

Grunau Baby IIB 'Over Western Europe'

CZ

Grunau Baby IIB se stal před druhou světovou válkou a během ní nejrozšířenějším větroněm světa. Odhaduje se, že bylo vyrobeno cca 6000 ks tohoto větroně. Zkušení konstruktéři větronů E. Schneider, W. Hirt a H. Kromer se rozhodli v továrně na výrobu větronů E. Schneidera ve slezském Grunau (nyní Jeżów Sudecki v Polsku) zkonstruovat nový bezpečný cvičný větroň. Prototyp ESG 31 (Edmund Schneider Grunau, rok záletu 1931) se stal prapředkem nové řady větronů. Charakterizovala ji celodřevěná konstrukce trupu šestiúhelníkového průřezu a dvounosníkové křídlo potažené částečně překližkou a plátnem, s profilem Gö 535. Upravené sériové stroje byly pojmenovány Grunau Baby. K tomuto pojmenování se brzy začala přidávat jednička. Úspěšné Baby byly předvedeny v USA, při závodech i nad New Yorkem. S křídlem s o 60 cm zvětšeným rozpětím, upravenou přední částí trupu a dalšími úpravami byla v roce 1933 zalétána a zavedena do výroby verze Grunau Baby II. Zkušenosti z provozu se projevovaly v konstrukcích dalších variant. Grunau Baby IIa, verze z roku 1935, dostala brzdící klapky. Nejmasověji vyráběná verze Grunau Baby IIB vznikla v roce 1936. Křídlo dostalo nový typ brzdících klapek systému Schempp-Hirth, vysunovaných nad i pod křídlo. Větroně Baby IIB byly vybrány jako cvičné stroje pro budovanou Luftwaffe. Byly vyráběny masově v německých továrnách, mnoho zemí zakoupilo licenci k výrobě (Nizozemí-Fokker, Francie – Nord, Brazílie, Velká Británie – EoN a Sligsby, Švédsko), vyráběly si je i plachtařské skupiny po celém světě. Během války byla výroba Baby IIB zavedena i na území Čech. Hlavními dodavateli byly továrny Petera ve Vrchlabí a Kochman v Kralupích nad Vltavou. Ve výrobě se pokračovalo i po válce a Baby IIB měly velký podíl na rozvoji československého plachtění. Baby II se vyráběly i po druhé světové válce. Byly různě upravovány, dostávaly překryty kabin a byly různě modifikovány. E. Schneider emigroval do Austrálie, kde vyráběl upravené verze Baby 3 a Baby 4.

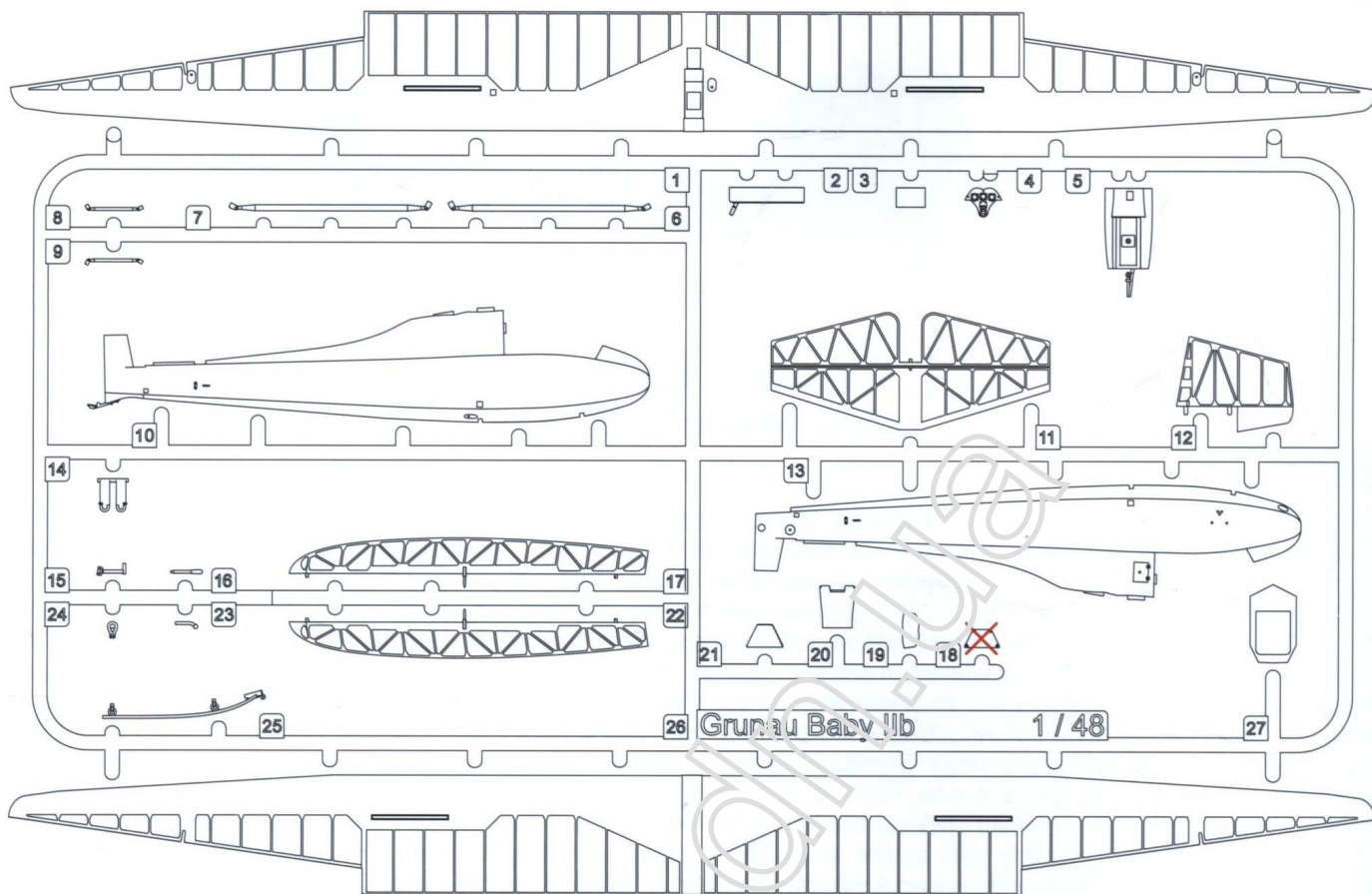
Rozpětí: 13,57 m, délka: 6,09 m, rychlost opadání: 0,85 m/s při optimální rychlosti 55 km/h, max. rychlost: 160 km/h

EN

The Grunau Baby IIB became the most popular glider in the world before and during World War II and it is estimated that the production gave a total of about 6000 airframes. Its designers were E. Schneider, W. Hirt a H. Kromer, all of them experienced glider designers who had decided to set about a new, safe and reliable training glider in Schneider's factory in Grunau, Silesia (Jeżów Sudecki in Poland today). The prototype ESG31 (which stood for Edmund Schneider Grunau, first flown in 1931) became the ancestor a whole new type of gliders with a characteristics feature of a hexagonal cross section fuselage and two-spar wing covered with plywood and fabric with Gö535 aerofoil. The improved production airframes were named the Grunau Baby, soon to be followed by number I. Successful Babies were shown in the USA, during races and over New York as well. The Grunau Baby II differed by a wing enlarged by 60cm, adapted nose section and a few other improvements, it was first flown and introduced to production in 1933. Experience gained during operating the gliders was reflected in the construction of further varieties. In 1935, the Grunau Baby IIa sported wing air brakes. The most mass-produced Grunau Baby IIB which emerged in 1936 got a new type of the brakes, of a Schempp-Hirth system which extended both above and below the wing surfaces. The Grunau Baby IIB was also chosen for the fledging Luftwaffe as the main training glider. These machines were mass-built in factories in Germany, while many other countries bought licence rights too (the Netherlands – manufactured by Fokker, France – Nord, Brazil, the UK – EoN and Sligsby, Sweden) and the gliders were built by gliding groups all over the globe as well. During the war times, the production was also introduced in the former Czechoslovakia. The major suppliers were the Petera factory in Vrchlabí and Kochman in Kralupy nad Vltavou. The production went on after the war too and the Baby IIB version played a major part in the development of gliding in Czechoslovakia. The further development of the design brought some new features as the various cockpit canopies with a few more modifications to the airframe. E. Schneider, the father of the project, emigrated to Australia where he started the production of improved Baby 3 and Baby 4 gliders.

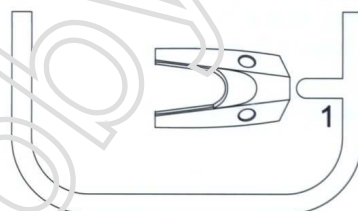
Wingspan: 13.57 m, length: 6.09 m, rate of sink: 0.85m/s at the optimum speed of 55 km/h, max. speed: 160 km/h

Plastic Parts



Clear Part (CP)


Tento díl nepoužít
Do not use this part



Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A Černá / Black	H12 / C33	E Krémová / RLM 05 Elfenbein	H318 / C318 90%
B Tmavý kov / Dark Iron	H28 / C78		+ H4 / C4 10%
C Dřevo / Wood	H37 / C43	F Modrá / Blue	H5 / C5
D Barva kůže / Red Brown	H17 / C29	G Žlutá / Yellow	H4 / C4

SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
 OPTIONAL
 NACH BELIEBEN
 OPTION



POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
 INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
 ZYANOAKRYLÁTKLEBER
 COLLE CYANOACRYLAT



OHNOUT
 BEND
 BIEGEN
 COURBER



ZHOTOVIT NOVÉ
 SCRATCH BUILD
 FERTIGSTELLEN
 ACHEVER



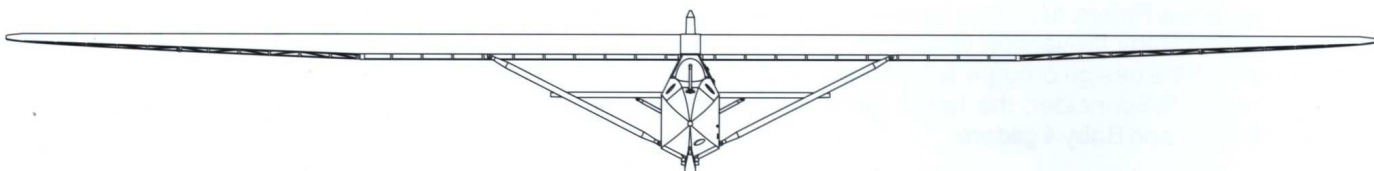
ŘEZAT/VRTAT
 CUT OFF/DRILL
 ENTFERNEN
 DETACHER



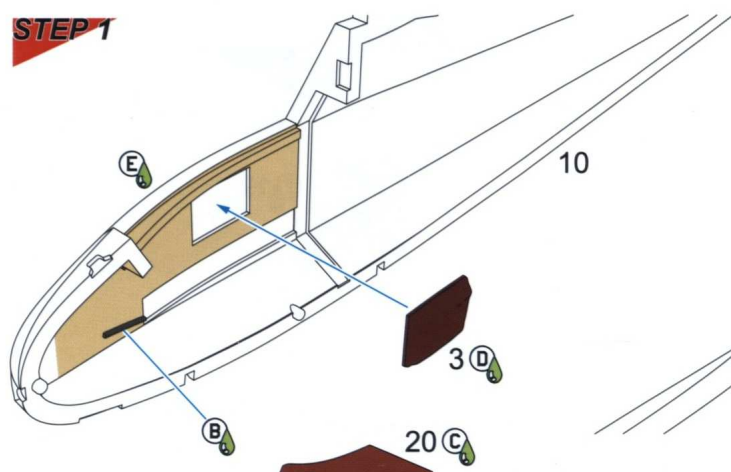
GSI
 colour code



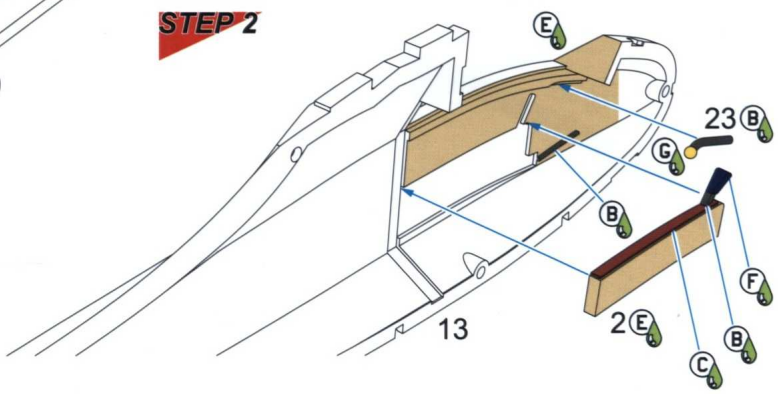
NATRÍT
 COLOUR
 FARBEN
 PEINDRE



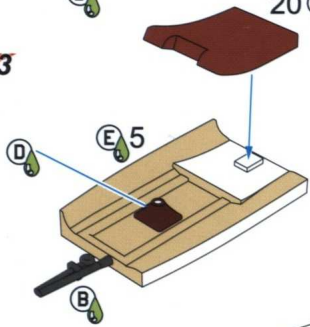
STEP 1



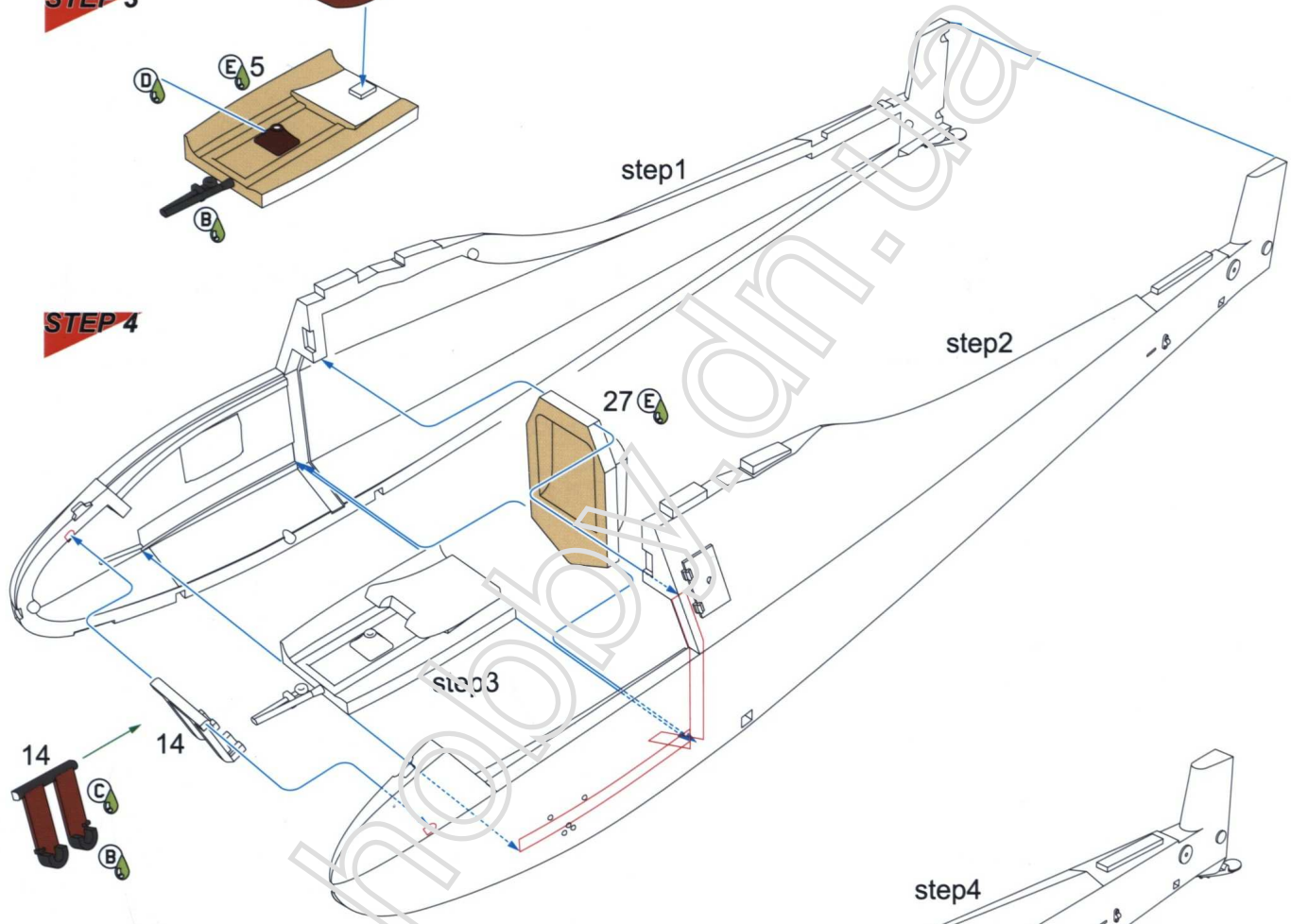
STEP 2



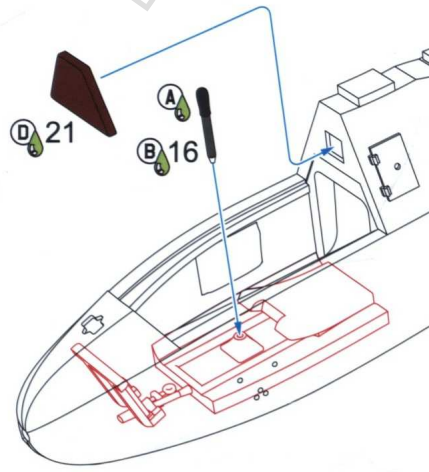
STEP 3



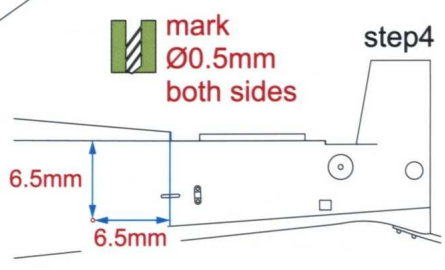
STEP 4



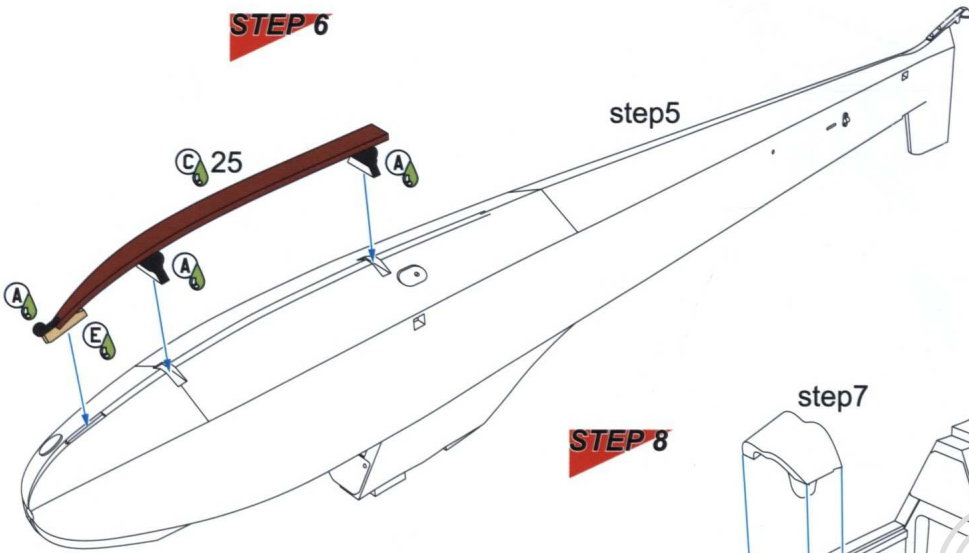
STEP 5



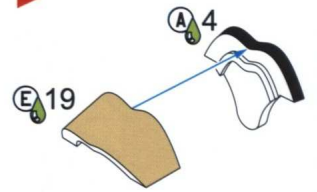
mark
Ø0.5mm
both sides



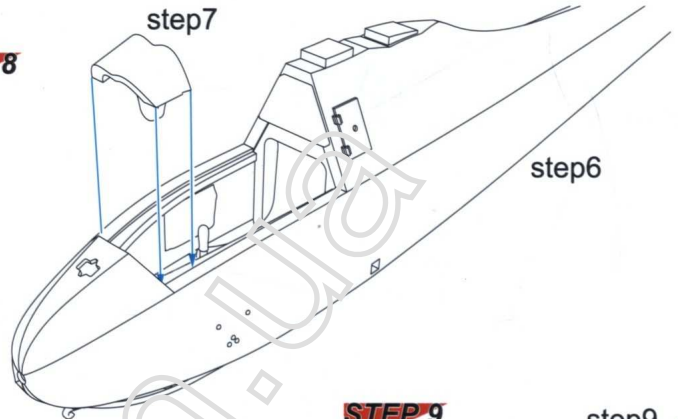
STEP 6



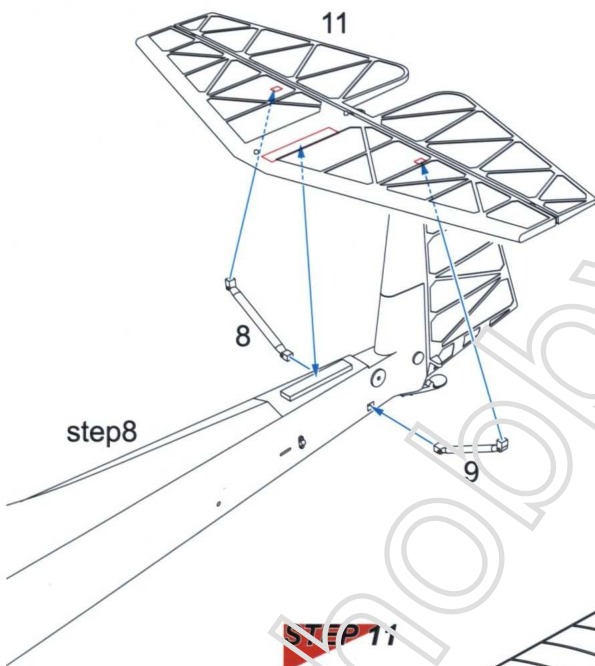
STEP 7



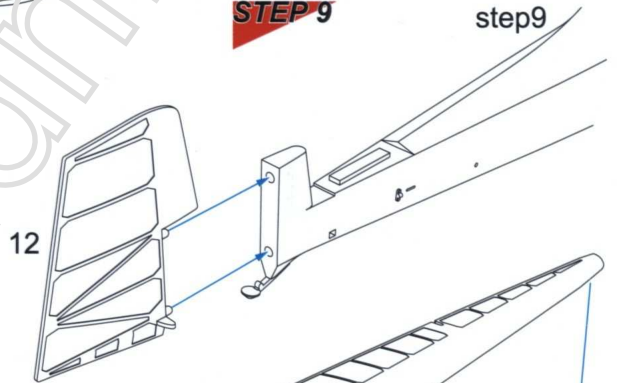
STEP 8



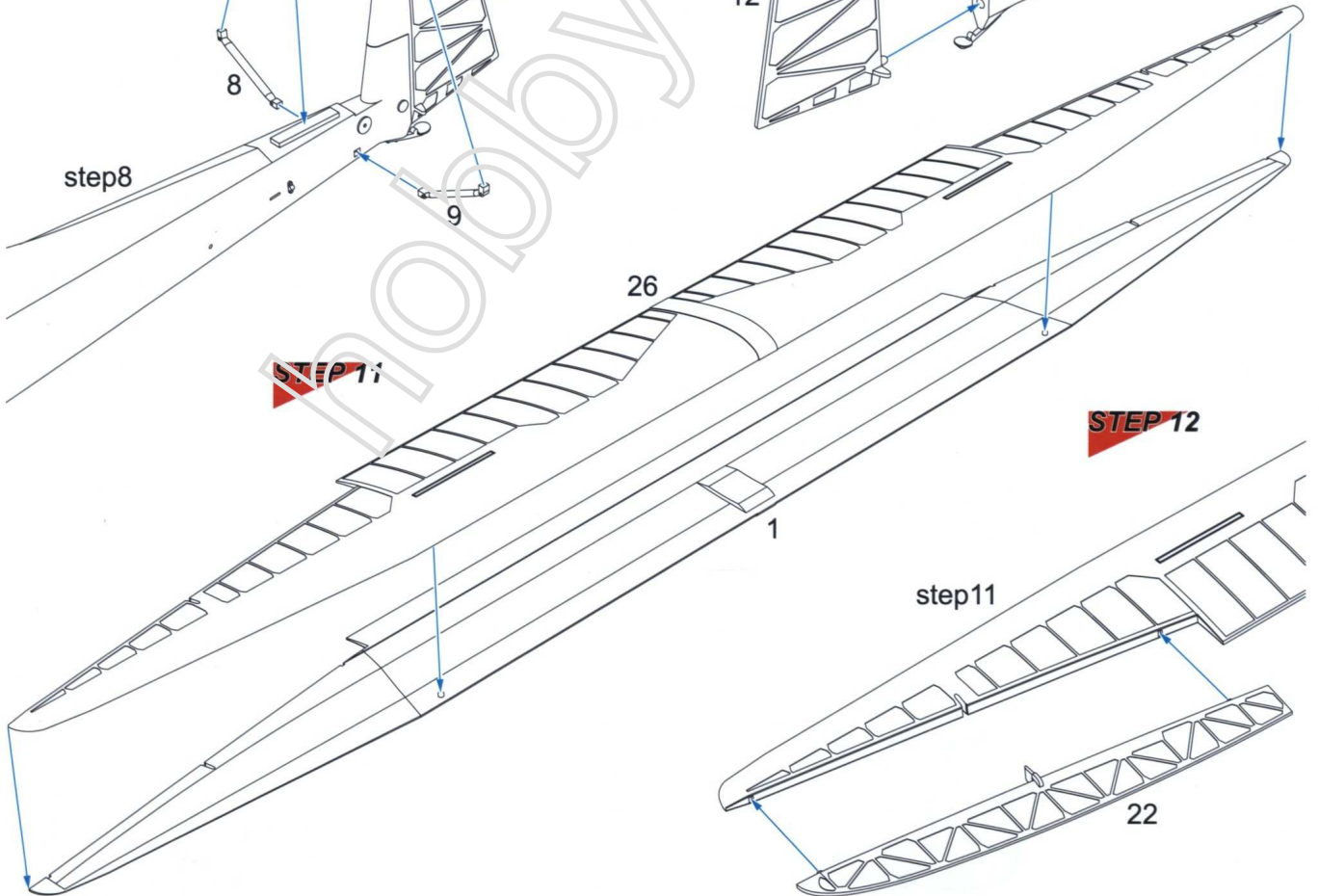
STEP 10



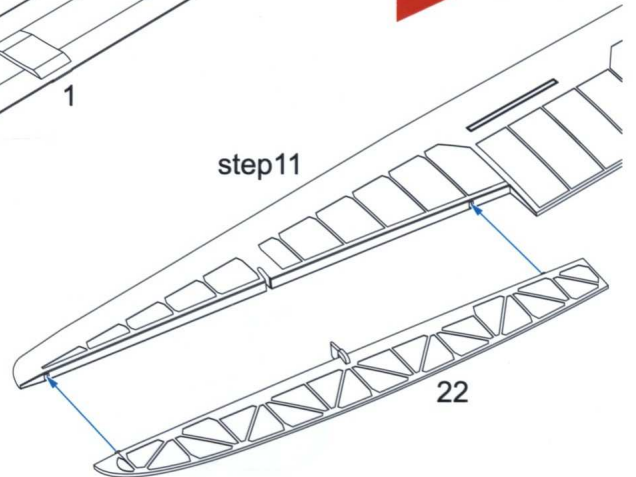
STEP 9



STEP 11

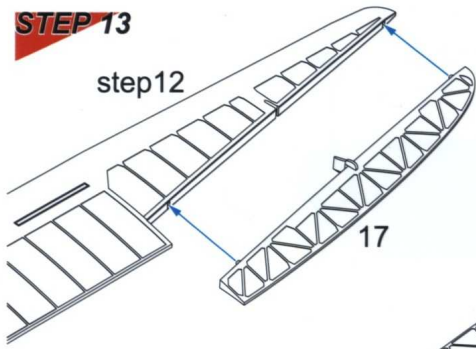


STEP 12



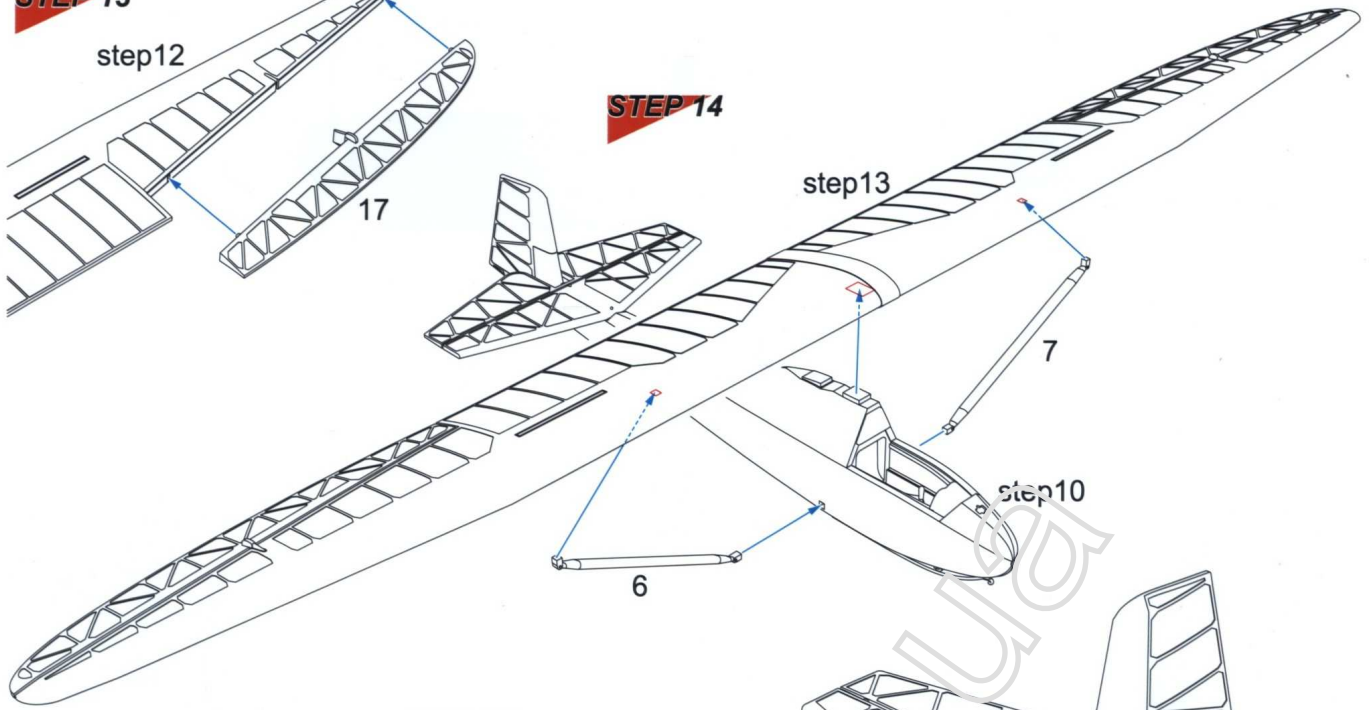
STEP 13

step12



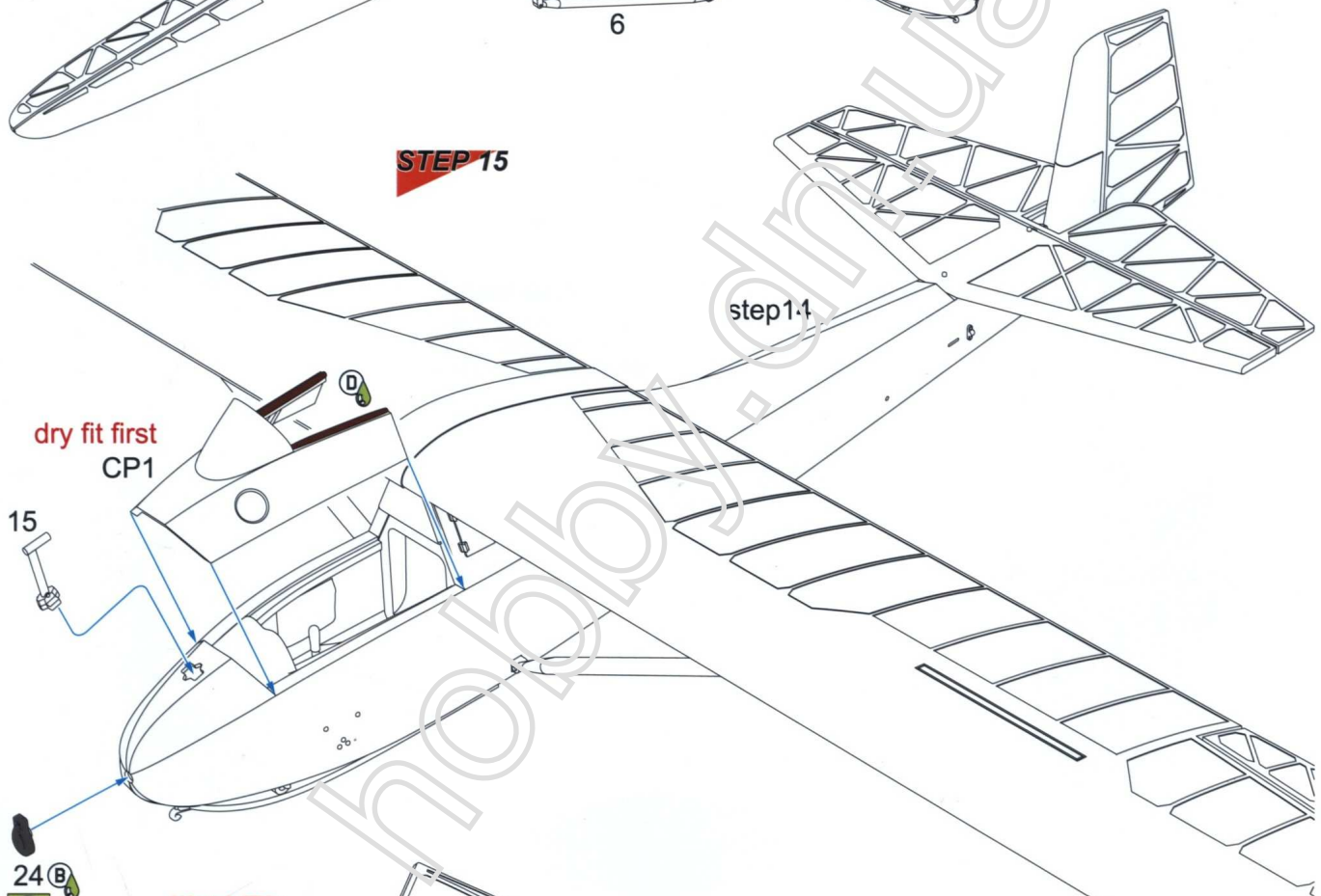
STEP 14

step13



STEP 15

step14



dry fit first
CP1

15

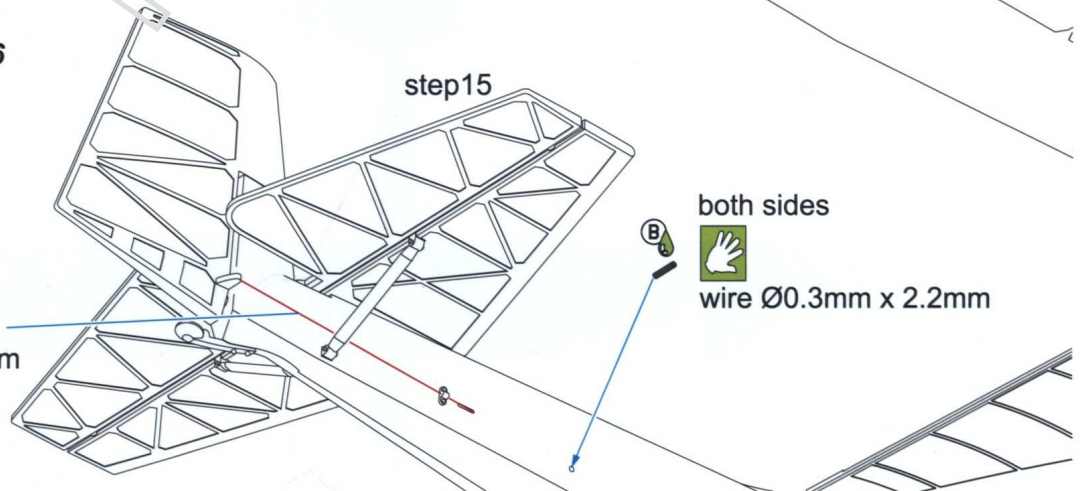
24  ?

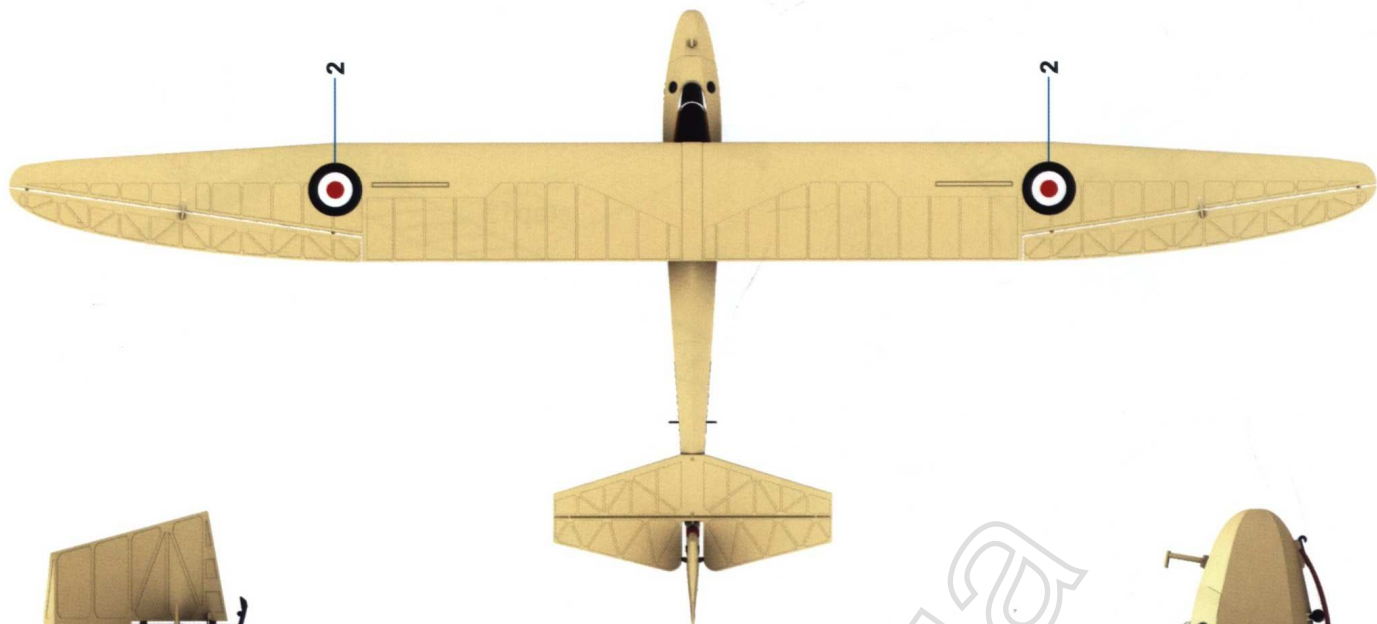
STEP 16

step15

both sides
 wire Ø0.2mm

both sides
 wire Ø0.3mm x 2.2mm



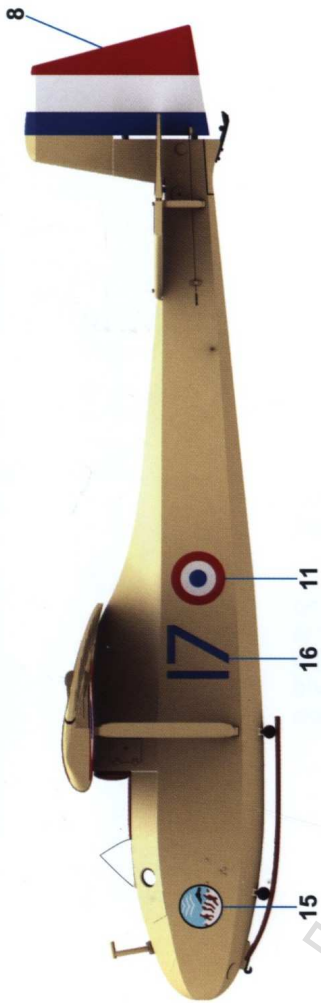
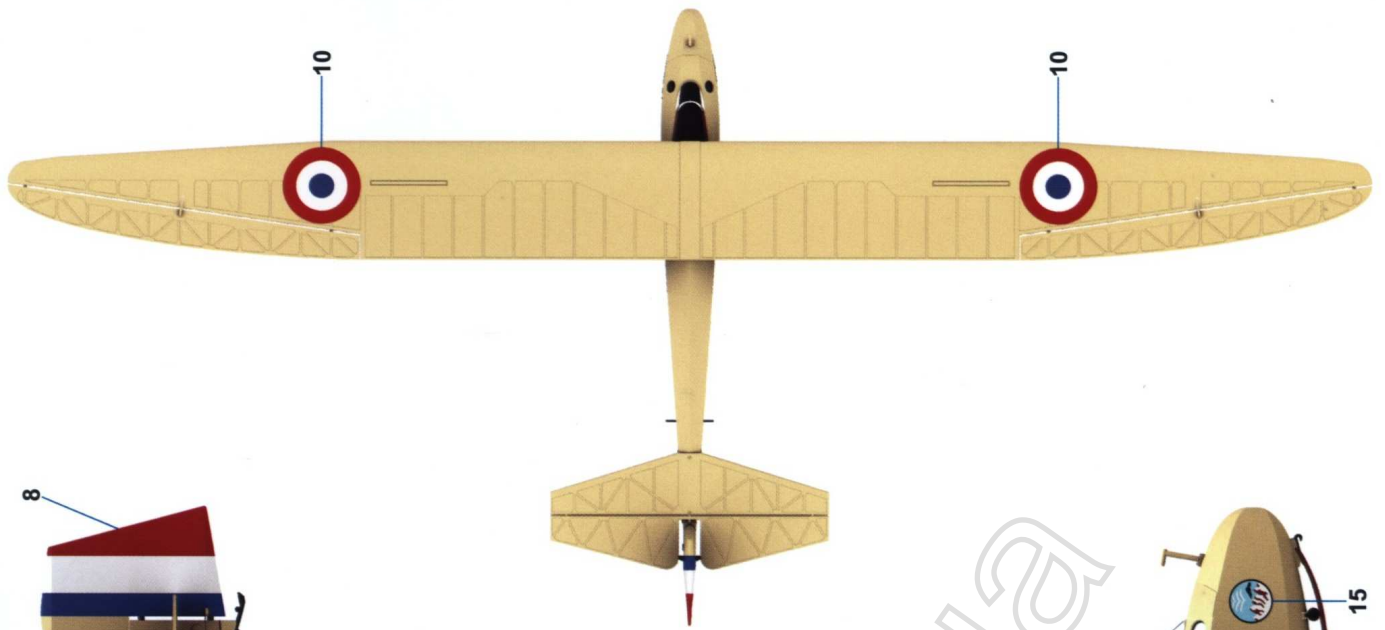


Grunau Baby, VD204, RAF letište White Waltham Velká Británie, 1951.

Grunau Baby, VD204, RAF White Waltham, Great Britain, 1951.

- Krémové
- RLM 05 Elfenbein
- M318 / CS18 90%
- M314 / C4 10%

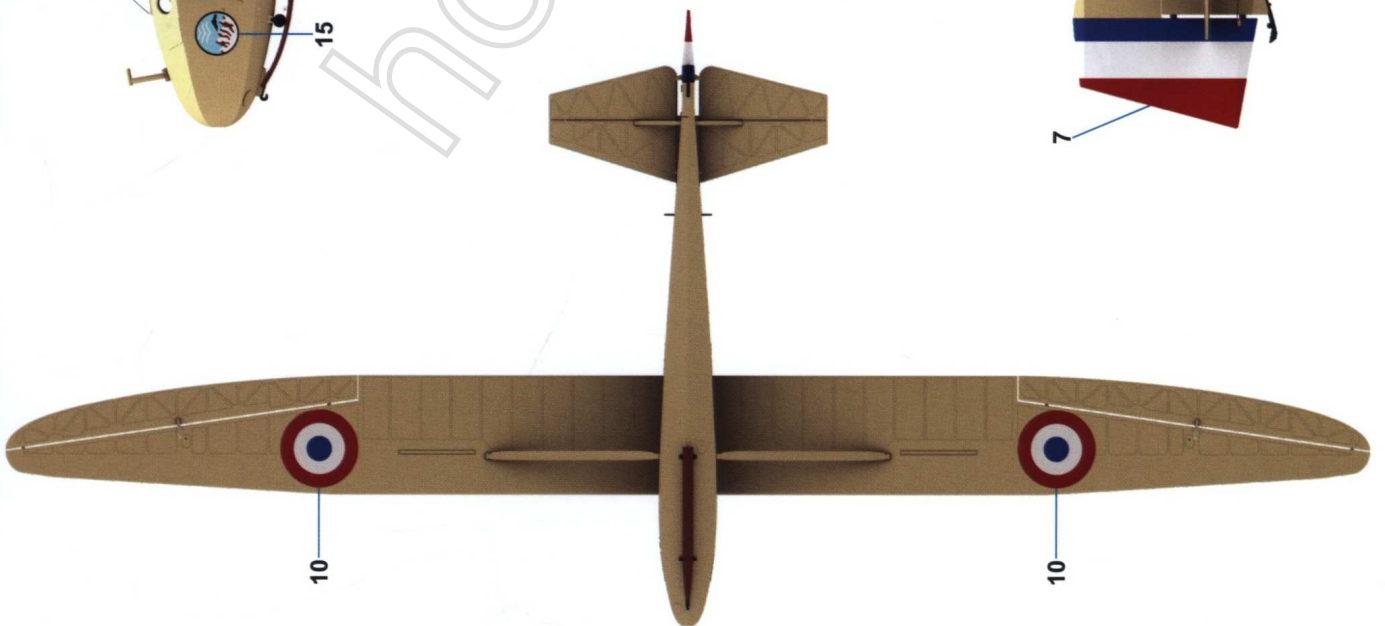
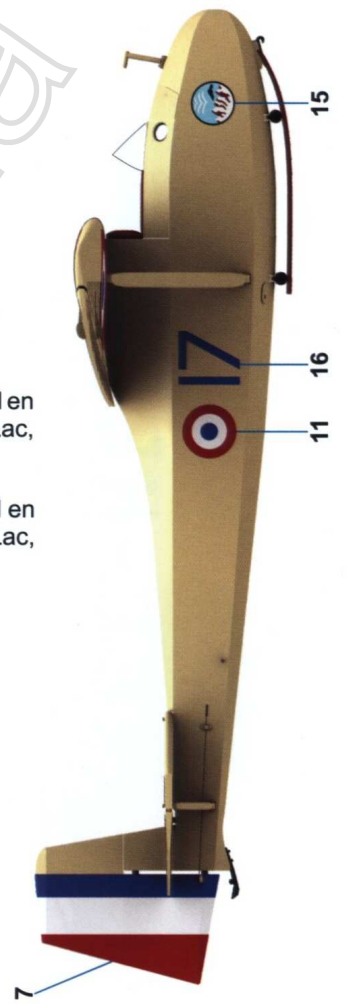


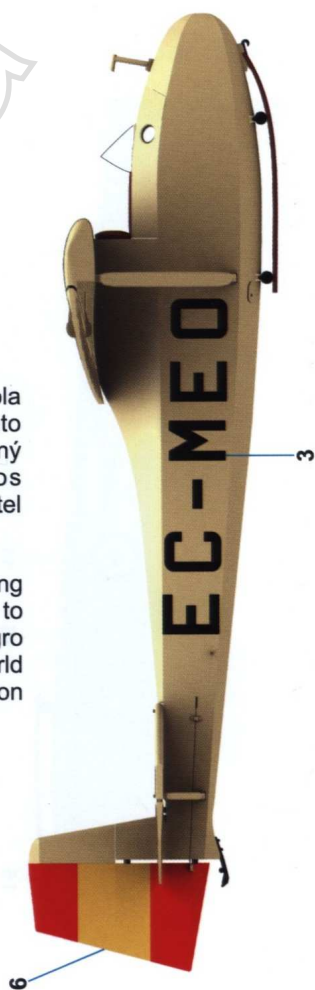
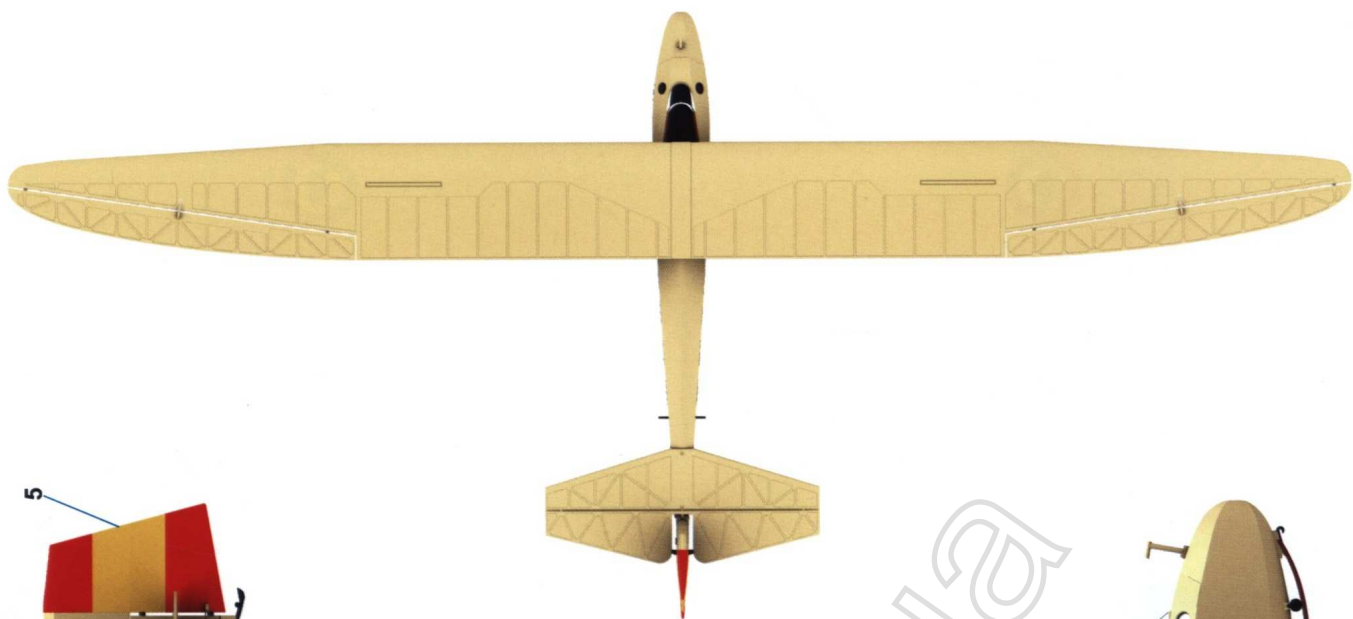


Grunau Baby, číslo 17, CEVM (Centre d'Entraînement au Vol en Montagne / Centrum pro létání v horách), Bourget-du-Lac, Savojsko, Francie, 1951.

Grunau Baby, no. 17, CEVM (Centre d'Entraînement au Vol en Montagne / Mountain Flight Training Centre), Bourget-du-Lac, Savoie, France, 1951.

● Krémová
RLM 00 Elfenbein
H318 / C318 90%
+ H47 C4 10%





Grunau Baby, EC-MEO, Escuela de Vuelo sin Motor (škola bezmotorového létání), Monflorite, Španělsko 1962. Tento větroň přeletěl na letišti Sevilla - Tablada v červnu 1962 slavný španělský plachtař Sebastian Almagro Canstellanos (dvojnásobný mistr světa v akrobacii na větroních a majitel letecké společnosti FAASA).

Grunau Baby, EC-MEO, Escuela de Vuelo sin Motor (Gliding School), Monflorite, Spain, 1962. This aircraft was flown over to Sevilla – Tablada airfield in June 1962 by Sebastian Almagro Canstellanos, a famous Spanish glider pilot, two-time world champion in glider acrobatics and the owner of FAASA Aviation company.

- Krémová
- RLM 05 Elfenbein
- H318 / C318 90%
- + H4 / C4 10%

