

# LAR REPORT

www.lar.lu

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



## Die Retter aus der Luft



**Bis zum Nordkap...  
und zurück?**  
Vorzeitiges Ende einer  
Motorradtour



**Im Notfall trennt sich die  
Spreu vom Weizen**  
Gregor Pesch, Leiter der  
Alarmzentrale im Interview



# 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](http://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

**Inhalt & Editorial**

<b>Repatriierungseinsätze im Ambulanzjet</b>	<b>4-5</b>
<b>Les infirmiers volants</b> La profession de Flight Nurse au sein de LAR	<b>6-7</b>
<b>Sauver des vies : passion ou profession?</b>	<b>8</b>
<b>LAR-News</b>	<b>9</b>
<b>Helikoptereinsätze national</b>	<b>10-11</b>
<b>Die unterschätzte Gefahr</b> Leichtsinn und Unkenntnis sind die häufigsten Ursachen für schwere Verbrennungen infolge von Grillunfällen	<b>12-13</b>
<b>Im Notfall trennt sich die Spreu vom Weizen</b> Gregor Pesch, Leiter der Alarmzentrale im Interview	<b>14-15</b>
<b>Mitgliederservice</b> Anmeldeformular/ Formular zur Änderungsmitteilung Spenden	<b>16-18</b>
<b>Leserbriefe</b>	<b>19</b>
<b>Sicher in die Ferne schweifen</b> Was in Ihre Reiseapotheke gehört	<b>20</b>
<b>Kinderseite</b> Die Gewinner des Malwettbewerbs	<b>21</b>
<b>Die Geschichte des Learjets</b>	<b>22</b>
<b>LAR-Shop</b>	<b>23</b>
<b>Spezialeinsatz Windentraining</b> Rettung in schwindelnder Höhe	<b>24-26</b>

**LAR-Infocentrale & Alarmzentrale**

Tel: 48 90 06 24h/24

[www.lar.lu](http://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](http://www.lar.lu) • [info@lar.lu](mailto: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



*In Ägypten im Urlaub und das Mittel zur Blutdrucksenkung daheim vergessen, welches Austauschpräparat kann ich mir vor Ort besorgen? Eine akute Blinddarmreizung im Vietnam – welchem Krankenhaus kann ich vertrauen? Bei solchen und ähnlich gelagerten Fragen ist man heilfroh, wenn einem zu Hause in Luxemburg ein kompetenter Ansprechpartner hilft.*

Laut rezentesten Statistiken unternehmen rund 287.000 Einwohner des Großherzogtums im Durchschnitt rund vier Urlaubsreisen pro Jahr. Außerdem sind jährlich 57.000 Einwohner Luxemburgs im Mittel mehr als 5-Mal auf Geschäftsreise im Ausland unterwegs. Zusammengefasst sind dies 1,45 Millionen Reisen und rund 9 Millionen Übernachtungen pro Jahr. Medizinisches Notfallmanagement im Ausland gewinnt also immer mehr an Bedeutung.

Aus diesem beachtlichen Reisevolumen ergibt sich auch ein zunehmendes Bedürfnis nach fachlich kompetenter Beratung: Es ist nur normal, dass Menschen mit gesundheitlichen Problemen sich vor dem Reiseantritt ein möglichst gutes Bild über die medizinische Versorgungslage im Zielland machen wollen. Notfälle melden sich nicht an, und wenn es dazu kommt, gilt es, 24h/24 einen kompetenten Ansprechpartner zu haben, der hilft!

Die LAR hat sich in den fast zwanzig Jahren ihres Bestehens einen Namen gemacht als hochgeschätzter Partner in Notsituationen. Weltweite kostenlose Rückführaktionen von Mitgliedern, die persönliche Betreuung der Patienten und der Angehörigen, die im täglichen Einsatz gezeigte Kompetenz, die gute Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter, die Erfahrung aus mehr als 12.000 Einsätzen, die eigene hochmoderne Flotte und die mit dem ISO-Qualitätslabel ausgezeichnete Gesamtorganisation waren und sind die Grundlagen unserer Erfolgsgeschichte.

**René Closter  
Präsident LAR**



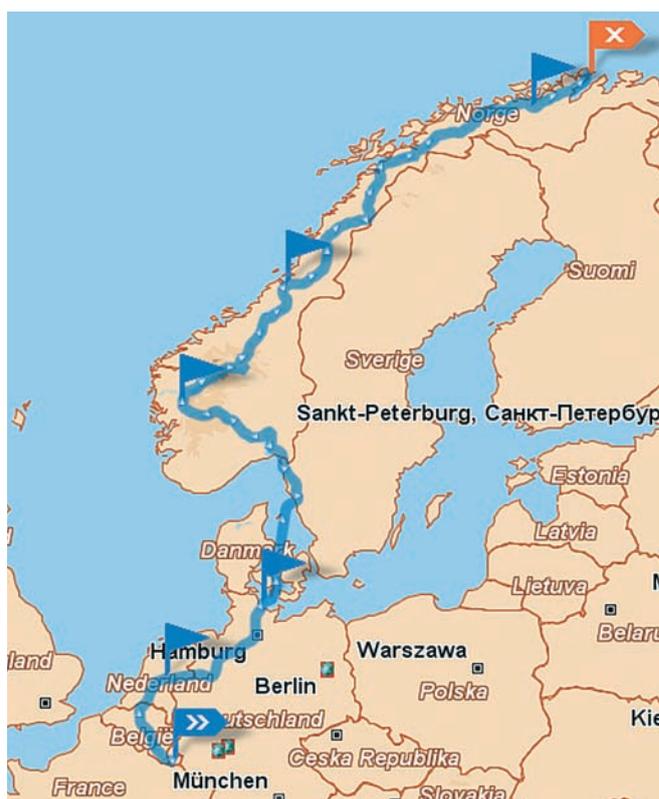
Vorzeitiges Ende einer Motorradtour

## Bis zum Nordkap ... und zurück?

Marcel Hagendoorn (44) ist seit Jahren begeisterter Harley-Anhänger und auch Mitglied des Harley Davidson Clubs in Luxemburg. Den in Rotterdam Geborenen hatte es vor 18 Jahren aus beruflichen Gründen nach Luxemburg verschlagen. Auf einer lang geplanten Motorradreise zum Nordkap verletzt er sich so schwer, dass er mit dem LAR-Ambulanzjet repatriert werden muss.

Vor einem Dreivierteljahr hatte man unter Freunden in geselliger Runde beschlossen, den 70. Geburtstag eines gemeinsamen Freundes am Nordkap zu feiern, nach einer längeren Verletzung war es dessen größter Wunsch, noch einmal dorthin zu kommen. Spontan nehmen die Freunde die Planung der großen Reise in die Hand, es gibt viel vorzubereiten. Schnell finden sich auch andere Bekannte und Motorradfreunde außerhalb Luxemburgs, die sich der Gruppe anschließen.

Die Strecke führte zunächst über die Niederlande, wo sich zu den 4 Maschinen mit luxemburgischem Kennzeichen eine niederländische hinzugesellt, dann nach Kiel, wo sich wiederum weitere 3 Harley-Fans anschließen. Die Motorradfreunde starten von dort mit der Fähre nach Oslo, unternemen Touren über Voss, Geiranger, Kristiansund, Nam-



Die 14-tägige Tour ging nach dem Nordkap noch weiter und umfasste insgesamt über 6.000 km

sos, Ornes, Svolvaer und Tromso. Gute 4.000 km sind es von Luxemburg aus bis zum nördlichsten und gleichzeitigen Höhepunkt der Reise: dem Ort, den sie am 11. Tag erreichen sollten, die Gemeinde Nordkapp auf der norwegischen Insel Magerøya. Diese beherbergt an einer ihrer nördlichen Spitzen das eigentliche uns bekannte Nordkap, ein steil aus dem Eismeer emporragendes Schieferplateau, das nur 2.100 km vom Nordpol entfernt liegt und oft irreführend als nördlichster Punkt Europas bezeichnet wird. (Den wahren findet man stattdessen weiter östlich mit dem Kap Kinnarodden).

Doch diesen Punkt sollte Marcel leider auf dieser Reise nicht erreichen. Am sechsten Tag, zwischen Kristiansund und Namsos, passiert es: Die Motorradfreunde wollen mit ihren 7 Harleys und einem Motorrad mit Beiwagen eine schmale Brücke überqueren, als ihnen ein PKW in der Mitte der Fahrbahn entgegen kommt



Marcel Hagendoorn im luxemburgischen Krankenhaus

und das erste Motorrad mit dem Beiwagen abrupt bremsen muss, um ihn vorbeizulassen. Ein Dominoeffekt entsteht, alle müssen bremsen, nur die Geistesgegenwart der Fahrer und das relativ geringe Fahrttempo verhindern Schlimmeres. Doch Marcel Hagendoorn erwischt es auf unangenehme Weise: Durch das Bremsen kommt seine schwere Maschine ins Schleudern und er versucht sie aufzufangen, die Straße ist sehr verschmutzt und rutschig.

hindern Schlimmeres. Doch Marcel Hagendoorn erwischt es auf unangenehme Weise: Durch das Bremsen kommt seine schwere Maschine ins Schleudern und er versucht sie aufzufangen, die Straße ist sehr verschmutzt und rutschig.

**“Meine Mitfahrer meinten, ich habe ausgesehen wie bei einem Rodeo, ich hatte kaum noch Kontrolle über meine Maschine”, erzählt der 44-Jährige, den wir nach der Rückholung im Krankenhaus besuchten. “Irgendwie schaffte ich es, dass sie nicht umfiel, doch mein linke Fuß rutschte unglücklich vom Pedal ab und prallte hart auf den Boden. Ich merkte sofort, da stimmt was nicht, ich hatte höllische Schmerzen, aber ich wollte auf unserer Rundfahrt nicht zurückbleiben, ohne zu wissen, was mit mir passieren würde. Also biss ich die Zähne zusammen und fuhr mit den anderen weiter, bis nach Namsos, unserem Etappenziel an dem Tag. Dort angekommen kam ich von meiner Maschine nicht mehr eigenständig hinunter. Es war klar, das etwas gebrochen sein musste. Vom Hotel brachte man mich daher sofort in ein Krankenhaus.”**

Obwohl Marcel fließend 7 Sprachen spricht, klappt die Verständigung mit den Ärzten des norwegischen Krankenhauses kaum. Um so mehr erschrickt er, als man ihm sagt, er habe eine schwere Schienbeinfraktur, die sich bis ins Kniegelenk ziehe und er mit mehreren Wochen und Monaten Rehabilitation rechnen müsse. Als man ihm dann noch eröffnet, man



Das Nordkap

wolle ihn sofort oder spätestens am anderen Morgen operieren, allerdings nur die Knochenfraktur und nicht die gerissenen Kreuzbänder, denn das “mache man in Norwegen nicht”, wird es ihm zu viel, denn das würde bedeuten, dass man ihn in Luxemburg noch ein zweites Mal würde operieren müssen. Er greift zum Telefon und alarmiert die Air Rescue.

Von da an geht alles schnell. Der LAR-Arzt nimmt Kontakt zum norwegischen Krankenhaus auf und erfährt, dass es sich bei der Verletzung um eine wirklich komplizierte Fraktur handelt, von der sich der Verletzte in Luxemburg über Wochen und Monate würde rehabilitieren müssen und die sofortiges Handeln nötig macht. Die Operation würde sehr aufwändig sein, da der Punkt des Kniegelenkes, wo die Kreuzbänder normalerweise gehalten werden, beschädigt sei, und man diese an einer anderen Stelle würde fixieren müssen. Aufgrund dieser Diagnose ist klar, dass die Heimreise nur per Ambulanzflugzeug stattfinden kann und dass Eile geboten ist!

Die Mitarbeiterin der Alarmzentrale organisiert daraufhin den Rücktransport bereits für den Folgetag, kümmert sich um ein Bett im luxemburgischen Krankenhaus und die beiden Transfers zwischen den jeweiligen Krankenhäusern und Flughäfen in Norwegen und Luxemburg. Sie hält permanent persönlichen Kontakt zu Marcel, der froh ist, dass ihm so schnell und kompetent geholfen wird. Wenige Stunden später startet der Ambulanzjet LX-TWO in Richtung Norwegen. Dort angekommen kümmert sich der LAR-Arzt zunächst um die Fortführung der notfallmedizinischen Versorgung des Patienten, und zweieinhalb Stunden später trifft Marcel am Luxemburger Flughafen ein, wo er von der Ambulanz bereits erwartet wird, die ihn zum Krankenhaus Kirchberg bringt.

“Dass ich bei der Geburtstagsparty am Nordkap nicht dabei sein kann, ist natürlich schade. Ich werde die Tour aber auf jeden Fall im nächsten Jahr nachholen. Ich war schon am südlichsten und am westlichsten Punkt Europas, der nördlichste fehlt noch in meiner Sammlung”, meint Marcel scherzhaft. (kfn)



Jeroen Deporteere, 31 ans, depuis 4 années infirmier chez la LAR

La profession de Flight Nurse au sein de la LAR

## Les infirmiers volants

*Depuis le 18 avril 1988, date de création de la Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., les modes de vie ont changé, entraînant une modification permanente des pathologies rencontrées lors des missions accomplies par nos hélicoptères.*

La sécurité passive et active embarquée dans nos véhicules, les améliorations technologiques et la prévention ont fait disparaître certains traumatismes pour faire place à d'autres formes de pathologies tout aussi graves, parfois moins évidentes à détecter et nécessitant une prise en charge spécifique. Pour s'adapter et faire face à ces évolutions, il faut être préparé et entraîné.

Il y a cinq ans, la LAR s'est lancée dans une importante politique de formation et de revalidation des acquis pour l'ensemble de son personnel paramédical.

Les Flight Nurses qui travaillent au sein de la LAR viennent d'horizons très différents. Leur point commun est qu'ils proviennent tous de services d'Urgences et ou Réanimation, du Luxembourg, de la Belgique, de l'Allemagne ou de la France. Cinq années d'expérience professionnelle dans ce type d'unité sont exigées pour intégrer l'équipe médicale LAR. De plus, afin d'offrir une qualité optimale de soins aux membres et patients que nous secourons, tous les Flight

Nurses sont intégrés dans un programme de formation continue propre à la LAR.

En plus de la formation HEMS (assistant de vol) dispensée à chaque infirmier, le Département Médical de la LAR participe activement, depuis 2004, aux formations de l'ALS (Advanced Life Support), recommandées et enseignées au Grand Duché du Luxembourg depuis deux années.



Jeroen sur un lieu d'accident avec la crew de Air Rescue 3

Ces formations sont communément appelées **P.H.T.L.S.**, **A.C.L.S.**, **A.P.L.S.**. Sous ces dénominations se cachent des conceptions de prise en charge nouvelles et résolument



Dominique Donner, 29, depuis 2 ans chez LAR, s'occupe d'une victime d'accident

différentes de ce qui était enseigné auparavant. Ces formations, nées dans les années 1980 aux Etats-Unis, avaient pour but d'apprendre, aux différents intervenants de l'urgence, à gérer méthodiquement la prise en charge de leurs patients.

Ainsi, le **P.H.T.L.S (Pré-Hospital Trauma Life Support)** était destiné au traitement des personnes accidentées, traumatisées ou polytraumatisées.

Très vite, la nécessité d'une formation adaptée aux urgen-



Ike Schuster, 34 ans, depuis 7 ans infirmier chez LAR, en train de transférer un nouveau-né en incubateur

ces cardiologiques est apparue. C'est ainsi que l'**A.C.L.S. (Advanced Cardiac Life Support)** fut créé.

Restait un domaine très spécifique pour lequel bon nombre de sauveteurs réclamaient un complément de formation :



Dominique prépare le rapatriement d'un membre en avion sanitaire.

la pédiatrie et les situations de détresse vitale de l'enfant. L'**A.P.L.S. (Advanced Paediatric Life Support)**, forme les sauveteurs à une approche structurée et adaptée aux différentes catégories d'âges rencontrées.

Les formations de l'A.L.S. sont basées sur des concepts d'enseignements novateurs. Mises en situation réelle, travail d'équipe, applications de protocoles approuvés par les instances internationales, mise en commun des expériences de chacun, sont les maîtres-mots qui reflètent le mieux l'esprit de cet enseignement.

Ces formations sont dispensées, en même temps, à des médecins et infirmiers qui participent directement ou indirectement à l'organisation des secours au Luxembourg. Cette mixité renforce la cohésion et les liens entre les équipes LAR et les autres intervenants de l'urgence.

Elle prouve, une fois de plus, le rôle important que joue la Luxembourg Air Rescue dans le service de secours luxembourgeois.

Bien entendu, la finalité de ces formations ne s'arrête pas à l'obtention d'un diplôme mais bien à l'engagement des participants dans un programme de formation continue.

Ainsi pour garder la validité de son examen, le Flight-Nurse suivra régulièrement des sessions au cours desquelles seront abordées les dernières modifications et nouveautés dans les protocoles de prise en charge des patients.

Depuis longtemps, la Luxembourg Air Rescue s'est inscrite dans une démarche de qualité qui s'est soldée par une certification ISO 9001:2000. Celle-ci passe notamment par la formation continue de son personnel afin d'assurer une prise en charge efficace, professionnelle et rapide aux membres et patients qui resteront toujours au centre de ses préoccupations. (dnr)

# Sauver des vies : passion ou profession?

Dominique Donner, 29 ans, depuis juillet 2005 Flight Nurse chez Air Rescue, nous raconte les caractéristiques de sa profession qui pour lui est aussi une passion

## 1. As-tu initialement poursuivi une autre carrière?

Je ne voulais pas être infirmier au départ. Je me dirigeais plutôt vers une carrière de sapeur-pompier. J'ai débuté en tant que sapeur-pompier volontaire à l'âge de 16 ans. J'ai passé mes formations de secourisme, et très vite je me suis rendu compte que cela ne me suffisait pas, je voulais en savoir plus, et surtout comprendre comment soigner les gens efficacement. C'est pour cette raison que j'ai fait ma formation d'infirmier.

## 2. Comment es-tu venu chez Air Rescue?

En janvier 2005, j'ai été envoyé par le gouvernement français à Sumatra pour aider les victimes du Tsunami. Je faisais partie d'une unité d'intervention chirurgicale avec un hôpital français de campagne. J'ai rencontré les équipes de la LAR avec lesquelles j'ai sympathisé. Ils m'ont donné le numéro de téléphone du Chef-Infirmier, et lorsque je suis rentré en France, j'ai envoyé ma candidature pour un poste de Flight Nurse.

## 3. Comment peut-on devenir Flight Nurse chez LAR? Quelles sont les conditions...

Il n'existe pas d'école particulière pour devenir Flight Nurse. Par contre la réglementation impose d'avoir un diplôme d'infirmier reconnu au Luxembourg. D'autre part, pour devenir Flight Nurse chez la LAR, il existe deux prérequis obligatoires : avoir travaillé au minimum cinq années dans un service d'Urgences et de Réanimation, et parler au moins trois langues, dont avant tout l'anglais.

## 4. Quelle était ta mission la plus intéressante du point de vue de ta formation professionnelle?

Pour moi, la mission au Pakistan restera celle qui m'a le plus marquée. Nous avons travaillé en parfaite collaboration avec les différents intervenants militaires et civils, et nous avons ainsi pu prouver que la LAR pouvait parfaitement s'intégrer dans un dispositif de secours de grande ampleur. D'ailleurs, notre travail avait été fortement apprécié par les responsables de l'OTAN qui travaillaient sur place. C'était la première fois qu'un hélicoptère civil participait dans un dispositif militaire.

## 5. Quel était l'évènement, la situation la plus triste ou la mission la plus dure que tu aies vécue?

Il n'y a pas vraiment de mission plus triste ou plus dure dans ce métier, nous savons tous à quoi nous allons faire face. Malgré les moyens que nous pouvons mettre à disposition de la population pour les aider (hélicoptères, avions, équipes médicales...), il y a toujours des situations où certains facteurs comme le temps,

l'éloignement, jouent contre nous. Et contre cela, nous ne pouvons malheureusement rien, c'est ce qui fait la pénibilité de ce métier.

## 6. Quelles sont les différences par rapport à un emploi au sein d'un hôpital?

La plus grande différence est la flexibilité des horaires. Il n'existe pas d'horaires fixes dans cette activité. La mission débute lorsqu'un patient a besoin de nous et elle se termine lorsqu'il arrive à l'hôpital. C'est une profession qui exige une grande disponibilité. Les personnes qui font appel à nous ne doivent pas attendre, et elles ne comprendraient pas qu'on leur dise: "désolé, nous n'avons pas de Flight nurse disponible!"

## 7. Tes hobbies sont-ils liés à ta profession?

Mes hobbies ne sont absolument pas liés à ma profession. Cela doit rester un moyen de détente, afin d'évacuer le stress de certaines missions. Personnellement, je fais du piano et un peu de bricolage.

## 8. Secourir les gens... est-ce une vocation?

On ne naît pas secouriste, on le devient! Aider les gens, cela s'apprend. C'est notre histoire, notre vécu qui nous amène vers ce type de profession. Il existe maintenant de très bonnes formations pour apprendre les gestes qui sauvent. D'autant plus qu'elles s'adressent au grand public et qu'elles peuvent vraiment sauver des vies.

## 9. Peut-on se préparer à toutes les situations dans le secourisme en poursuivant des formations?

Le secourisme ne nous prépare pas à n'importe quelle situation car chaque situation d'urgence est différente. Par contre, les formations que nous suivons nous aident à analyser chaque situation, à agir plus rapidement et plus efficacement.

Les formations destinées au personnel de la LAR ont pour but de valider nos connaissances et surtout de les remettre à jour. Les progrès médicaux évoluent très vite, il faut connaître les dernières nouveautés si l'on veut prodiguer des soins efficaces.

## 10. Pourquoi voulais-tu travailler chez la LAR?

Tout d'abord, la LAR est une association sans but lucratif au Luxembourg qui vit en grande partie grâce aux dons de ses membres. Le patient reste au centre de nos préoccupations. Ensuite, LAR nous permet de travailler à la fois à bord d'hélicoptères médicalisés au Luxembourg et à bord d'avions sanitaires dans le cadre des missions de rapatriement à travers le monde.



# LAR Newsticker

## LAR ernannt Gründungsmitglied Dr. Siegfried Steiger zum Ehrenpräsidenten

Seit knapp 20 Jahren im unermüdlichen Einsatz zur Verbesserung der Rettungsdienste

Ohne Siegfried Steiger gäbe es die Luftrettung in Luxemburg wie wir sie heute kennen nicht. Seit dem tragischen Unfalltod ihres Sohnes Björn im Jahr 1969 engagierte sich das Ehepaar Siegfried und Ute Steiger für den Aufbau und die Verbesserung der Rettungsdienste in Deutschland, gründete zunächst die Björn-Steiger-Stiftung, später folgte die Deutsche Rettungsflugwacht (DRF e.V.), die heute 44 Luftrettungszentren und über 50 Rettungshubschrauber betreibt. Als René Closter, der heutige LAR-Präsident, ihn in den späten Achtzigern mit ein paar Kollegen aufsuchte, um sich Rat und Unterstützung für den Aufbau einer ähnlichen Luftrettungsstruktur in Luxemburg zu holen, zögerte Siegfried Steiger nicht lange und wurde Gründungsmitglied der damaligen LRF (Luxemburger Rettungsflugwacht). Er unterstützte die Luxembourg Air Rescue seit ihrer Gründung als Vizepräsident, später wurde er auch Vorstandsmitglied der Stiftung der Luxembourg Air Rescue.

Anlässlich der diesjährigen LAR-Hauptversammlung gab Siegfried Steiger nun seinen Rücktritt aus Altersgründen bekannt. In seiner Abschiedsrede erinnerte er sich an die Herausforderungen in der Gründungsphase der LAR, versicherte jedoch, er habe immer an den Erfolg der heute mit 170.000 Mitgliedern, das sind 54% der Luxemburger



von li nach re: Das Ehepaar Siegfried und Ute Steiger neben René Closter, Präsident der LAR

Bevölkerung, zahlenmäßig stärksten Organisation in Luxemburg geglaubt und wolle ihr auch weiterhin als Freund und Berater zur Seite stehen. LAR-Präsident René Closter dankte dem Gründungsvater in seiner Laudatio für alles, was er für die luxemburgische Luftrettung getan hat, für seinen unermüdlichen Optimismus in der oft schwierigen Anfangszeit sowie für seine jahrelange Loyalität. Die Hauptversammlung verlieh dem 77-jährigen Gründungsvater als Anerkennung den Titel des Ehrenpräsidenten.

## LAR Webseite in neuem Look [www.lar.lu](http://www.lar.lu)



Der neue Internetauftritt der Luxembourg Air Rescue.

Sie wollten schon immer einen Helikopter oder Learjet von innen sehen? Die neue Webseite der Air Rescue macht's möglich. Als Mitglied oder Flugbegeisterter können Sie sich nicht nur über die Aktivitäten der Luftrettung informieren, sondern auch einen interaktiven Rundgang durch den Helikopter oder Ambulanzjet unternehmen.

Auch die Kleinen kommen nicht zu kurz, bei einem Online-Spiel können sie spielerisch den Vorgang einer Rettung per Helikopter erleben.

Im Mitgliederbereich können Sie sich nach wie vor schnell und sicher online anmelden, Mitgliedschaften verschenken, Ihre Daten ändern und finden Antwort auf häufige Fragen.

Wir informieren Sie tagesaktuell über Einsätze und neben Apotheken- und Krankenhausnotdienst können Sie sich auch Tipps für Ihre nächste Reise holen.

Wer die LAR schon kennt und direkt zum Ziel kommen will, benutzt einfach die neue Quicklinks-Funktion.

# Deutscher Zoobesitzer von einem seiner Bären angefallen



Der Kragenbär, auch als Asiatischer Schwarzbär bekannt. Männliche Exemplare erreichen zwischen 110 und 150 kg. Sie gelten im allgemeinen weniger aggressiv als z. B. Braunbären

Zu einem ungewöhnlichen Einsatz wurde das Team des Air Rescue 3 am Nationalfeiertag gerufen: Der 80-jährige Besitzer des Eifelzoos im zwischen Bitburg und Prüm gelegenen deutschen Lünebach war von einem seiner Bären bei der Fütterung durch die Gitterstäbe des Geheges angefallen worden.

Das Tier verletzte ihn dabei schwer am rechten Arm. Der aus Köln stammende Tierliebhaber konnte nur durch ein Ablenkungsmanöver eines anderen Tierpflegers aus seiner Lage befreit



Der Zoobesitzer erlitt schwere Verletzungen am Arm, befand sich jedoch nicht in Lebensgefahr.

werden, was ihm wahrscheinlich das Leben rettete.

Nach der Erstversorgung flog der Air Rescue 3 den schwer Verletzten in die Uniklinik Ludwigshafen.

## Unfall durch Hagelschauer

Heiderscheidergrund, März 2007. Gleich hinter einer Verkehrsampel zwischen Büderscheid und Heiderscheidergrund verlor ein Fahrer infolge eines Hagelschauers die Kontrolle über seinen Wagen und geriet mit diesem auf die Abgrenzungsschienen einer Baustelle. Nach ungefähr 30 Metern rutschte der Wagen von der metallenen kalifornischen Mauer und blieb auf der Fahrerseite liegen. Beide Insassen mussten aus dem Wagen befreit werden und wurden vom Air Rescue 1 in die Klinik gebracht. Sie hatten mittelschwere Verletzungen erlitten.



## Gefährlicher Sekundenschlaf

Troisvierges, März 2007. Ein 24-jähriger Fahrer war auf dem Heimweg von der Frühschicht am Steuer eingeschlafen und dabei auf einer langen Geraden zwischen Troisvierges und Basbellain gegen einen Straßenbaum geprallt. Der schwer eingeklemmte junge Mann wurde von den Spezialisten des Sauvetaie Troisvierges aus dem Wagen befreit und vom Air Rescue 2 ins Krankenhaus nach Ettelbrück geflogen.



## Drei Verletzte bei ungeklärtem Aufprall

Osweiler, April 2007. Drei Ambulanzen und der Rettungshelikopter Air Rescue 1 wurden zu einem schweren Autounfall auf der Strecke Echternach Richtung Mom-pach, in Höhe der Kreuzung Dickweiler/Osweiler gerufen. Zwei PKW waren aus ungeklärter Ursache zusammengestoßen. Von den insgesamt 5 Insassen wurden zwei leicht und einer schwer verletzt. Der Schwerverletzte wurde von der Crew des Air Rescue 1 erstversorgt und ins Krankenhaus Kirchberg geflogen.





# Spektakuläre Seilwindenrettung

Eine 16-jährige niederländische Touristin war beim Wandern in der Nähe von Kautenbach gestürzt. Die Reisegruppe informierte sofort die Notrufzentrale.

Die ortsunkundige Gruppe konnte aber leider keine genauen Ortsdaten durchgeben, daher wurde der Ettelbrücker Helikopter der Air Rescue angefordert, um die Wanderer aus der Luft ausfindig zu machen. Da diese sich jedoch in dicht bewaldetem Gebiet befanden, musste sich zunächst ein Rettungstrupp zu Fuß zu der Verletzten begeben.

Da eine Bergung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten schwierig und der Abtransport per Trage den steilen Abhang hinauf nicht möglich war, wurde parallel zur Höhenrettungstruppe "GRIMP" (Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux) der Berufsfeuerwehr Luxembourg der LAR-Hubschrauber LX-HMS angefordert, der als einziger im Umkreis von 200 km über eine Seilwinde für derartige Rettungsaktionen verfügt. Verpackt in einen sogenannten 'Bergesack' wurde die Verletzte schonend aus dem engen Tal geborgen und ins Krankenhaus nach Ettelbrück geflogen.

## Vom Baum erschlagen

Septfontaines, Juni 2007

Ein 64-jähriger Waldarbeiter war bei Fällarbeiten im Wald von einem umstürzenden Baum getroffen und eingeklemmt worden. Nach notfallmedizinischer Erstversorgung durch das Team des Air Rescue 1 wurde er mit dem Helikopter zur Klinik Kirchberg geflogen.

## Fünf Verletzte durch Unaufmerksamkeit

Lauterborn/Echternach Juni 2007.

Durch einen Abbiegeunfall wurden auf der N11 zwischen Lauterborn und Echternach zwei Erwachsene und drei Kinder im Alter von 9-11 Jahren verletzt. Einer der Fahrer wurde mit Air Rescue 1 ins Krankenhaus Kirchberg geflogen, sein 9 jähriges Kind war ebenfalls bei dem Unfall verletzt worden. Der andere Fahrer und die beiden Kinder wurden mit mehreren Ambulanzen in die diensthabenden Krankenhäuser gebracht.

## Sattelschlepper versus PKW

Reckange, Juni 2007

Der Fahrer eines schweren Sattelschleppers verlor in einer scharfen Rechtskurve zwischen Brouch und Reckange die Kontrolle über seinen Anhänger und stieß mit einem entgegenkommenden PKW zusammen. Die Insassen (Ehepaar und Kind) des Fahrzeugs wurden dabei verletzt, die 42jährige Mutter musste nach der Erstversorgung durch das Team des Air Rescue 1 ins CHL gebracht werden.





Leichtsinn und Unkenntnis sind die häufigsten Ursachen für schwere Verbrennungen infolge von Grillunfällen

## Die unterschätzte Gefahr

*In den frühen Morgenstunden nahm die Tragödie ihren Lauf: Die ganze Nacht über hatte der Vater von sechs Kindern mit seiner Lebensgefährtin im heimatischen Garten zugebracht und sich an der Glut der vor sich hin glühenden Grillkohle gewärmt. Gegen 4 Uhr dann wollte der 38-Jährige das Feuer wieder entfachen. Kurzerhand griff der Mann zu einem fünf Liter fassenden Kanister und schüttete Benzin auf das Grillholz. Ein verhängnisvoller Fehler.*

Denn weil seine Kleidung Benzinspritzer abbekommen hatte, sprang der Funke vom Feuer auf den Grillfreund über und steckte diesen binnen Sekunden in Brand. Seine Lebensgefährtin versuchte noch, die Flammen mit einer Decke zu ersticken – ohne Erfolg. Stattdessen zog sich die junge Frau selbst schwerste Verbrennungen an Armen und Beinen zu. Ihr lebensgefährlich verletzter Lebensgefährte musste mit einem Helikopter in eine Spezialklinik für Brandopfer nach Ludwigshafen geflogen werden, doch auch dort konnte man nichts mehr für ihn tun: Wenige Stunden später verstarb er an den Folgen des Unfalls.

Was sich vor wenigen Monaten in einem Stadtteil von Trier zutrug, ist allerorten denkbar. Vor allem in den warmen Sommermonaten, wenn allein in Deutschland - groben Schätzungen zufolge - rund 80 bis 100 Millionen Grillfeuer lodern.

Nach Auffassung der „Deutschen Gesellschaft für Verbrennungsmedizin“, kurz DGV, **kommt es hierbei in mehr als 2.000 Fällen zu größeren Unfällen, bei denen wiederum etwa 500 Menschen schwere Verbrennungen mit bleibenden Schäden davon tragen.**

Für Professor Peter Vogt, Direktor der Unfallchirurgie an der renommierten Medizinischen Hochschule Hannover und Präsi-

dent der DGV, liegen die weitaus meisten Unfälle in „Leichtsinn und Unkenntnis“ begründet. Hinzu komme aber auch bedenkliches Grill-Equipment.

Vogts Kollege Andreas Gohritz nahm 58 Grillunfälle genauer unter die Lupe. Sein Fazit: Grillen wird als Ursache für Verbrennungen noch immer unterschätzt. **In drei Viertel der Fälle sei der Unfall durch Brandbeschleuniger ausgelöst worden, fand Gohritz außerdem heraus.**

Wie verheerend der Umgang mit Brandbeschleunigern sein kann, beweist auch die Trierer Grill-Tragödie. Deshalb warnen Experten ausdrücklich vor der Verwendung von flüssigen Hilfsmitteln oder gelartigen Grillpasten. **Gerade Benzin und Spiritus sind als Brandbeschleuniger hochgradig ungeeignet.** Der Grund: Bei beiden Flüssigkeiten treten auch Dämpfe auf, die selbst entflammbar sind und obendrein auch noch ein hochexplosives Dampf-Luft-Gemisch bilden können. „Bei der schlagartigen Verbrennung einer Spiritusdampf-Glocke kann eine riesige Feuerwand mit Temperaturen von 1.000 bis 1.800 Grad Celsius entstehen“, macht Dr. Andreas Gohritz die Dimension der Gefahr deutlich. Dass eine solche Feuerwand nicht nur die unmittelbar am Grillfeuer Stehenden bedroht, sondern alle sich in der Nähe aufhaltenden Menschen, versteht sich von selbst.

Doch gerade bei flüssigen Brandbeschleunigern lauern weitere Gefahren: So kann auch ein möglicher Flammenrückschlag die Situation völlig außer Kontrolle geraten lassen, weil beispielsweise Benzinkanister oder Spiritusbehälter selbst Feuer fangen und explodieren können.

**Nicht wenige greifen deshalb zu gelartigen Grillpasten, aber auch hiervon raten Fachleute ab.** Gerade im Hochsommer sor-

gen Sonne und sommerliche Temperaturen oft dafür, dass die Holzkohle auf dem Grill auf nahezu 80 Grad Celsius erhitzt wird. Auf einem solchen Untergrund muss sich die Grillpaste sofort verflüssigen mit der Konsequenz, dass auch hier ein explosives Gemisch entstehen kann.

Da Grillfeuer indes auch ohne die unachtsame Verwendung gefährlicher Brandbeschleuniger um sich greifen können, empfehlen Experten, sich für diese Situation in jedem Falle zu rüsten. Im Klartext:

- Das passende Löschmittel sollte bereit stehen, noch bevor das erste Feuer entzündet ist und die erste Wurst



Grillen macht Spaß, ist aber alles andere als ungefährlich. Deshalb sollte man immer Vorsichtsmaßnahmen treffen.

auf dem Grill liegt. Optimal sind ein Eimer Sand oder eine Decke. Auch Wasser löscht bekanntlich Feuer, doch gerät Fett in Brand, sollte man von dieser Methode absehen und stattdessen die Abdeck-Lösung vorziehen. In jedem Falle aber müssen sich Grillfreunde auf diese und ähnliche Eventualitäten einstellen, denn gerade Panikreaktion führen oft zu dramatischem und meist folgenschwerem Fehlverhalten.

- Wie wenig achtsam sich Menschen beim Grillen verhalten, wissen die Mediziner der MHH aus langjähriger Erfahrung. Dass sie Kinder aus dem Umfeld des Feuers am liebsten gänzlich verbannen wollen, klingt da plausibel. Tatsächlich empfehlen Fachleute aus guten Gründen, dass vor allem kleinere Kinder mindestens drei Meter vom Grill entfernt bleiben sollen. Schließlich blicken Kinder nicht von oben auf das Feuer herab, vielmehr lodern die Flammen sozusagen auf ihrer Augenhöhe.
- Eine weitere, simple Maßnahme, die schützen kann: Der Grill sollte windgeschützt aufgestellt sein, damit Luftböen nicht Stichflammen verursachen. Auch sollten Schutzhandschuhe und Zangen genutzt werden, denn bekanntermaßen erhitzt sich auch das Grillgerät so stark, dass es zumindest zu Brandblasen kommen kann. Apropos Grill-

lausrüstung: Das „Deutsche Kuratorium für Sicherheit im Heim“ (DHS) rät dringend dazu, schon beim Kauf des Equipments auf den Faktor Sicherheit zu achten. So sei ein sicherheitsgeprüftes Grillgerät an der am Gerät angebrachten Nummer DIN 66077 zu erkennen. Die „Gesellschaft für Konformitätsbewertung mbH“ in Berlin bescheinige damit dem Gerät, dass es kippsicher steht und frei von scharfen Kanten ist. Zudem werde der Griff des Grillspießes bei diesen Geräten nicht zu heiß.

Werden diese Tipps beachtet, steht dem Grillvergnügen nichts mehr im Wege. Kommt es hingegen zu Unfällen, droht den Verletzten lebenslanges Leid. Denn die Untersuchungen der MHH ergaben auch, dass bei Grillunfällen durchschnittlich 20 Prozent der Haut der Opfer verbrannt werden. Und meist sind ausgerechnet jene Körperzonen betroffen, die von den Chirurgen nur mit Mühe rekonstruiert werden können. Dazu zählen Gesicht, Hände und Dekolleté.

Wie groß das Leid tatsächlich ist, entscheidet letztlich der Verbrennungsgrad. Liegt eine Verbrennung zweiten oder gar dritten Grades vor, wird der Unfall zeitlebens Narben hinterlassen.

(Gastbeitrag von Marcus Stölb, Trier)

Nach der Erstversorgung durch den Rettungsdienst am Unfallort ist bei ausgedehnten Verbrennungen eine Behandlung in einer Spezialklinik für Brandverletzte erforderlich. Für den Transport über weite Strecken sind die Hubschrauber der LAR das ideale Rettungsmittel.



Eine tiefe Schnittwunde kann genäht werden und heilt dann meistens problemlos ab. Bei tiefen Brandwunden ist die weitere Versorgung leider sehr viel aufwändiger, auch die zu erwartenden Komplikationen sind schwerwiegend.

Besonders Verbrennungen an Händen und im Gesicht führen durch die Narbenbildung nicht nur zu Entstellungen, sondern auch zu oft lebenslangen Funktionseinschränkungen. Narbengewebe zieht sich bei seiner Bildung zusammen, ist hart und kaum elastisch. So kann ein verbranntes Augenlid nicht mehr geschlossen werden, das Auge trocknet aus, oder die Beweglichkeit der Finger kann zum Beispiel völlig aufgehoben sein. Hier sind mehrfache plastische Operationen notwendig, die Funktion kann jedoch oft nicht mehr vollständig wiederhergestellt werden.

Eine Behandlung nach schweren Verbrennungen zieht sich über Monate hin, neben den oft bleibenden körperlichen Schäden sind auch die psychischen Belastungen für das Opfer und dessen Familie nur mit professioneller Hilfe zu bewältigen.

**Jochen Zimmermann, LAR-Arzt**



Gregor Pesch, Leiter der Alarmzentrale im Interview

## Im Notfall trennt sich die Spreu vom Weizen

### **In welchen Fällen kann ich auf die Leistungen der LAR zurückgreifen? Für welche Kosten kommt sie eigentlich auf?**

Wenn ein Mitglied im Ausland krank wird oder einen Unfall erlitten hat und ein medizinischer Notfall vorliegt, sorgt die LAR für den reibungslosen Ablauf der Rückholung des Verletzten oder Erkrankten. Der gesamte Transport, vom ausländischen Krankenhaus bis in die Heimat, ist für das Mitglied in dem Fall kostenlos, egal wie weit entfernt der Aufenthaltsort ist.

### **Also holt die LAR ihre Mitglieder weltweit nach Hause?**

Ja, das ist richtig, Ausnahmen sind natürlich Krisen- oder Kriegsgebiete, für die wir keine Landegenehmigung erhalten würden, diese zählen jedoch ohnehin nicht unbedingt zu den beliebtesten Urlaubsgebieten.

### **Gelten die Leistungen auch für Familienmitglieder oder Begleitpersonen?**

In der Regel steht die betroffene Person im Mittelpunkt unserer Bemühungen, sie wird von unserem medizinischen Team – LAR-Arzt und Intensivpfleger – auf dem ganzen Transport betreut und ist der wichtigste Faktor für uns. Je nach Transportmittel, notwendiger medizinischer Ausrüstung und dem Gesundheitszustand und Betreuungsaufwand des Patienten

ist es uns nicht immer möglich, weitere Personen oder auch größere Mengen an Gepäck mit an Bord zu nehmen. Wenn es sich beim Patienten jedoch um Kleinkinder handelt, setzen wir natürlich alles daran, ein Elternteil mit zu nehmen.

### **Was kostet denn so ein Transport im Ambulanzflugzeug überhaupt, wenn man ihn aus der eigenen Tasche bezahlen muss?**

Das hängt natürlich von der Entfernung des Aufenthaltsortes ab, wir führen auch Rückholungen für Nichtmitglieder durch, diese müssen jedoch in voller Höhe bezahlt werden. Was dabei oft unterschätzt wird, ist, dass die Kosten den Preis eines Linienflugtickets bei weitem übersteigen, ein Repatriierungsflug aus dem Mittelmeerraum z. B. kostet bereits um die 15.000 Euro. Für unsere Mitglieder übernehmen wir die Kosten: weltweit, ohne Limit!

### **Welche Schritte müssen eingeleitet werden, wenn der Notfall im Ausland eintritt?**

Bei einem Unfall befindet sich der Patient zum Zeitpunkt des Anrufs in der Regel im Krankenhaus. Entweder er verständigt uns selbst, oder die Familie bzw. eine Begleitperson vor Ort übernehmen dies. Zu allererst soll sich die betroffene Person auf jeden Fall vor Ort medizinische Obhut begeben, sei es bei einem Arzt oder in einem Krankenhaus. Nach Eingang des

Notrufes bei der LAR setzt sofort eine gut rodierete Rettungskette ein, der diensthabende LAR-Arzt setzt sich so schnell wie möglich mit seinem Kollegen vor Ort im Urlaubsland in Verbindung, um alles über den gesundheitlichen Zustand des Patienten zu erfahren. Bei dem Arzt-zu-Arzt-Gespräch wird im Sinne des Patienten entschieden, ob die Diagnose einen Rücktransport nach Luxemburg notwendig macht und überhaupt schon möglich ist bzw. wenn ja, welches das am besten geeignete Transportmittel ist: Ambulanz, Linienflug oder Rücktransport im LAR-eigenen Helikopter oder Ambulanzflugzeug.

### **Sie sagen, die LAR kommt nur im medizinischen Notfall... Was verstehen Sie darunter?**

Diese Frage wird uns immer wieder gestellt. Fakt ist jedoch, dass wir diese gar nicht so pauschal beantworten können, da kein Fall wie der andere ist. Man sagt: Ein gebrochener Finger in Griechenland ist nicht schlimm, ein gebrochener Finger an der Eiger-Nordwand lebensgefährlich. Oder ein anderes Beispiel: eine Blinddarmoperation kann in Paris absolut sicher durchgeführt werden, eine Operation, die in manchen exotischen Ländern aber Lebensgefahr bedeuten kann. Es gibt bei uns keinen "Katalog", wie manche Krankenversicherungen ihn haben, und gerade das unterscheidet uns von den anderen Anbietern von Rückholtransporten. Wir prüfen immer sehr genau die individuellen Rahmenbedingungen und den Gesundheitszustand des Patienten, ehe wir eine Entscheidung treffen.

Die Erwartungshaltung unserer Mitglieder ist oft sehr hoch, teilweise entsteht sie aus Unkenntnis operationeller Gegebenheiten. So erhielten wir schon Anrufe von Leuten, die anstatt den lokalen Notruf zu alarmieren direkt bei uns anrufen, z. B. ein Motorradfahrer, der auf Abenteuer-tour in der Wüste gestürzt war und der Meinung war, wir würden ihn per Helikopter oder Ambulanzflugzeug in den nächsten 30 Minuten abholen oder eine besorgte Tochter, deren Vater auf dem Tennisplatz in Südfrankreich gerade einen Schwächeanfall erlitten hat.

Das sind zwar Notfälle, aber gerade darum ist es von vitaler Bedeutung, dass die notwendigen Erstversorgungsmaßnahmen an Ort und Stelle eingeleitet werden, für die ganz klar der jeweilige lokale Rettungsdienst zuständig ist. Erst, wenn dies erfolgt ist und sich eine Rückholung als notwendig erweist, kann diese durch uns organisiert werden. Dabei kommt es auf eine minutiöse Planung an. Dazu benötigen wir die verschiedensten Informationen. Neben den üblichen Patientendaten ist für uns wichtig, wie der Patient gereist ist, wann und wie Rück- oder Weiterreise geplant sind, wer den Patienten vor Ort begleitet. Auch suchen wir häufig den Kontakt mit behandelnden Ärzten in Luxemburg oder aus der Großregion. Dabei bleiben wir stets mit allen Beteiligten in Kontakt und halten auf Laufenden. Bei der Organisation des Ambulanztransports müssen viele Papiere erledigt werden, Visa angefragt werden, medizinische Berichte, die die Transportfähigkeit des Patienten bestätigen, Überfluggenehmigungen müssen eingeholt werden, und oft kostet es Fingerspitzengefühl, damit uns z. B.

sonst für Privatflugzeuge gesperrte Militärflughäfen geöffnet werden. Sehen Sie: eine normale Fluggesellschaft fliegt pro Jahr 20-30 Flughäfen an, wir fliegen jedes Jahr mehrere Hundert verschiedene an!

### **Welche Kriterien spielen denn bei der Entscheidung über eine Rückholung letztendlich mit ?**

Das sind viele unterschiedliche Faktoren : Wo befindet sich der Patient? Wie lautet die Diagnose? Ist der Patient überhaupt schon transportfähig? Erlauben die medizinischen Gegebenheiten eventuell eine Behandlung vor Ort bzw. ist diese sogar vorzuziehen? Oft werden wir von Leuten aus dem Umfeld des Patienten angesprochen, manchmal sogar recht ungehalten, warum ein Rücktransport nicht stattfand oder warum wir nicht mit dem Ambulanzflugzeug repatriert haben. Meistens kennen diese Personen nicht die genaueren Umstände und auch operationelle Faktoren werden dabei außer Acht gelassen. Wenn z. B. im weit entfernten Ausland bei einem durch einen Unfall eine sofortige Notoperation ansteht, könnten wir aufgrund der Distanz auch mit dem schnellsten Ambulanzflieger nicht rechtzeitig vor Ort sein.

Übrigens legen wir für jeden Anruf ein sogenanntes Dossier an, in dem minutiös inklusive der Anrufzeiten alles festgehalten wird, was besprochen wurde. So ist jeder Fall auch Jahre später noch absolut nachzuvollziehen.

### **Solche Rückholungen werden doch auch von anderen angeboten, brauche ich die Air Rescue überhaupt noch?**

Ich möchte meine Antwort mal so formulieren: Repatriierungen bieten in der Zwischenzeit viele an, doch wenn es darauf ankommt, trennt sich die Spreu vom Weizen. Die Air Rescue besteht seit fast 20 Jahren, mittlerweile haben wir über 12.000 Einsätze durchgeführt, greifen dabei auf 70 fest angestellte Mitarbeiter, erfahrenes und permanent geschultes medizinisches Personal und eine eigene Flotte von Hubschraubern und Ambulanzjets zurück. Und nicht zuletzt sind wir als einzige Luftrettungsorganisation weltweit für den gesamten Betrieb nach DIN EN ISO 9001:2000 zertifiziert. Wir gehören zu den 5 einzigen Anbietern weltweiter Ambulanztransporte, die sich in eine Qualitätscharta eingebunden haben.

Mit diesen Vorteilen und Werten stehen wir allein auf dem Markt. Viele Luxemburger identifizieren sich daher sehr stark mit uns, sie sind sich bewusst, dass sie mit ihrem moderaten Mitgliedsbeitrag von 36 Euro für eine Einzelperson bzw. 67 Euro pro Familie die Luftrettung in Luxemburg erst möglich machen. Dabei zählt auch, dass der Notruf eben nicht in einem ausländischen Call-Center landet. Wenn man sich in einer medizinischen Notsituation fernab der Heimat befindet, sind Kompetenz, Erfahrung und eine individuelle Betreuung in der Muttersprache von vitaler Bedeutung. Wir erleben jeden Tag, wie erleichtert die Personen sind, wenn sie all das bei uns erfahren. Unsere Philosophie ist: Wir tun, was wir können und können, was wir tun.

Mitglieder werben Mitglieder

# 170 000 Luxemburger können sich nicht irren

Ohne die Mitglieder der LAR gäbe es in Luxemburg keine Luftrettung. Deshalb: machen Sie Ihre Freunde und Verwandten auf uns aufmerksam. Viele Gründe sprechen für eine LAR-Mitgliedschaft: 70 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](http://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](http://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](http://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**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Les dons qui sauvent la vie

## Ihre Spende hilft, Leben zu retten

Bei der Rettung von Menschenleben sind nur allerhöchste Qualitätsstandards zulässig. Qualität bedeutet Sicherheit; Qualität zu erhalten bedeutet aber auch sehr hohe Kosten!

Viele engagierte Menschen erbitten bei persönlichen Anlässen, wie beispielsweise Hochzeit, Geburtstag, Jubiläum oder Trauerfall – von ihren Verwandten und Freunden anstelle von Geschenken und Blumen eine Spende für die LAR und setzen damit ein besonderes Zeichen für Menschlichkeit.

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

Le secours de vies humaines requiert des standards de qualité extrêmes, et dans cet ordre d'idées, on peut dire que qualité équivaut à sécurité; mais pareille qualité engendre d'énormes coûts. Jusqu'à ce jour la LAR a exécuté plus de 12.000 sauvetages aériens. De plus en plus, des gens profitent de certaines occasions, comme anniversaire, mariage, naissance, décès, pour proposer à leurs amis et connaissances, d'offrir au lieu des fleurs ou cadeaux, un don à la LAR. Si vous envisagez aussi un tel geste, pensez à nous; nous sommes dépendants de votre soutien !

**Sie können auch einfach und bequem [online spenden unter www.lar.lu](http://www.lar.lu)**  
**Vous pouvez également faire votre don [en ligne sur www.lar.lu](http://www.lar.lu)**

## Helfen Sie durch Ihre Spende! Aidez 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)

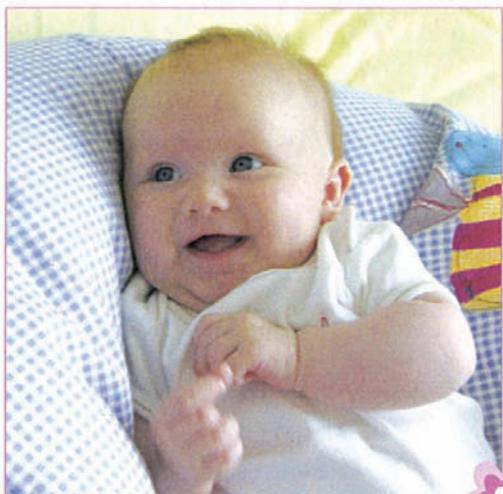


Fondation Luxembourg Air Rescue

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

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

# Danke LAR!



Mia à l'hôpital Kirschberg; de  
nouveau en pleine forme

**Cher Monsieur Closter,  
chère équipe de Luxembourg Air Rescue,**

Nous tenons par la présente à vous exprimer toute notre gratitude pour le rapatriement de notre petite Mia le 18 mai, entre Avignon et Luxembourg.

Notre angoisse de parents d'un bébé souffrant (elle a eu les salmonelles) a en effet été grandement soulagée par votre intervention.

Mais de plus, à tous les stades de votre prise en charge, nous avons pu apprécier tant la gentillesse des personnes que leur efficacité, en un mot la qualité du service rendu.

Nous mesurons maintenant à quel point l'appartenance à Air Rescue est une chance dans des moments difficiles; nous ne manquerons jamais une occasion de le rappeler dans notre entourage.

En vous renouvelant nos remerciements, nous vous présentons nos salutations très distinguées.

Mia, Louise & Patrick Persen  
et Lou pour le nouveau

PS: Merci aussi pour les photos!

## En groussem MERCI un d'Air Rescue

Den 11. Maerz 2007 nomettes um halwer 4, kruten mir d'Noricht aus Italien datt eisen Papp en Hirschlag gemaat huet. Direkt hun mir bei d'Air Rescue ugeruff, fir ze froen wei mir lo mussen firgoen, fir eisen Papp esou schnell wei meiglech op Lëtzebuerg an d'Clinique ze kréien. Sie hun d'Telefonnummer an den Numm vum Dokter missen hun, fir sech mat him an Verbindung setzen ze kennen. Gesot Gemat.

Eisen Papp waer net transportfaehg hun d'Dokteren an Italien gesoot. Eisen Papp luch zu der Zäit just zu Gerona an der Klinik.

Meindes sinn mir, seng Kanner, erof geflunn. Eisen Papp gouf Meindes mat der Ambulance op Udine transportéiert, well do Spezialisten woaren. Do luch hin 4 ganz Wochen. An deenen Wochen stoungen d'Nicole an d'Karin, 2 Matarbechterinnen bei der Air Rescue, emmer mat eis am Kontakt.

Endlech krutten mir Noricht daat hien op Lëtzebuerg keint geflun ginn. Op Koarfreiden woar et esou wäit. Lo läit hien am CHL wou mir hien all Daag

kennen besichen goen. Ouni d'Air Rescue waer daat net méiglech.

Mir können jidderengem roden, Member an der Air Rescue ze ginn. Dei puer Euro am Joer doen kengem wei. Lues an lues geet et Bierg op an och eisen Papp ass dankbar dat et d'Air Rescue gett.

Merci Nicole, Merci Karin an Merci un d'ganz Crew dei eisen Papp op sengem Flug begleet an hien sou gutt versuergt hun.

Merci dem Här Closter. Ouni hien geif d'Air Rescue wahrscheinlech net existéieren.  
MERCY AIR RESCUE  
MARCON Mario an seng ganz Famill

## Chère Madame Moro,

Depuis la date de mon accident de ski - 5 janvier 2007 - un certain temps s'est écoulé et pendant ma convalescence, qui perdure toujours, j'avais le temps de réflexion nécessaire pour me rendre compte que ce sont bien "de petites choses" qui peuvent changer le cours d'une vie, mais également apporter un soulagement, en cas de péril.

Ma famille, tout comme mes parents, sont devenus membres de votre organisation, dès sa date de création et aujourd'hui, force est de constater que par le fait d'une cotisation relativement minime, il était possible de pouvoir bénéficier d'un rapatriement efficace et rapide, afin d'obtenir les soins nécessaires au Luxembourg.

Je ne puis dès lors que recommander à tout le monde de devenir membre auprès de Luxembourg AIR RESCUE.

Pour ma part, je tiens à vous exprimer ma gratitude pour, non seulement, la compétence et la rapidité du service prodigué, mais également pour la gentillesse démontrée.

Un remerciement particulier à vous - pour l'agréable accueil téléphonique - ainsi qu'à Dr. Clivia HEINEN-BECKING, aux Messieurs Dietmar HINSBERGER (pilote), MARQUET (co-pilote) et Jeroen DEPOORTERE (infirmier).

Veuillez agréer, Chère Madame Moro, l'expression de mes sentiments très distingués.  
Richard STURM

Was gehört eigentlich in eine Reiseapotheke?

## Sicher in die Ferne schweifen

*Rasende Kopfschmerzen, etwas Falsches gegessen, Kreislaufprobleme durch die Hitze... die schönste Zeit im Jahr, der wohlverdiente Urlaub, kann durch viele ärgerliche Zipperlein beeinträchtigt werden. Grund genug, sich auf den Fall der Fälle gut vorzubereiten und gerüstet zu sein, um so mehr, wenn Vorerkrankungen oder -belastungen sowie Überempfindlichkeiten und Allergien bekannt sind.*

### Was gehört in eine Reiseapotheke?

Was in Ihre Reiseapotheke gehört, ist von vielen Faktoren abhängig: Dauer und Urlaubsziel, Art der Gestaltung (z. B. Abenteuer- oder Sporturlaub), besondere Umstände (Kinder, ältere Menschen, Schwangere).

Als Grundausstattung sollte man folgende Gegenstände und Medikamente bei sich haben, wobei die Regel gilt, so viel wie nötig und doch so wenig wie möglich mitzunehmen:

- Desinfektionsmittel
- Verbandmaterial, Kompressen, Schere, Pinzette (Achtung: Letzere nicht ins Handgepäck auf Flugreisen mitnehmen!)
- Fieberthermometer
- Schmerz- und Fiebertmittel (Zäpfchen bei Kindern, evtl. Kautabletten, da diese ohne Flüssigkeit eingenommen werden können)
- Medikamente gegen Reiseübelkeit, Durchfall oder Verstopfung
- Medikamente und Salben bei Sportverletzungen
- Antiallergika
- Medikamente zur Behandlung grippaler Infekte
- ausreichender Sonnen- und Insektenschutz

Hinzu kommen gegebenenfalls die ärztlich verschriebenen individuell benötigten Medikamente (z. B. Antibabypille, Kreislaufmittel, Mittel gegen Sodbrennen oder Herpes).

Bei der Auswahl der Medikamente bewährt es sich, Arzneimittel zu wählen, die Sie in der Vergangenheit gut vertragen haben.

Auch sollten Sie bei Einnahme der Medikamente die Wechselwirkungen zu anderen von Ihnen regelmäßig eingenommenen Arzneimitteln kennen.

Überprüfen Sie unbedingt auch das Verfallsdatum der Packungen: Abgelaufene Medikamente gehören in den Sondermüll!



### Dr. Felix Cumme, LAR-Arzt, zu den Sicherheitsbestimmungen über Medikamente im Handgepäck auf Flugreisen



Im Regelfall erlaubt sind:

- verschreibungspflichtige Medikamente in Pulver-, Tabletten- oder Aerosolform (z. B. Asthmasprays), grundsätzlich aber nur in den Mengen, die für die Dauer der Reise notwendig sind
- Flüssigkeiten, die aus medizinischen Gründen notwendig sind (Insulin: max. 148 ml, Kontaktlinsenflüssigkeit: max. 120 ml, Augentropfen etc.)

Diese Substanzen müssen jedoch dem Sicherheitspersonal vorgezeigt werden und eine ärztliche Bestätigung wird benötigt. Dennoch gibt es keine Garantie, im allerschlimmsten Fall muss mit Beschlagnahmung oder Zurückweisung vom Flug gerechnet werden.

**Grundregel: Bei chronischen Krankheiten unbedingt vor Abflug mit der Fluggesellschaft klären, ob Ihre individuell benötigten Medikamente mitgeführt werden dürfen!**

Die Frühjahrsmesse: Der LAR-Helikopter zum Anfassen und vieles mehr...

## Malwettbewerb auf der Frühjahrsmesse

In diesem Jahr konnten Groß und Klein einen richtigen Helikopter auf der Frühjahrsmesse bestaunen. Reinsetzen, anfasen und so tun, als wäre man Pilot. Aber auch unsere Ausstellung zum Pakistan-Einsatz und der erklärende Film interessierten die Besucher sehr. Für Euch Kinder gab es die Möglichkeit, an unserem großen Malwettbewerb teilzunehmen. Unter den zahlreichen wunderbaren und einzigartigen Zeichnungen durfte das LAR Team sich entscheiden.

Und hier die Gewinner:

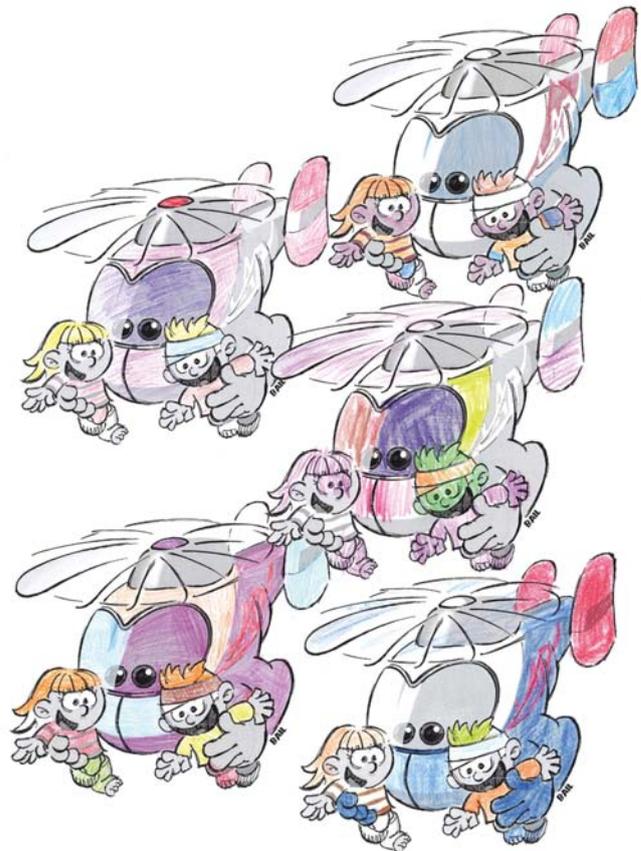
1. Preis für David Heck aus Mondercange  
David wird mit den LAR-Piloten von einem Krankenhaus in der Stadt zurück zur Base der LAR fliegen und so einen Einblick in den Alltag eines Piloten bekommen

2. Preis: ein Teddy "Captain" für Tamara Scholtes aus Dudelange  
Wir wünschen Tamara viel Freude mit dem LAR-Captain-Teddy.

3. Preis: eine Heli-Kappe für Tom Reisen aus Contern  
Mit der Heli-Kappe von der LAR fühlt man sich fast wie ein Helikopterpilot

4. Preis: ein LAR-Buch für Mia Henriquez aus Schouweiler  
Im LAR-Buch kann Mia alle Details über die LAR nachlesen.

5. Preis: eine LAR-Mütze für Aurélie Grivet aus Aspelt  
Wir danken Aurélie herzlichst mit einer LAR-Mütze für Ihre Zeichnung



Wir danken allen Teilnehmern und hoffen, Euch bei unserem nächsten Event begrüßen zu dürfen. Mehr Infos über die LAR und wo ihr uns persönlich treffen könnt, findet ihr unter News/Veranstaltungen auf [www.lar.lu](http://www.lar.lu)

Malerarbeiten Innen & Außen

**GELZ**.de

RAUMAUSSTATTUNG & MEHR!

**Wir gestalten (T)RÄUME!**

Polsterarbeiten - Gardinen - Tapeten

Römerstraße 5 • 54311 Trierweiler (Industriegebiet)

Tel.: 0651 / 8 51 95 • Fax 0651 / 8 20 04 84

Eine Vision wird zur Legende

# Die Geschichte des Learjets

*William P. Lear war ein Mann mit Visionen. Bereits mit 28 Jahren galt er als einer der führenden Ingenieure in der Funktechnologie, doch „Bill“ Lear wollte mehr. Er richtete sein Augenmerk auf die Luftfahrt und entwickelte den ersten Autopiloten, ADF (Automatic Direction Finder) und vieles mehr. 1950 war Bill Lear Millionär und hielt mehr als 150 Patente.*

Seinen Traum von einem kleinen, schnellen, kostengünstigen Flugzeug verlor er nicht aus den Augen. Doch zu dieser Zeit glaubte niemand daran, dass es einen Markt für ein solches Flugzeug gäbe, auch nicht der Aufsichtsrat seiner Firma. Bill Lear verkaufte also seine Anteile an der Firma Lear Inc und war nun auf sich selbst gestellt. Mit 12 Millionen Dollar aus seinem Privatvermögen startete er sein Projekt.

Doch die Entwicklung eines Prototypen hätte mindestens 10 Jahre gedauert und mehr als 100 Millionen Dollar gekostet, also ging man sofort zur Produktion über. Eine Strategie, die keine Fehler erlaubte.

Die Ingenieure arbeiteten rund um die Uhr, unterbrachen ihre Arbeit nur für wenige Stunden Schlaf und etwas zu essen. Immer wieder wurde der Jet nach den neuesten Ideen von Bill Lear nachgebessert, vor allem das Gewicht des Jets wurde immer wieder reduziert.

Der Jet sollte schließlich nicht nur kostengünstig und wendig sein, sondern vor allem auch die Geschwindigkeit eines Linienflugzeugs erreichen.

Ihre Bemühungen zahlten sich aus. Ein innovatives und einzigartiges Design zeichneten den Learjet aus. Vor allem die nach außen öffnende muschelartige Tür ist bis heute charakteristisch für den Learjet. Die Testpiloten waren begeistert, eine fehlerfreie Performance und die Beschleunigung beim Start, die schneller war als alles was sie kannten, überzeugten.

Am 15. September 1963 verließ Learjet #1 den Hangar. Hunderte von Angestellten und ihre Familien kamen, um diesen Moment mitzuerleben. Kurz darauf wurden auch Learjet #2 und #3 fertiggestellt.

Dann jedoch der Schock: Learjet #1 stürzte bei einem seiner Flüge in ein Kornfeld. Ein Fehler des Piloten. Doch die Crew blieb unverletzt. Somit entpuppte sich der Absturz als Glücks-



Unverwechselbares LAR-Design

fall, denn der Firma fehlte Geld. Die Zulassung der Flugzeuge und die dafür benötigten Tests konnten nur durch das Geld der Versicherung bezahlt werden.

Dem Triumphmarsch des Learjets stand nun nichts mehr im Wege. Die ersten Kunden waren große Firmen, doch auch Stars wie Frank Sinatra und Danny Kaye.



7. Oktober 1963, der Jungfernflug des Learjet 23

1966 war Bill Lear aufgrund einer Rezession gezwungen, seine Firmenanteile zu verkaufen, den Learjet erwartete eine ungewisse Zukunft. Nach vielen Auf und Abs nahm sich schließlich 1990 die Firma Bombardier dem Learjet an. Bombardier brachte den Learjet wieder auf den richtigen Weg und entwickelte zudem den Learjet 60, einen mittelgroßen Business Jet.

Heute ist der Learjet allgegenwärtig, als Privatflugzeug für Stars und große Firmen, beim Militär als Aufklärungs- oder Trainingsflugzeug, aber auch bei Spielfilmproduktionen (alle Top Gun F14 Aufnahmen wurden von einem Learjet aus gefilmt) und natürlich als Ambulanzflugzeug.

Auch die LAR vertraut auf den Learjet und betreibt 3 Learjets 35a zur weltweiten Rückführung Ihrer Mitglieder aus dem Ausland.

Der Learjet, ein Flugzeug, das nur durch die Visionen eines Mannes und die Unterstützung seiner Mitarbeiter, realisiert werden konnte. (smn)



Die ersten Learjets vor der Fertigungshalle

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

## Plus qu'un simple cadeau ...



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 **12€**



Hélico peluche **15€**



Captain Teddy  
24 cm **15€**



Teddy  
30 cm **45€**



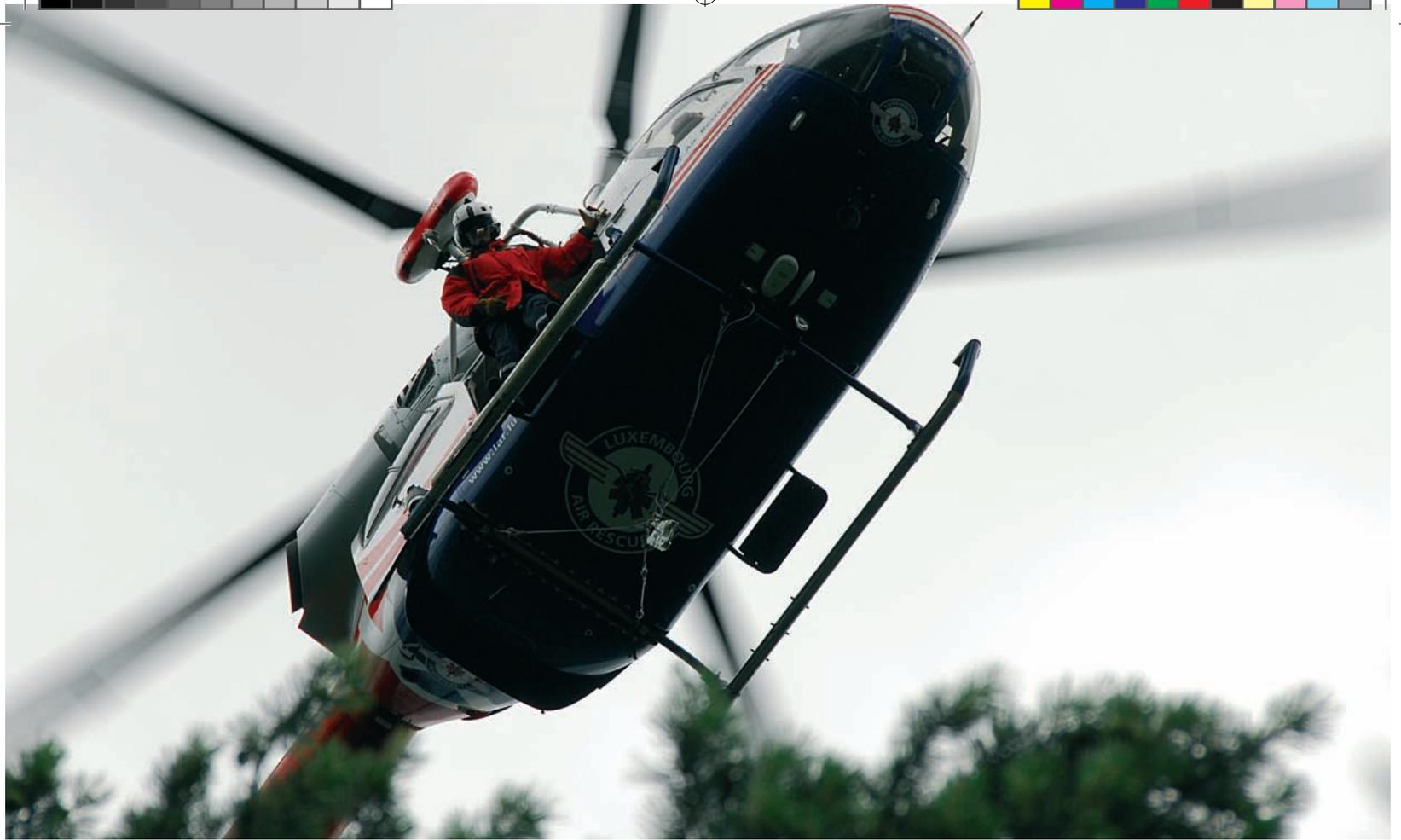
Swisscard **16€**



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



Mini Mag-Lite  
15 cm **25€**



Spezialtraining Windeneinsatz

## Rettung in schwindelnder Höhe

*Freitagmorgen, 9:30 Uhr. Ich fahre mit meinem Wagen durch Berdorf in Richtung Hammhof im Müllerthal. Was mich dort erwartet, weiß ich noch nicht genau. Als Redakteurin des LAR-Reports wollte ich schon länger einmal am alljährlichen Windentraining teilnehmen. Schon aus der Ferne sehe ich sie, zwei Einsatzwagen der Berufsfeuerwehr Luxemburg und den Helikopter der Air Rescue am Rande einer großen Wiese. Um sie herum ein gutes Dutzend Berufsfeuerwehrmänner und die LAR-Piloten.*

Nach einer kurzen Begrüßung teilt der Einsatzleiter Marc Rob uns in Gruppen ein. Wenig später mache ich mich mit drei Mitgliedern der GRIMP (Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux) zu Fuß auf den Weg durch den Wald, über schmale Wege bis hin zu einer Lichtung mit einer steilen Felswand, von der Seile herabhängen. Die beiden Kletterer, denen sie gehören, grüßen uns



kurz. Nachdem sie sich abgeseilt haben, machen sie sich auf den Weg zur nächsten Wand der Escalade.

Als wir auf der Lichtung stehen, heißt es plötzlich: "Jetzt brauchen wir nur noch einen Patienten", und man schaut mich erwartungsvoll an. Ich nicke zögernd und schaue mich um, der Spalt ist höchstens zwei, drei Meter breit, auf der einen Seite Bäume, auf der anderen die steile Felswand. Der Leiter unserer kleinen Gruppe gibt uns Anweisungen. Die Feuerwehrleute bereiten routiniert ihr Material vor, checken noch einmal minutiös, dass alles an seinem Platz liegt. Einige Minuten später liege ich flach auf dem Rücken auf einem Felsvorsprung und sehe nach oben. Für wenige Sekunden beschleicht mich ein beklemmendes Gefühl, als ich versuche mir vorzustellen, wie es wohl ist, wenn man schwer verletzt dort unten liegt, mitten im Wald ohne Hilfe in der Nähe. Dann beugt sich einer der Feuerwehrmänner über mich und zieht das Rettungsnetz unter mir zurecht, schaut, das der Helm richtig sitzt und bringt alle während





der Rettungsaktion benötigten Seile und Karabinerhaken an seinem Gurt an. Er und sein Kollege prüfen, dass keine Baumwurzeln vorhanden sind, an denen das Netz hängen bleiben könnte. Dann auf einmal ein Geräusch, das ich sehr gut kenne: die Rotoren des LX-HMS, des einzigen Rettungshelikopters mit Seilwinde der Air Rescue.

Ich sehe, wie er über uns schwebt, das LAR-Logo und die Winde, deren Haken an einem 6 mm dünnen Seil schon einige Meter herabhängt. Es ist sehr windig heute, das Tau schwingt stark hin und her, doch der Pilot ist für diese Situation trainiert und hält sein Fluggerät ruhig. Einer der beiden Feuerwehrleute gibt seinem Kollegen, dem sogenannten Winden- oder Winch Operator, der hoch oben in der offenen Tür des Helikopters sitzt, Zeichen. Der Pilot kann von seinem Cockpit aus die Position des Hakens der Seilwinde nicht erkennen. Auf einmal geht alles sehr schnell. Ich habe gerade noch Zeit, einen Witz zu machen und zu fragen, ob ich noch zurück kann. Der Kameramann, der den Einsatz für Schulungszwecke von einem höher gelegenen Felsen mitfilmt, kann sich das Grinsen nicht verkneifen. Auch die beiden Feuerwehrmänner lachen, „Nein“, sagt der eine, und schon werden die Haken des Netzes in den Seilwindenhaken eingehängt. Mein Begleiter gibt das Zeichen zum Herausziehen, und ich hänge in der Luft. Er muss nun darauf achten, dass wir möglichst nirgendwo anstoßen, ein wirklich



Verletzter könnte Rückenverletzungen haben, denn auch dafür ist das Rettungsnetz geeignet, ich liege darin wie in einem Kokon. Ein paarmal drehen wir uns, doch mein „Retter“ fängt den Aufprall gegen den Felsen ab, achtet auf die Baumwipfel und schon hängen wir über den Felsen, dabei wird das Seil bereits immer kürzer. Er schreit kurz gegen den Wind, ob es mir gut geht, ich nicke, während ich nicht einmal merke, dass der Helikopter bereits auf das Ziel zufliegt,



derart bin ich fasziniert, den Hubschrauber einmal fliegend außerhalb der Kabine aus solcher Nähe zu sehen. Der Wind der Rotoren ist sehr stark, schon erreichen wir die Kufen, sie halten mich und meinen Begleiter auf einer sicheren Position. Erst als der Pilot eine Minute später zum Landeanflug ansetzt, sehe ich, dass wir schon über der Übungswiese sein müssen, sehe Bäume und Wiesen, der Abstand nach unten wird immer kleiner. Als wir noch ca. 1/3 des Weges vor uns haben, gibt mein Begleiter dem Winch Operator oben das Zeichen, das Windenseil nun sehr langsam zu betätigen, da wir uns dem Boden nähern. Ich spüre das Aufsetzen kaum. Schon bildet sich eine kleine Menge der anderen Feuerwehrmänner der Gruppe GRIMP um uns herum, die die Übung vom Boden aus mitverfolgt hatten. (kfn)

#### Helicopter Winch Operations

Alle Piloten, die bei der LAR für Windeneinsätze eingesetzt werden, müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Mind. 2500 Std. Flugerfahrung auf Hubschraubern
- Mind. 50 Windeneinsätze
- Erfolgreiche Absolvierung der umfassenden Ausbildung gemäß dem LAR-Ausbildungshandbuch



Zur Aufrechterhaltung der Windenberechtigung muss jeder Windenpilot mindestens 3 Windeneinsätze / -übungen in den letzten 90 Tagen nachweisen.

Um möglichst gut vorbereitet zu sein, werden Windenübungen regelmäßig bei verschiedenen Wetterlagen und in unterschiedlichen Übungsszenarien durchgeführt. Neben den fliegerischen Fähigkeiten sind gute Teamarbeit mit dem Windenführer und dem Rettungspersonal, sowie eine intensive Wartung und Pflege der gesamten Ausrüstung unabdingbare Voraussetzungen für die sichere Durchführung aller Windeneinsätze.

**Peter Möller, Crew Training Manager**

## Die verschiedenen Einsatzmittel



Die GRIMP (Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux) ist eine Spezialeinheit der Berufsfeuerwehr, die zur Rettung an schwer zugänglichen Einsatzorten eingesetzt wird. Bilder: Die Männer der GRIMP üben den Transport und das Winchen von Patienten und Material im Rettungskorb. Der LAR-Helikopter ist der einzige mit Seilwinde im Umkreis von 200 km, der in Notfällen in unwegsamem Gelände, aber auch im Stadtgebiet, auf Hochhäusern, Funkmasten, Schornsteinen und Windkraftanlagen und zur Bergung aus Gewässern angefordert werden kann. Die LAR arbeitet dabei eng mit den Spezialisten der GRIMP zusammen. Regelmäßig wird die LAR für derartige Rettungseinsätze im nahen Ausland angefordert.



# Mon compte, c'est ma banque

# Mon épargne, c'est AXA

**Borea Invest**  
EPARGNE ET PLACEMENTS

*C'autre réflexe pour votre épargne*

Fort de son expertise en matière d'épargne et de placement, AXA vous propose dès à présent **Borea Invest**<sup>10</sup> et **Borea Invest**<sup>30</sup>. Ces deux nouvelles formules d'assurance-épargne alliant **sécurité**, **souplesse** et **performance** se différencient par une politique d'investissement judicieuse et équilibrée ainsi qu'une

gestion dynamique. Les formules **Borea Invest** vous offrent à la fois la **protection permanente** de votre capital tout en vous faisant profiter de la participation aux bénéfices résultant de la performance du fonds. Informez-vous sans tarder auprès de votre agent ou courtier AXA!



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

Maacht dat Bescht aus Ärem Liewen

vosre confort - notre priorité



confortable - rapide - silencieux

>>> Le nouveau Q400  
Une autre manière de voyager

Réservation en ligne sur [www.luxair.lu](http://www.luxair.lu)  
au (+352) 2456 4242 ou en agences de voyages

 **Luxair**