

**LAR**

Dezember 2017



# report



## Von Profis für Profis: | Geteiltes Leid

Dank LAR ist Luxair auf den Notfall vorbereitet. 6

Wie sich an Bord des LAR-Learjets eine Freundschaft entwickelte. 8

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

### Vos avantages avec medicis confort :

#### La tranquillité au quotidien

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

#### Les meilleurs soins à l'hôpital

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

#### La sérénité lors de vos voyages

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



Einfach für lech do

Offre spéciale  
pour les  
membres LAR

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

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

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

Nom : ..... Prénom : ..... Date de naissance : .....

Téléphone/GSM : ..... Code Postal : ..... Localité : .....

Pays : ..... e-mail : .....

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



R.C.S. Luxembourg B 72153



## Unsere DNA: Menschenleben retten

Liebe Leserin, lieber Leser,

Haben Sie unsere neue Filmreihe in den sozialen Netzwerken gesehen? Sich darüber gefreut, dass Sie diese Aktivitäten als Mitglied unterstützen? Haben Sie etwas über die LAR erfahren, das Sie bis dahin noch nicht wussten? Dann geht es Ihnen wie vielen, mit denen ich nach der Ausstrahlung der bisher 8 Folgen gesprochen habe. Ja, die LAR ist mehr, als man gemeinhin meint – vielschichtiger und vielseitiger. Wir können mit unseren Rettungshubschraubern jeden Punkt des Landes innerhalb von maximal 10 Minuten erreichen. Nahezu 40.000 Einsätze sind seit der Gründung 1988 durchgeführt worden. Zahlreiche Menschen verdanken heute ihr Leben unserer schnellen Hilfe aus der Luft.

Auf internationaler Ebene ist unsere Organisation führend im Bereich der Patientenrückführung aus dem Ausland per Ambulanzflugzeug. Die Rückholungen erfolgen mit unseren 5 ultramodernen Learjets. Allein im letzten Jahr haben wir mit unseren fliegenden Krankenhäusern 622 Missionen in 82 Ländern durchgeführt und viele Mitglieder aus oft dramatischen Situationen in ihre Heimat zurückgebracht. Kürzlich haben wir den Preis des besten Ambulanzflugzeugbetreibers der Welt gewonnen. Das ist alles nur möglich dank Ihnen – unseren treuen Mitgliedern. Mit Ihrem Mitgliedsbeitrag tragen Sie einen entscheidenden Teil zur Finanzierung unserer lebensrettenden Mission bei. Um auch in Zukunft im Sinne unserer Mitglieder und Patienten zu den Besten zu zählen, ist es nunmehr unabdingbar, diesen Beitrag aufgrund ständig steigender Kosten ab dem 1. Januar 2018 zu erhöhen. Nähere Details hierzu finden Sie auf Seite 5. Ich bin überzeugt, dass Sie Verständnis für diese Anpassung haben und hoffe, Sie unterstützen uns weiterhin.

In dieser Ausgabe berichten wir unter anderem über eine bewegende Repatriierung aus Südostasien ab Seite 8 und über unseren abwechslungsreichen Einsatzalltag ab Seite 14. Neben diesen Einblicken erfahren Sie auf Seite 6, warum das Kabinpersonal der Luxair regelmäßig Erste-Hilfe-Kurse bei uns besucht.

Ich wünsche Ihnen ein spannendes Lesevergnügen und vor allen Dingen einen guten und gesunden Start in das neue Jahr!

René Closter  
LAR Präsident

EDITORIAL	3
INHALT	4
KURZ NOTIERT	5
TRAINING	6
REPATRIERUNG	8
EINSATZALLTAG	14
TECHNIK	20
VON UNSEREN MITGLIEDERN	21
LAR INTERN	22
HISTOIRE	24
BESUCHER / VISITEURS	26
MITGLIEDERSERVICE	28
SANTÉ	30
SHOP	32
KINDERSEITE	34



6.



8.



22.



34.

## Sehr geehrtes Mitglied,



## Cher membre,

wir möchten Sie an dieser Stelle darüber in Kenntnis setzen, dass wir ab dem **1. Januar 2018** den Jahresbeitrag auf **65 EUR pro Einzelmitgliedschaft** und **115 EUR pro Familie** anpassen werden. Wir bitten Sie um Verständnis für diese neue Tarifstruktur. LAR hat mit einer ständigen und substanziellen Entwicklung der Betriebskosten (Zunahme der Auslandsrepatriierungen von Mitgliedern aus immer entfernteren Ländern, Wartungs-, Material-, und Unterhaltskosten der Luftfahrzeuge, Gehälterindex, sowie zahlreiche Anforderungen der Luftfahrt/EASA und neuerlich auch des Datenschutzes) zu kämpfen. Trotz dieser ständig steigenden Kosten wurden die Beiträge für unsere Mitglieder seit 2011 nicht mehr angepasst. Um auch in Zukunft allen Mitgliedern sowie Menschen in Not professionelle Hilfe auf hohem Qualitätsniveau gewährleisten zu können, ist es nunmehr unabdingbar, den Mitgliedsbeitrag zu erhöhen.

Nous tenons à vous informer qu'à partir du **1er janvier 2018**, le tarif de la cotisation annuelle sera ajusté à **65 EUR par affiliation individuelle** et à **115 EUR par affiliation familiale**. Nous vous prions de faire preuve de compréhension pour ce nouveau tarif. La LAR fait face à une évolution permanente et substantielle des frais de fonctionnement (hausse des missions de rapatriement de membres de pays de plus en plus lointains, coûts du matériel, de maintenance et d'entretiens des aéronefs, l'index des salaires, diverses demandes de l'aviation/de l'EASA et récemment la protection des données). Malgré cette constante croissance des frais pour notre organisation, les cotisations pour nos membres n'ont pas été ajustées depuis 2011. Afin de pouvoir garantir à l'avenir nos services de haute qualité à nos membres ainsi qu'aux personnes en détresse, nous sommes contraints d'augmenter la cotisation des membres LAR.

Sie werden demnächst noch per Briefpost über die Erhöhung des Jahresbeitrages benachrichtigt. Sollten Sie nicht mit der neuen Tarifstruktur einverstanden sein, informieren Sie uns bitte schriftlich 14 Tage nach Erhalt dieses postalischen Schreibens. Ansonsten würden wir – Ihr Einverständnis vorausgesetzt – ihre Bank kontaktieren, um die nötige Anpassung des Dauerauftrags vorzunehmen.

Vous serez prochainement encore informé par voie postale sur la hausse du tarif. Au cas où vous ne consentiriez par au nouveau tarif, veuillez-nous en informer par écrit endéans les quinze jours après réception de ce courriel. Sinon nous contacterons votre banque afin d'adapter l'ordre permanent – à condition que vous soyez d'accord.

**Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen, Ihre LAR**

**Nous vous remercions de votre confiance, Votre LAR**

## Veranstaltungen der LAR

**12.-14. Januar 2018:** LAR-Stand beim « *Vakanz – Le salon du tourisme* », Luxexpo the box ([www.expovakanz.lu](http://www.expovakanz.lu))

### Salon Top Kids 2017 – LAR Gewinnspiel

Die Besucher des „Salon Top Kids 2017“ hatten dieses Jahr die Möglichkeit, am Stand der LAR an einem Gewinnspiel teilzunehmen. Die folgenden 10 glücklichen Gewinner eines LAR Teddybären wurden ausgelost: Kayser Claudine, Jungblut Pierre, Welter Christian, Colling Jessica, Schumacher Linus, Vieira Oliveira Marcilia, Donner-Orban Natacha, Bauer Tim, Duprel Yves, Bemtgen Christophe. Die richtigen Antworten der Gewinnspielfragen lauten: Inkubator (medizinisches Gerät zum Transport von Früh- und Neugeborenen), Kindernotfall (pädiatrischer Notfall), blau (Farbe des Kindernotfallkoffers). Wir bedanken uns bei allen, die an unserem Gewinnspiel teilgenommen haben und gratulieren den Gewinnern.

### 25. Januar 2018

Am 25. Januar 2018 um 15 Uhr bieten wir eine Besichtigung für Einzelpersonen an. Mindestalter für die Teilnahme: 10 Jahre. Sprache der Führung: Luxemburgisch. Die Einschreibungen für diese kostenlose Besichtigung sind bis spätestens den 15. Januar 2018 per Email an [redaction@lar.lu](mailto:redaction@lar.lu) zu tätigen (bitte Name, Vorname und Geburtsdatum angeben). Die ersten 25 erhalten eine Bestätigung mit weiteren Informationen.

### Salon Top Kids 2017 – Jeu concours de LAR

Cette année les visiteurs du « *Salon Top Kids 2017* » ont eu la possibilité de participer à un jeu concours au stand de LAR. Les dix heureux gagnants d'un LAR nounours suivants ont été tirés au sort: Kayser Claudine, Jungblut Pierre, Welter Christian, Colling Jessica, Schumacher Linus, Vieira Oliveira Marcilia, Donner-Orban Natacha, Bauer Tim, Duprel Yves, Bemtgen Christophe. Les réponses correctes aux questions du concours sont comme suit: incubateur (l'équipement médical pour le transport de prématurés et de nouveau-nés), urgence d'enfants (urgence pédiatrique), bleu (couleur du sac d'urgence pédiatrique). Nous remercions tous ceux qui ont participé à notre jeu concours et nous félicitons les gagnants.



### 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  
BILLULULL: LU09 0020 1305 4200 0000

### Compte de dons pour la Fondation LAR :

BILLULULL: LU84 0020 1167 9560 0000  
BGLLULLL: LU85 0030 4410 9272 1000

### Editeur et régie publicitaire

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

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

24h/24

[www.lar.lu](http://www.lar.lu)



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



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

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

\*25 €



Über das Clearstream Charity Committee

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

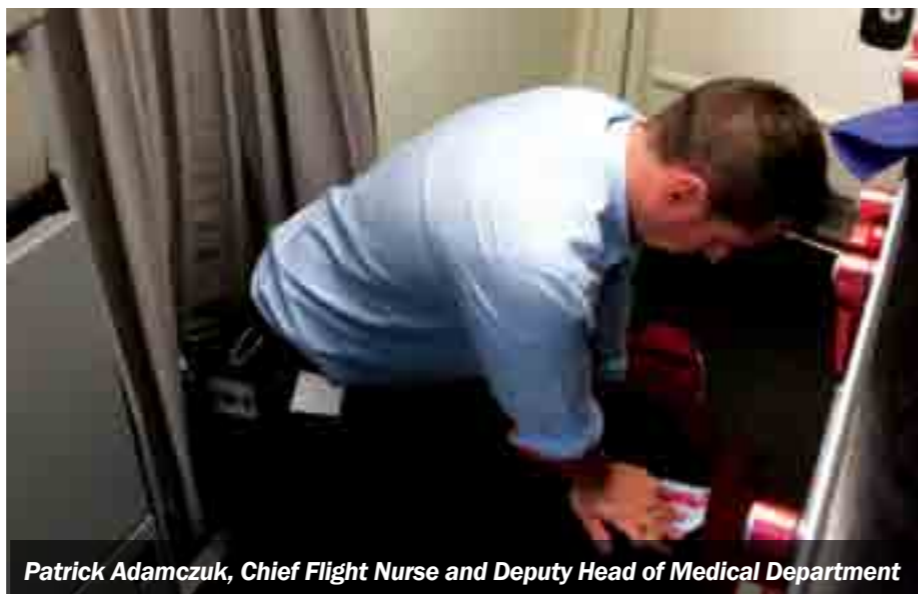


# Von Profis für Profis:

## Dank LAR ist Luxair auf den Notfall vorbereitet

**Zu den Hauptaufgaben von Flugbegleitern gehört die Gewährleistung von Sicherheit an Bord und die Betreuung der Passagiere. Luxair arbeitet in punkto Erste-Hilfe eng mit der Luxembourg Air Rescue zusammen. In regelmäßigen Abständen wird das fliegende Personal bei der LAR auf Notfälle vorbereitet.**

Was tun, wenn ein Passagier beim Einsteigen hinfällt oder im Flieger bewusstlos wird? Wie werden Wiederbelebungsmaßnahmen an Kindern und Erwachsenen korrekt durchgeführt? Wie erkennt man überhaupt typische Merkmale von einem Herzinfarkt oder Schlaganfall? Wie handeln, wenn ein Passagier einen epileptischen Anfall an Bord bekommt? Während der Erste-Hilfe-Kurse vermittelt das medizinische Team der LAR den Teilnehmern die Fähigkeit und das Bewusstsein, in entscheidenden Situationen richtig zu handeln. Immerhin muss jeder an Bord in anspruchsvollen Situationen wissen, was zu tun ist und einheitliche Notfallverfahren anwenden können. Praxis steht dabei im Vordergrund. Das LAR-Team geht auf Fragen, Erlebnisse und Vorkommnisse ein und integriert diese in ein nächstes Training. Auf diese Weise werden die Erste-Hilfe-Kurse der LAR kontinuierlich optimiert. Zudem sind die Kurse der LAR im Rahmen



Patrick Adamczuk, Chief Flight Nurse and Deputy Head of Medical Department

vom Europäischen Rat für Wiederbelebungsmaßnahmen („European Resuscitation Council, ERC“) zertifiziert.

LAR passt sich bei ihren Kursen den verschiedensten Anforderungen flexibel an und bietet höchste Servicestandards. So wurde etwa der gleiche Defibrillator angeschafft, der sich auch in den Fliegern der Luxair befindet. Die Crew ist damit ideal auf einen eventuellen Einsatz der Reanimation vorbereitet.

Die Zusammenarbeit zwischen der LAR und Luxair soll in Zukunft ausgebaut

und über das reine Trainingsangebot hinausgehen. „Wir denken dabei in erster Linie an eine Beratertätigkeit. Aufgrund unserer Erfahrungen als Luftretter können wir Luxair beispielsweise sowohl bei der Anschaffung als auch bei der Unterbringung medizinischer Geräte an Bord ihrer Flugzeuge beratend zur Seite stehen,“ sagt Patrick Adamczuk, Chief Flight Nurse and Deputy Head of Medical Department.

Doch wie kam es überhaupt zu dieser Zusammenarbeit? Wir haben darüber mit Joe Schroeder, Luxair Corporate Communication Manager, gesprochen.

LAR report: **Wie wichtig ist das Erste-Hilfe-Training des Luxair-Kabinenpersonals und wie oft wird es bei der LAR durchgeführt?**

Joe Schroeder: Über den Wolken ist man im medizinischen Notfall bei einem Passagier sehr auf sich allein gestellt. Umso wichtiger ist es, dass Erste-Hilfe-Handgriffe fest eingeübt sind. Wenn es auf jede Sekunde ankommt, sind die richtigen Reflexe von größter Wichtigkeit, ganz besonders an Bord eines Flugzeuges.

Um dies zu garantieren, absolvieren unsere Crews regelmäßige Trainings bei der Luxembourg Air Rescue: Das zweitägige Erste-Hilfe Seminar während der mehrwöchigen Grundausbildung beinhaltet zum Beispiel, wie man Verbände anlegt, Erstversorgung gewährleistet und Wiederbelebungsmaßnahmen durchführt. Diese Trainings werden im Anschluss jährlich aufgefrischt, sowohl in der Theorie als auch in der Praxis.

**Wie häufig kommt es zu medizinischen Notfällen an Bord von Luxair-Flügen?**

J.S.: 2016 hatten wir 164 Vorfälle; dieses Jahr bisher ca. 103. In allen Fällen sind unsere Crews direkt impliziert. In weit über 50% der Fälle ist sehr spezifisches Wissen gefragt, welches durch regelmäßiges Training bei der LAR ständig auf den neuesten Stand gebracht und aufgefrischt wird.

Für medizinische Notfälle wird oft spezielles Material benötigt. Deswegen befindet



Joe Schroeder, Luxair Corporate Communication Manager

sich in jedem Flugzeug ein Defibrillator, ein „Medical Kit“, der von der Crew benutzt wird um kleinere Verletzungen zu versorgen, und ein „Doctor’s Kit“, der nur zum Einsatz kommt, wenn medizinisches Personal an Bord ist.

**Musste die Luxair auch schon eine Zwischenlandung wegen eines Notfalls machen?**

J.S.: In der Tat: In einigen situationsbedingten Fällen hat man sich in den vergangenen Monaten zu einer Zwischenlandung wegen eines medizinischen

Notfalls entschieden. Die Sicherheit und die Gesundheit unserer Passagiere stehen immer an erster Stelle. Hier machen wir keine Kompromisse.

**Warum werden die Erste-Hilfe-Kurse bei der LAR durchgeführt?**

J.S.: Luxair führt den Großteil der Personalschulungen intern durch. Unsere Crews sind auf den Ernstfall jeder Art bestens vorbereitet. Um dies zu gewährleisten, unterzieht sich unser Kabinenpersonal nicht nur in ihrer Grundausbildung, sondern während der kompletten Laufbahn in regelmäßigen Abständen verschiedensten Trainings. In unserem hauseigenen Simulator werden die unterschiedlichsten Szenarien trainiert: Extremsituationen wie Feuer, Druckverlust in der Kabine oder Notfall-Evakuierungen können hier realgetreu nachgestellt werden.

Bei spezifischen Anforderungen greifen wir jedoch gerne auf starke Partner zurück. LAR ist eine Referenz, sowohl im In- als auch im Ausland. Ihre professionellen Kenntnisse, verbunden mit hochmodernen und realgetreu ausgerüsteten Schulungsmöglichkeiten bieten Luxair ideale Bedingungen für die Ausbildung unseres Bordpersonals.



Erste-Hilfe-Training für das Luxair-Kabinenpersonal



# Geteiltes Leid

Wie sich an Bord des LAR-Learjets eine Freundschaft entwickelte

**Zwei junge Patientinnen, ein Schicksal. Beide hat es aus beruflichen Gründen nach Südostasien verschlagen. Beide wollten den asiatischen Kontinent so schnell nicht mehr verlassen. Doch medizinische Notfälle durchkreuzten diese Pläne.**

Phnom Penh, an einem sonnigen Abend im August. Das Thermometer zeigt immer noch tropisch-feuchtwarme 28 Grad an. Von den Straßen ertönt tosender Lärm. Roller wimmeln wie Ameisenkolonien

über den Asphalt. Zwischendurch blitzt immer mal wieder ein Auto zwischen den Zweirädern auf, als habe es sich verirrt. Mittendrin der Roller von Ariane und ihrem Freund Joé. Vor einem Jahr hat das junge Paar seiner Heimat Frankreich den Rücken gekehrt, um in der Hauptstadt Kambodschas eine Blinden- und Gehörlosenschule per „Fundraising“ zu errichten.

In wenigen Tagen würde die Schule endlich ihre Türen öffnen. Damit wäre die Arbeit des Paares in Phnom Penh beendet. Doch

Ariane und Joé haben bereits das nächste Projekt vor Augen. Sie wollen demnächst zurück nach Frankreich, um ihre Zelte dort definitiv abzubauen und diese dann auf einem landwirtschaftlichen Hof in Kambodscha dauerhaft aufzuschlagen. Gedanklich in ihre Zukunftspläne vertieft, schweift Arianes Blick bei der Fahrt umher, ihre Arme fest um ihren Freund geschlungen. Die beiden sind auf dem Weg zu einer privaten Verabredung. Plötzlich bremst der Roller vor ihnen. Joé kann nicht mehr ausweichen. Ariane sieht den Sturz



Hauptverkehrsmittel: Roller prägen das Stadtbild von Ho Chi Minh City

kommen. Sie presst reflexartig die Augen zu. Ihre Finger bohren sich in Joés Haut. Es knallt. Beim Aufprall löst sie sich ruckartig aus seiner Taille. Beide fallen vom Roller ab. Starke Schmerzen. Ihr linker Fuß ist sichtbar schwer verletzt. Helfende Hände greifen nach der 34-Jährigen und tragen sie zum Straßenrand. Es ist Joé. Er scheint mit Kratzern und Schürfwunden davon gekommen zu sein. Wenig später ertönt die Sirene des Krankenswagens. Im Krankenhaus in Phnom Penh gehen die Ärzte zunächst von einer

Fußknöchelfraktur aus. Nähere Untersuchungen ergeben schließlich das erschreckende Ausmaß ihrer Verletzungen: Neben multiplen Schürfwunden am ganzen Körper hat Ariane sich beim Unfall auch eine schwere Weichteilverletzung am linken Fuß zugezogen. Sämtliche Strecksehnen sind abgerissen. Der Versuch des behandelnden medizinischen Personals, diese anzunähen, scheitert. Als alternative Behandlung schlagen die Ärzte der jungen Französin vor, das verletzte Gewebe durch die Transplantation eines

„Schwenklappens“ zu verschließen. Die lokalen Ärzte sind erfahren im Umgang mit dieser plastisch-chirurgischen Technik. Aufgrund der hohen Anzahl an Rollerunfällen führen sie jährlich bis zu 150 solcher Eingriffe durch. Dennoch leuchten bei Ariane beim Stichwort „Operation“ die Alarmglocken. So ungern sie ihre neue Wahlheimat verlassen möchte, bevorzugt sie, den Eingriff in Frankreich durchführen zu lassen. Sie schaltet ihre Versicherung ein und erkundigt sich nach Rückholungsmöglichkeiten.

Zeitgleich trifft bei ihrer Versicherung die Anfrage einer anderen jungen Französin ein. Sie befindet sich knapp 230 km entfernt von Ariane in Ho Chi Minh City, der größten Stadt des Nachbarlandes Vietnam. Die gelernte tropische Landwirtschaftsingenieurin ist drei Wochen zuvor mit Atemnot und Schmerzen im rechten Bein ins Krankenhaus eingeliefert worden. Lungenembolie infolge einer Thrombose im rechten Unterschenkel lautet die niederschmetternde Diagnose. Statt auf einem Feld zu stehen und ihre Bodenuntersuchungen fortzusetzen, verbringt die 25-Jährige ihre Zeit nun im Krankenhausbett.

**„Die Mission selbst dauerte drei Tage und umfasste insgesamt drei Übernachtungen, rund 32 Stunden Flugzeit und zehn Tankstopps.“ (Philippe Tupinier)**

Die Ursache für die Thrombose ist noch nicht bekannt und bedarf unbedingt einer Klärung. Möglicherweise steht sie in Zusammenhang mit der Mandelentzündung, die Chloé einen Monat zuvor hatte. Doch auch Worte wie „Thromboseerregung“ stehen im Raum. Sollte sich dieser Verdacht bestätigen, wäre die Lebensqualität der jungen Frau deutlich

eingeschränkt. Sie müsste eventuell ihr Leben lang blutverdünnende Medikamente einnehmen und ihre Blutwerte überwachen lassen. Betroffene bluten schneller, häufiger und länger als gesunde Menschen. Dadurch existiert ein höheres Risiko bei Verletzungen und Operationen zu verbluten, sowie dauerhafte Schädigung durch innere Blutungen. Ihr Job, bei dem sie sich viel körperlich betätigt

und ihr Hauptfortbewegungsmittel, der Motorroller, stellen demnach nicht zu unterschätzende Risikofaktoren dar. Da die medizinische Logistik in Südostasien nicht so ausgebaut ist wie in Europa, steht nicht nur Chloés berufliche Zukunft, sondern ihre Auswanderung nach Vietnam im Allgemeinen auf wackeligen Beinen. Dabei hat sie ebenfalls bereits ein neues Projekt in Aussicht und denkt nicht an

eine Heimkehr. Doch ihre Versicherung besteht auf eine Weiterbehandlung in Frankreich.

Aufgrund der geographischen Nähe der beiden Patientinnen entscheidet die französische Versicherung, die Rückholungsflüge zu kombinieren. Sie wendet sich mit ihrer Anfrage an die Alarmzentrale der Luxembourg Air Rescue. Dort ist der diensthabende medizinische Regulator Sebastian Hanf ihr erster Ansprechpartner. Er lässt sich die Krankenakten aushändigen, um die Repatriierung nach Frankreich im LAR-Ambulanzflugzeug planen zu können. Sein Kollege von der LAR-Flug-

planung beginnt indes mit der Erstellung des Flugplans.

In Anbetracht der zurückzulegenden Strecke bedarf es in diesem Fall einer gewissen Vorlaufzeit. „Insgesamt hat die Planung rund 10 Stunden gedauert – über mehrere Tage verteilt, denn eine solche Rückholung wird etappenweise organisiert. Die Mission selbst dauerte drei Tage und umfasste insgesamt



**Eingespieltes Team: Die erste Crew bei einem Tankstopp in Kalkutta**



**Bed-to-Bed-Service: Abholung von Chloé am Krankenhausbett in Ho Chi Minh City**



**Spartanisch: Der Krankenwagen in Ho Chi Minh City**

drei Übernachtungen, rund 32 Stunden Flugzeit und zehn Tankstopps. Unsere Flugplaner mussten Überflug-beziehungsweise Landegenehmigungen anfragen für den Iran, die Vereinigten Arabischen Emirate, Pakistan, Indien, Bangladesch, Myanmar und Thailand sowie für die beiden Zielländer Vietnam und Kambodscha. Außerdem haben wir mit einer doppelten Crew gearbeitet. Damit ist ein anderer logistischer Aufwand verbunden als beispielsweise mit einer Mission zu den Kanarischen Inseln“, erklärt Philippe Tupinier, Leiter der LAR-Alarmzentrale. So hebt am 22. August ein vollausgestatteter LAR-Learjet am Findel ab und erreicht einen Tag später das erste Ziel, die vietnamesische Stadt Ho Chi Minh City. Am Flughafen steht bereits ein lokaler Krankenwagen

bereit, um die medizinische Besatzung zu Chloé ins Krankenhaus zu transportieren. Eine Fahrt, die LAR-Notärztin Annemay Huppert und ihr Kollege, der Intensivkrankenpfleger Dominique Donner im Gedächtnis geblieben ist. „Die Menge an Rollern war beeindruckend und beängstigend zugleich. Hinzu kam, dass unser Fahrer einfach auf die Spur des Gegenverkehrs wechselte, wenn es ihm auf seiner Spur nicht schnell genug ging“, erinnert sich Annemay. Positiv überrascht ist die Crew indes von den allgemeinen Zuständen, die sie im Krankenhaus vorfinden. „Das Krankenhaus war insgesamt gut ausgestattet und der Behandlungsverlauf ausgezeichnet dokumentiert. Das Personal hatte unsere Patientin mit blutverdünnenden Mitteln behandelt, sodass sie gut versorgt war“,

bemerkt die LAR-Notärztin. Während sie die Patientenübergabe mit dem behandelnden Klinikpersonal durchführt, überprüft Dominique Chloés Vitalwerte. Da diese im normalen Bereich liegen und die Patientin auch ansonsten stabil ist, kann sie begleitet von den luxemburgischen Luftrettern die Heimreise im LAR-Ambulanzflugzeug antreten.



**Philippe Tupinier, Leiter der LAR-Alarmzentrale**

**Erster Ansprechpartner in der LAR-Alarmzentrale: Der diensthabende medizinische Regulator Sebastian Hanf im Gespräch mit der Versicherung**

Während die meisten Patienten es nicht erwarten können, in ihrer gewohnten Umgebung weiterbehandelt zu werden, interessiert Chloé nur eines: „Wann kann ich wieder zurück?“ Eine Frage, die sie im Laufe der Rückholung immer wieder stellen wird. „Unsere Patientin war total aufgelöst, weil sie ihre Zukunft in Vietnam in Gefahr sah. Sie wollte von mir die Absicherung, dass sie ihr neues Projekt zusagen kann. Doch die konnte ich ihr in Anbetracht der ausstehenden Untersuchungen nicht geben. Sie hatte enormes Glück, denn die Luftnot war

nicht lebensbedrohlich beziehungsweise nicht so gravierend, dass sie lebenslange Schäden davongetragen hat. Das hätte auch durchaus anders ausgehen können“, betont die LAR-Notärztin. Ähnliche Zukunftsängste plagten auch die zweite Patientin. Nach einer halben Flugstunde nimmt der LAR-Learjet Landeanflug auf den Flughafen von Phnom Penh, um Ariane abzuholen. Im Krankenhaus angekommen, stellen Annemay und Dominique schnell die frappierenden Unterschiede zum Krankenhaus ihrer ersten Patientin fest. „Die Patientenübergabe war schlecht

vorbereitet. Der diensthabende Arzt hatte Ariane an dem Tag zum ersten Mal gesehen und konnte mir dementsprechend kaum Auskunft über ihren Behandlungsverlauf geben. Außerdem hatte das Krankenhauspersonal sie am Tag der Entlassung auf eine Medikation in Tablettenform umgestellt, nachdem sie vorher ausschließlich intravenös mit Medikamenten – darunter Antibiotika, versorgt worden war. Ohne zu evaluieren, ob dies funktioniert. Des Weiteren hatte man der Patientin nicht wie von mir im Vorfeld angeordnet einen Blasenkatheter



Teamarbeit: Beim Verladen von Ariane in den LAR-Learjet packen alle eine Hand mit an



Von Phnom Penh nach Ho Chi Minh City

gelegt, sodass ich dies noch nachholen musste“, schildert Dr. Huppert. Doch es mangelt noch an anderer Stelle. So hat das Krankenhauspersonal aus Kambodscha den Luftrettern nicht genügend Antibiose für den Rücktransport mitgegeben. Die LAR-Notärztin weiß sich jedoch zu helfen. Sie kontaktiert kurzerhand ihren Kollegen Dr. David Sinclair, der die Patientinnen in Dubai von ihr übernehmen wird. Dieser befindet sich zu dem Zeitpunkt bereits dort und besorgt

innen erzählten sich ihre Geschichten und stellten schnell fest, dass sie viel verband: die Liebe zu Südostasien sowie der Wille unbedingt zurückzukehren. Sie tauschten Erfahrungen aus und vermittelten sich sogar hilfreiche Kontakte für ihre jeweiligen Projekte. Dadurch bauten sie sich gegenseitig auf und beruhigten sich deutlich im Laufe des Fluges. Für uns war es bewegend zu beobachten, wie sich

Normalbereich. Ihre medikamentösen Behandlungen vertragen sie ebenfalls sehr gut, sodass der Flug nach Dubai ohne Komplikationen verläuft.

Dort werden sie bereits am Flughafen von der zweiten LAR-Crew erwartet. Nach einer detaillierten Patientenübergabe verabschiedet die erste Crew sich von Ariane und Chloé und übergibt sie in die fürsorglichen Hände von Dr. David Sinclair und Intensivkrankenschwester Jean-Marie Picca. Für die beiden Patientinnen geht es somit ohne Unterbrechung ihrer Behandlung weiter nach Frankreich. „Unsere

### „Willkommen an Bord“, begrüßt Chloé Ariane.

Behutsam lädt die LAR-Besatzung Ariane auf der Trage in den Ambulanzflieger. „Willkommen an Bord“, wird sie dort von Chloé herzlich begrüßt. Im Gegensatz zu Ariane, die aufgrund ihrer Fußverletzung nicht aufstehen kann, ist Chloé mobil. „Sie nutzte jeden Tankstopp, um aufzustehen und zu Ariane an die Trage zu gehen. Die jungen Auswander-

innen erzählten sich ihre Geschichten und stellten schnell fest, dass sie viel verband: die Liebe zu Südostasien sowie der Wille unbedingt zurückzukehren. Sie tauschten Erfahrungen aus und vermittelten sich sogar hilfreiche Kontakte für ihre jeweiligen Projekte. Dadurch bauten sie sich gegenseitig auf und beruhigten sich deutlich im Laufe des Fluges. Für uns war es bewegend zu beobachten, wie sich

Patientinnen blieben weiterhin stabil und so übergaben wir sie am Folgetag an das medizinische Personal ihrer jeweiligen Zielkrankenhäuser“, resümiert der LAR-Notarzt. Für Ariane und Chloé das vorläufige Ende einer langen Reise und zugleich der Beginn einer Freundschaft.

### 3 bébés en 24 heures

**Luxembourg – Toulouse – Namur – Toulouse – Namur – Toulouse - Stuttgart, le 18 et 19 septembre 2017**

Jamais deux sans trois pourrait s'appliquer à cette semaine de septembre où LAR a rapatrié des prématurés depuis Toulouse. Tout d'abord des jumeaux belges, nés prématurément alors que les parents belges, passaient des vacances dans le sud de la France. Ces jumeaux, Lily et Léo, sont nés à 27 semaines de gestation. Malgré une excellente évolution, ils sont, à un mois, encore traités avec des lunettes d'oxygène à haut débit. Pour réaliser le rapatriement, l'incubateur de transport s'impose, vu le poids des bébés, environ 1500g. Étant dans l'impossibilité de prendre 2 incubateurs dans l'avion, il est décidé de réaliser une double rotation entre Toulouse et Namur: la journée s'annonçait longue. L'équipe médicale, un pédiatre spécialisé en néonatalogie et un infirmier anesthésiste de LAR, embarquent à la 1ère heure dans l'avion ambulance LAR à Luxembourg direction Toulouse Blagnac. Lily et sa maman font partie du premier trajet, pour arriver à destination fin de matinée. Pas de temps mort pour l'équipe LAR qui repart à Toulouse où Léo et son papa attendent. Léo est installé, comme sa sœur le matin, dans l'incubateur de transport et emmené à l'aéroport sans son papa qui, lui, fera le trajet en voiture. Maman et les infirmières sont là pour accueillir Léo vers 20h en Néonatalogie à Namur.

La journée se termine à peine quand un nouveau transport de prématuré s'annonce pour le lendemain, à nouveau à Toulouse pour Stuttgart. Cette fois, il s'agit de Diego, né à 30 semaines de gestation, en plein milieu du mois d'août durant les vacances de ses parents. Il n'a pas encore deux kilos et est attendu à Tübingen pour grandir encore un peu et apprendre à boire.

Arrivés à Toulouse, le crachin de la veille a fait place à un timide soleil et un vent soutenu. Dans le service de néonatalogie, tout est prêt pour le transfert: lettre, radios, carnet de santé... Diego est installé dans l'incubateur sous le regard un peu inquiet de ses parents, direction l'aéroport. C'est accompagné de sa maman que Diego fera le voyage, sans encombre jusqu'à Stuttgart où une ambulance est là pour la dernière étape vers le service néonatal de Tübingen.

Pour l'équipe LAR, il est temps de rentrer à Luxembourg après ce triple transport de prématurés en 24 heures.



## Un cœur en travers de l'Europe

Luxembourg – Aarhus (Norvège) – Northolt (Angleterre),

le 24 septembre 2017

« Ce dimanche, Yann Duclos, planificateur de vols dans notre centrale d'alerte, m'appelle pour m'informer que je partirai en une mission de transport d'organes, un cœur. Je pense qu'il s'agit comme d'habitude d'un transport entre deux lieux en France. Or, Yann me stipule que je vais en Norvège et que je dois délivrer le cœur dans la banlieue de Londres. Il a choisi Northolt, une base de la Royal Air force, base la plus proche possible de l'hôpital où doit avoir lieu la greffe.

Nous étions trois avions sur le terrain, un allemand, un anglais et nous. Comme nous avions l'avion le plus rapide, on nous a confié le cœur, l'organe le plus délicat. Une équipe médicale anglaise a prélevé le cœur, en même temps que les poumons et elle nous donné directement l'organe comme si elle nous connaissait depuis toujours. Un sentiment de confiance que l'on ne ressent nulle part ailleurs, ça me remplit toujours de bonheur. Idem en Angleterre, un chauffeur de l'hôpital nous attendait et en quelques minutes l'organe était auprès du patient.

Il suffisait juste de rentrer au Luxembourg pour savourer un dimanche bien ordinaire », Christian Marchiset, pilote d'avions LAR.



## Autofahrer stürzt in Lavagrube

Daun (D), 14. Oktober 2017

Unsere Hubschrauberbesatzungen sind schon an den unmöglichsten Einsatzorten gelandet – sei es direkt am Moselufer, auf einer schmalen Brücke oder auf der Autobahn. Als das Team des Air Rescue 3 jedoch kürzlich zu einem Verkehrsunfall in einer Lavagrube im Kreis Vulkaneifel alarmiert wurde, staunte selbst der erfahrene LAR Hubschrauberpilot Marco Deterding nicht schlecht. „Ich konnte den Hubschrauber nicht direkt an der Unfallstelle landen, da die Rotoren zu viel Staub aufgewirbelt hätten“, erklärt er. Doch auch die Umstände des Unfalls waren eher ungewöhnlich. Der Polizei war kurz nach 12 Uhr starker Rauch aus der Grube nahe einer Landstraße, zwischen Daun

und dem Ortsteil Waldkönigen, gemeldet worden. Fast zeitgleich meldete der Pilot eines zufällig darüber befindlichen Flugzeuges ein brennendes Fahrzeug in der Grube. Die eingesetzten Rettungskräfte, darunter ein Notarzt, konnten unterhalb einer Abbruchkante ein brennendes Auto vorfinden. Neben dem Fahrzeug lag der schwerstverletzte, nicht ansprechbare, Fahrer. Dieser war mit seinem Fahrzeug im Bereich der Abbruchkante unterwegs gewesen, aus bisher unbekannter Ursache über diese hinausgefahren und dann 25 Meter tief in die Grube gestürzt. Nachdem die medizinische Besatzung des Air Rescue 3 den Patienten erstversorgt hatte, wurde er an Bord des luxemburgischen Rettungshubschraubers in ein Krankenhaus geflogen.



## Schnelle Hilfe dank schneller Reaktion

Findel, 21. Oktober 2017

Als an jenem Samstagmittag das Telefon in der LAR Alarmzentrale klingelt, ist die hohe Reaktionsfähigkeit des diensthabenden medizinischen Regulators Sebastian Hanf gefragt. Denn beim Anrufer handelt es sich nicht wie üblich um ein Mitglied, das eine Rückholung aus dem Ausland anfragt, sondern um eine Mutter, die einen Notruf absetzt – in Luxemburg. Sie ist mit ihrem 11-Monate alten Säugling im Auto nach Hosingen unterwegs, als dieser plötzlich bewusstlos wird. „Die Frau war in Panik. Sie berichtete mir, dass ihr Kind sich übergab und kalt war.“ Als ausgebildeter Intensivkrankenschwester weiß Sebastian, dass es keine Zeit zu verlieren gilt. Er gibt der Mutter übers Telefon genaue Anweisungen, um die Atmung und Lebenszeichen ihres Kindes zu überprüfen und Erste-Hilfe zu leisten. Gleichzeitig benachrichtigt er einen seiner Kollegen aus der Alarmzentrale die nationale Notfallzentrale 112 über den Standort und die Art des Notfalls. Da das SAMU-Team aus Ettelbrück sich bereits in einem Einsatz befindet, alarmiert die Notrufzentrale das SAMU-Team aus Luxemburg-Stadt.

Die am diensthabenden Krankenhaus stationierte Crew des Air Rescue 1

Rettungshubschraubers wurde indes schon von ihren Kollegen aus der Alarmzentrale über den Notfall informiert. Während all dieser Zeit bleibt der erfahrene LAR Mitarbeiter mit der Mutter telefonisch in Verbindung. Er redet ihr beruhigend zu und vergewissert sich, dass sie die Erste-Hilfe-Maßnahmen bis zum Eintreffen des Krankenwagens fortsetzt. Kurz darauf trifft auch das SAMU-Team aus der Stadt per Rettungshubschrauber am Einsatzort ein. Dank der guten Erstversorgung durch seine Mutter kann der kleine Patient in stabilem Zustand in die „Kannerklinik“ geflogen werden. In diesem Fall ist nicht zuletzt aufgrund der schnellen Reaktion aller Beteiligten alles gut gegangen.

**Doch Achtung:** Bitte wählen Sie im Falle einer medizinischen Notsituation immer die europaweit geltende Notrufnummer 112. Bewahren Sie Ruhe und beantworten Sie dem Einsatzleiter der Notrufzentrale die 5 wichtigen W-Fragen. Ist die Person schwer verletzt, dann schickt der Einsatzleiter Rettungskräfte und einen Notarzt zum Patienten. Hierzu überprüft er, welches Rettungsmittel verfügbar ist und am schnellsten am Einsatzort sein kann. Die LAR Alarmzentrale ist hingegen für die Betreuung unserer Mitglieder im Ausland zuständig. Sie bietet ihnen eine medizinische Beratung und koordiniert ihre Rückführung in die Heimat.



## 3 ouvriers blessés après une explosion

Strassen, le 3 octobre 2017

Le matin, peu avant 8 heures, les riverains de la route d'Arlon ont été surpris par une violente explosion. Elle provenait d'une baraque de chantier. Le contenu d'une bouteille de gaz H, qui a été mal fermée ou qui fuyait, s'est lentement échappé dans la baraque. Au moment où un ouvrier a allumé un feu, la détonation a été provoquée. L'explosion a été tellement puissante que même les pièces métalliques de la baraque ont été totalement déformées. La déflagration a blessé trois ouvriers dont deux ont été grièvement touchés. Les sapeurs-pompiers professionnels de la capitale se sont rendus sur les lieux et ont pris en charge les blessés. Après la stabilisation de leur état dans l'hôpital de garde à Luxembourg, les deux ouvriers gravement atteints ont été hélicoptérés par l'Air Rescue 3 dans un centre des grands brûlés à Bruxelles.



## Rapatriement de Madina, grande prématurée

Luxembourg – Bamako (Mali) – Casablanca (Maroc), le 12 septembre 2017

Je m'appelle Madina, je suis née au Mali, il y a 4 jours, 9 semaines avant la date prévue de ma naissance : c'est beaucoup trop tôt. Je pèse 950g mais je m'accroche. Les docteurs qui m'ont accueillie à la naissance à Bamako, m'ont placé dans un incubateur, pour me garder bien au chaud. Pour commencer ils m'ont connectée à une machine qui m'aide à respirer, et me nourrissent par une perfusion. Ils ont dit à mes parents que j'étais très fragile et qu'un voyage à l'étranger vers un centre spécialisé, un service de Néonatalogie intensive, me donnerait de bien meilleures chances. Depuis hier, je respire toute seule, comme une grande, sans aide respiratoire et je reçois un tout petit peu de lait de maman dans mon estomac, via une sonde gastrique, c'est l'infirmière qui l'a dit.

Aujourd'hui, c'était le jour du voyage, j'allais prendre l'avion pour la première fois, il faut que je vous raconte. La doctresse qui s'occupe de moi m'a emmenée ma petite maison et moi (mon incubateur) en ambulance à l'aéroport. L'ambulance a pu aller jusque près de l'avion. Il est bleu et blanc, avec un peu de rouge. C'est un avion ambulance qui est venu tout spécialement de Luxembourg, pour me conduire à Casablanca, au Maroc. Dans l'avion, il y a un incubateur de transport, c'est pour moi, un médecin spécialiste, cela s'appelle un néonatalogue, un infirmier, et deux pilotes, tous avec un uniforme



bleu LAR : la classe ! J'ai entendu les médecins parler de moi et de mes problèmes. L'équipe médicale de l'avion m'a alors emmitoufflée pour ne pas que je prenne froid, après ils m'ont également collé des pastilles sur la peau pour me surveiller avec un monitoring, ça colle mais ça ne fait pas mal. Et puis, hop, ils m'ont installée dans leur incubateur, et ils m'ont hissée à bord de l'avion. Je suis contente car maman m'accompagne dans ce grand voyage. La porte s'est fermée, le pilote a dit un truc du genre « *cabine clear* ». Je ne sais pas ce que cela veut dire mais on a décollé juste après. Là, j'ai dormi pendant trois heures, le temps du trajet. Arrivée au Maroc, l'équipe médicale et les pilotes m'ont débarqué de l'avion, toujours dans mon incubateur. Celui-ci a été fixé sur un brancard, et nous voilà maman et moi, dans une ambulance. Chouette, on allait bientôt arriver. Le chauffeur de l'ambulance a dit qu'il allait rouler tout doucement, rien que pour moi, c'est cool. Les douaniers ont tout voulu savoir, et sans exagérer, ils ne sont pas rapides. Imaginez qu'il y en a même un qui est monté dans l'ambulance pour

vérifier que c'était bien moi sur la photo du passeport, je lui ai fait ma plus belle grimace. Finalement, nous étions en route vers l'hôpital pédiatrique, dehors il faisait déjà tout noir. Devant l'entrée, j'ai eu droit à pleins de compliments des gens qui me voyaient passer, c'est drôle je ne les connaissais pas et maman non plus. Le service de néonatalogie se trouve au sous-sol : les médecins et les infirmières m'attendaient et m'avaient préparé un incubateur, il est bleu, un peu comme celui de Bamako, et dans le service il y a plein d'équipements, je vais être bien surveillée, c'est sûr. Maman est restée devant la porte, mais j'ai entendu le docteur lui dire qu'elle allait pouvoir venir me voir après. L'équipe médicale LAR a discuté avec les docteurs de Casablanca puis ils m'ont fait un petit coucou, l'infirmier m'a fait sourire avec un clin d'œil, et ils sont repartis en disant au revoir à ma maman. Je vais rester ici plusieurs semaines, je dois grandir, apprendre à boire et surtout essayer de ne pas tomber malade. Quand tout ira bien, je retournerai dans mon pays au Mali, mais c'est une autre histoire...



Apple iPhone X



Profitez-en encore plus  
avec SCÖUBIDO

www.post.lu • 8002 8004



# Birdstrike

## Vogel in Sicht

**In den Start- und Landephassen kann es hin und wieder dazu kommen, dass Vögel und Flugzeuge aufeinandertreffen. Dieser sogenannte „Vogelschlag“, auch „Birdstrike“ genannt, kann unter Umständen zu Beschädigungen des Flugzeuges führen.**

Auch die Flughäfen der Luxembourg Air Rescue wurden schon von Vögeln gekreuzt. So war kürzlich ein Learjet der LAR von einem Vogelschlag betroffen. Nach der Landung in Frankreich führte die Crew die üblichen Sichtkontrollen durch. Dabei entdeckten sie eine ca. 3,5 Millimeter tiefe Verformung am Lufteinlauf des Triebwerkes. Der Pilot informierte umgehend die LAR-Einsatz-Zentrale in Luxemburg. Letztere veranlasste, eine Ersatzmaschine der Luxembourg Air Rescue mit einem LAR-Techniker nach Frankreich zu bringen. Bereits zwei Stunden später landet diese vor Ort und führte den geplanten Einsatz weiter.

Der Techniker begutachtete den Schaden und nahm Kontakt mit dem Flugzeughersteller Bombardier auf. Aufgrund der Beschädigung wurde gemeinsam entschieden, das Flugzeug zum nächstgelegenen Service-Zentrum nach Nürnberg zu fliegen. Um diesen Flug ausführen zu können, muss die luxemburgische Luftfahrtbehörde DACL „Direction d'Aviation Civile Luxembourg“ eine Ausnahme-Genehmigung erteilen. Dieser „Permit to Fly“ wurde umgehend gegeben.

Bei dem Flug zum Service-Zentrum durften außer der Crew keine weiteren Personen an Bord sein. Der Techniker flog mit einer Linienmaschine zurück nach Luxemburg. In Nürnberg angekommen, wurde der Lufteinlauf getauscht und schon konnte der Learjet wieder gegen Heimat fliegen. Nach nur 24h war das Flugzeug in Luxemburg und schon wieder einsatzbereit.

Wir haben Frank Schmitz, Chef der Learjet-Maintenance LAR, über „Birdstrikes“ befragt:



**Frank Schmitz, Chef der Learjet-Maintenance LAR**

**LAR report: Frank, wie und wann werden Vogelschläge festgestellt?**

Frank Schmitz: Nach jeder Landung werden Kontrollen vorgenommen. Bei Anzeichen auf Vogelschlag wird eine sogenannte „Birdstrike-Inspection“ veranlasst. Lufteinläufe, Fahrwerk, Fahrwerksklappen, Landeklappen, sämtliche Steuerflächen, Flügel (Oberseite/Unterseite), auch Bereiche, die kein hohes Risiko für Vogelschlag haben, wie z.B. die Seiten des Rumpfes – alles wird genauestens gecheckt. Für eine detaillierte Untersuchung verwenden wir ggfs. ein Boroskop.



**Untersuchung des Triebwerks**

**Was versteht man unter einer Boroskop-Untersuchung?**

F.S.: Mittels einer sogenannten „Boroskopie“ wird ein Triebwerk komplett untersucht. Hiermit kann man herauszufinden, ob in einem Triebwerk interne Beschädigungen vorliegen. Das Boroskop repräsentiert die technische Anwendung

des aus der Medizin bekannten Endoskops. Unsere Techniker können mithilfe des Geräts in die entlegensten Winkel eines Triebwerks schauen. Je nach Schwere der festgestellten Beschädigungen kann es sein, dass ein ganzes Triebwerk gewechselt werden muss. Sollte dies der Fall sein, werden auch umfangreiche Bodenläufe und Tests durchgeführt, um sicherzustellen, dass alle Systeme einwandfrei funktionieren. Es kann dann 4-5 Arbeitstage dauern, bis das Flugzeug zurück in die Einsatzflotte geht.

**Kann ein Vogelschlag auch bei einem Hubschrauber vorkommen?**

F.S.: Ja, auch das kann vorkommen, allerdings nicht sehr häufig. Ein Birdstrike passiert meistens während der Start- oder Landephase eines Jets. Hier sind der Manövrierfähigkeit des Learjets Grenzen gesetzt, dagegen fliegt ein Hubschrauber in seinem Einsatzbereich und kann seine volle Manövrierfähigkeit ausspielen. Ein Hubschrauber kann somit im Voraus besser einzelnen Vögeln oder Vogelschwärmen ausweichen.

**Wie schützt Ihr Euch vor Infektionen in Zeiten der Vogelgrippe?**

F.S.: Sicherheit wird bei der LAR sehr groß geschrieben. Auch der Schutz unserer Mitarbeiter ist uns sehr wichtig. Um diese vor Krankheiten wie Vogelgrippe zu schützen, müssen sie im Zuge dieser Arbeiten Handschuhe, Atemschutz und Desinfektionsmittel verwenden.

**Gemäß den geltenden Vorschriften gewährleistet die LAR nach jedem einzelnen Vogelschlag eine sichere Fortsetzung des Fluges. Die langjährige Erfahrung, die rund um die Uhr Verfügbarkeit, sowie kontinuierliches Training der Techniker und der Piloten garantieren tagein und tagaus ein sicheres Abheben der LAR-Flotte unter höchsten Sicherheits- und Qualitätsstandards.**



Bonjour,

Je me permets de vous adresser ce mail pour vous remercier pour les secours et le service dont j'ai pu profiter lors de mon accident de ski qui s'est produit le 12 février dernier à Corvara en Italie. Un grand merci à Monsieur Sébastien qui a dirigé mon rapatriement jusque dans les moindres détails et qui a fait un suivi remarquable.

Je vous suis reconnaissant pour votre intervention sublime et je n'hésiterai pas à recommander LAR à toute personne de mon entourage.

Encore une fois, un très grand merci à toute l'équipe.

Marc Hansel

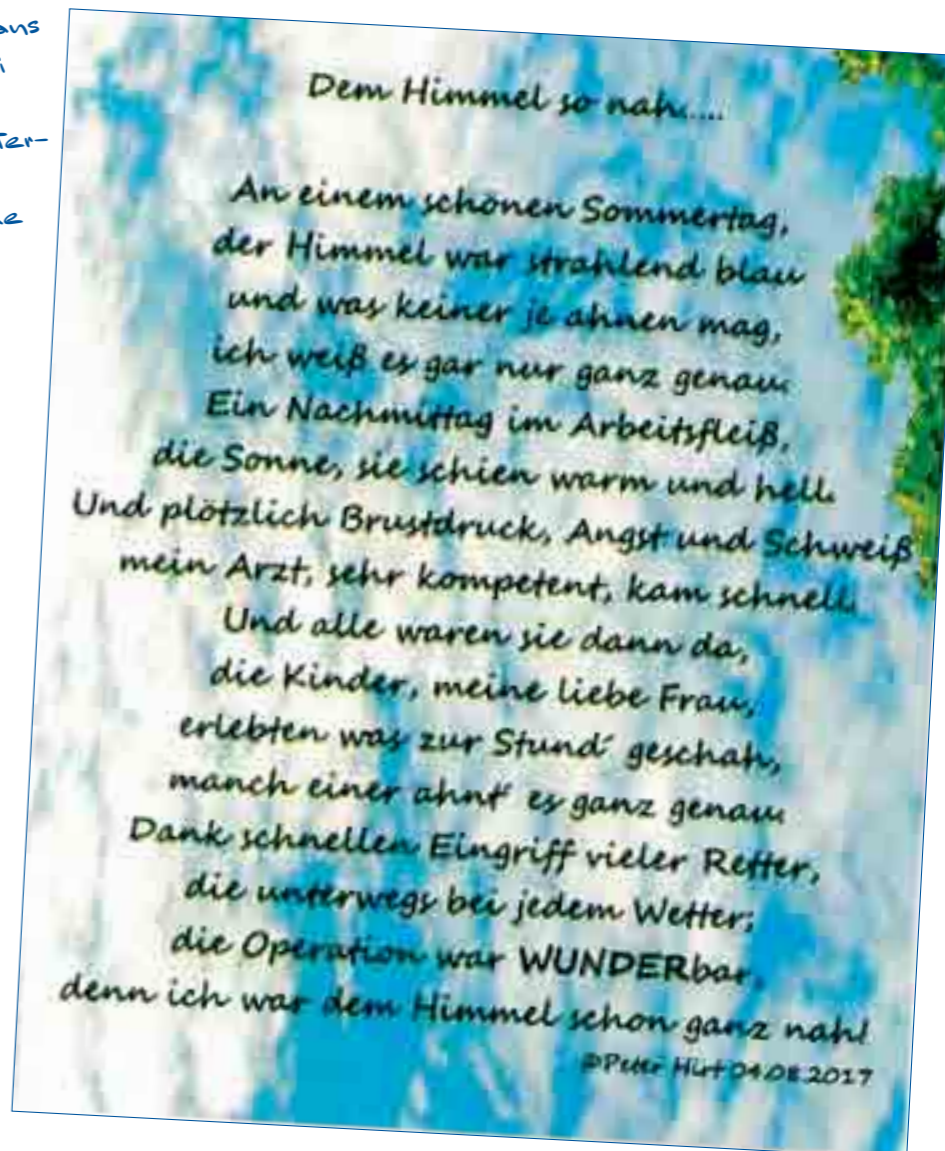
Den Jungs, die mir in Prüm am 27.9 mein Leben und mein Bein gerettet haben und mich in die Uni Klinik Aachen gebracht haben, verdanke ich gerade alles. Den restlichen Kampf, bis ich wieder laufen kann, werde ich auch noch irgendwie schaffen. Danke an das Rettungsteam!

Bonkowski David

## Liebe Mitglieder,

die LAR bedankt sich recht herzlich für die vielen Danksagungen, die uns in den letzten Wochen erreicht haben.

Jeder einzelne Brief zeigt uns, wie wichtig unsere lebensrettende Arbeit für Sie ist. Bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf hinweisen, dass Sie mit dem Zusenden Ihrer Danksagung automatisch zu deren Veröffentlichung einwilligen. Vielen Dank.



# Au revoir Alain !

## Le départ d'un pilote gentleman

**Au mois de septembre, après 21 ans de bons et loyaux services, l'équipe LAR a admis à la retraite d'un de ses premiers pilotes d'hélicoptère. Un portrait d'Alain Huguet.**



« Gentleman », c'est le premier mot qui vient à l'esprit quand on pense à Alain Huguet. Personne ne peut résister au charme du Français, avec sa moustache marquante et son rire chaleureux. Une attitude qu'il ne perd jamais, même lors de ses « vacances », comme il appelle lui-même sa retraite. Ainsi, les e-mails que nous avons échangés en préparation de ce portrait, ne manquaient jamais de chaleur. Qu'y-a-t-il de plus flatteur, par exemple, que d'être « dans les priorités » d'un jeune retraité car Alain ne s'ennuyait pas pendant les premières semaines de sa pension. Heureusement, comme il le souligne, parce que ce surmenage de loisirs lui permet de ne pas trop penser à un domaine qui lui manque beaucoup, l'ambiance du travail et surtout les vols !

Malgré tout, son départ à la retraite ne mettra pas un terme à sa passion du vol qu'il compte poursuivre en aéroclub pour profiter des journées de belles météo favorables « aux vols plaisirs ». Ainsi qu'en participant occasionnellement à l'entraînement des contrôleurs aériens sur simulateur. « De cette manière et malgré tout, je garderai un pied dans le milieu aéronautique professionnel », met-il



Alain Huguet

en évidence. Il est clair que depuis son enfance, l'aviation joue un rôle important dans sa vie. « En effet, j'ai eu la chance, déjà très jeune, de parcourir le monde avec mes parents et de voyager dans des avions, qui aujourd'hui, comptent parmi les avions de légende du transport aérien, comme le Lockheed Super Constellation », raconte le Français. Il a vécu quelques années en Afrique, où le déplacement

## « Collègue depuis plus de 36 ans et ami avant tout »

en avion privé léger entre différents lieux était très commun et surtout plus facile qu'emprunter les routes locales, souvent de terre et peu carrossables. Il a également eu l'occasion, maintes fois, de voler avec ses amis qualifiés de « broussards ».

En 1973, titulaire de licences de Pilote de Planeur et de Pilote Privé Avion avec quelques qualifications complémentaires, il a pu passer ses vacances d'été dans le sud de la France à faire du remorquage de planeurs et de banderoles publicitaires le long des plages du littoral du Languedoc-Roussillon, ou encore à faire du largage de parachutistes.

Deux ans plus tard, il s'est orienté vers une carrière dans l'aéronautique militaire, sur hélicoptère. « Dès le début, mon choix s'est tourné vers l'hélicoptère de transport pour cause de ses différents types de vols et des missions très variées », explique-t-il. Jusqu'en 1994, année où il a quitté l'armée, Alain a effectué de nombreuses missions à travers tous les continents pour l'armée, mais aussi pour les Nations Unies ou encore lors de catastrophes naturelles.

En quittant l'armée, le Français a tout d'abord travaillé pour une compagnie privée française de transport et de travail aérien sur hélicoptère. Puis en 1996, il a accepté une offre de Luxembourg Air Rescue qui recrutait ses premiers

pilotes d'hélicoptères propres à la Cie. Auparavant quelques pilotes « freelance » de l'organisme allemand de secours aérien DRF (Deutsche Rettungsflugwacht) y travaillaient.

Sa courte expérience dans le milieu très difficile de l'hélicoptère civil aurait pu le faire hésiter, comme LAR n'existait que depuis quelques années et partait quasiment d'une page blanche. « Mais son potentiel et les projets aussi ambitieux que raisonnés m'ont immédiatement séduit », se souvient Alain. De plus, René Closter, un des fondateurs de l'asbl, l'a convaincu de rejoindre l'équipe LAR. Sa confiance n'a pas été altérée.

En accompagnant l'a.s.b.l. luxembourgeoise pendant plus de deux décennies, Alain a relevé ses défis et a soutenu le développement qui en résultait. « L'évolution de Luxembourg Air Rescue est considérable et il n'est pas étonnant que LAR est entre-temps bien connue et respectée pour ses compétences dans le milieu du transport aérien médical, bien au-delà des frontières du Grand-Duché de Luxembourg », dit-il plein d'admiration pour la « success story » de son ancien employeur.

En tant que personne de l'extérieur, on se demande inévitablement si la transition de l'aviation militaire vers le sauvetage aérien n'a pas été un changement majeur. « Non, en effet, c'était plutôt facile pour moi ; les missions étant en partie similaires dans mes deux carrières. Par ailleurs, la flexibilité est l'un des atouts des pilotes militaires », souligne-t-il, un large sourire aux lèvres.

En jetant un regard rétrospectif sur la vingtaine d'années chez LAR, se pose la question des missions qui resteront gravées dans sa mémoire. Après une courte réflexion, Alain répond qu'il est plus facile de retenir les bonnes missions

Ein Leben für die Luftrettung: 21 Jahre im Luftrettungsdienst der LAR, mehr als 3000 Rettungseinsätze! Viele Menschen verdanken Dir die Rettung ihres Lebens und eine rasche Genesung!  
Merci beaucoup Alain! (Peter Moeller, Head of LAR RW Department)

que les mauvaises, les unes comme les autres étant fort nombreuses. « Dans les bons souvenirs, je pourrais donner comme exemples : une réanimation de plusieurs heures ou un accouchement compliqué lors de fortes chutes de neige dans l'Oesling, qui toutes les deux, fort heureusement, s'étaient très bien terminées pour les patients ». En outre, il pense inévitablement à la mission humanitaire la plus longue dans l'histoire de LAR à laquelle il avait aussi participé : le séisme de 2005 au Cachemire, qui avait fait plusieurs milliers de victimes. « C'était une expérience marquante car on a rencontré des gens très dignes face à l'ampleur de la catastrophe et, pour nous pilotes d'hélicoptères, car on a pu voler dans une région montagneuse magnifique », se souvient-il.

Tout « gentlemanlike », Alain profite de l'occasion de l'interview pour adresser ses remerciements chaleureux à ses anciens collègues. « Lors de ma carrière chez LAR, j'ai côtoyé des collègues que j'ai beaucoup appréciés et ce, dans tous les départements. Sans oublier, les équipes médicales dans les hôpitaux où j'assurais les gardes SAMU, ainsi que le personnel de la Protection Civile avec lesquelles j'ai eu de très bonnes relations. Je n'oublie surtout pas mes collègues et amis du Support Aérien de la Police GD avec qui j'ai passé une grande partie de mes dernières années de carrière professionnelle. Je souhaite à toutes et à tous bonne chance et bonne continuation pour le futur ».

Et toute l'équipe LAR te remercie Alain, en contrepartie, pour ton dévouement infatigable pendant 21 ans dans le cockpit et pour avoir été un collègue fiable et surtout un « gentleman ». Mais laissons la parole à ceux qui ont eu la chance de partir en mission avec toi.

„Alain ist über all die Jahre hinweg ein Freund und Familie für mich geworden. Ich bin damals selbst in Pakistan unter schweren Bedingungen geflogen und konnte mich dabei immer auf ihn verlassen.“ (René Closter, Präsident der LAR)

« Collègue depuis plus de 36 ans et ami avant tout. Excellent professionnel ayant toujours le souci du détail, il reste avant tout un ami à qui je souhaite aujourd'hui une retraite heureuse et aussi riche et longue que sa carrière aéronautique ». (Christophe Jeko, ancien pilote d'hélicoptère LAR, actuellement LAR Deputy Safety & Compliance Manager)

„Ich bin äußerst stolz, zahlreiche Missionen mit Alain, einem wahren französischen Gentleman, geflogen zu sein. Meine besten Wünsche gehen an seine Familie und ihn. Dass er sich nun den Dingen im Leben widmen kann, die während seiner aktiven Karriere zu kurz kamen.“ (Sebastian Hanf, LAR-Intensivkrankenpfleger)

« Merci Alain pour tous les « safe flights » et profite bien de ta retraite ! » (Didier Dandrifosse, Head of LAR Medical Department)

„Have a good and long pension Alain, hope to meet you again somewhere in the air!“ (Denis Jubert, LAR helicopter pilot)

„Ich schätze mich glücklich, so viele Dienste mit „Captain Huguet“ verbracht zu haben. Mir fallen auf Anhieb zahlreiche Anekdoten ein, fallen zum Beispiel, das rituelle Hubschrauberwaschen mit Alain, der ein sehr reinlicher, ja fast pingeliger Mensch ist. Man konnte dies eigentlich nie zu seiner vollsten Zufriedenheit bewerkstelligen. Dennoch bedanke ich mich immer höflich für die geleistete Hilfe.“ (Guido Genten, LAR-Intensivkrankenpfleger)

# Tensiomètre

## Au cœur de la pression

**A**vec le stéthoscope, le tensiomètre est parmi les instruments de base du médecin. Une visite de routine sans que le praticien ne vérifie la tension ? Impensable ! Impensable tant l'objet est indispensable. Pourtant, le tensiomètre tel que nous le connaissons n'a qu'un peu plus d'un siècle.

Aujourd'hui, la circulation sanguine n'a plus beaucoup de secret, pour le médecin comme pour le commun des mortels. On le sait tous, le sang circule dans tout notre corps, du sommet du crâne aux extrémités de nos orteils, impulsé par le muscle cardiaque. Cependant, en d'autres temps, cette notion fondamentale de biologie était totalement méconnue. Ce n'est en effet que courant de l'année 1628 que le médecin anglais William Harvey découvre la circulation du sang. Il réussit à estimer la quantité de sang éjecté par le cœur à chaque contraction et évalue ainsi qu'en une heure le cœur déplace une masse de sang égale à trois fois le poids du corps. Les bases sont établies. Mais la première pression sanguine mesurée ne le sera qu'en 1730. Elle sera réalisée sur un cheval par le physiologiste britannique Stephen Hales. Il le pratiqua à l'aide d'un manomètre relié par une canule à l'artère crurale. Près d'un siècle plus tard, soit en 1828, le médecin français Jean-Léonard-Marie Poiseuille réitère de telles mesures à l'aide d'un manomètre à mercure, système de mesures qui n'est plus usité de nos jours.

Bien plus tard, soit en 1896, un tensiomètre « nouvelle formule » voit le jour. Il est l'œuvre du médecin italien Scipione Riva-Rocci. Il l'a mis au point à partir d'un encrier, de mercure, d'un tube en cuivre... et d'une chambre à air de vélo. C'était une époque où il fallait faire preuve d'ingéniosité et de débrouillardise. Ce prototype avait pour but premier de mesurer les signes vitaux d'un patient sur la table d'opération, car, en ces temps-là, la mortalité lors des interventions chirurgicales était importante. Grâce à cet outil, l'intervention pouvait être rallongée ou écourtée en tenant compte des paramètres vitaux du patient.

### On l'appelait sphygmographe

Le tensiomètre à d'abord été appelé sphygmoscope (mais également pulsilogium ou pulsiloge) par le médecin italien Santorio dont l'invention n'est attestée dans aucun document connu. Seul le nom passera les âges pour arriver jusqu'à nos oreilles. C'est pour cette raison que nous n'en avons pas fait mention plus haut. En 1837, le premier instrument non intrusif de mesure de la tension artérielle est inventé par Hérisson et portera le nom de sphygmomètre. Puis en 1846, c'est au tour du kymographe de Ludwig de voir le jour, une version modifiée de l'invention de Poiseuille décrite plus haut et nommée, par ailleurs, l'hémodynamomètre. Excusez du peu ! Tous ces termes pour décrire un instrument, le sphygmographe (du grec ancien, phygmos qui signifie pulsation) qui par la suite fut donc nommé tensiomètre.

Ces deux derniers instruments, trop imprécis, seront délaissés au profit de l'invention du médecin allemand, Karl von Vierordt. Ce n'est qu'à partir de cette invention que l'on parlera de sphygmographe.

Mais reprenons le fil de l'historique de cet appareil. En 1863, Étienne-Jules Marey, médecin et physiologiste français apporte des améliorations au sphygmographe en le rendant notamment portable. Il est placé au-dessus de l'artère radiale et permet l'enregistrement du tracé continu (et non pas simplement le nombre de pulsations comme c'était le cas de l'appareil de von Vierordt) sur une bande de papier.



### Des versions et des améliorations

Chacune des évolutions suivantes marquera une amélioration dans les performances et l'usage de ce que l'on appellera finalement tensiomètre. En 1905, notamment le médecin russe Nikolai Korotkov reprendra le sphygmomanomètre de Scipione Riva-Rocci y ajoutant l'utilisation d'un stéthoscope sur l'artère brachiale (au niveau de l'intérieur du coude) afin d'entendre les bruits de façon plus précise (ces bruits (pression systolique, pression diastolique, etc.) seront par la suite appelés bruits de Korotkoff). En 1909, le médecin français Victor Pachon y rajoutera un oscillomètre permettant de mesurer la tension artérielle sans stéthoscope. Quelques années avant, les cardiologues Charles Laubry et Henri Vaquez ainsi que l'industriel Émile Spengler s'associent afin de commercialiser le premier tensiomètre mano-brassard qui portera le nom de Vaquez-Laubry. Il devient par la suite le tensiomètre de référence.

Il faudra cependant attendre l'année 1950 pour que le tensiomètre soit reconnu comme appareil médical indispensable à tout bon praticien. Depuis, cet instrument n'a cessé d'évoluer. C'est notamment en 1993, que le japonais Panasonic lance le premier tensiomètre électronique d'auto-mesure au poignet. Les années d'après, en plus de s'installer dans la trousse médicale de tous praticiens, il prit place au domicile de beaucoup de personnes apportant notamment un meilleur suivi des patients souffrants d'hypertension. Ces tensiomètres automatiques gonflent automatiquement le brassard et s'utilisent sans stéthoscope. Simple, pratique, efficace ! Aujourd'hui, leur fiabilité n'est plus à discuter.



## SECURITEC

Mat Sécherheet fir Iech do!

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

[www.securitec.lu](http://www.securitec.lu)

Professionell Sécherheet fir Doheem a Betriber

Alarmsystemer, Video a villes méi!

Kontaktéiert eis elo fir e gratis Devis!



Find us on

Facebook

[www.facebook.com/Securitec.lu](http://www.facebook.com/Securitec.lu)





Spende von Vélo Wëntger für die Fondation Luxembourg Air Rescue



Jugendfeuerwehr Nittel



Spende von Kiwanis Mondorf-les-Bains für die Fondation Luxembourg Air Rescue

## Danke für Ihre Spende

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

## Visiteurs chez LAR

**S**i 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](http://www.lar.lu)  
[redaction@lar.lu](mailto:redaction@lar.lu)



Lycée Aline Mayrisch



Spende vom Theater Schieren für die Fondation Luxembourg Air Rescue



Lycee Privé Emile Metz

## MITGLIEDERSERVICE

### Werden Sie Mitglied

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

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

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

### Devenez membre

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



TIPP: Scannen Sie diesen QR-Code und füllen Sie den Mitgliedsantrag schnell und einfach auf [www.lar.lu](http://www.lar.lu) aus.

Scannez le code QR ci-joint et remplissez votre demande d'affiliation sur [www.lar.lu](http://www.lar.lu). C'est simple comme bonjour.



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

**Autant pour les frontaliers que pour les résidents!**

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

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

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

#### Kontaktdaten / Coordonnées:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Datum / Date Unterschrift / Signature

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

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

## ZE VERLOUNEN - À LOUER - ZU VERMIETEN - FOR RENT



**MUNSBACH:** maison, 264 m<sup>2</sup>, 5 ch, cuis éq, 3 sdb, balcon, jardin, terrasse de toit, gge € 3.800.-



**BERTRANGE:** maison, 300 m<sup>2</sup>, 5 ch, 3 sdb, cuis éq, living, jardin, terrasse, gge 2 voit € 4.700.-



**RAMELDANGE:** maison, 228 m<sup>2</sup>, 4 ch, cuis éq, 2 sdb, terrasse, jardin, sauna, gge € 5.300.-

## ZE VERKAAFEN - À VENDRE - ZU VERKAUFEN - FOR SALE



**ROODT-LES-ELL:** maison, 130m<sup>2</sup>, 5a28ca, cuis éq, 4 ch, 1 sdb, double gge, jardin € 720.000.-



**FARE.lu**  
REAL ESTATE

+352 26 897 897 / [contact@fare.lu](mailto:contact@fare.lu)



**PLATEN:** maison, 300 m<sup>2</sup>, cuis éq, 5 ch, 2 sdd, 2 gges, terrasse couverte, jardin € 918.000.-



**BERCHEM:** maison, 245 m<sup>2</sup>, 17a07ca, 5 ch, 2 sdb, gges, terrasse, jardin € 1.690.000.-



**DAHL:** appartement-duplex, 123 m<sup>2</sup>, cuis éq, grand living, 3 ch, 1 sdb, parking € 395.000.-



**JUNGLINSTER:** maison, 245 m<sup>2</sup>, 5a27ca, 5 ch, 2 sdb, cuis éq, terrasse, jardin € 1.200.000.-



**GOSEL DANGE:** maison, 380 m<sup>2</sup>, 12a94ca, cuis éq, 5 ch, 4 sdb, gge, grand jardin € 1.550.000.-



**IMBRINGEN:** maison, 325 m<sup>2</sup>, 15a20ca, 6 ch, 2 sdb, terrasse, jardin avec étang Prix sur demande



**BEIDWEILER:** maison, 220 m<sup>2</sup>, 13a39ca, cuis éq, 4ch, 2 sdb, balcon, jardin, 3 gges € 940.000.-

# Nutrition hiver

## Qualité plutôt que quantité

**L**a croyance populaire veut qu'en hiver l'on mange plus. Un apport quantitatif permettant sensément de contribuer à lutter contre le froid et l'humidité de notre climat. Mais est-ce encore judicieux pour la plupart d'entre-nous claqués dans nos habitations ou lieux de

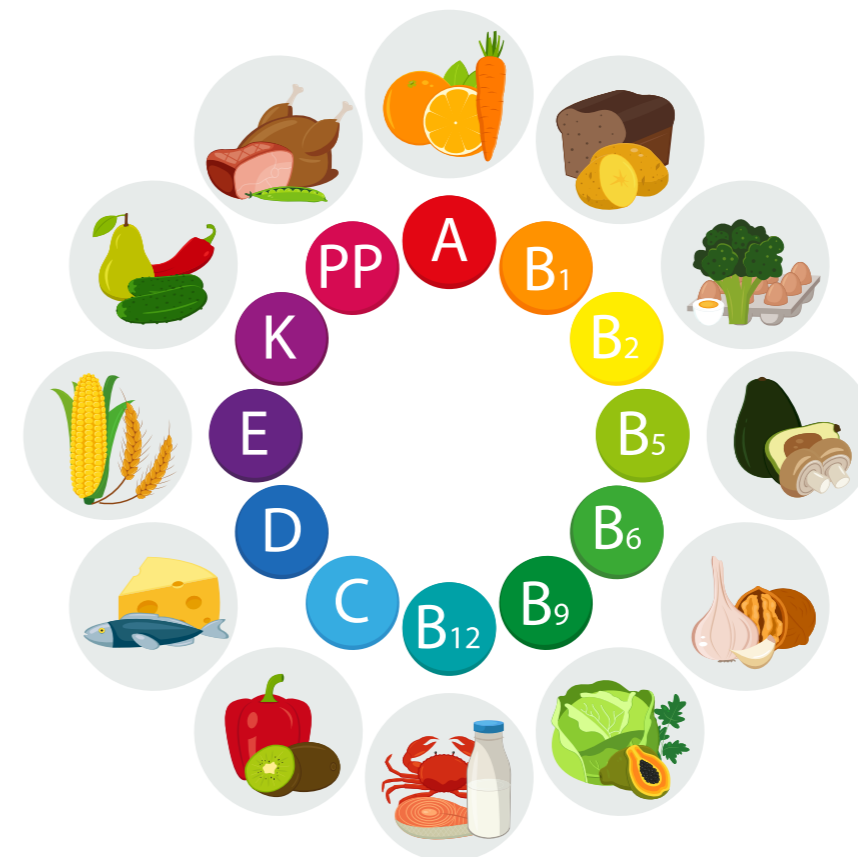
**travail bien souvent surchauffés ?**

Combien sommes-nous à réellement lutter contre la froidure de l'hiver ? Très peu en vérité. À l'extérieur nous n'y sommes que ponctuellement, quand il s'agit de se déplacer d'un endroit à un autre et pour quelques petites promenades dominicales... quand le temps est de la partie ! Pour le reste, les maisons chauffées au-delà de 22° ne nécessitent plus de surplus d'énergie pour la thermorégulation. Alors, elle-t-il seulement judicieux de manger plus gras ou plus calorique en

hiver ? D'autant plus que les fêtes de fin d'année sont autant d'occasions de remettre le couvert.

Ceci étant dit, les conditions climatiques influent tout de même sur la consommation d'énergie de notre corps, obligeant celui-ci à augmenter ses dépenses pour faire face à la baisse des températures. En effet, 20 % de notre source d'alimentation se transforme directement en chaleur. Cependant, quand la température ne descend pas sous 0°C, il n'est pas besoin de changer vos habitudes alimentaires pour vous protéger du froid. En effet, le corps supporte bien ces baisses de température.

Mais quand l'hiver est rude ce qui peut arriver au Luxembourg, une légère augmentation de la ration calorique peut se justifier si l'augmentation de la dépense énergétique augmente. Ceci surtout pour les personnes qui exercent une profession d'extérieur ou qui pratiquent un sport ou une activité physique soutenue.



a tendance à fléchir vers le côté acide à l'effort : calcium, phosphore, magnésium, manganèse, potassium, sodium...) et en vitamines du groupe B.

### Une liste non exhaustive

Parmi les fruits et légumes à forte densité nutritionnelle à consommer pendant la saison froide, vous pourrez choisir parmi l'ananas (potassium, manganèse, sodium, provitamine A, vitamines B...) la banane (potassium...), les agrumes et notamment le citron (vitamine C...) et la pamplemousse, la papaye (flavonoïdes, caroténoïdes, vitamines B, C, potassium, calcium, magnésium, phosphore), la pomme, la poire, la grenade et la châtaigne. Au rayon des légumes, pensez à l'avocat (vitamine E...) la carotte (bêta carotène...), l'oignon (potassium, phosphore, calcium, sélénium...), le poireau, le potiron, le céleri, le fenouil, le panais, la blette, la betterave et toute la variété

### Quelle alimentation pour plus d'énergie ?

Si vous faites partie de cette catégorie, l'association d'acides gras de bonne qualité et de glucides complexes de bonne densité nutritionnelle aura toute son importance. Dans ce cas, consommez régulièrement des poissons tels que le hareng, la sardine, le maquereau, le saumon ou l'anchois riches en acides gras oméga 3, des fruits protéolégumineux (noix, noisette, amande...) riches en énergie, protides, lipides, fer, magnésium, et des huiles végétales favorisant l'apport d'acides gras essentiels oméga 3, 6, et 9 nécessaire au bon métabolisme cellulaire (olive, colza, noix, sésame, noisette...).

Pour ce qui est des féculents, alimentez-vous notamment en légumes secs (lentilles, haricots blancs, flageolets, pois cassés...) riches en protéines et glucides à index glycémique bas, mais aussi en pommes de terre, en pâtes complètes et en riz notamment. Par ailleurs, le choix des produits sucrés doit tendre vers les sirops naturels de fruits, érable ou agave, bien mieux assimilés par l'organisme que les aliments raffinés qui déminéralisent et acidifient l'organisme.

Enfin, privilégiez autant que possible les fruits et légumes de saison pour leur apport en fibres (équilibrer le transit), en antioxydants (maintenir l'intégrité cellulaire : bêta-carotène, vitamines C et E, sélénium, zinc, cuivre), en éléments alcalins (équilibrer le terrain acido-basique qui



La pratique régulière d'une activité physique a de très nombreux bienfaits



### Comes & Cie S.A.

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

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

Auf Ihre Bedürfnisse zugeschnittene Aufbauten.



# Votre achat soutient LAR

**Porte-clés**  
\*3 €

**Powerbank**  
\*10 €

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

**Parapluie de poche**  
\*18 €

**Gilet fluorescent de sécurité**  
\*7 €

**My Travel Kit**  
\*29 €

**Casquette LearJet ou Heli**  
\*16 €

\*Preise ohne Versandkosten  
\*Prix sans frais d'envoi

**Ihr Einkauf unterstützt die LAR**

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

**Votre achat soutient LAR**

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

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



# ENTDECKEN SIE DIE STADT LUXEMBURG UND IHR UNESCO-WELTERBE ...



**luxembourg**  
meine stadt · ma ville · meng stad

## ... WÄHREND EINER GEFÜHRTEN BESICHTIGUNG!

- Regelmäßige Stadtrundgänge: City Promenade (täglich um 12 und 14 Uhr\*) und Wenzel-Rundweg (Mittwoch und Samstag um 15 Uhr\*)
- Thematische Rundgänge durch Zeit und Raum auf Anfrage

\* Unter Vorbehalt von Änderungen

**Info und Reservierung:**

**Luxembourg City Tourist Office**  
30, Place Guillaume II, L-1648 Luxembourg  
Tel.: (+352) 22 28 09, [touristinfo@lcto.lu](mailto:touristinfo@lcto.lu)  
[www.lcto.lu](http://www.lcto.lu)

**luxembourg**  
city tourist office



**Sprachrätsel**

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

ERUBINT  
ALLTFON  
ALPED

T  
N  
P



**Wie fliegt ein Hubschrauber?**

In der letzten Ausgabe haben wir euch erklärt, warum der Hubschrauber einen Rotor braucht, um fliegen zu können. In dieser Ausgabe erfahrt ihr, wie es möglich ist, dass der Hubschrauber sich nicht im Kreis dreht.



Das „sich im Kreis drehen“ nennt man auch noch „Drehmoment“. Um das unter Kontrolle zu bekommen, benötigt man eine Kraft, die dagegenwirkt – das nennt man dann „Gegendrehmoment“. Dieses Gegendrehmoment wird üblicherweise durch einen kleinen Heckrotor hinten am Hubschrauber erzeugt. Obwohl dieser zusätzliche Rotor sehr klein ist, erzeugt er so viel Kraft, dass der Pilot nicht nur das Drehmoment ausgleichen und den Hubschrauber nun stabil halten kann, sondern den Hubschrauber mit den beiden Pedalen nach links und rechts wenden kann, wie er möchte.

Die LAR hat einen ganz besonderen Hubschrauber. Denn dieser hat statt eines Heckrotors keinen Heckrotor, dafür aber ein sogenanntes NOTAR-System. (Skizze) Dieses NOTAR-System ist ziemlich genial, weil es den nicht ganz ungefährlichen Heckrotor in die Zelle (den Körper) des Hubschraubers steckt und die Luft (die Kraft), die dieser erzeugt, dann aber durch den Heckausleger (Schwanz) nach hinten führt und dort diese Schubkraft mit einer beweglichen Steuerröhre steuert. Diese Steuerröhre bewegt der Pilot wiederum mit den Pedalen. Der Vorteil dieses NOTAR-Systems ist, dass es wesentlich sicherer ist

und vergleichsweise wenig Lärm erzeugt. Also doppelt gut. Aus diesem Grund, aber auch weil er für den Einsatz in der Luftrettung die bestmögliche Sicherheit bietet, fliegt die LAR ohne Heckrotor, also mit dem beschriebenen NOTAR-System. So jetzt wisst ihr nicht nur, wie der Pilot den Hubschrauber in die Luft bekommt und steuern kann, sondern auch, warum unser Hubschrauber hinten keinen Rotor hat und sich dennoch nicht im Kreis dreht.



**Corporate Membership  
Offrez l'affiliation membre LAR  
à votre personnel et NOUS veillerons  
sur LEUR santé**



**Rapatriement gratuit:**

- De n'importe où dans le monde
- Sans plafond de frais
- Sans limite d'âge

Grâce à des «petites» preuves d'appréciation, vous améliorez la loyauté de votre personnel et en même temps vous manifestez de la responsabilité sociale pour le soutien actif du sauvetage aérien au Luxembourg. Faites profiter vos collaborateurs par email [corporate@lar.lu](mailto:corporate@lar.lu) ou par téléphone (+352) 48 90 06.

**Aidez-nous à sauver des vies!**



[seat.lu/arona](http://seat.lu/arona)

# Stylé en coupé. Aventureux en SUV. Moi, je chosis...

**La nouvelle  
SEAT Arona.**



**Fais ce qu'il te plaît.**

Un SUV citadin au caractère audacieux. Un moteur performant doté de technologies avancées. Agilité. Puissance. Précision. Vous voilà paré pour l'aventure.

**Alors, êtes-vous prêt ? La nouvelle Arona est disponible à partir de 15.375 €. Pour plus d'informations passez chez votre concessionnaire SEAT le plus proche.**

Consommation moyenne de carburant : 5,0 - 4,9 l/100 km.  
Émissions moyennes de CO<sub>2</sub> : 114 - 113 g/km.

  
**SEAT**