



1954 → 2014

aeropers rundschau

Januar 1966

FÜR **20Rp.**
TELEFONIEREN SIE UNS
UNDEIN **TRIUMPH 2000**
TRIUMPH VITESSE 6
TRIUMPH HERALD 1200
TRIUMPH 1200 COMBI
TRIUMPH SPIT FIRE
TR4

ODER EIN **VOLVO 122**
VOLVO 122 S
VOLVO COMBI
VOLVO 1800 S

ODER SOGAREIN
FACEL 3 AUS PARIS

STEHT ZUR

Probefahrt VOR IHRER TÜR!
AUTO BENZ AG ZÜRICH

Ausstellung, Verkauf, Service Volvo, Triumph, Facel Vega
Dufourstr. 90 Tel. 051 47 58 58 / 59 8008 Zürich
Oerlikonerstr. 88 Tel. 051 46 28 54 / 55 / 56 8050 Zürich

PS: ZU IHREN DIENSTEN STEHEN
BESTQUALIFIZIERTE VOLVO-UND
TRIUMPH-SPEZIALISTEN UND... EIN GROSSES
ERSATZTEILLAGER!!! DENN WIR FINDEN,
EIN GUTER UND SCHNELLER SERVICE
IST EBENSOWICHTIG WIE VERKAUFEN!

aeropers rundschau 133

Obwohl die «aeropers-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

Seite

Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	7
Le Coin des Romands	9
12. ALPA-Air-Safety-Forum	11
Ratschläge für die Mitglieder des «Ganggo-Clubs»	13
Das Syndrom des Alterns	15
Fit, elastisch und gesund	19

Redaktion:

K. Strickler
Dr. R. Schmid

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-
Druckerei Emil J. Haas
Forchstrasse 280, 8008 Zürich
Telefon 051 53 53 70



**Sagen Sie nicht,
die Captain-Uniform passe nur zum Bild rechts**



BMW 1800 TI Fr. 15550.-

Von 0 auf 100 km/h in 11,8 sec.

Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

Sie passt auch zum Bild links. Weil man sich auch am Steuer des BMW 1800 TI wie ein Captain fühlt. (Fragen Sie die Flugkapitäne, die ihn fahren! Es sind nicht wenige.)

Captains sind Perfektionisten, sind Sicherheitsfanatiker. Für sie und für alle, die von ihrem Wagen viel verlangen . . . technisch viel, haben die BMW-Konstrukteure den TI gebaut. (Und für sich selbst.)

BMW 1800 TI – der Wagen für technisch Verwöhnte.

Generalimport der BMW-Automobile: MOTAG Zürich





Liebe Rundschauler

Eigentlich wollte ich einen Abstimmungs-kommentar für diese Nummer schreiben. Er hätte jedoch nebst Erfreulichem nicht wenig Unerfreuliches enthalten. Aus der Ueberlegung heraus, dass man das neue Jahr nicht schon allzu kritisch empfangen sollte, beförderte ich diesen Artikel noch im Stadium des Entwurfs ins Kamin, wo er kurz verzweifelt zum letzten Male aufloderte, sich dann aber in Rauch und Asche auflöste.

Für die netten Briefe und Ermunterungen, welche ich zum Jahreswechsel erhielt, möchte ich an dieser Stelle allen bestens danken. Unerwähnt darf aber unser Sekretär, Dr. R. Schmid, nicht gelassen werden, welcher an der Gestaltung der Rundschau massgeblich beteiligt ist. Da ich Nichtmitglied des «Ganggo-Clubs» bin, ist es auch schon vorgekommen, dass meine Mitarbeit lediglich in Form eines Leitartikels bestand.

Letztes Jahr haben wir aus dem Mitgliederkreis lediglich 5 Beiträge erhalten, was als ausgesprochen mager zu bezeichnen ist. Wenn man aber etwas herumhört und die «wie» und «aber man sollte» vernimmt, gebe ich mich jedesmal der Illusion hin, für die nächste Rundschau keine Sorgen an «Stoff» zu haben. Aber erstens kommt es anders... Manchmal kann ich mich nicht des Gefühls erwehren, dass vielfach vor einer kritischen schriftlichen

Meinungsäusserung zurückgeschreckt wird. Oder vielleicht entdeckt man beim Niederschreiben seines Gedankengutes plötzlich, dass dies und das eigentlich doch nicht so schlecht sei, und dann wandert das «Beschriebene» eben dorthin, wo auch mein Abstimmungskommentar brouillon gelandet ist. Sicher gibt es aber hin und wieder ein amüsanter Erlebnis zu berichten, welches man einem breiteren «Bekanntekreis» mitteilen möchte. Dann denken Sie doch bitte an unsere Rundschau, an ihre armen Redaktoren.

Oder hat der ausgezeichnete Artikel über den power failure in New York nicht auch Ihren Beifall gefunden? Also, sehen Sie, so ging es mir und vielen andern; denn dies war **das** Erlebnis dieser Besatzung, und uns hat es alle wunder genommen, wie diese Situation «gemänätscht» wurde. Falls Sie in irgend einer in- oder ausländischen Zeitung Artikel lesen, welche Sie für die Rundschau als geeignet betrachten, dann bitte senden Sie diese der Redaktion, möglicherweise könnten wir dann in der Rundschau eine Rubrik eröffnen «Für Sie gelesen...»

Nun aber genug des Bittens. Denken Sie dieses Jahr bitte mehr an die manchmal infolge Artikelnot an den Fingernägeln kauenden Rundschauedaktoren.

Mit freundlichen Grüßen
K. Strickler

BALLY Loafers

und Chelsea Boots
die international
modisch-
korrekten
Herrenschuhe



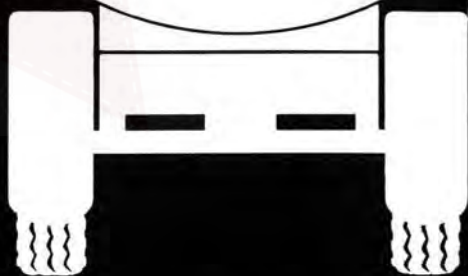
Doelker

Bahnhofstrasse 32 Zürich

für brennstoffe

auch für cheminéeholz!

muraro



peter muraro ag kohlen + heizöle ohmstr. 14 8050 Zürich ☎ 46 95 72/46 40 04

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

Der Vorstand hat anlässlich seiner Dezember-Sitzung

Herrn Alain Decosterd, Pilot,

in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen dieses neue Mitglied in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Vertragsabstimmung

1. Ausgeteilte Stimmzettel	294
2. Eingegangene Stimmzettel	268
— leer	2
— ungültig	3
3. Gültige Stimmzettel	263
4. Absolutes Mehr der stimmberechtigten Aeropers-Mitglieder (gemäss Statuten, Artikel 30)	148
5. Der Arbeitsvertrag Swissair—Aeropers wurde mit	215 Ja
gegen	48 Nein
bei	26 Enthaltungen
angenommen.	

Zürich-Flughafen, den 17. Dezember 1965

Für die Stimmzähler:
sig. H. Hofmann

Aus den obigen Zahlen ersehen wir, dass 26 Mitglieder nicht abgestimmt haben bzw. sich der Stimme enthielten.

Von den Mitgliedern unserer Vereinigung hätte ich erwartet, dass nur wenige die Abstimmungsfrist verpassen würden. Die Abstimmung über einen neuen Arbeitsvertrag ging doch in erster Linie jeden einzelnen etwas an, und so viel Interesse sollte noch vorhanden sein, dass man sich die Mühe nimmt und abstimmt.

3. Neue Atmosphäre

Wir haben in den letzten Jahren allzuoft feststellen müssen, dass die Arbeitsatmosphäre nicht immer gut war, weil sich allzuvielen negative Vorfälle ereigneten. Die letzten Vertragsverhandlungen wurden nun allerdings in einer guten Atmosphäre abgewickelt, und man gab sich redlich Mühe, sich gegenseitig zu verstehen. Die heutigen Voraussetzungen sollten nun unsererseits auch dazu führen, frisch zu beginnen und ein neues Vertrauenskonto zu eröffnen.

Ein allzu häufiges Zurückblenden wird mit der Zeit chronisch, und es führt zu einer allgemeinen Unzufriedenheit, welche wir ja bestens kennen. Jeder von uns sollte daher bestrebt sein, eine bessere Atmosphäre zu schaffen und mit dem Erreichten zufrieden sein. Diejenigen, welche das jedoch nicht können, hat der Wurm schon so stark angegriffen, dass sie in jeder Lebensstellung unzu-

frieden sind. Hier kann vielleicht nur noch die neue, moderne Psychiatrie helfen.

Ich bin der Ansicht, dass wir die uns gereichte Friedenspfeife annehmen und uns in Zukunft bemühen sollten, die Pro-

bleme – deren wird es in Zukunft nicht weniger geben – gegenseitig aufrichtig und grundlegend abzusprechen.

Mit freundlichen Grüßen
A. Sooder

Kenner kennen KENT

Nur KENT besitzt den neuen
Micronite-Filter – ein Weiterfolg!



Was uns beschäftigt

1. Kommentar Einsatzliste Dezember 1965

1. PILOTEN

1.1. Bestand

Am 1. 12. 1965 beträgt der Bestand 298 Schweizer und 137 Ausländer, das Verhältnis 68,5 % zu 31,5 %.

Budgetierter Bestand	436
Effektiver Bestand	435
Unterbestand	1

1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: per 15. 11. HH. Calainho, Fabricio; de Oliveira, Villar.

Austritte: HH. Hauert (nicht mehr im Bestand) und Oliver.

Ch. Harris hat seine Kündigung auf den 30. 11. zurückgezogen und wird wieder auf CV-440 eingesetzt.

1.3. Umschulungen

DC-8 UK: Beginn am 7. 12. mit 3 PiC- und 14 Copi-Anwärtern

CV-990 UK: 2 PiC- und 6 Copi-Anwärter seit 21. 10.

SE-210 UK: 7 Copi-Anwärter seit 22. 11. Auf SE-210 sind 4 PiC-Anwärter im Upgrading

Auf CV-440 ist 1 PiC-Anwärter im UP, 1 vor dem Capt. Kurs

12 Copi-Anwärter als SC

6 Copi-Anwärter im UK bis 4. 12., anschliessend SC-Einsatz

14 Copi-Anwärter aus der SLS II/64 als Student Pilot, UK ab 27. 12.

Ab 7. Dezember befinden sich gesamt- haft 72 Piloten in Ausbildung. Der Durchschnitt an unproduktiven Piloten übers Jahr 1965 beträgt **62,25 Leistungen**.

Auf DC-8 und CV-990 werden die jährlichen Refreshers in Theorie und Flugdienst weitergeführt.

1.4. Allgemeines

– Zur Durchführung des Weihnachts- und Neujahrsverkehrs wurde vom 15. 12 bis 5. 1. 66 ein CV-990-Flugzeug des SAS auf der Basis des «dry-lease» gechartert.

– 9 Cockpit Crewmembers der LIA, die zurzeit in der Swissair in Ausbildung stehen, werden im Dezember und Anfang Januar als Supernumerary C/M auf CV-990-Strecken mitfliegen, wobei nur Turnaroundflüge ohne Uebernachtung in Frage kommen.

– Ab 1. Dezember wurde das Format der individuellen Einsatzblätter von A4 auf A5 verkleinert und im Ablauf der IBM-Programme konnten verschiedene Anpassungen und Vereinheitlichungen eingeführt werden. Für das fliegende Personal sind diese Neuerungen kaum sichtbar, die Einsparungen liegen vor allem in der reduzierten Belegung des Computers.

2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Positionen.

2. Sammlung zugunsten der Kinder von Otto Haab

Die auf die Initiative der Ue.G.- und Swissair-Kameraden von Otto Haab zurückgehende Sammlung hat das hoch erfreuliche Ergebnis von Fr. 3879.65 erreicht. Auf Weihnachten konnte somit – nachdem der Betrag durch die Aeropers-Kasse entsprechend aufgerundet worden war – den drei Kindern Sylvia, Maja und Mark Haab je ein Sparheft mit 1300 Franken übergeben werden.

All den grosszügigen Spendern sagen wir ein herzliches Vergelt's Gott.

3. Neujahrskarten

Viele befreundete ausländische Pilotenvereinigungen senden uns Jahr für Jahr

ihre Neujahrswünsche. Wir freuen uns jeweils herzlich über diese Neujahrsgüsse, sind aber leider nicht imstande, alle persönlich zu beantworten. Wir möchten deshalb auf diesem Weg die Gelegenheit wahrnehmen, um all jenen, die uns zum Jahreswechsel Wünsche übermittelten, diese aufrichtig zu erwidern. Ein «Prosit Neujahr» sagen wir insbesondere folgenden Pilots' Associations:

- Canadian Air Line Pilots Association
- Finnish Air Line Pilots Association
- Irish Airline Pilots' Association
- KLM-Pilots Association
- Grupo Tecnico de Pilotos Aviadores Profesionales de Cuba
- Swedish Air Line Pilots Association
- Hellenic Airline Pilots' Association
- Syndicat des Aviateurs Libanais
- Association Belge des Pilotes et Navigateurs de Ligne

Mit freundlichen Grüssen
Dr. R. Schmid



Le Coin des Romands

Bienvenue

à Monsieur Chabloz, notre distingué dispatcher-météorologue polyvalent, qui rejoint Genève-Cointrin dès le 15 décembre 1965.

Lieu de travail art. 21

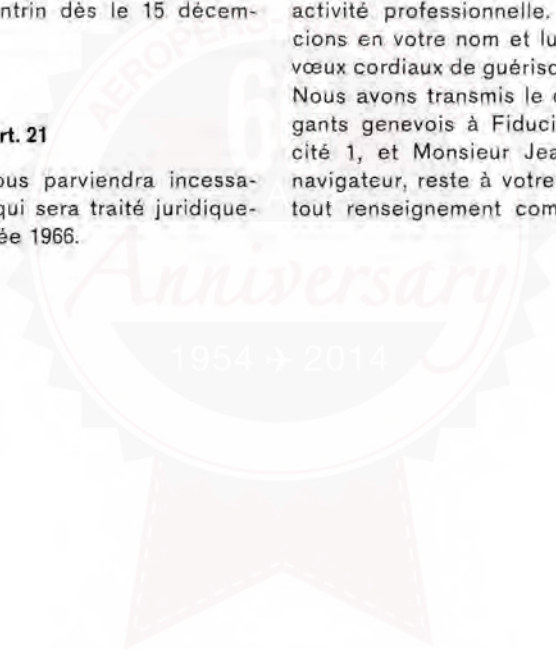
Une circulaire vous parviendra incessamment à ce sujet qui sera traité juridiquement durant l'année 1966.

Impôts à Genève

Monsieur Dierauer, notre expert-comptable est très malade. Il renonce à toute activité professionnelle. Nous le remercions en votre nom et lui présentons nos vœux cordiaux de guérison.

Nous avons transmis le dossier des navigateurs genevois à Fiduciaire et Gérance, cité 1, et Monsieur Jean-Louis Magnin, navigateur, reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

R. P.





Importeur: Hans U. Bon AG, Zürich 1, Talacker 41

12. ALPA-Air-Safety-Forum

Am 5. und 6. Oktober 1965 fand im O'Hare Inn, Des Plaines, Illinois, das 12. Luft-sicherheitsforum der ALPA statt. Vorsitz dieser Veranstaltung führte L. Homer Mouden (BNF). Gleichzeitig fanden auch eine Ausstellung der Flugzeug-Industrie und Vorführungen lufttechnischer Forschungsfilme statt.

Die Traktandenliste teilte die Vorträge in drei Teile auf. Am ersten Tag wurden die Ausrüstung und die Voraussetzungen für die «Category II Weather Minimums» behandelt. Am Vormittag des zweiten Tages kam das Programm für Training und Simulation der «Category II» der verschiedenen Fluggesellschaften zur Diskussion, während der Nachmittag der «High Altitude Vertical Separation» und den damit verbundenen Problemen gewidmet war.

Der Vorsitzende des ALPA All-weather Committee, R. C. Gerber (PAA) führte die Diskussion über «Equipment and Philosophy for fulfilling Category II Weather Minimums». Zu diesem Thema sprachen: S. G. Granger (TWA) Director, Flight Operations, F. L. Wallace (PAA) All Weather Project Director, W. T. Farrish (UAL) Sup't of Electronic Flight Control Eng., und J. A. Ferrarese (FAA) Chairman All Weather Opns. Committee. Nach den Vorträgen wurden drei Filme vorgeführt.

Robert Horonjeff, Transport Engineering University of California, kommentierte seinen Category II Demonstration Film from Fog Chamber. Es folgten dann B. L. E. U. Fog Flying Film des Royal Aircraft Establishment und Rain Repellent System Film der Boeing Aircraft Company. Der Abend war dem zwanglosen Begutachten der Industrie-Ausstellung gewidmet.

Der zweite Tag begann mit Vorträgen zum Thema «Airlines Category II Program for Training and Simulation». R. C. Gerber (PAA) führte auch hier den Vorsitz. Es sprachen Jack Frier (TWA) Director, Flight Training, F. L. Wallace (PAA) All Weather Project Director, Charles Houk (UAL) Flight Training Manager 727, und J. A. Ferrarese (FAA) Chairman All Weather Opns. Committee.

Sechs Redner waren am Nachmittag zum letzten Teil des Forums angemeldet. Das Problem der «High Altitude Vertical Separation» wurde unter dem Vorsitz von Joseph Bartling (TWA) ALPA ATC Committee Chairman behandelt. Es sprachen: William Masland (PAA) ALPA Representative on North Atlantic Traffic Control, William Gracey (NASA), vom Langley Research Center, Walter Jensen (ATA) Vice-Pres. Air Navigation Traffic Control, Don Tisdale (FAA) Chief Plans Division National Airspace System, Philip R. Mar-

shall (USAF) Systems Engineering Group WPAFB, und Commander Howard J. Heiniger (USN) Bureau of Navy Weapons. Ein gemeinsames Nachessen schloss das Forum ab. Als Gast sprach Testpilot Al White über die B-70-Testflüge und zeigte einen Film über das neue Flugzeug.

Die Referenten waren sorgfältig vorbereitet und der Vorsitz straff geführt, so

dass keine Zeit unnütz verloren ging. Eine Diskussion folgte jeweils den Vorträgen und diente dazu, manche Punkte zu präzisieren und abzuklären. Ein besonderer Dank gebührt den Organisatoren für ihre glänzende Arbeit sowie der Leitung des O'Hare Inn, welche das Hotel dem Forum zur Verfügung gestellt hatte.

Fred Huettenmoser



Cliché-Sulzer

Eine unserer Spezialitäten:

Werbe-Kampagnen
für Tageszeitungen
mit Matern, Stereos
Galvanos, Kunstharz

Georg Sulzer, Clichéfabrik
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4
Telefon 051/ 270 370



Ratschläge für die Mitglieder des «Ganggo-Clubs»

Wie es scheint, ist dieser Club der Geniesser schon lange gegründet worden; allerdings beschränkte sich seine Tätigkeit auf die (Copiloten)-Unterwelt, wo es anfangs ein leichtes war, begeisterte Anhänger und Verfechter einer solch guten Idee zu finden. So wuchs die Mitgliederzahl von Monat zu Monat ins Unübersehbare, der Club wurde gross, dickbauchig und damit träge. Die Existenz des Clubs konnte nicht mehr geheimgehalten werden, man wusste um die paradiesischen Verhältnisse der Unterwelt, die Vereinigung der Taugenichtse inmitten der bienenfleissigen, hetzenden Mitbürgerschaft. Die Last der neidischen Blicke, ironischen Bemerkungen und stauenden Antworten aus ungläubig geschüttelten Köpfen wurde erdrückend schwer, so dass die Clubleitung als letzte Lösung einen kreischenden Hilfeschrei aussties, der das entfernteste Trommelfell zu zerstören drohte. Die rat- und rastlosen Aktivmitglieder verspüren einen ungeahnten Drang, ihr schlechtes Gewissen etwas aufzupolieren und wieder mit weichen Knien und müden Schultern den lieben Mitmenschen begegnen zu können. Warum?

Die Nachbarn ärgern sich, zeigen ihren gerechten Zorn – richtiger ihre Missgunst. Es sind keine netten Leute, es

sind die leidigen Dreinreder, Bevormunder und Disziplinisten, die nur Unglück über die Menschheit bringen. Ausserdem irren sie, denn man kann einem Faulenzer nie ansehen, was in ihm vorgeht; es möchte sein, dass er sehr beschäftigt ist. La Fontaine war vierzig Jahre lang faul und schrieb dann ein paar Fabeln, die sich als unvergänglich erwiesen. Den Faulenzer soll man nie stören; man kann nie wissen, wozu seine Faulheit gut ist. Vielleicht bekommt sie ihm, vielleicht seiner Frau, seinem Kinde, vielleicht schöpft er Kräfte, die dereinst Erstaunliches vollbringen werden – vielleicht. Ein Faulenzer hat noch nie die Welt verändert, hat aber auch noch nie einen Krieg vom Zaune gerissen.

Also ein Lob dem Faulenzer!

Bruder lass das Buch voll Staub.
Willst du länger mit ihm wachen?
Morgen bist du selber Staub!
Lass uns faul in allen Sachen,
nur nicht faul zu Lieb' und Wein,
nur nicht faul zur Faulheit sein.

Lessing

Die **Aktivmitgliedschaft** im Club verlangt die Fähigkeit

– das Faulenzerleben mannhaft und stolz zu tragen und seine gehobene

- Stellung vor der Gesellschaft freudig zu vertreten;
- den Nachbarn keine ausweichenden Antworten zu geben, sondern sie sachlich richtig zu informieren; vielleicht schütteln sie nachher umso mehr den Kopf, aber nicht über den stolzen Faulpelz;
 - sich einen Zählrahmen anzuschaffen, um die vielen Freitage richtig zählen zu können und die Stunden sinnvoll vor-sich-hindösend zu gestalten;
 - die Buschtrommel nie mehr so laut zu rühren, der Wald könnte ein verstimmtes Echo zurückwerfen, das unter Umständen sehr schmerzhaft sein könnte.
- die Anschaffung eines Wohnwagens ins Auge zu fassen, um ja nicht zu lange um die gleichen Nachbarn den Gestank verfaulenden Fleisches zu verbreiten;
 - in letzter Verzweiflung ein Institut für Beschäftigungstherapie aufzusuchen oder sich in einem Arbeitsvermittlungsbüro anzumelden. (Die Möglichkeit, als Schneeräumer auf dem Flugplatz oder als Erdarbeiter um den «Hoger» hinter Rümlang abzutragen, damit die Kollegen endlich wieder wie früher bei maximalen TOGW auf Piste 28 ohne viel rechnen zu müssen starten können, wäre vielleicht gar nicht so abwegig.)

Wer sich als Aktivmitglied zu wenig faul oder mutig fühlt, kann die **Passivmitgliedschaft** erwerben. Dieser Status erlaubt grössere Freiheiten in der Gestaltung des Tagwerkes, verlangt aber äusserste Disziplin:

- vor allem Verschwiegenheit, ansonst das Salär entsprechend den Freitagen gekürzt wird (Mittel für die VE würden da frei... unerhört!), was zwar allerdings das schlechte Gewissen augenblicklich vernichten würde;
- die Kunst zu erlernen, der unsinnigsten Tätigkeit einen verständlichen Sinn zu geben, wenn das auch der Blödsinn des Jahres wäre;

Da jeder junge Copi gezwungenermassen Mitglied werden muss und dem all diese Ratschläge nicht helfen können, muss sich notgedrungen gedulden, bis er durch einen Umschulungskurs aus dem Club entlassen wird mit dem Resultat, dass er vor lauter Ueberforderung seiner Arbeitskraft wieder unzufrieden ist und sich sehnlichst an jene Ganggo-Club-Zeiten zurückerinnert...

Mögen möglichst viele als Aktivmitglieder dem Club beitreten; eine grosse Achtung gebührt den Tapferen!

Ein Passivmitglied
R. Bobay

Das Syndrom des Alterns

von Harald R. Wills, The Martin Company

Man braucht niemanden daran zu erinnern, dass die Leistungsfähigkeit des menschlichen Körpers mit zunehmendem Alter abnimmt – und zwar früher, als wir annehmen. Die erste Veränderung beispielsweise, deren viele ältere Flieger gewahr werden, ist nicht eine körperliche, sondern eher eine gefühlsmässige, die sich in Anzeichen grösserer Vorsicht beim Fliegen äussert. Man kann sagen, dies sei eines der vier Anzeichen, die das «Syndrom des Alterns» ausmachen. Das erste dieser Anzeichen ist eine gewisse Unbekümmertheit; sie zeigt sich in einer sorglosen Haltung, die den potentiellen Gefahren des Fliegens wenig Beachtung schenkt. Das zweite Anzeichen manifestiert sich in einem zunehmenden Mass an Vorsicht. Das dritte ist ein Anwachsen dieser Vorsicht zu einer Abneigung gegen oder zu beherrschter Furcht vor dem Fliegen. In der letzten Phase erkennt man die Gefahren wie die Freuden des Fliegens an, und zwar gemässigt durch das richtige Mass an Vorsicht und durch Erfahrung. Diese endgültige Einstellung (oder dieses Syndrom) ist vielleicht nicht so sehr dem eigentlichen, körperlichen Altern des betreffenden Piloten zuzuschreiben als vielmehr seiner Ahnung davon, dass die Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter abnimmt. Die

Ursache ist dann eher eine psychologische als eine physiologische.

Körperliches Altern zeigt sich früh in der wachsenden Schwierigkeit, die Müdigkeit zu bekämpfen und sich davon zu erholen. Dies erscheint gewöhnlich um das dreissigste Altersjahr herum. In diesem Alter wird man empfindlicher gegenüber Temperaturextremen. Ob sie nun spezifisch oder klimatisch seien, man ist geneigt, Extreme oder Schwankungen weniger gut zu vertragen. Der Grund dafür ist, dass der Körper nicht mehr soviel Wärme produziert; ferner sind die Muskeln bei niedrigen Temperaturen weniger aktiv, und bei hohen Temperaturen gibt der Körper weniger Wärme durch die Haut ab – und zwar wahrscheinlich darum, weil der Stoffwechsel im Körper langsamer vor sich geht.

Natürlich beginnen nicht alle Teile des Körpers miteinander zu altern; wir können vielmehr etwa folgende Alterungsstufen festhalten:

Eigenschaft	Alter
Das Gehör ist am schärfsten	10 Jahre
Grösste Widerstandsfähigkeit gegen Infektionen	15 Jahre
Der Stoffwechsel wird langsamer	20 Jahre
Die Augen sind am schärfsten	24 Jahre
Die Muskeln beginnen ihre Kraft zu verlieren	25 Jahre

Die Abnahme der Sehschärfe ist wohl der bedeutendste Faktor, der einen erkennen lässt, dass man zu altern beginnt. Die Linse des Auges ist seit der späten Kindheit immer härter geworden, und bis etwa zum 40. Altersjahr hat die Fähigkeit, Gegenstände «scharf einzustellen», soweit nachgelassen, dass Objekte in der Nähe zu verschwimmen beginnen. Manchmal sind auch entferntere Objekte unscharf. Die Sehschärfe nimmt nur langsam ab, und manche Menschen geben nur ungern zu, dass sie älter werden; dies aber kann dazu führen, dass in einer bestimmten Situation ein Fehler begangen wird, der einen Unfall heraufbeschwören kann.

Andere Auswirkungen des Alterns sind die Einengung des Gesichtsfeldes und verminderte Sehfähigkeit bei Nacht. Zwar passt sich ein älteres Auge der Dunkelheit ebenso rasch an wie ein junges, aber es erreicht nicht mehr den gleichen Grad von Empfindlichkeit. Mit andern Worten: Ein älterer Mensch braucht mehr Licht, um die gleichen Ergebnisse wie ein jüngerer zu erzielen.

Wenn auch ein älterer Mensch einen Teil seiner Fähigkeit, sich nach einer plötzlichen oder ausserordentlichen körperlichen Anstrengung zu erholen, verliert, so ist doch seine Ausdauer für längerdauernde und weniger grosse Anstrengungen grösser als diejenige eines jungen. Ein Mann in den späten Dreissigern ist als Astronaut besser geeignet als ein 25jähriger, aber dieser wäre der geeigneterer Jagdpilot für Hochleistungsflugzeuge.

Eine der Alterserscheinungen bringt potentiell menschliches Versagen mit sich: es ist die Abnahme der Fähigkeit, Aufgaben zu erfüllen, bei denen man etwas für kurze Zeit in Erinnerung behalten muss. Versuche zeigen, dass äl-

tere Menschen bei komplexeren Aufgaben dazu neigten, den Uebergang — von einer bereits schon schwierigen Aufgabe zu einer noch schwierigeren — weniger leicht herzustellen; dabei führten sie eigentlich die komplexere Aufgabe durch. Die meisten ihrer Fehler schienen darauf zurückzugehen, dass sie die Aufgabe (wahrscheinlich unbewusst) vereinfachen und auf die Bedingungen der weniger schwierigen Aufgabe zurückführen wollten. Am auffälligsten war das Anwachsen der nötigen Zeit, um auf eine komplexere Aufgabe anzusprechen, nach dem 54. Altersjahr. Offenbar dauerte es zwar nicht länger, bis ein Anzeichen für eine richtige Aktion erschien, sondern die älteren Herren mussten das Material länger ansehen, bis sie es genau identifizieren konnten.

Die Aktionsgeschwindigkeit fällt auf einen tieferen Stand als die Muskelkraft. Man kann viele mittelbare Auswirkungen dieser Verlangsamung mit dem Alter beobachten. Bei einem Job in der Industrie beispielsweise besteht eines der ersten Anzeichen einer Verlangsamung darin, dass ein Mann anhaltender arbeitet und seltener kurze Pausen für eine Zigarette oder eine Plauderei einschaltet. Schwere Fälle können dazu führen, dass etwas in der Eile ausgelassen wird, und dies kann zu Irrtümern führen und möglicherweise zu einer Qual werden. Was die Verlangsamung mit dem Alter lindert, ist die grössere Erfahrung; sie kann auf Probleme, die sonst von Grund auf erarbeitet werden müssten, fertige Antworten liefern und — was noch wichtiger ist — routinemässiges Vorgehen aufbauen und die Fähigkeit, in Geschehnissen Reihenstrukturen zu erkennen.

Wir wollen fair sein gegenüber denen, die trotz ihres chronologischen Alters körperlich und geistig jung sind, und

müssen deshalb betonen, dass das Altern eine durchaus individuelle Angelegenheit ist. Viele chronologisch 60jährige entsprechen körperlich und geistig dem Durchschnitt der 50jährigen, in einigen wenigen Fällen sogar dem der 40jährigen. Nach dem 50. Altersjahr kann die «Gratifikation» zwischen 6 und 10 Jahren schwanken. Der Kraftverlust wird durch grössere Routine wettgemacht; dank ihr ist ein 50jähriger Mann einem 25jährigen für gewisse Aufgaben überlegen, und über 40jährige, die durchschnittlich gesund und in Form sind, sind durchaus fähig, Strahlflugzeuge zu fliegen.

Im National Institute of Mental Health in Bethesda (Maryland) ist eine elektronische Maschine in Betrieb, die Psychomat heisst und das wahre Alter misst. Es handelt sich um eine Maschine mit Drucktasten, die mit einem Instrumentent Brett verbunden sind, welches die Fertigkeit der Versuchsperson im Lösen verschiedener Aufgaben aufzeichnet. Die einen Aufgaben erfordern etwelche Geistesarbeit, andere messen vor allem die Reflexgeschwindigkeit. Ein Instrument wie dieses wäre von unschätzbarem Wert als ein Mittel, das wahre Alter von Männern zu messen, die kritische Aufgaben zu erfüllen haben und ihr bestes Alter von 30 Jahren überschritten haben. Eine derartige Messung wäre bestimmt ein Mittel, um die **Leistungsfähigkeit** zu berechnen; so könnte man menschliches Versagen und Unfälle vermeiden.

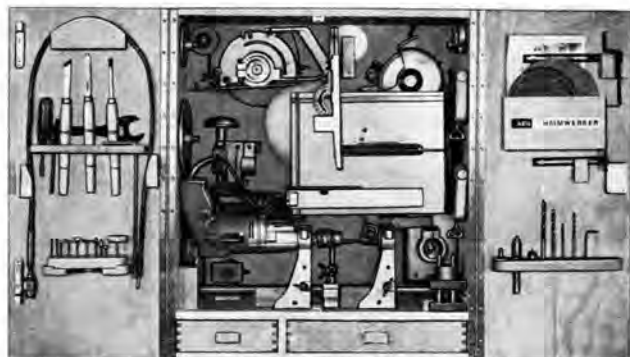
Die **Lernfähigkeit** nimmt mit dem Alter nur sehr schwach ab, sofern sie all die

Jahre hindurch angewendet worden ist. Was aber abnimmt, ist die **Lerngeschwindigkeit**. Die Geisteskraft nimmt jedoch viel weniger rasch ab als die physischen Funktionen, und die bis etwa zum 50. Altersjahr anwachsende abstrakte Urteils kraft und Fähigkeit, schwierige Denkaufgaben zu meistern, sind dem Geist des gescheiterten jungen Mannes durchaus ebenbürtig.

Wenn wir das Alter vom Standpunkt der Möglichkeit menschlichen Versagens aus betrachten, so stimmt es zwar, dass Reflexe, Kraft und Koordinationsvermögen um das 25. Altersjahr herum ihren Höhepunkt erreichen. Aber wie man weiss, können überschnelle Reflexe einen jungen Mann in Schwierigkeiten stürzen, aus denen er sich nicht wieder herausfinden kann. Glücklicherweise wird die Urteils kraft mit zunehmender Reife besser.

In einer Schlussanalyse kann man sagen, dass das Altern einer der vielen Faktoren ist, die zu menschlichem Versagen und zu Unfällen führen können. Man muss aber auch wissen, dass das Alter an und für sich nicht notwendigerweise Unfälle verursacht. Unfälle werden noch immer von Menschen – und zwar jungen sogut wie alten – verursacht, und von Menschen verursachte Unfälle gehen zurück auf mangelhafte Aufmerksamkeit beim Ausführen einer Arbeit.

Aus «Combat Crew», einer Publikation des Strategic Air Command der US Air Force



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen Holz-
kasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich

Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



H. BIERI-LÜTHY

Gerbergasse 7 Ecke Löwenstr.



Uhren - Bijouterie

Zürich 1 ☞ Tel. 051/27 28 04

*Herren- und Damenubren verschiedener Marken
Grossubren
Bijouterie*

Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften

Fit, elastisch und gesund

**Oder: Wie ich mit ruhigerem Gewissen
den halbjährlichen zwanzig Kniebeugen
entgegensehen kann!**

Eine Betrachtung über körperliche Fitness in der modernen Zeit und im Zusammenhang mit unserem Beruf. Auszüge aus Sportliteratur und Vorträgen; zusammengestellt und bearbeitet von

Capt. Oskar Kuprecht

Wir leben in einem Zeitalter, in dem man sich auf dem Lande mehr und mehr auf Rädern fortbewegt. Die Erhaltung der körperlichen Leistungsfähigkeit ist zu einem allgemeinen Problem geworden. Obgleich sie weder Zeit noch Geld aufbringen wollen, um systematisch Sport zu treiben, noch den Wunsch nach einem «schönen Körper» haben, sorgen sich heutzutage doch viele Menschen um ihre Figur und ihren allgemeinen Gesundheitszustand.

Diese Probleme gelten ausgesprochen für unseren Beruf. Wir sitzen sehr viel, essen zum Teil gut und profitieren überhaupt vom modernen und bequemen Leben.

Warum man fit sein sollte

Die Forschung hat gezeigt, dass der körperlich leistungsfähigste Mensch auf

die Dauer besser Strapazen erträgt als der Mensch, der körperlich nicht auf der Höhe ist; sie hat bewiesen, dass der leistungsfähige Mensch körperlichen Anstrengungen besser gerüstet gegenübersteht; dass der leistungsfähige Mensch ein stärkeres und ausdauernderes Herz besitzt **und dass zwischen geistiger Beweglichkeit, innerer Ausgeglichenheit und körperlicher Leistungsfähigkeit ein enger Zusammenhang besteht.**

Man halte sich vor Augen, dass erstens schlafe Bauchmuskulatur einen Hängebauch hervorruft und zweitens schwache Rückenmuskulatur die Hauptursache von Rückenbeschwerden ist.

Zahllose Gründe befürworten körperliche Leistungsfähigkeit.

Wie Sie sich fühlen, wissen nur Sie selbst; wie Sie aussehen, wissen alle. Durch regelmässige Uebungen fühlen Sie sich wohler. Körperliche Leistungsfähigkeit ist die Voraussetzung wahrer Lebensfreude.

Leitsätze aus «Skigymnastik»

1. **Gesundheit ist kein Kapital, von dem man ständig zehren kann! Nur regelmässige körperliche Betätigung kann sie erhalten und zur Leistungsfähigkeit steigern.**

2. Diem (nicht Uniformen!): **Der Mensch ist so alt, wie er sich gerne bewegt.**
3. Jede Anstrengung und aller Schweiß der gymnastischen Vorbereitung werden schon aufgewogen durch ein einmaliges Gefühl der körperlichen Fitness, das sich früher oder später einstellen wird.

Wenn man von bestimmten Nerven- und Drüsenstörungen absieht, wird der Mensch nur dann übermässig fett, wenn er zuviel isst und sich zuwenig bewegt. Die Muskeln sind der zweite kontrollierbare Faktor unserer äusseren Erscheinung. Solange wir jung sind, bleiben wir noch beweglich genug; die Muskeln des Körpers werden betätigt und erhalten ihre anziehende Festigkeit — Muskelspannung. Je weniger die Muskeln betätigt werden, desto weicher und schlaffer werden sie. Mangelnde Betätigung lässt sie schrumpfen, sie verlieren ihre Elastizität und werden schwach. Häufig beruht das, was als Bauchfett betrachtet wird, lediglich auf einer Erschlaffung der Bauchmuskulatur, die es den innern Organen gestattet, sich nach vorne zu senken. Die Muskeln leisten die gleiche Funktion wie ein Hüfthalter. Halten Sie sie so elastisch wie ein Mieder (nicht nur für Frauen)!

Einem Auto vergleichbar, funktioniert Ihr Körper am besten, wenn das erwartete Leistungsvermögen nicht voll ausgenutzt wird. Wenn Sie zum Beispiel im Auto mit der angenommenen Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h fahren, ist der Benzinverbrauch pro Kilometer grösser, als wenn es beträchtlich unterhalb der reinen Leistungsgrenze mit nur 70–80 km/Std. gefahren wird. Ihr Körper reagiert nicht anders. Das Verhältnis von effektiver Leistung zu verbrauchter Energie ist günstiger, wenn der Körper beträchtlich unterhalb der erworbenen Leistungsgrenze arbeitet.

Sie können Energieverlust vermeiden, wenn Sie eine Stufe körperlicher Leistungsfähigkeit erreichen, die weit über der Stufe liegt, die Sie für Ihre normalen täglichen Aufgaben benötigen. Sie erreichen das, indem Sie Ihre tägliche körperliche Bewegung durch ein ausgewogenes, regelmässig durchgeführtes Übungsprogramm ergänzen. Im Verlauf der schrittweise gesteigerten Mehrbelastung Ihrer Organe und Muskeln nimmt Ihr Leistungsvermögen zu. Durch Leibesübungen steigern Sie Ihre körperliche Ausdauer und Widerstandskraft. Damit schaffen Sie sich eine grössere Energiereserve für Freizeitbetätigungen.

Im Gegensatz zu einer Maschine, die sich durch Gebrauch abnützt, muss der menschliche Körper ausgelastet sein, um leistungsfähig und ausdauernd zu bleiben. Die meisten Menschen haben schon beobachtet, dass die Arm- und Beinmuskeln in einem Gipsverband schwinden und schwächer werden, je länger die Gipsschiene getragen wird. Zwar handelt es sich hier um ein extremes Beispiel, tatsächlich jedoch geschieht in gemässiger Form das gleiche, wenn die Körpermuskulatur nur unzureichend beansprucht wird. **Eine über die normalen Anforderungen des täglichen Lebens hinausgehende Beanspruchung ist erforderlich, um die Ausbildung eines leistungsfähigen, starken und widerstandsfähigen Körpers zu gewährleisten.**

Die daraus resultierende bessere Figur und das erhöhte Wohlbefinden sind zusätzliche Vorteile, die nicht zu übersehen sind.

Allein für sich genommen verspricht keine Sportart eine wirklich gleichmässige Entwicklung aller Körperteile. Das kann nur durch regelmässiges Ausüben mehrerer aufeinander abgestimmter Sportarten er-

reicht werden. Eine solche Kombination ist jedoch dem Durchschnittsmenschen aus mancherlei Gründen nicht möglich: mangelnde Gelegenheit, Zeit und Kosten. Für die meisten von uns ist der gangbarste Weg zur Erlangung körperlicher Leistungsfähigkeit die Teilnahme an ein oder zwei Sportarten, ergänzt durch eine Reihe ausgewogener Übungen. Falls Sie sich nicht schon einem sportlichen Konditionstraining unterziehen, sollten Sie zumindest in irgendwelcher Form sportliche Übungen betreiben.

Der Durchschnittsmensch ist täglich mit einer von drei Tätigkeiten beschäftigt: entweder er geht zur Schule oder arbeitet im Beruf oder macht den Haushalt. An keiner Stelle wird der Körper so ausreichend betätigt, wie es für gute körperliche Leistungsfähigkeit wünschenswert wäre. Obgleich beispielsweise die Hausarbeit schwere körperliche Arbeit mit sich bringen kann, berücksichtigt sie doch weder die Geschmeidigkeit der Muskeln, noch beansprucht sie alle Muskeln des Körpers, Tag für Tag verrichten Sie die gleiche Arbeit. Die dabei beanspruchten Muskeln werden viel bewegt, die andern wenig oder gar nicht.

Was auf die Hausarbeit zutrifft, lässt sich auch von den meisten Sportarten sagen. Sport fördert zwar in einem gewissen Umfang die Leistungsfähigkeit, trainiert jedoch nicht den ganzen Körper. Die meisten Menschen, die in ihrer Freizeit Sport treiben, üben ihn nicht nachdrücklich genug aus, um eine angemessene Stufe der Leistungsfähigkeit zu erreichen. Bevor eine hundertprozentige Wirkung erzielt werden kann, verlangen sogar die Sportarten, die eine vollkommene Leistungsfähigkeit hervorbringen vermögen, mehr Können als der Durchschnittsmensch zur Verfügung hat, und mehr Zeit als er zu opfern vermag.

Wie man sich fit halten kann

Die Forschung hat gezeigt, dass jeder Mann — Männer und Frauen, alt und jung — in irgendeiner Form regelmässige körperliche Betätigung braucht. Während immer mehr arbeitssparende Geräte in Gebrauch kommen, immer mehr Menschen vor immer zahlreicheren Fernsehapparaten sitzen, das Kino oder Sportveranstaltungen besuchen, nimmt die körperliche Anstrengung, die der Durchschnittsmensch zu leisten hat, fortwährend ab. Fachleute der kanadischen Luftwaffe analysierten das Bedürfnis nach körperlicher Tätigkeit.

Die drei wichtigsten Gründe, die der erwähnten Analyse zufolge von regelmässigen Übungen abhängen, sind:

1. Die meisten Leute möchten zwar gerne turnen, wissen aber nicht, wie sie es anstellen sollen: was, wie und wie häufig sollen sie turnen, und wie und bis zu welchem Grad sollen sie ihre Leistungen steigern;
2. für die meisten Übungsprogramme sind Geräte und Turnhallen erforderlich, die nicht zur Verfügung stehen; und
3. die meisten Übungsprogramme verlangen viel Zeit, die der einzelne in der Regel nicht erübrigen kann.

Eine wichtige Regel: **Treiben Sie lieber täglich nur 10 Minuten Sport, als jedes Vierteljahr einmal eine Höchstleistung zu vollbringen!** Wandern, Skifahren, Schwimmen, Rasenmähen usw. sind gesund, führen aber praktisch zu keiner Leistungssteigerung, wenn sie nicht regelmässig und bewusst auf Leistung (wettkampfartig) betrieben werden.

Es gibt noch Wunder; denn wer einmal

begonnen, wer das wunderbare Gefühl der Bewegung in sich hat, wer nach der täglichen Arbeit noch frisch nach Hause zurückkehrt, der will dieses bescheidene «Training» nicht mehr missen, und später wird er es schätzen, von den «Zivilisationskrankheiten» verschont zu bleiben. **Aber eben – zuerst muss eine gewisse Bequemlichkeit überwunden werden, denn aller Anfang ist schwer!**

Um etwas Anregung zu geben, folgt eine Uebersicht über die modernsten, wirkungsvollsten und zugleich für den Einzelnen auch einfachsten Methoden, sich fit zu halten:

1. Circuit-Training oder Training für jedermann

In verschiedenen Turnhallen Zürichs und der Umgebung wird das Circuit-Training durchgeführt. Unter kundiger Leitung und mit Musikbegleitung wird eine Stunde Sport betrieben.

Vorteile: Keine Vereinsangehörigkeit oder Anmeldung nötig. «Männlein und Weiblein» von 15 Jahren an können mitmachen. Kleiner Unkostenbeitrag (50 Rappen).

Moderner Sport, speziell in bezug auf «Zivilisationskrankheiten». Wird praktisch an jedem Abend irgendwo durchgeführt.

2. 5 BX-Plan

Vergleiche das unter dem Titel «Fit, elastisch und gesund» in Deutschland erschienene Büchlein (ca. 4 DM.). Die in diesem Buch erläuterten Übungssysteme beantworten das Problem auf denkbar einfachste Art. Die Übungsreihe wurde von der Royal Canadian Air Force entwickelt, um das Militärpersonal auf der höchsten Stufe körperlicher Leistungsfähigkeit zu halten und es in die Lage

zu versetzen, nach langen Zeiten der Ruhe plötzlichen körperlichen Anforderungen gewachsen zu sein. Nachdem die in diesem Buch enthaltenen Übungen der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden waren, wurde es in Nordamerika, Grossbritannien und Frankreich zu Bestsellern.

Die Übungen sind für alle diejenigen gedacht, die unter Zeitmangel leiden, eine sitzende Tätigkeit ausüben und weder Gelegenheit noch Neigung zu platzgebundenen Sportarten oder langen Spaziergängen haben; desgleichen für jene, die in mittleren Jahren «Rettungsringe» oder die Folgen von Ueberlastung an sich feststellen und nicht geneigt sind, drastische Massnahmen zu ergreifen.

5 BX will Spannung, Kraft, Ausdauer und Geschmeidigkeit der Muskeln und die Leistungskraft des Herzens steigern und dadurch Ihren Allgemeinzustand verbessern.

Vorteile: Ueberall durchführbar, da keine Geräte nötig, und platzungebunden. Bei einer täglichen Übungszeit von 11 Minuten sichtliche Leistungssteigerung und Wohlbefinden. Steigerung über 72 Leistungsstufen verteilt. Sehr leichte Übungen. Ebenfalls auf «Zivilisationskrankheiten» ausgerichtet. Man bekommt nach kurzer Zeit Freude daran!

3. Isometrisches Training

Diese modernste und wahrscheinlich wirkungsvollste Trainingsmethode ist relativ neu. Sie basiert darauf, dass jeder Muskel einen Reiz braucht, um zu wachsen oder leistungsfähiger zu werden. Dieser Reiz wird durch eine Anspannung des Muskels mit etwa 60 Prozent seiner maximalen Leistungsfähigkeit während 7 Sekunden erreicht. Eine längere Anspannung nützt absolut nichts. Mit diesem

Prinzip kann jeder gewünschte Muskel trainiert werden. Es ist nachgewiesen, dass mit keinem andern Sport eine derartige Leistungssteigerung erzielt werden kann wie mit dem isometrischen Training. In der Praxis ist es so, dass mit einem Gerät (eine Art Expander) trainiert wird und ein ganz bestimmtes Übungsprogramm besteht. Dadurch entsteht eine Kombination von Kraft- und Kreislauftraining. Heute trainieren sehr viele Leistungssportler auf diese Art. Aber auch sehr viele andere Leute – unter ihnen führende Persönlichkeiten – wenden diese Methode an, um fit zu bleiben.

Vorteile: Sehr kleiner Zeitaufwand und einfach. Ueberall durchführbar (als Platz

genügt selbst ein Badezimmer). Maximale Wirkung. Die einzelnen Uebungen können gezielt auf ein bestimmtes «Leiden» sein (Bauch, Rücken). Ist vielseitiger als jede Sportart.

Quellen:

Sportzeitungen.

«Fit, elastisch und gesund». Hoffmann & Campe Verlag, Hamburg

Skigymnastik. Limpert-Verlag, Frankfurt.

Vortrag über isometrisches Training von

Dr. med. K. Sauer, Sportarzt, Hannover.

Für weitere Auskünfte stehe ich gerne zur Verfügung.

Oskar Kuprecht



Ich meine ja nur...

...und möchte die neue Zollquittungsregelung gewiss nicht kritisieren. Aber als ich das Zirkular gelesen hatte, machte ich mir doch ein paar Gedanken. Ich finde es nämlich sehr ungewöhnlich, dass die Zollquittungen zur eventuellen Verwendung für persönliche Zwecke zwei Monate lang in unserem Sekretariat aufbewahrt werden. Hat die FIG in dieser

Hinsicht Sparmassnahmen in Aussicht gestellt? Meiner Ansicht nach eignen sich unsere Zollquittungen für persönliche Zwecke schlecht, speziell auch wegen des Aufdrucks der Kassenmaschine. Könnte man im Sekretariat für dringende Fälle nicht etwas Geeigneteres bereit halten?

Leicht geniert und verwirrt mu

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: O. Grunder
Beisitzer: H. Büchi, P. Frei, P. Habegger,
H. U. Mäder, W. Meyer, R. Leutwyler, H.
Weidmann, M. Bethge, E. Schadeegg

Sekretariat:

Dr. R. Schmid (privat 052 / 7 39 55)
Frl. R. Klockler
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Kontrollstelle

W. Schatzmann, H. Dietschi

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Maurer
E. Brunner	H. Meyner
W. Eichenberger	E. Moser
H. Haas	K. Rutishauser
H. Hürzeler	R. Schilliger
R. Leutwyler	A. Sooder
H. U. Mäder	E. Weiss

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder
F. Schreiber

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfsskassier

P. Gass

Stimmzähler

B. Bühler
H. Hofmann
W. Meier
K. Züger

«Rundschau»-Redaktion

K. Strickler
Dr. R. Schmid

Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz
H. R. Christen, P. Habegger: DC-8
H. Büchi: CV-990 (EU/ME)
W. Meyer: CV-990 (AF/SA)
DC-9 vakant
E. Kaiser, R. Anliker: SE-210
W. Walser: CV-440
A. Strehler: Copi-Fragen
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill
E. Scheller

VE-Kommission

E. Bill
E. Scheller
C. Miazza
K. Rutishauser
APK-Beobachter: M. Bethge
F. Schreiber
H. Weidmann
P. Vuille

Deplacements-, Unterkunfts- und Salär-Fragen

P. Habegger, NA (Vorsitz)
F. Stadelmann, FA
W. Meyer, AF/SA
H. Büchi, ME
K. Kuratli, EU
P. Frei, EU
F. Schreiber
A. Kunz
Dr. R. Schmid


IFALPA-Kommission

A, F, P	Sekretär
B	F. Stadelmann
C	P. Habegger
D	L. Ritzli
E	W. Busenhart

Flugsicherheits-Kommission

A. Muser	R. Leutwyler
A. Bezzola	P. Müller
D. Friolet	G. Schaefer
E. Heiz	H. P. Suter

Ein Knoten...



Fremde
Währungen und
Noten
Wechselstube
Kloten

SCHWEIZERISCHE

KREDITANSTALT

Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22



Seit 1874 führend in der Herrenmode

Zürich: Stüssihofstatt 6-7 Limmatquai 72 Bahnhofplatz 5 Ginitex Shop: Strehlgasse 18