

rundschau

September / Oktober 1981



**AERO
PERS**

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

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	
Interregnum im Aeropers-Sekretariat	7
Neuaufnahmen	8
VEF-Hypothesen	11
Aeropers-Anschlagkasten	11
Ein Blick auf das Aeropers-Versicherungsnetz	12
Pilot und Presse: Die Praxis	16
Keine Probleme in den USA	21
Schlafstörungen und Schlafentzug bei Langstreckenbesatzungen	25
Durch Turbulenzen zum Erfolg	35
Grand Prix Aeropers – UeG	37
Wettbewerb: Verschiedene Verwendungszwecke für das FOM	41

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 13. November 1981

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
R. Kurtz, F. Rasumowsky,
J. Schmid, H. Spörri

**Redaktions-Adresse
und Versand:**

Sekretariat Aeropers
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon 01/814 15 15

**Druck und
Inseratannahme:**

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

Die Schwarz-Blauen von AEG.

Testen Sie die AEG-Powermatic!

900 Watt Powermatic, 750 Watt Powermatic, 650 Watt Electronic – diese neue Schlagbohrer-Generation bedeutet: mehr Kraft, mehr Leistung, mehr Sicherheit, mehr Möglichkeiten. Kommen Sie, wir zeigen Ihnen gerne die Vorteile der Schwarz-Blauen.

SB 2 E-901 Fr. 475.— Netto
SB 2 E-751 Fr. 435.— Netto
SB 2 E-651 Fr. 345.— Netto

Byland AG



AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8023 Zürich 1
Telefon 01 211 88 45

« La Suisse » Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht-, Kranken-
und Sachversicherungen.

Klaus Keller, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052 / 22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

West oder Celsius



Im letzten Editorial war «Katharina on my Mind». Heute ist es Fritz Schmutz. Lesen Sie seinen Briefwechsel mit der Schweizerischen Depeschentagur auf Seite 16. Unsere Anfrage an die Mitglieder betreffend Leserkreis wurde vielfältig beantwortet. Danke für Ihre Meinungen und Kommentare. Wir haben beschlossen, vorderhand nichts zu ändern. Wer die **rundschau** erhält, tut das weiterhin – wer nicht, muss sie sich nach wie vor ausleihen.

«Leben Sie auf 30°West!» riet ein Swissair-Funktionär anlässlich eines Kurses über den Nordatlantik. Mein Atlas sagt dazu, dass nur gerade Grönland vom dreissigsten Längengrad durchschnitten wird, und weil ich sowieso 30° Celsius (plus!) vorziehe, gibt es nichts anderes, als sich mit dem symbolischen Gehalt dieser Aufforderung auseinanderzusetzen. Das Thema «Schlaf-Rhythmus» ist angeschnitten. Ob wach oder schlafend: Auch hier möchte ich mich nicht auf den mittleren Atlantik einpendeln, sondern eher zusammen mit den Liebsten zu Hause swingen im Einklang der Körper-Rhythmen. Die Sache ist ernsthaft. Die Redaktion besitzt seit längerem eine 80seitige Arbeit darüber und bringt eine übersetzte Zusammenfassung auf Seite 25.

Am 12. August 1981 erschien im Tages-Anzeiger ein Stimmungsbericht zur Lage der Flugverkehrsleitung in den USA. Die befragte Besatzung gab ein Bild wieder, das die Aerocontrol Switzerland, Berufsverband der schweizerischen Flugverkehrsleiter bewog, einen Brief zu schreiben, den wir Ihnen nicht vorenthalten wollen. Erfreuliches ist vom Grossen Preis der Aeropers zu melden: Ein alt **rundschau**-Redaktor hat gewonnen! Reportage auf Seite 37.

Viel Vergnügen bei der Lektüre wünscht Ihnen

Felix Rasumowsky

Am Rhein

an unverbaubarer, absolut ruhiger und sonniger Lage bei
Stein am Rhein verkaufen wir ein sehr grosszügiges

6-Zimmer-Einfamilienhaus

mit 1160 m² Land, schöne Aussicht auf den Rhein, Wiesen
und Bäume, gehobener Ausbau, schöne Umgebung mit
Riegelhäusern, 20/30 Autominuten von Winterthur/Kloten
entfernt. Verkaufspreis: Fr. 620'000.—

Auskunft und Besichtigung:

IT IMMOBILIEN TREUHAND AG Tel. 01/201 10 00



Je höher er hinaus will
desto wichtiger werden wird
für ihn.

Wir beraten und begleiten den Menschen
auf allen Abschnitten seiner Laufbahn
mit seinen Hoffnungen, seinen Plänen
seiner Wirklichkeit.

Rentenanstalt



Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt
Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz. Hauptsitz: 8022 Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01 201 11 11
Generalagenturen in der ganzen Schweiz.

Für Sach-, Unfall- und Haftpflichtversicherungen: Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Mobiliar

Liebe Mitglieder

Das Jahr 1981 ist zwar noch nicht zu Ende, aber es hat bis jetzt schon einiges Interessantes und zum Teil Überraschendes aber auch Erfreuliches gebracht. Zum Erfreulichen gehört sicher, dass der zukünftige Direktionspräsident, der Personalchef und der Chef O aus dem Pilotenkorps stammen. Ebenso erfreulich ist die Tatsache, dass sich die finanzielle Lage der Swissair bis jetzt besser entwickelt hat, als im allerdings sehr zurückhaltenden Budget angenommen wurde. Fast als Markstein von 1981 darf man den sich abzeichnenden Durchbruch in der Crew-Complement-Frage künftiger Grossraumflugzeuge in Richtung 2-Mann-Cockpit bezeichnen, wobei die Durchführbarkeit und die Verringerung der Arbeitsbelastung bei verschiedenen Hürden noch bewiesen werden muss.

Und was uns schliesslich am meisten beschäftigt ist der Fall Athen. Bei verschiedenen Mitgliedern herrscht immer noch ein ungutes Gefühl, ob sich der Verband auch wirklich für ein in Schwierigkeiten geratenes Mitglied mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln eingesetzt hat. Ich kann Sie mit voller Überzeugung versichern, dass wir das Bestmögliche erarbeitet bzw. erkämpft haben.

Schon lange vor dem Erscheinen des Athener Untersuchungsberichtes war sowohl der Aeropers wie der Swissair klar, dass eine Verknüpfung von verschiedenen Faktoren für den Unfall verantwortlich ist. Über die Wertung der einzelnen Faktoren ist man natürlich verschiedener Ansicht. Es wird ganz anders beurteilt, je nachdem ob man es vom Blickwinkel des Piloten, des Flugzeugherstellers, des Flugzeughalters oder gar vom grünen Tisch des Rechtsgelehrten aus betrachtet. Es wird niemand glauben, dass ein Schiedsgerichtsverfahren die verschiedenen Blickwinkel fokussiert hätte, im Gegenteil, es hätte zu einem unangenehmen Streit geführt mit nur Verlierern auf beiden Seiten und recht viel zerbrochenem Porzellan. Diese Einsicht bei allen drei Beteiligten hat dann zum gegenseitigen Auflösen des Arbeitsverhältnisses und zur vernünftigen Regelung der Pension geführt: ein Kompromiss, für alle drei Seiten die beste Lösung.

Die Veröffentlichung des offiziellen Untersuchungsberichtes hat erneut einigen Staub aufgewirbelt. Es wurde nicht etwas grundsätzlich Neues bekanntgegeben, aber im Bericht wurden erstmals die oben erwähnten Faktoren einseitig, d. h. nicht fachmännisch, gewertet und daraus Schlüsse gezogen. Im Falle der Evacuation wurde durch ein Übersetzungsfehler sogar falsch informiert.

Nun müssen wir uns im Klaren sein, dass die «head-lines» in den Zeitungen wohl eine momentan grosse, aber in der Regel keine nachhaltige Wirkung haben, da sie durch die «head-lines» der folgenden Tage wieder verdrängt wer-

den. Kann es unser Auftrag oder gar unsere Zielsetzung sein, mit Darstellungen und Gegendarstellungen erneut die sensationshungrige Presse zu füttern?

Unsere Zielsetzung ist, einem Mitglied bestmöglich zu helfen und bestmöglich die Zukunft zu sichern. Mit dem bis jetzt Erreichten sind alle drei Parteien zufrieden. Und sollte der strafrechtliche Prozess in Athen weitergezogen werden, so werden Swissair und Aeropers **gemeinsam** die Interessen der Besatzung verteidigen, eine Voraussetzung, die nur durch den bisherigen Kompromiss geschafft werden konnte.

Aus dem Bericht haben wir die aus unserer Sicht festgestellten Schwachpunkte herausgezogen und zur Diskussion und Verbesserung bei der Swissair angemeldet. Die so zustandekommenden Gespräche werden sicher für die Zukunft mehr Nutzen bringen, als mit einem Schiedsgerichtsverfahren erreicht worden wäre.

Ich hoffe, dass auch Sie mit mir überzeugt sind, dass der Verband im Fall Athen bis jetzt richtig gehandelt hat.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Edy Brunner

Per Frühjahr/Sommer 1982 zu verkaufen

6-Zimmer-Einfamilienhaus

in Flughafennähe

mit unverbaubarer Aussicht nach Süden über den Flughafen bis zu den Alpen, 3 Minuten von Bushaltestelle, 10 Minuten von Schulen. Einseitig angebaut. Wohnzimmer mit Cheminée, Esszimmer mit Terrasse. 3 Schlafzimmer, 2 Badezimmer, Gäste-WC, moderne Küche, heimeliger Partyraum, Schrankraum, Gegensprechanlage, Waschautomat und Tumbler, Garage für 1-2 PW mit Türöffnungsautomatik, el. beheiztes Schwimmbad mit gedecktem Sitzplatz in reich bepflanztem Garten. VP Fr. 840'000.—

Anfragen Telefon 813 37 57

Das Interregnum im Aeropers-Sekretariat während dem UBU von Frau Grösch

intern



Präsident, Vorstand, Sekretär und – last but not least – alle Aeropers-Mitglieder sind folgenden Damen dankbar, die von anfangs Juni bis Ende September die Festung am Ewigen Wegli 10 sicher gehalten haben:

Frau Erika Gouskov-Graf – im Juni

Frau Martha Lüthi-Bänziger – im Juli und erste Hälfte August

Fräulein Trudy Amgwerd – von Mitte August bis Ende September.

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom August/September wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Suter Rudolf



Schauli Peter



Geiser Ernst



Elliker Marcus



Wuest Peter



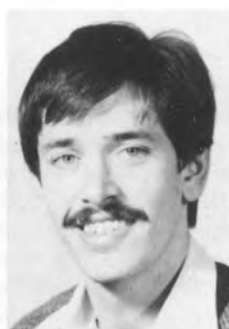
Achermann Mario



Stutz Martin



Nansoz Alain



Eppler Dieter



Rubi Rudolf



Brun Guido C.



Unholz Felix



Gremlich Martin



Ackermann Toni



Hünerwadel Thomas



Blanc Michel



Rufener Jacques



Keller Jean-Pierre



Jäggi Eduard



Wettkampfnummern für Aeropers-Sport-Anlässe

Auf das Aeropers-UeG-Velorennen «Grand Prix **rundschau**» vom 19. September 1981 hin hat Capt. Hano Hürzeler zweckdienliche Wettkampfnummern gestiftet. Widrige Umstände brachten es mit sich, dass sie erst anlässlich des «Aeropers-Langlauftags 1982» zum ersten Mal benützt werden können. Doch heute schon ein herzliches Dankeschön an unseren ehemaligen Präsidenten!

R. Kurtz

VEF-Hypotheken

Liebe VEF-Destinatäre,

im Herbst 1978 habe ich in der **rundschau** versucht, etwas Reklame für die VEF-Hypotheken zu machen. Damals war bei den Banken Geld leicht erhältlich, und mein Aufruf wurde kaum befolgt – damals wären aber Geldanlagen in Hypotheken für die VEF relativ interessant gewesen, wegen der Möglichkeit, deren Zins bei allgemein steigender Tendenz anzupassen, und um eine angemessene Risikoverteilung zu erreichen. Heute sind die Verhältnisse gerade umgekehrt; Obligationen bringen eine gute Rendite, die Banken sind zurückhaltend bei der Gewährung von Krediten. Fazit: VEF-Hypotheken sind wieder gefragt!

Um der zunehmenden Nachfrage gerecht zu werden hat die Geschäfts- und Anlagekommission beschlossen, den im Jahre 1981 für Hypotheken reservierten Betrag von 8 auf 10 Millionen zu erhöhen. Gleichzeitig haben wir beschlossen, den Zins der 2. Hypothek gegenüber der 1. wieder um $\frac{1}{2}\%$ zu erhöhen, da wir bei den heutigen Verhältnissen den gleichen Zinssatz für beide Hypotheken nicht als angemessen erachten. Diese Massnahme habe ich Ihnen übrigens schon in meinem früheren Artikel für den Fall der Geldverknappung in Aussicht gestellt. Der Zins beträgt somit ab 1. 1. 1982

5½% für 1. Hypotheken

6 % für 2. Hypotheken

Für weitere Auskünfte steht neben den Stiftungsräten auch der Geschäftsführer der VEF, Herr D. Streit (Telefon intern 4095) zur Verfügung.

H. H. Ehrensperger

Aeropers-Anschlagkasten an neuem Standort

Wie Sie sicher bemerkt haben, konnte unser Aushängefenster vom unvorteilhaften Standort bei der Crew-Post zum Durchgang zwischen Crew-Control und Dispatch verlegt werden. Diese Verbesserung bedeutet auch Verpflichtung für eine attraktive Gestaltung. Bewusst wollen wir auf den Aushang von Inseraten verzichten. Andererseits nimmt das Sekretariat gerne Beiträge entgegen, seien sie informativen, kritischen oder humoristischen Inhalts. Wir werden uns bemühen, den Aushang abwechslungsreich und unterhaltend zu gestalten.

H. Spörri, Information

Ein Blick auf das Aeropers-Versicherungsnetz

Ein Versicherungsfachmann bestätigte kürzlich, es sei schwierig, das Aeropers-Versicherungsnetz zu erfassen und durchschauen, es seien aber auch kaum Lücken erkennbar. Die nachfolgende Übersicht erschien bereits in der Mai/Juni-Nummer 1978 der Aeropers-**rundschau** gestützt auf Erhebungen von H. H. Ehrensperger und A. Huggenberger. Diese beiden Fachleute haben ihr damaliges Werk überprüft und à jour gebracht, wofür ihnen unser Dank gewiss sei.

R. Kurtz

Versicherung	Leistungen	Prämien
VEF	Altersrente Alterskinderrente ¹⁾ Witwenrente Waisenrente Invalidenrente Invalidenkinderrente ²⁾ Übergangsrente ³⁾	SWR
Todesfall- risiko- versicherung	Basis 75 000 frei- erhöhte Summe willig: Doppelauszahlung bei Unfalltod Leistung/Rente bei Invalidität	SWR Angestellter Angestellter Angestellter
Loss of Licence	60 000–180 000 je nach Alter und Funktion Freiwilliger Zusatz je nach Alter	SWR Angestellter
Salärausfall- versicherung	Salärdifferenz bei Unfall und Berufskrankheit ab 6.–30. Monat Salärdifferenz bei Krankheit ab 6.–30. Monat	SWR Angestellter
AHV/IV	Leistungen ähnlich wie VEF	50%/50%
Arbeitslosen- versicherung	höchstversichertes Salär 46 800	50%/50%

¹⁾²⁾ Renten die bei Pensionierung oder Invalidität für Kinder unter 20 Jahren beziehungsweise 25 Jahren für Kinder in Ausbildung ausgerichtet werden.

³⁾ Rente in der Höhe der höchsten AHV-Ehepaarrente für die Zeit von 55 bis Beginn AHV-Leistungspflicht.

Die folgenden zwei Beispiele sollen illustrieren welche Leistungen von den verschiedenen Versicherungen erbracht werden.

Tod durch Unfall

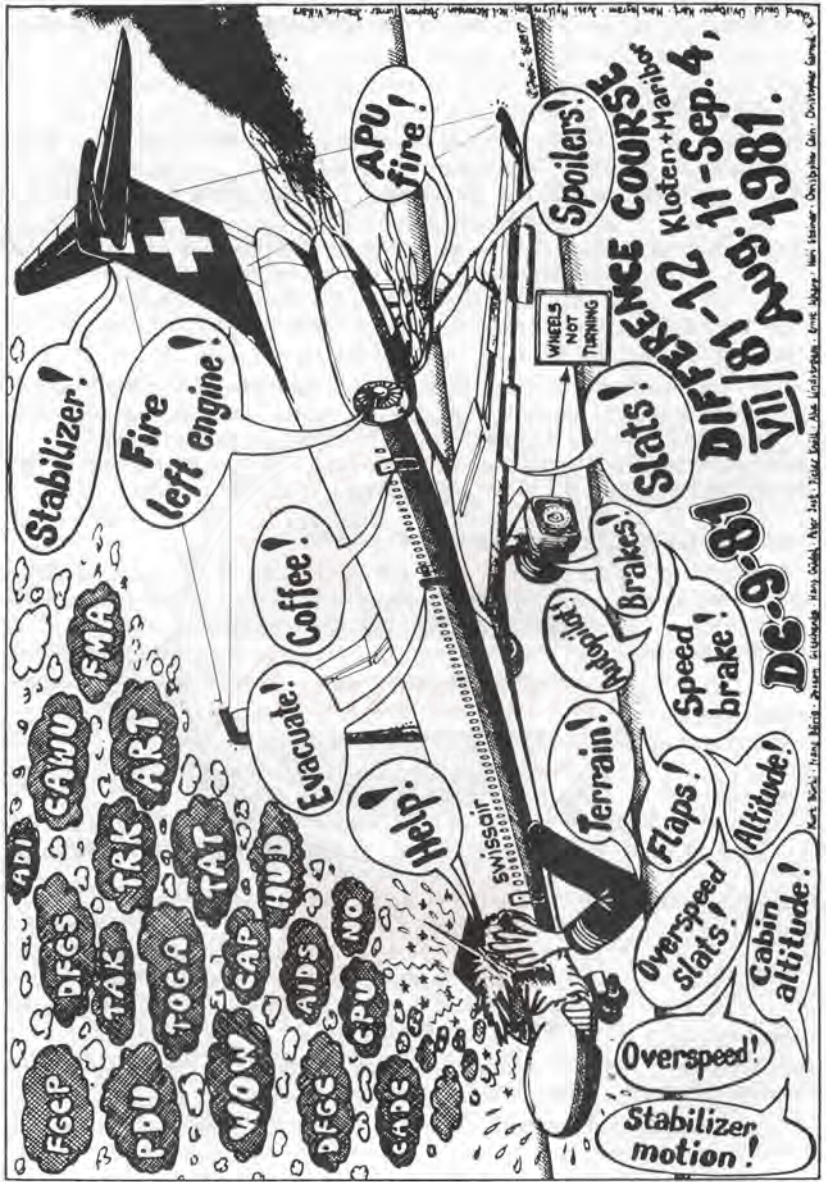
- Todesfallrisiko-
versicherung: 75 000 plus allfällig freiwillig versicherte Zusatzleistungen oder Doppelzahlung bei Unfalltod
- VEF-Witwenrente: 33⅓% des versicherten Salärs (entspricht normalerweise dem zuletzt bezogenen Salär)
- VEF-Waisenrente: Für das erste Kind: 10% des höchsten versicherten Salärs des obersten Ranges (Senior PIC im 24. Dienstjahr)
Für jedes weitere Kind: 6⅔% des obigen Salärs
- AHV-Witwenrente: zur Zeit max. 10 560 pro Jahr
- AHV-Waisenrente: zur Zeit max. 5 280 pro Jahr

Die VEF garantiert ein minimales Witweneinkommen von 33⅓% des SFO-Salärs im 12. Dienstjahr. Als Witweneinkommen gelten die Leistungen aus AHV, VEF evtl. SUVA und Militärversicherung, nicht aber die Waisenrenten. Übersteigt das Witweneinkommen aus obgenannten Versicherungen 85% des letzten Salärs, werden die VEF-Leistungen entsprechend gekürzt.

Invalidität, Loss of Licence, längere Krankheit

- Salärausfall-
versicherung: Ab 6. Monat nach Erkrankung bis zur Kündigung, längstens 30 Monate ab Krankheitsbeginn. Ergänzung der Swissairzahlungen auf das volle Salär.
- Loss of Licence: Bei Lizenzverlust 60 000–180 000 je nach Alter und Funktion, eventuell Auszahlung als Rente ab 31. Monat (Details siehe Versicherungsdossier)
- Loss of Licence
Zusatz (freiwillig): 30 000–45 000 je nach Alter
- VEF-
Invalidenrente: Ab medizinisch bedingter Entlassung 45% des höchsten versicherten Salärs seines Ranges.
Falls Kinder da sind, wird eine Invalidenkinderrente ausgerichtet, Höhe wie Waisenrente, ohne Zuschlag für erstes Kind.
- Staatliche Renten: (IV, SUVA, EMV), maximal in der Höhe der entsprechenden AHV-Rente.
Ist der Invalide fähig, einem Erwerb nachzugehen, so darf sein Einkommen aus Erwerb plus allen IV-Renten 100% des letzten Salärs nicht übersteigen, sonst werden die Renten entsprechend gekürzt.
- Todesfallrisiko-
Versicherung
(freiwilliger Zusatz): Rente gemäss individueller Police (La Suisse) sofern Invalidität mitversichert wurde.
- Stirbt der Invalide, so bewegen sich die Leistungen in der Höhe derjenigen bei Unfalltod.

Interessenten stellt das Aeropers-Sekretariat die Statuten der Aeropers-Krankenkasse (APKK) gerne zu.



«Gruss aus dem 81er-UK!»

Bücher zum halben Preis



Die Welt der Tiere: 12 Bände

Diese 1978 erschienene Bildband-Reihe präsentiert die interessantesten Tiere unserer Erde in Texten international bekannter Zoologen. Zu jedem Tier finden wir erschöpfende Auskunft, wie: deutscher und wissenschaftlicher Name — Grösse — Fortpflanzung — Nahrung — Lebensraum — Verhalten etc.

Wasservogel — Hier sehen wir, was uns durch die Meeresverschmutzung verloren geht!

Tiere der Savanne — in ihrer natürlichen Umgebung. Säugtiere, Vögel, Reptilien, Insekten.

Tiergiganten — Alle diejenigen Riesen, die in einer Gruppe ihre Stammesgenossen übertreffen.

Insekten — Es gibt sie überall: vom Äquator bis zur Antarktis, von den trockensten Wüsten bis zum Weiten Meer.

Fische — Mit den technischen Möglichkeiten der neueren Zeit konnte man mehr über die 20000 Arten erfahren.

Horntiere — davon gibt es etwa 150 Arten, über alle Kontinente verteilt.

Dschungeltiere — vom Tiger bis zum Weibovogel, von der Klammerschlange bis zum Nashorn.

Tiere in Fels und Wasser, Schnee und Eis — See-Elefanten, Walrosse, Wale, Hermeline, Rentiere, Gemsen, Murmeltiere, Pinguine, Adler, Eulen, Dohlen.

Affen — im Zoo, in der Freiheit und in ihren Familienverbänden.

Tiere der nordischen Wälder — Elch, Karibus, Wisent, Luchs, Dachs, Bär, Waschbär, Fischotter, Dompfaff, Kernbeisser, Specht und viele andere.

Nagetiere — vom zentnerschweren Wasserschwein über Biber und Siebenschläfer bis zur Zwergmaus.

Tropische Vögel — eingefangen in ihrer ganzen farbenprächtigen Schönheit. Jeder Band enthält 46 farbig illustrierte und 96 mehrfarbige Kunstdruck-Seiten.

früher Fr. 357.60 jetzt Fr. 145.—

Mittelholzer Walter: Die grossen Flugabenteuer

Walter Mittelholzers Flüge nach Spitzbergen, nach Abyssinien, Persien, dem Tschad, dem Kilimandscharo und vor allem die erstmalige Durchquerung des schwarzen Kontinents in der Nord-Süd-Richtung machten den Schweizer weltberühmt. Er war aber nicht nur ein grosser Flugpionier, auch seine Luftaufnahmen waren einmalig und wegweisend für die Zukunft. Doch damit nicht genug. Der Mann mit den vielen Talenten war auch ein begabter Schriftsteller, der immer wieder Zeit fand, seine Erlebnisse einer grossen Leserschaft lebendig und unterhaltsam zu schildern. Mittelholzer hat durch seine Berichte und Fotos Dokumente von bleibendem Wert hinterlassen. 228 Seiten Text, 27 Fotos.

früher Fr. 29.80 jetzt Fr. 12.50



Morgan Stuart: Flug ins Mittelalter

Burgen, Kirchen, Städte als Zeugen mittelalterlicher Kultur in der Schweiz. Eine ungeahnte Sicht eröffnet sich. Das aus den schriftlichen Quellen geschöpfte, durch archäologische Forschung ergänzte Wissen erscheint in neuem, oft überraschendem Licht. Gesamthaft ergeben sich so viele neue und aufschlussreiche Einblicke, dass sich Morgan entschloss, seine mittelalterliche Schweiz aus der Vogelschau der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Als Ergebnis liegt nun ein Band vor, der den Betrachter und Leser an dieser ungewöhnlichen Entdeckungsreise teilnehmen lässt. 127 Seiten, illustriert, Grossformat.

früher Fr. 58.— jetzt Fr. 28.—

Ich bestelle

___ Ex. Die Welt der Tiere à Fr. 145.—

___ Ex. Die grossen Flugabenteuer à Fr. 12.50

___ Ex. Flug ins Mittelalter à Fr. 28.—

Name: _____

Vorname: _____

Swissair-Fach _____

Einsenden an: Aeropers-Sekretariat, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten

Pilot und Presse: Die Praxis

In der letzten Nummer haben wir mit zwei Pressevertretern die Probleme des Persönlichkeitsschutzes diskutiert (**rundschau** Juli/August 1981, Seite 22). Was dort theoretisch behandelt wurde, hat Fritz Schmutz in der Praxis erfahren: Im Zusammenhang mit dem Unfall in Athen hat die Schweiz. Depeschengatur (SDA) eine Meldung verbreitet, die einen groben Fehler enthält und dadurch Fritz Schmutz in seiner Ehre verletzt. Er hat natürlich eine Richtigstellung verlangt, aber leider ist es nicht einfach, zu seinem Recht zu kommen, wie der

Fritz Schmutz
Lindenstrasse 37
8307 Effretikon.

Effretikon, 20. 8. 81

EINGESCHRIEBEN

Schweiz, Depeschengatur
z.H. Herr André Givel
Seefeldstrasse 116
8008 Zürich

Ihre Meldung über den Flugunfall-Bericht von Athen vom 13.8.81

Sehr geehrter Herr Givel,

Bezugnehmend auf die erwähnte Meldung, die u. a. in Auszügen vom TA (13.8.81) übernommen wurde, mache ich Sie auf einen darin enthaltenen Fehler aufmerksam. Die dort zu lesende Formulierung:

"Der Untersuchungsbericht wirft dem Flugkapitän vor, er habe sich durch das Dockpiffenster gerettet und es damit unterlassen, den Passagieren beizustehen...."

widerspricht eindeutig dem im Bericht (Seite 40, Al. 3) objektiv wiedergegebenen Sachverhalt.

Da dieser Passus in obiger Formulierung einen Sinn erhält, der einen doch recht massiven und meinem Ruf abträglichen Vorwurf beinhaltet, möchte ich Sie hiermit dringend bitten, bei allernächster Gelegenheit in der Ihnen geeignet erscheinenden Form eine Berichtigung zu veröffentlichen.

Ich nehme an, dass diese Angelegenheit nicht bösem Willen entspringt, sondern schlicht und einfach ein lapsus ist. Zum Glück sind nicht alle menschlichen Fehler gleich folgen schwer!

Mit der Bitte um Zusendung eines Belegexemplars Ihrer Korrekturmeldung grüsse ich Sie hochachtungsvoll

F. Schmutz

Fritz Schmutz

cc: Redaktion TA
Swissair, Pressedienst

Fritz Schmutz
Lindenstrasse 37
8307 Effretikon

Effretikon, 26.8.81

E I N S C H R E I B E N

Schweiz, Depeschagentur
z.H. Herrn A. Givel, Redaktor
Postfach 472
Seefeldstrasse 116
8034 Z ü r i c h

Sehr geehrter Herr Givel,

Ich bestätige den Empfang Ihres Schreibens vom 24.8., das ich als Antwort auf meinen Brief nicht akzeptieren kann. Nicht nur finde ich darin keine Spur von Bedauern oder gar von einer Entschuldigung, sondern sehe mich mit recht deutlichen Drohungen konfrontiert. Dass dieses Vorgehen mir gegenüber in allerhöchstem Masse unfair ist, kann wohl niemand bestreiten; dass es die beabsichtigte Wirkung bei jemandem verfehlt, der nichts zu verbergen hat, dürfte erst recht einleuchten.

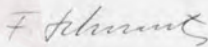
Der von mir im Brief vom 20.8. gerügte Passus Ihrer Meldung enthält eine eindeutige Entstellung des Sachverhaltes und erweckt damit auch beim Laien einen sehr negativen Eindruck von meinem Verhalten. Ich beharre deshalb auf dem Recht auf Gegenentstellung und verlange von Ihnen als Berichtigung die Veröffentlichung der korrekten Übersetzung des diesbezüglichen Abschnittes im Untersuchungsbericht. In der Annahme, dass Sie eine solche selbst anfertigen können, verzichte ich hier, der Kürze halber, auf deren Formulierung. Für die Publikation setze ich Ihnen eine Frist bis 28.8.81, 1700

Im Übrigen muss ich es Ihrem Berufsethos und Ihrer Sorge um mein "berufliches Weiterkommen" überlassen, inwieweit Sie dieser Berichtigung "weitere Details" anfügen und/oder dabei meine Namen nennen wollen. Auch halte ich es für richtig, in diesem Zeitpunkt Ihren Chef über diese Angelegenheit zu informieren.

Für den Fall, dass Sie sich auch jetzt nicht zu dieser einfachen Berichtigung durchringen können, sähe ich mich gezwungen, die Angelegenheit einem Anwalt zu übergeben.

Hochachtungsvoll

cc: Herr H.P. Kloiner, Chef SEA
Swissair, Pressedienst



Fritz Schmutz

Redaktion Zürich

8034 Zürich
Postfach 472
Seefeldstrasse 116

Telefon 01 47 76 20
Telex 52141

EINSCHREIBEN

Herin
Fritz Schmutz
Lindenstrasse 37

8307 Effretikon ZH

27. August 1981

Sehr geehrter Herr Schmutz,

wir danken für Ihren eingeschriebenen Brief vom 26. ds. Unser REDaktor, der für die Berichterstattung über den Untersuchungsbericht aus Athen verantwortlich zeichnet, befindet sich ab heute Donnerstag, 27. August 1981, in den Ferien und wird erst ab 16. September 1981 zurückerwartet.

Vom Büro für Flugunfalluntersuchungen in Bern haben wir heute erfahren, dass die amtliche Publikation des Untersuchungsberichtes durch das EVED Mitte Oktober erfolgt. Zu diesem Zeitpunkt wird auch die SDA diese Angelegenheit wieder aufnehmen und über den Unfall, diesmal aus amtlicher Sicht, berichten. Da der Bericht dann in deutscher Uebersetzung vorliegen wird, dürften alle Unklarheiten aus dem Weg geräumt sein.

Es tut uns ausserordentlich leid, dass Ihnen durch unsere Berichterstattung derartige Unannehmlichkeiten erwachsen. Die Angelegenheit liegt jetzt bei unserer Chefredaktion in Bern zwecks Abklärung. Wir sind der Meinung, dass eine neuerliche Berichterstattung, vor der Publikation des amtlichen Berichtes, kontraproduktiv ist und schlagen Ihnen vor, dass wir Mitte Oktober auf diese Angelegenheit zurückkommen.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Dr. Ernat Stutz
Chef der SDA-Zürich

Kopien an: Chefredaktion SDA, Bern
Swissair-Pressedienst, Zürich

Nachwort zu den Briefen

Nach Rücksprache mit meinem Anwalt habe ich mich entschlossen, die Angelegenheit auf der Basis dieser «Offerte» auf sich beruhen zu lassen. Falls aber, wider Erwarten, die Herren von der SDA doch nicht darauf zurückkommen würden, behalte ich mir selbstverständlich den im Brief angekündigten Schritt vor.

Fritz Schmutz

hobbyrama
do it yourself

**30000 Artikel
auf 650 m²**

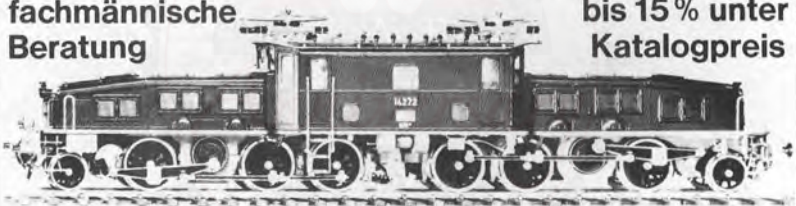
Flugzeug-Modell-Baukasten



**Qualitäts-
Maschinen
und -Werkzeuge
zu Tiefpreisen**

**fachmännische
Beratung**

**Modell-Eisenbahnen
bis 15% unter
Katalogpreis**



**Gratis-Holzzuschnitt
nach Mass**

70 Holzsorten

400 Holzprofile

hobbyrama
do it yourself

8600 Dübendorf
Bettlistrasse 41 Telefon 01/8219747

Keine Probleme in den USA

Unter diesem Titel erschien im Tages-Anzeiger vom 12. August ein Interview mit einer Jumbo-Crew. Der Vorstand von AEROCNTRON SWITZERLAND hat uns dazu eine Stellungnahme mit der Bitte um Veröffentlichung gesandt. Wir kommen dieser Bitte gerne nach. Zum besseren Verständnis geben wir vorab einen Auszug aus dem TA-Artikel wieder. Die Redaktion

Aus Tages-Anzeiger:

ea. «In den Vereinigten Staaten ist jetzt eher problemloser zu fliegen, als wenn bei der Flugsicherung nicht gestreikt wird»: Diese einigermaßen überraschende Aussage machte am Dienstag die um 18.40 Uhr in Zürich-Kloten aus New York angekommene Cockpit-Crew des Swissair-Kurses 101. Die Piloten des Swissair-Jumbo-Jets waren sich einig: «Die Flugsicherheit ist in den USA trotz dem Streik der Fluglotsen absolut gewährleistet.»

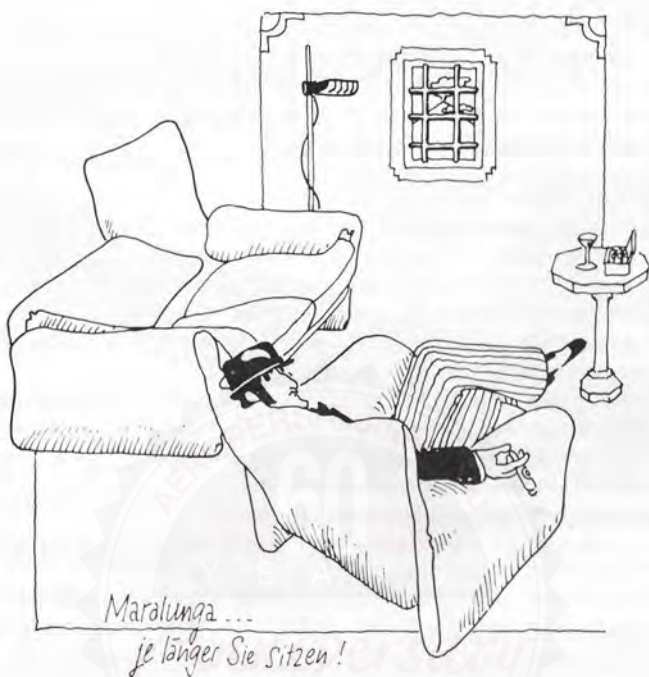
«Die Schwierigkeiten, die der Fluglotsenstreik in Amerika und die Solidaritätsaktion der Kanadier hervorrufen, liegen allein bei der Planung am Boden», erläuterte am Dienstag Captain Schuppli. «Abgesehen von den sehr unangenehmen Verspätungen läuft in der Luft alles normal, man kann sogar sagen, perfekt. Unterwegs mussten wir nirgendwo Warteschlangen fliegen. In Amerika ist momentan viel weniger Verkehr in der Luft, und deshalb ist auch der Funkverkehr geringer.»

Die Meldungen über angeblich gehäufte Beinahe-Kollisionen bezeichnen die drei Piloten als «Falschmeldungen». Es sei das Gegenteil wahr: «Die Kollisionsgefahr ist derzeit viel geringer, als wenn die Fluglotsen nicht streiken.» Das komme daher, dass viel weniger Flugzeuge unterwegs sind: Das Luftverkehrsaufkommen in den Vereinigten Staaten liegt gegenwärtig bei 50 bis 75 Prozent des üblichen. Swissair-B747-Chefpilot Norbert Gmachel, der am Sonntag eine Boeing 747 von New York in die Schweiz zurückpilotiert hatte, stellte den «Aushilfsfluglotsen» ein gutes Zeugnis aus: «Das Luftwaffenpersonal und die anderen Funktionäre, die die Streikenden ersetzen, machen ihre Sache perfekt. Sie halten sich exakt an die Vorschriften und bemühen sich enorm um die vorschriftsmässige Ausdrucksweise.»

Die Zuschrift:

Im Zusammenhang mit dem Streik der amerikanischen Flugverkehrsleiter ist am 12. August im Tages-Anzeiger ein Interview mit der Cockpit-Besatzung des Fluges SR101 veröffentlicht worden. Darin hat sich die Crew eingehend über das Problem der Sicherheit im amerikanischen Luftraum geäussert.

Ohne die Meinung von Einzelpersonen als allgemeingültig zu werten, jedoch auch in der Annahme, dass ein grosser Teil der Piloten eine ähnliche Auffassung vertritt, haben die gedruckten Äusserungen bei den schweizerischen Flugverkehrsleitern grossen Unmut ausgelöst. Das lag zum einen daran, dass



Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

Zu verkaufen eventuell zu vermieten in Appenzell, wenige Minuten vom Dorfzentrum, an ruhiger, sonniger Lage, neu erstelltes

7 ½ Zimmer-Einfamilienhaus

Wünsche im Innenausbau könnten noch berücksichtigt werden.

Telefon 01/813 70 06

das Interview glauben machte, die befragten Besatzungsmitglieder seien für Flugsicherungsfragen kompetente Leute, zum anderen widerspiegelte das ganze Interview eine gewisse Geringschätzung der Flugsicherung im allgemeinen und damit direkt auch unserer Arbeit.

AEROCONTROL SWITZERLAND, die Vereinigung der schweizerischen Flugverkehrsleiter, hat auf eine Erwiderung im Tages-Anzeiger verzichtet, um jede unnötige Polemik zu vermeiden. Wir wählten vielmehr den Weg über die «Aeropers-rundschau», um Ihnen unseren Standpunkt darzulegen.

Gemäss den Aussagen der genannten Besatzung kann man in den Vereinigten Staaten jetzt eher problemlos fliegen, als wenn bei der Flugsicherung nicht gestreikt werde. Sicher, der Flugverkehr ist durch den, von der Regierung empfohlenen, Verzicht eines Teiles der Luftraumbenützer auf Flugverkehrsleitung homogener geworden, und das Verkehrsaufkommen ist um 30 bis 50% geringer. Bordseitig mag dies zu einer Reduktion der Probleme führen. Diese Problemlosigkeit mit allgemeiner Flugsicherheit gleichzusetzen, scheint uns hingegen verwegen.

Auch der Hinweis, in den USA sei derzeit der Flugverkehr viel geringer, vermittelt ein trügerisches Sicherheitsgefühl, wissen doch die Piloten genau, dass ein grosser Teil des Konfliktverkehrs sich nicht auf der gleichen Frequenz befinden muss. Zudem besagt eine starke Benützung der ATC-Frequenzen noch lange nicht grosse Konfliktgefahr, und umgekehrt. Und wenn sich die sogenannten «Aushilfs»-Lotsen auf der Frequenz hörbare Mühe geben, ihre Sache perfekt zu machen, ist dies wohl eher ein Indiz dafür, dass sie auch Mühe haben.

Ein paar Worte zum qualifizierten Flugverkehrsleiter in der Schweiz. Obwohl wir eine der kürzesten Ausbildungszeiten Europas geniessen, dauert unsere Ausbildung, nach Abschluss der Mittelschule oder einer gleichwertigen Vorbildung, noch 4 Jahre. Selbst ein voll ausgebildeter und erfahrener Flugverkehrsleiter kann nicht ohne weiteres an einer anderen Flugverkehrsleitstelle eingesetzt werden. Die Einführung dauert in einem solchen Fall ca. 6 Monate, wobei während dieser Zeit unter ständiger Aufsicht gearbeitet werden muss.

Wohin der Einsatz von nicht oder ungenügend qualifiziertem Personal führen kann, hat die Kollision zweier spanischer Flugzeuge 1973 über Frankreich deutlich gezeigt – dies trotz schwachem Verkehrsaufkommen.

Eine weitere Aussage war, dass unterwegs keine Holdings geflogen werden mussten. Offenbar wird hier die Effizienz der Flugsicherung an der Anzahl nicht geflogener Warteschlangen gemessen – kein gutes Zeichen für die Flugverkehrsleitung in Zürich, besonders bei Nebellagen.

Die Behauptung, die Meldungen über Fast-Zusammenstösse im bestreikten Gebiet seien falsch und gehörten zur Verhandlungstaktik von PATCO, erscheint uns als purer Zweckoptimismus. Es ist selbst für Insider äusserst schwierig den Wahrheitsgehalt solcher Meldungen zu messen.

Mit den erwähnten Aussagen stellt die vom Tages-Anzeiger befragte Besatzung den nun nicht mehr arbeitenden USA-Lotsen ein schlechtes Zeugnis aus.

Dies erstaunt uns, haben doch viele Piloten der Swissair noch bis vor kurzem die amerikanische Flugsicherung als Inbegriff idealer Flugverkehrsleitung gepriesen, von der selbst die schweizerischen Flugverkehrsleiter etwas lernen könnten.

Uns ist nicht daran gelegen, die ganze Sache aufzubauschen, doch sind wir der Redaktion der «Aeropers-rundschau» dankbar, dass sie uns die Gelegenheit gegeben hat, eine Darstellung aus unserer Sicht in Ihrer Zeitschrift zu veröffentlichen. Wir sind der Meinung, dass Interviews dieser Art dem sonst guten Einvernehmen zwischen Flugverkehrsleitern und Piloten, ebenso wie einer zweckdienlichen Zusammenarbeit, nicht förderlich sind. Wir hoffen, dass in Ihren Kreisen auch etwas differenziertere Ansichten betreffend Flugverkehrsleitung vertreten werden. Besuche von Besatzungsmitgliedern in den Betriebsräumen der Flugsicherung würden das gegenseitige Verständnis bestimmt verbessern.

AEROCNTROL SWITZERLAND
Der Vorstand



Karate

**Selbstverteidigung
Körper- und
Geistesschulung
für Damen und Herren**

Training:

Montag–Freitag abends,
Samstag nur vormittags
Montag, Mittwoch und Freitag
auch nachmittags

Besuchen Sie uns, oder rufen
Sie uns an.

Karateschule OKINAWA-TE

Mitglied der
Japan Karate Association (JKA)
Leiter: Bruno Diethelm
dipl. Trainer, JKA

8052 Zürich-Seebach
Köschenrütistrasse 6
Telefon 01/302 19 13 / 57 55 04

Schlafstörungen und Schlaf-Entzug bei Langstreckenbesatzungen

In Büchern über Schlaflosigkeit, die vor hundert Jahren geschrieben wurden, wird als Verursacher die Hektik und Komplexheit des modernen Lebens genannt. Seit der Zeit der alten Ägypter ist die Wichtigkeit des gesunden Schlafes bekannt. Und noch nie wurden diese elementaren Kenntnisse so sehr ignoriert wie heute, da Nachtflüge und Zeitverschiebungen alltäglich sind. Frank H. Hawkins erhielt 1976 einen Churchill Fellowship Award als Forschungsbeitrag und präsentierte zwei Jahre später eine umfassende Arbeit. Felix Rasumowsky übersetzt und fasst zusammen.

Die unter wirtschaftlichem Druck stehenden Fluggesellschaften haben kein Interesse, die Öffentlichkeit oder Ämter auf ein Problem aufmerksam zu machen, von dem selbst unter Piloten nur zögernd und ungern gesprochen wird. Doch jeder Fliegerarzt wird bestätigen können, dass Schlafstörungen, die Zuhilfenahme von Schlaftabletten und Alkohol sowie verschiedene Formen von Stress Begleiterscheinungen der Langstreckenfliegerei sind.

Use of Sleeping Drugs by Crew-members

a) Within the working environment (i.e. on the line)

	Ss	AV. AGE	NEVER	RARELY	SOMETIMES	FREQUENTLY
Cockpit crew	81	48	54%	16%	27%	3%
Cabin crew(M)	41	45	56%	12%	25%	7%
Cabin crew(F)	236	26	54%	24%	18%	4%
Total crew	358	33	54%	21%	21%	4%

b). Outside the working environment (i.e. at home)

	Ss	AV. AGE	NEVER	RARELY	SOMETIMES	FREQUENTLY
Cockpit crew	83	48	90%	6%	3%	1%
Cabin crew(M)	40	45	75%	15%	3%	7%
Cabin crew(F)	225	26	89%	7%	3%	1%
Total crew	348	33	87%	8%	3%	2%

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie
Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

zu verkaufen projektierte, resp. im Bau befindliche

Einfamilienhäuser in

Benglen - Fällanden

ruhige, sonnige Lage, 5 $\frac{1}{2}$ - 6 $\frac{1}{2}$ Zimmer, viel Holz, Alternativheizung, Verkaufspreis inkl. Land Fr. 550'000.— bis 700'000.—

Bubikon + Oetwil am See + Hombrechtikon

projektierte 5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Häuser an schönen Wohnlagen, inkl. Land ab Fr. 420'000.—

Eschlikon TG

wenige km zur Autobahn, 8 Min. zum Bahnhof, sonnige Lage, 5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer, erstklassige Wärmeisolation, gepflegter Ausbau mit Naturholz. Inkl. 726 m² Land Fr. 358'000.—

Verlangen Sie eine Detailofferte und die Gratisdokumentation über Marty-Einfamilienhäuser.

Telefon 073 / 22 36 36

marly wohnbau ag wil

c) Alcohol as an aid to sleep (as distinct from a social or general relaxation function).

	Ss	AV. AGE	NEVER	RARELY	SOMETIMES	FREQUENTLY
Cockpit crew	82	48	45%	5%	30%	20%
Cabin crew(M)	44	45	43%	2%	41%	14%
Cabin crew(F)	238	26	57%	14%	21%	8%
Total crew	364	33	53%	11%	25%	11%

Art der verwendeten Drogen:

Mogadon	86%
Valium	3%
Dalmadorm/Dalmane	2%
Serax/Seresta	2%
Barbiturate	3%
Nytol, Sleepeze usw.	2%
verschiedene	2%
	100%

Die Erhebung wurde bei einer grossen europäischen Fluggesellschaft von neutralen Beobachtern durchgeführt. Obwohl die Firma ihren Besatzungen verbietet, Medikamente innerhalb vierundzwanzig Stunden vor Flugbeginn einzunehmen, wurde in einigen Fällen eine Schlafmittel-Einnahme bis 6 Stunden vor Abflug angegeben. Die englische Flight Safety Foundation hält das meistverwendete Mogadon als für Besatzungsmitglieder ungeeignet, da bis neunzehn Stunden nach Einnahme des Medikamentes Wirkungen nachgewiesen wurden, die die Pilotenarbeit beeinträchtigen können.

Circadiane Rhythmen

Flugbesatzungen sind verschiedensten berufsbedingten Formen von Stress ausgesetzt. Neben Angst vor Checks und medizinischen Untersuchungen muss sicher der Zeitzonenwechsel erwähnt werden und damit verbunden soziale Spannungen, die auftreten können, wenn die Familie wach und lebendig ist, der Vater aber schlafen sollte... Die Hauptthemen der vorliegenden Arbeit sind die Probleme des Schlafentzuges und der gestörten Schlaf- und anderer Körper-Rhythmen.

Der Begriff «circadianer Rhythmus» (circa dies = lateinisch für «im Laufe des Tages») umfasst alle Körperfunktionen, die einem vierundzwanzigstündigen Rhythmus unterliegen. Essen, Schlafen, Verdauen, aktive und passive Phasen und viele weitere Funktionen sind periodisch wiederkehrende Bedürfnisse und Abläufe, deren Störung Folgen haben, die noch sehr unerforscht sind. Zur Schlafrhythmus-Störung kommt es beispielsweise vor einem Nachtflug ab Hei-

Briefwechsel zwischen ihm und der SDA beweist. Fritz Schmutz hat uns gebeten, diese Briefwechsel in der **rundschau** zu veröffentlichen. Wir kommen dieser Bitte selbstverständlich gerne nach.

Die Redaktion

Der Passus, um den es geht, heisst im englischen Untersuchungsbericht so:
«The captain left the aircraft through the cockpit window in order to help the passengers who were jumping onto each other at the front exit. By doing so, he has let slip the opportunity to check the cabin after the seemingly last passenger had left the aircraft.»

Agence Télégraphique Suisse SA
Schweizerische Depeschagentur AG
Agenzia Telegrafica Svizzera SA

Redaktion Zürich

8034 Zürich
Postfach 472
Seefeldstrasse 116

Telefon 01 47 76 20
Telex 52 141

Einschreiben

Bern
Fritz Schmutz
Lindenstrasse 37

8307 Effretikon SW

24. August 1981 CI

Sehr geehrter Herr Schmutz,

ich danke für Ihren eingeschriebenen Brief vom 20. ds. Auch ich bedaure, dass Sie durch den Unfall in Athen exponiert worden sind; ein Flugkapitän steht eben auch bei negativen Ereignissen im Rampenlicht.

Der Flugunfall ist nach den Leitartikeln der journalistischen Freiheiten verfasst worden. Vor allem hat die SDA sich strikt an den Grundsatz gehalten, Ihren Namen aus der Berichterstattung herauszuhalten, denn eine Namensnennung würde Ihrem Ruf nur schaden.

Ich empfehle Ihnen, nicht auf einer Richtigstellung zu beharren, die eine Interpretationsfrage beinhaltet (Wer verlässt das Flugzeug als Letzter?). Eine Berichtigung müsste zwangsläufig und erklärenderweise weitere Elemente umfassen, um dem Leser den Sachverhalt erklären zu können; und damit wäre der Berichtersteller gezwungen, nicht nur Ihren vollen Namen, sondern auch weitere Details und kritische Punkte zu publizieren, die zum Tode von 14 Menschen geführt haben. Dies würde Sie zwangsläufig erneut in einen negativen Mittelpunkt bringen.

Ich hoffe, dass Sie aus diesen Überlegungen heraus verstehen, dass ich keine triftigen Gründe für eine Berichtigung habe. Schon gar nicht aus der Überlegung heraus, dass ich vermeiden möchte, Ihr berufliches Weiterkommen zu behindern.

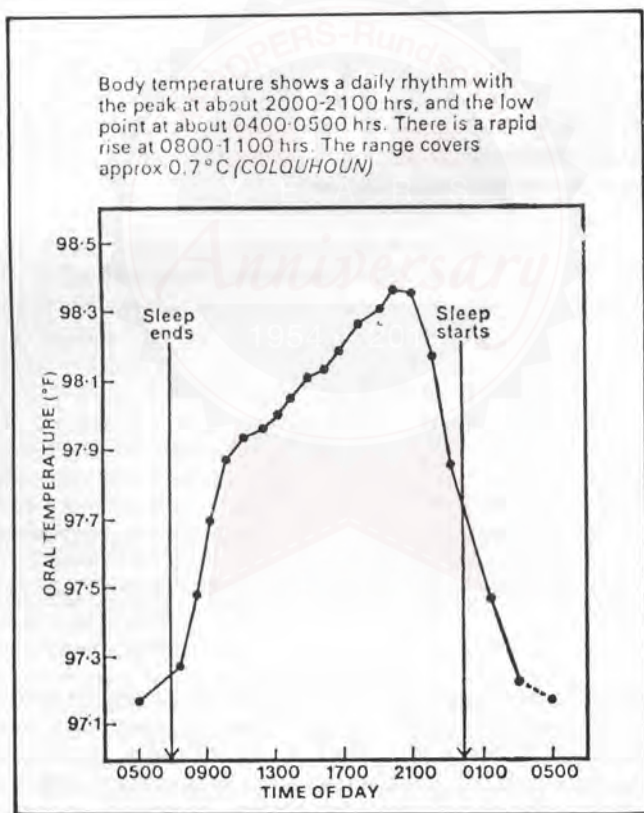
Mit vorzüglicher Hochachtung,

Schweiz. Depeschagentur
Redaktion Zürich

(André Noel, Redaktor BR-SDA)

Kopien: Redaktion Tages-Anzeiger, Zürich
Swissair-Pressedienst.

matflughafen, wenn das Besatzungsmitglied vorschlafen möchte. Obwohl viele Leute in dieser Situation nicht einschlafen können (und deswegen eventuell ein Schlafmittel nehmen), besteht in klinischer Hinsicht keine Schlaflosigkeit. Der Unterschied zwischen Ausruhen und Schlafen tritt hier zutage: Zur normalen Bettzeit ist man müder als sechs oder acht Stunden später nach durchwachter Nacht, wenn man eben wieder aufgewacht wäre. Neben der inneren Uhr spielen beim Schlafvermögen auch äussere Einflüsse, sogenannte Zeitgeber eine grosse Rolle: Wenn es zu Hause Schlafenszeit, draussen aber hellichter Tag ist, Verkehrslärm und Hitze stören, dann ist schlafen schwierig. So passen sich Crews an die Ortszeit an und bringen ihre Rhythmen durcheinander. Eine repräsentative, messbare Grösse ist die Körpertemperatur. Ihre Phase lässt sich pro Tag nur um ca. eine Stunde verschieben.



Neben den gestörten circadianen Rhythmen und den veränderten Zeitgebern (Zeitzonewechseln) spielt auch die Tatsache eine Rolle, dass Vorschlafen nur wenigen die Arbeit in der nachfolgenden Schlafperiode erleichtert. Zudem gibt es keine wissenschaftliche Untermauerung der Vorschlaf-Theorie.

Bei der Betrachtung gestörter Körperrhythmen muss neben dem Schlaf/Wach-Zyklus auch die Veränderung der verschiedenen Hormonspiegel, des Blutzuckerspiegels und der Darmtätigkeit im Laufe der vierundzwanzig Stunden betrachtet werden. Solche Störungen haben ihrerseits negative Wirkungen auf das Schlafvermögen.

Nicht schlafen können, wenn man sollte, oder schlafen sollen wenn man nicht kann sind gleich starke Stressfaktoren, deren Auswirkungen während eines ganzen Berufslebens auf Körper und Geist noch unbekannt sind. Immerhin muss gesagt werden, dass namhafte Forscher überzeugt sind, dass permanente Schlafstörungen und Schlafentzug der Gesundheit und der Lebenslänge abträglich sind.

«Ohr am Motor»

Bei gewissen Flügen sind doppelte Besetzungen an Bord, wobei von der einen Hälfte «verlangt» wird, dass sie schläft. Dabei treten Belastungen auf, wie Lärm, Temperatur, Rauch, Lufttrockenheit, umhereilende Passagiere und vor allem die Qualität des Sitzes. Zudem hat auch ein ruhender Pilot sein Ohr oft auf die Drehzahl des Motors konzentriert.

Schlafvermögen von Langstreckenbesetzungen bei Deadheading Reisen im Passagiersitz

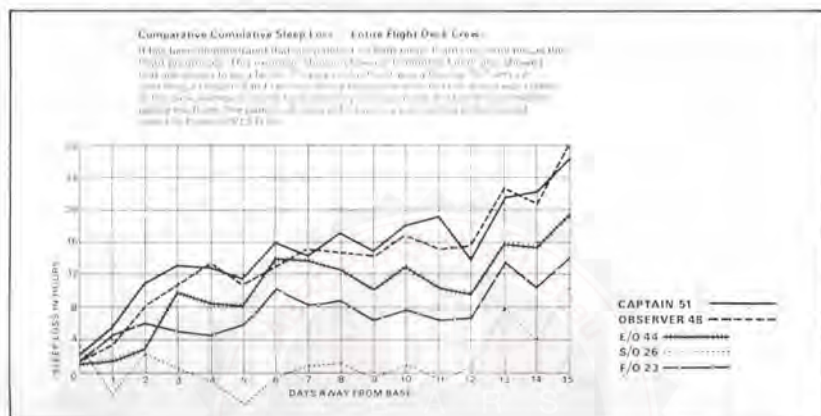
Results are specified as a percentage of the total in each group.

Ss	Average Age		Never		Rarely, only with difficulty		Sometimes		Usually with little difficulty		Always with no difficulty	
	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night
Cockpit crew	50	48	70%	42%	20%	24%	8%	24%	2%	8%	0%	2%
Cabin crew (M)	32	45	78%	38%	10%	28%	3%	13%	0%	12%	9%	9%
Cabin crew (F)	167	26	60%	32%	11%	18%	12%	20%	11%	16%	6%	14%
Total Crew	249	33	64%	35%	13%	20%	10%	20%	8%	14%	5%	11%

Es wurde nicht zwischen Erst- und Touristenklasse unterschieden. Ebenso blieb es einfachheitshalber den 249 Befragten anheim gestellt, zu definieren, ob «Nacht» Ortszeit oder Heimatflughafen bedeute.

Der Schlafentzug geht mit gestörten Rhythmen Hand in Hand, ist jedoch grundsätzlich ein anderes Phänomen, wie jeder bestätigen kann, der frühmorgens aufstehen muss, obwohl es vorige Nacht so spät wurde. Bei Besetzungen kommt es automatisch zum Schlafentzug, wenn ein Zeitzonewechsel oder die Konsequenzen eines Nachtfluges (also gestörte circadiane Rhythmen) nicht

ausgeglichen werden können, weil der Einsatzplan weiterfliegen vorsieht. Verschiedene Untersuchungen und Statistiken zeigen, wie unterschiedlich einzelne Menschen reagieren. Zusammenfassend kann jedoch mit Sicherheit gesagt werden: je länger die Rotation und je älter das Besatzungsmitglied, desto grösser ist das kumulierte Schlafmanko. Die unten angeführte Grafik ist eher als Illustration denn als wissenschaftliche Untermauerung gedacht, spiegelt sie doch nur die Erfahrungen einer einzelnen Besatzung wider.



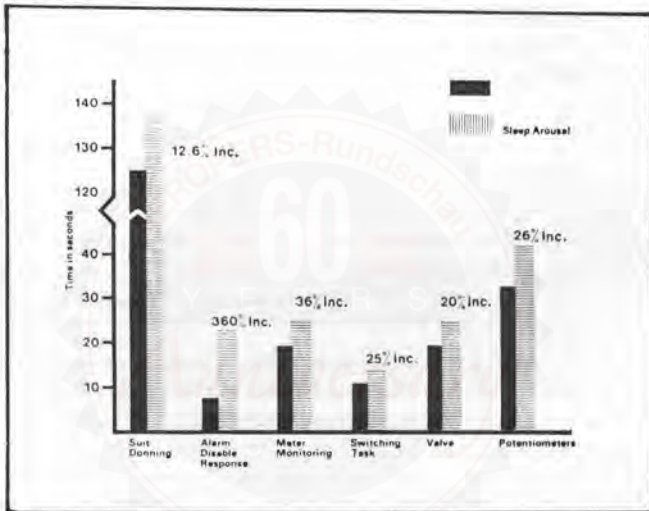
Schlafverlust und Schlaf zur Unzeit bewirken mannigfaltige soziale, gesundheitliche und psychologische Probleme, doch interessieren uns in einer solchen Untersuchung auch die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit vor allem bei Cockpitbesatzungen. Leider existieren vor allem Studien, die extreme Verhältnisse untersuchen, wie beispielsweise Reaktionsfähigkeit nach 48 Stunden ohne jeden Schlaf. Immerhin existiert ein Experiment, bei dem Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit gemessen wurde, nachdem die Testpersonen in zwei aufeinanderfolgenden Nächten je zweieinhalb Stunden weniger schlafen durften. Das Resultat zeigt, dass überdurchschnittlich mehr Signale nicht erkannt wurden und gelegentliche geistige Absenzen erfolgten. Die typischste Reaktion auf Schlafentzug ist unregelmässig wiederkehrende geistige Absenz, daneben aber auch subjektive Gefühle wie Laune, Benehmen und Motivation. Gerade eine reduzierte Motivation kann direkt Leistung, Disziplin, Berufsethos usw. negativ beeinflussen. Direkte körperliche Beeinträchtigungen können zeitweise reduziertes Sehvermögen und gesteigerte Temperaturempfindlichkeit sein. Forschungsergebnisse zeigen, dass sich Testpersonen über ihren Schlafmangel im klaren waren, aber die damit verbundene Leistungseinbusse fast immer unterschätzten. Befragungen unter Besatzungen haben zudem ergeben, dass sie sich Schläfrigkeit selten eingestehen, weil erstens ihre Arbeit dies doch gar nicht zulässt und weil zweitens disziplinarische Konsequenzen möglich wären. Andererseits berichteten einige Besatzungen

über gesteigerte eigene Motivation, Aufmerksamkeit usw., wenn ein Kollege seine Ermüdung mitteilte.

Die bis jetzt aufgeführten Fakten und Gedanken nützten nichts, ohne sich auch über Lösungen zur Entschärfung der Situation zu äussern.

Leider fällt kurzzeitiges Schlafen an Bord (am Arbeitsplatz oder sonstwie) gleich von Anfang an als Lösung aus. Tests der NASA und anderer Institutionen haben klar ergeben, dass bis zwanzig Minuten nach dem Aufwecken ernsthafte Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit bestehen.

Performance reduction of certain tasks for some time after Waking (3 to 12 minutes)



Die Suche nach Lösungen muss sicher mit einem dringenden Appell an Rotations- und Einsatzplaner verbunden werden. Nur wenn die Erkenntnisse der neuen Forschungen über Körper-Rhythmen, über Schlafstörungen und die zeitliche Gebundenheit verschiedener Körperfunktionen von den Verantwortlichen in ihre Überlegungen einbezogen werden, ist eine Verbesserung möglich. Dabei ist sicher die Tatsache erschwerend, dass die erste Arbeit über Chronobiologie erst 1954 erschienen ist. Weil kommerzielle Erfordernisse der Fluggesellschaften die Eliminierung der Missstände kaum ermöglichen werden, muss auch im persönlichen Bereich gesucht werden. Das ganze Gebiet der «mentalen Techniken» sei hier ausdrücklich erwähnt, doch wollen wir den Umfang des heutigen Artikels nicht sprengen. Zudem bestehen in der Swissair-Pilotenausbildung Absichten in dieser Richtung, zwar mit anderem Ziel, jedoch mit Wirkungen, die auch bei Schlafstörungen helfen können.

Gestörte Körperrhythmen gehören zum langjährigen Alltag der Langstreckenbesatzungen. Es ist an der Zeit, die Konsequenzen dieser permanenten Stö-

rung körperlicher Abläufe zur Kenntnis zu nehmen und an ihrer Linderung zu arbeiten. Leider besteht die ungesunde Situation, dass die Betroffenen selbst nur ungern zugeben, dass auch sie unter Schlafstörungen leiden. Das veraltete Image des fliegenden Supermannes verträgt sich nicht mit Schlaflosigkeit, und auch das erwünschte Bild in der Öffentlichkeit bevorzugt einen Piloten ohne (Schlaf-)Mangel.

F. R.



15 Jahre

Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis



**For
Swissair
only!**

Bei uns haben Sie von Montag
bis Freitag Anschluss.
AMAG-Kloten

Speziell für Swissair-Personal: Unser GRATIS-Auto-Dienst!

Als Angehöriger der Swissair haben Sie bei der AMAG Kloten immer Vorfahrt. Sie bringen uns am Morgen Ihren Audi oder VW zum Service oder zur Reparatur (Spengler- und Malerarbeiten führen wir bei allen Marken aus), und wir bringen Sie anschliessend wieder an Ihren Arbeitsplatz zurück.

Kostenlos!

Speziell für Sie
haben wir uns
diesen Zeitplan
ausgedacht:

Sie sehen, wir tun alles,
um Sie möglichst schnell
wieder an Ihren Arbeitsplatz
zurückzubringen. Kein Zeitverlust,
kein unnützes Warten. Wenn Sie
abends Ihren Wagen wieder abholen,
ist alles in bester Ordnung.

Das ist AMAG-Service! Bis bald

Ihre AMAG Kloten

Montag bis Freitag

AMAG	ab 07.45	11.25	13.30	16.45
Bahnhof	ab 07.50	11.30	13.35	16.50
Balsberg	ab 08.00	11.35	13.45	16.55
Werft (Portier)	ab 08.05	11.40	13.50	17.00
Terminal A+B Ankunft (Ecke Blumenladen)	ab 08.15	11.45	14.00	17.05
Crew-Eingang	ab 08.20	11.50	14.05	17.10
AMAG	an 08.30	11.55	14.15	17.15



Steinackerstr. 20
8302 Kloten
Tel. 01/814 01 61

Walter Berchtold:

Durch Turbulenzen zum Erfolg

Buchbesprechung von Heiner Spörri

Das Buch vermittelt die Geschichte der Swissair von 1950 bis 1970, durch die Optik des Direktionspräsidenten gesehen. Für uns Piloten ist es von besonderem Interesse, weil darin beschrieben wird, wie gerade unsere Berufskollegen von damals bei den Expansionsbestrebungen der Fünfzigerjahre wichtige Akzente setzten. Die Aeropers unter ihrem damaligen Präsidenten Robert Fretz setzte sich vehement für die Aufnahme des Nordatlantikverkehrs ein. Eine Aeropersdelegation wurde sogar vom Verwaltungsrat empfangen und stellte dort ein eigenes Dreijahresprogramm vor!

W. Berchtold beschreibt auch, wie in harten Verhandlungen mit der Aeropers die Grundlagen unserer heutigen Salärstrukturen geschaffen wurden. Dabei akzeptierte die Geschäftsleitung auch, «dass die Funktion eines Flugzeugführers in bezug auf die zu übernehmenden Verantwortungen und Berufsrisiken, sowie die voraussehbare Dauer der Berufsausübung mit keiner Tätigkeit am Boden verglichen werden kann...» Schon damals wurde allen Beteiligten klar, dass Verständigungslösungen besser sind als Arbeitskonflikte.

Das Verhältnis der Geschäftsleitung zum Pilotenverband ist allerdings nur ein pikantes Detail dieses Buches. Die Entwicklung der Luftfahrt in diesen zwanzig Jahren verlief so stürmisch und unberechenbar, dass immer wieder für Spannung gesorgt wurde, und diese überträgt sich auch auf den Leser. Die Zufriedenstellung der Kapitalgeber war, wie auch heute, das wichtigste Ziel und eine der grössten Aufgaben für Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Die rasch in die Tausende anwachsende Zahl der Arbeitnehmer, die letztlich das gute Produkt in die Welt hinausträgt, findet im Buch etwas wenig Beachtung, und dann eher als unangenehmer Störfaktor auf der Kostenseite.

Der Verfasser legt ein Bekenntnis zur freien Marktwirtschaft ohne staatliche Hemmnisse ab. Dabei dürfen die guten Beziehungen zu den Behörden in allen Ländern nicht vernachlässigt werden, da sie die Bewegungsfreiheit des Unternehmens immer wieder einschränken. Die Pflege dieser Beziehungen, das Schlichten von Streitigkeiten und das Ausgleichen entgegengesetzter Ansichten scheinen W. Berchtold besonders gelegen zu sein. Er äussert sich sehr freimütig über seine engsten Mitarbeiter und andere Persönlichkeiten, im guten wie im schlechten Sinne. Letztlich ist es dieser persönliche Stil, der die Lektüre des Buches empfehlenswert macht.

«WOHNEN IM GRÜNEN» (Zürcheroberland)

In der Gemeinde Rüti/ZH, ca. 30 Min. vom Flughafen,
verkaufen wir am Rande der Bauzone, an einem kleinen
Bächlein, an ruhiger, sonniger Lage

einseitig angebautes

Einfamilienhaus mit 5½ Zimmer

Wohnen und Essen ca. 45 m², Elternzimmer ca. 28 m²,
Kinderzimmer je ca. 12 m², inkl. Cheminée mit Warmluft-
heizung, grosse Küche mit Geschirrspüler, Bad, zwei sep.
Duschen, zwei WC, Bastelraum ca. 16 m², Weinkeller, Ein-
baumöglichkeit einer Sauna, Estrich, gedeckter Sitzplatz,
Garage, zusätzlicher Autoabstellplatz, alle Zimmer Spann-
teppiche, Küche Novilon, sehr gute Isolation, Kabelfern-
sehen. Bezugsbereit ab Oktober 1981.

Preis Fr. 510'000.— inkl. Garage.

F. Grotz c/o Crossair

Telefon 01 814 05 40 intern 3041 Privat 055 31 52 74

**Shell - Qualitätsheizöl zum günstigsten Preis
für Aeropers-Mitglieder**

Ausserdem verfügen wir über eine Spezialabteilung,
welche sich mit Tankrevisionen, Sanierungen von Alttank-
anlagen und mit dem Erstellen von kompletten
Neutankanlagen aller Art befasst.

Wir beraten Sie gerne unverbindlich.

Bitte beziehen Sie sich bei Anfragen auf dieses Inserat.

Termoplan

Heizöl — Tankreinigung — Tanksanierung — Brennerservice



Ihr Partner für Shell Produkte

Birmensdorferstrasse 273 8055 Zürich Telefon 01/66 52 62

Grand Prix Aeropers – UeG (4. Austragung)

Bill Palmer

Wie die Leute, die (am einzigen Regentag der Woche) in Dübendorf dabei waren, miterlebt haben, ist ein neuer Stern am Aeropers Velo-Himmel aufgegangen.

Mit drittem Platz im Massenstart-Rennen (über 45,5 km) und zweitem Platz im Zeitfahren (13 km) hat Fritz Jaggi die übliche Mafia gespalten.

Trotz strömendem Regen und zahlreichen Pfützen sind sämtliche UeG-Fahrer und eine Mehrzahl der gemeldeten Aeropers-Fahrer an den Start gegangen. Es ist eben so, dass Velorennen bei jeder Witterung stattfinden, auch wenn's von oben und unten regnet!

Die Vorentscheidung fiel schon nach drei von den sieben Runden im Massenstart-Rennen, als drei UeG- und sechs Aeropers-Leute vorstießen. Während sich diese Gruppe aus dem Spray (von Staub konnte keine Rede sein) machte, passierte auch einiges hinten: Gewisse Piloten wollten trotz freiem Tag noch fliegen. Zum Glück waren nur Schürfungen festzustellen, obwohl es daraus unsere zwei Ausscheidungen gab, und die restlichen Dreier- und Zweier-Gruppen ordentlich um den Taxiway verteilt waren.



Langsam gilt es ernst

Zu verkaufen in Boppelsen

7-Zimmer-Terrassenhaus

oberstes Terrassenhaus mit direkter Zufahrt. Baujahr 1975. An sehr sonniger und ruhiger Lage, sehr schöne Aussicht. Wohnzimmer mit Cheminée 40 m², Esszimmer, 5 Schlafzimmer, 2 Bad WC, 1 separates WC, 3 Terrassen, 1 Keller, 2 Geräteräume, 1 Doppelgarage.

Bezugstermin: 1. September 1981 oder nach Vereinbarung. Anzahlung mindestens Fr. 100.000.— Eventuell Miete mit Vorkaufrecht.

Anfragen erbeten an
Treuhandbüro Eisenegger AG,
Watterstr. 81, 8105 Regensdorf
Telefon 840 51 61

Zu vermieten

3-Zimmer-Wohnung Maisonette/Duplex

möbliert in **Ober-USTER**

per sofort oder nach Übereinkunft.

Moderne, sehr sonnige Wohnung auf 2 Etagen mit 2 Erkern, 1 Cheminée, neueste Kücheneinrichtung, überall Spannteppiche, unverbaute Weitsicht in die Alpen, **ruhige Lage**. Grosse eigene Dachterrasse ohne Einsicht und eigener Gartenanteil. Einjähriges Haus, eigenes Clubhaus und eigenes Schwimmbad. 1 gedeckter Garageplatz.

Verkehrslage: 1,5 km von Bahnhof Uster entfernt, Busstation direkt v. d. Hause, täglich 22 Verbindungen, Autobahnanschluss bis kurz vor Uster.

Preis Fr. 1400.— inkl. Nebenkosten.

Anfragen unter Chiffre 0126 an Wettlin Druck, Aeropers Rundschau, Postfach, 8037 Zürich.

Drei Runden vor Schluss spaltete sich dann die erste Gruppe: voraus Peter Clausen, Ron de Jong, Fritz Jaggi und Olav Brunner (die Ankunftsreihenfolge) verfolgt von Bill Palmer, Hermann Bösch und Gerry Fritschi und dahinter die drei UeGler. Peter gewann den Sprint der ersten Gruppe, während die anderen Gruppen bemüht waren, den Zeitverlust so gering als möglich zu halten.

Nach der (ersten) warmen Dusche und mit trockenen Socken ging's dann zum Zeitfahren los. Dabei wurden alle offenen Fragen beantwortet, und Peter konnte seinen dritten Sieg (bzw. 2½ten Sieg) feiern. (1980 waren Ron und Peter als Erste platziert.) Fritz fuhr schnell genug, um Ron vom zweiten Platz zu verdrängen.

Burkhard Klesser (Durchschnitts-Sieger von 1980) hat das Pech, dass die möglicherweise langsameren Fahrer nicht starteten, so dass er als Laterne Rouge den Kaktus gewann.

Wegen Abwesenheit der Gemütlichen war die Durchschnittszeit von 1.30.59 fast sechs Minuten schneller als 1980, und guter Sieger in dieser Sparte, trotz (oder wegen) Sturz, war Andreas Schmid (UeG) vor Roland Kaufmann und UeG-Sieger Konrad Brändli.

Beim anschliessenden Fest mussten aus bereits erwähnten Gründen viel mehr Pizza und Schiacciata pro Magen als vorgesehen gegessen werden, was aber als guter Boden diente, zum Extra-Bier, das auch konsumiert wurde!

Wir hoffen, dass nächstes Jahr mehr Fahrer «Hobby sowie Renn» kommen werden, gibt es doch Preise für jede Stärke, und wie dieses Jahr bewiesen wurde, hat man meistens Gesellschaft unterwegs, auch wenn man langsamer fährt. Ich weiss, dass es Hano Hürzeler (der ebenso «Vater des GP» ist wie Henri Desgrange «Vater der Tour de France»), sehr nahe am Herzen liegt, dass das Teilnehmerfeld möglichst gross ist. Lasst es also hier gesagt werden, dass die ganze Sache nicht sooo ernst ist, und dass der Durchschnitts-Siegerpreis im Sinne einer Teilnahmeauszeichnung wertvoller für Aeropers-Kameraerie ist als der Gesamtsiegerpreis.

Fitness dank

DUL-X[®] Massage

gegen Muskelkater, Ermüdung, Sportverletzungen; Zerrungen, Quetschungen, Prellungen. Ideal gegen Erkältungen. Flacons Fr. 6.40/11-

GP Aeropers – UeG, Ranglisten

Gesamtklassement		Massenstart 45,5 km	Zeitfahren 13 km
1. Clausen Peter	1:23.37	1:06.03 (1)	17.34 (1)
2. Jaggi Fritz	1:24.08	1:06.09 (3)	17.59 (2)
3. de Jong Ronald	1:24.17	1:06.07 (2)	18.10 (3)
4. Brunner Olav	1:24.32	1:06.11 (4)	18.21 (4)
5. Palmer Bill	1:25.26	1:06.18 (5)	19.08 (5)
6. Bösch Hermann	1:26.53	1:06.18 (6)	20.35 (8)
7. Fritschi Gerhard	1:26.56	1:06.18 (7)	20.38 (10)
8. Brändli Konrad UeG	1:28.18	1:08.02 (8)	20.16 (7)
9. Kaufmann Roland	1:28.39	1:08.02 (9)	20.37 (9)
10. Schmid Andreas UeG	1:32.33	1:10.23 (10)	22.10 (11)
11. Kämpfer Willy	1:36.34	1:13.54 (11)	22.40 (12)
12. Klessler Burkhard	1:36.58	1:13.54 (11)	23.04 (13)
13. Stössel Hans UeG	1:41.46	1:16.24 (13)	25.22 (15)
14. Haas Bruno UeG	1:53.14	1:28.12 (16)	25.02 (14)
– Suter Walter UeG		1:16.27 (14)	–
– Lässer Hans UeG		1:23.24 (15)	–
– Gmachel Norbert		–	19.37 (6)

Der Zeitbonus für die ersten drei von beiden Rennen (8, 4 und 2 Sekunden) ist in den Zeiten berücksichtigt.

Durchschnittliche Zeit: 1:30.59

Durchschnittsklassement

- | | |
|-----------------------|---|
| 1. Schmid Andreas UeG | 4. Fritschi Gerhard |
| 2. Kaufmann Roland | 5. Bösch Hermann |
| 3. Brändli Konrad UeG | Ausgeschieden: Jäggi Peter und Widmer Christian |

Nachtrag zur letzten Nummer:

Rezept gegen Durchfall

Bei dem in der letzten Nummer beschriebenen Mittel gegen Durchfall handelt es sich um Oralpaedon (Hersteller: Fresenius GmbH, Stans). (**rundschau** Juli/August 1981, Seite 38).

Wettbewerb: Verschiedene Verwendungszwecke für das FOM

Unsere Glücksfee, eine nicht genannt sein wollende Hausfrau aus dem Raume Punt Murag–Genf–Romanshorn, hat aus der einzigen Einsendung nach langem Zögern den Sieger ermittelt. Gewinner einer Flasche Aeropers-Wein ist **Markus Gossweiler**, der uns folgenden Vorschlag gesandt hat:

Warum nicht unser FOM kürzen? Hier eine Kopie eines «FOM'S» aus dem Jahre 1920. Die Vorteile liegen auf der Hand:

1. Praktisch keine Revisionen
2. Übersichtlich
3. Wer wäre dagegen?

REGULATIONS For Operation of AIRCRAFT



— Commencing January 1920 —

Don't take the machine into the air unless you are satisfied it will fly.

Never leave the ground with the motor leaking.

Don't turn sharply when taxiing. Instead of turning sharp, have someone lift the tail around.

In taking off, look at the ground and the air.

Never get out of a machine with the motor running until the pilot relieving you can reach the engine controls.

Pilot's should carry handkerchiefs in a handy position to wipe off goggles.

Riding on the steps, wings, or tail of a machine is prohibited.

In case the engine fails on takeoff, land straight ahead regardless of obstacles.

No machine must taxi faster than a man can walk.

Never run motor so that blast will blow on other machines.

Learn to gauge altitude, especially on landing.

If you see another machine near you, get out of the way.

No two cadets should ever ride together in the same machine.

14. Do not trust altitude instruments.

15. Before you begin a landing glide, see that no machines are under you.

16. Hedge-hopping will not be tolerated.

17. No spins on back or tail slides will be indulged in as they unnecessarily strain the machines.

18. If flying against the wind and you wish to fly with the wind, don't make a sharp turn near the ground. You may crash.

19. Motors have been known to stop during a long glide. If pilot wishes to use motor for landing, he should open throttle.

20. Don't attempt to force machine onto ground with more than flying speed. The result is bouncing and ricocheting.

21. Pilots will not wear spurs while flying.

22. Do not use aeronautical gasoline in cars or motorcycles.

23. You must not take off or land closer than 50 feet to the hanger.

24. Never take a machine into the air until you are familiar with its controls and instruments.

25. If an emergency occurs while flying, land as soon as possible.

MODULAR - F - BAU

- Ein **Sicheres System**, das sich den individuellen Wünschen anpassen läßt.



- Ein **Bewährtes System**, das durch jahrelange Erfahrung gereift ist.



- Ein **Handwerkliches System**, das durch örtliche Handwerker vollendet wird.



- Ein **Modernes System**, das mit natürlichen Baustoffen für die Gesundheit gebaut wird.



- Ein **Bausystem**, von Individualisten geplant, von Individualisten gebaut, von Individualisten bewohnt.

Seit 1967:

FF-FERTIGBAU L. Lamezan Arch.

Nonnenweg 8, CH-4055 Basel, T. (061) 231850

Gutschein

Ae R 4/81

Für Farbprospekt

Name _____

Adresse _____

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	J. Schmid	Fach 1335
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	W. Gubser	Fach 304		C. van Rijn	Fach 219

Kommission

Versicherungen
Salär/Gesamtaufwand
GAV mit Anhängen
Ferienreglement
AIDS
Displacementreglement
Seniorität
Flight Duty Regulations
Finanzen
Einsatz
Schulung und Check
Flugsicherheit
Security
Info/Rundschau
IFALPA/EUROPILOTE
Copilotengruppe
Ausländer
Romands
Pensionierte
Dachverband

Delegierter des Vorstandes

H. M. Kok
E. Brunner

H. Spörri
L. Zsindely
H. M. Kok
J. Schmid
W. Gubser
W. Gubser
W. Gubser
J. Schmid
C. van Rijn
H. Spörri
H. Spörri
L. Zsindely
C. van Rijn
H. M. Kok
L. Zsindely
E. Brunner

Sekretariat

R. Kurtz, lic. rer. publ. HSG
Frau N. Grösch-Bonhöte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77

Leider

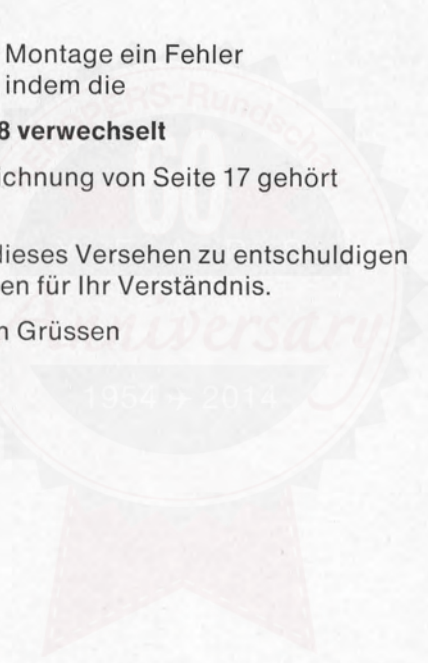
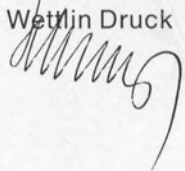
hat sich bei der Montage ein Fehler eingeschlichen indem die

Seiten 17 und 28 verwechselt

wurden. Die Zeichnung von Seite 17 gehört auf Seite 28.

Wir bitten Sie, dieses Versehen zu entschuldigen und danken Ihnen für Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen
Wetlijn Druck



Briefwechsel zwischen ihm und der SDA beweist. Fritz Schmutz hat uns gegeben, diese Briefwechsel in der **rundschau** zu veröffentlichen. Wir kommen dieser Bitte selbstverständlich gerne nach.

Die Redaktion Der Passus, um den es geht, heisst im englischen Untersuchungsbericht so: «The captain left the aircraft through the cockpit window in order to help the passengers who were jumping onto each other at the front exit. By doing so, he has let slip the opportunity to check the cabin after the seemingly last passenger had left the aircraft.»

Agence Télégraphique Suisse SA
Schweizerische Depeschagentur AG
Agenzia Telegrafica Svizzera SA



Redaktion Zürich

8034 Zürich
Postfach 472
Seefeldstrasse 116

Telefon 01 47 76 20
Telex 52141

Einschreiben

Herrn
Fritz Schmutz
Lindenstrasse 37

8307 Effretikon ZH

24. August 1981 CI

Sehr geehrter Herr Schmutz,

ich danke für Ihren eingeschriebenen Brief vom 20. ds. Auch ich bedaure, dass Sie durch den Unfall in Athen exponiert worden sind; ein Flugkapitän steht eben auch bei negativen Ereignissen im Rampenlicht.

Der Flugunfall ist nach den Leitartikeln der journalistischen Freiheiten verfasst worden. Vor allem hat die SDA sich strikt an den Grundsatz gehalten, Ihren Namen aus der Berichterstattung herauszuhalten, denn eine Namensnennung würde Ihrem Ruf nur schaden.

Ich empfehle Ihnen, nicht auf einer Richtigstellung zu beharren, die eine Interpretationsfrage beinhaltet (Wer verlässt das Flugzeug als Letzter?). Eine Berichtigung müsste zwangsläufig und erklärenderweise weitere Elemente umfassen, um dem Leser den Sachverhalt erklären zu können; und damit wäre der Berichtersteller gezwungen, nicht nur Ihren vollen Namen, sondern auch weitere Details und kritische Punkte zu publizieren, die zum Tode von 14 Menschen geführt haben. Dies würde Sie zwangsläufig erneut in einen negativen Mittelpunkt bringen.

Ich hoffe, dass Sie aus diesen Überlegungen heraus verstehen, dass ich keine triftigen Gründe für eine Berichtigung habe. Schon gar nicht aus der Überlegung heraus, dass ich vermeiden möchte, Ihr berufliches Weiterkommen zu behindern.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

Schweiz Depeschagentur
Redaktion Zürich

(André Civel, Redaktor BR-SDA)

Kopien: Redaktion Tages-Anzeiger, Zürich
Swissair-Pressedienst.

