

# SAFETY #4

# FIRST +

REPORTAGES D'UN CONSTRUCTEUR D'AMBULANCE DE SECOURS ET DE VEHICULES SPÉCIAUX.



# SAFETY FIRST+



## MENTION LÉGALE

---



**4** L'ambulance électrique WAS 500 mise à l'épreuve sur le terrain – Retours d'expérience.



**8** WAS en France – Entretien avec Leopold Ekeki, Directeur Opérationnel France.



**12** « J'aime les changements ! » – Entretien avec Andrzej Kurian de WAS Polska.



**16** Nouvelles caisses pour Steinfurt – L'arrondissement mise sur les cellules rapportées pour les transport des malades.

**20** Le WAS 300 Allrounder – Une ambulance pour toutes les situations.

**22** Bienvenue au nouveau siège – La WAS a désormais emménagé dans son nouveau domicile à Emsbüren.

**26** L'unité mobile hospitalière pour bébés de l'association nurembergeoise Johanniter-Unfall-Hilfe – Tribune de Markus Jessberger.

**30** Quatre roues pour quatre pattes – Une clinique vétérinaire mobile pour HundeDoc.



## CONTENU

### Éditeur

Wietmarscher Ambulanz- und Sonderfahrzeug GmbH  
 Département Marketing/Communication  
 Responsable : Simone Bergmann  
 Darwinstr. 11  
 D-48488 Emsbüren  
 Téléphone : +49 5903 93201-100  
 Téléfax : +49 5903 93201-602  
 marketing@was-vehicles.com  
 www.was-vehicles.com  
 www.facebook.com/was.vehicles  
 www.instagram.com/was\_vehicles  
 www.linkedin.com/company/was-vehicles

### Mise en page et conception

Hagenhoff Werbeagentur      konsequent Graef/Sutthoff GbR  
 Kollegienwall 3-4              Kollegienwall 24  
 49074 Osnabrück              49074 Osnabrück  
 www.hagenhoff.de              www.konsequent-pr.de

### Impression April 2022

Bitter & Loose GmbH  
 Mergenthalerstr. 18  
 48268 Greven  
 www.bitterundloose.de

### Crédits photographiques

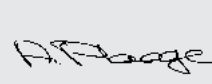
p. 1, 10 en haut à gauche	Mathéo Marques
p. 6 en haut, en bas à gauche	Pompiers de Hanovre
p. 6 milieu gauche	Pompiers de Hambourg
p. 6 milieu droite	Malteser
p. 6 en bas à droite	Service de secours de la Croix-Rouge Esslingen-Nürtingen
p. 10 en bas à gauche	Assistance Publique - Hôpitaux de Paris
p. 10 en bas à droite	SDIS 77
p. 12-15	WAS Polska
p. 16-19 en haut à gauche	L'arrondissement de Steinfurt
p. 27 au centre	shutterstock.com / Syda Productions
p. 27 en bas à droite	Meyer - Fotodesign, Nuremberg
p. 28 en haut	Meyer - Fotodesign, Nuremberg
p. 28 en bas à gauche	Archives JUH Nuremberg
p. 28 en bas à droite	Archives JUH Nuremberg / Porsche AG
p. 29	Archives Jessberger / Behrendt
p. 32	istockphoto.com / Beboy_ltd



## EDITORIAL

Si les événements de ces deux dernières années nous ont appris une chose, c'est que rien n'est aussi prévisible que nous le souhaitons. Mais nous avons aussi appris que nous pouvions compter sur notre expérience et nos compétences pour réagir de manière flexible et appropriée aux changements. Ce savoir redonne de la sécurité, aux entreprises comme à la société. Savoir s'adapter prend plusieurs formes : pour nous, en tant qu'entreprise, cela se traduit par un nouveau site d'entreprise, pour les clients testeurs de notre e-ambulance, par l'ouverture aux nouvelles technologies, et pour la vétérinaire Jeanette Klemmt, par le travail dans un cabinet vétérinaire mobile, exactement là où on a besoin d'elle. Ces histoires et bien d'autres dans ce numéro nous permettent d'envisager l'avenir avec optimisme.

  
 Roland Müller

  
 Andreas Plöger

  
 Dr. Patrick Kresse



# L'AMBULANCE ÉLECTRIQUE

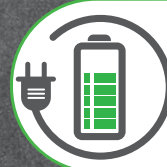
## MISE À L'ÉPREUVE SUR LE T

Les efforts déployés pour protéger l'environnement se multiplient : de plus en plus de villes en Allemagne et en Europe mettent en place des mesures concrètes pour atteindre leurs objectifs climatiques. L'un des piliers de cette stratégie concerne la réduction du nombre de véhicules diesel dans les centres-villes. Conscients de cette problématique, nous avons présenté il y a quatre ans la première ambulance à zéro émission dans la catégorie des 5,5 t. Comme on pouvait s'y attendre, l'intérêt suscité a été considérable, mais des réticences vis-à-vis de cette nouvelle technologie ont également été exprimées. C'est pourquoi il nous a paru nécessaire de faire connaître les points forts et les points faibles et d'inspirer confiance pour cette technologie dont nous étions déjà convaincus. Dès le début, il était clair que dans un secteur aussi soucieux

de la sécurité et de la qualité que les services de secours, il était primordial de se baser sur des valeurs empiriques directes. Nous avons donc envoyé un prototype de l'e-ambulance pour une tournée en conditions réelles à travers l'Allemagne et l'Europe. Dans différentes villes, l'ambulance 100 % électrique en cellule carrée a été testée en conditions réelles par des organisations de secours et des forces d'intervention. Nous avons évalué en continu les retours de différents clients WAS. L'heure est venue de faire le bilan !

### **UNE PREMIÈRE IMPRESSION POSITIVE.**

Habituellement, c'est pendant plusieurs semaines que les équipes d'intervention testent l'ambulance électrique comme véhicule d'intervention dans le cadre du service de secours



TESTED  
AND  
APPROVED

Temps de charge courts

Capacité de la batterie 87 kWh

Poids total autorisé 5,5 t

Technologie de batterie  
inflammable

Autonomie de 200 km

# NAS 500

# ERRAIN.

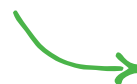


## RETOURS D'EXPÉRIENCE.

régulier. Pour cela, nous mettons à la disposition des clients non seulement le véhicule, mais aussi, au début, des collaborateurs WAS qui apportent l'accompagnement technique nécessaire. Ainsi, les erreurs d'utilisation sont exclues et le scepticisme initial vis-à-vis de la technologie cède assez rapidement la place à un enthousiasme palpable chez de nombreux utilisateurs : la conduite silencieuse et dynamique, assortie d'une accélération puissante, est impressionnante ! La bonne tenue de route aussi ne passe pas inaperçue. Elle est due au centre de gravité bas, obtenu par l'installation des batteries au niveau du châssis. Des caractéristiques qui, selon Christian Lang du département des pompiers de la capitale régionale d'Hanovre, s'avèrent particulièrement positives dans les zones urbaines : « Les avantages de l'ambulance électrique par rapport aux vé-

hicules thermiques sont d'autant plus manifestes pour les trajets urgents avec des droits spéciaux et des droits de passage dans le trafic urbain. Mais les avantages des motorisations électriques sautent également aux yeux du fait de la nette diminution des vibrations sur le véhicule et des bruits de roulement, ainsi que de la suppression des émissions de gaz d'échappement - en particulier dans les hangars de véhicules ».

**LA PREMIÈRE IMPRESSION EST DONC POSITIVE.  
MAIS EST-ELLE CONFIRMÉE SUR TOUTE  
LA PÉRIODE DE TEST ?**





## UNE BATTERIE AU TOP,

L'Ambulance électrique WAS 500 a également été testé par les pompiers de Hanovre pendant plusieurs semaines.

# MAIS UNE INFRASTRUCTURE DE RECHARGE À DÉVELOPPER.



**Jörg Baumann**  
M.Sc., B.Eng.  
Approvisionnement technique  
Pompiers de Hambourg



**Joachim Fässler**  
Directeur général du département de secours de Stuttgart et directeur des services de secours Malteser Hilfsdienst e. V.



**Christian Lang**  
Acquisitions de véhicules / direction de projet e-mobilité  
Département des pompiers de la capitale régionale d'Hanovre



**Michael Wucherer**  
Directeur des services de secours et mandataire  
Service de secours de la Croix-Rouge d'Esslingen-Nürtingen

« Au début, les collaborateurs avaient certes des doutes quant à l'autonomie réelle de la batterie, mais dans les zones urbaines où les trajets courts sont la règle, l'autonomie de 200 kilomètres est tout à fait suffisante. L'ambulance électrique WAS a été mise en service 12 heures, les possibilités de recharge n'étaient malheureusement disponibles qu'au poste de garde. Malgré cela, la batterie était encore à moitié chargée à la fin du service », résume Joachim Fässler, directeur général du département de secours de Stuttgart et directeur des services de secours de Malteser Hilfsdienst e.V., en évoquant les expériences et le potentiel d'optimisation. Et il n'est pas le seul à le dire. Jörg Baumann, responsable de l'approvisionnement technique chez les pompiers de Hambourg, fait remarquer que « pour le secteur des services de secours, il est nécessaire de disposer d'une infrastructure de recharge appropriée, non seulement dans les postes de garde, mais aussi par exemple dans les hôpitaux ou autres établissements ». La capacité de la batterie du véhicule a donc déjà prouvé sa fiabilité, mais il faudrait que les autorités compétentes continuent à améliorer l'infrastructure de recharge.

## RÉSULTATS DES TESTS

### Clients test / lieux de déploiement :

20 sur la période  
août 2020 – mars 2022

### Kilomètres d'intervention :

20.784

### Jours d'intervention :

229

### Nombre d'interventions :

1.235

### Mise hors service en raison de problèmes de motorisation :

0 ✓

## L'AMBULANCE ÉLECTRIQUE WAS EN CHIFFRES :



TESTED  
AND  
APPROVED

- + Poids total autorisé 5,5 t
- + Performances élevées : 147 kW de puissance, 1150 Nm de couple, vitesse maximale de 120 km/h et valeurs d'accélération élevées
- + Grande autonomie : l'ambulance électrique peut parcourir environ 200 km en conditions réelles avec une charge de batterie
- + Temps de charge courts : 3,5 heures en mode 22 kW ou même seulement 1,5 heures en mode 50 kW
- + Haut niveau de sécurité : technologie de batterie autobloquante et ininflammable
- + Efficacité maximale : la gestion intelligente de la batterie surveille, régule et protège l'alimentation électrique de tout le véhicule
- + L'état de la batterie électrique en un coup d'œil : L'affichage du cockpit indique l'autonomie restante, le niveau de charge, la consommation d'énergie et des informations sur l'état du véhicule
- + Promotion d'une mobilité durable
- + Aménagement individuel de la cellule
- + Coûts d'exploitation réduits



## UNE SOLUTION D'AVENIR RÉALISTE POUR LES SERVICES DE SECOURS ?

Tous les participants au test pratique peuvent s'imaginer plus de d'ambulances électriques dans les services de secours à l'avenir. Et ce, y compris là où au début de la phase de test, une ambulance normale était même prévue en tant que backup pour prendre le relais au cas où l'ambulance électrique tomberait en panne. « Après quelques interventions seulement, les collègues ont acquis la confiance nécessaire envers la mobilité électrique et se sont sentis à l'aise avec l'ambulance électrique », résume Michael Wucherer, directeur des services de secours de la Croix-Rouge d'Esslingen-Nürtingen. Jörg Baumann voit l'électromobilité dans son ensemble non seulement comme « une nécessité pour maintenir le transport individuel, mais aussi comme une opportunité pour le secteur des services de secours. L'ambulance électrique WAS est particulièrement intéressante car elle permet d'obtenir un bon compromis entre le poids de la motorisation, y compris la batterie, et la charge utile ».

## UN COUP DE POUCE VERS LA PRODUCTION EN SÉRIE.

Le feedback des phases de test ne permet pas seulement de constater que nous sommes globalement sur la bonne voie avec la mobilité électrique dans les services de secours, mais il nous donne aussi des indications importantes pour le développement vers le véhicule de série.

Outre les caractéristiques de conduite et l'autonomie, deux autres points font toujours l'objet de discussions. Le premier point est le prétendu risque d'incendie accru des batteries. Nous avons déjà pu lever ces inquiétudes grâce à l'utilisation d'une technologie anti-incendie avec les batteries LFP (batteries au lithium-phosphate de fer). Le deuxième point concerne les réserves liées à l'utilisation de métaux rares, notamment le nickel et le cobalt, dont l'extraction est néfaste pour l'environnement.

**Notre réponse à cela : Les batteries WAS ne contiennent aucun de ces métaux. +**

**NOTRE BILAN :**  
**UNE FOIS QUE L'INFRASTRUCTURE SERA AMÉLIORÉE DE MANIÈRE ADÉQUATE, PLUS RIEN NE POURRA S'OPPOSER À L'UTILISATION D'AMBULANCES ÉLECTRIQUES DANS LES ZONES URBAINES.**

[www.was-vehicles.com/fr/innovation](http://www.was-vehicles.com/fr/innovation)

A man with a friendly expression, wearing a dark grey suit jacket over a white button-down shirt, is sitting on a metal stretcher. He is wearing brown leather lace-up shoes. The background shows a hospital room with another stretcher and medical equipment. The text 'WAS EN FRANCE.' is overlaid on the image in large, bold letters. A thin red horizontal line is positioned above the text.

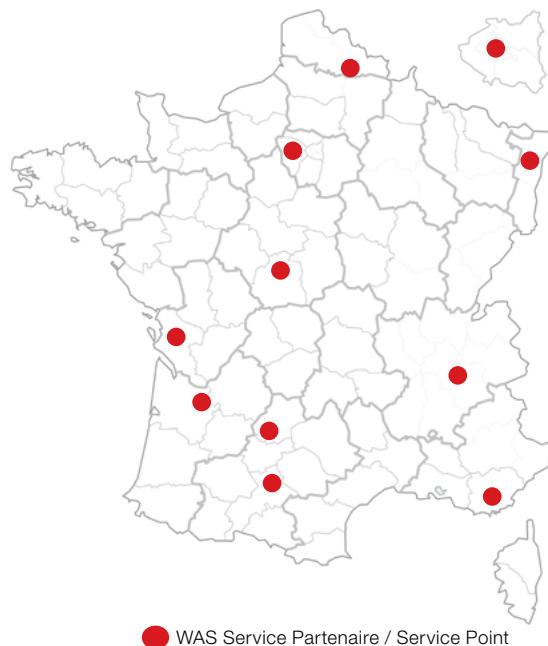
# WAS EN FRANCE.

ENTRETIEN AVEC LEOPOLD EKEDI.

*DIRECTEUR OPERATIONNEL FRANCE*



**BIEN QUE NOTRE SIÈGE SOCIAL SOIT BASÉ EN ALLEMAGNE, NOS CLIENTS EN EUROPE ET DANS LE MONDE ENTIER DISPOSENT ÉGALEMENT D'UN SOLIDE RÉSEAU D'INTERLOCUTEURS WAS QUALIFIÉS SUR PLACE. NOUS SOMMES ACTIFS EN FRANCE DEPUIS 2005. LEOPOLD EKEDI Y COORDONNE L'ÉQUIPE WAS DEPUIS NOVEMBRE 2020.**



Leopold avait déjà fait ses preuves en matière de réseautage avant même de travailler directement pour WAS. Nous l'avons rencontré alors qu'il exerçait en tant qu'entrepreneur indépendant auprès d'un client africain en l'aidant à trouver un partenaire approprié pour la construction d'ambulances. Après une intermédiation réussie et la remise des véhicules qui en ont résulté au Togo, nous étions convaincus que la formule WAS et Leopold Ekedi fonctionnerait à merveille ! Sa vaste expérience dans le domaine de l'automobile, acquise pendant onze ans chez Daimler Buses et quatre ans en tant que responsable du service après-vente chez Volvo Buses France, lui a certainement facilité les choses, mais il y avait tout de même beaucoup de nouvelles choses à apprendre en matière de construction d'ambulances et de véhicules spéciaux. Mais cela n'a visiblement pas posé de problème à Leopold Ekedi : au cours des deux années qu'il a passées à travailler pour nous en France, il a fait bouger les choses avec un grand engagement et son caractère avenant. Nous lui avons donné rendez-vous pour un appel vidéo afin de discuter de son travail et de ses projets d'avenir pour WAS en France.

#### **Quelle est à tes yeux la particularité de ton travail pour WAS en France ?**

» Pour moi, ce sont clairement les personnes que je rencontre dans mon travail. Je suis notamment impressionné par toute la rigueur avec laquelle les pompiers travaillent et il est par ailleurs intéressant de découvrir les diverses perspectives de différents services des hôpitaux. En échangeant, nous apprenons les uns des autres et avançons ensemble. Je trouve que les collaborateurs des services de

secours et des hôpitaux ont les pieds sur terre et sont ouverts - une qualité qui favorise la coopération.

#### **Comment est organisée WAS en France ?**

» Outre le back-office WAS pour la France, il existe un réseau de partenaires éprouvés répartis dans tout le pays. Nous garantissons ainsi un service conforme aux normes de qualité WAS appliquées dans le monde entier. Nos partenaires de service emploient des techniciens certifiés par WAS et ont accès à un stock de pièces détachées WAS. Ainsi, les réparations et les tâches de maintenance peuvent être effectuées rapidement et en toute sécurité. Bien sûr, je passe beaucoup de temps en France. Même si notre réseau est bien développé, il est toujours très important pour moi, surtout au début, de prendre des rendez-vous chez les clients avec les partenaires de service.

#### **Quels sont les véhicules WAS utilisés en France ?**

» D'une part, il y a bien sûr les ambulances de type fourgon adaptées aux différentes missions pour les pompiers et les hôpitaux, mais les ambulances de type fourgon sont également utilisées aussi bien sur le marché « rouge » (des pompiers) que sur le marché « blanc » (hôpitaux). L'ambulance électrique suscite actuellement un vif intérêt. Sous la coordination du SDIS du 78, elle a déjà été testée par les pompiers de Paris et a fait ses preuves. Le prochain test est déjà prévu pour de grands aéroports français. À l'avenir, nous souhaitons également nous concentrer davantage sur nos ambulances spéciales en France, comme les ambulances bariatriques ou les ambulances de soins intensifs.



**Pourquoi WAS fait-elle la différence entre le « marché rouge » et le « marché blanc » en France ?**

¶ Cette distinction est due à l'organisation des services de secours français. Le marché rouge correspond aux services de secours des pompiers. Les pompiers du SDIS interviennent généralement en premier en cas d'urgence. Le marché blanc est constitué des services de secours des hôpitaux : ces équipes sont généralement composées d'un médecin spécialisé en médecine d'urgence, d'un infirmier/paramédic et d'un conducteur d'ambulance.

**Est-ce que cela signifie que le marché rouge a besoin d'autres véhicules que le marché blanc ?**

¶ Oui, on peut notamment citer à cet égard le SDIS du 77 et le groupe hospitalier AP-HP, Assistance publique - Hôpitaux de Paris. Tous deux effectuent des interventions avec des ambulances à cellules de WAS. Les ambulances des pompiers du SDIS du 77 sont toutefois dotées d'un équipement de base et pèsent 3,5. Le poids total est donc nettement plus faible. Les ambulances SAMU des Hôpitaux de Paris sont mieux équipées et disposent d'un équipement complet de réanimation à bord. Une UMH (Unité Mobile

Hospitalière) est donc équipée de tous les appareils et médicaments permettant de soigner sur place et de transporter les patients. En conséquence, un poids total autorisé plus élevé, jusqu'à 5,5, est également nécessaire.

**Quels sont tes souhaits pour l'avenir de WAS en France ?**

¶ Nos clients apprécient chez nous le fait que nous soyons à l'écoute lors des entretiens préliminaires et que nous répondions à leurs souhaits. Cela nous fait bien sûr très plaisir, car chez WAS, notre objectif est précisément de rendre possible les choses particulières. De plus, la livraison rapide des pièces de rechange est un grand avantage pour nos clients. Cela est possible grâce à nos partenaires de service et à l'entrepôt de pièces détachées WAS dont nous avons déjà parlé.

Je souhaite communiquer davantage sur ces deux aspects à l'avenir. Là où l'on connaît WAS, la marque est déjà synonyme de qualité allemande, mais nous ne sommes pas encore assez présents dans l'esprit de nombreux clients potentiels. Mais je suis optimiste et pense que nous y parviendrons à l'avenir. +



## TROIS POINTS IMPORTANTS SUR LES SERVICES DE SECOURS FRANÇAIS

1. En plus du 112 européen, il existe trois numéros d'urgence locaux : le 15 (médecin urgentiste), le 17 (police) et le 18 (pompiers). Grâce à ces trois numéros d'urgence, les appelants atteignent les centres d'appel d'urgence du CRRRA (Centre de Réception et de Régulation des Appels) et ce sont eux qui décident des démarches à entreprendre.
2. Les services de secours sont régis au niveau des départements par les **SDIS** (Service départemental d'incendie et de secours), ce qui signifie en gros Service régional d'incendie et de secours.
3. Presque chaque département gère également le **SAMU** (Service d'aide médicale urgente), le service d'urgence des hôpitaux. Il est compétent pour les problèmes médicaux allant du malaise aux urgences médicales graves et aux blessures.

## DÉPARTEMENT SEINE-ET-MARNE (SDIS 77)

Le département de Seine-et-Marne est situé à l'est de Paris et a désormais rejoint l'agglomération à l'ouest, tandis que l'est est encore principalement rural. Les véhicules de secours du SDIS 77 doivent donc être flexibles et surtout manœuvrables dans le trafic urbain. Les modèles de cellules légers WAS ont permis de trouver le compromis entre un format extérieur compact et un espace suffisant dans l'espace de soins. Dans le SDIS 77, un total de 86 VSAV de WAS sont actuellement en service. Sur ces 86 ambulances à cellule, 60 véhicules ont déjà fait l'objet d'un changement de cellule, c'est-à-dire que la caisse existante a été remplacée après un kilométrage donné sur un nouveau châssis et est ainsi utilisée pour un cycle supplémentaire. En 2021, ces véhicules ont été utilisés au total 116.228 fois, ce qui représente une moyenne de 975 utilisations par VSAV et une charge importante pour chaque véhicule de base. Le changement de cellule est donc clairement rentable.

[www.sdis77.fr](http://www.sdis77.fr)

## ASSISTANCE PUBLIQUE - HÔPITAUX DE PARIS

Ce qui est déjà judicieux dans les zones périphériques de l'agglomération est une nécessité absolue pour le centre de Paris. Dans le trafic urbain de la métropole, où il y a de nombreuses ruelles étroites et des rues à sens unique en plus du périphérique aux allures d'autoroute, un véhicule de secours se doit d'être maniable. C'est pourquoi l'hôpital Assistance publique - Hôpitaux de Paris mise lui aussi sur des ambulances équipées de cellules légers WAS. Actuellement, 22 VSAV de ce type sont en service. Certaines de ces ambulances sont équipées d'un dispositif de lavage spécial pour permettre une manipulation en douceur et fixer les incubateurs.

[www.aphp.fr](http://www.aphp.fr)





# « J'AIME LES CHANGEMENTS! »

ENTRETIEN AVEC **ANDRZEJ KURIAN**  
DE **WAS** POLSKA.



Bien qu'ayant voyagé dans le monde entier, Andrzej Kurian a toujours trouvé sa place dans le secteur automobile. Il a débuté sa carrière en tant qu'ingénieur de production chez Nissan en Afrique du Sud, puis en tant qu'ingénieur d'essai et de développement chez Toyota Australie et ingénieur de production chez Nissan Australie. Il a ensuite occupé des postes de manager dans des entreprises renommées en Finlande, au Royaume-Uni et en Pologne, avant de fonder sa propre société de conseil en 2012. C'est par ce biais qu'il a rejoint WAS en 2013, où il a été nommé membre du conseil d'administration de WAS Polska en mai 2013. Depuis, il a non seulement accompagné le développement de la dépendance polonaise en tant que conseiller, mais y a activement contribué. Nous aimerions savoir ce qui le motive, comment il évalue les progrès et quelles conclusions il tire pour l'avenir.



### **Andrzej, à quoi ressemble une journée de travail normale chez WAS Polska ?**

¶ En tant que membre du conseil d'administration, je dois consacrer un certain temps aux tâches juridiques et administratives en raison de la bureaucratie croissante de ces dernières années. C'est pourquoi le temps que je peux passer à la production a pris encore plus d'importance à mes yeux. Le potentiel d'optimisation est concrètement visible et efficace lors du montage. Il est alors très facile de distinguer une bonne conception d'une mauvaise et de reconnaître, par exemple, le gaspillage des ressources, des capacités des machines et de la main-d'œuvre.

En outre, les fonctions de management les plus importantes, à savoir la planification et la motivation du personnel, requièrent beaucoup d'attention. Finalement, je passe probablement le plus clair de mon temps à communiquer ; c'est à la fois la partie la plus stimulante et la plus gratifiante du management.

### **La vie ne se résume pas au travail. Qu'est-ce qui vous motive en dehors du secteur automobile ?**

¶ Je passe mon temps libre de préférence avec ma femme et mes amis, notamment en faisant de la voile. Une croisière de deux semaines sur un catamaran de 15 mètres avec huit personnes ou plus sur le pont nécessite une attitude positive et une attitude axée sur la recherche de solutions. Étant donné qu'un espace aussi restreint constitue le terrain de potentiels conflits, de telles expériences constituent un bon entraînement aux capacités et aux

compétences de management. J'aime pouvoir transférer les enseignements d'un domaine à l'autre ; c'est la seule façon de se développer à la fois sur le plan personnel et sur le plan professionnel.

### **Le développement semble être un sujet important pour vous.**

¶ Cela peut paraître étrange, mais j'aime les changements. Ils rendent la vie plus gaie, intéressante et stimulante. Nous devrions tous les aborder avec un esprit ouvert et une attitude positive, car de nos jours, tout se métamorphose très rapidement. Le groupe WAS le comprend également, mais nous avons encore des efforts à faire. Nous devrions pouvoir anticiper et nous adapter plus rapidement aux évolutions en matière de design, de production, de fonctions de management, de matériaux, d'automatisation, etc. Après tout, le changement et le développement de l'entreprise sont de très bons motivateurs, mais c'est un résultat commercial positif qui motive le plus !

### **Tout cela a considérablement développé et épanoui WAS Polska. Veuillez décrire les changements intervenus depuis que vous avez rejoint l'entreprise.**

¶ En 2022, WAS Polska fêtera ses 25 ans de présence sur le sol polonais. Durant cette période, l'entreprise est passée par différentes étapes de développement. Depuis 2014, la valeur des changements et des stratégies introduits se mesure aussi clairement à la lumière des résultats commerciaux. Les résultats positifs permettent d'investir dans l'équipement de production et la qualification du personnel.



## FAITS ET CHIFFRES SUR WAS POLSKA :

Fondé en : 1997

Employés : environ 300

Surface : administration 1.500 m<sup>2</sup>  
 Surface de production 14.000 m<sup>2</sup>  
 Surface totale avec les espaces  
 extérieurs 39.000 m<sup>2</sup> (3,9 ha)

Grand atelier de menuiserie / serrurerie avec  
 des installations CNC modernes

Production : diverses grandes séries internatio-  
 nales, 120 véhicules pour le marché polonais / an

[www.was.pl](http://www.was.pl)

Au cours des quatre dernières années, des outils de Lean Manufacturing issus du secteur automobile ont été mis en œuvre avec succès. Il s'agit d'un processus de longue haleine, qu'il faut aborder par petites étapes si l'on veut réussir. Ce processus suppose une culture d'entreprise adaptée et n'est jamais vraiment achevé.

### Où voyez-vous un potentiel d'amélioration et de développement supplémentaire ?

Les outils stratégiques et les critères professionnels avec lesquels nous avons fait de bonnes expériences devraient être adoptés par le groupe WAS dans tous les services concernés par le concept de Lean Manufacturing. Il est ici question d'un véritable parcours, cela demande l'engagement des employés, l'orientation vers les objectifs, l'innovation et le leadership à différents niveaux de l'entreprise, mais je suis convaincu que le groupe WAS a le potentiel pour établir des normes élevées et devenir un Leader international de l'industrie.

### Que peut apprendre WAS Allemagne de WAS Polska ?

Les deux entreprises ont bien sûr des points forts et des points faibles. Ce qui est bien, c'est que les deux entreprises apprennent l'une de l'autre ! L'échange d'informations a déjà commencé. Désormais, le rôle de la direction du groupe WAS est de coordonner l'échange de connaissances et de compétences. Il faut donc renforcer la transparence, approfondir la confiance mutuelle et introduire une culture d'entreprise favorable.





# NOUVELLES CAISSES POUR STEINFURT.

L'ARRONDISSEMENT  
MISE SUR LES CEL-  
LULES RAPPORTÉES  
POUR LE TRANSPORT  
DES MALADES.





En service depuis juin 2021 seulement et déjà plus de 150 000 km au compteur : les ambulances de l'arrondissement de Steinfurt doivent fournir une prestation considérable. Mais il n'y a pas que la puissance du moteur qui est en jeu, il y a aussi la fonctionnalité et l'efficacité, car une telle ambulance doit répondre à de nombreuses exigences. Pour Michael Voigt, responsable des achats de l'arrondissement de Steinfurt, et son équipe, deux facteurs étaient particulièrement importants pour les nouveaux véhicules : d'une part, les ambulances devaient pouvoir être conduites avec un permis de conduire de catégorie B, et d'autre part, un niveau d'ergonomie particulièrement élevé devait être atteint pour l'équipage et les patients.



Depuis quelques années, le district de Steinfurt standardise son parc de véhicules et l'équipement correspondant pour l'ensemble de ses 16 postes de secours. Actuellement, huit ambulances avec cellule rapportée WAS 500 sont déjà en service dans sept postes de secours différents, quatre autres suivront bientôt. Les véhicules sont principalement utilisés pour le transport qualifié de malades (type A2), mais peuvent également être utilisés comme premiers répondants en cas de besoin.

Les avantages de la caisse rapportée par rapport au coffre aménagé ayant été convaincants par le passé, les critères éprouvés des ambulances WAS équipées d'une caisse rapportée devaient également apporter plus de

confort et de rentabilité pour le transport de patients. Ainsi, l'installation d'un système de brancardage électrohydraulique combiné à une chaise porteuse sur chenilles à assistance électrique a permis d'améliorer les normes ergonomiques sans dépasser la limite de poids de 3,5 tonnes. « Cette combinaison n'aurait pas été possible avec un fourgon de cette catégorie d'équipement et de poids - et l'équipage se réjouit de cette meilleure sensation d'espace et de plus de place au travail. Cela rend aussi le poste de travail de l'ambulancier plus attractif », explique Michael Voigt pour justifier le choix de la caisse rapportée.

La possibilité de changer de caisse est un effet secondaire économiquement intéressant de la variante de carrosserie

**Michael Voigt**  
Office de la protection de la population  
L'arrondissement de Steinfurt



**LA POSSIBILITÉ DE CHANGER DE CAISSE EST UN EFFET SECONDAIRE ÉCONOMIQUEMENT INTÉRESSANT DE LA VARIANTE DE CARROSSERIE ACTUELLE.**



actuelle. Cela signifie que la caisse rapportée peut être réutilisée sur un nouveau véhicule de base lorsque le kilométrage maximal du véhicule de base est atteint. « L'intérêt pour les ambulances à caisse rapportée est né il y a quelques années déjà et a été régulièrement relancé lors des discussions sur l'aménagement des précédentes ambulances. Après que la WAS a signalé en 2019 qu'elle souhaitait proposer un tel aménagement d'ambulance à caisse rapportée, l'arrondissement de Steinfurt a décidé, après une analyse approfondie des coûts et des avantages, de tester une caisse rapportée et de lancer un appel d'offres. Certains de nos véhicules parcourent rapidement plus de 100 000 kilomètres par an à un rythme de 7 jours sur 7 / 24h sur 24, de sorte qu'un changement de caisse est déjà judicieux au bout de deux ans, tant sur le plan économique que sur celui de la sécurité », explique Michael Voigt pour décrire le processus de décision. Les premières caisses d'ambulances seront bientôt prêtes à être transférées sur un nouveau véhicule de base. +

## **FAITS ET CHIFFRES SUR L'AMBULANCE À CAISSE RAPPORTÉE WAS 500 :**

**Véhicule de base :** Mercedes-Benz Sprinter  
**Empattement :** 3259 mm

- Plus d'espace dans la partie réservée au patient
- Dimensions extérieures réduites
- Utilisation possible comme ambulance d'urgence
- 3,5 t de poids total autorisé
- Peut être conduite avec un permis de catégorie B
- Utilisation durable de la caisse légère sur un nouveau véhicule de base

[www.was-vehicles.com/fr/innovation](http://www.was-vehicles.com/fr/innovation)



# LE WAS 300 ALLROUNDER — UNE AMBULANCE POUR TOUTES LES SITUATIONS.

Nous sommes spécialisés dans le développement de concepts automobiles adaptés aux exigences les plus diverses. Pour nos clients en Allemagne et à l'étranger, cela signifie d'une part que nous réalisons pour eux des véhicules sur mesure qui répondent exactement aux défis de leur propre réalité d'intervention. D'autre part, nous avons décidé de proposer des solutions pour certains marchés qui fonctionnent de manière universelle et réagissent en fonction des prix. De tels véhicules sont particulièrement précieux pour les clients des pays où les services de secours sont encore en cours de développement et où la marge de manœuvre financière est relativement étroite.

Pour répondre à ces conditions, nous avons conçu une série de véhicules qui offre une base fiable sur laquelle les services de secours, les hôpitaux et autres peuvent s'appuyer :

le WAS 300 Allrounder est un fourgon destiné au transport de malades et au sauvetage d'urgence, dont les caractéristiques le rendent particulièrement polyvalent. Il offre un équipement de base fiable à un tarif abordable. Il n'est pas nécessaire pour autant de renoncer à un équipement personnalisé, et nous proposons différentes options d'agencements. Avec son poids, ses dimensions et son comportement de route, le véhicule convient aussi bien aux zones urbaines que rurales. De plus, sa construction conforme à la norme EN 1789 fait du WAS 300 Allrounder l'une des ambulances les plus sûres au monde.

Le grand intérêt suscité par le Allrounder lors de sa première présentation au salon Arab Health à Dubaï en janvier 2022 nous confirme la justesse de notre concept. +



## FAITS ET CHIFFRES SUR L'AMBULANCE WAS 300 ALLROUNDER :

**Véhicule de base :** Mercedes-Benz Sprinter

**Empattement :** 3665 mm

**Poids total autorisé :** 4100 kg

- + Solution universelle avec un rapport qualité-prix raisonnable avec options de personnalisation
- + Conçu pour être utilisé dans les zones urbaines et rurales
- + Construction conforme à la norme EN 1789

[www.was-vehicules.com/fr/innovation](http://www.was-vehicules.com/fr/innovation)



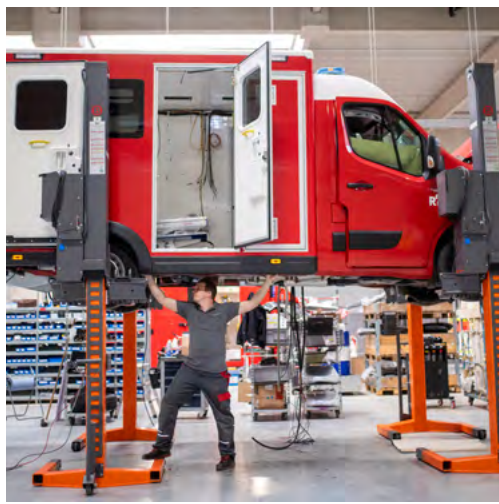
Making vehicles special

**BIENVENU**

**DANS LA**

**NOUVELLE USINE !**

APRÈS UN PEU PLUS D'UN AN DE TRAVAUX,  
LA WAS A DÉSORMAIS EMMÉNAGÉ DANS  
SON NOUVEAU DOMICILE À EMSBÜREN.



Visages connus, nouvel environnement : c'est avec son joli sourire que notre collègue Liane Braus accueille les visiteurs depuis janvier 2022 dans le hall moderne et lumineux du nouveau siège de WAS. Depuis le déménagement de l'entreprise de Wietmarschen à Emsbüren, son poste de travail se trouve au comptoir de réception, juste à gauche de l'entrée. Les clients et les partenaires qui visitent le nouveau site de WAS pour la première fois sont immédiatement frappés par l'espace convivial et la clarté du hall d'entrée. Le haut hall d'entrée reflète l'une des principales raisons du déménagement : le site de Wietmarschen manquait cruellement d'espace. Bien sûr, pas seulement dans les locaux commerciaux et les bureaux, mais aussi et surtout dans la production.

En plus de 30 ans d'existence, l'entreprise a vu son carnet de commandes s'étoffer et, par conséquent, l'espace nécessaire au traitement des commandes grandir.

Comme il n'était pas possible d'agrandir facilement le site de Wietmarschen, quatre sites de production et de logistique ont vu le jour au fil des ans : deux à Wietmarschen, un à Lohne et un à Lingen. « La décentralisation s'est faite au détriment de la logistique, au point que nous avons besoin de nos propres camions uniquement pour le transport entre les sites. Les collègues n'avaient pratiquement aucun contact personnel entre eux et avaient quasi l'impression d'appartenir à des entreprises différentes », explique Andreas Plöger,



directeur. Afin de rester performant et de pouvoir continuer à répondre aux normes de qualité élevées habituelles de manière raisonnable sur le plan financier, la centralisation de la production, du stockage et de l'administration était incontournable.

Après une phase de recherche approfondie, la décision a été prise en faveur de la construction d'un nouveau bâtiment sur le site d'Emsbüren. Ici, nous disposons enfin d'une surface suffisante pour construire 2.000 m<sup>2</sup> de bureaux et 13.500 m<sup>2</sup> de nouveaux halls, alors que l'emplacement à l'intersection des autoroutes A30/A31 représente un critère stratégique pour le trafic des camions. En outre, les intérêts du personnel ont bien entendu joué le plus grand rôle dans le proces-



sus de décision. D'une part, la satisfaction et l'esprit d'équipe devaient être renforcés, d'autre part, il fallait garantir que les trajets restent dans des limites raisonnables. « Nous nous réjouissons des réactions unanimement positives. Tous et toutes apprécient les avantages de la centralisation. Les collègues peuvent se rencontrer davantage et échanger des informations en face à face. Nous nous sentons tous et toutes mieux soudés en tant qu'équipe », déclare CEO Roland Müller - avec conviction. C'est surtout l'augmentation de l'efficacité des processus de travail et l'amélioration du flux de communication qui contribuent à la satisfaction au travail.

Fin 2020, les travaux de construction ont commencé juste à côté du centre de distribution d'Amazon sur l'A 31. Même si l'une ou l'autre mesure doit encore être achevée, tous les services de l'entreprise ont emménagé successivement. Nous sommes impatients d'accueillir tous nos clients et partenaires dans nos nouveaux locaux. +







# UN REGAIN D'ÉNERGIE AVEC UNE NOUVELLE

## DIRECTION.

Après la fusion avec le groupe LUEG, Bochum, nous avons obtenu, en novembre 2021 une nouvelle direction étendue au sein de WAS. Fort d'une longue expérience dans la construction de véhicules utilitaires et de véhicules spéciaux, l'expert du secteur Roland Müller prend les fonctions de PDG. Patrick Kresse entre en fonction en tant que directeur financier. Chez LUEG, il occupait le poste de directeur de la stratégie, du contrôle de gestion et de l'informatique décisionnelle avec expertise et clairvoyance. La fonction de chef de la sécurité est reprise par Andreas Plöger, directeur général de longue date chez WAS, qui contribue à d'importants développements et progrès de l'entreprise depuis 2013.

Avec cette fusion, WAS conserve son autonomie et gagne dans le même temps un associé expérimenté issu du secteur

automobile, qui poursuit la réorientation lancée avec succès. En contrepartie, le groupe LUEG a trouvé en WAS le partenaire idéal pour l'extension souhaitée de son portefeuille de produits. En tant que fabricant international de véhicules spéciaux, le profil commercial de WAS correspondait parfaitement aux plans de croissance du groupe.

WAS continuera d'agir sur le marché en tant qu'entreprise autonome au sein du groupe LUEG. Les deux entreprises se réjouissent de l'impulsion mutuelle qui leur permettra de trouver de nouvelles réponses aux questions de mobilité de demain pour leurs clients, et de placer de nouvelles solutions sur le marché. La nouvelle direction se réjouit d'une collaboration passionnante et fructueuse. +

# L'AMBULANCE D'URGENCE POUR BÉBÉ DE L'ASSOCIATION JOHANNITER-UNFALL- HILFE DE NUREMBERG.

TRIBUNE DE MARKUS JESSBERGER

En 1976, les Johanniter transfèrent pour la première fois un jeune enfant en soins intensifs de l'hôpital de « Wichernhaus » vers la clinique pédiatrique universitaire d'Erlangen après une réanimation, sans aucune complication. Si ce transport a été effectué sans couveuse, il marque tout de même le lancement du projet d'unité mobile hospitalière pour bébés (BNAW). En 1979, le « Bremer Transporter », alors le modèle le plus récent de Mercedes-Benz, est la première unité mobile hospitalière pour bébés des Johanniter. Légèrement plus petit que les camionnettes utilisées jusqu'alors pour les ambulances, ce véhicule est doté d'une suspension nettement meilleure. À l'époque, il n'existe pratiquement aucun appareil médico-technique pour une utilisation mobile. Le premier incubateur portable voit cependant le jour.

Ce n'est qu'en 1982, après trois ans de préfinancement par les Johanniter, que l'unité mobile hospitalière pour bébés est intégrée dans l'accord de droit public de l'association de secourisme de Nuremberg. L'opération est alors financée par le service d'aide médicale urgente de Bavière et par les organismes payeurs.

## LE 'SYSTÈME BNAW NUREMBERG'.

Le véhicule d'intervention moderne, dont la pièce maîtresse est l'unité d'incubation intensive hautement spécialisée, est au cœur du système d'unité mobile hospitalière pour bébés des Johanniter de Nuremberg. L'incubateur est complété par un respirateur, un appareil pour réchauffer et humidifier l'air de ventilation, un moniteur de soins intensifs pour afficher les différentes fonctions vitales du prématuré et plusieurs pousse-seringues, ainsi que par une réserve d'oxygène propre et une batterie puissante. Une mallette d'urgence est spécialement prévue pour les soins aux prématurés. L'unité BNAW emporte également différents sièges pour enfants, afin de transporter non seulement les prématurés ou nouveau-nés à des examens spéciaux, mais aussi les jeunes enfants.

## LA NOUVELLE UNITÉ MOBILE HOSPITALIÈRE POUR BÉBÉ.

Toutes les unités BNAW ont toujours été montées sur des véhicules Mercedes. Construites à l'origine dans des fourgons spécialement aménagés, la première unité dans un fourgon

# BEBE À BORD

construit et équipé par WAS a été présentée en 2010 dans le cadre d'une acquisition du Bundesland de Bavière. Après neuf ans de bons et loyaux services et plus de 335 000 kilomètres parcourus, ce dernier a été remplacé par un successeur moderne.

La neuvième génération de BNAW se base sur le modèle actuel VS30 du Sprinter de Mercedes. La fourgonnette de WAS reprend la structure légèrement plus large du modèle de RTW pour poids lourds pour la Bavière. La nouvelle unité mobile hospitalière présente de nombreuses modifications par rapport au standard de série. Tout d'abord, une suspension pneumatique moderne vient remplacer les ressorts à lames sur l'essieu arrière. Deux sièges passagers pour le médecin et l'ambulancier d'urgence sont installés sur le côté gauche du véhicule. Une grande armoire de rangement à droite abrite une sélection de coques pour bébés et de sièges pour enfants. Le véhicule est



Le véhicule de base est un Mercedes-Benz Sprinter de la génération de modèle VS30.



Le véhicule, l'équipement et l'incubateur de soins intensifs sont à la pointe de la technologie.



La première unité mobile hospitalière pour bébés était équipée de manière spartiate.



En 1982, le concept « SAVE » est testé en tant qu'unité mobile hospitalière pour bébés.

doté d'une alimentation en air comprimé en plus de l'alimentation réglementaire en oxygène, permettant de définir des modes de ventilation personnalisés. Un compartiment chauffant pour les perfusions et un compartiment réfrigéré pour les médicaments spéciaux pour bébés sont également prévus. Afin de pouvoir prodiguer des soins aux nourrissons hors de la couveuse, par exemple après un accouchement à domicile, et de les garder au chaud de manière optimale, le poste de travail situé contre la cloison est équipé d'une lampe chauffante et d'un matelas chauffant. Mais les optimisations ne s'adressent pas aux seuls petits patients. Le véhicule d'intervention est équipé de sièges spéciaux ergonomiques dans la

cabine conducteur ainsi que d'un système de rétraction électrique pour l'unité de soins intensifs à incubateur pesant plus de 150 kilos.

Cette dernière vaut environ 100.000 €, le véhicule de base environ 200 000 €. Les quarante années d'expérience des Johanniter de Nuremberg dans les soins et le transport en douceur des prématurés et des nouveau-nés, quant à elles, n'ont pas de prix.

*Extrait de la brochure commémorative des Johanniter « 40 Jahre Baby-Notarztwagen Nürnberg 1979 -2019 » (40 ans d'unité mobile hospitalière pour bébés à Nuremberg, 1979-2019) de Markus Jessberger, JUH Nuremberg, 2019.*

# TROIS QUESTIONS POUR MARKUS JESSBERGER.

**M. Jessberger, à l'occasion du 40e anniversaire de l'unité mobile hospitalière pour bébés de Nuremberg, vous avez rédigé une brochure commémorative retraçant l'histoire des Johanniter depuis 1979. D'où vient votre intérêt pour ce sujet ?**

À l'époque jeune secouriste bénévole chez les Johanniter, j'ai vécu de près la mise en service de la première unité mobile hospitalière pour bébés (BNAW) en Bavière. Aujourd'hui, à plus de 60 ans, je fais partie des rares témoins encore présents pour apporter une contribution à l'histoire des BNAW. C'est donc avec un immense plaisir que je me suis mis au service de mes Johanniter pour leur anniversaire.

**Vous êtes secouriste et membre bénévole des Johanniter depuis 1978. Avez-vous eu l'occasion de vous occuper personnellement de nouveau-nés et de jeunes enfants pendant vos interventions ?**

Bien entendu ! Au début, l'équipage de l'ambulance de service prenait parfois l'unité BNAW en cas d'intervention. C'est ainsi que j'ai assisté à de nombreuses interventions. En outre, très peu de temps après le lancement de l'unité BNAW, les Johanniter ont ouvert une deuxième unité d'incubation intensive. Celle-ci servait non seulement d'unité de secours, mais aussi pour pouvoir mener en parallèle deux interventions dans la région de Nuremberg, dans un rayon d'environ 100 kilomètres. Il m'est arrivé à plusieurs reprises de partir en mission avec la « deuxième unité ». Cette expérience me permet toutefois d'affirmer aujourd'hui qu'il est très judicieux que le service BNAW soit aujourd'hui exclusivement assuré par du personnel professionnel spécialement formé et surtout expérimenté.

**Au début, les ambulances normales étaient simplement équipées de matériel supplémentaire pour le transport des nourrissons. Pourquoi est-il judicieux d'équiper une unité mobile hospitalière spécialement pour les bébés ?**

J'ai même connu une époque où le seul incubateur disponi-

ble à Nuremberg était posé à même le sol d'un véhicule d'intervention, sans équipement supplémentaire. Heureusement, cette époque est bien révolue. Pour soigner, stabiliser, surveiller et transporter en toute sécurité les jeunes patients, il faut des appareils et des équipements très spécialisés que l'on ne peut pas avoir dans chaque ambulance, ne serait-ce que pour des raisons de budget.



**MARKUS JESSBERGER EST SECOURISTE ET MEMBRE BÉNÉVOLE DES JOHANNITER DEPUIS 1978. JUSQU'EN 2000, IL SE CONSACRE AUX SERVICES DE SECOURS ET DE TRANSPORT D'ORGANES. À L'OCCASION DU 40E ANNIVERSAIRE DE L'UNITÉ MOBILE HOSPITALIÈRE POUR BÉBÉS DE NUREMBERG, EN 2019, LE CONSULTANT INDÉPENDANT EN ENTREPRISE RÉDIGE UNE BROCHURE COMMÉMORATIVE RETRAÇANT L'HISTOIRE DES JOHANNITER DEPUIS 1979.**

# QUATRE ROUES POUR QUATRE PATTES :

## UNE CLINIQUE VÉTÉRINAIRE MOBILE POUR « HUNDEDOC ».

Le début du printemps 2022 a été pluvieux, mais lorsque nous rendons visite à la vétérinaire Jeanette Klemmt à Berlin au mois de mars, le soleil est enfin de retour. Si le froid et la pluie sont inconfortables pour la plupart des gens, le mauvais temps rend le quotidien des clients de Jeanette Klemmt, Jenny de son petit nom, particulièrement éprouvant. En effet, elle s'occupe de punks, de sans-abris et de membres de groupes sociaux dits marginaux qui vivent dans la rue, ainsi que de personnes souffrant de maladies chroniques de nature psychique ou physique : Jeanette Klemmt se rend régulièrement dans différents quartiers chauds de Berlin au volant de son cabinet vétérinaire roulant pour soigner les animaux des personnes démunies. Depuis l'été dernier, elle sillonne les rues avec son cabinet canin mobile WAS 900. L'offre Hundedoc est très bien accueillie : en 2021, la vétérinaire a administré 194 vaccins et effectué des opérations sur

35 animaux dans le cadre des soins vétérinaires de base. Mais le nombre de consultations incluant des conseils aux propriétaires d'animaux est encore bien plus élevé, car le projet Hundedoc est axé sur la relation entre l'homme et l'animal et incite à assumer davantage la responsabilité de ses propres intérêts personnels et sociaux. L'année dernière, Jeanette Klemmt a prodigué des conseils à 748 propriétaires d'animaux, pour la plupart des jeunes, au sujet de la santé animale et des règles de garde.

Les véhicules qui ont précédé la clinique roulante Hundedoc ont toujours été des ambulances d'occasion converties en cabinets vétérinaires mobiles. L'été dernier, un tout nouveau véhicule, entièrement adapté à l'intervention, a pu être aménagé chez WAS. Mais comment un cabinet vétérinaire mobile doit-il être équipé pour que





les soins aux personnes et à leurs chiens puissent être concrétisés ?

En principe, les prérequis pour une prise en charge adéquate des animaux ne diffèrent guère de ceux des humains : lumière, eau chaude, espace de rangement, branchements électriques - Jeanette Klemmt voit l'appareil de radiographie comme un luxe. En outre, il faut bien sûr disposer d'une table de soins vétérinaires et de suffisamment d'espace, car même si aucun assistant vétérinaire n'est présent, on ne peut pas toujours se débrouiller seul. Les propriétaires d'animaux doivent alors participer activement. Ce n'est que pour les opérations importantes que Jeanette Klemmt organise l'aide d'une assistance spécialisée.

L'ensemble du projet est entièrement financé par des dons. La vétérinaire Jeanette Klemmt est employée par la fondation SPI, Institut socio-pédagogique de Berlin « Walter May », et se déplace en son nom propre. La SPI est une fondation de la fédération régionale de l'Arbeiterwohlfahrt Berlin e.V. (Bien-être des travailleurs à Berlin) et aspire à développer une société dans laquelle chaque

personne peut s'épanouir librement en assumant ses responsabilités pour elle-même et pour la communauté. Le cabinet vétérinaire mobile, avec lequel Jeanette Klemmt intervient en tant que HundeDoc, a été rendu possible grâce à un don individuel important. Toute personne désireuse de soutenir ce projet doit impérativement indiquer le motif de paiement « Spende HundeDoc » : +

## DONATION POUR HUNDEDOC :

STIFTUNG SPI

Bank für Sozialwirtschaft

IBAN: DE 6510 0205 0000 0311 2105

[www.hundedoc-berlin.de](http://www.hundedoc-berlin.de)





Making vehicles special

[WWW.WAS-VEHICLES.COM](http://WWW.WAS-VEHICLES.COM)

