



LAR REPORT

MÄRZ/MARS 2001

Christoph-Lux

7

Dossier: comment prévenir les accidents domestiques



10

Unsere Partner im Rettungsalltag : die Berufsfeuerwehr



15

Wenn Professionalität und Schnelligkeit über ein Schicksal entscheiden



Luxembourg based but adapting perfectly to all the world's markets.

We are focused on establishing global market harmonisation across borders, while satisfying local market needs.

It is a major challenge but one we are convinced we can meet.

We have the people.

We have the vision.

And we have the technology.

Our Creation platform provides smooth integration across our multinational customer base.

All our products are designed with a view to market harmonisation, like our recently launched Vestima which is providing fully automated, multicurrency transactions to fund managers for the first time.

These are giant strides towards global integration – establishing us as the global clearer of choice.

www.clearstream.com

clearstream
International

the global clearer of choice

Luxembourg Frankfurt Dubai Hong Kong London New York São Paulo Tokyo





Editorial EDITORIAL

Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg ...

... dies gilt auch im kleinen Luxemburg. Da stellen die Aerzte die durch- aus berechnete Forderung nach einer Reform des Bereitschaftsdienstes, der in seiner aktuellen Form nicht mehr tragbar ist und die Regierung sagt den Allgemeinpraktikern eine schnelle und unbürokratische Hilfe zu, die ab dem 1. Juli 2001 zum Tragen kommt.

Ganz anders verhalten die offiziellen Stellen sich, wenn es um eine ehrliche Anerkennung unserer Dienste geht, die seit 1992 unverändert auf einem sehr niedrigen Niveau entgeltet werden: da wäre z. B. die Krankenkassenunion, die nur zögernd auf unsere Forderung nach der überfälligen Anpassung der Tarife eingeht, respektive die Konvention mit dem Innenministerium, die seit 1992 auf 9 Millionen eingefroren ist.

"Mädchen für alles"

Dabei hat die LAR in all den Jahren stets guten Willen bewiesen und ist überall dort eingesprungen, wo Not am Mann war: bei Suchflügen, bei Staatsvisiten und Grossereignissen - und dies alles gratis. Mit beinahe 5.000 Einsätzen in den letzten 13 Jahren seit ihrer Gründung und einer enormen Verbesserung der Einsatzschnelligkeit (jeder Punkt des Landes kann heute in max. 8 Minuten erreicht werden), braucht die LAR eigentlich keinen Beweis mehr für ihre Leistungsfähigkeit und ihre Notwendigkeit anzutreten. 531 Rettungsflüge unserer Rettungshubschrauber im vergangenen Jahr, 133 Repatriierungen mit unseren Ambulanzjets aus 31 Ländern ... und zahlreiche Dankeschreiben unserer mittlerweile mehr als 137.000 Mitglieder bestätigen uns daher mehr denn je in unserem hartnäckigen Kampf um Anerkennung bei den offiziellen Stellen.

Kein Kräfteressen, statt dessen ehrlicher Dialog!

Gestärkt durch die Zusage der Regierung sich mit 80% am Bau eines Hangars in Ettelbrück zu beteiligen, sehen wir nun zuversichtlicher in die Zukunft. Um unseren berechtigten Forderungen Nachdruck zu verleihen, haben wir in den vergangenen Wochen bei den Gewerkschaften und Parteien vorgeschlagen um unser Anliegen vorzubringen. Sie alle haben uns unisono ihre volle Unterstützung zugesagt. Das stimmt uns optimistisch und wir sehen der nächsten Verhandlungsrunde mit der UCM für einen angemessenen Tarif für unsere Leistungen - für Ihre schnelle Hilfe aus der Luft - gelassen entgegen.

Aber auch in Zukunft werden wir, mehr denn je, auf die Solidarität unserer Mitglieder, auf ihre Beiträge und Spenden, angewiesen sein, um auf das hochqualifizierte Personal und die ultramoderne technische Infrastruktur zurückgreifen zu können, mit der wir Menschen in Not helfen können. Lassen Sie uns Lebensrettung zu unserer gemeinsamen Sache machen. Helfen Sie uns helfen!

René Closter
Präsident

(Texte français à la page suivante.)



SOMMAIRE

Editorial / Frequently asked questions	3/4
Actualité nationale	5
Junior Pilot / Der Traum vom Fliegen	6
Dossier "Accidents domestiques"	7/9
Unsere Partner im Rettungsalltag „Die Berufsfeuerwehr“	10/11
Demande d'adhésion	13
Missions nationales	15
Interview	16/17
Missions internationales	18

IMPRESSUM

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

Editeur:

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

Rédacteur en chef:

Chantal Boly

Photos:

Luxembourg Air Rescue

Ont collaboré à ce numéro:

Horst Goetz-Schmitt, Jean Leesch

Layout:

Orbite Conseil
13, rue du Fort Bourbon
L-1249 Luxembourg
Tél.: 40 21 13-1

Régie publicitaire:

régie st paul
16, rue Christophe Plantin
L-2339 Luxembourg
Tél.: 4993-9001

Impression:

ISP - 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
0 - 116/7956

EDITORIAL



Vouloir, c'est pouvoir ...

... c'est vrai aussi pour le Luxembourg, où les médecins annoncent être dans l'impossibilité d'assurer le service de garde dans sa forme actuelle. Le Gouvernement répond par une réforme rapide et efficace qui sortira ses effets déjà à partir du 1er juillet 2001 et le problème est réglé.

Or tel n'est pas le cas quand il s'agit d'une reconnaissance à leur juste valeur de nos services, par ailleurs maintenus à un faible niveau d'indemnisation depuis 1992. Les instances officielles continuent à afficher une très grande réticence: que ce soit l'Union des Caisses de Maladie qui n'accepte que difficilement notre revendication en faveur d'une adaptation des tarifs ou que ce soit la convention conclue avec le Ministère de l'Intérieur qui reste gelée à 9 millions depuis 1992.

"Bonne à tout faire"

Depuis toujours la LAR a fait preuve de bonne volonté en assurant toutes les missions qu'on lui confiait en cas d'urgence: actions de recherche, présences lors des visites d'état ou d'évènements populaires de grande envergure ... - le tout gratuitement. Avec près de 5.000 missions à son actif au cours de ses 13 années d'existence et la réduction sensible du temps d'intervention (aujourd'hui chaque point du pays peut être rejoint en 8 minutes max.) la LAR n'a plus à faire ses preuves. 531 vols sanitaires en hélicoptère au cours de l'année passée, 133 rapatriements en avion de 31 pays ... et les remerciements de la part de nos 137.000 membres nous confirment dans notre démarche officielle pour la reconnaissance de nos services.

Pas de bras de fer, mais le dialogue!

Fort du consentement du Conseil de Gouvernement d'intervenir à raison de 80% dans les frais de construction du hangar à Ettelbruck, nous avons repris confiance. Dans les semaines passées et afin de souligner nos revendications légitimes, nous avons fait le tour des syndicats et des partis politiques pour présenter nos doléances. Ils ont tous été unanimes pour nous assurer leur appui, ce qui nous reconforte évidemment. C'est ainsi que nous attendons le prochain round des négociations pour une adaptation des tarifs de nos prestations - pour votre aide urgente héliportée - avec sérénité.

Mais aussi à l'avenir nous dépendrons plus que jamais de la solidarité de nos membres - de vos cotisations et de vos dons - pour pouvoir disposer du personnel hautement qualifié et des moyens techniques les plus modernes pour apporter de l'aide qualifiée à des personnes en détresse. Faisons cause commune du sauvetage aérien: aidez-nous à aider!

René Closter
président

FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

Die meist gestellten Fragen unserer Mitglieder

Les questions les plus fréquentes de nos membres

"Ich habe dieses Jahr keine Mitgliedskarte bekommen, obwohl meine Zahlung ordnungsgemäss abgebucht wurde".

Das ist ganz normal. Aus Kostengründen bekommen Sie im Prinzip nur einmal eine Mitgliedskarte zugestellt, die während der ganzen Dauer Ihrer Mitgliedschaft ihre Gültigkeit behält, falls der Beitrag fristgerecht bezahlt wurde (siehe letzte Zeile ihrer Mitgliedskarte "Valide si cotisation annuelle payée (11)", wobei die

Zahl zwischen Klammern für den Monat November steht, in dem Ihr Beitrag fällig wird). Eine neue Karte wird Ihnen nur dann zugestellt, falls sie umziehen oder sich eine Änderung ihrer familiären Situation ergibt. Bei Verlust oder Diebstahl stellen wir Ihnen ebenfalls gratis eine neue Karte aus.

"Cette année, je n'ai pas reçu ma carte de membre bien que mon compte a été débité à l'échéance."

C'est normal. Pour des raisons financières, une seule carte de membre gardant sa validité sur toute la durée de votre affiliation - à condition que vous vous acquittiez de la cotisation à son échéance annuelle - vous est transmise (v. ajout en bas de votre carte de membre "Valide si coti-

sation annuelle payée (11)", le chiffre entre parenthèses représente le mois d'échéance, à savoir novembre). Toutefois une nouvelle carte vous sera remise gratuitement en cas de déménagement ou de changement de situation familiale. La même remarque vaut en cas de perte ou de vol de la carte.



La LAR se bat ... et obtient gain de cause

UN HANGAR À ETTTELBRUCK

Vous vous rappelez? En juin 2000, dans une interview au Républicain Lorrain et sur RTL, le président de la LAR avait annoncé le retrait éventuel du 2e hélicoptère auprès de la Clinique St Louis à Ettelbruck, faute de moyens d'autofinancement. En effet, à Ettelbruck la LAR ne dispose ni de hangar, ni de station-service pour faire le plein, de sorte qu'avec 9 millions de francs par an, le trajet journalier Findel-Ettelbruck fait gonfler sensiblement le poste des frais de gestions quotidiens. Cette annonce n'avait pas manqué de susciter de très vives réactions de tous les bords.

Fort du soutien sans réserve de la Clinique St Louis, de l'appui des deux plus grandes organisations syndicales du pays et des milieux politiques, la LAR avait pourtant persévéré dans sa démarche et a finalement obtenu gain de cause. Ainsi dans sa réunion du 24 novembre 2000, le Conseil de Gouvernement a décidé "de participer à raison de 80% au coût de construction d'un hangar de stationnement pour hélicoptères SAMU auprès de la Clinique St Louis à Ettelbruck, dont l'organisme gestionnaire fera office de maître d'oeuvre pour la construction en question".

Suite à ce succès, nous n'avons évidemment pas manqué de remercier Monsieur le Ministre Carlo Wagner et ses collègues dans les autres ministères pour leur engagement personnel en la matière.

Polemik um den Polizeihelikopter



utilisé aussi bien pour des interventions des services d'incendie et des vols de recherche par la Direction de l'Aéroport que pour des missions de la Police Grand-Ducale et ceci sur simple demande de Monsieur le Ministre de l'Intérieur." Artikel 4 unserer Statuten hat den gleichen Tenor: "Le but de l'association est d'aider à sauver la vie humaine et la santé de toute personne au Grand-Duché de Luxembourg et à l'étranger grâce à son équipement et son expérience. ... Subsidiairement l'association pourra effectuer des missions ou des travaux aériens d'intérêt public commandés soit par des personnes de droit public, l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg ou un Etat étranger, soit par une personne de droit privé. L'association pourra effectuer des missions ou des travaux aériens pour la force publique du moment qu'ils sont dans l'intérêt public au sens large."

Bis Anfang Januar 2001, stellte die LAR dementsprechend den Ordnungskräften den Rettungshelikopter Christophe II zur Verfügung, ohne dass dadurch eine Beeinträchtigung des Samu-Dienstes entstanden wäre. Der zweite Helikopter war wie gewohnt täglich bei der diensttuenden Klinik stationiert. Bleibt noch klarzustellen, dass keine Mitgliedsbeiträge zur Finanzierung der Polizeimission aufgewendet wurden. Im Gegenteil: jeder geflogene Einsatz wurde auf die Minute genau zu ihrem effektiven Preis vom Staat übernommen. Was nicht der Fall ist bei den Samu-Missionen, für die die Krankenkassenunion uns einen Tarif weit unter dem Gestehtungspreis rückerstattet.

Ab dem 1. Januar 2001 ist nun ein dritter Helikopter exklusiv im Dienst der Polizei. Da die Luxemburger Polizei keine Operations-Infrastruktur hat, hilft die LAR nun weiter aus, indem sie die Piloten-Crew stellt, die den Polizeihelikopter fliegt. Der grosse Vorteil dieser Dienstleistung, die integral und in voller Höhe vom Luxemburger Staat finanziert wird, besteht darin, dass die LAR-Piloten jeden Winkel des Landes wie ihre eigene Hosentasche kennen.



So hatte der Polizeihelikopter bereits am 6. Januar, im Rahmen seiner Ueberwachungsfunktion, in Ingeldorf einen lebensrettenden Einsatz. In der Tat bemerkte die Besatzung des Rettungshelikopters der Polizei an besagtem Samstag, gegen 16.00 Uhr, etwa in Höhe der Sauerbrücke in Ingeldorf ein Zweier-Kanu, das an der Uferböschung gestrandet war. Wie sich später herausstellen sollte, war ein Paar bei Hochwasser aufgebrochen um eine Kanufahrt zu unternehmen, schlussendlich aber in den reissenden Fluten gekentert. Während es dem Mann gelungen war, sich an Land in Sicherheit zu bringen, drohte seine Begleiterin zu ertrinken.

Durch den höchst riskanten Einsatz der Besatzung des Rettungshubschraubers, der zufälligerweise zur rechten Zeit am rechten Ort war, konnte die Frau gerettet werden. Trotz der delikaten Umstände (Hochspannungsleitung und Brückenpfeiler) gelang es dem erfahrenen Piloten den Helikopter auf das Wasserniveau zu senken, so dass die Frau sich an den Kufen festhalten konnte und ans sichere Ufer gebracht werden konnte.

Ein glückliches Ende, wenn auch mit Schrecken ...



EINE RICHTIGSTELLUNG DRÄNGT SICH AUF

Erinnern Sie sich: Ende des vergangenen Jahres häuften sich die brutalen Überfälle auf die Geldtransporter und fanden ihren vorläufigen traurigen Höhepunkt mit der Erschiessung eines Geldboten von Brinks' Ziegler auf dem gutbesuchten Parkplatz des Shopping Center Concorde in Bertrange. Das rücksichtslose Vorgehen der Täter löste einen unbefristeten Streik der Geldboten aus, deren Gewerkschaften unter anderem eine bessere Überwachung der Risikotransporte, auch aus der Luft, forderten.

Um dem traurigen Töten ein Ende zu bereiten und zu verhindern, dass sich Privatpersonen, wie z. B. Familien bei ihren Weihnachtseinkäufen in Lebensgefahr bringen könnten, richtete die Regierung eine dringende Anfrage an die LAR, um die Luftüberwachung zu garantieren. Diese Dienstleistung ist übrigens auch in der Konvention vorgesehen, welche uns mit dem Innenministerium verbindet und die besagt dass; "l'hélicoptère LAR conventionné peut, à part des missions Samu, être



JUNIOR PILOT

Wie werde ich Pilot?

Berufspilot werden ist der Traum von vielen jungen Leuten, aber leider geht er nur in den seltensten Fällen in Erfüllung. Das liegt daran, dass, jedenfalls in Luxemburg, die Nachfrage nach Piloten nicht sonderlich hoch ist. Die Arbeitgeber heissen hauptsächlich LUXAIR und CARGO-LUX, und tatsächlich wurden hier in den letzten Jahren auch relativ viele neue Piloten eingestellt; zur Zeit ist die Nachfrage allerdings gesunken, und es wird wohl eine Weile dauern bis sich wieder Chancen bieten.

Voraussetzung um Berufspilot zu werden ist ein erfolgreich abgeschlossenes Sekundarstudium (classique oder tech-

nique) oder ein gleichwertiges Studium, z.B. IST. Die Fluggesellschaft unterzieht die Kandidaten zuerst einem Eignungstest um festzustellen, ob die körperlichen und geistigen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Ausbildung zum Piloten erfolgt dann bei der Flugschule einer ausländischen Fluggesellschaft. Zuerst wird Theorie gepaukt; die praktische Ausbildung erfolgt anschliessend meistens in den USA, in Gegenden wo die Schulung nicht durch schlechtes Wetter getrübt wird.

In Luxemburg gibt es nur eine Privatpilotenlizenz, allerdings ist es von Vorteil bei der Bewerbung als Berufspilot bereits eine solche Privatlizenz vorzuweisen.

Hierzu ist, genau wie beim Autoführerschein, keine Grundausbildung Vorbedingung. Der angehende Flugschüler muss mindestens 16 Jahre alt sein, eine medizinische Untersuchung bei einem anerkannten Arzt muss seine "Lufttüchtigkeit" belegen, und dann kann er beim Transportministerium eine Trainingslizenz anfordern. Anschliessend wendet er sich an eine Flugschule. Die meisten Fliegerclubs betreiben eine vom Transportministerium anerkannte Flugschule. Hier beginnt die praktische Schulung sofort, Theoriekurse finden meistens an den Winterabenden statt. Der Kandidat muss allerdings zuerst eine Theorieprüfung bestehen, bevor er zur

praktischen Prüfung zugelassen wird. Auch muss er zur praktischen Prüfung das Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben. Mit der Privatpilotenlizenz darf man ein Flugzeug nach Sichtflugregeln steuern, Passagiere mitnehmen, im In- und Ausland fliegen, allerdings nie gegen Bezahlung. Man kann sich auch weiterbilden: Nachtflug, Blindflug, mehrmotorige Maschinen, usw. Man kann auch anschliessend auf eigene Faust im Ausland eine Berufspilotenschule besuchen. Allerdings muss die "Faust" dann ziemlich gut gefüllt sein, denn kostet die Privatpilotenlizenz um die 250.000.- Franken, so kostet die Berufspilotenlizenz ein Vielfaches mehr, und es besteht keine Garantie, dass man nach erfolgreichem Abschluss auch eine Anstellung bei einer Fluggesellschaft erhält. Man sollte sich auf jeden Fall nur an eine Flugschule wenden, die einen guten Ruf bei den Arbeitgebern geniesst. Es scheint daher bei weitem sinnvoller, den Weg der Ausbildung über die Bewerbung bei einer Fluggesellschaft anzugehen. Die Ausbildung ist zwar auch hier nicht kostenlos, aber eine Fluggesellschaft bietet Finanzierungsmöglichkeiten, wobei die Rückzahlung im Anfangsgehalt des jungen Piloten verrechnet wird.

Jean Leesch



Hubschrauberskizze von Leonardo da Vinci

Ein etwas anderer Lebenslauf

„A PLEA FOR THE DIRECT LIFTER“

LEONARDO DA VINCI

Erschrecken Sie nun bitte nicht, liebe Leserin, verehrter Leser, und fürchten Sie nicht, dass wir Sie mit einer wissenschaftlichen Abhandlung langweilen möchten. Wörtlich übersetzt heisst das da oben nämlich nichts anderes als „Ein Plädoyer für den Direktstarter oder „Senkrechtstarter“. Ein unbekannter Verfasser hat unter diesem Titel bereits im Jahre 1911 ein leidenschaftliches Plädoyer geschrieben, obwohl nur vier Jahre vorher dem Franzosen Paul Cornu mit seinem „Fliegenden Fahrrad“ der erste wirklich freie Flug mit einem bemannten Hubschrauber gelungen war. Das gelang ihm genau am 13. November 1907 mit einem Schwebeflug von (stellen

Der Traum vom Fliegen

Sie sich das mal vor und vergleichen Sie die Leistung mit den Möglichkeiten der heutigen Hubschrauber) von 30 Sekunden Dauer in einer damals schier unglaublichen Höhe von 30 Zentimetern. Wenn es damals schon ein „Guinness-Buch der Rekorde“ gegeben hätte, könnte man den Namen Paul Cornu und seine Erfindung ganz sicher darin finden.

Wie Sie wissen, fliegen wir von der LAR mit dem modernsten Hubschrauber, den es zur Zeit auf der Welt gibt. Was meinen Sie wohl, wenn unserer „Christoph Lux II“ die Geschichte seiner Vorfahren, Ahnen und Urahnen erzählen könnte, was da so alles an interessanten und kuriosen Stories zusammenkäme. Sollen wir's mal versuchen?

O.K. Drehen wir die Geschichte einfach mal um 518 Jahre zurück. (Ja, Sie haben richtig gelesen: fünfhundertachtzehn Jahre). Aus diesem Jahre stammt die erste bekannte Begründung des Hubschrauberprinzips, bewiesen durch eine Skizze. Und nun dürfen Sie dreimal raten, wer diese Skizze angefertigt hat. Natürlich wissen Sie's. In solchen Dingen und im Zweifelsfalle immer Leonardo da Vinci. Und der hat ja nun, auch das ist bekannt, nicht nur die Mona Lisa gemalt. Das geschah sowieso erst 20 Jahre

nach der Hubschrauberskizze. 1452 geboren, erforschte dieser genial begabte Mann als erster die wissenschaftlichen Grundlagen des Fliegens überhaupt. Seine umfassenden Kenntnisse der Anatomie, die in seinen Gemälden zum Ausdruck kommt, macht begreiflich, dass sein Hauptinteresse Wegen galt, womit der Mensch den Flug der Vögel und der Fledermäuse nachahmen konnte. Die Flügel seines Schwingflüglers sollten „nach unten und nach hinten rudern“. Er verglich den Vogelflug mit „Schwimmen im Wasser“, wußte aber nicht, dass die Kraft menschlicher Muskeln seine ausgefallenen Flügelapparate niemals vom Boden lösen konnten.

Tatsächlich entwickelte Leonardo da Vinci später auch einen Vorschlag zur Erhöhung der Muskelkraft. Über eine Spule sollte der Pilot eine Art Bogensehne spannen und entspannen. Ein anderer seiner Entwürfe zeigt bereits ein einziehbares Fahrgestell und wieder ein anderer einen Kopfgurt, mit dem ein Höhenruder bewegt wurde, wodurch das Flugzeug steigen oder sinken sollte. Ein ähnlicher Gurt wurde später auch von Otto Lilienthal entwickelt (Wird fortgesetzt).

Horst Goetz-Schmitt

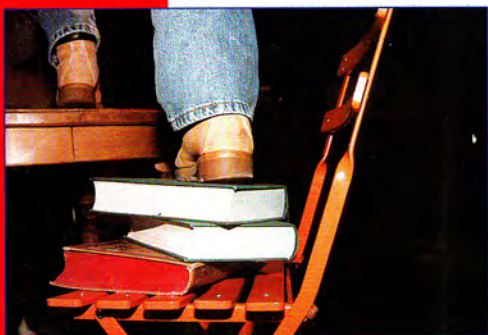


LAR



DOSSIER

— Accidents domestiques — ACCIDENTS DOMESTIQUES



"Dame défenestrée: excès de zèle mortel pour un lavage de vitres."

"Garçon grièvement blessé: il avalait du liquide de nettoyage."

"Bricoleur perd quatre doigts: il regrette de ne pas avoir pris les mesures de précaution adéquates."

Jour par jour, nous sommes confrontés à des faits divers qui nous laissent insensibles jusqu'au jour où ... nous sommes nous-mêmes confrontés à la triste réalité.

En effet, chaque 2e accident est un accident domestique. Surtout au printemps et

en automne, le nombre d'accidents domestiques est en hausse. D'après le Dr Christine Maar, médecin de la LAR, 50% des accidents pourraient être évités, si des mesures de précaution adéquates étaient prises. Souvent l'inattention entraîne des accidents lourds avec des séquelles viagères graves. Selon nos propres statistiques annuelles, les accidents au foyer sont à l'ordre du jour de mars à septembre. Et avouons-le: rares sont ceux et celles qui ne pourraient pas nous donner un récit d'un accident évité de justesse. Les causes sont souvent très banales: un balai mal rangé, le recours pour des raisons de facilité à une chaise pour des travaux en hauteur, ... etc.

Presque toujours l'inattention et l'inadvertance sont à l'origine des accidents domestiques alors que les défauts techniques de certains appareils utilisés pour les travaux dans la maison, ne sont presque pas répertoriés dans les statistiques. Leur mauvaise manipulation par contre est un facteur qui alourdit le bilan des accidents.



Un nouveau look pour notre magazine



Chères lectrices, chers lecteurs,

Vous tenez entre vos mains, le premier numéro du nouveau magazine bi-lingue de la LAR. Alors que dans ses débuts notre revue reprenait exclusivement des textes en allemand, vous y trouverez désormais, suite aux nombreuses demandes formulées par nos membres francophones, un mix équilibré de reportages en allemand et en français sur nos missions nationales et les rapatriements. Autre nouveauté: le dossier détachable du milieu, dans lequel nous allons traiter de façon plus exhaustive un sujet d'actualité et vous présenter un reportage sur nos partenaires dans le domaine du sauvetage. Et, last but not least, une page destinée aux enfants et une chronique de l'aviation. Tout en espérant que ces changements répondront à vos demandes, nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires, idées et suggestions. Vos critiques et vos encouragements nous serviront dans le futur de lignes directrices. S'il y a donc quelque chose qui vous tient à coeur, sortez vos plumes! Nous serons à votre écoute.

Bien à vous
Chantal Boly,
Conseiller de direction et Responsable Communication

MÄRZ
MARS
2001

— Accidents domestiques — ACCIDENTS DOMESTIQUES

Légèreté d'esprit = des doigts coupés

Les personnes «aux mains vertes», les pros du jardinage ont parfois tendance à sous-estimer les risques des taille-haies électriques, des tondeuses à gazon, ...etc. Ils n'utilisent donc ni des lunettes, ni des souliers, ni des gants de protection et trop souvent ils n'ont même pas consulté le mode d'emploi. Et pourtant c'est dans les modes d'emploi - certes parfois compliqués - que se trouvent les conseils à suivre pour éviter des accidents graves.

Les principales sources d'accidents des enfants et les moyens de protection:

1. Intoxications et brûlures internes graves dues à l'absorption de produits de nettoyage

Renoncez aux produits chimiques agressifs et remplacez-les par des nettoyants biologiques. Le traditionnel vinaigre de cuisine est un vrai désinfectant et se substitue à de nombreux produits toxiques.

Conservez vos produits de nettoyage hors de la portée des enfants, donc en hauteur. Ne remplissez jamais des produits de nettoyage dans des bouteilles alimentaires. Si votre enfant a avalé un produit toxique, ne le faites pas vomir, ni ne lui donnez du lait. Seule l'eau permet de diluer ces produits et minimise quelque peu les risques.

2. Brûlures de la peau

Ne laissez jamais vos enfants sans surveillance dans la cuisine alors que vous êtes en train de préparer les repas: casseroles et poêles avec des manches qui pointent vers l'enfant, l'amènent à s'y intéresser et à tirer les marmites vers soi. Prenez le temps de leur apprendre la notion de la chaleur en les confrontant pas à pas avec des sources de chaleur (inoffensives).

Si votre friteuse s'est surchauffée ou a pris feu, n'essayez jamais de l'éteindre avec de l'eau. Même des petites quantités d'eau provoquent une vraie explosion avec pour conséquence des brûlures souvent mortelles. Couvrez le feu avec une couverture épaisse et éloignez-vous rapidement de la source de l'in-

Protégez vos enfants!

Inutile de le répéter: les enfants sont le plus exposés aux dangers. D'après les experts les accidents domestiques des enfants (intoxications, brûlures, chutes, ...) se placent loin devant les accidents de la route ou de loisir. C'est par ailleurs l'inadvertance qui est presque toujours à l'origine de graves accidents des enfants. «Une casserole avec de l'eau bouillante, un escalier ou une prise électrique sans sécurité spéciale pour les enfants, des chaises près des fenêtres qui invitent à des excursions en hauteur, ... tant de

pièces mortels qui pourraient être facilement évités», dit Dr Maar. Pour éviter les plus grands risques: rangez donc vos produits de nettoyage, sécurisez vos escaliers, dégagez les câbles de la friteuse ... etc

pièges mortels qui pourraient être facilement évités», dit Dr Maar. Pour éviter les plus grands risques: rangez donc vos produits de nettoyage, sécurisez vos escaliers, dégagez les câbles de la friteuse ... etc

Une règle d'or: ne laissez jamais vos enfants sans surveillance!

Home, sweet home!

L'apparence paisible d'un environnement familier nous induit en erreur. Plus on se sent chez soi, et plus on oublie les risques. Finalement on se dit qu'on connaît chaque coin et l'idée que la tondeuse ou le fer à repasser pourraient constituer un danger de mort, ne nous vient même pas à l'esprit. A titre d'exemple citons ce Monsieur qui avait essayé de réparer une pompe à eau qui alimentait l'étang aménagé de ses propres mains derrière sa maison. En raison de la défectuosité de la pompe, l'étang était sous tension électrique et le Monsieur est mort, électrocuté, quand il a voulu descendre dans l'eau. Heureusement pas tous les accidents connaissent cette issue tragique, mais pourtant «Arrivés sur place - dans des cas d'urgence vitale nous essayons évidemment de nous rapprocher le plus du lieu de l'accident, en atterrissant selon les circonstances dans le jardin ou la rue adjacents - nous retrouvons les proches de la victime désespérés, souvent en état de choc, devant la tragédie qui vient de se dérouler sous leurs yeux», dit Jean-Marc Scheid, chef-pilote de nos hélicoptères. Mieux vaut donc confier certains travaux spécialisés aux professionnels.

N'empêche qu'à l'origine du gros des accidents se trouvent des causes banales: un coin de tapis replié, un casier à boissons placé au plein milieu d'une pièce, une perceuse menée par une seule main, une flaque d'eau sur un sol carrelé, ... etc.

Bricoleurs, danger!

Souvent notre personnel paramédical, nos Flights Attendants, sont consternés par l'insouciance mise à jour par un tel père de famille ou un tel voisin qui tout en voulant rendre service, mettent leurs jours en péril par l'utilisation de moyens peu ou pas appropriés à la tâche. Soyons clairs: pour changer une banale ampoule dans le plafonnier, il vous faut un escabeau sinon une échelle. Deux encyclopédies empilées



LAR

DOSSIER

MÄRZ
MARS
2001



LAR

sur une chaise coincée sur le dos du canapé pourraient à la rigueur servir de décor à un numéro de cirque, dans la maison par contre, elles constituent un sérieux danger. Il n'est pas non plus recommandé d'utiliser la table de repassage comme plate-forme pour le lavage de vos vitres comme en témoigne la chute d'une dame du premier étage de sa maison. Par ailleurs les chutes se trouvent au numéro un du palmarès des accidents domestiques, suivi par les brûlures et les coupures.

Prudence est mère de sécurité

«L'homme apprend à ses dépens», dit un vieux dicton. La réalité semble en effet confirmer qu'une mauvaise expérience faite dans le passé, rend plus sensible aux risques potentiels. Suivez donc nos conseils, basés sur des expériences vécues, souvent douloureuses, et profitez pleinement de la belle saison qui se profile à l'horizon.



Unfallort: Küche

Der Freitag, 19. Januar 2001 wird für die Eltern der kleinen Julia Suglia für immer ein schwarzer Freitag sein. Frau Suglia erinnert sich: „Um das Fett der Friteuse zu wechseln, hatte ich diese auf dem Küchenbord auf mittlerer Stufe eingeschaltet, um später das flüssige Fett in eine Flasche umschütten und so entsorgen zu können. Irgendwann zog sich Julia, die zuvor im angrenzenden Wohnzimmer spielte, einen Stuhl heran und stieß mit ihren Händen das heiße Öl herunter, das ihr das Gesicht, die Arme und die Beine verbrannte. In einer ersten Reaktion zog ich ihr die Kleider herunter, duschte sie mit lauwarmen Wasser ab und verständigte gleichzeitig den 112, meinen Mann und die Schwiegereltern“. Ab da ging es ganz schnell: Nach Eingang des Notrufs um 10.49 Uhr startete der Rettungshelikopter Christophe II sofort von seinem Standort bei der diensttuenden Klinik Sacré Coeur und kam bereits 8 Minuten später in Frisange an. Nach der ersten ärztlichen Hilfeleistung d.h. dem Einleiten der Schock- und Schmerztherapie, wurde das transportbereite Kind zusammen mit der Mutter in die Kinderklinik geflogen:

Conseils à suivre pour vos travaux dans la maison

1. Mettez des chaussures solides avec des semelles anti-dérapantes. Veillez à vos vêtements: des manches larges, une jupe trop longue ou des pantalons à pattes d'éléphants peuvent constituer des pièges.
2. Rangez toujours vos produits de nettoyage dans un endroit en dehors de la portée des mains d'enfants. Lors de vos achats, optez pour des flacons avec des bouchons de sécurité.
3. Des liquides renversés, surtout dans les escaliers, peuvent entraîner de graves chutes. Prenez le soin de sécher tout de suite les flaques d'eau.
4. Utilisez du matériel approprié pour vos travaux en hauteur: donc pas de chaises, ni d'autres installations provisoires. Lors de l'achat d'un escabeau ou d'une échelle, veillez sur le sigle de qualité.
5. Pour le lavage de vos vitres, ne procédez jamais de l'extérieur. Ne vous penchez pas dehors et surtout ne vous balancez pas sur le rebord de fenêtre. Si nécessaire, procurez-vous un escabeau solide ou optez pour des manches télescopiques.
6. Les câbles du téléphone et des autres appareils électriques sont des pièges classiques. Veillez à une conduction correcte des câbles et rangez-les dès que vous n'en avez plus besoin.
7. Les tapis volants n'existent que dans les contes de fée. Pour vos tapis posés sur du parquet ou du carrelage, prévoyez une fixation soit à l'aide d'un ruban double-face ou l'apposition d'une natte en caoutchouc.

minutenschnell und äussert schonend, da ein Hubschrauber-Transport 7-mal weniger Erschütterungen auslöst als der bestgefederte Krankenwagen.

Trotz der zum Teil schweren Verletzungen, konnte die kleine Julia bereits am darauffolgenden Donnerstag, d.h. nach nur 6 Tagen, die Kinderklinik verlassen. Die Wunden im Gesicht verheilten relativ schnell, die etwas tieferen Verletzungen an den Beinen (die kleine Julia trug eine Nylonstrumpfhose) werden zur Zeit noch behandelt. In spätestens zwei

Conseils à suivre pour vos travaux dans le jardin

1. Lors de vos travaux de jardinage, veillez à ce que tous les accessoires soient rangés. Un râteau, une bêche traînant dans la pelouse, peuvent constituer des pièges dangereux et sont à l'origine de graves blessures à la tête ou des membres.
2. Prévoyez une pièce pour le rangement des ustensiles de travail encombrants tels les échelles, les râteliers, les balais, ... etc. Veillez à ce que cette pièce ne soit pas trop éloignée du lieu de votre action, sinon vous risquez d'improviser avec du matériel inadéquat.
3. Des appareils électriques telles les tondeuses à gazon et les taille-haies comportent des dangers. Portez des lunettes de protection, mettez des gants de travail et veillez à vos chaussures. N'essayez jamais de dégager une lame bloquée (de la tondeuse p.ex.) sans avoir arrêté le moteur (pour les tondeuses à essence) respectivement sans avoir coupé l'électricité.
4. Si vous procédez vous-même à la taille de vos arbustes et arbres veillez à porter des vêtements appropriés et à utiliser des outils adaptés. Souvent les vieux rameaux sont sous tension et réagissent de façon imprévisible. Même des petits branchages risquent de voler en éclats et de blesser vos yeux.
5. Pour vos travaux en hauteur - taille des arbres ou nettoyage de la gouttière - n'utilisez que des échelles certifiées DIN et des rallonges appropriées. Faites aussi attention aux soubassements!

Jahren werden auch diese total verblasst sein. Und trotzdem hoffentlich eine Lehre für das kleine neugierige Fräulein sein ...



MÄRZ
MARS
2001



— die Berufsfeuerwehr —

Unsere Partner im Rettungsalltag: die Berufsfeuerwehr



LAR

Die „Luxembourg Air Rescue“ ist Glied einer mehr oder weniger langen Kette, die notwendig ist, um Menschen und oft genug sogar deren Leben, zu retten. Jedes Glied dieser Kette ist wichtig. Alle sind unterschiedlich, was ihre Aufgaben innerhalb dieser Kette betrifft. Eines haben sie allerdings gemeinsam: sie sind Partner im Rettungsalltag. In dieser Serie wollen wir unsere Partner vorstellen und wir beginnen bei der hauptstädtischen Berufsfeuerwehr.

16.000 Einsätze in einem Jahr

Eigentlich ist es ja gar nicht mehr erwähnenswert, dass das Rettungswesen im Grossherzogtum Luxemburg vorwiegend in den Händen der Helferinnen und Helfer der Freiwilligen Feuerwehren und der Protection Civile liegt, die ihren schweren Dienst ehrenamtlich versehen und dass lediglich in der Hauptstadt, auch hier neben einigen Freiwilligen Feuerwehren, eine Berufsfeuerwehr besteht. Bei fast 80.000 Einwohnern wären die vielfältigen Dienstleistungen auf ehrenamtlicher Basis überhaupt nicht durchführbar gewesen. Man bedenke: im vergangenen Jahr mussten die Männer der BF 16.000 Einsätze fahren. Was weiß man eigentlich über diese Männer? Sicher ist auf jeden Fall, dass sie schnell kommen, wenn sie zur Hilfe gerufen werden. Aber sonst? An Stammtischen werden nicht selten die tollsten Vermutungen angestellt, was

ersten Weltkrieg im Jahre 1922, nachdem der Schöffen- und Gemeinderat deren Aufstellung ein Jahr zuvor beschlossen hatte. Die erste Berufsfeuerwehr bestand aus neun Männern. Das ist nach den heutigen Maßstäben eine vollständige Löschgruppe. Zur Zeit haben dort rund 140 Personen ihren Arbeitsplatz - die Verwaltungsmitarbeiter mit eingeschlossen.

Die Einsätze waren in den zurückliegenden Jahren ständig, manchmal von einem Jahr zum anderen, sogar sprunghaft gestiegen. Wenn in den letzten Jahren eine auch nur gering steigende Tendenz besteht, so scheint sich die Zahl der Einsätze zu Zeit auf einem Niveau einzuspielen. Ihr Hauptanteil liegt im Ambulanzbereich. Grob unterschieden sind das etwa 80%, 15% liegen im Sauvetegebereich und der Rest sind Brandeinsätze.

Die Berufsfeuerwehr verfügt über einen Park von mehr als 40 Fahrzeugen. Da gibt es unter anderen fünf Tanklöschfahrzeuge, ein Trockenlöschfahrzeug, zwei 30-Meter- und eine 50-Meter-Drehleiter, zwei Rüstwagen, ein Schnellrettungswagen im Sauvetegebereich, einen 30-Tonnen-Kran und darüber hinaus unterschiedliche Spezialkontainer, die je nach den Bedürfnissen eingesetzt werden. Im Ambulanzbereich stehen sieben einfache Ambulanzfahrzeuge und drei Notarztwagen, die wie eine Mini-Notfallaufnahme stationiert sind, zur Verfügung. Die aktiven Feuerwehrmänner versehen ihre Arbeit im Schichtdienst mit jeweils zwölf Stunden. Da beginnt eine Schicht, um das an einem Beispiel zu verdeutlichen, am Montag morgen um acht Uhr und geht bis abends 20.00 Uhr. Darauf folgen 24 Stunden Freizeit, die nächste Schicht beginnt am Dienstag um 20.00 Uhr und endet am Mittwoch um acht Uhr. Dann sind 48 Stunden dienstfrei, wonach es am Freitag um acht Uhr vorne beginnt. Insgesamt kommt dabei

ein Wochendurchschnitt von 40 Stunden zusammen.

Wer die Männer der Berufsfeuerwehr ruft, kann sich hundertprozentig auf sie



verlassen. Die Aufnahmebedingungen sind ebenso schwer, wie die zweijährige Ausbildung und der anschließende Dienst. Hier können nicht alle Dinge aufgeführt werden, die geleistet werden müssen, ehe der Feuerwehrmann seinen ersten Einsatz fahren darf. Es sollen nur die wichtigsten genannt werden, und uns scheint, das ist schon beachtlich.

Die Vorbedingungen: Der Bewerber muss die luxemburgische Nationalität besitzen, (hier könnte allerdings in naher Zukunft eine Änderung eintreten), er darf nicht älter als 28 Jahre sein, er muss mindestens 1,68 Meter gross sein und über eine gute Gesundheit verfügen. Verlangt wird auch ein C.A.T.P. aus der Automobil- oder Baubranche, eine 11^e technique oder ähnliche Diplome. Wenn das alles vorliegt, muss sich der Bewerber einem Sporttest stellen. Er muss: 100 Meter in mindestens 13,7 Sekunden und 5.000 Meter in 25 Minuten laufen, eine 30-Meter-Drehleiter in zwei Minuten besteigen (um festzustellen, ob er schwindelfrei ist), ein 6-Meterseil in 30 Sekunden erklimmen, 200 Meter in fünf Minuten schwimmen und einen Hindernisparcours von 120 Meter überwinden. Dabei muss er einen Sack mit 20 kg Gewicht hinten auf dem Rücken und einen mit 10 kg auf der Schulter schleppen (das entspricht in etwa dem Einsatz unter schwerem Atemschutz und der Mitnahme von Schläuchen und anderem Material). In



sie denn nun - außer Kartenspielen natürlich - zwischen ihren Einsätzen treiben. Wir haben uns in der Kaserne an der Arloner Strasse einmal umgesehen und uns informiert, was denn so alles hinter dem Begriff Berufsfeuerwehr der Stadt Luxemburg steht. Gegründet wurde sie kurz nach dem

DOSSIER

MÄRZ
MARS
2001



LAR

der theoretischen (schriftlichen) Prüfung wird unter anderem ein französisches Diktat und ein deutscher Aufsatz sowie Allgemeinwissen verlangt. Nach bestandener Prüfung folgt eine halbjährige Grundausbildung (insgesamt rund 1.000 Stunden) - vormittags Theorie, nachmittags Praxis. Ausgebildet wird in den Gebieten Brandschutz, Sauvetage und Ambulanz. Danach darf der auszubildende Feuerwehrmann in Begleitung erfahrener Feuerwehrmännern zu Einsätzen ausrücken. Am Ende dieser insgesamt zweijährigen

werden. Sie wurde vor einigen Jahren gegründet, nachdem sich auch die Unfälle vermehrt hatten, wo Menschen aus großen Tiefen geborgen werden mussten und wo es nur geringe Zugangsmöglichkeiten gab. Die Ausbildung erfolgt außer im eigenen Lande auch in Frankreich und Deutschland. Die Mitgliedschaft dieser Spezialgruppe ist ausschließlich freiwillig.

Der Höhenrettungsgruppe muss angehören, wer darüber hinaus auch Luftretter bei der LAR werden möchte. Das ist in einem entsprechenden Reglement festgelegt. Zum theoretischen Unterricht der Luftretter gehört unter anderem die Einweisung in die Eigenschaften und Verhalten eines Hubschraubers in der Luft. Das Reglement schreibt weiter vor, dass jeder Luftretter mindestens fünfmal im Jahr seine Trainingseinheiten absolvieren muss.

Demonstrationsflüge werden mit angerechnet. Hat allerdings jemand zwei Jahre keine Trainingsrunden absolviert, muss er erneut mit der gesamten Schulung beginnen. Wir haben uns vor einigen Monaten (Ausgabe September 2000) während eines praktischen Schulungstages auf dem Findel überzeugt: Wenn es um Rettung von Menschenleben aus der Luft geht, werden in enger und aufeinander abgestimmter Arbeit zwischen LAR und Luftrettern der Berufsfeuerwehr die schwierigsten Situationen professionell



und unter Beachtung aller Sicherheitsmassnahmen gemeistert.

Die Luftretter waren bereits mehrmals im Einsatz: Im Müllerthal wurde ein Junge, der in eine Schlucht gefallen war und sich ein Bein gebrochen hatte, unter schwierigen Umständen aus seiner Lage zwischen Felsen und Bäumen hindurch gerettet. Aus der Sauer wurden sechs Personen gerettet, die in ihrem Boot gekentert waren und sich auf eine Insel gerettet hatten. Die LAR wurde sogar nach Belgien gerufen, wo zwei Arbeiter geborgen wurden, die in einem Turm eingeschlossen waren, dessen Aufzug verbrannt war.

"Luxembourg Air Rescue" und Berufsfeuerwehr sind Partner im Rettungsalltag, die garantieren, dass in Notfällen Rettung und Hilfe schnell und professionell gesichert ist.

Horst Goetz-Schmitt



Ausbildung steht das Aufnahmeexamen. Ist das bestanden, ist das Ziel - hauptberuflicher Feuerwehrbeamter zu werden - erreicht.

Nach mehr als fünf Dienstjahren kann man Mitglied der Höhenrettungsgruppe

D O S S I E R

Aidez-nous à aider!

Association privée, sans but lucratif, reconnue d'utilité publique, la Luxembourg Air Rescue ne peut subsister et progresser que grâce au soutien de ses membres - sous forme de cotisations et de dons. Seule la solidarité de nos membres nous permet de disposer du personnel hautement qualifié et des moyens techniques les plus modernes pour apporter de l'aide qualifiée à des personnes en détresse. Contrairement à d'autres organisations humanitaires qui interviennent ponctuellement lors de catastrophes et qui financent leurs services par des appels aux dons spécifiques aux projets, la LAR a des frais fixes courants importants qu'elle doit régler de ses propres moyens. Chaque don, même modique, nous permet de continuer notre travail et de sauver des vies. Nous aimerions profiter de

l'occasion, pour remercier tous ceux qui nous désignent comme bénéficiaires en cas de décès.

Quand vous faites la fête, est-ce que vous pensez aussi aux autres?

Est-ce que vous avez déjà pensé à soutenir la Luxembourg Air Rescue par les fonds recueillis lors de vos fêtes d'entreprises, d'associations, votre anniversaire, un jubilé voire un mariage, ... etc. Un geste solidaire qui vaut de l'or en cas d'urgence - pour vous même, vos proches, vos amis et l'inconnu que vous croisez dans la rue. Aidez-nous à aider.

Votre don sur notre compte no. 0-116/7956 auprès de Dexia/BIL peut sauver des vies!

(les dons à partir de 5.000.- LUF sont déductibles fiscalement selon l'art. 109 L.I.R.)

Des rappels de cotisation injustifiés ... ou sacré informatique!

Un système de gestion des membres plus efficace, grâce à l'introduction d'un nouveau système informatique, tel était le but recherché. Mais pour y arriver, il fallait surmonter pas mal d'obstacles. De sorte qu'en 2000, vous avez peut être reçu un rappel de paiement alors que votre cotisation avait été réglée en bonne et due forme à son échéance.

Nous tenons par la présente à vous présenter nos excuses et nous vous remercions de la compréhension et de la patience témoignée à notre égard lors de vos réclamations.

MÄRZ
MARS
2001

Avec les Piscines Waterair, je suis gagnante sur toute la ligne !



Pour moi, l'achat d'une piscine est une démarche essentielle.

Mes critères de sélection sont très sévères et Piscines WATERAIR a su répondre haut la main à mes exigences de qualité et de services.

En effet, la technologie Piscines WATERAIR vous permet :

- Un choix exceptionnel : **56 modèles, plus de 1000 variantes**, et de nombreux accessoires pour personnaliser votre piscine.
- Une installation facile et un montage "à la carte" : les piscines WATERAIR s'installent simplement en quelques jours **dans tous types de terrains naturels** même en forte pente.
- Des prix adaptés à tous les budgets : **50 % d'économies** par rapport aux techniques traditionnelles, vente directe d'usine, des solutions de financement sur mesure.

Depuis 28 ans, le sérieux, la notoriété, l'expérience et le savoir-faire reconnu de Piscines WATERAIR, fabricant français, présent dans toute la France et dans plus de 19 pays sont les meilleures garanties.

Alors, faites comme moi et rejoignez-nous comme l'ont déjà fait près de 30.000 familles.

Pour en savoir plus, renvoyez dès aujourd'hui votre coupon-réponse...

Et bénéficiez, vous aussi, des joies que procure une piscine Waterair !

Roxana



www.waterair.com

Bravo Roxana ! Médaille d'Argent aux Jeux Olympiques de Sydney : 200 m dos

Roxana MARACINEANU
17 titres de championne de France
Natation depuis 1991.
Membre de l'équipe de France depuis 1993
1998 : Championne du Monde : 200 m dos
1998 : Championne de France : 100 m dos
1998 : Championne de France : 200 m dos
1999 : Championne d'Europe : 200 m dos
2000 : Triple Championne de France : 200 m dos / 100 m dos / 200 m 4 nages
Médaille d'Argent aux Jeux Olympiques de Sydney : 200 m dos

- Je souhaite recevoir votre catalogue 32 pages piscines gratuitement et sans engagement.
 Veuillez me contacter pour une étude d'implantation gratuite.
 Je voudrais visiter une piscine-témoin près de chez moi.

Mr Mme Mlle Nom _____ Prénom _____
 Adresse _____ Code postal _____ Ville _____
 Tél. privé _____ Tél. prof. _____ Tél. portable _____ e-mail _____
 Commune où sera installée votre piscine _____ Code postal où sera installée votre piscine _____



Demande à retourner dûment remplie et sous enveloppe affranchie à :

S.A. General O/R International 124, Route d'Arlon L-1150 Luxembourg Tél: 44 35 81 GSM: 021 21 93 38



LAR

Vous n'êtes pas encore membre?

Adhérez dès aujourd'hui en remplissant le bulletin d'adhésion et en l'envoyant à notre adresse au 175 A, rue de Cessange à L-1321 Luxembourg

Votre sécurité assurée 24/24 heures, 365 jours par an pour seulement

1.300.- LUF par personne, soit 32,23 €

2.400.- LUF pour toute votre famille soit 59,49 €

Numéro de membre:

Demande d'adhésion Demande de transcription

Nom / prénom:
Rue et numéro:
Code postal: Localité:
Tél. privé: Tél. bureau ou GSM:
No. de sécurité sociale (à défaut: date de naissance).....

Co-assurés dans le sens de l'affiliation familiale:

Epoux / épouse ou partenaire (m/f) vivant à la même adresse, enfants jusqu'à l'âge de 18 ans. Pour les enfants de plus de 18 ans, veuillez présenter un certificat scolaire.

1. Epoux / Epouse (resp. partenaire vivant à la même adresse):

Nom (de jeune fille) et prénom:
No. de sécurité sociale (à défaut: date de naissance)

2. Enfants (pour les plus de 18 ans, veuillez présenter un certificat scolaire)

Nom / prénom: date de naissance:
Nom / prénom: date de naissance:
Nom / prénom: date de naissance:
Nom / prénom: date de naissance:

Procuration pour ordre de domiciliation

Je soussigné(e) autorise la LAR A.s.b.l.
(jusqu'à révocation de l'ordre de domiciliation) à débiter pour le montant de la cotisation annuelle,
mon compte no.auprès de la banque (ou CCP).....
Date:.....Signature:.....

Afin d'éviter des paiements doubles, n'intervenez pas auprès de votre banque. Nous nous chargerons des formalités.

Je désire payer par virement (veuillez régler le montant en question après réception de la facture).

La LAR A.s.b.l. procure son assistance sans l'existence d'une obligation juridique quelconque, étant donné que les secours peuvent uniquement se produire dans le cadre des possibilités personnelles et techniques et suivant les moyens existants. Concernant l'exécution des missions, la LAR A.s.b.l. décide sur base de critères médicaux, sociaux et opérationnels. La LAR A.s.b.l. définit la façon et le moment d'exécution.

case réservée à l'administration

DOSSIER

Helfen Sie uns helfen, indem Sie uns in Ihrem Bekanntenkreis weiter empfehlen.

Da die Luxembourg Air Rescue eine rein private, gemeinnützige Organisation ohne Gewinnzweck ist, können wir nur durch die Unterstützung unserer Mitglieder - in Form von Beiträgen und Spenden - weiterbestehen und weiterwirken. Durch Ihren Beitritt, tragen Sie dazu bei, unsere Einsatzmöglichkeiten und -schnelligkeit zu verbessern. Nur die Solidarität unter unseren Mitgliedern erlaubt uns, in der Tat, auf das hochqualifizierte Personal und die erforderliche ultramoderne technische Infrastruktur zurückgreifen zu können, mit der wir Menschen in Not qualifizierte Hilfe bieten.

Überzeugen Sie ihre Freunde und Bekannte, Mitglied bei der LAR zu werden, indem Sie das beiliegende Beitrittsformular ausfüllen.

- Wir bieten:
- Hilfe rund um die Uhr, 7 Tage in der Woche
 - einen schnellen Einsatz
 - eine hochmoderne medizinische Technik
 - die Professionalität, die Hilfsbereitschaft und die Freundlichkeit unseres Personals

Wer weiss, eines Tages vielleicht, wird man Ihnen für Ihren guten Rat dankbar sein. Nur durch die Solidargemeinschaft vieler, kann einzelnen im Notfall geholfen werden!

MÄRZ
MARS
2001



Pour toutes vos
opérations d'assurances,
contactez votre
assureur de confiance !

La Luxembourgeoise (Siège) • 10 rue Aldringen • L-1118 Luxembourg
La Luxembourgeoise-Vie (Gare) • 51 avenue de la Gare • L-1611 Luxembourg
Bureau Régional • 6 place de l'Hôtel de Ville • L-4138 Esch/Alzette
Bureau Régional • 5 avenue Salentiny • L-9080 Ettelbruck


Assurances
LA LUXEMBOURGEOISE

Tél. 4761-1

www.lalux.lu • email: groupeLL@lalux.lu

Missions nationales MISSIONS NATIONALES



Wenn Professionalität und Schnelligkeit über ein Schicksal entscheiden



Bei einem Arbeitsunfall am 25. August 2000 wird dem 29-jährigen Alexandre Belener der linke Arm fast abgetrennt. Plötzlich zählt jede Minute. Alexandre erinnert sich:

"Mit meinen Arbeitskollegen von der Cegedel in Heisdorf war ich beschäftigt Hochspannungsmasten in der Gegend zwischen Rosport und Dickweiler abzubauen." Dabei wird der Mast ca. 1,50 m tief in der Erde freigelegt, anschliessend wird er abgetrennt, von einem Kran hochgezogen und in einen Kipper befördert. Das ausgehobene Loch wird anschliessend wieder mit grobem Kies aufgefüllt. "Bei dem üblichen Manöver, also in dem Moment

da der freigelegte und abgetrennte Mast vom Kran ausgehoben wird, rutscht die gewaltige Last aus der Schlaufe und trifft mich mit voller Wucht seitlich am Körper und am Hinterkopf. Ab da kann ich mich an nichts mehr erinnern".

Die Kollegen berichten ihm später, dass er bewusstlos in das ausgehobene Loch fällt. Der Anblick, der sich ihnen bietet ist schrecklich: "Der linke Arm von Alexandre war regelrecht geplatzt, der Knochen schaute hervor. Durch seine Bewusstlosigkeit hatte Alexandre grosse Atemprobleme, seine Zunge hatte sich nach hinten verlagert und blockierte die Atemwege. Da ich die wesentlichen 1. Hilfe-Griffe kenne, lege ich durch Überdehnen des Kopfes die Atmungswege wieder frei und Alexandre nahm sofort die spontane Atmung wieder auf", erinnert sich ein Kollege. Als Alexandre wieder zu Bewusstsein gelangt, decken seine Arbeitskollegen den schrecklich entstellten Arm mit einem sterilen Verband ab.

Der zwischenzeitlich benachrichtigte Zivilschutz, fordert sofort den LAR-Rettungshubschrauber an. Da der Unfallort etwas abgelegen liegt, läuft ein Arbeitskollege geistesgegenwärtig mit einer Alu-Notfalldecke auf der angrenzenden Wiese auf und ab, um den herbeigerufenen LAR-Piloten ein Zeichen zu geben.

Gross ist die Erleichterung bei allen Beteiligten, als der Rettungshubschrauber Christophe II, der bei der Clinique St. Louis in Ettelbrück stationiert ist, wenige Minuten später aufsetzt. Der diensttuende Notarzt leitet noch auf der Stelle durch Perfusionen die Schmerz- und Schocktherapie ein und stabilisiert notdürftig den Arm. Der nunmehr transportbereite Patient wird mit dem Hubschrauber schnellstens - und doch schonend - in die Ettelbrücker Klinik gebracht, wo ein komplettes OP-Team auf den Schwerverletzten war-

tet. Noch immer schwebt das Schreckgespenst "Amputation" über dem jungen Patienten.

Alexandre wird sofort operiert ... und sein Arm bleibt ihm erhalten. Allen Beteiligten ist klar, dass dies der Einsatzschnelligkeit, d.h. dem schnellen Eintreffen der ärztlichen Hilfe vor Ort, und der Professionalität des Ettelbrücker Ärzteteams, das den Arm in einer schwierigen Operation fixierte und zusammennähte, zu verdanken ist.

Doch noch stehen dem jungen Alexandre weitere schwierige Eingriffe bevor, wie zum Beispiel die Hauttransplantation, bei der am Oberschenkel Hautstreifen abgenommen und am Arm angebracht werden. Und die langwierige Rehabilitation in Hamm, die der Patient ab Oktober 2000, nachdem die Stiche entfernt wurden, bis zum 27. Februar 2001 fast täglich absolvieren muss. "Am Anfang konnte ich nur mit grösster Mühe, Gewichte von 750 g bewegen, doch schon bald machte ich Fortschritte und wurde wieder zuverlässiger. Hinzu kamen weitere Übungen zur Wiederherstellung der Grob- und Feinmotorik, wie z.B. das Makrameeknüpfen".

Heute kann Alexandre den Arm wieder fast vollständig bewegen, nur das feste Zusammendrücken der Finger klappt noch nicht ganz. Mit Dehnungsübungen will er auch das bald wieder hinkriegen, um am 1. März 2001 seine Arbeit bei der Cegedel wieder anzutreten. Am Ende des Gesprächs angelangt, will Alexandre noch etwas loswerden: "Der Luxembourg Air Rescue und ihrem Einsatzteam, den behandelnden Ärzten, dem Pflegepersonal und den Therapeuten gilt mein grosser Dank und meine Anerkennung. Ohne sie wäre mein weiteres Leben wahrscheinlich anders verlaufen".

Vous vous êtes mariés, séparés, vous avez eu un enfant ? Vous avez changé d'adresse, de banque? Est-ce que vous avez pensé à communiquer tous ces changements à la commune, à votre employeur, aux établissements financiers et aux Assurances Sociales? N'oubliez pas non plus de nous les signaler en remplissant l'avis de changement ci-dessous et en nous le renvoyant à l'adresse suivante: Luxembourg Air Rescue A.s.b.l., 175A, rue de Cessange, L-1321 Luxembourg

Nom et prénom:
 Numéro de membre:
 Numéro de sécurité sociale (ou à défaut date de naissance):



Changement d'adresse:

Ancienne adresse:

 Nouvelle adresse:



Changement d'état civil:

mariage naissance
 Nom et prénom du nouveau co-affilié:

Numéro de sécurité sociale (ou date de naissance)



séparation/divorce décès

Nom du co-assuré:
 Numéro de sécurité sociale (ou date de naissance):



Changement de banque:

anciennement: nom de la banque ou CCP / no. de compte:
 actuellement: nom de la banque ou CCP / no. de compte:



Interview

INTERVIEW



Auch humanitäre Ziele müssen finanziert werden

Warum sich die LAR neue Einnahmemöglichkeiten suchen musste

Erfolg zu haben, ist für jedes Unternehmen, also auch für die LAR wichtig. Besonders wenn der Erfolg darin bestehen soll, Menschen in Not zu helfen. Erfolg hat man aber nur dann, wenn man die Ziele, die man sich selbst gesteckt hat, auch erreicht und wenn man Qualitätsstandards, die man sich erarbeitet hat, halten kann.

Die LAR hat seit 1988 die Leistungen für ihre Mitglieder ständig verbessert und sie hat gleichzeitig eine Selbständigkeit erreicht, die es ihr gestattet, die Luftrettung und die weltweite Rückholung von verletzten oder schwer erkrankten Menschen in Eigenregie durchzuführen.

Die hohe Qualität der Leistungen und die Unabhängigkeit von ausländischen Anbietern, auf die wir vor wenigen Jahren noch angewiesen waren, bedingen aber auch einen beträchtlichen finanziellen Aufwand. Die LAR hat immer betont, dass sie ihre hohen Ziele erreichen wolle, ohne die Mitglieder durch Beitragserhöhungen weiter zu belasten.

Deshalb mussten neue Finanzierungsmöglichkeiten eröffnet werden. In einem Gespräch mit Präsident René Closter haben wir versucht darzustellen, welche Initiativen die LAR bisher ergriffen hat, um ihre eigentlichen Aktivitäten, nämlich die Luftrettung und die Rückholung per Flugzeug finanziell abzusichern.

LAR-Report: Die LAR hat ihre Strukturen erweitert. Seit einiger Zeit ist sie als Teilhaber in einer anderen Firma tätig. Warum dieser Ausbau?

René Closter: "Alles, was wir bisher unternommen haben, läuft darauf hinaus, die Luxembourg Air Rescue a.s.b.l., die die Basis unseres Unternehmens ist, finanziell zu unterstützen und ihre Dienstleistungen zu garantieren. Die LAR agiert auf einem sehr hohen Qualitätsniveau und sie hat eine weitgehende Autonomie erreicht. Diese Ziele hatten wir uns gesetzt, weil wir die Erfahrung machen mussten, dass wir, solange wir z. B. bei der Rückholung aus dem Ausland auf fremde Hilfe angewiesen waren, immer nur in der zweiten Reihe standen. Als wir uns entschlossen hatten, diese Option zu treffen und uns eigene Ambulanzflugzeuge anzuschaffen um die weltweite Assistance für LAR-Mitglieder noch zu verbessern, wussten wir, dass

unsere beiden Flugzeuge, der Learjet und die King Air B 200, stehen, haben wir versucht ein Konzept auf die Beine zu stellen, das eine gemischte Nutzung unserer Maschinen ermöglichen sollte. Unser Ziel war es, die Flugzeuge für Charteinsätze anzubieten, natürlich nur für die Zeit, da sie nicht für Rückholflüge gebraucht werden. Deshalb haben wir dann auch 1999 eine minoritäre Beteiligung bei der Firma Luxair-Executive erworben, ein Unternehmen, das auf Charterflüge spezialisiert ist".

LAR-Report: Aber ist denn auch die Garantie gegeben, dass die Maschinen, wenn sie für Rückholflüge gebraucht werden, auch tatsächlich kurzfristig zur Verfügung stehen?

René Closter: "Selbstverständlich sind die Charteinsätze unserer Flugzeuge nur eine zusätzliche Aktivität, die es

den übrigen Monaten aber verhältnismässig ruhig. Nun kann man aber ausserhalb dieser intensiven Benutzungsphase weder die Flugzeuge

wir auch neue Finanzierungsmöglichkeiten finden müssten.

Nachdem wir 1998 die Ducair S.A. gegründet hatten, unter deren Regie

erlauben sollen, die Maschinen besser auszulasten und dadurch die Kosten zu senken. Die eigentliche Mission, die weltweite Rückholung von verunfallten oder erkrankten Menschen, hat natürlich absolute Priorität.

Denn es ist ja so, dass die Repatriierungstätigkeit stark saisonal bedingt ist. Wenn in der "Hauptsaison", den Winter- und Sommerferien, viele Einsätze geflogen werden, dann ist es in

einmotten, noch die Piloten entlassen; Finanzierungskosten und Löhne laufen weiter. Der einzige Ausweg aus diesem Dilemma bestand für uns darin, in den einsatzschwachen Perioden, unsere Flugzeuge durch andere Aktivitäten auszulasten und so die enormen Vorhaltekosten im Griff zu halten. Worüber wir natürlich unsere Mitglieder im LAR-Report von März 2000 aufklärten.

Organisatorisch stellen sich keine Probleme,

denn Rückholflüge sind fast immer programmierbar, weil sie ja meistens eine Vorlaufzeit von zwei bis drei Tagen haben, so dass wir also durchaus disponieren können.

Eine etwas aussergewöhnliche Situation ergab sich, als wir kurzfristig gebeten wurden, einen unserer Hubschrauber für die Luftüberwachung von Geldtransporten zur Verfügung zu stellen. Aber sogar diese echte Notlage, die schnellstes Handeln nötig machte, hat uns in keine Zwangslage gebracht, da unsere Handlungsfähigkeit im Sinn der Flugrettung immer gegeben war.

Seit dem 1. Januar haben wir einen dritten Hubschrauber angemietet, der ausschliesslich für die Luftüberwachung durch die Polizei zuständig ist. Hinzuzufügen bleibt, dass zu keinem Moment Mitgliedsbeiträge hierfür verwendet wurden oder werden, ganz im Gegenteil: jede Flugminute des Polizeihelikopters wird auf den Franken genau vom Luxemburger Staat bezahlt.

LAR-Report: Man kann also sagen, dass die Strukturen, die für die zeitweilige Vermietung der Flugzeuge geschaffen wurden, sozusagen einen erweiterten finanziellen Rahmen darstellen, in dem die LAR ihren Aktivitäten nachgehen kann.

René Closter: Man muss dazu vielleicht noch einmal daran erinnern, dass die LAR eine a.s.b.l. mit humanitären Zielen ist, die allerdings nicht nur, wie andere Hilfsorganisationen, auf der Wohltätigkeitsschiene fährt und versucht, ihre Aktivitäten über Spenden oder Kollekten zu finanzieren. Wir müssen unsere a.s.b.l. wie ein Unternehmen führen, also mit Kosten/Nutzen-Analyse, Budget, Bilanz usw. Das heisst aber auch,



LAR-Report: Und die bisherigen Einnahmen reichen dafür bei weitem nicht aus?

René Closter: "Leider nicht. Wir haben etwas über 137.000 Mitglieder; beitragszahlende Hauptversicherte und beitragsfreie Familienmitglieder zusammengenommen.

Der Zufluss neuer Mitglieder hält zwar immer noch an, im letzten Jahr konnten wir rund 4.000 neue Mitglieder aufnehmen, es ist aber vorauszusehen, dass sich das Potential neuer Mitglieder aufgrund der demographischen Situation in Luxemburg irgendwann erschöpft haben wird. Aber unsere Leistungen sind mit den Beiträgen der Mitglieder allein ja ohnehin nicht zu finanzieren. Vom Staat, mit dem wir eine Konvention haben, erhalten wir ein festes jährliches Subsid in Höhe von nur neun Millionen Franken. Der Einsatz eines einzigen Rettungs-Hubschraubers kostet uns jährlich aber etwa

durch die bessere Auslastung unserer Flugzeuge - selbstverständlich ohne Beeinträchtigung unserer Flugrettungsaktivitäten. Nach langen Beratungen im Vorstand und nach Entscheidung der Generalversammlung haben wir uns für die zweite Möglichkeit entschieden."

LAR-Report: Und wer kontrolliert, was mit diesen Einnahmen geschieht?

René Closter: "Um eine möglichst grosse Transparenz in unserer Buchführung zu erreichen, wird abwechselnd jedes Jahr ein anderes Mitglied des Vorstands der LAR mit der Durchführung eines internen Audits beauftragt. Darüber hinaus lassen wir eine Prüfung unserer jährlicher Bilanzen durch eine renommierte Audit-Firma durchführen, die

46 Millionen Franken!

Von den Krankenkassen erhalten wir für die Flugrettung eine Zuwendung von 60 Franken/Flugkilometer. Die Kosten für ein Taxi werden von den Kassen mit 82 Fr/km rückerstattet und für den Transport in einer Ambulanz erhält der Patient bis zu 120 Fr/km von der Kasse.

Wir können uns also nicht darauf verlassen, dass uns von dieser Seite aus demnächst mehr Einnahmen zufließen werden. Da wir den hohen Qualitätsstandard in der Luftrettung aber beibehalten und sogar ausbauen wollen, boten sich uns zwei Möglichkeiten: entweder die drastische Erhöhung der Mitgliedsbeiträge oder die Schaffung zusätzlicher Einkommensmöglichkeiten

auch die Ordnungsmässigkeit der Buchführung bescheinigt.

Schliesslich sind wir, so weit ich weiss, hierzulande die einzige a.s.b.l., die alle zwei Jahre von einer Consulting-Firma ein ethisches Audit erstellen lässt, das überprüft, ob die LAR die Bestimmungen ihrer Statuten erfüllt. Dabei wird natürlich auch darauf geachtet, ob die Gelder für die eigentlichen Ziele der LAR verwendet werden und ob die Aktivitäten der verschiedenen Strukturen diesen Zwecken auch dienen.

In diesem Zusammenhang kann man vielleicht auch darauf hinweisen, dass sich die LAR der Prüfung für das Label ISO-9002 gestellt hat, das Garant für einen hohen Qualitätsstandard ist.

— Missions internationales — MISSIONS INTERNATIONALES

133 Rückholungen aus dem Ausland im vergangenen Jahr

103 Repatriierungsflüge mit unseren Ambulanzflugzeugen, 16 per Ambulanz und 14 per Linienflugzeug, das ist die Bilanz des vergangenen Jahres. Dabei muss man wissen, dass die LAR bei freien Kapazitäten, d.h. wenn die beiden Ambulanzflugzeuge (Lear Jet und Turboprop Beech) am Boden stehen und keine

Ärzte und die paramedizinischen Flugbegleiter ein Lied zu singen.

ENIGNE BEISPIELE AUS DER JÜNGSTEN VERGANGENHEIT:

23. Dezember 2000 - Rabat (Marokko): im Auftrag einer englischen Assistance-Gesellschaft holen wir in Rabat einen Engländer ab, der für den Dreh der Wüstenszenen der Firma MGM, zuständig ist. Nach monatelangem Aufenthalt in Marokko, leidet

er unter akutem Darmverschluss und muss dringend in einer spezialisierten Londoner Klinik behandelt werden. Auf dem Rückflug, kurz vor der Landung melden die Ärzte eine akute, lebensbedrohende Verschlechterung des Zustandes des Patienten. Trotz der katastrophalen Sichtbedingungen



Repatriierungsflüge für unsere Mitglieder angekündigt sind, auch Fremdaufträge annimmt und Nicht-Mitglieder fliegt, die den Transport aber selbstverständlich bezahlen müssen. So tragen diese Charter-Aufträge zu der wirtschaftlich notwendigen Auslastung bei, die uns erlaubt die Beiträge auf ihrem niedrigen Niveau zu halten. Dass nicht alle Rückholaktionen problemlos verlaufen, davon wissen unsere Piloten,

gelingt es den LAR-Piloten unter Mithilfe der zuständigen Flugkontrollstellen, den Jet sicher aufzusetzen. Der Patient wird per Ambulanz ins Krankenhaus gebracht, wo der lebensrettende Eingriff vorgenommen wird.

Ein Zwischenfall mit unserem Lear in Katowice (Polen)

Während dem Landeanflug auf die dürtig beleuchtete Landepiste in Katowice (Polen), die nicht einmal eine Mittellinienbefehuerung aufweist, kam es am 30. Januar gegen 22.30 Uhr Lokalzeit zu einem unglücklichen Zwischenfall unseres Lears. Aufgrund der äusserst schwierigen Witterungsverhältnisse d.h. bei starkem Seiten- und Rückenwind und Schneegestöber und trotz dem Gegensteuern

unserer Piloten machte der Lear-Jet eine knappe schlenkernde Bewegung und berührte leicht mit den Tip-Tanks die Piste. (Die Tip-Tanks, die an den Flügelenden angebracht und etwa 60 cm vom Boden entfernt sind, sind eine Art Zusatztank, mit denen der Lear auch längere Flüge ohne die zeitraubenden Zwischenstops bewältigen kann) (siehe nebenstehendes Photo).

Ausser den Piloten hatte keiner der Insassen etwas gemerkt: weder die mitfliegende Ärztin, noch der Flight Attendant und schon gar nicht der Patient: "Nicht einmal die Trinkbecher aus Pappe waren umgefallen", bemerkt Dr. Maar. Zu keinem Moment bestand irgendeine Gefahr für die Piloten und die anderen Insassen.

Für uns bedeutete der Zwischenfall erst einmal die zuständigen Stellen zu informieren und für Ersatz zu sorgen. Bereits ein paar Tage später, nach einer eingehenden Inspektion durch den Konstrukteur und den entsprechenden

24. Dezember 2000 - Rovaniemi (Finnland): unter ungünstigen meteorologischen Bedingungen fliegen wir nach Finnland und landen an Weihnachten, auf dem stark vereisten und schneeverwehten "Santa Claus' Official Airport" um einen 49-jährigen Mann, der zum Ski-Langlauf eingereist war und bereits 45 Minuten nach seiner Ankunft auf einer Eisplatte ausrutschte und sich schwere Verletzungen zuzog, nach Hause zurückzuführen.

14. Januar 2001 - Kinshasa (Kongo):

am Sonntag, den 14. Januar ist der LAR-Jet das letzte zivile Flugzeug, das am offiziellen Flughafen in Kinshasa aufsetzen darf. Kurz darauf, wird Staatschef Laurent Kabila von seinen Leibwächtern ermordet. Obwohl der Putsch lange Zeit von offiziellen kongolesischen Stellen demontiert wird, berichteten unsere Piloten von der Nervosität, die dort unten bereits herrschte und die Weigerung des Flughafenpersonals uns das Auftanken unseres Ambulanzflugzeuges zu ermöglichen.

17. Januar 2001 - Lomé (Togo):

bei Ankunft auf dem Flughafen in Lomé, wurden LAR-Ärztin Dr. Christine Maar und Flight Attendant Ike Schuster von den Verantwortlichen des lokalen Krankenhauses bedrängt, das zur Versorgung des Patienten mitgeführte Blut zu verkaufen. Nur unter ständiger Überwachung konnte dem Patient die notwendige Transfusion gegeben werden. In Afrika ist Blut ein kostbares Gut, da nach Angaben offizieller Stellen 80% aller Blutkonserven AIDS-verseucht sind.



Genehmigungen der zuständigen offiziellen nationalen und internationalen Kontrollstellen, konnte der provisorisch reparierte Lear weiter nach Düsseldorf in unsere Vertragswerkstatt fliegen. Hier werden übrigens alle Wartungsarbeiten getätigt, da es in Luxemburg keine Flugzeugwerft gibt, die diesen Service anbietet. Ein Ersatz-Tip-Tank wurde bereits aus den Vereinigten Staaten angeliefert, auf den zweiten warten wir ungeduldig. Nach dessen Erhalt wird der Lear binnen kürzester Zeit wieder einsatzbereit sein.

Der Betrieb der LAR wurde durch diesen Ausfall übrigens kaum beeinträchtigt, steht uns doch mit der King Air Beech 200 ein weiteres Flugzeug mit 2300 km Reichweite (ohne Auftanken) zur Verfügung. Für Repatriierungsflüge aus längerer Distanz haben wir auf die Dienste der DRF (Deutsche Rettungsflugwacht) zurückgegriffen, mit der seit Jahren ein Kooperationsabkommen besteht.





Envie de voir plus grand?



Nous construisons l'avenir sur vos envies.

► Vos rêves ont besoin de place? Voyez plus grand en toute sécurité – la **Classe E** de Mercedes est plus que généreuse avec l'espace vital qu'elle vous crée. Normal, car c'est votre voiture qui doit s'adapter à votre style de vie tout personnel – et non l'inverse.

► Message reçu chez Mercedes qui offre la **Classe E** en berline et, pour les très grands rêves, en break. L'éventail des 10 motorisations (4 diesel et 6 essence) va jusqu'à une puissance de 354 CV (260 kW), toutes étant munies de série d'une nouvelle boîte mécanique 6 vitesses ou automatique 5

vitesses (suivant la motorisation). Pour ce qui est de l'équipement, Mercedes a laissé moins de place au rêve... En rehaussant le standard de base avec notamment les sièges à réglage partiel électrique, la climatisation, l'autoradio, le volant multifonctions, et, question sécurité, la régulation de comportement dynamique ESP et les airbags de tête, le tout en série.

► Place à vos rêves – la **Classe E** de Mercedes vous donne envie de voir plus grand. Découvrez-la chez votre partenaire Mercedes-Benz à partir de 1.240.000.- LUF. (30.738,80 €)

► Profitez également de nos conditions de financement chez Mercedes-Benz Finance, le chemin le plus aisé vers votre Mercedes.



Mercedes-Benz



GREY

FLEXICAV : tout pour devenir un grand investisseur.

A 18 ans, rien de plus normal que d'avoir envie de gérer soi-même son budget. Pour les dépenses, c'est facile. Pour ce qui est de se constituer une épargne, c'est moins évident. Enfin, ça l'était ! Car depuis l'arrivée de FLEXICAV de Dexia BIL, plus d'excuses pour ne pas devenir un investisseur. Et voir son capital fructifier. FLEXICAV, c'est la Bourse pour tous, à son rythme et selon ses moyens. Un must pour se lancer dans le monde de l'investissement. Et pour une fois que ce n'est pas réservé aux parents, pourquoi s'en priver ?

DEXIA

Banque Internationale
à Luxembourg

Société anonyme, fondée en 1856
69, route d'Esch - L-2953 Luxembourg
Tél. : 4590-2727 - Fax : 4590-2010
www.dexia-bil.com - e-mail : contact@dexia-bil.com

VOUS,
AVANT
TOUT.