

# LAR

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



# Report

Périodique de la Luxembourg Air Rescue a.s.b.l



## Spaß auf der Piste

Sicher Skifahren ohne Unfall

Seite 8

## Schnupfen ade

So überstehen Sie gesund den Winter

Seite 13

## Alles im Lack!

Ein Hubschrauber im neuen Kleid

Seite 16



Vous nous avez toujours témoigné votre passion.



## A notre tour de vous passionner. La nouvelle Classe E.

► La nouvelle Classe E est bien plus qu'une nouvelle voiture. C'est en elle que nous avons concentré toutes les nouveautés techniques que nous avons à vous offrir. En voici un bref extrait:

► SBC: Le système de freinage le plus moderne au monde est relié à des systèmes d'assistance de conduite dynamiques comme l'ESP®. Dès qu'il sent des virages, ou en conduite sur chaussées meubles ou inégales, il garantit la distribution individuelle de la

force de freinage sur toutes les roues.

► Déclenchement multi-étapes des airbags: Les airbags frontaux se déploient en 60 millisecondes, ce qui suffit pour peser les passagers, mesurer la force de l'impact et d'en déduire l'intensité de gonflage optimale.

► Détecteur de tonneau: La nouvelle Classe E de Mercedes est la première limousine à pouvoir anticiper un tonneau en activant les windowbags (airbags fenêtre) et les systèmes de rétention.

► Faites-vous plaisir. Venez découvrir la nouvelle Classe E chez votre concessionnaire Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

Es war schon ein bedrückendes Gefühl, als wir kürzlich an der verunglückten Luxair-Fokker standen. Man kennt sich. Wir von der Air Rescue und die Crews der Luxair haben denselben Heimatflughafen. Man sieht sich, man hat Kontakte. Wir waren an der Unfallstelle und machten unseren Job: helfen und versuchen, Leben zu retten. Das zerschellte Flugzeug hat man vor Augen und wird unweigerlich daran erinnert, wie schnell ein Unfall passieren kann. Und man denkt weiter: Wir wissen, dass unsere oftmals gefährlichen Einsätze am Limit geflogen werden müssen.

Die LAR war und ist seit ihrem Bestehen auf höchstmögliche Sicherheits- und Qualitätsstandards ausgerichtet. Die LAR ist die erste Flugrettungsorganisation auf der Welt, die sich der Qualitätskontrolle ISO9002 unterzogen hat. Und trotzdem: Absolute Sicherheit, gerade in unserem täglichen Metier, wird es nie geben. Alle LAR-Piloten haben eine langjährige Berufserfahrung, und trotzdem gehören permanente Weiterbildung und Sicherheitstraining zu ihrem täglichen Job. Trotz des Wissens über alle Gefahren steigen sie täglich in ihre Rettungshubschrauber und Ambulanzen, um Menschen in Not schnelle und qualifizierte Hilfe zu bringen. Um unsere Arbeit bestens erledigen zu können, brauchen wir mehr denn je Ihre Bereitschaft zur Unterstützung. Wir sind auf Ihre Hilfe, Ihre Spenden angewiesen.

Im Namen aller LAR Mitarbeiter wünsche ich unseren Mitgliedern jetzt bereits ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches und vor allem gesundes neues Jahr!



René Closter

Une ambiance accablante nous accueillait au lieu de l'accident de la Fokker: LAR et Luxair sont voisins à l'aéroport de Luxembourg, les crews se croisent, se connaissent ...

La LAR était présente au lieu du drame, pour aider et essayer de sauver des vies humaines. On n'oublie plus ce qu'on a vu et on prend conscience du fait qu'un accident peut très vite arriver; et on se rend compte que souvent nos propres interventions se déroulent dans des conditions précaires.

Depuis ses débuts, la LAR a opéré et opère toujours suivant des critères de qualité et de sécurité les plus sévères; d'ailleurs la LAR est la première organisation de secours aérien au monde, détentrice du certificat de qualité ISO9002. Et pourtant: la sécurité absolue n'existe pas, surtout dans notre métier. En dépit d'une très grande expérience, tous nos pilotes suivent de façon régulière des cours de perfectionnement et des stages de sécurité.

Même en connaissance de tous les dangers existants, nos pilotes opèrent quotidiennement les hélicoptères et avions afin d'assurer le secours des gens en détresse.

Pour pouvoir accomplir notre tâche quotidienne dans les meilleures conditions possibles, nous comptons sur vous, votre aide et vos dons.

D'ores et déjà je vous souhaite au nom de toute l'équipe LAR de Joyeuses Fêtes et une année 2003 plein de bonheur et de santé!

René Closter, LAR Président

### sommaire

LAR internes .....	4	Skregeln .....	9	Fotogalerie .....	14
Vol de nuit .....	5	Learjet - Fliegender Fisch? .....	10	Spenden retten Leben .....	15
ILRes Studie - Ihre Meinung .....	6	Das Gerät, an dem Leben hängt .....	11	Allies im Lack .....	16
Patient im Mittelpunkt .....	7	Junior Pilot .....	12	Leserbriefe / Impressum .....	17
Spaß auf der Piste .....	8	Gesund im Winter .....	13	Bulletin d'adhésion .....	18

## Ground Handling

Le «ramp-staff» de la LAR: Une formation spéciale

Leur métier est plus qu'un simple travail, c'est plutôt une vraie mission; une mission qui demande beaucoup de rigueur et de dévouement. Tout comme les «grands» responsables, les pilotes de l'Air Rescue et les médecins et infirmiers volants, le «ramp-staff» doit maîtriser ses différents devoirs sur le terrain de l'aéroport. Chacun des gestes a une grande importance! Oui, mais que signifie cette expression sortant de l'ordinaire? Quel est le travail de ce département peu connu? La réponse est simple: l'équipe du «Staff» s'occupe des avions et des hélicoptères dès qu'ils sont au sol, les sort du hangar, surveille la procédure du «start up». Très important, la connection au «ground power unit» dirigée par le pilote, et le guidage précis de la grande ambulance volante. Bien sûr, ils veillent aussi à la propreté



Gaston Gengler

interne et externe des appareils qui leur sont confiés. L'équipe du «ramp-staff», dirigée par Marc Rob, comprend quatre membres, travaillant en «roulement», c'est-à-dire, il y a toujours un des quatre employés de l'équipe qui est disponible sur place – en hiver comme en été, en tout temps, le matin à partir de 7.00 heures jusqu'à 19.00 le soir (en été jusqu'à 23.00, avec permanence pendant la nuit, puisque les avions sont toujours prêts à l'envol.) A la question des qualités exigées, Marc Rob explique que le personnel travaillant sur la piste doit être consciencieux

«Il faut pouvoir compter sur eux» En déplaçant par exemple le sabot de frein au juste moment, ou le cas échéant en manipulant un extincteur le mieux possible, ils doivent toujours savoir s'organiser! Et pour absorber leur tâche le mieux possible de la première à la dernière minute, les quatre artisans dynamiques de l'équipe du «ramp staff» ont reçu une formation spéciale de la LAR. L'occupation du «ramp staff», partiellement invisible, se déroule entièrement à l'aéroport du Findel. De leur bon travail dépend le bon départ d'un sauvetage.



José Borges



Radenko Cucucovic



Patrice Ockenfuss

## Vol de nuit

Findel, journée à la mi-octobre. L'hélicoptère Christoph I venait à peine de se poser en fin de journée à l'aéroport du Findel – les pales des hélices étaient encore en mouvement – lorsque l'équipage a été averti par radio d'un appel reçu par le 112. Il s'agissait de conduire le plus rapidement possible un médecin du service d'urgence à Consdorf où un jeune homme souffrait d'un problème cardiaque aigu. Pour le pilote de la Luxembourg Air Rescue, Denis Jubert, également instructeur d'hélicoptère, le crépuscule ne posait pas de problème car la visibilité était bonne. S'il avait fait complètement nuit, le pilote n'aurait eu le droit de voler qu'accompagné d'un deuxième pilote. Le médecin du service d'urgence et un infirmier ont été enlevés à la Clinique Sacré-Coeur pour être déposés un peu plus tard auprès du patient. Pour Ike Schuster,



Chaque soir, l'hélicoptère est rentré dans le hangar

«Flight-Attendants», ce vol était le quatrième effectué durant le crépuscule. Il mit l'accent sur le fait qu'un vol de nuit est toujours un événement particulier, d'autant plus

qu'il permet de voir disparaître en beauté les dernières lueurs du jour. Lorsque l'équipage a atterri une seconde fois au Findel, la nuit était complètement tombée.

## Zwei Patienten, vier Länder, fünf Flüge

Es ist Dienstag, der 12. Oktober, 8.10 Uhr morgens: Die LAR-Piloten Wolfgang Guckert und Frederick Bethry starten zusammen mit LAR-Arzt Dominik Dörr und dem Intensivpfleger Didier Dandriofosse am Flughafen Findel in Luxemburg. Der Flug mit dem Learjet führt sie nach Barcelona. Dort holen sie einen Patienten ab, der an inneren Blutungen im Nierenbereich leidet, die in einer Frankfurter Spezialklinik behandelt werden müssen. 10.30 Uhr Take-off in Barcelona. Nach einem zweieinhalbstündigen Flug landet der Jet. Am Frankfurter Flughafen muss das LAR-Team auf den Krankenwagen warten – der

Flug verlief zügiger als geplant. Der Patient wird abgeholt und sofort in die Klinik gebracht. 14 Uhr: Es geht weiter nach Pristina in Mazedonien. Der Learjet darf nicht das Krisengebiet überfliegen und wird über Albanien geleitet. Auf dem Rollweg zum Halteplatz sieht das Team schwere russische Kampfhubschrauber. „Ein bedrückender Eindruck“, sagt Dörr: Der Patient, ein in Deutschland wohnhafter Mazedonier, hat sich kurz zuvor bei einem Arbeitsunfall mit einer Trennscheibe das Gesicht, den Hals und einen Nerv am Arm verletzt. Trotz seines hohen Blutverlustes ist sein Kreislauf stabil, er muss nicht beatmet werden. 17.50 Uhr:

Take-off in Pristina. Um 19.30 Uhr kann der Patient auf dem Flughafen Nürnberg den dortigen Ärzten übergeben werden. 20.10 Uhr: Take-off in Nürnberg. Das Team ist nun seit 13 Stunden im Einsatz, ist auf fünf verschiedenen Flughäfen gelandet, war in vier verschiedenen Ländern. Zwei Patienten sind sicher nach Hause geflogen worden. Länger hätten sie nicht unterwegs sein dürfen, denn die Arbeitszeit regelt ein strenger Dienstzeitplan der Flugbehörde. „Ich war froh, dass wir es noch an diesem Tag nach Luxemburg geschafft haben“, sagt Dörr. „Dank an die LAR-Basis am Findel für den reibungslosen Ablauf!“

## ILRes-Studie: Ihre Meinung!

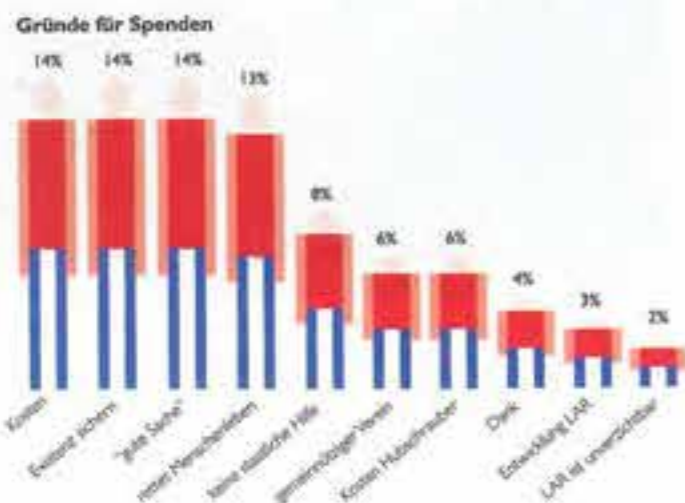
Gleich mehrere Gründe gab es für die LAR, sich zu freuen. Laut einer Umfrage ist sie nicht nur über die Maßen bekannt – die große Mehrheit ist mit der Arbeit der Organisation sehr zufrieden

Vielleicht erhielten auch Sie Anfang Juli einen Anruf von dem luxemburgischen Meinungsforschungsinstitut ILRes, das Ihnen eine Reihe von Fragen über Ihre Ansicht unter anderem zu den Aufgaben, der Finanzierung, der Organisation und natürlich dem LAR Report stellten. Ihre Antworten bilden für die LAR die Basis, um ihre Leistungen gegenüber den LAR-Mitgliedern auszubauen. Wir danken Ihnen herzlich dafür, dass Sie mitgemacht haben und wollen Ihnen natürlich das Ergebnis nicht vorenthalten...

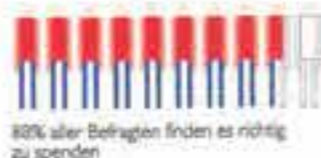
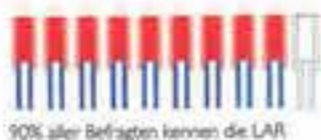
Die LAR könnte nicht bekannter sein: Jeder der befragten Luxemburger kennt die LAR und immerhin fast 90% der befragten in Luxemburg lebenden Ausländer. Insgesamt gilt die LAR vor allem als zuverlässig, unverzichtbar und professionell. Jedoch weiß nur jeder Zweite, dass die LAR eine unabhängige Organisation ist und sich vor allem

durch Mitgliederbeiträge und Spenden finanzieren muss. Die Unterstützung durch den Staat macht noch nicht einmal 3% des gesamten Budgets aus. Wir freuen uns jedoch darüber, dass 90% aller

nach Luxemburg zurückbringt. Diese internationale Rückführung wird von den Mitgliedern immer häufiger in Anspruch genommen. Jeder Siebte kennt jemanden, dem die LAR in einem Notfall geholfen hat. In 95% dieser Fälle äußerte sich der Betroffene anschließend sehr zufrieden oder zufrieden. Ihre Antworten zu dem LAR Report spornen uns sehr an: 85% von Ihnen lesen den LAR Report regelmäßig oder ab und zu. 82% von Ihnen geben das Urteil „bien fait“, 8% sogar das Urteil „excellent“.



der Luxemburger es gut finden, die LAR durch Spenden zu unterstützen. Wir sind dringend auf Spenden angewiesen, um Menschen in Notfällen helfen zu können. Über dieses Thema werden wir Sie in Zukunft detaillierter informieren. 2/3 der Befragten wussten, dass die LAR ihre Mitglieder im Krankheitsfall kostenfrei aus jedem Land der Welt



## Pressespiegel

Gelesen im britischen Magazin „Shepard's Helicopter World“, Juni 2002, Vol.21, No. 5  
 (...) Closter says that LAR's ambition is not to be the biggest air rescue service in Europe, but the best. The growth of the operation during

the last decade, its groundswell of public support and its excellent location inside Europe have given added value to Closter's unofficial mission statement: Some people dream of worthy accomplishment's while others stay awake and do them.

Gelesen in „Rotor and Wing“, der weltweit größten Hubschrauberzeitung, Oktober 2002

„(...) LAR is a model worth imitating for all types of air medical operators“.

## Der Patient im Mittelpunkt

Europäische Qualitätscharta für Rückholflüge verabschiedet / DRF und LAR schaffen Synergien und arbeiten enger zusammen

Im Anschluss an den internationalen Fachkongress „Airmed“, der vom 17. bis 20. September 2002 in Interlaken stattfand, haben die fünf führenden europäischen Luftambulanzorganisationen Deutsche Rettungsflugwacht (DRF), Luxembourg Air Rescue, Tyrol Air-Ambulance, ADAC-Rückholdienst und die Schweizer Rega eine Qualitätscharta verabschiedet, in der sie einen einheitlichen Qualitätsstandard festlegen und sich damit gegenüber den ausschließlich gewinnorientierten Anbietern abgrenzen. Maßstab aller Bemühungen ist das Wohl des Patienten. In der über 30 Punkte umfassenden Charta werden die wichtigsten medizinischen und operationellen Grundsätze für einen einheitlichen Standard in der

internationalen Ambulanzfliegerei festgesetzt. Die Leitidee der Charta lautet: Der Patient steht im Mittelpunkt. Bei der Beurteilung und Durchführung eines Einsatzes sind die medizinischen und sozialen Kriterien gegenüber wirtschaftlichen Erwägungen ausschlaggebend. Ebenso bestimmt die medizinische Dringlichkeit die Einsatzpriorität. René Closter, Präsident der LAR: „Diese Charta setzt unsere Bemühungen fort, in Qualität und Sicherheit durchgängig höchsten Anforderungen zu entsprechen.“ Er erinnert damit daran, dass die LAR als weltweit erste Flugrettungsorganisation im Juli diesen Jahres die internationale Zertifizierung ISO 9002 für alle Arbeitsbereiche erhielt.

LAR und DRF, die bereits auf eine langjährige Zusammenarbeit zurückblicken, nutzen seit kurzem weitere Synergien: Die LAR wird für ein einjähriges Pilotprojekt ihre Turbo-Prop Maschine King-Air von der ARA, einer Tochterorganisation der DRF, betreiben lassen. Während der

## LAR und DRF schaffen Synergien

Die LAR arbeitet fortan enger mit der deutschen Rettungsflugwacht zusammen



LX-DUC, die King Air B200 der LAR

Zu den über 600 Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Kongresses, der zum siebten Mal stattfand, zählten Fachleute der Luftrettung oder Luftfahrtmedizin. Sie sind entweder Entscheidungsträger als Regierungsvertreter, Chefarzte, Geschäftsführer oder Besatzungsmitglieder mit reicher Einsatz Erfahrung. In Vorträgen und Workshops haben sie neue Entwicklungen und Problemlösungen der Luftrettung und Ambulanzfliegerei ausgetauscht.



Die fünf Mitglieder der Charta haben das Abkommen unterzeichnet

## Damit die Skiabfahrt nicht im Krankenhaus endet

Unfälle auf der Piste können vermieden werden, beachtet man die Regeln der Skifahrt



Foto: swiss-remage.ch

Nicht selten endet ein solcher Skispaß in der Klinik

Winterzeit ist Skizeit. Jahr für Jahr reisen Tausende Luxemburger nach Frankreich, Italien, Österreich, oder in die Schweiz, um auf den Pisten ihr fahrerisches Können auf Skiern unter Beweis zu stellen. Es ist nun mal ein wahrer Genuss, im feinen Pulverschnee ins Tal hinabzugleiten, doch leider endet der Spaß für viele Urlauber im Krankenbett. Schwere Skunfälle haben in ihrer Häufigkeit zugenommen. Waren es vor einigen Jahren vor allem Arm- und Beinfrakturen, so sind es nun in Zeiten der Snowboards und anderer schneller Pistenbretter viele polytraumatisierte Patienten, die eingeliefert werden. Ausmaß und Zahl der Unfälle sind dermaßen angewachsen, dass die Spitäler in der Saison ihre Ärzteteams verdoppeln und verdreifachen müssen, um die medizinische Versorgung

rund um die Uhr sicherzustellen. Damit der Skiurlaub nicht zum Horrortrip wird, gibt es für die Piste bestimmte Benimmregeln. Experten der internationalen Skiföderation (FIS) gehen davon aus, dass fast die Hälfte aller Skunfälle durch Eigeninitiative vor dem Fahren vermieden werden können. Beim Skilauf selbst kann man auch das eigene Verletzungsrisiko mindern, wenn die sogenannten FIS-Regeln eingehalten werden. Vor allem Defensivfahren ist das A und O. Jeder Skifahrer, ob Zeuge oder Beteiligter, ob verantwortlich oder nicht, muss im Falle eines Unfalls seine Personalien angeben.

Doch nicht nur für die Piste gibt es Regeln, die man am besten beachtet. Bei der Vorbereitung fängt es an. Um Unfällen vorzubeugen, sollte nur der die Bretter anschnallen, der konditio-

nell auf der Höhe ist. Vor allem wer Probleme mit dem Kreislauf hat, täte besser daran, vor der Abreise Rücksprache mit dem Arzt seines Vertrauens zu nehmen. Das Beste zur Vorbereitung ist ein spezifisches Skitraining zu Hause. Das verhindert nicht zuletzt Muskelkater und andere Wehwehen am ersten Tag. Vor dem Start in den Urlaub sollten auch Kleidung und Ausrüstung überprüft werden. Ganz wichtig ist es, die Skibindungen zu überprüfen. Bei einem Sturz sind defekte Fixationen eine große Gefahr: Funktionseinheit aus Ski, Bindung, Fangeinrichtung und Schuh muss individuell passend ausgewählt, vor Saisonbeginn überprüft und kontinuierlich gepflegt werden. Vor und während dem Skilaufen sollte der Konsum von Alkohol vermieden werden. Das gilt auch für schwere Mahlzeiten. Ski-

läufer sollten denn auch auf genügend Schlaf achten, um sich von der Belastung zu erholen. Kommt es doch zum Unfall und ist dringend Hilfe nötig, ist es von Vorteil, wenn man die einzelnen Notrufnummern kennt. Ein Tipp: Vor dem Start ein Blick in die lokalen Infoblätter kann in Notsituationen Leben retten. Also dann, Ski heil! Und wenn trotzdem was passieren sollte: die Air Rescue ist für Sie da!

Während der Skisaison bringt die LAR fast täglich verletzte Mitglieder nach Hause



## i 10 goldene FIS-Regeln für sicheres Skifahren

### 1. RÜCKSICHT AUF DIE ANDERN

Jeder Skifahrer muss sich stets so verhalten, dass er keinen andern gefährdet oder schädigt.

### 2. BEHERRSCHUNG VON GESCHWINDIGKEIT UND FAHRWEISE

Jeder Skifahrer muss auf Sicht fahren. Er muss seine Geschwindigkeit und seine Fahrweise seinem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen, sowie der Verkehrsdichte anpassen.

### 3. WAHL DER FAHRSPUR

Der von hinten kommende Skifahrer muss seine Fahrspur so wählen, dass er vor ihm fahrende Skifahrer nicht gefährdet.

### 4. ÜBERHOLEN

Überholt werden darf von oben oder unten, von rechts oder links, aber immer nur mit einem Abstand, der dem überholten Skifahrer für alle seine Bewegungen genügend Raum lässt.

### 5. EINFAHREN UND ANFAHREN

Jeder Skifahrer, der in eine Skiabfahrt einfahren oder nach

einem Halt wieder anfahren will, muss sich nach oben und unten vergewissern, dass er dies ohne Gefahr für sich und andere tun kann.

### 6. ANHALTEN

Jeder Skifahrer muss es vermeiden, sich ohne Not an engen oder unübersichtlichen Stellen einer Abfahrt aufzuhalten. Ein gestürzter Skifahrer muss eine solche Stelle so schnell wie möglich freimachen.

### 7. AUFSTIEG UND ABSTIEG

Ein Skifahrer, der aufsteigt oder zu Fuß absteigt, muss den Rand der Abfahrt benutzen.

### 8. BEACHTEN DER ZEICHEN

Der Skifahrer muss die Markierung und die Signalisierung beachten.

### 9. HILFELEISTUNG

Bei Unfällen ist jeder zur Hilfeleistung verpflichtet.

### 10. AUSWEISPFICHT

Jeder Skifahrer, ob Zeuge oder Beteiligter, ob verantwortlich oder nicht, muss im Falle eines Unfalls seine Personalien angeben.

## Unser Partner – die REGA

Seit 50 Jahren ist die Schweizer Rettungsflugwacht REGA im Einsatz. Sie verfügt neben ihrem Hauptsitz in Zürich-Kloten über 10 eigene Helikopterbasen und drei, die von Partnerorganisationen geführt werden. Die Flotte der Rega besteht aus 14 Helikoptern und drei Jets. Neben Rückführungen fliegt sie überwiegend Primäreinsätze. Beinahe ein Viertel aller Notfalleinsätze mit dem Hubschrauber entfallen dabei auf den Bereich Wintersport. Im vergangenen Jahr waren dies 1138 Patienten.



Gekreuzte Skier signalisieren Vorsicht Unfallstelle!

Foto: Rega

## Fliegender Fisch

Fliegen ist für viele kranke und verletzte Menschen eine große Belastung. Die LAR fliegt in solchen Fällen auf schonendem "sea-level"

Bei der Rückholung von schwerkranken Patienten aus dem Ausland werden ganz besonders hohe Ansprüche sowohl an die Technik des Ambulanzflugzeuges als

die eigentliche Bedeutung von Sea-Level – auf deutsch Meereshöhe – beschreibt die Luftdruckverhältnisse sowie die Zusammensetzung der Atmosphäre, die herrscht, wenn man künstlich den Kabinendruck erzeugt, der auf Meereshöhe herrscht. Wer sich auf großer Höhe, z.B. auf einem Berggipfel in den Alpen aufhält oder mit dem Flugzeug in den

der Wettereinfluss ist unbedeutend, weil man über den Wolken fliegt. Der Kraftstoffverbrauch sinkt, das Flugzeug fliegt schneller und ruhiger. Allein durch einen künstlichen Druckausgleich und das Heizen der Flugzeugkabine

im Flugzeug ist die Luft trockener als in der Wüste

ist ein sicheres Reisen möglich. Dennoch: Trotz moderner Technik ist es derzeit unter wirtschaftlichen Bedingungen nicht möglich, den Kabinendruck auf Meereshöhe, also „Sea-Level“ zu regeln. In einem normalen Linienflugzeug, das auf ca. 10 – 12 000 Metern (32 000-39 000 Fuß) Höhe fliegt, beträgt die Kabinendruckhöhe 2500 Meter.

Änderungen des Gasvolumens und des Drucks müssen bei schwerkranken Patienten unbedingt vermieden werden. Vielen Patienten reicht bereits eine vermehrte Sauerstoffzufuhr in der Kabine, um Herz und Lunge zu schonen und zu versorgen. Dies bedeutet, dass der Jet nicht auf seinen üblichen 10-12 000 Metern (32 000-39 000 Fuß) fliegt, sondern auf einer Höhe von gerade 8 000 Metern (26 000 Fuß). Erst hier ist es möglich, den Druck auf Meereshöhe zu simulieren. In diesem Bereich fliegt man meistens über der Wolkendecke. Allerdings verkürzt sich die Reichweite um 30-40 Prozent. Eine moderne medizinische Ausrüstung und die Überwachung durch erfahrene Fachärzte und Pflegepersonal – in Zusammenarbeit mit der logistischen Präzisionsarbeit der Groundoperations – garantieren eine sichere Rückholung aus weit entfernten Ländern auf schonendere Art als ein Ambulanztransport auf der Straße.

Urlaub fliegt, atmet daher deutlich „dünnere“ Luft ein. Je höher man steigt, desto geringer ist der Partialdruck des Sauerstoffs, und es wird kälter. Die Luft ist dann trockener als in der Wüste. Die LAR-Ambulanz fliegt in der Regel etwa 12 200 Meter (38 000 Fuß) hoch. Auf dieser Höhe beträgt die Außentemperatur etwa 56 Grad. Der Atmosphärendruck ist fünf Mal niedriger als auf Meereshöhe. Grund für die enorme Flughöhe: Mit steigender Flughöhe nimmt der Luftwiderstand ab und

Der Learjet fliegt über den Wolken und dennoch "sea-level"

auch in das fliegerische Können der Piloten gestellt. Patienten, die zum Beispiel einen Schädelbruch mit Lufteingüssen oder einen Darmverschluss haben, können schwerwiegende und lebensbedrohliche gesundheitliche Schäden erleiden, da sie nicht in der Lage sind, die atmosphärischen Veränderungen in normaler Flughöhe auszugleichen. In solchen Fällen muss das Ambulanzflugzeug der LAR auf dem so genannten „Sea-Level“ fliegen. Das heißt nicht, dass die Piloten die Fische beobachten können;

die eigentliche Bedeutung von Sea-Level – auf deutsch Meereshöhe – beschreibt die Luftdruckverhältnisse sowie die Zusammensetzung der Atmosphäre, die herrscht, wenn man künstlich den Kabinendruck erzeugt, der auf Meereshöhe herrscht. Wer sich auf großer Höhe, z.B. auf einem Berggipfel in den Alpen aufhält oder mit dem Flugzeug in den

der Wettereinfluss ist unbedeutend, weil man über den Wolken fliegt. Der Kraftstoffverbrauch sinkt, das Flugzeug fliegt schneller und ruhiger. Allein durch einen künstlichen Druckausgleich und das Heizen der Flugzeugkabine

im Flugzeug ist die Luft trockener als in der Wüste

ist ein sicheres Reisen möglich. Dennoch: Trotz moderner Technik ist es derzeit unter wirtschaftlichen Bedingungen nicht möglich, den Kabinendruck auf Meereshöhe, also „Sea-Level“ zu regeln. In einem normalen Linienflugzeug, das auf ca. 10 – 12 000 Metern (32 000-39 000 Fuß) Höhe fliegt, beträgt die Kabinendruckhöhe 2500 Meter.

Änderungen des Gasvolumens und des Drucks müssen bei schwerkranken Patienten unbedingt vermieden werden. Vielen Patienten reicht bereits eine vermehrte Sauerstoffzufuhr in der Kabine, um Herz und Lunge zu schonen und zu versorgen. Dies bedeutet, dass der Jet nicht auf seinen üblichen 10-12 000 Metern (32 000-39 000 Fuß) fliegt, sondern auf einer Höhe von gerade 8 000 Metern (26 000 Fuß). Erst hier ist es möglich, den Druck auf Meereshöhe zu simulieren. In diesem Bereich fliegt man meistens über der Wolkendecke. Allerdings verkürzt sich die Reichweite um 30-40 Prozent. Eine moderne medizinische Ausrüstung und die Überwachung durch erfahrene Fachärzte und Pflegepersonal – in Zusammenarbeit mit der logistischen Präzisionsarbeit der Groundoperations – garantieren eine sichere Rückholung aus weit entfernten Ländern auf schonendere Art als ein Ambulanztransport auf der Straße.

Urlaub fliegt, atmet daher deutlich „dünnere“ Luft ein. Je höher man steigt, desto geringer ist der Partialdruck des Sauerstoffs, und es wird kälter. Die Luft ist dann trockener als in der Wüste. Die LAR-Ambulanz fliegt in der Regel etwa 12 200 Meter (38 000 Fuß) hoch. Auf dieser Höhe beträgt die Außentemperatur etwa 56 Grad. Der Atmosphärendruck ist fünf Mal niedriger als auf Meereshöhe. Grund für die enorme Flughöhe: Mit steigender Flughöhe nimmt der Luftwiderstand ab und

## Das Gerät, an dem ein Leben hängt

Die LAR hat sich drei hochmoderne Beatmungsgeräte angeschafft – und die Investition hat sich gelohnt.

Ein Mensch, der bewusstlos ist und nicht mehr spontan, d.h. selbst atmen kann, muss künstlich beatmet werden. Wird ein Patient transportiert, muss auch das Beatmungsgerät transportiert werden, was oft zu Problemen führen kann, denn „herkömmliche“ Beatmungsgeräte sind oft zu schwer und unhandlich. Dies kommt daher, dass sie für den stationären Gebrauch z.B. in OP-Sälen gebaut sind. Die LAR konnte sich dank der Spenden ihrer Mitglieder nun ein neues Beatmungsgerät anschaffen. Es ist handlich, universell einsetzbar und hochmodern. Der Name des rund 25 000 Euro teuren Gerätes lautet „Breas LTV 1000“. Es ist etwa so groß wie ein Laptop, wiegt 3,4 Kilo und ist doch so leistungsfähig wie ein Beatmungsgerät auf der Intensivstation. Das Gerät ist einsetzbar vom Säugling bis zum gestandenen Mann. Mittlerweile war der LTV 1000 bei der Air Rescue immer wieder unter allerhöchsten Bedingungen im Einsatz. So zum Beispiel auf einem Repatriationsflug, der 13 Stunden dauerte. Dieser und viele ähnliche Einsätze wurden mit dem neuen Beatmungsgerät problemlos bewältigt. Nicht nur die Stabilität und Zuverlässigkeit des Gerätes hat uns überzeugt, sondern auch die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten. Früher konnten wir die Patienten mit schwerer Atemnot erst im Krankenhaus auf der Intensivstation optimal behandeln. Heute bringen wir mit dem LTV 1000 sozusagen die Intensivstation zum Notfallpa-



Der Breas LTV 1000

tienten nach Hause bzw. zur Unfallstelle. Mit dem LTV 1000 können wir die Beatmungsform so an den Patienten anpassen, dass die Eigenat-

mung aktiv unterstützt und die Sauerstoffzugabe stufenlos nach individuellem Bedarf des Patienten beigemischt werden kann. Der Patient kann dabei selbst nach seinem Bedarf das Gerät mitsteuern. Einsatzbereit ist der LTV 1000 überall und jederzeit. Er ist mit starken Akkus bestückt, ist an jede 12- oder 220-Volt-Steckdose anschließbar und dies, im Gegensatz zum billigeren deutschen Konkurrenzmodell, unabhängig von der Druckluftzufuhr. Selbst in Afrika – in fast jeder Ambulanz – kann der LTV 1000 über einen Adapter an den Zigarettenanzünder angeschlossen werden. Kurz: Die herausragend gute Erfahrung mit dem Gerät hat uns so überzeugt, dass wir bei der LAR noch zwei weitere Geräte angeschafft und auch im Einsatz haben.

## Explosion à Liège

Liège, 22 octobre 2002, 8:52hrs: durant des travaux de réparation sur le site de Cockerill Sambre à Ougrée près de Liège se produit une importante explosion. Deux personnes meurent sur le lieu de l'

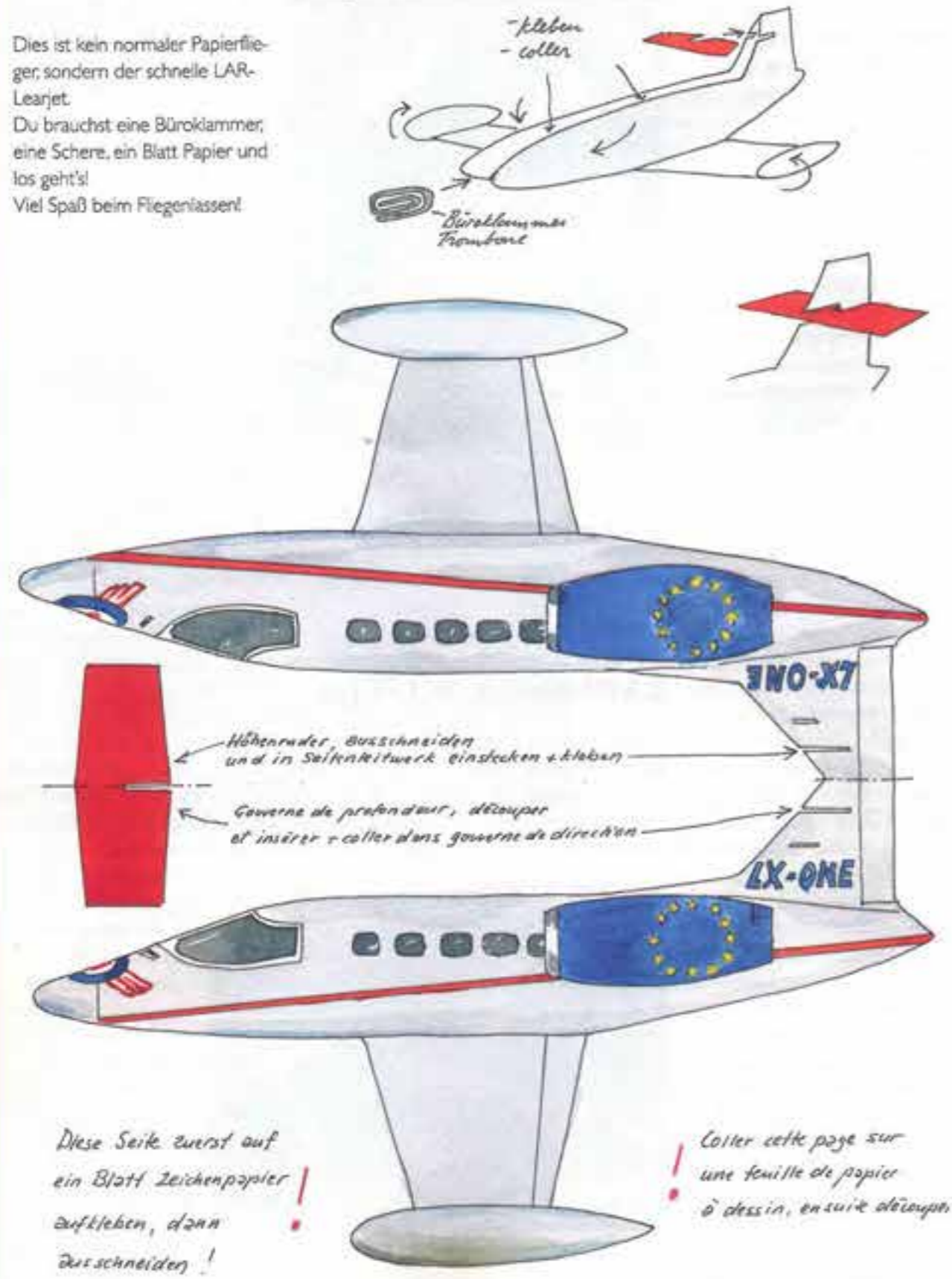
accident, 26 sont blessées dont 13 grièvement. Le plan catastrophe est déclenché pour toute la région, les hôpitaux sont mis en alerte. Sur demande de la direction des services de sauvetage de Liège Christophe Lux II, un des hélicoptères de la LAR part immédiatement pour Liège, avec comme équipage le pilote Christophe Jeko, le flight paramedic Stephan Prangenberg, le médecin SAMU Serge Bionca et l'infirmière Geneviève Schengen. Christophe Lux II a transporté un blessé souffrant de graves brûlures dans un hôpital spécialisé près de Charleroi.



L'équipe médicale LAR embarquant un blessé à l'aéroport de Liège

# Schneller Papierflitzer

Dies ist kein normaler Papierflieger, sondern der schnelle LAR-Learjet.  
 Du brauchst eine Büroklammer, eine Schere, ein Blatt Papier und los geht's!  
 Viel Spaß beim Fliegenlassen!



# Trotzen Sie der kalten Jahreszeit

Der Winter ist kalt und feucht. Man wird schneller krank. Doch soweit muss es nicht kommen: Vorbeugung heißt das Zaubermittel

In Anbetracht der kalten Jahreszeit soll der Schwerpunkt heute auf den so genannten oberen Atemwegsinfekten, d.h. vor allem der klassischen Erkältung und ihren Spielarten liegen.  
 Vorweg eine kurze Aufklärung: wenn im Folgenden von „Grippe“ gesprochen wird, so ist die durch das Influenza-Virus hervorgerufene, durchaus schwer verlaufende, Infektionskrankheit gemeint. Davon abzugrenzen ist die uns wesentlich geläufigere Erkältung, auch als „grippaler Infekt“ bezeichnet. Dies ist insofern von Bedeutung, als es gegen Erstere die Möglichkeit der Impfung gibt, während bei Letzterer vorbeugende Maßnahmen zum Tragen kommen.  
 Wir hoffen, wir können Ihnen einige wertvolle Hinweise geben, und wünschen Ihnen einen gesunden und unfallfreien Winter!

Ihr LAR-Ärzte-Team Obst und Gemüse sind wichtige Vitaminspender im Winter



## Wichtige Gesundheits-Tipps

- **Regelmäßiger Sport**  
 Ausdauersport ist eine sehr gute Vorbeugung einer Vielzahl von Erkrankungen. Am sinnvollsten ist eine 30-40-minütige Belastung 3x in der Woche. Ziel sollte eine andauernde Pulsfrequenz von ca. 130 Schlägen/Minute sein. Geeignete Sportarten sind: Walking, Fahrradfahren, Schwimmen, Jogging, etc. Dadurch wird das Immunsystem sozusagen mittrainiert und man ist gegen Infektionen besser gewappnet („Abhärtung“). Führt man den Sport an der frischen Luft durch, kommt es darüber hinaus noch zu einer Verringerung der Anzahl krankmachender Keime in den Atemwegen. Nicht jeder kann sich jedoch ohne Gefahr körperlich belasten. Insbesondere bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist Vorsicht angebracht. Herzinfarkte zum Beispiel beim Schneeschippen sind nicht selten! Bestehen Vorerkrankungen, so sollten Sie vor der Aufnahme sportlicher Tätigkeit ihren Arzt konsultieren. Mit einem Belastungs-EKG z. B. lässt sich die individuell sinnvolle Belastung gut ermitteln. In einer der nächsten Ausgaben soll an dieser Stelle noch einmal gesondert auf die vielen positiven Effekte des Sports in der Krankheitsvorbeugung eingegangen werden.
- **Sauna**  
 Der regelmäßige Besuch der Sauna beeinflusst die körpereigene Abwehr ebenfalls günstig und verhindert u. a. Atemwegsinfekte. Auch hier gilt: Bei Vorerkrankungen zuerst den Hausarzt konsultieren, denn nicht jedermann ist für die Sauna tauglich!
- **Grippe-Impfung**  
 Die Grippe-Impfung ist eine einfache, weil nur einmal pro Jahr durchzuführende, gut verträgliche Impfung, die sinnvollerweise gegen Ende des Sommers / Herbstes durchgeführt wird. Empfehlenswert ist sie für alle ab ca. 50 Jahren; ferner für alle diejenigen, die an chronischen oder bösartigen Erkrankungen (z. B. chronische Bronchitis, Lebererkrankungen, etc.) leiden. Auch alle diejenigen, denen nach einem Unfall die Milz entfernt wurde, sollten sich impfen lassen. Darüber hinaus wird sie allen im Gesundheitsdienst tätigen Personen empfohlen. Für weitere Informationen zu diesem Thema wenden Sie sich bitte an Ihren Hausarzt.
- **Immunmodulierende Medikamente**  
 Phytopharmaka (pflanzliche Stoffe) und immunmodulierende Medikamente sollte man kritisch sehen. Betrachtet man die wissenschaftliche Datenlage als signifikante (=wissenschaftlich erwiesene) Aussage und seriöse Quelle, so bleiben von all den beworbenen Stoffen lediglich zwei übrig, die in der Krankheitsvorbeugung sinnvoll erscheinen. Für Zink gibt es eindeutige Hinweise bezüglich Stärkung des körpereigenen Abwehrsystems, Echinacea (Purpursonnenhutkraut) kann ebenfalls positive Effekte haben. Alle anderen „Empfehlungen“ genügen dem o.g. Anspruch nicht.



Momentaufnahmen während eines Rückholfluges eines Herzinfarktpatienten von den Seychellen



In dieser Klinik wurde der Patient abgeholt (a)

Abflug von den Seychellen (a)



Aufanken in Dschibuti (a)



Der Patient wird in den LAR-Jet geladen (a)



Ärzte team der Seychellen-Klinik (a)



Passkontrolle bei der Zwischenlandung in Kairo (a)  
Endlich zu Hause: Nächtliche Ankunft in Luxemburg (re)



## Les dons qui sauvent la vie

Afin de pouvoir garantir l'organisation du secours médical hélicoptéré ou bien des vols de rapatriement internationaux endéans les meilleurs délais, 24h/24h, 365 jours par an, il faut avoir à sa disposition du personnel qualifié ainsi que le matériel technique adéquat. Le secours de vies humaines requiert des standards de qualité extrêmes, et dans cet ordre d'idées, on peut dire que qualité équivaut à sécurité; mais pareille qualité engendre d'énormes coûts. Jusqu'à ce jour la LAR a exécuté plus de 6.000 sauvetages aériens. De plus en plus, des gens profitent de certaines occasions, comme anniversaire, mariage, naissance, décès, pour proposer à leurs amis et connaissances, au lieu de fleurs ou cadeaux, des dons à la LAR. Si vous aussi envisagez un tel geste, pensez à nous; nous sommes dépendants de votre soutien. D'ailleurs, à partir de EUR 124 les dons à la fondation LAR sont déductibles des impôts. La LAR souhaite à tous ses membres de Joyeuses Fêtes et une nouvelle année pleine de santé et de bonheur.

## Beileidsschreiben an die Luxair

Luxembourg

6 November, 2002

Mr. Alain Georges, Chairman of the Board, Luxair;  
Mr. Christian HEINZMANN, President and CEO, Luxair; and  
all Luxair staff.

On behalf of all the staff at Luxembourg Air Rescue we would like to express our deepest sympathies in the loss of flight LG9642. Aviation in Luxembourg is like a family and as members of this small family we all share in the pain being experienced by your company at this time.

We are aware that this loss will have a severe impact on all of your staff and our thoughts go out to them and their families, especially the families of the crew members who have died.

Through the dark days that lie ahead for Luxair please be assured that our thoughts, prayers and support will be with you.

René Closter  
President and CEO  
Luxembourg Air Rescue

Clive Beacham  
Head of Aviation  
Luxembourg Air Rescue

### Spendenkonto der Fondation LAR:

„Fondation  
Luxembourg  
Air Rescue“

IBAN:  
LU84002011679560  
0000

Ihre Spendenquittung  
erhalten Sie automatisch.

## Retten Sie mit Ihren Spenden Leben

Wenn man in der Lage sein will, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr innerhalb von wenigen Minuten einen Hubschrauberrettungsflug in Luxemburg oder einen internationalen Rückholungsflug zu organisieren, braucht man dafür engagierte Fachleute und modernste Technik. Bei der Rettung von Menschenleben sind nur allerhöchste Qualitätsstandards zulässig. Qualität bedeutet Sicherheit; Qualität zu erhalten bedeutet aber auch sehr hohe Kosten! Rund 6.000 Mal hat die LAR bis heute Menschen in Not geholfen. Viele engagierte Menschen erbitten bei persönlichen Anlässen, wie beispielsweise Hochzeit, Geburtstag, Jubiläum und Trauerfall – von ihren Verwandten und Freunden anstelle von Geschenken und Blumen eine Spende für die LAR und setzen damit ein besonderes Zeichen für Menschlichkeit. Wenn auch Sie zu einer Ereignisspende aufrufen wollen, denken Sie an die LAR! Übrigens: Spenden ab 124 Euro an die LAR-Stiftung sind steuerlich absetzbar.

## Alles im Lack

Die LAR hat Christoph II ein neues „Kleid“ verpassen lassen – eine aufwendige Sache ...

Ein Hubschrauber bleibt vor Lackschäden nicht verschont: Bei Landung und Start auf freiem Gelände werden Staub und oft sogar kleine Steine aufgewirbelt und mit Wucht gegen die „Karosserie“ geschleudert. Dabei entstehen

Schädigungen, die unbedingt ausgebessert werden müssen, nicht nur, weil sie nicht schön sind, sondern weil das bloßliegende Aluminium korrodieren (rosten) würde. Und nach einiger Zeit wird es unumgänglich, dass die ganze Lackierung

erneuert werden muss. Deshalb wurde der LAR-Helikopter zu einer Werkstatt geflogen, die über eine ausreichend große Spritzkabine verfügte. Die anstehende Neulackierung wurde von Fachleuten der Cargolux durchgeführt. Zuerst mussten an Ort und Stelle die

Rotorblätter und verschiedene Teile abgebaut werden, damit der Helikopter in die Kabine passt. Dann musste die alte Lackierung abgebeizt und abgeschliffen werden. Dies ist sehr mühsam, weil die unzähligen Niete nicht beschädigt werden dürfen. Auch das Abdecken der nicht zu lackierenden Teile sowie das Abkleben zur Lackierung der einzelnen Farben nach vorgegebenem Muster wird durch die ungewohnten Formen und Wölbungen des Helikopters nicht erleichtert. Grundfarbe und Lack müssen ebenfalls strengen Anforderungen genügen: Die Beanspruchungen, z.B. durch Temperaturunterschiede, erlauben nicht die Verwendung von herkömmlichem Autolack.

Nach der Lackierung erfolgte noch die vorgeschriebene „Weight and balance“, d.h. eine neue Wiegung des Hubschraubers.



Nicht Christa, sondern die Lackierer waren hier am Werk...

## Bremsschirm

Die LEAR LX-ONE der LAR ist eines der wenigen zivilen Flugzeuge, das mit einem Bremsfallschirm ausgerüstet ist. Es handelt sich hierbei allerdings um einen Notschirm, der sich eng zusammengefaltet in einer Kapsel am Heck befindet. Der Pilot kann im

Notfall über einen Hebel im Cockpit die Kapsel öffnen, dann wird ein kleiner Fallschirm ausgeworfen. Dies ist ein „Auszugsschirm“, er öffnet sich zuerst und zieht dann den eigentlichen Notschirm aus der Kapsel heraus. Wenn sich der Notschirm dann im Fahrtwind öffnet, wird das Flugzeug stark abgebremst. Das

Flughandbuch (Gebrauchsanweisung des Flugzeugs) weist deutlich darauf hin, dass der Notschirm nur benutzt werden darf, wenn die Bremsen versagen soll-

ten, oder wenn die Bremskraft der Räder auf verschneiter oder vereister Landebahn nicht ausreichen würde.



Der Bremsschirm in seiner aufgedoppelten Halterung im Rumpf des LAR-Jets

## Léif Equipe fun der LAR

Esch / Uelzecht, den 28.10.2002  
Den 17. September hutt Dir mäin Mann, den Här Lambert Fisch aus dem Spidol St. Antoine fun Pareis zereck op Letzeburg an den Centre Hospitalier bruecht. Mir wällien lech en hürzlichen MERCI sden fir den gudd organiseerten Transport, Är Frëndlechket an Är efficace Arbeicht. Als Unerkennung ass e klengen Don op Ären Spendenkant ënnerwee

Lambert an Nicole Fisch

## Mesdames, Messieurs

Liège, le 7/11/2002  
Nous vous remercions chaleureusement pour votre aide lors de l'explosion rue de la Gore à Ougrée (Cokerie) le 22/10/02 et vous réitérons nos félicitations pour votre efficacité et votre précieuse collaboration. Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Sous-Lieutenant Roger Dejardin  
Le Chef de Corps, Jean-Marc Gilissen

## Merci

Syren, le 24/10/2002  
Nous vous remercions pour votre présence, votre amour et toute votre tendresse vis à vis de Sébastien. Que sa force, son courage et sa joie de vivre restent vos alliés pour ne pas l'oublier.

Sébastien Machtelincx  
Jean-Marie Machtelincx  
Christophe Machtelincx



## Un den Här Closter a säi ganz Team

De 24. August 2001 ass mäi Mann, de Roland Kauffmann, am Passeierdall um Hierzer-Bierg tëscht 70 an 100 Meter erfafgefall an huet sech dobäi ganz schwéier blesséiert. De Roland ass vum italienesche

„Bergrettungsdienst“ geretz ginn a gouf op Bozen an d'Klinik gefunn, wou en bis den 2. September op der Intensivstation am kënschtleche Koma lauch.

Während dëser Zäit hat ech Kontakt mat lech opgehall fir lech iwwer d'Ärzt Akzident z'informéieren a fir iwwer de Rapatriement ze schwätzen. Ech sin ëmmer ganz frëndlech vun Äere Leit berode gin, si hunn sech vill Zäit fir mech gehall an si haten och ëmmer e léift Wuert fir mech ze berouegen. Den 2. September huet Dir mäi Mann dann mam Lear-Jet zu Bozen ofgehall an heem op Lëtzebuerg gefunn. De ganzen Dag iwwer huet den Aly Matzet mech permanent

iwwer alles um Lafende gehal. Ech konnt dunn eenjeremasse rouech mam Auto heemfuereen weil ech jo ganz genee wouss, wéini Dir gifft mäi Mann u Bord huelen, wéini Dir giff um Findel ukommen an och wéini mäi Mann an der Zitha-Klinik ukéim. Mengem Mann geet et haut vill besser. Hien ass zwar nach an der Rééducation, mee mat séngem Zoustand kënn mir duerchaus zefridde sinn. Als Merci fir Äeren Äsatz, fir déi immens Frëndlechket vum Här Matzet an der Equipe wëlle mir iech en Don an den nächsten Deeg iwwerweisen.

Ech hunn déi lëscht Méint dachs dorëmmer verzielt, wéi iwwerzeugend Är Arbeicht war a wéi frou ech dorüwwe sinn, datt mir Member vun Äerer Associatioun sinn. A wann ee bedenkt, wéi kléng de Bäitrag ass fir all Hëllef, déi Dir am Fall vun engem schlëmme Akzident fir deen eenzele leescht, kann ee nëmme soen: All Respekt!

Léa Kauffmann

## IMPRESSUM

LAR-Report est le périodique officiel de la LAR a.s.b.l. Pour les membres, l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.

Editeur et régie publicitaire:  
Luxembourg Air Rescue a.s.b.l.  
175A, rue de Cessange  
L-1321 Luxembourg  
Tél: 48 90 06 / Fax: 40 25 63  
<http://www.air-rescue.lu>  
e-mail: [info@air-rescue.lu](mailto:info@air-rescue.lu)

Rédacteur en chef:  
Almut Ayen  
Photos: Luxembourg Air Rescue;  
swiss-image.ch (Titel, p. 8); REGA  
(p. 9)

## C'est collaboré à ce numéro:

Jean Leesch, Almut Ayen, Matthias Karpp, Dominik Dörj, media brain, Horst Götz-Schmitt

Infographie: Almut Ayen  
Illustrations: Jean Leesch  
Layout: Almut Ayen  
Impression: Imprimerie St-Paul

La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur. La LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits ou de photos.

Relation bancaire:  
Dexia/BIL, IBAN:  
LU84 0020 1167 9560 0000

## Aidez-nous à aider – Parlez-en à vos amis et à vos proches

La LAR est une organisation privée sans but lucratif et reconnue d'utilité publique qui ne peut subsister et assurer ses missions que grâce au soutien de ses membres – que ce soit par le biais de cotisations ou de dons. En effet, le support solidaire de nos membres permet à la collectivité de pouvoir compter sur un personnel hautement qualifié et des équipements ultramodernes en vue d'apporter une aide appropriée aux personnes en péril. Votre sécurité assurée 24/24 heures, 365 jours par an pour seulement 32,23 Euro par personne ou 59,49 Euro pour toute votre famille!

### Bulletin d'adhésion

Adhérez en remplissant le bulletin d'adhésion et en l'envoyant à notre adresse: Luxembourg Air Rescue a.s.b.l. 175A, rue de Cessange L-1321 Luxembourg. Pour de plus amples informations: tél. 48 9006



Nom / prénom: \_\_\_\_\_  
 Rue et numéro: \_\_\_\_\_ Code postal / Localité: \_\_\_\_\_  
 Tél. privé: \_\_\_\_\_ Tél. bureau ou GSM: \_\_\_\_\_  
 Numéro de sécurité sociale (à défaut: date de naissance): \_\_\_\_\_  
 1. Epoux / Epouse (resp. partenaire vivant à la même adresse): \_\_\_\_\_  
 Nom (de jeune fille) et prénom: \_\_\_\_\_  
 Numéro de sécurité sociale (à défaut: date de naissance): \_\_\_\_\_  
 2. Enfants (pour les plus de 18 ans, veuillez présenter un certificat scolaire)  
 Nom / prénom: \_\_\_\_\_ date de naissance: \_\_\_\_\_  
 Nom / prénom: \_\_\_\_\_ date de naissance: \_\_\_\_\_  
 Nom / prénom: \_\_\_\_\_ date de naissance: \_\_\_\_\_

Source du bulletin

- parents  pharmacie  
 médecin  foire  
 hôpital  divers

Procurator pour ordre de domiciliation

Je soussigné(e) \_\_\_\_\_ autorise la LAR a.s.b.l. (jusqu'à révocation de l'ordre de domiciliation) à débiter pour le montant de la cotisation annuelle, mon compte numéro \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
 auprès de la banque (ou CCP) \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

Afin d'éviter des paiements doubles, n'intervenez pas auprès de votre banque. Nous nous chargerons des formalités. La LAR a.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités personnelles et techniques et suivant les moyens existants. Concernant l'exécution des missions, la LAR a.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. La LAR a.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

### Changements

Vous vous êtes marié, séparé, vous avez eu un enfant? Vous avez changé d'adresse, de banque? N'oubliez pas de nous le signaler en remplissant l'avis de changement ci-dessous et en nous le renvoyant à notre adresse (v. ci-dessus)

Nom et Prénom: \_\_\_\_\_  
 Numéro de membre: \_\_\_\_\_  
 Numéro de sécurité sociale / date de naissance: \_\_\_\_\_

Changement d'adresse:

Ancienne adresse: \_\_\_\_\_  
 Nouvelle adresse: \_\_\_\_\_

Changement d'état civil:

Mariage  naissance  
 Nom et prénom du nouveau co-affilié: \_\_\_\_\_  
 Numéro de sécurité sociale / date de naissance: \_\_\_\_\_  
 séparation/divorce  décès  
 Nom du co-assuré: \_\_\_\_\_  
 Numéro de sécurité sociale / date de naissance: \_\_\_\_\_

Changement de banque:

anciennement: nom de la banque ou CCP / n° de compte: \_\_\_\_\_  
 actuellement: nom de la banque ou CCP / n° de compte: \_\_\_\_\_  
 Date: \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

## Ein altbewährtes Hausmittel Naturreines Kräuteröl aus 21 Kräutern



### Jedes Tröpfchen hat es in sich!



### Natürliche Körper- und Gesundheitspflege

Inhalt:

Orangenöl, Eukalyptusöl, Rosmarinöl, Pfefferminzöl, Anisöl, Lavendelöl, Salbeiöl, Nelkenöl, Wacholderbeeröl, Melissenöl, Thymianöl, Fenchelöl, Wermutöl, Kümmelöl, Kamillenöl, Petersiliensamenöl, Kalmusöl, Selleriesamenöl, Mistel-Öl-Lösung, Chlorophyll-Öl-Lösung, Weizenkeimöl.

Anwendungen

Bei Erkältungsgefahr  
 Bei Stress  
 Für angenehmen Schlaf  
 Mundpflege  
 Pflege der Gelenke  
 Verbesserung des Wohlbefindens  
 Insektenstichen  
 Badezusatz  
 Einreibungen

Garantiert rein und natürlich  
 ohne Zusatz von Wasser,  
 Terpentin, Paraffin oder Alkohol

Nur echt mit  
dem Kopf des  
Entwicklers,  
im Volksmund  
genannt  
SOLIMANN



Der Solimann im Alter von 91 Jahren Als einer der ersten unserer Zeit hat der Solimann Erich Reinecke die Bedeutung der ätherischen Öle schon vor mehr als 50 Jahren erkannt und als anerkannter Heilkundiger konsequent mit den heilsamen Kräften der Natur gearbeitet. Mit seinem Wissen und seiner Erfahrung hat er eine natürliche Kräutermischung geschaffen, die den ganzen Körper rundherum bester pflegt und bei vielen Unpäßlichkeiten des Alltags schützt.



Fournisseur Officiel de la Santé.

1, rue des Chaux  
 L-5324 Contern  
 Tel.: 35 02 20-1  
 Fax: 35 02 65

Erhalten Sie kostenlos  
 eine Probe  
 SOLI CHLOROPYLL-ÖL 21  
 GUTSCHEIN  
 ausschneiden und senden an  
 HOSPILUX S.A.  
 1, rue des Chaux - L-5324 Contern

Name: \_\_\_\_\_  
 Vorname: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_

La retraite, j'y penserai quand il sera temps.  
Aujourd'hui par exemple.



*Zurich rentis. Solutions de pension complémentaire*

Zurich rentis est une épargne pension gérée par un groupe d'assurances de renommée internationale. Elle vous permettra de maintenir votre niveau de vie au moment de votre retraite. Alors, profitez-en, d'autant plus que l'Etat vous offre des avantages fiscaux.