

# Der Stalldienst der Flieger

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **13 (1937)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-751601>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

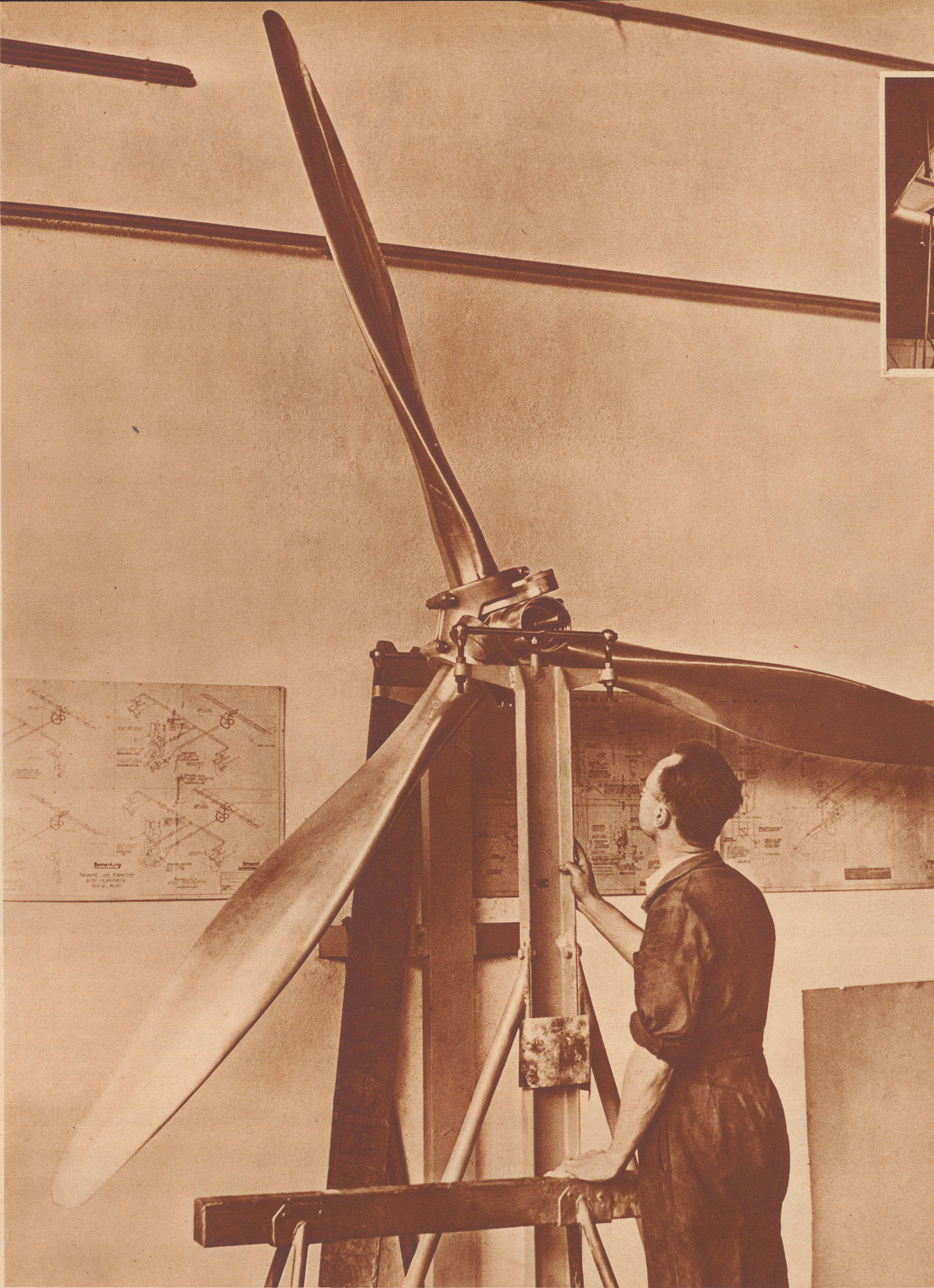
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.





Ein vollständig revidierter Motor wird wieder in die Verkehrsmaschine eingebaut. Diese Arbeit erfordert eine große Präzision, da eine Unmasse von Leitungen und Anschlüssen genau eingepaßt werden muß. Der Motor als wichtigster Teil des Flugzeuges, unterliegt einer ganz besonders scharfen Kontrolle. Nach jedem einzelnen Flug wird er durch den Piloten kontrolliert, nach 10 Flugstunden werden bestimmte Teile in der Werkstatt untersucht, nach 50 Flugstunden erfolgt eine noch genauere Prüfung, nach 450—500 Flugstunden wird der Motor ausgebaut und durch einen andern ersetzt.

*Revision du moteur. Après chaque vol, le moteur doit être contrôlé par le pilote ou le mécanicien du bord. Après 10 heures de vol, il est souvent nécessaire d'envoyer certaines pièces à l'atelier de réparations. Une révision plus complète encore est faite après 50 heures. Quand le moteur a tourné de 450—500 heures, il est démonté et remplacé par un autre. Remonter un moteur et l'adapter à l'avion est un travail compliqué et délicat qui demande l'objet de plus grands soins et un contrôle attentif.*

PHOTOS  
SCHUH-PRISMA

Verstellpropeller eines großen Verkehrsflugzeuges nach erfolgter Revision beim Ausbalancieren. Diese mächtigen 150 kg schweren Aluminium- und Stahlnutteile müssen auf Bruchteile von Gramm ausbalanciert werden, um auf den 700 PS-Flugmotoren mit der nötigen Betriebssicherheit zu drehen. 150 Flugstunden bleibt so ein Propeller im Dienst, dann wird er ausgewechselt und kommt in die Revision.

*Revision de l'hélice. Après 150 heures de vol, il faut procéder au contrôle de l'hélice d'un avion commercial de 700 chevaux. Le technicien imprime aux trois pales de dur-aluminium, d'un poids de 150 kilos un léger mouvement pour se rendre compte de leur bonne rotation.*

# Der Stalldienst der Flieger

Jetzt herrscht Winterruhe auf den Flugplätzen. Nur wenige internationale Linien sind im Betrieb. Die riesigen Tore der Flughallen sind vorsichtig geschlossen. Dahinter aber herrscht emsige Tätigkeit, denn die Wintermonate sind die Zeit, da die Maschinen, die in der abgelaufenen Luftflugplanperiode im Dienste standen, einer gründlichen Generalrevision unterzogen wer-

den. Sie umfaßt das ganze Flugzeug in allen seinen Einzelheiten: Rumpf, Flügel, Steuerflächen, Fahrgestell, Steuermechanik, Radioinstallation, Ventilation und natürlich die Motoren. Es ist eine Prüfung, «die auf Herz und Nieren» geht, durchgeführt von den routiniertesten und gewissenhaftesten Spezialisten unter dem technischen Personal der Swissair.

## Service d'écurie des aviateurs.

*Pendant l'hiver, le trafic aérien est restreint. Seules un petit nombre de compagnies continuent à assurer un service régulier. Les vantaux des hangars sont fermés. On en profite pour procéder à la révision complète des appareils. Pièce par pièce, on contrôle la carlingue, les ailes, ailerons, poste de commande, radio, hélice, moteur. Les techniciens ont du travail, travail minutieux et difficile qu'ils poursuivent sous la direction des spécialistes de la Swissair.*