

# Aero L-39 Albatros

Dan Löffler

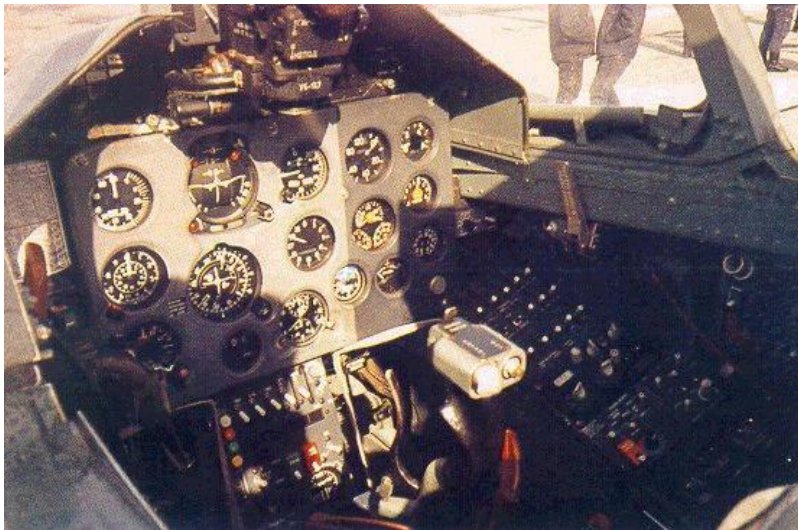
Mit der L-39 Albatros stellte der tschechoslowakische Flugzeughersteller Aero ein weiteres Mal sein Können unter Beweis erfolgreiche Trainer und Angriffsflugzeuge zu konstruieren. Eine ganze Reihe von Luftwaffen des Warschauer Paktes, darunter auch die DDR-LSK ersetzten mit der Albatros die ebenfalls erfolgreichen Aero L-29 Delphin. Viele angehende Jetpiloten erlangen sich ihre Schwingen auf diesem Typ.



Die Entwicklung des einstrahliger Ganzmetalltiefliegers aus Vodochody begann 1966 und mündete am 4. November 1968 im Jungfernflug des zweiten von insgesamt sieben Prototypen. Die Serienproduktion lief 1974 an.

Der Albatros besteht aus zwei Hauptgruppen. Im vorderen Teil befinden sich drei Sektionen. Zur ersten Sektion gehört der Bug, in dem fast alle Geräte und Baugruppen der Funk- sowie Elektronikausrüstung untergebracht sind. Der Innenraum ist durch große, nach oben zu öffnende Klappen leicht zugänglich. In dieser Sektion ist auch das nach vorne einziehbare Bugrad untergebracht. Die zweite Sektion besteht aus der Kabine mit zwei hintereinanderliegenden Sitzen und in der nächsten Rumpfsektion sind fünf Gummi-Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von 1070 Liter untergebracht. Am Rumpfunterteil der dritten Sektion ist auch der durchgehende Tragflügel befestigt. Im Hinterteil befindet sich das Triebwerk und das Höhen- und Seitenleitwerk und kann nach dem Lösen weniger Kabel- und Gestängeverbindungen leicht vom Vorderteil getrennt werden. Das macht Triebwerkswechsel und andere Wartungsarbeiten besonders einfach und schnell. Charakteristisch sind die hoch angesetzten Lufteinlässe, die direkt über den durchgehenden Tragflügel beginnen. Sie ermöglichen Einsätze von unbefestigten Start- und Landebahnen.

Das Cockpit wurde der Zeit entsprechend von analogen Instrumenten dominiert und war auch ansonsten übersichtlich gehalten, was besonders unerfahrenen Flugschülern zu Gute kam.



Eine Eigenkonstruktion stellte auch der Schleudersitz VS-1/BRI dar, der bei Geschwindigkeit von 150 km/h und 700km/h und zwischen 0 m und 12 000 m wirksam war. Die Versionen L-39C, L-39ZO und L-39ZA trugen dieses Modell, dass bei jüngeren Versionen von dem verbesserten VS-1A abgelöst wurde.

Als Bewaffnung können bis zu 1100 kg an Waffenzuladung und Zusatztanks an vier Unterflügelstationen (max. 250 kg an den äußeren und max. 500 kg an den inneren Unterflügelstationen) mitgeführt werden. Zu den möglichen Waffen gehören unter anderem Raketenbehälter UB-16 für 16 ungelenkte 57-mm-Luft-Boden-Raketen, Luft-Luft-Raketen vom Typ R-3S (AA-2 Atoll) und Aufklärungsbehälter mit fünf Kameras.

Über 2900 Exemplare verschiedener Versionen wurden zwischen 1974 und 1999 vom L-39 und dem etwas schubstärkeren L-59-Trainerausgeliefert. Die weitaus größte Stückzahl ging mit 2080 Exemplaren an die Luftstreitkräfte der UdSSR. Außer den Luftwaffen des Warschauer Paktes beschafften zahlreichen Ländern (darunter Afghanistan, Ägypten, Äthiopien, Algerien, Bangladesch, Irak, Kambodscha, Kongo, Kuba, Libyen, Nigeria, Nordkorea, Syrien, Thailand, Tunesien, Uganda und Vietnam) dieses Flugzeug.

Bei der NVA wurden ab 1977 52 L-39ZO (Trainer-Doppelsitzer) und zwei einsitzige L-39V für den Schleppzieleinsatz in Dienst gestellt. Nachdem in der DDR zwei Maschinen durch Abstürze verloren gingen, gelangten insgesamt 50 L-39ZO und zwei L-39V in den Besitz der Bundeswehr. Sie erhielten die Bw-Kennnummern 28+01 bis 28+52. Die Maschinen waren bei der Bundeswehr jedoch nicht für eine weitere Nutzung vorgesehen und wurden daher in Rothenburg, dem ehemaligen Standort des Fliegerausbildungsgeschwaders 15 (FAG-15), abgestellt. Ende 1993 wurden dann 24 Flugzeuge an die ungarischen Streitkräfte abgegeben. Von den restlichen Maschinen wurde ein Großteil an in- und ausländische Museen abgegeben und der Rest gelangte in zivile Hände. Zwei Exemplare wurden z.B. für Filmzwecke in einem James Bond-Film genutzt.

### Versionen:

**L-39C:** unbewaffnete Grundausführung für die Anfänger- und Fortgeschrittenenausbildung

**L-39ZO:** Version mit vier Unterflügelstationen für Bomben, Raketen, Raketenkassetten und Zusatzbehälter; Erstflug am 25. August 1975; ursprünglich als L-39D bezeichnet

**L-39ZA:** Version der L-39ZO mit einer 23-mm-Kanone unter dem Rumpf; Erstflug am 29. September 1976

**L-39ZA/ART:** Version der L-39ZA mit Avionik und Head-Up Display (HUD) von Elbit (Israel) für Thailand; ursprünglich als L-39ZA/MP bzw. L-39ZE bezeichnet; Erstflug 1992

**L-139:** Version der L-39 mit kompletter westlicher Avionik und westlichem Triebwerk; Erstflug der am 09. Mai 1993

**L-59 "Super Albatros":** neue Version mit stärkerem Triebwerk und modernerer Avionik; Erstflug des Prototypen X-22 am 30. September 1986, der Serienversion am 1. Oktober 1989; frühe Bezeichnung L-39MS

**L-59E:** Bezeichnung der L-59 für Ägypten (Egypt)

**L-59T:** Bezeichnung der L-59 für Tunesien

### Technische Daten:

<b>Spannweite:</b>	9,46 m
<b>Länge:</b>	12,13 m
<b>Tragflügelfläche:</b>	18,8 m <sup>2</sup>
<b>Antrieb:</b>	ein Iwtschenko-Turbofan-Triebwerk AI-25TL
<b>Leistung:</b>	16,87 kN Schub
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	755 km/h
<b>Dienstgipfelhöhe:</b>	10 000 m
<b>Überführungsreichweite:</b>	1600 km
<b>Leermasse:</b>	3540 kg
<b>Max. Startmasse:</b>	5600 kg

**Von:** Dan Löffler ([www.danmil.de](http://www.danmil.de))

**Aero L-39C Albatros**

