

(12)

Patentschrift

(21) Anmeldenummer: A 1085/2010
(22) Anmeldetag: 28.06.2010
(45) Veröffentlicht am: 15.04.2012

(51) Int. Cl. : **F02C 3/16** (2006.01)
F02K 7/00 (2006.01)

(56) Entgegenhaltungen:
WO 1993/015312A1 US 5636509A

(73) Patentinhaber:
HAGER ERICH ING.
A-8061 ST. RADEGUND (AT)

(72) Erfinder:
HAGER ERICH ING.
ST. RADEGUND (AT)

(54) STAUSTRAHLTURBINE

(57) Die Erfindung betrifft eine Staustrahlmaschine (1), umfassend ein Gehäuse (2), eine am Gehäuse (2) drehbar gelagerte Welle (3), zumindest einen auf der Welle (3) drehfest angebrachten Diskus, welcher das Gehäuse (2) in mehrere Kammern mit zumindest einer Vordruckkammer und zumindest einer Auspuffkammer unterteilt, und zumindest ein mit dem zumindest einen Diskus verbundenes Staurohr, in welchem eine Verbrennung eines zugeführten Brennstoffs erfolgt und welches von der zumindest einen Vordruckkammer in die zumindest eine Auspuffkammer führt und welches derart angeordnet ist, dass sich bei Rotation des zumindest einen Diskus in dem zumindest einen Staurohr ein Staudruck aufbaut und dass ein durch aus dem zumindest einen Staurohr in die zumindest eine Auspuffkammer ausgestoßene Gase erzeugter Schub eine Rotation des zumindest einen Diskus bewirkt. Um eine Steigerung des Wirkungsgrades zu erreichen, ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass zur Brennstoffzufuhr ein Treibstoffkanal entlang einer Achse der Welle (3) und über den zumindest einen Diskus bis zu dem zumindest einen Staurohr führt und zumindest ein Abgasturbolader (8) vorgesehen ist, welcher unter Ausnutzung eines aus der zumindest einen Auspuffkammer austretenden Abgases ein Gas unter Druck in die zumindest eine Vordruckkammer fördert. Des Weiteren betrifft die

Erfindung eine Verwendung einer Staustrahlmaschine (1) und ein Verfahren zur Umwandlung von chemischer in mechanische Energie, insbesondere mit einer Staustrahlmaschine (1).

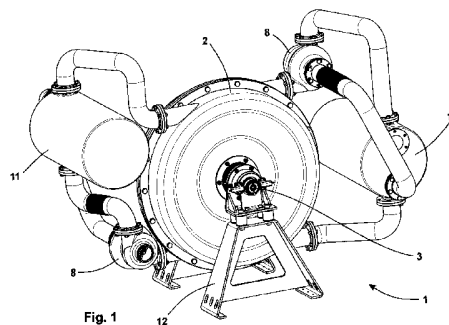


Fig. 1

Beschreibung

STAUSTRAHLTURBINE

[0001] Die Erfindung betrifft eine Staustrahlmaschine, umfassend ein Gehäuse, eine am Gehäuse drehbar gelagerte Welle, zumindest einen auf der Welle drehfest angebrachten Diskus, welcher das Gehäuse in mehrere Kammern mit zumindest einer Vordruckkammer und zumindest einer Auspuffkammer unterteilt, und zumindest ein mit dem zumindest einen Diskus verbundenes Staurohr, in welchem eine Verbrennung eines zugeführten Brennstoffs erfolgt und welches von der zumindest einen Vordruckkammer in die zumindest eine Auspuffkammer führt und welches derart angeordnet ist, dass sich bei Rotation des zumindest einen Diskus in dem zumindest einen Staurohr ein Staudruck aufbaut und dass ein durch aus dem zumindest einen Staurohr in die zumindest eine Auspuffkammer ausgestoßene Gase erzeugter Schub eine Rotation des zumindest einen Diskus bewirkt.

[0002] Des Weiteren betrifft die Erfindung eine Verwendung einer derartigen Staustrahlmaschine.

[0003] Schließlich betrifft die Erfindung ein Verfahren zur Umwandlung von chemischer in mechanische Energie, insbesondere mit einer Staustrahlmaschine, wobei in zumindest einem zwischen einer Vordruckkammer und einer Auspuffkammer angeordneten Staurohr Brennstoff verbrannt wird, wodurch ein Schub erzeugt und eine Welle in Rotation versetzt wird.

[0004] In der WO 93/15312 A1 ist eine Variante einer Staustrahlmaschine der eingangs genannten Art offenbart. Insbesondere sind Staustrahlmaschinen gezeigt, bei denen unregelmäßig stark gekrümmte Strahlbrenner auf einem Diskus angeordnet sind und von Einlasszonen in Auspuffzonen führen. Eine Länge eines Strahlbrenners entspricht deutlich weniger als einer halben Umdrehung um eine zentrale Welle. Dabei erzeugt ein Rotor einen Luftmassenstrom in die Einlasszone der Staustrahlmaschine. Der Rotor ist mechanisch an die Welle gekoppelt, welche von den Strahlbrennern angetrieben wird. Daraus ergibt sich der Nachteil, dass ein solcher Rotor mechanische Rotationsenergie verbraucht, welche in der Folge für einen an die Welle angeschlossenen Verbraucher, wie beispielsweise einen Stromgenerator, nicht mehr zur Verfügung steht. In dieser Hinsicht verringert ein derartiger Rotor den Wirkungsgrad der Staustrahlmaschine. Weitere Nachteile ergeben sich aus der starken, inhomogenen Krümmung der Strahlbrenner, welche Umlenk- und Strömungsverluste verursacht, sowie aus deren begrenzter Länge, welche unter Umständen ein unvollständiges Ausbrennen eines Brennstoff-Luft-Gemisches zur Folge hat. Außerdem erfolgt bei den gezeigten Staustrahlmaschinen keine Nutzung der energiereichen Abgase der Strahlbrenner.

[0005] In der DE 101 18 373 A 1 ist ein Rotationsstaustrahltriebwerk offenbart, bei dem ein herkömmliches Staustrahltriebwerk spiralförmig um einen Zylinder gewickelt ist. Weitere Bestandteile wie etwa Gehäuse oder Einlass- und Auslasskammern werden nicht angeführt. Vielmehr wird nur die prinzipielle Funktionsweise eines Rotationsstaustrahltriebwerks dargelegt und es muss davon ausgegangen werden, dass damit nur schlechte Wirkungsgrade erreicht werden können.

[0006] In der US 5,636,509 A wird eine Maschine beschrieben, welche ein Schwungrad mit integrierten, nicht radialen Antriebseinheiten zur Generierung von Schub durch Verbrennung und einer Rotation in einer ersten Richtung um eine Schwungradachse, Wärmerückgewinnungseinheiten innerhalb eines Gehäuses zur Umwandlung in eine für eine Speicherung geeignete Energieform oder zur Unterstützung des vom Schwungrad zur Verfügung gestellten Drehmoments sowie eine Turbine, welche durch den erzeugten Schub in eine zur ersten Drehrichtung entgegengesetzte Rotation versetzt wird, umfasst. Nachteilig bei dieser Konstruktion ist der zusätzliche Aufwand für die Turbine und deren Getriebe, um eine Drehmomentkopplung an die Antriebsachse zu ermöglichen.

[0007] Der Erfindung liegt demnach die Aufgabe zugrunde, eine Staustrahlmaschine der eingangs genannten Art anzugeben, mit der eine Verbesserung des Wirkungsgrades der Staustrahlmaschine erreicht wird.

[0008] Außerdem soll eine Verwendung einer solchen Staustrahltriebwerke angegeben werden, welche zur rationellen Energieerzeugung unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte dient.

[0009] Eine weitere Aufgabe der Erfindung ist es, ein Verfahren der eingangs genannten Art anzugeben, mit dem eine Wirkungsgradverbesserung erreicht werden kann.

[0010] Die erste Aufgabe wird dadurch gelöst, dass bei einer Staustrahltriebwerke der eingangs erwähnten Art zur Brennstoffzufuhr ein Treibstoffkanal entlang einer Achse der Welle und über den zumindest einen Diskus bis zu dem zumindest einen Staurohr führt und zumindest ein Abgasturbolader vorgesehen ist, welcher unter Ausnutzung eines aus der zumindest einen Auspuffkammer austretenden Abgases ein Gas, insbesondere Luft, unter Druck in die zumindest eine Vordruckkammer fördert.

[0011] Ein mit der Erfindung erzielter Vorteil ist insbesondere darin zu sehen, dass eine Steigerung des Wirkungsgrades der Staustrahltriebwerke erreicht wird. Durch die Erzeugung einer Druckdifferenz zwischen Vordruckkammer und Auspuffkammer wird eine zweiphasige Beschleunigung eines Arbeitsgases erreicht; zusätzlich zu der aufgrund der Verbrennung des Brennstoffs erfolgenden Beschleunigung werden Gehäusevordruck (in der Vordruckkammer) und Staudruck (in dem Staurohr) im Staurohr in Geschwindigkeit umgesetzt. Das Vorverdichten der zugeführten Luft bzw. allgemein des zugeführten Gases erfolgt unter Ausnutzung der Energie der Abgase, ohne die von der Staustrahltriebwerke erzeugte mechanische Energie hierfür zu verwenden. Dies trägt ebenfalls zur Wirkungsgradsteigerung bei. Darüber hinaus wird eine konstruktiv einfache Brennstoffzufuhr von außerhalb des Gehäuses bis zu dem zumindest einen Staurohr ermöglicht.

[0012] Es ist von Vorteil, wenn der zumindest eine Abgasturbolader außerhalb des Gehäuses angeordnet ist. Dadurch wird eine vereinfachte, kompakte Konstruktion der Staustrahltriebwerke erreicht.

[0013] Es hat sich bewährt, dass das zumindest eine Staurohr einen Einströmkanal, einen Brennraum und eine Austrittsdüse umfasst, wobei der Einströmkanal in der zumindest einen Vordruckkammer beginnt und die Austrittsdüse in der zumindest einen Auspuffkammer endet. Dies stellt einen effektiven Aufbau eines Staurohrs dar. Der Einströmkanal dient dem Staudruckaufbau, im Brennraum erfolgt eine Zündung von zugeführtem Brennstoff und die Austrittsdüse dient der effizienten Umsetzung einer bei der Verbrennung frei werdenden Wärmeenergie in Bewegungsenergie durch ein expandierendes Gas.

[0014] Bevorzugt ist das zumindest eine Staurohr spiralförmig um die Welle an und/oder in dem zumindest einen Diskus angeordnet. Dadurch wird eine optimale Umsetzung des Schubs eines Staurohrs in ein Drehmoment auf den Diskus um die Drehachse der Welle und damit in Rotationsenergie, welche über die Welle zur weiteren Nutzung zur Verfügung steht, erreicht.

[0015] Es ist von Vorteil, wenn das zumindest eine Staurohr eine konstante Krümmung aufweist. Darüber hinaus kann auch eine konstante Steigung des zumindest einen Staurohrs vorgesehen sein, und zwar auch im Bereich eines Durchtritts des zumindest einen Staurohrs durch den zumindest einen Diskus. Dadurch können Umlenkverluste des durch das Staurohr strömenden Gases sehr klein gehalten werden, was eine Erhöhung des Wirkungsgrades bewirkt.

[0016] Zweckmäßigerweise ist das zumindest eine Staurohr zur Welle beabstandet angeordnet, insbesondere mit einem Abstand von mehr als dem 3-fachen des Durchmesser des zumindest einen Staurohrs. Damit kann das die Welle antreibende Drehmoment vergrößert werden. Außerdem ergibt sich aus der Beabstandung eine geringere Krümmung des Staurohrs und damit verbunden geringere Umlenkverluste. Ein zusätzlicher Vorteil ist, dass wegen der Beabstandung zur Welle eine größere Länge des Staurohrs möglich ist.

[0017] Es hat sich bewährt, dass das zumindest eine Staurohr eine Länge aufweist, sodass es einen Winkel entsprechend einer halben bis eineinhalb Umdrehungen um die Welle, insbesondere zwischen drei und fünf Viertelumdrehungen, überstreicht. Bei einer derartigen Länge des Staurohrs kann bei vertretbaren Strömungsverlusten ein vollständiger Ausbrand des Brennstoffs optimal erfolgen.

[0018] Zweckmäßigerweise hat das zumindest eine Staurohr einen kreisförmigen Querschnitt mit in seinem Verlauf veränderlichem Durchmesser. Dies bietet die Möglichkeit einer Anpassung der Kanalgeometrie, um beispielsweise Staudruckaufbau und Schubentfaltung zu optimieren und Strömungsverluste zu minimieren.

[0019] Um einen kontrollierten Zündvorgang zu gewährleisten, ist eine Zündvorrichtung in dem zumindest einen Staurohr vorgesehen. Durch eine mit der Zündvorrichtung erfolgte Fremdzündung ergeben sich beim Betrieb der Staustrahltriebwerke die Möglichkeiten einer Permanentzündung mit der Zündvorrichtung oder einer selbstständigen Flammerhaltung.

[0020] Es hat sich bewährt, dass in dem zumindest einen Staurohr ein Bypasskanal zur Aufteilung eines einströmenden Massenstroms in einen Zündstrahl und einen Arbeitsstrahl sowie im weiteren Verlauf des zumindest einen Staurohrs eine Zusammenführung dieser Strahlen vorgesehen sind. Daraus ergibt sich der Vorteil eines besseren Zündverhaltens/Zündvorgangs, was einen besseren Ausbrand und damit einen höheren Wirkungsgrad zur Folge hat.

[0021] Zweckmäßigerweise sind eine Zündvorrichtung und eine Brennstoffzufuhr in das zumindest eine Staurohr im Bereich des Zündstrahls vorgesehen. Daraus ergibt sich der Vorteil, dass ein eventuell im Bypasskanal verlangsamer Zündstrahl leichter zündet. Der Zündstrahl kann sodann den Arbeitsstrahl, der den Hauptmassenstrom darstellt, zünden oder lediglich durch Mischung den Hauptmassenstrom auf Prozesstemperatur bringen. Durch internen Wärmetausch können umgebende Ausbrandzonen relativ gekühlt werden, wodurch die Materialbelastung minimiert wird.

[0022] Es ist von Vorteil, wenn eine zusätzliche Zündvorrichtung und eine Brennstoffzufuhr in das zumindest eine Staurohr im Bereich des Arbeitsstrahls zur mehrstufigen Verbrennung vorgesehen sind. Durch eine Nachverbrennung kann eine Leistungs- bzw. Wirkungsgradsteigerung erreicht werden.

[0023] Um eine kompakte und stabile Konstruktion zu erreichen, kann das zumindest eine Staurohr als integrierter Hohlraum in dem zumindest einen Diskus ausgeführt sein.

[0024] Eine effektive Ausführungsform ist gegeben, wenn zwei Staurohre vorgesehen sind.

[0025] Vorteilhafterweise ist zwischen dem zumindest einen Diskus und dem Gehäuse eine Bürstendichtung vorgesehen. Dadurch ist eine effektive Abdichtung zwischen Vordruckkammer und Auspuffkammer gewährleistet, welche sich durch eine hohe Temperaturbeständigkeit, geringe Reibung und geringen Druckverlust auszeichnet sowie hohe Umdrehungszahlen der Welle bzw. des Diskus zulässt, ohne erhöhte Spalt- und Scheibenreibungsverluste entstehen zu lassen. Dies stellt einen Vorteil gegenüber Labyrinthdichtungen dar.

[0026] Es ist von Vorteil, wenn zumindest ein Wärmetauscher vorgesehen ist, welcher Wärmeenergie von den aus der zumindest einen Auspuffkammer ausströmenden Abgasen auf in die zumindest eine Vordruckkammer einströmende Gase überträgt. Dadurch können die energiereichen Abgase zu einer Wirkungsgradsteigerung genutzt werden.

[0027] Zweckmäßigerweise sind im Bereich der Welle ein Rotationsanschluss für eine Brennstoffzufuhr sowie Drehübertrager für Zünd-, Mess-, Regel- und Steuerströme vorgesehen.

[0028] Um eine effektive Ausnutzung der Rotationsenergie bzw. deren Umwandlung in andere Energieformen zu erreichen, kann die Welle mit einem Getriebe und/oder einem Generator zur Umwandlung von mechanischer in elektrische Energie verbunden sein.

[0029] Es ist von Vorteil, wenn zwei Diskusse vorgesehen sind, welche das Gehäuse in zwei Vordruckkammern und eine zwischen diesen angeordnete Auspuffkammer unterteilen. Eine solche Anordnung kann zur Kompensation einer Schubkomponente parallel zur Welle genutzt werden.

[0030] Die verwendungsmäßige Aufgabe der Erfindung wird dadurch gelöst, dass eine erfindungsgemäße Staustrahltriebwerke zur Erzeugung von mechanischer Energie durch Verbrennung von biogenen gasförmigen oder flüssigen Brennstoffen, insbesondere von Faulgasen von Klär-

anlagen oder von Altspeiseölen, verwendet wird.

[0031] Eine solche Verwendung bietet den Vorteil, dass kostengünstige Energieträger, wie beispielsweise abfallende biogene oder nachwachsende biogene Brennstoffe, ohne aufwendige Veredelungstechnik (z. B. Veresterung für Altspeiseöle) zur rationellen und ökologisch ausgerichteten Energieerzeugung herangezogen werden können. Insbesondere können auch landwirtschaftliche Rohstoffe als Brennstoffe verwendet werden. Den schwierigen Verbrennungsbedingungen sowie Abgasverhältnissen der Brennstoffe wird dabei speziell Rechnung getragen. Die Verwendung kann sowohl stationär in einem Kraftwerk als auch mobil, wie beispielsweise als Kfz- oder Schiffsantrieb, erfolgen, wobei auch eine Kombination mit anderen Antriebsaggregaten vorgesehen sein kann (Hybridtechnik).

[0032] Die verfahrensmäßige Aufgabe der Erfindung wird dadurch gelöst, dass bei einem Verfahren der eingangs erwähnten Art Abgase des zumindest einen Stauohrs zum Verdichten eines der Verbrennung in die Vordruckkammer zugeführten Gases genutzt werden und der Brennstoff gesondert in das zumindest eine Staurohr durch die Welle und über den zumindest einen Diskus zugeführt wird.

[0033] Ein mit der Erfindung erzielter Vorteil ist insbesondere darin zu sehen, dass eine Druckdifferenz zwischen einem Bereich vor und einem Bereich nach dem zumindest einen Staurohr unter Ausnutzung der Energie der Abgase erzeugt wird, ohne dazu die gewonnene mechanische Rotationsenergie zu verwenden. Eine damit erreichte Wirkungsgradsteigerung ist also auf zwei Umstände zurückzuführen: erstens auf den Umstand, dass wegen der Nutzung der Abgasenergie zum Vorverdichten keine mechanische Energie entnommen werden muss, was einen größeren Output über die Welle ermöglicht; zweitens auf den Umstand, dass die erzeugte Druckdifferenz eine zweiphasige Beschleunigung eines Arbeitsgases durch das zumindest eine Staurohr bewirkt - zusätzlich zu der aufgrund der Verbrennung des Brennstoffs erfolgenden Beschleunigung wird die durch Gehäusevordruck und Staudruck im Staurohr ausgebildete Druckdifferenz in Geschwindigkeit des Arbeitsgases umgesetzt (erste Phase: Beschleunigung aus Druckdifferenz; zweite Phase: Beschleunigung durch Ausdehnung des Arbeitsgases infolge der Temperaturerhöhung durch Verbrennung). Das Verfahren wird durch ein für seine Effizienz charakteristisches Temperatur-Entropie-Diagramm (T-s-Diagramm) gekennzeichnet, welches einen für die zweiphasige Beschleunigung typischen Strömungs- oder Beschleunigungszwickel aufweist.

[0034] Um ein einfaches und kostengünstig auszuführendes Verfahren zu ermöglichen, kann das Verdichten außerhalb eines Gehäuses erfolgen, in welchem chemische in mechanische Energie umgewandelt wird.

[0035] Es ist von Vorteil, wenn Wärme von den Abgasen auf das der Verbrennung zugeführte Gas wie Luft übertragen wird, d.h., dass die Abgase zur Vorwärmung in Wärmereneration oder Wärmerekuperation genutzt werden. Durch eine gleichzeitige Druck- und Temperaturerhöhung der einströmenden Luft unter Nutzung der Energie der Abgase wird eine beträchtliche Wirkungsgradsteigerung erreicht.

[0036] Zweckmäßigerweise erfolgen das Verdichten und die Wärmeübertragung nacheinander und jeweils außerhalb des Gehäuses. Dadurch kann das Verfahren einfach realisiert werden.

[0037] Es hat sich bewährt, dass der Brennstoff in einem spiralförmigen Staurohr mit kreisförmigem Querschnitt, optional mit veränderlichem Durchmesser und einer Länge entsprechend einer Windungszahl, die zwischen einer halben und eineinhalb Umdrehungen um die Welle, insbesondere zwischen drei und fünf Viertelumdrehungen, liegt, verbrannt wird. Damit werden eine optimale Umsetzung des Schubs in Rotationsenergie, eine Verringerung der Strömungsverluste, ein verbesserter Ausbrand, ein besserer Staudruckaufbau, anschließend ein verbesserter Abbau der Gesamtdruckdifferenz und damit eine bessere Beschleunigung und Umsetzung in der ersten Phase der zweiphasigen Beschleunigung sowie eine optimale Schubentfaltung und damit eine Wirkungsgraderhöhung erreicht.

[0038] Um einen besseren Zündvorgang zu erreichen, kann das in das zumindest eine Stau-

rohr einströmende Gas in einen Zündstrahl und einen Arbeitsstrahl aufgeteilt werden, wobei beide Teilstrahlen nach Zündung des Zündstrahls wieder zusammengeführt werden. Daraus ergibt sich der Vorteil, dass ein eventuell verlangsamer Zündstrahl leichter zündet. Der Zündstrahl kann sodann den Arbeitsstrahl bzw. Hauptmassenstrom zünden oder lediglich durch Mischung den Hauptmassenstrom auf Prozesstemperatur bringen.

[0039] Es hat sich bewährt, dass eine Austrittsgeschwindigkeit eines aus dem zumindest einen Staurohr ausströmenden Gases das mindestens 1,5-fache, vorzugsweise das 2- bis 4-fache, einer Umfangsgeschwindigkeit des zumindest einen Staurohrs beträgt. Dabei ist die Umfangsgeschwindigkeit als Tangentialgeschwindigkeit zu verstehen. Durch eine derartige Austrittsgeschwindigkeit wird ein effektiver Antrieb der Welle durch den von einem Staurohr erzeugten Schub erreicht.

[0040] Zweckmäßigerweise wird der Brennstoff in zwei Staurohren verbrannt, wodurch ein effektives Verfahren auch in maschinendynamischer Hinsicht erreicht wird. Optional können auch mehr als zwei Staurohre vorgesehen sein.

[0041] Weitere Merkmale, Vorteile und Wirkungen der Erfindung ergeben sich anhand der nachfolgend dargestellten Ausführungsbeispiele. In den Zeichnungen, auf welche dabei Bezug genommen wird, zeigen:

[0042] Fig. 1 eine Schrägrissdarstellung einer Staustrahltriebmaschine samt Abgasturboladern und Wärmetauschern;

[0043] Fig. 2 eine aufgeschnittene Darstellung der Staustrahltriebmaschine gemäß Fig. 1 ohne Abgasturbolader und Wärmetauscher;

[0044] Fig. 3 einen horizontalen Schnitt entlang der Rotationsachse der Staustrahltriebmaschine gemäß Fig. 1;

[0045] Fig. 4 einen vertikalen Schnitt entlang der Rotationsachse der Staustrahltriebmaschine gemäß Fig. 1;

[0046] Fig. 5 ein T-s-Diagramm einer der Staustrahltriebmaschine gemäß Fig. 1 zugrunde liegenden Verfahrens, wobei einzelne Zustandspunkte geradlinig verbunden sind.

[0047] In Fig. 1 ist eine erfindungsgemäße Staustrahltriebmaschine 1 samt zwei Abgasturboladern 8 und zwei Wärmetauschern 11 in Laboranordnung ohne ein Isoliergehäuse dargestellt. Auf einer Halterung 12 ist ein zweiteiliges, als flacher Zylinder ausgebildetes Gehäuse 2 gelagert. Eine Welle 3 durchsetzt das Gehäuse 2, wobei die Welle 3 koaxial zum zylinderförmigen Gehäuse 2 angeordnet ist. Die Welle 3 ist im Gehäuse 2 drehbar gelagert. In der aufgeschnittenen (einseitig offenen) Darstellung der Staustrahltriebmaschine 1 in Fig. 2 ist eine Hälfte des Gehäuses 2 entfernt, um einen Einblick in ein Inneres der Staustrahltriebmaschine 1 zu geben. Auf der Welle 3 ist ein Diskus 4 drehfest gelagert. Der Diskus 4 hat einen kreisförmigen Umriss und ist auf der Welle 3 koaxial zu deren Drehachse angeordnet. Der Diskus 4 unterteilt das Gehäuse 2 in zwei in etwa volumengleiche Kammern, eine Vordruckkammer 5 und eine Auspuffkammer 6. Dies ist in Fig. 3 ersichtlich, welche einen horizontalen Schnitt durch die Staustrahltriebmaschine 1 entlang der Rotations- bzw. Drehachse der Welle 3 zeigt. Da der Diskus 4 gegen das Gehäuse 2 verdrehbar ist, ist zur Abdichtung der Vordruckkammer 5 gegen die Auspuffkammer 6 eine Bürstendichtung 10 zwischen Gehäuse 2 und Diskus 4 vorgesehen. Im radial äußeren Bereich des Diskus 4 sind zwei Staurohre 7 mit Abstand zur Welle 3 angeordnet. Diese Staurohre 7 haben einen spiralförmigen Verlauf, sind mit dem Diskus 4 fest verbunden und durchdringen den Diskus 4 an jeweils einer Stelle. Letzterer Umstand ist insbesondere in Fig. 4 zu erkennen, welche einen vertikalen Schnitt durch die Staustrahltriebmaschine 1 entlang der Drehachse der Welle 3 zeigt. Dadurch sind die Vordruckkammer 5 und die Auspuffkammer 6 über die Staurohre 7 miteinander verbunden; die Staurohre 7 führen von der Vordruckkammer 5 in die Auspuffkammer 6. In Fig. 3 und 4 ist ein I-förmiger (d. h. von der Welle ausgehend betrachtet doppel-T-förmiger) Querschnitt des Diskus 4 zu erkennen. Ein solcher Querschnitt verleiht dem Diskus 4 eine hohe Stabilität und erlaubt eine stabile Lagerung der Staurohre 7 auf dem Diskus 4, da die Staurohre 7 außenseitig durchgehend am Diskus 4 anliegen. Die Staurohre 7 haben eine Länge entspre-

chend einer ganzen Spiralwindung um die Welle 3, insbesondere überstreicht ein Staurohr 7 einen Winkel zwischen 340° und 380° um die Welle 3. Die Einheit bestehend aus Welle 3, Diskus 4 und Staurohren 7 wird auch als Rotor bezeichnet. Wie in Fig. 3 und 4 ersichtlich, führt ein Brennstoff- bzw. Treibstoffkanal 9 von einem Ende der Welle 3 entlang der Drehachse der Welle 3 und weiter über den Diskus 4 (hier: außen am Diskus 4; eine Führung durch das Innere des Diskus 4 ist ebenfalls möglich) zu jedem der beiden Staurohre 7. Im Bereich eines Endes der Welle 3, an dem der Treibstoffkanal 9 beginnt, sind ein Rotationsanschluss an die Welle 3 zur Brennstoffzufuhr durch eine Kraftstoffpumpe bzw. einen Gasdruckregler sowie als Drehübertrager bzw. Schleifringe ausgebildete Elektrodurchführungen für Zünd-, Mess-, Regel- und Steuerströme vorgesehen. Für eine Zündung ist ein Zündspannungsgenerator vorgesehen. Die Staurohre 7 funktionieren nach dem Grundprinzip der Staustrahltriebwerke. Sie verfügen im Bereich eines ersten Endes über einen Einströmkanal, in dem sich bei Rotation des Diskus 4 ein Staudruck ausbildet, in einem mittleren Bereich über einen Brenn-/Expansionsraum, in dem Zündung und Verbrennung des zugeführten gasförmigen oder flüssigen Treibstoffs erfolgen, und im Bereich eines zweiten Endes über eine Austrittsdüse, welche der Strahlformung zur optimalen Schubentfaltung der ausgestoßenen Gase dient. Der Einströmkanal beginnt in der Vordruckkammer 5, die Austrittsdüse endet in der Auspuffkammer 6. Im Betrieb der Staustrahltriebwerke 1 strömt ein Gas von der Vordruckkammer 5 durch Einströmkanal, Brenn-/Expansionsraum und Austrittsdüse eines rotierenden Staurohrs 7 in die Auspuffkammer 6, ein Staudruck baut sich im Bereich eines in die Vordruckkammer 5 reichenden Endes eines Staurohrs 7 auf. Wie in Fig. 1 ersichtlich, ist die Auspuffkammer 6, optional über Abgasreinigungsvorrichtungen, mit Abgasturboladern 8 verbunden. Jeder Abgasturbolader 8 wird von aus der Auspuffkammer 6 ausströmenden Abgasen angetrieben, saugt Frischluft an, komprimiert diese und fördert sie in die Vordruckkammer 5, wodurch in der Vordruckkammer 5 ein größerer Druck als in der Auspuffkammer 6 herrscht. Zusätzlich erfolgt eine Wärmeübertragung von den heißen Abgasen auf die komprimierte Frischluft über zwei Wärmetauscher 11. Das Gehäuse 2 der Staustrahltriebwerke 1 hat typischerweise einen Durchmesser von nur etwa bis zu 30 cm, kann aber auch wesentlich größer dimensioniert sein.

[0048] Die Funktionsweise einer erfindungsgemäßen Staustrahltriebwerke 1 stellt sich folgendermaßen dar: Den Staurohren 7 als zentralen Einheiten strömt durch deren Rotationsbewegung die in die Vordruckkammer 5 durch Abgasturbolader 8 und Wärmetauscher 11 druck- und temperaturerhöht eingebrachte Luft zu. Gehäusevordruck und sich durch die Rotation ausbildender Staudruck werden in den Staurohren 7 bzw. in deren Austrittsdüsen in Geschwindigkeit umgesetzt, was durch eine spezielle Kanalgeometrie erreicht wird. Nach Beimengung des Brennstoffs erfolgt die Zündung, wodurch sich eine Impulsänderung durch zusätzliche Geschwindigkeitszunahme aufgrund der Expansion des Gases ergibt und in der Folge ein entsprechender Rückstoß an der Austrittsdüse erfolgt. Dies ist eine für den vorliegenden Gasturbinenprozess charakteristische zweiphasige Beschleunigung. Nach einer ersten Fremdzündung erfolgt selbstständige Flammerhaltung oder Permanentzündung. Die Abgase werden zum Antrieb der Abgasturbolader 8 und damit zum Vorverdichten angesaugter Luft sowie zur Wärmerückgewinnung über die Wärmetauscher 11 genutzt.

[0049] Zur optimalen Wärmedämmung werden das gesamte Aggregat bzw. das Gehäuse 2 und notwendige außen liegende Teile von einer hochtemperaturbeständigen (keramischen) Isolierung ummantelt.

[0050] Zur Schonung von Lagern der Welle 3 kann ein entsprechender Gegendruckkompensator vorgesehen sein.

[0051] Eine weitere, nicht in den Figuren dargestellte Ausführungsform der Staurohre 7 soll im Folgenden dargelegt werden. Aufgrund des großen Volumenstroms eines Arbeitsmittels und der geringen Zündfreudigkeit und damit Flammgeschwindigkeit wird der Einlaufstrahl im Staurohr 7 aufgeteilt. Ein kleiner Teilstrom, entsprechend der Notwendigkeit des zur Verbrennung nötigen Luftsauerstoffs und zur Bildung eines zündfähigen Gemisches, wird in einen Bypasskanal, in welchem die Geschwindigkeit des Massenstroms zur Verbrennung angepasst (gebremst für eine kürzere Ausbrandstrecke) wird, eingeleitet. Anschließend an die Zündung wird der

Teilstrom, wegen der durch die Aufheizung hervorgerufenen Expansion beschleunigt, dem durch die Druckdifferenz beschleunigten Arbeitsstrahl zur Aufheizung durch Mischen zugeführt. Dadurch bleibt der Luftmassenstrom für die Zündung relativ langsam und eine erste Beschleunigungsphase des Arbeitsstroms kann voll ausgebildet werden, ohne einen Verbrennungs- bzw. Ausbrandvorgang negativ zu beeinflussen. Im Ausbrandbereich wird dann eine zweite Beschleunigungsphase isobar vollständig ausgebildet.

[0052] Für ein in einer erfindungsgemäßen Staustrahltriebwerke 1 ablaufendes Verfahren (thermodynamische Prozessführung) ist die bereits erwähnte zweiphasige Beschleunigung charakteristisch. Eine erste Beschleunigungsphase bildet sich wegen der von den Abgasturboladern 8 zwischen Vordruckkammer 5 und Auspuffkammer 6 durch Vorverdichten der zugeführten Luft erzeugten Druckdifferenz aus. Durch diese Druckdifferenz von etwa 2 bis 4 bar, gegebenenfalls auch höher, wird die Luft den Einströmkanälen der Staurohre 7 vorverdichtet zugeführt und die Druckdifferenz zwischen Vordruckkammer 5 und Auspuffkammer 6 wird im Verlauf der Staurohre 7 wie der aufgebaute Staudruck in Geschwindigkeit umgesetzt. Das Druckverhältnis zwischen Vordruckkammer 5 und Auspuffkammer 6 kann über- bzw. unterkritisch sein, was abhängig vom Zustand eine besondere Kanengeometrie (z.B. Lavaldüse) je nach Zünd- und Flammgeschwindigkeit des eingesetzten Brennstoffs erfordert, um die gesamte Druckdifferenz in Geschwindigkeit umzusetzen. Eine zweite Beschleunigungsphase wird ausgebildet durch Zündung des zugeführten Brennstoffs; es erfolgt eine isobare Verbrennung, dadurch eine Zufuhr von Wärmeenergie, eine Temperaturerhöhung und weiter eine Expansion der Gase in den Staurohren 7, wodurch eine Schubkraft erzeugt wird.

[0053] Die beschriebene charakteristische zweiphasige Beschleunigung wird in einem T-s-Diagramm durch einen sogenannten Beschleunigungs- oder Strömungszwiesel sichtbar. In Fig. 5 ist ein solches T-s-Diagramm gezeigt, wobei einzelne Zustandspunkte geradlinig verbunden sind. Die Prozessführung beginnt bei Punkt a, wo durch Abgasturbolader 8 und Wärmetauscher 11 eine Druck-, Temperatur- und Entropieerhöhung des einströmenden Gases bis zum Punkt b erfolgt. Sodann erfolgt im Bereich des Einströmkanals des Staurohrs 7 ein Staudruckaufbau bis zum Punkt c. Ab Punkt c erfolgt ein Druckabbau in dem Staurohr 7 aufgrund der zwischen Vordruckkammer 5 und Auspuffkammer 6 herrschenden Druckdifferenz zuzüglich Staudruck bis zum Punkt d. Eine isobare Verbrennung des zugeführten Brenn- bzw. Treibstoffs führt entlang einer Isobare zu Punkt e. Das aus den Staurohren 7 ausgetretene Gas expandiert in Turbinen der Abgasturbolader 8 isentrop (Punkt f) - Gesamtverluste der Ladergruppe sind in der Energiebilanz des Turbokompressors berücksichtigt - und kühlt in den Wärmetauschern 11 ab (Punkt g). Der Verlauf des Graphen von Punkt c über Punkt d zu Punkt e verdeutlicht die für den thermodynamischen Prozess charakteristische zweiphasige Beschleunigung und wird wie erwähnt als Beschleunigungs- oder Strömungszwiesel bezeichnet.

Patentansprüche

1. Staustrahltriebwerke (1), umfassend ein Gehäuse (2), eine am Gehäuse (2) drehbar gelagerte Welle (3), zumindest einen auf der Welle (3) drehfest, angebrachten Diskus (4), welcher das Gehäuse (2) in mehrere Kammern mit zumindest einer Vordruckkammer (5) und zumindest einer Auspuffkammer (6) unterteilt, und zumindest ein mit dem zumindest einen Diskus (4) verbundenes Staurohr (7), in welchem eine Verbrennung eines zugeführten Brennstoffs erfolgt und welches von der zumindest einen Vordruckkammer (5) in die zumindest eine Auspuffkammer (6) führt und welches derart angeordnet ist, dass sich bei Rotation des zumindest einen Diskus (4) in dem zumindest einen Staurohr (7) ein Staudruck aufbaut und dass ein durch aus dem zumindest einen Staurohr (7) in die zumindest eine Auspuffkammer (6) ausgestoßene Gase erzeugter Schub eine Rotation des zumindest einen Diskus (4) bewirkt, **dadurch gekennzeichnet**, dass zur Brennstoffzufuhr ein Treibstoffkanal (9) entlang einer Achse der Welle (3) und über den zumindest einen Diskus (4) bis zu dem zumindest einen Staurohr (7) führt und zumindest ein Abgasturbolader (8) vorgesehen ist, welcher unter Ausnutzung eines aus der zumindest einen Auspuffkammer (6)

- austretenden Abgases ein Gas unter Druck in die zumindest eine Vordruckkammer (5) fördert.
2. Staustrahltriebwerk (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass der zumindest eine Abgasturbolader (8) außerhalb des Gehäuses (2) angeordnet ist.
 3. Staustrahltriebwerk (1) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zumindest eine Staurohr (7) einen Einströmkanal, einen Brennraum und eine Austrittsdüse umfasst, wobei der Einströmkanal in der zumindest einen Vordruckkammer (5) beginnt und die Austrittsdüse in der zumindest einen Auspuffkammer (6) endet.
 4. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zumindest eine Staurohr (7) spiralförmig um die Welle (3) an und/oder in dem zumindest einen Diskus (4) angeordnet ist.
 5. Staustrahltriebwerk (1) nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zumindest eine Staurohr (7) eine konstante Krümmung aufweist.
 6. Staustrahltriebwerk (1) nach Anspruch 4 oder 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zumindest eine Staurohr (7) zur Welle (3) beabstandet angeordnet ist, insbesondere mit einem Abstand von mehr als dem 3-fachen des Durchmessers des zumindest einen Staurohrs (7).
 7. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 4 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zumindest eine Staurohr (7) eine Länge aufweist, sodass es einen Winkel entsprechend einer halben bis eineinhalb Umdrehungen um die Welle (3), insbesondere zwischen drei und fünf Viertelumdrehungen, überstreicht.
 8. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zumindest eine Staurohr (7) einen kreisförmigen Querschnitt mit in seinem Verlauf veränderlichem Durchmesser hat.
 9. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Zündvorrichtung in dem zumindest einen Staurohr (7) vorgesehen ist.
 10. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass in dem zumindest einen Staurohr (7) ein Bypasskanal zur Aufteilung eines einströmenden Massenstroms in einen Zündstrahl und einen Arbeitsstrahl sowie im weiteren Verlauf des zumindest einen Staurohrs (7) eine Zusammenführung dieser Strahlen vorgesehen sind.
 11. Staustrahltriebwerk (1) nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Zündvorrichtung und eine Brennstoffzufuhr in das zumindest eine Staurohr (7) im Bereich des Zündstrahls vorgesehen sind.
 12. Staustrahltriebwerk (1) nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine zusätzliche Zündvorrichtung und eine Brennstoffzufuhr in das zumindest eine Staurohr (7) im Bereich des Arbeitsstrahls zur mehrstufigen Verbrennung vorgesehen sind.
 13. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zumindest eine Staurohr (7) als integrierter Hohlraum in dem zumindest einen Diskus (4) ausgeführt ist.
 14. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwei Staurohre (7) vorgesehen sind.
 15. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 14, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen dem zumindest einen Diskus (4) und dem Gehäuse (2) eine Bürstendichtung (10) vorgesehen ist.
 16. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 15, **dadurch gekennzeichnet**, dass zumindest ein Wärmetauscher (11) vorgesehen ist, welcher Wärmeenergie von den aus der zumindest einen Auspuffkammer (6) ausströmenden Abgasen auf in die zumindest eine Vordruckkammer (5) einströmende Gase überträgt.

17. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 16, **dadurch gekennzeichnet**, dass im Bereich der Welle (3) ein Rotationsanschluss für eine Brennstoffzufuhr sowie Drehüberträger für Zünd-, Mess-, Regel- und Steuerströme vorgesehen sind.
18. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 17, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Welle (3) mit einem Getriebe und/oder einem Generator zur Umwandlung von mechanischer in elektrische Energie verbunden ist.
19. Staustrahltriebwerk (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 18, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwei Diskusse (4) vorgesehen sind, welche das Gehäuse (2) in zwei Vordruckkammern (5) und eine zwischen diesen angeordnete Auspuffkammer (6) unterteilen.
20. Verwendung einer Staustrahltriebwerk (1) gemäß einem der Ansprüche 1 bis 19 zur Erzeugung von mechanischer Energie durch Verbrennung von biogenen gasförmigen oder flüssigen Brennstoffen, insbesondere von Faulgasen von Kläranlagen oder von Altspeiseölen.
21. Verfahren zur Umwandlung von chemischer in mechanische Energie, insbesondere mit einer Staustrahltriebwerk (1), wobei in zumindest einem zwischen einer Vordruckkammer (5) und einer Auspuffkammer (6) angeordneten Staurohr (7) Brennstoff verbrannt wird, wodurch ein Schub erzeugt und eine Welle (3) in Rotation versetzt wird, **dadurch gekennzeichnet**, dass Abgase des zumindest einen Staurohrs (7) zum Verdichten eines der Verbrennung in die Vordruckkammer (5) zugeführten Gases genutzt werden und der Brennstoff gesondert in das zumindest eine Staurohr (7) durch die Welle (3) und über den zumindest einen Diskus (4) zugeführt wird.
22. Verfahren nach Anspruch 21, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Verdichten außerhalb eines Gehäuses (2) erfolgt, in welchem chemische in mechanische Energie umgewandelt wird.
23. Verfahren nach Anspruch 21 oder 22, **dadurch gekennzeichnet**, dass Wärme von den Abgasen auf das der Verbrennung zugeführte Gas übertragen wird.
24. Verfahren nach Anspruch 23, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Verdichten und die Wärmeübertragung nacheinander und jeweils außerhalb des Gehäuses (2) erfolgen.
25. Verfahren nach einem der Ansprüche 21 bis 24, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Brennstoff in einem spiralförmigen Staurohr (7) mit kreisförmigem Querschnitt, optional mit veränderlichem Durchmesser und einer Länge entsprechend einer Windungsanzahl, die zwischen einer halben und eineinhalb Umdrehungen um die Welle (3), insbesondere zwischen drei und fünf Viertelumdrehungen, liegt, verbrannt wird.
26. Verfahren nach einem der Ansprüche 21 bis 25, **dadurch gekennzeichnet**, dass das in das zumindest eine Staurohr (7) einströmende Gas in einen Zündstrahl und einen Arbeitsstrahl aufgeteilt wird, wobei beide Teilstrahlen nach Zündung des Zündstrahls wieder zusammengeführt werden.
27. Verfahren nach einem der Ansprüche 21 bis 26, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine Austrittsgeschwindigkeit eines aus dem zumindest einen Staurohr (7) ausströmenden Gases das mindestens 1,5-fache, vorzugsweise das 2- bis 4-fache, einer Umfangsgeschwindigkeit des zumindest einen Staurohrs (7) beträgt.
28. Verfahren nach einem der Ansprüche 21 bis 27, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Brennstoff in zwei Staurohren (7) verbrannt wird.

Hierzu 5 Blatt Zeichnungen

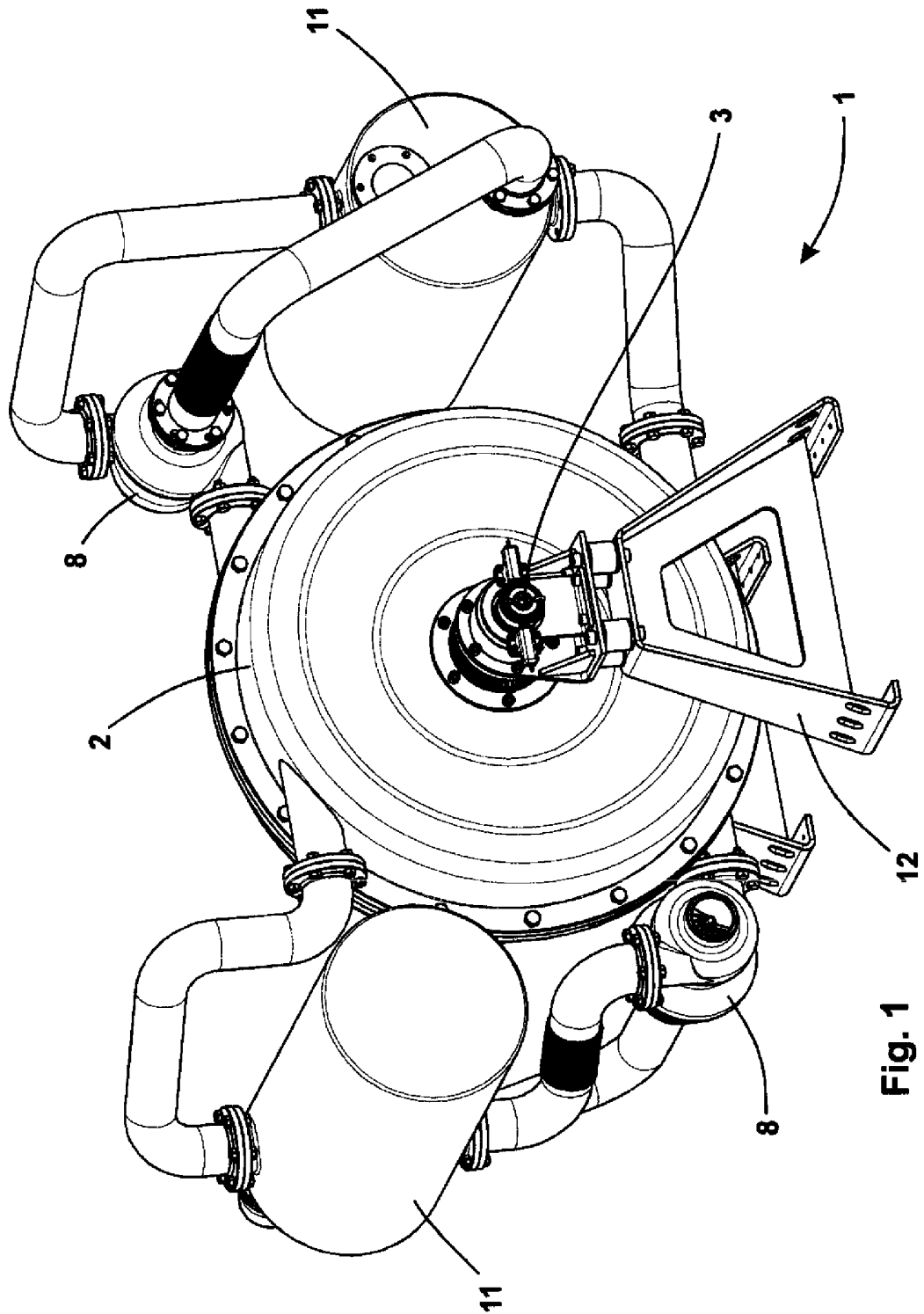


Fig. 1

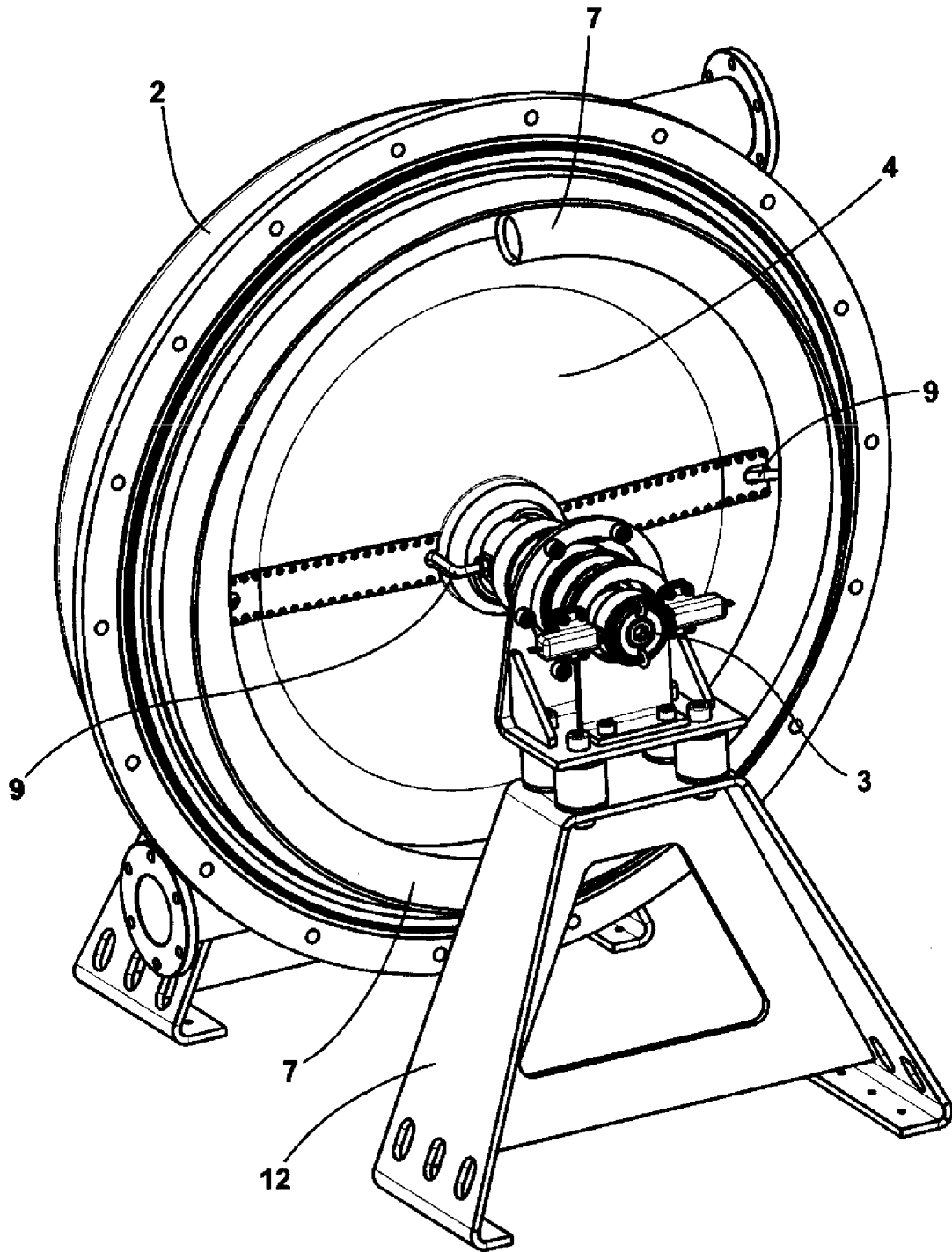
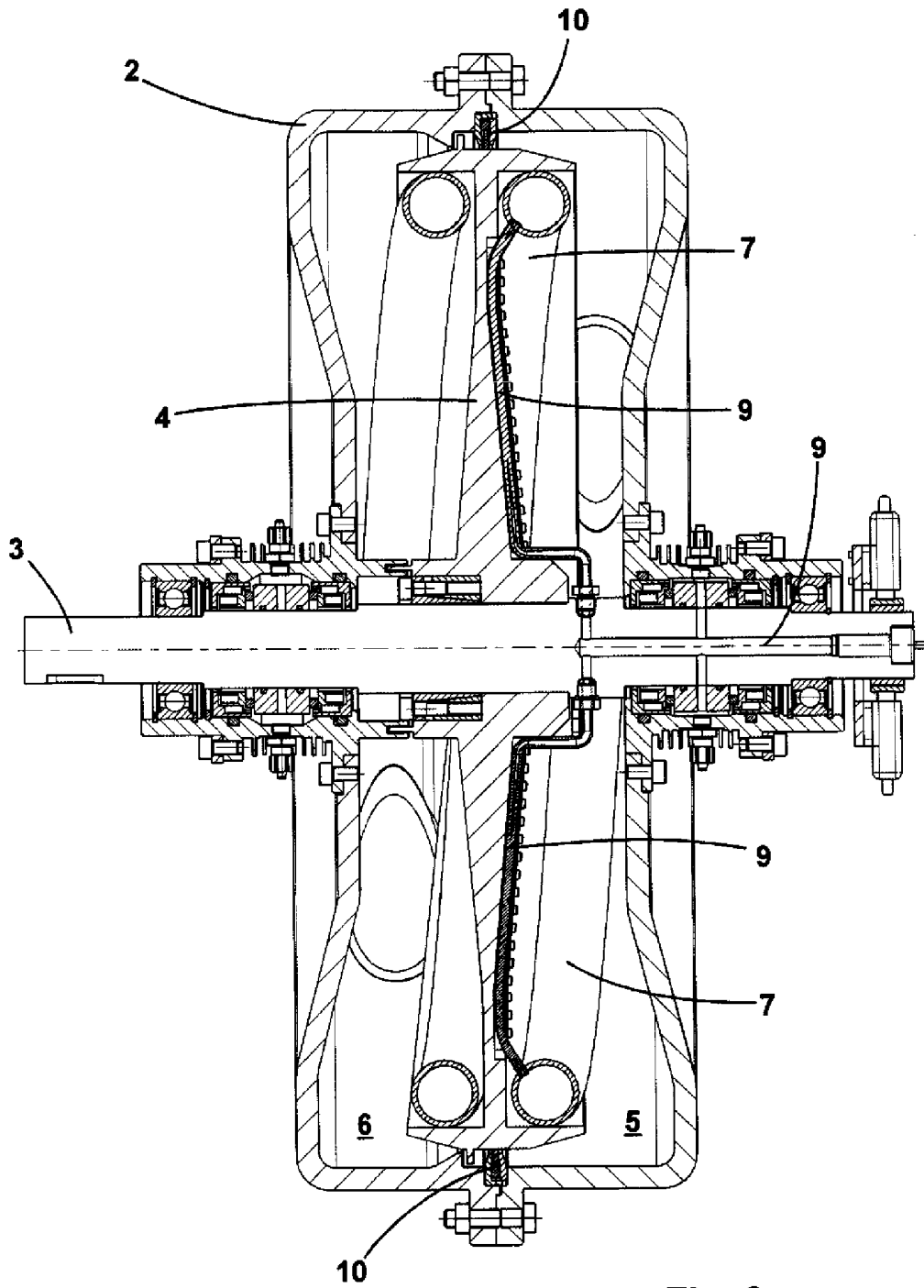


Fig. 2



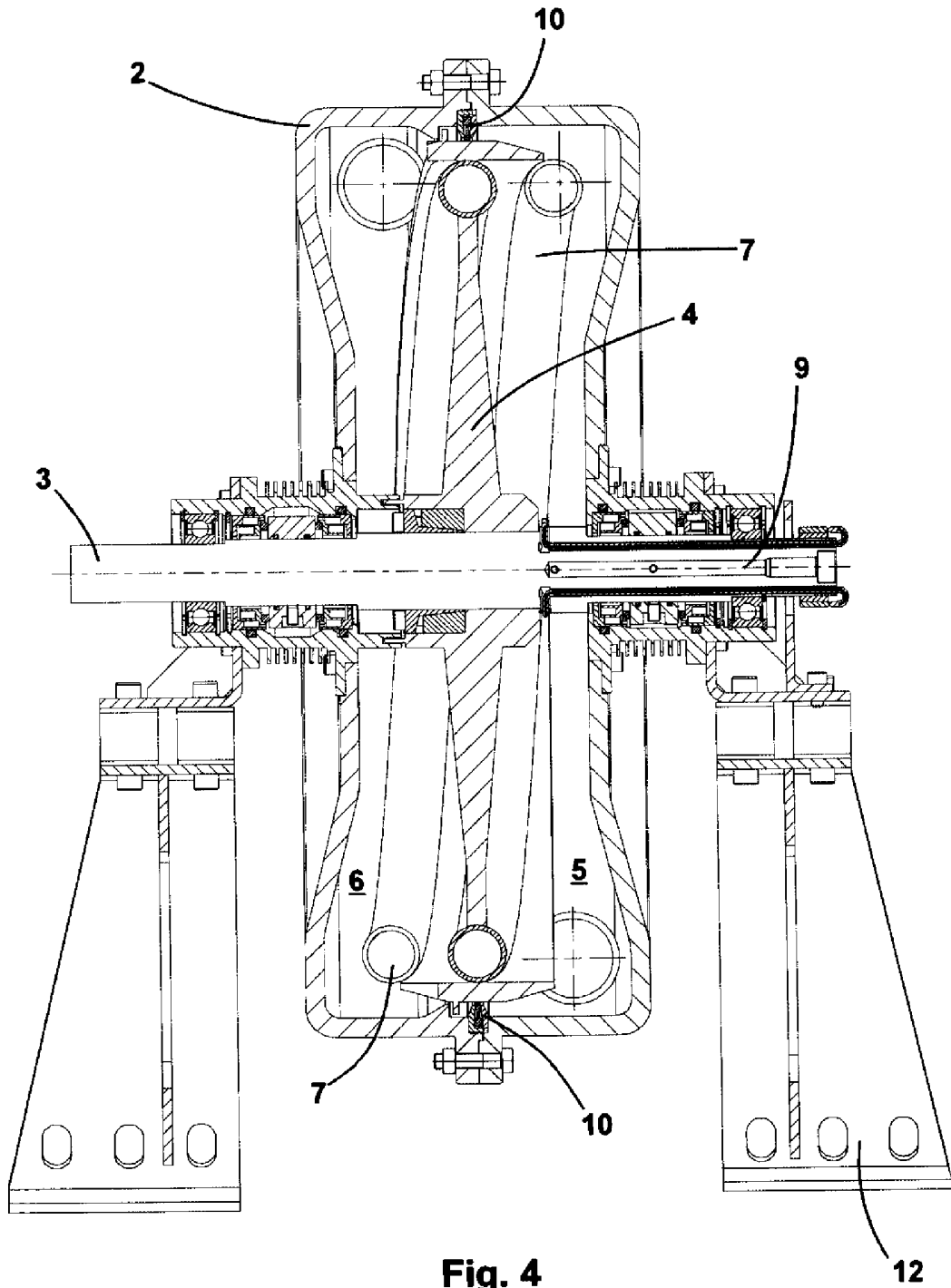


Fig. 4

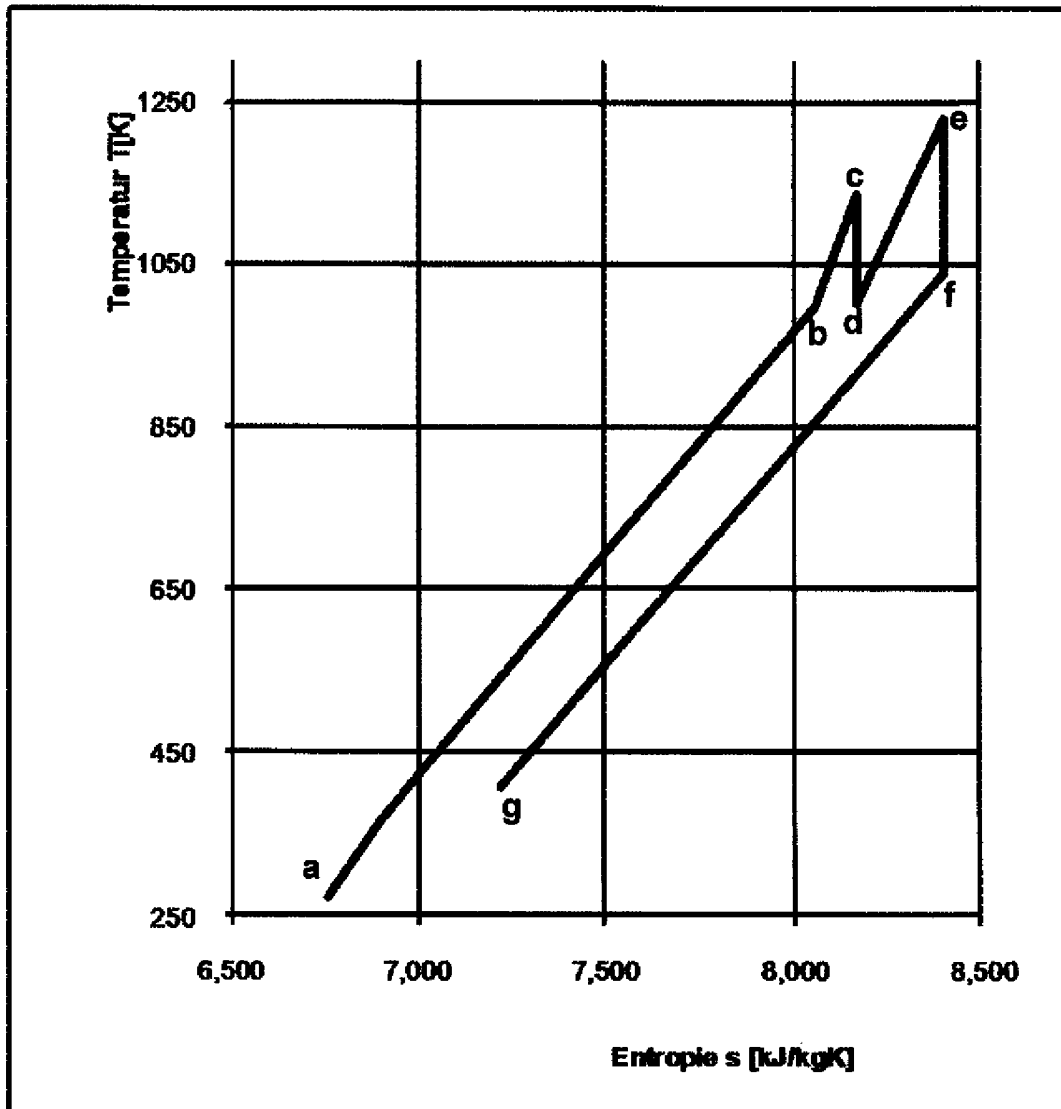


Fig. 5