



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 147



AIC = 2.430.1610.40.70

1936 begann man sich bei der Gothaer Waggonfabrik GmbH mit einem Projekt zu beschäftigen, das einen schwanzlosen schweren Jäger mit überragenden Flugeigenschaften und Leistungen zum Entwicklungsziel hatte. Zu diesem Zweck hatte man Dr. A. Kupper von der Akaflieg München gewonnen, der dieses Projekt bearbeiten sollte. Um das Prinzip zu erproben, sollte als erster Schritt ein kleines zweisitziges Versuchsflugzeug, das auch als Schulflugzeug verwendet werden konnte, entwickelt werden.

Konstruktionsmerkmale

Die Maschine bekam vom RLM die Typennummer 147 zugeteilt und war als einmotoriger schwanzloser Schulterdecker in Gemischtbauweise ausgelegt, wobei das Seitenleitwerk als Flügelendscheiben ausgeführt war. Das feste Heckradfahrwerk war zum Rumpfboden hin zweimal abgestrebt, während die Federbeine an den Rumpfseiten angelenkt waren. Der kurze bootsförmige Rumpf bestand aus einer mit Leinwand bespannten Stahlrohrkonstruktion, lediglich die Motorverkleidung war aus Duralblech. Die beiden offenen Sitze befanden sich hintereinander. Das Rumpfheck lief in einer senkrechten Schneide aus.

Als Antrieb war ein, mit einer NACA-Haube verkleideter, luftgekühlter 7 Zylinder Sternmotor Siemens Sh 14A mit 140 PS Startleistung eingebaut. Der Tragflügel war eine dreiteilige, doppelholmige Holzkonstruktion, auf der Unterseite mit Sperrholz beplankt und auf der Oberseite mit Stoff bespannt. Das ungepfeilte Mittelstück war in einer starken V-Stellung an den Rumpf angebaut und die mit 38° gepfeilten Außenflügel waren daran angeschlagen, wobei sie zum Rumpf hin mit je einem N-Stiel abgestrebt waren.

Erprobung

Der Prototyp Go 147a war im Herbst 1936 fertig gestellt und schon bei den ersten Testflügen zeigte sich eine totale Instabilität um alle Achsen, die auch durch vorgenommene Veränderungen nicht wesentlich verbessert werden konnte. Bei langsamen Fluggeschwindigkeiten war eine Steuerung der Maschine nahezu unmöglich. Deshalb wurde der zweite Prototyp, die Go 147b, gründlich umgebaut. Sie erhielt kleinere Seitenleitwerke mit gänderter Form und die Kombiklappen, die als Höhenruder und Landeklappen fungierten wurden vergrößert. Die Spannweite wurde um 1,25 m reduziert, das Spornrad verkleinert und verkleidet. Als Triebwerk wurde der stärkere Argus As 10 C eingebaut.

Der grundsätzliche Aufbau wurde aber nicht verändert. Da die Maschine als Ausbildungsflugzeug für Beobachter und Bordschützen gedacht war und auch als leichter Gefechtsfeldaufklärer und



Artillerie-Leitflugzeug verwendet werden sollte, wurde die Go 147b bewaffnet. Die Stoffbespannung wurde zum größten teil durch Sperrholzbeplankung ersetzt, nur die Ruder blieben stoffbespannt. Die Maschine mit der zivilen Kennung D-IQVI wurde im Herbst 1937 fertig gestellt und startete im Dezember 1937 zu ihrem Erstflug. Die Flugeigenschaften und die erzielten Leistungen enttäuschten erneut, so dass nach einer Reihe von improvisierten Veränderungen im Sommer 1938 das endgültige Ende aller Versuche kam, indem das RLM den Abbruch der Entwicklung und die Verschrottung beider Prototypen befahl.



Technische Daten:

Verwendung:	kurzstartfähiges Schulflugzeug für Beobachter/Bordschützen	
Erstflug:	Dez.1937	
Besatzung:	2 Mann	
Triebwerk:	ein luftgekühlter hängender Achtzylinder Reihenmotor Argus As 10 C mit festem Zweiblatt-Holzpropeller	
Startleistung:	240 PS	
Dauerleistung:	200 PS in 3.000 m	
Spannweite:	11,00 m	
Länge:	5,40 m	
größte Höhe:	2,52 m	
Flügelfläche:	19,40 m ²	
Leermasse:	945 kg	
Startmasse normal:	1.145 kg	maximal: 1.250 kg
Flächenbelastung:	64,43 kg/m ²	
Leistungsbelastung:	5,21 kg/PS	
Höchstgeschwindigkeit NN:	186 km/h	in 3.000 m: 218 km/h
Reisegeschwindigkeit in 3.000 m:	145 km/h	
Gipfelhöhe:	5.600 m	
Steigleistung:	3,4 m/s	
Steigzeit auf 1.000 m:	4,8 min	auf 3.000 m:17 min
Reichweite normal:	420 km	
Reichweite maximal:	550 km (einsitzig)	
Flugdauer:	4 h	
Bewaffnung:	1 MG 15 manuell bedienbar	



*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 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

