



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-91



AIC = 9.111.1114.10.36

Die **Tupolew Tu-91** (russisch Туполев Ту-91, NATO-Codename *Boot*) war ein sowjetisches Marineflugzeug. Sie wurde Anfang der 1950er-Jahre für den Einsatz auf Flugzeugträgern entwickelt.

Entwicklungsgeschichte

Ende der 1940er Jahre beschloss die sowjetische Regierung, das Voenno Morskoi Flot (VMF, Navy) zu erweitern. Es wurde beschlossen, eine Flugzeugträgerflotte aufzubauen, und die Entwicklung von für Träger geeigneten Flugzeugen war Teil des Programms. Tupolev wurde beauftragt, ein Angriffsflugzeug für die neue Flotte zu entwerfen.

Vladimir Chizhevski wurde zum Chefdesigner ernannt. Sein Team entwickelte einen zweisitzigen Tiefdecker, mit einem geraden Flügel und mit dem Motor im mittleren Rumpf, der eine lange Propellerwelle antrieb, die durch die Mitte des Cockpits fuhr und durch Getriebe zwei gegenläufige Drei-Blatt-Propeller antrieb.

Nach Stalins Tod kürzten die neuen Führer die VMF-Expansionspläne und damit wurden die Anforderungen für Trägerflugzeuge gestrichen. Die Marineführung sahen jedoch immer noch ein Bedürfnis nach einem Kampfflugzeug und Tupolev wurde stattdessen gebeten, ein landgestütztes Flugzeug für die Rolle zu planen. Dieses Mal wurde Chizhevski gebeten, einen Sturzkampfbomber für den Angriff auf Marineflächen und U-Boote zu entwerfen; anstelle von Trägern musste es in der Lage sein, von Landebahnen begrenzter Länge zu starten.

Die Tu-91 erforderte nur relativ geringe Änderungen, um die geänderten Anforderungen zu erfüllen. Die Klappflügel waren nun überflüssig und wurden mit dem Fanghaken entfernt und durch konventionelle Flügel ersetzt.

Das Testprogramm begann im Herbst 1954 und lief gut. Sowohl die Werkstests als auch die Zustandstests lieferten gute Ergebnisse, und das Flugzeug wurde für die Produktion zugelassen. Nur die Politiker blieben skeptisch, um ihre Zustimmung zu geben.

Im Sommer 1956 wurden die neuesten Beispiele der militärischen Luftfahrt einer Gruppe von hochrangigen Beamten vorgestellt, darunter der neue Generalsekretär der Kommunistischen Partei, Nikita Chruschtschow. Unter all den leuchtenden Beispielen von Macht und Geschwindigkeit war die gerade geflügelte Tu-91, eine der wenigen Propellerflugzeuge, die im Vergleich zu ihren



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

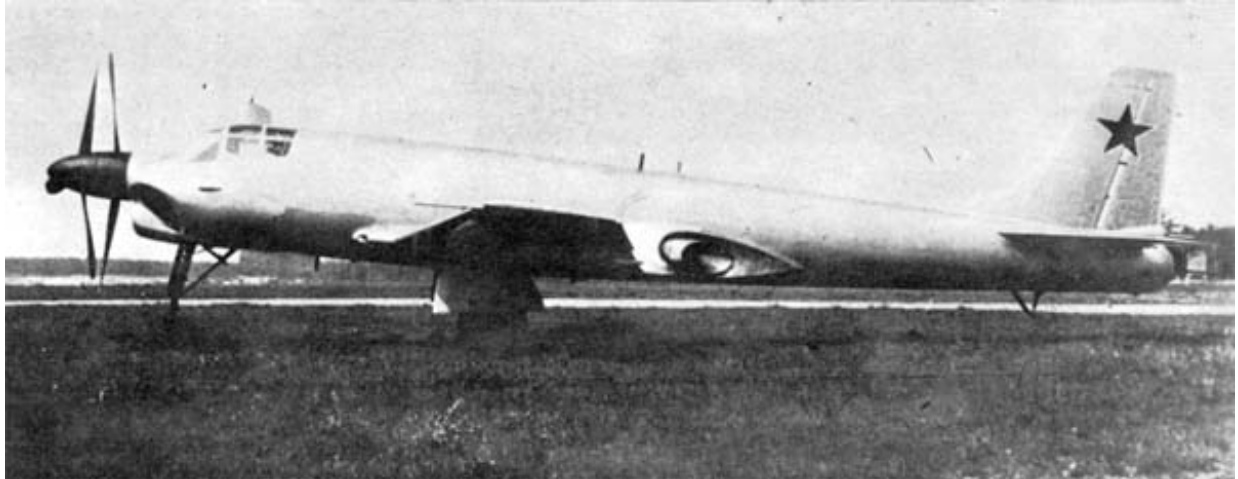
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

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

Konkurrenten unbeholfen aussahen. 'Was ist das?' Chruschtschow fragte einen Marineoffizier, der an der Inspektion teilnahm. Verwirrt, indem er von Chruschtschow angesprochen wurde, antwortete der Offizier, daß das Flugzeug Feuerkraft mehr als die eines schweren Kreuzers besaß, so daß es die Arbeit eines Kreuzers erledigen könne. Dann fragte der Adjutant Chruschtschow: "Warum brauchen wir also Kreuzer?"



Die Karriere der Tu-91 war damit vorbei. Obwohl Tupolew all seine Verbindungen und Erfahrungen nutzte, war es unmöglich, Unterstützung von oben zu bekommen.

Technische Daten

Kenngroße

Hersteller

Erstflug

Spannweite

Länge;

Höhe

Flügelfläche

Leermasse

Startmasse

Antrieb

Höchstgeschwindigkeit

Marschgeschwindigkeit

Dienstgipfelhöhe

Reichweite

Start- /Landestrecke

Bewaffnung

Bombenlast

Besatzung

Daten

OKB Tupolew

17.5.1955

16,35 m

17,70 m

5,06 m

47,48 m²

ca. 8.000 kg

14.400 kg

ein PTL Issotow TW-2M mit 7.762 PS

800 km/h ohne Zuladung

650 km/h

8.000 m

2.400 km

518 m mit normaler Zuladung / 438 m–652 m

je eine 23-mm-MK NR-23 in den Tragflächen

ein 12,7-mm-MG SchKAS im Rumpf

1.500 kg unter dem Rumpf und an den Außenstationen

2



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

