



Ett unikt restaureringsprojekt

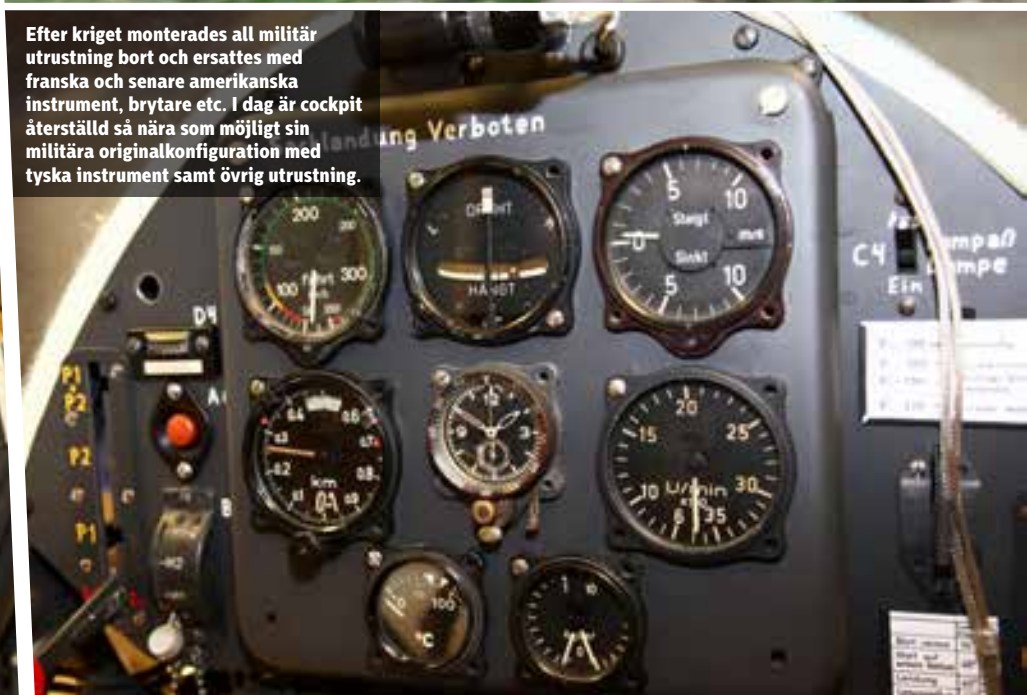
I norska Fetsund, cirka 30 minuters bilresa nordost om Oslo pågår sedan flera år tillbaka ett intressant renoveringsprojekt. Det handlar om att återställa ett exemplar av det tyska spanings- och sambandsflygplanet Fieseler Fi 156 Storch till luftvärdigt skick.

TEXT OCH FOTO GUNNAR ÅKERBERG



Alla synliga ytor i cockpit är målade med färg enligt specifikationen RLM (Reichsluftfahrt Ministerium) 66 - Schwarzgrau.

Efter kriget monterades all militär utrustning bort och ersattes med franska och senare amerikanska instrument, brytare etc. I dag är cockpit återställd så nära som möjligt sin militära originalkonfiguration med tyska instrument samt övrig utrustning.





Den amerikanska flygentusiasten Kermit Weeks har en luftvärdig Fieseler Storch utrustad med en Argusmotor i sin stora flygplanssamling.



Målsättningen med projektet är att renovera Storch Werknr.1816 till luftvärdigt skick och så nära originalskick som möjligt av versionen Fi 156 C-3, vilken opererades av Luftwaffe i Norge under andra världskriget.

Det tyska Riksluftfartsministeriet skickade 1935 ut en förfrågan till flera tyska flygplanstillverkare om framtagning av ett nytt spanings- och sambandsflygplan med STOL-egenskaper för det tyska flygvapnet, Luftwaffe. Den relativt nystartade flygplanstillverkaren Fieseler Flugzeugbau som grundades 1930 segrade i tävlingen med sin prototypkonstruktion Fi 156 Storch. Företaget som strax före andra världskriget bytte namn till Gerhard Fieseler Werke hade skapat ett flygplan med unika flygegenskaper som passade utmärkt för flygplanets tänkta roll. Gerhard Fieseler flygplansprototyp hade många finesser, en av de främsta var den stora och sinnrikt uppbyggda vingkonstruktionen. Tack vare en kombination av stora spaltklaffar, så kallade slots, som täckte hela huvudvingens framkant och klaffar i vingens bakkant, kunde maskinen flygas med en så låg hastighet som 50 km/tim.

De goda lågfartsegenskaperna och ett kraftigt dämpat landställ samt ett hydrauliskt bromssystem möjliggjorde även start och landning på extremt korta sträckor. I en lätt motvind kunde flygplanet starta på mindre än 45 meter och landa på endast 18 meter. Flygplanet var därmed mycket fältmässigt. Några preparerade flygfält behövdes egentligen inte utan ett litet plant fält räckte oftast sommartid och vintertid kunde maskinen utrustas med skidor vid behov. Med flygplanets goda flygegenskaper och dess karaktäristiska långa landställsben föll sig namnvalet på den nya konstruktionen ganska naturligt, "Storch", eller "Stork", på svenska.

Huvudvingarna kunde med några enkla handgrepp fällas bakåt mot kroppen och flygplanet kunde därefter lätt transporteras via järnväg, på en släpvagn eller bogseras efter ett fordon. Flygplantypen flög för första gången den 24 maj 1936 och redan i slutet av 1937 började Storch levereras till Luftwaffe. Under hela andra världskriget användes Fieseler Storch flitigt av de tyska militära styrkorna på alla fronter för spanings-, sambands-, ambulansflyg och andra uppgifter, samt för transporter av högt uppsatta officerare. Mellan 1937 och 1945 levererades närmare 2 900 Storch till det tyska flygvapnet. Ett stort antal Storch byggdes i andra länder när Fieseler huvudfabrik lade om sin produktion till Focke-Wulf Fw 190, år 1943.

En av de mer kända militäroperationerna med en Storch under andra världskriget var befrielsen av den fängslade italienska diktatorn Benito Mussolini från ett hotell på toppen av Gran Sasso massivet i Italien. Planen var ursprungligen att använda en heli- ➔

Fieseler Fi 156 Storch

kopter men maskinen fick tekniska problem och man var tvungen att använda en Storch. Den överbelastade Storch lyckades landa och starta från bergsplatån som var belägen på 2 700 meters höjd och föra Mussolini till en kort period av säkerhet.

Bilder tagna på Oslo flygplats Fornebu i april 1940 pekar på att Storch tidigt deltog i den tyska invasionen av Norge den 9 april. Storch var perfekt för operationer i Norge eftersom den kunde landa nästan överallt. Flera Luftwaffe enheter i Norge var utrustade med Fieseler Storch som var mycket användbar på grund av de stora avstånden och ett otillräckligt utbyggt vägnät. En annan viktig uppgift var att söka efter norska motståndsgupper som gömde sig i de otillgängliga bergen. Efter kriget togs minst 35 Storch flygplan över av det norska flygvapnet. Detta var den enda typ av tyska flygplan som i något betydande antal klarade sig undan förstörelse av brittiska enheter. De flesta av dem var dock i dåligt skick och det beslutades att bara ge tio av de bästa exemplaren en fullständig översyn. Endast åtta flygplan färdigrenoverades så småningom på det norska flygvapnets servicedepå i Kjeller. De över-

sedda maskinerna blev kända som Kjeller Storch och gavs de nya serienumren KF - 1 till KF - 8. Den sista militära operationen med en Kjeller Storch i Norge var 1954. Senare blev åtminstone två av maskinerna civilregistrerade varav en flög fram till 1961. Den enda kompletta Fieseler Storch i Norge för tillfället är en flygmaskin som finns statiskt utställd på flygmuseet Sola utanför Stavanger.

I det svenska flygvapnet fick Fieseler Storch beteckningen S 14. Redan 1938 beställdes två exemplar för utprovning. Efter genomförda prov som eldlednings- och spaningsflygplan beställdes åtta flygplan 1939. Sex levererades 1940 och placerades på F3.

1941 beställdes ytterligare 12 maskiner. Dessa kom att levereras först 1943 med beteckningen S 14B. Totalt tillfördes flygvapnet 26 "Storkar", bland annat några av de tyska Fieseler Storch som nödländade i Sydsvrige under kriget. I flygvapnet användes S 14 fram till 1961. En Fieseler Storch finns i dag bevarad på Flygvapenmuseum i Malmen utanför Linköping.

STORCHEREDET

År 2007 förvärvade Tor Nørstegård en Storch med Werknr. 1816 från USA. Flygindividen var en av de sista i en serie av närmare 800 maskiner som byggdes av tyskarna på Morane-Saulniers anläggning i Puteaux norr om Paris. I augusti 1944 då staden befriades från ockupanterna, lämnades fabriken och den delvis färdigmonterade Fi 156 C-7 Storch-individen med Werknr. 1816 av tyskarna. Efter att fransmännen återtagit Morane-Saulnier fabriken fortsatte produktionen av Storch, nu med den franska beteckningen MS. 500 "Criquet". Tor Nørstegårds Storch färdigställdes av fransmännen och på den tyska tillverkningskylten är det stämplat "MS 500 S/N 43", och som tillverkningsdatum anges den 23 november 1944. Maskinen opererades därefter av de franska styrkorna under de sista månaderna av kriget. Efter en period i fransk militär tjänst flög den senare som bogserflygplan för segelflygplan i Frankrike med registreringen F-BJQB fram till 1969 då den såldes till en köpare i



1. Tor visar en modell av maskinen med den tilltänkta Luftwaffe-målningen samt märkningen H3+BF från en Fi 156 C-3 Storch som var baserad i Norge under kriget och tillhörde Stab Jagdfliegerführer Norwegen (Jagdgeschwader JG-5).

2. Motorn, en Argus As 10C kommer från en Fieseler Storch som står utställd på flygmuseet i Sola. Argusmotorn förvärvades genom en bytesaffär som infattade renovering av två andra Argusmotorer för statisk utställning.

3. En intressant detalj är den i cockpit monterade ljuskällan med tillhörande strömkabel som går att veva ut ända fram till vingpetsen. Mycket fältmässigt och praktiskt vid inspektion och klargörning av flygplanet i mörker.

4. Vintertid kunde Fieseler Storch utrustas med skidor. Tor har kommit över ett par skidor tillverkade av Hägglunds & Söner som troligtvis varit avsedda för svenska S 14 Storch.

5. Signalpistolen från Walter är fullt fungerande.

6. Eftersom det aldrig fanns någon Fi 156 C-7 i Norge under kriget så har strukturen kring infästningen av MG-15 kulsprutan fått nytillverkas för att stämma bättre överens med C-3-versionen.





Tre av de fyra fönsterrutorna i den tysktillverkade kabinöppningen är original och kan användas, alla övriga rutor är nyttillverkade.



En av de viktigaste delarna som saknas för att ro projektet i hamn är den övre motorkåpan. Den motorkåpa som finns i projektet är i för dåligt skick för att kunna användas i renoveringen.



Utöver renoveringsarbetet av Fieseler Storch pågår parallellt restaureringen av en historiskt intressant Tiger Moth i verkstaden



På bilden av denna Fieseler Storch som är baserad i England syns klaffarrangemangen tydligt.



Fieseler Storch var konstruerad för att klara samma uppdragstyper som den amerikanska Piper L-4 Grasshopper samt brittiska Taylorcraft Auster och Westland Lysander.

FIESELER FI 156 C-3 STORCH

Besättning: 2	luftkyld inverterad
Längd: 9,9 m	V8-motor på 240 hp
Spännvidd: 14,3 m	Maxfart: 175 km/h på 300 m
Höjd: 3,1 m	Räckvidd: 380 km
Vingyta: 26 m ²	Topp höjd: 4 600 m
Tomvikt: 860 kg	Beväpning: 1 x 7,92 mm MG 15 ksp.
Flygvikt: 1 320 kg	
Motor: 1 x Argus As 10	

England. När maskinen skulle flygas över till England drabbades den av ett motorhaveri och affären blev därför aldrig slutförd.

I stället förvärvades flygplanet 1970 av en köpare i USA där maskinen fick registreringen N44FS. Efter att ha haft ett antal olika ägare i USA råkade flygplanet ut för en olycka 1989 i samband med motorkörning på marken där båg- och huvudvingarna samt vingfästena blev allvarligt skadade. Efter en tid köptes den havererade maskinen av en ny ägare i USA som startade renoveringen av de skadade vingarna. Renoveringsprojektet rann dock ut i sanden och 2007 köpte Tor Nørstegård det delvis återställda flygplanet utan motor och motorfäste. 2012 registrerades flygplanet på norska civilregistret som LN-WNS (Warbirds of Norway Storch). Tor planerar att återställa sin Fieseler Storch så nära originalkonfigurationen av typen Fi 156 C-3 som möjligt. Detta inkluderar en Argus As 10C motor,

den ursprungliga tyska instrumenteringen och annan utrustning. Den enda större avvikelserna är de franska Morane-Saulnier byggda dukklädda metall vingarna. I dagsläget är planen att ge maskinen en Luftwaffe målning samt märkningen H3 + BF som användes av en Storch som var baserad i Norge under kriget och tillhörde Stab Jagdfliegerführer Norwegen (Jagdgeschwader JG-5).

Utöver renoveringsarbetet av Storch, Werknr.1816, pågår parallellt restaureringen av en historiskt intressant Tiger Moth i verkstaden. Individens som renoveras är det enda bevarade flygplanet i Norge som tillhörde det norska flygvapnet och deltog i striderna mot tyskarna i början av ockupationen av landet 1940.

Sedan Flygrevyns besök i "Storcheredet" i maj i år så har renoveringsarbetet gått framåt med stora steg. Samtliga 28 fönster i cockpit har nu monterats och dukningsarbetet av flygkroppen är i stort sett klart. Nu återstår endast smådetaljer som exempelvis inspektionspaneler att duka. De elektriska systemen fram till brandskottet för motorutrymmet är monterade och klara. Tidigare i höstas passerades en annan viktig milstolpe då det elektriska systemet strömsattes och visade sig fungera utan anmärkning. Närmast på tur står en första dope-behandling av de färdigdukade ytorna samt invändig målning av cockpit. Målningen kommer

att ta tid eftersom cockpit är full av detaljer, men Tor har en förhoppning om att bli klar med det arbetet i år.

Hittills har Tor och hans medarbetare lagt ned drygt 6 000 arbetstimmar på projektet. Inget årtal eller datum har fastställts för den första flygningen, men ursprungligen uppskattades det att renoveringsarbetet skulle ta minst 5-10 år i anspråk. På frågan om det finns någon tidsplan svarar Tor att om inget oförutsett inträffar så gissar han på att det minst kommer att ta tre, kanske fyra år till innan projektet är helt färdigt. Det saknas dock för närvarande några vitala detaljer för att kunna ro renoveringsprojektet i hamn. En av de viktigaste delarna som saknas är den övre motorkåpan. Den motorkåpa som finns i projektet är i för dåligt skick för att kunna användas i renoveringen. Tor tar därför tacksamt emot alla tips och all hjälp som kan bidra till att "Storken" än en gång får luft under sina vingar.



Kontaktuppgifter till Tor Nørstegård samt mer läsning och senaste nytt om projektet finns på: www.storch.no