

LAR



NEWS

JUNI 2019



LAR VERGRÖSSERT IHRE FLOTTE | LAR ÉLARGIT SA FLOTTE
LEBENSGEFAHR NACH SCHLANGENBISS | DANGER DE MORT APRÈS UNE MORSURE DE SERPENT
ORGANTRANSPORT: JEDE MINUTE ZÄHLT | TRANSPORT D'ORGANES : CHAQUE MINUTE COMPTE

FRISSONNEZ DES OREILLES

À PARTIR DE
VIENNE ✈️ 159€

SERVICES INCLUS SANS SUPPLÉMENT

A/R TTC

nikabo



Offre soumise à conditions, selon disponibilités.

www.luxair.lu

Fly in good company

 **Luxair**



Liebe Leserinnen und Leser,

vor genau einem Jahr haben wir das 30-jährige Bestehen der LAR gefeiert. Ein wichtiges Ereignis im spannenden Leben unserer Organisation, welches uns auf feierliche Weise an das Engagement erinnert hat, das uns seit drei Jahrzehnten mit jedem von Ihnen verbindet: Ihnen zur Hilfe zu „fliegen“ (im wahrsten wie im übertragenen Sinn des Wortes), 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag, weltweit!

Dieses Engagement mit der von uns gebotenen Qualität und Effizienz zu erfüllen, setzt voraus, sich permanent infrage zu stellen. Das gilt sowohl für unsere Luftfahrzeuge als auch für die „menschliche“ Seite der LAR, das heißt unser gesamtes Personal.

Im Bereich „Material“ ist zweifelsohne die im Sommer 2019 bevorstehende Lieferung eines sechsten Learjet 45 das sichtbarste Zeichen des Bemühens um permanente Verbesserung. Diese bedeutende Investition ergänzt die Bestrebungen, unsere medizinische Ausrüstung mithilfe modernster Technologien zu optimieren.

Seit unserer Gründung ist es unser erstes Ziel, die Leistungen für unsere Mitglieder ständig zu verbessern.

Unser Engagement erlaubte zudem, unsere internationalen Tätigkeiten auszubauen. So bestätigt die Erneuerung des Vertrages für Organtransporte in Frankreich mit einer Laufzeit von fünf Jahren (+2) erneut das herausragende Niveau der LAR-Gruppe in diesem so speziellen – und vor allem vitalen Bereich.

Jeden Tag fordern uns überall auf der Welt neue Missionen aufs Neue heraus, zu beweisen, dass wir das Vertrauen verdienen, das Sie in uns setzen.

Lesen Sie in dieser Ausgabe unter anderem ab Seite 10 die Schilderung eines turbulenten Urlaubs eines unserer Mitglieder in Costa Rica. Auf Seite 24 stellen wir Ihnen unseren Verantwortlichen der „Maintenance“ vor, der Ihnen erklärt, warum die Arbeit bei der LAR kein Job wie jeder andere ist.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

Chères lectrices, chers lecteurs,

Il y a tout juste un an, nous célébrons le trentième anniversaire de LAR. Un évènement important dans la vie trépidante et passionnante de notre organisation, au cours duquel nous avons solennellement renouvelé l'engagement qui nous lie à chacun d'entre vous depuis trois décennies : « voler » à votre secours (au sens propre, comme au figuré) 365 jours par an, 24h sur 24, aux quatre coins de la planète !

Respecter cet engagement, avec le degré de qualité et d'efficacité qui est le nôtre, présuppose une remise en question permanente. Celle-ci s'applique aussi bien à nos aéronefs qu'au volet « humain » de LAR, c'est-à-dire à l'ensemble de notre staff.

S'agissant du « matériel », nul doute que la livraison, en été 2019, d'un sixième Learjet 45 sera l'élément le plus visible de cette politique d'amélioration constante. Cet investissement conséquent viendra compléter les efforts visant à faire évoluer notre équipement médical via l'intégration des technologies les plus récentes.

Outre le fait d'améliorer sans cesse les services offerts à nos membres – notre objectif premier depuis que nous existons – cette politique volontariste a également permis de consolider nos activités à l'international. Le renouvellement du contrat de transport d'organes en France pour une période de cinq ans (+2) est ainsi venu confirmer le niveau d'excellence du groupe LAR dans ce domaine spécifique – et surtout vital.

Chaque jour, partout dans le monde, de nouvelles missions nous (re) mettent au défi de prouver que nous méritons la confiance que vous placez en nous. Rendez-vous notamment en page 10 pour le récit du séjour pour le moins tumultueux d'une de nos membres en vacances au Costa Rica. Puis page 24 pour rencontrer notre responsable de la maintenance qui vous explique pourquoi LAR n'est pas une entreprise comme les autres.

Je vous souhaite une agréable lecture !

René Closter
LAR-Präsident & CEO

3 KURZ NOTIERT I EN BREF

4 LIVE INTERVIEWS
SPRINGBREAK MARS 2019

6 LAR-FLOTTE I FLOTTE LAR
WIE KAUFT MAN EIGENTLICH EINEN LEARJET?
COMMENT ACHETER UN LEARJET ?

10 REPATRIERUNG I RAPATRIEMENT
SCHLANGEN-BISS IN COSTA RICA
MORDUE PAR UNE VIPÈRE AU COSTA RICA

18 EINSATZALLTAG I MISSIONS QUOTIDIENNES



20 ORGANTRANSPORT I TRANSPORT D'ORGANES
DAS KNOW-HOW DER LAR
IM DIENSTE FRANKREICHS
L'ENGAGEMENT DE LAR POUR
LE TRANSPORT D'ORGANES EN FRANCE

24 LAR INTERN
„ES MACHT SPASS, DIE EIGENE ARBEIT
FLIEGEN ZU SEHEN“
« ÇA FAIT PLAISIR DE VOIR LE FRUIT
DE SON TRAVAIL DANS LES AIRS »

28 TRAINING
GEMEINSAM BESSER
S'AMÉLIORER DE FAÇON COLLECTIVE



30 GESUNDHEIT I SANTÉ
RESISTENZEN GEGEN ANTIBIOTIKA,
EINE UNTERSCHÄTZTE BEDROHUNG
LA RÉSISTANCE AUX ANTIBIOTIQUES,
UNE MENACE SOUS-ESTIMÉE

32 DANKESBRIEFE I REMERCIEMENTS

34 SPENDEN I DONATION

36 BESUCHER I VISITEURS

38 MITGLIEDERSERVICE I FORMULAIRE

39 SHOP

40 KINDERSEITE I POUR LES ENFANTS

LIEBE MITGLIEDERINNEN UND MITGLIEDER,
Wir freuen uns, Ihnen die neue Ausgabe unseres Magazins **LAR-NEWS** zu präsentieren. Mit acht zusätzlichen Seiten bieten wir Ihnen neue und interessante Einblicke hinter die Kulissen der LAR. Sollten Sie eine digitale Version bevorzugen, senden Sie uns bitte eine Nachricht an redaction@lar.lu.

Bei Neuerscheinung der **LAR-NEWS** werden Sie über E-Mail benachrichtigt. Alle bisherigen Magazine sind auf unserer Website www.lar.lu, unter „Medien“ abzurufen. Wir freuen uns, Sie weiterhin regelmäßig über unsere Aktivitäten zu informieren und wünschen Ihnen ein spannendes Lesevergnügen. Ihr LAR-Team

CHÈRES ET CHERS MEMBRES,
Nous sommes ravis de vous présenter la nouvelle édition de notre **LAR-NEWS**. Avec huit pages supplémentaires, nous vous proposons encore plus de contenus novateurs dans les coulisses de LAR. Si vous préférez recevoir une version numérique, merci de bien vouloir nous envoyer un message à redaction@lar.lu. Un e-mail vous sera envoyé à chaque nouvelle parution du **LAR-NEWS**. À noter que tous les précédents magazines sont disponibles sur notre site internet www.lar.lu sous la rubrique « Média ». Nous nous réjouissons de vous tenir régulièrement au courant de nos activités et vous souhaitons une lecture passionnante. Votre équipe LAR

BESICHTIGUNG FÜR EINZELPERSONEN



Am Freitag, den **13. September 2019** um 14:30 bieten wir für maximal 25 Personen eine kostenlose Besichtigung der LAR-Räumlichkeiten für Einzelpersonen an.
• Mindestalter für die Teilnahme: 10 Jahre
• Sprache: Luxemburgisch
• Einschreibungen bis spätestens 26. August 2019 bitte per E-Mail an redaction@lar.lu
• Wichtig: bitte Name, Vorname und Geburtsdatum angeben!
• Die ersten 25 erhalten eine Bestätigung mit weiteren Informationen

Nous proposons une visite gratuite des locaux LAR le vendredi **13 septembre 2019** à 14h30 pour les particuliers jusqu'à 25 personnes.
• Âge minimum : 10 ans
• Langue : luxembourgeois
• Veuillez-vous inscrire avant le 26 août 2019 par e-mail à redaction@lar.lu
• Important : veuillez indiquer votre nom, prénom et date de naissance !
• Les 25 premiers recevront une confirmation avec plus d'informations

LERNEN AUF TOP-NIVEAU

„Lifelong Learning“ wird bei der Luxembourg Air Rescue ganz großgeschrieben. Ob intern oder extern: wir halten unser Personal auf dem neuesten Stand der Wissenschaft! So wurde unter anderem ein Training über den Gebrauch der neuen modernsten Ultraschallgeräte gehalten. Diese wurden letztes Jahr für sämtliche Helikopter und Ambulanzjets angeschafft.



S'ENTRAÎNER AU PLUS HAUT NIVEAU

Chez Luxembourg Air Rescue, « Lifelong Learning » est le maître-mot. Que ce soit en interne ou en externe, nous maintenons notre personnel au fait des dernières avancées de la science ! Un entraînement sur l'utilisation de nouveaux appareils à ultrasons a notamment été organisé. Ceux-ci ont été acquis l'année dernière pour l'ensemble des hélicoptères et jets ambulances.

FOIRE VAKANZ

Auch dieses Jahr war das Team der LAR wieder auf der Tourismusmesse „Foire Vakanz“, der wichtigsten Messe der Großregion für Reisen und Tourismus, vertreten. Drei Tage lang konnten die Besucher an unserem Stand mit unseren Piloten und Krankenpflegern vor Ort sprechen und sich über die LAR informieren

Cette année l'équipe de Luxembourg Air Rescue était de nouveau présente au salon du Tourisme « Foire Vakanz », le plus important salon de la Grande Région, dédié aux voyages et au tourisme. Trois jours durant lesquels les visiteurs ont pu prendre des renseignements sur LAR et discuter sur place avec nos pilotes et infirmiers.



LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Wir möchten Sie freundlichst bitten, uns im Falle eines Umzuges unbedingt Ihre neue Adresse mitzuteilen, am besten via E-Mail an folgende Adresse: info@lar.lu ! Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis.

CHÈRES LECTRICES ET CHERS LECTEURS,

Nous vous prions de bien vouloir nous communiquer votre nouvelle adresse en cas de déménagement par e-mail à l'adresse info@lar.lu ! Nous vous remercions de votre compréhension.

IMPRESSUM Le magazine semestriel "LAR-NEWS" est le périodique officiel de LAR A.s.b.l. Pour les membres, l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.
Réalisation technique / Impression : Conception, mise en page : Luxe Taste & Style Publishing - L-6125 Junglinster - Impression : Techprint s.a. - ZARE-Est - L-4385 Ehlerange
La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.
Relation bancaire : BILLULL : LU09 0020 1305 4200 0000
Compte de dons pour la Fondation LAR : BILLULL : LU84 0020 1167 9560 0000 - BGLULL : LU85 0030 4410 9272 1000
Editeur et régie publicitaire : Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. - Luxembourg Airport - Gate E13 - Adresse postale: B.P. 24 - L-5201 Sandweiler - Tél: (+352) 48 90 06
Fax (+352) 40 25 63 - www.lar.lu - redaction@lar.lu - R.C.S. Luxembourg F701

SPRINGBREAK

MARS 2019

LAR était une fois de plus présent à la célèbre Foire Springbreak organisée en mars 2019 par LUXEXPO THE BOX. Une occasion pour les collaborateurs LAR de présenter leur quotidien au sein d'une association humanitaire de sauvetage aérien et de rapatriement sanitaire.

Retrouvez l'intégral des interviews sur Facebook : www.facebook.com/luxembourgairrescue/



JÉRÔME PIN
Project & Business
Development Manager
Data Protection Officer

« [Concernant les Learjets], nous sommes un des plus gros utilisateurs au monde puisque maintenant, nous en avons six. Nous leur faisons vivre des missions passionnantes »

ERIC OLIVIERI
Fixed Wing Pilot

« Le métier de pilote est un métier qui allie à la fois technicité et contrôle de soi »



ERIC WAGNER
Deputy Flight Operations
Manager Fixed Wing
Security Officer
Safety Officer Fixed Wing Department

„Ech war ëmmer begeeschtert vun der Aviatioun, schonn als klengt Kand, et war ëmmer en Dram. An elo fléien ech mat deene schéinste Fliger mat deenen ee ka fléien“



GASTON GENGLER
Maintenance Manager Part-145 - Rotor Wing

“Als éischten Helikopter Mécanicien hei zu Lëtzebuerg ass meng Aarbecht mat vill Verantwortung awer och Stolz verbonnen”



MARC ROB
Vice President LAR

“Op weltwäitem Niveau ass eis Organisatioun ee vun de Leaderen am Beräich vun de Rapatriementer”



OLIVIER FAURIS
Chief Operating Officer
Head of Luxembourg Control Center

« Le rôle de notre centre d'alerte est de pouvoir prévenir et anticiper toute sorte de problèmes de manière à pouvoir être optimum le jour du rapatriement »



HANS-JÖRG STRAUSS
Chief Financial Officer

“Ouni eis Memberen wier d'Existenz vun den Helikopteren hei zu Lëtzebuerg net méiglech”



PATRICK ADAMCZUK
Deputy Head of Medical Department
Chief Flight Nurse

« Chez LAR, de par la complexité des interventions, qu'elles soient hélicoptées ou par avion, la formation continue de notre personnel médical est primordiale »



DIDIER DANDRIFOSSE
Head of Medical Department

« Notre centre de simulation médical nous permet de recréer des conditions réelles d'intervention et d'habituer nos équipes médicales à travailler et à délivrer un niveau de qualité excellent dans des situations stressantes »



PHILIPPE DUGOURD
Flight Operations Manager Rotor Wing

« Toutes les missions où nous portons assistance aux personnes en détresse sont forcément très valorisantes pour les équipages »



GUIDO GENTEN
Flight Nurse - Medical Regulator (LCC)

“Et huet ee Situatiounen, déi een net viraus soe kann an do muss een an der Lag sinn, am Team eng Léisung ze fannen, mat deene Méiglechkeeten, déi een op der Platz huet, fir dass mir de Patient sécher heem kréien”

WIE KAUFT MAN EIGENTLICH EINEN LEARJET?

COMMENT ACHETER UN LEARJET ?

Auch wenn Sie gerade nicht über den Kauf eines neuen Learjets nachdenken - vielleicht haben Sie sich aber schon einmal gefragt, woher die Flugzeuge stammen, mit denen die LAR ihre weltweiten Rückführungen und Intensivtransporte durchführt? Ab Sommer dieses Jahres verstärkt ein Learjet 45 die LAR-Flotte. Deshalb sind wir der Frage nachgegangen, wie so ein Flugzeugkauf eigentlich funktioniert.

Même si vous ne songez sans doute pas à acheter un Learjet, peut-être vous êtes vous déjà demandé comment se déroulait l'acquisition d'un tel avion, avec lequel LAR effectue ses vols de rapatriements et transports intensifs dans le monde entier. À partir de l'été prochain, un Learjet 45 renforcera la flotte de LAR. Alors, concrètement, comment se déroule l'achat d'un avion ?

🇩🇪 Kann doch nicht so schwer sein, ein Flugzeug zu kaufen. Oder? Und tatsächlich, die ersten Schritte des Kaufprozesses erinnern fast ein bisschen an die Anschaffung eines Gebrauchtwagens. Aber nur fast...

Es gibt verschiedene Optionen:

1. Man kauft das Flugzeug beim Hersteller.
2. Man antwortet auf ein Angebot eines Händlers bzw. Verkäufers.
3. Man entscheidet sich für ein gebrauchtes Flugzeug, das man auf einer Spezial-Website oder über einen Broker finden kann.

Die LAR-Gruppe setzt beim Flugzeug-Kauf auf Spezial-Websites auch in Verbindung mit Brokern, also Vermittlern, die Käufer und Verkäufer zusammenbringen und den Prozess begleiten. Dieser Kaufprozess lässt sich in drei Phasen einteilen.

🇫🇷 À priori, l'achat d'un avion ne devrait pas être trop difficile, n'est-ce pas ? Les premières étapes sont en effet similaires à celles que l'on franchirait pour l'achat d'une voiture d'occasion par exemple. Mais la comparaison s'arrête là...

Ils existent plusieurs options :

1. On achète l'avion auprès d'un fabricant.
2. On répond à une offre émise par un vendeur ou commerçant.
3. On opte pour un modèle d'occasion, repéré sur des sites spécialisés ou via un broker.

Le groupe LAR effectue ses achats d'avion par le biais de sites spécialisés, en combinaison avec un broker. Celui-ci est un intermédiaire entre l'acheteur et le vendeur et accompagne le processus de vente. Ce processus est divisé en trois phases :

PHASE I: VORAUSWAHL UND VORANALYSE

In der Phase der Vorauswahl und Voranalyse werden Flugzeuge ausgewählt, die in Betracht kommen. Dabei werden Kriterien wie Preis, zurückgelegte Flugstunden und Baujahr berücksichtigt. Zu diesen allgemeinen Merkmalen kommen mögliche Sonderausstattungen hinzu, wie z.B. besondere Avionik-Ausstattungen.

Eine weitere wichtige Frage ist, ob das Flugzeug über einen „Flight Data Recorder“ verfügt. Dieser zeichnet die technischen Daten während des Flugs auf und ist in Europa für alle kommerziellen Fluggesellschaften vorgeschrieben. Kauft man ein Flugzeug einer Privatgesellschaft aus den USA, kann dies zu Mehrkosten für die Nachrüstung führen, weil Flight Data Recorder in den USA für private Maschinen nicht gesetzlich vorgeschrieben sind.

PHASE I : PRÉSÉLECTION ET PRÉANALYSE

Pendant la phase de présélection et de préanalyse, on sélectionne les avions susceptibles d'être intéressants. Plusieurs critères sont alors pris en compte : prix, heures de vol, année de construction... Des généralités auxquelles s'ajoutent les potentiels équipements spécialisés ; des équipements avioniques, par exemple.

Une autre question importante est si l'avion est équipé d'un « Flight Data Recorder », dispositif qui enregistre les données techniques de l'appareil durant le vol et qui, en Europe, est obligatoire pour tous les opérateurs commerciaux. L'achat d'un avion d'une entreprise privée aux États-Unis peut donc engendrer des frais supplémentaires pour une mise à niveau parce qu'aux États-Unis, les Flight Data Recorder ne sont pas obligatoires pour des engins privés.



Der nächste Punkt dürfte Autokäufern bekannt vorkommen. Es geht um die Frage, wo das Flugzeug zum Einsatz gekommen ist. Eine Maschine, die in Meernähe stationiert war, weist oft Salz- und Korrosionsspuren auf, was übrigens beim Kauf des neuesten LAR-Jets dazu geführt hat, eine angebotene Maschine von der Liste zu streichen.

Selbstverständlich werden auch die Verkäufer und die zuständigen Wartungsfirmen genau unter die Lupe genommen. Hier gibt es von Verkäufer zu Verkäufer und von Land zu Land erhebliche Qualitätsunterschiede.

Für den neuen Learjet 45 nimmt die LAR mehrere Jets in die Vorauswahl und schließlich zwei Maschinen in die Detailanalyse.

Für diesen Vor-Ort Check macht sich ein LAR-Team, bestehend aus Ingenieuren, Mechanikern und weiteren Spezialisten in die USA auf, um die Flugzeuge zu prüfen und ein geeignetes Modell auszuwählen.

PHASE II: DER VORVERKAUF UND DIE INSPEKTIONSREIHE

Der Verkaufsprozess beginnt mit einem sog. „LOI“ (Letter of Intent), der einer Reservierung der Maschine entspricht und die technischen Grunddefinitionen, den finanziellen Rahmen, sowie in der Regel auch eine Anzahlung beinhaltet.

Danach wird der Kaufvertrag aufgesetzt, den man im Fachjargon „APA“ (Approved Purchase Agreement) nennt. Auch nachdem der Kaufpreis festgesetzt ist, sind noch weitere Kriterien zu bestimmen, um den Kauf abzusichern: Bedingungen der Flugzeuginspektion, rechtliche Fragen, technische Aspekte der Zollüberführung sowie eine Terminplanung für die verschiedenen durchzuführenden Schritte.

Unverzichtbare Etappe: die Vorverkaufs-Inspektion, auch „PPI“ (Pre-Purchase Inspection) genannt. Diese Inspektion muss der Käufer bezahlen. Ziel ist es, alle technischen Schwachstellen aufzudecken, um kostspielige Überraschungen zu vermeiden.

Für den Learjet 45, der in Florida stationiert ist, entscheidet sich LAR aus Gründen der Neutralität für eine Inspektion in einem der größten Bombardier-Zentren der USA in Tucson, Arizona.

Neben der Unabhängigkeit der Inspektoren und der Möglichkeit, alle erkannten Probleme vor Ort zu beheben, können hier auch gleich die nötigen Anpassungen an europäische Normen für kommerzielle Flugzeuge vorgenommen werden.



La prochaine étape est familière aux acheteurs de voiture. Elle concerne la question des endroits où l'avion a officié. Un engin qui aura été basé dans un milieu maritime, et donc près de la mer, est souvent victime d'une corrosion due au sel – élément qui a d'ailleurs contribué à éliminer un avion de la présélection effectuée pour ce dernier jet LAR.

Bien entendu, les profils du vendeur et de l'entreprise en charge de la maintenance de l'appareil sont également vérifiés. Dans ce domaine, il existe des différences de qualité considérables d'un vendeur à un autre ainsi qu'entre les différents pays.

Pour l'obtention de ce nouveau Learjet 45, LAR a ainsi présélectionné plusieurs jets, puis en a retenu deux pour l'analyse détaillée.

Pour la vérification sur place, une équipe LAR, composée d'ingénieurs, de mécaniciens et d'autres spécialistes, s'est rendue aux États-Unis pour examiner les avions et choisir le modèle adapté.

PHASE II : LE PRÉCHAT ET SON LOT D'INSPECTION

Le processus d'achat débute à travers une « LOI » (Letter of Intent) qui fait office de réservation pour l'engin et contient les définitions techniques de base, le cadre financier ainsi qu'en général un dépôt de garantie.

Ensuite, on procède à la rédaction du contrat d'achat ou « APA » (Approved Purchase Agreement), avec le terme technique. Après la fixation du prix de vente, d'autres critères restent encore à définir afin de se protéger en cas de problème durant la vente : conditions d'inspection de l'avion, questions légales, les aspects techniques propres aux passages des douanes ainsi que le calendrier des différentes étapes à suivre y sont spécifiés.

Étape indispensable et incontournable : l'inspection de préachat ou « PPI » (Pre-Purchase Inspection). Cette inspection est effectuée aux frais de l'acheteur. Le but étant de déceler tous les problèmes techniques qui pourraient s'avérer très coûteux par la suite.

Pour ce Learjet 45 initialement basé en Floride, LAR a préféré, par volonté d'indépendance, faire l'inspection au sein d'un des plus gros centres Bombardier des États-Unis, à Tucson (Arizona). En plus de l'indépendance des inspecteurs et la possibilité de résoudre sur place tout problème détecté, les adaptations nécessaires aux normes européennes pour des avions commerciaux peuvent également être effectuées.

Eine vom Verkäufer beauftragte Besatzung sowie ein aus Technikern und Piloten bestehendes Team der LAR fliegen gemeinsam von Florida nach Arizona. Während des Fluges führt der Chefpilot anhand einer von der LAR erstellten Checkliste eine Fluginspektion durch. Wenn sich der Jet in einem korrekten Zustand befindet, ist die LAR verpflichtet, das Flugzeug zu kaufen; ansonsten riskiert sie den Verlust ihrer Garantie-Anzahlung.

PHASE III: DAS FLUGZEUG FÜR LUXEMBURG EINSATZBEREIT MACHEN

Im letzten Schritt erfolgt der „Closing Call“, bei dem überprüft wird, ob Käufer und Verkäufer alle Verpflichtungen erfüllt haben. Nach der Überweisung der Kaufsumme auf das Konto eines „escrow agent“ (Verkaufsbegleiter) gehört der Learjet 45 zur LAR-Flotte.

Jetzt fehlt nur noch die medizinische Ausstattung und die Lackierung in LAR-Farben, die im englischen Bigging Hill vorgenommen wird.

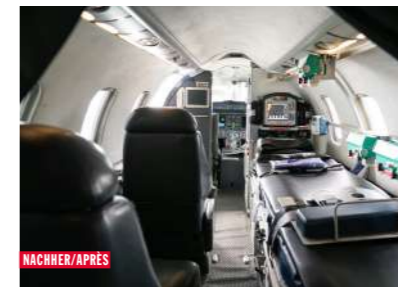
Um den Einsatzteams in der Luft und am Boden die Arbeit zu erleichtern, legt die LAR großen Wert auf eine einheitliche Flotte. Darum beauftragt die LAR-Gruppe immer einen spezialisierten Lieferanten aus Österreich, der innerhalb von 6 Monaten eine Ambulanzkabine herstellt.

Da die medizinischen Geräte sehr viel Energie verschlingen, müssen die technischen Systeme von einer Spezialfirma in Köln angepasst werden.

Jetzt fehlen nur noch eine luxemburgische Zulassungsnummer, eine Eintragung auf dem „Air Operator Certificate“ der LAR-Gruppe und modifizierte Handbücher für die Piloten.

Bis alle Unterlagen, Zertifikate und Zulassungen vorliegen, vergehen einige Wochen. Doch dann kann es endlich losgehen: Der Learjet darf nun endlich zum Einsatz kommen.

Der erste Start für den neuen Learjet 45 in den Farben der LAR ist für diesen Sommer geplant.



Un équipage mandaté par le vendeur et une équipe LAR, composée de techniciens et de pilotes, transfèrent l'avion de la Floride à l'Arizona. Pendant ce vol, le chef pilote, aidé d'une checklist propre à LAR, opère une Flight Inspection. Si l'état du jet s'avère correct, LAR est dans l'obligation d'acheter l'avion sous peine de perdre son dépôt de garantie.

PHASE III : RENDRE L'AVION OPÉRATIONNEL AU LUXEMBOURG

La dernière étape commence par un « closing call » : cet appel final permet de vérifier que l'acheteur et le vendeur ont bien fait face à toutes leurs obligations. Après le versement de la somme due sur le compte d'un «

escrow agent » (un accompagnateur de vente), le Learjet 45 fait partie de la flotte LAR.

Ce qui manque encore, c'est l'équipement médical et la peinture aux couleurs LAR, effectuée à Bigging Hill en Angleterre. Pour faciliter le travail de ses équipes dans l'air et au sol, LAR attache une grande importance à une flotte uniformisée. C'est pourquoi le groupe LAR fait toujours appel à un fournisseur spécialisé en Autriche qui réalise, en 6 mois, une cabine médicale.

L'équipement médical étant gourmand en énergie, le système électrique est adapté par une entreprise spécialisée, à Cologne.

Ne restera plus qu'un numéro d'immatriculation luxembourgeoise à obtenir ainsi qu'à enregistrer l'avion sur l'« Air Operator Certificate » du groupe LAR. Ensuite, LAR recevra des manuels modifiés et adaptés pour les pilotes.

Encore des semaines s'écrouleront avant que tous les documents, certificats et immatriculations soient réunis. Mais finalement, ça y est : le Learjet pourra partir en mission.

Le premier décollage du nouveau Learjet 45 sous les couleurs de LAR est prévu pour cet été.



SECURITEC Mat Sècherheet fir Tech do!

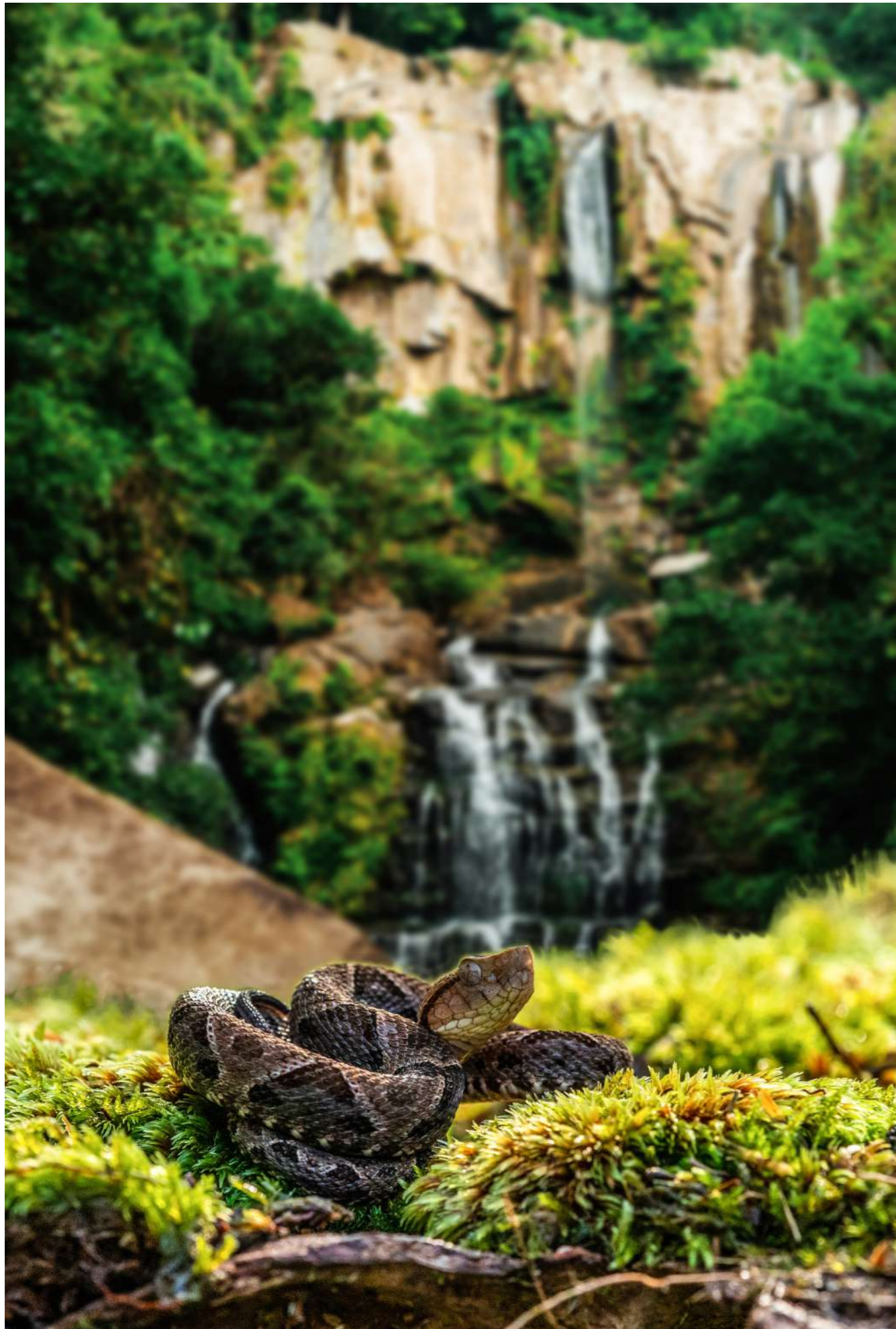
PROFESSIONELL SÈCHERHEET FIR DOHEEM A BETRIBER

19, rue Geespelt | L-3378 Livange
T. (+352) 26 300 221 | www.securitec.lu
Geschwënn och zu Bissen!

ALARMSYSTEMER, VIDEOIWWERWAACHUNG, KOFFERFORT'EN, ...



! GRATIS DEVIS GRATUIT !



SCHLANGEN-BISS IN COSTA RICA

MORDUE PAR UNE VIPÈRE AU COSTA RICA

Die atemberaubende Natur Costa Ricas zu entdecken – das war eigentlich immer der Traum des Ehepaars Duchêne. Doch in nur wenigen Sekunden wurde er zum Alptraum: Als Alice während ihres Urlaubs nach dem Abendessen zu ihrem Bungalow geht, verspürt sie plötzlich einen stechenden Schmerz im rechten Fuß. Zunächst glaubt sie, sich den großen Zeh an einem Stück Glas aufgeschlitzt zu haben und geht, auf die Schultern ihres Mannes Romain gestützt, auf ihr Zimmer. Doch dort verschlechtert sich Alices Zustand rapide. Denn sie ist von einer der giftigsten Schlangen der Welt gebissen worden: *Bothrops-Atrox*, einer Lanzenotter, die zur Gattung der Vipern gehört. Doch das sollte Alice erst viel später erfahren – nach einem tagelangen Ringen um Leben und Tod.

🇩🇪 Seit sich Alice und Romain kennen, teilen sie eine Leidenschaft: Reisen! Dieses Mal führt es die beiden nach Costa Rica, ein Land, das vom Karibischen Meer und dem Pazifischen Ozean umgeben, für seine idyllischen Strände, die Vulkanlandschaften und den artenreichen Dschungel berühmt ist.

An diesem 28. September beginnt die dritte Reiseweche des abenteuerlustigen Ehepaars in Mittelamerika. In Begleitung eines Reiseführers haben sie den Tag im Manuel-Antonio Nationalpark verbracht, bekannt für seine Vielfalt an tropischen Pflanzen und Wildtieren.

Um zu ihrem Bungalow zu gelangen, müssen Alice und Romain eine Steintreppe nehmen, an deren Rändern eine üppige Vegetation wuchert. Für die Weiterreise am nächsten Morgen müssen die Koffer gepackt werden. An diesem Abend ist die Luft so feucht wie in einer Dampfsauna. Es hat geregnet, der Himmel ist pechschwarz.

„Mein Fuß fühlte sich an, als wäre er zerfetzt worden.“

Nachdem sie den ganzen Tag auf den Beinen war, tauscht Alice die Wanderschuhe gegen Flip-Flops. Beim Auftreten auf eine Stufe durchzuckt plötzlich ein stechender Schmerz ihr Bein. „Es war schrecklich, mein Fuß fühlte sich an, als wäre er von irgendetwas zerfetzt worden. Erst glaubte ich, ich wäre auf einen Glassplitter getreten oder ein Insekt hätte mich gestochen“, erzählt sie.

Mit Hilfe ihres Mannes humpelt sie bis ins Schlafzimmer. Als sie das Licht anmacht, bemerkt Alice, dass sie aus einer kleinen Wunde an

En une fraction de seconde, le rêve des époux Duchêne de partir à la découverte des paysages enchanteurs du Costa Rica vire au cauchemar. Après dîner, Alice regagne paisiblement son bungalow lorsqu'elle est prise d'une douleur fulgurante au pied droit. Pensant s'être entaillée le gros orteil sur un morceau de verre, elle regagne sa chambre en s'appuyant sur l'épaule de son mari, Romain. La situation d'Alice se dégrade très vite. Elle vient d'être mordue par un *bothrops atrox* (ou vipère « fer de lance »), un des serpents les plus venimeux de la planète. Mais cela, Alice ne l'apprendra que bien plus tard, après plusieurs jours entre la vie et la mort. Récit.

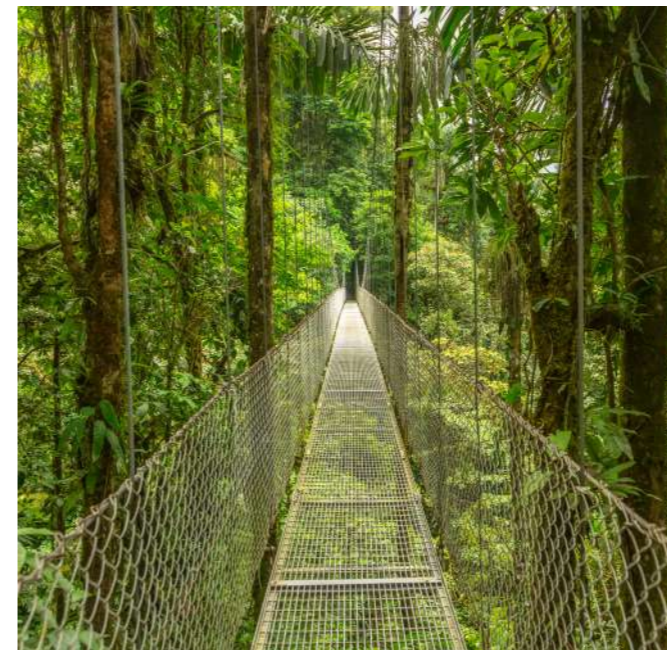
🇫🇷 Depuis qu'ils se connaissent, Alice et Romain partagent la même passion des voyages aux quatre coins du monde. Cette fois, leur choix s'est porté sur le Costa Rica. On leur a souvent vanté la beauté de ce pays entouré par la mer des Caraïbes et l'océan Pacifique. Pour ses plages idylliques, bien sûr, mais aussi pour ses volcans et sa jungle abondante.

En ce 28 septembre 2018, nos voyageurs-aventuriers entament la troisième semaine de leur périple en Amérique centrale. Accompagnés d'un guide, ils ont passé la journée dans le parc national Manuel-Antonio, véritable petit paradis terrestre renommé pour la vaste diversité des plantes tropicales et de la faune qu'il renferme.

Pour regagner le bungalow de leur hôtel, Alice et Romain empruntent un escalier en pierre, bordé de chaque côté d'une abondante végétation. Ils doivent boucler leurs valises car le départ est prévu le lendemain matin tôt. Ce soir, l'atmosphère est gorgée d'humidité. Il a plu, le ciel est d'encre.

« J'ai cru que mon pied avait été déchiqueté »

Ayant déambulé dans le parc des heures durant, Alice a troqué ses chaussures de randonnée contre une paire de tongs. Lorsqu'elle pose le pied sur une des marches, une violente douleur envahit son membre inférieur. « C'était terrible, j'ai eu l'impression que mon pied venait d'être déchiqueté par je ne sais quoi ! Sur le coup, je me suis dit que j'avais dû marcher sur un morceau de verre ou bien qu'il s'agissait d'une piqûre d'insecte », explique-t-elle.



ihrem Zeh stark blutet: „Es wurde immer schlimmer und der Schmerz unerträglich. Ich sagte meinem Mann, dass wir etwas unternehmen müssen, und so sind wir wieder zur Hotelrezeption hinuntergegangen.“ Die Mitarbeiter des Hotels sind sehr hilfsbereit, geben aber zu, auch nicht zu wissen, was nun zu tun sei. Der Gesundheitszustand von Alice verschlimmert sich von Minute zu Minute: Der Schmerz breitet sich im ganzen Körper aus. Sie fängt an, zu hyperventilieren.

Der Krankenwagen – ein altes US-Modell – fährt in der Hoteleinfahrt vor. Der Fahrer ist allein. Alice legt sich auf die Liegefläche im Krankenwagen. Das Ehepaar Duchêne wird ins Krankenhaus von Quépos gebracht, dem ersten Dorf in der Nähe des Nationalparks. Glücklicherweise dauert die Fahrt nur knapp 20 Minuten. „Das war Glück im Unglück. Ich kann mir nicht vorstellen, was wir getan hätten, wenn wir weit weg von allem gewesen wären, mitten im Urwald“, erinnert sich Romain.

Eine Erkenntnis, die sich als allzu wahr herausstellt: Als sich die Ärzte um Alice kümmern, ist ihr Zeh bereits blau und stark geschwollen. Es scheint, als hätten sich Hämatome an vielen Stellen ihres Körpers gebildet. „Ich sah aus, als hätte man mich zusammengeschlagen. Tatsächlich hatte sich das Gift in meinem Körper ausgebreitet und bereits mein Muskelgewebe befallen. Neben den Schmerzen fror ich und fühlte mich vollkommen kraftlos“, berichtet Alice. Seit dem Biss ist kaum eine Stunde vergangen!

Die Zeit läuft davon. Die Blutuntersuchung und die Form der Wunde bestätigen, dass es sich um einen Biss handelt. Von welchem Tier Alice

Aidée par son époux, elle titube jusqu'à la chambre. En allumant la lumière, Alice note la présence d'une petite plaie à son orteil, qui saigne abondamment : « Cela faisait de plus en plus mal et la douleur était devenue insupportable. J'ai dit à mon mari qu'il fallait faire quelque chose et nous sommes redescendus à la réception de l'hôtel ».

Quoique dévoués et serviables, les membres du personnel avouent ne pas savoir que faire. La situation d'Alice se dégrade de minute en minute : la douleur se propage dans tout son corps et elle se met à hyperventiler.

L'ambulance – une vieille voiture américaine – arrive. Le conducteur est seul. Alice s'étend sur le brancard et le couple Duchêne est évacué vers l'hôpital de Quépos, première bourgade à proximité du parc national. Heureusement, le trajet ne dure qu'une vingtaine de minutes. « C'était notre chance dans notre malheur. Je n'ose imaginer ce qu'on aurait fait si on avait été loin de tout, en pleine forêt vierge », note Romain.

Il ne croit pas si bien dire : lorsque les médecins prennent Alice en charge, son orteil a fortement gonflé et viré au bleu. Des hématomes – du moins cela y ressemble-t-il - se sont formés à plusieurs endroits de son corps. « On aurait cru qu'on m'avait rouée de coups. En fait, du venin s'était propagé dans mon organisme et s'attaquait déjà aux tissus musculaires. En plus d'avoir mal, j'étais transie de froid et n'avais plus aucune énergie, comme si toutes mes forces vitales m'avaient abandonnée », se souvient Alice. Pourtant, l'accident ne remonte qu'à une heure à peine. . .

Plus que jamais, il y a urgence. Une prise de sang et la forme de la plaie confirment la thèse d'une morsure, mais la nature exacte de l'animal

gebissen wurde, ist zu dem Moment noch unklar. Die Wunde ist nur ein kleines Loch. Da Schlangen zwei Fangzähne haben, könnte es sich auch um einen Skorpion oder ein Insekt handeln. Hinzu kommt: Alice und Romain können den Hergang nicht genau beschreiben. Außerdem gibt es Verständigungsprobleme mit dem Ärzteteam. Romain erinnert sich: „Wir können beide kein Spanisch, und abgesehen von einem Arzt und einer Krankenschwester, die ein paar Worte Englisch sprachen, konnten wir uns kaum verstehen. Zum Glück half mir das Übersetzungsprogramm auf meinem Smartphone.“

Todesangst!

Das von den Ärzten verabreichte Gegengift zeigt Wirkung. Langsam fühlt sich Alice besser. Das Ehepaar denkt schon daran, den Urlaub in ein paar Tagen fortzusetzen. In der Zwischenzeit entsteht jedoch ein anderes Problem: Alice leidet an einem Nierenversagen, das es ihr unmöglich macht, Wasser zu lassen: „Ich bekam eine Infusion nach der anderen. Da ich nicht urinieren konnte, schwoll mein Körper an, immer und immer mehr ... ein wenig so wie in den Kinofilmen. Außerdem hatte ich angesichts der alles andere als optimalen Hygienebedingungen im Krankenhaus Angst, mich bei den vielen Injektionen mit anderen Krankheiten anzustecken.“

Nach zwei Tagen in der Notaufnahme ist Alice mitten in der Nacht mit ihren Nerven am Ende: „Ich fing plötzlich an, schneller zu atmen, hatte eine Art Zusammenbruch. Ich war überzeugt, sterben zu müssen, hier, an mein Krankenbett gefesselt, an einem verlassenen Ort mitten in

reste un mystère. En effet, il n'y a qu'un seul petit trou à l'entrée de la blessure ; comme un serpent possède deux crocs, il pourrait aussi s'agir d'une piqûre de scorpion ou d'un autre insecte.

Au-delà du fait qu'Alice et Romain ne savent pas vraiment ce qui s'est réellement passé, se pose aussi un sérieux problème de communication avec l'équipe médicale. « Nous ne parlons pas espagnol et, à part un médecin et une infirmière qui connaissaient quelques mots d'anglais, nous n'arrivions pas à nous comprendre correctement. Du coup, le programme de traduction sur mon smartphone m'a bien aidé », relève Romain.

Peur de mourir

La sérothérapie administrée par les médecins fait son effet. Alice commence à se sentir mieux, à tel point qu'elle et son mari pensent pouvoir poursuivre leurs vacances dans un ou deux jours.

Hélas, entretemps, un autre problème s'est déclaré. Alice est victime d'une insuffisance rénale, laquelle rend toute miction impossible : « On me faisait une perfusion après l'autre, et comme je n'arrivais pas à évacuer, je me suis mise à gonfler, gonfler ... Un peu comme dans les films au cinéma ! En plus, avec toutes ces injections, je redoutais une infection liée aux conditions d'hygiène pas vraiment optimales.»

Après deux jours aux urgences, Alice « craque » durant la nuit : « Je me suis soudainement mise à haleter, puis j'ai fait une crise de nerfs. Dans ma tête, j'étais persuadée que j'allais mourir, là, clouée sur mon lit d'hôpital, dans un endroit perdu au beau milieu du Costa Rica. Je ne

Costa Rica. Ich wollte keine Minute länger bleiben. Ich bat den Arzt, mich gehen zu lassen und sagte meinem Mann, er solle sich dringend mit der Air Rescue in Verbindung setzen, damit sie mich nach Hause fliegen.“

Romain sieht keinen anderen Ausweg. Angesichts der Umstände und des kritischen Zustands seiner Frau ist auch er der Meinung, dass nur das Team der LAR helfen könne. Am dritten Tag nach dem Biss kontaktiert er gleich am frühen Morgen die Leitzentrale in Luxemburg: „Ich habe kurz die Lage erklärt, wo wir uns befanden und was passiert war. Und danach ging alles sehr schnell.“

Evakuierung nach San José

Dank ihrer Partnerschaftsabkommen mit Luftrettungs-Organisationen weltweit kann die LAR den Rücktransport von Alice innerhalb kürzester Zeit organisieren. Schon am Nachmittag des gleichen Tages holt ein Rettungshubschrauber Alice und ihren Ehemann in Quepos ab und fliegt sie in die Hauptstadt San José. Eine knappe Stunde später landet der Heli auf dem Dach der Biblica Klinik, dem einzigen Krankenhaus des Landes mit Hubschrauberlandeplatz.

Vor Ort wird Alice gründlich untersucht: „Die Ärzte sagten mir, dass meine Nieren nicht mehr arbeiteten. Ich bekam eine Dialyse, mir wurden 3 Liter Flüssigkeit entnommen und ich hatte endlich das Gefühl – bitte verzeihen Sie den Ausdruck – etwas Luft abzulassen. Die Ärzte haben mir auch klargemacht, dass der Costa Rica Urlaub hier enden würde.“

voulais pas rester une minute de plus. J’ai supplié le médecin de me laisser partir et me suis dit que j’allais demander à mon mari d’entrer en contact avec Luxembourg Air Rescue pour être rapatriée.»

Ne voyant lui non plus la moindre issue, Romain a le même réflexe que sa femme : compte tenu des circonstances et de l’état critique d’Alice, il est convaincu que seules les équipes de LAR pourront les tirer d’affaire. Il contacte la centrale d’appel le troisième jour, au matin : « Nous avons fait un premier point au téléphone : j’ai expliqué où nous nous trouvions précisément et résumé ce qui s’était passé jusqu’alors. Après, tout a été très vite.»

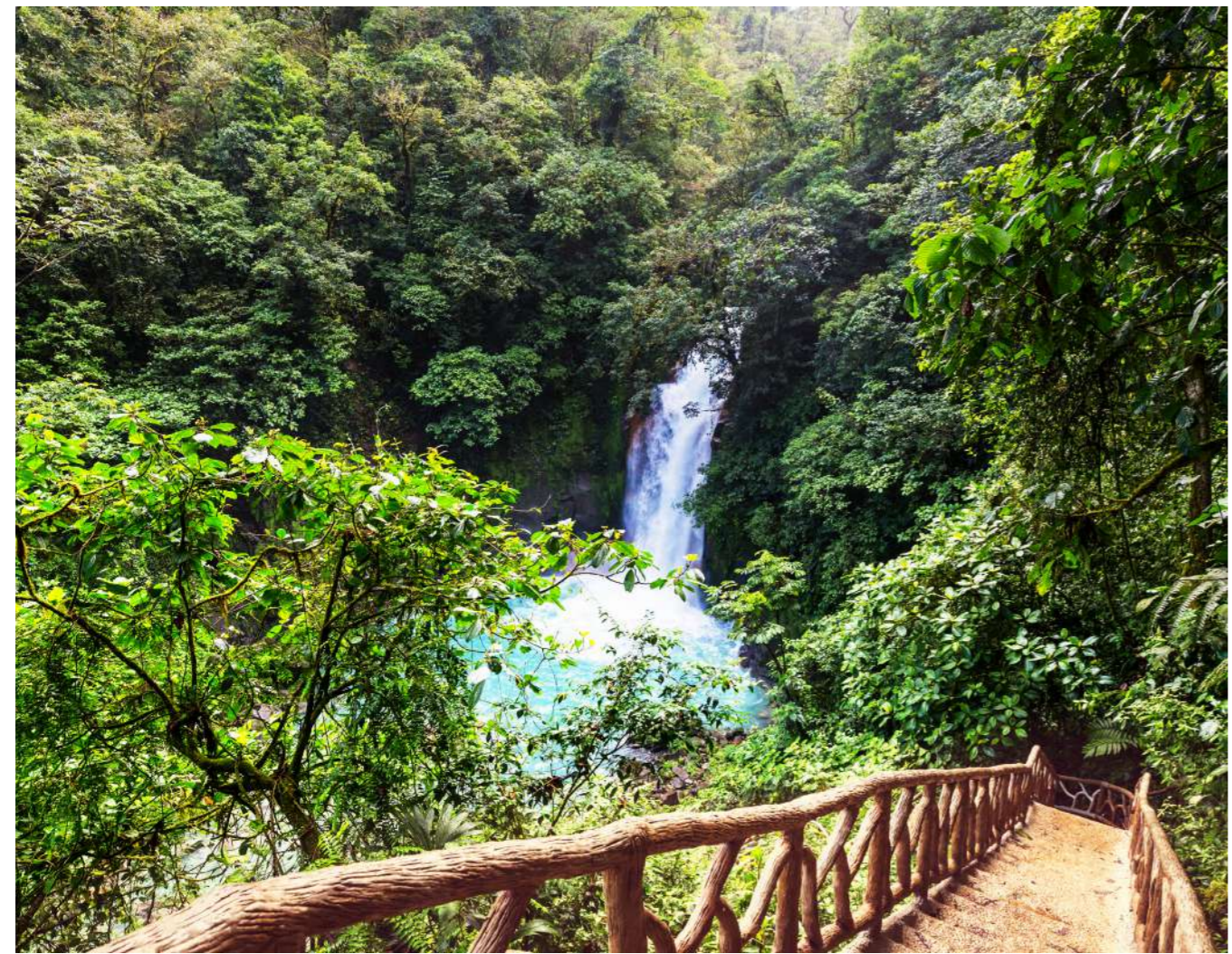
Évacués vers San José

À la faveur de ses accords de partenariat avec de nombreuses organisations d’ambulances aériennes à travers le monde, LAR organise le transfert d’Alice et de son mari en un temps record. En début d’après-midi, un hélicoptère médicalisé vient les chercher à Quepos pour les évacuer vers San José, la capitale. Moins d’une heure plus tard, l’appareil se pose sur le toit de la clinique Biblica, seul établissement hospitalier du pays à disposer d’un héliport.

Dès son arrivée, Alice subit un check-up complet : « Les médecins m’ont appris que mes reins ne fonctionnaient plus du tout et m’ont de suite mise sous dialyse. On m’a retiré trois litres de liquide et – passez-moi l’expression ! – j’ai enfin quelque peu « dégonflé ». Ils m’ont aussi clairement fait comprendre que mes vacances costa-ricaines étaient bel et bien finies! »



San-José



Weitere Tests folgen, eine Behandlung mit Antibiotika soll Sekundärinfektionen vorbeugen und Bluttransfusionen eine Anämie (Blutarmut) verhindern. Die Ergebnisse ermöglichen es nun endlich, zu rekonstruieren, was passiert ist: Als Alice auf eine Stufe der Steintreppe trat, wurde sie von einer Lanztenotter, einer Vipernart, gebissen – einer der giftigsten Schlangen der Welt!

„Die Tatsache, dass die Wunde nur aus einem Loch bestand, deutet darauf hin, dass die Schlange den Zeh in einem bestimmten Winkel gebissen hatte. Da die Schlange nicht richtig zubeißen konnte, erhielt Alice nicht die ganze Giftdosis“, so Romain. „Sie hatte unheimliches Glück. Ich will mir gar nicht vorstellen, was passiert wäre, wenn sie die komplette Dosis abbekommen hätte!“

Geduld ist angesagt

Der allgemeine Gesundheitszustand von Alice bessert sich langsam, doch die Tage sind lang. Romain zieht in ein Hotel in der Nähe des Krankenhauses und verbringt den größten Teil seiner Zeit an der Seite seiner Frau. „Alles lag in den Händen der Ärzte, wir wollten nur wissen, wann wir endlich nach Hause konnten“, erinnert er sich.

Die Nieren von Alice nehmen ihre Funktionsfähigkeit nur sehr langsam wieder auf. Der Entlassungstermin muss mehrmals nach hinten verschoben werden. Das Ehepaar gibt zu: „Unsere Moral wurde auf eine harte Probe gestellt, aber wir wussten, dass wir warten mussten, bis der Zustand der Nieren sich verbesserte und wir einen Flug von elf Stunden in Betracht ziehen konnten.“

Les tests se succèdent, tout comme les traitements par antibiotiques (pour prévenir d’éventuelles surinfections) et les transfusions sanguines, Alice risquant une anémie. Les analyses permettent – enfin – de savoir ce qui s’était réellement passé. En posant le pied sur la marche de l’escalier, Alice a été mordue par une vipère “Fer de lance”, un des serpents les plus venimeux de la planète.

« Le fait qu’il n’y avait qu’un seul trou à l’entrée de la plaie laisse à penser que le serpent a mordu l’orteil en biais. Un croc seulement s’est planté dans la chair, ce qui fait qu’Alice n’aurait reçu qu’une partie du venin », explique Romain, « on peut dire que là, elle a eu de la chance. Je n’ose imaginer ce qui se serait passé si elle avait eu droit à toute la dose ! »

S’armer de patience...

L’état général d’Alice s’améliore peu à peu mais les journées sont longues, très longues. Romain s’est installé dans un hôtel proche de la clinique et passe la grande majorité de son temps au chevet de son épouse. « Nous étions pendus aux lèvres des médecins pour savoir quand nous pourrions enfin rentrer chez nous », se souvient-il.

Les reins d’Alice ne recouvrant que très lentement leur capacité de fonctionnement, la date de sortie de l’hôpital est repoussée à plusieurs reprises. « C’était dur pour le moral », reconnaissent les époux aujourd’hui, « mais nous savions qu’il faudrait nous armer de patience en attendant que l’état des reins permette d’envisager un vol de plus de onze heures ». Dix jours après son admission, Alice entrevoit enfin le bout du tunnel.



Dr. Mark Schorr

Zehn Tage nach ihrer Aufnahme sieht Alice endlich Licht am Ende des Tunnels. Die Ärzte teilen ihr mit, dass sich die Nierenfunktion positiv entwickelt habe und dass sie nun bald nach Hause könne.

Mehr als 9000 Kilometer entfernt bereiten sich die LAR-Teams in der Leitstelle in Luxemburg bereits auf ihren Einsatz vor. Nach Erwägung aller für den Transfer der Patientin entscheidenden Parameter - in erster Linie deren Sicherheit und Komfort - entschließt man sich für die Rückführung mit einem Linienflug in Anwesenheit eines Arztes. Die Rückkehr des Ehepaars Duchêne nach Europa wird mit einem Air-France-Flug über die französische Hauptstadt Paris erfolgen, mit Plätzen in der Business Class.

Der erfahrene Arzt Dr. Mark Schorr, der bereits mehrere Missionen dieser Art begleitet hat und perfekt Spanisch spricht, macht sich mit gepackten Koffern und der medizinischen Ausrüstung auf nach Costa Rica.

„Fit to fly“

Alice erinnert sich gut an den Moment, als Dr. Schorr am Mittwoch, den 10. Oktober, zu ihr ins Krankenzimmer kam: „Für mich war es wie Weihnachten! Seine Anwesenheit hat mich sofort beruhigt und ich wusste, dass wir endlich nach Hause dürfen!“

Zusammen mit seinen Kollegen aus Costa Rica legt der LAR-Arzt den Termin für den Rückflug auf Sonntag, den 14. Oktober. Nach vier Tagen und weiteren Dialysen wird Alice als „fit to fly“ eingestuft – sie ist flugfähig. Die Rückkehr nach Hause erscheint nur noch als reine Formsache. Hinzu kommt die beruhigende Anwesenheit von Dr. Schorr.

Da Alice noch nicht mobil ist, muss sie im Rollstuhl sitzen. „Auch hier war alles vorbereitet“, erinnert sich Romain, „die Mitarbeiter von der Luxembourg Air Rescue hatten an alles gedacht!“

Les médecins lui annoncent que sa fonction rénale évolue positivement et qu'elle va « bientôt » pouvoir être rapatriée.

À plus de 9.000 kilomètres de là, au centre des opérations du Findel, les équipes de LAR sont à pied d'œuvre. Compte tenu de l'ensemble des paramètres qui régissent le transfert du patient – prioritairement la sécurité et le confort de ce dernier – elles optent pour un rapatriement par avion de ligne, en présence d'un médecin-accompagnateur qui sera spécialement dépêché sur place.

Le retour en Europe de la famille Duchêne se fera via Paris, sur un vol Air France en classe business. Le docteur Mark Schorr, qui a l'habitude de ce genre de mission et parle espagnol, a déjà bouclé sa valise et fait un dernier check du matériel médical qu'il emportera au Costa-Rica.

Fit to fly

Alice garde un souvenir ému du mercredi 10 octobre, et plus particulièrement de l'instant où le Dr Schorr pousse la porte de sa chambre d'hôpital : « Pour moi, c'était Noël avant l'heure ! Sa présence m'a de suite rassurée et je savais que nous allions enfin pouvoir repartir chez nous ! »

D'un commun accord avec ses homologues costaricains, le médecin de LAR fixe la date du retour au dimanche 14 octobre. Quatre jours et plusieurs dialyses supplémentaires seront, en effet, nécessaires pour qu'Alice soit enfin déclarée « fit to fly », autrement dit prête à pouvoir prendre l'avion.

Grâce aussi à la présence rassurante du Dr Schorr à leurs côtés, le retour sur le vieux continent des époux Duchêne ne sera qu'une simple formalité, ou presque. Alice n'étant pas en mesure de se déplacer par ses propres moyens, les trajets dans les aéroports se font... en fauteuil roulant. « Mais là aussi, tout était réglé comme du papier à musique, les équipes de LAR ayant pensé à tout », se félicite Romain.

Am Montag, dem 15. Oktober, steht Alice und Romain die Erleichterung ins Gesicht geschrieben. Endlich wieder in Luxemburg! An der Landebahn wartet bereits ein Krankenwagen auf Alice. Sie muss sich noch etwas gedulden, ehe sie wieder nach Steinfort darf, denn für weitere Untersuchungen wird sie zunächst ins Krankenhaus CHL gebracht. Eine weitere Woche mit Dialysen steht ihr bevor.

Nun sind bereits fünf Monate vergangen. Alice geht es viel besser, doch spürt sie immer noch die Nachwirkungen des Bisses. Die Ärzte sagen, dass es bis zu zwei Jahre dauern kann, bis ihre Nieren wieder zu 100 % funktionieren. Nach einer langen Kur und weiteren Dialysen kann sie seit Mitte März wieder arbeiten.

Emotionales „Wiedersehen“

An einem sonnigen Samstag im Frühling besuchen Alice und Romain Duchêne die LAR. „Diese Einladung haben wir gerne angenommen, weil wir dem ganzen Team, das uns zur Seite gestanden hat, danken wollten. Sie haben das fantastisch gemacht“, sagt Romain. Während des Besuchs erhält Alice eine Textmitteilung von Dr. Mark Schorr, der wissen will, wie es ihr geht. Von den Gefühlen überwältigt, sagt sie: „Es ist eine unglaublich nette Geste von ihm. Ich werde nie vergessen, was er für mich und meinen Mann in San Jose getan hat!“

Als Alice auf Pierre Hanert trifft, einen der Medical Regulators, der ihre Rückreise von Luxemburg aus koordiniert hat, bricht sie in Tränen aus und fällt ihm in die Arme:

„Sie haben mein Leben gerettet!“



Alice Duchêne



Romain Duchêne, Pierre Hanert, Alice Duchêne

Le lundi 15 octobre, c'est avec un énorme « ouf » de soulagement qu'Alice et Romain retrouvent leur cher Luxembourg. À sa descente d'avion, sur le tarmac du Findel, ce n'est pourtant pas un taxi qui attend Alice mais une ambulance. Avant de pouvoir – enfin – rentrer chez elle, à Steinfort, elle devra à nouveau se montrer patiente : on la conduit au CHL, où on la remet sous dialyse pendant une semaine.

Cinq mois se sont écoulés depuis. Alice va nettement mieux mais garde encore les séquelles de sa morsure. Les médecins lui ont dit qu'il faudra deux ans avant que ses reins fonctionnent de nouveaux à 100%. Après une longue période de congé thérapeutique, au cours duquel elle a enchaîné les séances de dialyse, elle retravaille normalement depuis la mi-mars.

Émouvantes « retrouvailles »

En ce samedi du mois de mars, un soleil printanier illumine les installations de LAR au Findel. Alice et Romain Duchêne ont été conviés à une visite. « Cette invitation, nous l'avons acceptée d'autant plus volontiers que nous tenions à remercier tous ceux qui nous sont venus en aide. Ils ont fait un travail fantastique », relève Romain. Au même moment, une notification annonçant un sms retentit : c'est un message du docteur Mark Schorr, qui demande des nouvelles d'Alice. Visiblement émue, celle-ci s'avoue extrêmement touchée par ce geste : « C'est adorable de sa part. Je n'oublierai jamais ce qu'il a fait pour moi et mon mari quand nous étions bloqués à San José ! »

L'émotion montera encore d'un cran lorsqu'Alice fait la connaissance de Pierre Hanert, l'un des medical regulators ayant travaillé sur son dossier de rapatriement. Elle éclate en sanglots en le serrant dans les bras : « Vous m'avez sauvé la vie » !

RODENBOURG, 12.03.2019

AGRICULTEUR ATTAQUÉ PAR UNE VACHE

À Rodenbourg, près de Junglinster, un agriculteur est violemment piétiné par une vache qui le blesse grièvement. L'intervention de Air Rescue, avec à son bord l'équipe du SAMU, est nécessaire pour transporter d'urgence la victime jusqu'au Centre Hospitalier de Luxembourg.



PRÜM, 25.03.2019

ÜBERHOLMANÖVER MIT FOLGEN

Bei einem Überholmanöver verletzt der Fahrer eines Leichtkraftrades sich schwer. Der Unfall ereignet sich auf der Autobahn A60 in Höhe der Anschlussstelle Prüm. Der 17-jährige übersieht beim Überholen einen LKW und es kommt zu einer Streifkollision. Der junge Mann stürzt und schlittert über die Fahrbahn.

Nachdem die medizinische Besatzung des Air Rescue 3 den Patienten medizinisch versorgt hat, wird er mit dem Rettungshubschrauber ins Bräderkrankenhaus Trier gebracht.



GRIMBURG, 11.04.2019

HANDBREMSE NICHT GEZOGEN: AUTO ROLLT HANG HERAB

Es sollte ein gemütlicher Ausflug werden: eine niederländische Familie möchte die Burg Grimburg im rheinland-pfälzischen Landkreis Trier-Saarburg besichtigen. Der Fahrer parkt den Wagen an einem steilen Hang – vergisst jedoch, die Handbremse zu ziehen. Der Beifahrer befindet sich noch im Auto, als dieses 20 Meter rückwärts den Hang herunterrollt und gegen einen Baum prallt.

Der Patient wird von der örtlichen Feuerwehr und dem Notarzt aus dem Wagen befreit und mit dem Rettungshubschrauber der Luxembourg Air Rescue ins Krankenhaus geflogen.

STEINHEIM, 19.04.2019

FAHRRADFÄHRER SCHWER VERWUNDET

Die sommerlichen Temperaturen locken bekanntlich viele Fahrradfahrer und Biker auf die Straßen. Im Osten des Landes endet der Ausflug für zwei Personen mit einem Unfall: ein Biker prallt mit einem Fahrradfahrer zusammen.

Dem schwerverletzten Fahrradfahrer kommt das SAMU-Team per Rettungshubschrauber der LAR zur Hilfe. Nach der Erstversorgung durch den Notarzt wird er mit dem Rettungshubschrauber der LAR ins Krankenhaus geflogen.

STEGEN, 24.04.2019

COLLISION ENTRE UNE CAMIONNETTE ET UNE VOITURE

Mercredi, en début de soirée, une camionnette et une voiture entrent en collision sur la N14 entre Diekirch et Stegen. L'accident fait deux blessés dont une personne grièvement. La police, le SAMU d'Ettelbruck et l'hélicoptère de Luxembourg Air Rescue sont sur place pour prendre en charge les deux victimes.



HOWALD, 27.03.2019

CARAMBOLAGE SUR L'A1

Suite au carambolage de 4 véhicules sur l'A1 en direction du tunnel Howald, l'hélicoptère de la LAR doit atterrir sur l'autoroute.

Le médecin et l'infirmier du SAMU prennent en charge les blessés avant qu'ils soient hélicoptérés vers l'hôpital du Kirchberg.

L'accident a provoqué 10 km d'embouteillage.

**RÜCKFÜHRUNGEN IM LEARJET**

Eindrücke aus Mallorca, Spanien



LAR-Sprinter in Huez, Frankreich



Rapatriement de Banjul, Gambie



Ankunft aus Verona, Italien

BOLLENDORF, 26.04.2019

GRENZÜBERSCHREITENDE RETTUNG

Am Freitagnachmittag wird kurz vor 14 Uhr ein Dachstuhlbrand im deutschen Bollendorf, direkt an der Grenze zu Luxemburg gemeldet.

Die Flammen drohen auf angrenzende Gebäude überzugreifen. Die Trierer Leitstelle fordert Verstärkung aus Luxemburg an: Einsatzkräfte aus Berdorf, Consdorf und Echternach kommen zur Hilfe. Auch ein Rettungshubschrauber der Luxembourg Air Rescue ist im Einsatz.



DAS KNOW-HOW DER LAR IM DIENSTE FRANKREICHS



Olivier Fauris

L'ENGAGEMENT DE LAR POUR LE TRANSPORT D'ORGANES EN FRANCE

Dank ihrer herausragenden Leistungen hat sich die Luxembourg Air Rescue den Rang einer der weltweit besten Luftrettungs-Organisationen erarbeitet. Dieser Status war im Jahr 2013 ein entscheidender Faktor, als die französische „Union des Hôpitaux pour les Achats (UniHA)“ der LAR die Verantwortung für die Organtransporte über dem französischen Luftraum übertrug**.

Nach dem Auslaufen eines ersten Vertrags wurde diese Zusammenarbeit trotz einer starken europäischen Konkurrenz nun für eine Dauer von fünf Jahren (+2) verlängert. Durch die professionelle Arbeit unserer Teams und die Effizienz unserer Einsatzleitstelle, dem „Luxembourg Control Center“, können bei unseren westlichen Nachbarn täglich im Durchschnitt zwei Menschenleben gerettet werden.

Ein „verfügbar“ gewordenes Organ ist eine wundervolle Hoffnung für jeden Menschen, der auf diese für sein Überleben unverzichtbare Hilfe wartet. Eine Hoffnung, deren Lebensdauer direkt proportional zu derjenigen des besagten Organs ist, aber auch zu der Zeit, die erforderlich ist, um es vom Spender zum Empfänger zu bringen. Ein echter Wettlauf gegen die Uhr, bei dem jede Minute und jedes noch so kleine Detail lebenswichtige Bedeutung erlangt.

„Unsere ersten Erfahrungen auf dem französischen Markt reichen ins Jahr 2007 zurück, als die Leitung des Straßburger Krankenhauses uns die Mission zum Transport der Organe und der Transplantationsteams übertrug“, erklärt Olivier Fauris, Verantwortlicher der Alarmzentrale der LAR. >>

Le degré d'excellence qui a permis à Luxembourg Air Rescue de se hisser au rang des meilleures compagnies mondiales d'assistance médicale aérienne a été un élément déterminant lorsqu'en 2013, l'Union des Hôpitaux pour les Achats (UniHA) lui a confié la responsabilité du transport d'organes sur le territoire français**.

Au terme d'un premier contrat et face à une forte concurrence européenne, cette collaboration vient d'être prolongée pour une durée de cinq ans (+2). En moyenne, deux vies sont sauvées chaque jour chez nos voisins grâce au professionnalisme de nos équipes et à l'efficacité de notre plateforme de régulation, le « Luxembourg Control Center ».

Un organe qui devient « disponible » est un formidable espoir pour toute personne en attente de cette aide indispensable à sa survie. Un espoir dont la durée de vie est directement proportionnelle à celle de l'organe en question mais aussi au temps nécessaire pour effectuer le transfert du donneur au receveur. Une véritable course contre la montre où chaque minute, le moindre détail, revêtent une importance vitale.

« Notre première expérience sur le marché français remonte à 2007, lorsque les responsables de l'hôpital de Strasbourg ont décidé de nous confier leurs missions de transport d'organes et de leurs équipes de greffe », explique Olivier Fauris, chef des opérations chez LAR. >>

Plus de **30 ans** d'expérience dans la distribution de publicités et de journaux au Grand-Duché de Luxembourg et dans la Grande Région.

Votre campagne publicitaire ciblée

- La garantie de toucher vos clients avec votre publicité
- Distribution chaque semaine (52x / an)
- Flexibilité géographique, 135.000 boîtes aux lettres
- Faible coût par contact
- Suivi qualité des distributions par des contrôles quotidiens
- Votre projet clé en main



+352 44 44 33-2



info@lux-diffusion.lu

„Zu jener Zeit musste jedes Krankenhaus in Frankreich seine Transportmissionen selbst organisieren. Eine logistische Herausforderung, die manchmal böse Überraschungen mit sich brachte; z.B. alte Flugzeuge, schlechte Wartungen usw. Auf ihrer Suche nach Qualität und Sicherheit wandten sich die Straßburger schließlich von den örtlichen Anbietern ab und uns zu. Die LAR hatte im Markt bereits einen ausgezeichneten Ruf und so begann unsere Zusammenarbeit“, fügt der Einsatzleiter hinzu.

Für die LAR wurde Ende 2012 die nächste Stufe erreicht, als in Frankreich beschlossen wurde, die Organtransporte völlig neu zu strukturieren. Die neue Regelung sah vor, dass die Transporte zukünftig nicht mehr in die Zuständigkeit der Krankenhäuser, sondern zweier gemeinsam operierender Fluggesellschaften fallen sollten. Die LAR konnte ihre Erfahrung mit dem Straßburger Krankenhaus in die Waagschale werfen und gewann die öffentliche französische Ausschreibung zusammen mit ihrem Partner Oyonnair, einer auf medizinische Transporte spezialisierten Fluggesellschaft aus Lyon.

Die Einrichtung einer Einsatzleitstelle für Organtransporte im Luxembourg Control Center, am Standort der LAR am Flughafen Findel ist der Schlüssel für den Erfolg des neuen Systems. „Seitdem wenden sich die Krankenhäuser direkt an uns und alle Anfragen laufen hier zentral zusammen. Der Einsatz der Flugzeuge und der Transport der Teams werden von uns koordiniert. Somit kann die Überführung des Organs vom Spender zum Empfänger unter optimalen Sicherheitsbedingungen und so schnell wie möglich ablaufen“, erläutert Olivier Fauris.

Jede Mission wird im Vorfeld systematisch einer Machbarkeitsstudie unterzogen. Parameter wie Wetterbedingungen, Luftraumüberwachung, Flugzeit oder auch die Länge der Start- und Landebahnen werden berücksichtigt. „Ziel ist es zu vermeiden, dass ein Transplantationsteam zu spät eintrifft und das Organ nicht mehr lebensfähig – also verloren – ist. Wenn sich dieses Risiko bestätigt, teilen wir es direkt der ‚Agence de Biomédecine‘ mit, die dann dieses Organ in einem engeren geografischen Radius anbieten kann. Dank dieses Verfahrens liegt der Anteil der aufgrund der Fluglogistik erfolglosen Missionen bei null Prozent“, berichtet der Einsatzleiter stolz.

Der Großteil der Organtransporte erfolgt nachts; fünf Maschinen stehen ständig Stand-by in Luxemburg und Lyon bereit. Diese Anzahl wird tagsüber auf drei reduziert. „Diese tägliche Aufteilung gilt für 95 Prozent unserer Missionen. In Ausnahmefällen kann es auch schon mal zu einer Intensivierung der Aufträge kommen. So sind wir schon bis zu acht Mal in einer einzigen Nacht gestartet. Obwohl das vertraglich eigentlich nicht vorgesehen ist, konnten wir zusammen mit Oyonnair auch dieser Anfrage nachkommen und die notwendigen Flugzeuge zur Verfügung stellen. Schließlich standen Menschenleben auf dem Spiel! Auch das ist eine unserer Stärken: Die LAR verfügt über eine Flotte von sechs Learjets 45, unser Partner hat neun Maschinen. Wir haben ein System entwickelt, das es ermöglicht, die Missionen effizient und gerecht aufzuteilen. Wir arbeiten Hand in Hand: Dabei ist es naheliegend, dass wir in erster Linie mit den Krankenhäusern von Lille und Straßburg kooperieren, während Oyonnair die Region Lyon und Südfrankreich abdeckt“, betont Olivier Fauris.

Seit Beginn dieser fruchtbaren Zusammenarbeit im Jahr 2013 haben die Teams in der Einsatzleitstelle mehr als 10.000 Fälle bearbeitet, von denen 4.800 zu Missionen wurden, was 850 Transporten pro Jahr entspricht. Auf diese Weise konnten in Frankreich zwei Menschenleben täglich gerettet werden.

**mit Ausnahme des Großraums Paris.

« À cette époque, chaque établissement hospitalier en France doit lui-même organiser ses propres missions. Un défi logistique qui réserve parfois de bien mauvaises surprises : vieux avions, maintenance approximative... Dans leur quête de qualité et de sécurité, les Strasbourgeois se sont finalement détournés des opérateurs locaux pour faire appel à nous. LAR avait déjà une excellente réputation sur le marché, et c'est ainsi que notre collaboration a débuté », poursuit notre interlocuteur.

Pour LAR, une étape supplémentaire est franchie fin 2012 lorsqu'il a été décidé en France de lancer une refonte totale de la gestion du transport d'organes. Le pays prévoit qu'à l'avenir, celui-ci ne sera plus du ressort des hôpitaux mais d'un pool de deux opérateurs travaillant en cotraitance. Pouvant se prévaloir de son expérience avec l'hôpital de Strasbourg, LAR relève le pari et remporte le marché public français avec son partenaire Oyonnair, une compagnie aérienne lyonnaise spécialisée dans le transport sanitaire.

La clé de la réussite du nouveau système réside dans la mise en place d'une plateforme de régulation dédiée aux transports d'organes au sein du Luxembourg Control Centre, dans les installations de LAR au Findel. « Dès lors, les hôpitaux s'adressent directement à nous et les demandes sont centralisées ici. Les avions sont affrétés par nos soins et nous coordonnons le transport des équipes pour que le trajet de l'organe, du donneur au receveur, puisse se dérouler dans des conditions optimales de sécurité et de rapidité », relève Olivier Fauris.

Chaque mission fait systématiquement l'objet d'une étude de faisabilité. Des paramètres tels que la météo, le contrôle aérien, les temps de vols ou encore les longueurs des pistes aéroportuaires sont pris en compte. « Le but est d'éviter qu'une équipe de greffe n'arrive trop tard et que l'organe ne soit plus viable - donc perdu. Si ce risque est avéré, nous le signalons directement à l'Agence de Biomédecine, qui peut alors proposer cet organe dans une zone géographique plus restreinte. Grâce à cela, nous sommes arrivés à un taux d'échec de zéro pourcent sur la partie logistique aérienne », se félicite le chef des opérations.

La grande majorité des transports d'organes se faisant de nuit, cinq appareils en stand-by sont répartis sur Luxembourg et Lyon. Ce nombre est ramené à trois en journée. « Cette répartition quotidienne est valable pour 95% de nos missions. Exceptionnellement, il peut y avoir un pic d'activité. Il nous est ainsi arrivé de grimper jusqu'à huit missions en une seule nuit. Bien que ce ne soit pas prévu contractuellement, nous avons pu, avec Oyonnair, répondre à la demande en fournissant le nombre d'appareils nécessaires. Après tout, des vies humaines étaient en jeu ! C'est aussi une de nos forces : LAR dispose d'une flotte de six Learjet 45, notre partenaire compte neuf appareils. Nous avons imaginé un système qui permet de répartir les missions de manière efficace et équitable. Nous travaillons main dans la main : logiquement, nous collaborons principalement avec les hôpitaux de Lille et Strasbourg, tandis qu'Oyonnair couvre la région lyonnaise et le sud de la France », souligne Olivier Fauris.

Depuis le début de cette fructueuse collaboration en 2013, les équipes de la plateforme de régulation ont traité plus de 10 000 dossiers qui ont donné lieu à quelque 4 800 missions, soit 850 transports par an. Deux vies supplémentaires ont ainsi pu être sauvées chaque jour en France.

** à l'exception de la région parisienne.

Les forfaits qui dépassent vraiment les limites

INTERNET
SMS · APPELS

Illimité*



SCOUBID



* voir conditions sur www.post.lu

**HORST LENHARD**Technischer Direktor bei der LAR
Directeur technique chez LAR

„ES MACHT SPASS, DIE EIGENE ARBEIT
FLIEGEN ZU SEHEN“

« ÇA FAIT PLAISIR DE VOIR LE FRUIT
DE SON TRAVAIL DANS LES AIRS »



WARUM DIE ARBEIT BEI DER LAR KEIN JOB WIE JEDER ANDERE IST

VOILÀ POURQUOI LE TRAVAIL CHEZ LAR N'EST PAS COMME LES AUTRES

■ Herr Lenhard, Sie sind seit August letzten Jahres Technischer Direktor bei der LAR. Was ist Ihre Aufgabe?

Unsere Aufgabe ist es, sämtliche Maschinen der Luxembourg Air Rescue zu warten. Die Hubschrauber und die Flugzeuge: Rund um die Uhr, überall auf der Welt.

Sie kommen aus der „normalen“ Luftfahrt. Was ist der Unterschied zur LAR?

Ich habe bei der Deutschen Lufthansa Flugzeugmechaniker gelernt. Meine erste Lizenz habe ich 1983 erhalten. Für die 707! Danach habe ich Erfahrungen in vielen Bereichen u.a. bei der Crossair (später Swiss) sowie bei der Luxair und Alitalia gesammelt, ehe ich vor zehn Monaten als Technischer Direktor zur LAR kam.

Technisch gibt es kaum Unterschiede zwischen LAR und meinen früheren Tätigkeiten. Die Technik der Flugzeuge ist nahezu gleich. Was für mich persönlich neu ist, sind die Hubschrauber, obwohl sie, bis auf den Rotor natürlich, im Grunde gleich funktionieren.

Wie viele Mitarbeiter haben Sie in der Maintenance?

In der Maintenance arbeiten derzeit 27 Personen, einschließlich 6 Ingenieure.

Sie spielen eine Hauptrolle in der Wartung – wie oft müssen die Maschinen gewartet werden und wo wird das gemacht?

Es gibt sogenannte Wartungsprogramme – die Wartungsereignisse sind von „ganz klein bis ganz groß“. Wir haben zum einen die sogenannten „Vorflugkontrollen“, die von den Piloten durchgeführt werden. Hinzu kommt für die Flugzeuge alle 50 Flugstunden, alle 100 Flugstunden, alle 600 Flugstunden usw. bis hoch zu 10.000 Flugstunden eine Wartung.

An den Hubschraubern ist es ähnlich. Auch hier gibt es Vorflugkontrollen, durchgeführt durch die Piloten, und dann steigt die Technik ein. Bei dem Hubschrauber haben wir eine jährliche Revision, das nennt sich „Periodical Check“, wo der Hubschrauber bei uns im Hangar komplett auseinandergenommen und alles im Detail inspiziert wird. Diese Wartung kann zwischen 5 und 6 Wochen dauern.

■ Monsieur Lenhard, vous êtes directeur technique chez LAR depuis août dernier. Quelle est votre mission ?

Notre travail consiste à entretenir tous les aéronefs de la Luxembourg Air Rescue. Cela concerne donc les hélicoptères et les avions, 24h/24, 7j/7, partout dans le monde.

Vous venez de l'aviation dites traditionnelle. Quelle différence constatez-vous chez LAR ?

J'ai appris le métier de mécanicien aéronautique auprès de la compagnie allemande Lufthansa. J'ai obtenu ma première licence en 1983. Pour le 707 ! Depuis, j'ai acquis de l'expérience dans de nombreux domaines. J'étais chez Crossair (devenu Swiss), Luxair et Alitalia avant de rejoindre LAR en tant que directeur technique il y a dix mois. Techniquement, il y a peu de différences entre LAR et mes activités précédentes. La mécanique de l'avion est presque toujours la même mais ce qui est nouveau pour moi, ce sont les hélicoptères... Même s'ils fonctionnent pratiquement de la même manière hormis au niveau du rotor.

Combien de personnes travaillent au sein du département maintenance ?

27 personnes, dont 6 ingénieurs, y travaillent actuellement.

Vous jouez un rôle majeur dans la maintenance. À quelle fréquence les machines doivent-elles être contrôlées et où cela a-t-il lieu ?

Il existe des programmes de maintenance dont le niveau d'interventions peut aller de très petit à très grand. Il y a déjà d'une part les contrôles de pré-vol, effectués par les pilotes, et d'autre part, des contrôles réguliers qui doivent être faits toutes les 50, 100, 600 heures de vol et ainsi de suite jusqu'à 10 000 heures de vol pour les avions. Pour les hélicoptères, c'est similaire. Encore une fois, il y a des vérifications de pré-vol, effectuées par les pilotes, puis la technologie prend le relais. Pour l'hélicoptère, nous avons une révision annuelle, appelée « Periodical Check », lors de laquelle l'hélicoptère est complètement démonté et où tout est inspecté en détail. Cette révision est effectuée dans notre hangar. Cet entretien peut prendre entre 5 et 6 semaines. Pour les aéronefs, nous sommes autorisés à faire



Bei den Flugzeugen sind wir derzeit limitiert auf 600 Flugstundenkontrollen und die restlichen Inspektionen vergeben wir an andere Dienstleister, ebenso die Triebwerksüberholung.

Viele Wartungsarbeiten werden in Luxemburg durchgeführt. Die LAR ist europaweit als „MD-Service Centre“ anerkannt: was genau bedeutet das?

Als MD-Service Centre dürfen wir an unseren MD-Helikoptern alle Wartungsarbeiten durchführen, wie eine Fachwerkstatt mit allen Zertifizierungen: Wir können die Triebwerke von den Hubschraubern runternehmen, wir können das Fluggerät total auseinanderbauen und wieder zusammensetzen, diverse Reparaturen durchführen sowie Ersatzteile an andere Hubschrauber-Operator verkaufen.

Sie haben ein großes Lager in Ihrem Hangar – was genau wird dort gelagert?

Hubschrauber und Flugzeuge bestehen aus Tausenden von Teilen. Wir haben viele Werkzeuge, Testgeräte und Ersatzteile auf Lager, sowie Verbrauchsmaterialien wie Filter, Öle oder Dichtungsringe.

Wichtig ist, dass man die richtigen Teile vorrätig hat. In der Regel sind das Verschleißteile, die während der Wartung standardmäßig gewechselt werden. Auch andere Teile, die öfter kaputtgehen, legen wir auf Lager. Zur Veranschaulichung: eine Innenverkleidung am Flugzeug muss man nicht unmittelbar verfügbar haben. Ein Reifen, eine Bremse, oder ein Rotorblatt – so etwas müssen wir an Lager haben!

Herr Lenhard, was kostet denn ein Rotorblatt für einen Helikopter?

Ein Rotorblatt kostet ungefähr EUR 135.000. Vier Mal Carbon-Bremsebeläge für ein Flugzeug kosten um die EUR 120.000.

Was ist das Besondere für Sie, bei der LAR zu arbeiten?

Besonders bemerkenswert finde ich, dass die Firma mit etwa 180 Mitarbeitern übersichtlich ist und man sich noch mit Namen kennt. Da habe ich eine ganz andere Erfahrung in anderen großen Firmen gemacht! Außerdem sind wir in der Maintenance ganz nah an der Operation. Wir sehen täglich das Resultat unserer Arbeit. Das macht richtig Spaß und unterscheidet sich sehr von anderen Arbeitsplätzen. Last but not least haben wir den sehr noblen Auftrag, Menschenleben zu retten und die Gesundheit zu erhalten, das macht mich sehr stolz.

les contrôles jusqu' à 600 heures de vol seulement : les inspections restantes sont confiées à d'autres prestataires de services, tout comme la révision des moteurs.

De nombreux travaux de maintenance sont effectués au Luxembourg. La LAR est reconnu dans toute l'Europe comme « MD-Service Center » : qu'est-ce que cela signifie exactement ?

En tant que MD-Service Center, nous pouvons effectuer tous les travaux de maintenance sur nos hélicoptères MD, comme un atelier spécialisé avec toutes les certifications. Nous pouvons démonter les moteurs des hélicoptères, totalement démonter et réassembler les engins, effectuer diverses réparations et vendre des pièces de rechange à d'autres opérateurs hélicoptères.

Vous avez un grand entrepôt dans votre hangar - qu'est-ce qui y est stocké exactement ?

Les hélicoptères et les avions sont composés de milliers de pièces. Nous avons en stock de nombreux outils, équipements de test et pièces détachées, ainsi que des consommables tels que filtres, huiles ou joints. Il est important d'avoir les bonnes pièces en stock. En règle générale, il s'agit de pièces d'usure, échangeables lors de la maintenance. Nous gardons en stock d'autres pièces qui se cassent plus souvent. Les éléments du mobilier intérieur par exemple, ne sont pas indispensables au sein de notre stock. Mais un pneu, un frein ou une pale de rotor - nous nous devons de les avoir.

Monsieur Lenhard, combien coûte une pale de rotor pour un hélicoptère ?

Une pale de rotor coûte environ 135 000 euros. Les plaquettes de frein en carbone d'un avion coûtent environ 120 000 euros.

Qu'est-ce qui, pour vous, est particulier dans votre travail chez LAR ?

Il est particulièrement intéressant de noter qu'au sein de la société, qui compte environ 180 employés, nous nous connaissons tous par nos prénoms. C'est significatif. J'ai eu une expérience complètement différente dans d'autres grandes entreprises ! De plus, lors de la maintenance, nous sommes au cœur des opérations. Nous voyons donc quotidiennement le résultat de notre travail. C'est vraiment plaisant et très différent des autres emplois. Enfin, nous avons la très noble mission de sauver des vies et de préserver la santé, ce qui me rend très fier.



Le tout nouveau T-Cross.
Disponible à partir de 20.530 €

#morethan1thing



Volkswagen

Vous trouvez plus d'infos ainsi que la liste de tous les concessionnaires sur www.volkswagen.lu. Consommation moyenne : 5,1 - 4,9 l/100 km. Émissions CO₂ : 115 - 111 g/km. Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure légalement obligatoire. Vous trouverez de plus amples informations sur les différences entre les normes WLTP et NEDC sur www.volkswagen.lu/fr/service-and-accessories/wltp.html ou auprès de votre conseiller de vente Volkswagen.



**GEMEINSAM BESSER
S'AMÉLIORER DE FAÇON COLLECTIVE**

Fachärzte und Rettungsfachpersonal aus dem Saarland und Luxemburg haben sich zu einem internationalen Intensivtransportkurs getroffen. Das Ziel: Voneinander und miteinander lernen.

Zweieinhalb Tage sind 27 Teilnehmer des Zweckverbandes für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung des Saarlandes (ZRF), des Klinikums Saarbrücken und der Luxembourg Air Rescue (LAR) zusammengekommen, um gemeinsam zu trainieren.

Praktisches Üben, Wissenstransfer und persönliches Kennenlernen standen dabei im Vordergrund. Am ersten Tag in Saarbrücken beschäftigten sich die Teilnehmer mit den Spezial-Rettungsfahrzeugen des ZRF. Das Szenario: Der Transport eines stark übergewichtigen Patienten, der während der Fahrt einen Herz-Kreislauf-Stillstand erleidet.

Praxis pur

Welche speziellen Herausforderungen ergeben sich bei diesem Szenario? Wo liegen die Gemeinsamkeiten und Unterschiede beim Transport auf der Straße und in der Luft? Worauf muss bei der Übergabe eines Patienten geachtet werden, wenn dessen Krankengeschichte unvollständig oder unklar ist?

Am zweiten Tag erhielten die Teilnehmer im Klinikum Saarbrücken eine Einführung in die neue Generation von Herz-Lungen-Maschinen (ECMO) und Herzunterstützungssystemen (Impella®). Das Klinikum Saarbrücken ist vom „European Resuscitation Council“ (ERC) als „Cardiac-Arrest-Center“ akkreditiert und verfügt über Experten mit besonderem Wissen in diesem Bereich.

Eines der Highlights: Der vom Klinikum Saarbrücken bereitgestellte Simulator für Herz- und Thorax-Ultraschall. Hier erhielten die Teilnehmer von Herrn PD Dr. Schwarzkopf und Professor Dr. Groesdonk eine Unterweisung in die Bedienung und Einsatzmöglichkeiten dieser hochmodernen Geräte.

Les spécialistes et le personnel de secours de la Sarre et du Luxembourg se sont rencontrés dans le cadre d'un cours international portant sur le transport intensif. Objectif ? Apprendre ensemble et les uns des autres.

Durant deux jours et demi, 27 participants issus de l'association des services de secours et d'alerte incendie de Sarre (ZRF), de l'Hôpital de Sarrebruck et de Luxembourg Air Rescue (LAR), se sont réunis pour s'entraîner ensemble. Au programme : des exercices pratiques, du partage de connaissances et des discussions pour mieux se connaître.

Ainsi, lors de la première journée à Sarrebruck, les participants ont travaillé avec les véhicules de secours spéciaux de la ZRF, en suivant le scénario suivant : transporter un patient victime d'un arrêt cardiaque au volant et présentant un surpoids important.

De la pure pratique

Quels défis particuliers présente ce cas précis ? Quelles sont les similitudes et les différences entre le transport par route et le transport par air ? À quoi faut-il faire attention lors du transfert d'un patient dont les antécédents médicaux sont incomplets ou peu clairs ?

Le jour suivant, les participants ont été initiés à la nouvelle génération d'appareils cœur-poumon (ECMO) et au système d'assistance cardiaque (Impella®) à la clinique de Sarrebruck. Accréditée « Cardiac Arrest Center » par le Conseil européen de réanimation, cette clinique dispose d'experts possédant des connaissances particulières dans ce domaine.

Point fort de la journée : le simulateur d'ultrasons cardiaques et thoraciques mis à disposition par la clinique de Sarrebruck. Les participants ont assisté à un exposé portant sur le fonctionnement et les applications de ce dispositif à la pointe de la technologie, mené par les professeurs Dr. Schwarzkopf et Dr. Groesdonk.



Win-Win-Win

Der dritte Tag fand im Hauptquartier der Luxembourg Air Rescue (LAR) auf dem Gelände des Flughafen Findel in Luxemburg statt. Im modernen Trainings- und Simulationszentrum der LAR konnten die Teilnehmer die besonderen Anforderungen von Krankentransporten in der Luft kennenlernen und ein komplettes Szenario „durchspielen“. Beginnend mit dem Erstkontakt in der LAR-Alarmzentrale, über ein telefonisches Arzt-Arzt-Gespräch, bis hin zu einem simulierten Patiententransport im LAR-Learjet. Hierbei kam auch die Simulatorpuppe „Sim Man 3 G“ zum Einsatz, mit deren Hilfe medizinische Notfälle realistisch trainiert werden können. Außerdem wurden die Teilnehmer mit dem realitätsnahen Szenario einer Übergabe eines unterversorgten Patienten vertraut gemacht. Dies ist eine typische Herausforderung, der sich die LAR-Teams stellen müssen, wenn sie Patienten in Ländern abholen, die über ein schlecht entwickeltes Gesundheitssystem verfügen.



Hierbei kamen auch die Besonderheiten der Luftrettungstransporte zur Sprache. So ist während des Fluges aufgrund des hohen Lautstärkepegels ein Abhören des Patienten mit einem Stethoskop nicht möglich, die Bewegungsfreiheit ist stark eingeschränkt und eine Fahrtunterbrechung, in einer kritischen Situation, wie sie auf der Straße möglich wäre, ist in der Luft keine Option.

Am Ende des dritten Tages erhielten alle Teilnehmer ein Kurszertifikat. Genauso wichtig wie das Zeugnis und die fachlichen Erkenntnisse waren die neuen persönlichen, grenzüberschreitenden Kontakte. Einer der Mitorganisatoren Dr. Jörn Adler, Arzt der LAR, sagte: „Die Trainings-Kooperation von drei starken Organisationen ist eine Win-Win-Win-Situation für alle und hat unseren Blick geschärft für die täglichen Herausforderungen, denen sich unsere Kollegen dies- und jenseits der Grenze täglich stellen.“

« Win-Win-Win »

Rendez-vous cette fois au siège de Luxembourg Air Rescue (LAR), sur le site de l'aéroport du Findel à Luxembourg, pour le dernier jour de cette rencontre transfrontalière.

Les participants ont pu se familiariser avec les exigences particulières du transport de blessés dans les airs à travers tout un scénario qui a pris vie au sein du très moderne centre de formation et de simulation de LAR. Ce scénario comprenait la prise de contact initiale dans la centrale d'alarme LAR, le dialogue téléphonique entre médecins et pour finir, le transport simulé du patient dans le LAR Learjet. L'occasion également d'utiliser la poupée simulateur « Sim Man 3 G », qui permet de s'entraîner de façon réaliste aux cas d'urgences médicales.

Les participants ont ainsi été familiarisés avec un scénario réaliste, consistant à prendre en charge un patient mal desservi. Il s'agit d'un défi typique auquel les équipes LAR sont fréquemment confrontées lorsqu'elles viennent chercher des patients dans des pays où le système de santé est peu développé.



Là encore, les particularités du sauvetage aérien ont été au centre des discussions. Pendant le vol, il est par exemple impossible d'écouter le patient avec un stéthoscope en raison du volume sonore ambiant très élevé. La liberté de mouvement est quant à elle sévèrement limitée et un arrêt en cas de situation critique, envisageable sur la route, n'est pas une option dans les airs.

Au terme de cette rencontre, tous les participants ont reçu un certificat de participation à ces cours. Les divers témoignages et expertises partagés ont été tout aussi importants que les nouveaux contacts personnels transfrontaliers noués à cette occasion. Un des coorganisateurs, Dr Jörn Adler, médecin de LAR, résume bien la situation : « Que trois puissantes organisations comme les nôtres coopèrent en matière de formation est une situation win-win-win, soit triplement gagnante, pour tous. Elle a permis d'affiner notre vision des défis quotidiens auxquels sont confrontés nos collègues des deux côtés de la frontière ».



RESISTENZEN GEGEN ANTIBIOTIKA, EINE UNTERSCHÄTZTE BEDROHUNG

LA RÉSISTANCE AUX ANTIBIOTIQUES, UNE MENACE SOUS-ESTIMÉE



Antibiotika sind Medikamente, die zur Bekämpfung bakterieller Infektionen eingesetzt werden. So finden sie zum Beispiel bei der Behandlung der gängigeren bakteriellen Sinusitis oder der gefährlicheren Tuberkulose ihre Anwendung. Anfang des 20. Jahrhunderts entdeckte Alexander Fleming die antibakteriellen Eigenschaften des Penicillins, und seine Beobachtungen führten zur Entwicklung der ersten antibiotischen Mittel. Diese zufällige Entdeckung brachte ihm sowie zwei seiner Kollegen, Florey und Chain, 1945 den Nobelpreis ein. Die goldene Ära der Antibiotika hatte begonnen.

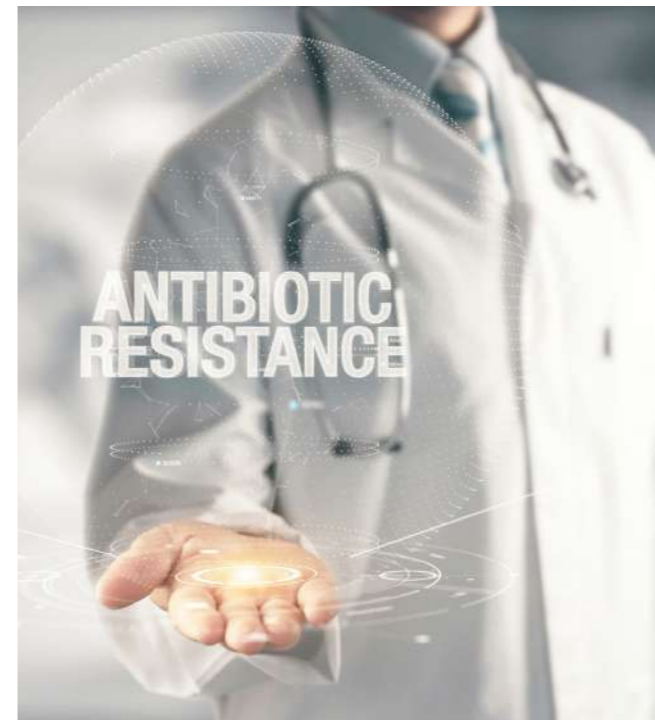
Antibiotika wirken gezielt auf Bakterien und sind somit für Mensch und Tier relativ ungiftig. Sie töten Bakterien oder hemmen diese in ihrem Wachstum. Manchmal aber überleben einige Erreger, indem sie sich dieser „feindlichen“ Umgebung anpassen oder mutieren – das Bakterium sowie dessen Nachkommen sind von nun an resistent gegen dieses Medikament. 2019 hat die Weltgesundheitsorganisation die Entwicklung antimikrobieller Resistenzen als eine der 10 größten Bedrohungen für die globale Gesundheit erklärt. Was bedeutet dies für uns und wie kann man dieser Gefahr entgegenwirken?

Es ist ganz natürlich, dass Bakterien nach einiger Zeit Resistenzen gegen verschiedene Stoffe entwickeln – nur wer sich anpasst, überlebt. Die falsche Nutzung von Antibiotika hat dieses Phänomen jedoch erheblich beschleunigt und die Entstehung (multi)resistenter Bakterienstämme begünstigt. Laut einer rezenten Studie wird geschätzt, dass sich 2015 in Europa schon 670.000 Menschen mit multiresistenten Keimen angesteckt haben, 33.000 dieser Infektionen endeten tödlich. 2/3 dieser Infektionen konnten mit dem medizinischen Versorgungssystem (Krankenhäuser, Arztpraxen etc.) in Verbindung gebracht werden. Antibiotika schützen uns ebenfalls während chirurgischer Eingriffe, aber die wachsende Präsenz resistenter Keime stellt auch hier eine erhebliche Gefahr dar.

Les antibiotiques sont des médicaments couramment utilisés pour combattre des infections bactériennes. Ils sont efficaces contre des infections plus communes comme une sinusite bactérienne par exemple ainsi que contre des maladies plus dangereuses comme la tuberculose. Au début du 20^e siècle, Alexander Fleming découvre les propriétés antibiotiques de la pénicilline et ses observations mènent au développement des premiers médicaments antibiotiques. Cette découverte lui vaut le prix Nobel en 1945 avec deux de ses collègues, Florey et Chain. L'âge d'or des antibiotiques avait commencé.

Les antibiotiques agissent exclusivement sur les bactéries, ce qui rend ces médicaments relativement non toxiques pour nous. Les bactéries meurent ou sont inhibées dans leur prolifération. Ceci-dit, parfois une bactérie s'adapte à cet environnement hostile – elle peut muter pour survivre. Cette bactérie ainsi que sa descendance sont dorénavant « résistantes » à ce médicament. En 2019, l'Organisation Mondiale de la Santé a déclaré le développement de résistances contre les antimicrobiens comme une des plus grandes menaces pour la santé globale. Que cela signifie-t-il et comment pouvons-nous nous protéger ?

Le développement de résistances contre certains composés chimiques est un phénomène absolument naturel – seulement ceux qui savent s'adapter survivent. Mais la surutilisation et l'abus de médicaments antibiotiques ont nettement accéléré ce processus et ont favorisé le développement de souches bactériennes (multi)résistantes. Une étude récente estime qu'en 2015 environ 670.000 personnes ont contracté une infection multirésistante en Europe et que 33.000 de ces patients ont succombé à cette infection. 2/3 de ces infections ont pu être ramenées au système médical (hôpitaux, cabinets médicaux, etc.). Les antibiotiques nous protègent aussi pendant les interventions chirurgicales, mais l'émergence de bactéries multirésistantes rend ces interventions de plus en plus risquées.



Jeder kann helfen, diesem wachsenden Problem entgegenzuwirken. Wichtig ist vor allem eine bakterielle Infektion zu vermeiden. Dazu sollte man besonders auf gründliches Händewaschen achten, vorsichtig bei der Nahrungszubereitung sein, „Safe Sex“ praktizieren sowie direkten Kontakt mit kranken Personen vermeiden. Ein vollständiger Impfschutz bietet auch eine solide Barriere gegen Infektionen. Die Einnahme von Antibiotika sollte nur unter Beobachtung von kompetentem medizinischem Personal passieren. Da Antibiotika wirkungslos gegen Viren wie das Grippevirus oder gängigere Erkältungsviren sind, sollten sie bei einer Viruserkrankung auch nicht eingesetzt werden (es gibt einige Ausnahmen im Fall von bakteriellen Sekundärinfektionen).

Jede antibiotische Therapie sollte richtig dosiert und vollständig zu Ende geführt werden, da sonst überlebende Keime eine Resistenz entwickeln können. Antibiotische Medikamente sollten auch nie geteilt oder übrig gebliebene Medikamente nach eigenem Ermessen eingenommen werden.

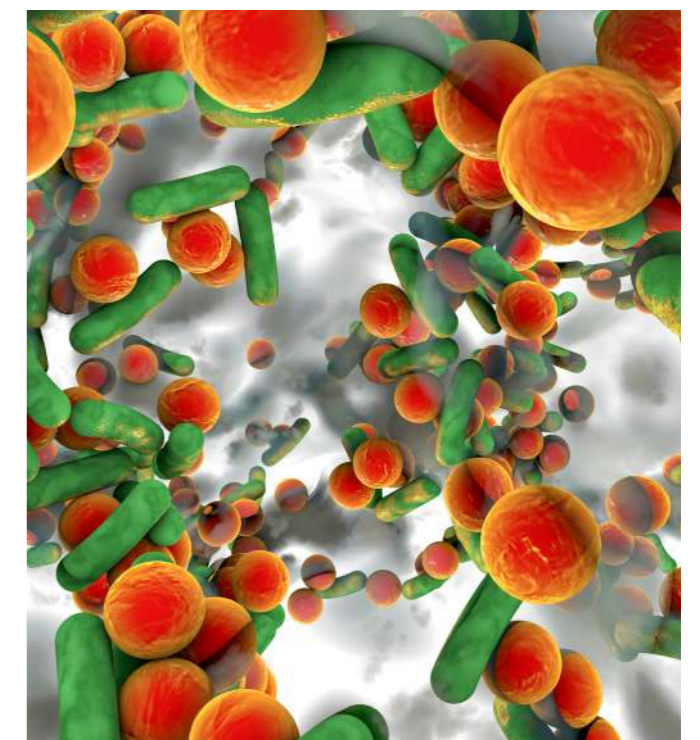
Ein großer Hotspot für die Entwicklung resistenter Keime ist die Viehzucht. 80 % der in den USA verkauften Antibiotika werden in dieser Branche zur Wachstumssteigerung, Infektionsprävention oder -behandlung eingesetzt. Die dort entstandenen resistenten Keime können durch näheren Kontakt sowie durch verschiedene Nahrungsmittel wie Fleisch in den Menschen gelangen und sich dort verbreiten. So sind zum Beispiel Landwirte oder Tierärzte einem besonders hohen Risiko ausgesetzt. Die in der Nahrungskette enthaltenen geringen Konzentrationen an antibiotischen Mitteln können auch direkt beim Menschen zur Entwicklung resistenter Keime führen. Die Entwicklung mikrobieller Resistenzen gefährdet nicht nur die globale Gesundheit, sondern belastet die Gesellschaft auch finanziell. Ein großes Problem ist auch, dass seit den 80er Jahren nicht mehr viele neue Antibiotika entwickelt wurden. An allererster Stelle gilt es jedoch, ein Bewusstsein für das Problem zu schaffen und die Menschen dazu zu bewegen, achtsamer mit diesen Lebensrettern umzugehen.

**ANTIBIOTIC
RESISTANCE**

Nous pouvons tous inclure quelques gestes dans notre quotidien afin d'éviter que ce phénomène ne devienne trop dangereux. En premier lieu, il faut éviter de contracter une infection bactérienne. Certains gestes d'hygiène peuvent aider à prévenir une telle infection comme se laver les mains en profondeur, respecter les règles d'hygiène en manipulant des aliments, se protéger dans sa vie sexuelle ainsi que d'éviter un contact direct avec des personnes malades. Des immunisations complètes constituent aussi une protection efficace contre une infection bactérienne. Toute thérapie antibiotique doit être faite sous surveillance médicale et doit être correctement dosée et complétée pour éviter que des bactéries survivent et développent une résistance. Cependant, les antibiotiques sont inefficaces contre les virus comme la grippe et ne doivent pas être utilisés pour combattre une infection virale (il y a des exceptions en cas de surinfection bactérienne). Il est aussi important de ne jamais partager ses médicaments ou de les utiliser à sa propre discrétion.

Un « hotspot » pour le développement de bactéries multirésistantes est aussi l'élevage de bétail. 80 % des antibiotiques vendus aux États-Unis sont utilisés dans ce secteur pour augmenter le rendement ainsi que pour la prévention et le traitement d'infections. Des bactéries multirésistantes peuvent être transmises à l'homme par un contact direct ou à travers des aliments comme la viande. De ce fait, certains groupes de personnes comme les agriculteurs et les vétérinaires sont spécialement à risque de contracter une telle infection. Une faible concentration d'antibiotiques dans la nourriture peut aussi faciliter le développement de souches bactériennes résistantes directement chez l'être humain.

Le développement d'infections multirésistantes n'est pas qu'un danger pour la santé globale, mais représente aussi une charge financière non-négligeable pour la société. S'y ajoute le problème que depuis les années 80, le développement de nouveaux médicaments a été stagnant. Il est donc important de sensibiliser le public à ce problème et de changer nos habitudes concernant l'utilisation de ces médicaments miracles.

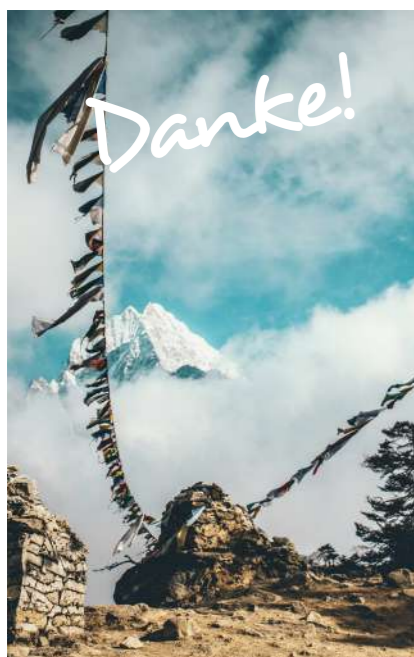




À toute l'équipe de LAR
 Je tiens à vous exprimer un grand MERCI pour votre gentillesse et l'attention à mon égard lors de mon rapatriement de Nice, le 10 janvier 2019. Mon épouse et moi avons été énormément soulagés en voyant que le court trajet nous ramène chez nous, dans notre pays, entourés et surveillés d'une équipe si formidable et sensible à tous les besoins d'un patient. Nous ne pouvons vous dire assez notre reconnaissance. Vous exercez un travail très dur, tout en restant calmes et joyeux. Merci de nous avoir soutenu et rendu cette situation désagréable plus supportable. Nous vous encourageons à continuer dans cette optique.

Robert

Merci!



Valérie K.

f Vielen lieben Dank an das gesamte Team der Air Rescue! Wurde gestern zusammen mit meinem Partner, der während unseres Urlaubs im Nepal ins Krankenhaus musste, wieder zurück in die Heimat gebracht. Ohne die professionelle und liebenswerte Unterstützung der Air Rescue wäre ich als Begleitperson vermutlich vollkommen verzweifelt und es hätte meinem Partner aus medizinischer Sicht nicht so schnell und gut geholfen werden können. Sämtlich Mitarbeiter, mit denen wir in Kontakt standen, waren freundlich, bemüht und kompetent. Die Mitgliedschaft bei der Air Rescue ist ein absolutes Muss für alle, die gerne reisen!

Charles G.

f Je voudrais remercier LAR pour le service parfait dont j'ai pu profiter dernièrement lors du rapatriement organisé de Cancun vers Luxembourg. On ne peut pas faire mieux. Mon épouse était ravie du contact téléphonique qu'elle a eu avec vous en attendant qu'un arrangement soit trouvé.



Merci!



Laurence G.

Suite à une urgence médicale lors d'un séjour à la côte belge, j'ai contacté LAR pour demander si un transfert au Luxembourg était possible. L'équipe LAR a immédiatement démarré le projet pour permettre un rapatriement le plus vite possible. Ils ont sans cesse essayé de contacter l'hôpital et le médecin sur place, qui étaient très peu coopératifs. L'hôpital a finalement donné son feu vert pour mon rapatriement après l'acharnement de LAR, habituée à résoudre ce type de problèmes. Pendant tout ce temps, un membre de la centrale d'alerte LAR me tenait informée et faisait tout pour me rassurer. Sans l'aide de LAR, cet incident aurait pu très mal tourner.

Je tiens à remercier les deux gentils collaborateurs de la centrale d'alerte qui m'ont constamment remonté le moral au téléphone et fait avancer l'affaire avec l'hôpital à Ostende, Belgique. Ils ont tout planifié jusque dans les moindres détails en vue de la meilleure solution possible.

Merci également à l'infirmier/ambulancier et au médecin de l'équipage. Ils ont travaillé avec passion et discipline jusqu'à la dernière seconde de leur dernière mission. Leur professionnalisme et leur empathie m'ont très fortement impressionnée. Merci, LAR ! Merci !

TOURS GUIDÉS EN VILLE DE LUXEMBOURG

VISITEZ LA CAPITALE ACCOMPAGNÉ D'UN GUIDE

luxembourg
ma ville - my city - meng stad

Le Luxembourg City Tourist Office organise chaque jour des tours réguliers de la ville de Luxembourg et propose en plus des visites guidées avec guide privé. En haute saison, des visites des casemates ainsi que du Palais grand-ducal sont organisées pendant des périodes limitées. Puisque les places sont limitées, il est recommandé d'acheter son ticket au préalable, soit online, soit au bureau d'accueil Place Guillaume II. Toutes les informations sont publiées sur www.luxembourg-city.com

TOURS RÉGULIERS EN 2019

- City Promenade
- Circuit Wenzel
- Casemates du Bock
- City Promenade by Night
- Palais grand-ducal (été 2019)

TARIFS

14-18 € : Adultes
 12-15 € : Étudiants, seniors et personnes à mobilité réduite
 7-9 € : Enfants de 4 à 12 ans
 Gratuit : pour les enfants de moins de 4 ans

VISITES GUIDÉES AVEC GUIDE PRIVÉ

Disponible en 25 langues, 1-25 personnes/guide
 Tarifs (par guide) : 110 € (2 heures)
 + 40 € : par heure supplémentaire entamée

RÉSERVATIONS

Tél. : +352 4796 2709
guides@lcto.lu

INFORMATIONS

Tél. : +352 22 28 09
touristinfo@lcto.lu

luxembourg
 city tourist office

30, place Guillaume II
 L-1648 Luxembourg
 Tél. : (+352) 22 28 09
touristinfo@lcto.lu
www.luxembourg-city.com



„Altersfrënn Stauséi“

DANKE

für Ihre Spende

Die Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) dankt herzlich allen Privatpersonen, Vereinen und Firmen, die die Arbeit der LAR in Form einer Spende unterstützen. Jede einzelne Spende hilft, Menschenleben zu retten.

www.flar.lu



„Fraën a Mamme Remeleng“



„Frënn vun den Hobitz“

MERCI

de votre contribution

La Fondation Luxembourg Air Rescue (FLAR) remercie toutes les personnes privées, associations et entreprises qui soutiennent le travail de LAR sous forme de don. Chaque don contribue à sauver des vies humaines, car chaque centime est reversé pour soutenir la mission salvatrice de LAR.

www.flar.lu



„Kulturverräin Beelen-Leetem“



FARE.lu

REAL ESTATE

www.fare.lu

+352 26 897 897



Moutfort

€ 1.750.000.-

Cette propriété est composée entre autres de 5 chambres à coucher, 2 salles de bains, un garage, un grand jardin, une terrasse ainsi que d'un ascenseur, la maison dispose d'espaces appréciables et fonctionnels. Sa particularité est d'offrir une 2^{ème} entrée, ce qui lui permettrait de fournir un lieu de travail idéal à un médecin, thérapeute ou autre professionnel qui souhaiterait séparer ses clients de son espace personnel ou d'héberger du personnel soignant.



Hovelange

maison, 225 m², 20a51ca, 4 ch, 3 sdb, sauna, gge, terrasse, jardin € 940.000.-



Soleuvre

maison, 450 m², 9a95ca, 5 ch, 3 sdb, studio, terrasses, jardin € 1.895.000.-



Mamer

maison, 145 m², 7a60ca, 4 ch, cuis éq, sdb, terrasse, jardin, étang € 1.180.000.-



Howald

appartement/duplex, 124 m², 3 ch, sdb, 3 balcons, 3 places de parking € 2.800.-



Luxembourg-Centre

appartement, 105 m², 2 ch, sdb, cuis éq, living, situation hyper-centre € 2.500.-



Gonderange

maison neuve, 212 m², 4 ch, cuis éq, 3 sdb, terrasse, jardin, garage € 3.800.-

Visiteurs chez LAR

Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, contactez-nous :
Tél: (+352) 48 90 06 - www.lar.lu - redaction@lar.lu



Sécurité Sociale



Amicale Kannerklinik



Home pour personnes âgées Mamer



Chambre des Experts



Home pour personnes âgées Mamer



Di Elawenter vum Biers



Musikverein Nüttel

Besucher bei LAR

Wenn Sie uns mit Ihrem Verein oder Organisation besuchen möchten, können Sie uns gern kontaktieren:
Tel: (+352) 48 90 06 - www.lar.lu - redaction@lar.lu

BANQUE N°1
DES PRÊTS IMMOBILIERS

L'HISTOIRE DE VOTRE FUTUR LOGEMENT COMMENCE CHEZ NOUS



PRÊT AU LOGEMENT. Faites confiance à la banque leader des prêts au logement au Luxembourg pour déterminer avec vous le meilleur plan de financement. Pour faire de votre projet logement la plus belle des histoires.

Plus d'informations sur www.bcee.lu/logement



Werden Sie Mitglied

Ich unterstütze damit die lebensrettende Arbeit der LAR.

Devenez membre

Je soutiens ainsi le travail de sauvetage de la LAR



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

Scannez le code QR ci-joint et remplissez votre demande d'affiliation sur www.lar.lu.

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

Weitere Infos zur Mitgliedschaft unter Tel.

Pour de plus amples renseignements, appelez le **(+352) 48 90 06**



Autant pour les frontaliers que pour les résidents!

Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (65 Euros pro Person pro Jahr / par personne par année)
 Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (115 Euros 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	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	m / f

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

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

ermächtige die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.
 Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

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

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

Datum / Date

Unterschrift / Signature

FAITES PLAISIR ET AIDEZ-NOUS À SAUVER DES VIES !



Sac à dos 18 €



Sac de sport 25 €



Hoodies enfants 29 €



"Captain Teddy",
ours en peluche, 24 cm 12 €



Casquette "LearJet" ou "Heli" 16 €



Powerbank 10 €



Pochette étanche pour téléphone portable 8,50 €



Cahier à dessiner
+ crayons de couleur 6 €



Porte-clés 3 €

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 hilft auch, Leben zu retten.

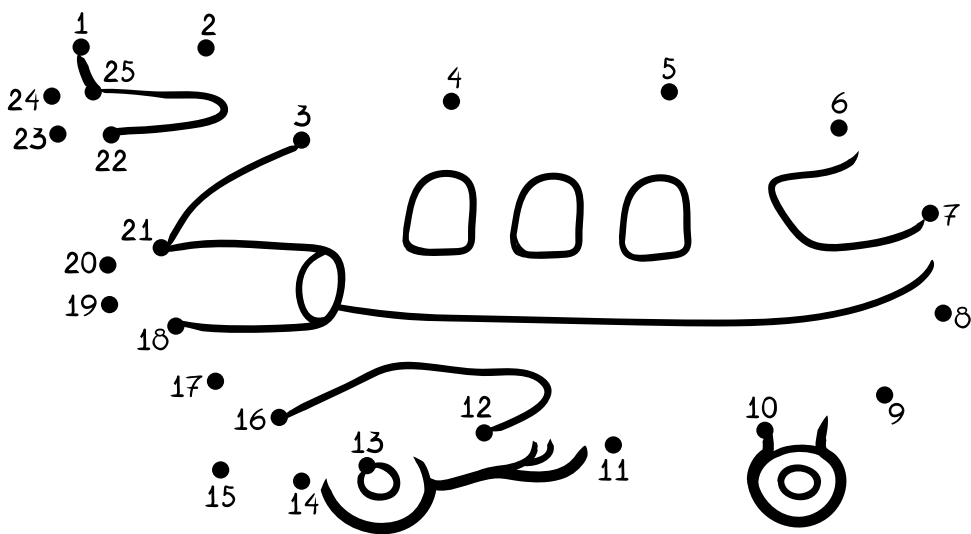
Votre achat soutient LAR

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

Commandez par e-mail : shop@lar.lu ou contactez-nous par téléphone : (+352) 48 90 06
Bestellen Sie via e-mail : shop@lar.lu oder rufen Sie uns an unter : (+352) 48 90 06

VERBINDE DIE ZAHLEN ...

... um das Bild zu vervollständigen!



RELIE LES NUMÉROS...

... et tu obtiendras un joli dessin que tu pourras colorier !

DIE LAR-ALARMZENTRALE

 Hallo Liebe Kinder,

wir stellen euch heute unsere LAR-Alarmzentrale vor, das Herzstück der Luxemburg Air Rescue (LAR). Rund um die Uhr, also 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, 365 Tage im Jahr sind unsere Krankenpfleger telefonisch erreichbar, um unsere Mitglieder zu betreuen.

Während Notfälle wie Verkehrsunfälle über die Notrufzentrale 112 gemeldet werden, gehen Anrufe für Patientenrückführungen aus dem Ausland direkt in der LAR-eigenen Alarmzentrale ein. Oft sind es Mitglieder, die im Urlaub krank werden, sich verletzt haben und vor Ort ins Krankenhaus müssen.

WIE LÄUFT DAS GENAU AB?

Ein Arzt der LAR führt zunächst ein detailliertes Gespräch mit dem behandelnden Arzt vor Ort. Über Telefon erkundigt sich der LAR-Doktor über die Transportfähigkeit des Patienten. Der Gesundheitszustand des Patienten muss so stabil sein, dass die Verlegung im Ambulanzflugzeug kein Risiko für den Patienten darstellt. Wenn der Arzt entschieden hat, dass der Patient zurückgeholt werden kann, müssen die Kollegen der Alarmzentrale viele Vorbereitungen treffen:

Die Flugroute muss berechnet werden, die Wetterverhältnisse müssen geprüft werden, bei längeren Flügen muss ein Tankstopp mit eingerechnet werden. Dann muss das Flugzeug mit den erforderlichen Medikamenten in ausreichenden Mengen ausgestattet und die medizinischen Geräte auf ihre Funktionstüchtigkeit geprüft werden.

Während der ganzen Planung steht unser Krankenpfleger immer telefonisch mit unserem Patienten, seinem Arzt oder seiner Familie in Kontakt. Denn es ist uns sehr wichtig, unserem Patienten das Gefühl der Sicherheit zu geben und ihm zu zeigen, dass wir ihn in seiner Notlage nicht im Stich lassen.

In der nächsten Ausgabe erklären wir Dir, wie die Verletzten im Flugzeug abgeholt und nach Hause gebracht werden.

LE CENTRE D'ALERTE LAR

 Bonjour chers enfants,

Aujourd'hui, nous vous présentons notre centre d'Alerte LAR, le cœur de Luxemburg Air Rescue (LAR). Tout au long de l'année, 24h/24 et 7j/7, nos infirmiers sont joignables par téléphone pour prendre soin de nos membres et répondre à leurs questions.

Au Grand-Duché du Luxembourg, les urgences telles que des accidents de la route sont signalées via le centre d'appels d'urgence du 112. En revanche, les appels pour des rapatriements de patients depuis l'étranger arrivent directement dans notre centre d'alerte LAR. Souvent, ce sont des membres qui tombent malade ou se sont blessés durant leurs vacances, et doivent se rendre à l'hôpital sur place.

COMMENT ÇA MARCHE EXACTEMENT ?

Un médecin LAR a d'abord une conversation détaillée au téléphone avec le médecin traitant sur place. Le médecin LAR se renseigne sur les capacités de rapatriement du patient : son état de santé doit être suffisamment stable pour supporter un voyage dans un avion sanitaire sans aucun risque.

Si le médecin décide que le patient peut être rapatrié, les collègues du centre d'alarme doivent faire de nombreux préparatifs : l'itinéraire du vol doit être préparé, les conditions météorologiques doivent être vérifiées, un arrêt de carburant doit être inclus sur les vols très longs, ... Après, l'avion est équipé des médicaments nécessaires en quantité suffisante et les dispositifs médicaux sont testés pour s'assurer de leur bon fonctionnement.

Pendant tout le processus de planification, notre infirmier est toujours en contact téléphonique avec le patient, son médecin ou sa famille. Il est très important pour nous de donner à notre patient le sentiment de sécurité et de lui montrer que nous ne l'abandonnerons pas dans sa détresse.

Dans le prochain épisode, nous expliquerons comment les blessés sont récupérés et ramenés à la maison par notre avion.

LUXEMBURGS EINZIGES REISEMAGAZIN
LE SEUL MAGAZINE LUXEMBOURGEOIS DE VOYAGE

DEUTSCH
FRANZÖSISCH
ALLEMAND
FRANÇAIS

REESEN

LUXEMBURGS REISEMAGAZIN - MAGAZINE LUXEMBOURGEOIS DE VOYAGE



6,95 €



DEUTSCH
FRANZÖSISCH
ALLEMAND
FRANÇAIS

LAROCHETTÉ | VIANDEN | FLORENZ | VOSGES | PALMA | SÜDAFRIKA | MARSA ALAM
ST BARTH | LE ZOUT | MARSEILLE | PARIS

N° 01

JETZT NEU! ÜBERALL WO ES ZEITSCHRIFTEN GIBT UND AUF WWW.REESENMAG.LU
NOUVEAU ! DISPONIBLE EN KIOSQUE ET SUR WWW.REESENMAG.LU

We give you the energy
You write the story

