

SH72177

FMA IA.58A Pucará "In Foreign Service"

1/72

History Notes researched by Jorge Raul Figari, Buenos Aires, Argentina

(GB) In the mid 1960s the Argentine Air Force issued a specification for a new ground attack aircraft that would be capable of providing close air support for the Army. The requirement was handed over to the Air Force owned Fábrica Militar de Aviones (FMA).

The proposal formally presented to the Air Force on January 29 1968 was for a twin-turboprop, two seat, low wing and T-tailed aircraft that would be capable of low and slow flight in order to accomplish its required mission.

By August 20 1969, the first prototype made its initial flight, powered by Garrett TPE-331-U303 engines. Two more prototypes would follow but problems with the American engine and some strained relations with the U.S. led to the adoption of French Turbomeca Aztazon engines. Shortly after, it was suggested by the wife of one of the flight test pilots, 1st Lieutenant Digier, that the aircraft be named after the local Quechua indian tribe word for "fortress". This name, Pucará, was accepted. The first production example flew for the first time on November 14 1974, by which time a Pucará Task Group was preparing the base they were destined to operate from: Base Aérea Militar (BAM) Reconquista, in the province of Santa Fé.

By the time the first two Pucarás, A-501 and A-502 arrived at the base on August 27 1975, the country had been steadily suffering from the infiltration of communist guerrillas, mainly from neighbouring Bolivia, in the northern border areas of Argentina. The Argentine Army managed to get authorization to mount Operación Independencia (Operation Independence) to remove the threat from Argentine soil. During the successful operation, four Pucarás operated in support of the Army from the Military Aviation School in the province of Córdoba. Tension with neighbouring Chile at the end of 1978 saw the Air Force deploy all its Pucarás to two bases in Patagonia: BAM Puerto Santa Cruz in the province of Santa Cruz and BAM Fuerte General Roca in the province of Rio Negro. Fortunately common sense prevailed and the aircraft returned to normal status shortly thereafter, but the crisis served to prove that both the aircraft and personnel could be considered operational. By 1982, the military government that had overthrown the previous inept civilian government was in decline and the Army and Navy commanders organized the taking of the Malvinas (Falkland) Islands to improve their image, never anticipating that Great Britain would mount a huge effort to retake the islands. No matter how just one may consider the cause, it is very sad that such a conflict could have ever taken place, and the Air Force was forced by the events to provide full support for the ensuing operations. After the taking of the Islands in April 2 1982, it was found that few combat aircraft could be sent to operate from them after capture, due to inadequate facilities and runways. However, the Pucará was found to be one of them, due to its ruggedness and strong undercarriage. In peacetime service, the Pucará was always left in a natural metal finish, but all aircraft operating in the war theater were ordered to be camouflaged, so they received a coat of light brown, light green and light blue. Only three Pucarás were actually shot down during combat: one by a Stinger missile, one by a Sea Harrier and the other by small arms fire. Foreign operators are the Uruguayan Air Force and the Sri Lankan Air Force, the latter having seen combat themselves against Tamil rebels and suffered the loss of two of its Pucarás. Colombia is returning the three Pucarás that were donated by the Argentine Government in 1989, due to lack of spares and funds to maintain such a small force. Production ended in October 1988, reaching 108 aircraft and three prototypes. A few aircraft were delivered to the Air Force as late as 1996 however, with three aircraft still remaining undelivered due to lack of funds. Taking this into account, there is no doubt the Pucará will remain an Argentine Air Force asset for years to come.

Technical Specifications: Span 47 ft 6 in (14,50 m), Length 46 ft 9 in (14,25 m), Height 17 ft 1 in (5,36 m), Maximum speed 466mph (750km/h), Range 2002 nautical miles (3710 km).

(CZ) V polovině šedesátých let vydalo Argentinské vojenské letectvo novou specifikaci na bitevní letoun vhodný pro podporu pozemních jednotek. Požadavek byl předán továrně Fábrica Militar de Aviones (FMA), která se ujal konstrukce tohoto nového bitevního letounu.

Návrh formálně předložený Argentinskému vojenskému letectvu dne 29. ledna 1968 představil dvoumotorový, dvousedadlový turboprotulový dolnoplošník s ocasními plochami ve tvaru „T“, který měl být schopen bojových operací v přímých výškách při snížené letové rychlosti.

První prototyp poháněný motory Garrett TPE-331-U303 vzletl 20. srpna 1969. Následovala výroba dalších dvou prototypů. Další vývoj letounu IA-58 byl ovlivněn problémy s americkými motory, a také vzrůstajícím napětím ve vztazích s USA, takže bylo rozhodnuto o zástavbě francouzských motorů Turbomeca Aztazon. Krátce potom byl letoun na návrh manželky jednoho ze zkušebních pilotů, 1. Lieutenanta Digiera, pojmenován „Pucará“, což v jazyce místního indiánského kmene Quechua znamená „Pevnost“. První sériový letoun vzletl 14. 11. 1974, a to v době, kdy byla připravována letecká základna, Base Area Militar (BAM) Reconquista v provincii Santa Fé, ze které měly letouny IA-58 Pucará v budoucnu operovat. První dva letouny Pucará, A-501 a A-502, dorazily na základnu v době, kdy země trpěla pronikáním komunistických bojůvek, a to především ze sousední Bolívie na severní hranici Argentiny. Argentinská armáda dostala souhlas s provedením operace „Operación Independencia“, zaměřené na odstranění tohoto nebezpečí z argentinského území. Během této úspěšné operace pak operovaly 4 letouny Pucará ze základny Letecké vojenské školy v provincii Córdoba. Kvůli napětí se sousední zemí Chile byly koncem roku 1978 všechny letouny Pucará přesunuty na dvě základny v Patagonii. Napjatá situace se brzy uklidnila a tak se letouny vrátily na svou původní základnu. V roce 1982 značně poklesla popularita nové vojenské vlády, která svrhla předchozí civilní vládu. Vojenská vláda hledala způsob, jak zvýšit svoji popularitu mezi veřejností a tak armádní a vojenské velení naplánovalo útok zaměřený na obsazení Falklandských ostrovů (Malvin), na které si Argentina činila nárok. Při plánování této operace si vedoucí vojenští představitelé nijak nepřipouštěli možnost, že by se Velká Británie odhodlala k masivnímu protiútok, zaměřenému na zpětné dobytí ostrovů. Argentinské vojenské letectvo bylo nuceno se této pochybné operace aktivně zúčastnit. Po obsazení Falklandských ostrovů 2.4.1982 bylo zjištěno, že na Malvin může být přesunuto pouze několik vojenských letounů, schopných bojových operací z dobytého území.

Nedostatečná technická vybavenost základen a špatný stav letištních ploch značně omezovala použití letounů k obraně získaného území, a tak letouny Pucará byly jedny z mála strojů schopných operovat ze základen na Malvinách, a to především pro svoji odolnou konstrukci a pevný podvozek.

V mírových dobách letouny Pucará nebyly opatřeny žádnou kamufláží, a létaly v původní barvě kovu.

Všechny letouny, které se zúčastnily bojových operací, byly podle rozkazu přestříkány kamuflážními barvami, a to světle hnědou, světle zelenou a světle modrou barvou.

Během bojových operací v oblasti Malvin byly sestřeleny pouze tři letouny Pucará, jeden stroj raketou Stinger, jeden letounem Harrier, a jeden střelbou ručních zbraní.

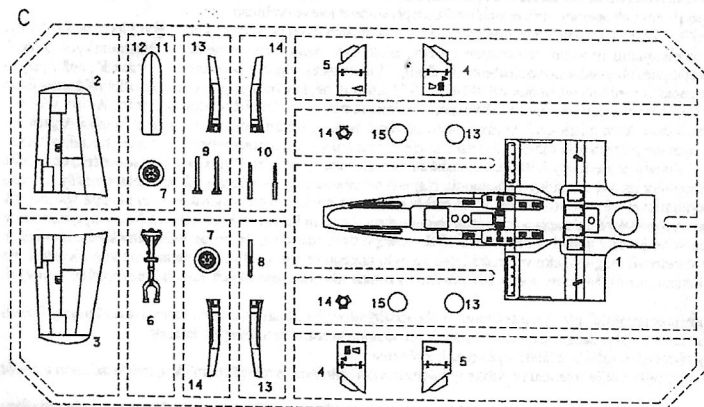
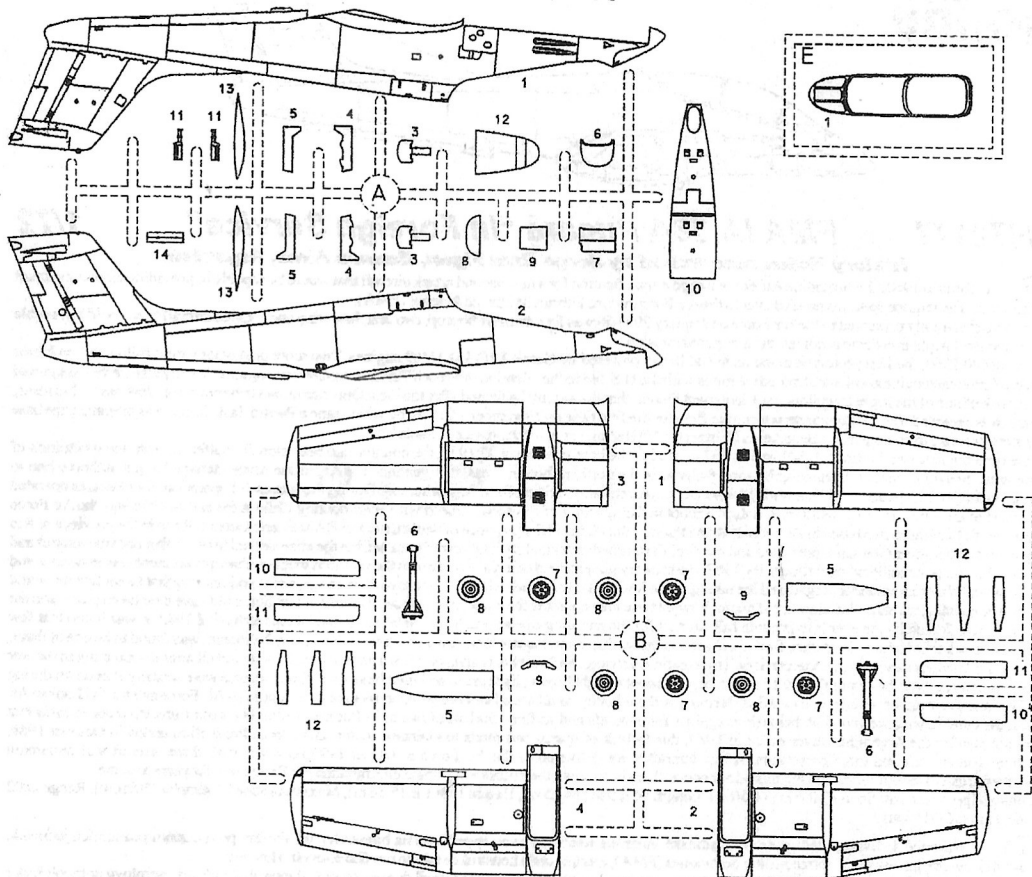
Zahraniční uživatelé letounů Pucará se staly vojenská letectva Uruguaye a Sri Lanky. Vojenské letectvo Sri Lanky letouny Pucará nasadilo v bojích proti Tamilským rebelům a během bojových operací byly dva letouny Pucará ztraceny. Tři letouny Pucará byly věnovány v roce 1989 Kolumbijskému letectvu, které je nyní vrací zpět do Argentiny a to z důvodů nedostatku náhradních dílů a finančních prostředků nutných pro jejich údržbu.

Výroba letounů Pucará byla oficiálně ukončena v říjnu 1988, a celkový počet vyrobených strojů dosáhl počtu 108 kusů sériových strojů plus tři prototypy. Posledních několik kusů bylo však dodáno až v roce 1996, a tři další stroje nebyly dosud dokončeny pro nedostatek finančních prostředků.

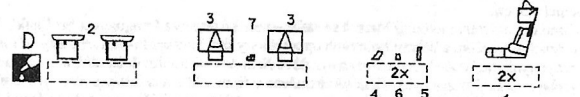
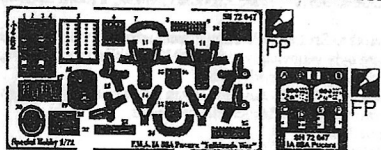
Zdá se, že letouny Pucará nezmizí z vlastnictví Argentinského vojenského letectva ani v nadcházejících letech.

Technické údaje: Rozpětí 14,50 m. Délka 14,25 m. Výška 5,36 m. Max. rychlost 750 km/hod. Max. dolet 3710 km.

DÍLY - PARTS

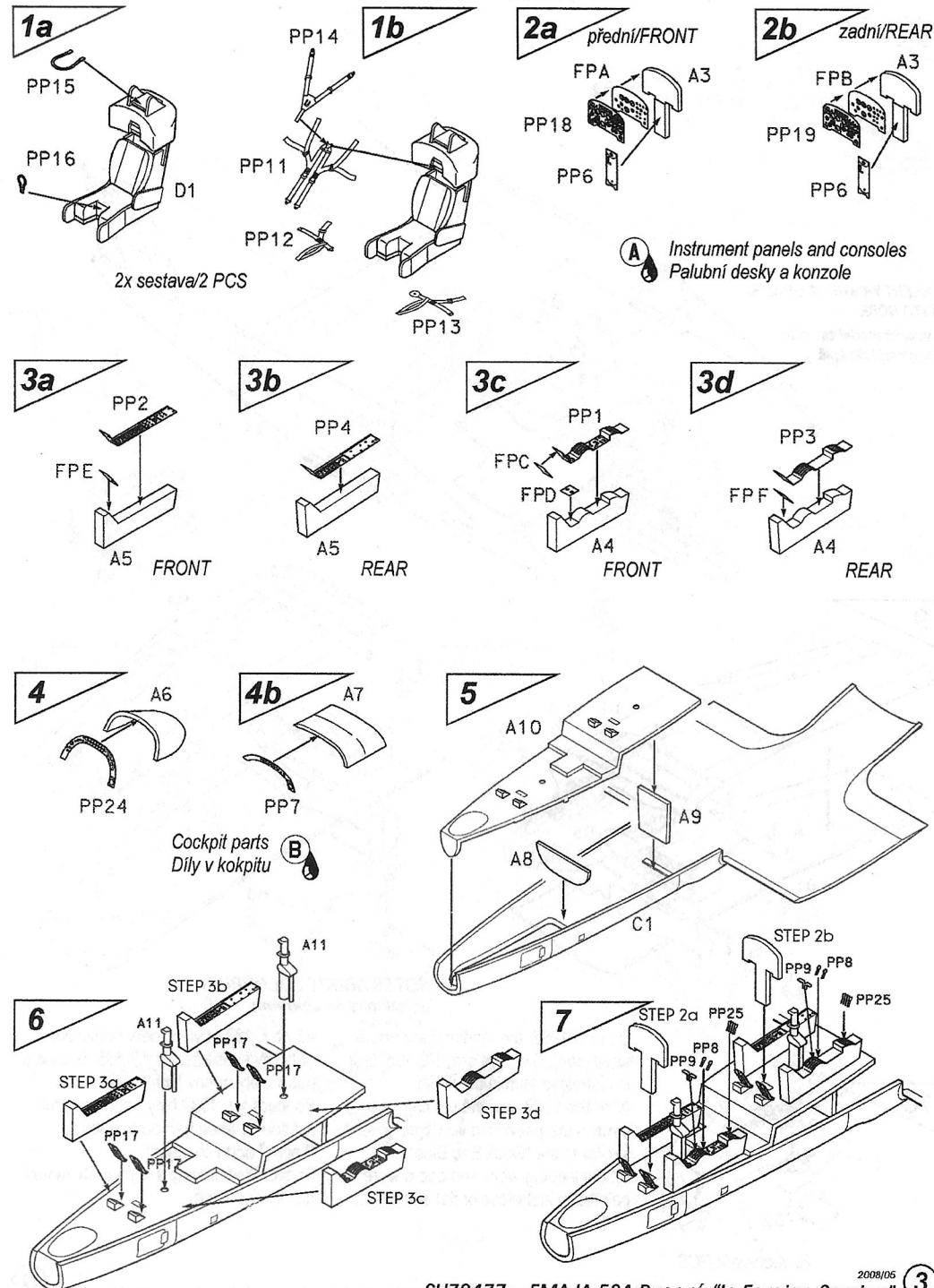


Barvy GUNZE/ GUNZE Colors	
A Černošedá/ BLACK GREY	H88/ C36
B Světle šedá/ LIGHT GREY	H314/ C314
C Hliník/ ALUMINIUM	H8/ C8
D Černé pneu/ TIRE BLACK	H77/ C137



SH72177 FMA IA.58A Pucará "In Foreign Service" ②

SESTAVA - ASSEMBLY



SH72177 FMA IA.58A Pucará "In Foreign Service" ③

SESTAVA - ASSEMBLY

8

Cockpit interior
Vnitřek kabiny

A2

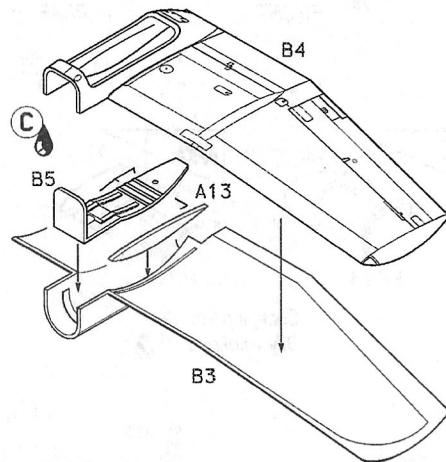
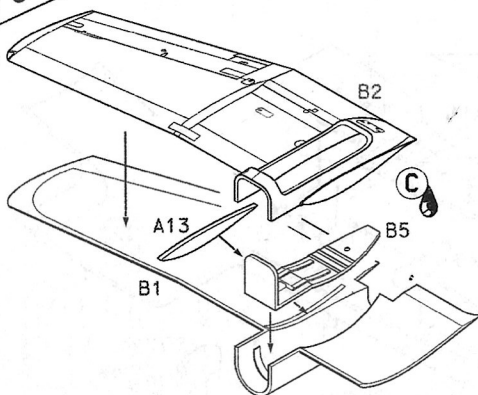
INSERT WEIGHT (8 GRAMS)
INTO NOSE/vyvážit model závažím
(8 gramů) do špičky

B

A12

A1

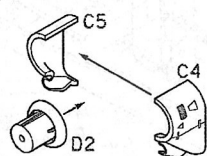
9

NOTES ABOUT COLOURING
poznámky ke zbarvení

Up until 1982, the landing gear struts were painted in light grey FS 16515 or in lustreless aluminium finish. After the 1982 war, the landing gear struts were painted in very light green similar to the "Duck Egg Blue". All the landing wells and doors were painted in lustreless or flat aluminium.

Až do r. 1982 byly vzpěry podvozku natírány světle šedou FS 16515 barvou nebo měly matný hliníkový povrch. Po válce v r. 1982 byly natřeny velmi světlou zelenou barvou podobnou "barvě kachních vajec". Podvozkové šachty a kryty měly matný hliníkový povrch.

10

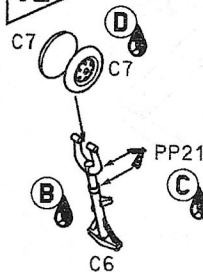


2x sestava/2 PCS

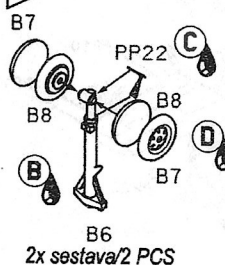
11

SESTAVA - ASSEMBLY

12

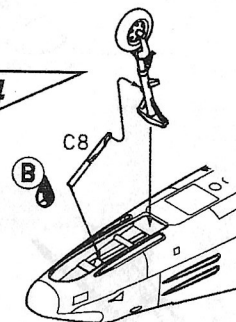


13

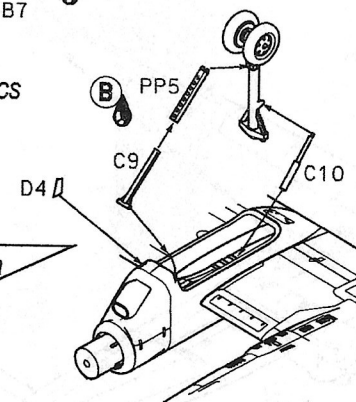


2x sestava/2 PCS

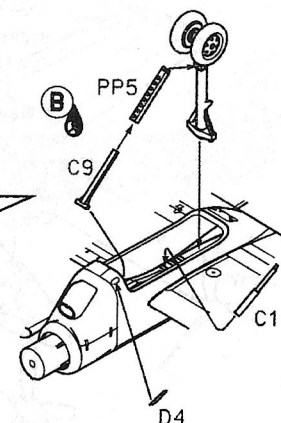
14



15a

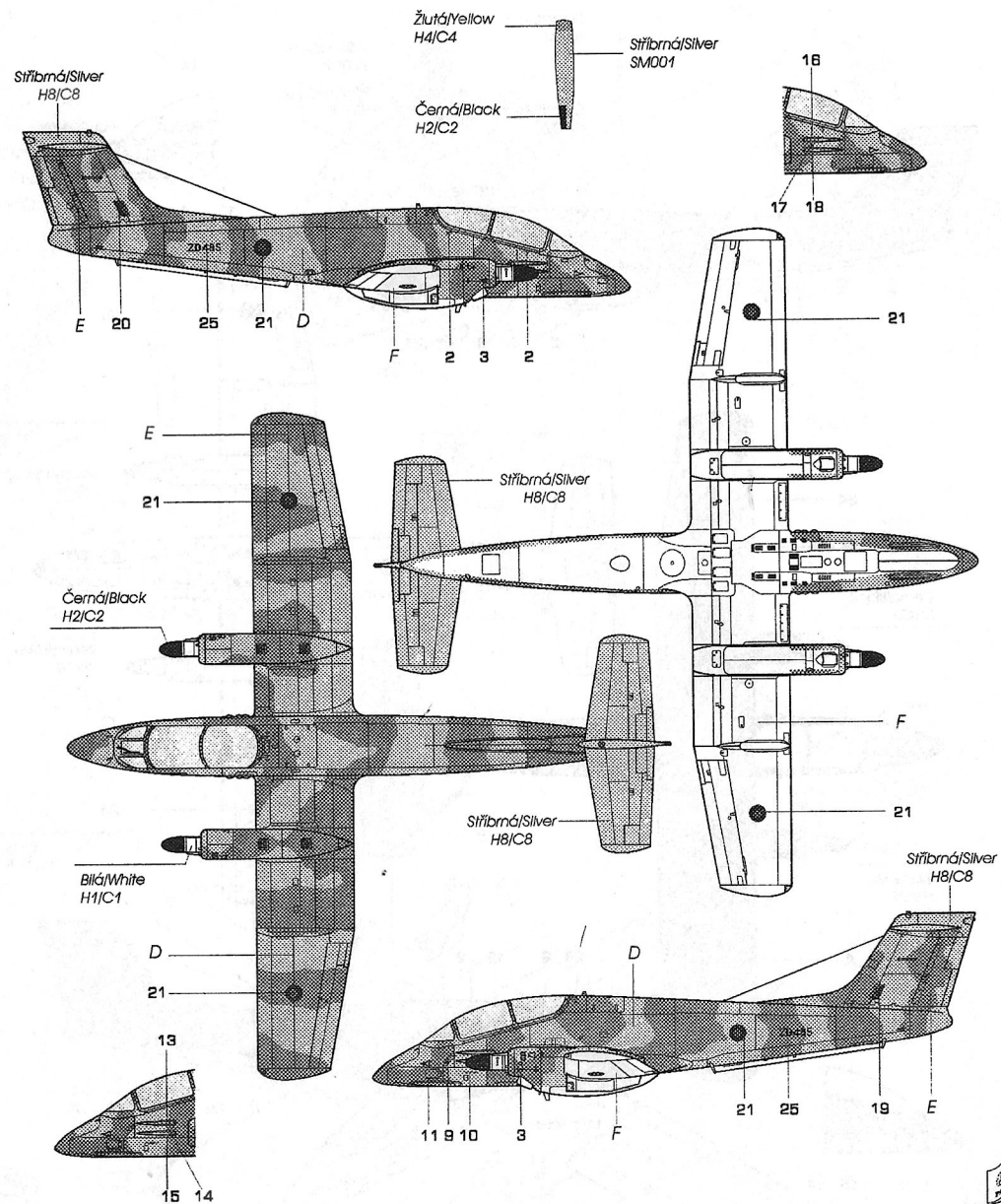


15b



IA-58A Pucará, ZD485, AJAEE Boscombe Down, V. Británie, květen 1983. Původně argentinský stroj A-515 byl ukořisťen na BAM Malvinas 14. Července 1982 a poté testován ve V. Británii. V současnosti je vystavován v RAF Museum Cosford. Velká Británie ukořistila ve válce o Falklandy šest letounů IA-58, minimálně tři byly testovány v letu.

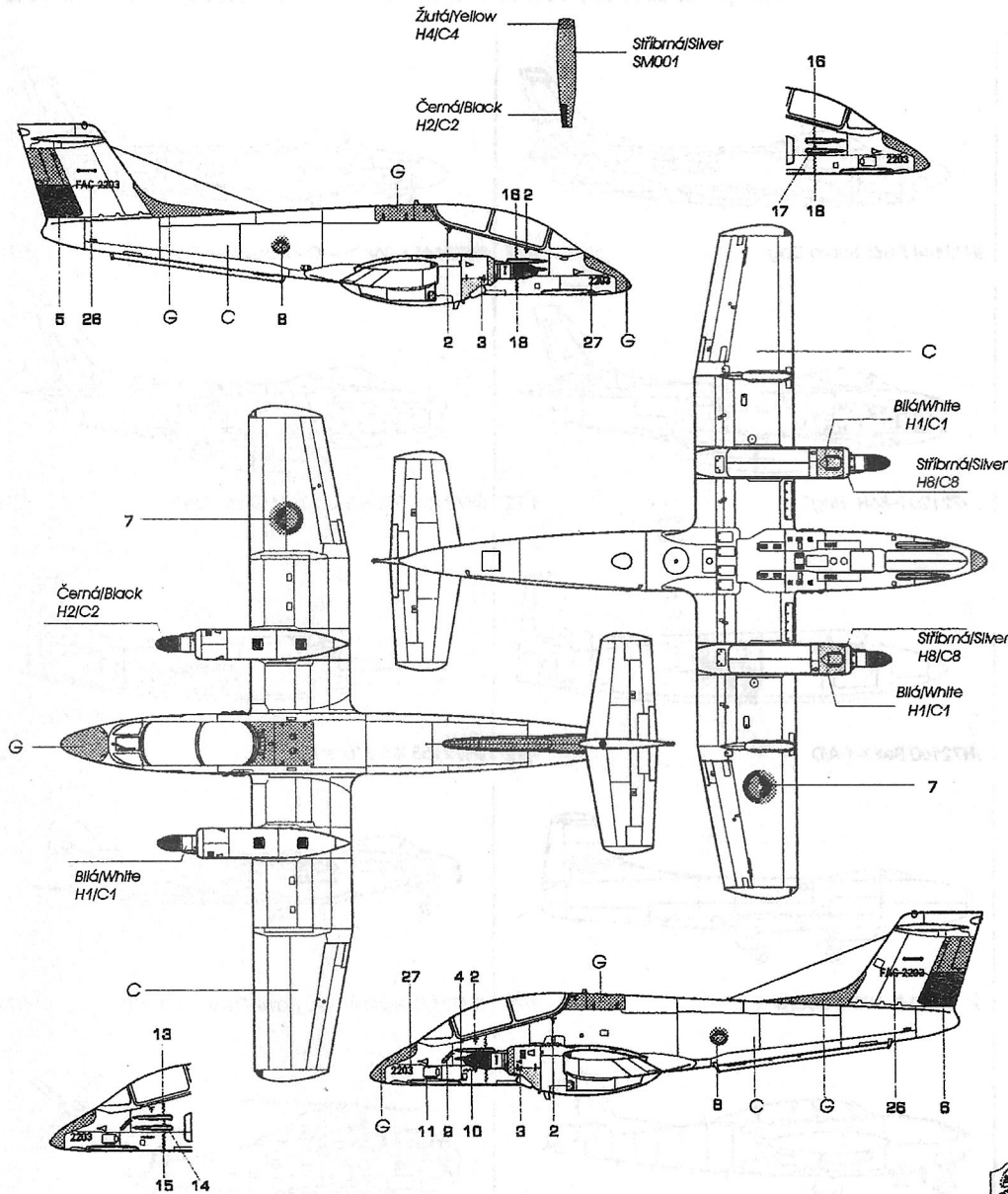
CAM. B



IA-58A Pucará, ZD485, AJAEE Boscombe Down, Great Britain, May 1983. Originally Argentinean machine A-515 was captured at BAM Malvinas on 14 July 1982 and later test flown in Great Britain. At present this machine is in exhibit of RAF Cosford Museum. During the Falkland conflict Great Britain captured six IA-58 machines and at least three of them were test flown.

IA-58A Pucará, No 2203 (původně argentinský stroj A-579), Escuadrón de Operaciones Especiales No 314, Fuerza Aérea Colombiana. Kolumbie zakoupila v Argentíně tři Pucará.

CAM. C



IA-58A Pucará, No 2203 (originally Argentinean A-579 machine), Escuadrón de Operaciones Especiales No 314, Fuerza Aérea Colombiana. Colombia purchased three machines from Argentina.



2008/05

8

SH72177 FMA IA.58A Pucará "In Foreign Service"



2008/05

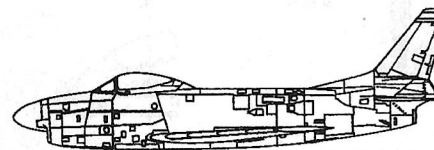
9

SH72177 FMA IA.58A Pucará "In Foreign Service"

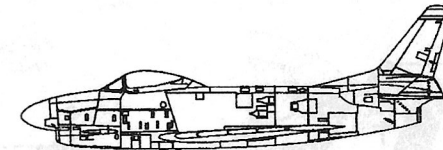
1/72

special HOBBY limited run plastic kits

High quality injected plastic kits - short run/ Vstříkované modely - limitovaná série

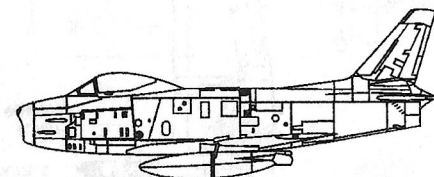


SH72144 F-86L Sabre Dog

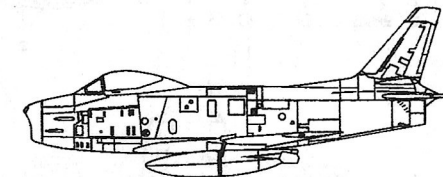


1/72 SH72146 F-86K "NATO All Weather Fighter"

1/72

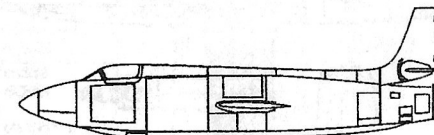


SH72120 F-86H "Hog"

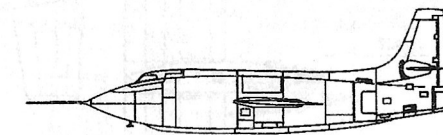


1/72 SH72167 F-86H "Hog In ANG Service"

1/72

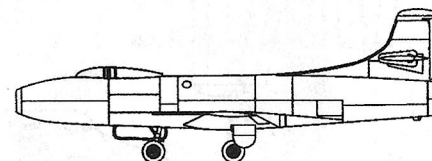


SH72160 Bell X-1 A/D

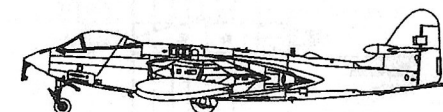


1/72 SH72158 X-1 E "Last Model"

1/72

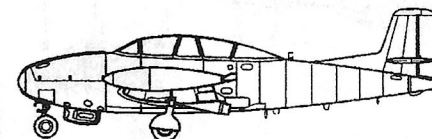


SH72159 D-558-1 Skystreak

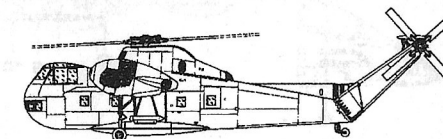


1/72 SH72173 Hawker Sea Hawk FGA/RR Mk. 101

1/72



SH72068 Hispano Aviacion Ha-220 Super Seta



1/72 SH72075 CH-37 Mojave

1/72

Bližší informace na internetových stránkách www.cmkkits.com
 Further information at internet pages www.cmkkits.com