

Storch

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft [1]: **Aviation**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-346782>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Storch

Maj EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Le Fi 156 *Storch* (cigogne) effectue son premier vol en été 1935. Il entre en service en 1937 pour effectuer des missions de liaison et de servitudes. Conçu par l'ingénieur G. Fieseler, pilote ayant remporté 22 victoires durant la Grande Guerre, le *Storch* est un avion d'observation et de liaison métallique à aile en bois « parasol », ce qui lui confère une excellente visibilité vers le bas. Sa portance et ses volets lui permettent de décoller à pleine charge en 45 mètres seulement. Un train robuste et des pneus à basse pression permettent également de se passer de terrains d'aviation.

La Luftwaffe

Bien qu'il ait servi sur tous les fronts durant la Seconde Guerre mondiale, le *Storch* est indissociable de certains événements. Ainsi, en Afrique, les maréchaux Rommel et Kesselring l'ont fréquemment utilisé comme avion personnel, pour effectuer des reconnaissances ou se rendre rapidement sur le front. L'appareil de Rommel, se rendant auprès des pilotes de la Jagdgeschwader 27, est d'ailleurs touché et doit se poser d'urgence le 7 avril 1941. En Afrique, en plus des transports de matériels et de blessés, certains appareils servent à la direction des feux de l'artillerie. D'autres, regroupés au sein de *Wüstennotstaffeln*, sont engagés pour retrouver et sauver les pilotes et les militaires égarés dans le désert.

Commando

Un *Storch* est également utilisé lors de l'action commando du capitaine SS Otto Skorzeny pour libérer Mussolini. Après le débarquement allié en Sicile, le 10 juillet 1943, le dictateur est renversé par le Grand conseil fasciste – qui souhaite conclure un armistice avec les Anglo-Américains. Le roi Victor-Emmanuel III l'assigne à résidence. Le prisonnier est déplacé à plusieurs reprises. Le 10 septembre, un vol de la Luftwaffe parvient à le localiser dans l'hôtel Campo Imperatore du Gran Sasso (2912



mètres) dans les Abruzzes, à 120 km au nord-est de Rome. Le parachutage étant trop risqué, Skorzeny prévoit d'intervenir par surprise le 12 septembre avec 12 planeurs, dont seuls 8 parviennent à se poser sur la zone d'action. Une action secondaire permet de s'emparer du téléphérique et d'un terrain d'aviation à proximité, seuls moyens d'accès au Gran Sasso. L'action « coup de poing » est un succès : les gardes italiens n'opposent guère de résistance. Le Duce est embarqué à bord d'un *Storch* posé entre-temps, et s'arrache à la falaise avec Skorzeny et le pilote Gerlach.

Après Guerre

La production de matériel de guerre du Reich est décentralisée et à partir de 1944, plusieurs appareils de seconde priorité sont assemblés en France. A la Libération, les chaînes de montage allemandes installées chez Morane Saulnier à Puteaux sont nationalisées.



Equipé d'un moteur de 300 CV, le *Storch* continue ainsi à être produit en France sous la désignation MS 505 et surnommé *Criquet*.

Le *Storch* est proche de ses contemporains américain et britannique : le Piper *Cub* et le Westland *Lysander*, également utilisés pour des missions de servitude et d'observation d'artillerie. Après la Guerre, il inspire directement des appareils tels que le Dornier 27 et le Pilatus PC-6 *Porter*.

En Suisse

Cinq *Storch* ont servi au sein de la Troupe d'aviation suisse. Le HB-ARU (No.4299, construction 1939) est réquisitionné en 1940 à l'Aero-Gesellschaft de Saint Gall et rebaptisé A-96. Il est rendu à son propriétaire en 1950, décommissionné en 1963 et donné au Deutsche Museum de Munich.

L'A-97 (No.8063, construit en 1943 ; marquage d'origine : CN+EL) et l'A-98 (No.1144, construit en 1943 ; marquage d'origine : TI+VR) sont internés en Suisse

Le PC-6 *Turbo Porter* est un descendant du *Storch*.



après un atterrissage d'urgence en raison du mauvais temps à Samedan le 19 mars 1943. Ils sont achetés par la Suisse en 1944. L'A-98 est détruit lors d'une collision en montagne en 1948, mais l'A-97 est utilisé jusqu'en 1963, puis versé au Musée des transports de Lucerne. L'A-99 (No.770, construit par Morane-Saulnier en 1947) est acheté en France en 1948. Il sert à des essais de charge et est décommissionné en 1962. L'A-100 (No.1685, construit en 1944, marquage d'origine RN+VJ) décolle de Hongrie et atterrit à Coire le 8 mai 1945. Il est acheté puis décommissionné en 1963 pour être versé au musée de Dübendorf.

Le *Storch* connaît son heure de gloire lorsque le 18 novembre 1946, un appareil de transport *Dakota* de l'US Air Force s'écrase de nuit, en pleine tempête de neige, sur le glacier de Gauli (3200 mètres). Il faut quatre jours de recherches intensives pour localiser l'épave. Les rescapés, en état de choc, sont transportés en plaine par l'A-97 et l'A-100, pilotés par Viktor Hug et Pista Hitz. L'utilisation de ces appareils pour le secours en montagne, en Valais, est directement liée à l'origine de la Rega et d'Air Glaciers. Progressivement, à partir de 1953, des hélicoptères militaires *Djin* et *Alouette 2* puis 3 seront utilisés.

A+V

Moteur	Argus As-10C3 V8 de 240 CV
Poids à vide	930 kg
Poids maximum	1320 kg
Armement	une mitrailleuse 7,92 mm tirant vers l'arrière

