

Flugzeug-Triebwerke

Autor(en): **Wetter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **12 (1946)**

Heft 7

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-363170>

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.

notwendig ist. Dabei darf der Auftrag nicht zu eng gefasst werden, um die Initiative beim Untergebenen nicht zu zerstören, sondern er soll eine klare Richtlinie für den nachfolgenden Einsatz darstellen.

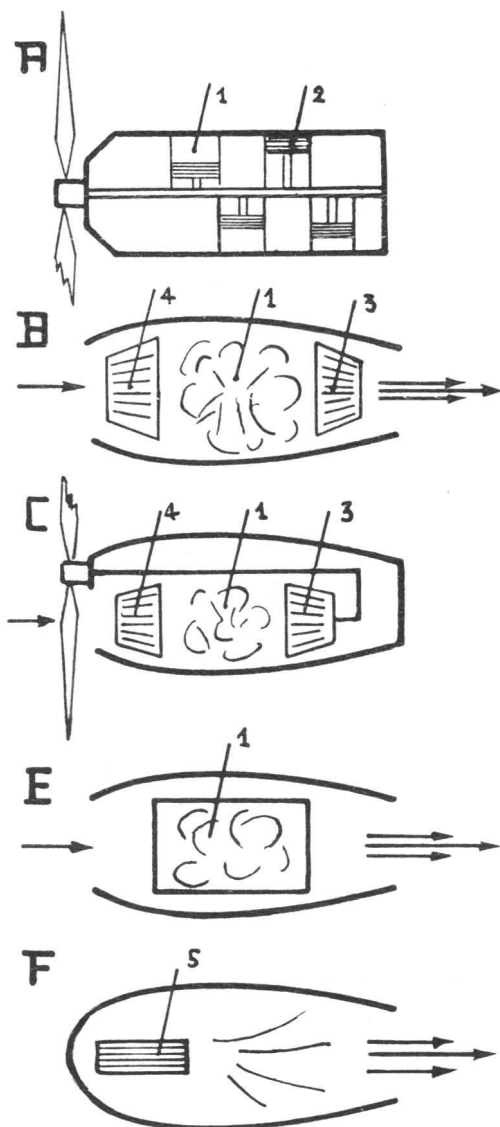
Unter «*Verschiedenem*» wird der Befehl durch Angaben über Gefechtsstandorte, Kommandoverhältnisse, Verbindungen, Anmarschwege, besondere Gefahren usw. ergänzt.

Die Art der Befehlsgebung wird oft für den Erfolg ausschlaggebend sein. Trotz den vier Punkten soll der Befehl möglichst kurz sein, da durch die Uebermittlung keine Zeit verloren gehen darf. Gelegentlich wird es zweckmässig sein, den Befehl in kurze Teilbefehle zu unterteilen, wobei der zeitliche Ablauf der Ereignisse gebührend zu berücksichtigen ist. Für spätere Ereignisse können auch die Befehle später ausgegeben werden.

Flugzeug-Triebwerke

Von Hptm. Wetter, Instr.-Offizier

Flugzeuge, die heute im Prototyp vorhanden sind und als neueste Entwicklung angesehen werden, sind in 3 Jahren, wenn sie der Truppe in Serien abgegeben werden können, bereits veraltet.



1 = Verbrennungsraum, 2 = Kolben, 3 = Gasturbine, 4 = Axial-Kompressor, 5 = Rakete.

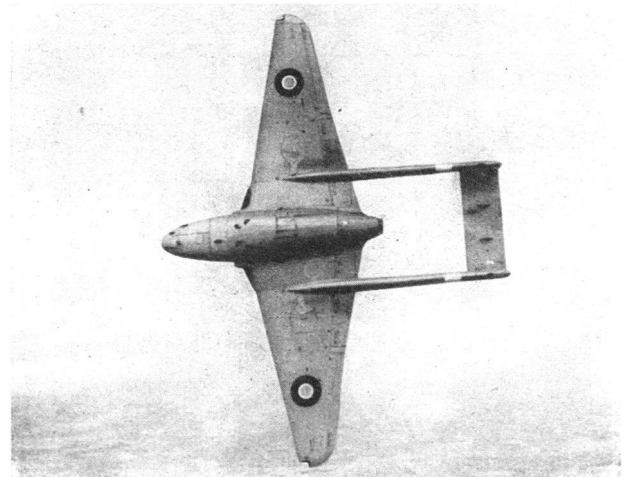
Nicht jedes Kriegsmaterial ist so rasch Umwandlungen unterworfen, wie es das Flugzeug ist.

Heute erreichen die Bombardierungsflugzeuge eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 400

km/h, einen Aktionsradius von 2500 km., besitzen 10 t Tragfähigkeit, steigen auf 10'000 m; morgen werden es Bombardierungsflugzeuge sein mit einer an die Schallgeschwindigkeit grenzenden Schnelligkeit (von 750—900 km/h), von noch grösserer Reichweite und die auf eine Höhe von 13'000 m steigen.

Heute beträgt die Geschwindigkeit der Jagdflugzeuge 7—800 km/h, der Aktionsradius 2000 km, die praktische Gipfelhöhe 12'000 m; in ein paar Jahren werden Düsenflugzeuge mit Schallgeschwindigkeit fliegen, auf 17'000 m Höhe gelangen und eine Reichweite von 6000 km (Aktionsradius 3000 km) erlangen. Diese 6000 km bedeuten eine Strecke von Zürich nach Belgisch-Kongo, welche in knapp 6 Stunden zurückgelegt werden kann.

Es ist sogar vorgesehen, Flugzeuge von 50 t Tragfähigkeit zu konstruieren; heute sind die Ent-



«Vampire»

wicklungen so weit, dass der Transport einer 22,5 t schweren Bombe in absehbarer Zeit verwirklicht wird.

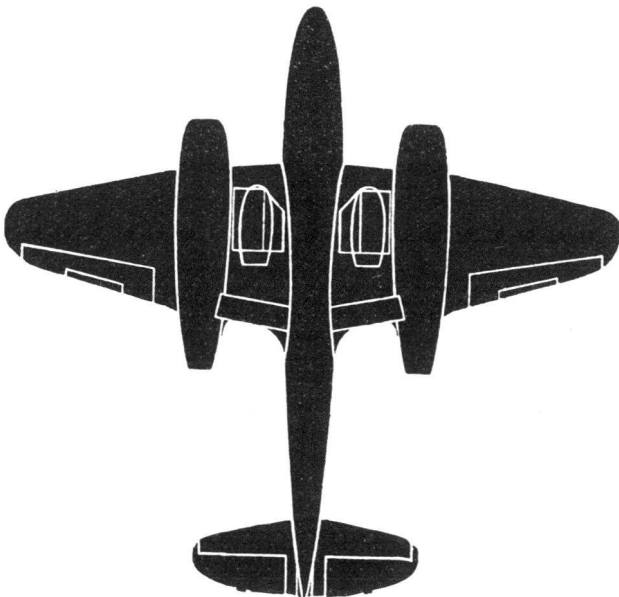
Hat demnach der Kolbenmotor-Luftschrauben-Antrieb ausgedient? Seine heutige praktische Leistung liegt bei 2400 PS. Allerdings sind auch Kolbenmotoren mit höheren PS-Leistungen vorhanden, wie z. B. 3000 PS, 3600 PS; solche sind jedoch als hochgezüchtete Leistungen zu betrach-

ten. Es scheint, dass die Grenze des Möglichen beinahe erreicht ist. Und da heute für die Kriegführung die Geschwindigkeit eine eminent grosse Rolle spielt, musste nach neuen Prinzipien gesucht werden. Diese letztern beruhen in Raketen- und Düsenantrieben. Die obgenannten Resultate sind nur durch solche Flugzeug-Triebwerke zu erreichen.

Die verschiedenen, heute bereits existierenden Triebwerke werden unter folgenden Namen aufgeführt: Rückstoss-, Düsen-, Turbo-, Raketen-, Strahl-Antriebe. Der Laie findet sich in diesen Benennungen nicht mehr zurecht; Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung der diversen Begriffe sind selbst in der Fachwelt vorhanden. Es scheint deshalb angezeigt zu sein, an dieser Stelle die Begriffe zu klären und die Funktionsweise kurz zu beschreiben. Es soll dies nur sehr skizzenhaft und übersichtsmässig geschehen.

A. Der Kolbenmotor-Luftschrauben-Antrieb.

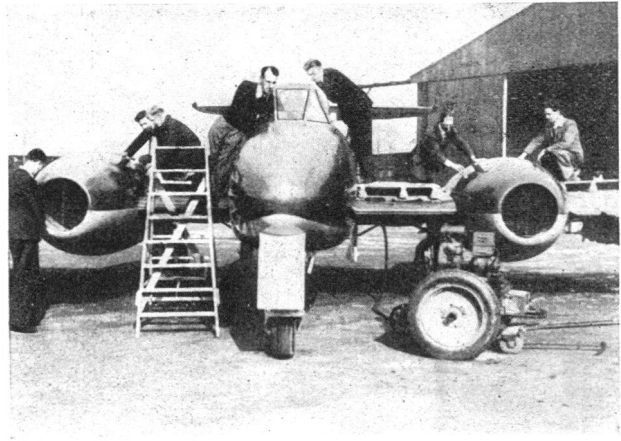
Dieser Motor ist jedem zur Genüge bekannt, sind doch alle heutigen schweizerischen Militärflugzeuge damit ausgerüstet. — Ein Kraftstoff-Luft-Gemisch wird in den Verbrennungsraum eingesaugt und komprimiert. Durch eine elektrische Zündung verbrennt das Gemisch, dehnt sich aus und betätigt den Kolben. Die Bewegung wird schlussendlich auf eine Luftschraube (Propeller) übertragen.



«Meteor»

B. Der Turbo-Düsen-Antrieb.

Eine Konstruktion, die bei den meisten «Rückstossflugzeugen» verwendet wird. — Durch eine Oeffnung (oder auch mehrere) wird die Luft eingesaugt und verdichtet; dies geschieht durch einen Axial-Kompressor mit einer Umdrehungszahl von 100—130 pro Sekunde. In einer Kammer findet



«Meteor»

unter Zusatz von Kraftstoff (meistens Petrol) die Verbrennung statt. Die Explosionsgase werden durch eine Gasturbine geleitet und durch eine Austrittsöffnung nach hinten ausgestossen; sie üben somit einen Rückstoss aus. Ein Teil (heute noch ca. 40 %) der Gase wird für den Antrieb des Axial-Kompressors verwendet.

C. Der Turbo-Luftschrauben-Antrieb.

Das gleiche Prinzip wie beim Turbo-Düsen-Antrieb. Hier werden jedoch die Explosionsgase nicht nach hinten ausgestossen, sondern für die Erzeugung der notwendigen Umdrehungen der Luftschraube verwendet.

D. Der Turbo-Luftschrauben-Düsen-Antrieb.

Statt dass die Explosionsgase auf die Luftschraube geleitet oder nach hinten ausgestossen werden, kann eine Kombination stattfinden, indem ein Teil der Gase für die Luftschraube verwendet werden und einen Vortrieb erzeugen und ein anderer Teil der Gase nach hinten ausströmt und als Rückstoss wirkt.

E. Der Thermo-Düsen-Antrieb.

Die Luft tritt in einen Raum und wird erwärmt. Sie dehnt sich aus. Nach hinten ausgestossen, erwirkt sie einen Rückstoss. Bedingungen sind hier: grosse Temperaturunterschiede und grosse Geschwindigkeit des Flugzeugs.

F. Der Raketen-Antrieb.

In der Rakete ist aufgespeicherte Energie vorhanden. Wird sie entzündet und strömen die Gase hinten aus, bewirken sie, dass das Flugzeug vorwärtsgeschoben wird.

Der Turbo-Düsen-Antrieb ist heute der gebräuchlichste. Es existieren bereits verschiedene solcher Flugzeug-Typen, u. a. ist der Havilland «Vampire» mit dem D. H. Gobelin-Gasturbinen-Triebwerk zu nennen. Seine Geschwindigkeit beträgt 870 km/h; die Ausrüstung besteht aus 4 Kanonen 20 mm.