

História

S vývojom lietadla L-410 Turbolet sa začalo v rokoch 1966-1967. Nový projekt v počiatkoch niesol označenie XL-410. Už v tom čase výrobca myslel na pohodlie cestujúcich, aké konkurencie v danej kategórii lietadiel mohli len ťažko ponúknuť. V priebehu roku 1968 začala stavba prvých troch prototypov. Z toho jeden bol určený pre statické testy namáhania konštrukcie. Problémy boli aj s vývojom československého turbovrtuľového motora M-601 a tak výrobca nakoniec objednal v Kanade už vyskúšané motory PT6A-27.

V apríli 1969 vzlietol prvý prototyp XL-410 s výrobným číslom 001 a skúšobnou registráciou OK-60. Všetkých prítomných lietadlo prekvapilo veľmi krátkym štartom a rýchlym stúpaním. Po sérii skúšobných letov výrobca pristúpil k rozsiahlym konštrukčným úpravám. Musel sa zmeniť podvozok. Zväčšením jeho rozchodu so zlepšila jeho stabilita pri bočnom vetre a zmenšila sa aj jeho výška. Zmenil sa spôsob aj jeho zaťahovania, teraz smerom k osi trupu. Ďalšie lietadlá boli už štandardne vybavené aj väčšou palivovou nádržou.



Je len veľmi málo lietadiel, ktoré sú vyrábané desiatky rokov a navyše si získali zákazníkov doslova po celom svete. Teraz nemusíme chodiť ďaleko, aby sme nejaké našli. Po viac ako 28 "omladzovacích" úpravách lietadlo stále lieta v 50 štátoch na piatich kontinentoch. V prevádzke je zhruba 350 lietadiel rôznych modifikácií.

V prvej polovici sedemdesiatych rokov Slov-Air Bratislava postupne prevzal 12 lietadiel L-410 i L-410A (áčko malo zvýšenú max. Vzletovú hmotnosť na 5700kg, vrtule Hartzell a zosilnený poťah vodorovných chvostových plôch + nový pneumatický odmrazovací systém). Nové stroje tak nahradili dosluhujúce Avie 14 na vnútroštátnych linkách. A tak sa lietalo na letisko Kunovice, Holešov, ďalej do Žiliny, Mariánskych Lázní, do Lučenca, atď.

Okolo roku 1985 boli už na lietadlá montované upravené motory M-601B s radom vylepšení ich konštrukcie. Lietadlá boli následne preznačené na typ L-410M. Takýto typ lietadla je umiestnený aj v našom leteckom múzeu.

Technické údaje:

Posádka: dvojčlenná
Kapacita: 19 cestujúcich alebo 1615kg nákladu
Dĺžka: 14,424m
Rozpätie: 19,479m
Výška: 5,829m
Hmotnosť (prázdna): 3725kg
Maximálna vzletová hmotnosť: 6400kg
Maximálna rýchlosť: 335 km/h
Cestovná rýchlosť: 315 km/h
Dolet: 1040 km
Dostup: 6320m

Zaujímavosti

Aby bolo lietadlo zaujímavé pre zákazníkov v zahraničí, bolo treba pristúpiť k jeho skúškam v extrémnom prostredí rôznych klimatických oblastí. Tým pádom dostalo nové lietadlo punc odolného a spoľahlivého lietadla, ktoré na krátkych a stredných tratiach môže lietať aj z minimálne upravených plôch. Turbolet všetko splnil a v mnohom ukázal konkurencii chrbát. Počas roku 1973 sa zúčastnili dve lietadlá takých skúšok neďaleko Jakutska v ZSSR. Tam teplota vzduchu bez problémov klesá pod -40°C . Dvojica iných lietadiel pre zmenu lietala v rovnakej krajine, avšak v Taškente v oblasti teplôt $+45^{\circ}\text{C}$. L-410 tu nalietal dohromady vyše tritisíc letových hodín, bez toho aby došlo k nejakej vážnej poruche.

Po novembri 1989 nastalo veľa zmien. Už predtým silneli hlasy po radikálnejšie modernizácii Turboletu, aby tak vyhovel požiadavkám viacerých krajín. Prvý impulz však prišiel ešte od ZSSR. Bola vznesená požiadavka na dodávky lietadla s možnosťou vzletu z veľmi krátkych vzletových a pristávacích dráh, často so zlým povrchom a minimálnou únosnosťou. O niečo neskôr sa tak zrodila modifikácia známa ako L-410UVP. Zväčšilo sa rozpätie krídla o dva metre, počet cestujúcich bol znížený na 15, aj keď max. vzletová hmotnosť bola stále 5700kg. Bohužiaľ, na začiatku letových skúšok došlo k tragickej nehode, keď v júli 1977 havarovalo jedno z lietadiel uvedeného typu ... Avšak vývoj sa nezastavil a prvý sériový stroj L-410UVP bol zalietaný dňa 14.3.1979.

