

LAR REPORT



www.lar.lu

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



Nur das Beste

Qualitäts-
management bei
der LAR



Nachtflug

Auch im
Dunkeln
sehen



Quand l'espace rencontre la performance.

La Classe R. Le début d'une grande histoire.

► Le grand Sports Tourer est un subtil mélange de luxe et de performance. Sa ligne raffinée laisse dévoiler un habitacle de 2,20 m extrêmement spacieux et confortable avec ses 6 sièges individuels. Un plaisir et une liberté

de conduite accentués par son système 4-MATIC et sa boîte automatique 7G-TRONIC de série. Venez découvrir la Classe R chez votre concessionnaire Mercedes-Benz ou sur www.mercedes-benz.lu.



Mercedes-Benz

www.mercedes-benz.lu

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

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

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

Inhalt & Editorial	3
Das Baby aus Bukarest Verdacht auf Sepsis	4/5
„Alltag“ bei der LAR Einsätze	6-8
Nur das Beste Qualitätsmanagement	10/11
Alte Liebe rostet nicht Ehemalige Pilotin spendet der LAR	13
Captain und Duschvorhang Aerodynamik der Flugzeuge	14/15
Wenn Piloten grün sehn Nachtflüge bei der LAR	16
Rekorde Hubschraubertechnik	18/19
Notfall im Ausland Nützliche Tipps für den Fall der Fälle	20
Wer findet die Fehler? Gewinnspiel für Kinder	22
Leserbriefe Post unserer Mitglieder	23
Spendenaktion Helfen Sie uns helfen	26



René Closter
LAR-Präsident

Im Notfall zählen Qualität und Erfahrung

Seit 18 Jahren betreibt die LAR Luftrettung. Tag für Tag sind die LAR-eigenen Rettungshubschrauber im Einsatz, Tag für Tag holen die als fliegende Intensivstationen eingerichteten LAR-Jets schwerverletzte oder erkrankte Urlauber aus allen Teilen der Welt nach Hause.

Bevor es die LAR gab, konnte es bis zu 45 Minuten dauern, bis bei einem Notfall Hilfe eintraf. Dank der LAR-Rettungshubschrauber kann heute jeder Punkt des Landes innerhalb von nur acht Minuten durch einen Notarzt erreicht werden. Man braucht nicht Arzt zu sein, um zu wissen, dass bei einem akuten Notfall jede gewonnene Minute lebensrettend sein kann.

Mehr als 10 000 Einsätze wurden bisher durch die LAR geleistet, und viele Menschen in Luxemburg verdanken der schnellen Hilfe aus der Luft ihr Leben. Getragen wird diese kostenintensive Hilfe durch die Solidargemeinschaft von mehr als 165 000 Mitgliedern aus Luxemburg.

Die LAR hat seit ihrem 18-jährigen Bestehen in alle Bereiche investiert: In eine eigene, auf dem Flughafen Findel stationierte Flotte, in ihre heute bereits 60 Mann zählende Mitarbeiter, die auf ihren Gebieten Spezialisten sind: Piloten, Ärzte, Techniker etc., und vor allem in die Qualität, die sich durch Auszeichnungen wie beispielsweise das ISO-Label manifestiert. Denn Qualität bedeutet Sicherheit. (Lesen Sie dazu den Artikel auf den Seiten 10/11.)

Mittlerweile hat sich bei der LAR ein enormer Erfahrungsschatz angereichert. Und somit können wir mit Fug und Recht behaupten: Wir tun, was wir können, und wir können, was wir tun.

Denn im Notfall zählt einzig professionelles Handeln.

Wir wünschen Ihnen einen schönen Sommerurlaub. Genießen Sie ihn, im Notfall sind wir für Sie da!

Titel: Das LAR-Team während eines Rückholeinsatzes im Ausland

LAR-Infohotline
& Alarmzentrale
Tel: 48 90 06 **24h/24**



Verdacht auf Sepsis

Das Baby aus Bukarest



Das Baby Colen und seine Mutter im LAR-Jet. Um dem Baby das Fläschchen zu geben, darf es kurz aus dem Transportinkubator genommen werden

Colen bekommt eines Tages plötzlich hohes Fieber. Er ist gerade zwei Monate alt, und seine Eltern sind beunruhigt: nicht nur, weil Colen stark erhöhte Temperatur hat, sondern auch, weil sich die französische Familie aus beruflichen Gründen in Rumänien befindet, einem Land, das im Notfall hiesigen medizinischen Standards in kaum einer Weise nachkommt.

‘Ein wenig wirkt das wie Anfang des 20. Jahrhunderts’, denkt sich Dr. Katja Ihmann, als ihr auf der Straße eine Pferdekutsche entgegentrabbt. Am Wegesrand grast eine Ziege. Damit sie nicht davonläuft, ist sie an einen Pflock gebunden. Katja schaut aus dem Autofenster, ihr Blick schweift über die unendlich weite Landschaft, nur hier und da stehen ein Haus oder ein Schuppen. Irgendwo im Nirgendwo. Nach einer Stunde checkt sie ein letztes Mal die Temperatur des Inkubators, der an den Zigarettenanzünder des recht maroden Ambulanzfahrzeuges angeschlossen ist und greift nach dem Ärztekoffer, auf dem in dicken Lettern „Pädiatrie“ steht. Der Wagen biegt in eine Hauseinfahrt ein, und das LAR-Team ist beim Patienten: Colen, zwei Monate alt.

Dr. Katja Ihmann, LAR-Kinderärztin, hatte am Vorabend einen Anruf der LAR-Alarmzentrale erhalten, sie solle sich für einen Ambulanzflug am nächsten Morgen

nach Rumänien bereithalten. Dr. Ihmann versuchte, einige Informationen über ihren kleinen Patienten herauszufinden, doch das Einzige, was man ihr aus Rumänien mitteilte, war: Colen ist zwei Monate alt und hat hohes Fieber. Die Eltern, Franzosen, leben berufsbedingt in der Nähe von Bukarest und waren mit dem Kind bereits in der Klinik gewesen. Doch dort hatte man

die Familie nach einigen Untersuchungen wieder nach Hause geschickt. Offenbar hatte man aus den Untersuchungsergebnissen

Gut, dass Colens Eltern so schnell reagierten!

nicht die richtigen Schlüsse für eine Weiterbehandlung gezogen. „Fieber bei Säuglingen unter drei Monaten kann viele Ursachen haben“, sagt die Ärztin, „doch auf keinen Fall darf man das auf die leichte Schulter nehmen! Es ist gut, dass die Eltern von Colen schnell reagierten und sich an die LAR gewandt haben, um das Kind zu holen und es in einer westeuropäischen Klinik behandeln zu lassen.“



Der Kleine wird direkt bei sich zu Hause abgeholt. Dr. Ihmann untersucht das Baby gründlich, bevor der Ambulanzflug angetreten werden kann



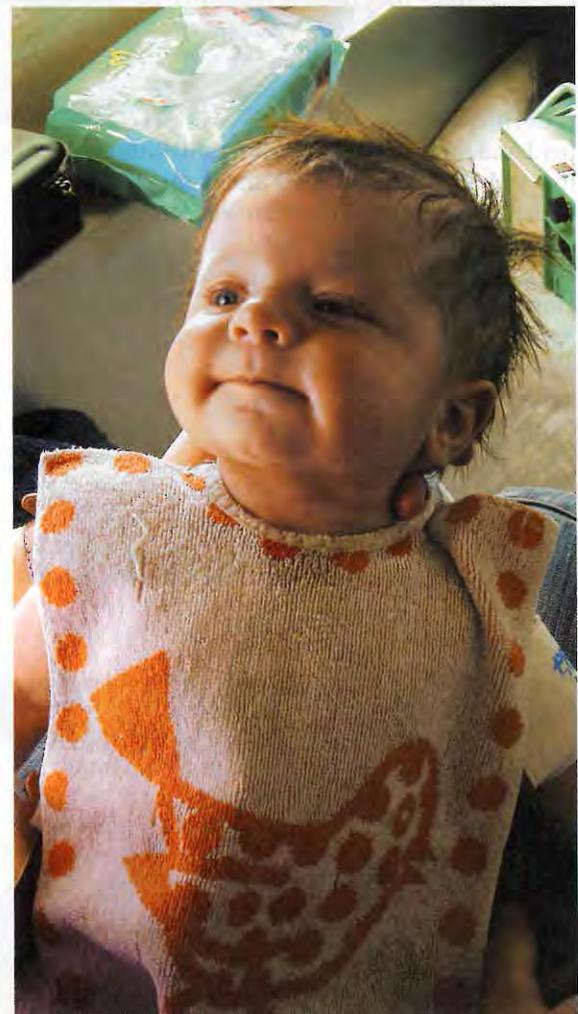
Abflugbereit: Colen wird im Inkubator in das Flugzeug geladen



Colen wird in den Transportinkubator gelegt, um vor Kälte und Lärm geschützt zu sein



LAR-Ärztin Dr. Katja Ihmann kümmert sich während des Fluges nonstop um das Kind



Glücklich und zufrieden: Colen schenkt der LAR-Crew sein strahlendstes Lächeln

Am Morgen nach dem Anruf ist das LAR-Team bereits in der Luft – Ziel ist das kleine Dorf, in dem Colen mit seinen Eltern und zwei Geschwistern lebt.

„Es war wirklich ungewöhnlich, den kleinen Patienten bei sich zuhause abzuholen, normalerweise holen wir Patienten im Krankenhaus ab“, sagt Dr. Ihmann. „Ich verlor keine Zeit und untersuchte ihn sofort. Vorher und währenddessen sprach ich mit den Eltern über Colen, seinen Erkrankungsverlauf, die Schwangerschaft der Mutter, die Geburt, seine Essgewohnheiten, frühere Krankheiten etc. Ich stellte zudem ein leicht „marmoriertes“ Hautbild fest, das auf einen zentralisierten Kreislauf hindeutete. Daraufhin legte ich ihm eine intravenöse Infusion. Ich vermutete eine Sepsis bzw. eine Hirnhautentzündung.“ Dr. Ihmann gibt Colen über die Infusion Antibiotika. Dann geht die Reise in den Westen los. Damit es dem Kleinen nicht kalt wird und er kindgerecht medizinisch versorgt

werden kann, wird er in den Transportinkubator gelegt. An Colens Seite sind seine Mutter, die LAR-Ärztin und der LAR-Intensivkrankenschwester Fabian. Die Ambulanz gelangt zum Flughafen, wo LAR-Captain und Copilot mit der abflugbereiten Maschine warten. Colen döst ein wenig. Als der Jet startet, schaut er neugierig herum. Dr. Ihmann überwacht nonstop auf dem Monitor seine Herzfrequenz, Sauerstoffsättigung, Atemfrequenz und den Blutdruck. „Durch die infundierte Flüssigkeit und die begonnene antibiotische Therapie blühte Colen regelrecht auf im Flieger“, erzählt sie. Dann bekommt er Hunger. Die Mutter gibt ihm das Fläschchen, später wickelt sie ihn, und Colen belohnt die Crew mit einem zufriedenen Lächeln.

Im Zielkrankenhaus angelangt, wird das Baby noch einmal gründlich untersucht und einige Tage behandelt, bis seine Infektion gänzlich geheilt ist.

Motorradunfall

Angelsberg, April

Strahlende Frühlingssonne zog an diesem Tag viele Motorradfahrer auf die Straßen Luxemburgs. So auch einen Biker und seinen Beifahrer: Sie waren auf der Strecke Angelsberg-Mersch unterwegs. In einer lang gezogenen Linkskurve überholten sie eine Wagenkolonne. Dabei verlor der Fahrer die Kontrolle über sein Motorrad. Er wurde unter die Leitplanke geschleudert und starb noch am Unfallort. Sein Beifahrer erlitt schwerste Verletzungen. Unverzüglich wurde „Air Rescue 2“ angefordert, der den Patient in die Klinik flog.



Versorgung des Schwerverletzten am Unfallort zusammen mit den Helfern der 112

Bagger stürzt in Tiefe

In Palzem (D) war ein Bohrbaggerfahrer mit seiner Maschine vom oberen Rand der Grube (siehe kleines Bild) in die Tiefe gestürzt. Trotz schnellem Eintreffen der Einsatzkräfte kam für den Mann jede Hilfe zu spät. Der Einsatz für den herbeigerufenen LAR-Hubschrauber war insofern anspruchsvoll, da bei Landung und Start durch den Abwind des Rotors viel Staub aufgewirbelt und dadurch die Sichtverhältnisse extrem behindert wurden. Sichtbehinderungen beim Starten oder Landen mit dem Heli auf staubigem Gelände sind auch unter dem Begriff „brown-out“ bekannt: Hält sich der Pilot nicht konsequent an seine Navigationsinstrumente, läuft er Gefahr, die Orientierung zu verlieren. Neben dem „brown-out“ gibt es auch den „white-out“ bei Flugmanövern im Schnee.



Diesen Hang stürzte der Bagger hinab (kleines Bild); Landen in einer Grube – kein alltägliches Manöver (großes Bild)

Doppelter Einsatz

Lintgen, April

Gleich zwei LAR-Rettungshubschrauber auf einmal forderte man an diesem Tag an: In der Lintgener Firma Rotarex war ein Feuer ausgebrochen, Großalarm war ausgelöst worden. Insgesamt 39 Menschen mussten medizinisch versorgt werden, vier Arbeiter hatten schwere Brandwunden bzw. Rauchvergiftungen erlitten. So schnell wie möglich mussten sie in Kliniken geflogen werden.

Unter anderem auch in das Escher Spital, welches über eine Dekompressionskammer verfügt. Unter erhöhtem Druck atmet dort der Patient mit Rauchvergiftung reinen Sauerstoff ein, der Stickstoff im Blut wird auf diese Weise schneller abgebaut.



Einer der beiden angeforderten Rettungshubschrauber beim Take off

Staubexplosion

Freilingen (D). Zwei Arbeiter erlitten bei einer Staubexplosion schwerste Brandverletzungen. Die beiden Männer hatten in einer Anlage zur Herstellung von Holzpellets gearbeitet.

Beide mussten per Rettungshubschrauber umgehend in Kliniken geflogen werden. Der Wittlicher Hubschrauber Christoph 10 war deshalb ebenfalls alarmiert worden und brachte einen der beiden Patienten nach Trier, während Air Rescue 3 mit dem zweiten Patienten nach Koblenz flog.



Verladen des Patienten in den LAR-Hubschrauber

Vater mit Kind verunglückt

Roullingen, April

Ein Mann und seine dreijährige Tochter waren auf der Strecke zwischen Schumanns Eck und Roullingen mit dem Auto unterwegs. Plötzlich verlor der Fahrer die Kontrolle über seinen Wagen und prallte mit der Beifahrerseite gegen einen Baum. Vater und Tochter zogen sich Verletzungen zu und wurden mit „Air Rescue 2“ in die Klinik Ettelbrück geflogen. Das Auto hatte einen Totalschaden.



Der Wagen ist Schrott, aber die Insassen haben überlebt

Spezialausrüstung

Lange Flugvorbereitung: Ein Intensivpatient, der an eine Herzmaschine angeschlossen war, musste von der Klinik Ettelbrück ins CHL verlegt werden. Das Umbetten des Patienten in den LAR-Hubschrauber musste aufgrund der vielen Kabel, an die er angeschlossen war, extrem umsichtig erfolgen. Insgesamt dauerte allein die Verladung eine Stunde, der Flug hingegen nur 7 Minuten.

Lange Vorbereitungszeit für einen kurzen Flug - Flight Attendant Ike Schuster achtet auf eine sichere Patientenverladung



Sightseeing

Ein Rentner war in Rom, um sich die Papststadt anzusehen. Unglücklicherweise stürzte er und brach sich den Oberschenkelhals. Er wurde von der LAR in seine Heimat geflogen und schien den Flug, trotz des Unglücks, sichtlich zu genießen: Er plauderte fröhlich von Rom und was er dort alles gesehen habe. „Sobald ich wieder auf den Beinen bin, will ich noch einmal nach Rom und mir das ansehen, was ich verpasst habe!“ Wir wünschen ihm schnelle Genesung!



Der Patient wird umgebettet und in den Jet geladen

Unsicherer Sicherheitskorb



Schwungvoller Abflug: Der LAR-Hubschrauber fliegt den Patienten ins Krankenhaus

Grevenmacher, April

In einem Sicherheitskorb sollten zwei Arbeiter in dreieinhalb Meter Höhe Leuchten anbringen. Als sich beide zur selben Seite lehnten, kippte der Korb und stürzte hinab. Beide Männer verletzten sich. Um eine schnelle medizinische Versorgung und einen ebensolchen Transport in die Klinik zu sichern, wurde umgehend der LAR-Hubschrauber gerufen.

Verbrannt an Fritierfett



Blick durch die Hubschrauberkabine auf den Eingang des Krankenhauses



Ausladen der Patientin

Das Fritierfett wurde ihr zum Verhängnis: Eine Frau aus Esch hatte sich versehentlich mit der heißen Flüssigkeit übergossen. Sie trug schwere Verbrennungen davon, die so schnell wie möglich in einer Spezialklinik behandelt werden mussten. Die LAR wurde unverzüglich alarmiert und übernahm den schnellen Transport in die Klinik nach Brüssel.

Wirbelfraktur

Das Leid mit der Leiter...

Unglücksfalle Leiter: Der Luxemburger Carlo M. (Name geändert) klettert in seinem portugiesischen Feriendomizil auf eine Leiter, um Reparaturen an seinem Haus zu verrichten. Dabei gleitet er von den Sprossen und stürzt drei Meter hinab. Schwer verletzt bleibt er auf dem Rücken liegen. Man transportiert ihn in ein Krankenhaus, doch dort sind keine Zimmer frei. Carlo liegt in einem Bett auf dem Gang, seine medizinische Behandlung ist recht spärlich: Das Krankenhauspersonal streikt.

Nach langem Warten wird er geröntgt, und es stellt sich heraus, dass er sich bei dem Sturz einen Wirbelriss zugezogen hat. Dies bedeutet absolute Schonung. Seine Frau und seine Töchter wenden sich in ihrer Verzweiflung an die LAR. Routiniert rüstet die Crew daraufhin den Jet für diesen Flug. Währenddessen kümmert sich eine LAR-Mitarbeiterin um die Familie, hält diese auf dem laufenden, wann der Jet ankommen wird, vermittelt zwischen den portugiesischen Ärzten und dem LAR-Arzt, beruhigt Carlo und reserviert ihm schon einmal ein Krankenhausbett in Esch.

Die Jet-Crew hebt inzwischen ab. Ziel: Portugal. Mit an Bord befindet sich auch die „Vakuummattze“, die einen erschütterungsfreien Transport gewährt. Carlo ist bei der Ankunft der LAR-Mannschaft sichtlich erleichtert. Keine zwei Stunden dauert der Flug zurück nach Luxemburg, wo er sich sicher in den Händen kompetenter Ärzte wiederfindet.



Blick in die Flugzeugkabine: Der Patient liegt sicher und stabil auf der Vakuummattze. Sie schont seinen verletzten Rücken während der gesamten Rückführung



Jean LEESCH
† Mai 2006

Nachruf auf einen Freund

... mit einem Staunen im Blick

Manche Menschen, so scheint es, bestehen aus mehr. Jean Leesch gehörte zu ihnen. Das „Mehr“, durch das sie sich auszeichnen, lässt sich in Worten nur schwer ausdrücken.

Wie kam es wohl, dass, wenn Jean den Raum betrat, sich eine wohlthuende Atmosphäre ausbreitete?

Wie konnte es geschehen, dass Jean, selbst wenn er leise sprach, alle Zuhörer auf seiner Seite hatte?

Was war es denn, dass wenn er eine Geschichte erzählte, man diese sofort als Bildergeschichte im Kopf „sehen“ konnte?

Wie kam es, dass allein seine Gegenwart so gut tat?

Sein Empfinden für das, was ihn umgab, drückte er meisterhaft in seinen Zeichnungen aus. Betrachtet man sich diese näher, entdeckt man Jean selbst: seinen Charakter, seine Fähigkeiten, seinen Humor. Es fällt sein Sinn fürs Detail auf, denn erst beim genauen Hinschauen erkennt man auf seinen Bildern hier und da erstaunliche Kleinigkeiten. Der intelligente Witz, der in seinen Karikaturen zu finden ist, lässt einen oft erst auf den zweiten Blick schmunzeln – nämlich dann, wenn man den subtilen Hintersinn erkannt hat. Die Zeichnungen sind exakt und es fehlt ihnen an nichts. Technische Skizzen gelangen Jean ebenso gut wie solche, die Szenen aus dem Leben beschreiben. Es zeigen sich darin

nicht nur seine fachlichen Kompetenzen, etwa in der Fliegerei, sondern auch eine vortreffliche Menschenkenntnis.

Jean war für sehr viele Menschen ein sensibler Ratgeber, der zunächst zuhörte, bevor er sich einen bedachten Kommentar oder ein Urteil erlaubte. Seine Warmherzigkeit, sein Humor und die Ruhe, die er ausstrahlte, zogen jeden an. Mit einem Staunen im Blick ging er aufmerksam durch das Leben. Dieses wusste er zu genießen, und er liebte es.

So präsent Jean auch war – oft kam es uns so vor, als ob er die Dinge von oben, aus einem entfernteren Blickwinkel betrachtete. Was er als Hobby-Pilot ja auch tatsächlich tat. Vielleicht konnte er sich deshalb so am Leben freuen. Er besaß die Gabe, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren. Und das Wesentliche bestand für ihn darin, wahrhaft und wahrhaftig zu leben.

Jean, selbst begeisterter Freizeit-Pilot, war der LAR seit ihrem Entstehen freundschaftlich verbunden. Die Nachricht von seinem Tod hat uns tief erschüttert.

Seine Hilfsbereitschaft, sein kreativer Einfluss und seine fachliche Unterstützung werden uns enorm fehlen. Jean, mach's gut auf Deinem letzten Flug.

Qualitätsmanagement

Stets mit dem Besten zufrieden

Tom Verbruggen, 31 und Vater zweier Kinder ist gelernter Luftfahrttechniker und Jetpilot. Er arbeitet seit Anfang 2004 als Qualitätsmanager und Ambulanzjetpilot bei der LAR.

„Ich habe einen ganz einfachen Geschmack. Ich bin stets mit dem Besten zufrieden.“
Was Oskar Wilde Ende des 19. Jahrhunderts so treffend sagte, das gilt auch über 100 Jahre später für Tom Verbruggen, LAR-Qualitätsmanager. Mit dem Unterschied, dass es für ihn keine Frage des Geschmacks ist, sondern ein Muss, nur höchste Qualitätsstandards gelten zu lassen.

Tom, was ist eigentlich genau Deine Arbeit bei der LAR?
„Eigentlich ist das ganz einfach“, sagt Tom Verbruggen, 31. Ich kümmere mich um den Erhalt der Qualität. Denn Qualität ist Sicherheit“.

Das klingt irgendwie nicht sehr spannend.

„Ich weiß, es gibt Jobs, da kann man sich auf Anrieb mehr drunter vorstellen. Also, pass auf.“ Und Tom erklärt nun, warum er seine Arbeit so gerne macht und wie sie abläuft. Und tatsächlich ist sie alles andere als langweilig.

Theorie und Praxis

Man stelle sich vor, ein Flugzeug oder Hubschrauber hat eine schwere Panne. Bis dies geschehen kann, ist oft bereits im Vorfeld einiges schief gelaufen. Deshalb gibt es in der Fliegerei und allem, was damit zu tun hat (Training der Piloten, Wartung, Material, Arbeitsabläufe etc.) Regeln und so genannte „Procedures“. Diese sind unter dem Begriff „JAR“

(Joint Aviation Requirements) zusammengefasst. Sie gelten ebenso für die großen Fluggesellschaften, die Jumbos betreiben wie für die LAR, die Jets und Hubschrauber betreibt.

Tom achtet nonstop darauf, dass sich die LAR auch wirklich innerhalb der „JAR“ und der internen Arbeitsprozeduren bewegt – er vergleicht die Regeln mit der Realität.

Man bleibt nicht gut, wenn man nicht ständig versucht, besser zu werden

„Manche glauben, ich sei dauernd auf der Suche nach Fehlern im LAR-System. Sozusagen die Qualitätspolizei. Der Ansicht widersetze ich mich aber. Ich mache regelmäßige Inspektionen, bei denen ich sehen will, dass eben keine Fehler gemacht werden. Laufen die Dinge dennoch nicht rund, verhalte ich mich wie ein Arzt: Ich untersuche den „Patienten“ und schaue, welches Medikament hilft, damit er so schnell wie möglich wieder gesund ist.“ Zudem zählt für ein gelungenes und effizientes Qualitätsmanagement die Maxime: Man bleibt nicht gut, wenn man nicht ständig versucht, besser zu werden.

Die Suche nach Optimierung der Arbeitsabläufe gehört deshalb auch zu Toms Alltag.

Stichwort „Inspektionen“: Wen oder was inspiziert der Qualitätsmanager?

„Neben den externen Audits wie denen des Ministeriums oder Bureau Veritas, habe ich einen internen Auditplan. Das ist ein Programm, in das ich eintrage, an welchem Tag ich welchen Aspekt der LAR unter die Lupe nehme. Hierbei nehme ich mir zunächst die so genannten „Operations-Ma-



Wertvolle Hilfe

Qualitätsmanagement wäre ohne weitere Hilfe jedoch kaum denkbar. Zu Toms Team gehören zwei wichtige LAR-Mitarbeiter: Helikopterpilot Christophe Jeko und Jet-Pilot Detlev Nieswand. Sie sind so genannte „Flight Safety Officers“ (Sicherheitsbeauftragte), stellen also die Vermeidung von Unfällen sicher. „Unser Ziel ist außerdem, das gesamte LAR-Personal in Sachen interner Sicherheitspolitik zu sensibilisieren. Denn auch scheinbare Kleinigkeiten können am Ende massive Folgen haben. So sollte jeder das, was auch nur ansatzweise den Flugbetrieb gefährden könnte, melden. Selbst wenn jemand einen Nagel auf dem Flugfeld fände, sollte er das mitteilen. Schließlich könnte der Nagel einen Flugzeugreifen beschädigen oder beim Start des Helis herumwirbeln und andere verletzen. Wir suchen dann nach den Ursachen der Probleme und entwickeln Lösungen, um diese in Zukunft zu vermeiden.“ Um den LAR-Mitarbeitern das richtige Bewusstsein für Sicherheit und Qualität zu vermitteln, sind Trainingseinheiten für alle geplant.

Tom Verbruggen ist neben seiner Arbeit als QM-Manager auch Jetpilot bei der LAR. Mit ca. 300 Flugstunden pro Jahr bekommt er tiefen Einblick in den Flugalltag. „Dies sehe ich als großen Vorteil an. Ich sitze nicht nur im Büro, sondern ich bekomme eins zu eins mit, wie die Dinge in der „Wirklichkeit“ funktionieren. Damit ich aber nicht vor lauter Bäumen den Wald aus dem Blickfeld verliere, gibt es neben mir weitere Auditoren, die wiederum mir auf die Finger sehn.“

Qualität und Sicherheit in der Fliegerei beruhen auf drei Pfeilern: Die „JAR“ setzen allgemeingültige Regeln. Der Qualitätsmanager sorgt dafür, dass diese Regeln innerhalb der Organisation eingehalten werden. Zusammen mit den Sicherheitsbeauftragten, die ihm zuarbeiten, wird eine maximale Sicherheit garantiert.

Doch darauf sollte man sich nicht ausruhen.

Kein Weiterkommen ohne Ideenaustausch

In den letzten 10 Jahren wurde die Safety-Politik allgemein sehr verbessert. Unter anderem bildeten sich Initiativen wie die „Flight Safety Foundation“ (FSF), der die LAR auch angehört. FSF setzt sich für moderne Technologien zur Verbesserung der Flugsicherheit ein, so etwa für das TCAS (Kollisionswarnsystem), das heute Pflicht in allen Airlinern ist. Als aktives Mitglied nimmt die Air Rescue an den Diskussionen über Flugsicherheit teil und gibt Ideen- und Erfahrungs-Input. Der Austausch mit anderen Luftfahrtunternehmen auf dem Gebiet Qualität und Sicherheit ist Gold wert.

Iso-Zertifizierung

ISO 9001:2000

Nicht zuletzt bleibt das Qualitätslabel ISO 9001:2000 zu erwähnen, das die LAR bereits im Sommer 2002 erhielt.

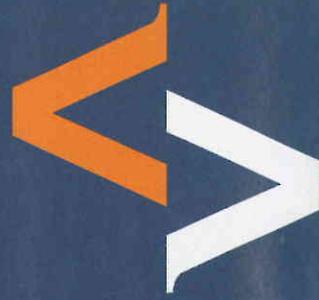
Die Auszeichnung der „International Organization for Standardization“ soll das erfolgreiche Leiten und Betreiben einer Firma insofern sichern, als dies in systematischer und plausibler Weise geschieht. Zum Beispiel durch vereinheitlichte Dokumentationen im Verwaltungsablauf. Oder wiederum durch das aktive Betreiben von Qualitätsmanagement, so wie es Tom Tag für Tag mit System betreibt.

nuals“ der LAR (kurz „OPS-Manuals“) zu Hilfe. Sie sind der „Fahrplan“ aller Arbeitsabläufe, die ich regelmäßig aktualisiere und am „Leben halte“. In ihnen ist zum Beispiel festgelegt, wer wann welches Training zu machen hat, wie die Start- und Flugprozeduren ablaufen müssen, wie und wann die Wartung der Helis und Jets ablaufen muss, wie sich der Treibstoff zusammensetzen muss etc. Anhand der OPS-Manuals stelle ich zu den verschiedenen Themen einen Fragenkatalog zusammen. Mit diesem gleiche ich schließlich ab, ob auch wirklich alles, was darin gefordert wird, in der Wirklichkeit eingehalten wird.“

Auf diese Weise bekommt Tom Einsicht in jeden Winkel der Air Rescue – und darüber hinaus: „Zu meiner Aufgabe gehört auch, Firmen, mit denen wir zusammenarbeiten, zu prüfen. Wir wollen ja sicher sein, dass sie halten, was sie versprechen. Letztes Jahr flog ich deshalb nach Dallas und besuchte die Firma, in der unsere Jetpiloten ihre Trainingsstunden im Simulator absolvieren.“



Handbücher und Zeitpläne: QM funktioniert durch ständiges Abgleichen des Ist- und Sollzustandes



VIVIUM

ASSURANCES

Tél.: 47 46 45-1

Fax: 47 00 22

VIVIUM
Une marque du groupe P&V

P&V ASSURANCES S.c.r.l.
7-9, Avenue Victor Hugo - B.P. 1722
L-1017 Luxembourg
E-mail: info@vivium.lu

www.vivium.lu

Nach sechs Monaten im Koma

Auf dem Weg der Besserung

Eineinhalb Jahre ist es her, dass der ehemalige österreichische GP-Motorradchampion Erwin Wilding in Macau schwer verunglückte. Er war damals während eines Trainings mit mehr als 200 km/h gegen eine Leitplanke gerast und hatte schwere Schädel-Hirnverletzungen davon getragen. Die LAR hatte ihn in seine Heimat zurückgeflogen. Insgesamt lag Wilding 14 Monate im Krankenhaus in Österreich, davon sechs Monate im Koma. Nun ist er aus der Klinik entlassen worden. Gehen und Treppensteigen bereiten ihm zwar noch ebenso Schwierigkeiten wie das Sprechen, es sind aber deutliche Fortschritte erkennbar. Wilding kann bereits wieder selbstständig essen und trinken.



Erwin Wilding vor und bei seinem fatalen Crash

Großzügige Spende einer flugbegeisterten Dame

Alte Liebe rostet nicht



V.l.n.r.: Suzanne André, René Closter und Betreuerin Ineke Meyer während der Scheckübergabe

Ihre Liebe zur Fliegerei währt schon lange: Vor über 50 Jahren flog Mme Suzanne André-Hamm zusammen mit ihrem Mann per Flugzeug durch Europa. Nun machte die Dame der LAR eine großzügige Spende.

Vor 50 Jahren berichtete das Luxemburger Wort über zwei außergewöhnliche Menschen: Pierre und Suzanne André. Das junge französische Ehepaar lebte und arbeitete damals in Luxemburg. Beiden gemein war die große Liebe zum Fliegen. Als erstes Ehepaar hatten sie gemeinsam den Flugschein gemacht und flogen fortan in der Freizeit durch Europa. „Dort oben fühlt man sich sicher und unbeschwert. Den Kleinkram der Erde lässt man unter sich“, sagte Suzanne damals dem Luxemburger Wort.

50 Jahre später. Bei der LAR geht ein Anruf ein. Die Betreuerin einer älteren Dame, wohnhaft in Bofferdange, will einen Termin mit LAR Präsident René Closter vereinbaren. Die „ältere Dame“ ist Suzanne André. Sie will der LAR einen Scheck über 10 000 Euro überreichen, was sie kurz darauf auch persönlich tut. „Ich wollte das Geld einem guten Zweck spenden. Da ich begeisterte Fliegerin war, musste ich nicht lange überlegen, wer das Geld bekommen soll!“

Mme André, wir bedanken uns an dieser Stelle noch einmal herzlichst für Ihre noble Geste!

Übrigens: Die Liebe zur Fliegerei scheint in der Familie gelegen zu haben: Die Schwägerin von Mme Suzanne André war in den frühen 1950er-Jahren Pionierin der Rettungsfliegerei per Hubschrauber:

Mme la Générale Valérie André, Hubschrauberpilotin und Ärztin. Die heute in Paris lebende Dame flog im französischen Indochina- und Algerienkrieg Hunderte Rettungseinsätze und wurde unter anderem zum „Grand officier de la Légion d'Honneur“ ernannt. Wir werden über diese Pilotin in einer der nächsten Ausgaben des LAR-Reports berichten.



Pierre und Suzanne, das fliegende Ehepaar

Foto: Luxemburger Wort



Aerodynamik - Warum fliegt ein Flugzeug?

Der Captain und der Duschvorhang

Das ist doch nicht normal: Knapp 400 Tonnen Stahl rollen über die Startbahn, immer schneller, dann hebt der Jumbo vom Boden ab und fliegt! Tatsächlich - er fliegt. Aber warum tut er das?

Es ist 7 Uhr in der Früh', und der Jumbo-Captain Meyer nimmt eine morgendliche Dusche. Er ärgert sich, denn während er seine Haare einseift, klebt ihm wieder einmal der nasse Duschvorhang aufdringlich an Arm und Bein.

Doch dann besinnt er sich. Schließlich verdankt er dem eigenwilligen Phänomen des „klebenden Duschvorhangs“ seine Arbeit als Pilot.

Moment. Was hat denn ein Duschvorhang mit der Arbeit eines Jumbopiloten zu tun?!

Das Bernoulli-Gesetz

Das Duschwasser schießt aus dem Brausenkopf hinab. Dabei reißt es Luft mit sich nach unten und es entsteht eine schnelle Luftströmung. Durch diese wiederum bildet sich zwischen dem Wasserstrahl und dem Duschvorhang ein Unterdruck. Folge: Der Vorhang wird ins Innere der Duschkabine gesogen und klebt Captain Meyer am Bein.

Dieses Phänomen entdeckte der Schweizer Physiker Daniel



Daniel Bernoulli (li); Duschvorhang (re)

Wie der Auftrieb zustande kommt

Luftstrom





Ob Jumbo oder LAR-Learjet – die Gesetze der Aerodynamik sind die selben

Bernoulli (1700-1782): Dort, wo eine Strömung herrscht, ist immer relativ zur Umgebung ein Unterdruck zu messen.

Asymmetrische Flügel

Druckdifferenzen an den Flügelober- und unterseiten, die durch unterschiedlich schnelle Luftströmungen zustande kommen, halten das Flugzeug in der Luft. Doch um es erst einmal in den Himmel zu befördern, braucht man im Wesentlichen zwei Dinge: Antrieb (also Geschwindigkeit) und Flügel. Letztere sind, betrachtet man sie im Querschnitt, asymmetrisch: Die untere Seite ist fast gerade, während die Oberseite gewölbt ist. Die Luft, die während des schnellen Startens und des Fluges von vorne auf den Flügel trifft, hat unter dem Flügel einen kürzeren Weg zurückzulegen als über die gewölbte Oberseite. Dort „fließt“ die Luft also schneller, und es entsteht Unterdruck, der das Flugzeug nach oben „saugt“. (Siehe Infografik links.)

So, wie der Duschvorhang in die Duschkabine gesogen wird.

Vorbild Vogel

Diese asymmetrische Bauweise der Tragflächen findet man auch

bei Rotorblättern des Hubschraubers und natürlich bei unserem großen fliegerischen Vorbild: dem Vogel.

Schnell muss man sein

Damit ein Flugzeug erst einmal abhebt, muss es eine Mindestgeschwindigkeit überschreiten, bis sich die nötigen Druckverhältnisse, die es in der Luft halten sollen, gebildet haben. Ein LAR-Jet hebt bei einer Geschwindigkeit von ca. 200 km/h ab, der Jumbo von Captain Meyer bei 250 km/h. Diese Geschwindigkeiten dürfen nicht unterschritten werden, da sonst der Luftstrom, der die Flügel umfließt, abreißt. Das Flugzeug würde wie ein Stein vom Himmel fallen.

Piloten haben davor keine Angst. Sie kennen genau ihre „Speedlimits“. Wenn sie zur Landung ansetzen, fahren sie die Landeklappen aus. Dies vergrößert die Flügeloberfläche und damit den Auftrieb.

Auch wenn Captain Meyer mit den Gesetzen Bernoullis vertraut ist und sie zu schätzen weiß, so wird er sich dennoch demnächst von seinem Duschvorhang trennen.

Wer waren eigentlich die Gebrüder Wright?



Wilbur Wright
1867-1912

Orville Wright
1871-1948

„Menschen werden niemals fliegen, denn fliegen ist den Engeln vorbehalten!“

Dies sagte Milton Wright, Vater der Gebrüder Wright im Jahre 1903. Doch er sollte Unrecht haben:

Die Gebrüder Wright gelten als die Erfinder des Motorflugzeugs. Von Beruf ursprünglich Drucker und Fahrradkonstruktoren, begannen die beiden Technikfreunde sich mit Flugzeugen und dem Fliegen auseinander zu setzen. Ihre Anregung dazu bezogen sie aus den Berichten über die Flugversuche und den tödlichen Absturz Otto Lilienthals.

Nach gründlichen theoretischen Studien begannen die Brüder zunächst mit der Konstruktion eines Gleitflugzeuges. 1902 bauten sie ihr erstes Motorflugzeug. Im Dezember 1903 war es soweit: Ihr Motorflugzeug, den sie „Flyer“ getauft hatten, startete, natürlich bemannt, zu seinem ersten Flug: Dieser dauerte 12 Sekunden, dabei wurde eine Strecke von 53 Metern zurückgelegt. Es war die Geburtsstunde der modernen Fliegerei.

Weitere Testflüge folgten, und Wilbur und Orville bauten weitere Modelle – „Flyer II + III“. Bis zu 30 Minuten konnten sie sich mit ihnen in der Luft halten.

Mit einem Doppeldecker präsentierten sie sich später auf Flugshows und überzeugten die Öffentlichkeit von dieser neuen Technik.

1909 gründeten die Wright-Brüder die Firma „Flugmaschinen Wright“ in der Nähe von Berlin – und der Flugzeugbau ging in Serie.



Wenn Piloten grün sehn

Nur selten fliegen die LAR-Hubschrauber bei Dunkelheit. Doch um für den Fall der Fälle gerüstet zu sein, trainieren die LAR-Piloten regelmäßig den Nachtflug – sei es im Flugsimulator oder in der Wirklichkeit.

Auf einem alten Foto sieht man LAR-Hubschraubercaptain Christophe Jeko bei Nacht mit seiner Uniform auf dem Fahrrad sitzend. Auf seinem Kopf trägt er seinen Fliegerhelm, vor seinen Augen hängt ein fremdartig anmutendes Fernglasgestell.

Diese Szene spielte sich vor einigen Jahren ab, und wir fragen:

Christophe, was war da los?

Christophe: Das war während meiner Ausbildung bei der französischen Armee. Ich trainierte den Umgang mit einem Nachtsichtgerät, dem so genannten NVG (Night Vision Goggle). Die Nachtsichtbrillen verstärken mit Hilfe von Elektronen das Restlicht im infraroten Frequenzbereich und machen es über eine Phosphorscheibe im Innern des NVG sichtbar. So kommt es, dass man durch die Nacht hindurch sehen kann, leider jedoch nur in grüner Farbe. Da man durch die Brillen zudem einen extrem eingeschränkten Sichtwinkel hat, muss man das spezielle Sehen neu erlernen. Ebenso das Abschätzen von Entfernungen. Eine der Basisübungen fand damals auf dem Fahrrad statt. Heute trainieren wir regelmäßig Nachtflüge mit dem Hubschrauber oder im Flugsimulator. Die LAR ist neben der Schweizerischen Rettungsflugwacht europaweit die einzige private Organisation, die nachts auch mit Unterstützung von Nachtsichtgeräten fliegen darf.

Fliegt der LAR-Heli oft nachts?

In unregelmäßigen Abständen. Wir fliegen nachts keine Primäreinsätze (z.B. Unfälleinsätze). Dies erlaubt die gesetzliche Lage nicht. Bislang fliegen wir nur Sekundäreinsätze, wo wir auf zugelassenen beleuchteten Helipads landen.

Werden für jeden Nachtflug die Sichtgeräte eingesetzt?

Wir geraten nicht selten in Einsätze, die sich bis nach Sonnenuntergang hinziehen. Da benutzen wir keine Sichtgeräte. Sie kommen zum Einsatz, wenn wir beispielsweise einen Schwerverbrannten nachts in eine Spezialklinik fliegen. Bei diesen Flügen gilt: Es müssen immer zwei Piloten fliegen. Die Wetterminima sind verschärft (es muss also wirklich sehr gutes Wetter sein), und die NVGs dienen lediglich als Unterstützung. Die Devise lautet also: 'Warum wie im normalen Nachtflug über schwach beleuchtete Regionen „blindfliegen“, wenn man mit NVG taghell sehen kann?' Die NVGs erhöhen schlichtweg die Flugsicherheit.

Trainieren die Piloten regelmäßig den Nachtflug?

Laut „OPS-Manual“ (siehe dazu auch Artikel auf Seite 10/11) muss jeder Pilot mindestens drei Nachtlandungen innerhalb von drei Monaten gemacht haben. Egal, ob während eines Einsatzes oder



- 1) Blick durch die Nachtsichtbrille: Zwar sieht man durch die Nacht hindurch, jedoch erscheint alles grün und ohne Tiefe (oberstes Bild);
- 2) LAR-Captain Jeko mit der Nachtsichtbrille (mittleres Bild). Die LAR verfügt über vier NVGs. Stückpreis: 20000 Euro;
- 3) Die LAR-Captains Christophe Jeko und Nicolas Irénée während eines Trainingsnachtfluges (unteres Bild)

während eines Trainings-Nachtfluges. Außerdem muss jeder unserer Hubschrauberpiloten einmal jährlich in einem Flugsimulator fünf Stunden absolvieren. Dort werden gefahrlos Extremsituationen nachgestellt, zum Beispiel schlechtes Wetter oder schwere Pannen.

Fliegen Sie schon lange mit NVG?

Ja, ich habe in meiner zwanzigjährigen Zeit als Hubschrauberpilot der französischen Armee sehr viele Nachtflüge mit NVG gemacht. Außerdem bin ich bei der LAR zuständig für das NVG-Training unserer Hubschrauberpiloten.

LAR – eine Solidaritätsgemeinschaft

Tun Sie es anderen Mitgliedern gleich

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: 60 festangestellte Spezialisten, darunter Ärzte, Piloten und Intensivpfleger, stehen rund um die Uhr bereit, um Menschen in Not zu helfen. Seit der Gründung der LAR im Jahre 1988 wurden rund 10 000 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: 48 90 06 • Fax: 40 25 63 • Mitgliedsantrag auch unter www.lar.lu**

ausfüllen – ausschneiden – einsenden



Mitgliedsantrag

Name / Vorname:
 Straße / Hausnummer:
 PLZ / Ort:
 Telefon privat:
 Telefon Büro / GSM:
 Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum:

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

Mädchen- und Vorname:
 Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum:

Kinder: Name / Vorname (wenn älter als 18, 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:



Rekorde

Die Faszination für Hubschrauber ist nach wie vor unverändert groß. Speziell bei der Geschwindigkeit und in der Flughöhe wurden Sphären erreicht, von denen die Väter der Hubschrauber nicht einmal zu träumen wagten.

Die Entwicklung der Helikopter erstreckt sich über Jahrhunderte, beginnend mit den Studien von Leonardo da Vinci. Die ersten brauchbaren Hubschrauber entstanden in der Zwischenkriegszeit. Erfolgreiche Konstrukteure wie Pescara – seine Helikopter erreichten die „sagenhafte“ Geschwindigkeit von 13 km/h – Hafner, Kamov, Breguet, Focke, Sikorsky arbeiteten fieberhaft an ihren Konstruktionen. In dieser Zeit zählte vor allem das sichere Abheben und Landen der Helikopter als großer Erfolg.

In den 50er Jahren kamen die ersten Turbinenhubschrauber auf den Markt. Damit standen leistungsstärkere Antriebseinheiten mit einem vergleichbar geringen Leistungsgewicht zur Verfügung. Mit seinem K-225 (H-22) gewann Kaman 1951 das Rennen um den Erst-

flug mit einem turbinenbetriebenen Helikopter. Schon wenig später wurde in Frankreich von der Firma Sud-Est Aviation mit der Alouette II der erste Serien-Hubschrauber mit einem Turbinenantrieb entwickelt und gebaut.

Reif für Rekorde

Mit der stärkeren Leistungsfähigkeit war auch die Zeit für Höhen- und Geschwindigkeitsrekorde reif. Die Konstrukteure hatten die größten Probleme des Hauptrotorsystems wie Schwing- und aerodynamisches Verhalten im Griff.

Während sich die leichteren Hubschraubertypen auf die Höhenrekordjagd begaben, lag für die großen Helikopter die Herausforderung in der Geschwindigkeit.

Im Juli 1963 erzielte die Super Frelon

der Firma Aerospatial erstmals eine Spitzengeschwindigkeit von 350 km/h. Das russische Parademodell Mil M6 schaffte 340 km/h. 1970 kam der amerikanische Hersteller Sikorsky mit seiner S 76 auf 355 km/h. Dieser Rekord hielt über zwei Jahrzehnte. Erst im November 1991 stellten die Franzosen mit der DGV (Dauphin Grand Vitesse) mit 372 km/h einen neuen Rekord auf. Der derzeit offizielle Geschwindigkeitsweltrekord für Hubschrauber liegt bei 400,87 km/h, geflogen von einer Westland Lynx, einem bei uns eher unbekanntem Modell aus England.

Landung auf dem Mount Everest

Die kleineren Hubschrauber konzentrierten sich auf die Höhenrekorde, wobei klar zwischen Höhenflug und Lan-



Die Westland Lynx hält den offiziellen Geschwindigkeitsweltrekord mit 400,87 km/h



1963 flog eine Super Frelon bereits 350km/h

Alouette II der erste Serien-Hubschrauber mit einem Turbinenantrieb



1970: Sikorsky S 76 fliegt 355km/h



Rekord für die Ewigkeit: Im Sommer 2005 landete erstmals eine AS350B 3 auf den Mount Everest



derung in großer Höhe unterschieden werden muss. Die erreichbaren Höhen im Fluge sind durch das aerodynamische Verhalten des Hubschraubers deutlich höher als die höchsten Landungen auf Bergen. Hat der Hubschrauber eine bestimmte Vorwärtsgeschwindigkeit, so wirkt die Rotorfläche wie ein großer angeströmter Flügel, der einen zusätzlichen Auftrieb von ca. 25% erzeugt. Wird die Vorwärtsgeschwindigkeit bei der Landung auf null reduziert, fehlt diese Auftriebskomponente und daher kann der Hubschrauber in so großen Höhen nicht mehr sicher landen bzw. abheben.

1953 eröffnete eine Djinn 1220 mit einer Flughöhe von 4.789 Metern die Rekordjagd. Bereits im Oktober 1954 flog die Sikorsky S 59 um fast dreitausend Meter höher auf exakt 7.467 Meter. Im Juni 1955 verbesserte eine Alouette II

den Rekord auf 8.209m und drei Jahre später, im Juni 1958, erreichte ebenfalls eine Alouette II als erster Hubschrauber mit einer Höhe von 10.984 m die Stratosphäre. Im Juni 1972 flog eine Lama auf sagenhafte 12.442 Meter. Beim Sinkflug streifte damals ein Triebwerk und so hält der Lama-Pilot auch den Rekord der längsten Autorotation.

Parallel zu den Flughöhenrekorden gab es laufend auch die Landeversuche in großen Höhen. Im Sommer 2005 gab es den Rekord für die Ewigkeit: erstmals landete eine AS350B3 von Eurocopter auf dem Mount Everest. Das schnell wechselnde Wetter und die dünne Luft stellten die größten Herausforderungen während dieses Unternehmens dar.

Neues Designkonzept

Aber auch die Hubschrauber der LAR, Typ MD900/9002, weisen eine

Spezialität auf: Sie sind die einzigen Rettungsdienst-Hubschrauber, die statt eines Heckrotors ein Steuergebläse haben, das so genannte NOTAR-System (NOTAR = No Tail Rotor System).



MD900 der LAR: statt Heckrotor ein NOTAR-System

Text: DI Wolfgang Burger; Technischer Direktor der ÖAMTC-Flugrettung; Fotos: Burger



1991: 372 km/h mit der DGV



1953: Eine Djinn 1220 erreicht eine Flughöhe von 4789 Metern

Krank im Urlaub – Gesundheitstipps für Reisen in Frankreich und Italien

Frankreich



Notfallnummern

Landesvorwahl: 0033
 Notrufnummer: 112
 Polizei: 17

Italien



Notfallnummern

Landesvorwahl: 0039
 Notrufnummer: 118
 Polizei: 112

Medizinische Hinweise für Frankreich und Italien



Impfungen: Tetanus, Diphtherie, in ländlichen und südlichen Gebieten empfiehlt sich eine Hepatitis A und B-Impfung. Rohe oder halbgeare Meeresfrüchte (Austern, Miesmuscheln), rohes Fleisch (Carpaccio) und Eierspeisen (Tiramisu) sollte man in den heißen Sommermonaten meiden: Es besteht die Gefahr von Salmonellenerkrankungen. Meiden Sie das Trinken von Leitungswasser, verzichten Sie auf Eiswürfel.

Wer sich viel in „wilder Natur“ aufhält, vor allem im Osten Frankreichs, der sei vor Zeckenbissen gewarnt. Zecken über-

tragen die Hirnhautentzündung FMSE (Frühsommer Meningoenzephalitis). Zecken können außerdem Borreliose übertragen, eine bakterielle Infektion. Achten Sie deshalb auf hautbedeckende Kleidung und insektenabweisende Mittel. (Info unter www.zecken.de)

Auch die Tropenkrankheiten Kala Azar und Leishmaniose treten neuerdings vermehrt in südlichen Teilen Italiens und Korsika auf. Auch bei dieser durch Mücken übertragbaren Krankheit gilt: Mückenschutz anwenden.



Krankenhäuser in Frankreich

Paris	Hôpital Robert Debré, 48 Boulevard Sérurier, 75019 Paris, ☎ +33 1 40 03 20 00 Hôpital de la Pitié-Salpêtrière, 47 Boulevard de l'hôpital, 75013 Paris, ☎ +33 1 42 16 00 00
Bordeaux	CHU Bordeaux Pellegrin, 1, pl. Amélie Raba Léon, Barrière d'Ornano, 33000 Bordeaux, ☎ +33 5 56 79 56 79
Nice	CHU Saint Roch, Rue Pierre Devoluy, 06000 Nice, ☎ +33 4 92 03 33 75
Lyon	CH Saint-Joseph et Saint-Luc, 20 quai Claude Bernard, 69365 Lyon Cedex 07, ☎ +33 4 78 61 81 81
Dijon	CHU de Dijon, 2 Boulevard Jeanne d'Arc, 21076Dijon Cedex, ☎ +33 3 80 29 30 31
Monaco	Centre Hospitalier Princesse Grâce, 1, Avenue Pasteur, MC 98012 Monaco ☎ +377 97 98 99 00



Krankenhäuser in Italien

Milan	Ospedale San Giuseppe, Via San Vittore 12, 20123 Milano, ☎ +39 02 85 991
Venedig	Ospedale Civile Umberto Primo, Via Circonvallazione 50, 30174 Venezia, ☎ +39 041 26 07 111
Florenz	Nuovo Ospedale San Giovanni Di Dio, Via di Torregalli 3, 50143 Firenze, ☎ +39 05 57 19 21
Rom	Ospedale San Giovanni, Via dell'Amba Aradam 9, 00184 Roma, ☎ +39 06 77 051
Neapel	Ospedale Antonio Cardarelli, Via Antonio Cardarelli 9, 80131 Napoli, ☎ +39 08 13 72 26 02
Palermo	Ospedale Civico, Via Carmelo Lazzaro, 90127 Palermo, ☎ +39 09 16 66 11 11



Bezahlung im medizinischen Notfall im europäischen Ausland

Für Staatsangehörige der EU- und EFTA-Länder gilt die Europäische Krankenversicherungskarte (EHIC). Die EHIC regelt die Versorgung und Kostenrückerstat-

tung beim Krankheitsfall für EU- und EFTA-Staatsbürger. Seit dem 1.1.2006 ersetzt die EHIC das bisherige Formular E 111.

Neuer Helilift

Wie kommt der Heli in den Hangar?

Die LAR Hubschrauber, die auf dem Flughafen stationiert sind, werden nach Sonnenuntergang im Hangar untergebracht. Doch wie kommen sie dort hinein?

Die Hubschrauber der LAR haben nicht, wie etwa Flugzeuge, Räder sondern Kufen. Entweder fliegen sie, oder sie stehen. Und nachts stehen die Helis im Hangar. Dorthin gelangen sie mit Hilfe eines modernen mobilen Helikopter-Hubgerätes.

Bislang landeten die Hubschrauber auf kleinen rollbaren Plattformen, die mit einem Gabelstapler gezogen wurden. Dieses Lande- und Ziehmanöver ist recht umständlich und im Vergleich zu der jetzt eingeführten Prozedur um einiges risikoreicher. Seit Februar landen die Hubschrauber direkt auf dem Tarmac (Rollfeld).

Das neu angeschaffte rund 50.000 Euro teure rollenden Hubgerät, genannt „TLC Helilift®“ wird an vier Seiten der Kufen angedockt (siehe Bild). Hydraulisch wird der rund 1800 kg schwere Hubschrauber dann 20 Zentimeter angehoben und mit der Kraft eines Elektromotors von nur einer Person in den Hangar manövriert.



Entspricht allen Sicherheitsstandards: der neue Helipad am CHL

CHL – neuer Helipad

Dachlandung

Im Zuge des neuen Parkhausgebäudes neben dem Centre Hospitalier entstand auch ein neuer Helipad auf dem Dach des Parkings. Patienten gelangen von dort per Aufzug hinab, ein kurzer Weg führt dann direkt in die Notaufnahme.

Der Helipad entspricht sämtlichen Sicherheitsstandards. Dank Beleuchtung kann er im Notfall auch nachts angefliegen werden.



Bis vor kurzem landeten die Hubschrauber auf rollbaren Plattformen (siehe hinterer Hubschrauber); heute setzen sie direkt auf dem Tarmac auf und werden dann mit dem neuen Helikopter-Hubgerät (kleines Bild) in den Hangar manövriert



Wer findet die Fehler? Trouvez les fautes!

1. Preis / 1er prix: Ein LAR-Hubschraubermodell / Maquette de notre hélicoptère
2. Preis / 2ème prix: Ein LAR-T-Shirt + Mütze / T-shirt LAR + casquette
3. Preis / 3ème prix: Ein LAR Stifteset / un set bic LAR

Originalbild / image originale

In dem unteren der beiden Bilder haben sich sechs Fehler eingeschlichen. Wer genau hinsieht, erkennt, dass hier Details verschwunden sind! Wir verlosen ein LAR-Hubschraubermodell an jene, die im unteren Bild die Stellen finden und markieren, an denen die „Fehler“ stecken. Einfach Seite ausschneiden und per Post einsenden an:

Luxembourg Air Rescue
A.s.b.l., 175A,
rue de Cessange,
L-1321 Luxembourg.
Stichwort: Gewinnspiel

Die Gewinner
veröffentlichen wir im
nächsten LAR Report.

Sur l'image en bas, six
erreurs se sont cachées.
En y regardant de plus
près, vous verrez les
petites anomalies.
Trouvez et identifiez les
erreurs, vous gagnerez
peut-être la maquette de
notre hélicoptère.
Découpez cette page et
envoyez-la à

Luxembourg Air Rescue
A.s.b.l., 175A,
rue de Cessange,
L-1321 Luxembourg. Code:
Jeux

Les gagnants seront pub-
liés dans la prochaine édi-
tion du LAR-Report.



Bild mit sechs Fehlern. Nur: Wo sind sie?!
Image avec six „erreurs“. Mais où sont-elles ?



Briefe unserer Mitglieder

Liebes LAR-Team

Wir möchten uns von ganzem Herzen bei Ihnen bedanken für Ihr schnelles und unkompliziertes Handeln, als unser 6-jähriger Sohn Jean-Michel einen Ski-Unfall hatte, bei dem er sich das Bein gebrochen hat. Dank Ihrer wertvollen Hilfe bei der Organisation des Heimtransports, konnte Jean-Michel schon am Tag darauf nach Luxemburg in die Klinik gebracht werden, was uns alle sehr beruhigte und die ganze Situation schon wesentlich erleichterte. Ich möchte speziell hervorheben, dass die Heimreise sehr gut verlaufen ist und Jean-Michel die ganze Zeit bestens betreut war, aufgrund der großen Kompetenz des ganzen Teams von LAR. Er hat die Heimreise in guter Erinnerung, und er erzählt seinen Freunden von "seiner" LAR. Wir sind froh, dass wir bei LAR Mitglied sind und werden Sie auch weiterhin unterstützen, wenn auch mit der Hoffnung, dass wir nicht unbedingt wieder Ihre Hilfe beanspruchen müssen!

Mit unseren besten Grüßen,

Familie BECK-LANNERS

An das ganze Team von LAR

Jetzt bin ich wieder Zuhause aus Alicante, und es drängt mich, Ihnen gleich zu schreiben, um mich für all Ihre Freundlichkeit zu bedanken. Ich war einen Moment so verzweifelt gewesen und habe Sie am 10. März angerufen, weil mein Freund im Urlaub in Alicante einen schweren Asthmaanfall bekommen hatte und im Krankenhaus lag. Sie waren sofort bereit, mir zu helfen. Sie haben sich mehrmals bei mir gemeldet, um zu fragen, wie es ihm geht. Das hat mir so gut getan! Dafür wollen mein Freund und ich uns nochmals bei Ihnen bedanken!

Mit freundlichen Grüßen,

*Pierre SPODEN und
M. HOFFMEISTER*

Sehr geehrte LAR

Wir danken Ihnen nochmals für Ihren Einsatz in Malaga, wo Sie meine Frau abgeholt und repatriert haben. Wir sind so lieb und aufopferungsvoll von der ganzen Mannschaft empfangen worden, und mit einem guten Flug ist meine Frau gut in Luxemburg gelandet. Nochmals ein großes Lob an die Beteiligten. Es tut uns nicht leid, Ihrer Organisation vor Jahren beigetreten zu sein, ich kann nur vielen Leuten raten, dasselbe zu tun, denn man kann nie wissen, was einem mal passieren kann, wenn man ganz weit weg von Zuhause ist. Nochmals dankeschön, was Sie alles für meine Frau getan haben am 9.4. Wir werden das nie vergessen!

*Jean und Bianca PIAIA
Esch/Alzette*

Unn d'ganz Crew vun LAR

Ech well nodreilech villmols merci soen fir iech alleguer dei derbei waren wei ech den Dezember 2005 vun der Clinique Kirchbierg op den Findel an derno op Breissel an Clinique St. Luc geflunn goef. Merci villmols fir den Service, Frenndlechket an virun allem dei treischtent Wieder.

*Francine MAJERUS
Wasserbelleg*

LAR-Quiz auf der Frühjahrsmesse

Hätten Sie's gewusst?

Die Fragen waren nicht gerade einfach, und doch nahmen über 300 Leute an dem LAR-Quiz teil, das auf der vergangenen Frühjahrsmesse am Stand der LAR in Form von Fragebögen auslag. Hätten Sie zum Beispiel gewusst, wieviele Rotorblätter ein LAR-Hubschrauber hat? Wann die LAR gegründet wurde? Wieviele Mitglieder bei der LAR eingeschrieben sind? Mit etwas Verstand und Kombinationstalent gelang es nicht wenigen, die Lösungen zu finden. Wir werden die Gewinner demnächst schriftlich benachrichtigen und im kommenden Report veröffentlichen.

Danke für Ihre Spende!



Noble Geste des „Vélo Club Pignon Bonnevoie“

Aus Mangel an Nachwuchs musste sich der 70 Jahre alte Verein „Vélo Club Pignon Bonnevoie“ leider auflösen. 1250 Euro spendete der Verein im Zuge seiner Abschlussfeier der LAR. Wir freuen uns über diese noble Geste und bedanken uns sehr dafür.



Mamer Vorschulkinder spenden 2300 Euro

Im Festsaal des Mamer Schlass überreichten die Kinder der Früherziehungs- und Vorschulklassen der LAR einen Scheck. Die Summe war anlässlich der LAR-Initiative „Warme Schuhe für pakistische Kinder“ gesammelt worden. Die Kinder hatten das Geld selbst für ihre Altersgenossen an Lichtmess gesammelt. Diese Initiative hatte der Gemeinderat Mamer insofern unterstützt, als er die von den Kindern gesammelte Summe verdoppelte. Wir bedanken uns im Namen der pakistanischen Kinder für diese großzügige Spende.

Becher Pompjéen spenden 4000 Euro

Über die letzten Jahre haben die Pompjéen aus Bech 4000 Euro zusammengetragen. Den üppigen Inhalt der Vereinskasse spendeten sie nun der LAR. Herzlichen Dank!



Dir vertraut
hinnen, si
vertrauen eis



avant



CARROSSERIE COMES & CIE

Vielen Dank!

Liebe Leserinnen und Leser

Nach vier Jahren habe ich beschlossen, die LAR zu verlassen, um mich neuen Herausforderungen zu stellen.

Meine Arbeit als Verfasserin des LAR Reports und als Grafikerin hat mir bis zuletzt sehr viel Freude bereitet – was Sie bei der Lektüre hoffentlich gemerkt haben. Ich bedanke mich bei all den LAR-Mitgliedern, die mit einer Reportage „ihrer“ Geschichte einverstanden waren. Besonders danke ich auch meinen Kolleginnen und Kollegen, auf deren Unterstützung ich mich im Alltag immer verlassen konnte.

Ich wünsche alles Gute und vor allem: Bleiben Sie gesund!
Ihre Almut AYEN



Changement

Vous vous êtes marié, séparé, vous 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.

Ce formulaire se trouve aussi sur www.lar.lu

Numéro de membre:

Nom/Prénom:

Numéro de sécurité sociale/Date de naissance:

Changement d'adresse:

Ancienne adresse:

Nouvelle adresse:

Changement d'état civil:

mariage naissance séparation décès

Nom et prénom du nouveau co-affilié:

Numéro de sécurité sociale/Date de naissance:

Changement de banque:

Anciennement: nom de la banque ou CCP/n° de compte:

IBAN:

Actuellement: nom de la banque ou CCP/n° de compte:

IBAN:

Date et signature:

Impresum

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 pub.:
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
e-mail: info@lar.lu

Rédactrice en chef:
Almut Christine Ayen
Photos: LAR
Layout/Illustrations:
Almut Christine Ayen

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

Ihre Spende hilft, Leben zu retten

Rund 10 000 Mal hat die LAR bis heute Menschen in Not geholfen. Wenn man in der Lage sein will, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr innerhalb von wenigen Minuten einen Hubschrauberrettungsflug in Luxemburg oder einen internationalen Rückholflug per Ambulanzjet zu organisieren, braucht man dafür engagierte Fachleute und modernste Technik. 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!

Sie können auch einfach und bequem **online** spenden unter www.lar.lu

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

€

N° de compte du bénéficiaire (ou sur un autre compte du bénéficiaire):

Code banque ou institution financière bénéficiaire: **EUR** Montant:

Nom du bénéficiaire: **FONDATION LUXEMBOURG AIR RESCUE**

Communication: **„ SPENDEN, DIE LEBEN RETTEN “**

N° de compte du donneur d'ordre:

Avs de débit: Frais (par défaut à charge du donneur d'ordre) Date d'exécution souhaitée:

donneur d'ordre: bénéficiaire: partagés:

Nom et adresse du donneur d'ordre (maximum 4 lignes):

Date et signature:

Helfen Sie durch Ihre Spende!

Spendenkonten der
 Fondation Luxembourg Air Rescue

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



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



La télé du futur
dès aujourd'hui chez vous

sur votre câble



Nouveau
4 bouquets TV
en qualité
numérique

imagin vous est
proposé par

SIEMENS & ELTRONA



www.imagin.lu

(Dexiplus)

*Votre banque en ligne
où que vous soyez.*



www.dexia-bil.lu

150 ANS

DEXIA
Banque Internationale
à Luxembourg