

**Boeing/ Stearman PT-17 Kaydet**

На початку 1930-х років невелика авіабудівельна фірма Stearman Aircraft Company запропонувала власну розробку для конкурсу, оголошеного Авіаційним Корпусом Армії США на побудову літака первинного навчання пілотів. Це був біплан класичної конструкції, котрий концептуально мало чим вирізнявся з-поміж багатьох інших двомісних машин тієї епохи. Після всебічних випробовувань Авіаційний Корпус визнав розробку Stearman Aircraft найоптимальнішою серед усіх інших, запропонованих до тендера і вже в 1936 році перші літаки, що отримали назву PT-13 (Primary Trainer, type 13) надійшли до армії США. Більше того, літаком зацікавилися і військові флоту США, котрі теж потребували літак первинного навчання. У 1939 році Stearman Aircraft набула статусу підрозділу відомої авіабудівельної корпорації Boeing з окремим виробництвом у місті Учіто, штат Канзас.

Друга Світова війна стала переломним фактором у долі PT-13 — Армія та флот потребували тисячі і тисячі нових пілотів, і, відповідно, для їх первинного вишколу були потрібні прості літаки у значних кількостях. Корпорація Boeing отримувала все нові і нові замовлення на навчальний біплан, сумарна кількість замовлених літаків вже перевищувала декілька тисяч, окрім того, інтерес до машини виявила також і Канада, котра, як країна-домініон Британської Корони, відправляла пілотів до Метрополії.

В 1941 році відбулася модернізація літака, котра, в першу чергу, стосувалася модернізації силової інсталяції. Цього разу на ту ж саму конструкцію планеру встановили більш потужний двигун Continental R-670-5 потужністю 220 к.с. Модифікація отримала назву PT-17. Загалом було вироблено 3519 літаків цього типу лише для Армії, а авіація флоту отримала більш як 3700 аналогічних літаків, котрі отримали назву N2S та використовувалися до останніх днів Другої Світової війни. Для ВПС Канади було вироблено 300 літаків модифікації PT-27, котрі з огляду на суворий клімат країни мали закриту кабінку пілота та курсанта. Саме канадські пілоти дали літаку ім'я Kaydet, котре, щоправда, так і не стало офіційним у ВПС США.

Незначну кількість машин цього типу було збудовано із спецобладнанням для «сліпих польотів», ще деяка кількість — по спецзамовленню сільськогосподарських корпорацій для оброблення площ хімікаліями.

Із закінченням Другої Світової війни значна кількість PT-17 та N2S перепродалися до третій країні де вони використовувалися як мінімум до середини 1950-х років, ще більше PT-17 отримали приватні власники, котрі майже за символічні гроші викупили літаки, що мали йти на злам. Наразі вони є не лише об'єктами колекцій, а й учасниками численних авіашоу, хоча вік багатьох літаків вже майже 80 років. Конструкція літака виявилася настільки вдалою, що він став не лише «літаючою партою» для тисяч пілотів, а й гарною машиною для спортивних змагань чи виконання аеробатичних номерів.

**Boeing/ Stearman PT-17 Kaydet**

In the early 1930s, a small aircraft manufacturer, the Stearman Aircraft Corporation, proposed its own design for a competition announced by the US Army Air Corps to build a pilot training aircraft. It was a biplane of classic construction, which conceptually differed little from many other two-seaters of that era.

After extensive testing, the Aviation Corps recognized the Stearman design as the best in comparison with the other tenders, and as early as 1936, the first aircraft, designated PT-13 (Primary Trainer, type 13) was delivered to the US Army. Furthermore, the aircraft attracted interest elsewhere in the military, since the US Navy also needed a primary training aircraft. In 1939, Stearman Aircraft acquired the status of a division of the well-known Boeing company with a separate production facility in Wichita, Kansas.

The Second World War became a turning point in the story of the PT-13. Thousands and thousands of new pilots were needed by the Army and Navy, and consequently large quantities of this simple aircraft were needed for their initial training. The Boeing Corporation received more and more orders for the training biplane, of which the total number of aircraft ordered had already exceeded several thousand, and Canada was also interested in the airplane; as a British Crown dominion, it was sending pilots to Britain and its territories in large numbers.

In 1941, the aircraft was modernized, primarily with a view to upgrade the power plant; and this time on the same basic airframe a more powerful 220 hp Continental R-670-5 engine was installed. This version was called the PT-17. In total, 3,519 aircraft of this type were produced for the Army alone, and the Navy received more than 3,700 similar aircraft, dubbed the N2S, and used until the very end of World War II. 300 PT-27 aircraft were produced for the Canadian Air Force, which, in view of the harsh climate of the country, was fitted with an enclosed cockpit for pilot and cadet. It was the Canadian pilots who gave the aircraft their name, Kaydet, which did not however become official in the US Air Force.

A small number of machines of this type were built with special equipment for «blind flights», and a few more were commissioned by agricultural corporations for spraying crops with chemicals.

With the end of World War II, a large number of PT-17s and N2Ss were sold on to third countries where they were in use until at least the mid-1950s, and even more PT-17s were acquired by private owners who, for almost symbolic money, purchased scrapped planes. At present, they are not only objects in collections but also participants in numerous air shows, although many of the planes are almost 80 years old. The design of the aircraft was so successful that it became not only a «flying desk» for thousands of pilots but also a good machine for sports competitions or performing aerobatic routines.

**Boeing Stearman PT-17 Kaydet**

In den frühen 1930er Jahren legte die Stearman Aircraft Corporation, ein kleiner Flugzeughersteller, einen eigenen Entwurf für einen vom US Army Air Corps angekündigten Wettbewerb zur Entwicklung eines Schulflugzeugs vor. Dabei handelte es sich um einen Doppeldecker konventioneller Bauart, der sich konzeptionell nur wenig von vielen anderen Zweisitzern jener Zeit unterschied.

Nach umfangreichen Tests erklärte das Aviation Corps den Entwurf von Stearman zum Sieger des Wettbewerbs und bereits im Jahr 1936 wurde die erste Maschine mit der Bezeichnung PT-13 (Primary Trainer, Typ 13) an die US-Armee geliefert. Darüber hinaus stieß das Flugzeug bei anderen Militärs auf Interesse, denn auch die US-Marine benötigte ein neues Trainingsflugzeug. 1939 wurde aus der Firma Stearman eine Tochtergesellschaft des bekannten Boeing-Konzerns mit einer eigenen Produktionsstätte in Wichita, Kansas.

Der 2. Weltkrieg wurde zum Wendepunkt in der Geschichte der PT-13. Tausende und Tausende neuer Piloten und entsprechend bedurfte es einer großen Menge dieser einfachen Maschinen für deren Grundausbildung. Mit der Zeit erhielt die Boeing Corporation immer mehr Aufträge für diesen Schulungs-doppeldecker (die Gesamtzahl der bestellten Flugzeuge hatte bereits mehrere Tausend überschritten) und auch Kanada interessierte sich für die Maschine. Als britische Dominion schickte Kanada in großer Zahl Piloten nach Großbritannien und die dazu gehörigen Gebiete.

Im Jahr 1941 wurde das Flugzeug vor allem durch die Verwendung eines stärkeren Triebwerks modernisiert, wobei in den unverändert gelassenen Rumpf ein leistungsstärkerer 220 PS Continental R-670-5-Motor montiert wurde. Diese Version erhielt die Bezeichnung PT-17. Allein für die Armee wurden 3.519 Flugzeuge dieses Typs hergestellt, und die Marine erhielt über 3.700 ähnliche Flugzeuge, die dort als N2S bezeichnet und bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs eingesetzt wurden. Die kanadische Luftwaffe erhielt 300 Flugzeuge des Typs PT-27, die angesichts des rauen Klimas des Landes mit einem geschlossenen Cockpit für den Piloten und den Flugschüler ausgestattet waren. Den Namen „Kaydet“ bekam die Maschine von den kanadischen Piloten, wobei die US Air Force diesen Namen nie offiziell übernahm.

Eine kleine Anzahl von Maschinen wurde speziell für die Blindflugausbildung umgerüstet und einige Maschinen fanden in der Landwirtschaft zum Versprühen von Chemikalien Verwendung.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde eine große Anzahl von PT-17 und N2S an Drittländer verkauft, wo sie bis über die Mitte der 1950er Jahre hinaus im Einsatz blieben. Noch mehr PT-17 wurden von privaten Eigentümern erworben, die für einen rein symbolischen Preis zur Verschrottung freigegebene Flugzeuge kauften. Heutzutage sind diese Maschinen nicht nur Bestandteil von Sammlungen, sondern auch, trotz ihres Alters von fast 80 Jahren, Teilnehmer an zahlreichen Flugshows. Der Entwurf dieses Flugzeugs erwies sich so erfolgreich, dass es nicht nur zu einer «fliegenden Schulbank» für Tausende von Piloten wurde, sondern auch zu einer guten Maschine für Sportwettkämpfe oder den Kunstflug.

**Технічні характеристики**

Розмах крила.....	9,80 м
Довжина загальна.....	7,54 м
Висота загальна.....	2,95 м
Площа крила.....	25,7 м <sup>2</sup>
Вага власна.....	876 кг.
Вага зльотна.....	1195 кг.
Швидкість максимальна.....	202 км./год.
Практична стеля.....	4000 м
Двигун.....	1x220 к.с. Continental R-670-5
Екіпаж.....	2 чол.

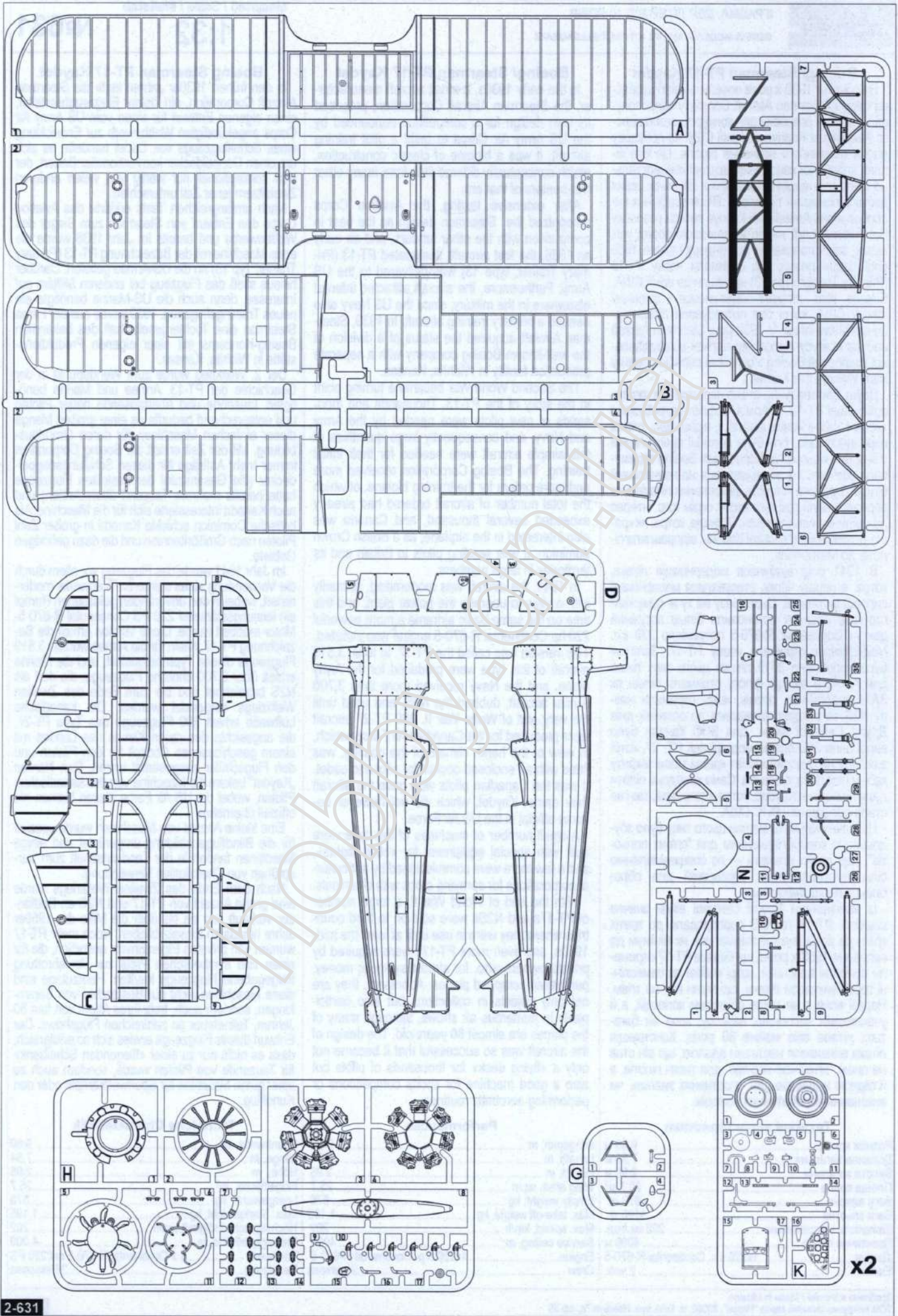
**Performances**

Wingspan, m.....	9.80
Length, m.....	7.54
Height, m.....	2.95
Wing area, sq. m.....	25.7
Empty weight, kg.....	876
Max. take-off weight, kg.....	1,195
Max. speed, km/h.....	202
Service ceiling, m.....	4000
Engine.....	1x220 h.p. Continental R-670-5
Crew.....	2 persons

**Technische Charakteristik**

Spannweite, m.....	9,80
Länge, m.....	7,54
Höhe, m.....	2,95
Flügelfläche, m <sup>2</sup> .....	25,7
Leergewicht, kg.....	876
Max. Startgewicht, kg.....	1.195
Höchstgeschwindigkeit, km/h.....	202
Dienstgipfelhöhe, m.....	4.000
Triebwerk.....	1 x Continental R-670-5 mit 220 PS
Besatzung.....	2 Personen







**Інструкція**

**УВАГА - Прочитати обов'язково!**

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери 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: ①, ②, ③... 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 квадраті); 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 with 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: ①, ②, ③... Use plastic cement ONLY.

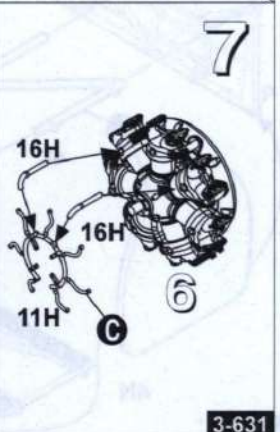
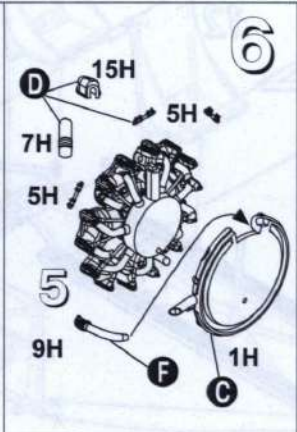
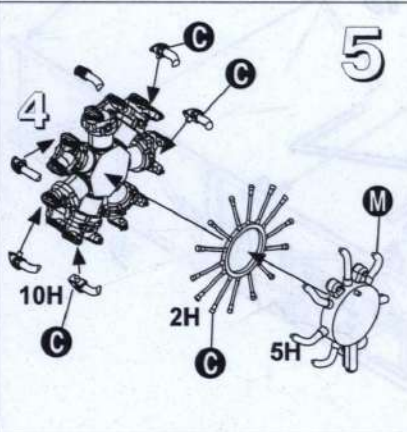
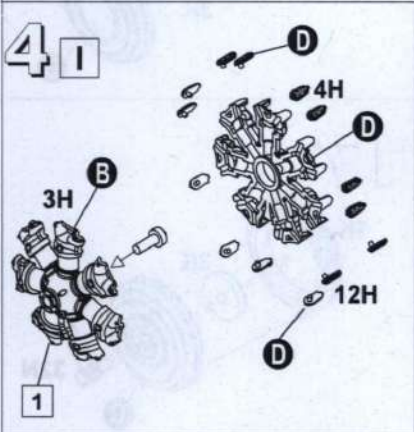
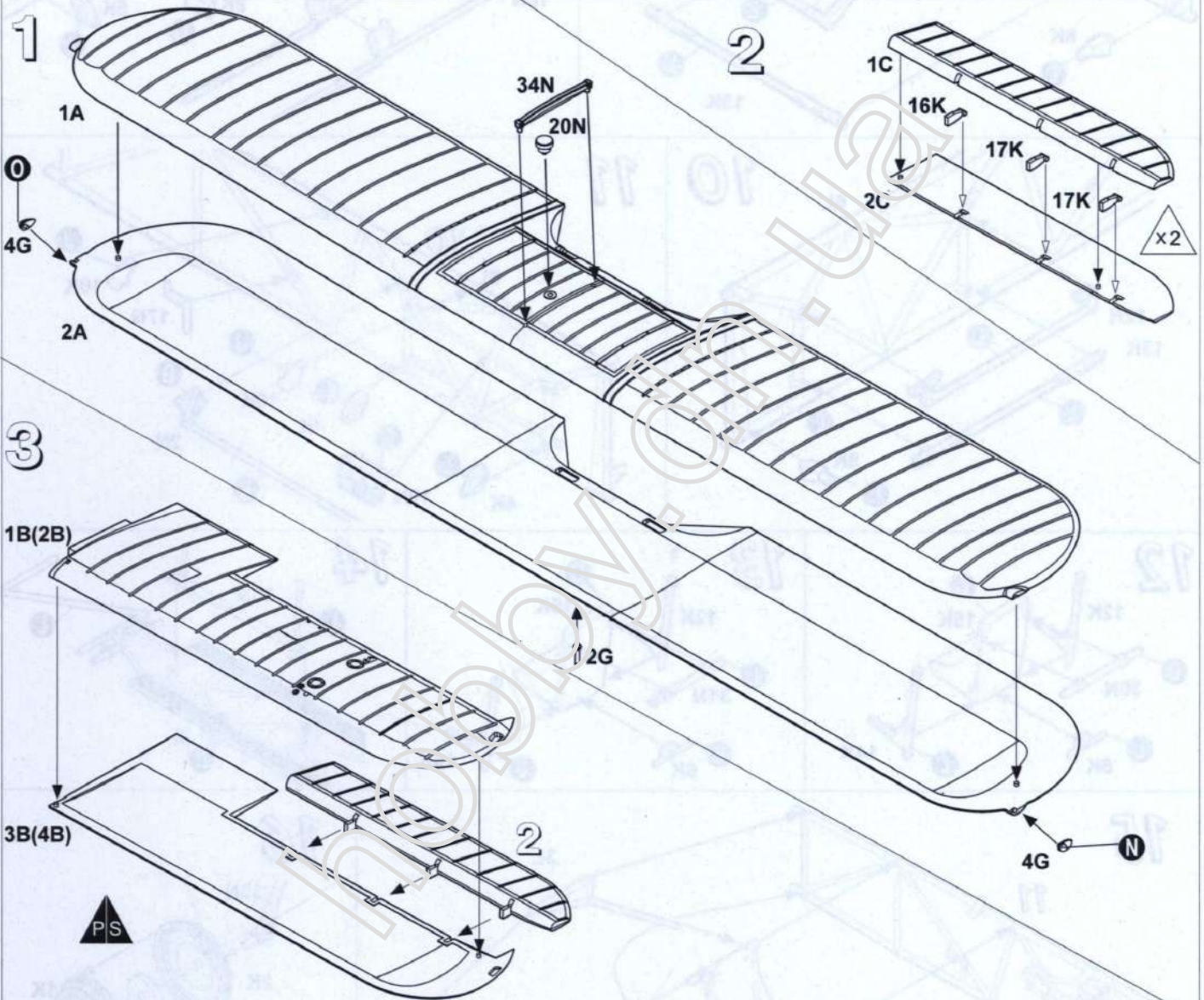
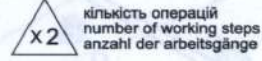
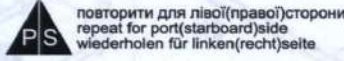
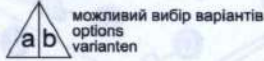
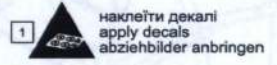
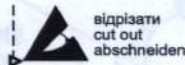
Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means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

**Instruction**

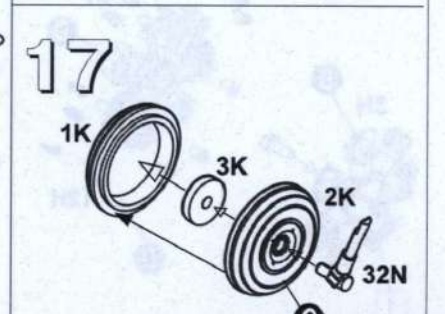
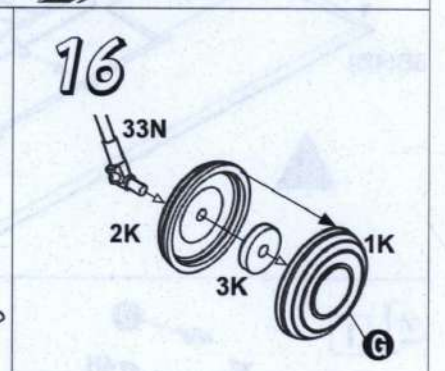
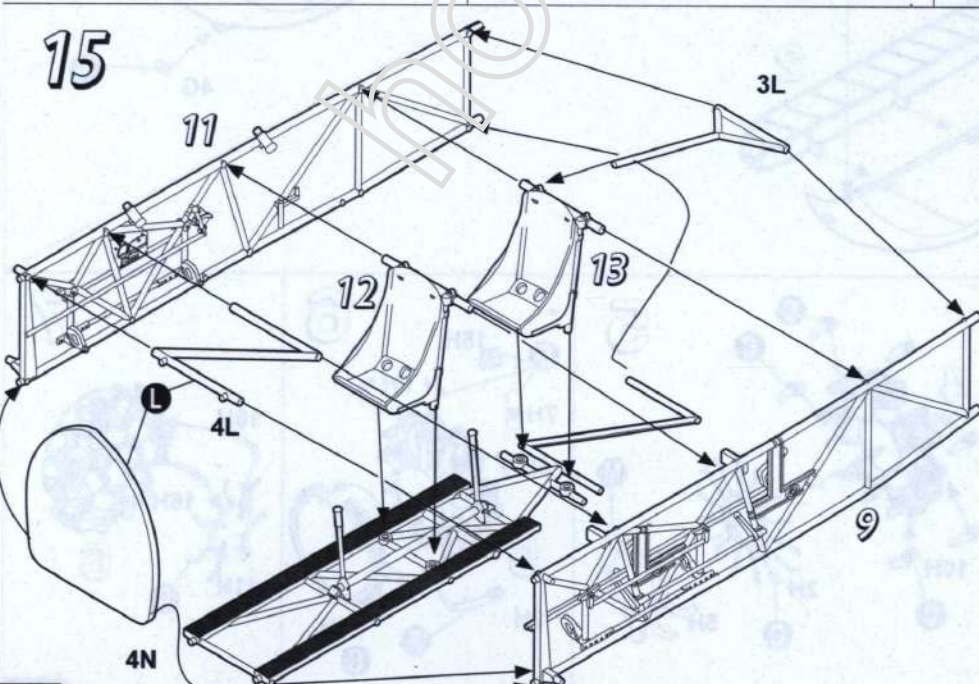
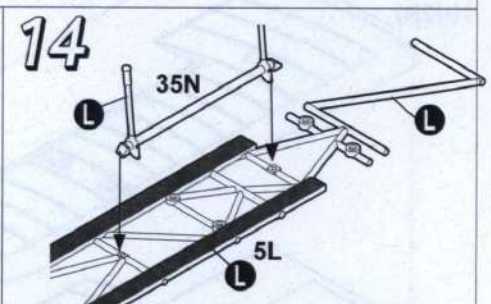
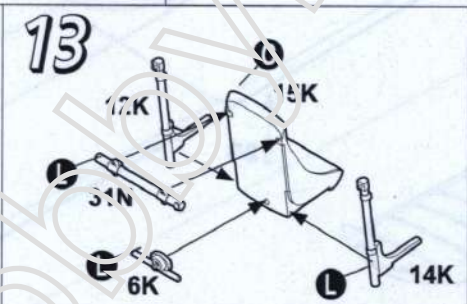
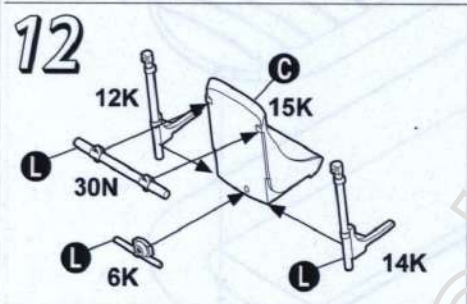
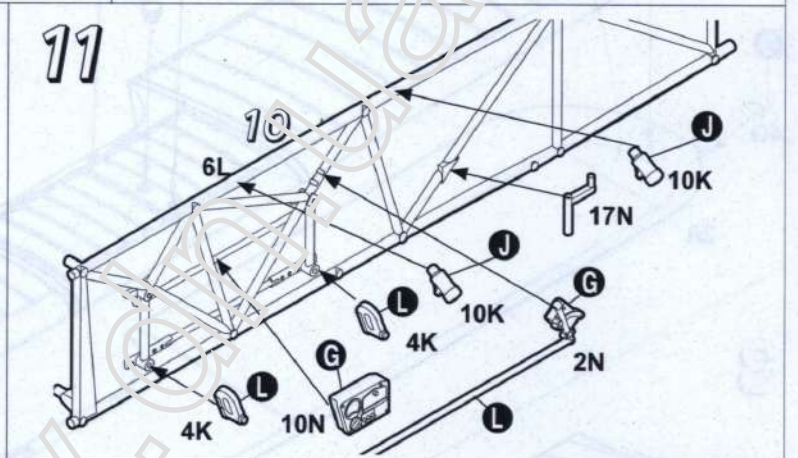
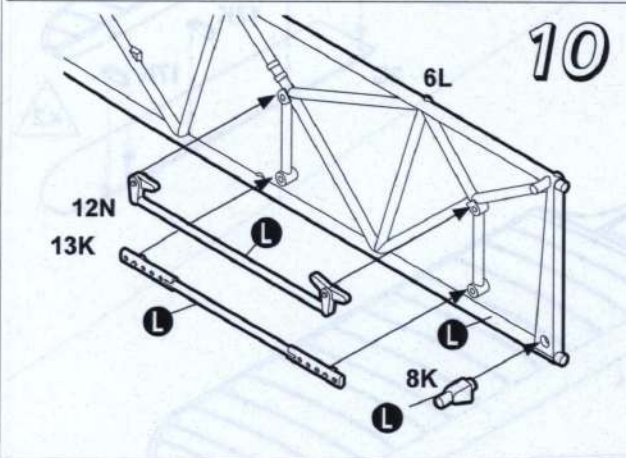
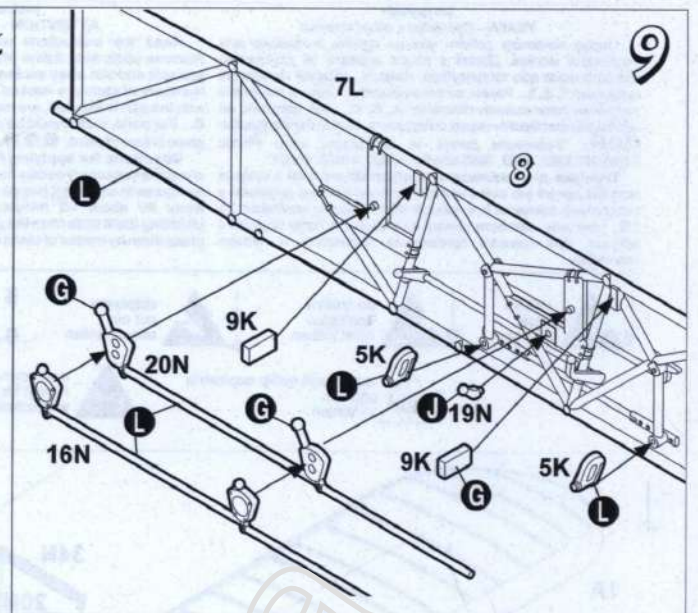
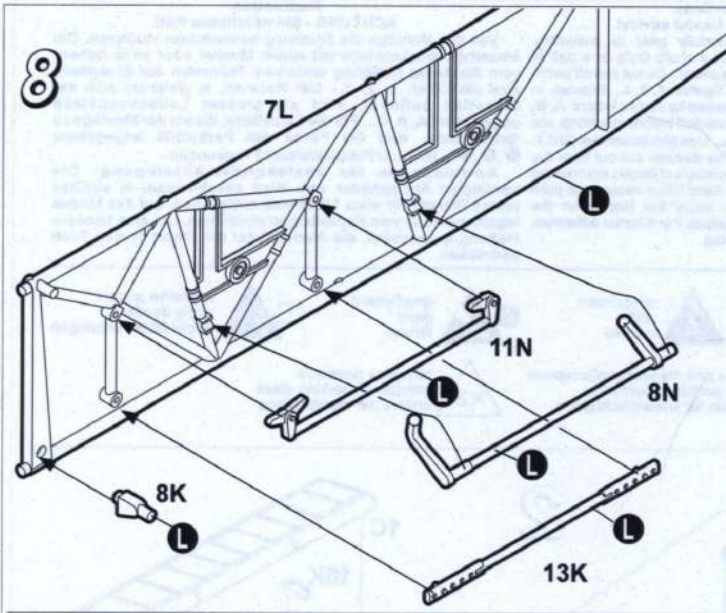
**ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!**

Von der Montage die Zeichung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile 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: ①, ②, ③... Bitte nur 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.





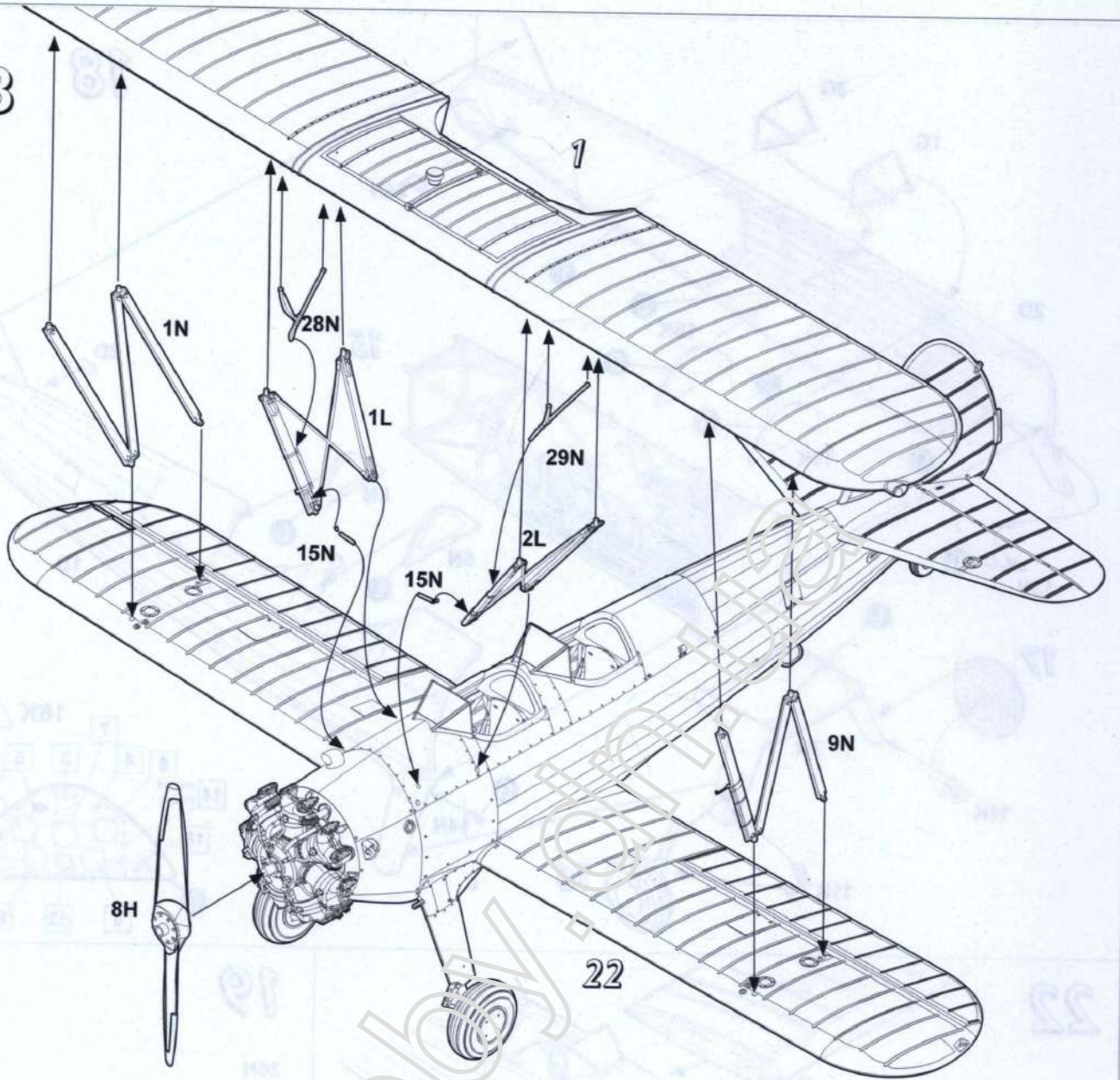








23



Встановлення тяг та розчалок  
Rigging

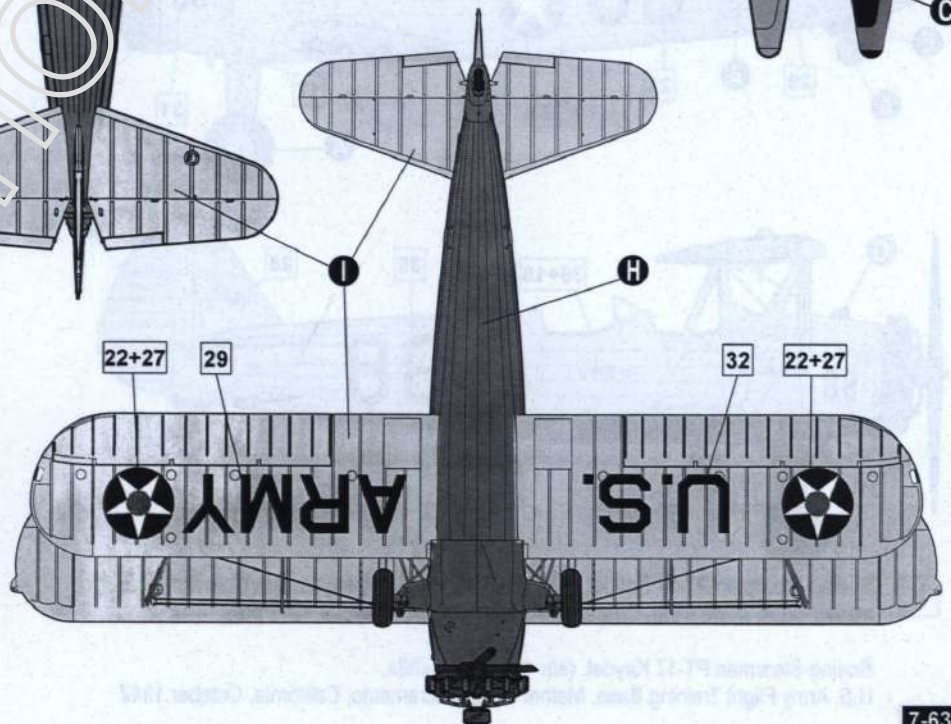
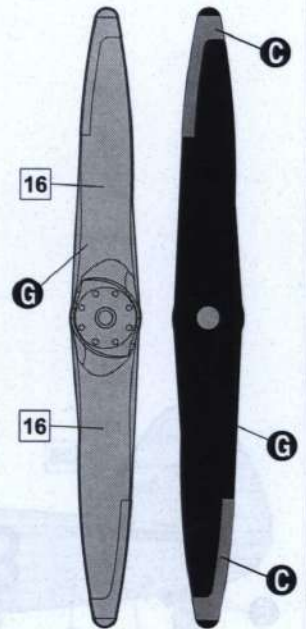
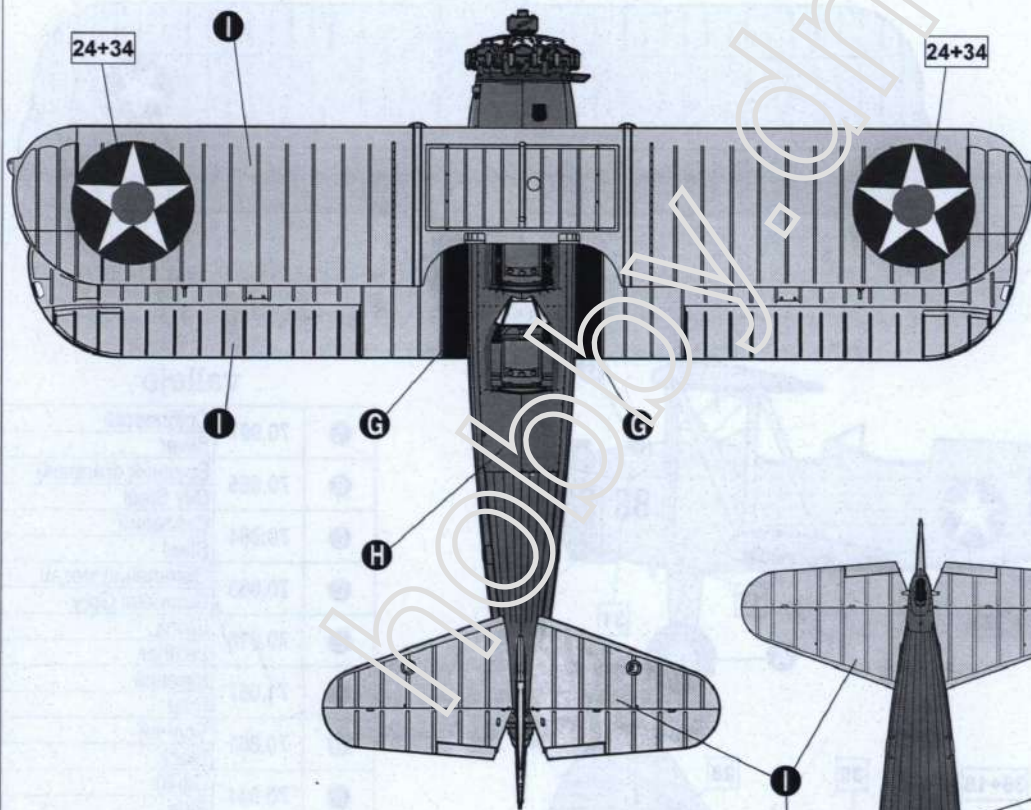
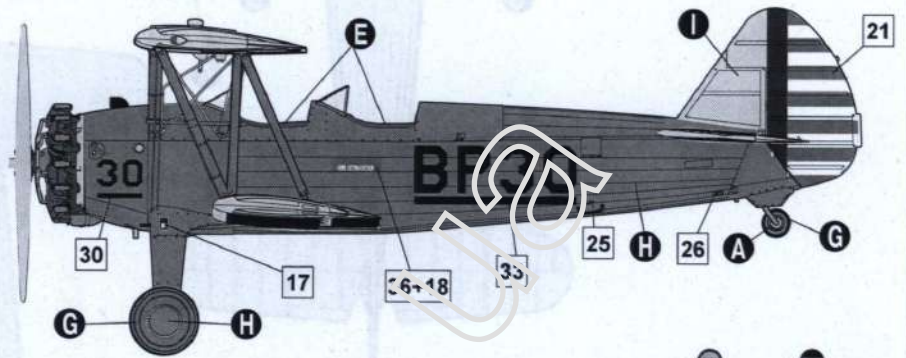
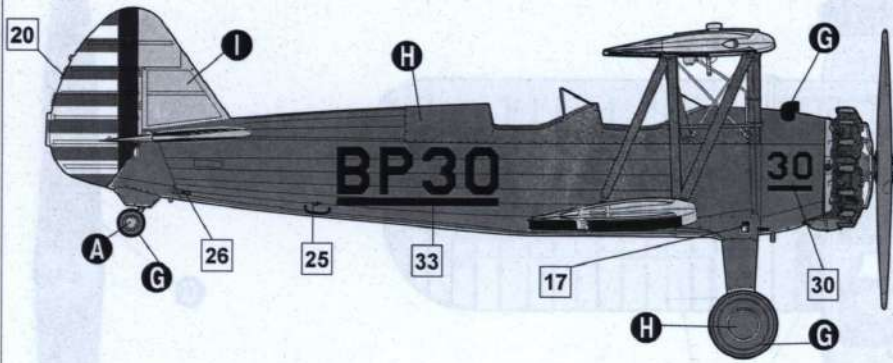




Розфарбування моделі  
та наклеювання декалей

Colour painting  
and applying decals guide

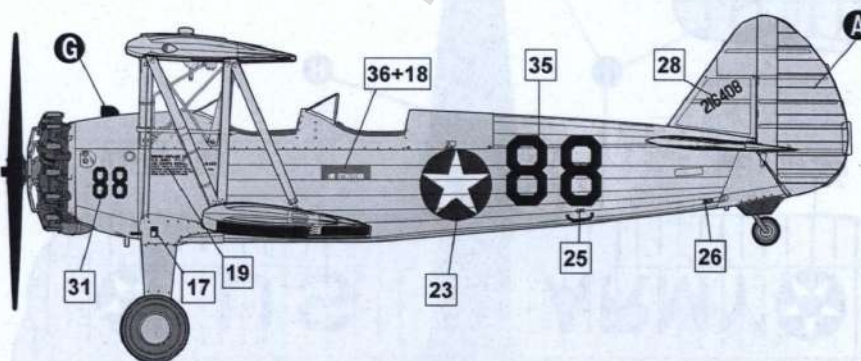
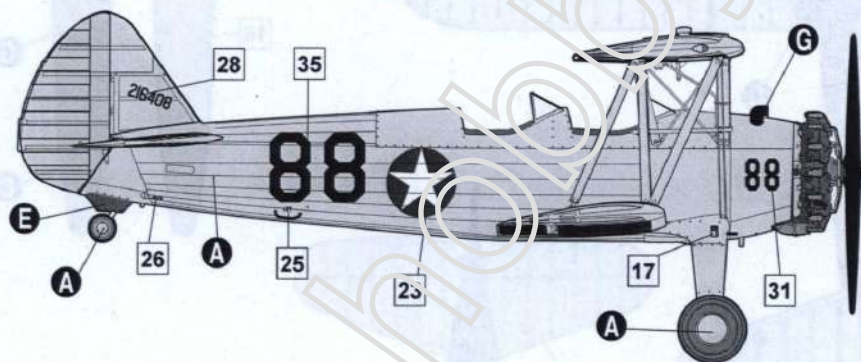
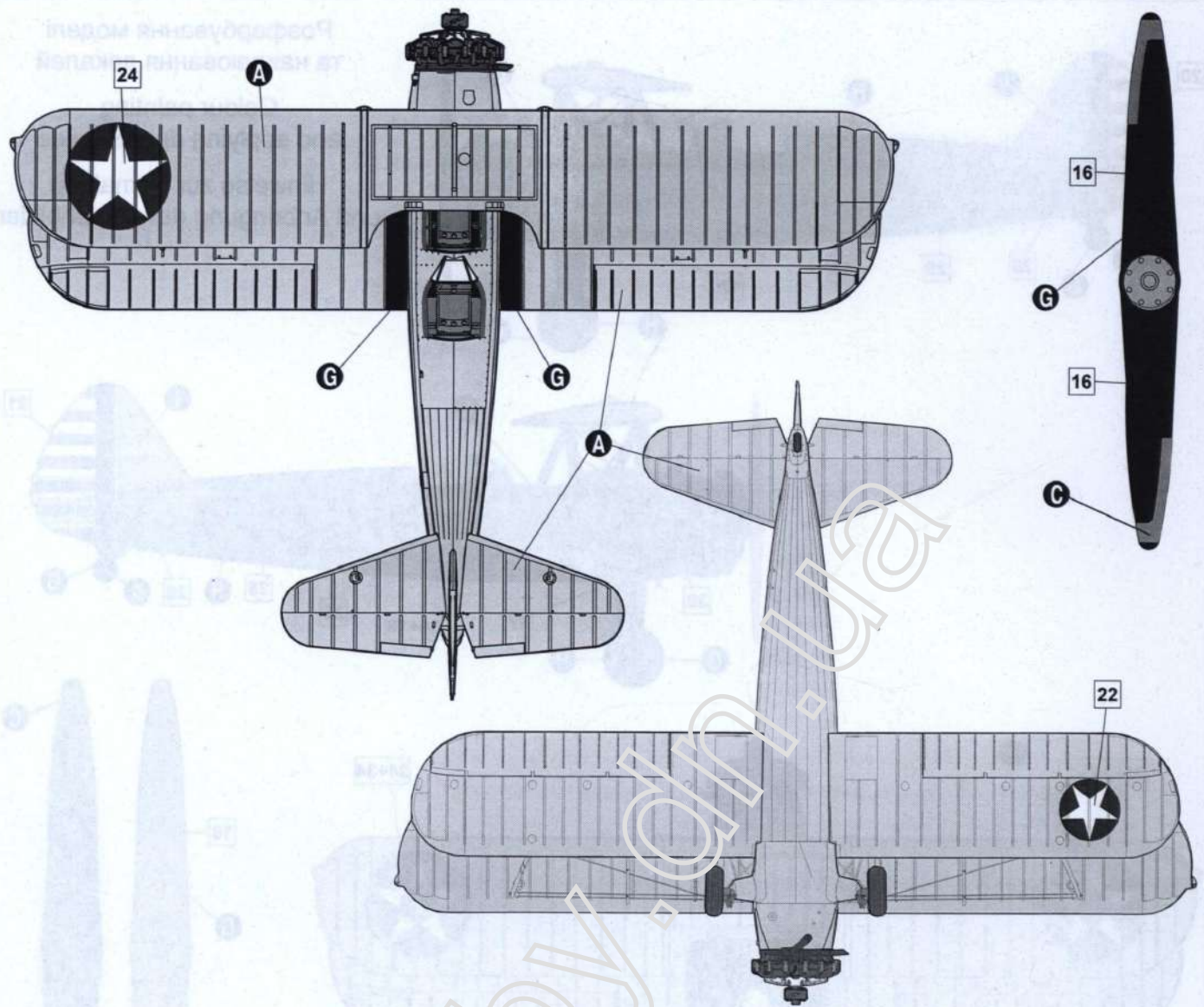
Hinweise zur Bemalung  
und Anbringung der Abziehbilder



**I**  
Boeing-Stearman PT-17 Kaydet, (BP-30),  
4-а британська школа льотної підготовки,  
Меса, Арізона, США, початок 1940-х років

Boeing-Stearman PT-17 Kaydet, (BP-30),  
4 British Flight Training School,  
Mesa, Arizona, USA, early 1940s





II Boeing-Stearman PT-17 Kaydet, (с/н 42-16408), «88», тренувальна база армійської авіації США, Мазе Філд, Сакраменто, Каліфорнія, жовтень 1942 року.

Boeing-Stearman PT-17 Kaydet, (s/n 42-16408), «88»,  
U.S. Army Flight Training Base, Mather Field, Sacramento, California, October 1942

### vallejo

A	70.997	Сріблястий Silver
B	70.865	Брудний сталевий Oily Steel
C	70.864	Сталевий Steel
D	70.863	Обпалений метал Gunmetal Grey
E	70.818	Шкіра Leather
F	71.067	Іржавий Rust
G	70.861	Чорний Black
H	70.841	Синій Blue
I	70.915	Яскравий жовтий Deep Yellow
J	70.908	Червоний Carmine Red
K	71.077	Дерево Wood
L	71.137	Інтер'єрний зелений Zinc Chromate Green
M	70.905	Сірий Blue Grey Pale
N	70.934	Прозорий червоний Clear Red
O	70.936	Прозорий зелений Clear Green
P	70.828	Світло-червоно-коричневий Light Red Brown