rundschau

Mai / Juni 1976

Voraus-Sicht

Wer ganz vorne sitzt, weiss viel Vertrauen hinter sich. Von Menschen, die sich auf Ihr Können verlassen.

Als Mann am Steuer sehen Sie nach vorn, auch für Ihre Familie. Ihre eigene Vertrauensfrage lautet: «Wie kann ich rechtzeitig dafür sorgen, dass meine finanziellen Verpflichtungen auch dann eingehalten werden, wenn ich dazu nicht mehr in der Lage bin?»

Wir von der Rentenanstalt sind Spezialisten für Familienvorsorge und Einkommenssicherung. Wir beraten Sie für Ihre Zukunft ohne Sorgen.

RENTENANSTALT
Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt

Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz
Hauptsitz in Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01/36 03 03

Generalagenturen in der ganzen Schweiz
Eigene Vertretungen in München, Paris, Amsterdam, Brüssel, London, Madrid

202

23. Jahrgang

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die **rundschau** das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt — Contents — Sommaires Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
INTERN	
Rückblick auf die Monate März und April	9
Neuaufnahmen	13
FPAS — the 20th Anniversary	14
Aktuelles Interview: Medical Service	17
Physiologische Probleme im Zusammenhang mit der Zeitverschiebung	27
«Shared Experience»	33
Man sollte . . .	35
Helfen Sie mit!	36
Briefe an die **rundschau**	39
Fussball: Copi-Team schlägt sieggewohnte Captains!	44
Vers für die Aeropers	47

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 10. Juli 1976

Redaktions-Team:

P. Clausen (Vorsitz)
U. Baier, M. Cross,
H. Hürzeler, U. Marx,
W. Waeschle, F. Woodtly

Redaktions-Adresse und Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 15 15

Druck:

Wettlin & Co.
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01/44 47 44

AEG

Der stärkste Schlagbohrer der Welt mit Electronic: Der neue SB 2E-600

600-Watt-Motor und ausgereifte Electronic sorgen für konstante Kraft in allen Drehzahlbereichen.
Bei uns können Sie den neuen Schlagbohrer kritisch testen.

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42

«Schweiz»
Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

J. Häni-Baumgartner, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Zum Thema Gesundheit

EDITORIAL

Liebe Leser,

Mens sana in corpore sano. Ein abgedroschener Begriff? Eine leere Formel? Schon oft gehört, werden Sie jetzt vielleicht sagen, und abwinken; diese Gesundheitsapostel kennen wir. Wohl nichts neues!

Gesunder Geist, gesunder Körper: Ausdrücke, denen man tatsächlich immer wieder begegnet, die, obwohl arg strapaziert, doch aktuell sein müssen. Sie gehören, das haben schon die Gelehrten im Altertum erkannt, zusammen, sind gegenseitig von einander abhängig.

Soweit so gut. Aber gehört das alles in die **rundschau?** Ich bin der Ansicht, ja. Wir Piloten sind einerseits sehr stark von unserer Gesundheit im weitesten Sinn abhängig. Wir brauchen beides, den gesunden Geist und den gesunden Körper. Anderseits ist unsere Gesundheit durch gegebene äussere Umstände wie unregelmässige Arbeitszeit, Stress, Zeitverschiebung, Klimawechsel u.a.m. überdurchschnittlich starken, zum Teil sogar ausserordentlichen Belastungen ausgesetzt. Deshalb ist die vor Ihnen liegende Ausgabe der **rundschau** vor allem dem Thema Gesundheit gewidmet.

Gesundheit betrachte ich als massgebenden Pfeiler des Lebensglücks. Jeder von uns hat es zu einem gewissen Grad selbst in der Hand, diesen Pfeiler nicht fahrlässig der Erosion preiszugeben. Der einzelne ist heute viel besser als früher in der Lage, zu entscheiden, was der Gesundheit über lange Zeit abträglich ist. Für diesen Entscheid braucht es eben den gesunden Geist, der uns ja alle auszeichnen sollte. Wenn unsere intellektuelle Verfassung nicht gut, die Psyche nicht gesund ist, kann es der Körper nur schwerlich sein. Sei dies nun, weil wir unvernünftig oder überarbeitet oder sonstwie überfordert sind. Ein übermüdeter Körper beeinträchtigt anderseits auch Geist und Psyche. Die Atmosphäre zu Hause und im Cockpit verschlechtert sich dann meist entsprechend. Der Teufelskreis ist geschlossen.

Werden wir krank, brauchen wir jemanden, der uns zu Hilfe kommt, der Defektes wieder in Ordnung und Angeknacktes wieder zum Laufen bringt. Heute steht uns eine grosse Zahl von Fachleuten zur Seite: Der Arzt mit seinem Team von sichtbaren und unsichtbaren Helfern (und -innen). Der Forscher, eher im Hintergrund, der die nötigen Grundlagenerkenntnisse liefert. Und andere mehr.

Dem Arzt stellten wir einige Fragen, die uns beschäftigten, und über die Sie sich wohl auch schon Gedanken gemacht haben. Wir befürchteten, unsere Gesundheit könnte dem täglichen Stress und der Hetze über eine lange Dauer nicht immer gewachsen sein. Sie alle kennen unsere Arbeitsbedingungen aus Erfahrung. Nun haben diese Arbeitsbedingungen, unsere FDR und unser Ferienreglement einen sehr grossen Einfluss auf unsere Gesundheit. Der einzelne kann diesen Fakten nicht ausweichen. Diese Rahmenbedingungen unserer Arbeitsleistung müssen somit den gesundheitlich Schwächeren angepasst sein. Sind sie es? Da wir diese Kardinalfrage nicht vorbehaltlos bejahen konnten, fragten wir den Arzt um seine Meinung.

Ein Biologe wird das Problem der Zeitverschiebung analysieren und verschiedene für uns interessante Zusammenhänge erklären. Sie werden sehen — viele wissen es aus eigener Erfahrung — dass man diesem wichtigen Fragenkomplex auch in Zukunft volle Aufmerksamkeit wird widmen müssen.

Die «Reparaturequipe» wird Ihnen somit vorgestellt. Von dieser Equipe erwarten wir absolute fachliche Kompetenz. Wir fordern hohe menschliche Qualitäten, grosses Einfühlungsvermögen und ein gewisses Feu sacré. Zu Recht. Denn wir sind auf einen effizienten Medical Service angewiesen. Ja ich gehe noch weiter: Ein solcher ist für uns sogar unbedingte Voraussetzung, dass wir unsere Gesundheit trotz unserer anstrengenden Tätigkeit über Jahre und Jahrzehnte behalten können.

Wie gesagt, wollen wir aber darob unseren Anteil nicht vergessen. Es lohnt sich sicher, sich vorzustellen, wie die Bilanz des «Unternehmens Gesundheit» aussehen würde, wenn sich jeder von uns mit ebendiesem Aufwand für sein «mens sana in corpore sano» einsetzte. Vielleicht nicht so bequem und unbeweglich wäre, nicht so träge und manchmal vielleicht etwas fröhlicher. Wenn Sie mal darüber nachdenken, ist Ihnen sowohl Ihre Familie wie auch der Mitmensch im Cockpit dankbar. Die Antwort wird natürlich Ihnen selbst überlassen bleiben.

Mit freundlichen Grüssen
Werner Waeschle

Liebe Mitglieder

Da unsere Generalversammlung erst anfangs Juni stattfand, Redaktionsschluss für diese **rundschau**-Ausgabe aber schon Mitte Mai war, wird ein allfälliger Kommentar meinerseits zur GV 1976 erst in der nächsten **rundschau** erscheinen. Ich möchte die Gelegenheit benützen, anstatt hauptsächlich über Aktuelles zu berichten, einige Gedanken zu unserem Senioritätsreglement zu äussern. Wie Sie unserer Zielsetzung im Arbeitsprogramm für die Amtsperiode 1976/77 entnehmen konnten, wollen wir bezüglich Senioritätsreglement Verbesserungen erzielen.

Dieses Reglement ordnet die dienstliche Einteilung von Piloten und Navigatoren. So steht es unter § 1 – Geltungsbereich geschrieben. Verdeutlicht gesagt enthält dieses Reglement die Detailregelungen zu unserem «Heiligtum», dem Senioritätsprinzip. Dieses Prinzip erstrebt die Besserstellung des dienstälteren und erfahreneren Besatzungsmitgliedes. Seniorität stur über den ganzen dienstlichen Bereich angewandt, würde in manchen Fällen zu unvernünftigen Lösungen führen. Darum enthält dieses Reglement auch Restriktionen, die vor allem den wirtschaftlichen Anliegen unseres Arbeitgebers Rechnung tragen. Zu einem weiten Teil widerspiegelt das Reglement, im Zeitraum seiner Gültigkeit, auch die strukturellen Verhältnisse unserer Swissair, was besagen will, dass bei Veränderung der Verhältnisse auch Änderungen am Reglement nötig werden können.

Anstoss zu Anpassungen im Senioritätsreglement hat diesmal unser Vertragspartner, die Swissair, gegeben. Für die Besetzung von Kaderpositionen innerhalb der Organisationsstelle OF hat es sich teilweise als schwierig erwiesen, mit Rücksicht auf die Seniorität die von der Swissair als am geeignetsten befundenen Leute auf vakante Posten zu setzen. Ausweg aus diesem Dilemma konnte vereinzelt durch Anwendung des § 5.1.5. (sprich Funktionärsparagraph) gefunden werden. Auf Antrag der Swissair hat der Aeropersvorstand die Möglichkeit, Umschulungen ausserhalb der Seniorität zu bewilligen, sofern plausible Gründe vorliegen. Dieses Einholen unseres Einverständnisses ist unserem Vertragspartner ein Dorn im Auge.

OF ist nun mit dem Wunsch an uns herangetreten, auf eine für die Swissair günstigere Lösung einzutreten. Es wird gewünscht, in Zukunft frei über eine bescheidene Anzahl Senioritätspositionen verfügen zu können, um eine vernünftige Funktionärsplanung zu ermöglichen. Die Zahl 5 wurde genannt, ist aber noch Gegenstand von Verhandlungen. Diese Zahl würde bedeuten, dass es der Swissair erlaubt wäre, ständig max. 5 Funktionäre auf einem senioritätshöheren Flugzeugtyp einzusetzen, als dies nach Reglement gestattet ist. Gegenwärtig figurieren 2 Piloten mit dem Einverständnis der Aeropers ausserhalb der Seniorität. Es sind

dies Capt. N. Grob, Chef Cockpitbesatzungen, und Capt. O. Grunder, technischer Pilot B-747. Somit könnten noch 3 weitere Positionen in Anspruch genommen werden. Sobald einer dieser Herren mit seiner Seniorität wieder in Einklang ist, was bei Herrn O. Grunder im nächsten Winter der Fall sein wird, würde diese Position der Swissair wieder zur Verfügung stehen.

In einer ersten Stellungnahme hat sich unser Vorstand zu einer solchen Neuregelung grundsätzlich nicht negativ geäussert. Vor allem dem Argument, dass der richtige Mann am richtigen Ort auch in unserem Interesse sei, können wir uns nicht ganz verschliessen, sind doch die bis heute praktizierten Fälle von uns auch unter diesem Gesichtspunkt beurteilt worden. Andererseits wissen wir aber, was die Seniorität oder eben das Nichteinhalten derselben für uns Piloten bedeutet. Unverständnis und Neid entstehen, kurzum es werden Emotionen geweckt.

Über Reglementsänderungen muss abgestimmt werden. Wir im Vorstand werden unseren Mitgliedern kaum etwas zur Abstimmung unterbreiten, wenn wir abschätzen können, dass es abgelehnt wird, ausser wir bezwecken eine Ablehnung. Es scheint mir, dass sich hier eine günstige Gelegenheit bietet, Reglementsverbesserungen auch für uns zu verwirklichen. Ich möchte Ihnen unsere Anliegen, die, wir sind überzeugt davon, die Anliegen aller Mitglieder sind, entsprechend ihrer Wichtigkeit kurz erläutern. Mit der Einführung des B-747 im Jahre 1970/71 wurde im Senioritätsreglement eine generelle Altersumschulungslimite für PiC's eingeführt. Hauptargumente waren damals die beträchtlichen Umschulungskosten, die es als erforderlich erscheinen liessen, eine Dauer von mindestens 4 Jahren Produktivität auf einem bestimmten Flugzeugtyp anzustreben, um die Umschulung zu rechtfertigen. Dass man aber auch swissairseitig mit dieser Alterslimite verhindern wollte, eine bestimmte Pilotengeneration auf den Jumbo umschulen zu müssen, darf man heute, 6 Jahre danach, auch einmal offen aussprechen. Inzwischen hat sich einiges geändert. Die Flotte unserer Grossraumflugzeuge ist beträchtlich angewachsen. Ebenso unerwartet aber zeichnet sich das Stagnieren der fliegerischen Karriere ab. Die Alterslimite für Umschulungen nimmt an einschneidender Bedeutung für viele Piloten stark zu. Bei gleicher Flottenzusammensetzung (Kurzstrecke — Langstrecke) muss fest damit gerechnet werden, dass eine grosse Anzahl Piloten nie Kommandant auf einem Langstreckenflugzeug sein werden, weil eine Alterslimite sie daran hindert. Hier, glaube ich, wirkt sich eine Regelung zu restriktiv aus. Eine Regelung, die wohlgemerkt in Kraft gesetzt wurde, als Stagnation für uns Piloten ein völlig unbekanntes Wort war und die geschilderte Entwicklung undenkbar schien. Ich bin der Ansicht, dass ein Pilot mit zunehmendem Alter in seinen Senioritätsrechten nicht eingeschränkt werden darf und bin grundsätzlich für die Abschaffung der genannten

Limite. Umsomehr, als die Swissair heute ihr früheres Argument der Wirtschaftlichkeit selbst widerlegt und für die Dauer von einem Jahr Querschulungen vom DC-10 auf den Jumbo und umgekehrt als vertretbar erklärt. Eine Alterslimite von maximal 1 Jahr vor der Pensionierung scheint mir aus praktischen Überlegungen vertretbar. Man darf nicht vergessen, dass der Verzicht auf eine Umschulung bereits heute geregelt ist und in der Praxis auch zum Tragen kommen wird. Manch einer wird es sich reiflich überlegen, wenn er kurz vor der Pensionierung eine Umschulungschance erhält, ob er diese wahrnehmen will oder nicht. Wichtig ist, dass er die Chance hat und die Entscheidung bei ihm liegt.

Auf eine Anregung meinerseits wurden dieses Jahr zum ersten Mal die anfallenden Copilotenumschulungen ex DC-9 für eine grösser als benötigte Pilotengruppe ausgeschrieben. Ich gehe von der Überlegung aus, dass es unserem Arbeitgeber schlussendlich egal ist, wer welches Flugzeug fliegt, solange keine Unkosten entstehen, die nicht ohnehin angefallen wären. Solange die heutige Flottenstruktur sich nicht extrem verändert, wird auf lange Sicht hinaus jeder DC-9 Copilot eine Langstreckenumschulung absolvieren können. Angenommen, jedes Flugzeug mit seinem spezifischen Einsatzgebiet und den damit verbundenen Arbeitsbedingungen findet seine Liebhaber, sollte es doch möglich sein, jedem Copiloten die Umschulung zu geben, die er sich wünscht. Also warum nicht auch hier die Regelung anwenden, wie sie für Captains im Paragraph 5.3.3. bereits besteht? Das heisst, für alle DC-9 Copiloten, die eine noch zu bestimmende Zeitspanne vor ihrem Upgrading stehen und ein gewisses noch zu bestimmendes Dienstalter auf dem DC-9 aufweisen, werden jedes Jahr die anfallenden Umschulungen ausgeschrieben. Nun hat jeder die Möglichkeit, zu wählen oder gar zu verzichten und die nächste Umschulungsperiode abzuwarten. Es kann ja vorkommen, dass nicht für jedes gewünschte Flugzeug regelmässig Umschulungen stattfinden. Die Wünsche sollen nach Senioritätskriterien berücksichtigt werden. Sollten sich einmal wider Erwarten auf ein bestimmtes Flugzeug nicht genügend Freiwillige melden, müsste unter den Befragten in umgekehrter Reihenfolge der Senioritätsbeförderungsnummer kommandiert werden.

Das ganze Anliegen ist an und für sich unbestritten, trägt es doch wesentlich dazu bei, die eindeutig länger gewordene Copilotenzeit besser zu verkraften. Was noch zu tun bleibt, ist unseren Vertragspartner davon zu überzeugen, dass dies verbindlich geregelt werden muss.

Als weiteren Verbesserungspunkt möchte der Vorstand den Geltungsbereich des Senioritätsreglementes auch auf Besatzungsmitglieder, die einem Einzelarbeitsvertrag mit begrenzter Anstellungsdauer unterstehen, ausdehnen, um nicht eines Tages durch eine befristete Anstellung von Piloten in irgendeiner Funktion überrascht zu werden.

Zuletzt gilt es noch, den schon zitierten Paragraphen 5.3.3. genauer zu fassen, vor allem Absatz 4, welcher lautet: «Nach einem Verzicht erfolgt eine spätere Umschulung nach rein operationellen Gesichtspunkten. Die entsprechenden Entscheide fällt die Organisationsstelle OF.» Dieser Text bedarf einer Erweiterung. Der ganze § wurde im Zusammenhang mit der ECS-Einführung neu geschaffen und enthält die Verzichtmöglichkeit ohne finanziellen Nachteil für Seniorcaptains. Dabei wurde besonderes Gewicht darauf gelegt, den Verzicht mit Spekulationsabsichten zu verhindern. Dazu ein Beispiel: Beim Auslaufen der DC-8 mag es für manche DC-9 Captains als opportun erscheinen, auf eine allfällige DC-8 Umschulung zu verzichten und direkt auf die nächsthöhere Umschulung zu warten. Mit diesem Verzicht übergibt er aber den Entscheid über den Zeitpunkt seiner nächsten Umschulung an die Organisationsstelle OF. Was hier zuwenig berücksichtigt wurde und auch durch § 5.1.4. nicht voll abgedeckt ist, ist der Verzicht eines Captains auf eine Umschulung mit dem Wunsch, auf ein anderes Flugzeug der gleichen Senioritätsgruppe umzuschulen. Dies muss möglich sein, und zwar ohne Beeinträchtigung der Senioritätsrechte. Auch hier beweist die Praxis, dass unsere Vorgesetzten nicht anderer Meinung sind, so dass eine Klarstellung nicht allzu problematisch sein wird.

All diese Änderungen scheinen mir es wert, auf das Anliegen der Swissair näher einzutreten. Wenn der Vorstand das Geben und Nehmen als ausgewogen beurteilt hat, werden einmal mehr Sie, werte Mitglieder, das letzte Wort haben.

Mit freundlichen Grüssen
Jeannot Amsler

Ihr richtiger Partner

SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT

Direktion
Telefon 01 96 01 11

Bahnhofstrasse 28
8180 Bülach

Rückblick auf die Monate März und April

intern

Nachdem die Wintermonate als seit vielen Jahren schon bekannte «Verhandlungsmonate» in der jüngsten Periode besonders intensiv genutzt worden sind, lassen sich heute folgende Angaben zu den einzelnen Verhandlungsbereiche machen:

Die erste Grobsichtung des neuen **Gesamtarbeitsvertrages** (GAV) wurde im April abgeschlossen. Anlässlich der kommenden Sitzungen werden die seinerzeit infolge notwendiger interner Abklärungen zurückgestellten Einzelbestimmungen nochmals in die Gesamtbetrachtungen miteinbezogen. Ausserdem gilt es, Leistungsverbesserungen im Hinblick auf die heutigen, geänderten Verhältnisse vorzunehmen, eine heikle und subtile Aufgabe, die wohl hier und dort nur unter Inanspruchnahme und Belastung des Salärgesamtaufwandes wird gelöst werden können. Als Zielsetzung gilt hier nach wie vor: Unterbreitung eines ausgewogenen Vertragswerkes zuhanden der Generalversammlung 1977.

Zweiter Hauptverhandlungsgegenstand bilden die **Flight Duty Regulations** (FDR). Im Bereiche der Kurzstrecke zeichnet sich eine Lösung in naher Zukunft ab. Der Begriff der Kurzstrecke wurde geographisch abgesteckt. Alle Flüge, die über diesen geographischen Raum hinausgehen, werden künftighin unabhängig vom Flugzeugtyp unter den Begriff der Langstrecke fallen und demnach nach diesbezüglichen Regeln durchgeführt werden (keine sector regulations mehr). Ausserdem wurde in Aussicht genommen, DH-Leistungen generell zu limitieren und in einem gewissen Ausmass der Flight Duty Time zuzurechnen. Sicherlich wäre es wenig sinnvoll, in diesem Zusammenhang schon heute irgendwelche Zahlen zu nennen. Aus der Befragung der den Flug SR 307 absolvierenden Cockpitbesatzungen (Fragebogen) sowie aus provisorisch getroffenen Annahmen werden momentan neue Versuchsrotationen gebaut, die über ein breites Spektrum von einzelnen Wertungsaspekten Aufschluss geben sollen (Wirtschaftlichkeit, Crewbedarf, Gewinn an FREI-Tagen, neue Slingstationen usw.). Bei gleicher Gelegenheit wurden die sog. **Enlarging Policy** überprüft und im Zusammenhang mit den daily irregularities die **Befugnisse des PiC** genauer und detaillierter umschrieben. Nachdem frühere Anstrengungen zur Verbesserung der bestehenden FDR's keine zählbaren Resultate hervorbrachten, haben sich die verantwortlichen Sachbearbeiter unserer Vereinigung wohlweislich

gehütet, irgendwelche Zielsetzungen zuhanden dieses «Laufes» zu formulieren. Diesmal heisst die Devise schlicht und einfach «Wait and See».

Als nächster Verhandlungsgegenstand ist das **Deplacementreglement** zu nennen. Swissairseits wurde ein Entwurf unterbreitet, der in Abkehr vom bisherigen System für Europa eine Spesenpauschale vorsieht, welche direkt mit der effektiven Duty Time gekoppelt ist. Die eigentlichen Verhandlungen gelten allerdings nicht diesem Detail, sondern den **Grundsätzen.** Das Deplacement setzt sich bekanntlich aus vier Hauptelementen zusammen: **Hotelunterkunft, Mahlzeiten, Nebenspesen** und **Transport.** Im Bereiche der Unterkunft galt es den sog. Standard des SR-Crewhotels festzulegen (Lage, Komfort der Zimmer bezüglich Ruhe, Temperatur, Lichtverhältnisse usw.). Bei den Mahlzeiten galt es herauszuschälen, was unter einem Frühstück, einem Mittag- und einem Nachtessen zu verstehen ist und wo die Einnahme der Mahlzeiten (in einwandfreier Qualität) möglich sein soll (Restaurants mit internationaler Küche). Der letztere Aspekt wird dann wohl in den meisten Fällen den Deplacementansatz bestimmen! Im Bereiche der Nebenspesen war zu beachten, dass etwa die Benutzung eines hoteleigenen Swimmingpools keine Mehrkosten verursachen soll oder dass eine sinnvolle Freizeitgestaltung (Sport usw.) auch im Interesse des Arbeitgebers liegt, so dass dieser entsprechende Möglichkeiten an Ort und Stelle vorsehen sollte, oder die Tatsache, dass der Wasserhaushalt des menschlichen Körpers in tropischen Gegenden zwangsläufig die Einnahme von 2 bis 2,5 Liter Flüssigkeit notwendig macht usw. Schliesslich galt es zu berücksichtigen, dass nicht jedes Besatzungsmitglied über ein eigenes Transportmittel verfügt und damit in gewissen Situationen (keine öffentl. Verkehrsmittel vorhanden, Nachtzeiten usw.) Transportspesen zum und vom Arbeitsplatz (in ausreichender Höhe) zu gewähren sind.

Im wesentlichen verfügen wir nun nach bald 20 Jahren endlich über ein Rudiment von Deplacementgrundsätzen, allerdings vorerst nur im Entwurf! Gleichwohl darf man zuversichtlich hoffen, dass das bereinigte Deplacementreglement in naher Zukunft zum Tragen kommen wird.

Bezüglich sämtlicher Verhandlungsbemühungen gilt, das sei hier ausdrücklich in Erinnerung gebracht, dass die ausgehandelten Resultate in jedem Falle vor der Inkraftsetzung der Genehmigung durch die Mitglieder bedürfen.

Im weiteren möchte ich Sie kurz über eine vorgenommene Änderung in der Hausverwaltung des **Aeropersgebäudes** orientieren. Im Herbst vergangenen Jahres liess uns die damalige Immobilienverwalterin, die AVIREAL AG als Tochtergesellschaft der Swissair, durch einen ihrer Verwaltungsräte wissen, dass sie nicht mehr in der Lage sei, den Mietvertrag mit der Aeropers zu den vereinbarten Konditionen weiterzuführen. Hierauf hat der Vorstand einen Mietzinserlass von 3% der Nettomiete anerboten, auf den die genannte Firma hingegen gar nicht eintrat, sondern im Gegenteil weitergehende Abschläge zu unseren Lasten aushandeln wollte. Zur Begründung verwies sie auf die ungünstige Wohnungsmarktlage und machte ausserdem geltend, in den vergangenen 5 Jahren die Aeropers-Liegenschaft stets mit Verlust verwaltet zu haben. Nachdem die letzte Behauptung eindeutig und leicht widerlegbar nicht zutraf und die AVIREAL AG den Vertrag «vorsorglich» bereits per Ende März 1976 gekündigt hatte, wurde die Verwaltung unserer Liegenschaft ausgeschrieben. Schliesslich hatte die Aeropers unter zwei identischen Angeboten zu entscheiden. Die Wahl fiel auf die Firma UTO Treuhand- und Verwaltungs AG in Zürich, welche ab 1. April 1976 ihre Verwaltungstätigkeit aufgenommen hat. Gleichzeitig mit dem Verwaltungswechsel sind wir von der bisherigen möblierten zur unmöblierten Vermietung der 20 Einzimmerwohnungen übergegangen. Viele unter Ihnen werden sich noch daran erinnern, dass das Aeropershaus ursprünglich als Crewhotel für ausländische Besatzungen konzipiert gewesen war und dass in der Folge wegen des enormen Verwaltungsaufwandes (Zimmerwäsche, Concierge usw.) die Firma SILU (Vorgängerin der AVIREAL AG) von der Betreibung des Aeropersgebäudes als Hotel abkam. Die im Hause verbliebenen Mieter haben im Regelfall die gebrauchten Inneneinrichtungen (Möbel usw.) von der AVIREAL AG käuflich erworben. Hingegen sind zirka 40% der Mieter ausgezogen, obwohl die Mietpreise (jetzt unmöbliert) durchaus vernünftig angesetzt worden sind (jetzt ab Fr. 420.— für eine Parterrewohnung inkl. Bad/Toilette, Küche mit Essbar, Spannteppich im Wohnzimmer, Einbauschränke, exkl. Nebenkosten). Wenn Sie daher in Ihrem Bekanntenkreis Wohnungssuchende für eine 1-Zimmerwohnung haben, machen Sie diese doch auf unsere günstigen Wohnungen aufmerksam. Besten Dank im voraus!

Abschliessend noch kurz ein Wort zur **Parkhausumfrage:** Der neu erzielte Beteiligungsrekord für Umfragen lässt auf die Aktualität des Problems schliessen. Die Zahlen sind so klar, dass sich der Vorstand für einen von 85% aller Befragten befürworteten Umzug ins Parkhaus F bemühen wird. Das Amt für Luftverkehr wurde als Verwaltungsorgan der Flughafen-Parkhäuser bereits in diesem Sinne angefragt. Eine entsprechende Stellungnahme stand bei Redaktionsschluss hingegen noch aus. Details der Umfrageauswertung belieben Sie dem Aushang im Glaskasten zu entnehmen.

Mit freundlichen Grüssen
F. Woodtly, Sekretär

Möbelfabrik Siglistorf Aktiengesellschaft präsentiert:

Kausch-Sitzleder in echt Wasserbüffel

Ersteinals in der Schweiz: Probierservice bei Ihnen zuhause!

Dank eigener Kleinserien-Produktion erstaunlich preisgünstig.

Alfred Kausch bringt diese und die nächste Woche sein neues Kausch-Line Programm persönlich zu Ihnen nach Hause. In Natura. Damit Sie selber sehen können, wie gut es in Ihren Raum passt. Kostenlos und unverbindlich.

Vereinbaren Sie mit ihm einen Besuch. Oder unterhalten Sie sich ganz einfach mit ihm über den Probierservice. Telefon **01-94 39 69**

echt Wasserbüffel-Leder

Möbelfabrik Siglistorf, 8439 Siglistorf, Tel. 056-53 31 08

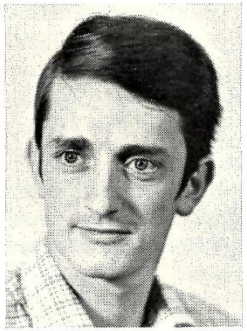
neues Telefon: 01-856 09 69

Aeropers-Mitglieder

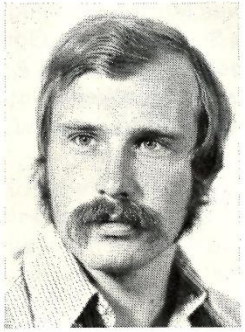
Spezial-konditionen

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 26. März und 28. April 1976 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



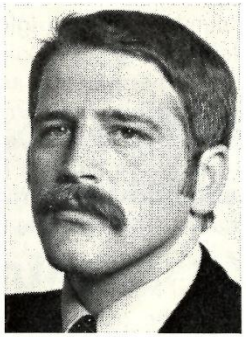
Max Annen,
Copi DC-9



Kurt Hänggi,
Copi DC-9

Per Kongsted,
Copi DC-9

A. Charles Shipman,
Copi B-747



Cees Van Rijn,
Copi DC-9

FPAS — the 20th Anniversary

Gentlemen,

The FPAS was founded in 1956, at a time when non-Swiss pilots in Swissair were excluded from Aeropers membership.

The first FPAS President was Morton Henningsmoen, the vice-President was Colin Henry, and the Secretary was Gottfried Mayer — until his recent and second retirement, the Austrian Airlines' manager at Kloten. Lars Schroeder, another recently retired pilot, was the first FPAS delegate to an IFALPA meeting, the 12th Annual Conference held at Athens in 1957.

In those early days, non-Swiss pilots were considered to be «temporary employees», pension contributions were practically nil (OASF was founded only in 1958), there were no seniority rights, but in compensation we were allowed to head one list — that for retrenchment.

We did posess, though, an infinite capacity for enjoying work and free time and a professional determination to improve the working climate in our Company. This culminated in the Integration of Aeropers and FPAS in 1968.

The recent — and unnecessary — «sudden retirement at 55» policy caused the departure of a number of the original FPAS members, including Stan Hale, Mickey Schaanning and Colin Henry. The last-named was probably best known to the membership as he was involved in FPAS matters throughout, in every capacity from President of FPAS to membership of sub-committees. He was one of the founders of the OASF, and I would like to stress that every single FPAS/OASF member is indebted to this man for the efforts that he made on behalf of the membership. It is ironical indeed that he of all people was not permitted to reap the full benefit of his work.

The 1975 FPAS Annual General Meeting was held in the Aeropers conference room and in spite of the date (23. 12. 75) was well attended. Hr. K. Reichmuth, Manager of the Old Age and Survivors Fund, was in attendance to answer the many questions put to him. The meeting agreed that another Christmas Dinner Dance would be held to celebrate the Association's 20th Anniversary.

It was decided to invite all former FPAS members to join us, and members knowing the whereabouts of such former colleagues should contact Jan Elfring via Box 404 to enable invitations to be sent out. The Dinner Dance is planned for 18th December and once again the arrangements are in the capable hands of Eric Bruinsma.

OASF members will be aware that Erik Hedlund resigned from the Board of the Fund at the end of 1975, after many years of service to the membership. I would like to thank Erik most sincerely for all that he has done on our behalf and for his unstinting contribution of time and effort.

Larry Idle has now succeeded to the President's chair and Joe Harrington has been elected to the Board. The tenure of the Board members expires on 30th September and the Board must be re-elected for a further three-year term.

Finally, this year I myself will be retiring as President of FPAS and vice-President of Aeropers; I cannot conclude this report without a word of thanks to all those with whom I have worked for the past eighteen years. Anyone with a steady purpose is bound to attract friends and supporters. I claim to have had a steady purpose — Integration of the pilot body, a common Seniority list, and the Collective Working Agreement — and never let the opposition put us off once we made a decision for the common good. Consequently I have found a multitude of friends and supporters — who ever accomplished anything alone? The impressive thing, though, is that aid comes from the most unexpected quarters; to all who have assisted me I offer my profound thanks.

T. S. Patch
Retiring President, FPAS.

Zu verkaufen

in **Kloten**, an bevorzugter Lage:

Einfamilienhaus

im Rohbau erstellt, modern konzipiert, 6 Zimmer, Doppelgarage.

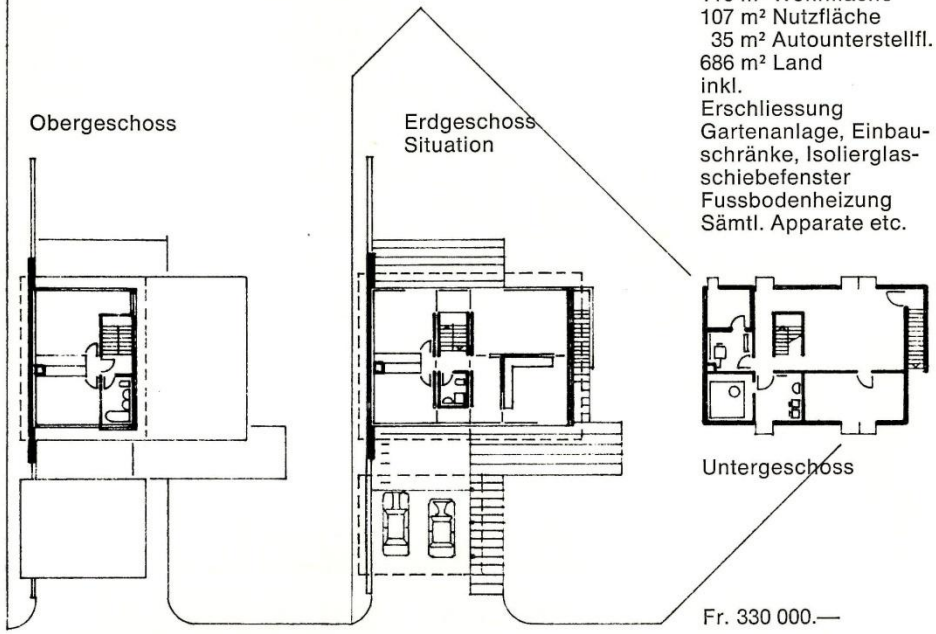
Wünsche punkto Ausbau möglich.

Armin Bopp
Lachenacker 3, 8049 Zürich

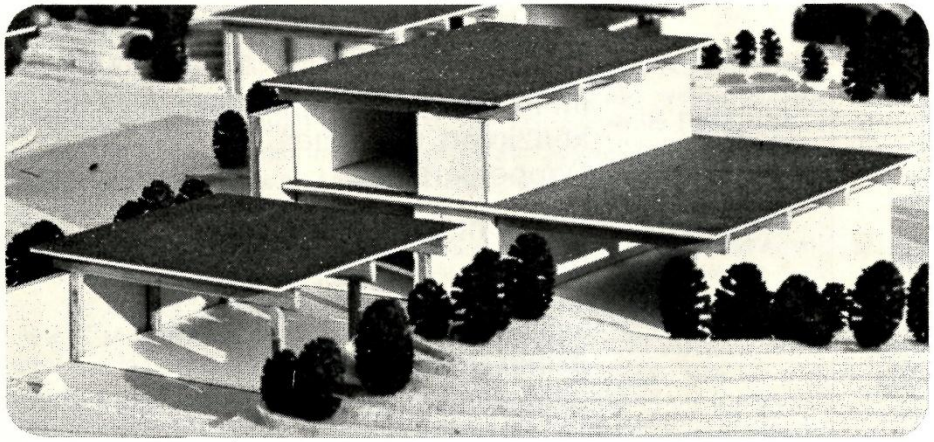
CoBau
Kleine Schanz 296
CH - 8260 Stein am Rhein
Telefon 054/8 91 52 / 8 54 54
Überbauung im Boll, Stein am Rhein
Besichtigen Sie unser Musterhaus

Boll

Einfamilienhaus I
5½ Zimmer
110 m² Wohnfläche
107 m² Nutzfläche
35 m² Autounterstellfl.
686 m² Land
inkl.
Erschliessung
Gartenanlage, Einbauschränke, Isolierglasschiebefenster
Fussbodenheizung
Sämtl. Apparate etc.



Fr. 330 000.—



Aktuelles Interview: Medical Service

Wie bereits im Editorial angedeutet, ist für uns der Medical Service von sehr grosser Bedeutung. Der Chef des Ärztlichen Dienstes der Swissair, Herr Dr. H. Gartmann, hat sich freundlicherweise für dieses Interview zur Verfügung gestellt, um uns einige Fragen zu beantworten.

AR: Herr Dr. Gartmann, Sie sind der Chef des Ärztlichen Dienstes der Swissair. Könnten Sie unseren Lesern die personelle Zusammensetzung Ihrer Dienststelle und deren Eingliederung innerhalb der Swissair kurz erläutern?

G: Der Ärztliche Dienst ist direkt dem Departement Personaldienste und Organisation zugeteilt. Die personelle Zusammensetzung meiner Dienststelle sieht folgendermassen aus:

Als mein Stellvertreter waltet Dr. Curzio Gnocchi. Zum Bedauern von uns allen wird er uns diesen Sommer altershalber verlassen. Die weitern Mitglieder unseres Ärzteteams sind Frau Dr. Fikajs, praktische Ärztin und Spezialärztin für Lungenkrankheiten und Dr. Holdener, Spezialarzt für Innere Medizin. Die Leiterin unserer Administration ist Fräulein Hodler. Als Sekretärin amtet Frau Brunner und als Empfangsdame Frau Mattle, — beide ehemalige Airhostessen. Die Laborantinnen sind Frau Binz und Frau Preisig sowie, je halbtags Frau Rüfenacht und Frau Steffen. Halbtags als Archivarin arbeitet Frau Worthing hinter den Kulissen. Den meisten Besatzungen dürften bekannt sein: Herr Erb, Instruktor und Herr Maag, Samariter, der die Routineimpfungen durchführt. Herr Pandiani betreut den Samariterposten im Technischen Departement. (Die Flughafensamariter in Zürich und Genf, die zur Passagierbetreuung gehören, sind nur fachtechnisch dem Ärztlichen Dienst unterstellt.)

Wenn sie auch nicht in Anstellung bei der Swissair sind, sondern nur in einem Retainervertrag, so wollen wir auch unsere medizinischen Fachexperten für Kardiologie, Tropenmedizin, Ophtalmologie, Dermatologie, Rheumatologie sowie unsere «Swissair designated doctors» auf den wichtigsten Übersee-Stationen nicht vergessen.

AR: Seit wann existiert der Medical Service, und welches waren die Beweggründe für seine Einführung?

G: Ein Ärztlicher Dienst als Swissair eigene Einrichtung existiert seit Ende 1953. Er bestand zu Beginn aus dem Unterzeichneten und einer Arztgehilfin. Für die Neuerung hatte die Geschäftsleitung verschiedene Gründe:

Damals wurde die Swissair vor die Aufgabe gestellt, Piloten in grösserer Zahl von Grund auf zu selektionieren und auszubilden (bisher hatte die Flieger-Truppe als Nachwuchsquelle genügt); die Eröffnung grosser überseeischer, vor allem auch tropischer Strekken stand in Aussicht. Zudem war mit einem starken Zuwachs an Mitarbeitern allgemein zu rechnen. Die Erfahrungen anderer Fluggesellschaften mit eigenen Ärztlichen Diensten ermutigten dazu, und schliesslich galt es (nicht nur bei der Swissair, sondern überhaupt in der Schweiz) in Arbeits- und Betriebsmedizin einiges nachzuholen, worin uns das Ausland voraus war.

AR: Sind die Aufgaben des Ärztlichen Dienstes heute noch die gleichen wie bei der Einführung vor 23 Jahren? Sind in naher Zukunft wesentliche Änderungen zu erwarten?

G: Der Aufgabenkreis weitete sich in den folgenden Jahren naturgemäss auf ein bei anderen Fluggesellschaften übliches Mass aus, und wurde 1960 erstmals in einem Pflichtenblatt festgehalten. Dieses hebt, abgesehen von der medizinischen Beratung der Geschäftsleitung, von prophylaktischen Massnahmen und von hygienischen Weisungen einige wichtige Überwachungsaufgaben hervor, z. B. Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungen im Flugzeug und auf Aussenstationen, Hygiene im Passagierflugdienst, Bodendienste hinsichtlich Arbeitsmedizin, Betriebssanitäter inkl. Bordapotheken, Lebensbedingungen des Personals im Ausland, Krankheitsabsenzen.

Dazu kommen die Untersuchungen bei der Selektion von Fliegendem- und Bodenpersonal, bei Versetzungsdispositionen ins Ausland oder in Funktionen mit besonderen Anforderungen, Aufträge an Vertrauensärzte und Experten, betriebsinterner Unterricht, Mitwirkung bei Unfallabklärungen, beratende Funktion für die Pensionskasse. Entscheid über Transportbedingungen für kranke und invalide Passagiere, individuelle ärztliche Beratung von Swissairangestellten (um nur die wichtigsten Funktionen zu erwähnen). Auf die fliegerärztlichen Kontrolluntersuchungen der Besatzungen kommen wir noch zu sprechen. Dieses Pflichtenblatt wurde 1972 zum letzten Mal neu aufgelegt, aber nicht mehr grundlegend geändert.

Viele ärztliche und hygienische Probleme in einem Grossbetrieb sind nicht permanent von derselben Aktualität. Sie können vorübergehend in den Hintergrund treten und dann plötzlich wieder aktuell werden.

Bei vielen Problemen erleben wir eine deutliche Verschiebung des Schwergewichtes:

— die Gruppe der Mitarbeiter mit wesentlichen Altersproblemen hat erst nach und nach eine grosse Bedeutung gewonnen. Das ist nicht verwunderlich, denn 1953 war die Swissair noch ein sehr junges Unternehmen mit einem ausgesprochen niedrigen Durchschnittsalter.

— Das Problem der Lärmschädigung hat sich, besonders seit der Einführung der Jets, fast restlos vom Fliegenden- auf das Bodenpersonal verschoben.

— Gewisse Abnützungserscheinungen, Managerkrankheiten genannt, haben sich stark auf das untere Kader und ältere Facharbeiter ausgedehnt.

— Gegenüber der Hochkonjunktur hat sich seit der Rezession der Schwerpunkt der Selektion rasch verschoben. Während es bis anhin galt — mindestens beim Bodenpersonal — Vakanzen um jeden Preis aufzufüllen und auch in Bezug auf gesundheitliche Eignung gewisse Kompromisse einzugehen, muss man jetzt darauf bedacht sein, für die wenigen Vakanzen, die frei werden, möglichst tadellose Leute auszusuchen.

Alle Änderungen, die uns in Zukunft bevorstehen, können wir nicht zum voraus wissen. Die Frage, ob in der nächsten Zeit eine wesentliche Ausdehnung des Ärztlichen Dienstes erwünscht sei, haben wir auch schon der Geschäftsleitung vorgelegt. Der Bescheid war — auch unserer Auffassung nach zurecht — negativ. Übergrosse «Medical Departments» sind u. a. der Preis, den man für die Durchführung eines maximalen Programmes der Sécurité Sociale in vielen Staaten bezahlt. Die Untersuchungen gehen dort zum Teil weit über den Rahmen der üblichen Flug- und Betriebsmedizin hinaus.

AR: Seit 23 Jahren führen Sie für das Eidg. Luftamt periodische Tauglichkeitsuntersuchungen durch. Die grosse Anzahl der Untersuchungsberichte erlaubt Ihnen sicher eine statistische Auswertung. Unsere konkrete Frage: Gibt es typische Pilotenkrankheiten?

G: Bei den periodischen ordentlichen Kontrolluntersuchungen für das Luftamt haben die Besatzungen freie Arztwahl unter dem Ärztlichen Dienst der Swissair, dem Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf sowie den Luftamtärzten der Kategorie A. Schon bei der Einführung unseres Ärztlichen Dienstes 1953 bestand nie die Absicht, diese Kontrolluntersuchungen zu monopolisieren. Heute ist es praktisch so, dass die drei Instanzen Luftamt, FAI und Swissair sich gegenseitig die Untersuchungen anerkennen und auch die Untersuchungselemente und die Bewertungsstandards aufeinander abgestimmt haben. Das bedeutet eine Rationalisierung mit

grossen Einsparungen an Zeit und Geld. Es kommt zu keinen Doppelspurigkeiten, und niemand muss aus rein formellen Gründen eine Untersuchung unnötig wiederholen. Seit Jahren funktioniert dieses für die Besatzungen sehr freiheitliche und für alle Beteiligten sehr rationelle System reibungslos. Das mag das Privileg eines kleinen Landes sein, wo die Zahl der beteiligten Ärzte noch überblickbar und deshalb auch eine enge Zusammenarbeit und «Unité de doctrine» möglich ist.

Nicht nur die Beobachtungen der Ärzte, sondern auch die laufenden Krankmeldungen, die bei uns eingehen, lassen gewisse Rückschlüsse über die Erkrankungstendenzen bei Piloten zu. Vorweg sei die erfreuliche Feststellung gemacht, dass der allgemeine Erkrankungstrend eher gering ist. Die Absenzenziffern der Piloten waren in den letzten Jahren geringer als der Durchschnitt des Swissairpersonals. Natürlich lässt das in keiner Weise irgendwelche Schlüsse auf eine besonders geringe berufliche Belastung der Piloten zu, wie es denn überhaupt grundfalsch wäre, Absenzenziffern und Arbeitsstress in einer einfachen Formel miteinander zu korrelieren. Andere Faktoren spielen hier eine wichtige Rolle, bei den Piloten zum Beispiel die starke Berufsmotivation und die strenge medizinische Selektion.

Von typischen Pilotenkrankheiten kann man kaum sprechen, wohl aber gelegentlich von Krankheitsbildern, die für die tägliche Routinearbeit typisch sind, anderseits von solchen, die in das Kapitel «Touristikmedizin» gehören. Fälle von Übergewicht sind den Essensgewohnheiten und zum Teil der sitzenden Arbeitsweise anzulasten; dazu kommen Rückenbeschwerden beim langen Sitzen. Pilotensitze in früheren Flugzeugtypen trugen diesem Umstand nicht immer genügend Rechnung und mussten korrigiert werden. Beim Jumbo und beim DC-10 sind die Verhältnisse besser.

Auf dem Gebiete der «Touristikmedizin» sind es vor allem zwei bekannte Tropenkrankheiten, die uns Sorgen machen, die eine wegen ihrer Gefährlichkeit, nämlich die Malaria, die andere wegen ihrer Häufigkeit und oft verzögerten Rekonvaleszenz, nämlich die Amöbiasis. (Bei Piloten weniger häufig als bei anderen Besatzungsmitgliedern, evtl. wegen vorsichtigerer Auswahl von Speisen und Getränken?). Zu erwähnen wäre noch die extreme Trockenheit der Luft an Bord unserer Flugzeuge: Die Nasenschleimhäute trocknen stark aus, was mit einer geeigneten Salbe vermieden werden kann; durch die starke Hitze und Trockenheit leidet das Gleichgewicht des Wasserstoffwechsels, daher unsere Weisung, während des Fluges genügend Flüssigkeit aufzunehmen. Die Frage, ob der Wasserentzug durch die trockene Luft auch die Bildung von Nierenkonkrementen fördern kann, ist Thema einer jetzt laufenden Studie.

AR: Könnten einzelne dieser typischen Krankheiten durch eine engere Zusammenarbeit Medical Service / Besatzungsmitglied und durch daraus resultierende prophylaktische Massnahmen nicht verhindert werden?

G: Wir Ärzte versuchen bei jeder Gelegenheit, mit Wort und Schrift an wichtige prophylaktische Massnahmen zu mahnen. Wir ergänzen das «Medical Manual» immer wieder. Jemand hat darauf hingewiesen, dass das Kapitel über Amöben seit 1964 nicht mehr neu aufgelegt wurde; aber was damals geschrieben wurde, gilt auch nach Ansicht unserer Tropenärzte heute unverändert. Neu hinzugekommen sind eigentlich nur diagnostische Finessen, die aber doch fast nur für den Spezialarzt von Bedeutung sind. Es wurde vorgeschlagen, bei der Umschulung auf Langstrecken noch 1–2 Std. Tropenmedizin einzusetzen. Gerne werden wir auf diese Anregung eintreten und sie der Kursleitung unterbreiten. Anderseits hätten wir von uns aus an die Piloten einen grossen Wunsch: Helft mit, unsere prophylaktischen Gedanken unter den Besatzungen populär zu machen! Das Beispiel des Kapitäns (und wenn nötig sogar die Kontrolle der ganzen Crew) fördert z. B. die Malariaprophylaxe weit mehr als lange Abhandlungen des Ärztlichen Dienstes.

AR: Sind seit der Einführung der Jet-Flugzeuge im Gesundheitszustand der Linienpiloten wesentliche Änderungen aufgetreten?

G: Wesentliche Änderungen zum gesundheitlichen Befinden der Linienpiloten sind seit der Einführung der Jetflugzeuge nicht zu verzeichnen. Es gab Zeiten, da man meinte, das Müdewerden auf Jets sei etwas prinzipiell Andersartiges als das auf den sonstigen Flugzeugtypen.

Wir wissen zwar, dass eine Arbeit, die unter Zeitnot geleistet werden muss, vermehrt ins Gewicht fällt; wir wissen ferner, dass alle Anstrengungen, die mit der Umstellung auf neue Typen und Verfahren zusammenhängen, nicht zu unterschätzen sind, und wir wissen schliesslich auch, dass mit schnellen Flugzeugen pro Flugstunde Ost/West oder umgekehrt mehr Zeitverschiebung angehäuft wird als mit langsamen Typen. Anderseits wissen wir über irgendwelche jet-spezifischen schädlichen Einflüsse nichts. Zahlreiche Untersuchungen im Laufe der letzten Jahrzehnte sind durchaus negativ verlaufen. Auch die Angaben von Besatzungen über allfällige Mehrbelastungen durch die Jets weisen nicht auf primäre Einwirkungen der Düsenflugzeuge an sich hin, sondern auf indirekte Umstände,

wie die vermehrte Zeitnot oder vermehrte Zeitverschiebung. Die Lufttrockenheit kann auf langen Strecken zwar ausgeprägt sein, sie war es aber nachweisbar schon bei den Kolbenflugzeugen. Bei Jets ist die Höhe und damit die Austrocknung noch grösser, bei Kolbenflugzeugen waren die Etappen länger; der Gesamteffekt dürfte ungefähr derselbe sein. Auch die Prophylaxe bleibt dieselbe.

AR: Der Pilot ist während der Arbeit an seinen Arbeitsplatz gefesselt. Er kann die anfallende Arbeit weder aufschieben noch kann er auftretenden Problemen ausweichen. Dies bedingt eine permanente Arbeitsbereitschaft und eine grosse Konzentrationsfähigkeit. Ist eine Messung der Ermüdung möglich?

G: Muskelermüdung ist schon seit langem recht genau experimentell messbar, aber just auf diese kommt es uns hier nicht an. Es liegt im eigentlichen Wesen der nervösen Ermüdung, dass sie zwar eindrücklich erfahrbar, aber niemals von aussen messbar ist. (Quantitativ bestimmbar sind allenfalls gewisse Begleitfaktoren).

Die individuelle Streuung hinsichtlich Ermüdbarkeit ist ausserordentlich gross. Der eine fängt seine Arbeit müder an, als sie der andere abschliesst. Der eine erbringt in stark ermüdetem Zustand noch bessere Leistungen als der andere, wenn er erholt und ausgeschlafen ist. Das Ermüdungsgefühl kann täuschen: Beim einen macht es sich schon früh massiv bemerkbar, beim andern erst, wenn er der Erschöpfung nahe ist. Grandjean erklärt dazu: «Das Gefühl der Ermüdung ist ein Zustand reduzierter Leistungsbereitschaft, das bei der Möglichkeit, auszuruhen, nicht unangenehm zu sein braucht, jedoch qualvoll wird bei anhaltendem Schlafentzug und Unmöglichkeit des Ausruhens».

Man weiss heute, dass es im Hirnstamm ein eigentliches Ermüdungszentrum gibt. Dieses kann sogar experimentell (elektrisch) gereizt werden, was unverzüglich mit Nachlassen der Spannkraft und mit Schläfrigkeit beantwortet wird. Ebenso weiss man aber auch, dass, ebenfalls im Hirnstamm, ganz in der Nähe des Ermüdungszentrums ein Aktivationszentrum besteht, dessen Reizung genau die gegenteiligen Folgen hat, nämlich Aufhebung des Ermüdungsgefühls und sofortige Aktionsbereitschaft.

In der Regel halten sich Ermüdungs- und Aktivationszentrum im Gleichgewicht. Das Bild wird aber dadurch etwas kompliziert, dass rein psychologische Faktoren je nach dem das Ermüdungszentrum oder das Aktivationszentrum einseitig in Gang bringen können.

Im Cockpit können Situationen auftreten, die sehr grosse Anforderungen an langanhaltende Konzentration wie auch an Mehrfachkonzentration stellen. Nicht jedermann ist zu solchen Konzentrationsleistungen befähigt. Ihre Erfassung spielt schon bei der Pilotenselektion eine grosse Rolle.

AR: Worin besteht die Zusammenarbeit zwischen dem Ärztlichen Dienst der Swissair und dem Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf?

G: Die Zusammenarbeit zwischen FAI und unserem Ärztlichen Dienst beginnt schon bei der Vorselektion für den Fliegerischen Vorunterricht, die nicht mehr ausschliesslich nach militärmedizinischen Kriterien erfolgt; es werden auch Kandidaten berücksichtigt, die zwar nicht die militärischen, wohl aber die zivilen Standards erfüllen. Bei der Hauptselektion von Militärpiloten stellt uns das FAI (immer mit Zustimmung des entsprechenden Kandidaten) die Dossiers zur Einsicht zur Verfügung. Wir arbeiten zusammen in der Fliegerärztlichen Expertengruppe des Eidg. Luftamtes und wir hegen Gedankenaustausch in unserer Gesellschaft für Flugmedizin, die wir gemeinsam gegründet hatten und in der auch die privaten Fliegerärzte und andere an der Fliegerei interessierte Mediziner beteiligt sind.

AR: Jeder Mensch, der eine anforderungsreiche Tätigkeit ausübt, braucht eine gewisse Zeit der Erholung. Können Sie als Arzt die Qualität der Erholungsgestaltung beurteilen?

G: Hauptfunktion jeder Erholung ist — ermüdungsphysiologisch gesehen — die Wiederherstellung einer ausgeglichenen Bilanz. Es gibt im lebendigen Organismus, soweit mir einfällt, nur eines, was nie Erholung braucht, bzw. dafür nur Bruchteile von Sekunden in Anspruch nimmt: dieses physiologische Wunder ist der Herzmuskel. Sonst aber gibt es keine Arbeit ohne Pausen.

Die Gestaltung der Arbeit mag bei Verhütung akuter Erschöpfungen den Ausschlag geben; zur Verhütung chronischer Ermüdung ist wohl die Gestaltung der Erholungspausen entscheidend. Alle Manualbestimmungen über Einsatz- und Erholungszeit nützen wenig, wenn von den Ruhepausen nicht richtig Gebrauch gemacht wird. Die Besatzungen haben eine moralische Verpflichtung, jene Ruhepausen, die sie als unerlässliches Minimum fordern, auch sinngemäss für die Ruhe zu verwenden.

Jedes Hobby, das ein gesundes Gegengewicht zur einseitigen Belastung durch die berufliche Tätigkeit bringt, hilft uns im Kampf mit der chronischen Ermüdung, besonders wenn dabei Neigungen und Begabungen zur Entfaltung kommen, die im Beruf nicht ausgelebt werden können. Besonders bedeutungsvoll ist ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen Sammlung und Zerstreuung.

Wer in seiner Berufstätigkeit z. B. mitten im Trubel einer Fluggesellschaft steht und dann glaubt, er erhole sich in der Freizeit nur mit Abwechslung, Unterhaltung, Zerstreuung, bezahlt diesen Irrtum mit Übermüdung.

AR: Das Erholungsbedürfnis ist individuell verschieden und von zahlreichen Faktoren abhängig: Länge und Art des Einsatzes, Fitnesszustand, Alter usf. Sind unsere FOM-Erholungszeiten, z. B. für einen DC-9 Captain, ausreichend, wenn man bedenkt, welch grosse administrative Arbeit (Revisionen, Bulletins mit Weiterbildungsaufgaben, Flug-, Refresher- und Checkvorbereitung, Ausfüllen von Déplacementlisten usf.) er noch zusätzlich in der Freizeit zu verrichten hat?

G: Wie Sie selber hervorheben, bestehen hier sehr grosse individuelle Unterschiede. Die Art von Ermüdung, die uns beschäftigt, kann man wie gesagt, nicht von aussen messen, sondern nur selber erfahren.

Was die Belastung der DC-9-Kommandanten anbelangt (die Co-Piloten waren weniger mit im Spiel), so erinnere ich mich in den letzten Jahren besonders an zwei Episoden mit länger anhaltender Spitzenbelastung. Wir erfahren davon in der Regel anlässlich der periodischen fliegerärztlichen Kontrolluntersuchung, gelegentlich auch durch Streckenberichte oder durch spontane mündliche Mitteilungen. Alle Versuche, diese Art von Stress irgendwie zu testen und mathematisch zu erfassen, sei es mit biologischen Instrumenten, sei es durch ärztliche Selbsterfahrung, haben zu keinen befriedigenden Resultaten geführt. Nur ganz wenige meiner Kollegen sind selber Linienpiloten und als solche in der Lage, das ganze Drum und Dran einer Pilotenexistenz in all ihren Aspekten selber zu «er-fliegen». Aber auch diese Leute bringen kaum mehr Selbsterfahrung vom Flug nach Hause als irgendein bewährter Kapitän. Wir sind also hier in besonderem Masse auf Informationen aus zweiter Hand angewiesen, selbst wenn wir im Cockpit mitreisen. Entscheidend bleibt für uns die richtige Würdigung und Auswertung solcher Angaben aus zweiter Hand. Man eignet sich dabei mit der Zeit eine gewisse Technik an.

AR: Hat der Ärztliche Dienst auf die Gestaltung der Einsätze im weitesten Sinne einen Einfluss?

G: Diese Frage ist zu bejahen. Wenn wir, wie damals bei den DC-9-Spitzen, eine mehr als zufällige Häufung von Klagen und Beschwerden sogar bei gut belastbaren Leuten in einer Pilotengruppe feststellen, so sehen wir, dass das kein Zufall ist und finden dann auch bei den vorgesetzten Chefpiloten Gehör. Viel schwieriger ist es

jedoch für den Arzt, Rotationsplanungen zum voraus auf dem Papier zu beurteilen oder gar bei Verhandlungen den Schiedsrichter darüber zu spielen, ob eine Rotation noch zumutbar sei oder nicht. Eher noch könnte dies ein Pilotenteam, das diese Einsätze in ihrer ganzen technischen und operationellen Tragweite persönlich kennt.

So wichtig ärztliche und andere fachtechnische Mitsprachen sein mögen, so können sie doch die Vereinbarungen über Arbeitsbedingungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer niemals ersetzen. Denn diese beiden Partner müssen nun einmal diese Frage miteinander erarbeiten, erdauern und oft auch erhandeln. An uns ist es dann, über die Erfahrungen zu wachen, die die einzelnen Besatzungsmitglieder mit ihren Rotationen machen und gegebenenfalls Abhilfeanträge einzureichen.

AR: Erachten Sie den persönlichen Kontakt Swissair Arzt — Pilot als ausreichend? Gibt es Ihrerseits diesbezügliche Verbesserungsvorschläge?

G: Trotz der enorm zunehmenden Zahl der Piloten, aber auch der beteiligten Fliegerärzte, ist der Kontakt in den letzten Jahren sicher nicht schlechter geworden, sondern eher besser. Er sollte manchmal aber noch etwas unmittelbarer und spontaner sein.

Auf langen Rotationen wird viel über flugmedizinische und andere Gesundheitsprobleme gesprochen, und dabei entstehen auch allerhand Gerüchte. Warum stellt man uns in solchen Fällen nicht kurzerhand — und sei es auch nur am Telefon — zur Rede? Mancher Irrtum kann auf diese Weise mit geringstem Kräfteaufwand geklärt werden. Solch kurze Anfragen oder Reklamationen erlauben uns, Ihnen rasch ein paar Informationen zu geben. Das ist aber auch für uns von Nutzen, denn wir können wertvolle Hinweise auf notwendige Ergänzungen in unseren schriftlichen Informationen oder in unserem Unterrichtsprogramm erhalten.

AR: Herr Dr. Gartmann, herzlichen Dank.

Interview: Werner Waeschle und Peter Clausen

Wo
wird Ihre wunschgerechte, komfortable

Eigentumswohnung
gebaut?

In Stäfa
am Zürichsee.

An sonniger, ausserordentlich ruhiger, aussichtsreicher Südlage (unverbaubare See- und Bergsicht), nahe an Einkaufszentrum, Bahn, Schulen und Strandbad. Grosszügige interessante Grundrisse. Beste Qualitätsausführung zu unwahrscheinlich günstigen Preisen:

3½-Zimmer-Attika-Wohnung	**ab Fr. 266 000.—**
4½ – 5½-Zimmerwohnung	**ab Fr. 246 000.—**
Garageeinstellplatz	Fr. 19 000.—

In Grüningen
im Zürcher Oberland
erstellen wir einmalig schöne, grosszügige

4½ – 6½-Zimmer-
Einfamilienhäuser
an zentraler, ruhiger Lage

Preis ab Fr. 297 000.—. Gute Qualitätsausführung

Melden Sie sich für ein unverbindliches Gespräch bei:

BRINER IMMOBILIEN
8712 STÄFA
Telefon 01/926 17 14 (Bürozeit)

Physiologische Probleme im Zusammenhang mit der Zeitverschiebung

Einige 10 000 Generationen lang hat der Mensch seinen Lebensrhythmus seiner Umwelt angepasst. Seine innere Uhr lief weitgehend synchron mit der äusseren Uhr. Erst seit 2 Generationen versucht er in vermehrtem Masse gegen die seinem Körper innewohnenden Zeitrhythmen zu leben. Als innere Rhythmen verstehen wir hier periodische Änderungen, die auf noch kaum verstandenen biochemischen, hormonalen und neuronalen Aktivitäten beruhen, welche neben den körperlichen auch geistig-seelische Effekte bewirken.

Bevor wir einen Blick werfen auf die Probleme der Anpassung (= Resynchronisation) nach Zeitverschiebungen durch Langstreckenflüge über mehrere Zeitzonen hinaus, wollen wir versuchen, einige Facetten der bisher erforschten «normalen» Zeitstruktur des Menschen zu beleuchten. Dazu wählen wir aus dem reichhaltigen Angebot biologischer Oscillator-Systeme einige aus, die mit dem 24 Stunden Rhythmus (circadianer R. = 24±4 Std. circa-dies = ungefähr 1 Tag) des Körpers in Beziehung stehen.

Circadiane Rhythmen

Ohne uns darüber bewusst zu sein, sind es biologische Oscillatoren (z. B. Zell- und Organfunktionen, Hormone), die unsere Gesundheit und unsere Freude am Leben beeinflussen. Auch in einem isolierten Bergwerk drin würden viele innere Uhren, trotz fehlender Zeitgeber wie Licht und die tägliche Geräuschkulisse, bald einen circadianen Rhythmus anstreben. Körpertemperatur, Blutdruck, Atmung, Blutzucker, der rote Blutfarbstoff Hämoglobin, die Eiweiss-Bausteine Aminosäuren würden sich so verändern, dass sie in circadianen Zyklen ansteigen und abfallen würden. Aber auch die Hormone der Hirnanhangdrüse (Hypophyse), sowie der Geschlechtsdrüsen und der Nebennieren, die Urinmenge samt der Konzentration darin gelöster Natrium- und Kalium-Ionen, die Zellteilungshäufigkeit und die Gefühlslage wären gleichfalls betroffen. Schliesslich würde sich die Hauttemperatur der Hände und Füsse nach einem innern 24 Stunden-Rhythmus ändern.

Alle diese Rhythmen zeigen uns, dass sie nicht bloss als Schwankungen um eine Norm aufzufassen sind, sondern als Schwankungen der Norm selbst.

Diese Erkenntnis circadianer Rhythmen ist von praktischer Bedeutung. So sind Wirksamkeit und Verträglichkeit medikamentöser und therapeutischer Massnahmen von diesen Rhythmen abhängig. Beispielsweise schwankt die Wirkungsdauer von Narkose- und schmerzstillenden Mitteln, aber auch von Insulin des Diabetikers im Tagesrhythmus. Zudem

ist die schädigende Dosis von Röntgenstrahlen nachts niedriger als am Tag. Schliesslich weist auch die Alkohol- und Nikotintoleranz auf vielschichtige tageszeitliche Veränderungen des Körpers hin. Haben Sie gewusst, dass Sie vormittags stärker auf Kältereize reagieren, nachmittags und in der ersten Nachthälfte dagegen empfindlicher auf Wärme und Überwärmung?

Laufend berichtet die CHRONOBIOLOGIE, die junge Wissenschaft von der Zeitstruktur der Organismen von neuen Oscillatoren, die ausser einem spontanen 24 Stunden-Rhythmus auch kürzere oder längere Perioden aufweisen.

Zum Problem des Schlafes

An weiteren Beispielen versuchen wir im Folgenden zeitliche Ordnungsmerkmale von besonderer Periodendauer zu zeigen, in der Absicht, das feine Netz hochorganisierter Kommunikationssysteme innerhalb des menschlichen Körpers zu erhellen.

Der Schlaf unterliegt einer klassischen circadianen Steuerung. Ein «Schlafstoff» das Neurohormon Serotonin, scheint das komplizierte Schlafverhalten auszulösen. Anderseits führt ein «Weckstoff», das Neurohormon Dopamin, das im vegetativen Nervensystem wichtige Funktionen erfüllt, zu erhöhter Weckbereitschaft, nachdem die Körpertemperatur leicht angestiegen ist.

Am Beispiel Schlaf können wir weitere rhythmisch verlaufende Ereignisse beobachten. Es wird vermutet, dass Schlaf als Synchronisator die Harmonie im Körper und demzufolge auch im Gefühlsleben garantiert. Jedoch niemand weiss letztlich genau, weshalb wir einen Drittel unseres Lebens schlafend verbringen. Betrachten wir aber nun die elektrische Hirnaktivität während dem Schlaf. Ungefähr alle 90 Minuten treten Phasen von Hirnwellen (EEG) auf, die denen des klassischen Schlafes verschieden, jenen im Wachzustand dagegen viel ähnlicher sind. Gleichzeitig werden rasche, unbewusste Augenbewegungen unter den geschlossenen Lidern registriert: **R**apid **E**ye **M**ovements, die diesen eigenartigen Phasen den Namen REM-Schlaf gegeben haben. Jede Nacht erleben wir 4–5 komplette REM-Zyklen, die etwa 10 Minuten dauern und in denen wir intensiv träumen. Menschen, die längere Zeit während REM-Phasen am Schlafen gehindert werden, zeigen bald ein vermehrtes Auftreten von REM-Phasen sobald ihnen REM-Schlaf wieder gegönnt wird. Während REM-Phasen steigt die Hirntemperatur an, die Wärmeregulation des Körpers fällt kurzfristig aus, die Sauerstoffverwertung läuft rascher ab und viele Zellen der Lebenszentren im Zwischenhirn (Hypotholamus) sind aktiver als je. Gleichzeitig staut sich Blut in den Geschlechtsorganen, was zu einer Erektion führt.

Das Muster des REM-Schlafes scheint vererbt zu werden. Beeinträchtigt wird es durch viele Schlafmittel (Hypnotika), auch Amphetamine und Alkohol haben ähnliche störende Effekte. Es besteht kaum ein Zweifel, dass der physiologische und der medikamentöse Schlaf nicht identisch sind. Einschränkung der Kritik- und Reaktionsfähigkeit sind nach längerem Gebrauch von Tranquilizern neben den gewünschten Einschlaf-Erleichterungen als Nachwirkung dieser Medikamente zu erwarten.

Kein Mensch stirbt, wenn er Schlaf ausfallen lässt oder ein unregelmässiges Leben führt. Aber die Auswirkungen können kumulativ sein und dann zu subjektiv feststellbaren psychosomatischen Störungen Anlass geben. Dass der Nachtschlaf vom Organismus dazu benützt wird, das Problem der Synchronisation vieler Steuerprozesse zu lösen, zeigt sich dort, wo eine klare Phasenkoppelung zu einer beträchtlichen Energie-Einsparung führt. Eine solche Phasenkoppelung zwischen Atmung und Blutdruck-Rhythmus im Verhältnis einfacher ganzer Zahlen (3:1) wird angestrebt, ebenso eine Koppelung zwischen Herzschlag und Atmung (4:1). Aus einer solchen geordneten Zeit-Struktur resultiert für das Herz eine Energie-Einsparung von 30%.

Zeitverschiebungen, Resynchronisationsprobleme und Jet-Syndrom

Im Gegensatz zur mechanischen Uhr lassen sich unsere zahlreichen physiologischen Uhren nicht sofort und synchron auf eine beliebige Zeit umstellen. Letztlich müssen wir damit leben, dass der «normale» 24 Stundentag unsere primäre biologische und soziale Einheit ist, von der wir uns nur zu gewissen Zeiten entfernen können und zu der wir stets zurückkehren müssen.

a) Athleten und Künstler haben schon früher als das fliegende Personal am eigenen Leibe erfahren, dass ihre Leistungskurve während 24 Stunden rhythmischen Schwankungen unterworfen ist. Morgens um 3 Uhr sind sie kaum zu Höchstleistungen fähig. Genau dann hätte ihre Leistungskurve einen Tiefwert erreicht. Auch während Flugsimulations-Versuchen zeigte sich, dass bei Tests, die die psychomotorischen Koordinationen und Reaktionszeiten prüfen zwischen 2 und 6 Uhr morgens Tiefwerte, zwischen 13 und 19 Uhr die besten Leistungen erzielt wurden. Diese Leistungen stehen eng mit den circadianen Schwankungen der Körpertemperatur in Beziehung. Der Körpertemperatur-Rhythmus schwankt lediglich einige Zehntelgrad pro Tag. Er spiegelt jedoch hochkomplizierte Stoffwechsel-Rhythmen, deren Aktivität vom Nervensystem moduliert wird. Die schlechtesten Ergebnisse fielen stets in jene Zeit, in der die Temperaturkurve ein Minimum anzeigte.

Nicht auf alle Belastungen wird um diese frühen Morgenstunden mit geringer Leistung reagiert. Beispielsweise wurden Anpassungstests an

grosse Höhen mit einer um 50% geringeren Anfälligkeit für Bewusstseinsverlust bestanden, obschon man bei den meisten übrigen Tests um 3 Uhr nachmittags bessere Resultate ermittelte.

b) Flugpersonal und Flugpassagiere haben nach transmeridianen Flügen über mindestens 4 Zeitzonen hinweg stets mit Resynchronisations-Schwierigkeiten zu kämpfen. Es dauert mehrere Tage, bis ihre inneren Rhythmen, die noch weitgehend nach der früheren Ortszeit leben, am neuen Ort die früheren Normalwerte erreicht haben. Letztes Jahr haben schätzungsweise zwischen 5–8 Millionen Menschen nach Langstreckenflügen das Jet-Syndrom am eigenen Leib erfahren. Dieses Krankheitsbild kann Symptome aufweisen wie Schlafstörungen, Mattigkeit, Kopfschmerzen, Magen-Darm-Beschwerden, Appetit-Störungen, Schweissausbrüche. Auf solche Phasenverschiebungen, ja auf jede physische und psychische Belastung reagiert jeder Mensch individuell verschieden. Diese Unterschiede müssen wir ebenso anerkennen wie Unterschiede im Körperbau. Betrachten wir einige Faktoren, die die Umstellung auf die neue Ortszeit bestimmen:

1. **Persönliche Faktoren:** emotionale und körperliche Gesundheit, Motivation, Alter, Anpassungsfähigkeit.
2. **Bioklimatologische Faktoren:** Klima-Unterschiede, Abflug und Ankunftszeit, Höhenlage.
3. **Operationale Faktoren:** Flugdauer, Fluggeschwindigkeit, Zwischenlandungen, Flugbedingungen.

Für die **Crew** müssten noch zusätzliche Stress-Faktoren erwähnt werden: Verantwortungsgefühl, Bewegungsarmut, geringe Helligkeit am Arbeitsplatz, höchste geistige Beanspruchung bei der Landung nach z. T. langen monotonen Einsätzen.

Grössere Zeitunterschiede haben auch eine längere Anpassungszeit zur Folge. Die Dauer bis zur Resynchronisation variiert zwischen verschiedenen Rhythmen, sie ist ausserdem verschieden für Flüge in östlicher oder westlicher Richtung.

Nach **Ost-West-Flügen** über 8 Zeitzonen erreichen Körpertemperatur und Leistungsfähigkeit in etwa 3 Tagen ihre ursprünglichen Werte wieder, während nach **West-Ost-Flügen** nach 5 Tagen noch immer Phasenverschiebungen feststellbar sind. Dieser **Asymmetrie-Effekt** lässt sich an mehreren Rhythmen nachweisen. Die Mittelwerte aus einem recht grossen Zahlenmaterial zeigen die klar unterschiedlichen Resynchronisations-Geschwindigkeiten: 92 Minuten/Tag nach einem **Ost-West-Flug** und lediglich 57 Minuten/Tag nach einem **West-Ost-Flug.** Weshalb die Anpassungen an einen Kurztag, wie man ihn bei West-Ost-Flügen erfährt, länger dauern, ist noch ungeklärt.

Nach Flugexperimenten mit Menschen fällt die rasche Anpassungsgeschwindigkeit am 1. Tag auf, die anschliessend langsam abnimmt. 25–50% der wichtigsten Phasenverschiebungen sind häufig schon innerhalb von 25–35 Stunden nach Ankunft kompensiert. Trotzdem sind Flüge an diesem 1. Tag aus Gründen der Flugsicherheit nicht vertretbar. Auch am 3. Tag sind die Phasenstörungen nach 2 Transatlantikflügen in rascher Folge nicht völlig abgeklungen. Von Fachleuten wird jedoch kein Einwand gegen einen neuen Einsatz erhoben (Dr. R. Haske, DLR-Bad Godesberg 1974).

Im Alter von etwa 40 Jahren sieht sich der Mensch bezüglich seiner circadianen Periodik einer zusätzlichen Gefahr ausgesetzt. Die Aufrechterhaltung der inneren zeitlichen Ordnung ist gefährdet, da die innere Koppelung verschiedener Rhythmen schwächer wird. Symptome wie Schlafstörungen und Verminderung der Leistungsfähigkeit können, müssen aber nicht Hinweise für interne Desynchronisationen darstellen.

Klaffende Wissenslücken werden sichtbar

Obschon die rhythmischen Schwankungen vieler biologischer Systeme hinreichend bekannt sind, wissen wir über ihr **synchrones integratives Verhalten** erschreckend wenig. Deshalb erstaunt es wohl kaum, dass über ihr gestörtes Verhalten nach Desynchronisationen, wie sie nach Überfliegen von Zeitzonen auftreten, nur wenige greifbare Ergebnisse vorliegen. Diese ersten Daten können kaum generalisiert werden, da sie an meist **jungen** Freiwilligen gewonnen wurden, die höchstens **je 1 Hin- und Rückflug** zu bestehen hatten.

Wie sich aber **kumulatives Desynchronisieren über mehrere Jahre hinaus** auf den menschlichen Organismus auswirkt, dies ist bisher noch nicht Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen geworden. Diese Fragestellung ist äusserst kompliziert. Sie erfordert eine oekologische Betrachtungsweise, die neben der physiologischen Zeitstruktur des Menschen auch seine individuellen Phasenbeziehungen zu sozialen und bioklimatologischen Faktoren berücksichtigen sollte.

Wie könnte ein erster kleiner Schritt auf dieses anspruchsvolle Ziel hin getan werden? Quer- und Längsschnitt-Untersuchungen an Flugpersonal, das mehrere Hundert De- und Resynchronisationen überstanden, zum Teil vielleicht erlitten hat, könnten einige der bestehenden Wissenslücken füllen.

Das Jet-Syndrom ist noch sehr jung. Viel Zeit und Geld wird nötig sein, um die Forschung auf diesem Gebiet zu aktivieren.

Der menschliche Organismus ist äusserst anpassungsfähig. Suchen wir die Grenzen zu bestimmen, innerhalb jener unsere inneren Uhren verstellt werden können, ohne Schaden zu nehmen.

Bis diese Grenzen klarer sichtbar werden, gilt es, durch individuelle Massnahmen die fortlaufenden Rhythmuswechsel etwas zu dämpfen.

Einige Empfehlungen
Um die Resynchronisations-Phase nach Langstreckenflügen möglichst kurz zu halten, sei an folgende Faustregeln erinnert:

1. Man kann am Wohnort den Rhythmus des Ankunftsortes vorwegnehmen.
2. Es dauert ca. 1 Tag um jede einzelne Zeitzone voll zu adaptieren. Vor West-Ost-Flügen soll man jeden Abend 1 Stunde früher zu Bett gehen und auch früher aufstehen. Vor Ost-West-Flügen entsprechend später zu Bett gehen und später aufstehen.
3. Die Esszeiten und Essgewohnheiten sollen eher dem ständigen Wohnort angepasst bleiben.
4. Die zu erwartenden Anpassungsschwierigkeiten können durch eigenes Vorausberechnen der Stunden höchster Leistungsfähigkeit (und Körpertemperatur) und des grössten Tiefs (im allgemeinen während der letzten 4 Stunden des Schlafs) zu Hause und durch Übertragung auf die neue Ortszeit besser aufgefangen werden.
5. Durch soziale Aktivität sollen sich die inneren Rhythmen rascher synchronisieren lassen. Mehr Outdoor-activities!

Dr. Rolf E. Meier, Biologe

Ein vollständiger Literatur-Nachweis kann beim Autor angefordert werden.

Risk to Pilots Held Greater On the Ground

(UPI).—Airline pilots live more dangerously on the ground than in the air a medical researcher said yesterday.
Dr. Malcolm Carruthers said pilots are «10 times more likely than the national average to die in accidents on the ground.»
He said at a Manchester University conference on stress that many of the accidents involving pilots were car crashes and that the accidents could reflect the stress of the pilots' jobs.

«Shared Experience»

Last year, a few days before taking my unpaid leave, I happened to meet my friend Cashfloe, the accountant of Cheeper-Wingways, the Charter airline. «Why don't you fly for us for a few days?» he said. «We have so much business on offer we hardly know how to handle it!»

«Certainly!» I said, and called in on the Chief Pilot to settle the details. «What are your operating priorities?» I asked. «Economy, Economy, Economy and Economy» he replied, «but as I can't print that, owing to the seriousness of possible consequences, I suggest that you arrange the priorities yourself.» « . . . And don't crash!» he added.

Later I visited the Personnel Manager to arrange for my temporary stay. I asked what expenses were paid for overnight stops. «It's very difficult for me to decide what should be paid for, how much to pay, and what standard of accommodation should be provided. Suppose I save myself a great deal of bother, pay you a nominal sum, and leave you to work everything out for yourself?» he suggested.

Passing the ticket counter on my way to my first flight, I saw the passengers checking in. The Ticket Clerk was saying «It's really very difficult for me to decide what your best connections are, Madam, but here's the ABC. Why don't you work out the connection for yourself, and let me know what you have decided?»

At the Met, I was told «The weather at your destination is good, but of course it could deteriorate. In fact, it's really rather difficult for me to decide just what is likely to happen. Perhaps the best thing would be for me to give you all the observations, and you can work the situation out for yourself. Let me know what you have decided».

There was some confusion at the aircraft, owing to the throng of passengers loading their own luggage. The Supervisor told me «You have no idea how difficult it is for me to decide how all those pieces of luggage should be stowed; they are all of different sizes, and no two consignments are the same. I suggested that the passengers might like to put their own luggage in the hold, weighting one piece carefully against the other, and let me know when the hold was full.»

On asking for taxy clearance, the Tower Operator said «The wind keeps changing, and it makes it very difficult for me to decide which runway would be best for takeoff. But we have three runways, so if you would like to decide which one you wish to use — bearing in mind the possible operational consequences — we'll take it from there.»

During the flight, I finally managed to persuade the cabin attendant to visit the cockpit with the hope of obtaining something to drink. We were all rather thirsty. «Everybody wants something different» she said. «It's

very difficult for me to know what to bring you, but here's some hot water and a few tins. Why don't you make the drinks yourself?»

One day of flying was enough; I was very glad to sever my connection with Cheeper-Wingways. «Nothing like this ever happens in the airline that I work for» I confidently told them.

A year later I happened to pass the Head Office of Cheeper-Wingways, to discover that the building was empty and the airline closed down. I rang my friend Cashfloe to find out what had happened.

«I thought you were running an airline» I said.

«That statement is negative, unhelpful, and in any case incorrect» he replied. «As an accountant, my instructions were not to run an airline, but to **save money!** We used to have quite a struggle, but since we closed down the operations, the rate of money-saving has shot up to the fantastic figure of 100%! I have had complete success!»

«But you've lost the airline in the process!» I exclaimed.

There was a long, heavy-breathing pause on the other end of the line. «You pilots never could understand the finer points of Accountancy» Cashfloe said.

MSC

a nice place to shop!
HAMPTON

SILKEN
401 **Park Ave,**
South Corner East 28th str.
NEW YORK, N. Y-212. LE-2-9700

BIG SELECTION
FARBERWARE
STAINLESS STEEL
POTS AND PANS

EVINRUDE
OUTBOARD
MOTORS
PRICED RIGHT!

SPECIAL DISCOUNTS
TO SWISSAIR PERSONNEL!

HAIR DRYERS
WATER PIC
HAIR COMBS
CALCULATORS
FREEZERS
WASHERS

NAME BRANDS
KODAK
POLAROID
CAMERAS
PROJECTORS
REFRIGERATORS

GARDEN EQUIPMENT AND POWER TOOLS
BLACK & DECKER
SKILL
MILLER FALLS
DE WALT
TORO
ROCKWELL
JACOBSEN
LAWN BOY
BARBECUES & GRILLS
CHAIN SAWS:
MC CULLOCH,
HOMELITE

220 Volts | 220 Volts | 220 Volts

Man sollte...

— der verantwortlichen Stelle wieder einmal den Dank aussprechen, dass der Staff-Schalter für uns in einem ca. 10minütigen Fussmarsch bequem erreichbar ist. Man hörte Gerüchte, es hätten Pläne bestanden, ihn ins neue Feuerwehrgebäude oder ins Meteoobservationshäuschen beim THR 16 zu verlegen. W. Waeschle

— nicht überrascht sein, herauszufinden, dass es beim Spiel «Russisches Roulette» auch ein «Isoliertes Destin» gibt . . . aber nicht weniger als fünf brauchbare «Alternates» dazu existieren!

— doch froh sein, dass noch kein einziger Kommentar **gegen** das «Public Address»-Können unserer Piloten in die Hände des «Flight Recorders» gelangt ist.

— bemerkt haben, dass im Artikel «Cruise Body Angles» (Flt. Rec. Nr. 3) **ein** Faktor nicht in Erwägung gezogen wurde . . . nämlich die Möglichkeit, dass die DC-10 schwerer aus den MDC Montagehallen kam als erwartet! MSC

— sich wundern, dass die Swissair noch kein Flugzeug entwickelt hat, das mit leeren Tanks startet und mit vollen landet.

— die Bettüberwürfe im Crewhaus mit «static ports» versehen. B. von Tobel

— als Überbrückungsmassnahme im Parkhaus die untersten Geschosse in Liftnähe ausschliesslich für das kofferschleppende fliegende Personal reservieren.

— zu diesem Zweck unsere Wagen mit einem Kleber kennzeichnen.

— eine Reihe Parkplätze gleich hinter der Barriere für jene Besatzungsmitglieder freihalten, die in letzter Minute während ihrer Reserve telefonisch aufgeboten wurden. H.H.

Helfen Sie mit!

Die **rundschau**-Redaktion bittet Sie, liebe Leser, sich bei der Suche nach neuen **Inserenten** aktiv zu beteiligen, denn wir möchten unser Leibblatt nicht nur möglichst interessant und lesenswert, sondern auch finanziell einigermassen tragbar gestalten. Um den **rundschau**-Kredit nicht zu überschreiten, sehen wir uns immer wieder gezwungen, sogenannte Sparnummern herauszugeben, bei denen eine bestimmte Seitenzahl aus Kostengründen nicht überschritten werden darf. Darunter leiden zwangsläufig Vielseitigkeit und Qualität unseres Hoforgans. Dies müsste nicht so sein, eben, wenn es uns gelänge, möglichst viele Inserenten zu finden. Es ist nämlich gar nicht so sinnlos, in unserem Heftli mit einer Auflage von momentan 1150 Stück zu werben, wird es doch von den meisten Empfängern und deren Angehörigen von A bis Z gelesen. Die relativ wenigen **rundschau**-Inserate werden dabei garantiert besser beachtet als in einer bündeldicken Tageszeitung oder im Gratis-Anzeiger. Ohne unbescheiden sein zu wollen, darf man ruhig sagen, dass wir ein kauffreudiges und kaufkräftiges Publikum sind, bei dem sich gute und gezielte Werbung lohnt.

Nun werden Sie sich fragen: Wie soll ich als Luftkutscher ohne geschäftliche Beziehungen potentielle Inserenten dazu motivieren, unser Parteiblatt zu bereichern? Gegenfrage: Haben Sie es überhaupt schon versucht? Zum Beispiel beim Eintausch Ihres Wagens, beim Kauf eines Home-Trainers, bei der Firma, die Ihre Sonnenkollektoren montiert? Sind Sie gerade daran, ein Haus zu bauen? Ihre Baufirma samt Unterlieferanten, Handwerker und Gartengestalter sind heute mehr denn je daran interessiert, in der «Pilotenzeitung» zu inserieren. Wollen Sie Ihren Kollegen ein komfortables Ferienhotel empfehlen, ein spezielles Motel, ein glattes Beizli, so gewinnen Sie den Besitzer, wenn Sie als zufriedener Gast die Zeche bezahlen mit dem Hinweis, Sie hätten die Möglichkeit, in Ihrer Berufsgruppe für sein Haus wirksam zu werben. Wer Phantasie und Verhandlungsgeschick hat, wird überall mögliche Inserenten finden, selbst in Verwandt- und Bekanntschaft, im In- und Ausland.

Unnötig zu sagen, dass Sie niemandem übertriebene Hoffnungen machen sollten und selbst beurteilen müssen, ob sein Produkt bei uns Chancen hat oder nicht. Vergessen Sie vor allem nicht, bei einem Kauf zu erwähnen, Sie hätten die Sache in einem **rundschau**-Inserat entdeckt, damit der Inserent den Erfolg seiner Werbung bestätigt sieht. Sollten Sie dazu noch Fragen haben, so wenden Sie sich getrost an unsern Sekretär.

In Erwartung einer wahren Inseratenlawine danken wir Ihnen zum voraus.

Die Redaktion

Insertions-Tarif **rundschau**

1/4 Seite	1 x Fr. 90.—	
	3 x Fr. 85.—	pro Mal
	6 x Fr. 80.—	pro Mal
1/2 Seite	1 x Fr. 170.—	
	3 x Fr. 155.—	pro Mal
	6 x Fr. 140.—	pro Mal
3/4 Seite	1 x Fr. 240.—	
	3 x Fr. 220.—	pro Mal
	6 x Fr. 200.—	pro Mal
1/1 Seite	1 x Fr. 300.—	
	3 x Fr. 275.—	pro Mal
	6 x Fr. 250.—	pro Mal

Umschlag, Seiten 2 und 3
1 x Fr. 360.—
3 x Fr. 330.— pro Mal
6 x Fr. 300.— pro Mal

Umschlag, Seite 4
1 x Fr. 400.—
3 x Fr. 365.— pro Mal
6 x Fr. 330.— pro Mal

Prospekt-Beilagen, A5
1 x Fr. 200.— kein Wiederholungsrabatt

geeigneter Raster: 48er

VW AUDI CHRYSLER PORSCHE

Der «ALLES-UNTER-EINEM-DACH»-Service für ALLE MARKEN

BP-Schlüsseltankstelle
Heute tanken – Ende Monat zahlen

Waschstrasse mit Gratis-Staubsauger

Leistungsfähige Spenglerei und Malerei für alle Marken

Modernste Werkstatt mit Computer-Diagnose

KLOTEN
Steinackerstrasse 20
Tel. 01 814 01 61

Express-Service
Keine Wartezeiten für kleine Reparaturen

Pikettdienst
Jeden Samstag von 08.00–12.00 Uhr

Zu verkaufen

neues 7-Zimmer-Landhaus

in nächster Nähe von Stein a. Rh.

an schöner Südlage über dem Rhein gelegen.
Gehobener, gepflegter Ausbau, mit grosszügigen Zimmern, Cheminée, grosse Halle, Bad, sep. Dusche, WC, gedecktem Gartensitzplatz, Balkon, viele Kellerräumlichkeiten nebst Luftschutzraum, Doppelgarage.
Zirka 9a Land, fertig angelegter Ziergarten.

Schlüsselfertig zu Fr. 445 000.—.

Hypothek von Fr. 300 000.— von Bank zugesichert.

Chiffre Nr. 0102 der Aeropers Rundschau, Wettlin + Co., Postfach 8037 Zürich

Wenn das fliegende Volk mal nicht in den Tropen ist, möchte es vielleicht mal in den kühlen, weissen Bergen der Walliseralpen seine Ferien verbringen.

Das
Hotel Montana
Grächen-Rittinen

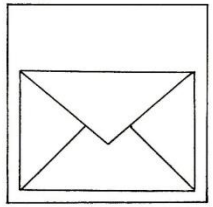
im niederschlagsärmsten Gebiet der Schweiz hat ein spezielles Wochenarrangement für SWISSAIR-Angestellte und Verwandte bereit:

Vollpension Fr. 300.—
Halbpension Fr. 240.—
auch während der Hauptsaison.

Herzlich willkommen heisst Euch

Gruber Stefan, Ex-Steward
Hotel Montana, 3925 Grächen-Rittinen/VS

Briefe an die rundschau



Absturz ohne Risiko — viel Lärm um nichts?

Der «Weltwoche»-Artikel und das darauffolgende Interview in der letzten **rundschau** haben mich erstaunt. Der «Weltwoche»-Artikel insofern, als fahrlässig mit den Ausdrücken Todes- und Qualifikationsangst umgegangen wurde, das Interview, weil auf das zentrale Problem, eben diese Angst, zu wenig eingegangen wurde.

Es ist auch mir klar, dass Herr Senn den Artikel etwas frisiert hat, der «Angstschweiss-erzeugende» Herr Grünewald scheint mir aber immer noch durchzutönen. Falls ich mit dieser Vermutung falsch liege, müsste ich Herrn Grünewald vorhalten, den Artikel nicht vor der Publikation zur Durchsicht verlangt zu haben.

Nun, wer was wann (nicht) gesagt hat ist ja nicht so wichtig wie die Tatsache, dass das Problem der Qualifikationsangst zu bestehen scheint. Anstatt, wie es im Artikel geheissen hat, sich diese Angst zunutze zu machen (wem nützt sie schon?), sollte man versuchen, sie zu vermindern. Die Beruhigungspille im **rundschau**-Interview ist sicher nicht die richtige Medizin dagegen. Eine Verbesserung der Situation ist zu erreichen durch Änderungen am Check- und Qualifikationssystem. (Es ginge fast im gleichen Zug wie die Veränderung der fuel policy usw.).

Als das neue Refresherkonzept bekannt gemacht wurde — bei ungenügender Leistung wiederholen — klagten viele: «Das heisst doch nichts anderes als vier Checks pro Jahr!» Der Refresher ist an und für sich eine gute Einrichtung; anstatt ihn zum Check umzumodeln (was niemand will), sollte man die Checks Richtung Refresher verändern. Es ist doch eigenartig, dass man alle sechs Monate etwas demonstrieren muss, das man nie übt, und noch auf Anhieb qualifiziert wird. Besser wäre es doch, zu üben, bis man es kann, ohne «Medaillenverteilung».

Wer jetzt findet, das gehe zu weit, ein bisschen Qualifikationsangst schade niemandem, der lese bitte den Artikel von Herrn Dr. Brändli aus der **rundschau**-Serie «Der Mensch im Cockpit» nach (AR 6/75). Es heisst dort u. a.: «Es gibt eine ganze Reihe von Faktoren, welche die Persönlichkeit in ihrer zentralen Funktion als Träger und Garant des Leistungspotentials gefährden können: . . . Stressoren verschiedenster Art bis hin zum grossen Problem des Älterwerdens, . . . ». Es ist von der Persönlichkeit die Rede. Eine stabile Persönlichkeit setzt sicher ein gewisses Mass

an Selbstvertrauen voraus. Schickt man nun z. B. einen Piloten mit einem «marginal standard» auf die Strecke, wird das Selbstvertrauen zerstört und somit seine Persönlichkeit angegriffen (Träger und Garant des Leistungspotentials). In diesem Sinn ist das heutige System nicht «Safety-gerecht» und sollte — safety steht ja vorläufig noch vor economy! — geändert werden.

Das tönt schon etwas revolutionär, aber es könnte sich lohnen, in dieser Richtung etwas zu unternehmen. Es gehört auch zu den Aufgaben der Aeropers, sich damit zu beschäftigen, doch dürfte es schwierig sein, die Leute für das Problem zu interessieren, der Teuerungsausgleich ist für die meisten viel wichtiger — oder sollte ich mich täuschen?

B. von Tobel, Copi DC-9

Volta U-240
DER KÖNIG

Unser Bestseller
Sein gepolstertes Gehäuse macht den U-240 zum möbelfreundlichsten und leisesten aller Staubsauger. 900 Watt, 2200 mm Wassersäule, Kabelautomat. Er verdient den Namen König durch seine klassische Form und seine ungewöhnlich vorteilhaften Eigenschaften.

Hit-Angebot!
für Swissair-Staff

25%

Brutto-Preis Fr. 648.–
Netto-Preis Fr. 486.–

Volta hat 7 Spitzenmodelle ab Netto Fr. 186.–

Rabatt-Shop ist meist **günstiger!**

Rabatt Shop

Öffnungszeiten:
Di-Fr 10.00–12.15
13.30–18.30
Sa 09.00–16.00
Montag geschlossen

TONI HAGNAUER
Schaffhauserstrasse 520 8052 Zürich Telefon 01/51 70 06

Lettre à l'Aeropers

Que certaines critiques contre le comité de l'Aeropers surviennent en ce moment, ne m'étonne guère, mais ne me choque pas, je pense qu'il faut simplement y voir un changement dans les mentalités!

Depuis sa plus tendre enfance en passant par l'école, le service militaire et jusqu'à son premier travail rénuméré, le Suisse s'entend répéter les bienfaits de la participation aux responsabilités, de l'avantage par des revendications modérées, d'assurer la bonne marche de l'entreprise qui en répercutera les effets sur le salarié. En théorie tout cela est admirable, c'est quasi le premier pas vers la cogestion où un dialogue continu syndicats-patrons assure à chacun la meilleure répartition possible du fruit du travail et du rendement du capital. Dans les années d'euphorie économique de l'après-guerre les investissements industriels et publiques furent si rapides et importants qu'inévitablement les salaires connurent des augmentations substantielles malgré les effets négatifs de l'inflation, ce qui amenait naturellement chacun à reconnaître les bienfaits du «système suisse» et à discrétiter les syndicalistes et étudiants étrangers pour leurs revendications dures et irréalistes. Il faut noter que nos dirigeants politiques et économiques avec un remarquable opportunisme, ont toujours su précéder les crises ouvertes susceptibles d'éclater devant une situation sociale tendue en accordant sans trop se faire prier des améliorations salariales non-négligeables, s'adaptant plus ou moins en cela à un standard européen obtenu lui par des luttes syndicales parfois radicales. Il faut reconnaître que dans cette euphorie nous avons — en tant que syndiqué — perdu l'habitude du dialogue, nous avons tout simplement après d'aimables discussions entériné les propositions qui nous furent faites. Ainsi depuis une vingtaine d'année la répartition entre produit du travail et produit du capital est indiscutablement à l'avantage de ce dernier!

La «crise» survient, pour maintenir les profits toute l'économie se réorganise, augmentation de la productivité, blocage des salaires, durcissement des hiérarchies et des contrôles, etc... L'information montre son vrai visage: propagande économique alarmiste, propagation d'une psychose du chômage — diminution de l'absentéisme et augmentation de la productivité —, confirmation du mythe de la bonne gestion dans une période difficile, etc... Ceci afin de démobiliser les revendications sociales et les questions malvenues sur la comptabilité réelle des entreprises. A vouloir trop faire et ceci spécialement dans les publications «maisons» (Swissair News, Fight Recorder, etc...) une certaine incrédulité — quand ce ne fut pas de la franche rigolade — s'installa parmi le personnel! Mais le Suisse est ainsi fait qu'il en a mis un coup et qu'il va encore en mettre un tout gros pour 1976 (nouvelle diminution d'effectif conjointement à une augmentation de production). Heureusement un

malaise — verbal pour l'instant — commence à régner parmi le personnel et on pourrait retourner la petite phrase si souvent entendue: «que la direction ne scie pas la branche sur laquelle elle est assise par des exiences immodérées». Quand une des parties — en l'occurence la direction — applique la politique du fait accompli, les discussions qui suivent une décision généralement irrévoquable ne sont pas un «dialogue». Il devient alors évident que la seule solution pour un syndicat est d'adopter une position dure jusqu'à la reprise de ce dialogue! Notre président ne devrait pas être aussi pessimiste, le comité sera soutenu par une majorité des membres pour l'application d'une telle politique.

Vouloir comparer à d'autres entreprises, à d'autres professions, pour finalement se dire que tout ne va pas si mal est fondamentalement faux. Nous avons des faits: nos conditions de travail se détériorent, heures de travail effectives, travail le week-end, mises en place en augmentation, durcissement des contrôles, checks, refreshers, ad hoc, etc... Pour assurer tous ces contrôles et cette «police» les hiérarchies se gonflent plus rapidement que l'effectif général et le salarié se voit contraint de produire encore plus!

Cette augmentation de productivité et cette détérioration du climat de travail sont ressenties par nous tous plus ou moins violemment, ce qui amène nécessairement des manifestations de mauvause humeur bien compréhensible. Une Aeropers forte doit canaliser les revendications de ses membres et se sentant soutenue exiger un retour au dialogue; sinon un syndicat a d'autres moyens la direction le comprendra-t-elle?

J. Duplain, Capt. DC-9

«Auf ein Wort» (AR März-April 1976) — eine Entgegnung

Gentlemen,

It is anybody's right NOT to read the information given out by Aeropers in the **rundschau** and in other papers, bulletins etc.

That such a person then criticises the Board is rather annoying, but shows up his stupidity soon enough. I must object when this laziness results in untruths. I refer to the letter of Mr. Ditze, especially concerning Home-Returns. Anybody who has kept himself only **half-**informed knows that the Board of Aeropers has treated the matter seriously, never thinking it a minority-case. Mr. F. Woodtly spent hours getting the background to the problem, and many more hours writing our part in the Schiedsgerichtsverfahren. At the time of writing this letter the result

isn't known yet. My curiosity forces me to ask Mr. Ditze: «Do you know your CWA? What else could we have done?»

The rest of Mr. Ditze's letter is of the same quality. How touching his solidarity with the FE's!

I seem to remember that Mr. Ditze did not show such solidarity when the problem of flying beyond 55 arose... I suggest that Mr. Ditze reads carefully the «Man sollte...» in the same number of the **rundschau.**

Yours sincerely,
J. W. Elfring, Capt. DC-9

Ist **Kalk** ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den

Suntherm Wasserenthärter

besitzen.

Schützen Sie die teuren Installationen und Apparate mit einem

Suntherm Wasserenthärter

wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis

1

Fussball: Copi-Team schlägt sieggewohnte Captains!

2

Copiloten (Schweiz) — Captains (Holland) 2:1 (1:1)

Stadion Freizeitanlage Bassersdorf, 50 Zuschauer. Schiedsrichter: Mr. Fischer. — Tore: 32. Van Duyn 0:1; 44. Bättig 1:1; 48. Bättig 2:1.

Bei angenehmer Temperatur, aber starkem Westwind, fand am 19. Mai 1976 das grossangekündigte Fussballspiel vor einer beachtlichen Zuschauerkulisse statt (Hunde nicht mitgezählt). Mit dem starken Wind im Rücken starteten die Copiloten furios. Seit der Kanterniederlage im Hinspiel (Herbst 1975) hatte sich die Mannschaft — auf verschiedenen Posten umbesetzt — durch konsequentes Training enorm gesteigert. Die Holländer wurden während den ersten 30 Minuten glatt an die Wand gespielt. Trotzdem resultierte aus den zahlreichen Chancen nichts Zählbares.

3

Bildlegenden zum Fussballbericht

1 FC-Copiloten, stehend v.l.n.r.: P. Tschiemer, W. Waeschle, H. Kok, K. Lichtenstein, H. R. Wittwer, G. Bader, G. Baumann (F/E); kniend v.l.n.r.: R. De Jong, H. Baettig, Ch. Huber, P. Clausen, W. Weibel, B. von Tobel.

2 FC-Captains, stehend v.l.n.r.: H. Brokking, H. Busschers, H. Tolen, L. Dekker, G. Visscher, L. Nijhof, S. Postuma; kniend v.l.n.r.: N. Van Duyn, R. Steffen, J. De Jager, E. Bons, P. Teunisse.

3 Die Entstehung des 1:0: Mittelstürmer Van Duyn überläuft die Copiloten-Abwehr und erzielt mit einem präzisen Schuss das Tor für die Captains.

Entgegen dem Spielverlauf gingen die athletischen Holländer in der 32. Minute überraschend in Führung, als Stürmer-Star Van Duyn den bis anhin nicht beschäftigten Torwart der Copis mit einem harten, unhaltbaren Schuss bezwang. 0:1!

Die Copiloten-Mannschaft reagierte prompt. Der kompromisslose Offensivdrang führte dann auch kurz vor dem Halbzeitpfiff zum hochverdienten und längst fälligen Ausgleich: H. Bättig überlief die gegnerische Verteidigung und bezwang den Goalie mit technisch sauberem Flachschuss. 1:1!

Eine der vielen Torchancen der Copiloten: H. R. Wittwers wuchtiger Kopfstoss (bedrängt durch J. De Jager) verfehlt das Ziel nur um Zentimeter.

Nach der Pause — der immer stärker werdende Wind begünstigte nun die Captain-Mannschaft — entwickelte sich sofort wieder ein gehaltvolles, auf hoher Stufe stehendes Spiel.

Bereits nach drei Minuten war es erneut Bättig, der den gegnerischen Torhüter elegant umspielte und im Fallen das 2:1 erzielte.

Die Captains diktierten nun das Spielgeschehen weitgehend, ohne jedoch die gut organisierte Abwehr der Copiloten zu durchbrechen. Nach einem unglücklichen Zusammenprall musste der holländische Mittelstürmer das Spielfeld für längere Zeit angeschlagen verlassen.

Trotz guter Chancen auf beiden Seiten änderte sich am Skore nichts mehr: Die glücklichere Mannschaft gewann verdient 2:1! Sporticus

Und zum Schluss noch einen **Vers für die liebe Aeropers:**

Wahlbüro hat zu vermelden:
über fünfzig von uns Helden,
über fünfzig, dies ist schade,
zeigten sich nicht in der Lage,
obschon alles klipp und klar
Punkt für Punkt beschrieben war,
Wahlstimmzettel auszufüllen.
Brüder, ist dies nicht zum Brüllen?

Hand aufs Herz, sie sind mir lieber,
diese über fünfzig Brüder,
als die, welche wieder nicht
übten ihre Wählerpflicht.
Trotzdem ging die, lasst uns loben,
Stimmbeteiligung nach oben!

Wallenwil bei Eschlikon TG

Die Marktverhältnisse sind für Käufer günstig
Die Hypothekarzinse gehen zurück
Die Preise sind reduziert worden

Wir verkaufen Ihnen neuerstellten, komfortablen

4 1/2 - Zimmer-Bungalow

mit Doppelgarage, freistehend, beste Isolation und Ausbau, ruhige Lage, Preis Fr. 300 000.—

6 1/2 - Zimmer-Bungalow

mit angebauter Garage, freistehend, mit ausserordentlichem Ausbau, ruhige sonnige Lage, 600 m ü. M., Preis Fr. 320 000.—, Hypotheken geregelt, Anzahlung nach Vereinbarung.

Auskunft und Besichtigung Telefon 073/43 15 61

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H.R. Amsler	Fach 10
Vizepräsidenten:	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

Ressort	**Verantwortlicher**		**Stellvertreter**	
Administration, Information, Presse, Planung	U. Baier	Fach 370	Sekretariat	Fach 20
Einsatzfragen, Déplacement	P. Rellstab	Fach 116	M. Cross	Fach 260
Schulfragen, Seniorität	H.R. Amsler	Fach 10	W. Grütter	Fach 391
Versicherungsfragen	K. Rutishauser	Fach 159	H. Ehrensperger	Fach 1322
VEF/APKK				
Salärfragen	W. Grütter	Fach 391	Sekretariat	Fach 20
Kasse, Vermögensverwaltung	F. Marchesi	Fach 1470	Sekretariat	Fach 20
Ausländerfragen, Dachverband	J. Elfring	Fach 404	T. Patch	Fach 226
Ifalpa, Europilote	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Security	H. Sauter	Fach 1448	U. Baier	Fach 370
Copiloten	H. Sauter	Fach 1448	B. Läderach	
Navigatoren	M. Bethge	Fach 845	H. Kammer	Fach 790

Sekretariat
F. Woodtly
Frau N. Grösch-Bonhôte
Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 814 15 15
Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

Einsatz-Kommission
Hauptvorsitz: H.R. Amsler
Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross

B-747: R. Schilliger (Typenchef), E. Kaiser

DC-10: W. Meyer (Typenchef), P. Habegger, L. Ritzi

DC-8: E. Heusser (Typenchef), F. Schmutz

DC-9: K. Kuratli (Typenchef)
U. Bodmer, J. Elfring

Navigatorenfragen
M. Bethge

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission
J. Sterndale, U. Baier, L. Zsindely, D. Staal, T. Patch

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherheits-Kommission
E. Heiz

Flugsicherheits-Kommission
Vorsitz: E. Heiz
D. Friolet, O. Grunder, U. Reifler, W. Ruiter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal, G. Schaefer, H. Sauter, H. Thut

VEF-Stiftungsratsmitglieder
H. Ehrensperger, A. Huggenberger, K. Rutishauser, H. Wiederkehr

Versicherungskommission
Vorsitz: K. Rutishauser*
Stellv. Vorsitz: A. Huggenberger*
H. Ehrensperger*, P. Habegger*, O. Kristiansen*, A. Kunz, W. Schatzmann*, H. Wiederkehr, F. Woodtly*
* VK-Mitglieder der Aeropers-Krankenkasse

Aeropers-Delegation beim Dachverband
Präsident: H.R. Amsler
M. Bethge, J. Elfring, P. Rellstab

Kommission für Ausländerfragen
T. Patch, D. Bertram, E. Björkmann, J. Elfring, J. Howells

Romands
M. Baudat, M. Decoppet, F. Dyens

Kontrollstelle
P. Bircher, P. Gass

OASF-Kommission
Präsident: vakant
L. Idle, J. van Scherpenzeel
Sekretär: M. Cross

Stimmenzähler
H. Hofmann, H. Güdel

rundschau-Poster

Der 3-farbige **rundschau**-Poster (90 x 128 cm) ist weiterhin zum Preis von Fr. 17.50 erhältlich bei

— Herrn Fischer, **Crewpost-Schalter**
— Dispatch Genf
— Aeropers Sekretariat

Zum Poster gehört eine vollständige, im Preis inbegriffene **Namenliste** mit entsprechender Koordinatenbezeichnung.

Die Redaktion