

LAR REPORT



www.lar.lu

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



Zwei Stürze - eine Rückholung
Zurück nach Luxemburg im Double-Stretcher Ambulanzjet



Jede Schraube muss sitzen
Bei Flugsicherheit ist Perfektionismus gefragt

FOIRE DE PRINTEMPS FRÜHJAHR'S MESSE 2007 05-13.05



LA FOIRE DE PRINTEMPS! NEUF JOURS POUR FAIRE DÉCOLLER VOS ENVIES!

HEURES D'OUVERTURE: WEEKEND 10-19H, EN SEMAINE 14-21H

BON POUR UNE ENTRÉE GRATUITE
FOIRE DE PRINTEMPS DU 05 AU 13 MAI 2007
À découper et à valider directement à l'une des entrées

Luxexpo décline toute responsabilité envers le détenteur de ce bon en cas d'accident. Bon valable pour 1 personne.



*Non remboursable



452017907043



Autoroute / Autobahn A1 Sortie / Ausfahrt 8
WWW.LUXEXPO.LU

NICE TO MEET YOU

Inhalt & Editorial

Zwei Stürze - eine Rückholung	4
Zurück nach Luxemburg im Double-Stretcher Ambulanzjet	
Zu Besuch bei LAR	7
Parlamentarische Kommissionen und LCGB	
Das Schädel-Hirn-Trauma (SHT)	8
Wenn das Gehirn verletzt wird	
Jede Schraube muss sitzen	10
Gaston Gengler blickt auf einen außergewöhnlichen Werdegang zurück	
Helikoptereinsätze national	13
Helikopterregeln	16
Leserbriefe	17
LAR Shop	19
Die LAR dankt für Ihre Unterstützung	20
Spenden	
Anmeldeformular/ Formular zur Änderungsmitteilung	22
Reportage: Dans l'enfer du Grand Canyon	24
Cinquantenaire d'une intervention spectaculaire de la Garde Aérienne Suisse de Sauvetage	
Der Kompass im Auge	26
Milliarden von Zugvögeln kehren zurück	

Titelblatt: Das LAR-Team während eines Rückholeinsatzes im Ausland

LAR-Infohotline & Alarmzentrale

Tel: 48 90 06 24h/24

www.lar.lu



Impressum

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

Editeur et régie publicitaire:

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

Impression:

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

Relation bancaire:

Dexia/BIL - IBAN:
LU84 0020 1167 9560 0000



Sommerzeit = Reisezeit - oder? Genau dieses "Oder" beobachten wir seit Jahren. Es scheint, dass die klassische Reisezeit während der Sommermonate so nicht mehr unbedingt besteht, sondern inzwischen über das ganze Jahr verteilt ist. Auch zieht es die Luxemburger das ganze Jahr über immer weiter in die Ferne. Dieser Trend hat sich über die Wintermonate bestätigt und sich auf unsere Einsatzaktivitäten ausgewirkt. Statt klassisch in die Skiferien zu fahren, werden Kreuzfahrten und Fernreisen in immer exotischere Gegenden unternommen. Gegenden, in denen die gesundheitliche Versorgung nicht mit westeuropäischen Standards zu vergleichen ist und in denen es oft schwer ist, sich in einer uns geläufigen Sprache zu verständigen.

Ein anderes Phänomen beobachten unsere medizinischen Crews mit Sorge: Durch neue Wintersportaktivitäten wie Skidoo-Fahren, den Einsatz von immer mehr Kunstschnee und die Entwicklung immer schnellerer Skis und Snowboards müssen sie regelmäßig schwerstverletzte Wintersportler nach Hause bringen. Hinzu kommt oft Selbstüberschätzung und übertriebene Risikobereitschaft.

Sicher ist Ihnen auch aufgefallen, dass die Frühjahrsausgabe des LAR-Reports ungewöhnlich spät erscheint. Dies hat einen guten Grund, wir wollten Sie zeitgerecht über ein wichtiges Ereignis informieren: Zum ersten Mal stellt die Air Rescue einen echten Rettungshubschrauber in den Messehallen der Frühjahrsmesse aus. Vom 5.-13. Mai 2007 kann der LAR-Helikopter in Halle 1 besichtigt werden. Wir würden uns über Ihr Kommen sehr freuen.

René Closter
LAR-Präsident



Spass und Erholung im Schnee, Sportbegeisterte möchten in einer solchen Idylle nicht an Verletzungen und Krankenhäuser denken

Zwei Stürze - eine Rückholung

Familie G. aus Remich wollte in der Fastnachtswoche noch einmal die Gelegenheit nutzen, zu wiederholen, was schon lange zur Familientradition geworden war: Noch einmal mit den beiden schon erwachsenen Kindern in den Skiurlaub fahren, ehe sie ihre eigenen Wege gehen.

“Wir fahren schon seit 13 Jahren an den gleichen Ort im österreichischen Skigebiet Brandner Tal“, meint Chantal, “es ist uns Vieren noch nie ansatzweise etwas passiert, aber diesmal hatte ich irgendwie schon vor der Abreise so ein komisches Gefühl.“ Ob sie jetzt abergläubisch geworden sei, fragen wir sie. “Nein, nein“, winkt sie lächelnd ab, “das war natürlich nur Zufall.“ Die skibegeisterte Familie war gerade einmal den 3. Tag dort, eine Woche lang sollten sie insgesamt bleiben. Dass sie die zweite Hälfte davon im Krankenbett im Dornbirner Stadtkrankenhaus bzw. in der Zitha-Klinik in Luxemburg verbringen würde, hätte sich Chantal nicht träumen lassen.

“Es war bei der letzten Abfahrt an dem Tag“ erklärt sie uns. “Ich bin wie immer ganz langsam gefahren, mein Mann und die Kinder sausten vorneweg. Dann plötzlich, kam ein Kind von hinten angefahren und hat mich

einfach umgeworfen. Ohne auch nur anzuhalten, fuhr es weiter. Ich bin dabei so unglücklich auf meinen Skistock gefallen, dass ich mir einen komplizierten Oberschenkelhalsbruch zuzog. Erst dachte ich noch, die netten holländischen Touristen, die mir zur Hilfe eilten, würden es schaffen, mich aufzurichten, aber ich konnte gar nicht aufstehen, das Bein gar nicht belasten - alles war ein einziger Schmerz.“



Der ÖAMTC im alltäglichen Pisteneinsatz

Die Helfer der Bergwacht stellten fest, dass sie wegen der Erschütterungen unmöglich mit einer Ambulanz transportieren konnte und forderten einen Hubschrauber des ÖAMTC an, des österreichischen Pendant der Air Rescue, die sie ins Tal nach Dornbirn brachte. “An Bord hoffte ich immer noch, dass nichts gebrochen sei, dass ich



Chantal einige Wochen später zu Hause in Luxemburg

wenigstens im Hotel bleiben könnte und die anderen weiter Skifahren könnten“, erzählt Chantal weiter. Doch das war natürlich nicht so, wie sich schnell herausstellte. Wenigstens mit dem Krankenhaus hatte ich dann aber anscheinend richtig Glück“, fügt sie lächelnd hinzu, „von den anderen Kliniken hatte man mir erzählt, dass sie total überfüllt seien. Das Hub-

schrauber-Rettungsteam meinte, dass mein Unfall an dem Tag sogar bereits der 30. Einsatz war. Ich wurde noch am gleichen Abend operiert und bekam in meine Hüfte einen 'Gamma-Nagel' eingesetzt.“

Am nächsten Morgen meldete sich ihr Mann Roby bei der Air Rescue. LAR-Ärztin Anne Böhler erkundigte sich sofort beim behandelnden Arzt nach Zustand und Transportfähigkeit der Patientin. Da sie erst frisch operiert war, musste sie noch einen weiteren Tag vor Ort bleiben.

Ein Tag später geht ein weiterer Anruf in der Alarmzentrale der LAR ein. Eine 27-jährige Frau aus Imbringen war ebenfalls beim Skifahren im nicht allzu weit entfernten Ischgl gestürzt und hatte sich eine schwere Kniefraktur zugezogen. Ihre besorgte Mutter rief bei der LAR an, um den Unfall zu melden.

Auch Martine P. fuhr schon seit 17 Jahren Ski, ohne sich vorher je verletzt zu haben. Sie war mit einer Gruppe von 7 Leuten unterwegs und hatte das schöne Wetter und den frischen Schnee so richtig genossen, bis ihr mittwochs vormittags beim Anfahren in einem kurzen Augenblick der Unaufmerksamkeit der linke Ski wegrutschte. Die erfahrene Skifahrerin stürzte auf einer einfachen blauen Piste bei nur ganz geringer Geschwindigkeit so unglücklich, dass sie sich beim Fallen überschlug: das Resultat waren ein gebrochenes Schienbeinplateau und ein gerissener Meniskus.

Von alledem merkt sie jedoch zunächst gar nichts. „Ich setzte mich erst einmal hin und dachte, das legt sich schon wieder, da ich das Bein noch bewegen konnte,“ erzählt Martine. Ein paar Minuten später jedoch wird ihr klar, dass sie nicht mehr aufstehen kann. Ein Skilehrer bietet an, Hilfe zu holen, die dann auch wenige Minuten später in Form eines Skidoos (=Motorschlittens) eintraf und sie ins Tal brachte.

Gefährlicher Kunstschnee

Experten bestätigen, dass die Bedingungen auf Kunstschnee auch für erfahrene Skifahrer eine Herausforderung darstellen. Man brauche eine bessere Kondition, vor allem, wenn am Nachmittag die künstlich angelegten Pisten vereist und knochenhart seien. Weil die Ski auf dem körnigen Schneeuntergrund leichter verkanten, werden Stürze und somit Verletzungen der Schulter- und Beckenpartien sowie der Oberschenkel und des Schädels häufiger.



Schattenseiten des Skiurlaubs, immer mehr Pisten müssen mit Schneekanonen künstlich beschneit werden

Reportage (Fortsetzung)

Auf der Krankenstation forderte man einen Helikopter an, der sie dann weiter nach Schruns in ein Sanatorium flog. Dort ist man auf Knöchel- und Gelenkbrüche spezialisiert und operiert die junge Frau noch am gleichen Abend.

“Meine Freunde setzten ihren Urlaub natürlich fort, die Reise sollte ja schließlich noch bis zum Samstag dauern“, erklärt sie weiter. “Für mich waren die Ferien aber schnell beendet, denn nur einen Tag, nachdem meine Mutter die Air Rescue alarmiert hatte, wurde ich zusammen mit einer anderen verletzten Luxemburgerin im Ambulanzjet von Friedrichshafen aus nach Luxemburg zurückgeholt. Ich bin froh, dass ich Mitglied bei der Air Rescue bin und möchte allen Beteiligten noch einmal meinen herzlichen Dank aussprechen“, meint sie abschließend.



Das LAR Team bereitet den Transport von Martine vor, bevor die zweite Patientin auf das Double-Stretcher-System in den Learjet gelegt werden kann (o). Die Double-Stretcher Konfiguration im LX-TWO (li)

Schneider
CONSULTING

www.schneiderconsulting.lu

Schneider CONSULTING provides recruitment and HR services in Luxembourg for the Finance, IT, Health and Industry sectors.

Schneider Consulting
119 avenue Gaston Diderich - L-1420 Luxembourg

Tél: +352 40 67 30

info@schneiderconsulting.lu

Parlaments-Kommissionen und LCGB-Vorstand zu Besuch am LAR-Standort Findel



Kommission der Inneren Angelegenheiten und der Raumordnung
(von links nach rechts: Marcel Oberweis, Marianne Weycker, Marie-Thérèse Gantenbein, Camille Gira, Marco Schank, Jean-Pierre Klein, René Closter (LAR) und Fred Sunnen)



Transportkommission
(von links nach rechts: René Closter (LAR), Roland Schreiner, Félix Braz, Jean-Paul Schaaf, Ali Kaes, Roger Negri, Laurent Besch, Marc Spautz und Jean Pierre Koepf)

Innerhalb weniger Wochen besuchten drei Gruppen den Standort der Air Rescue am Flughafen Findel: Die Ständige Parlamentarische Kommission der inneren Angelegenheiten und der Raumordnung, die Transportkommission sowie Vertreter des LCGB. Die Besucher verschafften sich einen Einblick in die tägliche Arbeit der Air Rescue.

Sie besichtigten die Einrichtungen und Fluggeräte vor Ort und erfuhren, wie die LAR organisiert ist und funktioniert, um einen reibungslosen Ablauf der Luftrettungseinsätze und Rückholflüge garantieren zu können.

Nach einer kurzen Präsentation und Vorstellung der LAR-Aktivitäten in Luxemburg und im weltweiten Ausland hatten sie Gelegenheit, direkt mit Mitarbeitern der Flugabwicklung, der (para)medizinischen Flugbegleitung, der Wartung und der Qualitätssicherung zu sprechen. Dabei erfuhren Sie von den Belangen, mit denen das Team tagtäglich konfrontiert wird, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr.



Das Team des grenzüberschreitend eingesetzten Air Rescue 3 erklärt den Vertretern des LCGB-Vorstands die Funktionsweise und das medizinische Interieur des LAR-Helikopters vom Typ MD900. (rechtes Bild, von li nach re: David Sinclair, René Closter (beide LAR), Nathalie Morgenthaler (LCGB), Karin Moro-Bintner (LAR), Nico Hoffmann, Marco Spautz, Ali Kaes (LCGB) - linkes Bild: Marcel Goerend (LCGB), Jeroen Depoortere und Stefan Kürschner (LAR))



Trotz Helm erleiden viele Motorradfahrer bei einem Unfall Schädel-Hirn-Traumata

Das Schädel-Hirn-Trauma (SHT)

Wenn das Gehirn verletzt wird

Kein anderes menschliches Organ ist so gut geschützt wie seine Schaltzentrale - das Gehirn, das aber auch das empfindlichste Organ des Menschen ist. Umgeben vom harten Schädelknochen und eingebettet in die Gehirnflüssigkeit ist es dennoch nicht unverletzbar.

Denn abhängig von der Schwere einer Schädelverletzung kann es durchaus zu einer Schädigung des darunter liegenden weichen und verformbaren Gehirns kommen. Man spricht in der Medizin dann von einem Schädel-Hirn-Trauma (SHT), das weit reichende Folgen für die Gesundheit eines Menschen haben kann. Verursacht werden diese Verletzungen durch schwere Gewalteinwirkungen auf den Kopf bei Stürzen, Schlägen oder einem Aufprall. So trägt etwa die Hälfte der Personen, die einen Unfall im Straßenverkehr erleiden, ein Schädel-Hirn-Trauma davon.

Vor allem bei Inlineskatern, Radfahrern und Snowboardern hat die Zahl der Betroffenen in den letzten Jahren zugenommen.

Schweregrad eines SHT

Es gibt unterschiedliche Schweregrade eines Schädel-Hirn-Traumata, die sich an der Dauer der Bewusstlosigkeit, der Rückbildung der Symptome und den Spätfolgen orientieren und wonach sich letztlich auch die Therapie richtet: Von einem SHT 1. Grades (Gehirnerschütterung) spricht man bei nur kurzer Bewusstlosigkeit. Sie heilt in ca. 5 Tagen vollständig aus und die Patienten klagen in der Regel nur über Übelkeit, leiden ansonsten aber unter keinen Spätfolgen. Beim SHT 2. Grades, der Gehirnprellung, kann die Bewusstlosigkeit 24 Stunden andauern und die Spätfolgen sind abhängig vom Ort der Hirnschädigung. Dauerhafte Schäden sind bei einem SHT 3. Grades zu erwarten. Hier zeigt sich, dass der harte Knochen, der das Gehirn schützen soll, auch von Nachteil sein kann. Denn wenn es bei einer Verletzung des Schädels zu einer Gehirnblutung oder -schwellung (Ödem) kommt, wird die Hirnmasse unter dem unnachgiebigen Schädelknochen eingeklemmt und gequetscht. Die Folge ist oftmals ein lang andauerndes Koma, ein komaähnlicher Zustand oder gar der Tod.

Bei Verdacht auf Schädelverletzungen

Bei Unfallopfern mit Verdacht auf Schädelverletzungen gilt es, von Anfang an Schäden und Komplikationen möglichst schnell zu verhindern, denn nur eine frühzeitig einsetzende aggressive Behandlung hilft Sekundärschäden zu vermindern und ist ausschlaggebend für den Erfolg. So werden bewusstlose Patienten intubiert, mit Sauerstoff versorgt und evtl. künstlich beatmet, um einen bedrohlichen Sauerstoffmangel im Gehirn zu vermeiden. Der Betroffene muss dann möglichst rasch in eine geeignete Klinik gebracht werden. Größere Brüche, vor allem, wenn dabei die einzelnen Bruchstücke gegeneinander verschoben sind, lassen sich dort gut auf Röntgenbildern darstellen. Da aber Verletzungen des Gehirns im Vordergrund stehen, wird bei allen schwereren Verletzungen sofort ein Computer-Tomogramm angefertigt.

Nur so kann eine gravierende Schädigung des Gehirns ausgeschlossen werden. Mit medikamentösen und nicht-medikamentösen Verfahren wird dann gegebenenfalls ein erhöhter Hirndruck gesenkt und damit die Durchblutung des Gehirns gesichert. Im Einzelfall, z.B. bei Blutungen oder wenn der Hirndruck anderweitig nicht zu senken ist, muss operiert werden.

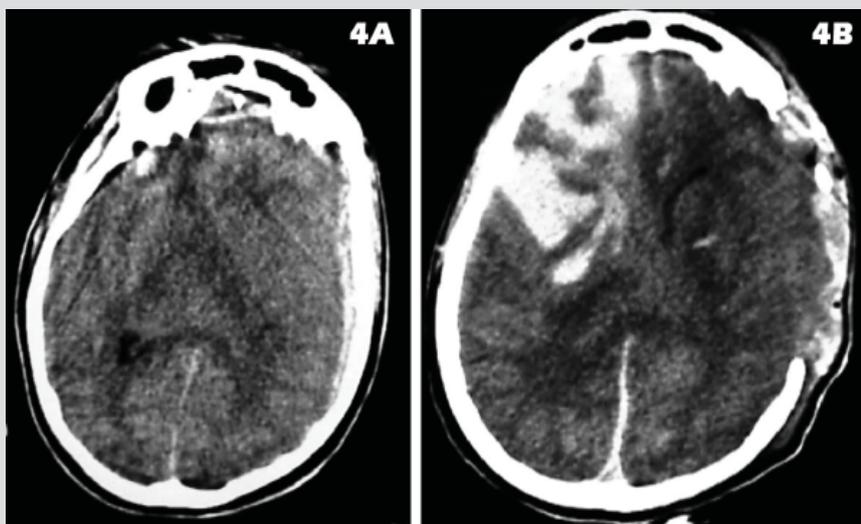
Gerade beim Schädel-Hirn-Trauma ist das Spektrum der möglichen Beeinträchtigungen sehr vielfältig: die Folgen reichen von leichten Sprachschwächen bis zu völliger Gelähmtheit. Doch auch hier gilt wie bei der Erstversorgung: Je früher die Therapie beginnt, um so größer ist die Chance auf Besserung. Deshalb entscheiden die Ärzte gleich nach der Akutbehandlung, also sobald sich der Zustand des Patienten stabilisiert hat und keine Lebensgefahr mehr besteht, welche Art von Therapie individuell am günstigsten ist. Und dennoch dauert es oft Jahre, bis Betroffene nach einem schweren Schädel-Hirn-Trauma zurück in das Berufsleben finden oder sich auch im sozialen Bereich wieder integrieren können. Denn meist kommt es nicht nur zu Lähmungserscheinungen und anderen Ausfällen des Bewegungsapparates, sondern auch die Psyche ist in Mitleidschaft gezogen. Anzeichen können - neben Verwirrtheit und Desorientiertheit - auch emotionale Störungen sein: manche Menschen werden nach einem derartigen Unfall aggressiv oder apathisch.

Eine neue Identität finden: so kann man den schwierigen Prozess umschreiben, den Patienten nach einem Schädel-Hirn-Trauma durchmachen.

Annette Duschinger

Symptome

Blutungen im Gehirn können gleich nach der Verletzung auftreten, aber auch noch bis zu 48 Stunden danach, so dass eine stationäre Überwachung in einem Krankenhaus bei jedem SHT notwendig ist. Die folgenden Symptome, die sich



Aufnahmen von Schädel-Hirn-Traumata mit subduralen Hämatomen

also teilweise erst deutlich nach dem Trauma entwickeln können, deuten auf ein SHT hin: Bewusstseinsstörung, evtl. mit zunehmender Eintrübung, Kopfschmerzen, Schwindel und Gleichgewichtsstörungen, Schielen, unterschiedlich große Pupillen, Übelkeit und Erbrechen sowie Erinnerungslücken (Amnesie). Dabei müssen die Pupillendifferenz und zunehmende Bewusstseinsstörungen als besondere Warnzeichen betrachtet werden, da sie Hinweise auf eine Blutung innerhalb des Schädels sein können.



Gaston Gengler bei Wartungsarbeiten an einem der LAR-Rettungshubschrauber des Typs MD900

Jede Schraube muss sitzen

Wenn es um Flugsicherheit geht, ist Perfektionismus gefragt. Doch wie wird man eigentlich Flugzeug- oder Helikoptertechniker? Gaston Gengler, seit 2002 bei der Air Rescue angestellt, blickt auf einen eher außergewöhnlichen Werdegang zurück. Er machte zunächst eine Lehre als Automechaniker und schloss als bester Geselle seines Jahrgangs in ganz Luxemburg mit dem «Premier prix de promotion» ab. Wieso er mit einem solchen Abschluss seinem Beruf den Rücken gekehrt habe und in eine fremde Branche gewechselt sei?

«Die Zukunftsperspektiven erschienen mir vielversprechender», so der damals 25-Jährige. Obwohl die LAR zu der Zeit noch eine vergleichsweise kleine Flotte betrieb und er zunächst als Mitarbeiter im Ground Handling eingesetzt wurde, war schon damals klar, dass er sich in Richtung Flugzeugtechniker weiter entwickeln wollte.

Dann kam 2003 eine bahnbrechende Änderung im Bereich der Bestimmungen für die europäische zivile Luftfahrt.

Mit einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.07.2002 wurden gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt festgelegt und die Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit beschlossen. Was

zuvor seit 1970 im Zuständigkeitsbereich der in Holland ansässigen Joint Aviation Authority (kurz JAA, ehemals auch Joint Airworthiness Authority bekannt) lag, wurde per 28.09.2003 von der neu gegründeten EASA (European Aviation Safety Agency) fortgesetzt.

Diese hat sich die Förderung der höchstmöglichen gemeinsamen Sicherheits- und Umweltstandards in der Zivilluftfahrt der Europäischen Union zum Ziel gesetzt.

Die Bestimmungen der bisher geltenden Joint Aviation Requirements wurden Stück für Stück in EU-Recht umgewandelt, dazu gehörten auch die Bestimmungen zur Erteilung von Lizenzen an zertifizierungsberechtigtes Maintenance-Personal.



Seit seiner Ausbildung in Deutschland kann er kleinere Wartungsinspektionen selbst durchführen.

Wer fortan die Lizenz als sogenanntes "Freigabeberechtigtes Personal" (also das Personal, das für die Freigabe eines Luftfahrzeugs oder einer Komponente nach Instandhaltungsarbeiten verantwortlich ist) erhalten soll, ist in Teil-66 der Durchführungsbestimmung vom 20.11.2003 über die "Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen", festgelegt. Hier werden Mindestanforderungen an die Bewerber sowie Art und Umfang der Ausbildung festgelegt. Die Ausbildung findet in zugelassenen Part-147 Ausbildungsbetrieben statt.

So besuchte Gast Gengler den Lehrgang zum "Prüfer von Luftfahrtgerät (Part-66 Cat B1)" bei der Firma Eurocopter mit Sitz in Kassel, die über eine solche Zulassung verfügt. Der Lehrgang dauerte 6 Monate und umfasst alle Helikopter- und Flugzeugtypen.

Obwohl er während der sechs Monate nur an den Wochenenden nach Hause kommen konnte und neben der praktischen Arbeit oft abends noch lernen musste, bestand er die Prüfung als Dritter von 16 Teilnehmern.

Die Cat A-Lizenz erlangte er unter der Aufsicht der in Bonn ansässigen Air Lloyd Technik (ALT). Diese führt seit 2004 die umfassenderen Wartungsarbeiten an den Helikoptern der Air Rescue durch. Gast macht dort eine praktische Ausbildung über 36 Monate, in der er ausschließlich an den Helikoptern der Air Rescue arbeitet. Nun kann er die kleinen Wartungsarbeiten und periodischen Inspektionen an den Helikoptern selbst durchführen. Für Ende 2007 steht die praktische Prüfung für die Cat B1-Lizenz an.

Gelebtes Prinzip des Life-Long-Learning

Alles in allem besuchte er mehrere Schulungen unter anderem bei MD-Helicopters in Mesa/Arizona, wo er den Musterlehrgang für die MD-900 in Form eines Typertings absolvierte und weitere Schulungen werden noch folgen.

Zu seinem Berufsalltag gehört allerdings nach wie vor auch noch das Ground Handling: die Ambulanzjets vor dem

Abflug vorbereiten und betanken, die Innenkabinen je nach Bedarf mit dem nötigen Equipment umkonfigurieren, den Außenbordpowercheck durchführen. Wenn der Ambulanzjet von seiner Mission zurückkehrt, folgt das Ganze in umgekehrter Reihenfolge.

Und ein bisschen hat er immer noch mit seinem alten Beruf zu tun, denn Gast ist nebenbei auch noch für den Fuhrpark der Firmenfahrzeuge zuständig.

Humanitärer Einsatz als Techniker

Auf die Frage, was sein bisher prägendstes Erlebnis bei der Air Rescue war, antwortet er: « Das war damals der humanitäre Einsatz in Marokko. Ich bin als Techniker zur Umrüstung der Ambulanzjets vor Ort mitgeflogen. Alle am Einsatz Beteiligten haben sich damals abends am Findel eingefunden, um alles zu planen und vorzubereiten. Als



Die Arbeit eines Flugzeug- oder Helikopter-Technikers verlangt Präzision. Nur wer alle vorgeschriebenen Schulungen durchläuft, kann die Lizenz zum freigabeberechtigten Personal erlangen.

wir endlich dort ankamen, hatte ich 48 Stunden nicht geschlafen, aber es war definitiv eine wertvolle Erfahrung. »

Auch bei der Entwicklung des medizinischen Interieurs der LAR Lear 35 Ambulanzjets und der MD-900 Helikopter hat der heute 29-Jährige aus Bech mitgewirkt.

Die Vielseitigkeit seines Berufes und die regelmäßigen Fortbildungen sind kein Einzelfall bei der LAR. Jedes Jahr investiert die Organisation hohe Summen in die Weiterbildung und Qualifikation ihrer Mitarbeiter.

Conditions
exceptionnelles

-20% sur la Casco
18 mois de Valeur à neuf

A vous de choisir !



Premium

**Profitez de nos avantages auto
avant le 30 juin 2007**

AXA vous offre actuellement un avantage exclusif pour toute nouvelle souscription de la garantie Casco complète. Vous pouvez ainsi bénéficier d'une réduction de 20% pendant un an sur votre prime Casco ou d'une extension

à 18 mois de la garantie « valeur à neuf ». Pour plus de détails sur les conditions de cette offre exceptionnelle, valable jusqu'au 30 juin 2007, contactez dès à présent votre agent ou courtier AXA.

www.axa.lu



**PROTECTION
FINANCIÈRE**

Maacht dat Bescht aus Ärem Liewen

Helikopter im Einsatz

Drei Stürze von der Leiter

Glück im Unglück hatte im November 2006 ein Landwirt aus Wormeldange-Haut. Beim Hinaufklettern in den ersten Stock seiner Scheune stürzte er mehrere Meter von einer Leiter und zog sich einen schweren offenen Bruch des Fußgelenks zu. Erst nachdem der Verunglückte in seiner misslichen Lage ein paarmal laut um Hilfe gerufen hatte, hörte ihn eine aufmerksame Nachbarin und alarmierte den Notdienst. Der einige Minuten später eintreffende Air Rescue 1 flog den 64-Jährigen ins Krankenhaus Kirchberg.

Kurz nach diesem Vorfall kam Air Rescue 2 am vergangenen 1. Dezember einem Dachdecker in Reichlange zur Hilfe, der ebenfalls mehrere Meter von einer Leiter hinab gestürzt war. Der 21-Jährige wurde erstversorgt und in die Klinik St. Louis nach Ettelbrück geflogen.

Doch die Kette nimmt kein Ende: Bereits im Februar 2007 wird die Air Rescue zum dritten Arbeitsunfall im Zusammenhang mit einer Leiter innerhalb weniger Wochen gerufen: diesmal zog sich ein 25-jähriger Arbeiter in Noerdange Verletzungen an Hüfte und Bein zu. Er war 3 Meter tief gefallen. Air Rescue 2 brachte ihn in die Klinik St. Louis nach Ettelbrück.



Wettkampf mit der Zeit bei Hirschlagopfer

November 2006

Ein 78-jähriger Mann aus Rollingen erlitt beim Einkaufen einen Hirnschlag. Das Team des bereits 6 Minuten später eintreffenden Air Rescue 1 leitete die lebensrettenden Erstmaßnahmen ein und flog ihn sofort ins Krankenhaus Kirchberg, wo er schnellstmöglich versorgt werden konnte.



Atemnot



November 2006

Ein 66-jähriger Mann aus Boevange, der unter akuter Atemnot litt, wurde vom Team des Air Rescue 2 notfallmedizinisch versorgt, stabilisiert und in die Ettelbrücker Klinik geflogen.

Helikopterflug an Heiligabend

Dezember 2006

Für ein dreijähriges Mädchen aus Wasserbillig mit heftigen Fieberkrämpfen wird der Heilige Abend 2006 wohl unvergessen bleiben. Die kleine Patientin wurde nach einer Erstversorgung vor Ort durch die Crew des Air Rescue 1 ins Kinderkrankenhaus geflogen.



Motorradunfälle in der späten Jahreszeit

Dezember 2006

Schwere Verletzungen an Beinen und Gesicht erlitt ein 28-jähriger Motorradfahrer, der trotz des kalten Wetters mit seinem Motorrad in Junglinster unterwegs war. Er stieß mit einer Autofahrerin zusammen, die die Vorfahrt missachtet hatte. 6 Minuten später traf das Team des Air Rescue 1 am Unfallort ein und brachte den Schwerverletzten ins diensthabende Krankenhaus.

Dezember 2006

Zum Verhängnis wurde für einen Motorradfahrer auf der Strecke Rosport-Dickweiler die Wintersonne. Er wurde derart geblendet, dass er eine Kurve übersah und mit seinem Motorrad in einen Graben rutschte. Der 27-jährige Verletzte wurde mit Air Rescue 1 ins Krankenhaus Kirchberg geflogen.

Dramatische Wasserrettungsaktion aus der Kyll am Neujahrstag

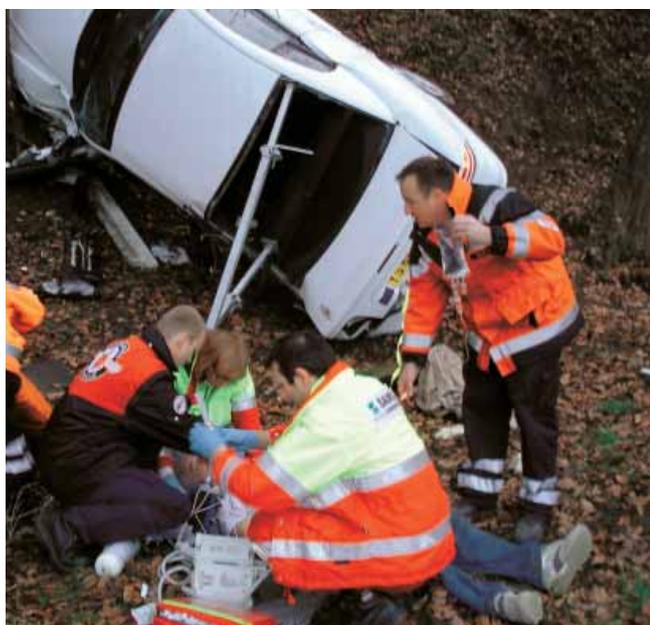
Neujahr 2007

Rettung in der Not: Ein 44-jähriger Mann aus Ehrang bei Trier war am Neujahrsmittag in die zu der Zeit reißende, hochwassertragende Kyll geraten. Allein durch einen umgefallenen Baum, der ins Wasser ragte, konnte sich der Mann vor den gefährlichen Stromschnellen und der Unterströmung retten. Er klammerte sich fest und wurde stark unterkühlt und entkräftet nach etwa 1 Stunde von den Rettungskräften, die sich selbst dabei in höchste Lebensgefahr begaben, aus dem eiskalten Wasser geborgen. Das Team vom Air Rescue 3 flog den Mann, nachdem sie die lebensrettende Erstmaßnahmen eingeleitet hatten sofort nach Ehrang.

Toter Dachs verursacht Unfall

Dezember 2006

Ein PKW-Fahrer, der zwischen Brouch und Reckange einem toten Dachs, der auf der Fahrbahn lag, ausweichen wollte, verlor dabei derart die Kontrolle über sein Fahrzeug, dass er einen Abhang hinunterrutschte und sich überschlug. Air Rescue 1 brachte den 68-Jährigen in die Zithaklinik.



Fatale Auswirkung für eine Unfallzeugin

Januar 2007

Eine 64-jährige Dame erlitt ernste Herzprobleme, als sie Zeuge eines Unfalls wurde, bei dem ein Mann in seinem Fahrzeug eingeklemmt war. Die Frau musste vom Team des nur drei Minuten später am Unfallort eintreffenden Air Rescue 3 notfallmedizinisch betreut werden. Anschließend wurde sie per Ambulanz ins Marienkrankenhaus nach Ehrang gebracht. Auch der Eingeklemmte wurde vom Air Rescue 3 Team erstversorgt. Was zunächst schlimm aussah, war aber weniger tragisch: Er hatte Verletzungen an Armen und Beinen und wurde ebenfalls mit der Ambulanz ins Mutterhaus nach Trier gebracht.



Tödliches Überholmanöver

Januar 2007

Eine fatale Entscheidung hatte ein 38-jähriger Deutscher getroffen, als er kurz vor der Abfahrt zur Tankstelle am Grenzübergang Mesenich noch einen PKW überholte. Er geriet durch den Spurwechsel von ganz links auf die Abfahrt ins Schleudern und prallte gegen einen Betonpfeiler. Obwohl Air Rescue 1 nur wenige Minuten später am Unfallort eintraf, konnte das medizinische Team den Fahrer nicht mehr retten. Er verstarb noch an der Unfallstelle.



Cafébesucher schwer verletzt durch Treppensturz

Februar 2007

Ein 46-jähriger Portugiese war in einem Café in Remich die Treppe hinuntergestürzt. Der Mann war schwer an Kopf, Arm und Beinen verletzt und wurde vom 4 Minuten später eintreffenden Air Rescue 1 erstversorgt und ins CHL gebracht.



Klassischer Kinderunfall

Februar 2007

Wie in einem Verkehrsaufklärungsspot geschah es in Wasserbillig. Ein ballspielendes Kind lief seinem Ball auf die Straße nach, ohne auf den Verkehr zu achten, und wurde angefahren. Der 8-jährige Junge wurde vom Air Rescue 1 Team notfallmedizinisch versorgt und in die Kinderklinik geflogen.

Beim Baden fast ertrunken

Februar 2007

Zwei beherzte Schwimmerinnen hatten im Bettemburger Schwimmbad einen 10-jährigen Jungen am Boden des Beckens entdeckt, der sich nicht mehr bewegte. Der vom Bademeister wiederbelebte wurde vom Team des Air Rescue 2 übernommen, welches gerade auf dem Rückflug von einem Verlegungsflug war, und ins CHL gebracht.

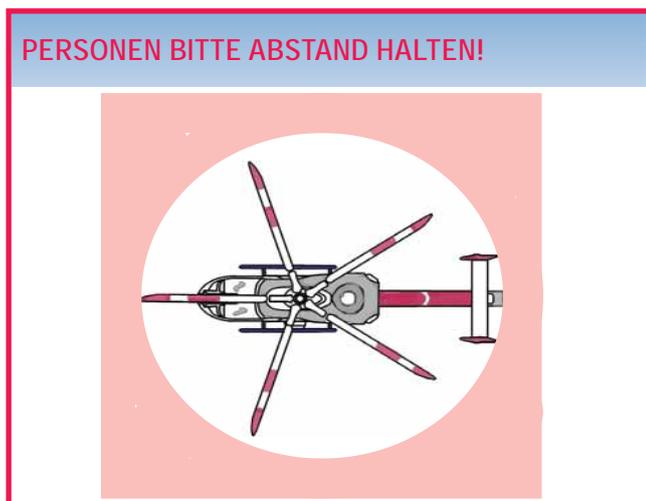
Sicherheit bei der Landung eines Hubschraubers

Einen Hubschrauber aus der Nähe zu betrachten, das wünscht sich so manch einer. Landet ein LAR-Hubschrauber im Zuge eines Einsatzes irgendwo in Luxemburg, so zieht er regelmäßig wie von Geisterhand gesteuert unzählige Neugierige an. Doch genau hier lauert große Gefahr!

Anstatt auf den Hubschrauber zuzugehen, sollte man tunlichst Abstand halten, vor allem, wenn sich die Rotorblätter noch drehen.



Lose Gegenstände wie Stühle, Sonnenschirme, Mülleimer oder andere leichte Gegenstände müssen in Sicherheit gebracht werden, da sie



Diese Verhaltensregeln und andere Informationen finden Sie auf unserer LAR Internetseite: www.lar.lu.

sonst vom starken Wind, den der drehende Rotor erzeugt, umhergewirbelt werden und in die Turbinen gelangen können.

Fahrzeuge, insbesondere Laster und Kleinlaster, dürfen sich keinesfalls zu sehr nähern, sie könnten mit dem Hauptrotor kollidieren.



Zudem sollte man nicht versuchen, den Piloten einzuweisen. Er allein entscheidet, wo er landen wird: Aus der Vogelperspektive hat er einen weit besseren Blick!

**Helfen Sie durch Ihre Spende!
Aidez-nous par votre don!**

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

- DEXIA: LU84 0020 1167 9560 0000 (BILLULL)
- BCEE: LU64 0019 3300 0930 9000 (BCEELULL)
- CCPL: LU28 1111 2134 2323 0000 (CCPLLULL)

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



Spenden ab 124 Euro an die LAR-Stiftung sind steuerlich absetzbar.

Briefe unserer Leser



VILLMOLS
MERCII!



Liebes LAR-Team!

Nur durch Eure Unterstützung konnten wir unser erstes Weihnachtsfest mit unserer Tochter Stephanie doch noch zu Hause verbringen. Aus unserem Österreichurlaub wurde gleich am ersten Tag ein Krankenhausaufenthalt...

Natürlich waren wir überglücklich, als wir erfuhren, dass Ihr uns noch am 24. Dezember nach Hause bringt! Und das obwohl Ihr diesen Tag bestimmt auch lieber mit Euren Familien verbracht hättet. Unser besonderer Dank geht an Nicole für die super Organisation, an Wolfgang und Robert, die uns sicher von Innsbruck nach Luxemburg geflogen haben und an Stephan und Jeroen für die liebevolle Betreuung an Bord. Schön, dass es Euch gibt!

Stephanie, Danuela & Guy Di Floriano-Galler

Merci, Här Werner

Äre professionellen Asatz, Ärt Vertrauen an Är ausgesprochen berouhégent Wieder. Daat alles huet eis ganz vill bruecht bei éngem Skiaccident am Ausland. Wéi gudd et ass, ze wessen, do ass e Mensch déen well, a kann der hellefen. Mir als Member kennen nemmen all Léit, op Jonk oder Aal, opruffen, der Air Rescue beizetrieden an finanziell ze ennerstetzen. Mir wärten dat op jidderfall machen.

N. Diederich & J. Prim

A toute l'équipe de LAR

nous souhaitons de très belles fêtes de Noël et une excellente Année 2007. Nous remercions également toute l'équipe pour leur compétence et leur gentillesse lors du rapatriement de mon mari le 26 septembre à Grenoble. Malheureusement, c'est seulement maintenant que je trouve le temps de vous remercier, car son état de santé ne me laissait pas le temps avant car il avait plusieurs fractures du crâne, côtes, bassin, clavicule, etc. Or, aujourd'hui il va de nouveau bien. Donc des remerciements tardifs mais très sincères.

Renée et Alvin Oliver

Sehr geehrte Herren,

Hiermit möchte ich mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken für den freundlichen Rückholdienst im September aus Heidelberg, die nette und sorgfältige Betreuung, sowie für Ihre Genesungswünsche, den Schal, den ich in Ihrem Auto vergessen hatte und den Kuschel-Hubschrauber!

Mit freundlichen Grüßen,

J. Schmitz

Chère Madame Moro,

Le 3 février dernier, je me suis fait rapatrier par Air Rescue depuis Grenoble suite à un accident de ski avec comme conséquence une vertèbre cassée.

En plus des remerciements par téléphone, je tenais à vous écrire cette lettre pour vous dire, une fois de plus, ma sincère reconnaissance pour vos services. Le professionnalisme et la gentillesse de vos équipes avant, pendant et après le trajet m'ont touchée dans cette période difficile.

Merci aussi pour ce sympathique hélicoptère en peluche qui ne manquera pas de me laisser un souvenir agréable de votre intervention.

Je vous saurais gré de bien vouloir transmettre mes remerciements à tous les membres de vos équipes qui m'ont encadrée et vous prie de croire, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Odile Haas-Catena

Monsieur le Président,

Par la présente, nous vous remercions pour les bons services de LAR lors de notre rapatriement le 22.03.2007.

Nous tenons à vous faire savoir que les services de LAR sont excellents et nous vous félicitons pour avoir une équipe si dynamique et aimable comme celle qui est venue nous chercher à Malaga. La spontanéité rassurante de ces quatre personnes était d'un grand réconfort pour nous. Merci encore à ces gars.

Reste à vous dire qu'ils ont refusé d'accepter le moindre pourboire et que nous avons fort apprécié votre geste d'envoyer la mascotte LAR accompagnée de bons vœux pour un prompt rétablissement - ça va déjà mieux. Merci. Par reconnaissance et avec l'espoir de soutenir juste un peu votre association, nous avons viré un don au compte de LAR auprès de la CEE. En vous souhaitant bonne continuation et bonne chance dans toutes vos entreprises, nous vous prions de bien vouloir agréer nos meilleures salutations.

Cordialement, J. et R. Trierweiler-Liebel

Joyeux Noël et Bonne Année 2007!
Un grand merci pour l'excellent service lors du vol retour de mon épouse "Marseille - Luxembourg" le 16 novembre 2006. Votre équipe était parfaite.

Famille S., Bridel

Dear LAR,

My family wish to convey to your doctors our heartfelt thanks for bringing my husband back to England. I am sure they will remember John who was critically ill and was lifted from Crete to Leeds, England on 28 October 2006. He is still in hospital but continues to make progress and will come home soon. Yes he will be disabled but he is alive and able to enjoy some quality of life. THANK YOU so much for taking a chance on him.

Linda H.

Gudde Moien,

Heimat wollten mir der ganzer Equipe vum Air Rescue villmols Merci soen fir all déi Hellef déi sie eis an eiser Schivakanz zoukommen geloos hun. Een Unruf an schons ass hieren ganzen Apparat gelaaf. En speziellen Merci un d'Karin and d'Nicole, déi eis egal ze welcher Stonn beigestaan hun. An dan nach een groussen Merci un den Här Faber Marcel, den meng Fra gudd an secher heembruecht huet.

Josée an Jean Vandivinit
an hir Kanner

Cher LAR,

Comme par le passé, nous voulons exprimer en cette fin d'année à toute l'équipe LAR notre respect pour le travail fourni en 2006.

Malgré certaines critiques formulées à l'égard de l'un ou l'autre rapatriement, nous vous assurons notre pleine confiance et vous souhaitons à toutes et à tous de bonnes fêtes et une année 2007 prospère.

Cordialement

J.P. Rischard

Rendez-vous avec un hélicoptère LAR

Foire de Printemps

5 - 13 mai 2007

Hall 1!

Bon pour entrée gratuite
sur page 2 de la présente
édition du LAR-Report

Démonstration des services LAR

Les samedis et dimanches
12h30
14h00
15h30
17h00

Lundi à Vendredi
15h30
17h00
18h30



Plus qu'un simple cadeau ...

Votre cadeau peut apporter une contribution qui peut sauver une vie. Vous trouvez ces articles et beaucoup d'autres sur notre Internet-shop: www.lar.lu



Casquette bleue
Hélico ou Learjet **15€**



Sac à dos **17€**



Polo enfants **20€**
Polo adultes **22€**



Gymsac navy
Hélico **10€**



parapluie, Ø 1,45 m **26€**
parapluie, Ø 1,20m **24€**



Hélico modèle **10€**



Hélico peluche **15€**



Captain Teddy
24 cm **15€**



Teddy
30 cm **45€**



Swisscard **16€**



Couteau suisse
grand ou petit **25€**
22€



Mini Mag-Lite
15 cm **25€**

Die LAR dankt für Ihre Unterstützung



Anlässlich ihres 60. Geburtstages verzichtete Germaine Belhomme-Schmit auf alle Geschenke. Die gesammelten Spenden der Verwandten und Bekannten an die LAR verdoppelten sie und ihr Mann Pierre, so dass die stolze Summe von 5500€ zusammen kam.



Die "Fédération des Enrolés de Force" sowie die "Amicale des Anciens de Tambow" überreichten LAR-Präsident René Closter zwei Schecks in Höhe von 800 und 400 €, die sie bei ihren jeweiligen "journées comémoratives" gesammelt hatten.



Anlässlich ihres alljährlichen Basars sammelten die "Fraen a Mammen Houwald" 1.800 Euro, die die Präsidentin, Frau Denise Bricher-Wagner der LAR im Dezember 2006 in Form eines Schecks überreichte.



Das Komitee "Gaart an Heem Weimeschkierch" hatte im letzten Jahr beschlossen, der Air Rescue aus der Vereinskasse einen Betrag in Höhe von 1.500 Euro zu spenden. Die Überreichung fand bei der Muttertagsfeier in Bourglinster statt.

Herzlichen Dank an alle für die noble Geste!



Im Rahmen der Betriebsfeier der Mitarbeiter des Friedhofs der Kirchengemeinde Notre Dame Luxembourg feierte Albert Wintersdorf seine Pensionierung. Er verzichtete auf Geschenke, und der gesammelte Erlös in Höhe von 330 € ging an die LAR-Stiftung.

Wenn auch Sie ein Familien- oder Vereinsfest zum Anlass dazu nehmen möchten, die Arbeit der LAR zu unterstützen, nehmen Sie bitte Kontakt zu unserem Sekretariat auf:
48 90 06 oder info@lar.lu



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

Testez la Nouvelle Classe C.

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

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

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

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



Mercedes-Benz

www.mercedes-benz.lu

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

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

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

Mitglieder werben Mitglieder

170 000 Luxemburger können sich nicht irren

Ohne die Mitglieder der LAR gäbe es in Luxemburg keine Luftretung. Deshalb: machen Sie Ihre Freunde und Verwandten auf uns aufmerksam. Viele Gründe sprechen für eine LAR-Mitgliedschaft: 60 festangestellte Spezialisten, darunter Ärzte, Piloten und Intensivpfleger, stehen rund um die Uhr bereit, um Menschen in Not zu helfen. Seit der Gründung der LAR im Jahre 1988 wurden mehr als 12.000 Rettungseinsätze geflogen - in Luxemburg und weltweit.

Viele Urlauber machen sich vor einer Ferienreise oft nicht klar, dass der medizinische Standard in ausländischen Kliniken hiesigen Verhältnissen nicht Genüge trägt. Oft ist die Rückholung in die Heimat

die einzige Möglichkeit, schnell und kompetent medizinisch behandelt zu werden.

Mit unserer eigenen Flotte, bestehend aus vier Rettungshubschraubern und drei Ambulanzjets, bieten wir verletzten und kranken Patienten optimale Transportbedingungen - auch auf Langstrecken. Die hochentwickelte medizinische Ausrüstung entspricht einer "fliegenden Intensivstation". Eine Mitgliedschaft lohnt sich - in jedem Fall!

Einzelmitgliedschaft: 36 € pro Jahr

Familienmitgliedschaft: 67 € pro Jahr

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

ausfüllen - ausschneiden - einsenden

Mitgliedsantrag

Name / Vorname _____

Straße / Hausnummer _____

PLZ / Ort _____

Telefon privat _____

Telefon Büro / GSM _____

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum _____

Ehemann(frau) Lebenspartner(in) (falls gleiche Adresse)

Mädchen- und Vorname _____

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum _____

Kinder: Name / Vorname (wenn älter als 18 Jahre, bitte Schulbescheinigung beilegen)

1) _____ m/w Geburtsdatum _____

2) _____ m/w Geburtsdatum _____

3) _____ m/w Geburtsdatum _____

Einzugsermächtigung

Der / die Unterzeichnende _____
erlaubt hiermit der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. (bis auf Widerruf) den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen.

Bank oder CCP _____

Konto Nr. (IBAN) _____

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

Datum _____ Unterschrift _____



Änderungsmitteilung / Avis de changement

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

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

Mitgliedsnummer / Numéro de membre: _____

Name, Vorname / Nom, Prénom: _____

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

Adressänderung / Changement d'adresse

Alte Adresse / Ancienne adresse: _____

Neue Adresse / Nouvelle adresse: _____

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

Heirat / mariage Geburt / naissance Trennung / séparation Sterbefall / décès

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

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

Name, Vorname / Nom, Prénom: _____

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

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

1) _____ ♂/♀ Geburtsdatum / Date de naissance _____

2) _____ ♂/♀ Geburtsdatum / Date de naissance _____

3) _____ ♂/♀ Geburtsdatum / Date de naissance _____

Änderung der Bankverbindung / Changement de banque

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

Vorher / Anciennement: _____

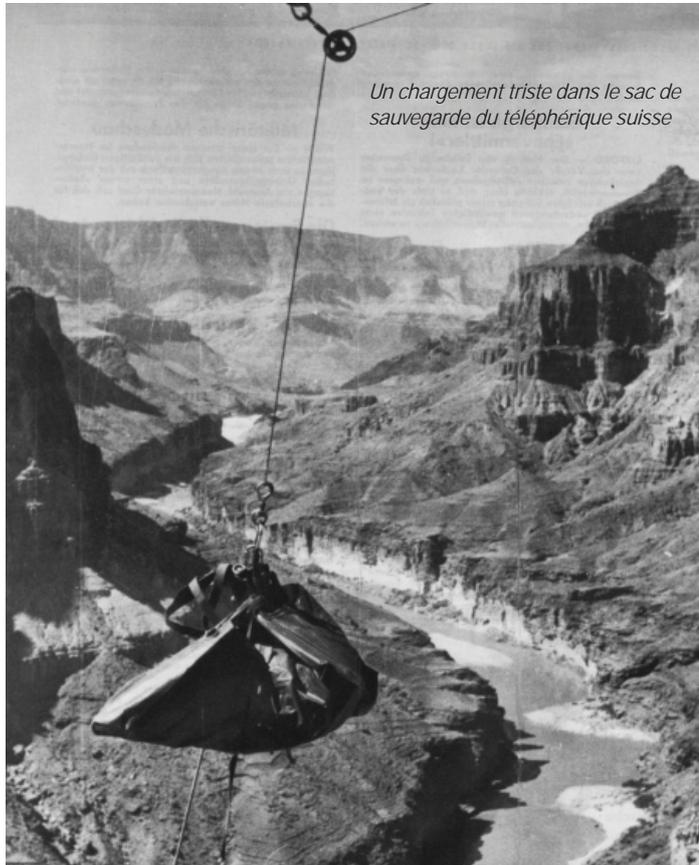
Nachher / Actuellement: _____

Datum / date

Unterschrift / signature

Cinquantenaire d'une intervention spectaculaire de la Garde Aérienne Suisse de Sauvetage

Dans l'enfer du Grand Canyon



Un chargement triste dans le sac de sauvegarde du téléphérique suisse

En 1956, la toute jeune Garde aérienne suisse de sauvetage – GASS, devenue Rega plus tard – avait été appelée au secours par les Etats-Unis pour récupérer les corps des victimes d'une catastrophe aérienne dans le gouffre du Grand Canyon. Il avait fallu très peu de temps aux sauveteurs suisses pour arriver sur les lieux. Le souvenir qu'ils en gardent est encore très vivace.

« Quittez votre service dès que possible et appelez la GASS à Zurich, ils ont besoin de vous ! » Ami Wisler, chef de train CFF de Lausanne, n'a pas l'habitude de quitter précipitamment son travail. D'autant plus qu'à ce moment-là, il emmène une foule de touristes vers le Lötschberg aux commandes de la Flèche rouge. Mais en cette chaude journée de juillet 1956, une autre urgence attendait ce sauveteur bénévole.

La plus grave catastrophe aérienne de l'époque

Les Etats-Unis étaient sous le choc : l'aviation civile n'avait encore jamais connu de catastrophe d'une telle ampleur. Le 30 juin 1956, un *Super Constellation* de la TWA et un *DC-7* de United Airlines étaient entrés en collision à 7000 mètres au-dessus des gorges du Grand Canyon. Aucun des 128 occupants ne pouvait en avoir réchappé. Pour aller récupérer les corps ainsi que les débris des appareils, il fallait des spécialistes, que les responsables ont trouvés en Suisse. Par l'intermédiaire de Swissair, une requête est

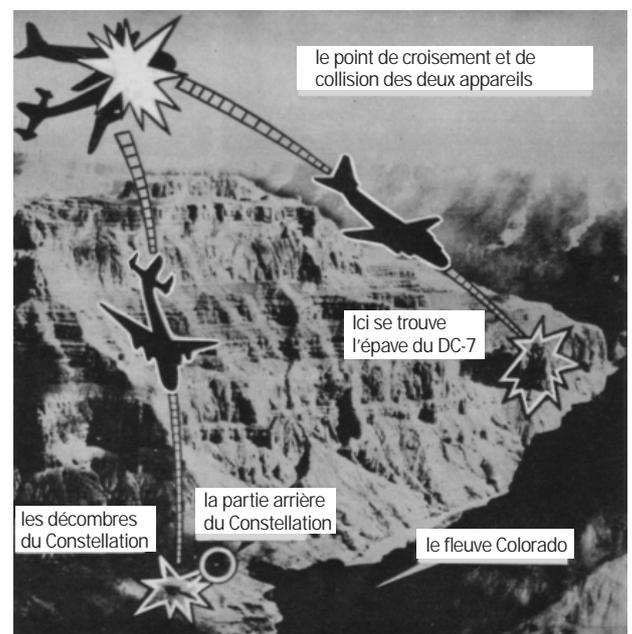
parvenue au Dr Rudolf Bucher, directeur de l'organisation à l'époque. Lançant un appel sans précédent, ce dernier sollicitait ses meilleurs sauveteurs et réunissait en un temps record tentes, câbles, poulies, civières, matériel de pansement et parachutes. Sans oublier des armes pour éloigner les bêtes sauvages qui pouvaient rôder dans les parages : au total, une tonne d'équipement.

Vol vers Zurich à bord d'un avion privé

Ami Wisler passe la nuit chez lui, à Lausanne, à préparer son équipement. Au matin, la dispense des CFF lui parvient enfin. Désormais, le temps presse. C'est à bord d'un avion privé qu'il se rend de Lausanne-Blécherette à Zurich-Kloten où, devant des montagnes de matériel, l'attendent impatiemment sept camarades. Le consul général américain et deux de ses collaborateurs sont également là pour accélérer les formalités douanières. Le 5 juillet 1956 à 16 h 20, soit 23 heures après le dépôt de la requête, un *DC-6* de Swissair décolle pour New York avec huit sauveteurs suisses à bord.

Un problème qui paraissait insoluble

Sur place, c'est le désarroi : si l'on excepte les sentiers pour touristes, le Grand Canyon – 1 900 mètres de profondeur – est l'une des régions les plus inhospitalières de tous les Etats-Unis. La récupération des corps posait des problèmes a priori insurmontables. Impossible en effet, même avec les hélicoptères les plus modernes, de descendre dans les étroites cheminées pour accéder aux victimes. Il fallait pourtant faire vite, ne fût-ce que pour



Représentation contemporaine des circonstances de l'accident



“Avec un sac de matériel lourd sur le dos un sauveteur est descendu dans un couloir, dans lequel on peut reconnaître les restes de l'appareil.” (Schweizer Illustrierte, 1956)



Les sauveteurs suisses se protègent avec des casques tropiques de la grande chaleur

apporter aux familles la terrible confirmation du décès de leurs proches. L'arrivée des Suisses avec leur équipement de montagne ouvrait de nouvelles perspectives

Installation d'un téléphérique

Après deux jours de trajet pour arriver dans l'Ouest, les sauveteurs s'attellent immédiatement à la tâche. Dès le premier vol de reconnaissance, Toni Spinas, guide de montagne chevronné originaire d'Engadine, est catégorique : « En hélicoptère, inutile d'y songer. » Même avec des parachutes, c'était, en effet, « mission impossible ». Grâce aux filins d'acier, aux poulies et aux freins pour câbles qu'ils ont emmenés, les spécialistes installent un téléphérique au-dessus du vide d'où ils se laissent glisser au fond du canyon. Equipés de gants en caoutchouc, ils rassemblent des membres humains, des lambeaux de vêtements, des chaussures et objets de toutes sortes. Il faut tout ramener pour faciliter l'identification des victimes. Pendant deux jours et deux nuits, ils travaillent sans relâche dans cette effroyable fournaise. Tenaillés par la soif, écœurés par l'odeur insoutenable des corps, ils remontent 19 sacs noirs remplis d'un bien triste butin. Au soir du 9 juillet, leur mission est enfin achevée. Douchés et rasés de frais, ils se retrouvent à l'hôtel à Flagstaff – soulagés que cette partie sombre de leur aventure soit derrière eux.

La reconnaissance de l'Amérique

Non seulement l'événement fait la une des médias, mais leurs hôtes se montrent très reconnaissants à leur égard. Le voyage d'agrément qui leur est offert – dans l'avion privé mis à disposition par le président de la compagnie United Airlines – les ramène à New York en sept jours avec des escales à Los Angeles, Hollywood, San Francisco, Denver et Chicago. A chaque étape, réceptions, banquets et rencontres avec des stars du cinéma et des politiciens se succèdent, témoignant non seulement de l'intérêt suscité par cette prestation hors norme, mais surtout de la gratitude du peuple américain.



Sur leur voyage à travers l'Amérique, dernière rangée d.g. Max Stämpfli, Max Hunziker, Toni Spinas, Günther Erzinger; 1^{ère} ligne d.g. Harald Zürcher, Ami Wisler, Hostess 'United', André Vuillemier, Albert Bockhorn

Un travail de pionnier qui a fait école en Suisse

Nous avons rencontré Ami Wisler, 88 ans, dans son jardin à Sullens sur Lausanne, accompagné de son épouse. « Il y a parfois des choses que l'on doit faire, sans se poser de questions. » Ses yeux vifs cherchent au loin dans ses souvenirs. « Cette intervention, je devais y participer. C'était écrit », conclut-il. La mission effectuée dans le Grand Canyon a donné une forte impulsion à la Garde aérienne, qui démarrait à peine. Ami est fier d'avoir apporté sa pierre à l'édifice.

Walter Stünzi - © Rega, Zurich

Der Kompass im Auge

Wie seit Ewigkeiten kehren auch dieses Frühjahr wieder Milliarden von Zugvögeln aus ihren südlichen Winterquartieren in den Norden zurück.

Aber : Woher weiß ein Vogel, wann es Zeit dazu ist und wie findet er ohne Kompass und Karte den Weg zurück ?



Photo: Die Gartengrasmücke. An ihr wurden die Stoffwechseltests vorgenommen, um festzustellen, ob sie auch im Labor weiß, wann es Zeit ist, in den Süden zu ziehen.

Vögel sind regelrechte Wunder der Natur. Nicht nur, dass sie unglaublich weite Strecken zurück legen, bis zu 50.000 Kilometer pro Jahr; manche von ihnen fliegen dabei sogar höher als Flugzeuge! Wie ein Versuch herausstellte, hängt der Zeitpunkt des Abflugs in den Süden nicht von den hiesigen Temperaturen ab, sondern ist den Vögeln angeboren. Die in einer neutralen Kammer gehaltenen Versuchstiere wurden zur gleichen Zeit unruhig wie die in der Wildnis lebenden Artgenossen. Die Vögel wissen also automatisch, wann sie abfliegen und wann sie zurückkommen sollen. Doch jetzt kommt das Verblüffende : Die Zugvögel, die in diesen Tagen aus Afrika nach Europa zurückkehren, müssen 600 Kilometer Mittelmeer und 1800 Kilometer Sahara-Wüste überqueren, ohne Wasser und ohne Nahrung! Manche Vogelarten lassen dafür sogar ihre Organe schrumpfen, um unnötigen Ballast zu sparen. Einen anderen Effekt des Kraftsparens habt Ihr sicher schon einmal selbst beobachtet :

Viele Vögel fliegen in Form eines V, damit alle freie Sicht haben und jeweils im Windschatten des anderen fliegen



können.

Wie sich die Vögel bei ihrem Flug orientieren, ist noch nicht gänzlich aufgeklärt. Forscher haben herausgefunden, dass die Tiere neben der Orientierung an Sonne und Sternen auch eine Art Magnetkompass im Kopf benutzen, der auf der Netzhaut der Augen liegen soll. Dort sorgen bestimmte Moleküle dafür, dass die Vögel das Magnetfeld der Erde visuell umwandeln können.

Auch in der Flugnavigation orientiert man sich an diesen Merkmalen :

Da der Mensch eigentlich nicht zum Fliegen geboren ist, braucht er zum sicheren Fliegen viele Hilfsmittel. Für die Höhenbestimmung benutzt er eine Höhenmesser, für die Kursbestimmung benötigt er einen Kompass. Die Fluglage zeigt ihm der künstliche Horizont an und die Geschwindigkeit liest er am Fahrtmesser ab. Zur genauen Positionsbestimmung dienen ihm Navigationssender am Boden, Satellitensysteme, Radarsysteme und Flugkarten. Ihr seht, ein Mensch benötigt ein Cockpit voller Instrumente um von A nach B zu kommen und ein Vogel hat all diese Informationen in seinem kleinen Kopf.

Frühlingsbote und Langstreckenflieger

Der Storch (*Cicogne* auf französisch) war schon immer ein Vorbild für die Luftfahrt. Er legt auf seinem Weg nach Afrika in bis zu 4500 Metern Flughöhe annähernd 500 Kilometer täglich zurück und erreicht dabei durchschnittlich 50 Stundenkilometer.

Schon Leonardo da Vinci, der theoretische Erfinder der Hubschrauber, und 400 Jahre später der erste erfolgreiche Flieger der Menschheit, Otto Lilienthal, orientierten sich am Aufbau von Storchenflügeln bei der Erfindung ihrer Flugapparate. Auch später wurden Flugzeugtypen nach dem beliebten, leider in Luxemburg kaum noch verbreiteten Vogel benannt.



Fiesler FI156 Storch



Fiat BR20 Cicogna

LES URGENCES MÉDICALES N'ARRIVENT QU'AUX AUTRES?

6 raisons pour devenir membre LAR

1. Rapatriement mondial gratuit
2. Nous prenons personnellement soin de vous
3. En cas d'urgence médicale, expérience et compétence professionnelles sont d'importance vitale
4. LAR : 67 collaborateurs hautement spécialisés
5. Une propre flotte d'hélicoptères de sauvetage et d'avions sanitaires
6. ISO 9001:2000: qualité et sécurité

OFFREZ DE LA SECURITE A VOS COLLABORATEURS!

Luxembourg Air Rescue "Corporate Membership", un engagement qui peut sauver la vie de vos employés! Cette affiliation offre la possibilité d'une adhésion société à la LAR à un prix modéré. Appelez le 48 90 06 ou envoyez un mail à info@air-rescue.lu, pour un conseil personnalisé ou pour un rendez-vous sans engagement de votre part.



Ouvert tous les Dimanches après-midi!



© GRAPHIC Com. 0032(0)80/51 74 53 03/06

CARRELAGES-SANITAIRES

MEUBLES & CUISINES

HOLZ AN DAACHZENTER



RINNEN

Mon habitat, c'est mon choix!

CLERVAUX

Tél. 92 97 01-1 Fax. 92 90 19



Ameublements
Thill
Hosingen

NATUR & DESIGN s.à r.l.

Tél. 92 30 30 Fax. 92 14 47



LINDEN-PEUSCH

CLERVAUX

Tél. 92 11 22-1 Fax. 92 07 78

Nos Heures d'Ouvertures :

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

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

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

www.rtlp.lu