



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 2017 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

AGO Ao 192 Der Kurier



AIC = 2.111.2950.20.85

Der **AGO Ao 192 Kurier** war ein kleines deutsches zweimotoriges Flugzeug, das von den AGO Flugzeugwerken in den 1930er Jahren entworfen und gebaut wurde. Ein kleiner Serienlauf von sechs Flugzeugen folgte drei Prototypen, die als Transporte genutzt wurden.

1916 gründete Gustav Otto, der Sohn von Dr. Nicolaus Otto, dem Erfinder des Ottomotors, zusammen mit Josef Schrittmayer die AGO Flugzeugwerke GmbH in Oschersleben. AGO stand übrigens für Aktien Gesellschaft Otto, dem 1910 von Otto und Dr. Alberti gegründeten Lizenzwerk in Berlin-Johannisthal. Unter der Leitung von Gabriel Letsch, der gleichzeitig Chefkonstrukteur und Einflieger war, baute man dort Militärflugzeuge, darunter die bekannte AGO Cl, ein bewaffneter Doppelrumpf-Doppeldecker, der vom Schweizer Konstrukteur August Haefeli entwickelt worden war, und als Aufklärer eingesetzt wurde und bei den Fliegern wegen seiner sehr guten Flugeigenschaften außerordentlich beliebt war. Das neue Werk in Oschersleben baute nur Flugzeugteile für verschiedene Hersteller, auf eigenständige Konstruktionen verzichtete man. Im Frühjahr 1935 wurde eine eigene Entwicklungsabteilung gegründet, um auch eigene Entwicklungen anbieten zu können. 1935 forderte die Lufthansa ein modernes zweimotoriges Reise- und Zubringerflugzeug in Ganzmetallbauweise für sechs Passagiere. Die Ausschreibung ging an Siebel, Focke-Wulf und AGO. Siebel reichte daraufhin die Fh 104 Hallore, Focke-Wulf die Fw 58 und AGO die **Ao 192 Kurier** ein. Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen erhielt AGO einen Auftrag zum Bau dreier Prototypen.

Konstruktionsmerkmale

Die Ao 192 war ein moderner freitragender zweimotoriger Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Heckradfahrwerk, der auf die Erzielung einer hohen Reisegeschwindigkeit ausgelegt war. Es waren drei Bauvarianten vorgesehen, Ao 192A, Ao 192B und Ao 192C, die sich nur in Details unterschieden. Die Ao 192C war als militärische Variante als Stabsreiseflugzeug und als Schulflugzeug mit Doppelsteuer vorgesehen, blieb aber nur ein Projekt. Der Rumpf mit ovalem Querschnitt war in Schalenbauweise ausgelegt. Die Passagierkabine mit einer Grundfläche von 2,86 m² verfügte über eine Klimaanlage und bot sechs Passagieren in Einzelsitzen bequem Platz. Der Pilot und der Funker waren in einem separaten Cockpit untergebracht. Ein großzügiger Gepäckraum befand sich im Heckteil. Auf jeder Rumpfseite befanden sich vier Fenster, während die Tür sich auf der rechten Rumpfseite befand. Die Tragfläche war eine dreiteilige Ganzmetallkonstruktion, bestehend aus einem Mittelteil und zwei Außenflügeln. Das zweiholmige Tragflächenmittelstück mit rechteckigem Grundriß verfügte über durchgehende Spreizklappen als Landehilfe. Die Außenflügel mit stark gepfeilter Vorderkante trugen die über die gesamte Länge der Hinterkante



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen

Stand Winter 2017 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

reichende Querruder mit Trimmklappen. An den Außenflügeln war eine pneumatische Enteisungsanlage angebaut. Das Seitenleitwerk war ebenfalls eine Ganzmetallkonstruktion, lediglich das Ruder war stoffbespannt. Das Seitenruder verfügte über eine Trimmklappe und war gewichtlich ausgeglichen. Das Höhenleitwerk war beim Prototyp der A Variante, Ao 192V1, und auch beim Prototyp der B Variante, Ao 192V2, hoch an der Seitenflosse angesetzt und mit je einem I-Stiel zum Rumpf abgestrebt. Der Rumpfbug war runder ausgeführt und dadurch war der Rumpf geringfügig um 12 cm kürzer geworden. Das Höhenleitwerk war ebenfalls eine Ganzmetallkonstruktion mit stoffbespannten Rudern, die sowohl aerodynamisch als auch gewichtlich ausgeglichen waren und über eine Trimmklappe verfügten.

Der Aufriß der Höhenflossen war glockenförmig. Die Motoren waren vor der Flügelvorderkante montiert und wiesen eine Winkellage von $7,5^\circ$ zur Längsachse auf, um den Luftschraubendrall zu kompensieren. In den unteren Teil der Motorgondel fuhr das Hauptfahrwerk hydraulisch nach hinten ein. Das Hauptfahrwerk, das über hydraulische Bremsen verfügte, war mit Niederdruckreifen 690 x 200 mm ausgerüstet, die bei der Ao 192V1 am Federbein nach außen zu den Tragflächen hin angebracht waren und im eingefahrenen Zustand zur Hälfte aus der Motorgondel heraus ragten um bei Bauchlandungen die Beschädigungsgefahr für Tragfläche und Rumpfunterseite zu reduzieren. Bei der Ao 192V2 waren die Räder innen zum Rumpf hin angebracht und fuhr vollständig in die Motorgondeln ein. Das Hauptfahrwerk verfügte über eine Parkbremse, die mit einer Ruderfeststellung kombiniert war. Das Spornrad mit einer Niederdruckbereifung 290 x 110 mm fuhr ebenfalls komplett in das Rumpfheck ein, während es bei der Ao 192V1 noch starr angebracht war. Das Heckrad war um 45° lenkbar.

Erprobung



Der erste Prototyp mit der zivilen Kennung D-OAGO startete am 18. Juli 1935 zu seinem Erstflug, dicht gefolgt vom zweiten Prototyp mit der Kennung D-OCTB am 3. August 1935. Während der Flugerprobung zeigten die Maschinen hervorragende Flugeigenschaften, nur hohe Anbringung des Höhen-

leitwerks und dessen Abstrebung erzeugten Schwingungen und starke Verwirbelungen, so daß das Höhenleitwerk bei den Serienmaschinen tiefer gelegt und am Rumpfheck angebracht werden sollte. Dadurch konnten die bisherigen I-Stiele entfallen. Schließlich führte man diese Änderungen auch an den beiden ersten Prototypen durch. Aus fertigungstechnischen Gründen erhielten die Höhenflossen gerade Vorderkanten. Das Seitenleitwerk wurde geringfügig vergrößert. Als Serienausführung sollte die Ao 192B gebaut werden. Als letzter Prototyp wurde Ao 192V3 (zivile Kennung D-ODAF) gebaut, die alle oben genannten Änderungen besaß und das gleichzeitig das erste Nullserienmuster darstellte. Da die AGO Werke durch den Serienbau der Messerschmitt Bf 109D und später E aber völlig ausgelastet waren, lief der Serienbau der Ao 192 nur sehr schleppend an. Bis zum Kriegsbeginn am 1. September 1939 waren neben den drei Prototypen lediglich sechs Serienmaschinen gebaut worden. Mit Kriegsbeginn wurde die weitere Fertigung der Ao 192 eingestellt, die vorhandenen Maschinen wurden als Stabsreiseflugzeuge bei verschiedenen Luftflotten eingesetzt. Der erste Prototyp Ao 192V2 nahm 1935 am Deutschlandflug mit der



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 2017 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Startnummer 6 teil. 1938 beteiligte sich AGO mit der Ao 192V1 ebenfalls am Luftrennen in Frankfurt Rebstock. International nahm die Ao 192V2 am Luftrennen um die Isle of Man vom 4. - 7. Juni 1938 teil und erreichte im Teilnehmerfeld von über fünfzig Maschinen den siebenten Platz.

Betriebshistorie



Die sechs Produktionsflugzeuge wurden vom deutschen Staat erworben. Einer davon diente als persönliches Transportmittel von Dr. Robert Ley, dem Leiter des Reichsarbeitsdienstes, während andere als Transportmittel von der Waffen-SS und im Testzentrum in Rechlin

eingesetzt wurden.

Varianten

Ao 192 V1 (D-OAGO)

Erster Prototyp Argus Wie 10 C-Motoren.

Ao 192 V2 (D-OCTB)

Zweiter Prototyp, überarbeitet, versteift, Höhenleitwerk.

Ao 192 V3 (D-ODAF)

Dritter Prototyp Argus Wie 10E-Motoren, Rumpf und Fahrwerk überarbeitet.

Ao 192B

Produktionsserie basierend auf V3. Sechs gebaut.

Technische Daten (Ao 192B)

Besatzung:	1 Pilot + 1 Funker
Verwendung:	Reise- und Verkehrsflugzeug
Erstflug:	18.7.1935
Kapazität:	6 Passagiere
Länge:	10,98 m
Spannweite:	13,54 m
Höhe:	3,64 m
Flügelfläche:	25,04 m ²
Leergewicht:	1.640 kg
Bruttogewicht:	2.860 kg
Max Startgewicht:	2.950 kg
Triebwerk:	2 × Argus 10E luftgekühlter invertierter V-8-Motor je 270 PS
Dauerleistung:	je 210 PS in 3000 m
Propeller:	2-Blatt-Holzpropeller mit variablem Neigungswinkel
Höchstgeschwindigkeit:	335 km/h bei 2.000 m
Reisegeschwindigkeit:	238 km/h bei 2.000 m
Reichweite:	1.360 km
Flugdauer:	3,86 Stunden
Gipfelhöhe:	5.200 m auf 2 Motoren; 1.500 m mit 1 Motor
Steigzeit bis:	1.000 m in 3.2 Minuten; 4.000 m in 20 Minuten
Flächenbelastung:	114,05 kg/m ²



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 2017 - Seite 4

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

