

# LAR report



Magazine du sauvetage aérien sous le haut patronage de S.A.R. le Grand-Duc



**Mai 2014**

**Helikoptereinsätze:** Notarzt: Lebensretter oder Gott in Weiß? S. 10-11

**Repatrierung:** Rückholung eines schwer verbrannten Patienten S. 16-18



# Une liberté qui inspire.

## La nouvelle A3 Cabriolet



**Venez l'essayer maintenant chez votre concessionnaire!**

Autodistribution Losch S. à r. l.  
Importateur

Garage M. Losch  
Luxembourg

Garage M. Losch  
Bereldange

Garage Losch&Cie  
Junglinster

Garage Roby Cruciani  
Dudelage

Garage Martin Biver  
Weidingen/Wiltz

Garage Castermans  
Rollingen/Mersch

Garage M. Losch  
Esch/Alzette

# Urlaubszeit – schönste Zeit?

## Sorgenfrei in die Ferien mit der LAR!



### Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen, liebe Leser,

Das Jahr hat kaum begonnen, und schon ist sie da, die eigentlich schönste Zeit des Jahres, die Haupturlaubszeit. Ich schreibe „eigentlich“, weil das Reisen ja doch einige unvorhersehbare Risiken mit sich bringt. So hatte die LAR auch bereits seit Anfang des Jahres, und verstärkt in den Ferienzeiten, ziemlich viel zu tun. Ob in Weiswampach oder Thailand, unsere Mitglieder wissen, dass sie sich auf uns verlassen können und deshalb sind wir stolz und glücklich, unseren Service ständig zu verbessern. Wir wünschen unseren Mitgliedern erholsame Ferien, ohne böse Überraschungen, und falls doch einmal etwas passieren sollte, sind wir für Sie da, denn Sie wissen: Leben retten ist unsere Aufgabe und eine optimale Unfallversorgung unser Ziel!

Als Verantwortlicher der LAR stehe ich ständig an vorderster Front, im Kampf für eine bessere Unfallversorgung, nicht nur unserer Mitglieder, sondern der Bevölkerung unseres kleinen Landes und der Großregion insgesamt. Das stellt sich oft genug als das Bohren dicker Bretter dar, artet allerdings manchmal, wie vor kurzem anlässlich eines schweren Unfalls im Nordosten unseres Lan-

des, zu einer wahren Sisyphusaufgabe aus.

Es kann und darf nicht sein, dass ein einzelner Notarzt sich die Freiheit herausnimmt, nach eigenem Gutdünken den bereitstehenden Rettungshelikopter der LAR trotz medizinischer Indikation nicht in Anspruch zu nehmen und sich statt dessen per SAMU-Ambulanz zum weit entfernten Unfallort zu begeben. Damit riskiert er nicht nur das Leben des Patienten, sondern enttäuscht auch das Vertrauen von über 185.000 Mitgliedern der Luxembourg Air Rescue.

Im benachbarten Ausland gibt es diesbezüglich eine klare Regelung. Dort entscheidet der zentrale Notrufdienst nach klar definierten Kriterien, welche Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden und auf welchem Wege schnellstmöglich Hilfe geleistet wird. Wir sind dabei, durch kontinuierliche Lobbyarbeit und persönlichen Einsatz unserer Vertreter, eine solche Regelung auch hier in Luxemburg umzusetzen.

Der Trend der steigenden Anzahl von Helikoptereinsätzen hier im Land und grenzübergreifend tut ein Übriges, um

die Notwendigkeit dieser Regelung zu untermauern: die Einsätze der LAR sind im ersten Quartal dieses Jahres um 17% gestiegen (144 im ersten Quartal 2013 gegen 168 in 2014). Insgesamt flog die Luxembourg Air Rescue 2013 854 Rettungseinsätze in Luxemburg und 1079 in der Großregion und hat dadurch zahlreiche Menschenleben retten und viel Leid verhindern können.

Liebe Mitglieder, ich kann Ihnen versichern, dass wir auch in Zukunft alles daran setzen werden, um Ihre Interessen, so wie die eines jeden, der in diesem Land Hilfe braucht, zu vertreten und dafür zu kämpfen, dass die Qualität und Professionalität der luxemburgischen Rettungshilfe durch unser Zutun kontinuierlich gesteigert wird. Ich wünsche Ihnen wunderbare Ferien, mit der ruhigen Gewissheit, dass die Luxembourg Air Rescue immer für Sie bereitsteht. ■

René Closter  
Präsident LAR

### Impressum

Le magazine trimestriel «LAR report» est le périodique officiel de LAR A.s.b.l. Pour les membres, l'abonnement est compris dans le montant de la cotisation annuelle.

Impression / réalisation technique  
techprint s.a.

ZARE-Est - L-4385 Ehlerange

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

Relation bancaire

BILLLULL: LU09 0020 1305 4200 0000

Identifiant unique du créancier (SEPA):

LU98ZZZ0000000008398002002

Compte de dons pour la Fondation LAR :

BILLLULL: LU84 0020 1167 9560 0000

BGLLLULL: LU85 0030 4410 9272 1000

Editeur et régie publicitaire

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

175A, rue de Cessange · L-1321 Luxembourg

R.C.S. Luxembourg F701

Tél.: (+352) 48 90 06 · Fax: (+352) 40 25 63

www.lar.lu • redaction@lar.lu



# Inhalt

<b>3</b>	Editorial & Impressum
<b>4</b>	Inhalt
<b>5</b>	FAQ
<b>6-7</b>	Technik Couleurs LAR portées dans le monde
<b>8-9</b>	Spenden
<b>10-11</b>	Helikoptereinsätze Notarzt: Lebensretter oder Gott in Weiß?
<b>12-13</b>	Helikoptereinsätze
<b>14</b>	Medizin Bleeding Control Kit
<b>15</b>	Shop
<b>16-18</b>	Repatriierung Folgeschwere Explosion
<b>20</b>	Von unseren Mitgliedern
<b>22-23</b>	Technik Histoire de l'hélicoptère
<b>24</b>	Besucher
<b>26</b>	LAR Intern Olivier Fauris, Head of LCC
<b>28-29</b>	Gesundheit Maintenir une plage de plaisir
<b>30</b>	LAR Kinderseite
<b>31</b>	Mitgliederformular

LAR-Infohotline: (00352) 48 90 06  
Alarmzentrale: (00352) 27 365 365 24h/24  
[www.lar.lu](http://www.lar.lu)

## Médecine page 14

Le Bleeding Control Kit est inspiré des militaires et créé dans le but de stopper les saignements importants. ■



## Repatriierung Seite 16-18

Mathias Hansen leitet mit seinem Bruder eine Mission im Kongo. Nach einer Explosion ist er schwer verbrannt und wird für eine bessere medizinische Versorgung von der LAR nach Europa zurückgeflogen. ■



ANZEIGE

Like

LAR est également présente dans le réseau social Facebook et le nombre de ses fans et amis croît de manière continue. Sur Facebook ainsi que sur notre site Internet ([www.lar.lu](http://www.lar.lu)) vous trouvez les news LAR ou encore des informations sur LAR et sur les événements auxquels LAR participe. 5.251\* fans «aiment» notre présence Facebook. Devenez également fan!

\*en date du 12/05/2014

Werden Sie Fan!  
Devenez fan!

www.facebook.com/  
luxembourgairrescue

**SPRACHCAMPS UND  
SOFT-SKILLS CAMP 2014  
IN LUXEMBURG**

- ▶ **SPRACHEN:** Französisch, Deutsch oder Englisch
- ▶ **ALTER:** Für 7- bis 17-Jährige (Soft-Skills Camp: 13 bis 19)
- ▶ **TERMINE:** Sommer und Herbst 2014

Unsere Sprachcamps bieten die perfekte Kombination, um eine Fremdsprache zu lernen: durch Kommunikation und verschiedene Freizeit-, Kultur-, Sportaktivitäten sowie kreative Workshops. Das Beste: Alle Aktivitäten werden in der Fremdsprache des jeweiligen Camps durchgeführt.

**BERLITZ LUXEMBURG**  
 Tel. +352 26 38 32 48  
 89-93, Grand-Rue, 1661 Luxembourg  
[kids@berlitz.lu](mailto:kids@berlitz.lu), [www.berlitz.lu](http://www.berlitz.lu)



Kurz notiert

# FAQ / Foire aux Questions

Tel: (+352) 48 90 06  
info@lar.lu  
175A, rue de Cessange  
L-1321 Luxembourg

## Änderung der Kontaktdaten

### Modification des données de contacts

Bei einem Umzug bitten wir Sie, uns Ihre Adressänderung mitzuteilen, damit wir diese im System ändern können. Bei Trennung, Scheidung oder Sterbefall bitten wir Sie, uns ebenfalls telefonisch oder schriftlich zu benachrichtigen.

En cas de déménagement, veuillez nous annoncer votre nouvelle adresse afin de modifier celle-ci dans notre système. En cas de séparation, divorce ou décès, veuillez nous également en informer par téléphone ou par courrier.

## Familienmitgliedschaft / Carte familiale

Eine Familienmitgliedschaft bedeutet, dass Sie und Ihr Ehe- oder Lebenspartner, insofern Sie an einer Adresse leben, sowie die bei Ihnen lebenden Kinder (bis 18 Jahre) für 97 EUR im Jahr bei der LAR eingeschrieben sind. Kinder über 18, die aufgrund ihres Studiums kein eigenes Einkommen haben, können weiterhin über die Familienmitgliedschaft eingeschrieben bleiben, wenn Sie alljährlich eine Studienbe-

scheinigung an die LAR schicken.

L'affiliation familiale signifie que vous et votre époux, conjoint ou partenaire, pour autant que vous résidez à une seule adresse, ainsi que les enfants (jusqu'à 18 ans) qui vivent sous votre toit, sont, pour 97 euros par an, inscrits chez LAR. Bien entendu, les enfants âgés de plus de 18 ans, qui en raison de leurs études ne disposent pas de revenus propres, peuvent rester inscrits chez leurs parents. Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir nous faire parvenir chaque année un certificat de scolarité.

## Nachwuchs / Naissance

Sie haben Nachwuchs bekommen und möchten diesen mit auf Ihrer Karte anmelden? Wenn bereits eine Familienmitgliedschaft besteht, reicht ein Anruf bei der Air Rescue. Geben Sie uns einfach den Namen und Geburtstag Ihres Kindes durch. Bestand bisher eine Einzelmitgliedschaft, füllen Sie bitte das Änderungsformular auf [www.lar.lu](http://www.lar.lu) aus. Votre famille s'est agrandie et vous désirez inscrire le nouveau-né sur votre carte? Si votre famille est déjà affiliée, un appel téléphonique suffit. Transmettez-nous simplement le nom et la date de naissance de votre enfant. Si vous aviez jusqu'alors une affiliation simple, veuillez remplir le formulaire de modification sur [www.lar.lu](http://www.lar.lu).

ANZEIGE

## CSI\*\*\* DE LUXEMBOURG

RÉISER  
PÄERDSDEEG  
POSTJUMP

12.-15.  
JUNI 2014

[www.jumping.lu](http://www.jumping.lu)  
f / paerdsdeeg



presented by



## EIN REITSPORTFEST DER EXTRAKLASSE

Seit 1992 fester Bestandteil des internationalen Reitsports, ziehen die Réiser Pæerdsdeeg jedes Jahr tausende Besucher und internationale Reitsportgrößen an.

Erleben Sie zahlreiche Springprüfungen auf dem einzigartigen Herchesfeld in Roeser, Luxemburg. Eine Vielzahl von Animationen, Ständen, Restaurants und Feiern laden zum Verweilen ein.

Und natürlich darf dieses Jahr auch das Public Viewing der Fußballweltmeisterschaft nicht fehlen.

### OFFIZIELLE SPONSOREN 2014







# Couleurs LAR portées dans le monde

## Nouvelle peinture en rouge, blanc et bleu du LearJet LX-LAR

Le LearJet 35 LX-LAR fut le quatrième et dernier aéronef de la flotte LAR à être repeint dans les couleurs rouge, blanc et bleu. Comme les avions LAR volent à travers des zones climatiques très variées et traversent les différentes parallèles de l'Islande à l'Afrique du Sud, l'usure de la peinture des aéronefs est surmenante et requiert une repeinture à intervalle régulier afin d'assurer qualité et sécurité durant les missions. À l'orée du projet de

peinture du LX-LAR, un atelier de peinture fut sélectionné sur base de critères d'expériences et de compétences au niveau du type d'avion LearJet 35. D'autres considérations non moins importantes étaient la situation géographique proche de la base LAR ainsi qu'une optimisation du temps d'immobilisation de l'avion pendant la période de mise en peinture afin d'éviter toute interférence avec la haute saison des rapatriements en été ou d'autres travaux de maintenance de la flotte programmés, ainsi que les facteurs économiques (rapport qualité/prix) et les garanties. Au final, la société «Danish Aircraft Painting» fut sélectionnée pour sa bonne réputation, sa recommandation par notre atelier de maintenance contracté ainsi que pour leurs techniciens qualifiés sur LearJet 35.

### Préparations nécessaires

Au préalable, un dessin technique fut créé afin d'aligner les concepts graphiques de l'atelier de peinture avec les décisions du département tech-

nique LAR. Le processus de peinture se fait en 4 semaines, y compris la rectification de tout défaut qui pourrait entraver le processus de peinture. Dans le cas du LX-LAR, des rivets du re-



Un dessin technique aligne les réquisitions du département technique LAR avec les concepts de l'atelier graphique chargé de la peinture.

vêtement desserrés et une infiltration mineure de carburant ont été détectés et ont dû être traités. Dans un second

temps, la préparation a impliqué la vidange du carburant, le démontage des panneaux d'accès (peints séparément afin d'obtenir un meilleur résultat), ainsi que l'enlèvement de toutes les commandes de vol. Toutes les entrées d'air, le train d'atterrissage, les interstices des commandes de vol, les compartiments et baies ouverts, les antennes, les orifices, les fenêtres ainsi que les charnières ont ensuite été recouverts de papier autocollant d'aluminium de protection.

Cette première étape préparatoire achevée, l'atelier de peinture a procédé



Un décapage chimique enlève la peinture précédente de l'aéronef.



L'application de diverses couches d'alodine a créé une apparence de l'avion en couleur verte.



à un décapage chimique afin d'enlever la peinture précédente. Un décapage mécanique (ponçage) fut abandonné dû au décollement de la peinture par endroits. Tous les joints et portes de visites ont ensuite été recouverts pour empêcher une infiltration du produit chimique, qui, à terme, engendre une corrosion de l'aluminium. Suite au nettoyage et à la neutralisation primordiale de toutes les parties traitées chimiquement, l'épaisseur des tôles du fuselage et des ailes fut mesurée. Ensuite, une couche primaire à l'alodine fut appliquée pour éviter l'oxydation des surfaces en aluminium. Ce processus a également fait apparaître toutes les imperfections mineures, qui devront par conséquent être poncées et scellées. Une deuxième couche primaire à l'alodine a par la suite été appliquée et a conséquemment donné lieu à un nouveau décapage par ponçage à la main. Plus de rivets et d'autres imperfections ont à nouveau été scellés pour faciliter l'application d'une dernière couche d'alodine, créant une apparence de l'avion en couleur verte.

### En rouge, blanc et bleu

Après un délai maximal d'un jour, la peinture blanche de base a dû être appliquée, suivi des parties rouges, comme les réservoirs de carburant des ailes ou encore les stabilisateurs. Les éléments bleus ainsi que les gabarits utilisés pour l'immatriculation subséquente ont nécessité une peinture minutieuse. Les ailes ont été peintes en dernier afin de garantir une couche de peinture sans défaut. Après un séchage nocturne, tous les gabarits et couvertures de protection ont été

enlevés pour que l'équipe de l'atelier puisse polir toutes les parties métalliques, y inclus les entrées d'air, les charnières, les fenêtres ainsi que les bords du pare-brise. La couche finale de peinture fut ensuite inspectée pour défauts, les autocollants et marquages appliqués, les étoiles peintes sur les nacelles du moteur et le drapeau positionné sur l'empennage de l'avion.

Finalement, tous les éléments ont été accomplis avant que les mécaniciens aient équilibré et réinstallé les commandes de vol et vérifié le bon fonctionnement opérationnel de tous les systèmes. Les travaux accomplis dans les délais prévus, le LearJet 35 LX-LAR était ainsi prêt à décoller à nouveau pour sauver des vies après quatre semaines. ■



Les différentes étapes sont symbolisées par différentes couleurs: Débutant par le blanc, suivi du rouge et terminant par le bleu.



# Danke für Ihre Spende! Merci pour votre don!

Die „Fondation Luxembourg Air Rescue“ dankt herzlichst allen Privatpersonen und Vereinen, die die Arbeit der LAR in Form einer Spende unterstützt haben. Jede einzelne Spende hilft, Menschenleben zu retten, da jeder Cent Ihrer Spende direkt in die lebensrettende Hilfe fließt.



Im Rahmen ihres Besuches der LAR Einrichtungen am Flughafen Findel überreichte die „Union des Sociétés Avicoles du Grand-Duché de Luxembourg“ (USAL) der „Fondation Luxembourg Air Rescue“ einen Scheck in Höhe von 1.000 EUR.



Anfang April spendete die „Associação de Pais de Alunos Portugueses de Sandweiler“ (APAPS) im Rahmen ihres 20. Jubiläums 1.000 EUR an die „Fondation Luxembourg Air Rescue“.



© Georges Pott

Ende März überreichte der Yoga Club Erpeldange der „Fondation Luxembourg Air Rescue“ einen Scheck in Höhe von 1.500 EUR.



Bereits seit 10 Jahren sammelt Familie Steffes von der Bollendorfer Q8 Tankstelle mit ihrer „Tütenaktion“ Geld für die LAR. Jede Tüte, die über den Ladentisch geht, kostet eine Kleinigkeit und das so gesammelte Geld geht Jahr für Jahr an die LAR. 2014 konnten Familie Steffes und ihr Team 650 EUR an die „Fondation Luxembourg Air Rescue“ überreichen.



Die Rümelingen „Fraen a Mammen“ spendeten anlässlich ihrer Generalversammlung an 7 Hilfsorganisationen, darunter auch einen Scheck von 1.000 EUR zugunsten der „Fondation Luxembourg Air Rescue“.



Anlässlich ihres Tages der offenen Tür am 30. März unterstützte das Familienunternehmen Reiff Josy & Fils die „Fondation Luxembourg Air Rescue“ mit einem Scheck in Höhe von 600 EUR.



# Retten Sie Leben durch Ihre Spende!

## Sauvez des vies par votre don!

Bei der Rettung von Menschenleben sind nur allerhöchste Qualitätsstandards zulässig. Qualität bedeutet Sicherheit; Qualität zu erhalten bedeutet aber auch sehr hohe Kosten! Viele 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!

Le sauvetage de vies humaines requiert des standards de qualité élevés, et dans cet ordre d'idées, on peut dire que qualité équivaut à sécurité; mais cette qualité engendre des coûts énormes. LAR effectue plus de 3.000 missions de sauvetage aérien par an. Beaucoup de gens engagés profitent de certaines occasions, comme anniversaire, mariage, naissance, décès, pour proposer à leurs amis et connaissances d'offrir, au lieu des fleurs ou cadeaux, un don à LAR et marquent ainsi un signe d'engagement social. Si vous envisagez également un tel geste, pensez à nous; nous sommes reconnaissants pour tout soutien!

€ **Virement / Versement national**  
 Veuillez consulter les indications figurant au verso  
 Un caractère MAJUSCULE ou signe par case en cas d'écriture manuscrite

N° de compte du bénéficiaire (ou sur un autre compte du bénéficiaire)			
Code banque ou Institution financière bénéficiaire		Montant	
<b>EUR</b>			
Nom du bénéficiaire <b>FONDATION LUXEMBOURG AIR RESCUE</b>			
Communication <b>VOTRE DON SAUVEUR</b>			
N° de compte du donneur d'ordre			
Avis de débit	Frais (par défaut: à charge du donneur)	Date d'exécution souhaitée	
	donneur d'ordre      bénéficiaire      partagés		
Nom et adresse du donneur d'ordre (max. 4 lignes)		Date et signature	

Bitte ausfüllen und bei Ihrer Bank abgeben / Veuillez remplir et remettre auprès de votre banque

**TIPP: Scannen Sie diesen QR-Code und spenden Sie schnell und einfach über unsere Webseite [www.lar.lu](http://www.lar.lu) via PayPal oder Kreditkarte.**



**Scannez le code QR ci-joint et effectuez votre don sur [www.lar.lu](http://www.lar.lu) en payant par PayPal ou carte de crédit. C'est simple comme bonjour!**

Spendenkonten der Fondation Luxembourg Air Rescue  
Comptes de la Fondation Luxembourg Air Rescue

BILLULL: LU84 0020 1167 9560 0000  
 BGLULL: LU85 0030 4410 9272 1000  
 CCPLULL: LU28 1111 2134 2323 0000

Spenden ab einer jährlichen Gesamtsumme von 124 EUR sind steuerlich absetzbar.

A partir d'une somme totale de 124 EUR, les dons sont déductibles des impôts.



# Notarzt: Lebensretter oder Gott in Weiß?

## Wie ärztliche Willkür Leben riskiert anstatt zu retten

Ein Unfall mit einem Schwerverletzten in Lentzweiler Ende April sorgte für einiges Aufsehen in der Presse und für einen Sturm der Entrüstung in den sozialen Netzwerken.

Laut Gesetz steht es dem diensttuenden Notarzt frei, sich im Fall eines „SAMU-Einsatzes“, wahlweise für den SAMU-Wagen oder den Helikopter zu entscheiden. Genauso gibt es allerdings auch ein Gesetz aus dem Jahr 1986, das sogar Strafen vorsieht für den Fall, dass ein Notarzt seinen Dienst nicht nach bestem Wissen und Gewissen versieht.

In diesem konkreten Fall hatte der Fahrer die Kontrolle über sein Auto verloren und prallte infolgedessen so heftig gegen einen Baum, dass er in seinem Fahrzeug eingeklemmt wurde. Der diensttuende Notarzt in Ettelbrück entschied sich trotz großer Distanz zum Unfallort (40 km) für eine Anfahrt mit der SAMU-Ambulanz und gegen den bereitstehenden Helikopter. Somit betrug die Zeitspanne bis zur Ersthilfe ganze 32 Minuten. Der Helikopter der Air Rescue kann jeden Punkt im Land innerhalb von 10 Minuten erreichen! Man muss kein Arzt sein, um sich auszurechnen, was 22 Minuten für den Patienten ausmachen, sowohl was Angst und Schmerzen am Unfallort als auch die Spätfolgen des Unfalls angehen.

**LAR report:** René Closter, trotz Riesenwirbel in der Presse und in den sozialen Netzwerken hat sich die Luxembourg Air Rescue bisher über den Vorfall recht bedeckt gehalten. Handelt es sich hier um einen Einzelfall?

**René Closter:** Entgegen dem chinesischen Sprichwort<sup>1</sup>, will ich klarstellen, dass ein fauler Apfel eben NICHT die gesamte Ernte verdirbt, sprich: wir arbeiten seit Jahren in hervorragender Weise mit der überwiegenden Mehrzahl der Notärzte zusammen, und für die meisten von ihnen ist es, entsprechend ihrer Ethik als Lebensretter, gar keine Frage, den für den Notfallpatienten besten und somit schnellstmöglichen Weg der Hilfe in Anspruch zu nehmen. Der betreffende Arzt, um den es hier geht, ist in der Tat ein Einzelfall, sein Verhalten ist allerdings keine Ausnahme und es ist nicht das erste Mal, dass es durch ihn zu einem solchen Vorfall kommt.

**LAR report:** Was steckt Ihrer Meinung nach dahinter? Einige Stimmen, z.B. in Online-Foren, meinten, es wäre eine Kostenfrage?

<sup>1</sup> „Ein fauler Apfel verdirbt die ganze Ernte.“ (Anm. d. Red.)

**René Closter:** Nein, das ist natürlich Unsinn. Das Honorar des Arztes wird nicht dadurch beeinflusst, ob er den SAMU-Krankenwagen oder den Helikopter benutzt, um zum Unfallort zu gelangen. Für ihn macht das absolut keinen Unterschied. Für das Unfallopfer macht es aber sehr wohl einen Unterschied, nämlich den, ob er per Helikopter innerhalb von 10 Minuten oder, wie hier bei einem SAMU-Einsatz und bei größerer Entfernung, wesentlich später eine Erstversorgung bekommt, was für ihn entscheidende Konsequenzen haben kann.

**LAR report:** Der betroffene Arzt hat in der Presse Stellung bezogen und behauptet, da das Unfallopfer ohnehin eingeklemmt war und die Feuerwehr den Mann erst befreien musste, hätte er ausreichend Zeit gehabt, zum Unfallort zu gelangen, weil er während dieser Arbeiten ja sowieso nichts hätte tun können.

**René Closter:** Diese Antwort hat mich schlicht sprachlos gemacht! Das entbehrt jeglicher medizinischer Kompetenz und Ethik. Gerade wenn eine Person eingeklemmt ist, muss laut internationalen Standards so schnell wie möglich ein Arzt zum Unfallort ei-

len, um einen ersten Befund zu erstellen, den Verletzten zu stabilisieren, seine vitalen Parameter zu überwachen und vor allem die Rettungskräfte entsprechend zu beraten, was den Schweregrad der Verletzungen und entsprechend die Bewegungsfähigkeit des Patienten betrifft. Ich selbst war in meinem Leben bei 14.000 Einsätzen dabei, war bei Hunderten von Unfällen vor Ort und weiß daher aus



Der LAR Rettungshubschrauber als SAMU-Notarztzubringer.



eigener Erfahrung, dass – vor allem bei Polytraumapatienten – Hilfe ab der ersten Minute entscheidend ist, und der Rücktransport per Rettungshubschrauber oft den entscheidenden Unterschied für das Überleben oder die spätere Rekonvaleszenz des Patienten ausmacht.

**LAR report:** Was sagt denn die Direktion des betroffenen Krankenhauses dazu?

**René Closter:** Erstaunlicherweise sehr wenig. Erstaunlich für mich vor allem deswegen, weil dieses Krankenhaus sich auf seiner Webseite als zertifiziertes Trauma- und Stroke-Center ausgibt. Inzwischen weiß jeder Laie, dass bei einem Schlaganfall oder einem Polytrauma das Intervall bis zum Therapiebeginn entscheidend ist für die Überlebenschance oder die Minimierung bleibender Schäden für den Patienten. Es reicht nicht allein, den Arzt so schnell wie möglich vor Ort zu bringen – wobei hier jede gewonnene Minute lebensrettend sein kann – sondern der Patient soll ja anschließend

auch so schnell und schonend wie möglich ins Krankenhaus gebracht werden.

**LAR report:** Wie werden solche Situationen denn im benachbarten Ausland gehandhabt? Gibt es da beispielhafte Lösungen?

**René Closter:** Zuerst muss man verste-

hen, wie ein SAMU-Einsatz ausgelöst wird. Das läuft alles über den Notfalldienst 112, der aufgrund eines Fragenkataloges entscheidet, ob es sich um einen normalen Ambulanz Einsatz handelt oder um einen „vitalen Einsatz“. Handelt es sich um einen „vitalen“, also lebensrettenden Einsatz, wird der nächstgelegene SAMU-Dienst in Esch, Luxemburg



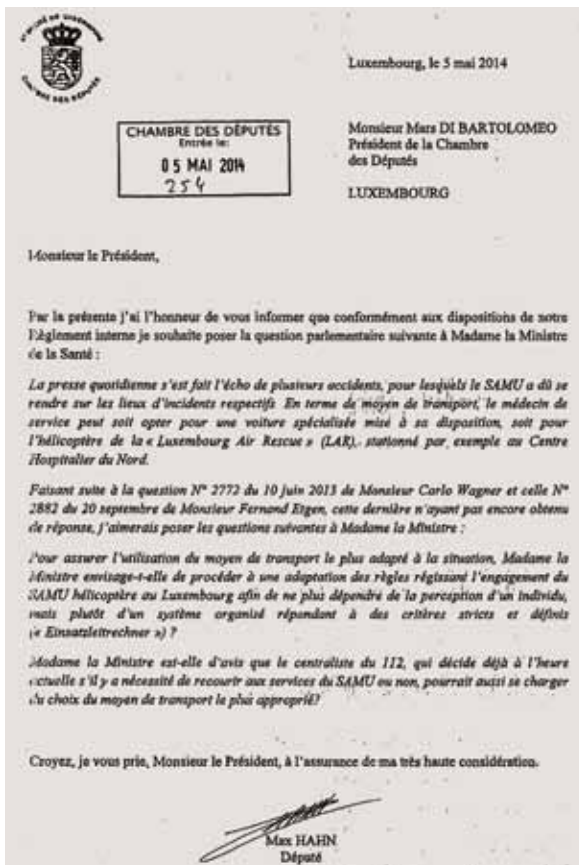
**René Closter:** Gerade bei eingeklemmten Personen ist der schnelle Einsatz des Notfall-Arzt vital.

Hat diese in irgendeiner Form auf den aktuellen Fall reagiert?

**René Closter:** Nein, bisher noch nicht wirklich. Wir hoffen jedoch, dass die kürzlich gestellte parlamentarische Anfrage des Abgeordneten Max Hahn diesbezüglich den entscheidenden Anstoß liefern wird.

**LAR report:** Was gedenken Sie als LAR zu unternehmen, um solche Fälle in Zukunft auszuschließen?

**René Closter:** Wie Sie wissen, wird die LAR von über 185.000 Mitgliedern getragen. Dies bedeutet, dass sich ein Großteil der Bevölkerung Luxemburgs Sorgen um ihre Notfallversorgung macht und deshalb Mitglied bei der LAR geworden ist. Wir verstehen uns also auch als „Gewerkschaft“ dieser Menschen, die uns ihr Vertrauen schenken, wenn es um Notfallrettung geht. Im Zusammenhang mit dem hier vorliegenden Fall wurden wir verständlicherweise überflutet von unzähligen besorgten Anfragen unserer Mitglieder. Deshalb werden wir uns in Zukunft die Mittel geben, unsere Mitglieder in solch prekären Fällen auch juristisch unterstützen zu können. Es kann nicht sein, dass das Überleben eines Notfallpatienten in diesem hochentwickelten Land vom Gutdünken eines einzelnen Notfallarztes abhängt. Dies dürfen und werden wir als LAR definitiv nicht hinnehmen! ■

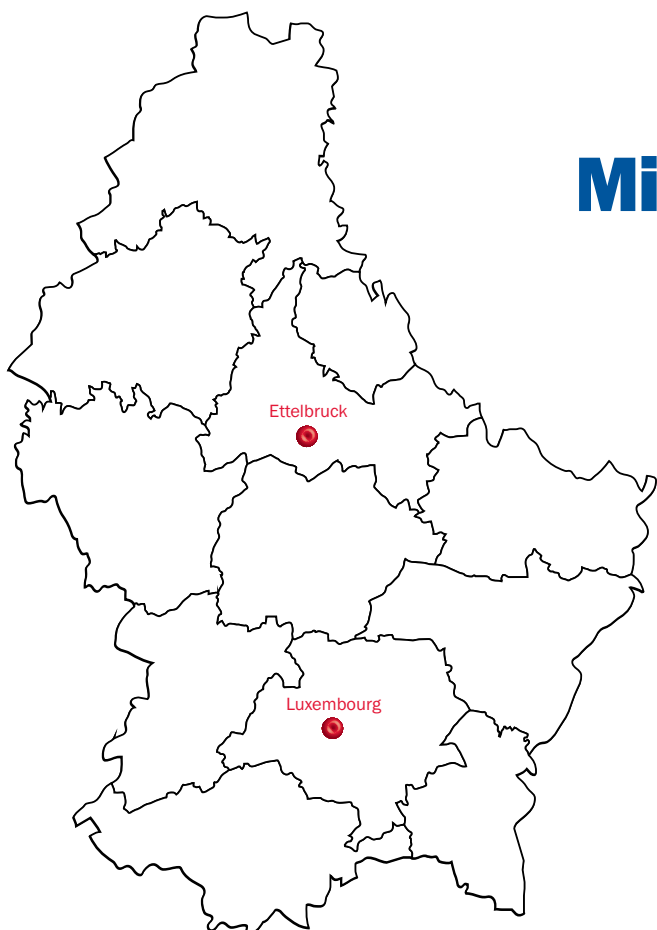


Die parlamentarische Anfrage des Abgeordneten Max Hahn.

**LAR report:** Hier ist also die Politik gefragt.

# Missions d'hélicoptères

## Helikoptereinsätze



### Remerschen, 1 avril 2014

Un cycliste a été percuté par une voiture entre Schengen et Remerschen. Après l'arrivée rapide de l'hélicoptère Air Rescue 1 de l'hôpital du Kirchberg sur place, l'équipage médical héliporté, dont le médecin SAMU, a fourni les soins médicaux d'urgence nécessaires. Le cycliste gravement blessé fut ensuite transporté en hélicoptère à l'hôpital. ■

### Boulaide, 3 avril 2014

Après avoir trouvé un homme immobilisé dans un pâturage en conséquence d'une chute de cheval, un passant avait averti le 112. L'hélicoptère Air Rescue 2 était rapidement déployé pour que le médecin SAMU puisse directement assister avec l'aide médicale nécessaire. Avec plusieurs fractures, le cavalier infortuné fut stabilisé et transporté à l'hôpital d'Ettelbruck. ■







### Wahlhausen, 8 avril 2014

Un accident de circulation s'était produit sur la route entre Wahlhausen et Weiler. Une automobiliste avait perdu le contrôle de sa voiture et percuté un arbre. L'hélicoptère Air Rescue 2 d'Ettelbruck fut alerté et arriva sous peu sur le lieu d'intervention avec le médecin SAMU, qui a examiné l'automobiliste gravement blessée et coincée dans sa voiture. Après désincarcération par les services de secours, l'hélicoptère LAR a transporté la blessée à l'hôpital. ■

### Ernzen, 12 avril 2014

Un grave accident de travail s'était produit récemment dans une carrière près de Larochette, quand un homme se retrouvait coincé entre deux plaques de pierre après qu'une fixation ait lâché. Quelques minutes après le départ du Centre Hospitalier du Nord d'Ettelbruck, l'hélicoptère LAR a amené le médecin SAMU sur place afin d'apporter des premiers soins médicaux vitaux à l'ouvrier. Le blessé fut ensuite hélicoptéré sous surveillance médicale à l'hôpital. ■



### Wasserliesch (D), 15. April 2014

Nach einem schweren Verkehrsunfall auf der B419 in Höhe der Ortschaft Wasserliesch wurde der Rettungshubschrauber AR3 alarmiert. Hier war ein Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn geraten und frontal mit einem anderen Pkw zusammengestoßen. Schnell am Einsatzort eingetroffen, untersuchte und versorgte der Hubschraubernotearzt zusammen mit den bodengebundenen Kollegen die beiden verletzten Fahrzeugführer als auch einen weiteren Mitinsassen. Die drei schwerverletzten Personen wurden anschließend ins nächstgelegene Krankenhaus transportiert. ■

### Rollingen, 24 avril 2014

Le chauffeur d'un véhicule tout terrain historique avait perdu contrôle de son 4x4 dans une descente raide d'un terrain d'essai et a fait plusieurs tonneaux avant de rester immobilisé avec les roues dans l'air. Peu après le décollage depuis l'hôpital Zitha, l'hélicoptère LAR a amené le médecin SAMU et les soins médicaux nécessaires. Le passager du véhicule blessé fut ensuite hélicoptéré sous surveillance médicale à l'hôpital. Le chauffeur, quant à lui, fut transporté en ambulance à l'hôpital pour un contrôle. ■



### Bockholtz, 1 mai 2014

Une chute grave s'est produite lors d'une course de trial du championnat luxembourgeois à Bockholtz. 2 minutes après l'alerte, l'hélicoptère AR2 d'Ettelbruck était en vol pour emmener le médecin SAMU et notamment l'aide médicale vitale sur place. Après stabilisation, le motocycliste gravement blessé a été transporté en hélicoptère à l'hôpital. ■

# Des conflits armés en Afghanistan aux hélicoptères LAR

**Le Bleeding Control Kit est inspiré des militaires et créé dans le but de stopper les saignements importants.**

En mars, nous avons cité le Bleeding Control Kit, destiné à contrôler les saignements rencontrés lors de nos missions en hélicoptère. La venue en août 2013 des forces médicales de l'armée du Grand-Duché a permis d'élaborer conjointement différents échanges sur nos techniques de prise en charge médicale des patients. Le résultat quelques mois plus tard a été la mise en place d'un kit de contrôle du saignement actif permettant de prendre en charge des blessures graves.

Ces techniques sont directement inspirées des conflits armés en Iraq et surtout en Afghanistan, là où les victimes par explosion d'IED\* subissent le plus de traumatismes graves. Des études ont prouvé que ces simples outils pouvaient être mis en place par

des soldats sur les lieux même de l'accident et amélioreraient les chances de survie des victimes par contrôle du saignement externe puis une prise en charge médicale par évacuation en hélicoptère.

Ce kit situé dans chaque hélicoptère de sauvetage LAR est composé de plusieurs articles à positionner sur la plaie et notamment un médicament injectable (voir explicatif en bas).

Le Bleeding Control Kit est une avancée conséquente dans la prise en charge des patients présentant des blessures graves après un traumatisme tel que les accidents de la route. Grâce aux échanges de techniques et confrontations des

militaires au service public avec leurs expériences des conflits armés, nous avons pu mettre à profit ces équipements pour la population dont l'efficacité est démontrée par des études internationales. Ce kit est en cours de développement en Europe et équipera probablement d'ici quelques années tous les services de secours. ■

\*IED: Improvised Explosive Device (Engin explosif commandé à distance via GSM).



## Composition du Bleeding Control Kit

### Celox® Gauze:

Un pansement hémostatique appliqué au contact de la plaie à base de Chitosane, qui est une molécule synthétisée à base de fruits de mer (crevettes, poissons) qui ont pour efficacité de faire coaguler le sang et stopper en partie l'hémorragie si de gros vaisseaux ne sont pas atteints.

pour les militaires. Celui-ci se complète par la Celox® et permet de comprimer et d'englober la plaie du patient afin de stopper le saignement actif.



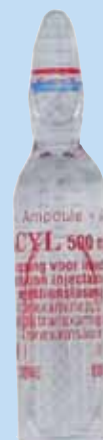
### Combat Application Tourniquet:

Nouveau système de garrot, utilisé depuis 2004. Il permet de bloquer en partie la circulation sanguine à l'extré-

mité du membre grâce à un bâton que l'on tourne afin de titrer la force de strangulation. Il est utilisé dans le cas où un membre est sectionné ou lors de plaies délabrées avec un saignement non contrôlable.

### Exacyl®:

Un médicament injectable administré lors d'un saignement massif qui permet d'agir directement sur la coagulation du sang et entraîne une meilleure chance de survie du patient au cours de l'hospitalisation.



### Emergency Bandage Trauma Wound:

Utilisés dès le conflit en Bosnie et la première guerre en Iraq, ces pansements ont marqué le début de la composition d'un kit de premier secours



Le Bleeding Control Kit est également composé de compresses et bandages communs aux autres services de secours.



# Shop

## Votre achat soutient LAR

Votre cadeau du shop LAR ne fait non seulement plaisir à ceux qui le reçoivent, mais cette contribution sauve également des vies.

## Ihr Einkauf unterstützt die LAR

Mit einem Geschenk aus dem LAR Shop machen Sie nicht nur sich oder Ihren Freunden eine Freude, sondern Sie leisten einen Beitrag, der Leben rettet.



Commander directement sur /  
Einfach online bestellen auf:

**www.lar.lu**

ou contactez-nous par téléphone /  
oder rufen Sie uns an  
**48 90 06**

Ours en peluche 24 cm  
"Captain's Teddy"

**15 EUR**



Shop



Parapluie automatique **25 EUR**



Hélico peluche **15 EUR**



Lampe de poche  
MAGLITE® **30 EUR**



Ceinture à bagages **8 EUR**



Couteau Suisse 9 cm **26 EUR**



Maillot cycliste LAR  
manches courtes **65 EUR**



Gilet fluorescent de sécurité **6 EUR**



Kit de voyage premier secours  
My Travel Kit **9 EUR**



Carte USB 8 Go **18 EUR**



Livre d'enfant «À la découverte d'Air  
Rescue» (F, E, ou D) **10 EUR**

LAR report 15



# Folgeschwere Explosion

## Rückholung eines schwer verbrannten Patienten

Es ist der 20. Februar 2014, Stéphane Belkadi hat gerade seinen Dienst im Luxembourg Control Center (LCC) angetreten. Die medizinische Abklärung und Organisation der Rückholungen von fünf Mitgliedern stehen an. Und zu jederzeit kann ein neuer Fall eingehen oder der medizinische Zustand eines Patienten sich so ändern, dass alle Planungen neu gemacht werden müssen. So auch an diesem Tag, als sich gegen 10 Uhr Yves Hansen im LCC meldet. „Mein Onkel, Mathias Hansen,

befindet sich in Uganda, es gab eine Explosion und er ist schwer verbrannt [...]“.

Der Pater Mathias und sein Zwilingsbruder Pater Nicolas Hansen leiten eine Mission in dem kleinen Dorf Ibambi im Kongo. Üblicherweise gibt es hier nur eine Stunde Strom am Tag und elektrische Geräte, die ständig laufen müssen, werden mit Petroleum betrieben. Wie jede Woche wollen die Brüder das Petroleum der Kühlschränke auffüllen. Jedoch gab es im Dorf einen Mangel an Petroleum, so

dass ihnen ein Gemisch aus Benzin und Petroleum verkauft wurde. Beim Einfüllen dieses Gemisches kommt es zu einer Explosion, und Mathias Hansen erleidet schwerste Verbrennungen im Gesicht und am Oberkörper. Sein Bruder Nicolas reagiert sofort, löscht seinen Bruder und rast mit ihm im Auto in das 12 km entfernte Krankenhaus.

### Fehlendes ärztliches Know-how

Die Ärzte dort sind überfordert, denn in dem kleinen afrikanischen Landkrankenhaus fehlen die Ausstattung und das Know-how. Die nächste Klinik, die schwere Verbrennungen behandeln kann, befindet sich im Nachbarland Uganda, in der fast 600 km (Luftlinie) entfernten Stadt Kampala. Die Ärzte vor Ort organisieren umgehend einen Transport mit einem lokalen Ambulanzflugzeug. In Kampala wird Mathias Hansen endlich notversorgt.

Die Ärzte raten Nicolas jedoch dringend zu einer Verlegung nach Europa und so nimmt Familie Hansen mit der LAR Kontakt auf. Stéphane, als erfahrener LAR Krankenpfleger, weiß sofort, dass hier schnelles Handeln lebensnotwendig ist: „Wie heißt Ihr Onkel? Was ist passiert? Haben Sie eine Telefonnummer oder Adresse vom Krankenhaus in Kampala? [...] Wir



Die von den Brüdern Hansen geleitete Mission in Ibambi, Kongo.



nehmen umgehend Kontakt mit den Klinikärzten auf und halten Sie über alle weiteren Schritte auf dem Laufenden.“ Wichtige Fragen, denn jede Rückführung bedarf vorher einer ausführlichen medizinischen Abklärung. Im Gespräch mit dem Arzt vor Ort wird schnell klar, dass Herr Hansen schnellstmöglich zur optimalen Versorgung in eine auf Verbrennungen spezialisierte europäische Klinik transferiert werden muss. Die hygienischen Standards in afrikanischen Kliniken bergen ein zu hohes Infektionsrisiko, aber auch die notwendigen



Das Innere der Ambulanz mit der Mathias Hansen vom Krankenhaus in Kampala zum LAR Ambulanzflugzeug in Entebbe gebracht wurde.



Transplantationen sind in Uganda nicht möglich. Noch am gleichen Tag kurz nach 14 Uhr startet das LAR Ambulanzflugzeug in Richtung Entebbe in Uganda. An Bord sind Flugkapitän Robert Marquet, Copilot Eric Wagner, Intensivkrankenschwester Guido Genten und Notarzt Jörn Adler.

„In Afrika muss man auf alles vorbereitet sein und vor allem alles an medizinischer Ausstattung dabei haben“, erinnert sich Guido Genten. „Die Ambulanz, die uns in Entebbe empfing, entsprach den in Afrika übli-

chen Verhältnissen, die Trage war nicht richtig befestigt und unsortiertes Material flog in einer Kiste herum. Doch das Krankenhaus war recht in Ordnung, Herr Hansen hatte eine für den dortigen Standard gute Grundversorgung erhalten. Wie ich im Gespräch mit dem Arzt erfuhr, muss das Krankenhaus viele Verbrennungsoffer behandeln, da Unfälle mit Petroleum betriebenen Geräten hier gang und gäbe sind.“

**10-stündiger „High Risk“-Flug**  
Zurück am Flughafen in Entebbe, wird Mathias Hansen in das Flugzeug der LAR gehoben, ein „High Risk“-Flug von über 10 Stunden ist zu bewältigen. „Während des Fluges waren vor allem zwei lebenswichtige Faktoren zu beachten. Zum einen mussten wir den Flüssigkeitshaushalt des Patienten im Auge behalten. Verbren-

ANZEIGE



### Handi'Car - Comes&Cie S.A.

Z.I. Bombicht • L-6947 Niederanven  
Tél.: (+352) 34 11 32-1  
Fax: (+352) 34 11 30  
E-mail: info@comes.lu  
www.handicar.lu • www.comes.lu

Atelier spécialisé pour tout genre de transformations sur mesure de véhicules pour le transport et la conduite de personnes à mobilité réduite

Behindertengerechte Fahrzeugumbauten und kundenspezifische Anpassungen zum Transport sowie zur selbstständigen Fahrzeugbedienung



Kassettenlift für bis zu 300 kg • Elévateur repliable jusqu'à 300 kg

nungsoffer verlieren über ihre Wunden extrem viel Flüssigkeit, wird diese nicht ausreichend nachgereicht, kommt es zu einem Nierenversagen. Dieser Flüssigkeitsverlust wird aufgrund des Druckunterschiedes im Flugzeug noch verstärkt. Außerdem hatte Herr Hansen Verbrennungen im Mundbereich, und auch noch Tage danach kann es zu einem Anschwellen des Rachenraums kommen und somit eine akute Erstickungsgefahr eintreten.“ Jede Veränderung der Beatmungsmaschine oder der Flüssigkeitsbilanz, kann ein schnelles Handeln der Luftretter notwendig machen.

### Verbrennungszentrum in Metz

Der Flug und Transfer ins Verbrennungszentrum nach Metz verlaufen ohne Zwischenfälle. Hier kann Mathias Hansen nun optimal versorgt werden. Sein Bruder Nicolas Hansen, der ihn während des Ambulanzfluges nach Europa begleitete, erinnert sich noch genau: „Das ganze Team, vom Piloten bis zum Notarzt, kümmerte sich wertschätzend um uns. Ich hatte das Gefühl, dass mein Bruder in guten Händen war.“

Auch sein Neffe Yves Hansen, selbst Arzt, der in Kontakt mit



Verlegung des Patienten von der Ambulanz ins LAR Flugzeug am Flughafen von Entebbe.

dem LCC stand, betont: „Die Mitarbeiter haben nicht nur sehr professionell, sondern auch sehr schnell reagiert.“ Außerdem berichtet die Familie, dass die gesundheitliche Entwicklung von Mathias Hansen bis heute sehr positiv verläuft. Nach sechs Wochen im künst-

lichen Koma war Mathias Hansen wieder voll ansprechbar. Doch noch immer liegt ein langer Weg der Genesung vor ihm. ■



LAR Intensivkrankenschwester Guido Genten bei der permanenten Überwachung des Patienten an Bord des Ambulanzflugzeuges.

### Remerciement pour rapatriement

Avec quelque retard, mais de tout coeur merci pour le rapatriement de mon frère qui meurt gravement brûlé par l'explosion de l'essence mélangée au pétrole, rapatriement de l'hôpital international de Kampala (Uganda) à Metz, dans le centre des grands brûlés

Le service de votre équipe était parfait

Je ne peux que remercier le docteur ADLER Jean et l'infirmière GENTEN Guido pour toutes les peines qu'ils se sont données pendant tout le vol et surtout pour leur encouragement me prodigué tout au long de ce voyage de 16-heures 30.

Aussi un remerciement aux deux pilotes qui ont mis la main à descendre et à monter le avion

Je suis fier d'assoir au Luxembourg ce service de Air Ambulance

Bien merci et salutations cordiales

Nicolas Hansen



# ZE VERLOUNEN - À LOUER - ZU VERMIETEN - FOR RENT



LUXEMBOURG-MERL : appart neuf, 2 ch, 82m<sup>2</sup>, terr, gge, € 1.950.-



LUXEMBOURG-MERL : appart neuf, 1 ch, 61.3m<sup>2</sup>, terr, gge, € 1.450.-



LUXEMBOURG-MERL : appart neuf, 3 ch, 121m<sup>2</sup>, terr, gge, € 2.600.-



LUXEMBOURG-KIRCHBERG : appart meublé, 3 ch, 125m<sup>2</sup>, terr, € 3.000.-



LUXEMBOURG-BELAIR : duplex meublé, 2 ch, 82m<sup>2</sup>, € 2.500.-



LUXEMBOURG-HOLLERICH : maison rénoverée, 5 ch, 300m<sup>2</sup>, € 4.500.-

# ZE VERKAAFEN - À VENDRE - ZU VERKAUFEN - FOR SALE



HOVELANGE (Ouest): mais ind, 4ch, 3 sdb, 225m<sup>2</sup>, 15.51a, pisc, € 799.000.-



**FARE.lu**  
REAL ESTATE

Follow us on :



+352 26 897 897  
contact@fare.lu



DILLINGEN (Nord-Est): chalet, 1 ch, 1 sdb, 80m<sup>2</sup>, 2.44ha, € 380.000.-



SCHOENFELS (Ouest): mais ind, 3 ch, 2 sdb, 200m<sup>2</sup>, 11.04a, € 885.000.-



SANEM (Sud): belle villa, 3 ch, 4 sdb, 240m<sup>2</sup>, 17.88a, € 1.395.000.-

ÄR IMMOBILIEN A GUDDEN HÄNN!  
VERTRAUT OCH DIR ÄR WUNNENG UN FARE.LU

## Von unseren Mitgliedern

An die PC Remich, die freiwillige Feuerwehr Flaxweiler und die Air Rescue (Ettelbrück):

Am 17. März 2014 um 13:26 Uhr wählte ich mit letzter Kraft die Notrufnummer 112. Ich hatte binnen 5 Minuten eine schlimme allergische Reaktion auf ein Antibiotikum erlitten. Der Notrufentsendete umgehend einen Rettungswagen aus Remich, der zu mir nach Hause eilte. Die beiden Rettungssanitäter erkannten sofort den Ernst meiner lebensbedrohlichen Lage und riefen den SAMU zur Unterstützung. Dieser kam dann mit der Luxembourg Air Rescue von Ettelbrück geflogen.

Da mein Zustand allgemein sehr schlecht war, und es den Rettungssanitätern ohne Hilfe nicht möglich war, mich aus meinem Haus zu evakuieren, waren diese auf die Feuerwehr angewiesen, um mich schnellstens nach unten zu bekommen. Diese eilte aus Flaxweiler herbei und mit vereinten Kräften schafften sie mich aus meinem Haus. Ca. 2 Minuten später landete dann auch der Rettungshubschrauber der Luxembourg Air Rescue.

Der Notarzt verabreichte mir sofort eine Infusion und mehrere Medikamente, um die Allergie zu bekämpfen und andere Medikamente, wie unter anderem etwas gegen die Schwellungen, so dass ich wieder frei atmen konnte. Als der Notarzt mich nach ein wenig Arbeit stabilisiert hatte, ging es mit vereinten Kräften nochmals mit mir zum Rettungshubschrauber. Dieser flog mich dann nach Ettelbrück in die Klinik, wo ich weiterversorgt wurde und am frühen Abend wieder das Krankenhaus verlassen konnte, wenn auch sehr geschwächt, dafür aber LEBEND!

Ich möchte mich hierfür bei all meinen Rettern bedanken, für den reibungslosen Einsatz und die TOP Teamfähigkeit, die hier bewiesen wurde. Denn wäre diese teamfähige Rettungskette unterbrochen worden und wertvolle Minuten verloren gegangen, wäre ich heute definitiv nicht mehr am Leben. Die Ärzte im Krankenhaus meinten, ich sei dem Tod von der Schippe gesprungen. Es gibt eigentlich keine richtigen Worte, um Danke zu sagen, DANKE, DASS ICH LEBEN DARF. Und das nur, weil Ihr euch alle zu diesem Einsatz auf den Weg macht und tagtäglich, tagtäglich um das Leben anderer Menschen kämpft.

Danke an Euch meine Retter.

Sylvain Backes

Bonjour le Président,  
Avec mes sentiments de  
profonde reconnaissance je vous  
écris ce petit mot depuis l'hôpital  
du Kirchberg  
L'est grâce au formidable  
service de Luxembourg Air Rescue  
que je me trouva ici.  
Tout en vous remerciant  
bien sincèrement de m'avoir  
rapatrié, je saisis l'occasion  
pour vous exprimer mon  
admiration devant la grande  
professionnalité et la gentillesse  
de vos collaborateurs qui m'ont  
accompagné.  
Veuillez agréer, Monsieur le Président,  
l'expression de mes meilleures  
salutations  
+ Fernand Franck

Gudde Mëtten,

Heimat wollten meng Famill an ech lech nach eng Kéier villmols Merci soën, fir äer Hëllef an äeren Asaz den 17. März 2014. Well d'Wéihen bei mir ganz schnell an heftig komm sinn, konnt ech net méi mam Auto oder och mat der Ambulanz an d'Maternité bruecht ginn.

Duerch äeren schnellen a kompetenten Asaz sinn mäin Mann an ech dann dach nach sou just mat Zäiten zu Ettelbréck an der Maternité ukomm, wou eist klengt Olivia dann no kuerzen 5 Minuten an der Salle d'Accouchement mat stolzen 4.050gr a 50cm op d'Welt komm as. Duerfir nach eng Kéier e ganz groussen Merci un äert ganzt Team fir déi séier Hëllef an déi grouss Ennerstützung.

E ganz grousse Merci nach eng Kéier.

Ganz léif Gréiss,

Carine, Enzo, Oscar an Olivia  
Colamonaco-Reiter

Ech soen dem Team  
vun der Luxembourg  
Air Rescue villmols Mer-  
ci, well soss wär ech am  
Himmel! MERCI MERCI!  
Sven Jacoby

Bonjour,  
als Schwëster vum Romain Weber, bei deem eng super Equipe am  
Asaz wor haut de Nonnëteg zu Réiden, wollt ech villmols MERCI  
soen fir dee professionellen Encadrement! Ech sinn deem ganzen  
Team äusserst dankbar fir déi wäertvoll Hëllef! Mat ganz léiwe Gréiss,  
Tilly Weber

**Liebe Mitglieder, die LAR bedankt sich recht herzlich für die vielen Danksagungen, die uns in den letzten Wochen erreicht haben. Jeder einzelne Brief zeigt uns, wie wichtig unsere lebensrettende Arbeit für Sie ist. Auch wenn nicht jeder Brief hier Platz findet, würden wir uns freuen, wenn Sie in Ihrer Zuschrift bestätigen, dass wir diese veröffentlichen dürfen. Vielen Dank.**







# Lux**Fibre**

L'Ultra Haut Débit qui s'adapte à vos besoins

Votre famille est ultra-connectée ?

Ça tombe bien, la fibre permet à chacun d'en profiter.

  
www.post.lu • 8002 8004





En 1923, l'ingénieur espagnol Juan de la Cierva fait avancer la technologie en développant une première machine hybride appelée «autogiro».

## Histoire de l'hélicoptère

### De 100 km/h à 232 nœuds en 75 ans

Nombreux sont parmi les têtes pensantes et les ingénieurs de tous poils à l'avoir rêvé, Paul Cornu l'a fait. Comme nous l'avons vu dans le dernier numéro du LAR report, ce jeune normand avait fait décoller son hélicoptère artisanal. C'était en 1907. Depuis, que de chemin parcouru.

Pour mémoire, le 13 novembre 1907, Paul Cornu avait réussi la prouesse de faire voler un hélicoptère, machine faite de bric et de broc dont un moteur Antoinette de 24 chevaux et une courroie de 22 mètres. Il a défié l'attraction terrestre pour quelques secondes sous les yeux ébahis de son frère Jacques. Cette expérience fut sans lendemain, la faute à l'instabilité et aux difficultés de contrôle d'un tel engin. Il est encore loin le moment

où le premier McDonnell Douglas MD902 fendra l'air de l'espace aérien luxembourgeois.

Petit à petit, l'oiseau fait son nid et les chercheurs de toute nationalité peaufinent l'appareil. En 1923, c'est au tour d'un ingénieur espagnol, Juan de la Cierva, de faire avancer la technologie. Il développe une machine hybride, appelée autogiro, qui aura le mérite de trouver une solution au vol contrôlé. L'autogiro connaîtra son petit succès, notamment auprès des armées française, anglaise, américaine et même allemande, qui l'employèrent durant la seconde guerre mondiale, essentiellement pour des missions d'observation ou d'acheminement de courrier.

Un an plus tard, Raoul Pateras, Marquis de Pescara, conçut son propre hélicoptère. Cet ingénieur argentin fit un vol d'une dizaine de minutes, couvrant une distance de 700 mètres. Quelques mois plus tard et devant des témoins cette fois, il réitéra sa prouesse, l'améliorant même de 34 mètres. Il faudra attendre le 4 mai 1924 pour voir un hélicoptère voler sur un kilomètre. Le pilote Etienne Oehmichen, technicien de Peugeot, mit également au point le principe de l'autorotation, permettant à un hélicoptère de planer en cas d'avarie.

### L'avenir est dans le ciel

Les performances iront ensuite crescendo et à ce jeu des records, ce fut Louis Breguet qui se rappela au monde de l'aéronautique. Le 26 juin 1935, son hélicoptère piloté par Maurice Claisse atteignit les 100 km/h, culmina à 158 mètres et vola sur 44 km en une heure et deux minutes. Cette date est à marquer pour tous les aficionados d'hélicoptères, car ce fut réellement à partir de ce moment que l'engin prit son envol, au sens propre et figuré.

Par la suite, les recherches militaires mirent la main sur cet appareil volant. Les armées des plus grands pays s'attelèrent à améliorer l'engin pour qu'enfin, il s'imposa là où son cousin l'avion montrait ses limites. Tous les deux se complètent ainsi, comme on peut le constater aujourd'hui à travers



L'engin V-22 Osprey de l'armée américaine est mi-hélicoptère, mi-avion.



les interventions d'Air Rescue. De nos jours, l'hélicoptère ne ressemble plus à ses ancêtres, ou si peu. Début des années 80, l'US Marine Corps réfléchit à remplacer sa flotte d'hélicoptères de transport. En 1982, l'US Navy lance le programme «Joint Advanced Vertical Lift Aircraft». Les compagnies Bell Helicopter et Boeing sont sollicitées à cette fin et en 1989, elles lancent dans les airs leur appareil de transport hybride, mi-hélicoptère, mi-avion, le V-22 Osprey. Aujourd'hui, quelques 175 de ces appareils sont en service au sein de l'armée américaine.



L'hélicoptère hybride X3 d'Eurocopter détient le record mondial avec une vitesse max. de 232 nœuds.

Fin 2010, Eurocopter sort son concept d'hélicoptère hybride, le X3 qui bat le record de vitesse, soit 232 nœuds. Cet hélicoptère, conçu pour un usage autant commercial que militaire, est aussi bien adapté aux missions de recherche, de sauvetage que de transport de troupes, entre autres.

Et demain? Il s'est susurré lors de la

39<sup>ème</sup> édition du forum des hélicoptères «European Rotocraft» que la société russe Vertolety Rossii s'est associée à AgustaWestland, une filiale du géant italien Finmeccanica, afin de travailler sur l'hélicoptère de l'avenir. Que vont-ils sortir de leur chapeau?

Nous ne sommes pas dans le secret des dieux. La seule information sortie de leurs laboratoires laisse supposer que le nouvel hélicoptère sera propulsé par un turbomoteur. En tous les cas, nous ne pouvons que leur souhaiter bon vol! ■

ANZEIGE



# HYUNDAI est chez Autopolis Bertrange



« Choisir Autopolis, c'est le début d'une relation de confiance entre vous et notre équipe »



**Autopolis Z.A. Bourmicht**  
L-8070 Bertrange.  
info@autopolis.lu  
www.autopolis.lu/hyundai

**autopolis**  
DRIVEN BY EXCELLENCE





## Visiteurs chez LAR

Toujours aussi attractive, LAR a pu accueillir de nombreux visiteurs dans ses installations au cours des derniers mois. Outre les explications sur les activités de Luxembourg Air Rescue et de son organisation, les visiteurs ont pu voir de près la flotte de la seule organisation de sauvetage aérien au Luxembourg et poser toutes leurs questions à l'équipe de LAR.



Si vous avez envie de nous rendre visite avec votre club ou organisation, n'hésitez pas à nous contacter:

**Tel: +352 48 90 06 · Fax +352 40 25 63**

**[www.lar.lu](http://www.lar.lu) · [redaction@lar.lu](mailto:redaction@lar.lu)**





Notre **vision** est  
de donner à vos déplacements  
une autre direction



**SCANNEZ**  
le code QR pour  
découvrir les  
innovations sur  
[enovos-enovision.eu](http://enovos-enovision.eu)

**#eno**V**ision** Partageons la même **vision** de l'énergie

Parce que nos enfants auront besoin de beaucoup d'énergie pour parcourir le monde, Enovos contribue à la promotion de la mobilité écologique en fournissant les solutions nécessaires aux besoins de notre pays. Plus d'infos sur les innovations d'aujourd'hui et de demain à découvrir sur [enovos-enovision.eu](http://enovos-enovision.eu)



# Que fais-tu chez Air Rescue?

## Olivier Fauris, Head of LCC

**LAR report:** Olivier, ancien militaire français, qu'est-ce qui t'as motivé à rejoindre LAR?

**Olivier Fauris:** Au sein de l'armée, j'étais responsable de la section contrôle aérien de la base de Phalsbourg en Moselle et impliqué dans des tâches multiples, comme la planification des missions hélicoptères et medevac en Côte d'Ivoire ou en Afghanistan. J'étais à la recherche d'un nouveau défi et je voulais rejoindre l'aviation privée. LAR m'a offert la possibilité d'associer mon expérience aéronautique militaire à de nouvelles connaissances liées au monde de l'air ambulance et du médical. Afin de planifier les missions de façon optimale, je suis désormais en contact direct avec nos techniciens, nos pilotes et nos équipes médicales et je travaille donc en étroite collaboration avec les différents départements LAR.

**LAR report:** Ancien planificateur de vols LAR, tu assures aujourd'hui la responsabilité du Luxembourg Control Center (LCC), le cœur des opérations LAR, afin de garantir l'encadrement médical des membres et la planification des vols sanitaires. Quelles sont tes tâches quotidiennes?

**Olivier Fauris:** Mes tâches au sein de la planification des vols m'ont permis de découvrir et de comprendre la complexité et la diversité des différents aspects du travail LAR. Toujours confronté à des imprévus, le LCC doit pourtant rendre des services rapides, flexibles et de très haute qualité à tous nos patients à bord. En plus de l'encadrement et du rapatriement de nos membres, le LCC coordonne et prend contact avec les différents hôpitaux à l'étranger; il gère ainsi nos 4 avions sanitaires afin d'organiser des rapatriements médicaux pour des compagnies d'assurances qui ne disposent ni de personnel médical ni d'avions sanitaires. Nous proposons également à nos clients externes, comme les compagnies d'assistances internationales, les 3 avions sanitaires de notre partenaire «DRF Luftrettung», afin de pouvoir garantir une réponse rapide et flexible à toute demande en cas d'urgence médicale. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, LAR, associée à un partenaire français, gère et coordonne l'ensemble des transports d'organes pour la France excepté Paris. Toutes les demandes sont centralisées au LCC et nous organisons ensuite, au plus vite, un ou plusieurs vols de transport d'organes pour les différents centres de transplantation. Cela représente 1.320 dossiers et 588 vols pour l'année 2013. Nous avons déjà entamé en 2007, en exclusivité pour le centre de transplantation de Strasbourg, ce type de missions. Aujourd'hui, c'est sur l'ensemble du territoire français que LAR rayonne et réalise ces vols. En tant que «Head of LCC», je veille également à une utilisation optimisée de nos avions sanitaires et de nos res-



sources, afin de satisfaire l'ensemble des demandes tout en offrant un service de très haute qualité. A tout moment, je dois connaître la position de nos avions, la disponibilité de nos équipages, les maintenances prévues des machines, ainsi que le degré d'urgence des différentes missions. Je dois, par conséquent, rester en contact permanent avec nos ingénieurs, nos techniciens, nos responsables médicaux et nos responsables pilotes. Dans la mesure où nos avions sanitaires LAR partent en mission 24/24 heures, mon travail est omniprésent et je dois rester joignable à toute heure de la journée. La rapidité et la flexibilité de nos réponses aux différents scénarios, notamment lors d'une mission urgente, rendent ce métier captivant, même si parfois les conditions météorologiques contrecarrent encore un peu plus nos planifications.

**LAR report:** La planification des vols LAR a considérablement changé au cours des dernières années. Quelles sont les implications au niveau du personnel du LCC?

**Olivier Fauris:** Nous avons dû élargir notre équipe et adapter nos formations initiales et continues. En tant que «régulateur médical» ou «Flight Dispatcher» LAR, il ne suffit plus de réaliser des plans de vols ou faire des «clearing médicaux». Il faut aussi être en contact permanent avec les compagnies d'assurances afin d'établir des offres de rapatriements et garder le contact avec l'ensemble des coordinations hospitalières pour répondre au mieux à toutes nos demandes. C'est pourquoi, nous avons établi un programme de formation continue spécial (Note de la rédaction: Plus d'informations sur la formation continue des employés du LCC dans le LAR report de décembre 2013, p. 18f).

Merci pour cette interview! ■

PRIVE

Olivier Fauris, père de 4 enfants, aime se retrouver en famille et rénover sa maison en tant que bricoleur passionné.



**Exclusivité BCEE**

# CUMULEZ DES MILES! SUR TERRE ET DANS LES AIRS.

Cumulez des Miles de prime à chacun de vos achats. Et profitez-en deux fois plus chez Luxair\* et tous les autres partenaires Miles & More!



## MASTERCARD MILES & MORE LUXAIR

- 1 Mile de prime pour chaque euro dépensé avec la carte
- jusqu'à 5 000 Miles de prime comme bonus de bienvenue
- services d'assurance attrayants
- et bien plus encore\*\*



## MASTERCARD BUSINESS MILES & MORE LUXAIR

- réservée aux voyageurs d'affaires
- 1,5 Mile de prime par euro dépensé avec la carte
- 10 000 Miles de prime comme bonus de bienvenue
- services d'assurance exclusifs
- et bien plus encore\*\*

**Souscrivez dès maintenant et bénéficiez d'avantages attrayants!**

Infos sur [www.miles.lu](http://www.miles.lu), souscription dans votre agence BCEE

**Décision rapide récompensée : jusqu'à 250 € de remise sur votre prochain vol Luxair\***



**SPUERKEESS**

**Äert Liewen. Är Bank.**

# Maintenir une plage de plaisir

Alerte à Malibu (Baywatch pour les puristes) a au moins ce mérite (pour qui ne se laisse pas aveugler par les courbes de Pamela Anderson et consœurs) de donner une idée de certains des dangers liés à la plage et plus généralement à la mer. Faisons le point.

Lorsque l'on prépare ses vacances, on réfléchit à l'aspect exotique des lieux, au climat, aux qualités des hébergements, au choix des activités et on se laisse tenter par les publicités des tours opérateurs ou les boniments de son collègue de travail, ou est-ce l'inverse? Mais pense-t-on suffisamment au risque lié à cet environnement naturel? Très peu, car comme dans d'autres situations, la tendance est à se reposer sur autrui, qu'il ait pour nom, commune, état, spécialiste ou sauveteur: ils sont là pour cela! Pourtant, un homme averti en vaut deux et il est toujours judicieux de connaître le milieu dans lequel on va évoluer. Alors, si l'on souhaite que la plage et la mer restent synonymes de farniente, de plaisir et de joie, sous le soleil évidemment, quelques règles de bonne conduite s'imposent.



Au début de l'été 2013, sept noyades ont été enregistrées sur le littoral de l'Hérault en France. Les raisons étaient le vent, les vagues mais surtout, le non-respect de l'interdiction de baignade qui, comme tout le monde le sait, est indiquée visuellement sur les plages par le drapeau rouge. Les autorités compétentes avaient donc mis en garde mais l'imprudence et plus généralement l'inconscience du danger, face à un élément, que peu de vacanciers maîtrisent, ont conduit à ces drames pourtant évitables. La première règle en bord de mer est donc de respecter les consignes de sécurité édictées par les professionnels et dont les médias se font l'écho. Sachez être à l'écoute. Sachez également garder l'œil. Sur le drapeau qui flotte au vent mais également sur les bouées qui délimitent le péri-

mètre réservé aux baigneurs. Au-delà, c'est le règne des voiliers, catamarans et embarcations à moteur de toutes sortes, qui, s'ils percutent un nageur, peuvent le conduire à la noyade. D'ordre général, contentez-vous de faire des brasses ou de laisser vos enfants barboter, en sécurité, sur une plage surveillée. Cependant, même dans ce cadre rassurant, ne jamais se baigner seul. Un courant qui vous entraîne par le fond, une hydrocution ou tout autre malaise peuvent également entraîner une noyade car, malgré les compétences et la vigilance des maîtres-nageurs sauveteurs, ils n'ont pas l'œil partout, d'autant plus lorsque la plage est bondée de monde. Les enfants, qu'il faudra munir de brassards de protection, sont ainsi à garder plus particulièrement sous surveillance.

Le climat est également un facteur de sécurité important: le mauvais temps (tempête ou plus fréquemment orage) peut provoquer des houles impressionnantes. Se promener trop près de



Une promenade trop proche de la mer pour observer des grandes vagues peut s'avérer dangereuse en cas de tempêtes ou d'orages.





la mer, pour observer les grandes vagues n'est donc pas forcément une bonne idée. Sans compter les risques de foudre. La belle plage de Smyrna en Floride par exemple détient le triste record de morts foudroyés (71 en dix ans). Bien entendu, et il est bon de le rappeler, le soleil et son lot annuel d'insola-tions et de coups de soleil sont éga-lement sources de risques. Pensez, de ce fait, écran solaire, hydrata-tion régulière (de l'eau, n'est-ce pas) et évitez de vous exposer en pleine après-midi, alors que le so- leil darde ses rayons. Enfin, vous avez compris.



Les animaux marins comme les oursins ou méduses peuvent rendre les vacances désagréablement piquantes.

### Attention ça pique ou ça mord

Sous nos contrées, soit en Eu- rope, il est de ces animaux marins qui peuvent rendre les vacances désagréablement piquantes. Les ours- ins par exemple, les méduses sur- tout. Urticantes, certaines espèces peuvent laisser un des souvenirs der- miques les plus dou- loureux. Des pullulations cycliques sont observées certaines années. Si tel est le cas dans votre lieu de villégiature, les mé-



dias diffuseront l'alerte. A noter que les plages du Nord de l'Australie accueillent une espèce, la «box jellyfish» dont les filaments urticants contiennent une substance d'une haute toxicité qui peut provo- quer la mort en quelques cinq minutes.

Enfin, un dernier mot sur les mal- aimés que sont les requins, qui chaque année tuent des baigneurs et surtout des

surfeurs mais qui ne sont la cause que d'une minorité d'accidents. Ils pâtissent de leur mauvaise image véhiculée par de nombreux films d'horreur, «les Dents de la Mer» au premier rang. Sachez toutefois que le risque, s'il est réel notamment dans les eaux chaudes du globe, est à relativiser, car les accidents en mer les plus fréquents sont provoqués par l'imprudenc e et non par les squales. Aussi, si on ne peut pas commander les requins, on peut se maîtriser soi-même et ne pas aller au-delà de ses capa- cités, ne pas braver la mer. C'est pas l'homme qui prend la mer, c'est la mer qui prend l'homme! ■

ANZEIGE



Fir d'Sécherheet vun Äerer ganzer Famill.

Äeren nationale Spezialist fir all Sécherheetsléisung!



Besicht eis  
**NEI WEBSÄIT**  
[www.securitec.lu](http://www.securitec.lu)



**SECURITEC**

Mat Sécherheet fir Iech do!

Z.I. LIVANGE >>>> T. (+352) 26 300 221 <<<<





# Wir entdecken

## Das Ambulanzflugzeug der LAR

In den LAR Ambulanzflugzeugen gibt es sämtliche medizinischen Geräte, die es auch in der Notaufnahme eines Krankenhauses gibt. Daher spricht man bei der LAR auch gerne von einer „fliegenden Intensivstation“. Die modern ausgestatteten Ambulanzflugzeuge ermöglichen eine problemlose Rückführung nach Hause schwer krank oder verletzter Patienten auch über größere Entfernungen. Notarzt und Krankenpfleger sind eigens für Einsätze dieser Art ausgebildet. Wenn der Auslandsaufenthalt schief geht, ist es beruhigend zu wissen, dass es Menschen gibt, die bei Unfall oder Krankheit helfen können. Im Innern der Flugzeuge gibt es viele Geräte und Utensilien, die es ermöglichen, den Patienten ständig zu beobachten und zu versorgen: Infusionsflaschen und eine Spritzenpumpe gehören ebenso zur Ausstattung wie ein EKG-Gerät. Damit können der Pulsschlag, die Herzfrequenz und der Sauerstoffgehalt im Blut des Patienten ständig beobachtet werden. ■



**Unser Bild zeigt das Innere eines LAR Ambulanzflugzeuges. Im 2. Bild unten haben sich 8 Fehler eingeschlichen. Kannst du sie finden?**

Unter allen Teilnehmern (maximales Teilnahmialter: 12 Jahre) verlosen wir 3 Bücher „Wir entdecken die Air Rescue“. Einsendeschluss ist der 25. Juni 2014, und die Gewinner werden per Los unter allen richtigen Einsendungen ermittelt.



Schickt uns eure Auflösung an:  
Luxembourg Air Rescue  
Redaktion LAR report  
175A, rue de Cessange  
L-1321 Luxembourg  
oder per E-Mail an:  
[redaction@lar.lu](mailto:redaction@lar.lu)

Die Gewinner und Auflösung des letzten Quiz:

- Mil Federspiel, Consthum
- Laly Mariani, Roodt-sur-Syre
- Felix Visser, Neidhausen

Die Gewinner wurden schriftlich benachrichtigt.





# Werden Sie Mitglied

**JA,** ich möchte LAR Mitglied werden! Ich unterstütze damit die lebensrettende Arbeit der LAR. Bei bezahltem Beitrag habe ich außerdem die Sicherheit, dass mich die LAR im medizinischen Notfall aus dem Ausland zurückholt.

Bitte Formular ausfüllen und senden an:  
Veuillez remplir le formulaire et renvoyer à:

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.  
175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg  
E-Mail: info@lar.lu • Fax: (+352) 40 25 63

# Devenez membre

**OUI,** je souhaite devenir membre LAR! Je soutiens ainsi le travail sauveur de LAR. En payant la cotisation, j'ai également la certitude que LAR me rapatrie de l'étranger en cas d'urgence médicale.



TIPP: Scannen Sie diesen QR-Code und füllen Sie den Mitgliedsantrag schnell und einfach auf [www.lar.lu](http://www.lar.lu) aus.

Scannez le code QR ci-joint et remplissez votre demande d'affiliation sur [www.lar.lu](http://www.lar.lu). C'est simple comme bonjour.

**Weitere Infos zur Mitgliedschaft unter Tel. (+352) 48 90 06**  
**Pour de plus amples renseignements, appelez le**



- Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (54 EUR pro Person pro Jahr / par personne par année)  
 Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (97 EUR pro Familie pro Jahr / par famille par année)

Ehemann(-frau) oder Lebenspartner(in) (im selben Haushalt) einschließlich Kinder (wenn älter als 18 Jahre, bitte Schulbescheinigung beilegen) / Epoux (se), Conjoint(e) (si même ménage) et enfants (si majeurs, veuillez joindre un certificat scolaire)

## Kontaktdaten / Coordonnées:

Name, Vorname / Nom, Prénom			
Hausnummer, Straße / N°, rue			
PLZ, Ort / Code postal, Localité			
Telefon privat / Téléphone privé	Handy / Mobile		
E-Mail			
Sozialversicherungsnummer oder Geburtsdatum / Numéro de sécurité sociale ou date de naissance			

## Im Falle einer Familienmitgliedschaft listen Sie nachfolgend bitte die persönlichen Daten der Familienmitglieder auf / En cas d'une affiliation familiale veuillez lister ci-après les coordonnées des membres de la famille:

Name, Vorname / Nom, Prénom: (Ehe-) Partner / Epoux (se), Conjoint(e)	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	<input type="checkbox"/> m / <input type="checkbox"/> f <input type="checkbox"/>

## Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Identifikationsnummer Zahlungsempfänger/Identifiant unique du créancier: LU98ZZ000000008398002002

Ich, der/die Unterzeichnende / Je soussigné(e)

ermächtigt die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

autorise Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. à envoyer des instructions à ma banque pour débiter le montant de la cotisation annuelle, et ma banque à débiter mon compte conformément aux instructions de Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Vous bénéficiez d'un droit de remboursement par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte.

Bank (BIC-Code) / auprès de la banque (Code BIC)

Konto Nr. (IBAN) / de mon compte n° (IBAN)

Datum / Date

Unterschrift / Signature

Um in den Genuss der Leistungen der LAR Mitgliedschaft zu kommen, muss die Mitgliedschaft vor Antritt der Reise abgeschlossen und der Mitgliedsbeitrag für das laufende Mitgliedsjahr bezahlt worden sein. Die LAR A.s.b.l. erbringt ihre Hilfeleistungen ohne Bestehen einer Rechtspflicht, da sie nur im Rahmen der personellen und technischen Möglichkeiten und der vorhandenen Mittel erfolgen können. Über die Durchführung der Einsätze entscheidet die LAR A.s.b.l. nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die LAR A.s.b.l. bestimmt die Art und den Zeitpunkt der Durchführung.

Les prestations pour les membres LAR sont sujettes à l'adhésion signée avant le départ à l'étranger et au paiement de la cotisation pour l'année en cours. 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 de ressources de personnel, des capacités techniques et suivant les moyens disponibles. Concernant l'exécution des missions, LAR A.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. LAR A.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

## Maîtrisez vos dépenses de santé en bénéficiant des meilleurs soins !



### Vos avantages avec medicis confort :

#### La tranquillité au quotidien

- Vos soins remboursés à **100%**, en complément de la caisse légale : frais de médecin, médicaments, soins dentaires, ...

#### Le confort à l'hôpital

- Vos soins à l'hôpital remboursés à **100%**, même si la caisse légale n'intervient pas
- Prise en charge du coût de la chambre individuelle

#### La sérénité lors de vos voyages

- Assistance et remboursement de vos dépenses de santé à l'étranger



**Einfach fir lech do**

**Offre spéciale  
pour les  
membres LAR**

### Vos enfants sont assurés gratuitement durant un an !

Si vous souscrivez une assurance medicis confort pour votre famille avant le 31.12.2014.

Pour demander une offre, remplissez notre formulaire en ligne sur [www.foyer.lu/fr/lar](http://www.foyer.lu/fr/lar), scannez le QR code ci-dessous ou retournez-nous ce coupon-réponse complété.

Nom : ..... Prénom : ..... Date de naissance : .....  
Téléphone/GSM : ..... Code Postal : ..... Localité : .....  
Pays : ..... e-mail : .....

