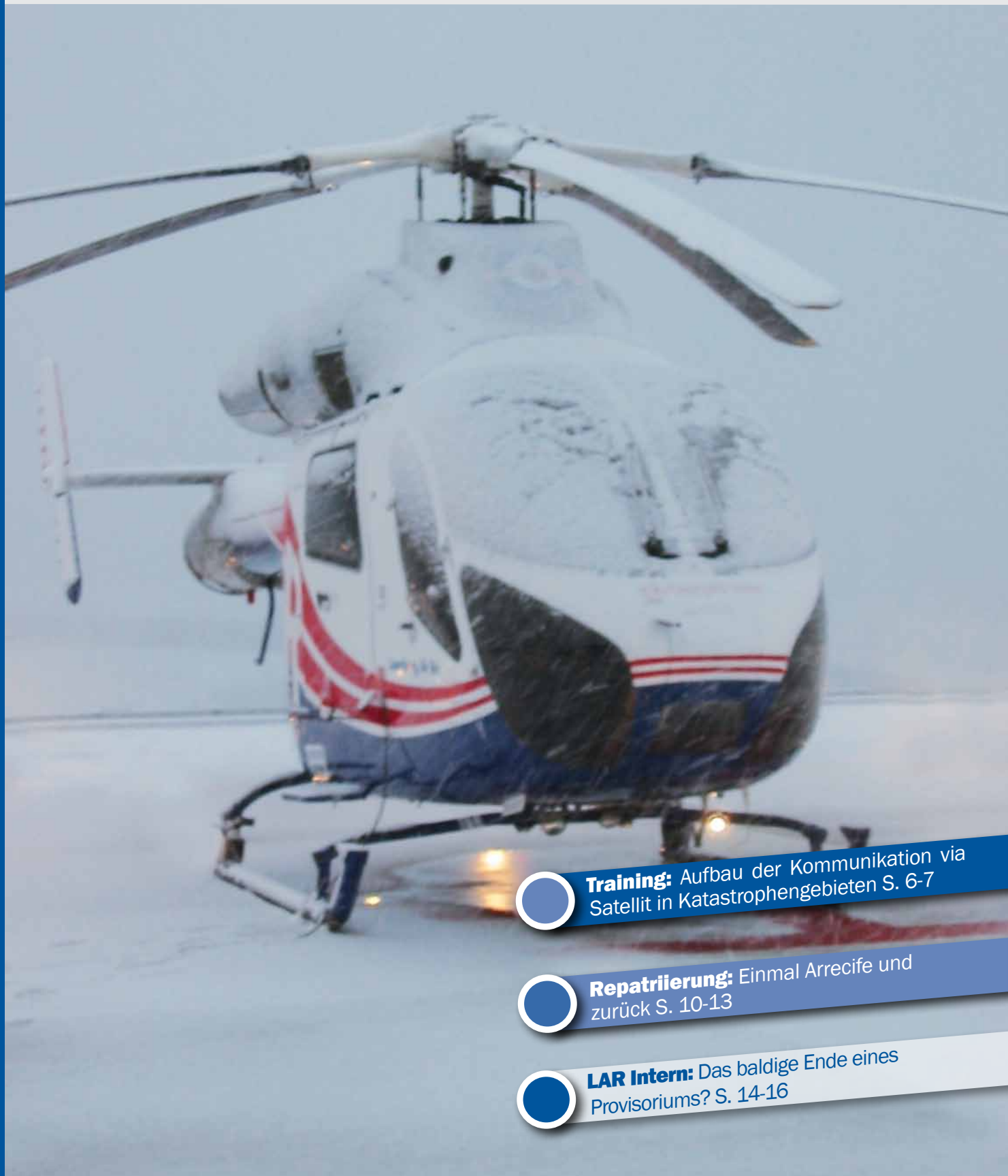


# LAR report

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



- Training:** Aufbau der Kommunikation via Satellit in Katastrophengebieten S. 6-7
- Repatriierung:** Einmal Arrecife und zurück S. 10-13
- LAR Intern:** Das baldige Ende eines Provisoriums? S. 14-16

La Nouvelle Classe B.

# Pour tout ce qui reste à venir.

La Nouvelle Classe B, c'est le compagnon de voyage idéal pour vous et vos passagers, petits et grands. Découvrez-la à partir du 19 novembre avec son nouveau système innovant de sécurité, COLLISION PREVENTION ASSIST, qui détecte les dangers potentiels et assiste le conducteur au freinage. En plus, avec les 4 packs design disponibles, la Classe B vous assure de toujours arriver avec style et en toute sécurité. [www.mercedes-benz.lu](http://www.mercedes-benz.lu)

B 180 CDI BlueEFFICIENCY 80 kW (107 Ch) · 4,4l - 4,6l / 100km · 114 g - 121 g / km de CO<sub>2</sub>



Rendez-vous sur notre page Facebook:  
[www.facebook.com/MercedesBenzLuxembourg](http://www.facebook.com/MercedesBenzLuxembourg)



**Mercedes-Benz**  
The best or nothing.

# Was lange währt, wird endlich gut.



**Liebe Leserinnen,  
liebe Leser,**

mit großer Zuversicht startet die LAR in das Jahr 2012. Nach jahrelangen Diskussionen mit dem Flughafenbetreiber und dem Transportministerium konnte nun endlich eine Einigung erzielt werden: die LAR wird Anfang 2013 den Grundstein für einen eigenen Hangar am Flughafen Findel legen können. Ein nunmehr 24 Jahre währendes Container-Provisorium wird also in absehbarer Zeit ein Ende haben und die Luftrettung wird ein dauerhaftes Fundament in Luxemburg erhalten.

Noch im vergangenen November war nicht sicher, ob die LAR endlich die Perspektive bekommen wird, unter adäquaten Bedingungen ihrer Rettungsarbeit nachkommen zu können. Fakt ist aber seit Jahren, dass die Situation am Findel nicht mehr tragbar war – weder für das Material noch für das Personal. So sind bei den sibirischen Temperaturen im Februar ständig der Strom und dadurch auch die Heizung

ausgefallen. Bilder von vereisten Hubschraubern, wie auf unserem Titelbild, sehen zwar romantisch aus, dahinter verbergen sich aber Gefahren, die unter Umständen ein Menschenleben kosten können.

Seit Ende 2011 besteht aber nun ein Konsens, dass die LAR, auf eigene Kosten natürlich, eine neue Infrastruktur am Findel bauen darf. Wir sitzen seitdem mit großer Freude und Eifer an den Planungsarbeiten. Denn mit dem neuen Hangar können endlich optimale Arbeitsbedingungen geschaffen werden.

Das zukünftige Gebäude wird nicht nur Platz für die hochmoderne Flotte der LAR und ausreichend Bürofläche für unsere Alarmzentrale, die Techniker, die Ingenieure, die Flugplaner, das medizinische Personal, usw. bieten, sondern auch für eine Hubschrauberwerft, die es der LAR auch in Zukunft ermöglicht, den europäischen Regularien entsprechen-

de Wartungen an ihren Maschinen auszuführen.

In dieser Ausgabe des LAR report berichten wir außerdem von einer Rückführung von den Kanarischen Inseln und stellen unter anderem die LAR-Gruppe mehr im Detail vor.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen ■

René Closter  
Präsident LAR

## Impressum

Le 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.

### Impression

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

BIL: LU09 0020 1305 4200 0000

### Compte de dons pour la Fondation LAR:

BIL: LU84 0020 1167 9560 0000

### Editeur et régie publicitaire

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.  
175A, rue de Cessange · L-1321 Luxembourg  
R.C.S. Luxembourg F701  
Tél.: (+352) 48 90 06 · Fax: (+352) 40 25 63  
www.lar.lu • redaction@lar.lu



# Inhalt

- 3** Editorial & Impressum
- 4-5** Inhalt & Kurz notiert
- 6-7** LAR Partner  
Hello, here is Luxembourg calling
- 8-9** Spenden
- 10-13** Repatriierung  
Einmal Arrecife und zurück
- 14-16** LAR Intern  
Das baldige Ende eines Provisoriums?
- 18** Shop
- 19** Mitgliederformular
- 20-21** Helikoptereinsätze
- 22-23** LAR Intern  
Die LAR A.s.b.l. - Erfolgsgeschichte mit schwerem Start
- 24** LAR Intern  
Was machst Du eigentlich bei der Air Rescue?
- 26** Besucher
- 28-29** Gesundheit  
Nouvelle saison de moto
- 30** Kinderseite  
LAR Kinderquiz

## LAR Intern Seite 14-16

Nach über 24 Jahren soll die LAR nun endlich einen festen Platz am Flughafen Findel erhalten. In hoffentlich naher Zukunft werden die provisorischen Container und Wellblechhallen einem funktionalen Hangar weichen. ■



## LAR Intern Seite 22-23

Ein Blick hinter die Kulissen der LAR und deren Struktur wirft der LAR report in dieser und den kommenden Ausgaben des LAR Mitgliederzeitung. Im Interview mit René Closter erfahren Sie in dieser Ausgabe mehr über die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. ■



**Die LAR Fanpage in neuem Look**  
Die Willkommenseite der LAR Facebook Fanpage erstrahlt in neuem Design. Werden auch Sie Fan unter [www.facebook.com/luxembourgairrescue](http://www.facebook.com/luxembourgairrescue).



## Kurz notiert

### Aktion des Lycée Technique d'Ettelbruck (LtEtt)

Im Rahmen eines schulischen Projektmanagements hat sich eine Gruppe von Schülern aus dem LtEtt zu einer Zusammenarbeit mit der Luxembourg Air Rescue entschlossen. Ziel des Projektes ist, die LAR zu unterstützen und den Besuchern des „Tages der offenen Tür“, der im LtEtt am 5. Mai 2012 stattfinden wird, die Mission der LAR näher zu bringen, sowie ihre jetzige schulinterne Präsenz darzustellen. Um eine finanzielle Spende zu ermöglichen, werden die Schüler gemeinsam mit den begleitenden Lehrern einen Verkaufsstand auf dem Diekircher Ostermarkt, der am 31. März und am 1. April stattfinden

den wird, anbieten. Hier werden sie Kinderkleidung (0 - 12 Jahre), Kinderschuhe und Spielsachen, welche ihnen von der Lehrerschaft des LtEtt gespendet wurden, zum Verkauf anbieten. Der erworbene Gesamtbetrag wird der LAR am 5. Mai mittels eines Schecks überreicht. Das hier vorgestellte Projekt können Sie also doppelt unterstützen: durch den Besuch des Verkaufsstandes auf dem Ostermarkt und durch den Besuch des Tages der offenen Tür des LtEtt. Der LtEtt freut sich auf Ihren Besuch und dankt Ihnen für Ihre Unterstützung. ■

# JOBS

Founded in 1988 and supported by more than 185.000 members, Luxembourg Air Rescue employs nowadays more than 140 highly qualified experts and operates 6 helicopters and 5 ambulance aircraft. Based on the experience of more than 20.000 missions, LAR has become one of the leading players worldwide with regards to quality and reliability in the air rescue & air ambulance business.

Luxembourg Air Rescue is currently looking for a:

## Director Finance & Administration (m/f)

### Your mission:

- You are primarily responsible for managing the financial risks of the corporation.
- You are in charge of :
  - Financial planning and record-keeping
  - Financial reporting to the board
  - Running the treasury of the organisation
  - Analysing data
  - Producing and presenting the financial statements
  - Compliance
  - Setting up business plans
  - Negotiating with partners
  - Dealing with legal matters
- You are strategic partner and advisor to the Managing Director.

### Your profile:

- University degree in finance or economics BAC+4/5
- Minimum 10 years experience ideally in a commercial, industrial company and/or an external audit environment
- Curiosity, logic, integrity and responsibility are your Leitmotiv
- Initiative taker, analytical mindset, able to work autonomously and achieve goals
- Fluent in Luxembourgish, English, French and German is a must
- Excel, Word and PowerPoint professional user

If you are interested in this challenging job, please send your application (motivation letter, CV, recent ID photo) to:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.  
c/o Human Resources Manager  
175A, rue de Cessange  
L-1321 Luxembourg

or by e-mail: [jobs@lar.lu](mailto:jobs@lar.lu)  
with mentioning "Director Finance  
& Administration" in the subject line



## LAR vor Ort!

**29. - 30. März 2012**

Cactus Bascharage

**05. Mai 2012**

Tag der offenen Tür des  
"Lycée Technique Ettelbrück"

**05. - 13. Mai 2012**

Frühjahrsmesse Luxexpo - Stand  
mit unserem Hubschraubersimu-  
lator LARS

**17. Mai 2012**

Tag der offenen Tür der Feuerwehr  
Wormeldange-Lenningen-Flaxweiler

**03. Juni 2012**

Tag der offenen Tür bei Autobus  
Stephany in Ulflingen

*Alle aktuellen Termine finden*

*Sie auch unter [www.lar.lu](http://www.lar.lu) und auf  
Facebook.*

## Weitere Stellenangebote

- **Intensivkrankenschwäger (m/w) - Festanstellung Vollzeit**
- **Standpersonal für Messen und Veranstaltungen (m/w) - Freelancer**
- **Fahrer für Ambulanz und Minibus (m/w) - Freelancer**
- **Freie Journalisten (m/w) - deutsch- und/oder französischsprachig**

### Interessiert?

**Weitere Informationen  
finden Sie auf unserer  
Webseite [www.lar.lu](http://www.lar.lu)!**

ANZEIGE

# Garage Tewes Serge s.à.r.l.



ŠKODA



**Z. A. am Bann  
L- 3372 Leudelange  
Tél. : 407 470  
[www.garage-tewes.lu](http://www.garage-tewes.lu)**



## Hello, here is Luxembourg calling

### Aufbau der Kommunikation via Satellit in Katastrophengebieten



“Humanitarian alert in Dakar! Proceed to LAR base. Please confirm reception“, was soviel heißt wie „humanitäre Katastrophe in Dakar, begeben Sie sich zur LAR Basis“ - diese Nachricht auf dem Handy eines LAR-Mitarbeiters bedeutete: das „emergency.lu“-Team muss in den Einsatz. Es geht nach Senegal.

Umgehend beginnen die Vorbereitungen für die Mission. Das Ambulanzflugzeug vom Typ LearJet 45XR wird umgerüstet, innerhalb kürzester Zeit wird die komplette medizinische Ausstattung mitsamt ihren Apparaten, Halterungen und Patiententrägen aus dem Flugzeug ausgebaut. Dann kann der Spezialboden eingerichtet werden, an dem Gurte und Befestigungssysteme so verankert werden können, dass der sichere Transport von Hilfsgütern und der gesamten Ausrüstung zur Katastrophenhilfe garantiert ist.

Zeitgleich haben die Flugplaner in der Alarmzentrale der LAR schon damit begonnen, die exakte Flugroute nach Dakar zu berechnen, Überfluggenehmigungen einzuholen, Tankstopps zu planen und den nächsten noch zugänglichen Flughafen in der Gegend des Katastrophengebiets zu finden. In der Zwischenzeit treffen auch die

LAR Piloten Detlev Nieswand und Wolfgang Guckert, sowie ein Team des luxemburgischen Zivilschutzes und ein Experte der Firma HITEC Luxembourg S.A. am Flughafen ein. Das Team verstaut die letzten Koffer der Ausrüstung von emergency.lu und dann ist das Flugzeug startbereit. Alles funktioniert professionell und routiniert, ein eingespieltes Team und es ist kaum zu glauben, dass dies das erste Übungsszenario zur Aktivierung von emergency.lu ist.

Nach einem kurzen Briefing über die bereits vorhandenen Daten des simulierten Katastropheneinsatzes hebt die Maschine der Air Rescue nur 2 Stunden nach der Alarmierung in Richtung Senegal ab.

#### Wie alles begann

Das Erdbeben auf Haiti im Januar 2010 hatte wieder einmal gezeigt, dass trotz größter Anstrengungen in der vorbeugenden Notfallplanung und trotz weltweiter Reaktionsfähigkeit viel Zeit verloren ging, bevor den Opfern richtig geholfen werden konnte – Zeit, die die Opfer in solchen Fällen oftmals nicht haben. Der Grund: die humanitäre Katastrophenhilfe, auch wenn sie noch so schnell vor Ort war, blieb schlussendlich unkoordiniert,

weil die Kommunikationssysteme vor Ort zusammengebrochen waren, kein Telefon, kein Handy, kein Fax und kein Internet mehr funktionierten.

Wie kann man dieses Problem lösen? Mit dieser Frage befasste sich damals dann die Luxemburger Regierung und beschloss, aktiv ihren Teil zur Katastrophenhilfe beizutragen, indem eine Möglichkeit entwickelt werden sollte, wie die Kommunikationslücke, die in den ersten Tagen nach einer großen Katastrophe entsteht, möglichst schnell überbrückt werden kann. Es wurden starke Partner gesucht und eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE) gegründet, die in Form von emergency.lu dann auch ein Projekt entwickelte, das einzigartig auf der Welt ist: HITEC Luxembourg S.A. entwarf eine tragbare Satellitenstation, die es ermöglicht, Verbindungen herzustellen, SES Astra TechCom S.A. sorgt sich um den eigentlichen Kommunikationsbereich und die Luxembourg Air Ambulance S.A., die der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. gehört (siehe auch S.22-23), ist dann in knapp zwei Stunden einsatzbereit, um das Material in das Katastrophengebiet zu fliegen.

Bei der Unterzeichnung der Vereinbarung im April 2011 unterstrich





Marie-Josée Jacobs,  
Ministerin für Ent-  
wicklungshilfe und hu-  
manitäre Angelegenheiten:

„[...] Mit emergency.lu wird das Großherzogtum Luxemburg der internationalen Gemeinschaft ein globales öffentliches Werkzeug zur Verfügung stellen, das die technischen Kapazitäten und die nötige Logistik umfasst, um den Anforderungen an eine effiziente Kommunikationsinfrastruktur, wie sie bei weltweiten Katastrophen dringend gebraucht wird, gerecht zu werden.“ Im Oktober 2011 wurde dann die Effizienz des Systems anhand eines realistisch nachempfundenen Übungsszenarios getestet.



Dank der Zusammenarbeit von SES, Hitec und der LAR kann in Krisengebieten innerhalb kürzester Zeit wieder eine Kommunikationsstruktur aufgebaut werden.

### 16:30 Lokalzeit Dakar

Pünktlich um 16:30 Uhr lokaler Zeit landet der LearJet 45XR der LAR auf dem Rollfeld des Flughafens der senegalesischen Hauptstadt Dakar. Das Team ist in kürzester Zeit vor Ort und kann mit dem Aufbau und der Inbetriebnahme des „Rapid Kit“ beginnen. Nur rund 12 Stunden nach der Alarmierung stehen den Organisationen und Behörden, die in einem Katastrophenfall die Koordinierung der Hilfskräfte übernehmen, eine schnelle Internetverbindung, Telefon via „Voice over IP“ sowie Kartenmaterial zur Verfügung.

Zwei Tage wird die Anlage auf Herz und Nieren unter realen Bedingungen getestet, um dann einer Delegation der luxemburgischen Regierung und Mitarbeitern des Außenministeriums sowie Gästen des „World Food

Programms“, diversen diplomatischen Vertretungen und Kommunikations-Experten die neue Technik vorzustellen. Und gerne kommen die Beteiligten dem Wunsch der Europäischen Kommissarin für Humanitäre Hilfe und Zivilschutz, Kristalina Georgieva entgegen, via Satellitenverbindung, einen Telefonanruf zu tätigen.

„Die schnelle Verfügbarkeit von emergency.lu in Krisenregionen wird es Nicht-Regierungs-Organisationen und anderen Rettungsdiensten ermöglichen, an fast jedem Punkt weltweit eine Kommunikations- und Informationsplattform aufzubauen und dadurch schnelle und effiziente Hilfe zu ermöglichen“, so René Closter, Präsident der LAR. ■

Die Initiative „emergency.lu“ wurde 2011 ins Leben gerufen, um in Katastrophengebieten schnellstmöglich die Kommunikation und den Datentransfer wieder herzustellen. Dieses Projekt der Luxemburger Regierung bietet der Internationalen humanitären Gemeinschaft eine komplette, sofort einsetzbare Lösung „made in Luxembourg“ für Katastrophenhilfe und Notfalleinsätze in Form einer einzigartigen und innovativen Plattform, die Anwendungen, Endgeräte und Kommunikationstechnologien zusammenfasst. **Denn im Katastrophenfall sind die ersten 72 Stunden entscheidend, um Leben zu retten.**

ANZEIGE




**Luxembourg-Ville:**

- 1 **Rollingergrund**  
• Lebensmittelgeschäft  
• Bio-Metzlerei Quintus
- 2 **Merl**  
• Lebensmittelgeschäft

**Osten:**

- 3 **Munsbach**  
• Supermarkt - Lebensmittel  
• **Restaurant & Catering**  
• Akzent  
(Naturkleider, Spielwaren, Bücher)

**Norden:**

- 4 **Erpeldange**  
• Lebensmittelgeschäft
- 5 **Hupperdange**  
• Hof-Laden Schanck-Haff

**Süden:**

- 6 **Dudelange**  
• Lebensmittelgeschäft
- 7 **Foetz**  
• Lebensmittelgeschäft
- **Bio@Home**  
• www.bio-at-home.lu

Äre Spezialist fir Bio- an Demeter-Liewesmëtzel

# Danke für Ihre Spende!

## Merci pour votre don!

Im Jahr 2011 beschlossen die Mitglieder von „**Gaart an Heem Lintgen**“ ihre Vereinigung aufzulösen und den Restbestand der Kasse einer humanitären Organisation zu spenden. Anlässlich der letzten Weihnachtsfeier des Vereins hatte die Präsidentin des Vereins, Christine Mathay, die Ehre, einen Scheck von 5.000 EUR an die Fondation Luxembourg Air Rescue zu überreichen. ▶



◀ Jede Plastiktüte, die an der **Bollendorfer Q8 Tankstelle** über den Tresen wandert, kostet den Kunden eine Kleinigkeit. Das so gesammelte Geld spendet Milly Steffes jedes Jahr der Fondation Luxembourg Air Rescue. Bereits im Jahr 2004 hat das Team der Tankstelle diese Aktion ins Leben gerufen und so kommt Jahr für Jahr eine ansehnliche Summe zusammen. Auch in diesem Jahr überreichte das Team der Tankstelle einen Scheck von über 550 EUR an die LAR. In den vergangenen Jahren spendete das Team eine Gesamtsumme von über 4.000 EUR.

„Für mich ist es selbstverständlich, die LAR und ihre Aktivitäten zu unterstützen, da ich selbst schon einmal auf sie zurückgreifen musste und schwerkrank mit einem ihrer Ambulanzjets aus dem Ausland zurückgeholt wurde.“ Pierre Belhomme.  
Am 20. Dezember 2011 überreichten **Pierre und Germaine Renée Belhomme** eine Spende von 2.500 EUR an die Vertreter der Luxembourg Air Rescue. ▶



◀ Seit Pfingsten 2011 betreibt Familie Niederweis-Wiance erfolgreich das Restaurant „**Beim Wälse Schwän**“ in Rip-pig. Im September 2011 lud die Familie ausgewählte Gäste zur offiziellen Eröffnungsfeier ihres Restaurants ein und statt Geschenke baten sie ihre Gäste, eine Spende für den guten Zweck zu tätigen. Insgesamt 1.800 EUR kamen so für die Fondation Luxembourg Air Rescue zusammen.

Bereits seit einigen Jahren unterstützt die **Firma Coplaning** aus Junglinster die LAR mit einer Gruppenmitgliedschaft und leistet somit aktiv einen Beitrag zur lebensrettenden Arbeit der LAR. Im Rahmen ihres sozialen Engagements überreichte Coplaning der LAR im Februar eine Spende von 2.000 EUR an die LAR. „Das Team von Coplaning Junglinster möchte sich aufs Herzlichste bei der Luxembourg Air Rescue bedanken! [...] Wir, das Coplaning Team, möchten Sie weiterhin bei Ihrer Mission unterstützen und uns bei Ihnen bedanken mit einer Spende in Höhe von 2.000 EUR“, so ein Auszug der Dankes-Urkunde, die Coplaning an die Mitarbeiter der LAR überreichte. ▶





# Retten Sie Leben durch Ihre Spende!

## Sauvez des vies par votre don!

Bei der Rettung von Menschenleben sind nur allerhöchste Qualitätsstandards zulässig. Qualität bedeutet Sicherheit; Qualität zu erhalten bedeutet aber auch sehr hohe Kosten! Viele engagierte Menschen erbitten bei persönlichen Anlässen, wie beispielsweise Hochzeit, Geburtstag, Jubiläum oder Trauerfall – von ihren Verwandten und Freunden, anstelle von Geschenken und Blumen, eine Spende für die LAR und setzen damit ein besonderes Zeichen für Menschlichkeit.

Wenn auch Sie zu einer Ereignisspende aufrufen wollen, denken Sie an die LAR!

Le sauvetage de vies humaines requiert des standards de qualité élevés, et dans cet ordre d'idées, on peut dire que qualité équivaut à sécurité; mais cette qualité engendre des coûts énormes. Jusqu'à ce jour, LAR a exécuté plus de 20.000 missions de sauvetage aérien. De plus en plus, des gens profitent de certaines occasions, comme anniversaire, mariage, naissance, décès, pour proposer à leurs amis et connaissances, d'offrir, au lieu des fleurs ou cadeaux, un don à LAR et marquent ainsi un signe d'engagement social. Si vous envisagez également un tel geste, pensez à nous; nous sommes reconnaissants pour tout support !

€

**Virement / Versement national**  
 Veuillez consulter les indications figurant au verso  
 Un caractère MAJUSCULE ou signe par case en cas d'écriture manuscrite

N° de compte du bénéficiaire (ou sur un autre compte du bénéficiaire)			
Code banque ou Institution financière bénéficiaire		Montant	
<b>EUR</b>			
Nom du bénéficiaire <b>FONDATION LUXEMBOURG AIR RESCUE</b>			
Communication <b>LEBENSRETTENDE SPENDEN</b>			
N° de compte du donneur d'ordre			
Avis de débit	Frais (par défaut: à charge du donneur)	Date d'exécution souhaitée	
	donneur d'ordre      bénéficiaire      partagés		
Nom et adresse du donneur d'ordre (max. 4 lignes)		Date et signature	

Bitte ausfüllen und bei Ihrer Bank abgeben / Veuillez remplir et remettre auprès de votre banque

**Unternehmen spenden:** Auch als Firma können Sie uns fördern und somit helfen, unseren Auftrag zu erfüllen, Leben zu retten. **Mit Ihrer Spende!**

**Les sociétés nous soutiennent:** en tant que société vous pouvez nous aider à remplir notre mission, à savoir sauver des vies. **Avec votre don!**

Spendenkonten der Fondation Luxembourg Air Rescue  
 Comptes de la Fondation Luxembourg Air Rescue

BIL: LU84 0020 1167 9560 0000  
 BGL: LU85 0030 4410 9272 1000  
 CCPL: LU28 1111 2134 2323 0000

Spenden ab 124 EUR an die Fondation LAR sind steuerlich absetzbar.

A partir de 124 EUR, les dons à la Fondation Luxembourg Air Rescue sont déductibles des impôts.



Fondation Luxembourg Air Rescue

# Einmal Arrecife und zurück

## Rettungseinsatz auf den Kanarischen Inseln

**O**berschenkelhalsfraktur! Ein Hilferuf aus Lanzarote – und schon am nächsten Tag wird die Patientin mit dem LAR-Ambulanzflugzeug abgeholt und kann sich der weiteren Behandlung zu Hause unterziehen.



An einem Freitag um 16:15 Uhr kommt der Anruf aus Lanzarote. 75 Minuten später sind sämtliche Details der Rückholaktion geklärt. Und kurz nach 18 Uhr steht definitiv fest, welche Crew am nächsten Morgen mit dem neuen LearJet 45XR auf die nördlichste der Kanareninseln fliegen wird, um Josette Faltz\* abzuholen und sicher zurück nach Hause zu bringen.

Seit ihrer Gründung vor 24 Jahren ist Frau Faltz aus Monnerich Mitglied der LAR. Jetzt muss sie zum ersten Mal auf die Dienste der Luxemburger Luftrettung zurückgreifen. Eigentlich wollte sie um diese Zeit die letzten Stunden auf dem Kreuzfahrtschiff genießen, das neben den Kanarischen Inseln auch noch den marokkanischen Ferienort Agadir angesteuert hat. Doch Teneriffa, die letzte Station der „croisière“, kann Josette Faltz wegen eines dummen Missgeschicks nicht mehr erkunden. Bei einem Spaziergang durch Arrecife, die Hauptstadt Lanzarotes, ist die

\* Name von der Redaktion geändert

70-Jährige nämlich umgeknickt und so unglücklich hingefallen, dass sie sich eine Oberschenkelhalsfraktur zugezogen hat. Eine Operation ist dringend nötig. Doch der möchte die Patientin sich lieber in einem Krankenhaus daheim als in einer kleinen kanarischen Privatklinik unterziehen. Folglich kommt die LAR ins Spiel. Am frühen Samstagmorgen treffen die vier Crewmitglieder auf Findel ein. Vorgesehene Startzeit: 9:00 Uhr. Vorher muss Guido Genten, der „Flight-Nurse“ genannte Krankenpfleger, das medizinische Material, die Medikamente, Computer, Decken, Trinkwasser und Proviant in den neuen LearJet laden, der für die heutige Mission vorgesehen ist. „Ein modernes Ambulanzflugzeug, dessen Ausstattung unseren speziellen Bedürfnissen perfekt angepasst ist und das zu den leistungsfähigsten seiner Art zählt“, erklärt Genten. Besonders stolz sind er und seine Kollegen auf die allerneueste Medizintechnik an Bord: auf die vollautomatischen

Spritzenpumpen, den Computer Corplus C3, dessen Software eine vollständige intensivmedizinische Überwachung aller Körperfunktionen ermöglicht, sowie auf das neu entwickelte Intensivbeatmungsgerät LTV1200. Nicht zu vergessen die übrige Ausstattung der Maschine, die neben zwei Patientenbetten fünf komfortable Sitzplätze für Begleitpersonen, einen WC-Raum und, ebenfalls nicht zu unterschätzen, eine Kaffeemaschine umfasst.

Als Nächster tritt Sönke Gülich auf den Plan. Der Techniker sorgt dafür, dass die Maschine innerhalb weniger Minuten abflugbereit ist. Zuletzt zieht er sie mit dem Flugzeugschlepper aus ihrem zeltähnlichen Hangar und manövriert sie auf die Außenposition, wo der Tankklaster vorfahren und sie mit Sprit befüllen kann.

Gleich darauf beginnt Wolfgang Dirschke, der Pilot, mit seinem „Pre-Flight-Check“. So heißt im englischen Luftfahrt-Jargon die Inspektion des Jets vor dem Start. Mit präzisen



Als das medizinische Team der LAR mit der Patientin am Flughafen in Lanzarote ankommt, ist schon alles bereit für einen baldigen Take-Off.



Gesten und untrügendem Blick kontrolliert Dirschke den technischen Zustand der Maschine, die Vollständigkeit der Ladung, das Vorhandensein der Laderampe und der roten Notfalltasche, „Red Bag“ genannt, ohne die kein Rettungsteam sich auf den Weg zum Patienten macht. „Als Kapitän trage ich die letztendliche Verantwortung sowohl für das Flugzeug und seine Ausstattung als auch für die Besatzung und sämtliche Passagiere“, präzisiert Dirschke, ehe er sich noch einmal in die Einsatzzentrale begibt.

### Im Einsatzzentrum: Ständiger Wechsel zwischen Leerlauf und Stress

Es ist kurz nach 8:00 Uhr. In der Ferne dringen die ersten Lichter der erwachenden Stadt Luxemburg durch den Morgennebel. Eisiger Wind weht über das Rollfeld, die Start- und Landebahnen. Ein paar Minuten können der Flugkapitän und seine Männer im LCC (Luxembourg Control Center)

noch im Warmen sitzen. Inzwischen sind auch Co-Pilot Michael Kämmer und der „Flight Physician“, Notarzt Marc Kremer, eingetroffen. Kapitän Dirschke, ein ehemaliger Kampfpilot der deutschen Luftwaffe, beginnt mit dem administrativen Teil seiner Flugvorbereitungen. Wetterlage, Luftraumsituation, Treibstoffberechnung, Patientenangaben – alle möglichen Details gilt es zu prüfen. Zudem müssen die erforderlichen Daten ins Bordbuch eingetragen werden. Präzision, Effizienz, Zuverlässigkeit: Einige der Gründe, weshalb die LAR auch international hervorragendes Renommee genießt und rund um den Globus im Einsatz ist.

8:25 Uhr: In den nächsten Minuten muss im LCC der Anruf aus Lanzarote eingehen, der bestätigt, dass der dortige Arzt die Patientin Josette Faltz für den Transport nach Luxemburg freigibt. Andernfalls wird die Mission annulliert. Angespanntes Warten. Stéphane, der LCC-Angestellte, der für die medizinische Abwicklung

von Rettungseinsätzen zuständig ist, klimpert ungeduldig mit den Fingern auf seine Schreibtischplatte. Nichts rührt sich. Um 8:30 Uhr ist die Frist verstrichen. Philippe, Stéphanes Kollege, der die „flying operations“ koordiniert, fasst sich kurz und unmissverständlich: „Mission um eine Stunde verschoben. Neue Startzeit: 10:00 Uhr.“

Aufschübe, ungewisse Wartezeiten, Überbrücken von langen Momenten des Leerlaufs – Wolfgang Dirschke und seine Leute kennen das. Es ist Teil ihrer alltäglichen Routine. Aber dazu gehört auch die Fähigkeit, innerhalb kürzester Zeit von tiefster Entspannung auf extremen Stress umzuschalten. „Einmal musste es so schnell gehen“, erzählt Guido Genten, „dass ich erst im Rettungshelikopter merkte, dass ich noch meine Pantoffeln anhatte.“

Heute kann ihm das nicht passieren. Es bleibt reichlich Zeit für einen angeregten Plausch bei einer Tasse Kaffee, für diese und jene Anekdote ▶



- ▶ aus dem erlebnisreichen Berufsleben der LAR-Leute. Gegen 9:30 Uhr mahnt Kapitän Dirschke zum Aufbruch. Als alle Platz genommen haben und alle beweglichen Gegenstände im Innern der Kabine festgeschnallt sind, lässt er die Triebwerke an. Ein paar Minuten später schallt ein knappes „Ready for Take-off!“ aus dem Lautsprecher. Nach kurzer Beschleunigung hebt der Jet die Nase in den Wind. Die Fahrwerke lösen sich vom Asphalt und die Maschine schwebt geschmeidig

die leichte Krümmung der Erdkugel erkennt.

### **Unfälle, Erkrankungen, Schicksalsfälle: „Die Bandbreite der menschlichen Tragödien ist gewaltig“**

Die derzeitige Geschwindigkeit liegt bei knapp 900 km/h. Was Guido Genten und Dr. Kremer jedoch nicht daran hindert, sich auf ihren Computern noch einmal in aller Ruhe die elektronisch übermittelten Patientendaten anzuschauen, die letzten me-

dass heftiger Wind die Palmen, Aloe-büsche und Bougainvilleasträucher auf Lanzarote zerzaust.

Sobald die Ausstiegstür geöffnet ist, wechselt die Stimmung innerhalb von Sekunden. Während die Mitglieder des Notfallteams eben noch entspannt in ihren Sitzen saßen, greift nun konzentrierte Geschäftigkeit um sich. Jeder Handgriff ist hundertfach erprobt, kein Wort zu viel muss gesprochen werden.

Der Kleinbus der lokalen Handling-Agentur wartet schon, bei 23 Grad



8:00 Uhr: Pre-Flight-Check und Einräumen der Maschine.



10:00 Uhr Start: Nach nur wenigen Minuten durchbricht der Ambulanzjet die Wolkendecke und die Sonne kommt zum Vorschein.

durch den Wolkenvorhang. Dahinter scheint auf einmal die Sonne, durch das Bullauge ist nur noch ein Meer aus unregelmäßig gewölbten Wattebäuschen auszumachen.

Erst zwei Stunden später, irgendwo zwischen Madrid und Toledo, reißt die Wolkendecke auf, lässt gewaltige Löcher mit ausgefranzten Rändern entstehen. Über Sevilla lösen sich auch die letzten Dunstfetzen auf, man sieht den Guadalquivir-Fluss, die kilometerlangen Obstplantagen, die Andalusien mit einem Meer aus grell schimmernder Plastikfolie überziehen.

Um die in extremer Höhe günstigeren Winde zu nutzen und Treibstoff zu sparen, wird im Cockpit beschlossen, den LearJet auf rund 50.000 Fuß steigen zu lassen. Das sind gut 16 km über dem Meeresspiegel, höher als ein normales Passierflugzeug jemals gelangen kann und so weit oben, dass man am Horizont

dizinischen Vorbereitungen zu treffen, das genaue Vorgehen nach der Landung zu besprechen. Während Kämmern im Cockpit das Kommando übernimmt, kann auch Dirschke kurz verschnaufen. „Die Bandbreite der menschlichen Tragödien ist gewaltig“, weiß er aus eigener Erfahrung mit Aberdutzenden von Unfällen und plötzlichen Erkrankungen, die er in den letzten fünf Jahren als Luftrettungspilot erlebt hat.

Noch einmal anderthalb Stunden später senkt sich der Jet im grellen Licht des kanarischen Nachmittags immer tiefer. Die ersten Bergkegel der vorwiegend aus Lavasteinen und Lavasand bestehenden Insel rücken ins Blickfeld, der schmale Küstenstreifen, die wie Schnee an den Hügeln pappenden Wohnsiedlungen. Erst setzen die Fahrwerke auf, dann berührt das Bugrad mit einem sanften Ruck den Boden. Bereits durch das Kabinfenster ist zu sehen,

und unter blauem Himmel. Er bringt den Doktor, der den „Red Bag“ schleppt, und seinen Assistenten, der das restliche Material geschultert hat, zum Zollhäuschen, wo keine unnötige Zeit mit langwierigen Sicherheitskontrollen verloren geht. Rettungsmannschaften wie die von der LAR dürfen bei ihren Einsätzen durchaus privilegiert behandelt werden. Auch der in grellen Farben gestrichene Wagen eines lanzarotischen Ambulanzdienstes steht schon bereit. Zehn Minuten später betreten Kremer und Genten am Rand des Örtchens Puerto del Carmen das Krankenzimmer von Frau Faltz, die übers ganze Gesicht strahlt und ihre lädierte Hüfte in diesem Augenblick völlig vergisst. „Noch nie habe ich mich so gefreut, Luxemburger zu sehen und Lëtzebuergesch zu hören“, ruft sie den Männern mit dem LAR-Logo auf der Brust entgegen. „Jetzt will ich nur noch hier raus!“

Noch am Krankenbett nimmt Dr. Kremer die ersten medizinischen Untersuchungen vor: Blutdruck, Atmung, Kreislauf. „Schließlich muss gewährleistet sein, dass die Patientin transportfähig ist“, erklärt der Arzt später. „Im Krankenhaus kann man seine Entscheidung noch revidieren. Im Flugzeug ist es dafür zu spät.“

Bei Josette Faltz gibt es keinerlei Bedenken. Auf einer rollenden Bahre anständig festgurtet, wird sie in die Ambulanz gehoben. Dann geht es mit Blaulicht und heulender Si-

Genau hundert Minuten nach dem Touchdown auf Lanzarote ist der 45XR wieder in der Luft. Auch Dr. Kremer zeigt sich äußerst zufrieden: „Die Patientin befindet sich in einem sehr stabilen Zustand und macht einen exzellenten Eindruck.“ Über einen Monitor behält der Mediziner die Vitalparameter der Patientin im Blick. EKG, Blutdruck, Sauerstoffsättigung, Urinausscheidung... Auf ihrem Rechner erstellen Kremer und Genten eine lückenlose Dokumentation mit medizinischem Abschlussbericht,

rieseln aus den Wolken. Auch Herr Gülich, der Techniker, ist nach wie vor im Dienst. Vorsichtig schiebt er den Jet mit seinem Flugzeugschlepper unter das langgezogene Zelt-dach, wo es nicht ganz so ungemütlich ist wie im Freien. Gleich darauf fährt der LAR-eigene Krankenwagen vor. Am Steuer sitzt Guido Genten, offenbar ein Mann für fast alles. Seine Kollegen helfen mit, Frau Faltz so schnell wie möglich aus dem Flugzeug zu hieven und ins leicht angeheizte Innere der Ambulanz zu



*Bed-to-Bed-Service: Das medizinische Team hat die Patientin im Krankenhaus abgeholt und in einer Ambulanz geht es zum Flughafen.*



*Die Patientin wird nun in den Ambulanzjet umgelagert. Endlich geht es für Josette Faltz zurück nach Luxemburg.*

rene vom „Hospiten“-Spital zurück zum LAR-Jet, der in der Zwischenzeit frisch betankt wurde. Auch die beiden Piloten haben die Wartezeit nicht ungenutzt verstreichen lassen, sondern im Terminal ein paar Sandwiches mit leckerem spanischen Schinken für den Heimflug besorgt.

der der behandelten Dame bereits am darauffolgenden Morgen vorliegen wird.

Bei der Landung in Luxemburg, nach vier Stunden unter einem meist glasklaren phantastischen Sternenhimmel, ist es immer noch kalt und diesig. Die ersten Schneeflocken

heben, die sie unverzüglich ins Klinikum auf Kirchberg bringen wird. Vor der Abfahrt ist noch ein deutlich hörbares Aufatmen der Patientin zu vernehmen.

Endlich hat sie, wie sie erleichtert feststellt, wieder heimatlichen Boden unter den Füßen. ■

*Text und Fotos: Georges Hausemer*

ANZEIGE



1, rue des Chaux  
L-5324 CONTERN  
Tél: +352 35 02 20-1  
E-mail: [hospilux@hospilux.lu](mailto:hospilux@hospilux.lu)



Fournisseur Officiel de la Santé.

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



# Das baldige Ende eines Provisoriums?

## Neubau bis Herbst 2013

**E**in Besuch am „alten“ LAR-Standort auf Findel, wo die Container, Zelte und unbeheizten Hangars demnächst durch zeitgemäße Infrastrukturen ersetzt werden sollen.



„Achtung! LX-HAR im Anflug!“ Noch bevor man etwas vom rot-weiß-blau gestrichenen Rettungshubschrauber sehen kann, ist sein charakteristisches Rotorengeräusch bereits zu hören. Und dann kommt der Helikopter der Air Rescue 3-Einheit auch schon herangeflogen. Mit elegantem Schwung biegt er um die Ecke eines Bürocontainers, steuert mit zentimetergenauer Präzision seinen quadratischen, mit gelben Linien markierten Landeplatz an, hält kurz inne. Bevor der Pilot die Maschine zu Boden sinken lässt, bleibt sie noch ein paar Sekunden in der Luft stehen. Erst wenn die Kufen den Asphalt berühren, verlangsamt sich das Drehen der langen, schlanken Rotorblätter, und ganz allmählich verstummen die flappenden Töne, die sie verursachen.

Die Seitentür geht auf, heraus springt Christoph Schüller. Er ist als Arzt mitgeflogen, aber gleichzeitig dafür zuständig, vier Gummihütchen rundum den soeben gelandeten Apparat aufzustellen, so wie die strengen Sicherheitsvorschriften auf Findel das verlangen.

Jeder Handgriff sitzt. Alle Beteiligten wissen aus Erfahrung ganz genau, was zu tun ist. Als Erster eilt Stefan Kürschner, der Pilot, mit raumgreifenden Schritten die

Metalltreppe hoch und betritt die Räumlichkeiten, in denen die Helikopter-Crews sich auf ihre Einsätze vorbereiten. Auf den ersten Blick herrscht hier der herbe, aber durchaus sympathische Charme einer Mischung aus Junggesellenbude und Jugendherberge. Bei genauerem Hinsehen aber erkennt man, dass an diesem Ort bestens ausgebildete Fachkräfte am Werk sind, in aller Abgeklärtheit, ohne Hektik.

Erstaunlich eigentlich, denn die Arbeitsbedingungen dieser Spezi-

alisten sind alles andere als ideal in den Container-Unterkünften, mit denen sich die LAR seit ihrer Gründung auf dem Gelände von lux-Airport begnügen muss und die in jüngster Zeit so häufig in den Schlagzeilen waren, nicht nur wegen der unzeitgemäßen Wellblechdächer. Doch wie es aussieht, wird die im Grunde niemandem zumutbare Situation demnächst der Vergangenheit angehören, so wie das schon länger die Wohnwagen tun, in denen einst die ersten LAR-Angestellten ihren Dienst verrichteten.



*Oben: Der Arbeitscontainer der Crew des Hubschraubers AR3. Rechts: Ein paar Krümel und kalter Kaffee zeugen von einem plötzlichen Aufbruch.*





„ein bisschen Sprit für unseren Heliko“ angefordert hat. Während der Mann vom „Helicopter Emergency Medical Service“, also Christian Spangenberg, Typ schlaksiger Student, sämtliche Flugkoordinaten und Patientendaten in seinen Computer zu tippen beginnt, ordnet der Doktor seine Arbeitsutensilien und nimmt zwischendurch rasch einen Schluck aus der Kanne mit dem inzwischen höchstens noch lauwarmen Morgenkaffee. Auf einem kleinen runden Tisch in der Raummitte verraten ein paar Croissantkrümel und hastig zerknüllte Papierservietten, dass es zuvor zu einem überstürzten Aufbruch gekommen sein muss.

aktion, bei der beispielsweise, wie in diesem Fall, ein Verkehrsoffer vom Krankenhaus auf Kirchberg zur weiteren Behandlung ins Klinikum nach Saarbrücken transportiert wird. Im Gegensatz dazu stehen die „Primäreinsätze“, bei denen die LAR-Mannschaften sich direkt an die jeweilige Unfallstelle begeben und Patienten unmittelbar übernehmen.

„Man weiß nie, was einen als nächstes erwartet, wann man wieder raus muss, wie lange die Rettungsaktion dauern wird.“ Spangenberg weiß, wovon er spricht. Er sitzt in gedämpftem Lampenlicht an seinem Schreibtisch. Vor ihm

Spätestens im Herbst 2013 soll die LAR über neue Infrastrukturen auf Findel verfügen, gleichfallend mit dem 25. Jubiläum der Luxemburger Rettungsflugwacht.

„Na dann hoffen wir mal, dass das auch so klappt“, meint Christian Spangenberg mit leicht skeptischem Unterton, nachdem auch er die AR3-Basis betreten hat. Spangenberg war als sogenanntes „HEMS Crew Member“ auf dem jüngsten Flug. Das heißt im Klartext? „Als speziell für den Lufttransport ausgebildeter Krankenpfleger, der sich nicht nur um die Patienten kümmert, sondern auch flugtechnische Aufgaben übernimmt“, erklärt der Pilot, nachdem er über Telefon



Die Büros der LAR sind in zugigen Containern untergebracht.

Bild: Luxembourg Air Rescue

### Übergangslösungen sind nicht für die Ewigkeit gedacht!

Gut zwei Stunden war die Truppe am Vormittag bei einem sogenannten „Sekundäreinsatz“ unterwegs. So bezeichnet man eine Rettungs-

der Computer, ein dicker Aktenordner, jede Menge Formulare und sonstige Papiere. Hinter ihm ein Aktenschrank, ein Fotokopierer, ein Faxgerät und – das Wichtigste überhaupt – eine Funksprechanlage, aus der es ununterbrochen dudelt, knistert und piepst. Für

ANZEIGE



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



CARROSSERIE **COMES & CIE**

► Laien ist es, im Gegensatz zu den Kollegen von AR3, unmöglich, aus der Äther-Kakophonie eine klare Botschaft herauszufiltern. „Wir müssen für die Leitzentrale und alle weiteren Leitstellen ständig erreichbar sein und alle Vorgaben genauestens notieren“, erläutert Pilot Kürschner, „schließlich geht es in unserem Beruf immer wieder um Leben und Tod.“

Bei diesem stets von neuem einsetzenden Kampf kommen auch die LearJet zum Einsatz, die unweit vom AR3-Container unter einer zeltähnlichen Überdachung auf die nächste Mission warten. Während es in der übrigens WC-losen (!) Unterkunft der Helikopterbesatzungen an kälteren Tagen zumindest einigermaßen behaglich und warm ist, herrschen im Inneren der „bulle“, „the bubble“, wie die Angestellten ihren behelfsmäßigen Hangar beinahe liebevoll bezeichnen, äußerst unangenehme Temperaturen. Nicht nur, dass der Wind unter den Planen durchweht, auch das Dach der igluähnlichen Konstruktion ist undicht. Mit dem Resultat, dass die empfindlichen medizinischen Ausrüstungen jeden Abend aus den Flugzeugen entfernt werden müssen, damit sie aufgrund der Kälte und Feuchtigkeit keinen Schaden nehmen.

Von optimalen Arbeitsbedingungen kann demnach keine Rede sein, im Gegenteil. Es wird höchste Zeit, dass sich die Situation grundlegend ändert. „Das Provisorium, das nun schon seit unserer Gründung anhält, kann nicht länger geduldet werden“, wie LAR-Präsident René Closter in jüngerer Zeit mehrfach in aller Öffentlichkeit und auch gegenüber dem zuständigen Ministerium deutlich gemacht hat. Die Pläne für einen Neubau liegen jedenfalls längst vor. Es geht nur noch darum, mit der Betreibergesellschaft des Flughafens und Minister Claude Wiseler die entsprechenden Verträge abzuschließen, damit im Januar 2013 mit dem Neubau des LAR-Komplexes begonnen werden kann.

## LAR – der mitgliederstärkste Verein des Landes

Wie dringend nötig dieser ist, zeigt sich auch in der Mechanikerwerkstatt, die nicht nur im Schiffs-, sondern auch im Flugwesen als Werft bezeichnet wird. Dass es dort an angenehmen Temperaturen mangelt, erwartet man vielleicht gar nicht anders. Doch dass in diesem zugigen Großcontainer zudem die beiden einzigen Toilettenkabinen untergebracht sind, über die die LAR an ihrem Standort mit immerhin 40 Arbeitsplätzen verfügt, verwundert doch ziemlich. Auch dieser Umstand dient gewiss nicht als adäquates Aushängeschild für ein Unternehmen, das weltweit zu den kompetentesten seiner Art zählt und sich mit seinen 185.000 Mitgliedern in Luxemburg als größte Vereinigung des Landes bezeichnen darf.

Noch ist unser Rundgang nicht beendet, da stürmen die AR3-Jungs schon wieder die leicht wackelige Metalltreppe vor ihrer behelfsmäßigen Zentrale herunter. Während der Pilot im Cockpit des mit der Buchstabenfolge LX-HAR gekennzeichneten Hubschraubers seinen knallroten Helm aufsetzt, sammelt Dr. Schüller im Laufschrift die oran-

ge und weiß gestreiften Sicherheitskegel ein. Als Letzter springt der „HEMS“ an Bord.

Gewöhnlich vergehen keine zwei Minuten zwischen dem per Funk übermittelten Einsatzbefehl und dem Moment, in dem die Rotorblätter der McDonnell-Douglas sich immer schneller zu drehen beginnen und der Rettungshelikopter sich in die Luft schraubt. Die beiden, jeweils 710 PS starken Triebwerke arbeiten bereits auf Hochtouren, als sich die Maschine nur wenige Momente später leicht schräg legt, einen weiten Bogen vor den Horizont zeichnet und mit einer Geschwindigkeit von 220 km/h in den tief hängenden Wolken verschwindet. Zurück bleiben nicht nur die fröstelnden Beobachter am Boden, zurück bleiben auch die nie verstummenden Stimmen und Geräusche im Stationsfunkgerät. Und nicht zu vergessen der Kaffee auf dem Resopaltischchen, der trotz Thermoskanne immer kälter, immer bitterer wird. ■

*Text und Fotos: Georges Hausemer*



*Weiterer Einsatz des Hubschraubers AR3. Dank des Teamwork, vergehen kaum zwei Minuten bis der Hubschrauber vom Boden abhebt.*

complémentaire santé

# avant, nous pensions qu'il n'y avait qu'une caisse mutuelle!



## maintenant,

avec la complémentaire santé d'AXA,  
vous pouvez enfin comparer et faire la différence

Actuellement, la majorité des familles dispose déjà d'une caisse mutuelle santé et pense être correctement couverte en cas de maladie ou d'hospitalisation. Pourtant, à y regarder de plus près, les prises en charges réelles sont souvent très limitées ou les garanties incomplètes. C'est pourquoi, AXA vous propose la gamme **OptiSoins**, des formules complètes de couverture santé qui prennent réellement en charge vos dépenses de santé et votre bien-être. En effet, **OptiSoins** vous offre un remboursement basé sur vos frais réels (et non sur un barème prédéfini inférieur) et ce même en cas de non-intervention de la CNS. En plus, vous disposez de prestations d'assistance étendues en cas d'hospitalisation.

Pour une analyse personnalisée de votre couverture santé, contactez dès à présent votre agent ou courtier AXA.

 **appel gratuit : 00800**

2	9	2	7	2	6	8	3
A	X	A	S	A	N	T	E

 ou [www.axa.lu](http://www.axa.lu)

d'Assurance / **nei erfannen**





# 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.

**Commander directement sur /  
Einfach online bestellen auf:**

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



Ours en peluche 24 cm  
"Captain's Teddy" 15 EUR



Hélico peluche 15 EUR



Pin LearJet 45XR 2,50 EUR  
Longueur 35mm



Casquette Hélico 15 EUR



Polo Hélico 26 EUR  
Taille S, M, L, XL, XXL



Essuie-mains 12 EUR  
Disponible en rouge, blanc ou  
bleu avec possibilité de fixation.



Porte-Clé 2,50 EUR



Montre modèle "Ice-Watch" LAR  
bleu, gris ou blanc 59 EUR

## 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 (54 EUR pro Person / par personne)

Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (97 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)

### Kontaktdaten / Coordonnées:

Name, Vorname / Nom, Prénom			
Hausnummer, Straße / N°, rue			
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:

Name, Vorname / Nom, Prénom: (Ehe-) Partner / Epoux (se), Conjoint(e)	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / f <input type="checkbox"/>

### Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

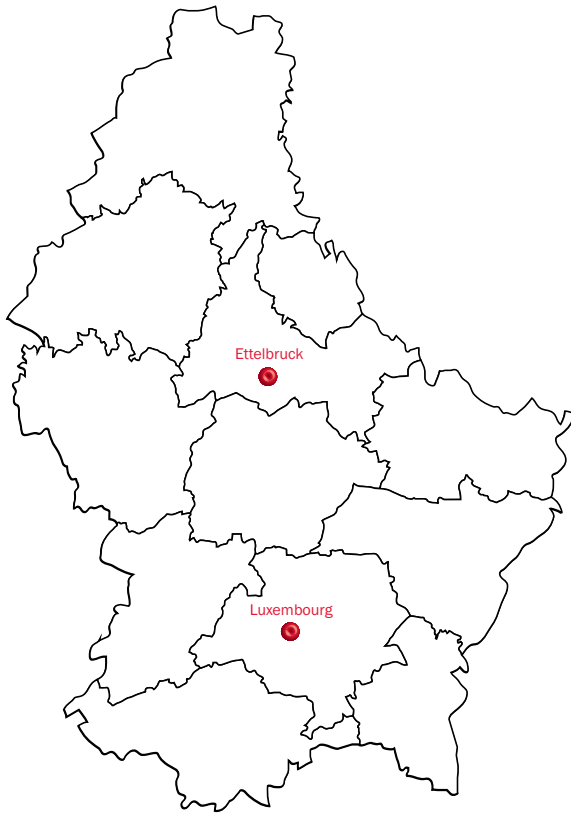
Der/Die Unterzeichnende / Je soussigné(e)	
erlaubt hiermit der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen / autorise Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. à débiter le montant de la cotisation annuelle	
Bank / auprès de la banque	
Konto Nr. (IBAN) / de mon compte n° (IBAN)	
Datum / Date	Unterschrift / Signature

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.

# Missions d'hélicoptères

## Helikoptereinsätze



*Le patient a dû être désincarcéré de la voiture.*

### **Angelsberg, 08 décembre 2011**

Un accident s'est produit sur la route entre Angelsberg et Fischbach entre une voiture et un camion à l'entrée de la localité. Le camionneur, qui a vu la voiture à la dernière seconde, a donné un grand coup de volant et s'est retrouvé dans un champ. La voiture s'est encastrée dans le côté gauche du camion. Le conducteur a été grièvement blessé et transporté d'urgence à l'hôpital par un des hélicoptères de Luxembourg Air Rescue. ■



*Premiers secours sur place avant le transport par Air Rescue à l'hôpital.*



*Stabilisation sur les lieux avant le transport hélicoptéré surveillé par l'équipe médicale.*

### **Vichten, 18 décembre 2011**

Dimanche, une partie de chasse a viré au drame entre Vichten et Grosbous. Dans l'après-midi, un chasseur a été accidentellement blessé par balle par un de ses camarades. La victime, grièvement touchée, a été hélicoptérée de toute urgence à l'hôpital où elle a été immédiatement opérée. ■



**Eischen, 23 décembre 2011**

Dans la matinée, un automobiliste s'est gravement blessé en heurtant un arbre sur la route d'Eischen en direction de Steinfort. La victime polytraumatisée a reçu les premiers soins sur place par l'équipe SAMU de garde et a ensuite été héliportée d'urgence par Air Rescue à l'hôpital du Kirchberg pour de plus amples examens. ■



Effort d'équipe des sauveteurs sur le lieu de l'accident.

**Flatzbour, 10 février 2012**

Un grave accident de la circulation s'est produit à un croisement de Flatzbour, vendredi après-midi. Deux voitures sont entrées en collision. Deux personnes ont été légèrement blessées tandis qu'une troisième victime est restée prisonnière de son véhicule de sorte que les pompiers ont procédé à une désincarcération. Après stabilisation de l'équipe SAMU sur place, la victime a été héliportée par Luxembourg Air Rescue aux urgences. ■



Deux voitures sont entrées en collision à Flatzbour.



Violente explosion d'une maison à Schleif

**Schleif, 27 février 2012**

Dans l'après-midi une maison a explosé à Schleif, dans le nord du Luxembourg. Deux ouvriers chauffagistes et le propriétaire des lieux se trouvaient sur place, pour vérifier le chauffage au gaz, quand une première explosion est survenue.

Des ouvriers qui travaillaient dans la forêt, alertés par le bruit, ont alors sor-

ti les trois victimes de la bâtisse avant une seconde détonation bien plus violente qui a tout détruit, avec un amas de débris éparpillés à des dizaines de mètres à la ronde.

Deux personnes ont été légèrement blessées. La troisième, plus gravement blessée, a été transportée en hélicoptère LAR à l'hôpital d'Ettelbruck. ■

# ELECTRO-CENTER

- Installations panneaux solaires
- Electricité générale
- Installations électrique
- Cuisines équipées
- Installations chauffage électriques
- Vente de tous les appareils électriques
- Installations antennes
- Service Stiebel pour le Luxembourg

[www.electro-center.lu](http://www.electro-center.lu)

1, rue de Blaschette  
L-7353 Lorentzweiler  
Tel. : 338980

•  
24, rue G.-D. Charlotte  
L-7520 Mersch  
Tel. : 327501

•  
Zone Industrielle  
L-7526 Mersch  
Tel. : 320641

## Die LAR A.s.b.l. - Erfolgsgeschichte mit schwerem Start

**René Closter: „Professionelle Betriebsführung, Transparenz und Kontrolle - das A und O einer so großen Organisation.“**



Nächstes Jahr feiert die Luxembourg Air Rescue ihr 25-jähriges Bestehen – eine gute Gelegenheit für den LAR Report, die Struktur der Organisation, so wie sie sich im Laufe der Jahre entwickelt hat, einmal genauer unter die Lupe zu nehmen und auch die Verantwortlichen, die hinter den einzelnen Bausteinen der Air Rescue stehen, zum Gespräch zu laden. Wir beginnen die Serie mit dem Gründer und Präsidenten der LAR A.s.b.l., René Closter und stellen im Laufe des Jahres auch die Aktivitäten und Präsidenten der Luxembourg Air Ambulance S.A., Me Nico Schaeffer sowie den Präsidenten der Fondation LAR, Generalvikar i.R. Mathias Schiltz vor.

**LAR-Report:** Herr Closter, was hat Sie bewogen, die LAR A.s.b.l. vor 24 Jahren zu gründen?

**René Closter:** Gegründet wurde die LAR aus den Erfahrungen heraus, die ich zusammen mit ein paar Freunden der Berufsfeuerwehr durch die langjährige Zusammenarbeit mit dem Luxemburger bodengestützten SAMU-Betrieb gemacht habe. Es bestanden zwar Abmachungen mit den Nachbarländern, für dringende Einsätze einen Rettungshubschrauber geschickt zu bekommen, in der Praxis war es aber so, dass es meistens sehr schwer war und lange dauerte, einen ausländischen Hubschrauber nach Luxemburg zu bekommen, wenn einer gebraucht wurde. Das bewog uns dazu, nachdem wir die verschiedensten Schritte bei den politischen Verantwortlichen unternommen hatten und immer ein klares „Nein“ zu hören bekamen, uns zusammen zu tun und die LAR zu gründen.

Umso größer war unsere Überraschung dann, als wir bemerkten, welche Welle von Anfeindungen, ja teilweise Hass uns von den verschiedensten Seiten entgegengebracht wurde – wir hatten damals jedenfalls keinen Freund zu verlieren. So sammelte beispielsweise die Protection Civile 2.000 Unterschriften gegen den Rettungshubschrauber. Es überraschte uns insofern, als wir uns ja dasselbe auf die Fahne geschrieben hatten, wie sie – nämlich Menschen in Not schnelle Hilfe zu bringen. Unterstützung fanden wir dann bei Siegfried Steiger von der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF Luftrettung), der bereit war, uns für eine bestimmte Zeit einen Hubschrauber mit Crew gegen Bezahlung zur Verfügung zu stellen. Geld hatten wir keines und so nahm ich damals eine Hypothek auf mein Haus auf, um die Finanzierung abzusichern. Wir fingen also mit Schulden an, die sich dann

bis 1990 sogar auf mehr als 32 Millionen LUF anhäuferten. Aber Gott sei Dank war die Akzeptanz bei der Bevölkerung stärker als bei der Politik, und so konnten wir innerhalb von anderthalb Jahren die ersten 10.000 Mitglieder werben. Es gab anfangs aber nicht einen politischen Stein, der uns nicht in den Weg gelegt wurde. Manchmal blieb mir nur mein sturer Öslinger Kopf.

**LAR-Report:** Trotz aller Anfangsschwierigkeiten, Herr Closter, wo steht die LAR heute?

**René Closter:** Heute haben wir 185.000 Mitglieder, die nicht nur unsere Daseinsberechtigung untermauern, sondern uns mit unseren mittlerweile 140 Mitarbeitern dazu verpflichten, Tag für Tag unser Bestes zu geben. Bisher sind wir mehr als 20.000 Einsätze geflogen, und wir fliegen mittlerweile mehr als 2.000 Einsätze im Jahr und können

deshalb mit Fug und Recht behaupten, dass wir im Laufe der Jahre Hunderte, wenn nicht sogar Tausende Menschenleben gerettet haben – Menschen, die dank der Rettungshubschrauber heute noch unter uns sind, für ihre Familien da sind und ihren gesellschaftlichen Beitrag leisten.

Es ist ein Modell, das heute zur Zufriedenheit aller funktioniert, den Staat bis auf 500.000 Euro Subsid im Jahr nichts kostet und das auf einer ganz großen Solidargemeinschaft aufbaut – 185.000 einzelne Menschen, die bei uns Mitglied sind, um sich und anderen im Notfall schnelle Hilfe zu garantieren.

Uns lag also von Anfang an Transparenz und Kontrollbarkeit besonders am Herzen und da haben wir uns an die Grundregeln eines demokratisch verfassten Landes gehalten: entsprechend der Abgeordnetenkammer ist unser oberstes Organ die Jahreshauptversammlung, die für drei Jahre einen Präsidenten und einen Vorstand wählt. Sie können sich ja vorstellen, dass wir keine 185.000

„...unser oberstes Organ ist die Jahreshauptversammlung...“

Mitglieder zusammenrufen können, wo sollte das auch möglich sein? Und so werden die Mitglieder, wie bei anderen großen Organisationen auch, von circa 55 sogenannten Exekutivmitgliedern repräsentiert, die von der Jahreshauptversammlung ernannt werden und deren Zahl regelmäßig an die steigende Zahl der Mitglieder angepasst wird. Bei den Vorschlägen wird darauf geachtet, dass ein sozialer und auch regionaler Querschnitt der Gesellschaft vertreten ist: vom Dachdecker bis zum ehemaligen Hofmarschall, vom Minnett bis zur Öslinger Spitze.

Es besteht ein internes Audit: vier von der Jahreshauptversammlung bestimmte Exekutivmitglieder haben zu jeder Zeit Zugang zu allen Vorgängen, ob Buchhaltung oder Operationen und berichten darüber dann bei der Jahreshauptversammlung. Wir lassen uns seit Anbeginn jedes Jahr von einer der vier großen unabhängigen Wirtschaftsprüfungs-

gesellschaften kontrollieren und wir haben ein internes Reglement, das von der Kleiderordnung bis zur kleinsten Überweisung, die auch immer gegengezeichnet werden muss, klare Anweisungen vorsieht. Alle Finanztransaktionen erfolgen bei uns nach dem Vier-Augen-Prinzip.

**LAR-Report:** Man sagt gerne, ein Menschenleben zu retten hat keinen Preis, Kosten verursacht die Luftrettung dennoch. Reichen die Mitgliedsbeiträge aus?

**René Closter:** Nein, Luftrettung ist teuer, die kann man nicht mit den Beiträgen allein finanzieren. Ein Rettungshelikopter kostet uns schon 1,6 Millionen Euro an Betriebskosten pro Jahr. Heute kommen 38% unserer Finanzen aus den Zusatzaktivitäten, wie Rückführungen für Assistenzgesellschaften oder Organtransporte, die über die Luxembourg Air Ambulance S.A. abgewickelt werden. Die gehört übrigens zu 100% der LAR A.s.b.l. – also schlussendlich jedem einzelnen unserer Mitglieder.

Das größte Kapital der LAR sind aber ihre 140 Mitarbeiter, die 24/24 Stunden bereitstehen und sich einsetzen – oft ohne Rücksicht auf ihre eigene Gesundheit. Ich bin immer wieder stolz darauf, sagen zu können: „Our people make the difference.“ Diese Menschen sind einfach unbezahlbar.

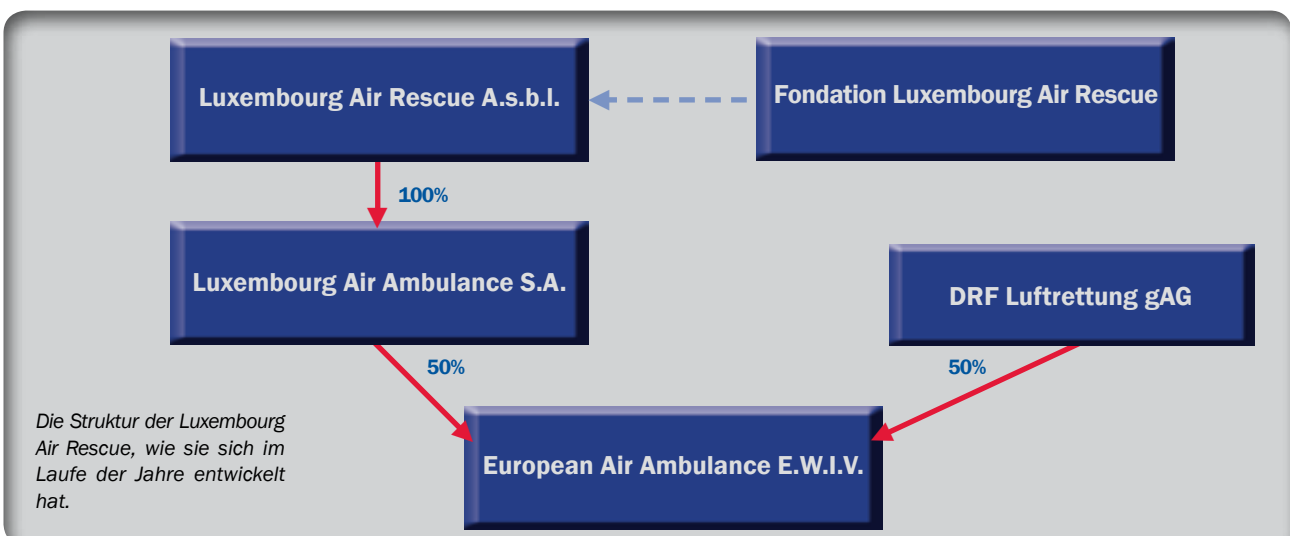
**LAR-Report:** Vielen Dank für das Gespräch, Herr Closter.

Erfahren Sie in der nächsten Ausgabe mehr über die Luxembourg Air Ambulance S.A.

- 185.000 Mitglieder
- 20.000 Missionen
- 5 LAR Hubschrauber
- 5 Ambulanzflugzeuge
- 140 Experten

**LAR-Report:** Was war denn für Sie die größte Herausforderung?

**René Closter:** Eine Organisation, die in kurzer Zeit so groß wurde, verlangt eine ganz klare Struktur und eine professionelle Betriebsführung. Auch wenn wir eine A.s.b.l. sind, verwalten wir ja schließlich viel Geld und wollen zu jedem Moment garantieren können, dass die Mitgliedsbeiträge zweckgebunden verwaltet werden.





# Was machst Du eigentlich bei der Air Rescue?

**David Deconinck, Purchasing-Store Manager bei der LAR**



**LAR report:** David, was zeichnet deinen Beruf als Purchasing-Store Manager (Beschaffungs- und Material-Manager) bei der LAR aus?

**David Deconinck:** Als Beschaffungs- und Material-Manager bei der LAR kümmere ich mich von A-Z um die Beschaffung und Lagerung der Hubschrauberersatzteile. Das heißt, ich suche zuverlässige Lieferanten, kümmere mich um die rechtzeitige Bestellung, führe die Eingangskontrolle durch und prüfe die Richtigkeit der Rechnungen. Bei der Beschaffung der Hubschraubermaterialien und -ersatzteile kommt es vor allem darauf an, gute und zuverlässige Lieferanten und Kooperationspartner zu finden. Wir sind aber auch mit anderen Hubschrauberbetreibern in Kontakt, die ebenfalls den MD902 operieren, um uns mit diesen auszutauschen. So kann es zum Beispiel vorkommen, dass ein Ersatzteil, welches dringend benötigt wird, in den USA bestellt werden muss. Allein die Transportzeit würde dann mindestens zwei Tage in Anspruch nehmen. Sollte dieses Teil bei einem belgischen oder deutschen Hubschrauberbetreiber vorrätig sein, dann können diese uns das Stück innerhalb weniger Stunden liefern. So schaffen wir eine größtmögliche Flexibilität. Zum Tagesgeschehen gehört auch, dass ich bei Lieferungen zur Stelle bin, da die neuen Teile bei ihrer Ankunft auf gewisse Standards kontrolliert werden müssen; erst wenn ich mich vergewissert habe, dass diese wirklich erfüllt sind, kann ich die Teile offiziell im Lager aufnehmen. Hierzu trage ich sie, mit allen wichtigen Beschreibungen, in unser spezielles, digitales Verzeichnis ein, damit wir einen optimalen Überblick behalten. Zudem prüfe ich die korrekte Lagerung der Teile.

**LAR report:** Wie wichtig ist der Kontakt mit den anderen technischen Mitarbeitern?

**David Deconinck:** Wir arbeiten hier alle im Team, deswegen ist die Kommunikation zwischen den Hubschraubertechnikern, den Ingenieuren und mir sehr wichtig und muss problemlos funktionieren. Sobald ich kontak-

tiert werde, koordiniere ich alles, damit die benötigten Teile schnellstmöglich zu den Technikern gelangen. Aber es ist auch wichtig gemeinsam vorzudenken, so dass man immer schnell und flexibel agieren kann. Unsere Maschinen müssen ständig einsatzfähig sein; jeder Einsatz kann ein lebensrettender Einsatz sein!

**LAR report:** Welche Eigenschaften sollte man denn neben der nötigen Eigeninitiative mitbringen, um sich für diesen Beruf zu eignen?

**David Deconinck:** Man sollte auf jeden Fall teamfähig sein, das ist unerlässlich. Wir sind eine kleine Einheit, bei der jeder sich seiner Verantwortung bewusst sein muss. Hierzu gehört auch eine ganze Menge Disziplin und man muss ordentlich und methodisch arbeiten können.

**LAR report:** Gibt es eine bestimmte Ausbildung für deinen Bereich?

**David Deconinck:** Ich selbst war Hubschraubersimulatortrainer bei der französischen Armee, nach meiner Dienstzeit suchte ich eine neue Herausforderung. Diese fand ich bei der LAR. Zunächst war ich vor allem für die technische Dokumentation zuständig. Ich übernahm aber auch noch viele andere Aufgaben im Team. Als die LAR sich dazu entschloss, eine eigene Hubschrauberwerft nach den Richtlinien von Part 145 einzurichten, stellte ich mich der Herausforderung, die Beschaffungs- und Lageraufgaben zu übernehmen.

Vielen Dank für das Gespräch. ■

PRIVAT

Der gebürtige Franzose David liebt es zu reisen und fremde Kulturen kennenzulernen. Gemeinsam mit seiner Frau packt er gerne den Rucksack und reist quer durch ferne Länder.



**FJÄLL  
RÄVEN**



**han  
wag**



**Schöffel**



**MEINDL**  
TRADITION IN LEDER

uniquement à MERSCH

*Retrouvez les plus grandes marques de sports outdoor chez*

**FREELANDER'S**  
OUTDOOR & ADVENTURE

ADVENTURE STARTS HERE.

- > Freelanders Adventure  
Route d'Arlon - BERTRANGE **la Belle Étoile**  
SHOPPING CENTER
- > Freelanders Outdoor & Adventure  
35 rue G.D. Charlotte - MERSCH

FREELANDERS.LU





## Visites chez LAR

Toujours aussi attractive, LAR a pu accueillir de nombreux visiteurs dans ses installations au cours des derniers mois. Outre les explications sur les activités de Luxembourg Air Rescue et de son organisation, les visiteurs ont pu voir de près la flotte de la seule organisation de sauvetage aérien au Luxembourg et poser toutes leurs questions à l'équipe de LAR.



30 novembre 2011 Rotary Diekirch



15 décembre 2011 Keeleclub Le Clan



15 décembre 2011 Amicale des retraités de la Société Générale Luxembourg



14 février 2012 KNAX-Club Spuerkeess

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, n'hésitez pas à nous contacter :

**Tel: +352 48 90 06 - Fax +352 40 25 63**  
**www.lar.lu - info@lar.lu**



**MASTERCRAFT**  
language solutions for your business  
[www.mastercraft.lu](http://www.mastercraft.lu)



**« Lëtzebuergesch mat de Patienten  
ze schwätzen ass fir mech natierlech »**



La loi du 26 mars 1992 stipule que toute personne exerçant une profession de santé est tenue d'acquérir les connaissances linguistiques nécessaires à l'exercice de son activité professionnelle.

**déjà aujourd'hui,**

les plus grands hôpitaux du Luxembourg  
nous font confiance pour la formation  
linguistique de leur personnel.



**prenez du projet à l'action...**

**[www.mastercraft.lu](http://www.mastercraft.lu)**

**organisme de formation professionnelle continue agréé**

## Nouvelle saison de moto

Ressortez vos montures !



C'est le printemps et le retour des beaux jours qui marque aussi l'ouverture de la saison pour sortir les motos de leur remise où elles ont été placées pendant l'hiver, à moins que vous soyez un incondicional des deux roues par tous les temps.

Des conseils de prudence et d'entretien ne seront sans doute pas inutiles à rappeler pour que vos premières sorties à moto soient synonymes de 100% de plaisir.

D'abord, il est judicieux d'avoir mis sa moto au repos pendant l'hiver: deux possibilités s'offraient à vous, soit un hivernage à la maison (dans un endroit sec) si vous en avez la place, soit chez un professionnel. Un gros entretien post-hivernal n'est en principe pas requis, mais un nettoyage ainsi que le retrait des batteries sont conseillés. Vous aurez également veillé au remplissage du réservoir pour empêcher une

condensation de l'eau ainsi qu'à un gonflage des pneus, en principe un bar au-dessus de la valeur normale. Une moto bien conservée pendant l'hiver permet de la reprendre rapidement, admettent les professionnels. Il ne faut pas être forcément mécanicien pour savoir « jauger » l'état de sa machine. C'est votre sécurité ici qui est en jeu. Un check-up doit d'ailleurs être régulier pour vérifier le bon état de roulage. Quinze à trente minutes suffisent parfois pour faire le « tour du propriétaire ». Il convient en premier lieu de recharger les batteries et de les remonter. La seconde tâche sera de contrôler les freins, les pneus et les raccords électriques.

Les niveaux d'huile du moteur et de la boîte de vitesse méritent également une attention. Traquez les fuites d'huile au niveau des joints. Un contrôle du liquide des freins s'impose en outre. N'oubliez pas non plus de contrôler la chaîne et de la graisser si nécessaire. La dernière étape consistera à une vérification de l'éclairage, fonda-

mental pour un deux-roues : testez les voyants lumineux ainsi que les capots de lampes.

Une fois sur la route, un petit rappel des risques que vous encourez est nécessaire : les motards, même si les études ont prouvé leur comportement responsable, restent vulnérables. Plus de 70% des accidents avec des tiers impliquant un deux-roues montrent que les motards n'en sont pas responsables, selon des chiffres publiés en France par la Mutuelle des Motards, ce qui caractérise, selon elle, « l'esprit de responsabilité » des conducteurs de deux-roues. « Sur la route comme dans la rue, note la Mutuelle, les motards et les scootéristes subissent l'insécurité routière plus qu'ils ne la génèrent ». Pour preuve : le parc de moto a augmenté de 30 à 60% au cours des six dernières années tandis que baissait de 22% dans le même temps le nombre de tués. Attention toutefois si vous êtes un motard novice, l'accidentalité étant assez forte pendant les premières années de pratique : plus de 20% des victimes d'accidents de moto



Hivernage au sec de la batterie.





Les automobilistes remarquent souvent trop tard les motards.

ne roulent que depuis un an et 67% depuis moins de 5 ans.

La vitesse des motards, souvent stigmatisée, n'est pas la principale cause des accidents en Europe. Une étude de la Commission européenne en 2004 dans cinq pays

européen a montré que dans 70% des accidents impliquant un motard ou un scooteriste, leurs pilotes roulaient à moins de 50 km/h. Dans les deux tiers des accidents, leur responsabilité n'était pas engagée. Le grand danger sur la route est que les motards ne sont pas remarqués par les automobilistes. Inutile d'insister pour dire qu'un équipement adéquat des motards, considéré comme une deuxième peau, est indispensable. Les nouveaux matériaux pour la belle saison et le design de plus en plus sophistiqué des équipements vestimentaires ne laissent plus d'excuses aux usagers des deux-roues pour négliger cet aspect fondamental de la sécurité. ■

### A chaque année sa nouvelle saison pour les motocyclistes !

Quand les températures remontent et le soleil brille sur les routes, la nouvelle saison motocycliste démarre. Ceci confronte les services de secours et les médecins à des défis particuliers.

Le risque relatif pour un motocycliste de subir des blessures graves, voire mortelles, est d'environ 28 fois plus élevé que pour un automobiliste. A chaque intervention il faut s'attendre à un accident de moto dû à des vitesses très élevées, de types très diversifiés quant à la nature et à la gravité des blessures, et d'un nombre élevé de lésions locales importantes.

Les vêtements de protection modernes constituent un des aspects particuliers de l'assistance médicale aux blessés. D'un côté ils protègent le motocycliste d'une façon optimale, mais constituent de l'autre côté un obstacle lors des soins médicaux urgents et posent de multiples défis aux équipes de sauvetage.

Le port d'un casque approprié est bien vital. Il réduit la fréquence de traumatismes crâniens graves. Mais ces casques intégraux rendent le contrôle de la respiration plus



Joachim Preißler  
Chirurgien traumatologue  
et médecin urgentiste LAR

difficile lors des premiers soins médicaux. Une manœuvre comme « relever le menton » ou une respiration assistée ne peuvent s'effectuer que sous peine d'une perte de temps et sous des conditions plus difficiles, de même que l'accès limité au visage peut entraver une thérapie de ces lésions. La combinaison en cuir complique l'examen médical du thorax, de l'abdomen et des extrémités. Très difficilement, il faudra d'abord enlever en partie cette tenue offrant une protection optimale lors d'une chute.

Les blessures graves du crâne, du thorax, de la colonne vertébrale, d'organes internes et des extrémités rencontrées malgré les tenues de protection ultramodernes requièrent un engagement physique et psychique intégral qui présuppose une formation adéquate et une équipe bien rodée dotée d'un équipement de pointe. ■

ANZEIGE



### Restez zen. Avec la MasterCard Gold BIL, vos achats sont protégés.

La MasterCard Gold BIL, comprise dans le package bancaire Blue World, vous assure une réserve financière importante et protège vos achats en cas de vol ou de dommage. En plus de la protection de vos achats, notre MasterCard Gold inclut aussi des assurances et assistances qui peuvent s'avérer très utiles. Retrouvez le détail des prestations offertes par cette carte de crédit exceptionnelle auprès de votre Responsable de relation et sur [www.bil.lu](http://www.bil.lu)



BANQUE  
INTERNATIONALE  
À LUXEMBOURG

**BIL**





# LAR Kinderquiz

Damit euer Freizeitspaß auch wirklich Spaß bleibt, solltet ihr immer auch eure Sicherheit im Blick behalten. Hier ein kleines Quiz zum Thema

## „Sicher Fahrradfahren“:

Egal, ob ihr eine lange Fahrradtour plant oder nur auf den Bolzplatz radelt – Die unten aufgelisteten Teile müssen an eurem Fahrrad funktionieren, so dass dieses auch wirklich verkehrssicher ist. Wirklich alle aufgelisteten Teile? Nein, ein Zubehör benötigt ihr nicht. Schreibt uns, was ein verkehrssicheres Fahrrad **nicht** unbedingt benötigt.

- eine Vorderbremse
- eine Hinterbremse
- eine Glocke, Klingel oder Hupe
- Schwimmflügel
- einen hellen Scheinwerfer bei Nacht
- ein Dynamo, möglichst als Nabendynamo
- ein rotes Rücklicht oder Rückstrahler bei Nacht
- je 2 Speichenrückstrahler je Rad oder rückstrahlende Reifen
- rutschfeste und festverschraubte Pedale, die mit je zwei Pedalreflektoren ausgestattet sind

Gute Fahrt - **aber** mit Köpfchen. Vergesst den Helm nicht, denn kluge Köpfe schützen sich!

Schickt uns eure Auflösung an:

Luxembourg Air Rescue  
Redaktion LAR report  
175A, rue de Cessange  
L-1321 Luxembourg  
oder per E-Mail an:  
[redaction@lar.lu](mailto:redaction@lar.lu)

Einsendeschluss ist der 20. April, und die Gewinner werden per Los unter allen richtigen Antworten ermittelt.



Mara Manieri, 9 Jahre



Elena Manieri, 7 Jahre



Ben Becker, 13 Jahre

Die Gewinner des letzten Quiz waren:  
Ben aus Scheidgen  
Fabien aus Crauthem  
Mara aus Platen

Die Gewinner wurden schriftlich benachrichtigt.

EXKLUSIVE DESIGNMÖBEL BEI ALVISSE

# DESIGNER MARKEN



TONON  
made in Italy - www.tononitalia.com



Alias



Frag

Fabbian LEOLUX

interlübke



KOINOR



Cassina

FontanaArte

SieMatic  
Qualität in ihrer schönsten Form



trends

design

möbel

# Alvisse

wohnen

ambiente

Z. I. Am Bann | L-3372 Leudelage | Tel (+352) 26 37 37 1

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



# La Nouvelle Télé des P&T Simplement géniale



50 000  
radios

gratuites jusqu'au 15/03/12

Infos et commandes sur [www.tele.lu](http://www.tele.lu)



Division des Télécommunications - L-2999 Luxembourg - Téléphone gratuit : 8002 8888 - [www.tele.lu](http://www.tele.lu)

ec3+ P&TLuxembourg : acteur du développement durable.