



*INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY*

- **Hurricane Mk.I 1/144**
- **Grunau Baby IIb 1/48**
- **40 Years IPMS Austria**
-  **SAVA Armoured Car 1/72**
- **Messerschmitt Bf109 E-1 1/32**
- **Reviews**



- **Walk Around: Grunau Baby III**

VOOR • MODELBOUWERS • DOOR • MODELBOUWERS  
POUR • DES • MAQUETTISTES • PAR • DES • MAQUETTISTES



Grunau Baby IIb  
I/48

28



I9

Hurricane  
Mk.I  
I/I44

40 Years  
IPMS  
Austria



39

SAVA  
I/72

I5



50

Messerschmitt  
Bf109 E-I  
I/32

6



In dit nummer...  
Dans ce numéro...

## BEHEERRAAD CONSEIL D'ADMINISTRATION

### Nationaal Voorzitter - Président National

Didier WAELKENS  
Esdoornlaan 33, 1850 GRIMBERGEN  
Tel: 02/251.33.10  
E-mail: didier.waelkens@skynet.be

### Vice Voorzitter - Vice Président

Rudy MEERT  
Overpoort 75, 9500 GERAARDSBERGEN  
Tel: 054/41.67.88  
E-mail: rudymeert@hotmail.com

### Secretaris - Secrétaire

Patrice DECHAMPS  
Rue Flanière 140, 6043 RANSART  
GSM: 0477/47.69.51  
E-mail: millesime2@hotmail.com

### Schatbewaarder - Trésorier

Ledenbeheer - Gestion des membres  
Christian PERBAL  
Rue des Peupliers 7, 6700 ARLON  
Tel: 063/22.26.70  
GSM: 0478/42.21.81  
E-mail: cperbal@hotmail.com

### Foreign Liaison & Webmaster

Filip FRAEYMAN  
Sint Janstraat 4, 8650 MOORSELE  
Tel: 056/40.06.30  
E-mail: filsoft@pandora.be

### Coördinatie - Coordination National Convention

Yves TAILDEMAN  
Avenue du 112ème 49, 1420 BRAINE L'ALLEUD  
Tel/Fax: 02/384.15.80.  
E-mail: yves.taildeman@skynet.be

### Documentatiedienst BIBLIOKIT (Buitenlandse IPMS-publicaties)

Service Documentation BIBLIOKIT  
(Publications IPMS étrangères)  
Bernard MAITREJEAN  
Rue des Magnolias 4, 6030 GOUTROUX

Make & Take  
Marc DEBOECK  
Tel: 02/253.18.52.

[www.ipms.be](http://www.ipms.be)

### REDACTION KIT REDACTIE

Hoofdredacteur a.i.  
Rédacteur en Chef KIT a.i.  
Layout & Design a.i.  
Didier WAELKENS

### Artwork

Bob BLOCK

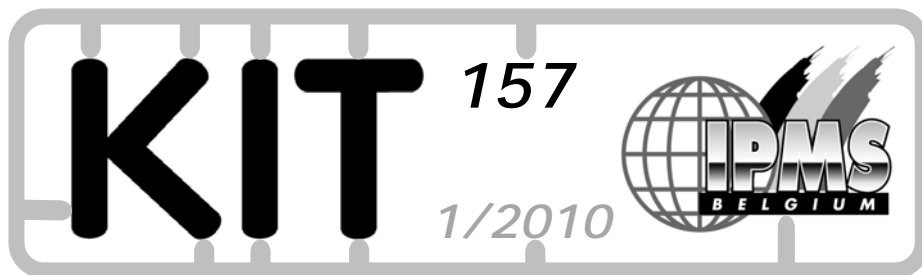
### Cartoons

Patrick LAURENSIS

### ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT

NIETS uit de inhoud van dit blad in zijn geheel of gedeeltelijk, foto's, tekeningen of artikels, mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de auteurs. De verantwoordelijkheid voor de teksten berust uitsluitend bij de auteurs.

La reproduction en tout ou en partie des articles, plans et photos publiés dans ce magazine est formellement interdite sans l'accord écrit des auteurs. Les articles de la revue paraissent - avec leurs lacunes ou leurs inexactitudes - sous la seule responsabilité de leurs auteurs.



INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY

VOLUME 40 No 1

DOOR MODELBOUWERS • VOOR MODELBOUWERS

Diemaandelijkse uitgave gratis verstrekt aan de leden van IPMS BELGIUM v.z.w.

PAR DES MAQUETTISTES • POUR DES MAQUETTISTES

Publication trimestrielle distribuée gratuitement aux membres de l'IPMS BELGIUM a.s.b.l.

ISSN 1780-9754

## INHOUD

## SOMMAIRE

- 4 Redactioneel - Editorial  
6 Messerschmitt Bf 109 E-1 1/32<sup>e</sup>,  
*Henri VANDERSTRAETEN*  
15 SAVA Armoured Car 1/72<sup>e</sup>, *Daniel CLAMOT*  
19 Hurricane Mk.I 1/144<sup>e</sup>, *Daniel CLAMOT*  
25 Help !  
26 Bibliokit  
27 Een voorbeeldige kritiek...  
*Une critique exemplaire..., Patrick LAURENSIS*  
28 Grunau Baby IIb 1/48<sup>e</sup>, *Jean-Marie DENONCIN*  
39 Walk Around: Grunau Baby III, *Didier WAELKENS*  
48 Agenda  
49 Statuten - Statuts  
50 40 Years IPMS Austria, *Didier WAELKENS*  
*Reviews : p. 18, 23 & 46*

Uitgave - Parution  
KIT 158  
Jul 2010

### LIDGELD / COTISATION / MEMBERSHIP FEE 2010

+ 18 jaar / ans	25 EUR
- 18 jaar / ans	18 EUR
Buitenland / Etranger / Foreign	30 EUR
Familie / Famille / Family	5 EUR
<i>per extra lidkaart / par carte supplémentaire / per additional membership card</i>	

### REKENING - COMPTE - ACCOUNT

FORTIS : 210-0251354-79

IPMS Belgium - 1180 Brussels

IBAN : BE58 2100 2513 5479

BIC : GEBABEBB

**HAYEZ**  
printers since 1780  
[www.hayez.be](http://www.hayez.be)



# Messerschmitt Bf 109 E-1

© H. Vanderstraeten



eduard 1/32<sup>e</sup>

*Nog maar eens een 109! Hebben we daar nu echt nood aan? Sta me toe op deze vraag een antwoord proberen te geven ...*

## GESCHIEDENIS

De Bf 109 E was het standaard jachttoestel van de Luftwaffe gedurende de eerste maanden van de Tweede Wereldoorlog en staat voor velen synoniem met talrijke snelle overwinningen op geallieerde toestellen zoals de MS406, de Fiat CR.42 of nog de Hurricane. Tenminste in het begin ... Daar waar de invasie van ons land en de daarop volgende Slag om Frankrijk aan de Duitse vliegers toelieten om vrij snel een zeer groot aantal overwinningen te behalen, toonde de Slag om Engeland duidelijk de grootste tekortkoming van de Bf 109E aan: een gelimiteerde actieradius die slechts enkele gevechtsminuten toeliet boven Engeland. Daarna moest weer het Kanaal worden overvlogen, soms met schade aan het toestel of met een verwonde piloot, en velen stortten in zee of moesten een noodlanding uitvoeren op het water alvorens ze hun bases in het noorden van Frankrijk konden bereiken.

De Bf 109 E-1, tijdsgenoot van de E-3 want gedurende dezelfde periode geproduceerd, onderscheidde zich door zijn bewapening: 2 mitrailleurs MG 17 in de neus en 2 verdere MG 17 in de vleugels; tegenover de E-3 die 2 mitrailleurs MG 17 in de neus en 2 kanonnen MG FF 20mm in de vleugels had. Daar houdt het verschil tussen beiden op en meerdere E-1 en E-3 modellen werden later uitgerust met de hoekige cockpitkap die haar intrede deed op de E-4, en/of ophangpunten voor bommen ETC50 of nog ETC500. Het extra brandstofreservoir zal slechts later beschikbaar zijn vanaf de versie E-7 maar dan is de Slag om Engeland al voorbij ...



Bf 109 E-1 white 2 + - note the light grey (?) wing leading edge and gun throughs.

*Encore un 109 ! En avions-nous vraiment besoin ? Je vais essayer de répondre à la question...*

## HISTORIQUE

Le Bf 109 E est le chasseur standard utilisé par la Luftwaffe pendant les premiers mois de la Seconde Guerre mondiale et est pour beaucoup



Bf 109 E-1 white 8 of II/JG 51, RLM 02/70 non standard large crosses on wings.

synonyme de victoires nombreuses et rapides sur les appareils alliés tels que le MS406, le Fiat CR.42 ou encore le Hurricane. Du moins, dans un premier temps... Si l'invasion de notre pays et ensuite la Bataille de France ont en effet permis aux aviateurs allemands de remporter rapidement un grand nombre de succès, la Bataille d'Angleterre montra d'emblée la principale faiblesse du Bf 109 E, à savoir un rayon d'action limité qui ne lui permettait que quelques minutes de combat au-dessus de l'Angleterre. Il lui fallait ensuite traverser la Manche, parfois endommagé ou le pilote blessé, et beaucoup s'écrasèrent en mer avant d'avoir pu rejoindre leurs bases du nord de la France.

Contemporain du Bf 109 E-3, puisque construit en même temps, le modèle E-1 se différencie par son armement : 2 mitrailleuses MG 17 dans le nez et 2 autres MG 17 dans les ailes, par rapport au E-3 qui possédait 2 mitrailleuses MG 17 dans le nez et 2 canons MG FF 20 mm dans les ailes. La différence s'arrête là et de nombreux appareils E-1 et E-3 seront équipés par la suite de la verrière angulaire apparue sur le E-4 et/ou d'un lance-

*Dit klein gepantserd wagentje werd al in KIT 152 voorgesteld en we komen niet terug op de inhoud van de doos maar gaan dadelijk verder met het monteren van het model. Ik moet U ook melden dat de naam RetrokiT UK zal veranderen in Retrotracks dit voor wat de pantserwagens betreft. Deze nieuwe firmanaam staat al op de nieuwe dozen en later ook nog op de oude, wanneer de stocks heraangevuld worden.*

*Ik heb deze SAVA in acht dagen gebouwd. Men kan zeggen dat het "mijn vakantie job" was. Het monteren stelde me niet voor speciale problemen; het bouwplan is wel niet één van de klaarste (maar na een grondige bestudering van de kit en van enkele foto's van het tuig, tezamen met een beetje gezond verstand, kan je ervoor zorgen dat alles goed op zijn plaats terecht komt). Een zekere fijngevoeligheid is nodig om dit klein "SAVA tje" te behandelen, want sommige onderdelen zijn opmerkelijk delicaat! Zo als ge "dikke pollen" hebt dan ben je welkom, maar voor "plastic woestelingen", dit is echt geen kit voor U.*



© D. Waekens

*Ce petit véhicule blindé vous a été présenté dans KIT 152 ; nous ne reviendrons donc pas ici sur le contenu de la boîte, mais nous attaquerons directement son montage. Tout au plus faut-il vous signaler que le label RetrokiT UK pour les blindés et véhicules devient Retrotracks ; l'appellation se retrouvera sur les nouvelles boîtes au fur et à mesure du renouvellement des stocks...*

*J'ai monté cette SAVA en huit jours. C'était mon « devoir de vacances », en quelque sorte... Le montage ne présente pas de difficulté particulière, sinon que le plan n'est pas des plus clairs (mais une étude attentive du kit et des quelques photos existantes de l'engin ainsi qu'un minimum de logique feront que tout trouvera sa place sans aucun problème) et que cette petite SAVA demande qu'on la traite avec délicatesse, tellement certaines pièces sont remarquablement fines! Gros doigts bienvenus, mais "massacreurs de plastique", ce kit n'est pas pour vous...*

## AUTOMITRAILLEUSE

# SAVA

## PANTSERWAGEN

RETROTRACKS 1/72

### Eerste dag van de montage

...En ook de eerste bemerking: zoals aanbevolen door het montageplan moet het motorluik iets worden geopend. Op bijna alle foto's van het werkelijke voertuig kan men dit goed zien. Dus nam ik de tijd om tijdelijk een strookje plastic card onder de achterkant van dit luik te plaatsen. De spaken zijn geëitst. Ik heb er enkele beschadigd tijdens het "losmaken van het frame"... Niks ernstig, ze zullen geplaatst worden daar waar we ze niet zien: onderste wiel bij de twee reservewielen en bij de achterste dubbele wielen tegen het koetswerk van de auto! Met de hulp van een sjabloon heb ik in doorzichtig plastic de glazen van de drie koplampen uitgesneden. Dit voegt dat beetje extra "touch" toe aan het model.

### Dag twee

De spaken en de naven van de wielen vastlijmen. Hiervoor is een goede secondenlijm noodwendig. De spaken van de voorwielen staan iets meer gebombeerd, hiervoor dient men zoals op het plan aangegeven een kleine inkeping maken in de buitenrand van het wiel. Hun plaatsing zal dan zonder problemen gaan als ge geleidelijk het onderdeel vastlijmt terwijl ge het in vorm houdt met een klauwpincet. Om de koplamp op de linkerzijde van het voertuig, boven het wiel, te plaatsen heb ik een klein gaatje in het chassis geboord om het beter te kunnen plaatsen. Ik brak de steun van de koplamp af en na enkele vloeken heb ik deze vervangen door een fijn ijzerdraadje. Dat gebeurt er als ge vergeet de stukken met zachtheid te behandelen!!! De voorste koplampen

### Premier jour de montage

...Et aussi première remarque: comme le recommande le plan de montage, la trappe moteur doit être légèrement soulevée. Elle figure de cette façon sur quasi toutes les photos du véhicule réel. J'ai donc coincé, le temps de la fixer, une languette de plastique sous cette trappe.

Les rayons des roues sont en photodécoupe. J'en ai abîmés quelques-uns légèrement lors du "dégrappage"... Pas grave, ils seront placés là où on ne les verra pas: roue de dessous pour les deux roues de secours, et roues arrière contre le véhicule !!!

Avec un gabarit, j'ai fabriqué dans du plastique transparent les carreaux des trois phares. Ceci ajoutera un petit « plus » à l'engin.

### Deuxième jour

Collage des rayons et moyeux sur les roues.

Une bonne cyano est indispensable. Pour les roues avant, dont les rayons sont plus

"bombés", il est recommandé, comme l'indique le plan de montage, de faire une petite incision dans le pourtour. Leur mise en place se fera alors sans aucun souci, en collant progressivement la pièce et en la maintenant en forme avec une pince serrante.

Pour le phare se plaçant sur le côté gauche du véhicule, au-dessus du pneu, j'ai foré un petit trou dans le châssis pour mieux le fixer. J'ai cassé le support du phare en le prenant en main et après quelques jurons, je l'ai remplacé par un morceau de fil de fer très fin. Quand j'oublie d'être un garçon délicat, voilà ce qui arrive!!! La mise en place des phares avant est un exercice de précision. Utilisez une cyano costaude et à prise très rapide:



# Hawker Hurricane Mk.I



Coll D. Brackx

Sweet 1/144

## De H-26 van Olt Xavier Henrard

Op 2 maart 1940 onderschept een peloton Hurricanes, onder leiding van onderluitenant Xavier Henrard, een Dornier 17. De piloten, die niet mogen schieten, omcirkelen het Duitse toestel met de bedoeling het te doen landen zoals de procedure luidt bij het overvliegen van een neutraal land door een oorlogvoerende partij.

Het achterste machinegeweer opent echter het vuur op het toestel dat gevlogen wordt door de Luitenant Henrard, die dodelijk getroffen wordt (onze Hurricanes hadden geen gepantserde voorruit) en hij stort neer in de buurt van Bastenaken. De sergeant Luitenant maakt een buiklanding nabij Ciney ; een derde Hurricane, gevlogen door de onderluitenant Lelièvre, raakt terug op zijn vliegveld. De onderluitenant Henrard is de eerste Belgische piloot die omkomt in een gevecht.

Deze gebeurtenis zal ook als gevolg hebben dat onze piloten vanaf nu de toestemming hebben om op ieder vreemd toestel dat ons luchtruim schendt, het vuur te openen.

Het Japanse bedrijf SWEET realiseert kits op 1/144 en heeft verscheidene dozen gewijd aan de Hawker Hurricane Mk.I. Iedere doos bevat twee kits (eentje in grijze geïnjecteerde plastic, de tweede in transparant plastic). Een ervan stelt trouwens de versie met de met stof overtrokken vleugels voor - zoals onze Hurricanes uitzagen - en bevat trouwens decals voor de Belgische H-22.

De montage is makkelijk ; alles valt bijna in mekaar. Deze kleine kits zijn fantastisch... Eer de romphelften worden samengelijmd schilder ik het interieur van de cockpit in Engels groen. Vervolgens de verder assemblage, tevens plaats ik reeds de cockpitruit zonder deze te maskeren : deze werd, om te beginnen, integraal overschilderd in Engels groen. Op het einde van de montage zal ik de doorzichtige delen openschrapen met de punt van een tandenstoker, hetgeen geen problemen zou mogen opleveren aangezien ik Vallejo gebruik. Ik testte dit op de andere kit die in

## Le H-26 du SLt Xavier Henrard

Le 2 mars 1940, un peloton de Hurricane mené par le sous-lieutenant Xavier Henrard intercepte un Dornier 17. Les pilotes, qui ne peuvent tirer, encadrent l'avion allemand pour essayer de le forcer à atterrir comme le voulait la procédure lors du survol d'un pays neutre par un belligérant. Le mitrailleur arrière ouvre le feu sur l'avion piloté par le SLt Henrard qui est mortellement touché (nos Hurricane n'avaient pas de pare-brise blindé) et s'écrase avec son appareil près de Bastogne. Le sergent Luitenant fait un atterrissage sur le ventre près de Ciney ; le troisième Hurricane, piloté par le sous-lieutenant Lelièvre, revient à sa base.

Le sous-lieutenant Henrard est le premier pilote belge tué au combat...

Cet événement aura pour conséquence que l'autorisation sera donnée à nos pilotes d'ouvrir le feu sur tout appareil étranger survolant notre espace aérien.

La firme japonaise SWEET, qui réalise des kits au 1/144e, a édité plusieurs boîtes consacrées au Hawker Hurricane Mk.I. Chaque boîte contient deux kits (l'un en plastique injecté gris, l'autre en transparent). L'une d'entre elles représente la version avec ailes entoilées, comme l'étaient nos Hurricane et contient d'ailleurs des decals pour le H-22 belge.

Le montage est facile; tout

### UN AVION ALLEMAND survolant Saint-Hubert, ouvre un feu violent contre trois chasseurs belges

Deux de nos appareils sont endommagés

Le sous-lieutenant Henrard, qui continuait la poursuite, est tué et son avion détruit

Le gouvernement proteste énergiquement contre cette grave violation de notre neutralité et l'agression dont les aviateurs allemands se sont rendus coupables

Le service de presse du ministère des Affaires étrangères communique : « Le 2 mars 1940, un peloton de trois avions militaires, un Dornier 17, un Dornier 17 et un Dornier 17, ont survolé le territoire belge et ont ouvert le feu sur nos chasseurs. Les avions allemands ont été abattus par nos chasseurs. Le sous-lieutenant Henrard a été tué et son avion détruit. Deux autres avions ont été endommagés. Le gouvernement proteste énergiquement contre cette grave violation de notre neutralité et l'agression dont les aviateurs allemands se sont rendus coupables. »

Coll J. Schelfaut



# Panzerkampfwagen III

Ausf.A,B,C,D development and production from 1934 to 1938 plus the  
Leichttraktor and Krupp's M.K.A.  
Panzer Tracts N° 3-1

Auteurs: Thomas L. Jentz, H.L. Doyle  
Uitgever: Panzer Tracts  
Taal: Engels  
Pagina's: 73  
Uitgave: 2006  
ISBN: 0-9771643-4-9  
Opzet: Technisch / historisch overzicht  
Kleur: Zwart/wit  
Prijs: 24,95 USD

Auteurs: Thomas L. Jentz, H.L. Doyle  
Editeur: Panzer Tracts  
Langue: Anglais  
Pages: 73  
Edition: 2006  
ISBN: 0-9771643-4-9  
Contenu: Revue technico-historique  
Couleur: Noir/blanc  
Prix: 24,95 USD

Panzer Tracts heeft in het verleden reeds naam gemaakt voor hun minutieus onderzoek naar de evolutie van de Duitse pantsers voor en tijdens WO2, maar bouwt met dit werk verder aan hun reputatie. Waar vroegere werken vaak erg summier (maar wel meestal erg correct) waren, zijn de heren van Panzer Tracts nu begonnen met de oude reeks te vernieuwen. Dit houdt onder andere in dat, waar de PzKpfw III vroeger één boekdeel kreeg, het er nu meerdere zijn geworden (m.a.w. Panzer Tracts 3 wordt Panzer Tracts 3-1, 3-2 & 3-3). De technische evolutie krijgt veel meer aandacht en dit eerste pulit er dan ook van uit. Opnieuw betekent dit dat er veel materiaal in zal staan dat wel erg correct is (bv technische verslagen van vergaderingen tussen Krupp en de Waffenamt) maar die voor een modelbouwer minder belangrijk is. Dat er bovendien van de in dit deel behandelde voertuigen bijna geen kits bestaan, maakt het er alleen maar erger op. Wat krijgen we ?

- De hele geschiedenis van de Krupp en Rheinmetall Leichttraktor (24 pagina's !);
- De geschiedenis en evolutie van de Zugführerwagen (de latere PzKpfw III) van de 1, 2, 3a en 3b.Serie (resp. Ausf. A, B, C en D);
- Een kort overzicht van de heel beperkte inzet van deze voertuigen aan het begin van de vijandelikheden.

Voor de fan van de Panzer III (zoals mezelf) een morele verplichting, voor de meer praktijkgerichte modelbouwer misschien iets te technisch.

# Panzerkampfwagen III

Ausf.E,F,G und H  
Development and production from 1938 to 1941  
Panzer Tracts N° 3-2

Auteurs: Thomas L. Jentz, Hilary L. Doyle  
Uitgever: Panzer Tracts  
Taal: Engels  
Pagina's: 84  
Uitgave: 2007  
ISBN: 0-9771643-9-X  
Opzet: Technisch / historisch overzicht  
Kleur: Zwart/wit  
Prijs: 27,95 USD

Auteurs: Thomas L. Jentz, Hilary L. Doyle  
Editeur: Panzer Tracts  
Langue: Anglais  
Pages: 84  
Edition: 2007  
ISBN: 0-9771643-9-X  
Contenu: Revue technico-historique  
Couleur: Noir/blanc  
Prix: 27,95 USD

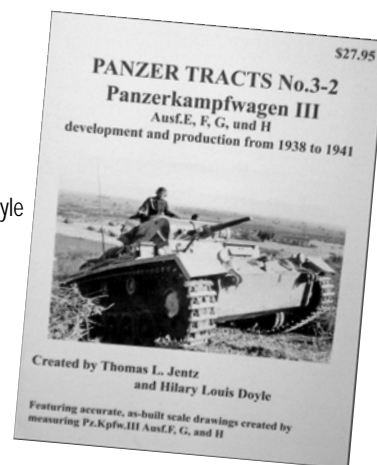
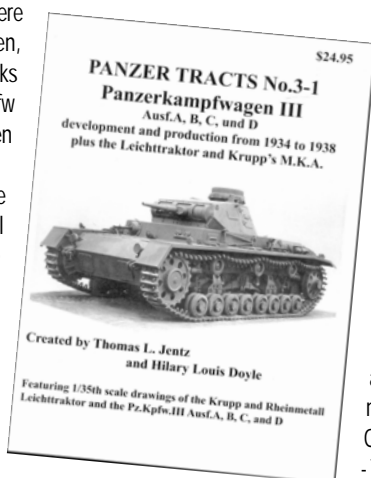
Misschien wordt het ondertussen eentonig, maar ikzelf krijg niet genoeg van de laatste creaties van Panzer Tracts die nu echt wel hun kruissnelheid bereikt hebben. Dit is het logische vervolg op Panzer Tracts 3-1, dat hierboven gereviewd werd, en behandelt de eerste versies van de Panzer III met het definitieve loopwerk, i.e. met zes grote wielen en torsievering. U heeft het al begrepen, we hebben het hier over de

Panzer Tracts s'est déjà fait un nom par le passé pour ses recherches minutieuses sur l'évolution des panzers allemands avant et pendant la 2e G.M. Cependant, avec cet ouvrage-ci, ils améliorent encore leur réputation. Là où les ouvrages antérieurs étaient souvent vagues (mais le plus souvent corrects), les auteurs de Panzer Tracts ont maintenant commencé les mises à jour des anciennes séries. Cela signifie e.a. que le PzKpfw III qui était précédemment couvert dans un seul volume, l'est maintenant dans 3 volumes ; en d'autres termes, Panzer Tracts 3 devient Panzer Tracts 3-1, 3-2 & 3-3.

L'évolution technique reçoit beaucoup plus d'attention et ce premier volume en déborde. Cela signifie qu'une fois de plus, il y a beaucoup de matière qui est très correcte (p.ex. des rapports techniques de réunions entre Krupp et le Waffenamt) mais de moindre importance pour le maquettiste. Et sachant qu'en plus, il n'existe pratiquement aucune maquette pour les véhicules analysés dans cette partie, cela n'arrange pas les choses.

- Qu'avons-nous donc ?
- Toute l'histoire des Leichttraktor de Krupp et Rheinmetall (24 pages !);
  - Les historiques et évolutions des Zugführerwagen (PzKpfw III ultérieurement) des séries 1, 2, 3a et 3b (resp. Ausf. A, B, C et D);
  - Une courte revue de la mise en œuvre très limitée de ces véhicules au début des hostilités.

Une obligation morale pour le fan du Panzer III (comme moi), mais peut-être un peu trop technique pour le maquettiste plus terre à terre.



# SCHNEIDER GRUNAU

## «Baby» II b

© D. Waelkens

« Er is helaas geen schroef... daar knelt de schoen »

(Uittreksel uit het scenario van de legendarische film van Gérard OURY « La Grande Vadrouille »)

### Inleiding

We gaan voor een keer een uitzondering maken en U niet onderhouden over een machtig vliegend tuig, overladen met diverse wapens, uitgerust met enorme motoren die beschikken over een cavalerie aan paarden waarbij elke smaldeelcommandant bleek wordt, of versierd met groene, grijze, bruine, blauwe verf of de vier samen. We gaan het ook niet hebben over een klein eenvoudig vliegtuigje dat mooi werd versierd, met een bescheiden motor met enkele paardenkrachten waarmee toch moeder de vrouw kan meegenomen worden voor een luchttochtje op een mooie zomerzondag. Neen, deze keer geen motor of schroef,... en ook geen straalmotor trouwens. Enkel maar een romp, een stuurvlak en twee vleugels om met de hulp van de ons omringende lucht met volle teugen te genieten. Het gaat eenvoudigweg om een mooi vliegend tuig in goed hout en zeildoek... een zwever!

### De geschiedenis

Het is een vliegend object zonder motor waarvan de reputatie niet meer gemaakt moet worden in de wereld van de zwevers : de GRUNAU « Baby ». Zowel gebouwd door zijn ontwerper als in zijn nationale en internationale varianten maakt hij deel uit van het mondiale luchtvaartpatrimonium. Wie, in de wereld van de zweefvliegers, kent hem niet, zelfs hopelijk de jongste onder ons? Zijn karakteristieke en kenmerkende vormen hebben de vliegvelden sinds jaren gemarkeerd, zelfs indien er sinds onlangs moet deelgenomen worden aan een verzameling van oude zwevers om er nog een of meerdere te kunnen bewonderen. Deze worden vol liefde in een perfecte luchtwaardige staat gehouden door de gepassioneerden van dit vliegend icoon. Het is een van de meest gekende zwevers uit de geschiedenis van het zweefvliegen omwille van zijn voor zijn tijd uitstekende prestaties en voor zijn lange levenslijn.

Zijn geschiedenis begint tijdens de winter van 1930-1931 in een studiebureau dat geïnstalleerd is in de stad... GRUNAU in Silezië; vandaar zijn naam. Hij werd ontworpen, getekend en gebouwd door Edmund

« Il n'y a pas d'hélice hélas... c'est là qu'est l'os »  
(Extrait du scénario du film emblématique de Gérard OURY « La Grande Vadrouille »)

### Introduction

Une fois n'est pas coutume, nous n'allons pas vous entretenir d'un engin volant puissant, bardé d'armes diverses, de moteurs énormes dotés d'une cavalerie à faire pâlir n'importe quel chef d'escadron ou bariolé de couleur verte, grise, marron, bleu ou des quatre en même temps. Non plus d'un

simple petit aéroplane joliment décoré, au moteur peu fourni en chevaux-vapeur mais assez généreux pour nous permettre une promenade aérienne avec madame par un beau dimanche d'été.

Non, cette fois ni moteur ni hélice,... ni réacteur d'ailleurs. Simplement un fuselage, un empennage et deux ailes pour se procurer, avec l'aide de l'air qui nous entoure, tous les bonheurs du monde. Il s'agit tout simplement d'un bel engin volant en bons bois et toile... un planeur !

### L'histoire

Il est un objet volant sans moteur dont la réputation n'est plus à faire dans le monde vélivole: le GRUNAU « Baby ». Qu'il ait été construit comme tel par son concepteur ou dans ses diverses déclinaisons nationales et internationales, il fait partie du patrimoine aéronautique mondial. Qui, dans le monde du vol à voile, même parmi les plus jeunes osons-nous l'espérer, ne le connaît? Ses formes caractéristiques bien marquées hantent les terrains d'aviation depuis tant d'années, même si depuis quelque temps, il faut participer à un rassemblement de planeurs anciens pour pouvoir en admirer un ou... plusieurs. Ceux-ci sont tenus amoureusement en parfait état de vol par des aficionados de cette icône volante. Donc nous voilà devant un «monstre» de l'aéronautique, un des plus fameux planeurs de l'histoire du vol à voile de par ses performances tout à fait honorables pour l'époque ainsi que pour sa longévité d'existence.

Son histoire commence durant l'hiver 1930-1931 dans un bureau d'étude installé dans la ville de... GRUNAU en Silésie ; d'où son nom. Il est conçu, dessiné et fabriqué par Edmund SCHNEIDER. En quatre ans, il passe de la version 1 à la version 2 puis 2A/B qui sera la plus fabriquée. Il en construit des milliers dans son usine et d'autres le sont dans les sections du NSFK, sorte de «club» de vol à voile officiel du parti alors au pouvoir en Allemagne. Durant la guerre, environ 4.000 exemplaires en sont construits. Ils seront utilisés à l'entraînement des pilotes des planeurs d'assaut de la Luftwaffe et ce, y compris des vols et atterrissages de nuit avec un phare installé dans le nez de notre oiseau.



# Grunau Baby III

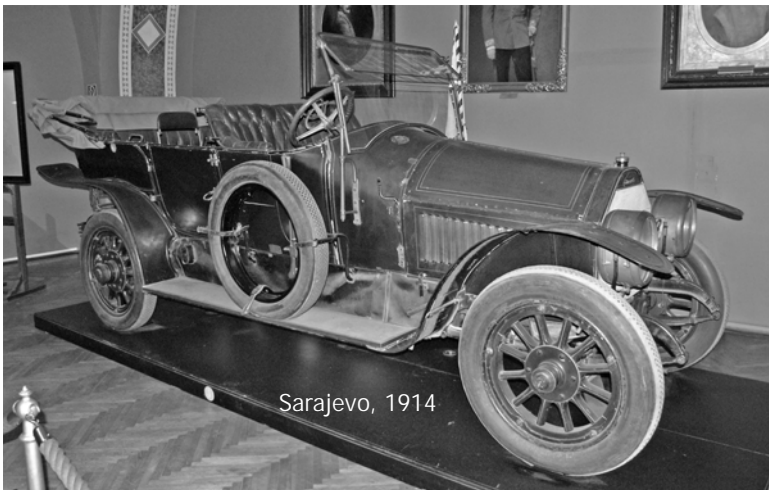
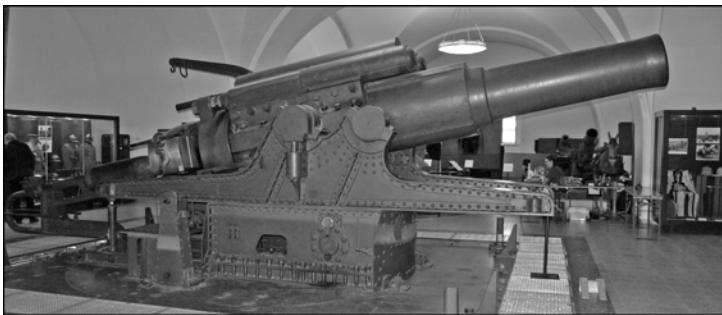
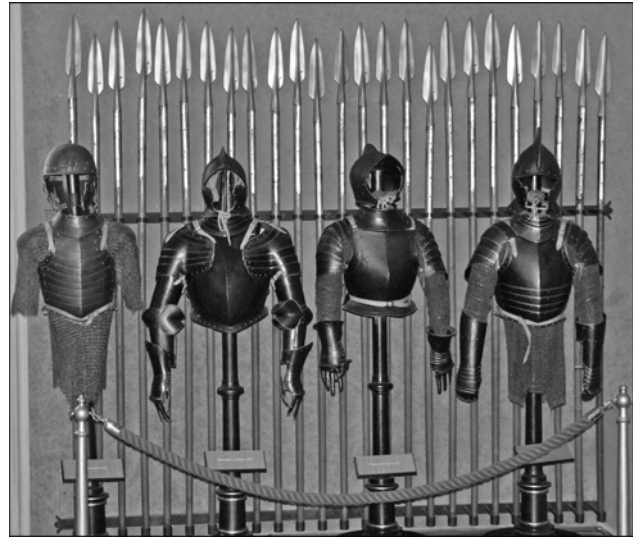
## Walk Around

Foto's / Photos  
© D. Waelkens

Brussels Air Museum, April 2010



# IPMS AUSTRIA 40 YEARS





**GO-MO 2010**  
13. und 14. März  
im Heeresgeschichtlichen Museum Wien



**GO**  
MODELLING  
2010



Ca. 10 m boven onze stand.  
Env. 10 m au-dessus de notre stand.



Foto's / Photos  
© D. Waelkens

