



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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017

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

## Mikojan-Gurewitsch MiG-8 Utka



**AIC = 9.732.1710.09.00**

Die **Mikojan-Gurewitsch MiG-8 Utka** (russisch Микоян и Гуревич МиГ-8 Утка), "Ente", war ein sowjetisches Experimentalflugzeug. Das Flugzeug wurde 1945 aus Holz gebaut, um die neuartige Canard-Konfiguration zu testen. Es verwendete auch ein Dreiradfahrwerk, das erste, das vom OKB verwendet wurde. Es wurde modifiziert, um eine Vielzahl von vertikalen Stabilisator- und Flügelspitzenkonfigurationen zu testen, und wurde später vom Entwicklungsbüro für viele Jahre als Verbindungsflugzeug verwendet.

### Entwicklungsgeschichte

Mit der Besetzung des östlichen Teil Deutschlands fielen auch eine Menge neuester technischer Ergebnisse und Unterlagen der deutschen Luftfahrtforschung in die Hände der Sowjetunion. Darunter waren auch die verschiedensten Untersuchungen zu gepfeilten Tragflächen. Schnell war bei der Auswertung klar, was dies für die Entwicklung schneller Flugzeuge mit Turbinenantrieb bedeutete. Allerdings flogen diese Maschinen nicht nur schnell, während Start und Landung waren auch ihre Geschwindigkeiten niedrig und die Frage war: Wie verhält sich dann der Pfeilflügel? Um dies herauszufinden, erhielt das Konstruktionsbüro von Mikoyan und Gurewitsch den Auftrag, ein Versuchsflugzeug zu Erforschung dieser Problematik zu entwickeln, die auch für die eigene Jagdflugzeugentwicklung von größter Bedeutung war.

Im Juli 1945 entstand so ein einmotoriges Versuchsflugzeug in Entenbauform mit festem Bugradfahrwerk und gepfeilten Haupttragflächen. Der Motor mit geringer Leistung war im Heck des Rumpfes untergebracht und trieb eine Druckschraube an. Der Rumpf verfügte über eine relativ große Kabine, die Platz für den Piloten und zwei Passagiere bot. Das Seitenleitwerk bestand aus zwei großen Scheiben, die etwa in der Mitte der Haupttragflächen nach unten angebracht waren, gleichzeitig waren die Haupttragflächen zum Rumpf hin abgestrebt. Die Haupttragflächen waren eine zweiholmige mit Duralblechen verkleidete Holzkonstruktion. Die Höhenruder waren an dem am Rumpfbug angebauten trapezförmigen Entenflügeln angebracht. Das feste ölgedämpfte Bugradfahrwerk verfügte über ein lenkbares Bugrad und diente zur Untersuchung des Anstellwinkels der Tragflächen beim Start. Gleichzeitig wollte man Erfahrungen mit dieser Fahrwerksanordnung sammeln, die für den sowjetischen Flugzeugbau Neuland war.

Das Hauptfahrwerk mit 500x150 mm Rädern war aerodynamisch verkleidet. Die als MiG-8 bezeichnete Maschine war eine Ganzholzkonstruktion, die mit Aluminiumblechen und im geringen



Maße mit Sperrholz verkleidet war. Die Entenform hatte man gewählt, um ein eventuelles Überziehen in kritischen Flugzuständen zu verhindern. Im Werk 155 in Charkov wurde am 14. Februar 1946 die MiG-8 fertiggestellt und zur Flugerprobung gegeben. Der Erstflug fand dann 21. Februar 1946 statt und am 3. März 1946 begann die Flugerprobung unter der Leitung von Testpilot Alexander I. Shukov, der über 20 Flüge mit der MiG-8 durchführte. Die versuche wurden im Sommer 1948 abgeschlossen. Die dabei mit der MiG-8 gesammelten Erfahrungen und Ergebnisse hatten nicht unwesentlichen Einfluss auf die Tragflächengestaltung der MiG-15. Über das weitere Schicksal des Flugzeuges ist nichts bekannt. Wahrscheinlich wurde noch eine zweite MiG-8 gebaut, aber sicher ist das nicht. Es gibt nämlich eine Fotografie, die zeigt das Flugzeug mit den Seitenleitwerkscheiben an den Flügelenden. Es kann aber auch aus einem nachträglichen Umbau herrühren.

## Technische Daten

Verwendung:	Versuchsflugzeug in Entenbauweise	
Triebwerk:	ein luftgekühlter Fünf-Zylinder Sternmotor M-11FM mit verstellbaren Zweiblatt-Metallpropeller 2SMW-2	
Startleistung:	140 PS	
Dauerleistung:	110 PS in 3.000 m	
Besatzung:	1 Mann	
Passagiere:	2	
Erstflug:	21. Februar 1946	
Spannweite:	9,50 m	
Länge:	6,80 m	
größte Höhe:	2,475 m	
Flügelfläche:	15,00 m <sup>2</sup>	
Fläche des Entenflügels:	2,7 m <sup>2</sup>	
Leergewicht:	746 kg	
Startgewicht:	1.090 kg	maximal: 1.200 kg
Flächenbelastung:	80,00 kg/m <sup>2</sup>	
Leistungsbelastung:	8,57 kg/PS	
Höchstgeschwindigkeit:	205 km/h in Bodennähe	215 km/h in 3000 m
Marschgeschwindigkeit:	195 km/h in 3000 m	
Gipfelhöhe:	5.200 m	
Steigleistung:	4,7 m/s	
Steigzeit auf 1.000 m:	3,6 min	auf 3.000 m 12,5 min
Reichweite normal:	520 km	maximal 640 km
Flugdauer:	3 h	





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

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - 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 2017

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



**Utka**

