegen sind dafür verantwortlich, dass die Wartungsintervalle eingehalten werden und die Standzeit des Flugzeuges so kurz wie möglich gehalten wird. Außerdem sorgen sie dafür, dass Sicherheitsmängel am Flugzeug gar nicht erst auftreten können. Durch eine präzise geführte Datenbank wissen die Ingenieure bereits im Vorfeld, welche Teile der Jets in welchem Abstand ausgetauscht werden müssen und können somit mögliche Fehlerquellen vermeiden. Zudem müssen sie Bescheid wissen, wie viel Zeit sie z.B. für den Austausch bestimmter Teile oder für eine Inspektion einplanen müssen, damit die Flugplaner die Jets koordinieren können und wissen, wann ein Jet wieder für die Patienten der Air Rescue zur Verfügung steht oder wann ein Jet voraussichtlich in die Wartung muss und somit ausfällt. Dies ist nur möglich, indem die LAR-Techniker das Flugzeug genauestens in Trainings kennen lernen. Wie eine solche Schulung aussieht und wo diese durchgeführt wird, erfahren Sie auf der folgenden Seite von Paul Scott, Leiter LAR-Engineering.

Parallel zur Personalauswahl und -weiterbildung liefen auch die weiteren Vorbereitungen auf Hochtouren. Die Überwachung des Produktionsprozesses, das Schreiben der Handbücher, die Qualitätskontrollen und die Anmeldung bei den zuständigen Behörden mussten geplant und durchgeführt werden.

## Paul Scott, Leiter LAR-Engineering, über seine Erfahrungen mit der neuen Citation Mustang



Nach einem langen Flug kam ich endlich abends in Wichita (Kansas - USA) an. Nur noch wenige Stunden würde ich haben, um mich auszuruhen, denn bereits am nächsten Morgen fing die Schulung für Wartungsingenieure an. Das Training wird in Zusammenarbeit von Cessna mit Flight Safety International organisiert. Flight Safety International ist eine der weltweit führenden Flugtrainingsorganisationen. Sie bietet nicht nur umfassende Trainings für Piloten, sondern auch für Flugzeugtechniker, Flugplaner, Flugbegleiter usw. an. Um die Schulungen für Wartungsingenieure und -techniker der Cessna Flugzeuge zu optimieren, arbeitet Flight Safety International mit Cessna selbst zusammen. So war z.B. auch zum Zeitpunkt meiner Fortbildung gerade eine Citation Mustang zu ihrer ersten regulären Wartung im Hangar von Cessna in Wichita. Dies gab uns natürlich die Möglichkeit, das Theoretische gleich in der Praxis zu sehen.



Um die Citation Mustang optimal in die LAR einzubinden, musste auch das Personal der Technischen Abteilung weitergebildet werden

Der Kurs selbst wurde von Bill Macklin geleitet, einem erfahrenen Ingenieur, der gemeinsam mit Cessna das Trainingskonzept für die Citation Mustang erarbeitet hat. Außerdem war auch ein Mitarbeiter von Cessna stets mitanwesend, um gegebenenfalls allen Fragen Rede und Antwort stehen zu können.

Die Klassengröße von gerade mal 5 Leuten ermöglichte es uns, intensiv in diesen kurzen 2 Wochen zu lernen und allen Fragen ausführlich nachzugehen.

Der Unterricht war klassisch in ATA (Air Transport Association) Kapitel geteilt. Diese Systematik ist eine in der Flugzeugtechnik gängige Aufteilung aller technischen Einrichtungen in Gruppen und Untergruppen, wie z.B. die Gruppe Tank mit ihren Untergruppen von „Treibstoffsysteme“ bis „Lagerung“. Nach dieser Systematik gingen wir das ganze Flugzeug durch. Schnell lernte ich die Vorteile eines solch modernen Flugzeuges kennen. Der Entwicklungssprung zwischen Flugzeugen, die noch in den 80er oder 90er Jahren entwickelt wurden und den heutigen Flugzeugen ist enorm und auch was die Wartung und Instandhaltung der Flugzeuge angeht, wurde an alles gedacht. So stören heute bei der Prüfung vieler Cockpитеlemente, wie z.B. beim Schutzschalter, keine Kabel mehr. In älteren Flugzeugen muss man besonders aufpassen, dass beim

Ein- und Ausbau dieses kleinen aber wichtigen Schalters keine Kabel beschädigt werden. Auch das Ersetzen der Triebwerke ist bei der Citation Mustang leicht und schnell machbar. Hier stören keine hydraulischen Pumpen oder Schläuche mehr. Und der Austausch eines Triebwerkes kann innerhalb eines Tages erledigt werden. In den Wartungshallen von Cessna wurde der Unterricht fortgesetzt. Eine 450-Flugstunden Inspektion einer Citation Mustang wurde dort gerade durchgeführt. So konnten wir nochmals genau sehen, wie die einzelnen Wartungsschritte in der Realität umgesetzt werden. Aber die Techniker vor Ort wiesen auch auf häufige Handhabungsfehler hin und zeigten direkt an der Mustang, welche wichtigen Elemente bei der Handhabung des Flugzeuges am Boden zu beachten sind.

Den Abschluss des Trainings bildete eine Besichtigung des Mustang Werkes in Wichita und die Herren Faunce und Hershberger von Cessna boten sich an, den Teilnehmern des Seminars jederzeit bei Problemen und Fragen zur Verfügung zu stehen.

Durch langjährige Erfahrungen der Air Rescue mit den LearJets 35A im Ambulanzflugwesen können wir als Ingenieure sehr genau planen. Wir wissen, in welchem Abstand bestimmte Elemente ersetzt werden müssen, um eventuelle Probleme schon im Vorhinein zu vermeiden. Denn darum geht es bei unserer Arbeit. Wir können nicht warten bis etwas passiert, sondern müssen bereits im Vorfeld handeln, um Fehler und Sicherheitsmängel gar nicht erst entstehen zu lassen. Diese Erfahrungswerte fehlen uns bei der neuen Citation Mustang. Umso wichtiger ist es, das Flugzeug genauestens zu kennen und sich mit den Ingenieuren von Cessna auszutauschen, die wertvolle Tipps geben und von ihren Erfahrungen berichten können. Das Training der Flight Safety International hat mir nicht nur in theoretischer Hinsicht einen mehr als umfassenden Einblick gegeben, sondern auch die praktische Anwendung kam hierbei nicht zu kurz.

*Lesen Sie in der nächsten Ausgabe den letzten Teil unseres Spezials.*



Im Werk von Cessna konnte man das theoretisch Erlernte auch gleich in der Praxis sehen



# Si proches de vous...

Entrez sans compromis dans l'univers Mercedes-Benz grâce aux trois séries spéciales « Edition ». [www.mercedes-benz.lu/edition](http://www.mercedes-benz.lu/edition)

## Classe A 180 CDI « Edition »

TVAC à partir de

21.990 €

OU

225 €

par mois en Financement PLUS3\*

## Classe B 180 CDI « Edition »

TVAC à partir de

24.490 €

OU

230 €

par mois en Financement PLUS3\*

## Classe C 200 CDI « Edition »

TVAC à partir de

29.990 €

OU

249 €

par mois en Financement PLUS3\*



Classe A - 80 kW (109 Ch) - 5,0-5,2l/100 km - 134-138 g/km de CO<sub>2</sub>  
 Classe B - 80 kW (109 Ch) - 5,2-5,3l/100 km - 136-139 g/km de CO<sub>2</sub>  
 Classe C - 100 kW (136 Ch) - 5,0-5,7l/100 km - 130-148 g/km de CO<sub>2</sub>



Avantage  
1.500 €

\*Exemple d'un prêt à tempérament 36 mois / 60.000 Km. Valeur résiduelle garantie en fin de contrat respectivement de 37,5%, 46,5% et 49,5%. Acompte de 30%. Taux annuel effectif global (TAEG) de 5,55%. Acompte minimum de 15% et durée maximum 48 mois. Valable pour toute commande d'un véhicule Mercedes-Benz neuf jusqu'au 27/02/2010. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Alpha Credit SA, rue Ravenstein 60/15 B-1000 Bruxelles, RPM Bruxelles, BE 445.781.316, prêteur et partenaire de Mercedes-Benz Financial Services à Luxembourg.

Photos non contractuelles.

# Mercedes-Benz



# Helikoptereinsätze Missions d'hélicoptères



## Larochette, 15. Dezember 2009

Als Ersthelfer am Unfallort ankamen, fanden sie zunächst nur ein Fahrzeug mit leichtem Blechschaden vor. Der Mann im Wagen jedoch schien dringend notärztliche Hilfe zu benötigen. Umgehend wurde die Notrufzentrale 112 alarmiert. Mit dem Hubschrauber war der diensthabende Notarzt vom Klinikum St. Louis in Ettelbrück innerhalb von nur wenigen Minuten am Unfallort. Der Mann des Unfallwagens schien, ersten Erkenntnissen zufolge, einen Hirnschlag erlitten zu haben. Er konnte jedoch glücklicherweise sein Fahrzeug noch rechtzeitig abbremsen, bevor es am Straßenrand gegen einen Felsen fuhr. Nach ersten

Sofortmaßnahmen am Unfallort wurde der Mann umgehend zur weiteren Behandlung ins Ettelbrücker Krankenhaus geflogen.

## Munshausen, 26 décembre 2010

Deux semaines après l'accident à Larochette, un nouvel accident a eu lieu, ayant pour cause, une fois de plus, un malaise du chauffeur. Une collision frontale entre une voiture et un camion s'est produite entre Munshausen et Drauffelt. Ayant perdu le contrôle de sa voiture, le chauffeur de la voiture, grièvement blessé et ayant rapidement besoin de soins intensifs, a dû être hélicoptéré à l'hôpital d'Ettelbruck.

## Mehring (D), 26. Dezember 2009

Bereits seit März 2005 fliegt die Air Rescue auch für die deutschen Nachbarn im Grenzgebiet des Saarlandes und von Rheinland-Pfalz. Diese grenzüberschreitende Kooperation erlaubt es im Sinne der Lebensrettung noch flexibler und schneller notärztliche Hilfe zum Patienten zu bringen. Und gerade in der Weihnachtszeit hat sich wieder einmal gezeigt, wie wichtig solch eine Zusammenarbeit sein kann. Da auf der deutschen Seite Notarztstandorte aus Fachkräftemangel nicht besetzt waren, wurde der Hubschrauber Air Rescue 3 aus Luxemburg gerufen. So kam es unter anderem zu einem Einsatz in Mehring nach Sonnenun-



Unfall in Larochette, vermutlich aufgrund eines Hirnschlags



Auch in Munshausen wurde einem Fahrer am Steuer unwohl und er verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug



Nächtlicher Einsatz für Deutschland

tergang. Ein 56-jähriger Mann erlitt schwere Kopfverletzungen. Um in der Nähe des Unfallortes sicher landen zu können, wurde von der Feuerwehr Mehring veranlasst, dass der Mehriinger Sportplatz mit Flutlicht beleuchtet wurde. Die Abklärung mit der Leitstelle für den nächtlichen Einsatz dauerte nur wenige Minuten, so dass der Rettungshubschrauber kurze Zeit später am Unfallort eintraf. Die medizinische Crew des AR3 leistete notärztliche Erstversorgung. Danach wurde der Patient zur weiteren Behandlung ins Brüderkrankenhaus Trier geflogen.

### Troisvierges, 04 janvier 2010

Un accident de travail a eu lieu sur le site d'une entreprise à Troisvierges. Les faits se sont déroulés dans la matinée lorsqu'un homme a voulu nettoyer le plafond. Il a chuté d'une hauteur de 3m de son échelle avant d'atterrir lourdement au sol. Tenu compte de la distance à parcourir jusqu'au lieu de l'accident et de la lourdeur de la chute, le médecin d'urgence a pris la décision de prendre l'hélicoptère afin de porter secours le plus rapidement possible à la victime. Le patient a ensuite été transporté par hélicoptère jusqu'à la clinique d'Ettelbruck. Heureusement, la victime ne souffrait de rien de grave et a pu quitter les urgences rapidement.

### Remich, 05 février 2010

Dans l'après-midi, un piéton a été renversé par une voiture à la gare routière de Remich. Blessée grièvement à la tête, mais toujours consciente, la victime a été transportée par hélicoptère jusqu'au Centre Hospitalier de Luxembourg,

après avoir reçu les premiers soins du médecin de garde hélicoptère sur place endéans un laps de temps très court.

### Rommersheim (D), 13. Februar 2010

Auf der Landstraße L5 in Rommersheim kam ein junger Mann mit seinem Fahrzeug von der Straße ab und es schleuderte eine Böschung hinunter. Der Mann wurde in seinem Wagen eingeklemmt. Erst Stunden nach dem Unfall wurde der hilflose Fahrer in der Eiskälte gefunden und die Rettungskräfte alarmiert. Das Notarzt-Team des Hubschraubers Air Rescue 3 stellte bei dem Verunglückten schwere Verletzungen sowie Erfrierungen fest. Der junge Mann wurde umgehend in das nächstgelegene Krankenhaus geflogen. Nach der ersten Versorgung wurde eine Verlegung in eine spezialisierte Klinik veranlasst.

## FAQ – Foire aux questions

### Infos zur Mitgliedskarte

In den letzten Monaten mehrten sich die Anrufe besorgter LAR-Mitglieder, die Fragen zu ihrer Mitgliedskarte hatten. Zur Erklärung: Die LAR-Mitgliedskarten sind Dauermitgliedskarten, d.h. sie gelten so lange, wie der Beitrag gezahlt ist, und werden, solange sie intakt sind, nicht ausgetauscht. Ist Ihre Karte beschädigt oder sollten Sie sonst noch Fragen haben, rufen Sie uns an. Tel.: 48 90 06

### Infos sur la carte de membre

Le nombre d'appels téléphoniques à propos de la carte de membre a fortement augmenté ces derniers temps. Explication: les cartes de membre LAR sont des cartes permanentes, c.-à.-d., elles gardent leur validité aussi longtemps que la cotisation est payée et elles ne sont en principe échangées qu'en cas de changement d'adresse, d'endommagement, de perte ou de vol.

**Artirado** Sàrl  
Votre rêve notre réalisation

**Menuiserie et création sur mesure int.-ext.**

10, rue des Promenades  
L-5973 ITZIG  
artirado@pt.lu

Tél.: 26 48 18 88  
Fax: 26 48 18 17  
Gsm: 621 513 555

### CREATION ET AMENAGEMENT D'INTERIEUR

Portes et fenêtres  
Revêtements de sols  
Meubles sur mesure  
Cuisines équipées  
Tous travaux de parachèvement  
Devis gratuit

**www.artirado.lu**



Arbeitsunfall in Ullfingen. Ein Mann stürzte 3 Meter in die Tiefe



In Remich kam es an einer Bushaltestelle zu einem Unfall



Erst Stunden nach dem Unfall wurde ein junger Mann in seinem Wagen entdeckt

# Schwer verletzt?

## Pressemeldungen im Blickpunkt

“ Ein schwerer Verkehrsunfall hat sich am Samstagnachmittag gegen 15.45 Uhr auf der Autobahn A3 Richtung Frankreich ereignet. [...] Der Fahrer eines LKWs wurde beim Unfall schwer verletzt und mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus geflogen. [...]”



© Marc Wilwert

Die luxemburgischen Tageszeitungen und der LAR report informieren regelmäßig über Unfälle, die in und um Luxemburg passieren. Um den Verletzungsgrad eines Patienten zu beschreiben, werden meist die Begriffe leicht, schwer oder schwerstverletzt benutzt. Doch wie schwer ist jemand verletzt, wenn er „schwer verletzt“ ist? Hat er „nur“ Knochenbrüche oder schwebt er in Lebensgefahr. Eins ist schon einmal klar, es handelt sich hierbei nicht um eine ärztliche Diagnose. Vielmehr handelt es sich bei diesen Begriffen um eine Klassifizierung, die meist von der Polizei, welche die Informationen über Unfälle an die Presse weitergibt, vorgenommen wird. Diese Einteilung für die Presse orientiert sich an der Zeitdauer, die ein Patient voraussichtlich im Krankenhaus verbleiben muss. Demnach gilt ein Patient als leicht verletzt, wenn er entweder gar nicht oder nur ambulant behandelt wird. Schwer verletzt ist ein Patient, der mindestens 24 Stunden im Krankenhaus verbleiben muss und als schwerstverletzt gilt ein Patient, der mindestens 30 Tage im Krankenhaus behandelt werden muss. Doch warum drückt man sich in den Meldungen so vage aus, war-

um werden selten konkretere Angaben gemacht? Und wie ist der Ablauf am Unfallort, wie kommunizieren die Notfallmediziner am Unfallort?

Notfallmediziner müssen immer die Schweigepflicht und den Datenschutz des Patienten berücksichtigen und geben deshalb keine konkreten Diagnosen an die Polizei weiter. Die Rettungskräfte selbst bedienen sich am Unfallort der sogenannten Scoringssysteme zur Schweregradklassifikation, zur Erfassung der Diagnose und des Therapieaufwandes und als Hilfestellung bei Therapieentscheidungen. Das Scoringssystem dient aber auch der Messung der Effektivität im Rahmen von Qualitätskontrollen. Unter der Vielzahl der Scoring Systeme hierzulande, aber auch in den Nachbarländern, ist der NACA Code (National Advisory Committee for Aeronautics) das meist verwendete System. Diese Skala wurde in den späten sechziger Jahren vom National Advisory Committee for Aeronautics ursprünglich im Hinblick auf Unfälle in der Luftfahrt entwickelt und beschreibt den tatsächlichen Zustand des Patienten. Es werden hierbei 7 Abstufungen unterschieden (siehe nebenstehenden Kasten).

### Das NACA Schema

#### **NACA I = geringfügige Störung**

Verletzungen und Erkrankungen geringfügiger Art, die keiner akuten ärztlichen Therapie bedürfen, z.B. Prellungen, Schürfwunden ...

#### **NACA II = ambulante Abklärung**

Verletzungen und Erkrankungen, die zwar einer weiteren Abklärung/Therapie bedürfen, aber in der Regel keine notärztlichen Maßnahmen erfordern, z.B. größere Schürfwunden, komplikationsloser Asthmaanfall...

#### **NACA III = stationäre Behandlung**

Verletzungen und Erkrankungen, die in der Regel einer stationären Abklärung/Therapie bedürfen, bei denen jedoch akut keine Vitalgefährdung zu erwarten ist. Notärztliche Maßnahmen sind aber erforderlich, z.B. leichtes Schädel-Hirn-Trauma, einfacher zerebraler Anfall...

#### **NACA IV = akute Lebensgefahr nicht auszuschließen**

Verletzungen und Erkrankungen ohne Lebensgefahr, die aber eine kurzfristige Entwicklung einer Vitalgefährdung nicht ausschließen, z.B. offene Schädelfrak-



turen, Verdacht auf Herzinfarkt...

#### **NACA V = akute Lebensgefahr**

Verletzungen und Erkrankungen mit akuter Vitalgefährdung, die ohne baldige Therapie wahrscheinlich letal enden, Transport in Reanimationsbereitschaft, z.B. schweres Schädel-Hirn-Trauma, Herzinfarkt mit Rhythmusstörungen...

#### **NACA VI = Reanimation**

Verletzungen und Erkrankungen, wo nach Wiederherstellung der Vitalfunktionen oder nach erfolgreicher Reanimation die Patienten ins Krankenhaus gebracht werden können, z.B. Thoraxverletzungen mit Ateminsuffizienz, Herzstillstand...

#### **NACA VII = Tod**



**NATURATA**

**20  
Joer**  
1989-2009

Fair a kooperativ mat de Bio-Baueren

**Goutez  
le bio!**

**NATURATA** propose un grand choix en produits biologiques.

fruits et légumes • produits laitiers • boulangerie • produits secs • vins et produits fins • cosmétique naturelle • détergents et produits de nettoyage écologique • aliments pour chiens et chats

Nos magasins:

- Rollingergrund
- Munsbach
- Erpeldange
- Hupperdange
- Dudelange
- Foetz
- Merl



... et profitez des avantages de la nouvelle **CARTE DE FIDELITE**.

Pour les lecteurs du LAR report **NATURATA** offre les premiers **50 timbres!**

10 € = 1 timbre



Pour chaque tranche de 10 € de produits achetés vous recevrez un timbre. Une fois remplie, la carte donne droit à une remise de 10 €.



# Alarm im Cockpit

## Intensivtraining im Simulator

Alarmierende Situation im Cockpit des Air Rescue Ambulanzflugzeuges: Warnlichter blinken auf, ein Triebwerk hat Feuer gefangen, und der Jet verliert bereits bedrohlich an Höhe. Was tun? Copilot Yannick lob (24) reagiert ruhig und gelassen: Er vermeidet Hektik im Cockpit und konsultiert, nach Rücksprache mit Kapitän Wolfgang Guckert (51), die nötigen Checklisten. Glücklicherweise tragen sich diese dramatischen Szenen nicht wirklich im Air Rescue Jet zu. Ort der Handlung ist das weltgrößte Trainingscenter für Piloten von Geschäftsreise- und Ambulanzflugzeugen, „CAE SimuFlite“ im texanischen Dallas. Yannick



Yannick lob, Copilot bei der Luxembourg Air Rescue

lob übt zusammen mit Flugkapitän und Chefpilot Wolfgang Guckert im Flugsimulator Notfallszenarien. Seit gut 2 Jahren sitzt der junge Luxemburger im Cockpit eines der drei Ambulanzflugzeuge mit der markanten silbergrauen Lackierung und wie eine Intensivstation medizinisch ausgestattet, zum Wohl der Patienten, die aus aller Welt in ihre Heimat repatriert und auf dem Flug medizinisch betreut werden.

### Ziel: schwierige Flugsituationen ruhig und gelassen meistern

Wie alle LearJet-Piloten der Air Rescue absolviert der junge Copilot sein jährliches Simulator-Training in Dallas. Dieses Training ist vom luxemburgischen Gesetzgeber, der Direction de l'Aviation Civile (DAC) und der europäischen Luftfahrtaufsichtsbehörde EASA vorgeschrieben. Tom Sheehan (48), seit 14 Jahren Fluglehrer bei CAE SimuFlite, hat auf dem Instrukteursitz des Simulators Platz genommen. Es liegt ihm fern, die Cockpit-Crew zu schikanieren. Und trotzdem muss er Yannick lob und Wolfgang Guckert mit Situationen konfrontieren, die nicht im-



Der Platz des Fluglehrers befindet sich direkt hinter dem des Piloten. So kann der Lehrer genauestens die Reaktionen, die Zusammenarbeit und die Entscheidungen der Piloten beobachten.



mer angenehm sind, im Pilotenalltag jedoch auftauchen können. Während jeweils der eine das Flugzeug steuert, assistiert der andere - egal, ob Copilot oder Kapitän. Tom Sheehan ist einer der erfahrensten Instrukturen und Prüfer bei CAE und wird selbst regelmäßig von Experten des Flugzeugherstellers Bombardier geschult. Jährlich wird er auf Herz und Nieren geprüft und muss unter Beweis stellen, dass er als Ausbilder schwierige Situationen im Cockpit meistern kann. Auch für ihn gilt als oberstes Ziel, außergewöhnliche Flugsituationen ruhig und gelassen zu meistern.

### Der Instruktor bringt seine Erfahrungen mit ein

Tom Sheehan sorgt dafür, dass es den Piloten im Simulator nicht langweilig wird: Immer wieder stellt er die Crew vor neue, unvorhersehbare, jedoch durchaus realistische Probleme fliegerischer Art. Ob Triebwerksbrand, Druckabfall in der Kabine, Fahrwerkprobleme: Die Crews werden ganz schön gefordert. Denn oftmals lässt der Instruktor zusätzlich zur Ausgangslage noch weitere kritische Szenarien, etwa widrige Witterungsbedingungen, wie Gewitter, Nebel, starke Turbulenzen oder Schneefall, einfließen. Ein enormer Vorteil des Simulatortrainings besteht darin, dass der Instruktor den Flug in jeder Phase unterbrechen kann, um wichtige Vorgänge mit der Crew zu diskutieren und natürlich auch um seine Erfahrungen einzubringen. Insgesamt fünf Tage verbringen die Flugzeugbesatzungen während eines Trainings in Texas. Sie absolvieren neben zwölf Stunden Ausbildung und Prüfung im Simulator auch zwei Tage theoretische Auffrischungsschulung. Ergänzt wird dieses Training durch jährliche Schulungs- und Prüfungsflüge auf den Ambulanzflugzeugen im heimatlichen Luxemburg.

Seit jeher wird dem Thema Sicherheit bei der Air Rescue viel Gewicht beigemessen, und das Ausbildungsniveau der LAR entspricht in jeder Hinsicht dem der großen Airlines.

### Teamwork wird auch im Cockpit groß geschrieben

Es fällt auf, wie intensiv die Piloten miteinander kommunizieren und bei den auftretenden fliegerischen Problemen gemeinsam nach Lösungen suchen. «Einzelkämpfer haben heute im Cockpit nichts mehr verloren», ist Tom Sheehan überzeugt. So legt er als Instruktor großen Wert auf



Teamwork und Sozialkompetenz. In der Tat lassen sich komplexe Probleme nur in gemeinsamen Entscheidungsfindungsprozessen lösen. Trotzdem ist es gerade auch in kritischen Situationen wichtig, dass letztlich jemand die Verantwortung übernimmt und klare Entscheidungen trifft. Es gibt wohl nicht viele Berufe, bei denen man sich zweimal im Jahr der Herausforderung einer derartigen Prüfung stellen muss. Doch die Crews sehen dies durchaus positiv: Wolfgang Guckert, der bereits auf 10 Dienstjahre bei der LAR zurückblicken kann, geht nach wie vor gerne in den Simulator: «In all den Jahren habe ich noch jedes Mal wertvolle Erfahrungen mit nach Hause genommen und interessante Erkenntnisse gewonnen, die in meinem fliegerischen Alltag von Nutzen waren.»

## Hintergrundinformationen

### Von Orgeln und Simulatoren

Auf den ersten Blick würde man wohl kaum die heutigen Hightech-Flugsimulatoren in Zusammenhang mit einer Orgel bringen. Aber tatsächlich liegen die Wurzeln der Flugsimulatoren im Orgelbau.

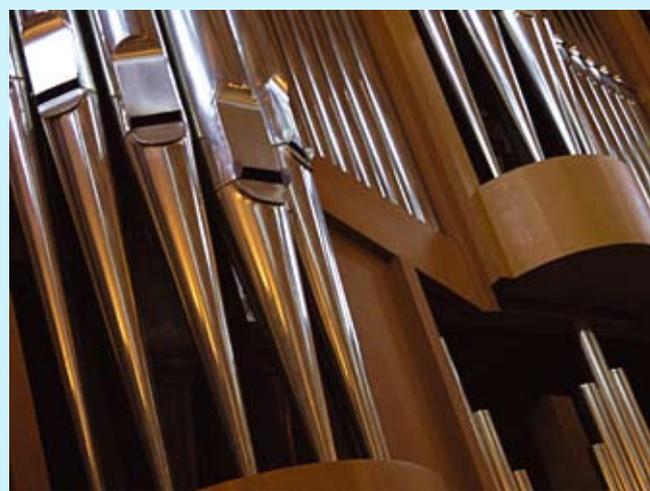
1927 entwickelte Edwin Albert Link aus Teilen von Orgeln aus der Fabrik seines Vaters ein Übungsgerät, mit dessen Hilfe angehende Piloten sicher und preiswert fliegen lernen konnten, ohne den Boden zu verlassen. In dem von ihm entwickelten Simulator saß der angehende Pilot in einer abgeschlossenen Kabine, konnte wie in einem richtigen Flugzeug steuern und erlebte die Reaktionen auf seine Manipulationen in allen drei Raumachsen.

Link nutzte hierbei seine Erfahrungen mit der Mechanik und Pneumatik aus dem Klavier- und Orgelbau. Sein 1930 patentierter „Link-Trainer“ galt zunächst als Spielzeug und Fahrgerät in Vergnügungsparks, bis 1934 das amerikanische Militär den Link-Trainer bestellte, um das Trainingsprogramm für Piloten zu verbessern. Mitte der 50er Jahre wurde die Simulatortechnologie weiterentwickelt.

Über Modelllandschaften schwebende Kameras sorgten für den optischen Außenbezug. Mit Beginn der Computerisierung wurden ab Ende der 70er Jahre erste dreidimensionale Landschaften geschaffen.



Der Full Flight Simulator der Firma SimuFlite in Dallas



SIMPLY CLEVER



[www.garage-tewes.lu](http://www.garage-tewes.lu)

Tél.: 407 470



Z.A. am Bann • L-3372 Leudelange

**Garage Tewes Serge s.à.r.l.**

## Werden Sie Mitglied

**JA,** ich möchte LAR Mitglied werden! Ich unterstütze damit die lebensrettende Arbeit der LAR. Bei bezahltem Beitrag habe ich außerdem die Sicherheit, dass mich die LAR im medizinischen Notfall aus dem Ausland zurückholt.

## Devenez membre

**OUI,** je souhaite devenir membre LAR! Je soutiens ainsi le travail sauveur de LAR. En payant la cotisation, j'ai également la certitude que LAR me rapatrie de l'étranger en cas d'urgence médicale.

bitte ausfüllen und einsenden / veuillez remplir et renvoyer



Luxembourg Air Rescue • 175A, rue de Cessange • L-1321 Luxembourg  
Tel: 489006 • Fax: 402563 • **Mitgliedsantrag auch unter [www.lar.lu](http://www.lar.lu)**

- Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (45 EUR pro Person / par personne)  
 Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (79 EUR pro Familie / par famille)

Ehemann(-frau) oder Lebenspartner(in) (im selben Haushalt) einschließlich Kinder (wenn älter als 18 Jahre, bitte Schulbescheinigung beilegen) / Epoux (se), Conjoint(e) (si même ménage) et enfants (si majeurs, veuillez joindre un certificat scolaire)

Name, Vorname / Nom, Prénom \_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer / Rue, n° \_\_\_\_\_  
PLZ, Ort / Code postal, Localité \_\_\_\_\_  
Telefon privat / Téléphone privé \_\_\_\_\_  
Handy / Mobile \_\_\_\_\_  
E-Mail \_\_\_\_\_  
Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro de sécurité sociale ou date de naissance \_\_\_\_\_

Im Falle einer Familienmitgliedschaft listen Sie nachfolgend bitte die persönlichen Daten der Familienmitglieder auf/ En cas d'une affiliation familiale veuillez lister ci-après les coordonnées des membres de la famille:

\_\_\_\_\_  m / w   
Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance  
\_\_\_\_\_  m / w   
Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance  
\_\_\_\_\_  m / w   
Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance  
\_\_\_\_\_  m / w   
Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

### Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Der/die Unterzeichnende (Name, Vorname) \_\_\_\_\_  
erlaubt hiermit der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen.

Bank oder CCP \_\_\_\_\_  
Konto Nr. (IBAN) \_\_\_\_\_

Je soussigné(e) \_\_\_\_\_  
autorise la Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. à débiter le montant de la cotisation annuelle de mon compte n° (IBAN) \_\_\_\_\_  
auprès de la banque ou des CCP \_\_\_\_\_

Um in den Genuss der Leistungen der LAR Mitgliedschaft zu kommen, muss die Mitgliedschaft vor Antritt der Reise abgeschlossen und der Mitgliedsbeitrag für das laufende Mitgliedsjahr bezahlt worden sein. Die LAR A.s.b.l. erbringt ihre Hilfeleistung 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 A.s.b.l. nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die LAR A.s.b.l. bestimmt die Art und den Zeitpunkt der Durchführung.

Les prestations pour les membres LAR sont sujettes à l'adhésion signée avant le départ à l'étranger et au paiement de la cotisation pour l'année en cours. LAR A.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités de ressources de personnel, des capacités techniques et suivant les moyens disponibles. Concernant l'exécution des missions, LAR A.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. LAR A.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

Datum / Date \_\_\_\_\_ **Unterschrift / Signature** \_\_\_\_\_



formule épargne

**enfin quelqu'un qui me parle en NET,  
au moins c'est clair!**



en 2009

**3,50% net**

capital et sommeil garantis à 100%

**Borea Invest 10**

Certains taux d'épargne sont très alléchants... mais qu'en est-il au final? Dans la plupart des cas, ceux-ci sont exprimés en brut et les divers frais de gestion ne sont dès lors pas encore déduits. Chez AXA, avec **Borea Invest** nous vous offrons des **taux nets** correspondant à ce que vous percevez réellement. De plus votre épargne reste en permanence 100 % sécurisée et totalement disponible. En 2010, la sécurité du **Borea Invest 10** s'affiche aussi clairement que les années précédentes: vous bénéficiez d'un taux minimum garanti de 2,25% net auquel s'ajoute un bonus en fonction des résultats.

Pour plus d'infos, consultez la fiche info financière sur [www.axa.lu](http://www.axa.lu) ou contactez votre agent AXA.

d'Assurance / **nei erfannen**



# Visites chez LAR

Nombreux étaient les visiteurs dans les installations d'Air Rescue pendant les mois d'hiver. Outre les explications sur les activités de Luxembourg Air Rescue et de son organisation, ils ont pu voir de près la flotte de la seule organisation de sauvetage aérien au Luxembourg et poser toutes leurs questions aux membres de l'équipage des hélicoptères et avions.

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, n'hésitez pas à nous contacter :  
Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. · 175A, rue de Cessange · L-1321 Luxembourg  
Tel: +352 48 90 06 · Fax +352 40 25 63  
www.lar.lu · info@lar.lu



09/02/2010 Maison Relais Niederanven



16/02/2010 Chef d'Etat-Major de l'Armée luxembourgeoise Gaston Reinig et Médecin Major Cyrille Dupont



02/02/2010 International School of Luxembourg



01/02/2010 International School of Luxembourg



27/11/2009 „Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la coopération et de l'immigration" et „Commission du Développement durable"



07/01/2010 Minister Claude Wiseler



21/01/2010 „Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police" et „Commission de la Santé et de la Sécurité sociale"



03/02/2010 Ministerin Marië-Josée Jacobs und Marc Bichler, Direktor der Entwicklungszusammenarbeit

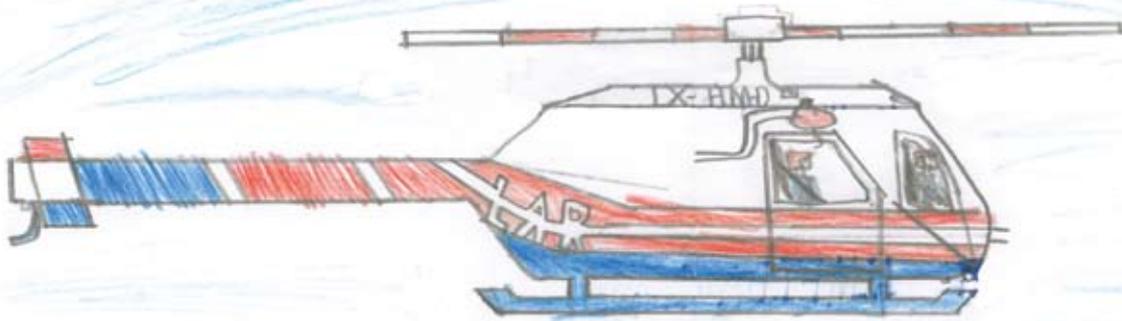


28/01/2009 Schulklassen aus Strassen

Melden Sie auch Ihren Verein für einen Besuch an:  
Tel: 48 90 06  
Mail: info@lar.lu

# Wie sehen Kinder die Air Rescue?

Die Redaktion des LAR report hat sich gefreut, dass viele Kinder ihrem Aufruf gefolgt sind und ein Bild der Air Rescue gemalt haben. Leider können wir aus Platzmangel nur einige wenige hier zeigen. Doch auch für die nächsten Ausgaben des LAR report reservieren wir euch einen Platz für eure Bilder.



Jo, 8 Jahre

Jo

Diogo, 10 Jahre



Julia, 5 Jahre



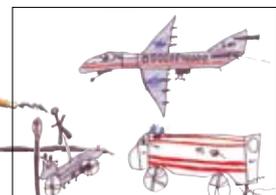
Jessica, 9 Jahre



Möchtet ihr selbst mal ein wenig Rettungspilot spielen? Dann besucht doch unsere Internetseite [www.lar.lu](http://www.lar.lu). Unter der Rubrik LAR Interaktiv findet ihr ein Hubschrauberspiel. Versucht so viele Menschen wie möglich mit dem Hubschrauber zu retten.



Thomas, 7 Jahre



# Coma artificiel

Une technique bien maîtrisée pour le confort des malades

On a beaucoup parlé de coma artificiel en décembre dernier lorsque le chanteur Johnny Hallyday, hospitalisé d'urgence à Los Angeles, y fut plongé pendant quelques jours pour soigner une infection post opératoire et l'empêcher de souffrir.

## Pourquoi parle-t-on de coma artificiel?

Il s'agit d'un terme impropre. Entre eux, les médecins parlent toujours de « sédation », coma artificiel étant le terme qui permet à tout le monde de comprendre.

Mis à part la perte de communication avec l'extérieur, il n'y a pas de points communs entre le coma, qui est dû à des lésions du cerveau, et la sédation, qui est une technique volontaire et maîtrisée, aussi maîtrisée que l'anesthésie à laquelle elle est d'ailleurs associée. Cette technique n'est pas nouvelle. Elle s'utilise tous les jours en réanimation.

Le coma artificiel est un état proche de l'anesthésie générale: on y entre par intraveineuse avec des sédatifs comparables. Les produits et les méthodes de réanimation sont les mêmes et les effets secondaires ou le risque de complications ne sont pas fondamentalement différents. Une injection continue permet de rester dans le sommeil. Pour en sortir, la dose de sédatif administrée est progressivement allégée et la conscience réapparaît alors.

## Combien de temps reste-t-on dans le coma artificiel?

Autant de temps que nécessaire, deux jours, quinze jours et parfois davantage.

## Pourquoi plonger les malades dans le coma artificiel?

Cette pratique s'utilise généralement pour améliorer le confort et la sécurité de la prise en charge du malade lorsqu'il faut pratiquer certains gestes de soin comme la ventilation artificielle (il est alors indiqué que le corps soit au repos absolu) ou l'intubation. Les médecins peuvent aussi pratiquer la sédation en cas d'infections graves pouvant entraîner des lésions, ce qui est le cas dans les traumatismes crâniens sévères, les accidents avec atteinte multiples d'organes, les accidents vasculaires cérébraux. Dans certains cas, la sédation est utilisée en post opératoire pour diminuer le stress des patients. Les spécialistes estiment que la douleur altère certaines fonctions, notamment respiratoire et circulatoire. Les états d'anxiété, fréquents en réanimation (entre 25 et 50% des patients en souffrent), nécessitent parfois la sédation. C'est aussi le cas si le patient montre trop d'agitation et tente par exemple d'arracher les sondes ou manifeste un compor-

tement agressif.

Une étude récente de la société de médecine d'urgence à Honolulu (Hawaii), citée par le magazine français « Science et Avenir » montre que la sédation est nécessaire en unité de soins intensifs pour réduire l'anxiété des patients sous ventilation mécanique et faciliter la mise en œuvre des examens et des traitements. La sédation légère, selon cette étude, est toutefois préférable à la sédation profonde car elle permet de réduire de moitié la durée de séjour en réanimation.



Dans tous les cas, la sédation ne s'envisage que dans le cadre d'une balance entre bénéfices et risques.

On différencie la sédation analgésique de confort et la sédation analgésique thérapeutique, selon le site Internet de la Société Française d'Anesthésie et Réanimation (<http://www.sfar.org>). Les objectifs de la première sont de soulager en priorité la douleur et d'améliorer la tolérance à l'environnement. La seconde est plus profonde et fait partie du traitement dans certaines circonstances pathologiques.

## Quels sont les moyens thérapeutiques pour la sédation?

Les spécialistes considèrent, qu'à côté des moyens médicamenteux (les hypnotiques et les analgésiques), il faut promouvoir les moyens non médicamenteux, c'est à dire l'organisation du service (la formation de l'équipe soignante est déterminante) qui doit prendre en compte l'environnement thermique, lumineux (la différence entre le jour et la nuit est importante pour le patient), sonore

(pas trop de bruit dans le service) et le sommeil. Chez les enfants par exemple, les services pédiatriques encouragent les programmes d'éducation et d'assistance parentale. Il est d'ailleurs recommandé la présence d'un parent auprès du petit patient en coma artificiel.

### Quand arrêter la sédation?

Les objectifs de la sédation doivent être adaptés à l'évolution de la pathologie à l'origine du coma artificiel. Lorsque la situation est contrôlée, voire résolue, les médecins allègent progressivement puis arrêtent la sédation analgésie. La reprise de conscience doit se faire dans le calme et le réveil sans rebond douloureux. Il convient également d'éviter la survenue d'un symptôme de sevrage. Selon les spécialistes, il est préférable de diminuer progressivement la posologie des morphiniques et des hypnotiques plutôt que de les stopper brutalement.

### Le coma artificiel en situation extrahospitalière

Il est parfois nécessaire de plonger des malades et des accidentés dans le coma artificiel avant leur transfert vers une structure hospitalière, lors d'accidents de la route par exemple. La pratique de la sédation en dehors de l'hôpital est très bien contrôlée. Comme tout geste médical, ceux qui la décident évaluent au préalable le rapport bénéfice/risque.

### Qui est habilité en phase préhospitalière à réaliser une sédation?



Il faut dire d'abord que l'existence d'un risque vital justifie, dans la majorité des cas, le recours aux techniques d'anesthésie réanimation. En France par exemple, la pratique de techniques d'anesthésie réanimation par des médecins non anesthésistes dans le contexte particulier de la médecine extrahospitalière est «concevable», à condition toutefois de la réaliser dans le respect de la réglementation. En principe, l'anesthésie, comme tout acte médical, n'est pas déléguable. Mais l'utilisation de produits anesthésiques pour réaliser une technique indispensable à l'urgence extrahospitalière par des médecins non anesthésistes est possible lorsque les circonstances l'imposent.

### Dr. med. Anna-Maria Böhler

Fachärztin für Anästhesie  
Spezielle anästhesiologische Intensivmedizin  
Tauchmedizin  
seit 2005 bei der Air Rescue



Das künstliche Koma, auch als Analgosedierung bezeichnet, soll dem Patienten Schmerzfreiheit, Stressreduktion, Anxiolyse (Angst nehmen) gewährleisten, zu einem erholsamen Nachtschlaf beitragen und Amnesie (Erinnerung nehmen) erzeugen. Viele therapeutische und pflegerische Maßnahmen, wie auch Transporte (z.B. Repatriierung schwer verletzter Patienten) werden dadurch erst möglich.

Durch kontinuierliche Zufuhr von Schmerz- (Analgetika) und Schlafmedikamenten (Sedativa) wird das künstliche Koma aufrecht erhalten. Die Schlaftiefe und das Ausmaß der Analgesie wird den Bedürfnissen des Patienten individuell angepasst. So ist beispielsweise während schmerzhafter Verbandswechsel Schwerstverbrannter eine intensivere Schmerzmedikation nötig, für die Dauer schaukelnder Ambulanztransporte über schlechte Straßen zusätzlich eine tiefere Sedierung.

Im Allgemeinen ist die künstliche Beatmung analgosedierter Patienten nötig, da die Eigenatmung durch zugeführte Medikamente beeinträchtigt wird und Grundkrankheit oder Verletzungen des Patienten Atmung und Lungenfunktion kompromittieren. Dazu wird in tiefer Narkose ein Tubus (Beatmungsschlauch) in der Luftröhre des Patienten platziert und die Atmung teilweise oder vollständig von der Beatmungsmaschine übernommen.

Während des künstlichen Kommas ist eine lückenlose, intensive Überwachung des Patienten, seiner HerzKreislaufparameter, der Beatmungssituation, der Körpertemperatur, der Stoffwechsellage und seiner Ausscheidung notwendig.

Da der Patient sich nicht verbal äußern kann, muss auf vegetative Reaktionen, wie Anstieg von Blutdruck und/oder Herzfrequenz, Schwitzen oder Zittern geachtet werden, um Probleme frühzeitig zu erkennen. Intensive pflegerische Maßnahmen wie regelmäßige Lagerungswechsel und Unterpulsterung gefährdeter Areale sind obligat, um Druckstellen und Wundliegen zu vermeiden.

Die Dauer der Analgosedierung ist vom Heilungsverlauf abhängig (z.B.: Stabilisierung der Lungenfunktion, Überwinden einer Infektion, Reduktion des Schmerzmittelbedarfs nach operativer Versorgung von Frakturen etc.) und sollte so kurz wie möglich aber so lange wie nötig sein.

Die Beendigung der Analgosedierung ist nur bei stabilem Zustand des Patienten sinnvoll. Sie sollte langsam (ausschleichend) in einem ruhigen, stressfreien Umfeld erfolgen. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine ausreichende Schmerztherapie zu richten.

Gerade im Rettungsdienst oder dem Repatriieren schwer verletzter Patienten über lange Strecken per Lufttransport sind profunde Kenntnisse auf diesem Gebiet unerlässlich. Die adäquate Analgosedierung ist bei intensivmedizinischen Patienten nicht nur medizinische Erfordernis, sondern auch ein Gebot der Menschlichkeit.

# shop

Votre achat soutient la LAR

Ihr Einkauf unterstützt die LAR

Votre cadeau du shop LAR ne fait non seulement plaisir à ceux qui le reçoivent, mais cette contribution sauve également des vies.

Mit einem Geschenk aus dem LAR-Shop machen Sie nicht nur sich oder Ihren Freunden eine Freude, sondern Sie leisten einen Beitrag, der Leben rettet.

[www.lar.lu](http://www.lar.lu)



Hélico peluche 15 EUR



Casquette 15 EUR



Set Bic 15 EUR  
(Stylo à bille et stylo feutre à bille)



Livre "A la découverte" 10 EUR  
disponible en FR, DE, GB



Couteau Suisse 9cm 25 EUR  
Victorinox



USB Stick 4GB 15 EUR



Captain Teddy 15 EUR  
24cm



Parapluie 25 EUR



# Mitglieder und Vereine spenden

Die „Fondation Luxembourg Air Rescue“ dankt herzlichst allen Privatpersonen und Vereinen, die die Arbeit der LAR in Form einer Spende unterstützt haben. Hierbei ist eine beachtliche Summe zusammengekommen, die für die Anschaffung von neuem medizinischen Material verwendet wird.

Jede einzelne Spende hilft, Menschenleben zu retten, da jeder Cent Ihrer Spende direkt in die lebensrettende Hilfe fließt und nicht für Verwaltungszwecke ausgegeben wird.



13/02/2010 Die Einnahmen des Heavy Metal Konzertes von Sublim und Scarlet Anger, organisiert von Heavy Metal.lu gingen zugunsten der Air Rescue



30/11/2010 Auch die Pâtisserie Nothum-Strasser in Bertrange unterstützt die LAR



05/02/2010 Die Inhaber der Q8 Tankstelle Bollendorf verkaufen ihre Tüten für die Air Rescue



27/11/2009 Fraen a Mammen Rammerich spenden ihren Kassenbeitrag an 3 Hilfsorganisationen



16/12/2009 Spende von Familie Jacoby



12/12/2009 Spende der Luxemburger Studenten in Karlsruhe AELK



11/12/2009 Spende von Gaart an Heem Hautcharage



02/12/2009 Den ganzen Sommer sammelten die Telstar Beavers für den guten Zweck



15/12/2009 Die Bäckerei um Sei und die Harmonie Harlange spendeten an die Air Rescue



11/01/2010 Die "Fraen an Jongmeedercher Weiler-Hasel" sammelten bei ihrem jährlichen Basar für die LAR



21/01/2010 Spende der Residenz Riedgen in Strassen



13/12/2009 Der Erlös des Weihnachtskonzertes der Harmonie Soleuvre ging an die Air Rescue



Monsieur le Président,

De tout mon cœur je tiens à exprimer ma gratitude au LAR pour son intervention en début de septembre pour assurer mon rapatriement de Siena (I).

Tombé malade lors de mes vacances en Toscane, j'ai dû être hospitalisé d'urgence à l'hôpital universitaire de Siena. Les médecins ont diagnostiqué une broncho-pneumonie et une durée d'hospitalisation de 15 jours.

Dès lors, mon épouse a pris contact avec Air Rescue qui a immédiatement activé les procédures pour mon rapatriement. Avec une efficacité et une gentillesse inégalable le personnel du LAR a organisé mon transfert de Siena à Luxembourg dans un temps record. Le transfert c'est fait après deux jours passés à l'hôpital, par ambulance de l'hôpital de Siena vers l'aéroport de Florence, ensuite par avion vers Bruxelles, où une ambulance de la Croix Rouge luxembourgeoise m'attendait pour mon hospitalisation au CHL.

Je tiens à signaler aussi l'assistance reçue dans les aéroports de Florence et de Bruxelles. Affaibli par la maladie je n'étais pas en mesure de me déplacer par mes propres moyens. J'ai été donc pris en charge par un agent de l'aéroport de Florence qui m'a accompagné sur l'avion et à Bruxelles un agent m'a accompagné de l'avion jusqu'à la sortie de l'aéroport où l'ambulance m'attendait.

Je tiens à remercier Mr Patrick qui a assuré les contacts téléphoniques avec les médecins de l'hôpital et mon épouse et a organisé mon rapatriement dans les moindres détails.

Bien entendu je n'ai pas manqué de louer l'assistance du LAR à ma famille, à mes amis et à mes collègues de travail. Je peux vous assurer que j'ai pu percevoir une très grande estime vers cette association. Plusieurs d'entre eux m'ont raconté de leurs expériences vécues personnellement ou par leurs proches et tous ont loué le LAR pour ses services rendus aux personnes en difficulté et nécessitant de l'aide.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, ma plus haute considération et reconnaissance.

LC

*Merci beaucoup pour votre dévouement et ce contact que vous avez gardé avec notre fille durant le séjour d'hospitalisation de mon mari; malgré qu'il ait pu rentrer accompagné par véhicule, nous vous transmettons une grande estime à vous tous. Mon mari se remet doucement et vous dit encore merci. Nous avons été très touchés par ce colis que vous nous avez fait parvenir, cette belle carte de vœux et ce beau livre qui a fait la joie de notre petit-fils.*

[...]

*Nos plus respectueuses salutations.*

*Famille L. J.*

*Cher Monsieur Gillet,*

*Par la présente, je vous remercie ainsi que toute l'équipe d'Air Rescue d'avoir bien pris soin de ma tante lors de son séjour à l'hôpital de Fasano en Italie. De plus, sachez que nous avons apprécié votre mise à disposition d'un chauffeur lors de notre arrivée à Frankfurt-Hahn. Actuellement, ma tante va mieux et est très heureuse d'être rentrée car elle est suivie par d'excellents médecins ici à Luxembourg. En vous remerciant de votre gentillesse et disponibilité. Je vous prie d'agréer Monsieur Gillet, mes salutations respectueuses.*

MM

Je souhaiterais, par la présente, remercier l'équipe d'Air Rescue pour le soutien qu'elle m'a donné à moi et à ma famille lors de mon hospitalisation en Autriche au mois de février. Pendant tout le séjour vous étiez entièrement à notre écoute et à notre disposition, ce qui nous a donné un réel sentiment de réconfort. A tout moment vous étiez très gentils et aimables à l'égard de nous. Merci beaucoup pour votre aide [...]

GP



**MasterCard Gold Dexia**

La seule pour aller partout en toute sécurité

# Corporate Membership

## Un autre moyen pour se montrer socialement responsable

Luxembourg Air Rescue offre non seulement la possibilité à des personnes privées de profiter de ses avantages et services en s'affiliant à la seule organisation de sauvetage aérien au Luxembourg mais également à des groupes de personnes et de sociétés.

### « Affiliation groupe » - c'est quoi ?

C'est un contrat regroupant un ensemble de personnes affiliées à un prix plus avantageux que si inscrites individuellement.

### Qui est concerné ?

En principe tout groupe de personnes faisant partie d'une entreprise ou d'une association, qu'elle soit au Grand-Duché ou dans la Grande Région, peut adhérer. En termes pratiques, chaque employeur peut inscrire ses collaborateurs ou le président d'un club peut affilier ses membres.

### Qui est déjà « Corporate Member » ?

Nous comptons parmi nos membres groupes une grande diversité. Ce sont aussi bien des associations et clubs, que des petites entreprises ou encore des multinationales et grands acteurs économiques au niveau grand-ducal ou mondial.

### Pourquoi devenir « Corporate Member » ?

Les avantages pour votre société ou votre association sont nombreux:

#### Gain d'image de marque

En offrant le service membres LAR à vos employés/membres, vous faites preuve de responsabilité sociale individuelle envers chacun d'entre eux. En effet, avec chaque cotisation, vous soutenez le travail sauveur de LAR pour assurer le service de secours aérien au Luxembourg et dans la Grande Région et en revanche, en cas d'urgence médicale à l'étranger, vos collaborateurs/membres ont la certitude d'être rapatriés de partout au monde dans les meilleurs délais et sans frais de participation.

#### Engagement social

En souscrivant un « Corporate Membership » vous soutenez la seule organisation locale offrant du sauvetage aérien et vous pouvez voir au jour le jour sur le terrain ce qu'Air Rescue fait de votre contribution. En effet, Air Rescue a besoin de moyens financiers importants pour continuer son activité.

#### Valorisation de votre personnel/vos membres

L'affiliation LAR donne à votre personnel/vos membres le sentiment d'être valorisés et de se sentir en sécurité en cas d'urgence médicale.

### Placement de votre logo

Nous vous offrons la possibilité de placer le logo de votre société/association sur la carte de membre de chacun de vos employés ou encore un texte disant que la cotisation a été gracieusement offerte par votre société/association.

Nous offrons également la possibilité de placer votre logo sur notre site ou encore vous pouvez également utiliser notre logo sur votre site ou tout autre support présentant vos activités afin de souligner vos actions de responsabilité sociale.

### Quel est le prix ?

Nous avons plusieurs formules de prix laissant le choix à l'employeur/à l'association d'affilier les personnes seules ou alors d'inscrire également leurs familles. Nous proposons des

formules et tarifs sur mesure que nous pouvons discuter ensemble lors d'un premier rendez-vous.

N'attendez plus à vous associer à la seule organisation au Luxembourg offrant du sauvetage aérien et inscrivez vos collaborateurs/membres à des prix préférentiels.



Votre carte personnalisée

N'attendez plus ! Créez dès maintenant votre programme « Corporate Membership » personnalisé. N'hésitez pas à nous contacter : [corporate@lar.lu](mailto:corporate@lar.lu) ou +352 489006

### Boucherie-Traiteur Niessen Troisvierges



«Nos familles sont membres de Luxembourg Air Rescue depuis très longtemps et nous avons décidé d'affilier notre personnel également puisque nos employés sont notre meilleur atout et il nous est important de supporter l'activité de LAR, à savoir sauver des vies humaines.

Nous ne pouvons que recommander à tous les employeurs qui se soucient de leurs collaborateurs de les inscrire chez Air Rescue. »

# Retrouvez l'univers de la téléphonie mobile et bien plus encore chez



**LUXGSM**  
ALWAYS WITH YOU



**LUXGSM**  
ALWAYS WITH YOU

Helpline gratuite 24h/24 et 7j/7: GSM 4321 - Tél. fixe 8002 4321 - [www.luxgsm.lu](http://www.luxgsm.lu)  
LUXEMBOURG-GARE | BELLE ETOILE | CITY CONCORDE | DUDELANGE | ESCH-SUR-ALZETTE | ETTELBRUCK | JUNGLINSTER | KIRCHBERG | REDANGE | TROISVIERGES

# L'été vous attend.

Réservez vite, c'est moins cher!

Jusqu'à  
180 €\* de  
réduction  
par pers.



\* valable pour les réservations effectuées avant le 31 mars 2010

Informations et réservations dans votre agence  
de voyages ou sur [www.luxairtours.lu](http://www.luxairtours.lu)

**LuxairTours**   
Voyagez en bonne compagnie