



Fieseler 156^a Storch (Cigüeña)



“Difícil de igualar es el palmarés de Gerhard Fieseler, que siendo suboficial alcanza en la Gran Guerra la codiciada orden “Pour le Merite”, después de conseguir veintidós victorias aéreas, logra cinco veces en la posguerra el campeonato alemán de acrobacia aérea, otras dos el europeo y finalmente, en 1934, la corona mundial de la especialidad. No satisfecho con sus triunfos

como piloto, funda en 1932 la Fieseler-Flugzeugbau, dedicándose a la fabricación de aviones ligeros, entre los que destacan el Fi-5 de acrobacia y el Fi-97 de turismo.

Sin embargo, habría de ser este Fi-156 “Storch” (Cigüeña) quien le dará fama imperecedera como constructor. Diseñado por él mismo en colaboración con su jefe de proyectos, Reinhold Mewes, sería el propio Fieseler quien despegue por primera vez del suelo este desgarbado avión, monoplano bilarguero en madera con forro de tela, provisto de slats metálicos y flaps ranurados. El fuselaje, de tubo de acero, está igualmente entelado, y el plano de cola, que es de incidencia variable, va cubierto de madera. El amplio tren de aterrizaje, lleva unos eficaces amortiguadores oleo neumáticos, y frenos hidráulicos.

La primera presentación pública del Storch tiene lugar en el Festival de Zúrich, en julio del 37. Demuestra allí sus brillantes capacidades de vuelo lento, que le permiten despegar sin viento en unos simples 75 metros y aterrizar en un tercio de esa distancia. Al año siguiente son seis enviados a España, para adquirir aquí su primera experiencia en operaciones de combate.

Llega después la Guerra Mundial y los Fi-156 se multiplican, operando como aviones de enlace, observación o ambulancia, siendo en total 2.871 producidos para la Luftwaffe, sus aliados, España, Suiza y Suecia. Operan en todos los teatros bélicos y a pesar de las duras condiciones en que actúan, sufren muy escasas pérdidas, siendo precisamente la maniobrabilidad de que son capaces a baja velocidad, su mejor defensa contra los cazas enemigos.



De las muchas y brillantes acciones que tuvieron al Storch como protagonista, cabe destacar la liberación de Mussolini desde los riscos del Gran Sasso de Italia, operación que ejecuta el Flugkapitan Gerlach y dirige el famoso Otto Skorzeny, y la que en las dramáticas horas del 24 de abril del 45 protagoniza la valerosa Hanna Reitsch, transportando al General Ritter von Greim hasta las ruinas de la Chancillería del Reich, prácticamente acordonada ya por los rusos, para ser investido por el Führer como nuevo jefe de la Luftwaffe.

Terminada la guerra, continuó la fabricación del Storch en Francia y Checoslovaquia, hasta completar muchos centenares más, y durante la contienda, Rusia, Italia y Japón realizaron copias de él, bajo los nombres respectivos de Antonov ShS, Romeo 63 y Kokusai Ki-76.

Es a finales de 1938 cuando, destinadas a la Legión Cóndor, llegan a España seis Fi-156^a (luego la Luftwaffe emplearía también la versión 156C, armada con una ametralladora dorsal) que operan con gran éxito en diversos frentes, los pocos meses que restan de lucha. Terminada la guerra, cuatro quedan en España, y a ellas se añadirán otras diecinueve a partir de 1943, para volar en diversas bases aéreas, el Servicio Cartográfico del Ejército del Aire, o al servicio de las Direcciones Generales de Marruecos y Colonias o Aviación Civil. Ser. en las escuelas de vuelo sin motor donde las fieles “Cigüe.as”, seguras, nobles y tenaces, continuarán remolcando veleros (la última es oficialmente dada de baja en agosto del 61) hasta ser definitivamente sustituidas el siguiente año por las nuevas Dornier 27.

La incasable y fiel “Cigüeña”, que sirvió en España durante más de veinte años. [Ejército del Aire]



De

estas veinticinco Storch que en total llevaron la Cruz de San Andrés en su empenaje, sólo cinco causaron baja por accidente, lo cual es un índice de seguridad bastante aceptable para los

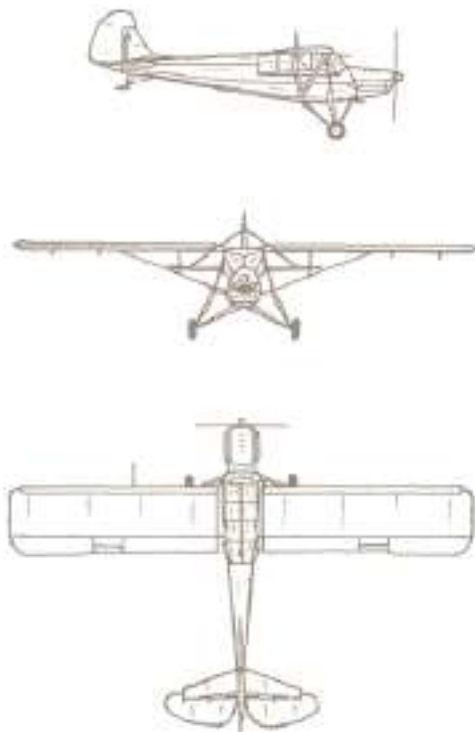


tiempos que corrían y los más de veinte años que entre nosotros estuvieron en activo. Dos de ellos ocurrieron en Guinea, donde la 46-7, luego ECAAX , que allí prestaba servicio al Gobierno de la Colonia desde su llegada en febrero del 40, se estrelló contra el suelo en el aeródromo de Fernando Póo el 13 de junio del 47 por desprendimiento de un plano, causando la muerte de su piloto, Emilio Moro Merino y un acompañante...posible consecuencia de la voracidad del “comején” u hormiga blanca, tan abundante en esas tierras ecuatoriales.

Repartidas más o menos al cincuenta por ciento entre distintas bases militares y las escuelas de vuelo sin motor, dos de ellas portaron también matriculas civiles; la ya mencionada EC-AAX y la EC.ADM. Desgraciadamente, no queda ni una sola de estas míticas avionetas que, designadas primero con el prefijo 46 y más tarde con los códigos L.16 o L.6, que tan grato sabor dejaron en cuantos las pilotaron, o fuimos por ellas remolcados a bordo de un “Kranich” o “Grunau Baby”.

Como premio de consolación, en el Museo del Aire se conserva una Fi-156 “Storch”, aunque de origen francés.”

Fieseler 156 Cigüeña



Motor: Argus As 10C de 240 HP

Envergadura: 14,25 m

Longitud: 9,90 m

Velocidad máxima: 175 Km/h

Velocidad de crucero: 150 Km/h

Velocidad mínima: 50 Km/h

Techo operativo: 5.900-4.600 m

autonomía: 465-1.010 Km

Acomodo: Dos o tres plazas

Peso vacío: 860 Kg

Peso total: 1.320 Kg

Primer vuelo: Mayo de 1936

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans