



*Attrappe des Erdkampfflugzeugs Fieseler Fi 168*

## **Fieseler Fi 168 – noch nie gehört!**

**von Karl Kössler (ADL)**

Durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 1/1992

**Sucht man in der schon an vielen Stellen veröffentlichten und so oft zitierten Flugzeugmusterliste des RLM nach der Nummer 168, so wird man nicht nur sie vergeblich suchen, sondern gleich noch auf einige andere Lücken stoßen, wo Nummern nicht belegt worden zu sein scheinen. Zweifel, ob das wirklich so ist, sind nach meinem Dafürhalten durchaus angebracht, wie auch das vorliegende Beispiel zeigt.**

Den ersten Hinweis darauf, daß es ein Flugzeug mit dieser Musterbezeichnung sehr wohl gegeben hat, brachte das Null-Serienprogramm Nr. 11 des Technischen Amtes des RLM, das von LC II mit der Nr. 304/39 gKdos am 26. April 1939 herausgegeben worden ist. Dort findet sich als nächste Eintragung nach dem wohlbekannten Trägerflugzeug Fi 167 diese:

Fi 168 Musterflugzeug, Motoren 2 x As 410, 3 Versuchsflugzeuge,

von denen 1 Stück bereits im September 1939, ein weiteres im Dezember und das letzte im Januar 1940 zu liefern gewesen wären. Die dafür benötigten Motoren hätten allerdings erst jeweils einen Monat später der Firma Fieseler zur Verfügung gestanden.

Durch diesen Hinweis neugierig geworden, brachte dann die gezielte Suche nach genaueren Angaben zu dem Flugzeug dank eines glücklichen Zufalls die überraschende Feststellung, daß es sich hierbei um einen ganz und gar ausgefallenen und völlig unbekannt gebliebenen Entwurf handelte, der sich offensichtlich stark an den „Storch“ anlehnte. Ein Datenblatt, das vermutlich einmal für eine Art Firmenchronik angefertigt worden sein dürfte, enthielt neben dem hier erstmals veröffentlichten Bild folgende Beschreibung:

Verwendungszweck: Verbindung, Eingriff in den Erdkampf

Auftraggeber für Entwicklung: RLM

Beginn der Konstruktion: 1. September 1938

Erster Flug: Bau auf RLM-Anweisung im Sept. 1939 eingestellt

Anzahl der gebauten Flugzeuge: 0

Abmessungen: Spannweite: 20,9 m, Länge: 12,55 m, Flügelfläche: 58 m<sup>2</sup>, Flächenbelastung: 80 kg/m<sup>2</sup>

Gewichte: Leergewicht: 2612 kg, Zuladung: 2018 kg, Fluggewicht: 4630 kg

Leistungen: Höchstgeschwindigkeit: 246 km/h, Reisegeschwindigkeit: 206 km/h, Landegeschwindigkeit: 73 km/h, Reichweite: 450 km.

Das Foto, das offensichtlich die bereits z.T. recht gut ausgeführte Attrappe zeigt, läßt erkennen, daß es sich um einen abgestrehten Hochdecker handelt mit zwei Leitwerksträgern und einem kurzen, ziemlich tief aufgehängten Mittelrumpf mit auffallend kleinem Querschnitt. Da leider bisher kein weiteres Bild aufzufinden war, vor allem keines, welches das Flugzeug von der Seite zeigt, ist man in einigen Punkten auf Vermutungen angewiesen.

Die Leitwerksträger scheinen, ebenso wie der Rumpf, an verkleideten Stielen unterhalb der Tragfläche befestigt zu sein. Sie enden in ziemlich hoch aufragenden Seitenleitwerken, die mit erstaunlich langen und dünnen, umgekehrten V-Streben gegen das Höhenleitwerk abgefangen sind. Zwei Spornräder, je eines unter jedem Seitenleitwerk, ergänzen das sehr breit-spurige, weit nach vorn ausladende und mit großem Federweg ausgestattete Hauptfahrwerk. Diese Anordnung bedeutet zwar weitgehende Sicherheit gegen einen Überschlag, bringt aber gleichzeitig hohe Spornlasten mit sich.

Die starre Vorwärtsbewaffnung scheint, so weit erkennbar, nur aus 2 MG 17 zu bestehen. Ob daneben auch noch eine Abwurfbewaffnung vorgesehen war, ist nicht zu erkennen. Ebensowenig kann man etwas darüber aussagen, ob das Flugzeug nur einsitzig (mit anscheinend offenem, unverkleidetem Führersitz) geflogen werden sollte oder ob ein zweiter Sitz mit Blickrichtung nach hinten vorgesehen war, vielleicht sogar mit einer entsprechenden Abwehrbewaffnung. Auf jeden Fall wäre die Sicht für den Flugzeugführer nach vorn, seitlich und auch weitgehend nach hinten sicher sehr gut gewesen. Sichtbeschränkungen hätte es nur direkt nach oben und schräg oben seitlich durch die Leitwerksträger gegeben.

Denkbar wäre es, daß bei diesem Entwurf eine Reihe von Bauteilen direkt oder mit nur geringen Abwandlungen vom „Storch“ hätten übernommen werden können, so z.B. die Außenflügel, die starren Vorflügel am Flügelmittelstück und wohl auch die Bauteile der Landeklappen am Flügelmittelstück.

Die verhältnismäßig niedrige Flächenbelastung hätte, wie beim Storch, Landungen in fast jedem Gelände und auf kleinstem Raum zugelassen.

Bei den erwähnten Lieferterminen für die drei Versuchsflugzeuge hätte zumindest das erste der drei, die Fi 168 V1, zum Zeitpunkt der Einstellung nahe der Fertigstellung gewesen sein müssen, von den anderen aber wenigstens wesentliche Bauteile. Die sogenannte Typenbereinigung zu Beginn des Krieges brachte dann wohl auch diesem interessanten Außen-seiter das Ende. Die dafür vorgesehene Musternummer wurde anscheinend nicht wieder belegt und geriet so in Vergessenheit. Ähnliche Abläufe bei anderen Entwicklungsvorhaben könnten möglicherweise auch die sonstigen „Lücken“ in der RLM-Liste erklären. Eine davon kann jetzt jedenfalls ausgefüllt werden.