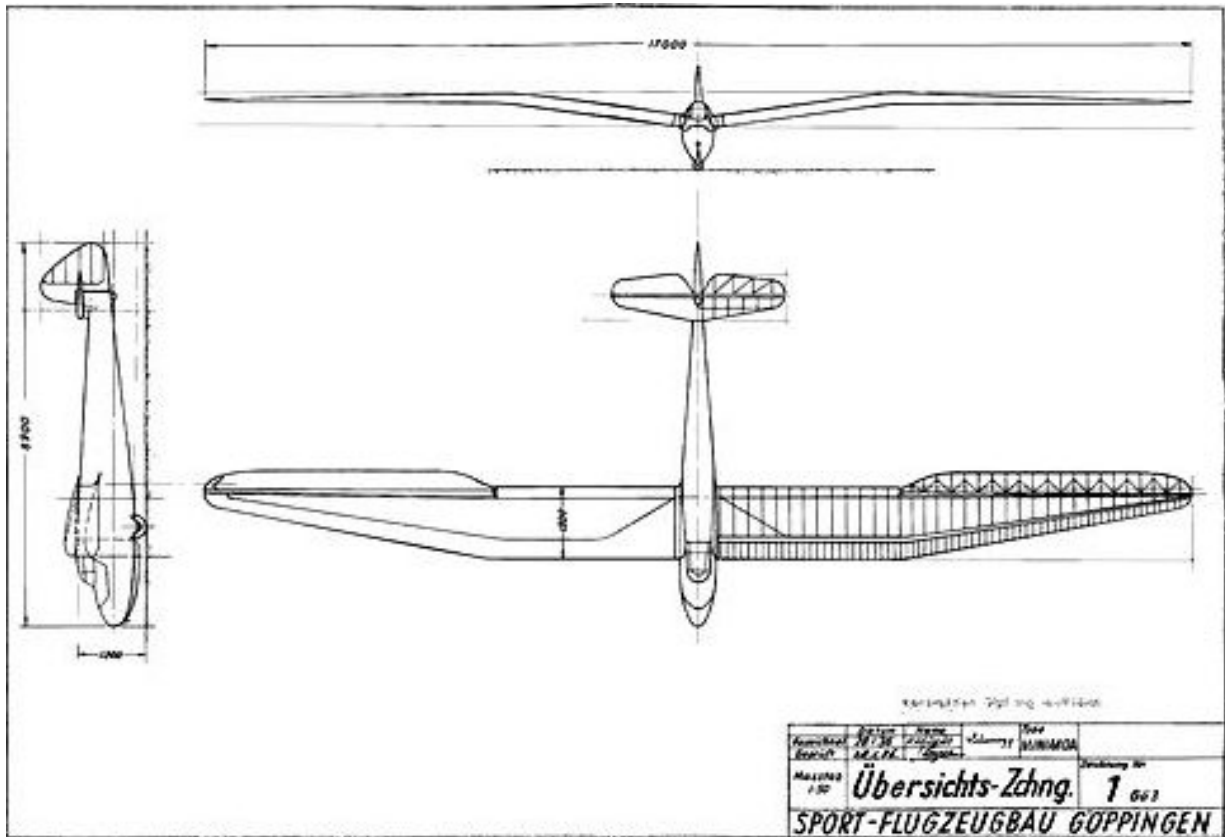


Gö III Minimoa

Die Göppingen III „Minimoa“ war das erste in Serie gebaute Hochleistungssegelflugzeug der Welt. In der Zeit zwischen 1935 bis 1939 wurden über 100 Exemplare dieses Modells bei der Firma Sportflugzeugbau Göppingen, Martin Schempp, gebaut. Dies war ein Vorläufer der heutigen Firma Schempp-Hirth, welche in Ihrem Logo noch immer die Silhouette der Minimoa führt.



Entwickelt wurde das Flugzeug von Wolf Hirth und Reinhold Seeger, der markante Knickflügel stammt größtenteils aus der Feder von Dr. Wenk.

Geplant war, ein erschwingliches Leistungsflugzeug mit gutmütigen Flugeigenschaften zu schaffen, welches auch kunstflugtauglich sein sollte, außerdem sollte es einfach und schnell zu rüsten sein.

So wurde aus dem Einzelstück „Moazagotl“ von 1933 mit 20 Metern Spannweite 1935 die „Mini-Moazagotl“, die „Minimoa“ mit 17 Meter Spannweite entwickelt.

Der Prototyp war als Schulterdecker ausgeführt, hatte ein ungedämpftes Höhenleitwerk und als „Fahrwerk“ nur eine Kufe. Außerdem hatte der Knüppel noch eine ungewöhnliche Position, er war hängend ausgeführt.

Ab dem 4. Exemplar war dann die eigentliche Serienausführung erreicht.

Die Minimoa ist ein freitragender Mitteldecker in Holzbauweise mit 17 Meter Spannweite. Der Flügel folgt der Mode der 30er Jahre und ist als ausgeprägter Knickflügel konstruiert. Zusätzlich weist die Flügelvorderkante ab dem Knick eine starke Rückpfeilung auf. Die ebenfalls am Knick beginnenden großen Querruder sind so ausgeführt, dass der Flügelgrundriss hier einen Tiefensprung erhält. Die Pfeilung und Tiefenvergrößerung des Außenflügels beruht auf der Überlegung von Dr. Wenk, dass man so die übliche Neigung eines "normalen" Flügels zu einem Spiralsturz beseitigen könne. Es sollte ein Flugzeug mit

gutmütigen Flugeigenschaften und Flugstabilität geschaffen werden, was beim damals oft üblichen Wolkenflug zusätzliche Sicherheit bedeutete.

Aufgrund der für damalige Verhältnisse sehr guten Gleitleistung wurden DFS-Störklappen auf der Flügeloberseite eingebaut. Da die Wirkung dieser Klappen eher bescheiden war, wurden spätere Exemplare mit deutlich wirksameren Schempp-Hirth Bremsklappen ausgerüstet, welche auf der Ober- und Unterseite des Flügels ausfahren.

Das Höhenleitwerk ist nun mit einer Dämpfungsflosse versehen, und hinter der noch vorhandenen Kufe wurde ein Laufrad eingebaut, fast im Schwerpunkt der Maschine, was das Bewegen des Flugzeuges am Boden erheblich erleichtert.

Dieses Muster war außerdem eines der ersten, bei dem ein Wassertank eingebaut war, um Ballastwasser tanken zu können und damit die beste Gleitleistung hin zu höheren Geschwindigkeiten zu verschieben. Eine Einrichtung, welche bei heutigen Leistungssegelflugzeugen eine Selbstverständlichkeit ist.

Flugfähige Originalexemplare der Minimoa gibt es im Jahr 2017 zwei in Deutschland, eins in England und eins in Japan. Eine weitere Minimoa (in deutsch-französischer Eigengemeinschaft) wird gerade restauriert und soll voraussichtlich 2018 wieder fliegen.

Nicht flugfähige originale Minimoas gibt es derzeit eine auf der Wasserkuppe (ein schweizer Amateurbau aus dem Jahr 1937), eine in Santiago de Chile, eine in Elmira, USA und eine weitere in Frankreich, die gerade fürs Museum wiederhergestellt wird.

Außerdem existieren noch zwei flugfähige Nachbauten in Süddeutschland und in den Niederlanden.



Foto von Inis Elfers

Das Flugbild dieses Segelflugzeuges ist absolut einzigartig und wird oft mit der Möwe assoziiert.

Die Minimoa D-8064 mit der Werknummer 184 hat bereits eine bewegte Geschichte hinter sich, allerdings mit wenigen Flugstunden, denn nach ihrem Bau im Jahre 1938/39 wurde sie erst nach dem Krieg fertiggestellt und eingeflogen.

Als erster Eigner ist der Deutsche Aeroclub eingetragen, dessen erster Präsident war Wolf Hirth, und der ist diese Minimoa dann auch geflogen.

Nach einigen Jahren auf dem Hornberg ist sie in die Schweiz ausgewandert, erhielt im Jahre 1959 Ihre erste Grundüberholung und in diesem Zuge auch Ihre jetzt noch vorhandene Cockpitverglasung, von der sich der damalige Eigner im Gegensatz zur Originalhaube eine bessere Sicht versprach.

Nach kurzem Aufenthalt in Deutschland kam die Minimoa in die USA, wo sie insgesamt drei Eigner hatte. Der letzte, Jan Scott, reiste mit ihr viel zu Oldtimertreffen und ließ in den achtziger Jahren die nächste Grundüberholung durchführen, wozu er das Flugzeug nach Deutschland brachte.

Von Ihm erwarb Gerhard Allerdissen, seinerzeit Präsident des Deutschen Aeroclubs, 1996 die Minimoa und sollte sie die nächsten 21 Jahre im Aventofter LSV Südtondern am Leben und Fliegen halten. Außerdem erreichte er im August 2013 den Eintrag der D-8064 als erstes bewegliches technisches Denkmal in Schleswig Holstein.

Im März 2017 ist die Minimoa von einer Haltergemeinschaft in Braunschweig übernommen worden.

Technische Daten:

Spannweite	17 m
Flügelfläche	19 m ²
Rumpflänge	6,9 m
Höchstzulässiges Fluggewicht	350 kg
Flächenbelastung	18,42 kg/m ²
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Gleitzahl	26 bei 85 km/h
Geringstes Sinken	0,65 m/sec bei 63 km/h