



Die Albatros L 79 „Kobold“ war ein voll kunstflugtaugliches Spezialflugzeug, welches die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) speziell für die Untersuchung der Eigenschaften symmetrischer Flügelprofile in Auftrag gegeben hatte.

Wenig oder gar nicht bekannte Flugzeuge – diesmal die Albatros L 79 „Kobold“

Von Karl Kössler (ADL)

09.2019 Überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 6/2008 und 2/2009

Fünf Bildereines kleinen, einsitzigen Doppeldeckers, die ich in einem alten Fotoalbum sah, waren meine erste Berührung mit diesem Flugzeug. Der Wunsch, zu erfahren, worum es sich da handelte, war sofort geweckt aber nicht leicht zu erfüllen. Die Jahrgänge 1928 bis 1930 des „Flugsport“, der sonst meist die beste Quelle für solche Informationen war, hatte ich leider nicht. Das „gelbe Buch“ von Ries, beruhend auf Forschungsergebnissen des leider schon verstorbenen Seniors unserer ADL, Dr. Ernst Vocke, konnte mir nach dem Kennzeichen des Flugzeugs, D-1660, aber wenigstens dessen Hersteller und Muster nennen: Albatros L 79.

Vorgeschichte

Erkundigungen bei meinen mehr auf die „älteren“ Flugzeuge ausgerichteten Kollegen Günter Frost und Günther Ott brachten dann doch einiges mehr zum Vorschein. So ganz unbekannt, wie ich zuerst geglaubt hatte, ist das Flugzeug doch nicht gewesen. Im Jahr seines Erscheinens, nämlich 1929, aber auch noch 1930, hatten darüber verschiedene Fachzeitschriften berichtet, so u.a. Flugsport, Luftwacht, Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Deutsche Luftfahrt und die ZVDI. Diese Artikel beruhten, wie sich jetzt herausstellte, offensichtlich alle auf einer ziemlich eingehenden, von der Herstellerfirma herausgegebenen Beschreibung, die mit Schreiben vom 6. Dez. 1929 auch an Hptm. a.D. Arthur Schreiber gegangen ist, der damals „Herausgeber einer ausgezeichnet unterrichteten Luftfahrt-Korrespondenz“ war, wie ihn Peter Supf in seinem „Buch der deutschen Fluggeschichte“ bezeichnete.

Alle diese Veröffentlichungen zeichneten sich aber durch einen deutlichen Mangel an Bildern aus. Lediglich eine Aufnahme von der Seite war in den meisten Fällen beigegeben. Eine Ausnahme stellte lediglich der Aufsatz von Martin Schrenk in der ZVDI Nr.11/30 dar, der sich sehr viel eingehender mit der L 79 und ihren Besonderheiten befaßte. Daß es von dem Flugzeug nur wenige Bilder gab, zeigt sich auch darin, daß man sogar bei dem bekannten Luftfahrt-Autor Bruno Lange, der leider am 24.9.95 82jährig verstorben ist, in dessen „Buch der Deutschen Luftfahrttechnik“ vergeblich danach sucht.

Bau, Erprobung und Einsatz der L 79

Der Entwurf des Flugzeugs geht zurück in die Jahre 1928/29. Kunstflug war damals, wie auch noch heute, überaus beliebt. Flugtage allerorts lockten riesige Zuschauerermengen an. Hauptanziehungspunkt war dann in der Regel das Auftreten eines oder auch mehrerer der bekannten Kunstflieger wie Ernst Udet, Gerhard Fieseler usw. Es war also durchaus naheliegend, wenn die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) mit Sitz in Adlershof, bei der Firma Albatros in Berlin-Johannisthal die Konstruktion eines besonderen, für uneingeschränkten Kunstflug geeigneten und ausgelegten Flugzeugs anregte, das gleichzeitig die Eigenschaften symmetrischer Flügelprofile zu untersuchen gestatten sollte.

Unter der Leitung von Dipl.-Ing. Walter Blume, dem späteren Konstruktionschef von Arado, entstand für diesen Zweck ein kleiner einsitziger Doppeldecker, den ein 9-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 12 mit 125/108 PS Start-/Nennleistung antrieb. Im Gegensatz zu sonst üblichen Grundsätzen für Flugzeuge dieser Art und im Hinblick auf die geplante Verwendung verzichtete Blume auf jegliche Staffelung, d.h. Verschiebung der beiden Flügel gegeneinander in Längsrichtung, auf V-Stellung und auf Schrängung. Das auf den Namen „Kobold“ getaufte Flugzeug hatte somit völlig gerade, genau übereinander sitzende Flügel gleicher Form, Spannweite und Tiefe, die in ihrem Aufbau einander weitgehend entsprachen. Jeder hatte zwei Kastenholme und war an der Flügel Nase und oben zwischen den Holmen mit Sperrholz beplankt, ansonsten stoffbespannt.

Der Rumpf war ein herkömmliches Stahlrohrfachwerk mit Formgebungsleisten aus Holz und Stoffbespannung. Fahrwerk und Sporn hatten Druckgummifederung. In der Steuerung wurden weitgehend Stoßstangen und nur teilweise Seilzüge verwendet. Alle Ruder waren aerodynamisch ausgeglichen, was gut aufeinander abgestimmte, niedrige Steuerkräfte ergab.



Seitenansicht der ersten Albatros L 79 „Kobold“, noch ohne Zulassung. Das Flugzeug war mit einem 9-Zylinder-Sternmotor Siemens Sh 12 ausgerüstet.

Das erste von insgesamt zwei gebauten Exemplaren mit der **W.Nr. 10 140** wurde spätestens Anfang März 1929 fertiggestellt, denn Mitte des Monats befand sich die Maschine bereits in der Erprobung. Davon zeugt ein Unfall auf dem Rollfeld des Flugplatzes Berlin-Adlershof am 18. März 1929, über den die Flugwache Adlershof folgenden Bericht erstellte:

„Am 18.03.29 startete der Flugzeugführer Junck mit dem Flugzeug Albatros L 79, Werknummer 10140, der Albatros-Werke Johannisthal, zu einem Probeflug. Nach dem Start, der normal erfolgte, löste sich am Rollwerk die rechte vordere Strebe, die zum Federbein führt, sodaß das rechte Rad während des Fluges schräg unter dem Flugzeug hing.

Durch Abschießen von Leuchtmunition und Hochheben eines Rades wurde der Flugzeugführer auf die Beschädigung aufmerksam gemacht. Bei der Landung, die entsprechend auf dem linken Rade vorsichtig ausgeführt wurde, berührte das schräg hängende rechte Rad den Erdboden, wobei das Rollwerk nach hinten wegbrach. Personen wurden nicht verletzt, das Flugzeug ist noch nicht zugelassen.

Art der Beschädigung: Propeller beschädigt, Rollwerk restlos, beide Holme der unteren linken Tragfläche gebrochen“.

Bei dem genannten Flugzeugführer Junck handelte es sich übrigens um Werner Junck, den Chefpiloten der Firma Albatros. Nach Reparatur und weiterer ausgiebiger Erprobung durch Joachim von Köppen, den Leiter der Flugabteilung der DVL (Fluga), wurde das Flugzeug im Juni 1929 als D-1660 in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen. Am 22.7.1929 erfolgte die offizielle Indienstellung bei der DVL in dessen Flugabteilung.

1933 erhielt die Fluga vom RLM die zusätzliche Aufgabe, die Anwärter für die neu eingerichtete Flugbaumeister-Laufbahn auszubilden. Was dort gelehrt wurde, entsprach durchaus dem, was heutige Testpilotenschulen zum Ziel haben. Ausgefal-

lene Flugzeuge wie eben der „Kobold“ oder die Focke-Wulf F 19 „Ente“ waren für diesen Zweck durchaus erwünscht. So wurden bereits im ersten Lehrgang in Adlershof u.a. diese beiden Flugzeuge zu Übungsobjekten für die angehenden Flugbaumeister, zu denen später sehr bekannt gewordene Erprobungspiloten wie Willy Fiedler (Fieseler), Gerhard Geike (Travemünde), Kurt Jodlbauer (Rechlin), Hermann Quenzler (Dornier), Dr. Siegfried Ruff (DVL) oder Hermann Wurster (Messerschmitt) gehörten.



Diese drei Fotos und das Bild auf der folgenden Seite gehören zu einer Serie von Aufnahmen, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden und den Anstoß zu diesem Beitrag gaben: Fahrwerkbruch der L 79 D-1660 von der DVL-Fluga Adlershof am 15. Mai 1934.

Das obere Foto zeigt Dipl.-Ing. Gerhard Geike, den Piloten der Maschine, dem während seiner Ausbildung zum Flugbaumeister dieses Malheur widerfuhr.





Dipl.-Ing. Geike war es auch, dem mit diesem besonders bei der Landung etwas kritischen Flugzeug am 15. Mai 1934 der kleine Fahrwerksbruch passierte, den die erstmals veröffentlichten Bilder zeigen. Beim Aufsetzen brach eine Schweißnaht, die anscheinend bereits seit längerem angerissen war, ohne daß es bemerkt worden wäre. Die Folgen sind auf den Bildern erkennbar. Wenige Tage später flog das Flugzeug bereits wieder.

Die zweite L 79 mit der **W.Nr.10 165** kam ein Jahr nach der D-1660 zur Auslieferung. Sie wurde im Juni 1930 unter dem Kennzeichen D-1871 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen, mit dem Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie (RDLI) in Staaken als Eigentümer und Halter. Hinter dieser Bezeichnung verbarg sich nichts anderes als die Erprobungsstelle des Reiches für Landflugzeuge, die später nach Rechlin übersiedelte. 1933 war die D-1871 in einen leichteren Unfall verwickelt, als sie von der landenden Klemm L 26 II a, D-2096, angerollt und beschädigt wurde. Nach erfolgter Reparatur erhielt die Maschine ab 1934 das neue Kennzeichen D-ETIZ und war noch bis zum Juni 1936 im Rechliner Bestand zu finden. Im April 1937 wurde die Eintragung in der Luftfahrzeugrolle mit dem Vermerk „ausgeschlachtet“ gestrichen.



Das einzige bisher bekannte Foto der zweiten L 79 „Kobold“, D-1871, aufgenommen in der Albatros-Halle Nr. 6. Im Hintergrund ist die in der Endmontage befindliche erste Albatros L 83 „Adler“ zu erkennen. Daraus läßt sich ableiten, daß die Aufnahme etwa Mitte Juli 1930 entstanden ist.

(Slg. Frost/ADL)

Was zeichnete den „Kobold“ aus?

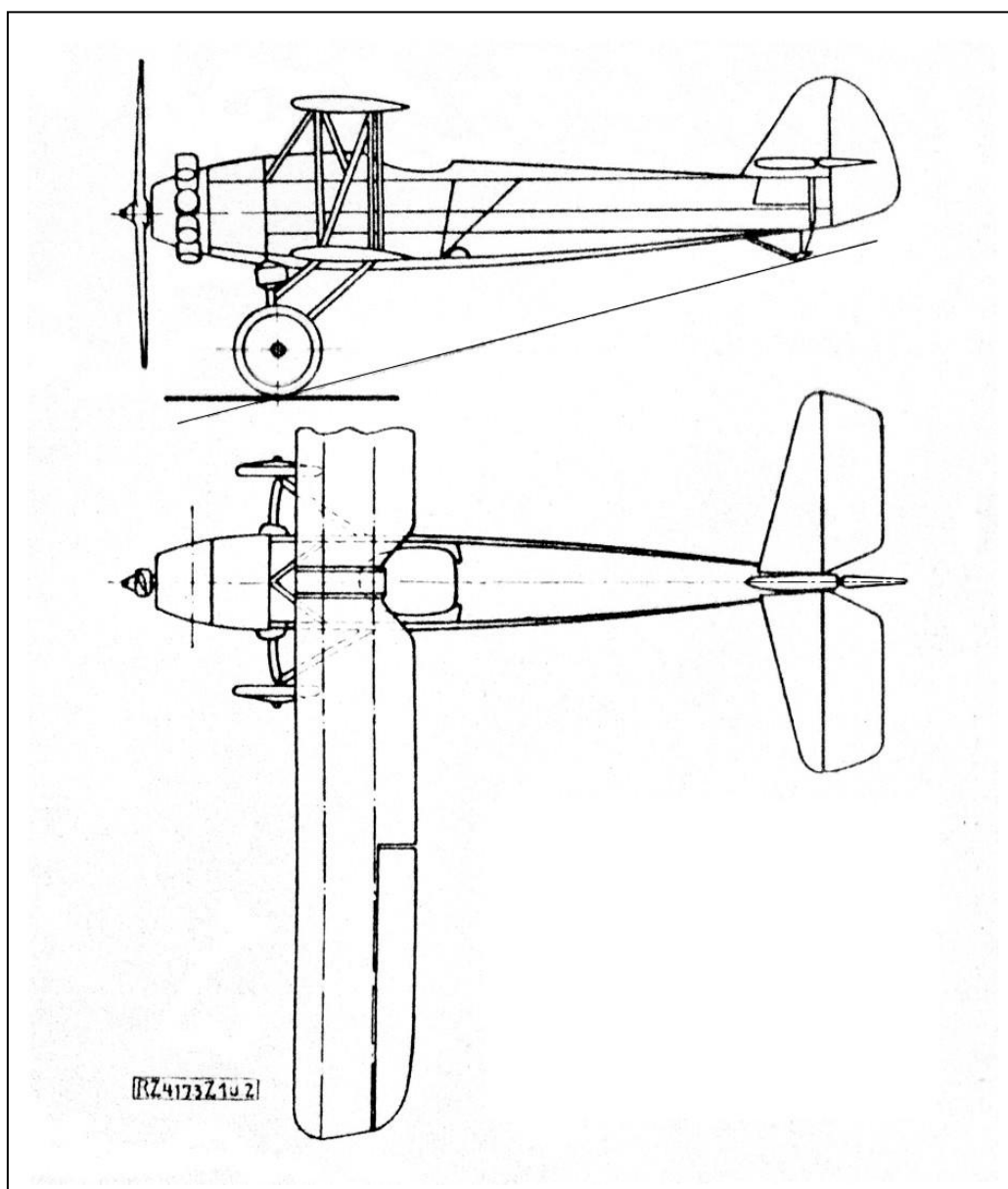
Die bereits erwähnte Verwendung von symmetrischen Profilen für Unter- und Oberflügel ließ den Rückenflug in gleicher Weise wie den Flug in Normallage zu. Dazu war aber eine Reihe von Vorkehrungen erforderlich, um diese Möglichkeit auch unbegrenzt nutzen zu können. Eine davon war die Verwendung eines schwimmerlosen Einspritzvergasers SUM U 36, der völlig lageunabhängig arbeitete. Die zweite war die besondere Auslegung der Kraftstoffanlage, welche die stetige Förderung aus einem in gleicher Höhe mit dem Motor angeordneten Entnahmebehälter gestattete. Das einfache Mittel hierzu war ein darin eingebauter, mit einem Gewicht beschwerter biegsamer Schlauch, dessen Öffnung bei Beschleunigungen in

jeder Richtung immer innerhalb der Kraftstoffmenge bleibt, so daß nie Luft angesaugt werden kann. Dazu kam noch eine ebenfalls lageunabhängig arbeitende Junkers-Deka Kraftstoffpumpe mit von der Drehzahl des Motors abhängiger Fördermenge.

Auch die Schmierstoffanlage mußte für den Betriebszustand Rückenflug besonders angepaßt werden. Ein Hilfsbehälter und zwei zusätzliche Zahnradpumpen sorgten dafür, daß die Motorschmierung unter allen Betriebsbedingungen gewährleistet war.

Für besonders gute Eignung zum Kunstflug sorgte die Anordnung der großen Massen wie Motor, Kraft- und Schmierstoffbehälter sowie des Flugzeugführers nahe dem Schwerpunkt, dessen Lage sich auch bei zunehmender Entleerung der Behälter praktisch nicht veränderte. Aus dem Trudeln konnte das Flugzeug jederzeit leicht herausgebracht werden. Für den Wechsel der Drehrichtung reichte das Seitenruder allein aus.

Der „Kobold“ wies also schon damals praktisch all das auf, was heutige Spezial-Kunstflugmaschinen auszeichnet. Anlässlich der Jahrestagung 1929 der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt führte von Köppen am 5.11.1929 mit der D-1660 auf dem Flugplatz Tempelhof ein glanzvolles Kunstflugprogramm vor, das alle Schwierigkeitsgrade beinhaltete. Dennoch konnte sich das Flugzeug, wie die Zahl von nur zwei gebauten Maschinen zeigt, nicht durchsetzen. Vielleicht war es auch seiner Zeit zu weit voraus. So blieb es eine Eintagsfliege.



Albatros L 79 „Kobold“

(entnommen aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure Nr.11/1930)

Technische Daten der Albatros L 79 „Kobold“

Spannweite	8,80		m
Länge	6,27		m
Höhe	2,24		m
Flügelfläche	16,60		m ²
Verwendungsgruppe	Reiseflug (P4)	Kunstflug (S5)	
Rüstgewicht	465	465	kg
Zuladung	175	120	kg
Fluggewicht	640	585	kg
Flächenbelastung	38,5	35,2	kg/m ²
Höchstgeschwindigkeit	165	165	km/h
Landegeschwindigkeit	76	73	km/h
Flugdauer	2,5	1,25	Std.
Steigzeit auf 1000 m	4,5	4,0	min
Steiggeschwindigkeit	3,2	3,75	m/s

Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Kössler/ADL.

Verwendete Abkürzungen

DVL Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof

RDLI Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, Staaken