

September 2017

LAR

report



Gefährlich | LAR goes gemütlich | Video!

Wie eine ganze Familie zum Notfall für die LAR wird. 8

Wie ein kleines Gerät die Arbeit der LAR Mediziner erleichtert. 18

medicis confort, maîtrisez vos dépenses de santé en bénéficiant des meilleurs soins !

Vos avantages avec medicis confort :

La tranquillité au quotidien

- Couverture jusqu'à **100%** des frais de traitements ambulatoires, frais de médicaments, aides thérapeutiques, soins dentaires

Les meilleurs soins à l'hôpital

- Remboursement jusqu'à **100%**, même en cas de refus de la CNS (Caisse Nationale de Santé)
- Libre choix de l'hôpital où vous souhaitez vous faire soigner dans toute l'Europe
- Hébergement en 1^{ère} classe ou octroi d'une indemnité journalière par jour d'hospitalisation

La sérénité lors de vos voyages

- Assistance 24h/24 - 7j/7
- Remboursement de vos frais de traitement ambulatoire et hospitalier à l'étranger



Einfach für lech do

Offre spéciale
pour les
membres LAR

Un mois d'assurance gratuit pour vous et les membres de votre ménage !

Si vous souscrivez une assurance medicis confort pour votre famille avant le 31/12/2017.

Pour demander une offre, remplissez notre formulaire en ligne sur www.foyer.lu/fr/lar, scannez le QR code ou retournez-nous ce coupon-réponse complété.

Nom : Prénom : Date de naissance :

Téléphone/GSM : Code Postal : Localité :

Pays : e-mail :

A renvoyer à Foyer Santé - Action LAR - 12 rue Léon Laval - L-3372 Leudelange ou par email : contact@foyer.lu
Document non contractuel. Offre soumise à conditions, disponibles sur foyer.lu/fr/lar



R.C.S. Luxembourg B 72153



„Mir passiert schon nichts!“

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen, liebe Leser,

Ich wünsche jedem einzelnen von Ihnen, dass Sie wohlbehalten aus Ihrem Urlaub heimkehren. Doch unverhofft kommt leider oft. Unsere langjährige Erfahrung zeigt: Die große Reisezeit bedeutet Hochbetrieb für die LAR. Man kann sich noch so gut auf eine Bergtour vorbereiten, bestens ausgerüstet und trainiert sein, trotzdem stolpert man wie eines unserer Mitglieder und zieht sich schwerwiegende Kopfverletzungen zu. Oder man wird beim Schwimmen im Meer ungünstig von einer großen Welle erfasst und bricht sich dabei das Becken wie ein anderes unserer Mitglieder. Unfälle passieren am ungünstigsten Ort, im ungünstigsten Moment.

Nur der Unverbesserliche sagt: „*Mir passiert schon nichts!*“ Hoffentlich behält er Recht, aber wahrscheinlich irrt er sich. Umso wichtiger ist es, dass man sich bei einem medizinischen Notfall im Ausland auf erfahrene und kompetente Helfer wie die Luxembourg Air Rescue verlassen kann. Wie schnell die Luxemburger Luftretter für einen selbst wichtig werden können, musste auch Familie Biewer erleben. Wir haben die bewegende Geschichte ihrer Repatriierung in dieser Ausgabe ab Seite 9 für Sie nacherzählt.

Außerdem erfahren Sie ab Seite 6, inwiefern die Luxembourg Air Ambulance europaweit als Ausbildungs- und Kompetenzzentrum gefragt ist. Des Weiteren können Sie ab Seite 18 die Funktionsweise des Videolaryngoskops, unserer neuesten Anschaffung, nachlesen. Und in unserer Fotoreportage ab Seite 30 haben wir den Abbau der alten Containerlandschaft für Sie zusammengestellt. Zu diesen und vielen weiteren Themen finden Sie im vorliegenden Mitgliedermagazin spannende Einblicke in die vielseitigen Aktivitäten der LAR.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre und einen unfallfreien, schönen Herbst.

René Closter
LAR Präsident

EDITORIAL	3
INHALT	4
KURZ NOTIERT	5
TRAINING	6
REPATRIERUNG	8
EINSATZALLTAG	12
VON UNSEREN MITGLIEDERN	16
AUSRÜSTUNG	18
LAR INTERN	20
HISTOIRE	22
BESUCHER / VISITEURS	24
MITGLIEDERSERVICE	26
SANTÉ	28
LAR GESCHICHTE	30
LAR GESCHICHTE	31
SHOP	32
KINDERSEITE	34



Premierminister Xavier Bettel zu Besuch bei der Luxembourg Air Rescue

Luxembourg Air Rescue durfte sich am 10. Juli über den Besuch des Premierministers, Herrn Xavier Bettel, freuen. In Begleitung einer Delegation des Staatsministeriums war es ihm ein persönliches Anliegen, „einen Blick hinter die ‚success story‘ der LAR zu werfen“. Sie erhielten bei ihrem Rundgang der LAR Einrichtungen am Flughafen Findel einen Einblick in die tägliche Arbeit der Luxemburger Luftrettungsorganisation. Auf dem Programm standen der Besuch der LAR

Alarmzentrale und Wartungshalle sowie des Trainingszentrums mit hochmoderner Simulationspuppe. Außerdem besichtigten sie die Fluggeräte vor Ort und dabei ergriff das Staatsoberhaupt die Gelegenheit, direkt mit Mitarbeitern der Flugabwicklung und der (para)medizinischen Flugbegleitung zu sprechen. Der Premier war sichtlich beeindruckt vom hohen Engagement der LAR Mitarbeiter und erkundigte sich über die Belange, mit denen das Team tagtäglich an

365 Tagen im Jahr konfrontiert ist. Den Abschluss bildete eine kurze Präsentation und Vorstellung der LAR Aktivitäten in Luxemburg und im weltweiten Ausland. Hierbei erfuhr der Premierminister unter anderem mit regem Interesse, dass die Luxembourg Air Rescue auf die Unterstützung ihrer über 185.000 treuen Mitglieder aus Luxemburg und der Großregion zählen kann und insbesondere bei der luxemburgischen Bevölkerung einen wichtigen Stellenwert einnimmt.



Veranstaltungen der LAR

26. Oktober 2017:

Am 26. Oktober 2017 um 15 Uhr bieten wir eine Besichtigung für Einzelpersonen an. Mindestalter für die Teilnahme: 10 Jahre. Sprache der Führung: Luxemburgisch. Die Einschreibungen für diese kostenlose Besichtigung sind bis spätestens den 16. Oktober 2017 per Email an redaction@lar.lu zu tätigen (bitte Name, Vorname und Geburtsdatum angeben). Die ersten 25 sind vor und erhalten eine Bestätigung mit weiteren Informationen.

4.+5. November 2017:

Salon de l'enfant Top Kids in der Luxexpo Kirchberg: LAR Stand www.topkids.lu

9.+10. November 2017:

Foire de l'Etudiant in der Luxexpo Kirchberg: LAR Stand www.foiredeletudiant.lu

Mitteilung an Schüler und Studenten

Sehr geehrte Schüler und Studenten, wir möchten Sie bitten, uns eine **Kopie Ihrer Studienbescheinigung für das Studienjahr 2017/2018** zukommen zu lassen, um auch weiterhin auf der Familienkarte Ihrer Eltern mit eingetragen zu bleiben. Falls Sie Ihr Studium beendet haben oder einen Beruf ausüben und weiterhin an den LAR Leistungen interessiert sind, füllen Sie bitte den Mitgliedsantrag auf S. 26 aus und senden Sie uns diesen zu. Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne unter **Tel: 48 90 06** oder **info@lar.lu** zur Verfügung.

Ihre Mitglieder-
verwaltung



Impressum

Le magazine trimestriel «LAR report» est le périodique officiel de LAR A.s.b.l. Pour les membres, l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.

Impression / réalisation technique

techprint s.a.
ZARE-Est - L-4385 Ehlerange
La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.
Relation bancaire
BILLULL: LU09 0020 1305 4200 0000

Compte de dons pour la Fondation LAR :

BILLULL: LU84 0020 1167 9560 0000
BGULLULL: LU85 0030 4410 9272 1000

Editeur et régie publicitaire

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.
Luxembourg Airport - Gate E13
Adresse postale: B.P. 24 · L-5201
Sandweiler
Tél.: (+352) 48 90 06 · Fax: (+352) 40 25 63
R.C.S. Luxembourg F701
www.lar.lu • redaction@lar.lu

LAR Infohotline:
(00352) 48 90 06
Alarmzentrale:
(00352) 27 365 365

24h/24

www.lar.lu



Unterstützen auch Sie mit dem Kauf von diesem Kochbuch die Fondation Luxembourg Air Rescue

Das englischsprachige Kochbuch mit internationalen Rezepten von Clearstream-Mitarbeitern zusammengestellt. Der gesamte Verkaufserlös kommt der Fondation Luxembourg Air Rescue zugute.

Einfach online bestellen auf: www.lar.lu oder rufen Sie uns an unter: (+352) 48 90 06

*25 €

clearstream | DEUTSCHE BÖRSE GROUP

Über das Clearstream Charity Committee

Das Clearstream Charity Committee koordiniert soziale Aktionen der Clearstream-Mitarbeiter, im Rahmen derer Spenden für wohltätige Zwecke gesammelt werden. Hierbei stehen insbesondere Hilfsprojekte für Kinder im Zentrum. Jeder Mitarbeiter kann konkrete Projekte vorschlagen. Wird ein Projekt durch das Charity Committee ausgewählt, beginnt die Spendensammlung. Diese werden sowohl über Kampagnen und Veranstaltungen zusammengetragen, als auch mit Hilfe direkter Spenden von Mitarbeitern. Zusätzlich verfügt das Clearstream Charity Committee über ein Budget, das die Deutsche Börse AG speziell für wohltätige Zwecke im Rahmen der Corporate Responsibility-Richtlinien bereitstellt. Der Fokus liegt in diesem Fall auf Projekten, die in Luxemburg gefördert und umgesetzt werden.



Schulbank drücken

Europaweit gefragt als Kompetenz-Ausbildungszentrum

6



Praktischer Teil: In der Werkhalle erfolgt eine Verdeutlichung und Einweisung an einem Hubschrauber

Regelmäßig durchlaufen interne sowie externe Hubschrauberpiloten und -mechaniker eine intensive Ausbildung auf dem hochmodernen Hubschraubermuster MD902 bei der Luxembourg Air Ambulance (LAA), einer Tochter der Luxembourg Air Rescue. Der LAR Hubschrauberpilot Tim Junk über die Hintergründe.

LAR report: Wie kommt es, dass die Luxembourg Air Ambulance eine solche Ausbildung durchführt?

Tim Junk: Dies hat 2 Gründe. Zum einen aufgrund einer eigenen Ausbildungsorganisation (ATO – authorized Training Organisation) und zum anderen wegen unserer enormen Kompetenz auf dem Hubschraubermuster MD902.

Luftrettungsorganisationen müssen einen sehr hohen Aufwand für Aus- und Weiterbildungen sämtlicher Hubschrauber- und Flugzeugbesatzungen inklusive medizinischem Personal sowie luftfahrzeugtechnischem Personal betreiben. Bisher hatte sich die luxemburgische Luftrettung nur auf ihre Kernkompetenzen, die Rettung von Personen mit Hubschraubern und

die Rückholung von Patienten weltweit mit Ambulanzflugzeugen beschränkt. Da hierfür eine spezielle Zertifizierung und Genehmigung der nationalen Luftfahrtbehörde erforderlich sind, musste daher immer wieder auf externe Ausbildungsorganisationen zurückgegriffen werden.

Mit dem Einzug in das neue firmeneigene Gebäude mit angrenzenden Luftfahrzeug- und Werkstätten, hat die LAA die Voraussetzungen geschaffen, dies künftig mit einer eigenen Ausbildungsorganisation ganz autark durchführen zu können.

Was liegt auch näher, als dies in Eigenregie selber durchzuführen, wenn man bedenkt, dass die LAR 1996 als erster europäischer Betreiber das damals völlig neu entwickelte und innovative Hubschraubermuster MD900 Explorer vom amerikanischen Hersteller Mc Donald Douglas (Boeing) einführt und mit allen Evolutionsstufen bis zur heutigen MD902 betreibt.

Dies war zum Beispiel auch der entscheidende Grund für die ungarische Polizei, sich für die Ausbildung ihrer Piloten



und Techniker an die LAA zu wenden mit dem Entschluss, ihre bisherigen älteren Hubschraubertypen durch die moderne MD902 zu ersetzen.

Wie sieht denn eine solche Pilotenausbildung eigentlich aus?

Zunächst werden an insgesamt 6 Ausbildungstagen sämtliche Theoriekenntnisse im Bereich aller Hubschraubersysteme der MD902 vermittelt. Dazu gehören Hubschrauberzelle, Triebwerke, Triebwerkssteuerung, Kraftübertragungssysteme, Kraftstoffsystem, Flugsteuerungssysteme, Rotorsystem, Ölschmier- und Kühlsysteme, Drehmomentausgleichssysteme, Autopilot und technische Publikationen. Dies vermittelt die LAA gegenüber den bisherigen Ausbildungsorganisationen ausschließlich in einem dualen Lern-

system. Das bedeutet, dass im Anschluss einer Wissensvermittlung im Hörsaal stets eine praktische Verdeutlichung und Einweisung an einem Hubschrauber in der Werkhalle oder auch an vorbereiteten, teils aufgeschnittenen Bauteilen von Originalkomponenten des Hubschraubers erfolgt. So kann man zum Beispiel den Innenraum einer Triebwerksbrennkammer, die Temperaturen von kaum weniger als 2000 °C standhalten muss, an einem aufgeschnittenen Originaltriebwerk zeigen und die Strömungsform und -richtung des expandierenden Luft-Kerosin-Gemisches aufzeigen.

Erst nach Abschluss der Theorieausbildung und erfolgreichem Kompetenztest, beginnt die fliegerische Schulung. Aufgrund der extrem hohen Sicherheitskultur in

der Luftfahrt, werden diese von unterschiedlichen Checks, teils anhand einer Checkliste, aber auch teils auswendig, begleitet. Das bedeutet, dass jedes einzelne Flugverfahren, insbesondere Notverfahren, nach genau festgelegten einzelnen Schritten ablaufen muss. So müssen jetzt, bevor der erste Flug absolviert werden kann, weitere Kenntnisse von den Probanden erworben werden. Erst dann erfolgt die Vermittlung der eigentlichen fliegerischen Fertigkeiten. Auch dieses erfolgt im dualen System.

Im Falle der ungarischen Polizeipiloten erfolgt eine fliegerische Basisausbildung auf der MD902 von 14 Flugstunden pro Pilot und weitere 38 Flugstunden inklusive Einweisungsberechtigung für deren künftige Fluglehrer. In einem zusätzlichen Schritt wird dann die ungarische Polizei selbstständig auf ihren neuen MD902 die weitere Schulung der Piloten mit Basisausbildung bis zur Erlangung ihrer Lizenzierungsvoraussetzungen gemäß ihrer nationalen Bestimmungen übernehmen.

Die Erweiterung dieser Ausbildungstätigkeit im Rahmen einer ATO bietet der LAA nicht nur eine höhere Selbstständigkeit und Unabhängigkeit, sondern auch die Möglichkeit, die Ausbildung eigener fliegerischer Besatzungen mit den sehr hohen betriebsinternen Qualitäts- und Sicherheitsstandards durchzuführen, vorhandene Ressourcen besser zu nutzen und die vorhandene Flotte an Hubschraubern und Ambulanzflugzeugen durch externe Ausbildungsteilnehmer betriebswirtschaftlich effizienter zu nutzen.

So profitieren nicht nur unsere fliegerischen Besatzungen von einer eigenen ATO, sondern auch jedes einzelne LAR Mitglied durch ein effizienteres Management der leider sehr „teuren“ Ressource Luftfahrzeug.



Theoretischer Teil: Im eigens dafür vorgesehenen Schulungsraum werden Theoriekenntnisse im Bereich aller Hubschraubersysteme der MD902 vermittelt

7

Gefährlich gemütlich

Wie eine ganze Familie zum
Notfall für die LAR wird

Es sollte eine schöne Erinnerung für Familie Biewer werden: Der letzte Urlaub zu siebt, bevor die beiden ältesten Kinder ins Studentenleben starten. Doch die Sardinienreise endet mit einem schweren Unglück.

Das Meer rauscht, die Grillen zirpen, eine sanfte Brise weht über den Campingplatz von Sassari (Sardinien). Von Stellplatz 15 ertönt Gelächter. Im Schutze der Markise ihres Wohnwagens und in dem gemütlichen Ambiente eines Tischkamins genießen sieben Urlauber aus Luxemburg – das Ehepaar Biewer mit Tochter (22) nebst Freund und den drei Söhnen (12,15,20) – das gemeinsame Abendessen im Freien. Der älteste Sohn, als erster fertig, zieht sich in die Hängematte zurück, während der Rest der Familie weiterspeist. Kurz darauf steht sein Vater auf, um den mit Bio-Ethanol betriebenen Tischkamin nachzufüllen. „Plötzlich zischte es, und ich hatte Feuer im Gesicht. Dieses Bild vom Feuer sehe ich noch ständig vor mir“, erzählt Frau Biewer mit belegter Stimme.



Der Campingplatz von Sassari: Hier, vor dem Campingwagen der Familie Biewer passierte das schlimme Unglück

Ihr Ehemann und sie stehen in Flammen. Geistesgegenwärtig werfen die Kinder Handtücher auf die Mutter. Der älteste Sohn stürzt sich auf seinen Vater und wirft ihn in den Sand. Von Panik getrieben läuft Frau Biewer weg, übersieht die kleine Mauer des terrassierten Stellplatzes und fällt sie herunter. Ein Nachbar hört ihre Schreie, eilt zu ihr und stürzt sich auf sie, um sie zu löschen. Augenzeugen setzen einen Notruf ab. Mit einem kurzen Bild vom Krankenwagen endet die Erinnerung der Mutter. 25 Prozent ihres Körpers sind 2. bis 3. Grades verbrannt. Sie wird noch auf dem Weg ins Krankenhaus reanimiert. Die Ärzte versetzen sie später in ein künstliches Koma. Ihr Ehemann kommt mit Verbrennungen 2. und 3. Grades über 5% des Körpers vergleichsweise glimpflich „davon“ – die Kinder mit einem Schock. „Meine Geschwister und ich waren auf einmal ganz auf uns allein gestellt in einem fremden Land, dessen Sprache wir nicht sprechen. Ich bin zwar kein kleines Kind mehr, aber ich fühlte mich hilflos und war erleichtert, als andere Erwachsene uns beistanden“, schildert die Tochter.

Neben einer hilfsbereiten Camping-Nachbarin, die die Kinder bei sich im Wohnwagen übernachten lässt, gibt vor allem der Kontakt mit der Luxembourg Air Rescue der Tochter Halt. Zwei Stunden nach dem Unfall telefoniert sie mit Stéphane Belkadi aus der LAR Alarmzentrale. Seine Kollegen und er erhalten tagtäglich Anrufe von Mitgliedern, die sich im Ausland in einer medizinischen Notsituation befinden. Schlaganfälle, Herzinfarkte und Verkehrsunfälle gehören zu den gängigen Hintergründen für Repatriierungsanfragen. „Mit einer Situation wie dieser sind wir jedoch höchstens zweimal pro Jahr konfrontiert. Immerhin war hier eine ganze Familie von einer medizinischen aber auch menschlichen Not betroffen. Wir mussten uns nicht nur um die schwerverletzten Eltern kümmern, sondern auch um deren traumatisierten Kinder“, betont der medizinische Regulator. So kontaktiert er umgehend einen Onkel der Familie, selber im Urlaub in Südfrankreich, damit er vor Ort für die Kinder da sein kann. „Eine solche Fürsorglichkeit ist nicht selbstverständlich. Mein Schwager ist verblüfft gewesen, dass die

LAR ihm sofort Tickets für den ersten möglichen Flug nach Sardinien zukommen ließ,“ berichtet Frau Biewer.

Zeitgleich setzt die LAR sich mit dem Krankenhaus in Italien in Verbindung, um Näheres über den Gesundheitszustand der beiden Patienten zu erfahren. „Frau Biewers Zustand war sehr kritisch. Die lokalen Ärzte versorgten ihre Verletzungen zwar bestmöglich, doch sie musste schnellstmöglich in einer Klinik für Schwerbrandverletzte weiterbehandelt werden. Dank unserer guten Beziehungen zum „Centre de Traitement des Brûlés“ in Loverval bei Charleroi (B) konnten wir die Verlegung schnell organisieren“, erklärt Stéphane Belkadi. Doch auch die Tochter ist ihm bei der Planung eine große Hilfe. „Sie hat bis zum Schluss einen klaren Kopf bewahrt und dies trotz allem, was sie erlebt hat. Deswegen ist sie eine wahre Heldin“, unterstreicht der LAR Regulator.

Um zusätzliche Zeit zu gewinnen, leiten Belkadi und seine Flugplaner-Kollegen kurzerhand einen LAR LearJet um, der sich auf dem Rückflug nach Luxemburg befin-

det. Für die diensthabende medizinische Besatzung – darunter LAR Intensivkrankenpfleger Guido Genten und Notärztin Carina Tidden – bedeutet dies, dass sie sich auf eine unerwartete Folgemission einstellen muss. **„Wir hatten nicht viel Zeit und deswegen nicht viele Informationen, um uns auf die Patienten vorzubereiten, aber in unserem Job ist oft Flexibilität gefragt“**, erklärt Guido Genten. Wie herausfordernd die Umstände sind, wird der medizinischen Besatzung bewusst, als sie abends im Krankenhaus ankommt. Während der Vater stabil und somit transportfähig ist, erweist sich der Zustand der Mutter als sehr instabil. **„Es schien, als sei sie bei Bewusstsein. Sie reagierte auf ihren Namen und bewegte sich. Ihr Blutdruck war zu hoch, da die Betäubung nicht tief genug war. Für den Körper, der durch die Verbrennungen ohnehin schon besonders beansprucht war, bedeutete dies zusätzlichen Stress. Wir haben die Dosis des Betäubungs-**

mittels erhöht und unsere Patientin für den Transport am Folgetag stabilisiert“, berichtet Guido Genten.

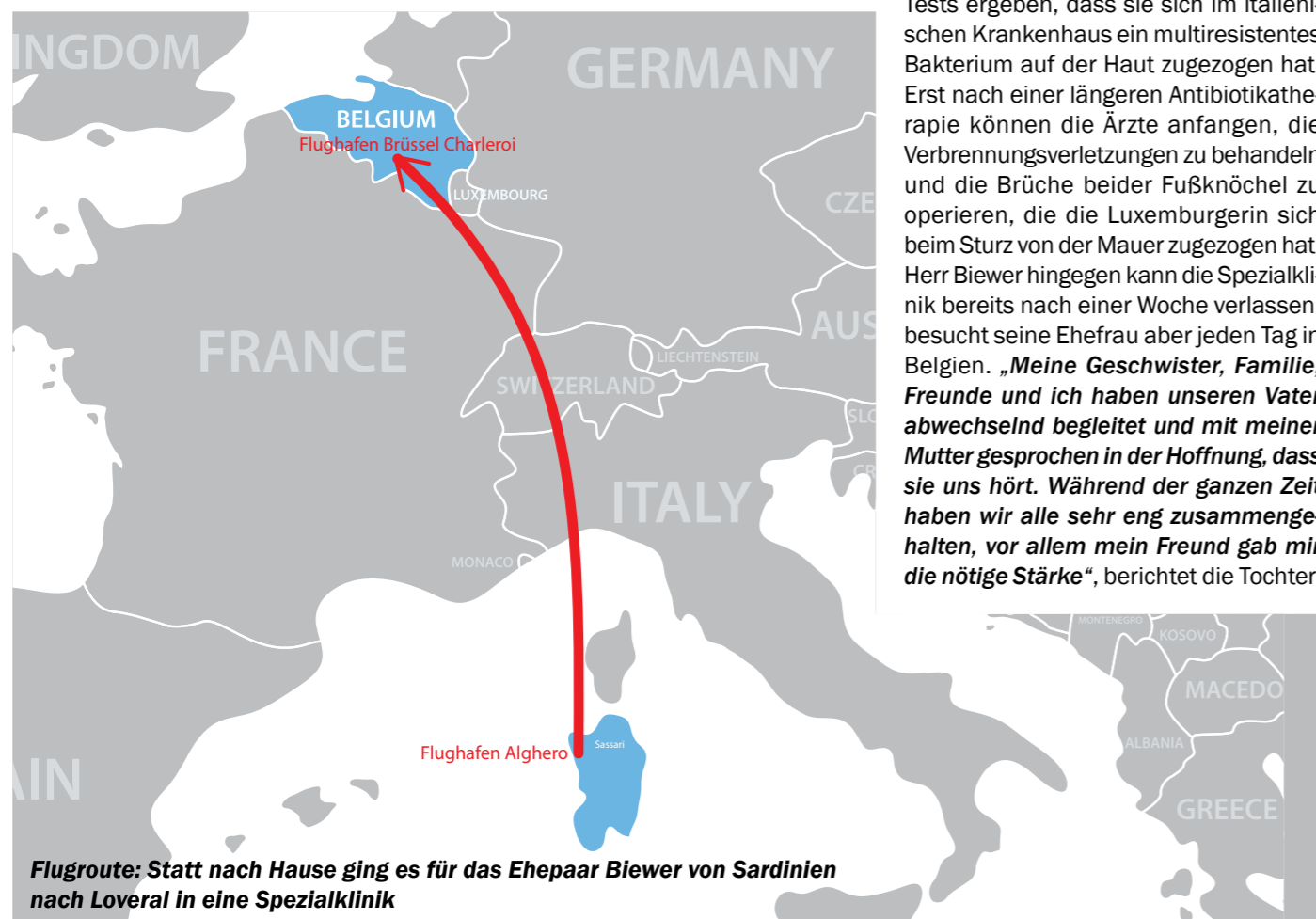
Dass die medizinische Besatzung sich bereits am Vorabend des Verlegungsfluges ein Bild von den Patienten machen kann, stellt für alle Beteiligten in doppelter Hinsicht einen bedeutenden Zeitvorteil dar. **„Es hat uns nicht nur erlaubt, Frau Biewer in Ruhe zu stabilisieren, sondern wir konnten dadurch auch ihre aktuel-**

„Plötzlich zischte es, und ich hatte Feuer im Gesicht.“ (Mutter)

len Werte gleich an die Spezialklinik in Belgien weitergeben und die Patientenübergabe somit optimal vorbereiten“, präzisiert Belkadi. Am Morgen darauf holen Carina Tidden und Guido Genten ihre beiden Patienten für den Transport an Bord eines vollausgestatteten Ambulanzfliegers nach Charleroi ab. Im

Krankenhausflur wartet die Tochter auf die Helfer aus Luxemburg. Während ihre Geschwister bereits mit ihrem Onkel auf dem Weg nach Hause sind, ist sie in Italien geblieben, um ihre Eltern auf dem Verlegungsflug zu begleiten. Was die Crew nicht weiß: Die damals 21-Jährige hat ihre Eltern seit dem Unfall nicht mehr gesehen. **„Ich erlebe in meinem Beruf viele bewegende Momente, aber dieser ist bei mir besonders hängengeblieben“**, schildert Guido Genten. Doch die junge Frau zeigt nicht nur beim emotionalen Wiedersehen mit ihren Eltern, sondern auch während des Fluges, wie stark sie ist.

„Der Flug verging wortwörtlich im Flug. Frau Biewer war sehr überwachungsintensiv und so hatten wir permanent alle Hände voll zu tun“, sagt der LAR Intensivkrankenpfleger. Im belgischen Zielkrankenhaus angekommen, stellt sich heraus, wie wichtig die zügige Verlegung für den Genesungsverlauf der Mutter war. Tests ergeben, dass sie sich im italienischen Krankenhaus ein multiresistentes Bakterium auf der Haut zugezogen hat. Erst nach einer längeren Antibiotikatherapie können die Ärzte anfangen, die Verbrennungsverletzungen zu behandeln und die Brüche beider Fußknöchel zu operieren, die die Luxemburgerin sich beim Sturz von der Mauer zugezogen hat. Herr Biewer hingegen kann die Spezialklinik bereits nach einer Woche verlassen, besucht seine Ehefrau aber jeden Tag in Belgien. **„Meine Geschwister, Familie, Freunde und ich haben unseren Vater abwechselnd begleitet und mit meiner Mutter gesprochen in der Hoffnung, dass sie uns hört. Während der ganzen Zeit haben wir alle sehr eng zusammengehalten, vor allem mein Freund gab mir die nötige Stärke“**, berichtet die Tochter.



Flugroute: Statt nach Hause ging es für das Ehepaar Biewer von Sardinien nach Loveral in eine Spezialklinik



Der Strand von Sassari: Diese Aufnahme entstand am Abend des Unfalls, kurz bevor die Familie es sich beim gemeinsamen Essen gemütlich machte

Als Frau Biewer sechs Wochen nach dem Unfall aus dem Koma erwacht, muss sie gleich mehrere Hiobsbotschaften verdauen. Ihr linker Knöchel ist in mehrere Teile zersplittert. Die Ärzte können nicht abschätzen, ob sie je wieder laufen kann. Sie sitzt vier Monate lang im Rollstuhl. Ihre linke Hand kann sie anfangs aufgrund der Verbrennungen nicht mehr bewegen. Bei einer der bisher 20 durchgeführten Hauttransplantationen gibt es weitere infektiöse Komplikationen. **„Es war eine harte Zeit. Aber ich hatte außerordentliches Glück, dass ich überall in professionellen Händen war – bei der LAR, in Charleroi und anschließend im Reha-zentrum in Luxemburg“**, betont die Mutter.

Neben der eingeschränkten Mobilität muss die heute 48-Jährige sich auch an die äußerlichen Spuren des Unfalls gewöhnen. **„Es kostet mich nach wie vor viel Überwindung, in den Spiegel zu schauen. An die Blicke meiner Umwelt muss ich mich ebenfalls gewöhnen“**. Zudem hat sie damit zu kämpfen, dass

ihr sechs Wochen ihres Lebens fehlen. **„Mein Gedächtnis hat eine riesige Lücke. Wir reden innerhalb der Familie viel über den Unfall und die Zeit danach. Ich erfahre immer wieder neue Details und füge ständig die Puzzleteile zusammen.“** Was die Familie jedoch nach wie vor nicht weiß, ist, wie genau es überhaupt zu dem Unfall kam. **„Fest steht, dass Ethanol betriebene**

„Meine Geschwister und ich waren auf einmal ganz auf uns allein gestellt.“ (Tochter)

Tischkamine gefährliche Geräte sind, von denen man am besten die Finger lassen sollte“, meint die vierfache Mutter im Nachhinein. Bei allem Übel ist sie dankbar, dass den Kindern nichts passiert ist. **„Nicht auszumalen, wie es für unseren Ältesten ausgegangen wäre, wenn er nicht kurz vorher aufgestanden wäre. Er saß links neben mir und meine linke Körperhälfte ist am stärksten verbrannt. Unser jüngster Sohn saß beim Nachfüllen hinter meinem Mann und war somit**

verdeckt. Die anderen Kinder saßen alle nahe am Kamin, die Flammen gingen jedoch in eine andere Richtung.“

Spuren – ob sichtbar oder nicht – hat der Urlaub bei allen hinterlassen. Doch die Familie und vor allem die Mutter lässt sich nicht unterkriegen. Sie kämpft sich hartnäckig durch die Reha-Therapie. Ihre Mobilität in der linken Hand und in den Beinen kommt langsam zurück. Davon können Guido Genten und Stéphane Belkadi sich selbst überzeugen, als Mutter und Tochter sie knapp ein Jahr nach der Rückholung am Findel besuchen. **„Ich hätte nicht gedacht, dass sie diese schweren Verbrennungsverletzungen so überstehen würde. Ihre Genesungsfortschritte, die sie nicht zuletzt ihrem enormen Lebenswillen verdankt, sind einfach nur beeindruckend“**, meint Guido Genten sichtlich bewegt. Frau Biewer blickt positiv in die Zukunft. Sie hat sich ein E-Bike gekauft und kann es nicht erwarten, endlich mit ihrem Ehemann Fahrrad zu fahren.

A 64 Wasserbillig/Trier (L/D), 4. Juli 2017**Unfall mit einem Gefahrguttransporter**

Am Dienstagabend alarmiert die Leitstelle Trier die Besatzung des Air Rescue 3 zu einem Verkehrsunfall auf der A64: Kurz hinter dem Grenzübergang Wasserbillig ist ein mit Pestiziden beladener Lkw auf einen anderen Lkw aufgefahren. Durch den Zusammenstoß sind etwa 20 Liter des leicht entflammaren Gefahrguts ausgelaufen. Dementsprechend schwierig gestaltet sich die Bergung für die insgesamt rund 195 Einsatzkräfte, darunter das Team des Air Rescue 3. Der LAR Rettungshubschrauber landet direkt an der Unfallstelle, sodass die medizinische Besatzung den Fahrer des Gefahrguttransporters schnellstmöglich erstversorgen und transportfähig machen kann. Er hat sich beim Unfall schwere Beinverletzungen zugezogen. Der Fahrer des anderen Sattelzugs kommt hingegen mit leichten Verletzungen davon.

**Kopstal, 1. Juni 2017****Motorradfahrer rutscht auf Kühlflüssigkeit aus**

Als ein Bus kurz nach Mittag die N12 zwischen dem Quatre-Vents und Kopstal befährt, zeigt der Bordcomputer des Busses eine Fehlermeldung an. Der Busfahrer hält an und stellt fest, dass Kühlflüssigkeit ausgelaufen ist. Unmittelbar danach nähert sich ein Motorradfahrer und gerät aufgrund der Flüssigkeit in einer Kurve ins Schleudern. Er rutscht über die Fahrbahn und stößt im Straßengraben an ein Betonrohr. Der Mann erleidet lebensgefährliche Verletzungen. Er benötigt schnellstmöglich notärztliche Hilfe. Das aus Luxemburg-Stadt alarmierte SAMU-Team erreicht den Unfallort innerhalb von 5 Minuten per LAR Rettungshubschrauber. „Dieser Notfall ist ein sehr gutes Beispiel dafür, wie sinnvoll die Nutzung des Hubschraubers auch bei solch kurzen Entfernungen ist. Insbesondere bei polytraumatischen Verletzungen ist der Transport im Rettungshelikopter schonender als in der Ambulanz“, erklärt der diensthabende LAR Rettungshubschrauberpilot Tim Junk. Und so wird der Patient nach einer Erstversorgung durch das SAMU-Team für weitere Untersuchungen und Behandlungen ins „Hôpital Kirchberg“ geflogen.



Nürburgring (D), 13. August 2017 Touristenfahrt endet in Massenkarambolage

Während einige die sommerlichen Temperaturen an jenem Sonntag im Freibad oder im Biergarten genießen, zieht es andere zu einer Touristenfahrt auf den Nürburgring. Im Tourismusbereich der Rennstrecke dürfen Besucher mit ihrem Privatauto fahren. Doch für einige Freizeitrennfahrer endet dieser Ausflug in einer Massenkarambolage – ausgelöst durch einen defekten Sportwagen, der beim Befahren der Piste Betriebsstoffe verliert. Auf der glitschigen Fahrbahn kommt es im Anschluss daran in einer Kettenreaktion zu Unfällen mit insgesamt zehn weiteren Fahrzeugen. Dabei werden neun Fahrzeuginsassen verletzt – zwei davon schwer. Aufgrund der hohen Anzahl an Verletzten sind neben der Polizei zwei Rettungshubschrauber – darunter die Besatzung des am Findel stationierten Air Rescue 3 sowie fünf Krankenwagen, ein Notarztwagen und Kräfte der Feuerwehr am Unfallort im Einsatz. Nachdem der LAR Notarzt und Intensivkrankenpfleger einen der beiden Schwerverletzten versorgt haben, wird dieser an Bord des luxemburgischen Rettungshubschraubers in ein Koblenzer Krankenhaus geflogen.



Dudelange, 14 août 2017

Lundi vers 13h, au parc d'aventure à Dudelange. Un adolescent qui participe à une activité d'une Maison relais, s'est gravement blessé après avoir fait une chute d'une plateforme située à plus de 10 mètres de hauteur. Face à la gravité de ses blessures, il nécessite une aide médicale rapide, donc par les airs. Quelques minutes après l'alerte, l'hélicoptère de sauvetage LAR se trouve en l'air afin d'amener l'équipe SAMU de l'hôpital de garde auprès du patient. Après stabilisation de son état grâce à l'équipe SAMU, le jeune homme est hélicoptéré à l'hôpital du Kirchberg pour des examens et traitements médicaux supplémentaires.



Rückholung nach Terroranschlag Luxembourg Air Rescue fliegt Verletzte aus Barcelona nach Hause

Die Luxembourg Air Rescue (LAR) hat kürzlich ein Opfer des Attentats vom 17. August in Barcelona repatriert. Die belgische Staatsbürgerin wurde vom Lieferwagen erfasst und hatte dabei lebensgefährliche Verletzungen erlitten. Eine Rückführung in ihre Heimat war nur unter intensivmedizinischer Behandlung möglich. Sie wurde daher an Bord eines komplett medizinisch ausgestatteten Ambulanzflugzeugs samt Besatzung zur Weiterbehandlung in ein belgisches Krankenhaus gebracht. Bereits am 24. August hatte die LAR ein französisches Paar mit polytraumatischen Verletzungen von dem Attentat in ihre Heimat zurückgeflogen.

Es ist nicht das erste Mal, dass die Luxembourg Air Rescue im Rahmen von Terroranschlägen Einsätze fliegt. So hat die luxemburgische Luftrettungsorganisation im Juni 2015 mehrere Touristen nach einem Anschlag in Tunesien repatriert.



Luxembourg – Senai (Malaisie), 1er au 4 juillet 2017

Mission « wing-to-wing »

« Après un vol de deux jours pour nous rendre en Malaisie, avec une escale à Dubai, nous atteignons enfin la ville de Senai. Dès le lendemain, après une courte nuit de récupération, nous retournons à l'aéroport afin d'accueillir le patient en provenance d'Australie via un partenaire Australien. Il s'agit d'un transfert « wing-

to-wing », c'est à dire transfert « d'avion à avion », sans interruption des soins ni perte de temps. Après l'atterrissage, leur avion est garé parallèlement au notre pour faciliter le transfert. Après un échange avec les collègues australiens concernant l'état du patient (présentant une fracture de la hanche) et les soins continus à appliquer, le médecin anesthésiste LAR, Dr. Jürgen Meckum et moi-même, prenons en charge le patient. Le vol vers Dubaï se

déroula sans encombres et une fois atterris, nous sommes rejoints par la seconde équipe du LAR qui, arrivée la veille par un vol commercial, prendra le relai pour la seconde partie du trajet. Pour nous – l'équipe médicale et les deux pilotes, il était temps d'aller se reposer après un vol d'environ 9 heures », raconte Emmanuel Poudelet, infirmier anesthésiste LAR.

« Après une transmission détaillée par nos collègues, le médecin anesthésiste LAR, Dr. Mark Schorr, et moi prenons soin du patient à bord de l'avion sanitaire LAR. Son état médical restait stable tout au long de la deuxième partie du trajet. Nous l'avons accompagné jusqu'à l'hôpital près de son domicile où il fut pris en charge après environ 30 heures de vol par l'équipe médicale de l'hôpital », complète Jan Saubain, infirmier anesthésiste LAR.



Gesundheitstipp:

Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sterben weltweit jährlich knapp eine Million Menschen an Malaria. 90 Prozent der Infizierten leben auf dem afrikanischen Kontinent. In Europa – und rechtzeitig erkannt, ist die Sterberate sehr gering mit etwa 1 Prozent. Malaria wird durch den Stich der Anophelesmücke übertragen. Mit der richtigen Vorsorge lässt sich das Risiko minimieren – wenn auch nicht ganz ausschließen. Lange Kleidung und Anti-Moskitosprays sind in den betroffenen Gebieten unverzichtbar. Zudem ist es sinnvoll, die Bekleidung mit Anti-Mücken-Stoffen zu imprägnieren. Eine Impfung gibt es nicht, dafür aber Prophylaxe-Medikamente. Ob eine Malaria-Prophylaxe eingenommen werden soll, hängt nicht nur vom Reiseziel, sondern auch von der Art der Reise ab. Deswegen vor der Abreise den Rat eines Arztes einholen.

Luxembourg – Douala (Kamerun), 3.-4. Juli 2017 Einsatz im Malariahochrisikogebiet

„Im 5.100 km entfernten afrikanischen Douala erwartete uns neben Stechmücken und sengender Hitze eine junge Frau, die nach einem zweiwöchigen Aufenthalt in Kamerun an der gefährlichen „Malaria Tropica“ erkrankt war. Die Patientin musste umfassend intensivmedizinisch betreut werden, da die Malaria schon das Gehirn befallen hatte. Sie befand sich in einer Art Universitätsklinik, in der zwar gut ausgebildete Mediziner arbeiteten, jedoch fehlte es an medizinischen Geräten und Behandlungsmöglichkeiten. Als LAR Notarzt Stephan Leinen und ich in der Klinik eintrafen, hatte der Zustand der Patientin sich über Nacht akut und rapide verschlechtert. Eine sofortige Beatmung mit Narkose wurde notwendig. Wir legten ihr zudem einen zentralen Venenkatheter, der die kreislaufunterstützende Medikamentenversorgung sicherstellte. Dieses und weiteres umfangreiches Material führen wir bei jedem Auslandseinsatz mit uns, um auf etwaige Situationen optimal vorbereitet zu sein. Nachdem wir die Patientin für den Transport stabilisiert hatten, flogen wir sie an Bord eines medizinisch vollausgestatteten LAR LearJet in ein spezialisiertes Zentrum für Tropenkrankheiten nach Frankreich aus. Die Patientin ist dank der Verlegung mittlerweile auf dem Weg der Genesung“, berichtet der LAR Intensivkrankenpfleger Sebastian Hanf.



Liebe Mitglieder,

die LAR bedankt sich recht herzlich für die vielen Danksagungen, die uns in den letzten Wochen erreicht haben. Jeder einzelne Brief zeigt uns, wie wichtig unsere lebensrettende Arbeit für Sie ist. Bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf hinweisen, dass Sie mit dem Zusenden Ihrer Danksagung automatisch zu deren Veröffentlichung einwilligen. Vielen Dank.

Danksagung an die LAR

Meine Reise aus Kroatien nach Luxemburg

Ich war sehr nervös und der Kreuzfahrtschiff hat mich abgeholt und zum Zagreb Flughafen gebracht. Von Zagreb aus bin ich nach Luxemburg geflogen und die LAR und die Helferinnen zum CHL Krankenhaus gebracht.

Danke LAR, Und Danke an die zwei guten Flugbegleiter, Frau Dr. Nina und meinen neuen Freund Jan.

Boris Stencel

Bridget 24.1.2017
Für LAR
Ich möchte mich nochmals bei euch bedanken.
Mir geht es jetzt gut
Ich würde mich freuen wenn ich euch einmal besuchen könnte.
Boris Stencel

Boris Stencel

We will always remember them and be very grateful to all of you at Air Ambulance Luxembourg.
You have a very good team!
Yours sincerely,
Carol St. Cyere

To Whom It May Concern,
On the 22nd of Nov. I had the privileged experience of being transported from Toronto to Toronto, Canada via your Air Ambulance. I was being with two of the most efficient and wonderful doctors that I have ever had. Thank you Jason Adler and Barbara Nickola. Their excellence, fine skills and great kindness were not only admired but deeply appreciated by both my daughter and I, throughout the entire trip.
They equally made it not only a perfectly medically safe crossing but one with warmth and happiness.

Avec BAMBOO, vous avez tout !



+



+



www.post.lu • 8002 8004

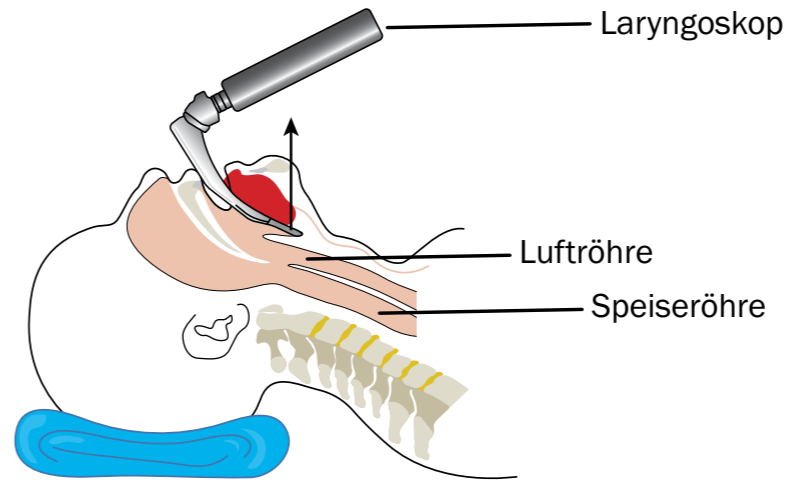
LAR goes Video!

Wie ein kleines Gerät die Arbeit der LAR Mediziner erleichtert

Im Notfall ist die Sicherung des Atemweges für das Überleben des Patienten oft entscheidend. Es gibt viele Atemwegshilfen; der Goldstandard ist aber bis heute die endotracheale Intubation. LAR Notarzt Jörn Adler erklärt, worum es sich dabei handelt.

Mit endotrachealer Intubation ist das Einsetzen eines Beatmungsschlauchs in die Luftröhre gemeint. Hierfür benutzt man ein Instrument, mit welchem man meistens bis zu dem Kehlkopf des Patienten schauen kann, das sogenannte Laryngoskop (griechisch: Larynx: Kehlkopf, Scopein: betrachten).

Dieses Manöver ist nicht immer einfach und sollte nur von trainiertem Personal durchgeführt werden. Der Spezialist für die endotracheale Intubation ist der Anästhesist, da zu einer Vollnarkose in der Regel auch die Atemwegssicherung gehört. Aus diesem Grund werden in Luxemburg und bei der LAR ausschließlich Anästhesisten auf dem Rettungshubschrauber eingesetzt.



Trotzdem kann die Intubation, vor allem im Notfall, schwierig sein. Oft kann man nicht bis zu dem Kehlkopf schauen, weil die Anatomie als auch die Bedingungen im Notfall erschwert sein können. Seit einigen Jahren hat sich deshalb eine Neuentwicklung in den OP Sälen zunehmend etabliert: Die Videolaryngoskopie. Damit kann man quasi „um die Ecke“ sehen. Es gibt viele verschiedene Systeme auf dem Markt, deren Prinzip ähnlich ist: An der Spitze des Werkzeuges ist eine Lichtquelle und eine kleine Kamera oder Fiberoptik angebracht. Die LAR hat sich für das Videolaryngoskop „C-Mac®“ der Firma Karl Storz entschieden und ihre gesamte Flugzeugflotte damit ausgestattet. Es ist im Mitteleuropäischen Raum das am weitesten verbreitete System. Mit dem Kauf alleine ist es jedoch nicht getan. Ein Problem beispielsweise ist, dass bei allen Videolaryngoskop-Syste-

men um die Ecke geschaut wird. D.h. man sieht den Eingang der Luftröhre sehr gut, kommt aber unter Umständen mit dem Beatmungsschlauch nicht an den Zielort. Die Handhabung mit solchen Systemen muss also geübt werden; daher wurde auch ein Intubationstrainingskopf für das SimCentrum gekauft. „Train as you fight“ – ein Slogan, der aus der Simulation im militärischen Kontext kommt – steht auch bei der LAR im Mittelpunkt. Deshalb haben wir nach der Einführung im SimCenter den Intubationskopf in einen unserer LearJet und Helikopter gebracht wo regelmäßig damit trainiert wird. Erst in der Praxis erkennt man die Knackpunkte. Wo verladen wir das neue System? Wie können wir es im Notfall schnell aufbauen? Wer macht was? All dies konnte in Ruhe ausprobiert und optimiert werden. Das Ziel des Trainings: Genau sehen, wo man hinwill und genau da hinkommen!



Comes & Cie S.A.
Z.I. Bombicht • L-6947 Niederanven
Tél.: (+352) 34 11 32-1
Fax: (+352) 34 11 30
E-mail: info@comes.lu
www.comes.lu

Atelier spécialisé pour tout genre de construction sur mesure, adapté à vos besoins.

Auf Ihre Bedürfnisse zugeschnittene Aufbauten.





Olivier Fauris bei einem Meeting mit Mitarbeitern aus dem operationellen Bereich

Was machst du bei der LAR?

Olivier Fauris, „Chief Operating Officer“ und „Head of Luxembourg Control Centre“ der LAR Gruppe

LAR report: Was waren deine ersten Erfahrungen in der Ambulanzfliegerei?

Am Anfang meiner Karriere war ich Fluglotse bei der Luftwaffe der französischen Armee und Leiter eines Geschwaders von 56 Personen. Zu der Zeit nahm ich als Luftkoordinator an internationalen Einsätzen teil. Dabei war ich für MEDEVAC-Flüge von verwundeten Soldaten zuständig. Es war unglaublich aufregend, an diesen Evakuierungsflügen beteiligt zu sein. Und ich war sehr stolz, dass ich zur Rettung von Menschenleben beitragen konnte.

Wie hat sich deine Karriere danach entwickelt, so dass du Leiter der LAR Alarmzentrale (Luxembourg Control Centre) wurdest?

Nachdem ich zwanzig Jahre lang beim Militär meinem Land gedient hatte und in meine frühen Vierziger kam, sah ich mich nach einer neuen Herausforderung um.

Ich wollte zur Zivilluftfahrt wechseln und suchte nach Firmen, die mit meiner Erfahrung übereinstimmen. Im Dezember 2010 kam ich als Flugplaner zur Luxembourg Air Ambulance (LAA), dem Betreiber hinter European Air Ambulance (EAA) und zur Luxembourg Air Rescue Gruppe gehörend. Diese Rolle ähnelte der, die ich im Rahmen der internationalen militärischen Einsätze hatte – ich musste proaktiv bei den Anfragen unserer EAA-Klienten und sehr reaktiv bei den Folgeoperationen sein.

Dank meiner langjährigen Erfahrung beim Militär und bei der LAR erhielt ich nach drei Jahren die Möglichkeit, die Führung der LAR Alarmzentrale zu übernehmen. Es war eine Herausforderung, die ich einfach nicht ablehnen konnte! Ich bin seit mehr als vier Jahren Leiter der Abteilung und wurde vor kurzem zum „Chief Operating Officer“ des Unternehmens befördert.

Welche Aspekte aus deiner Zeit beim Militär waren hilfreich für deine aktuelle Position?

Als Chef eines Kommandos von 56 Personen in Krisengebieten lagen meine Aufgaben im Umgang mit Fluglotsen, Meteorologen und Radar-Technikern innerhalb meiner Gruppe. Natürlich musste ich

Es ist eine große Herausforderung, die absolut keinen Raum für Fehler lässt!

auch mit anderen Geschwadern kommunizieren und eng zusammenarbeiten, einschließlich Hubschrauberpiloten, Technikern, Verwaltungspersonal und anderen befehlshabenden Offizieren. Während dieser Zeit verbrachte ich mehrere Monate im internationalen NATO-Hauptquartier und plante Hubschrauber für verschiedene Missionen in Ländern wie Afghanistan, Kosovo und Elfenbeinküste ein. Zu diesen Einsätzen gehörten Aufklärungsflüge, Luftunterstützungsmissionen, Trans-

port- und Frachtmissionen und natürlich medizinische Evakuierungsflüge – alle mit militärischen Hubschraubern und in enger Abstimmung mit Kampffjets oder Nahbereichsaufklärungsdrohnen. Die Erfahrung aus diesen gemeinsamen Operationen war von unschätzbarem Wert. Ich lernte sehr viel, sowohl persönlich als auch professionell, bei der Führung von Männern und Frauen des Militärs im praktischen Einsatz. Diese Schlüsselemente haben zu meiner erfolgreichen Karriere beigetragen und bieten eine breite Erfahrung, die in meiner aktuellen Rolle entscheidend ist.

Was sind die Hauptaufgaben in deiner jetzigen Rolle? Kannst du einen typischen Tag beschreiben?

Meine Aufgaben sind sehr vielfältig. Ich optimiere die Ressourcen und das Personal des Unternehmens optimieren, um sicherzustellen, dass wir höchste Qualitäts- und Verfügbarkeitsstandards anbieten und bieten können.

Ich muss mir 24/7 der aktuellen Flottensituation in Bezug auf Flugzeug-, Ärzteteam- und Pilotenverfügbarkeit sowie natürlich der geplanten Instandhaltung bewusst sein, und ich bin in ständigem Kontakt mit all unseren verschiedenen Abteilungen. Es ist schwer, einen typischen Tag zu beschreiben, denn obwohl man einen regelmäßigen Zeitplan haben



Zur Person:

Olivier Fauris: Der 46-Jährige gebürtige Franzose ist verheiratet und Vater von vier Söhnen. Zu seinen Hobbys zählen Reisen, Heimwerken und Gartenarbeit.

möchte, liegt es in der Natur der Arbeit, dass sich die Dinge ständig ändern.

Welche besonderen Herausforderungen stellen sich bei der Koordination und Durchführung von Organtransportmissionen dar?

Organtransport ist eine der drei Missionen, die von der LAR Alarmzentrale durchgeführt werden – die anderen sind Vertriebsaktivitäten in Verbindung mit unseren EAA-Kunden und natürlich die Abfertigung, die Vorbereitung und die Überwachung unserer Flüge.

Organtransport ist eine Herausforderung. Die LAR Alarmzentrale muss einen schnellen und zuverlässigen Zeitplan für das gesamte menschliche Organtransportteam für France Transplant

(mit Ausnahme von Paris, das noch separat behandelt wird) bereitstellen, sobald ein Flugzeug von einem Organteam angefordert wird. Die LAR Alarmzentrale steht in ständigem Kontakt mit französischen Krankenhäusern, um die Dienstleistungen zu optimieren und schnell zu reagieren. Es ist eine große Herausforderung, die absolut keinen Raum für Fehler lässt! Wir führen jährlich rund 800 Organtransportflüge zusätzlich zu unseren Ambulanzflugzeugmissionen durch. Hierbei unterstützt uns ein französischer Partner, der kleine Jets bereitstellen kann, die an diese Kurzstreckenflüge angepasst sind.

Was sind deiner Meinung nach die Schlüsselemente für eine reibungslose Rückführung?

Der entscheidende Punkt ist definitiv (und das ist der O-Ton, den ich meinem Team gebe) eine sehr nahe und sehr gute Kommunikation. Einander zu kennen, einem Gesicht einen Namen zu geben – das ist der einzige zu verfolgende Ansatz, um eine gute Arbeitsbeziehung zu beginnen und zu bewahren. Ein

weiterer wichtiger Punkt, auch wenn er vielleicht offensichtlich scheint, ist, dass wir die Mitglieder und deren Angehörigen, sowie auch unsere Kunden immer sofort informieren im Falle von Verzögerungen, technischen Problemen oder Komplikationen während der Vorbereitung unserer Missionen. Es ist wichtig, dass unsere Patienten vollstes Vertrauen in uns haben. „**Handelt professionell und lügt niemals oder enthält nie die Wahrheit vor!**“ – das ist etwas, was ich oft zu meinem Team sage.

Dieser Job ist einfach fantastisch! Kein Tag gleicht dem anderen, und jeden Augenblick kann etwas passieren.

Kannst du ein Beispiel für eine rezenten Mission geben, die besonders anspruchsvoll war?

Wir hatten einen Patienten, der von Sapporo in Japan nach Großbritannien zurückgebracht werden musste. Die Missionsvorbereitung verlief sehr gut und die Vorkehrungen wurden schnell getroffen, obwohl wir eine Doppelbesatzung auf dem Flug mit einem kompletten Besatzungswechsel in Russland planen mussten. Der Plan war, das Flugzeug über Russland nach Japan zu schicken (alle LAA-Mitarbeiter haben permanente russische Visa). Im letzten Bereich des Positionierungsfluges nach Japan wurden wir von den örtlichen russischen Behörden in Chabarowsk informiert, dass sie den Rückflug nicht zulassen würden, wenn der Patient an Bord kein gültiges russisches Visum hätte – leider war dies der Fall. Daher mussten wir innerhalb von weniger als 10 Stunden einen Flug von Japan nach Großbritannien komplett neu planen, um eine Landung in Russland zu vermeiden. Es war eine ziemliche Herausforderung, denn das Team musste mit einer Reihe von Genehmigungsproblemen sowie

extrem schlechten Wetterbedingungen in Japan umgehen, wo starker Schneefall eine zusätzliche Verzögerung verursachte. Schließlich haben wir es geschafft, und nach einem Flug über Südkorea, die Mongolei, Kasachstan und Europa, landete der Patient sicher in Großbritannien. Ich bin stolz darauf sagen zu können, dass mein ganzes Team einen sehr professionellen Job gemacht hat, um die Probleme professionell zu lösen.

Was ist dein Lieblingsaspekt an deiner Arbeit?

Dieser Job ist einfach fantastisch! Kein Tag gleicht dem anderen, und jeden Augenblick kann etwas passieren, das den Kurs unseres normalen Tagesgeschäfts ändert.

Insofern ist er sehr anspruchsvoll und erfordert Erfahrung und einen kühlen Kopf. Stress ist natürlich Teil des Jobs, aber man muss den negativen Aspekt davon loswerden und einfach nur den positiven Stress behalten, der einem bei korrekter Kanalisierung helfen kann, eine Menge Probleme zu lösen.

Auf welche Leistungen bist du am meisten stolz, sowohl in beruflicher als auch persönlicher Hinsicht?

Auf mein Privatleben bezogen ist dies natürlich meine Familie. Ich habe eine liebevolle und unterstützende Frau, die immer an meiner Seite war und ist und mit der ich vier Söhne habe. Professionell bin ich stolz auf beide Phasen meiner Karriere – zuerst in der Armee und anschließend mein Umzug in die Welt der zivilen Luftfahrt. Als neuer „Chief Operating Officer“ der LAR Gruppe bin ich bereit für noch mehr neue und unerwartete Herausforderungen!

Seringue

Une petite piqûre de rappel

Rien que d'y penser, elle suscite chez certains angoisse et frissons. Elle, c'est la seringue, instrument ô combien important pour le praticien, rentrée dans l'usage courant de nombreuses pratiques médicales. Pourtant, que de chemin parcouru entre son premier ancêtre fait de vessie et de roseau et la seringue en polyamide à usage unique, d'aujourd'hui.

Les premières seringues remontent à l'Antiquité où elles étaient utilisées tant chez les Égyptiens pour embaumer les morts que dans le monde gréco-romain. L'histoire voudrait que le fonctionnement de la seringue ait été pensé par le naturaliste romain Pline l'Ancien après avoir observé des ibis administrant à l'aide de leur long bec courbé des lavements à l'eau de mer pour faciliter l'expulsion des selles. Les injections intrarectales (mais aussi intravaginales et intra-auriculaires) et les lavages de plaie seront ainsi les premières fonctions des seringues de cette époque. Cet appareil était composé d'une vessie animale servant de réservoir sur laquelle était fixée une tige creuse faite de roseau ou de sureau taillé ou encore d'os de volaille.

Ce système perdurera pendant tout le Moyen Âge, connaissant néanmoins quelques améliorations au fil des décennies, notamment par Avicenne, médecin et scientifique persan du début du XIe siècle.

Les seringues à piston

Dans l'intervalle naît la seringue à piston. Les premiers instruments de ce type ont été retrouvés dans les ruines de Pompéi. Vitruve, architecte romain

du 1er siècle avant J.-C. rapporta dans l'un de ses écrits avoir découvert un moyen de mettre un miroir à hauteur variable en faisant courir des poids dans un cylindre. Il adapta cette technique de piston à d'autres usages parmi lesquels une pompe à feu pour éteindre les incendies. Un siècle plus tard, Héron d'Alexandrie, ingénieur et mathématicien grec mit au point une seringue à piston et cylindre à usage chirurgical destinée à l'aspiration du pus des plaies. Cet instrument se répandit en Grèce et à Rome.

Au XVIe siècle, l'italien Marco Gatteneria développa une seringue pour administrer les lavements. D'abord en bois, elle fut ensuite conçue en métal et connut de nombreuses améliorations au fil du temps. Plus tard, soit en 1668, le médecin hollandais Reinier de Graaf inventa une tige flexible permettant l'auto-administration du lavement.

Les premières injections

La découverte quelque quarante années plus tôt des lois de la circulation sanguine par le médecin anglais William Harvey marquera une étape déterminante dans l'évolution des usages de la seringue. Tout au long des décennies suivantes, de nombreux médecins dont Christopher Wren, Johann Major ou encore Johan Sigismund Elsholtz réaliseront des essais d'injections par voie intraveineuse, intramusculaire ou sous-cutanée. Avec parfois de beaux succès.

La seringue d'Anel

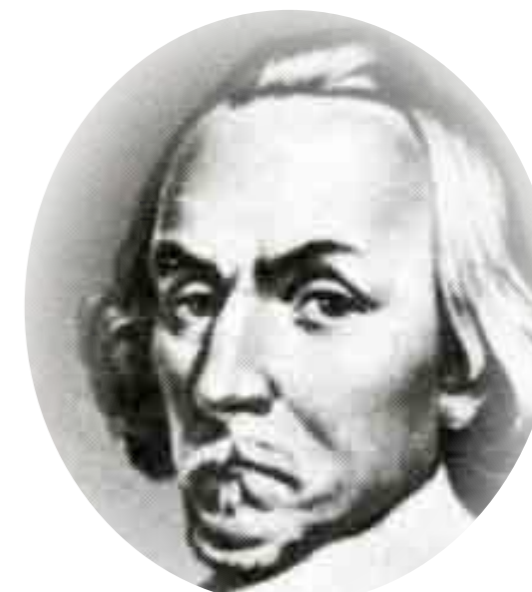
Au début du XVIIIe siècle, Dominique Anel, chirurgien de Louis XIV mit au point un instrument plus petit que les seringues à lavement, fait d'un tube en argent à piston coulissant, dont le corps se terminait par un embout sur lequel pouvaient être vissées différentes canules, sondes ou aiguilles. Elle avait essentiellement servi à injecter du baume d'Arceus (fait de suif et de graisse de porc) sur les plaies afin d'éliminer les débris qui empêchent la cicatrisation. Au début du XIXe siècle, la pratique intraveineuse prit de l'ampleur notamment en France avec le baron Percy. Celui-ci eut, paraît-il, de très bons résultats notamment pour des cas de tétanos.

Si en 1841, un autre chirurgien français, Charles Gabriel Pravaz améliora la seringue d'Anel, c'est l'année 1853

qui fera entrer la seringue dans l'ère de la modernité par deux découvertes simultanées. D'abord en Angleterre où le médecin écossais Alexander Wood voulant soulager les névralgies par l'injection sous-cutanée de morphine utilisa la seringue construite par Ferguson et qui consistait en un corps de verre non gradué avec piston de verre muni d'un système permettant de visser une canule à bords tranchants. De l'autre côté de la Manche, en France, le médecin Jules Béhier pratiqua des injections sous-cutanées, mais à l'aide d'une seringue plus précise mise au point par son compatriote Charles-Gabriel Pravaz. Il s'agissait d'un instrument constitué d'un corps de pompe et d'un piston en argent dont la course était réglée par un pas de vis. Le trocart-canule se vissait sur l'extrémité du corps de pompe. La seringue telle que nous la connaissons était née!

Elle sera cependant encore peaufinée par diverses améliorations successives. En 1906 par exemple, les médecins utiliseront des seringues graduées en verre avec aiguille métallique et en 1908, la « voie injectable » sera inscrite au Codex des pharmaciens permettant ainsi d'utiliser cette méthode pour administrer des médicaments. Enfin, la seringue en polyamide supplantera la seringue en verre avant d'être elle-même détrônée au profit des seringues entièrement jetables.

Alors si vous avez toujours quelques craintes des seringues, imaginez nos ancêtres devant des « **aiguilles** » autrement plus épaisses... Une petite piqûre, ce n'est pas grand-chose, tout compte fait, non?



Le médecin anglais William Harvey


SECURITEC
Mat Sécherheet fir Iech do!

L-3378 Livange | T. (+352) 26 300 221

www.securitec.lu

Professionell Sécherheet fir Doheem a Betriber

Alarmsystemer, Video a villes méi!

Kontaktéiert eis elo fir e gratis Devis!

 Find us on Facebook www.facebook.com/SecuriTec.lu

 MADE IN LUXEMBOURG





Lycée classique Diekirch



Deutsch-Luxemburgisches Schengen-Lyzeum Perl



Spende im Rahmen der Kunstausstellung von Nicolas Goetzinger an die Fondation Luxembourg Air Rescue

Danke für Ihre Spende

Die Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) dankt herzlich allen Privatpersonen, Vereinen und Firmen, die die Arbeit der LAR in Form einer Spende unterstützt haben. Jede einzelne Spende hilft, Menschenleben zu retten, da jeder Cent der Spende direkt in die lebensrettende Hilfe fließt.

Visiteurs chez LAR

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, contactez-nous:

Tel: (+352) 48 90 06
Fax +352 40 25 63
www.lar.lu
redaction@lar.lu



Den Danske Forening



Centre de formation Ettelbruck



Mini Porte Ouverte

MITGLIEDERSERVICE

Werden Sie Mitglied

JA, ich möchte LAR Mitglied werden! Ich unterstütze damit die lebensrettende Arbeit der LAR.

Bitte Formular ausfüllen und senden an:
Veuillez remplir le formulaire et renvoyer à:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.
Luxembourg Airport - Gate E13
B.P. 24 • L-5201 Sandweiler
info@lar.lu • Fax: (+352) 40 25 63

Devenez membre

OUI, je souhaite devenir membre LAR! Je soutiens ainsi le travail sauveur de LAR.



TIPP: Scannen Sie diesen QR-Code und füllen Sie den Mitgliedsantrag schnell und einfach auf www.lar.lu aus.

Scannez le code QR ci-joint et remplissez votre demande d'affiliation sur www.lar.lu. C'est simple comme bonjour.



Weitere Infos zur Mitgliedschaft unter Tel. (+352) 48 90 06
Pour de plus amples renseignements, appelez le (+352) 48 90 06

Autant pour les frontaliers que pour les résidents!

Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (54 EUR pro Person pro Jahr / par personne par année)

Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (97 EUR pro Familie pro Jahr / par famille par année)

Ehemann(-frau) oder Lebenspartner(in) (im selben Haushalt) einschließlich Kinder (wenn älter als 18 Jahre, bitte Schulbescheinigung beilegen) / Epoux (se), Conjoint(e) (si même ménage) et enfants (si majeurs, veuillez joindre un certificat scolaire)

Kontaktdaten / Coordonnées:

Name, Vorname / Nom, Prénom		
Hausnummer, Straße / N°, rue		
PLZ, Ort / Code postal, Localité		
Telefon privat / Téléphone privé	Handy / Mobile	
E-Mail		
Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro de sécurité sociale ou date de naissance		

Im Falle einer Familienmitgliedschaft listen Sie nachfolgend bitte die persönlichen Daten der Familienmitglieder auf/
En cas d'une affiliation familiale veuillez lister ci-après les coordonnées des membres de la famille:

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

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Identifikationsnummer Zahlungsempfänger/Identifiant unique du créancier: LU98ZZZ000000008398002002

Ich, der/die Unterzeichnende / Je soussigné(e)

ermächtigt die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

autorise Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. à envoyer des instructions à ma banque pour débiter le montant de la cotisation annuelle, et ma banque à débiter mon compte conformément aux instructions de Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Vous bénéficiez d'un droit de remboursement par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte.

Bank (BIC-Code) / Banque (Code BIC)

Konto Nr. (IBAN) / N° de compte (IBAN)

Datum / Date

Unterschrift / Signature

Mit seiner Unterschrift bestätigt der Unterzeichner ausdrücklich Kenntnis der allgemeinen Mitgliedschafts- und Rückführungsbedingungen genommen und diese akzeptiert zu haben. Gemäß den allgemeinen Mitgliedschafts- und Rückführungsbedingungen, muss, um in den Genuss der Leistungen zu kommen, die Mitgliedschaft abgeschlossen und die Zahlung des Mitgliedsbeitrags für das laufende Mitgliedsjahr erfolgt sein. Diese Bedingungen finden Sie auch im Internet unter www.lar.lu/tc, liegen in unseren Räumlichkeiten aus (Luxembourg Airport Gate 13, L-1110 Findel) oder können direkt angefragt werden (Telefon: +352/489006; Email: info@lar.lu; postalisch: B.P. 24, L-5201 Sandweiler).

Par sa signature le souscripteur reconnaît expressément avoir pris connaissance des conditions générales d'affiliation et de rapatriement et de les accepter Conformément aux conditions générales d'affiliation et de rapatriement les prestations pour les membres LAR sont sujettes à l'adhésion signée et au règlement de la cotisation pour l'année en cours. Ces conditions sont accessibles sur internet sur notre site www.lar.lu/tc, sont disponibles dans nos locaux (Luxembourg Airport Gate 13, L-1110 Findel) ou peuvent être demandés directement (téléphone : +352/489006 : email: info@lar.lu; boîte postale : B.P. 24, L-5201 Sandweiler).

ZE VERLOUNEN - À LOUER - ZU VERMIETEN - FOR RENT



BERTRANGE: maison, 300 m², 5 ch, 3 sdb, cuis éq, living, jardin, terrasse, gge 2 voit € 4.700.-



LUX-BONNEVOIE: appartement meublé, 55 m², 1^{er} ét, cuis éq, 1 ch, 1 sdb, wc sép., cave € 1.300.-



MUNSBAACH: maison, 264 m², 5 ch, cuis éq, 3 sdb, balcon, jardin, terrasse de toit, gge € 3.800.-

A/A

ZE VERKAAFEN - À VENDRE - ZU VERKAUFEN - FOR SALE



OBERKORN: maison de ville, 140m², 2a35ca, cuis éq, 3 ch, 1 sdb, terrasse, jardin € 499.000.-



FARE.lu
REAL ESTATE
+352 26 897 897 / contact@fare.lu



WEISWAMPACH: maison, 24a73ca, 180 m², 4 ch, terrasse, jardin, gge
Prix sur demande

NEI PROJEKT - PROJETS NEUFS - NEUE PROJEKTE - NEW PROJECTS



LUX-KIRCHBERG: reste 5 appartements, de 90 à 150 m², au sein d'un projet à l'architecture contemporaine avec une vue remarquable
Prix et informations sur demande



GONDERANGE: 3 maisons vendues sur plan, de 200 à 250 m², terrains de 5a - CPE A/A
Possibilité d'acheter le terrain seul
Prix sur demande



SENNINGEN: Terrains avec contrat de construction pour 2 maisons jumelées de 241,69 m² chacune, sur des terrains de 5a33ca et 4a66ca - CPE : A/B
Prix sur demande

VERTRAUT OCH DIR EIS ÄR IMMOBILIEN UN !

Nutrition

En automne, manger pour éliminer

Saison de transition pendant laquelle les jours raccourcissent et les températures baissent, l'automne est le moment propice pour drainer son corps et évacuer les éventuels excès de l'été et les effets néfastes que notre quotidien « survitaminé » nous impose. Et, ça tombe bien, des fruits et légumes dépuratifs, l'automne nous en offre à foison.

La littérature et la presse regorgent d'une foulditude de conseils nutritionnels pour « bien manger ». Des conseils généralisés qui peuvent être interprétés comme bon nous semble et qui parfois sont démentis par la science. La première règle, de bon sens pourrait-on dire, est donc d'apprendre à se connaître, à écouter son corps plutôt que les injonctions publicitaires, à concevoir son système digestif comme le premier chaînon d'une bonne santé. Dites-vous bien que tout excès sur le long terme, quel qu'il soit, aura tôt ou

tard des répercussions sur la santé. Aussi, l'automne, période de transition entre la saison chaude et la saison froide, est le moment idoine pour entamer une étape de purification de son organisme. Une « cure de détox » en somme visant à nettoyer les pollutions, toxiques et toxines accumulés tout au long de l'année que ce soit à travers l'air que l'on respire, l'alimentation que l'on

La littérature et la presse regorgent d'une foulditude de conseils nutritionnels pour « bien manger ».

ingère, le stress ou encore la sédentarité que l'on subit ou favorise. Des mono-diètes peuvent être mises en place pendant un temps donné en ciblant ses propres excès. Votre foie peut ainsi être surchargé et votre sang épaissi, signes d'un organisme encrassé qui se constate par une prise de kilos superflus, un taux de cholestérol élevé, une sensation d'écoeurement

face à certains aliments et des maladies de type bronchite ou rhume. Privilégiez dans ce cas une cure de raisin et la consommation de radis noir ou d'artichaut notamment.

Par contre si vous avez été par trop soumis au stress, à une activité physique excessive ou au contraire à une sédentarité, à une alimentation quotidienne qui donne une part trop belle au jus d'orange, aux céréales, aux protéines animales et à l'alcool, il est fort probable que votre corps connaisse un surplus d'acidité. Celui-ci peut se constater par une tendance à l'amaigrissement, des problèmes inflammatoires (*angines, cystites à répétition par exemple*), des troubles articulaires ou encore des cheveux et ongles cassants, entre autres. Dans ce cas, une cure de sève de bouleau est fortement recommandée. Il est également très intéressant de privilégier la consommation d'aliments alcalinisants tels la pomme de terre, la courge, la banane et/ou l'avocat.



Une bonne pomme cueillie de l'arbre



Les Légumes



La vitamine B6

La nature a tout prévu

Si vous n'êtes pas un adepte des cures et autres régimes, considérez simplement que les aliments de saison sont la base d'une alimentation « santé ». Au rayon des légumes, privilégiez ainsi la betterave, l'artichaut, les blettes, la carotte, le céleri branche et rave, les choux (*blancs, frisés, brocolis, etc.*), le fenouil, le navet, les oignons, le panais, le poireau, le potiron ou encore les champignons. Parmi les fruits, orientez-vous vers les productions locales comme la pomme, la poire, le raisin, le coing et la nêfle par exemple. Enfin, n'oubliez pas les fruits à coque comme la noix et la noisette, mais aussi la châtaigne, le potimarron ou les pommes de terre. Le tout accompagné d'aromates divers (*ciboulette, persil, thym, ail, etc.*).

Quant aux autres catégories d'aliments, si manger des viandes, du poisson ou encore des fruits exotiques, des céréales peuvent apporter son lot de vitamines ou oligo-éléments (*on pensera notamment au fer de la viande rouge, au sélénium des abats et des fruits de mer, aux fibres des céréales, à la vitamine B6 des poissons ou encore à la vitamine C des agrumes*), il est préférable de se limiter en aliments trop acides. Donc point trop d'agrumes (*à l'exception du citron*) ou de lait de vache, ils participent en effet aux pathologies hivernales.

À éviter aussi, mais cela quelle que soit la saison, les aliments raffinés, carencés en vitamines et minéraux, qui, excepté le plaisir de l'instant, apportent moins qu'ils fragilisent l'organisme. Et puis, après tout, une bonne pomme cueillie de l'arbre (*sans traitement s'il vous plaît*), ça vaut toutes les friandises du monde.

Essayez...



Une « cure de détox »



Un smoothie détox

www.astree.lu

VOTRE SPÉCIALISTE DU COURTAGE EN ASSURANCES AU LUXEMBOURG

Astrée Partner est spécialisée dans l'assurance automobile, habitation, bureaux, soins de santé, objets d'art, construction, mais également dans les risques de responsabilités pour les particuliers, les entreprises commerciales, les fonds d'investissement et les fiduciaires.

 **Astrée Partner**
Courtage en Assurances

89, rue de Luxembourg L-4221 ESCH-SUR-ALZETTE Tél. +352 26 57 47 20

Schluss mit Containern

Wie das alte Zuhause der LAR wegrollte

Seit über einem Jahr befinden sich die Mitarbeiter der LAR nun alle unter einem Dach am Flughafen Findel. An die ehemalige Arbeitsstätte erinnerte bis vor kurzem nur noch der Blick durch die Büro- und Hangarfenster zur gegenüberliegenden Seite des Flugfeldes, wo die Container ein trostloses Dasein fristeten. Wir haben den historischen Moment ihres Abbaus für Sie festgehalten und bei dieser Gelegenheit in unserem Fotoalbum geblättert.

1988



Heute kaum vorstellbar und doch wahr: Mit einem Wohnwagen und einem Zelt hat die Entstehungsgeschichte der Luxembourg Air Rescue am Flughafen in Luxemburg begonnen. Klein aber fein: Das erste operationelle Büro der LAR von innen.



1999



Vom Campingwagen zum Container: Die ersten Metallcontainer treffen auf dem Findel ein und sollen den Mitarbeitern künftig als Büroräume dienen.

2010



Räumliche Vergrößerung: Die Aktivitäten der LAR sind mit den Jahren gewachsen und mit ihnen die Anzahl der Mitarbeiter. Ein weiterer Container rückt an, um die LAR Alarmzentrale zu beherbergen.

2015



Auf gepackten Kisten: Diese Aufnahmen von der Alarmzentrale und den Büroräumen entstanden kurz vor dem Umzug in das neue Gebäude.



2016



2017



Container auf Rädern: Mit dem Bezug des neuen Gebäudes verloren die Container ihre Daseinsberechtigung und so wurden sie Anfang des Jahres abgebaut und auf Lastern wegtransportiert.

Votre achat soutient LAR

Porte-clés *3 €

Powerbank *10 €

Ours en peluche 24 cm "Captain's Teddy" *16 €

Set bic *12 €

Parapluie de poche *18 €

Gilet fluorescent de sécurité *7 €

MAGLITE® Lampe de poche *31 €

Carte USB 8Gb *19 €

My Travel Kit *29 €

Casquette LearJet ou Heli *16 €



*Prix sans frais d'envoi

Ihr Einkauf unterstützt die LAR
Mit einem Geschenk aus dem LAR Shop machen Sie nicht nur sich oder Ihren Freunden eine Freude, sondern Ihr Beitrag rettet auch Leben.

Votre achat soutient LAR
Votre cadeau du shop LAR ne fait non seulement plaisir à ceux qui le reçoivent, mais cette contribution sauve également des vies.

Commander directement sur / Einfach online bestellen auf: www.lar.lu
ou contactez-nous par téléphone / oder rufen Sie uns an unter: (+352) 48 90 06

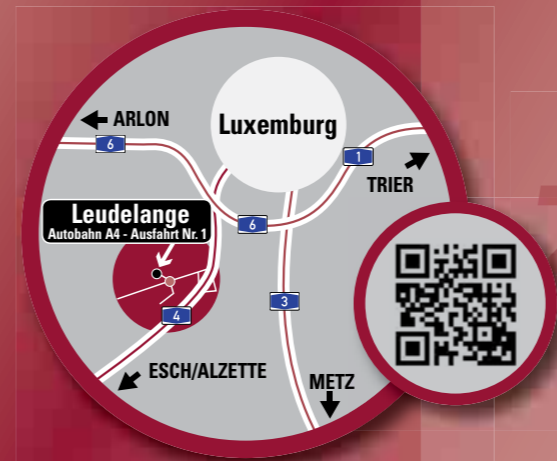


RIESEN AUSWAHL

... auf mehr als 20.000 m²

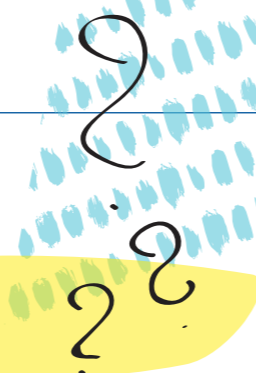
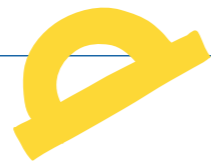
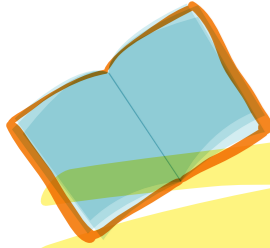


Bei uns finden Sie alles rund ums Thema Wohnen und Einrichten!



design **möbel Alvisse** wohnwelt ambiente trends

Z. I. Am Bann | L-3372 Leudelange
Tel (+352) 26 37 37 1
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10-20 Uhr | Sa. 9-18 Uhr
www.alvisse.lu



Sprachrätsel

Finde die richtige Reihenfolge der Buchstaben heraus. Die ersten Buchstaben haben wir schon rausgesucht.

TRABOLORTT

R

TRATZON

N

OTORM

M



Wie fliegt ein Hubschrauber?

In den letzten Ausgaben haben wir euch schon viel erklärt; was eine Rettungskette ist und was in einem Rettungshubschrauber der Luxembourg Air Rescue (LAR) so alles drin ist, um Menschenleben zu retten.



Dieses Mal erklären wir euch, wie ein Hubschrauber überhaupt fliegt. Ihr kennt sicherlich den Unterschied zwischen Flugzeugen und Hubschraubern. Flugzeuge müssen sich mit einer hohen Geschwindigkeit bewegen, um zu fliegen, also um Auftrieb an den Tragflächen zu erhalten. Hubschrauber brauchen keine Geschwindigkeit, sie können selbst in der Luft stehen. Aber auch sie brauchen Auftrieb, um zu steigen. Diesen erhalten sie an den Rotorblättern. Der Rotor, also alle Rotorblätter zusammen, drehen sich mit sehr hoher Geschwindigkeit und erzeugen somit den nötigen Auftrieb. Bleibt die Frage: Was ist eigentlich Auftrieb?

Am besten erklärt ihr euch das selbst, indem ihr ein Blatt Papier waagrecht vor den Mund nehmt und so anfasst, dass das von euch entfernte Ende des Papiers schlaff nach unten hängt (siehe Bild). Wenn ihr jetzt über das Papier pustet werdet ihr sehen, dass das lose Ende des Blattes sich nach oben bewegt. Voila! Ihr habt damit Auftrieb erzeugt.

Wenn der Hubschrauberpilot nun steigen will, dann zieht er den sogenannten Pitch (Hebel in der linken Hand) nach oben. Dadurch stellt er alle Rotorblätter steiler an und erzeugt insgesamt mehr

Auftrieb. Wenn die Auftriebskraft groß genug ist, das Gewicht des Hubschraubers nach oben zu ziehen, dann steigt der Hubschrauber. Allerdings geht das nicht unbegrenzt, da die Triebwerke nun auch mehr Leistung erbringen müssen. Und wie bei jedem Motor sind auch die starken Triebwerke unserer Hubschrauber begrenzt. Viel Power haben sie aber trotzdem – nämlich ungefähr so viel wie zwei Formel-1-Rennautos.



Natürlich will man mit einem Hubschrauber nicht nur in der Luft schweben, auch wenn das ziemlich cool ist.

Um aber vorwärts zu fliegen, muss der Pilot einfach den sogenannten Stick in seiner rechten Hand nach vorne bewegen. Also wie bei einem Computerspiel den Joystick nach vorne und der Hubschrauber bewegt sich nach vorne. Das Ganze funktioniert wieder mit der Verstellung der Blätter. Allerdings werden diesmal nicht alle Blätter gleichmäßig steiler

angestellt, sondern bei jedem Umlauf an einer bestimmten Position ein bisschen mehr als in den anderen Bereichen der Rotorumdrehung. So wird innerhalb der Rotorebene – die man sich als einen großen Teller vorstellen kann – einseitig mehr Auftrieb erzeugt und somit dieser „Teller“ geneigt. Sobald die Rotorebene in irgendeine Richtung geneigt ist, folgt der Hubschrauber und bewegt sich mit zunehmender Geschwindigkeit dorthin. Und das kann der Hubschrauber in jede Richtung, auch rückwärts.

Einen Haken gibt es noch. Weil bei einem Hubschrauber so ziemlich alles rotiert, will dessen Zelle sich genau in die dem Rotor entgegengesetzte Richtung drehen.

Die Zelle ist alles, was sich unterhalb des Hubschraubers befindet, also der „Körper“ des Hubschraubers. Und das Bestreben, sich gegen den Rotor zu drehen, geschieht durch das sogenannte Drehmoment. Dieses Drehmoment macht es eigentlich unmöglich einen Hubschrauber zu fliegen, da dem Piloten im Cockpit nicht nur irgendwann schwindelig würde, nein, er könnte den Hubschrauber überhaupt nicht richtig steuern.

In unserer nächsten Ausgabe erfahrt ihr, wie es möglich ist, das Drehmoment unter Kontrolle zu bekommen.

Auflösung: Rotorblatt / Notarzt / Motor

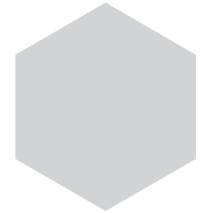


one-stop shop
to create

Pour toute information ou prise de rendez-vous, contactez-nous:
14, rue Erasme
L-1468 Luxembourg
T.: +352 42 39 39 330
info@houseofentrepreneurship.lu
houseofentrepreneurship.lu

Vous avez un projet d'entreprise? L'équipe pluridisciplinaire de la «House of Entrepreneurship» est à votre service pour vous conseiller, vous assister et vous accompagner dans toutes les étapes de la création et du développement de votre entreprise.

HOUSE OF
ENTREPRENEURSHIP





Profitez maintenant de notre offre de leasing exclusive sur l'A4 Avant



» A4 Avant Sport Edition
2.0 TDI 110kW S-tronic

337€ TTC*
/mois

Vous trouvez plus d'infos ainsi que la liste de tous les concessionnaires sur www.audi.lu.

Consommation en cycle mixte: 6,6 - 3,7 l/100 km - Émissions CO₂ en cycle mixte: 154 - 95 g/km. Les données sur la consommation et les émissions de CO₂ sont dépendantes des modèles de pneus et roues utilisés.

* Exemple de tarif leasing privé Renting financier - Durée de 36 mois avec acompte de 5.500 € TTC, kilométrage total de 60.000 km. Sous réserve d'acceptation du dossier par le comité de crédit. Prêteur : Losch Financial Services - Autosdiffusion Losch Secs, 5 rue des Joncs à L-1818 Howald - N° RC Lux B11673 - N° de TVA LU11062082

audi.lu