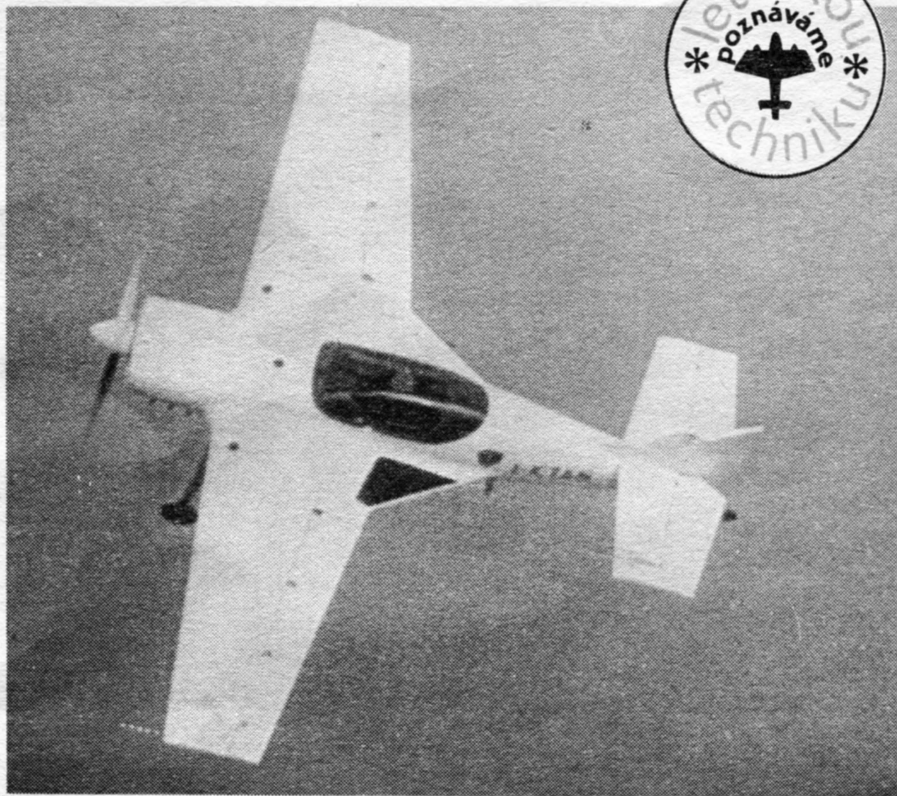


**V**ývoj každého nového akrobatického letounu trvá řadu let a první let prototypu je svátkem jak pro konstruktéry, tak pro budoucí piloty. Konstrukce podobného jednoúčelového speciálu, jeho stavba, malosériová výroba a prodej rozhodně nepatří k ziskovým záležitostem, ale přesto se nové akrobatické letouny díky nezměrnému nadšení a obětavosti jejich stoupců stále vyvíjejí. Za veškerá finanční vydání a stovky odpracovaných hodin je všem lidem, kteří byli „u toho“, největší odměnou pohled na let jejich dítky. Podobný slavnostní okamžik prožili pozvaní hosté spolu s konstruktéry 2. března loňského roku na letišti milánského aeroklubu, kdy byl veřejnosti představen nový soutěžní „brus“ T-30 Katana.

Otcem myšlenky na jeho stavbu i autorem úvodního projektu je čtyřicetiletý inženýr Pietro Terzi, aktivní pilot, který již navrhl konstrukci letadel T-7, T-8 Leone a T-9 Stiletto. Konečnou podobu Terziho projektu dali Edoardo Ponti a Antonio Garengani, závěrečné posouzení vzal na svá bedra mezinárodními soutěžemi prověřený pilot Sergio Dallan.

Trup letounu T-30 Katalan, pojmenovaného podle samurajského meče, připomíná na první pohled zlínskou „padesátku“. Zcela odlišný tvar však má jeho křídlo, navazující na trup velkými přechody, jež dávají letounu charakteristický a nezaměnitelný vzhled.

Firma Terzi Aerodine dodává letoun, schválený pro třídu experimental, jako sta-



# T30 Katana

vebnici, nebo hotový a zalétaný. Verze T-30 C a E se odlišují použitou pohonnou jednotkou. „Céčko“ pohání šestiválcový plový motor Lycoming s třílistou vrtulí Hoffmann, verze E je poháněna osmiválcovým motorem Lycoming se čtyřlístou stavitelnou vrtulí.

## TECHNICKÝ POPIS

**Terzi T-30 Katana** je jednomístný jednomotorový celokovový samonosný středoplošník s uzavřenou kabinou a pevným zářovým podvozkem.

**Trup.** Kostra je svařena z tenkostěnných chrommolybdenových trubek, na ni je nasazena snímatelná kompozitová karosérie. Pod rozměrným krytem z organického skla, který se odklápí na pravou stranu, je na kostře z kovových trubek upevněna jednoduchá sedáčka.

**Křídlo,** opatřené souměrným profilem vyvinutým speciálně pro tento letoun, je samonosné, celokovové konstrukce. Křídélka po celém rozpětí jsou připevněna každé čtyřmi závěsy.

**Ocasní plochy** jsou klasické samonosné konstrukce. Pravá polovina VOP je opatřena vyvažovací ploškou, výškovka i směrovka rohovým vyvážením.

**Přistávací zařízení.** Hlavní podvozková kola i ostruhové kolo jsou nesené plochými listovými pružinami z kompozitu.

**Pohonná jednotka.** Verzi T-30C pohání šestiválcový vzduchem chlazený motor Lycoming AEIO-540-L1B5 o výkonu 224 kW s třílistou vrtulí Hoffmann HO-V123 K-V/200 AH; u verze T-30E je pohonnou jednotkou osmiválcový Lycoming IO-720 o výkonu 298 kW, opatřený čtyřlístou vrtulí Muhlbauer MTV-14-B-C/C 190-17. Dvě integrované palivové nádrže jsou v náběžné části

kořene křídla; akrobatická nádrž opatřená palivovznakem je v trupu před pilotní kabinou. Všechny tři nádrže pojmu celkem 195 l paliva.

**Zbarvení.** Prototyp byl na všech plochách nastříkán bílou barvou. Poznávací značky I-KTAN na bocích trupu jsou červené, stejně jako nápis Terzi a japonský znak na kapotě motoru, proužky na koncích listů vrtule a spirála na pitotové trubici. Vnitřní prostor kabiny je světle šedý, sedáčka je kryta sedákem z modré látky a popruhy jsou červenomodré. Trojúhelníkový chodník na levé polovině křídla pod kabinou je matně černý, nohy hlavního podvozku šedé.

**Technická data a výkony T-30C (E):** Rozpětí 7,77 m, délka 6,30 m, výška 2,57 m, nosná plocha 10,60 m<sup>2</sup>, hmotnost prázdného letounu 640 (660) kg, letová hmotnost 800 (880) kg, zatížení na jednotku plochy 75,47 (83,02) kg/m<sup>2</sup>, nejvyšší rychlost 505 km/h, cestovní rychlost 370 km/h, přistávací rychlost 90 km/h, stoupavost 16 (23) m/s, provozní násobky ±12 g.

M. Salajka

