



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

Tupolew Tu-116



AIC = 9.421.4155.10.83

Die **Tupolew Tu-116** (russisch Ту́poleв Ту-116, NATO-Codename: *Cleat*) war das leistungsstärkste und schnellste Turboprop-Verkehrsflugzeug der Welt, bis sie 1961 durch die Tu-114 abgelöst wurde. Sie wurde aus dem strategischen Bomber Tupolew Tu-95 entwickelt, der über eine große Zuladung, Reichweite und Geschwindigkeit verfügt.

Geschichte

Die Tu-116 basierte wie auch die parallel entwickelte Tu-114 auf dem strategischen Bomber Tu-95. Aufgabe des Flugzeugs war der Transport der Führungsspitze des Staates mit Sicherheitspersonal und Gefolge. Die Entwicklung der Tu-116, die für Reisen des Generalsekretärs Nikita Sergejewitsch Chruschtschow während der sogenannten Chruschtschow-Tauwetter-Periode genutzt werden sollte, besaß gegenüber der Tu-114 eine höhere Priorität, da diese für eine Reise in die Vereinigten Staaten von Amerika nicht rechtzeitig fertig geworden wäre.

Obwohl das Verkehrsflugzeug aufgrund der relativ einfachen Modifikationen in etwas mehr als einem Jahr fertiggestellt werden konnte, verschob sich die ursprüngliche Indienststellung von September 1956 in das Jahr 1957, da das Tupolew-Konstruktionsbüro mit militärischen Aufträgen ausgelastet war. Das Flugzeug erhielt die interne Bezeichnung Tu-114D („Diplomatitscheski“), was später einige Verwirrung stiftete – Tu-114D (D für „Dalni“, russisch „Langstrecke“) war auch die offizielle Bezeichnung der Transatlantik-Variante der Tu-114 mit 64 Passagiersitzen.

Das Flugzeug war für den Transport von 24 Passagieren, einem Koch, einer Flugbegleiterin, einem Navigator-Ansager, der die Passagiere über den Flug informiert und, wenn nötig, zehn bis zwölf bewaffneten Wachen konzipiert. Technisch unterschied sich die Tu-116 vom Ausgangsmuster Tu-95: Die gesamte Schutz- und Bombenausrüstung wurde entfernt und der Raum hinter den Tragflächen zu zwei Passagierkabinen, einer Toilette, einem Gepäckraum und einer Küche mit einer Gesamtfläche von 70 Quadratmetern ausgebaut und der Rumpf mit Fenstern versehen. Die erste Passagierkabine hatte Platz für sechs bis acht Passagiere, die zweite wurde für drei VIP-Passagiere konzipiert und mit Betten und Sofas ausgerüstet. Die Druckkabine führte zu einem kurzen Flur mit einer absenkbaren Treppe, die für den Ein- und Ausstieg und auch als Notausgang diente. Die Flugbesatzung bestand aus zwei Piloten, Navigator, Flugingenieur, Bordmechaniker und Funker.



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 2

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

Nutzung

Die Tu-116 wurden aus zwei Serien-Tu-95 (MSN 402 und 409) abgeleitet. Keines der beiden Flugzeuge wurde für den geplanten Zweck verwendet. Nach der Flugerprobung wurden beide Verkehrsflugzeuge der sowjetischen Luftwaffe übergeben und dienten bis Anfang der 1990er-Jahre unterschiedlichen Zwecken.

Eine Tu-116 ist im Flugzeugmuseum Uljanowsk ausgestellt. Die zweite Tu-116 wurde verschrottet, wobei Bauteile wie beispielsweise die Triebwerke als Ersatzteile für Tu-95-Bomber verwendet wurden.



Technische Daten

Besatzung:	7-8
Erstflug:	23.4.1957
Stückzahl:	2
Kapazität:	24 Passagiere (60 Personen maximal)
Nutzlast:	32.000 kg
Länge:	46,17 m
Spannweite:	54,1 m
Höhe:	15,5 m
Flügelfläche:	311,1 m ²
Leergewicht:	93.500 kg
Max. Startgewicht:	182.000 kg
Antrieb:	4 × Propellerturbinen Kusnezow NK-12MW jeweils 15.000 PS
Höchstgeschwindigkeit:	900 km/h
Reisegeschwindigkeit:	800 km/h
Reichweite:	10.750 km
Dienstgipfelhöhe:	12.000 m
Tragflächenbelastung:	421 kg / m ²
Leistung / Masse:	168 W/kg



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

