



# Report

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



**Jahre alt ...**

**... und noch immer fliegen wir  
für Ihr Leben gern!**



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 ESP®. Dès qu'il sent des virages, ou en conduisant 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

**IMPORTATEUR:**  
Mercedes-Benz Luxembourg S.A.  
45, rue de Bouillon L-1248 Luxembourg

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

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

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

**Unser Dank an 145 000 Mitglieder**

1988 war es eine Vision, 2003 ist es Wirklichkeit! Heute zählt die Luxembourg Air Rescue 145 000 Mitglieder – 145 000 Menschen, die hinter uns stehen – 145 000 Menschen, die es ermöglichen, dass Luxemburg eine effiziente und qualitätsorientierte Rettungsflugwacht hat. Vor 15 Jahren wurden 2 000 Unterschriften gesammelt, um gegen den Einsatz eines Rettungshubschraubers zu protestieren. Vereinfacht dargestellt: Aus 2 000 Negativstimmen wurden in 15 Jahren 145 000 Befürworter und Mitglieder.

Beim Rückblick auf die ersten 15 Jahre unseres Bestehens sind wir als LAR-Team zum einen stolz auf diese Entwicklung, sehen sie zum anderen aber auch als Verpflichtung an. Wir feiern unseren 15. Geburtstag und blicken nach vorn: Wir bauen auf das Engagement unserer 45 hauptberuflichen Mitarbeiter und den von ihnen geleisteten Qualitätsservice, wir investieren weiterhin in die Ausbildung unserer Mitarbeiter und in das Material, wir werden einen zusätzlichen Ambulanz-Learjet in Betrieb nehmen, und wir machen uns stark für allgemeine Verbesserungen in der Notfallrettung.

Wir arbeiten, planen, investieren, fordern und sind zu Diensten. Unser Auftrag ist es, in Notfallsituationen schnellstmöglich und unter optimalen Bedingungen eingreifen zu können. Diesen Auftrag wollen und werden wir voll und ganz erfüllen – so wie wir es in den vergangenen 15 Jahren getan haben.

Es ist unser Auftrag und es ist unser Dank an Sie – an unsere 145 000 Mitglieder und unsere Spender, ohne die es die LAR in ihrer heutigen gut funktionierenden Struktur nicht geben würde!

Die LAR und ihre Mitglieder: Wir sind füreinander da!



René Closter

**Merci à nos 145 000 membres**

En 1998 nous en rêvions, en 2003 c'est devenu réalité.

Aujourd'hui, Luxembourg Air Rescue compte 145 000 membres. 145 000 personnes qui nous soutiennent. 145 000 personnes grâce auxquelles le Luxembourg dispose d'un service de secours aérien efficace et de qualité.

Il y a quinze ans pour tant, 2 000 signatures voulaient s'opposer à la mise en service d'un hélicoptère de secours. 2 000 signatures hostiles qui, en l'espace de quinze ans, se sont pour ainsi dire métamorphosées en 145 000 adeptes et membres.

En considérant nos 15 premières années d'existence, nous sommes évidemment fiers, en tant qu'équipe de LAR, de cette évolution. Mais nous la considérons aussi comme porteuse d'un devoir.

Ainsi, même en fêtant notre quinzième anniversaire, nous nous tournons vers l'avenir. Un avenir que nous construisons grâce à l'engagement de nos quarante-cinq collaborateurs et au service de qualité qu'ils assurent à temps plein, en continuant aussi à investir dans la formation de nos équipes et dans le matériel, par la mise en service d'un Learjet sanitaire supplémentaire. Et en oeuvrant autant que faire se peut pour l'amélioration générale des secours d'urgence.

Nous travaillons, planifions, investissons, incitons, et nous sommes au service de tous et de chacun. Car notre mission est d'intervenir aussi vite que possible dans les situations d'urgence et ce dans des conditions optimales. Une mission que nous voulons continuer de remplir sans réserve, comme nous l'avons fait depuis quinze ans.

C'est notre devoir, mais c'est aussi notre façon de remercier, nos 145 000 membres et nos donateurs, sans qui la LAR n'existerait pas dans sa structure actuelle !

Alors, pour la LAR et ses membres, une seule devise : notre engagement est réciproque !



René Closter, LAR Président

**inhalt**

„Bitte bewahren Sie Ruhe!“ . . . . .4	LAR im Land der Kakteen . . . . .12	Leserbriefe/Impressum . . . . .22
Aktuelles . . . . .5/6	Ein Hangar – viele Diskussionen .13	Assemblée générale . . . . .23
Einsatz Schwarzwald . . . . .7	LAR – die Story . . . . .14-18	Spenden, die Leben retten . . .23-24
Ein Retter wird gerettet . . . . .8-9	Interview mit René Closter . .18-19	Warum LAR-Mitglied werden?24-25
Keine Chance für Viren und Co . .10	Junior Pilot: Male und gewinne! . .20	Mitgliedsantrag . . . . .28

# „Bitte bewahren Sie Ruhe“



Nicht über den Wolken, sondern unter Wasser bewegte sich ein Teil der LAR-Crew an einem Montag im März. Im olympischen Schwimmbad übten sie den Umgang mit dem Rettungsfloß

In voller Flugmontur springt Chef-Pilot Wolfgang Guckert vom Sprungbrett ins tiefe Schwimmbecken. Er taucht kurz unter, dann bläst er seine Rettungsweste auf und dümpelt auf der Oberfläche



Vor der Praxisübung bekommt die LAR-Crew theoretische Anweisungen

des Wassers. „Bizarr“, mag man denken, doch hinter dem „Schauspiel“ verbirgt sich eine möglicherweise lebenswichtige Trainingseinheit für die LAR-Jetcrew: Im Falle einer Notlandung auf dem Wasser muss die Besatzung nämlich wissen, wie sie in dieser Notsituation reagieren muss. Dazu gehört der korrekte Umgang mit Schwimmwesten ebenso wie die richtige Handhabung des „Life Rafts“, des Rettungsfloßes. Um die JAR OPS (Joint Aviation Requirements) zu erfüllen, ist dieses Training wie bei allen Airliner-Crews auch bei der LAR Pflicht.

9 Uhr morgens, das Training beginnt. Acht LAR-Crew-Member sitzen in Einsatzkombi und barfuß auf den Stufen neben dem Becken. Eine spezialisierte Trainerin beginnt mit dem theoretischen Teil: Sie erklärt, wie man das Flugzeug verlassen muss, nachdem es gewässert ist, dass man die Schwimmweste erst dann aufbläst, nachdem man

ins Wasser gesprungen ist. Und wie man mit Menschen umgeht, die in Panik geraten: „Reden sie laut auf sie ein. Tauchen sie unter ihnen durch und packen Sie sie fest von hinten!“ Die LAR-Crew muss diesen Griff nun neben dem Becken üben, und weitere Übungen folgen. Außerdem erfährt die Crew, wie gefährlich kaltes Wasser ist: In 15 Grad kaltem Wasser schwebt man nach 25 Minuten bereits in akuter Lebensgefahr! Dann geht's ins Wasser, das hier natürlich etwas wärmer ist, wo sämtliche Übungen noch einmal absolviert werden. Schließlich wird das



„... wie funktioniert das?“  
Die Schwimmwesten werden begutachtet (o)  
Die Mannschaft im Life Raft (u)





Die LAR-Jet-Crew probt den Ernstfall: Wie geht man mit dem Life Raft um?

Raft zu Wasser gelassen. Es fasst bis zu 42 Personen. Im Ernstfall befindet sich an Bord ein so genanntes „Life Kit“, ein Überlebenspaket. Darin sind neben Entsalzungstabletten und Süßigkeiten (für die nötige Glukosezufuhr) u.a. auch Angel- und Verbandsmaterial, eine Pfeife, ein Spiegel, ein Hai-Abwehrmittel und – eine Bibel. Die Crew übt nun, wie man in das Boot steigt und wie man das Dach über das Boot spannt. Ob die LAR auf einem ihrer Flüge jemals in eine solche Notsituation kommt, das wünscht natürlich niemand. Chefpilot Wolfgang Gucker sagt dazu: „Man weiß nie... Es ist immer besser, für das äußerste vorbereitet zu sein“. Und deshalb führt der Lear-Jet der LAR auch elf Schwimmwesten mit an Bord, und auf transatlantischen Flügen wird das Life Raft natürlich mitgenommen.



## Abgetrennter Finger wieder angenäht

Unfälle mit Motorsägen gibt es leider nicht selten: Ende März arbeitet ein ca. 60-jähriger an einer Kreissäge, als er plötzlich mit der Hand an das laufende Sägeblatt gerät. Hierbei schneidet er sich den linken Zeigefinger ganz ab, zwei weitere Finger werden teilamputiert. Die LAR Crew aus Ettelbrück fliegt den Mann sofort in eine Spe-

zialklinik im französischen Toul, wo ihm die Finger wieder angenäht werden.

## Sturz vom Dach

Ein brüchiges Wellplattendach wurde einem 26-jährigen zum Verhängnis: Ende März arbeitet der Solaranlagen-Installateur auf einem fünf Meter hohen Flachdach. Dieses gibt plötzlich nach, der Mann stürzt ungebremst auf den Boden. Folge: starke Blutungen, Schädeltrauma. Sofort wird ein Hubschrauber der LAR zum Unfallort nach Pettingen angefordert. Der Patient wird stabilisiert, in den Hubschrauber eingeladen und kann bereits nach fünf Minuten Flug dem Ärzteteam im Ettelbrücker Krankenhaus übergeben werden.

## Collision frontale – Alerte pour Christophe 1

Graulinster, le 6 avril. Un poids lourd en provenance d'Echternach se dirige vers Graulinster. Mais, lorsqu'il veut tourner à gauche, il ne voit pas la voiture qui arrive en sens inverse. C'est la collision frontale. L'alerte parvient à Christophe 1. Le pilote, Nicolas Irénée, et son équipage décollent immédiatement. Sur les lieux de l'accident, la conductrice, sévèrement blessée, reçoit les premiers soins afin de stabiliser son état, puis elle est transportée au CHL pour y être soignée. Quant aux deux chauffeurs du camion, ils s'en sortent avec de légères blessures et une grosse frayeur.



La voiture de la conductrice a été totalement détruite dans l'accident.

## Auto überschlägt sich

Vermutlich waren sie zu schnell: Eine Gruppe von vier Personen überschlug sich in ihrem Wagen nahe Echternach. Folge: drei leicht Verletzte und ein schwer verletztes 17-jähriges Mädchen. Um dieses aus dem Auto zu befreien, musste die klemmende Türe aufgebrochen werden. Das Team von Christoph 1 war binnen Minuten zur Stelle, versorgte die Verletzte und brachte sie ins Sacré Coeur-Hospital. Ihre Mutter, die hinter dem Unglücksfahrzeug hergefahren war, musste ebenfalls ins Krankenhaus: Sie hatte einen Schock erlitten.

## Hochzeitsfeier endet tragisch

Rippweiler, 12. April. Beim Handtieren mit Schießpulver zog sich ein Mann bei einer Hochzeitsfeier schwerste Verletzungen an der Hand zu: Als der Mann einen Feuerwerkskörper mit Schwarzpulver gefüllt hatte, entflammte dieses. Die darauf folgende Explosion zerfetzte dem Mann die halbe rechte Hand. Das Rettungsteam von Christoph 2 in Ettelbrück wurde sofort alarmiert. Am Unglücksort wurde der Mann medizinisch erstversorgt und anschließend nach Ettelbrück geflogen, wo ihn ein Team von Chirurgen bereits erwartete.



Yves Greiwelding, John Lanners und Ben Greiwelding nach dem Flug

## Ein Traum geht in Erfüllung

Nichts mehr hatte sich der zehnjährige Ben Greiwelding aus Christnach vor seiner anstehenden schweren Operation mehr gewünscht als das: einmal mit dem LAR-Hubschrauber zu fliegen! Am 5. April war es dann soweit: Zusammen mit seinem Bruder Yves und ihrem Onkel John Lanners flog er abends von Ettelbrück zur LAR-Basis am Findel. „Das war toll!“, sagt er, noch etwas aufgeregt, bei der Ankunft und lächelt ...



Der Hubschrauber der LAR landet auf einer Lichtung mitten im Wald. Dabei kommt ihm sein NOTAR-System zugute: Da der Hubschrauber kein Heckrotor hat, läuft er keine Gefahr, dass dieser sich im Unterholz verfängt und somit den Hubschrauber beschädigt. (o) Der Verunglückte wird versorgt. (u)



## Gefährliche Kettensäge

Fischbach 28.3., 10.30 Uhr in einem Waldstück: Fünf Männer sind mit Baumfällarbeiten beschäftigt.

Einer der Forstarbeiter rutscht plötzlich aus, und die laufende Kettensäge schneidet ihm in die Wade. Er droht zu verbluten. Seine Kollegen alarmieren über 112 den Notdienst: Alarm für Christoph 2. Der Hubschrauber landet direkt neben dem Unfallort, mitten im Wald auf einer Rodung.

„Wir stabilisierten den Kreislauf des Verunglückten und leisteten die Erstversorgung“, sagt Ike Schuster, Dienst habender Flight Attendant an jenem Tag.

„Dann flogen wir ihn ins Krankenhaus, wo bereits das Chirurgenteam auf ihn wartete, um seine Verletzungen weiterzubehandeln“.

# Flug in den Schwarzwald



LAR-Pilot Jean-Pierre Storne



Anne-Sophie auf dem Weg nach Luxemburg

**Eigentlich sollten es ruhige Ferien für Familie Weydert werden, doch dann kam alles anders...**

Noch einmal wollte Familie Weydert aus Luxemburg Ferien zu viert machen, bevor das Baby zur Welt kommt. Die Mutter, im siebten Monat schwanger, der Vater und die beiden Töchter, sechs und acht Jahre, fuhren in den Schwarzwald.

Die Luft, die Laune, der schöne Wald – alles stand zum besten, die Familie genoss die ersten beiden Urlaubstage.

Bis plötzlich die Wehen einsetzten... "Es kam so überraschend!", erzählt Frau Weydert. "Wir setzten uns in unser Auto und fuhren sofort nach

Freiburg in die Uniklinik". Dort ging alles sehr schnell. Bereits ein paar Stunden später erblickte die kleine Anne-Sophie das Licht der Welt – jedoch zwei Monate vor dem eigentlichen Geburtstermin.

Anne-Sophie bekam eine Infektion. Sie musste im Inkubator liegen, wurde mit Antibiotika behandelt und siehe da: Das kleine Mädchen überwand die Krise und war schon 10 Tage später so kräftig, dass sie nach Hause, nach Luxemburg, transportiert werden konnte.

Seit Jahren ist Familie Weydert Mitglied der Luxembourg Air Rescue, doch ihre Hilfe hatte sie bis dato nicht in Anspruch nehmen müssen. Doch nun war es soweit: Am 28. Februar machte sich die LAR-Crew mit Christoph 2 auf den Flug

nach Freiburg. An Bord: der Neoantologe Dr. Aspesberro, Flight Attendant Patrick Adamczuk und Pilot Jean-Pierre Storne. Das Wetter war stabil, der Flug dauerte eine gute Stunde. "Das Baby war bereits reisefertig, als wir es in der Uniklinik in Freiburg abholten. Es war gesund und schlief", erzählt Dr. Aspesberro. Während der Vater und die beiden Töchter der Familie Weydert schon nach Luxemburg vorausgefahren waren, sollte die Mutter ihre kleine Tochter auf dem Flug begleiten. "Etwas mulmig war mir schon, als ich den Hubschrauber betrat, aber dann genoss ich den Flug", erzählt sie. Anne-Sophie schlief in ihrem Inkubator, der sie vor Kälte und Fluglärm bestens schützte.

Zwei Wochen lag sie noch in der Kinderklinik bis sie nach Hause durfte. Anne-Sophie geht es heute sehr gut, hat einen gesunden Appetit und entwickelt sich prächtig.



Ehepaar Weydert und ihre jüngste Tochter Anne-Sophie



Anne-Sophie wird in den LAR-Hubschrauber verlegt



Geburtsort von Anne-Sophie: die Uniklinik in Freiburg

# Wenn der Retter zum Geretteten wird

Es grenzt an ein Wunder, dass Gaston noch lebt. Im März verunglückte der LAR Mitarbeiter schwer. Seine Kollegen retteten ihn mit dem ihm so bekannten Hubschrauber...

Luft! Ich ersticke! schießt es Gaston durch den Kopf. Dumpf dringt das Geräusch des herbeinahenden Hubschraubers zu ihm. Um ihn herum stehen Menschen, einige von ihnen stehen unter Schock. Gaston Gengler, 25, ist Mitarbeiter bei der LAR. Er kümmert sich mit seinen drei Kollegen der „ramp staff“ um die Hubschrauber und die Ambulanzflugzeuge, solange diese am Boden sind, bringt sie abends in den Hangar, reinigt und pflegt sie und kümmert sich um die „Ground Power-Unit“ beim Start. Diese Arbeiten verlangen absolute Zuverlässigkeit und Professionalität, und Gaston mag seine Arbeit. In seiner Freizeit ist er ein aktives und engagiertes Mitglied im Jugendklub seines Heimatdorfes.

Doch am 9. März, dem „Burg-Sonntag“, geschieht das Unfassbare: An jenem Tag hat Gaston keinen Dienst. Er baut zusammen mit einem Freund und vielen Helfern die „Burg“ auf einem Hügel in Bech. Seit Jahren tut er das, niemals hatte er Angst, in solch großer Höhe zu arbeiten. „Ich stand ganz oben, 16 Meter über dem Grund, wir waren fast fertig mit dem Burgbau. Plötzlich kam ein Windstoß, ich hörte noch, wie das Holz knarrte, die Burg neigte sich, brach zusammen, dann wurde es schwarz um mich herum.“, erzählt er Wochen später. Den Aufprall spürte er nicht. Sein Freund, Thierry Turmes, 27, lag nicht weit von ihm entfernt, schwer verletzt, ebenso wie Gaston.

Die Ambulanz wird gerufen, aber das Auto kommt den Berg nicht hinauf, der Boden ist feucht und matschig, die Räder drehen durch. Die beiden Männer brauchen schleunigst Hilfe. Glücklicherweise war der LAR-Hubschrauber alarmiert worden, für ihn ist es kein Problem, nahe der Verletzten zu landen. „Das ist ja einer von uns, um Gottes Willen, das ist ja Gaston!“ Bernd Köhnen, Dienst habender Flight Attendant an diesem Tag, erschrickt. „Der Arzt gab ihm ein starkes Schmerzmittel, er hatte immerhin einen offenen Bruch. Dann legten wir ihn auf die Vakuummatratze, um weitere Verletzungen zu vermeiden“, erklärt er.







Nach dem Sturz: Gaston wird zum Hubschrauber getragen. Dieser soll ihn so schnell wie möglich ins Krankenhaus bringen

Bevor die Crew Gaston ins Krankenhaus fliegen konnte, musste sie seinen Freund erst den Hang hinab ins Tal zum Ambulanzwagen fliegen. „Ohne den Hubschrauber

wären wir aufgeschmissen gewesen!“, sagt Köhnen. Gaston hat einen Liter Blut verloren, als er im Hospital ankommt. Der offene Beinbruch, eine gebrochene Ferse und das gerissene Becken müssen sofort notoperiert werden. Gaston wird danach für vier Tage in ein künstliches Koma versetzt.

Drei Wochen später. Gaston ist noch immer im Krankenhaus. Er liegt in seinem Bett und zeigt die Narben an seinem Bein. Lachend erzählt er: „Als ich aus dem Koma aufwachte, fielen mir meine sauberen Hände auf, jemand hat sie mir gewaschen.“ Sein Freund, Thierry, liegt im Nebenbett, er ist beim Laufen noch auf Gehhilfen angewiesen.

Wie geht es weiter? „Fünf Wochen müssen wir jetzt noch in eine Reha-Klinik nach Deutschland. Dann werde ich hoffentlich wieder für die LAR arbeiten können“, sagt Gaston. Lächelnd fügt er hinzu: „Ich denke, dann bin ich wieder fit!“



Gaston einige Wochen nach dem Unfall: „Ich fühle mich wieder gut“, sagt er. Noch fünf Wochen wird er in einer Rehaklinik in Deutschland verbringen müssen...



Zusammen mit den Helfern der Protection Civile wird der Verunglückte in den Hubschrauber geladen



Gaston bei seiner täglichen Arbeit auf der LAR-Basis: Nachdem er den LAR-Jet nach dessen Ankunft betankt hat, bringt er ihn in den Hangar

# Keine Chance für Viren und Co.

Hygiene und Sauberkeit werden bei der LAR groß geschrieben. Deshalb arbeitet bei der LAR eigens ein so genannter „Desinfektor“

Montag wird die Innenkabine des Hubschraubers desinfiziert: jede Halterung, der Boden, die Schränke, die Sitze... Viertens: An jedem Wochentag wird im Zuge des Routinechecks ein Ausrüstungsgegenstand desinfiziert, etwa das Beatmungsgerät. Und fünftens: Einmal im Monat bleibt der Hubschrauber morgens am Findel und wird „nackig“ gemacht. Das heißt: Die Inneneinrichtung wird komplett ausgebaut, auch der Plastikboden, der durch einen neuen ersetzt wird. Nachdem alles desinfiziert und gründlich gereinigt ist, wird der Hubschrauber wieder eingerichtet. Reinigen und desinfizieren funktioniert hier natürlich anders, als man das von zu Hause kennt: „Wir arbeiten mit insgesamt fünf verschiedenen Mitteln“, erklärt Weber. „Es gibt welche gegen Pilze, gegen Viren oder ge-



Damit man auch jede Ecke und Fuge mit den Desinfektionsmitteln erreicht, wird der Hubschrauber komplett leerräumt

Gründlich sauber und desinfiziert, dies ist das A und O in der Medizin. Was in manchen Ländern, selbst in Europa, leider noch immer zu oft vernachlässigt wird, gehört bei der LAR zum Alltag, zur Routine: Sauberkeit und Hygiene. Andreas Weber, einer der LAR Flight-Attendants, ist der so genannte „Infection Control Manager“, auch „Desinfektor“ genannt. „Desinfektion ist ein ganz schön vielseitiges Thema, ich habe dafür eigens eine Ausbildung gemacht“, erzählt Weber.

eine Person, die repatriert werden muss, hat eine Krankheit, die besonders ansteckend ist. In diesem Fall, vereinfacht ausgedrückt, Sorge ich dafür, dass die Crew, auch die Piloten, Schutzanzüge- und Masken tragen.“ Dies war glücklicherweise noch nicht der Fall, aber für den äußersten Notfall lagern bei der LAR 50 Schutzanzüge und unzählige Schutzmasken.

Neben solcher prophylaktischen Arbeiten ist Weber außerdem für die regelmäßige Reinigung der Fluggeräte verantwortlich. So hat er einen festen Arbeitsplan erarbeitet, der sicherstellt, dass größtmögliche Hygiene an Bord herrscht. Erstens: Nach jedem Einsatz muss die Kabine, wenn erforderlich, gewaschen werden. Zweitens: Am Ende jeder Schicht muss in jedem Fall die Kabine gereinigt werden. Drittens: Jeden

gen Bakterien. Sie dürfen nie zusammen verwendet werden, denn sonst heben sie ihre Wirkung gegenseitig auf.“ Außerdem spielt der Übertragungsweg einer Infektion eine wichtige Rolle: „Es ist ein Unterschied, ob wir es mit einer Krankheit zu tun haben, die nur durch Körperflüssigkeiten oder bereits über die Luft übertragen wird.“

Die Desinfektionsprozeduren, wie hier beschrieben, sind in Luxemburg offiziell keine Vorschrift. Die LAR hält sich deshalb an das internationale Infektionsschutzgesetz, ausgearbeitet vom deutschen Robert Koch Institut. Außerdem ist der Punkt „Desinfektion“ auch in den ISO-Prozeduren der LAR enthalten. Auch beim Thema Hygiene und Sauberkeit weiß die LAR: Es ist immer besser, sich etwas mehr zu bemühen, um sich auf optimalem Standard zu bewegen.



Desinfektionskanister

Wie soll man sich solch eine Arbeit vorstellen? Andreas Weber beugt zum Beispiel vor, damit sich keiner anstecken kann: „Stellen Sie sich vor,



Chef-Flight Attendant Didier Dandrifosse beim Wieder einrichten des ausgebauten Hubschraubers



**Fuss Massage Sprudelbad.** Entspannte Füße und Beine = Wiedergewonnene Vitalität!  
Entdecken Sie die Wohltat des neuen stärkenden Fussbadmassagegerätes Maniquick. Dank der perfekten Kombination von vibrierender Massage und Wasser mit beständiger Wärme, entspannt Maniquick Ihre Beine- und Füße in wenigen Minuten. Maniquick.



**Infrarotmassagegerät.** Die Wohltat der Infrarotwärme kombiniert mit der Vibrationsmassage. Bereits bei den ersten Anwendungen werden Sie ein wunderbares Wohlgefühl spüren, sowie eine schmerzlindernde und beruhigende Wirkung in allen schmerzenden Bereichen. Maniquick.



**Reflexologie Rolling Mass Tiao.** Dieser Fusstherapieroller ist weltberühmt um die Müdigkeit zu bekämpfen, den Kreislauf anzuregen und Ihre Füße vor und nach der Anstrengung zu entspannen. Dank seiner Kreislaufbelebung werden Sie nie mehr unter kalten Füßen, schweren Beinen und Krämpfen leiden. Maniquick.

## Hospilux für Ihr Wohlbefinden von Kopf bis Fuß!



**Tub Grip.** Unsichtbare Anti-Rutsch Lösung. Einfach — sicher — wirksam — hygienisch. Einmal anwenden — wirksam für Jahre. Keine Stürze mehr im Bad oder unter der Dusche. Besonders für Kinder und ältere Personen empfohlen. Maniquick.



**Hospilux**

Fournisseur Officiel de la Santé.

In Apotheken erhältlich



- 1, rue des Chaux
- L-5324 Contren
- Tél.: (352) 35 02 20-1
- Fax (352) 35 02 65

**Öffnungszeiten**  
Montags bis Freitags  
9:00 - 17:30 Uhr  
Samstags  
9:00 - 13:00 Uhr

# Die LAR im Land der Kakteen

Innerhalb weniger Stunden organisierten die LAR Ground-Operators einen Rückholtransport aus dem fernen Mexiko



Mexiko, das Land der Kakteen...

Es ist zwei Uhr morgens, als Andy Breeden, Ground Operation Manager der LAR, vom Klingeln des Telefons aus dem Schlaf gerissen wird.

Andy hat Bereitschaftsdienst, es ist nicht das erste Mal, dass er nachts geweckt wird wegen eines Notfalls. Dieses Mal handelt es sich um einen Patienten, der aufgrund eines Verdachts auf Leukämie dringend aus Mexiko nach Hause transportiert werden muss – auf dem schnellsten Weg. Noch ist der Einsatz nicht bestätigt, und Andy wartet auf die Entscheidung der mexikanischen Ärzte.

9 Uhr morgens. Der LAR Jet startet, um ein verletztes LAR-Mitglied aus Innsbruck zu repatriieren. Dieser Flug war bereits am Vortag organisiert worden.

Andy wartet noch immer auf die Einsatzbestätigung aus Mexiko, die er erst gegen Mittag bekommt. Dann muss alles sehr schnell gehen: „Man hat so viel zu organisieren!“, erklärt er, „Man muss die Visa organisieren, die Flugroute genau berechnen und die Überflugrechte klären – Kuba durften wir z.B. nicht überfliegen. Dann die Tankstopps, die richtigen Flughäfen, und immer müssen wir das oft unberechenbare Wetter beachten, das ist einer der größten Unsicherheitsfaktoren!“ Für Andy bedeutet das die nächsten Stunden: Faxe und E-mails schicken, telefonieren, koordinieren und berechnen. „Mexiko liegt außerdem sieben Stunden zurück, wenn man da jemanden erreichen will, kann es sein, dass keiner das Telefon abnimmt, weil dort noch alles schläft...“

Für den Mexico-Flug ist „Heavy Crew“ gefragt. Das bedeutet: Damit der Patient auf dem schnellsten Weg nach Hause geflogen werden kann, braucht man an Bord mehrere Piloten, die sich beim Fliegen abwechseln, um die nötigen Ruhepausen einhalten zu können. So sind auf diesem Flug neben dem Arzt und dem Flight Attendant fünf Piloten an Bord! Unter ihnen LAR Chefpilot Wolfgang Guckert, der LAR Arzt Dominik Doerr und Flight Attendant Andreas Weber.

16 Uhr. Der Learjet kehrt von seinem Innsbruck-Einsatz zurück und startet bereits eine Stunde später: in Richtung Mexico! Andy hatte



Mexikanisches Ambulanzpersonal in Cancun posiert vor dem LAR-Jet

zurückgelassen. Sie sollen auf dem Rückflug die Piloten ablösen.

Die restliche LAR-Crew fliegt weiter nach North Carolina. Tankstopp. Die letzte Etappe bringt sie nach Cancun/Mexiko. „In Mexiko gab es einige Probleme. Wir mussten erst den Patienten stabilisieren, er war nicht gerade bestens versorgt gewesen im Krankenhaus. Dann brachten wir ihn zum Flugzeug“, erzählt Dominik Doerr. Bereits zwei Stunden später hieß es „Take off“ für den LAR-Jet. Es herrschten gute Windverhältnisse, die Crew und der Patient erreichen Halifax auf direktem Weg. Der Patient ist stabil und wird überwacht. „Er schlief die meiste Zeit“, erzählt Doerr. Mit ausgewechselter Pilotencrew (einer der Piloten flog von Halifax mit einem Linienflugzeug nach Hause) wurde Island angesteuert. Tankstopp und weiter.

„Als wir in Luxemburg ankamen, waren der Arzt und ich 30 Stunden auf den Beinen“, sagt Andreas Weber, der begleitende Flight Attendant. „Wir waren müde, aber glücklich, dass der Zustand des Patienten bei unserer Ankunft besser war als im Krankenhaus in Cancun...“ Und Andy? Er organisierte bereits einen neuen Repatriierungsflug – von Tunesien in die Heimat.



Andy Breeden, Ground Operation Manager der LAR, organisiert die Repatriierungsflüge

es geschafft, in nur vier Stunden diesen komplexen Flugplan auf die Beine zu stellen und realisierbar zu machen.

Wie sieht nun Andys errechnete Route aus? Von Luxemburg geht es nach Island, dort wird der Jet aufgetankt. Weiter geht's nach Neufundland. Dort ist es bitterkalt, kurz zuvor hatte es einen Schneesturm gegeben, die Crew bekommt Handschuhe geschenkt. In Halifax werden zwei der Piloten

*„Insgesamt waren wir 30 Stunden nonstop unterwegs“*

Halifax werden zwei der Piloten

Halifax werden zwei der Piloten

Halifax werden zwei der Piloten

## Kommentar in eigener Sache

# Ein Hangar – viele Diskussionen

Als der Ministerrat vor zwei Jahren grünes Licht für den Bau eines Hangars in Ettelbrück gab, sah alles nach einem schnellen Fortschreiten des Projektes aus. Die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. sollte ihren Rettungshelikopter im Norden stationieren können, um dort permanent präsent zu sein, ohne dabei für die unnötigen Kosten der täglichen Transferflüge zwischen Findel und Ettelbrück aufkommen zu müssen. Vor zwei Jahren war noch alles in Butter, doch jetzt ist alles in Frage gestellt – der NIMBY-Effekt ... "not in my backyard", im wahrsten Sinne des Wortes. Wenn das Projekt zum jetzigen Zeitpunkt in der Genehmigungsprozedur

stockt, birgt dies so manche Risiken, denn die LAR ist nicht weiter in der Lage, die sich auf 200 000 Euro pro Jahr belaufenden Kosten der Pendelflüge zu übernehmen. Somit steht auf dem Spiel, dass der Norden des Landes zum Stiefkind der luftgestützten Notfallversorgung wird.

Und was – einmal vom vorerwähnten NIMBY-Effekt abgesehen – besonders bedauerlich ist, sind die angeführten Gegenargumente. Da wird einfach behauptet, Kerosin sei ein leicht entflammbares Material. Doch diese Behauptung ist schlichtweg falsch, denn der Flugzeug-Treibstoff zählt nicht zu den leicht entflammbaren Materialien,

genau so wenig, wie etwa Heizöl dieser Kategorie zugeordnet werden kann. Ebenfalls hört man, nach dem Bau des Hangars würde der Hubschrauberlärm zunehmen. Mitnichten, denn es würde weniger Lärm erzeugt, da all die Flugbewegungen der heutigen Transferflüge entfallen, und das sind über 600 Landungen bzw. Starts pro Jahr. Es sind Gegenargumente und Bedenken, die schnell aus der Welt geräumt wären, wenn man es denn wirklich wollte. Es scheint aber am guten Willen zu fehlen, diesen Hangar in Ettelbrück zu akzeptieren. Hier wird bedauerlicherweise Lokalpolitik auf Kosten einer ganzen Region betrieben!

# 15 Jahre LAR – 15 Jahre Einsatz zur Rettung von Menschenleben!

Die LAR feiert ihren 15. Geburtstag. Einen steinigen Weg hat sie hinter sich, doch die Mühen haben sich gelohnt: Unzählige Menschen verdanken der LAR ihr Leben



Beim Bau des Hangars packten alle mit an (o); Die LAR-Basis steht! (u)



Es begann mit einer Baustelle... Obwohl Hangars auf dem Flughafen zur Verfügung standen, musste zu Beginn die LAR in einem in Eigenregie erstellten Zelt-Hangar unterkommen.

### "So kann das nicht weitergehen"

Luxemburg, 1988. Ein Mann ist auf dem Nachhauseweg mit seinem Auto, als er plötzlich von der



Am 18. April 1988 wird die LAR offiziell gegründet

Fahrbahn abkommt. Sein Wagen prallt gegen einen Baum, er ist schwer verletzt. Schleunigst muss er in eine Klinik, nur eine schnelle Behandlung kann sein Leben noch retten. Doch der alarmierte Krankenwagen steckt fest und erreicht die Unfallstelle erst 30 Minuten später. Der Mann stirbt auf dem Weg ins Krankenhaus.

Bis zum Jahr 1988 gab es in Luxemburg keine eigenständige Rettungsflugwacht. Wohl hatte der Luxemburger Staat mit verschiede-

nen Rettungsdiensten im Ausland ein Abkommen, das es im Bedarfsfall ermöglichte, auf einen Rettungshubschrauber zurückzugreifen. Das galt allerdings nur für Flüge von Krankenhaus in Luxemburg zu Krankenhaus im Ausland. Primäreinsätze gab es nicht.

Dies störte niemanden in Luxemburg, bis auf eine Gruppe von Berufsfeuerwehrleuten: Gar zu oft wünschten sie sich bei Notfalleinsätzen, schneller zu sein, um so Menschenleben zu retten.

Die Idee einer Luxemburgischen Rettungsflugwacht war geboren!

### Widerstände

Die Feuerwehrleute setzten sich fortan für die Anschaffung eines Rettungshubschraubers ein. Doch damit hatten sie nicht gerechnet: Sowohl

**1988:** Viele Hürden mussten überwunden werden, bis die LAR am 18. April '88 endlich offiziell gegründet werden konnte.

**1989, 1. März:** Die LAR fliegt ihren ersten Einsatz. Ihren Hubschrauber, eine Bell B 206 Long Ranger, darf sie anfangs nur für Verletzungsflüge einsetzen.

**1989, 15. Juni:** Die LAR wird als Verein öffentlichen Nutzens anerkannt (Utilité publique)

**1991, 1. November:** Durch einen Vertrag mit dem Innenministerium wird die LAR in den SAMU-Dienst integriert

vom Innenministerium als auch von der Protection Civile bekamen sie ein klares "Nein" oder sogar "Nur über meine Leiche" zu hören.

Davon allerdings ließen sich die engagierten Feuerwehrleute nicht beirren: "Uns half niemand, also halfen wir uns selbst. Wir gründeten den Verein "Luxembourg Air Rescue" erzählt René Closter, heute Präsident der LAR. Doch um die komplexe Idee in die Tat umzusetzen, brauchten die Vereinsgründer Fachwissen, die nötige Infrastruktur und vor allem Geld. "Wir hatten nichts von alledem. Unser Startkapital waren unsere sturen Köpfe!" erinnert sich Closter.

## ...und nun?

Auf der Suche nach Unterstützung stieß die Gruppe auf Siegfried Steiger aus Deutschland. Der gelernte Architekt hatte 1979 seinen Sohn Björn bei einem Fahrradunfall verloren. Zwei Stunden hatte es gedauert, bis der Krankenwagen vor Ort war, und da



Der erste Hubschrauber der LAR war von der Deutschen Rettungsflugwacht gemietet worden. Die Bell Long-Ranger fliegt am 1. März 1989 ihren ersten Einsatz

war der Junge bereits tot. Nach diesem Schicksalsschlag änderte Steiger sein Leben komplett. Er sammelte Geld, rief die "Steigerstiftung" ins Leben und gründete die "Deutsche Rettungsflugwacht", die DRF. Sie ist heute eine der weltweit größten Luftrettungsorganisationen und betreibt 58 Rettungshubschrauber. Steiger war bereit, den Luxemburgern zu helfen und ver-

mietete ihnen einen seiner Hubschrauber, eine Bell Long Ranger samt Besetzung. Doch wohin mit dem Hubschrauber? Auf dem Findel stand ein Hangar leer, doch den durften sie nicht benutzen. Sowohl die Verantwortlichen des Flughafens als auch das Transportministerium erteilte ihnen eine klare Absage: "Nicht mit uns!" Aber auch davon ließen sich die LAR-Gründer nicht beir-



1995 betreibt die LAR einen angemieteten Hubschrauber (Typ Ecureuil) für Sekundärflüge



1995 übernimmt der damalige Erbgroßherzog Henri die Schirmherrschaft über die LAR



Der neue Rettungshubschrauber – eine BO 105. Die LAR ist nun in den SAMU integriert

**1995, April:** Übernahme der Schirmherrschaft durch den damaligen Erbgroßherzog Henri

**1995, April,** die LAR nimmt einen zweiten Hubschrauber (Ecureuil) in den Flugbetrieb auf

**1996, 19. Juli:** der Hubschrauber-Standort Ettelbrück wird eröffnet. Ab jetzt ist jeder Punkt des Landes in acht Minuten erreichbar

**1998, November:** Das erste LAR-eigene Ambulanzflugzeug, eine King Air B200, wird in Betrieb genommen: Von nun an können Mitglieder auch aus dem fernen Ausland repatriert werden.



Mit dem Learjet werden kranke oder verletzte Patienten aus der ganzen Welt repatriert

ren. Ein ausrangiertes Panzerzelt tat es auch. In Teamarbeit bauten sie es auf, und der Hubschrauber hatte ein Dach. Als Büro diente ein ausrangierter Wohnwagen. Im März 1989 wurde der Hubschrauber endlich in Betrieb genommen. Die anfallenden Kosten schoss Steiger vor, die Schulden wurden später alle abgezahlt.

## Und so ging es weiter

Am 15. Juni 1989 wurde der LAR das Statut einer Vereinigung öffentlichen Nutzens zuerkannt. Ein Meilenstein für die LAR!

Aber Primäreinsätze durften noch immer nicht geflogen werden. "Wir hatten enorm viele Gegner", erzählt Closter. So startete die Protection Civile zum Beispiel eine Unterschriftenaktion, um zu verhindern, dass die LAR ins Notarztsystem integriert wird. Eine wahre Flut von Leserbriefen – Beschimpfungen und Drohungen erreichte die LAR. "Ich glaube, dass es das

Gerede unserer Gegner war, das uns alle als kleine Mannschaft zusammenschweißte" sagt René Closter heute.



Das erste eigene Ambulanzflugzeug: eine King Air Beech 200

## Endlich im SAMU integriert

Im November 1991 wurde die LAR nach langen Verhandlungen mit dem Staat ins SAMU-System integriert. Endlich. Die SAMU-Ärzte bestanden aus Sicherheitsgründen auf einen zweiturbinigen Hubschrauber, den die LAR dann auch bei der DRF anmietete. Die Kosten verdreifachten sich auf diese Weise für die junge Rettungsflugwacht.

## Zweiter Hubschrauber

Was tut man, wenn der einzige Hubschrauber des Landes gerade einen Einsatz fliegt oder in der Wartung ist, während ein Unfall passiert? Man schafft sich einen zweiten an. 1995 mietete sich die LAR einen zusätzlichen Hubschrauber, ab 1996 wurde in der Klinik St. Louis in Ettelbrück eine zweite Basis eröffnet. Luxemburg gehört nun zu den Ländern, das mit am besten und am flächen-deckendsten mit Hubschraubern versorgt ist.

## Schlaflose Nächte

"Wir hatten zeitweise Schulden von einer Million Dollar, und nicht selten hatten wir ein mulmiges Gefühl, weil uns das Wasser bis zum Hals stand...", erinnert sich Closter. „Jedenfalls hatte ich so manche schlaflose Nacht“. 1995 sah die LAR endlich Licht am Ende des Tunnels: Erbgroßherzog Henri hatte die Schirmherrschaft übernommen, der Verein bekam immer mehr Mitglieder, und auch Spenden gab es immer mehr. Doch dann kamen plötzlich ungeahnte finanzielle Belastungen auf die LAR zu: Aufgrund der neuen internationalen JAR-OPS-Bestimmung musste die LAR zwei moderne Hubschrauber der Kategorie A in Betrieb nehmen. Diese sollten gewährleisten, dass ein Hubschrauber mit Motorschaden nicht nur mit dem verbleibenden, heilen Motor sicher landen kann, sondern auch noch fähig ist, weiter zu fliegen.

**2000, April:** Aufgrund der vielen Auslandsrepatriierungen leasht die LAR ein zweites Ambulanzflugzeug, einen Learjet 35A.

**2000, Dezember:** Beginn der Zusammenarbeit mit der Großherzoglichen Polizei.

**2002, Juli:** Die LAR wird ISO 9002 qualifiziert. Sie ist nun europaweit die einzige Rettungsflugwacht, die mit dieser Qualitätszertifizierung ausgezeichnet ist.







*Search and Rescue: die LAR ortet und rettet vermisste Personen*



*Innenansicht des LAR-Jets: Er ist eine regelrechte fliegende Intensivstation*

## Modernste Hubschrauber

In der Not wagte die LAR den Sprung ins kalte Wasser und leaste zwei hoch moderne Hubschrauber der Marke McDonnell Douglas, den MD900 Explorer. Die LAR war der erste Betreiber in ganz Europa, der diesen Hubschrauber einsetzte. Er zeichnet sich durch eine technische Revolution aus: Er funktioniert ohne Heckrotor – gesteuert wird er durch einen Luftstrahl, der aus dem Heck

strömt. Start- und Landevorgänge sind so besonders sicher, da keine Gefahr besteht, dass ein Heckrotor einen Gegenstand streift und so Schaden nimmt. Außerdem gilt der MD900 als besonders leise und vibrationsarm.

Die medizinische Innenausstattung der beiden Fluggeräte ist die gleiche wie die im SAMU-Wagen und somit austauschbar.

## Ein eigenes Flugzeug

Es geht bergauf! Um ihre Mitglieder noch besser betreuen zu können, beschließt die LAR 1998, ein eigenes Ambulanzflugzeug zu leasen. Von nun an können Verunglückte auch aus dem fernen Ausland zurückgeholt werden. Die Maschine, eine King Air B200 ist für den Transport von Intensivpatienten ausgestattet.

Die LAR fliegt viele Auslandseinsätze, und deshalb erweitert sie ihre Flotte im Jahr 2000 um einen Lear-Jet 35A, ein äußerst schnelles und modern ausgestattetes Langstreckenflugzeug. Hiermit können nun weltweite Repatriierungsflüge in Eigenregie und eigenem Personal unter optimalen Bedingungen durchgeführt werden.

## Einsatzspektrum

In den ersten Jahren wurden viele Frühchen in der eigens angeschafften "Couveuse" transportiert. Der kleinste Fluggast wog gerade mal 750 Gramm! Auch schwer Verbrannte wurden viel ins Ausland geflogen, da Luxemburg keine Spezialklinik für Verbrennungspatienten hat.

Neben dem Transport von Verunglückten hat die LAR aber noch eine andere Aufgabe: Sie leistet für Luxemburg den "Search and Rescue"-Dienst, d.h. sie spürt vermisste Personen auf oder rettet diese aus misslichen Situationen. Deshalb



*Ein leider nicht seltenes Bild: Der LAR-Hubschrauber am Unfallort, hier bei einem Busunglück*



*Der LAR-Jet auf der Landepiste in Marokko Ende 2002*

sind die Piloten der LAR auch mit Nachtsichtgeräten ausgestattet, was sonst nur dem Militär vorbehalten ist.

Ebenfalls zur Aufgabe der LAR gehört die Zusammenarbeit mit der Großherzoglichen Polizei. Diese Leistungen werden integral vom Staat übernommen. Mitgliedsbeiträge und Spenden werden nachweislich und keinesfalls hierfür verwendet!

## LAR heute

Heute arbeiten bei der LAR 48 fest Angestellte, darunter Ärzte, Piloten und Techniker. Rund 145 000 Mitglieder gehören der LAR an. Bis heute waren allein die Rettungshubschrauber rund 5200 mal im Einsatz, um den Notarzt an den Unfallort zu fliegen und/oder einen Kranken oder Verletzten in ein Krankenhaus zu transportieren. 75% der Einsätze sind internistische Notfälle wie bspw. Herzinfarkt oder Schlaganfall. Viele Menschen verdanken ihr Leben heute schlicht und einfach den LAR-Rettungsfliegern! Im Juli 2002 erreichte die LAR erneut einen



Feierabend: Die beiden Rettungshubschrauber landen abends auf der LAR-Basis am Findel, wo sie aufgetankt und für den nächsten Tag vorbereitet werden

Meilenstein in ihrer nun 15 Jahre währenden Geschichte: Sie wurde als erste Rettungsflugwacht europaweit mit dem höchsten Qualitätslabel, dem ISO 9002-Zertifikat, ausgezeichnet. Sie bürgt somit für stets kontrollierte und daher optimale Sicherheit und Qualität im Interesse des Patienten.

### Zukunft

"Sinn und Zweck unserer privaten, humanitären Organisation ist es, durch den Einsatz von Rettungshubschraubern und Ambulanzflugzeugen Menschen in Not zu helfen, dies in Luxemburg oder international" so Closter. Und das soll nicht nur so bleiben, sondern auch noch ausgebaut werden.

So beschloss die LAR die Inbetriebnahme eines weiteren Learjets, um den geänderten Reisegewohnheiten (immer mehr Ferienreisende zieht es in immer fernere Länder) und den daraus resultierenden längeren Rückholeinsätzen gerecht zu werden.

Interview mit LAR-Präsident René Closter

## „Eine Vision wurde Realität“

**LAR:** Herr Closter, wie fühlt man sich als Präsident am 15ten Geburtstag der von Ihnen mitgegründeten LAR?

*René Closter:* Um es auf den Punkt zu bringen: Die Visionäre von damals sind die Realisten von heute geworden! Natürlich freut mich die enorme Akzeptanz, die unsere Organisation bei der Bevölkerung gefunden hat; immerhin sind heute 48 % der Luxemburger Mitglied bei der LAR, dies ist diesbezüglich wahrscheinlich Weltrekord für eine non-profit-Organisation. Mich freut vor allem aber, dass bisher mehr als 6000 Menschen in Not geholfen werden konnte. Auf der anderen Seite herrscht bei mir aber eine gewisse Frustration. Mir fällt es immer schwerer zu akzeptieren, dass das effiziente, schnelle und

oft lebensrettende Medium Rettungshubschrauber durch Bürokratie, Missgunst oder Kirchturmpolitik des öfteren nicht zum Einsatz kommt. Ich frage mich manchmal, ob verschiedene Leute ebenfalls so reagieren würden, falls es um ein eigenes Familienmitglied ginge!



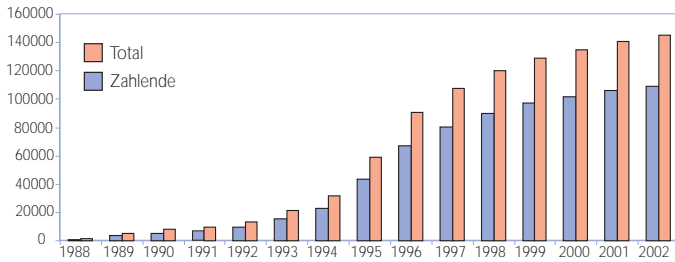
René Closter

**LAR:** Heißt das, dass Sie müde geworden sind und vorhaben, nicht mehr weiter zu kämpfen?

*R.C.:* Um Gottes Willen nein, das ginge total gegen meinen Charakter. Aufhören, mich für die LAR einzusetzen, werde ich wahrscheinlich erst im Grabe tun. Ganz im Gegenteil: Wir alle bei der LAR haben gemerkt, dass man, falls man in Luxemburg etwas im Rettungsdienst bewegen will, dies nicht mit Nettsein schaffen kann! Wir sind der Meinung, dass jedem Bürger im Notfall die optimale Hilfe zusteht.

**LAR:** Die LAR ist mit mehr als 145000 Mitgliedern eine der größten Organisationen hierzulande geworden; wie erklären Sie sich diesen Erfolg?

## Entwicklung der Mitgliederzahlen



R.C.: Erfolg kommt nicht von ungefähr: In der LAR von heute steckt unheimlich viel und jahrelange Arbeit von vielen engagierten Menschen. Heute fällt es manchmal schwer, sich an die schweren Bedingungen am Anfang zu erinnern. Wir hatten keine Freunde zu verlieren, da wir keine hatten! So war, ausser der Berufsfeuerwehr, wohl jeder im Rettungsdienst Beteiligter im "Kampf" gegen den Rettungshubschrauber. Wir waren einfach auf uns selbst angewiesen. Als Beispiel: 1992 belief sich unser Schuldenberg auf zirka 1 Million Euro! Das muss man sich heute einmal vorstellen. Da hafteten die Vorstände eines Vereins (Asbl) für quasi 1 Million Euro Schulden! Es waren damals allein Starrköpfigkeit und die einsetzende Akzeptanz aus der Bevölkerung, die die Basis des heutigen Erfolges wurden. Unser Erfolg beruht meiner Meinung nach aber auch auf der bedingungslosen Orientierung zu Qualität und unternehmerischem Risiko. Wir waren stets innovativ. Ein Beispiel von vielen: Als kleinste Luftrettungsorganisation in Europa nahmen wir ein großes unternehmerische Risiko auf uns und wurden Launching-Partner für das neue, revolutionäre Hubschraubermodell MD900 von Boeing. Wir waren damals der zweite Betreiber weltweit, der diesen Heckrotorlosen Hubschrauber in Betrieb nahm, der erste in Europa! Wir waren ebenfalls die ersten, die 1996 die neuesten Europäischen Richtlinien JAR OPS 3 (Joint Aviation Requirements) anwendeten. Wir mussten damals sämtliche Texte unseres Opera-

tion-Manuals neu entwerfen und schreiben; dies ohne jegliche Hilfeleistung von irgendjemand aus der diesbezüglichen Behörde. Wir waren und sind immer noch ebenfalls die erste Luftrettungsorganisation, die sich der Zertifizierung des international anerkannten Qualitätslabels ISO 9002 unterzog. Desweiteren investieren wir jedes Jahr sehr stark in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter. Deshalb sagen wir auch heute stolz: Our people make the difference! Unsere Mitarbeiter machen den Unterschied!

**LAR: Die Akzeptanz der LAR bei der Bevölkerung ist, wie Sie sagten, sehr hoch. Ist dies auch der Fall bei der Politik, respekt. kriegen Sie von dort die benötigte Unterstützung?**

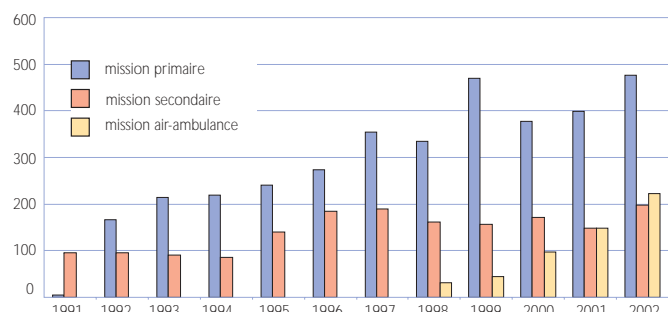
R.C.: Ich habe das Gefühl, dass wir zur Zeit in einer Welt leben, in der der Zeitgeist eher Mittelmasse und Gleichschritt als Unternehmertum und Innovation fördert. Bisher hat die LAR noch nie offizielle Anerkennung von politischer Seite erhalten; und das, obwohl die Mitarbeiter Tag für Tag seit über 15 Jahren regelmässig Gefahren für sich in Kauf nehmen, um Menschen in Not zu retten. Von der Hilfe aus manchen Administrationen ganz zu schweigen, die zuweilen mit allen Mitteln versuchen, uns Knüppel zwischen die Beine zu werfen. Bspl. Hangar Ettelbrück: Eine unendliche Geschichte! Obwohl die un-

nütze, tägliche Hin- und Herfliegerei zwischen dem Flughafen Findel und Ettelbrück die LAR rund 250 000 Euro pro Jahr zu stehen kommt, nicht zu sprechen von der unnötigen Lärmbelastung, die diese circa 600 jährlichen Starts und Landungen für die Anwohner bedeuten, ist bis heute der erste Spatenstich nicht ausgeführt, sondern wurde durch administrative Verfahren, Kirchturmpolitik und Eigennutz auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben – und das, obwohl die Regierung sich am 24. November 2000 bereit erklärt hat, sich zu 70% an den Kosten einer definitiven Bleibe für Christoph II zu beteiligen.

**LAR: Herr Closter, haben Sie nach 15 Jahren LAR immer noch Visionen, bzw. was sind Ihre Zukunftsobjektive?**

R.C.: Ihre Frage erinnert mich an eine Aussage des deutschen Ex-Bundeskanzlers Schmitt: Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen! Bei der LAR haben wir immer noch Visionen, gehen dafür aber nicht zum Arzt, sondern versuchen, sie in die Realität umzusetzen. Wir werden weiter in den Ausbau der Qualität investieren, denn sowohl in der Medizintechnik wie auch der Luftfahrtindustrie werden permanent Fortschritte erzielt. Hier gilt es, durch Investitionen und Formation Schritt zu halten. Desweiteren werden wir auch in Zukunft nicht mehr zögern, Missstände im Rettungsdienst aufzudecken und werden Ross und Reiter beim Namen nennen. Gefalle es so manchem oder nicht!

## Einsätze 1991 – 2002



# Wer malt den schönsten Hubschrauber? Qui dessinera le plus beau hélicoptère?

Die LAR hat Geburtstag: Sie ist dieses Jahr 15 Jahre alt geworden. Der Junior Pilot feiert das mit einem Preisausschreiben. Mitmachen können alle Kinder. Und so gehts: Malt einen LAR-Hubschrauber und sendet das Bild an:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.  
175A, rue de Cessange,  
L-1321 Luxembourg.  
Stichwort „Hilfe aus der Luft“.

Wer den schönsten Hubschrauber gemalt hat, ist Sieger und darf mit dem LAR-Hubschrauber einmal mitfliegen\*.

Wir wünschen viel Spaß und freuen uns auf Eure Bilder!

\* Der Mitflug wird im Rahmen des allabendlichen Heimflugs des Hubschraubers vom Krankenhaus zur LAR-Basis am Findel stattfinden.

C'est l'anniversaire de la LAR: cette année, elle fête ses 15 ans. Le Junior pilote fête cet évènement avec un petit concours. Tous les enfants peuvent y participer. Voici les règles: Dessinez un hélico-LAR et envoyez le dessin à l'adresse suivante:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.  
175A, rue de Cessange,  
L-1321 Luxembourg.  
Mot d'ordre: "Aide du Ciel"

Celui qui dessine le plus beau hélicoptère gagne le concours et fera un vol en hélico-LAR\*.

Nous vous souhaitons beaucoup d'amusement et nous nous réjouissons de voir vos dessins!



**1. Preis: Ein Flug mit dem LAR-Hubschrauber\***

**1. prix: Un vol en hélico-LAR\***



**2. Preis: Ein LAR-T-shirt und eine passende Mütze**



**2. prix: Un t-shirt-LAR et une casquette assortie**

**3. Preis: Ein „Captain Teddy“**



**3. prix: Une peluche LAR 'Le capitaine Teddy'**

\*Le vol gagnant est le retour quotidien de l'hélico-LAR de l'hôpital de service à sa base au Findel.



## HiPath - The Leader in Real Time Communications

[www.hipath.lu](http://www.hipath.lu)

Sie verlassen sich auf die LAR. Genauso verlassen sich unsere Kunden auf die effizienten HiPath Kommunikationslösungen. Sprechen Sie mit uns. Wir lösen Ihre Kommunikationsprobleme.

Information and Communication Networks  
Enterprise Networks  
Mail: [info-icn@siemens.lu](mailto:info-icn@siemens.lu)  
Tel: 43843 - 342

**SIEMENS**

Global network of innovation

Score big

S55

Take a picture. Add sound.  
Add text. Then send all. Instantly.

Be inspired



S55

[www.my-siemens.lu](http://www.my-siemens.lu)

### Chère LAR

En tant que membre de Air Rescue je n'ai heureusement pas eu besoin jusqu'à ce jour de vos services. J'habite non loin du rond-point à Ettelbruck. Ainsi pratiquement tous les soirs vers 18.00 heures j'entends ou je vois passer Christoph II. Si le bruit de ses rotors ne pose absolument pas de problème pour moi personnellement, je suis à chaque reprise révoltée à l'idée que ce fameux hangar n'est

toujours pas construit. Vous nous apprenez que c'est le Ministère de l'Environnement qui refuse son accord, mais à voir l'emplacement actuel de l'hélicoptère, on se demande si cette solution est sans danger pour Christophe lui-même, son équipage ou les alentours directs. Prenant en compte les sommes énormes qui sont dépensées par notre gouvernement pour des projets plus ou moins

les, on arrive à se demander, si le bon sens règne parmi les responsables des divers services gouvernementaux. Au cas où vous souhaiteriez publier cette prise de position en entier ou seulement des extraits, vous avez ma permission. Merci pour tout ce que vous avez fait dans le passé et pour tous les sauvetages que vous réaliserez à l'avenir.

Blanche MAAS

### „Verlorene Leben sind teurer als ein Hangar“

Das darf doch nicht wahr sein, was da neulich im RTL-Fernsehen vom Direktor der Air Rescue zu hören war. Wenn der Unterstand für den Rettungshubschrauber nicht bis zum 31. Dezember 2003 fertig oder wenigstens im Bau ist, dann wird der Standort für den Norden weggelassen. Warum wird dieser wichtige Hangar

nicht gebaut? Kann da der Gemeinderat mal bitte Stellung dazu nehmen? Da war auch die Rede, dass laut einer ausländischen Studie ca. 150 Leben allein im Norden gerettet wurden durch den Einsatz dieses so wichtigen Rettungshubschraubers.

Also wäre es sehr wichtig, wenn diese Maschine in Ettelbrück bleiben dürfte. Ja, sie muss sogar dort bleiben. Wer übernimmt die Verantwortung, wenn durch

das Fehlen des Hubschraubers weniger Leben gerettet werden? Mein Appell richtet sich an die Verantwortlichen: Bitte lassen Sie sehr schnell diesen Hangar bauen. Verlorene Leben sind teurer als ein Hangar oder die Lobby von einigen Gegnern dieses Gebäudes.

Ein sehr besorgter Bürger

Jean Gaspar FEULEN

Chère LAR

J'ai été victime d'une thrombophlébite cérébrale en février 2003. Vu l'aggravation de mon état, les médecins ont pris la décision de me transférer à Paris et je suis partie avec l'un de vos appareils le 25 février. Je voudrais remercier toute l'équipage d'Air Rescue et les féliciter pour le nombre de vies qu'ils ont sauvé.

Dominique PIRET

**Bei Fragen und in Notfällen wenden Sie sich bitte an:**

**Tel.: 48 90 06**  
**Fax: 40 25 63**



### 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.: (+352)48 90 06  
Fax: (+352)40 25 63  
<http://www.air-rescue.lu>  
e-mail: [info@air-rescue.lu](mailto:info@air-rescue.lu)

#### Rédacteur en chef:

Almut Christine Ayen

Photos: Luxembourg Air Rescue;

Michel Welter, Marc Hitchcock

**Ont collaboré à ce numéro:**

Almut C. Ayen, media brain, Jean Leesch (Dessins), Horst Goetz-Schmitt, Dr. Matthias Karpp, Dominik Dörr

**Layout:** Almut C. 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

# Assemblée générale LAR

Le 3 avril 2003 s'est tenue la 15<sup>ème</sup> assemblée générale ordinaire de la Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. A cette occasion, les membres exécutifs ont traité un ordre du jour bien chargé. Après présentation du rapport d'activités et des états financiers 2002, l'assemblée générale a approuvé les comptes annuels, ainsi que le budget 2003. Le conseil d'administration fut confirmé pour un nouveau mandat de 4 ans. A la fin de la réunion, le président René Closter a tenu à remercier toutes les personnes qui de près ou de loin ont contribué au succès qu'a connu la LAR depuis 15 ans et a exprimé sa profonde gratitude par rapport aux pionniers des premières heures.



Une partie des membres exécutifs lors de l'assemblée générale

## Retten auch 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

**Spendenkonto  
der Fondation LAR:**

**„Fondation  
Luxembourg  
Air Rescue“**

**IBAN:  
LU84 0020 1167 9560 0000**

Ihre Spendenquittung  
erhalten Sie automatisch.

engagierte Menschen erbitten bei persönlichen Anlässen, wie beispielsweise Hochzeit, Geburtstag, Jubiläum oder Trauerfall, von ihren Verwandten und Freunden anstelle von Geschenken und Blumen eine Spende für die LAR und setzen damit ein besonderes Zeichen für Menschlichkeit. Wenn auch Sie zu einer Ereignisspende aufrufen wollen, denken Sie an die LAR! Übrigens: Spenden ab 124 Euro an die LAR-Stiftung sind steuerlich absetzbar.

## Ihre Spenden haben es möglich gemacht



Dank Ihrer Spenden konnte die LAR einen Inkubator kaufen. Unzählige Male kam er seitdem zum Einsatz und rettete vielen Frühgeborenen das Leben durch einen schnellen Transport in Spezialkliniken.

**„Eine Ehre ist eine andere Ehre wert“**

## Vielen Dank



Anlässlich einer Feierstunde im Anschluss an die Generalversammlung der „Wanderfalken“ in der „Al Schmelz“ überreichte Josette Zinelli, Präsidentin des Wandervereins, gleich zwei Schecks in Höhe von 2 478 Euro: Der eine ging an „Een Häerz fir kriibskrank Kanner“ und der andere an die LAR. Wir bedanken uns an dieser Stelle noch einmal herzlich für diese Spende!

Pierre André, 78, reiste im Mai mit einer Reisegruppe aus Luxemburg nach Prag. Beim Spaziergang durch die Stadt an der Moldau bekam er plötzlich einen Schwächeanfall, stürzte auf den Steinboden und wurde am Kopf verletzt. Sein Glück im Unglück: Er ist LAR-Mitglied. Mit dem LAR-Jet wurde er nach Hause geholt. „Sie haben sich so eingesetzt“, sagt er. Als Dankeschön spendete er der LAR 100 Euro, denn: „Eine Ehre ist eine andere Ehre wert“.

## LAR: "Konkurrenzlos in den Leistungen"

Wenn um Mitglieder und Kunden geworben wird, sind es in Luxemburg gleich mehrere Organisationen, die den Rücktransport von Patienten aus dem Ausland anbieten. Aly Matzet, zuständig für das Qualitätsmanagement bei der "Luxembourg Air Rescue" erläutert im nachstehenden Interview, mit welchem Leistungspaket sich die LAR von anderen Anbietern unterscheidet.

**LAR-Report:** Herr Matzet, hat die LAR bei der Rückführung von Patienten Konkurrenz in Luxemburg?

**Aly Matzet:** Wir reden nicht von Konkurrenz. Wir sind im Gegensatz zu manch anderer Organisation eine „non-profit“, d.h. eine gemeinnützige

Organisation mit dem Ziel, durch den Einsatz von Rettungshubschraubern und Ambulanzflugzeugen Menschen in Not zu helfen! Im Notfall allerdings entscheidet sich sehr schnell, ob andere Anbieter auch dieselben Leistungen für ihre Mitglieder erbringen wie die LAR.

Hier trennt sich die Spreu vom Weizen.

**LAR-Report:** Können Sie das näher erläutern?

**A.M.:** Konkrete Beispiele gibt es genug. Sehr wichtig zu wissen ist, dass die Krankenkassen in der Regel keine Pa-



tientenrückführungen aus dem Ausland zahlen, die LAR hingegen nicht nur die Kosten für den Transport übernimmt, sondern die Repatriierung auch in Ei-



Aly Matzet, von Beruf Ingenieur, ist seit 1996 Qualitätsmanager bei der LAR

genregie organisiert, und das vom ersten Tag der Mitgliedschaft an und ohne Rücksicht auf Vorerkrankungen. Genau so verhält es sich übrigens bei Transporten in ausländische Spezialkliniken oder wenn wichtige Medikamente ans Reiseziel geflogen werden müssen, weil sie dort nicht erhältlich sind.

**LAR-Report:** Und wie verhält es sich in punkto Betreuung?

*A.M.:* Auch da gibt es sehr wesentliche Unterschiede. Bei der LAR ist man sicher, dass die gesamte Koordination ausschließlich hier im Lande geleistet wird. So hat man bei einem Notfall im Ausland 365 Tage im Jahr rund um die Uhr einen Ansprechpartner in Luxemburg, der z.B. die Familienangehörigen auf dem laufenden hält und alles für den Rücktransport des Patienten vorbereitet. Das ist ein sehr gewichtiges Argument, denn von vielen Mitgliedern wissen wir, wie sehr sie diesen echt luxemburgischen Service in Notsituationen schätzen. Bei der LAR braucht man halt keine Angst zu haben, von einem ausländischen Call-Center zum anderen verbunden zu werden.

**LAR-Report:** Die LAR setzt also voll auf ihre luxemburgischen Wurzeln?

*A.M.:* Ja, sicher. Aber nicht nur in diesem Punkt bauen wir auf eigene Mittel. Das ist auch in der Notfallbetreuung so. Alle unsere Mitarbeiter sind speziell ausgebildet und haben die nötige Erfahrung,

um auch in den schwierigsten Situationen richtig zu agieren. Außerdem hat die LAR ihre eigene Crew und ihre eigene Flotte an hochmodernen Rettungshubschraubern und Ambulanzjets, die auch auf Langstrecken optimalen Komfort bieten. All dies – das Zusammenspiel von guter Struktur, bestens ausgebildetem Personal und moderner Flotte - hat ja auch dazu geführt, dass die LAR als erste Flugrettungsorganisation weltweit mit dem Qualitätslabel ISO 9002 ausgezeichnet wurde.

Vergessen soll man aber auch nicht, dass die LAR-Mitglieder eine Solidargemeinschaft bilden. Allein durch kleine Beiträge vieler ist die LAR finanziell in der Lage, die kostenintensive Rettung aus der Luft im Großherzogtum zu betreiben. Nur ca. 2,5% der Einkommen der LAR kommen vom Staat. Ohne LAR-Mitglieder gäbe es keine Luftrettung in Luxemburg!

**LAR-Report:** Vielen Dank für dieses Gespräch.

## "Gipfeltreffen" in Luxemburg



Gruppenbild vor dem LAR-Hubschruher: Vertreter verschiedener europäischer Rettungsflugwachten trafen sich zum EHAC-Meeting in Luxemburg

Europas führende Rettungsflugwachten trafen sich auch in diesem Jahr zum so genannten "EHAC-Meeting" (EHAC steht für European HEMS &

Air Rescue Committee). Gastgeber und Organisator war turnusmäßig dieses Jahr die LAR. Insgesamt waren ca. 40 Vertreter unter-

schiedlicher Flugwachten aus ganz Europa angereist.

Die EHAC wurde 1997 als Initiative der österreichischen Rettungsflugwacht (ÖAMTC) und seinen Schwesterclubs in Deutschland und den Niederlanden gegründet.

Ihr Ziel: die Förderung der europäischen Luftrettung. Daneben sieht sich die EHAC als Interessenvertretung der zivilen Luftrettungsunternehmen gegenüber nationalen und internationalen Institutionen wie etwa der Joint Aviation Authority.

EHAC-Präsident Gerhard Kugler: "Wir helfen, dass theoretische Flugrettungsvorschriften auch in der Praxis umsetzbar sind".

# Zurich rentis

Parce que la plus belle façon de préparer  
l'avenir, c'est de l'anticiper



## Y aura-t-il encore quelqu'un pour payer votre pension ?

Vous le savez, le montant de votre pension n'atteindra pas celui de votre salaire. Ce n'est un secret pour personne. Mais savez-vous que la population est en phase de vieillissement ? Conséquence, demain, il n'y aura plus assez de personnes actives pour financer le niveau actuel des pensions. Celles-ci seront donc revues à la baisse ainsi que vos revenus...

Heureusement, l'Etat veut pallier cette carence démographique et vous offre la possibilité de vous constituer dès aujourd'hui une pension complémentaire dotée d'avantages fiscaux qui viennent d'être reconsidérés à la hausse.

Pour préparer au mieux cette période de votre vie et conserver votre niveau de vie, Zurich vous propose Zurich rentis, une assurance pension complémentaire qui mérite un peu de votre présent. C'est votre futur qui vous en remerciera.

### Zurich rentis

#### Un capital et/ou une rente viagère

Chaque année, vous versez un montant que vous déterminez pour constituer votre pension « extra légale ». Selon votre préférence, vous pouvez décider d'effectuer des versements mensuels, trimestriels, semestriels ou encore par un versement annuel unique.

Au terme du contrat, d'une durée minimum de 10 ans, vous toucherez un capital égal au plus à 50% de l'épargne accumulée et une rente viagère pour le solde, payable mensuellement.

Cette épargne, vous l'investissez dans du solide:

Via un placement bien équilibré à taux garanti de 2,5% sur base de la législation actuelle, auquel il faut ajouter les participations bénéficiaires.

#### Zurich rentis, la garantie d'un groupe mondial qui assure la pérennité de votre retraite

Zurich Financial Services est un prestataire de services financiers basés sur l'assurance doté d'un réseau international. Il concentre ses activités sur ses principaux marchés que sont l'Amérique du Nord, le Royaume-Uni et l'Europe Continentale. Fondée en 1872, la Zurich est domiciliée à Zurich, en Suisse, et compte plus de 70 000 collaborateurs répartis dans quelque 60 pays.

#### Quels avantages fiscaux ?

Pour vous encourager à souscrire un contrat Zurich rentis, l'Etat vous autorise à déduire les montants versés de vos revenus imposables. Autrement dit, l'Etat finance une partie de votre épargne pension. Il serait donc dommage de ne pas en profiter.

M. GENERET, Employé Benefits Consultant et Responsable commercial du département Vie



Le montant maximum déductible chaque année est plafonné en fonction de votre âge. Ceci dit, rien ne vous empêche évidemment de cotiser plus. Tout dépend de la somme que vous désirez constituer en fin de contrat. Dans le cas d'époux, chacun des deux peut souscrire un contrat et en déduire le montant.

Age de l'assuré	Montant déductible par an
Moins de 40 ans	1.500 _
40 à 44 ans	1.750 _
45 à 49 ans	2.100 _
50 à 54 ans	2.600 _
55 à 74 ans	3.200 _

De plus, si les conditions légales sont respectées au terme du contrat, 50 % de votre rente viagère seront exemptés d'impôt. L'autre moitié sera imposable comme un revenu de pension. Quant à votre capital, il ne sera imposé qu'à la moitié du taux global.

#### Questions sur Zurich rentis

- Mon épargne constituée avec Zurich rentis subit-elle les soubresauts de la bourse?

Avec un revenu garanti pour votre capital, vous êtes sûr de maintenir vos revenus à un niveau confortable. Et si vous prenez en compte les participations bénéficiaires que le Groupe Zurich a octroyées à ses clients ces dernières années, vous pouvez envisager le résultat de votre capital ainsi constitué avec sérénité.

- Que se passe-t-il si je veux stopper Zurich rentis et me faire rembourser ?

Nous vous remboursons l'épargne constituée mais attention, vous devrez l'incorporer à votre revenu imposable. Vous serez donc taxé dessus au taux plein.

Si le paiement anticipatif a lieu sous forme de rente viagère, cette rente sera imposable comme revenu de pension, mais à concurrence de 50% de son montant.

L'équipe est à votre disposition

**ZURICH** Eurolife S.A.

48, rue de Bragance

L-1255 Luxembourg

Tél.: +352 45 00 55-523

Fax: + 352 45 00 55-541

Zurich Luxembourg online: [www.zurich.lu](http://www.zurich.lu)

# Warten Sie nicht, bis es zu spät ist!



Werden Sie für den jährlichen Betrag von nur **36 Euro** pro Einzelperson bzw. **67 Euro** für die ganze Familie Mitglied der LAR! Nutzen Sie im Notfall kostenlos eine bestens ausgebauten Logistik und die Versorgung durch

engagiertes Fachpersonal! Denken Sie daran: Als private, humanitäre Organisation muss sich die LAR selbst finanzieren. **Durch Ihre Mitgliedschaft helfen Sie, Menschenleben zu retten! Vielleicht einmal sogar das Ihre!**

**Bitte füllen Sie noch heute den Mitgliedsantrag aus und senden Sie ihn per Fax oder Post an:**

**Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., 175A rue de Cessange,  
L-1321 Luxembourg – Fax: 40 25 63**

**Weitere Informationen zur Mitgliedschaft unter Tel: 48 90 06**



## Mitgliedsantrag

Name / Vorname: .....

Straße / Hausnummer: .....

Ort / PLZ: .....

Telefon privat: .....

Telefon Büro / GSM: .....

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum: .....

Ehemann(frau)  Lebenspartner(in) (falls gleiche Adresse)

Mädchen- und Vorname: .....

Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum: .....

Kinder: Name / Vorname (wenn älter als 18, bitte Studienbescheinigung beilegen)

1) .....Geburtsdatum: .....

2) .....Geburtsdatum: .....

3) .....Geburtsdatum: .....

Einzugsermächtigung

Der / die Unterzeichnende(r) ..... erlaubt hiermit der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. (bis auf Widerruf) den jährlichen Mitgliedsbeitrag abzubuchen.

Bank oder CCP: .....

Konto Nr. (IBAN): .....

**Datum:** ..... **Unterschrift:** .....