

LAR REPORT



www.lar.lu

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



Wetterkunde

Warum beim Fliegen alle übers Wetter reden



LAR in Pakistan

Nach dem Erdbeben die Kältewelle



Anticipez. La nouvelle Classe S.

► Notre produit-phare revient, habillé d'un nouveau design et truffé d'innombrables innovations technologiques, demeurant ainsi la référence dans son segment. La nouvelle Classe S est à la pointe de la technologie avec le système infrarouge de visibilité nocturne, le régulateur de vitesse et de distance

automatique DISTRONIC PLUS, le système PRESAFE®, la boîte séquentielle 7G-TRONIC avec sélecteur au volant, sièges multicontours à coussins massants,... Autant de technologies que nous vous invitons à découvrir chez votre concessionnaire Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

www.mercedes-benz.lu

Mercedes-Benz Esch S.A.
190, route de Belvaux L-4026 Esch/Alzette
Tél.: 55 23 23 -1

Mercedes-Benz Luxembourg-Centre S.A.
45, rue de Bouillon L-1248 Luxembourg
Tél.: 40 80 11

Garage Jean Wagner S.A.
17, rue de l'Industrie L-9250 Diekirch
Tél.: 80 23 23 -1

Inhalt & Editorial	3
Wettlauf mit der Zeit Luxemburgerin verunglückt in Niger	4/5
Einsätze Schnelle Hilfe aus der Luft	6
Es war kochende Milch Schwerverbranntes Mädchen ausgeflogen	7
Schmerzen beim Training Blinddarmdurchbruch im Trainingscamp	9
Impressum	11
Hubschrauber-Notlandung ...und wenn die Triebwerke ausfallen?	12/13
Lebensrettendes Geschenk Verschenken Sie eine LAR-Mitgliedschaft	14/15
Dritter Ambulanzjet LAR erweitert die Flotte	16
Alle reden übers Wetter Kleine Flugwetterkunde	18/19
LAR in Pakistan Nach dem Beben kam die Kälte	20-24
Leserbriefe "Danke, LAR!"	25
Helfen Sie uns zu helfen! Wir freuen uns über Ihren Spendenbeitrag	26

Titel: Der LAR Hubschrauber in einem pakistanischen Bergdorf.



René Closter
LAR-Präsident

„Leben heißt handeln!“

Diese Worte Albert Camus' könnten nicht treffender das beschreiben, was unseren Alltag ausmacht und was unsere Crew während des jüngsten humanitären Einsatzes in Pakistan wieder einmal unter Beweis stellte: Mitte November machte sich ein Team der LAR auf nach Pakistan, wo noch immer hunderttausende Menschen nach dem verheerenden Erdbeben im Oktober auf Hilfe warten. Im Auftrag des Luxemburgischen Außenministeriums, Abteilung

„Direction de la coopération“, wurde eine LAR-Crew sowie einer der medizinisch voll ausgerüsteten LAR-Rettungshubschrauber mit Hilfe eines schweren US-Militärtransporters ins pakistanische Islamabad geflogen. Täglich bis zu 20 Einsätze fliegt das LAR-Team seitdem zu entlegenen Bergdörfern im Kaschmirgebiet, evakuiert Verletzte und befördert Lebensmittel, Zelte oder Spezialisten verschiedener Hilfsorganisationen in jene Bergregionen, denen, bedingt dadurch, dass Straßen und Wege zerstört sind, bislang nur wenig Unterstützung zukam.

Der Hubschrauber ist somit oft das einzige Mittel, zu den Dörfern vorzudringen. Zwar sind vor Ort bereits zahlreiche Militärhubschrauber aktiv, doch mangelt es an Hubschraubern, deren Kompaktheit es erlaubt, auch kleine Täler und Dörfer anzufliegen. Genau hierfür ist der LAR-Hubschrauber durch seine Wendigkeit und Polyvalenz bestens geeignet.

In der Geschichte der Air Rescue ist dies der längste und aufwändigste Einsatz – er hinterlässt bei allen Beteiligten bleibende Eindrücke und rückt das Bewusstsein, was wirkliche Probleme bedeuten, wieder zurecht.

Doch auch in Luxemburg stehen die Rettungshubschrauber und Ambulanzjets nicht am Boden, sondern fliegen und fliegen dieses Jahr öfter denn je Menschen, die durch akute Krankheit oder Unfälle in Not geraten. In den ersten zehn Monaten diesen Jahres flogen wir allein mit den Hubschraubern 1000 Rettungseinsätze: ein neuer Einsatzz rekord.

Ich möchte an dieser Stelle all den LAR-Mitarbeitern für ihre unermüdliche Einsatzbereitschaft rund um die Uhr danken. All unseren Mitgliedern, ohne deren Unterstützung es die schnelle Hilfe aus der Luft nicht gäbe, wünsche ich ein frohes Fest und und vor allem ein gesundes und unfallfreies Jahr. Falls trotzdem einmal etwas schief gehen sollte und Sie unsere Hilfe brauchen, verspreche ich Ihnen im Namen all unserer Mitarbeiter, dass wir für Sie da sein werden!

LAR-Infohotline
& Alarmzentrale
Tel: 48 90 06 24h/24



www.lar.lu

Autounfall in Afrika

Wettlauf mit der Zeit

Es hätte in Südfrankreich, in Italien oder Spanien passieren können, doch es geschah mitten in Afrika: Eine junge Frau verunglückt mit dem Auto. Sie ist lebensgefährlich verletzt, die medizinische Versorgung vor Ort ist mehr als spärlich. Die Frau verliert Blut, und jede Stunde zählt...

Hohle Worte, leere Versprechungen, sinnloses Lamentieren über das Übel der Welt, das ist nichts für Andrée. Anstatt sich in der guten Stube auf der Sofagarnitur vor dem Fernseher die neuesten Elendsnachrichten armer Länder zu Gemüte zu führen, zieht es die 27-jährige Luxemburgerin hinaus. Und zwar genau in jene Welt, die dringend auf Unterstützung aus dem Ausland angewiesen ist und viel zu oft von den Reichen im Stich gelassen wird.

Andrée befindet sich bereits zum zweiten Mal in Niger, einem Land in Afrika, dessen Dorfbewohner ohne Hilfslieferungen aus dem Ausland zugrunde gehen würden. Sie hat sich einer deutschen nicht-staatlichen Hilfsorganisation angeschlossen, deren Aufgabe es ist, die gerechte Verteilung der Hilfsgüter zu organisieren und zu überwachen.

Dies tut sie vor Ort.

„Ich wohnte in Niamey, der Hauptstadt von Niger. Täglich unternahmen wir sehr lange Touren aufs „Terrain“, das weite Umland, wo wir in die Dörfer gingen und überprüften, ob die Essenspakete und Medikamente korrekt ausgeliefert wurden“, erzählt sie.

Dienstag, 27. September. Hinter Andrée liegt ein langer Tag, drei Dorfbesuche hat sie mit ihrem Kollegen gemacht. Nun sitzt sie auf der Rückbank des Jeeps, der einheimische Fahrer soll die beiden nach Hause bringen. Die Landschaft zieht an ihr vorbei: Steppe, roter Sand, hier und da ein Lastesel am Straßenrand und herumliegender Müll. Afrika. Es ist heiß, sehr heiß...

Alle packen mit an: Andrée wird in den Ambulanzjet geladen



Plötzlich ein Knall, der Fahrer tritt auf die Bremse, der Wagen schleudert die Böschung hinab. „Alles drehte sich“, sagt Andrée. „Dann weiß ich nichts mehr. Ich erwachte im roten staubigen Sand, hinter dem Auto, und ich schrie los. Ich hatte entsetzliche Schmerzen!“

Andrée ist schwer verletzt. Aber einen Krankenwagen gibt es nicht. Ein zufällig vorbeifahrender Jeep pickt sie auf und lädt sie auf die Laderampe. „Ich spürte jedes noch so kleine Schlagloch, neben mir saß ein Afrikaner, der mein zertrümmertes Bein etwas stützte. Half aber nicht viel. Ich sah den Himmel über mir und war wütend und ohnmächtig vor Schmerz!“

Dann wird Andrée in eine Klinik eingeliefert. „Aber die Krankenhäuser dort kann man gar nicht mit unseren vergleichen, und ich wusste das, ich kenne das Land.“

Mit einer Rasierklinge werden Andrée die halb zersetzten Kleider vom Leib geschnitten. Sie wird geröntgt am Kopf, den Beinen und am Arm. „Es dauerte drei Stunden, bis man mir Schmerzmittel gab. Irgendwann schob man mich in den OP, ich hatte noch Sand im Mund, mein rechtes Bein war gebrochen, das linke zertrümmert, die Ferse zertrümmert.“

Als Andrée aus der Narkose erwacht, ist ihr kalt, wieder muss sie lange auf Schmerzmittel warten.

Zudem verliert sie Blut. „Meine Hämoglobinwerte (Anzahl der roten Blutkörperchen) sanken stetig. Doch wohin ich das Blut verlor, das fand keiner heraus. Man vermutete einen Milzriss.“

„Ich war mit meinen Nerven am Ende“

Mittlerweile ist klar, dass Andrée so schnell wie möglich in die Hände eines guten Ärzteteams gehört. Doch die Assistance der Hilfsorganisation bietet statt schneller Hilfe eher Schwierigkeiten: „Als eine Kollegin einen Rückholtransport organisieren wollte, landete sie in einem Callcenter. Immer wieder meldete sich dort jemand anderes am Telefon, sie wurde von Person X zu Person Y verbunden, und jedesmal musste sie von neuem meine Unfallgeschichte erzählen. Natürlich hatte inzwischen jemand meine Eltern informiert. Als sie erfuhren, dass die ausländische Assistance zwar informiert war, man dort aber nicht schnell reagierte, riefen sie bei der Air Rescue an.“

„In Niger waren wir mit unseren Ambulanzjets zwar noch nie“, sagt Andy Breeden, LAR Flight-Dispatcher, „aber Flüge nach Afrika hatten wir in diesem Jahr schon viele, die Flugplanung verlief routiniert, auch wenn es einige bürokratische Hürden zu überwinden gab.“

Insgesamt dauert der Flug nach Niger sieben Stunden. Andrées Zustand verschlechtert sich, die deutsche Botschaft hatte bereits zu Blutspenden aufgerufen, denn die junge Frau verliert noch immer Blut, sie wird schwächer und schwächer. „Ich war mit meinen Nerven am Ende, als am Abend plötzlich der LAR-Arzt an meinem Bett stand. Ich wusste: Nun würde alles gut!“ Den Rückflug über schläft Andrée. Sie bekommt Blutkonserven, und ihr Teint wird wieder etwas rosi-



Die Patientin während des Fluges: Sie bekommt Blutkonserven und wird nonstop medizinisch vom LAR-Arzt und dem Intensivkrankenpfleger überwacht



Andrée wird auf den Stretcher des Ambulanzjets geladen



LAR-Arzt Dr. Gert Muurling und sein afrikanischer Kollege auf dem Flugplatz in Niger



In guten Händen: Andrée muss nach der Rückführung noch für einige Wochen in der Klinik bleiben

ger, doch wirklich ansprechbar ist sie bei ihrer Ankunft nicht. „Ich erinnere mich kaum an den Flug, im Krankenhaus kam ich sofort auf die Intensivstation, wo mir mein Kreislauf kurz wegsackte. Ich will nicht wissen, was gewesen wäre, wenn ich noch einen Tag länger in dem afrikanischen Krankenhaus gelegen hätte.“

Mittlerweile geht es Andrée besser. Zwar musste sie noch mehrere Wochen in einer luxemburgischen Klinik liegen, doch gegen das, was ihr unter Umständen alles hätte zustoßen können, ist das ein Klacks.

„Ich werde, wenn ich gesund bin, wieder nach Afrika gehen. Vielleicht auch in ein anderes Land. Aber egal, ob man in Italien, Frankreich oder Afrika verunglückt: Es ist so gut zu wissen, dass Luxemburg, die Familie, die gute medizinische Versorgung im Grunde ganz nah ist: Ein Anruf bei der LAR hat genügt, und meine Familie und ich waren uns sicher, dass mir schnell und fachmännisch geholfen wird.“

Route mouillée

Dalheim, en septembre

Un automobiliste a perdu le contrôle de son véhicule dans un virage à gauche sur une route mouillée par la pluie. Après s'être retournée, la voiture s'est arrêtée dans un champ à côté de la route. Le conducteur, en danger de mort, a dû être désincarcéré du véhicule détruit. « Air Rescue 1 » l'a transporté à l'hôpital.



Sortie de route...

Atterrissage dans un champ de chardons



La manœuvre de dépassement d'un motocycliste s'arrête dans un champ de chardons

Schengen, en octobre

Un motocycliste qui voulait dépasser toute une colonne de voitures a été gravement blessé: au

moment d'accélérer, la roue avant s'est levée du sol. L'homme a perdu le contrôle de son deux-roues, a traversé la route à grande vitesse et a dévalé une pente. Il a subi plusieurs fractures. Alerté par le 112, « Air Rescue 1 » est arrivé sur place peu de temps après l'accident. Le blessé a été transporté à l'hôpital en l'espace de quelques minutes.

Zweijähriges Mädchen verbrüht

Es war kochende Milch

Aminas* Großeltern wohnen in der Türkei. Amina ist zwei Jahre alt, ein aufgewecktes und neugieriges Mädchen. Als das Kind an einem Abend eine heiße Milch vorm Einschlafen bekommen soll, steht es neben der Großmutter am Herd und schaut zu, wie diese die Milch in ihren Becher gießen will...

*Name geändert

...doch was nun geschieht, wird Amina ihr Leben lang zeichnen: Der Topf mit der kochenden Milch gleitet der Großmutter plötzlich aus den Händen und ergießt sich über Amina.

Bei der LAR geht kurz darauf ein Anruf einer türkischen Klinik ein: Amina soll so schnell wie möglich in eine Spezialklinik in ihrer Heimat Paris geflogen werden.

LAR-Arzt Dr. Gert Muurling wird mit diesem Fall betraut und erhält erste Informationen über den Gesundheitszustand von Amina. „Man sagte mir, sie habe Verbrennungen zweiten Grades erlitten, 32% der Körperoberfläche seien betroffen: Arme, Bauch und Becken. Verbrennungen zweiten Grades gelten als extrem schmerzvoll, da sich die oberflächlichen Hautschichten ablösen. Ist der Körper eines Kindes unter zehn Jahren mehr als zehn Prozent verbrannt, muss es auf eine Verbrennungsstation.“

Nach den üblichen Flugvorbereitungen startet die LAR-Crew mit dem Ambulanzjet Richtung Osten. Zielflughafen ist Kayseri, im Herzen der Türkei. Direkt nach der Ankunft fahren Dr. Muurling und der LAR-Flight Attendant in die Klinik.

Dr. Muurling: „Als wir im Krankenhaus ankamen, stellten wir fest, dass Amina weder auf einer Verbrennungsstation noch auf einer Kinderintensivstation lag. Es war die normale Abteilung für plastische Chirurgie, die wir nicht betreten durften. Die kleine Amina wurde von einem Pfleger zu uns getragen und unsanft auf die Ambulanzliege gelegt. Das Mädchen schrie vor Schmerzen.“ Einige Verbrennungsstellen sind nicht verbunden. In dem Arztbrief des türkischen Doktors wird ein weitaus größeres Ausmaß der Verbrennungen beschrieben: Brust, Bauch, Arme, Rücken, Vorder- und Rückseite des Beckens sowie beide Beine sind betroffen! Im Brief wird zwar die Gabe von Eiweißen und Vitaminen erwähnt,



Der LAR-Jet steht abflugbereit auf dem Rollfeld, damit er nach Ankunft der kleinen Patientin direkt losfliegen kann

eine Schmerzstillung aber nicht. Auch Untersuchungsberichte häufig auftretender und sehr gefährlicher Infektionen sucht Dr. Muurling vergeblich. „Ich musste sofort handeln, um Schlimmeres abzuwenden“. Auf dem Weg zum Ambulanzjet werden dem Mädchen per Infusion schmerzstillende

„Man hatte Amina nicht einmal Schmerzmittel verabreicht“

Medikamente verabreicht, und langsam beruhigt sich Amina. Kaum ist die medizinische Crew am Jet angelangt und Amina behutsam auf die Krankenliege gebettet, hebt die Maschine ab – nach Westen, Richtung

Paris. „Amina war sehr tapfer. Mit ihren großen schwarzen Augen verfolgte sie jede unserer Bewegungen während des Fluges. Dann schlief sie jedoch tief ein.“

In Paris begleiteten wir sie bis auf die Verbrennungsstation der Klinik; erst als wir uns vergewissert hatten, dass sie in guten Händen war und ihr eine beste Versorgung zuteil wurde, verabschiedeten wir uns von ihr.“

Amina wird im Krankenhaus vom LAR-Team abgeholt



Das Mädchen während des Fluges



instal fit

Showroom:
7, rue de Bitburg
L-1273 Luxembourg
Tél: 42 30 32
www.instalfit.lu



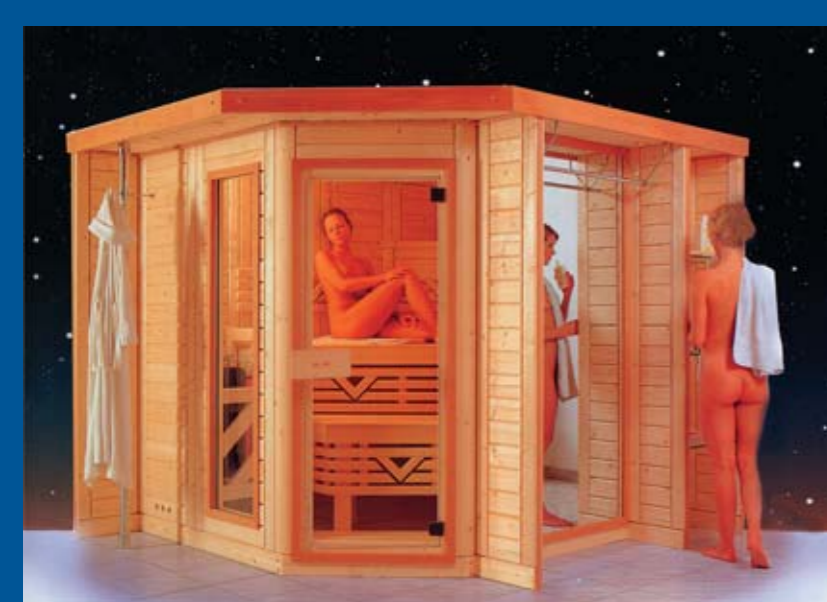
Fitness

Power-Plate next generation
Médaille d'or du meilleur:

- appareil de Fitness en 2002
- appareil Beauty en 2003
- appareil Wellness en 2004
- Health and Anti-aging en 2005.

Power-Plate travaille tous les muscles du corps: une salle de sport réduite en un seul appareil.

10 minutes de Power-Plate correspondent à 1 heure de sport intensif.



Weihnachtszeit – Saunazeit!



Infrarot Erlebniskabinen und Massivholzsauna
Einbau noch vor Weihnachten möglich!

Sauna: Helo-Knüllwald, Finnsauna-Lagerholm
Solarium: Ergoline, Soltron, UWE, Alisun
Hamam: Cleopatra, Oriane, Pamos
Piscine: Starline, Blockit, MON de PRA
Spa: Pamos-Bodywork, Cleopatra, JEDO
Cabines I.R.: Physiotherm, Red Power
Fitness: Power-Plate next generation
Wellness: Oxicur, Vitalkur



En collaboration avec la Protection Civile, la femme blessée a été désincarcérée de son camion



La patiente est embarquée à bord de l'hélicoptère

Collision de camions à Weiswampach

En octobre dernier, une collision s'est produite entre deux camions sur la route nationale 7 très fréquentée. Un camion néerlandais qui circulait en direction de Wemperhardt s'est retrouvé sur la voie opposée pour des raisons inconnues. C'est à ce moment qu'il y a eu collision frontale avec un autre camion, circulant en sens inverse. La conductrice du deuxième camion n'a pas réussi à éviter le choc en raison des véhicules stationnés au bord de la route. Résultat : la conductrice belge a été gravement blessée. Elle n'a pu être sortie de sa cabine qu'à l'aide du matériel lourd de la Protection Civile. L'homme a pu être transporté à l'hôpital par une ambulance, tandis que la conductrice de l'autre camion a dû être immédiatement emmenée à l'hôpital St. Louis d'Ettelbruck à bord de l'hélicoptère de la LAR.

Blinddarmdurchbruch

Schmerzen beim Training

Björn aus Heisdorf trainiert im Schnitt vier Mal in der Woche. Der 15-Jährige ist, ebenso wie sein älterer Bruder, leidenschaftlicher Basketballspieler.

Zu einem Trainingscamp in Bratislava (Slowakei) nimmt ihn die Mannschaft seines Bruders mit – zehn Tage soll es dauern. "Wir kamen am Donnerstag Abend an. Am darauffolgenden Tag hatte ich abends etwas Bauchschmerzen und dachte, dies sei eine harmlose Magen-Darm-Grippe, die schnell verfliegt", erzählt Björn später. Doch was harmlos begann, endete dramatisch: "Nur einen Tag konnte ich mit den anderen trainieren, und das auch nur halbwegs. In der Nacht von Samstag auf Sonntag wurden meine Bauchschmerzen so schlimm, dass ich sofort nachts in die Klinik musste."

Zu diesem Zeitpunkt weiß er nicht, dass er in akuter Lebensgefahr schwebt.

An diesem Sonntag klingelt um 7.30 Uhr bei Björns Eltern das Telefon. Es ist Björns Bruder

„Die ganze Zeit über standen wir mit der LAR in Kontakt“

Philippe. Er teilt seinen Eltern mit, dass Björn operiert werden müsse, der Blinddarm sei bereits durchgebrochen. Für einen Transport mit dem LAR-Jet nach Luxemburg ist es da bereits zu spät.

"Ich habe mich entschlossen, nachdem ich diese Nachricht erhalten hatte, sofort zu meinem Sohn zu fahren. Bei meiner Ankunft spät abends durfte ich Björn noch kurz auf der Intensivstation besuchen. Er war blass, aber er schien die OP gut überstanden zu haben. Es ging ihm den Umständen entsprechend gut. Aber län-

ger als nötig wollte unser Sohn nicht in diesem Krankenhaus bleiben, was ich gut verstehen konnte. Eine Verständigung war praktisch unmöglich, niemand ausser dem Arzt sprach Englisch oder Deutsch.

Auch entsprach das Krankenhaus nicht unseren Vorstellungen einer hygienischen und modernen westlichen Klinik.", sagt der Vater später.

Trotz der Operation sind Björns Entzündungswerte im Blut extrem hoch, drei starke Antibiotika werden ihm verabreicht, die anfangs keine Wirkung zeigen.

"Die ganze Zeit über standen wir mit der LAR in Kontakt. Vier Tage nach der OP war es schließlich möglich, Björn auszufliegen, heim nach Luxemburg."

"Ich hatte mich, trotz des Bestandes, welcher mir mein Bruder und die Basketballmannschaft während der schlimmen Tage leisteten, doch sehr verlassen gefühlt. Für die ganze Familie war das nervlich außerdem sehr belastend. Als ich den LAR-Flieger sah, wie er da auf dem Rollfeld des Flughafens in Bratislava stand und auf mich wartete, da war ich einfach nur froh." sagt Björn. In Luxemburg muss er eine weitere Woche in der Klinik bleiben. Fast 10 Kilo hat er in dieser kurzen Zeit abgenommen.

Fünf Wochen später. Björn hat wieder langsam mit dem Basketballtraining begonnen und bereits ein Match gespielt.

Welche Mannschaft hat gewonnen? "Natürlich unsere!" sagt er und lacht.



Björn wird auf dem Flug von Bratislava nach Luxemburg von seinem Vater begleitet

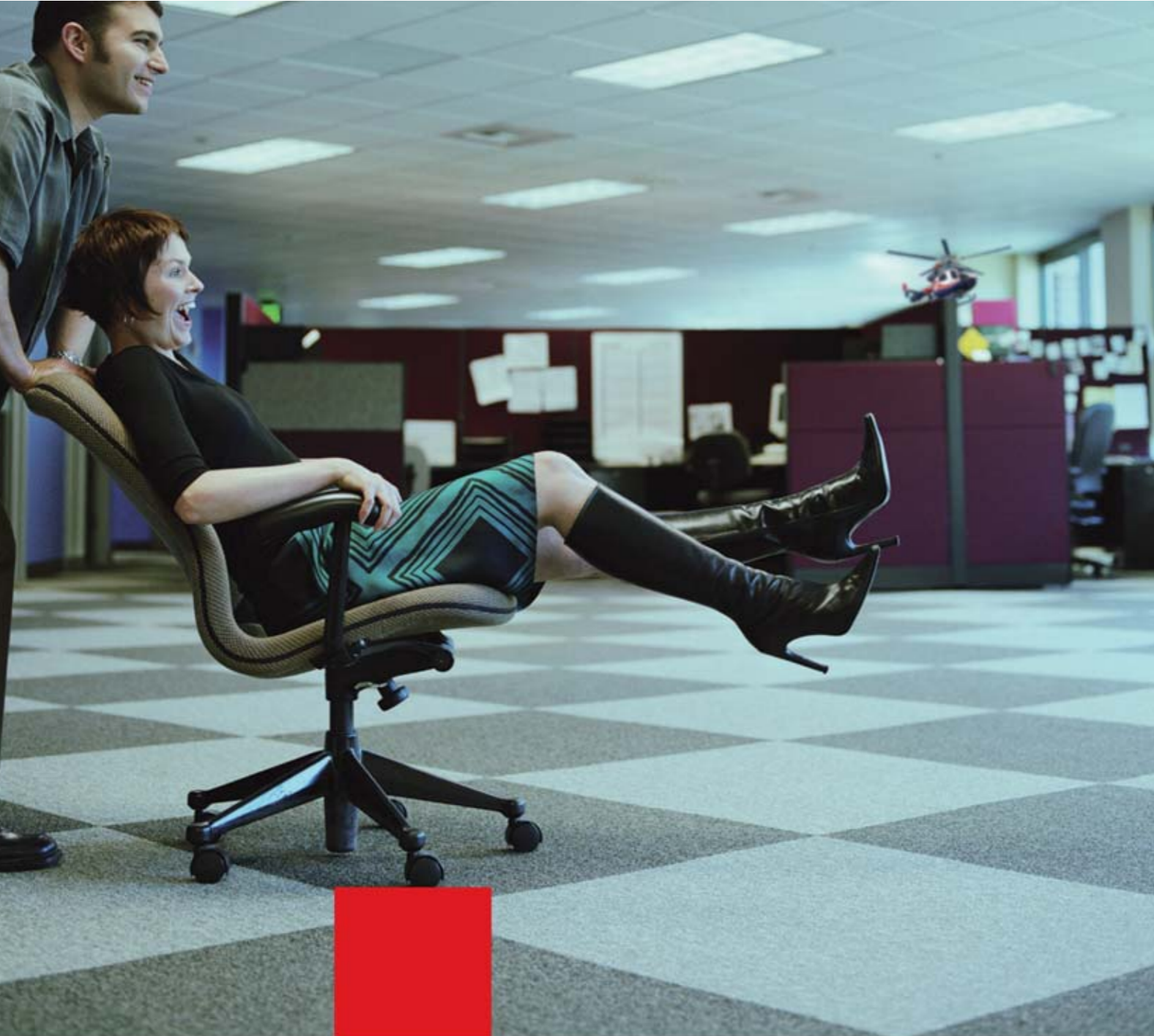


Björn beim Training

Dir vertraut
hinnen, si
vertrauen eis



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



Der Schwerverletzte wird zum LAR Hubschrauber gebracht und umgehend in eine Spezialklinik geflogen

Unfall in Wellen (D)

Grenzüberschreitender Einsatz für „Air Rescue 3“: Anfang Dezember kollidierte der Wagen eines 88-Jährigen mit einem Kleintransporter am Grenzübergang Wellen. Der Fahrer des PKWs zog sich schwerste Verletzungen zu und musste mit dem LAR-Hubschrauber umgehend in eine Trierer Klinik geflogen werden.



Der LAR Hubschrauber auf der deutschen Seite der Mosel

Gasexplosion

Fouhren, Ende September
 Als ein Mann versuchte, eine 12 Kilogramm schwere Gasflasche an einen Gasofen anzuschließen, entwich Gas. Dieses entzündete sich, es kam zu einer Explosion, und der Mann erlitt schwerste Verbrennungen. Umgehend musste er in eine Spezialklinik gebracht werden – die nächstgelegene Klinik, die auf Schwerverbrannte spezialisiert ist, liegt in Liège. Mit dem LAR-Hubschrauber, der sofort zum Unglücksort angefordert wurde, ging es unverzüglich nach Liège. Ein Ambulanzwagen hätte für diese Strecke eineinhalb Stunden gebraucht – mit dem Hubschrauber waren es 20 Minuten.

Changement

Vous vous êtes marié, séparé, vous avez eu un enfant? Vous avez changé d'adresse, de banque? N'oubliez pas de nous le signaler en remplissant l'avis de changement ci-dessous et en nous le renvoyant à notre adresse: Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg.
 Ce formulaire se trouve aussi sur www.lar.lu

Numéro de membre:

Nom/Prénom:

Numéro de sécurité sociale/Date de naissance:

Changement d'adresse:
 Ancienne adresse:
 Nouvelle adresse:

Changement d'état civil:
 mariage naissance séparation décès
 Nom et prénom du nouveau co-affilié:

Numéro de sécurité sociale/Date de naissance:

Changement de banque:
 Anciennement: nom de la banque ou CCP/n° de compte:
 IBAN:
 Actuellement: nom de la banque ou CCP/n° de compte:
 IBAN:

Date et signature:

Impressum

LAR-Report est le périodique officiel de la LAR A.s.b.l. Pour les membres, l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.
Editeur et régie pub.:
 Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.
 175A, rue de Cessange
 L-1321 Luxembourg
 Tél.: (+352)48 90 06
 Fax: (+352)40 25 63
www.lar.lu
 e-mail: info@lar.lu
Rédactrice en chef:
 Almut Christine Ayen
Photos: LAR
Layout/Illustrations:
 Almut Christine Ayen
Impression: imprimerie saint-paul luxembourg s.a. – La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. La LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits et photos.
Relation bancaire:
 Dexia/BIL
 IBAN:
 LU84 0020 1167 9560 0000

HiPath 2000 - Neuer Schwung durch IP Kommunikation

Die neue HiPath 2000 kombiniert IP-Routerfunktionalität mit dem vollen Com-Scendo-Sprachleistungsumfang in einem System. Dies eröffnet Unternehmen bis 30 Mitarbeitern einen schnellen und einfachen Zugang zu einer einheitlichen Sprach- und Datenkommunikation über das Internet Protokoll (IP).

Mit HiPath 2000 nutzen Sie ein umfassendes Angebot an Leistungsmerkmalen und kommunizieren über hochwertige Endgeräte bei einfachster Bedienung.

Moderne Unternehmen, die heute schon konsequent auf durchgängige IP-Technologie setzen, bietet HiPath 2000 den Zugang zu Carriern für zukünftige Internettelefonie.



Global network of innovation

Siemens Communications
 Rue des Peupliers, 20
 L-2328 Luxembourg-Hamm
 Tel.: +352 43843-1
 Fax: +352 43843-369

Stichwort „Autorotation“

... und wenn die Triebwerke ausfallen?

... dann fällt der Hubschrauber doch vom Himmel, oder? Natürlich nicht! Was für ein Flugzeug die Notlandung im Segelflug ist, ist für einen Hubschrauber die so genannte „Autorotation“. Hierbei ist jedoch vor allem das sofortige und instinktive Reagieren des Piloten gefragt:

Heute ist Götz dran. Götz ist Hubschrauberpilot bei der LAR, und er wird nachher mit dem Hubschrauber notlanden. In einer Stunde ist es soweit.

Jeder Hubschrauberpilot muss zwei Mal im Jahr einen „Proficiency-Check“, einen Prüfungsflug, machen. Dieser wird von einem durch die Luftfahrtbehörde beauftragten Prüfer abgenommen; in diesem Fall ist es Captain Peter Möller, Hubschrauberechepilot bei der LAR und lizenzierter Fluglehrer.

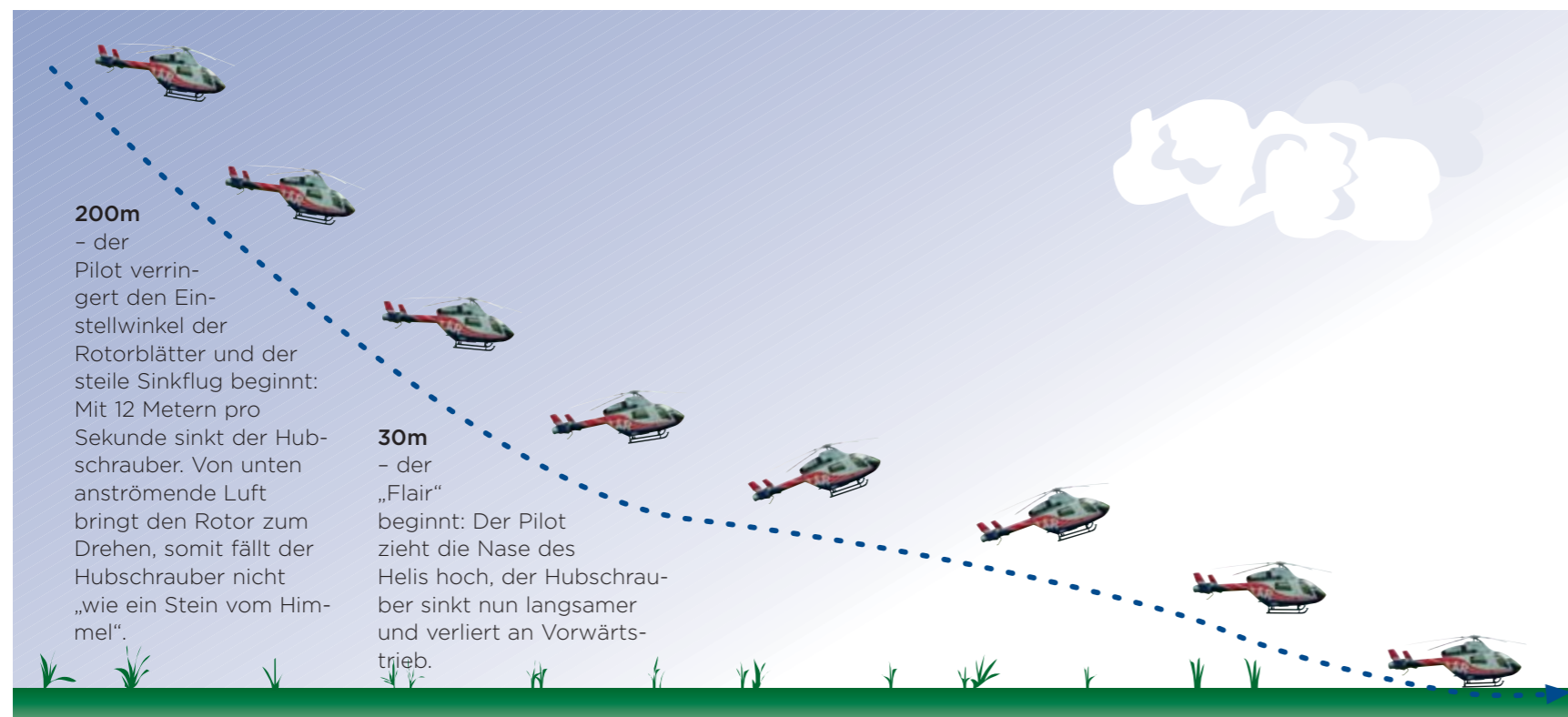
Worin besteht die Leistung, die während des Flu-

Nur wenige Sekunden hat dieser Zeit, um die Rotorblätter so einzustellen, dass die restliche Rotationsenergie nicht versiegt. Denn stehen die Rotoren einmal, würde der Hubschrauber wie ein Stein vom Himmel fallen.

ges geprüft werden soll? Und wozu dient der Check?

Der Pilot soll zeigen, wie gut er den Hubschrauber kennt und fliegerisch beherrscht. Dazu gehören zum einen sämtliche normalen Standardflugprozeduren wie etwa verschiedene An- und Abflugprofile. Sie müssen auch nach dem -zigsten Mal sauber und exakt durchgeführt werden.

Zum zweiten müssen Notfallprozeduren geübt werden. Viele von diesen wurden vorher schon im Flugsimulator geübt, beispielsweise Fliegen bei Schlechtwetterbedingungen (Nebel!) oder eben



Triebwerksausfälle, die zu einer sofortigen Notlandung mit dem Hubschrauber führen.

Notlandung mit dem Hubschrauber? Wie soll das möglich sein?

Es ist möglich – Götz beweist wieder einmal, dass es geht, nämlich durch die so genannte „Autorotation“.

Er sitzt in seinem Büro, neben einer großen Tasse Kaffee stapeln sich die „Flight Manuals“, Flughandbücher, in denen die Flugprozeduren theoretisch erklärt werden. Bevor er losfliegt, sieht er sich noch einmal die wichtigsten Punkte an.

Dann gehts los. Götz nimmt auf dem rechten Sitz im Cockpit Platz, startet nacheinander die beiden Triebwerke. Zu seiner Linken sitzt der Check-Captain Peter Möller, der mit wachsamen Augen Götz' Flugverhalten überwachen wird, ihm Fragen stellt und ansagt, welche Übung als nächste gemacht wird.

Zunächst werden zwei Landungen mit einem simulierten Ausfall von nur einem Triebwerk gemacht.

Dann wird's ernst. Götz fliegt geradeaus und „schraubt“ sich dabei hoch hinaus, bis er eine Flughöhe von 200 Metern erreicht. Dann simuliert er einen totalen Triebwerksausfall, und nun setzt bei Götz das antrainierte instinktive Flugverhalten ein, lange nachdenken darf er nicht, denn in wenigen Sekunden würden im Ernstfall die Rotoren zum Stehen kommen, was seinen sicheren Absturz bedeuten würde.

Sofort stellt er also die Rotorblätter auf Nullposition, damit die Restdrehung genutzt werden kann – auch ohne Antrieb der Turbinen – und die Autorotation beginnt: Als Autorotation bezeichnet man das nur durch Luftkräfte erzeugte, „freie“ Rotieren eines Rotors. Die Rotorblätter setzen die kinetische Energie des Luftstroms in dynamischen Auftrieb und Vortrieb um, dabei dreht sich der Rotor. Dieses Phänomen muss man sich vorstellen wie ein Ahorn- oder Lindensamen, der drehend vom Baum herabfällt.

Circa **10 Meter** vor dem Aufsetzen verstellt der Pilot wiederum den Einstellwinkel der Rotorblätter, und der Hubschrauber setzt sanft auf.



Götz Schneiders, Hubschrauberpilot bei der LAR

Drei Dinge muss der Pilot bei der Autorotation immer im Auge behalten: 1) Eine Mindestgeschwindigkeit von 60 Knoten (110km/h) muss gehalten werden. 2) Die Fallgeschwindigkeit darf nicht zu hoch sein. 3) Die Rotordrehzahl darf nicht zu hoch, aber auch nicht zu niedrig sein.

12 Meter pro Sekunde sinkt der Hubschrauber nun. Das klingt rasend schnell, wirkt aber viel langsamer, wenn man in der Kabine sitzt. Von „wie ein Stein vom Himmel fallen“ kann keine Rede sein!

Dreißig Meter über dem Boden beginnt der „Flair“: Götz zieht am Steuerknüppel und bringt damit die Nase des Hubschraubers leicht nach oben. Nun sinkt der Hubschrauber langsamer. Die Energie der jetzt stark verminderten Fallgeschwindigkeit wird in Auftrieb umgewandelt. Götz kontrolliert permanent den Höhenmesser: 25 Meter, 20 Meter, 10 Meter...

Als der Hubschrauber nur noch wenige Meter über dem Boden ist, zieht er am Kollektivhebel und verstellt die Rotorblätter: Der Hubschrauber wird nun sehr stark abgebremst. Normalerweise würde Götz im Ernstfall den Hubschrauber nun sanft auf die Wiese setzen. Doch dies ist nur eine Simulation, die Motoren sind noch immer funktionsfähig, und deshalb startet er knapp über dem Boden durch. „Das ist Maßarbeit“, sagt er. Und in einem eleganten Bogen fliegt er eine große Schleife – und wiederholt die Prozedur noch einmal, damit sie im Notfall auch wirklich sitzt.

12 Meter pro Sekunde sinkt der Hubschrauber



Weihnachtsaktion / action de Noël

Das lebensrettende Weihnachtsgeschenk Le cadeau de Noël qui peut sauver une vie

Vous pouvez souhaiter une bonne santé à vos amis. Grâce à l'opération « cadeau de Noël », il vous est dorénavant également possible de leur offrir la sécurité ! Faites du bien à vos amis, à vos parents, ou à vous-mêmes, en offrant une carte de membre LAR. L'affiliation ne vous coûtera que 36 € pour une personne et 67 € pour toute une famille ! Pour cela, il vous suffit de remplir le formulaire et de l'envoyer, ou de le déposer, sans tarder à l'adresse suivante :

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

175A, rue de Cessange

L-1321 Luxembourg

Tél.: (+352) 48 90 06

Fax: (+352) 40 25 63

Heures d'ouverture :

lundi à vendredi de 8.00 h à 18.00 h

Nous enverrons la carte de membre à vos amis, ou à vous-mêmes, dans une enveloppe-cadeau.

Sie können Ihren Freunden Gesundheit wünschen. Mit dieser Weihnachts-Geschenkkaktion können Sie nun auch Sicherheit schenken! Tun Sie Ihren Freunden, Verwandten oder sich selbst Gutes, indem Sie ihnen oder sich eine Mitgliedschaft bei der LAR schenken. Dies kostet Sie nur 36 Euro für eine Person und 67 Euro für eine ganze Familie! Alles, was Sie tun müssen, ist, das neben stehende Formular ausfüllen und an die LAR zu senden oder es kurzfristig selbst bei uns abzugeben.

Unsere Adresse:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

175A, rue de Cessange

L-1321 Luxembourg

Tel.: (+352) 48 90 06

Fax: (+352) 40 25 63

Öffnungszeiten: Mo-Fr, 8:00-18:00 Uhr

Wir schicken Ihnen oder Ihren Freunden die Mitgliedskarte in einem Geschenkschlag zu.

Verschenken Sie eine LAR-Mitgliedschaft!



Demande d'adhésion / Mitgliedsantrag

veuillez remplir et renvoyer le formulaire / ausfüllen - ausschneiden - einsenden

Je - Ich (Nom/Prénom - Name/Vorname)

Adresse - Adresse

Tél - Tel:

voudrais offrir une carte de membre LAR à:

möchte eine LAR-Mitgliedschaft verschenken an:

(Veuillez remplir des données si connu / Bitte Angaben ausfüllen, soweit sie bekannt sind)

Nom / Prénom - Name / Vorname:

Rue, n° - Straße / Hausnummer:

Localité, code postal - Ort / Postleitzahl:

Téléphone (privé) - Telefon (privat):

Numéro sécurité sociale ou date de naissance - Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum:

Epoux(se) - Ehemann(frau)

Partenaire (si même adresse) - Lebenspartner(in) (falls gleiche Adresse)

Nom (de jeune fille) et prénom - Mädchen- und Vorname:

N° sécurité sociale ou date de naissance de cette person - Sozialversicherungsnummer od. Geburtsdatum dieser Person:

Enfants / Kinder: Nom et Prénom / Name und Vorname

1) m/w **date de naiss./Geb.Datum:**

2) m/w **date de naiss./Geb.Datum:**

3) m/w **date de naiss./Geb.Datum:**

Ordre de domiciliation

Je sousigné(e)

autorise la LAR A.s.b.l.

jusqu'à révocation / **pour 1 an**

à débiter le montant de la cotisation

annuelle de mon compte n°:

(IBAN)

.....

auprès de la banque ou des CCP:

.....

Einzugsermächtigung

Der/die Unterzeichnende

.....
erlaubt hiermit der Luxembourg Air
Rescue A.s.b.l.

bis auf Widerruf / **für 1 Jahr**

den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzu-
buchen.

Bank oder CCP:

.....

Konto Nr. (IBAN):

.....



LAR

Bitte schicken Sie die Mitgliedskarte direkt an den Beschenkten

Bitte schicken Sie die Mitgliedskarte an mich, ich will sie dem Beschenkten selbst übergeben

Veillez envoyer directement la carte de membre au bénéficiaire

Veillez m'envoyer la carte de membre car je souhaite la remettre moi-même au bénéficiaire

La LAR A.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités personnelles et techniques et suivant les moyens existants. Concernant l'exécution des missions, la LAR A.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. La LAR A.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution. Die LAR A.s.b.l. erbringt ihre Hilfeleistungen ohne Bestehen einer Rechtspflicht, da sie nur im Rahmen der personellen und technischen Möglichkeiten und der vorhandenen Mittel erfolgen können. Über die Durchführung der Einsätze entscheidet die LAR A.s.b.l. nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die LAR A.s.b.l. bestimmt die Art und den Zeitpunkt der Durchführung.

Date - Datum:

Signature - Unterschrift:

Dritter Ambulanzjet

Aller guten Dinge...

Die Nachfrage steigt. Immer mehr Menschen zieht es in immer fernere Länder, in denen es im Ernstfall an guter Notfallversorgung mangelt. Die Ambulanzjets der LAR waren dieses Jahr so viel im Einsatz wie noch nie. Um der steigenden Zahl an Rückholeinsätzen weiterhin gerecht zu werden, wird bald ein dritter Ambulanzjet in Betrieb genommen.

Wie bei den beiden anderen Jets der Air Rescue handelt es sich bei diesem Modell ebenfalls um einen Learjet35 der Firma Bombardier.

Der dritte Ambulanzjet der LAR unterscheidet sich von den beiden anderen Jets jedoch durch einige weltweit einmalige technische Modifizierungen, die nicht nur den Patienten zugute kommen, sondern auch die Flugleistung effizienter machen. Bis Anfang 2006 soll der neue Ambulanzjet einsatzbereit sein.

Medizinische Ausstattung weltweit einmalig

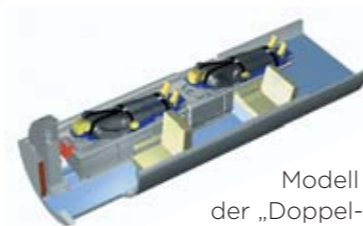
Die medizinische Innenausstattung des Flugzeuges wurde speziell von einer Schweizer Firma maßgefertigt. Entwickelt wurde die Kabinenausstattung von der LAR selbst: Die Optimierung basiert auf jahrelanger Erfahrung im Bereich der kontinentalen und transkontinentalen Ambulanzfliegerei. So haben in der Kabine nun zwei Intensivpatienten auf zwei Krankentragen Platz (siehe Modell-Bild). Eine ausgeklügelte Anbringung der hochmodernen medizinischen Geräte erlaubt einen guten räumlichen Zugang zu den Patienten. Die medizinische Ausstattung entspricht einer „fliegenden Intensivstation“.

Neue Technik: die „Batwings“

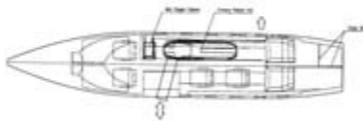
Eine neu entwickelte technische Modifizierung, so genannte „Batwings“, („Fledermausflügel“) der Firma Raisbeck, wurden am LAR-Jet installiert: Angebaute Zusatzelemente an den Tragflächen ermöglichen durch die damit verbesserte Aerodynamik ein schnelleres Erreichen der Flughöhe. Auf diese Weise wird Treibstoff gespart und die Reichweite des Jets vergrößert.

Externes Gepäckfach: der „Aft Fuselage Locker“

Ein spezieller aerodynamisch geformter Gepäckcontainer ist zusätzlich unterhalb des Heckteils angebaut worden. Die Mitnahme größerer Gepäckstücke ist auf diese Weise möglich. Zudem verbessert der Anbau gleichzeitig die Flugperformance. Die Modifizierung erfolgt durch eine auf Flugzeugmodifizierungen spezialisierte Firma in Wichita/USA. Der Liefertermin ist für Mitte Februar 2006 vorgesehen.



Modell der „Doppelstretcher-Konfiguration“ (oben und unten)



Nach wie vor kann auch mit einer Krankenliege geflogen werden (oben)



Courte visite du Prince Héritier Guillaume

Le Prince Guillaume a rendu une courte visite à la LAR sur son stand à la foire d'automne. Malgré le fait que, selon le protocole, il ne disposait que de trois minutes pour discuter avec les collaborateurs de la LAR, il s'est informé de façon détaillée sur le travail du secours aérien. L'année dernière, la LAR a déjà reçu la visite de sa mère, la Grande-Duchesse Maria-Teresa, lors de la foire de printemps.



Karin Moro-Bintner et Werner Klauser de la LAR accueillent le Prince Héritier Guillaume

Photo: Luxpress

Für Ihr Wohlbefinden
von Kopf bis Fuss

Kosmetik - und Körperpflege Artikel -
Nahrungsergänzungsmittel Inkontinenz
Produkte - Pediküre und Maniküre Arti-
kel - Zahnpflege Artikel - Blutdruck-
messgeräte - Entspannungs- und
Wellnessgeräte - Mietservice für Baby-
waagen, Stillpumpen und Siss Baby-
control Geräte - ...

Gutschein im Wert von 10,00 Euro
1 Gutschein pro Person und pro Einkauf,
gültig bis zum 31.12.2005

Centre Mercado • an der Sandkaul • L-6677 Merttert
Tél.: (+352) 26 71 33-1 • Fax: (+352) 26 71 33-20

By **Hospilux**

Gewitter, Eis und Turbulenzen

Alle reden übers Wetter

Wer nicht weiß, worüber er sich unterhalten soll, redet übers Wetter. Denn eines ist sicher: Es ändert sich permanent. Bei der LAR redet man auch viel übers Wetter, dies jedoch nicht aus Mangel an Gesprächsstoff – sondern aus purer Notwendigkeit

Blick aus dem Cockpit des LAR-Jets auf eine Gewitterfront

Es ist sieben Uhr in der Früh, LAR Jetpilot Detlev Nieswand steht auf dem Flugfeld und schaut in den trüben Himmel. Einige Schneeflocken tanzen durch die Luft; er reibt seine Hände und verschwindet dann im warmen Pilotenoffice.

In einer Stunde wird Detlev mit dem LAR-Jet die Wolkendecke durchfliegen und die Sonne sehen. Er wird Kurs auf Tunesien nehmen, um einen mit dem Auto schwer verunglückten Mann zurück nach Luxemburg zu fliegen.

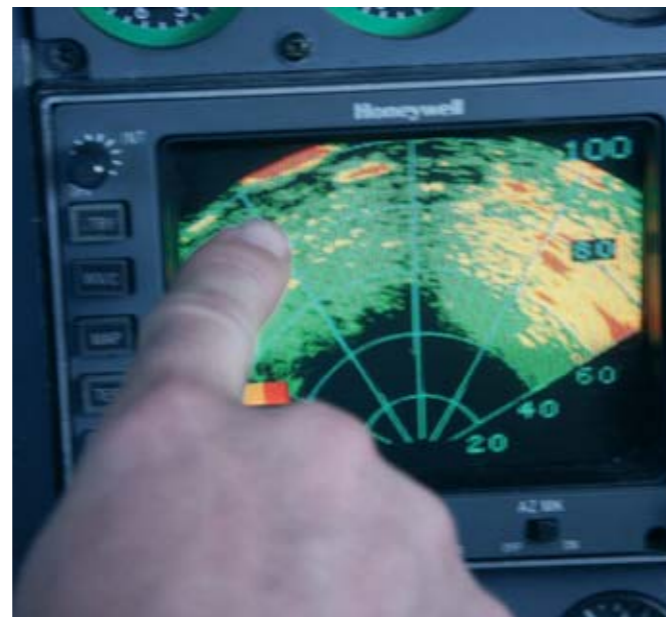
Seit nunmehr 20 Jahren ist Detlev Pilot. Und seit 20 Jahren gehören die Wetterchecks vor und während eines jeden Fluges zum Alltag des 41-Jährigen. „Wie die Wetterbedingungen bei Start und Landung sind, das überblicke ich natürlich nicht nur durch einen Blick in den Himmel! Um die Wetterbedingungen am Flughafen zu erfahren, rufe ich eine spezielle automatische Wetteransage an. Außerdem mache ich den Wettercheck auch am Computer. Spezielle Wetterseiten sagen mir genau, wie das momentane Wetter auf der gesamten Flugroute ist. Wetter, das heißt für uns Flieger etwas anderes als für die „Menschen am Boden“. Letztere interessieren sich in erster Linie dafür, ob es trocken bleibt oder Regen, bzw. Schnee gibt und wie warm es ist.

Um sicher fliegen zu können, müssen wir jedoch auch andere Parameter berücksichtigen, wie etwa Luftdruck, Windstärken, Windrichtungen... Um sicher von A nach B zu gelangen, überprüfen wir die Wettersituation natürlich auch permanent während des Fluges. Dafür gibt es eine spezielle Funkfrequenz und das Wetterradar.“

Während Temperatur und Winddaten Einfluss auf die Wahl der Flughöhe, Flugstrecke, Treibstoffplanung und mögliche Zwischenlandungen haben, gibt es andere Wetterphänomene, die es gilt, grundsätzlich aus Sicherheitsgründen während des Fluges räumlich zu meiden. Dies sind in erster Linie Gewitter, denn sie bergen Blitzschlag, Hagel und schwere Turbulenzen.



LAR-Captain Detlev Nieswand während des Fluges



Je roter die Stellen auf dem Wetterradar sind, desto energiegeladener ist die Gewitterzone

Blitzschlag

Wird ein Flugzeug vom Blitz getroffen, wirkt dies wie ein „Faradayscher Käfig“ (siehe Infobox), und die Passagiere nehmen primär keinen Schaden. Allerdings kann es im äußersten Fall zu Schäden an der Elektronik kommen. Um Blitzschläge zu vermeiden, werden Gewitterzonen um- oder überflogen.

Turbulenzen

Diese wetterbedingten Luftwirbelungen spürt der Passagier während des Fluges zwar zuweilen sehr deutlich, meist handelt es sich dabei jedoch um ungefährliche Turbulenzen.

Seltener, aber umso gefährlicher sind die so genannten „severe turbulences“, also die der schwereren Sorte. Sie treten aufgrund der stark in Bewegung geratenen Thermik in Gewitterzonen auf. Dabei gilt: je größer der Wolkenberg, desto gewaltiger die Turbulenzen. Auch im Randbereich des Jetstreams, einem starken Höhenwind, kann es zu starken Turbulenzen kommen. „Severe turbulences“ können im schlimmsten Fall strukturelle Schäden am Flugzeug anrichten.

Angst muss in den LAR-Jets jedoch kein Passagier haben:

Die Jets der LAR sind von extrem starrer Bauart, fliegen sehr schnell und sehr hoch, so dass Schlechtwetterfronten umflogen werden können; diese werden vom Wetterradar zudem zuverlässig angezeigt.

Eis

Vereisungen an den Triebwerkseingängen sowie den Tragflächen stellen eine sehr hohe Gefahr dar. Das Eis beschwert das Flugzeug, stört die Aerodynamik und kann, wenn sich Eisbrocken an der Turbine lösen, dieses zerstören. Tückisch ist, dass Vereisungen am Flugzeug an Stellen, an denen Unterdruck herrscht, auch bei einer Außentemperatur von bis zu 20 Grad auftreten können.

Gegen Eis hilft Hitze. Deshalb

sind die Tragflächen und der Lufteinlass am Triebwerk geheizt. Dies geschieht durch die so genannte „Bleed Air Technik“: Die heißen Abgase werden hierfür als Heizquelle genutzt. Auch das Pitotrohr (das ist der Staudruckmesser, mit dessen Hilfe die Geschwindigkeit ermittelt wird) und der Einstellwinkelfühler sind mit kleinen inneren Heizdrähten versehen. Wo besonders große Vereisungsgefahr auf der Strecke besteht, das ermitteln die Piloten vor dem Flug und meiden die entsprechenden Zonen.

Hagel

Hagel ist geradezu perfide und sehr gefährlich. Hagelkörner, denen man in luftigen Höhen von bis zu 14 Kilometern begegnet, sind viel größer als das, was schließlich am Boden ankommt. Denn ein Hagelkorn verliert beim Fall auf den Boden durch die erzeugte Reibungswärme des Luftwiderstandes an Umfang. Solange es „im Himmel“ ist, kann das Hagelkorn über faustgroß sein! Trifft man dort auf einen Hagelschauer, kann das bei der Jetgeschwindigkeit von 900 km/h verheerende Folgen haben... Zudem erkennt das Radar den Hagel nicht, da er Kristallstruktur aufweist: An den vielen flachen Winkeln dieser Struktur prallen die Radarwellen in alle Richtungen ab, werden aber nicht zum Radargerät zurückgeworfen und bleiben somit unsichtbar. Hagel tritt in Gewitterzonen auf. Ein weiterer Grund, diese zu umfliegen...

Nebel

Nebel kann bei Start und Landung zum Problem werden, wenn er zu dicht ist. Deshalb gilt: Um landen zu dürfen, benötigen die Piloten des LAR-Jets eine Mindestsichtweite von 550 Metern. Die automatische Wetterfrequenz gibt den Piloten die ständig aktualisierten Sichtwerte durch. Ist der Nebel zu dicht, muss ein Ausweichflughafen angefliegen werden.

Der Faradaysche Käfig



Michael Faraday
* 22. September 1791 in Newington Butts bei London; † 25. August 1867 bei Hampton Court

Hinter dem metaphorisch zu verstehenden Begriff „Faradayscher Käfig“ verbirgt sich folgendes physikalische Phänomen: In einem mit Metall umgebenen Raum – dies kann ein Drahtkäfig sein oder ein Auto – dringt kein elektrisches Feld ein. Trifft ein Blitz auf ein Auto, auch wenn die Fenster offen stehen, bleiben die Insassen unversehrt.

Das Gleiche gilt für ein Flugzeug: Schlägt der Blitz in das Flugzeug ein, tut er an sich keinem der Passagiere etwas an. Es gibt allenfalls einen lauten Knall.

Dieses Phänomen, im Innern eines „Käfigs“ geschützt zu sein, entdeckte erstmals der englische Physiker und Chemiker Michael Faraday.



Spärliche Notunterkunft – Im Wintereinbruch müssen Decken, Medikamente und Nahrungsmittel in die von der Umwelt abgeschnittenen Dörfer gebracht werden

LAR-Einsatz ohne Grenzen – Katastrophenhilfe im Kaschmir

Es ist der bislang längste Einsatz in der Geschichte der LAR. Ein Rettungshubschrauber wird in eine riesige amerikanische Militärmaschine geladen und in das sechstausend Kilometer entfernte pakistanische Islamabad geflogen.

Wochenlang, unter extremen Einsatzbedingungen, fliegen die LAR-Teams mit dem LAR Hubschrauber in entlegene Bergdörfer im Kaschmir, um Menschen in Not zu helfen...

Am 8. Oktober wurde der Norden Pakistans, die Kaschmirregion, durch ein starkes Erdbeben der Stärke 7,6 auf der Richterskala heimgesucht. Unzählige Dörfer wurden dabei dem Erdboden gleichgemacht, 60-70.000 Menschen mussten ihr Leben lassen. Geschätzte drei Millionen Men-

schen sind noch immer von der Katastrophe betroffen, darunter 600.000 Kinder unter fünf Jahren. 70% der Häuser im Katastrophengebiet und große Teile der Infrastruktur und der Verkehrswege wurden zerstört.

Der Schock sitzt tief, ganze Familien wurden ausgelöscht.

„Unsere Aufgabe ist, Menschen in Not zu helfen; dies tun wir mit Hilfe von Rettungshubschraubern und Ambulanzjets auf nationaler und internationaler Ebene. *

* aus den LAR Statuten



Helfen vor Ort: Lebensmittel werden in Dörfern verteilt

Nun droht eine weitere Katastrophe: Die Winter in jener Region sind hart, doch die Häuser sind verwüstet. Was bleibt, sind notdürftige selbstgebaute Hütten, die keinen ausreichenden Schutz gegen Kälte bieten. Wer das Erdbeben überlebt hat, dem droht nun der Tod durch Erfrieren oder Krankheit. Die Bewohner des Kaschmirs sind auf internationale Hilfe angewiesen, ein Wettlauf mit der Zeit hat begonnen, denn der Winter bricht ein.

Viele der Bergstraßen sind durch Erdbeben unpassierbar geworden, und nur Hubschraubern ist es möglich, jene, die von der Welt abgeschnitten sind, zu erreichen, um sie mit Hilfsgütern zu versorgen. Diese bestehen vor allem aus winterfesten Zelten, Decken, Nahrungsmitteln und Medikamenten. Ein Problem bei der Verteilung ist: Viele der sich bereits vor Ort befindlichen Militärhubschrauber sind zu groß, um kleine Dörfer mit wenig Platz zum Landen anzufliegen. Was hierfür benötigt wird, sind kompaktere Modelle, so wie der LAR Hubschrauber. Seine extreme Wendigkeit und die Tatsache, dass er keinen Heckrotor hat und dadurch auch an „engen“ Landeplätzen starten und landen kann, ermöglichen es, in Dörfer vorzudringen, denen seit dem Beben noch kaum Hilfe zukam.

Dringende Anfrage des UNHCR

Die Nato hatte zusammen mit dem UNHCR (United Nations High Commissioner for Refugees – UN-Flüchtlingskommissariat) umgehend eine Luftbrücke eingerichtet. Anfang November rief das UN-Flüchtlingskommissariat zu verstärkter dringender Mithilfe auf: Benötigt würden weitere Hubschrauber. Das Luxemburger Außenministerium unter Kooperationsminister

Jean-Louis Schiltz reagierte gewohnt schnell und unbürokratisch. Sofort wurde Kontakt mit der LAR aufgenommen und abgeklärt, ob sie bereit wäre, im Auftrag der „Direction de la coopération“ vor Ort tätig zu werden. Gewohnt, das Unmögliche möglich zu machen, sagte die LAR spontan zu.

Da die LAR über vier Rettungshubschrauber verfügt (wovon einer als Ersatzmaschine dient), und somit die Einsatzbereitschaft in Luxemburg selbst nicht beeinträchtigt wird, wurde nicht gezögert: Ein LAR-Hubschrauber sollte so schnell wie möglich in das Krisengebiet transportiert werden.

Logistische Höchstleistung

Diese Entscheidung zog eine logistische Höchstleistung seitens der LAR nach sich. Zwar ist dies nicht der erste humanitäre Einsatz, an dem sich die LAR beteiligt (Iran, Marokko, Tsunami!), doch dieser Einsatz ist anders: Allein seine Dauer und die Tatsache, dass der Hubschrauber verfrachtet werden musste, setzten eine akribische Planung voraus. Diese wurde in kürzester Zeit mit großem Erfolg gemeistert: Der Hubschrauber wurde einer ausgeweiteten Wartung unterzogen, um eine maximale Einsatzbereitschaft am Einsatzort zu garantieren. Auch ein kleines mobiles Ersatzteillager wurde zusammengestellt. Die Rotorblätter, welche während des Transports des Hubschraubers abgeschraubt werden mussten, wurden in eigens dafür angefertigte Holzkisten verstaut. Gegen in Pakistan auftretende Krankheiten musste sich das Team impfen lassen, zudem wurden Visa organisiert. Da von allen Rettungsmannschaften vor Ort verlangt wird, sich über vier Tage im Ernstfall autark versorgen zu können, wurden für jeden ausreichend viele Lebensmittelrationen und Was-



Ein schwer verletztes Baby wird in eine Klinik geflogen



Der Hubschrauber wird verladen. Innerhalb von elf Flugstunden ist er im Einsatzgebiet



Skeptischer Blick einer jungen Dorfbewohnerin (o.li); Strohhütte als Notunterkunft (o.re)



Dieser Mann (stehend) war einen Monat lang durchs Gebirge gelaufen, um im Tal Hilfe zu holen

ser eingepackt. Am frühen Morgen des 12. November startet der LAR Hubschrauber von der LAR-Basis Findel und fliegt zunächst in das 30 Flugminuten entfernte Ramstein, einer US-Militärbasis in Deutschland. Dort wartet eine große Transportmaschine (eine C-17 Globemaster 11); der Hubschrauber wird in den Frachtraum geladen und binnen elf Flugstunden in die pakistanische Hauptstadt Islamabad verfrachtet. Mit an Bord die LAR-Crew, die in den kommenden Wochen vor Ort das tut, was sie auch in Luxemburg tut: mit Hilfe eines Rettungshubschraubers Menschen in extremer Not zu helfen...

LAR vor Ort

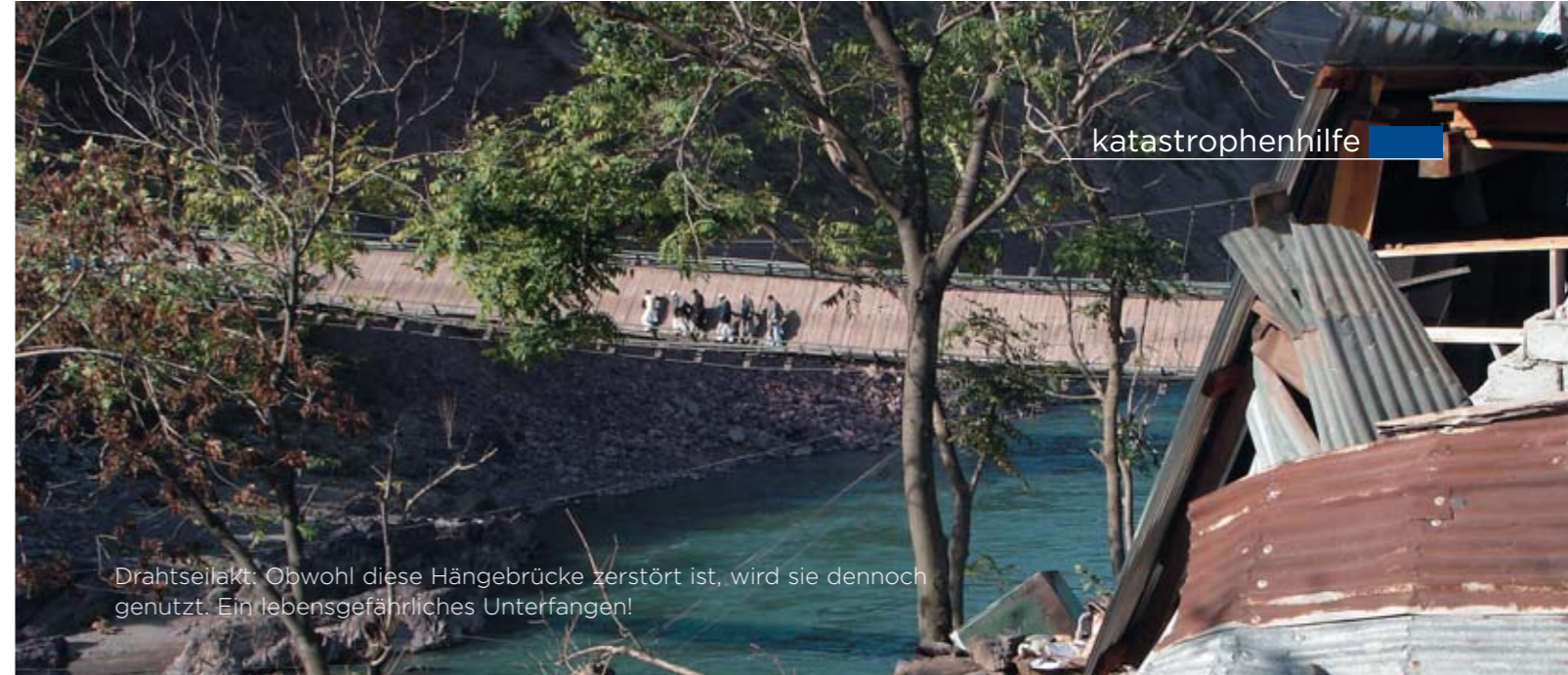
Als das LAR Team am 12. November in Islamabad landet, werden sofort die für den Transport abmontierten Rotorblätter von einem LAR-Hubschraubertechniker wieder montiert. Nahtlos bekommt das Team erste Einsätze zugeteilt. Gemanagt wird die Luftbrücke durch ein Spezialistenteam der Nato, „Auftraggeber“ für die verschiedenen Missionen sind die UN, das Internationale Rote Kreuz und die Welthungerhilfe. Von nun an fliegt der Hubschrauber bis zu 20 Einsätze pro Tag. Neben Patiententransporten werden primär Zelte, Mais, Mehl, Speiseöl und Medikamente in die Dörfer geflogen. Aber auch Spezialisten, die sich ein Bild vom Zustand verschiedener Regionen und Bergdörfer machen, um später gezielt und effektiv Hilfsgüter verteilen zu können. Das Einsatzgebiet des Teams ist die pakistanische Kaschmirregion und liegt im nördlichen Grenzdreieck zu Afghanistan und Indien; diese ist etwa so groß wie die Schweiz.

Das Einsatzgebiet



Dem LAR-Team verlangt dieser Einsatz alles ab. Fliegerisches Können ist gefragt, denn in der Region herrscht reger Flugbetrieb. Extreme Flughöhen in entprechend klirrender Kälte stehen warmer Luft in niederen Regionen entgegen. 40-50 mal pro Tag ist die Crew in aufzugartiger Geschwindigkeit Unterschieden von bis zu 3000 Höhenmetern ausgesetzt. Hochspannungsleitungen sind in den Landkarten nicht eingezeichnet, sie sind extrem gefährlich und müssen scharf im Auge behalten werden. Die Sichtbedingungen sind nicht immer ideal, und die Landeplätze in den Dörfern bergen Gefahren, denn sie sind räumlich oft sehr begrenzt. Auch das Fliegen in den engen Bergtälern und das Landen an unbekanntem Orten sind eine extreme Belastung. Außerdem zieht der Hubschrauber Neugierige an, die für beide Seiten zur Gefahr werden, wenn der Hubschrauber aufsetzt. Dies alles geschieht unter großem Zeitdruck: Um 16.30 Uhr müssen alle Hubschrauber am Boden sein, denn schon innerhalb von 20 Minuten wird es stockdunkel. Um dennoch maximale Sicherheit zu gewährleisten, fliegen deshalb immer zwei Piloten. Übrigens ist es Pflicht, sich während der Missionen auf Notsituationen (zum Beispiel eine Notlandung) einzustellen: Das Team muss grundsätzlich Überlebenspakete, bestehend aus Wasser, Nahrung und Zelten für jedes Crewmitglied mit sich führen.

Auch unter menschlichen Gesichtspunkten ist die Lage ergreifend. Speziell die Schicksale der Kinder, deren Familien teilweise ausgelöscht sind, gehen oft sehr nah. Aber dennoch: Viele Kinder lachen, winken, kommen zum Hubschrauber und wollen unbedingt fotografiert werden.



Drahtseilakt: Obwohl diese Hängebrücke zerstört ist, wird sie dennoch genutzt. Ein lebensgefährliches Unterfangen!



Mitten im Nirgendwo: LAR Pilot Christophe Jeko hält per Satellitentelefon Kontakt zur Basis in Islamabad



Die Wärme dieses Ofens wird kaum der Kälte trotzen



Eltern und Geschwister des Mädchens starben bei dem Erdbeben. Nun kümmern sich die Großeltern um die Kleine



Hilfe in einer trostlosen Situation (rechts)



Der Hubschrauber zieht die Kinder an!



Tradition und Moderne: Von einem grotesk anmutenden, traditionell bemalten Lastwagen werden Hilfsgüter in den LAR Hubschrauber geladen



Ein schwererkrankter Junge wird in ein Krankenhaus im Tal geflogen (links)



Gemeinsam anpacken: Ein Schwerverletzter wird in den Hubschrauber geladen; er muss in eine Klinik geflogen werden



Verteilung der Flugmissionen: Gute Koordination ist Voraussetzung für das Gelingen eines humanitären Einsatzes

„Crewchange“

Aufgrund der großen Belastung wird das LAR-Team nach den ersten zehn Tagen regelmäßig von einer anderen LAR-Crew abgelöst. Aus Luxemburg werden frische Piloten, Techniker und Intensivkrankenpfleger nach Islamabad geflogen. Die neuen Crews erhalten während zwei Tagen eine gründliche Einweisung in das Geschehen vor Ort, um dann die Arbeit nahtlos weiterführen zu können. Denn der Wettlauf mit der Zeit spitzt sich zu: Der Schnee fällt bereits in den höher gelegenen Bergregionen, die Hilfsgüter müssen nun auf Hochtouren verteilt werden. Das Erdbeben hat genug Leid angerichtet, nun muss Schlimmeres vermieden werden!

Dieser Einsatz ist nicht der erste dieser Art für die LAR. Nach dem Erdbeben im iranischen Bam Ende 2003 war die LAR zusammen mit dem Luxemburgischen Roten Kreuz und dessen Hundestaffel eine der ersten Organisationen, die vor Ort akute Katastrophenhilfe leistete. Ebenso wenige Wochen später nach dem Beben in Marokko. Ende 2004 verwüstet der Tsunami weite Küstenstriche in Südostasien. Auch hier war die LAR mit einer medizinischen Mannschaft vor Ort, um zu helfen. Durch die unbürokratische und gezielte Hilfe der Luxemburgischen „Direction de la coopération“ gepaart mit der Flexibilität und dem Know-How der LAR, ist es möglich, derartige Einsätze zu leisten. Gezielt und punktgenau wird dort geholfen, wo Hilfe dringend benötigt wird: in Katastrophengebieten weit weg von Zuhause.

Anstatt Weihnachten im Kreise der Familie zu feiern, wird ein LAR-Team auch an den Feiertagen im Kaschmir unermüdet im Einsatz sein. Die Angehörigen jener LAR-Mitarbeiter werden dafür ihr Opfer bringen müssen, doch tun sie dies im Sinne einer Hilfe, die im Notfall sowohl räumlich als auch zeitlich keine Grenzen kennen darf.



Die Erde bebte um 10 Uhr morgens. Hätte sie dies nachts getan, wären wohl noch mehr Opfer zu beklagen gewesen



Eine Mutter und ihr kleiner Sohn werden mit dem Hubschrauber evakuiert



Ganze Berge sind abgerutscht, viele Bergstraßen sind verschwunden



Blick aus dem Cockpit des LAR-Hubschraubers: unendlich weite Berglandschaft. Tausenden von kleinen Bergdörfern muss per Hubschrauber schnell geholfen werden



In einem Dorf werden Lebensmittel-säcke aus dem Hubschrauber geladen

Monsieur le Directeur,

En raison de plusieurs séjours à l'hôpital, je n'ai pas été en mesure de vous envoyer plus tôt cette lettre à laquelle j'attache beaucoup d'importance.

En effet, je souhaite remercier très chaleureusement tant votre association que vos collègues qui ont participé à mon rapatriement d'Innsbruck le 16 juin 2005 qui s'est effectué dans des conditions extrêmement difficiles vu mon état de santé.

Vos collaborateurs ont été particulièrement efficaces et professionnels pour gérer cette situation, comme indiqué précédemment, difficile.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments très distingués.

René FELLER

Chère LAR

(Suite à une chute le 15 octobre 2005 en Italie, où ma mère fut hospitalisée à Bari) Vu l'état de la malade (« une fracture du bassin et du colon »), on a dû faire intervenir Air Rescue pour la rapatrier.

Une ambulance de Bari est venue chercher ma mère à San Michele di Bari, puis elle a transportée vers l'aéroport de Bari où attendait le Jet d'Air Rescue; l'arrivée était prévue pour 17h30 à Luxembourg, mais vu le brouillard sur Luxembourg, l'avion a atterri à Metz, où une ambulance de Luxembourg Air Rescue l'attendait et elle fut transportée vers le Luxembourg, à la Clinique St. Thérèse.

Le tout s'est déroulé en parfaite harmonie. Un très grand merci à toute l'équipe qui nous tenait en permanence au courant du rapatriement, des communications avec les médecins de l'Hôpital d'Italie, tout cela c'est très bien passé, nous n'avons pas eu à intervenir.

Encore un grand merci à vous de mes parents et des enfants.

Bien à vous, le fils, Domenico NETTY



Auch die Pferde Hermes und Heumaid halfen in Berdorf mit!

Sehr geehrte LAR,

In unserem Dorf wurde zum ersten Mal ein Haugeschfest mit Kanschthandwierker- a Wäimaart organisiert. Von den Organisatoren (Fraen a Mammen Bäertref) wurden wir kurzfristig gebeten teilzunehmen. Da wir als Hobby einen Fahrstall betreiben, haben wir Planwagenrundfahrten angeboten. Da wir dies aber nicht aus kommerziellen Gründen tun und machen wollten, haben wir nach einem geeigneten guten Zweck gesucht. Da wir Ihr Material in unse-

ren beiden Praxen immer schon ausgestellt haben und wir selbst Mitglied sind, fiel uns die Auswahl nicht schwer. Das Wetter, die Pferde und die „Bodencrew“ haben gestern mitgespielt und so wurde es ein Erfolg auf der ganzen Linie. Es wurden 267,- Euro eingenommen, welche wir uns erlaubten, auf 300 Euro zu erhöhen.

In der Hoffnung, dass Sie dieses Geld gut nutzen können verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

Dr. Karin und Jean SCHOOS



Großer Scheck für eine große Summe!

Amiperas-Sektion Wintger: 1000€ für die LAR

Eine freiwillige Sammelaktion im Zuge des 25-jährigen Bestehens der Amiperas-Sektion Wintger erbrachte die stolze Summe von 1000 Euro!

Während einer „Porte ouverte“ im Barteshaus in Hoffelt wurde diese Summe an Gregor Pesch, in Vertretung der Air Rescue, übergeben. Wir wollen uns an dieser Stelle für diese Geste bei den Spendern herzlichst bedanken!

Ihre Spende hilft, Leben zu retten

Rund 8000 Mal hat die LAR bis heute Menschen in Not geholfen. Wenn man in der Lage sein will, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr innerhalb von wenigen Minuten einen Hubschrauberrettungsflug in Luxemburg oder einen internationalen Rückholflug per Ambulanzjet zu organisieren, braucht man dafür engagierte Fachleute und modernste Technik. Bei der Rettung von Menschenleben sind nur allerhöchste Qualitätsstandards zulässig. Qualität

bedeutet Sicherheit; Qualität zu erhalten bedeutet aber auch sehr hohe Kosten! Viele engagierte Menschen erbitten bei persönlichen Anlässen, wie beispielsweise Hochzeit, Geburtstag, Jubiläum oder Trauerfall – von ihren Verwandten und Freunden anstelle von Geschenken und Blumen eine Spende für die LAR und setzen damit ein besonderes Zeichen für Menschlichkeit. Wenn auch Sie zu einer Ereignisspende aufrufen wollen, denken Sie an die LAR!

Sie können auch einfach und bequem **online** spenden unter www.lar.lu

Helfen Sie durch Ihre Spende!

Spendenkonten der
Fondation Luxembourg Air Rescue

- DEXIA: LU84 0020 1167 9560 0000 (BILLULL)
- BCEE: LU64 0019 3300 0930 9000 (BCEELULL)
- CCPL: LU28 1111 2134 2323 0000 (CCPLLULL)



Spenden ab 124
Euro an die
LAR-Stiftung
sind steuerlich
absetzbar.



VIVIUM

ASSURANCES

Tél.: 47 46 45-1

Fax: 47 00 22

VIVIUM
Une marque du groupe P&V

P&V ASSURANCES S.c.r.l.
7-9, Avenue Victor Hugo - B.P. 1722
L-1017 Luxembourg
E-mail: info@vivium.lu

www.vivium.lu

Volle Regale! Volle Auswahl! Volle Freude!



Die großen Bau- u. Gartenmärkte.
Auch in Ihrer Nähe.

HORNBACH

Es gibt immer was zu tun.