

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 3

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

Inhalt: Pescara-Flugkolbenkompressoren. — Ingenieur und Geologe. — Brandverhütungsdienst für Industrie und Gewerbe. — Gemeinde-Wohnbauten der Stadt Bern auf dem Stapfenacker in Bümpliz. — Revision und Unterhalt elektrischer Hausinstallationen. — Der Verbund-träger. — Mitteilungen: Holzkohle-Generatoranlage auf einem Sportflug-

zeug. Die Beratungsstelle für Abwasserreinigung und Trinkwasserver-zorgung an der E. T. H. Ritterhaus Bubikon. Eine Ausstellung «Bahnhof Bern». — Wettbewerbe: Schulhaus und Internat der waadtländischen Landwirtschaftsschule in Moudon. Städtisches Verwaltungsgebäude in Bern. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortragskalender.

**Band 125**

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Verelnsorgane nicht verantwortlich  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

**Nr. 3**

**Pescara-Flugkolbenkompressoren**

Von ROBERT HUBER, Dipl. Ing. E. T. H., Leiter des «Bureau Technique Pescara», Paris

Motorkompressoren, die als fahrbare Grup-pen zum Antrieb von Druckluftwerkzeugen eine ständig wachsende Verwendung finden, bestehen meistens aus einem Verbrennungsmotor mit angekuppeltem Kolbenkompressor. Die Uebertragung der Arbeitsbewegung von den Motorkolben auf die Kompressorkolben erfolgt dabei über die Kurbelgetriebe der beiden Maschinen. Im Gegensatz zu diesen all-gemein bekannten Motorkompressoren sind bei den Pescara-Flugkolbenkompressoren die Kompressor-Kolben starr mit den Motorkolben verbunden, sodass die Arbeitsübertragung vom Motor auf den Kompressor direkt, unter Umgehung des klassischen Kurbelgetriebes erfolgt. Dadurch ergaben sich verschiedene neuartige Probleme, die nur durch längere Entwicklungsarbeit gelöst werden konnten. Im folgenden wird an Hand des 60 PS -Pescara-Flugkolbenkompressors P-13 Aufbau und Betrieb dieser neuartigen, seit Jahren im Ausland im praktischen Betrieb erprobten Maschinen beschrieben.<sup>1)</sup>

Abb. 1 stellt den Motorkompressor P-13 im Längsschnitt dar. In der Mitte der Maschine befindet sich der nach dem Diesel-Verfahren arbeitende Gegenkolbenmotor, dessen zwei Kolben wie bei Kurbelwellenmaschinen ähnlicher Bauart die Einlass- und Auslassschlitze steuern. Der eine Motorkolben (links) ist durch eine Kolbenstange starr mit dem Kompressorkolben verbunden. Dieser bewegt sich in einem beidseitig geschlossenen Kompressor-Zylinder und fördert im äusseren Raum die abgegebene Druck-luft, während die dem Motor zugekehrte Fläche des Kolbens die Spül- und Ladeluft verdichtet. Die Saugventile von Kompressor und Spülpumpe liegen auf dem Umfang verteilt in der Zylinderwand, die Druckventile sind auf den beiden Abschlussdeckeln untergebracht. Sämtliche Ventile sind normale Plattenventile der Bauart Hoerbiger. Der andere Motorkolben (rechts) trägt am Ende der Kolbenstange einen Pufferkolben, dessen Wirkungs-weise als Ausgleichkissen weiter unten näher beschrieben wird.

Beide Kolben sind durch das in Abb. 2 sichtbare Synchroni-siergestänge, bestehend aus Schwinghebeln und Pleuelstangen, miteinander verbunden. Die Schwinghebel beschreiben einen Winkel von ungefähr 120° und zwar ohne im normalen Betrieb die Strecklage zu erreichen. Die Endlagen der Hubbewegung sind also mechanisch nicht festgelegt, sondern nur durch die pro Hub aufgenommene und abgegebene Energie bestimmt.

Das freie Verschieben der äusseren Totpunktlage erweist sich bei diesen Motorkompressoren als besonders vorteilhaft, da hierdurch die Regulierung der geförderten Luftmenge sehr ein-

<sup>1)</sup> Vgl. G. Eichelberg in Bd. 109, S. 112\*; Bd. 111, S. 198\*. Red.

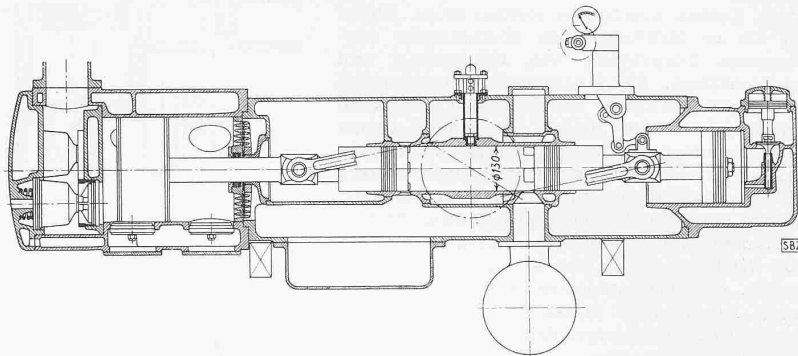


Abb. 1. Pescara-Flugkolben-Kompressor P-13 im Längsschnitt. — Masstab 1 : 20

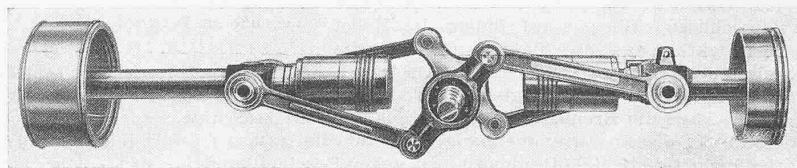


Abb. 2. Flugkolben mit Synchronisiergestänge

fach und wirtschaftlich gestaltet werden kann. Kommen z. B. infolge verminderter Motorenergie die Kolben früher zum Still-stand, so entspricht diesem Verschieben der äusseren Totpunktlage ein kürzerer Ausstosshub des Kompressors, seine Förder-menge ist also geringer und kann bei weiterer Verminderung der Motorenergie bis auf Null vermindert werden. Es wird also allein durch Veränderung des eingespritzten Brennstoffes jede beliebige Druckluftmenge zwischen Leerlauf und Vollast ein-reguliert, ohne dass besondere Vorrichtungen am Kompressor zu steuern sind. Da keine Pumpverluste auftreten, ist diese Art der Regulierung viel wirtschaftlicher, als die sonst übliche inter-mittierende Regulierung.

Die Veränderung der inneren Totpunktlage beeinflusst die Motorkompression; sie ist bei den nach dem Dieselverfahren arbeitenden Maschinen gleichfalls von Vorteil. So wird beispiels-weise zum Erleichtern des Anlassens die Motorkompression für kurze Zeit durch Erhöhen der die Kolben einwärtstreibenden «Rückwärts-Energie» über das übliche Mass gesteigert.

Im normalen Betrieb der Maschine muss jedoch der im Motor erreichte Druck möglichst konstant sein, damit die Verbrennung ständig unter den besten Bedingungen vor sich geht. Die rück-wärtstreibende Energie, die durch die Entspannung der Druck-luftpolster von Kompressor-Totraum und Ausgleichkissen gelie-fert wird, darf also auch bei veränderter äusserer Totpunktlage nur wenig variieren. Aus Abb. 3 geht hervor, dass bei Verschie-ben der Totpunktlage aus der Vollaststellung I in die Leerlauf-stellung II die rückwärtstreibende Energie im Kompressor zu-nimmt, und zwar im Verhältnis der schraffierten Flächen A-B-F zu D-C-E. Die Funktion des Ausgleichkissens besteht nun darin, diese Zunahme zu kompensieren. Sein Arbeitsvermögen nimmt beim Uebergang von der Vollaststellung I in die Leerlaufstel-lung II im Verhältnis der Flächen H-M-N zu H-K-L ab. Durch geeignete Wahl des Druckverlaufes im Kissen wird erreicht, dass diese Energie-abnahme die Zunahme der Polsterenergie des Kompressors aus-gleicht. Die Summe der Energien der beiden Polster verändert sich auch für die zwischen den beiden Extremstellungen I und II liegenden Tot-

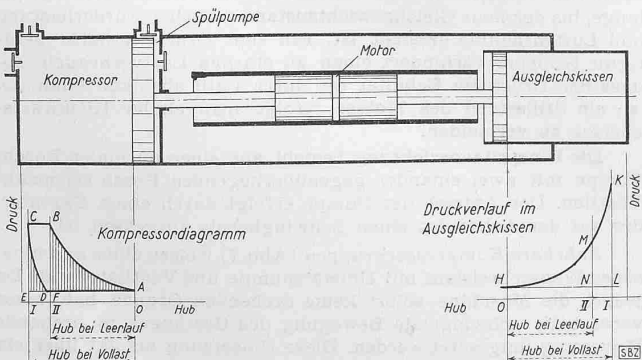


Abb. 3. Schematische Darstellung des Druckverlaufs im Kompressorzylinder und im Ausgleichkissen

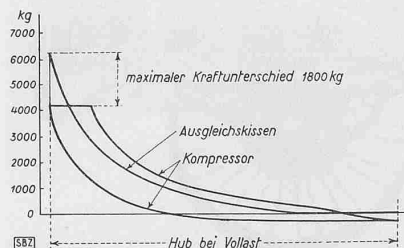


Abb. 4. Diagramme von Kompressor und Ausgleichkissen im Kräftemasstab