

LAR report



März 2015

Repatriierung: Kein Einsatz ist wie der andere... S. 6-8

LAR Intern: LAR prête pour Ebola p. 18-20

Designed for urban hunting.

The new CLA Shooting Brake.



A Daimler Brand

www.mercedes-benz.lu



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Fuel consumption urban/extra-urban/combined: 9,1-4,7/5,9-3,4/7,1-3,9 l/100 km; combined CO₂ emissions: 165-101 g/km.

Figures do not relate to the specific emissions or fuel consumption of any individual vehicle, do not form part of any offer and are intended solely to aid comparison between different types of vehicle. The vehicle shown features optional equipment.

Gut gerüstet für die Zukunft

Die LAR investiert, um auch künftig Ihr Leben retten zu können



Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen, liebe Leser,

Zukunft – das ist ein großes Wort. Es löst viele Assoziationen aus. Dabei geht es um Visionen und Träume aber auch um Unsicherheiten und Herausforderungen, denen es zu begegnen gilt. Auch wir bei der Luxembourg Air Rescue haben eine Vision für die Zukunft: Wir wollen unsere Leistungen in der Luftrettung für unsere Mitglieder kontinuierlich verbessern und uns gleichzeitig bestmöglich auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereiten.

Für das Jahr 2015 haben wir uns deshalb viel vorgenommen: So sind wir dank der Entwicklung eines neuartigen medizinischen Evakuierungsmoduls ab sofort in der Lage, hochinfektiöse Patienten sicher in unseren Ambulanzflugzeugen zu transportieren. Eine große Rolle spielt diese neue Ausrüstung beispielsweise für den Transport von Ebola-Patienten. Selbstverständlich profitieren aber auch unsere Mitglieder von unseren neuen Kenntnissen und Fähigkeiten in diesem Bereich. Mehr Informationen zu diesem Projekt, das wir in Zusammenarbeit mit der luxemburgischen Regierung und der Europäischen Kommission realisiert haben, finden Sie auf Seite 18.

Besonders spannend wird in diesem Jahr die Umsetzung unseres Großprojektes, des neuen Gebäudes der LAR am Flughafen Findel. Die neuen Einrichtungen sind dringend notwendig, um die Bedingungen für die Arbeit der LAR zu verbessern und eine solide Basis für die Zukunft zu schaffen. Nachdem im Juni vergangenen

Jahres der Grundstein für das Bauprojekt gelegt wurde, konnten wir im Februar bereits das Richtfest feiern. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen den aktuellen Stand des Projektes auf den Seiten 22 und 23 vor.

Ein wichtiger Baustein für die Zukunftssicherung der LAR ist auch das kontinuierliche Training unserer Mitarbeiter. Auf den Seiten 10 und 11 lesen Sie, wie unsere Helikopter-Piloten sich auf Flüge bei schlechter Sicht vorbereiten.

Manchmal schreibt das Leben selbst die spannendsten Geschichten. So auch bei unseren Mitgliedern Sylvie und Gast Olinger. Nach einem Unfall im Kroatien-Urlaub brachte die LAR sie sicher zurück in die Heimat. Im LAR report erzählen sie von ihren Erfahrungen.

Damit wir auch in Zukunft viele unserer Mitglieder sicher nach Hause bringen können, haben wir vor kurzem unsere Flotte um einen LearJet vom Typ 45XR erweitert. Mehr über dieses neue Ambulanzflugzeug erfahren Sie in der nächsten Ausgabe des LAR report.

Bis dahin wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen! ■

René Closter
Präsident LAR

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

BGLULL: LU85 0030 4410 9272 1000

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

R.C.S. Luxembourg F701

www.lar.lu • redaction@lar.lu

Inhalt

3	Editorial & Impressum
4	Inhalt
5	Auf einen Klick... www.lar.lu
6-8	Repatriierung Kein Einsatz ist wie der andere
10-11	... und plötzlich war die Sicht weg Blindflug im Simulator geübt
11	Das neue Format des LAR report
12	Helikoptereinsätze
13	Von unseren Mitgliedern
16	Spenden Neuer Inkubator für die LAR
17	Mitgliederformular
18-20	LAR Intern LAR prête pour Ebola
22-23	LAR Intern Erste große Etappe geschafft
24-25	Technik Comment vole un avion?
26	LAR Intern Rui Rodrigo, Cost Accounting & Taxes
27	Besucher
28-29	Gesundheit L'appendicite: une belle évolution
30	LAR Kinderseite
31	Shop

LAR-Infohotline: (00352) 48 90 06
Alarmzentrale: (00352) 27 365 365 ^{24h/24}

www.lar.lu



Repatriierung

Seite 6-8

Im Urlaub im beschaulichen Fischerort Primosten an der kroatischen Adriaküste wird der gebrochene Fuß von Sylvie Olinger zum Fall für das LAR Ambulanzflugzeug. ■



LAR Intern

Page 18-20

Le 10 février 2015, LAR dévoilait son nouveau module de transport pour patients infectieux IMD pour «Infectious Diseases Module». Explications par Didier Dandrifosse, chef du département médical LAR. ■



LAR est également présente dans le réseau social Facebook et le nombre de ses fans et amis croît de manière continue. Sur Facebook ainsi que sur notre site Internet (www.lar.lu) vous trouvez les news LAR ou encore des informations sur LAR et sur les événements auxquels LAR participe. 18.647* fans «aiment» notre présence Facebook. Devenez également fan!

*en date du 09/03/2015

Werden Sie Fan!
Devenez fan!

www.facebook.com/luxembourgairrescue

Auf einen Klick... www.lar.lu

Die neue LAR Webseite setzt auf Übersichtlichkeit

Wer heute etwas im Internet nachschauen will, hat viele Möglichkeiten: Den stationären PC oder das Laptop zu Hause, das Smartphone oder auch das Tablet. Betrachtet man die Nutzungsstatistiken, so entscheiden sich inzwischen immer mehr User für die mobile Nutzung. Was für den Nutzer bequem ist, stellt die Anbieter von Webseiten zunehmend vor neue Herausforderungen. Auf dem vergleichsweise kleinen Bildschirm des Smartphones lassen sich klassische Webseiten nur schwer navigieren. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und die Informationen rund um die Arbeit der Air Rescue leichter zugänglich zu machen,

hat die LAR deshalb vor kurzem ihren Internetauftritt komplett überarbeitet. Ab sofort präsentiert sich die Seite nicht nur in einem moderneren und übersichtlicheren Design, sondern sie passt sich durch das so genannte „Responsive Design“ auch automatisch an die Größe des Bildschirms an, auf dem sie aufgerufen wird. Eine weitere Neuerung ist die stärkere Einbindung der sozialen Netzwerke der LAR: So finden Sie beispielsweise Bilder unserer Missionen auf Instagram, und Facebook sowie YouTube sind nur einen Klick entfernt. Schauen Sie vorbei! Wir freuen uns auf Ihren Besuch unter www.lar.lu. ■



ANZEIGE



Handi'Car - 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.handicar.lu • www.comes.lu

Atelier spécialisé pour tout genre de transformations sur mesure de véhicules pour le transport et la conduite de personnes à mobilité réduite

Behindertengerechte Fahrzeugumbauten und kundenspezifische Anpassungen zum Transport sowie zur selbstständigen Fahrzeugbedienung



Lenkhilfe mit 7 Zusatzfunktionen • Boule au volant avec 7 fonctions supplémentaires



Kein Einsatz ist wie der andere Im Urlaub wird ein gebrochener Fuß zum Fall für das LAR Ambulanzflugzeug

Bereits zum dritten Mal reisen Sylvie und Gast Olinger in den beschaulichen Fischerort Primosten an der kroatischen Adriaküste. Sie schätzen die felsige Landschaft, das angenehme Klima und die Gastfreundschaft der Einwohner. Von ihrer Ferienwohnung sind es nur wenige Schritte die Felsen hinab ans Meer. Die erste Woche ihres Urlaubes hatten Sylvie und Gast zu zweit an der adriatischen Küste verbracht und an diesem Samstagmorgen freuten sie sich darauf, dass Freunde von ihnen, mit denen sie schon des Öfteren ihren Urlaub verbracht hatten, ebenfalls angereist kamen. Bis zu deren Ankunft wollten sie, wie fast jeden Morgen, nochmals an das strahlend blaue Meer.

Doch beim Hinabsteigen des felsigen Weges rutscht Frau Olinger plötzlich aus, kann sich nicht mehr halten, versucht noch abzubremesen, dann knickt ihr Fuß im Kies um. Es ist ihr unmöglich alleine aufzustehen. „Wir waren ganz alleine auf diesem Weg, lediglich ein tschechischer Tourist befand sich in der Nähe. Er kam auch gleich, um uns zu helfen. Er meinte nur „Fuß kaputt“ und half mir, meine Frau den felsigen Weg hochzutragen“, erinnert sich Gast Olinger. Zurück in der Appartementanlage erklärte sich auch sofort ein kroatischer Bekannter bereit, Frau Olinger mit seinem Auto ins nächste Krankenhaus in Sibenik zu bringen. Die Organisation im Krankenhaus war extrem schlecht und die Mitarbeiter schienen völlig überfordert.

genraum vom Gang abtrennte. „Die Röntgenbilder ergaben, dass meine Frau einen komplizierten Bruch erlitten hatte, der operiert werden musste. Doch nach den ersten Erfahrungen im Krankenhaus war uns klar, dass wir unbedingt die Air Rescue verstan-

Die europäische Krankenkassenkarte der Familie wurde nicht anerkannt. Die Mitarbeiter des Krankenhauses beharrten darauf, dass in ihrem System Luxemburg nicht zur EU gehöre und somit eine Behandlung nur aufgrund von Barzahlung erfolgen würde.

Familie Olinger blieb keine Wahl, sie bezahlten cash und nach einer Stunde wurde Frau Olinger ein Gips verpasst, ohne das Bein, welches mit Sand und Salzwasser verschmutzt war, zu reinigen. Dann erst ging es durch dunkle Gänge in den Röntgenraum. Eine Sperrholztür war alles, was den Rönt-



Sylvie und Gast Olinger reisen bereits zum dritten Mal in den beschaulichen Fischerort Primosten an der kroatischen Adriaküste.

digen mussten. Eine Operation in diesem Krankenhaus, unter diesen hygienischen Zuständen kam für uns nicht in Frage“, erzählt Gast Olinger. Auch wenn das Krankenhauspersonal bemüht war, so merkte Familie Olinger deutlich, dass dieses hoffnungslos mit der großen Anzahl von Patienten überfordert war. Hinzu kamen große sprachliche Probleme.

„Ich rief die LAR an und ein Mitarbeiter, Dominique, hörte sich unsere Situation an. Das Gespräch war freundlich und professionell, ich fühlte mich gleich in guten Händen. Dominique erklärte mir, dass er einige Informationen von mir bräuchte, medizinisch alles mit dem Krankenhaus abklären und mich dann umgehend zurückrufen würde, um die weitere Vorgehensweise abzuklären. Ich hatte Fotos vom gebrochenen Fuß, sowie auch ein Foto meiner Mitgliedskarte auf meinem Handy.“

„Nur wenige Minuten nachdem die LAR alles erhalten hatte, klingelte schon das Telefon und man bestätigte uns, dass sich die Air Rescue um alles kümmern und uns nach Hause bringen würde. Wir waren erleichtert.“

Aufgrund der schlechten Zustände im Krankenhaus und da keine weiteren medizinischen Maßnahmen vorgesehen waren, beschloss das Paar, wieder in ihr Appartement zurückzukehren und dort in Ruhe die Nacht zu verbringen. Im Dorf angekommen erwarteten bereits ihre Freunde Familie Olinger. Sie sahen direkt, dass es Frau Olinger nicht gut ging und kümmerten sich besorgt um sie. In der Zwischenzeit wurden bei der LAR die Vorbereitungen für die schnelle Rückholung von Frau Olinger getroffen. Jede Rückholung muss individuell den Bedürfnissen des Patienten angepasst werden. Da Frau Olinger nicht liegen musste und keiner intensivmedizinischen Betreuung bedurfte, organisierten die Mitarbeiter einen Rückflug in der Businessklasse eines Linienflugzeuges.

Bereits am nächsten Morgen kontaktierte der LAR Mitarbeiter Stéphane Familie Olinger und erklärte die nächsten Schritte. Eine Ambulanz würde um 14 Uhr bereit stehen und sie zum 60km entfernten Flughafen in Split bringen, wo zwei Plätze in der Business Class gebucht waren und somit ein angenehmer Rückflug stattfinden könnte. Familie Olinger ist erleichtert und freut sich, schnell nach Hause zurückkehren zu können. Sté-



Im Krankenhaus in Sibeni fand Familie Olinger keine guten hygienischen Zustände vor.

phane erkundigt sich nochmals genau nach dem Wohlbefinden von Frau Olinger, damit eine sichere Rückreise im Linienflugzeug gewährleistet ist. „Ich habe Stéphane erklärt, dass wir froh seien nach Hause zu kommen und es meiner Frau den Umständen entsprechend gut ginge. Sie hätte zwar nichts gegessen und getrunken und musste sich in der Nacht übergeben, aber es gehe ihr soweit gut“, erzählt Herr Olinger. Seit dem Sturz war Frau Olinger kontinuierlich unwohl. War es aufgrund der Aufregung, der Schmerzen im Fuß und der Hitze oder vielleicht sogar, weil sie bei dem Sturz auch mit dem Rücken und dem Kopf aufgeschlagen war. Auf jeden Fall bekam Frau Olinger seitdem keinen Bissen mehr hinunter.



Im Luxembourg Control Center, dem Herzstück der LAR, bereiteten die LAR Mitarbeiter Dominique und Stéphane die Rückholung von Sylvie Olinger vor.

Stéphane, erfahrener Intensivkrankenpfleger, schaltet sofort und klärt den Fall, der zunächst so klar erschien, intern nochmals ab. Eine sichere Rückholung im Linienflugzeug ist unter diesen Umständen nicht mehr gewährleistet, Frau Olinger benötigt eine adäquate medizinische Überwachung, und so wird umgehend eine Rückholung im voll ausgestatteten LAR Ambulanzjet organisiert. Von all dem ahnt Familie Olinger nichts. Als Stéphane zwei Stunden später die Familie erneut kontaktiert, erklärt er ihnen, dass wie geplant eine Ambulanz um 14 Uhr in Primosten sein würde, aber stattdessen ein Ambulanzjet der LAR am Flughafen Split auf sie warten würde. „Als ich in der Ambulanz am Flughafen ankam, untersuchte mich das medizinische Team der Air Rescue erst einmal. Sie gaben mir eine Thrombosespritze und Medikamente gegen meine Übelkeit, welche während der Fahrt im Krankenwagen immer schlimmer geworden war. Außerdem bekam ich einen Infusionsbeutel angehängt, und erst dann verlegte man mich ins Flugzeug.“

Bonjour,

Sylvie et Gast Olinger vous remercient pour le rapatriement de Sylvie Olinger. Un grand Merci pour Stéphane et Dominique ainsi que pour toute l'équipe du 'JET'. Vous pouvez être fier de votre compétence, de la qualité de votre service ainsi que de votre gentillesse, excellent 'JOB', un exemple pour toutes sociétés.

Salutations distinguées,
Gast Olinger

Das Dankschreiben von Gast Olinger kurz nach der Rückholung seiner Frau Sylvie.

In Luxemburg kam ich in die Zitha-Klinik, wo sich das Team von Dr. Baertz wirklich gut um mich kümmerte. Trotz der schnellen Rückholung hatte sich, aufgrund des direkt auf dem noch schmutzigen Fuß angebrachten Gipsverbandes, eine Wunde gebildet. Eine Operation war somit erst 4 Tage nach meiner Ankunft in Luxemburg möglich. Daher zog sich mein Krankenhausaufenthalt noch acht Tage hin, bis ich endlich nach Hause konnte. [...]

Eine Freundin hat uns vor Jahren geraten der Air Rescue beizutreten, und es ist beruhigend zu wissen, dass, wenn mal etwas passiert, man sich wirklich auf die LAR verlassen kann“, erzählt Frau Olinger und Herr Olinger ergänzt: „Es ist erstaunlich, wie ein gebrochener Fuß im Urlaub zu einem Notfall werden kann.“ ■



Mit dem Ambulanzflugzeug am Flughafen Findel angekommen, brachte die LAR Ambulanz Sylvie Olinger in die Zitha-Klinik.

ZE VERLOUNEN - À LOUER - ZU VERMIETEN - FOR RENT



HAGEN: demeure familiale aux finitions hauts de gamme, 500 m², 60a, 5 ch, 5 sdb, 3 WC sép, jard amén, terr, étang, cave à vin, 4 gges, 8 empl € 5.000.-



BELAIR: appart neuf de luxe, 3 ch, 2 sdb, 115 m², balc, empl € 3.500.-



BRIDEL: appart neuf de luxe, 3 ch, 105 m², 2 sdb, 2 balc, empl € 2.160.-



NEUDORF: apparts neufs de 1 à 2ch, 60 à 100 m², balc € 1.450 à 1.750.-



MERL: apparts neufs de 2 ch, belles finitions, 82 à 88m² € 1.800 à 1.900.-

ZE VERKAAFEN - À VENDRE - ZU VERKAUFEN - FOR SALE



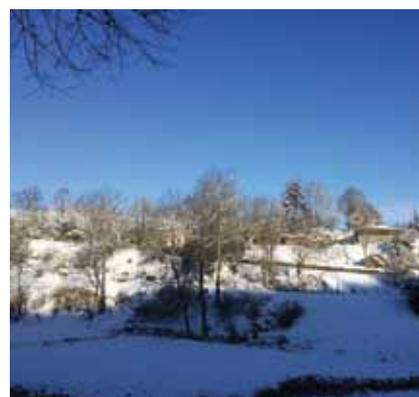
MAMER: mais, 280 m², 11.05a, 5 ch, 2 sdb, jard, terr, 2 gge € 1.500.000.-



BELAIR: appart, 142 m², 2 ch, 2 sdb, c éq, grd salon, balc, empl € 987.000.-



NEUDORF: apparts neufs de 2 ch, 67 et 100 m² € 455.600.- et € 643.500.-



HOLLERMÜHLE: corps de ferme et grange à rénover, 3.10ha € 480.000.-



BERDORF: mais, 260 m², 11.86a, 4 ch, 2 sdb, jard, terr, 2 gges € 745.000.-

VERTRAUT OCH DIR ÄR WUNNENG UN FARE.LU

+352 26 897 897

contact@fare.lu



...und plötzlich war die Sicht weg Blindflug im Simulator geübt

Eine der häufigsten Ursachen für Flugunfälle in der General Aviation, zu der auch die Rettungsfliegerei mit Hubschraubern gehört, ist der plötzliche und unerwartete Einflug in Wolken oder Nebel und dem damit verbundenen drastischen Sichtrückgang. In der Luftfahrt ist dieser Zustand bekannt als "Inadvertent Instrument Meteorological Condition" (IIMC).

Der Rettungsflugbetrieb mit Hubschraubern (HEMS) findet bei der LAR nach den sogenannten Sichtflugregeln (VFR) statt. Das bedeutet, die Sichtweite muss am Tage mindestens 2km betragen und die Wolkenuntergrenze darf dabei nicht unter 400 Fuss (120m) über Grund liegen. Die Wolkenuntergrenze darf bis auf 200 Fuss (60m) absinken, dann muss die Flugsicht jedoch mindestens 4 km betragen. In der Nacht muss die Sichtweite mindestens 3 km betragen und die Wolkenuntergrenze darf 1200 Fuss (360m) über Grund nicht unterschreiten.

Trotz entsprechend sorgfältiger Flugvorbereitung kann es vorkommen, dass sich das Wetter nicht an die Vorhersage des Meteorologen hält. Insbesondere bei Nacht ist jedoch ein plötzlicher Sichtrückgang oder das

plötzliche Absinken der Wolkenuntergrenze für den Piloten nur schwer zu erkennen. So kann es dazu kommen, dass der Pilot plötzlich keine Sicht mehr hat und sich in IIMC bzw. im Blindflug befindet.

Die Hubschrauber der LAR sind für den Sichtflug bei Tag und bei Nacht ausgerüstet und die Piloten sind für den Sichtflug lizenziert.

Auf diese Situation bereitet die LAR ihre Piloten durch das IIMC Training in einem Simulator vor. Der Simulator steht bei der Firma Heli Transair in Egelsbach. Das Cockpit des Simulators verfügt, wie die Hubschrauber der LAR, über alle Instrumente, die für den Instrumentenflug notwendig sind. Der Simulator kann sowohl nach Sichtflug als auch nach Instrumentenflug betrieben werden.

In einem IIMC Trainingsflug startet der Pilot zunächst bei Sichtflugbedingungen und gerät, zu einem durch den Fluglehrer programmierten Zeitpunkt, plötzlich in eine Wolke. Nun beginnt das Training. Geschult wird das sichere Kreisen, Steigen und Sinken nur nach der Anzeige der Instrumente. Nach diesem Basistraining nimmt der Pilot Funkkontakt mit einem Radarlotsen auf und lässt sich von ihm zu dem Instrumentenanflugsystem des Flugplatzes Findel führen. Nachdem der Pilot die richtigen Einstellungen an seinen Funk- und Navigationsgeräten vorgenommen hat, fliegt er auf dem Leitstrahl des Instrumentenanflugsystems zur Landebahn des Flugplatzes. Nach Durchstoßen der Wolkenuntergrenze hat der Pilot wieder Sichtkontakt zur Erde und kann seinen Flug unter Sichtflugbedingungen auf dem Flugplatz beenden.



Peter Möller, Flight Operations Manager Helikopter, über das Simulatortraining im Bezug auf den Blindflug.

Eine Trainingseinheit dauert 60 Minuten. 30 Minuten arbeitet der Pilot als Pilot Flying und 30 Minuten als Copilot oder Pilot Non Flying (PNF).

Die LAR führt dieses Training mit ihren Piloten alle 6 Monate durch, um sie ständig auf

einem sicheren Trainingsniveau zu halten, damit sie auch die IIMC Situation sicher beherrschen und durch einen plötzlichen Sichtverlust nicht gefährdet sind. ■

Informationen kompakt verpackt

Das neue Format des LAR report

Es ist Ihnen sicher gleich aufgefallen: Der LAR report sieht diesmal etwas anders aus als die letzten Ausgaben. Er ist etwas kleiner und kompakter. Dennoch enthält er wie immer jede Menge spannende Geschichten und Informationen rund um die Arbeit der LAR. Auch die einzelnen Beiträge präsentieren sich in einem veränderten Look. Sie sind klarer und übersichtlicher strukturiert, sodass das Heft insgesamt lesefreundlicher wird.

Darüber hinaus haben wir unser Spendenformular überarbeitet. Neben dem Überweisungsträger bietet das Falblatt genauere Informationen über die verschiedenen Möglichkeiten zu spenden, sowie die Verwendung der Spenden, die ausschließlich zur Anschaffung von medizinischem Equipment eingesetzt werden.



Der LAR report, das offizielle Magazin der Luxembourg Air Rescue im Wandel der Zeit...

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen! ■



Missions d'hélicoptères

Informations actuelles: www.lar.lu

Stegen, 18 janvier 2015

L'hélicoptère de sauvetage LAR fut alerté suite à un appel de détresse d'un pilote d'un petit avion. Suite à une défaillance technique, l'engin a dû atterrir d'urgence dans un champ près de Stegen. L'hélicoptère d'Air Rescue, qui a été dépêché sur place pour porter secours aux occupants en cas de besoin, n'a heureusement pas dû intervenir: Ni le pilote ni les deux autres passagers de l'avion n'ont été blessés lors de l'atterrissage d'urgence. ■



Rambrouch, 7 février 2015

Un homme a perdu le contrôle de son véhicule à Rambrouch. Le conducteur, seul à bord de son véhicule, a percuté un arbre et a été gravement blessé. Peu après la mise en alerte, l'hélicoptère AR2 d'Ettelbruck était en vol pour emmener le médecin SAMU et notamment l'aide médicale vitale sur place. Après désincarcération et stabilisation, l'automobiliste gravement blessé a été hélicoptéré à l'hôpital. ■

Kehmen, 7 février 2015

L'hélicoptère de sauvetage LAR fut appelé à l'aide d'une personne en arrêt cardiaque à Kehmen. La victime a obtenu de l'assistance médicale d'urgence du médecin SAMU rapidement hélicoptéré sur place. L'hélicoptère de sauvetage a par la suite également assuré le transport en vitesse de la personne à l'Institut National de Chirurgie Cardiaque et de Cardiologie Interventionnelle (INCCI) à Luxembourg-Ville. ■





ADVENTURE
STARTS HERE.



N'oubliez pas de profiter
des avantages de
votre carte client.



Le plus grand magasin
Outdoor de la Grande Région.
Retrouvez sur +2000m²
l'essentiel pour vos sports
et activités de plein air préférés.



An
alle Mitarbeiter der LAR

Für die von Ihnen geleistete
vorzügliche Zusammenarbeit und ständigen
Kontakt mit meiner Familie während
meiner Krankenhausaufenthalte in den
USA und Rückführung nach Ausenbrugg
ende August, möchte ich mich ganz
herzlich bei Ihnen bedanken. Ein besonderer
Dank an Fabrice, Dominique und Stefan
sowie an Dr. Marc Mancke der mich
während der Rückflüge mit Sauerstoff
vorzüglich betreute

Ich wünsche allen Mitarbeitern
alles Gute für 2015

Herzachtungsvoll

Sally

Moien,
Ech hun tech och schon gebraucht
am Joer 2011! Fier meng demols
11meint aal Maus. Merci! Een decke
Respekt un Aert ganzt Team.
Mat Léiwen Gréiss,
Vicky An Marcy Scheiden-Nedel



Bonjour,
Heureuse d'être membre,
ravie d'être rassurée! Aussi, je
sais que grâce à vous, dans le
temps, mon père a pu avoir les
soins hospitaliers en temps utile!
Grand Merci toujours!
Je vous recommande donc «à
haute voix» et de tout coeur!
Marie-France Martinez-
Laschette

Chers Messieurs et Mesdames!
J'ESPERE QUE CETTE SIMPLE
CARTE VOUS RETROUVE BIEN DE
CÔTÉ EN FORME.
MOI (ANIMON ALUS) REUNE
DE MANUEL MARTINS RIBEIRO
JE VAIS BIEN, GRACE AUX
MEDICINS ET A DIEU.
JE VOUS REMERCIERAI DU FOND
DU COEUR DE GENTILLESSE QUE
VOUS (VOTRE EQUIPE) ME A
TRAITE' EN FIN DE AOÛT DE 2012
QUAND ME ON TRANSPORTE EN PETIT
AVION DU PORTUGAL (HOPITAL,
S. SEBASTIAO, SANTA MARIA DE FEIMA,
POUR LE CENTRE HOSPITALIER)
JE M'EXCUSE D'AVOIR MIS DU
TEMPS A VOUS REMERCIER, MAIS
MALHEUREUSEMENT J'AI EU DEGRADATION
DES PROBLEMES CES DEUX DERNIERES
ANNÉES ("PREMIERE 3 ANNÉES").
JE VOUS SOUHAITE A TOUTE
ET A TOUT MON JOYEUX NOËL
PLEIN DE SANTÉ, AIGRIS, PAIX.
UNE NOUVELLE ANNÉE AVEC
ESPÉRANCE, SANTÉ, QUE LES
TRAVAIRES CONTINUENT A FAIRE
VOTRE TRAVAIL PRÉCIEUX ET
TRES IMPORTANT. QUE LES
PROJETS SE REALISENT.
A GRAND MERCI A TOUTS,
SURTOUT A L'EQUIPE MEDICALE
QUE M'A SOIGNE EN FIN D'AOUT
2012
BIEVA VOUS! ANIMON ET FAMILIA

Pour Monsieur Stéphane et Dominique
Je tiens à vous remercier vivement pour
votre accueil, assistance, soutien
et professionnalisme.
Bonne et bien à vous,
Annette Carol-Pirri



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. Auch
wenn nicht jeder Brief hier Platz findet, würden wir uns freuen, wenn Sie in
Ihrer Zuschrift bestätigen, dass wir diese veröffentlichen dürfen. Vielen Dank.



QUELLE VUE IMPOSANTE.



La nouvelle ŠKODA Fabia Combi au design captivant.

La nouvelle ŠKODA Fabia Combi attire tous les regards. À tel point que même un coucher de soleil dramatique passe inaperçu. Avec son design tranchant et moderne, la nouvelle ŠKODA Fabia Combi possède un style affirmé. Ajoutez à cela ses fonctionnalités astucieuses et ses nombreux systèmes d'assistance - voilà pourquoi la nouvelle ŠKODA Fabia Combi est au centre de l'attention. Jugez-en par vous-même, en réservant sans tarder votre essai.

www.skoda.lu  facebook.com/skodaluxembourg

Consommation: 3.4-4.8 l/100 km | Emissions: 88-110 CO₂/km 

Importateur: **PragAutos Losch** | Concessionnaires: **Bereldange** - Garage M. Losch | **Diekirch** - Garage André Claren | **Echternach** - Garage Krufft | **Esch/Alzette** - Garage Martin Losch | **Leudlange** - Garage Serge Tewes

Clever Inside

Voici comment ŠKODA rend votre vie chaque jour un peu plus facile



Détecteur de fatigue



Feux de jour LED



Front Assist



Neuer Inkubator für die LAR

Sicherer Transport für kleine Patienten

Die Behandlung und Versorgung von Früh- und Neugeborenen gehört zu den anspruchsvollsten Feldern der Medizin. Ein geschwächter Säugling reagiert äußerst sensibel auf Veränderungen seiner Umwelt. Selbst wenn sie nur von kurzer Dauer sind, können beispielsweise Temperaturschwankungen den Zustand des Kindes verschlechtern.

Die Bedingungen für einen sicheren Transport eines solch kleinen Patienten können deshalb nur mit einer speziellen Ausstattung erfüllt werden. Die Intensivmedizin setzt dazu so genannte „Inkubatoren“ ein. Dabei handelt es sich um einen Apparat, mit dessen Hilfe kontrollierte Außenbedingungen für das Kind geschaffen werden können. Einige Modelle ermöglichen zudem die Durchführung medizinischer Behandlungen, ohne dass sich die Umgebung des Patienten verändert.

Mit Hilfe einer Spende des Clearstream Charity Committee hat die Luxembourg Air Rescue vor kurzem einen zusätzlichen hochmodernen Inkubator anschaffen können, der auch die besonderen Anforderungen für den Transport in Ambulanzflugzeugen erfüllt. Diese liegen unter anderem darin, dass Ambulanzflugzeuge weniger Platz bieten als beispielsweise Rettungsfahrzeuge. So muss der Inkubator gleichzeitig platzsparend, leicht und stabil sein. Außerdem muss das System über mehrere Möglichkeiten der Stromversorgung verfügen, um jederzeit eine stabile Umgebung für den Patienten zu gewährleisten.

Mit dieser neuen Ausrüstung ist es der LAR zum Beispiel möglich, Frühchen aus Luxemburg in Spezialkliniken zu fliegen. Gleichzeitig ermöglicht der Inkubator die sichere Rückführung von Säuglingen weltweit.

Schon im Jahr 2013 hatten sich einige Mitarbeiter der Clearstream zusammengesetzt, um zu überlegen, wie sie die LAR unterstützen könnten. Es sollte vor allem darum gehen, etwas für die ganz kleinen Patienten zu tun. So entstand die Idee, die

Anschaffung eines Inkubators finanziell zu fördern.

Um das Projekt in die Tat umzusetzen, wurde von den Mitarbeitern ein Kochbuch mit internationalen Rezepten zusammengestellt, dessen Verkaufserlös der LAR zugutekam. Außerdem entschied das Clearstream Charity Committee das Vorhaben mit einer weiteren Spende zu unterstützen. Insgesamt kamen auf diese Weise mehr als 16.000 Euro zusammen, mit denen ein Teil der Anschaffungskosten gedeckt werden konnte.

Im Rahmen eines Besuchs auf der Basis der LAR am Flughafen Findel konnte das Clearstream Charity Committee gemeinsam mit dem CEO Michel Barbancey schließlich am 26. Februar 2015 das Ergebnis des Spendenprojektes in Augenschein nehmen und sich ein Bild der lebensrettenden Arbeit der Luxembourg Air Rescue machen. ■



Die Verantwortlichen des Clearstream Charity Committee übergeben Mathias Schiltz, Präsident der Fondation Luxembourg Air Rescue, den Scheck am Flughafen Findel.

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.

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

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.
175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg
E-Mail: info@lar.lu • Fax: (+352) 40 25 63

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.



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.

Autant pour les frontaliers que pour les résidents!

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

- 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 <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation Identifikationsnummer Zahlungsempfänger / Identifiant unique du créancier: LU98ZZZ000000008398002002

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

ermächtige 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) / auprès de la banque (Code BIC)

Konto Nr. (IBAN) / de mon compte n° (IBAN)

Datum / Date Unterschrift / Signature

Um in den Genuss der Leistungen der LAR Mitgliedschaft zu kommen, muss die Mitgliedschaft vor Antritt der Reise abgeschlossen und der Mitgliedsbeitrag für das laufende Mitgliedsjahr bezahlt worden sein. 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.

Les prestations pour les membres LAR sont sujettes à l'adhésion signée avant le départ à l'étranger et au paiement de la cotisation pour l'année en cours. 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 de ressources de personnel, des capacités techniques et suivant les moyens disponibles. 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.



LAR prête pour Ebola

Nouveau module d'évacuation médicale (Medevac)

Le 10 février 2015, LAR dévoilait son nouveau module de transport pour patients infectieux IMD «Infectious Diseases Module». Explications par Didier Dandrifosse, chef du département médical LAR.

LAR report: En quoi consiste le nouveau module pour transports infectieux?

Didier Dandrifosse: Pour être simple, il s'agit d'une tente spécialement développée pour être installée dans un avion et permettant d'isoler totalement le patient tout en lui délivrant des soins pendant le vol. Cette tente est fabriquée dans un PVC spécialement testé pour résister aux fluides corporels et aux agents pathogènes. Elle a également été testée pour l'utilisation dans un avion et peut résister aux flammes ainsi qu'à une dépressurisation explosive de la

cabine. Elle est équipée d'un système de filtration qui renouvelle intégralement l'air ambiant au rythme de 12 cycles par heure.

LAR report: Comment en êtes-vous arrivés à développer cette nouvelle capacité?

Didier Dandrifosse: Depuis le début de la crise «Ebola», qui touche l'Afrique de l'Ouest, nous avons été régulièrement sollicités pour le rapatriement de patients infectés par le virus. Malheureusement, nous ne pouvions offrir une solution qui garantisse la sécurité de notre personnel ainsi qu'un niveau de qualité des soins pour le patient.



L'intérieur d'un avion sanitaire LAR en configuration «Ebola» avec une tente permettant d'isoler totalement un patient tout en lui délivrant des soins pendant le vol.

Début septembre 2014, à la demande du Gouvernement luxembourgeois, nous avons commencé à réfléchir au développement d'un concept qui rencontrerait les exigences de qualité et de sécurité, que nous sommes toujours fixés chez LAR.

Mi-octobre, nous avons obtenu un accord de principe du Gouvernement, qui devait être officialisé le 6 novembre par la signature d'une convention entre l'Etat et Luxembourg Air Rescue. Il nous a fallu encore plus ou moins quatre mois pour être en mesure d'offrir aujourd'hui un des modules les plus complets du monde et unique en Europe.

LAR report: En quoi ce module est-il unique?

Didier Dandrifosse:

Notre solution est unique en ce qu'elle fait partie d'un concept qui couvre l'ensemble de la problématique des transports infectieux. Notre module offre une solution pour les patients touchés par le virus Ebola mais également pour d'autres maladies infectieuses. La solution LAR est beaucoup plus qu'une simple tente d'isolation. Elle couvre tous les aspects du problème; de la formation spécifique de notre personnel à la gestion des déchets infectieux en passant par des routes aériennes prédéfinies et l'élaboration d'un réseau international de support.

LAR report: Pourquoi ne pouvait-on pas transporter ces patients avec les moyens existants?

Didier Dandrifosse: Dans le cas du virus Ebola par exemple, il est un impératif de santé publique absolue de se prémunir contre la dissémination du virus en Europe ou ailleurs. D'autre part, la symptomatologie pouvant évoluer extrêmement rapidement et dans la mesure où nous devons prendre



Dan Kersch, Ministre de l'Intérieur, lors de la présentation du nouvel équipement d'évacuation médicale.

en charge le patient pendant plus d'une dizaine d'heures, nous ne pouvions ignorer le risque d'une dégradation pendant le vol. Hormis la solution américaine utilisée jusqu'à ce jour, il n'existait pas d'alternatives acceptables sur le marché. La solution vue dans les médias consiste à transporter un patient dans une bulle d'isolation sans pouvoir intervenir et ne pouvait, en aucun cas, être considérée pour un transfert de plus de dix heures.

LAR report: Qui a financé le développement de ce nouveau module?

Didier Dandrifosse: La grande partie du financement est assurée par la Commission européenne. L'ensemble du projet repose sur une tripartite entre Luxembourg Air Rescue, le Gouvernement luxembourgeois et la Commission européenne.

LAR report: Qui peut demander à bénéficier de ce module?

Didier Dandrifosse: Tout d'abord, il s'agit d'un service supplémentaire au bénéfice de nos membres. Ensuite, ce module luxembourgeois a été enregistré, pour une première période de deux ans, dans le «voluntary pool» du mécanisme européen de Protection civile. Il est activable via ce mécanisme. N'importe quel pays au monde peut y faire appel. Plus tard, sous certaines conditions, il sera également possible d'activer ce module directement sans passer par le mécanisme européen.



Le personnel LAR (médecins, infirmiers, pilotes) a spécialement été formé pour traiter des patients attrappés d'une maladie infectieuse.

LAR report: Qui paye les interventions ?

Didier Dandrifosse: Lorsque le module est activé dans le cadre du «voluntary pool», 85 % des coûts sont pris en charge par la Commission européenne. Les 15 % restants sont pris en charge par le pays bénéficiaire, le Grand-Duché dans le cas du rapatriement d'un ressortissant Luxembourgeois.

LAR report: Comment s'est déroulé le développement de ce module?

Didier Dandrifosse: Le module offert par LAR est le résultat d'un vrai travail d'équipe. Il a fallu mobiliser toutes nos ressources et toute notre expérience pour pouvoir offrir un concept performant en moins de quatre mois. Au-delà des aspects médicaux et techniques, nous avons dû couvrir de nombreux aspects, tels que l'adaptation des assurances, la formation du personnel, l'achat de matériel spécifique, la rédaction de nouveaux protocoles, le développement de nouveaux contacts et partenariats, etc. Plus que jamais, notre devise «Our people make the difference» a montré son authenticité.

LAR report: Avez-vous rencontré des difficultés particulières?

Didier Dandrifosse: Au départ nous avons été confrontés à un contexte très irrationnel lié au virus Ebola.

Lorsque nous avons démarré l'étude du projet, la majorité des portes se fermaient à la seule évocation du mot «Ebola».

Egalement en interne, nous avons pris le temps de rencontrer notre personnel pour l'informer et le rassurer à propos de notre vision du concept à développer. Petit à petit, nous avons pu réunir une équipe et trouver des partenaires externes. Ensuite le projet a vraiment démarré. Beaucoup de matériel et d'équipements étaient en rupture de stock. Il a fallu travailler vite tout en respectant des étapes indispensables comme les procédures administratives et financières, les certifications aéronautiques et sanitaires, les procédures de vol internationales, etc.

LAR report: Quelles sont les prochaines étapes?

Didier Dandrifosse: Etant donné l'urgence de la crise en Afrique de l'Ouest, nous avons mis la priorité sur une solution pour le virus Ebola. Notre module est un module de «ma-

ladies infectieuses» et nous allons ensuite élargir le cadre de son utilisation à d'autres maladies infectieuses. Pour ce faire, nous allons devoir développer de nouveaux protocoles et former notre personnel en conséquence. Nous allons aussi vraisemblablement devoir développer des partenariats avec des services spécialisés dans les pathologies tropicales et infectieuses.

Heureusement lorsque l'esprit d'équipe rime avec l'innovation, la motivation et l'esprit d'entreprise, tout est possible. Voilà ce que je retiendrai de ce projet.

LAR report: En conclusion, quelles seraient les leçons à retenir d'un tel projet?

Didier Dandrifosse: Les crises ne sont jamais des périodes idéales pour développer de nouvelles solutions. Lorsqu'elles arrivent, tout le monde s'attend à des réactions immédiates, mais nous évoluons dans un monde complexe rempli de règles et de processus de certification et ceux-ci ne souffrent d'aucune dérogation. ■



Le 10 février 2015, Didier Dandrifosse, chef du département médical LAR, a présenté les détails relatifs au nouveau module d'évacuation médicale (Medevac) à la presse nationale et internationale au Findel.

SCOUBIDO

L'offre mobile
que vous composez
selon vos envies



DATA

SARAH
36€/MOIS

S

CALL/SMS

S

GARANTIE+

SARAH a choisi les SMS inclus en national, l'Internet mobile inclus en national avec la 4G et une garantie qui protège son appareil en cas de perte, dommage, panne ou vol.

À vous maintenant !

Composez votre SCOUBIDO comme vous voulez sur www.scoubido.lu



www.post.lu • 8002 8004





Erste große Etappe geschafft!

Richtfest für das neue Gebäude der LAR am Findel

Es geht voran: Rund acht Monate nachdem der Grundstein für das neue Gebäude der Luxembourg Air Rescue am Flughafen Findel gelegt wurde, ist der Rohbau fertig. Am 25. Februar 2015 feierten die LAR Mitarbeiter gemeinsam mit den am Bau beteiligten Bauarbeitern das Richtfest.

Damit liegen die Bauarbeiten weiter im Zeitplan. Bis Ende Dezember 2015 sollen auf dem Gelände zwei Hangars für die LAR Flotte, ein neues Operations-Center sowie eine hochmoderne Einsatzzentrale fertiggestellt werden. René Closter, Präsident und CEO der Luxembourg Air Rescue, ist davon überzeugt, dass das Projekt die LAR einen entscheidenden Schritt voranbringt: „Sowohl Infrastruktur als auch Arbeitsbedingungen für die LAR Mitarbeiter werden an entscheidenden Punkten optimiert, so dass sie in Zukunft ihre Aufgaben noch besser erfüllen können.“

„Ziel der Errichtung des neuen Gebäudes ist es, die Bedingungen für die lebensrettende Arbeit der Air Rescue grundlegend zu verbessern.“

Eine Neuerung ist beispielsweise, dass die LAR nach Fertigstellung des Bauprojektes als MD Helicopters Service Center selbst die komplette Wartung der Rettungshelikopterflotte übernehmen kann. Damit sinken insbesondere bei größeren Wartungsarbeiten die Kosten, da die kostspielige Überführung der Maschinen nach England entfällt. Auch die Flugzeugflotte kann in Zukunft in den neuen Anlagen der LAR selbst gewartet werden. Darüber hinaus können nun alle Mitarbeiter an einem Standort untergebracht werden. Das ermöglicht es, künftig Kosten einzusparen und wertvolle Ressourcen besser zu nutzen.

Um das neue Gebäude auf dem Flughafengelände errichten zu können, wurde mit dem Flughafenbetreiber lux-airport ein 30-jähriger Miet-

vertrag für das Baugrundstück ausgehandelt. Dabei wurden unter anderem auch die Vorteile berücksichtigt, die das neue Gebäude für den Flughafen mit sich bringt, denn die neue LAR Zentrale wird für den Flughafen zusätzlich als „Poste Médical Avancé“ fungieren. Eine solche Einrichtung ist bei internationalen Flughäfen



Mit der innovativen Longline, die im Rettungswesen in schwer zugänglichen Gebieten zum Einsatz kommt, wurde das Richtbäumchen auf das neue Gebäude gebracht.

Vorschrift, um eine Notfallversorgung im Fall von Großschadensereignissen, wie zum Beispiel Flugzeugabstürzen, zu garantieren. Fünfzig Notfallbetten mit der dazugehörigen medizinischen Ausrüstung werden künftig zu diesem Zweck in den LAR Hangars gelagert, um in kürzester Zeit einsatzbereit sein zu können. „Wir freuen uns sehr, dass wir mit unserem neuen Gebäude nicht nur unsere derzeitige Situation verbessern, sondern gleichzeitig auch einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit am Luxemburger Flughafen leisten können“, so LAR Präsident René Closter.

Die Kosten für das knapp 6.000 Quadratmeter große Bauvorhaben belaufen sich auf rund 10.000.000 Euro und stellen die größte Investition in der Geschichte der LAR dar.

Während des Richtfestes nutzte LAR Präsident René Closter die Gelegenheit, allen beteiligten Partnern noch einmal ausdrücklich für ihre Arbeit zu danken: „Ohne den unermüdlichen Einsatz der Arbeiter des Unternehmensverbands von Kuhn, GDCl, Sogedec, mit ihren Partnern Mersch & Schmitz, Brever sowie Müller & Fils,



Während des Richtfestes nutzte LAR Präsident René Closter die Gelegenheit, allen beteiligten Partnern noch einmal ausdrücklich für ihre Arbeit zu danken.

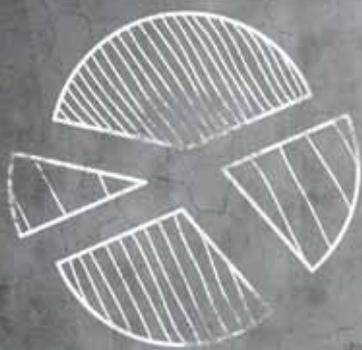
wären die raschen Fortschritte bei der Errichtung des Neubaus nicht möglich gewesen“, so Closter. Darüber hinaus dankte er den Mitarbeitern des luxemburgischen Transportministeriums, lux-airport und sämtlichen Verwaltungen, die mit ihrem Engagement dazu beigetragen hätten, die Umsetzung des Großprojektes überhaupt erst möglich zu machen. ■

Begonnen hat die Entstehungsgeschichte der Air Rescue am Flughafen in Luxemburg vor mehr als 27 Jahren mit einem Wohnwagen und einem Zelt. Seither haben sich die dortigen LAR Räumlichkeiten nahezu kaum verändert: Die LAR Mitarbeiter arbeiten in Containern, die ultramoderne Flotte ist in Zelten und nicht geheizten Hangars untergebracht. Die teure, hochspezialisierte medizinische Ausrüstung muss allabendlich aus den Fluggeräten herausmontiert werden, um sie vor den unterschiedlichen Witterungsbedingungen zu schützen. Mit dem neuen Gebäude werden sich daher die Arbeitsbedingungen für die LAR entscheidend verbessern. Die neue Infrastruktur begünstigt auch die zuletzt geleistete Entwicklungsarbeit im Bereich des Transports von Patienten mit infektiösen Krankheiten. Die schnelle und sichere Abwicklung der für diese Transporte notwendigen aufwendigen Prozeduren wird durch die neuen Gebäude substantiell verbessert.

Darüber hinaus eröffnet das Gebäude neue Perspektiven für die Mitglieder. So werden Besuchergruppen in Zukunft die Möglichkeit haben, direkte Einblicke in die Wartung der Hubschrauber und Flugzeuge zu bekommen und sich ein Bild von der Funktionsweise der Einsatzzentrale der LAR zu machen.



Die Arbeiten an der neuen LAR Einsatzzentrale schreiten zügig voran.



Comment vole un avion?

Un pied de nez à la pesanteur

Comment des engins comme les avions, volumineux, lourds et capables, pour certains, d'accueillir plusieurs centaines de personnes peuvent décoller et se maintenir dans les airs avec une telle «évidence»? Petite tentative d'explication et de vulgarisation.

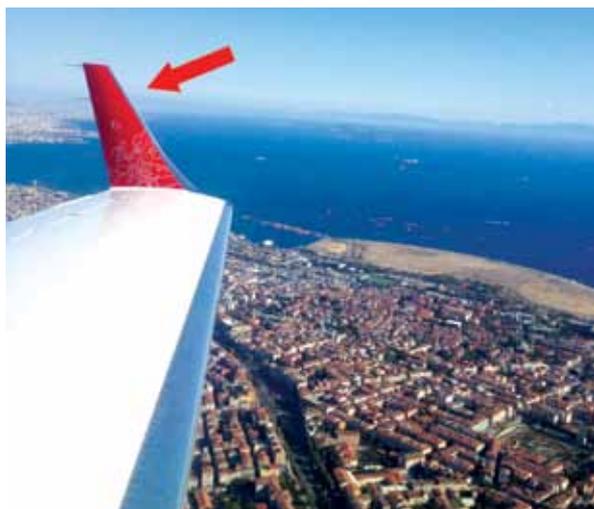
Un LearJet (45XR ou 35A) pèse plus de 8 tonnes. Ce n'est rien si on le compare à un Airbus A380 qui, à vide, a une masse de 270 tonnes (et une masse maximale hors carburant de 373 tonnes). Et pourtant, l'un comme l'autre vole! Pour que de tels poids lourds enfreignent les lois de la pesanteur, d'innombrables facteurs entrent en jeu. Dans cet article, nous allons nous focaliser sur les forces qui s'exercent sur un corps en vol, en l'occurrence sur un avion et plus particulièrement sur l'une d'entre elles: la portance.

le poids de l'avion qui tire l'avion vers le bas. De ces forces, la portance est certainement la moins évidente à comprendre, ce qui explique peut-être pourquoi de nombreuses théories, courant sur le Net et ailleurs, se sont développées, qui pour paraître cohérentes n'en sont pas moins scientifiquement insuffisantes voire inexactes. L'une d'elles, partant du constat

En effet, lorsqu'un avion vole, il y a plus particulièrement quatre forces qui s'exercent sur l'engin:

la poussée des réacteurs (ou la traction des hélices) qui pousse l'avion vers l'avant, la traînée qui est le produit des frottements de la surface de l'avion et de l'air, le poids de l'avion, la portance, qui permet à l'appareil de se maintenir en l'air.

Si la poussée fait avancer l'appareil, il doit également combler la force contraire, c'est-à-dire la traînée. De même, la portance compense



Winglet de l'avion sanitaire LAR du type LearJet 45XR.

que l'aile d'un avion étant courbée au-dessus et droite en dessous, l'air passant au-dessus de l'aile est plus rapide que l'air passant sous l'aile. Cette différence de vitesse favorise une diminution de la pression (au-dessus de l'aile) et fait que l'avion est aspiré vers le haut. Si effectivement, il y a bien dépression au dessus de l'aile expliquée par la loi dite de Bernoulli, elle s'avère néanmoins bien insuffisante pour compenser le poids d'un appareil.

Autre allégation: l'aile d'un avion étant inclinée, l'air qui vient à la frapper par au-dessous soulève l'avion, tel un caillou qui ricoche sur la surface de l'eau. Cette explication n'est pas plus recevable, car elle ne tient pas compte des forces contraires qui s'exercent au-dessus de l'aile. Alors, comment l'avion fait-il pour rester dans les cieux ?

Les ailes de la portance

La réponse est la combinaison de l'effet Coanda et de la troisième loi de Newton. L'effet Coanda est «le résultat de l'attraction d'un jet de fluide (gaz ou liquide) par une paroi convexe voisine. Le fluide suit la surface et subit une déviation avant de s'en détacher avec une trajectoire différente de celle qu'il avait en amont.» Par exemple si vous placez la partie bombée d'une cuillère, à la verticale, sous un filé d'eau, ce filé d'eau sera dévié en épousant la courbe de la cuillère. Un phénomène similaire est vérifié entre l'air et l'aile d'un avion qui inclinée, paraît bombée sur le dessus. Le mouvement de l'avion imprime ainsi à l'air un changement de direction et le flux d'air va suivre la forme de l'aile pour, en aval, s'orienter en un mouvement descendant. Ce changement de mouvement va produire une force (la



L'aile de l'avion sanitaire LAR du type LearJet 35A est marquée par son réservoir de kérosène.

deuxième loi de Newton) sur l'air, la poussant vers le bas. C'est à ce moment qu'intervient la troisième loi de Newton qui dit «qu'à toute force exercée dans un sens, il y a une force associée s'exerçant dans le sens opposé avec la même intensité.» Donc, l'air ainsi poussé vers le bas produit une force contraire sur l'aile de l'avion, et l'appareil se trouve, par réaction, tiré vers le haut.

Cette explication permet de mieux comprendre les interactions qui s'exercent sur un avion et qui lui permettent de voler. Elle explique également la présence d'ailerons repliables à l'arrière des ailes des avions qui s'inclinent vers le bas lorsque l'avion est à vitesse réduite, c'est-à-dire lors du décollage et de l'atterrissage, et accentue le phénomène lié à la troisième loi de Newton.

D'autres effets aérodynamiques plus complexes encore interviennent sur la portance de l'avion, mais exigent pour les comprendre, une solide base scientifique. ■



L'air poussé vers le bas de l'avion produit une force contraire sur l'aile, et l'appareil se trouve, par réaction, tiré vers le haut.

Was machst du bei der LAR?

Rui Rodrigo, Cost Accounting & Taxes

Was braucht man, um Menschen aus der Luft zu retten? Einen Piloten, Hubschrauber, Flugzeuge, Ärzte... und einen Buchhalter. Ja genau, Sie haben richtig gelesen. Denn bevor ein Hubschrauber oder ein Flugzeug abheben kann, muss man zuallererst wissen, wieviel Geld man für seinen Betrieb einplanen muss. Rui Rodrigo kennt sich mit diesen Zahlen aus, denn er arbeitet in der Buchhaltung der LAR.



LAR report: Buchhaltung, das klingt nach Zahlen, Zahlen und noch mehr Zahlen, doch was machst du eigentlich genau?

Rui Rodrigo: Wir verwalten Mitgliedsbeiträge und Spendengelder und diesbezüglich ist eine absolute Transparenz gefordert. Dann gilt es wie in jedem Unternehmen, Kosten und Einnahmen gegenüberzustellen. Würde man das nicht tun, könnte man überhaupt nicht abschätzen, wieviel Geld man braucht, um seinen Auftrag zu erfüllen und das Ganze würde über kurz oder lang zusammenbrechen. Natürlich geht es aber auch darum, transparent zu machen, wie das Unternehmen wirtschaftet. Genau aus diesem Grund macht der Gesetzgeber ja auch die Vorgabe, dass Unternehmen - auch Organisationen - einmal im Jahr eine Bilanz erstellen müssen. Ich kümmere mich gemeinsam mit meinen Kollegen darum, dass alle Ausgaben und Einnahmen richtig verbucht und die Rechnungen fristgerecht gezahlt werden. Somit werden die Aktivitäten der Air Rescue quasi in Zahlen übersetzt.

LAR report: Was ist die besondere Herausforderung in deinem Job?

Rui Rodrigo: Ich würde sagen, immer den Überblick über die vielen einzelnen Vorgänge zu behalten. Es ist ja zum Beispiel so, dass die Air Rescue aus rechtlichen Gründen in vier verschiedene Unternehmen eingeteilt ist, für die wir getrennt Buchhaltung führen müssen: Die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., die Luxembourg Air Ambulance (LAA), die European Air Ambulance (EAA) und die Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR). Für jede dieser Gesellschaften gibt es hinsichtlich der Buchhaltung spezielle Anforderungen, beispielsweise im Bereich der Steuerpflicht. Da muss man immer auf Zack sein, sonst hat man da schnell was übersehen.

„In meiner Freizeit mag ich es, mit meinem Hund im Wald spazieren zu gehen. Außerdem schaue ich gerne Fußball und unternehme etwas mit Freunden. Hin und wieder koche ich auch sehr gerne.“

LAR report: Was muss man für so einen vielseitigen Beruf mitbringen?

Rui Rodrigo: In der Buchhaltung sind vor allem genaues Arbeiten und Konzentration wichtig. Stell dir vor, du tippst aus Versehen eine Null zu viel ein und hast statt 1.000 Euro auf einmal 10.000 Euro überwiesen. Oder du hast eine Rechnung für Kerosin in Tunesischen Dinaren vor dir und überweist den ausgewiesenen Betrag in Euro. Neben diesen allgemeinen Dingen braucht man natürlich eine entsprechende Ausbildung. Ich selbst habe „Commerce - Section Gestion“ gelernt.

LAR report: Was steht bei euch in der Abteilung gerade an?

Rui Rodrigo: Im Moment arbeiten wir am Jahresabschluss. Das ist immer viel Arbeit, da wir eine Vielzahl von Unterlagen unserer Gesellschaften für die Kontrolle durch ein externes Wirtschaftsprüfungsunternehmen vorbereiten müssen. Am Ende dieses Prozesses steht die Erstellung der Jahresbilanzen, die durch die jährliche Hauptversammlung ratifiziert und dann offiziell im Handelsregister veröffentlicht werden.

Vielen Dank für das Gespräch! ■



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



Santé

L'appendicite: une belle évolution

Douleur vive au ventre, vomissements, fièvre; tout porte à croire que votre appendice est en cause. Que faut-il faire dans ce cas? Qui pour diagnostiquer l'appendicite aiguë? Petit retour sur cette pathologie commune.

Le 26 juin 1901, Albert-Edouard, Bertie pour les intimes, doit monter sur le trône d'Angleterre et devenir le futur roi Edouard VII. Or, deux jours avant cette date, le jeune homme tombe malade. Les médecins diagnostiquent une appendicite, maladie à forte mortalité à cette époque. Le célèbre chirurgien Sir Frederick Treves, connu pour avoir traité le patient Joseph Merrick, surnommé «Elephant Man» se propose d'intervenir. D'abord, le futur roi s'y oppose, car Treves souhaite traiter le mal chirurgicalement, par une ablation de l'appendice. Le chirurgien insiste: ou il y aura couronnement ou il y aura funérailles, prévient-il. À son corps défendant, Albert-Edouard consent à passer sous le scalpel du praticien. Deux jours plus tard, frais comme un gardon, il est couronné.

Le chirurgien, Sir Frederick Treves, celui qui est le premier à avoir réalisé une appendicectomie sur le sol anglais (le 29 juin 1888) vient de récidiver avec succès.

Le siècle à venir va voir les appendicectomies se généraliser petit à petit et ainsi faire baisser substantiellement les cas de mortalité.

Aujourd'hui, l'opération qui consiste à supprimer l'appendice est courante. Pour autant, il ne s'agit pas de négliger les signes de cette pathologie qu'est l'inflammation de l'appendice; signes qui arrivent souvent de manière brutale. Mais qu'est-ce que l'appendice? Il

s'agit d'un diverticule (une hernie) situé à l'extrémité du caecum (partie verticale droite du gros intestin), d'une dimension variable (entre 6 et 12 cm de long pour 4 à 8 mm de diamètre) et dont le rôle n'est à ce jour pas connu avec certitude. Un spécialiste américain a émis l'hypothèse, en 2007, que l'appendice serait «une réserve protégée pour bactéries amies». Une conjecture qui sera probablement balayée par d'autres...

Oh, la belle cicatrice!

L'appendicite touche une personne sur quinze, en général entre l'âge de 10 et 30 ans. L'un des signes les plus révélateurs de la maladie est une douleur vive et persis-



L'un des signes les plus révélateurs de la maladie est une douleur vive et persistante au niveau du nombril ou plus à droite en un point appelé, dans le jargon professionnel, le point de McBurney.

tante au niveau du nombril ou plus à droite en un point appelé, dans le jargon professionnel, le point de McBurney. Ce symptôme peut être couplé à de la fièvre, des vomissements ou des nausées. Dans certains cas, plus rares, la douleur n'est pas présente. Toujours est-il que ces symptômes sont des signes d'urgence qu'il ne faut pas sous-estimer, car si l'appendice se rompt, c'est toute la cavité abdominale qui s'en trouve infectée (la péritonite) et peut entraîner la mort si elle n'est pas traitée. Le médecin généraliste ne peut diagnostiquer à coup sûr une appendicite. De ce fait, si les symptômes mentionnés plus haut apparaissent, il est préférable de se rendre sans attendre aux urgences.



Par le passé, la cicatrice de l'appendicite marquait le bas du ventre, tandis qu'aujourd'hui, grâce à la technique de la coelioscopie, on n'y voit presque plus rien.

À l'hôpital, les praticiens s'attèleront à un examen clinique pour vérifier la douleur, réaliseront une analyse d'urine (l'infection urinaire peut avoir des signes identiques à l'appendicite) et opéreront pour des prélèvements sanguins ainsi qu'un scanner ou une échographie. Ce n'est qu'au terme de cette batterie de tests que le médecin décidera ou non d'une appendicectomie. Dans les années 80, en France, il se pratiquait plus de 300.000 ablations de l'appendice par intervention chirurgicale. Aujourd'hui, ce chiffre tend à être inférieur à 90.000 opérations. Preuve que l'amélioration du diagnostic porte ses fruits.

non compliquée). Là aussi, les progrès sont importants. Si, il y a quelques années, celui qui avait connu les affres de l'appendicite était ensuite reconnaissable à sa cicatrice disgracieuse de quelques centimètres en bas du ventre (visible à la piscine ou à la plage le plus souvent), aujourd'hui, grâce à la technique de la coelioscopie (introduction d'une caméra par le nombril et d'instruments fins par la paroi abdominale) on n'y voit presque plus rien.

Par contre, si l'appendicite est confirmée, on n'échappera pas à l'étape de l'intervention (quoique, de récentes études ont mis en avant qu'une antibiothérapie permet d'éviter l'appendicectomie pour des patients présentant une appendicite aiguë

Le temps de l'hospitalisation s'est également réduit: en cas d'appendicite «simple», le patient est généralement autorisé à reprendre une alimentation dès le soir ou le lendemain matin et se voit autorisé à sortir de l'hôpital le lendemain ou le surlendemain, sauf cas très rares de complication. ■

ANZEIGE


SECURITEC
 Met Sécherheet fir Iech do!

**Professionell Sécherheet
fir Doheem a Betriber**

**Äeren Spezialist fir Alarm-
a Videoiwwerwachung**



L-3378 Livange
www.securitec.lu (+352) 26 300 221

Im Frühling: Auf das Fahrrad, fertig, los!

Habt ihr es schon gemerkt? So langsam wird es draußen wieder wärmer und es ist schon wieder viel länger hell als noch vor ein paar Wochen. Das heißt endlich raus und ab ins Freie zum Spielen, Inlineskaten oder Radfahren.

Aber seid ihr für euren ersten Ausflug mit dem Fahrrad auch richtig vorbereitet? Wir haben uns für euch schon mal ein paar Gedanken gemacht, auf was ihr unbedingt achten solltet, damit bei eurer ersten Tour nichts schiefgeht.

Bevor es losgeht, kommt erstmal der allgemeine Check von Ausrüstung und Technik. Auch die Profis, die unsere Hubschrauber und Flugzeuge fliegen, überprüfen vor jedem Start noch einmal, ob alles funktioniert und alle wichtigen Dinge mit an Bord sind. Für euch bedeutet das zum Beispiel nachzusehen, ob Bremsen und Licht funktionieren und genügend Luft in den

Reifen ist. Außerdem

ist es gut, zu testen, ob die Fahrradklingel funktioniert, damit

ihr im Verkehr auf euch aufmerksam machen könnt.

Wichtig ist auch, dass ihr nicht nur euer Fahrrad

mit Reflektoren ausstattet, sondern auch selbst reflektierende

Kleidung



tragt, damit ihr nicht so leicht übersehen werdet. Tatsächlich passieren nämlich viele Unfälle, weil Radfahrer im Dunkeln ohne reflektierende Kleidung schwer zu erkennen sind. Auf keinen Fall solltet ihr den Fahrradhelm vergessen, denn ihr habt schließlich nur einen Kopf und der sollte gut geschützt sein.

Wenn ihr dann unterwegs seid, gibt es noch ein paar Dinge, die ihr berücksichtigen solltet, damit ihr wieder sicher nach Hause kommt: Zunächst einmal seid ihr mit dem Fahrrad viel schneller unterwegs als zu Fuß, deshalb solltet ihr euch ganz besonders konzentrieren. Wenn möglich, solltet ihr, so oft es geht, ausgewiesene Radwege nutzen. Falls ihr doch auf der Straße fahren müsst, helfen Handzeichen, den Autofahrern zu signalisieren, wo ihr hin wollt, zum Beispiel, wenn ihr abbiegen möchtet.

Schließlich ist es wichtig euch bewusst zu machen, dass auch wenn ihr alle Tipps richtig anwendet, andere Verkehrsteilnehmer Fehler machen können. Also Augen auf, bereitet euch gut vor und dann... viel Spaß bei eurer Tour! ■

Checkliste

- Funktionierende Bremsen
- Licht und Reflektoren am Fahrrad
- Luft in den Reifen
- Klingel
- Reflektierende Kleidung
- Fahrradhelm
- Fahrradschloss



Shop

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.

Ihr Einkauf unterstützt die LAR

Mit einem Geschenk aus dem LAR Shop machen Sie nicht nur sich oder Ihren Freunden eine Freude, sondern Sie leisten einen Beitrag, der Leben rettet.



Commander directement sur /
Einfach online bestellen auf:

www.lar.lu

ou contactez-nous par télé-
phone/oder rufen Sie uns an

48 90 06

Ours en peluche 24 cm
"Captain's Teddy"

16 EUR



Shop



Parapluie automatique **26 EUR**



Porte-clés **2,50 EUR**



Lampe de poche
MAGLITE® **31 EUR**



Ceinture à bagages **9 EUR**



Couteau Suisse 9 cm **27 EUR**



Casquette de baseball
hélicoptère **16 EUR**



Gilet fluorescent
de sécurité **7 EUR**



Hélico peluche
porte-clés **9 EUR**



Carte USB 8 Go **19 EUR**



Livre d'enfant «À la découverte
d'Air Rescue» (F, E, ou D) **11 EUR**

Maîtrisez vos dépenses de santé en bénéficiant des meilleurs soins !



Vos avantages avec medicis confort :

La tranquillité au quotidien

- Vos soins remboursés à **100%**, en complément de la caisse légale : frais de médecin, médicaments, soins dentaires, ...

Le confort à l'hôpital

- Vos soins à l'hôpital remboursés à **100%**, même si la caisse légale n'intervient pas
- Prise en charge du coût de la chambre individuelle

La sérénité lors de vos voyages

- Assistance et remboursement de vos dépenses de santé à l'étranger



Einfach fir lech do

**Offre spéciale
pour les
membres LAR**

Vos enfants sont assurés gratuitement durant un an !

Si vous souscrivez une assurance medicis confort pour votre famille avant le 31/12/2015.

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 Leudelage ou par email : contact@foyer.lu
Document non contractuel. Offre soumise à conditions, disponibles sur foyer.lu/fr/lar

