

LAR

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



Report

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



Rettung mit Niveau
LAR feiert ISO 9002
Zertifikat

Seite 7

Drama am Gletscher
Das Opfer berichtet
von seiner Bergung

Seite 10

Sensibler Fluggast
Transport eines
Frühgeborenen

Seite 11



Vous nous avez toujours témoigné votre passion.



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

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

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

force de freinage sur toutes les roues.

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

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

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



Mercedes-Benz



René Closter

Hochsaison zur Urlaubszeit

Liebe Leserinnen, liebe Leser, Sie halten einen "neuen" LAR-Report in den Händen. Fünf Jahre nach Erscheinen der ersten Ausgabe wurde eine Verjüngungskur fällig. Die wichtigste

Änderung betrifft das Layout: Mehr Übersichtlichkeit und ein zeitgemäßer grafischer Look machen das Heft insgesamt leserfreundlicher. (Lesen Sie dazu den Artikel auf S. 4)

Die jüngsten Einsatzstatistiken sprechen für sich: Mehr denn je wurde in den vergangenen Monaten die "schnelle Hilfe aus der Luft" angefordert. Unser jüngster Patient war ein Frühgeborenes, das im Inkubationskasten zurück in die Heimat geflogen wurde (s. S. 11).

Rechtzeitig zu den Sommerferien wurde der LAR eine ganz besondere Auszeichnung zuteil. Mit der Verleihung des "ISO 9002-Zertifikats" (s. S. 7) wurden unsere langjährigen Bemühungen um höchste Qualität und effizienten Einsatz der technischen Möglichkeiten honoriert. Wir sind stolz, als weltweit erste Luftrettungsorganisation diese Zertifizierung zu bekommen.

Einen Grund sich nun zufrieden zurückzulehnen, gibt es für das LAR-Team allerdings nicht. Wir wollen unsere Bemühungen mehr denn je beibehalten, um auch künftig Extremsituationen so problemlos wie nur möglich meistern zu können. Dass wir dabei auf Ihre Hilfe angewiesen sind, steht außer Frage. Deshalb: Unterstützen Sie uns auch weiterhin. Ihre Hilfe ermöglicht es uns, Menschen in Notsituationen zu helfen. Und diese wiederum wissen es Ihnen zu danken.

Chères lectrices, Chers lecteurs,

voici la toute nouvelle édition de notre LAR-Report.

Depuis cinq ans déjà nous publions notre revue et nous avons trouvé qu'un rajeunissement s'imposait: nous avons changé le layout que nous avons voulu plus dynamique et plus vivant afin de rendre la lecture plus attrayante encore (lire p. 4).

Nos récentes statistiques montrent pour cette année-ci une hausse considérable des interventions, avec une tendance à battre nos propres records concernant le nombre des interventions, ce qui démontre bien la nécessité des secours aériens (lire p. 11).

Pocntuellement pour les vacances d'été, le certificat, ISO 9002' fut décerné à notre organisation. Cette attribution est la fière récompense de nos efforts permanents pour la fourniture d'un service de secours aérien de qualité. La LAR est d'ailleurs la première organisation de sauvetage aérien titulaire de cette certification, et nous en sommes fiers!

Pourtant cette attribution ne nous empêchera pas de continuer nos efforts dans le développement de nos services afin de mieux encore parer des situations extrêmes et de pouvoir offrir un secours sans faille. Pour ce faire, nous devons cependant solliciter votre solidarité: votre aide et support nous permettront de secourir, également à l'avenir, ceux qui sont en détresse.

René Closter, LAR Präsident

sommaire

LAR internes 4	Actualités 9	Fotogalerie 14
Neuf heures dans l'eau 5	Absturz in Gletscherspalte 10	Thème médical 15
Höllischer Sturz 6	Ein Frühchen geht auf Reisen 11	Junior Pilot 16
ISO-Verleihung 7	Hubschrauber ohne Heckrotor .. 12	Leserbriefe / Impressum 17
Spenden ist wichtig 8	Verschiedenes / divers 13	Bulletin d'adhésion 18

Schönheitskur für den LAR Report

Am 27. März wurde die LAR von einer Gruppe von sechs Studentinnen in Begleitung ihres Dozenten Hans Peter Janisch besucht. In Hagen bei Dortmund absolvierten sie eine Ausbildung am „Journalistenzentrum Haus Busch“ als sogenannte Multimedia NewsDesigner. Dieser Studiengang vermittelt sowohl journalistische Inhalte als auch grafisches Können. Im Auftrag der LAR hatten sie an dem neuen Layout des LAR Reports gearbeitet. Unter Anleitung ihres Dozenten war ihnen eine enorme Auswahl an stilvollen, frischen Entwürfen gelungen.



Die Studentinnen (v. li nach re): Andrea Höhne, Almut Ayen, Liane Zavagno; unten: Anke Schilla. Es fehlen Isabell Bischoff und Kristine Nord

Dem Redaktionskomitee, vertreten durch Jean Leesch, Gregor Pesch und René Closter, fiel die Wahl nicht leicht.

„Uns lag am Herzen, dem Magazin mehr Struktur zu geben, es schlichter, übersichtlicher, einfach leserfreundlicher zu gestalten“, sagt Anke Schilla, eine der Studentinnen. „Vor allem wollen wir, dass die Mitglieder auch wirklich wissen, was die Air Rescue täglich alles tut. Das Heft ist schließlich das Sprachrohr der LAR“. Dabei sei es auch sehr wichtig, dass das Layout optisch ansprechend sei. Einen Schwerpunkt, so erklärten die Studentinnen, liegt auf den Bildern, denn diese erzählten ebenso viele Geschichten wie ein langer Text.

Das Resultat der Arbeit halten Sie in Ihren Händen. Wir würden uns sehr freuen, Ihre Meinung zum neuen Gesicht des LAR-Reports zu hören. Schreiben Sie uns!

Luxembourg Air Rescue
175A, rue de Cessange
L 321 Luxembourg oder:
info@air-rescue.lu

Aufstieg zum Captain

Raphael Chevalard, seit eineinhalb Jahren Lear-Jet-Pilot der LAR, ist vom Copiloten zum Captain aufgestiegen. Erfahrung sammelte Chevalard genug: „Mit 15 Jahren begann ich mit der Fliegerei, seitdem

bin ich insgesamt 5000 Stunden geflogen.“ Und wie gefällt ihm die Arbeit bei der LAR? „Ich arbeite gerne hier, für mich spielt es eine große Rolle zu wissen, dass ich einer guten Sache diene.“



Raphael Chevalard, 35, (re) erhält die Captain Wings von LAR Chief Pilot Wolfgang Guckert (li)

Cartoon



Entnommen aus „Adacopter“ von Gerhard Kugler

Keine Tränen



Verena M., 4 Jahre, hat sich beim Spielen das Schienbein gebrochen. Tapfer lässt sie sich vom Team der LAR behandeln.

Tödlicher Stromschlag

Tödlich endete der Angelausflug eines 13-jährigen Jungen am 23. Juli. Zusammen mit seiner Familie war er am Nachmittag zum Fischen an die Sauer nach Rosport gefahren. Beim Einpacken der Angel geriet er

mit seiner Karbon-Angeschnur (Karbon ist äußerst leitfähig) an eine Hochspannungsleitung und erhielt einen derart starken Stromschlag, dass er trotz Reanimationsversuche noch am Unfallort starb.

Tod durch Explosion

Ein Mann starb Anfang Juli durch eine Bombenexplosion in Hosingen. Sein Freund, ein privater Kriegswaffensammler, wurde dabei schwer verletzt und entkam nur knapp dem Tod: Splitter der explodierenden Waffe aus seinem Bestand fügten ihm schwere Schnittwunden zu. Wie durch ein Wunder verfehlten diese seine lebenswichtigen Organe. Das Rettungsteam der LAR brachte den 49-jährigen Schwerverletzten sofort mit dem Hubschrauber in eine Klinik.

Der große Traum vom Fliegen



Der kleine Eric (mit Hubschrauber), seine Schwester, sein Vater und die Hubschrauber-Crew der LAR

9 heures dans l'eau glaciale

Un homme qui était tombé d'un pont de trois mètres dans un ruisseau glacial à Lellig, y est resté pendant neuf heures. Blessé et incapable de se traîner lui-même jusqu'à la rive, il a perdu petit à petit conscience. „La température de son corps était tombé à 26 degrés, 2 degrés de moins et il n'aurait pas survécu...“ dit Helmut Branz, infirmier de la LAR. C'est seulement par hasard que des ouvriers qui effectuaient des travaux le long du ruisseau l'ont découvert au matin. Ces derniers ont immédiatement alarmé les services d'urgence. Quelques minutes plus tard l'héli-



L'hélicoptère près du lieu d'accident

coptère de la LAR s'est posé à 10 mètres de l'endroit de l'accident, l'homme a tout de suite été pris en charge et enveloppé dans des couvertures pour que son corps se réchauffe. „Un réchauffement trop rapide aurait provoqué un choc avec danger de mort“ explique Branz. Grâce à l'intervention rapide des pompiers et de la LAR l'homme a pu survivre.

Der 5-jährige Eric Bertemes aus Diekirch hat nur einen Berufswunsch: Er will, wenn er groß ist, unbedingt Hubschrauberpilot werden. Und das bei der LAR. So überzeugte er geschickt seine Eltern, dass er dringend das LAR-Team in Ettelbruck besuchen müsste, was er dann auch zusammen mit seiner Schwester und seinen Eltern tat.

Natürlich hatte er nicht versäumt, seinen Spielzeughubschrauber mitzubringen. Die Aufregung war unbeschreiblich, als die Crew vom Christoph II den Junior-Piloten ins Cockpit setzte und er den Helm des Piloten aufsetzen durfte.

Höllischer Sturz – himmlische Rettung

„Ich wusste nicht, dass der Ast morsch ist. Plötzlich flog ich senkrecht die Schlucht hinab und schlug mit der rechten Seite des Körpers auf“. Zusammen mit Freunden hatte Pit Seyler, 14 Jahre, sich Mitte Juli nahe der Kletterfelsen von Beaufort aufgehängt und war dort auf einen Baum geklettert. Dieser brach, und er stürzte etwa zehn Meter ungebremst in die Tiefe. „Das erste, was ich da unten tat, war aufzustehen. Ich habe das alles gar nicht richtig mitbekommen, Schmerzen hatte ich auch nicht“, erinnert er sich vier Wochen später. Sofort waren die Feuerwehr, Ambulanz und der Hubschrauber der LAR gerufen worden. „Um den Körper des Jungen für den Transport stillzuhalten, betteten wir ihn

auf eine Vakuummatratze und diese dann zusätzlich auf eine harte Transportschale“, erklärt LAR-Rettungsassistent Andreas Weber. Jedoch: Die Schlucht war so eng, dass Pit nur von oben aus der Luft geborgen werden konnte. So wurde der zweite Helikopter der LAR mit Seilwinde angefordert. „Mir kam die Rettungsaktion vor wie Sekunden“, erzählt Pit. So richtig bewusst war es ihm nicht, als er durch die Luft schwebend in den Helikopter gezogen wurde. „Meine Mutter hatte sich anfangs Sorgen gemacht, dass ich gelähmt sein könnte“. Doch Pit hatte Glück im Unglück: Im Krankenhaus in Ettelbruck wur-



Mit Hilfe der Seilwinde wurde der verletzte Junge geborgen



Nach dem Sturz: Pit ist an der Schulter operiert

den ihm ein doppelter Becken- und ein Schulterbruch diagnostiziert. Für Pit hieß das: eine Schulteroperation und danach sechs Wochen absolute Bettruhe.

Leiser Flug für kleinen Engel



Die kleine Eze M., knappe fünf Monate alt, wird mit einer schweren Meningitis nach Brüssel in eine Spezialklinik geflogen. Der große Kopfhörer schützt sie vor dem Lärm im Hubschrauber, so dass sie die gesamte Strecke schlafen kann.

Wilde Kühe

„Der Mann hatte wohl viele Schutzengel“, sagt LAR-Rettungsassistent Andreas Klein über den Verunglückten: In Reuler hatte ein junger Mann im Juli geholfen, ein Dutzend Kühe auf einen Viehtransporter zu laden. Beim Verschließen der Laderampe löste sich diese und fiel wieder nach hinten. Dabei begrub sie den Mann zur Hälfte, lastete auf seiner Brust. Als dieser vor Schmerz aufschrie, erschreckte er die bereits verladenen Kühe so sehr, dass sie in Panik von der Rampe rannten. Dabei trampelten sie über sein nach oben gerichtetes Gesicht. „Er hatte zwar schwere Blutergüsse und Gesichtsverletzungen, aber etwas Ernsthaftes ist Gott sei Dank nicht passiert!“, sagt Klein.

Rettung auf höchstem Niveau

Die LAR ist als erste Flugrettungsorganisation weltweit mit dem höchsten Qualitätslabel ISO 9002 ausgezeichnet



Stolz präsentieren René Closter und Henri Grethen das Zertifikat

Der 9. Juli 2002 war ein historischer Tag für die Luxembourg Air Rescue: An diesem Tag wurde der LAR ein besonderes Zertifikat verliehen. Es heißt „ISO 9002“. Bis solch eine Auszeichnung vergeben wird, müssen unzählige Arbeitsbereiche und -abläufe einer strengen Prüfung unterzogen werden. „Wir haben uns von einer kleinen Gruppe idealistischer Menschen zu einer internationalen Luftrettungsgesellschaft entwickelt, die mit Piloten, Ärzten, Mechanikern und Angestellten rund um die Uhr an jedem Tag des Jahres für den Notfall im Einsatz ist. Dies ist eine Arbeit unter so extremem Zeitdruck, dass an der Schnittstelle zwischen Mensch und Technik keine Zufälligkeiten toleriert werden

können“, sagt René Closter, Präsident der LAR. Aly Matzet, der Qualitätsmanager der LAR, erklärt: „Zwei Jahre lang hat die Air Rescue jeden Arbeitsvorgang durchdacht und geprüft. Wir wollten zum Beispiel unsere Rettungsflüge noch sicherer und zuverlässiger organisieren, doppelte Arbeitsvorgänge finden und so Kosten sparen.“ „Wir sind stolz, diese Herausforderung gemeistert zu haben“, erklärt Closter. Blank im Licht strahlte der Lear-Jet. Er war, wie auch die King Air und die Helikopter, geschmückt mit einem Aufkleber „ISO 9002 certified“.

Anlässlich der Feier war neben zahlreichen Vertretern des öffentlichen Lebens auch Wirtschaftsminister Henri Grethen erschienen. Nicht nur mit seinen Glückwünschen erfreute er das Team der LAR, sondern auch mit seinem Versprechen, die LAR bei der Neustrukturierung des Findel zu berücksichtigen. Die LAR braucht dringend eine größere Basis, um ihre Aufgabe, Menschenleben durch den Einsatz von Ambulanzflugzeugen und Rettungshubschraubern zu retten, weiter gerecht zu bleiben.



Die Gäste lauschen der feierlichen Rede



Ein Aufkleber ziert den Lear-Jet



Wirtschaftsminister Henri Grethen



Was bedeutet eigentlich "ISO"?



Aly Matzet
Qualitäts-
manager
der LAR

ISO ist die Abkürzung für "International Organization for Standardization", die das weltweit erfolgreichste Qualitätsmanagement-System entwickelt hat. Über 13 000 Standardisierungen für Wirtschaftsunternehmen, Regierungen und Gesellschaften wurden von der ISO entwickelt.

Diese Standards sind schriftliche Übereinkünfte, die als sehr präzise Dokumente (zum Beispiel technische Beschreibungen), als Regeln, Definitionen oder Bedienungsanleitungen dienen. Dies führt dazu, dass Materialien, Produkte, Prozesse oder Dienstleistungen vereinheitlicht und genau auf ihren Be-

darf ausgerichtet werden. Was so kompliziert klingt, ist im Alltag hilfreich. So hat die ISO die Größe der Kredit- und Telefonkarte weltweit standardisiert. Die ISO 9002 gibt dem Unternehmen die Möglichkeit, zielgerichteter zu arbeiten, Stärken zu identifizieren, Schwächen zu erkennen und abzustellen.

Spenden, die Leben retten

Die Herausforderungen an die LAR nehmen zu - national und international

Wenn man in der Lage sein will, rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr innerhalb von wenigen Minuten einen Hubschrauberrettungsflug in Luxemburg oder einen internationalen Rückholungsflug zu organisieren, braucht man dafür engagierte Fachleute und modernste Technik.

Bei der Rettung von Menschenleben sind nur allerhöchste Qualitätsstandards zulässig. Qualität bedeutet Sicherheit; die LAR hat als erste und einzige Luftrettungsorganisation das begehrte Label der ISO 9002 Qualitätssicherung erhalten. Qualität zu erhalten bedeutet aber auch sehr hohe Kosten! Die LAR ist eine rein private, humanitäre Organisation, die als Stiftung öffentlichen Nutzens und unter der Schirmherrschaft des Großherzogs ihre Aufgabe erfüllt, die lautet: durch den Einsatz von Rettungshubschraubern und Ambulanzflugzeugen Menschenleben zu retten.

Helfen Sie uns, dass wir diese Aufgabe auch weiterhin erfüllen können

Rund 6000 Mal hat die LAR bis heute Menschen in Not geholfen. Viele engagierte Menschen erbitten bei persönlichen Anlässen, wie beispielsweise Hochzeit, Geburtstag, Jubiläum und Trauerfall - von Ihren Verwandten und Freunden anstelle von Geschenken und Blumen eine Spende für die LAR und setzen damit ein besonderes Zeichen für Menschlichkeit. Wenn auch Sie zu einer Ereignisspende aufrufen wollen, denken Sie an die LAR!

Übrigens: Spenden ab 124 Euro an die LAR-Stiftung sind steuerlich absetzbar.

**Spendenkonto
der Fondation LAR:
"Fondation
Air Rescue"**

IBAN: LU84 0020 1167 9560 0000

**Ihre Spendenquittung
erhalten Sie automatisch.**



Steigende Zahl von Einsätzen

In den ersten acht Monaten des Jahres war die LAR mehr denn je im Einsatz. Allein bis Ende August waren die beiden Rettungshubschrauber Christoph I und Christoph II 502 Mal im Einsatz. Das sind rund 95 Rettungsflüge mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Anzahl der Primäreinsätze – das sind Hilfeleistungen nach Verkehrsunfällen oder ähnlichen Notsituationen – liegt in den ersten acht Monaten 2002 mit 354

so hoch wie nie zuvor. Rekordzahlen vermeldet die LAR auch bei Verlegungstransporten: 126 Mal mussten schwerverletzte und schwerkranke Patienten zwischen Januar und Ende August 2002 mit den LAR-Helikoptern in Spezialkliniken verlegt werden. Im Gegensatz zum Vorjahr bedeutet dies ein Zuwachs von mehr als 21 Prozent. Zu den kostenaufwendigsten Einsätzen zählen die Rückführungen von plötzlich erkrankten oder ver-



letzten Personen aus dem Ausland. Insgesamt 180 Mal mussten bis Ende August 2002 Menschen in Not nach Hause geflogen werden. Zu den entferntesten Einsatzgebieten zählten unter anderem Ghana, Pakistan und Kenia.

Verwirrung durch vermummte Piloten

Etwas verwundert reagierte das Bodenpersonal des Flughafen Findel, als die Piloten vermummt (siehe Bild) mit einem Patienten landeten: An Bord befand sich ein Infektionspatient. Die LAR-Crew musste sich in diesem

Fall besonders schützen. Nach dem Einsatz wurde das Flugzeug durch spezialisierte Fachkräfte komplett desinfiziert. Für nachfolgende Patienten ist auf diese Weise eine Ansteckungsgefahr ausgeschlossen.



Kein verspäteter Karnevalsscherz, sondern ein richtiger Einsatz

Jubiläum in der Schweiz

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega wird 50 Jahre alt. Anlässlich des Jubiläums berichtet ein Bildband spannend und aktuell über ihr Einsatzgebiet. "Ein Tag bei der Rega" ist das Motto des attrak-

tiven Fotobandes. Das Buch zeigt in 205 Farbbildern rund 30 Rettungsaktionen: Einsätze bei Unfällen mit Nachtsichtgerät, die Rettung einer Frau aus einer Gletscherspalte, den Transport eines Frühgeborenen in eine Spezialklinik und sehr vieles mehr.

Das Buch „Rega – Destination Patient“ ist eine Würdigung der Rega-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter. Ihr Einsatzgebiet heißt Leben retten, Fehler können sie sich nicht leisten. Der Fotoband ist aber nicht nur eine Hommage an die Mitarbeitenden der Rega, sondern auch an ihre Gönner – ohne sie würde es die Rega in ihrer heutigen Form nicht geben. Zu beziehen ist das Buch über: Staempfli Editions SA, Hallerstraße 7, case postale 8326, CH-3001 Bern oder www.staempfliverlag.com



Rettungselite trifft sich

Austausch, Anregungen und Kontakte fanden Rettungsflugwachten aus der ganzen Welt in Interlaken.

Dort tagte vom 18. bis 20. September der AIRMED 2002-Kongress. Die LAR war zum einen mit einem repräsentativen Stand, zum anderen durch zwei von René Closter, der außerdem Mitglied im wissenschaftlichen Komitee des Kongresses war, präsierte Diskussionsrunden vertreten. Im Vordergrund der Veranstaltung standen medizinische, wirtschaftliche und rettungstechnische Themen.

Geborgen aus Schnee und Eis



Roger
Hintgen

Vous êtes costaud – Sie sind stark“, begrüßt der französische Facharzt seinen Patienten im Behandlungszimmer. Trotz schwerer Verletzungen war Roger Hintgen den Berg noch zu Fuß hinuntergelaufen. Ganze vier Stunden benötigten er und sein Begleiter, ein erfahrener Bergführer, um die Zahnradbahn für das letzte Wegstück bergab zu erreichen. „Den lokalen Rettungshubschrauber riefen wir nicht, er wurde woanders sicher dringender gebraucht“, sagt der 63-jährige. Was war passiert an jenem Donnerstag Morgen? Seit fast einer Woche verbrachte Roger Hintgen schon unbeschwerte Urlaubstage im französischen Chamonix. In Begleitung des Bergführers brach er von dort aus zu einer zweitägigen Bergtour auf. „Wir übernachteten auf der italienischen Seite in einer Berghütte und wollten tags drauf über den Gletscher zurück nach Chamonix.“ Am Gletscher sollte es dann passieren: Trotz gründlicher Prüfung der Sicherheitssysteme löste sich plötzlich ein Seil, und der Bergführer stürzte die fünf Meter hohe Eiswand hinunter.

„In dem Augenblick war mir noch überhaupt nicht bewusst, dass er mich mit in die Tiefe ziehen würde“, sagte Hintgen. „Ich hörte den Bergführer schreien, da wurde ich auch schon nach unten gerissen.“ Roger Hintgen hatte weniger Glück als sein Begleiter. Während der Bergführer an einer Schneebank gebremst wurde und dort aufschlug, stürzte Hintgen in die Gletscherspalte. Beide waren zwar bei

„In der Luft sind wir auf uns alleine gestellt“

Bewusstsein, konnten allerdings keine Hilfe über Mobiltelefon anfordern: Es war kein Netz vorhanden. Schließlich gelang es dem ebenfalls verwundeten Bergführer, Roger Hintgen aus seiner misslichen Lage zu befreien.

„Dass ich mindestens einen Rippenbruch erlitten hatte, stand für mich außer Frage“, erzählt Hintgen fast sechs Wochen nach dem Unfall. Die Schwere seiner Verletzungen brachten Untersuchungen im lokalen Krankenhaus an den Tag: Drei Rippenbrüche und ein Pneu-

mothorax, (eine lebensbedrohliche Perforation des Lungenfells). Ganze zehn Tage musste Hintgen ins Krankenhaus. Erst als die Transportfähigkeit des Patienten sichergestellt war, gaben die französischen Ärzte grünes Licht für die Verlegung. Um Risiken beim Transport des Patienten auszuschließen, wurde vor dem Transport mit dem Flugzeug der LAR ein Gespräch mit dem LAR-Arzt in Luxemburg geführt. Schließlich ist er es, der die Verantwortung während des Fluges für den Patienten trägt.

Im Fall Hintgen konnten Risiken ausgeschlossen werden. Sein Gesundheitszustand war stabil. Dennoch war die Maschine routinemäßig medizinisch ausgestattet worden: „Lieber nehmen wir die komplette medizinische Ausrüstung mit, als dass uns im Notfall etwas fehlt, schließlich sind wir in der Luft auf uns alleine gestellt“, sagt Matthias Karpp, der flugbegleitende Arzt.

Auch der Kabinendruck musste wegen der Lungenverletzung verändert werden, das heißt, die Maschine musste tief (sea-level) fliegen.

Nach gut einer Stunde Flug setzte die LAR-Maschine in Luxemburg auf. Die Ambulanz der LAR brachte Hintgen in ein Krankenhaus im Zentrum. Dass er dort ausgerechnet von einem sportbegeisterten Arzt behandelt wurde, war eher Zufall. Roger Hintgen: „Der hatte Verständnis für das, was passiert war!“

Ein Frühchen geht auf Reisen

Lea-Marie* hatte es eilig. Als ihre Eltern Ferien in Südfrankreich machten, kam sie zur Welt. Zwei Monate zu früh: Sie wog gerade mal 800 Gramm.

Das kleine Mädchen wurde sofort in eine Spezialklinik in Marseille eingeliefert. Unfähig, Milch zu trinken, wurde sie künstlich aufgefäpelt. Als sie stolze 1000 Gramm wog, war Lea-Marie fit für die Reise nach Hause. Sie sollte in ihre Heimat nach Thionville fliegen, um im dortigen Hospital weiter betreut zu werden.

Der Transport von Frühgeburten ist eine große Herausforderung für die Ärzte der Luxembourg Air Rescue. Das Baby wird während der Reise in einem speziellen Inkubator („Brutkasten“) transportiert. Rund 80 000 Euro kostet so ein vollausgestatteter Inkubator. Allein Spenden ermöglichten der LAR den Kauf eines solchen Geräts.

Wozu aber braucht man einen Inkubator? Kann man ein Frühgeborenes nicht einfach in Decken wickeln? „Eine Außentemperatur von 26 Grad verträgt ein zu früh geborenes Baby ungefähr so schlecht wie ein unbedeckter Erwachsener

1 °C! Ein einfacher Luftzug kann für das Kind tödlich sein“, erklärt Dr. Matthias Karpp, medizinischer Direktor der LAR. Er begleitete Lea-Marie auf dem Flug.

Bevor die Kleine in Marseille abgeholt werden konnte, mussten er und sein Team unzählige Sicherheitsvorkehrungen treffen. Ist der Inkubator dicht? Hält er die Temperatur? Liegt für den äußersten technischen Notfall eine Isolierdecke bereit?

„Bevor wir Lea-Marie abholten, riefen wir dort im Krankenhaus an, um zu erfahren, wie es unserer Patientin geht, welche Medikamente sie bekommt, was sie wiegt, ob wir spezielles Zubehör mitbringen sollen.“ Das spezielle Zubehör bestand aus einer portablen Kühlbox für die gefrorene Muttermilch. Während dieser Vorbereitungen waren die Eltern des Babies ein wenig aufgeregt: Schließlich fliegt nicht alle Tage das eigene Kind mit einem Ambulanzjet. Außerdem sollte die Mutter ihre Tochter begleiten. So kann sie diese immer beobachten, streicheln und muss sich nicht sorgen. „Als wir in Marseille landeten, fuhren wir – der Kranken-



Die kleine Lea-Marie schläft in ihrem warmen Inkubator. Darin wird sie sicher ans Ziel gebracht



Der Transportinkubator der LAR



Die Mutter streichelt ihre Tochter

pflieger und ich – mit dem leeren Transportinkubator in die Klinik. Das Praktische an diesem Inkubator ist, dass man ihn auf fast allen Ambulanztragen der Welt befestigen kann“, erklärt Dr. Karpp. „In der Klinik betteten wir das Mädchen sehr behutsam um.“

Der Flug verlief ohne Probleme. Das Brummen der Propeller schien dem kleinen Mädchen sehr zu gefallen. „Lea-Marie hat erstaunlich neugierig und aufmerksam herumgeuckt. Als wir dann in Luxemburg ankamen und das Flugzeug sich nicht mehr bewegte und keine Geräusche mehr machte, weil wir einige Minuten auf den Ambulanzwagen warten mussten, da erst fing sie an zu protestieren“, erzählt Doktor Karpp.

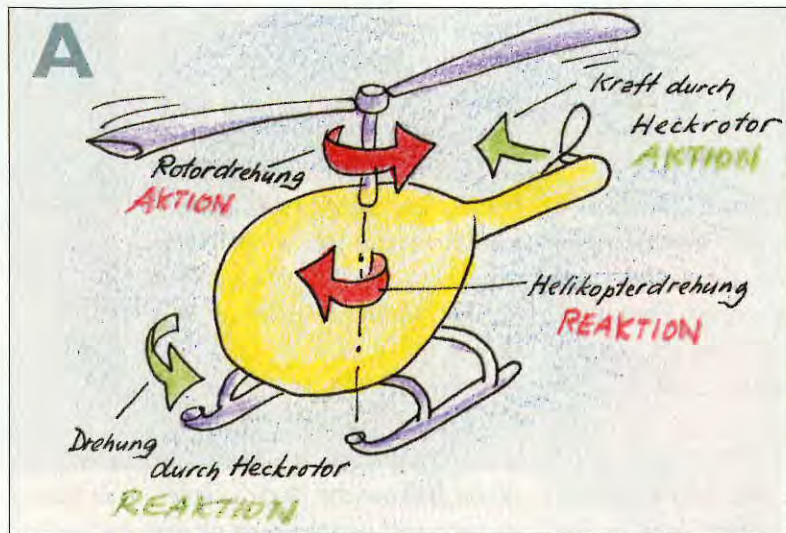
*Name geändert

Spezielle Technik ersetzt Heck-Rotor

Die Hubschrauber der LAR sind mit einer besonderen Technik ausgestattet: Anstatt eines Heckrotors steuern diese mit Hilfe eines starken Luftstromes

Wozu braucht denn ein Hubschrauber einen Heckrotor? Die zum Abheben notwendige Auftriebskraft wird vom Hauptrotor erzeugt. Dabei entstehen auch unerwünschte Kräfte, die den Hubschrauber gegen den Drehsinn des Rotors drehen lassen. Sobald sich der Hubschrauber nicht mehr am Boden abstützen kann, muss diese Reaktion mit anderen Mitteln ausgeglichen werden. Das herkömmliche Mittel ist ein Heckrotor: Dieser erzeugt eine horizontale Kraft, die das Drehen des Hubschraubers entgegen der Hauptrotordrehung ausgleicht. Zudem kann der Pilot durch das Betätigen von Pedalen die vom Heckrotor erzeugte Kraft ändern und somit den Hubschrauber steuern: Je nachdem, ob die erzeugte Kraft größer oder kleiner als notwendig ist, dreht sich der Hubschrauber nach rechts oder nach links um seine eigene Achse. (A)

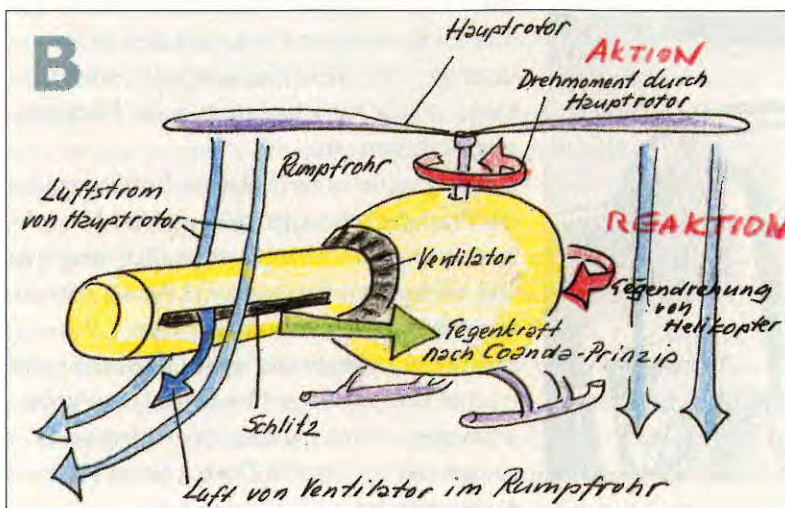
Ganz davon abgesehen, dass ein Heckrotor eine recht komplizierte und demnach nicht unbedingt stö-



rungsfreie Konstruktion ist, kann es durch ihn zu Unfällen kommen – besonders beim Einsatz auf freiem Gelände: Es kann vorkommen, dass der Pilot mit dem Heckrotor ein Hindernis (Gebüsch, Zaun oder ähnliches) berührt. Dadurch wird der Heckrotor beschädigt, der Hubschrauber unsteuerbar. Aber auch Helfer am Boden können den schnell drehenden Heckrotor übersehen und berühren, was zu schweren, oft tödlichen Verletzun-

gen führt. Nicht zuletzt ist der Heckrotor durch seine relativ hohe Drehzahl geräuschvoll und verursacht in etwa die Hälfte des Lärms, den ein Hubschrauber erzeugt.

Hughes Helicopters begann im Jahre 1976 mit der Entwicklung des NOTAR-Systems (NOTAR steht für „No Tail Rotor“). Grundlage dieses Systems ist eine Theorie eines aus Rumänien stammenden Ingenieurs und Erfinders: Henri-Marie COANDA (1885 – 1972). Er entdeckte, dass Luft, die über eine gekrümmte Fläche strömt, dazu neigt, der Krümmung der Fläche zu folgen. Beim NOTAR-Prinzip erzeugt ein „Ventilator“ einen hohen Luftstrom, der in das hohle Rumpfrohr am Heck des Hubschraubers geblasen wird. An einer Seite dieses Rohrs befinden sich Schlitze, aus denen diese Luft strömt und getreu dem Coanda-Effekt der Krümmung des Rohrs folgt. Dadurch wird der vom Hauptrohr erzeugte Luftstrom ebenfalls umgeleitet und erzeugt am Rohr eine Kraft, die der Drehung des Hubschraubers entgegenwirkt. Am Heck endet das Rohr mit einer drehbaren „Büchse“. Diese wird wie der Heckrotor vom Piloten über Pedale gesteuert: So wird der austretende Luftstrom nach rechts oder nach links gerichtet, und der Hubschrauber dreht sich – nach dem Prinzip Aktion/Reaktion – in entsprechender Richtung. (B)



Achtung – Hubschrauber!

Sie haben einen Notfall gemeldet und warten auf den Hubschrauber. Was müssen Sie dabei beachten?



Jean-Marc Scheid ist Helikopterpilot bei der LAR. Schon mehrmals kam er in Bedrängnis, weil er den Unfallort

nicht sofort finden konnte. „Viele geben nur ihre Adresse an, aber aus der Luft können wir z.B. keine Hausnummern erkennen“, erklärt er. Also gilt:

- ▲ Machen Sie sich bemerkbar, indem Sie T-shirts schwenken oder winken.
- ▲ Landet der Hubschrauber umständehalber weiter weg vom Unfallort, holen Sie den Notarzt mit dem Auto ab.
- ▲ Ist der Unfall im Wald passiert, suchen Sie eine Lichtung auf oder treten Sie aus dem Waldstück und winken Sie.
- ▲ Sind Sie auf dem Land, melden Sie den Ort des Unfalls so präzise wie möglich (geben Sie markante Geländepunkte an).
- ▲ Legen Sie keinesfalls Tücher oder Gegenstände zur Markierung aus, sie können sich beim Landen in den Rotorblättern verfangen.
- ▲ Wenn der Hubschrauber landet oder startet, halten Sie ausreichend Sicherheitsabstand, der Hubschrauber wirbelt Luft auf, es können Steinchen fliegen.
- ▲ Halten Sie Brillen und lose Kleidungsstücke wie Hut oder Mütze fest.
- ▲ In der Nähe des Helikopters darf nicht geraucht werden.
- ▲ Helikopter machen neugierig. Achten Sie auf ihre Kinder: Bleiben Sie dem Hubschrauber fern, solange die Rotoren drehen.

Unendliche Geschichte

Wo bleibt der neue Hangar? Eigentlich sollte er schon längst in Ettelbruck stehen.

Vor zwei Jahren wurde in einem Ministerratsbeschluss der Clinique St.Louis ein Bauzuschuss von ca. 680 000 Euro für den Bau eines Hangars für den Rettungshubschrauber der LAR zugesprochen. Doch seitdem tat sich zum Ärger vieler kaum etwas: Der Hubschrauber der LAR muss täglich vom Findel nach Ettelbruck fliegen. Dies allein kostet die LAR im Jahr 200 000 Euro. Auch zum Auftanken fliegt der Helikopter zum Findel. Die Anwohner werden so durch Fluglärm belästigt. Dieser könnte – stünde der Hangar in Ettelbruck – um 50% gemindert werden. Die LAR könnte das eingesparte Geld für andere notwendige Dinge ausgeben, zum Beispiel zur Anschaffung wichtiger medizinischer Geräte. Auch der Aufenthalts-“raum“ der Piloten und Flight-Attendants an



Aufenthaltsort der LAR-Crew während ihrer Dienstzeit

der Ettelbrucker Heli-Basis lässt zu wünschen übrig. (Siehe Foto!) „Der Bau des Hangars soll endlich mit vollem Herzen vorangetrieben werden“, sagt René Closter. Nun hofft die LAR, dass die Bauherren reagieren. Bleibt zu hoffen, dass sie mit dem ersten Spatenstich nicht mehr allzu lange warten.

Rundum neu: www.air-rescue.lu



Nach langer Vorbereitungszeit geht unsere neue Website endlich ans Netz. Sie ist deutlich übersichtlicher als ihre Vorgängerin und somit leichter zu bedienen – für jeden: Feste Navigationspunkte ermöglichen eine einfachere Orientierung. Dem Besucher wird mehr Service geboten. So kann er zum Beispiel ohne lästigen Papierkram online Mitglied werden oder der LAR Än-

derungen (Adresse ö.ä.) mitteilen. Im Gästebuch kann er seine Meinung ausdrücken, und die Fotogalerie beschert ihm Bilder verschiedener Einsätze der LAR in Luxemburg und der fernen Welt. Unser Ziel ist es, offene Fragen unserer Mitglieder auf diesem Weg zu beantworten. Wir wollen Ihr Interesse wecken und Ihre Neugierde befriedigen.



Feierabend: der Heli landet am Abend (o)



Unfall auf regennasser Straße



Slum in Afrika, fotografiert aus dem LAR-Ambulanzjet



Täglich
dasselbe
Bild: 7.30h:
LAR-Crews
auf dem
Weg zu
den Hub-
schraubern
(li)



Arzt und Pfleger "beschweren" beim Tanken den Flügel



Bus in Afrika: Eindruck auf dem Weg zum Hospital
anlässlich eines Rapatrierungsfluges (o)



Rettungshelikopter Christoph II bekommt eine
Dusche verpasst (o)



Viele Ambulanzwagen in fernen Län-
dern entsprechen nicht dem europäi-
schen Standard... (o)



Beim Umladen eines
Patienten packen alle
mit an (li)

Herzinfarkt – Wettlauf mit dem Tod

Sie sind Zeuge eines Notfalls. Ein Angehöriger hat plötzlich starke Schmerzen und wird sehr blass. Wie schwer ist er erkrankt? Was müssen Sie tun? Was können Sie tun?

“Was tue ich jetzt bloss?” Diese entsetzliche Frage stellt sich unbarmherzig. Es kann um Menschenleben gehen. Und Sie müssen sofort richtig entscheiden. Diese neue Rubrik wird in Zukunft aktuelle Themen behandeln, die unseren Ärzten täglich bei ihren Einsätzen vor Ort begegnen. Wussten Sie, dass in 75% aller Fälle der LAR-Hubschrauber zu Notfällen internistischer Art gerufen wird? Bisher mehr als 4000 Mal.

Das Herz ist wie ein richtiges Kraftwerk

60 bis 70 Schläge pro Minute, rund drei Milliarden Schläge im Laufe eines 70-jährigen Lebens, eine durchschnittliche Pumpleistung von etwa 15000 Litern Blut pro Tag – das Herz ist der Motor unseres Lebens. Versagt es, etwa durch einen Herzinfarkt, kann es zu lebensbedrohlichen Situationen kommen. Wenn Sie die Ursachen und die ersten Anzeichen eines Infarktes

kennen, können Sie vorbeugen und sogar Leben retten. Wie wichtig dies ist, zeigt die Statistik: Herz-Kreislauferkrankungen sind in Luxemburg Todesurache Nr. 1! Jeder Zweite stirbt an einer Herz-Kreislauferkrankung; Männer sind dabei häufiger betroffen als Frauen. Wie entsteht ein Herzinfarkt? Häufige Ursachen für den Herzinfarkt sind Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Ablagerungen in den Herzkranzgefäßen und Arterien des Körpers führen zu Verengungen der Gefäße, wodurch eine ausreichende Blutversorgung nicht mehr gewährleistet ist. Bildet sich aufsetzend auf den Ablagerungen ein Blutgerinnsel, kann es zum Teil- oder Totalverschluss der Gefäße kommen und somit - im Falle der Herzkranzgefäße - zum Herzinfarkt. “Gibt es nicht innerhalb von maximal 5 Minuten sofortige Hilfe, z.B. durch einen Elektroschock aus einem Defibrillator, der das Herz wieder in einen normalen Schlag-



rhythmus bringen kann, nimmt die Überlebenschance rapide ab,” so der LAR-Arzt Dominik Dörr. Etwa 30% der Herzinfarktpatienten sterben außerhalb des Krankenhauses, am häufigsten an schweren Herzrhythmusstörungen (Kammerflimmern) oder Herz-Kreislaufstillstand und einer entstehenden Minderversorgung des Gehirns mit Blut. Der Herzinfarkt ist die gefürchtete Komplikation einer Herz-Kreislauferkrankung. Sobald eine Engstelle in einem Herzkranzgefäß durch einen Blutpfropfen völlig verschlossen ist, so dass das dahinter liegende Gewebe des Herzmuskels nicht mehr ausreichend mit Blut und damit mit Sauerstoff und Nährstoffen versorgt werden kann, spricht man vom Herzinfarkt.

i Anzeichen und Symptome eines Herzinfarkts

- Plötzlicher Brustschmerz
- Engegefühl in der Brust
- Atemnot
- Ausstrahlende Schmerzen in Arm, Brustbein, Kiefer, Hals, Oberbauch
- Todesangst
- Kaltschweißigkeit

Was können Sie tun?

- Notruf 112
- Patient beruhigen, nicht alleine lassen
- Oberkörperhochlagerung bzw. bequeme Lagerung

- Keine Anstrengungen, nicht laufen
- Frische Luft

Sollte der Patient nicht mehr ansprechbar sein oder sogar nicht mehr atmen, muss mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung begonnen werden. Kurse werden von allen Rettungsdienstorganisationen angeboten.

Risikofaktoren für die Entstehung einer Herz-Kreislauferkrankung

- Bluthochdruck (Arterielle Hypertonie)

- Gefäßverkalkung (Arteriosklerose),
- hohe Blutfettwerte, hohes Cholesterin (Hypercholesterinämie)
- Rauchen, Nikotin- und Alkoholkonsum
- Stress, Übergewicht (Adipositas), Zuckerkrankheit (Diabetes mellitus).

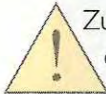
Jeder kann versuchen, Risikofaktoren zu meiden und somit auch die Entstehung einer Herzerkrankung. Fragen Sie Ihren Hausarzt.



LAR-Arzt
Dominik Dörr

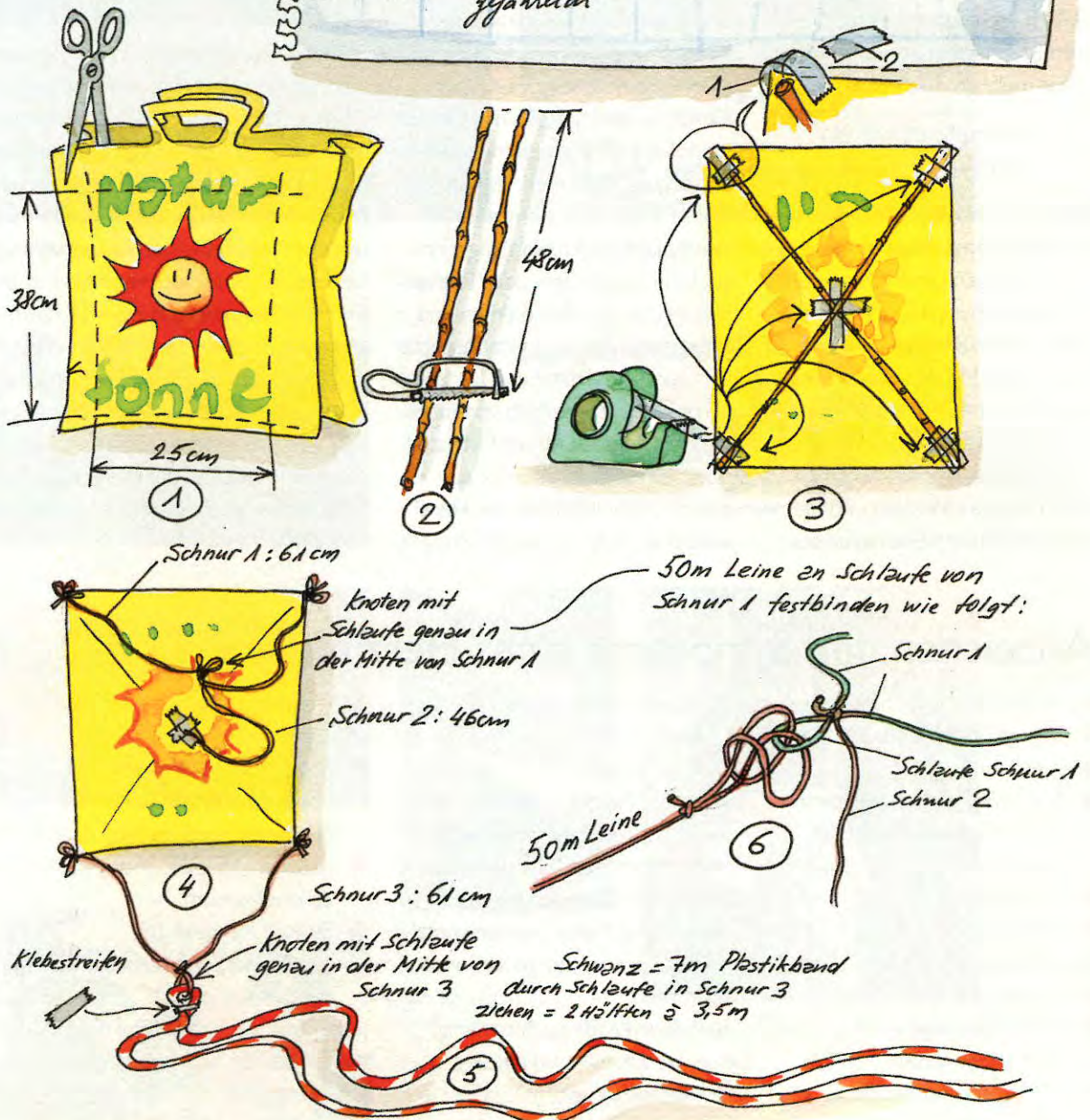
Erst Tüte, dann Drachen

Es ist ganz einfach, einen Drachen zu bauen – und gar nicht teuer!
Hier seht Ihr, wie's funktioniert!

 Zum steigen lassen, sucht Euch eine große Wiese und achtet darauf, dass keine Hochspannungsleitungen in der Nähe sind!

Viel Spaß und guten Wind!

Einkaufszettel:
Segeltuch: Plastik einkaufstasche, am Besten mit farbigem Reklameaufdruck
Stöbe: Bambus oder Holzstäbe von Pflanzenslängen
Schwanz: Plastikband für Baustellenabtrennung oder Bodenkabelabdeckung (freundlich an Bauwerke fragen)
Klebeband: leichtes durchsichtiges Scotch-Tape
Leine, Schnur: am Besten Leinenschnur, Nylonleine ist gefährlich



„Ech wollt froën, wéi et iech geet?“

Fir d'Alleréischt emol e grouße „Merci“!

Wéi ech mech op d'Fuësvakanz am Schnéi gefreet hun, haat ech keng Aanung, dat sie esou géiw ufänken: Knapps ware mir (mäi Mann, eis 2 Kanner en ech) am Leutasch-Dall ukomm, sin ech um Eis gefall; d'Resultat: „Unterschenkelbruch“!

Dunn Transport op Hall i.T. an D'Klinik ... Operation ... 1 Nool, 2 Schrauben ...

A waat elo? Wéi kommen ech elo heem? Wéi et sech erausgestallt huet, war et méi einfach fir äis ewéi ech geduecht haat: Nodeems mäi Brudder sech mat „Luxembourg Air Rescue“ a Verbindung gesaat haat, hun déi sech em alles gekëmmert! Mëtwochs, den 13.02.2002 schellt muères am Krankenzëmmer den Telefon: „Hei as d'Petra vun der Air Rescue; wéi geet et lech? Mir huëlen lech am Nomënten mam Flieger zu Innsbruck ewech, wann daat geet? Mir komme vu Wien ...“

Um 15 Auer gouf ech mat der Ambulanz vum Tiroler „Roude Kräiz“ op de Fluchhafen vun Innsbruck gefouert, an do hu mir op de Flieger geewaart.

Géint 16.40 Auer as hië geland, a kuërz Zäit duërno geet d'Diir vun der Ambulanz op: „Gudde Moien, Mme Schortgen! Wéi geet et lech? Gläich as et esou wäit, da fléie mir.“ (Et war een vun de Piloten). E puër Minute méi spéit – en aaneren Här: „Gudde Moien, Mme Schortgen! Dr. Welter vun Air Rescue. Wéi fillt Dir lech? As alles an der Rei?“

Am Flieger hun ech dann awer e bëssche gebibbert, well ech nach nie geflunn war! Awer richtig Angscht haat ech net méi, well den Dr. Welter hut esou léif mat mir geschwaat, dass ech d'Gefill haat, mir géifen äis scholaang kennen!

Nodeems mir dann um Findel ukomm waren, gouf ech mat der Ambulanz heem gefouert. Donneschdes dann um Telefon: „Hei as d'Petra vun der Air Rescue. Ech wollt froën,

wéi et lech geet?“

A Freides: „hei as den Dr. Welter vun der Air Rescue. Wéi geet et lech?“ Dass et an eiser moderner, hektescher Zäit nach esou Leit gët, et as baal nët ze gleewen!

Trotz mengem Pech haat ech d'-Chance, déi Mënschen kennen ze léieren, oder wéinstens hir Stëmm ze héieren!

Merci, dat et lech gët!!

Merci fir daat, waat Dir mir gin hutt durch Ärt „Mënsch sin“!

Ech woußt dass d'LAR eng gudd Saach wär; dass et bei der LAR awer esou frëndlech, léif a mënschlech zougeet, daat woußt ech nët!

An engem gewësse Sënn huët dës Erfahrung mer eppes bruëcht, waat eng „normal“ Vakanz mer niemols hätt kënne bidden! Anduerfir (niëwt der praktescher a medezinëscher Hëllef): nach eemols vu ganzem Häärz en déiwe „Merci“ un lech All!!

Marie Joséé Schortgen -Jungers

Léif Frënn vun der LAR

Juedi 4 juillet 2002

An deene leschte puer Wochen wort Dir gläich zweemol bei mengem Papp, dem Häer Raths vun Elweng (Mondorf).

Dofir soë mir en häerzleche MERCI fir Äer Frëndlechkeet, Efficaciteit a kompetent Arbecht, Sachen déi een haut ëmmer méi mësst. Als Unerkennung as e klengen Don op Äere Kont ënnerwee.

Nach emol, MERCI.

Christiane Sterba-Raths, Elweng

IMPRESSUM

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

Editeur et régis publicitaire:

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

Rédacteur en chef:

Gregor Pesch

Photos: Luxembourg Air Rescue, Mark Hitchcock

Ont collaboré à ce numéro:

Jean Leesch, Steve Heiliger, Almut Ayen, Matthias Karpp, Ariane Eberwein

Layout: Almut Ayen

Impression:

Techprint s.a.

La reproduction complète ou partielle des textes est permise après autorisation préalable de l'éditeur.

La LAR décline toute responsabilité pour l'envoi spontané de manuscrits ou de photos.

Relation bancaire:

Dexia/BIL, IBAN:
LU84 0020 1167 9560 0000

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

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



Bulletin d'adhésion

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

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

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 numéro Date:
auprès de la banque (ou CCP) Signature:

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

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

Changements

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

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

Changement d'adresse:


Ancienne adresse:
Nouvelle adresse:

Changement d'état civil:

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

Changement de banque:

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



weil ihre
Zukunft
wichtig ist

*because
their future
is important*

parce que
leur avenir
est important

Zurich junior plan

Der Sparplan für Jugendliche
Youth saving plan
Plan d'épargne jeunesse

Zurich Eurolife s.a. • 48, rue de Bragance, L-1255 Luxembourg, tél. 45 00 55 523



ZURICH

ISW

INSTITUT FÜR SPRACHEN UND WIRTSCHAFT



Anzeige



IHR WEG NACH EUROPA – ISW

Internationales Kulturmanagement

Staatlich anerkannt

Pop – Kunst – Klassik
Medien – Event – Theater

Dauer: 3 Jahre
incl. mind. 9 Monate Praktikum
Beginn: 1. November

Managementassistentin Europasekretärin (IHK)

Englisch – Französisch
Spanisch – BWL
Marketing – Organisation
EDV – Kommunikation

Dauer: 2 Jahre

Beginn: April und Oktober

BAFöG und Studiendarlehen



Institut für Sprachen und Wirtschaft, Salzstrasse 12-16, D – 79098 Freiburg im Breisgau

www.isw-freiburg.de

tel.: (+49) 761 – 36753