

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

Nr. 8

20. August 1954.

Unsere Verkehrsleistungen im Juli

	<u>Juli 1954</u>	<u>Juli 1953</u>
Etappenpassagiere	67'612 + 28%	53'021
Offerierte tkm	9'833'028 + 61%	6'117'013
Fracht in kg	459'989 + 21%	379'093
Post in kg	249'849 + 9%	228'889
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64,1%	74,9%

Mit 9'833'028 hat die Anzahl Tonnenkilometer im Juli 1954 eine Rekordzahl erreicht, die einer Zunahme von 61% gegenüber dem Monat Juli 1953 entspricht. Da das Flugprogramm stark ausgebaut worden war, stieg das Angebot stärker als die Nachfrage, was bereits in den vorhergehenden Monaten dieses Jahres festgestellt wurde. Die durchschnittlichen Ladefaktoren sind deshalb, verglichen mit dem letztjährigen Vergleichsmonat, niedriger. Immerhin darf sich ein Ausnutzungsgrad von 64% bei einem Totalangebot von beinahe 10 Mio tkm sehen lassen. Mit 67'612 beförderten Etappenpassagieren wurde eine Zahl erreicht, die höher ist als das Total des Jahres 1946 (62'378).

Der Ausnutzungsgrad in Europa ist von 58,9% im Juni 1954 auf 60,1% gestiegen. Der Anteil des europäischen Sektors an der Gesamtleistung stellte sich bei den offerierten tkm auf 53% und bei den ausgenutzten tkm auf 49%.

Der Nahe Osten zeigte im abgelaufenen Monat einen Produktionsanteil von 11% und einen Ausnutzungsanteil von 13%. Mit einem Ausnutzungsgrad von 71,7% ergaben diese Linien das beste Resultat des Monats.

Im Nordatlantikverkehr war unser Leistungsangebot um 51% höher als im gleichen Monat 1953 und entsprach 30% des Gesamtvolumens. Mit einem Ausnutzungsgrad von 70,8% hat der Nordatlantikverkehr zur Verbesserung der Gesamtleistung im Juli beigetragen.

Der Ausnutzungsgrad der Südatlantikstrecke hat sich gegenüber dem Monat Juni wesentlich verbessert, nämlich von 36,3% auf 50,4%. Wir hoffen, dass sich mit der Zeit noch eine weitere Steigerung erzielen lässt.

Gesamthaft betrachtet hat der Berichtsmonat ein befriedigendes Ergebnis gezeitigt.

Neue Pilots-in-Command - Die Flugkapitäne Kurt Herzog, Eugen Rageth und Helmuth Erni sind kürzlich zu Pilots-in-Command DC-6B für Einsätze über dem Südatlantik ernannt worden. Flugkapitän François Cevey ist am 20. Juli zum Pilot-in-Command DC-6B für Nordatlantikflüge aufgestiegen.

Pilot Edouard Vuille avancierte zum Pilot-in-Command auf DC-3.

Wir gratulieren!

Aufstieg zum Flugkapitän - Die Piloten Hugo Muser, Beat Schneeberger und Hansruedi Christen haben die zur Erreichung des Flugkapitän-Grades verlangten Bedingungen erfüllt. Wir beglückwünschen sie zum dritten Goldstreifen!

Unsere Vertretungen in Brasilien und Westafrika - Mit der Leitung unserer Chefvertretung für Brasilien mit Sitz in Rio de Janeiro ist per 1. August Herr Albert L. Rüttimann betraut worden. Herr Rüttimann war seit 1935 für das Reiseunternehmen Thomas Cook & Son in Südamerika tätig und bekleidete vor seinem Uebertritt zur Swissair den Posten des Direktors der Wagons-Lits Cook für Brasilien. Sein Stellvertreter ist Herr Max Obertüfer. Der Chefvertretung in Rio sind die Regionalvertretungen für Südbrasilien in Sao Paulo und für Nordbrasilien einschliesslich San Salvador (Bahia) in Recife unterstellt. Leiter der Regionalvertretung in Sao Paulo ist Herr F.F. Ferraz, früher Chef der Wagons-Lits Cook in Portugal. Als Stellvertreter amtiert Herr A. Pfister. Der Regionalvertretung Recife steht interimistisch Herr E. Alder vor, der früher unserer Vertretung in Düsseldorf zugeteilt war. Die Organisation in Brasilien ist generell so geregelt, dass Panair do Brasil die Abfertigung durchführt, während für unsere Vertretungen die Hauptaufgabe in der Durchführung des Passage-Verkaufs, der Endbuchung und der Propaganda sowie in der Unterstützung und Ueberwachung der für uns tätigen Drittorganisationen besteht. Die Generalagentur für Fracht liegt in den Händen der Panair do Brasil.

Herr René Kienast, vorher bei Swissair-Kairo, leitet die Vertretung für Französisch-Westafrika mit Sitz in Dakar. Zu seinem Vertretungsgebiet gehören ausserdem Gambia, Portugiesisch Guinea, Sierra Leone und Liberia. In Westafrika waltet die Air France als unser Generalagent und Handling Agent.

Die IATA-Generalversammlung findet dieses Jahr in der Zeit vom 13. bis 17. September in Paris statt.

Die Propaganda-Abteilung liquidiert die folgenden sehr gut erhaltenen Flugzeugmodelle zum Selbstkostenpreis:

7 Convair, gross, Gips	à Fr. 40.-
11 Convair, klein, Gips	à Fr. 30.-
2 DC-4, Holz	à Fr. 55.-
14 DC-4, Gips	à Fr. 55.-

Diese Modelle haben noch die alte Beschriftung und sind aluminiumfarbig. Die Abgabe erfolgt nur gegen Barzahlung. Interessenten in Zürich und Kloten können den Kauf direkt bei der Propaganda-Abteilung, Hirschengraben 84, Hinterhaus, tätigen. Aus Basel, Genf und Bern werden schriftliche Bestellungen entgegengenommen. Die Auslieferung erfolgt gegen bar über die Luftreisebureaux Basel und Bern, bzw. durch Herrn Gnädiger, "Economat", Genève.

Dienstbereitschaft wird immer belohnt

Kürzlich verlangte ein "urchiger" Waadtländer in einem Reisebureau von Lausanne ein Bahnbillet "Lausanne-Cully". Der Angestellte am Schalter stellte das Billet ohne Zögern aus und wurde für seine Dienstbereitschaft wirklich belohnt, als der Kunde nachträglich noch einen ... Flugschein Genf-New York bestellte. Nachdem er nämlich in zwei Reisebureaux vergeblich einen Fahrschein Lausanne-Cully verlangt hatte, war er zum Entschluss gekommen, seinen Flugschein Genf-New York erst in jenem Reisebureau zu lösen, das ihm sein Billet Lausanne-Cully ausstellen würde!

Wer gibt der Revue den Namen?

Unsere Kollegen in Genf führen auch dieses Jahr wiederum eine Personal-Soirée durch, in deren Mittelpunkt eine Revue stehen wird, zu der M. William Peloux das Libretto verfasst. Es fehlt ihr aber noch ein geeigneter Name, der irgendwie auf die Luftfahrt Bezug haben muss. Frühere Titel lauteten PLANONS, LA VIE A SION, MILLION'AIR, EN ACTION AIR. Wer eine neue gute Idee hat, schreibt diese auf einen Briefumschlag, in den er einen Zettel mit seinem Namen legt und dann zulebt. Die Vorschläge sollten bis

spätestens am 15. September an den Sekretär des Organisationskomitees, Mr. Landry, Bureau de voyages aériens, Genève-Cornavin, gesandt werden. Für den besten Revue-Titel ist ein Preis von Fr. 20.- ausgesetzt. Trostpreise bestehen in Gratisbilletten. Genf hofft auf eine rege Beteiligung an diesem Wettbewerb.

Kaiser Haile Selassie fliegt mit SWISSAIR

Am 20. Juli flogen Kaiser Haile Selassie und Gefolge mit einem gecharterten DC-4 Flugzeug der SWISSAIR von Nizza nach Belgrad, wo der Kaiser einer Einladung des jugoslawischen Staatschefs, Marschall Tito zu einem mehrtägigen Staatsbesuch Folge leistete.

Vor der Landung auf dem jugoslawischen Militärflugplatz Batajnica äusserte der Kaiser seine Genugtuung über den herrlichen Flug und den guten Service.

Wir werden im nächsten SWISSAIR-Journal in einem ausführlichen Bericht auf diesen Flug zurückkommen.

Happy Landings - Es freut uns, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder einige Vermählungen anzeigen zu können:

- 5.6.54. Kumli Fritz, Startdienst, Kloten
- 3.7.54. Giger Margrit, Verpflegungsbetrieb, Kloten mit Herrn Schönenberger.
- 9.7.54. Häberli Otto, Flugbetrieb, Kloten
- 23.7.54. Della Casa Eduard, Link-Instruktur, Schule + Training, Kloten
- 4.8.54. Andreas Melcher, Sektion Bestellung, Kloten
- 7.8.54. Denzler Werner, Magazin, Kloten
- 7.8.54. Alliata Giuliano, Sektion Tarife, Zürich
- 10.8.54. Matti Jakob, Flugbetrieb, Kloten.

Allen jungen Paaren wünschen wir viel Glück im Ehestand!

Neueintritte - In der Zeit vom 16. Juli bis 15. August 1954 sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unsere Dienste getreten:

Generalsekretariat

- Direktionssekretariat Wyttenbach Germaine

Departement I

- Finanzabteilung Vonlanthen Helene
Widmer Liselotte

- Rechnungswesen
Statistikdienst Fehr Armin
Lochkartendienst Zängerle Meta
Sektion Verkehrsbuchhaltung Vokinger Othmar

Departement II

- Sektion Fracht Wieler Herbert

Departement III

- Personalbüro Pauli Anne-Marie
- Vervielfältigung Müller Niklaus
- Frachtbuchhaltung Ochsner Walter
- Kabinen- & Verpflegungsdienst Lador Ernest
Wäscherei Cadalbert Rosa

Departement IV

- Ingenieurabteilung Bischof Robert
Heer Robert
Krebs Sonja
- Betriebsplanungsabteilung Müriset Rita
- Sektion Techn. Einkauf Hegner Emil
Materialverkauf Böhler Karl
- Lagerbuchhaltung Wüst Manfred
- Flugbetrieb Hess Alfred
Tittmann Richard
Küng Erich
Zehnder Walter
- Motorenwerkstatt Eggmann Kurt

Direktion Genf

- Terminus Romang Albert
- Techn. Dienst Cointrin Berset Paul
Irion Raymond

Auslandvertretungen

- London	Bohannan Michel
- Glasgow	Sangster Ella M.
- Frankfurt	Bischady Leonhard
- Hamburg	Rieper Karl
- München	Riedl Heinz-Bruno
- Istanbul	Honegger Jacques Paul
- New York	Goodwin Joanne P.
	Hughes John T.
	Smithwich Thomas

Appartementhaus in Kloten

Am 1. Oktober 1955 wird in Kloten, an zentraler Lage, ein Appartementhaus bezugsbereit, wodurch dem Personal ermöglicht wird, in der Nähe des Flugplatzes eine Wohngelegenheit zu finden.

Für weitere Details verweisen wir auf die in den Dept. III + IV an den Anschlagbrettern angebrachten näheren Angaben.

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER
SWISSAIR

Sommernachtfest: Infolge verschiedener Umstände sehen wir uns gezwungen, dieses Jahr von der Durchführung des Sommernachtfestes in der Werft Kloten abzusehen.

Weitere Mitteilungen der Freizeitorganisation folgen in der nächsten Nummer der News.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Juli-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Max Fankhauser, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV, Fr. 20.--

Herr Fritz Aeschimann, Sektion Triebwerk, Dept. IV, Fr. 10.--

Der Talon des prämierten Vorschlages Nr. 3032 "Markierung der Türen zu den Werkstätten in der Werft" ist uns noch nicht zugestellt worden!

Herr Max Fankhauser schlug vor, beim Aufzug für den Kabinenstuhlwechsel an Stelle des Holzbodens einen Blechboden anzubringen. Die Stühle lassen sich auf dem Blechboden besser schieben und die Stuhlbeine können nicht beschädigt werden; dadurch ist eine schnellere Auswechslung möglich.

Herr Fritz Aeschimann unterbreitete ein Muster eines bessern Dienstpostcouverts. Nennenswerte Einsparungen sind nicht möglich. Durch die bessere Anordnung der Adressen können aber Fehlleitungen und dadurch Verspätungen vermieden werden.

Nachstehende Vorschläge konnten mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 289, 305, 3268, 3358

3254 Umbau eines H.R.U. 28 V - Puffers auf 6 V. Der Einsender ist gebeten, sich mit Herrn Bollmann, Abt. Betriebsplanung, Dept. IV in Verbindung zu setzen.

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

220 ..., dass am Vorabend auf Grund der Angaben der Meteo überprüft werden soll, ob nicht das festgelegte Passagier-Allotment erhöht werden könnte Die Idee ist gut, jedoch nicht neu. Sie wurde seinerzeit auch versuchsweise für Europastrecken ausprobiert. Der Erfolg war negativ, weil die tatsächliche Wetterlage mit der Vorhersage in vielen Fällen nicht präzis genug übereinstimmte.

- 381 Normalisierung der Starter-, Innenbord-, Aussenbord- und Segelstellungs-Relais. Obwohl die vier erwähnten Relais äusserlich gleich aussehen, haben sie ganz verschiedene Zwecke zu erfüllen und demzufolge auch verschiedene Spulen. Die einen sind dauernd eingeschaltet, während die andern einen besonders hohen Abschaltstrom zu bewältigen haben.
- 421 Ausrüstung der HB-ILU mit 60 Tourist-Sitzplätzen. Dass die HB-ILU mit 60 Tourist-Sitzplätzen ausgerüstet werden kann, war der Ingenieur-Abteilung von jeher bekannt; aus diesem Grund liess sie in dieses Flugzeug Stuhlbefestigungs-schienen einbauen. Um in der DC-4-Flotte einen einheitlichen Sitzplatzkomfort zu erreichen und vor allem aus Gründen der Platzbelegung (Ueberbuchungsgefahr) verzichtete man darauf, die HB-ILU mit 60 Sitzplätzen zu versehen.
- 569 Flugmeteorologie. Die Eidgen. Meteorologische Zentralanstalt hat vor kurzem einen besonderen Chef des Flugwetterdienstes (Herrn Omar Weber) ernannt. Es ist zu erwarten, dass sich dieser mit den vorgelegten Problemen einlässlicher befassen kann, als dies bisher der Fall war. Die Swissair wartet daher absichtlich mit der Einstellung eines eigenen Flugmeteorologen noch zu. Auf internationaler Ebene sind bekanntlich Bestrebungen zur Verbesserung des Flugwetterdienstes im Gang.
- 627 Bewässern der Piste, damit die Pneu bei der Landung nicht so stark abgenützt werden. Es ist richtig, dass auf nasser Piste der Gleitreibungskoeffizient Pneu/Piste kleiner ist als auf trockenem Hartbelag; dadurch würde die Abnutzung der Pneu während des Landestosses verkleinert. Die auf nasser Piste zu erwartende Verlängerung der Lebensdauer der Pneu ist viel zu klein, als dass sich die hohen Kosten einer Pistenberieselungsanlage lohnen würden. Ausserdem müsste bei einem plötzlichen Wechsel der Landerichtung mit einer Verschlechterung des Bremsweges gerechnet werden.
- 629 Einbau von Leselampen in HB-IRX. Dieses Flugzeug war bis jetzt als Frachter eingesetzt. Es wird jedoch geprüft, ob es in ein Passagierflugzeug umgebaut werden soll. Anlässlich des Umbaus würden selbstverständlich auch Leselampen eingebaut.
- 1626 Einbau von Lichtsignalen "Fasten seat belt / no smoking" in HB-IRX. Der Einbau dieses Signales würde ebenfalls beim Umbau vorgenommen, da es zur normalen Ausrüstung eines Passagierflugzeuges gehört.
- 1746 Abgabe von Berufskleidern an das Aushilfspersonal im Startdienst. Vielfach stehen nur zerrissene, beschmutzte oder unpassende Berufskleider zur Verfügung. Da bis jetzt der Bestand an Berufskleidern zu klein war, kam es tatsächlich ab und zu vor, dass verschmutzte und zerrissene Ueberkleider abgegeben werden mussten. Eine grössere Reserve ist jetzt bestellt worden; zudem werden diese Ueberkleider seit bald zwei Jahren in unserer eigenen Wäscherei gewaschen und gebügelt. Eine persönliche Abgabe von Berufskleidern an Aushilfspersonal im Startdienst ist nicht zu empfehlen. Der Startdienst hat dafür zu sorgen, dass diese Leute mit saubern und passenden Ueberkleidern ausgerüstet werden.
- 1834 Einbau eines Höhenmessers in die Passagierkabine. Gemäss FOM muss der Pilot während des Fluges ein Flightlog ausfüllen, das an die Passagiere zur Zirkulation gegeben wird. In diesem Flightlog ist auch die Flughöhe angegeben. Der Einbau eines Höhenmessers würde ein Präjudiz schaffen für andere Instrumente wie: Geschwindigkeitsmesser, Kompass, Thermometer, Tourenzahlmesser etc.
- 2321 Deponieren der Pitotdüsen-Schutzhüllen im Segeltuchsack (beim Benzinmesstab) im hintern Gepäckraum. Der Vorschlag ist an und für sich gut, jedoch nicht neu. Die Neuplatzierung war seit längerer Zeit vorgemerkt und wird mit der Ausgabe der neuen Inventarlisten in dem anfangs September erscheinenden DC-3 Aeroplane Flight Manual bekannt gegeben.

- 2323 Schaffung eines Aufenthalts-Raumes für das Bodenpersonal. Vor Einreichung dieses Vorschlages war dieses Thema Gegenstand von Besprechungen zwischen dem Personalchef, der Administration Dept. III und Vertretern der Personal-kommission. Im Flughafen steht leider kein geeigneter Raum zur Verfügung; dagegen ist ein solcher in der ehemaligen FIG-Baubaracke gefunden worden. Dies ist keine ideale Lösung, aber immer noch besser als nichts.
- 2462 Dieser Vorschlag wurde in der Mai-Nr. unter den nicht prämierten be-antwortet.
- 2687, dass bei Regenwetter die "Landibähnli" des Kantons für den Passagier-transport Flughafen-Flugzeug eingesetzt werden. Diese Idee ist nicht neu, es wurde schon viel darüber gesprochen, doch scheint man sich über die Zweck-mässigkeit nicht einig zu sein. An einem Flughafenrapport im Monat Juli wurde der Beschluss gefasst, diese "Landi-Bähnli" einmal versuchsweise einzusetzen.
- 2761 Zwischen Hangar und Werft sollte ein Dach errichtet werden, dass man bei Regenwetter auch Gegenstände wie Zeichnungen, Funkgeräte etc. zwischen den beiden Gebäuden transportieren kann. Die Errichtung eines Daches käme für diesen Zweck viel zu teuer; zudem muss dieser Durchgang offen bleiben, da-mit gegebenenfalls grosse Heber oder Kranwagen durchfahren können.
- 2765 ... dass die vervielfältigten Zeichnungen von einer Hilfskraft in der Ver-vielfältigung Dept. IV, fertig nach VSM gefaltet werden. Dies war bis jetzt infolge Personalmangel nicht möglich. In absehbarer Zeit wird jedoch der Vervielfältigung Dept. IV eine Hilfskraft zugeteilt, sodass dieser Wunsch bald in Erfüllung geht.
- 2813 Ausgabe des täglichen Flugzeug-Einsatzes mit Start-, Lande- und Transit-zeiten. Dieser Wunsch ist sehr verständlich. Die durchgeführten Versuche haben leider kein befriedigendes Resultat ergeben. Eine Kombination der heutigen Flugzeugeinsatzliste mit den erwähnten Zeiten ist wegen den häu-figen Aenderungen der Abflugzeiten infolge Verspätungen etc. nicht möglich. An die Stellen im Dept. IV, die an den erwähnten Zeiten interessiert sind, wird künftig der vom "Crew Assignment" herausgegebene Flugplan abgegeben.
- 2837 Ausbau der Sitzpolster in der Weise, dass sie als Schwimmwesten gebraucht werden können. Alle unsere Flugzeuge, die über Meer fliegen, sind jetzt mit Schwimmwesten ausgerüstet, die rascher aktionsbereit sind, als die vorge-schlagene Ausführung.
- 2886 Bessere Verbindung zwischen Cockpitpersonal und Bodenpersonal während den Standläufen. Die vorgeschlagene Art ist zweifellos gut; sie ist jedoch bereits überholt durch eine drahtlose Verbindung, die zur Zeit versuchs-weise eingesetzt wird. Die Versuchsstation ist auf dem Batteriewagen montiert.
- 3034 Ersetzen der Vibratoren an den Zündeinheiten für die Kabinen- & Flügelheizer durch einen andern Apparat. Der schwächste Teil der "Dual Ignition" sind die Vibratoren. Seit Februar 1954 liegen in der Ingenieur-Abteilung verschie-dene Vorschläge zur Verbesserung der elektrischen Anlage der Heizer zur Bearbeitung bereit. Unter anderem wurde auch ein Projekt ins Auge gefasst, bei dem die Vibratoren durch Motor-Unterbrecher ersetzt werden, ähnlich dem Vorschlag des Einsenders. Der Vorschlag ist leider zu spät eingetroffen.

- 3060 Umbau eines Jeeps in einen Servicewagen zur Behebung der Troubles auf dem Tarmac. Von einem fahrbaren Lager hat man schon vor drei Jahren gesprochen. Dieses Projekt wurde nie verwirklicht, weil viel zu viel Nachteile damit verbunden waren. Inzwischen ist im Flughafen ein Lager eingerichtet worden, das so erweitert und ausgerüstet wird, dass künftig der Verkehr Tarmac/Flugbetrieb oder Werft vermieden werden kann.
- 3207 Gummissaugnäpfe mit Schlaufe für Kabelaufhängung. Die gemachten Versuche zeigten keine befriedigenden Resultate, da die Haftung auf verschmutztem, feuchtem Blech oder auf Nieten nicht stark genug und deshalb nicht zuverlässig ist.
- 3247 Abändern der Leitbleche R-28-18-83736 etc. Die vorgeschlagene Befestigungsart der R-2000-Leitbleche kann für CA und CB Motoren infolge zu knapper Platzverhältnisse nicht durchgeführt werden. Zudem ist durch das Aufnieten eines geteilten Spannbandes die Auswechselbarkeit der Bleche untereinander nicht mehr möglich.
- 3251 ... sichern der Benzin-&Oelverstellerschrauben erst nach Einbau ins Flugzeug. Dies kommt aus prinzipiellen Erwägungen nicht in Frage. Ein Motor kommt fertig aus dem Magazin. Wenn nur in einem Fall, eben weil der Oeldruck nicht verstellt werden musste, diese Schraube nicht gesichert wurde, ist der Schaden grösser als die Arbeitseinsparung eines ganzen Jahres.
- 3267 Bei Anschaffungen von Fahrzeugen sollten diese bereits in der Swissairfarbe bestellt werden, damit das Umspritzen in unserer Malerei eingespart werden könnte. Dies wäre aber nur möglich, wenn es sich um grössere Serien handelte. Bei der Anschaffung von zwei bis drei Fahrzeugen der gleichen Marke ist dies ausgeschlossen. Sonderwünsche wie Beschriftung, Signet etc. müssten auf jeden Fall separat bezahlt werden.
- 3341 Fuss-Stützen in den DC-6B zur Schonung der Sitzpolsterüberzüge. Die HB-IBA und IBE waren mit Douglas-Fusstützen ausgerüstet, die zufolge verschiedener Nachteile ausgebaut wurden. Die Ingenieur-Abteilung erhielt dann den Auftrag, eine verbesserte Fusstütze zu entwickeln. Der Prototyp wurde den interessierten Stellen vorgeführt. Bei dieser Gelegenheit wurde der Beschluss gefasst, dass künftig keine Fusstützen mehr eingebaut werden sollen. Der Verschleiss an Polsterüberzügen ist sehr gering; dagegen werden die Rahmenprofile oft beschädigt. Um diesem Umstand abzuhelpfen, werden diese Profile mit Metallschutzleisten verkleidet.
- 3403 ... den Parkplatz bei der Werft durch den angrenzenden Rasen um die Hälfte zu vergrössern. Es ist richtig, dass der Verkehr ab und zu von schlecht parkierten Autos und Motorrädern etwas gehindert wird. Die Kosten für die Vergrösserung wären zu hoch; zudem wollen wir keine Rennbahn im Betriebsareal.
- 3425 Leitlinien für das Rollen der DC-6B vor Werft und Hangar. Die Vorschläge Nr. 2746, 2752, 2772 und 3248 behandelten bereits das gleiche Problem. Wir wiederholen die ablehnende Begründung: Rollstreifen und Grenzlinien verhindern die volle Ausnützung des Abstellplatzes, der ohnehin schon zu schmal ist. Es gibt nichts anderes, als beim Verschieben der Flugzeuge grösste Aufmerksamkeit zu beachten.
- 3450 Ausbildung der Fahrer für Pistenfahrzeuge. Von den 60 in Frage stehenden Fahrzeugführern, die durch einen konzessionierten Autofahrlehrer ausgebildet wurden, haben bereits 35 die gesamte Ausbildung durchlaufen und die Abschlussprüfung bestanden. Diese sind im Besitz eines von der Swissair erstellten, internen Fahrerausweises.

3465 Befestigung der Sauerstoffflaschen in den DC-3 für die Strecke Zürich-Belgrad v.v. Die Ingenieur-Abteilung wurde bereits von der Sektion Flugzeugunterhalt auf die Notwendigkeit einer solchen Halterung aufmerksam gemacht. Gemäss Inventarliste sind die DC-3 nur mit einer Sauerstoffflasche ausgerüstet, die in erster Linie der Besatzung zur Verfügung steht. Der vorgeschlagene Platz kommt für die Anbringung der Halterung nicht in Frage, da dort späterhin die Plateaucontainer untergebracht werden.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/133/222/238/292/339/400/406/407/416/440/514/540/601/630/646/678/
679/688/702/703/704/760/870/872/1205/1243/1245/1252/1354/1551/1591/
1621/1807/1823/1830/1922/1937/1942/2286/2330/2340/2343/2414/2423/2428/
2442/2453/2477/2549/2690/2721/2724/2730/2778/2808/2811/2816/2863/2870/
3023/3030/3042/3054/3068/3070/3077/3093/3094/3100/3212/3217/3224/3225/
3226/3232/3238/3254/3257/3259/3260/3262/3265/3269/3270/3301/3306/3313/
3315/3321/3329/3330/3331/3334/3342/3348/3349/3360/3401/3402/3407/3419/
3421/3437/3444/3454/3462/3463/3464/3473/3474/3485/3491/3495/.

Seit der letzten Ausgabe sind 29 Vorschläge eingegangen