



4/72

Juli/August 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 — Sommaires	Seite/Page
Dear Readers	3
Liebe Mitglieder	7
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	13
EK-Notes	16
IFALPA report	20
Security	23
Wir greifen heraus	24
Man sollte . . .	26
TAT-sächliches	27
The selection of Airline flying instructors	29
From other publications	34

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 31. August 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

A recent issue of the 'Rundschau' chronicled the experiences of a nigel-nagelneu copilot and his progression to the captaincy of a Swissair Jumbo jet. It is not immediately obvious why the completion of a flying carer should appeal to a pilot when it is tied to a single route and a marginally powered aircraft; the answer must be that the captaincy of the largest aircraft in the fleet carries with it certain professional as well as financial rewards.

There can be little doubt that the ambition which drives a person to become a nigel-nagelneu copilot in the first place soon directs its aim toward entry into the left hand seat, and the acceptance of the responsibilities, authority and independence of decision which which captaincy of a modern airliner confers. If so, it is rather strange that so few Swissair pilots seem to have realised that over the last year the copilot's prospects of promotion have become considerably more remote.

Read any good promotion lists lately? In the mid-sixties a promotion list seemed to involve half the pilot corps, with column after column of names headed for the left hand seat or larger aircraft. Last year's list ran out of names uncomfortably fast, and this year's list, when it appears,\* will feature little more than DC 10 transitions and minor adjustments.

When our n-n-n copilot arrived on the Swissair scene in 1952 he became a captain within four years. In 1962 it might have taken six or seven years to make the transition. In 1972 it may take ten or fifteen years to move across the cockpit. After two decades of expansion, the traditional rapid promotion pattern in Swissair has been broken.

It will be pointed out immediately, of course, that fears of restricted promotion are nothing new. In 1962, Flight Operations confidently announced that it had too many pilots; the later frantic training efforts by SLS showed how wrong that assessment had been. However, the circumstances of 1962 and 1972 are very different. Then, the factories were turning out the aircraft which would use the stratosphere to provide a marked improvement in the comfort and speed of air travel. In 1972 these untapped areas no longer exist for conventional winged aircraft, and congestion, noise and other environmental problems suggest that sche-

dule accelerations proportional to those of the sixties are impracticable, and unprofitable in relation to the vast capital outlay involved.

As Boeing discovered to its great discomfort recently, a large part of its market disappeared virtually overnight. The reason for this was the stabilisation of the airlines' fleets, increased traffic being accommodated in larger units, as opposed to larger numbers of aircraft. The same characteristic may be observed in Swissair as the DC 10 displaces the smaller aircraft on the long-range routes.

Einsatzkommission articles in the Rundschau have stressed the relationship between the pilot establishment and the number of aircraft in the fleet. Now that a reasonable balance of crews to aircraft is being achieved, future promotions will be based not upon fleet expansion requirements, but on the adjustments necessary to cover transitions and retirements. The full significance of this development has not yet reacted upon the general pilot consciousness, but for the first time, the grey-haired Senior First Officer familiar to other airlines will be wearing Swissair uniform. Although he will progress from one aircraft and sector to another, it will be rare for him to move across the cockpit, and once there, he will be restricted to the same aircraft for the greater part of his career.

One of the outstanding features of a Swissair cockpit, and one which reflects great credit on our management, is the excellent working atmosphere which has developed regardless of the nationality, background and level of experience of the individual crewmembers. As copilots see their career prospects steadily evaporating this atmosphere could easily deteriorate to Swissair's great disadvantage. It would be a tragedy if this situation were allowed to occur.

One factor which may help to prevent it is the changing pattern of air traffic. Until recently the airlines generated business for hotels and travel firms; now the pattern is partly reversed, as travel firms and hotels generate group travel at charter rates. Swissair's moves into the hotel business and its integration of Balair are logical attempts to tap this new form of traffic flow. It may well be that the pie in the sky described at the Integration information meetings will develop from the mere smell of cooking to something we can get our teeth into in the form of expanded operations, more aircraft and more promotion. Even this development, should it occur, will only postpone for a few years the inevitable promotion problem.

It would therefore seem to be sound policy to prepare for this situation before a critical stage is reached. What needs to be done?

Assuming that captaincy cannot be offered, there has to be some alternative that a copilot will consider worth working for. There are totally

different thinking patterns involved in captaincy and copiloting, and a copilot who spends too much time in the right hand seat may find the changeover difficult, if not impossible, to implement. Therefore, a Senior First Officer should be given certain privileges and responsibilities. As a potential captain, he might at least be allowed to carry out takeoffs and landings from time to time. Secondly, he should not suffer from the changed conditions by a marked financial differential; the single salary scale theory might have something to offer here. Thirdly, working conditions need to be better controlled than they have been recently, and finally there should be a degree of personal choice in the selection of aircraft type and sector, which suggests the introduction of a form of Bid system.

Despite such measures, from the copilot's viewpoint the most important factor is likely to be the realisation that there are pilots in the left hand seat who value his services and who are concerned for his professional wellbeing. If these pilots exist in management too, so much the better for Swissair.

MSC

---

\* Written 17th June, 1972





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

## Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom 29. Juni 1972 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Allemann Herbert,  
Copi DC-9



Blattner Peter,  
Copi DC-9



Bornhauser Rudolf,  
Copi DC-9



Kistler Peter,  
Copi DC-9



Pfenninger Andreas,  
Copi DC-9



Stalder Christian,  
Copi DC-9





Weber Beat,  
Copi DC-9

Diesmal kann ich auf eine ausserordentlich arbeitsreiche Zeit **zurückblicken**: von den Vorbereitungen und Geburtswehen der Balairpiloten-Integration, den zahlreichen Abstimmungen samt Vorbereitungen und Kommentaren, der überraschenden IFALPA-Aktion mit ihrem Hin und Her und unserem hektischen Presse- und Informations-Tag bis zur Vorbereitung und Durchführung unserer Generalversammlung.

Das erste Semester des Jahres 1972 ist zu einer mehrfachen Aeropers-Belastungsprobe geworden, die unsere Vereinigung bestimmt gut bestanden hat. Es ist erfreulich, wie geschlossen sich die Aeropers hinter ihren Vorstand stellte. Ich danke allen aktiven und passiven Aktiv- und Passivmitgliedern fürs Mitdenken, Mittragen und den moralischen Rückhalt. Vor allem aber danke ich meinen Mitarbeitern in Vorstand, Kommissionen, Arbeitsgruppen und Sekretariat für ihren selbstlosen Einsatz. Es ist eine Freude, sich auf einen solchen Stab von Idealisten stützen zu können. Besonders heute, im Zeitalter des rücksichtslosen persönlichen Egoismus ist es nicht mehr selbstverständlich, fähige Leute zu finden, welche Freizeit und Nerven opfern für eine Sache, wo weder Geld noch Lorbeeren zu holen sind.

Wer nun aber glaubt, ich befände mich aufgrund der letzten erfreulichen Resultate in einer Erfolgs-Euphorie, der irrt sich gewaltig. Im Moment scheint nämlich die **Balair**-Nachgeburt ernsthafte, unerwartete Komplikationen mit sich zu bringen. Da die Operation heute noch im Gange ist und zwischen dem Schreiben dieser Zeilen und ihrem Erscheinen bekanntlicherweise drei bis vier Wochen verstreichen, so begnüge ich mich mit der Feststellung, die Aeropers wäre jedenfalls am 1. Juli für den geplanten gemeinsamen Einsatz bereit gewesen.

Erfreulicheres lässt sich hingegen berichten, wenn wir auf die **IFALPA-Aktion vom 19. Juni** zurückblicken. Die ganze Übung war nämlich nicht nur für die Aeropers ein Erfolg, sondern auch für die Swissair. Der frühzeitige mutige Entschluss im Einvernehmen zwischen Bundesrat, Swissair und Aeropers schuf eine klare eindeutige Lage. Dass diese Entschlussfassungsübung nicht so reibungslos vor sich gegangen ist, sei nur am Rande vermerkt. Das Aeropers-Telegramm an den Gesamt-Bundesrat sowie die samstägliche Aeropers-Radiomeldung in kritischer Phase (als die Gefahr des Zurückbuchstabierens bestand) haben ihre Wirkung offenbar nicht verfehlt. Wir haben dadurch nicht nur mitgeholfen, der Swissair im Falle eines Rückziehers eine öffentliche Blamage zu ersparen, sondern gleichzeitig auch noch den «Hosenlupf» mit uns; denn die Aeropers wäre an diesem denkwürdigen 19. Juni gezwungen gewesen, eine Vollversammlung einzuberufen, um mit diesem legalen Mittel für eine Einstellung der Linienflüge zu sorgen. Wir sind alle froh, dass ein solch wüstes Tauziehen vor einer hämisch grinsenden Öffentlichkeit vermieden werden konnte, nämlich dank der Einsicht von Bundesrat und Swissair-Direktion, dass wir nach Würenlingen und Zerqa ein Abseitsstehen in dieser internationalen Solidaritätsaktion moralisch gar nicht hätten verantworten können.

Wie Sie gesehen haben, versuchte die Aeropers an jenem sogenannten freien Tag, die Öffentlichkeit nochmals via Presse, Radio und Fernsehen über die Ziele der IFALPA-Aktion zu unterrichten, ein Unterfangen, welches trotz Informationsfreudigkeit unserer Zeit nur teilweise gelungen ist, weil die meisten Redaktionen unsere Texte nach Gutdünken beschnitten. Wenn wir auch hier die Grenzen einer freien und sachlichen Informationspolitik erleben mussten, so war das Echo trotzdem durchwegs positiv. Die Ausnahme der «TAT» bestätigt auch hier die Regel (siehe Seite 27).

Und da eines der Hauptziele der gesamten IFALPA-Aktion die **Ratifizierung der Konventionen von Tokyo, Den Haag und Montreal** darstellt, so ist die Aeropers einmal mehr beim Bundesrat vorstellig geworden, um diesen mit Nachdruck dazu zu bewegen, auch noch die letzte der drei genannten, nämlich die von Montreal zu ratifizieren. Dem Vernehmen nach sei die rechtliche Frage, ob eine allfällige Bestrafung im Luftrecht oder im Strafgesetzbuch verankert werden solle, noch nicht geklärt. Um die geforderte Ratifikation zu beschleunigen, ist die Aeropers ferner an die massgebenden politischen Parteien gelangt, damit deren Parlamentarier unserem Anliegen in der Form von Motionen und kleinen Anfragen weiterhelfen.

Der 19. Juni 1972 darf nicht einfach ad acta gelegt werden als eine zwar verständliche, jedoch völlig nutzlose Linienpiloten-Demonstration. Dieser Tag soll vielmehr zur Initialzündung werden für die Verwirklichung

jener längst überfälligen Massnahmen und Vereinbarungen, welche die Sicherheit im Weltluftverkehr endlich wieder gewährleisten mögen.

Es ist eigentlich unverständlich, dass sich zahlreiche Fluggesellschaften vehement gegen die Aktion ihrer Piloten gestäubt haben; sollten doch vielmehr **alle** Airlines an einem sichern Luftverkehr ein sehr vitales Interesse besitzen. Die Aeropers ist froh, dass die Swissair diesen Weitblick nicht nur besitzt, sondern ihn am 19. Juni auch tatsächlich bewiesen hat. Aus diesem Grunde sind wir auch überzeugt, dass sich alle zukünftigen Probleme in gegenseitiger Absprache lösen lassen werden, denn weitere ernsthafte Probleme sind, wie Sie in den folgenden Zeilen lesen werden, leider immer noch vorhanden.

Wie Sie meinem Jahresbericht entnehmen konnten, entsprach der Aeropers-Vorstand vor einiger Zeit einem Gesuch von OF, vier **DC-10 Fluglehrer** sowie einen Funktionär vorzeitig, d. h. ausserhalb der Seniorität, zum PiC auf diesem neuen Flugzeugtyp zu befördern, und zwar aus operationellen Gründen. Dieses Entgegenkommen gab in unserm Mitgliederkreis Anlass zur Kritik und zu zahlreichen Rückfragen. Nun ist aber unser Einverständnis an den Vorbehalt geknüpft gewesen, dass diese Ausnahmeregelung bei Auftreten persönlicher Schwierigkeiten in begründeten Einzelfällen wieder rückgängig gemacht werden könne, und zwar im Interesse aller Beteiligten. Warum nun dieser Aeropers-Vorbehalt? Erstens ist es ein erklärtes Ziel der Aeropers, in Zukunft bei der Wahl von Funktionären mit Ausbildungsaufgaben ein gewisses Mitspracherecht auszuüben, weil nämlich nicht nur zwischen Vorgesetzten und Lehrer, sondern vor allem zwischen Lehrer und Schüler ein Vertrauensverhältnis bestehen muss, damit der Erfolg der immer wiederkehrenden Umschulungskurse gewährleistet ist. Zweitens gab es in der Vergangenheit noch nie so viele Senioritäts-Ausnahmebewilligungen zu erteilen, was auf eine gewisse Planungslücke in der Bereitstellung von Fluglehrern schliessen lässt. Drittens, und dieser Punkt ist auch wichtig, wurden nicht nur im Aeropers-Vorstand Bedenken persönlicher Natur angemeldet, sondern auch aus dem Mitgliederkreis.

Da der Aeropers-Vorstand einerseits die vitalen Interessen aller Piloten und Navigatoren zu wahren hat und andererseits für die Umschulungs-Probleme von OF volles Verständnis aufbringt, glaubte er mit seinem Kompromissvorschlag allen Beteiligten einen wesentlichen Schritt weiterzuhelfen: hier ein relativ grosszügiges Entgegenkommen unsererseits, dort das Akzeptieren eines begründeten Vorbehaltes durch OF. Dem ist nun leider nicht so, weil OF es aus prinzipiellen Gründen ablehnte, auf eine Bewilligung mit Vorbehalt einzutreten, sondern vielmehr zu einer zwar angedrohten, jedoch schwer verständlichen Lösung gegriffen hat. Danach ist vorgesehen, die beiden senioritätsjüngsten Her-

ren zwar als DC-10 Fluglehrer einzusetzen, sie jedoch unter strikter Wahrung der Seniorität **nicht** zum PiC auf diesem Flugzeug zu befördern, bis sie dermaleinst an der Reihe sind. Dadurch kann nun ausgerechnet der Cheffluglehrer der Gesellschaft, dem der Aeropers-Vorstand und das gesamte Pilotencorps ihr volles Vertrauen entgegenbringen, auf dem DC-10 wohl als Fluglehrer wirken, ihn aber auf regulären Linienflügen höchstens als Copilot bewegen, und dies erst noch während rund fünf Jahren!

Wir bedauern es ausserordentlich, dass OF glaubte, zu einer solchen Lösung greifen zu müssen, die nun unnötigerweise auf dem Buckel einzelner Funktionäre ausgetragen zu werden scheint. Sie können mir glauben, dass die Versuchung gross war, diese OF-Lösung mit entsprechenden Aeropers-Massnahmen zu beantworten! Da aber in unserer Policy das Gesamtinteresse an oberster Stelle steht, ist dieses Problem für den Aeropers-Vorstand im Gegensatz zu OF weder erledigt noch gegenstandslos geworden; unsere Kompromissofferte gilt nach wie vor und die Aeroperstüre steht immer noch zu weiteren Verhandlungen offen. Und, so hoffen wir, nicht vergeblich!

Über das **Problem der VEF**, welches vor allem unsere älteren Mitglieder in zunehmendem Masse beunruhigt, möchte ich mich diesmal noch nicht äussern, da in diesen Tagen eine aeropersseitig neu zusammengesetzte Stiftungsrats-Equipe in Aktion tritt. Sie können aber versichert sein, dass der Vorstand und die Herren Stiftungsräte nicht nur alles daran setzen werden, um unsere Interessen zu wahren, sondern auch die nötigen Schritte unternehmen werden, um den festgefahrenen Karren wieder flottzubringen.

Mit freundlichen Grüssen  
Hano Hürzeler

# 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 Samstag 09 00 - 12 15  
13 30 - 18 30 13 30 - 16 00

Montag geschlossen

**20% + 3%** Staff Rabatt auf

**KENWOOD**

**PIONEER**

**DUAL**

**PHILCO**

**UHER**

**FERGUSON**

# Ressort-Informationen

## Kommentar zur Einsatzliste Juni 1972

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Swissair-Programm

Im Gegensatz zu früheren Jahren musste das Juni-Zusatzprogramm als spärlich bezeichnet werden. Ab Mitte Monat wurden, wie geplant, vermehrt Kettencharter geflogen.

#### 1.2. Balair-Programm

Die Planung erfolgte nach wie vor in separaten Kategorien. Folgende Punkte sind speziell zu erwähnen:

- HB-IDU befand sich von 31. 5. bis 24. 7. im Block.
- Eine 14-tägig geplante Charterkette nach den Seychellen-Inseln wurde vollständig annulliert.
- Alle andern Langstreckenflüge mit DC-8-55 und DC-8-63 wurden gemäss langfristigem Programm geplant.

### 2.1. Piloten

#### 2.1.1. Bestand

Am 1.6.1972 betrug der Gesamtbestand **677 Piloten**.

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: keine

Austritte: HH. E. Bons und P. Kleinhenz (beide per 31.5.1972).

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.6.1972 befanden sich 33 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	2 Capt.- und 3 Copianwärter
DC-9	6 Capt.- und 22 Copianwärter

### 2.2. Navigatoren

#### 2.2.1. Bestand

Am 1.6.1972 betrug der Bestand 42 Navigatoren, wovon einer seit dem 1.3.1971 eine DC-8 Bordmechanikerausbildung absolviert.

#### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Es wurden folgende Navigatoren zu selbständigen F/E ernannt:

Herren

U. Reifler	per 3.5.1972
J. Brun	per 4.5.1972
J. Himmelsbach	per 10.5.1972
O. Frotzbacher	per 17.5.1972
M. Suess	per 29.5.1972
H. Käser	per 31.5.1972

### 2.2.3. Ausbildung

Keine

## Kommentar zur Einsatzliste Juli 1972

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Swissair-Programm

- Nach Absprache mit dem Chefpiloten DC-9 und der Aeropers wurden einige DC-9 Rotationen abgeändert, um den grossen Umstellungen (ATC-Delays in Deutschland) entgegenzuwirken.
- Im Mittleren Osten wurden wiederum diverse Verdichtungs- und Spezialflüge nach Tel Aviv geplant.

#### 1.2. Balair-Programm

- Auch im Juli wurden die Cockpitbesetzungen Balair/Swissair separat geplant. Für die Flüge auf den Balair-Flugzeugen wurden wieder nach Möglichkeit Balair C/M geplant.
- Die via Dubai geplanten Far East Flüge der Balair mit BB-DC-8 wurden über Karachi umgestellt.
- Ein Flug Zürich - Luanda - Johannesburg v.v. und ein Flug Zürich - London - Accra v.v. waren für Mitte Monat vorgesehen.

### 2.1. Piloten

#### 2.1.1. Bestand

Am 1.7.1972 betrug der Gesamtbestand **677 Piloten**.

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.7.1972 befanden sich 21 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8

3 Copianwärter

DC-9

1 Capt.- und 17 Copianwärter

### 2.2. Navigatoren

#### 2.2.1. Bestand

Am 1.7.1972 betrug der Bestand 42 Navigatoren, wovon einer seit dem 1.3.1971 eine DC-8 Bordmechanikerausbildung absolviert.

#### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 2.2.3. Ausbildung

Keine

### **Aeropers-Stamm**

Es kann gemeldet werden, dass sich der Aeropers-Stamm im Frohsinn steigender Beliebtheit erfreut und stets etwas regeren Zuspruch findet. Wegen Betriebsferien des Stammlokals Restaurant Frohsinn wird der Stamm im August um eine Woche verschoben und findet erst am dritten Dienstag dieses Monats, also am **15. August**, statt. Der September-Stamm wird am **12.** durchgeführt.\* Alle Mitglieder sind zur Teilnahme herzlich eingeladen.

\* Im darauffolgenden Monat Oktober wird der Stamm am **10.** abgehalten.

### **Bauland**

Mit der Bitte um Publikation haben wir von der Gemeindeverwaltung Andelfingen ein Schreiben erhalten, das wir zuhanden unserer Mitglieder nachstehend gerne auszugsweise wiedergeben:

«In Andelfingen ist an ausgesprochen schöner und ruhiger Lage ein voll erschlossenes Baugrundstück im Halte von 1485 m<sup>2</sup>, quadratisch arrondiert, aus Privatbesitz zu verkaufen. Als Kaufpreis hat man uns einen Betrag von ca. Fr. 75.—/m<sup>2</sup> für das baureife Grundstück genannt.

Aus Erfahrung wissen wir, dass solche Grundstücke vom fliegenden Personal der Swissair zum Kaufe bevorzugt werden. Grundsätzlich liegt es nicht in unserem Aufgabenkreis, private Interessen im Grundstückhandel zu wahren. Wir tun dies im vorliegenden Falle gefälligkeitshalber.»

Allfällige Interessenten sind gebeten, sich direkt an die Gemeindeverwaltung Andelfingen zu wenden.

Mit freundlichen Grüßen 354 + 2014  
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-Notes

It is our privilege to express our appreciation, which will be shared by all crewmembers, of the work of the Crew Planners and Controllers on the occasion of the IFALPA action of 19th June, 1972.

We have been told that this exercise involved nearly 2500 individual changes as a result of cancellations of flights and roster rearrangements, all of which were completed at short notice. Crew Control telephone lines ran 'red hot' but in spite of everything the controllers were still able to raise a smile when we called in to see how things were going. Our congratulations to all concerned for an outstanding effort!

The mention of schedule changes brings us inevitably to that chronic Crew Control problem, **Reserves**.

The irritating malpractices used to avoid calling out the planned reserve crews are well described in the following letter from a DC 9 captain:

---

Es kommt in letzter Zeit wieder vermehrt vor, dass man an Tagen, an denen man einen kurzen Einsatz hat, noch zusätzliche Flüge bekommt.

Der letzte Anlass zu diesem Brief ergab sich, als ich am 31.3. um zirka 22.30 Uhr im Crewhouse in Genf ein Telefon bekam, dass ich zusätzlich zu SR 640/21 am 1.4. noch DH SR 924 nach Genf fliegen solle und SR 1929 nach Zürich.

Während der Zeiten, als die DC-9 an einem Unterbestand an Piloten litt, wurden solche Einsätze schweigend akzeptiert. Heute aber, da der normale Bestand ja erreicht ist, sollten solche Vorkommnisse Raritätswert haben.

Akzeptabel sind diese Manipulationen — meiner Meinung nach — nur bei ungewöhnlichem Wetter (Nebel, Schee usw.), grossem Krankheitsausfall und sehr kurzfristigen Extraflügen und Umstellungen.

Um all dies handelte es sich in diesem Falle nicht. Bei einer anschließenden Unterhaltung mit Disponenten wurde diese Praxis als ganz normal bezeichnet (damit man die Reserve noch in Reserve behält). Ein anderer Disponent meinte sogar, viele Piloten wären für diese Methode, da es einfacher ist, einen kleinen Extraflug anzuhängen, als für einen kleinen Flug von grosser Entfernung zum Flughafen zu kommen.

Ich kenne solche Piloten nicht, möchte aber betonen, dass Reserve sowohl für lange wie kurze Flüge gilt.

Der Einsatzplan, den ich für den kommenden Monat erhalte, bestimmt auch die Planung meines privaten Lebens. Ich kann mich nicht konstant in einem sogenannten «Reservezustand» empfinden. Zum Beispiel steht in meinem Einsatz vom 8.4.: SR 580/81. Da dies ein relativ kurzer Einsatz ist, muss ich mich also auf Weiteres gefasst machen.

Um zusammenzufassen möchte ich feststellen, dass ich nicht uncooperativ sein möchte, wenn sich die Notwendigkeit ergibt, Dispositionen zu treffen. Andererseits sollte man das Gefühl als Pilot gegenüber Crewcontrol haben, dass solche Eingriffe nur bei wirklichen Notsituationen vorgenommen werden.

Zu wenig Piloten mit Reserve-Einsatz sind ja nicht die Ursache dieser Malaise, denn das könnte ja nur aus einem Unterbestand an Piloten resultieren, was nicht der Fall sein sollte.

The reply from OFCH read:

---

In Ihrem Brief vom 3.4.1972 lenkten Sie meine Aufmerksamkeit auf Zusatzeinsätze, welche in «letzter Zeit» wieder vermehrt vorkämen. Als konkretes Beispiel führten Sie den Einsatz vom 1.4. an.

Ich glaube kaum, dass diese Zusatzeinsätze in jüngster Zeit zugenommen haben; sie waren immer vorhanden, wobei Sie vielleicht jetzt etwas mehr davon betroffen waren.

Grundsätzlich ist dazu zu bemerken, dass es sehr von der aktuellen Reserve-Situation und der Tageszeit abhängt, wie diese Einsätze zugeteilt werden. Die tägliche Reserveplanung beträgt:

1	RES	00
3-4	RES	06
1	RES	10
1	RES	16

Wurde nun die RES 06 schon gebraucht, und es handelt sich wie bei Ihrem Fall um einen Flug der Mittagsspitze, so wird man, soweit möglich, mindestens die einzige RES 10 noch «in Reserve» behalten, um nicht die Mittagsspitze (und auch die Abendsspitze bei nur einer RES 16) zu entblößen. Die Folge davon ist ein zusätzlicher Einsatz anschliessend an einen Morgenflug.

Eine Abkehr von dieser Praxis (welche selbstverständlich vernünftig gehandhabt werden muss) würde automatisch bedeuten, dass mehr Reserven geplant werden müssten auf Kosten zusätzlicher Freitage, was ja auch wieder nicht im Interesse der Piloten liegt. Unser Beruf schliesst halt zum Vornherein ein gewisses Mass an Unregelmässigkeiten mit ein, wobei diese gar nicht nur wetterbedingt sein müssen. Die tägliche Operation beinhaltet auch routinemässig ein grosses Spektrum an Unregelmässigkeitsfaktoren. Ich möchte Sie aber an dieser Stelle wieder einmal darauf hinweisen, dass Sie zur besseren Planung Ihres Privatlebens (Abmachungen usw.) die Möglichkeit haben, einzelne Tage oder auch Halbtage im aktuellen Einsatz blockieren zu lassen, eine Möglichkeit, von der im Allgemeinen recht wenig Gebrauch gemacht wird.

---

This correspondence calls for some comment as it reveals the double standard and the confused thinking in Flight Ops.' approach to reserve duty. An unfavourable impression is created if, on the one hand, management representatives agree with Aeropers on the allocation of the season's duties, and on the other hand, allow crew controllers to 'load up' these duties indiscriminately rather than use the planned reserves.

As we understand it, the purpose of reserves is to ensure the continuance of production when the scheduled crew is unable to maintain the planned operation. If crew planning is correctly carried out, (which assumes correctly balanced duties and adequate reserve capacity) the normal duties need not be extended.

As the number of scheduled crews is proportional to the number of aircraft operating, and as the reserves cover the scheduled crews, there is a direct relationship between the number of aircraft and the number of reserves required.

One year ago we drew attention in these notes to the imbalance in Swissair's reserve ratios, and a random day in June 1972 shows that the situation remains basically unchanged:

<b>Scheduled Reserve Captains:</b>		747	DC8	CV9	DC9
4.5.71	Reserve/aircraft ratio	0.5	0.75	0.43	<b>0.27</b>
30.6.72	Reserve/aircraft ratio	0.5	0.45	<b>0.21</b>	<b>0.32</b>

While such illogical distribution continues, claims by Flight Ops to have a proper system of Reserve Planning simply cannot be taken seriously. This total lack of realism in the reserve planning is confirmed by an examination of a typical week's reserve allocations:

<b>DC9 Captain Reserves</b>		Res 00	06	10	16	Total
Planned: (OFCH figures)		1	3-4	1	1	6-7
June 1972	Sun 18	1	2	1	1	<b>5</b>
Allocations:	Mon 19	1	2	2	1	6
	Tue 20	1	4	1	1	7
	Wed 21	1	7	1	1	<b>10</b>
	Thu 22	1	5	1	2	<b>9</b>
	Fri 23	1	5	2	1	<b>9</b>
	Sat 24	1	3	1	1	6
	Sun 25	1	4	1	1	7

Two conclusions may be drawn from these figures. One is that many additional duties are being allocated quite unnecessarily, which makes nonsense of the OFCH suggestion that planning cannot be altered with-

out losing free days. The other is that the **real** reserve requirement is very much higher than the planned figure, and that one part of the crew planning and Control organisation is trying to disguise the glaring defects of the other, and hoping that no one will notice what happens at the weekends.

The basic fact of crew allocations which seems still not to have been realised by the responsible people is that a correct crew/aircraft ratio automatically incorporates a correct reserve capacity, and that a balanced reserve/aircraft ratio automatically covers the usual weather, technical, crew indisposition, extra flight and equipment change irregularities.

Two years ago the EK drew attention to the growing disruption of schedules and the need to plan a greater degree of flexibility into the rostering to counter ATC and other delays. Despite Swissair's employment of a full-time crew planning organisation, there is no sign of such increased flexibility, though the predicted delay situation is very much with us and shows no signs of going away.

For operations to be conducted in an organised and economical manner **flexibility of operation** is essential, and **adequate reserve capacity** is a vital pre-requisite to it. Flexibility is the keynote of the FDR concept submitted to Flight Ops nearly a year ago, and in it, reserve requirement is covered by two categories of reserve, a General Reserve for advance changes, and a Day Reserve for actual irregularities. We hope to have an opportunity of pointing out the system's advantages — one of these days.

In the meantime, it should be remembered that the purpose of a monthly schedule is to enable both the Company and its crewmembers to lead ordered lives. While some irregularity is inevitable, it is both unprofessional and unnecessary that we should become human sacrifices to it, entitled to only twelve fixed free days per year. Furthermore, the telephone calls, telexes, paperwork, deadheading and manpower which rearranging of the schedules involves are paid for out of the shareholders' potential profits, and these good people are entitled to expect a proper consideration of their interests.

When proper crew planning and control is carried out, scheduled free days become what they are supposed to be — free of all duty at the time and place specified in the monthly schedules.

Rellstab  
MSC



## 27th IFALPA Conference

Mermoz, 12th-19th April, 1972

Committee A (Industrial). Report by Capt. T. S. Patch

This committee — being Industrial — is usually presented with an extensive agenda. This year proved to be no exception.

Some of these agenda items are purely for the consideration of various reports; as these papers are generally the work of competent Federation representatives — Principal Officers, Regional Vice Presidents, and the like — they can be processed by committees and then accepted in Plenary with relative ease.

As a rule that is where the easy chapter ends!

In fact we dealt with:

MUTUAL ASSISTANCE,

INTERCHANGE,

Details of PILOTS' CONDITIONS of SERVICE.

These subjects are written into the «I» Manual as policy, and discussion arises from suggested changes, or amendments, to this policy following advice from the Industrial Study Group. These amendments were discussed at length, but as very few of us even know what this Industrial Manual looks like, going into detail here seems somewhat pointless. Be reminded however, that further details can always be had on request. Furthermore, new policy can be proposed for inclusion in the Manuals.

Concerning CARRIAGE of PRISONERS the Australian Federation of Air Pilots proposed «that any person requiring any type of police surveillance at any level be adequately escorted whilst travelling in an aircraft.»

It was recommended that this policy proposal be referred to the Legal Study Group for further development, with the added comment that the requirement would perhaps be included in the proposed Convention on the Legal Status of the Aircraft Commander.

The Industrial Study Group also asked the Principal Officers to propose some policy on DISCIPLINARY PROCEDURES urging «Member Associations to endeavour to have included in their contracts of employment, clauses governing specifically a disciplinary/grievance procedure which should embody as many of the following basic principles as possible».

It then goes on to list 11 basic principles. My personal comment is that no responsible Association should have to be told these things.

Correctly anticipating that it would generate the hottest and most time-consuming debate we left FREEDOM of TRANSIT/HIJACKING/SABOTAGE until last.

One could write endlessly on this, about the most serious hazard facing Civil Air transport today, but you are all very well aware of this problem so I'll just outline briefly what was said in committee, and leave it at that. We have all received a copy of the April '72 Special International Issue of the ALPA (US) «AIR LINE PILOT» magazine which contained IFALPAs' report on World Air Security. This outlines, very thoroughly, the Federations' efforts in this field, points out too, that the Principal Officers themselves are in charge of IFALPAs anti - hijacking campaign.

Lengthy discussion indicated that some pilot groups are not at all sure what they can or are prepared to do. There are Associations willing to go so far as to «Boycott» any State that shelters hijackers and saboteurs, but there a number who are not prepared (for a multitude of reasons) to commit themselves at all.

A lot of Assns./Airlines/States are making little or no effort at all to set up adequate security precautions whilst adopting the «it isn't likely to happen here» attitude. An interesting observation is that these are the people who haven't as yet come into contact with air piracy, (one could guess that the Belgians are having a serious «re - think» at present), and seem fondly to believe that they never will.

So, we spent hours considering the report of the Federation's 1971/72 campaign, we also received and noted the reports of the representatives at the ICAO Legal Subcommittee Meeting on Collective Enforcement Measures, Montreal April 1971, and at the Diplomatic Conference on the International Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of Civil Aviation, Montreal, September 1971, and issued the following statement:

«While congratulating the Principal Officers on their efforts in attempting to achieve a solution to the hijacking/sabotage problem, the committee noted with considerable concern that success has yet to be achieved.

The Principal Officers are therefore encouraged to take such further steps as they may deem necessary to achieve the aims of IFALPA policy, including the early imposition of a time limit before direct action by pilots is contemplated.»

To conclude our deliberations we received a report from the French Assn. describing an incident at the Manila airport where one of their members, an Air France Captain, was «beaten up» on the tarmac be-

cause of the alleged mistreatment of one of his Filipino passengers by his cabin crew.

Apparently this passenger refused to fasten his seat belt before landing so one of the pursers fastened it for him.

To sum up:

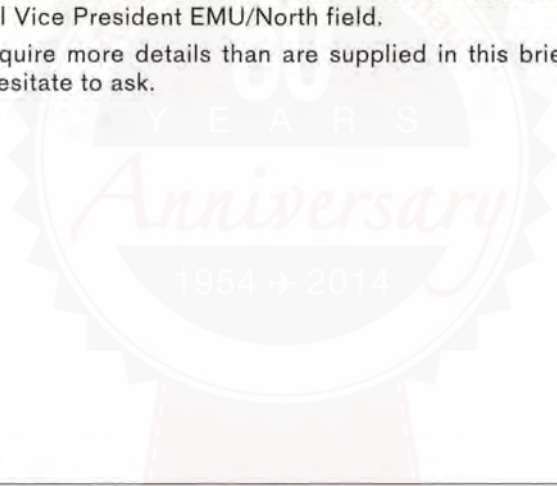
A ship is not the best place in, or on, which to hold a serious conference for the seating arrangements leave much to be desired, and sometimes the «rooms» sway more than they should.

Our French hosts certainly did everything in their power to make this a memorable occasion, and are to be congratulated for their efforts.

The Yugoslav Assn. celebrated their admission to the Federation by arranging a strenuous but interesting outing between Kotor and Dubrovnik, during which IFALPA was offered a piece of land on the coast «on which to establish a rest center for Pilots and their families».

Congratulations to John Sterndale, our IFALPA Director, who was awarded a «Certificate of Merit» for his contribution to the Federation mainly in the Regional Vice President EMU/North field.

Should you require more details than are supplied in this brief report, please don't hesitate to ask.



## Kloten

An schönster Lage zu vermieten; Bezug Herbst 1972

### **Bijou-Wohnung** 5½-Zimmer mit allem Komfort

Wohnzimmer 41,5 m<sup>2</sup>; Spannteppiche, Cheminée,  
Geschirrspül- und Waschautomat, separate Dusche,  
gedeckter Balkon ca. 30 m<sup>2</sup>, Lift.

Mietzins netto Fr. 1'340.— monatlich.

Anfragen an METRO FINANZ + TREUHAND AG

Bahnhofstrasse 29, 8702 Zollikon, Telefon 01/65 40 00

## Security

In der Ausgabe «Aviation Week & Space Technology» vom 19.6.1972 nimmt R. Hotz in seinem sehr lesenswerten Leitartikel 'Hijacking Action Urgent' zu diesem wichtigen Problem Stellung. Ein paar kurze Auszüge mögen Sie zu dessen Lektüre und Studium ermuntern.

Whether the International Federation of Air Line Pilots Associations stages a one-day strike today to call attention to the growing urgency for effective action against hijackers or not, its intentions are a badly needed step in the right direction. Already this threat has produced a joint U.S.-Canadian proposal to the International Civil Aviation Organization that is far more drastic than any previous proposals. This new proposal adopts the pilots' policy of imposing economic sanctions against countries that refuse to extradite hijackers to the nations of origin of their crime.

We hope the pilots continue to pursue their aggressive leadership in the fight against aerial piracy. They have the biggest stake in keeping the commercial air lanes free from crime. It is their jobs and their lives that are at stake in every hijacking attempt. The pilots also can exert the most effective leverage in bringing lax airlines and recalcitrant governments to take more effective action against aerial pirates by cutting off airline service to trouble spots.

Aerial piracy has grown to a major international menace only because of the pusillanimous attitudes of airlines and governments when it first appeared on the airline horizon. The situation has grown worse over the past two years because no effective counterattack has been organized and pressed with determination.

This is why we think the airline pilots are on the right track in exerting their most powerful weapons of strike and boycott.

Diesen klaren Äusserungen gehört unsere Sympathie und unsere volle Unterstützung.

R. Schumacher



## Wir greifen heraus . . .

Den nachfolgenden Jahresbericht eines der grössten Chemiekonzerns der Schweiz möchten wir aus zweierlei Gründen bewusst an dieser Stelle (und nicht unter der Rubrik «From other publications») hervorheben.

Zum ersten: Der Mensch (aus begreiflichen Gründen fehlt hier die bildliche Wiedergabe) wird auf eine Art und Weise in den Vordergrund gestellt, die Achtung verdient. Trotz der grossen Gefahr der Anonymität in einem Grossbetrieb wird der Einzelne ganz bewusst als **der** Mitarbeiter, **der** Mit-Träger des Ganzen mit seiner Arbeit, was immer es auch sein mag, hervorgehoben.

Zum zweiten können wir gar manche interessanten Parallelen zu «unserem» Betrieb finden. Rationalisierung, Fusion oder Zusammenlegung, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung, Problematik im Einzelfall — über all das lohnt es sich für einen jeden von uns, sich seine Gedanken zu machen.

Auf dass auch wir sagen können: Die Bilanz aller Anstrengungen ist erfreulich! Die Red.

«Die Anstrengungen, die wir im vergangenen Jahr für die Festigung unserer Stellung im Weltgeschäft der Chemie unternommen haben, sind im folgenden Jahresbericht ausführlich dargestellt. Was dabei erreicht wurde, ist Ausdruck des Zusammenwirkens mannigfaltiger Umstände und Kräfte. Indes, überall und auf allen Stufen steht im Mittelpunkt der Mensch. Was immer auch erfunden, produziert oder verkauft wurde, es ist der Niederschlag vielfältiger Arbeit. Ihre Träger, unsere Mitarbeiter in den weltweiten Bereichen unserer Tätigkeit, treten der Unternehmung im Rahmen der Berichterstattung gewissermassen als ein Kollektiv gegenüber, das, vielgestaltig gegliedert, die Hoffnungen, die Interessen oder die Forderungen seiner Mitglieder vertritt. In Wirklichkeit aber sind es Individuen, Menschen mit durchaus eigenem Schicksal. So haben sie die Gestalter dieses Berichtes abgebildet und in den Vordergrund gerückt. Dabei war die Auswahl im einzelnen weitgehend dem Zufall oder dem Geschick des Photographen überlassen, so dass wir versucht sind, diese Gesichter mit allem, was sie aussagen oder nicht sagen wollen, als repräsentativ aufzufassen für die Art der Menschen, die in unserem Betrieb tätig sind. Sie sind es in der Tat in einer Hinsicht: jeder der hier abgebildeten Mitarbeiter widmet die beste Zeit seines Lebens seiner Arbeit, und was immer auch ihr Inhalt sei, in ihr erschöpft sich in hohem Grade die Erwartung, die er mit seinem Leben verknüpft.

Der Leser dieses Berichtes wird zweifellos erkennen, dass wir als Glied der international organisierten Industriegesellschaft schwierigeren Zeiten entgegengehen. Die fortschreitende Geldentwertung und die massgeb-

lich hierdurch ausgelöste soziale Unruhe behindern Entwicklung und Erfolg. Rücksichten auf die Umwelt engen die Expansion einzelner unserer Tätigkeiten ein. Gleichzeitig erfordern sie den Einsatz grosser Mittel.

Der Gedanke der Vorsorge für Alter und Krankheit beherrscht die öffentliche Diskussion. Er hat für die Aufrechterhaltung des Arbeitsfriedens entscheidende Bedeutung erlangt. Für die Geschäftsleitung hat dies zur Konsequenz, dass die Absicherung gegen Rückschläge vermehrtes Gewicht im Rahmen der geschäftspolitischen Überlegungen erlangt hat. Beides, die Vorsorge für die Mitarbeiter und die Sicherstellung eines greifbaren Unternehmungserfolgs, hängt indes eng in sich zusammen und bildet das gemeinsame Anliegen aller. In diesem Sinne sollten die Bemühungen um die Rationalisierung unserer Betriebsführung verstanden werden, die nunmehr, als eine Konsequenz der Fusion, mit einiger Verzögerung in den Vordergrund gerückt sind.

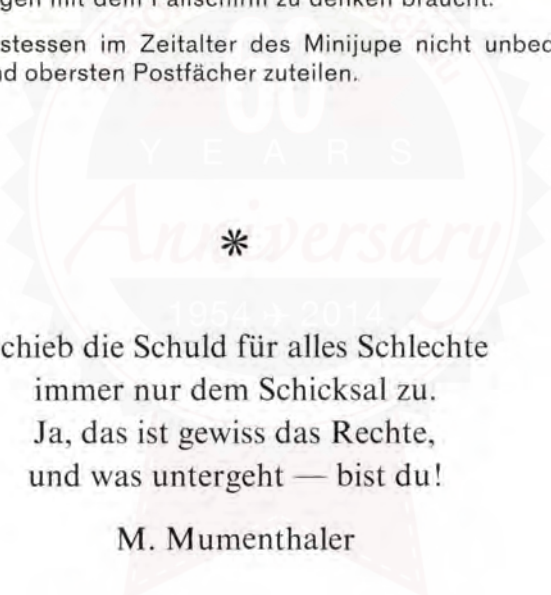
Unser Unternehmen kann sich den Forderungen, welche die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung stellt, nicht entziehen. Die darin enthaltene Problematik mag im Einzelfall nicht immer leicht zu überblicken sein. Für uns setzt ihre Bewältigung kategorisch eine erfolgreiche Führung der Unternehmung und diese selbst eine hohe Leistung in allen Bereichen unseres Wirkens voraus. Das ist denn auch das Kennzeichen des vorliegenden Rechenschaftsberichtes: Die Bilanz aller Anstrengungen ist erfreulich! Hierfür gehört der Dank und die Anerkennung unsern vielen Mitarbeitern im In- und Ausland. Sie stellen, zusammengefasst, das eigentliche Potential des Unternehmens dar.



1954 → 2014

## Man sollte ...

- glauben, die Co-Piloten hätten an einer Vierervertretung im Vorstand Interesse haben sollen, besteht die Aeropers (nebst den Navigatoren) doch immerhin aus 590 aktiven Piloten, nämlich 237 PiC's und 253 Co-Piloten! (Stand 3.7.1972)
- die FOM-Artikel 2.4.4 300 ff. in den PIH's einiger vorwiegend älterer Herren streichen. Konsequenzen für deren Nichtbefolgung haben die Betreffenden ohnehin nie zu befürchten.
- dafür umgekehrt allen jenen Captains ein Lob aussprechen, für welche diese Artikel von Grund auf eine Selbstverständlichkeit sind.
- sogar den DC-9 Simulator in Kloten mit einigen technischen Modifikationen soweit bringen, dass die trainierende Besatzung auch ohne gütiges Zureden seitens des Simulator-Instruktors nicht ständig an das Abspringen mit dem Fallschirm zu denken braucht.
- unseren Hostessen im Zeitalter des Minijupe nicht unbedingt die untersten und obersten Postfächer zuteilen.



Schieb die Schuld für alles Schlechte  
immer nur dem Schicksal zu.  
Ja, das ist gewiss das Rechte,  
und was untergeht — bist du!

M. Mumenthaler

## TAT-sächliches

Die Teilnehmer an unserem gutbesuchten Treffen im Wallberg/Volketswil am 19. Juni 1972 werden sich mit Recht fragen, was aus meiner angekündigten Demarche bei der Redaktion der «TAT» geworden ist. Hier kurz der Werdegang und der chronologische Ablauf dieser Angelegenheit:

**19.6. 17.00 h** Publikation eines Artikels «Drehscheibe Kloten im Schongang», in welchem TAT-Redaktor nr bereits von unserem oben erwähnten Treffen zu berichten wusste. Dieses fand aber bekanntlich erst am

**19.6. 19.30 h** statt und die anwesenden Mitglieder waren über die ganze Aktion grundsätzlich ganz anderer Meinung als dies aus dem fraglichen Artikel hervorging.

**21.6.** Aussprache mit Hrn. Minder, TAT-Redaktor und Übereinkunft auf angepasste Korrektur, sowie vor allem detaillierte Information der Öffentlichkeit über unsere Haltung zu den Bedrohungen im Luftverkehr.

**22.6.** Zustellung eines entsprechend redigierten Exposé «Nach dem Pilotenstreik — was nun?» an Hrn. Minder zur Publikation in der TAT gemäss Abmachung.

**1.7.** Da ich bis zu diesem Datum ohne weitere Nachricht seitens der TAT-Redaktion blieb, bat ich Herrn Dr. Biel, Chefredaktor, um eine Stellungnahme zu dieser Sache.

**3.7.** Das erwähnte Exposé erscheint im vollen Wortlaut in Nr. 154 der TAT, Seite 4 unter «Zürich». Leider wurde mir aber aus unerklärlichen Gründen die betreffende Nummer nicht zugestellt, so dass ich — als nicht alltäglicher Leser der TAT — das Erscheinen des Artikels nicht zur Kenntnis nehmen konnte.

**15.7.** An diesem Tag erhielt ich folgende vom 12.7.72 datierte Antwort von Herrn Dr. Biel:

Sehr geehrter Herr Schumacher,

Ich danke Ihnen für Ihre Anfrage. In der Zwischenzeit ist ja die Stellungnahme der AEROPERS publiziert worden, so dass zumindest Ihr diesbezügliches Begehren erfüllt ist. Über die Hintergründe unserer damaligen Publikation sind Sie ja bestens informiert worden. Wir haben Weisung gegeben, dass bei künftigen ähnlichen Ereignissen vorsichtiger vorzugehen ist, um nicht den Eindruck zu erwecken, wir würden über Veranstaltungen berichten, die noch gar nicht stattgefunden haben.

Wir bitten Sie um Verständnis, auch für unsere Probleme, und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

sig. Dr. W. Biel, Chefredaktor

Mit einer entsprechenden Verdankung an Herrn Dr. Biel darf nun dieses Dossier geschlossen werden. Ich hoffe, dass damit einer besseren und erpriesslichen Zusammenarbeit zwischen der Redaktion der TAT und unserem Vorstand, spez. des Pressedienstes, nichts mehr im Wege steht.

Gestatten Sie mir, liebe Mitglieder, aber trotzdem, für uns alle die notwendigen Lehren zu ziehen:

- a) Wenn auch jedem Aeropers-Mitglied die persönliche Meinungsäusserung zu irgend einem Problem jederzeit freigestellt bleiben soll, so darf doch nicht übersehen werden, dass solche Aussagen durch Unkenntnis der Sachlage oder aus andern Gründen verdreht oder verfälscht werden können.
- b) Der Vorstand ist bestrebt, sowohl den Mitgliedern als auch — bei Bedarf — der Presse gegenüber eine rasche und sachliche Information zu gewährleisten. Wir stellten bei dieser IFALPA-Übung einmal mehr fest, dass von Seiten der Massenmedien zum Teil wenig Wert auf Sachlichkeit und Vollständigkeit gelegt wird.

Die Schaffung des Pressedienstes bei der Swissair z. B. als **alleinige** Auskunftsstelle in solchen Angelegenheiten dürfte uns über anderswo gemachte Erfahrungen nicht im unklaren lassen.

R. Schumacher



# DUL-X<sup>Massage</sup>

hilft bei Nervenschmerzen

in Apotheken und Drogerien  
BIOKOSMA AG 9642 Ebnat-Kappel

# The selection and Training of Airline Flying Instructors

The subject of this article is a draft by Captain R. C. Leighton-White of BEA. It was produced for the IFALPA Study Group on Licensing of which the author is Chairman. The Study Group's purpose was to give advice to member Associations; in the process they have produced perhaps the best résumé of the subject which has ever appeared, and from which both Airlines and Associations can learn a great deal: — (Red.)

It is a fact that many commercial carriers pay inadequate attention to the appointment of Flying Instructors. While the industry continues to invest more and more capital in sophisticated and expensive hardware — including aircraft and Flight Simulators — the investment in key training personnel has changed little, even though acknowledged experts in the field of training continue to publish learned papers on the importance of the psychology of the teaching/learning process. The Flying Instructor plays a vital role in the establishment of safe, efficient methods of aircraft operation; he provides the link between the statement of management policy and its practice by airline crews.

While the importance of proper selection and training of ab-initio Flying Instructors is generally appreciated — and reflected in Flying Instructor Schools and the Flight Instructor Rating requirement — many airline operators appoint to instructional posts with little regard to their suitability and their specialised training for the role. As a result crews may be poorly or inadequately trained, training costs may be unnecessarily high, morale may be endangered by lack of confidence in the training organisation, and ultimately flight safety may be prejudiced.

## 1. THE ROLE OF THE AIRLINE FLYING INSTRUCTOR

Depending upon his particular appointment, the Flying Instructor (and often the Check Captain too) is responsible for:

- a) teaching pilots to handle and manage their aircraft, its systems, and its occupants, in accordance with established company policy. This involves demonstration, explanation, fault analysis and correction, and assessment of performance against minimum standards,
- b) certification of pilot proficiency on behalf of the company or the Licensing Authority,
- c) reporting on pilot progress under training, their ability and potential for promotion, and their grading,
- d) the safe and efficient utilisation of aircraft and trainers in training exercises,

- f) reporting on the suitability of training programmes and making recommendations on operating techniques.
- e) the fostering of good cockpit discipline and relationships between crew members,



## 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

## **2. BASIC CRITERIA FOR SELECTION**

To meet the special responsibilities laid upon the Airline Flying Instructor, candidates must be critically assessed against the following requirements:

- a) holding an ATP Licence and Type Rating,
- b) initially, 500 hours line operation on type, (in the case of the introduction of a new type into company service, the first instructors should be already experienced Flying Instructors and should complete a minimum of 50 hours on the type before undertaking instructional duties),
- c) ability in handling and cockpit management to a consistent high standard,
- d) motivation towards training,
- e) stability of temperament, and patience,
- f) ease of social contact and ability to adapt to another's personality,
- g) ability to analyse problems and to impart knowledge,
- h) academic interest and background in aviation subjects,
- i) knowledge of company policies and procedures,
- j) pride in the profession, integrity, and aptitude for authority.

## **3. INITIAL TRAINING**

A programmed course of training in aircraft handling, related academic subjects, and teaching methods, must be provided and completed to a good standard. The course should include:

- a) flight training in both pilot seats in all critical manoeuvres, including simulated engine failure during take-off and approach incorrect rotation on take-off and overshoot recovery from the stall, Dutch Roll, etc recovery from unsatisfactory approach and landing, manoeuvring with engines inoperative, manoeuvring with inoperative stabiliser, rudder boost, etc,
- b) considering of the potential hazards involved in simulated malfunction of systems: the importance of briefings and actions to be taken whenever safety margins become eroded,
- c) review of the critical aerodynamics of the type and its special characteristics: a thorough understanding of the extent to which the flight envelope has been explored and an appreciation of critical effects at the extremes of the envelope,
- d) considerations of training on normal line operations,



- e) the application of the Flight Simulator and its limitations: methods for simulating malfunctions,
- f) review of the type and its systems: its limitations and procedures for dealing with malfunctions,
- g) review of Company policies relevant to flight operations and training: the Operations Manual and Training Manual: Company Training organisation,
- h) the responsibilities and authority of the Flying Instructor in relation to the student, the Company and the Licensing Authority: legislation concerning training and testing,
- i) the techniques of teaching and the basic factors involved in the teaching/learning process: diagnosis of faults and their correction,
- j) the psychological factors in the instructor/student relationship: the importance of training as against «checking»: dealing with «difficult» students,
- k) assessment and grading of students: the importance of objective assessment.

#### **4. APPOINTMENT AND RECOGNITION**

Having satisfied the basic criteria and completed the course of training and demonstrated his ability to instruct, the new Airline Flying Instructor (or one who is re-appointed) should receive a formal letter of appointment from his Company, specifying his authority and responsibilities. His special qualification should be recognised by endorsement of his pilot licence.

#### **5. RECURRENT TRAINING AND DEVELOPMENT**

It is preferable that an initial appointment be to a relatively simple form of instructing, say line supervision or line training, and further appointment should progressively embrace conversion training, Flight Simulator training, base training, and so on, even including Type Rating and Instrument Rating authority on behalf of the Licensing Authority.

During his early experience of instructional duties, the Flying Instructor's performance and continued interest should be closely supervised. Thereafter his suitability should be periodically assessed, say every two years or so. The background knowledge and expertise of the Flying Instructor must be maintained and developed by continued advice and training by the Company. New techniques and procedures must be fully understood by the Flying Instructors before they are introduced. There is considerable value in periodic meetings of instructors and senior

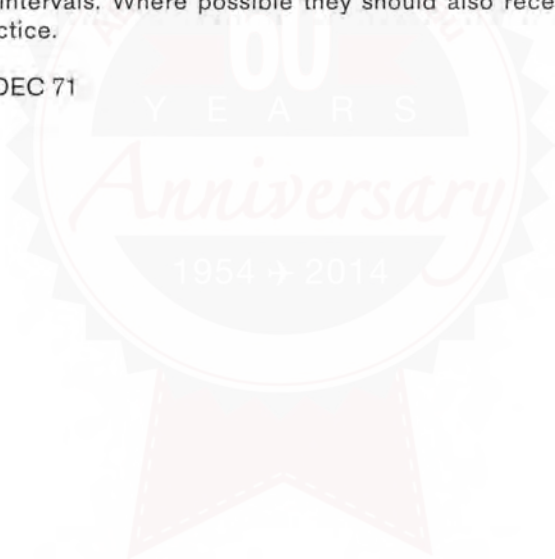
training staff, say annually, when training programmes may be evaluated and matters of common concern discussed.

Whatever his instructional or testing role, it is essential that the Airline Flying Instructor continue his ordinary line experience. In general it is considered that to maintain his familiarity with line operations the Instructor should spend about 50% of his annual flying duty (certainly not less than 25%) as a line pilot.

## **6. EXEMPTIONS FROM BASIC CRITERIA**

Notwithstanding the requirements stated above for a current licence and flying experience, it is recognised that certain flying instruction may well be carried out by non-licensed personnel; for example experienced retired pilots may be well qualified for Flight Simulator instruction. In addition to a course of training relevant to their role, it is essential that these Instructors are kept fully aware of current operational practices and they should therefore be carried as supernumerary crew on line operations at regular intervals. Where possible they should also receive flight handling practice.

RCLW DEC 71



## From other Publications . . .

### From «Aviation Week» 26th June, 1972:

---

Increasing airline interest in modernising the interiors of narrow-body jet equipment has stirred a lively competition to produce a variety of options for equipping all old transports with the wide-body look.

Heath-Tecna Corp. of Kent, Wash., is making a major play for the McDonnell-Douglas equipment market . . .

An indication of airline interest came June 16 when about 55 representatives from 30 airlines throughout the world came to hear a Heath-Tecna sales pitch on the DC 8 interiors . . .

DC 9 — Heath-Tecna said it is working with several airlines on a new interior for the twinjet. There are about 600 DC 9's in service.

### From the «Flight Operations Bulletin» 16th June, 1972:

---

The planned transitions and upgradings have been allotted so as to allow appropriate and equal distribution of crew utilisation over the whole Swissair fleet.

— and from DC 9 Information V/72:

Mit dem Erreichen eines stabilisierteren Besatzungsbestandes auf unserem Sektor haben die Einsatzprobleme erheblich abgenommen.

(Quod Erat Demonstrandum? Red.)

### Stundenlöhne und Saläre steigen an

---

Ergebnisse der Lohn- und Gehaltserhöhung 1971

(sda) Nach den Ergebnissen der vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit im Oktober 1971 durchgeführten Lohn- und Gehaltserhebungen sind die durchschnittlichen Stundenverdienste der Arbeiter vom Oktober 1970 bis Oktober 1971 um 13,3 Prozent gestiegen, verglichen mit einer Erhöhung um 10,2 Prozent von 1969 auf 1970. Bei den erwachsenen Arbeitern beträgt die Zunahme gegenüber dem Vorjahr 13,2 Prozent, bei den erwachsenen Arbeitnehmerinnen 13,8 Prozent.

Die durchschnittlichen Monatsgehälter der Angestellten weisen innert Jahresfrist eine Zunahme um 10,7 Prozent auf (Vorjahr 8,00 Prozent). Die Durchschnittssaläre der männlichen Angestellten haben eine Aufbesserung um 10,5 Prozent erfahren, jene der weiblichen Angestellten um 11,0 Prozent.

## Aviation Week

---

Yugoslav JAT Airline flight crew recently found its Aerospatiale Caravelle transport surrounded by security police after landing at London's Heathrow Airport. Crew had inadvertently followed a flight approach pattern which, if flown correctly, informs the control tower that a hijacker is aboard, without any radio contact being necessary. There was no hijacker aboard the Caravelle, but the incident demonstrated that the pre-arranged approach and departure pattern system can be effective.

### Luftpiraten in Malawi überwältigt 27. Mai 1972

---

Malawische Sicherheitskräfte haben am Freitagvormittag die am vergangenen Mittwoch entführte südafrikanische Verkehrsmaschine auf dem Flughafen von Blantyre gestürmt und die beiden Luftpiraten überwältigt. Nach Angaben eines Sprechers der südafrikanischen Fluggesellschaft (SAA) wurde die Boeing bei der Aktion durch Maschinengewehrfeuer leicht beschädigt. Einer der beiden Entführer wurde bei einem Fluchtversuch angeschossen, während der zweite Mann mit erhobenen Händen die Maschine verliess.

Ein Sprecher der betroffenen Fluggesellschaft identifizierte die Entführer als A. Yaghi, einen Südafrikaner arabischer Abstammung, und als Fred Abdul Gamil, wahrscheinlich aus Beirut.

### From the «Daily Telegraph» 4th July, 1972

---

BEA has told the British Airways Board — set up by the Government to run the two State airlines — that it wants the Lockheed Tri-Star with its Rolls-Royce engines.

BEA had selected the TriStar before re-equipment of State airlines became the Airways Board's responsibility. It was then told by the board that it must think again and choose an aircraft which could also be used by BOAC.

The board has decided that, instead of merging the two State airlines, it will form several separate divisions, each running a specific type of aircraft.

BOAC will run two divisions, one Concorde and the other a Jumbo jet, on the longer routes. BEA will have a TriStar division, which will take over BOAC's shorter routes as well as BEA's longer routes.

BEA will also run a Trident, Super BAC 111 and a turbopropeller aircraft division while these aircraft last.

Later BEA will order some European Air Buses, possibly with Rolls-Royce engines, for its shorter routes as and when its Tridents and BAC 111s need replacing.

### **From the «Sunday Times» 9th July, 1972**

---

Last week leaders of IFALPA (International Federation of Airline Pilots Association) met in New York to study the results of the 24-hour strike by pilots on June 19th against lax security.

Their previous policy of friendly persuasion had little effect on governments. Of the 132 nations belonging to the International Civil Aviation Organisation (ICAO), only 49 had ratified the 1963 Tokyo Convention dealing with «Punishment of Offences Committed on Board Aircraft»; a mere 15 had ratified the 1970 Hague Convention aimed at «suppression of Unlawful Seizure of Aircraft» and only four had ratified the latest convention prescribing severe punishment for attacks on the lives of people on aircraft in flight and for sabotage and bombings.

But the strike has persuaded ICAO to consider a new convention and the pilots in New York decided against further militancy since progress is being made.

The new convention provides for sanctions against a country which harbours hijackers and saboteurs . . .

Despite the recent spate of air terror a notice lately posted in BEA crew rooms suggests a certain impassivity. It says, in effect, that pilots should not worry if the number of passengers on board does not agree with the number the manifest says they should be carrying.

In fact this sort of discrepancy is a most suspicious occurrence. It suggests that someone has checked in for his flight with his baggage and left the baggage to fly on ahead of him.

Britain apart, the weakest airports for security in our spot survey were in Uganda, Spain, the Soviet Union, and the United States . . .

Britain's airline pilots are impressed by what can be achieved by thorough body and baggage searches and have been having informal talks recently with airline and airport operators in London. The new proposal of their association, BALPA, is that no airline company and no airport authority should be granted an operating licence until specific security standards are observed.

The official response from the International Association of Airlines to all this activity is tepid . . .

But there is another side to the balance sheet. There have been 275 attempted hijackings since 1968. More than half have been successful.

And in the record of serious casualties from gunshots during hijacks and hijack attempts, the hijackers account for only one third of the deaths and injuries. The rest have been suffered by the innocent passengers (42 per cent) and the crews.

Marconi has come nastily unstuck on a mammoth £130 million air traffic control system for Britain. It now has the indignity of watching IBM coming in to finish off the job.

The failure to get the Linesman-Mediator, as the project is known, actually working full-blast is spectacular. It is supposed to be a combined, computer - based system for both defence and civil aircraft: in fact, at best, it is little more than an uneasy marriage of the two. The whole project was scheduled to be ready in 1970. But the defence part of the plan is already three years late, and the civil side five years. Not surprisingly, nobody is willing to even forecast when the military and civil sectors will be brought together.

The blow to British technology that all this has caused is considerable. That, then, is where Britain's grandiose defence/civil aircraft network stands today. When, and if, it gets fully modernised with such things as radar updates, and each part becomes totally integrated, remains very speculative. Meanwhile, the pressure on air safety into Heathrow remains.

---

**Aus dem «Tages-Anzeiger» vom 19. Juni 1972**

---

DER KOMMENTAR

**Piloten aller Länder . . .**

Das ist erstmalig, dass man innerhalb einer ganzen Berufskategorie zu einer erdumspannenden Streikdemonstration sich zusammenfindet. Die Reaktionen und Widerstände der verschiedenen Regierungen zeigen, wie neu und für ihre landeshoheitlichen Kompetenzvorstellungen unheimlich dieses Unterfangen ist. Präsident Nixon sprach sich gegen den Streik aus. Andere Kabinette taten dies zuvor. Was vermochte der arme Uno-Generalsekretär Waldheim angesichts solcher Klienten anderes als ebenfalls leisezutreten. **Mit um so grösserer Genugtuung sei vermerkt, dass unsere eigene Regierung rasch und elegant den Swissair-Piloten grünes Licht fürs Mittun gab.**

Dieser Streik richtet sich buchstäblich an die ganze Welt. Er will gebieterischer Ruf nach Setzung und Durchsetzung neuen Schutzrechtes sein. Denn vor den Wellen des Luftpiratentums hat sich die bestehende Ordnung als untauglich erwiesen. Die Sicherheit des Luftverkehrs ist

unter den heutigen Bedingungen nur noch für die Binnenluftfahrt der einzelnen Länder garantierbar, nicht aber für den Weltverkehr. Das ist so klar, dass z. B. ein bloss europäisch dimensionierter Pilotenstreik geradezu lächerlich wäre.

Was bisher auf internationaler Ebene vorgekehrt wurde, ist zu wenig und erfolgt zu langsam. Gewiss beziehen immer mehr Staaten die Luftpiraterie in ihre Auslieferungsverträge ein. Aber es fehlt als Abschreckungsfaktor die konsequente Nichtgewährung des politischen Asyls für Luftpiraten seitens aller Staaten. Und noch fehlt die vereinheitlichte strenge Behandlung der Piraterie. Sie könnte am wirkungsvollsten nur von einem internationalen Gericht vollzogen werden, das auch den Strafvollzug in seiner Hand behielte. Es wären auch international Untersuchungen und Sanktionen einzuleiten, wo Verdacht auf Begünstigung von Terror besteht.

Das alles wird jeweilen nach jedem blutigen Attentat zur Diskussion gestellt. Dieser Pilotenstreik zeigt aber, dass es mit dem dauernden Zuwarten bis zum nächsten Mal ein Ende haben muss, und dass nun endlich die wirklich weltweiten Belange auch auf Weltebene angegangen werden sollen. Deshalb sind die Piloten als erste zum Aufstand gegen die Unbeweglichkeit der politischen Apparatur in dieser Weltfrage geschritten. Das ist ein Anfang. Eben erst hat Stockholm auf der Ebene des langsamen Verendenlassens die globale Dimension vor Augen geführt. Ja, was in der Politik blosser Klage blieb — dass die Menschheit noch nicht als handlungsfähiges Ganzes auftrete —, hat Chance, als technischer Sachzwang zustande zu kommen. Hiefür ist der Streik der Piloten ein Signal und eine Tat.

Hugo Wild

Es gehört zu den Schwächen  
der Menschen, immer von Wünschen  
umringt zu sein;  
und es gehört zu den alltäglichen  
Täuschungen, die Stunden der  
Vergangenheit und der Zukunft  
reizender zu finden als die  
der Gegenwart.

Zschokke

Anniversary  
1954 → 2014



# 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	T. Patch	Fach 226	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	P. Gisiger	Fach 1389
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	H. Schumacher	Fach 339
Navigatoren	M. Bethge	Fach 1828	O. Scheitlin	Fach 1857
Salärfragen	P. Bircher	Fach 274	H. Roth	Fach 1471
Schulfragen und Seniority	H. Roth	Fach 1471	P. Rellstab	Fach 116
Security	R. Schumacher	Fach 339	E. Heusser	Fach 362
Versicherungen	K. Rutishauser	Fach 159	E. Heusser	Fach 362
Copi	P. Gisiger	Fach 1389	H. Roth	Fach 1471

## 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. Elfving  
**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. Reiffler,  
 W. Ruiter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal,  
 G. Schaefer

## VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser, O. Scheitlin, A. Sooder,  
 H. Wiederkehr

## Aeropers-Delegation beim Dachverband

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

## Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

## Kommission für Ausländerfragen

T. Patch, D. Staal, D. Bertram,  
 E. Björkman, J. Elfving, J. Howells

## Romands

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

## IANC-Vertreter

V. Ramchandran

## Zollfragen

K. Schmidli

## Kontrollstelle

H. Dietschi, A. Strehler

## 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



