

DAS ORIG

MCCARTHYS ARBEITSPFERD MCCARTHY'S WORKHORSE

Gary Green - Besitzer von McCarthy Air

**DAS LEBEN IN ALASKA IST HART UND HERAUS-
FORDERND. IN DER WILDNIS MUSS MAN SICH AUF
DAS MATERIAL VERLASSEN KÖNNEN. DESHALB
FLIEGE ICH EINEN PC-6 - DEN LETZTEN MIT KOLBEN-
MOTOR IM KOMMERZIELLEN EINSATZ.**

**LIFE IS RUGGED AND CHALLENGING IN ALASKA
AND BECAUSE OF THAT, ONE MUST USE ONLY TRIED
AND TESTED MACHINES FOR WORK AND LIFE.
THAT'S WHY I FLY MY PC-6, N283SW, THE LAST PIS-
TON PORTER IN COMMERCIAL OPERATION.**

McCarthy ist ein kleines Dorf in den Wrangell Mountains, Alaska. Mit dem Lufttaxi transportiere ich meistens Touristen, die den Wrangell-St.-Elias-Nationalpark in meiner Heimat besuchen wollen. Das Gebiet erstreckt sich über eine Fläche, die grösser ist als die Schweiz, jedoch nur von ein paar Hundert Menschen bewohnt wird. Eislandschaften und unberührte Natur prägen das Bild. Wer hierher kommt, sucht die Wildnis - vom Flugzeug aus gewinnt man einen guten Eindruck von den mächtigen Gletschern und den schroffen Gipfeln. Wanderer und Jäger lassen sich

McCarthy is a small village in the Wrangell Mountains, Alaska. The air-taxi is mostly used for tourists visiting my home, Wrangell St. Elias National Park. Larger than the whole of Switzerland but populated by a mere few hundred people, the area is an expanse of icy and isolated wilderness. Visitors pay to go into the air, to grasp the gigantic scale of the glaciers and peaks, and many brave travelers even have me drop them off on short and remote bush strips scattered throughout the Park to then go hiking or hunting.

INAL



auf einer der zahlreichen, einsamen Buschpisten absetzen, um in dieser einmaligen Kulisse ihren Hobbys zu frönen.

Natürlich fliege ich mit meinem PC-6 auch für die Einheimischen, ist das Flugzeug doch meistens die einzige Verbindung zur Aussenwelt. Mit dem Arbeitspferd aus der fernen Schweiz transportiere ich eine bunte Vielfalt an Waren: von Gütern des täglichen Bedarfs über Baumaterialien, Tierfutter, Schneemobile bis hin zur Jagdbeute – ganze Elche und manchmal sogar einen Bison.

But, of course, in the wilds of Alaska a workhorse like the PC-6 has also become a lifeline for the community and I fly all sorts of interesting cargo from rafts to whole cabins, tools and horse feed, ATVs and snowmobiles – even harvested moose and buffalo!

FLYING HISTORY

My Pilatus Porter PC-6 was built in 1962 with the serial number 540. Today, N283SW is among the ten oldest operational PC-6s in the world. Even more impressively,



Drei erfolgreiche Jäger mit ihrer Trophäe: einem Büffelkopf!
 Three successful hunters with the head of a buffalo.



FLIEGENDE GESCHICHTE

Mein Pilatus Porter PC-6 wurde 1962 als Seriennummer 540 gebaut. Heute ist N283SW unter den zehn ältesten noch fliegenden PC-6 weltweit. Noch spezieller macht ihn, dass er (im Moment) der letzte Porter im kommerziellen Einsatz ist, der von einem 350 PS starken Lycoming-6-Zylindermotor angetrieben wird. Die meisten der ursprünglich so ausgelieferten Flugzeuge wurden zwischenzeitlich mit einer PT-6A Turbine ausgestattet und zu Turbo Portern umgebaut – aber nicht meiner!

Dieses Flugzeug hat eine lange und glorreiche Vergangenheit. Als HB-FAL wurde er als erster PC-6 mit Schwimmern ausgestattet und diente in dieser Konfiguration als Demoflugzeug in der Schweiz und in Schweden. Später wurde das Flugzeug in den kanadischen Nordwest-Territorien und im Yukon für missionarische Lieferungsflüge eingesetzt. Nach 40 Jahren wurde ich schliesslich stolzer Besitzer dieses Schweizer Flugzeugs.

it is (currently) the last Porter in commercial operation still powered by a 350HP Lycoming 6-cylinder engine. Most of the other “classic” PC-6 Porter were converted to Turbo Porters and fitted with a PT-6A turbine. But not mine!

This aircraft has had a long and glorious career. It was the very first PC-6 on floats; in that configuration, it was used as a demonstrator in Switzerland and Sweden. Later, across the Atlantic, the Porter moved up through Canada, working hard for years on a missionary delivery route through the Yukon and Northwest Territories, and also for several guide outfits. After 40 years, I became the proud owner of this Swiss workhorse.

FLEET EXPANSION

I started McCarthy Air in 1988 and have been flying in the area for over 25 years. The business grew and in 2002, I bought the PC-6 and put it on wheel-skis for



Gary Green, Pilot und Besitzer von McCarthy Air.
 Gary Green, pilot and owner of McCarthy Air.

FLOTTENERWEITERUNG

Ich gründete McCarthy Air 1988 und in den vergangenen 26 Jahren sammelte ich viele tausend Flugstunden. Das Geschäft entwickelte sich gut und so habe ich 2002 diesen PC-6 dazugekauft und mit Skis ausgerüstet. Das Flugzeug ermöglicht es mir, Hochgebirgs-Gletscherlandungen durchzuführen und Bergsteiger nah an die Ausgangsorte ihrer Touren zu bringen. Abgesehen von den Skis ist das Flugzeug absolut original. Die Lackierung, weiss mit blauen Längsstreifen, sieht immer noch einwandfrei aus und passt hervorragend zur eisigen Umgebung auf dem Gletscher.

Mit meinem Porter fliege ich jährlich rund 150 Stunden. In der Flotte von McCarthy Air befinden sich noch eine Cessna 180 und eine zweiseitige Piper Super Cub, mit denen ich die Einsätze fliege, wenn nicht so viel Material transportiert werden muss. Der PC-6 ist dagegen die ideale Besetzung, wenn die Jagdausrüstung, Riverrafting-

glacier landings and high-elevation drop-offs for mountaineering trips. Other than that, no modifications were added when it became N283SW. The current paint job,

MY PILATUS PORTER IS AMONG THE TEN OLDEST OPERATIONAL PC-6S IN THE WORLD.

a white base with light blue and dark blue strips running the length and width of it, looks immaculate and natural amongst the icy crags and sheets of snow.

I fly about 150 hours a year in my PC-6. The McCarthy Air fleet also includes a smaller Cessna 180 and a Piper

Ein ganz seltener Anblick diese Tage: Der PC-6 mit kurzer Nase und einem Lycoming-Triebwerk. What a rare sight these days: The PC-6's shorter nose, housing a Lycoming engine.



Equipment oder eine Gruppe Wanderer auf kurzen Buschpisten abgesetzt werden soll. Natürlich wünsche ich mir manchmal die Kraft eines Turbo Porters – leider konnte ich mir den aber nicht leisten.

BISON AUF DER LADEFLÄCHE

Den Hartzell Dreiblatt-Propeller – die Nabe ist immer noch die originale – erblicke ich als erstes, wenn ich zum Flugplatz in McCarthy fahre. Jetzt, im Herbst, beginnt der Tag meist sehr früh; in der Jagdsaison gibt es für meinen Porter und mich viel Arbeit. Entsprechend nütze ich die Morgenstunden, wenn die Luft noch kühl und ruhig ist.

Jedes Jahr werden in einer Lotterie zwei Glückspilze bestimmt, die hier draussen Bisons jagen dürfen. Natürlich kommt auch hier die McCarthy Air zum Einsatz; wir sind der einzige Flugzeugbetreiber mit einem genügend grossen Flugzeug und haben die besten Ortskenntnisse, um die Jäger mitsamt der Beute zurück in die Zivilisation zu bringen. Ein ausgewachsener Bison kann bis zu 900 Kilo auf die Waage bringen – dies wird selbst für meinen PC-6 mit gut 1000 Kilo Ladekapazität zur Herausforderung. Besonders dann, wenn ich von einer improvisierten Piste im Flussbett des grossen Chitina Rivers starten muss.

HUT ODER HEADSET

Hier draussen verwende ich den Flugfunk nie – es ist schlicht kein anderes Flugzeug in der Gegend, mit dem ich sprechen könnte. Die McCarthy Air war für lange Zeit der einzige Lufttaxi-Betreiber der Region. Und, noch viel wichtiger, dann könnte ich meinen Cowboyhut, den Stetson, nicht mehr aufsetzen. Und den habe ich immer aufgesetzt. Der Piston Porter und ich – zwei Originale in Alaska! ■

Super Cub. They are used for the less demanding tasks in terms of payload. But the Porter is the ideal choice for hauling hunters, rafters, and hikers to short rough strips in the mountains. The Lycoming powered version does a remarkable job, but as always, there is no substitute for horse power. A piston-powered PC-6 was all I could afford, unfortunately.

BUFFALO IN THE BACK

The Hartzell three-bladed propeller – I still use the original hub – is the first thing I see approaching the airstrip by ATV over a hill. During hunting season, my working days are long and start in the early morning. I like to fly early in the day for cool weather and lack of thermals.

Every year, two lucky hunters win a lottery to harvest buffalo. They then inevitably contact McCarthy Air, because we are the only operator out here with a plane that's big enough and the local know-how to get them in and out with their very large harvest. A buffalo can yield some 2000 pounds (900 kilograms), pushing the limits of the PC-6's 2270 pounds useful load! I help them haul the buffalo out of remote strips near the wide and winding Chitina River – sometimes I even have to find a suitable strip on the riverbed on the fly!

HAT OR HEADSET

Operating out of McCarthy, I never use a radio; there's just not enough air traffic to warrant communication! For years I was the only air-taxi operating in the area anyway. Most importantly, I simply can't wear both together – a headset and my Stetson cowboy hat, which I never go without. The Piston Porter and I – we probably both belong to a different era! ■