

Luftfremdstoffemission von Flugzeugstrahltriebwerken

Autor(en): **Schiantarelli, E.F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89 (1971)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84731>

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.

Luftfremdstoffemission von Flugzeugstrahltriebwerken

DK 656.7:628.511.123

Von E. F. Schiantarelli, Zürich

Einleitung

Verkehrsflugzeuge mit Strahltriebwerken ziehen zum Teil beim Start und bei der Landung Rauchfahnen hinter sich her. Diese Erscheinung, die durch Russteilchen im Abgasstrahl verursacht wird, hat seit der Einführung von Verkehrsflugzeugen mit Strahlantrieb im Jahre 1958 Beachtung gefunden. Es stellten sich dabei in erster Linie folgende Fragen:

- Welche luftfremden Stoffe werden durch Strahltriebwerke in die Atmosphäre gebracht (Gase/Feststoffe)?
- Enthalten die Abgase störende oder gesundheitsschädliche Anteile?
- In welchen Mengen werden luftfremde Anteile erzeugt und in welchem Verhältnis zu den Abgasmengen des Motorfahrzeugverkehrs, der Industrie, der Haushaltheizungen usw. fallen sie an?

In der Folge sei auf einige im Ausland und in der Schweiz durchgeführte Studien hingewiesen, die sich mit diesem Fragenkomplex befassten. Alle Angaben in diesem Rahmen beziehen sich ausschliesslich auf die Zivilliegerei, ohne Berücksichtigung der militärischen und industriellen Anwendungen von Strahltriebwerken.

Ausländische Studien

Die Untersuchungen in *Los Angeles* im Jahre 1960 (Air Pollution Central District/County of Los Angeles) wurden zu einer Zeit durchgeführt, als noch keine Doppelstromtriebwerke im Betrieb waren (zur Erhöhung der Startleistung wurde damals Wasser eingespritzt). Diese veralteten Triebwerke erzeugten einen schwarzen Rauch, der in solchem Ausmass heute – von Ausnahmen abgesehen – nicht mehr zu beobachten ist. Die sehr ausführliche Studie kommt zum Schluss, dass der Emissionsanteil der Strahlflugzeuge nur ganz geringfügig zur Luftverschmutzung beiträgt und dass keine Verletzung des «California State Health and Safety Code» vorliegt. Hingegen sind die schwarzen Rauchschwaden ästhetisch störend, und der Bericht empfiehlt Untersuchungen zur Verminderung der Rauchemission durch Änderungen an Triebwerken oder am Treibstoff.

Im Jahre 1964 unternahm die gleiche Behörde in *Los Angeles* wegen des mittlerweile stark angestiegenen Luftverkehrs eine Folgestudie. In diesem Jahr zählte man durchschnittlich täglich 7700 Flüge auf den Flugplätzen innerhalb der «Los Angeles County» (Verkehr, Sport und Militär). Auf Grund der Abgaswerte, die in der Studie von 1960 ermittelt wurden und die somit die Verbesserung durch die Einführung der Doppelstromtriebwerke nicht enthält, konnten die folgen-

den Emissionsanteile ermittelt werden: Flugzeuge erzeugten 1,2% der Kohlenwasserstoffe und anderer organischer Gase, 10,4% der Aerosole (Rauch), 1,8% der Stickstoffoxyde und 1,6% des in der Atmosphäre vorhandenen Kohlenmonoxyds.

Eine erste Studie in *New York* (U.S. Public Health Service, 1964) befasste sich mit der Luftverschmutzung in der Umgebung des Flughafens John F. Kennedy International. Es zeigte sich, dass ein überaus geringer Anteil an Feststoffen, Kohlenwasserstoffen und Geruchkomponenten aus Flugzeugabgasen stammte. Die zweite New-Yorker Untersuchung (U.S. Department of Health, Education and Welfare, Public Health Service, 1967/68) für das Gebiet der «New York Metropolitan Area» mit den drei Flughäfen *John F. Kennedy*, *La Guardia* und *Newark* setzte nunmehr diesen Anteil auf weniger als 1% fest (vgl. Tabelle 1).

Während fünf Monaten in den Jahren 1967 und 1968 wurde vom National Center for Air Pollution Control die Emission aller Flugzeugtypen untersucht, welche die drei Hauptflughäfen von Washington, D.C., benützten. Die Überwachung zeigte, dass Flugzeuge nur zu etwas mehr als 1% am Anteil von festen Partikeln und Kohlenwasserstoffen und zu weniger als 1% des Kohlenmonoxyds und der Stickstoffoxyde der insgesamt in die Atmosphäre gelangenden Verunreinigungen beteiligt sind. Kolbenmotorflugzeuge scheiden viel Kohlenmonoxyd aus, während die Strahlflugzeuge hauptsächlich am Rauchanteil (Kohlenstoffpartikel) beteiligt sind.

Die Verhältnisse in der Schweiz

Die Verhältnisse im Gebiet des Flughafens Zürich-Kloten waren Gegenstand von Messungen im Jahre 1968. Die *Arbeitsgruppe für Lufthygiene*, die aus Vertretern des Eidg. Luftamtes, des Amtes für Luftverkehr des Kt. Zürich und der Swissair besteht, legte seinerzeit hierfür ein Untersuchungsprogramm fest. Mit den Messungen wurde die Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) betraut. Die heute vorliegenden Gutachten betreffen:

- Luftfremdstoffemission von Strahltriebwerken (verschiedene Triebwerktypen, z.T. mit verschiedenartigen Brennkammern unter Verwendung von Treibstoff mit und ohne Beigabe von verbrennungsfördernden Zusätzen; alle Messungen wurden auf dem Triebwerkprüfstand der Swissair durchgeführt)
- Ausmass des Rauch/Staubniederschlags in der Umgebung des Flughafens Zürich (Messungen während 19 Wochen an 22 Messorten in der Flughafengegend).

Tabelle 1. Ergebnisse einer Studie des U.S. Dept. of Health, Education and Welfare, Public Health Service, über Luftverschmutzung für das Gebiet der New York Metropolitan Area (1967/68)

Herkunft der Emission	Emission in t/Jahr				
	Kohlenmonoxyd	Stickstoffoxyde	Kohlenwasserstoff	Aldehyde	Feststoffe
Flugzeuge mit Strahlantrieb	2 650	1 510	2 610	240	830
Alle Emissionsquellen zusammen	5 299 000	770 000	1 419 000	28 000	243 000
Anteil der Flugzeuge (in %)	0,1	0,2	0,2	0,8	0,3

Tabelle 2. Ergebnisse von Abgasmessungen am Triebwerkprüfstand der Swissair in Zürich-Kloten ²⁾
(Zusammenfassung der EMPA-Berichte Nr. 61 847 und 66 094)

	Abgasmenge gesamt in 10 ³ lbs/h	Kohlendioxid in 10 ³ lbs/h	Kohlenmonoxyd in lbs/h	Stickstoffmonoxyd in lbs/h	Stickstoffdioxid in lbs/h	Formaldehyd in lbs/h	Schwefeldioxid in lbs/h	Kohlenwasserstoffe in lbs/h	Feststoffe (Russ) in lbs/h
Triebwerk JT-8D 657 020									
a) <i>Betrieb mit Kerosen ohne Zusatz:</i>									
Leerlauf	123	2,7	64	0,8	0	0,3	<0,3	<0,2	1,1
Reiseleistung	473	19	37	4,6	4,1	0,5	<1,0	<0,4	48
Startleistung ¹⁾	638	20	40	5,1	1,1	0	<1,5	<0,6	43
b) <i>Betrieb mit Kerosen mit 1⁰/100 C1-2:</i>									
Leerlauf	134	2,9	69	1,1	0	0,2	<0,3	<0,1	1,8
Reiseleistung	473	17	41	9,7	4,1	0,5	<1	<0,5	16
Startleistung ¹⁾	638	20	56	26	5,6	0,7	<1,5	<0,6	24
Triebwerk JT-8D 656 988 mit geänderten (rauchlosen) Brennkammern									
a) <i>Betrieb mit Kerosen ohne Zusatz:</i>									
Leerlauf	102	1,9	51	0,4	0,7	0,3	nicht gemessen		1,4
Reiseleistung	530	20	21	28	13	1,8	nicht gemessen		6,1
Startleistung ¹⁾	592	23	19	49	19		nicht gemessen		7,7
b) <i>Betrieb mit Kerosen mit 1⁰/100 C1-2:</i>									
Leerlauf	102	2,8	55	1,1	0,8	0,5	nicht gemessen		1,6
Reiseleistung	530	20	21	39	17	5,6	nicht gemessen		5,3
Startleistung ¹⁾	592	27	19	45	12	12	nicht gemessen		5,2
Triebwerk CJ-805-23B 175 214									
a) <i>Betrieb mit Kerosen ohne Zusatz:</i>									
Leerlauf	134	3,0	72	0,9	0,5	0,2	<0,3	<0,1	2,4
Reiseleistung	792	17	38	18	5,5	0,8	<1,8	<0,8	28
Startleistung ¹⁾	967	21	37	40	6,8	1,0	<2,2	<0,9	34
b) <i>Betrieb mit Kerosen mit 1⁰/100 C1-2:</i>									
Leerlauf	113	3,6	76	0,7	0	0,2	<0,3	<0,1	1,9
Reiseleistung	607	16	41	3,8	2,1	0,6	<1,4	<0,6	11
Startleistung ¹⁾	680	21	33	5,1	2,9	0,7	<1,5	<0,7	16

¹⁾ Die Startleistung wird sowohl auf dem Prüfstand wie auch im Flugbetrieb nur kurzzeitig angewendet (beim Abflug während 1,0 bis 1,5 min)

²⁾ Aus Gründen der internationalen Vergleichbarkeit wurden diese Werte von der EMPA in lbs/h angegeben (1 lb = 453,6 g)

Die Ergebnisse (siehe Tabelle 2), die mit den meisten ausländischen Untersuchungen gut übereinstimmen, lassen folgende Schlüsse zu:

- In Flugzeugstrahltriebwerken findet die Verbrennung bei hohem Luftüberschuss statt. Sie ist daher nahezu vollständig, und über 99% des Treibstoffes werden restlos verbrannt. Nur ein Bruchteil eines Prozents des verbrauchten Kerosens fällt in Form unvollständig verbrannter Anteile an, wovon der grösste Teil aus Kohlenstoffpartikeln besteht. Dieser Anteil genügt jedoch, um den Abgasstrahl startender Flugzeuge und den Ausblas des Triebwerkprüfstandes optisch störend in Erscheinung treten zu lassen.
- Wegen der hohen Reinheit des verwendeten Treibstoffes treten Asche sowie die als Luftverunreiniger gefürchteten Schwefelverbindungen nur in kaum messbaren Spuren auf. Der Gehalt der Abgase an Stickstoffoxyden, Formaldehyd und Kohlenwasserstoffen bewegt sich ebenfalls in äusserst niedrigen Konzentrationen. Aus Bild 1 ist der grosse Unterschied zwischen den Fremdstoffemissionen eines Flugzeugstrahltriebwerkes und eines Automotors ersichtlich.
- «Die Untersuchungen des Staub/Rauchniederschlags in einem Gebiet von etwa 28 km² um den Flughafen Zürich» (Bild 2), so heisst es im EMPA-Gutachten, «zeigten einen Staubbiederschlag, wie er in einer ländlichen, dichter besiedelten und mässig industrialisierten Gegend ganz allgemein gefunden werden kann. Mit anderen Worten: Es ist in diesem Gebiet die Rauchemission des Flugverkehrs, mengenmässig gesehen, am Staubbiederschlag nicht mess-

bar und damit bloss unwesentlich beteiligt gewesen.» Die Messwerte liegen, bis auf zwei Ausnahmen, unter 100 mg/m² · d. Die leicht erhöhte Staubbilastung an jener Stelle rührt jedoch nicht vom Flugverkehr her, sondern ist eine Folge der dort während den Messungen vorgenommenen Erdbewegungen und der Benützung dieser Gegend zu Truppenübungen mit Motorfahrzeugen. Die Menge des Staubbiederschlags ist vergleichsweise als bescheiden zu bezeichnen. In der Bundesrepublik Deutschland, wo offiziell festgelegte Grenzwerte für den Staubbiederschlag bestehen, gelten folgende Werte als «noch zulässig» [1]:

- Allgemein*
als Jahresmittel 420 mg/m² · d
als Monatsmittel 650 mg/m² · d
- In industriellen Ballungsgebieten*
als Jahresmittel 850 mg/m² · d
als Monatsmittel 1300 mg/m² · d

Der Gasstrahl eines DC-9-Triebwerkes (JT-8D) bei Startleistung

Die Startleistung wird beim Start während 1 bis 1,5 min benötigt. Bei der Messung entwickelte dieses Triebwerk einen Schub von 5890 kp, der Treibstoffverbrauch lag bei 0,950 kg/s und der gesamte Luftdurchfluss betrug 136 kg/s. Aus den Messwerten im EMPA-Bericht Nr. 61 847 lassen sich folgende Befunde ermitteln:

- Der gesamten durch das Triebwerk strömenden Luftmasse werden etwa 2 Gewichtsprozent in Form von Sauerstoff entnommen. 98 Gewichtsprozent der angesaugten Luft

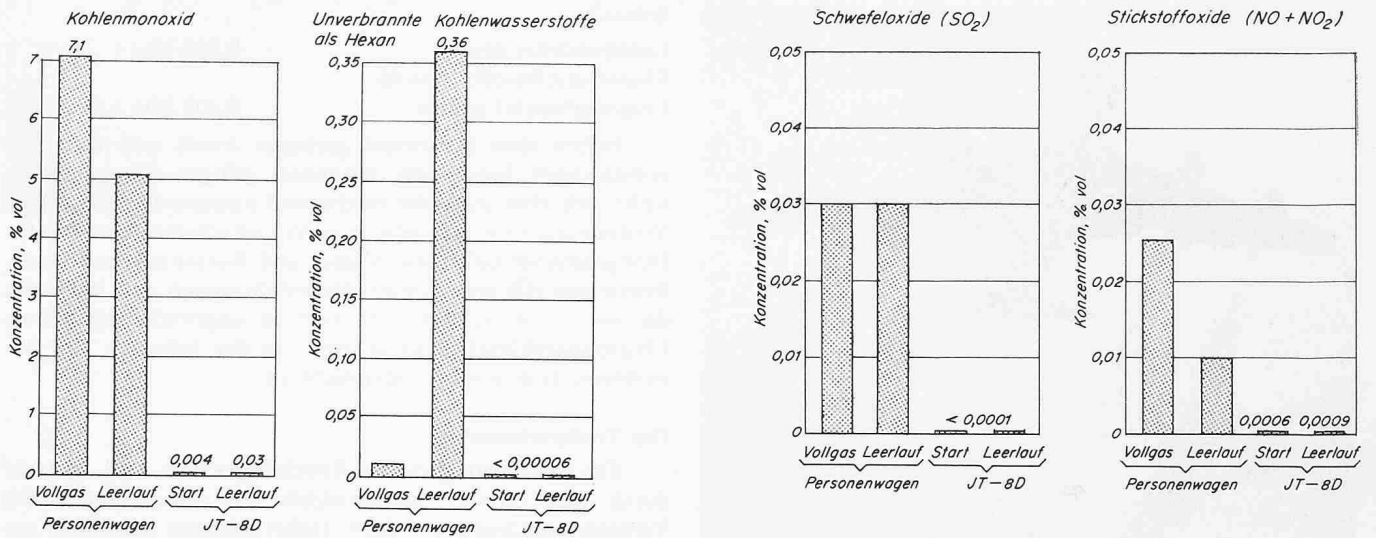


Bild 1. Vergleich zwischen Abgasbestandteilen eines typischen englischen Personenwagens und eines DC-9-Triebwerkes (Pratt & Whitney JT-8D). Quellen: Personenwagen «SAE-Journ.» 77 (1969), Nr. 6; Triebwerk JT-8D EMPA-Bericht Nr. 61 847 / 1968

- (hauptsächlich aus Stickstoff und Sauerstoff bestehend) verlassen das Triebwerk unverändert.
- Die 2 Gewichtsprozent Sauerstoff reagieren mit dem Kerosen und bilden die Hauptverbrennungsprodukte:
 - Kohlensäure (CO₂) : 2,16 Gewichtsprozent des gesamten Luftdurchflusses
 - Wasserdampf (H₂O) : 0,99 Gewichtsprozent des gesamten Luftdurchflusses.

Alle diese Anteile sind in der sauberen Atmosphäre vorhanden und tragen nicht zur Luftverschmutzung bei.

- Die luftfremden Stoffe (Emission) in Gewichtsprozent des gesamten Luftdurchflusses wurden wie folgt ermittelt:

- Feststoffe	:	0,004 %
- Kohlenmonoxyd	:	0,0037 %
- Stickstoffmonoxyd	:	0,00047 %
- Stickstoffdioxid	:	0,00011 %
- Formaldehyd	:	nicht messbar
- Schwefeldioxyd	:	< 0,00015 %
- Kohlenwasserstoffe	:	< 0,00006 %

Bild 2. Mittlerer Staubbiederschlag in mg/m² · Tag in der Umgebung des Flughafens Zürich-Kloten. Messzeit 2. Juli bis 8. November 1968. Kartenmassstab 1:50 000 (Veröffentlicht mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 1. Dezember 1970)

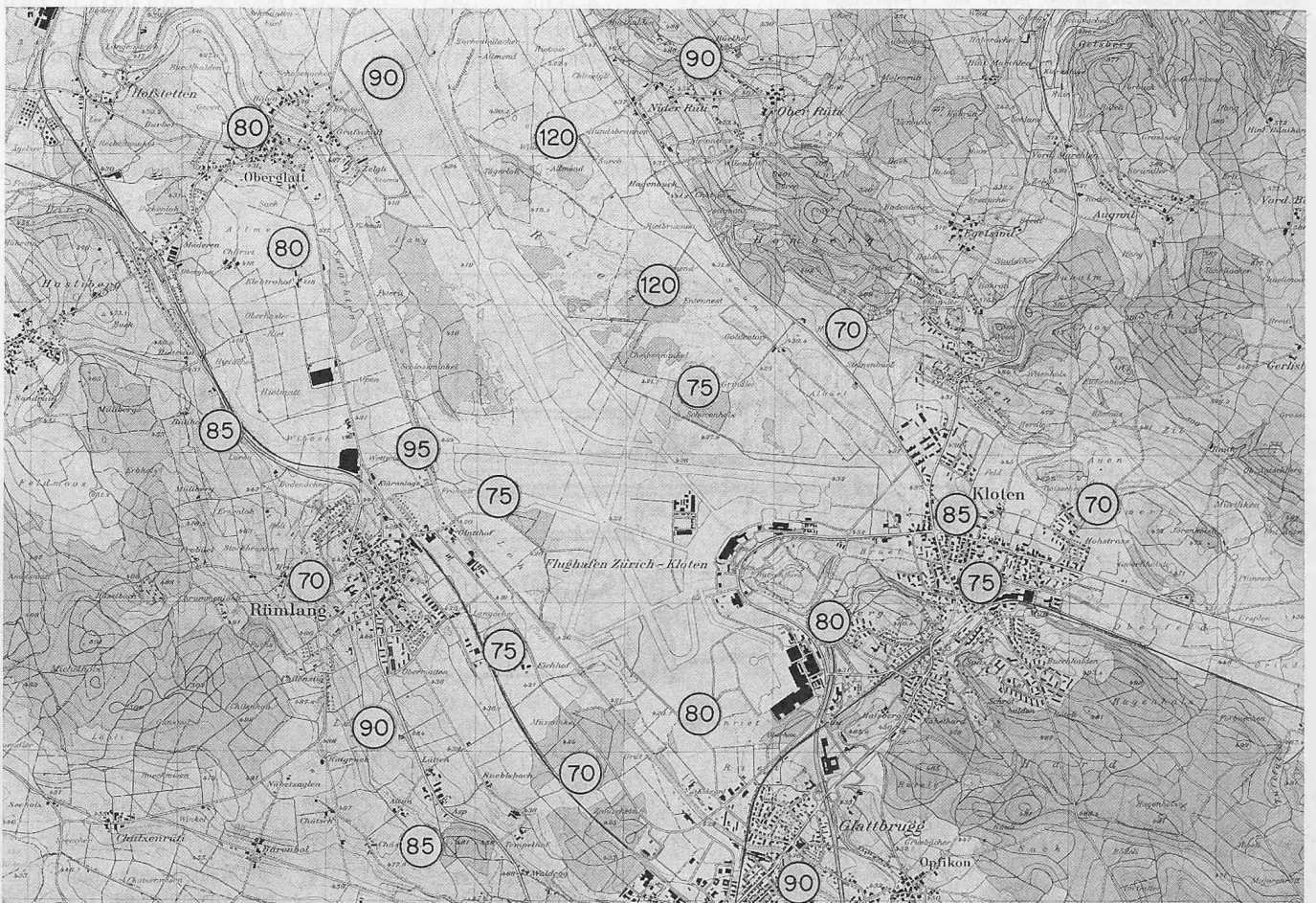




Bild 3. Beim Start treten die Feststoffpartikel im Triebwerksabgas optisch stark in Erscheinung (hier eine Convair 990 Coronado)

Die giftigen Stoffe, die als Bestandteile der Abgase von Fahrzeugmotoren und Ölfeuerungen die Lufthygiene beeinträchtigen, sind somit im Abgas der Strahltriebwerke nur in äusserst geringen Konzentrationen feststellbar.

Problematischer ist der Feststoffanteil (Kohlenstoffpartikel). Er ist zwar am Boden nicht nachweisbar, und es fehlen ihm auch die gesundheitsschädlichen Komponenten (z.B. des Dieselrauchs), doch tritt er optisch störend in Erscheinung (vgl. Bild 3).

An der gesamten weltweiten Belastung der Atmosphäre durch Verbrennungsgase sind die Flugzeuge ebenfalls nur schwach beteiligt. Dies ergibt sich schon aus der Verbrauchstatistik des Jahres 1968 von Erdölprodukten, die ja bis auf den geringen Schmierölanteil verbrannt werden:

weltweit:

Erdölprodukte gesamt	1921,3 Mio t
Flugzeugtreibstoffe (einschl. Flugzeugbenzin) gesamt	41,8 Mio t = 2,18%

Schweiz:

Erdölprodukte gesamt	9,839 Mio t
Flugzeugtreibstoffe (einschl. Flugzeugbenzin) gesamt	0,403 Mio t = 4,1%

Neben dem prozentual geringen Anteil und dem fast vollständigen Fehlen der besonders giftigen Komponenten wirkt sich aber auch die rasche und ausserordentlich starke Verdünnung in einem sehr grossen Luftvolumen positiv aus. Demgegenüber fallen die Abgase und Russanteile aus Hausfeuerungen (Öl und Kohle), Motorfahrzeugen und Industrie, die mit einem schlechteren Verbrennungswirkungsgrad als Flugzeugstrahltriebwerke arbeiten, in der bebauten und bewohnten, bodennahen Luftschicht an.

Der Triebwerkrauch

Die Lufttrübung, die als Rauch bezeichnet wird, entsteht durch fein verteilte Kohleteilchen, die sich während des Verbrennungsprozesses bilden. Dabei genügen schon sehr geringe Mengen, um sichtbaren Rauch zu erzeugen. Nach [5] und [10] bestehen die Partikel zu über 96% aus Kohlenstoff und enthalten, im Gegensatz zum Dieselrauch, höchstens unbedeutende Mengen an unverbrannten Kohlenwasserstoffen oder Benzpyren. Die Partikel haben kugelförmige Gestalt und eine Grösse von 0,01 bis 1,0 μm .

Das Grössenspektrum der Teilchen begünstigt eine sehr wirksame Lichtbrechung und Lichtabsorption, womit sich der starke Lufttrübungseffekt, der bereits durch eine sehr geringe Konzentration erzeugt wird, erklären lässt. J. J. Faitani [10] erwähnt auch, dass der Kohlenstoffgehalt des Abgasstrahles im Verhältnis 1 : 10 variieren kann, ohne dass sich die Opazität sichtbar verändert.

Über die verschiedenen möglichen Reaktionen, nach denen bei der Verbrennung Kohlenstoffteilchen entstehen können, wird in mehreren Publikationen berichtet (siehe Verzeichnis in [10]). Obwohl die Vorgänge noch nicht in allen Einzelheiten erklärbar sind, liegt, grob betrachtet, die Hauptursache im Vorhandensein von überreichen Treibstoffluftgemischen an bestimmten Stellen des Verbrennungsraumes.

Die Bilder 4 und 5 zeigen den Aufbau der beiden Triebwerkstypen Pratt und Whitney JT-8D und General Electric CJ 805-23B, die bei den in der Schweiz durchgeführten Studien untersucht wurden.

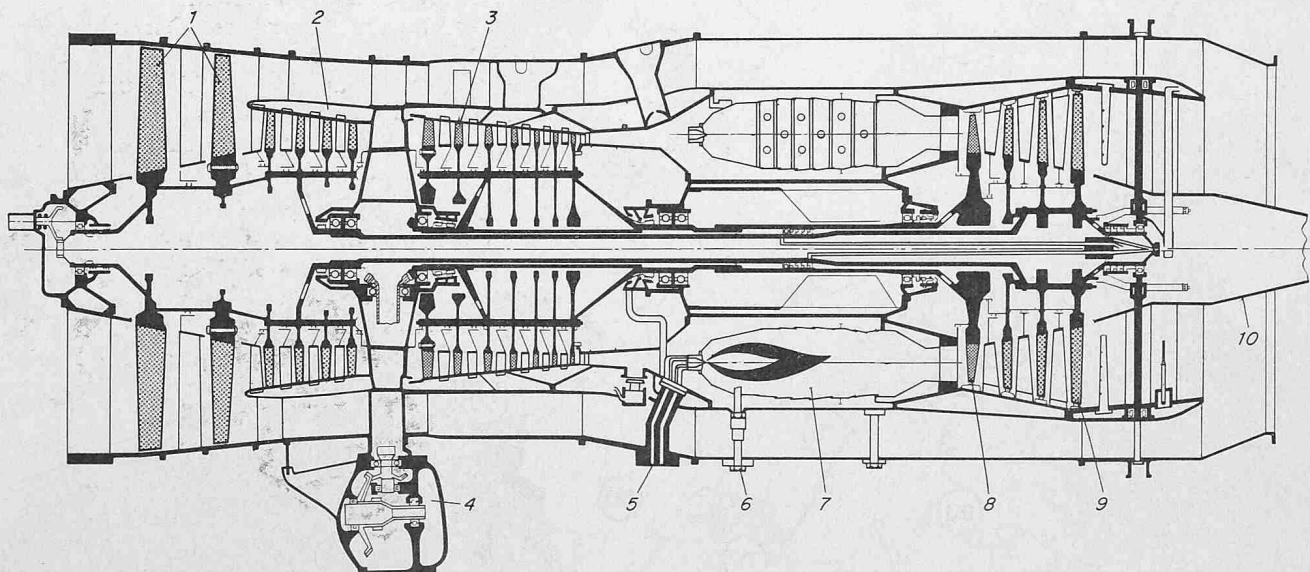


Bild 4. Schematischer Längsschnitt durch das Pratt & Whitney-Bläsertriebwerk Typ JT-8D

- | | | | |
|-------------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|
| 1 Bläserbeschaufelung | 4 Hilfsgeräteantrieb | 7 Brennkammer | 9 Niederdruckturbine |
| 2 Niederdruckverdichter | 5 Brennstoffzuführung | 8 Hochdruckturbine | 10 Austrittskegel |
| 3 Hochdruckverdichter | 6 Zündkerze | | |

Die Verbrennung, und dabei auch die Bildung der unerwünschten Rauchpartikel, verläuft in den Brennkammern, wo der Treibstoff in die heisse, verdichtete Luft eingespritzt wird. Dabei sollen möglichst feine Tröpfchen entstehen, die rasch verdampfen und ein Brennstoffdampf-Luftgemisch bilden, welches mit konstanter Flamme verbrennt. Die Brennkammerwände müssen durch besonders zugeführte Luft gekühlt und gegen einen direkten Kontakt mit den heissen Flammgasen geschützt werden. Die in den Brennkammern vorhandenen Strömungen bewirken, dass ein Treibstoffteilchen von der Düse bis zum Austritt aus der Brennkammer einen Weg zurücklegt, der etwa der 2½- bis 3fachen Länge der Brennkammer entspricht. Die Bemühungen der Triebwerk-Hersteller konzentrieren sich auf die Erforschung der Vorgänge und Einflüsse, die sich durch Konstruktionsänderungen an Einspritzdüsen und Einspritzbedingungen, Brennkammerformen und Strömungsverhältnissen variieren lassen. Der Aufwand für solche Untersuchungen ist sehr beträchtlich, und es ist zu berücksichtigen, dass alle Änderungen auch das Betriebsverhalten und z.T. die Flugsicherheit beeinflussen können. Insbesondere dürfen das Zündverhalten, die Zündung in grossen Flughöhen, die Stabilität der Verbrennung, die Rückstandsbildung, die Temperaturverteilung, der Verbrennungswirkungsgrad und die Lebensdauer der Komponenten nicht nachteilig verändert werden.

Die von den Triebwerk-Herstellerwerken durchgeführten Untersuchungen weisen Wege zu konstruktiven Verbesserungen, die nun laufend bei Triebwerkneukonstruktionen berücksichtigt werden.

Wie sich z.B. geänderte Brennkammern in JT-8D-Triebwerken im Betrieb auf einem DC-9-Flugzeug auswirken, zeigen die Bilder 6a und 6b. Eine Anzahl so ausgerüsteter Triebwerke befindet sich seit dem Herbst 1968 versuchsweise im Linienbetrieb bei mehreren Fluggesellschaften. Die Swissair hat sich als einzige nichtamerikanische Gesellschaft an diesen Versuchen beteiligt.

Rauchverminderung durch Brennstoffzusätze

Organische Manganverbindungen (z.B. Methyl-cyclopentadienyl-mangan-tricarbonyl der Ethyl Corporation) haben sich in geringen Konzentrationen als wirksame Verbrennungsförderer in Kesselfeuerungsanlagen und stationären Gasturbinen erwiesen.

Da die Rauchbildung beim Motorenprüfstand der Swissair in Kloten während den Probeläufen frisch überholter Strahltriebwerke für die Umgebung störend in Erscheinung trat, wurden im Herbst 1967 Versuche mit solchen Zusätzen durchgeführt. Die Beurteilung erfolgte visuell und durch Vergleich von photographischen Aufnahmen des aus dem Schalldämpfer austretenden Abgasstrahls. Es ergab sich, dass die Lufttrübung durch Rauch stark von den meteorologischen Bedingungen beeinflusst wird, dass jedoch durch einen Treibstoffzusatz in der Grössenordnung von 0,05 bis 0,1 Volumenprozent Ethyl CI-2 zum Treibstoff die Rauchentwicklung um etwa 90% vermindert wird. Diese Zusatzmenge entspricht einer Mangan-Konzentration von 170 bis 340 mg Mn pro Liter Kerosen. Auf Grund der erzielten Ergebnisse verwendet die Swissair den Zusatz seit Anfang 1968 für Probeläufe im Motorenprüfstand.

Im Gegensatz zu stationären Anlagen sind indessen derartige Additive im Flugbetrieb nur beschränkt verwendbar. Sie dürfen im Dauerbetrieb nicht gebraucht werden, da die Manganverbindungen sich mit der Zeit nachteilig auf die Turbinenschaufeln und damit auf das sichere Funktionieren der Triebwerke auswirken können.

Bei den Abgasuntersuchungen durch die EMPA (vgl. Tabelle 2) wurden alle Messungen unter Verwendung von Treibstoff mit und ohne Verbrennungsfördererzusatz durchgeführt.

Der Zusatz bewirkte bei beiden untersuchten Triebwerktypen eine Verringerung des Feststoffanteils im Abgas auf etwa die Hälfte. Bei den bereits mit unbehandeltem Treibstoff äusserst niedrig liegenden Werten der JT-8D-Triebwerke mit

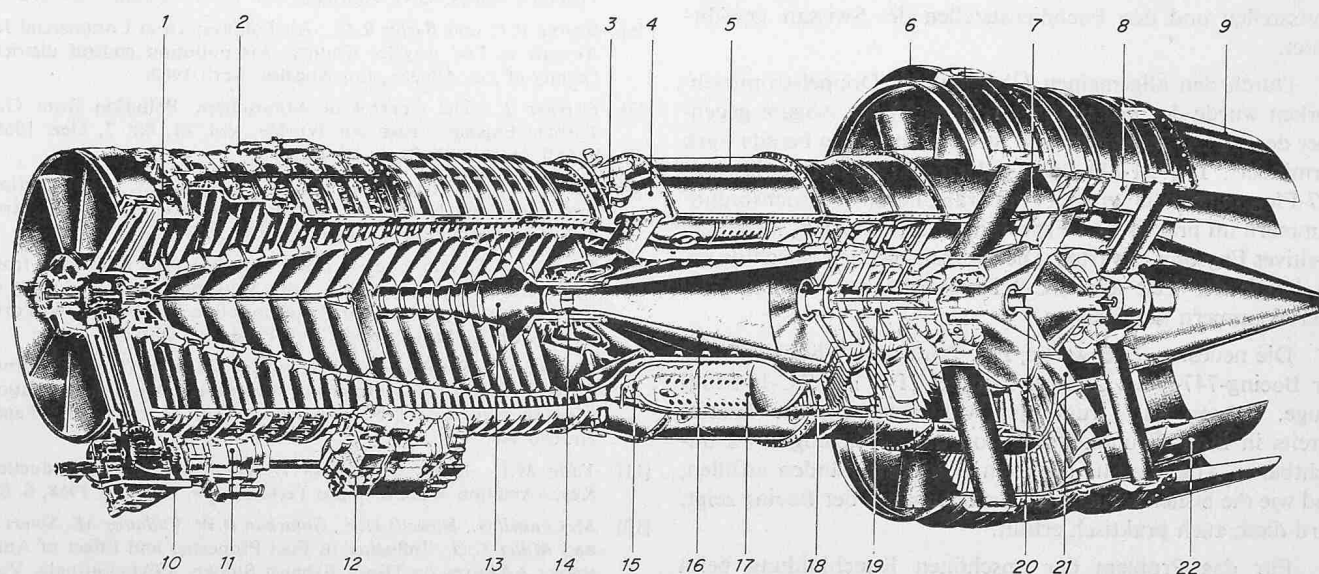


Bild 5. Perspektiv-Schnitt durch das General-Electric-Triebwerk Typ CJ 805-23 B mit hintenliegendem Bläser

- | | | | |
|---|--|---|---|
| 1 Eintrits-Leitschaufeln | 6 Vorderes Bläsergehäuse | 11 Brennstoffpumpe | 17 Flammrohr |
| 2 Verstellmechanismus für die Leitschaufeln | 7 Leitschaufelkranz der Bläser turbine | 12 Brennstoff-Zumessgerät | 18 Leitschaufelkranz der ersten Turbinenstufe |
| 3 Verteilring für den Brennstoff | 8 Leitschaufelkranz des Bläfers | 13 Verdichter-Rotor | 19 Turbinenrotor (dreistufig) |
| 4 Diffusorgehäuse | 9 Austrittsdüse der Bläserluft | 14 Kupplung zwischen Verdichter und Turbine | 20 Bläser-Rotor |
| 5 Äusseres Brennkammergehäuse | 10 Hilfsgeräteeantrieb | 15 Brennstoff-Einspritzdüse | 21 Turbinenschaufeln |
| | | 16 Konische Turbinenwelle | 22 Haupt-Schubdüse |

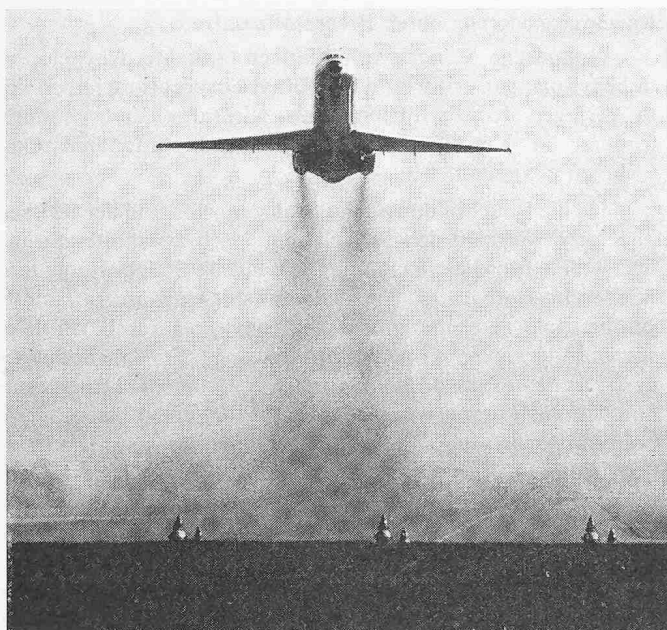


Bild 6a. Eine Douglas DC-9 mit normalen Triebwerken beim Abflug



Bild 6b. Abfliegende Douglas DC-9. Das rechte Triebwerk ist mit raucharmen Brennkammern ausgerüstet

rauchlosen Brennkammern konnte immer noch eine Verminderung von rund 30% beobachtet werden. In Übereinstimmung mit ausländischen Angaben konnte bei diesen Versuchen festgestellt werden, dass die Sichtbarkeitsgrenze des Abgasrauches meist bei etwa 20 mg/m^3 liegt.

Zukunftsaussichten

Behörden und Industrie in der Schweiz wie auch im Ausland kennen das Problem der Luftfremdstoffemission von Flugzeugstrahltriebwerken, wobei festzustellen ist, dass von allen Stellen sehr intensive Anstrengungen zur Verbesserung der heutigen Lage unternommen werden. In der Schweiz ist durch die Arbeitsgruppe für Lufthygiene die Koordination der Aufgaben und die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Amtsstellen und den Fachdienststellen der Swissair gewährleistet.

Durch den allgemeinen Übergang zu Doppelstromtriebwerken wurde der Feststoffgehalt (Rauch) der Abgase gegenüber der ersten Generation von Strahltriebwerken bereits stark vermindert. Die JT-8D-Triebwerke der DC-9- und Boeing-727-Flugzeuge, die zurzeit mit rauchlosen Versuchs-brennkammern im praktischen Erprobungsbetrieb laufen, lassen ein positives Ergebnis erwarten. Die Swissair hat sich entschlossen, im Laufe der Zeit alle DC-9-Triebwerke mit «rauchlosen» Brennkammern auszurüsten.

Die neuesten Triebwerke, z.B. Pratt und Whitney JT-9D für Boeing-747- und General Electric CF-6 für DC-10-Flugzeuge, müssen auf Grund der Anforderungen der Käufer bereits in ihrer Grundkonstruktion die Bedingung eines unsichtbaren Abgasstrahls bei allen Betriebszuständen erfüllen, und wie die bisher vorliegende Erfahrung mit der Boeing zeigt, wird diese auch praktisch erfüllt.

Für das Problem der unschönen Rauchbildung beim Betrieb von Strahlflugzeugen ist daher eine *technische Lösung* möglich.

Für Prüfstandläufe konnte in organischen Manganverbindungen, die als Treibstoffzusatz verwendet die Verbrennung durch katalytische Wirkung verbessern, ein gutes Mittel zur weitgehenden Verhinderung der Rauchbildung gefunden werden. Die Beigabe dieses Additives wird sich erübrigen, wenn nur noch rauchlose Triebwerke zur Prüfung anfallen.

Literaturverzeichnis

- [1] *Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt EMPA*: «Ausmass des Rauch/Staub-Niederschlags in der Umgebung des Flughafens Zürich». EMPA-Bericht Nr. 61 371 vom 27. Febr. 1969.
- [2] *Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt EMPA*: «Messung der Luftfremdstoff-Emission von Strahltriebwerken». EMPA-Bericht Nr. 61 847 vom 27. Nov. 1968.
- [3] *Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt EMPA*: «Messung der Luftfremdstoff-Emission von Strahltriebwerken, Triebwerk JT-8D-7 mit modifizierten Brennkammern». EMPA-Bericht Nr. 66 094 vom 20. Februar 1969.
- [4] *Sallee G.P.*: A Status Report on Jet Exhaust Emission. Air Transport Association of America, Washington, D.C., Dez. 1967.
- [5] *Durrant T., Fiorello S.C., Faitani J.J., Hochheiser S. und Lozano E.R.*: Combustor Design Changes Reduce Smoke from Gas Turbine Engines. «SAE-Journal», Vol. 77, Nr. 6, June 1969, S. 61 ff.
- [6] *George R.E. und Burlin R.M.*: Air Pollution from Commercial Jet Aircraft in Los Angeles County. Air pollution control district/County of Los Angeles, Los Angeles, April 1960.
- [7] *Durrant T.*: The Control of Atmospheric Pollution from Gas Turbine Engines. «Esso Air World», Vol. 21, Nr. 3, Dez. 1968, S. 65 ff. (nach SAE-Paper Nr. 680347).
- [8] *Lozano E.R., Melvin W.W. Jr. und Hochheiser S.*: Air Pollution Emissions from Jet Engines. Journal of the Air Pollution Control Association, Vol. 18, Nr. 6, June 1968, S. 392 ff.
- [9] *Hochheiser S. und Lozano E.R.*: Air Pollution Emissions from Jet Aircraft Operating in New York Metropolitan Area. Society of Automotive Engineers, Air Transportation Meeting New York, N.Y. April 29–May 2, 1968. SAE-Paper Nr. 680339.
- [10] *Faitani J.J.*: Smoke Reduction in Jet Engines Through Burner Design. Society of Automotive Engineers, Air Transportation Meeting New York, N.Y. April 29–May 2, 1968. SAE-Paper Nr. 680 348.
- [11] *Yaffe M.L.*: Better Combustor Design Seems Smoke-Reduction Key. «Aviation Week & Space Technology», May 13, 1968, S. 65.
- [12] *McConnell G., Howells H.E., Golothan D.W., Vulliamy M., Spiers J. und Miller C.O.*: Influence of Fuel Properties and Effect of Antismoke Additives on Diesel Exhaust Smoke. «SAE-Journal», Vol. 76, Nr. 3, S. 36 ff.
- [13] *SAE Panel on Electrically Powered Vehicles*: Air Pollution – the Problem and the Risks. «SAE-Journal», Vol. 76, Nr. 5, May 1968, S. 47 ff.
- [14] *Högger D.*: Bekämpfung von Luftverunreinigungen (Rechtsgrundlagen und Rechtsanwendung). «Neue Zürcher Zeitung» Nr. 663, 27. Okt. 1968.
- [15] «Über die Luftverunreinigung der Atmosphäre durch Rauch und Abgase aus Heizanlagen». Vorträge der Tagung vom 26. und

27. Sept. 1962, veranstaltet von der Eidg. Kommission für Luft-
hygiene. «Industrielle Organisation», 31 (1962), Nr. 11, S. 325 ff.

- [16] Brunner M.: Die Zusammensetzung der Auspuffgase bei Benzin-
motoren (Der Einfluss der Treibstoffzusammensetzung). «Zeitschr.
für Präventivmedizin» 1966, Heft 2, S. 77 ff.
- [17] Wiethaup H.: Die rechtliche Seite der Luftverunreinigung durch
den Hausbrand. «Staub», Vol. 25, Nr. 3, März 1965.
- [18] Liesegang W.: Der Flugascheauswurf vom Standpunkte des
Nachbarnschutzes. «Staub» 1953, Heft 31, S. 29 ff.

[19] Hess W.: Emissionen aus Ölfeuerungen in Zürich. «Staub»,
Vol. 25, Nr. 11, November 1965.

[20] Sawyer R.F.: Fundamental Processes Controlling the Air Pollution
Emissions from Turbojet Engines. American Institute of Aero-
nautics and Astronautics, 6th Annual Meeting, Anaheim, Cali-
fornia, October 20–24, 1969. AIAA-Paper Nr. 69-1040.

Adresse des Verfassers: E. F. Schiantarelli, dipl. Chemiker, Leiter
der Abt. Materialprüfung und Verfahren, Swissair, Schweiz. Luftver-
kehr AG, 8058 Zürich-Flughafen.

Siliziumkarbid als Halbleitermaterial

DK 661:621.315.59

Seit der Erfindung des Transistors durch Shockley im
Jahr 1947 haben Halbleiterbauelemente immer grössere
Bedeutung erlangt und zu einer stürmischen Entwicklung
vor allem der Nachrichten-, aber auch der Starkstrom-
technik geführt. Die Grundlagen zu dieser Entwicklung lie-
ferte die Erforschung der Eigenschaften der verwendeten
Halbleitermaterialien, d. h. zunächst des Germaniums und
später des Siliziums. Die Eigenschaften eines Halbleiter-
bauelementes sind durch das verwendete Halbleitermaterial
bestimmt. Die Erforschung weiterer Materialien ist daher
der Schlüssel zur Entwicklung von Bauelementen mit bes-
seren oder ganz neuen Eigenschaften.

Zu den Materialien, die neue technische Anwendungen
versprechen, gehört das Siliziumkarbid (SiC). Seine her-
vorstechenden Eigenschaften sind seine hohe Temperat-
beständigkeit, die grosse Breite seiner verbotenen Zone,
seine chemische Beständigkeit und seine Härte. Um die
Halbleitereigenschaften eines Materials auszunutzen, muss
man es in einkristalliner Form und in äusserster Reinheit
herstellen. Die gleichen Eigenschaften, die SiC gegenüber
anderen Halbleitermaterialien auszeichnen, insbesondere
seine Temperaturbeständigkeit, bedingen für die Herstellung

genügend reiner Einkristalle aus SiC einen erheblichen Auf-
wand. SiC-Einkristalle werden aus hochreinem polykristal-
linem SiC durch Umsublimation (SiC lässt sich nicht
schmelzen) bei 2500 °C unter niederem Druck gezogen. Es
werden so höhere Reinheiten als 1 ppm (ein Verunreini-
gungsatom auf 10⁶ Si- und 10⁶ C-Atome) erzielt.

Eine andere Möglichkeit, sehr reine Einkristalle aus
SiC zu erhalten, stellt die Epitaxie aus der Gasphase dar.
Das Kristallwachstum lässt sich dabei besser beherrschen,
weil es bei nicht so hohen Temperaturen erfolgt. Dieses
Verfahren wird im Brown-Boveri-Konzern-Forschungszen-
trum benutzt, um *p-n*-Übergänge zu erhalten. Ein *n*-do-
tierter SiC-Einkristall wird in einer Wasserstoffatmosphäre
auf 1750 °C erhitzt. Dem Wasserstoff werden geringe Men-
gen von kohlenstoff-, silizium- und borhaltigen Gasen bei-
gemischt, die sich bei der hohen Temperatur zersetzen.
Dabei wächst auf dem Grundkristall (Substrat genannt)
eine *p*-dotierte SiC-Schicht einkristallin auf. Mit diesem
Verfahren erhielt man Dioden, die bei Zimmertemperatur
bis zu 500 V sperren und bis zu Temperaturen von 500 °C
gleichrichten. Mit solchen Dioden gelang es, α -Strahlen in
einem Reaktor bei 400 °C nachzuweisen.

Mart Stam

DK 92:72

Von Martin Steinmann, Zürich

Die folgenden Anmerkungen über die Beziehungen von
Mart Stam zur Schweiz wurden als Einführung der Ausstellung
Mart Stam in der ETH Zürich gemacht (SBZ 1970, H. 50, S.
1185). Mart Stam lebt zurückgezogen «irgendwo in der
Schweiz» und lehnte alle Versuche ab, mit ihm ins Gespräch zu
kommen. Die Anmerkungen stützen sich deshalb auf die Mit-
teilungen von Hans Schmidt, Werner Moser † und Emil Roth.

Nach dem Ersten Weltkrieg arbeiteten verschiedene schwei-
zerische Architekten für einige Zeit in Holland, das sich aus
dem Weltkrieg heraushalten und ohne Unterbrechung durch
schwere wirtschaftliche Schädigung die Erneuerung der Archi-
tektur weiterführen konnte, welche von Berlage ausging. Die
Architektur in der Schweiz stand damals noch unter dem Ein-
fluss der Sechs Bücher vom Bauen von Ostendorf, welche einen
betont bürgerlichen Stil vertraten, anlehnend an die nach-
revolutionäre Architektur um 1800.

Hans Schmidt arbeitete 1920–22 in Holland, Werner
Moser 1922–23, beide eine Zeit zusammen bei Granpré-
Molière in Rotterdam, bei welchem Mart Stam 1919–22 ange-
stellt war. Mart Stam vermittelte den beiden Schweizern «viel
vom einfachen holländischen Leben, aus welchem er kam»
und dadurch von den gesellschaftlichen Grundlagen der neuen
Architektur. In Rotterdam standen auch schon die ersten der
vorbildlichen Miethäuser von Oud, welche den städtischen
Massenwohnungsbau als entscheidende Aufgabe der Zwan-
ziger Jahre in wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht
ankündigten.

1922–23 schrieb Mart Stam auf Vermittlung von Hans
Schmidt einen längeren Aufsatz über «Holland und die Bau-
kunst unserer Zeit» für die SBZ, welcher in vier Folgen 1923

erschien als erste Arbeit über die Absichten der neuen Archi-
tektur¹). Anlass für die Veröffentlichung war gemäss einem
redaktionellen Vorwort «die unverkennbaren Rückwirkungen
der holländischen Entwicklung auf die schweizerische Archi-
tektur und die daraus erwachsenden Meinungsverschieden-
heiten». Solche Rückwirkungen zeigten sich in verschiedenen
Wettbewerben in Form von «verschobenen», nicht auf Achsen
angelegten Baukörpern, welche auch kurzerhand als «Eisen-
bahnunglücke» bezeichnet wurden.

Beim Erscheinen der vier Folgen arbeitete Mart Stam in
Zürich bei Prof. Karl Moser an den Ausführungsplänen für das
Haus Rickli an der Herzogstrasse, an welchem sich die Aus-
bildung der Fenster unschwer als Stams Arbeit nachweisen
lässt, vor allem am Vorbau, an welchem Sturz und Brüstung in
der Art von Klijnen als schmale Streifen durchgezogen und um
die Ecke geführt werden. Zusammen mit seiner Frau bewohnte
Stam ein Zimmer im Dachstock des Hauses von Prof. Karl
Moser an der Freudenbergstrasse.

Reyner Banham stellt in «Theory and Design of the First
Machine Age» den Entschluss von Mart Stam, in der Schweiz
zu arbeiten, so dar, dass er dem befreundeten El Lissitzky
nachgereist sei, welcher 1924–25 in Agra (Tessin) eine Lungen-
tuberkulose ausheilte. Ein Brief von Lissitzky über seine Durch-
reise in Zürich widerlegt diese Vermutung: «Am Bahnhof
Zürich wurde ich von dem grossen Pra – Umkehrung von Arp –
in weissen Locken und dem anderthalb Kilometer langen Stam
abgeholt», und weiter unten: «Der Stam macht hier Revolution

¹) SBZ 1923 Bd. 82, H. 15 (S. 185), H. 18 (S. 225), H. 19 (S. 241),
H. 21 (S. 268). Daran schliesst sich eine Kontroverse zwischen Arch.
E. Wipf (H. 24, S. 317) und Mart Stam (H. 26, S. 339).