

FIESELER Fi156C STORCH

フィーゼラー Fi156C シュトルヒ



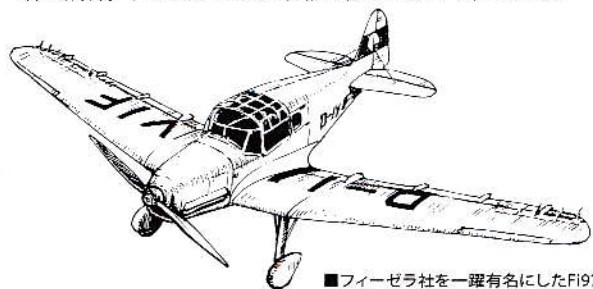
●フィーゼラー社の躍進

第一次世界大戦で大きな進歩をとげた航空機は、第二次世界大戦では戦闘の主役となり、陸海を問わず制空権を握った国が戦いに勝利することとなったのです。その航空機の役割も様々でした。戦闘機や爆撃機などの華々しい活躍とは無縁ながら、軍用機としての歴史は最も古く、また戦況を左右する重要な役割を担ったのが偵察・連絡機です。

ドイツの再軍備宣言とともに戦争の足音が迫った1935年、ドイツ航空省は短距離で離着陸でき、地上軍と行動可能な小型の偵察・連絡機の要求仕様を各メーカーに提示しました。この時、ジーベル社のSi201、BFW社のBf163とともに提出されたのがフィーゼラー社のFi156でした。フィーゼラー社は、第一次世界大戦中に戦闘機パイロットとして活躍したゲルハルト・フィーゼラーが1932年に創立した、航空機製造会社としては比較的新しいメーカーです。同社が注目を集めたのは、1934年の第4回ヨーロッパ周回飛行競技会に参加させたFi97でした。空力学的に洗練された外観により、最大速度250km/h、航続力1,200kmを実現し、主翼に自動前縁スラットとスロッチッドフラップという2つの高揚力装置を装備。参加した5機すべてが、総行程1万kmの飛行を成しとげたばかりか、他の参加機に比べて際立って優れたSTOL(短距離離着陸)性能を発揮。フィーゼラー社の名前は、ヨーロッパの航空関係者の間で広く知られることになったのです。

●Fi156の特徴的な機体構造

フィーゼラーFi156は、Fi97を手がけた設計チームにより開発され、1936年初夏までに3機の原型機が完成し初飛行に成功。すばらしいSTOL性能を見せたのです。その後、

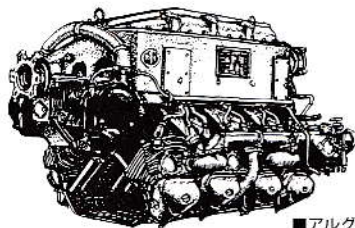


■フィーゼラー社を一躍有名にしたFi97

1937年に10機の実用審査用Fi156A-0が製造されて採用が決定すると、ドイツ空軍に次々に納入されていきました。

Fi156の卓越したSTOL性能を生み出した最大の特徴はその主翼にあると言えるでしょう。骨組みが木製、外皮は合板と羽布を混用した主翼は、全幅14.2mのシンプルな平面形で、翼面積はメッサーシュミットBf109戦闘機の1.6倍もある26㎡を誇ります。しかも、前縁には全幅にわたって固定スラットが取り付けられ、後縁にはスロッチッドタイプのフラップと補助翼を装備。さらに、補助翼は離着陸時にはフラップと連動して下がる、フラップレロンの役割を持たせてSTOL性能を高めているのです。また翼は折り畳みでき、トレーラーに積載したり、自動車での牽引も可能でした。

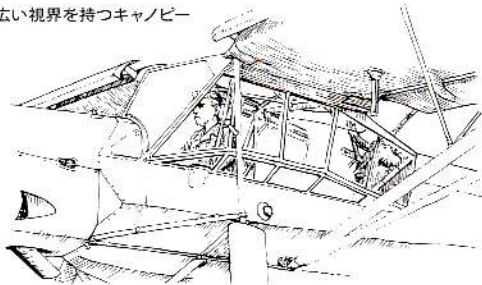
エンジンは、小型軽量機用のエンジンメーカーとして実績のあったアルグス社のAs10C空冷倒立V型8気筒(最高出力240馬力)を搭載。多くのドイツの練習機にも使用された、信頼性の高いエンジンが選ばれました。



■アルグス社 As10Cエンジン

コンパクトな機首のすぐ後ろには、平面ガラスを組み合わせた大型のキャノピーを持つ乗員室を配置。このキャノピーは側面が胴体幅よりも外側に張り出し、斜め下方の視界も十分確保されています。乗員室にはパイロットと同乗者の他に、もう1名の予備座席を設置することが可能。また、胴体後部の空間を利用して、二名の負傷者を担架に乗せたまま運ぶこともできたのです。

飛行場以外での運用が考えられるFi156だけに、多少荒れた地面での離着陸にも耐えられる降着装置も特徴的です。長い主脚柱は400mmものストロークをもった、ショックアブソーバー内蔵のオレオ式。飛行状態ではほぼ垂直に下がった状態になっていますが、着陸時にはハの字に開いて左右の車輪の間隔が広がる構造を採用し、不整地での安定性

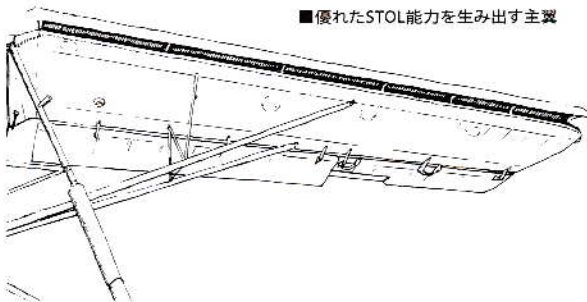


を高めているのです。基本的に主車輪とスキッドタイプの尾輪を装備していますが、積雪のある場所では主車輪をスキーに付け替えている姿も見られます。

さらに、胴体は鋼管フレームに羽布張りの外皮という構造を採用し、運用重量は1,200kgに抑えられました。その軽量さから強風時の転倒を防止するために、駐機の際にはブロックの錘が使用されることもありました。

これらの特徴的な機体構造により、フィーゼラーFi156は無風状態という離着陸には不向きな状況でも75mほどの滑走で離陸でき、着陸にはわずか26mほどの滑走で停止可能という、驚異のSTOL性能を発揮することとなったのです。

■優れたSTOL能力を生み出す主翼



●実戦参加と数々のエピソード

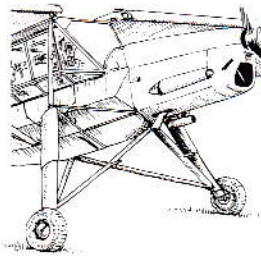
1937年、最初の量産型となったFi156Aが引き渡され、続いて可動式の前縁スラットを装備するなどいっそうの空力的改良を施したFi156B型を提案しましたが、これは計画だけにとどまりました。そして1939年から最多量産型となるFi156Cの運用が開始されたのです。第二次大戦が始まると、Fi156Cは地上軍とともに各方面の戦線に参加して活躍を見せ、北アフリカ戦線ではエルヴィン・ロンメル将軍自らFi156に搭乗して前線を視察。また、北アフリカ方面の空軍部隊を統率した第2航空艦隊司令官のアルベルト・ケッセルリンク元帥もFi156を乗機にしていました。

Fi156の最も有名なエピソードとしては、1943年9月に標高2,900mのグラン・サッソ山のホテルに軟禁されたベニート・ムッソリーニ首相の救出劇、そして1945年4月、空軍大將ジョン・グライムを乗せた、女性飛行士ハンナ・ライチュが操縦するFi156のベルリン包囲網強行突破劇があげられます。これらは、いずれも並外れた短距離離着陸性能を持ったこの機体がなければ実現不可能な作戦だったと言えるでしょう。

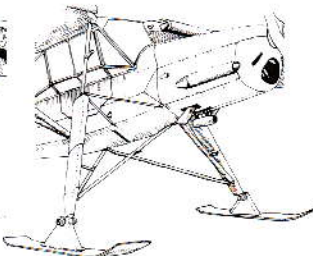
ドイツ軍のあるところ常にその姿を現したフィーゼラーFi156は、連絡をはじめ、着弾観測や空中偵察、そして負傷兵の搬送など様々な用途で使用され活躍を見せたのです。大きな主翼と長い主脚を装備した特徴的な姿からシュトルビ(コウノトリ)と呼ばれたこの機体は、まさにドイツ軍にとって幸運を運ぶ航空機だったのかもしれませんが。

●スイス空軍のFi156

Fi156の優れたSTOL性能はヨーロッパ各国の注目も集め、様々な国へ輸出されました。ドイツの同盟国であるハンガリーやイタリア、ルーマニアやブルガリア、フィンランド、そして中立国のスイスもその一つです。スイスでは1939年から1962年まで、5機のFi156が運用されています。まず1939年に民間の航空団体「東スイス航空協会」が旅客および空撮用として1機を購入、機体コードはHB-ARUとされました。大戦中、HB-ARUはスイス軍によって使用され機体コードA-99となり、戦後再びHB-ARUに戻され、さらにA-96に変更されました。1943年3月には機体コードA-97と



■通常時の主脚



■スキー仕様の主脚

A-98の2機、そして1945年5月にもA-100がスイス空軍へ配備されました。さらに大戦後の1948年4月、スイス空軍はフランス・モランソルニエ社によるFi156のライセンス生産版MS500を1機購入、機体コードA-99として登録されました。これら5機のFi156は連絡や観測、そして救難任務に活躍した後、1962年に全機が退役しています。

スイス空軍のFi156が一躍、世界的に脚光を浴びたのは第二次大戦後の1946年11月、アルプス山中に不時着したアメリカ軍C-53輸送機の救難任務でした。乗員乗客12名を乗せたC-53はミュンヘンからマルセイユへ向かう途中のアルプス山中で、悪天候による視界不良のため標高3,350mのガウリ氷河に不時着。乗客の中には負傷者もあり、厳冬の山岳地帯で危機的状況に陥ったのです。救難信号を受けたスイス空軍は、V.フグ大尉が操縦するA-97およびP.ヒッツ少佐が操縦するHB-ARUの2機のFi156をメイリンゲン基地からガウリ氷河へ派遣。Fi156は持ち前の離着陸性能を発揮して全員の救出に成功したのです。この救助作戦は、山岳地帯での航空機による救難任務の初の成功例となり、スイス航空救助隊「REGA」設立のきっかけともなりました。第二次大戦中に数々の軍事作戦でエピソードを残したFi156は、山岳地での航空救難活動の先駆者ともなったのです。

●ハンガリー空軍のFi156

1930年代後半、第一次大戦で失った領土の奪還を目指してドイツ・イタリア陣営に接近したハンガリーは、空軍の増強も推し進めました。当初はイタリアから航空機を輸入、その後供給先をドイツに切り替えて練習機から実戦機まで様々なドイツ製軍用機を使用しています。連絡・観測機としてFi156の購入も決定し、1940年に15機、1941年に43機の発注が行われましたが、実際にハンガリー空軍が大戦中に運用したFi156は36機とされています。1941年6月、ドイツに従いソビエト連邦に対して宣戦布告したハンガリーは南ロシアに侵攻。Fi156も前線の連絡任務に多用されましたが、厳しい気候と強敵ソ連軍のため次々と機体が失われていきました。イタリアやルーマニアなどドイツの同盟国が大戦後半に連合国と休戦してドイツと敵対関係となる中、ハンガリーは第二次大戦を通してドイツ側で戦い続けた欧州唯一の同盟国となり、ハンガリー軍のFi156も大戦終結まで飛び続けました。

●イタリア空軍のFi156

第二次大戦参戦後、軍用機の不足に直面したイタリアも、様々な機体をドイツから調達しました。Fi156も約30機がイタリア軍に配備されています。これらのFi156はアルパニアを拠点とするバルカン戦線や北アフリカ戦線などで高級将校用の連絡機として使用されました。イタリアはFi156を参考として高翼単葉固定脚の連絡機、Ro63を開発しましたが、優秀なエンジンに恵まれず量産されることはありませんでした。なおバルカン戦線のFi156は、味方識別用として機首が黄色で塗られていました。

《シュトルビ諸元》

■機体データ

- 全長：9.90m、全幅：14.25m、全高：3.05m
- 自重：910kg、総重量：1,200kg
- エンジン：アルガス As10C 空冷倒立V型8気筒
- エンジン出力：240馬力
- 最大速度：175km/h、巡航速度：150km/h、
- 失速速度：51km/h
- 離陸滑走距離：75m（無風状態）、
- 着陸滑走距離：26m（無風状態）

《各部名称》

《Nomenclature》

折りたたみ主翼(74ℓ燃料タンクを内蔵)
Foldable Wing (w/Internal 74-liter Fuel Tank)

排気管
Exhaust

ピトー管
Pitot Tube

着陸灯
Landing Light

固定スラット
Fixed Slat

翼端灯
Wingtip
Navigation Light

アルグス社製As10型
空冷エンジン(240馬力)
Argus As 10 Air-Cooled
Engine (240hp)

オイルクーラー
Oil Cooler

長いストローク(最大40cm)の主脚柱
Main Landing Gear Struts
(w/40cm Stroke)

主脚輪
冬期はスキーに交換可能
Main Landing Gear Wheel
(May be replaced with skis
during winter)

フラップ
Flap

マスバランス
Mass Balance

補助翼
Aileron

スキッド
タイヤに交換可能
Tail Skid
(May be replaced with a tailwheel)

二重尾翼
Elevator Slat

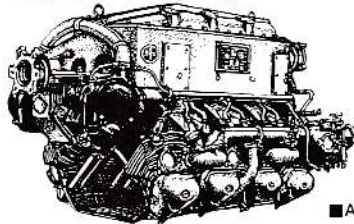
Fieseler Fi156 Characteristics

Gerhard Fieseler, a former WWI fighter ace, founded the aircraft manufacturing company which bore his name in 1932. Fieseler answered a Luftwaffe tender for a small reconnaissance/liaison aircraft in 1935 and their Fi156 was chosen over the BFW Bf 163 and Siebel Si 201. The Fi156 had extraordinary STOL (Short Take-Off and Landing) performance thanks to its wing, which had a large surface area and featured a leading edge fixed slat as well as trailing edge slotted flaps and flaperons. A 240hp Argus As 10C air-cooled inverted V8 engine was mounted in front of the cockpit section in the fabric-covered, steel-framed fuselage. The canopy sides were wider than the fuselage to enhance vision and the interior could accommodate a pilot and either two seated passengers or two stretchers. Since the aircraft was designed to operate from primitive airfields, the landing gear featured internal shock-absorbing oleo struts and 400mm of stroke. The large wing and landing gear struts which hung down during flight gave the Fi156 a bird-like appearance and it was accordingly nicknamed Storch (stork).

Swiss Air Force Service

The Fi156 was exported to Hungary, Italy, Romania, Bulgaria, and Finland during WWII, and Switzerland also operated five of them from 1939 to 1962. The first example (registered HB-ARU) was purchased by Ostschweizerische Acro Gesellschaft (known

November 1946. As part of the rescue effort, two Fi156s were dispatched from Meiringen Air Base: A-97 piloted by Captain V. Hug and HB-ARU piloted by Major P. Hitz. The two pilots boldly landed their aircraft on the glacier and airlifted everyone to safety.



■ Argus As 10C Engine

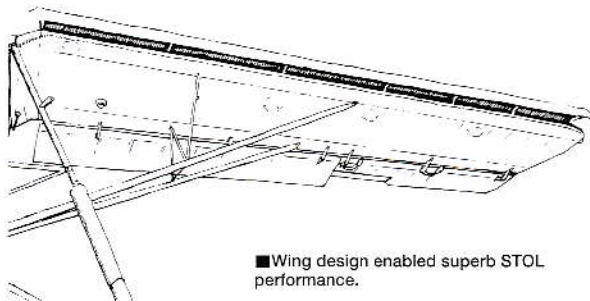
This was the first successful use of aircraft in an alpine rescue and led directly to the creation of the Swiss air rescue service REGA.

Hungarian Air Force Service

Hungary initially purchased aircraft from Italy to strengthen its air force in the late-1930s before eventually turning to Germany for aircraft of all types. The Fi156 was chosen for liaison and observation duties, with orders for 15 and 43 aircraft placed in 1940 and 1941 respectively, but it is said that only 36 examples were operated. In June 1941, Hungarian forces took part in the invasion of Russia and their Fi156s were active on the frontlines. Losses mounted from both combat and the harsh conditions, but the Hungarian Air Force flew their Fi156s until the end of the war in support of their German allies.

Italian Air Force Service

When Italy entered WWII, its air force also had a shortage of military aircraft and several types were procured from Germany. Approximately 30 Fi156s were used by the Italian Air Force to transport high-ranking officers in areas such as the Balkans and North Africa. Italy also used the Fi156 as a reference for the development of a similar aircraft, the Ro.63. Italian Fi156s in the Balkans featured yellow noses to aid with friendly forces identification.



■ Wing design enabled superb STOL performance.

as Aero St. Gallen) in 1939 for civilian use. It was pressed into military service during WWII (registered A-99), returned to its civilian life after the war, before finally being purchased by the military in 1950 (re-registered A-96). Additional aircraft were obtained in March 1943 (A-97 and A-98) and May 1945 (A-100), while the fifth aircraft (new A-99), a Morane-Saulnier MS-500, was purchased in April 1948. All five served the Swiss Air Force until their retirement in 1962.

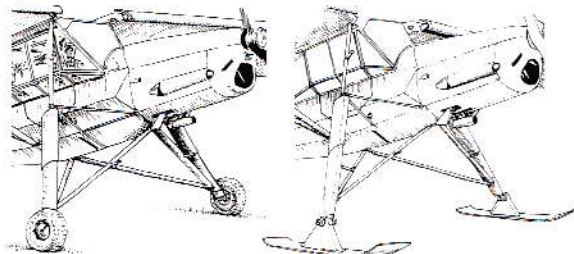
The Swiss Fi156s were famous for their role in the rescue of twelve passengers and crew from a U.S. Air Force C-53 transport plane which crash-landed on the Gauli Glacier in the Alps in

《Specifications》

- Length: 9.90m, Wingspan: 14.25m, Height: 3.05m, Empty Weight: 910kg, Loaded Weight: 1,200kg
- Engine: Argus As 10C Air-Cooled Inverted V8 (240hp)
- Maximum Speed: 175km/h, Cruising Speed: 150km/h, Stall Speed: 51km/h
- Take-Off Distance (No Wind): 75m, Landing Distance (No Wind): 26m

Fieseler Fi156 Besonderheiten

Gerhard Fieseler, ein Fliegerass des ersten Weltkrieges gründete seine Luftfahrtfirma unter seinem Namen im Jahr 1932. Fieseler antwortete auf die Ausschreibung der Luftwaffe für ein kleines Aufklärungs- und Verbindungsflugzeug und die Fi156 wurde der BFWBf163 und der Siebel Si201 vorgezogen. Die Fi156 hatte außerordentliche Kurzstart- und Landeeigenschaften die sie ihren Tragflächen verdankte, welche eine große Oberfläche hatten und mit festen Vorflügeln an der Flügelvorderkante als auch mit geschlitzten Landeklappen und Querrudern ausgestattet waren. Ein 240hp Argus As10C V8 Motor mit hängenden Zylinderköpfen und Luftführung war vor dem Cockpit eingebaut in einen Rumpf aus Stahlrohren, welcher mit Tuch bespannt war. Um die Sichtverhältnisse zu verbessern waren die Seiten der Pilotenkanzel breiter als der Rumpf welcher Platz für den Piloten und zwei sitzende Passagiere oder zwei Tragen bot. Da das Flugzeug dafür entwickelt war von einfachen Flugplätzen zu starten, war das Fahrwerk mit innenliegenden Öldämpfern mit 400mm Hub ausgerüstet. Der große Flügel und die Verstrübungen des Fahrwerks die während des Fluges herunterhängen gaben der Fi156 das Aussehen eines Vogels und sie erhielt daher den Spitznamen Storch.



■ Wheeled Landing Gear

■ Ski Landing Gear

Einsatz bei der schweizerischen Luftfahrt

Die Fi156 wurde während des zweiten Weltkrieges nach Ungarn, Italien, Rumänien, Bulgarien, Finnland und in die Schweiz exportiert welche von 1939 bis 1962 fünf Flugzeuge betrieb. Das erste Flugzeug (Bezeichnung HB-ARU) wurde gekauft von der ostschweizerischen Flugesellschaft (bekannt als Aero St. Gallen) und wurde ab 1939 zivil genutzt. Es wurde dann für den Militärdienst im zweiten Weltkrieg benutzt (Registriernummer A-99), nach dem Krieg in das Zivilleben zurückversetzt bevor es endgültig im Jahre 1950 vom Militär zurückgekauft wurde (umregistriert auf A-96). Zusätzliche Flugzeuge wurden im März 1943 erworben (A-97 und A-98) ein weiteres im Mai 1945 (A-100) während das fünfte Flugzeug (die neue A-99), eine Morane-

Saulnier MS-500 im April 1948 gekauft wurde. Alle diese Flugzeuge wurden in der Schweizer Luftwaffe bis zu ihrer Außerdienststellung im Jahr 1942 genutzt.

Die Schweizer Fi156 wurden berühmt durch die Rettung von 12 Passagieren und der Crew eines amerikanischen C53 Transportflugzeuges im November 1946, welches in den Alpen auf dem Gault-Gletscher notlandete. Die Teilnehmer an dieser Rettungsaktion, zwei Fi156 wurden von dem Flugfeld Mairingen gestartet. A-97 geflogen von Hauptmann V. Hug und HB-HRU geflogen von Major P. Hitz. Die zwei Piloten landeten mutig mit ihrem Flugzeug auf dem Gletscher und flogen alle in Sicherheit. Das war die erste erfolgreiche Nutzung eines Flugzeuges in der Bergrettung und führte direkt zur Gründung der schweizerischen Rettungsstaffel REGA.

Dienst in der ungarischen Luftwaffe

Ungarn kaufte ursprünglich Flugzeuge von Italien um in den späten 30er Jahren die Luftwaffe zu verstärken bevor man sich dazu entschloss in Deutschland Flugzeuge aller Typen zu beschaffen. Die Fi156 wurde für Verbindungs- und Aufklärungsmissionen ausgewählt. 1940 wurden 15 und 1941 43 Flugzeuge beauftragt; es wurden jedoch nur 36 Flugzeuge eingesetzt. Im Juni 1941 nahm die ungarische Wehrmacht an der Invasion in Russland teil und die Fi156 waren an allen Fronten aktiv. Die Verluste stiegen durch Kampfeinflüsse und die harten Umweltbedingungen aber die ungarische Luftwaffe flog ihre Fi156 bis zum Ende des Krieges zur Unterstützung ihrer deutschen Verbündeten.

Einsatz in der italienischen Luftwaffe

Als Italien in den zweiten Weltkrieg eintrat bestand ein großer Mangel an Militärflugzeugen und einige Typen wurden aus Deutschland beschafft. Ungefähr 30 Fi156 wurden von der italienischen Luftwaffe benutzt um hochrangige Offiziere auf dem Balkan und in Nordafrika zu transportieren. Italien nutzte die Fi156 auch als Vorbild für die Entwicklung eines ähnlichen Flugzeuges, der Ro.63. Die italienischen Fi156 auf dem Balkan hatten gelbe Rumpffasern um die Identifizierung durch eigene Kräfte zu erleichtern.

(Technische Daten)

- Länge: 9.90m, Spannweite: 14.25m, Höhe: 3.05m, Leergewicht: 910kg, Gewicht voll beladen: 1.200kg
- Motor: Argus As 10C luftgekühlt V8 mit hängenden Zylinderköpfen (240hp)
- Höchstgeschwindigkeit: 175km/h, Marschgeschwindigkeit: 150km/h, Mindestgeschwindigkeit: 51km/h
- Startstrecke (Ohne Wind): 75m Landestrecke (Ohne Wind): 26m

Les Caractéristiques du Fieseler Fi156

Gerhard Fieseler, un ancien as de la 1ère G.M. fonda la firme de construction aéronautique portant son nom en 1932. En 1935, Fieseler répondit à l'appel d'offre de la Luftwaffe pour un petit appareil de reconnaissance/liaison et en 1936 son Fi156 fut choisi, préféré aux BFW Bf163 et Siebel Si 201. Le Fi156 avait d'extraordinaires performances ADAC (Atterrissage et Décollage Courts) grâce à son aile de grande superficie avec béc de bord d'attaque fixes et volets et flaperons de bord de fuite. Un moteur V8 Argus As10C refroidi par air de 240cv était installé devant le cockpit. Le fuselage était de structure tubulaire entoilée. La arrière plus large que le fuselage offrait une excellente vision vers l'extérieur et l'habitacle pouvait loger un pilote et deux passagers assis ou deux brancards. Destiné à être utilisé depuis des terrains sommairement aménagés, l'avion avait un train d'atterrissage équipé d'amortisseurs à longue course de 400mm. La grande aile et les jambes de train pendantes durant le vol valurent au Fi156 son surnom de Storch (cigogne).

En Service dans l'Armée de l'Air Suisse

Durant la guerre, le Fi156 fut exporté en Hongrie, Italie, Roumanie, Bulgarie et Finlande et la Suisse en utilisa cinq de 1939 à 1962. Le premier exemplaire (immatriculé HB-ARU) fut acquis par l'Ostschweizerische Aero Gesellschaft (Aero St. Gallen) en 1939 pour une utilisation civile. Il fut réquisitionné par l'armée durant la guerre (codé A-99), retourné à la vie civile après le conflit avant d'être racheté par l'armée en 1950 (nouveau code A-96). D'autres appareils furent acquis en mars 1943 (A-97 et A-98) et mai 1945 (A-100) tandis qu'un cinquième (le nouveau A-99), un Morane-Saulnier MS-500, fut acheté en avril 1948. Tous les cinq servirent dans l'Armée de l'Air Suisse jusque leur retrait en 1962.

Les Fi156 suisses se sont rendus célèbres par leur rôle dans les opérations de secours de douze passagers et l'équipage d'un avion de transport C-53 de l'U.S. Air Force qui s'était abîmé sur la Glacier Gault dans les Alpes en novembre 1946. Deux Fi156 de la base de Meiringen participèrent aux secours : le A-97 piloté par le Capitaine V. Hug et le HB-ARU piloté par le Major P. Hitz. Les

deux pilotes posèrent leurs appareils sur le glacier et récupérèrent tous les naufragés. C'était la première utilisation réussie d'un avion pour une opération de secours en montagne qui entraîna la création du service de secours aérien REGA.

En Service dans l'Armée de l'Air Hongroise

A la fin des années 1930, la Hongrie renforça son aviation en la dotant d'avions italiens avant de se tourner vers l'Allemagne pour des appareils de tous types. Le Fi156 fut sélectionné pour les tâches d'observation et de liaison, des commandes de 15 et 43 exemplaires étant placées en 1940 et 1941 respectivement, mais on pense que seulement 36 exemplaires furent utilisés. En juin 1941, les forces hongroises prirent part à l'invasion de la Russie et leurs Fi156 furent utilisés sur le front. Les pertes dues au combat et aux dures conditions climatiques furent importantes mais les hongrois utilisèrent des Fi156 jusqu'à la fin de la guerre pour soutenir leur alliés allemands.

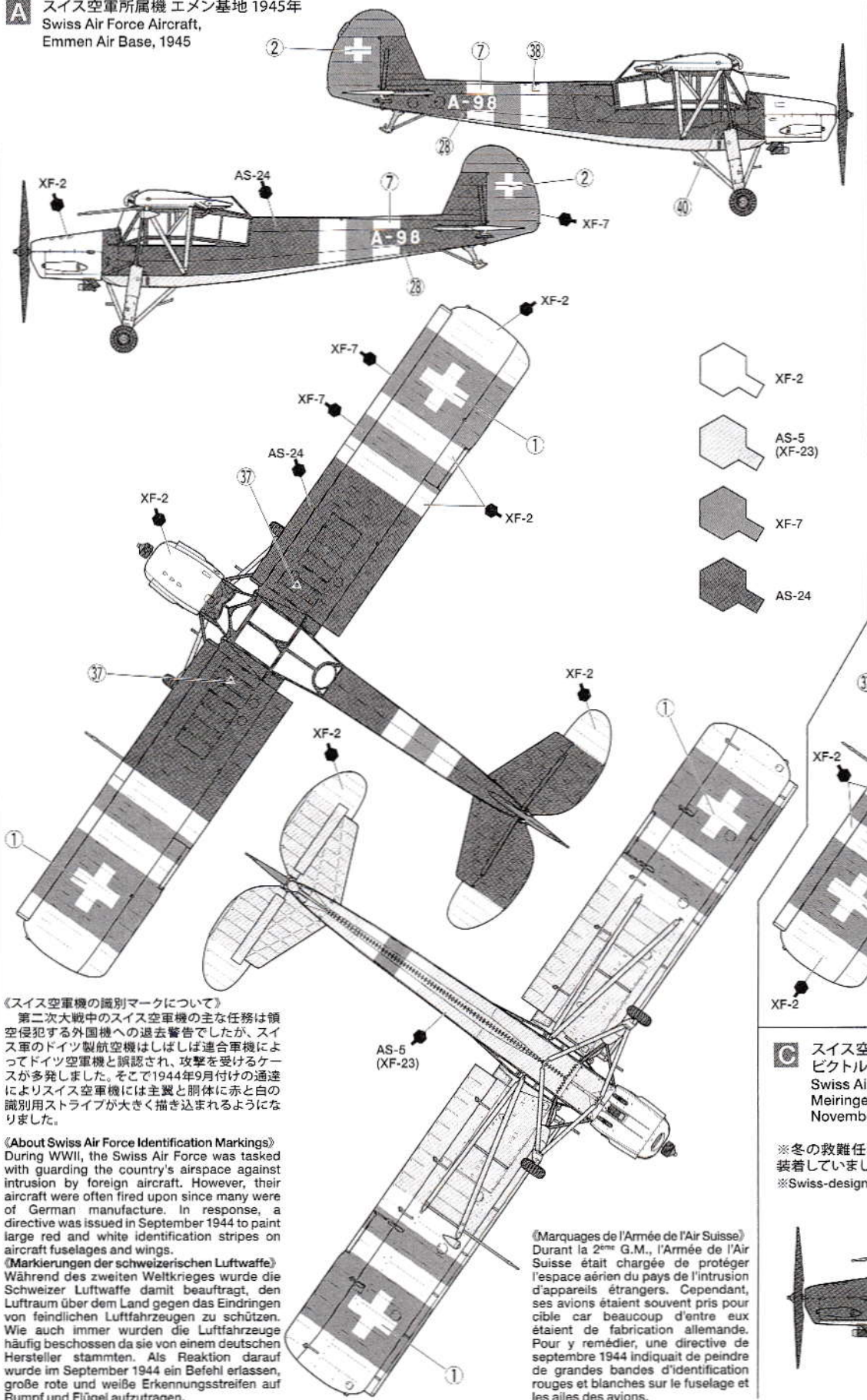
En Service dans l'Armée de l'Air Italienne

Lorsque l'Italie entra dans la 2^{ème} G.M., sa force aérienne manquait d'avions et elle se procura divers types d'appareils allemands. Environ 30 Fi156 furent utilisés par l'Armée de l'Air Italienne pour transporter des officiers de haut rang dans les Balkans et en Afrique du Nord. L'Italie développa un appareil similaire, le Ro.63, sur la base du Fi156. Les Fi156 italiens opérant dans les Balkans avaient un nez peint en jaune pour permettre leur identification rapide par les forces amies.

(Caractéristiques)

- Longueur: 9,90m, Envergure: 14,25m, Hauteur: 3,05m, Poids à vide: 910kg, Poids en charge: 1.200kg
- Moteur: V8 Argus As10C refroidi par air de 240cv
- Vitesse maximum: 175km/h, Vitesse de croisière: 150km/h, Vitesse de décrochage: 51km/h
- Distance de décollage (sans vent): 75m Distance d'atterrissage (sans vent): 26m

A スイス空軍所属機 エメン基地 1945年
Swiss Air Force Aircraft,
Emmen Air Base, 1945



《スイス空軍機の識別マークについて》

第二次大戦中のスイス空軍機の主な任務は領空侵犯する外国機への退去警告でしたが、スイス軍のドイツ製航空機はしばしば連合軍機によってドイツ空軍機と誤認され、攻撃を受けるケースが多発しました。そこで1944年9月付けの通達によりスイス空軍機には主翼と胴体に赤と白の識別用ストライプが大きく描き込まれるようになりました。

《About Swiss Air Force Identification Markings》

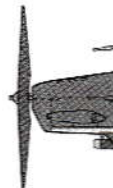
During WWII, the Swiss Air Force was tasked with guarding the country's airspace against intrusion by foreign aircraft. However, their aircraft were often fired upon since many were of German manufacture. In response, a directive was issued in September 1944 to paint large red and white identification stripes on aircraft fuselages and wings.

《Markierungen der schweizerischen Luftwaffe》
Während des zweiten Weltkrieges wurde die Schweizer Luftwaffe damit beauftragt, den Luftraum über dem Land gegen das Eindringen von feindlichen Luftfahrzeugen zu schützen. Wie auch immer wurden die Luftfahrzeuge häufig beschossen da sie von einem deutschen Hersteller stammten. Als Reaktion darauf wurde im September 1944 ein Befehl erlassen, große rote und weiße Erkennungsstreifen auf Rumpf und Flügel aufzutragen.

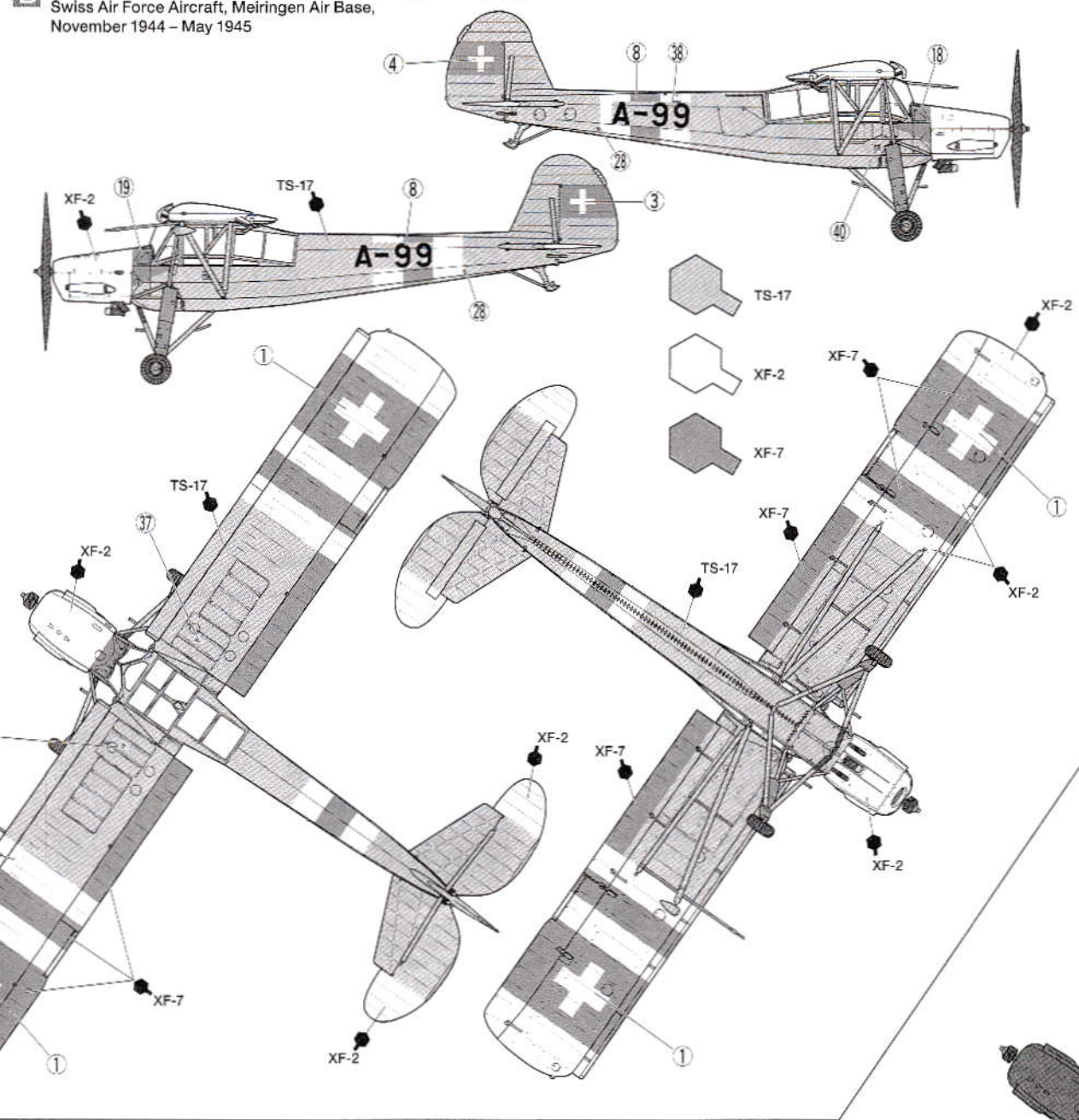
《Marquages de l'Armée de l'Air Suisse》
Durant la 2^{ème} G.M., l'Armée de l'Air Suisse était chargée de protéger l'espace aérien du pays de l'intrusion d'appareils étrangers. Cependant, ses avions étaient souvent pris pour cible car beaucoup d'entre eux étaient de fabrication allemande. Pour y remédier, une directive de septembre 1944 indiquait de peindre de grandes bandes d'identification rouges et blanches sur le fuselage et les ailes des avions.

C スイス空
ビクトル
Swiss Ai
Meiringe
Novemb

※冬の救難任
装着していまし
※Swiss-design



B スイス空軍所属機 メイリンゲン基地 1944年11月~1945年5月
 Swiss Air Force Aircraft, Meiringen Air Base,
 November 1944 - May 1945

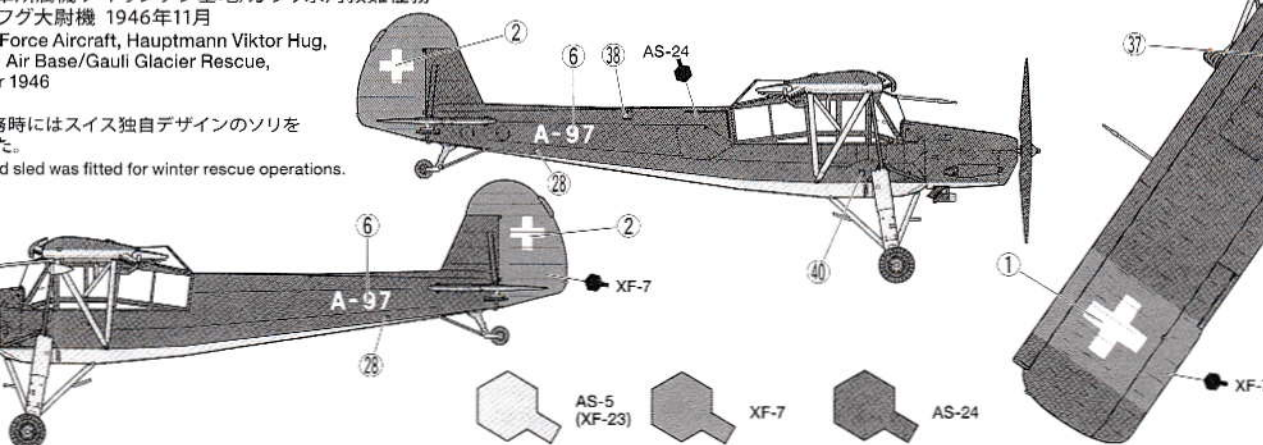


軍所属機 メイリンゲン基地/ガウリ氷河救難任務
 フグ大尉機 1946年11月





Swiss Air Force Aircraft, Hauptmann Viktor Hug,
 Meiringen Air Base/Gauli Glacier Rescue,
 November 1946

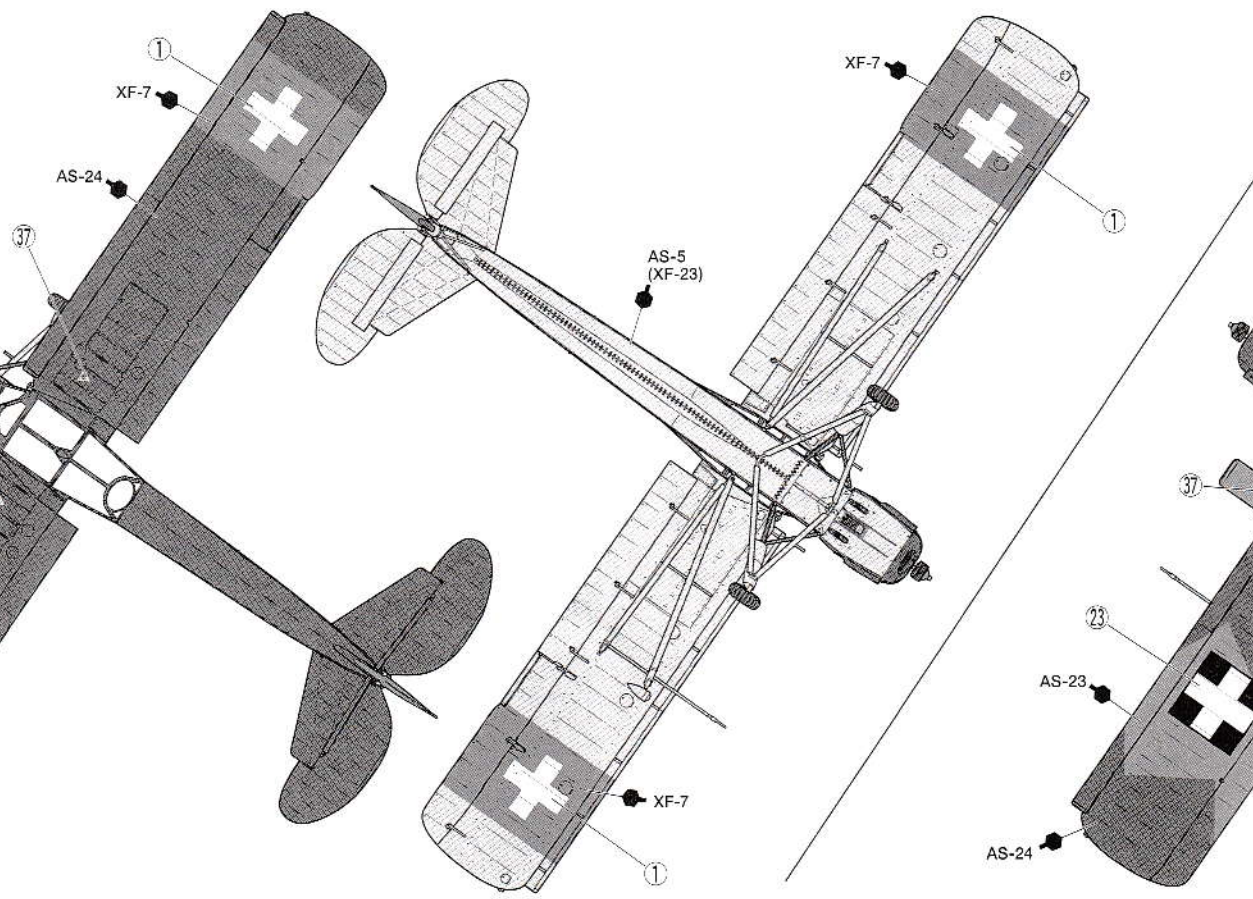
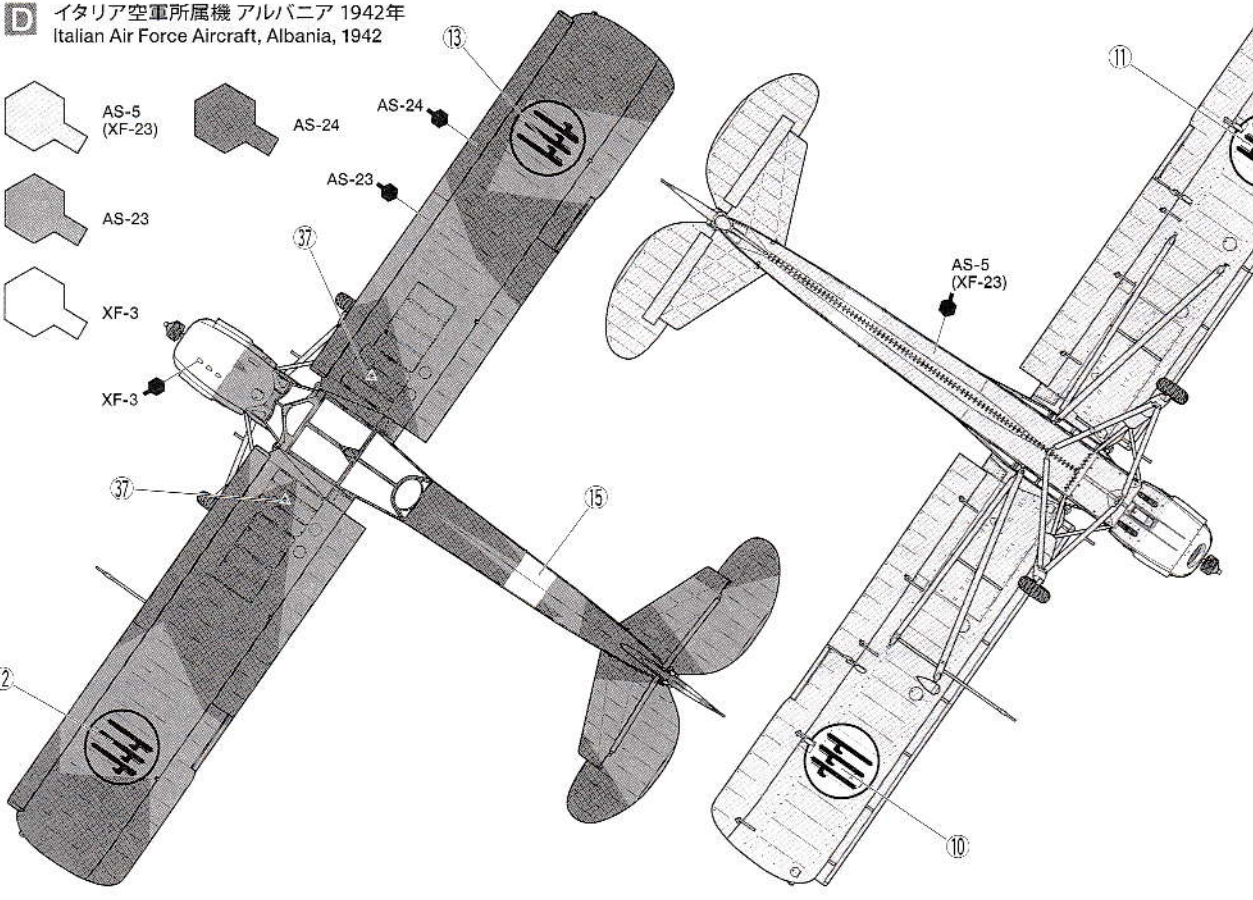
この機にはスイス独自デザインのソリを
 搭載し、冬期にはスイス独自デザインのソリを
 搭載して使用された。

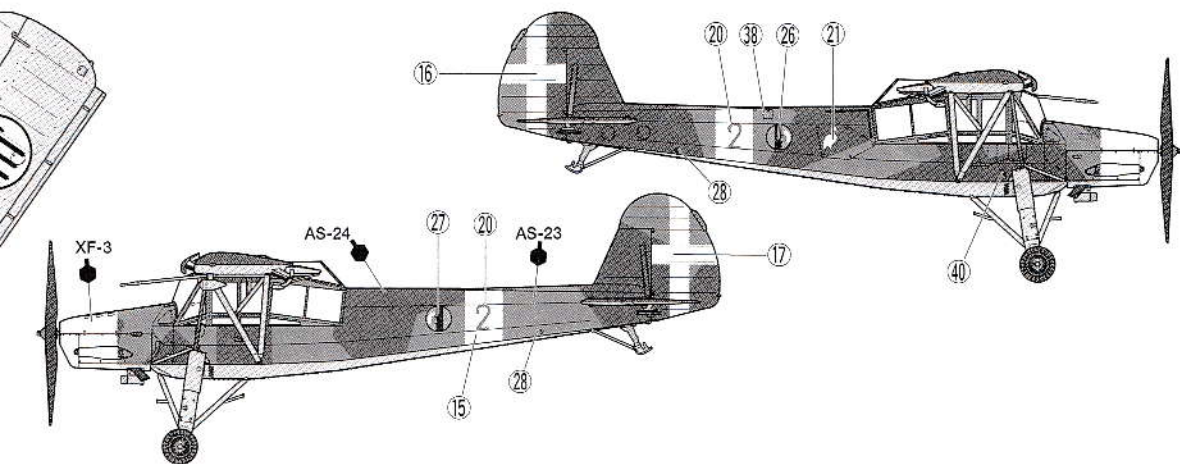
This aircraft was fitted for winter rescue operations.



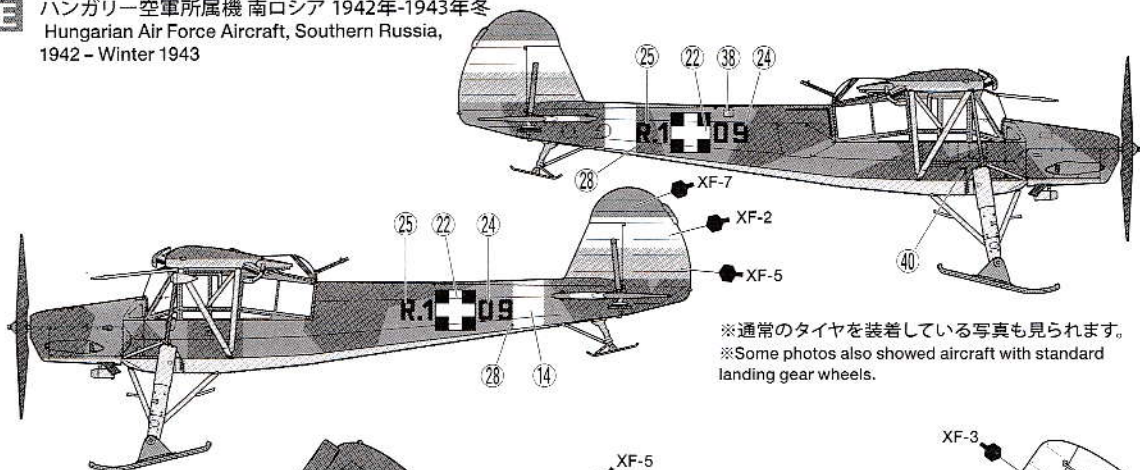
D イタリア空軍所属機 アルバニア 1942年
 Italian Air Force Aircraft, Albania, 1942

-  AS-5 (XF-23)
-  AS-24
-  AS-23
-  XF-3





E ハンガリー空軍所属機 南ロシア 1942年-1943年冬
 Hungarian Air Force Aircraft, Southern Russia,
 1942 - Winter 1943



※通常のタイヤを装着している写真も見られます。
 ※Some photos also showed aircraft with standard landing gear wheels.

