

ÄLTESTES FLUGFÄHIGES EXEMPLAR AUF DER HAHNWEIDE

DIE GÖ-1 „WOLF“ FLIEGT WIEDER



Die Gö-1 wurde mit ihrer ursprünglichen Farbgebung und mit originalem Kennzeichen D-15-926 ausgestattet. Das offizielle Kennzeichen lautet D-0926

Der 24. Juli war ein perfekter Tag: Das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite. Und dass die Mitglieder des Fliegenden Museums Hahnweide (FMH) und des Sportfliegerclubs Stuttgart (SCS) mit der Sonne um die Wette strahlten, hatte einen besonderen Grund. Denn an jenem Tag feierte die vom Werkstatt-Team des SCS restaurierte Göppingen Gö-1 „Wolf“ auf der Hahnweide ihren erfolgreichen "zweiten Erstflug". Dieser war gleichzeitig ein Prüfungsflug mit einem sehr positiven Ergebnis, sodass das Fliegende Museum nun über die älteste noch flugfähige Gö-1 verfügt. Denn neben dem im Varig-Museum von Porto Alegre (Brasilien) befindlichen Exemplar (PT-PAQ) ist sie die

zweite Original-Gö-1. Und sie ist flugfähig. Bei einem auf der Wasserkuppe ausgestellten, nicht flugfähigen Exemplar handelt es sich wie bei dem von Otto Grau betriebenen, in Aalen-Elchingen stationierten „Wolf“, um einen Nachbau. Weitere Nachbauten existieren unter anderem in den USA.

Die Gö-1 wurde in Konkurrenz zum Grunau Baby ab 1934 von den Konstrukteuren Wolf Hirth und Reinhold Seeger in Göppingen (daher auch die Bezeichnung Gö) entwickelt und gebaut. Sie erhielt als Hommage an Wolf Hirth den Namen „Wolf“. 1938 wurde die Produktion nach Kirchheim/Teck verlegt. Rund 100

Exemplare wurden von 1935 bis 1940 hergestellt. Bei der Gö-1 handelt es sich um einen abgestrebten Hochdecker, der – wie sollte es auch anders sein – aus Holz gebaut wurde. Seine Tragflächen und das Leitwerk wurden teilweise mit Stoff bespannt, die Landekufe wurde zusätzlich mit einem Rad versehen. Eine besondere Version des „Wolfs“ war kunstflugtauglich und belegte beim ersten internationalen Segelkunstflugwettbewerb 1939 in St. Germain bei Paris den zweiten Platz.

Der „Wolf“ des Fliegenden Museums Hahnweide

Bevor der „Wolf“ auf die Hahnweide kam, hatte er eine wahre Odyssee zurückgelegt. Mit der Werksnummer 138 wurde das Flugzeug 1937 hergestellt und von der Regierung dem Transvaal Pioneer Gliding Club, dem Zentrum der deutschen Segelflieger in Südafrika, zur Verfügung gestellt. Mit dem Kennzeichen ZS-33 versehen, wurde er dort bis 1940 betrieben. Danach war Schluss mit der Fliegerei, denn das „Union Government“ untersagte das Fliegen mit zivilen Motor- und Segelflugzeugen. Schließlich war der Zweite Weltkrieg ausgebrochen und das Militär übernahm 51 Segelflugzeuge für die Schulung zukünftiger Militärpiloten. Darunter befand sich auch die ZS-33. Der letzte Ausbildungskurs (insgesamt waren es 54) endete am 9. Oktober 1943; danach wurden die Segelflugzeuge in Quaggaort eingelagert.

1946 entschied die Regierung, die Segelflugzeuge wieder ihren Vorbesitzern anzubieten. Und so kam der „Wolf“ wieder zum Transvaal Pioneer Club, der – so ist anzunehmen – wegen der Niederlage Deutschlands nach Kriegsende nicht mehr als Zentrum der deutschen Segelflieger fungierte. Allerdings nahm die südafrikanische Luftfahrtbehörde erst ab Februar 1949 die Segelflugzeuge in ihre Luftfahrzeugrolle auf. Der „Wolf“ erhielt dabei das Kennzeichen ZS-GAD. Zuvor war 1948 mit der Gö-1 der nationale Höhenrekord erflogen worden: Pierre Retief war mit dem Flugzeug – allerdings etwas unfreiwillig – auf eine Höhe von 18.000 Fuß (ca. 5.500 Meter) gestiegen. Er war wohl in eine besonders ausgeprägte Cumuluswolke geraten.

Im Februar 1953 kam das Flugzeug zum Johannesburg Soaring Club, wo es bis August 1962 betrieben wurde. Danach erlosch seine Zulassung. Irgendwie gelangte es nach Parys südwestlich von Johannesburg. Dort wurde es von den letzten Vorbesitzern an einer Hangarwand hängend vorgefunden, nach Bloomfontein

gebracht und bis 1976 wieder in Betrieb genommen. Nachdem eine vorgesehene Grundüberholung nicht durchgeführt wurde, packten die Besitzer die Gö-1 in eine Folie ein und lagerten sie ein.

Die Rückkehr nach Deutschland

2011 entschied einer der drei Vorbesitzer, Walter Walle, dass das Flugzeug in sein Ursprungsland zurückkehren sollte und bot es dem Fliegenden Museum Hahnweide an. Und das griff natürlich zu. Dick Bradley von den Soaring Safaris stellte dem „Wolf“ einen Platz in seinem Flugzeugcontainer zur Verfügung, in welchem er per Schiff zum Royal Navy Gliding Club in Lee-on-the-Solent in Südengland transportiert wurde. Hellmut Hirth und Martin Konermann vom FMH brachten die Gö-1 auf dem Landweg nach Deutschland, zur Werkstatt des SCS in Stuttgart-Zazenhausen, um genau zu sein.

Die Mannschaft des SCS machte sich an die Arbeit. Sie hatte eine gewaltige Aufgabe zu meistern. Nicht nur, weil es viel am Flugzeug selbst zu tun gab, sondern weil es auch nicht ganz einfach war, an die technischen Unterlagen des „Wolfs“ zu kommen. Wobei nicht unerwähnt bleiben sollte, dass Navarra Vieira vom Varig-Museum dem FMH das „Cockpit-Panel“ einer Gö-1 geschenkt hatte. Es stammte von einem zweiten „Wolf“, der einst im Besitz des Museums gewesen war. Dieses Flugzeug war leider einer Überschwemmung zum Opfer gefallen; lediglich das Instrumentenbrett war erhalten geblieben.

Die Arbeit hat sich gelohnt. Nach dreieinhalb Jahren oder 3.950 Arbeitsstunden präsentierte sich die Gö-1 in ihrer ganzen Schönheit. Und zwar in der Farbgebung und dem Kennzeichen D-15-926, in welcher sie damals ihre Geburtsstätte verlassen hatte (das offizielle Kennzeichen lautet D-0926). Auch wenn der „Wolf“ zurzeit noch über eine vorläufige Zulassung verfügt (die endgültige soll er beim Idaflieg-Treffen im August erhalten), so gab es nach dem erfolgreichen (zweiten) Erstflug bei den Mitgliedern des FMH und des SCS strahlende Mienen. Das Fliegende Museum verfügt nun über ein weiteres Schmuckstück und das Werkstattteam aus Zazenhausen kann stolz auf seine Arbeit sein. Dass sich dessen Mitglieder mit dem „Wolf“ hin und wieder über der Hahnweide zeigen werden, versteht sich von selbst.

Text und Fotos: Werner Fischbach



Mit Stolz zeigte sich ein Teil der Restaurierungsmannschaft vor der Gö-1