

**Zeitschrift:** Bulletin der Vereinigung Schweiz. Petroleum-Geologen und -Ingenieure  
**Herausgeber:** Vereinigung Schweizerischer Petroleum-Geologen und -Ingenieure  
**Band:** 18 (1951)  
**Heft:** 55

**Artikel:** Technologische Rubrik : Flugturbinentreibstoffe  
**Autor:** Ruf, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-185560>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 02.05.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## **Technologische Rubrik**

### **Flugturbinentreibstoffe**

Mehr als ein halbes Jahrhundert lang hat sich die Entwicklung von Verbrennungskraftmaschinen für Fahr- und Flugzeuge praktisch ausschließlich mit der Verbesserung der Kolbenmotoren beschäftigt, dem um 1870 von Nikolaus Otto erfundenen Viertakt-Motor mit Fremdzündung und dem um die Jahrhundertwende von Rudolf Diesel erstmals beschriebenen Arbeitsverfahren mit hoher Verdichtung und Selbstzündung. Seiner später hauptsächlichsten Verwendung als «Vergasermotor» wegen verlangte der *O t t o m o t o r* einen leichtflüchtigen Treibstoff, das heute als Flug- und Automobiltriebstoff vorherrschende Benzin. Im Streben nach immer größerer Leistung und Wirtschaftlichkeit hat man die Ottomotoren höher und höher verdichtet, so daß im Laufe der Jahre immer klopffestere Treibstoffe hergestellt werden mußten. Flug- und Automobilbenzin bestehen deshalb heute neben Destillat- oder Straightrunbenzin zu einem großen Teil aus sogenanntem Krackbenzin und synthetischen, aus niedrigen Kohlenwasserstoffen hergestellten Produkten, die in teuren Anlagen unter erheblichen Kosten hergestellt werden müssen. Der *D i e s e l m o t o r* dagegen begnügte sich im Prinzip mit einer wesentlich breiteren Kost, indem er auch schwerer flüchtige Oele verarbeitet. Besonders die großen, langsam laufenden (stationären) Motoren sind fast omnivor. Die kleinen, für Fahrzeuge besonders geeigneten Schnellläufer dagegen sind wesentlich wählerischer und verlangen einen Treibstoff genügender Zündwilligkeit, die nur ziemlich ausgesprochen paraffinische Oele aufweisen. Als Dieseltreibstoff für Schnellläufer werden deshalb ausschließlich paraffinische Destillat-Gasöle verwendet.

Die Erfindung einer nach ganz neuem Prinzip arbeitenden Verbrennungskraftmaschine, dem *T u r b i n e n - S t r a h l t r i e b w e r k* zu Ende des letzten Krieges und deren erfolgreiche Weiterentwicklung in der Nachkriegszeit warf nicht nur konstruktiv, sondern auch bezüglich des für solche Motoren besonders geeigneten Treibstoffes eine Menge von Fragen auf, an deren Lösung heute intensiv gearbeitet wird. Bei diesen Strahltriebwerken, wie sie heute vor allem in Militärflugzeugen der hohen damit erreichbaren Geschwindigkeiten wegen mehr und mehr Verwendung finden, wird der Treibstoff im Gegensatz zu den Kolbenmaschinen nicht mehr periodisch in einen Zylinder mit Kolben eingeführt und dort, gemischt mit der nötigen Luft, zur Verbrennung gebracht. Hier wird der Treibstoff kontinuierlich in eine nur einseitig geschlossene Brennkammer in die vorverdichtete Luft eingespritzt und fortlaufend, wie bei einer Zentralheizungsölf Feuerung, verbrannt. Die heißen Verbrennungsgase treiben erst eine Turbine an, die ihrerseits den Kompressor für die Vorverdichtung der Verbrennungsluft betätigt. Dann werden sie mit großer Geschwindigkeit zu einer «Düse» ausgestoßen. Der Rückstoß oder «Schub» dieses Gasstrahlers bewirkt die Fortbewegung des Flug- (oder Fahr-) Zeuges.

Man glaubte erst, damit nun eine ideale Maschine gefunden zu haben, die praktisch jeden flüssigen Treibstoff zu verwenden gestattet. In der Tat braucht der Düsentreibstoff weder klopfest, noch besonders zündwillig zu sein. Ein näheres

Studium der Betriebsbedingungen brachte dann aber doch verschiedene Einschränkungen.

Bei der in England auf diesem Gebiete geleisteten Pionierarbeit bediente man sich als Treibstoff einer Petrolfraktion, ähnlich dem zu Großvaters Zeiten wohlbekannten, heute gegenüber dem Benzin an Bedeutung stark zurückgedrängten Leuchtpetrol. Ein solches etwa zwischen 150 und 280° C siedendes Erdölprodukt ist weniger feuergefährlich (was bei den bei Entwicklungsarbeiten zu befürchtenden Bruchlandungen sehr erwünscht war), ist dank seiner relativ einfachen Herstellungsweise verhältnismäßig billig, hat einen hohen Literheizwert (der beim sehr hohen Treibstoffverbrauch der Düsenflugzeuge und dem beschränkten Bergraum für Treibstoff wichtig ist) und hat schließlich einen noch genügend niedrigen Gefrierpunkt (eine Eigenschaft, auf die beim Fliegen in großer Höhe geachtet werden muß). Auch zeichnen sich paraffinische Leuchtpetrole durch eine besonders saubere, rußfreie Verbrennung aus.

In Amerika konnte man sich mit einem Petrol als Treibstoff für die sich auch dort rasch entwickelnden Düsenflugzeuge nicht befreunden. Man erwog, daß von einer solchen Erdölfraktion nur etwa 5, maximal 10% aus dem Roherdöl hergestellt werden könnten und fürchtete deshalb nicht zu Unrecht, daß im Ernstfall niemals genug Petrol verfügbar wäre. Die Entwicklungsarbeit benutzte dort deshalb ein sogenanntes «wide range» oder «wide cut» Destillat, das neben Petrol auch Benzin und Gasölfraktionen enthält. Zur Erleichterung des Starts legte man Wert auf einen Dampfdruck von 5—7 lb/sqin (0,35—0,49 kg/cm<sup>2</sup>). Damit mußte man allerdings den günstigen Flammpunkt fahren lassen, erhielt damit aber auch ein besseres Kälteverhalten. Es wurde aber übersehen, daß eine gar zu große Flüchtigkeit beim raschen Steigen solcher Maschinen in große Höhe zu unzulässig hohen Verdampfungsverlusten führen muß. Ein «wide cut» mit 7 lb/sqin Dampfdruck wurde deshalb in England kategorisch abgelehnt.

Die Entwicklung der Düsentreibstoffe schien somit einige Zeit in England und den USA ganz verschiedene Wege zu gehen. Das war prinzipiell und versorgungstechnisch unerwünscht. In jüngster Zeit beginnt sich nun jedoch ein Kompromiß anzubahnen. Der wahrscheinlich bald für militärische Zwecke allgemein übliche Düsentreibstoff ist zur Sicherstellung der im Notfall erforderlichen Mengen voraussichtlich ein «wide cut» oder eine Fraktion weiten Siedebereiches. Der Dampfdruck wird nun jedoch auf maximal 3 lb/sqin (0,21 kg/cm<sup>2</sup>) begrenzt. Der zulässige Gefrierpunkt kann auf —60° C herabgesetzt werden. Dagegen muß man die Flammpunktsanforderung fallen lassen. Interessant ist, daß die neuen englischen und amerikanischen Spezifikationen nun max. 25 Vol.% Aromaten zulassen, so daß die früher mit solchen Treibstoffen aufgetretenen Störungen mit Koksbildung an den Wänden der Verbrennungskammern scheinbar überwunden sind. Auch den Schwefelgehalt scheint man nicht mehr zu fürchten, indem max. 0,4 % zugelassen werden. Die Frage, ob auch gekrackte Oele verwendbar sind, ist noch nicht völlig abgeklärt. Die neuen amerikanischen Qualitätsrichtlinien lassen Bromzahlen bis zu 30 zu, während diese von den Engländern noch auf max. 3 angesetzt wurde. Es fragt sich, ob Treibstoffe mit sehr hohen Bromzahlen auch genügend lagerstabil sind.

Diese Entwicklung gilt vermutlich nur für Militär-Flugturbinentreibstoffe. Die Entwicklung ziviler Düsenflugzeuge dürfte sich aus Sicherheitsgründen vorläufig noch einige Zeit auf einen Treibstoff des Petrol-Typs basieren.

Dr. H. Ruf