



Die Albatros L 82 c D-1934 (Werknummer 10170) im Einsatz bei der Deutschen Luftfahrt GmbH in der „Reklamestaffel Staaken“

Schul-, Sport- und Reiseflugzeug Albatros L 82

Von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 09.2024 im ADL-Internetportal

In der gängigen Luftfahrt-Literatur wird das Albatros-Muster L 82 eher stiefmütterlich behandelt. Dabei ging es in den Jahren 1929 – 1930, als die große Weltwirtschaftskrise ihren Anfang nahm, bei der Maschine um kein Einzel-exemplar, sondern sie wurde aus Sicht der damaligen Zeit in einer interessanten Stückzahl gebaut.

Die Quellenlage zum Typ L 82 ist insgesamt sehr dürftig, auch in der Nachkriegsliteratur. Zum Beispiel wird das Albatros-Muster in dem 35-bändigen Werk „Die deutsche Luftfahrt“ vom Bernard & Graefe Verlag nur in einem einzigen Band erwähnt, und das leider relativ kurz und auch nicht frei von Fehlern.

Um diesem Mangel etwas abzuhelpfen, werden in der vorliegenden Arbeit alle bei der ADL vorhandenen Informa-tionen zur Albatros L 82 präsentiert. Es bleiben trotzdem viele „weiße Flecken“ übrig.

Entstehungsgeschichte

Es gibt verschiedene Hinweise, daß die Luftfahrtabteilung des RVM im Herbst 1928 auf Veranlassung des RWM mit einigen Firmen der deutschen Luftfahrtindustrie in Kontakt stand, um ein neues Schul- und Übungsflugzeug entwickeln zu lassen. Daß diese Initiative nicht unmittelbar vom Reichswehrministerium ausging, sondern vom RVM, hing mit der Geheimhal-tung zusammen, die Deutschland auch nach 1926 gegenüber den alliierten Mächten des Versailler Friedensvertrags wei-terhin pflegte. Und das war sicher auch der Grund, warum es keine offene Ausschreibung gab, sondern alle Details nur auf dem Wege persönlicher Verhandlungen abgestimmt und vereinbart wurden.

Aus dem Kreis der in Betracht kommenden deutschen Flugzeughersteller ließen sich wenigstens zwei Unternehmen iden-tifizieren, mit denen das RVM in direktem Kontakt stand: Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin, und Bäumer Aero GmbH, Hamburg. Welche weiteren Firmen eventuell noch involviert waren, ist aufgrund der dürftigen Informationslage nicht si-cher erkennbar.

Den angesprochenen Firmen stellte man offenbar in Aussicht, das Reich würde (z.B. via DVS oder DLG) eine wirtschaftlich interessante Stückzahl ankaufen, wenn das Flugzeug bestimmte Anforderungen erfüllte und dies auch in der praktischen Erprobung nachwies. Zu dem Forderungskatalog gehörten die Doppeldecker-Auslegung, das Vorhandensein von zwei hintereinanderliegenden Sitzplätzen, die Verwendung eines luftgekühlten Reihen- oder Sternmotors in der Leistungsklasse um 100 PS (vorzugsweise deutscher Herkunft) und andere technische Details.

Zu den ins Auge gefaßten Triebwerken gehörte insbesondere der noch in Entwicklung befindliche Argus As 8, ein Vierzylinder-Reihenmotor mit Luftkühlung. Das neue Triebwerk war aber nicht rechtzeitig verfügbar, seine Musterprüfung fand erst Ende 1929 statt. Deshalb kam von amtlicher Seite offenbar die Empfehlung, zunächst den De Havilland „Gipsy“ einzubauen - denn es kann kein Zufall gewesen sein, daß beide o.g. Hersteller diesen englischen Reihenmotor benutzten, der in Deutschland eher selten verwendet wurde.



Das fertige Musterflugzeug Albatros L 82 mit De Havilland „Gipsy“-Motor, Werknummer 10158, in voller Lackierung, aber noch ohne Zulassung, Beschriftungen und sonstige Embleme. Die Aufnahme dürfte im Juni/Juli 1929 entstanden sein. (Slg. Koos/ADL und Ott/ADL)



Dieses Foto des L 82- Musterflugzeugs gehörte zur gleichen Bildserie wie die beiden Aufnahmen oben und auf der folgenden Seite. Es zeigt die Maschine in der Ansicht schräg von vorn auf dem Werkflugplatz Berlin-Johannisthal, im Hintergrund sind Albatros-Werkanlagen zu erkennen. Die junge Dame wurde nur zu Präsentationszwecken fotogerecht im vorderen Sitzausschnitt plaziert. (Slg. Koos/ADL und Ott/ADL)

Konstruktion und Aufbau des Musters Albatros L 82

Das vor diesem Hintergrund neuentwickelte Albatros-Muster erhielt die Bezeichnung L 82 und war ein Doppeldecker in Gemischtbauweise. Der Entwurf stammte von Walter Blume.

Tragwerk

Die zweiholmigen Flügel hatten gleiche Spannweite und gleichbleibenden Querschnitt über die ganze Spannweite, sie wiesen eine geringe Staffelung und V-Stellung auf und besaßen leicht abgerundete Enden. Die beiden Tragdecks waren durch N-Stiele gegeneinander abgestrebt und komplett aus Holz aufgebaut, einschließlich der beiden Kastenholme. Auf einem Strebenbock relativ hoch über dem Rumpf lagerte ein Baldachin, an welchem die Oberflügelhälften angelenkt waren, während man das untere Tragdeck an den Rumpfunterkanten angelenkt hatte. Querruder befanden sich bei den Musterflugzeugen nur im Unterflügel. Die Flügelnasen sowie die Flügelunterseiten zwischen den Holmen waren mit Sperrholz beplankt, ansonsten kam Stoffbespannung zum Einsatz. Die Außenflügel ließen sich nach Entfernen von vier Bolzen komplett nach hinten an den Rumpf klappen, wobei keine Steuerungsteile gelöst werden mußten.



*Die Außenflügel der Albatros L 82 ließen sich nach Entfernen von vier Bolzen komplett nach hinten an den Rumpf klappen, dabei mußten keine Steuerungsteile gelöst werden. Das Foto sollte werbewirksam demonstrieren, daß auch eine junge Dame in guter Garderobe diese Aufgabe problemlos erledigen konnte.
(Slg. Koos/ADL und Ott/ADL)*

Rumpf

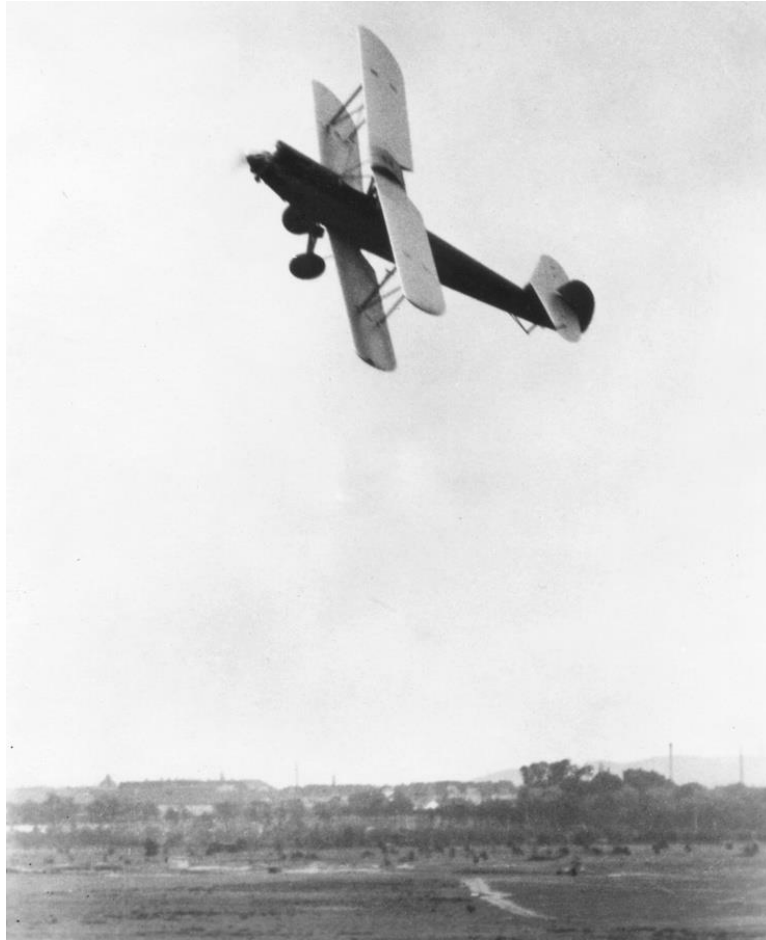
Der Rumpf bestand aus einem verschweißten Stahlrohrgerüst mit Rohrdiagonalen im Vorderteil und Stahldrahtverspannung im hinteren Abschnitt. Mit dem Hauptgerüst waren Blechleisten verschweißt, die der äußeren Formgebung des Rumpfes dienten. Der Rumpfbug sowie die Rumpfoberseite waren mit Blech verkleidet, der übrige Rumpf trug Stoffbespannung. Die Sitzräume für die beiden Besatzungsmitglieder waren hintereinander angeordnet, wobei sich der Pilotensitz (wie üblich) hinten befand. Beide Sitze hatte man mit umklappbaren Absätzen für Rückenkissen-Fallschirme versehen. Die Instrumentenbretter waren mit Schaumgummi gepolstert. Im oberen Bereich des vorderen Besatzungsraums befand sich ein kleines Gepäckabteil, im Anschluß an den Führersitz folgte ein etwas größerer Gepäckraum.

Leitwerk

Das Leitwerk bestand aus einem Metallrohrgerippe mit Stoffbespannung. Die Höhenflosse lagerte auf der Kielflosse und war zum Rumpf hin abgestrebt, zum Zwecke des Lastigkeitsausgleiches ließ sie sich am Boden verstellen. Höhen- und Seitenruder waren aerodynamisch entlastet. Querruder befanden sich bei den Musterflugzeugen nur im Unterflügel; ihr innerer Aufbau bestand aus Stahlrohren und Leichtmetallrippen, außen trugen sie ebenfalls Stoffbespannung.

Steuerwerk

Das Steuerwerk für die Betätigung aller Ruder bestand im wesentlichen aus Stoßstangen, an einigen Stellen kamen auch Winkelhebel und Seile zum Einsatz. Die Verwendung von Seilrollen hatte man vermieden. Alle Teile waren am Boden gut zugänglich und jederzeit schmierbar. Ab Werk wurde die L 82 normalerweise mit Doppelsteuerung ausgeliefert, allerdings konnten die im vorderen Besatzungsraum befindlichen Steuerungselemente nach Lösen weniger Bolzen leicht ausgebaut werden.



Ein seltenes Foto der Albatros L 82 im Flug. Das Bild zeigt das erste Musterflugzeug in einer Linkskurve über dem Randgelände eines Flugplatzes, noch ohne jegliche Kennzeichen.

(Slg. Koos/ADL)

Fahrwerk

Das Fahrgestell wies eine geteilte, hochgezogene Achse auf, besaß Federbeine mit Druckgummifederung und war mittels Streben zur Rumpfunterkante hin abgefangen. Unter dem Rumpfheck befand sich ein gefederter Schleifsporn.

Triebwerk

Entsprechend dem verwendeten Motorfabrikat unterschied Albatros zwischen folgenden Versionen:

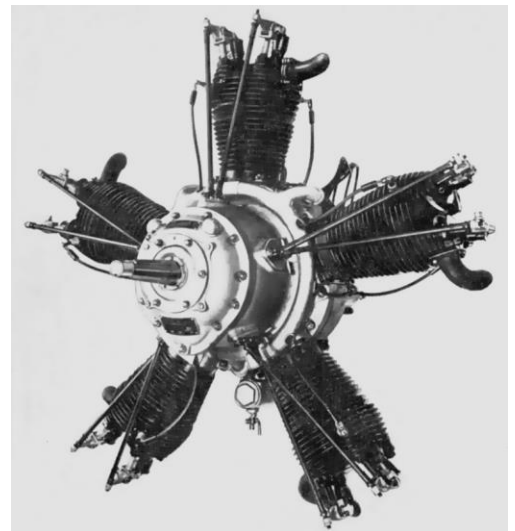
- | | | |
|--------|---|-----------------------|
| L 82 | Grundmuster (entsprechend dem damaligen Bezeichnungsschema erstes Musterflugzeug)
Vierzylinder-Reihenmotor De Havilland „Gipsy II“ | (85/100 PS, 63/74 kW) |
| L 82 a | zweites Musterflugzeug (zweite Ausführung)
Vierzylinder-Reihenmotor Argus As 8 | (80/95 PS, 59/70 kW) |
| L 82 b | drittes Musterflugzeug (dritte Ausführung)
Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13 | (68/80 PS, 50/59 kW). |



Die Triebwerke der ersten L 82-Musterflugzeuge:

links Vierzylinder-Reihenmotor De Havilland „Gipsy I“,
(Wikimedia)

rechts Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13.



Einige Monate nach der Albatros L 82 entstand bei Bäumer-Aero in Hamburg das Muster B VI „Libelle“. Es war in der Auslegung dem Albatros-Typ recht ähnlich und auch mit dem De Havilland „Gipsy I“-Motor ausgerüstet. Gegenüber der Albatros-Konkurrenz hatte die Bäumer Aero GmbH aber am Ende das Nachsehen – nicht zuletzt weil über der „Libelle“ kein guter Stern stand: Der erste Prototyp stürzte im Januar 1930 während des Einfliegens ab, der Pilot kam ums Leben. Die zweite Maschine ging im Juli 1930 kurz vor dem Europarundflug 1930 zu Bruch.

Das aus der Albatros L 82 entwickelte Muster L 82 c wurde dagegen ab Mitte 1930 in größerer Stückzahl für die Deutsche Luftfahrt GmbH beschafft.



Die Bäumer B VI "Libelle" wurde erst ein halbes Jahr nach der Albatros L 82 fertig. Das Bild zeigt den Prototyp im Dezember 1929 bei ersten Triebwerks-Probelaufen vor den Bäumer-Aero-Hallen in Hamburg-Fuhlsbüttel.

Bau der Musterflugzeuge und Teilnahme am Europa-Rundflug 1929

Die vom RVM angestoßene Entwicklungsrunde führte bei den Albatros Flugzeugwerken um die Jahreswende 1928/29 zum Baubeginn von insgesamt drei Musterflugzeugen, entsprechend den vorgesehenen Versionen L 82, L 82 a und L 82 b. Alle drei Maschinen waren bis auf die Motorsektion praktisch baugleich und unterschieden sich nur in den vorgesehenen Triebwerken, wie schon erwähnt.

Ziel war eine Fertigstellung der drei Flugzeuge im Mai 1929, rechtzeitig vor Beginn des erstmalig ausgetragenen internationalen Flugwettbewerbs „Challenge International d'Avions de Tourisme“, im deutschen Sprachraum kurz als „Europarundflug“ bezeichnet. Alle Einzelheiten zu diesem Wettbewerb finden sich im ADL-Internetportal unter der Rubrik „Allgemeine Luftfahrtgeschichte“ in dem Bericht INTERNATIONALER RUNDFLUG 1929.

Der Nennungsschluß für die Bewerbungen zum Europarundflug war auf den 25.4.1929 festgelegt, außerdem gab es eine Nachnennungsfrist bis zum 24.5.1929.

Wann genau Fertigstellung und Erstflug der drei Albatros-Maschinen erfolgten, darüber ließen sich keine verlässlichen Informationen finden. Es steht aber fest, daß zwei von ihnen, nämlich die L 82 und L 82 b, im Monat Juli 1929 offiziell in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen wurden. Sie besaßen die Werknummern 10158 und 10162 und erhielten die Zulassungen D-1704 und D-1706. Als Eigentümer wurden bei der D-1704 die DVS Berlin festgehalten und bei der D-1706 die Albatros Flugzeugwerke GmbH in Berlin-Johannisthal.

Bei der L 82 a (Werknummer 10161) lief es nicht so glatt. Es gab technische Probleme mit dem neuentwickelten Motor: Der luftgekühlte Argus As 8 zeigte in der Flugerprobung unerwartete Kühlprobleme, die sich kurzfristig nicht lösen ließen. Albatros sagte deshalb vorsorglich die Teilnahme der L 82 a am Europaflug 1929 ab. Die schon reservierte Zulassung D-1705 wurde alsbald wieder zurückgegeben.

Gemeldete Albatros-Teilnehmer zum Europarundflug per 24. Mai 1929 (Ende der Nachnennungsfrist)

Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	gemeldet von	Pilot
B7	Albatros L 82	DH „Gipsy“, 85 PS (63 kW)	DVS, Staaken	Dr. Günther Ziegler
B8	Albatros L 82 a	Argus As 8, 80 PS (59 kW)	Albatros Flugzeugwerke, Berlin	Werner Junck
B9	Albatros L 82 b	Siemens Sh 13, 68/80 PS (50/59 kW)	Albatros Flugzeugwerke, Berlin	N.N.

Tatsächliche Albatros-Teilnehmer am Europarundflug per 7. August 1929 (Start zum Streckenflug)

Nr.	Flugzeugtyp	Triebwerk	Zulassung	Pilot	Nationalität
B7	Albatros L 82	DH „Gipsy“, 85 PS	D-1704	Dr. Günther Ziegler	Deutschland
B9	Albatros L 82 b	Siemens Sh 13, 68/82 PS	D-1706	Werner Junck	Deutschland

So kam es, daß nur zwei Albatros L 82 am Europarundflug 1929 teilnahmen. Beide Maschinen, gesteuert von DVS-Vorstandsmitglied Dr. Günther Ziegler und Albatros-Chefpilot Werner Junck, konnten im Wettbewerb allerdings nicht in der Spitzengruppe der Teilnehmerflugzeuge mithalten. Während des 6.042 km langen Kurses rund um Europa waren sie überwiegend im Mittelfeld zu finden – allerdings mit einer Einschränkung: Dr. Ziegler mußte leider mit seiner L 82 D-1704 (Startnummer B7) am 10. August nach einem Bruch auf dem Zwischenlandeplatz Turnu-Severin (Rumänien) ausscheiden. Er hatte damit weniger als die Hälfte der Gesamt-Kilometer zurückgelegt.



*Die Albatros L 82, versehen mit dem Kennzeichen D-1704 und der Startnummer B 7, nahm unter Führung von DVS-Vorstandsmitglied Dr. Günther Ziegler am Europarundflug 1929 teil.
(Slg. Ott/ADL)*

Dagegen absolvierte Werner Junck die ganze Strecke ohne Zwischenfall und landete am 14.8. mit seiner L 82 b D-1706 in der vordersten Teilnehmergruppe am Zielort Paris-Orly. Trotzdem reichte es für ihn im Gesamtergebnis nur zum 26. Platz (unter 31 bewerteten Teilnehmern).



*Unter der Startnummer B 9 trat die Albatros L 82 b, Kennzeichen D-1706, zum Europarundflug 1929 an. Das Flugzeug besaß einen Fünfzylinder-Sternmotor Siemens Sh 13 (68/80 PS, 50/59 kW) und wurde von Albatros-Chefpilot Werner Junck geflogen. Leider reichte es im Endergebnis nur zu einem der hinteren Plätze.
(Bild unten: Slg. Koos/ADL)*



Weiterer Lebenslauf der drei Musterflugzeuge

WNr. 10158, D-1704

Die Maschine verblieb nominell zunächst in der Eigentümerschaft der DVS Staaken. Im März 1931 erhielt sie dann mit der DVL Adlershof einen neuen Eigentümer – allerdings fungierte der Aero-Club von Deutschland dabei als offizieller Halter. Im März 1932 wurde die D-1704 als „zerstört“ in der Luftfahrzeugrolle gestrichen. Einzelheiten zu ihrem Abgang ließen sich bisher nicht finden.



(oben): Die Albatros L 82 D-1704 präsentierte auch nach Ende des Europarundflugs 1929 weiterhin stolz ihre Startnummer B 7. Die abgenommene obere Motorverkleidung erlaubt etwas Einblick in das „Innenleben“ der Maschine. (Slg. Ott/ADL)

WNr. 10161, D-1705

Nach der abgesagten Teilnahme der L 82 a am Europaflug 1929 versuchte man vermutlich noch längere Zeit, die Probleme mit dem Argus As 8-Triebwerk in den Griff zu bekommen. Aber etwa im Herbst 1929 wurde wohl im Einvernehmen mit dem RVM/RWM entschieden, dem Flugzeug einen anderen Motor zu verpassen. Es handelte sich um den Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 14. Dieser hatte eine Höchstleistung von 115 PS/86 kW und war damit um einiges stärker als das Argus-Triebwerk.

Das umgerüstete Flugzeug erhielt die neue Versionsbezeichnung L 82 c und wurde im März 1930 für den RDLI, Berliner Erprobungsstelle Staaken, als D-1705 zugelassen.

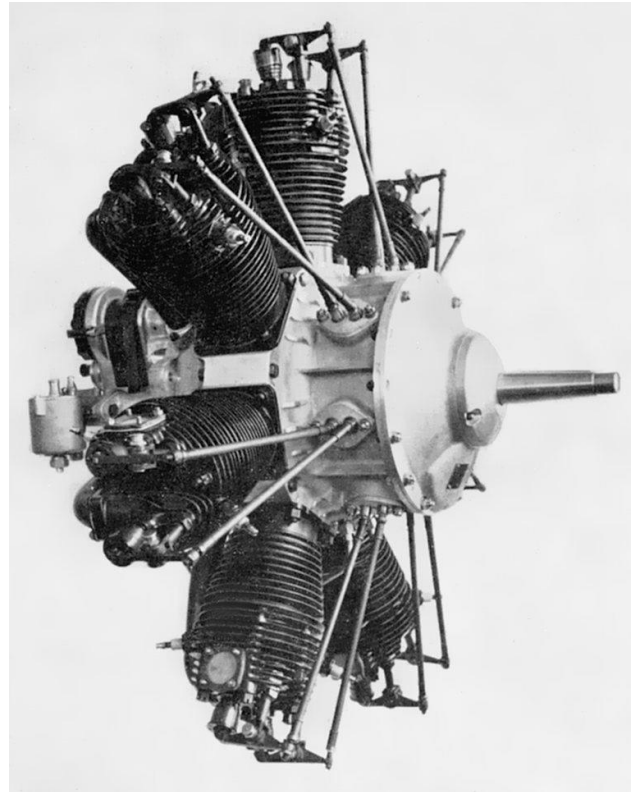


(vorige Seite):

Die ehemalige L 82 a, Werknummer 10161, nach dem Umbau zum neuen Musterflugzeug L 82 c. (Slg. Dabrowski)

(rechts):

Als Triebwerk diente der Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 14 mit einer Leistung von 95/115 PS (70/85 kW).



Die Albatros L 82 c, WNr. 10161, mit dem Kennzeichen D-1705 war ab März 1930 für den Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, Erprobungsstelle Staaken, zugelassen. Der Siemens Sh 14-Motor war inzwischen mit einem Abgas-Sammelring versehen, um die Auspuffgase nach unterhalb des Rumpfes abzuleiten. (Slg. Cronauer)

In welcher Weise die D-1705 in den folgenden drei Jahren eingesetzt wurde, ließ sich nicht herausfinden. Es steht nur fest, daß die Maschine am 09.04.1933 durch Absturz verlorenging. Im Hamburger Fremdenblatt vom 10.04.1933 ist darüber folgender Bericht enthalten:

Berlin, 10. April Beim nationalsozialistischen Jugendfliegertreffen in Staaken ereignete sich ein schweres Unglück. Bei einer Stafette streifte das von Hermann Hackbusch gesteuerte Albatros-Flugzeug die Hochspannungsleitungen, die über die verlängerte Heerstraße führen, und stürzte in die Zaungäste ab. Dabei wurden zwei Zuschauer getötet. Der Flugzeugführer zog sich nur eine Schramme an der Oberlippe zu und schlug sich einige Zähne des Oberkiefers ein. Das Flugzeug wurde vollkommen zertrümmert.



Bruchlandung der L 82 c D-1705. Der Unfallort, das Datum und nähere Einzelheiten sind leider unbekannt.

Wnr. 10162, D-1706

Das Eigentum an der Albatros L 82 b, D-1706, ging im Januar 1930 von der Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal, auf die DVS Braunschweig über. Dort kam die Maschine in den normalen Fliegerschul-Einsatz.



Ähnlich wie L 82 D-1704 behielt auch die Albatros L 82 b, Kennzeichen D-1706, nach dem Abschluß des Europarundflugs 1929 ihre Startnummer B 9 am Rumpf bei.

Mindestens seit Sommer 1931 hatte die DVS Braunschweig die Maschine an die DLV-Flugübungsstelle 12 im Flughafen Königsberg ausgeliehen. Dabei kam es am 4.8.1931 zu einer schweren Unfall, wie die Flugüberwachung Ostpreußen in ihrem Unfallbericht meldete: „Am 04.08.31 startete der Flugschüler Ing. Eitelfritz Keiler im Betrieb der Flugübungsstelle 12 des

DLV im Flughafen Königsberg gegen 19.25 Uhr zu einem Platzflug. Keiler hatte im Schulbetrieb bereits 144 Schulflüge und 5 Alleinflüge ausgeführt. Er benutzte zum Platzflug das der Deutschen Verkehrsfliegerschule in Braunschweig gehörige und der Flugübungsstelle 12 leihweise überlassene Flugzeug D-1706, Muster Albatros L 82 b. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt, die Backbordtragflächen abgebrochen.“

Leider fehlen nähere Angaben zum Unfallhergang.



Bruchlandung der D-1706 am 4.8.1931 im Flughafen Königsberg. Die Maschine gehörte zu diesem Zeitpunkt der DVS Braunschweig und war im Einsatz bei der DLV-Flugübungsstelle 12 Königsberg. Danach wurde sie an die Ostpreußische Flugsport GmbH in Königsberg verkauft und dort offensichtlich wieder aufgebaut.

Um den Jahreswechsel 1931/32 wurde die D-1706 an die Ostpreußische Flugsport GmbH in Königsberg verkauft. Im Frühjahr 1932 erfolgte in Königsberg ihre Generalüberholung, im Juli 1932 fand die Wiederezulassung statt. Im September 1932 nahm die D-1706 am DLV-Zuverlässigkeitsflug teil, schaffte allerdings nur 84 % der vorgesehenen Sollstrecke.

Per November 1933 fand ein erneuter Eigentumswechsel statt, der neue Deutsche Luftfahrt-Verband (DLV) fungierte nunmehr offiziell als Eigentümer. Ansonsten änderte sich in der Praxis nichts, denn die D-1706 blieb in Königsberg und die DLV-Flieger-Landesgruppe Ostpreußen fungierte jetzt als neuer Halter.

Über die Zeit danach gibt es nur spärliche Informationen. Mindestens seit Januar 1935 trug die Maschine das neue Kennzeichen D-EDUV, entsprechend der vorgeschriebenen Umstellung auf die neue Luftfahrzeugrolle C. Im Monat November 1938 wurde das Flugzeug als „Abgang“ in der LFR gestrichen – nähere Einzelheiten dazu sind nicht bekannt.

Bau und Einsatz der Serienflugzeuge Albatros L 82 c (spätere Schreibweise L 82 C)

Wie schon auf der vorigen Seite erwähnt, brachte Albatros im ersten Quartal 1930 ein neues L 82-Musterflugzeug in die Luft, ausgerüstet mit dem stärkeren Siebenzylinder-Sternmotor Siemens Sh 14 (95/115 PS, 70/85 kW). Als Ausgangsbasis diente die ehemalige L 82 a, WNr. 10161, Kennzeichen D-1705. Ihr Umbau erfolgte im Herbst/ Winter 1929, ihre Erprobung war im Februar 1930 abgeschlossen. Im März 1930 wurde sie unter der Musterbezeichnung L 82 c für den RDLI, Berliner Erprobungsstelle Staaken, als D-1705 zugelassen.

Darüber hinaus fertigte Albatros in Berlin-Johannisthal 14 Serien-Maschinen des Typs L 82 c. In Anbetracht der im Winter 1929/30 schnell an Fahrt gewinnenden Weltwirtschaftskrise war dieser Serienbau-Auftrag ein lebenswichtiger Geschäftsabschluß für eine Firma aus der deutschen Luftfahrtindustrie wie Albatros.

Die Auslieferung der vierzehn L 82 erfolgte im Zeitraum Juni - September 1930. Sie gingen an die drei „Reklamestaffeln“, welche auf Anweisung des RWM im Herbst des Jahres 1930 als inoffizielle Fliegerverbände des Reichsheeres aufgestellt wurden. Zu den Aufgaben der drei Einheiten gehörte die Fliegerzieldarstellung für die im Manöver befindlichen Heeresverbände, die Übung der Piloten im Verbandsflug sowie der Aufklärungs- und Verbindungsdienst für die Truppenführung. Außerdem gingen die Maschinen aus Tarnungsgründen einer „Nebenbeschäftigung“ im zivilen Reklame- und Werbeflugdienst nach.



Formationsflug von drei Albatros L 82 c der DLG-Reklamestaffel Staaken.

Formal (und damit nach außen hin) waren die drei Reklamestaffeln der Deutschen Luftfahrt GmbH (DLG) zugeordnet, die DLG wiederum gehörte mehrheitlich zum Eigentümerkreis des Deutschen Luftfahrt-Verbands. Daraus erwuchsen DLV und DLG aber keinerlei Eigentums- oder Verfügungsrechte über die Reklamestaffeln. De facto unterstanden sie nämlich der Reichswehr, und zwar - entsprechend ihren Standorten Königsberg, Staaken und Fürth - den Fliegerreferenten bei den Wehrkreiskommandos I, III und VII.

Die Aufstellung der drei Einheiten erfolgte in erster Linie mit Personal, welches aus der Jagdlehrstaffel Lipezk stammte und zum Jahresende 1930 teilweise nach Deutschland zurückkommandiert worden war. Hinzu kamen inaktive und aktive Offiziere der Reichswehr, die hauptsächlich als Beobachter dienten und damit zugleich in Übung gehalten wurden.

Der Flugzeugpark der Reklamestaffeln bestand in erster Linie aus Albatros L 82 c. Jeder Staffel waren vier Maschinen zugeteilt, die zwei restlichen Flugzeuge aus dem Serienbau dienten als gemeinsame Reserve. Daneben wurden auch einzelne Exemplare der Muster Arado SC I und SC II geflogen.

Das Personal einer Staffel bestand planmäßig aus insgesamt 11 Mann und setzte sich zusammen aus:

- 4 Piloten (einschließlich Staffelführer),
- 5 technischen Kräften (1 Werkmeister, 2 Flugzeugwarte, 1 Motorenschlosser und 1 Flugzeugschler),
- 2 Schreib- und Hilfskräften.



*Die Alb L 82 C D-1946 war bei der Deutsche Luftfahrt GmbH am Standort Staaken beheimatet.
Am Rumpf ist das Emblem der DLG gut erkennbar. (Slg. Cronauer)*

Die Reklamestaffeln bildeten übrigens einige Jahre später die Keimzelle für die Jagdgeschwader der Luftwaffe: Als im April 1934 der erste Jagdverband der (noch getarnten) Luftwaffe in Döberitz bei Berlin aufgestellt wurde, nämlich das JG 132, diente die Staakener Reklamestaffel als wichtigster Aufstellungskader.

Über den praktischen Einsatz der Reklamestaffeln in den Jahren 1931 bis 1935 und die Namen der beteiligten Personen ließen sich nur spärliche Informationen finden. Das hing wohl in erster Linie daran, daß die ganze Materie der geheimen Wiederaufrüstung zur Luft einer hohen Geheimhaltungsstufe unterlag, um den interalliierten Kontrollinstanzen möglichst jede Einblicke zu verwehren.

Erhalten geblieben sind aber einige Unfallberichte der luftpolizeilichen Überwachungsdienste aus den Ländern über Vorfälle, an denen Albatros L 82 beteiligt waren. Ebenso Auszüge aus solchen Luftpolizeiberichten, die in verschiedenen Fachpublikationen zitiert wurden. Nachstehend sind alle verfügbaren Informationen in der Reihenfolge der L 82-Werknummern zusammengestellt.

WNr. 10166, D-1926

07.07.1931 Absturz an der Bahnlinie Berlin – Stendal, westlich des Ortes Wernitz. Während eines Übungsfluges rutschte in einer Linkskurve der Sitzfallschirm des Beobachters nach rechts hinten und blockierte das Steuerungsgestänge zum Leitwerk. Die mehr oder weniger steuerlose L 82 c trudelte in einer Linksspirale abwärts und wurde beim Aufschlag restlos zertrümmert. Flugzeugführer Helmut Breitfeld überlebte offenbar; über Art und Höhe von Verletzungen enthielt der amtliche Flugunfall-Bericht aber keine Angaben.

WNr. 10168, D-ERYV

02.1936 Im Schuleinsatz verfliegen, notgelandet wegen Treibstoffmangel. Keine Schäden an der Maschine, Pilot unverletzt. Keine weiteren Angaben.

WNr. 10170, D-1934

03.03.1934 Absturz beim Kunstflug in geringer Höhe und bei schlechter Sicht. Flugzeugführer schwer verletzt, Begleiter tot, Maschine total zerstört. Nähere Angaben zum Absturzort wurden nicht gemacht, die Namen der Beteiligten nicht genannt. [Quelle: Forschungsbericht FB 125 der Zentrale für wissenschaftliches Berichtswesen über Luftfahrtforschung bei der DVL vom 24.9.1934]

Im Gegensatz dazu enthalten die monatlich von der RdL-Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle veröffentlichten Meldungen über „Störungen im Betrieb von Luftfahrzeugen“ für den Monat Juli 1935 unter der Lfd. Nr. 110 eine Schadensmeldung für die Albatros L 82 C D-EBAS, Werknummer 10170, betreffend einen Landeunfall wegen zu hohen Abfangens der Maschine und anschließendem Durchsacken. Es entstand nur leichter Schaden und es gab keine Verletzten.

Der ganz offensichtliche Widerspruch zwischen beiden Vorfällen läßt sich anhand der verfügbaren Unterlagen nicht aufklären: Wenn ein Flugzeug im März 1934 total zerstört wurde, kann es im Juli 1935 keinen Landeunfall erleiden. Es läßt sich nur vermuten, daß bei der zweiten Meldung eine Verwechslung der Werknummer vorliegt.

Im übrigen wurde die genannte D-EBAS erst im Oktober 1938 als „Abgang“ in der Luftfahrzeugrolle-C gestrichen.

WNR. 10174, D-1945

04.11.1930 Zusammenstoß beim Rollen auf dem Flugplatz Schleißheim.

Am 04.11.1930 stieß die D-1945 auf dem Flugplatz Schleißheim beim Rollen mit der Udet U 12 a D-1486 zusammen. Flugzeugführer der Albatros war Egloff Freiherr von Freiberg-Eisenberg-Allmendingen, die Udet „Flamingo“ wurde von Fluglehrer Ernst Deutsch gesteuert. Es entstand nur geringer Sachschaden.

WNR. 10176, D-1952

01.05.1933 Absturz auf dem Flugplatz Insterburg.

Das Hamburger Fremdenblatt berichtete am 2. Mai 1933: „Von den vier Flugzeugen der Königsberger Fliegerschule, die gestern Insterburg einen Besuch abstatteten, stürzte eine Maschine, die von dem Piloten Hasso von Prince gesteuert wurde, aus 50 m Höhe ab und ging zu Bruch. Der Flieger wurde mit Gehirnerschütterung und einem Unterschenkelbruch ins Krankenhaus überführt.“

Der weiter oben schon erwähnte Forschungsbericht FB 125 macht zu diesem Absturz noch folgende Angaben: Bedienungsfehler aus Fahrlässigkeit, Pilot schwer verletzt, Maschine total zerstört.

WNR. 10178, D-1953

06.1933 als „zerstört“ in der LFR gestrichen. Nähere Informationen fehlen.



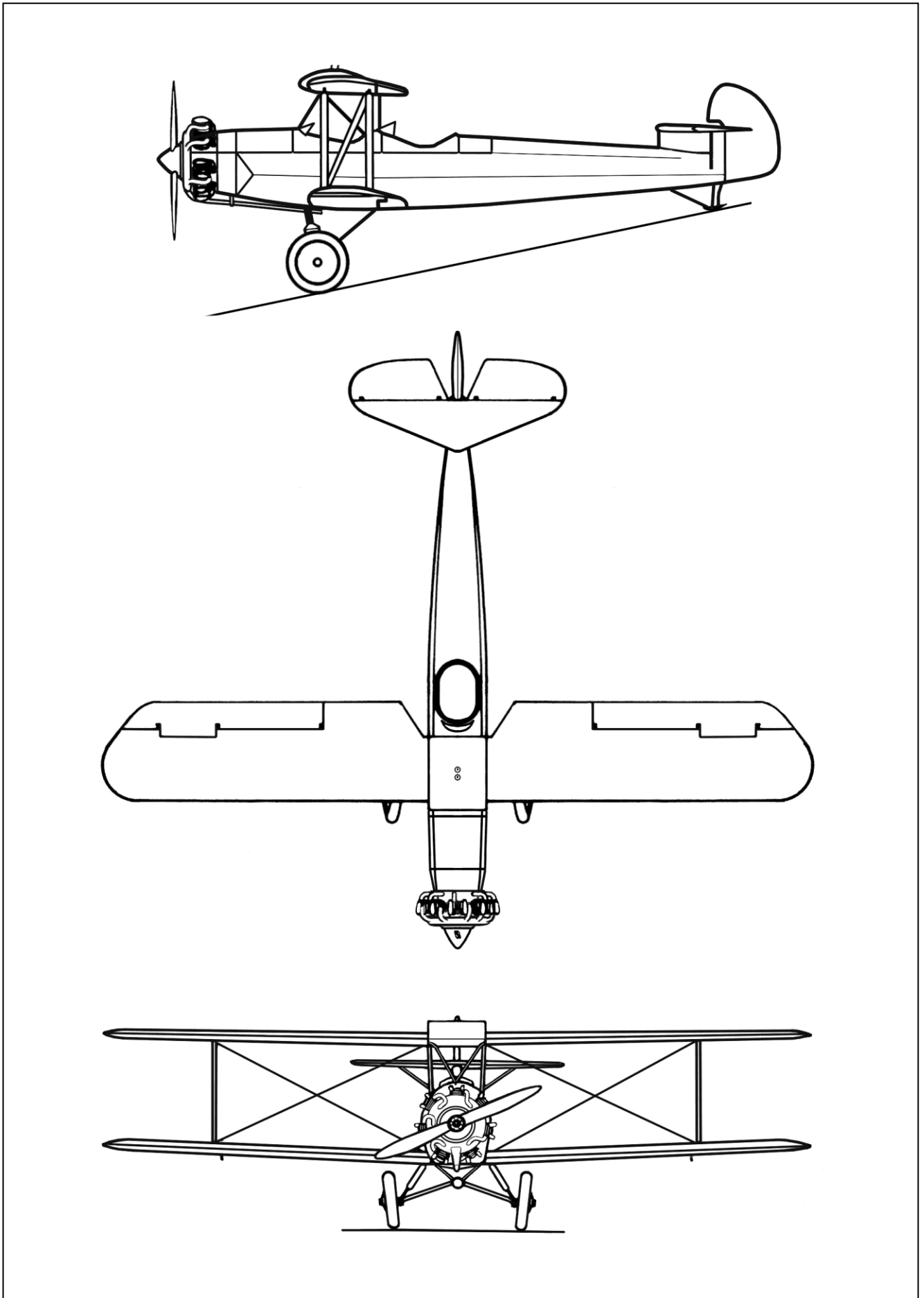
Überschlag der L 82 C D-1953. Genauer Ort und Zeitpunkt sind unbekannt.

Es handelt sich wohl nicht um den oben im Text genannten Unfall, denn die Schäden auf dem Foto sind zu gering, um die Maschine als „zerstört“ aus der Luftfahrzeugrolle zu streichen.

Auf dem unteren Foto vom Überschlag der D-1953 sind seitlich am Rumpf sowohl das taktische Verbandszeichen „1“ als auch das Emblem der Deutschen Luftfahrt GmbH zu erkennen. Auf dem Originalabzug läßt sich außerdem am zerknitterten Seitenleitwerk die Beschriftung „Deutsche Luftfahrt GmbH“ und „Reklamestaffel Fürth“ entziffern.



Albatros L 82 C, 3-Seiten-Übersichtszeichnung



Werknummern-Übersicht Albatros L 82

Die in schwarzer Farbe gehaltenen Angaben sind gesichert. Mit roter Farbe markierte Daten sind nur als vermutlich zu betrachten.

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
10158	L 82	De Havilland „Gipsy II“	D-1704	07.1929	DVS, Staaken.
				05.1931	Eigentumswechsel an DVL, Halter: AeCD.
				03.1932	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10161	L 82 a	Argus As 8	D-1705*)	07.1929	Albatros GmbH, Berlin-Johannisthal.
	L 82 c	Siemens Sh 14	D-1705	03.1930	RDLI, Erprobungsstelle Staaken.
09.04.1933				Absturz auf dem Flugplatz Staaken nach Kollision mit Hochspannungsleitungen.	
10162	L 82 b	Siemens Sh 13	D-1706	07.1929	Albatros GmbH, Berlin-Johannisthal.
				01.1930	Eigentumswechsel an DVS Braunschweig.
				07.1932	Eigentumswechsel an Ostpreußischer Flugsport GmbH, Königsberg.
				11.1933	Eigentumswechsel an DLV, Halter: Fl.-Landesgruppe Ostpreußen, Königsberg.
			D-EDUV	>01.1935	neues Kennzeichen gemäß LFR-C.
				11.1938	als „Abgang“ in der LFR gestrichen.
10163	L 82 c	Siemens Sh 14	D-1878	06.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Staaken.
				06.1934	Absturz, Pilot getötet.
10166	“	“	D-1926	07.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken .
				07.07.1931	Absturz bei Wernitz nahe der Bahnlinie Berlin – Stendal
10167	“	“	D-1927	07.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Standort Fürth.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Fürth.
10168	“	“	D-1932	07.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Staaken
			D-ERYV	ca. 1934	neues Kennzeichen gemäß LFR-C.
				02.1936	noch vorhanden.
10169	“	“	D-1933	07.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Fürth.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Fürth.
			D-EJYT	>05.1935	neues Kennzeichen gemäß LFR-C. Standort Luftwaffen-Fliegerschule Gotha.
				03.06.1935	Absturz Flugplatz Ohrdruf (Thüringen) beim Trudeln.

Werk-Nr.	Typ	Triebwerk	Zulassung	Zeitpunkt	Eigentümer, andere Informationen
10170	L 82 c	Siemens Sh 14	D-1934	08.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Staaken.
				03.03.1934	Absturz beim Kunstflug, Maschine total zerstört
10171	"	"	D-1935	08.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Fürth.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Fürth.
10172	"	"	D-1938	08.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Staaken.
10173	"	"	D-1940	08.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Königsberg.
				09.1934	noch vorhanden.
10174	L 82 C	"	D-1945	08.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Staaken.
				05.1934	noch vorhanden.
10175	"	"	D-1946	08.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Staaken.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Königsberg.
10176	"	"	D-1952	09.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Königsberg.
				01.05.1933	Absturz auf dem Flugplatz Insterburg.
10177	"	"	D-1951	09.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Königsberg.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Königsberg.
				11.1936	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.
10178	"	"	D-1953	09.1930	Deutsche Luftfahrt GmbH, Reklamestaffel Fürth.
				05.1933	Eigentumswechsel an DLV, Abteilung Reklame. Standort Fürth.
				06.1933	als „zerstört“ in der LFR gestrichen.

Zeichenerklärung:

- > mindestens seit
- ~ wahrscheinlich

*) Die vorsorglich bei der RVM-Luftfahrtabteilung reservierte Zulassung D-1705 wurde vor offizieller Eintragung wieder zurückgegeben und dann erst im März 1930 tatsächlich erteilt.

Technische Daten Albatros L 82

	L 82		L 82 b		L 82 c		
Spannweite	9,00		9,00		9,00		m
Länge	7,75		7,41 ²⁾		7,40		m
Aerodynamische Fläche	20,00		20,00		20,20		m ²
DVL-Verwendungs- und Belastungsgruppe ¹⁾	P 3	S 4	P 3	S 4	P 3	S 4	
Rüstgewicht (Rüstmasse)	400	400	380	380	430	430	kg
Fluggewicht (Flugmasse)	750	630	705	610	760	655	kg
Höchstgeschwindigkeit	165		140		160		km/h
Reisegeschwindigkeit	140		130		-		km/h
Landegeschwindigkeit	70	65	70	65	75	70	km/h
Steigzeit auf 1.000 m	8,0	6,0	12,0	10,0	8,0	5,6	min
Dienstgipfelhöhe	3.700	4.500	2.150	2.950	3.660	4.660	m
Reichweite	460	560	720	-	450	-	km
Flugdauer	4,0	3,3	6,0		3,5		h
Triebwerk	De Havilland „Gipsy“ (85/100 PS, 63/74 kW)		Siemens Sh 13 (68/82 PS, 50/60 kW)		Siemens Sh 14 (95/115 PS, 70/85 kW)		

1) Im Oktober 1926 begann die DVL – erstmals seit Kriegsende 1918 – schrittweise überarbeitete Bauvorschriften für Flugzeuge (BVF) herauszubringen. Darin wurden die Flugzeuge nach ihrem Verwendungszweck und der vorgesehenen Beanspruchung in unterschiedliche Gruppen eingeteilt.

Es gab vier Verwendungsgruppen: H = Höchstleistung und Versuche, G = Güterbeförderung, P = Personenbeförderung, S = Sport und Pilotenausbildung.

Außerdem hatte man fünf Beanspruchungsgruppen festgelegt: 1 = sehr gering, 2 = gering, 3 = normal, 4 = hoch, 5 = sehr hoch.

P 3 bedeutete also Einsatz zur Personenbeförderung mit normaler Beanspruchung der Zelle.

S 4 stand für die Nutzung des Flugzeugs zu sportlichen Zwecken und zur Pilotenausbildung, Beanspruchungsgrad hoch.

2) Alternativ dazu nannte das Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgang 1931, für die L 82 b eine Länge über alles von 7,76 m. Diese Angabe erscheint fraglich, weil die beiden Sternmotoren Sh 13 und Sh 14 in ihrer Länge und ihrem Durchmesser praktisch gleich waren – woher sollte die größere Rumpflänge der L 82 b gegenüber der L 82 c kommen? Daß die L 82 mit ihrem Gipsy-Reihenmotor eine größere Gesamtlänge besaß als die Muster L 82 b und L 82 c, ist nur normal.

Hinweis: Die technischen Daten basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, sowie auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Luftwacht, Luftschau, Nachrichten für Luftfahrer, Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure.

Außerdem wurde auf die im folgenden Abschnitt „Quellen“ genannten Fachbücher und Internet-Veröffentlichungen zurückgegriffen.



Die rechts vorn stehende Albatros L 82 C D-1934 gehörte der „Reklamestaffel Staaken“ an.

Im Hintergrund ist ein frühes Exemplar des schweren Aufklärungsdoppeldeckers vom Typ Heinkel HD 45 zu erkennen.

Die Aufnahme könnte etwa 1932/33 in Staaken entstanden sein.

(Slg. Koos/ADL)

Quellen

Bücher, Broschüren und Internetberichte

Karl-Heinz Völker, Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920 – 1933 (Band 3 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1962.

Karl-Heinz Völker, Die deutsche Luftwaffe 1933 - 1939, (Band 8 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1967.

Karl-Heinz Völker, Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte der deutschen Luftwaffe (Band 9 in der Reihe Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Stuttgart 1968.

Bureau Veritas (Hrsg.), A I R - Aircraft International Register, Jahrgang 1930 ff, Erscheinungsort Paris.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten, Jahrgang 1931, Abt. Sportluftfahrt, München 1931.

Peter Supf, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Band 2, Berlin 1935 und Stuttgart 1958 (Neuausgabe).

ADL-Homepage: Internationaler Rundflug 1929 (Günter Frost)

<https://adl-luftfahrthistorik.de/dok/flugwettbewerb-europarundflug-1929-challenge-international-avions-de-tourisme-1929.pdf>

Zeitschriften

Flugsport, Jg. 1929, Nr. 16 vom 7.8.1929.

Luftschau, Jg.1929, Heft 3 vom 10.8.1929.

Luftwacht, Jg. 1929, Heft 8 aus August 1929
Jg. 1930, Heft 5 aus Mai 1930.

Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 1929 – 1938.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Jg. 1930, Band 74, Nr.11 vom 15.3.1930.

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt Jg. 1929, Heft 19 vom 14.10.1929.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Albatros Flugzeugwerke GmbH, Berlin-Johannisthal, Beschreibung des Sportzweisitzers Albatros L 82, mit Anschreiben Wld./E. vom 18.7.1929 an diverse Interessenten und Fachjournalisten versandt.

Aero-Club von Deutschland, Nennungen zum Internationalen Rundflug 1929, veröffentlicht im Juni 1929.

Aero-Club von Deutschland, Schreiben an das Auswärtige Amt vom 30.7.1929, mit der berechtigten deutschen Bewerberliste als Anhang.

Der Reichsverkehrsminister, Schreiben Nr. L4.4264/29 vom 9.7.1929 an das Auswärtige Amt, mit einer Liste der deutschen Bewerber im Internationalen Rundflug 1929 als Anhang.

Der Reichsverkehrsminister, Aufstellung Nr. L7.8166/31 betr. reichseigenes Fluggerät für das Rechnungsjahr 1930 zum Stichtag 1.4.1931.

Der Reichsverkehrsminister, Schreiben Nr. L7.6362/32 vom 6.7.1932, betreffend Fluggerät, das im Rechnungsjahre 1931 verkauft worden ist.

Der Reichsminister der Luftfahrt, Schreiben Nr. 10998/33 H2 vom 6.10.1933, betreffend Fluggerät, das im Rechnungsjahre 1932 ausgeschlachtet oder zerstört wurde.

Verschiedene Unfall-Berichte der Polizei-Flugwachen xxx sowie der Flugüberwachung xxx aus dem Zeitraum 1929 bis 1936.

DVL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Die der DVL gemeldeten Störungen im Flugbetrieb, April 1934 bis Mai 1935.

RdL Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle, Die gemeldeten Störungen im Betrieb von Luftfahrzeugen, ab Juni 1935.

Illustrationen

Alle Bilder, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Frost/ADL. Die Übersichtszeichnung unterliegt dem Urheberrecht des Autors.

Verwendete Abkürzungen

AeCD	Aero-Club von Deutschland, Berlin
DLG	Deutsche Luftfahrt GmbH, Berlin
DLV	Deutscher Luftsport-Verband, Berlin
DVL	Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof
DVS	Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Berlin
LFR	Luftfahrzeugrolle
LFR-C	Luftfahrzeugrolle C [von der ADL eingeführte Nomenklatur] (Das Kennzeichen bestand aus „D-“ und vier Buchstaben). Die Umstellung von Ziffern auf Buchstaben erfolgte im Zeitraum 20.03. bis 31.12.1934.
RdL	Reichsminister der Luftfahrt, Berlin
RDLI	Reichsverband der deutschen Luftfahrtindustrie, Berlin
RVM	Reichsverkehrsministerium, Berlin
RWM	Reichswehrministerium, Berlin