



Das Langstreckenflugzeug Albatros L 83 mit speziellem Anstrich im Mai 1931 vor dem Abflug nach Stockholm zur Internationalen Luftfahrt-Ausstellung ILIS. Bei den Anstrichfarben dürfte es sich um weiß oder hellelfenbein und schwarz gehandelt haben. Die Maschine trägt bereits ihre frisch erteilte Zulassung D-2024.

Albatros L 83 „Adler“ – Transport- und Passagierflugzeug für Langstrecken von Günter Frost (ADL)

Erstveröffentlichung 09.2019 im ADL-Internetportal

Mit der vorliegenden Arbeit werden alle bei der ADL vorhandenen Informationen zum Flugzeugmuster Albatros L 83 präsentiert. Leider bleiben viele „weiße Flecken“ übrig, weil die Quellenlage insgesamt sehr dürftig ist. Insbesondere zum Einsatz und Verbleib der zwei gebauten Maschinen waren bisher kaum verlässliche Angaben aufzutreiben. In der gängigen Literatur sucht man die L 83 nahezu vergebens – selbst in dem bekannten 35-bändigen Werk „Die deutsche Luftfahrt“ vom Bernard & Graefe Verlag wird das Albatros-Muster nur in einem einzigen Band erwähnt (Bruno Lange, Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik), allerdings nur mit wenigen Zeilen und leider nicht ohne Fehler.

Sollte im Leserkreis der ADL-Homepage jemand über vertrauenswürdige Informationen zur Albatros L 83 verfügen oder Kenntnis davon haben, wo weitere Primärquellen zu finden sind, wäre die ADL im Interesse der luftfahrtgeschichtlichen Wahrheit für entsprechende Hinweise dankbar. Anders als bei gedruckten Publikationen lassen sich Ergänzungen bzw. Korrekturen im Medium Internet jederzeit berücksichtigen und auch zeitnah veröffentlichen.

Entwicklung der L 83

Die Entstehung des Langstrecken-Verkehrsflugzeugs Albatros L 83 ist im Jahr 1929 anzusiedeln. Der Projektbeginn muß etwa Mitte dieses Jahres gewesen sein, denn in einer Typenzusammenstellung über aktuelle Post- und Frachtflugzeuge, die das Heereswaffenamt, WaPrw 8, am 28.11.1929 an einen begrenzten Kreis verteilt hatte, war die L 83 bereits als fertiges Projekt mit detaillierten technischen Daten enthalten.

Während des Projektstadiums lief der neue Albatros-Typ unter der Bezeichnung EL 44 und war in zwei Versionen vorgesehen, die sich im wesentlichen durch das Triebwerk unterschieden: Das Musterflugzeug sollte den Sechszylinder-Reihenmotor Junkers L 5 (280/310 PS = 206/228 kW) erhalten, eine stärkere Ausführung war mit dem Neunzylinder-Sternmotor BMW „Hornet“ (500/525 PS = 368/386 kW) geplant.

Es ist nicht mehr zweifelsfrei nachzuvollziehen, woher der Anstoß zur Entwicklung der Albatros EL 44 kam. Zwar lief etwa zu dieser Zeit eine DLH-Ausschreibung für ein schnelles Postflugzeug, auf deren Basis dann die BFW-Messerschmitt M 28 und die Focke-Wulf A 36 entwickelt wurden, aber das Albatros-Muster gehörte nicht in diesen Kreis. Es hatte eine deutlich niedriger angesiedelte Fluggeschwindigkeit sowie eine auffallend größere Spannweite und Flügelfläche als die beiden genannten Postflugzeugtypen. Am ehesten ließ sich die EL 44 noch mit der Arado V I vergleichen, einem Expresstransportflugzeug in Schulterdeckeranordnung, dessen Konstruktion allerdings in das Jahr 1927 zurückreichte, das schon auf der ILA 1928 in Berlin ausgestellt war und welches die DLH im September 1929 zur Einsatzerprobung übernommen hatte.

Es bleibt demnach nur als Erklärung übrig, daß die Entwicklung der EL 44 entweder auf Eigeninitiative der Albatros-Flugzeugwerke erfolgte oder statt der Luft Hansa ein anderer Auftraggeber dahintersteckte. Und hier bot der gewöhnlich gutunterrichtete „Flugsport“ als einzige Fachzeitschrift einen wertvollen Hinweis: In Heft 24/1930 war zu lesen, daß der neue Albatros-Tiefdecker L 83 im Auftrag der Deutschen Verkehrsfliegerschule gebaut worden sei. Das bedeutet natürlich, daß hinter dem Auftrag der DVS das Reichsverkehrsministerium (RVM) stand – und daß der eigentliche Initiator hinter den Kulissen die Reichswehr (RW) gewesen sein dürfte, denn üblicherweise vergab im Falle der geheimen Lufrüstung die RW unmittelbar keine Aufträge an die Industrie, sondern bediente sich dazu des RVM.

Als Schlußfolgerung aus den Überlegungen ergibt sich, daß wahrscheinlich das Heeres-Waffenamt der Reichswehr zumindest in der Anfangsphase Interesse an der EL 44 hatte, im Hintergrund die Strippen zog und die Entwicklung auch maßgeblich finanzierte.

Zurück zu Albatros und dem Langstrecken-Verkehrsflugzeug. Mit der Entscheidung, in die Realisierungsphase des Projekts einzutreten, erfolgte auch seine formale Eingliederung in die Reihe der Albatros-Typennummern als L 83 – wobei das Grundmuster mit Junkers L 5 schlicht die Bezeichnung L 83 trug, während die stärkere Version mit BMW „Hornet“ künftig unter L 83 a lief. Die Leitung des Gesamtprojekts hatte Dipl.Ing. Walter Blume, der Chefkonstrukteur der Albatros-Flugzeugwerke GmbH.

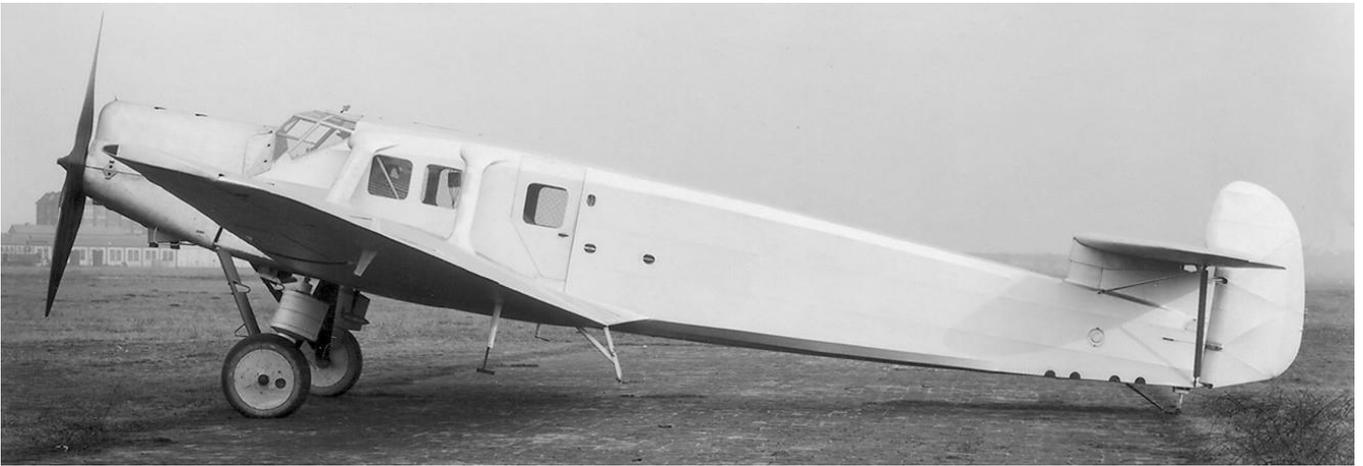
Es war vorgesehen, zunächst zwei Maschinen zu bauen – eine als Grundmuster L 83 und die andere als Typ L 83 a. Der offizielle Auftrag für den Bau der L 83 a lief unter der Nummer L9 5297/30 und datierte vom 30.3.1930. Die Auftragsnummer für die L 83 ist unbekannt, ebenso der genaue Zeitpunkt der Auftragserteilung, in jedem Fall sollte das Datum vor demjenigen der L 83 a gelegen haben. Die lange Dauer bis zur formalen Erteilung der Aufträge erklärte sich aus der damals äußerst prekären Finanzlage des Reiches, im ganzen Finanzjahr 1930 konnten selbst für genehmigte Haushaltsposten nur beschränkte Mittel bereitgestellt werden.

Während der Durchkonstruktion und Bauvorbereitung erfolgten noch einige Änderungen an der Zelle der L 83, wie aus der am Schluß des Berichts gezeigten Vergleichstabelle erkennbar wird. Die gesamten Kosten für Entwicklung und Bau des Musterflugzeugs beliefen sich auf 192.984 RM – dieser Betrag erschien später nach Übernahme der Maschine durch die DVS in den Büchern der Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH.

In ähnlicher Grundauslegung wie die L 83 wurde etwa zur gleichen Zeit auch die Albatros L 100 konzipiert, das Teilnehmerflugzeug der Firma für den Europa-Rundflug 1930. Da es sich um ein Sport- und Reiseflugzeug handelte, war es natürlich deutlich kleiner als die L 83, außerdem besaß es keine Flügel in Trapezform, sondern Tragflächen mit rechteckigem Umriss.



Mit dem Muster L 100 nahm die Firma Albatros am Europarundflug 1930 teil. Die Familienähnlichkeit zwischen L 100 und der etwa zur gleichen Zeit entstandenen L 83 ist nicht zu übersehen. Die L 100 wurde einige Monate vor ihrem „großen Bruder“ fertig.



Die erste Albatros L 83, Werknummer 10 160, kurz nach der Fertigstellung, mit einem Komplettanstrich in weiß oder hellelfenbein.



Bau und Einsatz der ersten L 83

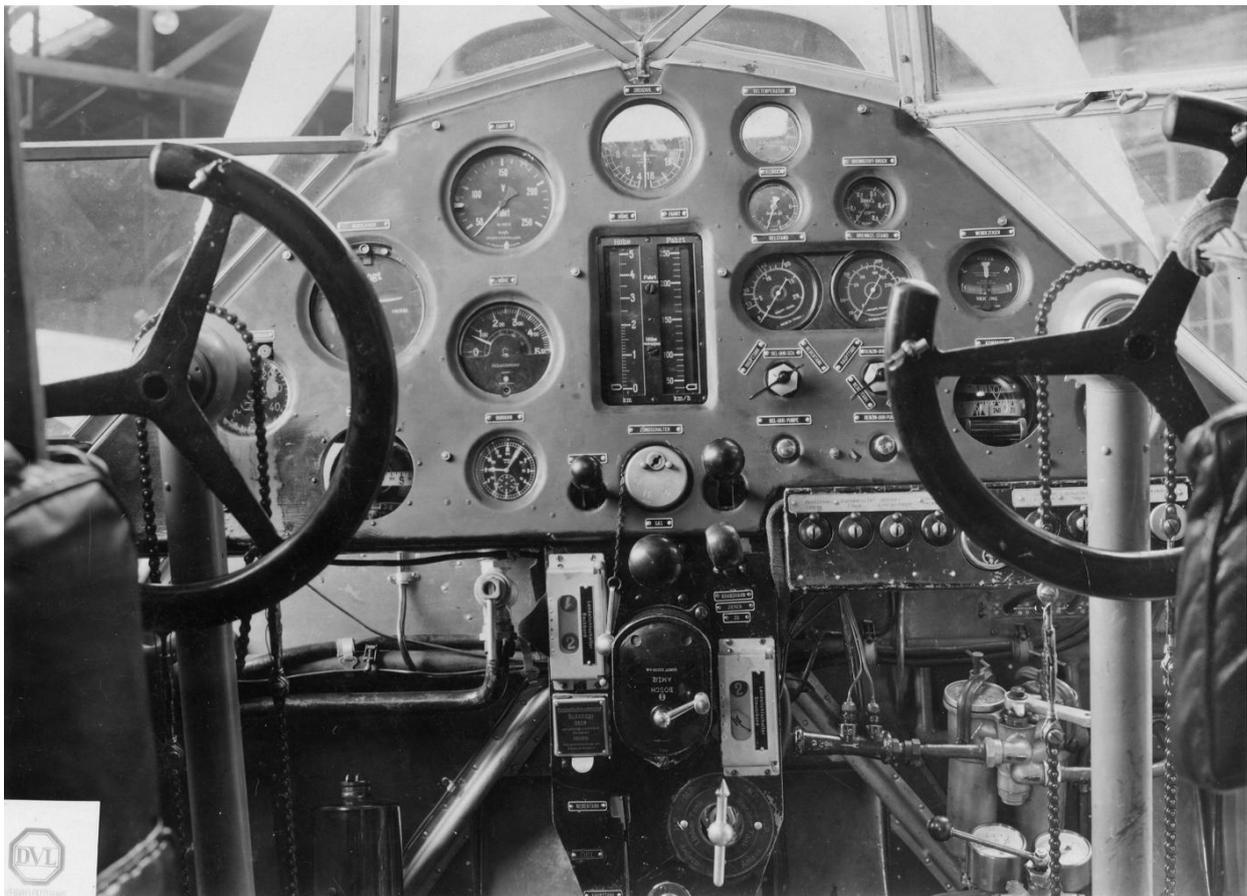
Der Baubeginn ist nirgendwo überliefert, auch aus der Bauphase gibt es keinerlei Informationen außer einigen Fotos des inneren Aufbaues der Zelle sowie einer Innenaufnahme der Halle 6 der Albatros-Flugzeugwerke GmbH, die nicht später als Mitte Juli 1930 datiert und neben anderen Maschinen die fast vollendete L 83 zeigt. Das paßt gut zu der Information, das Musterflugzeug L 83, Werknummer 10 160, sei Ende Oktober 1930 fertiggestellt worden. Über das genaue Datum des Erstflugs und den Verlauf der Erprobung ist leider nichts bekannt. Auch der folgende Zeitraum bis zum Ende des ersten Quartals 1931 liegt im Dunkeln. Erstmalige Erwähnung in einem offiziellen Dokument fand die L 83 in der Bestandsnachweisung für reichsweites Fluggerät per Stichtag 1.4.1931, erstellt vom RVM. Hierin wurde die Maschine als unter Verwaltung der DVS befindlich ausgewiesen.

Spätestens Anfang Mai 1931 muß die amtliche Zulassung unter der Eintragsnummer D-2024 erfolgt sein, denn vom 15. bis 31.5.1931 wurde das Flugzeug auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung ILIS in Stockholm gezeigt. Als Eigentümer und Halter der D-2024 trat die DVS Braunschweig auf.

Nach den Vorführungen in Schweden kehrte die Maschine sicherlich wieder nach Braunschweig zurück. Wie und wo sie dann eingesetzt war, ist unbekannt. Fest steht aber, daß sich die D-2024 Ende Oktober 1931 noch im Bestand der DVS Braunschweig befand, allerdings ausgewiesen als „in Reparatur befindlich“. Auch eine Inventarliste über das „Fluggerät der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH“ zum Jahresbeginn 1932 enthielt unverändert eine L 83, wobei die Reparatur offenbar inzwischen erledigt war. Mit dem 1. April 1932 überreichte das Reich die WNr. 10 160 formal als „Materialbeihilfe“ der DVS.

Was danach mit der Maschine geschah, liegt wieder im Dunkel. Ebenso wie die Zulassung als D-2024 in den „Nachrichten für Luftfahrer“ (vom RVM herausgegebener amtlicher Anzeiger) nie veröffentlicht worden war, gab es auch keine amtliche Notiz über die Streichung dieser Eintragung in der deutschen Luftfahrzeugrolle.

Es steht nur fest, daß sich am 1. Januar 1933 noch mindestens eine L 83 im Maschinenpark der DVS befand, allerdings ohne Angabe der genauen Identität. Es könnte sich also entweder um die erste oder um die zweite L 83 gehandelt haben (siehe unten).



Schöne Aufnahme des Führerraums der Albatros L 83. Die Maschine war mit doppelter Handrad-Steuerung ausgerüstet. Das Gerätebrett wirkt recht übersichtlich und ist reichlich mit Instrumenten ausgestattet.

(Slg. Koos/ADL)

Bau und Einsatz der zweiten L 83

Wie im Kapitel „Entwicklung der L 83“ erwähnt, war ursprünglich vorgesehen, als zweites Exemplar eine L 83 a zu bauen, also mit dem Sternmotor BMW „Hornet“. Und es existierte für die zweite Maschine bereits ein offizieller Auftrag mit der Nummer L9 5297/30, datiert vom 30.3.1930.

Im Februar 1931 beantragte die Firma Albatros aber beim RVM, diesen Auftrag zu streichen und stattdessen eine weitere L 83 (also das Grundmuster) bauen zu dürfen. Eine Begründung für diesen Antrag wurde in dem nur lückenhaft erhalten gebliebenen Schriftwechsel nicht genannt. Vermutlich hatte man die L 83 a ursprünglich als Prototyp für militärische Sonderzwecke (Fernaufklärer) vorgesehen und dies war inzwischen überholt, weil die Maschine für einen solchen Einsatzzweck nicht mehr in Frage kam. Deshalb billigte man der Firma Albatros wohl als Kompensation den Bau einer zweiten L 83 mit Junkers L 5-Triebwerk zu. Der entsprechende Auftrag erhielt die Nummer L9 6518/31 und verkörperte ein Volumen von 72.206 RM.

Dementsprechend wurde – vermutlich in der zweiten Jahreshälfte 1931 – unter der Werknummer 10 186 die zweite L 83 in Angriff genommen. Nähere Einzelheiten über den Bau und die Erprobung der Maschine sind nicht bekannt, auch kein Erstflugdatum. Spätestens im März 1932 wurde das Flugzeug aus dem Reichseigentum an die DVS Braunschweig abgegeben und unter der Zulassungsnummer D-2211 in die Luftfahrzeugrolle eingetragen.

Über das weitere Schicksal der Maschine und ihren Verbleib gibt es keine Informationen. Ähnlich wie bei der D-2024, wurde die Vergabe der Zulassung D-2211 in den „Nachrichten für Luftfahrer“ nicht veröffentlicht, auch über ihre Streichung in der deutschen Luftfahrzeugrolle gab es keine offizielle Notiz.

Wie schon im vorigen Kapitel gesagt, steht lediglich fest, daß sich am 1. Januar 1933 noch mindestens eine L 83 im Maschinenpark der DVS befand. Da keine genaue Identität angegeben wurde, könnte es sich um die erste oder auch die zweite L 83 gehandelt haben (siehe oben).



(oben): Zwei Fotos vom Aussehen der ersten L 83 nach Anbringung der offiziellen Zulassung D-2024, fertig zum Abflug nach Stockholm zur Luftfahrtausstellung ILIS.

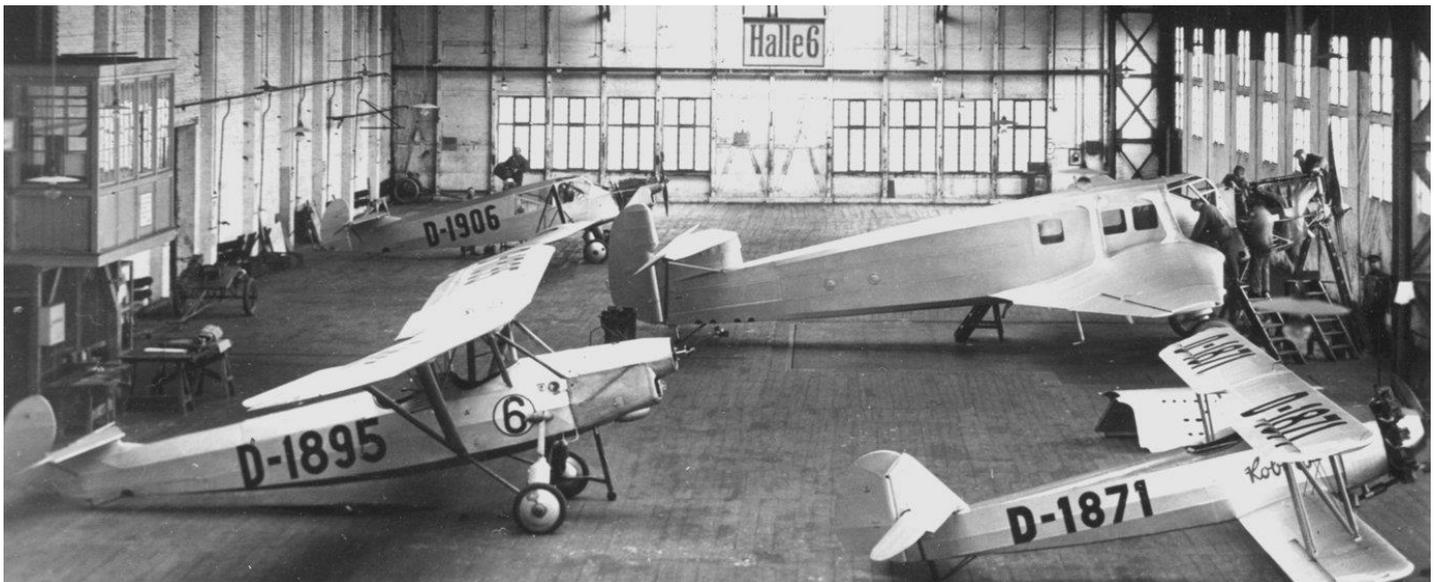
(links): Blick in das Innenleben der L 83. Die Motorverkleidung war sehr wartungsfreundlich konzipiert und legte im aufgeklappten Zustand den Junkers L 5-Motor komplett frei. Die Abgase wurden nach unten abgeleitet und traten unter dem Rumpfbügel ins Freie, je zwei Zylinder teilten sich ein Abgasrohr.

Militärische Nutzung als Fernaufklärer

Wie die schon erwähnte Typenzusammenstellung des Heereswaffenamts vom 28.11.1929 zeigt (siehe Tabellen am Schluß dieses Berichts), sollten die Zellenabmessungen der militärischen Ausführung („Sonderzwecke“) unverändert bleiben gegenüber der zivilen Variante. Merklige Änderungen gab es jedoch bei den Gewichten – das Fluggewicht der L 83 a stieg von 3.000 kg (Verkehrsausführung) auf 3.500 kg (Fernaufklärer). Hauptgrund war, neben der von 2 auf 3 Mann erweiterten Besatzung, insbesondere der bedeutend erhöhte Kraftstoffvorrat. Und das ermöglichte natürlich eine erheblich vergrößerte Reichweite. Bei der L 83 a stieg zum Beispiel der Treibstoffvorrat von 275 kg (Verkehrsausführung) auf 1.545 kg (Fernaufklärer), dadurch erhöhte sich die Reichweite von 740 km auf 4.100 km.

Unklar ist, inwieweit nach Durchkonstruktion der Mustermaschine noch militärische Nutzungsgesichtspunkte in das Flugzeugkonzept einfließen, denn offenbar beurteilten die zuständigen Fachabteilungen des HWaA die Tiefdecker-Auslegung der L 83 als weniger gut geeignet für den ins Auge gefaßten Fernaufklärer-Einsatz.

Spätestens ab Herbst 1930 (also zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Musterflugzeugs) dürfte seitens der Reichswehr kein Interesse mehr an einer militärischen Variante der Albatros-Maschine bestanden haben.



Blick in die Albatros-Halle 6 in Berlin-Johannisthal, etwa Juli 1930. In Bildmitte ist die fast fertige L 83 zu erkennen. Links hinten steht die L 100 D-1906, die am Europarundflug 1930 teilnahm. Vorn links die L 101 D-1895, rechts der speziell für die Untersuchung von besonderen Flugzuständen im Kunstflug konzipierte Doppeldecker L 79 „Kobold“ D-1871.

Fazit

Die Albatros L 83 „Adler“ war für die damalige Zeit eine recht fortschrittliche Konstruktion, sehr strömungsgünstig ausgelegt und mit einer eleganten Linienführung versehen. Insbesondere der weitspannende, schlanke Trapezflügel mit seinen auffallend spitz zulaufenden Enden gab der Maschine ein durchaus beeindruckendes Aussehen.

Leider fiel die Entstehung der L 83 mitten in die Zeit der großen Weltwirtschaftskrise, sodaß Absatzmöglichkeiten auf dem freien Markt nur sehr begrenzt bis gar nicht bestanden. Nachdem auch die Reichswehr als möglicher Abnehmer ausfiel, war das unrühmliche Ende der Maschine nach zwei gebauten Exemplaren nicht mehr aufzuhalten. Die Fusion zwischen Focke-Wulf und Albatros beschleunigte den Ausgang nur noch.

Baubeschreibung Albatros L 83 „Adler“

Allgemeines

Bei der Entwicklung des Flugzeugmusters Albatros L 83 wurde als Aufgabe gestellt, hohe Zuladung bei günstiger Reisegeschwindigkeit mit geringem Leistungsbedarf zu verknüpfen. Maßgebend für eine solche Aufgabenstellung war die Überlegung, daß die Bewältigung großer Strecken im Direktflug für den Luftverkehr immer größere Bedeutung erhält, wobei die Ansprüche an die Geschwindigkeit zugunsten der Reichweite und Wirtschaftlichkeit etwas zurücktreten dürfen. Die Lösung der gestellten Aufgabe bedingte ein Flugzeug von möglichst niedriger Schwebelage; es wurde daher ein freitragender Tiefdecker von großer Spannweite und sehr gutem Seitenverhältnis gewählt.

Da für den Langstreckenflug ein großer Teil der Zuladung auf Betriebsstoffe entfällt, brauchte der Nutzlastraum nicht übermäßig groß gehalten werden, jedoch wurde bei seiner Bemessung berücksichtigt, daß in die Kabine vier Fluggastsitze eingebaut werden können. Der Ausbildung des Führerraumes wurde mit Rücksicht auf Flüge von großer Dauer besondere Beachtung geschenkt, insbesondere wurde für einwandfreie Sichtverhältnisse, für beste Ausrüstung, Geräumigkeit und bequemen Zugang gesorgt.

Das Baumuster Albatros L 83 „Adler“ ist als Postflugzeug für sehr große Entfernungen oder als Frachtflugzeug für mittlere Entfernungen geeignet (Verwendungs- und Beanspruchungsgruppe G 2, bei Personenbeförderung P 3). Mit besonderem Vorteil ist es überall dort zu verwenden, wo eine gemischte Ladung, wie Post, Personen und Fracht, zu befördern ist.

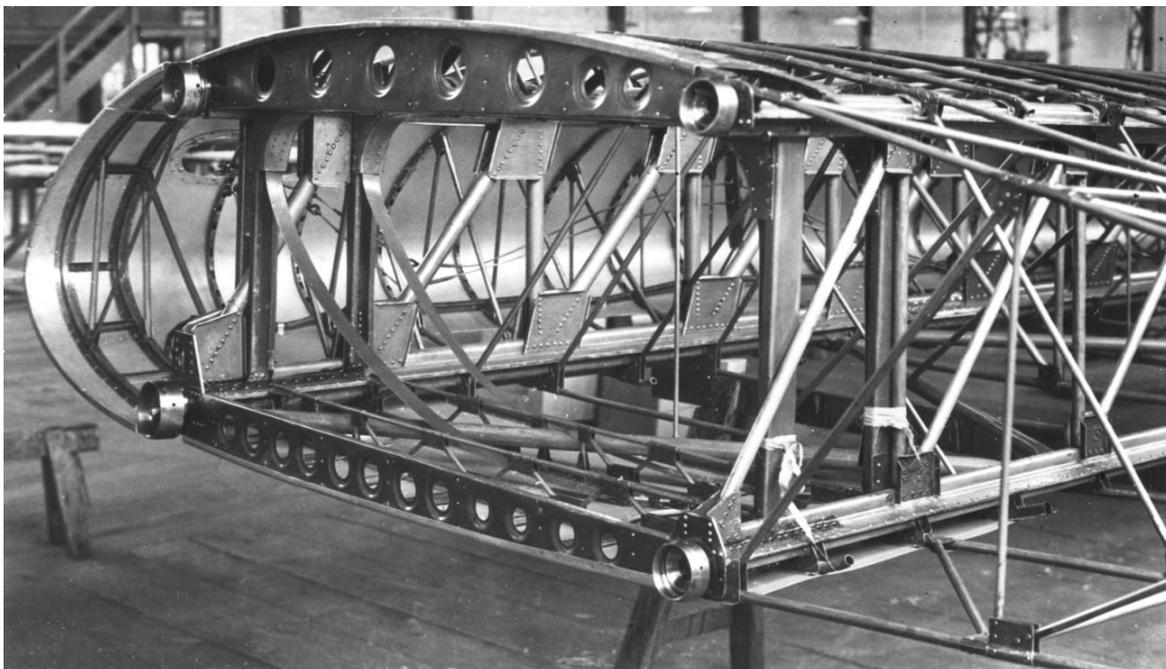
Bauliche Ausführung

Flügel

Der fast ganz freitragende Flügel ist aus vier Teilen zusammengesetzt. Die beiden Innenteile bilden kurze Wurzelstücke, die an die Rumpfsseitenwände unten fest angeschlossen und zu den Rumpfobergurten abgestrebt sind. An diese Wurzelstücke sind die Flügelaußenteile mit 4° V-Stellung mittels Kugelverschraubungen angesetzt. Der Flügelumriß ist ausgeprägt trapezförmig (Spitzflügel), die Flügeldicke nimmt nach außen zu entsprechend der kleiner werdenden Flügeltiefe ab.

Das Flügelgerippe, das ganz aus Duralumin aufgebaut ist, wird von einem biegungs- und torsionssteifen Träger mit aufgeschobenen Rippen gebildet. Der Träger besteht aus zwei Holmen, die durch Rohr diagonalen in der oberen und unteren Holmebene miteinander verbunden sind (Torsionsverband). Die Holme sind als Gitterträger mit Gurten aus gezogenen Profilen und Stegen aus Rohren ausgebildet. Die Rippen sind aus Rohren zusammengesetzt. Alle Bauteile sind ausnahmslos durch Nietung verbunden. Der ganze Flügel ist mit Ausnahme der begehbaren Stellen am Rumpf mit tropenfähig imprägniertem Stoff bespannt, die Flügelnase ist außerdem mit Blech beplankt.

Das Tragwerk hat nach den vorgenommenen Versuchen für 2.765 kg Fluggewicht ein Bruchlast-Vielfaches von 5,14.

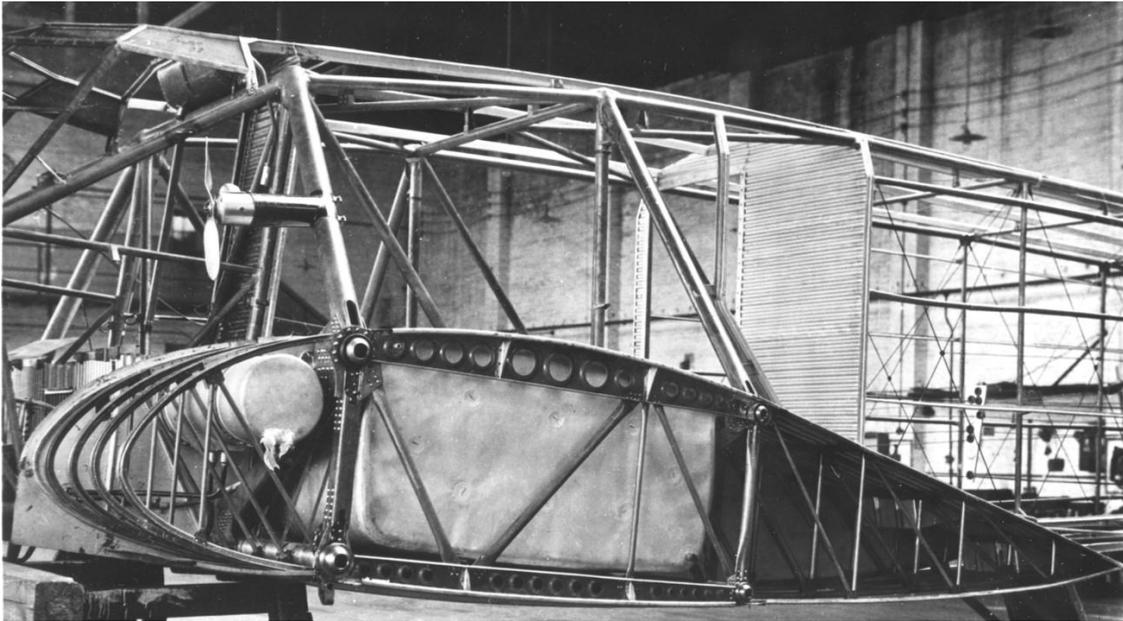


Blick in das Innere der Flügelkonstruktion: Das Tragwerk bestand komplett aus Dural und besaß außen eine Stoffbespannung. Die Holme hatte man als Gitterträger ausgelegt, sie waren aus zwei gezogenen Profilen genietet und durch Rohr diagonalen miteinander verbunden. Auch die Rippen waren aus Rohren genietet. Die Verbindung der Außenflügel mit den Wurzelstücken am Rumpf erfolgte mittels Überwurfmutter-Anschlüssen.

Rumpf

Der Rumpf besitzt einen rechteckigen Querschnitt mit gewölbter Ober- und Unterseite. Er besteht aus einem Gerüst aus verschweißten Stahlrohren mit Drahtauskreuzung in den hinteren Feldern und ist bis auf den abnehmbaren Rumpfbug mit Stoff bespannt.

Hinter dem Brandspant befindet sich der Führerraum. Er ist durch einen Fensteraufsatz vollkommen geschlossen, bietet aber eine einwandfreie Sicht auch seitlich nach unten und ist mit zwei nebeneinander liegenden Sitzen ausgestattet. Der Zugang zum Führerraum erfolgt durch eine Luke in der Decke oder durch eine Tür von der dahinter liegenden Kabine aus. Die Kabine hat eine Länge von 2,35 m, eine Breite von 1,30 m und eine Höhe von 1,50 m, also einen Rauminhalt von 4,5 m³. Ihr Fußboden sowie die vordere und hintere Wand bestehen aus Wellblech, die Kabinenseitenwände sind durch Drahtnetz gegen Beschädigungen geschützt. In der Ausführung als Post- oder Frachtflugzeug besitzt die Kabine keine besondere Ausstattung. In der linken Rumpfseitenwand befindet sich eine Tür und in der Rumpfdecke eine Ladeluke von 0,7 x 0,5 m lichter Weite; jede Seitenwand enthält drei feste Cellonfenster. Anschließend an die Kabine ist ein Waschraum angeordnet. Soll das Flugzeug für Personenverkehr Verwendung finden, so wird die Kabine mit vier Sitzen und Fenstern aus Triplexglas ausgerüstet.



Der Rumpf des Tiefdeckers bestand aus einem geschweißten Stahlrohrgerüst mit Drahtauskreuzung in den hinteren Feldern. Der Fracht-/Passagierraum war 2,35 m lang und hatte einen Rauminhalt von 4,5 m³. Der Fußboden sowie die vordere und hintere Wand bestanden aus Wellblech. In der Rumpfoberseite befand sich eine Ladeluke von 0,70 x 0,50 m lichter Weite. Das Flügelmittelstück, an welches die Außenflächen angeschlossen wurden, war zu den Rumpfobergurten abgestrebt. Gut zu erkennen ist der Einbau der Brennstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von je 200 l.

Leitwerk und Steuerung

Alle Leitwerksflächen sind in Metallgerippe-Bauweise ausgeführt und mit Stoff bespannt. Das Höhenleitwerk ruht auf der niedrigen Seitenflosse und ist gegen den Rumpf abgestützt. Die Höhenflosse ist im Flug verstellbar. Höhen- und Seitenrudder sind aerodynamisch ausgeglichen.

Das Steuerwerk besteht aus einer doppelten Handradsteuerung sowie Stoßstangen und Seilzügen. Für die Seitenrudderbetätigung dienen Fußpedale. Alle bewegten Steuerungsteile und Lagerstellen können leicht kontrolliert werden.

Fahrwerk

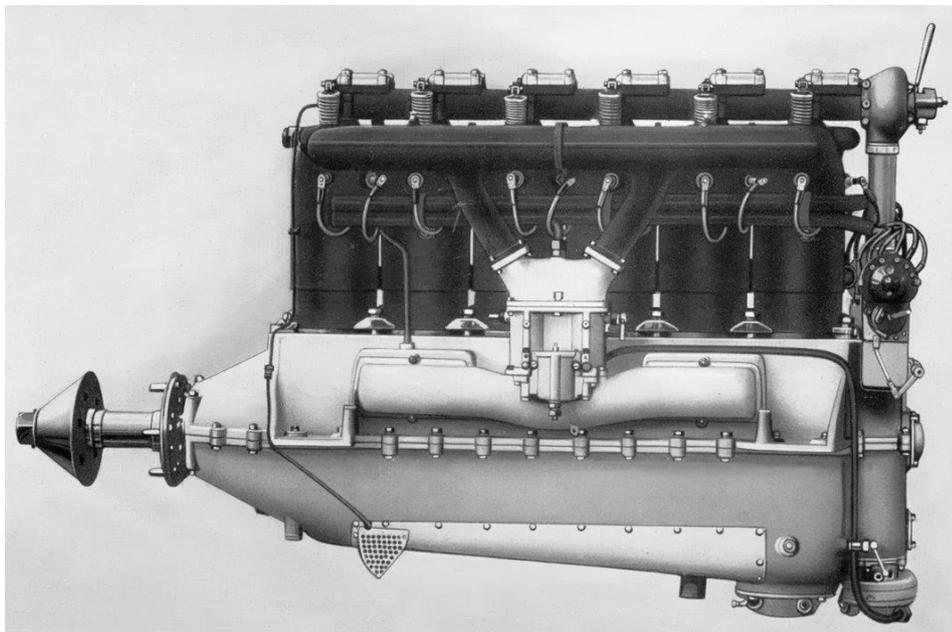
Das Fahrgestell hat eine geteilte und hochgezogene Achse. Die Federbeine, Bauart Albatros, sind mit Druckgummifederung und Öldämpfung ausgerüstet und an den Flügelstummeln angelenkt. Auf Wunsch können Radbremsen mit hydraulischer Bremsbetätigung eingebaut werden. Der lenkbare Sporn besitzt Druckgummifederung.

Triebwerk

Das Musterflugzeug ist einem 280/310 PS Junkers L 5-Motor (Verdichtung 1:5,5) ausgerüstet. Der Motorträger ist aus verschweißten Stahlrohren aufgebaut und mit vier Kugelgelenken am Rumpfgerüst aufgehängt. Die Motorhaube läßt sich nach oben und unten aufklappen, so daß ein unbehindertes Arbeiten am Triebwerk ermöglicht wird. Zum Anlassen des Motors ist ein Bosch-Anlasser eingebaut.

Unter dem Rumpfbug zwischen Motor und Brandspant ist ein einziehbarer Wasserkühler angeordnet. Seine Betätigung erfolgt vom Führersitz aus mittels einer Handkurbel.

Die normale Betriebsstoffanlage umfaßt zwei Kraftstoffbehälter von je 200 Liter Inhalt in den Flügelwurzeln, einen Fallbehälter von 20 Liter Inhalt in der Kabinendecke und einen Schmierstoffbehälter von 17 Liter Inhalt hinter dem Brandschott. Die Kraftstoff-Förderung geschieht durch eine Junkers-Pumpe oder mittels einer Handpumpe über den Fallbehälter. Der Einbau von zusätzlichen Brennstoff- und Schmierstoffbehältern in den Flügeln ist vorgesehen.



Als Antrieb der Albatros L 83 diente ein Sechszylinder-Reihenmotor Junkers L 5 mit einer Leistung von 280/310 PS (206/228 kW).

(Die obige Baubeschreibung entstammt der Original-Baubeschreibung für die Albatros L 83 „Adler“, herausgegeben von der Albatros-Flugzeugwerke GmbH, sowie einer überarbeiteten Textversion, die in der Fachzeitschrift „Luftwacht“ Nr. 6/1931 veröffentlicht wurde.)

Werbeanzeige der Firma Albatros aus dem Jahr 1928.

ALBATROS

FLUGZEUGWERKE

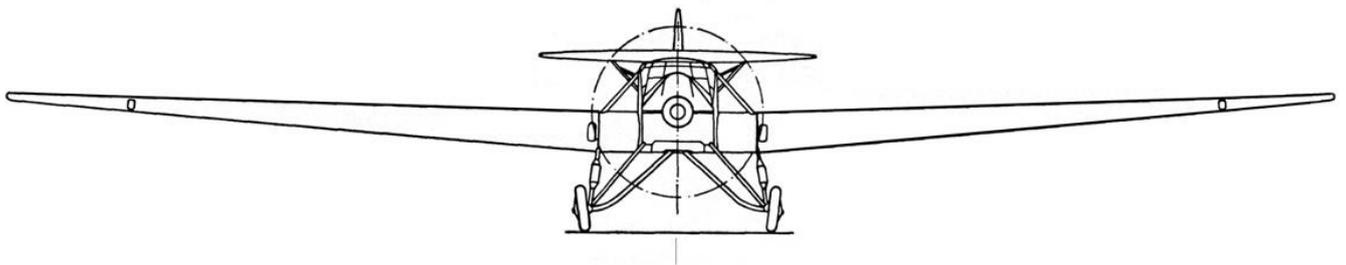
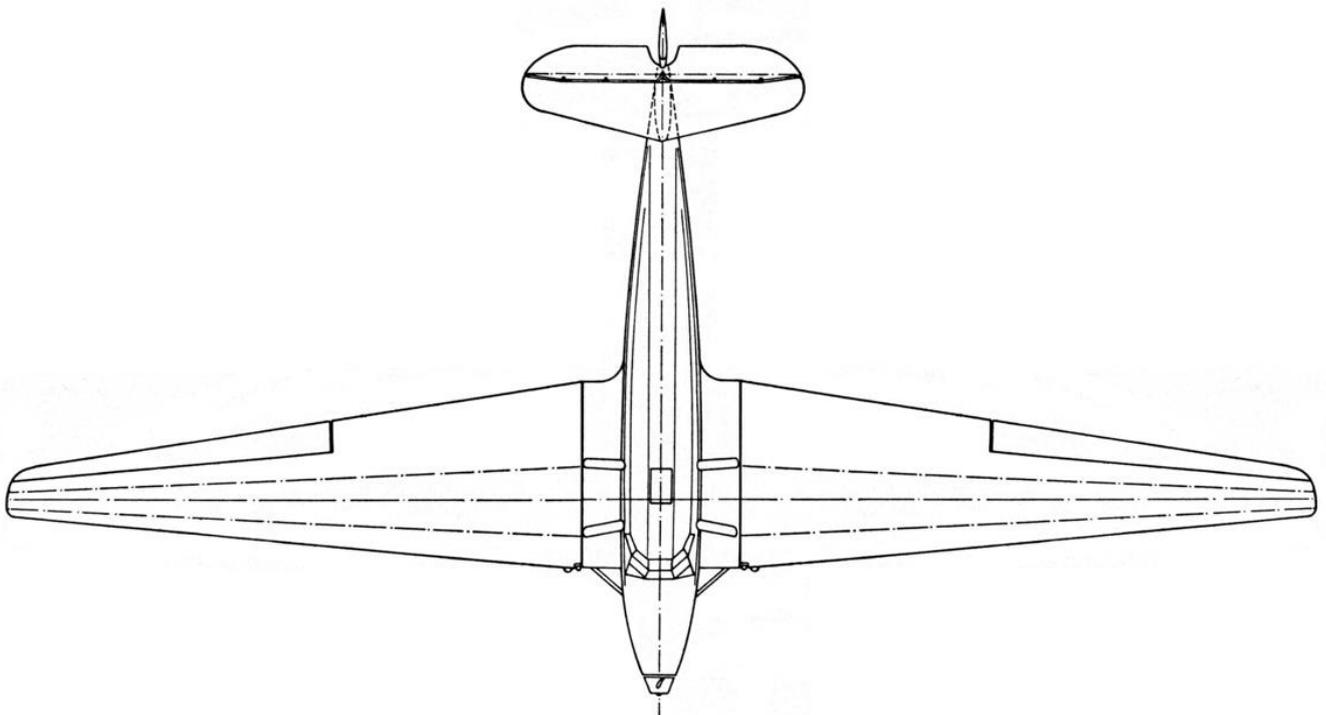
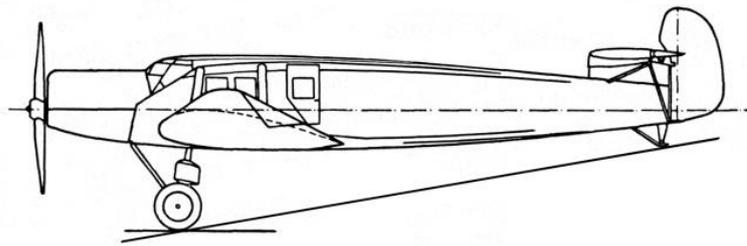
GMBH

|

METALLFLUGZEUGE
HOLZFLUGZEUGE
FLIEGERSCHULE

|

BERLIN · JOHANNISTHAL



Übersichtszeichnung Albatros L 83 „Adler“
(entnommen aus der Fachzeitschrift Luftwacht, Heft 6/1931)

Technische Daten Albatros EL 44 / L 83

| | EL 44 (Projekt) | EL 44 Sonder- zwecke (Projekt) | L 83 a (Projekt) | L 83 a Sonder- zwecke (Projekt) | L 83 (gebaut) | |
|----------------------------|--|--|---|---|--|----------------|
| Spannweite | 24,60 | 24,60 | 25,00 | 25,00 | 25,00 | m |
| Länge | 13,22 | 13,22 | 13,22 | 13,22 | 13,22 | m |
| Flügelfläche | 57,0 | 57,0 | 58 | 58 | 58 | m ² |
| Rüstgewicht (Rüstmasse) | 1.465 | 1.580 | 1.565 | 1.700 | 1.565 | kg |
| Zuladung | 1.435 | 1.320 | 1.435 | 1.800 | 1.200 | kg |
| davon Kraftstoff | 275 | 1.000 | 275 | 1.545 | 335 | kg |
| Fluggewicht (Flugmasse) | 2.900 | 2.900 | 3.000 | 3.500 | 2.765 | kg |
| Höchst- geschwindigkeit | 195 | 195 | 225 | - | 190 | km/h |
| Reise- geschwindigkeit | 177 | 177 | 190 | 190 | 165 | km/h |
| Lande- geschwindigkeit | 93 | 93 | 94 | - | 84 | km/h |
| Steigzeit auf 1.000 m | - | - | - | - | 6,5 | min |
| Dienstgipfelhöhe | 4.900 | 4.900 | 6.800 | - | 4.600 | m |
| Reichweite | 885 | 3.500 | 740 | 4.100 | 750 | km |
| Triebwerk | Junkers L 5 (280/310 PS, 206/228 kW) | Junkers L 5 (280/310 PS, 206/228 kW) | BMW „Hornet“ (500/525 PS, 368/386 kW) | BMW „Hornet“ (500/525 PS, 368/386 kW) | Junkers L 5 (280/310 PS, 206/228 kW) | |

Hinweis: Die technischen Daten der Projekte sind der Typenzusammenstellung über aktuelle Post- und Frachtflugzeuge des Heereswaffenamts, WaPrw 8, datiert vom 28.11.1929, entnommen.

Die technischen Daten für die beiden gebauten L 83 basieren auf damaligen Werksveröffentlichungen, auf den Angaben im Taschenbuch der Luftflotten von Werner v. Langsdorff, Ausgabe 1931, sowie auf Informationen aus den Fachzeitschriften Flugsport, Luftwacht, Luftschau und Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt.

Quellen

Bücher und Broschüren

Werner von Langsdorff, Jahrbuch der Luftfahrt 1931/32, Abt. Handel und Verkehr, München 1931.

Werner von Langsdorff, Taschenbuch der Luftflotten 1931, Abt. Handel und Verkehr, München 1931.

Zeitschriften und Prospekte

Flugsport, Jg. 1930, Nr. 24, S.410.
Jg. 1931, Nr. 10, S. 189 ff.

Luftschau, Jg. 1930, Nr. 23, S. 180
Jg. 1931, Nr.12, S. 93

Luftwacht, Jg. 1930, Nr. 11, S. 531.
Jg. 1931, Nr. 5, S. 218 ff. und Nr. 6, S. 279 ff.

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt Jg. 1931, Nr. 2, S. 54 und Nr. 12, S. 380f.

Albatros-Flugzeugwerke GmbH, Prospekt Albatros L 83 „Adler“, 4 Seiten.

Albatros-Flugzeugwerke GmbH, Baubeschreibung Albatros L 83 „Adler“, 8 Seiten.

Schriftstücke und andere nicht gedruckte Belege

Heereswaffenamt, WaPrw 8, Typenzusammenstellung über aktuelle Post- und Frachtflugzeuge, datiert 28.11.1929.

Schreiben Albatros/Focke-Wulf vom 23.3.1931 an das RVM betr. Abwicklung laufender Aufträge ohne Zubeußen.

Schreiben RVM L.7. 8166/31, Nachweisung über reichseigenes Fluggerät zum Stichtag 1.4.1931.

Schreiben RVM an RFM vom 6.6.1931 betr. Ausarbeitungen der Firma Albatros-Flugzeugwerke GmbH für die Besprechung am 9. Juni 1931.

Schreiben RVM Hg.2609/31 vom 24.9.1931 an RFM betr. Luftfahrthaushalt – Reste aus 1930.

Aufstellung DVS Braunschweig betr. Bestand an Flugzeugen und Reservemotoren Ende Oktober 1931, ohne Datum.

Aufstellung RVM betr. Fluggerät der DVS per Stichtag 2.1.1932.

DVS Braunschweig, Schreiben an den Braunschweigischen Finanzminister betr. Gang des Unternehmens im Jahre 1931, datiert 29.2.1932.

Deutsche Revisions- und Treuhand-AG Berlin, Prüfung des Jahresabschlusses der DVS zum 31.3.1932, Zusammenstellung der am 31. März 1932 im Betriebe der DVS befindlichen Flugzeugzellen und Motoren.

RVM L.7. 6362/32, Nachweisung über reichseigenes Fluggerät zum Stichtag 1.4.1932.

DVS Braunschweig, Schreiben an den Braunschweigischen Finanzminister betr. Gang des Unternehmens im Jahre 1932, datiert 14.3.1933.

Illustrationen

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

Verwendete Abkürzungen

| | |
|----------|--|
| DLH | Deutsche Luft Hansa AG, Berlin |
| DVL | Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin-Adlershof |
| DVS | Deutsche Verkehrsflieger-Schule GmbH, Braunschweig |
| HWaA | Heeres-Waffenamt |
| ILA 1928 | Internationale Luftfahrt-Ausstellung 1928 in Berlin |
| RFM | Reichsfinanzministerium, Berlin |
| RVM | Reichsverkehrsministerium, Berlin |
| RW | Reichswehr |
| RWM | Reichswehrministerium, Berlin |
| WaPrw 8 | Waffen-Prüfwesen 8 (Tarnbezeichnung der Gruppe Fliegertechnik im HWaA) |