

# NEWS

9. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1960

## UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM MAI 1960

	<u>Mai 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>Mai 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	17*565 + 5%	16*693
Ausgelastete Tonnenkilometer	11*193 + 10%	10*198
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	8*509 + 9%	7*816
Fracht-tkm	2*152 + 11%	1*938
Post-tkm	532 + 20%	444
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	63,9%	61,4%

Im Berichtsmonat gelangten erstmals in der Swissair-Geschichte Strahlflugzeuge zum Einsatz. Allerdings vermochten die Caravelle-Flüge nach London (ab 21. Mai) und die DC-8-Kurse nach New York (ab 30. Mai) das gesamte Verkehrsergebnis noch nicht merklich zu beeinflussen. Der Auslastungsgrad des Linienverkehrs fiel mit 63,9 % zwar besser aus als im Mai 1959 (61,4 %), doch wurde die budgetierte Zahl der offerierten Tonnenkilometer um mehr als 12 % unterschritten. Das gesteckte Ziel konnte nicht erreicht werden, weil die Inbetriebnahme des ersten DC-8 später als vorgesehen erfolgte und weil zudem einige geplante Kurse nach dem Mittleren und Fernen Osten - unter anderem der "Bombay-Express" - nicht geführt werden konnten.

In Europa stiegen sowohl die Offerte als auch die Zahl der ausgelasteten tkm um je 14 % an. Der mittlere Ladefaktor von rund 60 % blieb damit praktisch unverändert.

Ein ähnliches, wenn auch allzu stationäres Bild ergeben die Kurse nach dem Mittleren Osten. Sie waren bei einem Angebotszuwachs von 11 % zu 51,5 % (im Vorjahr 51,6 %) ausgelastet.

Beim Passagierverkehr von und nach New York war unsere offerierte Kapazität um 3 % geringer als im Mai 1959, doch konnten 77,7 % davon verkauft werden, was eine Verbesserung des Ladekoeffizienten um 4,9 %-Punkte ergab. Auch bei den USA-Frachtkursen kürzten wir das Angebot, und zwar um 6 %. Bei gleichzeitigem Anwachsen der Nachfrage um 13 % stieg indessen die Auslastung um 11,8 %-Punkte auf 67,2 %.

(Fortsetzung Seite 2)

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Die ersten Jet-Erfolge

Vor einigen Wochen hat die SWISSAIR ihre allerdings noch bescheidene Stimme im mächtigen Konzert der Jet-Gesellschaften erhoben. Damit wurde ein neuer, vielversprechender Abschnitt in der Entwicklung unserer Gesellschaft eingeleitet.

Welches sind die kommerziellen Erfolge der ersten Betriebswochen unserer DC-8- und Caravelle-Flugzeuge? Während der ersten Junihälfte beförderte die DC-8 HB-IDA "Matterhorn" durchschnittlich 115 Passagiere pro Kurs von New York nach der Schweiz. Dies entspricht einer Sitzauslastung von 96 %. In der Gegenrichtung Schweiz - New York wurden im Durchschnitt 75 Passagiere pro Kurs registriert, was einer für diese Richtung und Jahreszeit ungewohnten Sitzauslastung von über 60 % entspricht.

Dass unser DC-8 während des Monats Juni den Ozean in östlicher Richtung mit voll ausverkaufter Passagierkabine überquert, entspricht unsern Erwartungen. Selbst tägliche DC-8-Einsätze im laufenden Monat hätten uns angesichts der grossen saisonalen Nachfrage in den USA keine kommerziellen Probleme gestellt. Die Anziehungskraft des DC-8 wird vielmehr durch die hohen Passagierfrequenzen bewiesen, die wir bereits im Juni in westlicher Richtung erreichen. So registrierten wir in der ersten Juni-Woche eine 60 %ige Passagierzunahme von der Schweiz nach den USA.

Die seit dem 21. Mai unsere Stammstrecke Zürich - London bedienende erste Caravelle-Einheit hat ebenfalls höchst befriedigende Resultate gebracht. In der Richtung London - Zürich wurden durchschnittlich 62 Passagiere mit dem Mittagkurs und 50 Passagiere mit dem Nachmittagskurs befördert. Eine 60 %ige Zunahme der Vorausbuchungen unseres Mittagskurses London - Zürich SR 111 für die Monate Juni - September 1960 spricht für die Beliebtheit dieses modernsten Kurzstrecken-Strahlflugzeuges beim englischen Publikum. Der kommerzielle Erfolg wird noch durch die erfreuliche Tatsache untermauert, dass die Caravelle auf dieser Strecke bisher noch keine nennenswerten Verspätungen aufzuweisen hatte.

Die ersten Ergebnisse erlauben es uns, dem fortschreitenden Einsatz unserer Strahlflugzeuge in den nächsten Monaten mit Zuversicht entgegenzusehen. Die Erfolge unserer Strahlflugzeuge haben wir dringend nötig.

Chef Dept. II

L.L. A M B O R D

(Fortsetzung von Seite 1)

Ueber dem Südatlantik boten wir ungefähr ebenso viele tkm an wie im Vorjahr. Der Ladefaktor erfuhr dagegen eine bedeutende Verbesserung, stieg er doch von 53,1 % auf 71,8 %.

Sehr unterschiedlich waren die Frequenzen auf den Etappen der Fernostroute. Im Personenverkehr von und nach der Schweiz vermochten einzig die Stationen Karachi, Manila und Tokio die Vorjahresergebnisse zu übertreffen, während wir anderwärts - vorab im Passagierverkehr mit Kalkutta - enttäuschende Rückschläge in Kauf nehmen mussten. Der gesamte Auslastungsgrad stellte sich hier auf 55,1 %, verglichen mit 59,3 % im Parallelmonat 1959.



## NEUE PILOTS-IN-COMMAND UND FLUGKAPITÄNE

Per 15. Mai wurden neben den in den letzten "News" erwähnten Herren auch die Flugkapitäne Horst Siegfried und Robert Staubli zu DC-8-Kommandanten ernannt. Auf den 7. Juni ist auch Flugkapitän Stanley Hale zum Pilot-in-Command auf DC-8 avanciert. Caravelle-Kommandanten wurden die Flugkapitäne Reinhard Geiger und Hans Kaufmann. Den Rang eines DC-6B-Pilot-in-Command für Europa und den Nahen Osten erhielt Flugkpt. Rudolf Jenny.

Zu Flugkapitänen wurden die Piloten Viktor Blum, Josef Müggler, Roger Suter und Willy Weiss befördert.

Wir gratulieren!

## DAS AKTUELLE BILD

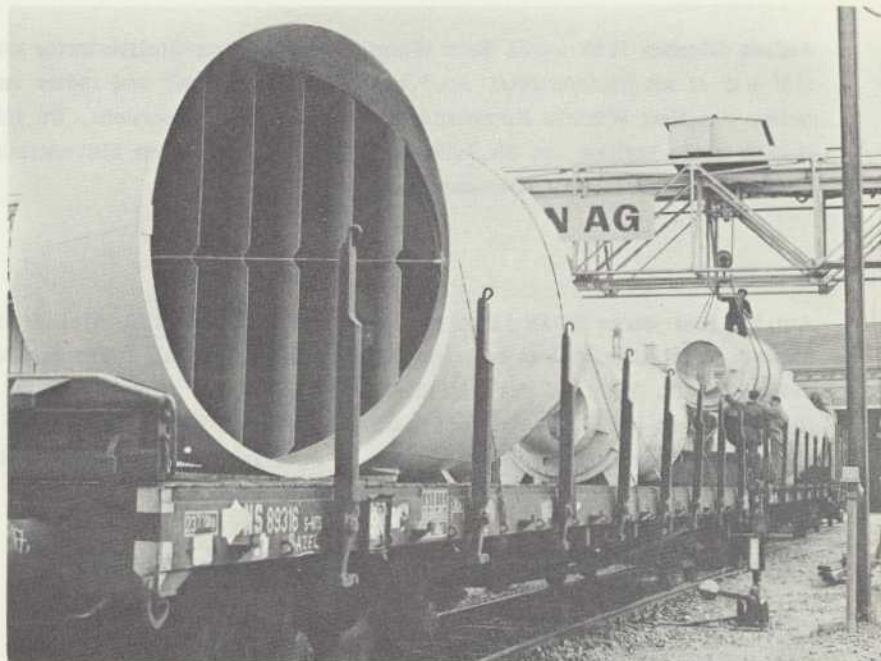


Photo: Hans Bickel

## ERNENNUNGEN IM DEPT. II

Auf den 1. Juli treten im Dept. II folgende Ernennungen in Kraft: Herr Dr. P. Zollikofer wird Chef des Studienbüros (bisher Chef ad int.); Herr Werner Theiler übernimmt die Leitung der Dienststelle Beschwerdewesen; Herrn Jacques Pelichet wird ad interim der Chefposten des Büros für Kommerzielle Verträge und IATA übertragen, nachdem der bisherige Chef, Herr Charles Messmer, nicht mehr vollamtlich tätig sein wird.

Wir wünschen den neuen Chefs viel Erfolg!

## SWISSAIR ERHÄLT DETUNER FÜR JET-STANDLÄUFE

Am Montag, den 20. Juni, wurden in Kloten zwei aus England stammende Schalldämpfrohren für Caravelle-Standläufe ausgeladen. Beide sind je über 12 m lang und wiegen einzeln mehr als 5 t. Sie werden auf Fahrgestelle montiert und dürften Mitte bis Ende Juli einsatzbereit sein. Mitte August kann voraussichtlich ein dritter Detuner für DC-8 in Betrieb genommen werden. Die drei Schalldämpfer kosten zusammen rund Fr. 180'000.--.

## MODIFIKATIONEN AM ZWEITEN DC-8

Die HB-IDB "Jungfrau", unser zweiter DC-8, hätte am 9. Juni in Kloten eintreffen sollen. Wir nahmen eine Verlängerung der Lieferfrist bis 17. Juni in Kauf, weil die Douglas-Werke während dieser Zeit eine wichtige Modifikation vornehmen konnten, welche die spezifische Reichweite um 4 1/2 % erhöhen soll. Die Abänderung, die während des Winters vom SAS auch an unserer HB-IDA vorgenommen wird, besteht darin, dass die Landeklappen nicht mehr vollständig eingefahren werden, sondern um unscheinbare 1 1/2 Grad gesenkt bleiben. Ein Streik in Long Beach hat die Ablieferung dann noch einmal um zwei Tage verzögert, doch hofft man, dass die auf Ende Juli geplante Inbetriebnahme dadurch nicht verschoben werden muss.

## EIN VISCOUNT-KURS DER SWISSAIR

Die KLM stellt der Swissair bis zum Ende der Sommerflugplanperiode täglich mietweise einen Viscount zur Verfügung, der - anstatt ungenützt in Kloten herumzustehen - unsern Kurs SR 218/219 (Zürich-Stuttgart-Zürich) übernimmt. Die Cockpit-Besatzung besteht aus KLM-Personal.

## DIENSTJUBILÄEN

Am 15. Mai konnte Herr Albert Würmle sein Silber-Jubiläum im Dienste des schweizerischen Luftverkehrs feiern. Herr Würmle trat am 15. Mai 1935 in die Swissair ein und arbeitete vorerst als Mechaniker auf dem Flugplatz Genf, dann in unseren Werkstätten in Dübendorf und später in Kloten.

Anfang Oktober 1942 wurde Herr Würmle zum Meister-Stellvertreter und nach vier Jahren zum Meister ernannt. Ab 1951 war er als Stellvertreter des Werkmeisters der Werft und später am gleichen Ort als Abteilungsmeister tätig. Daneben war Herr Würmle Kommandant unserer Betriebsfeuerwehr. Im Jahre 1957 avancierte er zum Obermeister. Herr Würmle verliess am 30.9.1959 die Swissair, um - im Einvernehmen Swissair - den Posten des Technischen Chefs bei der Balair zu übernehmen.

Am 19. Juni waren es 20 Jahre her, seit Herr Willy Zweili, Meister der Instrumenten-Installation, bei der Swissair eintrat. Allerdings schloss er schon im Dezember 1938 als Jungmechaniker mit unserer Instrumentenwerkstatt in Dübendorf Bekanntschaft. Während des Aktivdienstes 1939/40 war er von Zeit zu Zeit aushilfsweise bei der Swissair beschäftigt. Im September 1947 wurde Herr Zweili zum Meister-Stellvertreter, auf 1. Januar 1957 zum Meister II und ein Jahr später zum Meister I befördert. Er hat in zwei Jahrzehnten einen reichen Erfahrungsschatz gesammelt, den er uns hoffentlich noch recht lange zur Verfügung stellen wird.

Wir wünschen beiden Jubilaren herzlich Glück und Gesundheit!

## NEUER STUDENTENFLUGKURS

Am 18. Juli beginnt in Grenchen der 8. von der Swissair organisierte Studentenflugkurs. Er wird 14 Tage dauern. Es gingen rund 200 Anmeldungen ein; davon konnten 20 berücksichtigt werden.

## TRAUMBERUFE

Das Dilemma kleiner Buben, ob sie Feuerwehrmann oder Pilot werden sollen, ist gelöst; In New York sind gemäss einer Pressenotiz die ersten Experimente mit einer fliegenden Feuerwehr gemacht worden. Man will versuchen, Brände in Wolkenkratzen von Helikoptern aus zu bekämpfen.

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrer Vermählung gratulieren zu dürfen;

- Dept. I:
- 14.4. Angelo Dal Canton, Bilanzbuchhaltung
  - 14.5. David Weidmann, Frachtabrechnung
  - 4.6. Max Baumann, Chef Post und Versand,  
mit Elvira Bruni, Vervielfältigung.

- Dept. III:
- 13.4. Markus Stocker, Bordmechaniker
  - 23.4. Hanspeter Nafzger, Navigator
  - 5.5. Ernst Schuppli, Pilot

## NEUER NAME FÜR AIRWORK

Die der IATA angehörende britische Fluggesellschaft Airwork Limited hat ihren Namen geändert; sie heisst jetzt BRITISH UNITED AIRWAYS LIMITED.



## LUFTVERKEHRSFUSION IN USA

Auch in den Vereinigten Staaten wurde durch die erhöhte Kapazität der Strahlflugzeuge die Konkurrenzsituation im Luftverkehr verschärft. Diese Tatsache bewog die Northeast Airlines zur Fusion mit der Trans World Airlines. Der Zusammenschluss soll durch einen Aktienaustausch im Verhältnis 1 TWA- gegen 3 Northeast-Aktien vollzogen werden.

## ZWEI JAHRE DC-8

Am 30. Mai 1958, genau zwei Jahre vor dem Tag unseres DC-8-Erstfluges nach New York, flog A. Heimerdinger, Testpilot der Douglas-Werke, zum erstenmal einen DC-8. Bis Ende Mai 1960 sind mit DC-8 während über 49'400 Flugstunden rund 40 Millionen Kilometer zurückgelegt worden. In den Douglas-Werken begann unterdessen die Produktion der 119. Einheit.

## EINE CARAVELLE BILANZ

Sud-Aviation, das Herstellerwerk der Caravelles, veröffentlichte nach einem Jahr praktischer Caravelle-Einsätze eine imposante Leistungsbilanz. Am 30. Mai dieses Jahres standen für die bis zu diesem Datum an verschiedene Luftverkehrsgesellschaften ausgelieferten 35 Caravelles im regelmässigen Luftverkehr total 29'876 Flugstunden und 20'871 Landungen zu Buch. Vom SAS allein wurden im ersten Betriebsjahr mit Caravelles über 120'000 Passagiere befördert.

## NORDATLANTIKVERKEHR IM ERSTEN QUARTAL

Die IATA veröffentlichte die Nordatlantikergebnisse für das erste Vierteljahr 1960. Demnach beförderten die 17 zwischen Europa und Nordamerika operierenden IATA-Gesellschaften im regelmässigen Luftverkehr auf dieser Strecke 228'027 Passagiere oder 19,5 % mehr als im ersten Quartal 1959. Ueber 72 % der Reisenden benützten die Economy-Klasse. Im gleichen Zeitraum wurden über 10 Millionen kg Fracht (+ 37 %) und 3,1 Millionen kg Post (+ 10,8 %) über den Nordatlantik transportiert.

## VERSTAATLICHUNG DER SABENA

Eine Ende Mai in Brüssel veröffentlichte Regierungsvorlage befasst sich mit einer Statutenänderung der belgischen Luftfahrtgesellschaft Sabena. Ihre Geschäftsführung wird inskünftig nicht nur in der Aktionärversammlung, sondern auch im Verwaltungsrat mehrheitlich durch Staatsvertreter bestimmt werden. Bei einem Gesamtkapital von 750 Millionen belgischen Francs gehen Aktien im Werte von 300 Millionen Francs, die bisher einigen belgischen Grossbanken gehörten, in Staatsbesitz über. Verkehrsminister Segers begründete die Verstaatlichung der Sabena, die rechtlich eine Aktiengesellschaft bleibt, unter anderem mit der zu erwartenden Schaffung der Air-Union im Rahmen der EWG und mit der Uebernahme eines Viertels der Sabena-Aktien durch den unabhängigen Kongostaat.

## 30 JAHRE SÜDATLANTIK-FLUG

Ende Mai 1930 wurde der Südatlantik zum erstenmal überflogen. Der Erstflug gelang dem französischen Chefpiloten Jean Mermoz mit einem Eindecker-Wasserflugzeug vom Typ Late 28.

### SWISSAIR JETOLOGY

Unsere, unter diesem Titel erscheinende Artikelserie über Strahlverkehrsflugzeuge wird vorderhand abgeschlossen. Wir nehmen sie voraussichtlich in der September-Nummer mit Angaben aus der Baugeschichte des "Coronado" wieder auf.

## SCHWEIZER FLUGPIONIER GESTORBEN

Am Pfingstsonntag verstarb in einem Berner Spital der Thuner Ingenieur August Haefely im 74. Lebensjahr. Haefely war der Konstrukteur des Schweizer Militärdoppeldeckers DH-3, mit dem 1919 eine erste verkehrsmässig betriebene Fluglinie zwischen Zürich und Bern befliegen wurde.

### GOTTLIEB MAAG †

Am 18. Mai verstarb in seinem 52. Altersjahr Herr Gottlieb Maag, Chef der Hallenordnung im Dept. IV, nach kurzer, schwerer Erkrankung. Er war seit 1947 bei der Swissair tätig und als Mitarbeiter und Kollege sehr geschätzt. Seiner Gattin und seiner noch schulpflichtigen Tochter sei auch an dieser Stelle das herzliche Beileid aller seiner Freunde ausgesprochen.

### ALEXANDER ARMAO †

Aus Istanbul erreichte uns die Nachricht, dass am 20. Mai unser Verkaufsagent, Herr Alexander Armao, gestorben ist. 1950 trat er als Zweiunddreissigjähriger in unsere Vertretung in Istanbul ein. Dank guter Qualifikationen konnte er vom Hilfsangestellten zum Verkaufsagenten avancieren. Seiner Gemahlin und seinen beiden Kindern kondolieren wir herzlich.



# Mitteilungen

## 14. ASIA-Konferenz vom 3. Juni 1960 in Brüssel

Bevor ich einen kurzen Bericht über die diesjährige ASIA-Konferenz gebe, möchte ich wieder einmal über Ziel und Zweck dieser Organisation orientieren.

Die ASIA (Airlines Staff International Association) ist der Verband der Freizeitorganisationen der IATA-Luftverkehrsgesellschaften und fördert und koordiniert die sportlichen und kulturellen Beziehungen unter diesen. Sie stellt die dazu erforderlichen Regeln auf.

Folgende Gesellschaften sind feste Mitglieder:

AER LINGUS	FINNAIR
AIR FRANCE	IBERIA
ALITALIA	LUFTHANSA
BEA	SWISSAIR

Im weitem werden mit folgenden Gesellschaften Verhandlungen über deren Beitritt geführt:  
AUSTRIAN AIRLINES, KLM, SAS und OLYMPIC AIRWAYS.

Das Komitee der ASIA setzt sich wie folgt zusammen:

1. Präsident: Mr. James Gormann, Assistant General Manager of AER LINGUS, Dublin.
2. Chairman: Mr. K. Massoul, AIR FRANCE, Paris.
3. Vice-Chairman: Mr. G. Koninckx, SABENA, Brüssel.
4. General-Sekretär: Mr. R. Wälli, SWISSAIR, Genf.
5. Sport-Sekretär: Mr. G. Abbott, B.E.A., London.

In nachstehenden Sportarten werden Cup-Wettkämpfe durchgeführt, wobei ein zweijähriger Turnus eingehalten wird:

TENNIS, TISCHTENNIS, SKI, FUSSBALL, SCHACH, BASKETBALL (neu) und LANDHOCKEY (neu).

Bericht über die diesjährige Konferenz:

Am Freitag, 3. Juni, fanden sich in Brüssel die Delegierten folgender Gesellschaften eine:

AUSTRIAN AIRLINES, AER LINGUS, AIR FRANCE, B.E.A., FINNAIR, LUFTHANSA und SWISSAIR.

Die ALITALIA und die IBERIA liessen sich entschuldigen.

Zum erstenmal vertreten war, durch Herrn Dr. Kreissler, die AUSTRIAN AIRLINES, der der Hoffnung Ausdruck gab, dass seine Gesellschaft den Beitritt zur ASIA beschliessen werde.

Aus dem Tätigkeitsbericht des Sportsekretärs möchte ich die folgenden Resultate erwähnen:

TENNIS: Final: B.E.A. gewinnt gegen AIR FRANCE 4 : 2

TISCHTENNIS (Damen): Final: LUFTHANSA gewinnt gegen AIR FRANCE 5 : 4

SCHACH: Final: AIR FRANCE gewinnt gegen SABENA 4 : 1

FUSSBALL:  
1. Halbfinal: B.E.A. gewinnt gegen LUFTHANSA 4 : 0  
2. Halbfinal: Noch nicht gespielt (AIR FRANCE gegen Gewinner aus ALITALIA - FINNAIR).  
Final: BEA spielt gegen AIR FRANCE/ALITALIA oder FINNAIR.

SKI: Die SWISSAIR Zürich gewann den ASIA Cup 1960.

Auslosungen der diesjährigen ASIA-Wettkämpfe:

Die zuerst erwähnte Gesellschaft ist jeweils Gastgeber.

1. BASKETBALL: AER LINGUS : AIR FRANCE, SWISSAIR ZUERICH : AUSTRIAN AIRLINES. Der Gewinner aus AER LINGUS/AIR FRANCE spielt gegen SABENA. Final: SWISSAIR oder AUA gegen ALT/AFR. oder SN.
2. TISCHTENNIS (Damen): AIR FRANCE : B.E.A., AER LINGUS : LUFTHANSA.
3. TISCHTENNIS (Herren): Vorrunde: SABENA : AIR FRANCE, AUSTRIAN AIRLINES : LUFTHANSA, AER LINGUS : SWISSAIR ZUERICH, B.E.A. : FINNAIR.
4. LANDHOCKEY: B.E.A. : SABENA, AER LINGUS überzählig.  
Final: B.E.A. oder SABENA : AER LINGUS.

Der bestehende Vorstand wurde wiedergewählt und im weitem wurden verschiedene Anträge über Regeln und Statuten besprochen. Erneut wurde darauf hingewiesen, dass alle Spieler an ASIA-Wettkämpfen Angestellte der Fluggesellschaften sein müssen.

Abschliessend möchte ich alle Clubvorstände bitten, keine Auslandspiele zu arrangieren ohne mich davon in Kenntnis zu setzen. Ich danke allen Spielern, die an den ASIA-Wettkämpfen teilgenommen haben, für deren sportliches Verhalten und ich hoffe, dass auch die diesjährigen Wettkämpfe in fairer Weise durchgeführt werden.

H. Zuberbühler

Fussball-Club

Im Finalspiel der Schweiz. Firmensportmeisterschaft trennen sich Polizei Bern und Swissair unentschieden nach Verlängerung 4 : 4

Vor ca. 3'000 Zuschauern fand am Samstag 11. Juni bei angenehmer abendlicher Kühle auf dem Wankdorf-Stadion in Bern das Entscheidungsspiel, um die Fussballmeisterschaft im Schweiz. Firmensport, statt. Die Swissair-Elf, verstärkt durch die speziell zu diesem Anlass aus dem Ausland "herbeigeflogenen"



Stürmer Steiner und Mittelläufer Gerhard, wuchs bei diesem Spiel über sich selbst hinaus. Auf der Hinreise nach Bern war die Mannschaft zwar wenig zuversichtlich, hatte doch Polizei Bern die Meisterschaft zweimal nacheinander gewonnen. Aber nichts desto trotz wollten alle Spieler ihr Bestes geben.

In der ersten Halbzeit waren die Chancen eindeutig auf der Seite der Swissair. Bereits 3 Minuten nach Spielbeginn musste die Querlatte die Berner vor dem ersten Goal retten. Nach einigem Geplänkel hier und dort fiel wenig später das erste Tor - aber gegen die Swissair. Der Auftakt in der nächsten Halbzeit begann vielversprechend. In der ersten und elften Minute mussten die Berner-Polizisten je ein Tor buchen. Aber kurz vor Spielschluss fiel leider auch wieder der Ausgleichstreffer.

Das Spiel während der zweimal 15 Minuten Verlängerung gehört zum Dramatischen, das ich je auf einem Fussballplatz gesehen habe. Auf beiden Seiten wurde mit dem letzten Einsatz gekämpft. Jede Mannschaft wollte gleich bei Beginn die Wendung zu ihren Gunsten erzwingen. In der 3. Minute fiel bereits das dritte Goal gegen die Swissair. Kurz nach dem Platzwechsel wurde durch die Swissair das Ausgleichstor geschossen. Und in der 7. Minute fiel sogar das 4 : 3 zu Gunsten der Swissair. Die Berner Zuschauer liessen bereits ihre Köpfe hängen. Das Spiel schien entschieden zu sein. Der Wanderpokal wurde mit Wein gefüllt und zur Uebergabe auf der Tribüne bereitgestellt. Die Offiziellen stellten sich entsprechend ihrer Charge auf, und klaubten die Ansprachen-Manuskripte hervor. Auf unserer Seite herrschte eitel Freude. Die vielen Schlachtenbummler aus Zürich brüllten sich heiser mit "hopp Swissair". Dann geschah das Unglück - auf einen Corner von rechts sprang unser Goalie aus dem Tor, wurde ausgespielt und der Schuss in den Kasten konnte von einem unserer Feldspieler nur noch mit der Hand um den Pfosten gelenkt werden. Der Schiedsrichter zeigte auf den Elfmeterpunkt. Der kräftige Polizist nimmt Anlauf - Schuss - und schießt daneben. Noch sind drei Minuten zu spielen. Die Berner wollen unbedingt noch einen Ausgleich schaffen. Gedränge vor dem Swissair-Tor. Plötzlich trillert wiederum die Schiedsrichterpfeife. Auf einen völlig unklaren Entscheid des Unparteiischen wird eine Minute vor Schluss ein zweiter Penalty gegen die Swissair ausgesprochen. Es wäre zu schön, nochmals sagen zu dürfen, der Schluss sei daneben gegangen. Nein, unser Torwart "Uli" hechtelte nach rechts, während der Ball in die linke untere Ecke rollte.

Beim gemeinsamen Trunk meinte der Präsident unserer FPS, Herr H. Zeller: Obwohl er vom Fussball eigentlich wenig verstehe, habe ihm das "phänomenale" Spiel völlig gepackt und er bedaure sehr, dass er infolge Militärdienst beim Retourtreffen am 26. Juni in Zürich nicht mit dabei sein könne.

O. Ritter

Hallo - Tischtennisfreunde!

Es hat sich bereits herumgesprochen - ein neuer Tischtennisclub wurde gegründet. Die meisten unter Ihnen werden wissen, dass vor noch nicht allzulanger Zeit ein Tischtennisclub Swissair existierte. Leider wurde er dann infolge verschiedener Umstände im letzten Herbst aufgelöst.

Wir haben uns in den Kopf gesetzt den schönen Tischtennissport in der Swissair wieder aufleben zu lassen. Nun versuchen wir, wie jeder Club, möglichst viele Anhänger zu gewinnen. Ob Anfänger oder Könnler, Damen oder Herren, alle sind willkommen. Voraussetzung: Wille zur guten Kameradschaft und Freude am geselligen Beisammensein. Näheres erfahren Sie durch:

A. Erb (Tf. 3146) oder T. Riesen (Tf. 3145)  
Verkehrsabrechnung Uebersee, Dept. I  
Neues Schulgebäude  
Kloten

Also und jetzt nicht lange zögern. Es würde uns freuen, wenn unsere Erwartungen übertroffen würden.

T. Riesen

Handball-Club

Einen guten Meisterschaftsstart hatte unsere I. Mannschaft zu verzeichnen, konnte sie doch nacheinander die Teams von Pfadi-Sporttrupp und Erlenbach besiegen. Wie aus untenstehender Tabelle ersichtlich ist, rollte es in den folgenden Spielen dann allerdings nicht mehr so gut:

8. Mai	HC Swissair	:	Pfadi Sporttrupp	12	:	11
15. Mai	HC Swissair	:	HC Erlenbach	11	:	9
22. Mai	Rot Weiss II	:	HC Swissair	10	:	7
29. Mai	Grasshoppers III	:	HC Swissair	11	:	4

Beim Erscheinen dieses Berichtes wird auch das fünfte und letzte Vorrundenspiel (12. Juni) stattgefunden haben. Ueber dessen Resultat sowie den Spielplan für die Rückrunde orientieren wir in unserm nächsten Bericht.

I. Imhof

DER BASKETBALL-CLUB MELDET, dass

..... nach kaum 4-wöchigem Bestehen der junge Club schon eine stattliche Anzahl begeisterter Anhänger gefunden hat,

..... die Vereinsleitung in den Händen von Herrn J.-P. Chételat, Chef Passagierdienst Kloten, liegt

..... das Training unter der fachkundigen Leitung von Herrn E. Michel, Traffic Kloten, auf vollen Touren läuft, (jeden Mittwoch abend 2000-2200 in der Turnhalle des Schulhauses Kolbenacker, Seebach),

..... neue Mitglieder herzlich willkommen sind!  
Interessenten sind gebeten, sich an den Kassier, Herrn Baumann, Luftreisebüro Zürich, zu wenden.

E. Lang

Boccia-Club:

An der Generalversammlung wurde der Vorstand wie folgt bestellt:

Präsident:	MEIER Fridolin,	OPBV Tf. 2740
Vize-Präsident:	NUENLIST Franz,	OGSF Tf. 2909
Aktuarin:	RICHARD Silvia,	TMB Tf. 3287
Kassier:	SOMMERHALDER Bruno,	TGNA Tf. 2959
Spielleiter:	BASSI Adriano,	TUFS Tf. 2842
Spieltrainer:	ANTOGNINI Giorgio,	TGID Tf. 3357

Am 7.6.60 begann die interne Einzelmeisterschaft. Für die Gruppenmeisterschaft läuft die Anmeldefrist noch bis 30.6.60. Einsatz pro Teilnehmer Fr. 2.--. Am 12. Juni ging in Emmenbrücke das Freundschaftsspiel gegen Viscose in Szene. Im Juli treffen wir evtl. auf Bankverein und Kreditanstalt in Zürich.

Unsere Clubbeiträge sind Fr. 8.-- für Einzelspieler und Fr. 10.-- für Paare. Interessenten melden sich bitte bei den Vorstandsmitgliedern.

F. Nünlist



Schützen-Gruppe

Jedes Jahr führt die Pistolengruppe der SWISSAIR einen Wettkampf gegen Schützenkameraden des SAS durch, wobei abwechselnd in Zürich oder Stockholm geschossen wird.

Für den am 8./9. Oktober 1960 in Stockholm stattfindenden Match benötigen wir ein Team von qualifizierten Schützen, die auch die notwendige Zeit und Freude haben, vorgängig ein intensives Training zu absolvieren.

Geschossen wird das internationale Programm für grosskalibrige Pistole, das 30 Schüsse Präzisionsfeuer und 30 Schüsse Duellfeuer umfasst.

Es können die schweizerischen Ordonnanzpistolen verwendet werden.

Interessenten möchten sich melden bei:

HU. Hugentobler      Tf. 2628

W. Schaltenbrand      Tf. 3180

W. Schaltenbrand

# DIE GUTEN IDEEN

Leider konnten aus verschiedenen Gründen für diese Ausgabe der Guten Idee nicht alle vorgesehenen Vorschläge abgeschlossen werden. So bleibt es halt für diesmal bei den nachfolgend Publizierten, wobei wir aber die genannten Herren nicht weniger herzlich zu ihrer guten Idee beglückwünschen:

Herr Peter Krattiger, Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 50.--	7576
Herr Franz Mühlebach, Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.--	7767
Herr René Meier, Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 20.--	7763

## Prämierte Vorschläge

7576 Um die Einstellung des Transmitters der Augmentorklappen-Actuator am CV-440 zu erleichtern, schlug Herr Peter Krattiger vor, den Aktionsweg des Augmentorklappen-Actuators von 47,7 auf 45,4 mm zu verkürzen. Dieser Vorschlag zeigt einen einfachen Weg für die Korrektur des zu grossen Drehwinkels der Augmentor-Klappen und deren Anzeige im Cockpit und schafft eindeutige Verhältnisse in bezug auf die Einstellung. Durch die Verkürzung des Aktionsweges des Augmentorklappen-Actuators und die damit verbundene Verkleinerung des Drehwinkels wird nämlich der Weg des Transmitters beeinflusst und der Anzeigefehler im Cockpit aufgehoben.

7767 Herr Franz Mühlebach wies darauf hin, dass die Spannschlösser der Seiten- und Höhenrunder-Kabel der DC-6- und DC-7C-Flugzeuge an den zweiten Teilen dieser Kabel im Hydr. Com-partement Scheuerstellen verursachen.

Als einfachen und geeigneten Schutz gegen solche Beschädigungen schlug er vor, diese Spannschlösser mit einem Ueberzug aus einem gummiartigem Material zu versehen. Auf Grund seines Vorschlages wird nun folgende Massnahme getroffen:

Vor dem Zusammenschrauben der Spannschlösser ist ein Amphenolschlauchstück auf das Kabel zu schieben, das nach dem Sichern des Spannschlösses über dasselbe zu ziehen und mit Klebeband zu fixieren ist.

7763 Herr René Meier machte mit seinem Vorschlag auf Unzulänglichkeiten aufmerksam, die die visuelle Kontrolle der Hauptfahrwerkverriegelung erschweren. Seine Feststellungen führten dann auch zur Ausgabe der Aktennotiz Publ. Nr. 32\*140 FLB 75\*564 in welcher die richtige Wartung der Fahrwerkbeleuchtung behandelt wird. Zudem wird auch besonders auf die Wichtigkeit der Sauberhaltung und des rechtzeitigen Neuanstriches der Anzeigeplättchen am Fahrwerk hingewiesen.



Die in seinem Vorschlag angeführten Verbesserungs-Massnahmen, wie Scotchlite-Bespritzung der Anzeigeplättchen und Erhöhung der Leuchtkraft des Servicelights in Gondel 2 + 3 durch Einsetzen stärkerer Lampen, bringen jedoch keine wesentlichen Verbesserungen des bisherigen Zustandes und konnten deshalb nicht berücksichtigt werden. Der Grund hiezu liegt nämlich darin, dass Scotchlite nur einwandfrei reflektiert, wenn Lichteinfall- und Blick-Richtung möglichst vom gleichen Ausgangspunkt ausgehen und der Auftreffwinkel auf die Scotchlite-fläche nicht stark von 90° abweicht. Die mangelhafte Beleuchtung in den Fahrwerksgondeln hingegen ist lediglich auf eine starke Verschmutzung oder ungenaue Einstellung der Leucht-körper zurückzuführen.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

813 Pressluftpistole mit Manometer zum Aufpumpen der Flz.-Pneus. Es kommt immer wieder vor, dass Flz.-Pneus einen viel zu hohen Druck aufweisen. Nicht zuletzt sind solche Umstände auf die Verwendung defekter Pneudruck-Manometer zurückzuführen. Würden nun gar diese Manometer, die ja als Messgeräte dienen, am Pressluftschlauch selbst montiert, so wäre die Gefahr einer Beschädigung und somit einer Fehlanzeige weitaus grösser, als wenn diese als separate Kontroll-Messgeräte verwendet werden.

Der zweite Teil des Vorschlages, Manometer zu verwenden, die das Aufpumpen der Pneus mit einem grösseren Druck erlauben würden, kommt aus Sicherheitsgründen schon gar nicht in Frage. Die Unfallgefahr bei einem solchen Vorgehen ist so gross, dass auf die mögliche Zeiteinsparung unbedingt verzichtet werden muss. Kaum irgendwo so wie hier könnte Eile zur Weile werden.

4465 Abgabe von Farb-Dias auf den Swissair-Flugzeugen. Der Vorschlag, auf unseren Langstrecken-kursen Farb-Dias von Aufnahmen schweizerischer Landschaften abzugeben, ist nicht neu. Er wurde bereits schon von verschiedenen Stellen und Orten eingereicht. Neben diversen Gründen, wie z.B. der Problematik der Auswahl der Fotos und der Tangierung der Interessen der ver-schiedenen Touristikzentren durch eine indirekte Verkehrswerbung für bestimmte Orte, liegt die Hauptursache für die Ablehnung darin, dass eine solche Abgabe ganz einfach gegen die bestehenden IATA-Vorschriften verstösst. Nach diesen dürfen nur Gebrauchsgegenstände bis zu einem festgelegten Betrag abgegeben werden. Mit der Abgabe von Souvenirs, die den neuen Bestimmungen nicht mehr entsprechen, wurde auf den mit Jets befliegenen Strecken bereits aufgehört. Auf den übrigen Linien wird die Praxis der give aways sukzessive abgebaut.

Das eingesandte Muster kann bei der Dienststelle Service de Press Genève, wieder abgeholt werden.

6272 Beidseitige Verwendung der Telex-Rollen. Von einer beidseitigen Verwendung der Telex-Rollen wird aus folgenden Gründen abgesehen:

1. Bei den meisten im Betrieb stehenden Telex-Stationen werden heute Doppel- oder Dreifachrollen mit Kohlenpapiereinlage verwendet. Dies schliesst eine weitere, d.h. rückseitige Verwendung solcher Rollen zum vorneherein aus.
2. Wo noch einfache Rollen zur Anwendung gelangen verzichtet man aber darauf, weil die schon wiederholt abgerollten und gebrauchten Telex-Rollen zu Störungen beim Pa-piertransport führen könnten.

3. Es wäre nicht ausgeschlossen, dass doppelt beschriebene Telex-Rollen auch zu unliebsamen Verwechslungen führen könnten.

6338 Ergänzung des Cabin Attendants Handbook durch Posttarifangaben. Die Veröffentlichung von Posttarifen im "Travel-Information Manual" und damit auch im "Cabin Attendants Handbook" lohnt sich nicht. Hingegen wird die in Aussicht stehende Neuauflage des TIM vermehrte touristische Auskünfte geben können. Es darf nicht vergessen werden, dass aus der Tatsache, dass das CAH einige Blätter des TIM enthält, nicht das Recht abgeleitet werden darf, vom Kabinenpersonal aus den Inhalt des TIM zu beeinflussen. Das TIM hat nämlich grundsätzlich eigene Wege zu gehen.

7708 Bemalung der Caravelle-Flugzeuge. Die Bemalung der Caravelle- wie auch diejenige der DC-8-Flugzeuge wurde an verschiedenen Modellen ausprobiert und von Fachleuten nach den verschiedensten Gesichtspunkten beurteilt. Die in Frage kommenden Bemalungs-Muster wurden der Direktion unterbreitet, die dann die geeignetste Bemalung auswählte und zur Ausführung bestimmte.

Nun ist aber das Schönheitsempfinden auch in bezug auf die Bemalung eines Flugzeuges immer sehr individuell und die manigfachsten Kritiken werden nicht zu verhüten sein. Jeder Kritiker muss aber berücksichtigen, dass das zu bemalende Objekt, hier betrifft es die Caravelle, die Einhaltung gewisser Richtlinien im voraus bestimmt. So ist die Breite des roten Streifens entlang dem Rumpf durch die Höhe der Kabinenfenster gegeben. Die Anordnung des Kreuzes hingegen wird durch die oberhalb des Höhenleitwerkes liegende Fläche bestimmt. Natürlich weist die Caravelle der SAS z.B. ein schmäleres Band auf. Dort basiert die Bemalung aber auch auf einem ganz anderen Grundgedanken. So stellt nämlich das Rumpfband der SAS-Caravelles ein Wikingerschiff dar, und die über das Band hinaufragenden Fensterflächen symbolisieren die Schildpanzer der Ruderer. Schön oder nicht schön? Es kann eben das Schönheitsempfinden eines Volkes auch durch seine Tradition beeinflusst sein.

Sollte der Einsender noch weitere Auskünfte wünschen, so möchte er sich direkt mit der Propaganda-Abteilung in Verbindung setzen.

7739 Aenderung der bestehenden Whitespiritkabine. Mit dem Umbau der Motorenwerkstatt wird die Whitespiritkabine überflüssig, womit auch eine Aenderung der bestehenden Kabine nicht mehr in Frage kommt.

Die Einsender der nachfolgenden Vorschläge werden ersucht, ihre Talons dem Büro für Vorschlagswesen einzusenden:

- 5835 Support der Kühlklappen.
- 5858 Mech. Arretierung des Auto-Pilot Control Handle in Neutralstellung.
- 6375 "Miscellaneous Charges Orders".
- 6652 Aufgummieren der Nylonsäcke mit EC-801.
- 7716 Cockpit-Fenster-Hüllen.
- 7520 Verkupfern der Schulter an der Starterwelle.
- 7588 Junction-Box am CV-440.
- 7644 Felgen-Risskontrolle.
- 7781 Antenneneinheit von Radio-Kompass.



Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für Torkante am DC-6A-Frachter.
- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 6875 Traktor mit VHF-Anlage.
- 7826 Zahlungsauftrags-Formular an Auslandskassen.

Folgender Vorschlag befindet sich noch im Versuchsstadium:

- 6869 Schleifen der mit Korrosion behafteten Strukturteile.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1093/1327/1464/2528/2529/2558/4247/4407/4408/4449/4625/4748/4824/4954/5111/  
 5508/5627/5795/5861/6052/6071/6087/6088/6124/6226/6234/6244/6254/6311/6324/6340/6386/  
 6387/6502/6534/6639/6702/6801/6814/6839/6860/6869/6871/6874/6894/6895/7525/7530/7566/  
 7579/7590/7625/7700/7707/7711/7713/7737/7744/7768/7773/7774/7776/7780/7801/7802/7810/  
 7811/7812/7825.