

# SAFETY #6

# FIRST+

REPORTAGES D'UN CONSTRUCTEUR D'AMBULANCES DE SECOURS ET DE VEHICULES SPECIAUX.





## CONTENU



**4** Atterissage ponctuel  
métier de rêve :  
Les pompiers de  
l'aéroport de  
Düsseldorf



**10** Toute l'équipe sur la  
même ligne :  
Portrait de la coordina-  
trice de ligne WAS



**13** Sauvetage ohé !  
Le bataillon de  
marins-pompiers  
de Marseille



**16** Le temps du  
changement :  
en route avec la  
« Wundmobil »

**20** Entretien :  
Rob MacIntosh  
sur l'e-mobilité  
dans le London  
Service d'ambu-  
lance

**24** Services de secours  
en Ouganda :  
Le service médical  
et Service d'ambu-  
lances LIMEAR

**28** Nouvelles normes  
au Chili :  
WAS distributeur  
et partenaire de service  
RMH

## MENTION LEGALE

**Éditeur**  
Wietmarscher Ambulanz-und Sonderfahrzeug GmbH  
Marketing / Communications  
Resp.: 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  
Liebigstraße 29  
49074 Osnabrück  
www.hagenhoff.de

konsequent Graef/Sutthoff GbR  
Kollegienwall 24  
49074 Osnabrück  
www.konsequent-pr.de

**Impression Avril 2024**  
Bitter & Loose GmbH  
Mergenthalerstr. 18  
48268 Greven  
www.bitterundloose.de

**Crédits photographiques**  
p. 9 en haut Andreas Wiese, l'aéroport de Düsseldorf  
p. 13-15 Marine nationale/BMPM  
p. 16-19 Melanie Ziegner, Content Manager, Wundex Group  
p. 23 London Ambulance Service  
p. 24 en haut à gauche, 26 LIMEAR  
p. 28-31 RMH



## EDITORIAL

Nous ne pouvons réagir de manière appropriée aux évolutions de notre environnement, de la société et de la technologie que si nous ne restons pas nous-mêmes immobiles. Et c'est en échangeant avec d'autres personnes que nous y parvenons le mieux - il n'en va pas autrement dans le domaine personnel que dans le monde des affaires. C'est pourquoi nous ne sommes pas seulement reconnaissants de l'échange partenarial avec nos clients, mais aussi fiers de les accompagner dans leur développement. Que ce soit lorsque, comme RMH au Chili et LIMEAR en Ouganda, ils font avancer les services de secours dans leur pays ou lorsqu'ils s'engagent en faveur de l'e-mobilité, comme le London Ambulance Service. À l'aéroport de Düsseldorf, Frank Solomon aide son équipe à développer ses compétences et nous avons appris de l'expert en plaies Tobias Down qu'il faut parfois donner du temps au changement. La coordinatrice de ligne WAS Nadine Hillebrand nous a impressionnés par son évolution professionnelle. Peut-être que les récits et les histoires de ce numéro mettront également de nouvelles idées en mouvement chez nos lecteurs.

Roland Müller

Andreas Plöger

Dr. Patrick Kresse



Frank Salomon, Chef des opérations du service d'incendie et chef du service de sauvetage de l'aéroport de Düsseldorf.

**Atterrissage ponctuel-métier de rêve:**

# Les pompiers de l'aéroport de Düsseldorf

Médecin, pilote, pompier - depuis des générations, ces professions font invariablement partie du top 10 des métiers de rêve des enfants. À l'aéroport de Düsseldorf (DUS), les trois se rencontrent à nouveau. L'un d'entre eux, qui reste fidèle à son métier de rêve depuis plus de trente ans, est l'inspecteur en chef des pompiers Frank Salomon, chef d'intervention des pompiers et chef du service de secours. Sur le lieu d'intervention qu'est l'aéroport, la proximité avec l'aviation et la collaboration avec les différents services spécialisés tels que la prévention des risques et la technique ainsi que le contact avec différentes personnes du monde entier font partie du quotidien des pompiers. Qu'est-ce qui rend les pompiers de l'aéroport si particuliers et fait que ce métier exigeant est toujours un métier de rêve pour Frank Salomon et ses collègues ?



Les services de secours et les camions de pompiers doivent pouvoir atteindre n'importe quel point de la piste en trois minutes.



Les services d'urgence sont également préparés aux situations d'urgence grâce à la réalité virtuelle.



## Comme partout, mais aussi différemment

Les pompiers de l'aéroport sont agréés par le § 17 de la loi sur les secours de Rhénanie-du-Nord-Westphalie en tant qu'entreprise privée pour les secours d'urgence à l'aéroport de Düsseldorf. En tant que chef d'intervention des pompiers et directeur adjoint du service de secours, Frank Salomon est responsable de la zone d'intervention de l'aéroport, qui s'étend sur mille hectares et qui accueille en moyenne 70.000

personnes par jour ; autant que dans une petite ville allemande. Alors que tous les pompiers allemands travaillent selon la loi sur la protection contre les incendies, l'assistance et la protection contre les catastrophes (BHKG), les pompiers des aéroports sont également soumis aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui édicte toutes les règles applicables aux aéroports dans le monde. Elle émet des recommandations dont le ministère des Transports du pays concerné fait une base juridique.

Les services de secours et d'incendie doivent pouvoir atteindre n'importe quel point de la piste en seulement trois mi-

nutes. À titre de comparaison, un corps de pompiers professionnels dans le reste du pays dispose de huit minutes pour arriver sur le lieu d'intervention. L'équipe de l'aéroport doit être sortie de la garde en 30 secondes. Pour pouvoir respecter ces temps, les véhicules lourds de lutte contre les incendies sont fortement motorisés, et les quatre ambulances cellule WAS 500 conformes à la norme DIN-EN 1789 sur base Mercedes du service de secours ont également la puissance nécessaire sous le capot. Avec les bonnes conditions routières et l'infrastructure de l'aéroport, l'une des conditions pour respecter les délais serrés est remplie. L'autre est l'équipe. Pour que les plus de 230 collègues, dont 198 sauve-

teurs formés, soient toujours en forme en cas d'urgence, le sport de service et les exercices font régulièrement partie du travail quotidien. « L'aéroport de Düsseldorf est un bon lieu de travail, qui favorise l'esprit de communauté et les relations d'estime. Nous sommes très bien équipés pour les deux heures de sport de service obligatoires. Il y a un terrain de sport en gazon et deux zones de sport en intérieur, l'une dans le poste de garde et l'autre plus grande pour tous les employés de l'aéroport », se félicite Frank Salomon, qui estime que l'entraînement en commun a un impact positif sur la cohésion d'équipe.

## S'entraîner pour les cas d'urgence

Outre le sport de service régulier, le quotidien des sauveteurs comprend également des exercices quotidiens organisés par l'équipe de direction. Des gestes isolés, comme l'utilisation du spineboard et de la civière pour patients ou le transfert de l'échelle pivotante sur la civière en osier, y sont régulièrement exercés. Mais des scénarios plus importants sont également répétés. Parmi eux, le sauvetage de patients dans des véhicules accidentés, le sauvetage technique et médical lors d'accidents du travail des ouvriers de l'aéroport ou le traitement de problèmes circulatoires ou d'embolies chez des passagers aériens. Le travail à l'aéroport diffère quelque peu de celui effectué par les services de secours réguliers à l'extérieur. Les exercices portent principalement sur des situations d'intervention qui se produisent plus fréquemment dans le secteur d'intervention. Par exemple, la probabilité d'embolies ou de problèmes cardio-vasculaires est plus élevée chez les voyageurs dans les aéroports. Mais les interventions de protection de l'environnement, par exemple en cas de fuite de carburant, en font également partie.

## Test de communication réussi

Malgré son domaine d'intervention spécialisé, le service d'incendie et de secours de l'aéroport de Düsseldorf n'est pas du tout isolé. De temps à autre, il arrive que l'équipe de l'aéroport intervienne dans la zone urbaine lorsque des capacités sont disponibles. En revanche, l'étroite collaboration avec les pompiers professionnels de la ville et les compagnies aériennes internationales lors d'exercices communs fait partie des activités quotidiennes. Düsseldorf est l'un des cinq aéroports d'urgence désignés en Allemagne pour les situations d'urgence internationales. Cela signifie que le défi de la communication doit être relevé en cas d'urgence.

La capacité de coopération a passé un test de réalité extrême la dernière fois pendant la pandémie, lorsque le premier cas de coronavirus a été confirmé dans le district de Heinsberg, non loin de là, et que le traditionnel carnaval de Düsseldorf a été classé comme « événement superspreader » par le député SPD Karl Lauterbach. « À l'époque, nous avons un nombre d'interventions constant alors que le nombre de passagers ne cessait de diminuer », se souvient Frank Salomon. « Nous avons mis les bouchées doubles pour ne pas faire d'erreur et avons bien entendu pris très au sérieux tout message signalant que des patients présentant des symptômes étaient en approche. Aujourd'hui, nous savons que le plus

grand défi a été l'approvisionnement en matériel. » L'expérience acquise se reflète directement dans l'organisation du stockage du matériel, comme les masques de protection et les désinfectants.

Comme les transports d'infections relèvent de la compétence des pompiers de la ville, des exercices coopératifs sont également organisés pour ce scénario. Un exemple actuel : la simulation de l'arrivée d'un patient d'Irlande à bord d'un avion d'une compagnie aérienne norvégienne. Après l'arrivée de l'avion, le patient est transporté par l'ambulance de sauvetage des infections des pompiers de la ville vers le service des infections de l'hôpital universitaire de Düsseldorf. « Toutefois, seule l'infection est simulée ici », explique Frank Salomon, « l'arrivée de l'avion, la logistique et la communication correspondantes, la prise en charge du patient, le transport - tout cela a lieu dans la réalité. Sinon, tout l'exercice n'a pas de sens. »

L'aéroport de Düsseldorf fait partie, après l'incendie de 1996 l'un des précurseurs en matière de protection contre les incendies dans les aéroports. Les pompiers de l'aéroport jouent leur rôle en ce sens que l'équipe est toujours parfaitement équipée et entraînée pour intervenir. « Cependant, même à l'aéroport, le service de secours ne peut jamais vraiment devenir une routine », fait remarquer l'inspecteur en chef des pompiers, car « les destins nous touchent de près, même après de nombreuses années de travail. Mais faire une réelle différence avec notre travail est aussi une raison pour laquelle de nombreux pompiers sont fascinés par ce métier depuis leur enfance. »



## Carrière au service des pompiers de l'aéroport de Düsseldorf

Une véritable opportunité de faire du travail de vos rêves une réalité :  
L'équipe cherche des renforts !



Comme les transports d'infection relèvent de la responsabilité du service d'incendie municipal, ce scénario fait l'objet d'exercices de coopération.



Toute l'équipe sur la même ligne :

# Nadine Hillebrand est coordinatrice de ligne sur la ligne C



« Il y a parfois des projets plus simples ou plus complexes, mais à la fin, lorsque tous les véhicules sont prêts à être remis au chantier, je suis fière à chaque fois. »

Nadine Hillebrand

Pour Nadine Hillebrand, la journée de travail commence par l'accueil de son équipe. « Cela se fait et c'est un signe de respect mutuel », estime la coordinatrice de ligne, qui donne ainsi chaque matin le ton d'une collaboration motivée d'égal à égal. Depuis avril 2023, elle coordonne les processus sur la ligne de production C, où sont principalement fabriquées des petites séries. Auparavant, elle a travaillé quelques années chez WAS en tant qu'aménageuse, où elle a monté des meubles, des canaux d'alimentation, des chaises d'assistance et des équipements médicaux, et installé des centres de plafond. D'abord par le biais d'une agence d'intérim, puis en tant qu'employée fixe depuis 2016, elle a répondu à une offre d'emploi interne après presque cinq ans en tant que contremaître de bande. Avec succès : elle avait non seulement le soutien de ses collègues, mais aussi une précieuse expérience du montage - deux qualités qui faisaient d'elle la personne idéale pour le poste.

## Un joueur d'équipe sur toute la ligne

Malgré les meilleures conditions, c'est tout de même un grand pas vers la responsabilité pour 22 collaborateurs issus des domaines les plus divers, des mécatroniciens et des électroniciens aux scelleurs, en passant par les menuisiers, qui finissent par colmater chaque fissure et chaque fente de manière hygiénique avec du silicone. Le fait qu'elle ait déjà exercé avec succès ses qualités de joueuse d'équipe pendant de nombreuses années en tant que membre de l'équipe féminine de la FSG Twist est un avantage pour elle. Aujourd'hui, elle préfère la salle de sport au terrain de jeu, mais le plaisir de travailler avec succès avec d'autres personnes fait toujours partie de sa personnalité.

Ce qui lui manquait en termes d'expérience dans la gestion du personnel, elle l'a d'abord appris en suivant des formations et développe depuis ses compétences chaque jour. « Beaucoup de choses sont vraiment apprises sur le tas. Les autres coordinateurs de ligne et mon équipe m'ont soutenue dans ce processus. Je remarque moi-même que, depuis quelque temps, je suis devenue beaucoup plus sûre de moi dans ma position » résume Nadine, qui avait en fait d'autres projets de carrière.



## Du détail à la vue d'ensemble

Après sa formation de menuisière, elle a d'abord passé deux ans dans un lycée professionnel (technique) et voulait d'abord commencer des études à Aix-la-Chapelle, qu'elle a cependant abandonnées en pensant qu'elle ne voulait de toute façon pas occuper un poste de direction. Le fait qu'elle coordonne maintenant une équipe la fait aujourd'hui sourire : « C'est drôle que cela se soit passé ainsi en passant par une agence d'intérim. J'ai évolué, c'est tout. Au début, mon seul souhait était de passer à un poste fixe. Je voulais aussi faire partie de l'équipe sur le papier et j'ai eu la chance que mon supérieur hiérarchique s'engage dans ce sens. »

Cette étape a été suivie d'une autre, et alors qu'elle avait auparavant vissé, scié et collé elle-même de nombreux détails pendant plus de huit ans, elle garde désormais une vue d'ensemble de la situation. Depuis son poste de travail informatique au premier étage, avec vue sur la ligne de production, elle se charge de la planification du personnel, surveille les plannings, l'état de la production et la liste des pièces nécessaires. Afin de trouver des solutions et d'assurer la souplesse des processus, elle est en contact permanent avec ses collègues de la construction, des achats et la direction de projet. Depuis environ un an et demi, l'application de production accélère la communication. Si quelque chose coince quelque part, si quelque chose ne correspond pas immédiatement à ce qui était prévu, elle y crée une tâche numérique à laquelle l'équipe de construction réagit généralement dans l'heure ou les deux heures qui suivent par une analyse ou directement par la solution appropriée.

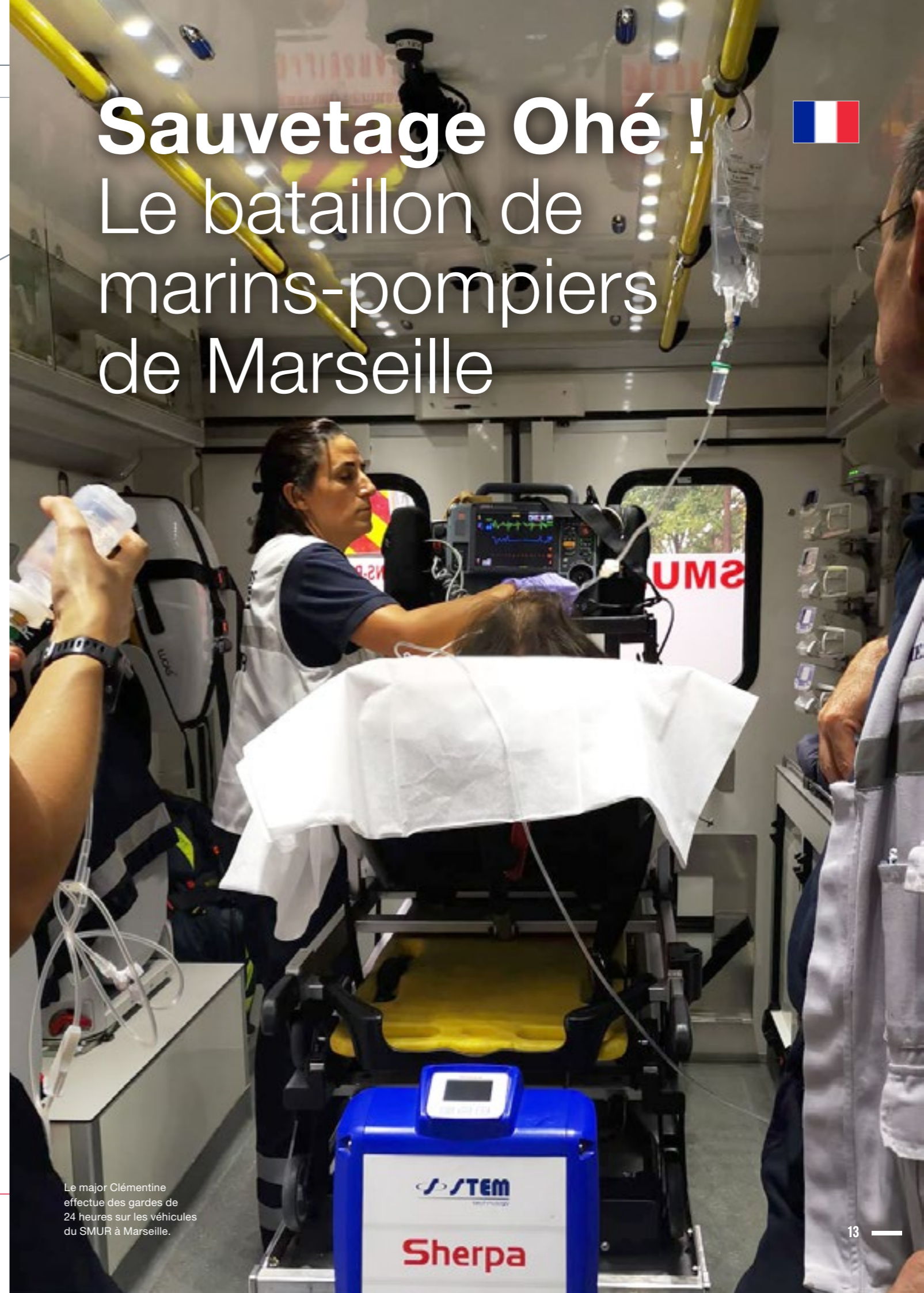


elles ne sont pas respectées, Nadine doit en expliquer la raison et trouver la source de l'erreur. Pour cela, il est important que tous les aménageurs et électroniciens enregistrent les temps de panne qui surviennent par exemple lorsque les meubles doivent encore être adaptés ou les câbles resserrés. De telles choses sont rapidement résolues, mais comment la coordinatrice gère-t-elle les retards dus à des problèmes de livraison sur lesquels elle n'a pas d'influence directe ? « Bien sûr, j'ai maintenant beaucoup de responsabilités et il m'arrive d'y penser en fin de journée, mais mon travail ne m'empêche pas de dormir. La plupart du temps, la planification peut être adaptée avec le chef de projet de manière à ce que nous puissions quand même tout faire en tant qu'équipe », sait Nadine par expérience et ajoute : « Il y a parfois des projets plus simples et parfois plus compliqués, mais lorsqu'à la fin, tous les véhicules sont prêts à être remis dans la cour, je suis à chaque fois fière ». La coordinatrice de ligne et ses collègues sont d'accord sur le fait qu'il est motivant de fabriquer des véhicules qui sauvent des vies. Même si les besoins et les capacités des différentes personnalités de l'équipe sont différents, au final, ils sont tous sur la même ligne.

## Toujours en rythme

Bien que deux contremaîtres - l'un pour l'électronique, l'autre pour le second œuvre - se tiennent prêts à répondre aux questions dans chaque ligne, elle ne manque pas de passer elle-même de temps en temps par les cadences et d'échanger directement avec son équipe. Les cadences indiquent le temps que peuvent durer les différentes tâches sur les véhicules. Si

# Sauvetage Ohé ! Le bataillon de marins-pompiers de Marseille



Le major Clémentine effectue des gardes de 24 heures sur les véhicules du SMUR à Marseille.



Les équipes d'intervention d'une ambulance de soins intensifs sont composées d'un médecin urgentiste, d'un infirmier militaire et d'un marin-pompier.



Des visages satisfaits lors de la remise de 3 ambulances de soins intensifs WAS 500.



de la gestion et de la surveillance de l'inventaire médical des véhicules de secours et effectue des gardes de 24 heures sur les véhicules dits SMUR à Marseille (SMUR signifie Service Mobile d'Urgence et de Réanimation).

Les équipes d'intervention d'une ambulance de soins intensifs sont composées, au sein du BMPM, d'un médecin urgentiste, d'un infirmier militaire diplômé d'État comme Clémentine et d'un marin-pompier qui a généralement également suivi une formation de secouriste et qui conduit le véhicule. Ils sont généralement accompagnés et soutenus par une ambulance VSAV (Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes).

Trois des sept ambulances de réanimation (AR) des SMUR du département 13 (Bouches-du-Rhône) sont armées par le BMPM. Deuxième ville de France avec plus de 870.000 habitants, Marseille offre un spectre d'intervention aussi varié qu'inhabituel. Les missions du SMUR se déroulent aussi bien en milieu urbain que périurbain, en bord de mer, dans

des zones forestières comme les Calanques ou dans les rues étroites du Panier, le plus ancien quartier de Marseille. La forte densité urbaine, les différentes zones d'intervention et le développement constant de la ville avec de nombreux chantiers imposent des exigences élevées aux véhicules et à leur maniabilité. En conséquence, Clémentine et son équipe ont accordé une importance particulière à la polyvalence de leurs véhicules d'intervention, associée à des dimensions extérieures réduites.

### Une flotte solide pour les Jeux olympiques

Avec l'acquisition de 3 AR WAS 500 au printemps, le BMPM a réalisé le concept de véhicules souhaité en étroite collaboration avec les chefs de projet WAS. Juste à temps pour les Jeux Olympiques, avec l'augmentation prévisible du nombre d'interventions, Clémentine et son équipe pourront offrir aux habitants et aux touristes de leur ville les standards de sécurité élevés auxquels ils sont habitués, grâce à des véhicules d'intervention flambant neufs.



Aucun service de secours ne ressemble à un autre, mais même parmi eux, certains se démarquent encore plus. Ainsi, les sapeurs-pompiers de France, avec leur longue tradition, font partie des premiers en Europe et sont considérés dans le monde entier comme un modèle en termes d'équipement, de formation du personnel et d'organisation. Parmi les pompiers français, le BMPM (Bataillon de marins-pompiers de Marseille) a une autre particularité. Avec les sapeurs-pompiers de Paris, il est l'un des deux corps à être composé de militaires.

L'arrière-plan militaire est reconnaissable, entre autres, aux grades des forces d'intervention. Notre interlocutrice au BMPM, le major Clémentine, est infirmière diplômée d'État et travaille depuis dix ans au BMPM. Depuis un an, elle est responsable

## L'histoire du Bataillon de marins-pompiers de Marseille

Depuis 1810, la protection contre les incendies dans la ville portuaire était principalement assurée par le corps municipal des sapeurs-pompiers de Marseille (CMSP). C'est après le grave incendie des Nouvelles Galeries sur la Canebière en octobre 1938, au cours duquel les marins-pompiers de Toulon sont venus en renfort, qu'est apparue la nécessité de mettre en place une unité spécialisée capable de relever les défis de manière encore plus efficace. C'est ainsi que le bataillon de marins-pompiers de Marseille a été créé en 1939 pour protéger Marseille et son port maritime. Le BMPM est établi en tant qu'unité militaire sous l'autorité de la marine française, mais remplit les missions d'un corps de pompiers régulier. Cela comprend bien sûr le service de secours mobile et la protection de la ville contre les incendies, mais aussi l'aide en cas de catastrophe et les interventions en mer. Ce qui est différent, c'est que les forces d'intervention du BMPM, en tant que militaires, participent également à des missions de soutien des forces armées et ont donc vocation à intervenir en opération extérieure, contrairement aux pompiers d'autres services d'incendie et de secours.

Les structures militaires s'adaptent parfaitement à l'organisation efficace des services d'incendie et de secours : depuis sa création, le BMPM est devenu l'une des plus grandes et des plus prestigieuses unités de pompiers en France, reconnue pour son professionnalisme, son expertise et son engagement en faveur de la sécurité publique dans la région de Marseille.



Le temps du changement :

# En route avec la



# « Wundmobil 1A »



« Les forces d'autoguérison du corps combinées aux soins professionnels des plaies écrivent une sorte d'histoire d'espoir et de victoire sur les défis de la vie. C'est une histoire que j'aime raconter à tout le monde ».

Tobias Down, directeur du centre de traitement des plaies 1A de Senden

Le WAS 900 « Wundmobil » permet de soigner les plaies au moment et à l'endroit où elles sont nécessaires.

« Le temps guérit toutes les blessures », a dit le philosophe et historien français Voltaire au 18e siècle et depuis, il est toujours volontiers cité dans le contexte des maux toutes sortes. Mais cette affirmation s'applique-t-elle également à toute blessure physique ? Si l'on pose la question à Tobias Down, expert en plaies, le temps joue effectivement un rôle important, car la cicatrisation est un processus et le travail des mécanismes de guérison propres au corps peut durer longtemps. Par son expérience en tant qu'infirmier spécialisé en santé publique en soins intensifs et en anesthésie avec la qualification supplémentaire de thérapeute spécialisé en plaies ICW®, le directeur du centre de traitement des plaies 1A à Senden, sait également que certaines plaies peuvent même, dans le pire des cas, mettre la vie en danger si elles ne sont pas régulièrement soignées par un médecin. En tant que thérapeute spécialisé dans les plaies, Tobias Down réalise des soins de plaies, surveille le processus de guérison, conseille les patients et leurs proches et travaille en étroite collaboration avec d'autres professionnels de la santé. Dans le cadre de ce processus, il considère que son rôle consiste également à encourager et à améliorer autant que possible la qualité de vie de ses patients. Une séance de traitement des plaies, comprenant le nettoyage, le traitement et le changement de pansement, dure en moyenne entre 10 et 30 minutes. Ce sont souvent de précieuses minutes de proximité et de collaboration directe avec les patients, au cours desquelles naissent toujours de bonnes discussions, dont Tobias Down retire également beaucoup sur le plan personnel. « C'est exigeant, mais aussi très gratifiant de participer directement au processus de guérison des personnes. Lorsque la guérison d'une plaie est très longue et

qu'elle affecte le quotidien de mes patients, j'essaie de leur redonner espoir par mon travail. J'ai souvent constaté que même les plaies les plus tenaces guérissent si l'on reste patient et si l'on discute et planifie le traitement adéquat avec le médecin », explique Tobias Down pour décrire sa motivation.

### La guérison là où elle est nécessaire

Afin de garantir un traitement correct par un personnel médical spécialement formé, même dans les régions structurellement faiblement équipées en services médicaux, Holger Münster, directeur de 1A Wundzentrum GmbH a eu l'idée d'une « Wundmobil » : une « ambulance de plaies » dédiée et équipée pour le traitement et le suivi des plaies. D'abord en régie propre, puis professionnalisé en collaboration avec WAS, le concept a donné naissance à un véhicule prêt à l'emploi. Quatre autres ambulances de plaies ont suivi et sont maintenant en service autour des centres de traitement des plaies 1A dans le Schleswig-Holstein, la Basse-Saxe et la région de la Ruhr - et bientôt aussi en Saxe. Là, l'équipage composé de personnel soignant spécialisé, comme par exemple des thérapeutes de plaies, se rend dans des maisons de retraite. Mais il est également possible pour les médecins et les spécialistes de louer le véhicule et de l'utiliser comme un cabinet médical, soit pour traiter directement sur place, soit pour effectuer des téléconsultations médicales. « Le concept du mobile de soins des plaies est très flexible et peut en principe être transposé à d'autres priorités et lieux d'intervention. L'idée de base est d'apporter des soins médicaux là où ils sont nécessaires », résume Holger Münster.

### À bord du mobile de soins des plaies



Lors de la conception et de la mise en œuvre du WAS 900, l'échange d'expériences entre les spécialistes des plaies et les constructeurs de véhicules spéciaux a conduit au succès : le WAS 900, basé sur un Ford Transit 2.0i TDCi, abrite dans sa cellule une salle de soins entièrement équipée. Les patients souffrant de plaies complexes ou chroniques y sont soignés. Les personnes qui ont des difficultés à se rendre dans un établissement médical en profitent particulièrement grâce à la mobilité vers les lieux où se trouvent le besoin. Il s'agit par exemple des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite ou de celles qui vivent dans des régions isolées ou qui sont prises en charge par des institutions.

L'équipement comprend, en fonction de l'utilisation prévue, de nombreux pansements, des désinfectants ainsi que des instruments pour le nettoyage et le traitement des plaies. Les armoires et les systèmes de tiroirs offrent non seulement suffisamment de place pour un rangement systématique, mais permettent également une utilisation optimale de l'espace avec un rayon d'action approprié pour le traitement. Il est également possible de transporter à bord des appareils de diagnostic tels que des appareils à ultrasons ou à doppler pour mesurer la circulation sanguine. Un accès sans barrière ainsi qu'une table pour les patients complètent le concept. Lors de la planification, une importance particulière a été accordée au fait que la limite de 3,5 T de poids total du véhicule ne soit pas dépassée, afin que chaque personnel puisse le conduire avec un permis de conduire de catégorie B.

### Regard vers l'avenir

La « Wundmobil » est-elle la réponse aux défis de la médecine moderne des plaies ? Tobias Down est confiant : « Nous sommes désormais mieux à même de réagir aux exigences croissantes dans notre domaine. À l'avenir, l'intégration de nouvelles technologies dans la gestion des plaies offrira certainement des opportunités supplémentaires. Nous y travaillons nous-mêmes actuellement et mettons en œuvre la télé-visite comme possibilité pour ce nouveau type de véhicule médical. »





## Rob MacIntosh à propos de l'e-mobilité au **London Ambulance Service**

Le London Ambulance Service (LAS) est l'un des plus grands services d'urgence du NHS au Royaume-Uni. Comme les 10 autres trusts d'Angleterre, l'acquisition du LAS suit les directives communes pour un concept de véhicule commun, qui garantit que les véhicules d'urgence peuvent être utilisés immédiatement et en toute sécurité par le personnel de chaque trust sans qu'il soit nécessaire de s'y habituer. Après 15 ans d'utilisation du même agencement de véhicules, Londres est également en train de passer à un concept révisé. Une tâche qui exige une grande capacité de coopération, de l'empathie et de l'expertise. En optant pour l'e-mobilité dans les services de secours, le LAS joue un rôle de pionnier dans le secteur, ce qui suscite beaucoup d'éloges, mais comporte aussi des défis.

celement chez St. John Ambulance à Sheffield. Sa capacité à combiner un savoir-faire technique avec une profonde compréhension des besoins du secteur de la santé, ainsi que sa relation directe avec les équipes d'intervention, font de Rob MacIntosh un interlocuteur précieux pour nous, afin d'obtenir des détails sur la pratique et un aperçu authentique du secteur des secours au Royaume-Uni.

« **Rob, le passage à un nouveau concept de véhicule est déjà une tâche importante en soi, pourquoi l'e-mobilité dans les services de secours est-elle également importante pour vous dans ce contexte ?** »

L'un des acteurs de ce changement est Rob MacIntosh, qui a consacré toute sa vie professionnelle au secteur de la santé, en commençant comme technicien pour véhicules d'intervention. Depuis deux ans et demi, il est „Head of Fleet“ chez LAS et apporte avec lui une multitude d'expériences acquises dans différents postes, notamment dans des positions administratives, entre autres en tant que responsable de l'atelier et du parc de véhicules chez Welsh Ambulance, le service de secours privé National Ambulance à Abu Dhabi et plus ré-

La mauvaise qualité de l'air à Londres n'est pas un secret. L'introduction de véhicules électriques est un pas dans la bonne direction pour réduire la pollution et améliorer la qualité de l'air dans la ville. La décision de LAS de passer aux véhicules électriques envoie un message fort à l'industrie. Après tout, à la fin de la journée, nous sommes un prestataire de soins de santé et nous voulons contribuer à la vie saine de la population par ce biais également.

« *Nous devrions arrêter de parler d'autonomie.* »





**La décision d'opter pour un nouveau concept de véhicule à propulsion électrique a-t-elle représenté un grand changement pour les forces d'intervention ?**

La décision de changer de flotte n'a pas été prise sur un coup de tête. Après plus de 15 ans avec le même design et le même agencement, la modernisation fondamentale était nécessaire pour continuer à respecter les normes actuelles et à répondre à nos propres exigences élevées. Nous avons déjà veillé à entretenir un dialogue étroit avec les représentants des équipes de secours et à tenir compte de leurs expériences dans la planification. Cela dit, la conversion de nos véhicules à moteur à combustion était déjà une étape intermédiaire dans la transition vers l'e-mobilité. L'équipage a déjà pu s'habituer au nouveau design avant de le découvrir en version électrique. Après une brève formation sur la gestion de l'énergie des véhicules, les équipages étaient prêts à prendre le départ.

**Quel a été le feed-back des équipes après les premières interventions avec les nouveaux véhicules d'intervention ?**

S'habituer à la nouveauté est un défi pour la plupart des gens, c'est pourquoi nous avons dû gagner quelques cœurs et esprits au préalable, mais dans la pratique, le nouveau concept a rapidement convaincu. Les équipes s'y habituent et en reconnaissent les avantages, notamment en ce qui concerne les nouvelles méthodes de travail. Elles voient qu'il s'agit d'un produit de qualité.

**Et qu'en était-il de l'introduction des e-ambulances ?**

Cela nous fait encore sourire aujourd'hui, car le premier avis général était que cela fonctionnait mieux que prévu. Il y avait

donc déjà quelques ressentiments au départ, mais l'e-ambulance a fait ses preuves. Nous avons utilisé l'e-ambulance pour une équipe de 24 heures et elle est revenue avec un niveau de charge de 20 %. Cela donne naturellement confiance. En outre, les équipages s'enthousiasment pour les caractéristiques de conduite dynamiques et silencieuses.

**Ces expériences positives ont-elles conduit à un changement de mentalité ?**

Oui, en effet. L'une des leçons que nous en avons tirées est que nous devrions cesser de parler d'autonomie dans les services de secours pour les ambulances électriques. Chez nous, la distance qu'un véhicule peut parcourir d'un seul coup n'est pas du tout importante. Pour nous, la question est la suivante : l'ambulance électrique peut-elle assurer une permanence opérationnelle? Nous pouvons clairement répondre par l'affirmative.

**Comment se présente l'avenir des e-ambulances chez LAS et dans le reste du pays ?**

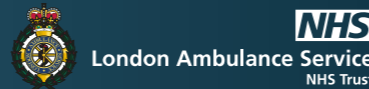
Le modèle ne fonctionnera pas encore dans les zones rurales, mais selon une analyse, il fonctionnerait quand même pour plus de 50 % de tous les trajets. Nous continuons à développer l'infrastructure. Nous avons déjà identifié 45 sites pour la recharge de 20 kW et nous sommes en train d'en équiper d'autres pour la recharge rapide de 50 kW ou plus. Là où il n'est pas possible d'installer des stations de recharge, les conteneurs de recharge pour la charge d'entretien et une station de recharge en courant continu constituent une solution. Nous sommes déjà en contact avec des entreprises à ce sujet. Si nous pouvons rouler à l'électricité, nous le ferons. Notre objectif est de parvenir à zéro émission le plus rapidement possible.



L'e-ambulance a fait ses preuves lors d'opérations de 24 heures.



**Le London Ambulance Service NHS Trust en bref**



La zone d'intervention du LAS s'étend sur environ 620 miles carrés (environ 1600 km<sup>2</sup>) de Heathrow à l'ouest à Upminster à l'est et d'Enfield au nord à Purley au sud sur l'ensemble de la ville de Londres : un service médical d'urgence pour près de neuf millions de personnes vivant à Londres, ainsi que pour les visiteurs et les navetteurs.





# LIMEAR se mobilise pour les services de secours en Ouganda



« *Nous sommes  
sur la bonne voie.* »

Julius Nduguyangu Mugisha, PDG de LIMEAR Life  
Services de secours médical en Ouganda.



Les ambulances LIMEAR  
sont utilisées dans tout  
l'Ouganda.

Environ 6.250 km à vol d'oiseau séparent la capitale ougandaise Kampala du siège de WAS à Emsbüren, en Basse-Saxe - une distance qui n'a rien d'insurmontable pour Julius Nduguyangu Mugisha. Le CEO de LIMEAR Life Medical Rescue Services en Ouganda a déjà parcouru presque tous les pays du monde dans le cadre de ses activités antérieures pour les Nations Unies. Mais c'est tout près de chez lui, à La Haye (Pays-Bas), qu'il a eu l'étincelle qui a donné naissance à sa propre entreprise.

Lors d'un séjour professionnel, il a contracté une infection des voies respiratoires qui s'est transformée en quelques jours en une grave pneumonie. Ainsi affaibli, il ne restait plus qu'à composer le numéro d'urgence. Les secours sont arrivés sous la forme de deux véhicules suréquipés, un véhicule médicalisé de liaison et une ambulance, dont l'équipage a immédiatement pu commencer la respiration artificielle. Julius n'a survécu à cette situation périlleuse que grâce à une intervention rapide et à une technique médicale de pointe. Une expérience qui a changé sa vie. « Si les secours n'avaient pas été sur place dans un délai très court, je n'aurais pas pu m'en sortir. Cela m'a impressionné et a fait entrer le sauvetage dans mon champ de vision. J'ai pensé à la manière dont les soins médicaux étaient organisés dans mon pays, l'Ouganda, et j'ai voulu contribuer à offrir le même service là-bas », explique Julius en décrivant l'idée initiale. Le fait que chaque seconde comptait alors pour lui est exprimé dans le slogan de LIMEAR: « When every second counts ! »

## « Nous devons créer une prise de conscience de l'importance du sauvetage. »

Six ans plus tard seulement, son service médical et d'ambulances s'est établi avec succès en Ouganda. Il a commencé avec trois ambulances d'occasion provenant des Pays-Bas, dont deux étaient des véhicules WAS. C'est ainsi que le premier contact avec WAS a eu lieu. Ce qui a impressionné Julius, c'est la qualité et la longévité des ambulances WAS dans les conditions difficiles de l'Ouganda. Un véhicule WAS est utilisé comme ambulance VIP/intensive. Aujourd'hui, avec 15 véhicules d'intervention et une équipe composée au total de 32 répartiteurs au centre de contrôle des opérations, d'ambulanciers d'urgence et de soins intensifs, de médecins urgentistes et de médecins spécialisés en traumatologie, LIMEAR propose des services médicaux aux entreprises, aux organisations et aux particuliers. Outre le sauvetage d'urgence, ces services comprennent des formations aux premiers secours, des services médicaux aériens, des transports interhospitaliers ainsi qu'une assistance d'urgence sur place pour les grands événements tels que les concerts ou les manifestations sportives, une assistance télémédicale et la mise à disposition de personnel médical spécialisé. Les ambulances LIMEAR sont utilisées dans tout l'Ouganda : Pour le soutien médical à distance de différentes entreprises, pour le transport de patients entre les hôpitaux et surtout comme unités mobiles de soins intensifs. Julius a ainsi créé des structures de soins qui sont aujourd'hui mises en place de la même manière sur l'ensemble du territoire ougandais. « Le service public de secours est ici en pleine restructuration ou plutôt en pleine optimisation. La conscience de l'importance des services de secours n'est pas encore très développée. Une grande partie de la population ne sait même pas que les ambulances ne font pas que transporter des patients, mais qu'elles sont quasiment des hôpitaux sur roues et que leurs équipages peuvent faire encore plus que ce qui peut être fait dans les hôpitaux : amener l'hôpital au patient au lieu de transporter le patient à l'hôpital », décrit Julius de la situation sur place et ajoute : « Pendant la pandémie de Corona, nous avons réussi, grâce à l'utilisation alternée de trois ambulances, à ventiler un patient pendant trois jours et à lui prodiguer des soins intensifs avec cette solution mobile de telle sorte qu'il a

survécu. Ce sont des succès pour lesquels tout le travail en vaut la peine. » Et Julius en souhaite encore beaucoup plus, mais pour cela, il faut encore faire des efforts. Par exemple, au niveau de la coordination entre les hôpitaux. La chaîne de communication entre le lieu de l'urgence et l'hôpital est compliquée par différents facteurs. Il s'agit par exemple du manque d'infrastructures dû à un mauvais état des routes et à l'absence de système de secours d'urgence, notamment dans les établissements publics. Pour les environnements urbains, il est possible d'utiliser des véhicules standard ; en dehors de la ville, les véhicules à quatre roues motrices sont les mieux adaptés en raison du terrain, mais il faut alors jusqu'à présent faire des concessions en ce qui concerne l'adéquation avec les transferts de soins intensifs. « Malheureusement, les conditions font que même certaines de nos ambulances les plus performantes ne peuvent pas atteindre certaines zones rurales », regrette Julius.

## « L'objectif est de disposer d'un service de secours généralisé conforme aux normes européennes. »

De WAS, des fourgons d'occasion sur la base de Mercedes Sprinter et des Toyota Land Cruiser neufs sont actuellement en service chez LIMEAR et ont convaincu Julius : « Nos ambulances WAS, que nous avons achetées en 2018 et qui avaient déjà 4 ans, sont les meilleures de la flotte. Leur durabilité est immense et leur qualité de construction est inégalée. » De tels éloges réjouissent toute l'équipe WAS, mais surtout Leopold Eked, premier interlocuteur et chef des ventes pour les clients en Afrique, qui connaît les conditions sur place par sa propre expérience et sait qu'un véhicule d'intervention bien équipé ne peut finalement être qu'aussi bon que l'infrastructure présente et l'équipage médical qui l'utilise. Dans ce domaine également, LIMEAR fait œuvre de pionnier avec ses propres centres de contrôle, une technique efficace et une équipe bien formée. LIMEAR dispose d'un centre d'appel 24 heures sur 24 qui utilise un système de dispatching médical international reconnu dans le monde entier afin de répondre rapidement et efficacement aux appels. La possibilité de

fournir directement au répartiteur des informations et une assistance médicales importantes, à partir desquelles il peut déduire des actions salvatrices avant même l'arrivée des sauveteurs, fait assez souvent la différence entre la vie et la mort. Selon le modèle européen, les répartiteurs coordonnent les mouvements de la flotte de véhicules et s'assurent que toutes les informations sont transmises à l'équipage de l'ambulance.

## Quels sont les autres objectifs de Julius Nduguyangu Mugisha pour l'avenir de LIMEAR ?

Nous voulons offrir en Afrique de l'Est et en Afrique centrale une aide efficace et rentable, conforme aux normes européennes, à toutes les personnes en situation d'urgence. Ou tout simplement : nous voulons sauver encore plus de vies, mais pour cela, nous avons besoin de beaucoup plus de véhicules d'intervention et de plus de personnel spécialisé », répond Julius, qui est déjà en très bonne voie pour y parvenir avec la planification de 17 autres WAS Land Cruisers.



**Région :** Afrique de l'Est  
**Superficie :** 241.550 km<sup>2</sup>.  
**Population :** 47.250.000  
**Capitale :** Kampala  
**Monnaie :** Shilling ougandais (UGX)  
**Langues parlées :** Anglais, swahili, luganda, et autres langues locales.

L'Ouganda est un pays enclavé d'une superficie totale de 241.550 km<sup>2</sup>, situé au bord du lac Victoria. Il a des frontières directes avec ses cinq voisins, le Congo (République démocratique du Congo), le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et la Tanzanie. 72% de sa superficie est utilisée pour l'agriculture. Seule une part relativement faible de la population (26 %) vit dans des zones urbaines. L'Ouganda dispose d'un réseau routier de 146.000 km (contre 830.000 km en Allemagne).



LIMEAR fait œuvre de pionnier avec ses propres centres de contrôle, une technologie efficace et une équipe bien formée.





# RMH apporte de nouveaux standards au Chili



Mauricio Martin Hartwig,  
fondateur de l'entreprise  
RMH au Chili

Pour l'entreprise RMH au Chili, 2024 est une année de jubilé. Cela fait dix ans que le fondateur Mauricio Martin Hartwig s'est lancé dans le commerce d'équipements pour les pompiers, les services de secours, l'armée et la police. Nous pouvons déjà accompagner RMH en tant que partenaire de distribution et de service pour les ambulances et les véhicules spéciaux pendant six ans. Un partenariat inspirant, car non seulement le charismatique fondateur et CEO lui-même, mais aussi toute son équipe, disposent d'une riche expérience pratique. Presque tous les 15 employés des services mécanique, technique, comptabilité et commerce extérieur sont ou ont été eux-mêmes pompiers et ont appris en première ligne quel équipement et quelles caractéristiques des véhicules rendent les forces d'intervention capables et plus fortes. Leur expérience et leur passion se reflètent clairement dans le choix de la gamme de produits RMH. « Les pompiers et les professionnels

de la santé au Chili sont engagés et ouverts à la nouveauté. Nous voulons avoir une influence positive sur le niveau de leur équipement avec des marques haut de gamme et leur offrir la meilleure qualité pour qu'ils puissent accomplir leur importante mission en étant bien protégés », résume Mauricio pour expliquer la motivation de son équipe.

## Transmettre la qualité de manière globale

Le fait de ne pas seulement vendre des produits et des véhicules, mais aussi de former à leur utilisation, fait partie du concept global. RMH propose des cours de formation pour que les forces d'intervention puissent utiliser tout le potentiel de l'équipement de haute qualité. Mauricio accorde une im-

portance particulière à un détail : « Nos collègues du service extérieur ne sont pas des vendeurs au sens classique du terme, qui couvrent certaines régions, mais des spécialistes produits qui proposent gratuitement des formations intensives dans tout le pays. Ils n'enseignent pas seulement comment utiliser un appareil, mais comment mieux l'utiliser. » De cette manière également, RMH poursuit l'objectif d'améliorer le marché dans son ensemble.

Dans le secteur des pompiers, le contrat-cadre avec l'Association nationale des pompiers du Chili marque une étape décisive dans cette voie, car Mauricio sait que « celui qui a travaillé avec la qualité d'une marque ne revient plus au sous-standard. »



## La pratique par conviction

Dans le domaine des soins préhospitaliers, un grand pas a été franchi lors du salon médical « Expo Hospital ». WAS et Weinmann Emergency Medical Technology y ont exposé ensemble en août 2019 - quelques mois seulement après, WAS RMH a mis à disposition une ambulance WAS 500 pour des démonstrations dans tout le Chili. « De notre travail dans le domaine de la lutte contre les incendies, nous savions que la meilleure façon de s'implanter dans une technologie de qualité est de convaincre dans la pratique. C'était une étape importante de présenter une ambulance de démonstration qui montre directement les avantages des nouvelles normes de qualité », se souvient Mauricio Hartwig. Entre-temps, l'acquisition des six premières ambulances WAS 500 a été effectuée pour une utilisation dans les principaux hôpitaux de la région de Maule (sud du Chili, à 350 km de Santiago), dans les villes de Curicó, Talca, Linares, Constitución, Cauquenes et Parral, et les ambulances y sont en service depuis début janvier 2024. Outre le relèvement des normes de qualité et de sécurité pour le SAMU (Service d'Aide Médicale Urgente, organisation des secours d'urgence sur le modèle français), un autre défi de l'entreprise réside dans la logistique. La technique médicale est presque exclusivement importée au Chili ; l'Allemagne est le deuxième fournisseur le plus important après les États-Unis. Les grandes distances vers les pays producteurs et donc la communication avec les personnes les plus diverses et d'origines les plus variées font partie du quotidien de RMH. Mauricio Hartwig et son équipe sont donc rompus à la coordination des détails et à l'importation, en collaboration avec les fabricants, de solutions adaptées aux forces d'intervention chiliennes.

## Une ambulance WAS pour le Chili

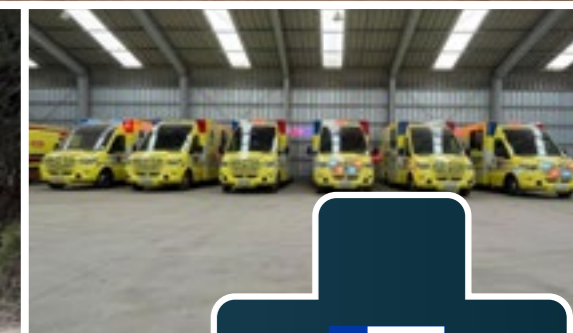
L'ambulance WAS répond également à des critères bien précis, définis au préalable en collaboration avec nos collègues Andreas Plöger et Dirk Henke. Il s'agit notamment de l'aptitude au tout-terrain et de la capacité d'adaptation au climat, ainsi que de systèmes de communication robustes, car le Chili est un pays très varié en termes de géographie, de climat et d'infrastructures. Avec une superficie d'environ 756 700 km<sup>2</sup>, il est plus de deux fois plus grand que l'Allemagne, mais comparativement peu peuplé. Le paysage se compose de zones côtières, de vallées agricoles et de régions montagneuses. La région est exposée à des risques naturels tels que les tremblements de terre et les tsunamis sur la côte et les incendies de forêt en été. Si les zones urbaines sont bien desservies, les zones montagneuses, en particulier, sont équipées de routes en terre et d'une couverture réseau limitée. Le temps passe d'étés chauds et secs à des hivers froids et pluvieux. De plus, les ambulances doivent être faciles à entretenir et les exigences techniques doivent pouvoir être satisfaites sur place. Car, conformément à la philosophie de l'entreprise, le service après-vente approprié en fait naturellement partie. RMH propose ce service en mettant à disposition un véhicule de service et son propre atelier ainsi qu'en coopération avec les ateliers agréés des véhicules de base.

## Des objectifs ambitieux

En dix ans seulement, RMH s'est imposé comme une valeur sûre dans le secteur des pompiers et de la santé au Chili, grâce à son sens de l'engagement et à son plaisir de créer. Et si l'on en croit Mauricio Hartwig, il y a encore du pain sur la planche : « Nous avons des projets ambitieux pour l'avenir. Il s'agit notamment d'équiper les SAMU dans tout le Chili, dans des régions aussi différentes que le désert au nord et les fjords au sud ou la grande île de Chiloe. Pour cela, nous travaillons également avec le ministère de la Santé afin de planifier un nouveau standard d'ambulances pour le Chili. Parallèlement, nous aidons différents corps de sapeurs-pompiers à trouver des solutions avec des ambulances-caissons WAS 300 et des unités de postes de commandement et de communication avec des véhicules de secours en cas de catastrophe WAS 900. » Nous sommes impatients de continuer à accompagner Mauricio Hartwig et son équipe sur cette voie.



RHM a d'abord présenté une ambulance de démonstration, afin d'illustrer les avantages des nouvelles normes de qualité.



## BOÎTE D'INFORMATION SUR LE SYSTÈME DE SANTÉ CHILIEN

La formation du personnel médical au Chili est considérée comme l'une des meilleures d'Amérique du Sud et les cliniques privées dans les grandes villes répondent aux normes internationales. Il existe deux systèmes de santé parallèles avec des cliniques et des services de secours associés : un système public et un système privé. Les salariés aux revenus élevés sont généralement couverts par une assurance privée. Toutefois, cela ne représente qu'environ 25 % de la population. En cas de maladie mineure, le premier recours de nombreux Chiliens est la pharmacie, pour des raisons de coût.



MAKING VEHICLES SPECIAL

**WAS<sup>®</sup>**  
Making vehicles special

**WAS<sup>®</sup>**

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