

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

7. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1958

Unsere Verkehrsergebnisse im Juni 1958

	<u>Juni 1958</u>	<u>Juni 1957</u>
Offerierte Tonnenkilometer	19'267'148 + 15 %	16'710'028
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'837'471 + 13 %	10'464'513
davon : Passagier-tkm	7'760'549 + 10 %	7'065'482
Gepäck-tkm	1'928'054 + 12 %	1'726'108
Fracht-tkm	1'682'545 + 33 %	1'263'205
Post -tkm	466'323 + 14 %	409'719
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,5 %	62,6 %

Mit einem Transportangebot von über 19 Millionen Tonnenkilometern erreichten wir im Juni 1958 unsere bis jetzt absolut höchste monatliche Gesamtproduktion. Sie war um 15 % höher als in der Parallelperiode des Vorjahres. Das Total der ausgelasteten tkm wuchs in derselben Zeit in annähernd gleichem Masse, nämlich um 13 %, sodass der mittlere Auslastungsgrad eine nur geringe Abnahme von 62,6 % auf 61,5 % erfuhr. Das Resultat ist gesamthaft genommen befriedigend, obschon das Budget mit einer höheren Auslastung rechnete.

Auf dem europäischen Streckennetz, wo wir 41 % unserer Gesamtproduktion anboten, senkten wir die Verkaufsofferte um 1 %. Bei einer um 8 % verminderten Nachfrage ging hier die Auslastung von 58,4 % auf 54,8 % zurück. Flau war vor allem der Englandverkehr.

Mit 60,1 % waren unsere nahöstlichen Kurse etwas besser ausgelastet als im Juni 1957 (59,3 %), obwohl wir 19 % mehr tkm anboten.

Der an und für sich gute Ladefaktor unserer Nordatlantikflüge (70,6 %) reicht nicht an das Vorjahresresultat von 75,2 % heran. Indessen darf sich die um 24 % gesteigerte Nachfrage angesichts der massiven Angebots-erhöhung von 32 % sehen lassen.

Auch im Südatlantikverkehr konnte der mittlere Ladefaktor bei praktisch unverändertem Angebot (+ 1 %) verbessert werden, und zwar von 64,1 % auf 66,3 %.

Die Auslastung unserer Fernostkurse (58,9 %) stellt sich im Vergleich zu den vorausgegangenen zwei Monaten zwar etwas schlechter, steht aber immer noch weit über dem im Juni 1957 erzielten Durchschnitt (44,5 %).

Den folgenden neuen Pilots-in-Command wünschen wir zu ihrer Beförderung alles Gute :
Flugkpt. Rudolf Glutz auf DC-6B/7C (Nordatlantik), Flugkpt. Stephen Kusak auf DC-6B (Far East), Pilot Walter Meyer auf DC-6B (Europa und Naher Osten), Flugkpt. Claude Oscroft auf DC-6B (Europa und Naher Osten) und auf DC-4 (Nordatlantik), Pilot James Hainsworth, Flugkpt. Rex Hall, Pilot Graham Hewitt und die Flugkapitäne Neil Junner, Chris. Milne-Fowler, Wladimir Rudenko und Peter Wilson auf Convair sowie Flugkpt. Reginald Ellis auf DC-3.

Den Flugkapitänsgrad haben die folgenden Piloten erhalten :
Roland Schnetzer, Arne Leibing, Peter Baumann, Manfred Bayer, Reinhart Geiger und Ernst Fischli.
Wir gratulieren !

Zu Routecheck-Piloten für Europa auf Convair wurden die Flugkapitäne Paulo Cajado, James C. Fuger und Erik K. Hedlunk ernannt. Auch ihnen unsere besten Glückwünsche !

Weitere Beförderungen

Im Dept. III wurden Herr Hugo Scheidegger zum Chef des Borddienstes in der Abteilung Passagier-Flugdienst und die Herren Paul Ochsenbein und Urban Flury zu Gruppen-Chefstewards ernannt.

Im Dept. IV erhielt Herr Max Sprenger den Chefposten der Sektion Materialeinkauf und die Kollektiv-Prokura, Herrn Anton Matt wurde die Leitung der Sektion Budget and Procedures übertragen, und Herr Emil Schroeder avancierte zum Chef ad int. der Sektion Materialplanung.

Allen Neuchargierten wünschen wir recht viel Erfolg in ihrer neuen Tätigkeit.

<u>Das erste Semester 1958 in Zahlen</u>		
	<u>1958</u>	<u>1957</u>
Offerierte tkm	97'400'755 + 35 %	72'414'187
Ausgelastete tkm	56'111'256 + 25 %	45'058'060
davon : Passagier-tkm	34'922'964 + 22 %	28'632'516
Gepäck-tkm	8'935'177 + 22 %	7'320'230
Fracht-tkm	9'216'664 + 36 %	6'784'181
Post-tkm	3'036'451 + 31 %	2'321'133
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	57,6 %	62,2 %

DIE TECHNISCHE ECKE

Das Radio-Altimeter ist ein Navigationsgerät zur Messung der Flughöhe. Sein Sender wird durch einen Impulsgenerator mit hoher Frequenz ein- und ausgeschaltet und strahlt infolgedessen seine Leistung in Stößen aus, die sich sehr kurzfristig folgen. Die Einzelsignale werden -ähnlich wie ein Ball, der auf den Boden geworfen wird - von der Erdoberfläche reflektiert und vom Empfänger wieder aufgefangen. Die Zeit, die zwischen dem Aussenden und Wiederempfangen vergeht, wird gemessen. Da die Geschwindigkeit für elektromagnetische Wellen mit 300'000 km/sec konstant ist, lässt sich aus der ermittelten Dauer die zurückgelegte Distanz errechnen. Die Auswertung im Flugzeug erfolgt, indem die Höhe bezogen auf das überflogene Gelände an einer direkt geeichten Kathodenstrahlröhre abgelesen werden kann.

Weitere Düsenverkehrsflugzeuge

Sechs Caravelles sind von der skandinavischen Luftverkehrsgesellschaft SAS zusätzlich zu der schon früher in Auftrag gegebenen Sechserserie bestellt worden. Die ersten sechs Flugzeuge werden 1959, die zweiten sechs voraussichtlich 1960 ausgeliefert werden. SAS hat eine Option auf weitere 13 Einheiten offen.

Drei B-707 - Die South African Airways haben einen Kaufvertrag zum Erwerb von drei B-707 unterzeichnet.

Das tausendste Flugzeug der DC-6/DC-7-Serie - ein DC-7 - ist am 30. Juni von den Douglas-Werken in Santa Monica abgeliefert worden. Das Flugzeug war für die United Air Lines bestimmt. Diese Gesellschaft erhielt damit ihren 57. DC-7 und ihr 151. Flugzeug der DC-6/DC-7-Serie. Die tausend Flugzeuge wurden innerhalb 11 Jahren produziert und - von den amerikanischen Streitkräften abgesehen - an insgesamt 53 verschiedene Fluggesellschaften ausgeliefert.

25 Dienstjahre - Wie wir erst nachträglich erfuhren, feierten zwei Swissair-Mitarbeiter im Departement IV im Mai ihr 25.Dienstjubiläum.

Herr Ernst Lüscher, Magaziner, trat -nachdem er schon früher einmal aushilfsweise bei der Swissair tätig gewesen war - am 1.Mai 1933 in unsere Dienste ein. Anlässlich der Neuorganisation des technischen Dienstes nach dem Umzug nach Kloten arbeitete er zunächst in der Propellerwerkstatt, um anfangs 1949 in das Magazin versetzt zu werden. Auf Jahresbeginn 1957 erfolgte seine Beförderung zum Magaziner, wohl nicht zuletzt in Anerkennung seiner Selbständigkeit und Zuverlässigkeit.

Am 27. Mai jährte sich zum fünfundzwanzigsten Male der Tag, an dem Herr Heinrich Scheibli als Schlosser und Schweisser bei der Swissair eintrat. Als der technische Betrieb seine Tätigkeit in Kloten aufnahm, wurde er zum Meister der Schlosserei ernannt. Diese Beförderung hatte er seiner Loyalität, seiner korrekten Personalführung und seiner Aufgeschlossenheit in technischen Belangen zu verdanken. Gegenwärtig weilt er, um sich von einer längeren Krankheit zu erholen, zur Kur, doch steht seine Rückkehr zur Freude seiner Mitarbeiter bald bevor.

Beiden Silberjubilaren wünschen wir auch in Zukunft herzlich alles Gute. Mögen sie unserer Swissair noch lange erhalten bleiben !

Happy Landings -

Uns sind die folgenden Verheiratungen gemeldet worden :

Im Dept. I : 29.3. : Werner Meier, Lohnbüro ; 16.5. : Dr.Heinrich Reimann, Statistikdienst ; 12.6. : Hans Stalder, Verkehrsbuchhaltung ; 28.6. : Athos Campana, Passageabrechnung.

Im Dept. II : Im April (Datum unbekannt) : Robert Eglauf, SR Lissabon ; 10.4. : Oskar Reinle, Luftreisebüro Bern ; 20.5. : Walter Blaser, Verkaufsleitung Deutsch-Schweiz/Tessin, Bern ; 6.6. : Heinz Krüger, Reservation Zürich ; 12.6. : Kurt Oberholzer, Reservation Zürich ;

Im Dept. III : 27.2. : Harry Sachs, Bördmechaniker ; 24.5. : Peter Pedrocchi, Pilot ; 28.5. : Robert E. Kurzen, Pilot, mit Doris Hintermann, Hostess ; 30.5. : Hans Ludwig Strahm, Pilot ; 25.6. : Kurt Brügger, Traffic ; 28.6. : Hermann Wirthner, Startdienst Kloten ;

Im Dept. IV : 12.4. : Fritz Pfeuti, IERA-Flugbetrieb ; 10.5. : Bruno Wirth, Spenglerei ; 19.5. : Christian Succetti, Schlosserei ; 31.5. : Wilhelm Erni, Radio-Werkstatt ; 4.6. : Werner Sidler, Spenglerei ; 7.6. : Willy Schippert, Sekt. AVOR ; 7.6. : Candidus Stocker, Flugbetrieb.

Wir gratulieren den Neuvermählten herzlich zu ihrem Eintritt in den Ehestand !

Ernst Vontobel † - In seinem 58. Altersjahr verstarb am 13. Juni nach kurzer Krankheit unser Mitarbeiter in der Reparaturgruppe (Dept. IV), Herr Ernst Vontobel. Er war am 17. Januar 1955 als Schlosser bei uns eingetreten. Wir verlieren in ihm einen lieben und geschätzten Arbeitskollegen und sprechen seinen Hinterbliebenen -namentlich seiner Frau und seinem sechzehnjährigen Sohn - auch an dieser Stelle unser tiefempfundenes Beileid aus.

"DAS BILD DES MONATS"



Am 17. Juli wurde in Zürich die SAFFA, die 2. Ausstellung über Leben und Arbeit der Schweizer Frau eröffnet. Auch die Swissair ist an dieser Schau vertreten ; mit ihrem Stand wirbt sie für die Frauenberufe im Luftverkehr. -

Wir nehmen das Ereignis zum Anlass, eine neue Folge von Beiträgen zu den "Swissair-News" zu eröffnen, die in Zukunft regelmässig unter dem Titel

"DAS BILD DES MONATS"

erscheinen sollen.

Personalstatus per 30. Juni 1958

Direktion	8
Generalsekretariat	19
Planungsdienst	24
Zentraler Personalsdienst	16
Lehrlingswesen	10
Allg. Personalausbildungs- reserve	46
Departement I	284
Departement II	
Personal Schweiz	394
Personal Ausland	1'036
Departement III	
Bodenpersonal	823
Fliegendes Personal	786
Departement IV	1'289
Direktion für die Westschweiz	474
	5'209
	=====

Haben Sie sich je überlegt,

was unsere Fernmeldungen kosten ? -
Seit einiger Zeit stellen wir immer dieselbe Frage.
Dennoch brachte es im letzten Monat ein Swissair-
Angestellter fertig, den folgenden Text via Fern-
schreiber zu übermitteln :

ABCD SWRTO

PLS BE ADVISED THAT MRS MARY
SMITH WILL BE AT KLOTEN TUESDAY JUNE 24
WOULD APPRECIATE IF YOU WOULD ADVISE
MR MEIER AT BAHNHOFSTRASSE ZURICH

EFGH SWRES 221110

Als ob man nicht einfacher hätte schreiben können :

ABCD SWRTO

MRS SMITH AT KLOTEN JUN24 ADV
MEIER BAHNHOFSTR ZRH

EFGH SWRES 221110

Wenn das nicht zum Verzweifeln ist
Oder dürfen wir weiter hoffen, dass es doch einmal
allen klar wird

was unsere Meldungen kosten ?

Die Generalagentur der UAT (Union Aéromaritime de Transport) für die Schweiz ist der Swissair übertragen worden.
Die französische Gesellschaft UAT unterhält regelmässige Dienste nach Französisch-Aequatorial- und Westafrika, Libyen,
Rhodesien und Südafrika.

Unser 2. DC-8 soll schon im April anstatt erst im Mai 1960 in der Schweiz eintreffen. Es dürfte deshalb bereits im
Mai 1960 einsatzbereit sein.

Neue Luftverbindungen Moskau-Westeuropa - Zwischen der Sowjetunion und Holland ist ein Luftfahrtabkommen abge-
schlossen worden , demzufolge Amsterdam und Moskau seit 1. Juli durch einen wöchentlichen Flugdienst verbunden sind.
Die KLM. führt ihren Kurs über Dänemark und Polen, während die Aeroflot die Strecke zwischen den beiden Haupt-
städten mit TU-104-Düsenflugzeugen im Nonstopflug zurücklegt. Auch mit Frankreich hat die Sowjetunion einen Vertrag
abgeschlossen, nach welchem die Air France und die Aeroflot ab Mitte Juli je zwei wöchentliche Kurse zwischen Moskau
und Paris führen werden. Die Air France bringt Super Constellations und die Aeroflot TU-104 zum Einsatz.

Air India und Aeroflot schlossen ein Poolabkommen für die gemeinsame Befliegung der Strecke von New Delhi über
Amritsar und Taschkent nach Moskau ab. Dabei gelangen von Seiten der Air India IATA-Tarife, von der Aeroflot in-
dessen um ein Drittel billigere Ansätze zur Anwendung. Die Einnahmen werden trotzdem je zur Hälfte geteilt.

Die 22. Luftverkehrsgesellschaft in Kloten - Seit dem 7. Juli liegt nun auch die Luftverkehrsgesellschaft der Vereinigten
Arabischen Republik, Misrair, regelmässig Kloten an. Sie verbindet Kairo via Athen und Rom zweimal wöchentlich mit
Zürich und bedient sich dabei britischer Flugzeuge des Typs Vickers Viscount 700. Die Misrair ist die 22. Gesellschaft
die Zürich im regelmässigen Linienverkehr anfliegt.

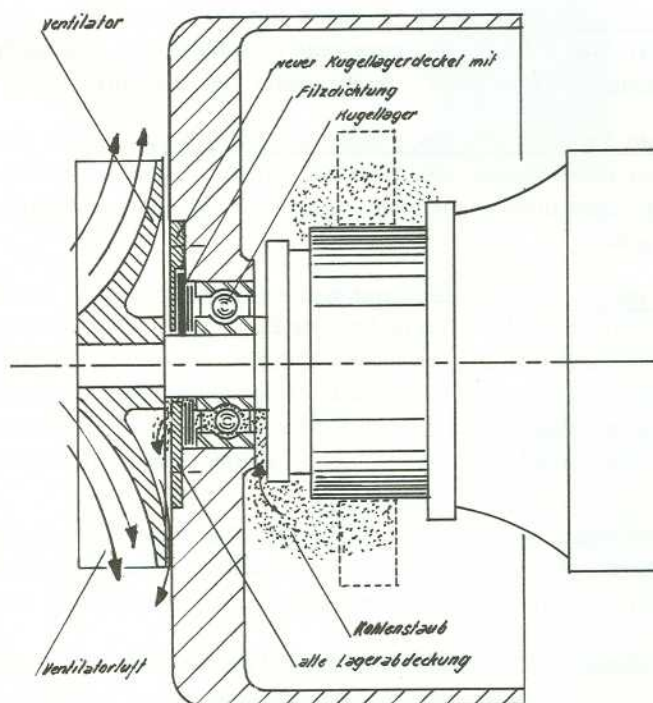
TO OUR ENGLISH SPEAKING STAFF

SHOULD YOU BE INTERESTED TO GET REGULARLY A COPY OF THE NOW AVAILABLE ENGLISH EDITION OF THE
SWISSAIR NEWS PLEASE WRITE TO : SWISSAIR, PRESS AND PUBLIC RELATIONS SERVICE, HIRSCHENGGRABEN, ZURICH

Dies ist unsere letzte Veröffentlichung von prämierten und abgelehnten Vorschlägen - bevor (auch) wir zügelnd ! Heute nochmals von der Stampfenbachstrasse aus unsere Gratulation den nachfolgend erwähnten Herren ; Ende Monat ziehen wir um mitsamt den unerledigten Vorschlägen in unsere neue Klausur am Seilergraben Nr. 53.

Herr Peter Meier, IERA, Dept. IV	Fr. 200.-	5425
Herr Josef Kälin, Triebwerk, Dept. IV	" 180.-	5904
Herr Hans Stricker, Defektauswertung, Dept. IV	" 80.-	3723
Herr Albert Greutmann, IERA, Dept. IV	" 80.-	5929
Herr Rudolf Kappenthuler, Flugzeug-Unterhalt, Dept. IV	" 30.-	5809

5425



Die kostspieligen Störungen an den Servo-Controls (Gerät zu Auto-Pilot) haben Herrn Peter Meier veranlasst, dieses Problem näher zu prüfen. Er stellte dabei fest, dass durch den Sog des Ventilators Kohlenstaub durch das Lager gesogen wird, dieses zerstört und damit das Verbrennen des Rotors bewirkt. Um Abhilfe zu schaffen schlug er vor, die Kugellager abzudichten. Gleichzeitig konstruierte er eine entsprechende Lagerabdeckung, die bei den gemachten Versuchen vollauf befriedigte. Auf Grund der günstigen Versuchsergebnisse werden die bisherigen Lager der Servo-Controls durch solche mit neuer Abdeckung ersetzt.

5904

Herr Josef Kälin machte den Vorschlag, die Stahlhülsen mit denen die Anlenkbolzen zum Aufchromen abgedeckt werden, durch solche aus Kunststoff zu ersetzen. Bei den bisher verwendeten Stahlhülsen liess es sich trotz dem Lackanstrich nicht vermeiden, dass sich an der Oberfläche der Hülsen Chrom ansetzte. Es war daher vor jeder Verwendung notwendig, diesen Chromniederschlag zu entfernen und die Hülsen neu zu lackieren. An den Kunststoffhülsen kann sich jedoch kein Chromniederschlag ansammeln, da dieses Material keine Leitfähigkeit aufweist. Demzufolge lassen sich die Reinigungs- und Zubereitungsarbeiten an den Hülsen vermeiden, sowie etliche Kilogramm Chrom pro Jahr einsparen.

3723 Herr Hans Stricker schlug vor, die Kolben der Flugzeugmotoren entsprechend der Grösse der Uebermass-Kolbenringe zu bezeichnen, um unnötige Arbeiten einsparen zu können. Die Ausführung des Vorschlages hat sich in der Zwischenzeit bestens bewährt und kann deshalb prämiert werden.

Die Erfahrung hat nämlich bestätigt, dass während einer ganzen Kolbenlaufzeit aus technischem Gründen (sauberes Anliegen der Kolbenringe) nur bestimmte Uebermassgrössen von Kolbenringen verwendet werden können. Diese Ringe sind auf folgende Masse standardisiert : + 8, + 14, + 20, wobei eine Einheit 1/1000 inch beträgt. Wird nun ein mit + 20 bezeichneter Kolben ausgebaut, so kann derselbe schon bei der Demontage ausgeschieden werden und die nächstfolgenden Arbeitsprozesse wie Reinigen, Strahlen, Black-Light-, Mass- und Zustandskontrolle fallen dahin.

5929 Herr Albert Greutmann stellte den Antrag, zur Erleichterung des Testvorganges am Sender/Empfänger einen Test-Oscillator herzustellen. Bis anhin war es notwendig, bei jeder Kontrolle die Prüfkristalle in die Sender/Empfänger-Einheit einzusetzen, um das Gerät abstimmen zu können. Bei der Prüfung des Transceivers durch die TEKO musste der gleiche Vorgang wiederholt werden. Der vorgeschlagene Test-Oscillator bringt nun eine wesentliche Vereinfachung, indem die Test-Kristalle nicht mehr in das Gerät eingesetzt werden müssen, sondern der Test-Oscillator mit den eingebauten Test-Kristallen am variablen Frequenz-Oscillator (VFO) Anschluss angesteckt und somit der Sender/Empfänger von aussen her abgestimmt werden kann.

Neben einer wesentlichen Arbeitseinsparung bringt der Vorschlag auch eine Verminderung der Fehlerquellen und Störungen mit sich.

5809 Die unzweckmässige Vorrichtung für die Heizbatterien, welche beim Aufziehen des Plastic-Films (als Korrosionsschutz), auf den Tragflächen verwendet wird, veranlassten Herrn Rudolf Kappenthuler einen neuen Ständer zu konstruieren. Diese neue Konstruktion besitzt eine grössere Standfläche, kippt somit weniger um und gewährleistet eine bessere Zugänglichkeit zum Arbeitsobjekt.

Die nachfolgenden Vorschläge konnten nicht prämiert werden :

690 Die Sprechschulung für Ground-Hostessen gehört zum normalen Instruktionsprogramm. Sie wird mittels Ton-Aufnahmegeräten durchgeführt, die den Sprecherinnen eine Selbstkontrolle ermöglicht. Am Ende der Instruktion werden zudem verschiedene "Voice Tests" durchgeführt. Der Vorschlag bringt somit nichts Neues.

791 Das Anbringen eines abgewickelten Trichters am Auspuffende der DC-3-Flugzeuge ist im heutigen Zeitpunkt kaum mehr angezeigt. Die Kosten einer solchen Modifizierung kämen so hoch zu stehen, dass sich eine solche Ausführung an diesen Flugzeugen nicht mehr lohnt. Ausserdem würde sich dadurch noch ein ganz unerwünschter Leistungsverlust ergeben.

2362 Wegweiser für neueintretendes Personal. Die neu eingetretenen Angestellten werden in Einführungskursen mit der ganzen Organisation der Swissair und den Aufgaben der Fachdienststellen bekannt gemacht. Alle Kursteilnehmer werden dabei weitgehend mit entsprechenden Unterlagen versehen. Diejenigen Angestellten, deren Arbeit besondere Kenntnisse voraussetzt, werden zudem in speziellen Fachkursen für ihre Aufgabe geschult und erhalten auch dort fachtechnische Literatur zum Studium. Bei der Verschiedenartigkeit der Arbeit in unserem Betrieb würde eine Broschüre, die, sollte sie jedem dienen, alle Fachgebiete behandeln müsste, viel zu umfangreich.

Wir werden aber versuchen, verschiedene Begriffe und wissenswerte Daten aus unserem Flugzeugpark und der damit verbundenen Gebiete zusammenzustellen und zu veröffentlichen, damit jeder Swissair-Angestellte, auch der Nichtfachmann, die häufigsten an ihn gestellten Fragen richtig beantworten kann.

2468 Stichwörter-Verzeichnis. Alle wissenswerten Angaben und zu befolgenden Vorschriften über die wichtigsten Gebiete unseres Betriebes sind in den verschiedenen Manuals und Handbüchern enthalten, die nach Fachgebieten geordnet sind. So z.B. findet man die Angaben und Vorschriften über :

- das Flugzeug und dessen Einsatz im AFM (Airplane Flight Manual)
 - die Abfertigung und Beförderung der Passagiere, Fracht- und Post im STM (Station Manual)
 - die Cockpitarbeit der Besatzung im FOM (Flight Operations Manual)
 - die festen und mobilen Verbindungen im COM (Communications Manual)
- etc.

Die Bezeichnung dieser Manuals weist schon auf die darin behandelten Gebiete hin, sodass es bestimmt keiner besonderen Mühe bedarf, die bestehenden Publikationen über ein spezielles Sachgebiet zu finden.

Ein nach Stichwörtern aufgestelltes spezielles Sachregister würde zu umfangreich und würde einen Aufwand für die Nachführung mit sich bringen, den sich wohl niemand leisten kann.

- 4570 Anbringen eines Handlochdeckels am Motoreinbaublech der CV-440-Motoren, um zu vermeiden, dass für die Filterdichtkontrolle das Einbaublech oder der untere Haubenteil demontiert werden muss.
Die Demontage der Engine Accessory Access Doors für die Filterdichtkontrolle ist nicht notwendig. Die Kontrolle kann in kürzester Zeit durch Herunterlassen der unteren Motorenverschalung gründlich vorgenommen werden.
- 4641 Packweise Abgabe von Verbrauchsmaterial. Wie der Einsender festgestellt hat, wird bereits eine Gruppe von Verbrauchsmaterial im Sinne der vorgeschlagenen Bewirtschaftung behandelt. Es ist aber nicht möglich, auf einmal das neue Bewirtschaftungssystem auf alle Gruppen von kleinwertigem Verbrauchsmaterial auszuweiten, da zuerst jeweils die notwendigen Grundlagen und Vorarbeiten geschaffen werden müssen. Das ganze Problem wird weiterhin verfolgt.
- 5025 Uebermittlung von Meldungen betr. Nichteinhaltung des Flugplanes infolge Witterung oder technischer Störungen durch die Herausgabe eines Informationsblattes. Dieser Vorschlag ist wohl durchführbar, würde aber kaum einen Vorteil bringen. Die Aussenlandungen werden vom Station Control jeweils über die Rundspruchanlage allen interessierten Stellen mitgeteilt. Kann nun aus irgend einem Grunde die durchgegebene Meldung nicht schriftlich festgehalten werden, so wird eine Rückfrage im Briefing Klarheit schaffen, ehe ein Telexwechsel notwendig wird. Wenn sich der Frachtdienst aber die Meldungen nicht lückenlos sichern kann, so steht ihm jederzeit die Möglichkeit offen, sich anhand der Flugbewegungs-Kontrollblätter im Briefing über Flugunregelmässigkeiten zu orientieren. Es ist lediglich Sache des Frachtdienstes, für sich ein entsprechendes internes Informationssystem aufzubauen.
- 5262 Anbringen eines Schlitzes an den Schnapp-Verschlüssen der CV-440-Motorhaubenblechen, damit dieselben ohne die Bleche zu beschädigen mit einem Haken oder Schraubenzieher geöffnet werden können. Die festgestellten Beschädigungen an den Haubenblechen würden sich weitgehend vermeiden lassen, wenn jeder Mechaniker beim Öffnen dieser Schnappverschlüsse mit dem Schraubenzieher oder dem benützten Instrument mehr Sorgfalt anwenden würde. Es ist zweifelhaft, ob selbst dann, wenn die vorgeschlagenen Schlitz angebracht und jeder Mechaniker mit einem Haken ausgerüstet wäre, er diesen auch wirklich zum Öffnen der Verschlüsse verwenden würde.
- 5583 Verzicht auf die Mitnahme von Reserveöl auf den DC-6B/I mit Einsatzbereich Naher Osten und Europa. Die Vorschriften für den entsprechenden Flugzeug-Typ lauten dass ein Nachtanken von Oel für Flüge von kurzer Dauer, d.h. bis 5 Stunden, nicht erforderlich ist, sofern die Oelmenge pro Gondeltank nicht unter 20 US Gallonen gesunken ist. Das Gewicht der Betankung des Hilfsöltankes könnte somit durch Nutzlast ersetzt werden, was aber eine kompliziertere Gewichtsberechnung mit sich bringen würde. Es würde sich daraus nämlich die Notwendigkeit ergeben, mit zwei Flugzeug-Basisgewichten rechnen zu müssen: eines für Flüge von über 5 Stunden Dauer, wo im "Standard Oil Loads" die Hilfsölbetankung eingeschlossen ist und eines für Flüge unter 5 Stunden, bei dem das Basisgewicht um den Betrag der Hilfsölbetankung reduziert ist. Beim heutigen System riskieren wir bei Flügen von unter 5 Stunden lediglich den Verlust von einigen Kilos Payload. Eine generelle Reduktion des Basisgewichtes würde jedoch die Gefahr mit sich bringen, dass bei Flügen von über 5 Stunden Dauer das Hilfsöl wohl getankt, bei der Berechnung des Fluggewichtes aber vergessen wird. Und dieses Risiko ist nicht einzugehen.
- 5689 Fräskopf für Kleinfräser. Ein Fräskopf, der die Ausführung von Arbeiten mit Kleinfräsern erlaubt, ist auf dem Markt erhältlich.
Es handelt sich um das "Centromatic-Fräsfutter" mit auswechselbaren Spannzangen. Die Werkzeugbeschaffung der Betriebsplanung hat sich dieser Angelegenheit inzwischen angenommen.

5896 Der Einbau von Deckeln als Abdeckung der Landefackelöffnungen wird vom amerikanischen Luftamt nicht sanktioniert. Bewilligt ist lediglich die Verwendung dickerer Aluminium-Folien als der von uns benützten. Trotzdem seit der Verwendung der bisher gebräuchlichen Aluminium-Folien keine Beanstandungen eingegangen sind, werden zukünftig die Abdichtungen aus Folien von der Dicke hergestellt, wie sie von Douglas und dem amerikanischen Luftamt maximal zugelassen sind.

5956 Salär-Quittungskarten in Form von Lochkarten wurden bereits bei der Einführung der lochkartenmässigen Salärabrechnung im Jahr 1952 in Erwägung gezogen, aber aus Gründen, die heute noch gelten, nicht eingeführt. Es ist als sicher anzunehmen, dass ein grosser Teil dieser Quittungskarten während des Jahres so stark abgenützt würde, dass eine maschinelle Auswertung derselben gegen das Jahresende hin nicht mehr möglich wäre. So können z.B. die neuen Materialbezugskarten des Dept. IV, deren Umlauf viel beschränkter ist als derjenige der Salärquittungskarten, schon nach einem maschinellen Arbeitsgang nur noch mit Mühe weiterverarbeitet werden.

Die Einsender der nachstehend aufgeführten Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Organisations-
Manual und Vorschlagswesen einzusenden :

- 5156 Einbau eines Rückschlagventils in die Kompressor-Anlage
- 5251 Aenderung der Schmierölleitungen am DC-7C-Kompressor
- 5560 Prüfung der automatischen Antennen-Abstimmeeinheiten 180 K-3
- 5697 Heftbolzenschachtel für Spengler
- 5897 Ersetzen der Verschlusszapfen am Frontflansch der R-2800-Motoren durch Schmiernippel

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

- 4898 Beschriften der Teleskop-Treppe der CV-440-Flugzeuge
- 5914 Aufspanndorn zum Schleifen der R-3350-Anlenkbolzen

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium

- 118 Umgestaltung des Flugplan-Handbuches
- 302 Niederspannungskabel
- 4899 Reserve-Mahlzeiten auf Swissair-Flugzeugen
- 4908 Lösen des Gummischutzbandes der Propellerheizung
- 4924 Einbau eines Gitters in den Lufteintrittskanal zu Rückkühler und Druckkabinen-Hydr.-Öelkühler

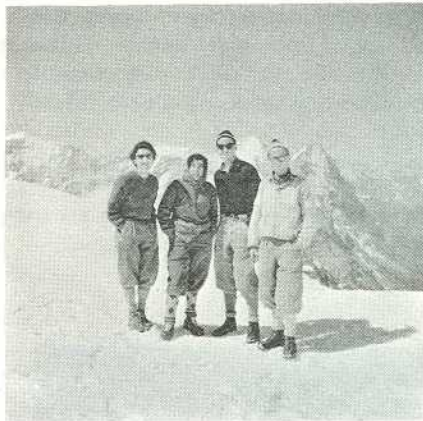
Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

25/118/302/410/643/729/735/736/789/795/1179/2469/2508/2695/3286/4074/4247/4404/4414/4529/4530/
4553/4588/4594/4625/4646/4648/4649/4650/4661/4736/4740/4748/4768/4827/4828/4834/4840/4855/4899/
4904/4924/4954/4962/5052/5100/5101/5111/5120/5146/5150/5164/5176/5177/5196/5250/5263/5265/5284/
5303/5401/5445/5456/5466/5478/5508/5519/5520/5522/5527/5531/5545/5561/5575/5579/5589/5600/5601/
5603/5632/5656/5664/5668/5670/5674/5687/5694/5701/5702/5704/5710/5715/5719/5765/5769/5771/5775/
5791/5795/5803/5813/5828/5849/5854/5858/5861/5862/5870/5874/5881/5886/5902/5910/5918/5922/5923/
5930/5945/5946/5958/5959/5961/6050/6053/6107/6124/6144/6194/6356.



Freizeitorganisation Mitteilungen

Redaktion: O. Ritter, AVOR, Dept. IV · Redaktionsschluss jeweils am 8. des Monats



Alpine Sektion

Am 12./13.7.1958 unternahm eine Gruppe der Alpenen Sektion der FPS eine Tour auf's Wetterhorn. Unser Bild zeigt die vier Unentwegten (v.l.n.r. Fr. C. Habersaat, Fr. H. Brönnimann, Hr. J. Maag, Hr. H. Zeller) im eisigen Wind auf dem 3'540 m hohen Wetterhornsattel, nach dem Aufstieg durch die Wetterhorncouloirs. Im Hintergrund die Gipfel von Eiger und Mönch.

Schach-Club

Am 12. Juni fanden sich die Mitglieder des Schach-Clubs, zusammen mit ihren Angehörigen, zum traditionellen Abschlussabend im Schulhaus der Swissair ein. Die Zusammenkunft, zum Ausklang der Schachsaison 57/58, wurde im würdigen Rahmen verbracht. Die bereits vorgedruckte Rangliste zeigt uns in den ersten 2 Rängen der verschiedenen Gruppen folgende Gewinner.

Gruppe A	1. Rang	A. Weiss (Turniersieger)	11 1/2 Punkte	
"	2. Rang	E. Neukomm	11 "	
Gruppe B	1. Rang	P. Neumeyer	13 "	
	2. Rang	J. Eichmann	11 "	Herzliche Gratulation!
Gruppe C	1. Rang	K. Gross	5 "	
	2. Rang	K. Mordasini	5 "	

Am 21. August 1958 beginnt wiederum eine Anfänger- sowie Fortgeschrittenen-Kurs. Kurslokal: Café Kapitol, Neumühlequai beim Zentral in Zürich. Kursabende: Jeden Donnerstag 20 Uhr. Kursgeld: Fr. 3.- Für Neueintretende in den Schachclub Swissair wird das Kursgeld am Jahresbeitrag von Fr. 6.- angerechnet. Anmeldungen nimmt entgegen: Herr R. Brun, Tel. 2728 und Herr S. de Lorenzi Tel. 3220.

K.M.

Pistolen-Gruppe Swissair

Am 26. April 1958 wurde in Stockholm, auf dem Schiessplatz der Polizei, der traditionelle Pistolenmatch zwischen einem SAS Team und der Swissair Pistolengruppe ausgetragen.

Geschossen wurde das internationale Programm für grosskalibrige Pistole auf 25 m Distanz, das aus 30 Schüssen auf die Matchscheibe und 30 Schüssen Schnappfeuer auf die Olympiascheibe besteht.

Der Wanderpreis wurde auch dieses Jahr von den Skandinaviern mit Erfolg verteidigt. Nach den 30 Schüssen auf die Matchscheibe führte Swissair mit 11 Punkten, verlor aber alles auf der Olympiascheibe, wo die mangelnde Übungsmöglichkeit (Automatische Drehscheiben) besonders krass in Erscheinung trat.

Gruppenwertung: SAS	2562 Punkte	Einzelwertung:	1. Arvedson	SAS	543 Punkte
Swissair	2472 Punkte		2. Dahlin	SAS	542 "
			3. Schaltenbrand	SWR	523 "
			4. Holmberg	SWR	522 "
		ferner	7. Lüthi	SWR	494 "
			8. Hugentobler	SWR	490 "
			11. Pfister	SWR	443 "
			12. Rieker	SWR	404 "

Fussballspiel Swissair - Deutsche Lufthansa im Halbfinal um den ASIA - CUP.

Am Samstag, den 7. Juni 1958 fand nach vorgängiger Einweihung der Freizeitanlage Swissair Buchwiesen um 16 Uhr auf der neuen Spielwiese das entscheidende Spiel gegen die Hamburger Mannschaft der DLH statt.



Gäste aus Hamburg.

(Foto : R.Köhler, jun.)

Erfreulich, wie unser Sturm das Blatt wenden wollte und immer wieder angriff. Schon flitzte wieder ein Schuss gegen das gegnerische Gehäuse, doch der Pfosten liess den Ball ins Feld zurückprallen. Es schien, dass unseren Leuten umso mehr misslang, je mehr sie sich anstrebten.

Endlich ca. 15 Minuten vor Schluss und nur allzu spät gelang es unserem Sturm, ein Goal aufzuholen. Trotz einer noch grossen Leistung konnten unsere tapferen Burschen die Niederlage nicht mehr abwenden und das Endresultat lautete 1:3 für die Deutsche Lufthansa. Somit hat diese Mannschaft nun die Berechtigung, im Herbst den Final gegen die KLM in Den Haag auszutragen.

Der in ritterlichen Geiste durchgeführte Wettkampf fand in einem fröhlichen Beisammensein beider Teams unter Austausch von gegenseitigen Ehrengaben seinen würdigen Abschluss.

M. Strahm.

Das Spiel begann schnell und es wurde bei aller Fairness sofort hart gekämpft. Es war bald ersichtlich, dass die deutschen Gäste durch direktes Spielen mehr Terrain herauszuholen und vorerst unser Tor mehrheitlich in Gefahr zu bringen vermochten. Unsere Stürmer inszenierten ihre Angriffe zu durchsichtig, sodass immer wieder ein Gegner dazwischen fahren konnte. Nach einer Viertelstunde musste unser Torwart bereits erstmals kapitulieren. Unsere Leute reagierten darauf heftig und stürmten ebenfalls gut vor. Ein harter Schuss unseres Halbrechten strich knapp über die Latte. Bei einem weiteren Angriff kam unser rechter Flügel in guter Position an den Ball, täuschte den Goali und plazierte den Ball in's Tor. Der Schiedsrichter jedoch hatte unsern Mittelstürmer zu weit vorne gesehen und annullierte den Treffer infolge Offside-Vergehens. Auf diese kalte Dusche rollte ein hitziger Angriff gegen unser Tor. Die Verteidigung vermochte in Corner zu retten, doch der getretene Eckball landete als zweiter Schwarztreffer in unserem Netz.



Swissair-Mannschaft

(Foto : R.Köhler, jun.)

COMMUNIQUE DES SPORTS ET LOISIRS DE GENEVE

Tennis de table : Swissair, Genève, a accepté de présenter une équipe de cinq joueurs, au championnat inter-club organisé par l'ASIA. Un match est déjà prévu en Décembre contre la SAS. Nous comptons pouvoir présenter une équipe possédant un certain entrainement et capable de défendre honorablement nos couleurs. Renseignement, pour ceux qui désirent y participer, auprès de Monsieur Duby, à Cointrin et Monsieur Lador, à Cornavin.

Bibliothèque technique et commerciale. Dès maintenant, elle est ouverte et au service du personnel de Genève. Monsieur Heinz, l'économat, contrôle la distribution des brochures en stock : Inter-Avia, American-Aviation, Aviation Week, Travel Business etc. ... ainsi que plusieurs volumes de voyages, richement illustrés. Durée du prêt : une semaine par volume. Nous remercions la direction de Genève qui met à notre disposition les revues techniques et commerciales et qui permet ainsi d'offrir aux employés Swissair une source précieuse de documentation spécialisée.-

Lador.

Clubhaus Swissair

In letzter Zeit häufen sich die Fälle, wo swissairfremde Personen sich auf unserer Freizeitanlage aufhalten. So wurde kürzlich eine Equipe beobachtet, die den Fussballplatz zum Training für ein bevorstehendes Grümpelturnier benützte. Selbst die Tennisplätze werden belegt, geschweige von der Bocciabahn und vom Tischtennisraum. Helfen Sie mit auf der Anlage Ordnung zu halten, indem Sie sich, falls Sie die Anlage zum ersten Mal betreten, beim Platzwart vorstellen.

Grosse Einsparungen können gemacht werden, wenn dem in der Freizeitanlage zur freien Benützung stehenden Mobiliar und den Sportartikeln mehr Sorgfalt geliehen wird.