



**E**in neues Kunstflugzeug bekommt man nicht jeden Monat und auch nicht jedes Jahr präsentiert; der Aufwand für eine solche Konstruktion steht in einem ziemlich diametralen Gegensatz zu den erwarteten Verkaufszahlen, oder einfach gesagt: Es lohnt sich eigentlich nicht, Kunstflugzeuge zu bauen. Wenn eine Kunstflugmaschine gelingt (und nicht jede tut es), so findet man ein paar am Kauf interessierte Piloten in Europa, ein paar weitere in den USA, vielleicht meldet sich noch einer oder zwei aus Australien, doch damit ist der Markt eigentlich erschöpft. Die Konstruktionskosten, den ganzen Planungsaufwand, all das, was man in das Projekt einer neuen Kunstflugmaschine investierte, findet man in den seltensten Fällen in der Kasse vergütet. Der Entwurf und Bau eines Motorkunstflugzeugs ist heute eine Sache für Idealisten, die Geld und Zeit haben.

Im letzten Jahr, am 2.3.91, fand in Italien jenes große, seltene Ereignis statt: Auf dem Gelände des Aeroklubs Milano wurde dem Publikum das erste italienische Wettbewerbs-Kunstflugzeug T-30 Katana vorgestellt.

Die Idee und das Projekt gehen auf Ing. Pietro Terzi zurück, der auch schon für die Leichtflugzeuge T.7 Leone und T.9 Stiletto verantwortlich zeichnete. Edoardo Ponti und Antonio Garengani haben die Konstruktion in Feinheiten verbessert und vom Internationalen Akro-Meister Sergio Dallan wurde die brandneue Katana „abgesegnet“.

Sehr originell stellt sich das Flugzeug in Draufsicht dar; der extrem ausladende Rumpf-Flügel-Übergang läßt kaum noch eine genaue Trennung in Tragwerk und Rumpf zu. Diese konstruktive Rumpf-Flügel-Einheit bildet einen sehr festen Verbund und so gehört die Katana zu den unverwundlichen Flugzeugen dieser Sparte überhaupt!  $\pm 12$  g und

*300 PS sind es, die dem Prototyp zur Verfügung stehen. Geplant ist auch eine Motorisierung mit 400 PS*



Die T-30 Katana („Schwert“) ist etwas anders: Der Grundriß der Maschine erinnert an ein Fesselflugmodell

## T-30 KATANA

### Das neue italienische Kunstflugzeug







### Technische Daten:

Spannweite:	7,50 m
Länge:	6,30 m
Höhe:	2,57 m
Tragfläche:	10,20 m <sup>2</sup>
Leergewicht:	640 kg
V <sub>max</sub> :	504 km/h
V <sub>max</sub> (Horizontal):	370 km/h
Manövergeschwindigkeit:	340 km/h
Landegeschwindigkeit:	92 km/h
Steigleistung:	23 m/s
Hersteller:	Firma Terzi Aerodyne, Mailand

eine Maximalgeschwindigkeit von 500 km/h erlaubt das Bordbuch.

#### Technische Beschreibung:

Einsitziger freitragender Mitteldecker in Gemischbauweise mit festem Fahrwerk.

Der Flügel: Trapezförmig in Draufsicht, mit großflächigem Übergang zum Rumpf. Ganzmetallbauweise, ein Haupt- und ein Hilfsholm, Blechbeplankung der Tragfläche inkl. Querruder. Profil symmetrisch, 20 % Dicke an der Wurzel, 12 % am Flügelende.

Der Rumpf: Ein Gerüst aus Stahlrohr, die Verkleidung aus Verbundwerkstoffpaneelen (Kohle + Kevlar) ist weitgehend abnehmbar.

Das Leitwerk ähnlich gebaut wie der Flügel, das HLW ist über Schubstange, das SLW über Seile angelenkt.

Das Fahrwerk: Fest, Federung durch elastische Beine, Scheibenbremsen.

Antrieb: Der Sechszylinder Lycoming 10AE10-540-LIB5D (300 PS) treibt einen Dreiblattprop „constant speed“ von Hoffmann. (Vorgesehen ist auch die Möglichkeit des Einbaus einer Vierblatlluftschrabe und 400-PS-Motors.)

Das Cockpit: Der Pilot nimmt eine halbliegende Position ein, um die hohen G-Belastungen besser zu vertragen. Die Kabinenhaube öffnet sich nach rechts.

Farbgebung: Der Prototyp ist weiß, nur die Kennung beidseitig des Rumpfs ist rot; ebenfalls rot sind die Schriftzüge „Terzi“ (mit japanischem Zeichen) auf der Motorhaube und „E. Ponti, A. Garengani“ auf dem Kabinenrahmen.

*Anmerkung der Redaktion: Wegen der einfachen Farbgebung des Prototyps der T-30 KATANA – Reinweiß mit wenigen roten Schriftzügen – haben wir in dieser Scale-Dokumentation auf eine Farbzeichnung verzichtet; die Schwarzweiß-Zeichnung mit Farbfotos liefern alle zu einem Modellnachbau nötigen Informationen*

Quellen für diesen Bericht: „Modellistica“ 5/1991, „Flug-Revue“, 6/1991

Alle Fotos: Archiv Raffaele Sgarzi

