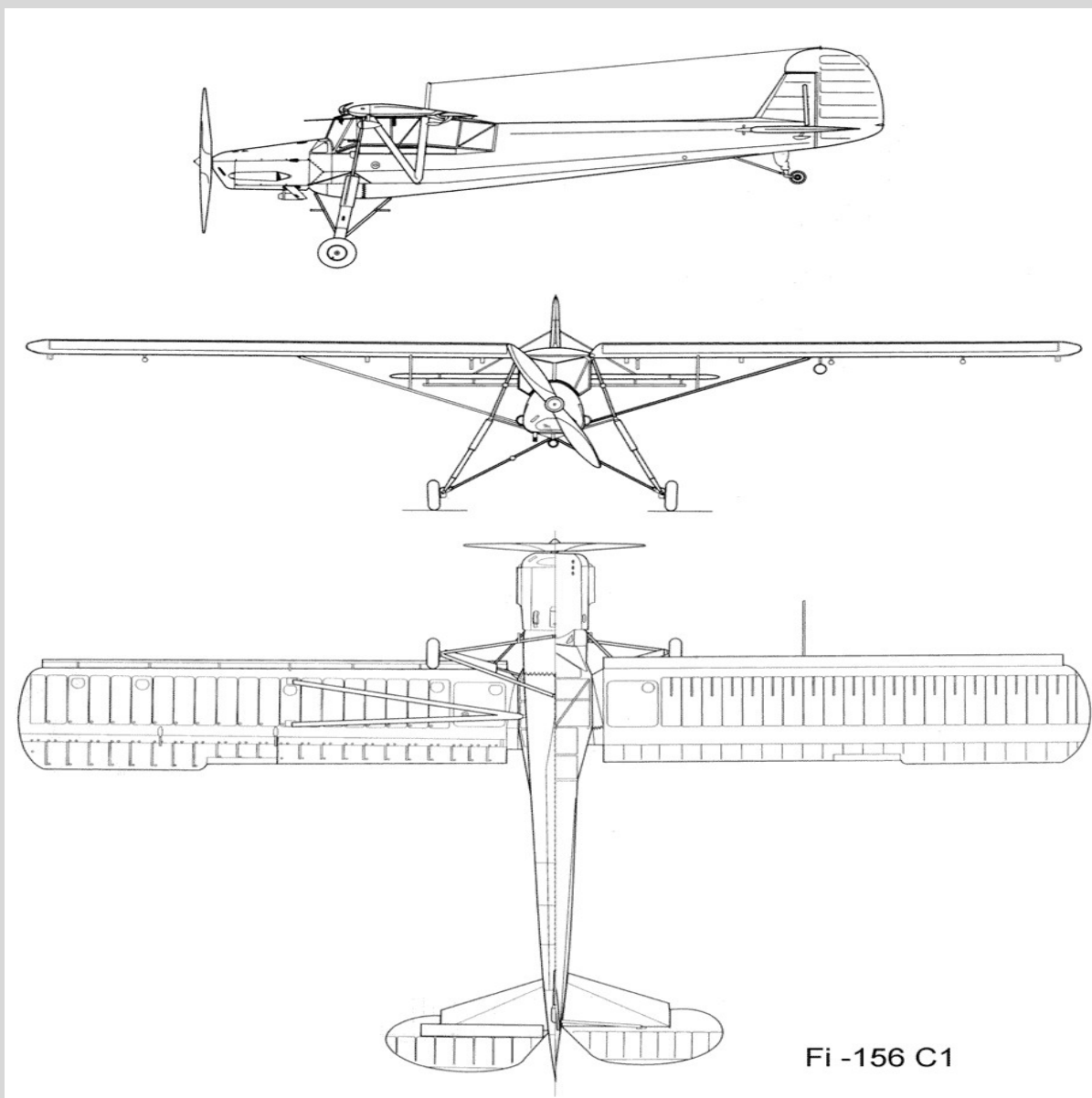


Nom de l'avion : Fieseler Fi 156 C-1 Storch

Type d'avion : Appareil léger de transport de personnel et de liaison monomoteur



MOTORISATION

Argus As 10C-3



Moteur de 8 cylindres en V inversé en ligne refroidi par air
Puissance développée: 1200 ch

ARMEMENT

[1 mitrailleuse MG15 de 7,9 mm à tir arrière sur pivot en cockpit](#)

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 175 km/h au niveau marin - minimum: 50 km/h

Vitesse croisière= 145 km/h

Temps montée= 1000 m en 4'

Plafond pratique= 4600 m

Rayon action= norm: 385 km

DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire |
|-----------|----------|---------|---------------------|
| 14,25 m | 9,90 m | 3,0 m | 26,0 m ² |



MASSES

| Vide | Charge | Maximale |
|--------|---------|----------|
| 930 kg | 1320 kg | 0 kg |

HISTOIRE

Le Fieseler Fi 156 Storch (« Cigogne ») a été développé en 1935 sur fonds propres de la firme de Gerhard Fieseler, pilote renommé de voltige. Poussant plus avant l'expérience du Fi 97 de la Coupe Européenne de 1934, il a été conçu pour offrir d'exceptionnelles performances de décollage et atterrissage courts. Le prototype Fi 156 (D-IKVN) fit son premier vol le 24 mai 1936, et rapidement démontra de très bonnes caractéristiques. Deux autres prototypes suivirent, D-IDVS et D-IGLI. Rapidement le Ministère de l'Air du Reich s'intéressa à cet appareil, et lança un programme à l'automne 1936 pour un avion de liaison, d'observation, et d'évacuation sanitaire, dont les caractéristiques étaient calquées sur celle du Storch. Bien que trois autres firmes présentèrent des dessins (Messerschmitt, avec le Bf 163, Siebel, avec le Si 201, et Focke-Wulf, avec un autogire FW 186), le Fi 156 fut, sans surprise, déclaré vainqueur. Il fut rapidement commandé en série pour la Luftwaffe, et les premiers exemplaires de Fi 156A-0 sont livrés dès 1937, et se révèle rapidement une bonne à tout faire, très appréciée des pilotes et des passagers. Le Fi 156B, introduisant des améliorations aérodynamiques destinées à augmenter la vitesse maximale ne fut pas produit en série. La production principale fut celle du modèle Fi 156C, qui introduisait de petites améliorations afin de le rendre encore plus polyvalent et adaptable à de multiples emplois. Il fut décliné en de multiples sous-modèles ne différant entre eux que par des détails. Pour libérer de la place pour la construction de FW 190 dans l'usine Fieseler, la chaîne d'assemblage fut transférée en 1943 chez Leichtbau Budweiss. Production qui fut elle-même transférée encore une fois, en 1944, chez Mráz (actuellement en République Tchèque), produisit au total 138 appareils jusqu'en 1949, sous la dénomination locale de K-65 Cáp (traduction tchèque de Cigogne). Dès avril 1942, dans le cadre d'accords franco-allemands, les usines Morane-Saulnier de Puteaux commencèrent une construction sous licence et produisirent des Fi 156C pour la Luftwaffe, puis de nombreux appareils pour les forces françaises, rebaptisés Morane 500 « Criquet », et motorisées tant par des Argus, des Renault, des Jacobs ou des Salmson en étoile. Morane produisit un total de 925 Criquet après guerre. Après guerre, la voilure en bois fut substituée par une voilure de structure métallique, toujours entoilée. Cette nouvelle aile, si elle était plus résistante (un avantage certain en Indochine), alourdissait l'appareil et faisait passer la vitesse de décrochage à une soixantaine de km/h. La Roumanie en fit construire également par ICAR (une filiale d'IAR) 80 exemplaires sous licence, dont seulement 16 avant la fin de la guerre et 64 supplémentaire entre juin 1945 et fin 1946. Le deuxième prototype (D-IDVS) fut exporté au Japon, et il semblerait que deux copies plus ou moins conformes aient été construites, toutes deux détruites dans un bombardement. À noter que l'Union Soviétique était en train de lancer la production d'une variante locale (sans licence), motorisé par un Renault MV6 (aussi copié sans licence ...), l'Antonov OKA 38. Mais l'usine fut envahie en 1941 par les forces allemandes avant que les premiers exemplaires de série ne soient livrés. Antonov avait copié un exemplaire reçu en cadeau par Staline, lors de la signature du pacte de non-agression avec l'Allemagne, en août 1939. En tout, la Luftwaffe reçut 2867 Storch, dont 1908 produits par Fieseler, 784 par Morane, 73 par Leichtbau et 78 par Mráz. De nombreux exemplaires furent exportés, en Suisse, Italie, Espagne, Suède notamment. Si on ajoute les Criquet construits par Morane-Saulnier, le total approche les 3800 appareils produits. Après guerre, les Storch et Criquet continuèrent à voler, au sein de plusieurs forces armées, et dans les aéro-clubs, notamment pour le remorquage de planeurs. Un certain nombre d'exemplaires sont toujours en état de vol, comme avions de collection. Monomoteur léger, monoplane à aile haute haubanée. Train d'atterrissage classique, fixe, caractérisé par la très longue course des amortisseurs (+ 450 mm). Le train avait été spécialement étudié pour encaisser des atterrissages durs et sur des terrains non préparés, avec des roues à faible pression. En vol, les amortisseurs détendus donnaient l'aspect caractéristique au Storch d'un

oiseau un peu malhabile, avec les pattes qui pendaient. Si l'avion n'était pas un parangon de beauté, tout avait été dessiné pour lui donner des performances STOL. En effet, la caractéristique principale du Fi 156 Storch était ses excellentes performances de décollage et atterrissages très courts. Sans vent, il pouvait se poser en moins de 50 m ! Avec un vent de l'ordre de 40 – 45 km/h il pouvait même se poser sur place, grâce à une vitesse de décrochage de seulement 46 km/h. Ces performances étaient dues à la voilure, fortement hypersustentée. Des becs occupaient l'ensemble du bord d'attaque et le bord de fuite était équipé de volets de courbure, actionnés depuis le cockpit via une chaîne à vélo. Les ailerons étaient conjugués aux volets, ce qui faisait que lorsque ceux-ci étaient braqués à fond, les ailerons s'abaissaient également, augmentant encore la portance, et surtout permettant un meilleur contrôle, même à très basse vitesse. La voilure procurait également un décrochage sans vice, l'avion se contentant de simplement descendre, tout en restant contrôlable. La construction était une structure en tube d'acier entoilée pour le fuselage et bois entoilé pour les ailes. Le cockpit accueillait un pilote et un ou deux passagers (ou civières pour les évacuations sanitaires) dans un cockpit largement vitré, autorisant même un vision verticale. La voilure pouvait être repliée contre les ailes, facilitant un transport par route, notamment pour des réparations. Il pouvait être armé avec une mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm tirant vers l'arrière. Il était motorisé par un Argus AS 10 de 8 cylindres en V inversé, de 240 cv, et entraînant une hélice bipale à pas fixe, en bois. Les exemplaires construits après guerre en France furent motorisés par des Argus récupérés (MS 500), puis des Renault 6Q de 6 cylindres en ligne inversés (MS 501), puis des Salmson 9AB en étoile de 230 cv (MS 502). Par la suite, les MS 502 furent remotorisés avec des Jacobs R755 américains, de 300 cv, donnant le MS 505. Le carburant était contenu dans deux réservoirs en emplanture d'aile, de 74 litres chacun. Un réservoir supplémentaire de 205 l pouvait être emporté sous le fuselage. Le Storch fut utilisé par les allemands sur tous les fronts, depuis les neiges de Norvège, jusqu'aux déserts de Libye. S'il servit principalement d'avion de liaison, il remplit une multitude d'autres rôles : évacuation sanitaire, observation, lutte anti-partisans, entraînement, transport léger, etc Parmi les opérations les plus connues figurent la dépose d'une centaine de fantassins derrière les lignes belges lors de l'attaque du 10 mai 1940, afin de désorganiser la défense belge, la libération de Mussolini au Gran Sasso, et la dernière liaison aérienne dans Berlin assiégé, le 26 avril 1945, par Ritter Von Greim et Anna Reitsch. Celui-ci devenant le dernier chef de la Luftwaffe, en remplacement de Goering, tombé en disgrâce. Parmi ses utilisateurs les plus fameux figurent Rommel et même Winston Churchill, qui utilisa un Storch capturé pour visiter les plages du débarquement en Normandie, le 22 juin 1944 ! A noter, dans les derniers jours de la seconde guerre mondiale, un combat improbable entre un Storch et un Piper L 4 Grasshopper. L'équipage du Piper faisant usage de ses armes personnelles, des pistolets de 11,45 mm pour forcer le Storch à se poser. Le Fi 156 fut également utilisé par les alliés de l'Allemagne : Italie (6 exemplaires), Bulgarie (20 ex), Hongrie (36 ex), Finlande (2 ex), Roumanie (10 en plus de ceux construits sous licence), Croatie (4 ex). D'autres furent exportés vers des pays neutres : Suède (au moins 19 exemplaires, plus de avions capturés), Espagne (16 exemplaires certains, peut être 20 ?). Les britanniques récupérèrent plus de 150 appareils, ils en remirent certains en service à leur compte, et rétrocédèrent 75 exemplaires à la France. Certains Storch continuèrent à voler dans la RAF après la fin de la guerre. Après guerre, le Storch continua en opération dans de nombreuses forces armées. La Suisse garda ses 5 exemplaires en service jusqu'en 1963, les utilisant notamment pour le secours en montagne, où grâce à ses caractéristiques de décollage et atterrissage court, il faisait merveille. La Suède fit voler une vingtaine d'exemplaires jusque dans les années 1960, ainsi que l'Espagne. Mais le principal utilisateur après guerre fut la France. Avant même la fin des combats, la France avait remis en service des exemplaires capturés qui servirent à l'observation des poches allemandes de l'Atlantique. Morane continua

sa production, et les Criquet se retrouvèrent rapidement en Indochine, servant là aussi aux liaisons, à l'observation et aux évacuations sanitaires, vitales dans les combats en brousse. Des Criquets servirent à équiper les forces aériennes naissantes du Sud-Vietnam, du Laos, et du Cambodge, avant d'être remplacés par du matériel américain dans les années 1960. Les Criquets servirent également durant la guerre d'indépendance algérienne, équipant tant l'Armée de l'Air (5 EALA, escadrille légère 1/70 à 5/70), que la Marine Nationale, et l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre). La majeure partie fut remplacé en 1958 par du matériel plus moderne : Cessna L 19, MS 733, Nord 3400 et Piper L 18 / L 21. Certain Criquet furent équipés d'une mitrailleuse MAC 34, tirant en sabord, et alimentée par chargeurs « camembert » de 100 coups. Par contre, si certains exemplaires conservèrent la verrière avec l'aménagement pour la MG de défense arrière, il ne semble pas que cette arme fut installée. Par la suite, de nombreux Criquets furent transférés aux aéro-clubs, où ils servirent au remorquage de planeurs, certains volants jusque au début des années 1970.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/allelemn/allelemn.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/allelemn/fi156c_1.htm

