

Slingsby T67M 260 Firefly

Britská společnost Slingsby se zakrátko po svém vzniku ve třicátých letech zařadila k uznávaným výrobcům sportovních větroňů a pod vedením Freda N. Slingsbyho v této činnosti pokračovala i po druhé světové válce. Od roku 1964 se jako stavební materiál začaly stále častěji používat slitiny lehkých kovů. Po požáru, který v roce 1968 zničil výrobní závod i mnohá letadla, se společnost stala součástí koncernu Vickers a činnost obnovila licenční výrobou motorizovaných kluzáků



Schiebe. Dalším krokem se stala licenční stavba francouzských dvoumístných celodřevěných cvičných a turistických letadel Fournier RF-6B z dodaných dílů. Když v továrně zvládli práci s moderními materiály, původní typ zcela přestavovali a začali jej v několika verzích nabízet jako T67M Firefly k výcviku vojenských a profesionálních pilotů. Do třinácti zemí zatím bylo dodáno na 250 letadel. K největším uživatelům patří britské letectvo, námořnictvo i armáda a USAF, které objednalo 113 strojů pod označením T-3A. „Svatojánské mušky“, jak zní jméno letadla v překladu, létají také v Hong-kongu, Turecku, Švýcarsku, Nizozemí, Belize a Kanadě. Slingsby T67 Firefly je jednomotorový dvoumístný cvičný dolnoplošník laminátové



konstrukce s pevným podvozkem příďového typu a sedadly uspořádanými vedle sebe. Křídlo o vzepětí 3°30' a úhlu nastavení 3° je opatřeno u trupu profilem NACA 23015 a na koncích profilem NACA 23013. Je samonosné dvounosníkové konstrukce. Hlavní kompozitový nosník doplňuje zadní pomocný, na nějž jsou připevněny laminátové vztlakové klapky a hmotově vyvážená křídélka typu Frise obdobné konstrukce, ale navíc vyztužené



uhlíkovými vlákny. Vztlakové klapky lze ručně nastavit do polohy 18° pro vzlet a 40° pro přistání. Křídlo je potaženo dvěma vrstvami laminátu; vnitřní vrstva je pro zvýšení tuhosti vlnitá, vnější hladká.

Také přepážky a podélníky vnitřní konstrukce trupu jsou zhotoveny z laminátu, celek je pokryt stejným materiálem. Sedadla instruktora a žáka jsou vedle sebe, za nimi je malý prostor na zavazadla. Letadlo je opatřeno plným dvojitým řízením, přístrojové vybavení odpovídá požadavkům na moderní vojenský cvičný letoun. Pedály nožního řízení jsou přestavitelné podle výšky pilota a diferencovaně ovládají brzdy na hlavních kolech podvozku. Na lami-



nátové kostře sedadel je odnímatelné polstrování, na přání upravené pro použití zádového padáku.

Časné plochy jedonosníkové konstrukce s minimem vnitřních výztuh a hmotovým vyvážením jsou zhotoveny rovněž z laminátu. Levá polovina výškovky nese za letu stavitelnou vyvažovací plošku, směrovka vyvažovací plošku stavitelnou na zemi.

Pevný podvozek příďového typu je opatřen hydropneumatickými tlumiči. Riditelná přední noha nese kolo s pneumatikou o rozměrech 5,00-5, kola hlavního podvozku pneumatiky o rozměrech 6,00-6.

Pohonná jednotka se u jednotlivých verzí liší. Ploché čtyřválcové vzduchem chlazený motor Textron Lycoming AEIO-320-D1B o výkonu 119 kW s dvoulistou kompozitovou vrtulí Hoffman HO-V72 pohání britské T67M Mk II, výkonnější ploché šestiválcové Textron Lycoming AEIO-540-D4A5 s přímým vstřikováním paliva o výkonu 194 kW s třílistou kompozitovou vrtulí Hoffman HO-V123 zase T67M 260 a americké T-3A. V kořeni náběžné části křídla jsou integrované palivové nádrže o celkovém objemu 159 l s plnicími otvory na horní straně.

Zbarvení. Většina letadel je v bílé barvě, s výraznými barevnými doplňky, obvyklými u cvičných strojů. Některé předváděcí britské stroje létají v kombinaci žluté a černé barvy.

Text, foto a výkres Martin Salajka
Odborná spolupráce Miroslav Balous

Technická data T67M 260/T-3A:

Rozpětí 10,6 m, délka 7,55 m, výška 2,36 m; nosná plocha 12,6 m²; hmotnost prázdného letadla 794 kg, největší vzletová hmotnost 1157 kg; nepřekročitelná rychlost 360 km/h, cestovní rychlost 295 km/h, minimální rychlost s klapkami 100 km/h; počáteční stoupavost 7,0 m/s; dostup 4500 m, dolet 407 km; vytrvalost letu 5 h 40 min