



**2/72**

**März/April 1972**

**aeropers rundschau**

Offiz. Organ der Vereinig. des fliegenden Personals der Swissair

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 — Contents — Sommaire	Seite/Page
Dear Readers	3
Liebe Mitglieder	6
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	12
EK-Notes	16
Auszug aus einem PVR	21
EK Navigatoren	22
Security	24
10 Jahre IFACTA	26
Man sollte . . .	28
Flying the DC-10	29
From other publications	36

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 6. Mai 1972

**Redaktion:**

M. Cross  
R. Schumacher  
Dr. W. Huber

**Versand:**

Sekr. Aeropers  
Postfach 83  
8058 Zürich-Flughafen  
Telefon 84 65 15

**Druck:**

Wettlin & Co.  
Buchdruck  
Rosengartenstr. 5  
8037 Zürich  
Telefon 051 44 47 44

**AEG**

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



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

*A. Byland & Co*

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

# Gut beschützt mit

FORTUNA  LEBEN

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN  
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft  
Freigutstrasse 12, 8027 Zürich  
Telefon (051) 36 50 30





## Dear Readers

Sechseläuten is one of Zurich's colourful annual events, a ceremony with a traditional formula at which those who have survived his hardships symbolically burn the Spirit of Winter. Perhaps it is because of Zurich connections that a similar ritual takes place annually in the pages of 'Swissair News'. This is the article revealing that despite unprecedented difficulties over the year, the size of the profit margin has taken the management quite by surprise; next year, however, will be altogether more difficult . . .

Both rituals are more than mere entertainment, of course. To those who experience them inadequately clothed and fed, the hardships of winter are real enough, and similarly, airlines which are inadequately financed and unable to generate profits will find the economic winter equally inhospitable, whether or not the Government's St. Bernard comes to the rescue. Profits have to be earned, and it is both good management and sound business practice to keep company employees constantly aware of this basic fact.

This year's Swissair ceremony involved the traditional burning of the Spirit of Deficit clad in his smart Jumbo outfit. (Next year's costume will be a DC-10 model.) The master of ceremonies followed tradition faithfully, but nevertheless added a new dimension of his own. The result is one of the most interesting articles to have appeared in the 'News',\* for not only did the writer produce the traditional call to greater effort; he set out to explain why it is necessary, and detailed ways in which this effort should be achieved.

At first glance, the combination of harder work, better quality, and resilience in the face of unexpected developments is rational enough, certainly when applied to ground operations. It is only when these criteria are applied in a piloting context that they are seen to be to some extent incompatible, and one gains the impression that in the article, at least, the arguments have not been taken to their logical conclusion.

The effect of harder work, or rather, increasing the pilot's workload beyond a certain point, is to induce a greater rate of flying fatigue with far

\* Swissair News No 3, February 14th 1972

longer-term effects. This automatically results in a lower quality of work and a limited ability to adapt to unusual circumstances. Conversely, a higher quality of work demands a higher level of concentration which can only be maintained for shorter periods, thus reducing production. Resilience of operation is directly dependent upon reserve capacity, which can only be provided at less than full production rates.

The answer to this dilemma may be found among the assorted brass tacks in the 'News' article. 'With the same means, we have to achieve more . . .'

In short, we have to be more efficient.

Maximum efficiency does not necessarily mean spending longer at work; it means spending the time available to the greatest effect. Maximum efficiency does not necessarily mean top quality; it means the highest quality available without disproportionate financial outlay. Maximum efficiency does not necessarily mean maximum production; it means the highest production level which can be maintained continuously with sufficient reserve capacity to meet both expected and unexpected demands.

If 'maximum efficiency' is the underlying meaning of management's message to its employees, and the key to future survival in the airline industry, then Aeropers members had better learn to translate the writing on the Association's wall. Both pilot numbers and pilot salaries have increased over the years, while the number of aircraft in the fleet, and the number of productive cockpit seats, has remained static. Under no circumstances can this be represented as increased efficiency, and unless this situation is most carefully monitored, there will sooner or later come a day of reckoning.

Unfortunately, Aeropers is restricted in its ability to control this situation, though the recent sudden reduction in SLS intake — by coincidence following a Rundschau article on the subject — shows that it can at least operate the warning signals.

The pursuit of pilot efficiency is not made easier by the increasing demands of training and administration, which, by diverting pilots from production, are the financial equivalent of installing empty seats on the aircraft. It is not enough to claim that Swissair's figures and ratios are in line with those of other airlines. The management's message is clear in this respect: 'We must achieve the same results with less means, with the same means we must achieve more.'

'We must perform better.'

There cannot be a pilot with Swissair's interests at heart who would not endorse that proposition.

MSC





Einzel-Unfall	Hausrat	Auto-Haftpflicht
Kinder-Unfall	Feuer	Auto-Vollkasko
Familien-Unfall	Diebstahl	Auto-Teilkasko
Kollektiv-Unfall	Wasser	Auto-Insassen
Kranken-Taggeld	Glas	Motorrad
Kranken-Heil'kosten	Betriebsunterbruch	Boot
Privat-Haftpflicht	Maschinen	Reisegepäck
Betriebs-Haftpflicht	Bauwesen	Transport
Schmuck	Baugarantie	Skibruch

Fachmännische und individuelle Beratung durch:

**Hauptagentur J. Kurer**

**Stadthaus 8302 Kloten Telefon 01/84 4777**

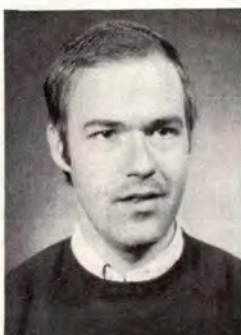
# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 22. Februar und 21. März 1972 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Battaglia Beat,  
Copi DC-9



Deppeler Marcel,  
Copi DC-9



Deuringer Martin,  
Copi DC-9



Dyens Francis,  
Copi DC-9



Favrod Roland,  
Copi DC-9



Flamm Heinz,  
Copi DC-9



Hucker Robert,  
Copi DC-9



Meier Candid,  
Copi DC-9



Müller Heinz O.,  
Copi DC-9



Siegfried Jürg,  
Copi DC-9



Sword Edward,  
PiC DC-9



Wegmüller Kurt,  
Copi CV-990



Wirth Alfred,  
Navigator



Lüdi Heinrich  
Copi DC-9



Von der Politik sagt man bekanntlich, sie sei die Kunst des Möglichen. Es ist eine Erfahrungssache, dass Kompromisslösungen nach harten aber fairen Verhandlungen viel näher beim Optimum liegen als ertrachtete. Nehmen wir als Beispiel den britischen Kohlearbeiterstreik. Hier haben die Gewerkschaften ihre kurzsichtigen, ungesunden und egoistischen Forderungen einfach durchgedrückt und zwar auf Kosten der ganzen Nation. Solche Erfolge sind sog. Pyrrhussiege, bei denen der Feldherr nach geschlagener Schlacht ausruft: noch ein paar solcher Siege und wir sind verloren. Der scheinbare Erfolg der britischen Kohlearbeitergewerkschaft könnte zwar jede Gewerkschaftsleitung in Versuchung führen, fürderhin den harten Kollisionskurs zu steuern. Genau an dieser Stelle sollte jedoch das Verantwortungsbewusstsein und der Weitblick der leitenden Persönlichkeiten einsetzen. Wie wir alle wissen, kann sich das Verhältnis zwischen den Sozialpartnern segensreich aber auch sehr rasch unheilvoll auswirken. Massgebend ist nämlich, dass beide Seiten das **Gesamtinteresse** anvisieren. Aus diesem Grunde stellen wir uns im Aeropersvorstand bei der Behandlung irgendwelcher Probleme oft folgende Gewissensfragen:

1. Was wollen wir erreichen?
2. Dient die vorgeschlagene Lösung dem Gesamtinteresse?
3. Dient sie der Aeropers?
4. Ist der Vorschlag gerecht?
5. Wie sieht er aus, wenn wir ihn durch die Brille des andern betrachten?
6. Was soll vermieden werden?

Ich bin davon überzeugt, dass uns diese operating policy auch in Zukunft zu guten Resultaten führen wird, auch beim heissen Brocken der Balair-Integration. Man darf ruhig sagen, dass diese schwierige Übung einen Prüfstein für den Weitblick und für die Reife der Aeropers darstellt. Sie gestaltet sich insofern schwieriger als die Integration der FPAS, als sie auf einmal verdaut werden muss und sich nicht über zehn Jahre erstreckt, während denen die bittere Medizin löffelweise verabreicht werden kann. Bis diese Zeilen erscheinen, sind die Aeropers-Orientierungsabende bereits vorbei und wir stecken danzumal möglicherweise bereits in der Abstimmungsphase. Es müssen aber vorgängig noch wesentliche Grundsatzfragen geklärt und geregelt werden. Als Voraussetzung für die geplante Integration dienen Arbeitsvertrag Aeropers/Swissair sowie das gültige Senioritätsreglement, und zwar mit allen Anhängen und Konsequenzen. Abgesehen von einer formal-juristischen Klausel für die reine Charter-Operation darf und wird es keine Ausnahmeparagrafen für Balair-Piloten geben, sonst kann man nicht von einer Integration sprechen, höchstens von einer Zwitter-Übung.

Erst nach der Bereinigung dieser äusserst wichtigen vertraglichen Fragen wird die Aeropers zur Abstimmung schreiten, denn es wäre wahrlich

wenig sinnvoll, mit dem Bau des Dachstockes beginnen zu wollen, bevor das Fundament steht. Ich möchte in diesem Sinne richtig verstanden werden: die Aeropers arbeitet nicht auf Zeitgewinn; sie will jedoch von allem Anfang an ein gut durchdachtes, hieb- und stichfestes Integrations-Vertragswerk, zum Wohle aller Beteiligten.

Aus diesem Grunde möchte ich Ihnen denn auch nochmals darlegen, warum ich ein überzeugter Befürworter der Balair-Integration bin. Dabei setze ich die Kenntnis der Materie voraus und beschränke mich daher auf die wesentlichen Punkte. Die geplante Integration dient, langfristig gesehen, sicherlich dem Gesamtinteresse der Swissair, der Balair und auch der Aeropers. Sie ermöglicht unserem Arbeitgeber, durch Konzentration der Kräfte, sich im harten Konkurrenzkampf besser zu behaupten. Wir alle sind sehr vital daran interessiert, dass es der Swissair auch in Zukunft gut geht. Die Integration dient aber ebenso den Interessen der Aeropers und ihrer Mitglieder in verbandspolitischer Hinsicht, indem sie erstens zu einer Reorganisation der Besatzungsplanung führt, was uns allesamt zugute kommen wird und indem sie uns zweitens die Einführung der einheitlichen Captainsalärskala ermöglicht, von welcher hauptsächlich unsere jungen Mitglieder profitieren werden.

Ich kann nicht genug auf die effektive Tragweite dieser beiden wichtigen Aeropers-Postulate hinweisen. Die geplante Integration wird zudem die Karriere von rund 30 Swissair-Piloten sehr direkt beschleunigen, da bekanntlich die Balair mehr Arbeitsplätze als Piloten mitbringen wird. Diesem direkten Gewinn von 30 Positionen steht ein effektiver Verlust von zwei Promotionspositionen gegenüber, von welchem die Mitglieder unserer Vereinigung ab Seniority-Basicnummer 608 (heutiger Stand!) betroffen werden. Bei einer mittleren Failureate von rund 10% werden sich diese zwei Verlustpositionen in Zukunft jedoch kaum auswirken. Zudem wird jede zukünftige Flottenvergrößerung dank rascherer Zunahme des Charterverkehrs (Option DC-10), im Falle einer Integration, uns Swissair-Piloten zugute kommen. Integrieren wir nicht, so dürfte das Karrierekamin bei der Balair viel besser ziehen als bei uns. Sämtliche heutigen Balair DC-8 Captains würden in wenigen Jahren den DC-10 belegen, die heutigen Balair-Copiloten avancierten zu Kommandanten, währenddem die Beförderungsaussichten innerhalb der Swissair vermutlich weiter stagnieren würden. Diese sehr wahrscheinlichen Entwicklungsaussichten gilt es bei der Beurteilung der Lage gebührend zu berücksichtigen. Andererseits braucht es von jedem betroffenen Aeropersmitglied eine gewisse Überwindung und eine gewisse Grosszügigkeit, auf einer integrierten Senioritätsliste nun plötzlich Balair-Piloten vor die Nase gesetzt zu bekommen und diese dort zu akzeptieren. Wenn nun aber gerade dank dieser optisch sicher unangenehmen Tatsache die eigene Karriere effektiv beschleunigt wird, so ist die geplante Integration nicht nur zumutbar, sondern eindeutig von Vorteil. Dank der damit



verkoppelten einheitlichen Captainsalärskala ist eine finanzielle Benachteiligung eines Aeropersmitgliedes ausgeschlossen. Dies gilt vor allem für unsere DC-9 Kommandanten.

Ich weiss, es ist wenig opportun, auf Vergangenes hinzuweisen, doch verlangte die sich seinerzeit, wie gesagt, über ein Jahrzehnt erstreckende Integration der ehemaligen FPAS-Piloten von vielen Aeropersmitgliedern effektive Opfer, indem anfänglich ganze Gruppen von ausländischen Kommandanten eingestellt wurden, die keinen Arbeitsplatz mitbrachten und somit das Initial Upgrading zahlreicher Copiloten um ein bis zwei Jahre verzögerten, weitere Umschulungen ebenfalls samt den entsprechenden finanziellen Konsequenzen! Und trotzdem darf man heute rückblickend sagen, jene Integration habe sich, gesamthaft betrachtet, sicherlich gelohnt. Die Aeropers legt Ihnen heute einen Entwurf vor, bei welchem die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Saldo zu unseren Gunsten abschliesst. Zugegeben, Swissair und Balair gehen dabei auch nicht leer aus. Sie gewinnen nach unserer Ansicht dabei sogar noch etwas mehr als wir. Ist dies aber ein Grund, um prinzipiell dagegen zu sein? Ich hoffe nicht. Unser Vorschlag ist gut durchdacht, dient allen, nimmt unsere Interessen wahr und bleibt dem Senioritätsprinzip treu: last in, first out. Ich darf ihn Ihnen mit gutem Gewissen zur Annahme empfehlen. Ich vertraue dabei auf den klaren Verstand, auf das plan ahead und auf das gesunde Urteilsvermögen von Ihnen allen, liebe Mitglieder. Grosszügigkeit und vor allem Vernunft haben sich noch immer und überall gelohnt.

Zum Schluss möchte ich Sie alle daran erinnern, dass es für uns eine Integrationslösung zu suchen galt, die nicht nur von der Aeropers, sondern auch von der Swissair und der Balair akzeptiert werden musste. Dass uns aus diesem Grunde die Quadratur des Zirkels nur teilweise geglückt ist, möge man verstehend entschuldigen. Ich hoffe aber, dass Sie sich mit Ihrem Ja hinter Vorstand und Integrationskommission stellen werden, auf dass die Aeropers diese unwillkommene interne Belastungsprobe bestehen möge, und zwar mit Bravour. Um das erforderliche qualifizierte Stimmenmehr zu erreichen, sind wir auf jede einzelne Ja-Stimme angewiesen, auch auf die Ihre! Danke!

Mit freundlichen Grüssen  
Hano Hürzeler





JL

# Ressort-Informationen

## Kommentar zur Einsatzliste Februar 1972

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Wie üblich war im Februar wenig Zusatzproduktion zu verzeichnen.

- Die FE-Rotationen waren wieder, wie geplant, durchführbar, jedoch wichen die Flugpläne vom ursprünglichen Programm ab.
- Die SA-Kurse SR 204 und SR 201 bedienen nun ebenfalls Rio und Sao Paulo. Die bisherigen Rotationen wurden jedoch bis 31.3. beibehalten.
- Ab 4.2.72 wurde BB 610/611 nur noch 14-tägig geflogen. Dadurch wurde der Colombo-Sling wieder aufgehoben. Die Besatzungen wurden wieder deadheading von/nach Colombo verschoben.
- Am 17./18.2 operierte SR 301 für das Schweiz. Olympische Komitee (TYO) HKG — BKK — BOM — BEY — GVA — ZRH mit crew change in Beirut statt in Athen.
- 12./13.2.: SR 1284/1285, Verdichtungsflug mit einer DC-8 nach Nairobi mit crew change in Nairobi.
- Alle vier langfristig vorgesehenen NA-Charterflüge wurden geplant, jedoch teilweise an nicht vorgesehenen Wochentagen.

### 2. Cockpitpersonal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.2.72 betrug der Bestand **671 Piloten**

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: 13 Piloten ex SLS I/71-A6 per 1.2.1972

Austritt: Herr Heinz Risler (am 10.1.72 verstorben)

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.2.1972 befanden sich 86 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	1 Capt.- und 2 Copianwärter
DC-8	9 Capt.- und 10 Copianwärter
CV-990	3 Capt.- und 8 Copianwärter
DC-9	21 Capt.- und 32 Copianwärter

#### 2.2. Navigatoren

##### 2.2.1. Bestand

Am 1.2.72 betrug der Bestand **53 Navigatoren**, wovon 12 seit dem 1.3.71 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

##### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

### 2.2.3. Ausbildung

Keine

## Kommentar zur Einsatzliste März 1972

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Folgende Besonderheiten sind speziell zu erwähnen:

- Im März wurden auf dem NA 18 Spezial- und Charterflüge geplant. Im Basisprogramm waren nur deren vier vorgesehen.
- Mit einem erheblichen Arbeitsaufwand war die Planung eines Charterfluges ZRH — ADD — KAN — ROB — DKR — JFK verbunden.
- Im ME wurden hauptsächlich nach Tel Aviv viele Verdichtungsflüge geplant.
- Der Balair wurde eine DC-8 crew für einen Sonderflug nach Johannesburg mit crew change in Luanda zur Verfügung gestellt.
- Vom 11.-21. März wurden im Rahmen eines Sonderflugprogramms für die Leipziger Frühjahrsmesse täglich drei DC-9 Flüge durchgeführt.

### 2. Cockpitpersonal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.3.72 betrug der Bestand **671 Piloten**

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.3.1972 befanden sich 56 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	1 Capt.- und	1 Copianwärter
DC-8	6 Capt.- und	4 Copianwärter
CV-990		1 Copianwärter
DC-9	15 Capt.- und	28 Copianwärter

#### 2.2. Navigatoren

##### 2.2.1. Bestand

Am 1.3.72 betrug der Bestand **53 Navigatoren**, wovon 12 seit dem 1.3.71 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

##### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

##### 2.2.3. Ausbildung

Keine



## **AEROPERS-Stamm**

An jedem zweiten Dienstag des Monats findet im Restaurant Frohsinn, Geerenstrasse 20, Kloten, ab 19.30 Uhr der Aeropers-Stamm statt. Alle Mitglieder sind zur Teilnahme herzlich eingeladen. Reservieren Sie sich bitte heute schon die Abende des **9. Mai** und **13. Juni** 1972.

## **Pilot Exchange Holidays 1972**

Wir sind um die Publikation folgender Zuschrift ersucht worden:  
A booklet is to be published in April containing the names and addresses of pilots throughout the world wishing to exchange their homes for a holiday. Any pilot who would like to receive a copy and to have his name included should send his name and address plus £ 2 to:

The Secretary  
Pilot Exchange Holidays,  
1, Claremont Avenue,  
St. Saviour  
Jersey C. I. U. K.

## **Neue Zollvorschriften für die Besatzungen**

Das Zollinspektorat Zürich-Flughafen hat uns über die Neuerungen, die sich aus der Änderung der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz vom 1.3.72 für die Besatzungen ergeben, orientiert.

Wir leiten Ihnen diese Information an dieser Stelle weiter und bitten Sie, die neuen Bestimmungen zur Kenntnis zu nehmen und ihnen inskünftig bei der Einfuhr von Waren die erforderliche Beachtung zu schenken:

### **1. Alkoholische Getränke**

Personen im Mindestalter von 17 Jahren können inskünftig folgende Menge alkoholischer Getränke abgabenfrei einführen:

bis 25° Alkoholgehalt	2 Liter
über 25° Alkoholgehalt	1 Liter

### **2. Allgemeine Wertfreigrenze von Fr. 50.— für Waren zum priv. Bedarf**

Anstelle der bisherigen Abgabenfreigrenze von 1 Franken bzw. 50 Rappen tritt eine Wertfreigrenze von 50 Franken. Wie jene, ist diese als Kleinmengen-Freigrenze gedacht, hat also den Sinn, dass für kleine Mengen keine Abgaben erhoben werden. Die 50 Franken-Wertfreigrenze ist jedoch beschränkt auf Waren zum privaten Bedarf des Einreisenden oder zu Geschenkzwecken. **Nicht** unter die Wertfreigrenze fallen **alkoholische Getränke, Tabakwaren und Warenvorräte**. Beträgt der Wert der mitgeführten Waren **mehr** als 50 Franken, so sind diese Waren **vollumfänglich** zu verzollen.

Am bestehenden Deklarationsverfahren ändert nichts. Für Deklarationen mit einem Gesamtwert von unter 50 Franken wird keine Zollforderung gestellt.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit wieder einmal darauf hinweisen, dass die Abgabenbefreiungen der nämlichen Personen nur einmal im Tag gewährt werden können, also kann z.B. nur ein Liter Spirituosen über 25 Grad pro Tag zollfrei zugelassen werden.

### 3. Gewährung von Zollpräferenzen an Entwicklungsländer

Auf gewissen Waren, welche aus einem Entwicklungsland eingeführt werden, kann auf **mündlichen Antrag** hin der errechnete Zollbetrag um 30% herabgesetzt werden. Sofern der Wert Fr. 800.— nicht übersteigt, wird auf die Vorlage eines Ursprungszeugnisses verzichtet. Als Entwicklungsländer gelten:

Europa:	Gibraltar, Griechenland, Jugoslawien, Malta, Spanien, Türkei, Zypern
Afrika:	alle Länder, ausgenommen: Republik Südafrika, Rhodesien
Asien:	alle Länder, ausgenommen: Japan, Mongolei, Nordkorea, Nordvietnam, Taiwan, Volksrepublik China
Amerika:	alle Länder, ausgenommen: Kanada, USA
Australien und Ozeanien:	alle Länder und Gebiete, ausgenommen: Australien (nur Hauptinsel), Neuseeland (nur Nord- und Südinsel).

Wird Anspruch auf die Präferenz-Zollansätze erhoben, so ist in der Deklaration das Herkunftsland anzugeben.

Werden Waren aus verschiedenen Ländern eingeführt, z.B. Indien, Pakistan und Japan, ist es zweckmässig, für die Gegenstände aus den Entwicklungsländern (Indien, Pakistan) eine separate Deklaration auszustellen. Die letzte Schreiblinie soll für Zollvermerke reserviert bleiben.

Mit freundlichen Grüssen  
Dr. W. Huber

## EK-Notes

The following tables illustrate Swissair's pilot allocations at the beginning of the Summer schedules:

### Pilot allocations, March 1972:

	747	DC8	CV9	DC9	Tot.
Number of Aircraft	2	9	7	22	40
Operations	10	13	7	11	41
Captains	14	87	43	135	279
Copilots	19	91	43	140	293
Trainees	3	14	1	33	51
	1+2	7+7	0+1	15+18	
Totals	46	205	94	319	664
				SLS	23
					<b>687</b>

### Pilot: Aircraft Ratios: (Brackets: Feb. 1971)

	747	DC8	CV9	DC9	Tot.
Operations	5.0	1.4	1.0	0.5	1.0
Captains	7.0	9.7(10.6)	6.1(5.4)	6.1 (5.4)	7.0(6.6)
Captains + 60% Ops.	10.0	10.4	6.7	6.45	7.6
Copilots	9.5	10.1(11.1)	6.1(5.6)	6.35(5.5)	7.3(6.6)
Trainees	1.5	1.5( 1.1)	0.1(0.3)	1.5 (3.0)	1.8(2.7)
Total Average (Pilots: Aircraft)	23.0	22.8	13.8	14.5	16.6
Total Average (Crews: Aircraft)	11.5	11.4	6.9	7.2	8.3
EK Ratios (Rundschau 5/71)	8.8	11.0	6.6	8.4	

It will be apparent that there has been a considerable improvement over last year and that a better balance between long and short range crew allocations has been achieved, at least for the time being. Also, the



training figures suggest that the introduction of the first DC-10 will not upset the balance.

Management will no doubt be happy to know that it enters the season in far better shape to take advantage of its business opportunities and to work its aircraft efficiently. Crew controllers will be happy that the atmosphere is no longer one of permanent crisis (only semi-permanent!) and will be able to make the most of their increased freedom of manoeuvre. DC-9 and CV-9 pilots have already noticed that the 'pink snowstorm' abated as the crew index passed the crucial figure of 6.0 and that some genuine free days magically appeared as the figure climbed toward the more comfortable value of 7.0.

The writers feel that these results fully justify the EK's policy of diagnosing the basic faults in crewing and curing them, rather than trying to cure the symptoms brought about by the faults.

To obtain a correct balance of crew allocations is the essential first step toward a more efficient airline operation. The second step is the introduction of Flight Duty Regulations which will assure an even distribution of duties, greater flexibility of operation, adequate reserve capacity and greatly simplified procedures. As you all know, we have submitted such a plan to OF half a year ago, but were invited to discuss some points of the plan with their representatives only recently.

This brings us to the 'Kommentar zu EK Notes' by Capt. Staubli, which appeared in the January issue of 'Flight Recorder' in the form of a criticism of our last article. As the latter was of a controversial nature, and could hardly have expected a cheerful welcome in Flight Ops, the outcome is satisfactory in that it produced comments from a person in authority.

We are concerned with facts and figures, and consequently were pleased to note, firstly, that the facts presented had obviously been carefully studied, and secondly, that they were not directly challenged. Being concerned with facts we do not intend to discuss the representative quality of our Aeropers functions, which are decided by the votes of the Aeropers members themselves; however, we do propose to discuss certain 'Recorder' criticisms.

For the record, we note that Capt. Staubli admitted that improvements **must** take place, and his comments seem to confirm our contention that the Crew Control situation is, basically, a management problem. In this light, it is interesting, and most revealing, to learn that personnel stability in Crew Control is jeopardised by the Swiss wages policy. Sound management practice would suggest that first-class specialists can only be retained when they are paid according to their value, and not according to some arbitrary local rule. It is difficult to understand why it should take years to adjust controllers' wages when their skills, properly applied, would save far more than the capital outlay in terms of increased or more

efficient production. One cannot help remarking that with an allowed maximum of 70hrs, Swissair's monthly average pilot production in the peak season (Aug. 1971) was only 45 hrs.

Another surprising admission is that Crew Controllers are spending up to 24 hours on duty during fog periods. In other words, valuable specialists are being mishandled to the point where their efficiency has hopelessly deteriorated at the very moment when prompt, clear decisions affecting large numbers of crewmembers (and the company's passengers) are vital.

Surely the conclusions to be drawn from these OF comments are a) Crew controllers are underpaid, and b) their organisation is unequal to its responsibilities. Our sympathy is extended to the controllers, but more so to the crewmembers who have to put up with the results of mistakes which could, and should, be avoided.

It is a natural reaction to label unwelcome criticism 'unhelpful' and its authors 'negative'. However, before attaching labels it is wise to examine both sides of the package. We have never pretended that crew rostering could be undertaken in a pilot's spare time; Swissair would not otherwise employ a permanent staff for the purpose. To suggest that we have produced nothing positive although in possession of the data is therefore invalid criticism. Had we been given a few weeks free from duty at the same time, our results might well have been different! In fact our free time has been given generously for the following:

- In 1968 Aeropers suggested to OF that one of the undersigned should be an active participant in the Crew Control organisation. The proposition was refused.
- An official proposition concerning the goals of Crew Planning and ways of improving the presentation, checking, and handling of our rotations has been made (Rundschau, Mar/Apr. 1971). Months have passed without our being able to discuss these with the responsible people.
- We have studied and analysed the problems of Crew Control and Crew Planning and have produced a simple and effective means of achieving better crew utilisation to the benefit both of the Company and the pilots. This was presented in the form of new FDR's in September, 1971. Although the principles and definitions cover only three pages, it is still being studied by OF.
- We have worked out and presented crew statistics to the responsible crew planning Chief to be met (at the time) with sarcastic remarks.
- We have tried to establish better relations with our Crew Chiefs and in part we have been successful. Our compliments to those who have proved that it is both possible and beneficial to work closely with the EK!



- We have tried to raise the problem of Reserves, but without success, as the subject seems to be taboo in Flight Ops.
- We have worked out and propounded our theory concerning Crew Indices which provoked an earlier OF reaction. Although in their opinion we were 'on the wrong track' their official figures appear to confirm our general conclusions, and the reduction of pilot intake following our article on the subject would appear to underline the point.



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

Nicht wenn Sie den

**Suntherm Wasserenthärter** besitzen.

Schützen Sie die teuren Installationen und Apparate mit einem

**Suntherm Wasserenthärter**

wirtschaftlicher  
preisgünstiger  
kompakt  
modern

Beratung, Verkauf und Service

**SUNTHERM AG**

8600 Dübendorf, Telefon 01/85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis



There is, in all these matters, ample evidence of the EK's positive outlook and our concern for the efficiency and wellbeing of our Company. Perhaps — who knows? — we are too advanced in our ideas, for what have we achieved? There was just one single move by OF; the separation of Crew Control from Crew Planning under yet another Chief. Following this, we had to be content with vague statements concerning measures which would, should, or might be taken 'within the next few months'. We gave ourselves a year, and when no concrete results appeared, we reluctantly came to the conclusion that Flight Ops was unwilling, or unable, to initiate the necessary improvements and was concerning itself only with the window dressing. After all, production was being carried out, even if crew controllers did work 24 hours at a stretch, and even if the exasperation of the crews continued to increase. Having drawn our conclusions we published them rather bluntly in the December Rundschau.

Perhaps we were not patient enough; two months later Capt. Staubli has ordered an extensive system-analysis of Crew Control, and furthermore we have been given an assurance that the EK's views on the subject will be positively discussed. We are confident that this will prove worthwhile, and that our joint effort will provide the **efficient Crew Scheduling and Control** which is so badly needed following our operational integration of Balair. In this connection it is interesting to note that the operation of **one** Balair DC-8 last August increased Sunday crew scheduling by 18% and weekend scheduling by 26%. Four DC-8 pilots had to forfeit all their free Sundays while others enjoyed as many as three, in accordance with FOM 2.1.3. 1060!

Finally, we're sorry to mention the Crew House again, knowing that it is an irritating subject for OF; unfortunately it is irritating for the pilots who use it too. The recent horrifying spectacles of inmates trapped by fires in modern buildings in Seoul and Sao Paulo should serve to demonstrate that whatever their other shortcomings, the Anglo-Saxons' insistence on fire escapes is an instructive example. If we are not totally blinded by nationalism we will still be able to observe that the Crew House has **no** fire escapes. We have maintained, and continue to maintain, that the Crew House is noisy and unsuitable accommodation however beautifully the regulations may be printed. (A few years ago, the regulations found no need for cargo hold fire extinguishing equipment in jet aircraft; how strange that it is being fitted to all our aircraft today!) Indeed, were it not for the fear of being accused of anti-Swiss propaganda, we might even suggest that OF inspects the hotels bordering London Airport to discover what our Crew House lacks in construction and equipment!

Rellstab  
MSC

## Auszug aus einem PVR

Am 5.2.72 blieben wir mit dem Lift im Crew-House in Genf einen Meter unter dem dritten Stock stecken. Nachdem Alarmglocke und Rufen nichts nützten, veranstalteten wir einfach einen Höllenlärm. Ein Captain, der im 3. Stock wohnte, hörte uns und organisierte unsere Befreiung. Der Versuch des Concierge, einen Mann der Liftfirma zu rufen, blieb erfolglos (Samstagabend!). Nach einer halben Stunde gelang es einem anderen Captain, die Türe mit einer Zange zu entriegeln und uns zu befreien.

Neben jeder Lifttüre hat es einen kleinen Deckel, der mit einem Schraubenzieher gelöst werden kann. Darunter hat es einen Dreikant zum Entriegeln der Türe. Ich finde, es wäre nützlich, wenn wenigstens jeder Concierge (nach den gemachten Erfahrungen mindestens ebenso jedes Besatzungsmitglied! Die Red.) wüsste, wo sich der rettende Dreikantschlüssel befindet.

K.S.



**DUL-X** Massage

hilft bei Nervenschmerzen

in Apotheken und Drogerien  
BIOKOSMA AG 9642 Ebnat-Kappel

# EK Navigatoren

Dank der Mithilfe von OFC und OFCKA habe ich während der vergangenen 6 Monate, Oktober, November, Dezember 71 und Januar, Februar, März 72, Einsicht in die Crew-Planung Navigatoren genommen und zwar jeweils zirka am 16. des Vormonats.

## Ziel

Beim Sichten der Einsatzlisten habe ich folgenden Punkten spezielle Aufmerksamkeit geschenkt:

- a) Rotations-Zuteilungen (Anzahl und Verteilung)
- b) Freitage und freie Sonntage
- c) Reserven
- d) Wünsche der Navigatoren betreffend Einsatz und Freitage
- e) Blockstunden-Verteilung 72

## Auswertung

Anhand einfacher Übersichtslisten, nach obigen Punkten erstellt, haben sich folgende Resultate ergeben: (Unter Weglassung von Chef und Chefstellvertreter OFCN)

- a) Rotationszuteilung Oktober, November, Dezember 71 in Ordnung. Rotationszuteilung Januar und März 72 bereits viel zu unterschiedlich, ohne dass zwingende Gründe wie Ferien oder Wünsche verantwortlich gemacht werden könnten.
- b) Freitage-Verteilung: i.O.  
Freie Sonntage sind ebenfalls gut ausgeglichen, wobei bekanntlich dieses Winterhalbjahr in dieser Beziehung gar keine Probleme gestellt hat.
- c) Reserve-Stellung. Die Reserve-Zuteilungen sind über die ganze Navigatorengruppe recht gut verteilt, mit Ausnahme von einzelnen Navigatoren-Funktionären.
- d) Wünsche betreffend Einsatz oder Freitage.  
Einsatzwünsche für spezielle Flüge sind offiziell 19 in 6 Monaten eingereicht worden.  
Wünsche für Freitage sind 39 eingegangen und eingetragen worden, was ebenfalls problemlos zu verarbeiten war im lockeren Wiedereinsatz.
- e) Blockstunden-Verteilung 72  
Bereits im Januar 71 hat eine zu ungleiche Rotations-Zuteilung bewirkt, dass Blockstunden von min. 17 Stunden bis max. 63 Stunden resultierten. Bis und mit März haben sich diese Einsätze noch extremer ausgewirkt, so dass bereits Unterschiede von min. 75 Stunden und max. 150 Stunden entstanden sind.



## Zusammenfassung

Zu folgenden Punkten sind keine besonderen Bemerkungen, resp. ist nur ein positives Urteil anzubringen:

Freitage und Sonntage-Verteilung

Reserve-Einteilung

Wünsche betreffend Einsatz und Freitage

Dagegen zeigen Rotations- und in Abhängigkeit davon Blockstunden-Zuteilung von Januar bis März 72 bereits derartig krasse Unterschiede, dass nur handliche Monats-Übersichts-Listen aller Navigatoren auf einem Blatt Gewähr geben, solche Abweichungen in kleinem Rahmen zu halten.

Abschliessend noch eine Übersicht über die Weihnachts-Umfrage:

Von 40 Navigatoren wurden 52 Wünsche betreffend Weihnachten oder Neujahr abgegeben, wovon 41 erfüllt und 11 nicht erfüllt wurden. Von den 11 negativ Betroffenen wären allerdings durch kleine Umstellungen noch weitere 3 nach Wunsch erfüllbar gewesen.

Be



Fenstergitter,  
Treppen- und Balkongeländer,  
Gartentore usw.

## Kunstschmiedearbeiten

Günstige Preise  
Montage am Ort — rasche Lieferung

Sorgfältige Handarbeit nach Ihren Plänen und Ideen  
oder von mir gezeigten Vorlagen.

Telefon 073/51 12 44 P  
P. Engler, Juchwiesstrasse 2, 9245 Oberbüren SG, Telefon 073/51 32 80 G

## Security

Der Handel, welcher nach der Entführung des Lufthansa-Jumbo am 22. Februar 1972 nach Aden mit den Luftpiraten abgeschlossen wurde, muss unter allen Besatzungen einen recht zwiespältigen Eindruck hinterlassen haben.

Zum ersten: Wenn es schon in alle Welt hinausposaunt werden musste, wie viele Millionen Dollars oder weiss ich was für die Auslösung aufgewendet worden sind, so wäre es auch recht interessant zu vernehmen, welcher Betrag hievon für das Flugzeug und wieviel für die Besatzung veranschlagt wurde. Vielleicht käme dabei heraus, dass im allgemeinen für eine Hostess, je nach Scheichtum und Haarfarbe, zwischen 500 und 1000, für einen Kommandanten — je nach Alter und Weiterverwendung, zwischen zehn und hundert Dollars eingesetzt werden müsste. Denn dass ein Flugzeug — und dazu noch ein Jumbo — mit einem Gestehtungspreis von x-Millionen Franken in so kurzer Zeit seines Einsatzes einfach auf Null abgeschrieben werden könnte — nein, das wäre doch nicht auszudenken!

Aber der Sklavenhandel war ja ursprünglich auch nicht eine spezielle Erfindung der schwarzen Bevölkerung.

Zum zweiten: Es soll schon einmal andernorts darüber gesprochen worden sein, dass im Nahen Osten ein zweites Zerqa aus verschiedenen Gründen nicht mehr denkbar sei, u.a. weil solche Landeplätze nun überhaupt nicht mehr zur Verfügung stünden. Nein, solche primitive Anlagen sind wirklich nicht mehr nötig, wenn von Regierungen neuerdings internationale, mit allem Komfort ausgerüstete Airports in verdankenswerter Weise für solche Fälle offeriert werden. Gewiss, das Risiko für Anflug und Landung wird dabei erheblich vermindert; für die Zukunft aber sind das trotz allem recht düstere Aussichten.

Wir sind jedenfalls wieder auf eine neue Art und Weise gewarnt. Dies dürfte uns zu einigen Überlegungen Anlass geben.

Oder sind meine Kollegen anderer Ansicht?

R. Schumacher



«Johnson's underwear» is now also offering a discount, but I wonder under what conditions?»

v.D.



## 10 Jahre IFATCA

IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers Associations) ist der internationale Bund der Flugverkehrsleitervereinigungen. Obwohl diese Organisation im vergangenen Jahr ihren zehnten Geburtstag feiern konnte, ist ihr Wirken und ihre Existenz in der Öffentlichkeit kaum bekannt. Darum sei hier etwas über ihre Geschichte, ihre Ziele und ihre Arbeitsweise gesagt.

IFATCA ist eine regierungsunabhängige, nichtpolitische Berufsorganisation, die im Jahre 1961 von Vertretern aus 12 europäischen Ländern, darunter die Schweiz, in Amsterdam gegründet wurde. Jetzt gehören ihr 33 Länder aus allen Kontinenten ausser Afrika an und jedes Jahr bewerben sich weitere Mitglieder um Aufnahme. Aktivmitglieder können nationale Verbände werden, ob gewerkschaftlich organisiert oder nicht spielt keine Rolle, deren Ziele mit jenen der IFATCA übereinstimmen. Leider sind in gewissen Ländern gar keine solche Verbände vorhanden, weil dort die Flugsicherungsdienste durch das Militär besorgt werden (z.B. Spanien und Portugal), so dass der angestrebten Universalität gewisse Grenzen gesetzt sind. Als Passivmitglieder sind führende Firmen der Luftfahrtindustrie, besonders der Elektronikbranche, beigetreten, durch welche IFATCA über den neuesten Stand der Technik direkt informiert wird.

Die Ziele der IFATCA sind:

- Förderung von Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Regelmässigkeit im internationalen Flugwesen,
- Erteilung von Ratschlägen und Mithilfe beim Aufbau von sicheren und geordneten Flugsicherungssystemen,
- Förderung und Aufrechterhaltung eines hohen Bildungsniveaus und hoher beruflicher Leistungsfähigkeit der Flugverkehrsleiter,
- Wahrung und Vertretung der Interessen des Berufsstandes der Flugverkehrsleiter,
- Kontakte zu andern internationalen Organisationen,
- Bemühungen um eine weltweite Vereinigung der Flugverkehrsleiter.

Man sieht, dass keine gewerkschaftlichen Ziele verfolgt werden, sondern nur solche mit fachlichen Aspekten. Es geht also um Belange, die eigentlich grösstenteils Aufgaben der nationalen Administrationen wären, oder anders ausgedrückt, die Flugverkehrsleiter besorgen einen Teil der Arbeit des Managements, um von diesem nicht überspielt zu werden.

Die IFATCA-Funktionäre arbeiten alle ehrenamtlich, mit Ausnahme des «Executive Secretary», der sich mit den täglichen Routinegeschäften

abgibt und für den Versand von Arbeitspapieren und andern Publikationen verantwortlich ist. Die Leitung des Verbandes liegt in den Händen von sechs gewählten Vorstandsmitgliedern. Für die Bearbeitung von Sachgebieten wurden sechs Standing Committees gebildet, für die sich nationale Verbände zur Verfügung stellten. Es sind dies:

Technical and Professional Matters,

Human and Environmental Factors in Air Traffic Control,

Recruitment and Training of Air Traffic Controllers,

Finance (dieses Gebiet hat der schweizerische Verband «Swiss ATCA» übernommen),

Constitution and Administrative Policy,

Publication and Public Relations.

Diese Standing Committees untersuchen die ihnen zugeteilten Thematika, versenden Fragebogen an die Mitgliederorganisationen, arbeiten Vorschläge für Verfahren, zu unternehmende Aktionen usw. aus und legen diese der Jahreskonferenz vor, welche darüber die endgültigen Entscheidungen mittels einfachem Mehr trifft.

An dieser Jahreskonferenz, welche jedes Jahr von einem andern Land organisiert wird, nehmen Delegierte von möglichst allen Ländern teil, sowie die Passiven, welche dann an einer Ausstellung ihre Erzeugnisse zeigen. Leider fehlen jedes Jahr einige Länder weil Transportschwierigkeiten bestehen; Flugverkehrsleiter haben bekanntlich keinen Rabatt auf den Flugpreisen (IATA Resolution 2000 G). Ebenfalls anwesend sind Vertreter anderer Organisationen, wie ICAO, IFALPA, IANC usw. IFALPA wird gegenwärtig durch Capt. Muirhead vertreten.

Nach längerem Kampf ist es auch gelungen, die Anerkennung durch ICAO zu erreichen, welche nun IFATCA zu allen ATC interessierenden Konferenzen einlädt.

Zum Schluss noch eine Aufzählung einiger Probleme, die gegenwärtig durch IFATCA bearbeitet werden:

Requirement of SST's regarding ATS,

Air — Ground Automated Data Exchange,

Turbulent Wake Procedures,

Automation in ATC,

Radar Monitoring of Aircraft using reduced Separation,

Mode «C» height information and «Omit report» Procedures,

Medical Aspects of ATC.

H. Haug, TWR Zürich

## Man sollte . . .

- sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, unsere etwas verlassenen ATC-Freunde in GVA im alten TWR hin und wieder zu besuchen; sie freuen sich darauf.
- gelegentlich daran denken, die Tonbänder der DC-9 Studio-Anlage mit einem neuen Musikbelag zu versehen.
- sich überlegen, ob man das Geld für neue Uniformen nicht ebenso gut für die Neugestaltung der Aufenthaltsräume im Crewhouse verwenden könnte.
- die den DC-8 Piloten zugestellten Fragebogen als gute Repetitions-hilfen positiv erwähnen und hoffen, dass auch das restliche Piloten-corps mit Ähnlichem beglückt werden möge!
- glauben, dass die sog. Routings den Cockpit-Besatzungen möglichst vollständige Streckeninformationen liefern sollten. Das Weglassen der ATC-Frequenzen ist in diesem Sinne ein Abbau mit dem löblichen Zweck, Revisionen einzusparen. (Schliesslich haben in den Anfängen der Fliegerei die Piloten ihre Streckenunterlagen auch selbst geschrieben und gezeichnet!)

(unter dem Motto «auch»)

- den Glauben an die neuen Checklisten DC-8 zum mindesten in der Anlaufzeit nicht verlieren,
- auch wenn man mit T/O Clr. auf Piste 28 steht und obige erst zur Hälfte durchexerziert hat.
- auch wenn «seat-belt sign» mit brav drehenden 4 Triebwerken von hinten auf «off» geschaltet wird.
- auch wenn in anderen Phasen ein Händesalat besteht, später mit positiven Vorschlägen an die richtige Stelle gelangen (auch wenn «Altes» trotzdem wieder zum Zuge kommt).

---

Guter Rat von guten Leuten  
kann unendlich viel bedeuten,  
wenn die Leute gleich daneben  
auch das gute Beispiel geben.

Max Mumenthaler



# Flying the DC-10

(Copy from Douglas «Flight Approach»)

## **An Experience in performance**

The DC-10 has now entered airline service. Many pilots will soon be making their first acquaintance with it and discovering for themselves the excellent handling characteristics of this latest addition to the DC family. Some explanation of the universally acclaimed flying qualities of the airplane are contained here, as we take a look at what that first acquaintance may bring.

As you walk out to make the preflight inspection, the first impression is of sheer size. But although the fuselage is, in fact, much larger than that of any previous Douglas airplane, the wing span is only a few feet greater than that of the DC-8-63, while the overall length is a few feet less. The airplane is, on the surface, quite conventional, although one or two unusual features may be noticed. First, there is the center engine installation, with its straight inlet duct. Inlet flow distortion and the resulting loss of free-stream pressure recovery have caused operational problems with S-duct designs. The DC-10's straight inlet duct is a logical solution to these problems, providing, also, the lowest total airplane drag.

Viewed from behind, the DC-10 has a definite gull-wing design, with a moderately high degree of wing dihedral between the fuselage and the engine nacelles, and a reduced dihedral angle outboard of the nacelles. This layout permits sufficient ground clearance for the nacelles, while keeping the engine thrust line as close as possible to the airplane center of gravity so as to ensure good engine-out handling characteristics.

The landing gear length and weight are kept to a minimum and relatively large bank angles close to the ground can be accommodated without fear of striking the engine nacelles.

The elevators and the rudder are each divided into two segments. Each of these control surfaces is actuated by two of the airplane's three hydraulic systems, and this split control surface arrangement permits maximum control capability to be retained in the event of loss of pressure in a hydraulic system, or in the unlikely event of a jammed hydraulic actuator.

The rudder has two hinges, one at about six-tenths of the way back from the leading edge of the vertical stabilizer and the other at eight-tenths, so that both the upper and lower segments are made up of a forward and aft section. The hydraulic actuators drive the forward sections of these rudders, while the aft section is geared to the forward by mechanical linkages. The linkage produces a deflection of the aft rudder relative to

the fixed part of the vertical stabilizer. The double-hinged rudder design, by turning the air flowing over the vertical stabilizer in two small steps rather than one large one, gives a greater rudder effectiveness than is possible with a single-hinged design. Rudder buffeting, caused by air-flow separation at large rudder angles, is almost non-existent.

On the wing-mounted engine nacelles are found another small and slightly unusual feature of the airplane. Protruding from the outside of the nacelle leading edge, at 45 degrees from the vertical on each side, are a pair of ear-like devices called strakes. These are really second cousins to the small vortex generators found in rows on the wing and tail surfaces of some jet aircraft. The function of these is to stir up the boundary layer of air close to the surface, imparting additional energy to it. This prevents airflow separation and the resulting buffeting, loss of control surface effectiveness, and increased drag which occur when the boundary layer decreases. The DC-10 strakes each produce a single large vortex. This is needed to counteract the interference which the engine nacelles and pylons cause to the flow over the wing at high angles of attack. These small engine strakes thus have an important part to play in imparting low stall speeds and good stall characteristics to the DC-10.

Inside the cockpit, the pilot has an unprecedented panoramic view, afforded by large, flat windshields and clearview windows. The cockpit, designed in its entirety by pilots for pilots, was developed with excellent pilot visibility as a primary goal.

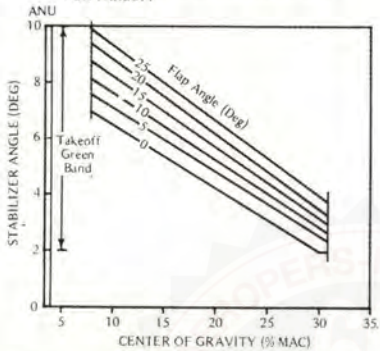
After starting the engines and completing the short checklist, the pilot, while taxiing, will find that the airplane handles very well even when out of its element. The brakes are powerful when required, but a smooth, progressive pedal action makes smooth taxiing the rule. Steering of the nosewheel is controlled by a steering wheel for large changes in heading, and by the rudder pedals for small changes. The steering wheel has low breakout forces and is very responsive, making it easy to achieve very precise control. Once lined up with the runway, directional control can be maintained by means of the rudder pedal steering alone.

Before takeoff, the horizontal stabilizer incidence is set according to the chart in the FAA Approved Airplane Flight Manual. The setting required depends upon flap angle and airplane center of gravity location, **Fig. 1**. The stabilizer position indicator on the control pedestal has a takeoff green band marked between 2 degrees airplane nose up (ANU) and 10 degrees ANU. If the stabilizer is set outside this green band, the takeoff warning horn will sound when the throttles are advanced to start the takeoff. (The horn will also sound if a takeoff is attempted with spoilers raised, or with the wing flaps positioned outside the takeoff range of 0 degrees to 25 degrees.)



The stabilizer settings called for by the chart represent an optimum between the requirement for comfortable forces to rotate the airplane at VR, and the desirability of avoiding any need for retrimming before attaining the initial climb speed.

FIGURE 1 — DC-10 HORIZONTAL STABILIZER SETTING FOR TAKEOFF



A further factor influencing the choice of settings was the need to provide a takeoff green band that makes it possible to complete a safe takeoff with the stabilizer positioned anywhere in the green band. It is not recommended, however, that takeoffs be made without correctly setting the stabilizer.

Sample takeoff speeds for sea level, standard day conditions are shown in Figure 2A and B. The sea level, standard day minimum control speed, VMCG, of 106 knots calibrated airspeed is the lower limit for V1, and VR. Note the effect that this has on the other takeoff speeds at low weights and the higher takeoff flap settings. If an engine failure occurs before the V1 speed is reached, the takeoff must of course be aborted by immediately closing the throttles and stopping the aircraft. If the ground spoilers have been armed prior to takeoff, they are deployed automatically when reverse thrust is selected. The brakes have adequate capability to absorb the energy involved in stops from the highest values of V1. Wing-engine failures are, of course, easily recognized by the yawing response of the airplane, but the failure of the No. 2 engine does not produce a noticeable airplane response. An engine-failure caution light is installed to ensure quick recognition of this condition.

Failure of a wing engine above V1 is easily controlled. VMCG is the only limiting factor on V1 speeds at low airplane weights, so for most takeoffs, speed is well above VMCG when V1 is called. In addition, VMCG was determined with the nose wheel steering disconnected. Therefore, the only condition under which improved nose wheel steering



ring could not be expected would be on an ice covered runway, in which case forward pressure on the control column would increase its effectiveness.

When VR is reached, a firm pull of about 40 pounds on the control column is required to initiate rotation, and a smooth rotation should be made to the initial climb attitude. With two engines operating, this initial climb attitude after liftoff will be from 14 to 21 degrees, depending on the takeoff conditions, and liftoff will occur at a pitch attitude of 12 to 14 degrees. With all engines operating, the climb attitude may be higher — up to 22 degrees — and the airplane will lift off at a lower attitude of 10 to 12 degrees, giving adequate clearance at the tail during liftoff, as the limiting ground angle is 15.5 degrees with the main gear struts extended. With all engines operating, the airplane will have accelerated to a speed from 8 to 13 knots above V2 at 35 feet above the runway. And, with the stabilizer set according to the chart, the airplane will be close to being trimmed for the initial climb.

As shown in Figure 2A and B minimum control speeds in the air (VMCA) are only a knot or two above the stall speeds at the lightest practicable flying weights. Liftoff speeds are at least 20 knots above VMCA, so engine failures after liftoff can be controlled using ailerons alone. Use of rudder is necessary for engine failures occurring before liftoff, however, and is the recommended means of controlling the airplane following engine failure at all times. Failure of the No. 2 engine results only in a slight nose-up pitch, which is easily controlled.

Once airborne, with the gear up, the DC-10 handles like a much smaller airplane. One veteran pilot has remarked that it handles more like a 10,000-pound than a 400,000-pound airplane, and other pilots have been even more vociferous in their praise. The responsiveness of the airplane, and the pleasantly light control forces, were achieved by careful

FIGURE 2A - DC-10-10 TAKEOFF SPEEDS FOR 10° FLAPS SEA LEVEL, STANDARD DAY, ZERO WIND AND SLOPE

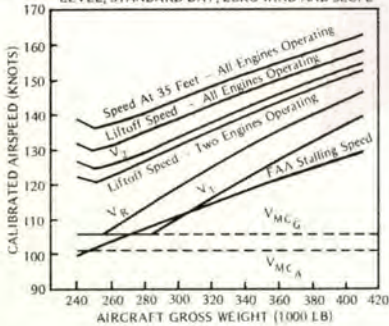
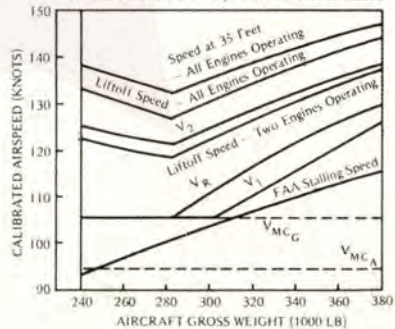


FIGURE 2B - DC-10-10 TAKEOFF SPEEDS FOR 25° FLAPS SEA LEVEL, STANDARD DAY, ZERO WIND AND SLOPE



attention to every detail of control surface and control system design, from the start of preliminary design, right through to the certification flight test program. The sheer size of the DC-10 called for a major change from previous members of the DC family, in that control of the elevators, as well as the ailerons and rudders, had to be solely by means of hydraulic power. Hydraulically powered controls were first introduced to the DC family on the DC-8, which has hydraulically powered rudder, ailerons and spoilers. Longitudinal control of the DC-8, however, is by aerodynamically boosted manual control of the elevators. Provision is also made for reversion to manual control (with aero boost) of the rudder and ailerons in the event of loss of hydraulic power. The smaller DC-9 has the same arrangements for directional and longitudinal control as the DC-8, but uses hydraulic power for only the spoiler part of the lateral control system, while the ailerons are at all times driven by aero boost.

(cont.)

---

## Eine dringende Bitte

Maxli, der Sohn unseres verstorbenen Erich Hofer, hat grossen Kummer . . .

Der 12jährige hat seit dem Verlust seines Vaters einen echten Freund in seinem treuen Sennenhund gefunden. Leider — wie an vielen Orten — darf er ihn nicht in der Wohnung halten, sondern er lebt auswärts auf einem Bauernhof.

Nun ist dieser Hund am gegenwärtigen Pflegeplatz nicht mehr genehm und soll abgetan werden.

Wer kann sich die Seelennot des Buben vorstellen?

Wir möchten alle Leser herzlich bitten, nach einem neuen, passenden Pflegeort für diesen Hund Ausschau zu halten, wenn möglich in der näheren oder weiteren Umgebung von Kloten.

Für eine möglichst baldige Antwort aus dem mitfühlenden Leserkreis ist von Herzen dankbar

Die Redaktion



## Terrassen-Siedlung Buchhalde Eschlikon TG

Die VEF, Versicherungseinrichtung des Flugpersonals der SWISSAIR baut in Eschlikon eine Terrassensiedlung, die zehn Einfamilienhäuser, eine Sauna mit Gymnastikraum, ein Hallenbad sowie zehn Doppelgaragen umfasst. Wir möchten unsere Destinatäre auf diese Anlage aufmerksam machen, da noch einige Häuser entweder zu verkaufen oder zu vermieten sind.

**Eschlikon** ist über die Autobahn Winterthur - St. Gallen in ca. 35 Minuten erreichbar und ist nur 5 Minuten von Wil entfernt, wo sich eine moderne Einkaufsmetropole mit allen Warenhäusern, Banken und weiteren Dienstleistungsbetrieben befindet.

**Die Terrassenhäuser** sind grosszügig konzipiert, massiv gebaut und weisen eine sehr gute Wärme- und Schallisolation auf. Besonderen Wert wurde auf die Innenausstattung gelegt: Grosse Fensterfronten, Spannteppiche, Einbauschränke sowie eine reich ausgestattete Küche mit Geschirrwashmaschine, 220 l Kühlschrank und Backofen mit Sichtglas.

**Die Gemeinschaftsanlagen** weisen einen überdurchschnittlichen Komfort auf und stehen nur den Eigentümern der zehn Terrassenhäuser zur Verfügung.

**Der Preis** wird nach Fertigstellung definitiv nach den effektiven Kosten berechnet und beträgt voraussichtlich durchschnittlich Fr. 300 000.— pro Haus inkl. Anteil an den Gemeinschaftsanlagen.

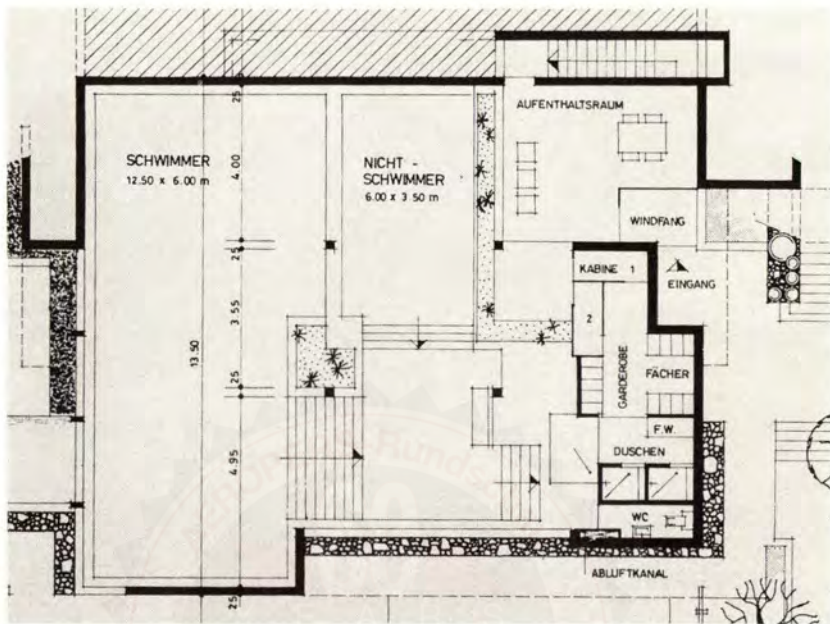
**Die Finanzierung** ist im I. Rang bereits vorhanden. Den II. Rang bis zu 90% der Anlagekosten kann die VEF übernehmen.

**Der Bezug** der Häuser kann auf 1. Oktober 1972 erfolgen. Ernsthaften Interessenten können wir weitere Informationen zustellen oder eine Besichtigung der im Rohbau fertig erstellten Bauten vereinbaren.

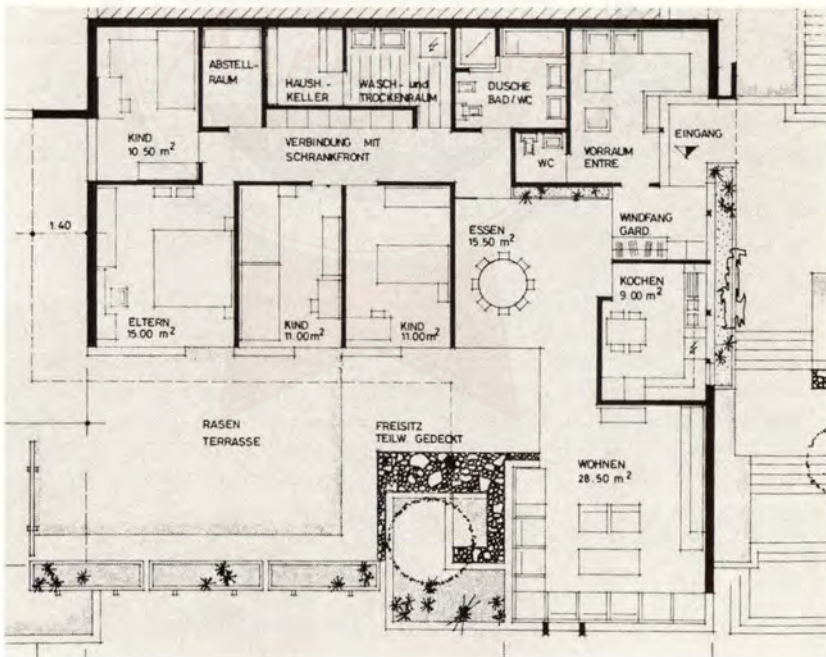
Versicherungseinrichtung des Flugpersonals der SWISSAIR



Anlage Hallenschwimmbad



Terrassenhaus



## From other Publications . . .

From the «Daily Telegraph» 23rd February, 1972

---

Once again a jet airliner full of harmless civilians flying about their lawful occasions is seized in mid-air by armed pirates and forced to land elsewhere than its proper destination. The perpetrators being Palestinians, it will have been the first such act for some time. The earlier spectacular seizures and destruction of aircraft by the Arab guerrillas finally did their cause no good; and it seemed that the lesson had been learned. It is perhaps significant that Aden was chosen as the place where the Lufthansa plane was ordered to land. It is about the only remaining Arab capital likely to be other than utterly hostile to such activities — and this with reservations as the releases suggest.

The incident is another reminder that it is up to all airlines to enforce the most rigid precautions against possible hi-jackers at the point of embarkation. It is disturbing to learn that such precautions at Indian airports may be cursory.

. . . and 26th February, 1972

### Deutschgeld

Was the West German airline, Lufthansa, right or wrong to fork out £2 million for the release of the plane and its crew being held by Arab hi-jackers at Aden? It looks as if they were wrong. «If only the aeroplane had been involved, we would have let them do what they liked . . . but we knew the lives of 14 people were at stake,» said Herr Leber, the Bonn Transport Minister. That point can be readily taken. It is one thing to urge resistance to blackmail at all costs, including that of other people's lives, from the sidelines. It must look different to the man who has to take the actual decision. Yet when that is said, the German decision can still be deplored.

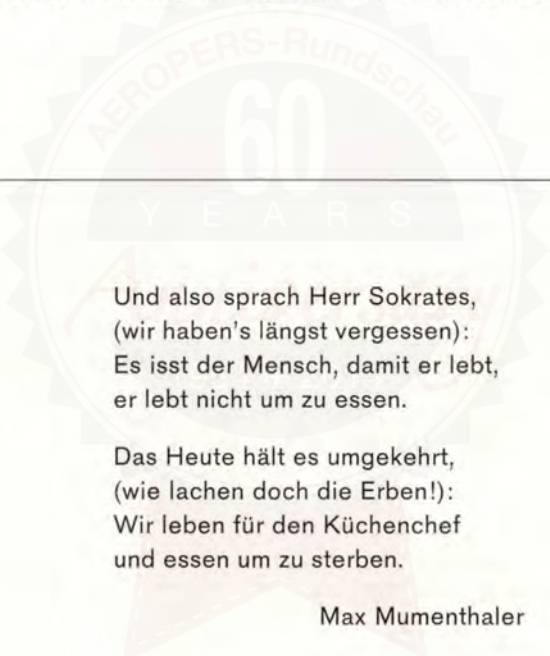
It was over-hasty. The original ransom demand on Tuesday threatened to blow up all 188 people aboard, yet even before the hi-jackers knew there had been compliance they had already let off all but 14. No efforts seem to have been made to bring pressure on the Yemeni authorities. There was no proof that those who received the ransom money were the same group as the hi-jackers. In short, a much stiffer resistance was called for. For lack of it, hi-jacking has been mightily encouraged.

British airlines feel that the prompt payment by Lufthansa of the £2 million ransom will make similar skyjackings very much more likely.

---

The successful ransom demand by the Arab skyjackers of the Lufthansa jumbo jet illustrates one shortcoming of the 1970 international convention on the unlawful seizure of aircraft. This convention is not recognised by some Arab countries most likely to be involved in skyjack attempts. Under the convention which has been signed by 59 countries, skyjackers can be arrested and extradited.

It is intended to limit the number of countries where skyjackers can find sanctuary, but it does nothing to solve the kind of dilemma in which Lufthansa and the West German Government found themselves.



---

Und also sprach Herr Sokrates,  
(wir haben's längst vergessen):  
Es isst der Mensch, damit er lebt,  
er lebt nicht um zu essen.

Das Heute hält es umgekehrt,  
(wie lachen doch die Erben!):  
Wir leben für den Küchenchef  
und essen um zu sterben.

Max Mumenthaler



## **From the «Evening News» 3rd March, 1972**

---

Camden (New Jersey) — John Carbenare, 39, was fined \$ 500 for grabbing and kissing an airline hostess while on a flight.

(Think of the money we're saving! — Editors)

## **From the «The Star Johannesburg» Friday February 4, 1972**

---

### **SAA pilots accuse the stewards**

Air Correspondent

South African Airways pilots are apparently upset that some senior stewards are «trying to undermine their authority,» particularly on internal flights.

And in some cases, I understand, stewards have had to be reprimanded for insubordination.

Senior stewards have told stewardesses that they — and not the captain — are responsible for anything that happens «behind the cockpit door.»

There have apparently been several clashes between the cockpit crew and the cabin crew.

One point of discord concerns meals cockpit crew may or may not be served in the air. Pilots are sometimes given meal allowances for use when the aircraft has a brief stop at airports. Sometimes when the flight is running late, they dispense with this meal and order one on board.

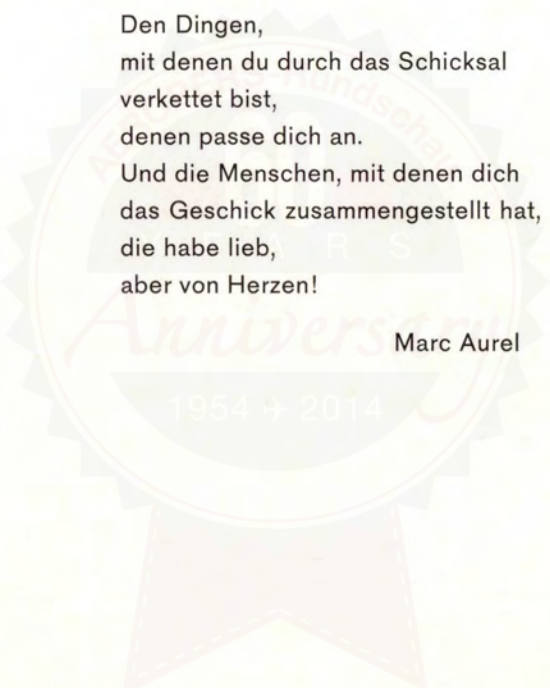
In such cases stewards have reported pilots for having an «unauthorised» meal.

Captain Don Parker, chairman of the Pilots' Association, confirmed that there had been clashes.

«But I cannot elaborate,» he said. «We are having a meeting with Mr Conradie (SAA's chief executive) on February 15 to discuss the whole matter.»

An SAA spokesman said that if there was any dissention, it was purely a domestic matter.

Nei, aber so öppis . . . (Die Red.)



Den Dingen,  
mit denen du durch das Schicksal  
verkettet bist,  
denen passe dich an.  
Und die Menschen, mit denen dich  
das Geschick zusammengestellt hat,  
die habe lieb,  
aber von Herzen!

Marc Aurel

# Organisation des Vorstandes

<b>Präsident:</b>	H. Hürzeler	Fach 17
<b>Vizepräsidenten:</b>	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

Ressort	Verantwortlicher	Fach	Stellvertreter	Fach
Administration und Dokumentation	E. Heusser	Fach 362	Sekretariat	
Ausländerfragen	O. Kristiansen	Fach 1375	D. Staal	Fach 1430
Dachverband	P. Rellstab	Fach 116	M. Bethge	Fach 1828
Einsatz-, Deplacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	Fach 116	H. Hürzeler	Fach 17
EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	P. Bircher	Fach 274
Finanzen	P. Bircher	Fach 274	O. Kristiansen	Fach 1375
Flight Safety und Technical Information	D. Staal	Fach 1430	R. Schumacher	Fach 339
IFALPA	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Information und Presse	E. Heusser	Fach 362	R. Schumacher	Fach 339
Navigatoren	M. Bethge	Fach 1828	O. Scheitlin	Fach 1857
Salärfragen	K. Rutishauser	Fach 159	D. Baumeister	Fach 128
Schulfragen und Seniority	D. Baumeister	Fach 128	P. Rellstab	Fach 116
Security	R. Schumacher	Fach 339	E. Heusser	Fach 362
Versicherungen	K. Rutishauser	Fach 159	D. Baumeister	Fach 128

## Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 91 27 07)  
 Frau N. Grösch-Bonhöte  
 Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 84 65 15  
 Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

## Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler  
 Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross  
**B-747:** R. Schilliger (Typenchef), C. Henry  
**DC-8:** W. Meyer (Typenchef), P. Habegger,  
 Ch. Milne-Fowler  
**CV-990:** W. Pink (Typenchef), H. Maurer,  
 M. D'Hooghe  
**DC-9:** K. Kuratli (Typenchef), A. Atkins,  
 U. Bodmer, J. Elfring  
**Navigatorenfragen**  
 M. Bethge

## Versicherungskommission

Vorsitz: K. Rutishauser  
 A. Bertsch, P. Gass, N. Grob, P. Habegger,  
 O. Kristiansen, A. Kunz, C. Miazza,  
 C. Milne-Fowler, W. Schatzmann,  
 E. Schlatter, Dr. W. Huber

## IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, D. Staal

## Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder, E. Heiz

## Flugsicherheits-Kommission

Vorsitz: E. Heiz  
 A. Bezzola, D. Friolet, O. Grunder, U. Reifler,  
 W. Ruitter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal,  
 G. Schaefer

## VEF-Stiftungsratsmitglieder

J. Müggler, K. Rutishauser, A. Strehler,  
 E. Scheller

## Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H. Hürzeler  
 M. Bethge, O. Kristiansen, P. Rellstab,  
 Dr. W. Huber

## Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

## Kommission für Ausländerfragen

O. Kristiansen, D. Staal, D. Bertram,  
 E. Björkman, J. Elfring, J. Howells

## Romands

J.-F. Duplain, R. Mérier, J.-Cl. Rotach

## Planungs-Kommission Luftfahrt VHS, Luzern

R. Schilliger

## IANC-Vertreter

V. Ramchandran

## Zollfragen

K. Schmidli

## Kontrollstelle

O. Grunder, H. Dietschi

## OASF-Kommission

Präsident: E. Hedlund  
 L. Idle, S. van Scherpenzeel  
 Sekretär: M. Cross

## Stimmzähler

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

## Rundschau-Redaktion

M. Cross, R. Schumacher, Dr. W. Huber





