



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Fieseler Fi 167



AIC = 2.051.1911.20.38

Der **Fieseler Fi 167** war ein einmotoriges deutsches Doppeldecker-Torpedoflugzeug, entwickelt als Konkurrenzentwicklung im Ausschreiben um das Träger-Mehrzweck-Flugzeug für die geplanten Flugzeugträger *Graf Zeppelin* und Träger B (Name nicht festgelegt). Die Konstruktion des Fieseler Flugzeugbau Kassel (ab April 1939: Gerhard-Fieseler-Werke) war in erster Linie für den Einsatz als Torpedobomber und Aufklärer bestimmt.

Entwicklung

1937 erhielten Fieseler und Arado vom Technischen Amt des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) den Auftrag, ein bordgestütztes, zweisitziges Mehrzweckflugzeug zu entwickeln. Die Flugzeuge sollten auf dem im Bau befindlichen deutschen Flugzeugträger *Graf Zeppelin*, der übrigens nie fertig gestellt wurde, zum Einsatz kommen. Arado schuf daraufhin den Doppeldecker Ar 195, während bei Fieseler Reinhold Mewes, der Vater der Fi 156 *Storch*, die Fi 167, ebenfalls als Doppeldecker, konzipierte. Von beiden Typen wurden je drei Prototypen bestellt, die im Sommer 1938 fertig gestellt waren. Beim Vergleichsfliegen in der Erprobungsstelle Rechlin stellte sich sehr schnell die totale Unbrauchbarkeit der Ar 195 heraus, während die Fi 167 ausserordentlich gute Leistungen erbrachte.

Das Flugzeug übertraf bei weitem alle Anforderungen, verfügte über hervorragende Flugeigenschaften und konnte etwa die doppelte benötigte Waffenlast tragen. Wie der bekanntere Fieseler Fi 156 *Storch* des Unternehmens hatte der Fi 167 überraschende Langsamflugfähigkeiten. Unter den richtigen Bedingungen wäre das Flugzeug in der Lage, fast senkrecht auf einem sich bewegenden Flugzeugträger zu landen.

Die Fi 167 war ein großer Doppeldecker in Gemischtbauweise, mit automatischen Vorflügeln an beiden Tragflächen, großen Landeklappen als Spaltwölbkappen am unteren Tragflügel und absprengbarem festen Fahrwerk. Die Tragflächen waren durch zwei N-Stiele miteinander verbunden und klappbar.



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 2

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Für Notlandungen auf See könnte der Fi 167 sein Fahrwerk abwerfen, und luftdichte Kammern im unteren Flügel würden dazu beitragen, dass das Flugzeug zumindest lange genug über Wasser bleibt, damit die zweiköpfige Besatzung gerettet werden kann.

Zwei Prototypen (Fi 167 V1 (D-OOML) und V2 (TA-AA)) wurden gebaut, gefolgt von zwölf Vorserienmodellen (Fi 167 A-0), die nur geringe Modifikationen von den Prototypen hatten.



Die Erprobung war so erfolgreich, dass der dritte Prototyp nicht mehr gebaut wurde und man stattdessen eine Nullserie von 12 Maschinen bestellte. Die Fi 167 hatte noch bessere Kurzstart- und Langsamflugeigenschaften als der Storch, es ist dokumentiert, dass Gerhard Fieseler mit der Fi 167 V1 von 3.000 m auf 100m im vertikalen Abschwung sank, wobei er nur 30m horizontale Strecke dafür benötigte, also fast wie ein Hubschrauber.

Da die Fertigstellung des Flugzeugträgers Graf Zeppelin sich weiter verzögerte und das RLM mittlerweile die Ju 87 C-0 als trägergestützten Sturzkampfbomber verwenden wollte, blieb für die Fi 167 nur die Rolle als Aufklärer und Torpedobomber, die dann auch von Ju 87D übernommen werden sollte.. Im Mai 1940 wurde der Bau der Graf Zeppelin endgültig gestoppt. Damit gab es eigentlich keine Verwendung für die Fi 167 mehr. Eine Maschine wurde als Erprobungsträger für Flugmotoren umgebaut, 9 Maschinen der Erprobungsstaffel 167 waren von 1940-1943 in Holland als Küstenflieger eingesetzt, wobei verschiedene Erprobungsprogramme durchgeführt wurden, zum Beispiel die Ermittlung des besten Tarnschemas für Flugzeuge über See. Anschließend wurden acht Fi 167 nach Rumänien verkauft. Was mit den Maschinen nach der Ankunft in Rumänien geschah, ist unbekannt.

Einsatz

Da der *Graf Zeppelin* nicht vor Ende des Jahres 1940 fertiggestellt sein sollte, hatte der Bau des Fi 167 eine geringe Priorität. Als 1940 der Bau des *Graf Zeppelins* eingestellt wurde, wurde auch die Fertigstellung weiterer Flugzeuge eingestellt und die fertigen Exemplare in den Dienst der Luftwaffe in der *Erprobungsstaffel 167 aufgenommen* .

Als der Bau des *Graf Zeppelins* 1942 wieder aufgenommen wurde, übernahm die Ju 87C die Rolle eines Aufklärungsbombers, und Torpedobomber wurden nicht mehr benötigt. Neun der bestehenden Fi 167 wurden an ein Küstengeschwader geschickt in den Niederlanden und kehrte dann im Sommer 1943 nach Deutschland zurück. Danach wurden sie nach Kroatien verkauft.

Die restlichen Flugzeuge wurden in der *Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt* in Budweis, Tschechoslowakei, zum Testen verschiedener Fahrwerkkonfigurationen eingesetzt. Der große Flügelbereich und die niedrigen Landegeschwindigkeiten machten es dem Fi 167 schwer, die Tests ordnungsgemäß durchzuführen, so dass die unteren Flügel der beiden Testflugzeuge direkt außerhalb des Fahrwerks entfernt wurden.



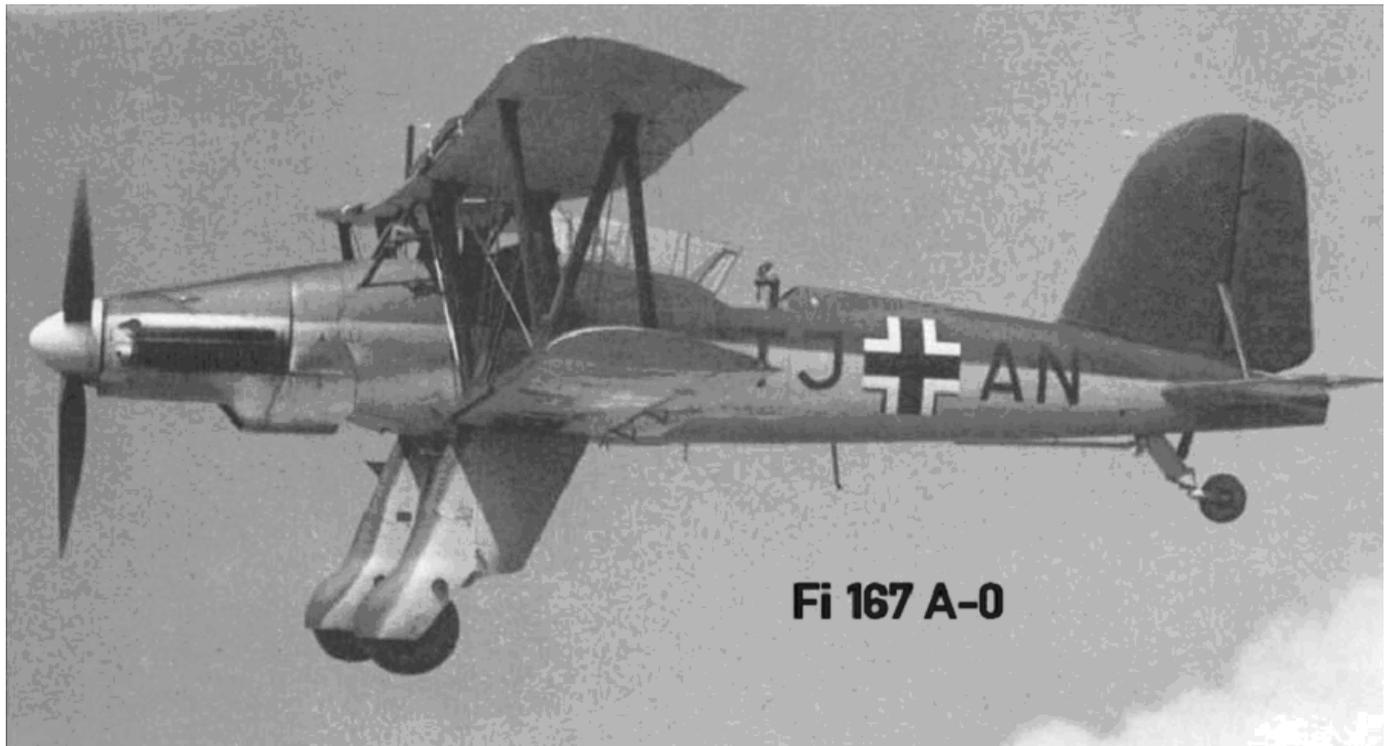
Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, “FliegerWeb”, Wikipedia



Technische Daten

Besatzung:	zwei Mann
Erstflug:	14.8.1939
Triebwerk:	1 x DB 601 B (V-12-Triebwerk)
Leistung:	1.100 PS
Länge:	11,40 m
Spannweite:	13,5 m , 5,90 m geklappt
Höhe	4,80 m
Flügelfläche:	45,5 m ²
Leergewicht:	2.820 kg
Startgewicht:	4,550 kg
max. Gewicht:	4,850 kg
Flächenbelastung:	107,5 kg/m ²
Leistungsbelastung:	4,37 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit:	325 km/h (in Bodennähe) 346 km/h in 3500 m
Marschgeschwindigkeit:	270 km/h (in 3.500 m Höhe)
Steigzeit:	1,3 min auf 1.000 m, 5 min auf 3000 m
Steigleistung	775 m/min
Gipfelhöhe:	8.100 m
Reichweite:	max. 1.520 km
Bewaffnung:	2 x 7,9-mm-MGs;
Bombenlast:	4x 50-kg- und eine 250-kg- oder 1x 500-kg-Bomben. Maximal 1x SC-1000- oder ein Lt5b-Torpedo



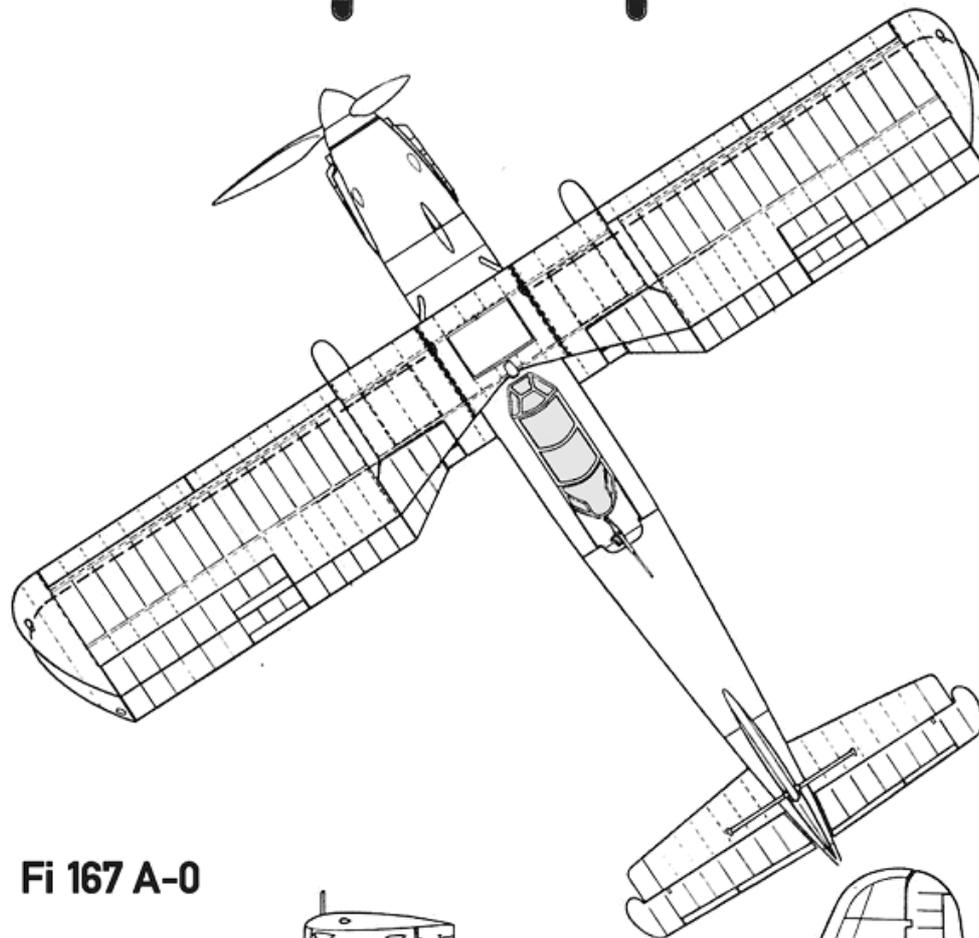
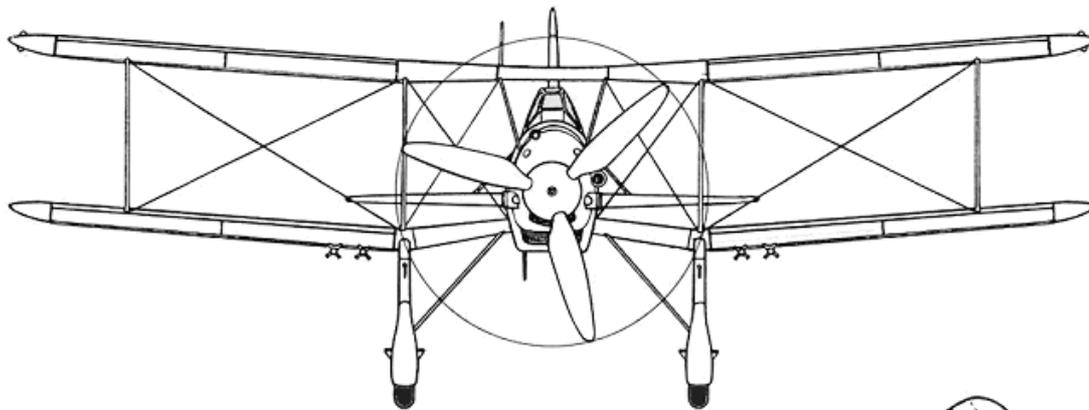
Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Frühjahr 2018 - Seite 4

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia



Fi 167 A-0

