



3/72

Mai/Juni 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
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	7
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	12
EK-Gedanken	16
IFALPA report	19
Security	23
Man sollte . . .	24
Der Reissverschluss	26
Vom Swissair-Buschtelefon	27
Die neue Uniform	29
Flying the DC-10 (Part. II)	30
From other publications	37

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 30. Juni 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



LA SUISSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Die LA SUISSE ist mitbeteiligt an der Kollektiv-
Risiko-Lebensversicherung der «IGAP»

Liebe Rundschauler

Eigentlich war für den Leitartikel der heute vorliegenden Nummer ein ganz anderes Thema geplant, aber die Arena (Sie erinnern sich?) ist im Moment mit dramatischen Stücken wie Integration Balair und Einsatz-Probleme so gut dotiert, dass die Darsteller mit weiteren Rollen etwas verschont werden sollten. Also bis nach den Junifestwochen — und nach den Sommerferien!

Dafür liefert mir die NASA in diesen Tagen Stoff für einen Gedanken-gang, der nicht nur aktuell, sondern auch recht vielschichtig und für uns — bei näherer Betrachtung — ebenso interessant wie lehrreich ist. Ich möchte jedoch das erste nicht allzustark in den Vordergrund rücken, denn wenn ich mir den Zeitpunkt des Erscheinens der Rundschau ver-gegenwärtige, so wird Apollo 16 schon sehr viel an Aktualität einge-büsst haben.

Doch gerade mit dieser vielgerühmten Aktualität — so scheint mir — sollten wir uns doch hie und da etwas auseinandersetzen. Sie nimmt in unserem Leben wahrscheinlich einen grösseren Platz ein als wir dies oft wahrhaben wollen. Besteht dabei aber nicht die grosse Gefahr, dass bei dem Wunsch, den Ereignissen möglichst um eine Nasenlänge voraus zu sein, das Wesentliche meist etwas zu kurz kommt? Dies besonders dann, wenn «aktuell» mit «interessant» gleichgesetzt oder gar verwech-selt wird. Kein Wunder, dass eine solche Einstellung zwangsläufig dazu führt, den Alltag mit seiner Routine als farblos und langweilig zu empfin-den.

Man mag nun diesen bemannten Weltraumflügen gegenüber eingestellt sein wie man will; es lohnt sich, einige Vergleiche und Überlegungen anzustellen, da sie doch weit über das persönliche Interesse hinaus-gehen.

Fangen wir mit der Betrachtung — zur Abwechslung — am Schluss einer solchen Mission an. Möchten wir nicht auch, viel öfter als dies normalerweise eben der Fall ist, für unsere Leistung bewundert werden? Ist die innere Zufriedenheit gewährleistet, wenn ausser dem Monats-salär (oder dem Haushaltungsgeld . . .) für unsere Arbeit weiter nichts abfällt, kein lobendes Wort, keine besondere Anerkennung?

Auch das Wissen um die tägliche Pflicht und Aufgabe macht uns nicht frei von diesem menschlichsten aller Wünsche — aber wer erfüllt ihn? Wenn wir aber den Eindruck haben, selbst etwas zu kurz zu kommen, so soll uns dies indessen nicht hindern, andern gegenüber — ganz besonders in dieser Hinsicht und bei jeder Gelegenheit — umso grosszügiger zu sein!

Wenn unsere Aufgaben auch andern Zwecken dienen als denjenigen der Raumfahrer, so haben sie trotzdem eine grosse Gemeinsamkeit: Sie werden im Teamwork gelöst.

Vielleicht ist uns wegen der täglichen Routine gar nicht mehr recht bewusst, wie sehr wir in unserer Arbeit gegenseitig aufeinander angewiesen sind. Wo nun der einzelne den Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit zugunsten einer gemeinsamen Leistung vermissen lässt, wird auch das Resultat dementsprechend ausfallen. Einer der wesentlichen Punkte scheint mir dabei zu sein, dass durch den Mangel an Einsatzwillen eines einzelnen alle Beteiligten gleichermassen betroffen werden. Ob dies auch für die Aeropers zutrifft?

Bis heute hat der Mondflug immer wieder unzählige Hörer und Zuschauer in seinen Bann gezogen; viele vielleicht nur darum, weil dabei die Gefahr eines spektakulären Unfalles eine nicht unwesentliche Rolle spielte. Wie auch Apollo 16 zeigt, ist eine solche Möglichkeit latent vorhanden und die Besatzung eines Raumschiffes muss — trotz allen erdenklichen Vorbereitungen — mit Ereignissen rechnen, die eine ernste Gefahr darstellen können. Was bei solchen Unstimmigkeiten immer wieder auffällt, ist das Zusammenspiel von Bodenleitstelle und Crew im Beurteilen der Situation und Erwägen der entsprechenden Lösung.

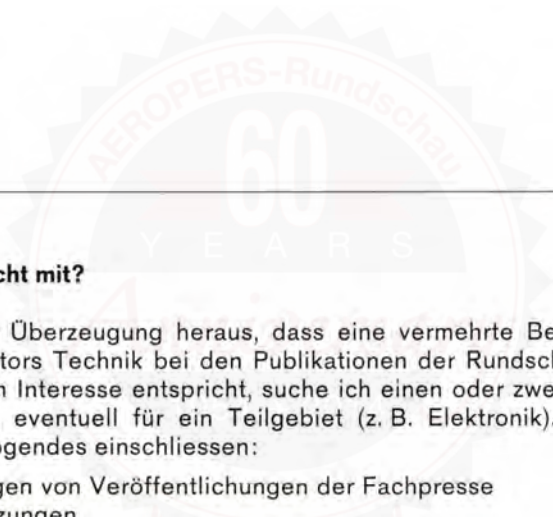
Hier scheinen Vorschriften und Reglemente noch den Sinn von Guidelines zu haben. In unserer Welt der Luftfahrt, der zivilen wie der militärischen, — aber auch weit darüber hinaus — wird man oft den Eindruck nicht los, als ob sie nur dazu geschaffen wären, ein Verschulden möglichst genau feststellen zu können.

Noch viel schwerwiegender schiene mir aber, wenn Paragraphen für mich eine Barrikade darstellen sollten, hinter der ich mich jederzeit auf Pflichterfüllung und korrektes Verhalten berufen könnte. Vorschriften in dieser Form sind wohl nur dort notwendig, wo das eigene Denken nicht existiert und die persönliche Verantwortung nicht ernst genommen wird. Wäre es sonst nötig, zum Beispiel über Geschwindigkeits-Vorschriften auf unsern Strassen zu diskutieren?

Sie, liebe Leser, mögen mich vielleicht für einen Moralisten oder Weltverbesserer halten — wenn ich's nur sein könnte! Aber wenn ich damit einen Beitrag zum Nachdenken geliefert habe, so bin ich recht zufrieden. Das ist wenig — oder aber auch viel.

Denn unzufrieden ist der Mensch eigentlich nur dann, wenn er sich entweder alles leisten oder sich in anspruchsvollen Aufgaben zu wenig entfalten kann.

Mit freundlichen Grüßen
R. Schumacher



Wer macht mit?

Aus der Überzeugung heraus, dass eine vermehrte Berücksichtigung des Sektors Technik bei den Publikationen der Rundschau einem verbreiteten Interesse entspricht, suche ich einen oder zwei versierte Mitarbeiter, eventuell für ein Teilgebiet (z. B. Elektronik). Die Tätigkeit würde folgendes einschliessen:

- Sichtungen von Veröffentlichungen der Fachpresse
- Übersetzungen
- Auszüge
- Stellungnahme und Kritik
- Parallelen zu unserem Arbeitsplatz

Fachzeitschriften stehen zur Verfügung. Um aber die Aeropers-Kasse möglichst zu schonen, wäre ich an der leihweisen Benützung von Interavia und Aviation Week aus dem Kreis der Mitglieder interessiert. Den zahlreichen Bewerbern sei im voraus gedankt.

Noch etwas: Ich plane, eine Informations-Broschüre «Mit der Aeropers auf Du» herauszugeben. Für Anregungen und Beiträge hätte ich ein dankbares Ohr.

E. Heusser, Fach 362



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

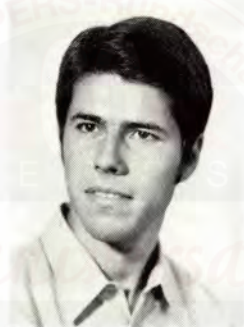
Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 22. April und 16. Mai 1972 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Bieli Kasimir,
Copi DC-9



Mürner Martin,
Copi DC-9



Poppe Hans Jürgen,
Copi DC-9



Wenger Hans Peter,
Copi DC-9

Es ist eine Binsenwahrheit, dass eine möglichst vollständige **Information** immer und überall Klarheit schafft. Der Aeropers-Vorstand gibt sich daher Mühe, Sie mittels Rundschau, Bulletins, Kommentaren und Zirkularen möglichst gut auf dem Laufenden zu halten. Überdies veranstalten wir Rundfragen, Informations- und Diskussionsabende und Standortsbestimmungen. Am 29. Juni findet nun die jährliche Generalversammlung statt, und zwar im Wallberg, Volketswil, abends acht Uhr. Ferner ist jedes Aeropers-Mitglied herzlich eingeladen, den Aeropers-Stamm zu besuchen, nämlich an jedem zweiten Dienstag des Monats von 19.30 Uhr an im Restaurant Frohsinn in Kloten, wo jedesmal ein oder mehrere Vorstandsmitglieder anwesend sind, um allenfalls Auskunft zu geben. Überdies stehen Ihnen im Aeropers-Sekretariat sämtliche Ressort-Folder sowie die Protokolle der Vorstandssitzungen zur Verfügung behufs Einsichtnahme, das «look and see» hingegen können wir Ihnen leider weder abnehmen noch ersparen — it's up to you!

Ich hoffe, Sie werden von diesen zahlreichen Informationsquellen regen Gebrauch zu machen wissen, bevor Sie sich in irgend einem Crewhotel in hitzige Diskussionen einlassen, deren Sachlichkeit oft im Quadrat der «distance from homebase» abzunehmen scheint, ausgenommen im Crewhouse Genf, wo sich der Unsachlichkeitsfaktor dem Vernehmen nach mit der Anzahl Crewmember multipliziert! Wie dem auch sei, ich bitte Sie jedenfalls inbrünstig, unsern Informationsquellen mehr Glauben zu schenken als dem ominösen Buschtelefon. In diesem Zusammenhang möchte ich auf den lesenswerten Artikel zu ebendiesem Thema hinweisen, welchen Sie auf der Seite 27 dieses Heftes finden.

Nachdem ich «es Ihnen nun wieder einmal gesagt habe», sehe ich mich aber alsogleich gezwungen, mich in dieser Sache höchstpersönlich an der Nase zu nehmen; wurde doch auf mein Geheiss hin kürzlich ein Zirkular herausgegeben, auf welchem zu lesen war, die Generalversammlung werde aus **organisatorischen** Gründen (due to administration reasons) vom 6. auf den 29. Juni verschoben. Diese vage Begründung hat nun aber in unserm Mitgliederkreis zu wilden Spekulationen Anlass gegeben, so dass ich mich beeile, die wahren Gründe schonungslos auf den Tisch zu legen. Sie sind in unsern Statuten zu finden, wo in Artikel 23, 24, 25 sowie im Anhang des Abstimmungs- und Wahlreglementes die Abstimmungsmodalitäten und Fristen der GV geregelt sind. Es bestand nun einerseits die Gefahr, die Frist von 7 Wochen für allfällige schriftliche Abstimmungen im Zusammenhang mit der GV zu verpassen.

Andererseits wiesen wir bereits in unserm GV-Zirkular vom 30. 3. auf die Tatsache hin, dass die Wahlresultate erst ab 1. Juli 1972 rechtskräftig werden können, da bis zu jenem Datum eine Vereinbarung zwischen der Aeropers und der ehemaligen FPAS Gültigkeit hat, die eine FPAS-Vierervertretung innerhalb des Vorstandes garantiert. Mit andern Wor-

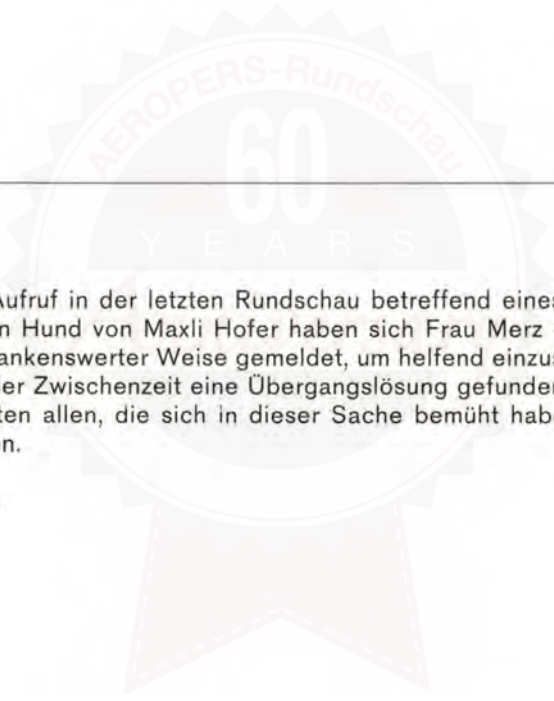
ten liessen sich durch die obskure Verschiebung der GV zwei Fliegen auf einen Schlag erledigen: erstens Nichtverpassen statutarischer Fristen und zweitens Verhütung eines Interregnums. That's all! Es stimmt, und hier dürfte wohl des Pudels, resp. des begrabenen Hundes Kern zu finden sein, dass in der Zwischenzeit noch die Kandidatur eines weiteren potentiellen Vorstandsmitgliedes eingereicht und akzeptiert worden ist, dessen Supporter sich offiziell erkundigten, ob sich die Eingabefrist nun auf das neue GV-Datum beziehe, was wir bestätigen konnten. Dadurch wurde jedoch ohne unser Wissen das wahltaktische Konzept einer aktiven Mitarbeitergruppe durchkreuzt und anschliessend die Verdächtigung laut, man habe offenbar die GV verschoben, um noch einen Sprengkandidaten portieren zu können. Dem ist also eindeutig nicht so! Womit sich die ganze Geschichte zu einem religiösen Problem gewandelt hat, nämlich zu einer reinen Glaubensfrage. Und all dies hätte vermieden werden können, wenn ich in jenem folgenschweren, unter Zeitdruck formulierten Zirkular den vagen Begriff administrativer respektive organisatorischer Gründe durch die tatsächlichen ersetzt hätte . . .

Lehre daraus: Informiere stets genau,
ansonst macht man dich zur Sau!

Nach dieser öffentlichen Selbstzerknirschung beeile ich mich, noch eine weitere informatorische Unterlassungssünde zu sühnen: Bekanntlich sind alle dem Arbeitsvertrag Swissair/Aeropers unterstellten Besatzungsmitglieder gegen Lizenzverlust aus gesundheitlichen Gründen versichert. Eine allfällige Auszahlung dieser erklecklichen «Loss of Licence»-Summe soll jedem Piloten oder Navigator helfen, eine neue Existenz aufzubauen, falls er seinen Job im Cockpit auf fliegerärztliche Verfügung hin aufgeben muss. Vorletztes Jahr trat nun ein solcher Loss of Licence-Fall auf und die Versicherung zahlte ohne weitere Schwierigkeiten. Indessen fand der kantonale Steuervogt, dieser einmalige Versicherungsbetrag sei von unserm betroffenen Mitglied als Einkommen zu versteuern! Dieses wurde also just in dem Jahr unter die Grossverdiener mit entsprechender Steuerprogression eingereiht, in welchem es seinen fliegerischen Beruf aus gesundheitlichen Gründen aufzugeben gezwungen war. Mit andern Worten hätte es einen runden Viertel seiner Versicherungssumme alsogleich dem Staat abliefern sollen. Gegen diese Verfügung setzte sich die Aeropers erfolgreich zur Wehr und es gelang unserm Rechtsvertreter und Sekretär, Herrn Dr. Huber, in dritter Instanz, d. h. beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, einen Entscheid zu unsern Gunsten durchzusetzen. Ich gratuliere Herrn Dr. Huber zu diesem Erfolg und möchte gleichzeitig darauf hinweisen, dass er unsern Mitgliedern jederzeit als Rechtsberater zur Verfügung steht, sofern es sich um Aeropers- und Berufsprobleme handelt.

Zum Schluss möchte ich Sie nochmals bitten, positiv am Aeropers-Geschehen teilzunehmen, mitzumachen, abzustimmen und sich in der nicht gerade einfachen Balair-Integrations-Übung hinter den Vorstand zu stellen. Trotz allem!

Mit freundlichen Grüßen
Hans Hürzeler



Auf unseren Aufruf in der letzten Rundschau betreffend eines Pflegeplatzes für den Hund von Maxli Hofer haben sich Frau Merz und Herr Kienle in verdankenswerter Weise gemeldet, um helfend einzuspringen. Es konnte in der Zwischenzeit eine Übergangslösung gefunden werden und wir möchten allen, die sich in dieser Sache bemüht haben, dafür herzlich danken.

Die Redaktion

Hi- Fi- Stereo

TANDBERG

MONARCH

FISHER

WEGA

NIKKO 

McINTOSH

LAFAYETTE

28%

Swissair

Staff-Rabatt vermittelt Ihnen

Rabatt
Shop

TONI HAGNAUER Schaffhauserstrasse 520, Zürich-Seebach

Telefon 01·48 70 06

Privat: Wagenburg, 8607 Seegräben Telefon 01·77 18 91

Öffnungszeiten: Di.-Fr. 10 00 - 12 15
13 30 - 18 30 Samstag 09 00 - 12 15
13 30 - 16 00

Montag geschlossen

20% + 3% Staff Rabatt auf

KENWOOD

PIONEER

DUAL

PHILCO

UHER

FERGUSON

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste April 1972

1. Flugprogramm

Das Sommerflugprogramm brachte besatzungsmässig folgende Neuerungen:

- Neuer Sling Boston (anstelle Montreal) auf DC-8.
- Neue Südatlantik-Rotationen mit Doppelsling DKR/GIG, jedoch ohne Detachierung GIG.
- Neu auf DC-8: 260/261, 254/255, 258/259, Ab 9.5. auf DC-8: 250/251.
- Crewsling LOS auf CV-990 wurde wegen der Pistenarbeiten in LOS bis 7.5. verlängert, seither Nightstop ACC auf DC-8.
- Neuer Sling TLV, neue Nightstops in DAM, BEY, BGW und ab 9.5. ACC.
- Neuer Sling FCO auf DC-9.

1.1. Besonderheiten

- Die Einplanung des Osterprogrammes verursachte auch dieses Jahr keine aussergewöhnlichen Schwierigkeiten. Erstmals wurden über die Osterfeiertage diverse Abend- resp. Frühkurse annulliert, wodurch auf DC-9 zusätzliche Nightstops resultierten (MUC, DUS, CGN, FCO, VIE, LHR).
- Die Planung von Zusatzflügen konzentrierte sich, neben dem Osterprogramm, auf die erste Hälfte des Monats.
- Während der Messe von Hannover vom 19. bis 29.4. wurden täglich drei Kurse mit DC-9 und zwei Kurse mit BB DC-9 geflogen.
- Wie bis anhin wurde nach TLV erneut eine ansehnliche Zahl von Verdichtungsflügen eingeplant.
- Am 15./16.4. wurde auf SR DC-8 der letzte BB-Kettencharter nach CMB geplant. Dieser Flug konnte, mit Ausnahme des Teilstückes BOM - CMB - BOM, in die FE-Basisrotationen integriert werden.
- Zwei weitere BB-Flüge nach Djerba mit SR DC-9 waren vorgesehen.
- Ab Beginn des Sommerflugplanes sind im NA langfristig keine Charterleistungen mehr vorgesehen. Auch aktuell mussten keine solchen Leistungen mehr eingeplant werden.

1.2. Balair

Ab April 1972 wurde die gesamte Planung der BB-Jet-Operationen durch die Swissair übernommen. Die Planung des Cockpitpersonals wird vor-derhand noch getrennt von derjenigen der Swissair vorgenommen.

Die Planung des Kabinenpersonals erfolgt jedoch durch die entsprechende Stelle der Swissair.

Auf sämtlichen BB DC-9-Flügen, mit Ausnahme der Messeflüge nach Hannover, wurden BB-Cockpitcrews geplant. Auch auf BB DC-8 wurden mehrheitlich BB-Cockpitcrews vorgesehen.

Aus dem geplanten BB-Programm sind folgende Besonderheiten erwähnenswert:

- Eine Kette von fünf Flügen nach BKK/HKG mit Slings in Dubai und BKK. Das Teilstück BKK - HKG - BKK wurde wegen langer DH-Verschiebungen durch die stationierte Crew in BKK übernommen.
- Zwei Flüge nach DKR, welche in die SA Basisrotation der Swissair eingebaut werden konnten.
- Zwei Frachtflüge nach JNB mit Crewchange in Luanda, sowie ein Flug nach NBO mit Crewchange in NBO.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.4.72 betrug der Bestand **670 Piloten**.

2.1.2. Bestandesveränderungen

Austritt: Herr H. Erni per 31.3. infolge Pensionierung.

2.1.3. Ausbildung

Am 1.4.1972 befanden sich 49 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	5 Capt.- und 3 Copianwärter
CV-990	1 Copianwärter
DC-9	12 Capt.- und 28 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.4.72 betrug der Bestand **52 Navigatoren**, wovon 11 seit dem 1.3.71 eine DC-8-Bordmechanikerausbildung absolvieren.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Übertritt zu den F/E per 1.4.: Herr H. Nafzger.

2.2.3. Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste Mai 1972

1. Flugprogramm

1.1. Swissairprogramm

- SR 250/251 wurde bis 6.5. mit Sling Lagos auf CV-990, ab 9.5. mit Nightstop Accra auf DC-8 geplant. Somit wurden ab 9.5. sämtliche Westafrikakurse mit DC-8 geflogen.

- Mitte Monat waren zwei DC-9-Verdichtungsflüge nach Kairo mit Crewchange in Kairo vorgesehen.

1.2. Balairprogramm

- Die Planung erfolgte nach wie vor in separaten Kategorien.
- Sämtliche BB-DC-9-Flüge wurden mit BB-Crews geplant. Auf DC-8 wurde ein Flug mit SR-Cockpitcrew geplant, nämlich BB 162/165 Zürich - Monastir - Genf vom 28.5.
- Folgende Punkte aus dem BB-Programm waren besatzungsmässig von Bedeutung:
 - 8.-10.5.: Charter nach BKK/HKG mit Crewchange in Dubai und BKK. Das Teilstück BKK - HKG - BKK wurde wiederum durch die stationierte SR-Crew in BKK übernommen.
 - 15.-17.5.: Frachtcharter nach JNB mit Crewchange in Luanda.
 - 29.-31.5.: Charter mit DC-8-63 nach BKK und HKG mit Crewchange in Dubai und BKK. Aus Qualifikationsgründen (DC-8-63) kann die in BKK stationierte SR-Crew für das Teilstück BKK - HKG v.v. nicht eingesetzt werden.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.5.72 betrug der Bestand **679 Piloten**.

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: 10 Piloten ex SLS IV/70 per 1.5.72.

Austritt: Herr R. Bockhorn per 30.4. infolge Pensionierung.

2.1.3. Ausbildung

Am 1.5.1972 befanden sich 48 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	5 Capt.- und	3 Copianwärter
CV-990		1 Copianwärter
DC-9	10 Capt.- und	29 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.5.72 betrug der Bestand **48 Navigatoren**, wovon 7 seit dem 1.3.71 eine DC-8-Bordmechanikerausbildung absolvieren.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Übertritte zu den F/E: Herren E. Stiefel per 15.4., H. Swart per 19.4., A. Bosch per 20.4., K. Schmidli per 26.4.

2.2.3. Ausbildung

Keine

GV 1972

Wir wollen unsere Mitglieder an dieser Stelle noch einmal daran erinnern, dass die ordentliche Generalversammlung der Aeropers per 1972 wie folgt stattfindet:

Datum: Donnerstag, 29. Juni 1972

Ort: Landgasthof Wallberg, Volketswil

Zeit: 20.00 Uhr

Der Vorstand rechnet mit einem möglichst vollzähligen Erscheinen aller Mitglieder, denen es an diesem Tage einsatzmässig möglich ist, an der GV teilzunehmen.

Aeropers-Stamm

Die nächsten Aeropers-Stammabende finden am **10. Juli** und **8. August**, jeweils ab 19.30 Uhr im Restaurant Frohsinn, Geerenstrasse 20, Kloten, statt. Die bisher zur Durchführung gelangten Abende haben gezeigt, dass offensichtlich vielerorts noch die irri-
ge Meinung verbreitet zu sein scheint, der Stamm sei ausschliesslich für Copiloten reserviert. Wir weisen deshalb noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass der Stamm **allen** unseren Mitgliedern offensteht. Es ist deshalb begrüssens- und wünschenswert, wenn auch «mittelalterliche» und ältere Semester unter unseren Mitgliedern, dem Stamm inskünftig möglichst zahlreich ihre Referenz erweisen würden.

Mit freundlichen Grüssen
Dr. W. Huber

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

EK-Gedanken

Am Meeting mit der Swissair vom 28. Februar 1972 über Südatlantik-Rotationen hat die EK hartnäckig die Variante K* vertreten. Ein wesentlicher Grund dieser Hartnäckigkeit lag darin, dass diese Variante **kein** DH-Fliegen enthält.

Das nachfolgende Schema zeigt, wie stark die verschiedenen DC-8-Sektoren mit DH-Flügen belastet sind. Daraus wird ersichtlich, dass die DH-Fliegerei unbedingt etwas gebremst werden muss. Im Durchschnitt fliegt jeder vierte DC-8-Pilot auf den Langstrecken unproduktiv. Neben den rein finanziellen Aspekten (Sitzbelegung) sprechen auch noch andere, speziell für die EK wichtige, Gründe **gegen** diese Art von Fliegerei. Jeder von uns ist erstens einmal bei der Swissair als Pilot und nicht als Passagier angestellt. Die als DH geflogenen Stunden zählen nicht als Leistung. Die Ermüdung auf einem EY-Sitz ist aber bekanntlich ebenso gross wie im Cockpit, die Zeitverschiebung wirkt sich ebenso stark aus. Dazu kommen Aufenthaltszeiten im Flugzeug, die ans Ungesunde grenzen: da DH after Duty nicht als Dutytime zählt, ist es auch nicht zeitlich begrenzt. Die sowieso bescheidenen Flugtrainings-Möglichkeiten der Langstrecken-Piloten werden weiter eingeschränkt, Besatzungen müssen getrennt werden usw.

Rückblickend stellt man fest, dass diese DH-Fliegerei in den letzten Jahren laufend zugenommen hat. Die EK ist der Ansicht, dass dieser Entwicklung jetzt Halt geboten werden muss, und zwar mit allem Nachdruck. Wir befürchten zudem, dass das Fliegen für die Balair (Charter nach verschiedenen Destinationen, die nicht in unser Streckennetz passen) noch zusätzliche DH-Flüge bringen wird.

Leider ist es der EK nicht gelungen, die Bremse zu ziehen. Die von der Swissair aus finanziellen Aspekten durchgesetzte Variante N* bringt in dieser Richtung keine Verbesserung, hingegen die Aufhebung der Detachierung Rio. Die Rotationsdauer ist länger als vorher und wir haben nochmals vermehrtes DH-Fliegen. Man kann sich fragen, wo dies noch hinführt und ob auf diese Art auch wirklich richtig investiert wird.

Gerechtigkeitshalber sollen nun auch noch die beiden positiven Seiten dieser Variante N erwähnt werden. Erstens ist sie in allen Punkten FOM-konform und zweitens ist ein Crew-Sling in Rio vorgesehen, und nicht in Sao Paulo, was von den Beteiligten wiederum nicht ungerne gesehen wird. Ebenfalls sei hier erwähnt, dass DH auch angewendet wird, um Rotationen zu verkürzen, wie z. B. auf den SAF-Flügen.

P. H.

* Anmerkungen siehe nächste Seite

* Anmerkungen:

Rotations-Variante K: wöchentlich 2 Rotationen von 12 und einmal 13 Tagen Dauer. Kein DH, dafür Detachierung RIO.

Rotations-Variante N: wöchentlich ebenfalls 2 Rotationen von 12 und einmal 13 Tagen Dauer. Keine Detachierung Rio, dafür DH auf allen Flügen von ZRH - GVA - DAK vv.



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**

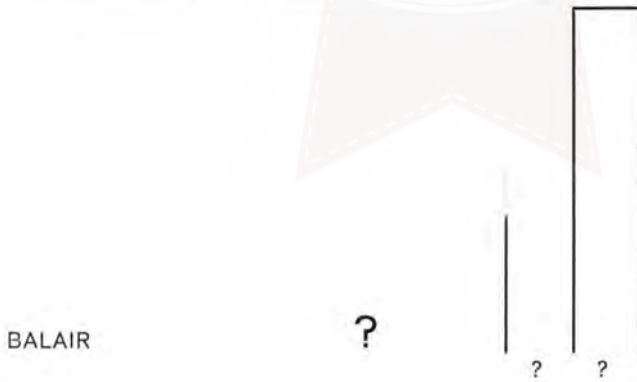
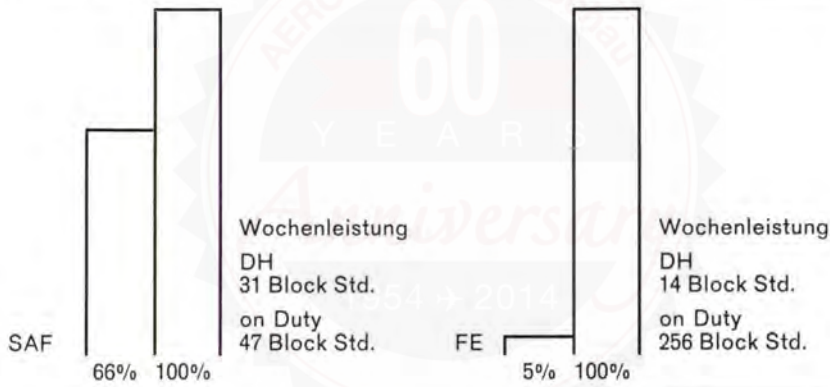
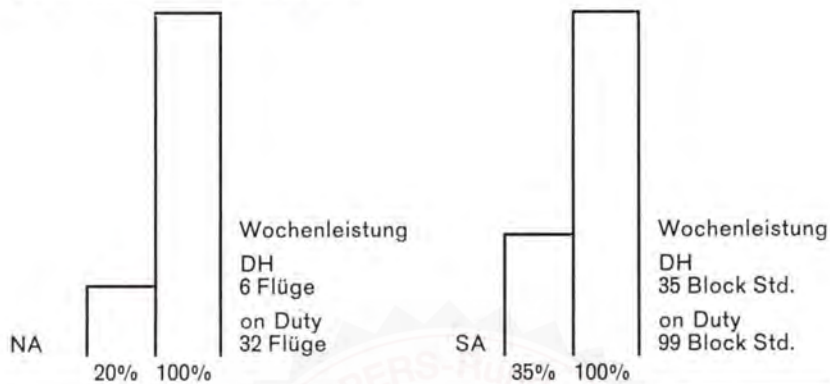
wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG
8600 Dübendorf, Telefon 01/85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Sommer 1972, Piloten DC-8
 Vergleichsschema on Duty-DH





27th IFALPA Conference

Mermoz, 12th-19th April 1972

The 27th Annual Conference of IFALPA took place this year on a ship, the S.S. MERMOZ, chartered for the purpose by the French Association, SNPL. The ship sailed from Cannes on the evening of April 12th, and called at Ajaccio, Messina, Catania, Kotor (Yugoslavia) Dubrovnik, Corfu, and returned to Cannes on April 19th.

While the setting was indeed unique, (the sight of 300 airline pilots religiously taking their sea-sickness tablets every morning has to be seen to be believed) the conference was undoubtedly one of the most productive and successful ever held, despite the lavish hospitality of our French hosts.

Aeropers was ably represented by Capts. Heiz and Patch, Dr. Huber, and the writer, and it was a compliment to our Association that Capt. Patch paying his first visit to an IFALPA Conference after a break of a number of years, was asked to take the Chairmanship of Committee «A» which devotes itself to industrial problems. This he did with his usual impartiality, and thus contributed greatly to the successful completion of his Committee's work.

Committee C, which embraces airworthiness and all-weather operation, considered these problems, as well as flight recorders and their proper use, cockpit standardisation, flight deck warning systems and supersonic transport. The report of the Newnav X Symposium, held in Frankfurt in October 1971 was also presented to this Committee, and proved a most comprehensive one.

The flight recorder study was most interesting, as it embraced the proposed technical specifications of these recorders due to be designated at ICAO. Of particular interest to us is the planned use by some operators of the flight recorder readout for disciplinary reasons or for training purposes. It was generally felt that this went beyond the original aims of the use of those instruments whose primary purpose is to aid in the investigation of aircraft accidents but their use as maintenance records was generally accepted.

All-weather operations dealt primarily with the aids to be considered minimal as the minima decrease. A number of airports were found to be deficient in IFALPA's requirements for Cat. II operations, and the urge to lower the approach- and landing-minima must be matched by the

equipment necessary to assure the safety of these operations. AWOP is becoming increasingly important to IFALPA, which is as it should be, and we were fortunate in having as our representative Capt. E. Heiz, whose constructive suggestions were much appreciated and acknowledged by his fellow delegates in the Committee.

Licensing, medical, operational and legal matters were discussed by Committee B, where Dr. Huber represented Aeropers, aided during the discussion of the use of flight recorder data and accident investigation by Capt. Heiz. The legal status of the aircraft commander also came into the jurisdiction of this Committee and a little more progress was made towards the ultimate recognition of this status.

For many years now, it has been the aim of IFALPA, through various UN bodies, as well as ICAO, to raise the status of an aircraft commander to that enjoyed by a ship's captain, and ultimately to have the aircraft as in shipping, to be recognised as an extraterritorial part of the country of its registration, covered in all legal matters by the laws of that country, and not, as at present, subject to the ever-varying laws of some of the countries in which it finds itself. This would be a major step in the combatting of hijacking and other crimes committed on board, as they would then constitute an offence against the state of aircraft registry, and those nations which would ultimately become signatories to such a convention would be duty bound to return the offender to the country concerned where more justice could be expected to be handed down than is at present the case. We have always believed strongly in this principle and the recent spate of hijackings renders our efforts more urgent than ever before. Aeropers is a member of the IFALPA Legal Study Group, and during the coming year our efforts to complete the convention to be presented at the UN will be intensified wherever possible.

Most of the efforts of the writer were concentrated on the work of Committee F, which handles administration and the constitution as well as finance. This was of particular interest at this time as there was a record number of proposals to change the constitution of IFALPA, which has to be constantly updated. The results of these proposals have an effect on all members, so that we have to maintain a watch on the governing body to assure that the best interests of all member associations shall prevail.

Aeropers had made such a proposal to this body which was ultimately withdrawn, but is bound to come up again sometime in the future. It concerned the system of election of officers, which includes the provision for a roll-call vote; that is, should any member association so desire it, one vote is given to each 1000 members of an association. This is all very nice, but hardly democratic, as it would result in 24 votes being cast, for example, for the United States Association, ALPA, which, with the help

of BALPA (Britain) and CALPA (Canada) would result in the appointment of officers rather than their democratic election, or alternatively the vetoing of a suitable candidate should these associations not approve of his candidature.

It was hoped when the proposal was submitted that the inclusion of the Aviation Workers of the Soviet Union with something like 60'000 members, might indicate the inadvisability of maintaining this system, but it was subsequently learned that only the international branch of this association would apply for membership, representing only 1500 members, so the proposal was doomed to failure and for this reason was withdrawn.

Membership applications were presented from associations representing Guyana, Jamaica, Yugoslavia and the USSR and all of these were accepted. The interest of the pilots of the Soviet Union is more than anything else a tribute to the aviation seminar held in Moscow in 1971 in which IFALPA played such a large part, as well as the fact that the Soviet Union is now a signatory to the ICAO Convention, to which IFALPA has contributed much.

The Yugoslav pilots were indeed fortunate in so far as they were able formally to accept their membership in IFALPA at a festival organised for the purpose near Dubrovnik, and to mark the occasion, a large tract of land, suitable for a hotel, was presented to IFALPA by the Yugoslav authorities, in the hope that here would be one day a rest centre or hotel for pilots from all over the world, a gesture which was much appreciated. The future of IFALPA Headquarters was also widely discussed, and it was finally decided that, despite a strong plea that it be removed to Montreal, it is more centrally situated in London, and a Committee was set up to look into the possibility of purchasing the existing building at 1 Hyde Park Place, or land on which to build a new Headquarters somewhere in the London area.

This conference made history in another way when Air France provided a Boeing 747 from Paris to Nice for its first landing at that airport, the only condition being that those pilots attending the conference were to wear their company's uniform for the flight. The possibility of again seeing a Jumbo full of pilots and their wives instead of passengers is probably very remote indeed, but it happened at Nice.

As was previously stated, the conference was extremely successful, the cruise a pleasant one, especially when it was learned that the rumour that IATA had chartered a submarine and torpedoes at the same time was entirely without foundation. Maybe this fact is a good sign that one day soon, these learned gentlemen will realise that the aims of both associations are in fact identical; the safe and economical operation of aircraft throughout an ever shrinking world

Since another competitor has had a free advertisement in this report, it would not be fair to neglect to mention that without the usual helpful cooperation of Swissair Flight Operations, it would most certainly not have been possible for Aeropers to have been so well represented, and the IFALPA Commission and the Vorstand hereby expresses its appreciation.

J. Sterndale

Der «Zuwachs-Rate» wird heute eine geradezu religiöse Bedeutung beigemessen. Wenn die Zuwachs-Rate nicht steigt oder gar sinkt, glaubt ein ganzes Volk zu spüren, dass etwas mit ihm nicht in Ordnung ist.

Eugen Gürster

Wer in seinem Amte vorwärts kommen will, darf sich nicht erlauben, allzu originell zu sein.

Eugen Gürster

Die ganz grossen Dummheiten hält das Schicksal für die grossen Männer reserviert.

Eugen Gürster

Security

Wäre ich zynisch veranlagt, so könnte ich eigentlich für die Orientierungen betreffend Sicherheitsmassnahmen auf unser Fernsehen verweisen, das mich der Sorge um die Mitteilung über die Einsätze der Tigers anlässlich der Reportage des Vorfalles DC-9 nach Ciampino in grosszügigster Weise enthoben hat. Aber leider wird damit unsere Arbeit nicht reduziert, im Gegenteil! Unserer Meinung nach muss hier die Pressefreiheit, das Recht des Lesers oder Zuschauers auf Information und was der gleichen Einwände von Seiten der Massenmedien mehr sind, wegen der möglichen Folgen, einer Eskalation der Bedrohungen, unbedingt hintenangestellt werden. Wir zählen nach wie vor auf das Verantwortungsbewusstsein aller betreffenden Stellen; dank dem guten Einvernehmen mit OY dürfen wir bestimmt in Zukunft mit noch besseren Resultaten rechnen.

Ich möchte jedenfalls bei dieser Gelegenheit im Namen der Gruppe Security all jenen danken, die bei dem oben erwähnten Vorkommnis Protest eingelegt haben, sei es nun schriftlich, mündlich (oder auch nur für sich in Gedanken). Dieses Echo lässt uns erkennen, ob wir mit unserer Policy auf dem richtigen Weg sind. Es ist nämlich gar nicht immer so einfach, dies selbst festzustellen, aber schlussendlich sind wir dazu da, dem Gesamt-Interesse und der Sicherheit von allen Besatzungen (und Passagieren) zu dienen und nicht ein Extra-Züglein zu fahren.

Aus diesem Grunde bitte ich schon jetzt alle Mitglieder, welche an der nächsten GV teilzunehmen gedenken, die gute Gelegenheit für Fragen und auch für Kritik auszuschöpfen. Denn nichts ist so gut, dass es nicht besser gemacht werden könnte!

R. Schumacher

Man sollte . . .

- nach eingehendem Studium der DC-9 Information IV/72 unser Crew House in Genf besser in «Bluejeans Intercontinental» umbenennen.
- den Namen des DC-9 RCP nicht verschweigen, der die vorletzte DC-9 Information so interessant gestaltete.
- wenn für Cockpit-, Flugfunk- und FOM-Sprache nur Englisch gestattet ist, wichtige Hinweise und technische Bildungskurse zumindest in deutsch **und** englisch publizieren.
- den allgemein anerkannten hohen Hotelstandard in Europa für SWR-Besetzungen nicht dadurch schmälern, dass in unserem eigenen Genfer Hotel wegen Sparmassnahmen die «Omelette aux tomates» **ohne** Tomaten serviert werden (on attend la bonne saison!)
- hingegen wieder einmal daran erinnern, dass «la bonne saison» für das Crew-Frühstück in Genf um 04.00 Uhr beginnt und zwar jeden Tag.
- den Initianten des Dept. II zur gelungenen Gruppenreise für Eisenbahnfreunde hinter den eisernen Vorhang gratulieren, wobei — als nicht zu unterschätzendes Nebenprodukt — eine gute Reklame für die Swissair in dem bekanntesten Modelleisenbahn-Magazin Amerika's Eingang gefunden hat.
- das in DC-9 Kreisen weitherum positive Echo betreffend Crew-Einsatz im Monat Mai auch an dieser Stelle festhalten und hoffen, dass dieser vielversprechenden Besserung ein recht langes Leben beschieden sei.
- einmal mehr darauf bestehen, den Einsatzplan mindestens eine Woche vor dem neuen Monat im Fach zu haben. Es gibt auch unter den Besetzungen Leute, die gerne über eine längere Dauer als nur bis zu 3 Tagen planen.
- beim Studium der neuen Uniform den Hut grosszügig vergessen. Damit würde nicht nur das leidige Haarproblem teilweise entschärft, sondern, was noch wichtiger ist, das Budget weniger belastet.
- gleichzeitig an ein zeitgemässes Hemd denken, sowohl was Knitterfreiheit wie auch Kragen (beim heutigen Modell Vatermörder) anbetrifft und
- eventuell ein Tropen- resp. Sommerhemd ohne Kravatte in Betracht ziehen, das nicht nur angenehm zu tragen, sondern auch kleidsam wäre.

- auf dem mehrfarbigen Umschlagdeckel des Swissair-Geschäftsberichtes nicht unbedingt einen «horizon-failure» demonstrieren, bei welchem die Gefahr gross ist, die Orientierung zu verlieren, was wir der Swissair als unserm Arbeitgeber ja nicht wünschen!
- vor den Vorstands-Wahlen die Namen jener Herren veröffentlichen, die den Vorstandssitzungen oft fernbleiben. (Einsicht in Protokoll jederzeit möglich. Die Red.)
- den DC-9 Piloten wieder einmal in Erinnerung rufen, dass die Swissair-Policy «SAFETY-FIRST» und nicht «ECONOMY-FIRST» heisst! (FOM 2.1.1. para 100)



Kloten

An schönster Lage zu vermieten; Bezug Herbst 1972

Bijou-Wohnung 5½-Zimmer mit allem Komfort

Wohnzimmer 41,5 m²; Spannteppiche, Cheminée,
Geschirrspül- und Waschautomat, separate Dusche,
gedeckter Balkon ca. 30 m², Lift.

Mietzins netto Fr. 1'340.— monatlich.

Anfragen an METRO FINANZ + TREUHAND AG
Bahnhofstrasse 29, 8702 Zollikon, Telefon 01/65 40 00



«Grossartig, meine Herren, wie dieser Reisverschluss läuft — wenn er läuft!»

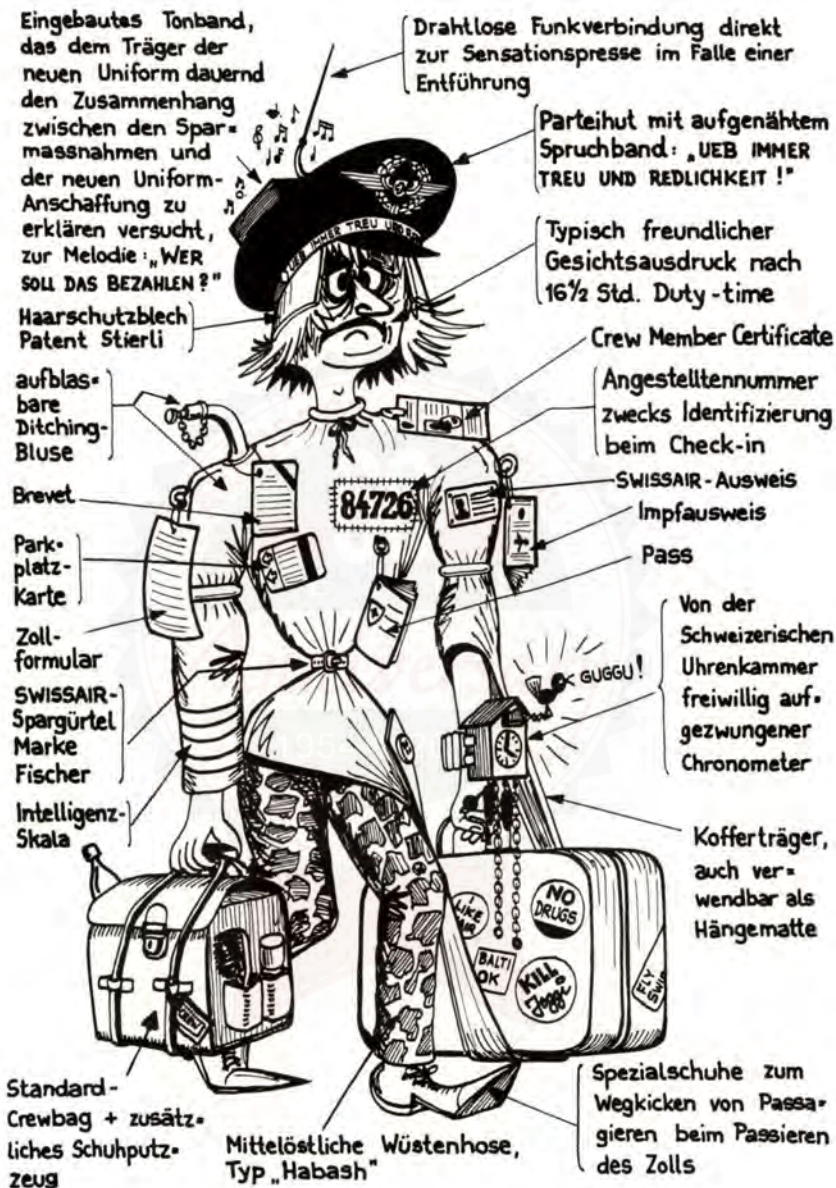
Vom «Swissair-Buschtelefon»

Wieviele Gerüchte sind beim fliegenden Personal der Swissair schon herumgereicht worden? Es vergeht kaum eine Woche, ohne dass man im Cockpit oder während dem Apéritif auf irgend einer Aussenstation wieder den «Allerneuesten» hört. Um einige Beispiele in Erinnerung zu rufen: Wer kennt die vor einem Jahre aktuelle Geschichte vom Verkauf der beiden Swissair Jumbos nicht? Wieviele verschiedenste Beispiele im Zusammenhang mit der Besatzungsplanung werden herumgeboten? Wem ist das «Prognosenfieber» nicht bekannt, welches alle sechs Monate kurz vor der Bekanntgabe des neuen Flugplans aufkommt? Allgemein gefragt, gibt es noch jemand unter uns, dem der Begriff des «Swissair-Buschtelefons» unbekannt ist? Stellt sich da nicht die Frage, wie es trotz «News», «Flight Recorder», «Bulletins», «Aeropers-Rundschau» und Cockpit Crew Meetings überhaupt zu diesem «Nachrichtenphänomen» gekommen ist?

Gerüchte sind grösstenteils Scheinwahrheiten. Meldungen irgendwelcher Art werden oberflächlich aufgeschnappt, nach persönlichen Kriterien interpretiert, um dann in einem neuen, sehr subjektiven Gewande weitergegeben zu werden. Wiederholt sich dieser Vorgang, so ist es durchaus denkbar, dass eine bestimmte Meldung nach kürzester Zeit in verschiedenste, womöglich gegensätzliche Varianten zersplittert wird. Wenn man bedenkt, dass Gerüchte sehr oft mit Begriffen wie Sensation, Ungeduld, Besserwisserie, Wunschenken und Bedürfnis an Neuigkeiten in Zusammenhang gebracht werden, so scheinen **wir** durch eigenes Verschulden an deren unlöblichen Existenz beizutragen. Zu einem gewissen Teil mag dies sicher zutreffen, der Vollständigkeit halber sollte das Problem aber noch von einer anderen Seite her betrachtet werden. Um Gerüchte überhaupt herumbieten zu können, braucht es «Initial Meldungen». Verständlicherweise werden diese in den meisten Fällen von Top-Managern unserer Gesellschaft ausgehen und finden dann via unsere Funktionäre den Weg ins Cockpit. Dies geschieht in der Absicht uns zu informieren, was sicher zu begrüssen ist. Nur stellt sich hier die Frage, wie kann ich oder will ich überhaupt meine Mitarbeiter über eine Sache ins Bild setzen, bei der ich Gefahr laufen könnte, geheime Aspekte frühzeitig preiszugeben. Aus dieser Situation heraus entstehen dann oft nur Teilinformationen, die geradezu prädestiniert sind, als Gerüchte in Umlauf zu gelangen. Eines der neuesten Beispiele ist die Balair-Integration, bei der man anfänglich nur von operationeller Zusammenarbeit gesprochen hat, um erst, nachdem es in den meisten Tages- und Wochenzeitungen publiziert worden ist, auch in den betriebsinternen Organen die Karten aufzudecken. Zugegeben, in diesem Falle geht es für die Swissair um äusserst wichtige Dinge. Und trotzdem habe ich das ungute Gefühl, nicht vollständig informiert worden zu sein. Ich sehe

nämlich den Grund nicht ein, weshalb es nach der Katastrophe von Würenlingen möglich gewesen ist, uns mit sehr vertraulichen Massnahmen bekannt zu machen, während in normalen Zeiten eine «allgemeine Publikumsinformation» genügen soll. Wäre es nicht möglich, gerade im «Flight Recorder» an Stelle der sicher sehr interessanten, aus der «Aviation Week» abgedruckten Artikel über neues Flugmaterial, ausführliche und zeitnahe Berichte zu veröffentlichen, die den rein fachlichen Rahmen vielleicht etwas sprengen würden. Ich denke zum Beispiel an die zukünftige Flottenplanung, die finanzielle Zukunft der Swissair und das damit zusammenhängende Problem einer eventuellen Verstaatlichung, die Kriterien der langfristigen Besatzungsplanung mit den Folgen von möglichen Fehleinschätzungen, die Stellungnahme der Swissair zu einem neuen Flugplatzprojekt (Grosses Moos), die weitere Entwicklung der Zusammenarbeit mit der AUA, die Probleme der Mitbestimmung, die zukünftige Beteiligung der Swissair an Unternehmen, die mit dem Luftverkehr nur indirekt in Zusammenhang stehen usw. Eine rechtzeitige, klare Abfassung von all diesen Problemen trägt sicher dazu bei, die Anzahl der sich im Umlauf befindlichen Gerüchte zu verkleinern. Der Begriff des «Swissair Buschtelefons» wird weiterhin existieren, darüber besteht kein Zweifel. Dort wo Menschen sind, gibt es auch Gerüchte. Sensationspresse und andere Massenmedien beweisen dies immer wieder aufs Neue. Das jedem von uns angeborene Interesse an Neuigkeiten scheint mir eine durchaus positive Eigenschaft zu sein. Einzig die Fähigkeit, unvollständige Informationen erkennen zu können und als solche zu betrachten, scheint uns sehr oft Mühe zu machen. Vermehrte Anstrengungen auf beiden Seiten werden aber sicher dazu führen, dass der Nährboden für neue Gerüchtewellen sehr spärlich bemessen sein wird. Hätte man dann nicht genügend Zeit, über anderes zu sprechen und zu diskutieren? Themen- und Problemkreise sind in dieser widersprüchlichen Welt ohnehin genug vorhanden.

Peter Clausen



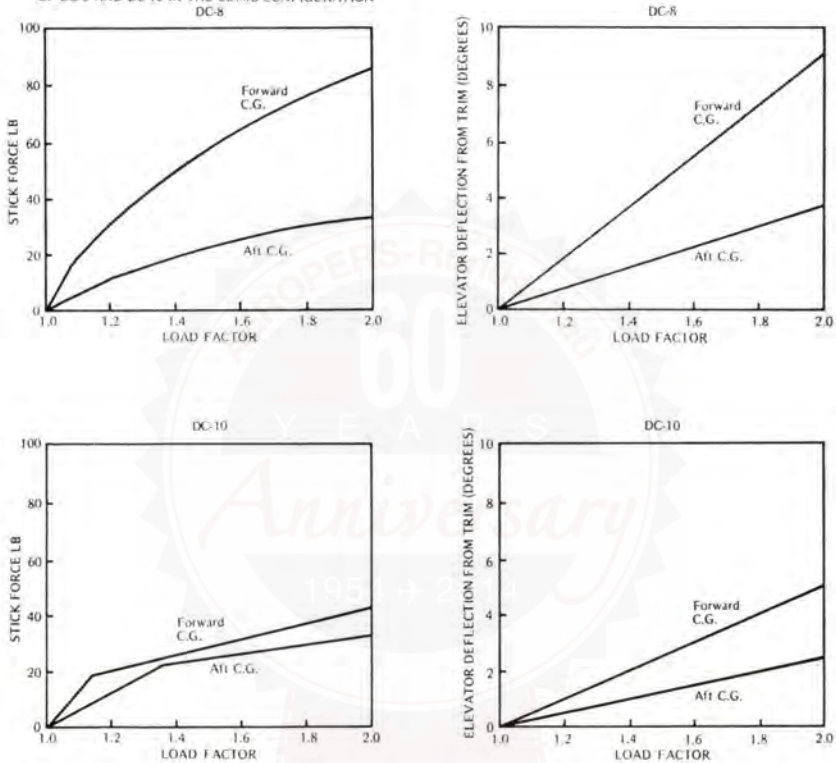
Flying the DC-10 (Part. II)

From the pilot's point of view, one advantage of powered flying controls is the freedom which they give the designer to tailor the control forces to desirable levels. An example of what can be achieved is seen from a comparison of the maneuvering characteristics (stick forces and elevator angles required to pull load factor, or g) of the DC-8 and DC-10 aircraft, shown in Figure 3. With any airplane, the elevator deflections necessary to pull g are greater for forward center of gravity locations than for aft c.g. The figure shows that for both airplanes the elevator deflection required to pull 2g at forward c.g. is roughly twice that required at aft c.g. On the DC-8, this unavoidably results in much greater control column forces being required for maneuvering at forward c.g. Indeed, on large transport aircraft, a recurring design problem lies in achieving an acceptable compromise between light maneuvering elevator forces at aft c.g. and heavy elevator forces at forward c.g. With a hydraulically powered control system for which artificial feel is provided, the stability and control engineer has an opportunity to defeat this problem. All that is needed is some means of adjusting the control feel characteristics with center of gravity location. But for safety's sake, and to keep the pilot's workload down, it must be done completely automatically and without possibility of failure. On the DC-10 this has been accomplished by a simple, fail-safe mechanism linking the feel system to an input from horizontal stabilizer position. Since, for a given flight condition, the horizontal stabilizer is always trimmed more airplane-nose-up at forward c.g., the elevator load feel is biased to provide progressively lighter control forces as the stabilizer is trimmed for ANU. The result is seen in **Figure 3**. The variation of stick force with center of gravity location is very small for the DC-10. For all flight conditions and c.g. locations, the DC-10 has pleasant longitudinal control forces, in excellent harmony with the rudder and aileron forces.

The artificial feel characteristics of the aileron/spoiler and rudder control systems are closely similar to those which have proved highly successful on the DC-8. But not providing for manual reversion has removed some constraints on the design of the control surfaces. This has permitted even more effective controls to be provided, and even better airplane response is the result. Of course, eliminating manual reversion from the control systems has greatly complicated the overall airplane system design problem because of the need to provide sufficient system redundancy. While the DC-8 has but one hydraulic system (with provision for an isolated backup for the rudder and spoilers), the DC-10 has three completely independent systems. Almost unimpaired controllability in the event of loss of pressure in any one hydraulic system is assured by means of the split control surfaces described earlier,

each section of which is driven by two of the hydraulic systems. Even after loss of pressure in two hydraulic systems, the airplane is safely controllable, although some loss of responsiveness will inevitably be noticed.

FIGURE 3 - COMPARISON OF MANEUVERING CHARACTERISTICS OF DC-8 AND DC-10 IN THE CLIMB CONFIGURATION



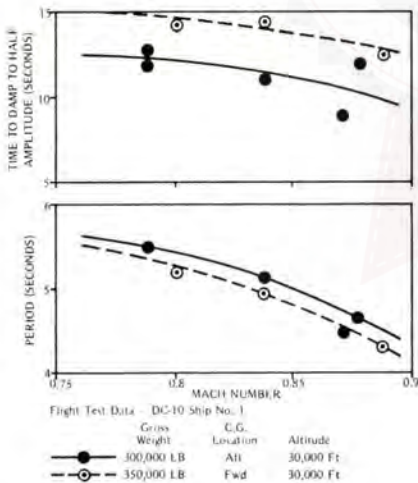
In stall demonstrations, the airplane retains its stability and responsiveness right down to the actual stall, and the rudder and ailerons remain effective throughout the stall. Approaching the stall with leading edge slats extended, and with any flap setting from zero to landing, natural airframe buffet, which originates from the horizontal stabilizer entering the wing wake, is first encountered. This occurs about 15 knots above the stall speed with flaps up, or 10 knots above with landing flaps, and the buffet gradually intensifies as the stall is approached. At a speed varying from 4 to 8 knots above stall speed, depending on weight and flap setting the artificial stall warning system will trigger the stick sha-

ker. The stall itself is characterized by a gentle nose drop and high sink rate, and the airplane responds rapidly to forward control column motion to recover.

With stalls in the clean configuration there is little natural buffet prior to stick shaker operation, which occurs some 20 to 25 knots above the stall speed, depending on weight. Simultaneously with actuation of the stick shaker, the leading edge slats outboard of the engine nacelles are automatically extended. This ensures that the initial stall occurs on the wing inboard of the nacelles. Because the resulting loss of lift is in front of the airplane c.g., good nose down pitch at the stall results.

Normal cruise altitudes for the DC-10 are from 25,000 to 42,000 feet, and as these altitudes are attained, the airplane feels solid and stable, and yet is easily responsive to control inputs. Normal cruise speeds are $M = 0.85$ for high-speed cruise and $M = 0.82$ for maximum range. At cruise altitudes and speeds, the Dutch roll damping is positive without the yaw dampers operating. **Figure 4** shows the Dutch roll characteristics (the period of the oscillation and the time taken for the amplitude of the oscillations to reduce to one-half their initial value) obtained in flight tests of the DC-10 at 30,000 feet with forward and aft center of gravity. The damping is good throughout the cruise Mach number range. At the higher altitudes (above 35,000 feet) and particularly with aft c.g., the damping is not very strong, and use of yaw dampers adds greatly to passenger and crew comfort. A pleasant discovery for the jet pilot is the fact that «Mach tuck,» a characteristic of the earlier jet transports, is not present on the DC-10. The DC-8, DC-9, and other jetliners are equipped

FIGURE 4 DC-10 DUTCH ROLL CHARACTERISTICS IN CRUISE



with Mach trim compensators, or similar devices, to ensure longitudinal stability at cruise Mach numbers. A Longitudinal Static Stability Augmentation System (LSSAS), which served the same function but by a different means from that employed on DC-8 and DC-9 aircraft, was fitted to the DC-10 test aircraft. It proved to be unnecessary, however, due to the airplane's inherent lack of any instability characteristics; it is therefore not being installed in production aircraft.

The improvements in the aerodynamic art of wing-section design, which have permitted the increased cruise speeds of the DC-10 vis-a-vis the DC-8, have also conferred excellent buffet onset characteristics on the DC-10. **Figure 5** shows a comparison of lift coefficient for buffet onset versus Mach number curves for the DC-8 and DC-10 (these are the

FIGURE 5. COMPARISON OF DC-8 AND DC-10 BUFFET ONSET BOUNDARIES

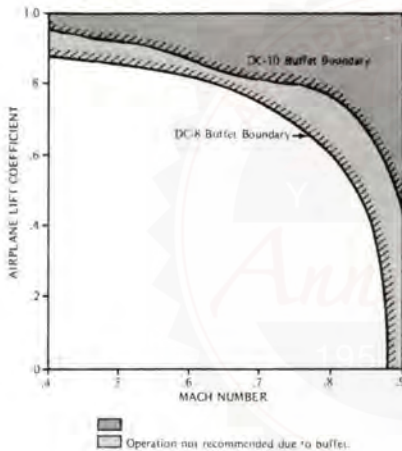
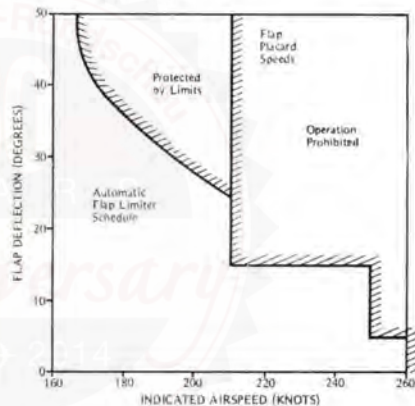


FIGURE 6. DC-10 AUTOMATIC FLAP LIMITER SCHEDULE AND FLAP PLACARD SPEED



basic plots from which the buffet onset boundary charts in the Flight Manual are constructed). As a result of the good lift capabilities of the DC-10 wing at cruise Mach numbers, the DC-10 can achieve 1.5g without encountering buffet onset at the maximum recommended altitudes for initial cruise. Control forces for maneuvering during the cruise are comfortably light, with immediate response about all three axes, making precise control easy.

The high sweep and thin airfoil sections of the tail surfaces ensure no loss of control surface effectiveness due to compressibility effects up to speeds well in excess of the design limitations of the airplane.

The combination of ailerons and spoilers for lateral control gives roll rates of 40 degrees/second with less than full wheel deflection. Spoiler drive cams have been carefully shaped to keep the response linear.

There is no significant yawing response, either adverse or favorable, to lateral control inputs. Failure of a wing-mounted engine is easily controlled using rudder or ailerons alone, but use of rudder trim to center the ball minimizes drag for cruising flight with one engine out.

Deceleration in the air for the purposes of rapid slowdown or emergency descent is accomplished by means of spoilers. Deployment of the spoilers is accompanied by a slight nose-up trim change, sufficient to maintain constant lift as the airplane slows down. Use of the speed brakes for deceleration thus calls for very little control column input. If emergency descent is required, a push force of around 20 pounds will be necessary. Maximum symmetric spoiler deflection in the speed brake mode is 30 degrees, but the braking can be modulated by partial handle movement, and detent positions are provided at one-third and two-thirds as well as at maximum braking. Although the spoilers are used for lateral control as well as for air brakes, lateral controllability is not diminished with the speed brakes raised. Normally, 60 degrees of spoiler deflection is available for lateral control, but only the spoilers on the down-going wing deflect. With the spoilers raised in the speed-brake mode, lateral control wheel movement causes the spoilers on the down-going wing to raise further, while the spoilers on the up-going wing retract.

For speeding up the descent at the end of a flight, partial speed brake extension may at times be useful. One-third extension of the speed brakes produces barely discernible buffet levels; two-thirds brings only a minor increase in this level; and with full speed brake deflection, the buffet level is mild and quite unobjectionable.

The landing gear may be extended at 260 knots below 30,000 feet (or at $M = 0.7$ above that altitude), and flap/slat extension can be begun at the same speed below 15,000 feet (or at $M = 0.51$ above 15,000 feet). The speed brakes may be used with slats alone extended, but once the flaps are extended, use of speed brakes is prohibited. Beyond this point, variation of thrust and flap angle provides adequate speed control. Flap extension at relatively high speeds is permitted in order to maximize the operational flexibility. Up to 5 degrees of flap may be selected at 260 knots; up to 15 degrees at 250 knots; and full landing flap may be selected at 210 knots. When flap angles greater than about 25 degrees are selected close to the placard speed, however, the actual flap deflection will be limited by the Automatic Flap Limiter to a value less than that selected. This device permits high flap placard speeds to be used, without suffering the structural weight penalty which would be necessary to provide sufficient strength for full flap deflection at those speeds. Flap deflection is limited according to the schedule shown in **Figure 6**.

Throughout the approach, the airplane is stable, and has a very low level of response to gusts, even in quite severe atmospheric turbulence. With all yaw dampers off, the airplane is easily controllable, and despite its

high overall stability, the airplane is easily and precisely maneuvered. The powerful double-slotted trailing edge flaps and leading edge slats keep approach speeds at maximum landing weight down to 135 knots, no mean achievement for an airplane of this size. The engine locations are such that with all engines operating, there is no change in trim with changes in power setting, even when takeoff power is applied for a go-around.

Lateral control during the approach is augmented by the outboard ailerons, which are unlocked from their neutral position when the leading edge slats are extended. Also, the lateral control spoiler effectiveness increases with increasing flap deflection, so the airplane retains very good lateral responsiveness down to very low speeds. Five-degree bank angle changes are accomplished in one second from initial control wheel movement, and peak roll rates of at least 30 degrees/second can be achieved at final approach speeds. Turn entries are easily accomplished, with no need for any compensation for pitching or sideslipping tendencies, providing very precise handling for procedure turns, holding patterns, and other low-speed maneuvering.

Crosswind conditions are unlikely to present problems for DC-10 operations. The airplane was demonstrated to the FAA in winds having 90-degree components up to 24 knots. It was shown to be easily controllable in those winds, even with one hydraulic system inoperative. The 24-knot wind was not considered to be the limit of its abilities, however, and demonstration in higher winds is planned. For approaches made in 20- to 30-knot crosswinds, using a steady sideslipping approach technique, bank angles of only 5 or 6 degrees will be required.

Landing flare is initiated with the main gear about 40 feet above the landing surface, and the combination of good airplane response to elevator input, and carefully selected landing gear characteristics make it easy to consistently achieve smooth touch-downs, even at these low speeds. During the design process it was felt that there was a possibility that an airplane this size might be too sluggish in responding to control commands at low speeds, making the final stages of the approach difficult. As a precaution against this possibility, a Direct Lift Control (DLC) system was designed for the test airplanes. The DLC system coupled the spoilers to the longitudinal control system so that longitudinal control column motion produced changes in wing lift directly, by changes of spoiler deflection, rather than by changes in pitch attitude in response to elevator deflection. Experience has shown, however, that the basic response of the airplane is more than adequate, and the DLC system is not incorporated in production aircraft.

After touchdown, the combination of powerful brakes, automatic ground spoiler actuation, and very effective reverse thrust ensures the ability to stop well within the landing field length in all weather and runway condi-

tions. Interaction of the reversed airflow with the horizontal stabilizer causes a mild tendency for the nose to pitch up when reverse thrust is selected with aft center of gravity locations. The No. 2 engine is limited to a reverse detent until the nose gear is on the ground. In the event of one wing engine or its reverser being inoperative, reverse thrust may be used without encountering any control problems. Controllability has been demonstrated with one wing engine at MCT in reverse and the other at forward idle, down to very low speeds. With all reversers operating, no problems of reingestion or compressor surging will be encountered, and MCT reverse thrust may be maintained down to a full stop, if desired, thus bringing your flight to an end.

Copied from «Douglas Flight Approach». This article is informative only.



DUL-X Massage
hilft bei Muskelkater
Flacon Fr. 4.20 7.20 u. 12.90 in Apotheken und Drogerien BIOKOSMA AG 9642 Ebnat-Kappel

From other Publications . . .

Aus dem «Tages-Anzeiger» vom 22. März 1972:

Zu jenen Berufen, die junge Menschen wegen ihren besonderen Reise-möglichkeiten verlocken, gehörte bis jetzt auch der Navigator. Leider ist er zum Aussterben verurteilt, weil die Computertechnik ein Gerät entwickelt hat, das diesen Mann im Cockpit bald überflüssig machen wird. Unser Bericht zeigt einmal mehr, dass nicht jeder faszinierend scheinende Broterwerb eine glänzende Zukunft hat . . .

. . . Als das INS auf den Markt kam, glaubte die Swissair-Leitung, dass sie ab 1974 keine Navigatoren mehr benötigen werde. Gegenwärtig sieht die Situation wieder etwas anders aus. Mit der Integration des fliegenden Balair-Personals wird die Swissair auch die DC-8 ihrer Tochtergesellschaft bewegen und darum bis 1978 eine kleine Gruppe von etwa 10 Navigatoren behalten.

From the «Daily Telegraph» 5th May 1972:

BOAC has linked up with IBM, Leasco, and Eastern Airlines in a series of deals which could net the British airline well over £100 million worth of business over the next five years. These are selling agreements to market BOAC's Boadicea range of computer software round the world.

IBM, after several years of effort, has decided to opt out of competition with BOAC and will not be developing its own airline fare quotation and ticketing package, but will sell the Boadicea scheme instead. As BOAC says, it is getting the benefit of IBM's world wide sales force, and this could bring in an extra £2.5 million to £3 million profit.

(Swissair operates an IBM 2707 passenger booking computer system — Red.)

From «Aviation Week» 14th February, 1972:

The Swiss carrier currently employs 166 Foreign pilots, 26% of the total — mainly from the Scandinavian countries, the US, Canada and Germany. Baltenswiler said the carrier has no difficulty recruiting pilots.

(In order of number, the Foreign nationalities are: German (1/3) **Dutch** (1/3) **English**, Swedes, **Australians**, Danes, **Brazilians**, Canadians and Americans. Nederland zal herrijzen! — and greetings from the forgotten British squadrons! — Red.)

From the «International Herald Tribune» 10th May, 1972:

Israeli paratroopers ended a 21-hour hijack drama at Israel's international airport, killing two Arab hijackers and rescuing 97 captives from a Belgian jetliner before the terrorists could blow up the plane.

«If other countries acted the way we did, hijacking would stop,» said Israel's chief of staff, Lt. Gen. David Elazar.

Auszug aus einer Umfrage des amerikanischen Luftamtes (FAA), welche Sätze von den Piloten im Cockpit am meisten gesprochen werden.

An der Spitze rangierten folgende 3 Sätze:

- 1) What did you say?
- 2) Was that for us?
- 3) Aw, s**t!!!

(«Frauliche Themen» in amerikanischen Cockpit's scheinbar nicht gefragt . . . Die Red.)

From «Aviation Week»

Three Cheers for Flying

At the risk of sounding old-fashioned, I wish to answer the «shot and shell» so generously, but somewhat unfairly, spread about by a multitude of our elitist society.

First of all, I like flying. I even like our airline system. In spite of its flaws, I think it is pretty good. It is the best in this world. And those tired old aluminium or titanium (or fabric-covered, for that matter) cliches are beautiful—any way you look at them—from out front, in back, alongside, or inside looking out. And the track they fly on is the best of all tracks—to cover the old Santa Fe, Gila, California, or Oregon trails; or the Northwest Passage to the Orient. What is cheaper, smoother or faster than a cushion of air?

I am a farmer turned engineer. And over the years, at work or on vacation, I have traveled hundreds of thousands of miles by air. I have yet to meet an unkind stewardess. I have never met an impolite desk clerk. In this country, I have never had trouble with a reservation or ticket. And I still feel a thrill to ride in those super-powered giants.

After my mother, who is 78, sold her chickens some time ago, she took her first jet ride to the state of California. She feels the same way about it.

So shame, America. Of course we need new railroads, rapid transit and the like. We need them badly, particularly along the Great Lakes and Eastern corridors. But we should also be very thankful for the wonderful system we do have—to cover those vast distances of inland America and oceanic travel.

So three cheers for Boeing, Convair, Douglas and Lockheed, and all of our struggling but friendly airlines. Thank you, pilots. Thank you, all you perky little stewardesses. Thanks to all the smiling desk clerks. And thanks, too, to those guys outside with the ear muffs and circling fingers.

Smiles to all the elitists, too.

And to all of us, Let's go, gang.

Paul Hasselquist, Minneapolis, Minn.



AEROPERS-Rundschau
60
YEARS

Anniversary

In grossen Situationen
entscheidet der Charakter
mehr als Geist und Wissen.

v. Stein

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	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-, Displacement- 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. Bertschi, 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. Rüter, 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



