

Ein Oldtimer kommt wieder in die Luft



Geschichte des Segelflugzeug Grunau Baby:

Konstruiert wurde das Grunau Baby im Winter 1930/31 von Edmund Schneider an der Segelflugschule Grunau (heute Jezow Sudecki). Da Edmund Schneider weitgehend unbekannt war, fragte er Wolf Hirth, ob er mit dessen Namen für das Baby werben dürfe. Daher entstand der gewollte Eindruck, dass der prominente Hirth an der Konstruktion beteiligt gewesen sei.

Edmund Schneider hatte das Baby als Übungsflugzeug mit guten Flugeigenschaften entworfen, während die Gleitleistung nicht mit jener der reinen Leistungssegler mithalten konnte.

Ein zentrales Konstruktionsziel war, angesichts der meist prekären finanziellen Situation der Segelflugvereine, von Beginn an auch die Möglichkeit des Lizenzbaus. Schneider achtete bei der Konstruktion darauf, dass das Flugzeug von durchschnittlichen Segelflugvereinen, mit beschränkten Mitteln, nach Plänen nachgebaut werden konnte. Diese Möglichkeit wurde vielfach genutzt. Es ist heute nicht mehr festzustellen, wie viele „Babys“ in allen Varianten tatsächlich gebaut worden sind. Wolf Hirth nennt eine Zahl zwischen 10.000 und 15.000, realistischer dürfte eine Zahl um die 5.000 sein. Auch bei dieser reduzierten Zahl bleibt das Grunau Baby eines der meistgebauten Segelflugzeuge.

Versionen:

Die erste Ausführung *Baby I* hatte eine Spannweite von 12,87 m, 14 m² Flügelfläche und eine Leermasse von 98 kg. Es war in abgestrebter Hochdeckerbauweise ausgeführt und besaß ein offenes Cockpit mit Windschutzscheibe. Vom Bug bis etwa zur Mitte des Unterflügels verlief ein Sturmkabel. Es entstanden etwa 80 Exemplare.

Mit einem selbstgebauten *Baby I* stellte Kurt Schmidt 1933 bei Korschenruh in Ostpreußen einen Weltrekord im Dauersegelflug auf. Er startete am 3. August um 7:33 Uhr und landete nach 36 Stunden und 36 Minuten am 4. August um 19:58 Uhr. Die 40-Stunden-Marke im Dauersegelflug wurde im Mai 1937 mit 40 Stunden und 55 Minuten durch Fluglehrer Ernst Jachtmann am Roten Kliff auf der Insel Sylt erreicht. Jachtmann flog jedoch mit der verbesserten Version *Baby II*.

Schneider überarbeitete 1932/33 seinen Entwurf. Das *Baby II* erhielt einen um 70 cm verlängerten Tragflügel mit Hilfsholm und einen vergrößerten stromlinienförmigeren Rumpf.

Der Nachfolger *Baby IIa* erhielt zusätzlich noch größere Querruder, ein verstärktes Heck und eine - abwerfbare - offene Kabinenabdeckung mit Windschutzscheibe.

Meistgebaute Version war das *Baby IIb* mit Schempp-Hirth-Sturzflugbremsen, höherer maximaler Startmasse und nochmals vergrößerten Querrudern. Von ihr wurden allein in der DDR von 1952 bis 1957 396 Exemplare produziert und teilweise bis 1979 bei der Gesellschaft für Sport und Technik eingesetzt. Nach dem Fall der Mauer wurden einige Babys reaktiviert und wieder lufttüchtig gemacht.

1938 entstand der eigenstartfähige Motorsegler *Motor-Baby* mit 13,2-kW-Motor und Hauptfahrwerk statt Gleitkufe. Der Motor war hinter dem Pilotensitz angeordnet und trieb einen Druckpropeller an. Der hintere Rumpf war wegen der Luftschaube stark abgeflacht und hatte einen rechteckigen Querschnitt. Mindestens 25 Stück wurden gebaut. In Rumänien wurde aus dem *Baby IIb* der Schulsegler *R.G.-I* entwickelt. In der Tschechoslowakei wurde der Typ mit der geschlossenen Kabinenhaube des DFS Kranichs geflogen. In Deutschland baute Schleicher Anfang der 1950er-Jahre eine leicht veränderte Ausführung als *Baby III* (Erstflug 24. August 1951). Es entstand auch eine als *Baby V* bezeichnete Variante als Doppelsitzer mit geschlossener Kabinenhaube, die aber nur in sechs Exemplaren hergestellt wurde.

In der ehemaligen Oberkärntner Flugzeugfabrik Oberlerchner in Seeboden/Kärnten wurden ab 1949 Flugzeuge gebaut, darunter auch das Grunau Baby IIb mit einem von den übrigen Herstellern abweichenden Seitenruder. Es wurde auch Edelweißbaby genannt. Diese Konstruktion konnte auch im Lizenzbau hergestellt werden.

Es sind noch einige Babys flugklar und werden in österr. Vereinen noch immer benützt. Es dürften gegen 15 Stück sein. Auf der der Homepage der WildbergAIR (Anton Wildberger) kann man recherchieren und ich habe 14 Flugplätze in Österreich gefunden, wo ein Grunau Baby von Anton Wildberger fotografisch festgehalten werden konnte.

Wie viele tatsächlich noch fliegen, ist schwer zu erheben bzw. festzustellen.

Wie kam der SMBC-Eferding in den Besitz dieses Grunau Baby?

Am Flugplatz gab es schon einmal ein Grunau Baby IIb, OE-(Version???). Dieses wurde nach einem Crash, wie man in unserer Chronik sieht, verbrannt. Einige Mitglieder hätten jedoch sehr gerne wieder ein Baby im Flugzeugpark gesehen.

Es kam nun wie es kommen musste. Im Jahr 1996 tauschten wir einen Scheibe Specht (OE-0290),



welcher bei uns Jahrelang an einer Seitenwand des Hangars hing, gegen ein Grunau Baby IIb. Initiator diesbezüglich war Artner Rudi. Er hatte den Kontakt zu Kahlbacher Toni, welcher das Flugmuseum Aviaticum gegründet hatte. Rudi hatte schon seine Olympia-Meise (OE-0124) an das Museum als Leihgabe überlassen. Da Toni immer auf der Jagd nach Segelflugzeugen war, hat er uns den Tausch angeboten. Angeführt wird, dass im Museum auch unsere Rhönlerche, Ka 4, OE-0884, auf der eine Vielzahl von Mitgliedern (mich eingeschlossen) das Fliegen am Flugplatz in Eferding erlernten, zu sehen ist.

Wir (Leo, Rudi und ich) fuhren im Dezember 1996 mit dem Specht (am Hänger verstaut) nach LOAS. Dort wurde Toni der Specht übergeben und wir durften aus 3 Grunau Babys eines aussuchen. Es wurde schließlich das Oberlerchner Baby mit dem Kennzeichen OE-0394, Edelweißbaby. Dieses wurde am Hänger verstaut und wohlbehalten nach Eferding gebracht.

Recherchen ergaben, dass dieses Baby zum letzten Mal im Jahr 1976 in LOAS (Spitzerberg) in der Luft war. Das Grunau Baby wurde im Gruppenbau des FSC Kalsdorf und Graz sowie der ZW Wien in den Jahren 1952/1958 erbaut. Es trägt die Werknummer 51 und hat insgesamt 7112 Starts, sowie 1225:22 Stunden Flugzeit. Da leider keinerlei Lebenslaufakt mehr vorhanden ist, kann auch nicht gesagt werden, wo dieses Grunau Baby überall eingesetzt wurde, bzw. wann der Erstflug war.

Aufgrund sehr vieler Renovierungsarbeiten (Clubhaus, Hangar, GÜ von Segelflugzeugen) brachte das Baby am Flugplatz einen längeren Dornröschenschlaf hinter sich.

Es war auch so gedacht, dass es irgendwann, wenn es die Zeit erlaubt, grundüberholt werden würde.

Nun zur Grundüberholung:

Im Jahr 2010 kam die 1. Bauphase der GÜ. Das Grunau Baby wurde in die Werkstatt gebracht und von den Mitgliedern sämtliche Teile (Umlenkrollen, Steuergestänge, Beschlüge usw) ausgebaut und die Struktur überprüft. An vielen Stellen wurde dazu die Beplankung geöffnet. Zur 1. Überprüfung kam Ing. WINKLER Andreas von Austrocontrol, welcher uns, nach eingehender Überprüfung des Flugzeuges, grünes Licht zur GÜ gab.

Bis Mitte 2012 wurden einige Arbeiten erledigt, aber aufgrund von Unstimmigkeiten im Mitgliederbereich wurde das Baby wieder auf die Seite gestellt.

Im Herbst 2015 kam es zur 2. Bauphase der GÜ.

Es machte irrsinnigen Spaß das Baby Schritt für Schritt wieder instand zu setzen. Viele helfende Hände waren da und versuchten das Baby so gut wie möglich wieder flugbereit zu bekommen. Auch wurde einiges an Zeit aufgewendet (diskutiert), wie wir die Arbeiten der GÜ am besten durchführen sollten. Für sämtliche Bereiche gab es Mitglieder, welche tatkräftig ihre Erfahrungen einbrachten. So konnten die Holz-, Metall-, Bespann-, sowie Lackierarbeiten auf sehr hohem Niveau durchgeführt werden.

Wir kamen auch zum Entschluss das Baby mit Ceconite zu bespannen. Dies deswegen, da wir uns dadurch einen Gewichtsvorteil erhofften. Bei früheren GÜ von Segelflugzeugen, hatten wir mit diesem Werkstoff schon sehr gute Erfahrungen gemacht.

Mit Ende des Jahres 2017 waren die Arbeiten so weit fortgeschritten, dass wir das ‚Baby‘ endlich lackieren konnten. Wir haben uns für die Farben Elfenbein und Blau der Firma IRSA-Lacke entschieden. Die Lackierarbeiten machte ausnahmsweise kein Mitglied des Vereines, sondern wir haben es SCHLÖGL Andreas anvertraut. Es besteht leider noch keine Lackierkabine, wo wir am Platz so große Teile mit Farbe versehen können.

Als das Baby wieder mit Farbe versehen nach Eferding zurückkam, wurde es von allen bestaunt und für sehr gelungen angesehen. Nun folgten noch einige Stunden an Fertigstellungsarbeiten des ‚Babys‘, sowie der –leider- zu meisternde Papierkram (Dokumentation der GÜ usw). Dies machte nicht so viel Spaß wie die Arbeit am Flugzeug, aber es muss auch sein.

Das Grunau Baby wurde ein richtiger Hingucker, da die Finisharbeiten einfach das i-Tüpfelchen waren.

Nachdem alle Arbeiten abgeschlossen werden konnten, kam es zum Wiegen und Vermessen des Flugzeuges. Es konnte eine Zuladung von 84kg erreicht werden, auch waren alle Schwerpunkte sowie Einstellungen im grünen Bereich. Man muss sich vorstellen, dass das Baby ein Rüstgewicht von nur 166kg und Abfluggewicht von 250kg aufweist.

Am 28.05.2018 kam der ersehnte Tag, um unsere Grundüberholung abzuschließen. Die beiden Ingenieure WINKLER Andres und KLUG Sebastian von Austrocontrol kamen, um das Grunau Baby IIB, OE-0394, einer abschließenden Inspektion zu unterziehen und die erforderlichen Dokumente (ARC usw.) auszustellen. Nach eingehender Überprüfung wurde uns zu der gelungenen GÜ des Grunau Baby IIB gratuliert. Auch wurde unsere Arbeit sehr gelobt und es gab keine Beanstandung was das Fliegen mit dem Baby noch hinausgezögert hätte.

Rudi hatte nun die Aufgabe das Baby im Flug zu testen / überprüfen, ob die Flugeigenschaften des Baby als ‚normal‘ einzustufen sind. Rudi machte einige Starts mit der Winde und fand, dass es sich sehr gut fliegen lässt. Auch durften schon einige Mitglieder das Baby fliegen. Jeder kam mit einem ‚Grinser‘ im Gesicht zurück.

Nun liegt nichts mehr im Wege und wir können unser Grunau Baby im Flugbetrieb einsetzen.

Es wird sicher für jeden sehr interessant, wie das Baby fliegt. Die Fluggeschwindigkeiten sind ja einzigartig. Mindestfluggeschwindigkeit 55 km/h – Höchstzulässige Geschwindigkeiten Flugzeugschlepp 100km/h – Windenschlepp 80km/h, Gleitleistung 1:17.

Von mir wurden die Arbeitszeiten aller Mitglieder, welche an der GÜ beteiligt waren, zusammengezählt. Es waren ca. 1200 Stunden nötig, um das Flugzeug wieder in die Luft zu bekommen. Der Preis für die GÜ beläuft sich auf ca. € 4.500,00. Es wurden auch neue Instrumente angeschafft/grundüberholt, da die alten nicht mehr funktionstüchtig bzw. keine Instrumente vorhanden waren.

Es gab so viele helfende Hände, dass ich hier nicht alle Namen einzeln aufzählen kann, es war eine tolle Gesamtleistung aller.

Textstellen:
Geschichte/Versionen aus Wikipedia
Weiterer Text
Christoph HACKL