

LAR report



Mars | 2009

Périodique de la Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

depuis 1988

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



www.lar.lu



Erstrahlen in neuem Glanz...

Die LAR Jets erhalten ein neues Kleid. Wieso ist ein neuer Lack notwendig und wie wird ein Jet lackiert?
Siehe S. 16

TITELBILD

Neonatologie Spezial - Teil 1

Neu- und frühgeborene Kinder bedürfen ganz besonderer Aufmerksamkeit. Der Samu Neonatologie der „Kannerklinik“ ist speziell auf diese Bedürfnisse eingerichtet, und auch die LAR verfügt über eine spezielle Ausrüstung für Neugeborene und Kinder. S. 20 ff

Vous avez rendez-vous...

Que votre voiture ait 10 jours ou 10 ans, elle mérite toute notre attention.
Et vous, son propriétaire, vous avez aussi droit aux meilleurs services.

Chez Autopolis, nous l'avons bien compris et c'est pourquoi nous vous offrons : entretiens rapides, travaux de carrosserie et de peinture, équipements de pointe, privilèges exclusifs et accueil personnalisé. En plus, nous vous offrons le choix le plus large du marché en véhicules neufs et d'occasions.

Envie d'en savoir plus? Passez nous rendre visite ou surfez vite sur www.autopolis.lu



Véhicules neufs & occasions



Location de voitures de rêve



Service pneus



Leasing et assurances



Accueil et suivi personnalisés



Prise de rendez-vous online



Restaurant Autopolis



Institut de beauté IM SOO LEE

autopolis.lu

Abarth • Cadillac • Chevrolet • Corvette • Fiat • Honda • Hummer • Opel • Suzuki • Volvo

Zone d'activités Bourmicht – L-8070 Bertrange - Tél.: +352 43 96 96 2500 - Fax: +352 43 96 96 2909 - E-mail: info@autopolis.lu

Auch aus Steinen, die dir in den Weg gelegt werden, kannst du etwas Schönes bauen.

Erich Kästner (1899-1974), dt. Schriftsteller

Getreu diesem Motto agiert die Luxembourg Air Rescue seit mehr als 20 Jahren im Bereich der Luftrettung und nun, zu Zeiten einer weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise, hat die LAR die Chance zu zeigen, dass sie auf einem stabilen Fundament erbaut wurde.

Im Jahr 2008 realisierte die LAR über 1.800 Einsätze, eine Rekordzahl im Vergleich zu den Jahren zuvor. In einer schnelllebigen und dynamischen Zeit gewinnt auch die schnelle und kompetente Hilfe aus der Luft zunehmend an Bedeutung.

Zudem hat es die LAR geschafft, als qualitätsorientierte Luftrettungsorganisation auch über die Grenzen hinaus bekannt zu werden. Deutschland hat die LAR bereits im Jahr 2005 in ihr Leitstellensystem integriert und Frankreich hat im letzten Jahr der LAR den landesweiten Organtransport anvertraut.

Die Luxembourg Air Rescue hat, wie bereits auch hier in Luxemburg, durch ihre Professionalität und Qualität, sowie durch ihr Know-how und ihre Kompetenz überzeugt.

Doch vor allem liegen uns unsere Mitglieder am Herzen, sie sind unsere „Raison d'être“. Während viele Organisationen glauben, die Repatriierung im medizinischen Notfall anbieten zu müssen, obwohl diese nicht ihrer Kernkompetenz entspricht und dann Mitglieder an anonyme Call Center weiterleiten, werden die LAR Mitglieder von medizinischem, mehrsprachigem Fachpersonal in Luxemburg betreut. Am Flughafen Findel befindet sich die Alarmzentrale, das sogenannte „Luxembourg Support Center“ der LAR. Dies bietet den Vorteil kurzer Kommunikationswege zwischen der medizinischen Abteilung, den Flugplanern und den Entscheidungsträgern. Rückholungen aus dem Ausland können so effizienter organisiert werden, ohne dass die persönliche Betreuung durch Mitarbeiter hier in Luxemburg verloren geht.

Um auch in Zukunft bestehen zu können, muss die LAR weiterhin auch über die Grenzen hinaus durch ihre Kompetenz überzeugen. Deshalb setzt die LAR auch weiterhin auf Life Long Learning, Training und Sicherheit. Und gerade aktuelle Diskussionen rund um das Rettungswesen zeigen, dass nur durch Professionalität, Kompetenz und Qualität langfristig die Lebensrettung in und um Luxemburg auf hohem Niveau gewährleistet werden kann.



Gewappnet durch den Rückhalt unserer Mitglieder, unserer luxemburgischen Partner und auch internationaler Organisationen, die auf die LAR vertrauen, schaut die LAR positiv in die Zukunft, denn „In der Krise beweist sich der Charakter“. Und die LAR hat schon viel Charakter bewiesen.

René Closter
Präsident LAR

Impressum

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

Editeur et régie publicitaire

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

Impression

Imprimerie Saint-Paul Luxembourg S.A. - La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. La LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.

Relation bancaire

Dexia/BIL - IBAN:
LU84 0020 1167 9560 0000

LAR-Infohotline & Alarmzentrale
Tel: (+352) 48 90 06 24h/24
www.lar.lu



Inhalt

Kurz notiert	4-6
LAR-Extern	7
Interview mit dem Transportminister Lucien Lux	
Repatriierung	10-11
Trägerische Idylle - Kenia	
Helikoptereinsätze	12-14
Einsätze der Air Rescue in Luxemburg und in der Grenzregion / Missions LAR au Luxembourg et dans la Grande Région	
Von unseren Mitgliedern	15
LAR - Technik	16-18
Silberpfeil in neuem Glanz Und im Notfall? Der Bremsschirm	
Mitgliederservice	19
LAR - Spezial	20-23
Service National de Néonatalogie Intensive Der Pedia-Bag Glückliche Zwillingsgeburt	
Besucher bei der LAR	24
LAR - Training	26-27
Erste Hilfe für den Notfall	
Gesundheit	28-29
A vos marques! Prêts? Partez pour le marathon?	
Kinderseite	30
Wie bleibt ein Hubschrauber eigentlich in der Luft?	

LAR - Technik

Seite 18

Die LAR baut auf modernste Technik, aber falls es mal zu Problemen kommt, sind oft die einfachsten Lösungen die Besten. Der Bremsschirm ist eine einfache Idee, aber höchst effizient. Vorbild sind der Raumfahrtsektor und Jets der Armee. Das Bild vom landenden Space Shuttle und seinem Bremsschirm kennen wohl einige.



Gesundheit

Seite 28-29



Der Frühling naht heran und auf den Straßen sieht man wieder viele Jogger. Doch laufen kann man zu jeder Jahreszeit. Aber achten Sie darauf, man sollte nicht einfach draufloslaufen, ein paar Grundregeln

gibt es zu beachten. Wir versuchen Ihnen einen kleinen Einblick zu geben, welche Vorbereitungen zu treffen sind und wie man sein Training effektiv gestaltet.



Kurz notiert

Audience au palais grand-ducal

A l'occasion des 20 ans d'existence de Luxembourg Air Rescue, le Grand-Duc a reçu en audience au palais grand-ducal le Conseil d'Administration et une délégation des pilotes de Luxembourg Air Rescue.

Encore Grand-Duc héritier à l'époque, en avril 1995 il avait accordé son Haut-Patronage à la seule organisation de sauvetage aérien au Luxembourg.



FAQ – Häufig gestellte Fragen

Umzug: Bei einem Umzug möchten wir Sie bitten, uns Ihre neue Adresse mitzuteilen, damit wir Ihnen eine neue Mitgliedskarte zusenden und den LAR Report auch weiterhin zustellen können. Dies können Sie per Post, E-Mail oder per Fax machen.
Luxembourg Air Rescue, 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg · info@lar.lu · Fax: (+352) 40 25 63

Visite du Ministre Krecké chez Luxembourg Air Rescue

Début d'année, Luxembourg Air Rescue a eu le grand plaisir d'accueillir Monsieur Jeannot Krecké, le Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur et Ministre des Sports au Findel. Une petite délégation du Ministère de l'Economie profitait de l'occasion pour s'informer sur les activités de LAR. Lors d'un tour dans les installations de LAR à l'aéroport du Luxembourg, ils ont eu un aperçu du travail journalier de LAR. La délégation a pu visiter tous les équipements aussi bien aéronautiques que médicaux et apprendre comment LAR est organisée et comment elle fonctionne. A côté d'une courte présentation des activités de LAR au Luxembourg et dans le monde entier, des sujets tels que la gestion de la maintenance et l'infrastructure ont pu être abordés.



Aktion „Kerosin statt Böller“

Im Januar wurde im Lycée Technique d'Ettelbrück im Rahmen einer kleinen Feier von Vertretern der Schulgemeinschaft ein Scheck in Höhe von 1580 € an die Luxembourg Air Rescue überreicht. Diese Schecküberreichung war der Abschluss einer Spendenaktion, die Ende des letzten Jahres im Lycée Technique d'Ettelbruck mit der dortigen Direktion organisiert worden war. „Kerosin statt Böller“, so lautete das Leitmotiv der Aktion. Ausgangspunkt war die Überlegung von Herrn Carlo Hardt, Facharbeiter im Bereich „Automechanik“, dass ein Teil des Geldes, das zum Jahreswechsel in Silvesterraketen und Böller ausgegeben wird und so im wahrsten Sinne des Wortes im Nu verpufft, wesentlich sinnvoller eingesetzt werden kann. Parallel zur Spendenaktion lief eine Informationskampagne der LAR, die sich direkt an die Klassen richtete. Eine äußerst sinnvolle Initiative, die hoffentlich noch viele Auflagen erleben wird!



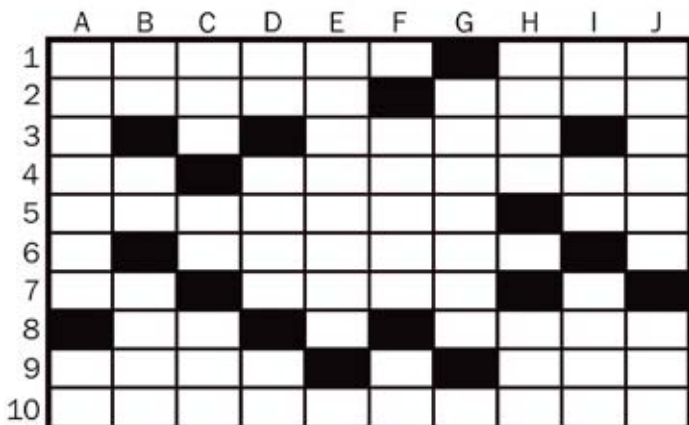
Foire Vakanz 2009

Trotz der schwierigeren wirtschaftlichen Lage hat die „Foire Vakanz“ in diesem Jahr recht positiv abgeschlossen. Die Luxemburger zeigten auch in 2009 großes Interesse am Angebot der „Foire Vakanz“. Aber auch ernste Themen sollten bei der Planung des Urlaubes nicht außer Acht gelassen werden. So präsentierte die LAR auf ihrem Stand ihren in Luxemburg einzigartigen Rückführungsservice im medizinischen Notfall. Neugierige konnten das Innenleben und die hochmoderne Ausstattung der LAR Jets begutachten und Piloten, Intensivkrankenpfleger und Ärzte der LAR befragen. Unter anderem präsentierte die LAR auch einen Notfallkoffer für Kinder, eines der besten Beatmungsgeräte, die es im Rettungswesen gibt und einen neuen modularen Defibrillator (ein medizinisches Gerät, welches durch gezielte Stromstöße Herzrhythmusstörungen beendet).



Dr. Marc Schorr und der LAR Intensivkrankenpfleger Guido Genten konnten auf der Messe live ihr Können unter Beweis stellen. Aufgrund der Hitze in den Hallen erlitt ein Messebesucher eines Nachbarstandes einen Schwächeanfall. Das LAR Team eilte sofort zu ihm, um Erste Hilfe zu leisten bis der Krankenwagen eintraf.

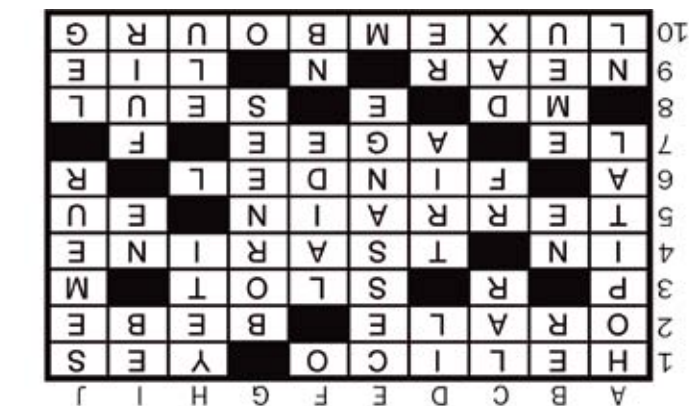
Mots croisés



HORIZONTALEMENT

- 1 : Cet ange a un rotor - Affirmation anglaise
- 2 : Elle n'est pas écrite - Ce petit, LAR sait bien le couvrir
- 3 : Un créneau en aéronautique
- 4 : En Amérique - Souveraine Russe
- 5 : S'il est d'aviation, il a sa tour - Union européenne à l'anglaise
- 6 : „Home sweet home“ pour les appareils de LAR
- 7 : Article - Elle n'est plus très jeune
- 8 : Il fabrique des anges pour LAR - Avec LAR vous ne le serez jamais
- 9 : Pas loin en Angleterre - Attaché
- 10 : LAR y est né

Solution



VERTICALEMENT

- A : Il a quotidiennement rendez-vous avec un hélico de LAR - Pays bas
- B : Il est allemand - Négation - Oiseau coureur
- C : Ses anges ont des ailes ou des rotors - République en abrégé - Nid d'origine de nombreux pilotes d'hélico
- D : Seul et troisième - Classa - Note
- E : Ici, LAR saura toujours bien vous accueillir
- F : Pas belle - Nota Bene
- G : Elles sont têtues
- H : Il est abominable et peu chaleureux - Choisi
- I : Bière allemande - Arrivé - Partir
- J : Il a de la graine - En Jet c'est fatiguant

FAQ -

Foire aux questions

Vous avez eu un enfant et vous souhaitez le rajouter sur votre carte?

Un appel, un message par e-mail ou par courrier dans lequel vous nous transmettez le nom et la date de naissance de votre enfant suffit. Tel: (+352) 48 90 06 Fax: (+352) 40 25 63 ou info@lar.lu



VIKING ADVENTURES®

Der Trierer Outdoor- und Reiseausrüster

Viele Wege führen zu uns.

outdoor • trekking • bergsport • klettersport



Trier • Paulinstr. 25 • Nähe Porta Nigra • +49 (0)651 1462620

www.viking-adventures.de • www.outdoor.lu

Neue Prozeduren, ein neuer Hangar? Was hat sich an der Basis der LAR getan?

Interview mit dem Transportminister Lucien Lux

Seit Beginn der Amtsperiode von Transportminister Lucien Lux wurden die Gespräche zwischen dem Transportministerium und der Luxembourg Air Rescue zunehmend intensiviert. Aufgrund der erweiterten Aktivitäten der LAR und der stetig wachsenden Bedeutung der Luftrettung in Luxemburg mussten besonders in dieser Zeit wichtige Entscheidungen getroffen werden. Vieles wurde bereits erreicht, aber Einiges bleibt noch offen.

Herr Minister, im März 2008 wurden neue Abflugprozeduren für die LAR Hubschrauber eingeführt. Wie sieht die neue Regelung aus und warum war diese so dringend notwendig?

Die neuen Abflugprozeduren, welche von der zivilen Luftfahrtbehörde in enger Zusammenarbeit mit der Flugsicherheitsbehörde erarbeitet wurden, erlauben dem Hubschrauber der Air Rescue bei einem Einsatz vom Flughafen Luxemburg aus in kürzester Zeit in Richtung Einsatzort zu starten.

Das war nicht immer so: Seit einem Audit der OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) im Jahr 2006 zwangen die Abflugprozeduren die Fluggeräte der Air Rescue, sich zwischen den kommerziellen Flugzeugen auf einem Startplatz einzureihen. Auf diese Weise gingen oft wertvolle, lebensrettende Minuten verloren.

Jetzt wurde erreicht, dass der Air Rescue höchste Einsatzbereitschaft zugestanden wird, ohne die Sicherheit der anderen Flughafenaktivitäten zu beeinträchtigen.

Während Ihrer Amtsperiode hat die LAR ihre Flotte auf 4 Rettungshubschrauber und 3 Ambulanzjets erweitert. War die Unterbringung der LAR Flotte schon vorher nicht adäquat, so wurde dies nun ein äußerst dringliches Problem für die LAR. Welche Schritte wurden Ihrerseits unternommen, die LAR, die einen gemeinnützigen Zweck erfüllt, hierbei zu unterstützen?

Was die Unterbringung der Fluggeräte der Air Rescue am Findel angeht, so bin ich zufrieden, dass die Air Rescue bald in den Genuss einer neuen „Flugzeughalle“ kommen



Ein neuer Hangar wird bald die bisherigen Hallen und Notunterkünfte der LAR komplettieren

wird. Damit wird die bis dato nicht zufriedenstellende Unterbringung am Findel einen qualitativen Sprung erleben.

Herr Minister, wie empfinden Sie die Zusammenarbeit des Transportministeriums mit der LAR und wie sehen Sie die Zukunft der LAR?

Der Dialog und die Beziehungen zwischen der Air Rescue und den mir untergeordneten Luftfahrtbehörden sowie dem Flughafenbetreiber lux-Airport haben sich positiv entwickelt. Dank einer Intensivierung der

Gespräche zwischen den Verantwortlichen auf beiden Seiten konnten zuletzt vernünftige Lösungen gefunden werden. Auch auf anderen Ebenen konnten die Gespräche zwischen der Air Rescue und den öffentlichen Verwaltungen in den letzten Monaten weiter vorangetrieben werden, so dass ich zuversichtlich in die Zukunft blicke. Es ist klar, dass die Air Rescue mit ihren Organ- und Krankentransporten sowie Humanitär- und Rettungseinsätzen eine wichtige Rolle in unserer Gesellschaft einnimmt, was sich auch, meines Erachtens, in der erreichten Mitgliederzahl der LAR widerspiegelt.

Wir danken Ihnen für das Gespräch!



Transportminister Lucien Lux zu Besuch bei der LAR



**Damit Ihre Abflüge und Ihre Ankünfte
immer ein Vergnügen sind...**

SOCIÉTÉ DE L'AÉROPORT
DE LUXEMBOURG S.A.



Lux-Airport heisst Sie an einem der fortschrittlichsten Flughafen-Terminals Europas willkommen! Ausgestattet mit hochwertigster technischer Infrastruktur und einem hervorragenden Service- und Sicherheitsniveau.

Mit einer Kapazität von 3 Millionen Passagieren wird der Anflug zu zahlreichen Zielen ermöglicht. Vom großzügigen Parkhaus mit 4000 Stellplätzen und automatischem Leitsystem, erreicht man direkt die Abflughalle mit ihren Restaurants und dem Shopping-Bereich. Vier an das Terminal angrenzende Fluggastbrücken sorgen für noch mehr Komfort... Willkommen an Bord!

Kreuzfahrten

Jeden Tag eine neue Aussicht



Entdecken Sie die Vorteile des LuxairTours Cruise Package!

- Gratisparken am Flughafen
- Einchecken am Business-Class-Schalter
- 30 kg Freigepäck
- Umfassendes Versicherungspaket
- Transfer Flughafen - Hafen - Flughafen

Informationen und Buchungen in Ihrem Reisebüro
oder unter der Rufnummer (+352) 2456-4711

LuxairTours
Travel in good company



Trägerische Idylle - Kenia

...ein normales Silvesterfest für die LAR Mitarbeiter



Es ist der 30. Dezember 2008 als die Anfrage für eine Repatriierung einer Patientin von Mombasa/Kenia in der Alarmzentrale eingeht. Nach der medizinischen Abklärung prüfen die LAR Einsatzkoordinatoren die Patienten- und Krankenhausdaten, informieren die medizinische Crew, die den Flug begleiten wird, und organisieren den vollständigen Transport der Patientin von Krankenhausbett zu Krankenhausbett. Zeitgleich klären die Flugplaner die geopolitische Lage, Überflugrechte, Landegenehmigungen, Tankstopps und andere umfangreiche flugtechnische Informationen.

Dies gehört zur täglichen Arbeit der LAR und doch stellen Flüge nach Afrika immer eine Besonderheit dar.

„In Afrika herrschen andere Gesetze. Die Sicherheitslage kann sich innerhalb von Stunden verändern. Dann müssen die Flugplaner kurzfristig reagieren und unser Team umleiten, oder die Crew muss sich vor Ort etwas einfallen lassen. An den Flughäfen selbst gibt es meist noch Probleme mit den Behörden. In Ländern mit einem hohen Korruptionsniveau wird die Crew oft gezwungen doppelte Gebühren zu entrichten. Meist wird dazu der Moment genutzt, wenn der Patient bereits an Bord ist und eine zügige Abreise erforderlich ist. Trotz bester Vorbereitungen und strengster Sicherheitsprüfungen herrscht bei Landungen in Afrika eine erhöhte Aufmerksamkeit. Auch in ruhigen Gebieten sind plötzliche Rebellenangriffe oder Kidnappingversuche möglich. Und bereits des Öfteren befanden sich die Teams der LAR-Jets in „äußerst schwierigen Lagen“, so LAR Chefpilot Wolfgang Guckert.

Am Silvestermorgen startete die LX-TWO in Richtung Kenia. An Bord: Zwei Piloten, ein Arzt und ein Intensivkrankenpfleger. Der Flug würde lang werden und den Jahreswechsel würden sie wohl irgendwo über dem afrikanischen Kontinent verbringen.

Der Flug der LX-TWO nach Kenia führte das Team auch in den Sudan zum Tanken. „Wenn wir in solchen Ländern landen, dann wird kurzfristig nochmals die Sicherheitslage geprüft. Zu diesem Zeitpunkt galt die Hauptstadt Kart-

hum als ruhig. Dennoch würden wir hier niemals ein Team übernachten lassen!“, berichtet Wolfgang Guckert.

Endlich in Kenia angekommen, hat das neue Jahr bereits begonnen, aber nach einer solchen „Reise“ ist sowieso niemandem nach Feiern zumute. Das Team will nur noch ins Hotel, denn bereits am nächsten Tag geht es wieder zurück. 40 Minuten braucht das mit medizinischem Equipment vollgepackte Taxi bis zum Hotel. Um Zeit zu



Morgens geht es sofort mit der Ambulanz ins Krankenhaus von Mombasa. Auf der Fahrt erfährt die Crew vom Schicksal der Patientin und wie es zu der schweren Verletzung kam

sparen, werden am nächsten Morgen der Arzt und der Intensivkrankenpfleger direkt vom Hotel mit einer Ambulanz zum Krankenhaus gebracht. Im Krankenhaus wird die gesamte medizinische Ausrüstung der LAR benötigt.



Natürlich kennen beide den medizinischen Bericht, aber wie es zu dem „Unfall“ kam, erfahren sie erst am nächsten Morgen während der Fahrt ins Krankenhaus durch den Ambulanzfahrer.

Die 65-jährige Patientin und ihr Mann, die in der Nähe von Mombasa Urlaub machten, waren mit dem PKW im Landesinneren auf Safari, als sie plötzlich von bewaffneten Banditen angegriffen wurden. Raubüberfälle auf Touristen haben sich in den letzten Jahren in Kenia gehäuft, meist wird hierbei auch das Auto entwendet („Car-Jacking“).

Der Fahrer des Wagens, der das Ehepaar begleitete, gab Gas, das Auto stand unter Beschuss und eine Kugel traf Frau D in den Nacken. Glücklicherweise schafften sie es im letzten Moment noch zu entkommen, um Frau D dann auch sofort in das nächste Krankenhaus zu bringen. Doch dieses befand sich zweieinhalb Stunden entfernt, in der

Als das medizinische LAR Team schließlich im Krankenhaus von Mombasa ankommt, erwartet sie glücklicherweise ein Krankenhaus, welches für afrikanische Verhältnisse eine gute medizinische Versorgung gewährleistet. „Die Versorgung in Afrika entspricht in keinster Weise den europäischen Verhältnissen. Meist fehlt es an der medizinischen Ausstattung, aber auch fehlendes Know-how sorgt für eine medizinische Unterversorgung“, so Pedro Glorieux, Intensivkrankenschwester bei der LAR. „Frau D war in einer privaten Klinik untergebracht, in der die medizinische Ausstattung ausreichend und relativ modern war. Dennoch war das Krankenhaus nicht mit dem europäischen Standard zu vergleichen.“

Im Krankenhaus wird der aktuelle medizinische Zustand der Patientin nochmals geprüft. Die Ärzte tauschen sich aus, übergeben die Patientin an das Team der LAR. Die Infusionen, Überwachungsgeräte und das Beatmungsgerät der LAR werden nun an die Patientin angeschlossen. Die Ambulanz wartet schon. Es geht zurück zum Flughafen von Mombasa. Pedro Glorieux informiert die Piloten, dass sich die Patientin nun in der Ambulanz befindet und sie in circa 30 Minuten am Flughafen sein werden. Die Piloten treffen nun die letzten Abflugvorbereitungen.

Diese helfen ebenfalls, um alles für eine zügige Umlage-



Das private Krankenhaus von Mombasa musste für die Notoperation von Frau D spezialisierte Ärzte aus Nairobi einfliegen lassen. Der LAR Arzt überprüft nochmals den Zustand der Patientin vor der Repatriierung

Küstenstadt Mombasa. Frau D ging es immer schlechter. In Mombasa brachte der Fahrer die Patientin sofort in die Notaufnahme eines privaten Krankenhauses, es mussten extra zwei auf Neurochirurgie spezialisierte Ärzte aus Nairobi eingeflogen werden, die eine Notoperation durchführten. Die Ärzte versuchten alles der Patientin die bestmögliche Versorgung zukommen zu lassen, dennoch ging wertvolle Zeit verloren. Ein Rettungssystem wie in Europa sucht man in den meisten afrikanischen Staaten vergeblich. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch die LAR eingeschaltet, die die Rückführung der Patientin organisierte.



Am Flughafen ist schon alles bereit, um schnellstmöglich mit der Patientin zu starten

rung der Patientin von der Ambulanz in den Flieger vorzubereiten.

Für die Patientin geht es nun in Richtung Heimat und sie wird somit auch gleichzeitig einer besseren medizinischen Versorgung zugeführt. Frau D ist zu jedem Zeitpunkt gut vom LAR Team betreut, das sie noch bis ins heimische Krankenhaus begleiten wird.

Die LAR Crew hat ihre Mission am Neujahrstag erfolgreich beendet, denn im Rettungswesen gibt es keine Feiertage.

Helikoptereinsätze Missions d'hélicoptères



Filsdorf, 13. November 2008

Zwischen Filsdorf und Ellingen kam es bei Holzfällarbeiten zu einem Zwischenfall. Beim Fällen eines morschen Baumes lösten sich Äste aus der Baumkrone und fielen auf einen Arbeiter, der keinen Helm trug. Das Notarztteam vom Krankenhaus Kirchberg, welches dank des Hubschraubers der Air Rescue innerhalb von wenigen Minuten am Unfallort war, versorgte den Schwerstverletzten, der anschließend ins Krankenhaus Kirchberg geflogen wurde.

Marnach, 21 novembre 2008

Un ouvrier qui travaillait sur un chantier à Marnach a eu un accident de travail. L'homme a fait un malaise alors qu'il

se tenait sur une échelle à plus d'un mètre et demi du sol. Il est alors tombé en arrière sur le béton la tête en avant. Comme la victime avait perdu connaissance pendant quelques minutes, le médecin qui s'était rendu sur les lieux en hélicoptère, a décidé, après examen, que le blessé soit hélicoptéré à la clinique d'Ettelbruck à titre préventif.

Irrel (D), 21. Dezember 2008

Das Notarztteam des Rettungshubschraubers AR3 der Luxembourg Air Rescue wurde gerufen, nachdem ein 39-jähriger Mann in Irrel die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und sich mit seinem PKW überschlagen hatte. Der Mann zog sich schwere Verletzungen zu. Die AR3 Crew musste schnell

und professionell handeln. Vor Ort wurde sofort notärztliche Versorgung geleistet. Der anschließende Flug ins Krankenhaus verlief problemlos.

Aspelt, 22 décembre 2008

Deux véhicules se sont percutés de front dans le rond point d'Altewies à la sortie d'autoroute Aspelt de l'autoroute A13. Le choc a été très violent. Alors que les deux conducteurs ont été légèrement blessés, la passagère d'un des véhicules s'est retrouvée coincée dans l'habitacle. Grièvement blessée, elle a dû être désincarcérée par les secours. Après stabilisation, elle a été évacuée par l'hélicoptère d'Air Rescue jusqu'à l'hôpital de garde.



Schwerer Autounfall bei der Autobahnautofahrt Altewies



In Wintger wurden zwei Personen bei einem Motorradunfall schwer verletzt



Bei einem Unfall in Schandel musste ein Mann mit schweren Kopfverletzungen schonend in die nächste Klinik geflogen werden

Trierweiler (D), 31. Dezember 2008

Am Silvestermorgen des vergangenen Jahres kam es auch in Deutschland zu gefährlichem Eisregen. Innerhalb einer Stunde kam es zu 15 „Glatteisunfällen“. Meist blieb es bei Sachschäden. Bei einem Unfall mit leichtverletzten Personen musste die Air Rescue aus Luxemburg zum Einsatz kommen, da glatteisbedingt kein Rettungswagen die Unfallstelle erreichen konnte.

Wintger, 03. Januar 2009

Zu einem schweren Motorradunfall kam es auf der Strecke zwischen Wintger und Asselborn. Zum Unfallhergang gibt es noch keine genauen Angaben. Zwei Personen wurden hierbei verletzt, eine schwer. Der Rettungshubschrauber flog den Schwerverletzten umgehend ins diensthabende Krankenhaus.

Schandel, 12. Januar 2009

Beim Verladen von Rindern rutschte ein Mann aus und schlug mit seinem Kopf gegen die Kante eines Betonsockels. Der Mann erlitt schwerste Verletzungen im Kopfbereich. Nach der notärztlichen Erstversorgung wurde der Patient ins Krankenhaus Ettelbrück geflogen.

Goebange, 17 janvier 2009

Un homme a été grièvement blessé dans la matinée à Goebange-Windhof. Dans une forêt privée, quatre hommes faisaient des travaux d'entretien. Lors d'un tronçonnage, un arbre, avec un tronc de 25 centimètres de diamètre, est tombé sur un des quatre hommes.

Le médecin urgentiste de la clinique de garde à Ettelbruck s'est aussitôt rendu en hélicoptère sur les lieux de l'accident. La victime a été héliportée jusqu'à l'hôpital.



Schwierige Bergung eines Arbeiters bei Urspelt. Nur mit Hilfe aller Rettungskräfte und den anwesenden Waldarbeitern konnte der Schwerverletzte geborgen werden

Le véhicule s'est alors écrasé contre un arbre bordant la route. Grièvement blessée, elle a été évacuée par l'hélicoptère Air Rescue dans l'hôpital de garde.

Urspelt, 30. Januar 2009

Während Waldarbeiten in Urspelt kam es zu einem schweren Arbeitsunfall, als ein Arbeiter von einem fallenden Baum getroffen wurde. Das Notarztteam, das nach kurzer Flugzeit am Einsatzort ankam, versorgte den schwer verletzten Mann an der Unfallstelle und bereitete ihn für den Transport vor. Dank eines guten Zusammenspiels der Einsatzkräfte und der Waldarbeiter konnte der Mann sicher durch das äußerst unwegsame Gelände zum Hubschrauber transportiert werden und schonend ins nächst gelegene Krankenhaus geflogen werden.

Allerborn, 28. Januar 2009

Beim Verlassen einer Tankstelle in Feitsch bei Allerborn prallte ein PKW mit einem herannahenden Bus zusammen. Sofort wurde der Notarzt aus Ettelbrück benachrichtigt, der mit dem Hubschrauber der Air Rescue innerhalb von wenigen Minuten vor Ort war. Die Untersuchung durch das Notarztteam ergab, dass der Patient zur weiteren Behandlung in ein Krankenhaus geflogen werden musste.

Mamer, 30 janvier 2009

Un accident de circulation s'est produit sur la route entre Mamer et Kopsstal pendant l'heure de midi. Une jeune femme a perdu le contrôle de son véhicule sur une route en ligne droite.

Palzem (D), 13. Februar 2009

In Palzem, auf der deutschen Moselseite gegenüber von Stadtbredimus, kam es zu einem schweren Verkehrsunfall. Ein Motorrad mit Beiwagen kollidierte aus unbekannter Ursache mit einem Auto. Das Motorrad wurde mit seinem Beiwagen durch die Wucht des Aufpralls in die Luft geschleudert. Der Fahrer und der Beifahrer wurden schwerst verletzt. Das schnellst verfügbare Notarztteam der Air Rescue wurde angefordert und versorgte die Patienten noch an der Unfallstelle.

Fortsetzung S. 14



Ersthelfer vor Ort bei einem schweren Arbeitsunfall in Goebange



Professionelle Zusammenarbeit aller Einsatzkräfte bei einem Autounfall in Mamer



Die Air Rescue vor Ort in Palzem

Forbach, 29 janvier 2009

A Forbach (F), une fillette d'un peu plus de deux ans a été grièvement brûlée dans un incendie. Alors que le feu se propageait rapidement, la petite fille qui n'avait pu s'échapper est restée dans l'incendie jusqu'à l'arrivée des pompiers, 5 à 10 minutes plus tard.

L'enfant grièvement brûlée a été transportée en urgence à la clinique de Forbach. Dès l'admission, il était clair qu'il faudrait transférer la petite victime vers un centre spécialisé. Il a été rapidement décidé d'évacuer l'enfant vers la Clinique Universitaire de Mannheim (D). Etant donné l'urgence et la distance à parcourir, le choix du transport hélicoptéré s'est imposé d'emblée.

Dans cette région transfrontalière (Sarre-Lorraine-Luxembourg), trois hélicoptères peuvent assurer la couverture des urgences, il s'agit de : l'hélicoptère situé à Saarbrücken à l'hôpital de Winterberg, l'hélicoptère de l'hôpital central de Nancy et celui de la Luxembourg Air Rescue, basé au Findel. Apparemment, les pilotes français ne disposent pas des qualifications nécessaires pour quitter le territoire français. L'hélicoptère allemand, lui, n'était pas disponible. C'est alors que la Luxembourg Air Rescue a été sollicitée pour réaliser ce transfert.

L'hélicoptère du Findel a quitté immédiatement avec une équipe spécialisée à son bord (médecin et infirmier anesthésiste) et a pu transférer rapidement la pauvre fillette vers l'unité qui pourrait lui prodiguer les soins nécessaires.

Die ausländische Presse berichtete hierzu:

Gelungen? Die Luftrettung und die Überwindung der Grenzen

Es ist ein Albtraum für die Bewohner einer Grenzregion – die sonst so geschätzte Nähe des Nachbarlandes kann in einem Notfall die Rettung eines Menschenlebens gefährden. [...] Nun gibt es erstmals Positives zu vermelden. Barbara Spitzer berichtet, wie die kleine Anjali aus Forbach gerettet wurde und hinterfragt, ob wirklich alles reibungslos gelaufen ist.

Ein Notfall in Forbach. Mitten in der Stadt brennt eine Wohnung. Zwei Kinder und ihre Eltern können sich retten. Doch die zweijährige Anjali wird erst von der Feuerwehr aus den Flammen geholt, ohne Bewusstsein und mit schwersten Verbrennungen. Sie wird ins Krankenhaus Marie-Madeleine in Forbach eingeliefert [...]. „Die Haut des kleinen Mädchens war zu 50 Prozent verbrannt, das bedeutet Lebensgefahr, und da zählt jede Minute“, sagt Dr. Michel Legagneur, Chefarzt in der Abteilung Pädiatrie der Forbacher Klinik. [...] „Wir haben Zeit verloren als wir versuchten, ein Bett für das Mädchen zu finden, weil alle Spezialkliniken in Frankreich, also Metz, Strasbourg, Nancy und Paris belegt waren“, erläutert Michel Legagneur. Aus dem Notfallteam ergreift der deutsche Anästhesist Uwe Barr, der zufällig Dienst hat, die Initiative. Weil er im Behandlungsraum keine Auslandsleitung hat, ruft er von der Pforte aus die Rettungsleitstelle auf dem Saarbrücker Winterberg an. Die Mitarbeiter finden schnell ein freies Bett in einer Spezialklinik in Mann-

heim. Barr muss nun den Lufttransport klären. Der Hubschrauber in Nancy steht nicht zur Verfügung. Die nächste Anlaufstelle ist Christoph 16 in Saarbrücken. Aber auch hier lehnt die Leitstelle ab, weil es um einen Verlegungsflug geht, nicht um eine Rettung direkt am Unfallort [...]. Der nächste verfügbare Rettungshubschrauber steht in Luxemburg bereit, erfährt Barr von der Leitstelle. Eine halbe Stunde später ist der Luxemburger Hubschrauber da. Er holt Anjali gegen 17.30 Uhr vom Schlossberg in Forbach ab, drei Stunden nach dem Brand bei ihr zu Hause. Ein Fall von reibungsloser grenzüberschreitender Zusammenarbeit? Ja, meint Thomas Schlechtriemen. „Ich denke, das ist ein Beispiel wo es gut geklappt hat, Die drei Länder, Luxemburg, Frankreich und Deutschland haben ihre Rettungssysteme so abgestimmt, dass es in ein bis zwei Stunden, also relativ zügig, ablief.“

Die Rettungsleitstelle in Metz, das Centre 15, räumt ein, dass es ein Glücksfall war, dass ein deutscher Arzt, der Französisch spricht, Dienst hatte. Andernfalls hätte die Verlegung der kleinen Anjali wegen der Sprachbarriere wohl noch länger gedauert. [...]

Ein weiterer Haken: Noch immer dürfen nicht alle Rettungspiloten von Lothringen nach Deutschland fliegen, einigen fehlt die Lizenz dazu. Eine große Hilfe wäre eine grenzübergreifende Leitstelle, doch das ist Zukunftsmusik. [...] Bleibt zu wünschen, dass diese Art der trinationalen Rettung künftig auch ohne glückliche Zufälle möglich wird.

Quelle: www.sr-online.de



Buerglënster, den 23. Dezember 2008

Leif Mataarbechter vun der LAR,

Heimat wollten mir eis kuerz zreckmelden fir iech ze soen wou mer drun sinn a wéi et eis geet zënter dass mir nés hei Heem sinn.

Och wann de Paul nach net esou gudd drun ass an och wann mir nach e laangen a schweiren Wée virun eis hun, denken mir ëmmer erem un den Aasatz vun der LAR, déi eis den 19. September vun Dijon op Lëtzebuerg zreckbruecht huet.

Dé Moment, wou d'Doktesch an den Infirmier vun der LAR zu Dijon an d'Zëmmer erankomm sinn an eis „Moien“ gesoot hun, werten mir nie vergiessen. Eng Woch laang hun mir teschend Liewen an Douf gehaangen a wussten net méi wéi et weider goen sollt. Mir hun eis eleng a verluer gefillt.

Vun do un, wou d'LAR d'Organisatioun an d'Hand geholl hat gong et ons besser.

D'Art a Weis wéi dir dat gemaach huet war wonnerbar. Et huet alles geklappt, esouwuel virun, ewéi während dem Transport. D'Kommunikatioun ënnert den Dokteren vum CHL, vun der LAR an vun der Klinik vun Dijon an d'Explikatiounen déi dir weider un eis gin huet, hun eis berouegt. Angscht haten mir keng méi. Mir waren net méi eleng.

Vun hei aus, haut aus dem Rehazenter, soen mir iech nach eemol „villmols Merci fir alles“ an virun allem fir déi léif Wieder déi dir am richtigen Moment fir eis fond huet.

Zousätzlech wënschen mir iech weider Erfolge a Kraaft fir déi next Aasatz am Neien Joer an schéin Feiertég déi dir hoffentlech zesammen mat ären Familien doheem verbrennen kënn.

Bob, Elly a Paul F.

Nach emol villmols Merci fir dat, wat dir fir mäin Mann an och fir mech gemaach hutt. Ouni Iech wier ech verluer gewierscht. Och ee Merci un dat léift Personal um Telefon Nicole an Karin an un d'ganzt Direktioun. An mir sin och dem Marcel an sengem Aarbechtskolleg dankbar fir déi Aarbecht, déi si gelescht hun Familie P.

Wir möchten uns ganz herzlich bedanken für den perfekten und reibungslosen Rücktransport im September 2008 von Stralsund nach Luxemburg. Wir wünschen dem ganzen Team von Air Rescue für das Jahr 2009 die allerbesten Wünsche
F.-L.

J'ai beaucoup apprécié votre bonne intervention lors de mon rapatriement d'Inde fin octobre et je vous en remercie vivement. Cela m'a permis de me reposer et de me faire soigner entièrement à Ettelbruck.
J.C.



Anlässlich ihres 80. Geburtstages verzichtete Frau M. Thill-Lessure auf Geschenke und rief dazu auf die Stiftung der Luxembourg Air Rescue zu unterstützen. Es kam eine wirklich stolze Summe zusammen, welche Frau Thill-Lessure gemeinsam mit ihrer Tochter und ihrem Enkel persönlich der LAR überreichte. Während eines Besuches am Findel konnte sie sich von der Wichtigkeit der Luftrettung in Luxemburg und der ganzen Welt ein Bild machen. Wir danken Frau Thill-Lessure herzlichst für diese großzügige Geste.

Retrouvez l'univers de la téléphonie mobile et bien plus encore chez LUXGSM

LUXGSM
ALWAYS WITH YOU



Helpline gratuite 24h/24 et 7j/7: GSM 4321 - Tél. fixe 8002 4321 - www.luxgsm.lu

LUXEMBOURG-GARE BELLE ÉTOILE | CITY CONCORDE | DUELDANGE | ESCH-SUR-ALZETTE | ETTTELBRUCK | JUNGUNSTER | KIRCHBERG | REDANGE | TROISVIÈRGES

Silberpfeil in neuem Glanz

Ein neues Kleid für die LAR Flotte



Entfernung des alten Lacks und Entfettung der Struktur

Die Learjet 35 Flotte der Luxembourg Air Rescue wird dieses Jahr progressiv ein neues Kleid erhalten. Die Flugzeuglackierung hat neben dem Identifizierungswert eine primäre schützende Funktion, welche die Kabine und die Flugflächen vor Korrosion schützt.

Über die Jahre strapazieren kleine Mengen an Kerosin, Hydraulikflüssigkeit und Öl, sowie Steinschlag und salzhaltige Luft den Lack.

Die Lackierung soll ebenfalls sehr elastisch sein, damit es nicht zu Rissbildungen durch die extremen Temperatur-

und Druckschwankungen kommt. In der afrikanischen Sonne ist der LAR Learjet Temperaturen von 45 °C ausgesetzt, auf zwölf Kilometer Flughöhe sind es eisige -65 °C. Aus diesen Gründen wird eine Lackierung prinzipiell nach fünf bis sieben Jahren erneuert.

In den letzten Jahren wurden die Flugzeuglacke speziell im Metallbereich stark weiterentwickelt. Die LAR hat einen neuen, strapazierfähigen und umweltverträglichen Metalllack gewählt.



Eine spezielle Grundierung auf der Außenhaut sorgt für die optimale Haftung der Lackierung

Ende Januar wurde der erste LAR Jet in einem spezialisierten Unternehmen mit dem neuen Silberkleid versehen.

Der alte Lack wurde chemisch entfernt, so dass die Aluminiumstruktur des Flugzeuges sichtbar wurde. Nach einer gründlichen Entfettung wurde die gesamte Struktur auf eventuelle Korrosionsspuren und Unebenheiten untersucht. Anschließend wurde die erste der insgesamt sechs Farbschichten mittels spezialisierten Hochdrucklackierpistolen aufgetragen. Bei dieser ersten Schicht handelt es sich um eine Grundierung, die die Haftung auf der Aluminiumhaut garantiert. Der anschließend aufgetragene Füller wurde nach dem Abtrocknen abgeschliffen, so dass sich eine glatte und ebene Oberfläche bildete.

Die Farbschicht hatte dann eine Stärke von ca. 30 µm(*), was der Hälfte



Details wurden durch spezielle Klebebilder aufgetragen



eines Menschenhaares entspricht. Als Nächstes wurde eine dünne Schicht Grau aufgetragen, gefolgt von zwei Schichten Silberlack. Diese drei Farbschichten haben eine Stärke von ca. 70 µm. Als Letztes wurde der Klarlack aufgetragen.

Separat wurden die jeweils blauen, roten, weißen und gelben Flächen und Markierungen lackiert. Einige Details wurden mittels spezieller Klebebilder aufgetragen.

Am Ende wurden sämtliche Flugflächen wieder instal-



Atelier spécialisé pour tout genre de construction, de transformation, de réparation et de peinture pour véhicules automoteurs et non automoteurs



CARROSSERIE **COMES & CIE**

Zone Industrielle «Bombicht» • L-6947 NIEDERANVEN
Tél.: (352) 34 11 32-1 • Fax: (352) 34 11 30
e-mail: info@comes.lu www.comes.lu

liert und kalibriert, das Flugzeug noch gewogen und der Schwerpunkt genau ermittelt.

Nach 400 Arbeitsstunden hat die LX-TWO nun eine neue 140 µm starke und glänzende Außenhaut, deren Gesamtgewicht ca. 40 kg beträgt. Nachdem die „Release to Service“ erteilt wurde, steht der Jet nach drei Wochen Bodenstandzeit wieder der Luftrettung zur Verfügung.

(*) Ein µm entspricht einem Tausendstel Millimeter



Der Learjet LX-TWO auf dem Weg zu seinem ersten Einsatz nach seiner Verjüngungskur

Und im Notfall?

Zusätzliche Sicherheitssysteme reduzieren das Risiko auf ein Minimum

Das Fliegen im Ambulanzwesen ist etwas Besonderes. Im Gegensatz zu Piloten von Passagierflugzeugen, die bereits weit im Voraus einen Dienstplan haben, ihre Flugrouten kennen und auf bekannten Flughäfen landen, weiß der Pilot eines Ambulanzjets meist erst 2 Stunden vor dem Start, wohin die Reise geht und wo er zwischenlanden wird. Oftmals landet der Pilot auf ihm unbekanntem Flughäfen. Mit ihren Ambulanzjets flog die LAR allein im Jahr 2008 mehr als 260 verschiedene Flughäfen an, zumeist kleinere Flughäfen, um einen langen Krankentransport auf der Straße vom Krankenhaus bis zum Flughafen zu vermeiden. Umso wichtiger ist eine gute und detaillierte Vorbereitung vor jedem Flug.

bumkehr kommt häufig nicht nur im Ausnahmefall zum Einsatz, sondern auch oft beim normalen Bremsvorgang, um den Verschleiß der Radbremsen zu reduzieren.

Bei der LX-ONE, einem der drei Learjets der LAR, ist diese zusätzliche Bremsvorrichtung keine Schubumkehr, sondern ein Bremsschirm. Eine Besonderheit, die vor allem bei Militärflugzeugen Anwendung findet. Bekannt ist dieser Bremsschirm auch durch die Bilder des landenden Space Shuttles.

Der Bremsschirm bietet ein zusätzliches Sicherheitspolster. Vor allem im seltenen Fall eines Triebwerksausfalls bei



Bremsschirm: Landehilfe für Flugzeuge zur Verkürzung der Landerollstrecke; meist im Heck untergebrachter auswerfbarer Bänderschirm zur Erzeugung eines großen Luftwiderstandes
Quelle: Meyers Lexikon, www.lexikon.meyers.de

Um den nächsten und am besten geeigneten Flughafen auszuwählen, muss die notwendige Start- und Landebahn berechnet werden. Hierbei spielt vor allem die Bremswirkung des Flugzeuges eine entscheidende Rolle. Die Bremsvorrichtungen an einem Flugzeug sind übrigens am meisten gefordert beim Start, auch wenn sie da normalerweise nicht benötigt werden. Das liegt daran, dass bei der Startstreckenberechnung immer ein Triebwerksausfall zum ungünstigsten Zeitpunkt angenommen werden muss. Für diesen sehr seltenen Notfall muss dann die verbleibende Startbahnstrecke ausreichen, um das Flugzeug zum Stehen zu bringen.

Jedes Flugzeug verfügt allerdings immer über eine zusätzliche Bremsvorrichtung, die nicht in diese Berechnungen mit einfließt und somit eine zusätzliche Bremskraft darstellt. Gängig ist hierbei die Schubumkehr. Hierbei wird an jedem der Triebwerke, die bis dahin nach hinten ausströmende Luft nach schräg vorne umgeleitet. Dazu verschließen große Klappen die Auslasskanäle. Die sich gleichzeitig öffnenden Umlenkblätter leiten den Strahl nach schräg vorne. Es entsteht Schubumkehr, allerdings mit deutlich weniger Kraft als ein möglicher Vorwärtsschub. Die Schu-

dem die Bremswirkung der Schubumkehr versagt.

Einmal im Jahr führt die LAR eine Probeauslösung des Bremsschirmes durch, um sicher zu gehen, dass dieser ordnungsgemäß funktioniert. Da das Zusammenpacken des Bremsschirmes nur durch geschultes Personal erfolgen darf, erfolgt diese Probeauslösung meist bei der Landung, wenn das Flugzeug in die Wartung geht. Es besteht allerdings die Möglichkeit einen Reserveschirm mit an Bord zu führen und somit den Schirm zu wechseln, falls kein geschultes Bodenpersonal vor Ort ist.

In seiner 20-jährigen Geschichte kam es auch bei der LAR einmal zur Auslösung des Bremsschirmes. Auf dem Flughafen Findel platzte ein Reifen eines Learjets, der Pilot zog den Bremsschirm und konnte somit den Jet sicher und wohlbehalten, ohne weitere Gefahren für die Crew, anhalten. Alle Piloten der LAR werden durch regelmäßige Simulatortrainings auf solche Fälle vorbereitet und wissen genau, wie sie im Falle eines Defektes handeln müssen.

Werden Sie Mitglied

JA, ich möchte LAR Mitglied werden! Ich unterstütze damit die lebensrettende Arbeit der LAR. Bei bezahltem Beitrag habe ich außerdem die Sicherheit, dass mich die LAR im medizinischen Notfall aus dem Ausland zurückholt.

Devenez membre

OUI, je souhaite devenir membre LAR! Je soutiens ainsi le travail sauveur de LAR. En payant la cotisation, j'ai également la certitude que LAR me rapatrie de l'étranger en cas d'urgence médicale.

bitte ausfüllen und einsenden / veuillez remplir et renvoyer

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

- Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (45 EUR pro Person / par personne)
 Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (79 EUR pro Familie / par famille)

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)

Name, Vorname / Nom, Prénom _____

Straße, Hausnummer / Rue, n° _____

PLZ, Ort / Code postal, Localité _____

Telefon privat / Téléphone privé _____

Handy / Mobile _____

E-Mail _____

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro de la 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 noms des membres de la famille ainsi que leur date de naissance:

_____ m / w

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

m / w

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

m / w

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

m / w

Name, Vorname, Geburtsdatum / Nom, Prénom, Date de naissance

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Der/die Unterzeichnende (Name, Vorname) _____

erlaubt hiermit der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen.

Bank oder CCP _____

Konto Nr. (IBAN) _____

Je soussigné(e) _____

autorise la Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. à débiter le montant de la cotisation annuelle de mon compte n° (IBAN) _____

auprès de la banque ou des CCP _____

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.

LAR A.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités personnelles et techniques et suivant les moyens existants. Concernant l'exécution des missions, LAR A.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. LAR A.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

Datum / Date _____ **Unterschrift / Signature** _____



«Offrir un service large et compétent pour les besoins du Luxembourg »

Interview avec le chef de service du Service National de Néonatalogie Intensive Dr Jean Bottu

La néonatalogie est la branche de la pédiatrie qui concerne les nouveaux-nés. L'équipe de néonatalogie intervient pour aider les nouveaux-nés qui ont du mal à s'adapter à ce nouvel environnement et intervient également pour soigner les enfants qui naissent avec des malformations. Dr Jean Bottu, pédiatre spécialisé en néonatalogie depuis plus de 15 ans, travaille depuis 10 ans au Luxembourg dans le Service de Luxembourg.

Quelle est la mission du Service National de Néonatalogie Intensive (SNNI) ?

Dans ce véritable centre de compétences, il s'agit de mettre à profit toutes les ressources dont nous disposons afin de garantir les meilleurs services possibles en néonatalogie intensive et d'assurer par le SAMU néonatal le transport médicalisé des nouveaux-nés vers notre service ou vers un centre spécialisé à l'étranger.

Pour exercer la néonatalogie intensive, il faut avoir la masse critique (au moins 5.000 naissances) et l'infrastructure, c'est-à-dire l'architecture et le personnel qualifié.

Est-ce que les pédiatres du SAMU néonatalogie ont suivi une formation spéciale ?

Les pédiatres néonatalogues ont une formation spéciale d'au moins 2 ans en néonatalogie et ils sont accrédités dans ce domaine de la médecine. Il n'existe pas encore de formation uniforme en Europe, mais nos médecins ont tous une formation spécifique, tout en sachant qu'il y a un volet de néonatalogie dans les études générales de pédiatrie. Par ailleurs, nos 5 médecins permanents ainsi que deux médecins supplémentaires pour assurer la garde 24h/24 7j/7 suivent de manière régulière des cours de formation continue.

Comment le SAMU néonatalogie est-il organisé? Quelles maternités au Grand-duché font appel à vos services ?

Le service de néonatalogie accueille des enfants de toutes les maternités du Grand-duché du Luxembourg et assure leur transport par une garde permanente sur place jour et nuit, 365 jours par an avec 7 pédiatres formés en néonatalogie intensive. Elle se situe dans la « Kannerklinik » au Centre Hospitalier du Luxembourg. Cette garde est doublée, c'est-à-dire lorsqu'une équipe est partie en mission, une autre tient la garde à la clinique. Les maternités demandeuses, à côté de la Maternité de Luxembourg-Ville, sont les autres maternités du Luxembourg qui n'ont pas une propre infrastructure spécialisée de SNNI, à savoir la Clinique Docteur Bohler du Kirchberg, l'Hôpital

tal Saint Louis à Ettelbruck, la Clinique Emile Mayrisch à Esch/Alzette et la Clinique Saint Joseph à Wiltz.

Dans ces maternités, lorsqu'il y a une urgence néonatale qui nécessite un séjour en néonatalogie intensive, la clinique en question appelle directement le SNNI à la « Kannerklinik » qui est de garde jour et nuit. Le transfert peut être organisé très rapidement étant donné que le médecin qui l'organise et le réalise est de garde sur place au CHL.

Dès le moment où les petits patients sont entre nos mains, notre responsabilité commence. Souvent lorsque les gynécologues constatent, grâce à l'échographie, une anomalie AVANT la naissance du bébé, ils transfèrent les futures mamans à leurs confrères du CHL pour leur permettre d'accoucher directement au service de néonatalogie. Ce transfert s'appelle « transfert in utero », il facilite le processus d'intervention pour les nouveaux-nés malades à la naissance et il est beaucoup plus sûr pour la maman et le bébé qu'après la naissance.

Quels sont les cas les plus fréquents pour un transfert dans votre station? Quand transférez-vous des bébés à l'étranger ?

Les cas les plus fréquents sont des bébés qui sont nés au Grand-duché et qui présentent un problème ou un autre nécessitant d'être traités au Service National de Néonatalogie comme par exemple les prématurés ou les infec-

Dr. Jean Bottu
Chef de service du
SAMU néonatalogie
en action





U63 SERVICE NATIONAL
DE NEONATOLOGIE

CHAMBRES 630-636



tions néonatales. L'hôpital Kirchberg dispose d'une unité de néonatalogie non intensive qui lui permet de garder les bébés « malades » n'ayant pas besoin de soins intensifs. Des 6.000 naissances au Luxembourg, il y a environ 10% des bébés qui ont besoin de soins néonataux particuliers dont 10% de soins intensifs après leur naissance.

Les bébés viennent ici au SNNI jusqu'au moment où ils peuvent soit retourner à domicile soit retourner dans le service néonatal non intensif si la maternité qui les a envoyés dispose de telles possibilités (Hôpital Kirchberg). Les pathologies sont le plus souvent les suivantes :

- Les prématurés, c'est-à-dire les enfants nés avant terme, avant la 37^{ème} semaine,
- Les bébés de petit poids, c'est-à-dire les enfants qui ont un faible poids par rapport à leur âge, moins de 2000gr,
- Les nouveaux-nés à terme qui sont malades à la naissance, comme par exemple une infection ou une détresse respiratoire,
- Les bébés atteints de pathologies ou d'une malformation nécessitant une intervention chirurgicale,
- Les bébés nécessitant une surveillance particulière.

L'organisation des soins en néonatalogie doit se faire en réseau, afin de permettre aux bébés, qui en ont besoin, d'avoir accès aux soins adaptés à leurs problèmes. Les problèmes simples sont réglés à la maternité, d'autres problèmes plus compliqués nécessitent une hospitalisation en néonatalogie non intensive (exemple : prématuré entre 32 et 37 semaines, poids de naissance entre 1500 et 2000g) comme au Kirchberg. Les problèmes plus compliqués justifient l'admission en néonatalogie intensive. Nous offrons la prise en charge pour les problèmes qui nécessitent des soins néonataux intensifs et non intensifs.



Mais nous transférons les bébés aussi à l'étranger lorsqu'ils ont par exemple un problème cardiaque sérieux ou une maladie très rare. Très compétents dans le domaine des prématurés et pour les maladies respiratoires par exemple, nous ne faisons pas de chirurgie des malformations cardiaques congénitales au Luxembourg. Dès qu'un tel problème survient, nous transférons le plus souvent les nouveaux-nés à l'hôpital Saint-Luc à Bruxelles. Nous disposons d'une bonne collaboration avec d'autres hôpitaux de références dans les pays limitrophes pour certaines maladies rares ou complexes.

Concernant le transport des nouveaux-nés, à quoi faut-il faire essentiellement attention ? Quelles sont les particularités ?

Tout d'abord il faut veiller à ce que la température du bébé soit correcte, particulièrement pour les prématurés très sensibles aux variations de température. Notre couveuse de transport est toujours branchée au courant électrique et est chauffée en permanence pour être à bonne température en toute circonstance. Ensuite, nous ne transportons pas le bébé avant que sa situation cardio-respiratoire ne soit pas stabilisée. Il faut que le transfert se fasse sans situation aiguë et il faut limiter au minimum les problèmes potentiels lors du transport.



Quels sont les atouts d'un transport en hélicoptère ?

Quand est-ce qu'on l'utilise ? Où se trouvent les couveuses transportables ?

Son grand avantage c'est la rapidité par rapport à la distance et le grand confort. Un hélicoptère produit 7 fois moins de vibrations et de secousses qu'une ambulance terrestre. Nous faisons appel à l'hélicoptère quasi de manière générale pour les transferts de bébés qui doivent être traités à l'étranger, comme par exemple à Bruxelles ou encore pour des transferts de Wiltz ou d'Ettelbrück vers le centre-ville de Luxembourg.

On n'utilise pas l'hélicoptère pour du « porte à porte », car l'ambulance est plus rapide.

Le nombre de couveuses de transports dans les maternités au Grand-duché est restreint: 1 à Ettelbrück, 1 au Kirchberg et 3 au Service National de Néonatalogie Intensive dont une appartient à Luxembourg Air Rescue. Une 6^{ème}, qui appartient également à LAR, se trouve au Findel.

Merci beaucoup pour cet entretien

LAR Pedia-Bag

Kindermedizin auf höchstem Standard

Auch wenn jeder Patient den gleichen Stellenwert hat und die gleiche Fürsorge verdient, bedeutet der pädiatrische Notfall immer eine besonders hohe medizinische und mentale Herausforderung für die Rettungsmannschaft. In der Medizin sind Kinder keine kleinen Erwachsenen! Die Hauptproblematik liegt in den spezifischen Unterschieden zwischen dem Kind und dem Erwachsenen in Größe und Proportion, den physiologischen Abläufen und der Kommunikation.

Die Kindheit ist die Phase der Entwicklung des Menschen, in der er sich am schnellsten verändert (Siehe Tabelle)!

Diese Veränderungen beziehen sich nicht nur auf das Wachstum an sich, sondern auch auf die Proportion zwischen den einzelnen Gliedmaßen. Aus diesem Grund ist es ein weit verbreiteter Irrglaube, dass das im Notfall verwendete Material das gleiche wie bei Erwachsenen sei, nur „eine Nummer kleiner“. Die Ausrüstung muss jeder Entwicklungsphase des kleinen Patienten angepasst sein, will man schnell und effektiv auf eine gefährliche Situation reagieren.

Die korrekte Einschätzung eines pädiatrischen Notfalls, Grundlage einer angemessenen Therapie, verlangt die Berücksichtigung der unterschiedlichen Physiologie eines jeden Kindes. Ein Beispiel ist die Tatsache, dass selbst kritische Zustände, wie der Beginn eines Schocks, lange Zeit unentdeckt bleiben können. Dies liegt an der Fähigkeit der Kinder diese Vorgänge lange Zeit zu „kompensieren“. Dadurch werden signifikante Symptome erst dann sichtbar, wenn diese Kompensationsmechanismen an ihre Grenzen stoßen und sich eine scheinbar stabile Situation rasch in eine akut lebensbedrohliche verwandelt. Die Rettungsmannschaft muss in der Lage sein,



solche Entwicklungen schnell zu erkennen, um kreislaufstabilisierende Maßnahmen einleiten zu können. Auch hier ist die passende Ausrüstung von entscheidender Bedeutung, damit keine wertvollen Sekunden verloren gehen.

Ein weiterer oft vernachlässigter Punkt ist die verminderte Kommunikationsmöglichkeit. Insbesondere im Säuglings- und Kleinkindalter, wo der Patient keine verbalen Auskünfte über Lokalisation, Art des Schmerzes, oder allgemein über die gesundheitliche Situation geben kann, ist es unerlässlich, dass der Notarzt neben seinem Einfühlungsvermögen und seiner Erfahrung auch das nötige Material zur Verfügung hat, um eine erste Diagnose erstellen zu können.

Die Überlegungen, wie die Luxembourg Air Rescue der Herausforderung « Patient Kind » gerecht werden könne, führten zur Geburt des LAR Pedia-Bag. Ziel war es, das komplexe Equipment, welches zu einer adäquaten Behandlung eines pädiatrischen Notfalls benötigt wird, in eine transportable Form zu bringen, wobei die Übersichtlichkeit und der schnelle Zugriff stets gewährleistet sein muß.

Der Pedia-Bag

Die einzelnen Einteilungen dieses Bags sind nach spezifischen medizinischen Handlungen geordnet. So wird gewährleistet, dass zum Beispiel im Falle der Notwendigkeit einer Intubation, sich alles an einem Platz befindet und nicht wertvolle Zeit beim „Wühlen“ verloren geht. Des Weiteren wird diese Tasche in regelmäßigen Abständen auf ihre Vollständigkeit geprüft. Das dabei angewandte Rotationsprinzip gewährleistet, dass jeder Mitarbeiter den Inhalt des Pedia-Bags genau kennt. Dies dient wiederum dem Ziel, bei Bedarf das benötigte Material schnellstmöglich griffbereit zu haben.

Farbcodes passend zur Größe

Die Besonderheit des Pedia-Bags ist der farbcodierte Schultergurt, welcher als Lineal für eine schnelle Größenbestimmung von Kindern genutzt werden kann (siehe Foto). Die ebenfalls farbcodierten Innentaschen sind für den schnellen Zugriff mit größen-spezifischen medizinischen Materialien bestückt. Ein Handgriff genügt und die Rettungsmannschaft verfügt im Ernstfall über alles was notwendig ist, um schnell die lebensrettenden Maßnahmen einleiten zu können.

Alter	Körpergröße	Körpergewicht
Neugeborenes	ca. 50 cm	3-3,5 kg
4-5 Monate	ca. 60 cm	6-7 kg (Geburtsgewicht verdoppelt)
1 Jahr	ca. 75 cm	9-10,5 kg (Geburtsgewicht verdreifacht)
4 Jahre	ca. 100 cm	15-17,5 kg (Geburtsgewicht verfünffacht)
6 Jahre	ca. 120 cm	18-21 kg (Geburtsgewicht versechsfacht)
12 Jahre	ca. 150 cm	ca. 40 kg

Glückliche Zwillinggeburt

Der schwierige Transport von Neugeborenen



Die junge Familie W freute sich auf ihren neuerlichen Nachwuchs. Drei Jahre nach der Geburt ihres ersten Sohnes Yannick sollten im Mai 2008 die Zwillinge Dorian und Kilian zur Welt kommen. Die Schwangerschaft verlief unbeschwert und die beiden Ungeborenen wuchsen langsam im Mutterleib heran.

Doch wie so oft wollten auch diese Zwillinge früher als geplant das Licht der Welt entdecken und einen Monat zu früh setzten die Wehen ein. Die junge Mutter Manuela begab sich sofort gemeinsam mit ihrem Mann ins Krankenhaus Ettelbrück. Nur wenige Stunden später war es dann soweit. Zunächst kam Kilian mit 2,5 Kg Lebendgewicht zur Welt und 40 Minuten später Dorian mit 2,4 Kg.

Doch das Familienglück war getrübt, Kilian japste nach Luft, ein sofortiges Eingreifen war notwendig. Die pädiatrische Abteilung des Ettelbrücker Krankenhauses informierte sofort den SAMU Neonatologie der Kinderklinik Luxemburg. Dieser ist unter anderem auf Atemprobleme

bei Neu- und Frühgeborenen spezialisiert und konnte eine maximale Versorgung der Zwillinge gewährleisten.

Der Transport Neugeborener ist eine diffizile Angelegenheit. Bereits minimale Temperaturunterschiede können für ein krankes Baby lebensbedrohlich werden. Der Transport erfolgt aus diesem Grunde immer in einem Inkubator, einem Brutkasten, in dem immer eine konstante Temperatur herrscht und in dem die Atmung des Kindes kontrolliert und unterstützt werden kann. Die Transportzeit sollte so gering wie möglich gehalten werden und aus diesem Grund greift der Kindernotdienst von Luxemburg häufig auf die Hubschrauber der Air Rescue zurück. Die Alarmierung für Transfers zwischen verschiedenen Kliniken erfolgt durch den zuständigen Arzt des SAMU Neonatologie über die Alarmzentrale der LAR.

Nur wenige Minuten nach Alarmierung der Air Rescue durch Dr. Bottu konnte der Hubschrauber mit dem entsprechenden medizinischen Equipment, dem Inkubator und dem Team des SAMU Neonatologie nach Ettelbrück starten und die Zwillinge in die Kinderklinik fliegen. Die Zwillinge und vor allem Kilian erhielten sich glücklicherweise sehr schnell und konnten nach wenigen Tagen bereits nach Hause entlassen werden.



Nouvelle **Škoda**Superb

Nouveau site

Garage Tewes Serge S.à.r.l.
 23, rue Leon Laval
 L-3372 Leudelange
 Tél.: 407 470

SIMPLY CLEVER

Publicis 488 222 ©

Visites chez LAR

Nombreux étaient les visiteurs dans les installations de LAR ces dernières semaines. Outre les explications sur les activités de LAR et de son organisation, ils ont pu voir de près la flotte de la seule organisation de sauvetage aérien au Luxembourg et poser toutes leurs questions aux membres d'équipage des hélicoptères et avions.

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, n'hésitez pas à nous contacter :

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

Tel: +352 48 90 06 · Fax +352 40 25 63

www.lar.lu · info@lar.lu



Représentants de Namsa



Union Saint Pie X



Club Senior Uelzechtdall



Medizinstudenten aus Essen



Zonta Club



SPUERKEESS

Äert Liewen. Är Bank.

Vivre vos rêves? Réaliser vos projets?
A chaque étape de votre vie, vous pouvez
compter sur l'engagement de la BCEE.
Avec ses 75 agences et 1760 collaborateurs,
la BCEE s'engage à être votre partenaire
pour vous guider et vous proposer
des solutions adaptées à vos besoins.
C'est notre passion, notre engagement
parce que vos rêves sont aussi les nôtres.

**Pour vivre vos rêves,
comptez sur nous.**



Erste Hilfe für den Notfall

Kompetenz durch Erfahrung und Training

Wer kennt nicht die Fernsehreportagen und Action-Filme, in denen Notärzte und Sanitäter aus dem Rettungswagen oder Hubschrauber springen, um nach einem Unfall den Verletzten zu helfen. Solche Medienberichte über spektakuläre Einsätze vermitteln das zutreffende Bild eines hervorragend organisierten Rettungsdienstes. Dabei bleiben aber meistens die Voraussetzungen und Grenzen jedes - auch eines noch so guten - Rettungsdienstes ausgeblendet: Denn auch der bestorganisierte Rettungsdienst braucht einige Minuten, um nach der Alarmierung am Notfallort einzutreffen. In diesen oft über Leben und Tod entscheidenden Minuten, muss die Rettungskette aufrecht erhalten bleiben: durch Ersthelfer vor Ort. Jeder kann hierbei Erste Hilfe leisten und somit ganz entscheidend zum Überleben des Patienten beitragen und eventuelle Folgeschäden erheblich vermindern.



Erste Hilfe Ausbilder Stephan Prangenberg erklärt die Funktion eines Defibrillators

Die lebensrettende Wirkung der Ersten Hilfe konnte bereits in Studien nachgewiesen werden.

Entscheidend ist hierbei, dass in Wiederholungskursen das Wissen immer wieder aufgefrischt wird, um so auch die Hemmschwelle zum Helfen zu vermindern. Denn in der Ersten Hilfe sollte man vor allem keine Zeit verlieren.

„Man kann nichts falsch machen, außer, dass man nicht hilft“, so Dr. Jörn Adler medizinischer Supervisor der LAR und Erste Hilfe Ausbilder der ERC „European Resuscitation Council“ (siehe Kommentar Dr. Jörn Adler). Aus diesem Grunde wurden in den letzten Jahren die Erste Hilfe Regeln überarbeitet und vereinfacht. Der ERC hat im Jahr 2005 neue Standards zur Ersten Hilfe herausgegeben. Ziel dieser neuen Richtlinien ist es, die Erste Hilfe für jeden verständlich zu machen und somit auch den Laien zu motivieren, im Ernstfall Erste Hilfe zu leisten.

Damit auch LAR Mitarbeiter, die nicht aus dem medizinischen Bereich kommen, Erste Hilfe leis-



Der Jetpilot Christian Andres bei der Mund-zu-Mund Beatmung

ten können, stehen ihnen die Erste Hilfe Kurse offen. Für die Piloten der LAR sind diese Kurse Pflicht. Denn auch diese müssen häufig am Unfallort mithelfen, bis weitere Hilfe kommt. Dies ist meist der Fall bei Unfällen mit mehreren Verletzten.

Aus diesem Grund absolviert jeder Pilot einen Einführungskurs im „Basic Life Support“, sowie in regelmäßigen Abständen Wiederholungskurse. Diese Kurse werden von Mitarbeitern der LAR mit einer speziellen Ausbildung im Bereich der Erwachsenenfortbildung gehalten. Hierbei ist es wichtig, dass die Kurse regelmäßig aktualisiert werden und den neuesten Standards, die durch die ERC vorgegeben werden, angepasst werden.

Auch das medizinische Fachpersonal der LAR nimmt das Angebot der präklinischen Kurse an. Natürlich werden





Hubschrauberpilot Stefan Kürschner übt die Herz-Druck-Massage

für diese Mitarbeiter hierbei weiterführende Kurse angeboten, die speziell auf sie abgestimmt sind.

Diese „Advanced Life Support“ Kurse für medizinisches Fachpersonal sind keine Selbstverständlichkeit im Rettungswesen. Die Möglichkeit regelmäßig an solchen Kursen teilzunehmen, werden nur von wenigen Rettungsunternehmen angeboten. So auch bei der LAR, die durch Training, Lifelong Learning und Qualitätssicherung in 20 Jahren so erfolgreich wurde.

Die Kurse der LAR sind leider nur LAR Mitarbeitern zugänglich. Sollten Sie an einem Erste Hilfe Kurs interessiert sein, so bitten wir Sie, sich an die **Administration des services de secours** unter der Nummer 49 34 92 zu wenden. Das aktuelle Angebot finden Sie auch auf www.112.lu. Die **Croix Rouge Luxembourgeoise** bietet ebenfalls regelmäßig Erste Hilfe Kurse an (mehr Infos unter der Nummer 45 02 02 24 oder www.croix-rouge.lu).



Dr. Jörn Adler,
medizinischer Supervisor
bei der LAR und Erste
Hilfe Ausbilder bei der
ERC



„Erste Hilfe – warum ist sie so wichtig?“

Unser Körper ist auf die ununterbrochene Zufuhr von Sauerstoff angewiesen. Das empfindlichste Organ hierbei ist unser Gehirn. Stoppt der Blutfluss, wie es bei einem Herz-Kreislaufstillstand der Fall ist, dann verlieren wir nach ungefähr 10 Sekunden das Bewusstsein. Nach etwa 3 Minuten treten Gehirnschäden auf, die nach etwa 8 Minuten nicht mehr zu reparieren sind.

Dies kann man nur verhindern, indem man schnellstmöglich einen Minimalkreislauf herstellt. Als Maßnahmen hierzu zählen im Rahmen der Ersten Hilfe die Herzdruckmassage im Wechsel mit Beatmung, in der Fachsprache als Basismaßnahmen bezeichnet. Der Fachbegriff, der hierzu von den Fachgesellschaften geprägt wurde heißt „Basic Life Support“, BLS.

Diese Basismaßnahmen stellen die absolute Voraussetzung für eine erfolgreiche Wiederbelebung dar. Sie sind einfach zu erlernen. Falsch machen kann man im Prinzip nichts.

„Üben wie die Profis – Kurse von ERC und Co“

Ist der professionelle Rettungsdienst da, übernimmt er die Wiederbelebung mit seinen erweiterten Wiederbelebungssmaßnahmen, „Advanced Life Support“ kurz ALS genannt. Verschiedene Zusammenschlüsse von internationalen Fachgesellschaften geben hierzu etwa alle 5 Jahre Empfehlungen heraus, in denen die neuesten Erkenntnisse der Forschung einfließen. In Europa ist dies beispielsweise der europäische Rat für Wiederbelebung, „European Resuscitation Council“ (ERC), der Leitlinien herausgibt und Kurse anbietet, damit diese Leitlinien überall umgesetzt und trainiert werden. Diese Kurse beschäftigen sich übrigens nicht nur mit der Wiederbelebung – Kursinhalte sind auch die Sofortbehandlung aller akut lebensbedrohlicher Situationen.

Warum sollten nun Mitarbeiter im Rettungsdienst, die ja Profis sind, solche Kurse besuchen?

Bei jeder lebensbedrohlichen Situation ist es wichtig, dass jeder Handgriff sitzt. Die Maßnahmen und der Ablauf müssen völlig im Unterbewusstsein der Rettungsscrew verankert sein. Dies ist nur durch regelmäßiges Training erreichbar. Vergleichen wir es mit einem Profi Fußballer, der sicher weiß, wie man Fußball spielt und trotzdem täglich trainiert, damit die Bewegungsabläufe tief verankert werden.

A vos marques!

Prêts? Partez pour le marathon ?

Ça y est, vous avez franchi le pas et vous vous êtes inscrit au marathon de Luxembourg-Ville le 23 mai prochain. Les plus modestes d'entre vous ont opté pour le semi-marathon dans les rues de la capitale. Bravo. Ceux qui ont déjà participé aux précédentes éditions du « Night Run » en ont retiré une expérience inoubliable, et pas uniquement sur le plan de l'exploit sportif, mais en raison aussi de l'ambiance exceptionnelle qui accompagne cette course nocturne dans les rues de Luxembourg-Ville.

Qu'il s'agisse du marathon, du semi-marathon ou d'un simple jogging, il n'y a pas de place pour l'improvisation. Une bonne préparation des coureurs est indispensable, d'autant plus que le marathon de Luxembourg est loin d'être plat.



Voici quelques conseils de base qui vous seront utiles

Courir un marathon n'est pas anodin, car le corps va puiser dans ses dernières réserves et le marathonien sort de la course en état d'épuisement. Tout dépend bien sûr du degré de préparation.

Comme le printemps n'est pas encore revenu, la préparation va se faire pendant la « mauvaise saison ».

Une « préparation » à une course marathon dure entre huit et dix semaines. Il est en effet inutile de commencer trop tôt, ce qui aurait pour effet d'arriver le 23 mai prochain au départ du marathon « sur les rotules ».

La préparation dépend des coureurs : certains privilégient quatre séances de course par semaine, d'autres seulement trois, mais avec des exercices d'endurance couplés à des séances de vélo et même de natation.

Trois ou quatre semaines avant le départ du marathon, l'entraînement devient dur avec un kilométrage qui s'allonge et des sorties de plus en plus longues.

Certains coureurs n'hésitent pas à s'inscrire à une épreuve de semi-marathon, avec une distance divisée par deux par rapport à la course mythique quatre à cinq semaines

avant le marathon.

L'avant-dernière semaine avant la course doit être consacrée au repos et à l'allure de décontraction, si le sportif s'est correctement préparé durant quelques mois précédents.

Courir par temps froid

Il n'y a aucune contre-indication médicale à la pratique du « running » hivernal. Il est indispensable de bien s'équiper pour éviter de tomber malade. En hiver le short est à proscrire et à remplacer par un collant long. Le froid favorise les problèmes au niveau des ligaments et des tendons.

Les trois couches de vêtements sont indispensables : une première couche respirante pour évacuer la transpiration, une seconde couche isolante pour garder la chaleur près du corps et une troisième couche protectrice (coupe-vent ou pluie). Sans oublier le bonnet ou le bandeau sur la tête pour éviter à la chaleur de s'évacuer par les extrémités. Si on a froid à la tête, on a froid dans tout le corps et, au surplus, on risque d'attraper une sinusite. Ce n'est pas le but du jogging. Le port de gants en hiver est également indispensable, toujours pour limiter les évacuations de chaleur. N'oubliez pas non plus qu'il faut être visible, d'où l'importance de porter un gilet ou des bandes réfléchissantes. Il faut aussi choisir de courir du côté gauche de la route, face aux voitures, si on n'emprunte pas les chemins pédestres pour être bien vu par les automobilistes.

La panoplie du coureur pourra être complétée par un bidon d'eau (boire entre deux et trois litres d'eau par jour fait partie de la préparation au marathon), car il ne faut pas arrêter de vous hydrater, même si vous n'avez pas soif. Il est connu que l'air froid accélère la déshydratation.

Rien ne s'oppose à la course à pied lorsque les températures descendent sous le zéro degré. Le jogging ne constitue pas un danger pour autant que les températures ne franchissent pas les -15 degrés. De plus, aux Etats-Unis, des recherches ont montré qu'une séance de jogging hivernal permet de brûler 12% de calories en plus et 32% de



graisses supplémentaires par rapport à une course pendant la saison estivale.

D'où vient le point de côté lorsque l'on court ?

L'origine du point de côté n'est pas établie avec certitude. De même que du point de vue physiologique, il peut être interprété de différentes manières, selon l'endroit de l'abdomen où il se manifeste.

Si c'est au milieu, il s'agirait d'une contraction du diaphragme, le muscle qui sépare horizontalement la partie thoracique qui contient les poumons de la partie abdominale. L'origine du point de côté serait donc musculaire dans ce cas. La fréquence de contraction peut faire des pics importants en fonction de l'activité, passant ainsi de 16 à 20 contractions par minute au repos à 150 lors d'un effort. Les contractions et décontractions du diaphragme peuvent aussi être à l'origine de l'apparition de crampes que l'on perçoit comme des points de côté.

La digestion favorise le rythme des contractions. D'où aussi le conseil que l'on donne aux coureurs de laisser le temps à la digestion de bien commencer avant d'entamer un jogging et d'où aussi l'importance de l'échauffement progressif.

Une autre hypothèse avancée pour expliquer le point de côté est son origine vasculaire, liée à la quantité de sang importante dont les membres inférieurs ont besoin lors de l'effort.

Lorsqu'il se manifeste à droite, le point de côté viendrait alors d'une accumulation excessive de sang dans le foie. Si trop de sang y afflue, il y a engorgement de cet organe et point de côté.

Un phénomène qui trouverait une partie de son explication dans le manque d'échauffement. Identifié à gauche, le point de côté serait alors lié à un spasme du côlon, lequel ne serait pas assez irrigué du fait de l'appel de sang des muscles pendant l'effort.

Une fois qu'un point de côté survient, quel que soit son endroit d'ailleurs, le conseil est de ralentir. Quelques secondes suffisent parfois à le faire disparaître. On peut aussi s'arrêter quelques minutes avant de reprendre, là aussi progressivement, l'effort.

Après la course

Avant la douche et après le jogging, il est indispensable de procéder à une séance d'étirements pour diminuer la raideur des muscles, assouplir les articulations, limiter l'apparition de courbatures et favoriser la récupération. Une séance complète d'étirement doit au moins durer environ dix à quinze minutes, mais l'idéal est une durée de trente minutes.

Il faut surtout éviter les mouvements brusques. Quatre étirements sont indispensables :

- les ischio-jambiers, c'est-à-dire l'arrière de la cuisse ;
- les adducteurs (intérieur de la cuisse) ;
- les quadriceps (devant de la cuisse) ;
- le triceps sural (le mollet)

Il existe toute une littérature en image fournissant des démonstrations des étirements (consultez notamment le site www.jogging-plus.com)



Artirado

Votre rêve, notre réalisation. Sàrl

Menuiserie et création sur mesure int.-ext.

Artisan/Commerçant - Poseur/Monteur
Conseils en bâtiment

Portes et fenêtres	Cuisines équipées
Bois-alu-pvc	Meubles
Portes blindées	Placards
Portes coupe-feu	Dressing
Portes de garages	Décoration

89, rue de Strasbourg
L-2561 Luxembourg
artirado@pt.lu

Tél.: 26 48 18 88
Fax: 26 48 18 17
Mob.: 621 513 555

www.artirado.lu



LAR Arzt Dr Ralph Theres
Orthopäde und Unfall-
chirurg – Sportmedizi-
ner

Laufen kann nahezu jeder. Man benötigt dem Wetter angepasste Kleidung und vor allem gute Laufschuhe. Und schon kann es losgehen. Dennoch sollte man dem Körper und der Gesundheit ange-

passt trainieren.

Vor dem Training sollte man unbedingt Dehnungs- und Aufwärmübungen machen, um Muskeln, Sehnen, Gelenke und Blutgefäße auf die Belastung vorzubereiten, und somit Verletzungen und Überlastungen vorzubeugen. Die Trainingsbelastung beim Laufen sollte langsam und regelmäßig gesteigert werden, um ein Übertrainingssyndrom zu vermeiden, wo Belastung und Erholung in ein Missverhältnis geraten. Hier kann es schnell zu Muskel-, Sehnen- und Gelenksbeschwerden kommen. Weiterhin besteht die Gefahr der Abschwächung des Immunsystems, was zu einer vermehrten Infektanfälligkeit führen kann. Durch regelmäßiges angepasstes Laufen können körperlich aktive Menschen ihr Herzinfarkt und Schlaganfallrisiko etwa um die Hälfte reduzieren, ihr Immunsystem stärken und Übergewicht reduzieren oder vermeiden.

Die individuell richtige Belastung ist eine Grundvoraussetzung für ein sinnvolles, effektives und leistungssteigerndes Training. Hierzu ist ein Pulsmessgerät sehr geeignet. Um den richtigen Trainingspuls herauszufinden, gibt es folgende grobe Faustregel: 180 minus Lebensalter mit einer Toleranz von 10 Schlägen. Anfänger sollten zuvor jedoch eine sportmedizinische Untersuchung durchführen. Fortgeschrittene können sich dann auch mit einem speziellen Trainingsplan auf einen Marathon vorbereiten. Hier gibt es zahlreiche faszinierende Veranstaltungen in allen Metropolen dieser Welt, sowie viele Volksläufe.

Viel Spaß beim Training wünscht Ihnen Ralph Theres

Wie bleibt ein Hubschrauber eigentlich in der Luft?

Habt ihr schon mal die Hand aus einem fahrenden Auto gestreckt oder seid mit dem Fahrrad bei starkem Gegenwind gefahren? Dann habt ihr sicherlich gemerkt, dass Luft enorm viel Widerstand leisten kann. Diesen Widerstand macht man sich in der Fliegerei zunutze.

Generell gilt: damit nun ein Flugzeug oder ein Hubschrauber, welche schwerer sind als die Luft, vom Boden abheben können, muss eine Kraft erzeugt werden, die nach oben wirkt und mindestens so groß ist wie das Gewicht des Flugzeuges oder Hubschraubers. Diese Kraft nennt man Auftrieb.

Bei einem Hubschrauber wird dieser Auftrieb mit den Rotorblättern erzeugt. Diese haben eine spezielle Form: Sie laufen an einer Seite spitz zu und werden leicht schräg gestellt.

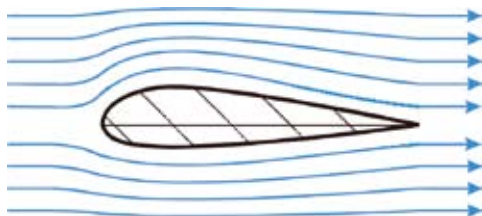


Abb1: Die spezielle Form des Rotorblatts erzeugt zusammen mit der Drehung einen Auftrieb

Das macht der Pilot mit dem Pitch (die kollektive Blattverstellung). So strömt die Luft oben schneller an den Rotorblättern entlang als unten. Es entsteht, wenn sich die Rotorblätter drehen, oben ein Sog und unten ein Druck. Die beiden zusammen treiben den Hubschrauber in die Höhe. Der Hubschrauber schraubt sich

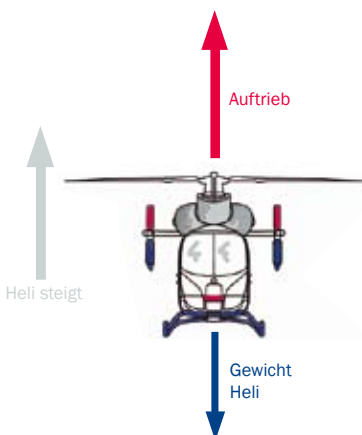


Abb2: Durch das Drehen der Rotorblätter entsteht Auftrieb. Wenn dieser größer ist als das Gewicht des Hubschraubers, steigt der Heli

also regelrecht in die Luft. Siehe Abb. 2
Gemeinerweise besagt ein physikalisches Gesetz (von Newton), dass eine Aktion eine Reaktion hervorruft. Dies bewirkt, dass sich der Rumpf des Helikopters entgegen der Drehrichtung des Rotors drehen möchte. Um dies zu verhindern wird bei den meisten Hubschraubern ein senkrecht drehender Rotor, der Heckrotor, angebracht, welcher dieses Drehmoment ausgleicht.

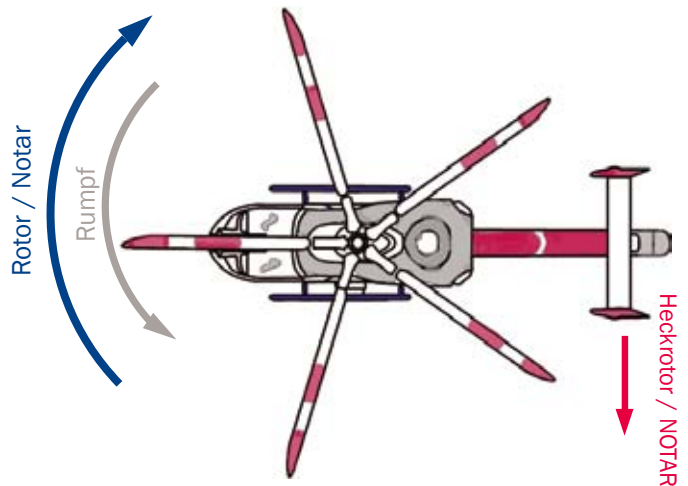


Abb3: Der Heckrotor sorgt dafür, dass der Hubschrauber sich nicht um sich selbst dreht und bestimmt die Flugrichtung

Der Heckrotor ist das meist verbreitete System zum Ausgleich des Drehmoments, jedoch kann dieser besonders in der Rettungsfliegerei zur zusätzlichen Gefahr werden. Deshalb besitzen die Hubschrauber der Air Rescue keinen Heckrotor, sondern ein NOTAR-System (No Tail Rotor). Hierbei wird die Abluft des Heckrotors durch ein Verdichterrad im Rumpf beschleunigt und in den Heckausleger geblasen.

Dort wird die Abluft aus einem sich am Heck befindenden drehbaren Endstück in die gewünschte Richtung ausgeblasen. Hierdurch entsteht ein seitlich wirkender Auftrieb, der den Drehmomentenausgleich übernimmt. Die Vorteile dieses System sind, dass kein Heckrotor benötigt wird, der Hubschrauber dadurch sehr leise ist und keine Gefahren von ihm ausgehen.

rendement brut ou net? / avec AXA, c'est du net!



3,60%

net en 2008

capital et sommeil
à 100% garantis

Borea Invest

Choisir une formule d'épargne semble à priori facile. Mais voilà, les taux affichés ne sont pas toujours ceux que l'on perçoit réellement. En effet, dans la plupart des cas, les taux exprimés sont bruts et les divers frais de gestion ne sont dès lors pas encore déduits. Mais chez AXA nous avons choisi de vous montrer des taux nets correspondant effectivement à ce que vous percevez.

Et, grâce à l'expertise et à la gestion prudente du Groupe AXA, **Borea Invest 10** peut afficher un excellent rendement de 3,60%⁽¹⁾ net (en phase avec les 4,15% net en 2007 et 2006) et ce malgré un contexte économique défavorable en 2008. De plus votre épargne reste en permanence 100% sécurisée et totalement disponible.

Pour plus d'information contactez votre agent AXA ou rejoignez-nous sur www.axa.lu

3,60% net en 2008 = 2,75% garanti + Bonus

(1) Sous réserve d'approbation par l'assemblée générale d'AXA Assurances Vie Luxembourg.
Les taux de rendement des années antérieures sont une preuve de la bonne gestion des fonds **Borea Invest** mais ne constituent cependant aucune garantie pour les rendements futurs.

Ouvert tous les Dimanches après-midi!



© GRAPHIC Com. 0032/0180/ 51 74 53 03/06

CARRELAGES-SANITAIRES

MEUBLES & CUISINES

HOLZ AN DAACHZENTER



RINNEN

Mon habitat, c'est mon choix!

CLERVAUX

Tél. **92 97 01-1** Fax. 92 90 19



ameublements
Thill
Hosingen

NATUR & DESIGN s.à r.l.

Tél. **92 30 30** Fax. 92 14 47



LINDEN-PEUSCH

CLERVAUX

Tél. **92 11 22-1** Fax. 92 07 78

Nos Heures d'Ouvertures :

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

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

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

www.rtlp.lu