



HUMA-Modell

Made in W.-Germany

Kilianstädter Str. 9
D - 6450 Hanau 6

G O T H A G o 1 4 5

Versionen a, b, c, d

Maßstab/Scale 1:72



Historie

Die Go 145 entstand 1933/34 unter der Leitung von Dipl.-Ing. A. Kalkert, nachdem dieser die Entwicklungsabteilung der Gothaer Waggonfabrik übernahm.

Der einstieilige Doppeldecker in Gemischtbauweise entsprach, auf Grund seiner hervorragenden konstruktiven und werkstatt-technischen Ausführung, allen Anforderungen die man zu dieser Zeit an ein wirtschaftliches Flugzeug stellte. Dies führte dazu, daß die Go 145 zu einem der erfolgreichsten deutschen Flugzeuge wurde. Im offenen Rumpf konnten 2 Personen hintereinander sitzen. Standardmäßig war eine Doppelsteuerung eingebaut. Durch Herausnehmen des hinteren Steuerknüppels und des hinteren Pilotensitzes konnte genügend Platz für ein Abwehr-MG oder für andere Sonderausstattungen geschaffen werden. Einerseits eignete sich das Flugzeug besonders für die Ausbildung der fortgeschrittenen Führer- und Beobachterschüler, andererseits aber auch sehr gut für folgende Einsatzgebiete:

- Schulung und Waffenausbildung mit dem starren und beweglichen MG
- Kunstflug für höchste Beanspruchungen
- Bomben-Abwurf-Schulung
- Radio-(F.T.)-Ausbildung
- Ausbildung mit Lichtbildgerät
- Blindflug und Nachtflug-Ausbildung

Ab Herbst 1942 flogen deutsche Piloten mit diesem robusten Flugzeug nächtliche Störangriffe an der Ostfront.

Die Produktionszahl belief sich auf ca 12 000 Flugzeuge. Viele wurden in Lizenz bei verschiedenen deutschen Firmen sowie in der Türkei und Spanien gefertigt.

Bauunterschiede:

- Go 145 A - Zweisitziges Flugzeug mit hintereinander angeordneten offenen Pilotensitzen.
- Go 145 B - Zweisitziges Flugzeug mit einem aufgebauten Waffenstand für die Waffenschulung.
- Go 145 C - Mehrzweckflugzeug bei welchen außer dem MG auch die Mitführung von Bomben (ETC 50) oder eine FT-Anlage möglich war. Flugzeuge dieses Typs flogen ab 1942 bei den damals neu aufgestellten Störkampfstaffeln an der Ostfront.
- Go 145 D - Zweisitziges Flugzeug mit Kabinenaufbau und Radverkleidung.

Baubeschreibung

1. Rumpf

Rumpfaufbau in Stahlrohr. Zur Erreichung einer hohen aerodyn. Formgebung brachte man Formleisten und Bleche an. Die beiden hintereinander angeordneten Sitze konnten während des Fluges verstellt werden. Die Normalausführung sah die Auslieferung mit Doppelsteuerung vor. Genügend Platz für Sondereinbauten erhielt man nach Herausnehmen des hinteren Steuerknüppels und Pilotensitzes. Der Motor war mit Blech verkleidet.

2. Tragfläche

Zweiholmige Holzkonstruktion mit Sperrholzbeplankung bis zum Hinterholm, V-Stellung von 3 Grad. Die untere Tragfläche hatte keine Pfeilung (gerade Tragfläche), die Pfeilung der oberen Tragfläche betrug 11,5 Grad. Beide Tragflächen hatten abgerundete Flügelenden und waren mit Stoff bespannt. Querruder in Leichtmetallaufbau mit Stoffbespannung. Die Stiele und das Baldachingerüst bestanden aus Stahlrohren von tropfenförmigem Querschnitt. Zur Verspannung dienten profilierte Drähte.

3. Leitwerk

Leichtmetallaufbau mit Stoffbespannung. Elliptischer Umriß der Hinterkanten von Seiten und Höhenruder. Die Flossen waren mit einem Profildraht verspannt. Alle Ruder hatten einen Gewichtsausgleich.

4. Motor

Die Standardausführung war dem Triebwerk Argus As 10c ausgerüstet. Allerdings war auch die Verwendung anderer luftgekühlter Motoren der Leistungsstärke 240 bis 350 PS möglich.

Technische Daten (J II a)

Spannweite	9.00 m
Envergure/span	
Länge	8.65 m
Longueur/length	
Höhe	2.90 m
Hauteur/height	
Flügelfläche o.	11.00 m ²
u.	10.75 m ²
Surface alaire/wing area	
Leergewicht	870 kg
Masse à vide/empty weight	
Zuladung	480 kg
Charge utile/disposable load	

Leistungen (J II a)

V max	212 kmh
Vitesse maximale/Max.speed	
V reise	180 kmh
Vitesse de croisiere/cruising speed	
V lande	90 kmh
Vitesse d'atterrissage/landing speed	
Steigzeit auf 1 km	5.5 min
Temps de montée a 1000 m/climbing time	
Dienstgipfelhöhe	3700 m
Plafond pratique/operational ceiling	
Flugdauer	3.5 h

General

The Go 145 was developed under the direction of Dipl.-Ing. A. Kalkert in 1933/34, after he had taken over the design office of Gothaer Waggonfabrik.

This single-strut biplane of composite construction met all the requirements expected of an economical aircraft at that time mainly due to its excellent design and the high workmanship standard of its builders. Thus, the Go 145 became one of Germany's most successful aircraft. The open tandem cockpit could accommodate a crew of two. The standard version had dual controls, but by removing the rear cockpit control stick and seat, sufficient space was available for the installation of a rearward firing machine gun or other special equipment.

Whereas on the one hand the aircraft was especially suited for advanced pilot and observer training, it could also be used for other purposes such as:

- training and gunnery practice with both rigid and traversible machine guns
- aerobatics and critical flight maneuvers
- bombing training
- radio operator training
- photo reconnaissance training
- blind flying and night flight training

From the autumn of 1942 on the Go 145 was also used on the eastern front by the newly established night harassment squadrons.

All in all a total of 12000 Go 145s are said to have been produced under licence by various German companies as well as by companies in Turkey and Spain.

Constructional differences

Go 145 A - Two-seater with open tandem cockpits

Go 145 B - Two-seater with gunner position for gunner training

Go 145 C - Multi-role aircraft enabling the carriage of bombs (ETC 50) or a radio system in addition to the machine gun. It was aircraft of this type that were employed by night harassment squadrons.

Go 145 D - Two-seater with closed canopy and spatted wheels.

Construction details

1. Fuselage:

Steel tube construction. To improve aerodynamic smoothness, streamline fairings were added. The seats in tandem arrangement could be adjusted during flight. The standard version was normally equipped with dual controls. When rear seat and control stick were removed, the space gained was sufficient to install special equipment. The engine was equipped with metal cowlings.

2. Wing:

Plywood-covered twin-spar wooden construction up to the rear spar; 3 degree dihedral. Straight lower wing leading edge; upper wing leading edge swept back 11.5 degrees. Both wings fabric-covered with rounded wing tips. Ailerons fabric-covered light-metal construction. Wing struts and cabane tubing made of steel tube of teardrop cross-section. Wire bracing.

3. Empennage:

Fabric-covered light-metal construction. Elliptically shaped elevator and rudder trailing edges. Wire braced fin and stabilizers. Balanced control surfaces.

4. Engine

Standard version powered by Argus As 10c engine. Other air-cooled engines between 240 and 350 HP could also be employed.

Generalités:

Le Go-145 naquit en 1933-34 sous l'égide de l'ingénieur A. Kalkert qui avait repris la direction du bureau d'études de la GÖTHAER WAGGONFABRIK.

Du fait de sa conception technique avancée pour l'époque, la construction de ce biplan satisfaisait à tous les critères de qualité que l'on attendait d'un avion de tourisme d'alors.

Ceci fut à l'origine du fait que le GO-145 devint l'un des appareils allemands les réussis de cette période.

Son fuselage comportait un habitacle ouvert destiné à une occupation biplace en tandem, avec double commande. Il était cependant possible de remplacer siège et commandes arrière par un équipement spécial comme par exemple un poste de tir vers l'arrière ou un autre attribut.

Cet appareil était particulièrement adapté à formation avancée des pilotes et des observateurs mais il prouva son efficacité dans de nombreuses autres tâches:

- la formation et le perfectionnement au maniement des armes fixes et mobiles.
- le vol acrobatique de haut niveau;
- l'apprentissage au bombardement
- la formation des opérateurs radio (F.T.)
- la formation à la reconnaissance photo
- le vol sans visibilité et le vol de nuit

A partir d'octobre 1942, le Go-145 fut engagé sur le front de l'est dans des unités spécialement entraînées pour des missions de harcèlement nocturne.

Au total environ 12000 appareils furent construits, y compris sous licence à l'étranger comme en Turquie ou en Espagne.

Differentes Versiones:

Go 145 - A : Appareil biplace en tandem avec deux postes de pilotes

Go 145 - B : Appareil biplace muni d'un poste de tir arrière pour formation de mitrailleurs

Go 145 - C : Appareil polyvalent équipé d'un poste de tir, de bombes (ETC 50) ou d'un équipement radio. Les appareils de ce type sont engagés à partir de 1942 sur le front de l'est

Go 145 - D : Appareil biplace à habitacle fermé et à roues carénées.

Description

1. Fuselage:

Structure en tubes acier revêtue de couples et de toile afin d'obtenir une forme aérodynamiquement optimale. Sièges réglables en vol, disposés en tandem. Double commande sur la version standard. Possibilité d'évacuer les éléments du poste arrière et de les remplacer par un équipement spécial. Bloc moteur revêtu de toile.

2. Voilure:

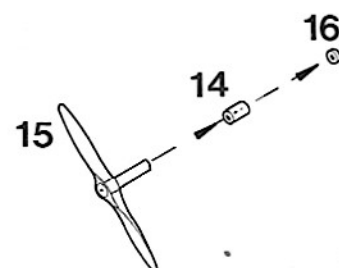
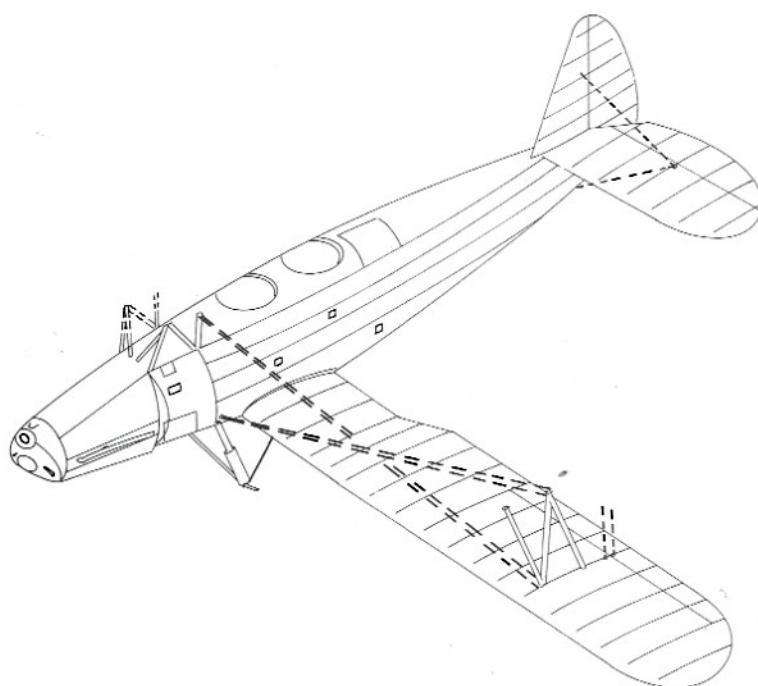
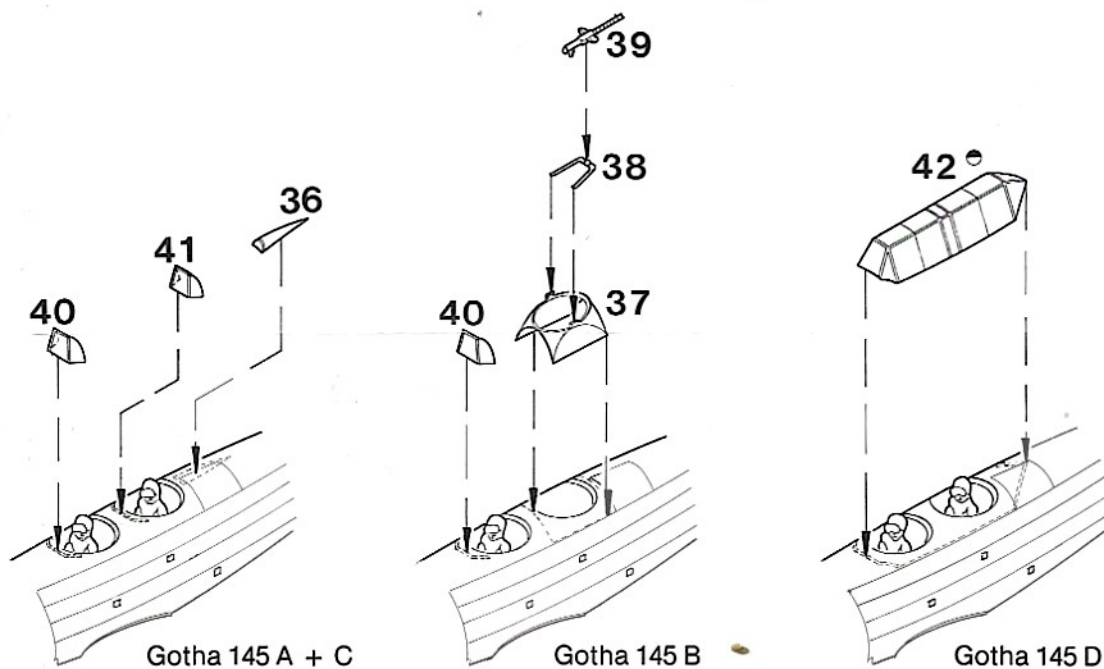
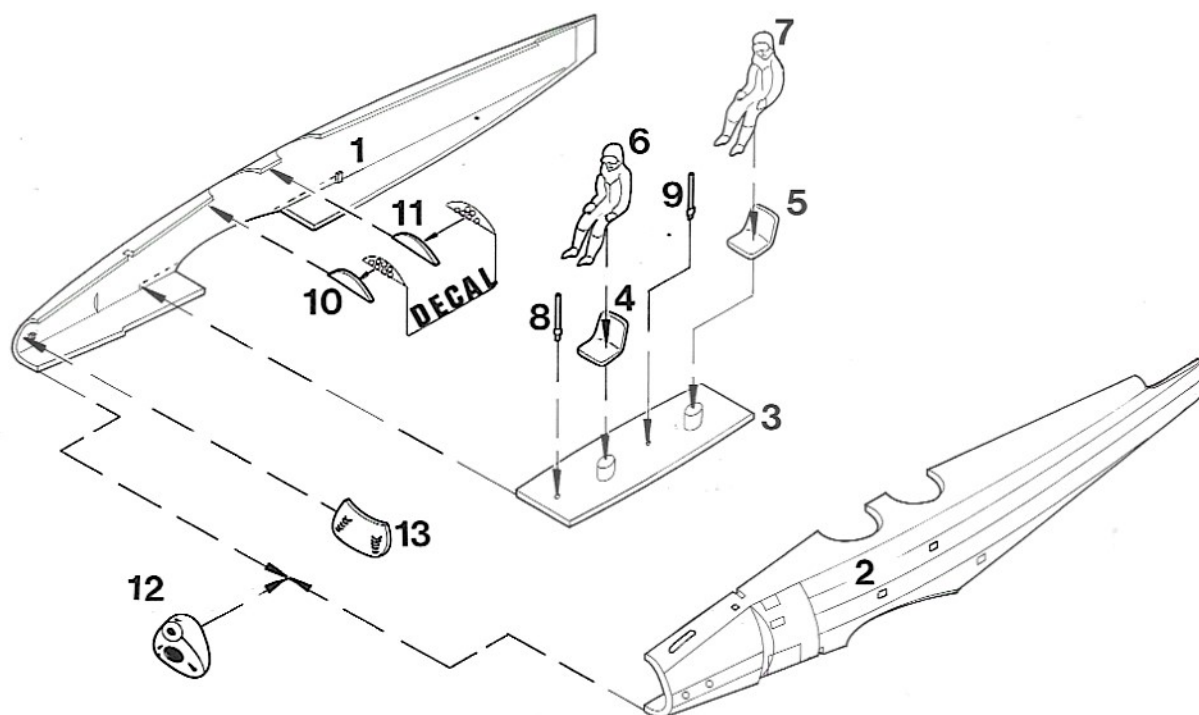
Structure en bois à double longeron revêtue de contreplaqué jusqu'au longeron postérieur. Dièdre de 3 degrés. Bord d'attaque droit sur le plan inférieur, en flèche selon un angle de 11,5 degrés sur le plan supérieur. Les deux ailes ont des saumons arrondis et sont entoilées. Ailerons en métal léger entoilés. Mâts principaux et de cabane à profil en goutte d'eau. Haubannage par câbles profilés.

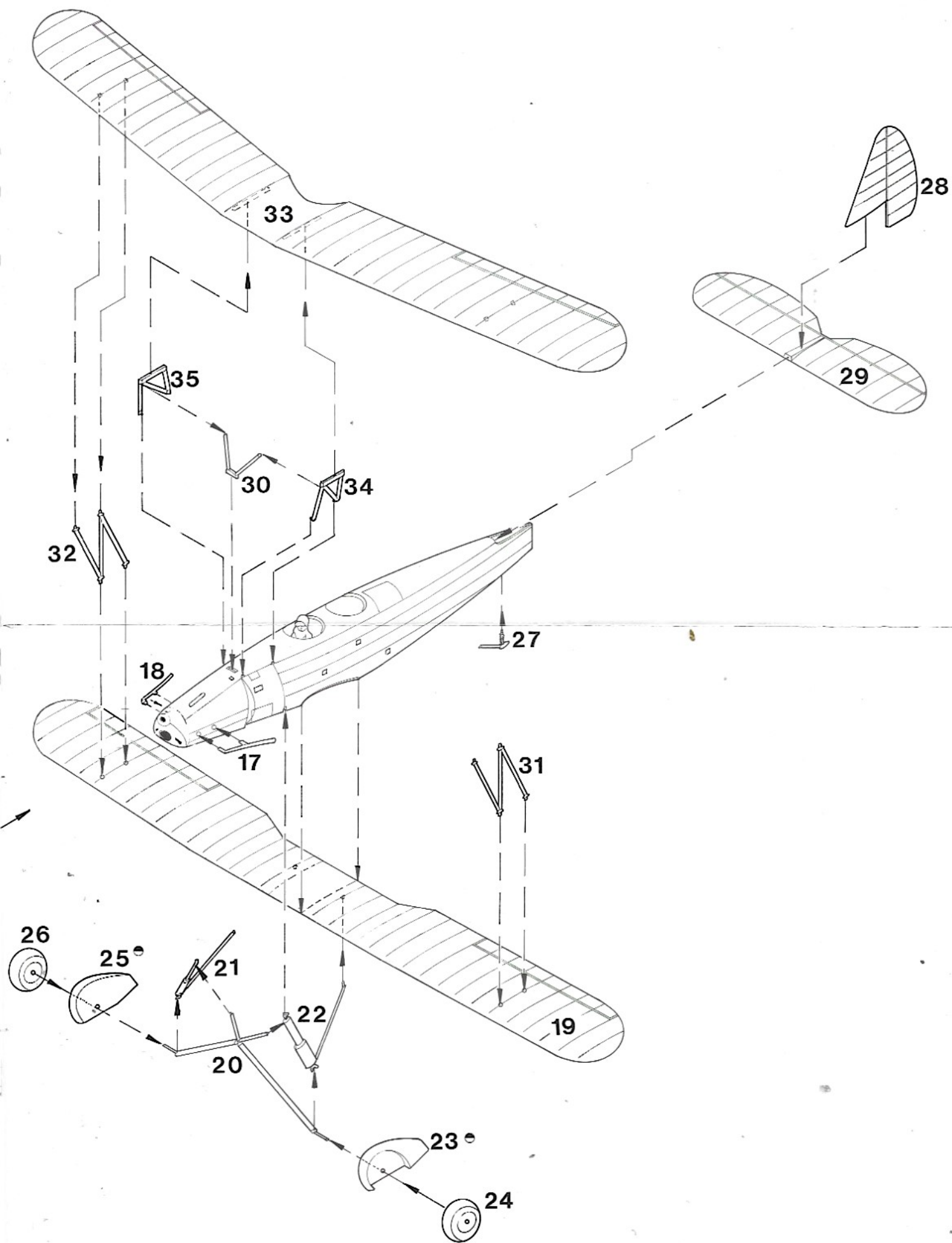
3. Empennages:

Métal léger étoilé; Forme elliptique des bords de fuite de gouvernes. Haubannages des plans fixes; Toutes les gouvernes sont équipées de masselottes d'équilibration.

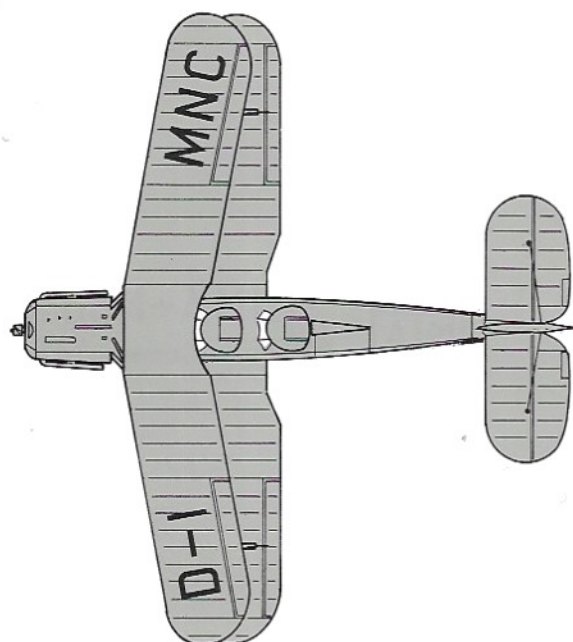
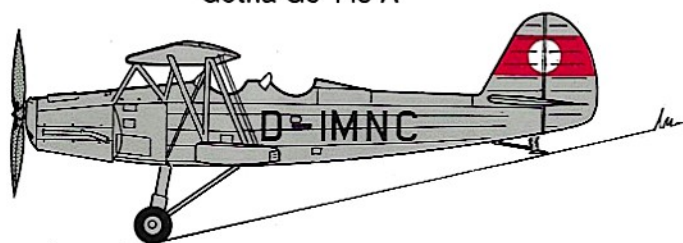
4. Moteur:

Version standard équipée du moteur Argus As 10 c, mais on peut trouver des appareils équipés d'autres moteurs à refroidissement par air d'une puissance entre 240 et 350 CV.

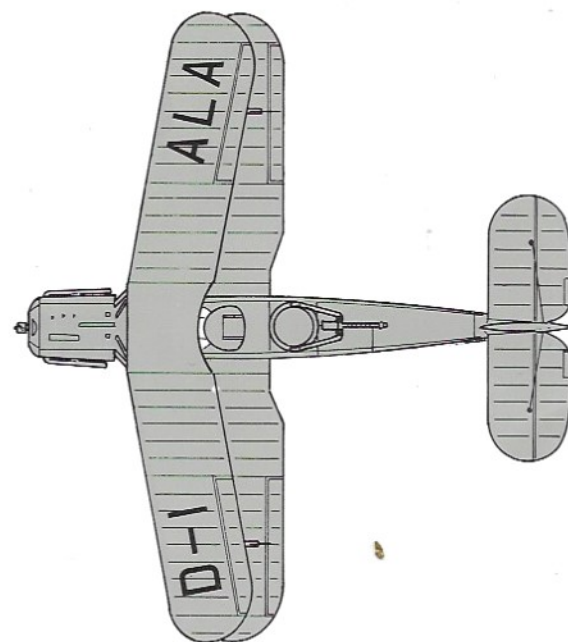
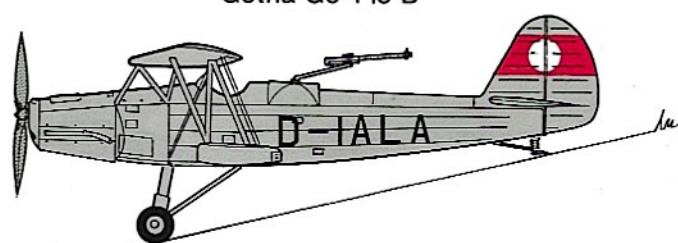




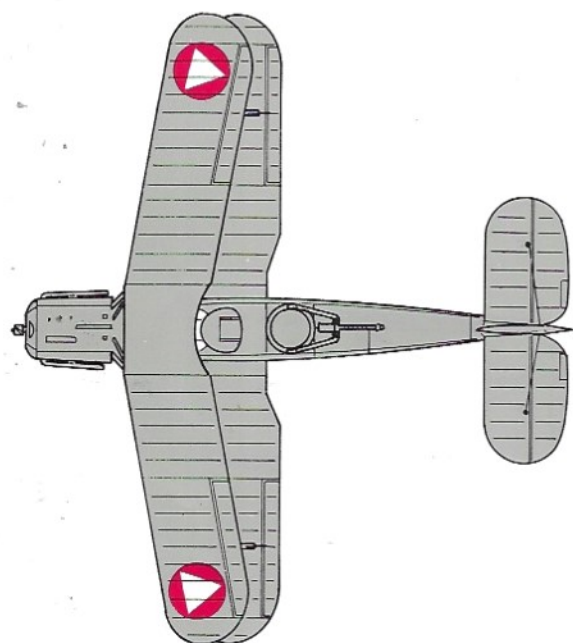
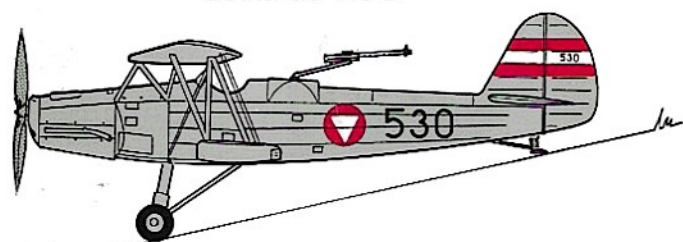
Gotha Go 145 A



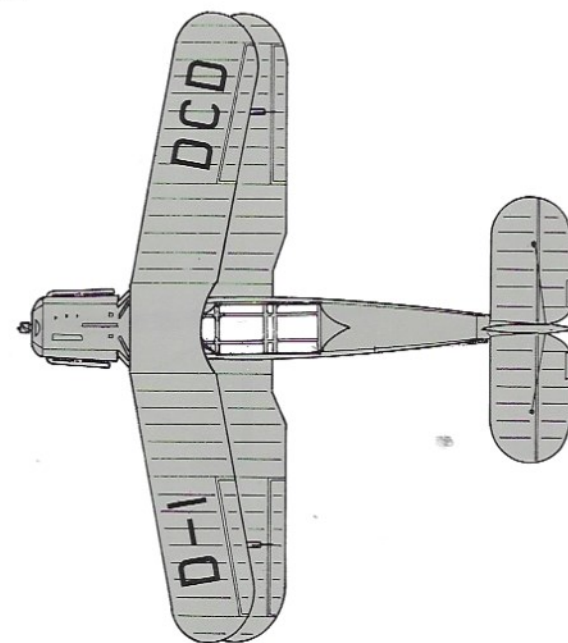
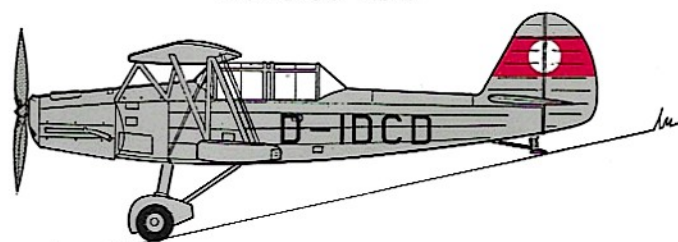
Gotha Go 145 B



Gotha Go 145 B



Gotha Go 145 D

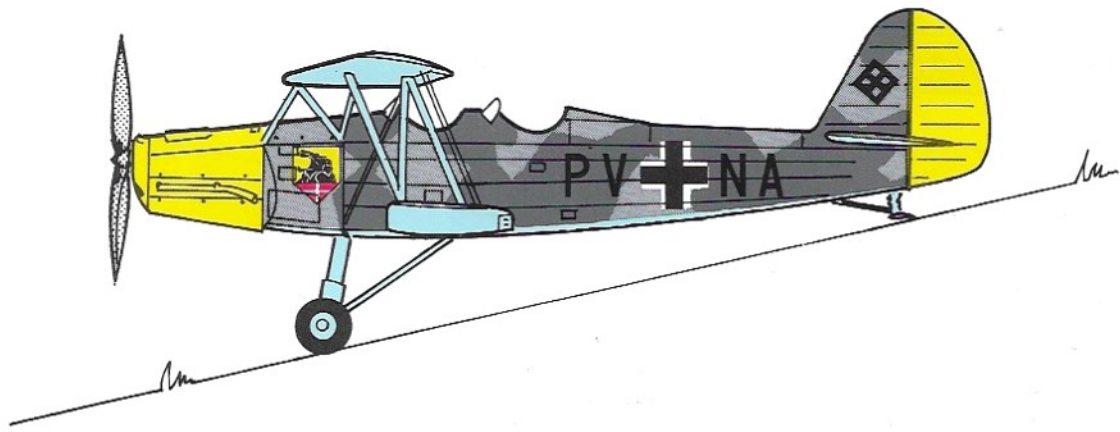



 Grau RLM 02
 Grey

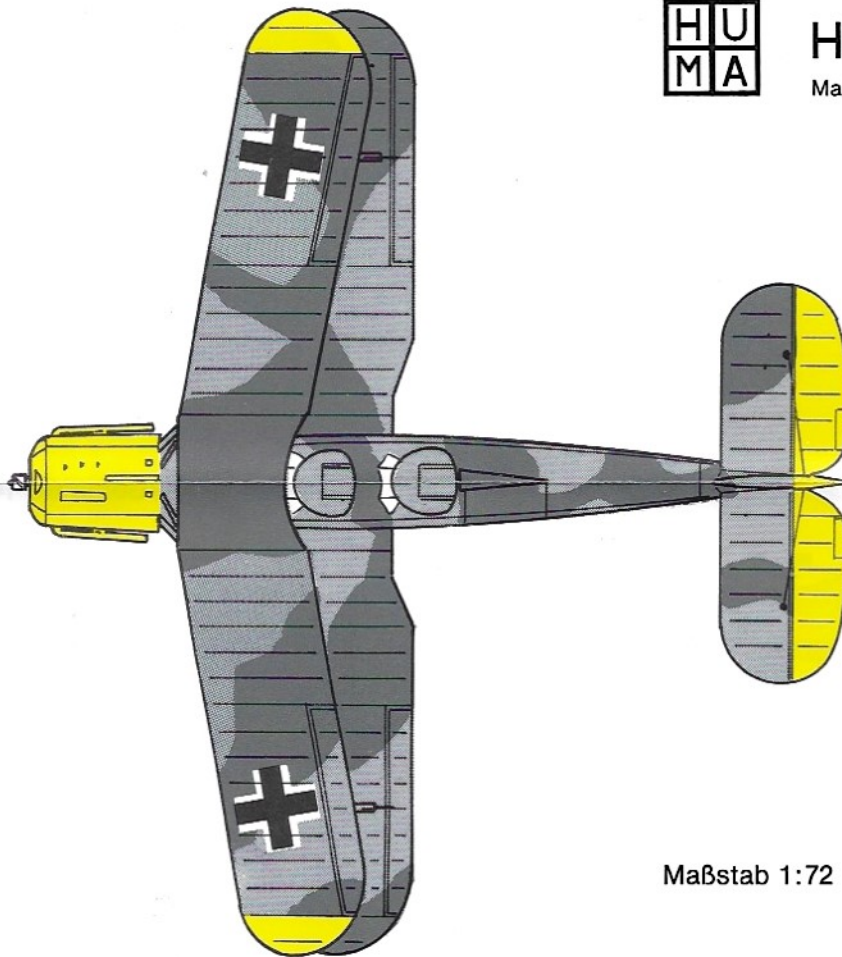

 Rot RLM 23
 Red


 Schwarz RLM 22
 Black

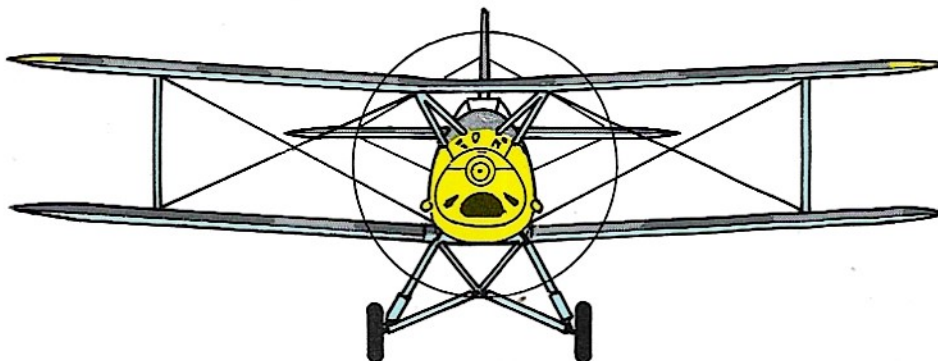
Gotha Go 145 C



HUMA-Modell
Made in W.-Germany



Maßstab 1:72

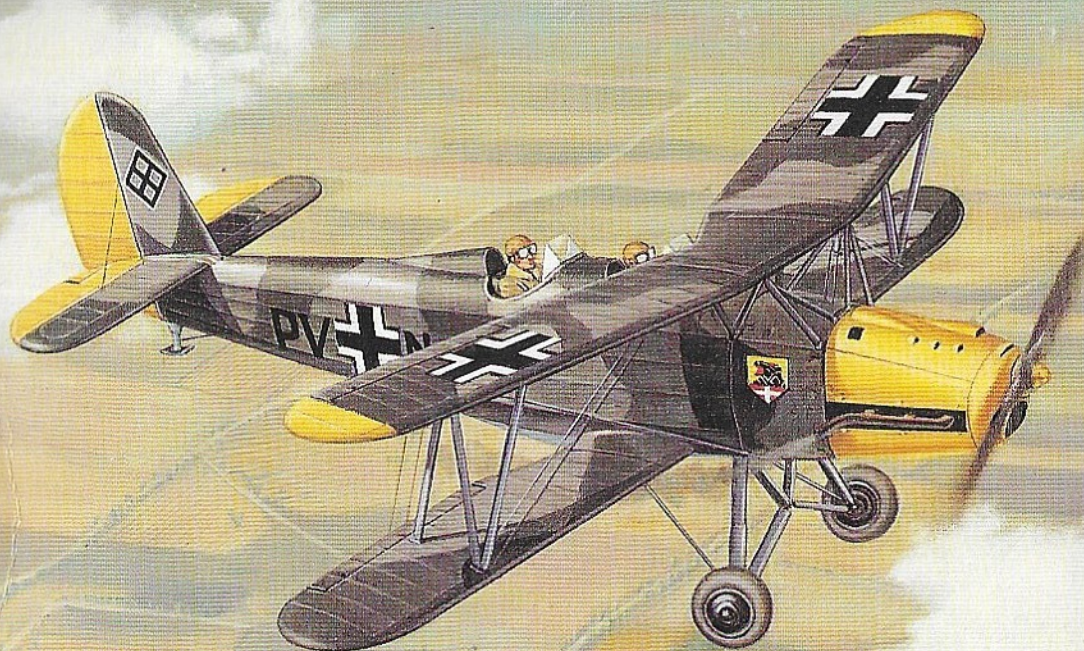


 **Grau RLM 74**
Grey

 **Grau RLM 75**
Grey

 **Blau RLM 76**
Blue

 **Gelb RLM 04**
Yellow



92 BAERENZ

HUMMA
MODELL

Gotha
Go 145 B, C, D
Sport- Aufklärungs- Schlachtflugzeug

1:72
Made in Germany