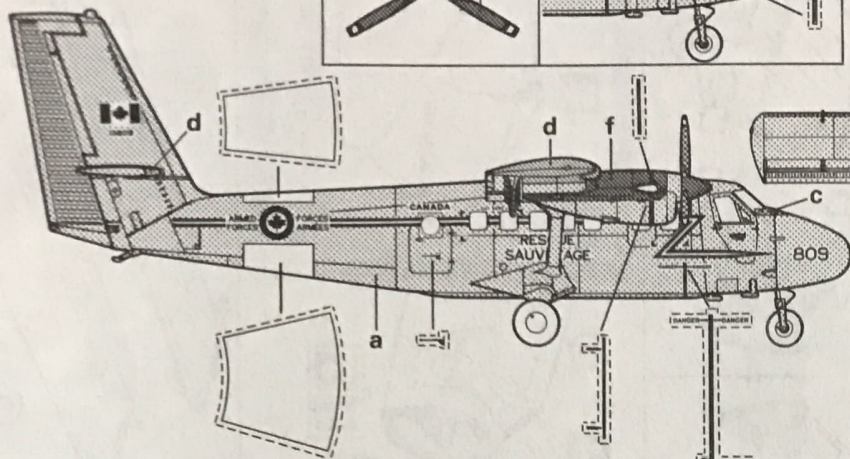
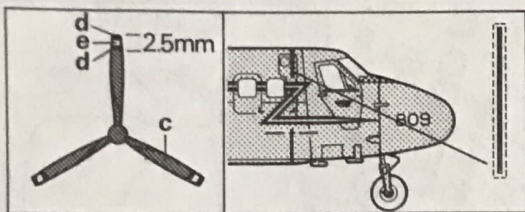
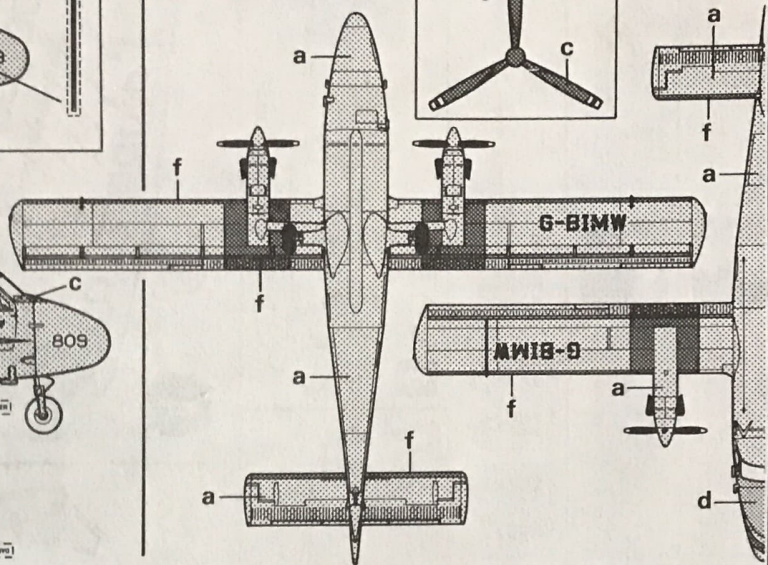
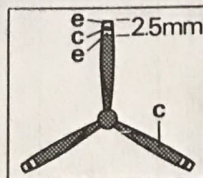


1 440 Squadron, Canadian Armed Forces, CFB EDMONTON



2 Aurigny Air Service Ltd. CHANNEL ISLANDS



El éxito obtenido por el "Otter" alentó a De Havilland a investigar la posibilidad de desarrollar una versión ampliada con motor doble, pero el empleo de dos motores de pistón no ofreció un aparato apropiado. En 1964 se comenzó el diseño con los motores cambiados al turbopropulsado Pratt & Whitney PT6-A y empleando un fuselaje alargado basado en el Otter, además de aumentar la envergadura hasta 19,81 metros, con lo cual se obtuvo un avión logrado. La construcción de 5 aeronaves se comenzó en noviembre de 1964 y el primer Twin Otter voló el 20 de mayo de 1965. El modelo de producción de la serie 100 obtuvo aprobación de prototipo en mayo de 1966, siendo construidos 115 aparatos antes de que se ofreciera disponible la serie 200, con un morro alternativo más largo y un compartimiento de equipajes aumentado. Se construyeron otros 115 aparatos de este tipo. A partir de la primavera de 1966, se introdujo el modelo actual de la serie 300, incorporando motores P6A-27 de 652 HP que permitieron aumentar el peso de despegue hasta 5.670 kg. Todos los Twin Otters son capaces de efectuar despegues y aterrizajes cortos y pueden ir provistos de ruedas o esquis, mientras que las versiones de morro corto pueden también ser empleadas sobre flotadores.

Door het sukses van de "Otter" werd De Havilland aangemoedigd de mogelijkheden te onderzoeken van een grotere versie met twee motoren. De toegepaste zuigermotoren waren voor dat doel echter niet geschikt. In 1964 werd begonnen met een ontwerp waarvan de motoren werden vervangen door de Pratt & Whitney PT6-A turbo prop motoren. Tevens werd de romp verlengd, gebaseerd op het ontwerp van de Otter, terwijl de spanwijdte werd vergroot tot 19,81 m. Op deze manier kon een succesvolle machine worden gebouwd. Met de konstruktie van 5 toestellen werd aangevangen in november 1964 en de eerste Twin Otter onderging de luchttoep op 20 mei 1965. Het produktiemodel, serie 100, verkreeg de typegoedkeuring in mei 1966 en 115 machines werden gebouwd voordat de serie 200 beschikbaar kwam met een alternatief langere neus en een grotere bagageruimte. Van dit type werden nog 115 exemplaren gebouwd. In het voorjaar van 1969 werd de huidige serie 300 geïntroduceerd, voorzien van P6A-27 motoren met een vermogen van 652 p.k., waardoor het maximum startgewicht kon worden vergroot tot 5.670 kg. Alle Twin Otters kunnen op zeer korte startbanen landen en starten. De toestellen kunnen worden uitgerust met wielen of ski's, terwijl de versies met de korte neus ook op drivers kunnen worden geplaatst.

MONTAJE - MONTAGGIO MONTAGE - MONTERING ASSEMBLY

Span	65ft (19.81m)
Length	51ft 9ins
(Long Nose)	(15.77m)
Max. Weight	12500lbs (5670kg)
Engines	2 x Pratt & Whitney PT6-27 Turbo Prop
Maximum	210mph
Cruising speed	(338 km/hr) at 10,000 ft (3050m)
Range	892 miles (1435 km)

The success of the 'Otter' encouraged De Havilland's to investigate the possibility of an enlarged twin engine version but the use of two piston engines did not provide a suitable machine. In 1964 the design began with the engines changed to the Pratt & Whitney PT6-A turbo prop and using a lengthened fuselage, based on the Otter and a span increased to 65ft (19.81m) a successful machine was produced. The construction of 5 aircraft began in November 1964 and the first Twin Otter flew on 20th May 1965. The series 100 production model received type approval in May 1966 and 115 machines were built before the series 200 became available with an alternative longer nose and increased baggage stowage, a further 115 of this type were produced. From the Spring of 1969 the current series 300 model was introduced fitted with P6A-27 engines of 652 HP enabling the maximum take off weight to be increased to 12,500lbs (5600kg). All Twin Otters are capable of STOL operations and can be fitted with wheels or skis, while short nose versions can also be used on floats.

Le succès de l'"Otter" encouragea la compagnie de Havilland à entreprendre des recherches pour développer un bi-moteur plus grand, mais l'utilisation de moteurs à deux pistons ne donna pas le résultat escompté. En 1964, une étude permit de remplacer les moteurs habituels par des Pratt et Whitney PT6-A à Turbo propulsion, d'allonger le fuselage basé sur celui de l'Otter, et de porter l'envergure à 19.81 m. Un modèle très performant était né. La construction de 5 appareils commença en novembre 1965 et le premier Twin Otter vola le 20 mai 1965. Le premier accord pour la production de la série 100 fut donné en mai 1966 et 115 appareils furent construits avant que la série 200 ne soit disponible, proposée avec un nez plus long et une soute à bagages plus importante. Une seconde production de 115 modèles eut lieu. C'est au printemps 1969 que le modèle courant de la série 300 fut lancé, équipé de moteurs P6A-27 de 652 CV, portant la charge maximale à 5 670 kg. Tous les Twin Otter sont capables de performances STOL et pouvant recevoir soit des roues soit des skis. Cependant, les versions au nez court peuvent également être utilisées avec des flotteurs.

Der Erfolg, den De Havilland mit der DHC-3 'Otter' hatte, ermutigte die Firma zur Planung einer größeren Version dieses Flugzeugtyps mit zwei Motoren, doch die Verwendung von Kolbenmotoren führte zu keinem befriedigenden Ergebnis. 1964 begann man mit einem neuen Entwurf. Anstelle der zuerst vorgesehen Motoren baute man die Turbomotoren PT6-A von Pratt & Whitney ein, verlängerte den Rumpf auf Basis der 'Otter' und erweiterte die Spannweite auf 19,81 m. So entstand eine erfolgreiche Maschine. Im November 1964 begann der Bau von zunächst 5 Flugzeugen, und am 20. Mai 1965 flog die erste 'Twin Otter'. Die Baugenehmigung für die Serie 100 wurde im Mai 1966 erteilt. 115 Maschinen entstanden, bis sie von der Serie 200 mit verlängerter Rumpfspitze und vergrößerter Ladefähigkeit abgelöst wurde. Von diesem Typ wurden weitere 115 Flugzeuge gebaut. Im Frühjahr 1969 wurde die noch bessere Serie 300 begonnen. Die Maschinen erhielten P6A-27-Motoren mit 652 PS, wodurch das Gesamtgewicht auf maximal 5670 kg gesteigert wurde. Alle 'Twin Otter'-Flugzeuge benötigen nur kurze Start- und Landebahnen und können mit Rädern oder Skiern ausgestattet werden. Die Typen mit verkürzter Rumpfspitze eignen sich auch für Schwimmer.

Il successo del modello 'Otter' incoraggiò la de Havilland ad investigare le possibilità di realizzazione di una versione bimotore di formato maggiorato, peraltro l'impiego di due motori a pistone non portò ad un felice risultato. Nel 1964 iniziarono le elaborazioni di un modello dotato di motori Pratt & Whitney tipo PT-6 a turbopropulsione, con fusoliera allungata, basando il design di massima su quello del modello Otter con un'apertura d'ali aumentata a 19,81 m (65 piedi); questa combinazione portò ad un apparecchio riuscito. Nel novembre del 1964 la società passò alla costruzione di cinque apparecchi: il primissimo 'Twin Otter' prese il volo il 20 maggio 1965. Il modello prototipo serie 100 venne omologato nel maggio del 1966; prima della presentazione del modello 200, con musone alternativo più lungo e stiva portabagagli più capiente; entrambe le versioni furono prodotte con un totale di 115 unità. Dalla primavera del 1969 venne introdotto il modello attuale della serie 300, equipaggiato di motori P6A-27 da 652 HP; questa versione ha permesso di aumentare il peso massimo al decollo portandolo a 5670 kg (12.500 libbre). Tutti gli apparecchi 'Twin Otter' vantano la possibilità d'impiego STOL (decollo e atterraggio corto) e possono essere dotati di ruote oppure sci: i modelli a musone tronco possono essere dotati di galleggianti.

PK-127 1-72

MATCHBOX®

TWIN OTTER

Required parts before assembly. Assemble parts in sequence shown. Bk numbers in circle indicate part number. Black numbers in star indicate completed section. Before painting fuselage halves, clear holes 'H' (When shown).

Avant de peindre les parties nécessaires avant le montage. Montez les pièces dans l'ordre indiqué. Les numéros noirs encadrés indiquent la pièce numérotée. Les numéros noirs dans une étoile indiquent la section terminée. Avant de peindre les deux moitiés du fuselage, dégager les trous 'H' (lorsqu'ils sont indiqués).

Benötigte Teile vor Zusammenbau einbauen. Teile der Reihe nach wie gezeigt zusammenbauen. Schwarze Zahlen im Kreis geben den nummerierten Teil an. Schwarze Zahlen im Stern geben den fertigen Abschnitt an. Vor Zusammenbau der Rumpfhälften, Löcher 'H' freimachen (wenn gezeigt).

Montare i pezzi necessari prima del montaggio. Montare i pezzi nell'ordine indicato. I numeri neri nel cerchio indicano la parte numerata. I numeri neri in una stella indicano la sezione finita. Prima di dipingere le due metà della fusoliera, sbloccare i fori 'H' (quando sono indicati).

Las piezas necesitan pintarse antes de su montaje. Montense las piezas según la secuencia indicada. Los números negros en un círculo indican el número de pieza. Los números negros en una estrella indican la sección completa. Antes de unir las dos mitades del fuselaje, limpie los orificios 'H' (cuando se marquen).

Schilden vereiste onderdelen vóór monteren. Monteer onderdelen in volgorde. Zwarte nummers in cirkel geven het nummer van het onderdeel aan. Zwarte nummers in ster geven afgevoerde sectie aan. Vóór het samenvoegen van de rimpelhalven van de galen gemerkt 'H' (indien getoond) vrijmaken.

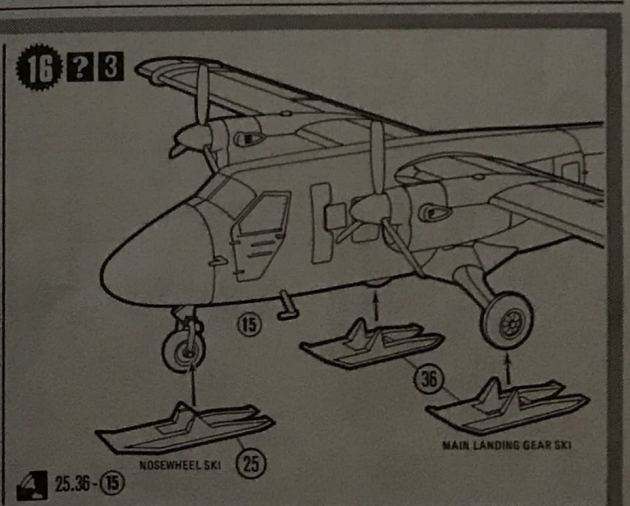
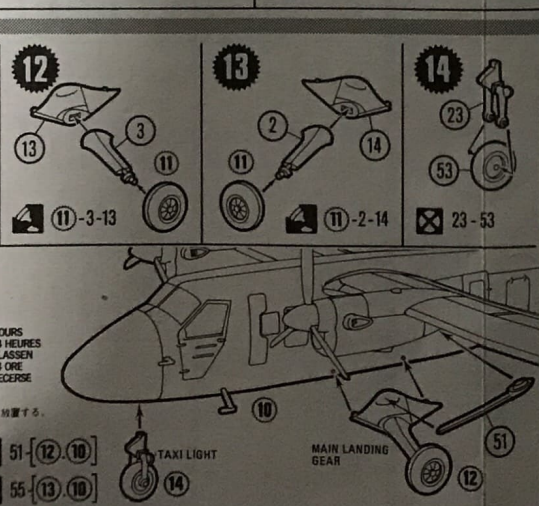
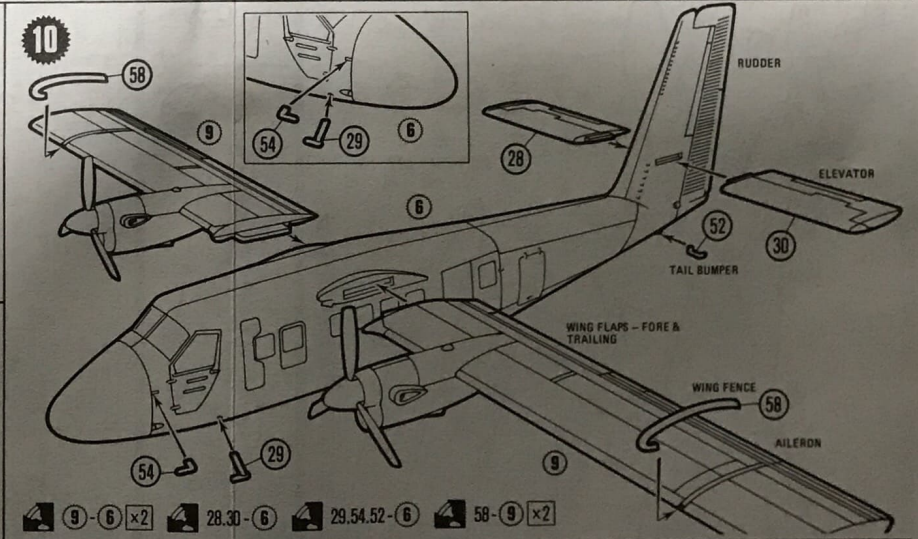
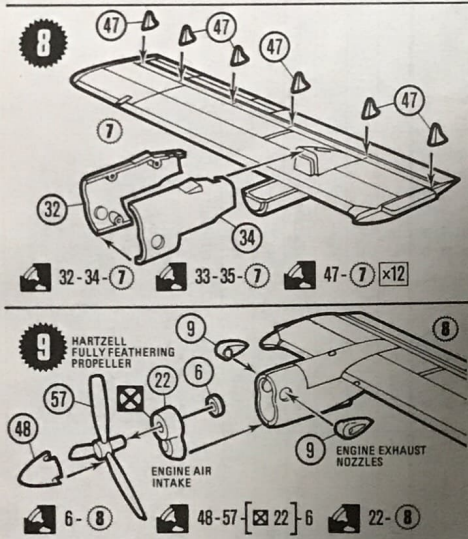
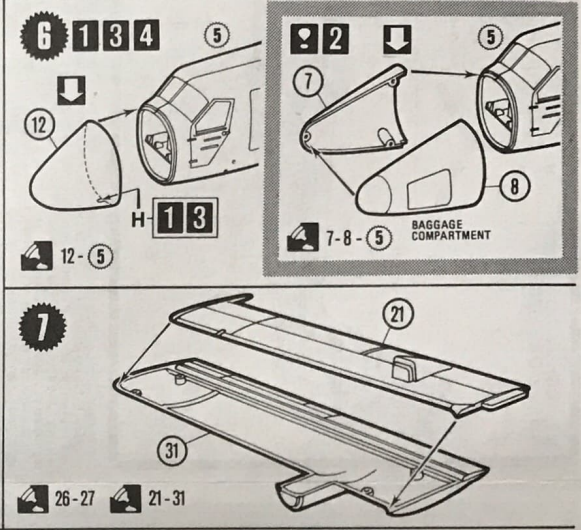
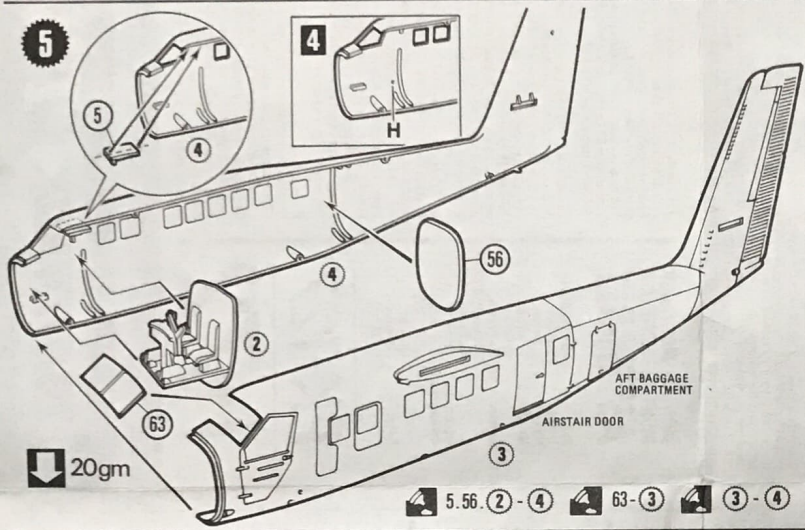
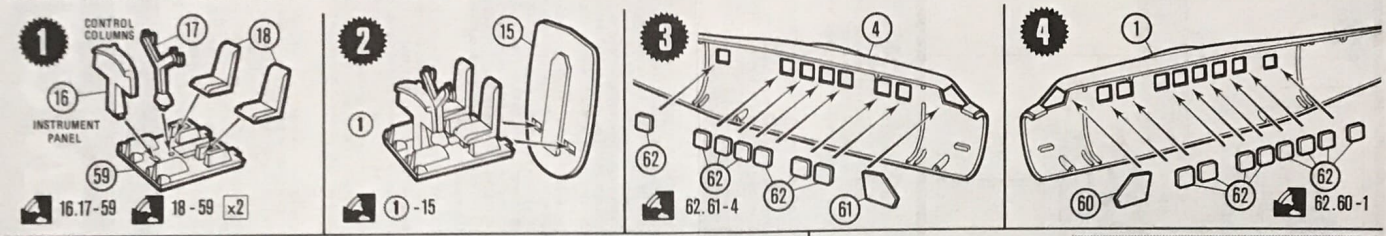
下記の部分は組立て前に色を塗り、黒字の数字に従って、まず小さな部品を組み立て、さらに黒印の白ぬき数字に従って全体を組み立てる。2つの半分の胴体を付け合わせる前に「H」が汚れている時はきれいにする。

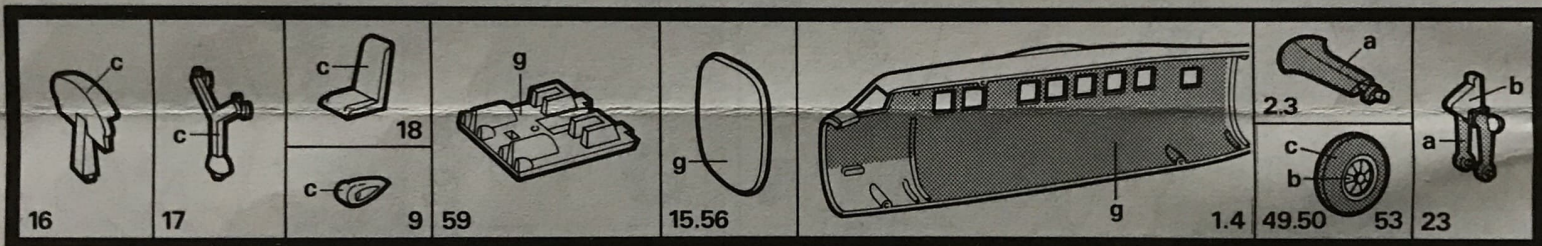
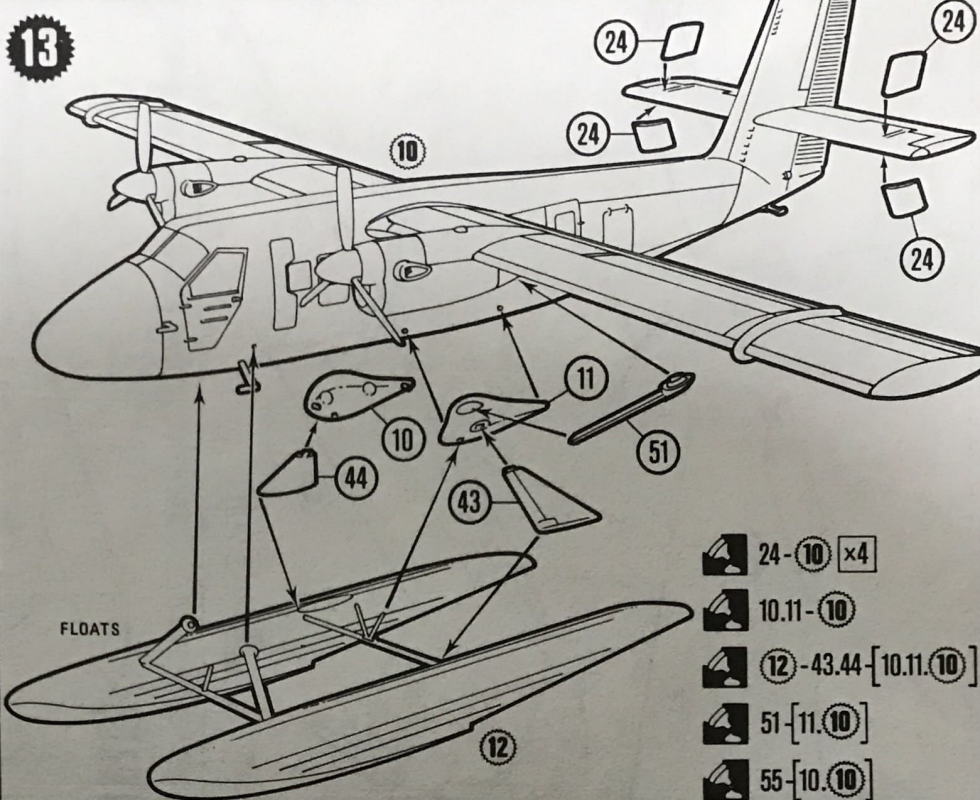
ALTERNATIVE PART PROVIDED
PIECE ALTERNATIVE FOURNIE
WAHLWEISE MIT ANDEREM TEIL
PIEZZO ALTERNATIVO
PIEZA ALTERNATIVA PROVISTA
ALTERNATIEF ONDERDEEL AANWEZIG
このパーツを供給する部品がある

DO NOT CEMENT TOGETHER
NE PAS COLLER ENSEMBLE
NICHT ZUSAMMENLEBEN
NON ATTACCARE CON ADESSIVO
NO UNIR LAS PIEZAS CON ADHESIVO
NIET AAN ELKAAR BEVESTIGEN
一つになるように接着しない

ACCESSORIES - OPTIONAL LOCATION
ACCESSOIRES - POSITION OPTIONNELLE
ZUBEHÖRTEILE - ANBRINGUNG OPTIONAL
ACCESSORI - POSIZIONE FACOLTATIVA
ACCESSOIRES - ACOMPLANTO OPCIONAL
ACCESSOIRES AAN TE BRENGEN NAAR KEUZE
付属品、任意の位置

WITHOUT STAND, ADD NOSE WEIGHT
SIL'NYA PAS DE SUPPORT, IL FAUT ALOURDIR LE NEZ
OHNE STAND, FLUGZEIGKANZEL BESCHWEREN
SE NON VI È UN SUPPORTO OCCORRE APPESANTIRE IL NASO
DE NO UNIR LAS PIEZAS CON ADHESIVO, DEBE AÑADIRSE PESO AL MORRO
ZONDER STATIEF, BRENG NEUSGEWICHT AAN
スタントを使用しない場合は機首に重りをいれる





ENGLISH PAINT INSTRUCTIONS The code letters (a, b, c, etc.) shown on the Colour Plan indicates the correct paint colour.	FRANCAIS MODE D'EMPLOI Les lettres a, b, c, etc. figurant sur le Plan des Couleurs indiquent la couleur exacte de la peinture.	DEUTSCH ANLEITUNGEN ZUR WAHL DER FARBE Die auf dem Farbplan gezeigten Schlüsselbuchstaben (a, b, c, usw) weisen auf die korrekten Malfarben hin.	ITALIANO ISTRUZIONI PER LA VERNICIATURA Le lettere a, b, c, ecc. che figurano sul Piano dei Colori indicano il colore esatto della vernice.	ESPAÑOL INSTRUCCIONES SOBRE LA PINTURA Las letras de código que aparecen en el Plano de Colores (a, b, c, etc.), indican el color de pintura correcto.	NEDERLANDS SCHILDERINSTRUKTIES De codeletters (a, b, c, enz.) op het Kleurenplan geven de juiste verkleuren aan.	日本語 塗布方法 カラーの図に示されたa, b, c などの文字は、正しい塗料 色を意味します。
▲ Matt finish	▲ Fini mat	▲ Matt	▲ Finitura opaca	▲ Acabado Mate	▲ Mat finish	▲ 艶消仕上
◆ Semi-gloss finish	◆ Fini semi-brillant	◆ Halbglanz	◆ Finitura semibrillante	◆ Acabado Semibrillo	◆ Halfglans finish	◆ 半光沢仕上
■ Gloss finish	■ Fini brillant	■ Glanz	■ Finitura brillante	■ Acabado Brillante	■ Glans finish	■ 光沢仕上
● Metallic finish	● Fini métallique	● Metallisch	● Finitura metallica	● Acabado Metálico	● Metaal finish	● 金属光沢仕上

■ a	YELLOW	JAUNE	GELB	GIALLO	AMARILLO	GEEL	黄
● b	SILVER	ARGENT	SILBER	ARGENTO	PLATA	ZILVER	シルバー
◆ c	BLACK	NOIR	SCHWARZ	NERO	NEGRO	ZWART	ブラック
■ d	BRIGHT RED	ROUGE BRILLIANT	GLANZ ROT	ROSSO LUCENTE	ROJO BRILLO	HELDER ROOD	ブライト・レッド
■ e	WHITE	BLANC	WEISS	BIANCO	BLANCO	WIT	ホワイト
■ f	BLACK	NOIR	SCHWARZ	NERO	NEGRO	ZWART	ブラック
◆ g	PALE GREY	GRIS CLAIR	HELLGRAU	GRIGIO CHIARO	GRIS PALIDO	BLEEKGRUIS	ペイル・グレー

Instructions. Waterslide transfers. Cut transfers from sheet. Place transfers as required onto the surface of clean water for 45 seconds (approx) slide transfer off backing paper into position.	Instructions pour les décalcomanies Découper les décal- comanies dans la feuille. Poser les dé- calcomanies voulues sur de l'eau propre pendant 45 secondes environ. Les mettre ensuite en position en les faisant glisser du papier support.	Gebrauchsanweisung - Wassergleit- Abziehbilder Abziehbilder aus dem Bogen schneiden. Die gewünschten Abziehbilder ungefähr 45 Sekunden lang auf eine saubere Wassero- berfläche legen. Abziehbild vom Papier in die richtige Lage schieben.	Istruzioni per le decalcomanie Ritagliate le decalcomanie dal foglio. Ponete quelle occorrenti su dell'acqua pulita per circa 45 secondi. Mettetele poi in posizione facendole scivolare dalla carta di rinforzo.	Instrucciones - Calcomanías de agua Cortense las calcomanías de la hoja. Ponganse como se desea sobre la superficie de agua limpia por 45 segundos (aproximadamente) desprendase la calco- manía del papel de respaldo en posición.	Instrukties. Waterski- overdrukken. Knip de overdrukken uit het blad. Plaats de overdrukken tijdens de vereiste 45 seconden op de oppervlakte van schoon water; licht de overdruk van het achterkantpapier en breng in de juiste positie.	トランスファー (デカール) の使い方 シートからトランスフ- ェアを切り取り、 きれいな水に約45秒間 つけた後、 トランスフ- ェアを台紙からすへらしな かりはりつける
--	---	---	---	---	--	--

PORT

CANADA

440 SQN. CAF

PK 127: TWIN OTTER

CANADA

CUT HERE

CUT HERE

L

L

J

CUT HERE

J

STBD

ARMED FORCES

FORCES ARMÉES

ARMED FORCES

FORCES ARMÉES



13809



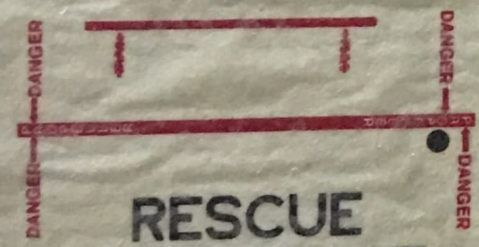
13809



809

809

CAF 809



RESCUE SAUVETAGE

RESCUE SAUVETAGE

G-BIMW G-BIMW

AURIGNY

AURIGNY

AURIGNY AIR SERVICES

G-BIMW G-BIMW