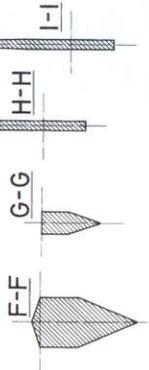
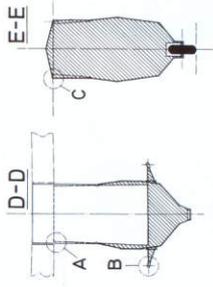
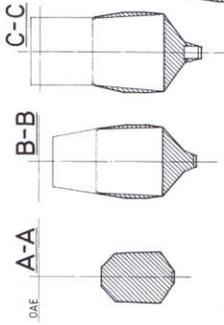
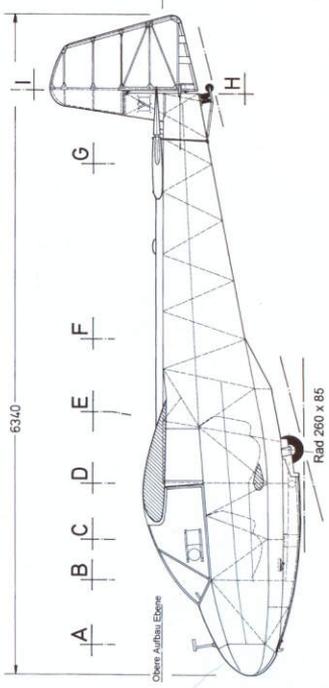
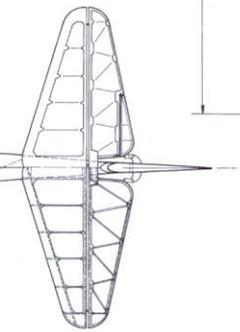
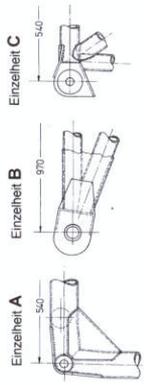
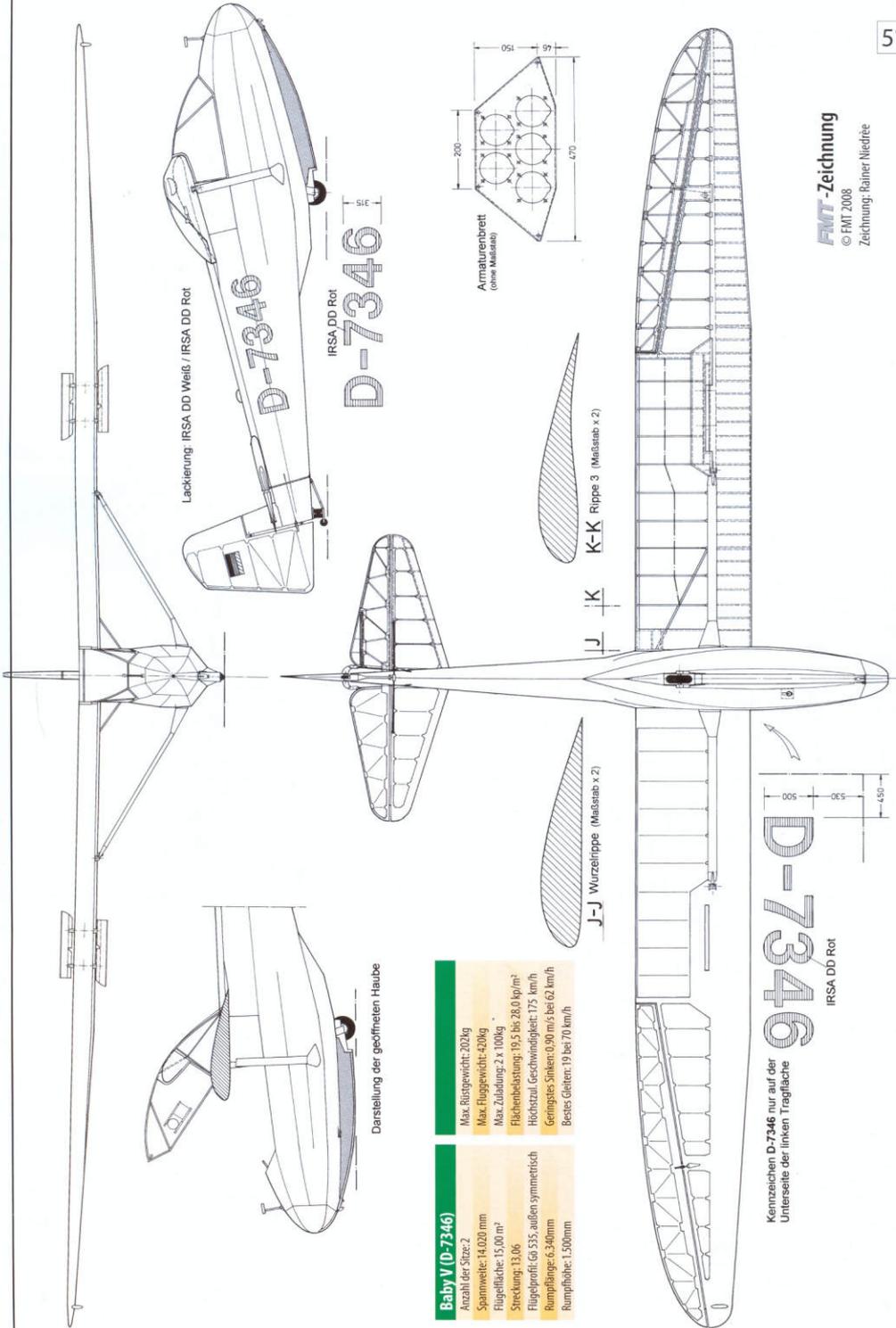


Grunau Baby V

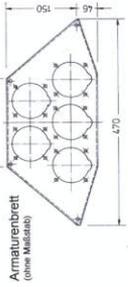
(Konstruktion Herbert Gomolzig)
 Geräte-Nr. L-160 - D-7346 - Werk-Nr. 530 - Baujahr 1959





Lackierung: IRSA DD Weiss / IRSA DD Rot

IRSA DD Rot
D-7346



Darstellung der geöffneten Haube

Baby V (D-7346)	Max. Rückgewicht: 202kg
Anzahl der Sitze: 2	Max. Fluggewicht: 420kg
Spannweite: 14,020 mm	Max. Zuladung: 2 x 100kg
Flügelfläche: 15,00 m ²	Fächelbelastung: 19,5 bis 28,0 kp/m ²
Streckung: 13,06	Höchstzul. Geschwindigkeit: 175 km/h
Flügelprofil: Go 535, außen symmetrisch	Geringstes Sinken: 0,90 m/s bei 62 km/h
Rumpflänge: 6,340mm	Bestes Gleiten: 19 bei 70 km/h
Rumpfhöhe: 1,500mm	



Kennzeichen **D-7346** nur auf der Unterseite der linken Tragfläche



Das Baby V kommt mit ausgefahrenen ▶
 Klappen nach einem – wie meistens –
 kurzen Flug zur Landung herein.

Baby V

Baby V, ein doppelsitziges Segelflugzeug?
 Gab's das? Bekannt sind die einsitzigen Babys von Edmund Schneider, dem Vater des Grunau Baby. Nach dem Baby III müsste eigentlich das Baby IV kommen. Dies ist bereits im Entwurfsstadium mangels struktureller Festigkeit auf dem Zeichentisch gestorben. Das Baby V ist ein interessantes Flugzeug, nicht nur deshalb, weil nur noch ein Exemplar fliegt.

Herbert Gomalzig, nicht Edmund Schneider, konstruierte das Baby V. Allerdings machte er kräftige Anleihen beim Baby III. Der Name mag auch den Wunsch genährt haben, etwas von seinem guten Ruf und fliegerischen und wirtschaftlichen Erfolg zu erwerben.

Das Baby V ist ein Kind seiner Zeit. Die Finanznot in den Luftsportvereinen war groß. Segelflugzeuge durften nicht viel kosten. Die wenigsten wurden fix und fertig beim Hersteller gekauft. Die meisten entstanden in den Vereinen. Deshalb mussten sie für den Vereinsbau geeignet sein, entweder nach erwerblichen Bauplänen oder aus unterschiedlich weit vorgefertigten Bausätzen. Zudem durften sie nur aus verfügbaren Materialien (was zu jener Zeit gleichbedeutend war mit Materialien deutschen Ursprungs) gebaut werden.

Diese Zwänge trieben so manche, heute exotisch anmutende Blüten. Beispiel dafür ist der äußerst erfolgreiche Doppelraab, der nur mit einem Steuerknüppel und einem Instrumentenbrett ausgestattet war. Der Fluglehrer griff von hinten rechts über die Schulter des Flugschülers nach vorn, um den einzigen vorhandenen Steuerknüppel an dem ihm entgegen gebogenen Oberteil zu erreichen. Und wollte es das Unglück, dass der Flugschüler diesen Knüppel ganz nach vorn links drückte, damit außer Reichweite des Fluglehrers, dann war das Malheur mit Kleinholz nicht selten groß. Und dann die Sitzposition, nach vorn gebückt auf einem Brettchen trat er nach unten in die Seitenruderpedale wie ein radelnder Radfahrer. Plastisch ausgedrückt, der Fluglehrer hockte da wie ein Affe auf dem Schleifstein!





Ein Kind seiner Zeit

Angeführt wird die Startaufstellung von weiteren Oldtimern durch das Baby V, D-7346. Die aufgestellte Haube zeigt gut ihre Größe im Verhältnis zum Flugzeug.



Das Baby V, Erstflug 1955, zählt zu der ersten Nachkriegsgeneration der Übungs- und Schuldoppelsitzer wie Doppelraab, Gö III oder Schleichers Ka 4. Mit ihnen – setzte sich dann letztlich die Ausbildung im Doppelsitzer durch gegenüber der Ausbildung in den Drahtverhauen von Einsitzern wie SG 38, Grunau 9 (spätere Bezeichnung: ESG 29) und Zögling.

Edmund Schneider versuchte mit seinem Doppelsitzer ES 49, einem abgestrehten Hochdecker in Holzbauweise (Entwurf 1949, Erstflug 1952), an frühere Erfolge anzuknüpfen. Er war letztlich eine Vergrößerung des Baby. Ein Blick auf die Bugpartie offenbart sofort die konstruktive Nähe zum Baby III. Auch mit der Unterstützung von Alexander Schleicher verließen nicht mehr als acht Flugzeuge die Produktionsstätte in Poppenhausen.

Bestand für einen weiteren Doppelsitzer noch Bedarf? Der Markt, der ja schon längst aufgeteilt war, beantwortete diese Frage. Von dem Baby V wurden letztlich – so der

Stand der Ermittlungen – wahrscheinlich nur fünf Exemplare gebaut, die Werk-Nummern 526 bis 530.

Bauweise

Herbert Gomolzig strebte mit seiner Konstruktion „ein Vielzweckflugzeug zu einem günstigen Preis von großer Vollkommenheit“ an. Beabsichtigt war, aus bewährten Komponenten eine Weiterentwicklung zu schaffen. Tragflügel mit Schempp-Hirth-Bremsklappen und Heckpartie sind Anleihen vom Baby III. Mit einem verstärkten Kiefernhauptholm, der Flügel mit Torsionsnase zusätzlich von Stahrohrdiagonalen durchzogen, sowie geänderten Anschlussbeschlägen, verfügt der Flügel des Baby V gegenüber dem des Baby III eine um etwa 65 Prozent höhere Festigkeit. Das Bruchlastvielfache einsitzig bei höchstzulässigem Fluggewicht liegt bei plus 12 g. Damit wurde ihm die volle Kunstflugtauglichkeit attestiert. Seitenruder und abgestrehtes Höhenleitwerk, ohne Trimm-

klappe, sind in Holzbauweise gefertigt und haben die Abmessungen des Baby III.

Der stoffbespannte Stahlrohrumpf mit den beiden Sitzen in Tandemanordnung ist eine Neukonstruktion. Die Kufe vor dem Rad nimmt durch elastische Verformung etwa 30 Prozent der maximalen Radlast auf. Das gefederte Rad, Durchmesser 300 mm, hat einen Federweg von 100 mm.

Flugschüler kaufen Bruch

Vorgelegt wird nicht die Dokumentation über das Baby V, wie es einst aus der Produktion kam und folglich repräsentativ für alle weiteren wäre. Dafür fehlen die Informationen. Die vorliegenden Zeichnungen enthalten viele Änderungen und Abweichungen. Fraglich ist, ob sie nur das Entwurfsstadium betreffen oder auch in die Produktion eingingen. Entstanden ist deshalb eine Dokumentation ausschließlich über das Baby V mit dem Kennzeichen D-7346, Baujahr 1959, Werk-Nr. 530, wie es heute auf dem



▲ Der Antrieb für das Trimmeruder im rechten Höhenruder ist recht traditionell

◄ Die Verbindung von Rumpf- und Flächenbeschlägen und des Antriebes für die Störklappen werden zusätzlich mit Fokkernadeln gesichert



Die Frontpartie mit der Kupplung für den F-Schlepp zeigt den Anbau der Flächen abweichend von der Konstruktion bei den einsitzigen Babys



Die Abstrebung der linken Höhenrudderhälfte wird befestigt – ein mühsames Geschäft in Rückenlage

Gut sichtbar: die Konstruktion des gefederten Sporns mit Rad und der Antrieb des Seitenruders



Die gefederte Kufe ist verkleidet, das Rad dahinter gefedert und zusätzlich mit einem Schutzblech abgedeckt



Die Ausstattung der Instrumentenbretter der beiden hintereinander angeordneten Sitze – mit Ausnahme des Funkgerätes – entspricht dem Stand der Zeit



Der Haubenrahmen ist eine Neukonstruktion mit wenig Ähnlichkeit zum Original

Das rot-weiß geflammte Äußere lässt das Baby V immer auffallen



Flugplatz Reine-Eschendorf seine fliegerische Heimat hat.

Relativ wenig ist über den Lebenslauf dieses Flugzeuges bekannt. Die Lebenslaufakte ging verloren. Eine Zeit lang flog es wohl beim CLV Useldingen aus Esch (Luxemburg). Von dort landete es mit oder ohne Zwischenlandungen bei einer Haltergemeinschaft auf dem Segelfluggelände Werstoffen in der Eifel. Dort durfte es bei einer Filmproduktion mitwirken, allerdings mit keinem guten Ende. Ein Wagen fuhr in das Flugzeug und ramponierte es arg. Die Eigentümer verspürten geringe Neigung, diesen Bruch wieder aufzubauen. Vier Flugschüler, Willi Mügge, Bernhard Höfler, Markus Neuhaus und Jens Morhaus, vom LSV Reine-Eschendorf, hörten von dem Bruch, besahen ihn und kauften ihn spontan. Damit begannen zwei Jahre intensiver Aufbauarbeit. An die 2.000 Stunden waren notwendig, bis der Vogel 2002, frisch wie ein Brötchen aus dem Backofen, wieder an den Start geschoben werden konnte.

Flugeigenschaften

Von den Doppelsitzern jener Zeit für Ausbildung und Übung wurden keine besseren Flugeigenschaften und Leistungen als von den Einzitzern für die Anfängerfliegerei erwartet. Natürlich gab es auch eine Klasse von Doppelsitzern, wie z. B. Kranich II und III, Condor, Mü 13e Bergfalke, die weit bessere Leistungen erbrachten. Böse Zungen behaupten, die Gleiteigenschaften des Baby V seien nicht viel besser als die eines aus dem Fenster geworfenen Klaviers. Nach dem Start sei sofort die Landung vorzubereiten. Von der D-7346 ist bekannt, dass sie mit 4.300 Starts 408 Flugstunden schaffte – durchschnittliche Flugzeit knapp über sechs Minuten pro Start!

Vorbild mit Eigenarten

Weil in manchen Bereichen die Informationen so spärlich sind, ist nicht immer gesichert, was bei diesem Vogel Serie ist und was nachträglich geändert wurde. Nur auf



Im Gepäckraum hinter dem Hintersitz ist die Batterie für das Funkgerät untergebracht

Für's Einsteigen wird die beide Sitze abdeckende Haube aufgestellt und arretiert



Dank an viele

Eigentlich dürfte es nicht schwer sein, eine Dokumentation über das Baby V, ein gerade etwas über 50 Jahre altes Flugzeug, zu fertigen. Für eine Scale-Dokumentation werden gesicherte Originalunterlagen benötigt. Diese zu erlangen sollte eigentlich kein Problem sein. Solange von einem Typ nur noch ein einziges Flugzeug fliegt, müssen diese Unterlagen beim Musterbetreuer vorhanden sein. So die Forderung des Gesetzgebers. Selbst wenn viel guter Wille vorhanden ist, dieser Forderung nachzukommen, sieht die Wirklichkeit häufig anders aus. Firmenverlagerungen, Inhaberwechsel, Auslagerung der Produktion und der unaufhaltsam nagende Zahn der Zeit – manche Zeichnungen zerfallen einfach, weil sie auf säurehaltigem Papier gefertigt wurden – vernichteten Unterlagen, nicht nur im Flugzeugbau.

Die Suche danach zeigte: im Laufe der Jahre war vieles, weil nicht mehr benötigt, verrottet, vernichtet oder wurde verstreut. Zeichnungen, Baubeschreibungen, Kennblätter, Prüfunterlagen, Lebenslaufakten, Bordbücher gingen verloren. Über Änderungen in der Produktion, nach Unfällen oder Überholungen, gibt es keine vollständige Dokumentation.

Immer neue auftretende Schwierigkeiten drohten die geplante Dokumentation scheitern zu lassen. Der Hilfe vieler ist es letztlich zu verdanken, dass Teile aus vielen Quellen wie bei einem Puzzle zu einem Ganzen zusammengefügt werden konnten.

Willi Mügge vom Luftsportverein Reine-Eschendorf nahm geduldig immer wieder Nachmessungen am Original vor. Nur so konnten alle Änderungen, die das Flugzeug im Laufe seines Lebens erfahren hatte, maßstabsgetreu übernommen werden. Auch ihm ein großes Dankeschön.

Ein Dank gebührt auch Hans-Peter Gommelzig, dem Sohn des Konstrukteurs, der von seiner knappen Zeit einiges abzweigte, um im Firmenarchiv nach Unterlagen zu suchen. Die Mitglieder des deutschen Zweiges des Vintage Glider Club (VGC), eine internationale Organisation, die das Fliegen, den Erhalt und Wiederaufbau alter Segelflugzeuge zum Ziel hat, halfen wo sie nur konnten und vermittelten hilfreiche Kontakte.

Die Hilfe war nicht nur einseitig. Unsere Erfahrungen und unser Wissen konnten wir helfend weiter geben. Mit Hilfe unserer zusammengetragenen Unterlagen ist es jetzt für Klaus Schickling, Sulzbach, auch ein VGC Mitglied, leichter, sein Baby V zu restaurieren und in absehbarer Zeit bei einem Oldtimer-Treffen des VGC wieder in den Himmel zu bringen.

Und last but not least möchte ich dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) in Braunschweig danken, dessen Hilfe ein wertvoller Beitrag war und letztlich ermöglichte, dass die notwendigen Zeichnungen für diese Dokumentation erst gefertigt werden konnten.



Der Blick geht durch die Haubenkonstruktion in Richtung Bug

Änderungen, über die genaue Informationen vorliegen, wird ausdrücklich hingewiesen. Alle anderen konstruktiven Eigenschaften werden als serienmäßig betrachtet. Gegenüber der Produktion hat die Maschine in Reine-Eschendorf eine um 350 mm gekürzte Kufe. Das Rad hat mit 260 mm einen kleineren Durchmesser und die zusätzliche Abdeckung ist um ca. 300 mm zum Bug hin versetzt eingebaut. Der Federsporn ist durch ein Spornrad ersetzt. Geändert wurden scheinbar auch der Laufkasten und die Federung, folglich auch der untere Bereich vom Spant 5 an, ebenso die Unterseite vom Laufrad an. Die Rumpflänge ist um 20 mm kürzer durch die größere Rundung am unteren Ende des Seitenruders. Zu einem nicht mehr feststellbaren Zeitpunkt wurde das Höhenruder mit einer Flettner-Trimmung im rechten Ruder ausgestattet. Die Haube und der Haubenrahmen wurden irgendwann geändert und entsprechen nicht mehr den vorliegenden Originalzeichnungen.

Farben

Bei der D-7346 wurden wetterfeste DD-Lacke der Firma IRSA aus dem Sortiment Flying Colours verwendet. Sie sind seidenmatt und haben die Bezeichnungen Weiß und Signalrot ohne RAL-Angabe. Das Weiß dürfte identisch sein mit RAL 9010 Weiß und das Rot mit RAL 3000 Feuerrot.

Im Segelflug gilt auch heute noch: Fünf müssen arbeiten, damit einer fliegen kann. Das gilt auch, wenn abends eingeräumt wird.

