

SEPTEMBER 2025

LARNEWS

===== LUXEMBOURG AIR RESCUE =====



24 STUNDEN LAR | 24 HEURES CHEZ LAR
SO FLIEGT EIN LAR-HUBSCHRAUBER | COMMENT VOLE UN HÉLICOPTÈRE LAR
VOM ZUFALL ZUR BERUFUNG | QUAND LE HASARD MÈNE À UNE VOCATION



Life comes in many sizes

The all-new Tayron



Tayron R-Line

2.0 TDI, 150 ch, boîte auto. 7 vitesses

PRIX NET **50.160 €** TTC

Avantage maximal **7.962 €** TTC

+ Roues hiver complètes
offertes



Profitez des équipements du PACK SELECT inclus dans l'offre :

Jantes en alliage léger « Leeds », Volkswagen R - 8 J x 20" - Dark graphite pneus 255/40 R 20 ; toit ouvrant électrique et panoramique avec toit panoramique à l'arrière ; Pack Confort incluant : système de démarrage sans clé Keyless Access, alarme antivol, hayon électrique ; peinture métallisée

Vous trouverez plus d'infos ainsi que la liste de tous les concessionnaires sur volkswagen.lu

Consommation moyenne Tayron (WLTP) : 8,3 - 0,4 l/100 km. Émissions CO₂ : 190 - 10 g/km. Les valeurs de consommation et d'émission indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prescrites par la loi. Pour plus d'informations, voir volkswagen.lu ou contactez votre concessionnaire Volkswagen. Photos non contractuelles. Sous réserve de modifications ou d'erreurs. Offres valables pour des commandes jusqu'au 31/10/2025.



LIEBE MITGLIEDER,

nur zwei Minuten nach der Alarmierung heben unsere Rettungshubschrauber von unseren Einsatzstandorten am Flughafen Findel oder Ettelbrück ab – in höchstens zehn Minuten erreichen sie jeden Punkt Luxemburgs. Auch unsere Ambulanzflugzeuge stehen rund um die Uhr bereit, um Mitglieder und Patienten nach medizinischen Notfällen im Ausland sicher in die Heimat zu bringen. Das ist Alltag bei der Luxembourg Air Rescue.

Damit die permanente Einsatzfähigkeit unserer Teams dauerhaft gewährleistet ist, braucht es eine effiziente und bestens eingespielte Organisation. Nur so ist ein Luftrettungsbetrieb möglich, der an 365 Tagen im Jahr im Dienste der Bevölkerung steht – zuverlässig, sicher und kompetent.

In unserem Artikel ab Seite 6 erhalten Sie einen unmittelbaren Einblick in den vielschichtigen Arbeitsalltag der LAR. Sie werden sehen: Nicht nur unsere Einsatzcrews an vorderster Front leisten Außergewöhnliches. Viele Spezialisten im Hintergrund tragen Tag für Tag dazu bei, dass die LAR heute zu den modernsten und leistungsfähigsten Luftrettungsorganisationen der Welt gehört.

Doch all das wäre ohne Sie, liebe Mitglieder, nicht möglich. Sie tragen durch Ihre Mitgliedsbeiträge entscheidend dazu bei, dass wir unsere Mission erfüllen können. Sie sichern jedoch nicht nur unsere Einsatzbereitschaft, sondern sind zugleich unsere stärksten Botschafter. Wenn Sie im Familien- oder Freundeskreis, am Arbeitsplatz oder im Verein von der LAR erzählen – und vielleicht sogar andere von einer Mitgliedschaft überzeugen – leisten Sie einen unschätzbaren Dienst. Jede neue Mitgliedschaft stärkt unsere Einsatzkraft und hilft, Leben zu retten – vielleicht eines Tages auch Ihres oder das eines geliebten Menschen.

Im Namen des gesamten Teams der Luxembourg Air Rescue danke ich Ihnen von Herzen für Ihre Treue, Ihr Vertrauen und Ihre Verbundenheit mit unserer Mission.

CHERS MEMBRES,

Deux minutes seulement après avoir été alertés, nos hélicoptères de sauvetage décollent de nos bases opérationnelles situées à l'aéroport Findel ou à Ettelbruck. Ils peuvent atteindre n'importe quel point du Luxembourg en dix minutes maximum. Nos avions sanitaires sont eux aussi disponibles 24 heures sur 24 pour rapatrier en toute sécurité les membres et les patients victimes d'urgences médicales à l'étranger. C'est ça, le quotidien de Luxembourg Air Rescue.

Pour garantir en permanence la disponibilité opérationnelle de nos équipes, il faut une organisation efficace et parfaitement rodée. C'est la seule manière de faire fonctionner un service de sauvetage aérien fiable, sûr et compétent, 365 jours par an au service de la population.

L'article qui démarre à la page 6 vous donne un aperçu direct du travail quotidien et varié de LAR. Vous verrez que nos équipes d'intervention en première ligne ne sont pas les seules à accomplir des exploits. De nombreux spécialistes engagés en coulisses contribuent également chaque jour à faire de LAR l'une des organisations de sauvetage aérien les plus modernes et les plus performantes au monde.

Mais tout cela ne serait pas possible sans vous, chers membres. Grâce à vos cotisations, vous contribuez de manière essentielle à la réalisation de notre mission. Vous garantisiez non seulement notre disponibilité opérationnelle, mais vous êtes aussi nos meilleurs ambassadeurs. Lorsque vous parlez de LAR à votre famille, vos amis, vos collègues ou à votre association, et que vous convainquez peut-être d'autres personnes de devenir membres, vous rendez un service inestimable. Chaque nouvelle adhésion renforce notre capacité d'intervention et contribue à sauver des vies, dont peut-être un jour la vôtre ou celle d'un être cher.

Au nom de toute l'équipe de Luxembourg Air Rescue, je vous remercie de tout cœur pour votre fidélité, votre confiance et votre attachement à notre mission.

René Closter
LAR-Präsident/Président LAR



Le magazine trimestriel « LAR-NEWS » est le périodique officiel de Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Réalisation technique / Editeur et régie publicitaire :

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. Tél.: 48 90 06
Luxembourg Airport – Gate E13 www.lar.lu – redaction@lar.lu
B.P. 24 – L-5201 Sandweiler RCS Luxembourg F701

Impression :

johnen-druck GmbH & Co. KG – Bornwiese 5 – D-54470 Bernkastel-Kues

PHOTO DE L'ÉDITORIAL : YVES KORTUM

TOUTES LES INTERVIEWS ONT ÉTÉ MENÉES PAR L'ÉQUIPE DE LA RÉDACTION LAR.

3 ZERTIFIKATE | CERTIFICATS
SCHUL- ODER STUDIENBESCHEINIGUNG
CERTIFICAT DE SCOLARITÉ OU D'ÉTUDES

4 KURZ NOTIERT | EN BREF

6 LUFTRETTUNG | SAUVETAGE AÉRIEN
24 STUNDEN LAR
24 HEURES CHEZ LAR

14 ROTOR WING
SO FLIEGT EIN LAR-HUBSCHRAUBER
COMMENT VOLE UN HÉLICOPTÈRE LAR

18 INTERVIEW
VOM ZUFALL ZUR BERUFUNG
QUAND LE HASARD MÈNE À UNE VOCATION

22 KINDERSEITE | POUR LES ENFANTS
DIE BIENEN SIND DA!
LES ABEILLES SONT LÀ !

25 COMIC

26 ROTOR WING
HARD LANDING

28 BESUCHER | VISITEURS

30 SHOP

31 DANKESBRIEFE | REMERCIEMENTS

32 SPENDEN | DONNS
EIN LETZTER WILLE, DER LEBEN RETTET
UN TESTAMENT QUI SAUVE DES VIES

I HAVE JUST UPLOADED MY CERTIFICATE!

How about you?

Du gehst noch zur Schule, studierst oder machst eine Lehre?

Bitte nutze den QR-Code oder schick uns eine Kopie deiner Schul- oder Studienbescheinigung
per E-Mail an certificats@lar.lu

Tu es encore à l'école, tu étudies ou tu fais un apprentissage ?

Utilise le code QR ou envoie-nous une copie de ton certificat de scolarité ou d'études
par e-mail à certificats@lar.lu



certificats@lar.lu

(+352) 48 90 06

www.lar.lu

LAR présente sa mission à la Foire Agricole

04. - 06.07. Début juillet, LAR était de nouveau présente à la Foire Agricole d'Ettelbruck avec son stand mobile, le Promocube. Pendant trois jours, de nombreux visiteurs ont découvert les multiples missions de LAR. Beaucoup en ont profité pour devenir membre ou soutenir la cause en achetant un article promotionnel. Point fort du stand : le LARS, un ancien hélicoptère de sauvetage, a fasciné petits et grands, attirant les curieux venus le visiter ou se faire photographier dans son cockpit.



Des créations uniques à partir d'anciennes bâches LAR

01.08. Luxembourg Air Rescue est ravi d'annoncer sa collaboration avec l'atelier d'upcycling inclusif DONO, basé à Wiltz. Sous la devise « Reduce. Reuse. Upcycle. », les bâches usagées de LAR trouvent une seconde vie sous forme de sacs, trousse ou pochettes, tous fabriqués à la main. Chaque pièce est un exemplaire unique, réalisé au château de Wiltz, alliant développement durable, engagement social et artisanat local. Ce projet porté par COOPÉRATIONS Société Coopérative est une initiative unique au Luxembourg, symbole d'inclusion concrète. Les créations seront bientôt disponibles dans la boutique LAR – à suivre !



Spektakuläre Seilwindenrettung bei Tetingen

03.08. In einem abgelegenen Waldgebiet bei Tetingen kam es Anfang August zu einem anspruchsvollen Rettungseinsatz mit der Seilwinde. Ein junger Mountainbiker war dort gestürzt und hatte sich schwere Verletzungen zugezogen. Da die Unfallstelle für die bodengebundenen Einsatzkräfte nicht zugänglich war, wurde Luxembourg Air Rescue zur Unterstützung alarmiert. Gemeinsam mit dem Höhenrettungsteam GRIMP des CGDIS führte die LAR in der Folge eine präzise koordinierte Seilwindenbergung durch und übergab den Schwerverletzten zur weiteren medizinischen Versorgung an ein bereitstehendes Rettungsteam. Die LAR dankt dem CGDIS für die ausgezeichnete Zusammenarbeit, welche die zentrale Bedeutung einer engen Abstimmung zwischen boden- und luftgestützten Rettungsdiensten unterstreicht.



24 Stunden LAR

24 heures chez LAR

Wer an die LAR denkt, hat sofort die unverkennbaren Hubschrauber und Ambulanzflugzeuge vor Augen: Sie bringen unseren Mitgliedern und Patienten schnelle medizinische Hilfe – in Luxemburg, der Großregion und weltweit. Doch was viele nicht ahnen: Damit die lebensrettende Hilfe aus der Luft Tag für Tag sicher und zuverlässig dort ankommt, wo sie gebraucht wird, steht ein engagiertes und vielseitiges Team aus ganz unterschiedlichen Bereichen im Einsatz. Begleiten Sie uns durch einen typischen Tag bei der LAR und entdecken Sie die vielen Facetten einer der modernsten Luftrettungsorganisationen der Welt.

6:00 Uhr: Am Flughafen Luxemburg liegt noch Stille über dem Rollfeld – doch bei der Luxembourg Air Rescue herrscht bereits konzentrierte Betriebsamkeit. Pünktlich um sechs Uhr übernehmen die Flight Dispatcher Rémi Corso und Alexandra Ziegler die Frühschicht im Operations Control Centre (OCC). In dieser hochmodernen Einsatz- und Flugleitzentrale laufen alle Fäden zusammen – hier werden Ambulanz- und Organtransportflüge mit den LAR-eigenen Jets geplant, koordiniert und überwacht. Für die Übergabe von der Nachtschicht nehmen sich die Teams 30 Minuten Zeit – gewissenhaft und präzise, damit alle wichtigen Informationen lückenlos weitergegeben werden.

07:00 Uhr: Medical Regulator Loïc Dourt nimmt seinen Dienst auf. Der erfahrene LAR-Intensivkrankenpfleger steht den LAR-Mitgliedern bei medizinischen Notlagen im Ausland telefonisch zur Seite. Er berät bei Fragen, leitet bei Bedarf die Rückholung ein und koordiniert in enger Abstimmung mit dem OCC die medizinischen Repatriierungen.

07:30 Uhr: Die LAR-Hubschrauberbasen nehmen ihren Betrieb auf. Am Findel beginnt der Pilot Marco Deterding mit dem Pre-flight-Check der MD902, während Notarzt Dr. Jörn Adler und Intensivkrankenpfleger Christian Spangenberg das medizinische Equipment kontrollieren, die Kabine bestücken und die Maschine bei der zuständigen Rettungsleitstelle einsatzbereit melden. Ab jetzt kann jederzeit ein Einsatzruf erfolgen – alles muss stimmen, denn im Ernstfall zählt jede Sekunde.

08:00 Uhr: In der LAR Academy, den neuen, modernen Schulungsräumen der Air Rescue, startet das erste Training. Der speziell geschulte und erfahrene Intensivkrankenpfleger Lucas Saletzki hält mit Flugbegleiterinnen

Quand on pense à LAR, on imagine immédiatement ses hélicoptères et avions-ambulances emblématiques : ils apportent une aide médicale rapide à nos membres et patients – au Luxembourg, dans la Grande Région et dans le monde entier. Mais ce que beaucoup ignorent : pour que les secours aériens puissent intervenir chaque jour de manière sûre et fiable là où c'est nécessaire, une équipe engagée et polyvalente, issue de services variés, œuvre en coulisses. Suivez-nous tout au long d'une journée type chez LAR et découvrez les nombreuses facettes de l'une des organisations de sauvetage aérien les plus modernes au monde.

6h00 : À l'aéroport de Luxembourg, le tarmac est encore silencieux – mais chez Luxembourg Air Rescue, l'activité bat déjà son plein. À 6 heures pile, les Flight Dispatchers Rémi Corso et Alexandra Ziegler prennent le relais au Centre de contrôle des opérations (OCC). C'est dans ce centre de commandement et de contrôle ultramoderne que tout se passe et que sont planifiés, coordonnés et supervisés les vols d'ambulance et de transport d'organes avec les jets de LAR. Les équipes de nuit prennent 30 minutes pour passer le relais à l'équipe de jour, avec rigueur et précision, afin d'assurer une transmission complète de toutes les informations importantes.

7h00 : Le Medical Regulator Loïc Dourt prend son service. Il s'agit d'un infirmier expérimenté en soins intensifs, joignable par téléphone par les membres de LAR en cas d'urgence médicale à l'étranger. Il répond aux questions, organise le rapatriement si nécessaire et coordonne les rapatriements médicaux en étroite collaboration avec l'OCC.

7h30 : Les bases hélicoptères LAR entrent en activité. Au Findel, le pilote Marco Deterding effectue la vérification prévol de la MD902, tandis que le médecin urgentiste Dr Jörn Adler et l'infirmier en soins intensifs Christian Spangenberg contrôlent le matériel médical, équiper la cabine et signalent au centre de secours que l'appareil est prêt à intervenir. Désormais, un appel d'urgence peut tomber à tout moment. Tout doit être parfait, car en cas d'urgence, chaque seconde compte.

8h00 : Au sein de la LAR Academy, dans les nouvelles salles de formation modernes d'Air Rescue, la première session de formation débute. L'infirmier en soins intensifs Lucas Saletzki, spécialement formé et expérimenté, dispense aux accompagn-





und -begleiten der Luxair ein spezialisiertes Erste-Hilfe-Training ab – realitätsnah und praxisorientiert. Bereits seit Jahren setzt die nationale Fluggesellschaft auf das medizinische Know-how der LAR.

08:07 Uhr: Erster Notruf des Tages: „Verkehrsunfall, Motorrad, junger Mann mit Beifahrerin“ – das sind die knappen Informationen, die die Crew des Air Rescue 2, bestehend aus Pilot Frédéric Remy, Intensivpfleger Pierre Hanert sowie einem Notarzt des Centre Hospitalier du Nord in Ettelbrück, erhält. Der LAR-Intensivpfleger, gleichzeitig Flight Nurse und Technical Crew Member, führt die finale Kontrolle des Helikopters durch. Keine zwei Minuten nach der Alarmierung hebt der Rettungshubschrauber ab – Ziel: eine abgelegene Landstraße im Ösling.

08:45 Uhr: Eine Stunde bevor der Learjet 45XR in Richtung Südspanien abhebt, trifft Flugkapitän Eric Wagner gemeinsam mit dem Copiloten Ken Manderscheid die Flugvorbereitungen, während der Intensivkrankenpfleger Andreas Bruss den Ambulanzjet mit dem notwendigen medizinischen Equipment ausstattet. Parallel dazu klärt die LAR-Ärztin Dr. Anna Böhler mit der Klinik vor Ort den aktuellen Zustand der Patientin.

09:45 Uhr: Während der LAR-Jet pünktlich abhebt, feilt Ingenieurin Mariana Lousada aus dem CAMO-Team, das für die Instandhaltungsplanung und technische Einsatzbereitschaft der Flotte zuständig ist, an der optimalen Kabinenkonfiguration eines Ambulanzjets. Komfort und Sicherheit für die Patienten stehen dabei im Fokus – aber auch die bestmöglichen Arbeitsbedingungen für das medizinische Team.

10:00 Uhr: Das Daily Briefing beginnt. Bei diesem täglichen Fixpunkt kommen Vertreter aller relevanten Bereiche – medizinisch, technisch, fliegerisch – zusammen. Heute besprechen CEO Frank Halmes, Ricardo Simoes, Head of Engineering and Maintenance Rotor Wing, Didier Dandri-fosse, COO Rotor Wing & Medical, Tom Hienckes, Business Development Manager, sowie Techniker Tim Kroll den aktuellen Status der Flotte, besondere Vorkommnisse und mögliche Einschränkungen.

12:45 Uhr: Air Rescue 1 landet auf dem LAR-Vorfeld – der zweite Einsatz des Tages ist beendet. Auf dem Rückweg hatte er auf einer schlammigen Wiese landen müssen – nun ist eine gründliche Reinigung durch den Piloten Daniel Hoeser notwendig.

13:00 Uhr: Wartungstechniker Gil Schmit führt an einem Airbus H145 D3 planmäßige Instandhaltungsarbeiten durch. Verschleißteile werden geprüft, Flüssigkeiten nachgefüllt, Systeme kalibriert. Die Verfügbarkeit der Flotte hängt entscheidend davon ab, dass Technik und Wartung reibungslos funktionieren.

nateurs et accompagnatrices de vol de Luxair une formation spécialisée en premiers secours – réaliste et axée sur la pratique. Depuis des années déjà, la compagnie aérienne nationale mise sur le savoir-faire médical de LAR.

8h07 : Premier appel d'urgence de la journée : « Accident de la circulation, moto, jeune homme avec une passagère » – telles sont les informations succinctes que reçoit l'équipage de l'Air Rescue 2, composé du pilote Frédéric Remy, de l'infirmier en soins intensifs Pierre Hanert et d'un médecin du Centre Hospitalier du Nord à Ettelbruck. L'infirmier, à la fois Flight Nurse et Technical Crew Member, procède à la dernière vérification de l'hélicoptère de sauvetage. Moins de deux minutes après l'alerte, il décolle en destination d'une route isolée dans l'Oesling.

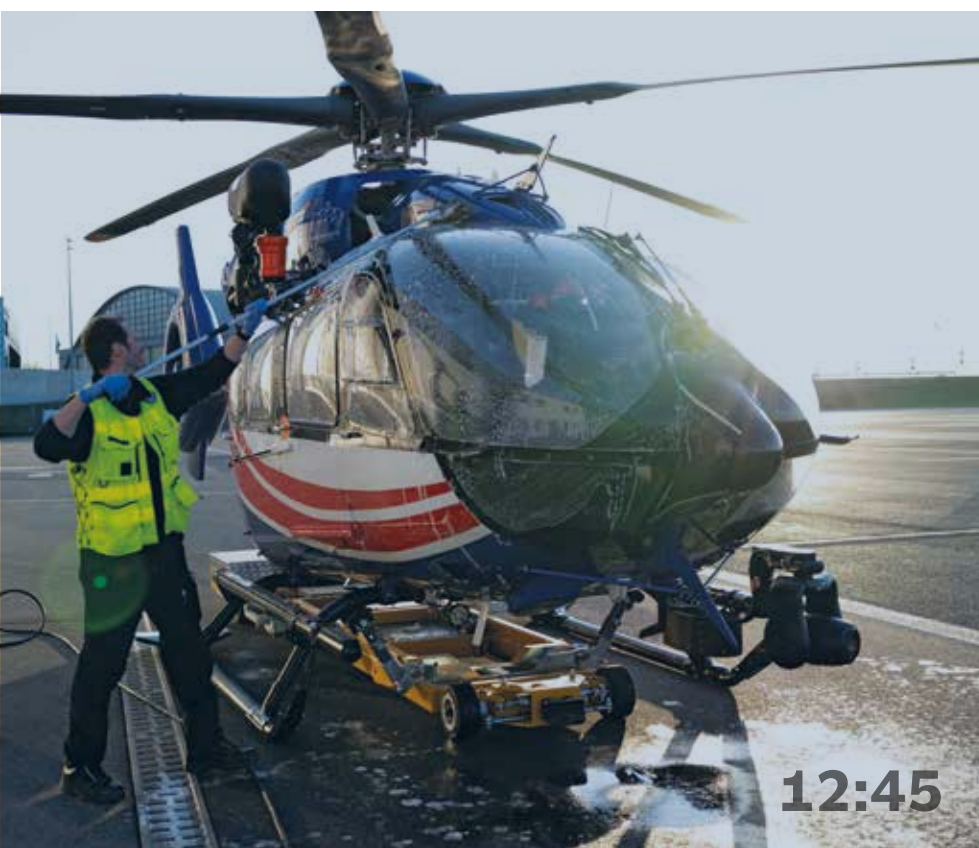
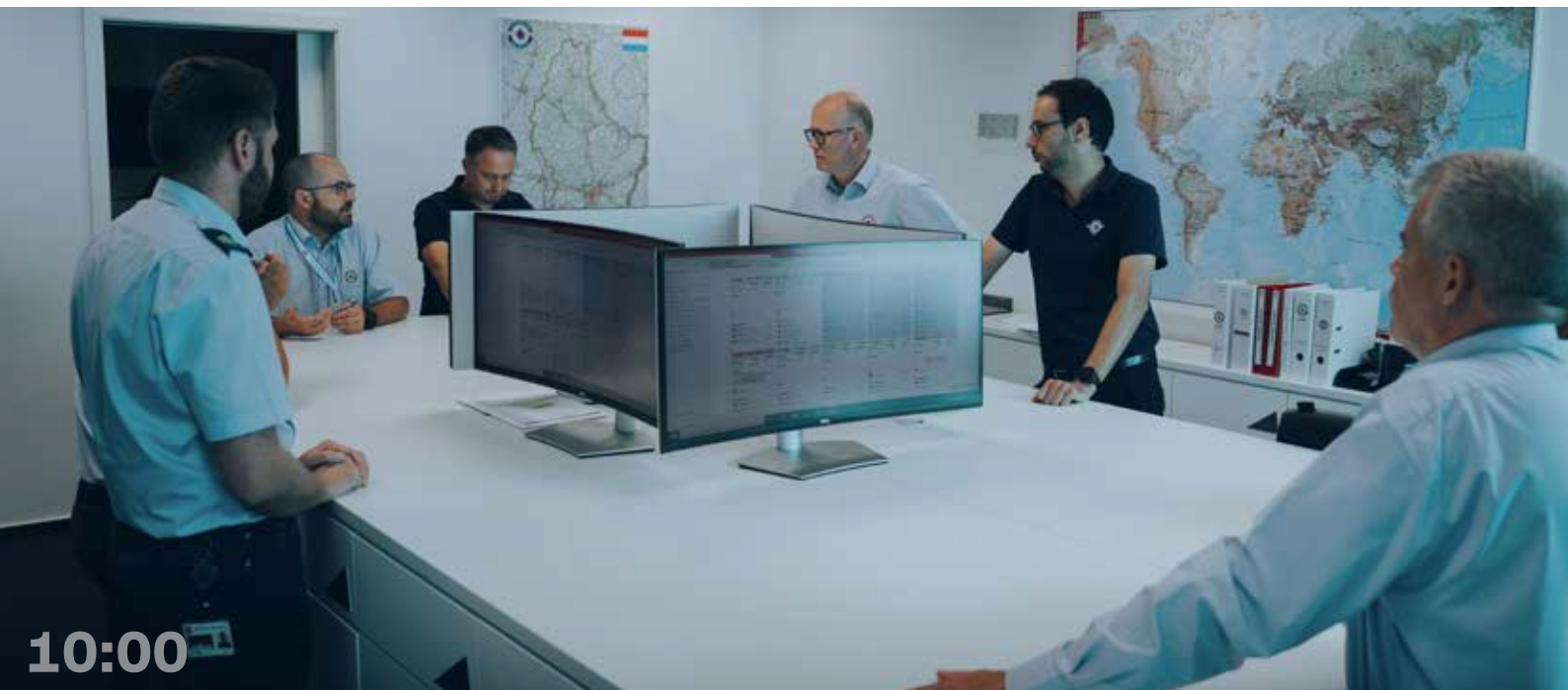
8h45 : Une heure avant le décollage du Learjet 45XR à destination du sud de l'Espagne, le commandant de bord Eric Wagner et le copilote Ken Manderscheid effectuent les préparatifs de vol, tandis que l'infirmier en soins intensifs Andreas Bruss équipe le jet-ambulance avec le matériel médical nécessaire. En parallèle, la médecin Dr Anna Böhler se coordonne avec la clinique locale pour faire le point sur l'état de santé de la patiente.

9h45 : Pendant que le jet LAR décolle, l'ingénieure Mariana Lousada, membre de l'équipe CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation), responsable de la planification de la maintenance et de la disponibilité technique de la flotte, peaufine la configuration optimale de la cabine d'un jet ambulance. Si le confort et la sécurité des patients sont au centre des préoccupations, il s'agit aussi d'assurer les meilleures conditions de travail possibles à l'équipe médicale.

10h00 : Le Daily Briefing commence. Ce rendez-vous fixe réunit des représentants de tous les domaines concernés – médical, technique, aéronautique. Aujourd'hui, participent notamment le CEO Frank Halmes, Ricardo Simoes, Head of Engineering and Maintenance Rotor Wing, Didier Dandri-fosse, COO Rotor Wing & Medical, Tom Hienckes, Business Development Manager, et le technicien Tim Kroll. À l'ordre du jour : état actuel de la flotte, incidents particuliers, restrictions éventuelles.

12h45 : L'Air Rescue 1 atterrit sur le tarmac de LAR – la deuxième mission de la journée est terminée. Sur le chemin du retour, l'hélicoptère de sauvetage a dû se poser dans un pré boueux – le pilote Daniel Hoeser doit maintenant procéder à un nettoyage complet.

13h00 : Le technicien de maintenance Gil Schmit effectue des travaux d'entretien réguliers sur un Airbus H145 D3. Les pièces d'usure sont contrôlées, les liquides sont remplis, les systèmes sont calibrés. La disponibilité de la flotte dépend essentiellement du bon fonctionnement de la technique et de la maintenance.





14:30 Uhr: Vorbereitung eines gleichermaßen anspruchsvollen wie emotionalen Einsatzes: Ein Frühgeborenes wird in eine Spezialklinik nach Deutschland verlegt. Für diesen Sekundärtransport vom Krankenhaus in Luxemburg in ein spezialisiertes Zentrum in Köln wird der Rettungshubschrauber der Air Rescue angefordert. Während des gesamten Flugs muss der kleine Patient in dem von den LAR-Spezialisten mitentwickelten Inkubator stabil gehalten werden. Flight Nurse Nicolas Meesen überprüft ein letztes Mal alle Anschlüsse und Funktionen – Stromversorgung, Sauerstoffzufuhr, Monitoring – während der Neonatologe Dr. Jean Bottu die letzten Daten zum Zustand des Babys prüft. Pilot Daniel Hoeser checkt währenddessen die Wetterbedingungen entlang der geplanten Flugroute: Bei diesem hochsensiblen Transport kommt es darauf an, die Verlegung für den winzigen Patienten so schonend wie möglich zu gestalten.

14:45 Uhr: Marketingmitarbeiterin Pia Schwalbach führt eine Besuchergruppe durch das LAR-Gelände. Bei der geführten Besichtigung erhalten die Teilnehmer einen spannenden Blick hinter die Kulissen der LAR. Highlight ist die Besichtigung des Rettungshubschraubers: Die Crew gibt der Gruppe viele Hintergrundinformationen zum Einsatzgeschehen. Wenige Minuten später werden die Interessierten sogar den Start des Rettungshubschraubers miterleben können. Alle sind begeistert!

15:00 Uhr: Logistik-Teamleiter José Borges kümmert sich um eine Lieferung mit medizinischem Verbrauchsmaterial. Er nimmt die wichtige Fracht entgegen, kontrolliert sie und lagert alles fachgerecht ein. Bald werden die Materialien, die die Einsatzcrews benötigen, bei Notfalleinsätzen und Ambulanzflügen zur Versorgung der Patienten verwendet.

16:00 Uhr: Während auf der einen Seite das Einsatzgeschehen läuft, rückt auf dem Vorfeld ein Filmteam an. Unter strengen Sicherheitsvorgaben und mit Rücksicht auf den laufenden Betrieb führt die LAR-Marketingabteilung Videoaufnahmen für einen neuen Werbespot mit LAR-Präsident René Closter durch.

16:30 Uhr: Der Rettungshubschrauber Air Rescue 3 setzt auf dem Helipad des Bräderkrankenhauses in Trier zur Landung auf. An Bord: ein junger Mann, der sich bei einem Arbeitsunfall schwerste Verletzungen zugezogen hatte. Nach der Erstversorgung am Unfallort durch das medizinische Team der LAR wurde der Schwerverletzte in das Trierer Krankenhaus geflogen, wo die Übergabe an das Klinikteam erfolgt. Die Notaufnahme ist direkt an das Helipad angebunden: Die Übergabe läuft eingespielt und ohne Verzögerung.

17:00 Uhr: In den sonst geschäftigen Büros ist es mittlerweile ruhiger geworden – ein idealer Zeitpunkt für ICT-Manager Michel Schimberg, planmäßige Serverwartungen und Updates durchzuführen. Sie sorgen dafür, dass alle Systeme stabil laufen – ob in der Alarmzentrale, der Einsatzplanung oder in der Verwaltung.

14h30 : Préparation d'une mission aussi exigeante qu'émouvante : un prématuré doit être transféré dans une clinique spécialisée en Allemagne. L'hélicoptère de sauvetage d'Air Rescue est sollicité pour ce transport secondaire entre l'hôpital de Luxembourg et un centre spécialisé à Cologne. Pendant tout le vol, le petit patient doit être maintenu dans un état stable dans l'incubateur mis au point en collaboration avec les spécialistes de LAR. Le Flight Nurse Nicolas Meesen contrôle une dernière fois tous les raccordements et fonctions – alimentation électrique, oxygène, monitoring – tandis que le néonatalogiste Dr Jean Bottu vérifie les dernières données médicales. Pendant ce temps, le pilote Daniel Hoeser vérifie les conditions météorologiques le long de l'itinéraire prévu : pour ce transport hautement sensible, il est essentiel que le transfert se déroule de la manière la plus douce possible pour le petit patient.

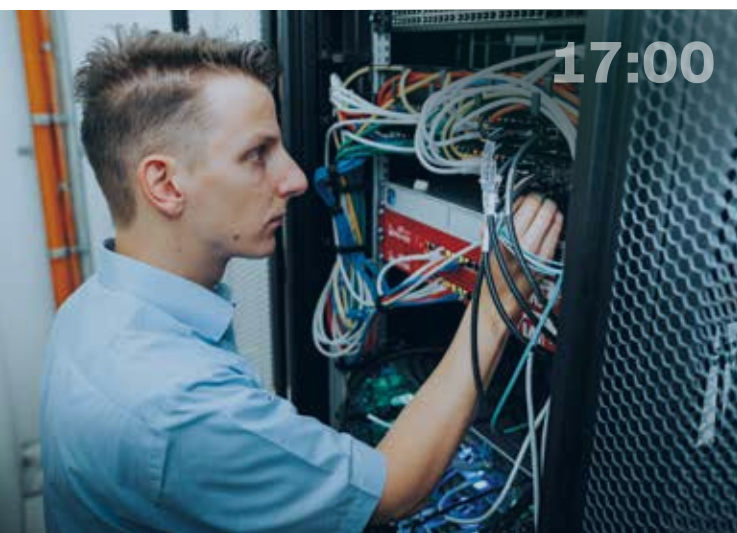
14h45 : Pia Schwalbach, collaboratrice du service marketing, accompagne un groupe de visiteurs pour une visite guidée du site LAR. Les participants découvrent les coulisses de l'organisation et profitent d'explications passionnantes. Le point fort : la découverte de l'hélicoptère de sauvetage. L'équipage partage avec le groupe de nombreuses informations sur les interventions. Quelques minutes plus tard, les visiteurs auront même la chance d'assister au décollage de l'hélicoptère. L'enthousiasme est général !

15h00 : José Borges, responsable de l'équipe logistique, réceptionne une livraison de consommables médicaux. Il prend en charge cette cargaison essentielle, la contrôle et l'entrepasse de manière appropriée. Ces matériaux seront bientôt utilisés par les équipes d'intervention lors des missions d'urgence et des vols sanitaires pour soigner les patients.

16h00 : Alors que les opérations battent leur plein, une équipe de tournage arrive sur le tarmac. Dans le respect des règles de sécurité strictes et en veillant à ne pas perturber le travail en cours, le service marketing réalise des prises de vue pour un nouveau spot publicitaire avec le président de LAR, René Closter.

16h30 : L'hélicoptère de sauvetage Air Rescue 3 se pose sur l'héliport de l'hôpital Bräderkrankenhauses à Trèves. À son bord : un jeune homme grièvement blessé lors d'un accident du travail. Après avoir reçu les soins d'urgence sur le lieu de l'accident par l'équipe médicale de LAR, le patient a été transporté en urgence vers l'hôpital de Trèves, où il est pris en charge par l'équipe hospitalière. Le service des urgences étant directement relié à l'hélisurface, le transfert s'effectue de manière parfaitement rodée, sans la moindre perte de temps.

17h00 : Les bureaux, habituellement animés, sont désormais plus calmes – un moment idéal pour Michel Schimberg, responsable ICT, de procéder aux maintenances planifiées des serveurs et aux mises à jour. Elles garantissent le bon fonctionnement de tous les systèmes, que ce soit dans la centrale d'alerte, la planification des interventions ou l'administration.





19:00 Uhr: Der Learjet 45 XR mit dem verletzten LAR-Mitglied an Bord kehrt aus Spanien zurück. Auf dem Vorfeld vor dem LAR-Hangar steht der LAR-Krankenwagen schon bereit. Schonend wird die Patientin in die Ambulanz verladen und in Begleitung der LAR-Ärztin Dr. Anna Böhler zur weiteren Behandlung in das CHL gebracht.

20:30 Uhr: Der Einsatztag für die Hubschraubercrews neigt sich dem Ende zu. Pilot Daniel Hoeser zieht den Hubschrauber in den Hangar und führt den Postflight-Check durch. LAR-Ärztin Dr. Anne Soisson dokumentiert die Einsätze, während Intensivkrankenschwester Nicolas Meesen die medizinischen Geräte zum Laden anschließt.

22:00 Uhr: Im Operations Control Centre herrscht weiterhin volle Betriebsamkeit. Flight Dispatcher Antoine Boutter ist mit den Planungen für einen Organtransport beschäftigt: Ein dringend benötigtes Spenderherz soll von Straßburg nach Bordeaux geflogen werden. Um 23:00 Uhr startet der LAR-Ambulanzjet Richtung Elsass, wo das überlebensnotwendige Organ in den Flieger verladen und auf dem schnellsten Wege zu seinem Empfänger transportiert wird.

Auch nach dem letzten Take-Off läuft der Betrieb für die Mitglieder und Patienten der LAR weiter. Das OCC – oft als Herzstück der LAR bezeichnet – ist an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr besetzt. In der Nacht nehmen die Flugplaner neue Anfragen entgegen, organisieren Ambulanzflüge und stehen den weltweit eingesetzten Crews in allen operativen Belangen zur Seite.

Alle Aktivitäten dieses Tages zu beschreiben, würde den Rahmen dieses Magazins sprengen – einen Überblick liefert daher die Infobox am Ende, die den Tag in Zahlen darstellt.

Der ereignisreiche Tag Ende August steht exemplarisch für viele Tage, an denen das gesamte LAR-Team – von den Einsatzcrews über die Techniker bis hin zum Verwaltungspersonal – Hand in Hand arbeitet. Kein Tag ist wie der andere, doch alle vereint ein gemeinsames Ziel – die Mission der LAR: das Leben von Menschen retten und deren Gesundheit bewahren – an 365 Tagen im Jahr, in Luxemburg, der Großregion und weltweit.

19h00 : Le Learjet 45 XR revient d'Espagne avec à son bord la membre LAR, blessée. L'ambulance de LAR est déjà prête sur le tarmac, devant le hangar. La patiente est transportée avec précaution dans l'ambulance et accompagnée par la médecin LAR, Dr Anna Böhler, au CHL pour bénéficier de soins supplémentaires.

20h30 : La journée de travail des équipages d'hélicoptère touche à sa fin. Le pilote Daniel Hoeser ramène l'appareil dans le hangar et effectue la vérification post-vol, tandis que la médecin urgentiste LAR Dr Anne Soisson consigne les interventions et que l'infirmier en soins intensifs Nicolas Meesen branche le matériel médical pour le rechargement.

22h00 : Au centre de contrôle des opérations, l'activité bat toujours son plein. Le Flight Dispatcher Antoine Boutter est occupé à planifier un transport d'organe : un cœur de donneur, dont le besoin est urgent, doit être transféré de Strasbourg à Bordeaux. À 23 heures, l'avion-ambulance LAR décolle en direction de l'Alsace, où l'organe vital sera embarqué dans l'avion et transporté le plus rapidement possible vers son destinataire.

Même après le dernier décollage, le travail continue pour les membres et les patients de LAR. L'OCC, souvent considéré comme le cœur de l'organisation, est opérationnel 24 heures sur 24, 365 jours par an. La nuit, les planificateurs de vol reçoivent les nouvelles demandes, organisent les vols ambulanciers et assistent les équipages en mission dans le monde entier pour toutes les questions opérationnelles.

Relater l'ensemble des activités de cette journée dépasserait le cadre de ce magazine. L'encadré à la fin de l'article vous en donne un aperçu en chiffres.

Cette journée mouvementée de fin août illustre parfaitement de nombreuses autres journées où toute l'équipe LAR – des équipages aux techniciens, en passant par le personnel administratif – travaille main dans la main. Aucun jour ne se ressemble, mais tous partagent un objectif commun : la mission de LAR - sauver des vies et préserver la santé des personnes, 365 jours par an, au Luxembourg, dans la Grande Région et partout dans le monde.

DER TAG IN ZAHLEN | LA JOURNÉE EN CHIFFRES



Zielländer der Ambulanzflüge
Pays de destination des vols sanitaires

4



Ambulanzflüge
Vols sanitaires

3



Flugstunden der Rettungshubschrauber
Heures de vol des hélicoptères de sauvetage

3,9



19:00



20:30



22:00



Besucher
Visiteurs

25



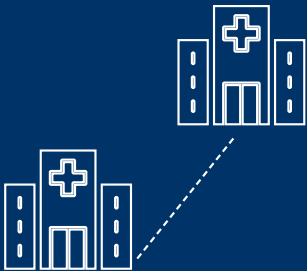
Notfalleinsätze
Missions d'urgence

10



Organtransporte
Transports d'organes

2



Sekundärmissionen
Missions secondaires

1



So fliegt ein LAR-Hubschrauber

Comment vole un hélicoptère LAR

Wenn die Rettungshubschrauber der LAR durch die Lüfte fliegen, um die dringend benötigte notärztliche Hilfe schnellstmöglich zu den Patienten zu bringen, ziehen sie viele Blicke auf sich: senkrecht starten, auf der Stelle schweben, seitwärts gleiten – was für Flugzeuge unmöglich ist, ist für Hubschrauber Alltag. Doch wie genau funktioniert dieses Wunderwerk der Technik?

Das Herzstück eines Hubschraubers ist der Hauptrotor. Seine Rotorblätter sind im Grunde schmale Flügel, die sich im Kreis drehen. Durch diese Drehung entsteht über den Blättern Auftrieb – ähnlich wie bei einem Flugzeugflügel (siehe hierzu unseren Artikel in der Juniausgabe von LAR-NEWS). Je schneller sich der Rotor dreht oder je steiler die Rotorblätter angestellt sind, desto mehr Auftrieb entsteht – der Hubschrauber hebt ab.

Doch der Auftrieb allein reicht nicht. Ein Hubschrauber muss auch gesteuert werden. Dafür kommt die sogenannte Taumelscheibe zum Einsatz. Dieses essenzielle Bauteil verändert den Anstellwinkel der Rotorblätter während ihrer Drehung, je nachdem, in welche Richtung der Hubschrauber fliegen soll. Will der Pilot etwa nach vorne, werden die Rotorblätter vorn flacher und hinten steiler angestellt – der Hubschrauber kippt leicht nach vorne und fliegt los.

Lorsque les hélicoptères de sauvetage de LAR sillonnent les airs pour apporter le plus rapidement possible les soins médicaux d'urgence indispensables aux patients, ils attirent tous les regards : décollage vertical, vol stationnaire ou latéral... Ce qui est impossible pour les avions est monnaie courante pour les hélicoptères. Mais comment fonctionne exactement cette merveille de la technologie ?

Le cœur de chaque hélicoptère, c'est son rotor principal. Ses pales sont en fait des ailes étroites qui tournent en cercle. Cette rotation crée une portance au-dessus des pales, un fonctionnement similaire à celui des ailes d'un avion (voir notre article à ce sujet dans l'édition de juin de LAR-NEWS). Plus le rotor tourne rapidement ou plus l'inclinaison des pales est importante, plus la portance est importante, ce qui permet à l'hélicoptère de s'élever dans les airs.

Mais la portance seule ne suffit pas. Un hélicoptère doit également être piloté. C'est là qu'intervient le plateau cyclique. Ce composant essentiel modifie l'angle d'attaque des pales du rotor pendant leur rotation, en fonction de la direction dans laquelle l'hélicoptère doit voler. Si le pilote veut aller vers l'avant, les pales du rotor sont inclinées vers l'avant à l'avant et vers l'arrière à l'arrière : l'hélicoptère bascule légèrement vers l'avant et décolle.



Ein weiteres physikalisches Phänomen will ebenfalls beherrscht werden: Wenn sich der Hauptrotor in eine Richtung dreht, möchte sich der Rumpf des Hubschraubers aufgrund des entgegengesetzten Drehmoments in die andere Richtung mitdrehen. Um das zu verhindern, braucht es einen Drehmomentausgleich. Bei unseren beiden Airbus H145 D3 kommt ein konventioneller Heckrotor zum Einsatz – ein sogenannter Fenestron. Er ist im Leitwerk des Hubschraubers integriert, besonders leise und sicher, da die Rotorblätter geschützt innerhalb eines Gehäuses rotieren. Unsere MD902 wiederum arbeiten nach dem NOTAR-Prinzip (No Tail Rotor): Hier wird der Luftstrahl eines Gebläses durch ein Leitwerk gelenkt, um den Hubschrauber zu stabilisieren – ganz ohne sichtbaren Heckrotor.

Ob Landeplätze mitten in der Stadt, an entlegenen Orten oder auf engen Straßen – für Notfalleinsätze ist die Flexibilität der LAR-Rettungshubschrauber ein enormer Vorteil. Um die bestens ausgestatteten Helikopter auch unter Zeitdruck und unter schwierigen Bedingungen sicher zu steuern, verfügt die LAR über ein engagiertes Team erfahrener Piloten.

Wie viel Können, Ausbildung und Verantwortung hinter dem Steuerknüppel eines LAR-Rettungshubschraubers steckt, verrät uns einer, der es wissen muss: LAR-Hubschrauberpilot Daniel Hoesser gibt uns Einblick in seinen Werdegang und den anspruchsvollen Alltag im Cockpit.

Un autre phénomène physique doit également être maîtrisé : lorsque le rotor principal tourne dans une direction, le corps de l'hélicoptère a tendance à tourner dans la direction opposée, réaction qu'on appelle couple. Pour l'éviter, un équilibrage est nécessaire. Nos deux Airbus H145 D3 sont équipés d'un rotor de queue conventionnel, appelé Fenestron. Il est intégré dans l'empennage de l'hélicoptère, particulièrement silencieux et sûr, car les pales du rotor tournent à l'intérieur d'un carter. Nos MD902 fonctionnent quant à eux selon le principe NOTAR (No Tail Rotor) : le flux d'air d'un ventilateur est dirigé à travers un empennage afin de stabiliser l'hélicoptère, sans aucun rotor de queue visible.

Qu'il s'agisse d'atterrir en plein centre-ville, dans des endroits reculés ou dans des rues étroites, la flexibilité des hélicoptères de sauvetage LAR est un énorme avantage pour les interventions d'urgence. Pour piloter ces hélicoptères parfaitement équipés en toute sécurité, même sous pression et dans des conditions difficiles, LAR dispose d'une équipe de pilotes expérimentés.

Daniel Hoesser, pilote d'hélicoptère chez LAR, décrit le savoir-faire, la formation et les responsabilités nécessaires pour piloter un hélicoptère de sauvetage LAR, tout en nous donnant un aperçu de son parcours et de son quotidien exigeant dans le cockpit.



Wie wird man Hubschrauberpilot bei der LAR?

Um Berufspilot zu werden, benötigt man zuerst eine Pilotenlizenz. Zudem braucht man für jeden Hubschraubertyp eine sogenannte Musterberechtigung. Um in der Luftrettung fliegen zu können, braucht man einiges an Erfahrung – mindestens 2.000 Flugstunden. Das bedeutet: Nach der Ausbildung braucht man locker zehn Jahre, bis man in der Luftrettung fliegen kann.

Comment devient-on pilote d'hélicoptère chez LAR ?

Pour devenir pilote professionnel, il faut d'abord obtenir une licence de pilote. Il faut également une qualification de type pour chaque type d'hélicoptère. Pour pouvoir voler dans le cadre du sauvetage aérien, il faut beaucoup d'expérience, au moins 2 000 heures de vol. Cela signifie qu'après la formation, il faut facilement dix ans avant de pouvoir voler dans le cadre du sauvetage aérien.

**Warum braucht man so viele Flugstunden?**

Weil man einen sehr breiten Erfahrungshorizont braucht, um in der Luftrettung sicher fliegen zu können – bei jedem Wetter, unter Druck, mit wechselnden Bedingungen. Viele Entscheidungen müssen sehr schnell und sehr verantwortungsvoll getroffen werden. Das ist auch der Grund, warum für die Flugrettung häufig Piloten aus dem Militär rekrutiert werden. Sie bringen viele dieser Qualifikationen mit. Aber das heißt nicht, dass zivile Piloten schlechter wären – sie haben einfach einen anderen Werdegang.

Wie war dein eigener Weg zur LAR?

Ich war 13 Jahre bei der Deutschen Marine als Hubschrauberpilot. Dort war ich unter anderem Fluglehrer auf dem EC135, bin den Sea King geflogen und auf Schiffen gestartet und gelandet, habe Such- und Rettungseinsätze gemacht. All das hat mir viel Erfahrung gebracht – gerade in Bezug auf schwierige Bedingungen oder Entscheidungsfindung unter Druck. Das hilft mir heute enorm im Alltag bei der LAR.

Warum hast du dich für die Luftrettung entschieden?

Schon als Kind habe ich mich für den Rettungsdienst und die Luftrettung begeistert – mit acht Jahren stand für mich fest: Ich will Hubschrauberpilot werden. Nach meiner intensiven Zeit bei der Marine zog es mich zurück in die Heimat, in die Bitburger Gegend. Die LAR suchte gerade Piloten, ich erfüllte die Voraussetzungen, bewarb mich – und alles hat perfekt gepasst. Inzwischen bin ich seit zweieinhalb Jahren hier und sehr glücklich darüber.

Was sind die größten Herausforderungen in deinem Job?

Du musst auf alles vorbereitet sein, ohne zu wissen, was kommt. Das Wetter kann sich im Laufe des Tages stark verändern, die Einsätze sind unvorhersehbar. Du brauchst also ein umfassendes Lagebild und musst in kurzer Zeit die richtigen Entscheidungen treffen – auch unter Zeitdruck. Das Team verlässt sich darauf, dass ich als Pilot realistisch einschätzen kann, ob ein Einsatz fliegbar ist oder nicht. Da gibt es keinen Platz für Fehler. Genau deshalb ist Erfahrung so entscheidend.

Wie ist es für dich, zu wissen, dass du Patienten transportierst?

Gerade in lebensbedrohlichen Situationen tragen wir eine große Verantwortung. In der Luftrettung sind wir oft eine der letzten Chancen, um das Leben eines Patienten zu retten oder bleibende Schäden zu verhindern – einerseits durch die hochqualifizierte Versorgung durch unsere Intensivpflegekräfte und Notärzte, andererseits durch die Geschwindigkeit, mit der wir spezialisierte Kliniken erreichen. Genau das macht unsere Arbeit so sinnstiftend.

Pourquoi faut-il autant d'heures de vol ?

Parce qu'il faut une très grande expérience pour pouvoir voler en toute sécurité dans le sauvetage aérien, par tous les temps, sous pression et dans des conditions changeantes. De nombreuses décisions doivent être prises très rapidement et de manière très responsable. C'est aussi la raison pour laquelle les pilotes militaires sont souvent recrutés pour le sauvetage aérien. Ils possèdent bon nombre de ces qualifications. Mais cela ne signifie pas que les pilotes civils sont moins bons, ils ont simplement un parcours différent.

Quel a été ton parcours pour devenir pilote chez LAR ?

J'ai été pilote d'hélicoptère dans la marine allemande pendant 13 ans. J'y ai notamment été instructeur de vol sur l'EC135, j'ai piloté le Sea King, décollé et atterri sur des navires, et participé à des missions de recherche et de sauvetage. Tout cela m'a apporté beaucoup d'expérience, surtout dans des conditions difficiles ou pour la prise de décision sous pression. Aujourd'hui, cela m'est extrêmement utile dans mon quotidien chez LAR.

Pourquoi as-tu choisi le sauvetage aérien ?

Enfant déjà, j'étais passionné par les services de secours et le sauvetage aérien. À huit ans, ma décision était prise : je voulais devenir pilote d'hélicoptère. Après une période intense dans la marine, je suis revenu dans ma région natale, près de Bitburg. LAR recherchait justement des pilotes, je remplissais les conditions requises, j'ai postulé et tout s'est parfaitement déroulé. Cela fait maintenant deux ans et demi que je suis ici et j'en suis très heureux.

Quels sont les plus grands défis dans ton travail ?

Il faut être prêt à tout sans savoir ce qui va se passer. La météo peut changer radicalement au cours de la journée, les missions sont imprévisibles. Il faut donc avoir une vision globale de la situation et prendre les bonnes décisions en peu de temps, même sous la pression. L'équipe compte sur moi, en tant que pilote, pour évaluer de manière réaliste si une mission peut être effectuée ou non. Il n'y a pas de place pour l'erreur. C'est précisément pour cela que l'expérience est si importante.

Qu'est-ce que cela te fait de savoir que tu transportes des patients ?

Nous avons une grande responsabilité, surtout dans des situations où la vie est en jeu. Dans le domaine du sauvetage aérien, nous sommes souvent l'une des dernières chances de sauver une vie ou d'éviter des séquelles irréversibles, grâce aux soins hautement qualifiés de nos infirmiers en soins intensifs et nos médecins urgentistes, et à la rapidité avec laquelle nous atteignons les cliniques spécialisées. C'est précisément ce qui donne tout son sens à notre travail.



DON'T WORRY

be happy



Vom Zufall zur Berufung

Quand le hasard mène à une vocation

Flight Nurse, Technical Crew Member, Windenopérateur: Bei der LAR sind Krankenpfleger weit mehr als klassische Krankenpfleger. Jan Saubain ist seit zehn Jahren Teil dieses hochspezialisierten Teams. Anfang des Jahres hat er die Rolle des Flight Nurse Manager und damit wichtige Führungsverantwortung übernommen. Im Interview erzählt er über seine Motivation und seinen Karriereweg, wie er durch einen glücklichen Zufall zur Air Rescue kam und was es für ihn einzigartig macht, Teil der LAR zu sein.

Flight Nurse, Technical Crew Member, opérateur de treuil : au sein de LAR, les infirmiers sont bien plus que des infirmiers classiques. Jan Saubain fait partie de cette équipe hautement spécialisée depuis dix ans. En début d'année, il est passé Flight Nurse Manager, assumant depuis d'importantes responsabilités de direction. Dans cette interview, il évoque sa motivation, revient sur son parcours et sur l'heureux hasard qui l'a conduit à rejoindre LAR, mais aussi sur ce qui rend son travail si unique à ses yeux.

**Jan, du bist seit zehn Jahren bei der LAR. Magst du dich kurz vorstellen?**

Gerne. Ich heiße Jan Saubain, bin 36 Jahre alt und stamme aus der deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens. Nach meinem Bachelor in Gesundheits- und Krankenpflegewissenschaften war ich zunächst in der Notaufnahme des Eupener Krankenhauses tätig. 2015 bin ich zur Luxembourg Air Rescue gewechselt – heute bin ich Flight Nurse Manager.

Wie kam es dazu, dass du zur LAR gewechselt bist?

Tatsächlich war es eine Mischung aus Zufall und Fügung. Ich hatte meine damalige Stelle bereits gekündigt, ohne einen konkreten Plan für die Zeit danach. Nebenbei habe ich Musik gemacht, Bassgitarre gespielt. Nach einem Konzert erwähnte die Sängerin, dass ihr Mann bei der LAR arbeite und man dort gerade jemanden suche. Ihr Mann ist Guido Genten – ein geschätzter Kollege, mit dem ich heute eng zusammenarbeite. Ich habe mich noch in derselben Nacht beworben. Rückblickend war das eine der besten Entscheidungen meines Lebens.

Was hat dich an der Stelle bei der LAR gereizt?

Mich hat die Möglichkeit fasziniert, in der präklinischen Notfallversorgung tätig zu sein – außerhalb des starren Krankenhausumfelds. Die Arbeit in der Luftrettung erlaubt ein hohes Maß an Verantwortung, Flexibilität und unmittelbarem Handeln. Ich wollte nicht nur reagieren, sondern aktiv gestalten und helfen – genau das habe ich bei der LAR gefunden.

Wie verlief dein Weg innerhalb der LAR?

Ich habe 2015 klassisch als Flight Nurse begonnen. Anfangs habe ich vor allem auf Langstreckenflügen mit dem Ambulanzflugzeug wertvolle Erfahrung gesammelt. Nach dem Hubschraubertraining bin ich sukzessive in die Hubschrauber-Notfallrettung eingestiegen. Mit der Zeit konnte ich so viel operative Erfahrung sammeln. Ein paar Jahre lang habe ich zusätzlich auch die medizinisch-technische Ausrüstung der LAR betreut – von der Beschaffung bis zur Instandhaltung. 2022 übernahm ich die Rolle des Deputy Chief Flight Nurse und konnte schrittweise in Leitungsfunktionen hineinwachsen – und seit Anfang 2025 leite ich nun das Flight-Nurse-Team als Manager.

Jan, tu es chez LAR depuis dix ans. Peux-tu te présenter en quelques mots ?

Avec plaisir. Je m'appelle Jan Saubain, j'ai 36 ans et je suis originaire de la communauté germanophone de Belgique. Après avoir obtenu ma licence en sciences infirmières, j'ai d'abord travaillé aux urgences de l'hôpital d'Eupen. En 2015, j'ai rejoint LAR, où j'occupe aujourd'hui le poste de Flight Nurse Manager.

Comment en es-tu arrivé à rejoindre LAR ?

En fait, c'est à la fois le jeu du hasard et du destin. J'avais déjà démissionné de mon poste précédent sans avoir de plan concret pour la suite. À côté, je faisais de la musique, je jouais de la basse. Après un concert, la chanteuse m'a dit que son mari travaillait chez LAR et qu'ils cherchaient justement quelqu'un. Son mari, c'est Guido Genten – un collègue que j'apprécie beaucoup et avec qui je travaille aujourd'hui en étroite collaboration. J'ai postulé le soir même. Avec le recul, c'est l'une des meilleures décisions que j'aie prises dans ma vie.

Qu'est-ce qui t'a attiré dans ce poste ?

J'étais fasciné par la possibilité de travailler dans les soins d'urgence préhospitaliers, en dehors du cadre rigide d'un hôpital. Le travail dans le domaine du sauvetage aérien exige un haut degré de responsabilité, de flexibilité et de réactivité. Je ne voulais pas seulement réagir, mais aussi agir et aider de façon proactive. C'est exactement ce que j'ai trouvé chez LAR.

Peux-tu nous retracer ton parcours au sein de LAR ?

J'ai commencé en 2015 comme Flight Nurse « classique ». Au début, j'ai surtout acquis une précieuse expérience sur les vols long-courriers avec l'avion-ambulance. Après la formation hélicoptère, je suis progressivement entré dans le secours d'urgence par hélicoptère. Avec le temps, j'ai pu accumuler beaucoup d'expérience opérationnelle. Pendant quelques années, j'ai également géré l'équipement médico-technique de LAR – de l'acquisition à la maintenance. En 2022, j'ai pris le rôle de Deputy Chief Flight Nurse et j'ai pu évoluer pas à pas vers des fonctions de direction – et depuis début 2025, je dirige l'équipe des Flight Nurses en tant que Manager.

Was hat sich durch deine Rolle als Flight Nurse Manager für dich verändert?

Die Rolle bringt ein klares Führungsmandat mit sich. Ich verstehe mich als Ansprechpartner, Mentor und Unterstützer meines Teams. Mir ist ein Führungsstil auf Augenhöhe wichtig – nicht über Anweisungen, sondern durch Vorleben, Kommunikation und Vertrauen. Zu Beginn habe ich viel Zeit in die Optimierung von Abläufen investiert – etwa Dienstplanung, Urlaubsregelungen oder Schulungskonzepte.

Qu'est-ce que le rôle de Flight Nurse Manager a changé pour toi ?

Ce rôle implique un mandat clair de leadership. Je me considère comme interlocuteur, mentor et soutien de mon équipe. Il m'importe d'adopter un style de management basé sur l'égalité – non pas par des ordres, mais par l'exemplarité, la communication et la confiance. Au début, j'ai consacré beaucoup de temps à optimiser les processus – comme la planification des services, les règles de congés ou les concepts de formation.

”

Es ist mir sehr wichtig, nah an der Praxis zu bleiben, daher bin ich im Schnitt noch ein- bis zweimal pro Woche im Helikopter im Einsatz. Das sichert die Glaubwürdigkeit und es hilft mir, Probleme früh zu erkennen und praxisnah zu lösen.

Il est très important pour moi de rester proche de la pratique, c'est pourquoi je pars encore en mission en hélicoptère une à deux fois par semaine en moyenne. Cela garantit ma crédibilité, m'aide à détecter les problèmes en amont et à les résoudre de manière pragmatique.

Jan Saubain
Flight Nurse Manager | Flight Nurse

“



Was ist dir in deiner Rolle besonders wichtig?

Ein teamorientierter Führungsstil. Ich fördere eine offene Feedbackkultur und lege großen Wert darauf, dass sich alle Teammitglieder ernst genommen und eingebunden fühlen. Es geht mir um Kommunikation, Vertrauen und Transparenz. Gleichzeitig sehe ich den Flight Nurse Manager nicht isoliert, sondern eingebettet in ein interdisziplinäres System – wir arbeiten eng mit Piloten, Ärzten und Ärztinnen zusammen. Nur durch Zusammenarbeit auf allen Ebenen ist eine kontinuierliche und qualitativ hochwertige Patientenversorgung möglich.

Qu'est-ce qui est essentiel pour toi dans ton rôle ?

Un style de direction orienté sur le travail d'équipe. Je promeus une culture de feedback ouverte et veille à ce que chaque membre se sente écouté et impliqué. Pour moi, tout est question de communication, de confiance et de transparence. En même temps, je ne vois pas le rôle de Flight Nurse Manager comme isolé, mais intégré dans un système interdisciplinaire – nous travaillons en étroite collaboration avec les pilotes et les médecins. Ce n'est que par la coopération à tous les niveaux qu'une prise en charge des patients continue et de haute qualité est possible.

Wie sieht deine Zusammenarbeit mit den anderen Bereichen aus?

Die Kooperation mit den anderen Bereichen und deren Führungspersonen ist sehr eng, sei es mit der Leitung der Abteilungen Rotor Wing sowie Fixed Wing, dem Crew Training Management, der Technik. Da gibt es viele

Comment se passe ta collaboration avec les autres services ?

La coopération avec les autres services et leurs responsables est très étroite, que ce soit avec la direction des départements Rotor Wing et Fixed Wing, avec le Crew Training Management ou avec la technique. Il y a de nombreuses interfaces. L'ob-

Schnittstellen. Das Ziel ist, das Team je nach Einsatzanforderung optimal aufzustellen – effizient, flexibel und patientenorientiert.

Was macht dir an deiner Arbeit die größte Freude?

Die Möglichkeit, Prozesse nachhaltig zu verbessern – sei es durch Effizienzsteigerung, verbesserte Arbeitsbedingungen oder optimierte Abläufe. Wenn ich sehe, dass meine Initiativen konkrete positive Auswirkungen haben, motiviert mich das enorm. Ich arbeite gerne strukturiert, entwickle Konzepte und setze diese gemeinsam mit dem Team um. Auch die Zufriedenheit der Mitarbeitenden – etwa durch eine gut funktionierende Dienstplanung – ist für mich ein zentraler Erfolgsfaktor.

Gibt es einen Einsatz, der dir besonders im Gedächtnis geblieben ist?

Ja, es gibt einen Einsatz, den ich nie vergessen werde. Es war ein Einsatz mit einem ertrunkenen Mädchen, ungefähr im Alter meiner Tochter. Die emotionale Belastung war enorm. Dennoch hat das gesamte Team hochprofessionell agiert. Wir konnten das Kind reanimieren und in ein spezialisiertes Krankenhaus bringen, auch wenn es letztlich verstorben ist. Solche Einsätze prägen – sowohl fachlich als auch menschlich.

Wie gehst du mit solchen Erlebnissen um?

Das meiste mache ich mit mir selbst aus. Ich habe einen langen Anfahrtsweg und ich versuche, diesen dafür zu nutzen. Das hilft mir. Aber ich spreche auch mit Kolleginnen und Kollegen, wenn es nötig ist. Wir haben bei der LAR ein starkes Team und ein gutes internes Netz. Und es gibt bei Bedarf einen externen Dienst für die professionelle psychologische Nachbearbeitung, den die LAR im Fall des Falles stellt. Oft reicht auch schon ein Gespräch bei einem Kaffee, um einen belastenden Einsatz zu reflektieren. Es ist mir wichtig, so wenig wie möglich mit nach Hause in mein Privatleben zu nehmen.

Was bedeutet es für dich, Teil der LAR zu sein?

Die LAR steht für Vielseitigkeit, Kompetenz und Anpassungsfähigkeit – im Routinebetrieb, bei internationalen Missionen und Katastropheneinsätzen. Wir sind flexibel, schnell und lösungsorientiert. Ich sehe meine Rolle nicht nur als Flight Nurse, sondern auch als Technical Crew Member, als Windenoperator und heute als Führungskraft. Diese Breite an Aufgaben und Entwicklungsmöglichkeiten ist einzigartig. Die LAR bietet diese Möglichkeit.

Teil dieses Teams zu sein, bedeutet für mich Identifikation, Verantwortung und Stolz zugleich.

jectif est de mettre en place l'équipe de manière optimale selon les exigences de la mission, de façon efficace, flexible et orientée patient.

Qu'est-ce qui te procure le plus de satisfaction dans ton travail ?

La possibilité d'améliorer durablement les processus, soit par des gains d'efficacité, de meilleures conditions de travail ou des procédures optimisées. Quand je vois que mes initiatives ont des effets positifs concrets, cela me motive énormément. J'aime travailler de manière structurée, développer des concepts et les mettre en œuvre avec l'équipe. La satisfaction des collaborateurs – par exemple grâce à une planification des services qui fonctionne bien – est pour moi un facteur de réussite central.

Y a-t-il une mission en particulier qui t'a marqué ?

Oui, il y en a une que je n'oublierai jamais. C'était une intervention avec une petite fille noyée, à peu près de l'âge de ma fille. La charge émotionnelle était énorme. Mais toute l'équipe a agi de manière extrêmement professionnelle. Nous avons pu réanimer l'enfant et l'amener dans un hôpital spécialisé, même si elle est finalement décédée. De telles interventions marquent autant sur le plan professionnel qu'humain.

Comment fais-tu face à de telles expériences ?

Je gère la plupart des choses moi-même. J'ai un long trajet pour venir au travail et j'essaie d'en profiter. Ça m'aide. Quand c'est nécessaire, je parle aussi avec mes collègues. Chez LAR nous avons une équipe solide et un bon réseau interne. Si besoin, LAR propose aussi un service externe de suivi psychologique professionnel. Bien souvent, échanger simplement autour d'un café au sujet d'une mission difficile suffit déjà. J'accorde beaucoup d'importance à ramener le moins possible de ces préoccupations à la maison, dans ma vie privée.

Que signifie pour toi le fait de faire partie de LAR ?

LAR est synonyme de polyvalence, de compétence et d'adaptabilité, que ce soit dans le cadre de missions routinières, internationales ou en cas de catastrophe. Nous sommes flexibles, rapides et orientés solutions. Je ne me considère pas seulement Flight Nurse, mais aussi Technical Crew Member, opérateur de treuil et désormais aussi cadre. Cette diversité de tâches et de perspectives d'évolution est unique. LAR offre ces opportunités.

Faire partie de cette équipe c'est pour moi à la fois une identification, une responsabilité et une fierté.



Die Bienen sind da!

Les abeilles sont là !

Wusstet ihr, dass Bienen für unser Leben richtig wichtig sind?

Ohne sie gäbe es kaum Blumen, Obst oder Gemüse. Denn Bienen helfen den Pflanzen beim Wachsen – sie fliegen von Blüte zu Blüte und bestäuben sie. Rund 80 % aller Pflanzen auf der Erde sind auf die Hilfe von Bienen angewiesen! Diese kleinen Flieger sind also echte Superheldinnen der Natur.

Genau deshalb hat die LAR beschlossen, ihnen zu helfen. Im Frühling 2025 wurden auf dem LAR-Gelände drei Bienenstöcke aufgestellt – an einem schönen Plätzchen hinter den Hubschrauber- und Flugzeughangars. Dort haben die Bienen ihr neues Zuhause gefunden.

120.000 kleine Flieger mit großer Mission

In jedem Bienenstock wohnen rund 40.000 Bienen, also insgesamt etwa 120.000 fleißige Arbeiterinnen! Sie gehören zur sogenannten Buckfast-Biene, einer friedlichen und besonders produktiven Bienenart. Sie fliegen eifrig von Blüte zu Blüte, sammeln Nektar und produzieren leckeren Honig. Ein erfahrener Imker kümmert sich um sie und schaut regelmäßig bei ihnen vorbei. Im Winter bringt er ihnen eine besondere Futtermischung aus Bio-Sirup, Zucker, Wasser und etwas Honig – denn wenn draußen nichts blüht, brauchen die Bienen Unterstützung.

Saviez-vous que les abeilles sont vraiment essentielles à notre vie ?

Sans elles, il n'y aurait presque pas de fleurs, de fruits ou de légumes. Car les abeilles aident les plantes à pousser : elles volent de fleur en fleur et les pollinisent. Environ 80 % de toutes les plantes au monde dépendent de leur aide ! Ces petits insectes volants sont donc de véritables superhéroïnes de la nature.

Et c'est justement pour ça que LAR a décidé de leur donner un coup de main. Au printemps 2025, trois ruches ont été installées dans un joli coin derrière les hangars des hélicoptères et des avions. Les abeilles y ont trouvé leur nouveau domicile.

120 000 petits insectes volants pour une grande mission

Chaque ruche abrite environ 40 000 abeilles, soit au total près de 120 000 travailleuses infatigables ! Elles appartiennent à la race dite Buckfast, une variété d'abeilles paisible et particulièrement productive. Elles volent sans relâche de fleur en fleur, récoltent du nectar et produisent un délicieux miel. Un apiculteur expérimenté s'occupe d'elles et leur rend visite régulièrement. En hiver, il leur apporte un mélange spécial de nourriture composé de sirop bio, de sucre, d'eau et d'un peu de miel – car lorsque rien ne fleurit dehors, les abeilles ont besoin de soutien.



Aus grau wird bunt – mit Kinderkunst

Damit die neuen Bienenhäuser nicht nur praktisch, sondern auch schön sind, hatte die LAR eine ganz besondere Idee: Eine Klasse der Grundschule Bieles-Post durfte die Bienenstöcke bunt bemalen – mit Farben, LAR-Motiven und ganz viel Fantasie. Die Kinder des Zyklus 2.2 kannten sich schon gut mit Bienen aus, denn an ihrer Schule gibt es ebenfalls eigene Bienenstöcke.

Im Juli waren sie dann zu Besuch bei der LAR. Bei einer spannenden Führung durften sie ihre bemalten Meisterwerke in echt bestaunen – und sogar die Bienen live bei der Arbeit beobachten. Ein echtes Erlebnis: Bienen so aus der Nähe zu sehen und gleichzeitig einen Rettungshubschrauber der LAR zu entdecken – das passiert nicht jeden Tag.

Le gris prend des couleurs grâce à l'art des enfants

Pour que les nouvelles ruches soient non seulement pratiques, mais aussi jolies, LAR a eu une idée originale : donner libre cours à l'imagination des élèves d'une classe de l'école fondamentale de Belvaux Poste pour peindre les ruches en couleurs et avec des motifs rappelant LAR. Les enfants du cycle 2.2 connaissent déjà bien les abeilles, puisque leur école possède aussi ses propres ruches.

Au mois de juillet, tous sont venus chez LAR pour assister à une visite guidée passionnante, admirer leurs œuvres et même observer les abeilles au travail. Une expérience unique, car les voir d'aussi près et découvrir en même temps un hélicoptère de sauvetage de LAR, ce n'est pas quelque chose qui arrive tous les jours !



Die stolzen Schüler durften die Bienenstöcke direkt bei der LAR bestaunen.
Avec fierté, les élèves ont admiré les ruches sur place chez LAR.



Von der Blüte ins Glas

Zweimal im Jahr wird der Honig geerntet – im Frühling und im Sommer. Dabei geht alles ganz behutsam zu. Die Bienen werden sanft aus den Honigwaben geschüttelt – das tut ihnen nicht weh, denn sie haben ein schützendes Außenskelett. Danach darf der Honig zwei bis drei Wochen ruhen, bevor er in Gläser abgefüllt wird.

Was wir daraus lernen können

Die Bienen bei der LAR sind nicht nur süß, sondern auch ein Zeichen: Wir alle können etwas für die Natur tun! Auch du! Schon ein einfacher Topf mit bunten Blumen auf dem Balkon hilft den Bienen. Denn sie brauchen viele Blüten, um genug Nahrung zu finden.

Mit den Bienenstöcken zeigt die LAR, dass Helfen viele Formen haben kann – in der Luft, am Boden und sogar in der Natur. „We fly for your life“ – das Motto der LAR gilt jetzt auch für die kleinen summenden Superheldinnen!

De la fleur au pot

Deux fois par an, au printemps et en été, le miel est récolté. Tout se fait avec beaucoup de délicatesse. Les abeilles sont doucement secouées hors des rayons de miel, ce qui ne leur fait pas mal, car elles possèdent un exosquelette protecteur. Le miel repose ensuite deux à trois semaines avant d'être mis en pots.

Ce que nous pouvons en retenir

Les abeilles de LAR ne sont pas seulement adorables, elles sont aussi un symbole : nous pouvons tous agir pour la nature ! Même toi ! Rien qu'un simple pot de fleurs colorées sur un balcon peut leur venir en aide, car elles ont besoin de nombreuses fleurs pour trouver suffisamment de nourriture.

Avec ses ruches, LAR prouve que l'on peut apporter de l'aide sous bien des formes – dans les airs, sur terre et même au sein de la nature. Sa devise, « We fly for your life » s'applique désormais aussi à ces petites superhéroïnes bourdonnantes !



GUTT BEI!



KUNNEIDER

Hard Landing

Am 23. Mai 2025 wurde der LAR-Hubschrauber „LX-HLP“ zu einem Verkehrsunfall auf der N27 bei Nothum gerufen. Glücklicherweise gab es keine Schwerverletzten, sodass kein Patient transportiert werden musste. Beim Abflug des Airbus H145 D3 gegen 17:00 Uhr kam es zu einem Zwischenfall: Die Rotorblätter streiften nahegelegene Äste, was eine starke Unwucht und heftige Vibrationen verursachte. In der Folge musste der Pilot eine harte Landung durchführen, bei der der Hubschrauber erheblich beschädigt wurde. Weder die Crew noch andere Personen wurden verletzt. Dank eines Reservehubschraubers war die Einsatzbereitschaft des SAMU-Rettungsdienstes bereits am nächsten Morgen wiederhergestellt.

Le 23 mai 2025, l'hélicoptère LAR « LX-HLP » a été mobilisé pour intervenir sur un accident de la circulation sur la N27, à hauteur de Nothum. Heureusement, aucune personne n'a été grièvement blessée, de sorte qu'aucun patient n'a dû être transporté. Au moment du décollage de l'Airbus H145 D3, vers 17 h, un incident s'est produit : les pales du rotor ont frôlé des branches à proximité, provoquant un fort déséquilibre et de violentes vibrations. Le pilote a alors été contraint d'effectuer un « hard landing », endommageant gravement l'appareil. Ni l'équipage ni d'autres personnes n'ont été blessés. Grâce à un hélicoptère de réserve, le service de secours SAMU a pu être rétabli dès le lendemain matin.



AKTUELLER STATUS DER LX-HLP

STATUT ACTUEL DU LX-HLP

Nach der Beurteilung der Lage vor Ort und der Freigabe durch die Ermittlungsbehörden haben wir die LX-HLP per Kran und LKW in den LAR-Hangar am Findel gebracht und eingehend intern untersucht. Anschließend wurde sie in das Airbus-Werk für komplexe Flugzeugstrukturen in Augsburg überführt und intensiven Tests unterzogen. Die gute Nachricht: Eine Instandsetzung ist möglich, und die Schäden sind durch unsere Versicherung gedeckt. Ein Zeitplan fehlt jedoch noch, da Ersatzteile kaum verfügbar sind. Gemeinsam mit Airbus arbeitet unser Team intensiv daran, die LX-HLP schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu machen.

Après avoir évalué la situation sur place et obtenu l'autorisation des autorités en charge de l'enquête, nous avons transporté le LX-HLP à l'aide d'une grue et d'un camion jusqu'au hangar LAR de Findel, où il a fait l'objet d'un examen interne approfondi. Il a ensuite été transféré à l'usine Airbus d'Augsbourg, spécialisée dans les structures aéronautiques complexes, où il a été soumis à des tests intensifs. Bonne nouvelle : une remise en état est possible et les dommages sont couverts par notre assurance. Aucun calendrier n'a en revanche encore été établi, les pièces de rechange étant difficilement disponibles. En collaboration avec Airbus, notre équipe met tout en œuvre pour remettre le LX-HLP en service dans les meilleurs délais.



Ricardo Simoes

Head of CAMO & Part 145 Rotor Wing
(NPCA / NPMH)



**YOUR
BRIDGE
TO LIFE**

[SPUERKEESS.LU/mobilite](https://spuerkeess.lu/mobilite)

La mobilité évolue.
Votre banque aussi.



Besucher bei der LAR

Wenn Sie uns mit Ihrem Verein, Unternehmen oder Ihrer Organisation besuchen möchten, schreiben Sie uns gerne eine E-Mail an: redaction@lar.lu

Visiteurs chez LAR

Si vous désirez nous rendre visite avec votre club, entreprise ou organisation, contactez-nous par e-mail à : redaction@lar.lu



Centre de Jour Hesperkopp



Bachelor of Nursing - Specialisation in Anaesthesia & Resuscitation at the University of Luxembourg



Syprolux



**Chambre de commerce -
Matinée découverte en entreprise**



**Faculty of Health, Medicine & Life Sciences -
Maastricht University**



Association Luxembourg- Taiwan ROC Asbl



CGDIS



GERO Kompetenzzenter fir den Alter



Die neue LAR-Kollektion ist da!

La nouvelle collection LAR est arrivée !

Thermobecher 360ml
Mug isotherme 360ml
22 €



LAR-Rucksack
Sac à dos LAR
95 €



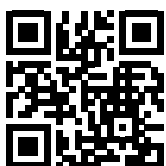
Thermoflasche 0,75l
Gourde isolante 0,75l
30 €



Thermoflasche 0,5l
Gourde isolante 0,5l
25 €



Multifunktionstool
Outil multifonction
8 €



... und viele weitere LAR-Artikel auf: **lar.lu**
... et de nombreux autres articles LAR sur : **lar.lu**

Bonjour,

Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à toute l'équipe de l'avion sanitaire qui a pris en charge le rapatriement de mon fils depuis la Tunisie. Grâce à votre professionnalisme, votre vigilance et votre bienveillance, ce transfert délicat a pu se dérouler dans les meilleures conditions possibles.

Votre engagement et votre humanité ont été d'un grand réconfort dans cette épreuve difficile, et je vous en suis profondément reconnaissante. Merci encore pour votre précieuse contribution à la prise en charge de mon bébé.

Avec toute ma gratitude,

Mme et M Z.

luxembourg
my city • ma ville • meng stad



Get your tickets

THE BOCK
CASEMATES
DISCOVER EUROPE'S
MOST BEAUTIFUL
ROCKTOP

OPEN
ALL
YEAR

LUXEMBOURG CITY
UNDERGROUND

luxembourg
city tourist office



Ein letzter Wille, der Leben rettet

Mit Ihrer Testamentsspende unterstützen Sie die lebensrettenden Einsätze der LAR – auch über das eigene Leben hinaus.

Un testament qui sauve des vies

Grâce à votre don testamentaire, vous soutenez les missions vitales de LAR au-delà même de votre propre vie.

Ein Leben retten – was kann sinnstiftender sein?

Wenn unsere Rettungshubschrauber zu einem Notfall aufbrechen, zählt oft jede Sekunde. Unsere Crews sind täglich im Einsatz, um Leben zu retten – bei Verkehrsunfällen, medizinischen Notfällen oder Bergungen mit der Seilwinde in unzugänglichem Gelände. Viele Menschen möchten etwas Bleibendes hinterlassen. Eine Testamentspende ist ein starkes Zeichen der Menschlichkeit und ermöglicht es uns, auch in Zukunft schnell und zuverlässig Hilfe aus der Luft zu leisten.

Eine Testamentsspende zugunsten der LAR

Sie können die LAR über eine Testamentsspende an unsere Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) unterstützen. Diese gemeinnützige Stiftung unterstützt direkt die Luxemburger Luftrettung – jeder gesammelte Euro fließt in die Beschaffung von medizinischem und technischem Material. Das bedeutet: Ihre Testamentsspende an die FLAR trägt dazu bei, dass die LAR-Rettungshubschrauber auch morgen noch abheben können, um Leben zu retten.

Sie möchten mehr erfahren? Gerne nehmen wir uns unter (+352) 48 90 06 Zeit für ein persönliches Gespräch. Weitere Informationen finden Sie auch unter: **www.flar.lu**

Sauver une vie – quoi de plus significatif ?

Lorsqu'un de nos hélicoptères de sauvetage décolle pour une urgence, chaque seconde compte. Nos équipes partent quotidiennement en mission pour sauver des vies, lors d'accidents de la route, d'urgences médicales ou de sauvetages par treuil dans des zones difficiles d'accès. Nombreuses sont les personnes qui souhaitent laisser une trace durable. Un don testamentaire est un geste fort d'humanité qui nous permettra de continuer à fournir une aide aérienne rapide et fiable.

Un don testamentaire au profit de LAR

Vous pouvez soutenir LAR à travers un don testamentaire en faveur de notre Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR). Cette fondation d'utilité publique soutient directement le sauvetage aérien luxembourgeois : chaque euro collecté est investi dans l'acquisition de matériel médical et technique. Votre don à la FLAR permettra ainsi aux hélicoptères de sauvetage de LAR de continuer à décoller encore longtemps pour sauver des vies.

Vous souhaitez en savoir plus ? Nous serons heureux de prendre le temps d'en discuter personnellement avec vous au (+352) 48 90 06. Vous trouverez également de plus amples informations sur **www.flar.lu**



„ Ich habe mein Leben lang gespendet – mit meiner Testamentsspende kann ich das auch nach meinem Tod.
Es fühlt sich gut an zu wissen, dass ich damit Leben retten kann. “

« J'ai fait des dons durant toute ma vie et avec ce don testamentaire, je continuerai à le faire encore après ma mort.
C'est beau de savoir que je peux ainsi sauver des vies. »

Joséphine M., 79 Jahre

langjährige Unterstützerin | soutien de longue date

KÜCHEN | WOHNEN | SCHLAFEN | SPEISEZIMMER | TEPPICHE | LEUCHTEN | BOUTIQUE

Votre destination.

MARKEN & DESIGN




Alvisse möbel



Z. I. Am Bann L-3372 Leudelange Tel. (+352) 2637371 Mo.-Fr. 10-19 Uhr Sa. 9-18 Uhr

www.alvisse.lu

PERIODIQUE

Post
LUXEMBOURG

Envois non distribuables à retourner à:
L-3290 BETTEMBOURG

PORT PAYÉ
PS/807

LAR-Notfallnummer Numéro d'urgence LAR



+352 27 365 365

Bei einem medizinischen Notfall im Ausland alarmieren Sie zuerst den örtlichen Rettungsdienst. Im Falle eines ernsthaften Gesundheitsproblems ist unser Fachpersonal rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr für Sie da und kann ggfs. eine Rückholung in die Wege leiten.

Lors d'une urgence médicale à l'étranger, alertez en premier lieu le service de secours local. En cas de problème de santé grave, notre personnel spécialisé est à votre disposition 24h/24, 365 jours par an, et peut initier un rapatriement médicalisé si nécessaire.



We fly for **your life**



www.lar.lu

☎ (+352) 48 90 06

✉ info@lar.lu

@ @lux_airrescue

f @luxembourgairrescue

📺 /LuxembourgAirRescue