



8. Jahrgang

Nr. 7

Juli 1959

UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JUNI 1959

	<u>Juni 1959</u> (in 1000 tkm)	<u>Juni 1958</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	18'046 + 4%	17'362
Ausgelastete Tonnenkilometer	11'356 + 6%	10'697
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	9'026 + 3%	8'734
Fracht-tkm	1'906 + 24%	1'538
Post-tkm	424 + 0%	425
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	63,0 %	61,5 %

Im Berichtsmonat waren das Angebot um 4 % und die Nachfrage um 6 % höher als im Juni 1958. Der durchschnittliche Auslastungsgrad des Linienverkehrs stieg von 61,5 % auf 63,0 %.

Das weitaus erfreulichste Teilresultat lieferten die Nordatlantik-Passagierkurse mit einem Auslastungsgrad von 75,4 %; bei gleichgebliebener Produktion nahm die Nachfrage um 5 % zu. Auf den Flügen von New York nach Europa boten wir 3'663 Plätze an und konnten 3'615 verkaufen; das entspricht einem Sitzladefaktor von 98,7 %. In der Gegenrichtung waren 53,8 % aller Plätze besetzt. Bei den DC-6A-Frachtkursen stand einer Mehrofferte von 246 % ein Nachfragezuwachs von 260 % gegenüber. Während die DC-4-Frachtflüge im Juni letzten Jahres noch zu 51,8 % ausgelastet waren, erzielten wir im Berichtsmonat mit dem "Cargoliner" einen Ladekoeffizienten von 53,9 %.

Nach wie vor unbefriedigende Auslastungen ergaben die Verkehrsgebiete Naher Osten (52,9 % gegenüber 60,1 % i.V.) und Südatlantik (53,0 % verglichen mit 66,3 % im Juni 1958). Im Vordern Orient erhöhten wir die Produktion um 8 %; die Nachfrage ging indessen um 5 % zurück. Bei den Südamerikakursen war die Offerte um 9 % grösser, die Nachfrage jedoch um 13 % geringer.

In Europa, wo wir 5 % weniger tkm produzierten, nahm die verkaufte Leistung um 4 % zu, was einen um 4,8 Punkte verbesserten Auslastungsgrad von 59,6 % bewirkte.

Im Verkehr mit dem Fernen Osten sank die Offerte infolge des kalendermässig bedingten Ausfalls eines Retourkurses um 12 %. Da die Zahl der ausgelasteten tkm im gleichen Zeitraum nur um 6 % abnahm, stieg der Ladefaktor von 58,9 % auf 62,8 %.

DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

Einige Worte über luftverkehrspolitische Angelegenheiten :

1. Die Gruppe der "Air Union", bestehend aus Air France, Lufthansa, Alitalia und Sabena, wird nächsten Frühling in Funktion treten. Sie plant als ersten Schritt die Poolung aller internationalen Flugdienste und die Zusammenlegung der Verkaufsorganisation in allen Ländern. Die Formel für die Verteilung der Pooleinnahmen scheint allerdings noch nicht vereinbart zu sein. In der Folge sollen progressiv auch die Kosten gepoolt und das Flugmaterial vereinheitlicht werden. Das Endziel ist offenbar eine völlige Betriebsgemeinschaft unter eigener Führung. Der Aufbau eines so grossen und komplexen Gebildes wie namentlich auch der notwendige Interessenausgleich unter den Teilnehmern ist sicher eine schwierige Aufgabe und wird wohl mehrere Jahre beanspruchen. Das freundschaftliche Verhältnis zwischen der Swissair und den Mitgliedgesellschaften der Air Union bleibt unangetastet. Im besonderen werden unsere bestehenden Poolverträge nicht berührt ; der Pool mit Air France ist kürzlich auf die Strecke Genf-Nizza erweitert worden. Andererseits zeigt die Gründung der Air Union einmal mehr, wie gesund und notwendig die Verbreiterung unserer Betriebsbasis durch das Abkommen Swissair-SAS war. Bezüglich des einheitlichen Aufbaues und Unterhaltes der Flotte sind SAS und Swissair daran, ein vorbildliches Pionierwerk zu vollbringen. Wir werden uns mit unserem Vertragspartner bemühen, gemeinsam die grösstmöglichen betriebswirtschaftlichen Vorteile aus der Zusammenarbeit zu erzielen. Im übrigen ist man sich bei der Swissair ja gewohnt, im rauhen Wind der Konkurrenz zu stehen. Leistungsfähigkeit und Leistungswille werden nach wie vor entscheidend sein.
2. Die Olympic Airways und die BEA schicken sich zu einer engen Zusammenarbeit an. Wie man hört, beteiligt sich BEA mit 40 % am Kapital von Olympic. Mit Assistenz von BEA wird Olympic vermutlich bald über Comet-Flugzeuge verfügen. Die Swissair unterhält mit Olympic nach wie vor freundschaftliche Beziehungen. Wir haben Olympic bei ihrem Betriebsaufbau eine zweifellos wertvolle Hilfe leisten können, wofür wir angemessen entschädigt worden sind, und wir führen vertragsgemäss für die griechische Gesellschaft weiterhin die Revisionen an ihren DC-6B-Flugzeugen und -Motoren durch.

Dr. H. Haas
Generalsekretär

DAS ERSTE HALBJAHR IN ZAHLEN

	<u>Januar - Juni 1959</u>	<u>Januar - Juni 1958</u>
Offerierte Tonnenkilometer	94'832'835 + 8 %	87'604'483
Ausgelastete Tonnenkilometer	54'561'849 + 8 %	50'589'111
davon : Passagier- und Gepäck-tkm	40'452'162 + 3 %	39'433'535
Fracht-tkm	11'253'672 + 34 %	8'392'726
Post-tkm	2'856'015 + 3 %	2'762'850
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	57,6 %	57,6 %

NEUE PILOTS-IN-COMMAND

Die folgenden Flugkapitäne sind zu DC-6 Pilots-in-Command ernannt worden : für den Fernen Osten - Felix Stadelmann ; für den Nord-Atlantik - Thomas Patch ; für Europa und Nord-Atlantik - Montague Terraneau ; für Europa und den Mittleren Osten - Charles Ott ; und für Europa allein - Malcolm Cross. Die Piloten Xaver Ebnetter, Georges Suter und Günther Zürcher erhielten den Rang von Convair-Kommandanten, während Flugkapitän David Lampard Pilot-in-Command auf DC-3 wurde.

Wir gratulieren !

HAPPY LANDINGS

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Verheiratung alles Gute !

Dept. I : 20.4. Tony Riesen, Verkehrskontrolle Uebersee ; 2.5. Walter Meier, Lohnbüro ; 23.5. Erich Buchli und Blanda Lisser, beide Spedition ; 9.6. Béla Gati, Eingangsfakturen Fracht.

Dept. III : 4.4. Walter Zimmermann, Bereitstellung I ; 30.5. Ruth Sturzenegger (jetzt : Frau Hürzeler), Kabinenpersonal Hostessen ; 13.6. Eva Maria Mengers (jetzt : Frau Beroni), Kabinenpersonal Hostessen ; 27.6. Josef Bachmann, Frachtdienst ; 29.6. Hans-Rudolf Emch, Passagierdienst.

Dept. IV : 3.4. Hans Werner Zbinden, Instrumenten-Werkstatt ; 4.4. Pierre Giger, Flugbetrieb ; 11.4. Anton Kläger, Flugbetrieb ; 8.5. Othmar Fisch, Triebwerk-Gruppe I ; 8.5. Jakob Gubler, Radio-Werkstatt ; 21.5. Peter Sturny, Werft ; 27.5. Hans Steiner, Triebwerk ; 29.5. Josef Fries, Instrumenten-Werkstatt ; 30.5. Serge Bovet, Triebwerk ; 30.5. Heinrich Müller, Malerei ; 6.6. Kurt Schütz, Werft ; 6.6. Siegfried Imfeld, Spenglerei ; 13.6. Max Bähler, Spenglerei ; 20.6. René Aegerter, Spenglerei ; 20.6. Walter Messerli, Spenglerei ; 20.6. Kurt Spörri, Radio-Werkstatt ; 4.7. Paul Buob, Flugbetrieb.

ERFOLGREICHE PILOTENSCHÜLER

Drei unserer jungen Nachwuchs-Piloten, die nach Absolvierung eines Studentenflugkurses am 4. Mai den Anfängerkurs begannen, bestritten mit erfreulichem Erfolg die schweizerischen Kunstflugmeisterschaften vom 20. Juni in Frauenfeld. Nachdem sie eine knappe Woche vorher mit dem Training im Akrobatikflug begannen, klassierten sich die drei Unbrevetierten in der Anfängerkategorie im ersten, dritten und fünften Rang. Sie heissen (in der Rangreihenfolge) Manfred Reist, Silvio Rüesch und Jürg Keller. Wir gratulieren ihnen herzlich !

10'000 BETRIEBSSTUNDEN UNSERES FLIGHT SIMULATORS

Am 11. Juni wurde für unsern DC-6B Flight Simulator die 10'000. Betriebsstunde registriert. Davon entfielen auf das Crew-Training der Swissair 8'357 Stunden und auf dasjenige fremder Gesellschaften (Olympic Ethiopian Airlines, SAS und die ehemalige LAI) 1'643 Stunden. Der Flight Simulator ist seit dem 1. August 1955 in Betrieb ; er ist gegenwärtig zu durchschnittlich 400 Stunden im Monat ausgenutzt. Der Ausfall an Trainingszeit infolge technischer Störungen bewegt sich seit 1. Januar 1958 um 0,1 %.

BESUCH DES CONVAIR 540

Am 8. und 9. Juli wurde der Swissair und der Presse in Kloten und Cointrin ein mit Napier Eland Turbopropmotoren ausgerüsteter Convair 340 - mit der neuen Triebwerkversion Convair 540 genannt - vorgeführt. Die britischen Napier-Werke bieten gegenwärtig sogenannte Conversion Kits, d.h. vollständige Bausätze für die Umstellung von CV-340 oder CV-440 auf Turbopropeller-Antrieb an. Die kanadischen Flugzeugwerke Canadair stellen unter dem Namen Canadair 540 neue Typen her, die mit den neuen Napier-Motoren ausgerüstet sind, deren Zelle aber derjenigen des Metropolitan entspricht.

HABEN SIE SCHON GEWUSST,

..... dass die Swissair in Zürich für Telefongespräche zwischen Flughafen und Stadt im Monat über 9'000 Franken, also ungefähr ebensoviel wie die Miete für das Terreniahaus an der Weinbergstrasse, bezahlt ? (Gewissenfrage an jeden Mitarbeiter : war Ihr Anruf wirklich notwendig ?)

EIN WOHNUNGSNACHWEIS FÜR UNSERE KLOTENER MITARBEITER

Angesichts der prekären Wohnungssituation in der Umgebung des Flughafens Kloten ist für die Angestellten der Departemente III und IV eine Zentrale für Zimmer- und Wohnungsnachweis geschaffen worden. Sie wird von Fräulein A. Collenberg (Administration Dept. III, Flughafen Hauptgebäude Zimmer Nr. 106, Tel.int. 2623) geleitet. Die Zentrallstelle gibt Wohnungssuchenden Auskunft und nimmt Informationen über vermietbare Zimmer und Wohnungen entgegen.

DIE SWISSAIR PHOTO AG IST UMGEZOGEN

Mitte Juli ist die Swissair Photo AG von der Stampfenbachstrasse an die Sumatrasstrasse (Zürich 7) umgezogen. Die neue Telephonnummer lautet 26 96 26 ; es existiert keine interne Telephonverbindung mehr.

Haben Sie sich je überlegt....

..... welche Ersparnisse der Swissair durch kürzere und präzisere Fernmeldungen erwachsen ?

Unsere bisherigen Aufrufe zur Fernmeldedisziplin bleiben nicht erfolglos : Im SITA-Netz - über welches die Mehrzahl unserer Fernschreibverbindungen führt - wurde 1958 für die Swissair ein Durchschnitt von 18,957 Worten je Meldung ermittelt. Verglichen mit 1957 entspricht dies einer Reduktion um 1,334 Worte und damit einer Einsparung von rund 120'000 Franken, was übrigens einigermassen unserer in den "News" vom März 1958 gestellten Voraussage entspricht. Das ist erfreulich.

Aber es gibt immer noch schwer Belehrbare. Wir denken z.B. an jenen Mitarbeiter, der folgende Meldung erliess :

lszz swrvr

attn mr meier stop due to space difficulties
will arrive zrh sr351/12 pls advise bauraulac to keep
rooms for us and mr mueller that will be in office
0900 june/12 stop pls advise also mrs smith 36 alt-
staetterstrasse tel 341958 thanks and regards

lgwa swrap smith
111055

Statt der verschwendeten 49 Worte hätte die Meldung in 28 Worte abgefasst werden können, nämlich so :

lszz swrvr

meier stp due lack space arr sr351/12 adv
bauraulac stop mueller will be in office 0900 june12
stop phone mrs smith 341958 smith

lgwa swrap 111055

Solche Beispiele könnten uns entmutigen, hätten wir auf der andern Seite nicht den Beweis, dass es doch von Nutzen ist, von Zeit zu Zeit daran zu erinnern,

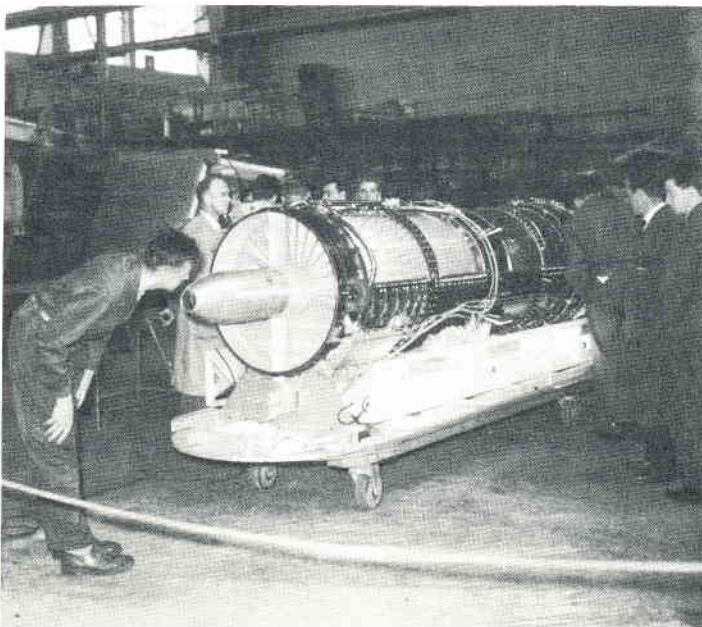
Was unsere Fernmeldungen kosten.

DAS AKTUELLE BILD



Swissair gewinnt den "Oscar der Gastlichkeit"

Vom 16. bis 20. Juni fand in Rimini eine Hostessen Zusammenkunft statt, die mit Vertreterinnen von 16 IATA-Gesellschaften beschickt war. Den ersten, vom Aero-Club Rimini gestifteten Preis der "ospitalità azzurra" - einen "Oscar der Gastlichkeit" sozusagen erhielten die beiden Swissair-Hostessen Juliana Galliciotti und Dolores Morandi. - Unser Bild zeigt Fräulein Morandi, die vom Provinzpräfekten strahlen wie es sich gebührt, den prächtigen Silberbecher in Empfang nimmt.



Ein Strahltriebwerk in Kloten

Am 1. Juli wurde in unserer Klotener Werft für einige Stunden das Schnittmodell eines J 79-Strahltriebwerks der General Electric gezeigt. Dieser Typ (mit Nachbrenner) wird auf Militärflugzeugen wie z.B. dem B-58 Ueberschallbomber "Hustler" der Convair-Werke, dem Lockheed "Starfighter" und dem Grumman "Super Tiger" angewendet. In seiner zivilen Version (CJ 805-3) gelangt das gleiche Aggregat ohne Nachbrenner, dafür mit Schubumkehr und Schalldämpfer, auf dem Convair 880 zum Einbau.

EINFLUSS ELEKTRISCHER ENTLADUNGEN AUF FLUGZEUGE IN DER LUFT

Der nachstehende, von Dipl.-Ing. Ernst Rösler von der Deutschen Lufthansa in Hamburg verfasste Artikel ist in den Lufthansa-Nachrichten vom 9. Juli erschienen. Wir geben ihn in leicht gekürzter Fassung wieder.

"In unbestimmten Abständen wird von elektrischen Entladungen in Flugzeugen berichtet. Die Ursache dieser Entladungen ist das Einfliegen eines Flugzeuges in ein Gebiet starken elektrischen Potentialgefälles, wie es bei Gewitterstimmung zwischen zwei Wolken oder zwischen einer Cumuluswolke und der Erde besteht. Wolke und Erde kann man sich als Kondensator mit dem Dielektrikum Luft vorstellen. Durch die Anhäufung von statischer Elektrizität in der Wolke besteht ein mehr oder weniger homogenes elektrisches Feld zwischen der Wolke und der Erdoberfläche.

Zu einem Ausgleich, d.h. zum Abfluss der angehäuften statischen Elektrizität zur Erde hin kann es wegen des dazwischen liegenden Mediums Luft nicht ohne weiteres kommen. Ein Durchschlagen dieses Dielektrikums kann jedoch erfolgen, wenn

- a) die statische Spannung so stark ansteigt, dass die Luft ionisiert wird, d.h. die Elektrizitätsträger so stark beschleunigt werden, dass eine leitende Brücke zur Erde hergestellt wird ;
- b) das mehr oder weniger homogene elektrische Feld zwischen Wolke und Erde durch Einfügen eines leitenden Körpers (Flugzeugrumpf) gestört wird, wobei es zu starken Verdichtungen der Feldlinien kommt und ein Ueberschlag (Stossionisation) erleichtert wird.

Eine Besonderheit stellt jedoch der metallene Körper des Flugzeuges im elektrischen Feld insofern dar, als er ein metallischer Hohlraum ist. Versuche haben gezeigt, dass im Innern eines solchen Hohlkörpers kein elektrisches Feld existiert (Faraday'scher Käfig). Dadurch kann sich im Innern des Flugzeugs kein Potential zwischen Leitungsdrähten, Kabeln oder Geräten aufbauen und somit auch keine Funkenbildung bei gegenseitiger Berührung entstehen, obwohl ausserhalb des Flugzeuges ein starkes elektrisches Feld existiert.

Was für den Flugzeugrumpf gilt, ist auch gleichermassen gültig z.B. für die Tip-Tanks an den L-1049 G-Flugzeugen. Durch das äussere elektrische Feld verursacht, findet wohl eine Elektronen-verschiebung in den leitenden Teilen des Flugzeugumpfes statt ; diese Vorgänge spielen sich jedoch nur an der Oberfläche ab. Damit sich diese Verschiebestrome ungehindert bewegen können, sind alle Bleche der Aussenhaut gut leitend miteinander verbunden. Ebenso ist dafür gesorgt, dass sich bewegende Teile am Flugzeug wie die Ruder und Steuergestänge gut leitend mit dem gesamten Rumpf verbunden sind.

Fachmännisch gesprochen, sind alle Metallteile elektrisch abgebunden. Tritt nun durch das Eindringen des Flugzeuges in ein bisher ungestörtes elektrisches Feld zwischen Wolke und Erde ein Ladungsausgleich ein, so entsteht eine leitende Brücke durch die Luft, über die ausserordentlich hohe Ströme für den Bruchteil einer Sekunde (1/1000 bis 1/100) fliessen. Dieser Ausgleich ist durch die sehr starke Erhitzung der Luft an der Durchbruchstelle als Blitz sichtbar. Diesen grossen Entladungsströmen bietet der Flugzeugrumpf, obwohl er aus Metall besteht, einen viel höhern Widerstand als die ionisierte Luft. Dies ist darauf zurückzuführen, dass schon geringste Krümmungen der Metallteile einen hohen induktiven Widerstand darstellen.

Die beobachteten Flugzeugschäden nach einer elektrischen Entladung lassen auch erkennen, dass die Entladungsausgleichsströme den bequemeren Weg über die ionisierte Luftstrecke suchen. Zu relativ grösseren Auswirkungen von elektrischen Entladungen kommt es meist nur an sich stark verjüngenden Flugzeugteilen wie beim Leitwerk, den Flügelspitzen oder den Propellerspitzen. Es ist anzunehmen, dass diese Schäden in erster Linie durch die Anhäufung von Elektronen an der Metalloberfläche durch Elektronenverschiebung zustande kommen, da an den verjüngten Stellen die Anhäufung einen Durchbruch zur Luft sucht.

Nach Betrachtung dieser Vorgänge kann die Frage, ob durch Blitzschlag ein Brand oder eine Explosion entstehen oder ob die Steuerfähigkeit des Flugzeuges beeinträchtigt werden kann, dahingehend beantwortet werden, dass eine solche Möglichkeit praktisch ausgeschlossen erscheint. Ein Brand ist praktisch dadurch ausgeschlossen, dass ein solcher nur durch starke Erwärmung im Innern des Rumpfes ausgelöst werden kann. Wegen der Wirkung des Rumpfes als Faraday'scher Käfig fehlen aber die Voraussetzungen dafür.

Es treten wohl gelegentlich Verbrennungen der kurzen Antennenzuleitungen zwischen den Kurzwellenantennen und den Geräten auf, oder es können Widerstände in einem Gerät mit Rauchentwicklung verbrennen. Dies sind aber

Ausnahmen, und sie bedeuten auch keine Gefahr, da sich in ihrer Umgebung keine weiteren leicht entzündbaren Teile befinden. Das Verbrennen eines solchen Widerstandes ist die natürliche Folge eines zu starken Ladungsausgleiches zwischen einer Antenne und Masse über ein Empfangsgerät. Solche Widerstände sind meist zur Ableitung kleinerer statischer Ladung zwischen Antenne und Erde geschaltet.

Dieser Widerstand dient in erster Linie dazu, kleinste Funkenbildung im Antennenkreis eines Gerätes zu vermeiden, weil dadurch Empfangsstörungen (Prasseln) hervorgerufen werden. Bei sehr hohen statischen Aufladungen ist dieser Widerstand aber nicht in der Lage, die entstehende Stromwärme abzuführen, und er verdampft.

Zu einer Explosion durch Blitze kann es nach menschlichem Ermessen auch nicht kommen, da hierfür die Anhäufung von explosivem Brennstoff/Luftgemisch vorhanden sein müsste. Die bisher bekannt gewordenen elektrischen Entladungen in Flugzeugen bestätigen die theoretischen Ueberlegungen insofern, als noch kein Fall bekannt wurde, wo eine Flugzeugkatastrophe nachweislich auf einen Blitzschaden zurückgeführt werden konnte."

IATA-VERBOT FÜR REISERADIOS

Auf Grund einer an der IATA Tarifkonferenz vom Mai auf dem Bürgenstock gefassten Resolution hiessen die Mitgliedsgesellschaften anlässlich einer Postabstimmung die Vorschrift gut, wonach inskünftig der Betrieb von tragbaren Radios, Tonbandgeräten und andern elektronischen Apparaten in den Kabinen der Verkehrsflugzeuge verboten sei. Von diesem Verbot sind Hörapparate für Schwerhörige ausgenommen. Der Erlass erfolgte aus Sicherheitsgründen; Reiseradios und ähnliche Instrumente geben gelegentlich Signale ab, die trotz ihrer geringen Stärke die Funktion der Navigationsinstrumente und Radaranlagen stören können.

NEUE LANDEHILFE IN LONDON

Auf der Hauptlandepiste des Londoner Flughafens ist eine neue Landehilfe in Betrieb genommen worden. Das Visual Glide Path Indicator genannte System besteht aus einer Lichtsignalanlage, die dazu dient, den Anflugwinkel zu kontrollieren. Bei korrektem Landeflug sieht der Pilot zwei Reihen roter Lichter oberhalb und ebensoviele weisse Lichter unterhalb seines Flugzeuges. Fliegt er zu tief, sieht er nur rote, bei einem zu hohen Anflug aber nur weisse Signale. Die in Grossbritannien entwickelte Anlage wurde in London eingeführt, um die Piloten daran zu gewöhnen. Die Konstrukteure hoffen, dass das Verfahren internationale Verbreitung finde.

GEMEINSAME FLUGKÜCHE SAS-SWISSAIR IN TOKIO

Auf Grund eines am 1. Juni von Vertretern der Swissair und des SAS in Tokio unterzeichneten Vertrages legten die beiden Gesellschaften anfangs Juli ihre Bordverpflegungsbetriebe auf dem Flughafen Haneda in Tokio zusammen. Die Führung der Flugküche wird vom SAS übernommen, das die Swissair für die entsprechenden Anteilkosten belastet.

EIN WEITERER TIP FÜR FREIFLÜGE

Bei Flügen nach dem Fernen Osten ist besonders darauf zu achten, dass die Visa für z w e i Ein- und Ausreisen beantragt werden, damit auch auf dem Rückflug keine Schwierigkeiten entstehen können.

<u>PERSONALSTATUS</u>	per 30. Juni 1959
Direktion	8
Generalsekretariat	21
Planungsdienst	52
Zentraler Personaldienst	18
Lehrlingswesen	41
Departement I	303
Departement II	
Zentralstellen	250
Aussenstellen	1'346
Departement III	
Bodenpersonal	890
Fliegendes Personal	895
Departement IV	1'489
Direktion für die Westschweiz	503
Personalreserve	35
<u>TOTAL</u>	<u>5'851</u>

ZUM VIERZIGSTEN TODESTAG VON OSKAR BIDER

Am 7. Juli jährte sich zum vierzigsten Mal der Tag, an dem der damalige Chefpilot unserer Armee, Oberleutnant Oskar Bider, anlässlich eines Akrobatikfluges über Dübendorf tödlich verunglückte. Der bedeutende Pionier hatte 1913 als Zweiundzwanzigjähriger zum ersten Mal die Pyrenäen und die Alpen erfolgreich im Flugzeug überquert. Als die Kunde von seinem Tod verbreitet wurde, herrschte in der ganzen Schweiz Landestrauer.

RUDOLF MÜLLER †

Am 27. Juni fiel unser Mitarbeiter Rudolf Müller vom Büro für Materialabrechnung im jugendlichen Alter von 26 Jahren einem Autounfall in Rjeka (Jugoslawien) zum Opfer. Mit ihm verunglückten sein Vater und eine Bekannte tödlich. Rudolf Müller war am 1. November 1956 in die Swissair eingetreten. Er galt als bescheidener, fröhlicher und bereitwilliger Kamerad. Seinen schwergeprüften Hinterbliebenen sprechen wir auch an dieser Stelle unser herzliches Beileid aus.

* * *

DIE GUTEN IDEEN

Nr. 66

Juli 1959

Herausgegeben durch:
Büro für Organisations-
Manual und Vorschlagswesen

Das Erscheinen der vorliegenden Nummer der "Guten Idee" fällt in die Ferienzeit. Dies erklärt einerseits ihren geringen Umfang und gibt andererseits den drei glücklichen Gewinnern die Gelegenheit, die wohlverdiente Prämie als zusätzliches Feriengeld zu betrachten. Der verdienten Anerkennung der Geschäftsleitung schliessen wir unsere herzliche Gratulation an.

Herr Fritz Schüpbach, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 300.-	5522
Herr René Elliker, Sekt. Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 70.-	6107
Herr Kurt Born, Sekt. Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 20.-	6242

Prämierte Vorschläge

- 5522 Das Achsialspiel der Kurbelwelle wird bei den R-2800-Motoren durch einen 2-teiligen Distanz-Ring aufgenommen. Nach Erreichung der jeweiligen Motorenlaufzeit weisen die Seitenflächen dieser Ringe, besonders auf der Splineaufлагeseite, Eindruckstellen auf. Diese Flächen müssen entsprechend der Einschlagtiefe abgeschliffen werden, wobei bereits beim ersten Ueberschleifen der Ringe nicht selten die erforderliche Minimaldicke unterschritten wird, d.h. der Ring muss nach einer einzigen Laufzeit ausgeschossen werden.
Herr Fritz Schüpbach stellte nun den Antrag, von Anfang an 30 W Uebermassringe zu verwenden. Damit ist es möglich die gleichen Ringe mehrmals zu überschleifen und sie mindestens für 3, in günstigeren Fällen aber bis zu 6 Motoren-Laufzeiten zu verwenden.
Prämie Fr. 300.-
- 6107 Herr René Elliker machte den Vorschlag, die diversen Wassertanks in den Flugzeugen mit zuknöpfbaren statt mit genähten Isolations-Ueberzügen auszurüsten. Da pro Jahr mindestens 70 solcher Tanks zu Kontrollzwecken zum Ausbau gelangen, die alle aus- und wieder eingepackt werden müssen, kann bei Verwendung von abknöpfbaren Isolations-Ueberzügen eine beträchtliche Anzahl von Arbeitsstunden, die bisher für das Einnähen aufgewendet werden mussten, eingespart werden. Die vorgeschlagene Aenderung wird bereits laufend ausgeführt.
Prämie Fr. 70.-.
- 6242 Herr Kurt Born machte darauf aufmerksam, dass die Verwendung von Aceton zum Reinigen der eingebauten Druck-Regulierventile vom gesundheitlichen Standpunkt aus abzulehnen sei und schlug vor an dessen Stelle Alkohol zu verwenden. Die gesundheitlichen Schädigungen ergeben sich daraus, dass sich das Druckregulierventil an einem schwer zugänglichen Ort befindet und der Mechaniker beim Reinigen desselben ständig die Acetongase einzuatmen gezwungen ist.
Auf Grund dieses Vorschlages werden die notwendigen Massnahmen getroffen, damit in Zukunft dieser Bauteil mit Alkohol gereinigt wird.
Prämie Fr. 20.-.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

805 Mock-up für Zünd- und Breakereinstellung der R-2800 Motoren.

Für die Instruktion in Kloten fällt die Verwendung eines solchen Mock-up ausser Betracht, da hier normalerweise Motoren vorhanden sind und zudem in absehbarer Zeit ein R-2800-Instruktions-Triebwerk zur Verfügung stehen wird. Die Verhältnisse in Genf können eben nicht zum Vergleich herangezogen werden, weil dort in vielen Fällen für die Unterrichtung von neu eingetretenem Personal keine Motoren vorhanden sind. Dort mag deshalb ein Mock-up nützliche Dienste leisten, wobei aber auch in Genf die praktische Ausbildung an einem Motor vervollständigt werden muss.

Die Nachteile des Mock-up sind nämlich folgende :

- Es kann nur in ganz wenigen Fällen zur praktischen Ausbildung verwendet werden, da bei der Zündeneinstellung lediglich das Einrätchen der Verteilerritzel auf eine bestimmte Antriebsritzstellung dem Arbeitsvorgang am Motor selbst entspricht. Das schrittweise Anklopfen des Motors auf den richtigen Zündmoment z.B. kann nur am Motor selbst geübt werden. Gerade diese Manipulation ist aber bei der Zündeneinstellung sehr wichtig, da sich nur bei sorgfältigem Klopfen am Propeller der Unterbrecheröffnungsmoment genau ermitteln lässt.
- Es werden an der Zündanlage neben der Zündeneinstellung aber auch noch andere Arbeiten und Funktionen instruiert, wie z.B. der Wechsel des Verteilersimmerringes, was jedoch unbedingt nur am Motor selber geschehen kann.

Damit wir dem Einsender die erhaltenen Photos retournieren können, bitten wir ihn höflich um seinen Namen und seine Dienststelle bekannt zu geben.

5902 Winkelmesswaagen für Landeklappen

Auf Grund dieses Vorschlages wurden Versuche unternommen die Winkelmesswaagen mittels Gummisaugern an den Landeklappen zu befestigen. Es zeigte sich aber, dass die Haftung der Gummisaugen nicht genügend ist und die Waagen nach einiger Zeit herunter fallen.

6089 Behebung von Motor-Störungen auf dem Tarmac

Im Prinzip werden Troubles an Motoren und Zellen im Techn. Betrieb und nicht auf dem Tarmac behoben. Handelt es sich aber um kleine Störungen, deren Ursache bekannt ist, so wird die Behebung derselben, auf dem Tarmac toleriert, nicht zuletzt auch um Verspätungen durch das Wegstellen der Flugzeuge zu vermeiden.

6778 Anschlagwinkel für Auslöseschieber der Landefackel.

Der Vorschlag kam leider zu spät. Bereits vor Eingang desselben wurde die Konstruktion des Auslöse-Schiebers neu überarbeitet. Gemäss Werk-Auftrag No. 52286 wurde das Problem wie folgt gelöst :

- Montieren eines verlängerten Anschlagwinkels am vordern und Anbringen eines Resofilplättchens am hintern Schieber. Von der vorgeschlagenen Lösung hätte ohnehin abgesehen werden müssen, weil
- das vorgeschlagene Federband nicht genügend stark konstruiert werden könnte und dieses ausserdem das Auslösen der Landefackel behindern würde,
- das komplette Schliessen des Auslöse-Schiebers nicht gewährleistet wäre.

6851 Aufgummieren der Flugzeug-Pneus.

Die Flugsicherheit ist zu einem wesentlichen Teil auch vom einwandfreien Zustand der Pneus abhängig. Besonders bei der Landung werden dieselben äusserst stark beansprucht. Pneudefekte in dieser Flugphase können verheerende Folgen nach sich ziehen. Es ist daher wichtig, dass nur Pneus, welche in jeder Hinsicht intakt sind, auf den Flugzeugen montiert werden. Da nicht nur die Laufflächen der Pneus, sondern auch die Karassen jeweils beim Aufsetzen der Flugzeuge auf die Landebahn sehr stark strapaziert werden geht es nicht an, einfach die abgebrauchten Gummilagen neu aufzugummieren.

Die nachstehenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden :

5826 Vorrichtung zum Nachschleifen der Torquezylinder.

4588 Unterlagen für Motor-Leitbleche

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

- 797 Vereinfachung der Methode beim Kompensieren der Flugzeuge.
- 4834 Aenderung der Abteilwände in der Bordmech.-Schublade auf den DC-6 und DC-7C-Flugzeugen.
- 5886 Befestigung des Wasserheizers am DC-7C-Buffer.
- 6282 Schutz des Drehtisches in der Strahlkabine.
- 6762 Magazin-Gestelle.
- 6850 Verbesserung des Anschlag-Gummi-Teils.

Folgende Vorschläge befinden sich noch im Versuchsstadium :

- 4074 Leuchtsignal zum Vermeiden von Kollisionen beim Schleppen von Flugzeugen im Nebel.
- 5557 Kombination von Service-Frachtbrief und Lieferschein.
- 5694 Federbelastete Augmentorklappenwellen.
- 5704 Verchromen der Zylinderbohrungen an den Mertracs.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung :

410/643/735/736/789/802/1227/1350/1446/1583/2516/2846/3357/3866/4074/4247/4431/4442/4594/4625/4640/
4649/4748/4841/4849/4954/5052/5111/5176/5196/5250/5284/5303/5304/5456/5466/5508/5519/5520/5531/5545/
5561/5575/5579/5600/5670/5694/5702/5711/5714/5765/5769/5771/5775/5795/5813/5827/5849/5858/5861/5862/
5874/5875/5898/5910/5920/5945/5946/6074/6052/6071/6073/6085/6087/6088/6124/6194/6215/6226/6234/6241/
6244/6254/6266/6268/6269/6271/6272/6467/6502/6503/6534/6540/6561/6571/6573/6585/6591/6619/6622/6625/
6626/6627/6639/6647/6652/6656/6678/6684/6702/6706/6707/6716/6720/6763/6765/6769/6777/6791/6792/6795/
6797/6845/6846/6848/6853/6855/7002.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

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



Der SC-Turmac auf unserer Freizeitanlage

"So wie die Alten sunen, so zwitschern die Jungen" könnte man sagen, seitdem nicht nur die SWISSAIR, sondern auch die FPS "ihren" Pool hat ! Seit dem 1. Juli 1959 besitzt der SC-Turmac ständiges Gastrecht auf unserer Freizeitanlage.

Dieser Sportclub besteht zur Zeit nur aus einem Fussball-Club, dessen Mannschaft in der Serie B der Abt. Fussball des SFS spielt. Die Mannschaft wird inskünftig auf unserer Spielwiese trainieren (jeweils am Dienstagabend) und auch dort ihre Heimspiele austragen.

So, wie auch das gesamte SR-Personal, ob es bei der FPS mitmacht oder nicht, unsere Anlage benützen kann, so steht nach den getroffenen Vereinbarungen die Freizeitanlage auch denjenigen Turmac-Angestellten offen, die nicht Mitglieder des FC-Turmac sind. Vielleicht, und das wäre zu hoffen, findet mit der Zeit der eine oder andere der Turmac-Angestellten Eingang in einen unserer zahlreichen Clubs.

Damit bitten wir alle unsere Spieler, die Mitglieder unseres Pool-Partners auf der Anlage herzlich aufzunehmen, und den Angestellten der Firma Turmac AG. wünschen wir auf unserer Freizeitanlage recht viele frohe Stunden.

Schach-Club an der Zürcher Firmen-Cup-Meisterschaft



Die erfolgreiche Mannschaft der Swissair an der Firmen-Cup-Meisterschaft v.l.n.r. :
W. Frech, H. Keller, R. Brun, A. Weiss,
O. Grubenmann, R. Neukomm und S. de Lorenzi.

Aus 14 Firmen haben sich 18 Mannschaften zum Firmen-Cup gemeldet. Das Finale dieses zur Tradition gewordenen Turniers wurde am 2. Juli im Café "Stampfi" ausgetragen. Die 2 noch verbliebenen Mannschaften waren Swissair Zch. und der 3malige Cup-Sieger Kantonale Beamte I. Um 20 Uhr wurden die Schachuhren in Gang gebracht, und das geistige Ringen an 6 Brettern begann. Nach einem Stand von 2 : 1 Punkten für die Swissair, wurden die restlichen 3 Partien abgebrochen.

Die 3 Hängepartien mussten noch im Verlauf der folgenden Woche unter Dach gebracht werden. Das Endresultat wurde selbstverständlich von allen Teilnehmern mit Spannung erwartet. Nach der ersten gespielten Hängepartie hiess es 2 : 2. Die 2. Partie verlief ziemlich ausgeglichen, musste dann aber infolge Zeitüberschreitung des Gegners zu Gunsten der Swissair gutgeschrieben werden. Auf dem letzten noch verbliebenen Brett zeigten die Figuren bei Gefechtsabbruch eindeutig den Vorteil der Swissair. Unter diesem Druck versetzt bot die Mannschaft der Kantonalen Beamten der Swissair das Remis (Unentschieden) an. Mit dem Endresultat von 2 1/2 : 3 1/2 Punkten wurde der Schach-Club Swissair Zch. erstmals Zürcher-Firmenmeister.

Voranzeige Freundschaftswettkampf - Schach-Club-Swissair gegen Eisenbahnerschach-Gruppe, Zürich HB am 20. Aug. mit Beginn um 20.00 Uhr im Café Capitol Zürich. Anmeldungen nimmt der Vorstand entgegen.

R. Brun

Sportflug-Gruppe

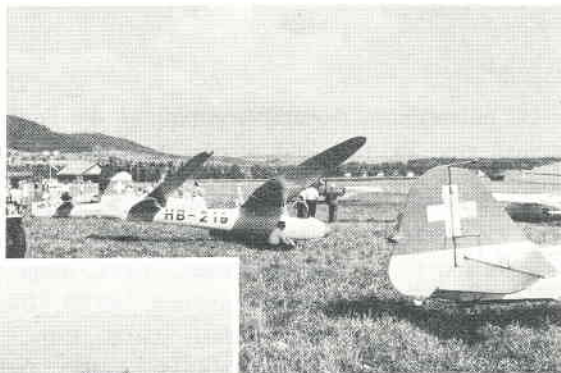
Die Segelflug-Gruppe entfaltete im vergangenen Monat weiterhin ihre Tätigkeit.

Die nebenstehenden Bilder zeigen Ausschnitte aus dem Segelflugbetrieb in Spreitenbach, wo folgende Segelflugzeuge auf ihren Einsatz warten :

HB-219 = Typ S - 18 Leistungsflugzeug

HB-559 = Typ "Bergfalke" 2 Sitzerschulungsflugzeug

HB-505 = Typ "Grunau-Baby" Trainingsflugzeug



Der nächste Aussprache-Abend findet erst wieder am 1. Donnerstag im Monat September um 20.00 h. im Rest. Landhus statt.

A. Diener

Boccia-Club

Am 28. Juni 1959 hatte der Boccia-Club Swissair sein Debüt auf der eigenen Bahn in der Freizeitanlage Buchwiesen. Als Gast erschien der in Firmensportkreisen weit bekannte Boccia-Club Viscose, Emmenbrücke, LU. Dieses Freundschaftstreffen wurde anlässlich des letztjährigen SIG-Turniers in Neuhausen vereinbart. Wie erinnerlich hatte unsere Boccia-Sektion damals zum ersten Mal Kontakt mit dem "Feind" aufgenommen, und entsprechend seiner Premiere in den letzten Rängen abgeschnitten.

Inzwischen wurde kräftig geübt, die aufgezeigten Mängel eliminiert, und so hat sich ein Team herangebildet, das sich zeigen darf. Trotzdem in unserem Lager gleichwohl ein Anfängerpaar mitspielte, konnte der Wettkampf doch noch zu unseren Gunsten entschieden werden.

Resultate des Freundschaftsspielles :

Swissair Zürich

Antonini - Meier	15/15/15 Pkt.
Lador - Güdel	2/ 7/ 0 "
Caldelari - Bazzi	15/15/15 "
	<u>99</u> "

Viscose Emmenbrücke

Meier - Küttel	11/12/15 Pkt.
Gassmann - Liemacher	15/ 9/ 5 "
Bürkli - Sibold	9/15/ 8 "
	<u>99</u> "

6 Gruppensiege

3 Gruppensiege

Bei Punktgleichheit entscheiden die Gruppensiege.

F. Meier

Jodler-Gruppe

Auf Einladung der Jodler-Gruppe Swissair fanden sich am 21. Juni ca. 120 Personen aus Winterthur - vom Jodeldoppelquartett Alphüttli und der Gesangssektion der Verkehrsbetriebe - zur Besichtigung unseres Techn. Betriebes und des Flughafens ein.

Die Hälfte der Besucher benutzte die Gelegenheit, um an einem von der Jodler-Gruppe organisierten Alpenrundflug teilzunehmen. Infolge des starken Gewitters, das um 16 Uhr über das ganze Mittelland niederging, musste allerdings ein Teil der Gäste den Rundflug auf ein späteres Datum verschieben.

An der anschliessenden Abendunterhaltung im Rest. Glatthof hatte die Jodler-Gruppe Swissair erstmals Gelegenheit, ihr in der kurzen Zeit Gelerntes unter Beweis zu stellen. Dass das Dargebotene gefiel, das bewies der grosse Applaus, den die 15 Jodler von den vielen Zuhörern entgegennehmen konnten.

Im Taschenkalender rot anstreichen

Oktoberfest der FPS am 3. Oktober 1959

In der Kantine " Taubenried " Dept. IV. Kloten

Fussball-Club

An der 12. ordentlichen Generalversammlung des Fussball-Clubs vom 8. Juli 1959 sowie an der konstituierenden Vorstandssitzung vom 15. Juli 1959 wurde der Vorstand wie folgt neu bestellt :

Präsident : Max Strahm, FBVS, Dept. I
Vice-Präs. : Anton Bollschweiler, OPW, Dept. III
Kassier : Jakob Stiefel, VVRE, Dept. II
Spiko.Präs. : Werner Amberg, AVOR, Dept. IV
Aktuar : Hans Häfeli, AVOR, Dept. IV
Mat.Verwalter : Gottlieb Gilgen, TUFO, Dept. IV

Spielkommission : (Ausserhalb des Vorstandes)

Heinz Bichsel, TUFO, Dept. IV

Ernst Bär/Ernst Bruppacher, Werft, Dept. IV

Trainer : Jakob Stänz. Winterthur (Uebergangslösung)

Meisterschaft 1959/60 beginnt am 22. Aug. 1959. Trainingsbeginn voraussichtlich am 8. Aug. 1959

Mr. Strahm

Schützen-Gruppe

Am Kleinkaliber-Firmenschiessen auf 50 m. vom 9./10. Mai 1959 im Albisgütli beteiligten sich 2 Gruppen vom Dept. IV. In der Gruppe "Convair" schoss H. Böll 92 Pkt., J. Künzli 84 Pkt. und E. Tschudin 89 Pkt. In der Gruppe "Caravelle" schoss H. Heim 92 Pkt., L. Neusel 86 Pkt. und E. Keller 83 Pkt. Vom 248 Gruppen belegte die Gruppe "Convair" den 4. und die Gruppe "Caravelle" den 8. Rang. Bravo !

Neugründung einer Judo-Sektion Swissair. Judo = sportliche Ausübung des Jiu-Jitsu und Jiu-Jitsu wiederum = Kunst der Selbstverteidigung. Interessenten melden sich unter Angabe von Name, Tel. Nr. und Dienort bei Pilot Walter Neumayer, Postfach 235, Flughafen.

SPORTS et LOISIRS, Genève

Fishing Club

Le Swissair Fishing Club a fait sa première sortie officielle le 27 Juin pour le concours inter-usine de la pêche au coup. Il a bien défendu les couleurs de Swissair puisqu'il est sorti 6ème sur 8 sociétés et qu'il a emporté la première place individuelle, grâce à son entraîneur HEIM.

Le prochain concours de Pêche au coup, au sein du club aura lieu au milieu d'août et un concours au lac est prévu pour le début de septembre.

Jaccard, président

Ecran Swissair

Activité réduite pour Juillet - Août. Amis photographes profitez des vacances pour moissonner clichés et films. Dès septembre, nous organiserons de nouvelles séances, probablement dans notre nouveau local, de l'immeuble coopératif "les Ailes". Merci aux collègues qui préparèrent le film de la Kermesse.

Bersier, secrétaire

Club House

Le comité Sports et Loisirs a choisi les couleurs pour la décoration intérieure de notre local "les Ailes". Donc, la date de l'inauguration approche. Amis et membres de nos clubs, vous serez bientôt dans vos meubles !

R. Lador