

1/72

FIESELER Fi 156 STORCH



Stručná historie letounu:

Fieseler Fi 156 Storch (Čáp) byl letoun německé konstrukce z roku 1935, projektovaný pro kurýrní a sanitní účely. Svými vynikajícími vlastnostmi zvítězil v soutěži, vypsané pro tuto kategorii letadel. Zvlášť pozoruhodná byla konstrukce nosného systému s křídlem vybaveným pevným slotem v kombinaci se šterbinovými vztlakovými klapkami a účelně řešeného podvozku o širokém rozchodu kol s dokonalým pérováním. Letoun byl poprvé představen na mezinárodních leteckých závodech v Curychu roku 1937, kde upoutal velmi krátkým rozjezdem, strmými starty a krátkým přistáním.

Letoun byl vyráběn ve velkých sériích, během okupace mimo jiné i u nás a ve Francii. Po válce byl Storch vyráběn dále v Československu v továrně Beneš-Mráz jako K-65 Čáp a ve Francii u firmy Morane-Saulnier s původními motory Argus jako MS 500 Criquet (Luční kobylka).

Technický popis:

Víceúčelový letoun Fi 156 byl jednomotorový, dvouažtřímístný vzpěrový hornoplošník smíšené konstrukce s dvoukolovým, velmi vysokým podvozkem klasického typu. Dvoudílné křídlo bylo před náběžnou hranou opatřeno pevným slotem a vzadu velkými šterbinovými vztlakovými klapkami. Při jejich sklápění se úměrně vychylovala i křídélka. Poloviny křídel se daly při transportu sklopit podél trupu.

• Motor:	
Vzduchem chlazený invertní osmiválec Argus As 10 C o max. výkonu 178 kW (240 k), pohánějící dvoulistou dřevěnou vrtuli.	
• Rozměry:	
rozpětí:	14,35 m
šířka se složenými křídly:	3,85 m
délka:	9,90 m
výška:	3,05 m
nosná plocha:	26,00 m ²
• Hmotnosti:	
prázdného letounu:	970 kg
maximální vzletová:	1485 kg
• Výkony:	
maximální rychlost:	210 km/h
cestovní rychlost:	160 km/h
minimální rychlost:	52 km/h
přistávací rychlost:	41 km/h
dostup:	4600 m
dolet:	380–400 km
stoupavost u země:	4,6 m/s

A Brief History:

The aircraft Fieseler Fi 156 Storch (Stork) is the 1935 German model, designed for courier and sanitary applications. Thanks to its excellent handling characteristics it succeeded in a competition of aircraft of that category. Its lifting system was exceptional as it incorporated a wing with a fixed slot complemented with slotted wing flaps and a purposeful broad tracked undercarriage and extraordinary quality suspensions. The aircraft was introduced for the first time on the international flight competition in Zurich in 1937. The public was attracted by short take-off distance, steep take-off as well as undershooting.

The aircraft was built in great series production, under the Nazis among others in Czech country and in France. After the war, the aircraft was along built in Czechoslovakia in Beneš-Mráz factory like K-65 Čáp (Stork) and in France in Morane-Saulnier factory with Argus engine like MS-500 Criquet (Grasshopper).

Technical Description:

The multi-purpose Fi-156 aircraft was a single engined, two alt. three-seated, strut highwinged monoplane with very high traditional undercarriage. A two-part wing was provided with a fixed slot in front of the leading edge and slotted wing flaps at the back forming a slot with the wing. When operated, ailerons tilted accordingly. For transport both parts of the wing could be folded alongside the fuselage.

• Engine:	
178 kW (240 h.p.) air-cooled inverted eight-cylinder Argus As 10 C engine powering a wooden double-bladed propeller.	
• Dimensions:	
Span:	14.35 m
Width (folded wings):	3.85 m
Length:	9.0 m
Height:	3.05 m
Lifting surface:	26.00 m ²
• Weight:	
Landing weight:	970 kg
Take-off weight (max.):	1,485 kg
• Performances:	
Max. speed:	210 km/h
Cruising speed:	160 km/h
Min. speed:	52 km/h
Landing speed:	41 km/h
Ceiling:	4,600 m
Max. range:	380–400 km
Take-off climb:	4.6 m/s

Die Geschichte des Flugzeuges im Grundriss:

Das Flugzeug Fieseler Fi 156 Storch ist der deutschen Konstruktion vom Jahre 1935, das als Kurier- und Rettungsflugzeug gebaut wurde. Dank seinen ausgezeichneten Eigenschaften gewann es in einem Wettbewerb der Flugzeuge dieser Kategorie. Besonders merkwürdig war die Konstruktion seines Tragsystems, das aus einem Flügel und einem festen Slot in Kombination mit Spaltauftriebklappen bestand und ein sehr zweckmässig konstruiertes Fahrwerk mit breiter Spur und perfekter Federung. Die Öffentlichkeit wurde das Flugzeug zum ersten Male auf dem internationalen Flugwettbewerb in Zürich 1937 vorgestellt. Mit kurzer Startstrecke, steilem Start und kurzer Landerollstrecke zog es dort die Aufmerksamkeit.

Das Flugzeug wurde in grossen Serien hergestellt und während der nazistischen Okkupation unter anderem auch in der Böhmen und in Frankreich. Nach dem Krieg war der Fi 156 in tschechoslowakische Flugzeugfabrik Beneš-Mráz als K-65 Čáp (Storch) hergestellt und auch in Frankreich bei Firma Morane-Saulnier mit Argus Motor unter dem Namen MS-500 Criquet (Grauhüpfer) produziert.

Technische Beschreibung:

Das Mehrzweckflugzeug Fi 156 war ein Zwei- oder Dreisitzer, einmotoriger versteber Hochdecker gemischter Konstruktion mit einem sehr hohen Zweiräderfahrwerk des klassischen Typs. Der zweiteilige Flügel wurde vor der Flügelvorderkante mit einem festem Slot und grossen Auftriebsklappen hinten versehen, wobei der Flügel und die Klappen eine Spalte bildeten. Beim Betätigen der Klappen bewegte sich entsprechend auch die Querruder. Die Hälfte der Flügel konnten für Transportzwecke den Rumpf entlang geklappt werden.

• Motor:

Hängender luftgekühlter Achtzylindermotor Argus As 10 C mit der Leistung von 178 kW (240 PS), mit der Zweiblatt Holzpropeller.

Abmessungen:

Spannweite:	14,35 m
Breite mit zusammengeklappten Flügeln:	3,85 m
Länge:	9,90 m
Höhe:	3,05 m
Tragfläche:	26,00 m ²

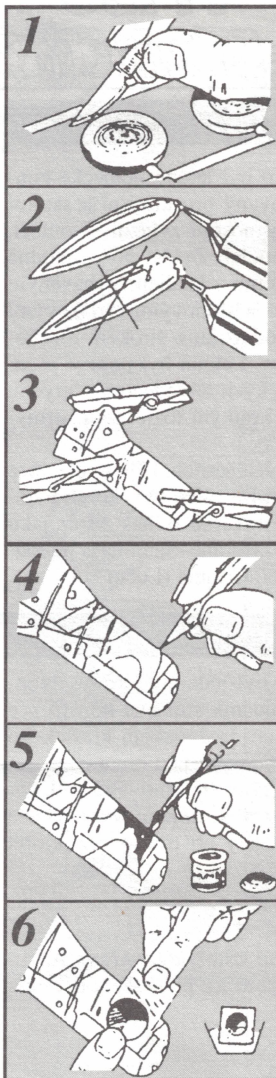
• Massen:

Leermasse:	970 kg
Rüstmasse:	1485 kg

• Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit:	210 km/h
Reisegeschwindigkeit:	160 km/h
Mindgeschwindigkeit:	52 km/h
Landgeschwindigkeit:	41 km/h
Dienstgipföhöhe:	4600 m
Reichweite:	380–400 km
Steigleistung:	4,6 m/s

Stavební postup Assembly



- K oddělování dílů použijte ostrý nůž.
- Detach parts from the stem only as they are needed using a sharp knife or blade.

- Lepidlo nanášejte v tenké vrstvě.
- Do not use too much cement to join parts. Use only cement for polystyrene plastic.

- K fixaci použijte kuličky nebo gumičky.
- Use tweezers to pick up and hold the small parts and rubber band or tape to hold parts together until the cement dries.

- Složitě zbarvení si předmalujte tužkou.

- In case the camouflage is more complex draw the outlines with pencil first, then paint parts according to the assembly diagram.

- K malování použijte barvy, které nelepí polystyren.

- Use only paints suitable for plastic, i. e. not cellulose based.

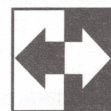
- Obtisky nanášejte až na vybarvený model.

- Decals apply after assembly and painting.

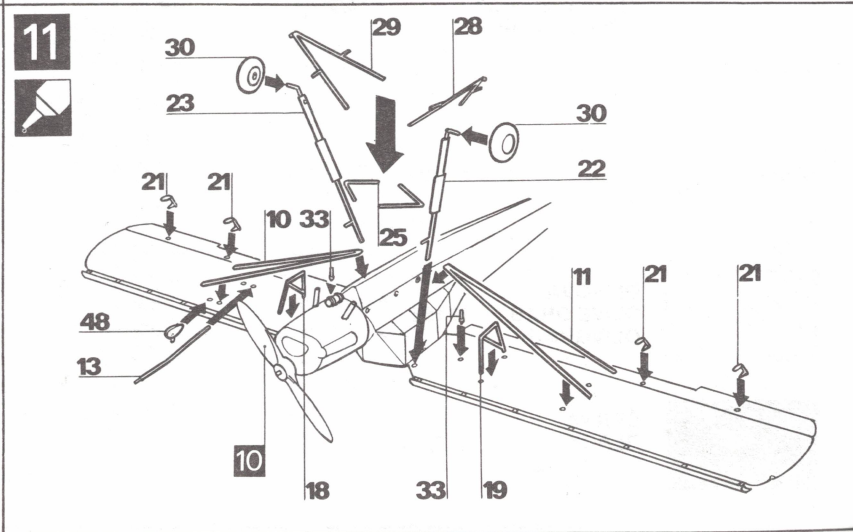
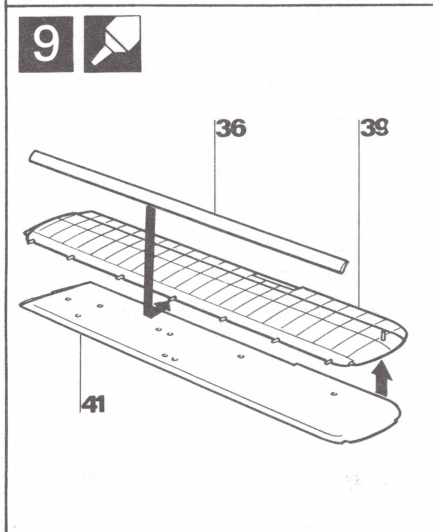
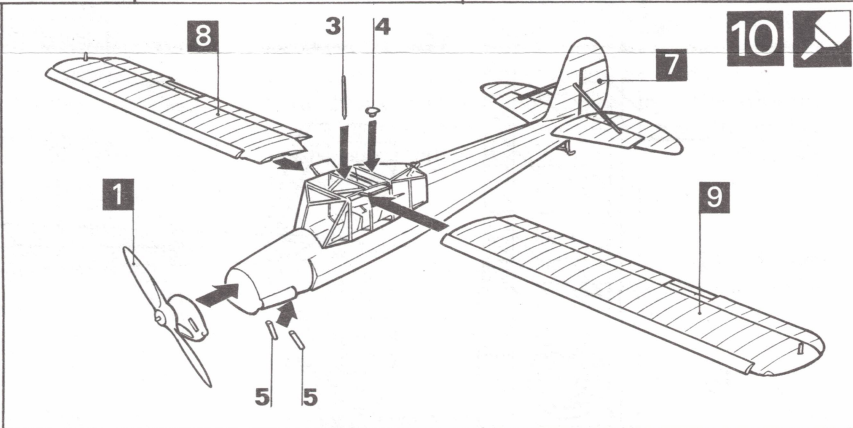
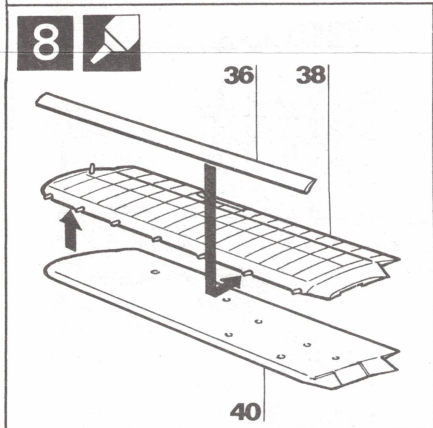
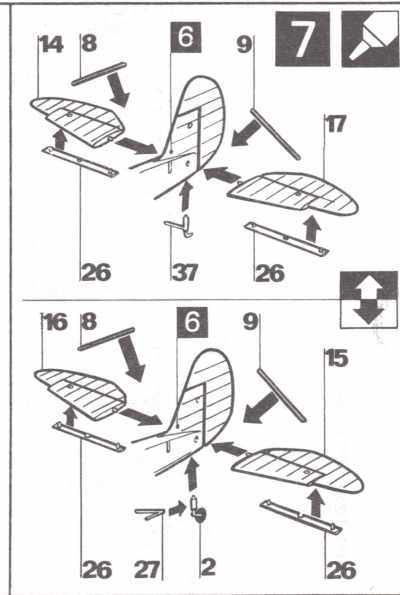
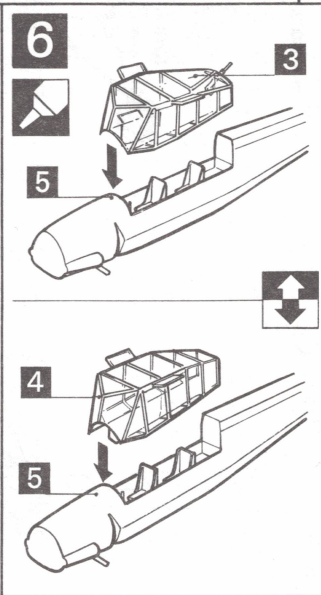
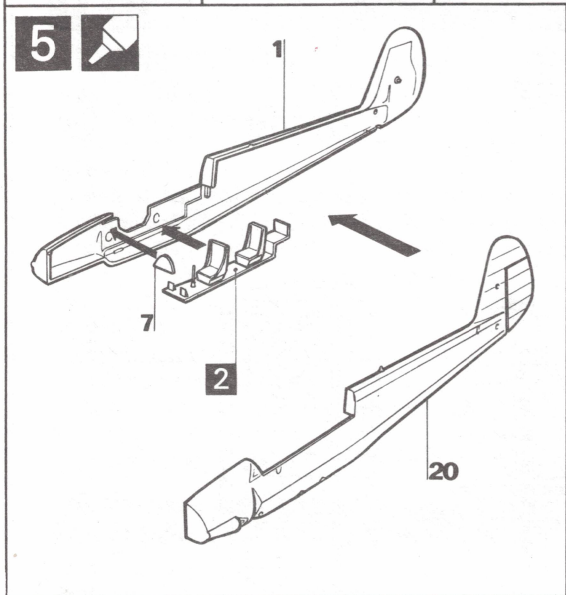
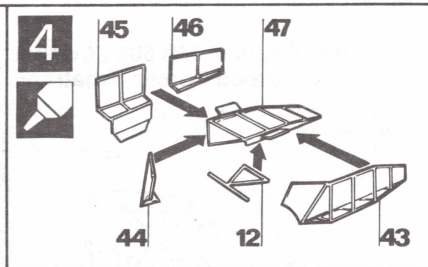
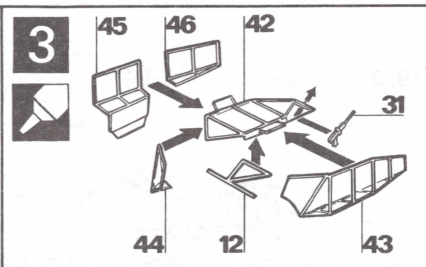
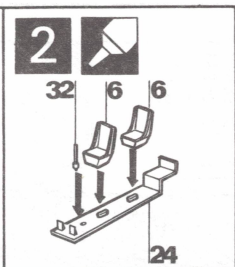
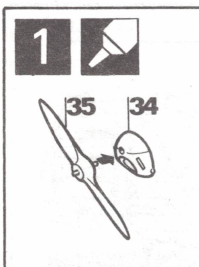
SYMBOLY



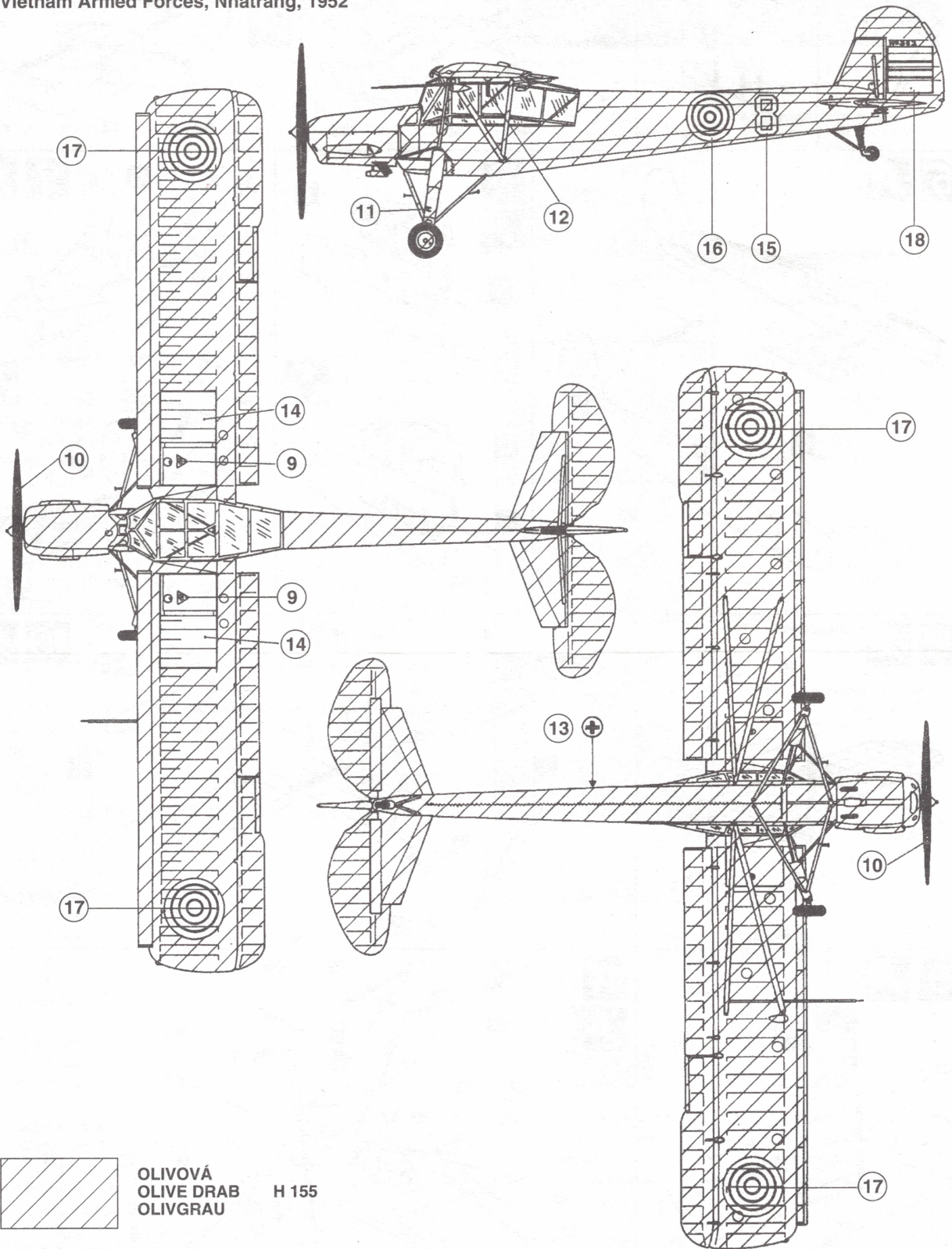
Lepidlo na polystyren
Polystyrene cement
Plastik Kleber
Coller à styrene
Styrene cemento
Klej na plastyk
Клей для пластмассы
Lepidlo na polystyrén



Volba
Optional
Wahlweise
Facultatif
Opcional
Wariant wykonania
Вариант
Možnosť voľby



Morane Saulnier MS 500 „Criquet“
 Vietnam Armed Forces, Nhatrang, 1952



OLIVOVÁ
 OLIVE DRAB
 OLIVGRAU

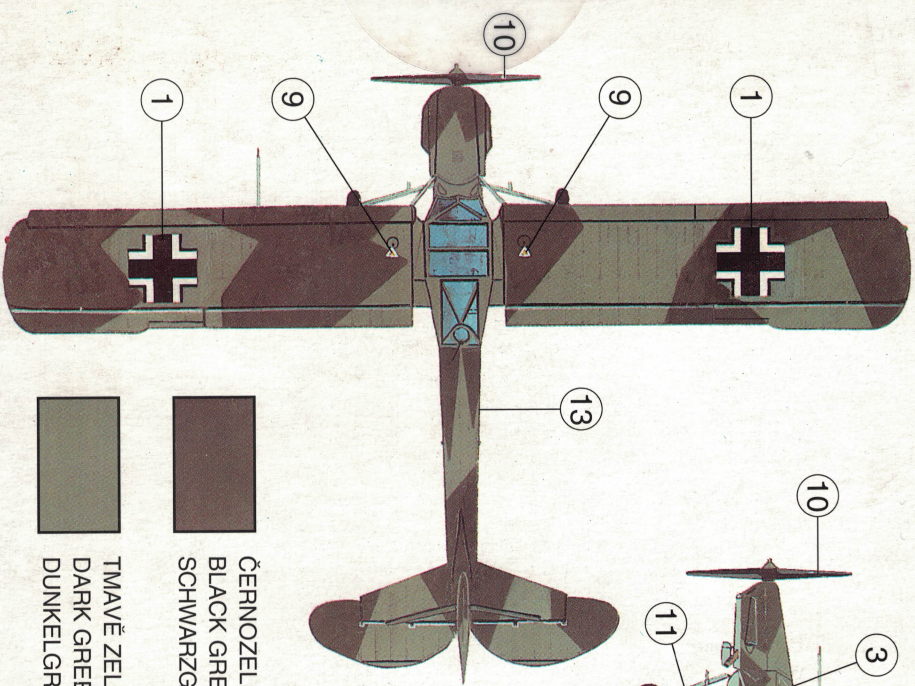
H 155



ČERNÁ
 BLACK
 SCHWARZ

H 33

Použity přibližné odstíny barev HUMBROL



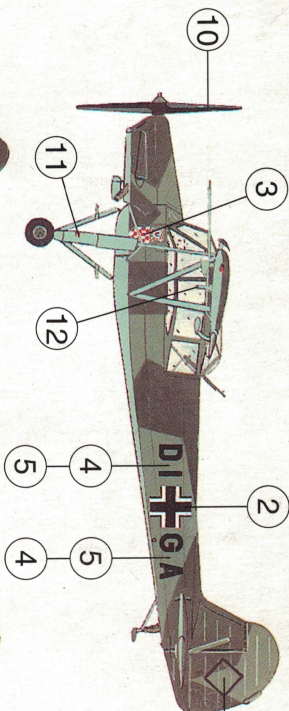
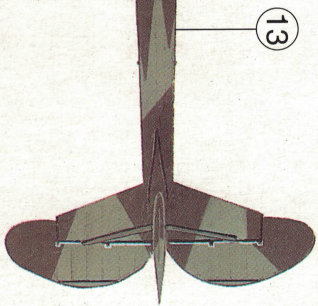
TMAVÉ ZELENÁ
DARK GREEN
DUNKELGRÜN

H 30



ČERNOZELENÁ
BLACK GREEN
SCHWARZGRÜN

H 91



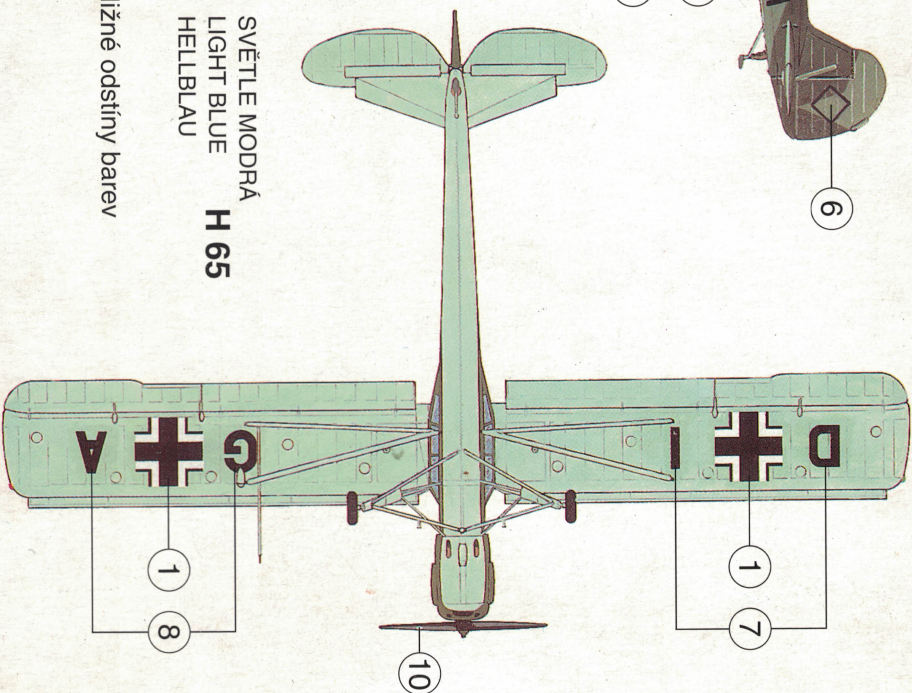
Fi 156 C-2,
ustašovské letectvo,
Jugoslávie, 1943



SVĚTLÉ MODRÁ
LIGHT BLUE
HELLBLAU

H 65

Použitý přibližné odstíny barev
HUMBROL





art. 833 FIESELER Fi - 156 STORCH 1/72



4 DI 5 GA 4 DI 5 GA



7 DIG 8 A 6 6

