

Honnertzwelef 112

DE MAGASINN
VUN DE LËTZBUERGER
POMPJEEËN

SEPTEMBRE 2021/N°3



06

ACTUALITÉS
Présentation du
rapport d'activité 2020

22

LA VIE À LA CASERNE
Du flair pour
retrouver les victimes



30

LA VIE À LA CASERNE
Einsatz-
und umzugsbereit

66

LA RELÈVE EST ASSURÉE
Bau Dir dâin
egegen Airbag

PUBLIÉ PAR

Corps grand-ducal
d'incendie et de secours

CONTACTS

En cas d'urgence : 112

Numéros utiles :

Standard téléphonique :

4977- 11

Service communication :

49771-2046

Département des pompiers

volontaires : 49771-2332

INFS (formation) : 49771-2500

E-mail :

info@cgdis.lu

Contact rédaction :

nathalie.schumann@cgdis.lu

cédric.gantzer@cgdis.lu

communication@cgdis.lu

ADRESSE

3 Boulevard de Kockelscheuer
L-1821 Luxembourg

PRODUIT PAR



CONTACT

mmagency@maisonmoderne.com

© Maison Moderne™

www.maisonmoderne.com

Maison Moderne est utilisée
sous licence par MM Publishing
and Media SA (Luxembourg).

© 2021 CGDIS

Tous droits réservés.

Toute reproduction ou
adaptation, intégrale
ou partielle, est strictement
interdite sans autorisation
écrite du CGDIS.



COVER

Accompagnés de leurs fidèles
compagnons à quatre pattes et
au flair infailible, les membres
du groupe Cynotechnique
agissent pour retrouver des
personnes portées disparues ou
ensevelies sous des décombres.



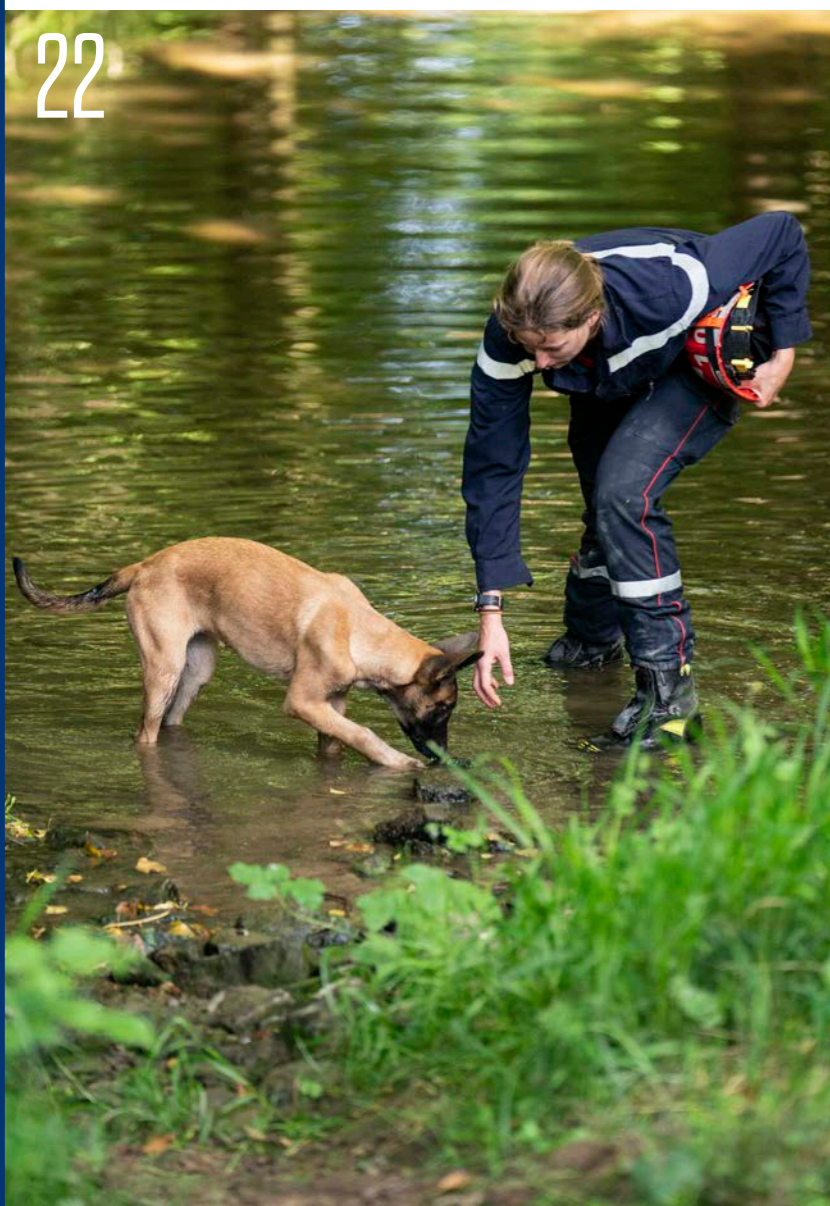
Edito

An der 3. Ausgab vum Honnertzwelef Magasinn leeë mir de Fokus op en Evenement dat eigentlech schonn hätt sollen dëst Joer stattfannen, mee bedéngt duerch d'Pandemie an de September 2022 verluecht huet misse ginn: de World Rescue Challenge, dee vum 6. bis den 11. September zu Lëtzebuerg um CNIS wäert organiséiert ginn. Beim WRC treffe sich Equippen aus der ganzer Welt, fir an de Kategorien „Trauma Challenge“ an „Extrication Challenge“ unzetrieden. An enger Zäit déi virginn ass, müssen si d'Victimmen en charge huelen a versuergen. De WRC 2022 wäert doriwwer eraus och d'Méiglechkeet gi, fir dem grouse Publikum d'Aarbecht vum CGDIS am Allgemengen ze präsentéieren, an dat besonnesch während der 2. Journée nationale de la sécurité civile déi Sonndes den 11. September parallel zu der WRC stattfanne soll. Bis dohinner wäert dann och de CNIS, eise neie nationale Rettungszentrum voll a Betrib si, mat dem neien 112, der Kasär fir d'Stad Lëtzebuerg an och d'Übungsinstallatiounen. An dëser drëtter Nummer fannt Dir e flotten Artikel iwwert de CIS Lëtzebuerg deen och op d'Plänneraktioun déi elo am September usteet, ageet. Mee net nëmmen an der Haaptstad ass de CGDIS am Moment mam Plënnere beschäftegt. Viru Kuerzem konnten d'Fraen a Männer aus dem CIS Réiden hiert neit Gebai iwwerhuelen. Wann ee weess, ënnert wéi enge Konditiounen si déi läscht Joren hu missen iwwert d'Ronne kommen, freet et mech elo ëmsou méi, dat hinnen elo e modernt, funktionell Gebai zur Verfügung steet. Och konnte virun e puer Wochen d'Ëmbauaarbechten an eisem neie Logistikzenter dem „Centre d'appui logistique et technique (CALT)“ esou wäit ofgeschloss gi. Domadder huet de CGDIS elo besser Viraussetzung fir déi verschidden Unitéite mat dem néidege Material ze versuergen, fir dat si hier Missiounen am Déngscht vun de Bierger erfëlle kënnen. Zu gudder Läscht, konnte mir och zu Altwies déi noutwenneg Aarbechten um Trainingsterrain vun eiser Hondstaffel duerchféieren, esou dat si sech do nees op hier schwierig Asätz virbereede kënnen. An dëser Ausgab fannt Dir dann och en Artikel deen Iech dës interessant Spezialunitéit virstellt. Ech wënschen Iech vill Spaass beim Liesen.

Paul Schroeder
Directeur général

Sommaire

22



30

ACTUALITÉS

- 06 Un œil sur le Grand-Duché
- 16 Un œil sur la planète

LA VIE À LA CASERNE

- 22 Du flair pour retrouver les victimes
- 30 Einsatz- und umzugsbereit

SOUS LES PROJECTEURS

- 38 En 2022, le World Rescue Challenge aura lieu au Luxembourg !

REPORTAGE INTERVENTION

- 52 La démarche RETEX, un outil d'amélioration continue

56



60



DANS LES TUYAUX

- 56 Centre d'incendie et de secours Redange
- 60 Die neuen Gerätewagen-Atenschutz (GWARI)

LA RELÈVE EST ASSURÉE

- 66 Bau Dir d'äin eegenen Airbag
- 68 Habillement bei de Jugendpompjeeën
- 70 Sur la toile et les réseaux sociaux

DANS NOS RANGS

- 74 Portrait

Le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) est en pleine croissance. Les projets sont nombreux et l'actualité autour des pompiers au Luxembourg mais également à l'étranger est bouillonnante.

En voici un petit aperçu.



Actualités

Présentation du rapport d'activité 2020

Cédric Gantzer, Direction générale CGDIS

La presse nationale a été conviée, mardi 29 juin, à découvrir au Centre national d'incendie et de secours les chiffres-clés des services de secours pour l'année 2020. Après une introduction globale et la présentation des lieux par madame la présidente du conseil d'administration, Lydie Polfer, le directeur général Paul Schroeder a pris la parole afin de présenter quelques chiffres-clés pour l'année 2020.

Globalement, au niveau des ressources humaines, on constate une légère augmentation et un rajeunissement des effectifs, alors que d'un point de vue opérationnel, les chiffres sont toujours en croissance, malgré l'impact marqué de la pandémie. On relève, entre autres, que la mise en service de deux vecteurs SAMU supplémentaires depuis 2018 a permis de réduire les indisponibilités du service d'aide médicale urgente à moins d'un cas par jour à travers le pays.

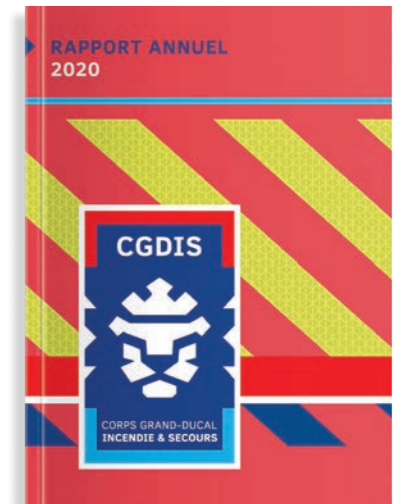
Du point de vue du Central des secours d'urgence – 112, on compte 413.619 appels au total, dont 242.671 étant des appels d'urgence. Seuls 25% de tous les appels ont par ailleurs découlé sur l'une des 59.721 interventions réalisées l'année passée.

L'impact spécifique du Covid a évidemment été abordé par le chef

de corps, avec une baisse de 27% des interventions liées à des accidents de la circulation ou 16% d'interventions techniques en moins. Le nombre d'interventions de secours aux personnes est resté stable partiellement du fait de la prise en charge de nombreux patients dans le cadre de la crise de Covid.

Les interventions marquantes ont également été abordées, avec notamment trois incendies ayant à chaque fois entraîné le décès d'une personne. Ceci a été l'occasion de rappeler la nécessité d'installer des détecteurs de fumée dans les habitations.

Le directeur général a conclu sa présentation en remerciant non seulement les directions, mais également l'intégralité du personnel, qu'il soit volontaire ou professionnel, pour le travail sans relâche fourni



les derniers mois. La mobilisation du personnel au niveau des opérations de secours Covid, mais aussi des centres de vaccination, a en effet eu un impact non négligeable sur la charge de travail du CGDIS.

Le vice-président du conseil d'administration, Alain Becker, a pour sa part souligné l'excellente collaboration entre les communes et l'État pour garantir le bon fonctionnement de l'établissement public qu'est le CGDIS.

Il a ensuite présenté la nouvelle campagne de recrutement du CGDIS pour une soixantaine de pompiers professionnels. Les candidats intéressés auront deux mois pour soumettre leur candidature avant de passer les différents tests de sélection et de débiter leur formation et stages à partir du 1^{er} mars 2022. ✖



→ Le rapport d'activité 2020 est disponible pour téléchargement sur le site 112.lu.





LUXEMBOURG

Une maquette pour le CNIS

Cédric Gantzer, Direction générale CGDIS

Dans le cadre de la mise en service du Centre national d'incendie et de secours, un projet annexe coordonné par la Direction des moyens logistiques attire notre attention dans cette édition du magazine *Honnertzwelef*. Il s'agit d'une maquette représentant l'intégralité du site de 5 hectares à une échelle de 1/160^e, à savoir les bâtiments, mais également la zone d'entraînement. Installée au niveau de l'accueil de l'état-major, elle permet à tout un chacun d'appréhender le site dans sa globalité, mais également d'obtenir des informations en plusieurs langues à l'aide d'un écran tactile et de visualiser différents secteurs grâce à un concept de LED intégrées.

Les outils modernes de découpe laser ou d'impression 3D ne pouvant remplacer le savoir-faire d'un artisan, la maquette réalisée par la société allemande PS Modellbau est une fabrication hybride combinant plusieurs techniques afin d'obtenir un résultat final des plus réalistes. Il est à relever que la maquette de 2 mètres sur 3 est montée sur roulettes

et peut être séparée en deux plateaux distincts afin qu'elle puisse emprunter les ascenseurs du CNIS en cas de déplacement ultérieur nécessaire. Afin de rendre le projet plus réaliste, M. Eric Di Millo, collaborateur de l'INFS, s'est chargé d'acquiescer et d'appliquer l'identité visuelle du CGDIS sur des modèles réduits de véhicules d'intervention à cette échelle très réduite. ✱



Vous pouvez aussi découvrir quelques miniatures du fourgon pompe tonne (HLF) sur le site de la maquette du CNIS.



De Sportstest fir fräiwëlleg Pompjeeën

Jean-Jacques Schroeder, Département des pompiers volontaires, an David Scornaienchi, Institut National de Formation des Secours CGDIS

All Kandidat, dee wëll fräiwëllege Pompjee am CGDIS ginn an all Jugendpompjee, dee säi Wiessel zum operationelle Pompjee mécht, muss de Sportstest fir fräiwëlleg Pompjeeën maachen.

Dësen Test gëtt all Mount vum Institut National de Formation des Secours (INFS) an Zesummenaarbecht mat dem Département pompiers volontaires (DPV) op ënnerschiddleche Plazen am Land organiséiert. Dëse Sportstest ass net mat dem Sportstest fir Berufs-pompjeeën ze verwiesselen an ass trotz allem awer och net ze ënnerschätzen, well och hei komme verschidde Kandidaten un hir Limitten.

Beim Sportstest fir fräiwëlleg Pompjeeën kann een net duerchfalen, mee de Sportscoach vum CGDIS mécht fir all Kandidat eng Evaluatioun, déi un den Service santé au travail (STP), och Médico genannt, geschéckt gëtt an och an déi generell Beurteilung fir d'Aptitude vum Dokter mat erafléisst. Wann also och bei deenen einzelen Epreuvé kee gewësse Wärt oder eng

gewëssen Zäit erreicht muss ginn, esou kriéien d'Sportscoachen an den STP awer schonn een Androck wéi belaaschtbar d'Kandidaten sinn. Vill Kandidaten bereeden sech dofir dann och spezifesch op den Sportstest vir, a probéieren deemno och sou gutt wéi méiglech ofzeschneiden.

Un deene 6 éischte Sportstester vum Joer 2021 (Wasserbëlleg, Klierf, Biekerech, Izeg, Käerjeng a Fiels) hunn insgesamt 237 Kandidaten deelgeholl.

Déi éischt Ennersichung beim STP (examen initial) kann och eréischt dann stattfannen, nodeems de Sportstest gemaach gouf. D'Jugendpompjeeën, déi virun dem Wiessel vun der Jugend bei déi operationell Pompjeeë stinn, kënnen och ab dem Erreeche vum 15. Liewensjoer um

PRAKTESCHEN OFLAF VUM SPORTSTEST

Fir de Sportstest umellen kann een sech beim „Département pompiers volontaires“, entweder iwwer Telefon 49771-2332 oder via Mail volontariat@cgdis.lu.

Datumer vun deenen nächsten Tester fënnt en ënner: <https://112.public.lu/fr/volontariat/Volontariat/testsportvolontaires.html>



Sportstest deelhuefen, fir dann op hirem 16. Gebuetsdag bei déi 'grouss' Pompjeeën iwwerzegoen.

Dëst bitt hinnen esou eng grouss Flexibilitéit fir ënnert deene ville verschidde Plazen an un de villen Datumer wou den Test ugebuede gëtt, erauswielen ze kënnen. Et muss een awer oppassen, well d'Ennersichung (examen initial) fir Jugendpompjeeën, déi nach keng 16 Joer hunn, eréischt fréistens ab dem Alter vu 15 Joer an 9 Méint duerchgefouert ka ginn.

Wann een am Sportstest ugemellt ass, kritt een an der Woch virum Test eng Confirmatioun vum DPV geschéckt. Hei steet och dran wou ee muss hikommen a wat ee muss matbréngen.

Den Dag vum Test selwer ass den DPV present, fir d'Kandidaten ze empfänken, op allgemeng Froen ze äntworten an awer och fir nach emol ze kontrolléieren wéi eng Dokumenter nach gebraucht ginn, fir hiren Dossier d'adhésion ofzeschleissen.

Duerno ginn se vun de CGDIS-Sportscoachen duerch déi eenzel Epreuvé vum Test guidéiert a begleet.

An den éischten Deeg nom Sportstest ginn d'Kandidaten dann telefonesch vum Sekretariat STP kontaktéiert fir e Rendez-Vous fir hir Ennersichung auszemaachen. ✱

Verstärkung für die Höhenrettung

Mirko Bonetti, GIS GRIMP • Aurélien Ternat, CGDIS

Infolge einer bereits abgeschlossenen Rekrutierungsprozedur, plant der „Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux“ (GRIMP) anfangs Juli eine Grundausbildung für 14 Teilnehmer/innen.

Anlass für diese erste Rekrutierung seit der Gründung des CGDIS ist einerseits der Ausfall langjähriger aktiver Mitglieder und andererseits die Anhebung der theoretischen Sollstärke auf nun 35 Mitglieder. Die Aufgabengebiete der 1990 gegründeten Höhenrettung betreffen insbesondere die Rettung aus Höhen und Tiefen, sowie die Rettung aus beengten Räumen.

Des Weiteren stehen die fachkundigen Höhenretter beratend zur Verfügung bei der Vorausplanung von Rettungswegen und -mittel an schwer zugänglichen Industrieanlagen und Bauwerken. Solche Beratungen werden beispielsweise systematisch angefragt während der Bauphase von Brücken oder unterirdischen Stollen,

sowie zur Evakuierung von Verletzten aus Windkraftanlagen, von Seilbahnen oder gar aus Hochregallagern.

Als Grundvoraussetzung zur Rekrutierung wurde den Kandidaten neben allgemeiner Fitness und medizinischer Eignung der Kategorie A und ARI (Atemschutzgerät), auch bereits die Tätigkeit als „Chef de binôme“ im Rettungsdienst (SAP) und im Feuerwehrwesen (INCSA) abverlangt.

31 Kandidaten, die alle Voraussetzungen erfüllten, stellten sich anlässlich einem Selektionstag einem Auswahlverfahren nach dessen Abschluss nur 14 Teilnehmer bestimmt werden konnten.

Damit eine möglichst objektive Beschlussfindung unter diesen durchaus geeigneten Kandidaten

stattfinden konnte, wurden sieben verschiedene Aufgabenstellungen abgefragt und bewertet. Die Bewertungskriterien bezogen sich auf die körperliche Fitness, Durchhaltevermögen bei körperlichem Stress, Sinn für Sicherheit, Teamgeist, und Motivationsangaben.

Der Auf- und Überstieg eines 35 Meter hohen Baukranes, gefolgt von einem Abseilmanöver an der Spitze dessen 55 Meter langen Auslegers, erfüllte zudem die Rolle eines Eigentests hinsichtlich des Wohlbefindens in luftiger Höhe.

Unter den 14 Kandidaten, die sich für den Einstieg in die Grundausbildung bewerben konnten, befinden sich ein freiwilliger Feuerwehrmann, 12 hauptberufliche Feuerwehrmänner, sowie eine hauptberufliche Feuerwehrfrau. Die Anwärter zum Höhenretter gehen aus 7 verschiedenen Rettungszentrum (CIS) -Standorten hervor, denen sie im regulären Feuerwehrdienst zugeteilt sind.

Die Themen der 14-tägigen Grundausbildung befassen Seil- und Materialkunde, Knotenkunde, Anschlagmethoden, Physik der Stürze, Annäherung an Patienten mit suizidalen Absichten, sowie diverse Grundvarianten zum Befördern von Patienten mittels Seiltechnik.

Wohlwissend, dass jeder Einsatz an unterschiedliche Gegebenheiten gekoppelt ist, fokussiert sich die Höhenrettung einerseits an standardisierte Arbeitsabläufe mit vorgegebenen Gerätschaften, welche im Einsatz schnelles Handeln nach kurzer Absprache ermöglichen, und fördert andererseits in ihrer Schulung die Fähigkeit zum spontanen Improvisieren. Oberstes Gebot ist und bleibt die Sicherheit für Patient und Retter. ✖

Die Aufgabengebiete der 1990 gegründeten Höhenrettung betreffen insbesondere die Rettung aus Höhen und Tiefen, sowie die Rettung aus beengten Räumen.



LUXEMBOURG

Nouvelle campagne de recrutement de pompiers professionnels

CGDIS • SKIN

Le 29 juin 2021, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) a présenté sa nouvelle campagne de recrutement de pompiers professionnels, qui s'est déroulée du 1^{er} juillet au 30 août 2021.

La campagne met en avant les différents profils recherchés par le CGDIS pour le métier de pompier professionnel avec un slogan principal: « DO FIR GEMAACH ». Ce slogan peut être interprété de deux façons. La première en tant qu'affirmation et la seconde sous forme de questionnement. La campagne vise en effet à mettre en avant les réalités du métier, mais également l'encadrement

proposé par l'Institut national de formation des secours aux candidats. Ceci afin de montrer que la carrière de pompier professionnel est accessible aux personnes désireuses de s'engager afin d'aider d'autres personnes et prêtes à suivre une formation de deux ans parsemée de stages dans les domaines du secours à la personne et de l'incendie-sauvetage. Un prochain recrutement est prévu en 2022. ✖



→ Plus d'informations sur le recrutement pour les pompiers professionnels sont disponibles sur le site 112.lu.



Die Ausbildung der Flughafenfeuerwehr

Marc Bonert, CIS Findel CGDIS

Ein Flugzeug im Landeanflug meldet dem Kontrollturm einen Defekt. Der Bordcomputer zeigt den Piloten an, dass ein ausgefahrenes Fahrwerk nicht mit Sicherheit verriegelt wurde. Ein Umstand, den die Crew nicht überprüfen kann und ein hohes Gefahrenpotential für die Landung darstellt. Der Kontrollturm des Flughafens alarmiert die Zentrale der ansässigen Feuerwehr. So, oder ähnlich, beginnen eine Vielzahl von Einsätzen wie sie nicht auf jeder Wache zum Alltag gehören und auf welche die Feuerwehr vorbereitet sein muss.



Im April 2021 begann im Rettungszentrum (CIS) Aéroport die flughafen-spezifische Ausbildung von 6 Feuerwehrleuten die durch die „mobilité interne“ des CGDIS rekrutiert wurden. Passend zu den vom *Institut National de Formation des Secours* (INFS) genutzten Schulungsbezeichnungen wurde sie intern *Formation Incendie-Sauvetage Aéroportuaire*, kurz FIS Aéro, genannt.

In der Vergangenheit wurden neue Flughafenfeuerwehrleute auf ihren jeweiligen Mannschaften durch *on-the-job training* ausgebildet. Es gab jedoch keine genauen Angaben über Ausbildungsinhalte. Zusätzlich bekamen die Auszubildenden in den ersten Jahren eine 2-wöchige Schulung an einer französischen Flughafenfeuerweherschule, dem

Centre français de formation des pompiers d'aéroport, C2FPA abgekürzt, wo in jeweils einer Woche Theorie und einer Woche Praxis die nötigsten Handgriffe und Techniken vermittelt wurden. Dazu kamen einige technische Kurse durch die *Administration de la navigation aérienne* und den Flughafenbetreiber Lux-Airport. Es dauerte lange bis die neuen Kameraden vertraut mit Flughafen-gelände, Flugzeugen und den anderen wichtigen Flughafenabteilungen waren.

Heute sieht die Einführung in die Arbeit am Flughafen anders aus. Während 2 Monaten werden sowohl theoretische Grundlagen vermittelt, sowie Besichtigungen von Gebäuden und Fluggesellschaften durchgeführt. Dazu kommen praktische Übungen draußen und Planspiele. Besonders auf Flugzeugkunde, Einsatztaktik und auf den richtigen Umgang mit den eigenen Fahrzeugen wird großen Wert gelegt. Alle Kurse werden mit einem Test abgeschlossen, welche die Teilnehmer mit 80% der möglichen Punkte bestehen müssen. Ein spezielles Highlight ist das erstmalige Üben im Luxair CEET (*Cabin Emergency Evacuation Trainer*), einem Boeing 737 Simulator, wo sowohl unter Atemschutz und Nullsicht trainiert wird, wie auch Evakuierungsübungen durchgeführt werden. Genaue Erklärungen der Luxair-Ausbilder gaben den Teilnehmern ein besseres



Verständnis über Evakuierungsprozeduren mit auf den Weg, welche ihnen bei möglichen Einsätzen von Nutzen sein werden. Zu diesem Zweck werden die Feuerwehrleute ebenfalls in die Rolle der Passagiere versetzt und selbst durch das Kabinenpersonal über die Notrutsche evakuiert.

Trotz der CIS internen Ausbildung wird die Zusammenarbeit mit der französischen Schule C2FPA aufrecht gehalten. Eine Woche Praxis auf deren Übungsgelände ist unersetzbar.

BOING 737 SIMULATOR.

Ein spezielles Highlight ist das erstmalige Üben im Luxair CEET (*Cabin Emergency Evacuation Trainer*), einem Boeing 737 Simulator, wo sowohl unter Atemschutz und Nullsicht trainiert wird, wie auch Evakuierungsübungen durchgeführt werden.

Sowohl Außen- wie auch Innenangriffe können mit Hilfe von gasbefeuchteten Simulatoren und ausgemusterten Flugzeugen trainiert werden.

Zur Schulung gehören auch die Kurse und das Bestehen vom Flughafenführerschein in 2 verschiedenen Stufen. Besonders die zweite Stufe, mit welcher man die Berechtigung zum Fahren auf Start- und Landebahn erlangt, erfordert ein gewisses Training und Üben der englischen Phraseologie, wie sie in der Luftfahrt vorgeschrieben ist. Abgerundet wird die Schulung durch eine Einführung in die Flugzeugbergung und mit Praktikumswochen auf ihren zugeteilten Mannschaften. In dieser Zeit werden die neuen Flughafenfeuerwehrleute im CIS Aéroport normal eingesetzt, werden jedoch nicht zum Erfüllen des *Potential opérationnel journalier* (POJ) mitgerechnet.

Nach 2 Monaten beginnen die neuen Mitglieder nun ihren regulären Dienst im Schichtbetrieb.

Ende Mai ging nun die erste Session des FIS Aéro zu Ende und dies zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten.

Wer dabei glaubt, dass die neuen Flughafenfeuerwehrleute mit dem Abschluss der Ausbildung von weiteren Tests verschont bleiben, der irrt. Neben der vom CGDIS vorgeschriebenen *Formation Continue* gehören im CIS Aéroport zusätzliche *Maintien des acquis* Kurse dazu, die, wie es internationalen Vorschriften entspricht, mit Proficiency checks abgeschlossen werden müssen. Das Abhalten solcher Tests wird in Audits von einer Aufsichtsbehörde sowie vom Flughafenbetreiber kontrolliert. ✦





LUXEMBOURG



Changement au niveau du comité directeur

Frederic Schwarz, CGDIS

Un changement au niveau du comité directeur du CGDIS a récemment été avalisé par le conseil d'administration suite à l'annonce de la démission du directeur médical et de la santé, le médecin-colonel Pascal Stammel, qui quittera ses fonctions le 1^{er} octobre prochain.

En attendant la nomination d'un successeur, la fonction de directeur ad interim de la DMS sera assurée par le colonel Steve Mack. Le CGDIS remercie chaleureusement Pascal Stammel

pour son engagement sans faille depuis la création du Corps grand-ducal d'incendie et de secours tout en lui souhaitant un franc succès dans ses futures fonctions. ✨



TURKEY, ITALY, ALBANIA,
NORTH MACEDONIA AND GREECE

Forest fires in the south of Europe

Getty images

As Luxembourg is still struggling with bad weather and a lot of rain, the south of Europe has to fight against severe forest fires. In order to cope with the situations 5 member and participating states of the EU have already activated the Union Civil Protection Mechanism to request planes and ground forest fire fighting modules. Turkey, Italy, Albania, North Macedonia and Greece have so far requested assistance to get the escalating situations under control. Unfortunately, weather forecasts do not have good news. There is no rain foreseen at least until the 15 of August and temperatures remain on a high level. In addition, other southern countries like France, Portugal or Spain are prepared for another intensive forest fire season. It remains to be seen how the situation will develop in the coming weeks.



CHINA

Iwwerschwemmungen a China

Keystone

Déi chineesesch Stad Zhengzhou an der Provënz Henan huet no schwéieren Onwiederer op mannt 300 Affer ze bekloen. Des Weidere sinn Ufank August nach ëmmer eng 50 Leit als vermësst gemellt. Den 20. Juli ass et zu schwéieren Iwwerschwemmung an der zentral-chineescher Metropol komm an der iwwer 8 Milliounen Leit wunnen. De Groussdeel vun den Affer goufen an Déifgaragen an am Metro vun de Waassermassen iwwerrascht sou dass si keng Chance méi haten sech a Sécherheet ze bréngen. De Buergermeeschter vun der Stad, den Hou Jong rechent mat engem Schued vu ronn 7 Milliarden Euro.



DEUTSCHLAND

Unsichtbare Gefahr

Feuerwehr Bergisch Gladbach

Nach tagelangen Regenfällen können Feld- und Waldwege überspült sein, eine Gefahr welche man auf den ersten Blick nicht sieht. Diese Erfahrung mussten auch eine Reiterin und ihr Pferd in Herkenrath in der Nähe von Köln machen. Während eines Ausrittes stürzten Reiter und Pferd in ein Loch als der Feldweg einbrach. Die Reiterin konnte sich glücklicherweise selbst herausziehen, ihr Pferd schaffte es jedoch nicht aus eigener Kraft aus dem 2 Meter tiefen Loch. Die Feuerwehr Bergisch Gladbach wurde alarmiert, welche unter anderem mit einem ausgeliehenen Bagger versuchten die Erde um das Loch herum vorsichtig abzutragen. Nach etwa einer Stunde konnte der vierbeinige Patient aus seiner misslichen Lage gerettet werden. Sowohl Pferd als auch Reiter kamen mit einem Schrecken davon.

USA

The California Dixie Fire

CGDIS - AP Photo/Noah Berger

On July 14, the so-called Dixie wildfire erupted in the rugged Sierra Nevada mountains northeast of San Francisco. Since then, the nearly 230,670 hectares have been engulfed by the blaze, displacing roughly 28,700 people and destroying 1200 homes and structures. As of August, more than 6500 firefighters participate in the ongoing attacks against the wildfire which now ranks as the second-largest California wildfire on record - surpassed only by the million-acre-plus August Complex Fire of 2020.



INTERNATIONAL HËLLEF

UCPM

CGDIS

An de leschte Méint huet Lëtzebuerg op eng Réi Demanden déi iwwert den Union Civil Protection Mechanism erankomm si geäntwert. Iwwer den UCPM kënnen Länner an Nout Hëllef ufroen, entweder a Form vu Rettungsequippen oder och sougenannt in-kind assistance, dat heescht materiell Ënnerstützung. De CGDIS ass hei verantwortlech fir de Lien tëschent de lëtzebuergeschen Acteuren ze maachen an dem European Emergency Coordination Center (ERCC), well de CSU 112 de Kontaktpunkt vum ERCC zu Lëtzebuerg ass. Des Weidere kann de CGDIS beim administrativen Deel ënnerstützen, wann zum Beispill en Subside fir den Transport bei der europäescher Kommissioun ugefrot gëtt. An natierlech kann de CGDIS och bei der Logistik an dem Transport Ënnerstützung leeschten, vue dass zemoos DML an dem Beräich eng grousse Erfahrung an Expertise huet. An der folgender Iwwersicht fannt dir déi verschidden Hëllefssaktiounen déi Lëtzebuerg an de leschte Méint geleescht huet respektiv déi Missiounen déi nach am Gaange sinn.

Tunisia:

7 ventilators
→ mission accomplished

Cape Verde:

56.000 vaccines
→ ongoing mission

Burkina Faso:

50 solar-powered refrigerators for vaccines
→ ongoing mission

Sudan:

6 refrigerators for vaccines
→ ongoing mission

Lithuania:

600 camp beds
→ ongoing mission

Haiti

emergency.lu
→ ongoing mission

India:

58 ventilators
→ mission accomplished



DEUTSCHLAND

Explosion in Leverkusen

CGDIS - alliance/dpa

Am 27 Juli ereignete sich eine Explosion im Tanklager der Sondermüllverbrennungsanlage eines Chemieparks in Leverkusen, in der Produktionsrückstände der dort ansässigen Firmen gesammelt und entsorgt werden. Bei dem Unglück wurden zudem 31 Menschen verletzt, einer davon schwer. 5 weitere Personen überlebten die Explosion nicht. Laut Werksleitung ereignete sich die Explosion da drei Tanks mit organischen Lösungsmitteln in Brand gerieten.

1,300

Following requests from Greece, North Macedonia, Albania, Italy and Turkey, the European Union has mobilized 1,300 rescuers.

Les pompiers en action contre les inondations

Cédric Gantzer, Direction générale CGDIS

Les pluies diluviennes qui se sont abattues sur le Luxembourg dans la nuit du 14 au 15 juillet 2021 ayant provoqué de fortes inondations et causé des dégâts importants à travers le pays, ce sont pas moins de 1.500 interventions qui ont été assurées par les pompiers volontaires et professionnels du CGDIS dans les heures et jours qui ont suivi.

De nombreuses opérations de sauvetage ont également été assurées et, au total, 560 personnes ont été évacuées de leurs habitations.

Les prémices

Le Centre de gestion des opérations (CGO), qui a été préventivement activé dans la journée du 14 juillet, était en contact permanent avec diverses autorités, dont l'Administration de la gestion de l'eau et Meteolux, afin de monitorer l'évolution des prévisions et de la situation sur le terrain. Des messages de prévention ont régulièrement été transmis vers le terrain et une salle de débordement ouverte afin

d'absorber un flux massif de 8.400 appels reçus en 24 heures au CSU 112.

La mobilisation

La mobilisation au niveau des pompiers du CGDIS a été tout à fait exceptionnelle et a sans aucun doute permis de contribuer à ce que le bilan final ne fasse état d'aucune personne blessée. Cette mobilisation est d'autant plus exceptionnelle quand on considère que des pompiers personnellement touchés sont restés avec leurs équipes sur le terrain ou que certains centres d'incendie et de secours également touchés (notamment Kopstal, Larochette et Mompach)

ont réussi à rester opérationnels tout au long des événements. Outre les interventions réalisées dans leurs secteurs propres, de nombreux CIS ont prêté main-forte dans les régions plus impactées.

Le groupe de sauvetage aquatique (GSAQ) a été très fortement sollicité et ses membres volontaires ont réalisé plus de 60 missions dans les premières heures de la catastrophe. Six membres du groupe ont par ailleurs été dépêchés durant 18 heures dans la région de Liège, où une cinquantaine de sauvetages ont eu lieu dans des conditions dantesques. Au total, les femmes et hommes du groupe ont pris des centaines de personnes en charge dans le cadre d'évacuations et réalisé plusieurs sauvetages décisifs. Le Groupe d'appui technologique opérationnel (GATO) a pour sa part réalisé 28 missions de reconnaissance au moyen de drones pour soutenir le commandement sur le terrain. Le Centre de soutien logistique a,



Le Centre de gestion des opérations (CGO) en mode « appui » durant les premières heures des inondations, le 14 juillet.

comme souvent, réussi à assurer des tâches titanesques, que ce soit au niveau du ravitaillement, de la mise à disposition de matériel ou autres. Le GIS NRBC a assuré plusieurs levées de doute et encadré l'extraction de produits suspects charriés par les flots. Au total, 8 des 10 groupes d'intervention spécialisés ont été actifs durant cette crise.

À tout ceci s'ajoute le fait que l'intégralité des pompiers du pays est parvenue à assurer en parallèle et à tout moment toutes les autres interventions courantes.

La vallée de la Sûre

Plusieurs localités, comme Bettembourg, Bettendorf, Bissen, Hesperange, Larochette, Luxembourgville ou Vianden, ont été fortement touchées. C'est cependant dans l'est du pays, au niveau des communes de Rosport et d'Echternach, que le dispositif de secours a été le plus important. Un chef de compagnie de garde dépêché sur place en fin de journée, mercredi, a pu y coordonner les opérations, mais également maintenir un lien avec les bourgmestres des communes menacées. Ceci a permis la mise en place de

plusieurs centres d'accueil pour la population, qui a régulièrement été tenue informée par voie de SMS, réseaux sociaux ou porte-à-porte.

Les prévisions ayant été confirmées par la crue historique ayant frappé ces deux communes, le poste de commandement avancé installé au CIS Echternach est resté actif plusieurs jours afin, dans un premier temps, de coordonner l'évacuation des personnes dans les zones inondées, puis de garantir le pompage des caves au fur et à mesure du retrait de l'eau de la ville.

Les équipes du CIS Echternach et du CIS Rosport mobilisées de manière exemplaire durant plusieurs jours ont été soutenues par des renforts venus non seulement des alentours, mais également des quatre zones de secours du pays.

La coopération transfrontalière

Deux pays voisins du Luxembourg ont également été frappés de plein fouet par les inondations et, dans un esprit de coopération transfrontalière, le CGDIS a été en mesure de répondre aux sollicitations des autorités belges et allemandes afin d'apporter son aide dans les régions concernées.

CHIFFRES-CLÉS :

- ▶ 1.500 interventions coordonnées en 24 heures
- ▶ 27 personnes sauvées d'une situation dangereuse au Luxembourg
- ▶ 560 personnes évacuées
- ▶ Le CGO est resté activé 69 heures d'affilée
- ▶ La salle de débordement est restée ouverte 45 heures
- ▶ 8.400 appels ont été traités par le CSU 112 en 24 heures. 4 fois plus que la normale
- ▶ 6 pompiers en action en Belgique
- ▶ 70 pompiers, infirmiers et ambulanciers partis en renfort en Allemagne

Outre les missions de sauvetage réalisées par le Groupe de sauvetage aquatique dans la région de Liège, le Luxembourg a donné une réponse favorable à la demande des autorités allemandes d'envoyer des renforts de « secours à personne » dans la vallée de l'Ahr, très fortement touchée par les intempéries.

Le 16 juillet, 10 ambulances du CGDIS et de la Croix-Rouge luxembourgeoise, avec leurs équipes respectives, ont pris le départ et ont été sollicitées dès leur arrivée pour des missions de prise en charge de patients devant être déplacés depuis des hôpitaux ou centres de soins partiellement détruits. Sous le commandement d'un officier, soutenu par un expert de l'Humanitarian Intervention Team, le peloton s'est également vu confier des missions de reconnaissance et de prise en charge primaire de patients. Les équipes de relève qui ont suivi continuent à remplir les missions qui leur sont confiées par le commandement des opérations sur place.

En date du 21 juillet, trois équipes s'étaient déjà relayées pour fournir une assistance continue dans le secours à personne. ✪

Auslandsmissioun während den Iwwerschwemmungen – Daitschland, Ahrweiler

Ben Baus, Direction de la Stratégie Opérationnelle CGDIS

No heftigem Reen gouf d'Regioun ëm Ahrweiler an Däitschland besonneg heftig vun Iwwerschwemmungen getraff. An enger grenziwwerschreitender Ënnerstützungsmissioun, waren Equipe vum CGDIS sowei vun der Croix Rouge mat Memberen bei der Evakuatioun an Betreiwung vun Patienten an der Ëmgéigend vun Ahrweiler bedeelegt. An engem kurzen Interview gëtt eis den Lieutenant Ben Baus en Abléck an dës Missioun.

Wéi hutt dir iech fir d'Missioun zu Ahrweiler organiséiert?

Géint 14 Auer krut ech vum CGO een Uruff a si gefrot ginn op ech disponibel wier fir des Missioun zu Ahrweiler ze iwwerhuelen. Vill Zäit sech ze preparéieren ass eis net bliwwen. Ech si schnell Heem gefuer, hunn meng Saachen zesumme gepaakt a fir 16 Auer hat ech zesumme mam Andrea Nicoletti, deen zesumme mat mir als Verrieder vum GIS HIT fir d'Missioun virgesi war, Rendezvous am CGO wou mir weider Detailer gewuer gi sinn.

Den Depart war dunn fir 19 Auer op der Aire de Waasserbëlleg virgesinn, wou mir déi 8 RTW vum CGDIS an déi zwee Ween vun der Croix Rouge mat hirem Equipage getraff hunn.

Wat waren är Missiounen sur place?

Wou mir géint 22 Auer um Point de Transit zu Bonn bei der Firma Haribo ukomm sinn, krute mir direkt d'Missioun bei enger Evakuatioun vun engem Spidol zu Ahrweiler, wat zanter den Iwwerschwemmunge kee Waasser a kee Stroum hat, ze hëllefen.

Während ech mat eiser Equipe op der Plaz war, huet den Andrea sech em eist Quartéier um Nürburgring gekëmmert. Um 4 Auer Moies war dee leschte RTW rëm dobannen an um 8 Auer si mir dunn an eng Sportshal geruff ginn, wou Leit aus engem Fleegeheim, wat komplett zerstéiert gouf, relogéiert waren. Mir hunn hei 27 Leit a verschidde Fleegeheemer an der Ëmgéigend bruecht. Déi nächst Deeg si mir vereenzelt mat eisen RTW an Dierfer gefuer déi bis dohi wéineg bis guer net erkund waren, fir do en Dispositif de secours ze stellen.

Wat huet dech am meeschte bei dëser Missioun markéiert?

Sécherlech war et d'Evakuatioun vun de fleegebedierfte Leit, déi mech am meeschte markéiert huet. Während eis Equipe d'Personen en charge geholl huet, a fir mech un sech d'Aarbecht vun der Organisatioun gemaach war, hunn ech schonn e Moment misse mat den Tréine kämpfen. Hei well ech awer och nach eng Kéier vun der Geleeënheet profitéiere fir net nëmmen déi exemplaresch Zesummenaarbecht tëscht dem CGDIS an der Croix Rouge ervir ze hiewe mee och nach fir der ganzer Equipe fir déi diszipliniert a professionell Aarbecht e grouse Merci ze soen a mäin déifste Respekt auszudrécken. ✪



Auslandsmissioun während den Iwwerschwemmungen – Belsch, Léck

Marc Schroeder, GIS sauvetage aquatique CGDIS

Op Demande vun de belschen Autoritéiten gouf den GIS sauvetage aquatique während den heftigen Iwwerschwemmungen an der Groussregioun am Juli, an d'Regioun ëm Léck deploiiert fir do ënner schwierere Konditiounen Persounen an och Déieren ze evakuéieren. An engem kurzen Interview gëtt eis den Marc Schroeder, Chef de groupe adjoint vun dem GIS sauvetage aquatique, en Abléck an dës Missioun.

Wéi hutt dir iech fir d'Missioun zu Léck organiséiert?

Am Ufank si mir vun enger kuerzer spezifischer Missioun ausgaangen. D'Bewunner vun engem Haus ze evakuéieren. Ech hunn zesumme mam Chef GIS an deene Leit déi matgefuer sinn, nient dem perséinlechen Material nach folgend Saache missten organiséieren:

- ▶ eng Stréck eraussichen, déi och an der Belsch fräi war,
- ▶ 3 Déngschtween, an dat esou, dass datt mir am Grand-Duché operationell bliwwen sinn
- ▶ zwee Booter op Remorquen, 1 x Dépoll, (Merci) 1 x GSAQ
- ▶ zousätzlech Tankkaarten,
- ▶ Ravi
- ▶ Renita-Euro-Talkgrupp

Wou mir genee an den Asaz kéimen war net bekannt: just d'Lecker Géigend.

Wat waren är Missiounen sur place?

Op der Plaz huet sech erausgestallt, dass et a Wierklechkeet eng gréisser Missioun war. Ganz Staatdeeler, Brécken an Plazen wou Persounen vum Waasser encercléiert an a Gefor waren. Eis Missiounen hunn doranner bestanen d'Leit mat dem Boot aus deene précairen Situatiounen, ze evakuéieren. Strossen wou mir trotz gudder Motoriséierung mam Boot knapps géint Stréimung ukomm sinn a wou alles Méigelches matgeschwommen ass, vu Beem bis zu Autoen. Mir sinn mat eise belsche Kollegen

op déi jeeweileg Plaze gefuer an hunn d'Missiounen zum Deel mat engem belsche Kolleg gemaach. Et waren Missiounen, wou d'Kollegen vu Léck, zu deem Moment, weder d'Material, nach déi néideg Leit haten. Et waren alles zimlech usprochsvoll Aufgaben, déi eng héich Konzentratioun, ee géigesäitegt Vertrauen, Formatioun an Kënnen erfuerdert hunn.

Wat huet iech am meeschten bei dëser Missioun markéiert?

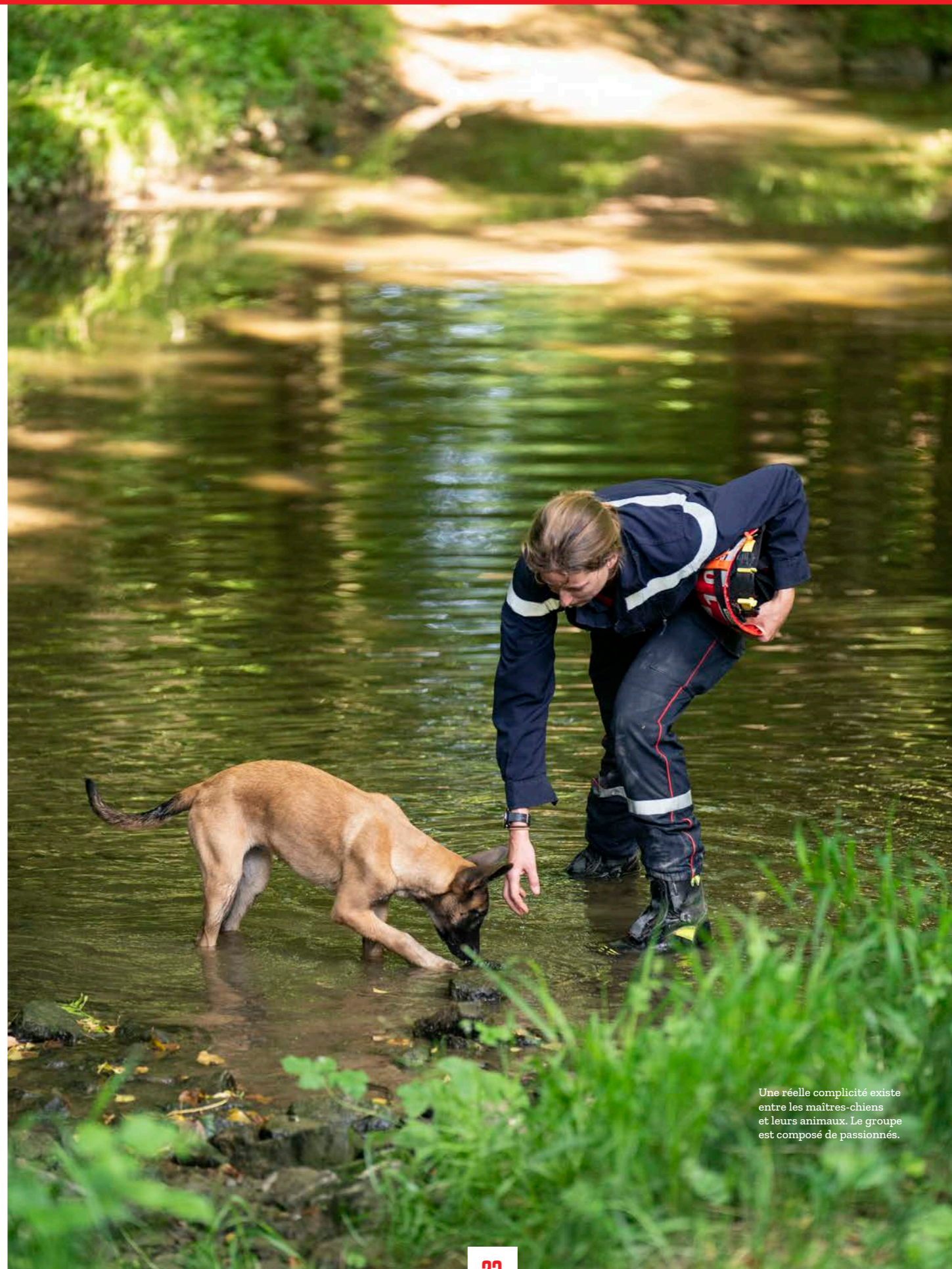
Nieft der Gefor fir d'Asazkräften an all deem Misär deen esou eng Situatioun fir d'Affer mat sech bréngt an dat engem natierlech noheet, war et déi Selbstverständlechkeet mat där mir iwwert Grenzen ewech mat eise Noperen zesummeschaffe konnten. No der Missioun zu Léck si mir Heem komm an och hei war et déi Selbstverständlechkeet, mat där d'Pompjeeën aus dem ganze Land, no engem normalen Aarbechtsdag, nach iwwer 20 Stonnen Hand an Hand geschafft hunn an am Asaz waren fir der Populatioun ze hëllefen, dëst ouni ze meckeren, mee mat grousem Engagement. ✪

Depuis 25 ans, le Groupe cynotechnique du CGDIS intervient dans des conditions parfois extrêmes pour retrouver des personnes ensevelies ou égarées. Une mission que ces passionnés de chiens remplissent avec leurs fidèles compagnons.



Du flair pour retrouver les victimes

TEXTE : Sophie Dubois PHOTOS : Anthony Dehez (Maison Moderne)



Une réelle complicité existe entre les maîtres-chiens et leurs animaux. Le groupe est composé de passionnés.



Grâce à leur flair, les malinois sont particulièrement efficaces pour retrouver les victimes, quelles que soient les conditions.

C'est au milieu des années 90 que le Groupe cynotechnique du CGDIS, le plus ancien du pays, voit le jour. « Le groupe a été créé à la suite d'un tremblement de terre s'étant déroulé à l'étranger. Un ancien pompier professionnel et moi-même disposions chacun d'un chien, et nous avons eu l'idée de créer ce groupe de recherche et de sauvetage. Nous sommes partis de zéro », explique Serge Garidel, chef de groupe.

Ce dernier a rejoint en 1986 la protection civile et se trouve depuis 24 ans à la tête du Groupe cynotechnique. « Je suis né dans une famille de chasseurs et, même si je ne chasse pas, je suis depuis toujours amoureux des chiens. J'ai reçu mon premier chien à l'âge de six ans. J'ai la chance de pouvoir vivre de ma passion et suis l'un des plus anciens maîtres-chiens du Luxembourg », se réjouit le maître de Léo et Iarca.

«
Aucune
machine
ne peut
remplacer
leur flair.
»

»

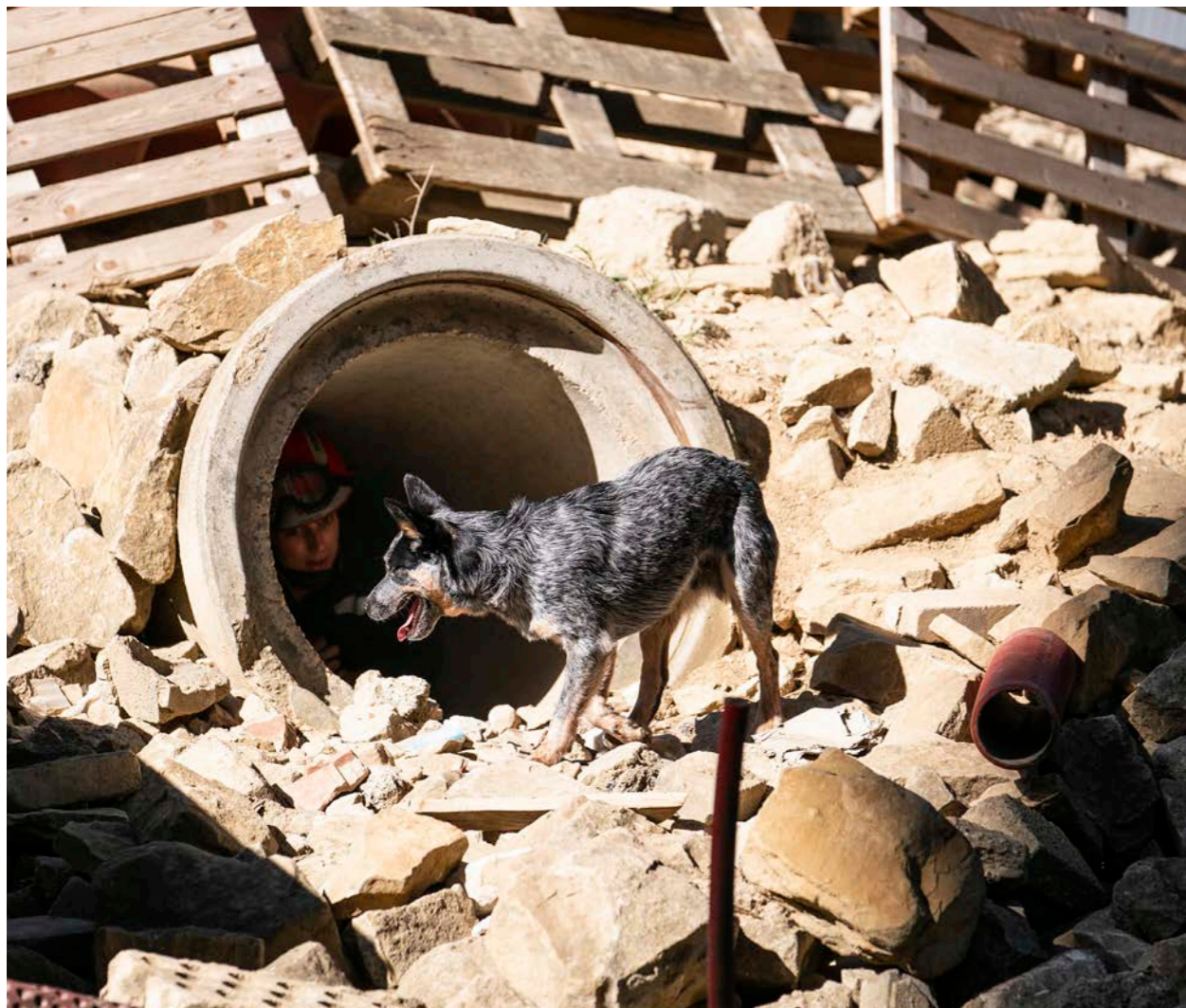
Désormais, le groupe réunit une trentaine de passionnés et 27 chiens, des malinois dans la plupart des cas. « Aucune machine ne peut remplacer leur flair. C'est pourquoi nous mettons nos animaux à disposition des équipes de recherche et du Corps grand-ducal. » Outre les maîtres-chiens, le groupe est aussi composé d'équipiers qui les assistent. Chaque membre du groupe peut également jouer le rôle de victime (le plastron) lors des exercices. Un rôle important.

S'entraîner dans des conditions réelles

Le chef de groupe a pour principales missions de former et transmettre son savoir-faire aux membres de son équipe pour les rendre autonomes lors d'interventions. Il est également en charge de diriger et surveiller les entraînements des maîtres-chiens et de leurs ►



Plusieurs fois par semaine, le Groupe cynotechnique s'entraîne sur son terrain de décombres situé à Altwies.



Lors de ces entraînements, le plastron prend place dans l'une des caches. Le chien doit alors le retrouver.

compagnons à quatre pattes, se déroulant notamment sur le terrain de décombres à Altwies. « Nous nous entraînons ici environ trois fois par semaine, durant 3-4 heures selon l'objectif du jour, et ce dans des conditions climatiques parfois désastreuses. »

Aujourd'hui, le but de l'entraînement est de tester la motivation des jeunes chiens. Si le terrain peut ressembler aux yeux de certains à une immense déchetterie, pour son créateur, Serge Garidel, il s'agit au contraire d'un amas particulièrement bien organisé. « Les objets entreposés ne sont pas là par hasard. Certains sont remplis de nourriture pour chien, de parfums et d'huiles pour recréer les mêmes odeurs que dans une maison,

par exemple. Il existe très peu de terrains de ce genre au Luxembourg et dans les alentours. »

Le but de ces exercices, où toutes les hypothèses sont exploitées, est de se préparer dans les conditions proches de la réalité aux interventions et tester les limites des canidés.

Observer, analyser, décider

Durant l'entraînement, un premier membre de l'équipe (le plastron) s'élance sur le terrain de décombres et crie à l'attention du chien, avant de disparaître dans l'une des nombreuses caches pour induire celui-ci en erreur. Rapidement, l'animal part à sa recherche. « En criant, le plastron évalue la motivation à vue du chien. Nous faisons comprendre à ce dernier

qu'il doit poursuivre une odeur humaine. Nous lui apprenons pour cela à suivre un cheminement sur le terrain, à repérer les effluves, les points chauds. Le chien travaille avec son nez. » Une fois arrivé au niveau de la victime, l'animal aboie et « fixe » cette dernière. « En réalité, il repère en premier lieu les effluves émanant de la victime. C'est alors au maître-chien de localiser celle-ci à l'aide d'une caméra. » L'exercice est réussi avec brio par les jeunes recrues.

Des interventions parfois risquées

La mission première du Groupe cynotechnique est la recherche de personnes égarées ou disparues. « Il peut s'agir d'une personne âgée ou atteinte d'Alzheimer perdue ou ayant ▶

1995

Création du
Groupe cynotechnique
du Corps grand-ducal d'incendie
et de secours

27

Le Groupe est
accompagné de 27 chiens,
essentiellement
des malinois

30

Une trentaine
de passionnés
composent l'équipe

3

Généralement,
trois chiens sont emmenés
en intervention
par chaque équipe



Serge Garidel, chef de groupe, peut compter sur ses fidèles compagnons Léo et Iarca.

«
Nous partons généralement avec trois chiens. Le premier recherche les victimes, et le second confirme ces découvertes. Un troisième animal est prévu au cas où l'un des deux autres se blesserait.
»

fait un malaise, d'un enfant ayant fugué, d'un individu souhaitant se suicider, ou encore d'un accident de la route ou d'une explosion de maison. Nous intervenons avec les chiens selon la méthode de pistage opérationnel.»

Pour ce type d'interventions, les équipes, constituées d'un responsable (chef de section) et de deux chefs binômes (maîtres-chiens confirmés et brevetés), font appel aux compétences olfactives de plusieurs chiens. «*Nous partons généralement avec trois chiens. Le premier recherche les victimes, et le second a pour rôle de confirmer ces découvertes. Un troisième animal est prévu au cas où l'un des deux autres se blesserait.*»

Dans certaines situations, retrouver les victimes peut s'avérer compliqué : chaleur extrême, manque de vent, etc. «*Les victimes peuvent être blessées,*

inconscientes, éveillées ou décédées. Il nous arrive parfois de ne pas les retrouver à temps, dans le cas d'un suicide, par exemple.» Fort heureusement pour le groupe, le nombre d'interventions a diminué ces derniers mois en raison de la crise sanitaire.

Se former, un impératif

Si le Groupe cynotechnique est composé de passionnés prenant plaisir à travailler avec les chiens pour l'utilité publique, la priorité est de rester le plus professionnel possible. En effet, les membres du groupe ont une responsabilité vis-à-vis de leurs animaux, ces derniers pouvant être blessés lors des interventions.

Pour rejoindre l'équipe, il faut donc non seulement partager cette passion et cet amour pour les chiens,

mais également passer le brevet sur le terrain d'encombrés. «*Les maîtres-chiens ne connaissent pas les caches. Le jour de l'examen, toutes ces caches sont fermées, le terrain est infesté d'odeurs humaines et animales, et nous y ajoutons du feu, ainsi que du bruit. Le maître-chien, après une enquête préliminaire, va, sur base de ces informations, rechercher entre 0 et 5 victimes dans un laps de temps limité.*» Afin d'évaluer la fixation du choix du chien sur chaque victime, l'aboïement, la sectorisation et l'endurance du chien, le chef de groupe prévoit toujours au minimum deux victimes.

La remise en question permanente est cruciale pour le groupe. C'est pourquoi des contrôles opérationnels d'aptitudes sont effectués plusieurs fois par an. ✖



Der Alltag im Leben der Berufsfeuerwehr wird von Einsätzen, Sport, Wachungsarbeiten und Schulungen bestimmt.

Im Notfall sind sie als Erste zur Stelle. Sie riskieren viel, um das Leben anderer zu retten. Im Leben von Berufsfeuerwehrmännern und -frauen spielen Solidarität und Gemeinschaftsgefühl eine erhebliche Rolle. Das *Lëtzebuenger Journal* durfte sich davon selbst überzeugen. Der Alltag in der hauptstädtischen Kaserne, kurz vor dem großen Umzug.



Einsatz- und umzugsbereit



Einsatzfahrt für den ersten HLF des CIS Luxembourg.

Mittwochmorgen 7.50 Uhr. Pünktlich werden wir von einem Mann in dunkelblauer Uniform, mit hellblauem Mundschutz und guter Laune empfangen. „Herzlich willkommen beim CIS Luxemburg!“, entgegnet Cédric Gantzer, Abteilungsleiter der Generaldirektion des CGDIS. „Wir legen sofort los, um 8.00 Uhr steht der erste Appell an. Die Truppe wartet sicher schon oben.“ Von der Eingangshalle geht es auf direktem Wege hinauf in die Sporthalle, in der nicht weniger als 30 Männer versammelt sind. Unterwegs werden wir auf die nicht ganz so ideale Aufteilung des gesamten Gebäudes aufmerksam gemacht. Eine Aussage, die über den Tag verteilt noch einige Male fallen wird. Wer bereits an der hauptstädtischen Feuerwehr vorbeigefahren ist, weiß, dass das Bauwerk in die Jahre gekommen ist. „Im CNIS (Centre national d’incendie et de secours, d. Red.) wird das anders sein“, sagt Gantzer. Das Strahlen in den Augen verrät, dass dem Umzug nach Gasperich entgegengefiert wird. Die Kaserne sei eigentlich für 60 bis 80 Leute gebaut worden. Mittlerweile arbeiten hier über doppelt so viele Personen. Obwohl sich auf den bevorstehenden Umzug in die neue Feuerwache gefreut wird, seien die aktuellen Räumlichkeiten mit sehr viel Nostalgie und Geschichte verbunden.

In Zukunft soll weiterhin eine kleine Anzahl an CGDIS-Mitgliedern in der „Areler Strooss“ bleiben. Doch wie erwähnt, „first things first“ – Appell um Punkt 8.00 Uhr mit dem Team der Tagesschicht. Es erinnert ein bisschen an Schule oder Uni, wenn die Lehrkraft zu Anfang der Stunde die Anwesenheitsliste abarbeitet. Nacheinander werden die Anwesenden aufgerufen und den verschiedenen Bereichen zugeteilt: Rettungswagen (RTW), Hilfeleistungslöschfahrzeuge (HLF2) oder Drehleiter mit Korb (DLK 2). Beim Erönen des Gongs, der den jeweiligen Einsatz über Lautsprecher mitteilt, weiß somit jede*r einzelne, ob er*sie raus muss – ganz abhängig vom Einsatzwagen, der zu diesem Zeitpunkt gebraucht wird. Diese Organisation ändert bei jedem Schichtbeginn, sprich morgens wie abends. Von der Sporthalle geht es nach Anwesenheitscheck und Aufteilung zurück ins Erdgeschoss, in die Halle mit den riesigen Glastüren, in der die Einsatzwagen stehen und die von der Route d’Arlon aus bestaunt werden können.

Präzision und Struktur

Das Bild, das sich hier präsentiert, wird von uns Laien mit großen Augen bestaunt: Reibungslos, innerhalb weniger Minuten, jedoch keineswegs hektisch, werden die einzelnen Wagen

minutiös kontrolliert. Auf diese Präzision angesprochen nickt und lacht Marc Gergen, der sein 24. Jahr als Berufsfeuerwehrmann antritt und uns die nächsten Stunden herumführen wird. „Wir sind ja schon ein wenig paramilitärisch. Jeder muss wissen, was zu tun ist. Eine gewisse Struktur ist notwendig und ohne würde es nicht so einwandfrei klappen.“ Würde zu diesem Zeitpunkt ein Notruf reinkommen, werde alles stehen und liegen gelassen und erst bei der Rückkehr in die Kaserne beendet.

Nach dem ersten Aufruf folgt der zweite um 8.30 Uhr, nun aber draußen im großen Hinterhof. Bei einer 12-Stunden-Schicht stehen einige Punkte auf dem Tagesplan. Das sind nicht unbedingt Aufgaben, die so direkt mit der Feuerwehr assoziiert werden. Neben der Schlauchwäsche oder dem Inventar der Wagen muss die getragene Kleidung auch gewaschen werden und eine schmackhafte Mahlzeit auf den Tisch kommen – und das für über 20 Personen. Bevor sich jedoch dem Alltag gewidmet wird, ergreift einer der Vorgesetzten das Wort: Einer der hier Anwesenden habe etwas mitzuteilen. Nachdenkliche Mienen machen sich auf den Gesichtern breit, bis einer der Männer einen Schritt nach vorn wagt.

Er habe sich auf eine andere Stelle innerhalb des CGDIS beworben und werde die Truppe demnächst verlassen. Das kurze Schweigen wird von einem weiteren Arbeitskollegen unterbrochen, der es Ersterem gleichtut und aus dem Kreis nach vorn tritt: „Ich habe mich auch auf einen anderen Posten beworben und die Stelle bekommen.“ Wieder Stille, die jedoch schnell von lautem Klatschen durchbrochen wird. Nach einigen Glückwünschen wird natürlich auch nachgehakt – eine Frage, eine Antwort, ehrlich und auf den Punkt. „Der CGDIS ist eine große Familie, die über das ganze Land verteilt ist“, kommentiert Gergen die Situation, „beide Männer hinterlassen ein Loch im Team. Die Erfahrung fehlt und muss neu besetzt werden.“ Der Corps grand-ducal d’incendie et de secours zählt 7.047 Mitglieder, darunter insgesamt 4.389 professionelle und freiwillige Feuerwehrleute. Seit der Gründung des CGDIS im Jahr 2018 seien rund 100 „Berufspompjeeën“ eingestellt und ausgebildet worden. „Dieses Jahr müssen wiederum 50 engagiert werden“, ergänzt Cédric Gantzer. Die Ausbildung dauert zwei Jahre, bereits nach einem Jahr werden die Neuzugänge eingeteilt, um während ihres „année de perfection“ praktische Erfahrung in den verschiedenen Feuerwehr- und Rettungsleitstellen (CIS) zu sammeln und am Schichtleben teilzunehmen. Während den ersten zwölf Monaten müsse unter anderem eine vorgeschriebene Anzahl an Stunden auf Tank- und Krankenzugängen absolviert werden, um später die Prüfung ablegen zu dürfen.

In zwei Minuten einsatzbereit

Auf die Frage, zu welchem konkreten Zeitpunkt jemand wirklich einsatzbereit ist und sich eingelebt hat, entgegnet Feuerwehrmann Pol Wester, der an dem Tag einem Rettungswagen zugeteilt war: „Die Theorie hast du schnell intus, auf dem Einsatz bist du dann aber nervös, weil dir die Erfahrung natürlich noch fehlt. Es hat fast ein Jahr gedauert, bis ich mich wirklich sicher gefühlt habe.“ Er fahre nun seit drei Jahren und gibt zu, dass seine Theoriekenntnisse nicht mehr ganz frisch seien, „ich arbeite aber besser als zuvor und habe extrem viel gelernt“. Auch der Standort der Kaserne im Zentrum spiele eine erhebliche Rolle. Der städtische CIS deckt ein größeres Gebiet ab, die Fahrtwege sind jedoch öfters kürzer. „Auf zwölf Stunden zählen

«
Der CGDIS
ist eine
große Familie,
die über
das ganze
Land verteilt ist.
»

wir etwa 40 Einsätze mit dem Krankenzug. Ein anderer CIS kommt vielleicht nur auf zehn – weniger Einsätze, weniger Erfahrung. Ich habe hier in zwei Jahren mehr erlebt als woanders in zehn.“ Bevor er weiter erzählen kann, ertönt plötzlich der Gong. Ein Notruf. Aufmerksam wird sich angehört, was die etwas undeutliche – die Profis scheinen das akustische Scrabble problemlos zusammengesetzt zu bekommen – Stimme aus dem Lautsprecher mitteilt. „Ja, das ist für mich“, erwidert Wester – und schon ist er weg. „Innerhalb von zwei Minuten müssen wir einsatzbereit sein“, erklärt Marc Gergen und auch für uns Besucher*innen geht die Besichtigung der Kaserne weiter.

Anfang März hat die Ministerin des Innern, Taina Bofferding, den „plan national d’organisation des secours“ (PNOS) vorgestellt. Hauptziel des Planes ist, dass die Rettungskräfte landesweit in 90 bis 95 Prozent der Fälle innerhalb von nur 15 Minuten am Einsatzort eintreffen. Diese Vorgabe soll bis 2025 umgesetzt werden. Zusätzlich sollen jährlich 50 Berufsfeuerwehrleute ▶



eingestellt werden, wie bereits vorhin erwähnt wurde. Noch immer überwiegt der Anteil an Freiwilligen bei der Feuerwehr. Zuletzt wurden die Mehrkosten, die der PNOS mit sich bringt, vom Gemeindesyndikat Syvicol kritisiert. Pro Jahr soll dies die Gemeinden 10 Prozent mehr kosten. Unter anderem das Syndicat National des Pompiers Professionnels du Luxembourg (SNPPL) hatte auf die Kritik des Syvicol reagiert: Die Rettung der Bürger habe ihren Preis. „Wenn die politisch Verantwortlichen sich die Frage stellen, ob in Zukunft wirklich so viel neues Personal eingestellt werden müsse, dann steht dies in krassem Widerspruch mit dem Arbeitsalltag der Kollegen.“ Eine der Hallen im Hinterhof ist fürs Waschen und Desinfizieren der Einsatzwagen vorgesehen. Das Wasserstoffperoxid reagiere mit Virus und Bakterie, sodass auch der letzte Krankheitserreger in der finstersten Ecke beseitigt werde. „Dies ist die vorgesehene Prozedur nach einem Einsatz, bei dem der Verdacht auf Covid

besteht“, klärt Gergen auf, „das sind relativ neue Abläufe. Ein solcher Einsatz kann Stunden dauern und beeinflusst unsere Arbeit spürbar.“ In einem Jahr seien so nicht weniger als 3.000 Menschen vom CGDIS behandelt worden. Neben der „car wash“ findet sich eine kleine Werkstatt, in der Mechaniker*innen ihr Können unter Beweis stellen. Direkt daneben weitere Hallen, die verschiedenste Utensilien, die für die unterschiedlichen Einsätze gebraucht werden, beherbergen. Der CGDIS verfügt über zehn spezialisierte Interventionsgruppen (GIS), zum Beispiel Wasserrettung, Erkennung und Intervention in gefährlichen Umgebungen (GRIMP) oder auch Zwischenfälle mit radioaktiven oder nuklearen Substanzen. „Kein Einsatz ähnelt dem vorigen“, eine weitere Aussage, die an diesem Tag noch mehrmals fallen wird. Mittlerweile befinden wir uns im Keller. Im Waschraum wird die saubere Kleidung von drei Männern aus mehreren riesigen

Waschmaschinen entnommen und sorgfältig zusammengelegt. „Nach jedem Einsatz fliegen die Klamotten in die Wäsche. Für jede neue Schicht benötigt jeder Einzelne neue Kleidung“, wird die enorme Anzahl an T-Shirts und Hosen, die stapelweise in den vielen Schränken liegen, kommentiert. In einem der Räume nebenan stehen sowohl Hygiene als auch Wartung an oberster Stelle: Die massiven Wasser-schläuche, die mit bis zu 100 Liter Wasser befüllt werden können, müssen nach jedem Einsatz gewaschen, geprüft, aufgehängt und getrocknet werden. „Dafür ist unser Jérôme zuständig.“ Letzterer mache seine Arbeit sehr gerne, freue sich jedoch auch auf die neuen Möglichkeiten im CNIS. Aktuell muss er alles alleine und auf der Hand verrichten, im CNIS werden mehrere Personen zuständig sein und vieles könne durch Maschinen vereinfacht werden. Jérômes konzentriertes Gesicht scheint sich bei diesem Gedanken zu entspannen. ▶

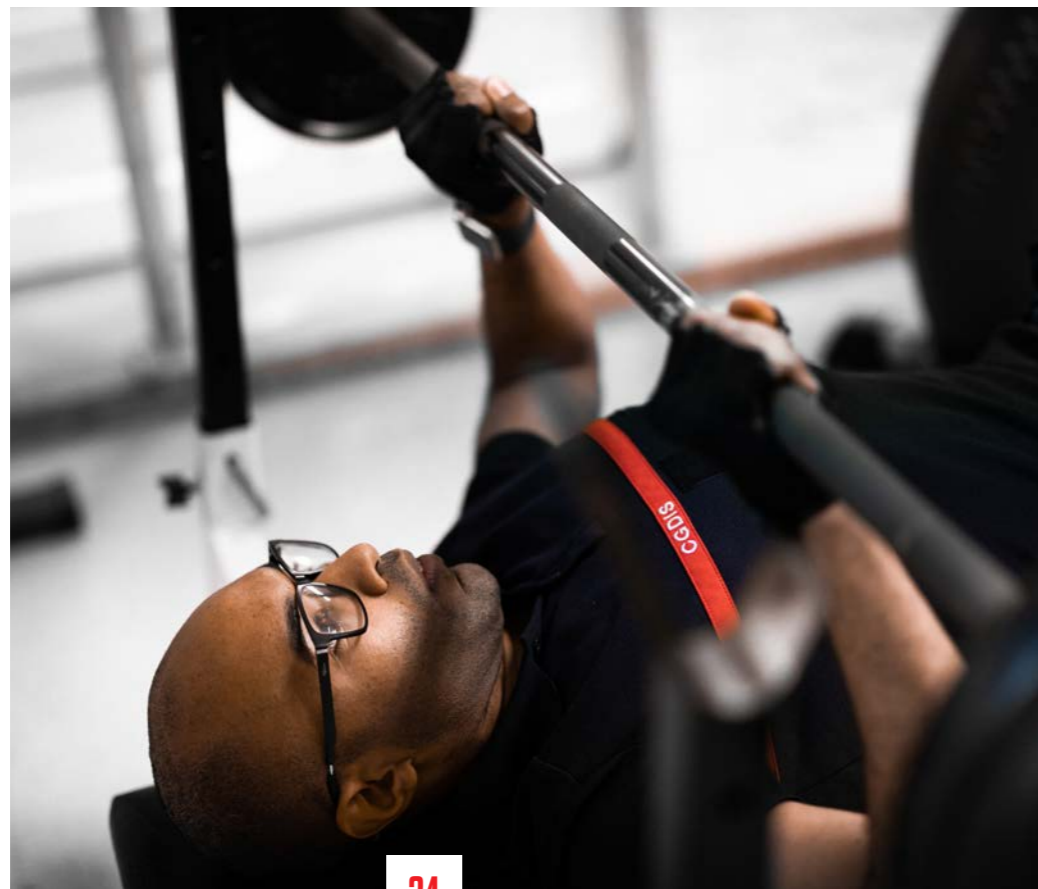


Bei Schichtanfang wird die Fahrzeugbesatzung für die Schicht festgelegt und die täglichen Arbeiten werden aufgeteilt.

Für Entspannung sollen die spartanisch eingerichteten Schlafzimmer in einem der oberen Stockwerke sorgen. Bei einer 12-Stunden-Schicht – und besonders während der Nachtschicht – können die Feuerwehrmänner und -frauen hier Ruhe finden und nach dem Einsatz abschalten. Der Krankentransportwagen, die sogenannte „weiße Seite“, mache den Großteil, um die 85 Prozent der Notrufe, aus. „Es brennt nicht mehr jeden Tag“, so Marc Gergen. „Anders als andere Städte, in denen noch viel ältere Bausubstanz vorhanden ist, hat die Hauptstadt bei der Prävention massive Fortschritte gemacht. Natürlich kann jederzeit der Alarm losgehen, dass es irgendwo brennt.“ Gergen hat seinen Satz kaum beendet, schon ertönt erneut der Gong. Das Gespräch verstummt. Kein Brand, sondern eine „Urgence“ für den RTW 2 in Schüttringen – so wird es uns jedenfalls geschildert, denn selbst bekommen wir auch diesen Notruf nicht entschlüsselt. Weiter gehts.

Der Geruch von Spaghetti Bolognese lockt uns einige Meter weiter in die Küche der städtischen Feuerwache. Für über 20 Personen zu kochen ist eine Herausforderung, die Pfanne im XXL-Format, in der die Soße schon brutzelt, scheint jedoch für einige mehr zu reichen. Wenn die hohe Kunst des Kochens als Pluspunkt zelebriert wird, ist die kontinuierliche Fortbildung innerhalb des CGDIS ein Muss. Bei der Abendschicht wird somit Helm und Schutzkleidung gegen Heft und Stift ausgetauscht. „Feuerbekämpfung, medizinische Notfälle, Türen aufbrechen. Eigentlich wird für alles eine Schulung benötigt. Auf der Schicht ist es dann noch eine ganz andere Sache. Die Taktiken können bei jedem CIS und innerhalb jeder Truppe anders ablaufen. Wie gesagt: Kein Einsatz ist gleich“. Bei jeder neuen Station unseres Rundgangs fällt der sehr familiäre Austausch zwischen den Männern auf. Dies bestätigt Marc Gergen: „Steht kein Einsatz an, sind wir beisammen, schauen uns einen Film an oder ‚spillen eng mat der Kaart‘. Wir schlafen in einem Zimmer, wir essen zusammen.“ ▶

«
Innerhalb von
2 Minuten müssen
wir einsatzbereit sein.
»



Körperliche Fitness und Gesundheit spielen eine große Rolle im Leben der Berufsfeuerwehr.

Es besteht ein anderes Zusammenspiel als auf anderen Arbeitsplätzen. Wir sind ein eingespieltes Team, das macht diesen Job sehr schön.“ Als wir an den Toiletten mit der Aufschrift „Hommes + Femmes“ vorbeikommen, scheint dies die passende Überleitung zur nächsten Frage, die ohnehin geplant war: „Ist die Feuerwehr weiterhin eine Männerdomäne?“

Raus aus der Männerdomäne

Zu diesem Zeitpunkt war die Hälfte der Führung um, in jedem Teil der Kaserne begegneten uns neue Gesichter, Frauen trafen wir jedoch keine. Von einem reinen Männerberuf könne nicht mehr gesprochen werden, entgegnet Cédric Gantzer. „Es ist eine Ausbildung, die für jeden gleich ist. Ich spüre den Wandel und es ist gut, dass sich etwas ändert.“ Auch wenn uns

850/
850%

Der Krankentransportwagen, die sogenannte „weiße Seite“, mache den Großteil, um die 85 Prozent der Notrufe, aus.

keine Feuerwehrfrauen begegnet sind, habe sich der Anteil an Frauen in der Ausbildung mittlerweile erhöht.

Zudem seien 18,3 Prozent, respektive 1.292 von den 7.047 Mitgliedern des CGDIS weiblich. Bei den ‚Pompjeeën‘ sind es 727 Frauen, die sich freiwillig engagieren und 41, die den Beruf hauptberuflich ausüben. Marc Gergen meint: „Auf meiner Schicht ist eine Frau und die ist genauso ‚Pompjee‘ wie wir. Sie lebt für ihren Beruf.“ Ob eine Frau die Sichtweise beider Männer teilt, werden wir gegen Ende unseres Besuchs erfahren.

Nächste Station ist der Rettungstransportwagen, bei der Feuerwehr die „weiße Seite“ oder RTW genannt, für die meisten schlicht und einfach als Ambulanz bekannt. Nach einer detaillierten Erklärung der verschiedenen Utensilien – inklusive Lightshow

im Inneren des Fahrzeugs –, die in jedem RTW untergebracht sind, macht uns Feuerwehrmann Ben Hoffmann auf ein bedeutendes Tool aufmerksam. Der „Emergency“-Knopf ist nicht für Patient*innen gedacht, sondern für die Retter*innen selbst. Durch Betätigen dieser speziellen Taste wird eine Telefonverbindung aufgebaut, erklärt Hoffmann und zeigt auf die entsprechende Stelle auf dem Display.

Erlebtes besprechen

„Die auf der anderen Seite der Leitung hören mit und analysieren die Situation. So kann die erforderliche Prozedur sofort in die Wege geleitet und das Personal geschützt werden.“ Weniger schöne Erlebnisse gehören ebenfalls zum Alltag. Der „groupe de support psychologique“ steht sowohl Opfer und

Zeug*innen als auch dem CGDIS-Personal zur Verfügung. „Du musst damit rechnen, dass du auch solche Sachen siehst“, so Marc Gergen. „Der abgeschlossene Einsatz wird dann oft gemeinsam besprochen. Das ist bereits eine sehr große Hilfe. Unter keinen Umständen soll das Erlebte mit nach Hause genommen werden. Daheim sollst du abschalten.“ Glücklicherweise komme es selten zu solchen Situationen, die schönen Momente würden überwiegen. „Ich bin jetzt schon 24 Jahre Feuerwehrmann – mein Traumberuf. Ich kann Menschen helfen und bekomme hin und wieder auch ein Danke. Der Beruf hat sehr viele Facetten. Bei Schichtbeginn weißt du eigentlich nie, was auf dich zukommt.“ Dem pflichtet Ben Hoffmann bei: „Auch wenn sich mal aufgeregt wird – wem es keinen Spaß macht, dem stehe frei, den Job zu wechseln.“ Er betont ebenfalls den Alltag mit dem Team, der sich nicht nur auf das Schichtleben beschränkt. So seien einige von ihnen rezent zusammen um den Stau gewandert. „Et gëtt vill gelaacht a gegekst ... et ass u sech ewäi eng zweet Famill.“

Die einzig anwesende Frau an diesem Morgen treffen wir gegen Ende unseres Besuchs. Zusammen mit Cédric Gantzer nehmen wir in einem kleinen Raum Platz. Annick Baustert ist seit sieben Jahren bei der Berufsfeuerwehr und stellvertretende Leiterin des hauptstädtischen CIS. Zusätzlich zur administrativen Funktion übt sie ihre operationelle Mission aus, ist somit auch als Feuerwehrfrau bei Einsätzen dabei. Ob sie die Feuerwehr als weiterhin reine Männerdomäne bezeichnen würde? Baustert grinst. „Diese Frage bekomme ich häufiger gestellt.“ Sie kommt jedoch schnell und sehr deutlich auf den Punkt: „Ganz ehrlich, ich persönlich bin weder bei der Berufsfeuerwehr noch bei den Freiwilligen auf Personen gestoßen, die ein Problem damit hatten, dass ich eine Frau bin.“

Sie erklärt jedoch auch, dass andere Frauen von Schwierigkeiten, sich durchzusetzen, erzählt hätten. „Ich bin sehr gut aufgenommen worden und habe mich integriert. Das kann auch daran liegen, dass ich mich von Anfang an bewiesen habe, dass ich mindestens genauso qualifiziert bin, diesen Beruf auszuüben als ein Mann. So bekam ich den nötigen Respekt meiner Arbeitskollegen.“ Neben Baustert arbeiten zwei weitere Frauen bei der Berufsfeuerwehr,

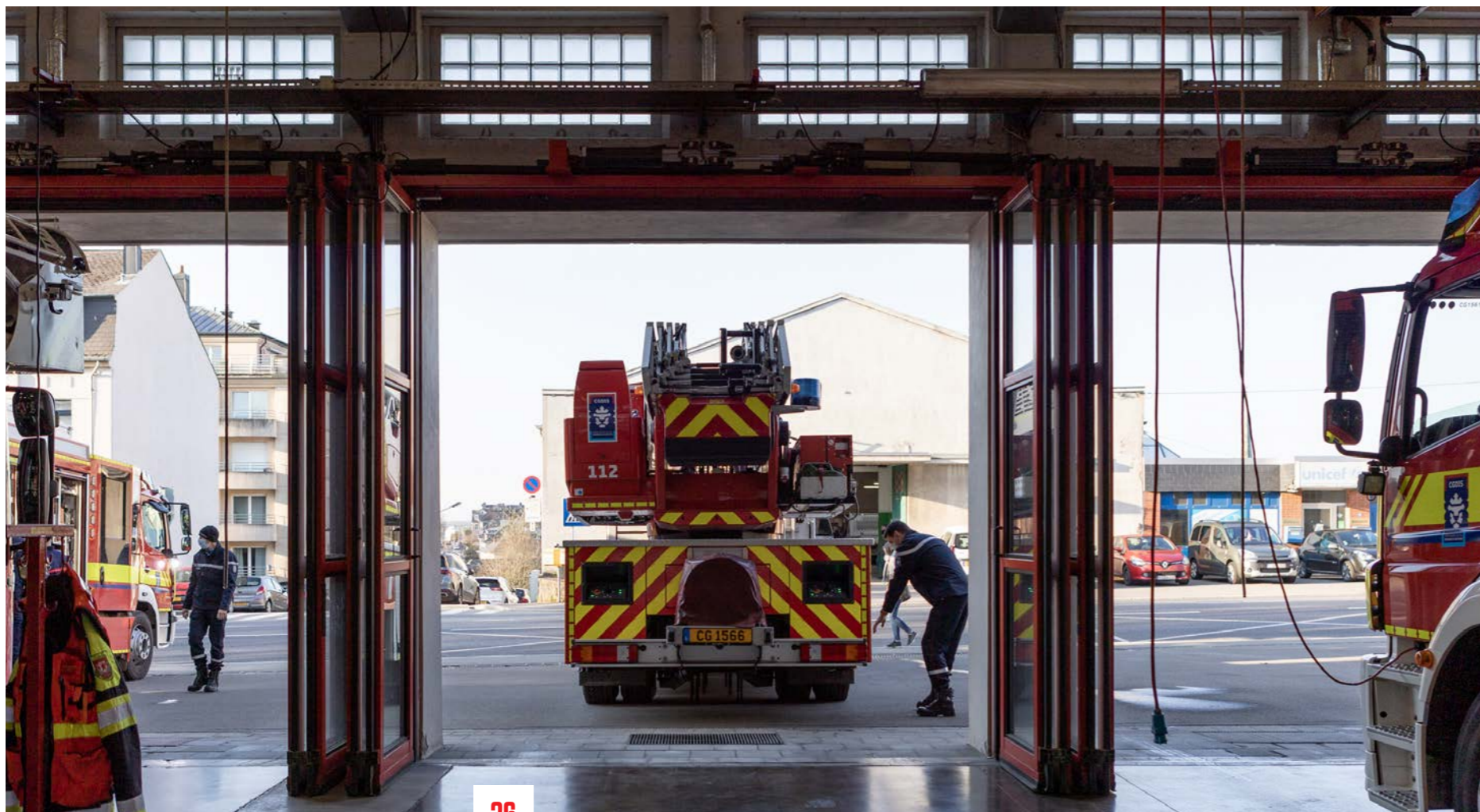
die eine seit zwei Jahren, die andere habe erst letzten Februar ihren Posten angetreten. Cédric Gantzer ergänzt, dass bei den Freiwilligen der Anteil an Frauen größer ist. „Nicht nur die körperliche Kraft zählt. Wir brauchen das Gesamtpaket.“

Dieses Gesamtpaket wurde bei unserer privaten Tour deutlich. Obwohl es für uns Besucher*innen keinen Einsatz aus nächster Nähe zu beobachten gab, war ein Einblick hinter die Kulissen eines Einsatzzentrums nicht weniger spannend. Die Feuerwehr verbindet nicht nur Disziplin, Mut und Bereitschaft das Leben anderer zu schützen. Das Schichtleben bietet die nötige Abwechslung vom stressigen Alltag. Wenn der Großteil der Zeit mit den Arbeitskolleg*innen verbracht wird – kochen, Wäsche waschen, Gewichte stemmen, Filmklassiker reinziehen und sich ein Schlafzimmer teilen –, können echte Freundschaften entstehen.

Demnächst werden also gemeinsam Umzugskisten gepackt, um sich in den kommenden Monaten in Gasperich niederzulassen. Bereits seit letztem November ist ein Teil der CGDIS-Administration, die Generaldirektion und die Direction administrative et financière (DAF) am Boulevard Kockelscheuer anzutreffen. Seit Anfang Mai sind auch die Direction de la Coordination Opérationnelle (DCO), die Direction de la Stratégie Opérationnelle (DSO) und die Direction Médicale et de la Santé (DMS) hinzugekommen. Außerdem werden die Notrufzentrale (CSU 112) und das Institut national de formation des secours (INFS) im CNIS untergebracht, so dass bis Ende des Jahres die verschiedenen Abteilungen des CGDIS an einem einzigen Standort vereint sind. ✖



→ Seit dem 1. Januar 2021 ist das Lëtzeburger Journal keine Tageszeitung mehr, sondern ein digitales Magazin, das für konstruktiven Journalismus steht. Durch tiefgehende, multimediale Reportagen und Beiträge sollen andere Perspektiven gezeigt werden. Auf journal.lu/info gibt es mehr dazu.



Depuis 1999, le World Rescue Challenge (WRC) rassemble 300 secouristes et sauveteurs de 25 pays autour de deux challenges : un de secours routier et l'autre de secours d'urgence aux personnes.



En 2022, le World Rescue Challenge aura lieu au Luxembourg !

World Rescue Challenge 2022 – Luxembourg

Mick Gahan, WRO Vice-Chair WRO

The World Rescue Organisation has announced the highly anticipated 2022 World Rescue Challenge will be held in the City of Luxembourg from 6th to 11th September 2022.

This unique annual event, which started in 1999, will see hundreds of world class international rescue personnel from all over the world come together to participate and compete at both vehicle extrication and trauma related scenarios, measured against recognised global standards.

Our aim is to bring together rescue and emergency personnel from all over the world to share, to learn and to exchange information in order to develop their skills in effective post-crash intervention and the development of combined rescue and medical care and raise awareness of the global problem of road death and injury.

The extrication challenge consists of simulated multiple vehicle collisions with live casualties with varying degrees of difficulty, teams are assessed against Command, Technical and Medical Rescue by a team of international assessors.

The trauma challenge is made up of teams of two medics treating critical patients against a realistic trauma/medical scenario. The scenarios are made realistic with the use of live casualties and an expert moulage team.

The members of the World Rescue Organisation are committed to promoting the rescue challenge concept, global rescue standards to provide sustainable training for rescue service personnel in developed, transitional and developing countries with the goal of the host country becoming self-sufficient in vehicle rescue and pre-hospital care.

The World Rescue Organisation is a partner of the United Nations Road Safety Collaboration and its member organizations represent the five continents of the world. We are dedicated to the goals of the Decade of Action for Road Safety by contributing to improve the post-crash response and thus to help to save lives! In 2019, we celebrated the 20th anniversary of our organisation in La Rochelle, France. We did not imagine that a worldwide pandemic would prevent the challenge from taking place in 2020 and 2021 next two years. Therefore, the whole rescue community is waiting to meet again at the 2022 World Rescue Challenge in Luxembourg. Until then, the WRO plans to organize an exciting, innovative virtual World Rescue Challenge in November 2021. Over fifty



Mick Gahan
Vice-Chair of the
World Rescue Organization



different teams from across the world participate in the challenge each year and Luxembourg 2022 is set to be the biggest and most exciting challenge to-date been held in the heart of Luxembourg at the newly constructed Luxembourg Fire Service Headquarters and Training Facility, setting this World Rescue Challenge to be one of the most anticipated events of the year.

I would personally like to thank all the members of the Luxembourg Fire and Rescue Corps and the Luxembourg Rescue Organisation for their commitment in organising and hosting this event. I am also very appreciative of their support and assistance in the development of the 2021 virtual challenge, which will also be organised and broadcasted from the brand-new headquarters and training facilities.

I am absolutely convinced that we will experience a fantastic and unforgettable World Rescue Challenge in Luxembourg. I am looking forward to meeting all of you there, having a good time together, and learning from each other! ✖

Un évènement international

Paul Schroeder, Directeur général du CGDIS et président de la World Rescue Organisation Jason Kay et Gael Thibult

Depuis 1999, le World Rescue Challenge (WRC) rassemble tous les ans environ 300 secouristes et sauveteurs de 25 pays autour de deux challenges : un de secours routier et l'autre de secours d'urgence aux personnes.

Il s'agit d'une compétition qui permet des avancées concrètes :

- Pour les victimes d'accidents de la circulation, au cœur de la démarche. La finalité de la compétition est de faire progresser les conditions de prise en charge des victimes d'accidents de la circulation.
- Pour les pompiers, dans bien des domaines : formation, techniques opérationnelles, matériels. La compétition permet aux pompiers de chaque pays de découvrir des techniques et matériels éprouvés par d'autres. Elle permet également d'améliorer la santé et la sécurité des intervenants.

Deux compétitions internationales

Le challenge de secours routier «Extrication challenge» comporte trois épreuves de désincarcération. Une équipe de six pompiers doit mettre en œuvre des techniques innovantes afin de porter secours aux victimes incarcérées dans des délais très courts et dans des conditions proches de la réalité :

- Le challenge «Rapid» : 10 minutes
Les équipes doivent pouvoir récupérer en toute sécurité un blessé inconscient d'un véhicule instable ou obstrué.
- Le challenge «Standard» : 20 minutes
Les équipes doivent pouvoir récupérer en toute sécurité une victime incarcérée d'un véhicule instable ou obstrué.
- Le challenge «Complex» : 30 minutes
Les équipes doivent sauver deux victimes d'un scénario compliqué impliquant plusieurs véhicules.

Le challenge de secours d'urgence aux personnes «Trauma challenge» comporte deux épreuves de secourismes.

Le challenge de secours d'urgence aux personnes est basé sur le même principe que le challenge de secours routier. Il met en compétition des équipes composées de deux pompiers prenant en charge des personnes blessées dans le cadre d'un accident de la vie courante ou de travail.

- Le challenge «Standard» : 10 minutes
Les équipes doivent prendre en charge une victime en détresse vitale.
- Le challenge «Complex» : 10 minutes
Les équipes doivent prendre en charge deux victimes, dont une en détresse vitale.

Une équipe portugaise évaluée par une juge luxembourgeoise lors du Trauma challenge au WRC2018 à Capetown.



L'équipe de Lintgen lors de l'épreuve complexe au WRC2019 à La Rochelle.



La délégation luxembourgeoise lors du WRC 2018 en Afrique du Sud



Paul Schroeder
Directeur général
du CGDIS et président
de la World Rescue
Organisation

Le Luxembourg et le World Rescue Challenge

Historique : Au Luxembourg, des «Rescue Challenges» sont organisés à des intervalles réguliers depuis la Journée nationale de la Protection civile à Junglinster en 2006. En 2007, une première équipe luxembourgeoise a participé au 9^{ème} World Rescue Challenge à Barcelone en Espagne.

La même année, la «Luxembourg Rescue Organisation (LRO) asbl» fut créée et deviendra membre de la «World Rescue Organisation (WRO)» qui organise les compétitions internationales.

Aujourd'hui, le Luxembourg dispose de cinq juges certifiés par la World Rescue Organisation, habilités à juger les performances des équipes lors des challenges internationaux dans toutes les disciplines.

Le directeur général du CGDIS, M. Paul Schroeder, préside la World Rescue Organisation depuis le 1^{er} janvier 2020. Il a intégré le comité exécutif de la WRO le 14 octobre 2015 en tant que vice-président.

Le World Rescue Challenge 2022

Contexte : Le 30 août 2017, lors de l'assemblée générale de la World Rescue Organisation à Targu Mures, Roumanie, les délégués présents ont retenu à l'unanimité la candidature du Luxembourg pour organiser le 23^{ème} World Rescue Challenge en 2021. Cette candidature a été portée par les représentants de la LRO après concertation avec la direction de l'Administration des services de secours. L'idée d'organiser le World Rescue Challenge au Luxembourg a été soutenue par la direction de l'Administration des services de secours alors que l'année 2021 devrait ►

MEILLEURES PERFORMANCES :

Depuis leur première participation en 2006, les équipes luxembourgeoises ont démontré qu'ils n'ont pas à craindre la comparaison avec leurs homologues étrangers. Ainsi, des équipes luxembourgeoises ont gagné des prix à plusieurs reprises.

2017	1 st place Complex Trauma - Developmental	TRT Mamer
2016	1 st place Overall Trauma - Developmental	TRT Dudelange
2015	1 st place Overall Trauma - Developmental	TRT Mamer
2014	3 rd place Overall Trauma 1 st place Overall Trauma - Developmental	Red Cross Luxembourg

coïncider avec l'année de mise en service du Centre national d'incendie et de secours (CNIS). Le World Rescue Challenge aurait donc été une opportunité pour combiner cet évènement international avec l'organisation d'une journée porte ouverte du CNIS pour présenter au grand public à la fois les nouvelles infrastructures et l'action des services de secours au profit de la sécurité routière. En avril 2019, la proposition d'organiser le WRC au Luxembourg a été avalisée par le conseil d'administration du CGDIS.

En effet, les compétitions de la WRO s'inscrivent dans le plan mondial des Nations Unies pour la Décennie d'action pour la sécurité routière, plus particulièrement dans le volet 5 du plan qui concerne les soins post-accidents. L'organisation du World Rescue Challenge permettra donc de sensibiliser le grand public au sujet de la sécurité routière et les efforts entrepris par les services de secours pour améliorer la prise en charge des victimes d'accidents de la circulation. La pandémie de la COVID-19 a chamboulé ces plans. En effet, en 2020, la WRO a dû prendre la décision difficile d'annuler le WRC qui aurait dû se tenir à Miami aux

Etats-Unis et reporter en même temps, tous les challenges programmés d'une année. Ainsi, il a été convenu que le WRC 2021 aurait lieu à Miami et le WRC 2022 au Luxembourg.

L'évènement: Le WRC 2022 aura lieu du 7 au 11 septembre 2022 sur le site du Centre national d'incendie et de secours. L'évènement débutera avec une cérémonie d'ouverture le 7 septembre avant que les épreuves ne commencent le lendemain et continueront pendant quatre jours pour se terminer le dimanche, 11 septembre. Le challenge mondial se déroulera sur le terrain d'entraînement de l'Institut national de formation des secours. La manifestation sera clôturée avec une cérémonie officielle de remise des prix.

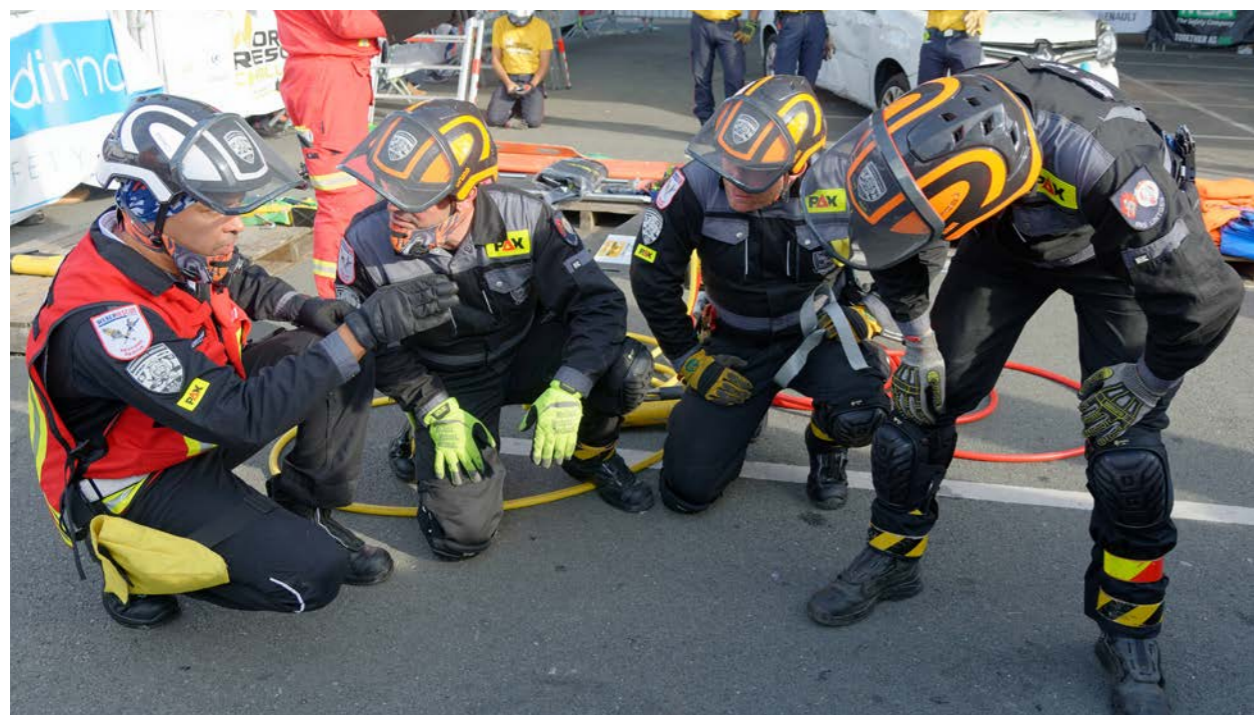
Le WRC est un évènement ouvert au public et une bonne occasion de voir des équipes de secours du monde entier à l'œuvre. Il est également prévu de combiner le WRC 2022 avec une Journée nationale de la sécurité civile qui permettra en plus de mettre à l'honneur le travail des nombreux pompiers volontaires et professionnels du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ainsi que de faire découvrir au grand public le Centre national d'incendie et de secours. ✖

En avril, le Miami Fire and Rescue Department a informé la WRO que l'évènement ne pourra pas non plus avoir lieu en 2021 à cause de la pandémie.

Le comité de la WRO a alors décidé de proposer un évènement virtuel qui aura lieu en novembre 2021. Ce WRC virtuel intégrera entre autres une épreuve de secours d'urgence à personne et une épreuve de commandement des opérations de secours. Ces deux épreuves seront réalisées à partir du CNIS au Luxembourg et constitueront ainsi un avant-goût de ce qui attend les participants du WRC en 2022.



Communication et cohésion sont les maîtres-mots pour de bonnes performances au profit des victimes d'accidents de la circulation



La victime au cœur de l'intervention

Laetitia Tillard, cadre de santé 1^{ère} classe au sein du SDIS 44 SDIS44

L'accidentologie routière est un sujet complexe, en effet elle se situe à la croisée de deux domaines : le secours à personnes et la désincarcération. Deux domaines qui évoluent constamment du fait des avancées scientifiques et technologiques, et qui s'intègre dans une chaîne de prise en charge des victimes. Ainsi, par exemple, en fonction des capacités et de la proximité des plateaux techniques des centres hospitaliers du territoire, la tactique adoptée peut différer.

C'est pourquoi les sapeurs-pompiers doivent de la même manière faire évoluer leurs pratiques de terrain afin de toujours garantir aux victimes des prises en charge les plus efficaces possibles.

L'évolution de l'accidentologie routière

L'accidentologie routière subit un double changement en lien avec l'évolution de la société et de la technologie.

En effet, le trafic routier n'a jamais été aussi dense que maintenant, le nombre de personnes détenant le permis de conduire ne cessant de

progresser. Par conséquent, le nombre d'accidents de la route évolue dans le même sens (exemple dans la région Pays de la Loire).

Paradoxalement, si le nombre global d'accidents augmente, les accidents avec blessures corporelles diminuent régulièrement depuis 20 ans : le nombre a été divisé par trois depuis le début des années 2000 (source Préfecture de Loire-Atlantique). Les accidents sont aujourd'hui majoritairement caractérisés par des dégâts matériels. Cette baisse de gravité peut s'expliquer par l'amélioration des infrastructures routières,

par un meilleur respect des vitesses autorisées, par un comportement plus adapté vis-à-vis de la consommation d'alcool, mais aussi par des contrôles routiers renforcés. Tout cela, accompagné d'une évolution importante de la technologie de construction de véhicule qui améliore considérablement la sécurité des occupants des véhicules. En outre, avec une contrainte de multiplication des risques pour les intervenants (carburant, pyrotechnie), ainsi qu'une complexité des interventions en lien avec des structures résistantes nécessitant une adaptation du matériel et des techniques de désincarcération. Le paradoxe se trouve donc sur le fait que le nombre de désincarcérations diminue, alors que celles à réaliser nécessitent une expertise technique importante, d'autant que les victimes présentent des traumatismes graves. Ces dernières doivent donc bénéficier d'un bilan de qualité afin d'être transportées dans un centre hospitalier adapté et très rapidement si nécessaire.

En effet, ces évolutions ont pour conséquence directe une modification du profil lésionnel des victimes. La préservation de l'espace de survie des occupants de la voiture, acquise grâce aux dispositifs de sécurité passive, accroît considérablement les chances des victimes. Désormais, lors d'accidents avec une cinétique importante, les lésions directes sont plus rares mais l'énergie produite par l'accident, bien qu'absorbée en partie par le véhicule reste très létale puisqu'elle entraîne des lésions internes graves, provoquant des hémorragies massives. Cela conduit à devoir adapter la conduite à tenir. Les difficultés des lésions directes étaient d'extraire cette victime de la «tôle» sans aggraver ses blessures. A présent, la problématique est de conduire cette victime le plus vite possible à l'hôpital pour que le traitement chirurgical des blessures soit le plus rapide et ainsi améliorer la morbidité et la mortalité. L'exemple le plus fréquent en est les hémorragies internes.

L'analyse de l'accident : 5 mécanismes de base

La prise en charge d'une victime de la route nécessite des compétences. Tout d'abord une faculté d'analyse. En effet, la première étape à réaliser (cet article se centre sur la prise en charge de la victime, ce qui occulte les étapes de mise en sécurité...) est une ▶

analyse précise de la situation et cela avant d'aborder la victime. « Quel est le type de véhicule? La génération du véhicule? De quel type de sécurité passive les occupants ont pu bénéficier? Où est positionnée la victime par rapport au point d'impact? ».

Le type de choc (latéral, frontal, tonneaux...) est un élément important qui peut nous faire suspecter certaines lésions. Afin d'évaluer le potentiel lésionnel il faut observer l'accident. Il existe 5 mécanismes de base qui occasionnent des lésions caractéristiques : choc frontal, choc latéral, choc arrière, choc rotatoire, tonneaux.

- ▶ Le choc frontal: les lésions que nous retrouvons principalement sont des lésions thoraciques (cœur, poumons). Il faut ensuite identifier s'il y a bascule vers le haut (lésions abdominales) ou bascule vers le bas (sous marinage) générant des traumatismes des membres inférieurs.
- ▶ La collision arrière quant à elle, provoquera des lésions d'autant plus graves que la différence de vitesse entre les 2 véhicules sera impor-

tante. Les lésions prédominantes dans ces situations sont liées à une hyperextension de la colonne cervicale, ainsi par exemple il est important de vérifier la position des appuis-tête par rapport à l'occupant du siège.

- ▶ L'impact latéral expose 5 régions du corps: la clavicule, le thorax, l'abdomen, le bassin, le cou et la tête. Il génère 25% des ruptures de l'aorte nécessitant une prise en charge extrêmement rapide.
- ▶ Les collisions rotatoires entraînent des lésions combinant les profils lésionnels des impacts frontaux et latéraux.
- ▶ Enfin, les tonneaux provoquent beaucoup de lésions internes à type de cisaillement, du fait de la force centrifuge du véhicule en mouvement.

L'analyse de l'accident porte ensuite sur l'accessibilité: quel accès avons-nous pour effectuer son bilan? Quel accès pouvons-nous nous créer pour l'extraire du véhicule? Il est indispensable, en collaboration avec le chef d'agrès secours routier, de déterminer une idée de manœuvre.

Toutes ces questions vont nous amener à un raisonnement tactique. Il comprend d'une part les soins urgents dont la victime a besoin et au moins deux solutions pour pouvoir sortir cette victime de son véhicule. Une première, dite plan A, permet de préserver au maximum la victime de blessures que la sortie du véhicule pourrait lui occasionner (les sapeurs-pompiers parlent de sortie préservant l'axe tête cou tronc). Ce plan A permet aussi d'opérer dans les meilleures conditions d'ergonomie. Dès lors, ce plan « optimal » est chronophage. Une deuxième, dite plan B, sera réalisée préalablement. Elle doit permettre une extraction rapide de la victime en cas de besoin. On considère alors que le bénéfice/risque pour la survie de la victime se fait à la faveur de la vitesse d'exécution de la manœuvre d'extraction, quitte à occasionner des blessures secondaires (lorsque cela est possible le plan B est inclus au plan A).

L'abordage de la victime

Le premier contact avec une victime de la route est essentiel. Il doit pouvoir donner confiance à cette personne qui est dans un état de stress aigu. Les premières minutes d'échange entre la victime et le sauveteur vont être essentielles, la victime attend les secours et attend d'eux d'être rassurée et en confiance. Pour cela, nous devons d'abord commencer par nous présenter, geste anodin mais qui facilite grandement l'échange. Il faut éviter d'être nombreux à rentrer en contact; nous voyons trop souvent plusieurs sauveteurs poser des questions en simultanée à cette victime qui n'a pas le temps de réfléchir et peut commettre des erreurs dans ses réponses. Nous devons nous adresser à une victime de manière posée, calme et claire. Lui expliquer ce qui lui est arrivé et ce que nous allons faire pour l'aider. Cette méthode peut être plus compliquée à mettre en œuvre lorsque certaines victimes sont dans un état critique. Pour autant, elle en devient essentielle de par la criticité de la situation et le besoin de réassurance que peut ressentir la victime.

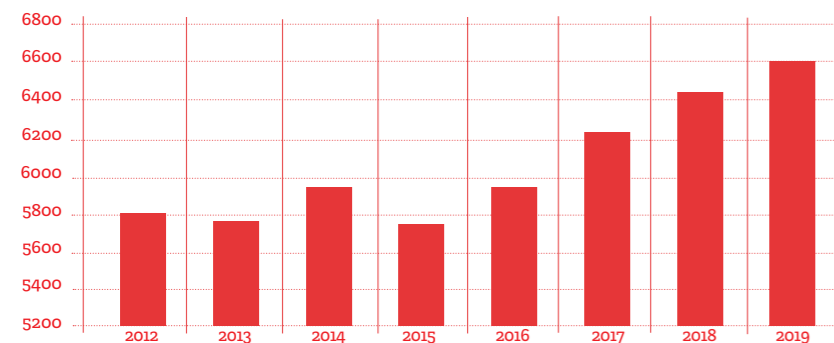
La méthode bilan x,A,B,C,D,E

La manière de réaliser un bilan sur un accidenté de la route doit être rigoureuse. Les accidents à forte cinétique peuvent entraîner des lésions



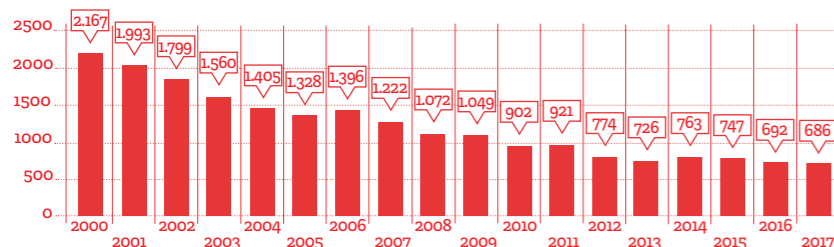
Laëtitia Tillard
cadre de santé 11ère classe au sein du SDIS 44, référente formation au sein du SSSM de Loire Atlantique et référente du groupement Ouest. Sapeur pompier volontaire en filière incendie/SUAP pendant 10 ans avant d'intégrer le service de santé en tant que volontaire puis professionnelle depuis maintenant 15 ans. J'ai intégré depuis 5 ans l'équipe de secours routier du SDIS44 pour développer mon expertise dans le domaine de la traumatologie routière. Ainsi en tant que FOR de FOR et instructeur PHTLS j'ai participé au changement de la méthodologie bilan en C,V,C en x,A,B,C,D,E au sein du SDIS. Mon cursus hospitalier a été de 8 années au sein des services de réanimation, urgences, SMUR du centre hospitalier de Saint Nazaire.

NOMBRE D'INTERVENTIONS AVP



EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS

(source: Préfecture 44)



gravissimes qui ne sont pas visibles du premier coup d'œil. Pourtant, il est capital de les identifier précocement afin de ne pas avoir de retard de prise en charge qui pourrait être une perte de chance de survie pour la victime. Pour cela, il existe une méthode, issue du PHTLS (prehospital trauma life support), nommée méthode x,A,B,C,D,E qui permet de réaliser le bilan de manière systémique, sûre et rigoureuse en vérifiant les fonctions vitales les unes après les autres, puis en effectuant les gestes sauveteurs dès qu'une détresse est détectée. La philosophie de la méthode pourrait se résumer ainsi: « je traite en premier ce qui tue en premier ».

Le bilan se réalise en deux temps:

- ▶ Le premier, le bilan primaire, qui a pour objectif de déterminer si la victime est critique ou non (schématiquement si elle a une ou plusieurs lésions qui menacent sa vie immédiatement).

Dans ce cas, il est décidé de la sortir rapidement de son véhicule (plan B), ces éléments nous montrent toute l'importance d'une communication étroite entre l'équipe de secours à personne et l'équipe de désincarcération. Ce bilan primaire est une vérification grossière des fonctions vitales et une recherche d'hémorragies massives.

- ▶ Le second temps du bilan est le bilan secondaire, où chaque item est repris dans le détail, avec une quantification et qualification de chaque fonction vitale. Dans cette logique, la première chose à vérifier est l'absence d'hémorragie massive extériorisée: x pour exsanguination. Si c'est le cas, elle doit être stoppée immédiatement à l'aide des techniques et matériels à disposition. La méthode dite ABCDE peut se résumer de la manière suivante:
 - ▶ « A »: Airway. A cette étape, il est vérifié que les voies aériennes sont

libres, qu'aucune lésion ou corps étranger altère le passage de l'air de l'extérieur vers les poumons. Si c'est le cas, le problème doit être traité immédiatement.

- ▶ Pour le « B »: Breathing. A ce moment, il faut vérifier l'état de fonctionnement de la mécanique ventilatoire. En effet, chez 25 % des accidentés de la route qui décèdent, on trouve des lésions thoraciques (pneumothorax compressif, hémorragie intra-thoracique massive). On constate que ces lésions sont omniprésentes lors de chocs frontaux avec une atteinte de l'espace de survie de la victime.
- ▶ Le « C »: Circulation. Cet item consiste à s'assurer que la fonction circulatoire n'est pas atteinte. En effet, une victime en état de choc doit être traitée extrêmement rapidement. Il est donc important de très vite détecter les mécanismes compensatoires qui nous mettent en alerte sur une probable détérioration rapide de l'état de santé de la victime. Il s'agit donc de prendre les pouls radiaux, d'observer la peau et de vérifier le TRC (temps de recoloration cutanée). ▶



► Le « D » : Disabilities. A ce stade, l'état neurologique de la victime est contrôlé, c'est-à-dire son orientation dans le temps et l'espace, la sensibilité et la motricité des 4 membres, ses pupilles qui pourraient nous révéler un traumatisme crânien grave. Motif qui justifie de transporter la victime rapidement dans un trauma center qui soit en capacité de traiter ce genre de lésions (présence d'un service de neurochirurgie).
Après avoir fait ce premier point de l'état de santé de la victime, il est possible de se prononcer sur la criticité ou non de celle-ci. La conséquence immédiate de cette conclusion est le choix des techniques de désincarcération les plus adaptées à cette situation (par anticipation réalisation du plan B).
Si la victime est « non critique », cela signifie qu'elle a des lésions qui ne menacent pas sa vie de manière imminente. Dans ce cas, il est réalisé (plan A) des méthodes de désincarcération qui sont peut-être un peu plus longues à réaliser mais qui garantissent une sortie préservant au mieux l'axe tête cou tronc de la victime et celle qui est la plus ergonomique pour les sauveteurs. L'équipe de secours

à personne quant à elle débutera son bilan secondaire afin de vérifier précisément tous les paramètres vitaux de notre victime et s'assurer que l'état de la victime ne se dégrade pas. Si l'évolution de la victime était négative, il faudrait alors adapter la stratégie (passage du plan A au plan B).
A contrario, si la victime est jugée critique, il est alors décidé d'effectuer une sortie rapide et donc des techniques de désincarcération rapides à mettre en œuvre qui prendront en compte la détresse principale du blessé.
Face à un risque routier qui évolue, à la fois dans l'usage que les citoyens font de la voiture, mais aussi par les évolutions des technologies et des infrastructures, les sapeurs-pompiers ont dû adapter leurs techniques opérationnelles. Dans ce contexte et pour garantir une continuité des soins, le service de santé et de secours médical a formé l'ensemble des infirmiers opérationnels, bien entendu à la méthode x,A,B,C,D,E mais aussi les a initiés aux différentes techniques de désincarcérations réalisables en les mettant en lien avec les lésions de la victime.
Dans la continuité de ce travail, pour un langage et une philosophie communs, le SSSM en collaboration

avec des centres de secours organise régulièrement des exercices secours routiers incluant des équipes SMUR et des équipes sapeurs-pompiers afin d'échanger sur les méthodes de travail et garantir aux victimes une parfaite complémentarité des acteurs du secours extra-hospitalier.
Ensemble, ils ont l'ambition de garantir une prise en charge efficiente des accidentés de la route. Cela sous-entend un entraînement et un travail d'équipe rodé, d'autant plus que la pratique de la désincarcération en opération réelle (heureusement) diminue.
C'est pourquoi, les rencontres organisées par la WRO, lors de challenges SUAP/SR nationaux ou internationaux permettent d'une part aux différentes équipes de s'entraîner à la réalisation de différentes techniques, et d'autre part de réaliser un vrai partage d'expérience afin de faire bénéficier à l'ensemble des SDIS de nouvelles techniques ou matériels. Cette émulation permet à tous de faire évoluer le secours à personnes et la prise en charge des victimes de la route.
Finalement, ces rencontres incarnent les valeurs d'excellence recherchées par les sapeurs-pompiers au bénéfice des victimes. ✖

Iso-17840: Die erste ISO Norm für Feuerwehrleute

Fränz Christnach, CIS Luxembourg CTIF

Nur wenn die Einsatzkräfte bei der Ankunft schnellst möglich Informationen betreffend der Antriebsart und andere vom Fahrzeug ausgehenden Gefahren erhalten können, ist eine schnelle Rettung durchführbar. Die ISO-Norm 17840 hilft hierbei.



Logo ISO 17840

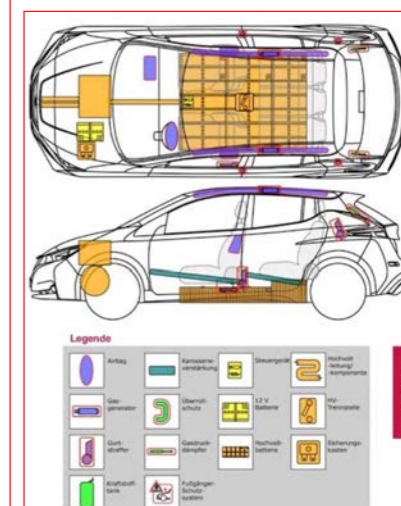
Verkehrsunfälle passieren heutzutage trotz moderner Fahrzeugtechnologie nach wie vor.
Für die betroffenen Insassen zählt nach dem Aufprall jede Minute. Die „Golden Hour of Shock“ ist uns allen ein Begriff und sagt aus, dass die Rettung schnellstmöglich vorstatten gehen muss.
Hier aber haben die modernen Fahrzeugtechnologien einen Nachteil. Oft erschweren sie den Einsatzkräften die Arbeit und bergen Gefahren.
Hochfestigkeitsstahl, Kartuschen zur Airbag Auslösung (120-220 bar) oder aber Hochvolt-Kabel (Spannungen ab 25 V bis 1000 V AC oder 60 V DC bis 1500 V DC), um hier nur einige zu nennen, bergen nicht zu unterschätzende Gefahren.
So kann zum Beispiel ein Schnitt mit der hydraulischen Schere in eine Druck-Kartusche verhängnisvoll sein für den Retter sowie für den zu rettenden. Um diesen Gefahren trotzen zu können und sicher und schnell arbeiten zu können, benötigen Einsatzkräfte Informationen betreffend des Fahrzeuges an dem sie arbeiten müssen.

Commission for Extrication and New Technology
Der CTIF ist eine internationale Organisation zur Förderung der weltweiten Zusammenarbeit zwischen Feuerwehrmitgliedern und Experten im Feuerwehr- und Rettungswesen. Im Jahr 1900 in Paris gegründet mit dem Hauptziel des Wissens- und Erfahrungsaustauschs zwischen den Feuerwehren. Die Vereinigung hat ihren Sitz in Ljubljana und zählt heute 39 Mitgliedsländer.
Der CTIF hat mehrere Kommissionen, die auf verschiedenen Gebieten aktiv sind. Eine dieser Kommissionen ist die „Commission for Extrication and New Technology“.

Safer citizens through skilled firefighters
Einer der Ziele dieser Kommission ist es, den Einsatzkräften weltweit die nötigen Informationen zum sicheren Arbeiten kostenlos zur Verfügung zu stellen.
Nur wenn die Einsatzkräfte bei der Ankunft schnellst möglich Informationen betreffend der Antriebsart und anderer vom Fahrzeug ausgehenden Gefahren erhalten können, ist eine schnelle Rettung durchführbar.
Die Entwicklung des ISO Standards 17840 begann im Jahr 2012, als die Vertreter aus Deutschland und Frankreich den Vorschlag hervorbrachten, die Rettungsdatenblätter zu vereinheitlichen und festzulegen wie diese aussehen und was sie enthalten sollten.
2014 begann die Kommission mit der Arbeit, um schließlich im Herbst 2019 die ISO-Norm 17840 vorstellen zu können. Die initiale Idee, Feuerwehrleuten im Einsatz bessere Informationen zur Verfügung zu

stellen, ist zu einem weltweiten Projekt herangewachsen.
Der ISO-17840 Feuerwehr - Standard ist ein Produkt der „Commission for Extrication & New Technologie“ des CTIF, in Zusammenarbeit mit Euro NCAP, SIS (Swedish Institute for Standards) und ISO (International Standards Organisation).

Die vier verschiedenen Teile des ISO 17840 Standards
► Rettungsdatenblätter für PKW und kleine Nutzfahrzeuge.
Rettungsdatenblätter enthalten wichtige Informationen für die Einsatzkräfte betreffend die technischen Details der Unfallfahrzeuge.
Diese sollen nun in komprimierter Form auf einer DIN A4-Seite untergebracht sein, um so den Helfern schnell und unkompliziert Informationen über die Gefahren, welche von einem Fahrzeug ausgehen, zu liefern, so



Beispiel Rescue Sheet

dass diese effizient und sicher arbeiten können. Teil eins der ISO 17840 regelt also die Form dieser Rettungsdatenblätter. ▶

Die Symbole für die einzelnen Bauteile, wie zum Beispiel die Batterien, Airbags, Tanks usw. sollen vereinheitlicht werden und die Seitenzahl wurde auf 4 Seiten beschränkt.

▶ Rettungsdatenblätter für Busse, Reisebusse und Nutzfahrzeuge Im zweiten Teil wird die Form der Rettungsdatenblätter für Busse, Reisebusse und Nutzfahrzeuge behandelt. Für diese Fahrzeuge gab es bis dato keine Rettungsdatenblätter. Mit dem Entstehen der ISO 17480 sind diese ebenfalls geschaffen worden.

▶ Leitfäden für Notfallmaßnahmen Teil 3 der ISO Norm ist der Emergency Response Guide, auch noch als Rettungsleitfaden bekannt. Viele Hersteller veröffentlichen für ihre Fahrzeuge einen Leitfaden für Einsatzkräfte und Pannenhelfer. Hier werden verschiedene Maßnahmen, welche bei Vorfällen oder Unfällen angewendet werden, beschrieben.

Die Standardisierung dieser Leitfäden erleichtern es, den Einsatzkräften im Bedarfsfall wichtige Informationen betreffend das Fahrzeug zu erhalten. Auskünfte über das Vorgehen im Brandfall, einem Unfall, bei Austritt von Flüssigkeiten, falls das Fahrzeug sich im Wasser befindet, oder einfach nur geborgen werden muss, können hier abgerufen werden.

▶ Identifizierung der Antriebsart Im vierten Teil der ISO-Norm werden Piktogramme zur Identifizierung der

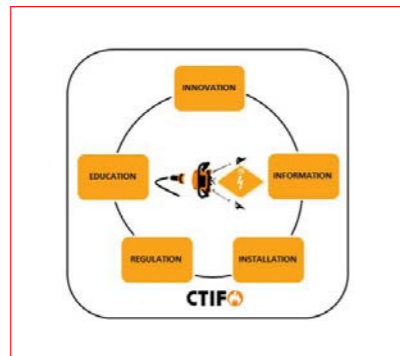
Antriebsart behandelt. Die genauen Masse, ihre Farbe sowie die Stelle, an denen sie angebracht werden sollen, sind hier definiert. Die hilft den Einsatzkräften schnell herauszufinden um welche Antriebsart es sich handelt. Die ist grundsätzlich für alle Antriebsarten möglich.

Die Implementierung des ISO 17840 Einige Mitgliedsländer des CTIF haben bereits mit der Einführung des Standards begonnen. In Belgien wurde im November eine Absichtserklärung zwischen dem CTIF und dem Innenministerium unterzeichnet, welches verspricht, die Zusammenarbeit zwecks Einführung des ISO 17840 Standards zu intensivieren.

Hier wurde bereits an den Einsatzfahrzeugen und im öffentlichen Transport in einigen Städten angefangen, die Fahrzeuge dementsprechend zu kennzeichnen.

Belgien ist demnach weltweit Vorreiter auf diesem Gebiet.

Finnland ist das erste nordische Land welches mit der Implementierung des Standards angefangen



Schema der Ziele

hat. Das Busunternehmen „Pohjolan Liikenne“ aus Helsinki war das erste kommerzielle Unternehmen welches seine Flotte mit den Stickern gezeichnet hat. Die Stadt Lappeenranta folgte daraufhin.

Luxemburg und der ISO 17840 Standard

In Luxemburg wurde auch bereits vor 2 Jahren über die Implementierung der Norm diskutiert. Die Corona-Pandemie hat auch hier ihren Beitrag zur Verzögerung des Projekts beigetragen. Dennoch arbeiten die luxemburgischen Mitglieder der Kommission des CTIF weiter an diesem Projekt.

Der CGDIS als Vorreiter bei der Einführung der Norm in Luxemburg.

Ein erster Schritt kommt in dieser Aufgabe vom CGDIS selbst, da die Verantwortlichen sich dazu bereit erklärt haben, die Einsatzfahrzeuge mit den Hinweisplaketten laut Norm zu kennzeichnen und so mit gutem Beispiel voranzugehen.

Eine Kontaktaufnahme mit den öffentlichen Instanzen sowie größeren Transport- und Reiseunternehmen ist in Planung.

Eine neue App als Hilfe

Euro NCAP hat in Zusammenarbeit mit dem CTIF eine App entwickelt, die kostenlos heruntergeladen werden kann und im Einsatz die notwendigen Informationen liefern soll.

Die Euro RESCUE App ist demnach für die gängigen Handy-Operationssysteme zum Herunterladen erhältlich. ✖

De Nationalen Trauma & Rescue Challenge vun der Luxembourg Rescue Organisation

Joël Biver, Président de la Luxembourg Rescue Organisation LRO et Damian Ruitenger

Säit 2013 organiséiert d'„Luxembourg Rescue Organisation asbl (LRO)“ all Joer hiren Nationalen Trauma & Rescue Challenge (NTRC), mat Ausnam vun 2020 wou den Challenge wéinst dem COVID-19 huet missen ausfallen.

Den NTRC fënnt no de Reegelen vun der World Rescue Organisation (WRO) statt an ass domat och déi national Qualifikatioun fir un der World Rescue Challenge (WRC) deelzehuelen. Den NTRC besteet aus zwou Disziplinen, an zwar dem Trauma Challenge an dem Rescue Challenge.

Beim Trauma Challenge muss eng First Responder respektiv Ambulanz-Equipe, déi aus zwee Equipieren besteet, eng oder zwou Victimme vun

engem traumateschen Noutfall en Charge huelen. Dofir mussen si déi verletzte Persoun(en) nom bekannten xABCDE-Schema ënnersichen, fir erauszefannen, wéi eng Blessuren a wéi enger Reiefolg („Treat first what kills first“) ze behandelte sinn. Dofir hu si néng Minutten Zäit. Duerno hu si nach eng Minutt Zäit fir eng Iwwergab („Handover“) vum Patient un de „SAMU-Dokter“ (ee Riichter deen d'Epreuve bewäert) ze maachen.

Bewäert gëtt engersäits d'Approche an den Ëmgang mam Patient, d'Beurteilung vun der Situatioun an d'Untersuchung vum Patient, souwéi och déi adequat medezinesch Versuergung vun de Verletzungen. D'Haaptaemerk läit dorop, wéi d'Equipe d'Situatioun geréiert, wéi strukturéiert d'Prise en Charge vum Patient duerchgefouert gëtt a wéi fachlech korrekt d'Versuergung vun de Verletzungen ass. ▶



Bezeichnung der Antriebsarten. Quelle: CTIF



Bei der Rescue Challenge muss eng Equipe vu sechs Pompjeeën en Asaz (Autosaccident) meeschteren. Je no Epreuve hu se 10, 20 oder 30 Minutten Zäit, fir eng oder zwou Victimmen aus den Autoen ze retten. Woubäi et hei awer primär net ëm d'Schnellegheet geet, mee ëm sécher, zilgeriicht a propper schaffen, eng gutt Kommunikatioun tëschent de Membere vun der Equipe an och mat de Victimmen. D'Virgoen ass am Fong dat nämlecht wéi dat wat beim CGDIS an der Standardasazregel „Verkehrsunfall“ (SER VU) geléiert gëtt.

Bewäert ginn den Asazleeder, de medezinesche Volet ewéi och den technesche Volet.

Beim Asazleeder geet et prioritär ëm seng Erkundung mat uschléissend der Planung, der Prioriséierung vun den Aktiounen an den Oflaf vum Asaz ënner Anhalung vun all de sécherheetsrelevanten Aspekter. Desweidere gëtt hei och Gewicht op d'Kommunikatioun mat der Equipe, notamment dem Binôme SAP an dem Teammanagement geluecht.

Beim technesche Volet geet et nieft der éischter Approche, mat Sécherung a Stabilisatioun vun den accidentéierten Auto'en och ëm d'Organisatioun vun der Asazplaz, de Fortschrëtt bei der Schafung vun de verschiddenen Öffnungen (Erst-, Versorgungs- a Befreiungsöffnung) ënner korrekter a sécherer Uwendung vum Material. Fir eng optimal Patientebetreiung ze garantéieren, ass en permanenten Echange mat dem innerer Retter erfuerdert, wat dann och mat an d'Bewäertung afléisst.

Wat d'Bewäertung vum medezinesche Volet ubelaangt, sou gëtt hei d'selwecht ewéi beim Trauma Challenge d'Approche an den Émgang mam Patient, d'Beurteilung vun der Situatioun an d'Untersuchung vum Patient fir duerno zesumme mam Asazleeder an dem Binôme, dee fir d'technesch Rettung zoustänneg ass, déi Schrëtt ofzestëmme, déi ënnerholl mussen gi fir de Patient sengem Verletzungsmuster entsprechend esou korrekt ewéi méiglech aus dem Auto ze befreien. Eng permanent Kommunikatioun mam Patient ewéi och mat de Membere vun der Equipe während dem ganzen Oflaf vum Asaz ass deemno och hei ee vun de Bewäertungspunkten.

Sënn an Zweck vun esou enger Challenge ass et fir d'Pompjeeën op Situatioune virzebereeden, déi si och



Un exemple de scénario proposé lors du NTRC Junglinster 2016 et considéré par certains comme irréaliste



Accident de la circulation aux Pays-Bas en 2021

am Eeschtfall begéine kënnen a fir eng patientenorientéiert Teemaarbecht a Kommunikatioun an enger Stresssituatioun ze trainéieren. Eng Kritik, där een ëmmer nees begéint ass, dat d'Zenarien onrealisteschen wieren. Dobäi weisen d'Noriichten engersäits ëmmer nees dat et näischt gëtt, dat et net gëtt an anerersäits sinn Equippen, déi sech am Training mat komplexen Asazsituatiounen ausernee gesat hunn, am Asaz net esou liicht aus dem Konzept ze bréngen.

Schlussendlech baséieren d'Manifestatioune vun der WRO an der LRO op deenen nämlechten Ausbildungskonzepter wéi déi, déi beim CGDIS geléiert ginn (Fallbeispiller nom xABCDE-Schema bei der Trauma Challenge, respektiv d'SER VU bei der Rescue Challenge).

Aus deem Gronn wëlle mir op dëser Platz all fräiwëlleg an haaptberufflech Pompjeeë vum CGDIS encouragéieren, bei der nächster NTRC vun der LRO matzemaachen, déi am Oktober 2021 wäert stattfannen an domat d'Méiglechkeet kréien, bei der WRC 2022, déi zu Lëtzebuerg stattfënnt, deelzehuelen. Eng eemoleg Geleeënheet, dem Publikum am eegene Land ze weisen, wat ee kann an doheem vun den Zuschauer ugefeiert ze ginn!

D'Participatioun fir d'Equippen aus dem CGDIS wäert bei der NTRC 2021 gratis sinn. Wann Dir interesséiert sidd, kënnt Dir Iech gären iwwert info@lro.lu un d'LRO wenden. D'Equipe kënnen da vun den erfuerene Richter vun der LRO gecoacht ginn. ✖

Nous avons souvent l'habitude de présenter le métier de pompier par les risques auxquels nous pouvons être exposés et par la variété des interventions. Ces caractéristiques servent d'ailleurs régulièrement d'arguments lors des campagnes de recrutement, « *l'aventure au coin de la rue* », « *pas deux fois la même intervention* ».



La démarche RETEX, un outil d'amélioration continue

De ce fait, nous construisons chacun notre propre expérience à travers les situations auxquelles nous avons eu à faire face. Cependant, à l'échelle d'une carrière ou d'une intervention, nous ne vivons chacun qu'une partie de l'histoire, de notre propre expérience. Ainsi, l'enjeu et le défi qui se présentent à nous consistent à nous appuyer et à capitaliser sur ces expériences pour progresser collectivement, pour faire du CGDIS une organisation qui apprend, s'adapte et évolue en permanence.

La démarche du retour d'expérience s'inscrit par conséquent dans une démarche d'amélioration continue, destinée à améliorer la sécurité, la fiabilité et la qualité des interventions. Comme de nombreux secteurs tels que l'aéronautique, la santé ou encore la défense, le CGDIS, à travers la direction de la stratégie opérationnelle, développe son concept de retour d'expérience. Des événements marquants tels que la crise sanitaire, la tornade de 2019, le feu de la brasserie de Diekirch ou des feux industriels constituent les premières bases de la création et de la diffusion d'une culture du retour d'expérience.

La pratique du retour d'expérience est elle-même en évolution constante. Dans les années 70, les RETEX étaient centrés sur une approche technique. Il s'agissait d'améliorer la fiabilité des machines et d'éviter, voire de supprimer les défaillances. Une fois les machines fiabilisées, c'est l'opérateur qui a été au centre des préoccupations. En sachant que le machiniste pouvait être à l'origine d'un dysfonctionnement, les retours d'expérience étaient destinés à améliorer les compétences, mieux maîtriser les machines et mieux comprendre les modes d'emploi. Depuis le début des années 2000, le champ d'études des RETEX s'est élargi à l'organisation et au contexte global. Les facteurs humains et techniques

n'étant pas observables isolément, mais bien de manière globale et intégrée dans un contexte, il s'agit de s'intéresser à l'ensemble du « système » : de l'organisation globale aux interactions entre les différents intervenants, en passant par la mise en œuvre des moyens et des outils jusqu'à l'action de chaque acteur de l'intervention. Le retour d'expérience doit donc être vu comme une partie du processus général d'évaluation et de contrôle, entendu au sens anglo-saxon de *reporting*.

Par conséquent, la démarche de retour d'expérience doit être perçue comme un outil de management permettant à l'ensemble du CGDIS d'apprendre et de progresser. De ce point de vue, il est indispensable de comprendre et d'accepter plusieurs principes.

Tout d'abord, le fait que la sécurité absolue n'existe pas. Toutes les organisations, toutes les activités, y compris celles les plus à la pointe dans la gestion et la maîtrise des risques, sont sujettes à des accidents et des dysfonctionnements. Certes, les fréquences et les effets peuvent être réduits, mais le risque zéro n'existe pas et tout ne peut être anticipé ou prévu.

Second principe, accepter l'erreur. L'erreur est normale dans l'activité humaine. C'est justement à travers ses erreurs que l'être humain apprend et progresse. L'enjeu consiste donc à être en capacité d'identifier les erreurs pour mieux les dépasser : les rattraper dans l'instant et apprendre d'elles ensuite. Enfin, un accident ou un dysfonctionnement résultent toujours d'une succession de défaillances multiples d'ordre différent.

Le processus de RETour d'EXpérience

Un projet de retour d'expérience ne s'improvise pas. Pour obtenir des résultats précis et objectifs, il est impératif de définir un cadre et d'organiser les travaux de manière méthodique.

Nous proposons, à travers cet article, d'exposer les principes et la démarche en cours de développement au sein du CGDIS.

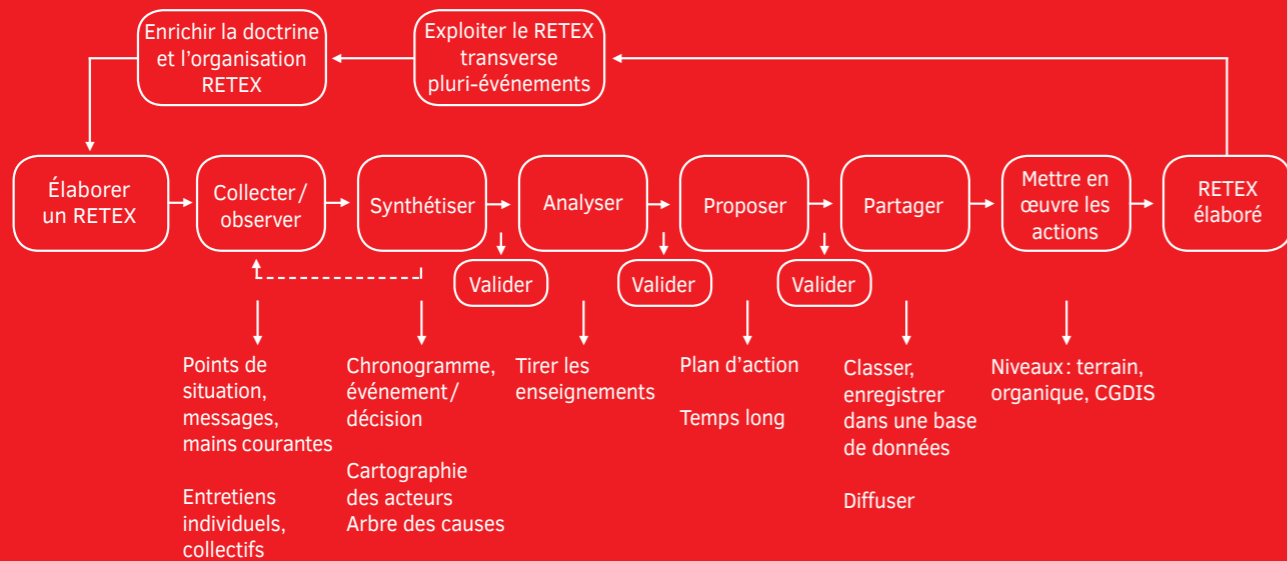
Un retour d'expérience est avant tout un travail de groupe. Les échanges de points de vue, de visions et de compréhensions sont essentiels tout au long du projet. Afin de conserver du recul et garantir le respect des objectifs, l'organisation du RETEX s'articulera en deux entités. Un groupe de travail, GT RETEX, chargé de la mise en œuvre du processus que nous détaillerons plus loin, et un comité de pilotage, COPIL, chargé d'orienter et de valider les travaux.

Avant de débiter les travaux, il est impératif de définir le cadre et les objectifs de la mission. Il s'agit de préciser au groupe de travail les attentes, le périmètre, la profondeur et les modalités d'organisation du RETEX. Les attentes constituent la réponse à la question « que souhaitons-nous analyser ? ». Le périmètre fixe les contours et les limites de l'observation, « in scope » et « out scope ».

La profondeur est définie par les différents niveaux de gestion concernés par le projet : stratégique, de coordination, tactique. Le périmètre et la profondeur sont très variables d'un RETEX à l'autre et en fonction de l'événement considéré. Enfin, l'organisation consiste à déterminer les modalités, la fréquence des rencontres et des échanges entre le GT et le COPIL.

La première phase a pour objectif de reconstruire le « fil de l'histoire ». Les mains courantes, les points de situation et les messages constituent des documents de base essentiels. Ils pourront utilement être complétés par des images ou des vidéos réalisées par le service communication, le GATO ou d'autres intervenants.

Dans le prolongement, des entretiens individuels ou collectifs sont organisés. ▶



Ces échanges, destinés à recueillir le ressenti, les impressions, le vécu et les actions réalisées par les intervenants, doivent être préparés et respecter un certain nombre de règles. Le groupe RETEX se doit de réfléchir en amont sur la nature des questions, la manière dont les entretiens seront menés. Une fois encore, la préparation conditionne le succès et l'efficacité des entretiens. La conclusion de cette première étape se caractérise par la réalisation d'un chronogramme, c'est-à-dire le report sur une ligne de temps de l'ensemble des événements et des actions, une cartographie des acteurs et, selon le cas et les objectifs du projet, une représentation des cycles « événements / décisions », etc. À ce moment, le GT se doit de faire preuve d'imagination et d'esprit de synthèse pour représenter, de la manière la plus claire et compréhensible possible, les éléments qu'il a rassemblés et recueillis. Ces synthèses sont présentées au COPIL. Fort des informations et des documents collectés, le groupe de travail peut mener son travail d'analyse. Selon la nature de l'opération ou des évé-

nements étudiés, plusieurs outils peuvent être utilisés (analyse des dysfonctionnements et initiatives, analyse stratégique de type SWOT / TOWS, arbre des causes, nœud papillon, analyses orientées facteurs organisationnels et humains, etc.). L'analyse nécessite rigueur, méthode et objectivité.

Dans la continuité de l'analyse, le groupe de travail propose un plan d'action permettant au CGDIS d'améliorer son organisation, ses pratiques professionnelles, et globalement, de progresser. Le processus de RETEX ne serait pas complet s'il n'intégrait pas une réflexion sur le partage et la diffusion des leçons apprises.

De manière générale, le retour d'expérience doit permettre de tirer des enseignements visant à l'amélioration de la conduite opérationnelle à court terme et à plus long terme par des mesures correctives pour une meilleure efficacité ou à l'amélioration ultérieure de notre capacité opérationnelle générale à travers l'adaptation de la doctrine (règlement opérationnel), de la prévention,

de la planification, de la préparation opérationnelle (entretien physique, instruction théorique, manœuvre tactique) et de la formation.

Le RETEX Tornado, un RETEX formateur

Comme le RETEX Covid, le retour d'expérience de la tornade d'août 2019 a été réalisé avec l'appui d'un cabinet de conseil externe. Ce projet s'est également inscrit dans une démarche de formation destinée à faire acquérir les bases de l'organisation et la conduite du RETEX à une équipe de cadres du CGDIS. C'est à ces fins que Joe Berwick, Catherine Lux, Ben Baus, Christian Wagner et Yves Vesque ont constitué le groupe de travail. Ainsi, ils ont pu apprendre à organiser et conduire des entretiens, à réaliser un travail d'analyse et à réfléchir collectivement aux propositions. Les compétences développées précédemment sont actuellement mises en œuvre dans le cadre des RETEX relatifs aux feux de la brasserie de Diekirch et de Kronospan. ✱

Témoignages du GT RETEX

Quel est selon vous l'intérêt du RETEX ? L'idée que vous vous faisiez du RETEX a-t-elle changé durant ce projet ?

Joe Berwick: Mat deenen éischte gréisseren Asätz huet den CGDIS och d'Kultur vun engem «Retour d'expérience» agefouert. Dëst ass an mengen Aen eng enorm sënnvoll Aufgab fir gréisser Interventiounen ze analyséieren an déi Punkten ze definéieren op deenen de CGDIS sech nach muss verbessern. De wichtigsten Deel vun deem ganze Prozess ass awer dobäi dat, wat objektiv analyséiert ginn ass an déi Verbesserungsvirschléi, déi doropshi gemaach gi sinn, alle betroffenen Acteur'e virzestellen an ze erklären.

Doduerch datt ech Geleeënheet hat un dësem RETEX matzschaffen, huet sech meng Virstellung vu wat sou ee «Retour d'expérience» eigentlech wierklech ass, konkretiséiert. Et geet net einfach dorëms eng Lëscht ze maachen nom Motto «wat war gutt, wat war schlecht», mee éischter verschidden Ofleef objektiv ze analyséieren an déi, bei deene Méiglechkeete besti Saachen ze optimiséieren, zréckzebehalen, fir an nächster Zukunft konkret drun ze schaffen.

Lieutenant Catherine Lux (CIS Esch-sur-Alzette): Méiglechkeet fir ze léieren, fir den Eenzelen an fir e ganze Betrib/Corps.

Adjudant-Major Christian Wagner (INFS): Als COS mécht een sech bei gréisseren Asätz, nom Asaz wann een e bëssen Zäit huet, Gedanke wat een hätt kéinte besser oder aneschters maachen! Do ass ee RETEX ee Moyer fir eng komplett Analys vun engem Asaz ze maachen eventuell esouguer vu Leit, déi selwer net um Asaz waren. Dëst ass fir d'DCO, DSO, INFS an den COS, d'Méiglechkeet ze gesinn ob d'Ausbildung, Strategien an Taktiken an déi richteg Richtung gi bzw. ob an engem Punkt Nohuelbedarf ass oder déi verschidden Taktiken an Strategien müssen ugepasst ginn.

Lieutenant Ben Baus (DSO): Beim Ausschaffe vun engem RETEX geet et net drëms eng Oplëschtung vu Feeler ze maachen, Verhalen oder Decisiounen a Fro ze stellen, mee de RETEX soll als Zil hunn, op sachlechtem Niveau a mat enger gewëssener Distanz komplex Asätz, oder Asätz mat enger méi spezieller Entwécklung ze analyséieren. Dobäi duerf een ni vergiessen, dass den Asazleeder op der Plaz deels banne Sekonnen eng Decisioun huele muss, während ee RETEX Groupe Wochen, wann net souguer Méint Zäit huet sech mat enger Situatioun auserneenzenesetzen. Wichtig ass et da virun allem déi Erkenntnisser, déi een aus engem RETEX zéie konnt, fir d'Zukunft ze dokumentéieren an ze publizéieren, fir esou kënne Léieren ze zéien, fir se bei spéideren Asätz uwenden ze kënnen.

Qu'avez-vous appris ? Que retenez-vous de votre participation à ce projet ?

Joe Berwick: Et war enorm léierräich un dësem Projet deelzehuelen. Virun allem déi vill Gespréicher mat den bedeelegten Acteuren (COS, Pelotonchef'en, CIS Chef'en...) hunn et erlaabt zum engen ee Feedback ze kréie wat déi kritesch Phase bei sou enger grousser Interventioun sinn. Zum aneren huet dëst awer och erlaabt, bei där Onmass un Donnéeën, déi mir um Enn op eemol haten, ze léieren dës Informatiounen beschtméiglech ze regroupéieren an ze resüméieren, fir net de Kader vum finalen Dokument komplett ze sprengen. Op Basis vun dësen Erfahrungene kënne mir déi nächst RETEX'en, déi schonns ustinn, ugoen.

Lieutenant Catherine Lux (CIS Esch-sur-Alzette): Wichtigkeet a Schwieregkeet vun der Objektivitéit. Wichtigkeet a Schwieregkeet vun enger propperer Asazdokumentatioun fir och zu spéiderem Zäitpunkt den Oflaf kënnen ze rekonstruéieren an nozevollzéien.

Adjudant-Major Christian Wagner (INFS): De RETEX vum Tornado huet mir een anere Wee gewissen, ewéi een eng Analys vun engem Evenement maachen kann, fir dono déi richteg Conclusiounen ze zéien an dat bei zukünftigen Asätz an Ausbildunge kënne mat afléissen ze loosseren.

Lieutenant Ben Baus (DSO): Nieft de verschiddeenen Aarbechtmethoden, déi mir beim Erschaffe vum RETEX benotzt hunn, waren et virun allem d'Erkenntnisser, déi mir während deenen einzelen Entretiene sammelle konnten, déi mir op een Neits bewisen hunn, dass all Membere vum CGDIS mat Häerz a Séil bei der Saach ass, dass jiddereen drop beduecht ass, een effiziente Service ze leeschten an dass et wichtig ass, d'Iwwerleeungen, d'Virschléi a d'Gedanke vun all Member vum CGDIS opzegräifen.

Mir ass ausserdeem bewosst ginn, dass de RETEX net nëmmen ee Mëttel ass fir gréisser Asätz ze analyséieren, mee dass et och no Alldaagsasätz an och no Übunge kann hëllefërlich a sënnvoll sinn, a kuerzer, vereinfachter Form e Retour d'expérience duerchzuführen.

Centre d'incendie et de secours Redange

Nathalie Schumann, Direction générale | Eric Di Millo und Aurélien Ternat, CGDIS

Nach ausgiebiger Planung wurde im April 2017 der erste Spatenstich in der rue du Lavoisier gesetzt, wo dann, fast genau 4 Jahre später, das neue Einsatzzentrum (CIS) in Redange entgegengenommen wurde.



Ganz fertig sind die Bauarbeiten allerdings noch nicht. Kleine Änderungen müssen noch hier und da vorgenommen werden. Bis zum 21. Dezember sollen aber die Arbeiten an der neuen Feuerwache vollständig abgeschlossen sein. Einsatzbereit ist das CIS allerdings schon seit dem 3. April 2021.

Nach einem intensiven Umzug, wurden in einem feierlichen Umzug durch die Ortschaft Redange die Einsatzwagen in ihr neues Zuhause gebracht. 75 freiwillige Mitglieder, sowie 18 Veteranen und 5 Jugendfeuerwehr- und hauptberufliche Mitglieder haben somit nach 45 Jahren Bestehen des CIS Redange einen neuen Standort.

Ein ganz besonderer Vorteil des neuen Gebäudes ist, dass sich durch die großzügige Infrastruktur das Zusammenleben zwischen freiwilligen und hauptberuflichen Feuerwehrmitgliedern um vieles familiärer gestalten lässt. Inzwischen bestehen viel mehr Möglichkeiten, Ateliers und Arbeiten zusammen abzuarbeiten und ▶

Ausbildungen und Übungen können nun in angemessenen und in dafür vorgesehenen Räumlichkeiten unterrichtet werden.

Aber auch für die Bürger bringt das neue Einsatzzentrum Vorteile mit sich.

Eine „garde caserné“ ist jetzt über 24 Stunden möglich und angenehmer für die Besatzung. Die Ausrückzeiten konnten somit verkürzt werden.

Ebenfalls konnte der Fuhrpark um ein Hilfeleistungslöschfahrzeug (HLF) erweitert werden. Im Großen und Ganzen haben sich mit dem neuen Zentrum vor allem die Arbeitsbedingungen verbessert und die neuen Räumlichkeiten werden es dem CIS Redange auch in Zukunft gestatten als Lehr-Einsatzzentrum angehende Feuerwehrmitglieder, ob freiwillig oder hauptberuflich auszubilden. Zudem kann umliegenden Einsatzzentren mit einem ARI-Atelier, einer Schlauchwaschmaschine, die erste Maschine ihrer Art im Land, und einer Lieferzone ausgeholfen werden.

Im Gespräch mit Wachenleiter Daniel Horsmans

Wie lange sind Sie schon Mitglied in der Feuerwehr?

Angefangen habe ich im Jahr 1989 bei der freiwilligen Feuerwehr in meinem Heimatdorf Bissen, wo ich auch heute noch aktiv bin. 1998 bin ich dann der Berufsfeuerwehr der Stadt Luxembour beigetreten nachdem ich meine Meisterprüfung als Mechaniker abgeschlossen hatte. Seit 2004

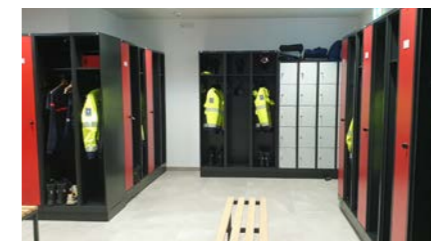
bin ich auch Mitglied im GIS Grimp und habe beruflich an vielen hundert Stunden Weiterbildung teilgenommen.

Was hat Sie dazu motiviert sich zusätzlich zu Ihrem Engagement auch als Wachenleiter in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen?

Im Jahr 2019 habe ich nach einer neuen Herausforderung gesucht, um das Zentrum Redange mit in das CGDIS zu integrieren. Ich arbeite gerne mit Menschen, ob als Ausbilder, im administrativen Bereich oder als Freiwilliger. Als Wachenleiter kann ich meine langjährige Leidenschaft mit in das System des Rettungsdienstes einfließen lassen.

Was sind Ihre Ziele und Wünsche für die Zukunft des CIS Redange?

Mein Ziel ist es, dass alle Mitglieder, ob Veteran, freiwilliges oder hauptberufliches Mitglied oder auch Mitglieder der Jugendfeuerwehr, immer gesund und munter zu ihrer Familie nach Hause zurückkehren. Zufriedenheit und Motivation im Team und im Einsatzzentrum sind mir auch sehr wichtig, so wie auch weiterhin den Fuhrpark zu modernisieren. Ausrückzeiten und das Besetzen vom Bereitschaftsdienst sollen auch besser garantiert werden, damit die Bürger schnellstmöglich Hilfe erhalten können. ✖



Übersicht

Bauherr: Gemeinde Redange in Zusammenarbeit mit CGDIS

Baubeginn: 2017

Aufteilung:

- ▶ Schulungsräume
- ▶ 1 Vereinigung (Amicale)- und Jugendaufenthaltsraum
- ▶ 1 Fitnessraum
- ▶ 1 Aufenthaltsraum
- ▶ Schlafraum für 10 Personen
- ▶ Büros
- ▶ Garagen für den SAP- und INCS-Bereich mit insgesamt 9 Stellplätzen
- ▶ 1 Einsatzzentrale
- ▶ 1 Kleiderraum
- ▶ Umkleieräume und Sanitäranlagen
- ▶ 1 ARI-Atelier
- ▶ 1 Atelier mit Schlauchwaschmaschine
- ▶ 1 Wäschekammer
- ▶ Diverse Abstellräume

Die neuen Gerätewagen-Atenschutz (GWARI)

Marc Wagner und Jacques Nilles, Direction des moyens logistiques ■ Eric Di Millo, CGDIS

Im Jahr 2019 wurde die Direction des Moyens Logistiques (DML) mit der Anschaffung von 3 neuen Gerätewagen-Atenschutz (GW-A) beauftragt. Jeder Zone de secours soll somit ein einheitliches Fahrzeug mit identischer Schlagkraft zur Verfügung stehen.

Die neu erworbenen GW-A gingen an:

- Zone nord CIS Clervaux
- Zone centre CIS Luxembourg
- Zone sud CIS Esch/Alzette

Viele unterschiedliche GW-A Modelle werden schon in anderen Feuerwehrräumen im Land benutzt, darunter: ein 5t VW/CRAFTER im CIS Clervaux, ein AB-Atenschutz im CIS Luxembourg und ein 12t IVECO im CIS Esch/Alzette. Dies neu erworbenen Fahrzeuge wurden allerdings basierend auf dem Modell des CIS Junglinster der Zone Est bestellt. In der „Zone est“ wurde im Jahre 2017 damals ein regionaler GW-A beschafft, dieser wurde damals über die einzelnen Kommunen finanziert. Da damals auch die Schwarz/weiß-trennung thematisiert wurde, bot sich die Gelegenheit, dieses Fahrzeug als Prototypen mit einzubeziehen, da sich hier das Konzept bewerte und schon viel Arbeit investiert wurde. Das Fahrzeug hatte 2 Jahre Einsatzdienst hinter sich, wobei nun aus dieser Erfahrung geschöpft werden konnte. So konnten die folgenden Fahrzeuge nahezu identisch nachgebaut werden. Von der DML wurde ein Lastenheft basierend auf dem GW-A des

CIS Junglinster erstellt. Im Spätsommer 2019 wurde eine europaweite Ausschreibung eingeleitet, mit Einschluss zum 16/10/2019. Nach Auswertung des einzigen abgegebenen Angebots konnte die Firma ITURRI aus Wilnsdorf (D) zurückbehalten werden.

Technische Beschreibung vom Fahrzeug

► **Fahrgestell:** Bei dem 16 t Fahrgestell handelt es sich um ein VOLVO FL 816 280 4x2. Der Antrieb erfolgt über die Hinterachse und verfügt über eine pneumatisch schaltbare Sperre am Differential. Die Vorder- und die Hinterachse sind luftgedrückt und können manuell über eine Kabelfernbedienung individual im Fahrerhaus gesteuert werden. Somit ist es möglich, das Fahrzeug in einer leichten Steigung in die Waage zu setzen, um das Bewegen der Rollcontainer im Fahrzeug zu erleichtern. Des Weiteren kann das Fahrgestell an der Einsatzstelle auf die tiefste Position gebracht werden, was einer geringeren Gerätschaft-Entnahmehöhe zu Gute kommt.

Das Fahrerhaus ist mit drei Sitzplätzen bestückt, hat ein von Volvo bezeichnetes Mittleres-Komfort-Fahrerhaus und verfügt somit über zusätzlichen Stauraum hinter den Sitzen zur Ablage von Kleinteilen oder gegebenenfalls der Einsatzkleidung. Der 6 Zylinder Common-Rail Diesel Motor mit 7.698 ccm³ und 210 kW (285,6 PS) entspricht der EURO6 Norm. Das max. Drehmoment von 1.050 Nm steht bei 950-1.700 U/min an. Beim Getriebe handelt es sich um ein Allison-Vollautomatikgetriebe mit 6 Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Das Fahrzeug ist mit einer Motorbremse ausgestattet.

► **Aufbau:** Der Aufbau und Ausbau wurde durch die Firma ITURRI aus Wilnsdorf (D) bewerkstelligt. Der Aufbau besteht aus isolierenden Sandwichplatten mit 38 mm Wandstärke. Die Außenhaut ist mit Aluminiumblech vertäfelt und die Innenhaut besteht aus nahtlos aneinandergesetzten GfK-Platten. Der Aufbau ist in zwei Bereiche aufgeteilt. Im vorderen Bereich des Aufbaus befindet sich ein Arbeitsraum mit einer Arbeitsfläche in L-Form. Im Arbeitsraum befindet sich neben einem 130 l Kühlschrank auch die Ladestationen für die WBKs, Handscheinwerfer sowie Funkgeräte. Im hinteren Bereich befindet sich der Laderaum, wo im Wesentlichen Platz für bis zu 9 Rollcontainer ist. In der Regel sind aber deren nur 6 Rollcontainer untergebracht, so dass längs in der Fahrzeugmitte ein Durchgang erhalten bleibt. Die Trennwand zwischen Arbeits- und Laderaum verfügt über eine Schiebetür. Laderaum und Arbeitsbereich sind über eine Standheizung beheizbar und mittels einer LED-Beleuchtung ausreichend ausgeleuchtet. Am Heck des Fahrzeuges wurde eine doppelt klappbare und unterfahrbare Ladebordwand von der Firma BAER, Typ: BC 1500 R42 G-04, mit einer Tragkraft von 1.500 kg verbaut. Die Bedienung erfolgt über Fuß- oder Kabelfernsteuerung. Ein Heckzelt, welches an die Heckklappe angehängt ist, umschließt die geöffnete Ladebordwand und bietet Schutz vor Einsicht und Schlechtwetter. Der äußere Zugang zum Arbeitsraum erfolgt auf der rechten Seite über eine Tür mittels einer sechs Stufen Einschubtreppe, welche sich an die variable Höheneinstellung der



Fahrzeugübergabe am 18/06/2021 (CIS Luxembourg; CIS Clervaux und CIS Esch/Alzette)

Luftfederung anpasst und im Fahrgestellrahmen integriert ist. Der äußere Zugang zum Laderaum erfolgt entweder über die Ladebordwand oder über eine in der Heckklappe integrierte Tür anhand einer weiteren Einschubtreppe. Beidseitig am Fahrzeug sind Kastenmarkisen mit Vorzelt, inklusive Abstützung, montiert. Die einzelne Markise misst in ihrer Länge 6 m und hat einen Ausfall von 3 m. Die Bedienung erfolgt über eine teleskopierbare Handkurbel. Ein Heckzelt, welches an die Heckklappe angehängt ist, umschließt die geöffnete Ladebordwand und bietet Schutz vor Einsicht und Schlechtwetter. Bei beidseitig voll ausgefahrenen Markise benötigt das Fahrzeug eine Mindeststellbreite von 9 m. Auf der rechten Fahrzeugseite, gleich neben der Einstiegstreppe, befindet sich eine herausnehmbare Hygienewand. Die Stromversorgung vom Fahrzeug an der Einsatzstelle erfolgt über einen auf der linken Seite verlasteten tragbaren Stromerzeuger, mit einer Leistung von 13,4 kVA.

► **Beladung:** Auf dem Fahrzeug wird eine Anzahl von min. 24 Atemschutzgeräten vorgehalten, davon 6 als Stundengeräte ausgerüstet. Alle Atemschutzgeräte werden in Transportkisten gelagert, um so eine Schwarz/Weiß-Trennung herzustellen. Die Kisten sind jeweils zu 6 Kisten auf einem Rollcontainer zusammengefasst. Mindestens 4 dieser Rollcontainer werden auf dem Fahrzeug mitgeführt. Ein weiterer Rollcontainer mit min. 48 Reserveflaschen gehört ebenfalls zum Beladeumfang.

Weitere wesentliche Beladungsteile sind:

- Reserve PA Masken
- Filtergeräte
- MSA Sicherheitstrupptasche
- Atemschutzüberwachungsgerät PÖLZ Checkbox
- AED halbautomatischer Defibrillator LIFEPAK 1000
- PAX-Notfallrucksack mit Füllung nach DIN 13155:2016-03
- Handleuchten LED ADALIT-Handleuchte L3000
- WBK BULLARD QXT
- Beleuchtungseinheit LUMAPHORE LED 400XL ✖



ZUSAMMENFASSUNG FAHRZEUG:

Fahrgestell:	VOLVO FL 816 280 4x2
Aufbau:	ITURRI
Anzahl der Achsen:	2 Achsen
Höchst zulässiges Gesamtgewicht:	16 t
Achslast:	VA. 5,8 t, HA. 10,9 t
Antriebsformel:	4x2
Radstand:	4.700 mm
Federung:	VA. + HA. Luftfederung
Motor:	6 Zylinder Common-Rail Diesel
Abgasnorm:	Euro IV
Leistung:	285 PS/210 kW
Drehmoment:	1.050 Nm
Abmessungen (LxBxH):	8.450x2.550x3.390 mm
Ladebordwand:	Bär, BC1500 R42 G-04, Tragkraft 1.500 kg
Kastenmarkise:	Thule 6*3 THULE 6*3 m

SOMIT STEHT DEM CGDIS IN DEN 4 ZONEN NUN VIER BAUGLEICHE GERÄTEWAGEN ATEMSCHEUTZ ZUR VERFÜGUNG.

Diese sind auf den Wachen mit jeweiligen Atemschutzwerkstätten stationiert.

Zone	CIS	Fahrgestell	Aufbau	Baujahr
NORD	CLERVAUX	VOLVO FL	ITURRI	2020
CENTRE	LUXEMBOURG	VOLVO FL	ITURRI	2020
SUD	ESCH/ALZETTE	VOLVO FL	ITURRI	2020
EST	JUNGLINSTER	VOLVO FL	HENSEL	2017



Le Centre d'appui logistique et technique (CALT)

Christian Schmitz, Pol Winandy et Daniel Hansen, Direction des moyens logistiques CGDIS

Il a récemment été arrêté que le volet logistique et technique du Centre de soutien logistique (CSL) sera dorénavant appelé Centre d'appui logistique et technique (CALT) – la raison derrière ce changement et les premières impressions du CALT à Mersch.



Un petit historique du CSL et la raison du changement d'appellation

Les articles 23 et 85 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile et création d'un Corps grand-ducal d'incendie et de secours définissent les généralités en ce qui concerne le Centre de soutien logistique (CSL), lequel a pris la succession de la Base nationale de support (BNS) de l'Administration des services de secours. Ce centre a été défini en principe comme organe opérationnel sous la responsabilité de la Direction de la coordination opérationnelle (DCO). Comme ce site a également hébergé les ateliers techniques de la BNS repris par la Direction des moyens logistiques (DML) et vu que la DML a regroupé de plus en plus toutes ses activités sur ce site à Lintgen, les volets techniques et logistiques de la DML et le volet opérationnel de la DCO ont dû être différenciés d'une manière plus claire.

Avec la mise en fonctionnement du nouveau pôle logistique à Mersch au début de mai 2021, cette séparation a été mise en vigueur avec l'approbation de la nouvelle dénomination «Centre d'appui logistique et technique – CALT» par le comité directeur et le conseil d'administration. Ce centre d'appui logistique et technique est localisé sur deux sites (CALT site Mersch et CALT

site Lintgen) et comprend toute la Direction des moyens logistiques. Le site Mersch héberge un centre logistique opéré par le service achat & logistique du Département charroi et logistique. Les autres services et départements de la DML, par contre, sont réunis dans le CALT site Lintgen.

À part du CALT, le Centre de soutien logistique (CSL) reste sur le site de Lintgen et retrouvera dans les meilleurs délais des structures améliorées en ce qui concerne ses capacités opérationnelles.

Introduction sur le site de Mersch

Afin de répondre aux exigences émergentes de la création du CGDIS, de nouvelles capacités de stockage ont été nécessaires car les quelque 500 m² de surface de stockage sur l'ancien site, à Lintgen, sont devenus insuffisants et obsolètes. De par sa situation géographique centrale dans le pays et avec sa surface totale de presque 4.000 m², le nouveau stock central du CGDIS au Mierscherbiërg répond complètement aux nouveaux défis et reste parfaitement accessible sans pour autant perdre sa proximité avec les autres départements et services de la Direction des moyens logistiques.

Déjà, pendant la première vague de la crise Covid-19, le site de Mersch a fait ses preuves. Là où l'imprimerie Faber fut

Entre 2.300 et 2.400 commandes par an sont préparées par les équipes du service achat & logistique à destination des stocks zonaux ou autres clients internes.

En 2020, plus de 500 livraisons ont été réceptionnées au CALT, comprenant au total plus de 720.000 unités d'articles.

encore implantée il y a quelques années, le CGDIS s'est installé, peu de temps après l'acquisition des édifices, afin d'y stocker divers matériels de protection individuelle employés par le gouvernement dans le cadre de la lutte contre le virus. Les halles servaient donc à entreposer du matériel dont également des respirateurs artificiels, à préparer les commandes des agents du secteur des professionnels de santé et à organiser la distribution des masques chirurgicaux à la population luxembourgeoise.

Bref aperçu des aménagements et de la réalisation du projet BAT

Mais les planifications autour de la transformation du CALT Mersch ont déjà été entamées fin 2019, un peu avant la crise sanitaire. En collaboration avec un bureau d'études, les besoins du CGDIS ont été rédigés et projetés sur l'enceinte existante datant des années 80, qui est composée de deux halles de 7 m et 14 m de hauteur respectivement et d'une aile administrative. Le but était la restructuration de l'ancienne imprimerie en un centre logistique fonctionnel. L'attention de la conception se focalisait donc surtout sur le nouvel équipement logistique des halles et la modernisation des bureaux.

Tandis qu'une partie existante des surfaces dans les halles a pu être intégrée dans la planification, de grandes parties de l'aile administrative ont dû être transformées fondamentalement afin de répondre aux exigences et normes d'aujourd'hui. Les bureaux modernisés offrent néanmoins de la place pour douze collaborateurs et disposent d'une réception afin d'accueillir au mieux des clients externes.

En raison de la forte usure du tapis ►



dans les halles, l'intégralité des 3.700 m² en surface au sol a reçu un tout nouveau revêtement en résine époxy de haute qualité.

Au total, les frais de transformation des intérieurs et des alentours s'élèvent à environ 2.000.000 €. 35 entreprises ont été impliquées dans les travaux qui ont pu être clôturés, avec un peu de retard dû à la crise actuelle, au mois de mai.

Le fonctionnement du service achat & logistique avec un accent sur logistique CALT

Depuis le mois de mai 2021, l'équipe du service Achat & Logistique, Direction des moyens logistiques, exerce donc ses activités à partir du CALT à Mersch.

Ce service est non seulement responsable de la passation des commandes d'achat de l'ensemble du matériel opérationnel pour les besoins nationaux du CGDIS, dont notamment les habillements ainsi que les consommables et équipements SAP et INCSEA, mais en assure également la gestion de stock derrière. Or, la nouvelle enceinte à Mersch offre des perspectives

inédites et des possibilités accrues quant à un déroulement logistique digne de ce nom. En outre, avec sa situation géographique centrale, ce projet s'incorpore parfaitement dans le concept logistique national du CGDIS qui est axé sur un achat et un entreposage centralisés avec une distribution délocalisée qui est accomplie par le biais des stocks zonaux.

À côté d'un stockage au sol classique, trois autres principaux systèmes de stockage ont été retenus dans le concept logistique du CALT à Mersch et occupent environ un tiers de la surface totale des halles: une mezzanine sur trois niveaux avec une surface de stockage utilisable de 1.350 m², des rayonnages à palettes avec une capacité d'entreposage de 900 europalettes ainsi que des rayonnages FIFO et rayonnages à tablettes de plus de 120 mètres linéaires. Les surfaces libres servent aux chemins de manutention et aux zones de travail nécessaires pour garantir un bon déroulement des opérations logistiques quotidiennes (zone de réception, zone de préparation, zone d'expédition). Lors de la planification, il était crucial que les flux

d'entrée (livraisons et réceptions) soient bien séparés des flux de sortie (expéditions et enlèvements) afin de minimiser les points de croisement et limiter ainsi les risques d'accident. Deux quais de livraison et un point de prélèvement font partie de ce concept logistique.

Aujourd'hui, le site du CALT à Mersch héberge environ 1.350 références différentes correspondant à plus de 1,8 million de pièces uniques qui sont d'ailleurs toutes répertoriées et gérées dans un logiciel ERP. S'y ajoute encore le matériel « sécurité civile » destiné à être utilisé en cas de crise majeure ou catastrophe naturelle.

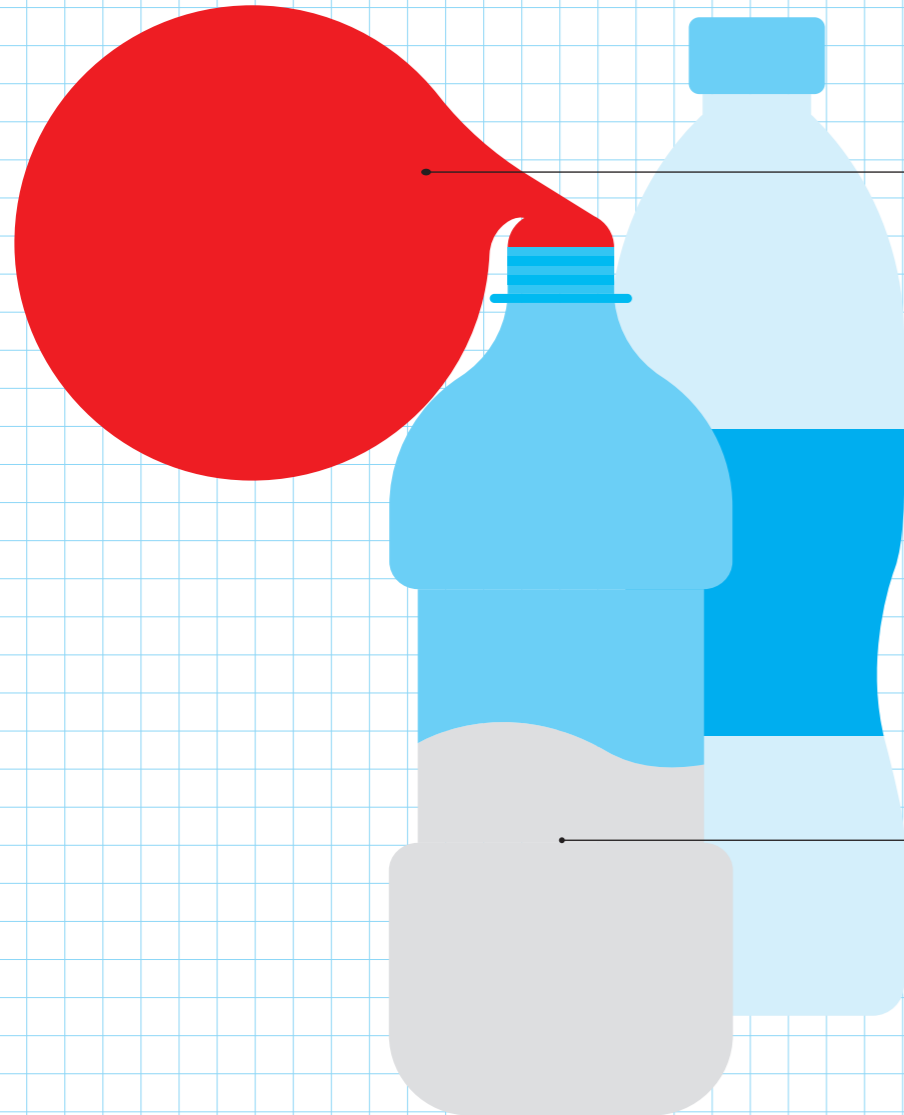
En plus de l'aile administrative et les différentes zones de stockage, le CALT à Mersch est également équipé d'un local d'essayage qui sert à procéder aux premières dotations d'habillement des nouveaux sapeurs-pompiers. Afin d'optimiser davantage les mouvements de stocks et autres processus internes, une des prochaines étapes majeures au CALT sera la digitalisation des opérations logistiques via l'implémentation de lecteurs de codes-barres. ✖

Bau Dir dän eegenen Airbag

En Airbag gëtt mat enger chemescher Reaktioun opgeblosen, déi ganz séier verleeft a bei där vill Gas entsteet – eng kleng Explosioun. Eng ähnlech chemesch Reaktioun ka jiddereen doheem selwer nomaachen.



Joseph Rodesch
Médiateur scientifique,
Fond National
de la Recherche



Eng chemesch Reaktioun, bei där duerch Hëtzt e Gas entsteet, hues Du bestëmmt och scho mol doheem gemaach: nämlech da wanns De e Kuch mat Bakpulver gebak hues. De Bakpulver zersetzt sech beim Erhëtzen a „bléist“ de Kuch op. De Bakpulver zersetzt sech awer och duerch eng Reaktioun mat Esseg. Genee dës Reaktioun benotze mer fir eisen Airbag opzeblosen.

Am richtigen Airbag ass e Salz: den Natriumazid. Aus deem entsteet e Gas wann e waarm gëtt: de Stéckstoff (N₂) an ausserdeem e bëssen Natriummetall. Aus 100 Gramm Salz entstinn a kierzester Zäit iwwer 50 Liter Gas an dese bléist e Ballon, den Airbag, op.

DUERCHFÉIERUNG:

01. Fëll e Glas (200ml) Esseg an d'Fläsch an 2 Tëiläffel (10g) Bakpulver an de Ballon. Zéi d'Ëffnung vum Ballon iwwert d'Ëffnung vun der Fläsch onni datt de Bakpulver direkt dra fällt. Kuck datt de Ballon gutt fest an dicht sëtzt.

02. Da rësel de Bakpulver aus dem Ballon an den Esseg. Dän Airbag fëllt sech bannent e puer Sekonnen. Bei der Reaktioun zersetzt sech de Bakpulver am Esseg an et entsteet CO₂ – also dee Gas dee mir och ausootmen.

03. Bei dese Quantitéiten entstinn ongeféier 4 Liter Gas. Fir an e richtigen Airbag ass dës Reaktioun ze lues. D'Reaktioun am Airbag ass bal 1.000 mol méi séier, dofir knuppt en Airbag och.

- MATERIAL**
- ▶ Eidel Fläsch
 - ▶ Loftballon
 - ▶ Esseg
 - ▶ Bakpulver (Natron, Bicarbonate)

Extensioun:

Wëlls de et och knuppe loosse?



Opgepasst:

Fro fir dese Versuch en Erwuessenen, an benotz op kee Fall de Schraubstopp. Da kanns de am plaz vum Loftballon e Wäistopp an d'Fläsch drécken. Et verlaangt just e bësse Geschécklechkeet, fir de Bakpulver sou an der Fläsch ze placéieren, datt den Esseg net direkt mat em reagiert. De Stopp flitt no e puer Sekonne mat engem haarde Knuppgeräisch fort. Ähnlech wéi de Stopp vun enger Champesfläsch.

Dir als Pompjeeë sidd de wichtigste Pilier vum CGDIS.
All Dag rett Dir Liewen a setzt Iech fir d'Sécherheet
vun Äre Matmënschen an. Dësen Deel vum Magasin
ass dohier Iech, ob Jugend, operationelle Pompjee
oder Veteran, dediéiert.

Communauté

Habillement bei de Jugendpompjeeën

Jeffrey Weyer, Département pompiers volontaires CGDIS

Kleiderstock säit Ufank 2021 vum CGDIS geréiert

Um Enn vum Joer 2020 sinn déi lescht Stocken un Uniforme fir Jugendpompjeeën vu Feelen an de Stock vum CGDIS integréiert ginn a soumat gëtt d'Verdeelung vun de Kleeder iwwer de zonale Stock garantéiert. Dëst war e gemeinsame Schrëtt vun der DML an dem JFA vun de „Lëtzebuerger Jugendpompjeeën“.

Dëse Stock geet aktuell net duer, fir all CIS mat neie Kleeder an kuerzer Zäit ze beliwieren, dofir si weider Commandë mat Ausliwwerung fir Enn vum Schouljoer ugeduecht.

Wéi leeft dat ganzt elo praktesch of:

► De Chef d'unité jeunes pompiers schätzt wat hien u Quantitéit a Gréisste fir seng Jugendpompjeeë brauch. Duerno féllt hien de Bestellformular aus, deen um Dynaforms ze fannen ass. No den 3 Ënnerschräfte vum Chef d'unité, CIS Chef a Chef de zone gëtt d'Commande vum zonale Stock preparéiert.

Wann d'Jugendpompjeeën nach keng Uniformen hunn:

► Deklaréiert är Besoinen iwwer de Bestellformular um Dynaforms.



Doduerch kënnen déi Responsabel vun de Stocke sech riichten an d'Beliwierung vun de CIS'e ka méi konsequent an adequat duerchgefouert ginn.

Déi kierperlech Beschafenheet an de Wuesstem:

► De Wuesstem bei de Kanner bréngt e méi en dackse Kleederwiessel mat sech. Dofir preparéiert den Zone Chef ee Surplus u Gezei, fir sou heefeg Commanden ze verhënneren.

Den Unitéitschef vun de Jugendpompjeeën zesumme mam Chef CIS si responsabel iwwer dës Kleeder an hir Verwaltung. Wann d'Kleeder net méi passen, ginn se iwwer de kleng lokale Stock am CIS gewiesselt. Am Fall wou se futti sinn kënnen d'Kleeder iwwer d'Formularen um Dynaforms oder méttels dem Stock aus de CIS'en ausgewiesselt ginn. ✖

D'Formulairé fannt Dir op Dynaforms ënnert folgendem Link:
<https://dynaforms.cgdis.lu/home/documents/forms/logistics>

Dem Lio säi Quiz fir d'Jugendpompjeeën

Léif Kanner, léif Jugendpompjeeën, ech hu mech richtig gefreet wéi ech gesinn hu wéi vill Leit u mengem Quiz deel geholl hunn. No der viller Aarbecht beim Verbessere vun den Äntwerte konnt ech feststellen, dass déi éischt 3 relativ knapp beienee louchen, mee och alleguer déi aner super geschafft hunn. Jidder Jugendpompjee, dee mat gemaach huet, kritt och als Merci dofir e kleng Kaddo. Ech versprechen Iech, dass dir mech an noer Zukunft vill méi oft wäert begéinen a kënnt Iech iwwer vill Iwweraschunge freeën. Bis dohinner bleift alleguer gesond a passt op Iech op. Äre Lio Liewensretter. ✖



D'Gewënner vum Quiz sinn:
1. Monsieur Max Grün,
CIS Kayl-Tétange
2. Monsieur Jos Cruchten,
CIS Roeserbann
3. Monsieur Chris Schmit,
CIS Ettelbruck

GRAND-DUCHÉ DU LUXEMBOURG

De Lio fiert mam RTW mat



De Lio Liewensretter ass ab dësem Summer bei all RTW Asaz dobäi. Besser gesot wäerten alleguer d'RTW'e vum Land ab dësem Summer mat Lio Liewensretter Petzien ekipéiert si, fir jonke Patienten, déi en Charge geholl ginn, esou een ze schenken an si esou ze berouegen. ✖

#CGDIS112

Partagez votre quotidien avec nous !
Taguez vos photos d'exercices,
de formations, de vie dans la caserne, etc.,
en utilisant le hashtag #CGDIS112.



horper91
#newproject #jacquesschneider #leiweboy
#enggroussfamill #conceptstore #clochedor
#clochedorexperience #luxembourg #firefighter #cgdis
#cgdislux #cgdis112 #solidarity #fondation
#grandduchessmariateresa #grandducdeluxembourg
@jacques_schneider @mariateresadeluxembourg
@clochedor @sioen_fire @leiwe_boy



hystrix_engage
New HLF 2.1 CIS Esch
#cisesch #cisea #cgdis112 #cgdis
#firefighter #ziegler #mercedes



den_hlf_vum_cgdis
#cgdis #pomjeeën #kdow #cis #CNI#cisns #CGDIS112 #ciseniederanven
#ambulanz #ambulance #rtw #ems #firefighter #letzebuerg
#luxembourg #sdis #sdis54 #feuerwehr #rettungsdienst
#rettungswagen #sdis54 #sdis13 #sdis34 #sdis17 #112



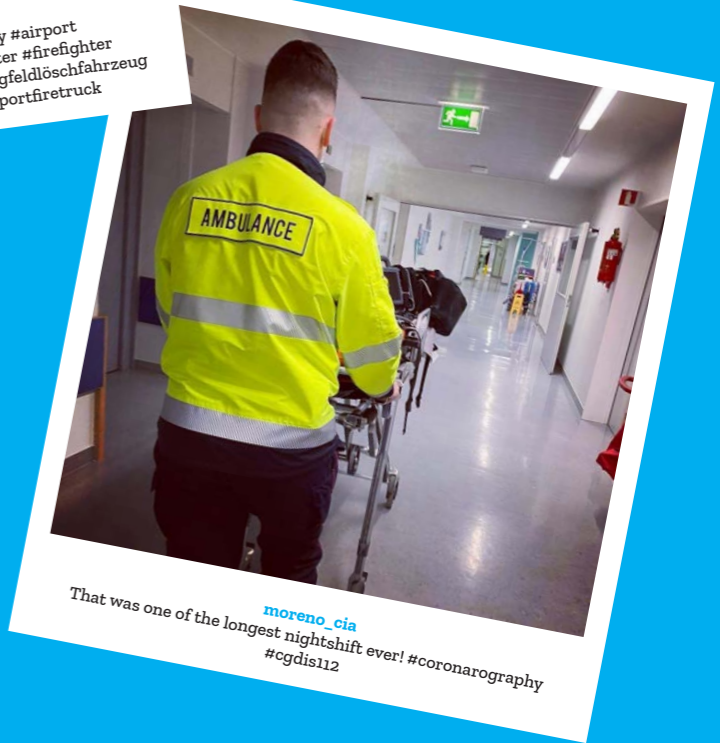
horper91
#copyrights © @horper91 #sunset #sunsetphotography #airport
#airportluxembourg #luxembourgairport #airportfirefighter #firefighter
#feuerwehr #vigilidelfuoco #brandweer #luxembourg #flif #flugfeldlöschfahrzeug
#rosenbauer #cgdis #cgdislux #cgdis112 #firetruck #airportfiretruck



vehicules.incendie.luxembourg
MZP 2-1 vum CIS Esch sur Alzette
#feuerwehr #pomjeeën #bombeiros #firefighters
#mehrzweckfahrzeug #luxembourg #letzebuerg
#mzf #eschalzette #eschsuralzette #cgdis #cgdislux
#corpsgrandducalincendiesecours #cgdis112



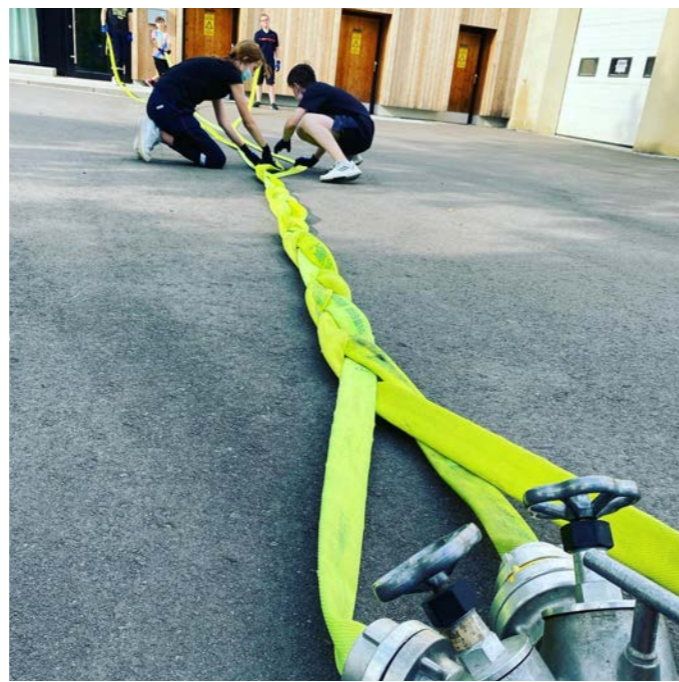
nero.deluxe
Hard times don't create heroes, It is during the hard time
the 'hero' within us is revealed #cgdis #cgdislux
#firefighter #cgdis112



moreno_cia
That was one of the longest nightshift ever! #coronarography
#cgdis112



neckel_lux
#cgdis #cgdislux #cgdis112 @cgdislux #training
#trainday #firefighter #firefighters



jugendfeuerwehr_manternach
Teamwork an Kommunikatioun sinn wichteg Fähegkeeten, déi d'Kanner
an Jugendlech an den Jugendpompjeeën leieren#cgdis #cgdis112 #jugendpompjeeën
#manternach #jugendfeuerwehr #sapeurpompiers



Ale Pompjees Schapp Senneng
38, rue du Château, Senningen, Luxembourg
691 507 814 / aps-s@pt.lu
Visites du musée seulement sur rendez-vous



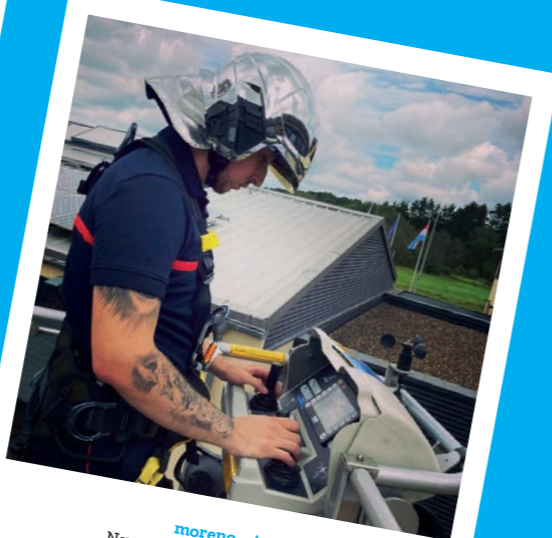
Pompjeesmuseum an der geitz
D'Inneministesch Taina Bofferding ass sech de Pompjeesmusée
ukucken komm, zesumme mam Minister Romain Schneider,
dem Generaldirekter vum CGDIS Paul Schroeder an dem
Pierre Koppes, Schäfte vun der Commune de Wiltz.
All Infoen zum Musée: <https://www.pompjeesmuseum.lu/>



caipi94
Vive! Vive! Vive!



den_hlf_vum_cgdis
Niederanven - LF 2-1 #cgdis #pomjeeën
#lf #lf20 #cis #cisis #CGDIS112
#cisiniederanven #ambulanz #ambulance
#rtw #ems #firefighter #letzbuerg
#luxembourg #sdis #sdis54 #feuerwehr
#rettungsdienst #rettungswagen
#sdis54 #sdis13 #sdis34 #sdis17 #112



moreno_cia
Never stop learning new skills
#pompiers #pompiers #pompiers #pompiervolontaire
#firefighter #firefighters #firefighting
#feuerwehr #feuerwehr #firefight #infirmiere
#infirmiere #infirmier #infirmiers
#teleskopmastfahrzeug #dlk #tmf #cgdis #cgdislux #cgdis112



cis_mensdorf
#cgdis #cgdislux #cgdis112



paulusjoe
#water #cismr #cgdis #firefighting #feuerwehrschauch
#summer #iphone12pro #ckupplung #neonyellow
#firetraining



Portrait: Dr. Pascal Stammet

Am Oktober 2021 wäert den Dr. Pascal Stammet, Direkter vun der Direction Médicale et de la Santé (DMS), sech enger neier Erausforderung stellen an a senger Karriär e neie Wee aschloen. Mir hunn d'Geleeënheet genotzt fir viru sengem Depart e puer Froen ze stellen.

Kënnst Dir eis kuerz Äre Parcours bei dem CGDIS presentéieren ?

1986 sinn ech de Jugendpompjeeë bäigetrueden a säit deem och als fräiwëllege Pompjee aktiv. No mengem Medezinstudium hunn ech an de Beräicher Anästhesie, Reanimatioun a SAMU geschafft an 2017 sinn ech dunn bei d'ASS komm en vue vun der Kreatioun vun dem CGDIS fir do de Posten als Direkter vun der DMS ze iwwerhuelen.

Eis huet d'Noriicht erreecht, dass Dir deemnächst Äre Posten als Direkter vun der DMS wäert verloossen. Kënnst dir eis méi dozou soen?

De CGDIS huet sech an de leschte Joren zu enger formidabler Struktur entwéckelt an et mécht mir ëmmer

erëm Freed mat esou villen engagéierte Lait zesummeschaffen. Allerdéngs elo no bal 4 Joer a mengem Posten als Direkter vun der DMS, feelt mir ëmmer méi den direkte Kontakt mat Patienten. Zemoos d'Pandemie huet mir virun Ae gefouert, dass no um Patient ze sinn a Persounen direkt ze hëllefen, een Deel vu menger ursprénglecher Aarbecht als Dokter ass, dee mir vill um Häerzen hänkt, esou dass fir mech elo d'Zäit komm ass fir e Wiessel a fir u meng Wuerzelen zréck ze goen.

Wat ass déi nächst Etapp fir Iech elo no dem CGDIS?

Ech wäert erëm als Dokter op der Intensivstatioun am Spidol tätég sinn. Gläichzäitig wäert ech awer och fir

d'Formatiounen an der Medezin, déi et elo op der Uni Lëtzebuerg ginn, Coursen am Beräich vun der médecine d'urgence haalen an ech freeë mech besonnesch drop nees am Beräich vun der Recherche, virun allem wat den Arrêt cardiaque ugeet, aktiv ze gin. Dëst kann och an Zukunft dann eng interessant Schnëttstell mat dem CGDIS duerstellen, fir hei eventuell gemeinsam Fuerschungsprojeten ze maachen.

Wäert Dir nach weiderhi Member am CGDIS bleiwen?

Ech si och während menger Zäit als Direkter vun der DMS weiderhi fräiwëllege Pompjee gewiescht. Och fir an Zukunft wëll ech, wann d'Zäit et erlaabt an ech och all d'Konditiounen erfëllen, weiderhi fräiwëlleg aktiv bleiwen. Desweidere wäert ech och nach SAMU fueren.

Hutt Dir en Asaz oder Asätz, déi Iech besonnesch markéiert hunn?

Natierlech ginn et Asätz déi engem méi am Gedächtnis bleiwe wéi anerer mee ech ka soen, wat mech ëmmer am meeschten markéiert huet an och nach impressionéiert, ass den Engagement vun de fräiwëllegen an haaptberuffleche Pompjeeën.

Säit Dir de Posten als Direkter vun der DMS iwwerhollt, ass ganz vill Aarbecht an der Direction Médical et de la Santé gemaach ginn. Wat bleift Iech hei besonnesch an Erënnerung?

Wéi de CGDIS, an domat och DMS gegrënnt ginn ass, ware mir nach ganz kleng. Am Ufank ware mir an der DMS esouguer just zu 4 Persounen. An de leschte Jore si mir natierlech gewuess a konnten esou eng ganz Rei Saachen en place setzen. Mir konnten den STP restrukturéieren esou dass dësen elo mat klere Reegelen fonktionnéiert. De Volet Soutien sanitaire des interventions (SSI) konnt lancéiert ginn an d'SAMUS Couverture, e Projet dee mir ganz besonnesch um Häerz louch, konnt verbessert ginn. Och konnt de Volet Pharmacie opgebaut ginn an Hygiène- an Dsinfektionskonzepter op d'Been gestallt ginn. An noër Zukunft wäerten Infirmieren um CSU 112 d'Prise en charge vu Patienten ënnerstëtzen. Schlussendlech bleiwe mir awer och di vill Kollegen déi zesummen de CGDIS opgebaut hun a beschter Erënnerung. ✘

PHOTO : Frédéric Schwarz, CGDIS



Loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile et création d'un Corps grand-ducal d'incendie et de secours.

Art. 56

De la loi du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile et création d'un Corps grand-ducal d'incendie et de secours. Le pompier volontaire ayant un niveau de formation lui permettant d'occuper la fonction de chef de binôme ou une fonction équivalente dispose d'un droit de priorité par rapport aux autres candidats pour l'accès aux emplois au sein du CGDIS dans le cadre moyen et le cadre de base.



**LE CGDIS OFFRE
DES COURS**

PREMIERS SECOURS



**SÉCURITÉ ET PRÉVENTION
DES ACCIDENTS DANS
LA VIE QUOTIDIENNE**



PLUS D'INFORMATIONS

www.112.lu

