

## DHC-6 Twin Otter... kdy¾ vydra, tak dvojit¾

Je jen májlo paraútlum, kteřm nemá ve svém logbooku ani jeden seskok z Twin Ottera. S trochou nadsázky se dá řm říci, že tento letoun sehrál v 80. a 90. letech minulého století v našem sportu stejnou roli, jakou hrál DC-3 v letech předesátých.

Ani v současnosti, kdy jsou pro majitele dropžn v důsledku stoupajících cen paliv a drážby obvykle atraktivnější jednomotorové typy, jako PAC-750 nebo C-208, nemá nic takáého se s "Twinem" na letištích potkat.

V½robcem Twin Ottera byla firma De Havilland Canada se sídlem v Downsville, Ontario, která byla poměrně úspěšná i na civilním i vojenském trhu s½mi typy Beaver, Otter, Buffalo a Caribou. Nakterá z těchto letounů, konkrétně Otter Caribou se po přitkem 60. let aktivně podílely na operacích ve Vietnamu, kde prokázaly mimořádnou odolnost. Bylo dále itá - velmi krátký vzlet a přistání. To přivedlo kanadské konstruktory na myšlenku upgradovat jednomotorový hornoplošník Otter zástavbou dvou turbortulových motorů a pro větší odolnost proti bořnání v přistání podvozek. Nový typ tak dostal do vnku solidní vyzkoušený drak přístového přídě vyvíkající, tehdy zbrusu nový, turbortulové motory PT-6A firmy Pratt and Whitney.

Po technické stránce stojí za pozornost vzpřov obdlnkové dlo s dvojítrbinovými klapkami, prostor umě ujcí i přepřavu nákladů až do hmotnosti 1930 kg a palivového nádrže s kapacitou 1482 litrů, umístěná podlahou kabiny (to je jedna z přídností Twina oproti jiným v½sádkovým letounům, nebo přím tankování - není nutné přplhat na dlo). Přídopokládání vojenského využití - tak obrátilo pozornost konstruktora k co nejkráší a přímistání. V½sádek opravdu nebyl přpatný - letoun dokázal vzlétat na 457 m a přímistít na 591 m (u novějších jsou parametry ještě lepší). Alternativně mohl operovat na lyžích nebo plováčích.

Prototyp byl imatrikulován CF-DHC-X a uskutečnil první let 20. 5. 1965. Komerční úspěch se dostavil záhy, ovšem v jině podobě, než v½robce očekával. Zcela totiž zklamal největší přídopokládání zříkázná - US AIR FORCE ozbrojeně sály nakonec odebraly jen čtyřmi stroje pro Aljašskou Národní Gardu a tři pro Akademii vzdušných sil. By si v½robce v budoucnu mohl na nezájím vojenských uživatelů stát, letouny používaly vojenské letecké Kanady, Francie, Ekvádoru a mnoha dalších zemí - ale největší rozmach zaznamenaly Twiny v civilním sektoru. Zpřátku nešlo o v½sádky, ale hlavně o dopravu na krátké vzdálenosti. Malé lokální společnosti jako Pilgrim Air Wisconsin, New York Airways, Metro Airways a mnohá dalších, záhy rozpoznaly, že nové typ od De Havillanda jim uměně dopravu nejen zlevnit, ale i rozšířit do míst, která dříve nebylo možné pokrýt. Twin Ottery zřísob sály na Aljašce a severu Kanady, přepřavovaly cestující mezi mezinárodními letišti Newark, JFK a LaGuardia, lá na ostrovy v Karibském mořím, stejně jako na Normanské ostrovy v průlivu La Manche, operovaly nad Antarktidou i v tropech, hasily lesy - přáři, v kteréžch mástch USA vozily lidi říno do říce... A od roku 1971 také vysazovaly paraútlumy.

V½sádky byly na zářátku pro Twin Ottery a jejich piloty jen taková "vedlejšík".

V t½dnu se letoun zabýval nářm serižně, v sobotu říno přímilet na dropžnu a po demontáži dvě řm - a sedadel vozil celě v½kendá skydivery "žna kopec". Až do poloviny 80. let, kdy některé dropžny v Californii koupily Twiny, také neexistovaly řm plexisklované rolety, madla ani kameramanské stupačky. S určitěm zpřádání "dvojitou vydrou" mohli seznámit i v Evropě, tēba na kteréžch německých dropžnách, samozřejměm v Empur

přítomnosti v Lillo, Lapalisse, dále v Portugalsku, Finsku a na dalších místech. Pro běžného skydivera - u nás nabízené srovnání s u nás nejčastěji používaným Turboletem. Velikost, kapacita i vzhledem jsou oba stroje velmi podobné. Osobně mi na Turboletu velmi vyhovuje prostornější trup a nízký podvozek, který umožňuje nástup do bezproblémového. Ve prospěch Twin Ottera můžeme zmínit jednodušší tankování, obvykle plexisklové dveře v horním hledem a kratší rozjezd. Lze se mít i vnitřně dvě pilotní kabiny, díky kterým se pilot nemusí neplánovaně vystupovat a nastupovat prodáváním plnou parašutistů.

Pro majitele dropzón je podstatná i fakt, že je kanadský letoun IČT ve většině zemí jako jednopilotní. "Turbok" ovšem tento handicap velmi vyrovnává názkou potíživou cenou.

Stejně jako jiná letadla, procházel i Twin Otter během výroby vojem.

Po vyrobení 115 strojů série DHC-6-100 přišla výroba na typ 200, který se lišil prodloužením norem. Vzhledem tak reagoval na požadavek většího zavazadlového prostoru. Ten vedl kabinou pasažérů a nebylo jej možné dále zvětšit, takže konstruktivně vytvořili další v nose letounu. Na jaře 1969 se poprvé objevila verze 300 s novými motory PT6A-27 s vyšším výkonem. Výroba běžela až do roku 1988 a dala celkem 844 kusů verzí, což pro stroj této kategorie je čtyřhodnotou slo.

V souvislosti s verzemi je třeba vysvětlit i pojem Super Otter, který používají pro své letadla některé dropzóny. označení je neoficiální a ve firemních zájmech se vůbec neobjevilo, jde tedy spíše o reklamní tah. V zásadě lze říci, že stroje první série lze identifikovat podle krátkého nosu, což ovšem neplatí pro plovákový Twin Otter IČTaly s krátkým norem. Většina letounů, které můžete vidět na dropzónách je ale takzvaná zařazená. krátký nos, typický pro starší produkci a silnější motory verze PT6A-27 nebo 34, opatřené tyčemi. Dobrým příkladem je například D-IDHC, se kterým se můžete setkat na boogies po celém Evropě nebo "Shark Air" z Perris Valley v Kalifornii.

V poslední době to vypadá, že si z tohoto zajímavého letadla zaskápe budoucí generace skydiverů. V číně firma Viking Air Limited zaskala právě k výrobě sedmi typů vyráběných v minulosti u De Havilland Canada, včetně DHC-6 a ohlasy znovuzahájené výroby.

Nové verze by měla mít motory PT-6A-34, které byly vyrobeny z kompozitů a dále zlepšeny. Podle firemních zdrojů by dodávky měly začít už v roce 2009. Ale každá dobrá věc má svůj stinnou stránku - cena za kus by měla být asi 3,5 miliónů USD. Otázkou tak zůstává, jak se na celém světě projeví souasná ekonomická krize.

Typickým příkladem nejstarší verze Twin Ottera - izraelský 4X-AHP:

Jeden ze dvou "ralok" z Perris Valey - N708PV:

Â

Â

Â

Twin ve vojenských službách - v tomto "pad" francouzských:

Â

Â

D-IDHC, německý letoun verze 300, ale s krátkýmnosem:

Â

Â

Â

Â

Pokud máte zájem o věce fotek Otterů i dalších v sadkách letadel, zkuste:

<http://www.aces-high.cz/pages/spotting.htm>

Â

Skvělé fotky v nich můžete civilních letadel se najít na:

<http://www.airliners.net/>

Â

Â

Michal Konáček, D- 27951

Â Â Â Â