



### UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM JUNI 1960

	<u>Juni 1960</u> (in 1000 tkm)	<u>Juni 1959</u> (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer	20'503 + 14 %	18'046
Ausgelastete Tonnenkilometer	12'538 + 10 %	11'356
davon: Passagier- und Gepäck-tkm	9'724 + 8 %	9'026
Fracht-tkm	2'287 + 20 %	1'906
Post-tkm	527 + 24 %	424
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	61,2 %	63,0 %

Die Abstriche an unserem Langstreckenprogramm, die wir vor allem wegen der verspäteten Inbetriebnahme der ersten Jets in Kauf nehmen mussten, beeinflussten die Verkehrsergebnisse im Berichtsmonat äusserst nachteilig. Bei nahezu gänzlicher Inanspruchnahme des budgetierten Personalbestandes erreichten wir nur etwa 87 % des veranschlagten Angebots an Tonnenkilometern. Wir offerierten rund 3,17 Millionen tkm weniger als vorgesehen! Dazu kam, dass wir die bedeutende Mehrkapazität der DC-8 über dem Nordatlantik zumiindest anfänglich in westlicher Richtung nicht durch entsprechende Verkäufe wettzumachen vermochten.

Von der allgemein ernsten Gesamtsituation können zwei Verkehrsgebiete ausgeklammert werden: In Europa hielten sich Angebots- und Nachfragemehr mit je + 12 % die Waage; die Auslastung blieb mit 59,4 % praktisch unverändert. Ueber dem Südatlantik erfuhr der Ladefaktor eine Verbesserung von 53,0 % auf 76,7 %; allerdings stieg hier die finanzielle Erfolgskurve immer noch nicht im selben Winkel an.

Bei den Nordatlantik-Passagierkursen ergaben die Flüge Richtung Europa zwar eine überdurchschnittlich hohe Belegung der Sitzplätze von 96 % und mehr. Dagegen liessen die Passagebuchungen Schweiz-New York noch viele Wünsche offen. So musste z.B. ein DC-8-Kurs mit nur 28 Passagieren geflogen werden! Auch die gesteigerte und gering genützte Frachtkapazität der DC-8 vermochte auf den Ladekoeffizienten zu drücken, sodass er schliesslich von 75,4 % auf 69,3 % sank. Die Cargoliner-Flüge von und nach New York waren zu 59,4 % (im Vorjahr 53,9 %) ausgelastet.

Schlechtere Resultate als im Juni des letzten Jahres stellten wir endlich auch im mittelöstlichen Verkehr (Auslastung 1960 = 46,0 %, 1959 = 52,9 %) und für unsere Fernostkurse (52,4 % gegenüber 62,8 %) fest.

## DIE SEITE DER GESCHÄFTSLEITUNG

### Fragen der Flugmaterialplanung

Mit den Eröffnungsflügen der Caravelle am 21. und des DC-8 am 30. Mai sind lang gehegte Zukunftspläne der Swissair teilweise schon zu historischen Daten geworden. Voraussichtlich steht Ende August eine Flotte von 7 Strahlflugzeugen im Einsatz. Innert Jahresfrist wird die Inbetriebnahme des Convair Coronado eine weitere Phase der Materialerneuerung abschliessen.

Diese Umstellung bringt vor allem unserem Betrieb ausserordentliche technische und operative Aufgaben. Dass auch die wirtschaftliche Ausnützung der neuen Produktionsmittel Probleme stellen kann, ist durch verspätete Ablieferungen und vorläufige Abstriche am Langstreckenprogramm deutlich geworden.

Betriebliche Erfahrungen und oekonomische Entwicklungstendenzen der gegenwärtigen Uebergangsperiode werden zusammen mit der bereits beschlossenen Flottenmodernisierung die Basis der weiteren Planung bilden.

Im wesentlichen hat unsere Materialpolitik folgende Richtlinien zu berücksichtigen:

- Kommerziell: Uebergang zum Jet dort, wo dies die Konkurrenz unbedingt erfordert, d.h. wo erhöhte Geschwindigkeit und Komfort sich tatsächlich auswirken können.
- Betrieblich: Die vorübergehende Vermehrung der Typenzahl soll im Interesse eines rationellen Betriebes möglichst rasch wieder abgebaut werden.
- Finanziell: Die notwendigen Investitionen sind in einem Rhythmus vorzunehmen, der den Möglichkeiten der Selbstfinanzierung und anderweitigen Kapitalbeschaffung entspricht.
- Kooperativ: In Zukunft hat unsere Materialpolitik auch der technischen Standardisierung und den einsatzmässigen Kombinationsmöglichkeiten mit Partnern Rechnung zu tragen.

In der Abstimmung des kommerziell und betrieblich Notwendigen auf das finanziell Mögliche gilt somit auch für unsere Entwicklung die Regel "Eile mit Weile". Dabei muss die zweckmässige Ergänzung der bereits festgelegten Elemente besonders sorgfältig und immer wieder mit dem Blick auf das Ganze erfolgen.

Unter den laufenden Projektstudien des Planungsdienstes kommt wohl dem zukünftigen Ausbau des Nordatlantikverkehrs Priorität zu. Dieses Gebiet ist nach wie vor das ertragreichste und bei intensiverer Befliegung sollte auch der verhältnismässig hohe break-even load factor gesenkt werden können. Eine zweimal tägliche Bedienung von New York sowie ein drei- bis viermal wöchentlicher Anflug von Chicago (event. über Kanada) würde den Einsatz eines vierten DC-8 voraussetzen, was frühestens 1962 möglich wäre.

Bei der von der Swissair wie vom SAS ganzjährig voll eingesetzten Flotte von Convair Coronados stellt sich das Problem einer gemeinsamen Standzeiten- und Trainingsreserve. Teilweise als Gegenstück zu der vom SAS übernommenen Standzeitendeckung unserer Caravelle wird die Beschaffung einer zusätzlichen Coronado-Einheit ebenfalls auf 1962 geprüft.

Zur Ergänzung und späteren Ersetzung unserer Caravelle-Flotte sind seit einiger Zeit intensive Vergleichsstudien über Kurz/Mittelstreckenflugzeuge im Gange (verschiedene Caravelle-Versionen, Convair 60, DH-121, Boeing 727 u.ä.). Die grosse und zum Teil noch wechselnde Auswahl an Projekten lässt heute keine abschliessende Beurteilung zu. Da vor allem auch die Erfahrung mit unseren Caravelles 3 zu berücksichtigen sind, ist ein Entscheid vor Ende dieses Jahres nicht zu erwarten.

Parallel zu diesen Anschaffungen ist der progressive Abbau des Kolbenflugzeugparks mit Ausnahme der Convair Metropolitans zu betrachten. Das Hauptziel unserer Materialplanung besteht in der Bildung einer Flotte, in der möglichst wenige Typen sich in einer technisch, operativ und wirtschaftlich optimalen Bedienung des Streckennetzes ergänzen.

Daraus ergibt sich auch, dass das Planen nicht eine ausschliessliche Aufgabe des Planungsdienstes sein kann. Dieser ist vielmehr auf eine aktive und weitsichtige Planung im Bereiche sämtlicher Departemente angewiesen. Sie bildet die Voraussetzung dafür, dass der Gesamtplan unter Berücksichtigung aller massgebenden Faktoren ausgelegt und innert nützlicher Frist erstellt werden kann.



Dr. R. Zahnd  
Chef Planungsdienst ad.int.

## FLÜCHTLINGSTRANSPORT AUS DEM KONGO

In der Nacht vom 11. auf den 12. Juli verliess im Auftrag des Eidg. Politischen Departementes unser DC-6B "HB-IBE" Zürich, um in Brazzaville Flüchtlinge aus dem Kongo abzuholen. Das Flugzeug brachte am 31. Juli 77 Passagiere, 71 Schweizer, 2 Oesterreicher und 4 Belgier, nach Genf und Zürich. Die HB-IBE stand unter dem Kommando von Flugkapitän Hellmuth Erni.

Auch die Balair hat sich mit einem DC-4 an den Flüchtlingstransporten beteiligt.

## DER ZWEITE ARGENTINIENKURS BEWILLIGT

Während mehr als zwei Jahren hat sich die Swissair bemüht, von der argentinischen Regierung die Bewilligung für einen zweiten wöchentlichen Kurs nach Buenos Aires zu erhalten. Nach dem Staatsbesuch des argentinischen Präsidenten Frondizi kam endlich eine Einigung zustande: ab 31. Juli werden beide Südatlantikflüge bis Buenos Aires führen, wobei der eine die Hauptstadt Argentiniens direkt von Rio de Janeiro aus erreicht, während der andere wie bisher über Sao Paulo und Montevideo verläuft.

## WEITERE JET-ABLIEFERUNGEN

Unsere zweite Caravelle (HB-ICX "Chur") wurde am 25. Juni, die dritte (HB-ICY "Ville de Lausanne") am 9. Juli ausgeliefert. Mit beiden Einheiten wird, bevor sie zum Streckeneinsatz gelangen, in Stockholm geschult. Caravelle Nr. 4 und der dritte DC-8 folgen im August.

## 531 NORDATLANTIKPASSAGIERE AUF 3 RETOURFLÜGEN

Am 1. Juli beförderten wir mit drei Flugzeugen insgesamt 252 Personen nach New York. Das ist bisher unser weitest- aus bestes Tagesresultat für die Ost-West-Richtung. Der DC-8 HB-IDA startete mit 120 Passagieren, während zwei DC-7C mit 75 bzw. 57 Fluggästen besetzt waren. Auf der Rückreise wurde das Resultat noch übertroffen, indem sich an Bord der drei gleichen Flugzeuge insgesamt 279 Personen einfanden. Auf drei am gleichen Tag von der Schweiz aus abfliegenden Retourkursen transportierten wir demnach 531 Passagiere; das ist nahezu ein Viertel des im ersten Betriebsjahr (1949) auf dieser Strecke gebuchten Totals (2321)!

## GENFER WEKZEUGMASCHINEN FÜR SWISSAIR JETS

In den amerikanischen, britischen und französischen Flugzeug- und Motorenfabriken, die an der Herstellung unserer Jets beteiligt sind, finden über 200 Werkzeugmaschinen von Genfer Unternehmen Verwendung.

## DAS AKTUELLE BILD



(Photo: Hardy Häfliger)

### Erstflug mit 90 Jahren

"Wenn schon fliegen, dann mit Jet!" sagte sich die 90jährige Dame, die kürzlich zum erstenmal in ihrem langen Leben flog. Sie reiste mit unserem DC-8 von Zürich nach Genf. (Bedenken wir, dass sie immerhin 33 Lenze zählte, als den Gebrüder Wright der erste Motorflug gelang....)

**PERSONALSTATUS PER  
30. JUNI 1960**

Direktion	8
Direktionspräsidium	2
Generalsekretariat	26
Planungsdienst	60
Zentraler Personaldienst	25
Lehrlingswesen	75
Departement I	363
Departement II	
Zentralstellen	276
Aussenstellen	1'704
Departement III	
Bodenpersonal	1'009
Fliegendes Personal	953
Departement IV	1'766
Direktion für die Westschweiz	629
Personalreserve	18
<b>T o t a l</b>	<b>6'914</b>
	=====

**DAS ERSTE HALBJAHR IN ZAHLEN**

	1960	1959
	1. Halbjahr	1. Halbjahr
	in 1000 tkm	in 1000 tkm
Offerierte tkm	100'147	94'833
	+ 6 %	
Ausgelastete tkm	59'941	54'562
	+ 10 %	
davon:		
Passagier- & Gepäck-tkm	43'732	40'452
	+ 8 %	
Fracht-tkm	13'030	11'254
	+ 16 %	
Post-tkm	3'179	2'856
	+ 11 %	
Auslastungsgrad des Linienverkehrs	59,9 %	57,6 %

**NEUE PILOTS-IN-COMMAND UND FLUGKAPITÄNE**

Zu DC-8-Pilots-in-Command für Europa und den Nordatlantik wurden die Flugkapitäne Wilfried Knecht und Georges Mirault ernannt. Flugkapitän Eriksen Shilling erhielt den Rang eines DC-6B-Kommandanten für den Mittelost-Sektor. Als neue Caravelle-Kommandanten zeichnen die Flugkapitäne Willy Blaser (der fast gleichzeitig zum Kapitän befördert wurde), George Brown, Pierre Rellstab und Richard Schilliger. Ausser Herrn Blaser wurde auch Pilot Emil Ehrat der Grad eines Flugkapitäns zuerkannt.

Wir gratulieren!

**WEITERE ERNENNUNGEN**

Im Dept. III wurde Herr Paul Auberson, bisher Flugsicherungsberater der Abt. Fernmeldewesen, zum Assistenten des Chefs des Departements Operation für Fragen der Flugsicherung sowie der IATA und ICAO ernannt. Herr Alfred Reber, bisher IATA/ICAO-Koordinator, ist Stellvertreter des Assistenten Chef Dept. III.

Als Nachfolger von Herrn Auberson wird Herr Emil Scheller Fernmeldedienstberater, während Herr Heinrich Müller den Chefposten der Operationellen Fernmeldedienste bekleidet.

Im Dept. IV übernahm Herr Karl Schreiber, Betriebsingenieur, nach dem Austritt von Herrn G.A. Westermann die Leitung der Abt. Planung & Analysen ad interim.

Im Ausland trat Herr Emil Alder, vormals Swissair Bombay, die Nachfolge Herrn Véyas als Vertreter für Uruguay mit Sitz in Montevideo an.

Wir wünschen den neuernannten Herren viel Erfolg!

## VERBESSERTER SWISSAIR-KUNDENDIENST IN IDLEWILD

Swissair-Passagiere, die in Idlewild ankommen und sogleich umsteigen müssen, werden mit Wagen abgeholt und zum wartenden Flugzeug gebracht. Die Autos sind mit Telephon ausgerüstet, die es dem begleitenden Swissair-Betreuer gestatten, die notwendigen Rückfragen und Bestätigungen während der Fahrt einzuholen.

## KEINE TOURISTENKLASSE MEHR ÜBER DEN NORDATLANTIK

Ende Juni 1960 wurden die Touristklass-Dienste über den Nordatlantik gemäss IATA-Beschluss offiziell eingestellt.

Die Touristenklasse wurde am 1. April 1952 eingeführt und seither von über drei Millionen Passagieren benützt. Sie bedeutete im ersten Jahr eine Tarifherabsetzung von 31,6 %. 1953 bedienten sich ihrer 63,3 % aller Nordatlantikfluggäste; 1957 betrug der Anteil bereits 76,4 %. Eine weitere Preisreduktion brachte die 1957 geschaffene Economy-Klasse, der letztes Jahr 74 % der Flugreisenden zwischen Europa und Nordamerika den Vorzug gaben.

## ERSTES LUFTFAHRTHOTEL EUROPAS

In Kopenhagen ist das vom SAS mit einem Kostenaufwand von 57 Millionen Kronen erbaute erste Luftfahrt-Hotel Europas in Betrieb genommen worden. Mit seinen 22 Stockwerken ist es das höchste Gebäude und grösste Hotel Skandinaviens. Es ist mit dem zweistöckigen Air-Terminal verbunden.

## EIN FLUGPLATZHOTEL IN KLOTEN ?

Ende Juni hat eine schweizerische Unternehmergruppe beim Zürcher Regierungsrat ein Baurechtsgesuch für die Errichtung eines Flugplatzhotels in Kloten eingereicht. Pressenotizen zufolge soll die Absicht bestehen, ein Hotel zu 200 und ein Motel zu 100 Zimmer mit zwei Restaurants und grosszügig gehaltenen Konferenzräumen zu erstellen.

## NEUE GESELLSCHAFT IN KLOTEN

Am 21. Juli eröffnete die rumänische Fluggesellschaft Tarom ihre Strecke Bukarest - Wien - Zürich - Paris. Die Tarom ist damit die 26. ausländische Gesellschaft, die Kloten regelmässig anfliegt.

## SCHWEIZER LUFT

Dass der Name Swissair nicht zwingend als Bezeichnung für eine Luftfahrtgesellschaft empfunden wird, erhellt aus der folgenden wahren Begebenheit: Bill Brown von unserer Vertretung in Houston, Texas, möchte eines heissen Sommertages einen Industriellen als Kunden gewinnen. Die Sekretärin des Herrn fragt: "Bitte, wen darf ich melden?" - "Mein Name ist Brown. Ich bin Vertreter der Swissair." Worauf die Holde mit leisem Vorwurf entgegnet: "Aber Mr. Brown! Wir haben doch bereits eine Air Conditioning-Anlage...!"

## BETTEN FÜR SERVICE-PASSAGIERE

Wenn ein Service-Passagier an Bord eines unserer Langstreckenflugzeuge ein Bett benützen möchte, dann muss er wissen, dass er dafür einen entsprechenden MCO (Miscellaneous Charges Order) vorweisen muss, um den er zusammen mit der Servicefluggenehmigung nachsuchen kann. Ein Bett erbetteln zu wollen, fruchtet nichts. Im neuen IPR ( Internal Passenger Regulation ) steht unter Ziffer 4.2.8c dazu: "Es ist nutzlos, sich das erfreuliche Erlebnis durch unerfreuliche Dispute mit dem Kabinenpersonal verschaffen zu wollen. Solche Diskussionen stören übrigens nur unsere Passagiere, was noch unerfreulicher ist..."

## WOHLBEHÜTETE HOSTESSEN

Der Mufti von Saudi-Arabien hat die Luftverkehrsgesellschaft seines Landes angewiesen, dass saudi-arabische Hostessen nicht allein, sondern nur in Begleitung ihrer Väter, Brüder oder Söhne (!) fliegen dürfen. Ihre Begleiter müssten ausserdem mindestens 21 Lenze zählen (deshalb das Ausrufzeichen nach Söhne . . . .). Der Entscheid des Religionsführers sei, wie ein Sprecher der Saudi-Arabian Airways bekanntgab, unpraktisch, weshalb das Unternehmen beschloss, auch in Zukunft Mädchen aus dem Libanon und der Vereinigten Arabischen Republik anzustellen.

## GEREIMTES VOM SWISSAIR TRAVEL CLUB

Den Mitgliedern des Swissair Travel Club (STC) wurden im Juni goldene Kofferetiketten mit dem STC-Signet - Globus und Swissairpfeil - zugestellt. Dass diese Etiketten Anerkennung fanden, beweist der nachfolgende Dankbrief eines Zürcher Mitgliedes:

Schon längst ich gern besessen hätte  
Solch eine goldne Etikette,  
Weil sie doch jedermann beweist,  
Dass stets man mit der Swissair reist.

Ihr Ruf ist vorteilhaft bekannt  
In unserm ganzen Schweizerland,  
Zu dem sich ausserdem gesellt  
Der Kontinent - die ganze Welt.

Mit ihrem goldenen Signet  
Nun alles wie am Schnürchen geht.  
Das Reisen - es wird zum Pläsier  
Für einen Swissair-Passagier.

## SWISSAIR VERKAUFSBÜRO VATIKAN

Die Swissair-Vertretung Rom wird ab 1. August durch ein besonderes Büro verstärkt, das sich auf den Verkauf von Passagen für die Geistlichen des Vatikans spezialisiert.

## HAPPY LANDINGS

Wir freuen uns, den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu ihrem Eintritt in den Ehestand gratulieren zu dürfen:

Dept. I: 28.5. Ernst Rosser, Hauptkasse, mit Frl. Ilse Neubersch, Kantine (Dept. III); Walter Schilling, Datenverarbeitung; 7.6. Adalbert Berchtold, Materialabrechnung.

Dept. II: 6.5. Armand Weider, Basel/Blotzheim; 7.5. Gérard Simonklein, Bordküche Basel;  
28.5. Frl. Darryl Stiffler (jetzt: Frau Lohrer), Luftreisebüro Zürich.

Dept. III: 3.5. Frl. Ursula Schneiter (jetzt: Frau Strub), Kabinenpersonal, Hostess;  
6.5. Frl. Evelyne Filliol (jetzt: Frau Borkowetz), Bordausstattungsdienst;  
6.5. Frl. Gertrud Günthard (jetzt: Frau Strehler), Kabinenpersonal, Hostess;  
31.5. Frl. Madeleine Borner (jetzt: Frau Weglechner), Kabinenpersonal, Hostess.

Dept. IV: 20.4. Albert Röthlein, Bauabteilung; 27.4. Bruno Fuchs, Defektauswertung;  
17.5. Hannes Schneeberger, Flugzeug-Engineering; 30.5. Walter Hugener, Instrumenten-Werkstatt.

# SWISSAIR

Nr. 78

Juli 1960

Herausgegeben durch:

Büro für  
Organisations-  
Manual-  
und Vorschlagwesen



Wir freuen uns, mitten in der Ferienzeit mehr als Fr. 500.-- als wohlverdiente Prämien und sicher hoch willkommene Zuschüsse zu den Ferienbudgets verteilen zu können. Besonders Freude macht uns aber die Tatsache, dass die vorliegende Nummer der "Guten Idee" beinahe so viele prämierte wie abgelehnte Vorschläge enthält. Den glücklichen Prämiegewinnern gratulieren wir bestens.

Herr Heinrich Rieker, Finanzabteilung,	Dept. I	Fr. 150.--	7826
Herr Paul Friedli, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 50.--	5835
Herr Hermann Egloff, Kontroll-Abteilung,	Dept. IV	Fr. 50.--	7644
Herr Jakob Wettstein, Sekt. Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 50.--	7736
Herr Josef Stutz, Sekt. Triebwerk,	Dept. IV	Fr. 40.--	7520
Herr Bruno Sieber, Sekt. IERA,	Dept. IV	Fr. 40.--	7588
Herr Karl Sauer, Bordmechaniker,	Dept. III	Fr. 30.--	5858
Herr Alfred Aegerter, Sekt. Flz.-Wartung,	Dept. IV	Fr. 30.--	6875
Herr Hans Simmler, Sekt. Flz.-Ueberholung,	Dept. IV	Fr. 30.--	7716
Herr Karl Hug, Sekt. IERA,	Dept. IV	Fr. 30.--	7781
Herr René Coullery, Exploitation Genève-Cointrin		Fr. 20.--	6375

### Prämierte Vorschläge

7826 Herr Heinrich Rieker entwarf ein neues, 5-teiliges Zahlungsauftragsformular an Auslandskassen, das mit gutem Erfolg bereits verwendet wird.

Es besteht aus dem Zahlungsauftrags-Original, das nach erfolgter Auszahlung mit dem Zahlungsvermerk an das Zahlungsbüro zurückzusenden ist. Weiter aus zwei Cashslips zuhanden der Auszahlungsstellen, wobei ein Blatt mit der Kassaabrechnung zu retournieren ist, während das andere als Beleg bei der Auszahlungsstelle bleibt, sowie je einer Kopie für das Zahlungsbüro resp. für das Büro für Auslandabrechnungen.

Die Zeiteinsparungen, die durch die Verwendung dieses neuen Zahlungsauftragsformulars erreicht werden sind bedeutend und ergeben sich dadurch, dass die Cashslips bereits durch das Zahlungsbüro im gleichen Arbeitsgang mit dem Zahlungsauftrag erstellt werden, wodurch sich das bis anhin erfolgte Abschreiben des Zahlungsauftrages für die Kassaabrechnung erübrigt. Ebenfalls fällt die Kontierung der Auftragskopien weg. Zu diesen Einsparungen hinzu kommt noch, dass Fehlkontierungen sich nunmehr vermeiden lassen, d.h. es kann nicht mehr vorkommen, dass Auszahlungsbeträge irrtümlicherweise auf verschiedene Konti verbucht werden, da die Kontierung beim Ausstellen des Auftrages bereits durch das Zahlungsbüro eingesetzt wird.

- 5835 Herr Paul Friedli machte seinerzeit den Vorschlag, die Flansch-Lager auf den Kühlklappen-Support aufzulöten, statt wie bisher aufzuschweißen. Dieser Vorschlag wurde mit der Begründung abgelehnt, dass zufolge der Austauschbarkeit der Büchsen diese Flansch-Lager nunmehr selten ersetzt werden müssen. Die Erfahrung hat nun aber gezeigt, dass die fraglichen Teile doch weit öfters gewechselt werden müssen als angenommen wurde. Da die aufgelöteten Flansch-Lager reibungsloser ersetzt werden können, resp. die Verletzungs- oder Beschädigungsgefahr der Support beim Entfernen aufgelöteter Lager wesentlich kleiner ist, wurde dem Vorschlag nun doch entsprochen und das Punktschweißen auf der entsprechenden Reparaturvorschrift durch Hartlöten ersetzt.
- 7644 Zur Erleichterung der Risskontrolle an den Flugzeugradfelgen, die im Ultraschallwellen-Verfahren durchgeführt wird, entwarf Herr Hermann Egloff einen Abroll-Untersatz. Statt dass die Felgen wie bisher auf dem Boden gedreht werden, können sie nun auf den Untersatz gestellt und darauf leicht abgerollt werden. Diese Vorrichtung verbessert die Arbeitsbedingungen bei den durchzuführenden Messungen wesentlich.
- 7736 Herr Jakob Wettstein fertigte für das Zuschneiden von Heizermanchetten eine Lehre an. Diese besteht aus einem Rohr analog einer Benzinheizungsanlage, das auf der einen Seite einen Anschlag aufweist, und einem Schnellspanverschluss. Zum Zuschneiden wird das Manchettenmaterial bis zum Anschlag über das Rohr gestülpt, mit dem Spannverschluss fixiert und dann mit dem Messer oberkant des Rohres abgetrennt. Mit dieser Methode können die Manchetten genau geschnitten und deshalb Ausschuss sowie Abfälle des sehr teuren Materials vermieden werden.
- 7520 Um die Starterwellen der R-1830-Motoren über eine grössere Anzahl von Laufzeiten verwenden zu können, machte Herr Josef Stutz den Vorschlag, die Schulter zum Hauptantriebsrad zu verkupfern. Diese Massnahme lässt eine bedeutend kleinere Abnutzung der Starterwelle erwarten und die Revisions-Vorschrift 511.34 Publ.-Nr. 1394.1 wird demnach entsprechend revidiert.
- 7588 Herr Bruno Sieber machte den Vorschlag, die Junction-Box beim Flux-Valve durch einen gewöhnlichen Strip zu ersetzen um die De- und Montage des Flux-Valves zu vereinfachen und die Trouble-Anfälligkeit zu reduzieren. Wenn auch der Vorschlag als solcher aus verschiedenen Gründen nicht übernommen werden konnte, so wurde mit ihm doch auf ein bestehendes Problem hingewiesen, das auf Grund der im Vorschlag enthaltenen Idee bearbeitet und mit dem Anbringen eines wasserdichten Spezialsteckers an Stelle der Junction-Box gelöst wurde.
- 5858 Herr Karl Sauer skizzierte eine mechanische Arretierung für den Auto Pilot Control Handle in der Neutral-Stellung. Mit dieser kann ein ungewolltes Verstellen des Auto Pilot Controllers, das zu brüskten Steueranschlägen führen könnte, vermieden werden, da nun vorerst, um den Controller zu bewegen, die mechanische Arretierung gelöst werden muss.
- 6875 Herr Alfred Aegerter machte die Anregung, für die Speisung der auf dem Traktor Nr. 45 montierten VHF-Anlage eine separate Batterie einzubauen. Da daraus der Vorteil resultiert, dass die VHF-Anlage und der Traktor unabhängig voneinander in Betrieb genommen werden können, wird dem Vorschlag entsprochen.
- 7716 Herr Hans Simmler machte den Vorschlag, zum Aufbewahren der ausgebauten Cockpit-Fenster spezielle Hüllen aus alten Bodenteppichen herzustellen. Diese bieten einen besseren Schutz gegen das Zerkratzen als das Packpapier, in das diese Scheiben bisher eingewickelt wurden.

7781 Um die Störungen am LPA70-Loop weiter zu verringern, schlug Herr Karl Hug vor, am Rotor eine Scheibe aus Phosphorbronze anzubringen, deren Kontaktfläche rhodiniert werden kann, was eine hochwertige Kontaktbahn ergibt.

6375 Herr René Coullery schlug vor, in der entsprechenden Spalte des MCO (Miscellaneous Charges Orders) unter "Endorsements", die Nummer des hierfür ausgegebenen Transport-Dokumentes etc. einzutragen. Wohl bedeutet dies eine kleine Mehrbelastung anlässlich der Honorierung, bringt aber eine Verbesserung der Verwendungskontrolle mit sich, was besonders bei Rückerstattungen wertvoll sein kann.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

814 Verhütung des Anschueuerns der Schottwand am CV-440. Um das weitere Anschueuern der Schottwand durch das Abschlussblech vom Motoreinbau zu verhindern, ist gemäss Rev.-Vorschrift FLB 131.34, Publ.-Nr. 52563, Abschnitt 02, über die Scheuerstelle ein Stahldoubler zu installieren.

1093 Anbringen eines Geländers an der hintern Integral-Treppe der Caravelle-Flugzeuge. Das SAS hat den Mangel bezüglich Sicherheit beim Ein- und Aussteigen über die hintere Integral-Treppe längst selbst erkannt. Sein Engineering hat dann auch die Lösung des Problems in der Form eines einseitig an der Treppe festmontierten und zum Einfahren drehbar angelenkten Handlauf-Rohres gefunden. Diese Einrichtung ist an einzelnen SAS-Caravelles bereits angebracht worden; die Swissair-Caravelles werden damit ausgerüstet, sobald die entsprechenden Einbau-Kits vorhanden sind.

2529 Neues Formular für die Bewilligung zur Beförderung von Umzugsgut. In Zukunft wird jeder Angestellte, der Umzugsgut transportieren lassen will, angewiesen, das Transportgut in verschiedene Teilsendungen aufzuteilen. Dazu wird ihm die notwendige Anzahl Formulare übergeben. Mit diesem System wird der mit obigem Vorschlag angestrebte Zweck erreicht, ohne dass ein neues Formular kreiert werden muss, besonders da derartige Bewilligungen nicht allzu häufig sind und nur von einer Stelle erteilt werden.

2560 Anbringen eines Regenschutzes an den Telehoistfahrzeugen der Buffetbereitstellung. Vom Anbringen eines Regenschutzes an den Hebebühnenfahrzeugen wurde bewusst abgesehen, da

1. ein solcher Aufbau die Sicht vor allem beim Anfahren ans Flugzeug beeinträchtigen würde,
2. ein solches Dach nur geringen Schutz gegen die Unbill der Witterung bieten würde.

Als Schutz gegen die Witterung werden seit langem geeignete Kleider abgegeben.

4408 Die vorgeschlagene Gestaltung der "Groupravel-Message" bringt keine Vorteile, sondern gestaltet das Gesamtbild nur unübersichtlicher. In der angeregten Form der GTM wird speziell Wert auf die Sparte "Observations/notice" gelegt, die aber im allgemeinen nicht gebraucht wird. Es darf nicht vergessen werden, dass eine GTM keine Passagierliste sein soll und auch nicht als verbindliche Instruktionsunterlage zu dienen hat.

4824 Gestaltung der "Guten Idee". Nein, keine gewährten Kredite müssen unbedingt verbraucht werden. Ob aber eine Umstellung der Grafik der "Guten Idee" vom Ein- auf das Zwei-Spaltensystem tatsächlich die vorgerechneten Einsparungen bringen würde, wäre erst noch genauer zu untersuchen.

Der Gedanke, die drei Teile der "Swissair News", nämlich die "News" selbst, die "Gute Idee" und die "FPS-Mitteilungen" zweispaltig zu drucken, ist nicht neu. Beinahe jede Nummer der "News" enthält eine zweispaltig gedruckte Seite. Zur Erleichterung für den Leser und aus der auch vom Einsender gemachten Ueberlegung heraus, dass zweispaltiger Text etwas weniger Papier verbraucht als einspaltiger.

Im Moment aber, wo für den Druck zwei- oder mehrspaltiger Texte nicht eine Setzmaschine oder mindestens geübte Schreibkräfte für den Umbruch zur Verfügung stehen, hört die Freude am Spiel auf. Und ebenso rasch verfliegt die Hoffnung auf Einsparungen. Mit andern Worten: auch time is money. Sollten wir aber einmal die Druckvorlagen nicht mehr selbst schreiben müssen, dann werden wir gerne zum Zweispaltentext übergehen.

6088 Dieser Vorschlag, der die Zusammenlegung von Lochkartenkonti betrifft, wurde mit dem Einsender persönlich besprochen und erledigt.

6386/ Der Vorschlag, anstelle der jeweils aufzuklebenden Einsteigetaxmarke, Einsteigekarten mit bereits aufgedrucktem Taxstempel zu verwenden, bringt weder eine Einsparung noch eine Erleichterung mit sich. Es würde sich nur der Arbeitsaufwand verlagern und die Abrechnung komplizierter gestalten. Das ganze Problem wurde mit dem Initianten eingehend behandelt.

6869 Korrosionsentfernung an Aluminium-Legierungen durch Schleifen. Die von der Firma Douglas durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, dass jegliches Schleifen oder Polieren von Leichtmetalloberflächen mit motorgetriebenen Werkzeugen, die Möglichkeit lokaler Ueberhitzung der Legierung in sich birgt. Solche Ueberhitzungen können weder mit Sicherheit vermieden, noch mit einfachen Hilfsmitteln festgestellt werden. Obschon derartige überhitzte Stellen meistens sehr klein sind, bilden sie doch oft den Ausgangspunkt zu Rissbildungen. Ausserdem führt das Ueberhitzen einer Legierung zu einer starken Verminderung der Korrosionsbeständigkeit.

Aus diesen Gründen muss jedes Schleifen oder Polieren von Leichtmetalloberflächen an Strukturteilen mit motorgetriebenen Werkzeugen abgelehnt werden.

7729 Anschaffung von speziellen Abhorchtrichtern für Solenoide und Tankhahnen. Für das Abhorchen der verschiedenen Solenoide und Tankhahnen bei der Funktionskontrolle eignet sich ein Stetoskop besser. Da ein solches Gerät in der Instrumentenwerkstatt vorhanden ist und zu diesem Zweck jeweils zur Verfügung gestellt wird, erübrigt sich die Herstellung der vorgeschlagenen Abhorchtrichter.

7744 Auswertung von Zeitkarten mittels Spezialschieber. Der Vorschlag, für die Auswertung von Zeitkarten Spezialschieber zu verwenden, ist nicht neu. Bereits vor 2 Jahren wurden die ersten Anregungen in dieser Hinsicht gemacht. Die Gründe, die dazumal zur Ablehnung führten und auch heute noch Gültigkeit haben, sind:

1. Karten, die nicht am gleichen Tag an- und abgestempelt worden sind, können mit einem solchen Schieber nicht ausgerechnet werden.
2. Die meisten der gestempelten Karten sind so einfach zum Ausrechnen, dass ein geübter Werkstatt-schreiber ohne Hilfsmittel viel schneller arbeitet.

3. Durch die Staffelung der Znüni- und Mittagspausen ergeben sich in den Werkstätten verschiedene Arbeitszeiten, die alle eine eigene Schiebereinteilung bedingen.
4. Bei Aenderungen der Arbeits- oder Essenszeiten müssten die Schieber jeweils erneuert werden.

7799 Vernichtung der Void-Coupons der Flugscheine durch die IATA-Agenten. Damit jede Möglichkeit zu einem Missbrauch von Void-Coupons ausgeschlossen bleibt muss der Vorschlag der Vernichtung der Void-Coupons durch die Agenten abgelehnt werden. Das Argument der Kontrollmöglichkeit mittels der Flugschein-Saldierung ist nicht stichhaltig, da damit Missbräuche erst 4 - 6 Monate später aufgedeckt werden können.

7801/ Ausgabe von Aktionär-Flugbons. Es ist beabsichtigt, auch auf diesem Gebiet von der Automatisierung zu profitieren, d.h. die Ausgabe der Aktionär-Flugbons so zu organisieren, dass von der EDP-Anlage Gebrauch gemacht werden kann. Vorläufig kann daher auf die beiden Vorschläge nicht eingetreten werden.

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

- 6340 Couverts.
- 7525 Marken für Flaschendepot.
- 7811 Lager-Auftrag.

Wir bitten den Einsender des folgenden Vorschlages, sich bei Herrn Dr. R. Bossard, Zentr. Personaldienst zu melden:

- 7804 Personal-Ausbildung.

Die nachfolgenden Vorschläge mussten noch zurückgestellt werden:

- 2516 Schutzvorrichtung für Torkante am DC-6A-Frachter.
- 5513 Funktion der CB-Feuerlöschanlage.
- 6652 Aufgummierung der Nylonsäcke mit EC-801.
- 7794 Beinschiene.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

802/809/1327/1464/2528/2558/4247/4407/4449/4625/4748/4848/4954/5111/5508/5627/5795/5861/6052/  
6071/6087/6124/6208/6226/6234/6244/6254/6311/6324/6378/6379/6502/6534/6639/6702/6801/6814/6839/  
6860/6871/6874/6894/6895/7004/7005/7006/7007/7530/7566/7579/7590/7625/7700/7707/7711/7713/7722/  
7726/7732/7734/7737/7768/7773/7774/7776/7780/7797/7798/7800/7812/7825/7850.

# Mitteilungen

## SWISSAIR

Freizeit-  
Organisation



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

### Sportflug-Gruppe feiert erste Flugzeugtaufe

Samstag, 25. Juni 1960, 0630 Uhr Flugplatz Spreitenbach.

Ein kleiner Trupp der SFS montiert eilig unsere Segelflugzeuge, die von den aus Kloten eintreffenden Motorflugzeugen, ebenfalls Maschinen der SFS, eines nach dem andern Richtung Frauenfeld geschleppt werden. Zwei weitere Segler werden auf Transportwagen geladen und per Auto nach der Ostschweiz transportiert. Die Zeit ist knapp, denn um 1000 Uhr soll bereits der Flugbetrieb in Frauenfeld beginnen. Alle Flugzeuge treffen samt den Mannschaften wohlbehalten und flugplanmässig (!) in Frauenfeld, dem Ort des Tauffestes ein. Nun beginnt ein reger Flugbetrieb. Passagier-, Schul- und Uebungsflüge werden durchgeführt mit Motor- und Segelflugzeugen unserer jungen Sportfluggruppe, deren Flotte sich bereits zeigen lassen darf.

Wir sind stolze Besitzer von folgenden 5 Seglern:

- 1 WLM II
- 1 Bocian (Doppelsitzer)
- 2 Mucha
- 1 Grunau-Baby

und 2 Motorflugzeugen:

- 1 Klemm
- 1 Piper Super Cup



Den Könnern steht sogar der P-3 der Luftverkehrsschule zur Verfügung.

Viele Prominente aus Verwaltungsrat und Direktion der Swissair sowie Vertreter der Behörden beehren uns mit ihrem Besuch und zollen einmütig ihre Anerkennung für das Erreichte. Aber auch Laien und 100%ige Neulinge geniessen den ersten Motor- oder Segelflug ihres Lebens und verlassen den Platz, den sie z.T. vorsichtig und ängstlich betreten haben, mit Begeisterung und um ein beglückendes Erlebnis bereichert. Am spätern Nachmittag zeigen einige unserer Mitglieder Akrobatik. Nachdem auch diese Sensation vorbei ist, werden unsere braven Vögel in Reih und Glied vor dem Hangar zur Taufe bereit gestellt. Und nun beginnt der Taufakt, der eigentliche Zweck des heutigen Tages, der von unserem bewährten "Pirat" geleitet wird. Sobald die Patinnen via Geschicklichkeitslauf ihr Taufkind erreicht haben, knallen auch schon die Champagnerzapfen. Der prikelnde Inhalt wird redlich verteilt auf die Patin, ihren Partner und natürlich auch auf die Flugzeugnase. Die ganze Taufgesellschaft erhebt ihre Gläser auf das Wohl unserer Vögel, und die Swissair-Musik, welche die Freundlichkeit hatte, unsern grossen Tag musikalisch zu umrahmen, spielt uns einige flotte Stücke.

Noch vor Anbruch der Dämmerung fliegen bereits wieder 3 Motor- und 3 Segelflugzeuge zurück nach Spreitenbach und Kloten. Die fröhliche Taufgesellschaft aber disloziert ins Casino Frauenfeld, und hier erlebt die grosse Sportfliegerfamilie mit ihren Gästen nach einem guten z<sup>N</sup>acht einige gemütliche Stunden. Bei Spiel und Tanz klingt der schöne Tag aus.

A. Diener

#### Fussball-Club

Im Wiederholungsspiel Swissair gegen FC Polizei Bern, am 25. Juni 1960 auf dem Förrlibuck in Zürich, siegte die Polizei nach Verlängerung mit 4 : 2 Toren und gelangte, als dreimaliger SFS-Meister innert drei Jahren, in den endgültigen Besitz des Jelmoli-Wanderpreises.

Im ersten Finalspiel in Bern waren etwa 3'000 Zuschauer anwesend, während das Wiederholungsspiel in Zürich nur noch wenige hundert Fussballfreunde anzulocken vermochte. Im Gegensatz zur Bernerpartie kam es in Zürich auch nur zu einer kraftlosen Auseinandersetzung, und in keinem Moment hatte man den Eindruck, dass hier der Titel des Schweizermeisters auf dem Spiele stehe.

Nach der regulären Spielzeit (2:2) hätte man den Mannschaften die Verlängerung am liebsten erspart. Zur Enttäuschung der Swissair-Anhänger drehten die Berner aber in der Spielverlängerung gleich in den ersten Minuten mächtig auf. Und siehe da, ihre letzte Kraftanstrengung wurde mit Erfolg gekrönt. Nach dem 3 : 2 fiel unsere Elf ganz auseinander, so dass der verletzte Berner-Half, der fast nicht mehr laufen konnte, mit einem Kopftor zum Endresultat von 4 : 2 einschieben konnte.

Damit hat Polizei Bern zum dritten Mal hintereinander die Meisterschaft gewonnen. Aus den Händen des Zentralpräsidenten, Direktor O. Suter, Zürich, durfte der Captain der stolzen Mannschaft den Wanderpreis in definitiven Besitz übernehmen.

O. Ritter

### Alpine Sektion

Das Wochenende vom 16./17. Juli verbrachten 9 Mitglieder und 3 Gäste der Alpinen Sektion im Maderanertal. Am Samstag stieg die Gruppe zur Windgällenhütte auf, wo Unterkunft bezogen wurde. Am Sonntag erkletterten 6 Tourenteilnehmer die Kleine Windgälle (2986 m), während die übrigen zur Hüfihütte marschierten. Abends traf sich die ganze Gesellschaft wieder zur Heimfahrt in Bristen. Herrliches Wetter begünstigte am Sonntag die beiden Touren, die allen Teilnehmern ein ausserordentlich schönes Erlebnis in den Bergen vermittelten.

H. Zeller

### Jodler-Gruppe



Nun ist es so weit: die Jodler-Gruppe Swissair hat ihre neue Tracht! Auch konnte für den Fahnschwinger eine prächtige, neue Fahne gekauft werden! Wir möchten an dieser Stelle jede Unterstützung, die uns gewährt wurde, bestens verdanken! Jetzt organisieren wir einen TRACHTEN-EINWEIHUNGS-BUMMEL, unter dem Motto: alles macht mit! Die Fahrt geht am Sonntag, 14. August, 08.50 Uhr, ab Zürich HB nach Küsnacht am Rigi, mit der Luftseilbahn auf die Seebodenalp, nachmittags mit dem Schiff von Küsnacht nach Luzern, und mit der SBB wieder zurück nach Zürich HB (an 19.50). Dank der bescheidenen Kosten von Fr. 13.-- erwarten wir einen Grosseaufmarsch. (Näheres siehe Anschläge). - Noch eine Bitte: die Jodler-Gruppe beabsichtigt, nächstes Jahr zwei Alphörner zu kaufen, wozu uns aber die erforderlichen Mittel leider noch fehlen. Wer spendet Beiträge? Wir sind für jeden Franken, auch für Passiv-Beiträge, recht dankbar, und werden uns bei Gelegenheiten mit entsprechenden Vorträgen zu revanchieren wissen. - Und nun: recht viel Vergnügen am 14. August mit der

Jodler-Gruppe Swissair.

H. Graf

### Boccia-Club

Erstmals trat unser Boccia-Club mit 4 Gruppen gegen die befreundete Mannschaft der Firma Viscose in Emmenbrücke an. Gleich nach der Ankunft, nach der herzlichen Begrüssung und der knappen Verschnaufpause, wurde auf 2 Bahnen mit dem Spiel begonnen. Schon gegen den Mittag lagen wir mit 9 : 3 Punkten im Rückstand. Es war kaum zu hoffen, dass das vom Veranstalter offerierte Mittagessen uns so viel Auftrieb geben würde, dass die Fortsetzung des Wettkampfes am Nachmittag uns noch einen Sieg einbringen würde. Bereits um 1600 h war dann die Niederlage perfekt. Mit 12 : 4 Punkten wurde das erste Freundschaftstreffen beendet. Beim anschließenden Absenden wurde beschlossen, ein Freundschaftstreffen mit abwechslungsweisen Austragungsorten in Emmenbrücke und in Zürich ins Clubprogramm aufzunehmen.

Die Gruppenmeisterschaft mit insgesamt 9 Paaren tritt bereits ins Endstadium. Die Schluss-Spiele versprechen noch interessante Begegnungen. Noch ist der Gruppenmeister nicht erkoren, aber es zeichnet sich ein Erfolg der Südschweizer ab.

F. Nünlist

Schach-Club

Am 16. Juni begann in unserem Clublokal Café Capitol ein Schachkurs für Anfänger. Noch wird die Möglichkeit gegeben, sich am Anfängerkurs, der gratis vermittelt wird, anzuschliessen. Interessenten melden sich bei Herrn R. Brun, FBVE, Tf. 3148.

R. Fischbacher

Handball-Club

Nachstehend das Resultat des letzten Vorrundenspiels:

TV Unterstrass II : HC Swissair = 11 : 7

Spielplan für die Rückrunde:

				<u>Austragungsort</u>
28. August	HC Swissair	:	Grasshoppers IV	Freizeitanlage Buchwiesen
4. September	HC Erlenbach	:	HC Swissair	Erlenbach
25. September	Pfadi Sporttrupp	:	HC Swissair	Allmend Brunau
2. Oktober	HC Swissair	:	TV Unterstrass II	Freizeitanlage Buchwiesen
9. Oktober	HC Swissair	:	Rot Weiss II	Freizeitanlage Buchwiesen

Beginn der Heimspiele jeweils 0930 Uhr.

I. Imhof