

*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

## Gotha Go 146



**AIC = 2.111.2650.20.86**

1935 schrieb das Amt für Technik und Beschaffung des Reichsluftfahrtministeriums einen Wettbewerb zu einem zweimotorigen leichten Reise-, Verkehrs- und Verbindungsflugzeug für mindestens fünf Personen aus, an dem fünf Firmen teilnahmen. Bei der Gothaer Waggonfabrik AG begann man im Herbst 1935 unter der Leitung von Albert Kalkert mit der Entwicklung eines aerodynamisch hochwertigen Tiefdeckers in Gemischtbauweise.

### Geschichte

Das Projekt erhielt die Bezeichnung Go 146. Der Rumpf war in Ganzmetall-Schalenbauweise ausgeführt. Die schallisolierte Kabine verfügte über zwei Türen an der Backbordseite, der Pilot saß allein vorn in der Kabine, die drei Sitze für die Passagiere waren dahinter in zwei Reihen angeordnet, wobei gegenüber der hochklappbaren Einstiegstür sich ein Einzelsitz befand, während die beiden anderen Sitze als Sitzbank ausgeführt waren. Die Tragflügel waren mit Sperrholz beplankte Holzkonstruktionen und verfügten über große Landeklappen. Das Hauptfahrwerk, das über hydraulische Bremsen verfügte, wurde auch hydraulisch nach hinten in die Motorgondeln eingefahren. Das Leitwerk war eine freitragende Ganzholzkonstruktion.

### Erprobung und Einsatz



Am 14. Dezember 1936 startete mit der zivilen Kennung D-IFSL der Prototyp Go 146 V1 zu seinem Jungfernflug. Der zweite Prototyp mit der Kennung D-ILPC startete Anfang 1937 zu seinem Erstflug. Beide Maschinen hatten luftgekühlte hängende Achtzylinder Reihenmo-



*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 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

toren Argus As 10 C mit einer Startleistung von je 240 PS als Antrieb. Nach der gründlichen Flugerprobung überarbeitete man die Maschine mit dem Ziel, einen zusätzlichen Sitzplatz in der vergrößerten Kabine zu schaffen. Dazu entfernte man den Zentraltank und baute dafür zwei Tanks in die Tragflächen, die deshalb vergrößert werden mussten. Der Rumpf wurde ebenfalls verbreitert und um 0,45 m verlängert. Das Fahrwerk erhielt ölgedämpfte Einbein-Federstreben.



Als Triebwerke sah man jetzt zwei Hirth HM 508E, ebenfalls luftgekühlte hängende Achtzylinder Reihenmotoren, vor. Der dritte Prototyp Go 146 V3, der gleichzeitig das erste Nullserienmuster war, startete am 28. August

1937 mit der Kennung D-ICDY zu seinem Erstflug. Das RLM bestellte vier weitere Maschinen, die als Go 146 V4-V7 bis Januar 1938 gebaut wurden. In einer abschließenden Bewertung wurde dann die Kabine der Go 146 gegenüber der Siebel Fh 104 als zu eng beurteilt und die Siebel Fh 104 Hallore zum Wettbewerbssieger ernannt. Die sieben gebauten Go 146 wurden mit Kriegsbeginn als Verbindungs- und Stabsreiseflugzeuge eingesetzt.

### **Technische Daten: Gotha Go 146 V3**

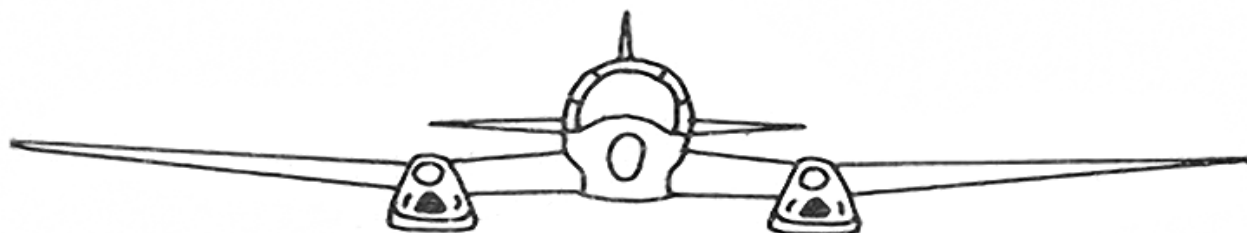
Verwendung:	leichtes Verkehrs- und Reiseflugzeug
Triebwerk:	zwei luftgekühlte hängende Achtzylinder Reihenmotoren Hirth HM 508 E mit verstellbarem Zweiblatt-Holzpropeller
Startleistung:	je 240 PS (177 kW)
Dauerleistung:	je 205 PS (151 kW) in 3.500 m
Besatzung:	1 Pilot
Passagiere:	4
Erstflug:	14. Dezember 1936
Spannweite:	12,40 m
Länge:	9,45 m
größte Höhe:	2,85 m
Flügelfläche:	20,40 m <sup>2</sup>
Leermasse:	1.450 kg
Startmasse normal:	2.150 kg
Startmasse maximal:	2.300 kg
Flächenbelastung:	112,75 kg/m <sup>2</sup>
Leistungsbelastung:	4,79 kg/PS (6,50 kg/kW)
Höchstgeschwindigkeit in NN:	318 km/h in 3.500 m:335 km/h
Reisegeschwindigkeit in 3.500 m:	300 km/h
Gipfelhöhe:	5.600 m
Steigleistung:	7,5 m/s
Steigzeit auf 1.000 m:	2,6 min
Steigzeit auf 3.000 m:	8,7 min
Reichweite normal:	1.000 km
Reichweite maximal:	1.250 km (bei reduzierter Nutzlast)
Flugdauer:	3h 20 min



*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



Go 146

