

**Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter**

**Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter**

**Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter**

В 1959 році швейцарська авіабудівна фірма Pilatus створила легкий одномоторний літак багатозначного призначення PC-6 Porter із 340-сильним двигуном Lycoming GSO480. Літак був збудований у відносно невеликій кількості (72 одиниці), проте його конструкція, незважаючи на усю свою примітивність, мала великий потенціал можливостей для найрізноманітнішого використання. Два роки потому з'явився PC-6A Turbo Porter із турбогазовим 520-сильним двигуном Turbomeca Astazou, котрий за усіма основними показниками був кращим за свого попередника. Деяко пізніше на літак встановили інший двигун, 550-сильний Pratt & Whitney Canada PT6A. На обох боках фюзеляжу в модифікації «В» окрім зсувних бічних дверей тепер були й індивідуальні дверцята для пілота, котрі полегшували вихід з нього на льотисти або ж покидання борту у повітрі в разі виникнення аварійної ситуації. Як і в PC-6A ніс був характерної видовженої та спрямованої уперізд форми. На модифікації PC-6B2-H2 встановили двигун потужністю 680 кіловольтів сил, котрий ще більше покращив можливості літака.

Турбогазові PC-6 дуже швидко стали популярними серед пілотів, а сам літак почав експортуватися за межі Швейцарії до багатьох країн на різні континенти світу. В 1963 році ним зацікавилися військові у Сполучених Штатах Америки і наприкінці того ж року один PC-6A був придбаний для випробовувань. Пізніше авіабудівна корпорація Fairchild Hiller отримала ліцензію на будівництво PC-6 в Сполучених Штатах. Невелика кількість була збудована у якості легкого ударного літака (AU-23 Peacemaker), а звичайні PC-6B, котрі застосовувалися як легкі літаки для транспортного сполучення або ж перевезення легких вантажів, отримали в ВПС США власну назву UV-20A Chiricahua. Деякі з цих машин служили не лише на теренах США, а і поза межами країни, як. Наприклад, в групі американських військ у Західній Німеччині ще за часів «холодної війни». Пізніше вони повернулися на батьківщину, де й досі застосовуються у якості машин для здійснення групових парашутних стрибків.

На американському континенті США не були єдиною країною, що мали на озброєнні PC-6. ВПС Аргентини застосовують їх і по сьогодні для патрулювання океанського узбережжя. Також PC-6 стоять на озброєнні в Болівії, Колумбії, Еквадорі та Мексиці.

У ВПС Австралії PC-6 налічувався у складі 19 машин і вони дуже інтенсивно застосовувалися ще під час В'єтнамської війни, захидаючи групи спецназу безпосередньо до місць найважливіших сучинок. Також PC-6 стали у нагоді при евакуації поранених із поля бою, транспортування партизанських угруповань, прикриття відходу військ від полів бою, тощо. За неповних два роки присутності австралійських військ у В'єтнамі пілоти PC-6 виконали майже сім тисяч бойових вильотів, втративши при цьому лише один літак. Після виводу військ США з В'єтнаму окремі австралійські PC-6 були передані до авіакомпанії «Ейр Америка», інші повернулися до Австралії, де залишалися у складі ВПС цієї країни аж до 1993 року. Після «демобілізації» майже всі вони потрапили до нових, приватних власників, і тепер є частими гостями різноманітних авіашоу.

Через майже півсторіччя після свого дебютного польоту PC-6 залишається на військовій та цивільній службі у багатьох кутках землі, ставши в один рядок із такими славетними літаками як Piper Cub або ж Антонов Ан-2, довівши, що іноді невиразна на перший погляд та проста за конструкцією машина може пережити у повітрі багатьох своїх більш сучасних та більш досконалих «колег».

In 1959 the Swiss company Pilatus Aircraft built a single-engined light utility aircraft, the PC-6 Porter, with a Lycoming GSO-480 340 h.p. engine. The aircraft was built in relatively small quantities (72 units), but its construction, despite its basic nature, had great potential for a variety of tasks. Two years later there appeared the PC-6A Turbo Porter with a 520 h.p. Turbomeca Astazou engine which was better than its predecessor in all major performance indicators. Later, another engine was installed in the aircraft - the 550 hp Pratt & Whitney Canada PT6A. Now there were individual pilot doors on both sides of the fuselage in the PC-6B version, in addition to sliding side doors, which facilitated departure from the airport or evacuation of the cockpit in the air in case of emergency. As in the PC-6A, the nose displayed a characteristic straight and elongated shape. In the modified PC-6/B2-H2 a 680 horsepower engine was installed, which greatly improved the aircraft's capabilities.

The turbo-prop PC-6 quickly became popular among pilots, and the plane began to be exported outside Switzerland to many countries on different continents of the world. In 1963 several military arms in the United States were interested in it, and later in that same year a PC-6A was purchased for testing. Subsequently Fairchild Hiller Aircraft Corporation received a license to build the PC-6 in the U.S. A small number were completed as light strike aircraft (AU-23 Peacemaker); and the conventional PC-6B, which was used as a light transport for small quantities of people or cargo, was designated the UV-20A Chiricahua in the U.S. Army. Some of these machines have served not only in the U.S. but also abroad, as for example, with the American forces stationed in West Germany during the time of the Cold War. They were later returned to the U.S., where they are still used as vehicles for groups of parachutists.

In North and South America, the United States was not the only country which had the PC-6 in its inventory. Argentine Naval Aviation still flies the type today, patrolling the ocean coast. And the PC-6 is in service in Bolivia, Colombia, Ecuador and Mexico.

There were 19 PC-6 machines belonging to the Australian Air Force and they were extensively used, even during the Vietnam War, dropping Special Forces Groups directly into major combat zones. Also, the PC-6 was useful in evacuation of wounded men from the battlefield, transportation of partisan groups, covering withdrawal from the battlefield, and so on. In less than two years of service with Australian troops in Vietnam, PC-6 pilots carried out nearly seven thousand combat sorties, losing only one aircraft. After the withdrawal of U.S. forces from Vietnam, some Australian PC-6's were transferred to the "Air America" airline, while others were taken back to Australia, remaining as part of the country's Air Forces until 1993. After decommissioning almost all of them gained new private owners, and they are now frequent guests of various Air Shows.

Half a century after its first flight, the PC-6 is still in military and civil service in many parts of the world, joining the same rare club as such famous aircraft as the Piper Cub or the Antonov AN-2, proving that sometimes a machine which at first sight seems basic and simple in design, can outlast many of its more sophisticated and advanced brethren.

Im Jahr 1959 baute die schweizerische Firma Pilatus ein einmotoriges, leichtes Mehrzweckflugzeug, die PC-6 Porter. Als Antrieb diente ein 340 PS starkes Lycoming GSO-480 Triebwerk. Das Flugzeug wurde nur in geringer Stückzahl gefertigt (72 Stück) jedoch zeigte der Entwurf, trotz seiner Einfachheit, ein großes Potential für vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Zwei Jahre später kam die PC-6A Turbo Porter auf den Markt, mit deren 520 PS starken Turbomeca Astazou Triebwerk die Flugleistungen des Vorgängers übertrafen wurden. Später baute man wieder einen anderen Motor ein den 550 PS leistenden Pratt & Whitney Canada PT6A. Jetzt hatten Pilot und Copilot eigene Türen im Rumpf der PC-6B Version was zusätzlich zu den Schiebetüren den Ein- und Ausstieg auf Flughäfen erleichterte oder aber das schnelle Verlassen der Maschine im Notfall ermöglichte. Wie schon bei der PC-6A hatte auch hier die Flugzeugnase die charakteristische, längliche Form. In der verbesserten Version PC-6/B2-H2 verwendete man einen Motor mit 680 PS, was die Flugleistungen der Maschine nochmals erheblich verbesserte.

Die Turboprop PC-6 war bei den Piloten binnen kurzer Zeit sehr beliebt und bald schon exportierte man dieses schweizerische Flugzeug in etliche Länder auf verschiedenen Kontinenten. Im Jahr 1963 interessierte sich das Militär der Vereinigten Staaten dafür und im Laufe des Jahres beschaffte man dort eine PC-6A für Testzwecke. Anschließend erwarb die Fairchild Hiller Aircraft Corporation die Rechte, die PC-6 in den USA in Lizenz zu fertigen. Eine kleine Anzahl wurde als leichtes Erdkampfflugzeug (AU-23 Peacemaker) hergestellt und die konventionelle PC-6B (UV-20A Chiricahua) wurde für leichte Transportaufgaben für Mensch und Material von der U.S. Army genutzt. Einige dieser Maschinen wurden auch außerhalb der USA geflogen zum Beispiel von des amerikanischen Streitkräften in Westdeutschland zur Zeit des kalten Krieges. Später wurden diese Flugzeuge wieder zurück transportiert und sie werden heute noch zum Absetzen von Fallschirmspringern genutzt.

In Nord- und Südamerika waren die USA nicht der einzige Staat, der die PC-6 im Bestand hatte. Noch heute nutzt die argentinische Marineluftwaffe diesen Typ für Patrouillenflüge entlang der Küsten und weiterhin fliegen auch Bolivien, Kolumbien, Ekuador und Mexiko die PC-6.

Weiter gab es 19 Maschinen der Australian Air Force, die während des Vietnamkrieges ausgiebig genutzt wurden und dort Einheiten der Special Forces direkt in die Kampfgebiete brachten. Weiterhin wurde die PC-6 für den Abtransport Verwundeter vom Schlachtfeld verwendet, zum Transport von Partisanengruppen und zur Verschleierung von Rückzugsbewegungen. In weniger als zwei Jahren im Dienst der Australier in Vietnam flogen die Piloten fast 7000 Einsätze und verloren dabei nur eine einzige Maschine. Nach Abzug der US-Truppen aus Vietnam wurden einige australische PC-6 an die Fluggesellschaft "Air America" abgegeben, während der Rest zurück nach Australien gebracht wurde und dort noch bis 1993 im Dienst der Luftstreitkräfte blieb. Nach der Außerdienststellung gingen fast alle Maschinen an private Eigentümer und sind häufig auf Flugschauen zu sehen.

Ein halbes Jahrhundert nach dem Erstflug ist die PC-6 weiterhin in vielen Ländern dieser Erde im militärischen und zivilen Einsatz. Damit gehört sie zu den wenigen Maschinen (wie auch die Piper Cub oder die Antonov AN-2), die auf den ersten Blick zwar grob oder einfach aussehen, trotz allem aber ihre oft weiter entwickelten und fortschrittlicheren Zeitgenossen überlebten.

**Технічні характеристики**

**Performances**

**Technische Charakteristik**

Розмах крила .....	15,2м
Довжина .....	10,9 м
Висота .....	3,2 м
Площа крила .....	28,80м <sup>2</sup>
Маса максимальна злітна .....	2770кг
Двигун .... Pratt Whitney Canada PT6A-20, 1x410кВт	
Максимальна швидкість .....	255км/год
Крейсерська швидкість .....	215км/год
Дальність польоту .....	926км
Екіпаж .....	2 особи
Корисне завантаження: шість пасажирів, або п'ять піхотинців з озброєнням, або один поранений на носилках, або три сидячі поранені та санітар.	

Span .....	49'10,5"
Length .....	35'9"
Height .....	10'6"
Wing area .....	310sq.ft
Weight, maximum gross .....	6,100lbs
Engine .... Pratt Whitney Canada PT6A-20, 1x410kW	
Maximum speed .....	138 knots
Combat cruising speed .....	116 knots
Range .....	500 nautical miles
Crew .....	Two
Loading: in transport configuration, the aircraft could carry six passengers or five troops with field gear or one litter patient, three ambulatory patients and one medical attendant.	

Spanweite .....	15,2m
Лänge .....	10,9 m
Нöhe .....	3,2 m
Flugelfläche .....	28,8m <sup>2</sup>
Max. Startgewicht .....	2770kg
Triebwerk .... Pratt Whitney Canada PT6A-20, 1x410kW	
Hochtstgeschwindigkeit .....	255km/St
Fahrtgeschwindigkeit .....	215km/St
Operationsradius .....	926km
Besatzung .....	2 Pers.
Nutzsatz: sechs Fluggäste, oder fünf Infanteristen mit der Bewaffnung, oder ein Verwundeter auf Krankentragen, oder drei sitzenden Verletzten und ein Krankenpfleger.	

**Інструкція**  
**УВАГА - Прочитати обов'язково!**

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострогубців. Нумери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: А, В, С... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на схемі номери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

**Instructions**  
**ATTENTION - Useful advice!**

Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint A, B, C... Use plastic cement ONLY.

Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

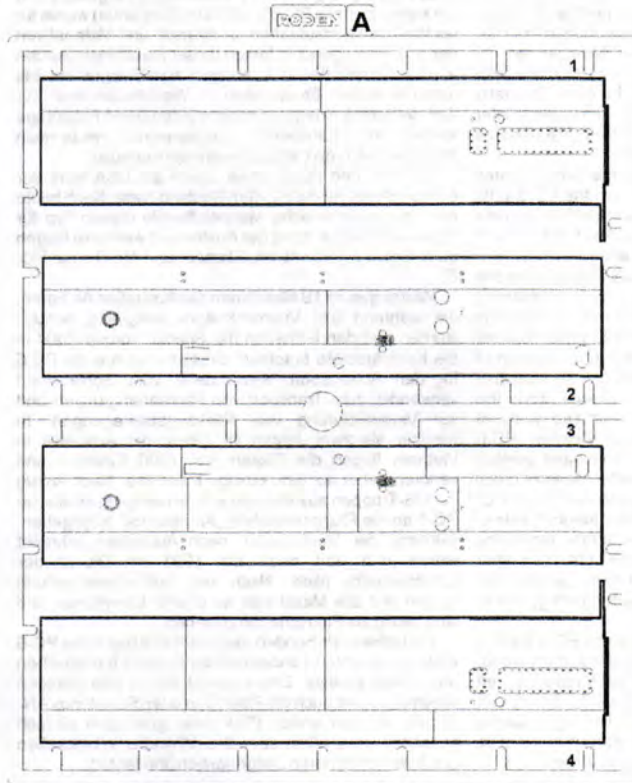
**Instruktion**  
**ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!**

Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageeile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: A, B, C... Bittenur Plastikklebstoff verwenden.

Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

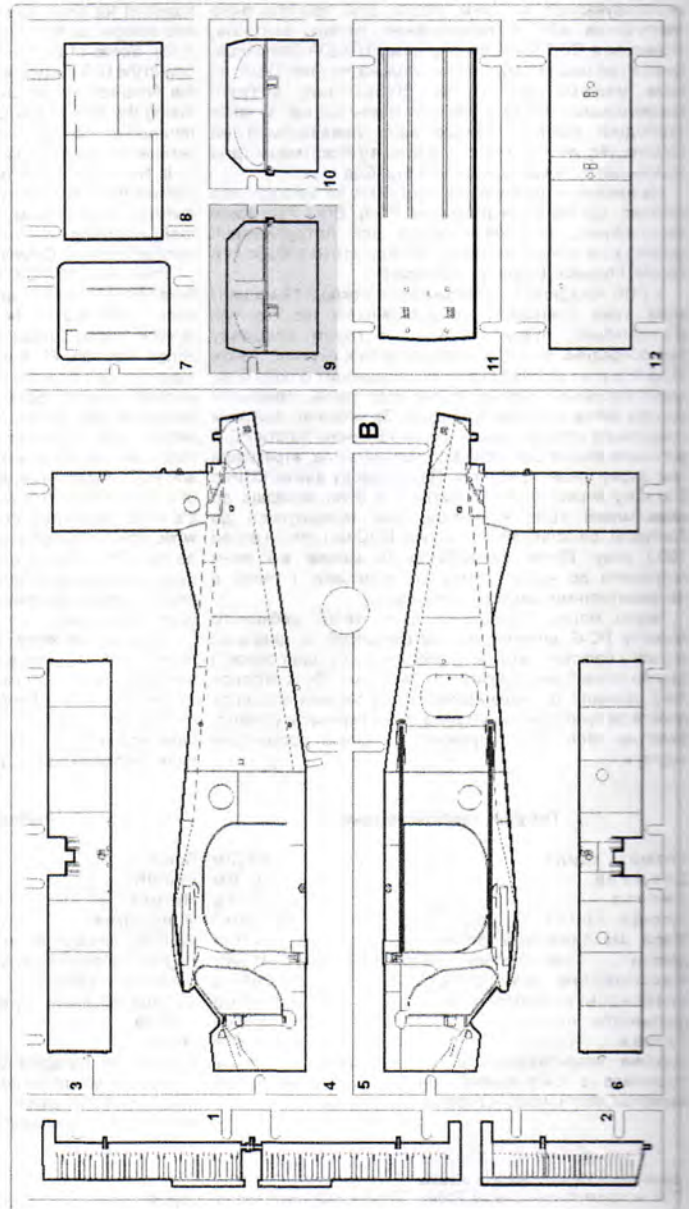
клеїти glue kleben	не клеїти don't glue nicht kleben	вирізати cut out abschneiden	свердлити drill bohren	фарбувати paint färben	наклеїти декалі apply decals abziehbilder anbringen
можливий вибір варіантів options varianten	повторити для лівої(правої)сторони repeat for port(starboard)side wiederholen für linken(recht)seite	кількість операцій number of working steps anzahl der arbeitsschritte			

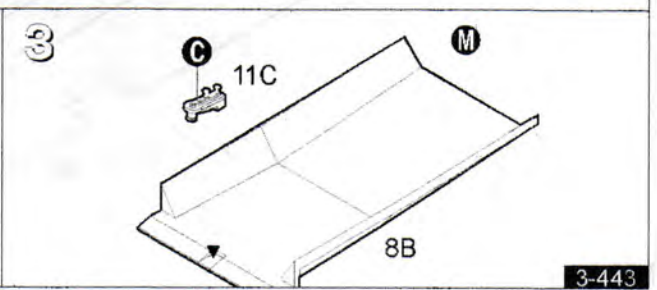
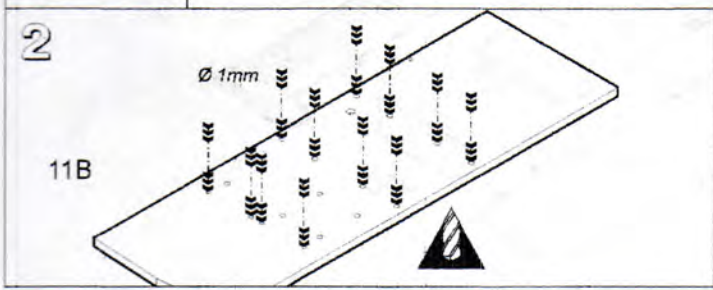
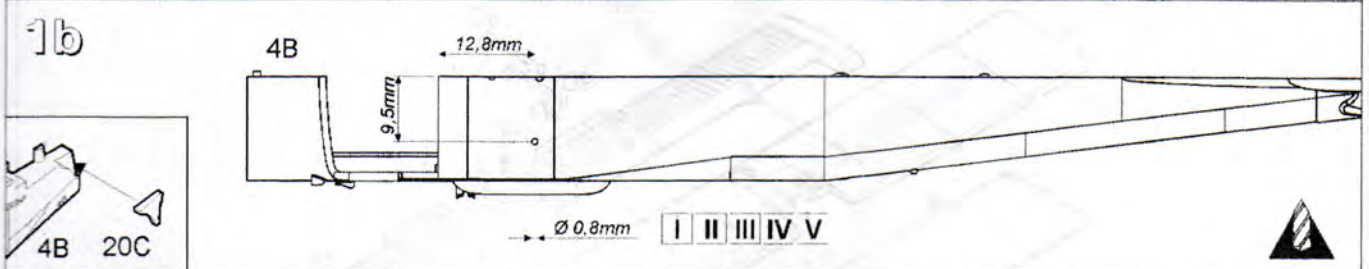
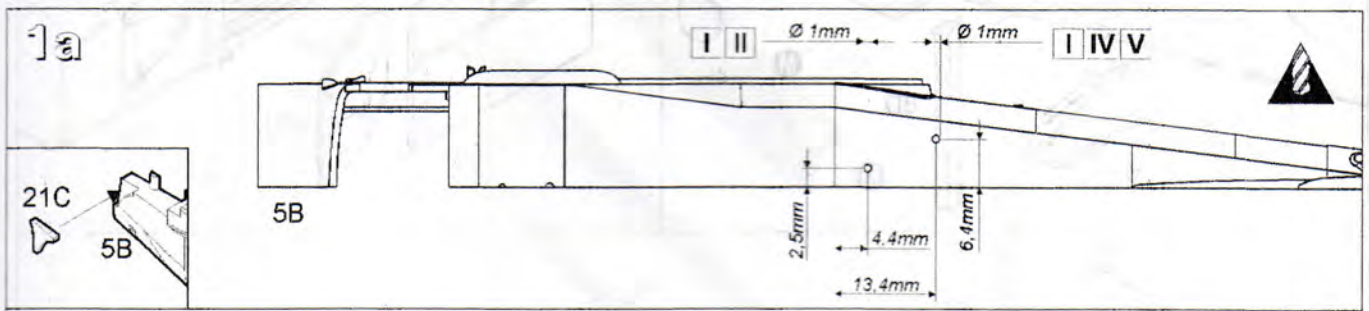
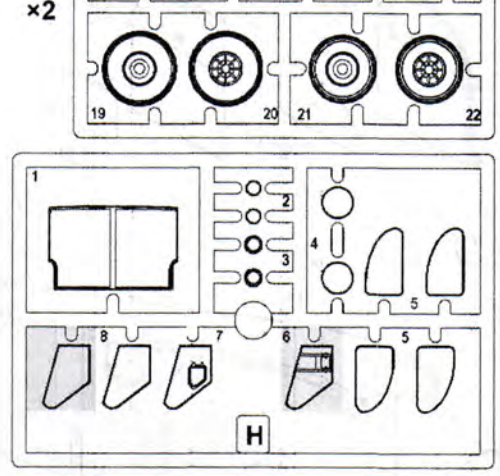
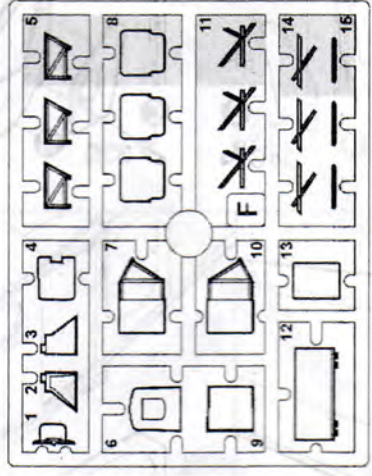
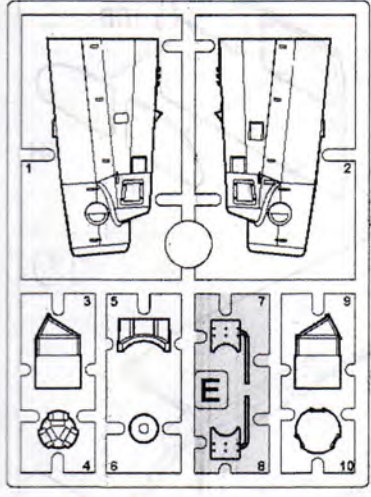
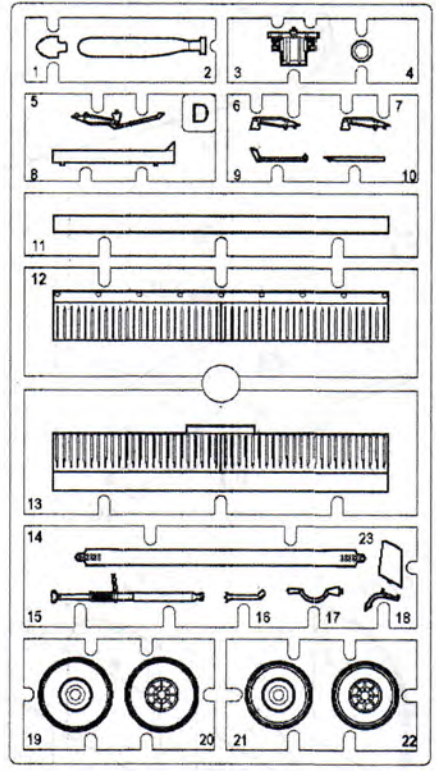
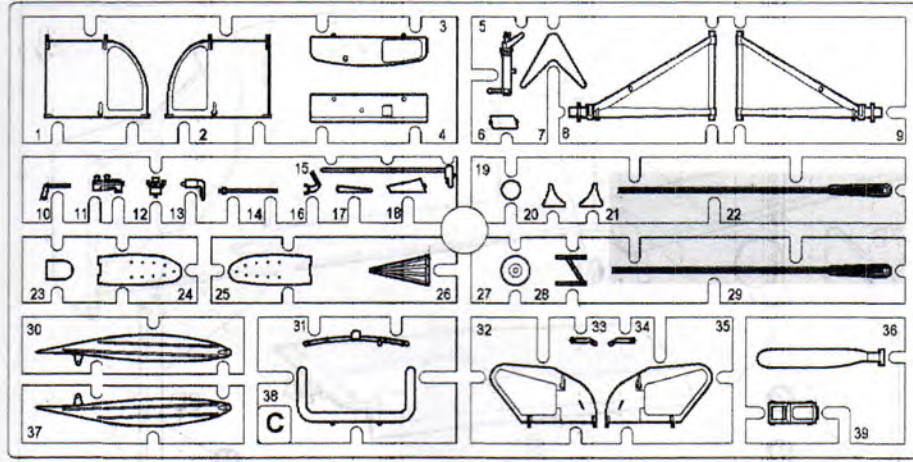
<b>MODEL MASTER</b>	Світло-блакитний Light blue Hellblau	<b>A</b>	1562	Синій Dark Blue Dunkelblau	<b>E</b>	1718	Сріблястий Chrome Silver Chromsilber	<b>I</b>	1790	Світло-сірий Light Grey Lightgrau	<b>M</b>	2038
	Білий White Weiß	<b>B</b>	1596	Блакитно-сірий Blue Grey Blaugrau	<b>F</b>	1720	Темний олівовий Dark Drab Hakigrün	<b>J</b>	2026	Чорно-зелений Black Green Schwarzgrün	<b>N</b>	2080
	Чорний Black Schwarz	<b>C</b>	1597	Піщаний Dark Tan Hellebrown	<b>G</b>	2021	Жовтий Yellow Gelb	<b>K</b>	2023	Сталевий Steel Stahl	<b>O</b>	1420
	Зелений Green Grün	<b>D</b>	1713	Темно-зелений Foliage Green Dunkelgrün	<b>H</b>	2025	Прозорий червоний Red Clear Rot clear	<b>L</b>	4630	Прозорий зелений Clear Green Cleargrün	<b>P</b>	4668

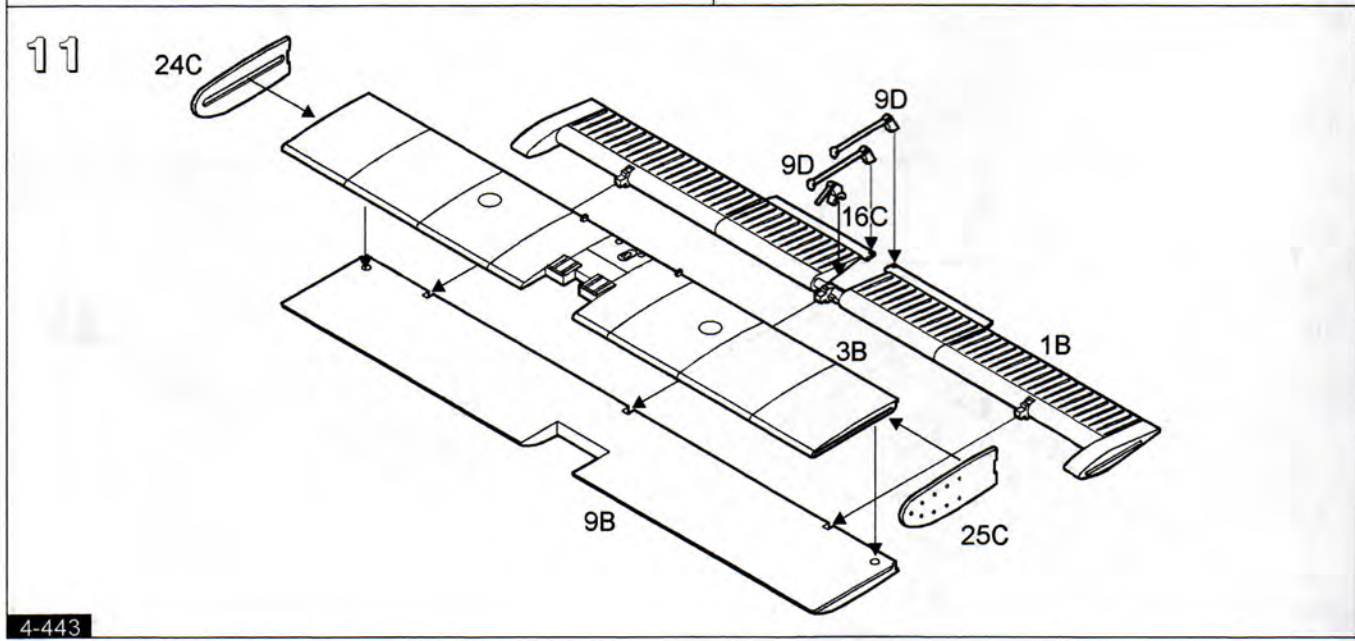
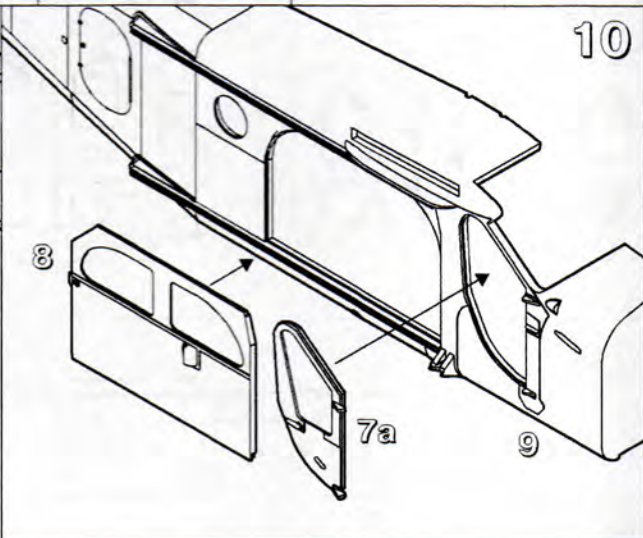
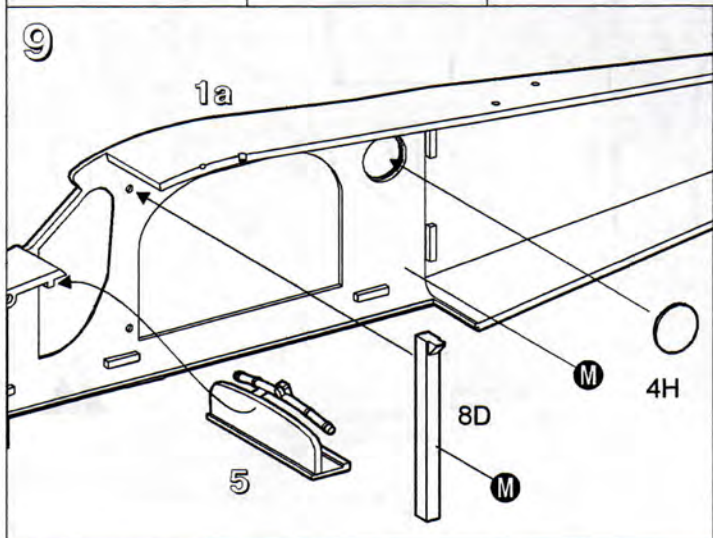
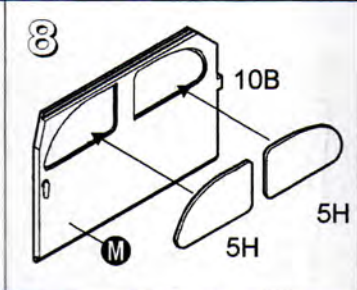
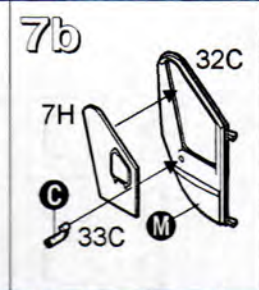
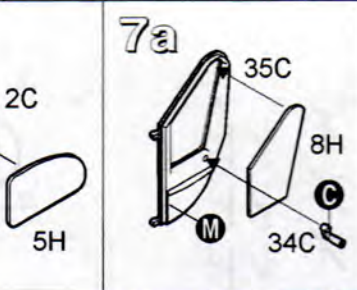
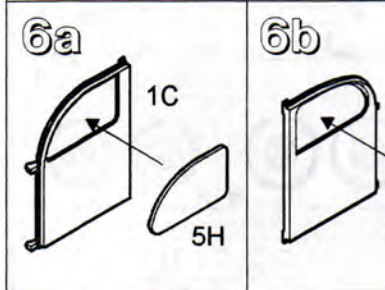
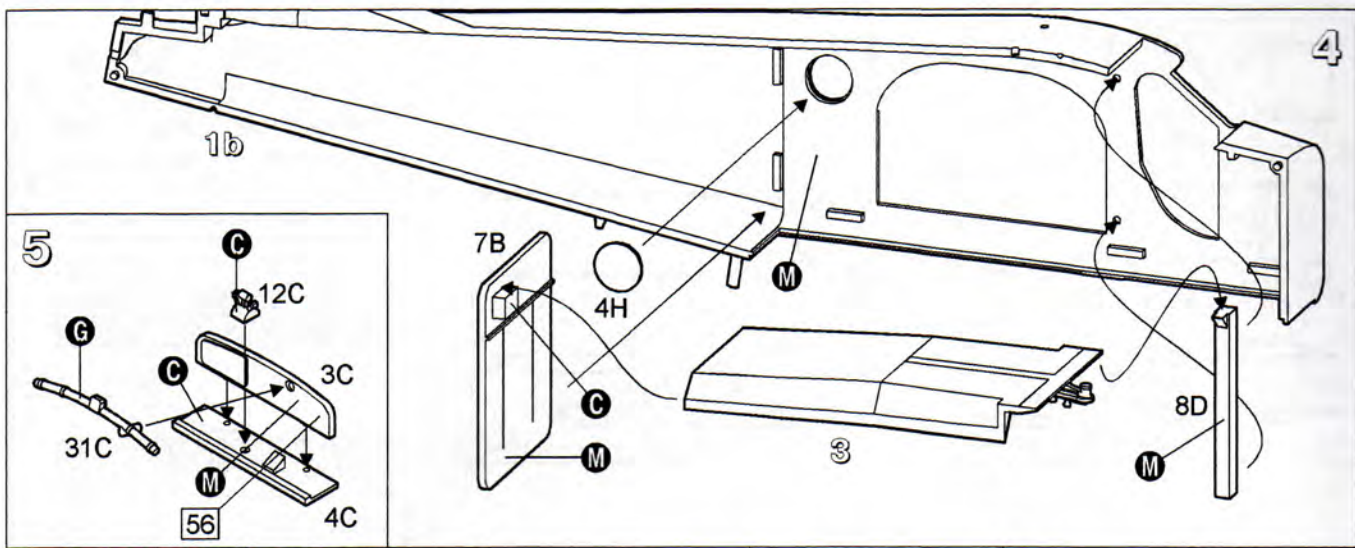


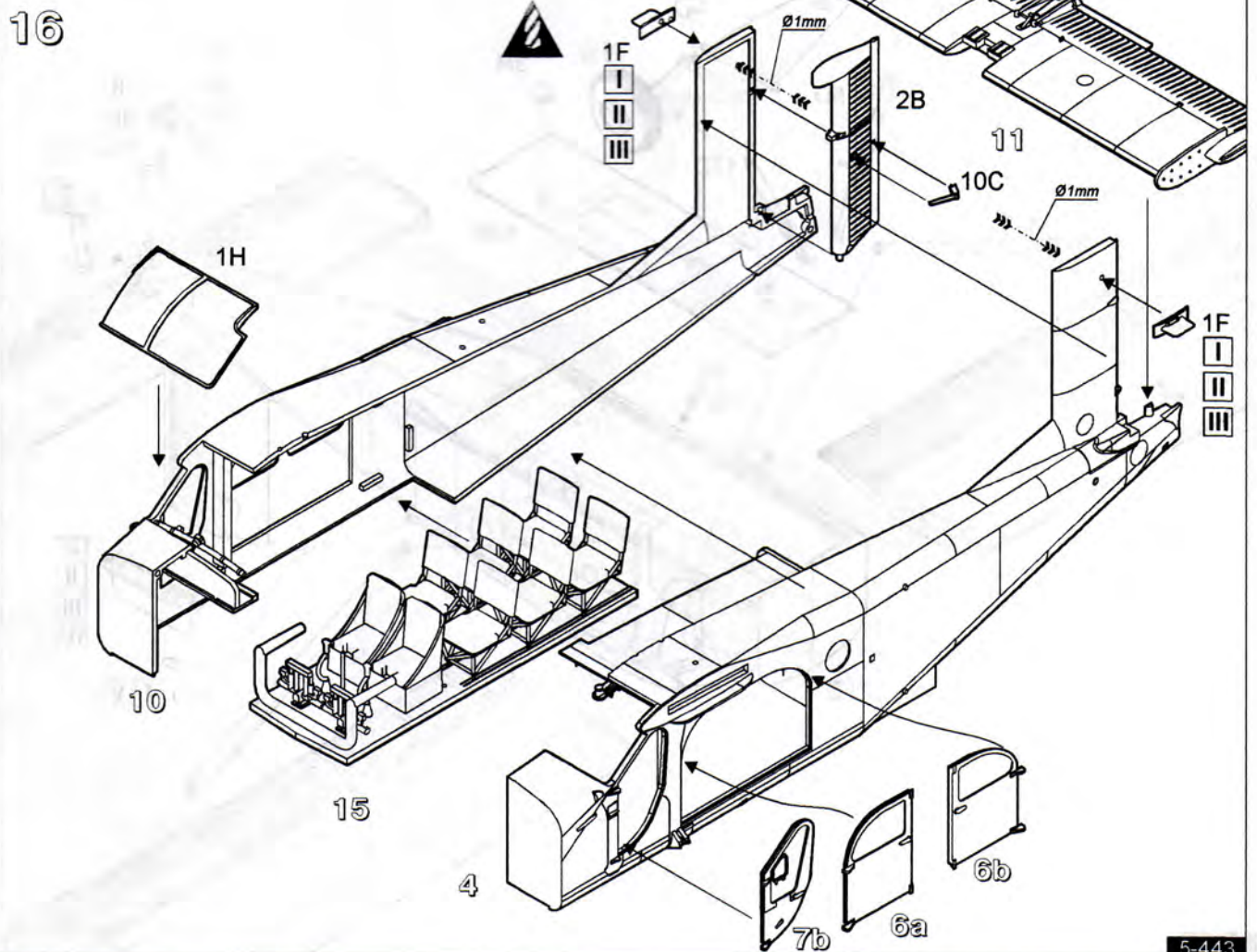
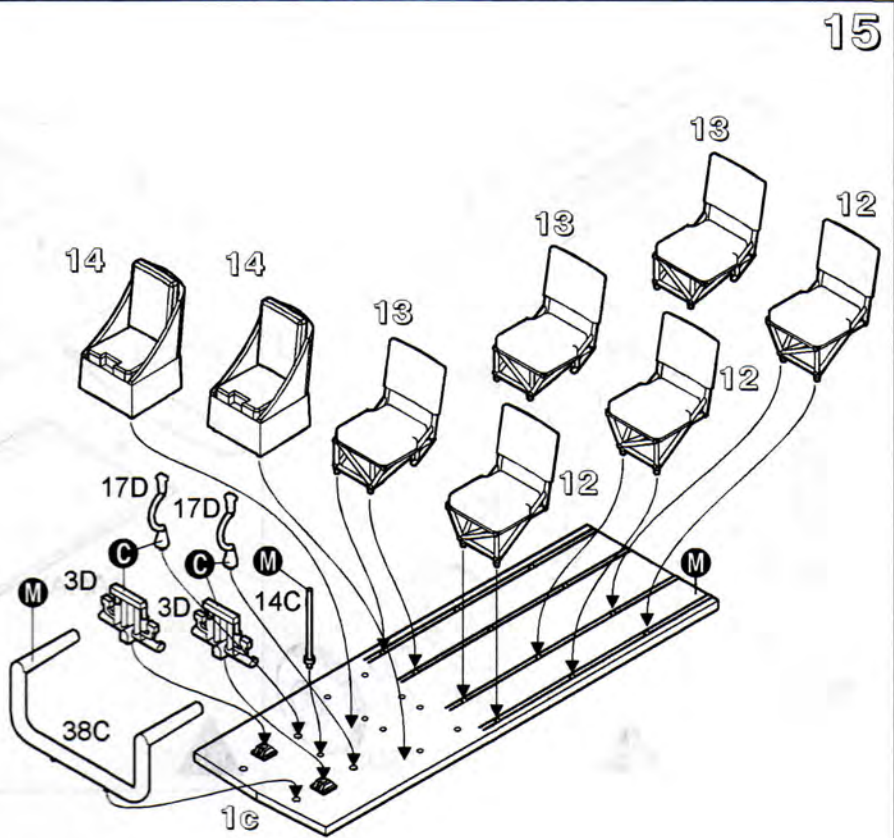
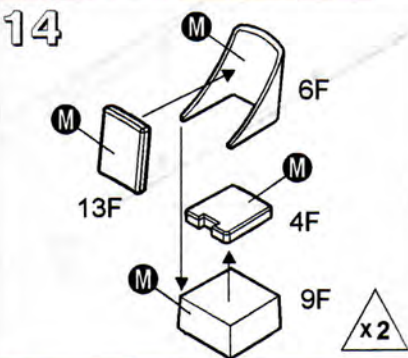
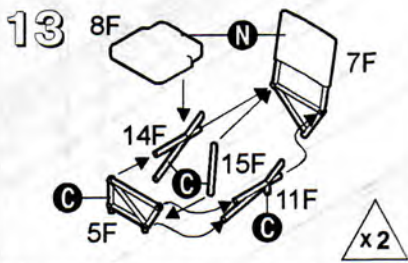
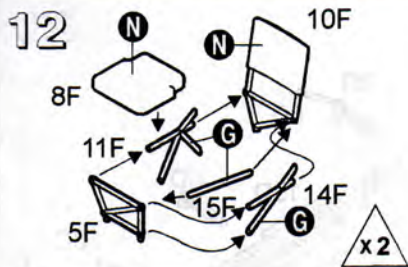
- Комплектність:**  
1. Рамки з деталями - 9 шт.  
2. Інструкція - 1 прим.  
3. Декалі - 2 прим.  
4. Коробка - 1 шт.

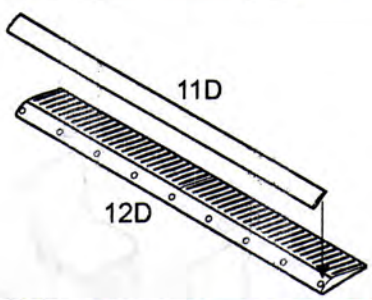
Деталі що не використовуються  
Parts not for use







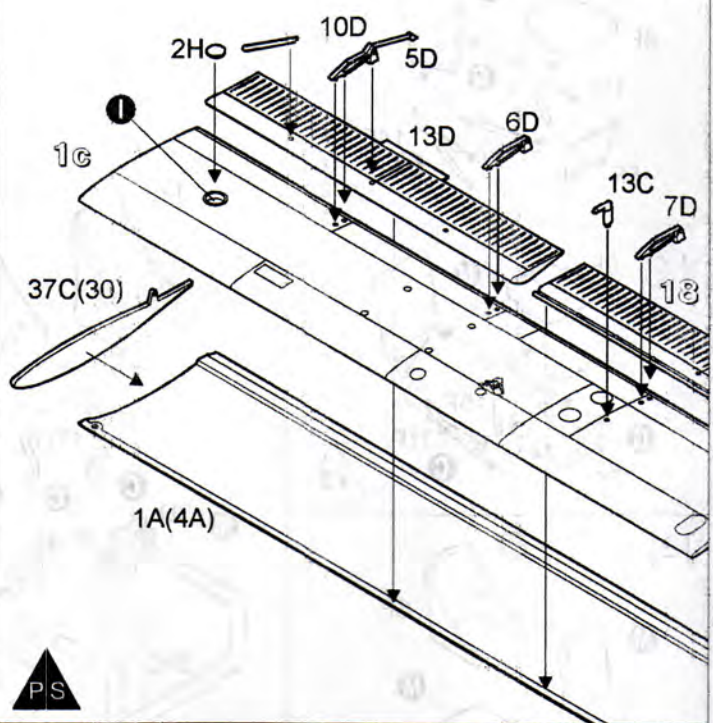




17

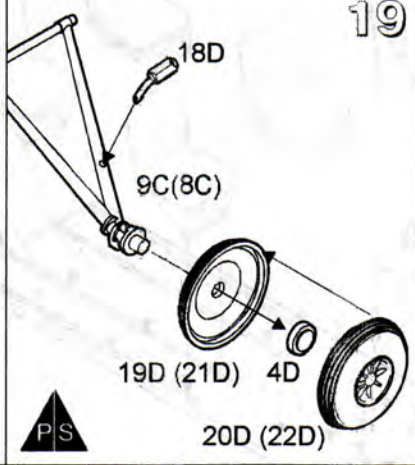
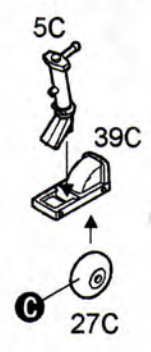
20

x2



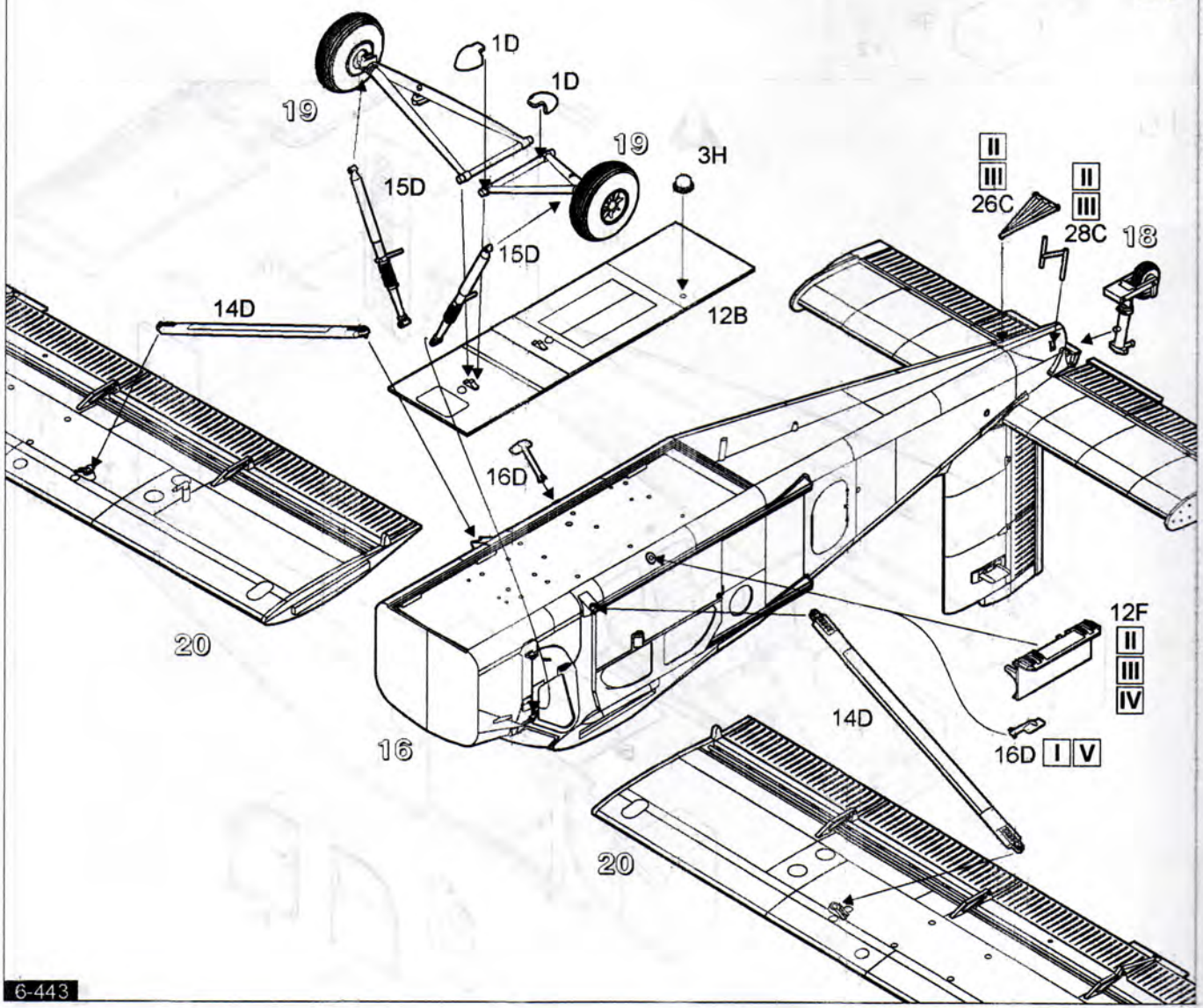
18

19

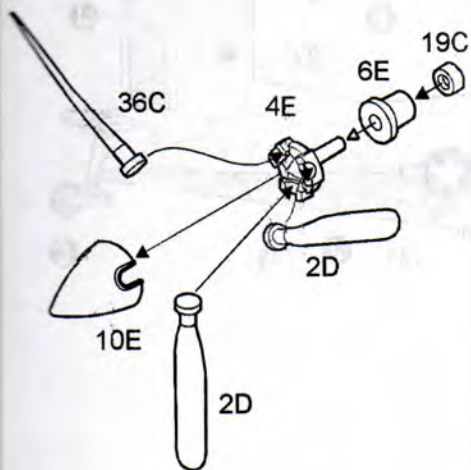


PS

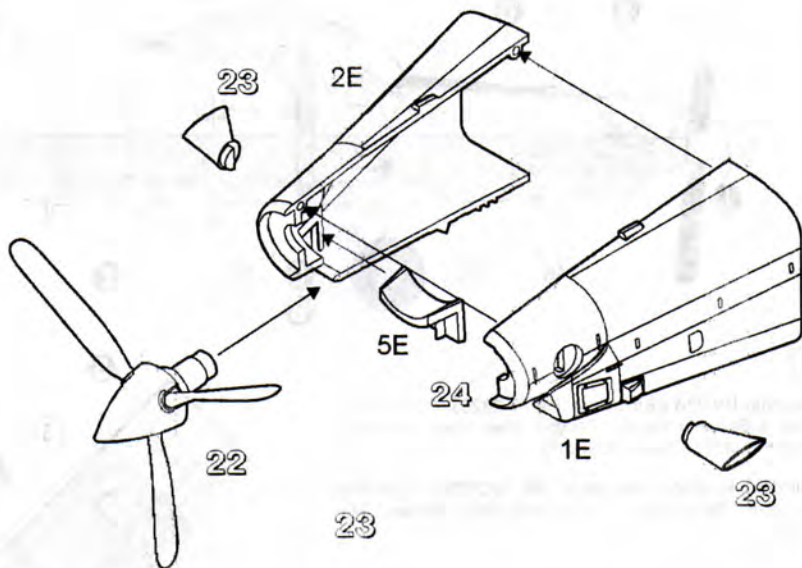
21



22



25



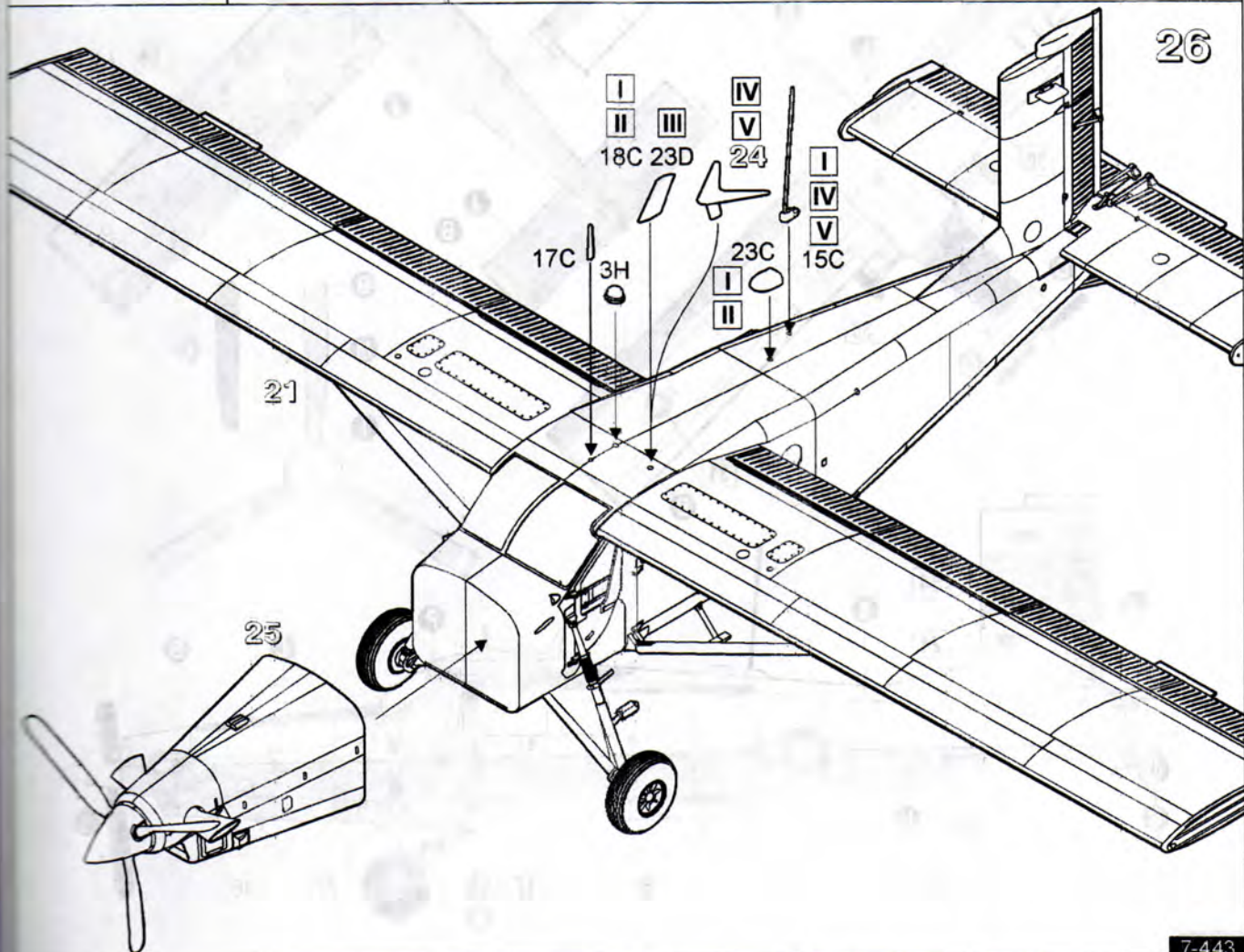
23

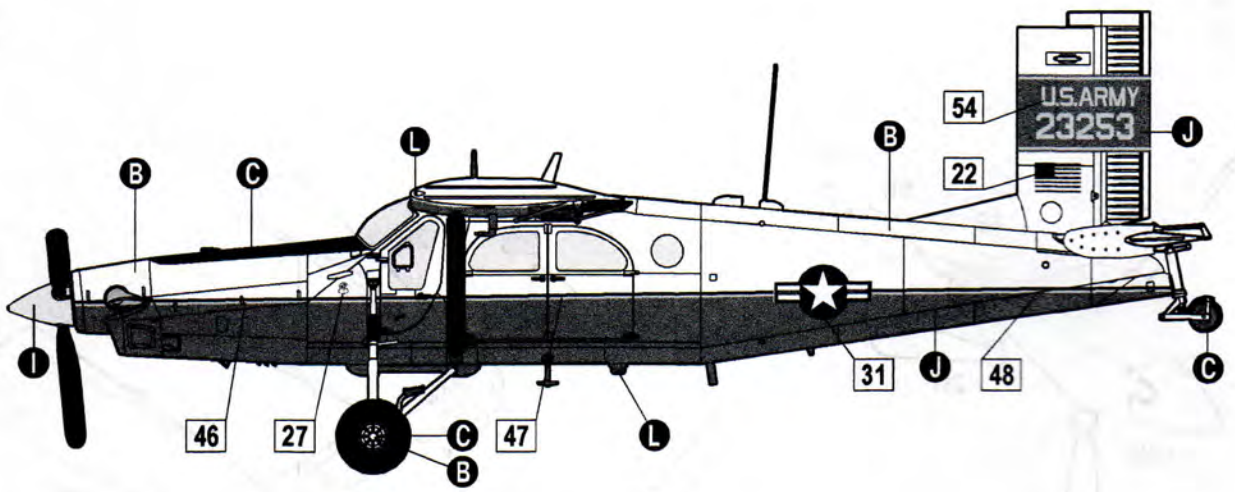


24



26

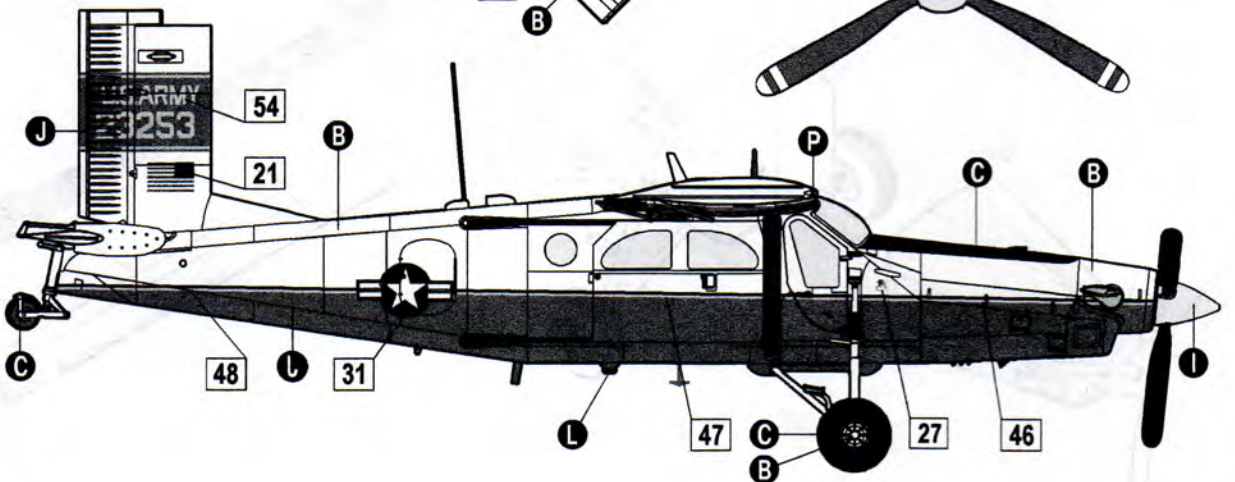
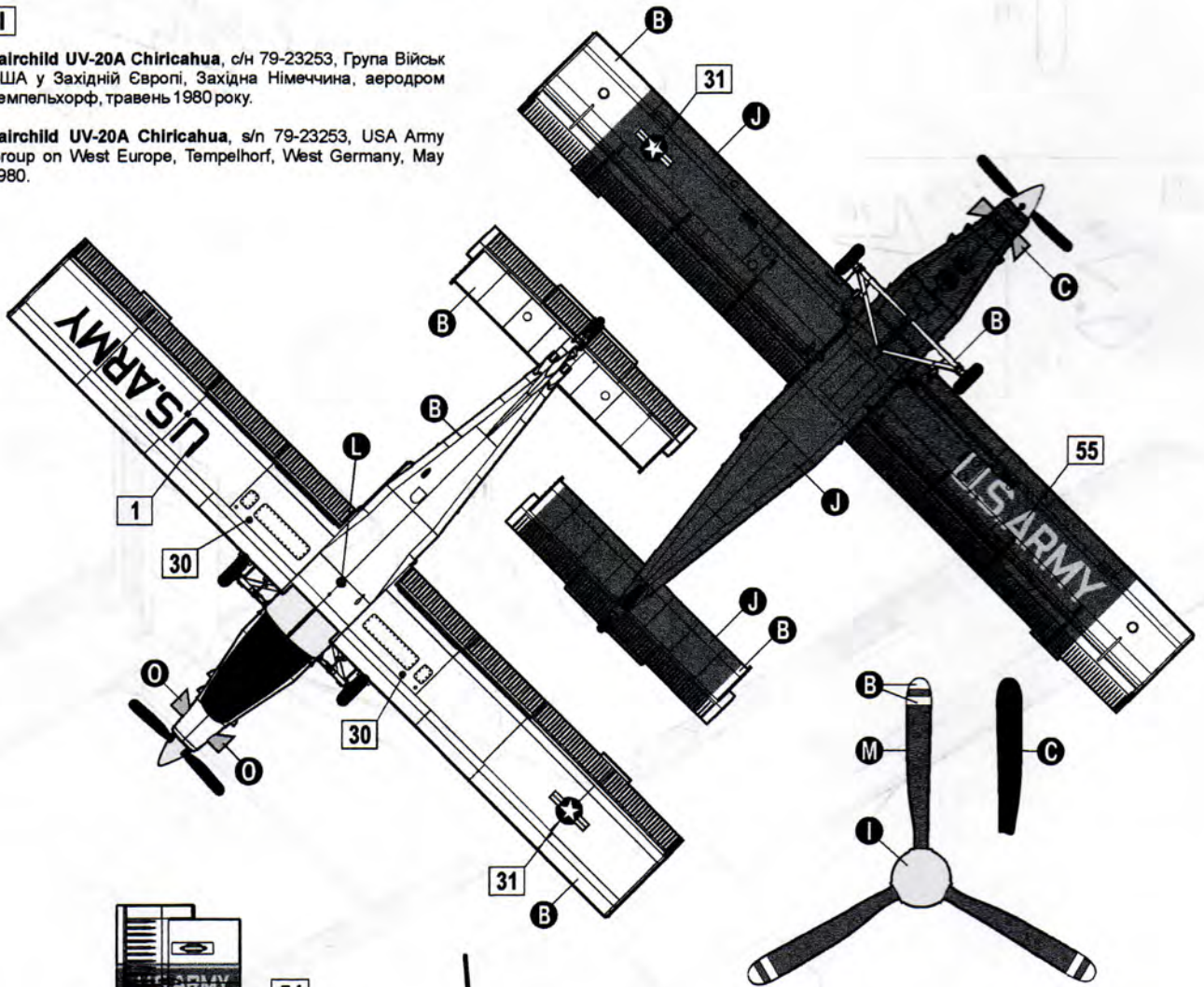




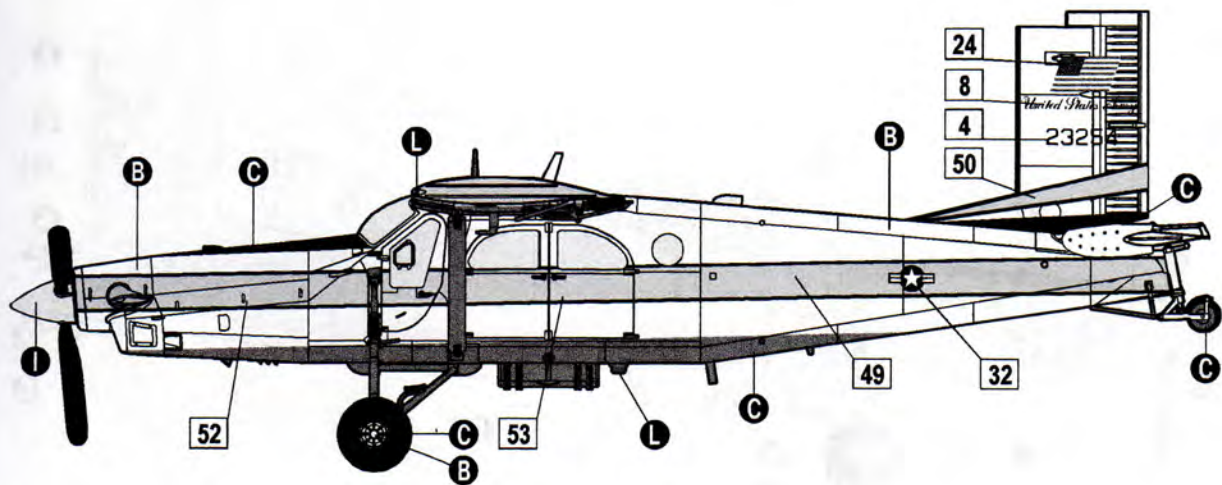
I

Fairchild UV-20A Chiricahua, с/н 79-23253, Група Військ США у Західній Європі, Західна Німеччина, аеродром Темпельхорф, травень 1980 року.

Fairchild UV-20A Chiricahua, s/n 79-23253, USA Army Group on West Europe, Tempelhof, West Germany, May 1980.



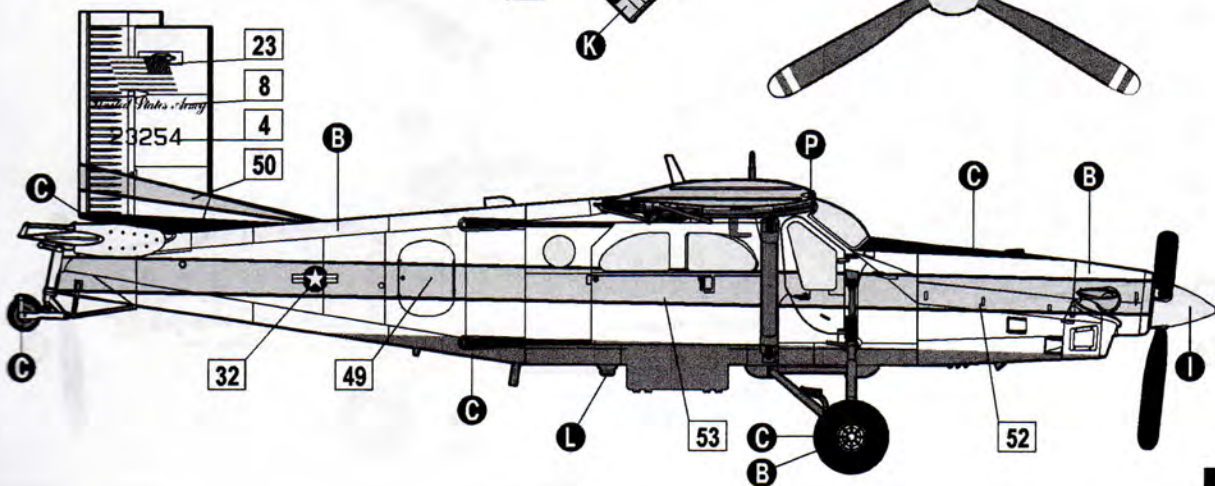
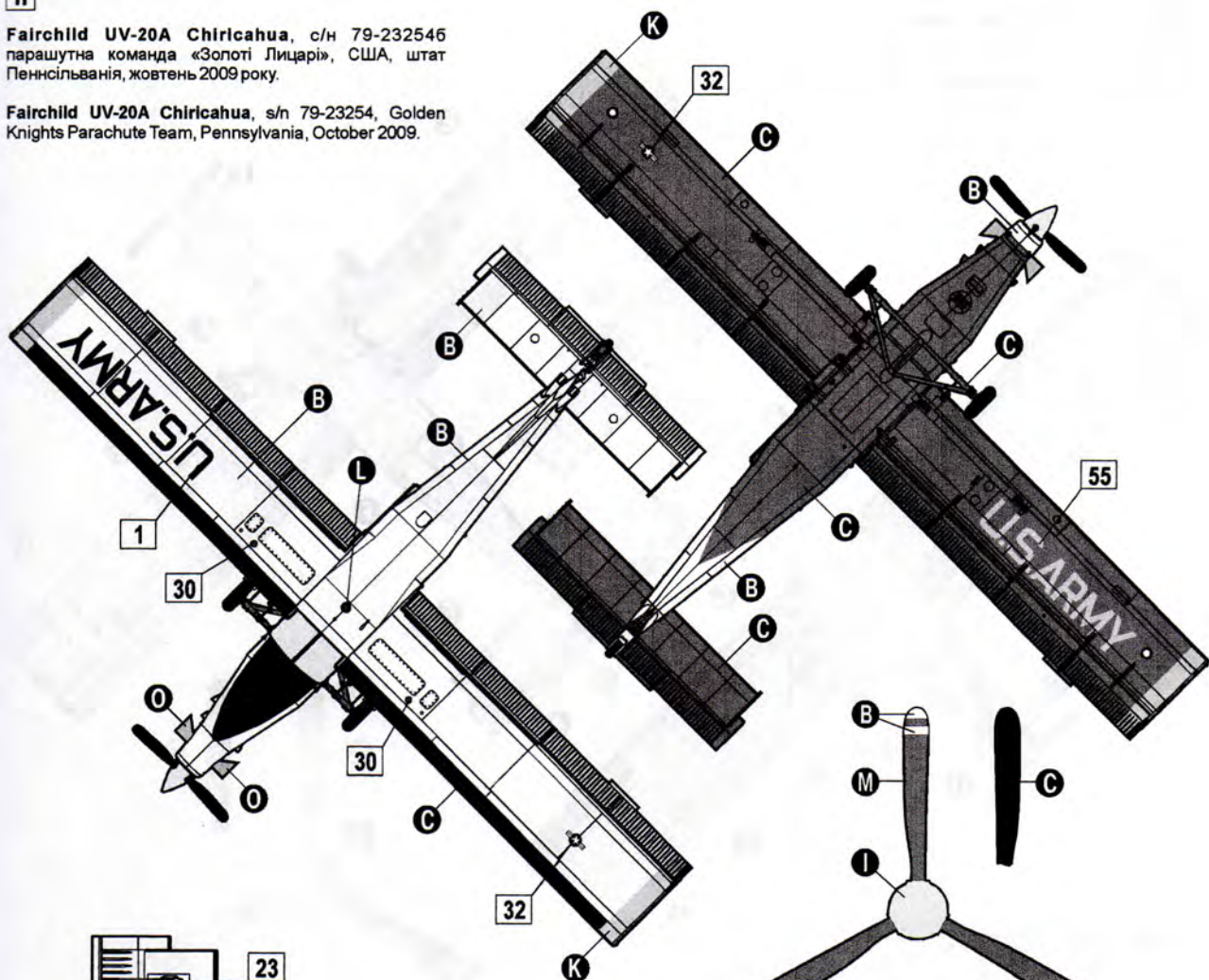


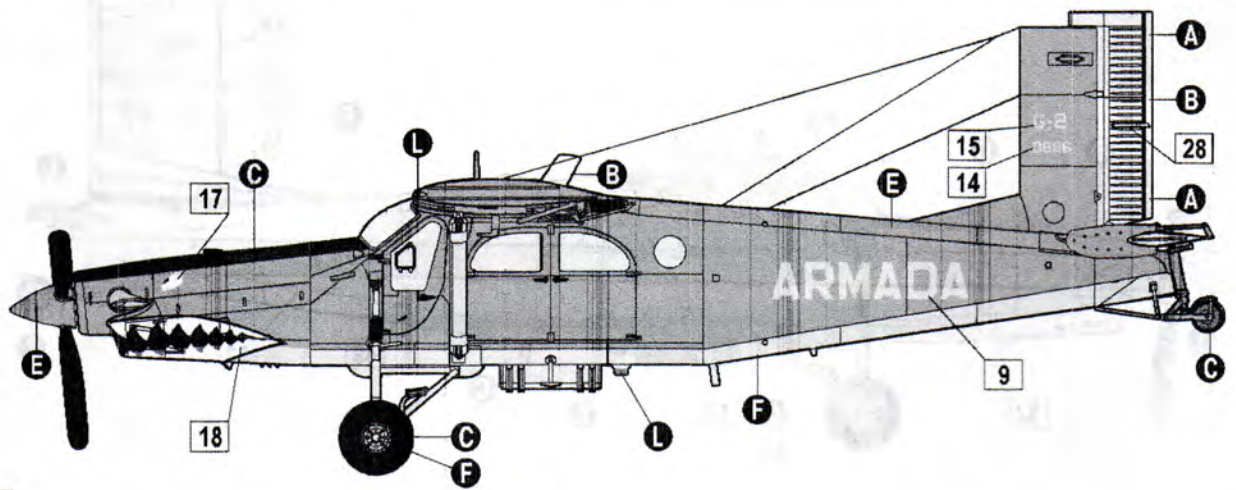


II

Fairchild UV-20A Chiricahua, с/н 79-232546  
парашутна команда «Золоті Лицарі», США, штат  
Пеннсілванія, жовтень 2009 року.

Fairchild UV-20A Chiricahua, s/n 79-23254, Golden  
Knights Parachute Team, Pennsylvania, October 2009.

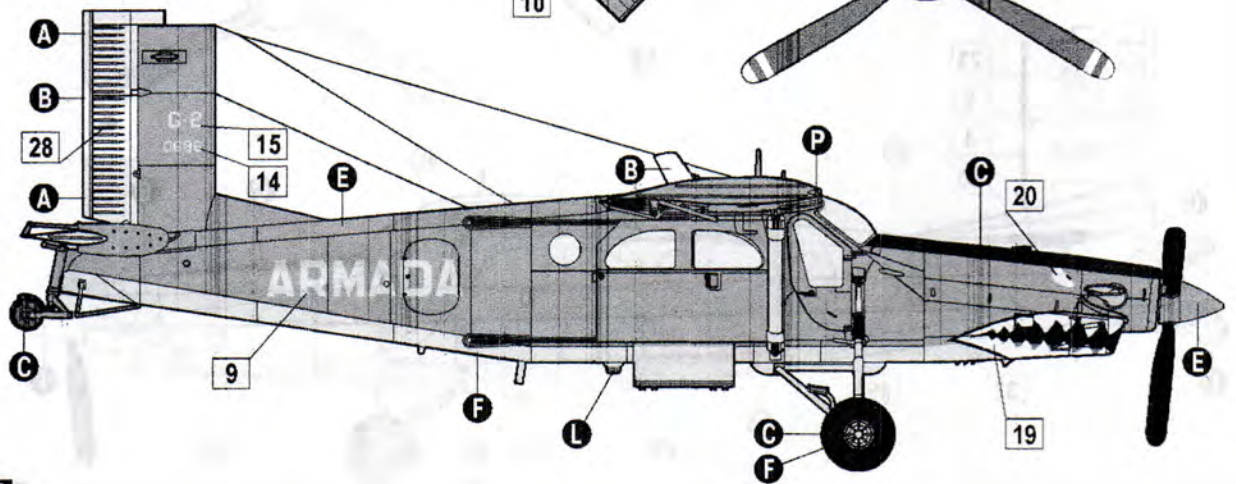
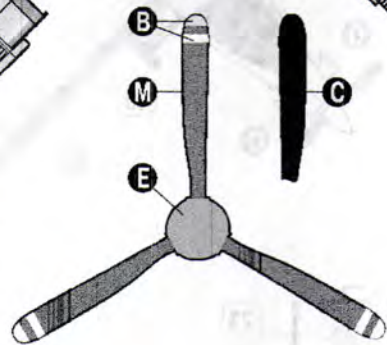
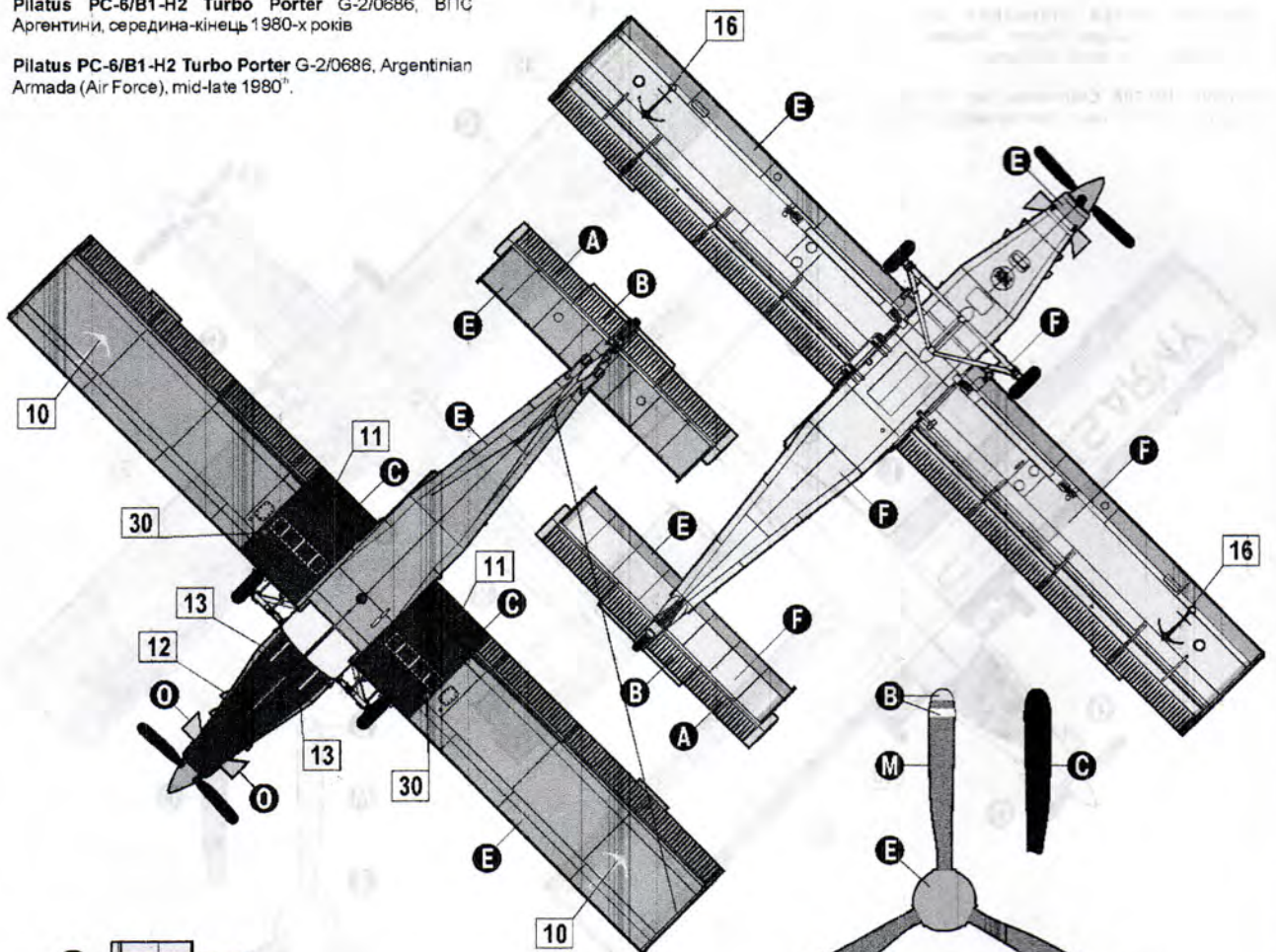


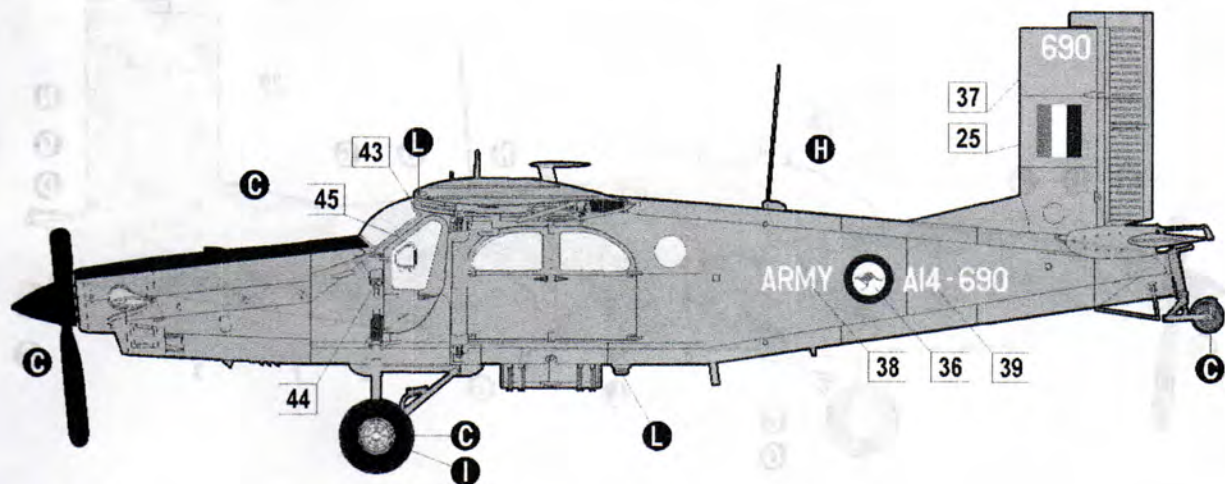


III

Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter G-2/0686, ВПС  
Аргентини, середина-кінець 1980-х років

Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter G-2/0686, Argentinian  
Armada (Air Force), mid-late 1980<sup>s</sup>.

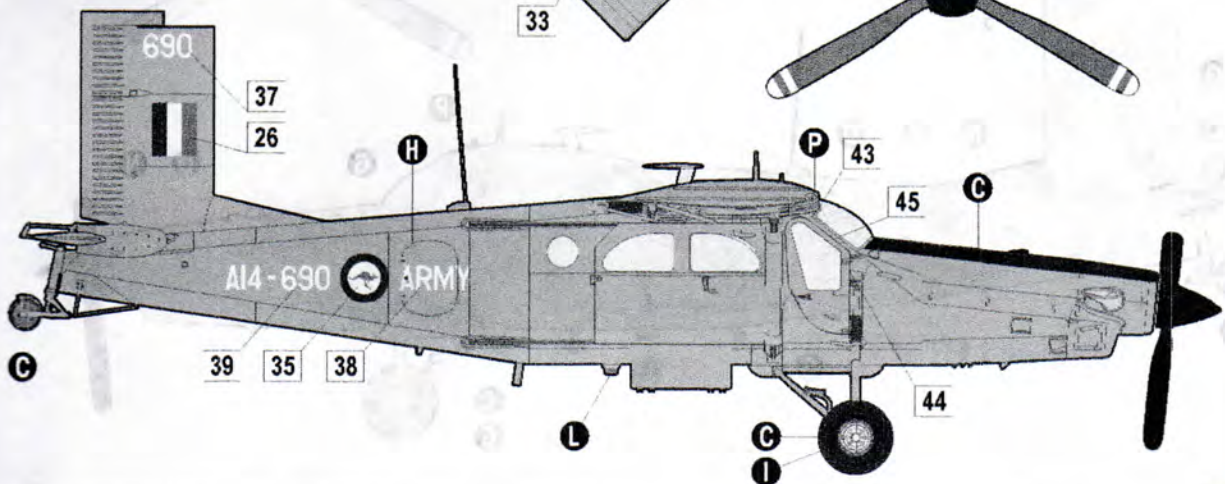
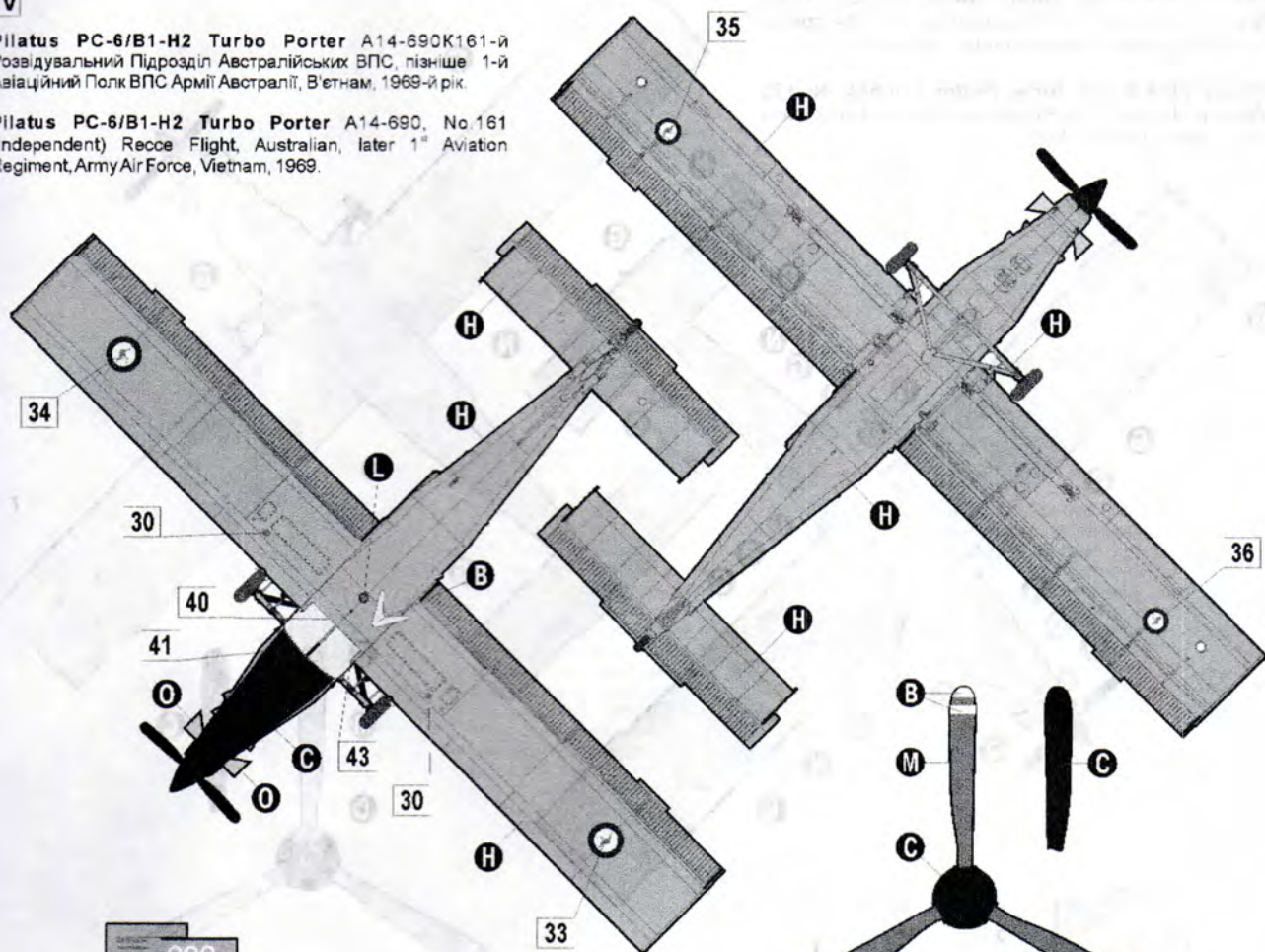


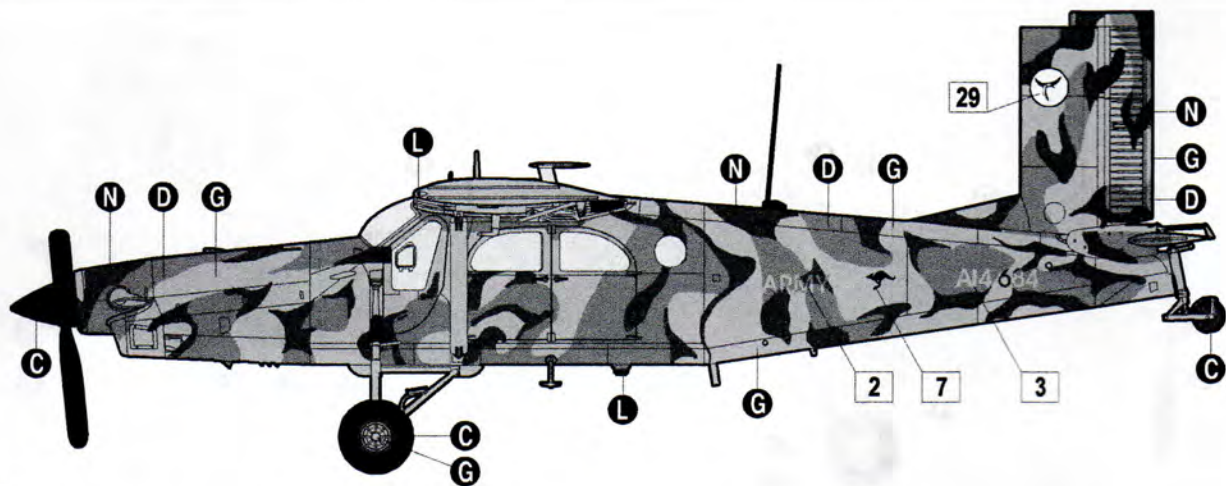


**IV**

Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter A14-690K161-й Розвідувальний Підрозділ Австралійських ВПС, пізніше 1-й Авіаційний Полк ВПС Армії Австралії, В'єтнам, 1969-й рік.

Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter A14-690, No.161 (Independent) Recce Flight, Australian, later 1<sup>st</sup> Aviation Regiment, Army Air Force, Vietnam, 1969.

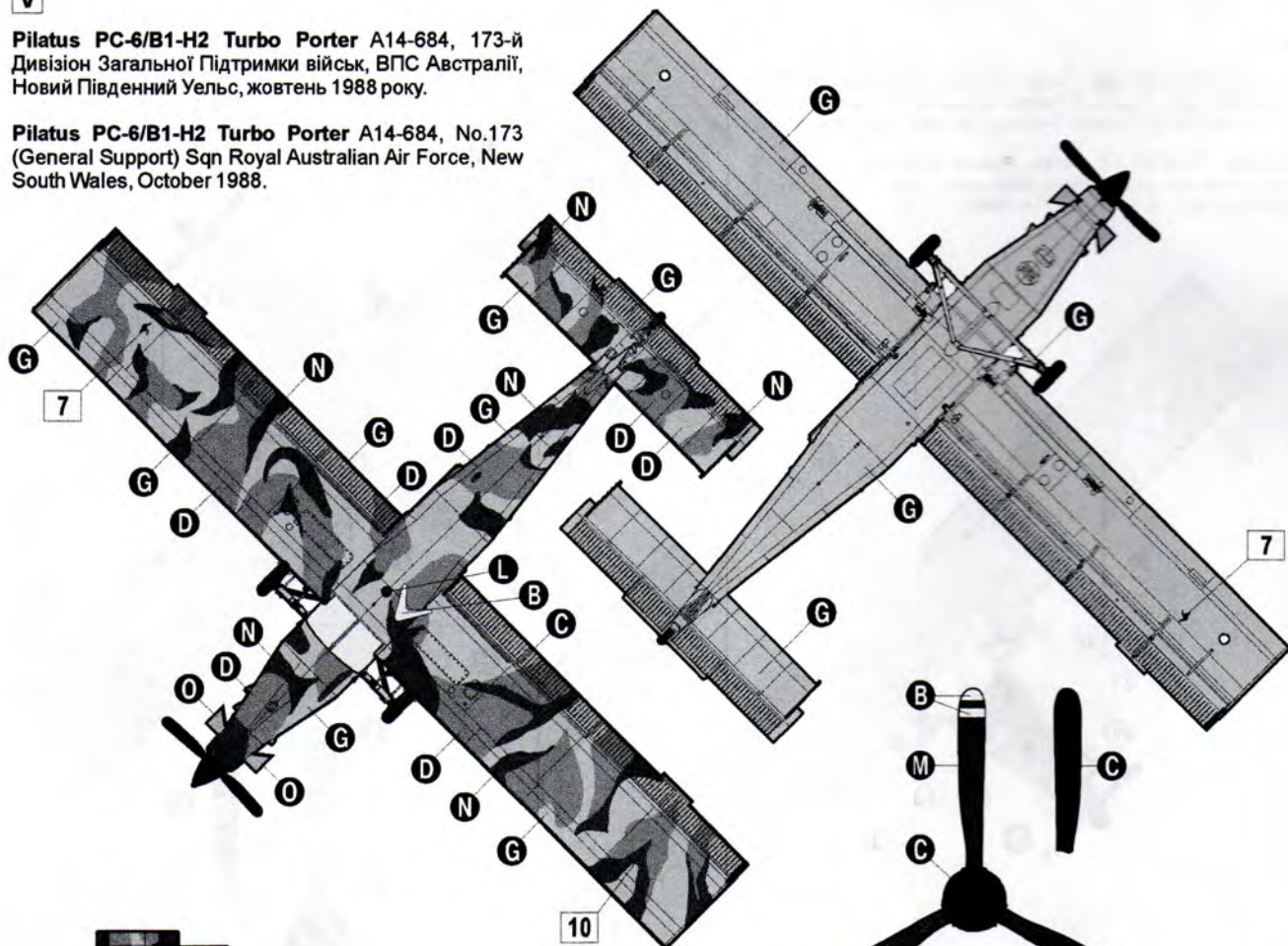




**V**

**Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter A14-684**, 173-й Дивізіон Загальної Підтримки військ, ВПС Австралії, Новий Південний Уельс, жовтень 1988 року.

**Pilatus PC-6/B1-H2 Turbo Porter A14-684**, No.173 (General Support) Sqn Royal Australian Air Force, New South Wales, October 1988.



10

