

SEPTEMBER 2023

# LARNEWS

LUXEMBOURG AIR RESCUE



Le premier package d'assurances  
pour étudiants



**easyPROTECT Discover**

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



## 35 Jahre und über 60.000 Einsätze später

LIEBE MITGLIEDER,

mit einem gehörigen Maß an Emotion und, wie ich zugeben muss, einer Prise Stolz präsentiere ich Ihnen diese neue Ausgabe unserer Zeitschrift LAR-NEWS. Eine Sonderausgabe, in der wir Sie in die spannende und oft turbulente Geschichte der LAR eintauchen lassen, die vor gerade einmal 35 Jahren begann. Unter anderem werden Sie erfahren, wie und unter welchen – manchmal extremen – Umständen die LAR-Teams Tausende von Leben gerettet haben.

In den dreieinhalb Jahrzehnten seit der Gründung der LAR hat es keinen einzigen Unfall gegeben. Kein einziges unserer Crewmitglieder ist im Einsatz verletzt worden. Das macht mich besonders stolz und glücklich, und ich wünsche mir, dass dies in den nächsten 35 Jahren so bleiben wird.

Auch wenn es heute selbstverständlich ist, dass es in Luxemburg und der Großregion eine Notfallhilfe per Rettungshubschrauber gibt – die Helikopter der LAR waren im vergangenen Jahr knapp 2.100-mal im Einsatz –, war dies nicht immer der Fall. Ganz im Gegenteil, wenn man bedenkt, mit wie vielen Vorbehalten und Schwierigkeiten wir bei der Gründung der LAR im Jahr 1988 konfrontiert waren, sowohl vonseiten der Politik, der Behörden als auch der Ärzteschaft.

Mit viel Herzblut und Leidenschaft haben es einige ehemalige Kollegen der Berufsfeuerwehr und ich dennoch geschafft, die LAR zu gründen und sie im Laufe der Zeit erfolgreich weiterzuentwickeln.

Heute besteht unser bestens eingespieltes Team aus 190 Spezialistinnen und Spezialisten. Unsere hochmoderne Flotte umfasst sechs Rettungshubschrauber und vier Ambulanzflugzeuge.

Dank Ihnen, liebe Mitglieder, waren und sind wir in der Lage, unsere wichtigste Aufgabe zu erfüllen – nämlich Leben zu retten. Und mit Ihrer treuen Unterstützung werden wir diese Aufgabe auch in Zukunft erfüllen!

Herzliche Grüße

## 35 ans et plus de 60 000 missions plus tard

CHERS MEMBRES,

C'est avec une bonne dose d'émotion et, je l'avoue, une pointe de fierté, que je vous présente cette nouvelle édition de notre magazine LAR-NEWS. Un numéro spécial, dans lequel nous vous plongeons dans l'histoire passionnante et souvent tumultueuse de LAR, débutée il y a tout juste 35 ans. Entre autres, vous découvrirez comment et dans quelles circonstances – parfois extrêmes – les équipes LAR ont sauvé des milliers de vies.

Au cours des trois décennies et demie qui se sont écoulées depuis la création de LAR, il n'y a pas eu un seul accident. Pas un seul membre de notre équipage n'a été blessé en mission. J'en suis particulièrement fier et heureux, et je souhaite qu'il en soit de même pour les 35 prochaines années à venir.

Si, aujourd'hui, la présence d'une aide médicale d'urgence hélicoptérée au Luxembourg comme dans la Grande Région relève de l'évidence – les hélicoptères de LAR sont intervenus quelque 2 100 fois l'an dernier –, cela n'a pas toujours été le cas. Bien au contraire même, si l'on considère les nombreuses réticences et autres difficultés auxquelles nous avons été confrontés lors de la création de LAR en 1988, tant de la part de la politique, des autorités que du corps médical.

En y mettant tout notre cœur et notre passion, nous avons quand même réussi, quelques anciens collègues pompiers professionnels et moi-même, à fonder LAR puis à la faire évoluer au fil du temps.

Aujourd'hui, notre équipe se compose de 190 spécialistes parfaitement rodés. Quant à notre flotte, elle compte six hélicoptères de sauvetage et quatre avions-ambulance ultra-modernes.

Grâce à vous, chers membres, nous avons pu – et pouvons – accomplir notre mission première qui consiste à sauver des vies. Et c'est également avec votre soutien indéfectible que nous la perpétuerons à l'avenir !

Sincères salutations,

René Closter  
LAR-Präsident/Président LAR



**« LAR-NEWS » est le magazine officiel de Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.**

**Réalisation technique / Editeur et régie publicitaire :**

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.      Tél.: 48 90 06  
 Luxembourg Airport – Gate E13      www.lar.lu – redaction@lar.lu  
 B.P. 24 – L-5201 Sandweiler      RCS Luxembourg F701

**Impression :**

johnen print Luxembourg – 18 Blvd. de Kockelscheuer – L-1821 Luxembourg

TOUTES LES INTERVIEWS ONT ÉTÉ MENÉES PAR L'ÉQUIPE DE LA RÉDACTION LAR.

TOUTES LES ACTIVITÉS ONT ÉTÉ ORGANISÉES DANS LE RESPECT DES MESURES SANITAIRES EN VIGUEUR.

**3 COMIC**

**4 KURZ NOTIERT | EN BREF**

**6 JUBILÄUM | ANNIVERSAIRE**

35 JAHRE LAR  
 35 ANS DE LAR

**10 LAR-GESCHICHTE | HISTOIRE DE LAR**  
 LEBENSRETTER GEGEN ALLE WIDRIGKEITEN  
 SAUVER DES VIES CONTRE VENTS ET MARÉES

**18 INTERVIEW**  
 PIONIER UND WEGBEGLEITER  
 PIONNIER ET COMPAGNON DE ROUTE

**22 EINSATZZAHLEN | CHIFFRES D'INTERVENTION**  
 EINSATZZAHLEN DAMALS UND HEUTE  
 CHIFFRES D'INTERVENTION À L'ÉPOQUE ET AUJOURD'HUI

**24 ANEKDOTEN | ANECDOTES**

**28 COMIC**

**29 VORSCHAU | APERÇU**  
 SEIEN SIE GESPANNT...  
 RÉJOUISSÉZ-VOUS...

**30 KINDERSEITE | POUR LES ENFANTS**  
 FINDE DIE FEHLER  
 TROUVE LES ERREURS

**32 SHOP**






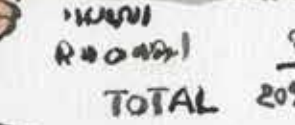
Sissy, der Kater eines treuen Mitglieds, erfreut sich der vielseitigen Einsatzmöglichkeiten der LAR-Mehrwegtüte. Wer hätte gedacht, dass auch Tiere unserer praktischen Tasche etwas abgewinnen können.



# E BËSSE GESCHICHT



Wat mir brauchen: **PRÄIS**

	2000 000
	2000 000
	1500 000
	2000 000
<b>TOTAL</b>	<b>20000 000</b>

TYPESCH  
EEN EÏSLECKER  
KLATZKAPP  
DEEN DO!



ALNEIDER



## LAR Family Day

**17.06.** Wer jeden Tag gemeinsam arbeitet, darf auch gemeinsam feiern! Bei traumhaftem Sommerwetter verbrachte das Team der LAR mit seinen Familien den Family Day vor der prächtigen Kulisse des Gréiweschlass in Koerich. Für die Unterhaltung der Kleinen sorgten eine Geschichtenerzählerin, Face Painting und eine Hüpfburg. Die Erwachsenen konnten bei DJ-Musik entspannen oder sich bei einem Body-Kicker-Match mit den Kolleginnen und Kollegen messen. Selbstverständlich war auch für das leibliche Wohl bestens gesorgt.



## Bundespräsident Steinmeier dankt der LAR

**10.07.** Anlässlich des offiziellen Besuchs von Frank-Walter Steinmeier im Großherzogtum hatten Vertreter der LAR die Ehre, den deutschen Bundespräsidenten im Centre national d'incendie et de secours zu treffen. Der hohe Besuch stand im Zeichen der hervorragenden Beziehungen und der großen gegenseitigen Solidarität zwischen den beiden Nachbar-

ländern. Der deutsche Präsident nutzte die Gelegenheit, der LAR für die grenzüberschreitende Hilfe im Juli 2021 im Ahrtal zu danken. Die LAR hatte nach dem verheerenden Unwetter den deutschen Nachbarn schnell und unbürokratisch einen Hubschrauber für Such- und Rettungsflüge in den verwüsteten Gebieten zur Verfügung gestellt.



### TDF – Together Stronger

**13.07.** Ils ont survécu aux attentats terroristes ou ont perdu des êtres chers dans ces attentats. En juillet dernier, ils ont prouvé une fois de plus que la persévérance et l'unité peuvent déplacer des montagnes. 41 cyclistes, survivants ou proches de victimes, ont escaladé ensemble le Grand Colombier au nom de la lutte contre le terrorisme, une ascension mythique que les coureurs du Tour de France avaient également au programme lors de l'étape reine du 14 juillet, jour de la fête nationale française. LAR est fière d'avoir soutenu V-Europe dans cette troisième opération du projet « Together Stronger ».



### LAR landet bei den Airdays

**15./16.07.** Hubschrauber, Flugzeuge oder Fallschirmspringer hautnah erleben: Diese Möglichkeit bot sich den Besucherinnen und Besuchern der Luxembourg Airdays, die Mitte Juli erstmals auf dem Flugplatz in Nörtringen über die Bühne gingen. Eines der Highlights an dem Wochenende war der LAR-Rettungshubschrauber, dessen Landung und Start die Blicke der vielen Schaulustigen auf sich zogen. Die Luftfahrtbegeisterten hatten die Gelegenheit, das Innenleben der fliegenden Intensivstation aus nächster Nähe zu besichtigen. Zudem war ein Team der LAR mit einem eigenen Stand vertreten, um die Interessierten über die Luftrettung und die LAR-Mitgliedschaft zu informieren.

### Le groupe BLUESHIFT devient partenaire de LAR

**15.07.** Nous sommes très heureux d'annoncer un nouveau partenariat avec le groupe BLUESHIFT. Le groupe d'entreprises spécialisé dans le domaine de la construction et dans la digitalisation de l'environnement, et qui a comme objectif la réinvention du secteur en utilisant de nouvelles technologies tout en limitant l'impact et en préservant l'environnement, a décidé, par l'intermédiaire de son gérant M. Shahriar Agaajani, de soutenir les services de sauvetage aérien luxembourgeois en souscrivant également une adhésion LAR pour toutes ses filiales. Nous les remercions de leur soutien !



# 35 Jahre LAR

## 35 ans de LAR

**Von einem Wohnwagen und einem Zelt zu einem der modernsten Luftrettungsdienste der Welt. So ließe sich die bewegte Geschichte der LAR in ein paar prägnanten Worten zusammenfassen.**

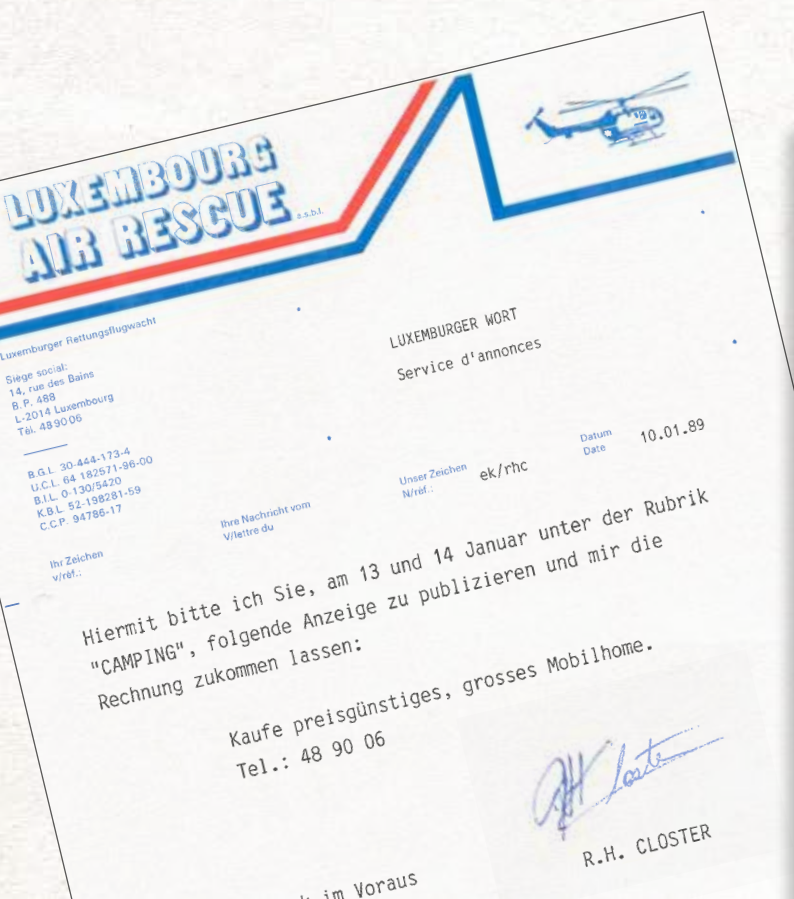
Als die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. am 18. April 1988 offiziell gegründet wird, wagt kaum jemand zu träumen, dass sie sich einmal zu dem entwickeln würde, was sie heute ist: die mitgliederstärkste Organisation Luxemburgs und ein nicht mehr wegzudenkender Pfeiler des Notfallrettungswesens.

Wir freuen uns, Sie in dieser Sonderausgabe von LAR-NEWS auf eine Reise durch die bewegte Geschichte der LAR mitnehmen zu dürfen: Wir geben Ihnen – unter anderem – einen Einblick in die LAR-Räumlichkeiten von damals und heute, schauen mit Ihnen zurück auf die turbulenten Anfangsjahre der LAR und nehmen bedeutende Etappen und Meilensteine in den Blick. Zudem sprechen wir mit wichtigen Persönlichkeiten und Wegbegleitern der LAR. Wir wünschen viel Spaß!

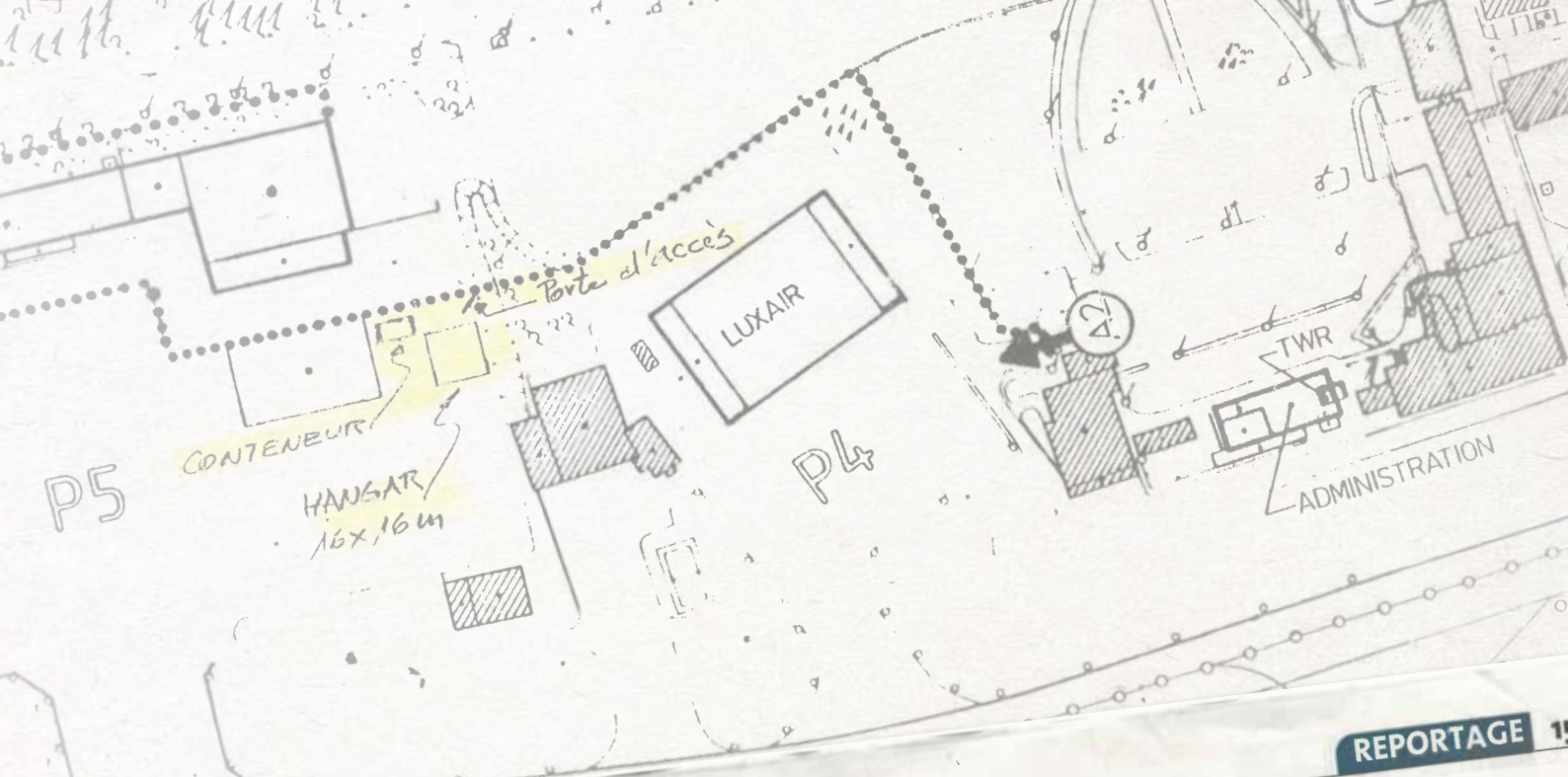
**Passer d'une caravane et d'une tente à l'un des services de sauvetage aérien les plus modernes au monde : voilà comment résumer, en quelques mots, l'histoire mouvementée de LAR.**

Lorsque Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. a été officiellement fondée, le 18 avril 1988, personne n'aurait pu imaginer qu'elle deviendrait ce qu'elle est aujourd'hui : l'organisation comptant le plus de membres au Luxembourg et un pilier incontournable du sauvetage d'urgence.

Dans cette édition spéciale de LAR-NEWS, nous avons le plaisir de vous emmener en voyage à travers l'histoire mouvementée de LAR. L'occasion de vous donner – entre autres – un aperçu de nos locaux d'hier et d'aujourd'hui, de revenir avec vous sur les turbulences de nos débuts et de nous pencher sur les étapes et les événements importants de son histoire. Tout cela sans oublier divers entretiens menés avec des personnalités importantes et des compagnons de route de LAR. Bonne lecture !







**REPORTAGE**

Otiodien Jeudi 21 avril 2016

# «La nouvelle maison» de LAR

**FINDEL** Le Grand-Duc Henri a inauguré, hier, les nouveaux locaux de Luxembourg Air Rescue (LAR). Des infrastructures «optimisées pour être plus efficaces».

Tout le personnel (66 personnes) est désormais réuni en un seul endroit, ou plutôt trois hangars collés l'un à l'autre. Les nouveaux locaux vont permettre à LAR «d'être encore plus performant», selon son président et fondateur, René Closter.

De notre journaliste Guillaume Chassaing

Il est 11h08, hier au Findel. Le Grand-Duc Henri coupe le traditionnel ruban afin d'inaugurer officiellement les nouveaux locaux de Luxembourg Air Rescue (LAR). C'est une étape importante dans l'histoire du sauvetage aérien au Luxembourg, estime René Closter, le président fondateur de LAR, créé en 1988. Le nouveau bâtiment a été planifié par nos collaborateurs pour nos collaborateurs. Il marque un progrès professionnel essentiel et significatif dans notre mission salvatrice. L'infrastructure et les conditions de travail du personnel de LAR ont considérablement été optimisées, ce qui facilite leur mission qui est de sauvegarder des vies en cas d'urgence médicale et rend l'accomplissement

680000 euros de la part du ministère de l'Économie). Le hangar du milieu abrite les bureaux de LAR. Mais pas seulement. Au rez-de-chaussée, il y a le «medical ward» (l'infirmierie), destiné au personnel et aux autres collaborateurs de l'aéroport. Il y a également un «medical training center», composé de trois salles (deux d'entraînement et une de briefing). Ce centre permet de se former avec de s'entraîner et de se former avec deux mannequins ultramodernes (un adulte et un enfant) qui peuvent simuler tous les symptômes existants (saignement, fièvre...).

«Poste médical avancé» de l'aéroport

Le «control center» (salle de contrôle) est installé à l'étage. C'est l'endroit où sont planifiées toutes les missions de LAR. Et grâce à quatre écrans (dont un est branché sur la BBC ou une autre chaîne d'information), le personnel sait en temps réel où se trouvent les hélicoptères et avions de LAR. Les deux hangars entourant ce bâtiment de bureaux sont destinés à accueillir les appa-



Le Grand-Duc Henri a officiellement inauguré, hier, les nouveaux locaux de Luxembourg Air Rescue

Montag, 21. Juni 1993  
Nr. 140

## Vom Camping in die gute Stube

In den ersten fünf Jahren wurde der Hubschrauber der LRF in einem Panzerzelt untergebracht und die Besatzung hielt sich in einem Wohnheim auf. An diesem Wochenende stellten die Verantwortlichen die neuen (flotten) Räumlichkeiten der „Luxembourg Air Rescue“ auf Findel den Persönlichkeiten und der Öffentlichkeit vor.



LRF-Präsident René Closter

Findel - „Hoffnung“ steht auf dem ausgestellten Lear-jet der deutschen Rettungsflugwacht. Ein treuer Name für ein Fluggerät, das unter optimalen Bedingungen Rettungsflüge durchführen kann und somit Leben rettet.

Hoffnung auf schnelle Rettung bestand auch bei den 720 nationalen Einsätzen der „Luxembourg Air Rescue“, 720mal Hoffnung in fünf Jahren. In maximal 16 Minuten ist die leistungsstarke BO 105 CBS an jeder Stelle im Großherzogtum Luxemburg, ist in 80 Minuten in Paris, in 60 Minuten in Brüssel und in 27 Minuten in Lüttich.

Wurden während der Anfangsjahre nur Sekundärflüge verrichtet, wobei der Hubschrauber den ganzen Tag auf Findel stationiert war, ist er seit 1991 ins nationale SAMU-System integriert und steht jeweils bei der diensttuenden Klinik der Stadt Luxemburg.

Siegfried Steiger belichtete die Gründung der LRF aus der Sicht der DRF. Mit der Idee der Einsatzbereitschaft des Teams um R. Closter und der technischen Unterstützung der DRF konnte dieses nationale Hilfskonzept aufgebaut werden.

Die neue Halle ist 300 Quadratmeter groß, beinhaltet den Hubschrauber, das Zubehör und Instruktionsmaterial. Im Nebengebäude sind die Büros der LRF und ein Aufenthaltsraum für den diensttuenden Piloten.

Nachdem Regierungsrat Jean-Mathias Goerens die Halle offiziell ihrer Bestimmung übergeben hatte, fand ein Rundgang durch die Anlagen statt.



1993 : LAR est hébergée dans de simples conteneurs-bureaux.



En 2016, LAR emménage dans de nouveaux locaux modernes au Findel.

## Lokales – Norden

Bestern Nachmittag in Ettelbrück

## „E positivt Enn fir eng Never-Ending-Story“

Hubschrauber-Hangar beim „Hôpital St-Louis“ offiziell seiner Bestimmung übergeben

(NIM) – Vier Jahre und fast auf den Tag genau drei Monate nach dem „feu vert“ aus dem Gesundheitsministerium und neuneneinhalb Monate nach dem Spatenstich wurde gestern Nachmittag der Hubschrauber-Hangar des Ettelbrücker „Hôpital St-Louis“ offiziell seiner Bestimmung übergeben. Mit dabei waren auch eine ganze Reihe an Persönlichkeiten aus Politik und Gesellschaft.

Neben Gesundheitsminister Mars Di Bartolomeo, Innenminister Jean-Marie Halsdorf und Kammerpräsident Lucien Weiler waren u. a. auch die Nordabgeordneten Marc Schank und Ali Kaes, der Ettelbrücker Bürgermeister und Abgeordnete Jean-Paul Schaaß, Marc Mohr, Präsident der Verwaltungskommission des „Hôpital St-Louis“, sowie René Closter, Präsident der „Luxembourg Air Rescue“ (LAR), und Mathias Schütz, Präsident der „Fondation LAR“, bei der Feierstunde zugegen.



## Ettelbrück

## Un hangar à hélicoptère, enfin!

Le tant attendu hangar pour l'hélicoptère d'Air Rescue a été inauguré la semaine passée sur le terrain de l'hôpital Saint-Louis. Désormais, n'importe quel lieu du pays sera accessible en 10 minutes pour le «Samu venu du ciel», au lieu de 45 minutes par voie terrestre. Le projet a vu le jour en 1997, mais il a fallu attendre les subsides de l'Etat (800.000 euros) en 2000, puis l'autorisation de la commune, elle-même en proie à des plaintes de riverains inquiets quant aux allers et venues prévus de l'appareil, en octobre 2003. Le premier coup de pelle a été donné en mai 2004 pour un chantier de 1,2 million d'euros, financé à 80% par l'Etat, à 10% par Air Rescue et à 10% par l'hôpital Saint-Louis, aidé par quelque 25 communes du Nord, qui profiteront de la présence de l'hélicoptère.

1996 eröffnet die LAR eine zweite Flugbasis in Ettelbrück. Doch so wie anfangs in der Hauptbasis am Findel hat die LAR dort jahrelang keinen Hangar. Der Rettungshubschrauber muss jeden Morgen vom Findel aus nach Ettelbrück und abends wieder zurückfliegen – ein enormer Kostenaufwand. Nach langwierigen Verhandlungen ist es im März 2005 endlich so weit: Der „Air Rescue 2“ erhält seinen eigenen Hangar in Ettelbrück und ist seither dort fest stationiert. Ein Meilenstein für die Notfallversorgung im Norden des Landes.

En 1996, LAR ouvre une deuxième base aérienne à Ettelbrück. Mais comme à ses débuts au Findel, elle n'y disposera pas de hangar, et ce durant des années. L'hélicoptère de sauvetage doit donc voler tous les matins du Findel vers Ettelbrück et revenir le soir, ce qui représente un coût énorme. Après de longues négociations, en mars 2005, l'« Air Rescue 2 » obtient enfin son propre hangar à Ettelbrück et y est depuis stationné en permanence. Une étape importante pour les services d'urgence dans le nord du pays.





YOUR  
BRIDGE  
TO LIFE

[SPUERKEESS.LU/preplus](https://SPUERKEESS.LU/preplus)

# Parlons mobilité !



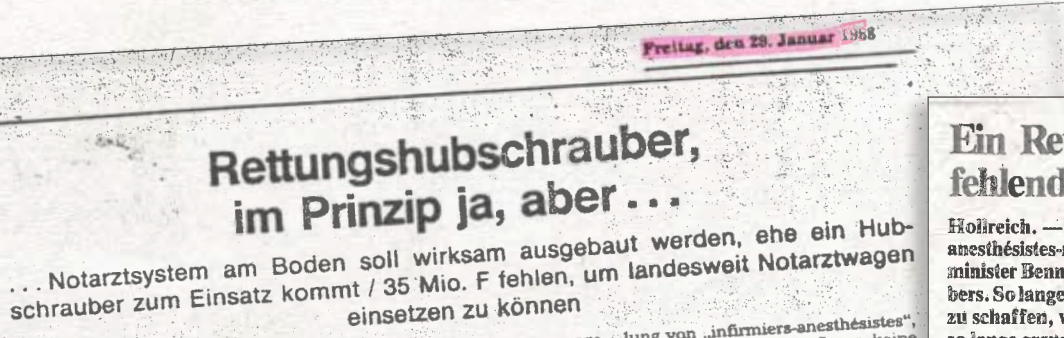


# Lebensretter gegen alle Widrigkeiten

## Sauver des vies contre vents et marées

Der gemeinnützige Verein Luxembourg Air Rescue (LAR) wird im Jahr 1988 ins Leben gerufen. Ein unterstützenswertes Projekt, dem man keine Steine in den Weg legt, möchte man meinen. Doch genau das Gegenteil ist der Fall: Die Gründung ist eine äußerst schwere Geburt. Bis der erste Rettungshubschrauber endlich von luxemburgischem Boden abheben kann, müssen zahlreiche Hürden überwunden werden. Die zuständigen Behörden setzen nämlich alles daran, den Start durch zahlreiche Schikanen und viel Druck zu verhindern. Alles beginnt mit einem tragischen Unfall.

L'association sans but lucratif Luxembourg Air Rescue (LAR) voit le jour en 1988. Un projet digne d'être soutenu et auquel personne ne devrait mettre de bâtons dans les roues, pourrait-on penser. Pourtant, c'est exactement le contraire qui se produit tant la naissance de la fondation s'avèrera extrêmement difficile. Avant que le premier hélicoptère de sauvetage puisse enfin décoller du sol luxembourgeois, de nombreux obstacles devront être surmontés. Les autorités compétentes font en effet tout pour empêcher le décollage, causant de nombreuses tracasseries et beaucoup de pression. Tout commence par un tragique accident.



### Rettungshubschrauber, im Prinzip ja, aber ...

... Notarztssystem am Boden soll wirksam ausgebaut werden, ehe ein Hubschrauber zum Einsatz kommt / 35 Mio. F fehlen, um landesweit Notarztwagen einsetzen zu können

(art). - In einer Pressekonferenz gaben die Narkose- und Wiederbelebungs-fachärzte ihrem Unmut über die schleppende Einführung des Notarzt-Systems Ausdruck. Das Faß zum Überlaufen brachten, so die Fachärzte, Presseberichte über die geplante Einführung eines Rettungshubschraubers - für Luxemburg, der unserem Land probeweise und kostenlos von der deutschen Rettungsflugwacht zur Verfügung gestellt werden sollte.

eingesetzten Arbeitsgruppe ausgelegt wurde, sehe die Schaffung von drei großen Einsatzzentren in Luxemburg, Esch/Alzette und Ettelbrück vor. Hier sollten die schnellen Notarztwagen stationiert werden, mit denen Wiederbelebungs-Facharzt und Wiederbelebungs-Krankenpfleger zum Einsatzort fahren sollen. Daneben werden in den 24 Zentralen des Zivilschutzes die großen Amulanzen untergebracht, die von dort aus zum Patienten oder Unfallort fahren.

lung von „infirmiers-anesthésistes“, da einfache Krankenpfleger keine wirkungsvolle Hilfe sicherten. Der ärztliche Wille sei also da, es liege jetzt am politischen Willen, die 35 fehlenden Millionen zur Verfügung zu stellen. Dabei solle man auch die Kosten berücksichtigen, die dem Staat entstehen, wenn z. B. ein junger Mann stirbt und dessen Witwe und Kinder vom Staat unterhalten werden müßten oder wenn ein Vertreter durch mangelnde ärztliche Behandlung am Unfallort nicht mehr in den Arbeitsprozeß eingegliedert werden könne.

Im Prinzip seien sie nicht gegen den Hubschrauber, doch reiche es nicht aus, ein weiteres Transportmittel zur Verfügung zu stellen, wenn ein Notarztzentrum nicht

Auf diese Weise könnten Ambulanzen und Arzt nahezu gleichzeitig am Ort und Stelle sein, wobei die

### Ein Rettungshubschrauber kann keine fehlenden Notarztwagen ersetzen

Hoffreich. — Verwundet zeigten sich gestern die im Cercle des médecins anesthésistes-réanimateurs vereinigten Notärzte über die von Gesundheitsminister Benny Berg angekündigte Beschaffung eines Rettungshubschraubers. So lange der politische Wille fehle, ein wirksames Notarztwagenetz zu schaffen, was nach Schätzung der Ärzte 35 Millionen im Jahr kostet, so lange grenze ein nur in seltenen Ausnahmefällen benötigter Rettungshubschrauber an Luxus.

Seit 1980 forderten die Notärzte ein System von Notarztwagen, das sich von den bekannten Ambulanzen dadurch unterscheidet, daß Ärzte und Krankenpfleger an Bord bereits die medizinische Versorgung am Unfallort übernehmen können. Vor zwei Jahren stimmte

Eine eigens geschaffene Arbeitsgruppe hat ein Projekt ausgearbeitet, das drei Zentren im Land vorsieht, von wo Notarztwagen als „mobile Antennen“ im ständigen Bereitschaftsdienst zu den Unfallorten fahren, um sich dort mit Krankenwagen zu treffen. An Bord der Notarztwagen müßten neben Notärzten auch Narkose-Krankenpfleger arbeiten, um eine optimale Betreuung der Patienten zu gewährleisten.

SAMEDI 12 MARS 1988

### DERNIERES NOUVELLES

## Hélicoptère : contre-attaque des ambulanciers

Pour ou contre l'hélicoptère médicalisé ? Ce service verra-t-il réellement le jour ? Luxembourg serait Londres, il y a belle lurette que les Bookmakers prendraient les paris tant la question soulevée fait la «une» de l'actualité.

L'Association des ambulanciers et ambulanciers SAMU sont tout à fait pour, le ministre de la Santé est «plutôt pour», l'association des médecins anesthésistes et réanimateurs et la protection civile sont «plutôt contre» tant que la planification de l'aide médicale urgente n'aura pas été faite sur tout le territoire national. La polémique est engagée et on se bat à coups de communiqués de presse.

Duché a été le directeur de la Protection civile au début décembre 1987», disent les ambulanciers qui précisent cependant n'avoir pas trouvé de soutien du côté de la P.C. Il est faux de prétendre, disent-ils encore, qu'il n'existe qu'un seul emplacement où l'appareil pourrait atterrir. «Il peut le faire sur toute surface de 20 mètres sur 20». Le vol de nuit, s'il s'avère nécessaire sera exceptionnellement admis.

Pour les ambulanciers dont le porte-parole est M. R. Closter, il est faux de prétendre que DRF (Deutschen Rettungsflugwacht) essaie de faire du bénéfice «sur le dos des Luxembourgeois» étant donné qu'elle met l'appareil gratuitement à la disposition du Grand-Duché. Et de préciser que «chacun sait que l'exploitation ne sera jamais rentable». Les ambulanciers tiennent encore à indiquer que l'hélicoptère est destiné à effectuer des sauvetages et transports sur tout le territoire dans le Nord. Il lui faudra 12 minutes

pour rallier Esch-sur-Sûre, 18 pour aller jusqu'à Wempehard à l'extrême nord du pays et 6 pour gagner Mondorf.

«Après ce court laps de temps, le patient pourra être pris en charge par une équipe formée et expérimentée composée notamment d'un médecin et disposant d'appareils médicaux les plus performants», disent les défenseurs du projet pour lesquels il est faux de parler de «prestige», alors que seul le sauvetage de vies humaines entre en ligne de compte.

Et ils concluent : «Malgré de violentes polémiques, nous demeurons, en tant que représentants luxembourgeois de la DRF, en relation étroite avec le ministère de la Santé afin d'unir nos efforts en vue du stationnement d'un hélicoptère de sauvetage à Luxembourg. Nous voulons servir les malades dans les meilleures conditions, non pas en concurrence mais en coopération avec le service d'intervention terrestre déjà existant».

# Innenminister gegen Rettungshubschrauber BO 105

Luxemburg. — Innenminister Jean Spautz steht der Anschaffung des von der Luxemburger Rettungswacht vorgeschlagenen Hubschraubers des Typs Bo 105 ablehnend gegenüber. Das geht aus seiner Antwort auf eine parlamentarische Anfrage hervor.

In seiner Anfrage hatte der LSAP-Abgeordnete Jean Regenwetter einen Vorfall bei Arbeiten am Sendemast von RTL in Beidweiler angesprochen, bei dem ein Monteur schwere Verbrennungen erlitten hatte. Nach Ansicht des Abgeordneten wurde die Überführung des Verletzten in das »Centre des Grands Brûlés« in Brüssel durch das Fehlen eines Hubschraubers um eine Stunde verzögert. Das ist nicht die Meinung von Innenminister Jean Spautz (CSV), der darauf hinweist, vor jedem Transport bei Verbrennungen müßten Vorkehrungen getroffen werden, die den Verletzten vor weiteren Schäden in An-

ber nicht mehr den Anforderungen, die in ihrem Ursprungsland an sie gestellt wurden, und für Transporte von Verletzten, die hochgradige Verbrennungen davongetragen hätten, seien sie gänzlich ungeeignet. Der Minister erwähnt in diesem Zusammenhang besonders den Hubschrauber des Typs BO 105, dessen begrenzte Transportfläche während des Transportes keine medizinische Intervention ermögliche. Außerdem seien die von der Luxemburger Rettungswacht in Vorschlag gebrachten Apparate nicht für Instrumentenflüge ausgerüstet, die bei schlechtem Wetter erforderlich seien, um das Außenland Gebirge zu überqueren. Er weist darauf hin, daß die

# „Probleme größer als anfangs angenommen“

Seit Mitte Juli hat Staatssekretär Johnny Lahure die Verantwortung im Gesundheitsressort von Benny Berg übernommen. Nachdem die Debatte über Mondorf im Parlament abgeschlossen war, rückten wieder die eher traditionellen Probleme der Gesundheitspolitik in den Vordergrund: Das rich-

tige Mittel, um die Drogenproblematik in den O kommen, die Finanzierung der Kliniken und die O des Samu zogen in den letzten Wochen die Aufmerksamkeit auf sich. In einem Interview mit dieser Zeitung er ny Lahure die Leitlinien seiner Politik.

d'Luxemburger Land: Herr Staatssekretär, letzten Freitag verabschiedete der Ministerrat die Organisation des Samu (Service d'aide médicale urgente). Nachdem ihr Vorgänger das Prestigeobjekt eines Hubschraubers zur Rettung von Verunfallten durchsetzen wollte, scheint nun die Organisation auf dem Boden wieder Fortschritt zu genießen.

Johnny Lahure: Nun, nachdem ich mit den verschiedenen Interessenten, Institute des Hôpitaux und Ärztevereinigungen Gespräche führte, wurde in diesem Ministerium ein Konzept erarbeitet, das den Interessen aller Beteiligten, so glaube ich, gerecht ist. Es werden drei regionale Zentren in Luxemburg-Stadt, Fisch/Al und Eschborn eingerichtet. In diesen Zentren wird ein Samu-We



Die Organisation des Samu am Boden genießt Vorrang. Der Rettungshubschrauber bleibt weiterhin zu den drei Bodenarmen Teil des Konzepts.

1988: Ein kleiner Junge ist in einen dramatischen Verkehrsunfall verwickelt und zieht sich dabei schwere Verletzungen an seinem Fuß zu. Eine Operation in einer französischen Spezialklinik wird für ihn lebenswichtig. Doch der angeforderte Krankenwagen steckt im Stau fest und kann das Krankenhaus nicht rechtzeitig erreichen. Der Junge verliert für immer seinen Fuß. Dieses tragische Ereignis ist für René Closter und ein paar seiner Kollegen der Luxemburger Berufsfeuerwehr der Anstoß, sich für einen Luftrettungsdienst in Luxemburg einzusetzen.

Zwar hat sich René Closter bereits in früheren Gesprächen an das Thema herangetastet, aber keiner seiner Verhandlungspartner scheint dem Projekt die notwendige Bedeutung beizumessen. Sogar der Zivilschutzdirektor, den er persönlich aufgesucht hat, zweifelt an der Machbarkeit eines solchen Vorhabens. Doch das tragische Schicksal des kleinen Jungen hat sich so tief in das Gedächtnis von René Closter eingebrannt, dass für ihn klar ist: „Das muss sich jetzt ändern. An die Arbeit, jetzt geht es um alles oder nichts!“

Vom unbedingten Willen getrieben, das Projekt in die Tat umzusetzen, nimmt er die Gespräche und Verhandlungen wieder auf und setzt alles daran, auch andere zu überzeugen. Trotz seiner Bemühungen stößt er immer wieder auf Ablehnung und verschlossene Türen. Besonders bei den Politikern trifft er auf Widerstand – sie ahnen bereits, dass das Projekt mit hohen Kosten verbunden sein würde, und reagieren mit Ablehnung. Doch sie unterschätzen die Hartnäckigkeit von René Closter: „Wenn man mir die Tür vor der Nase zuschlägt, neige ich dazu, sie mit einem kräftigen Tritt wieder aufzustoßen.“ Eine Eigenschaft, die er im weiteren Verlauf seiner Karriere noch öfter an den Tag legen muss.

1988 : un petit garçon est impliqué dans un dramatique accident de la route et se blesse gravement au pied. Une opération dans une clinique française spécialisée devient vitale pour lui. Mais l'ambulance demandée est bloquée dans les embouteillages et ne peut atteindre l'hôpital à temps. Le garçon perd définitivement son pied. Cet événement tragique incite René Closter et quelques-uns de ses collègues, des pompiers professionnels luxembourgeois, à s'engager en faveur d'un service de sauvetage aérien au Luxembourg.

Si René Closter a déjà abordé le sujet lors de précédentes discussions, aucun de ses interlocuteurs ne semble accorder l'importance nécessaire au projet. Même le directeur de la protection civile, qu'il est allé voir personnellement, doute de la faisabilité de son idée. Mais le destin tragique du petit garçon est si profondément gravé dans la mémoire de René Closter que celui-ci n'en démord plus : « Quelque chose doit changer désormais. Au travail ! C'est maintenant ou jamais ! »

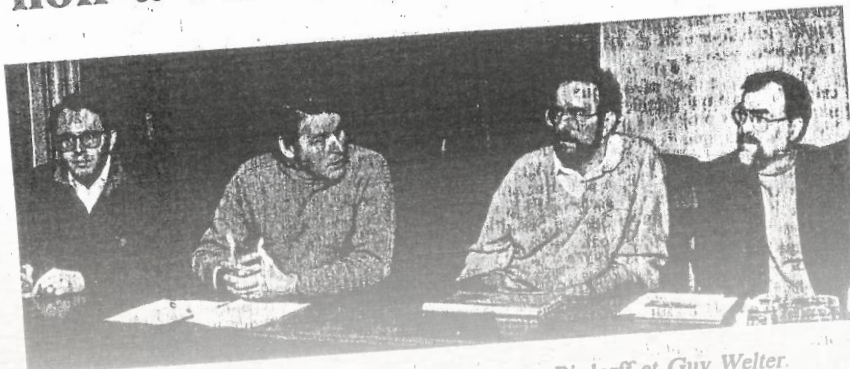
Poussé par la volonté absolue de concrétiser son projet, il reprend les discussions et les négociations et met tout en œuvre pour convaincre les autres de son idée. Malgré ses efforts, il se heurte toujours à des refus et des portes fermées. La résistance des politiciens en particulier – qui pressentent déjà que le projet sera lié à des coûts élevés et qui préfèrent donc y répondre par la négative – lui pose problème. Mais tous sous-estiment la ténacité de René Closter : « Lorsqu'on me ferme la porte au nez, j'ai tendance à la défoncer d'un coup de pied judicieusement appliqué. » Une qualité dont il devra faire preuve souvent au cours de sa carrière.

René Closter und seine engagierten Kollegen lassen sich nicht beirren: „Uns half niemand, also halfen wir uns selbst.“ Mit Unnachgiebigkeit und einer Portion Sturheit setzen sie ihr Vorhaben fort und schließlich gelingt es, den Verein Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. ins Leben zu rufen. Um die komplexe Idee einer Luftrettung voranzutreiben, brauchen die Vereinsgründer jedoch Fachwissen, die nötige Infrastruktur und Geld. „Wir hatten nichts von alledem. Unser Startkapital waren unsere sturen Köpfe!“, erinnert sich René Closter.

René Closter et ses collègues engagés ne se laissent pas décourager : « Personne ne nous a aidés, alors nous nous sommes aidés nous-mêmes ». Avec de l'intransigeance et une bonne dose d'entêtement, ces derniers poursuivent leur projet et parviennent finalement à créer l'association Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. Pour mener à bien cette idée de sauvetage aérien, les fondateurs de l'association ont toutefois besoin de connaissances spécialisées, de l'infrastructure nécessaire et d'argent. « Nous n'avions rien de tout cela. Notre capital de départ, c'était nos têtes entêtées ! », se souvient René Closter.

## Médecins anesthésistes réanimateurs

# « Oui à un Samu équipé non à l'hélicoptère sanitaire »



Les docteurs Marcel Jaminet, Jean Uhrig, Jean Bisdorff et Guy Welter.

Le Cercle des médecins anesthésistes réanimateurs, représentés par les Drs J. Uhrig, G. Welter, M. Jaminet

D'autre part, à l'exception de deux centres, aucune clinique n'est équipée d'un terrain d'atterrissage permettant

## Gouvernement-Air Rescue : accord de partenariat



L'acquisition et l'exploitation d'un hélicoptère médical étant trop onéreuses, le gouvernement luxembourgeois vient conclure un accord de partenariat avec la société privée Luxembourg Air Rescue.

Le président d'Air Rescue Luxembourg, René Closter. Cette opération prévoit, notamment, une aide financière de l'Etat déterminée d'après les résultats du bilan de la société, que ce soit en cas de déficit ou de bénéfice.

dans le prolongement du SAMU. Plusieurs missions incomberont à l'hélicoptère : l'acheminement des équipes médicales sur les lieux d'un accident ou d'un incendie, le transport

Unterstützung finden die Pioniere schließlich bei Siegfried Steiger, dem Gründer der deutschen DRF Luftrettung. Er ist bereit, den Luxemburgern einen Rettungshubschrauber zu vermieten. Anfangs darf die Air Rescue aber nur Sekundäreinsätze, also Verlegungsflüge von Krankenhaus zu Krankenhaus, durchführen. Die Gegner legen sich quer. So startet die Protection civile eine Petition, um zu verhindern, dass die Air Rescue ins Notarztsystem integriert wird. Es folgt eine wahre Flut von Leserbriefen, Beschimpfungen und Drohungen. „Ich glaube, dass es das Gerede unserer Gegner war, das uns als kleine Mannschaft zusammenschweißte hat“, erklärt René Closter.

Les pionniers trouvent finalement du soutien auprès de Siegfried Steiger, fondateur de la DRF Luftrettung allemande. Celui-ci se dit prêt à louer un hélicoptère de sauvetage aux Luxembourgeois. Au début, Air Rescue ne peut toutefois effectuer que des missions secondaires, c'est-à-dire des vols de transfert d'hôpital à hôpital. Les opposants s'y opposent. La Protection civile lance une pétition pour empêcher qu'Air Rescue soit intégrée au système d'urgence. Un flot de lettres de lecteurs, d'insultes et de menaces, parvient à Air Rescue. « Je pense que c'est le discours de nos adversaires qui a soudé notre petite équipe », explique René Closter.

Luxemburger Rettungsflugwacht

# Hubschrauber ergänzt Notarztwagen

Innenminister Spautz unterzeichnete gestern diesbezügliche Konvention



Während der Unterzeichnung der Konvention

## 20 Jahre Luxembourg Air Rescue „Eine der sinnvollsten Erfolgsgeschichten Luxemburgs“

„Es ist damals wie heute unverständlich, wie jemand dagegen sein kann, dass Menschen in Not geholfen wird“, sagte der Präsident der Luxembourg Air Rescue (LAR) René Closter gestern bei seinem ganz persönlichen Rückblick auf 20 Jahre Flugrettung in Luxemburg in Anspielung auf die vielen Widerstände und Schwierigkeiten, die die LAR in der Anfangszeit und auch heute noch zu bewältigen hat. „Es ist erstaunlich wieviel Energie in Luxemburg aufgebracht wird, um etwas Neues zu verhindern, anstatt zu helfen, es auf die Beine zu stellen“.



René Closter, Gründer, Präsident und Herz der LAR: „Es ist erstaunlich wieviel Energie in Luxemburg aufgebracht wird, um etwas Neues zu verhindern“

schließen, um das Überorganisation zu garant... tonte LAR-Präsident Re... gestern, dass derzeit He... rungen anstünden, die e... erhebliche Finanzierung... stelle. Neben der stark... rung der Personal- und... kosten - allein ein An... erfordert 600.000 Euro... Investitionen - schlägt... fahrung des Kerosinpa... che. Kopferbrechen i... ein neues EU-Reglem... verständlicherweise n... dass europaweit sä... tungshelikopter bis E... stärkeren Turbinen au... müssen. Für die LAR... einen Kostenpunkt v... nen Euro. Es schle zu... sing“ für einen Helic... nen Jet, die beide de... mungen ausgesetz... ngen sich Pe...

Konkurrenzangst bei den bestehenden Rettungsdiensten, Angst seitens der Krankenkassen vor einer Kostenexplosion des Rettungswesens, aber auch Skepsis bei der Ärzteschaft machte es der Handvoll Idealisten, die es sich in den Kopf gesetzt hatte, eine luxemburger... (Text partially obscured)

tragen gewährleisten, dass die LAR ihre effiziente und vor allem rasche Hilfe in Notfällen anbieten kann. (Text partially obscured)

der Tsunami-Katastrophe heimge... sucht wurden. (Text partially obscured)

Tageblatt

Sa./So., 26./27. Mai 2018 • Nr. 121

### 6 THEMA RETTUNGSWESEN

# Vom kleinen „Club“ der Enthusiasten zum Global Player

## LUXEMBOURG AIR RESCUE 30 Jahre alt und groß geworden

Wiebke Trapp

44 Millionen geflogene Kilometer oder 1.102 Mal die Welt umrundet: Zahlen wie diese verkündet der Chef der Luxembourg Air Rescue (LAR) René Closter (65) gerne. Die Flugzeuge und Helikopter mit dem markanten Logo sind weltweit bekannt und retten seit 30 Jahren Menschenleben überall auf der Welt. Diese Entwicklung war im Gründungsjahr 1988 nicht abzusehen.

Sie haben 14.000 Einsätze hinter sich, Sie waren lange Zeit der einzige Hubschrauberpilot in Luxemburg. Gibt es einen Einsatz, der im Gedächtnis hängen bleibt?

Pakistan, das Erdbeben. Da bin ich von Islamabad in den Himalaya geflogen und für ein, zwei Minuten leistete uns ein Adler Gesellschaft. Er flog neben uns her. Das war wunderschön. Und das Erdbeben im Iran. Da lagen Tausende von Leichen am Flughafen, als wir ankamen. Das war ein Schock.

Was ist der „Spirit“ der Air Rescue?

Menschen in Not durch Hubschrauber und Ambulanzflüge zu helfen - sieben Tage, 24 Stunden, rund um die Uhr. Da immer was alles zum Beispiel... (Text partially obscured)

ja noch viele andere Dinge. Das komplette Organspendewesen Frankreichs wird hier bei uns gemanagt. Wir sind bei „Frontex“ beteiligt und helfen in Italien bei der Flüchtlingsüberwachung. Im Auftrag der luxemburgischen Armee führen wir sämtliche anfallenden Reparierungen von NATO-Angehörigen durch. Und wir fliegen Hilfseinsätze für die luxemburgische Regierung.

Hätten Sie damals gedacht, dass es so weit kommt?

Nein. Aber ich bin stolz. Die Air Rescue steht für fantastische Menschen, die hier zusammenarbeiten. 175 hochloyale Mitarbeiter, 35 Millionen Jahresumsatz und 735.000 Euro staatliche Förderung... Aus dem kleinen „Club“ von damals ist ein mittelständisches Betrieb mit humanitären Werten geworden.



1991: Integration in den SAMU

### Organtransporte

Seit 2013 werden alle französischen Organtransporte außer Paris über das Control Center... (Text partially obscured)

Partner in Frankreich werden ca. 1.300 Einsätze im Jahr geflogen. Der Geschäftsbereich... (Text partially obscured)

Erst 1991, nach zähen Verhandlungen mit dem Staat, wird die Air Rescue endlich in das SAMU-System integriert. Während es ihr lange Zeit an Unterstützung durch Politiker und Behörden mangelt, gewinnt sie in der Bevölkerung zusehends an Beliebtheit. Woche für Woche steigt die Zahl der Mitglieder, die A.s.b.l. erhält großzügige Spenden. Die Air Rescue wächst und kann immer besser auf eigenen Beinen stehen. Der Großzügigkeit der Bevölkerung ist es zu verdanken, dass sie einen beträchtlichen Teil der Schulden aus den Gründungsjahren zurückzahlen kann.

Il faudra attendre 1991 pour qu'Air Rescue soit enfin intégrée au système SAMU, après d'après négociations avec l'État. Bien qu'elle ait longtemps manqué de soutien de la part des politiques et des autorités, LAR finit par gagner en popularité auprès du grand public. Semaine après semaine, le nombre d'adhérents augmente et de généreux dons parviennent à l'association. L' A.s.b.l. grandit et peut de mieux en mieux voler de ses propres ailes. C'est grâce à la générosité de la population qu'Air Rescue peut rembourser une partie considérable des dettes qui se sont accumulées au cours des années de fondation.



1998: das erste LAR-Ambulanzflugzeug, eine Mitsubishi MU 2, und der neue MD 900-Rettungshubschrauber

In den folgenden Jahren geht es mit der LAR steil bergauf. Der damalige Erbgroßherzog Henri übernimmt 1995 die Schirmherrschaft. Die LAR bekommt nun immer mehr Mitglieder und auch Spenden. Es wird ein zweiter Hubschrauber angemietet, durch den 1996 in Ettelbrück eine zweite Basis eröffnen kann.

Ein weiterer Meilenstein folgt 1998: Die LAR least ihr erstes Ambulanzflugzeug, um die stetig wachsende Anzahl ihrer Mitglieder noch besser betreuen zu können. Zwei Jahre später erhält sie einen Learjet 35A, mit dem nun weltweite Rückführungsflüge in Eigenregie möglich sind.

Die LAR macht nun auch international immer mehr von sich reden. 2002 wird sie als erste Luftrettung weltweit mit dem höchsten Qualitätslabel, dem ISO-9001-Zertifikat, ausgezeichnet. Im März 2005 wird die LAR in das Rettungssystem von Rheinland-Pfalz und des Saarlands integriert und fliegt vom Findel aus Rettungseinsätze in das deutsche Grenzgebiet. Als akkreditierter Partner der Vereinten Nationen beteiligt sie sich zudem an wichtigen humanitären Einsätzen, wie etwa nach der Tsunamikatastrophe 2004 oder dem verheerenden Erdbeben 2005 in Pakistan.

Ab 2008 führt die LAR im Auftrag von France Transplant Organtransporte in Frankreich durch. Seit 2013 werden sogar alle Organtransporte für ganz Frankreich (außer Paris) im Operations Control Centre der LAR koordiniert.

Heute ist die LAR eine Luftrettungsorganisation mit Weltruf und betreibt eine hochmoderne Flotte von sechs Rettungshubschraubern und vier Ambulanzflugzeugen. Ihre 190 bestens ausgebildeten Mitarbeitenden sind von einem gemeinsamen Bestreben geleitet: das Leben von Menschen in Not zu retten und ihre Gesundheit zu erhalten.

Dans les années qui suivent, LAR connaît une ascension fulgurante. Le Grand-Duc Héritier de l'époque, Henri, en assure le patronage. LAR reçoit de plus en plus de membres et de dons. Un deuxième hélicoptère est loué, ce qui permet d'ouvrir une deuxième base à Ettelbruck en 1996.

Une autre étape importante est franchie en 1998 : LAR loue son premier avion-ambulance afin de pouvoir encore mieux prendre en charge le nombre croissant de ses membres. Deux ans plus tard, elle reçoit un Learjet 35A, permettant d'effectuer des rapatriements dans le monde entier en toute autonomie.

LAR fait désormais de plus en plus parler d'elle au niveau international. En 2002, elle est le premier sauvetage aérien au monde à obtenir le label de qualité le plus élevé, le certificat ISO-9001. En mars 2005, LAR est intégrée dans le système de sauvetage de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre et effectue des missions de sauvetage dans la région frontalière allemande à partir du Findel. En tant que partenaire accrédité des Nations Unies, elle participe également à d'importantes missions humanitaires, comme après la catastrophe du tsunami en 2004 ou le tremblement de terre dévastateur au Pakistan en 2005.

À partir de 2008, LAR effectue des transports d'organes en France pour le compte de France Transplant. Depuis 2013, tous les transports d'organes pour toute la France (sauf Paris) sont coordonnés au centre de contrôle des opérations de LAR.

Aujourd'hui, LAR est une organisation de sauvetage aérien de renommée mondiale qui exploite une flotte ultramoderne de six hélicoptères de sauvetage et de quatre avions sanitaires. Ses 190 collaborateurs parfaitement formés sont guidés par une ambition commune : sauver la vie de personnes en détresse et préserver leur santé.



Blickt man auf die Erfolgsgeschichte der LAR zurück, sind die Hürden, die ihr bei ihrer Gründung in den Weg gelegt worden sind, nur schwer nachvollziehbar. Die Rettungshubschrauber der LAR sind mittlerweile ein vertrauter Anblick über dem Himmel Luxemburgs und der Großregion. Für die meisten ist die Luftrettung eine Selbstverständlichkeit. Doch die turbulenten Anfangsjahre zeigen, dass die schnelle Hilfe aus der Luft auch 2023 nicht selbstverständlich ist. Selbst wenn die LAR heute auf gesunden Beinen steht, ist sie nach wie vor auf die Unterstützung der Bevölkerung angewiesen. Nur durch die Hilfe der Mitglieder und Spender ist sichergestellt, dass die Einsatzcrews Tag für Tag zu ihren lebensrettenden Missionen aufbrechen können.

En se penchant sur l'histoire à succès de LAR, il reste difficile de comprendre les obstacles qui ont été mis sur sa route lors de sa création. Les hélicoptères de sauvetage de LAR sont depuis devenus un spectacle familier dans le ciel du Luxembourg et de la Grande Région et pour la plupart des gens, le sauvetage aérien est une évidence. Mais les turbulences des débuts montrent que l'aide rapide par les airs ne va pas forcément de soi, même en 2023. Si LAR repose aujourd'hui sur des bases saines, elle reste dépendante du soutien de la population. Ce n'est que grâce à l'aide des membres et des donateurs que les équipes d'intervention peuvent décoller, jour après jour, pour leurs missions de sauvetage.



2023 : les avions-ambulances et un des hélicoptères de sauvetage ultramodernes devant les hangars de LAR

**luxembourg**  
city tourist office

**LUXEMBOURG CITY  
UNDERGROUND**

## DIVE INTO THE DEPTHS OF THE CITY

**Tickets**

[luxembourg-city.com](https://luxembourg-city.com)

**Luxembourg City Tourist Office**  
- Place Guillaume II

AUPARAVANT  
**FRÜHER** 1996



AUJOURD'HUI

# HEUTE 2021



# Pionier und Wegbegleiter

## Pionnier et compagnon de route

**Marc Rob ist Vizepräsident und seit über 30 Jahren bei der LAR, somit der dienstälteste Mitarbeiter und gleichzeitig das letzte Gründungsmitglied im aktiven Dienst. Im Interview mit LAR-NEWS spricht der Wegbegleiter von René Closter über die turbulente Anfangszeit, erzählt so manche abenteuerliche Anekdote und verrät, was 35 Jahre Luxembourg Air Rescue für ihn persönlich bedeuten.**

**Marc Rob est vice-président et travaille depuis plus de 30 ans chez LAR, ce qui fait de lui à la fois le collaborateur le plus ancien, mais aussi le dernier membre fondateur en activité. Dans cet interview pour LAR-NEWS, le compagnon de route de René Closter revient sur les turbulences des débuts, confie quelques anecdotes rocambolesques et révèle ce que signifient, à titre personnel, 35 ans de Luxembourg Air Rescue.**

### **Können Sie uns von der Anfangszeit der LAR berichten?**

Ich war damals wie René Closter bei der Berufsfeuerwehr. Wir mussten regelmäßig Patienten mit dem Krankenwagen in Kliniken im Ausland bringen, zum Beispiel nach Nancy, Straßburg oder Homburg. Schnell ist uns klar geworden, dass für diese Einsätze ein Hubschrauber das bestmögliche Transportmittel wäre. Zwar gab es Abkommen mit Hubschrauberbetreibern in den Nachbarländern, aber deren Einsätze waren mitunter mehr als abenteuerlich. Einmal ist ein Hubschrauber der belgischen Marine ganz tief über die Gebäude am Krankenhaus in Esch geflogen, weil der Pilot nicht wusste, wo er landen sollte. Dabei hat er ein Dach teilweise abgedeckt. In einem anderen Fall traute sich der Pilot nicht, den Hubschrauber vollständig auf dem Helipad der Klinik abzusetzen, weil er das Höchstgewicht überschritt. Er hat dann praktisch 20 Minuten lang den Hubschrauber mit laufendem Rotor teilweise entlastet, bis der Ladevorgang des Patienten abgeschlossen war.

In Luxemburg stießen wir mit unserem Vorhaben, einen eigenen Rettungshubschrauber für das Land anzuschaffen, von mehreren Seiten auf enormen Widerstand. René Closter sagt immer: „Wir hatten keine Freunde zu verlieren, denn wir hatten gar keine Freunde.“ Wir haben dann durch Zufall bei einem Rettungskongress Siegfried Steiger, den Gründer der deutschen DRF Luftrettung, kennengelernt.

### **Pouvez-vous nous parler des débuts de LAR ?**

À l'époque, comme René Closter, je faisais partie des pompiers professionnels. Nous devions régulièrement transporter des patients en ambulance dans des cliniques à l'étranger, comme à Nancy, Strasbourg ou Hombourg. Nous avons vite compris qu'un hélicoptère serait le meilleur moyen de transport possible pour ces interventions. Il y avait certes des accords avec des exploitants d'hélicoptères dans les pays voisins, mais leurs missions étaient parfois plus qu'aventureuses. Un jour, un hélicoptère de la marine belge est passé très bas au-dessus des bâtiments de l'hôpital d'Esch-sur-Alzette, car le pilote ne savait pas où se poser. Il a ainsi presque soufflé un toit. Une autre fois, le pilote n'a pas osé poser complètement l'hélicoptère sur l'héliport de la clinique parce que celui-ci dépassait le poids maximal autorisé. Il a alors déchargé partiellement l'hélicoptère pendant pratiquement 20 minutes, rotor tournant, jusqu'à ce que le chargement du patient soit terminé.

Au Luxembourg, nous avons rencontré une énorme résistance de plusieurs côtés lorsque nous avons parlé de notre projet d'acquérir notre propre hélicoptère de sauvetage pour le pays. René Closter dit toujours : « Nous n'avions pas d'amis à perdre, car nous n'avions pas d'amis du tout ». Puis nous avons rencontré par hasard Siegfried Steiger, le fondateur de la DRF Luftrettung allemande, lors d'un



Er hat sich bereit erklärt, uns zu helfen, und uns einen Hubschrauber samt Piloten zur Verfügung gestellt. Das waren die Anfänge der LAR.

**Sie sind auch einer der Pioniere der Höhen- und Windenrettung. Wie kam es dazu?**

Es gab damals einen dramatischen Vorfall auf den RTL-Sendetürmen in Eschweiler. Ein Arbeiter kam den austretenden Radiowellen so nahe, dass er schwerste Verbrennungen an seinen Händen erlitt. Er und sein Kollege saßen in 280 Metern Höhe fest. Es gab keine Möglichkeit, sie zu bergen. Der zweite Arbeiter musste seinen schwer verletzten Kollegen schließlich huckepack über die Leiter hinuntertragen. Die Rettungsdienste standen unten und mussten tatenlos zusehen. Das war für uns der Anstoß, eine Höhenrettungseinheit ins Leben zu rufen. Wir absolvierten hierfür zuerst eine Schulung bei einer Spezialeinheit der Luxemburger Polizei und nahmen im Nachhinein an einem Ausbilderlehrgang in Deutschland teil. Nach der Inbetriebnahme unserer MD-Hubschrauber folgte eine weitere Ausbildung durch Spezialisten in der Schweiz. So konnten wir im Laufe der Zeit die Windenrettung bei der LAR aufbauen.

**Was bedeutet der 35. Geburtstag der LAR für Sie?**

Die Zahl 35 ist für mich an sich eine Zahl wie jede andere. Was für mich zählt, ist: Ich hätte mir am Anfang nie im Leben gedacht, dass aus der LAR das werden würde, was sie heute ist. Auch wenn die LAR nicht „meine“ Firma ist, fühlt es sich doch irgendwie so an. Denn ich habe sehr viel Herzblut und Freizeit investiert. Für mich ist es daher sehr wichtig, dass die LAR sich weiterhin so gut entwickelt und in eine erfolgreiche Zukunft geht.

congrès de sauvetage. Il s'est dit prêt à nous aider et a mis un hélicoptère et son pilote à notre disposition. C'étaient les débuts de LAR.

**Vous êtes également l'un des pionniers du sauvetage en hauteur et au treuil. Comment en est-on arrivé là ?**

À l'époque, il y a eu un incident dramatique sur les tours de diffusion de RTL à Eschweiler. Un ouvrier s'est approché si près des ondes radio qui s'échappaient, qu'il a été gravement brûlé aux mains. Lui et son collègue se sont retrouvés coincés à 280 m de hauteur. Il n'y avait aucun moyen de les récupérer. Le deuxième ouvrier a finalement dû porter son collègue grièvement blessé sur le dos pour le faire descendre par l'échelle. Les services de secours, stationnés en bas, ont dû assister impuissants à la scène. C'est ce qui nous a décidés à créer une unité de sauvetage en hauteur. Nous avons d'abord suivi une formation auprès d'une unité spéciale de la police luxembourgeoise et avons ensuite participé à un stage de formation en Allemagne. Après la mise en service de nos hélicoptères MD, nous avons suivi une autre formation dispensée par des spécialistes en Suisse. C'est ainsi qu'au fil du temps, nous avons pu mettre en place le sauvetage par treuil chez LAR.

**Que signifie pour vous le 35e anniversaire de LAR ?**

Pour moi, le chiffre 35 est en soi un chiffre comme un autre. Ce qui compte à mes yeux, c'est que tout au début, je n'aurais jamais de la vie imaginé que LAR deviendrait ce qu'elle est aujourd'hui. Même si LAR n'est pas « mon » entreprise, c'est tout comme. Car j'y ai mis beaucoup de cœur et de temps libre. Il est donc très important pour moi que LAR continue à se développer aussi bien qu'elle le fait et puisse se diriger vers un avenir prospère.



Rettung in luftiger Höhe: Marc Rob zählt zu den Pionieren der Höhen- und Windenrettung.

AUPARAVANT  
**FRÜHER** 1998



AUJOURD'HUI  
**HEUTE** 2023



# Einsatzzahlen damals und heute

## Chiffres d'intervention à l'époque et aujourd'hui

Am 1. März 1989 stellt die LAR mit der Bell B 206 Long Ranger ihren ersten, von der DRF Luftrettung angemieteten Rettungshubschrauber vor. Im ersten Jahr seines Betriebes führt der Helikopter 130 Sekundärtransporte von Krankenhaus zu Krankenhaus durch, bevor die LAR 1991 zu ihrer ersten Notfallmission in Luxemburg startet. In den folgenden Jahren wächst die Flotte der LAR, die Zahl der Einsätze steigt stetig.

2022 führen die LAR-Luftretter mit der Flotte an Rettungshubschraubern und Ambulanzflugzeugen nicht weniger als 2.817 Missionen durch. Dazu zählen 188 Intensivtransporte sowie 466 Rückholungen mit den Ambulanzjets. Der mit Abstand größte Anteil entfällt auf lebensrettende Notfalleinsätze in Luxemburg und der Großregion: 2.095-mal brechen die blau-roten Hubschrauber der Air Rescue auf, um die Patienten schnellstmöglich mit notärztlicher Hilfe zu versorgen – ein neuer Einsatzrekord. Tendenz steigend.

Le 1<sup>er</sup> mars 1989, LAR présente le Bell B 206 Long Ranger, son premier hélicoptère de sauvetage loué par la DRF Luftrettung. Au cours de sa première année d'exploitation, l'hélicoptère effectue 130 transports secondaires d'hôpital à hôpital, avant que LAR ne décolle en 1991 pour sa première mission d'urgence au Luxembourg. Au cours des années suivantes, la flotte de LAR s'agrandit et le nombre de missions ne cesse d'augmenter.

En 2022, les sauveteurs aériens LAR ont effectué pas moins de 2817 missions avec la flotte d'hélicoptères de sauvetage et d'avions sanitaires. Parmi elles, on compte 188 transports intensifs ainsi que 466 rapatriements avec les avions-ambulances. La plus grande part revient de loin aux interventions d'urgence pour sauver des vies au Luxembourg et dans la Grande Région : les hélicoptères bleu et rouge d'Air Rescue sont ainsi partis 2095 fois pour apporter une aide médicale d'urgence aux patients dans les plus brefs délais, soit un nouveau record d'intervention. Une tendance à la hausse.



### Tausendster Patient der Air Rescue geehrt

Die Flugschau in Wintger war eine wahrhaft zünftige Kulisse für eine Ehrung besonderer Art: Michael Kessler aus Luxemburg erhielt vor dem Hubschrauber der luxemburger Flugrettungswacht...

Er hatte in Boulaide einen Kreislaufkollaps erlitten und mußte schnellstens in die St.-Louis-Klinik in Ettelbrück gebracht werden. Zur Überreichung des Erinnerungsgeschenkes hatten die luxemburgischen „Helfer aus der... Präsidenten



# Leistungsbilanz: 1 Jahr Flugbetrieb Luxembourg Air Rescue

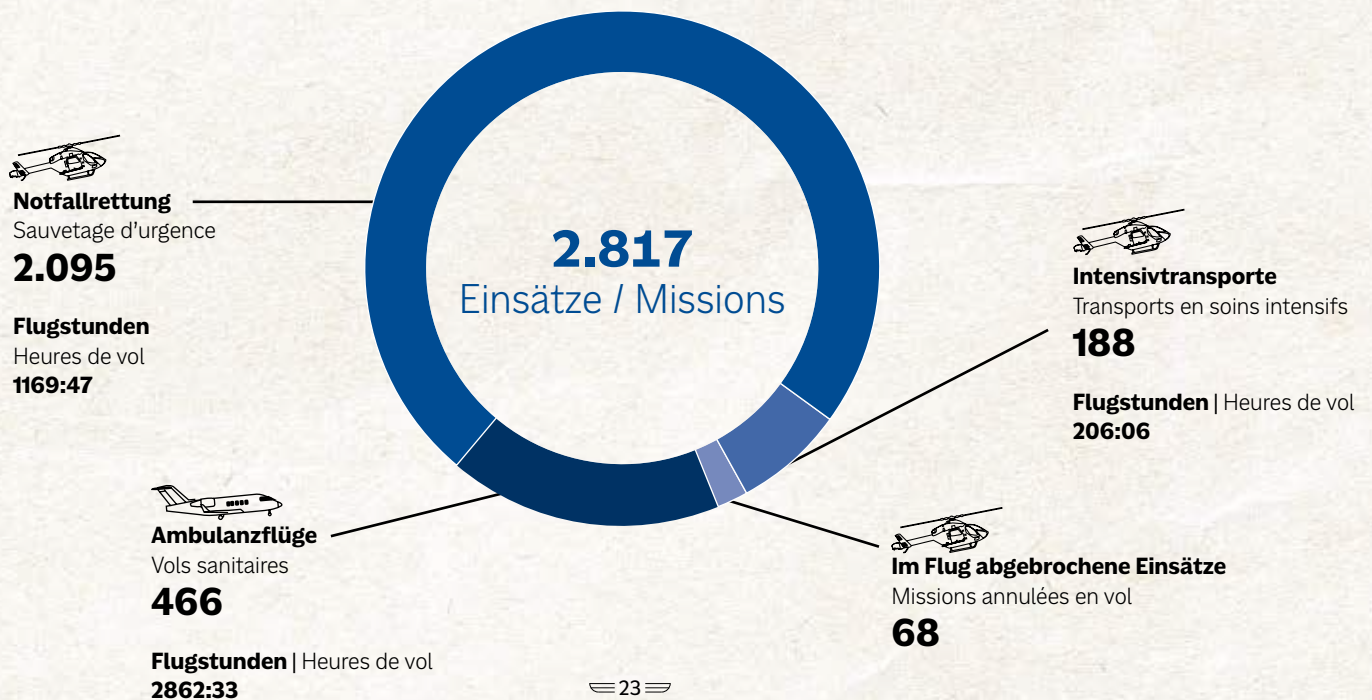
## Bilan d'activités: 1 année de secours aérien

Angeforderte Flüge (Stand 01.04.90):	173	Demandes d'intervention au 01.04.90:	173
davon:		dont:	
ausgeführt mit Rettungshubschrauber	130	exécutées par hélicoptère	130
ausgeführt mit Flächenflugzeug	10	exécutées par avion sanitaire	10
ausgeführt mit Linienflugzeug	3	exécutées par avion de ligne	3
wetterbedingt nicht durchführbare Einsätze (Vereisungsgefahr, Gewitter, Nebel)	13	vols non exécutés à cause d'intempéries (verglas, orages, brouillard)	13
Rettungshubschrauber bereits im Einsatz	11	secours par autre hélicoptère de sauvetage	11
Angefordert nach Sunset	5	demandes pour Sunset	5
Fehleinsatz	1	fausse mission	1
<b>Gesamteinsatzflugstunden:</b>	<b>242 Stunden 44 Minuten</b>	<b>Total des heures de vol:</b>	<b>242 heures 44 minutes</b>
<b>Gesamteinsatzflugkilometer:</b>	<b>38.207 km</b>	<b>Total des kilomètres de vol:</b>	<b>38.207 km</b>



## Einsätze und Flugstunden 2022

### Missions et heures de vol 2022





”

1988 ass d'Air Rescue offiziell lancéiert ginn. Hir 190 Matarbechter erfëllen haut knapp 3.000 Missiounen d'Joer. Eng "mission accomplie" also, op déi dir houfreg kënnt sinn.

Dir hutt an de leschte 35 Joer ganz ville Mënsche gehollef, déi sech méi sécher fillen, well si bei iech Member sinn.

René, Du has viru ville Joren en Dram. Du hues dësen Dram ëmgësat an eng Erfollegsgeschicht draus gemaach. Ech kann nëmme soen: Bravo!

Xavier Bettel  
Premierminister



”

Am Ufank wou de René Closter mat der Iddi vun engem Rettungshelikopter un d'Regierung vun deemools (Period 1984-1989) erugetrueden ass, do hunn ech zu de Skeptiker gehéiert. Ech war deemools Budgetsminister, hunn op d'Suen opgepasst a mer ganz vill Suerge gemaach wéi dann d'Finanzéierung vun der Air Rescue organiséiert sollt ginn. Ech war einfach dogéint, ech muss dat haut zouginn.

De René Closter huet sech mat sengem Éisleker Klatzkapp duerchgesat, mat gudden Argumenter, a well en sech net op Regierung verlooss huet, mee mat ganz ville Léit vun der Gesellschaft, eng Beweegung geschaaft huet déi Pro-Helikopter war. An et huet sech gewisen an deene laange Jore wou d'Air Rescue net nëmme geflunn ass mee och funktionéiert huet, datt hien déi richteg Iddi am richtege Moment hat.

En huet aus dem Projet wat just eng Iddi war eng Realitéit geschaaft, vun der een sech haut net virstelle kann, datt et se net géif ginn.

Jean-Claude Juncker

Fréiere Lëtzebuurger Premierminister an Ex-EU-Kommissiounspräsident



”

Ich bin seit über 20 Jahren bei der LAR und habe lange Zeit eng mit René Closter zusammengearbeitet. 2017 sollte ich mit René zu einem wichtigen Treffen nach Dallas fliegen – genau in der Woche, in der meine Tochter Katarina zur Welt kommen sollte. Geplanter Geburtstermin war der 1. März. Ich sagte zu ihm: „Okay, ich fliege mit, aber nur unter der Bedingung, dass mein Kind bis dahin geboren ist.“ Katarina ließ sich ein bisschen mehr Zeit als geplant, aber am 3. März kam sie schließlich zur Welt – gerade noch rechtzeitig, dass ich am nächsten Morgen wie geplant mit René fliegen konnte. Ich war es von Beginn an gewohnt, immer für die LAR da zu sein. Offenbar hatte sich dieser Geist auch auf meine Tochter übertragen.

Gaston Gengler

Deputy Senior Maintenance Manager





”

Je me souviens encore très bien de notre première mission humanitaire avec René Closter après le terrible tremblement de terre au Pakistan en 2005. Nous devons procéder à une évacuation sanitaire urgente vers un camp à proximité de la frontière indienne.

Nous avons été informés qu'il y avait de fortes tensions entre les deux pays voisins. Pour trouver le camp, nous avons pour seule indication une position estimée dans un méandre assez accentué de la vallée. Nous avons atterri près de la zone estimée avec les rotors en marche et avons demandé à René de descendre pour vérifier que nous étions au bon endroit. Au moment où René se rapprochait d'un militaire, nous avons soudainement reconnu le drapeau indien. Nous lui avons immédiatement fait signe de revenir au plus vite à l'hélicoptère. Il est revenu à temps et nous avons redécollé dans la foulée, conscients que notre atterrissage en Inde allait nous créer quelques soucis. Un kilomètre plus loin, nous avons finalement trouvé le bon camp abondant cette fois bel et bien un drapeau pakistanais.

Nous avons appris après coup que René et nous tous avons eu beaucoup de chance : le dernier hélicoptère à s'être posé par erreur en territoire Indien avait été retenu en otage plus d'une semaine.

*Christophe Jeko*

Deputy Safety & Compliance Manager



”

Si je devais résumer ma collaboration avec René pendant toutes ces années, une image me viendrait à l'esprit : vous êtes chez vous le soir, tranquillement, tout est sous contrôle, tout est à merveille et voilà que votre téléphone sonne. C'est René Closter qui vous appelle pour vous annoncer l'ouverture d'une base en Antarctique et l'envoi d'une équipe médicale à la station spatiale internationale. Alors, voici mon conseil : ne prenez pas cet appel à la légère et commencez immédiatement à vous préparer.

Nous travaillons ensemble depuis plus de 20 ans, et avons fait des choses incroyables. Nous n'avons pas vraiment eu le temps de nous reposer, c'est vrai, mais en même temps nous ne nous sommes jamais ennuyés, c'est formidable. Finalement, tout ce qui compte, c'est le résultat ! Si nous regardons en arrière et que nous voyons d'où nous venons et où nous en sommes aujourd'hui, je pense que nous pouvons être extrêmement fiers du chemin parcouru.

*Didier Dandrifosse*

Head of Medical Department



AUPARAVANT

# FRÜHER

1991



AUJOURD'HUI  
**HEUTE** 2023



# EE FUSCHNEIEN HELIKOPTER



HEEE!!!  
STOP!!

MIR HUNN  
D'ETIQUETTEN  
NACH NET EROF-  
GEHOLL



ALNEIDER

# Seien Sie gespannt...

## Réjouissez-vous...

### Airbus H145 D3

**Keine Angst! Wir haben noch rechtzeitig alle Etiketten entfernt, bevor unsere neue LX-HSL zu ihrer ersten lebensrettenden Mission aufgebrochen ist!**

Vielleicht haben Sie es schon gehört: Seit Kurzem heben die Crews unserer „Air Rescue 1“-Basis am Flughafen Findel mit unserem neuesten Flottenmitglied ab, dem Airbus H145 D3. Der topmoderne Helikopter gilt als Referenz unter den Rettungshubschraubern und ist der erste seines Typs, der bei der Luxembourg Air Rescue und im Großherzogtum zum Einsatz kommt.

Die Inbetriebnahme der LX-HSL ist ein Meilenstein. Sie läutet den Beginn eines Flottenwechsels ein, mit dem die LAR sicherstellt, dass sie auch in Zukunft ihre Mitglieder und Patienten optimal versorgen kann. Wir können es kaum erwarten, Ihnen unser neues Flaggschiff in der Dezemberausgabe von LAR-NEWS vorzustellen!

Sie erfahren unter anderem:

- was ein Fenestron ist
- was sich in der Nase des Hubschraubers verbirgt
- durch welche technischen Daten die H145 D3 überzeugt
- über welche medizinische Ausstattung sie verfügt
- mit welchen Navigationssystemen sie aufwartet

Kurzum: Wir werden Ihnen verraten, warum die fliegende Intensivstation die erste Wahl für das breite Einsatzspektrum der LAR ist!

Wir haben Sie neugierig gemacht? Dann sollten Sie auf jeden Fall einen Blick auf unsere nächste Ausgabe werfen!

Bis dahin heißt es: Augen auf! Vielleicht entdecken ja auch Sie die LX-HSL bald über dem Himmel Luxemburgs!

PS: Wir freuen uns über jedes Foto unserer H145 D3, das uns unter [redaction@lar.lu](mailto:redaction@lar.lu) erreicht!

**Pas de crainte à avoir ! Nous avons pu enlever toutes les étiquettes à temps, juste avant que notre nouveau LX-HSL ne parte pour sa première mission de sauvetage !**

Peut-être en avez-vous déjà entendu parler : depuis peu, les équipages de notre base « Air Rescue 1 » à l'aéroport du Findel décollent à bord du tout dernier membre de notre flotte, l'Airbus H145 D3. Cet hélicoptère ultramoderne est considéré comme une référence parmi les hélicoptères de sauvetage et est le premier dans son genre à être utilisé par Luxembourg Air Rescue et au Grand-Duché.

La mise en service du LX-HSL constitue une étape importante. Elle marque le début d'un changement de flotte qui permettra à LAR de continuer à fournir des soins optimaux à ses membres et patients à l'avenir. Aussi, nous sommes impatients de vous présenter notre nouvel engin dans l'édition de décembre de LAR-NEWS !

Vous y apprendrez entre autres :

- ce qu'est un fenestron
- ce qui se cache dans le nez de l'hélicoptère
- les caractéristiques techniques du H145 D3
- de quel équipement médical il dispose
- et sur quels systèmes de navigation il se base

En résumé, nous allons vous révéler pourquoi cette unité de soins intensifs volante est de premier choix pour le large éventail d'interventions de LAR !

Avons-nous réussi à piquer votre curiosité ? Alors ne manquez pas de jeter un coup d'œil à notre prochain numéro !

D'ici là, ouvrez l'œil ! Peut-être découvrirez-vous bientôt le LX-HSL dans le ciel luxembourgeois !

PS : Nous serions très heureux de recevoir des photos de notre H145 D3 à l'adresse [redaction@lar.lu](mailto:redaction@lar.lu) !

# Finde die Fehler

Auf den Bildern siehst du die Luxembourg Air Rescue im Einsatz. Im linken Bild haben sich 10 Fehler eingeschlichen. Bitte hilf Captain Teddy, die Fehler zu finden, und schick ihm deine Lösung per Post oder per E-Mail!

# Trouve les erreurs

Sur les images, tu vois Luxembourg Air Rescue en action. Dix erreurs se sont glissées dans l'image de gauche. S'il te plaît, aide Captain Teddy à trouver les erreurs et envoie-lui ta solution par courrier ou par e-mail !





Unter allen Teilnehmern (maximales Teilnahmialter: 12 Jahre) verlosen wir tolle Preise aus unserem LAR-Shop.  
Einsendeschluss ist der 13. Oktober 2023.  
Die Gewinner werden per Los unter allen richtigen Einsendungen ermittelt.

Parmi tous les participants (âge maximal de participation : 12 ans), nous tirerons au sort de superbes prix de notre boutique LAR.  
La date limite de participation est le 13 octobre 2023.  
Les gagnants seront tirés au sort parmi toutes les participations correctes.



Schickt uns eure Auflösung an:  
Envoyez-nous votre solution à :

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.  
Redaktion LAR-NEWS  
Luxembourg Airport – Gate E13  
B.P. 24  
L-5201 Sandweiler

Oder per E-Mail an:  
Ou par e-mail à :  
redaction@lar.lu



## IHR GESUNDHEITSPARTNER FÜR JEDE GENERATION



MOBILER  
PFLEGEDIENST 24/7



SENIORENRESIDENZEN



TAGESSTÄTTEN



URLAUBSBETTEN



NUETS PÄIPERLÉCK

ENTDECKEN SIE UNSER NETZWERK!

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

☎ 24 25



**Päiperléck**  
Aides et Soins à Domicile · Résidences Seniors



# Ein perfekter Start in den Tag mit der LAR

## Un début de journée parfait avec LAR



... und viele weitere Geschenkideen auf: [lar.lu](http://lar.lu)  
... et de nombreuses autres idées de cadeaux sur : [lar.lu](http://lar.lu)



# The new all-electric ID.3

Vous trouverez plus d'infos ainsi que la liste de tous les concessionnaires sur [volkswagen.lu](https://volkswagen.lu)



Consommation moyenne ID.3 (WLTP) : 15,2 kWh /100 km. Émissions CO<sub>2</sub> : 0 g/km.  
Les valeurs de consommation et d'émission indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prescrites par la loi. Pour plus d'informations, voir [volkswagen.lu](https://volkswagen.lu) ou contactez votre concessionnaire Volkswagen.

[volkswagen.lu](https://volkswagen.lu)

KÜCHEN

WOHNEN

TEPPICHE

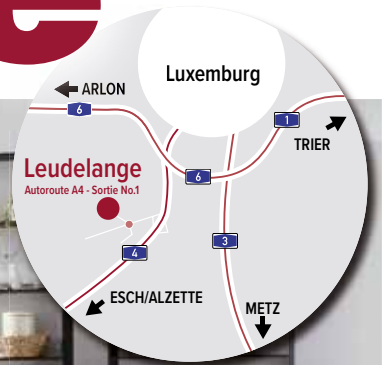
LEUCHTEN

SCHLAFEN

BOUTIQUE

HAPPY BABY

# Alvissime möbel



**RIESEN-  
AUSWAHL**  
... AUF MEHR ALS  
20.000 m<sup>2</sup>



Z. I. Am Bann L-3372 Leudelange Tel. (+352) 26 37 37 1 [www.alvissime.lu](http://www.alvissime.lu)  
Mo.-Fr. 10-19 Uhr Sa. 9-18 Uhr

