

# SWISSAIR



Für unsere Mitarbeiter

Herausgegeben durch:  
Presse und Public Relations  
Dienst Zürich

Pour nos collaborateurs

Edité par:  
Service de Presse et des  
Public Relations Genève

6. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1957

## Unsere Verkehrsergebnisse im Mai 1957

|  | <u>Mai 1957</u>      | <u>Mai 1956</u> |
|--|----------------------|-----------------|
| Offerierte Tonnenkilometer   | 15'815'372<br>+ 59 % | 9'929'845       |
| Ausgelastete Tonnenkilometer   | 9'229'023<br>+ 46 %  | 6'328'688       |
| Etappenpassagiere  | 94'918<br>+ 33 %     | 71'599          |
| Fracht in kg   | 1'030'307<br>+ 23 %  | 840'977         |
| Post in kg   | 356'806<br>+ 20 %    | 298'479         |
| Durchschnittlicher Auslastungsgrad<br>des regelmässigen Linienverkehrs | 58,3 %               | 63,7 %          |

Die auffällige Verringerung des mittleren Auslastungsgrades im Mai 1957 - noch 58,3 % gegenüber 63,7 % im gleichen Monat des Vorjahres - ist eine nicht unerwartete Folge des um 59 % gesteigerten Verkehrsangebots, das mit weit über 15 Millionen Tonnenkilometern auf eine in keinem Monat zuvor erreichte Höhe kam. Aber auch die ausgelasteten tkm stiegen, verglichen mit Mai 1956, um 46 % und erreichten über 9 Mio tkm. Unter diesem Gesichtswinkel darf das Maiergebnis als befriedigend bewertet werden; es blieb allerdings etwas hinter dem Budget zurück. Die Zahl der auf allen Etappen unseres Streckennetzes beförderten Passagiere wuchs um ein Drittel auf nahezu 95'000, eine Zahl, die das Jahrestotal von 1947 (93'822) übertrifft.

In Europa, wo wir 48 % der Gesamtleistung anboten, nahm die Zahl der offerierten tkm um 55 %, die Nachfrage dagegen nur um 29 % zu. Die Auslastung senkte sich daher von 65,4 % um 11 Punkte auf 54,4 %.

Im nahöstlichen Verkehrsgebiet (inkl. Athen und Istanbul) steigerten wir unser Angebot um 43 %. Aber auch hier vermochte die 32 %ige Steigerung auf der Auslastungsseite nicht völlig mit dieser Mehrofferte Schritt zu halten, sodass der mittlere Ladefaktor von 62,1 % auf 57,4 % zurückging.

Einzig auf dem Nordatlantik, der 33 % unserer Produktion beanspruchte, wuchs die Nachfrage (+ 50 %) stärker als das Angebot (+ 32 %). Daraus resultierte eine gute Auslastung von 69,6 %.

Im Südatlantikverkehr trat die Zunahme an offerierten und ausgelasteten tkm durch die Aufnahme eines zweiten, bis nach Buenos Aires verlängerten Kurses am massivsten in Erscheinung. Sie erreichte 154 % auf der Angebots- und 114 % auf der Nachfrageseite. Der durchschnittliche Ladefaktor belief sich auf 55,5 %.

Unsere einstweilen erst einmal wöchentlich geflogenen Kurse nach dem Fernen Osten waren zu 42,3 % ausgelastet.

Am Morgen des 18. Juni verunglückten während eines Schulfluges mit dem DC-3 HB-IRK über dem Bodensee neun unserer Mitarbeiter tödlich. -

Das Wrack des Flugzeuges, das ihnen zum Grab werden sollte, konnte bis zur Stunde nicht aufgefunden werden. Es liegt in grosser Tiefe auf dem Seegrund. Es wird sehr schwierig sein, Hergang und Ursachen des Unfalls abzuklären. Zur Zeit bestehen noch keine Anhaltspunkte.

Der Unfall hat die Swissair wie ein Blitz aus heiterem Himmel getroffen. Wir trauern um neun unserer hoffnungsvollsten Nachwuchsleute, um Piloten, Ingenieure und Techniker, die sich kraft ihrer ganzen Persönlichkeit für die Swissair und die Zukunft der schweizerischen Zivilluftfahrt eingesetzt haben.

Die neun Opfer des schweren Unglücks sind :

Fluglehrer Max Traber, geboren am 17. Juli 1926, von Illhart (TG), verheiratet, Vater eines Kindes ; Eintritt bei der Swissair : 17. November 1952.

Piloten-Aspirant Werner Berger, geboren am 13. Februar 1926, von Linden (BE) , ledig ; Eintritt bei der Swissair : 19. November 1956.

Piloten-Aspirant Heini Bühler, geboren am 20. Juni 1930, von Neuhausen a/Rheinfall, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 1. August 1956.

Piloten-Aspirant Walter Rüesch, geboren am 1. Oktober 1923, von St. Margrethen, verheiratet, Vater eines Kindes ; Eintritt bei der Swissair : 1. August 1956.

Piloten-Aspirant Heini Schiess, geboren am 7. Januar 1931, von Herisau und Zürich, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 4. Juni 1956.

Piloten-Aspirant Kurt Wiesendanger, geboren am 31. Dezember 1932, von Winterthur, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 4. Juni 1956.

Ingenieur des Planungsdienstes Markus Baumann, geboren am 4. September 1928, von Thun, ledig ; Eintritt bei der Swissair : 18. April 1955.

Ingenieur des Planungsdienstes Pierre Chervet, geboren am 2. Juli 1927, von Praz-Vully (FR), ledig ; Eintritt bei der Swissair : 1. Januar 1954.

Techniker des Planungsdienstes Bruno Bächli, geboren am 11. Februar 1931, von Würenlingen (AG), ledig ; Eintritt bei der Swissair : 1. August 1955.

Wir beugen uns vor der Macht des Todes. - Den Verstorbenen werden wir ein ehrendes Gedenken bewahren. Ihren schwergeprüften Angehörigen sprechen wir auch an dieser Stelle unser tief empfundenes Beileid aus.

### Zum erstenmal Genf-New York direkt

flug am 8. Juni 1957 einer unserer DC-7C. Der Nonstopflug, der 14 Stunden und 5 Minuten dauerte, war durch die gute meteorologische Vorbereitung durch die MZA ermöglicht worden. Zudem werden die Besatzungen in Shannon seit dem 1. Juni nicht mehr ausgewechselt. - Die Mannschaft des Flugzeuges setzte sich zusammen aus den Flugkapitänen Robert Schwärzler (Kdt.) und Roland Schnetzer (Co-Pilot), aus Funker Pietro Nocentini, Navro Max Nibloe sowie den Bordmechanikern Hans Föh und Alois Gitterle.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden die folgenden Herren, denen wir herzlich gratulieren, ernannt: Flgkpt. Hansruedi Christen auf DC-6B/DC-7C (Nordatlantik), Capt. Peter Bois und die Flugkapitäne Alfred Muser und Hans Jäckle auf DC-6B (Europa und Naher Osten), Flgkpt. John Black auf DC-4 (Europa), Pilot Robert Birch und die Flugkapitäne Robert Falkner und George Sprigg auf Convair, sowie die Piloten Börje Danielson und Thomas Jackson auf DC-3.

Zum Flugkapitän wurde Pilot Robert Scheitlin befördert. Wir wünschen ihm auch weiterhin guten Erfolg!

Zum Zwecke der Pilotenwerbung liessen wir einen Film, betitelt "Segelflieger im Wettkampf" (Produktion Condor-Film), herstellen. Der Streifen lief als Beiprogramm zum weltberühmten Chaplin-Film "The Kid" im Zürcher Kino Capitol, wo ihn 50'000 Filmbesucher sahen.

DC-7C über dem Südatlantik wurden erstmals seit anfangs Juni von der Panair do Brasil eingesetzt, die nun zweimal statt wie bis jetzt einmal wöchentlich Zürich anfliegt. - Wir werden die Südatlantikroute ab 7. Juli mit DC-7C befliegen.

Unser dritten DC-7C traf am 2. Juni in Zürich ein. Das Flugzeug trägt die Immatrikulation HB-IBM und erhält den Kantonsnamen "Basel-Stadt". Am 1. Juni landete auch unser elfter Metropolitan in Kloten, sodass unsere Flotte für den Europaverkehr nun komplett ist.

### Wussten Sie schon, dass .....

..... die bisher längste Luftverkehrsetappe mit Passagieren unlängst von einem DC-7C der KLM zurückgelegt wurde? Sie erstreckte sich über 9894 km von Long Beach in Kalifornien nach Paris. Das Flugzeug brauchte dazu nicht ganz 22 Stunden bei einer mittleren Geschwindigkeit von 587 km/h.

..... die TWA als erste Fluggesellschaft eine "fliegende Werkstatt" in Betrieb nahm? Ein mit einem zusätzlichen Düsentriebwerk ausgestatteter Fairchild C-82, der in Paris stationiert wird, ist mit modernsten Reparaturhilfsmitteln ausgerüstet, u. a. mit Hebevorrichtungen, die einen minutenschnellen Ein- und Auslad von schweren Flugzeugmotoren erlauben.

..... die britische Flugzeugwerke Handley Page den Bau einer zivilen Version des "Victor"-Düsenbombers planen? Vier Rolls Royce-Conway Triebwerke sollen eine Geschwindigkeit von 960 km/h erlauben; das Flugzeug soll zwischen London und Rom 172 Passagiere mitführen können. Man rechnet mit einer Reisedauer von 6 1/2 Stunden zwischen London und New York.

### Die technische Ecke

Wie verhütet man Vereisung? - Die Vereisungsgefahr wird umso grösser, je höher die Feuchtigkeit und je niedriger die Temperatur der Luft ist. Da aber die Dichte feuchtigkeitsgesättigter Wolken mit fallender Temperatur abnimmt, besteht bei  $-20^{\circ}$  praktisch keine Vereisungsgefahr mehr; sie ist am grössten bei Temperaturen von  $0$  bis  $-10^{\circ}$  in Höhen bis zu 4'000 m. - Eis setzt sich am Flugzeug immer zuerst und auch am stärksten an den Flächen an, wo die Luft direkt aufschlägt, also an den Vorderkanten der Flügel, des Leitwerks, der Motorenhaube und des Propellers sowie an der Rumpfnase und den Windschutzscheiben des Cockpits.

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Bekämpfung der Vereisungsgefahr:

1. Mittel zur Verhütung des Eisansatzes (anti-icing)
2. Mittel zur Enteisung, nachdem sich Eis angesetzt hat (de-icing).

Zu den anti-icing-Methoden gehört die älteste Form der Bekämpfung der Eisgefahr, nämlich die Anwendung chemischer Mittel, die allerdings den Nachteil nur kurzzeitiger Wirkung haben. Der Gedanke, die unbenützte Wärmequelle der Auspuffgase für die Beheizung der Flügel und Leitwerkvorderkanten zu verwenden, ist bei unsern Metropolitan verwirklicht worden. Beim DC-6B und DC-7C finden wir als Wärmequellen Benzinverbrennungsheizer in jedem Flügel und im Leitwerk. Die Enteisung nach der zweiten Methode kann mechanisch erfolgen. Drei oder mehr parallel angeordnete Gummischläuche werden in einem bestimmten Rhythmus von einer motorgetriebenen Luftpumpe abwechselnd aufgeblasen und sprengen das Eis ab. Dieses System enteist unsere DC-3 und DC-4. Die de-icing-Methode wird ebenfalls durchwegs für die Propeller angewendet. Bei den letztgenannten Typen geschieht dies mit Alkohol, der mittels eines Schleuderrings an der Propellerblattwurzel zugeführt wird. Die Schleudwirkung der drehenden Blätter entfernt das gelöste Eis. Die gleiche Aufgabe erfüllen beim DC-7C, DC-6B und Metropolitan elektrisch geheizte Blattelemente, die die Propeller in kurzen Intervallen abwechslungsweise erwärmen. Der Eisansatz an den Windschutzscheiben wird durch Beheizen verhütet, was beim Metropolitan elektrisch und bei allen übrigen Typen durch Warmluft erfolgt.

B.

Westeuropäische Flughafenstatistik - Die 16 wichtigsten Flughäfen Westeuropas verzeichneten vom 1. Februar 1956 bis 31. Januar 1957 folgende Verkehrsergebnisse -

|               | Flugzeug-<br>bewegungen* | Passagiere | Zu-/Abnahme<br>in % *** | Fracht in t<br>** | Zu-/Abnahme<br>in % *** |
|---------------|--------------------------|------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|
| 1. London +   | 109'808                  | 3'128'051  | + 14,4                  | 41'162            | + 18,1                  |
| 2. Paris ++   | 74'728                   | 2'295'631  | + 27,0                  | 38'591            | + 34,5                  |
| 3. Rom        | 49'148                   | 1'424'684  | + 13,5                  | 8'996             | + 19,9                  |
| 4. Frankfurt  | 45'035                   | 1'182'201  | + 21,4                  | 11'741            | + 10,4                  |
| 5. Kopenhagen | 40'252                   | 1'020'327  | + 25,8                  | 10'617            | + 19,3                  |
| 6. Berlin     | 30'510                   | 976'653    | + 14,4                  | 26'962            | - 24,2                  |
| 7. Amsterdam  | 37'977                   | 853'218    | + 13,7                  | 25'640            | + 14,9                  |
| 8. Zürich     | 38'698                   | 824'088    | + 17,4                  | 8'712             | + 15,2                  |
| 9. Marseille  | 17'872                   | 792'964    | + 19,6                  | 6'909             | + 13,1                  |
| 10. Hamburg   | 35'875                   | 585'498    | + 16,5                  | 11'899            | - 11,2                  |
| 11. Genf      | 20'702                   | 566'146    | + 19,8                  | 3'653             | + 8,5                   |
| 12. Nizza     | 18'159                   | 545'912    | + 20,9                  | 1'887             | + 46,7                  |
| 13. Brüssel   | 31'698                   | 540'601    | + 15,6                  | 11'075            | + 18,9                  |
| 14. Stockholm | 23'126                   | 530'485    | + 19,3                  | 5'707             | + 14,1                  |
| 15. Dublin    | 19'803                   | 459'379    | + 15,9                  | 6'538             | + 3,3                   |
| 16. Oslo      | 16'872                   | 361'214    | + 39,1                  | 2'048             | + 13,0                  |

\* nur gewerbmässiger Luftverkehr.

\*\* nur Lokalverkehr, ohne Berücksichtigung der Transitfracht.

\*\*\* Vergleichsperiode : 1.2.55 - 31.1.56.

+ gemessen an den Flugzeugbewegungen  
stände London in den USA an 14.,

++ Paris an 21. Stelle.

Die zehn deutschen Flughäfen bewältigten 1956 einen Verkehr mit über 4 Millionen Passagieren und über 110'000 Tonnen Fracht. Sie repräsentieren einen Gesamtinvestitionswert von 480 Millionen DM.

Zehn Jahre IATA Clearing House - In London wurde kürzlich das zehnjährige Bestehen des IATA Clearing House, der Verrechnungsstelle des Interline-Verkehrs der IATA-Gesellschaften, gefeiert. In ihrem ersten Jahrzehnt tätigte die Institution, der heute 77 Mitglieder angehören, Transaktionen im Gesamtwert von 780 Millionen Pfund Sterling.

30 Jahre nach Lindbergh - Mit einem Super Sabre F-100-F-Düsenflugzeug überquerte der amerikanische Major Robinson Risner den Atlantik zwischen New York und Paris in 6 Stunden 40 Minuten und brach damit alle transatlantischen Rekorde. Der Flug erfolgte am 21. Mai 1957, genau 30 Jahre nach Oberst Lindberghs erster Atlantiküberquerung auf dem Luftweg, die 33 Stunden und 29 Minuten gedauert hatte.

Amerikanische Luftverkehrszahlen - Ueber 61 % des Passagierluftverkehrs der freien Welt werden in den Vereinigten Staaten bewältigt. Die gesamten von den amerikanischen Gesellschaften im Jahre 1956 erreichten Umsätze betragen 1'856'231'000 Dollar. Im gleichen Jahre erteilten die USA-Gesellschaften Aufträge für neue Flugzeuge im Wert von 2'600'000'000 Dollar.

Neues britischen Düsenverkehrsflugzeug - Die BOAC hat bei den Vickers-Armstrong-Werken 35 neue Düsenverkehrsflugzeuge für Mittelstrecken, sogenannte Vickers VC 10, im Wert von 68 Millionen Pfund Sterling in Auftrag gegeben. Die Flugzeuge sollen von vier Rolls Royce Conway Düsenaggregaten angetrieben werden und in der BOAC-Version 120 Passagieren Platz bieten. Sie dürften ab 1963 lieferbar sein.

Capital Airlines sistieren Flugzeugbestellungen - Die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft Capital Airlines hat ihre Aufträge an die britische Flugzeugindustrie über 15 weitere Viscounts und 14 Comets zurückgestellt.

Der Auftragsbestand für neue Flugzeuge gestaltete sich Ende Mai wie folgt (in Klammern die Zahlen der bereits ausgelieferten Flugzeuge desselben Typs) : Lockheed L-1049 G : 55 (180); Lockheed L-1649 A : 42 (-); Douglas DC-7C : 60 (60); Douglas DC-8 : 123 (-) ; Bristol-Britannia : 55 (11); Boeing 707 : 139 (-) ; De Havilland Comet 4 und 4 A : 33 (-) ; Convair Metropolitan : 75 (75) ; Convair 880 : 44 (-) ; SE Caravelle 15 (-) ; Fokker und Fairchild Friendship F-27 : 78 (-) ; Vickers Viscount 700 : 47 (82) ; Vickers Viscount 700 D : 60 (86) ; Vickers Viscount Major 800 : 96 (13) ; Vickers Vanguard 900 : 40 (-) ; Lockheed L-188 "Elektra" : 135 (-). Total stehen 1097 Einheiten zur Ablieferung aus.

Tokio-London in 16 Stunden - Ein Canberra Düsenbomber der RAF hat die 9651 km lange Strecke von Tokio nach London in 16 Stunden 02 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 712 km/h zurückgelegt.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden, im Verlauf des Monats Mai bei uns neu eingetretenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter herzlich willkommen :

Generalsekretariat

Lietha Heidi

Aerztlicher Dienst

Hodler Gabrielle

Zentraler Personaldienst

Personalverwaltung

Bölsterli Albert

Departement I

Speditionsbüro

Flammer Hansjörg

Departement II

Beschwerdewesen

Fackler Margrit

Rückerstattungen

Weiss Annegret

Fracht-Verkaufsbeziehungen

Baumann Werner

Verkehrsplanung

Frei Max

Abt. Tarife und Passagebestimmungen

Matthys Stella

Tarifiedienst

Käch Theo

Luftreisebüro Zürich

Wolter Rose-Maria Carla

Stadtterminus Basel

Spiegelberg Werner

Abfertigung Blotzheim

Marti Anton

Startdienst Blotzheim

Blanchard Pierre

Departement III

Operationsplanung

Wellauer Peter

Statistik

Rüegg Marie

Feste Fernmeldedienste

Lehmann Stephanie

Startdienst

Binggeli Reinhard

Bischof Paul

Brun Albert

Gähwiler Albert

Hollenstein Willi

Kallmann René

Keller Josef

Meier Werner

Nater Walter

Ochsner Arnold

Röllli Alfred

Schaich Herbert

Siegl Ferdinand

Sigrist Willy

Wälchli Johann

Traffic

Maurer Jörn

Nauer Werner

Frachtdienst

Neeser Johann

Fracht Import

Sablatura Josef

Schäuble Hansruedi

Stutz Mario

Fracht Export

Bourloud Bernhard

Passagierdienst, Schalterangestellte

Emch Hans Rudolf

Senn Alfred

Passagierdienst, Groundhostessen

Roth Rosmarie

Schaller Sylvia

Widmer Elisabeth

Stadtabfertigung, Schalterangestellte

Brem Eugen

Stadtabfertigung, Gepäckarbeiter

Bücheler Emil

Kantine Taubenried

Wehrli Bernhard

Einkauf

Schnyder Emma

Flugküche Zürich

Martella Jean

Schneller Anna Maria

Zumsteg Max

Bereitstellung I

Egli Margrit

Bereitstellung II

Ruef Irma

Kabinenpersonal-Aspiranten

Abbadati Gaby

Arnold Pia

Blanc Annette

Bollag Ronny

Braun Margrit

Diggelmann Nelly

Eisenhut Hedi

Gamma Emma

Gautier Suzanne

Guler Elsa

Hanhart Verena

Hirter Vera

Hornstein Ruth

Maerki Jeannine

Mosimann Marie

Naegeli Doris

Nüesch Verena

Nyffeler Hedi

Stahl Charlotte

Stutz Margrith  
Tamm Elisabeth  
Tavernier Christiane  
Thévoz Ida  
Türler Denise  
Ulrich Elisabeth  
Villerot Denise  
Züllig Nelly  
Zweifel Vreni

Departement IV

Betriebsstudien  
Krönert Karl  
Transport  
Herde Peter  
AVOR Flugzeugunterhalt  
Kym Jürg  
Flugzeugunterhalt  
Balmer Ernst  
Hans Rudolf  
Flugzeugüberholung  
Moor Walter  
Flugzeugwartung  
Beyeler Johann  
Egli Hans  
Müller Ernst  
Saxer Ernst  
Schaeren Hans  
Staub Heinrich  
Steinegger Leo  
Tschan Theodor  
Spenglerei  
Lüchinger Rolf  
Siegrist Paul  
Schmid Hans-Werner  
Stucki Andreas  
Radiowerkstatt  
Pfeuti Fritz  
Propellerwerkstatt  
Köhler Marcel  
Luchsinger Horst  
Triebwerkgruppe II, Montage  
Derrer Edwin  
Grünig Ernst  
Kessler Eduard  
Bauabteilung, Administration  
Oetiker Marta  
Personalabteilung, Einstellbüro  
Schmid Nesa

Direktion Genf

Flugzeugunterhalt Genf  
Grosjean Charles  
Suter Heini  
Thomet Fritz  
Garagebetrieb Cointrin  
Vernier René  
Adm. Assistent/Materialverwaltung  
Aeby François

Stattdienst Cointrin  
Hänni Walter  
Langenstein Marcel  
Piaget Albert Henri  
Reift Marcel

Reservation Genf  
Burri Iris

Auslandvertretungen

London  
Walker John  
Paris-Station  
Prout-Diaz Francis  
Frankfurt Station  
Drewes Bernard  
Waller Heinz  
Köln Station  
Hergarten Willi  
Kalpers Yvonne  
Hamburg  
Harnisch Christa-Maria  
München  
Schweizer Werner  
Unruh Helmut  
Wien  
Schuster Gustav  
Schwarte-Hellweg Johanna Anna  
Rom  
Constantino Rita Loredana  
Ferrari Renata  
Mailand  
Angelini Augusto  
Barcelona  
Corti Anton  
Madrid  
Salazar Robledo Leoncio  
Lissabon  
Liebermann Noemia  
Pascoal Eduardo João Henriques  
Silva J.  
Kairo  
Balian Léon Missak  
New York  
Bieri Marie L.  
Fernando Marguerite R.  
Groh Annemarie  
Manzo A.  
New York, Abfertigung  
Laperchia Ralph A.  
Nargi A.  
Nizzola M.  
New York, Verpflegungsbetrieb  
Beveraggi Carlos M.  
Malave Hector  
Roessler H.  
Washington  
Sholar Mary J.  
Dallas  
Lewis Jack K.

|                      |   |
|----------------------|---|
| Rio de Janeiro       | Bombay                                  |
| Cassuto Maurice      | Hogan Cynthia                           |
| Gillet Robert        | Vacha Soli                              |
| Volk Rodolpho        | Calcutta                                |
| Buenos Aires         | Soucé Daphne                            |
| Fierro Enrique José  | <u>Allg. Personalausbildungsreserve</u> |
| Tokio                | Gunsch Heidi                            |
| Kadota Frank Shigeru | Landolt Max A.                          |
| Bangkok              | Lieber Guido                            |
| Ratanakul Seri Pani  | Wetli Charles                           |

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung Glück wünschen zu dürfen :  
14.3.57 - Arthur Haab, Swissair Basel (II) ; 6.5.57 - Jean-Jacques Rebstein, Endbuchung (II) ; 11.5.57 - Dieter Streit, Swissair London.

Operations-Kontrolle heisst fortan die bisherige Sektion Flight Control des Departements III. Die Umbenennung erfolgte gemäss der von der ICAO festgesetzten Bezeichnungsart.

Die englischen Jahresberichte für 1956 sind eingetroffen. Bestellungen nimmt der Pressedienst entgegen.

Erfolgreicher April für Basels Flugplatz - Die Verkehrsergebnisse auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen ergaben im April 1957, verglichen mit dem Parallelmonat des Vorjahres, einen Zuwachs um 5535 auf 13\*256 Passagiere.

2'750 Verkehrsflugzeuge in der westlichen Welt - Nach dem Stand vom Herbst 1956 waren durch die in der IATA zusammengefassten Luftverkehrsgesellschaften insgesamt rund 2'750 Verkehrsflugzeuge im Weltluftverkehr eingesetzt. Die Spitze nahmen die Luftverkehrsgesellschaften der USA und Kanadas mit 1175 Verkehrsflugzeugen ein, vor den europäischen mit 772. Es folgte Südamerika mit rund 290, der Nahe und Ferne Osten mit 233, Australien und Neuseeland mit 144 und schliesslich Afrika mit 130 Flugzeugen. An erster Stelle der verschiedenen Typen stand zum Berichtszeitpunkt der 1936 in Europa zum erstenmal geflogene Douglas DC-3 mit 724 Flugzeugen; davon sind 251 in Europa, 121 in Nordamerika, 158 in Südamerika, 31 in Afrika, 96 im Nahen und Fernen Osten und 67 in Australien und Neuseeland eingesetzt. Als nächstes Baumuster folgte der Douglas 6 (DC-6, DC-6A, DC-6B, DC-6C) mit insgesamt 359 Flugzeugen, von denen 83 in Europa, 253 in Nord-, 9 in Südamerika, 5 im Nahen und Fernen Osten und 9 in Australien geflogen werden. Den dritten Platz nahm mit 205 Flugzeugen der Douglas DC-4 ein. Die Typen Convair 340 und 440 (Metropolitan) sind 177 mal vertreten, Constellations in 154 Exemplaren. Convair 240 flogen für die IATA-Gesellschaften in 128 Einheiten, während der Vickers Viscount mit 93 Maschinen an achter Stelle lag.

DC-7C als Turboprop-Flugzeug? - Die Douglas-Flugzeugwerke versuchen amerikanische Gesellschaften an einer Turboprop-Version des DC-7C zu interessieren. Das neue Modell würde mit Allison 501 Motoren ausgerüstet. Mit verkürzten Tragflächen versehen, würde es dem Mittelstreckenverkehr dienen.

Die Europäische Kommission der ICAO stimmte einem Bericht zu, der in 14 Punkten die folgenden wichtigsten Forderungen zur Beseitigung der bürokratischen Schranken im europäischen Luftverkehr aufstellt : Beseitigung des Visumszwangs, Einreise zu kürzeren Aufenthalten auf Grund einer Identitätskarte oder eines abgelaufenen Reisepasses, Abschaffung der sanitären Kontrolle bei Flügen innerhalb Europas, Abschaffung der Formalitäten für Kinder, Vereinfachung und Beschleunigung der Gepäckkontrolle. Die Bestimmungen können allerdings erst in Kraft treten, wenn alle 19 beteiligten Regierungen entsprechend gleichlautende Bestimmungen erlassen haben werden.

47 Menschenleben wurden 1956 von den ICAO-Wetterschiffen auf dem Nordatlantik gerettet. Die Geretteten hatten sich allerdings nicht an Bord von Verkehrsflugzeugen befunden.

Ghana, der neue Staat an der Goldküste, ist als 71. Mitglied in die ICAO aufgenommen worden.

Rücktritt Sikorskys - Igor Sikorsky ist von seinem Posten als technischer Direktor der nach ihm benannten amerikanischen Flugzeugwerke zurückgetreten. Der 68jährige ist ein Pionier des Flugzeugbaus. Er konstruierte der Welt erstes mehrmotoriges Flugzeug sowie den ersten brauchbaren Helikopter der westlichen Hemisphäre.

Pan American Abschluss 1956 - Das Geschäftsjahr 1956 der Pan American Airways schloss mit Totaleinnahmen von 289 Millionen Dollar (1955 : 238,1 Mio.) ab. Der Reingewinn erreichte 14,2 (im Vorjahr : 10,2) Millionen Dollar. Die Gesellschaft erhielt Subventionen im Gesamtbetrag von 7,2 Mio. Dollar, die in den Einnahmen enthalten sind.

### Zum erstenmal Genf-New York direkt

flug am 8. Juni 1957 einer unserer DC-7C. Der Nonstopflug, der 14 Stunden und 5 Minuten dauerte, war durch die gute meteorologische Vorbereitung durch die MZA ermöglicht worden. Zudem werden die Besatzungen in Shannon seit dem 1. Juni nicht mehr ausgewechselt. - Die Mannschaft des Flugzeuges setzte sich zusammen aus den Flugkapitänen Robert Schwärzler (Kdt.) und Roland Schnetzer (Co-Pilot), aus Funker Pietro Nocentini, Navro Max Nibloe sowie den Bordmechanikern Hans Föh und Alois Gitterle.

Zu neuen Pilots-in-Command wurden die folgenden Herren, denen wir herzlich gratulieren, ernannt: Flgkpt. Hansruedi Christen auf DC-6B/DC-7C (Nordatlantik), Capt. Peter Bois und die Flugkapitäne Alfred Muser und Hans Jäckle auf DC-6B (Europa und Naher Osten), Flgkpt. John Black auf DC-4 (Europa), Pilot Robert Birch und die Flugkapitäne Robert Falkner und George Sprigg auf Convair, sowie die Piloten Börje Danielson und Thomas Jackson auf DC-3.

Zum Flugkapitän wurde Pilot Robert Scheitlin befördert. Wir wünschen ihm auch weiterhin guten Erfolg!

Zum Zwecke der Pilotenwerbung liessen wir einen Film, betitelt "Segelflieger im Wettkampf" (Produktion Condor-Film), herstellen. Der Streifen lief als Beiprogramm zum weltberühmten Chaplin-Film "The Kid" im Zürcher Kino Capitol, wo ihn 50'000 Filmbesucher sahen.

DC-7C über dem Südatlantik wurden erstmals seit anfangs Juni von der Panair do Brasil eingesetzt, die nun zweimal statt wie bis jetzt einmal wöchentlich Zürich anfliegt. - Wir werden die Südatlantikroute ab 7. Juli mit DC-7C befliegen.

Unser dritten DC-7C traf am 2. Juni in Zürich ein. Das Flugzeug trägt die Immatrikulation HB-IBM und erhält den Kantonsnamen "Basel-Stadt". Am 1. Juni landete auch unser elfter Metropolitan in Kloten, sodass unsere Flotte für den Europaverkehr nun komplett ist.

### Wussten Sie schon, dass .....

..... die bisher längste Luftverkehrsetappe mit Passagieren unlängst von einem DC-7C der KLM zurückgelegt wurde? Sie erstreckte sich über 9894 km von Long Beach in Kalifornien nach Paris. Das Flugzeug brauchte dazu nicht ganz 22 Stunden bei einer mittleren Geschwindigkeit von 587 km/h.

..... die TWA als erste Fluggesellschaft eine "fliegende Werkstatt" in Betrieb nahm? Ein mit einem zusätzlichen Düsentriebwerk ausgestatteter Fairchild C-82, der in Paris stationiert wird, ist mit modernsten Reparaturhilfsmitteln ausgerüstet, u. a. mit Hebevorrichtungen, die einen minutenschnellen Ein- und Auslad von schweren Flugzeugmotoren erlauben.

..... die britische Flugzeugwerke Handley Page den Bau einer zivilen Version des "Victor"-Düsenbombers planen? Vier Rolls Royce-Conway Triebwerke sollen eine Geschwindigkeit von 960 km/h erlauben; das Flugzeug soll zwischen London und Rom 172 Passagiere mitführen können. Man rechnet mit einer Reisedauer von 6 1/2 Stunden zwischen London und New York.

### Die technische Ecke

Wie verhütet man Vereisung? - Die Vereisungsgefahr wird umso grösser, je höher die Feuchtigkeit und je niedriger die Temperatur der Luft ist. Da aber die Dichte feuchtigkeitsgesättigter Wolken mit fallender Temperatur abnimmt, besteht bei  $-20^{\circ}$  praktisch keine Vereisungsgefahr mehr; sie ist am grössten bei Temperaturen von  $0$  bis  $-10^{\circ}$  in Höhen bis zu 4'000 m. - Eis setzt sich am Flugzeug immer zuerst und auch am stärksten an den Flächen an, wo die Luft direkt aufschlägt, also an den Vorderkanten der Flügel, des Leitwerks, der Motorenhaube und des Propellers sowie an der Rumpfnase und den Windschutzscheiben des Cockpits.

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Bekämpfung der Vereisungsgefahr:

1. Mittel zur Verhütung des Eisansatzes (anti-icing)
2. Mittel zur Enteisung, nachdem sich Eis angesetzt hat (de-icing).

Zu den anti-icing-Methoden gehört die älteste Form der Bekämpfung der Eisgefahr, nämlich die Anwendung chemischer Mittel, die allerdings den Nachteil nur kurzzeitiger Wirkung haben. Der Gedanke, die unbenützte Wärmequelle der Auspuffgase für die Beheizung der Flügel und Leitwerkvorderkanten zu verwenden, ist bei unsern Metropolitan verwirklicht worden. Beim DC-6B und DC-7C finden wir als Wärmequellen Benzinverbrennungsheizer in jedem Flügel und im Leitwerk. Die Enteisung nach der zweiten Methode kann mechanisch erfolgen. Drei oder mehr parallel angeordnete Gummischläuche werden in einem bestimmten Rhythmus von einer motorgetriebenen Luftpumpe abwechselnd aufgeblasen und sprengen das Eis ab. Dieses System enteist unsere DC-3 und DC-4. Die de-icing-Methode wird ebenfalls durchwegs für die Propeller angewendet. Bei den letztgenannten Typen geschieht dies mit Alkohol, der mittels eines Schleuderrings an der Propellerblattwurzel zugeführt wird. Die Schleudwirkung der drehenden Blätter entfernt das gelöste Eis. Die gleiche Aufgabe erfüllen beim DC-7C, DC-6B und Metropolitan elektrisch geheizte Blattelemente, die die Propeller in kurzen Intervallen abwechslungsweise erwärmen. Der Eisansatz an den Windschutzscheiben wird durch Beheizen verhütet, was beim Metropolitan elektrisch und bei allen übrigen Typen durch Warmluft erfolgt.

B.



Westeuropäische Flughafenstatistik - Die 16 wichtigsten Flughäfen Westeuropas verzeichneten vom 1. Februar 1956 bis 31. Januar 1957 folgende Verkehrsergebnisse -

|               | Flugzeug-<br>bewegungen* | Passagiere | Zu-/Abnahme<br>in % *** | Fracht in t<br>** | Zu-/Abnahme<br>in % *** |
|---------------|--------------------------|------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|
| 1. London +   | 109'808                  | 3'128'051  | + 14,4                  | 41'162            | + 18,1                  |
| 2. Paris ++   | 74'728                   | 2'295'631  | + 27,0                  | 38'591            | + 34,5                  |
| 3. Rom        | 49'148                   | 1'424'684  | + 13,5                  | 8'996             | + 19,9                  |
| 4. Frankfurt  | 45'035                   | 1'182'201  | + 21,4                  | 11'741            | + 10,4                  |
| 5. Kopenhagen | 40'252                   | 1'020'327  | + 25,8                  | 10'617            | + 19,3                  |
| 6. Berlin     | 30'510                   | 976'653    | + 14,4                  | 26'962            | - 24,2                  |
| 7. Amsterdam  | 37'977                   | 853'218    | + 13,7                  | 25'640            | + 14,9                  |
| 8. Zürich     | 38'698                   | 824'088    | + 17,4                  | 8'712             | + 15,2                  |
| 9. Marseille  | 17'872                   | 792'964    | + 19,6                  | 6'909             | + 13,1                  |
| 10. Hamburg   | 35'875                   | 585'498    | + 16,5                  | 11'899            | - 11,2                  |
| 11. Genf      | 20'702                   | 566'146    | + 19,8                  | 3'653             | + 8,5                   |
| 12. Nizza     | 18'159                   | 545'912    | + 20,9                  | 1'887             | + 46,7                  |
| 13. Brüssel   | 31'698                   | 540'601    | + 15,6                  | 11'075            | + 18,9                  |
| 14. Stockholm | 23'126                   | 530'485    | + 19,3                  | 5'707             | + 14,1                  |
| 15. Dublin    | 19'803                   | 459'379    | + 15,9                  | 6'538             | + 3,3                   |
| 16. Oslo      | 16'872                   | 361'214    | + 39,1                  | 2'048             | + 13,0                  |

\* nur gewerbmässiger Luftverkehr.

\*\* nur Lokalverkehr, ohne Berücksichtigung der Transitfracht.

\*\*\* Vergleichsperiode : 1.2.55 - 31.1.56.

+ gemessen an den Flugzeugbewegungen  
stände London in den USA an 14.,

++ Paris an 21. Stelle.

Die zehn deutschen Flughäfen bewältigten 1956 einen Verkehr mit über 4 Millionen Passagieren und über 110'000 Tonnen Fracht. Sie repräsentieren einen Gesamtinvestitionswert von 480 Millionen DM.

Zehn Jahre IATA Clearing House - In London wurde kürzlich das zehnjährige Bestehen des IATA Clearing House, der Verrechnungsstelle des Interline-Verkehrs der IATA-Gesellschaften, gefeiert. In ihrem ersten Jahrzehnt tätigte die Institution, der heute 77 Mitglieder angehören, Transaktionen im Gesamtwert von 780 Millionen Pfund Sterling.

30 Jahre nach Lindbergh - Mit einem Super Sabre F-100-F-Düsenflugzeug überquerte der amerikanische Major Robinson Risner den Atlantik zwischen New York und Paris in 6 Stunden 40 Minuten und brach damit alle transatlantischen Rekorde. Der Flug erfolgte am 21. Mai 1957, genau 30 Jahre nach Oberst Lindberghs erster Atlantiküberquerung auf dem Luftweg, die 33 Stunden und 29 Minuten gedauert hatte.

Amerikanische Luftverkehrszahlen - Ueber 61 % des Passagierluftverkehrs der freien Welt werden in den Vereinigten Staaten bewältigt. Die gesamten von den amerikanischen Gesellschaften im Jahre 1956 erreichten Umsätze betragen 1'856'231'000 Dollar. Im gleichen Jahre erteilten die USA-Gesellschaften Aufträge für neue Flugzeuge im Wert von 2'600'000'000 Dollar.

Neues britischen Düsenverkehrsflugzeug - Die BOAC hat bei den Vickers-Armstrong-Werken 35 neue Düsenverkehrsflugzeuge für Mittelstrecken, sogenannte Vickers VC 10, im Wert von 68 Millionen Pfund Sterling in Auftrag gegeben. Die Flugzeuge sollen von vier Rolls Royce Conway Düsenaggregaten angetrieben werden und in der BOAC-Version 120 Passagieren Platz bieten. Sie dürften ab 1963 lieferbar sein.

Capital Airlines sistieren Flugzeugbestellungen - Die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft Capital Airlines hat ihre Aufträge an die britische Flugzeugindustrie über 15 weitere Viscounts und 14 Comets zurückgestellt.

Der Auftragsbestand für neue Flugzeuge gestaltete sich Ende Mai wie folgt (in Klammern die Zahlen der bereits ausgelieferten Flugzeuge desselben Typs) : Lockheed L-1049 G : 55 (180); Lockheed L-1649 A : 42 (-); Douglas DC-7C : 60 (60); Douglas DC-8 : 123 (-) ; Bristol-Britannia : 55 (11); Boeing 707 : 139 (-) ; De Havilland Comet 4 und 4 A : 33 (-) ; Convair Metropolitan : 75 (75) ; Convair 880 : 44 (-) ; SE Caravelle 15 (-) ; Fokker und Fairchild Friendship F-27 : 78 (-) ; Vickers Viscount 700 : 47 (82) ; Vickers Viscount 700 D : 60 (86) ; Vickers Viscount Major 800 : 96 (13) ; Vickers Vanguard 900 : 40 (-) ; Lockheed L-188 "Elektra" : 135 (-). Total stehen 1097 Einheiten zur Ablieferung aus.

Tokio-London in 16 Stunden - Ein Canberra Düsenbomber der RAF hat die 9651 km lange Strecke von Tokio nach London in 16 Stunden 02 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 712 km/h zurückgelegt.

Neueintritte - Wir heissen die folgenden, im Verlauf des Monats Mai bei uns neu eingetretenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter herzlich willkommen :

Generalsekretariat

Lietha Heidi

Aerztlicher Dienst

Hodler Gabrielle

Zentraler Personaldienst

Personalverwaltung

Bölsterli Albert

Departement I

Speditionsbüro

Flammer Hansjörg

Departement II

Beschwerdewesen

Fackler Margrit

Rückerstattungen

Weiss Annegret

Fracht-Verkaufsbeziehungen

Baumann Werner

Verkehrsplanung

Frei Max

Abt. Tarife und Passagebestimmungen

Matthys Stella

Tarifiedienst

Käch Theo

Luftreisebüro Zürich

Wolter Rose-Maria Carla

Stadtterminus Basel

Spiegelberg Werner

Abfertigung Blotzheim

Marti Anton

Startdienst Blotzheim

Blanchard Pierre

Departement III

Operationsplanung

Wellauer Peter

Statistik

Rüegg Marie

Feste Fernmeldedienste

Lehmann Stephanie

Startdienst

Binggeli Reinhard

Bischof Paul

Brun Albert

Gähwiler Albert

Hollenstein Willi

Kallmann René

Keller Josef

Meier Werner

Nater Walter

Ochsner Arnold

Röllli Alfred

Schaich Herbert

Siegl Ferdinand

Sigrist Willy

Wälchli Johann

Traffic

Maurer Jörn

Nauer Werner

Frachtdienst

Neeser Johann

Fracht Import

Sablatura Josef

Schäuble Hansruedi

Stutz Mario

Fracht Export

Bourloud Bernhard

Passagierdienst, Schalterangestellte

Emch Hans Rudolf

Senn Alfred

Passagierdienst, Groundhostessen

Roth Rosmarie

Schaller Sylvia

Widmer Elisabeth

Stadtabfertigung, Schalterangestellte

Brem Eugen

Stadtabfertigung, Gepäckarbeiter

Bücheler Emil

Kantine Taubenried

Wehrli Bernhard

Einkauf

Schnyder Emma

Flugküche Zürich

Martella Jean

Schneller Anna Maria

Zumsteg Max

Bereitstellung I

Egli Margrit

Bereitstellung II

Ruef Irma

Kabinenpersonal-Aspiranten

Abbadati Gaby

Arnold Pia

Blanc Annette

Bollag Ronny

Braun Margrit

Diggelmann Nelly

Eisenhut Hedi

Gamma Emma

Gautier Suzanne

Guler Elsa

Hanhart Verena

Hirter Vera

Hornstein Ruth

Maerki Jeannine

Mosimann Marie

Naegeli Doris

Nüesch Verena

Nyffeler Hedi

Stahl Charlotte

Stutz Margrith  
Tamm Elisabeth  
Tavernier Christiane  
Thévoz Ida  
Türler Denise  
Ulrich Elisabeth  
Villerot Denise  
Züllig Nelly  
Zweifel Vreni

Departement IV

Betriebsstudien  
Krönert Karl  
Transport  
Herde Peter  
AVOR Flugzeugunterhalt  
Kym Jürg  
Flugzeugunterhalt  
Balmer Ernst  
Hans Rudolf  
Flugzeugüberholung  
Moor Walter  
Flugzeugwartung  
Beyeler Johann  
Egli Hans  
Müller Ernst  
Saxer Ernst  
Schaeren Hans  
Staub Heinrich  
Steinegger Leo  
Tschan Theodor  
Spenglerei  
Lüchinger Rolf  
Siegrist Paul  
Schmid Hans-Werner  
Stucki Andreas  
Radiowerkstatt  
Pfeuti Fritz  
Propellerwerkstatt  
Köhler Marcel  
Luchsinger Horst  
Triebwerkgruppe II, Montage  
Derrer Edwin  
Grünig Ernst  
Kessler Eduard  
Bauabteilung, Administration  
Oetiker Marta  
Personalabteilung, Einstellbüro  
Schmid Nesa

Direktion Genf

Flugzeugunterhalt Genf  
Grosjean Charles  
Suter Heini  
Thomet Fritz  
Garagebetrieb Cointrin  
Vernier René  
Adm. Assistent/Materialverwaltung  
Aeby François

Staatdienst Cointrin  
Hänni Walter  
Langenstein Marcel  
Piaget Albert Henri  
Reift Marcel  
Reservation Genf  
Burri Iris

Auslandvertretungen

London  
Walker John  
Paris-Station  
Prout-Diaz Francis  
Frankfurt Station  
Drewes Bernard  
Waller Heinz  
Köln Station  
Hergarten Willi  
Kalpers Yvonne  
Hamburg  
Harnisch Christa-Maria  
München  
Schweizer Werner  
Unruh Helmut  
Wien  
Schuster Gustav  
Schwarte-Hellweg Johanna Anna  
Rom  
Constantino Rita Loredana  
Ferrari Renata  
Mailand  
Angelini Augusto  
Barcelona  
Corti Anton  
Madrid  
Salazar Robledo Leoncio  
Lissabon  
Liebermann Noemia  
Pascoal Eduardo João Henriques  
Silva J.  
Kairo  
Balian Léon Missak  
New York  
Bieri Marie L.  
Fernando Marguerite R.  
Groh Annemarie  
Manzo A.  
New York, Abfertigung  
Laperchia Ralph A.  
Nargi A.  
Nizzola M.  
New York, Verpflegungsbetrieb  
Beveraggi Carlos M.  
Malave Hector  
Roessler H.  
Washington  
Sholar Mary J.  
Dallas  
Lewis Jack K.

|                      |   |
|----------------------|---|
| Rio de Janeiro       | Bombay                                  |
| Cassuto Maurice      | Hogan Cynthia                           |
| Gillet Robert        | Vacha Soli                              |
| Volk Rodolpho        | Calcutta                                |
| Buenos Aires         | Soucé Daphne                            |
| Fierro Enrique José  | <u>Allg. Personalausbildungsreserve</u> |
| Tokio                | Gunsch Heidi                            |
| Kadota Frank Shigeru | Landolt Max A.                          |
| Bangkok              | Lieber Guido                            |
| Ratanakul Seri Pani  | Wetli Charles                           |

Happy Landings - Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeitern zu ihrer Vermählung Glück wünschen zu dürfen :  
14.3.57 - Arthur Haab, Swissair Basel (II) ; 6.5.57 - Jean-Jacques Rebstein, Endbuchung (II) ; 11.5.57 - Dieter Streit, Swissair London.

Operations-Kontrolle heisst fortan die bisherige Sektion Flight Control des Departements III. Die Umbenennung erfolgte gemäss der von der ICAO festgesetzten Bezeichnungsart.

Die englischen Jahresberichte für 1956 sind eingetroffen. Bestellungen nimmt der Pressedienst entgegen.

Erfolgreicher April für Basels Flugplatz - Die Verkehrsergebnisse auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen ergaben im April 1957, verglichen mit dem Parallelmonat des Vorjahres, einen Zuwachs um 5535 auf 13\*256 Passagiere.

2\*750 Verkehrsflugzeuge in der westlichen Welt - Nach dem Stand vom Herbst 1956 waren durch die in der IATA zusammengefassten Luftverkehrsgesellschaften insgesamt rund 2\*750 Verkehrsflugzeuge im Weltluftverkehr eingesetzt. Die Spitze nahmen die Luftverkehrsgesellschaften der USA und Kanadas mit 1175 Verkehrsflugzeugen ein, vor den europäischen mit 772. Es folgte Südamerika mit rund 290, der Nahe und Ferne Osten mit 233, Australien und Neuseeland mit 144 und schliesslich Afrika mit 130 Flugzeugen. An erster Stelle der verschiedenen Typen stand zum Berichtszeitpunkt der 1936 in Europa zum erstenmal geflogene Douglas DC-3 mit 724 Flugzeugen; davon sind 251 in Europa, 121 in Nordamerika, 158 in Südamerika, 31 in Afrika, 96 im Nahen und Fernen Osten und 67 in Australien und Neuseeland eingesetzt. Als nächstes Baumuster folgte der Douglas 6 (DC-6, DC-6A, DC-6B, DC-6C) mit insgesamt 359 Flugzeugen, von denen 83 in Europa, 253 in Nord-, 9 in Südamerika, 5 im Nahen und Fernen Osten und 9 in Australien geflogen werden. Den dritten Platz nahm mit 205 Flugzeugen der Douglas DC-4 ein. Die Typen Convair 340 und 440 (Metropolitan) sind 177 mal vertreten, Constellations in 154 Exemplaren. Convair 240 flogen für die IATA-Gesellschaften in 128 Einheiten, während der Vickers Viscount mit 93 Maschinen an achter Stelle lag.

DC-7C als Turboprop-Flugzeug? - Die Douglas-Flugzeugwerke versuchen amerikanische Gesellschaften an einer Turboprop-Version des DC-7C zu interessieren. Das neue Modell würde mit Allison 501 Motoren ausgerüstet. Mit verkürzten Tragflächen versehen, würde es dem Mittelstreckenverkehr dienen.

Die Europäische Kommission der ICAO stimmte einem Bericht zu, der in 14 Punkten die folgenden wichtigsten Forderungen zur Beseitigung der bürokratischen Schranken im europäischen Luftverkehr aufstellt : Beseitigung des Visumszwangs, Einreise zu kürzeren Aufenthalten auf Grund einer Identitätskarte oder eines abgelaufenen Reisepasses, Abschaffung der sanitären Kontrolle bei Flügen innerhalb Europas, Abschaffung der Formalitäten für Kinder, Vereinfachung und Beschleunigung der Gepäckkontrolle. Die Bestimmungen können allerdings erst in Kraft treten, wenn alle 19 beteiligten Regierungen entsprechend gleichlautende Bestimmungen erlassen haben werden.

47 Menschenleben wurden 1956 von den ICAO-Wetterschiffen auf dem Nordatlantik gerettet. Die Geretteten hatten sich allerdings nicht an Bord von Verkehrsflugzeugen befunden.

Ghana, der neue Staat an der Goldküste, ist als 71. Mitglied in die ICAO aufgenommen worden.

Rücktritt Sikorskys - Igor Sikorsky ist von seinem Posten als technischer Direktor der nach ihm benannten amerikanischen Flugzeugwerke zurückgetreten. Der 68jährige ist ein Pionier des Flugzeugbaus. Er konstruierte der Welt erstes mehrmotoriges Flugzeug sowie den ersten brauchbaren Helikopter der westlichen Hemisphäre.

Pan American Abschluss 1956 - Das Geschäftsjahr 1956 der Pan American Airways schloss mit Totaleinnahmen von 289 Millionen Dollar (1955 : 238,1 Mio.) ab. Der Reingewinn erreichte 14,2 (im Vorjahr : 10,2) Millionen Dollar. Die Gesellschaft erhielt Subventionen im Gesamtbetrag von 7,2 Mio. Dollar, die in den Einnahmen enthalten sind.

Gewerbeschütler als Reporter - Ein Gewerbelehrer aus St. Gallen sandte uns folgende Stilblüten aus Aufsätzen, die nach dem Besuch der Swissair-Ausstellung geschrieben wurden :

"Bei der Revision wird jeder Defekt sofort durch einen neuen ersetzt ....." "Wir sahen aufgehängte Flieger in allen Grössen....." "Es ist einmalig (Eintritt kostenlos) ....." "Es hatte Bilder von antiken St.Galler Fliegern..." "Die Maschinen sind mit allem Compott versehen....."

Keine Tariferhöhung im Nordatlantikverkehr - Die von den IATA-Gesellschaften vorgeschlagene 5 %ige Erhöhung der Nordatlantiktarife (vergl. Swissair News Nr. 4 vom April 1957) ist vom amerikanischen Luftamt abgelehnt worden und kann demnach nicht in Kraft treten.

Mitteilungen der Freizeitorganisation des Personals der Swissair

Vergünstigung - Herr P. Lüsey, Chemische Reinigungsanstalt, Lindenstrasse 42, Kloten, räumt Swissair-Angestellten gegen Vorweisung des Personalausweises einen Rabatt von 20 % für die chemische Reinigung von Kleidungsstücken ein.

DIE EHRENTAFEL

In dieser Nummer gelangen 19 prämierte Vorschläge zur Publikation. Die Preisträger sind:

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| Herr Hans Stalder, Buchhaltung, Dept. I               | Fr. 400.-- | 4741       |
| Herr Rolf Aebersold, Vertretung Basel,                | Fr. 200.-- | 2467       |
| Herr Albert Herger, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV      | Fr. 160.-- | 4652/53/54 |
| Herr Willy Weber, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV        | Fr. 80.--  | 4557       |
| Herr Walter Lang, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV        | Fr. 50.--  | 5290/5413  |
| Herr Willy Brändli, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV      | Fr. 50.--  | 5298       |
| Herr Louis Egg, Triebwerk, Dept. IV                   | Fr. 50.--  | 5422       |
| Herr Ernst Rohner, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV       | Fr. 40.--  | 5454       |
| Herr Paul Hochuli, Stationsleitung Kloten, Dept. III  | Fr. 30.--  | 2509       |
| Herr Fritz Müller, IERA, Dept. IV                     | Fr. 30.--  | 4069       |
| Herr Werner Knobel, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV      | Fr. 30.--  | 4515       |
| Herr Severino Caldelari, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV | Fr. 30.--  | 4667       |
| Herr Bernardo Feybli, Vertretung Basel,               | Fr. 20.--  | 606/642    |
| Herr Helmut Strahm, Stationsleitung Kloten, Dept. III | Fr. 20.--  | 2341       |
| Herr Robert Spühler, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV     | Fr. 20.--  | 5415       |

Herr Hans Stalder hat eine neue Abrechnungs-Vorschrift für Kassa- bzw. Schalterangestellte ausgearbeitet, die das Abrechnen der Schaltereinnahmen erheblich erleichtert. Zum ersten Mal steht damit auch eine vollständige Anleitung zur Verfügung des Personals, die eine klare, einheitliche und korrekte Abrechnung der Tageseinnahmen gewährleistet. Die seit dem 1. März gesammelten Erfahrungen mit dieser Neufassung der Vorschriften haben ergeben, dass das Handbuch zu einem wichtigen Arbeitsinstrument für die Schalterangestellten geworden ist.

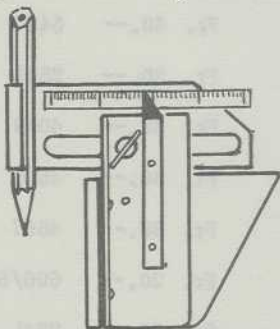
Herr Rolf Aebersold schlug vor, bei ganztägigen QGO-Perioden die Zubringerwagen nicht mehr nach Einzelfahrten wie bisher, sondern nach den total gefahrenen Tageskilometern abzugelten, d.h. die Cars für den ganzen Tag zu mieten. Die Verrechnung des normalen Zubringerdienstes von Basel SBB - Flugplatz Blotzheim erfolgt pro Einzelfahrt nach einem festen Tarif, dessen Höhe von der Präsenzzeit von Chauffeur und Wagen stark beeinflusst ist. Bei Ausweichlandungen in Basel, die einen intensiveren Car-Einsatz bedingen, ergibt die Abrechnung nach Tarifkilometern jedoch eine erhebliche Einsparung gegenüber der Verrechnung der Anzahl durchgeführter Einzelfahrten. Das Büro für Betriebsverträge konnte auf Grund dieses Vorschlages den Vertrag über den Zubringerdienst diesen Verhältnissen anpassen.

Herr Albert Herger machte darauf aufmerksam, dass die Muffler-Reinigung auf mechanischem Weg und mit Hilfe einer Absaug-Vorrichtung verbessert werden kann. Die Resultate der versuchsweise durchgeführten Reinigungen - unter Anwendung eines ausser Dienst gestellten fahrbaren Aggregates, versehen mit einer flexiblen Welle, worauf die Bürste montiert werden kann und mittels Verwendung der Adapter vom Flugzeug als Absaugrohr - sind neben einer wesentlichen Zeiteinsparung eine bedeutende Arbeitserleichterung und eine starke Verminderung des gesundheitsschädlichen Einflusses. Angesichts dieser günstigen Ergebnisse der Versuche wird dieses Verfahren vorläufig beibehalten und wenn notwendig, später ausgebaut.

Herr Willy Weber zeigte an Hand einer Skizze, wie die Hebel zur Rücklehnenverstellung der DC-7C -Schlafstühle abgeändert werden können, damit dieselben beim Verstellen der Rücklehnen die Ueberzüge nicht mehr zerreißen oder durchscheuern. Die vorgeschlagene Aenderung, die das dauernde Flickern der Bettstuhlüberzüge aus der Welt schafft, wurde mit Werkauftrag No. 57013 bereits veranlasst.

Herr Willy Brändli beantragte, dass für die Entleerung des Tri-Bades die Entfettungsanlage durch ein Leitungssystem und eine Pumpe ergänzt werden soll. Diese Ergänzung der Anlage erlaubt eine schnellere Entleerung des Bades und unterbindet weitgehend das Verflüchtigen der gesundheitsschädigende Tri-Dämpfe. Der Vorschlag wird von der Werkplanung sofort verwirklicht.

Herr Walter Lang fertigte für die Schleifhexen Schutzhülsen an. Diese erlauben ein genaueres und sichereres Arbeiten als bisher, da die Schleifhexe damit ganz vorne geführt werden kann. Ausserdem verringert diese angebrachte Vorrichtung die Unfallgefahr.



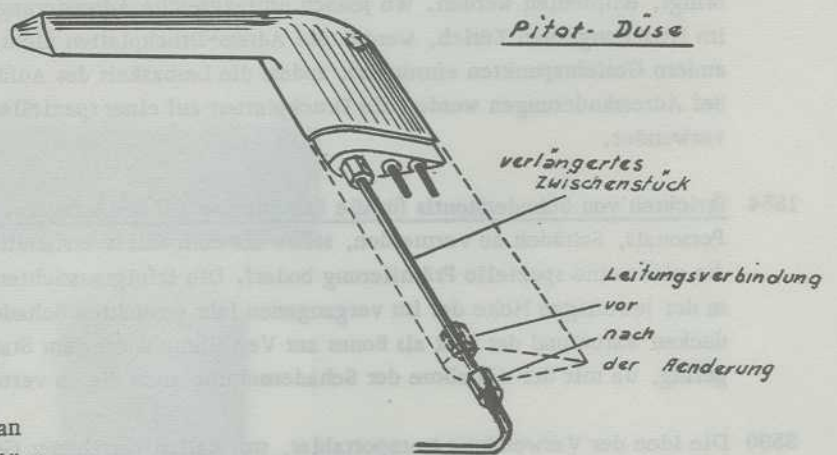
Weiter konstruierte er einen Parallelreisser. Dieser besteht aus einem Anschlagteil mit einer Feststellschraube und einem darauf verstellbaren Schieber. Der Schieber selber weist eine Einstellskala auf und ist mit einem Bleistifthalter versehen. Das Werkzeug eignet sich besonders für das Anzeichnen von Leichtmetallblechen, wo Reissnadeln nicht verwendet werden dürfen.

Herr Louis Egg hat die Pressluft-Handbohrmaschine, welche für die Demontage und Montage der Oelkühler gebraucht wird, mit einem Schalldämpfer versehen. Dadurch wird der Lärm auf ein Minimum reduziert und für die umliegenden Arbeitsplätze erträglich gehalten. Ein weiterer Vorteil des Schalldämpfers liegt darin, dass er verhindert, dass durch die austretende Luft die Einwalzspäne in den Kühler gejagt werden.

Herr Ernst Rohner hat die Polierbank mit einem Schalthebelschutz und einer Bremse versehen. Beide Vorrichtungen vermindern die Unfallgefahr und die Bremse bringt zudem eine Verkürzung der Arbeitszeit, indem das lange Auslaufen des Spannfutters abgestoppt werden kann.

Herr Paul Hochuli schlug vor, auf allen Frachtbriefen für persönliche Effekten, die bei Vorweisung des entsprechenden Air-Tickets 50% Rabatt auf den Frachttarif geniessen, deutlich zu vermerken: "if space available". Dadurch wird der jeweilige Auftraggeber von Anfang an darauf aufmerksam gemacht, dass er keinen Anspruch auf die Beförderung dieses Gepäcks mit einem bestimmten Kursflugzeug erheben kann. Viele unberechtigte Reklamationen lassen sich damit zum vornherein vermeiden. Eine entsprechende Weisung wurde bereits erlassen.

Herr Fritz Müller gab mit seinem Vorschlag die Veranlassung, an den Pitot-Düsen der CV-440 Flugzeuge das Zwischenstück der Staudruck-Leitung um ca. 1 cm zu verlängern. Durch diese Verlängerung tritt die Anschluss-Mutter aus der Verkleidungs-Manchette hervor, was die Arbeit beim Auswechseln der Pitot-Düsen bedeutend einfacher gestaltet. Mit dem Werkauftrag No. 31258 wurden die notwendigen Vorkehrungen für die Durchführung dieser Aenderung getroffen.



Herr Werner Knobel fertigte für das Zuschneiden der DC-6B und DC-7C Bodenteppiche einen Spezialschneider an. Mit diesem Werkzeug, bestehend aus einem Messer und einem an der Spitze angebrachten Gleitschuh, lässt

sich ein absolut sauberer Schnitt erzielen. Bisher war die Benützung eines Messers wegen der Verletzung des Bodens nicht statthaft und das Schneiden mit der Schere ergab keinen einwandfreien Schnitt.

Herr Serverino Caldelari verstärkte die CV-440 Scheibenwischerführung durch Einlöten eines Rohrstückes zwischen die Führungsbügel. Dadurch half er mit, die ungenügende Ausführung der Scheibenwischer zu verbessern, welche infolge der ständig aufgetretenen Störungen zu Reklamationen Anlass gab.

Herr Bernardo Feybli hat die Herstellung eines von ihm selber entworfenen Payload-Computers und die Aenderung des Loadsheet empfohlen. Trotzdem seine Vorschläge nicht ausgeführt wurden, hat er mit seiner Arbeit viele Ideen vermittelt, die bei der Schaffung und Gestaltung von Computer und Loadsheet von Nutzen waren, und sich damit eine Prämie verdient.

Herr Helmut Strahm schlug vor, die Heizer-Aggregate mit Kotflügeln zu versehen, damit diese Fahrzeuge nicht ständig verspritzt werden und dadurch nach jeder Fahrt zu waschen sind. Der Vorschlag ist gut und wird ausgeführt.

Der Adapterumbau für die Heizerschlauch-Anschlüsse ist bereits letzten Herbst beschlossen worden und wird diesen Sommer realisiert.

Herr Robert Spühler schlug vor, für die Nietungen in Rippen und Spanten eine grössere Anzahl Nietstemmer herzustellen. Diese sollen die bereits vorhandenen Stemmer ergänzen. Zur Herstellung empfiehlt er die Verwendung von Ausschuss-Einlassventilen. Die Betriebsplanung ist bereits für die Beschaffung besorgt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

644 Die Anregung, die Wimpelständer für die Swissair-Wimpel dem neuen Zeitgeschmack anzupassen, kommt leider zu spät. Die Propaganda-Abteilung befasst sich schon seit längerer Zeit damit, eine neue Form zu kreieren. Das vorhandene Lager, sowie eine noch ausstehende Bestellung in der alten Form müssen aber noch aufgebraucht werden.

687 Pendelverkehr Zürich - Genf Die Voraussetzungen für die Einführung eines rentablen "Service-navette" zwischen Genf und Zürich fehlen noch. Vorgängig eines solchen Einsatzes müsste der Auslastungsgrad der bestehenden 3 täglichen Verbindungen ZRH - GVA v.v. verbessert werden. Solange auf diesen Kursen noch genügend Platz vorhanden ist, besteht kein Bedürfnis weitere Flüge einzuführen. Abgesehen davon sind bei dem laufenden Sommerflugplan weder Flugzeuge noch Besatzungen für solche Verdichtungsflüge vorhanden.



- 737 Druckplatten zu Adressiermaschine. Die Idee, den Text auf den Druckplatten durch Ueberziehen mit einem weissen Klebband besser lesbar zu machen, ist gut und kann, wo dies eine Erleichterung bringt, empfohlen werden. Wo jedoch umfangreiche Adressierungen vorgenommen werden, wie z.B. im Hirschengraben Zürich, werden die Adress-Druckplatten nicht nach dem Text, sondern nach ganz andern Gesichtspunkten einsortiert, sodass die Lesbarkeit des Aufdruckes nicht die Hauptsache ist. Bei Adressänderungen werden die Druckplatten auf einer speziellen Maschine neu überprägt und weiter verwendet.
- 1554 Errichten von Schadenkontis für die Startdienste auf den schweiz. Flugplätzen. Die Bemühungen des Personals, Schäden zu vermeiden, sollte als eine Selbstverständlichkeit vorausgesetzt werden dürfen, die nicht eine spezielle Prämierung bedarf. Die Erfolgsaussichten bei einer Aussetzung eines Betrages in der jeweiligen Höhe der im vergangenen Jahr erreichten Schadensumme, woraus die Schäden zu decken wären und der Rest als Bonus zur Verteilung unter dem Startpersonal gelangen würde, wäre gering, da mit der Abnahme der Schadensumme auch die zu verteilende Prämien sinken würden.
- 3590 Die Idee der Verwendung transportabler, mit Rollen versehener Gepäckbehälter für den Passagiergepäck-Umschlag zwischen Stadtterminus - Flughafen - Flugzeug ist gut, deren Einführung jedoch verfrüht. Das Gepäck-Transportproblem kann nur im Zusammenhang mit der zukünftigen Gestaltung der Stadtabfertigung neu und besser gelöst werden. Vorderhand muss aus folgenden Gründen auf die Verwendung von "Containern" verzichtet werden:
- Es müsste mit 5 verschiedenen Container-Grössen operiert werden, da die Bus-Anhänger in den Massen differieren.
  - Es würde ein Verlust an Ladekapazität entstehen, da die Grösse der Container durch die Masse der Anhänger-Türen bestimmt wird.
- 3640 Das Anbringen einer Meldeanlage an der Türe vom Sekretariat des Chefs der Produktions-Abteilung erübrigt sich. Wenn das Klopfen oder der Ruf zum Eintreten durch den Motorenlärm überhört wird, darf man ungeniert den Kopf zur Türe hineinstrecken. (Me isch hüt doch nüme so Schüüch).
- 4253 Das vorsichtige und anständige Umgehen mit Swissair-Fahrzeugen ist für den Fahrer gleichbedeutend wie die gute und saubere Ausführung einer Arbeit für den Arbeiter. Die anständige Behandlung des den SWR-Angestellten anvertrauten Materials ist eine selbstverständliche Pflicht und sollte nicht prämiert werden müssen. Im Gegenteil sollten die Fehlbaren erzogen werden, wobei eine Zurechtweisung von kompetenter Stelle sicher wirken würde.
- 4733 Zeitzettel und vorgedruckte Auftrags-No. Die Zeitzettel auf denen jeder Arbeiter selber Auftragsnummer und Arbeitszeit einträgt, sind bereits zum grössten Teil durch Stempelkarten ersetzt worden. Diese Stempelkarten werden zum Teil heute schon durch die AVOR mit der richtigen Auftragsnummer versehen (z.B. gesamte Triebwerk-Sektion, Werft und z.T. die Werkstätten). In Anbetracht der vielen Varianten der vorkommenden Arbeiten können nicht alle Stempelkarten fertig vorgedrukt beim Meister deponiert werden.
- Das Problem der falschen Auftrags-No. auf den Material-Bezugsscheinen wird gegenwärtig im Rahmen der Einführung des neuen IBM-Computers und der Lochkartenmaschinen geprüft.
- 4751 Anbringen einer Tasche für Rout-Map, Emergency-Instruktionen etc. Seinerzeit waren in den DC-3 Flugzeugen, an der Wand vor den vordersten Passagier-Sitzplätzen solche Taschen angebracht. Anlässlich des Umbaus dieser Flugzeuge wurde der Wiedereinbau dieser Taschen mit dem Passagier-Flugdienst besprochen. Sie wurden aber dann aus verschiedenen, hauptsächlich ästhetischen Gründen weggelassen. Bisher wurde weder von Passagier- noch Crew-Seite ein neuerliches Anbringen verlangt.
- 4753 Packet-Adress-Etiketten an Rollen oder in Streifen haben den Nachteil, dass sie sich für die Beschriftung auf der Adressiermaschine weniger gut eignen wie der Einzelzuschnitt. Die Umtriebe, welche sich aus der Herstellung und Lagerhaltung von 2 verschiedenen Sorten Etiketten ergeben lohnen sich nicht.

4854 Nummerierte Parkplätze für Besatzungsmitglieder. Die Idee ist sicher gut, lässt sich aber vorderhand nicht realisieren, da auch der im Flughafen zur Verfügung stehende Parkplatz zu knapp ist. (Die Verwirklichung des Vertical-Take-off sollte die Möglichkeit dazu bestimmt bringen).

4876



Büro für Organisations-  
Manual u. Vorschlagswesen

Zürich, den 14. Juni 1957  
AO

Notiz an Hrn. Peter H. Kessler, SWISSAIR-Vertreter, Glasgow

Betr. zusätzlicher Aufdruck auf interne Memos A5.

Von einer zusätzlichen Beschriftung der A5 Memobogen mit Empfänger, Datum, Absender und Gegenstand wird abgesehen, weil

- die gleichen Bogen für den internen wie externen Verkehr Anwendung finden,
- diese Bogen auch als Fortsetzungsblätter gebraucht werden.

Wenn ein Brief so dargestellt wird, dass diese notwendigen Angaben daraus leicht ersichtlich sind, kann dieser zusätzliche Neudruck erspart werden.

4902 Das Erstellen eines Unterstandes für die Motor-Transportböcke ist von der Bewilligung des Kantons abhängig, der jedoch jede Ueberdachung auf dem Areal ablehnt.

Bei dem in der 2. Bau-Etappe vorgesehenen Um- und Ausbau der Motorenwerkstatt wurde ein Abstellplatz innerhalb der Gebäulichkeiten vorgesehen.

5054 Das Anbringen von Schutzleisten auf dem Frachtraumboden der DC-6B und DC-7C Flugzeugen ist nicht notwendig, da bereits für beide Flugzeugtypen entsprechende Holzroste vorhanden sind. Diese schützen den Boden besser als festangebrachte Schutzleisten, weil die Verwendung der Roste eine kleinere Flächenbelastung ergibt. Ausserdem können sie wenn notwendig, sofort ausgewechselt werden.

5130 Material-Anforderungsformulare Form. 1315/A5. Der Einkaufsdienst des Dept. I ist an der Arbeit, diese Formulare den heutigen Bedürfnissen anzupassen. Bei der nächsten Blockauflage werden die dringenden Wünsche für neue, notwendige Rubriken weitgehend berücksichtigt sein. Das Format A5 wird aus Gründen der Einheitlichkeit jedoch beibehalten. Grössere Bestellungen, wie z.B. ganze Büroeinrichtungen können mit den hierzu nötigen Kopien auf einem A4 Blatt spezifiziert und an die Materialanforderung angeheftet werden.

5173 Ein Verzeichnis für Radio- und Elektro-Bestandteile verlangt, dass für mehrere Gerätefabrikate mit z.T. gemeinsamen Teilen aus verschiedenen Parts-Katalogen ein kombinierter Spezialkatalog geschaffen werden müsste. Die damit erreichbare Einsparung an Zeit rechtfertigt den Aufwand zur Herstellung und Unterhalt eines solchen Kataloges kaum.

Eine Vereinfachung der Katalogisierung stellt bereits das vorhandene IERA-Material-Handbuch dar, indem sämtliche gebräuchlichen Kleinteile enthalten sind.

5209 Von einem Anbringen von Hochdruck-Pressluftanschlüssen an den Docks muss aus folgenden Gründen abgesehen werden:

- Die gemachten Erfahrungen bestätigen, dass unsere mobilen Hochdruckflaschen bei dem heutigen Betriebsumfang vollauf genügen und zudem den Vorteil aufweisen, überall eingesetzt werden zu können
- Bei Dockverschiebungen müssten in den meisten Fällen die Installationen wieder abgerissen werden.
- Die Installationskosten würden ein Vielfaches der jährlichen Arbeitszeiteinsparung ausmachen.

5277 Einbau eines druckabhängigen Micro-Schalters and die Punktschweisszangen. Zur Erzielung einer einheitlichen Schweissung erster Güte für die Serienfabrikation kann man die Soucar-Schweisszange an ein bereits vorhandenes Gerät anschliessen, das einen elektromagnetischen Kontaktgeber mit Verzögerung aufweist. Damit ist eine progressive Regulierung der Schweisszeit von 0,1 bis 2 Sekunden möglich.

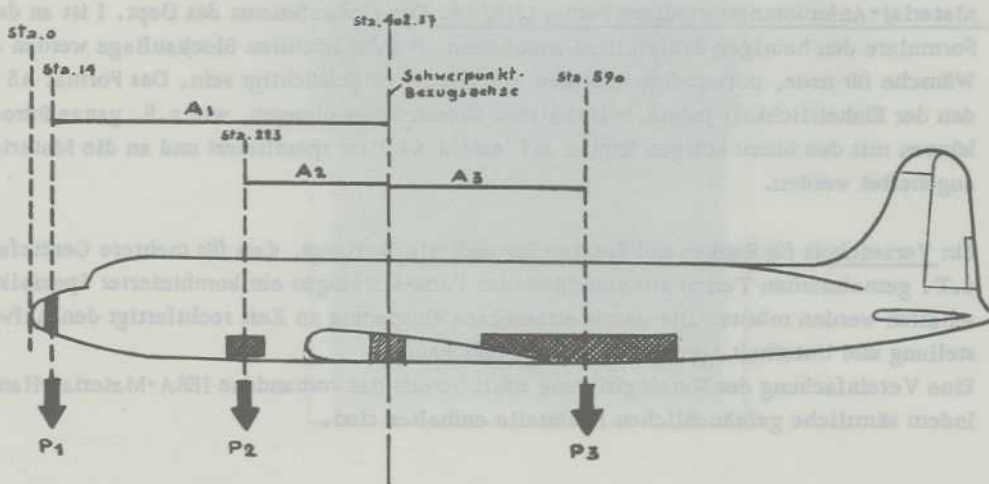
5282 Verwendung von Kolbenringen schweiz. Fabrikation für Flugzeugmotoren. Dass Kolbenringe für Flugzeugmotoren in der Schweiz hergestellt werden, ist allgemein bekannt. Diese kommen jedoch bei wesentlich anderen Motortypen zum Einbau. Die Entwicklung geeigneter Kolbenringe für unsere hochgezüchteten Motoren erfordern langfristige Betriebsversuche mit einem entsprechenden Triebwerk, wobei auch Motorendefekte in Kauf genommen werden müssen. Eine solche Entwicklung ist daher die Aufgabe des Motorenhersteller-Werkes, der Swissair fehlen die nötigen Möglichkeiten dazu.

5402 Verzicht auf die Mitnahme der 30 US-Gallonen Reserve-Motorenoel in den DC-4/1 Flugzeugen, um die Frachtzuladung zu erhöhen. Dieses Problem wird weniger durch das Gewicht bestimmt, als durch die Schwerpunktlage des Flugzeuges beeinflusst.

Durch den Einbau von 290 kg. Blei auf der Höhe der Sta. 14 wurde die bestehende Schwanzlastigkeit der DC-4 Flugzeuge weitgehend aufgehoben. Die heutige Situation bedingt aber trotz dem Bleieinbau die vollständige Belastung des vordern Fracht-Compartements um den hintern Frachtraum einermassen ausnützen zu können. Mit der Entfernung des Reserveoels, dessen Behälter vor dem Flugzeug-Schwerpunkt liegt, würde sich neuerdings eine Schwanzlastigkeit einstellen. Um die Gleichgewichtslage wieder herzustellen, müsste ein neuerlicher Gewichtsvergleich vorgenommen werden. Dieser Gewichtsvergleich ist jedoch nur möglich durch:

- anbringen einer zusätzlichen Last vor dem Flugzeugschwerpunkt,
- eine entsprechende Entlastung hinter dem Flugzeugschwerpunkt.

Setzen wir voraus, dass bei Variante 1 das zusätzliche Ausgleichsgewicht wiederum in Form von Blei auf Sta. 14 angebracht, und bei Variante 2 die Entlastung durch weniger Zuladung von Fracht erreicht wird, ergeben sich wie nachstehende Berechnungen zeigen, folgende Resultate:



|     |   |                         |   |         |   |           |
|-----|---|-------------------------|---|---------|---|-----------|
| A 1 | = | 402,37"                 | - | 14"     | = | 388,37"   |
| A 2 | = | 402,37"                 | - | 223"    | = | 179,37"   |
| A 3 | = | 590,00"                 | - | 402,37" | = | 189,63"   |
| P 1 | = | zusätzliches Gewicht    | = |         | = | unbekannt |
| P 2 | = | Gewicht des Reserveoels | = |         | = | 102 kg.   |
| P 3 | = | entlastendes Gewicht    | = |         | = | unbekannt |

Variante 1: Die Bedingungen für den Gleichgewichtszustand durch zusätzl. Anbringen von Blei, entspricht folgender Momentengleichung:

$$\frac{P 1 \times A 1}{\quad} - \frac{P 2 \times A 2}{\quad} = 0$$

Auflösung nach der unbekanntem P 1:

$$\begin{aligned} P 1 \times A 1 &= P 2 \times A 2 \\ P 1 &= \frac{P 2 \times A 2}{A 1} \\ &= \frac{102 \times 179,37}{388,37} \end{aligned}$$

Zusätzliches Gewicht an Sta. 14 = 47,11 kg.

Variante 2 : Die Bedingung für den Gleichgewichtszustand durch Entlastung mit weniger Zuladung, entspricht folgender Gleichung:

$$\frac{P 3 \times A 3}{\quad} - \frac{P 2 \times A 2}{\quad} = 0$$

Auflösung nach der unbekanntem P 3:

$$\begin{aligned} P 3 \times A 3 &= P 2 \times A 2 \\ P 3 &= \frac{P 2 \times A 2}{A 3} \\ &= \frac{102 \times 179,37}{189,63} \end{aligned}$$

Reduktion der Zuladung im hintern Frachtraum = 96,50 kg.

Mit diesen Lastausgleichungen würde jedoch erst der Gleichgewichtszustand wieder hergestellt, der durch die Wegnahme des Reserveoels gestört wird.

Von einem weiteren Kompensieren mit Blei muss aber abgesehen werden, weil das bereits eingebaute Gewicht lt. DACO-Bulletin nicht weiter überschritten werden darf.

Durch das Weglassen des Reserveoels würde das bereits knapp bemessene Zuladungsgewicht im hintern Frachtraum nochmals um fast 100 kg. verringert.

Der Verzicht auf die Mitnahme der 30 US-Gallonen Reserveoel in den DC-4/1 Flugzeugen bringt nicht nur keine bessere Frachtauslastung, sondern es würden sich sogar Nachteile ergeben.

5419 Spezialschlüssel für den Rücklauföelfilter. Im Flugbetrieb befindet sich seit einiger Zeit ein verbesserter Spezialschlüssel für den Ein- und Ausbau des Hauptrücklauföelfilters. Dieser Schlüssel ist so konstruiert, dass der Sechskantansatz am Filter beim Anziehen oder Lösen nicht beschädigt wird. Bei Bedarf können solche Spez. Schlüssel bei der Betriebsplanung angefordert werden.

5420 Ersetzen des Rollverschlusses an den Aschenbechern der DC-7C Flugzeugen durch einen Deckel. Bei der Gestaltung der DC-7C Kabinenausrüstung entschloss man sich für den Einbau von Aschenbechern mit Rollverschluss. Dieser elegante Aschenbecherverschluss verlangt auch einen grösseren Unterhalt. Es wurde daher entsprechend viel Ersatzmaterial bestellt, um die vorkommenden Reparaturen rasch durchführen zu können. Eine Aenderung der Verschlussart kommt vorläufig nicht in Frage.

- 5426 Convair-Dock. Das Dock-Sicherheitsgeländer hinter der Hydr. Treppe muss aus Sicherheitsgründen bis zum Flugzeugrumpf geführt sein, da der Begehsteg unmittelbar neben diesem Geländer eine Aussparung für die Propeller-Blätter aufweist. Eine anzubringende Kette würde zu wenig Gewähr für einen sicheren Abschluss bieten.  
Der Abschluss vor der Hydr. Treppe ist von der Werfleitung schon besprochen worden. Er wird demnächst geändert werden.
- 5427 Anbringen einer Bugrad-Standortmarkierung im Convair-Dock. Der Vorschlag ist gut, aber das Markieren des genauen Flugzeug-Standortes im Dock wurde von der Werfleitung bereits seit längerer Zeit festgelegt. Da jedoch das Dock diesen Sommer von seinem jetzigen Standort verschoben wird, wurde diese Dock-Ergänzung zurückgestellt.
- 5453 Von einer Schalteröffnung am Eingang zur Akten- und Vorschriftenzentrale im Barackentrakt wird aus folgenden Gründen abgesehen:
1. Mit dem zur Verfügung stehenden Personal kann kein zweiter Schalter zufriedenstellend bedient werden.
  2. Der vorgeschlagene Ort des Schalters ist in Bezug auf den bestehenden Ausbau der Aktenzentrale unzweckmässig.
- Das Problem der Behebung von "Leerläufen" rund um die Baracke ist bei der Administration des Dept. IV schon seit längerer Zeit im Studium.
- 5480 Herren-Aborte in der neuen Baracke. Die Bauabteilung hat die falsche Installation bereits beanstandet und die entsprechende Abänderung veranlasst.
- 5129 Die Idee, den Namen der Fluggesellschaft gross auf die Flugzeug-Unterseite aufzumalen ist nicht neu. In der Anfangszeit des kommerziellen Flugverkehrs war eine solche Beschriftung fast das einzige Propagandamittel. Heute, wo das Reisen mit dem Flugzeug zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist, verlangt der zukünftige Fluggast eine persönliche und geschmackvolle Werbung, Ausserdem ist bei der heutigen Operationshöhe der Flugzeuge die Lesbarkeit einer solchen Aufschrift in Frage gestellt. Bei Flügen in niedrigen Höhen zeigt jedoch das weisse Kreuz im roten Feld eindeutig, wessen Kind das Flugzeug ist.
- 5113 Die volle Markierung der Propellerblattspitzen ist aus folgenden Gründen nicht opportun:
1. Die beiden aufgemalten roten Streifen erfüllen nebst anderm auch eine propagandistische Aufgabe, indem sie bei stehenden Motoren die Propeller-Blätter eleganter erscheinen lassen. Bei laufenden Motoren ergibt diese Markierung, durch eine doppelte Kreisbildung in der Propellerebene, ein wirkungsvolles Bild, das besonders auf Fotos zum Ausdruck kommt.
  2. Ein Farbanstrich über die ganze Propellerspitze würde weit mehr beschädigt, sodass eine Zeiteinsparung durch den einfacheren Anstrich wieder illusorisch würde.
- 4639 Die Anwendung von Ablassgefässen für die Tankentlüftung ist nichts Neues. Solche Ablassgefässe sind im Flugbetrieb schon seit über 3 Jahre im Gebrauch. Für neue Flugzeugtypen können diese Gefässe in der entsprechenden Ausführung bei der Betriebsplanung angefordert werden.
- 5432 Bei der Demontage des Hauptoelfilters und Magnetzapfens, das Oel mit einem Sack abzufangen ist nicht notwendig. Am Motor der DC-7C Flugzeuge ist ein Oel-Ablasshahn angebracht, durch den das Oel vor dem Ausfahren des Filters mit einem Schlauch in die Oelwanne geführt werden kann.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, Ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden.

- 3600 Diamanthalter für Rundscheifmaschine.
- 4630 Abschaffung des persönlichen Werkzeugbüchleins.
- 4688 Anschlusswinkel zum Auffüllen von Pressluft in die Federbeine.
- 5214 Zange für den Transport von Goldkisten.
- 5448 Versetzen der Immatrikulation an den CV-440.

Wir bitten die Einsender folgender Vorschläge sich zur Erteilung näherer Angaben bei den bezeichneten Herren zu melden:

- 645 Aenderung der Flug-Tickets auf innerschweizerischen Strecken,  
bei Herrn W. Haerry, Koordinator Dokumentation und Facilitations, Dept. III
- 4750 Kontierung der Passage- Gepäck- und Fracht Abflug-Dokumente.  
bei Herrn Karl Schneider, Buchhaltung, Dept. I

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium:

- 118 Neugestaltung des Flugplan-Handbuches.
- 302 Niederspannungskabel.
- 4378 Anfertigung eines fahrbaren DC-6B/DC-7C Kompressoren-Prüfstandes.
- 4729 Nebelbekämpfung auf dem Flugplatz.
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr. Oelkühler.
- 4994 Vergüten der Instrumentengläser.

Folgende Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 4698 Aerocamping am Meer.
- 4737 Fakturenkontrolle Inland.
- 5249 Oeltank-Entlüftung von CV-440 Kompressoren.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/302/410/643/771/777/789/1179/1562/1598/2362/2468/2469/2492/2696/2817/3286/  
3948/4070/4111/4138/4162/4247/4252/4270/4299/4337/4378/4380/4502/4511/4516/4518/  
4519/4529/4530/4540/4552/4553/4570/4588/4594/4595/4625/4627/4639/4648/4649/4650/  
4661/4678/4679/4687/4723/4725/4729/4736/4737/4740/4748/4855/4904/4920/4924/4962/  
4975/4983/4988/4992/5003/5052/5101/5184/5111/5113/5120/5129/5144/5145/5146/5151/  
5156/5158/5161/5168/5176/5182/5187/5194/5196/5197/5206/5211/5231/5245/5246/5249/  
5250/5251/5254/5255/5258/5260/5262/5263/5270/5280/5283/5284/5291/5401/5406/5407/  
5410/5414/5432/5442/5443/5447/5450/5456/5460/5468/5472/5478/5483/5486/5492/5493/  
5496/5502/5504/5508/5510/5519/5521/5522/5531.