

AERO 2'92

MIESIĘCZNIK

technika lotnicza

ROK III (XLVII)

PL ISSN 0867-6720

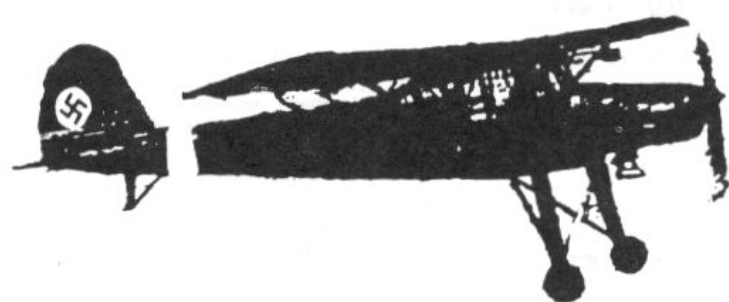
Index: 351024



Fieseler Fi 156C Storch BW+GA w rejonie Demiańska zimą 1942 r.

Rysunek: Krzysztof Cieślak

Cena zł 19 900,—



FIESELER

Fi 156

JANUSZ
LEDWOCH

W połowie lat trzydziestych powstała nowa klasa samolotów o właściwościach krótkiego startu i lądowania — STOL (Short Take-Off and Landing — krótki start i lądowanie). Samoloty STOL miały bogatą mechanizację płata (klapy, sloty) umożliwiającą wydatne skrócenie drogi startu i lądowania. Prekursorami samolotów tej klasy byli zwycięzcy Challenge w 1932 i w 1934 r.: RWD-6 i RWD-9.

Jednym z najbardziej udanych wczesnych samolotów STOL był niemiecki Fieseler Fi 156 Storch (bocian). W latach 1936–1944 wyprodukowano 2564 egz. Maszyny wzorowane na Fi 156 budowano w ZSRR (OKA-38), USA (Ryan OY-51), Japonii (typ Ka-Go, Nippon Kokusai Ki-76) i we Włoszech (IMAM Romeo Ro 63). Po zakończeniu II wojny światowej Fi 156 był budowany seryjnie w Czechosłowacji (Mraz K-65 Čáp) i we Francji (Morane-Saulnier MS

nikiem umieszczonym na krawędzi spływu płata. Silnik napędzał śmigło pchające. Niekonwencjonalny był także układ kabiny załogi. Fotele pilota i obserwatora znajdowały się obok siebie, a nie — jak stosowano dotychczas — w tandemie. Prototyp Si 201V1 (D-IWHL) oblatano w 1936 r. Prof. Heinrich Focke przygotował wiatrakowiec Focke-Wulf Fw 186V1 (D-ISTQ). Wiatrakowiec był wzorowany na konstrukcjach Juana de la Cierva — Cierva C 19 i C 30.

W oblocie prototypu Fw 186V1 uczestniczył Ernst Udet.

Zakłady Bayerische Flugzeugwerke opracowały samolot Bf 163. Z powodu skoncentrowania się na rozwoju samolotów Bf 109 i Bf 110, projekt Bf 163 nie był traktowany priorytetowo i został ukończony po terminie. Prace końcowe wykonano w zakładach Rohrbach w Berlinie (konstruktorem prowadzącym był dr Adolf Rohrbach). BFW Bf 163 był górnopłatem zastrzałowym o konstrukcji metalowej.

W konkursie zwyciężył samolot Fieseler Fi 156 skonstruowany przez dr inż. Hermana Wintera, inż. Reinholda Mewesa i inż. Viktora Maugscha. Koordynatorem prac konstrukcyjnych był Gerhard Fieseler.

Fi 156 Storch był górnopłatem zastrzałowym ze stałym podwoziem. Bogato oszklona kabina zapewniała doskonałą widoczność. Samolot był wyposażony w sloty typu Handley-Page-Lachmann oraz klapy i lotki, umożliwiające krótki start i lądowanie. Napęd stanowił silnik Argus As 10C. Konstrukcja płata była oparta na samolocie Fieseler Fi 97, używanym podczas Challenge 1934 (trzecie miejsce). Jesienią 1936 r. były ukończone 2 prototypy: Fi 156V1 (D-IKVN, Wk



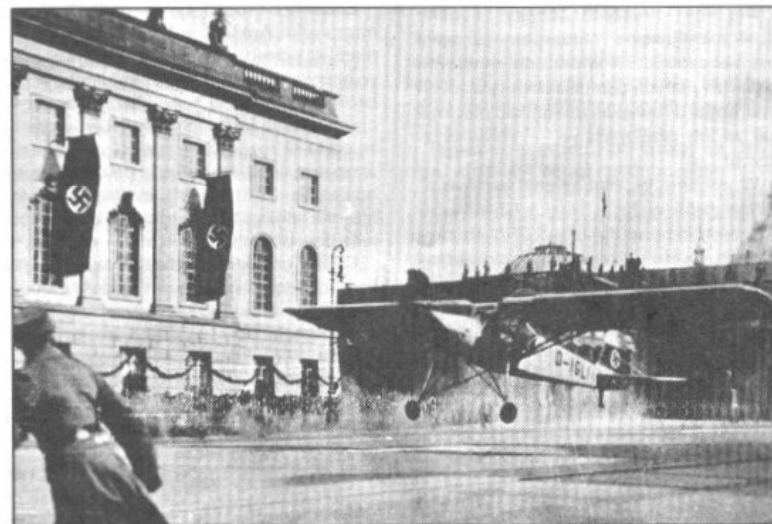
Samolot przedseryjny Fi 156A-0 Wk Nr 611

500-505). Ok. 10 samolotów Fieseler Fi 156 znajdowało się na wyposażeniu lotnictwa polskiego.

Wiosną 1935 r. Technische Amt RLM (biuro techniczne ministerstwa lotnictwa Rzeszy) rozpisało konkurs na samolot łącznikowy na potrzeby armii lądowej. Nowy typ samolotu miał być przystosowany do bliskiego rozpoznania, korygowania ognia artylerii i lotów kurierskich. Zaplanowano, że samolot będzie napędzany silnikiem rzędowym Argus As 10C o mocy 176 kW (240 KM). Samolot miał charakteryzować się właściwościami STOL i operować z nie przygotowanych lotnisk polowych. W konkursie uczestniczyły zakłady Focke-Wulf, Fieseler, BFW (Messerschmitt) i Siebel.

Zakłady Siebel opracowały samolot Si 201V1. Był to wolnonośny górnopłat z sil-

Fi 156V2 podczas lądowania na Unter den Linden w marcu 1939 r.

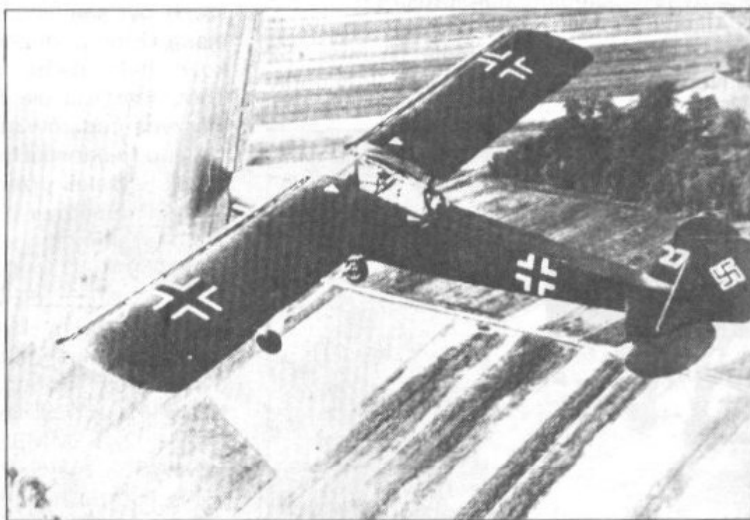


Nr 601) i **Fi 156V2** (D-IDVS, Wk Nr 602). Fi 156V1 miał stałe śmigło metalowe, zaś Fi 156V2 — drewniane. Kolejny prototyp **Fi 156V3** (D-IGLT, Wk Nr 603) był wzorcem wersji wojskowej. Od 10 października do 10 listopada Fi 156V2 przechodził próby w ośrodku doświadczalnym w Rechlinie. Zimą 1936/1937 r. Fi 156V1 był testowany z narciami. W styczniu 1937 r. w narty został wyposażony kolejny prototyp, **Fi 156V4** (D-IFMR, Wk Nr 604). Prototypy V3 i V4 miały pełne wyposażenie radiowe: FuG VII, FuG 14 i FuG 17. Samolot **Fi 156V5** (D-IYZQ, Wk Nr 605) był wzorcem wersji seryjnej **Fi 156A**. Samoloty V4 i V5 były testowane z różnymi typami anten: V4 z anteną linkową wypuszczaną pod kadłubem, zaś V5 miał maszty antenowe umieszczone po środku i na końcach płata. W lutym i w marcu 1937 r. wyprodukowano 10 samolotów serii przedseryjnej **Fi 156A-0** (Wk Nr 606-615) wzorowanej na Fi 156V5. W 1938 r. zbudowano serię samolotów **Fi 156A-1**. Planowano także budowę wersji



Fi 156C-1 BW+CA

Fi 156C-2



cywilnej (z automatycznymi slotami) **Fi 156B** służącej do przewozu 2–4 pasażerów. Ostatecznie powstało tylko 10 samolotów przedseryjnych **Fi 156B-0** (np. D-IHKV, później WL+IHKV, Wk Nr 621).

Jeden Fi 156A-0 (D-IJFN) uczestniczył w IV Międzynarodowym Meetingu Lotniczym w Zürichu-Dübendorf (23 lipca–1 sierpnia 1937 r.). Storch wzbudził duże zainteresowanie europejskich specjalistów lotniczych. Innym rezultatem prezentacji

w Zürichu były... kopie Fi 156 opracowane w ZSRR, we Włoszech i w Japonii. W 1937 r. przeprowadzono testy porównawcze ze śmigłowcem Focke-Achgelis Fa 61. Fi 156 osiągnął prędkość minimalną 51 km/h, długość startu wynosiła 75 m, a długość lądowania — 125 m. Na początku 1938 r. Flugkapitän Hans-Dietrich Knötzsch, szef pilotów doświadczalnych zakładów Fieseler i mechanik Emil Schmidt odbyli na Fi 156A-1 (D-IKVN, Wk Nr 625) lot nad Polską i do Bukaresztu,

Belgradu, Istambułu i docelowo do Ankar. Powrót nastąpił przez Sofię i Budapeszt. Lot miał na celu prezentację Fi 156 potencjalnym odbiorcom zagranicznym. W styczniu Fi 156V4 został wysłany wraz z ekspedycją na Spitzbergen. W marcu 1939 r. podczas „Dnia Wehrmachtu” Fi 156V2 wylądował na Unter den Linden.

W 1939 r. wyprodukowano samoloty **Fi 156C-0** oraz część serii **Fi 156C-1**. Samoloty C-0 były uzbrojone w karabin maszynowy Rheinmetall-Borsig MG 15 na tylnym stanowisku strzeleckim, Fi 156C-1 nie był uzbrojony. Zbudowano 10 samolotów w wersji C-0 i 46 w wersji C-1. Samoloty Fieseler Fi 156C-1 Storch były wyposażone w radiostacje FuG VII i FuG 17. Jako uzbrojenie pokładowe służył... pistolet maszynowy MP 40 przewożony wewnątrz kabiny.

W 1940 r. rozpoczęła się produkcja seryjna kolejnej wersji — **Fi 156C-2**. Samoloty miały przebudowaną kabinę przystosowaną do zamontowania na tylnym stanowisku strzeleckim ławety soczewkowej Linsenlafette LL-K z karabinem maszynowym MG 15 kal. 7,92 mm. Dodatkowe uzbrojenie stanowił nadal pistolet maszynowy (MG 28 lub MG 40). Radiostacja — FuG 17.

Samoloty Fieseler **Fi 156C-3** (budowane w latach 1940–1941) były napędzane silnikiem Argus As 10P wyposażonym w rozrusznik AL/DEF 24 L2, 9-7002 F. Seryjne samoloty nie miały wyposażenia radiowego, w warunkach polowych montowano radiostacje FuG 16.

Fieseler **Fi 156C-5** był modyfikacją wersji C-3. Był napędzany silnikiem Argus As 10P. Samolot mógł być wyposażony w ręczny aparat fotograficzny, pod kadłubem mógł być zamocowany megafon 901AF i wyrzutnik bombowy ETC50/VIII służący do podwieszania bomby 50 kg; dwa wyrzutniki mogły być zamontowane pod skrzydłami. Pod kadłubem można było zamocować dodatkowy zbiornik paliwa (wówczas zasięg samolotu wzrastał z 385 km do 1010 km).

W 1940 r. zakłady Fieseler opracowały samolot **Fi 156U** przeznaczony do niszczenia okrętów podwodnych. Początkowo planowano, że Fi 156U będzie uzbrojony w jedną francuską bombę głębinową o masie 135 kg podwieszoną pod kadłubem (Niemcy zdobyli



Sir Winston Churchill w kabinie Fi 156C-3 przed lotem nad Cherbourg i Caen — Normandia, 22 czerwca 1944 r.

w 1940 r. 3000 takich bomb). Fi 156U miały uzbrojenie obronne — MG 15, a także były wyposażone w radiostację FuG 17 i trzy wyrzutniki bombowe ETC 50/VIII służące do podwieszania trzech bomb głębinowych 50 kg (pod kadłubem i skrzydłami) lub jednej bomby o masie 135 kg pod kadłubem — w tym przypadku był to wyrzutnik ETC z adapterem. Bomby głębinowe zrzucało za pomocą urządzenia ASK-R. Bomby mogły być zrzucone podczas lotu horyzontalnego lub nurkowego (kąt nurkowania do 60°). Używano celownika bombowego Revi C12/D. Prowadzono tylko prace nad prototypem CQ+QS (testy w Rechlinie).

Jesienią 1941 r. powstała seria przedprodukcyjna samolotu sanitarnego **Fi 156D-0**. Seryjnie budowano samoloty sanitarne **Fi 156D-1** będące odpowiednikiem wersji **Fi 156C-5**. Samoloty **Fi 156D-1** produkowano w latach 1942–1945.

Fi 156E-0 produkowane w latach 1941–1942 miały podwozie gąsienicowe. Na wzmocnionej goleni podwozia głównego zamontowano dwa koła połączone gumową gąsienicą. Zastosowanie podwozia gąsienicowego umożliwiało starty i lądowanie na grząskich lotniskach polowych.

i „Automobilove Zavody” Beneš-Mráz w Choceniu (podczas wojny znajdowały się tam zakłady lotnicze inż. J. Mráza — stąd nazwa Mráz). We Francji produkowano wersję **Fi 156** z silnikiem Argus As 10C (oznaczoną MS 500 Criquet — szarańcza). Po zakończeniu wojny zamiast silnika Argus stosowano podobny silnik Renault 6Q (MS501). Oprócz silników rzędowych używano także silników gwiazdowych: Salmson 9aBb o mocy 169 kW (250 KM) lub Jacobs R-755-A2 o mocy 223 kW (304 KM). Samoloty wyposażone w silniki gwiazdowe były oznaczone: MS 502 (śmigło drewniane) lub MS 505 (śmigło metalowe). W Czechosłowacji produkowano samoloty **Fi 156** pod oznaczeniem Mráz K-65 Čáp (bocian). Do maja 1945 r. zbudowano 235 samolotów, a po zakończeniu wojny (do 1949 r.) — kolejne 138. Trzy samoloty zostały przekazane lotnictwu radzieckiemu jako „dar narodu czeskiego za wyzwolenie”. Samoloty K-65 były używane w lotnictwie wojskowym i w aeroklubach CSRS. W przedsiębiorstwie Agrolet służyły jako samoloty agrolotnicze.

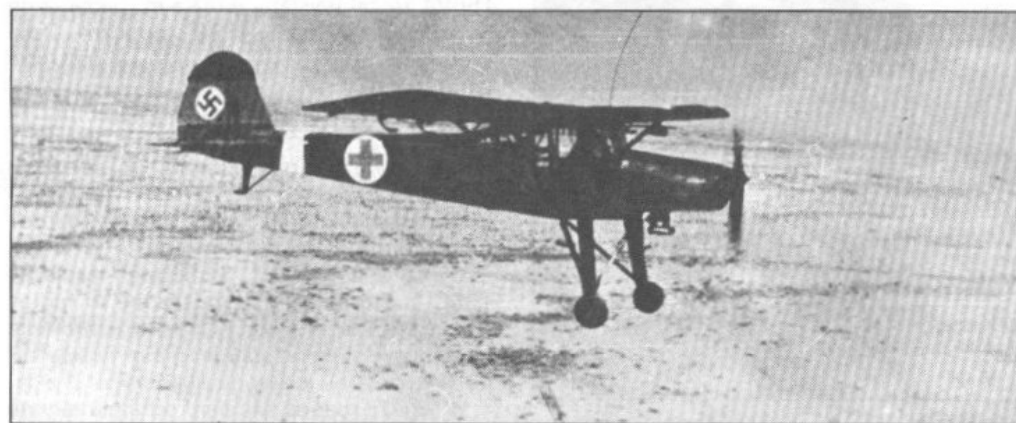
Alianci zdobyli ponad 100 samolotów **Fi 156**: 62 maszyny na terenie Niemiec, 52 w Norwegii i 31 w Danii. 63 samoloty trafiły

szwedzkie — Flygvapnet, które latem 1938 r. zamówiło sześć samolotów **Fi 156A-1** pod nazwą Storkar. Storkary były używane w pułku lotnictwa pomocniczego P4.

W 1939 r. lotnictwo hiszpańskie otrzymało samoloty poprzednio używane przez Legion Condor. **Fi 156** służyły w Hiszpanii do połowy lat pięćdziesiątych.

31 grudnia 1938 r. fiński minister obrony zamówił dwa samoloty **Fi 156C-1** (w wersji eksportowej nosiły oznaczenie **Fi 156K-1**). **Fi 156** przybyły do Finlandii drogą morską w maju 1939 r. Po zmontowaniu zostały włączone do Lentorykmentti 1 (1. pułk lotniczy). Jeden samolot (ST-113) został rozbity podczas służby w Lentolaive 14 (26 października 1944 r.), drugi był używany jako maszyna kurierska dowództwa lotnictwa (do 1956 r.). W 1960 r. wycofano go ze służby, 31 maja 1960 został sprzedany cywilnemu użytkownikowi. Później nosił znaki CH-VSF, później OH-FSA. Latał do 1975 r. Obecnie znajduje się na lotnisku Raxskala.

Pierwszym **Fi 156C-1** używanym we Włoszech był samolot подарowany przez Hermana Göringa gubernatorowi Libii marszałkowi Italo Balbo (I-ULIA). Kolejnym **Fi 156C-1** w służbie Regia Aeronautica była maszyna подарowana dowódcy Corpo Aero Italiano (jednostka lotnictwa włoskiego działająca w Belgii przeciwko W. Brytanii) gen. Rino Fougierowi (I-THAB). Pod koniec 1940 r. zamówiono 6 samolotów **Fi 156C-2** (MM459-464). Na początku 1941 r. zakupiono kolejne 6 samolotów (MM4467-4472). Storchy były używane w 1941 r. podczas kampanii bałkańskiej. Później przybyły do Włoch kolejne samoloty: MM5802–5809. Dwa samoloty **Fi 156C-2** MM5802 i MM5803 (dawne D-IWSW i D-IWSB) znajdowały się na wyposażeniu CSIR (Corpo Italiano Spedizione in Russia — włoski korpus ekspedycyjny w Rosji). Jeden samolot **Fi 156C-2** (MM5454) znajdował się w dyspozycji gubernatora Dodekanezu Cesare De Vecchi di val Cismon. Samolot D-EWFC został przekazany przez marszał-



Fi 156D-1 QJ+RW w Afryce Płn. latem 1942 r.

Kolejną wersją był Fieseler **Fi 156F-0** (niekiedy nazywano go też **Fi 156P** — Polizeiflugzeug, samolot policyjny). Samoloty **Fi 156F-0** (**Fi 156P**) były przeznaczone do zwalczania oddziałów partyzanckich. Samolot stanowił modyfikację **Fi 156C-3** przez wyposażenie go w wyrzutniki ETC 50/VIII z adapterem służącym do podwieszania 24 bomb odłamkowych (przeciwpiechotnych) SD 2. Uzbrojenie stanowił karabin maszynowy MG 15 umieszczony na lawecie soczewkowej LL-K (planowano także przystosowanie kabiny do lawety LL-15). Wyrzutnik bombowy był obsługiwany przez obserwatora. Wyposażenie radiowe stanowiła radiostacja krótkofalowa FuG 21.

9 lipca 1941 r. na lotnisku Kassel-Waldau oblatano prototyp zmodyfikowanej wersji samolotu Storch, oznaczonej **Fi 256**.

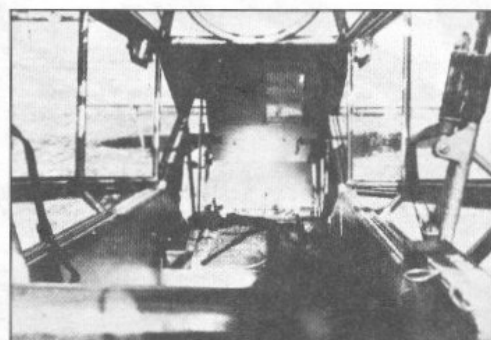
W czasie wojny zakłady Fieseler zostały włączone do wielkoseryjnej produkcji samolotów Messerschmitt Bf 109 i Focke-Wulf Fw 190, a produkcja samolotów **Fi 156** została przeniesiona do zakładów Morane-Saulnier w Puteaux (w kwietniu 1942 r.)



Fi 156C-5/Trop KH+YW w Afryce Płn.

do W. Brytanii, 64 otrzymała Francja jako odszkodowanie wojenne, a 17 pozostało w Norwegii. Nie jest znana liczba **Fi 156** w ZSRR. Po wojnie kilka Storchów przekazano Holandii.

Samoloty Fieseler **Fi 156** Storch były eksportowane do wielu krajów. Pierwszym zagranicznym użytkownikiem było lotnictwo



Kabina sanitarnego Fi 156D-0

ka Alberta Kesserlinga włoskiemu głównodowodzącemu w Afryce Płn. marsz. Bastico. Pod koniec 1942 r. Włochy zamówiły 12 maszyn Fi 156C-3 (MM12820–12831). Dwa samoloty — MM12823 i MM12824 — służyły w 116. i 38. Squadriglia O.T. (rozpoznawcza) stacjonujących na lotnisku w Stalino na Ukrainie. W maju 1943 r. zamówiono następne 3 maszyny, które były przeznaczone do... zaokrętowania na budowanym lotniskowcu „Aquila”.

W 1941 r. Jugosławia zamówiła 24 samoloty Fi 156C-2, które były używane w jednostkach łącznikowych, m.in. 701, 702, 703, 704 Eskadrila (eskadra). Większość samolotów została zniszczona podczas agresji Niemiec i Włoch na Jugosławię w kwietniu 1941 r. Kilka samolotów zdobyto.

Samoloty Fi 156C-3 były używane także przez Słowację (dwa pierwsze Storchy włączono do lotnictwa słowackiego w listopadzie 1942 r.). Ogółem lotnictwo słowackie otrzymało 17 samolotów.

W listopadzie 1942 r. Rumunia zamówiła 1 samolot Fi 156Ca-3 (a — od ausland



Fi 156C DJ+ND (zdjęcie ze zbioru M. Krzyżana)



Fi 156C (zdjęcie ze zbioru M. Krzyżana)

umieszczony z tyłu kabiny. W Szwecji Fi 156A-1 nosiły oznaczenie typu S 14A. W 1943 r. w ramach rozliczeń handlowych Szwecja otrzymała 12 samolotów Fi 156C-3/Trop (szwedzkie numery ewidencyjne: 3809–3820) — S 14B. Kilka samolotów przebudowano na sanitarne. S 14A i B patrolowały granicę w rejonie jeziora Luessärvi — Kiruna. Załogi Fi 156 uratowały ponad 120 Norwegów uciekających z terenów okupowanych przez Niemców.

W styczniu 1940 r. ambasada japońska w Niemczech zakupiła 3 Fi 156C (za 67 500 RM) i prawa licencyjne na budowę w Japonii nieokreślonej liczby samolotów. We wrześniu 1940 r. na pokładzie niemieckiego frachtowca, tzw. łamacza blokad, wysłano do Japonii 3 rozmontowane Fi 156, w tym jeden Fi 156V2 (D-IDVS). Oblot zmontowanych Fi 156 odbył się 14 czerwca 1941 r. na lotnisku Haneda. Samoloty testowano w ośrodku doświadczalnym zakładów Tachikawa. Mimo zakupu licencji na produkcję silnika Argus As 10C (w zakładach Kobe Seikoshō), w Japonii budowano samolot Kokusai Kogyo Ki-76 z silnikiem gwiazdowym. Prof. Tetsuo Miki opracował samolot Kabaya Ka-Go przeznaczony dla artylerii, będący kopią Fi 156. Napęd stanowił silnik Argus As 10C. Planowano uruchomienie produkcji seryjnej (pod nazwą Te-Go). Prototyp Ka-Go ukończono w 1942 r., lecz nie podjęto produkcji seryjnej samolotu Te-Go. Samoloty Ki-76 testowano na okręcie-bazie wodnosamolotów „Akits-hima-Maru”, dysponującym pokładem o wymiarach 100 × 30 m. Samoloty Ki-76 miały być wykorzystane do zwalczania okrętów podwodnych za pomocą bomb głębinowych (o masie 50 kg każda) podwieszonych pod skrzydłami.

Warto dodać, że próby lądowania na pokładzie lotniskowca (HMS „Triumph”) wykonał w 1946 r. kmdr ppor. Eric Brown. W 1948 r. jeden czeski K-65 został zakupiony przez linie lotnicze Swissair. W połowie 1950 r. samolot ten (HB-LKA) został wycharterowany fabryce czekolady Lindt.



Morane-Saulnier MS 502 z silnikiem Salmson 9ABb w Passy-Mont Blanc, 6 września 1946 r.

Latem 1943 r. RLM wyraziło zgodę na eksport do Hiszpanii 20 samolotów Fi 156C-3. Do końca stycznia 1944 r. do Hiszpanii wysłano tylko 16 maszyn.

Od czerwca do lipca 1943 r. Bułgaria otrzymała 12 samolotów Fi 156, miesiąc później dodatkowo 4 Fi 156D-1 (wersja sanitarna). Ostatni Storch przybył do Bułgarii w styczniu 1944 r.

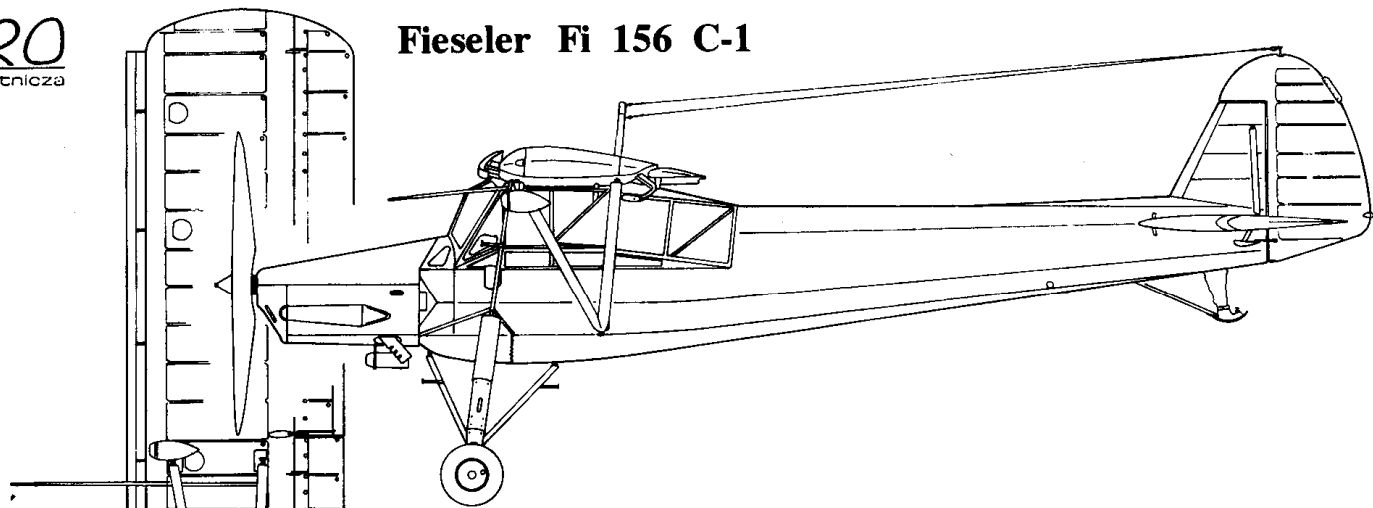
23 września 1939 r. szwajcarskie przedsiębiorstwo lotnicze Ostschweizer Aero Gesellschaft (Wschodnioszwajcarskie Towarzystwo Aero) otrzymało samolot wykonany w wersji luksusowej (HB-ARU). W czerwcu 1943 r. samolot został zmilitaryzowany (A-96). Po zakończeniu wojny nadal służył w Aero. 19 marca 1943 r. wskutek pomyłki nawigacyjnej lądował Fi 156C-3 (CN+EL), który został internowany, a później włączony do służby w lotnictwie wojskowym (A-97). Inny Fi 156C lecący z południowych Niemiec na Sycylię do jednej z jednostek myśliwskich (JG 53?) wylądował przymusowo w Szwajcarii i, podobnie jak A-97, został włączony do służby wojskowej (A-98). Samolot ten nosił oznaczenie TI+VR.

W Szwajcarii samoloty Fi 156 latały w grupie rozpoznawczej F3 w Malmslätt i były uzbrojone w karabin maszynowy M 22-37R

— zagraniczny), który miał służyć jako samolot dyspozycyjny marszałka Antonescu. W lutym 1943 r. zamówiono 5 dalszych Fi 156Ca-3. W czerwcu 1943 r. zakupiono kolejne 45 samolotów używanych w eskadrach łącznikowych (111, 113, 114 i 115).

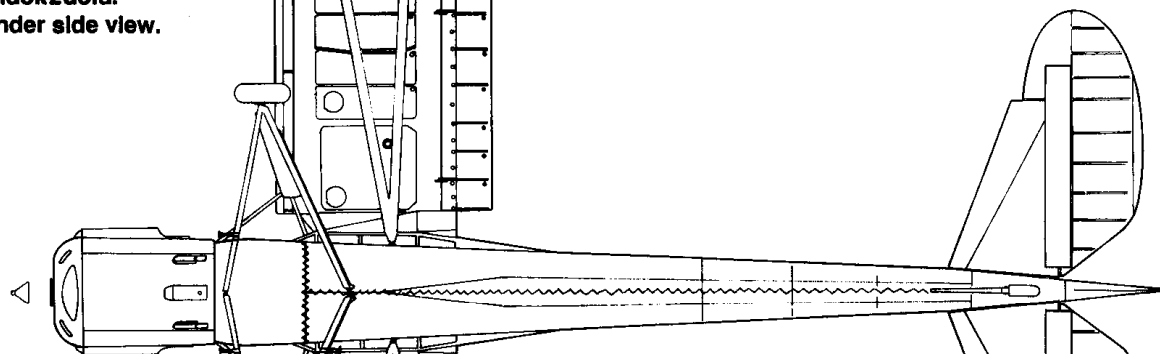
W lutym 1943 r. Węgry zamówiły w zakładach Fieseler GmbH 10 samolotów sanitarnych Fi 156D-1, które zostały dostarczone w okresie od marca do lipca tegoż roku. W marcu 1943 r. Węgry zakupiły jeszcze 5 samolotów.

Fieseler Fi 156 C-1



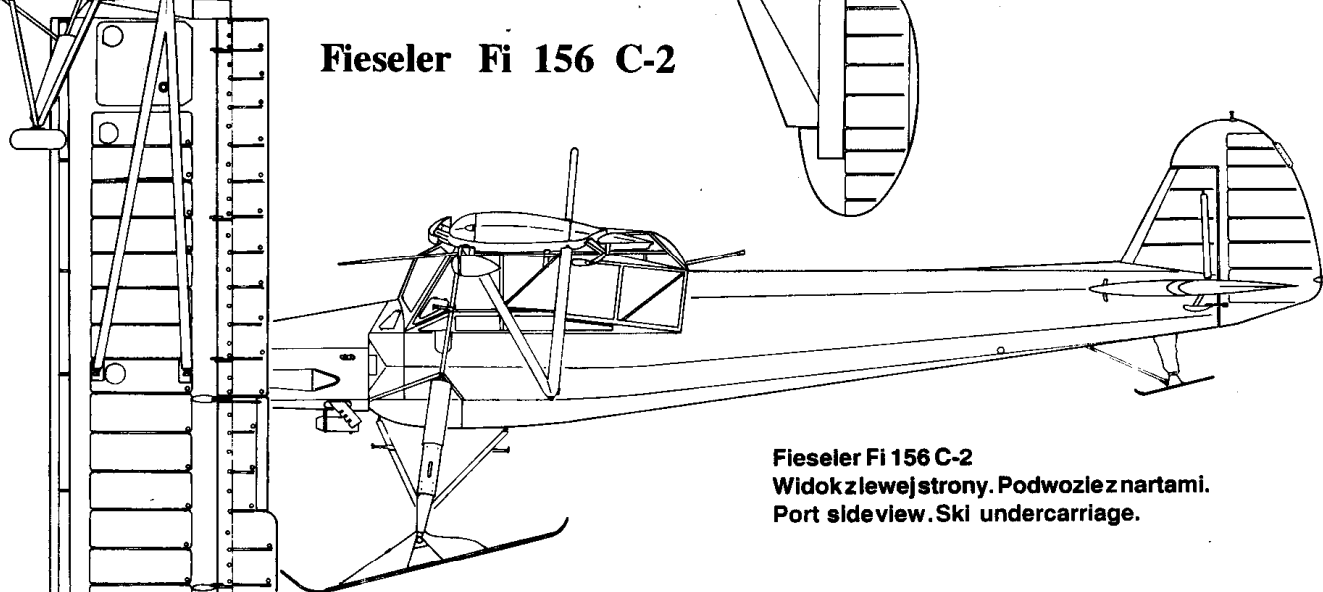
Fieseler Fi 156 C-2

Fieseler Fi 156 C-2
Widok z dołu.
Under side view.



skala 1:72

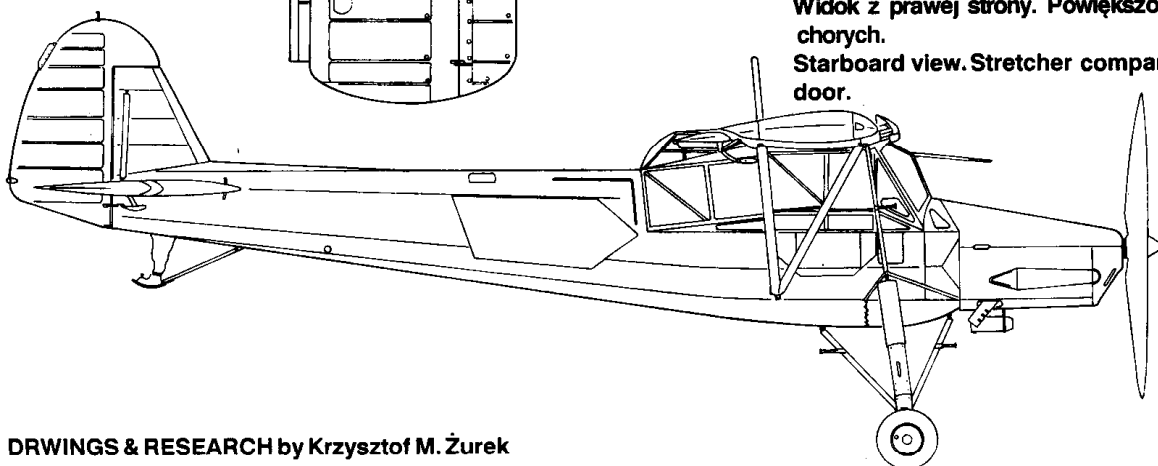
Fieseler Fi 156 C-2



Fieseler Fi 156 C-2
Widok z lewej strony. Podwozie z nartami.
Port side view. Ski undercarriage.

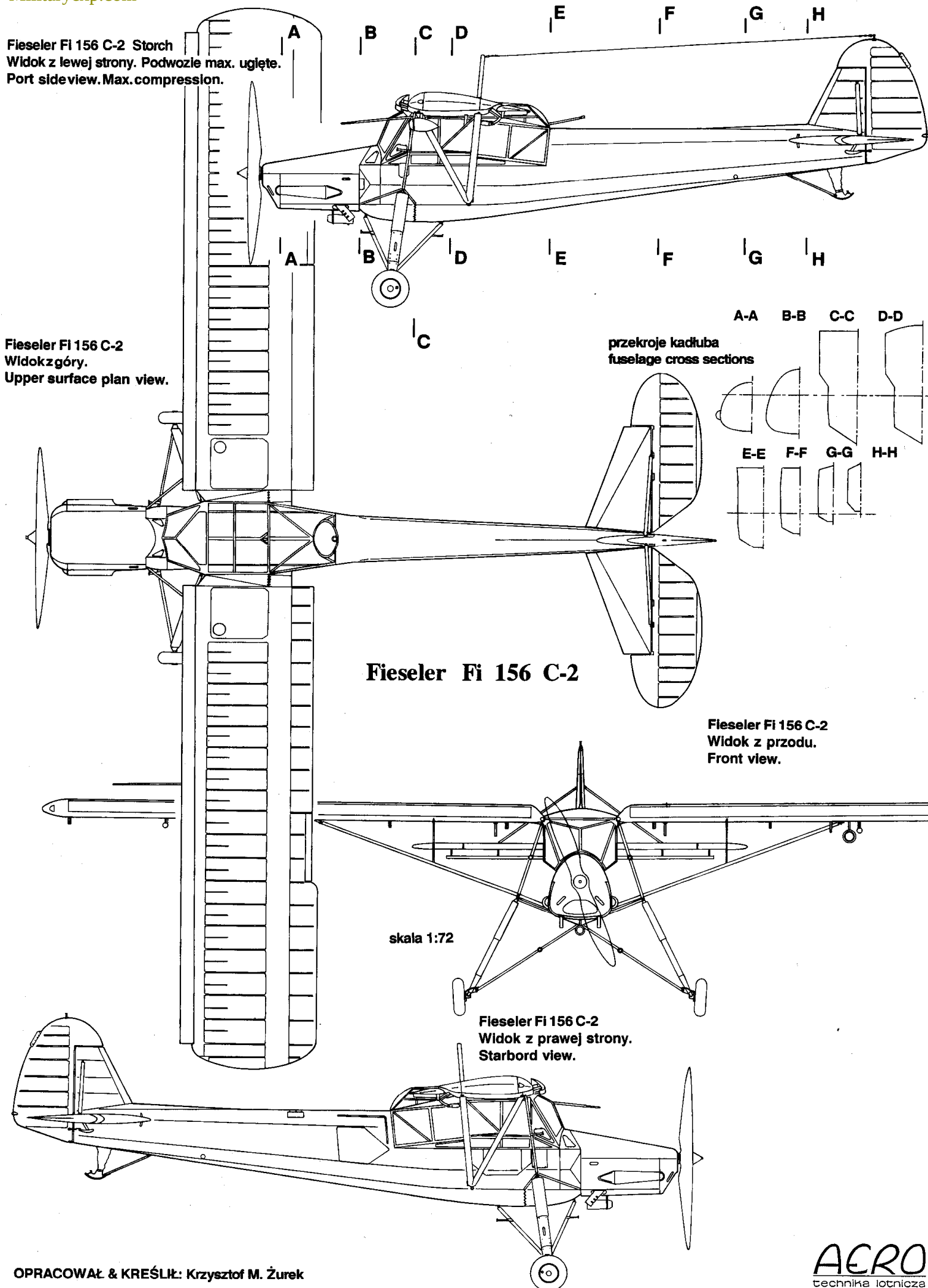
Fieseler Fi 156 D-1

Fieseler Fi 156 D-1
Widok z prawej strony. Powiększone drzwi do transportu
chorych.
Starboard view. Stretcher compartment's enlarged access
door.



Fieseler Fi 156 C-2 Storch
Widok z lewej strony. Podwozie max. ugięte.
Port side view. Max. compression.

Fieseler Fi 156 C-2
Widok z góry.
Upper surface plan view.



Fieseler Fi 156 C-2
Widok z przodu.
Front view.

skala 1:72

Fieseler Fi 156 C-2
Widok z prawej strony.
Starbord view.

FIESELER Fi 156

STORCH

Zastosowanie bojowe

JANUSZ
LEDWOCH

Storch został zestrzelony przez polską artylerię przeciwlotniczą. Samolot spadł w płomieniach na przedpolu polskiej obrony. Załoga zginęła. 10 września w nieznanych okolicznościach został zniszczony Fi 156 z 4(H)/23 — 4. eskadry 23. grupy bliskiego rozpoznania. 12 września z powodu błędu pilota został rozbity na lotnisku polowym w Lublińcu samolot Fi 156 przydzielony do Grupy Armii „Południe”. Jeden ze Storchów przydzielonych do 4. floty powietrznej został poważnie uszkodzony podczas lądowania, tak, że remont nie był możliwy. Ostatnim utraconym samolotem była maszyna z 4(H)/21, zniszczona 27 września na lotnisku Pajolewy.

Kampania wrześniowa wykazała, że nieuzbrojony Fi 156C-1 (i wcześniejsze wersje) nie nadaje się do rozpoznania w strefie frontowej, nawet tam, gdzie nie działają myśliwce. Powolny Storch był łatwym celem dla artylerii przeciwlotniczej, a nawet karabinów maszynowych.

Storchy uczestniczyły w zajęciu Danii i Norwegii w kwietniu i maju 1940 r.

10 maja 1940 r. ok. 100 samolotów Fi 156 Storch posłużyło do przerzutu za linię frontu ok. 400 żołnierzy z 3. batalionu pułku „Grossdeutschland”. Żołnierze niemieccy dowodzeni przez ppłk. Garskiego



Fi 156C-3 K1+RA na froncie wschodnim w 1941 r.

W 1937 r. wysłano do Hiszpanii 4 samoloty Fieseler Fi 156A-1, które były używane jako samoloty łącznikowe w Legionie Condor.

Podczas zajmowania Sudetów (1 października 1938 r.) Fi 156A-1 — jako pierwsze samoloty z czarnymi krzyżami — wylądowały na lotnisku w Karlowych Warach (Karlsbad).

W chwili agresji Niemiec na Polskę w jednostkach Luftwaffe znajdowało się ok. 40 samolotów Fi 156C-1 i kilkanaście maszyn pozostałych wersji produkcyjnych (np. Fi 156A-0 Wk Nr 613 D-IKQD w Lehrgeschwader 2). Rankiem 1 września podczas lotu rozpoznawczego nad polskimi pozycjami obronnymi w rejonie Wielunia został trafiony Fi 156 dowódcy VIII Korpusu Lotniczego, gen.por. Wolframa von Richthofena. Celny pocisk przebił skrzydłowy zbiornik paliwa. Storch na ostatnich kroplach benzyny doleciał do linii wojsk niemieckich. 3 września strącono dwa dalsze Fi 156; jeden z dowództwa 3. Armii (zginęło dwóch oficerów), drugi z 1(H)/14 został pomyłkowo zestrzelony przez Wehrmacht. Rankiem 9 września 1939 r. z lotniska polowego w Wolborzu k. Tomaszowa Mazowieckiego wystartował Fi 156C-1 dowódcy II grupy LG 2 (Lehrgeschwader — pułk instruktorski) mjr. Spielvogela. Pilotem Storcha był plut. Szigorra, a zadaniem — rozpoznanie celów dla bombowców nurkujących Henschel Hs 123A z II/LG 2. Podczas lotu nad polskimi stanowiskami obronnymi na przedmieściach Warszawy (Służew — Mokotów — Ochota)



Fi 156 A-1 4601 Legionu Condor w grudniu 1937 r.



Rozbity Fi 156C-1 SN+MO w Lille w 1940 r.

mieli wylądować 15 km za linią wojsk belgijskich w rejonie Neu-Chatell-Witry. Niemcy lądowali w dwóch grupach: północnej (42 samoloty) i południowej (56 maszyn). Działania Fi 156 wspierały dwa samoloty transportowe Junkers Ju 52/3m (dowożące amunicję) i bombowce Junkers Ju 87B Stuka.

Storchy jako samoloty łącznikowe były używane przez wszystkie wielkie jednostki. Do grupy pancernych „Guderian” i „Kleist” przydzielono eskadry łącznikowe.

Storchy uczestniczyły w zajęciu Kanału Korynckiego — przewoziły część grupy szturmowej. Podczas operacji „Merkur” (ataku na Kretę) Fi 156 przewoziły oficerów sztabowych 5. dywizji górskiej z Grecji na Kretę.

W Afryce północnej Storchy były używane jako maszyny łącznikowe oraz w jednostkach meteorologicznych (Wekusta). Załogi tych samolotów zajmowały się także poszukiwaniem pilotów, którzy przymusowo lądowali na pustyni z dala od własnych baz.

Samoloty Fieseler Fi 156 Storch miały ogromne znaczenie podczas wojny z ZSRR. W warunkach frontu wschodniego samolot był niejednokrotnie najszybszym i najpewniejszym środkiem łączności. 12 września 1941 r. na pokładzie Fi 156 podczas przymusowego lądowania na radzieckim polu minowym zginął szef sztabu 11. Armii gen. płk Ritter von Schobert. Na froncie wschodnim Storchy były używane także do układania kabli telefonicznych (np. w pasie 9. i 6. Armii na Ukrainie). Storchy w wersji sanitarnej (Fi 156D) uczestniczyły w ewakuacji rannych z kotła w rejonie Demjańska (styczeń—luty 1942 r.). Fi 156 (najczęściej samolot Fi 156C-5/Trop DL+AA) był ulubionym „rumakiem” dowódcy Deutsches Afrika Korps gen. Erwina Rommla. W nocy z 28 na 29 maja 1942 r. gen. płk Rommel rozpoznawał pozycje alianckie pod Gazalą.

W krajach okupowanych samoloty Fi 156 były używane do śledzenia ruchów oddziałów partyzanckich. Storchy niejednokrotnie atakowały wykryte oddziały ogniem karabinów maszynowych i lekkimi bombami odłamkowymi. Jeden Fi 156 został m.in. zestrzelony przez zgrupowanie AK por. „Ponurego” we wrześniu 1943 r. Zestrzelenie Fi 156 można też zaliczyć na konto 15. pułku piechoty AK i 27. Dywizji AK. Podczas Powstania Warszawskiego Storchy atakowały m.in. oddziały kpt. „Szymona” w Puszczy Kampinoskiej i podczas bitwy pod Pęciami (2 sierpnia 1944 r.).

Jedną z najbardziej spektakularnych akcji, w których uczestniczyły Fi 156, było uwolnienie byłego dyktatora Włoch Benito Mussoliniego uwięzionego w górskich hotelu w Abruzzach. 12 września 1944r. o godz. 14:00 obok hotelu „Campo Imperatore” na szybowcach desantowych DFS 230 wylądowała 1. kompania 7. pułku spadochronowego. Po złamaniu symbolicznego oporu oddziałów włoskich spadochroniarze zajęli hotel. Niebawem na małej łączce obok hote-

lu wylądował Fi 156C-5 (SJ+LL) pilotowany przez kpt. Gerlacha. Mussolini zajął miejsce w samolocie, pilot zwiększył obroty silnika i... niespodziewanie wyłoniła się przeszkoda — SS-Hauptsturmführer Otto Skorzeny, który także zajął miejsce w samolocie. Groząc kpt. Gerlachowi pistoletem, zmusił go do startu ze 100-metrowego lądowiska. Storch z trudem poderwał się do lotu i po kilkunastu minutach lądował w Practica di Mare, gdzie Mussolini przesiadł się na pokład Heinkla 111. Bohaterem uwolnienia Mussoliniego został Skorzeny, a nie kpt. Gerlach...

10 kwietnia 1945 r. doszło do walki powietrznej między Piperem L-3 Cub „Miss Me” przydzielonym do 5. dywizji pancernej armii USA a Storchem. Obserwator Pipera — ppor. William Martin — trafił ze swojego Colta 0,45” niemieckiego pilota. Storch rozbił się na wschód od Łaby.

W lutym, marcu i kwietniu 1945 r. z lotniska Schweidnitz (Świdnica) i Reichenberg (Dzierżoniów) startowały Fi 156 odbywające loty do oblężonego Wrocławia. 1 maja 1945 r. na Fi 156 (SB+WG) uciekł z „Festung Breslau” Gauleiter (a od 1 maja — na mocy testamentu Hitlera — Reischführer SS) Karl Hanke. 26 kwietnia na pokładzie Fi

156C pilotowanego przez znaną pilotkę szybowcową i samolotową Hannę Reitsch przyleciał do otoczonego Berlina ostatni dowódca Luftwaffe — gen. płk Ritter von Greim.

Fi 156 (a właściwie Morane-Saulnier MS 500) z Groupe de Reconnaissance GR 3/33 „Périgueux” korygowały ogień artylerii jednostek francuskich oblegających „twierdze atlantyckie”: La Rochelle, Saint Nazaire i Lorient. MS 500 współpracowały także z pancernikiem „Lorraine” i ciężkim krążownikiem „Duquesne” ostrzeliwującym umocnienia niemieckie u ujścia Żyromy.

Po zakończeniu II wojny światowej samoloty MS 500—501 były używane przez lotnictwo francuskie podczas wojny w Indochinach. MS 500 Criquet służyły jako samoloty kurierskie, rozpoznawcze i sanitarne. Morane Saulnier MS 500 i 501 były używane przez lotnictwo francuskie także podczas wojny w Algierii w latach 1957—1959. W sierpniu 1951 r. MS 500 weszły na wyposażenie dywizjonu obserwacyjnego lotnictwa południowowietnamskiego. Jednostka operowała z lotniska Nha Trang.

MALOWANIE I OZNAKOWANIE

Prototypy i samoloty pierwszych serii produkcyjnych (wyprodukowane w latach 1937—1938) były malowane dwójako: jednolicie na kolor srebrny — RLM 01 Silber (FS 17178) lub jednolicie kolorem szarozielonym RLM 01 Grau (FS 36165). Na kolor srebrny były malowane prototypy i maszyny przeznaczone do służby cywilnej. Samoloty dla Luftwaffe były malowane kolorem RLM 02 Grau.

Na przełomie lat 1938/1939 wprowadzono nowy typ malowania — pokrycie górnych powierzchni kadłuba, skrzydeł i stateczników pokrywano kolorem ciemnozielonym lub czarnozielonym (odpowiednio RLM 71 Dunkelgrün FS 34079 i RLM 70 Schwarzgrün FS 34050), a dolnych powierzchni kadłuba, skrzydeł i sterów — kolorem jasnoniebieskim RLM 65 Hellblau (FS 35352). W połowie 1940 r. wprowadzono nowe malowanie — pokrycia górnych powierzchni malowano farbami RLM 70 i RLM 71, a dolnych — RLM 65.

Samoloty używane w Afryce Północnej były malowane w sposób przyjęty za standardowy dla tego teatru działań wojennych. Górne powierzchnie malowano kolorem żółto-brązowym RLM 79a Sand Gelb (FS 30215), na który nanoszono owalne lub wężykowate plamy malowane kolorem ciemnozielonym RLM 80 Olivgrün (FS 34052). Dolne powierzchnie malowano standardowo kolorem RLM 65 Hellblau lub zbliżonym RLM 78 Hellblau (FS 35414).

Niektóre samoloty sanitarne były malowane w całości farbą białą RLM 21 Weiss (FS 37886). Samoloty używane zimą na froncie wschodnim malowano białą farbą zmywalną.

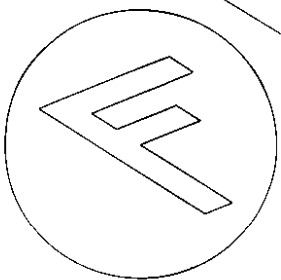
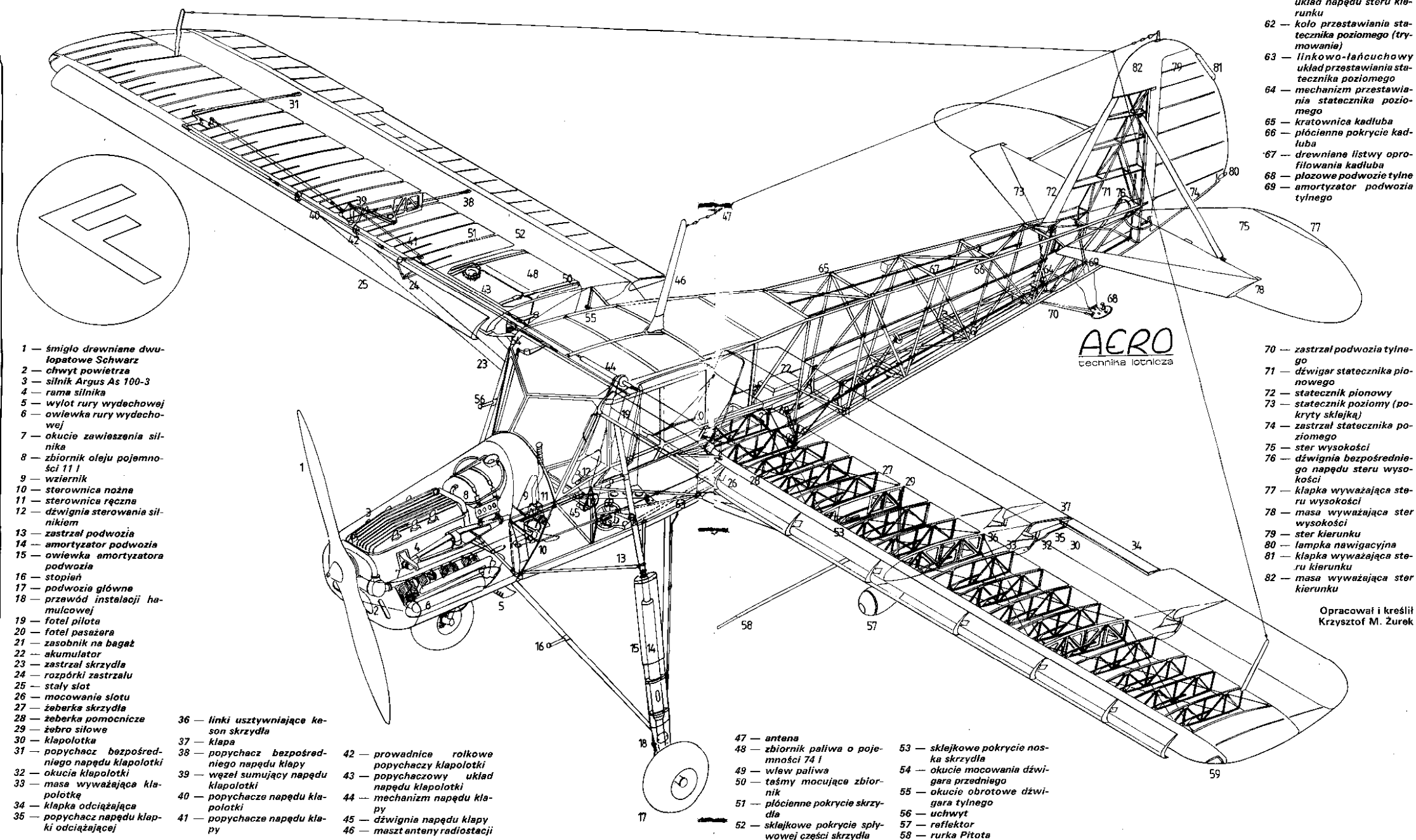
Samoloty używane na froncie wschodnim i w basenie Morza Śródziemnego nosiły elementy szybkiej identyfikacji charakterystyczne dla tych regionów (żółte i białe pasy na kadłubie oraz końcówki skrzydeł).

Znaki rozpoznawcze — krzyże belkowe (Balkenkreuz) — malowano po obu stronach kadłuba oraz po obu stronach skrzydeł. Swastykę malowano na stateczniku pionowym, a oznaczenia rozpoznawcze jednostek — na kadłubie przed i za znakami rozpoznawczymi. Znaki malowano także na dolnej powierzchni skrzydeł (w podobny sposób jak na kadłubie). Na osłonie silnika niekiedy malowano godło jednostek (np. JG 54, 1(H)/21). Wnętrze kadłuba i kabina były malowane według przepisów RLM (podstawowa farba — RLM 02 Grau).

REKOMENDOWANE MODELE

- 1/72 — Heller/Směr
- 1/48 — ESCI/ERTL
- 1/32 — Hasegawa

Fiesler Fi 156C-1 Storch



AERO
technika lotnicza

- 1 — śmigło drewniane dwułopatowe Schwarz
- 2 — chwyt powietrza
- 3 — silnik Argus As 100-3
- 4 — rama silnika
- 5 — wylot rury wydechowej
- 6 — owiewka rury wydechowej
- 7 — okucie zawieszenia silnika
- 8 — zbiornik oleju pojemności 11 l
- 9 — wziernik
- 10 — sterownica nożna
- 11 — sterownica ręczna
- 12 — dźwignia sterowania silnikiem
- 13 — zastrzał podwozia
- 14 — amortyzator podwozia
- 15 — owiewka amortyzatora podwozia
- 16 — stopień
- 17 — podwozie główne
- 18 — przewód instalacji hamulcowej
- 19 — fotel pilota
- 20 — fotel pasażera
- 21 — zasobnik na bagaż
- 22 — akumulator
- 23 — zastrzał skrzydła
- 24 — rozpórki zastrzału
- 25 — stały slot
- 26 — mocowanie slotu
- 27 — żeberka skrzydła
- 28 — żeberka pomocnicze
- 29 — żebro silowe
- 30 — klapolotka
- 31 — popychacz bezpośredniego napędu klapolotki
- 32 — okucia klapolotki
- 33 — masa wyważająca klapolotkę
- 34 — klapka odciążająca
- 35 — popychacz napędu klapki odciążającej

- 36 — linki usztywniające ke-son skrzydła
- 37 — kłapa
- 38 — popychacz bezpośredniego napędu kłapy
- 39 — węzeł sumujący napędu kłapolotki
- 40 — popychacz napędu kłapolotki
- 41 — popychacz napędu kłapy

- 42 — prowadnice rolkowe popychaczy kłapolotki
- 43 — popychaczowy układ napędu kłapolotki
- 44 — mechanizm napędu kłapy
- 45 — dźwignia napędu kłapy
- 46 — maszt anteny radiostacji

- 47 — antena
- 48 — zbiornik paliwa o pojemności 74 l
- 49 — wlew paliwa
- 50 — taśmy mocujące zbiornik
- 51 — płócienne pokrycie skrzydła
- 52 — sklejkowe pokrycie spływowej części skrzydła

- 53 — sklejkowe pokrycie noska skrzydła
- 54 — okucie mocowania dźwigara przedniego
- 55 — okucie obrotowe dźwigara tylnego
- 56 — uchwyt
- 57 — reflektor
- 58 — rurka Pitota

- 59 — lampka nawigacyjna
- 60 — popychaczowo-linkowy układ napędu steru wysokości
- 61 — popychaczowo-linkowy układ napędu steru kierunku
- 62 — koło przestawiania statecznika poziomego (trymowanie)
- 63 — linkowo-łańcuchowy układ przestawiania statecznika poziomego
- 64 — mechanizm przestawiania statecznika poziomego
- 65 — kratownica kadłuba
- 66 — płócienne pokrycie kadłuba
- 67 — drewniane listwy opłótkowania kadłuba
- 68 — płozowe podwozie tylne
- 69 — amortyzator podwozia tylnego
- 70 — zastrzał podwozia tylnego
- 71 — dźwigar statecznika pionowego
- 72 — statecznik pionowy
- 73 — statecznik poziomy (pokryty sklejką)
- 74 — zastrzał statecznika poziomego
- 75 — ster wysokości
- 76 — dźwignia bezpośredniego napędu steru wysokości
- 77 — kłapka wyważająca steru wysokości
- 78 — masa wyważająca steru wysokości
- 79 — ster kierunku
- 80 — lampka nawigacyjna
- 81 — kłapka wyważająca steru kierunku
- 82 — masa wyważająca steru kierunku

Opracował i kreślił
Krzysztof M. Żurek

Fieseler Fi 156 Storch

OPIS KONSTRUKCJI

JANUSZ LEDWOCH

Samolot Fieseler Fi 156C-3 był jednosilnikowym, dwu- lub trzymiejscowym górnopłatem zastrzałowym o konstrukcji mieszanej, ze stałym podwoziem. Samolot Fi 156C-3 był przeznaczony do rozpoznania, lotów łącznikowych i kurierskich, mógł być wykorzystany także jako samolot sanitarny.

Kadłub o konstrukcji kratownicowej spawanej z rur stalowych oprofilowany duralowymi podłużnicami. Kratownica była usztywniona cięgnami z drutu. Przednia część kadłuba była pokryta blachą duralową (osłona silnika) i płótnem; pokrycie płócienne było sznurowane pod spodem kadłuba. Przód kabiny stanowił jednocześnie przestrzenną kratownicę podpierającą płat i służącą do mocowania goleni podwozia. Osłona kabiny stanowiła jednocześnie część kratownicy kadłuba. Drzwi typu samochodowego umieszczono z prawej strony kabiny. Kabina była oszklona szkłem organicznym (pleksiglas). Kabina miała „galeryjki” wystające poza obrys kadłuba, ułatwiające widoczność do dołu i do przodu. Górna powierzchnia kabiny także była oszklona. Fotele w kabinie w układzie tandem, za fotelem pilota był umieszczony fotel obserwatora (lekko przesunięty w prawo od środka symetrii samolotu) i pasażera. Fotele nastawne o zmiennej regulacji wyposażono w pasy bezpieczeństwa i przystosowano do spadochronów siedzeniowych. Sterowanie za pomocą drążka i pedałów. Za kabiną załogi znajdowało się pomieszczenie bagażowe dostępne przez boczne drzwi umieszczone w kadłubie. Przed fotelem pilota znajdowała się tablica przyrządów wyposażona w podstawowe przyrządy nawigacyjne, pilotażowe i kontroli pracy silnika. Busola FK38 była umieszczona na ramie kabiny; w podobny sposób umieszczono wyłączniki elektryczne (2SK244A). W wersji sanitarnej przebudowane pomieszczenie bagażowe i kabina służyły do przewozu jednego lub dwóch rannych na noszach. Tylna część kabiny załogi była wyposażona w ławetę soczewkową (Kleine Linsenlafette LL-K) przystosowaną do zamontowania karabinu maszynowego MG 15. W tylnej części kadłuba do kratownicy była montowana goleń kółka tylnego.

Skrzydła o konstrukcji metalowej (duralowej), dwudźwigarowe. Każde skrzydło miało 23 żebra. Między pierwszym a czwartym oraz czwartym a ósmym żebrem znajdowały się integralne zbiorniki paliwowe o konstrukcji drewnianej. Krawędź natarcia i spływu skrzydła kryta sklejką, reszta skrzydła — płótnem. Skrzydło podparte zastrzałem V wykonanym z oprofilowanych rur stalowych. Zastrzały wzmocnione wspornikami. Na całej długości krawędzi natarcia płata znajdowały się metalowe automatyczne sloty typu Handley Page — Lachman. Lotki

i klapy o konstrukcji drewnianej, wyposażone w ciężarki wyważające. Lotki wyważone masowo. Pod lewym skrzydłem, w opływowej osłonie, był zamocowany reflektor do lądowania o mocy 500 W. Rurka Pitota w lewym skrzydle. Klapy szczelinowe. Lotki wychylane różnicowo. W końcówce skrzydła umieszczone były światła pozycyjne.

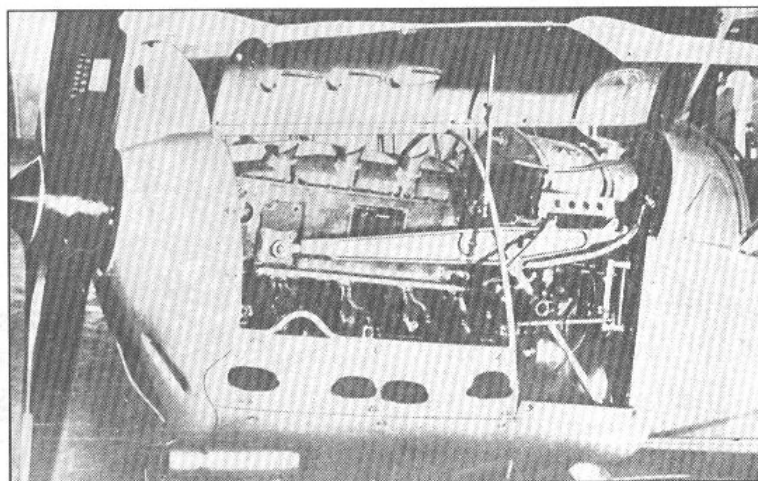
Podwozie jednogoleniowe VDM wyposażone w amortyzację olejową. Koła o wymiarach 500 × 180 mm z oponami Continental (niskociśnieniowe, 0,16 MPa). Koła wyposażone w hydrauliczne hamulce bębnowe. Kółko tylne o wymiarach 180 × 110 mm z amortyzatorem olejowym, sterowane. Zimą zamiast kół mogły być montowane metalowe narty z hamulcami pazurowymi, służącymi do skracania dobiegu.

Zespół napędowy. Opisany egzemplarz samolotu Fi 156C-3 był napędzany silnikiem rzędowym Argus As 10C w układzie odwróconego V, ośmiocylindrowym, chłodzonym powietrzem, o mocy trwałej 147 kW (200 KM) przy 1800 obr/min, 161

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE (samolot Fi 156C-1 Wk Nr 681)

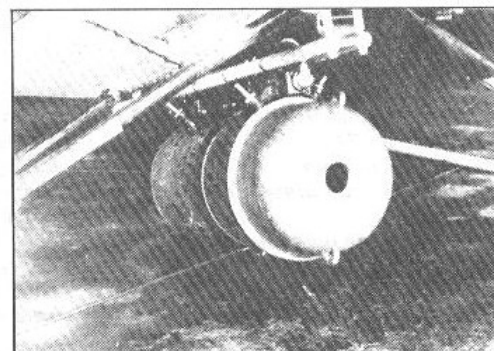
Rozpiętość, m	14,25
Rozpiętość (po złożeniu skrzydeł), m	4,75
Wysokość całkowita, m	3,05
Długość, m	9,9
Powierzchnia nośna, m ²	26,00
Masa własna, kg	935
Masa samolotu gotowego do lotu, kg	1320
Masa całkowita (w zależności od wersji), kg	1515–1600
Prędkość maksymalna, km/h	265
Prędkość lądowania (z klapami), km/h	120
Prędkość min. (pomiar VDL), km/h	57
Prędkość min. (z klapami), km/h	70
Prędkość min. (z przeciwnym wiatrem 3,5 m/s), km/h	45
Czas wznoszenia (masa 1600 kg): na 1000 m, min	5,4
na 2000 m, min	13,0
Długość lotu	5 h 20 min
Lądowanie znad przeszkody 15 m, m	125
Dobieg przy wietrze przeciwnym 3,5 m/s, m	35
Lądowanie znad przeszkody 15 m, m	95
Dobieg przy użyciu hamulców, m	25
Start z przeciwnym wiatrem 3,5 m/s, m	100
Start nad przeszkodą 15 m, m	235
Zasięg (masa 1600 kg), km	740

Silnik Argus As10



Usterzenie klasyczne o konstrukcji całkowicie drewnianej. Profil symetryczny. Usterzenie pionowe wyposażone trymer, na końcu steru światło pozycyjne. Usterzenie poziome podtrzymywane od góry pojedynczym zastrzałem wykonanym z rury stalowej oprofilowanej blachą duralową. Statecznik pionowy połączony z kadłubem trzema okuciami. Stery odciążone aerodynamicznie.

Francuska bomba głębinowa o masie 135 kg podwieszona pod samolotem Fi 156U



kW (220 KM) przy 1940 obr/min i mocy startowej 176 kW (240 KM) przy 2000 obr/min. Średnica tłoka — 120 mm, skok tłoka — 140 mm, pojemność skokowa — 12 700 cm³. Wymiary silnika: długość — 1110 mm, szerokość — 880 mm, wysokość — 720 mm. Masa własna silnika — 217 kg, masa startowa — 235 kg. Silnik gaźnikowy górnozaworowy, w każdym cylindrze dwa zawory. Rozruch silnika ręczny. Śmigło drewniane dwułopatowe Schwarz o stałym skoku.

Instalacje. Paliwowa: dwa zbiorniki integralne umieszczone w lewym skrzydle. Zbiornik umieszczony między pierwszym a czwartym żebrem miał pojemność 74 dm³, a między czwartym a ósmym — 100 dm³, w instalacji znajdował się ponadto zbiornik wyrównawczy o pojemności 11 dm³ (plus 4 dm³ powietrza). Wskaźniki paliwa mechaniczne w postaci bagnekików pomiarowych umieszczonych pod lewym płatem. Olejowa: zbiornik oleju o pojemności 11 lub 18 dm³ (w zbiorniku znajdowało się 4 dm³ powietrza), chłodnica oleju typu Wald Windhoff o powierzchni chłodzenia 0,3 m². W samolotach późniejszych wersji C-3 i C-5 — 0,8 m². Elektryczna: jedнопроводова, napięcie 24 V, składała się z akumulatora i prądnicy.

Wposażenie łączności: radiostacja krótkofalowa FuG VII (niektóre samoloty) lub FuG 21A (Fi 156P). W samolotach były rakietnice dwulufowe Walther.

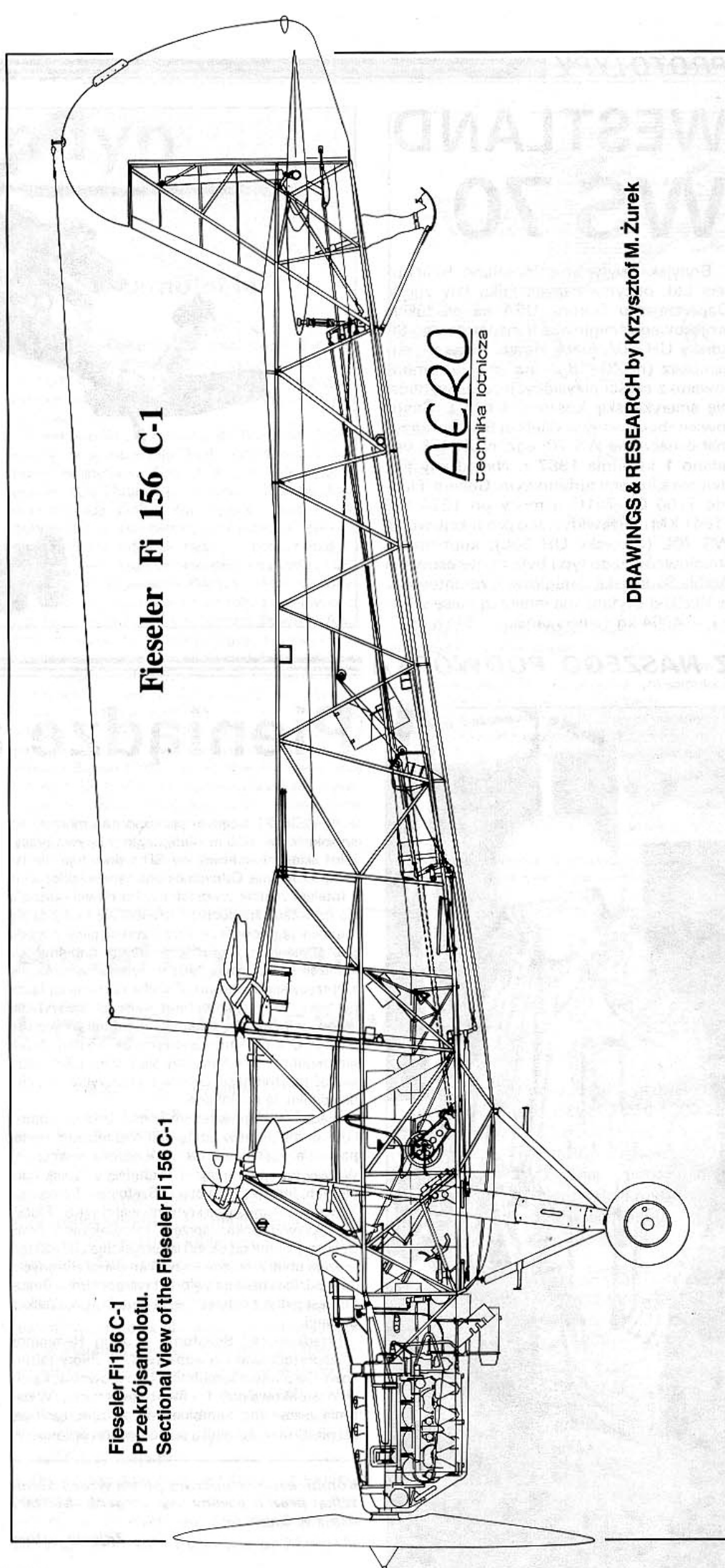
Uzbrojenie: karabin maszynowy Rheinmetall MG 15 kal. 7,92 mm, z celownikiem kołowym typu V 65, obsługiwany przez obserwatora, umieszczony w lawecie LL-K (kleine Linsenlafette). Zapas amunicji 75 nabojów umieszczonych w czterech magazynkach bębnowych Dt 15. Maksymalna teoretyczna szybkostrzelność karabinu MG 15 wynosiła 1000 str./min. W wersji Fi 156U pod skrzydłami (w miejscu podparcia zastrzału) były umieszczone dwa wyrzutniki bombowe ETC 50/VIII służące do podwieszenia dwóch bomb SC 50 lub bomb głębinowych o masie do 50 kg. Na wyrzutniku ETC 50/VIII mógł być umieszczony adapter 24/SDZ/XIIA,B służący do podwieszenia 24 bomb odłamkowych SD 2. Na samolocie wyposażonym w wyrzutniki zamontowano celownik odbłaskowy Revi C12/D. Zrzut bomb za pomocą urządzenia ASK-R. Pod kadłubem Fi 156U był montowany wyrzutnik ETC 50/VIII służący do podwieszenia francuskiej bomby głębinowej o masie 135 kg. Planowano uzbrojenie samolotów Fi 156 w Panzerfausty umieszczone pod skrzydłami.

ZDJĘCIA SZCZEGÓŁÓW —
str. 20–21

STORCHY W POLSCE — str. 22

W NASTĘPNYM
NUMERZE

F-111

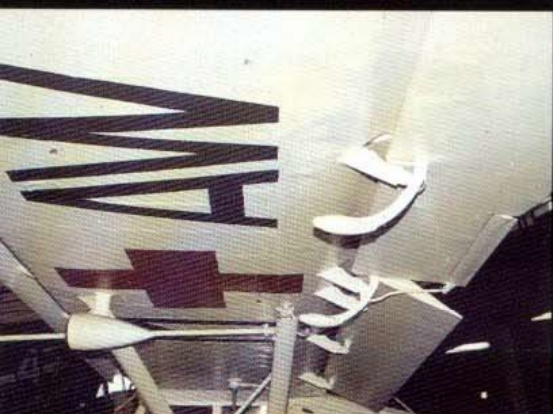


DRAWINGS & RESEARCH by Krzysztof M. Żurek



▲ Prząd kadłuba – widoczny silnik Argus As 10

▼ Dolna powierzchnia lewego skrzydła – pokrycie blaszane



▼ Prawa goleń podwozia głównego



▲ Kółko ogonowe



▲ Lewa burta kadłuba i kabina załogi



▲ Usterzenie samolotu



FIESELER Fi 156

(dokończenie ze str. 15)

Morane-Saulnier MS500 Criquet nr fabr. 1034, wyprodukowany w 1944 r., w barwach niemieckiego lotnictwa sanitarnego i rejestracją D-EMAW – eksponat Musée de l'Air w Paryżu – widok ogólny (powyżej) i szczegóły konstrukcji.

Zdjęcia: Wojciech J. Gawrych

STORCH

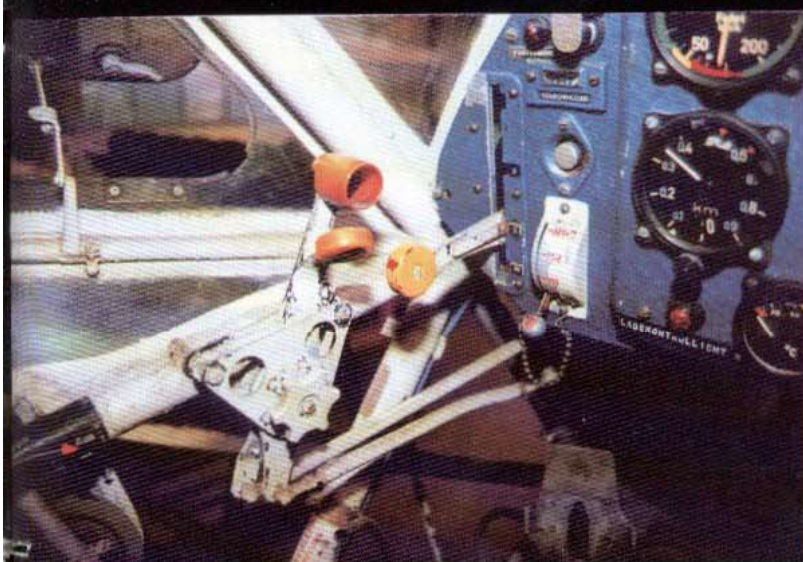
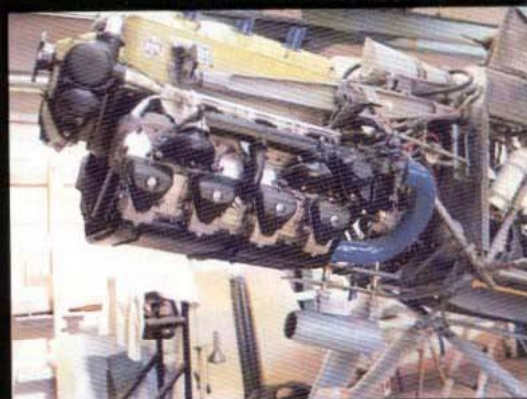


▲ Sterownica nożna

▼ Silnik Argus As 10

Fieseler Fi 156C-3 W Nr 110062 nr takt. 3-20 – eksponat Museum für Verkehr und Technik w Berlinie (powyżej). Samolot został wyprodukowany wiosną 1943 r. w zakładach Beneš-Mráz z przeznaczeniem dla Afrika Korps. Z powodu klęski sił niemieckich w Afryce (maj 1943 r.) sprzedany Szwecji i dostarczony promem 30 lipca 1943 r. z fikcyjną rejestracją D-EXWU. Pod oznaczeniem typu S 14B samolot służył w latach 1943–1948 z numerem 3-20, a w latach 1948–1960 – z numerem 21-13. W 1960 r. przekazany firmie Osterman-Aero Stockholm, wyremontowany i sprzedany do Austrii firmie Aero-Contact w Wiedniu; eksploatowany w latach 1961–1962 ze znakami OE-ADX. W 1962 r. sprzedany do Niemiec Zach., użytkowany ze znakami D-ENTE i rozbity w 1970 r. W 1982 r. samolot został przekazany do muzeum techniki w Berlinie Zach. i odrestaurowany w latach 1986–1991 wg wzoru szwedzkiego z lat 1943–1948.

Zdjęcia: Marian Krzyżan

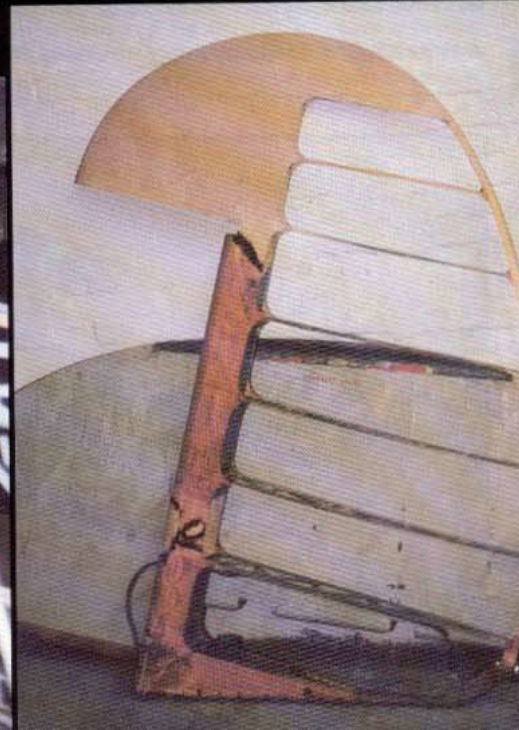


▲ Lewa strona kabiny przed pracami restauracyjnymi

▲ Tablica przyrządów po przywróceniu pierwotnego wyglądu

▼ Kratownica kadłuba podczas remontu

Konstrukcja steru kierunku ▶



STORCH

W LOTNICTWIE POLSKIM

ANDRZEJ
GLASS

w locie. Na początku lutego 1945 r. samolot został przejęty przez polską 4. Mieszana Dywizję Lotniczą, lecz nie był przez nią użytkowany. Prawdopodobnie był pozostawiony na lotnisku.

Lotnictwo niemieckie porzuciło na polskich lotniskach kilkanaście samolotów Fi 156 Storch, np. w 1945 r. Lotnictwo Marynarki Wojennej znalazło 4 uszkodzone Fi 156C na Helu, z których skompletowano dwa samoloty. W 1948 r. w PZL Nr 1 w Mielcu wyremontowano 4 Storchy, a w latach 1947–1949 w Okręgowych Warsztatach Lotniczych w Poznaniu — 6. Samoloty wyremontowane w Poznaniu otrzymały nowe numery fabryczne: P-4, P-5, P-8, P-1009 i P-10. Do lotnictwa wojskowego trafiły 4 samoloty z Mielca i 3 z Poznania. Były one pomalowane od góry na ciemnozielono, a od spodu na jasnoniebiesko. Szachownice na-

Ustalenie dokładnej liczby samolotów Storch używanych przez polskie lotnictwo nie jest łatwe. Polskie lotnictwo wojskowe użytkowało 7 Storchów (choć 8 nosiło szachownice), zaś lotnictwo cywilne — 6. Ponieważ kilka samolotów wojsko przekazało lotnictwu cywilnemu, całkowita liczba Storchów używanych w Polsce i nazywanych Bocianami wynosiła 10 lub 11.

Pierwszym polskim Storchem był egzemplarz zdobyty przez członków Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa AK (kierowanej przez pil. Benedykta Dąbrowskiego) przy wyzwalaniu 23 stycznia 1945 r. lotniska w Bydgoszczy. Już następnego dnia członek tej grupy, Albin Kasprowicz, namalował na samolocie polskie szachownice i uruchomił silnik. Jednak samolotu nie wypróbowano



Storch „ZRK” w grudniu 1948 r., w 9. Samodzielnej Eskadrze Łącznikowej na Bielanach w Warszawie. Trzecie usterzenie — Storcha nr 2
Zdjęcie WAF



SP-AGN, pierwszy cywilny Storch wyremontowany w 1947 r.



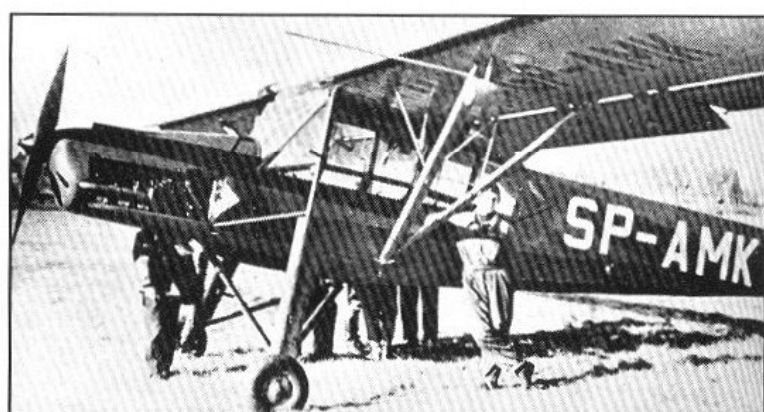
Zielony SP-GLD z żółtym sterem, używany przez Instytut Lotnictwa



Sanitarny SP-AGO „Dar Młodzieży”, wyremontowany w 1949 r.



SP-AMK jako sanitarny



Zielony SP-AMK używany w 1955 r. przez aerokluby

malowano na sterze kierunku, a później także na spodzie skrzydeł. W 1948 r. 2 Storchy otrzymała Samodzielna Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej stacjonująca na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz, zaś 5 Storchów — 9. Samodzielna Eskadra Łącznikowa Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego stacjonująca na lotnisku Bielany, a następnie Bemowo, w Warszawie. Pierwszy Storch 9.SEL z okazji kongresu zjednoczeniowego PPR/PPS otrzymał w grudniu 1948 r. na bokach tyłu kadłuba okrągłe godło z czerwonym sztandarem i napisem Zjednoczenie Klasy Robotniczej, zaś na sterze kierunku litery ZKR. Drugi samolot nosił na sterze kierunku cyfrę 2. Jeden z egzemplarzy miał na stateczniku namalowany numer P-1009. Kilka samolotów 9.SEL otrzymało k.m. Szkas kal. 7,62 mm na stanowisku grzbietowym. Lotnictwo wojskowe używało Storchów do 1952 r. Dwa z nich przekazało do prób w Instytucie Lotnictwa.

Według oznaczeń niemieckich samoloty Storch z ostatnim oknem prostokątnym

miały symbol Fi 156C, zaś z oknem trójkątnym — Fi 156D. Samoloty z grzbietowym stanowiskiem strzeleckim miały oznaczenia Fi 156C-2 i Fi 156D-1. Samoloty sanitarne, z dodatkowymi drzwiami po obu stronach kadłuba na nosze, były w wersji Fi 156D-1. Jednakże w Polsce samoloty podczas remontów podlegały poważnym przeróbkom, m.in. usuwano stanowisko strzeleckie i trójkątne okno, co utrudnia ustalenie wersji poszczególnych egzemplarzy.

Pierwszy polski cywilny Storch (nr fabr. P-4) został oblatany w Poznaniu 29 kwietnia 1947 r., a zarejestrowany 28 sierpnia 1947 r. Przydzielono mu znaki SP-AGN. Otrzymał go Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Równocześnie zarezerwowano znaki rejestracyjne dla drugiego Storch (nr fabr. P-5) znajdującego się w remoncie — SP-AGO. Został on jednak zarejestrowany dopiero w 1949 r. W sierpniu 1949 r. dwa Storchy w wersji sanitarnej, SP-AGN i SP-AGO, zostały przekazane Powszechnej Organizacji „Służba Polsce” i zademonstrowane podczas Święta Lotnictwa. SP-AGO otrzymał imię „Dar Młodzieży”, a pod kabiną napis „Dar Młodzieży — dla Powszechnej Organizacji Służba Polsce”. Samoloty te były pomalowane na jasnopopielato (prawie białe), a SP-AGO miał czarną osłonę silnika. Obydwa obok znaków rejestracyjnych nosiły znaki Czerwonego Krzyża. Wnętrze kabiny było jasnopopielate. W 1951 r. samoloty te były używane przez lotnictwo sanitarne w Warszawie i Katowicach. Podczas lotu nocnego z Warszawy do Poznania 3 stycznia 1952 r., SP-AGO (po minięciu Poznania) został rozbity o komin fabryczny w Szamotułach,

zapewne podczas próby odczytania nazwy stacji kolejowej. W wypadku tym zginęli: kpt. pil. Teodor Kijek i dyrektor Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej inż. Rudolf Weigl. Trzeci cywilny Storch SP-AMK, zarejestrowany w 1949 r. przez pewien czas służył lotnictwu sportowemu (np. w 1955 r.) i wówczas nosił malowanie ciemnozielone (od góry) i jasnoniebieskie (od dołu), a przez pewien okres był używany przez lotnictwo sanitarne i wówczas był jasnopopielaty. SP-AMK był używany do 1959 r.

W 1951 r. 9.SEL przekazała do prób w Instytucie Lotnictwa jednego Storch, który otrzymał znaki SP-ARK. W 1954 r. Instytut Lotnictwa otrzymał drugiego Storch, tym razem od SEL MW. Otrzymał on znaki SP-GLD i stał się samolotem służbowym Instytutu, a później został przekazany Centralnemu Zespołowi Lotnictwa Sanitarnego. Obydwa samoloty podczas prób były pomalowane od góry na ciemnozielono, zaś stery kierunku miały koloru żółtego o odcieniu pomarańczowym. SP-GLD był najdłużej używanym egzemplarzem Storch w Polsce — do 1963 r., czyli przez 15 lat.

Pochodzenie szóstego cywilnego Storch nie jest wyjaśnione. W 1954 r. po remoncie w warsztatach w Poznaniu, które wówczas nosiły nazwę Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego Nr 3, egzemplarz z nr fabr. 4463115 i znakach rejestracyjnych SP-BAS otrzymało lotnictwo sanitarne. Samolot miał stanowisko strzeleckie oraz trójkątne tylne okno. Na kadłubie były znaki Czerwonego Krzyża o niedużej średnicy, a osłona silnika została pomalowana jak we wcześniejszych egzemplarzach sanitarnych. Możliwe, że ten samolot był przechowywany do 1954 r. bez remontu lub nosił najpierw numer „poznajski”, a przy remoncie przywrócono mu numer oryginalny odkryty na konstrukcji płatowca. Później przyjęła go Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku. Podczas remontu skasowano stanowisko strzeleckie oraz trójkątne tylne okno i zmieniono częściowo sposób malowania kadłuba za silnikiem. Samolot ten był skasowany w 1961 r.

Ponieważ przedstawione wyżej dzieje Storchów polskiego lotnictwa zawierają luki — zwracamy się do Czytelników z prośbą o nadsyłanie informacji dotyczącej losów poszczególnych egzemplarzy oraz dodatkowych wiadomości o ich malowaniu.

Fi 156 W POLSKIM LOTNICTWIE WOJSKOWYM

Nr fabr.	Jednostka	Okres użytkowania	Przekazanie lotn. cywilnemu
P-6	9 SEL	1948–1951	—
P-8	9 SEL	1948–1951	—
P-1009	9 SEL	1949–1951	—
5505	9 SEL	1949–1951	—
8176	9 SEL	1949–1951	1951 r. —SP-ARK
4210	SEL MW	1948–1953	1954 r. —SP-GLD
5776	SEL MW	1948–1952	—

Fi 156 W POLSKIM LOTNICTWIE CYWILNYM

Nr rej.	Znaki rejestr.	Wersja	Nr fabr.	Data zarejestrowania	Data skreślenia	Użytkownik	Malowanie
165	SP-AGN	C-1	P-4	28.8.47	20.9.55	1. DLC 2. Lotn. san.	biały
295	SP-AMK	D-1	P-10	31.8.49	22.5.59	1. DLC 2. Lotn. san.	zielony biały
297	SP-AGO	D	P-5	17.9.49	11.1.52	1. DLC/PO SP 2. Lotn. san.	biały biały
406	SP-ARK	C-1	8176	22.1.51	19.3.55	IL	zielony
553	SP-GLD	C-2	4210	5.7.54	19.9.63	1. IL 2. Lotn. san.	zielony biały
558	SP-BAS	D-1 C-1	4463115	8.7.54	3.3.61	1. Lotn. san. 2. WSK Świdnik	biały biały



SP-BAS używany przez WSK-Świdnik



Zielony SP-ARK z żółtym sterem podczas prób w Instytucie Lotnictwa

Fieseler Fi 156 C-1 z 9 Samodzielnej Eskadry Łącznikowej
1948 r.; na kadłubie emblemat "ZJEDNOCZENIE KLASY
ROBOTNICZEJ"

Fieseler Fi 156 C-1 of 9 Independent Liaison Squadron,
1948; communist slogan on the fuselage.

Fieseler Fi 156

Fieseler Fi 156 C-2 SP-GLD podczas prób w Instytucie
Lotnictwa, 1954 r.

Fieseler Fi 156 C-2 SP-GLD during trials at Aviation
Institute.

Fieseler Fi 156 C-1 SP-AGN samolot Departamentu
Lotnictwa Cywilnego, 1947 r.

Fieseler Fi 156 C-1 SP-AGN, Civil Aviation
Department, 1947.

AERO
technika lotnicza

biało-popielaty
Off-White

Fieseler Fi 156 D-1 SP-AGO w barwach lotnictwa
sanitarnego, 1949 r. na kadłubie napis "DAR MŁODZIEŻY
dla POWSZECHNEJ ORGANIZACJI SŁUŻBA POLSCE",
na stateczniku pionowym emblemat Ligi Lotniczej oraz
znak zakładów remontowych-OWL Poznań

Fieseler Fi 156 D-1 SP-AMK w barwach lotnictwa
sanitarnego, 1949 r.

Fieseler Fi 156 D-1 SP-AMK of medical emergency service
1949;

Fieseler Fi 156 D-1 SP-AGO of medical emergency service
1949; communist slogan on the fuselage, "Liga Lotnicza"
and Overhaul Plants logos on the fin.

Fieseler Fi 156 D-1 SP-BAS samolot po remoncie, 1960 r.
Fieseler Fi 156 D-1 SP-BAS after overhaul, 1960.

skala 1:72

OPRACOWAŁ: A. Glass
KREŚLIŁ: Krzysztof M. Żurek

jasnoniebieski
Pale Blue

zielony
Olive Green

żółty
Yellow

czerwony
red

drzewo
Polished Wood

Fieseler Fi 156

Fieseler Fi 156 C-2 SP-ARK podczas prób w Instytucie Lotnictwa, 1951r.
Fieseler Fi 156 C-2 SP-ARK during trials at Aviation Institute.

Fieseler Fi 156 C-2 SP-AMK widok z dołu, oznaczenie SP-AMK tylko od spodu na lewym skrzydle.
Fieseler Fi 156 C-2 SP-AMK on underside of port wing only.

Fieseler Fi 156 C-2 SP-AMK, Departamentu Lotnictwa Cywilnego, 1955r.
Fieseler Fi 156 C-2 SP-AMK, at Civil Aviation Department, 1955.

AERO
technika lotnicza

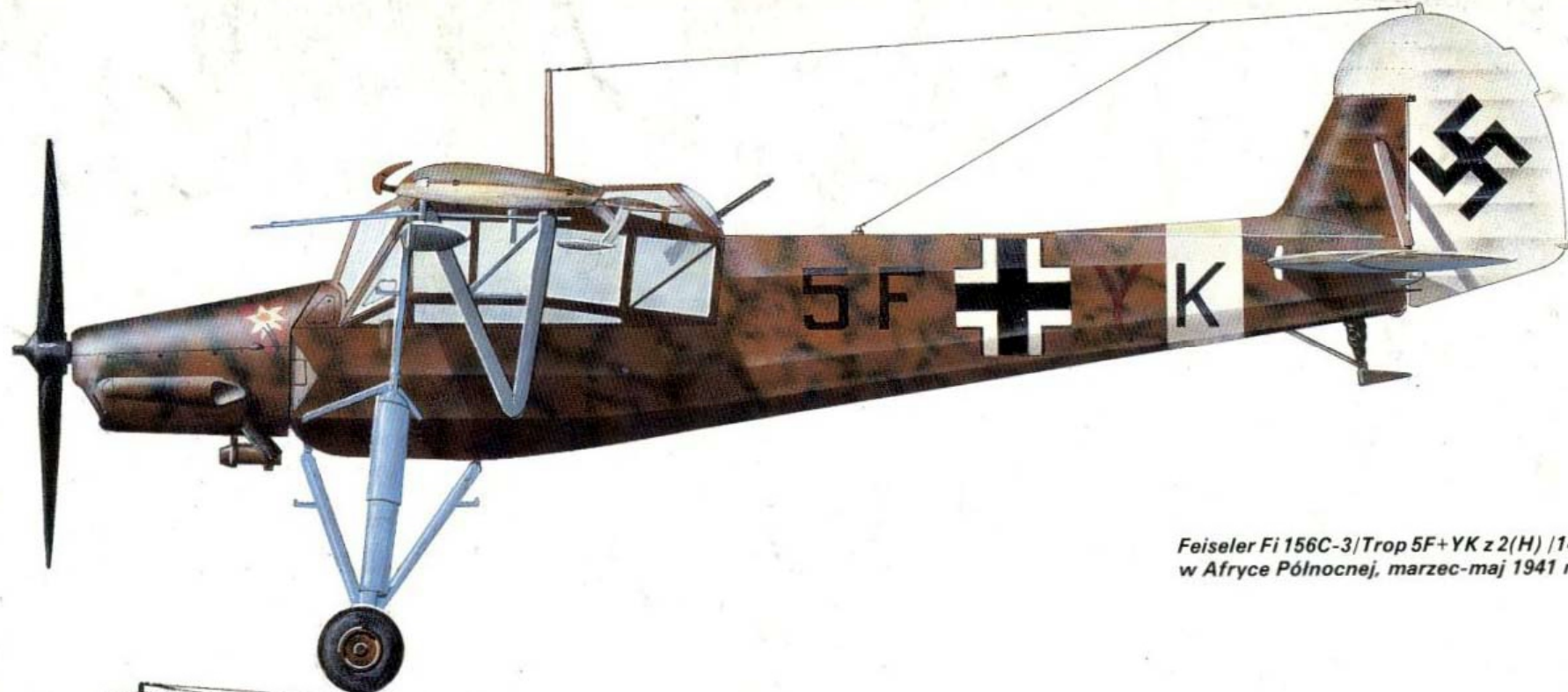
Fieseler Fi 156 C-1 SP-AGN w barwach lotnictwa sanitarnego, 1949r.
Fieseler Fi 156 C-1 SP-AGN of medical emergency service 1949;

biało-popielaty
Off-White

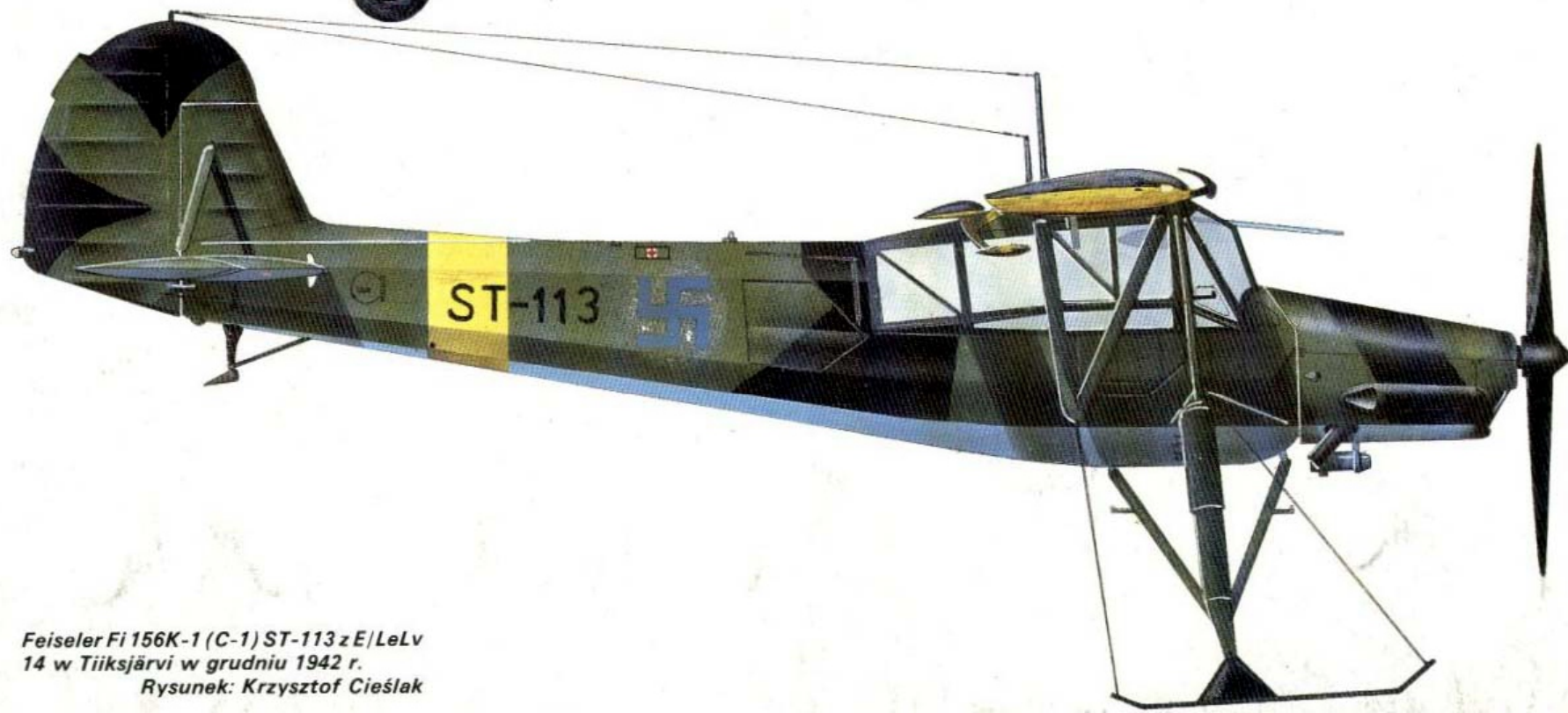
Fieseler Fi 156 D-1 SP-BAS w barwach lotnictwa sanitarnego, 1954r.
Fieseler Fi 156 D-1 SP-BAS of medical emergency service, 1954.

skala 1:72

DRAWN by A. Glass
TRACED by Krzysztof M. Żurek



*Feiseler Fi 156C-3/Trop 5F+YK z 2(H) /14
w Afryce Północnej, marzec-maj 1941 r.*



*Feiseler Fi 156K-1 (C-1) ST-113 z E/LeLv
14 w Tiiksjärvi w grudniu 1942 r.
Rysunek: Krzysztof Cieślak*