

# Aero L39 *Albatros*



# Aero L39

# Альбатрос

## Главная компоновка вооружения ПУСТОЙ САМОЛЕТ А1



### ПУШКА

Р 1		4 пусковые установки ракет
Р 3		2 пусковые установки ракет 2 отбрасываемые топливные бака 350
Р 4		2 управляемые ракеты 2 отбрасываемые топливные бака
П 1		4 бомбы 250 кг
П 2		2 бомбы 500 кг
П 3		6 бомб 100 кг
П 7		2 бомбы 100 кг 2 отбрасываемые топливные бака 350 л
Ф 1		1 подвеска камеры 2 отбрасываемые топливные бака 350 л
Г 3		2 отбрасываемые топливные бака 350 л

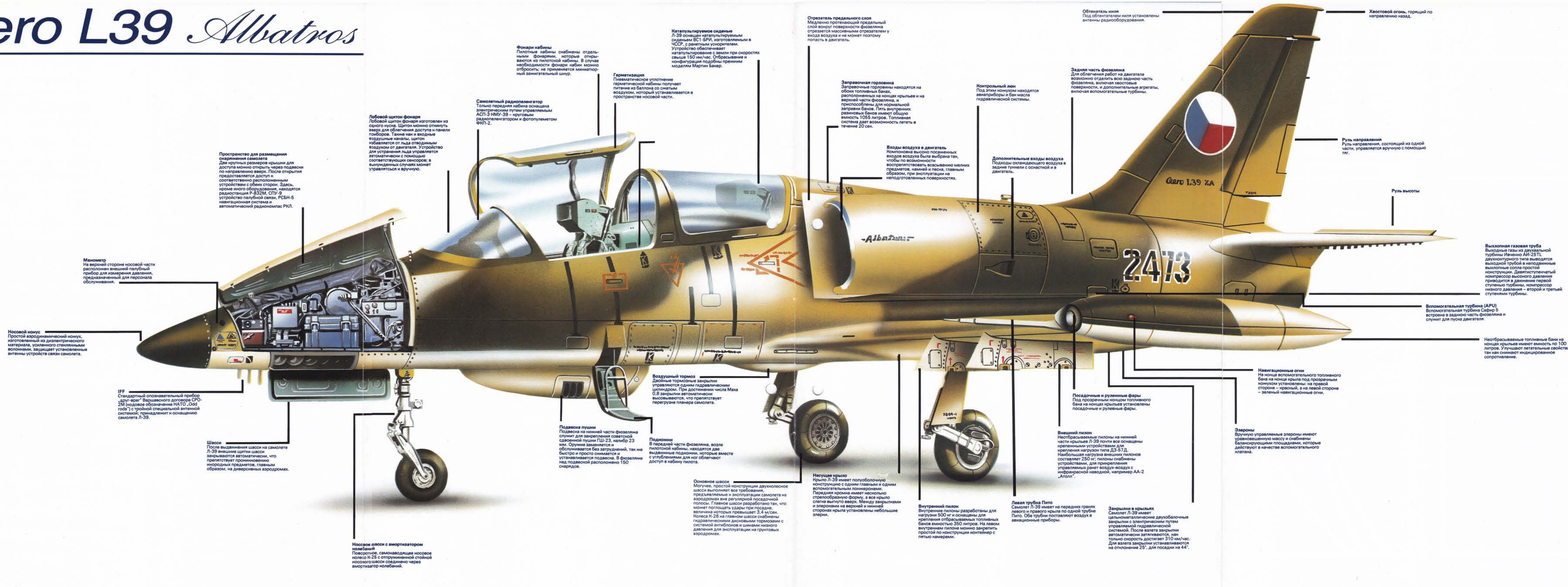
## АЭРО-Л-39 АЛЬБАТРОС

Самолет чехословацких  
вооруженных сил

## Варианты Л-39 Альбатрос

- Л-39 Прототип (5 штук плюс 2 самолета в качестве испытательных образцов) и пробная серия (10); у самолетов, выпускаемых позже, были изменены воздушные всасывающие каналы
- Л-39Ц Стандартный учебно-тренировочный самолет с силовой установкой-двигателем АИ-25ТЛ Турбофан – „Ивченко“ с тягой 1720 кгс; два внешних носителя нагрузки по 500 кг учебного вооружения.
- Л-39В Вариант Л-39В – самолет-буксировщик целей с соответствующим техническим снаряжением
- Л-39ЗО Учебно-тренировочный самолет, способный производить простые атакующие операции; усиленное шасси, четыре подвески для подвешивания вооружения массой 1100 кг; масса пустого самолета 3488 кг; максимальная взлетная масса 5600 кг
- Л-39ЗА Специальный легкий боевой самолет с палубными пушками 23 мм в подвешиваемых установках и с усиленным шасси, пилотируемый только одним пилотом; масса пустого самолета 3650 кг; максимальная взлетная масса 5600 кг; подвеска для дополнения вооружения 1100 кг
- Л-39МС Новый вариант с двигателем с тягой 2400 кгс, с усиленным шасси и новым полетным устройством, повышенной мощностью силовой установки при неизменном дополнительном вооружении.

# Aero L39 Albatros



**Пространство для размещения снаряжения самолета**  
 Два крупных размера крышки для доступа можно открыть через подвеску по направлению вверх. После открытия предоставляется доступ и соответственно расположенным устройствам с обеих сторон. Здесь, кроме иного оборудования, находится радиостанция Р-832М, СПУ-9 устройство палубной связи, РСБН-5 навигационная система и автоматический радионавигатор РНД.

**Манометр**  
 На верхней стороне носовой части расположен внешний палубный прибор для измерения давления, предназначенный для персонала обслуживания.

**Носовой конус**  
 Простой аэродинамический конус, изготовленный из диалектрического материала, усиленного ствольными волнами, защищает установленные антенны устройств связи самолета.

**IFF**  
 Стандартный опознавательный прибор "друзья-враги" Варшавского договора CPO-2M (нодовое обозначение НАТО "Odd god") с тройной специальной антенной системой, принадлежит и оснащено самолета L-39.

**Шасси**  
 После выдвижения шасси на самолете L-39 внешние щитки шасси закрываются автоматически, что препятствует проникновению инородных предметов, главным образом, на диверсионных аэродромах.

**Носовое шасси с амортизатором колебаний**  
 Поворотное, самонаводящее носовое колесо N-25 с отпружинившей стойкой носового шасси соединено через амортизатор колебаний.

**Самолетный радионавигатор**  
 Только передняя набежная оснащена электрическим путем управляемым АСП-3 HMY-39 - круговым радионавигатором и фотопулеметом ФНП-2.

**Лобовой щиток фонаря**  
 Лобовой щиток фонаря изготовлен из одного куска. Щиток можно откинуть вверх для облегчения доступа и панели приборной. Также ман и выходные воздушные каналы, щиток избавляется от льда отводимым воздухом от двигателя. Устройство для устранения льда управляется автоматически с помощью соответствующих сенсоров, в вынужденных случаях может управляться вручную.

**Фонари кабины**  
 Пилотские кабины снабжены отдельными фонарями, которые открываются из пилотской кабины. В случае необходимости фонари кабин можно отбросить; не применяется миниатюрный замкательный шнур.

**Герметизация**  
 Пневматическое уплотнение герметической кабины получает питание из баллона со сжатым воздухом, который устанавливается в пространстве носовой части.

**Воздушный тормоз**  
 Двойные тормозные закрылки управляются одним гидравлическим цилиндром. При достижении числа Маха 0,8 закрылки автоматически высовываются, что препятствует перегрузке планера самолета.

**Подножки**  
 В передней части фюзеляжа, возле пилотской кабины, находятся две выдвинные подножки, которые вместе с углублениями для ног облегчают доступ в кабину пилота.

**Основное шасси**  
 Молуче, простой конструкции двухколесное шасси выполняет все требования, предъявляемые и эксплуатации самолета на аэродромах вне регулярной посадочной полосы. Главное шасси разработано так, что может поглощать удары при посадке, величина которых превышает 3,4 м/сек. Колеса N-26 на главной шасси снабжены гидравлическими дисковыми тормозами с системой втулок и шинками низкого давления для эксплуатации на грунтовых аэродромах.

**Несущее крыло**  
 Крыло L-39 имеет полуоболочную конструкцию с одним главным и одним вспомогательным лонжеронами. Передняя кромка имеет несложно стреловидную форму, а все крыло слегка выгнуто вверх. Между закрылками и элеронами на верхней и нижней сторонах крыла установлены небольшие элероны.

**Внутренний пилон**  
 Внутренние пилоны разработаны для нагрузки 500 кг и оснащены для крепления отбрасываемых топливных баков емкостью 350 литров. На левом внутреннем пилоне можно закрепить простой по конструкции контейнер с пятью намерами.

**Левая труба Пито**  
 Самолет L-39 имеет на передних гранях левого и правого крыла по одной трубе Пито. Обе трубы поставляют воздух в авиационные приборы.

**Закрылки в крыльях**  
 Самолет L-39 имеет цельнометаллические двухбалочные закрылки с электрическим путем управляемой гидравлической системой. После взлета закрылки автоматически затягиваются, как только скорость достигнет 310 км/час. Для взлета закрылки устанавливаются на отклонение 25°, для посадки на 44°.

**Натянутое сиденье**  
 L-39 оснащен натянутое сиденье ВС1-БРИ, изготовляемым в СССР, с рывочным усилителем. Устройство обеспечивает натянутое сиденье с земли при скоростях свыше 150 км/час. Отбрасывание и конфигурация подобны пренным моделям Мартин Банер.

**Отрезатель предельного слоя**  
 Медленно протенющийся предельный слой вокруг поверхности фюзеляжа отрезается максимальным отрезателем у входа воздуха и не монет поэтому попасть в двигатель.

**Заправочная горловина**  
 Заправочная горловина находится на обоях топливных баках, расположенных на концах крыльев и на верхней части фюзеляжа, и приспособлены для нормальной заправки баков. Тип внутренних разноразных баков имеют общую емкость 1055 литров. Топливная система дает возможность лететь в течение 20 сек.

**Входы воздуха в двигатель**  
 Компоненты высоко посаженных входов воздуха были выбраны так, чтобы по возможности воспрепятствовать засасыванию мелких предметов, камней и песка, главным образом, при эксплуатации на неподготовленных поверхностях.

**Дополнительные входы воздуха**  
 Подходы охлаждающего воздуха в задние туннели с основной и в двигатель.

**Обтекатель нипля**  
 Под обтекателем нипля установлены антенны радиооборудования.

**Задняя часть фюзеляжа**  
 Для облегчения работ на двигателе возможно отделить всю заднюю часть фюзеляжа, включая клапанные поверхности, и дополнительные агрегаты, включая вспомогательные турбины.

**Хвостовой огонь, горящий по направлению назад.**

**Руль направления**  
 Руль направления, состоящий из одной части, управляется вручную с помощью тяги.

**Руль высоты**

**Выхлопная газовая труба**  
 Выходные газы из двухвальной турбины Ивченко АИ-25ТЛ двухконтурного типа выводятся выхлопной трубой в неподвижные выхлопные сопла простой конструкции. Двухступенчатый компрессор высокого давления приводит в движение первой ступенью турбины, компрессор среднего давления - второй и третьей ступенями турбины.

**Вспомогательная турбина (APU)**  
 Вспомогательная турбина Сафир 5 встроена в заднюю часть фюзеляжа и служит для пуска двигателя.

**Неотбрасываемые топливные баки**  
 на концах крыльев имеют емкость по 100 литров. Улучшают летательные свойства, так как снижают индцированное сопротивление.

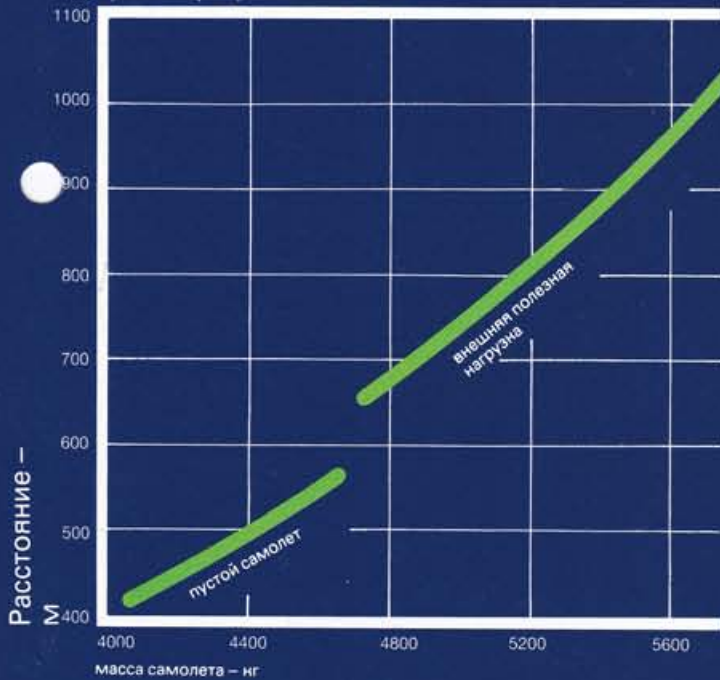
**Навигационные огни**  
 На конце вспомогательного топливного бака на конце крыла под прозрачным конусом установлены: на правой стороне - красный, а на левой стороне - зеленый навигационные огни.

**Элероны**  
 Вручную управляемые элероны имеют увеличенную массу и снабжены балансирующими площадками, которые действуют в качестве вспомогательного крана.

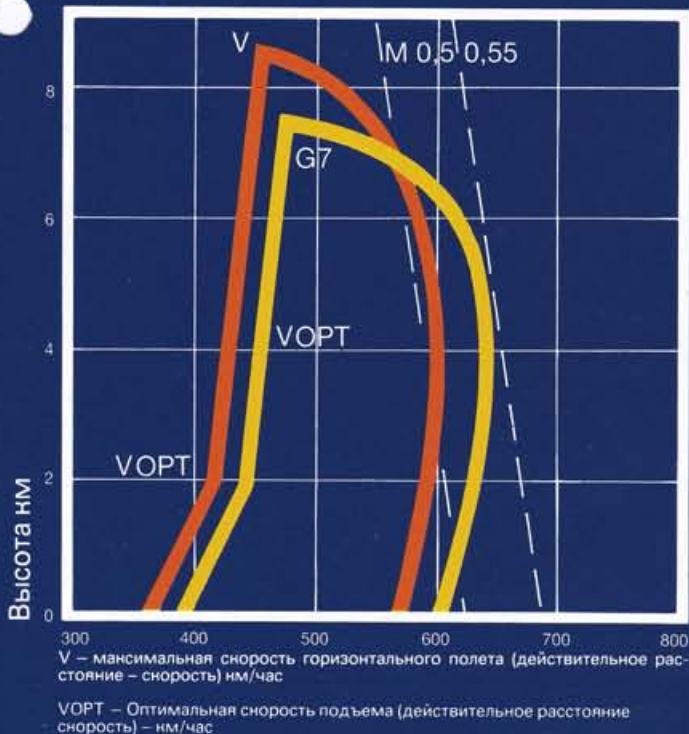
Размер крыла ..... 9,4 м  
 Общая длина самолета ..... 12,3 м  
 Высота над землей ..... 4,7 м  
 Площадь крыла ..... 18,8 м  
 Горизонтальная истинная  
 скорость ..... 750 км/час  
 Скорость набора высоты  
 в м/сек ..... 22,9  
 Скорость набора высоты  
 в м/сек ном. обороты ..... 16,5  
 Потолок ..... 11300 м

### Разбег при взлете

Уровень моря – условия ИСА – бетон

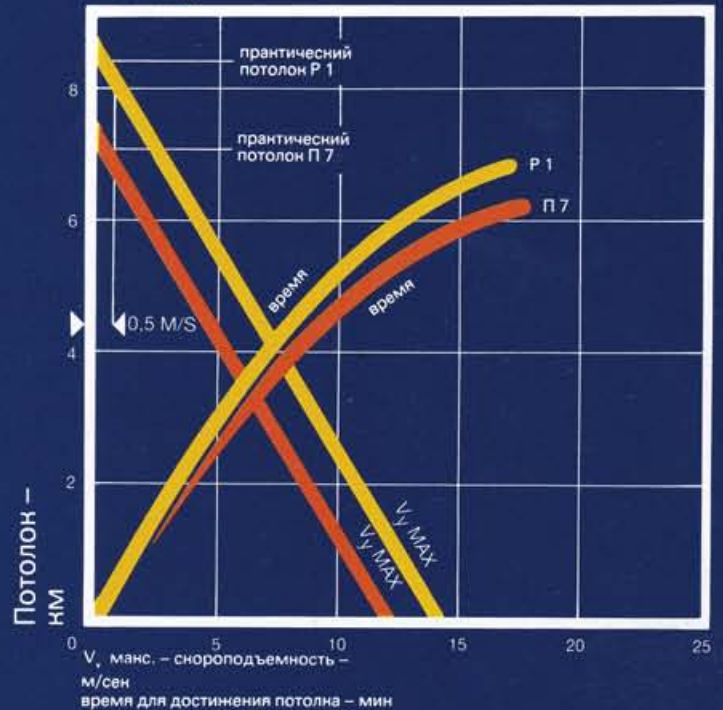


### Максимальная скорость горизонтального полета



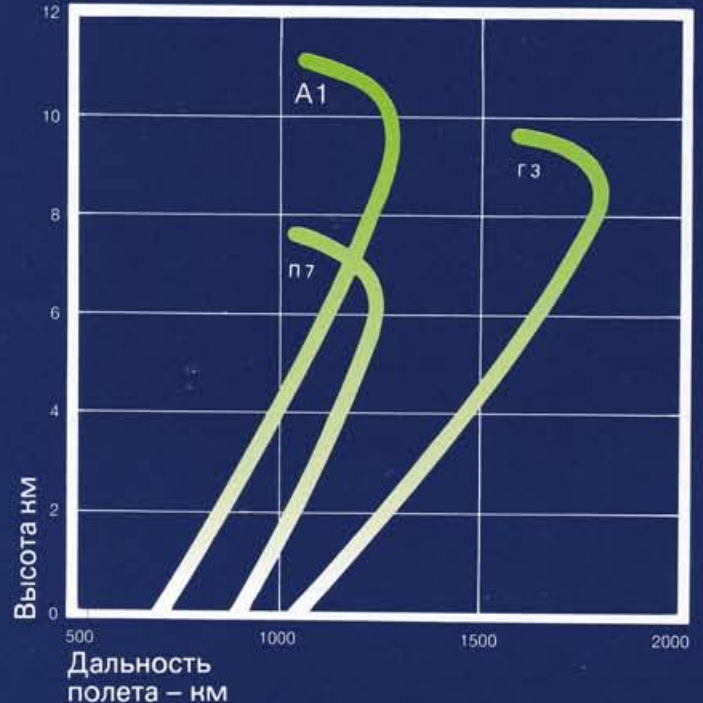
### Взлетная тяга двигателя

Условия ИСА



### Максимальная дальность полета

условия ИСА – 5%: запас топлива



Manufacturer: AERO  
Producteur 250 70  
Vodochody  
Производитель: Czechoslovakia  
Tchécoslovaquie  
Чехослования

Exporter:  
Exportateur  
Экспортер:

OMNIPOL  
Nekázanka 11  
112 21 Praha 1  
Czechoslovakia  
Tchécoslovaquie  
Чехослования





Uwe W. Jack

This is a document from Uwe W. Jack's archive.

These documents are intended to illustrate aspects of aerospace history.

You are free to share it with friends.  
commercial use is prohibited.

Uwe W. Jack occasionally puts new documents on his website.

Please visit:

[www.aerospace-jack.com](http://www.aerospace-jack.com)



## Junkers Ju 287

The most advanced Jet-Bomber of the Luftwaffe

This is the story of an aircraft that might have changed the air-war in 1945/46. Lots of photos, drawings, information, data and more than 6000 words give a detailed insight into the development of this unique piece of aviation.

Available as eBook on

**Amazon**

and

**smashwords**