

HISTORIA

Stinson L-5B Sentinel

Stinson L-5B Sentinel HB-TRY
pamiętający czasy
II wojny światowej
wrócił po remoncie
z historycznym
czerwono-białym
malowaniem
na lotnisko
w Grenchen
w Szwajcarii

W dniu 4.06.2006 r. *Stinson L-5B Sentinel*, zwiny samolot z kółkiem ogonowym, wylądował w Grenchen w północnozachodniej Szwajcarii, na lokalnym lotnisku general aviation. Z pozoru nie było to nic nadzwyczajnego, bo w Grenchen stacjonuje wiele szwajcarskich warbirdów, z których większość to dwupłatowe *Bücker Jungmanny*. Jednak noszący charakterystyczne, kolorowe oznakowanie szwajcarskiej neutralności z okresu II wojny światowej *Stinson L-5B Sentinel* HB-TRY wrócił właśnie na macierzyste lotnisko po trwającym dwa lata remoncie kapitalnym, przeprowadzonym w Kaposvar na Węgrzech.

Ten lekki samolot obserwacyjny rozpoczął swą służbę w 324. Fighter Group we Francji pod koniec II wojny światowej. Zbudowany w marcu 1944 w zakładach Consolidated Vultee Aircraft Corporation w Detroit (Michigan, USA), *Stinson L-5B Sentinel* o numerze seryjnym 42-99186 trafił do Europy, by wspierać alianckie natarcie we Francji jako maszyna obserwacyjna i kierująca ogniem artylerii.

12.10.1944 r. podczas jednej z takich misji obserwacyjnych na pograniczu francusko-szwajcarskim, pilot USAAF Roy Gordon Abbot i obserwator Robert H. Hubbard, lecąc w trudnych warunkach atmosferycznych, omyłkowo naruszyli szwajcarską granicę i niemal natychmiast trafili pod ostrzał artylerii przeciwlotniczej Schweizer Flugabwehr.

Trafiony małokalibrowym pociskiem silnik *Lycoming O-435-1* zatrzymał się, zmuszając pilota do



Powrót

Sentinelem HB-TRY często lata Paul Mistell, właściciel *Jungmanna* HB-UVU i szef grupy Old Eagles Squadron





wszystkie zdjęcia: Stefan Degraef, Edwin Bornemans

Sentinel

poddania się prawom grawitacji i wykonania lądowania awaryjnego na niewielkiej przeczynie w pobliżu Vacherie w szwajcarskiej Jurze, mniej niż pół kilometra od dobrze bronionej granicy. Załoga, najprawdopodobniej niepewna swego położenia i obawiająca się schwytania przez Niemców, ukryła się w lesie, jednak następnego ranka została ujęta przez szwajcarską policję. Ponieważ Szwajcarzy podczas wojny konsekwentnie (i skutecznie) bronili swej neutralności, pechowi Amerykanie zostali internowani w jednym ze szwajcarskich obozów Internierungslager, zaś Sentinel skonfiskowały siły powietrzne Szwajcarii.

Po przeprowadzonych na miejscu oględzinach samolot przetrans-

**Przybył
do Europy,
by wesprzeć
aliantów
we Francji,
gdy naruszył
granice
szwajcarską,
został
internowany**

portowano kolejną do Dubendorfu koło Zurychu, gdzie dokonano niezbędnych napraw, po czym *Stinson L-5B Sentinel* o numerze seryjnym 42-99186 otrzymał szwajcarskie wojskowe znaki A-96, z którymi do roku 1950 latał jako samolot dyspozycyjny – o ironio! – amerykańskiego attaché wojskowego w stolicy kraju, Bernie.

W marcu 1950 roku samolot, uznany przez szwajcarskie siły powietrzne uznany za zbędny i sprzedany na licytacji, trafił w ręce prywatne i otrzymał znaki HB-TRY. Do roku 1968 maszyna stacjonowała na lotniskach Bern-Belp i Thun, służąc do szkolenia pilotów i holowania szybowców. Gdy nadszedł czas na remont, samolot na długie

lata trafił do hangaru, gdzie stopniowo niszczał, stając się powoli zapomnianym lotniczym zabytkiem.

Na szczęście jednak „stara gwardia nie umiera” – w październiku 1979 obecny właściciel, Hansruedi Dubler odkupił to, co zostało z HB-TRY z myślą o przyszłym odrestaurowaniu samolotu. Jednak *Stinson L-5* trafił do warsztatu w węgierskim Kaposvar dopiero ćwierć wieku później – w październiku 2004. Maszynę całkowicie rozebrano, wręcz „ogolono do kości”. Metalową konstrukcję doprowadzono do idealnego stanu, skrzydła otrzymały nowe pokrycie. Błyszczący jak nowy HB-TRY opuścił hangar w czerwcu 2006 r. Dla przypomnienia jego historii otrzymał malowa-

HISTORIA

Stinson L-5B Sentinel



L5-Sentinel 42-99186 latał do roku 1950 ze znakami A-96 jako lekki samolot łącznikowy i obserwacyjny w służbie szwajcarskich sił powietrznych

Stinson L-5B

Rozpiętość:	10,36 m
Ciężarówka:	1,45 m
Skos:	2,5°
Profil:	NACA 4412
Pow. nośna:	14,42 m ²
Długość:	7,35 m
Wysokość:	2,16 m
Masa własna:	690 kg
Maks. masa startowa:	976 kg

nie z czasów wojny, z czerwono-białymi znakami szwajcarskiej neutralności, które miały zapobiec zaatakowaniu przez myśliwce aliantów lub państw Osi podczas patrolowania szwajcarskiej granicy. Stuosiemdziesięciokonny, sześciocylindrowy bokser *Lycoming O-435-1* daje pilotowi moc wystarczającą do szybkiego poderwania w powietrze ważącej 668 kg „latającej terenówki”, zdolnej przewozić masę użyteczną do 332 kg.

Samolot przeleciał z Węgier do Grenchen koło Solury (Solithurn)

w północno-zachodniej Szwajcarii, na lotnisko, które miało się stać jego domem. W Grenchen narodził się na nowo HB-TRY jest intensywnie użytkowany przez właścicieli, lata nim także także Paul Mistell, właściciel *Bückera Jungmanna HB-UVU* i szef grupy *Old Eagles*, de-

monstrującej w locie historyczne samoloty Bucker.

Stefan Degraef

Konstrukcja

Samolot łącznikowy *L-5 Sentinel* był adaptacją produkowanego od

Przy odbudowie samolotu starannie zainstalowano oryginalne przyrządy



1939 roku samolotu *Stinson 105 Voyager*. Zastrzałowy górnołat miał kadłub o klasycznej podódczas konstrukcji w postaci kratownicy spawanej z rur stalowych, skrzydła i stateczniki wykonano głównie z drewna i sklejk. Trzymiejscowa kabina miała dwa miejsca usytuowane z przodu obok siebie i dodatkowy, ustawiony bokiem do kierunku lotu fotel pasażera z tyłu. Co ciekawe, skrzydła wyposażono w szczelinowe kłapy i stałe sloty, co zapewniało możliwość operowania z małych lądowisk. Pierwszą wersję, o roboczym oznaczeniu HW-75 (high wing, 75 horse power) wyposażono w silnik o mocy 75 KM, wkrótce zaferowano również wer-



Sześciocylindrowy Lycoming O-435-1 o mocy 180 KM zapewnia ważącej 668 kg maszynie znakomitą zwrotność i dużą prędkość



Podczas remontu samolot rozebrano na czynniki pierwsze, również kratownicę centroplata

sję z silnikiem 80 KM. Samolot o prędkości maksymalnej 193 km/h cieszył się wielkim powodzeniem – w latach 1939-1940 wyprodukowano 535 egzemplarzy; każdego dnia fabrykę opuszczały trzy nowe maszyny. W roku 1940 konstrukcję zmodyfikowano, m.in. poszerzając kadłub. Dostępna była wersja podstawowa Model 10A

z silnikiem 75 KM i luksusowa Model 10B z silnikiem 90 KM. Obie zyskały jeszcze większe od poprzednich uznanie klientów – wyprodukowano ich łącznie ponad 750 sztuk (jednym z nabywców *Voyagera* był Howard Hughes).

Konstrukcją zainteresowali się przedstawiciele armii, na których zrobiła wrażenie możliwości nie-

Skrzydła ze szczelinowymi kłapami i stałymi slotami dają możliwość operowania z małych lądowisk

mieckiego samolotu Fieseler Fi-156 Storch. Wśród konkurencyjnych propozycji Stinson wyróżniał się minimalnym wykorzystaniem materiałów strategicznych. Konstrukcję poddano modyfikacji: wzmocniono skrzydło (osiągnięto dopuszczalne współczynniki obciążeń +10.2 / -4.3 g), wydłużono kadłub (dwa miejsca w układzie tandem), powiększono usterzenie pionowe, zmniejszono liczbę elementów duralowych (wszystkie po-

Efekt odbudowy kokpitu – świadectwo mistrzostwa węgierskich mechaników



Odrestaurowany L-5B HB-TRY/A-96 stacjonuje dziś w Grenchen w północno-zachodniej Szwajcarii



wierzchnie sterowe i sloty pozostały metalowe), zastosowano wzmocnione podwozie o dużym skoku i silnik Lycoming O-435-1 o mocy 185 KM. Produkcję L-5 rozpoczęto w roku 1942 – do roku 1945 zbudowano niemal 4000 egzemplarzy w wersjach od L-5 do L-5G (nie było L-5A). Późniejsze modele miały kadłub zmodyfikowany w sposób umożliwiający przewożenie jednego rannego na noszach.

Michał Setlak

Zdjęcia: Stefan Degraef,
Edwin Borremans