

F6F-3 Hellcat

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 7074

Existuje jen málo stíhacích letounů druhé světové války, které měly tak jednostranné skóre v poměru sestřelů k vlastním ztrátám, jako Hellcat. Jeho výkonnostní posun oproti předchůdci jménem Wildcat byl obrovský a zapojení Hellcatů do bojů v Pacifiku zcela změnilo rozložení sil ve vzduchu.

Hellcat byl dalším krokem v „kočičí“ linii letadel firmy Grumman. A od samého počátku byl výjimečnou konstrukcí. S pokračující válkou v Tichomoří bylo stále zřejmější, že Hellcatův předchůdce Wildcat, který nesl na svých bedrech většinu tíhy tichomořských leteckých bojů v roce 1942, zaostává v některých ohledech za svým hlavním protivníkem, kterým bylo A6M Zero. Japonský stíhač měl lepší manévrovací schopnosti a byl také o něco rychlejší. Wildcat byl na druhou stranu lepší ve střemhlavém letu a stabilnější v zatáčkách na vysoké rychlosti. Přesto bylo zřejmé, že je zapotřebí vyvinout nový stíhací letoun, který Zero překoná ve všech ohledech.

S ohledem na zkušenosti

Grumman začal pracovat na nástupci typu F4F Wildcat již v roce 1938 (tj. pouhé tři roky poté, co byl Wildcat dokončen), takže při návrhu nového prototypu s označením XF6F-1 nemusel začínat zcela od nuly. Leroy Grumman a jeho šéfkonstrukteři Jake Swirbul a Bill Schwendler během vývoje úzce spolupracovali se zkušenými piloty Wildcatů a také s Úřadem pro letectví amerického námořnictva (BuAer), aby pochopili, co letectvo námořnictva a námořní pěchota potřebuje. Podněty od zkušených pilotů zahrnovaly například vyšší polohu kokpitu a zvětšený sklon přídě pro lepší výhled z kabiny. Nakonec vznikl stroj, který s předchůdcem neměl nic společného. Křídlo bylo přesunuto ze středu trupu do jeho spodní části. Mechanismus sklápění křídla umožňoval jak hydraulické, tak ruční sklápění s otáčením kolem diagonální osy, přičemž se vnější část křídla přiklápěla k trupu s náběžnými hranami směřujícími dolů. Místo ručně ovládaného hlavního podvozku s úzkým rozchodem, který byl ukotven v trupu Wildcatu, dostal nový stíhač robustní, hydraulicky ovládaný podvozek se širokým rozchodem. Podvozkové nohy se při zatahování do křídla otáčely o 90°.

Větší výkon pro pekelnou kočku

Pro nový palubní stíhací letoun byl původně určen 14válcový dvouřadý hvězdicový motor Wright R-2600 Twin Cyclone o výkonu 1300 kW, ale na přání BuAer použili u Grummanu pro druhý prototyp výkonnější osmnáctiválcový agregát Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp o výkonu 1500 kW. Změna si vyžádala zesílení draku, ale vyplatila se, protože díky ní významně vzrostly výkony. První prototyp XF6F-3 s motorem Cyclone vzletl 26. června 1942, druhý, již s motorem Double Wasp, letěl poprvé 30. července 1942. O dva měsíce později už vzletl první sériový F6F-3 poháněný motorem R-2800-10 (3. října 1942) a operační připravenosti dosáhl Hellcat, jak byl nový letoun pojmenován, v únoru 1943 u jednotky VF-9, operující z paluby letadlové lodi U.S.S. Essex. Název Hellcat navázal na tradici „kočičích stíhaček“ firmy Grumman a název nejenže naznačoval, kam budou nepřátelé posíláni, ale představoval také slovní hříčku. Tento výraz totiž kdysi na divokém Západě označoval hospodské rváče, a právě o něco takového námořnictvu šlo. Potřebovalo drsného bojovníka s tvr-

dými pěstmi, který by také dokázal nějakou tu ránu vydržet... Hellcat byl výrazně větší a asi o 60 procent těžší než Wildcat, byl také lépe vyzbrojen díky šesti kulometům M2 Browning ráže 12,7 mm v křídle (400 nábojů na zbraň). Poháněl ho výkonnější motor, nesl více paliva a celkově měl robustnější konstrukci. To všechno vedlo k více než dvojnásobné hmotnosti v porovnání s hlavním protivníkem, kterým byl A6M Zero. Přesto se jednalo o stíhací letoun v každém slova smyslu, navržený podle požadavků pilotů.

Střílení krocánů

K prvnímu bojovému střetu Hellcatů s nepřítelem došlo 1. září 1943, kdy byl japonský H8K Emily poslán k zemi dvěma F6F-3. Převahu nad japonskými stíhačkami dobře demonstrovali piloti Hellcatů dne 16. února 1944, kdy v okolí Truku poslali k zemi přes sto japonských stíhaček a zničili jich více než 150 na zemi při ztrátě pouhých čtyř vlastních letadel. O pět dní později na Marianách zničili dalších 160 nepřátelských letadel ve vzduchu i na zemi.

Jednostranný charakter bojů se naplno projevil v bitvě o Filipínské moře, která vyvrcholila 19. června 1944 legendárním „velkým mariánským střelením krocánů“. Během této bitvy si piloti Hellcatů nárokovali na 350 zničených nepřátelských letadel. Další „hon na krocany“, jak se začalo soubojům mezi Hellcaty a Zery říkat, se odehrál mezi 12. a 14. říjnem 1944 nad Formosou (Tchaj-wanem), kdy bylo zničeno zhruba 300 nepřátelských letounů při ztrátě pouhých 27 Hellcatů.

Přestože byl Hellcat nahrazován typem F4U Corsair, řada letek si jej ponechala až do konce války. Pod označením F. Mk.I a Mk.II sloužilo několik set Hellcatů u Royal Navy, zejména v Atlantiku a také na Dálném východě. Podle statistik bylo vyrobeno 12 275 Hellcatů všech verzí a při ztrátě 270 vlastních strojů si jejich piloti nárokovali 5156 sestřelů. To představuje více než polovinu vítězství letounů USN a USMC během války!

Tato stavebnice: F6F-3 Hellcat

První sériová verze Hellcatu měla standardní výzbroj šesti kulometů ráže 12,7 mm. Pozdější sériové letouny této verze měly po jednom závěsníku pod každou polovinou křídla mezi podvozkovou šachtou a trupem. Spolu s centrálním závěsníkem mohly nést pozdní sériové F6F-3 pumový náklad o hmotnosti přes 900 kg. Rovněž bylo možné nést šest pětipalcových (127mm) raket HVAR. Trup za překrytem kabiny měl prosklená okna, která byla později u F6F-5 odstraněna. Také čelní štít kabiny se lišil, protože F-6F3 jej měl vyroben ze zaobleného plexiskla, pod kterým bylo namontováno pancéřové sklo pro ochranu pilota, zatímco u F6F-5 bylo pancéřové sklo přímo součástí rámu čelního štítu. Kryt motoru měl vypouklou oblast kolem výfuků pod klapkami regulace chlazení, zatímco u F6F-5 s výkonnější variantou motoru Double Wasp měl kryt pozměněný tvar bez vypouklé části.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

* INSTR. SYMBOLY

* INSTRUKTION

SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



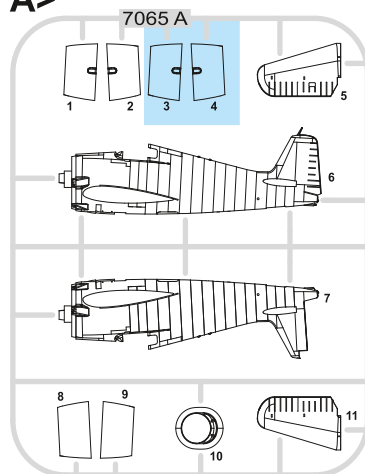
PIÈCES



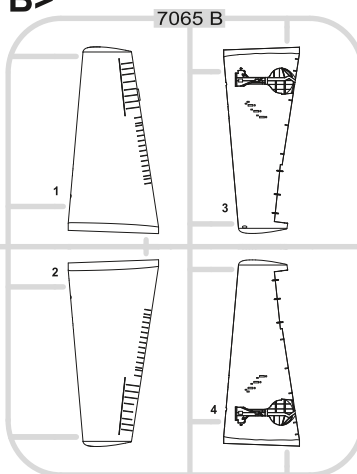
部品

PLASTIC PARTS

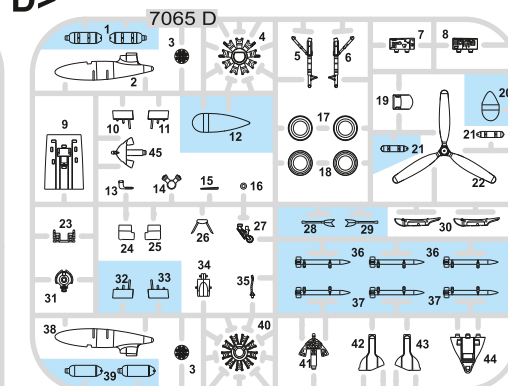
A>



B>

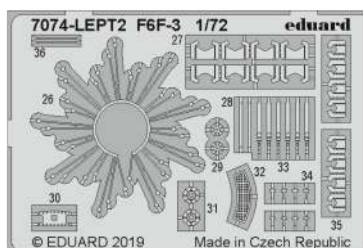
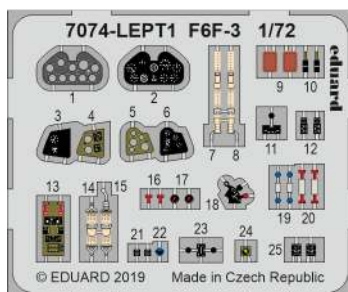
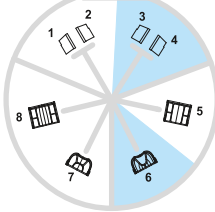


D>

eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

E>



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE



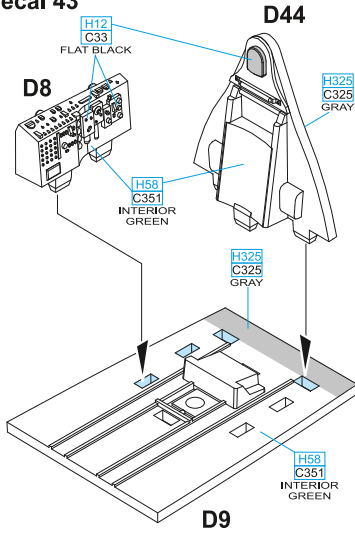
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H12	C33	FLAT BLACK
H52	C12	OLIVE DRAB
H54	C365	NAVY BLUE
H56	C366	INTERMEDIATE BLUE
H58	C351	INTERIOR GREEN
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H93	C50	CLEAR BLUE

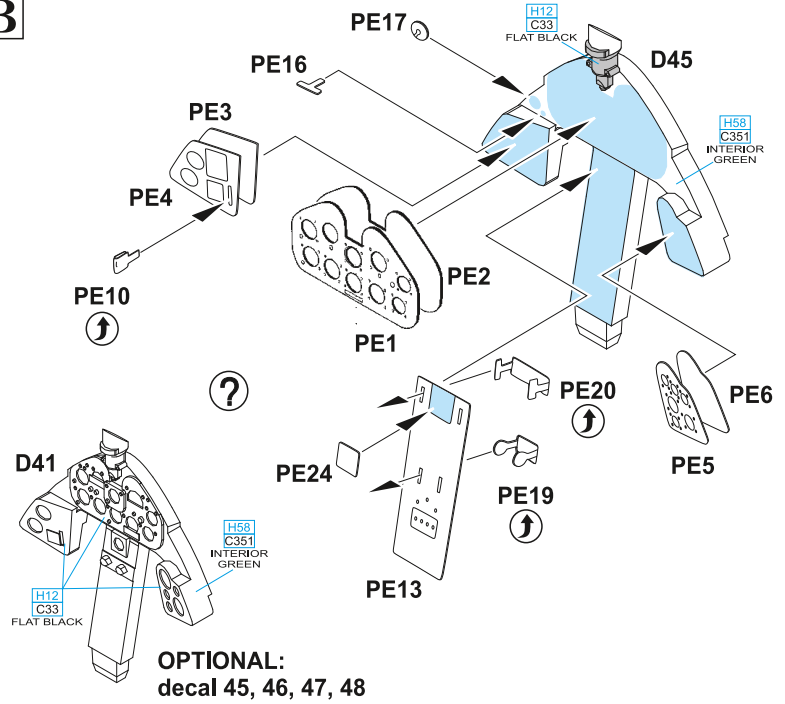
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H306	C306	MEDIUM GRAY
H316	C316	WHITE
H325	C325	GRAY
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER CHROME
SM212		ALUMINIUM

A

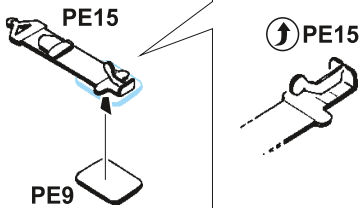
OPTIONAL:
decal 43



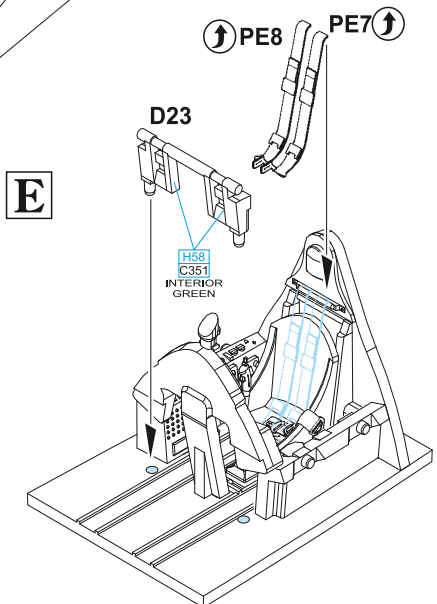
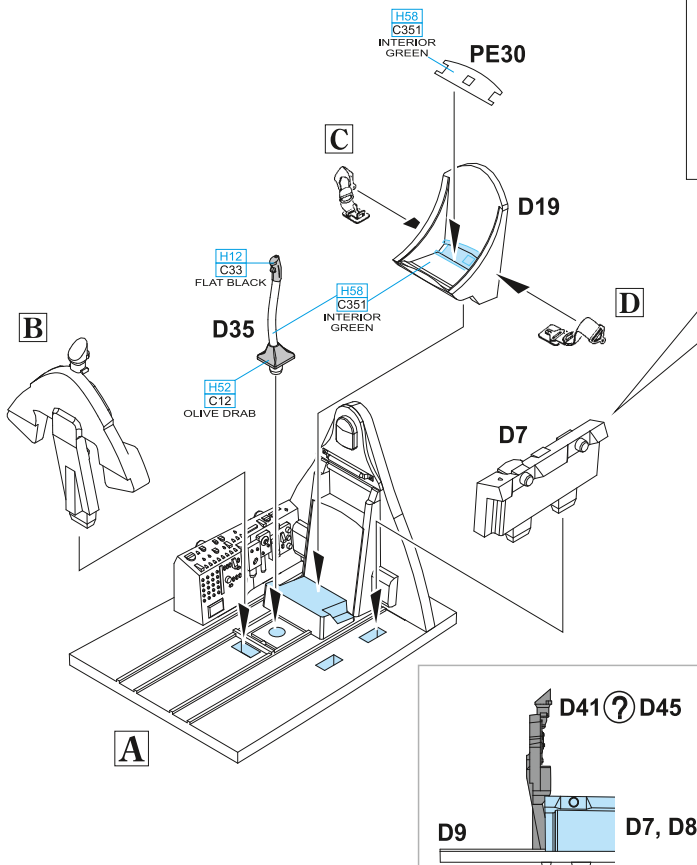
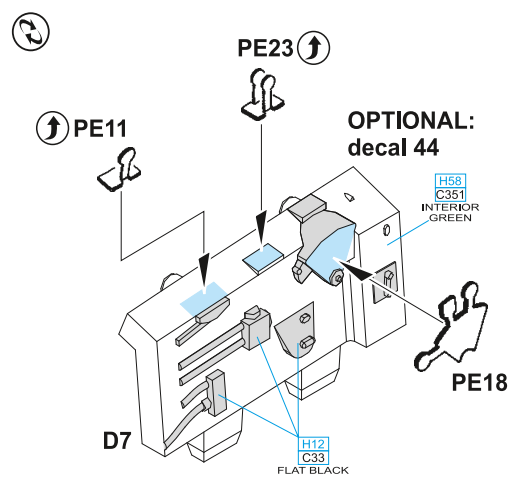
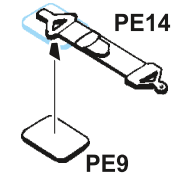
B

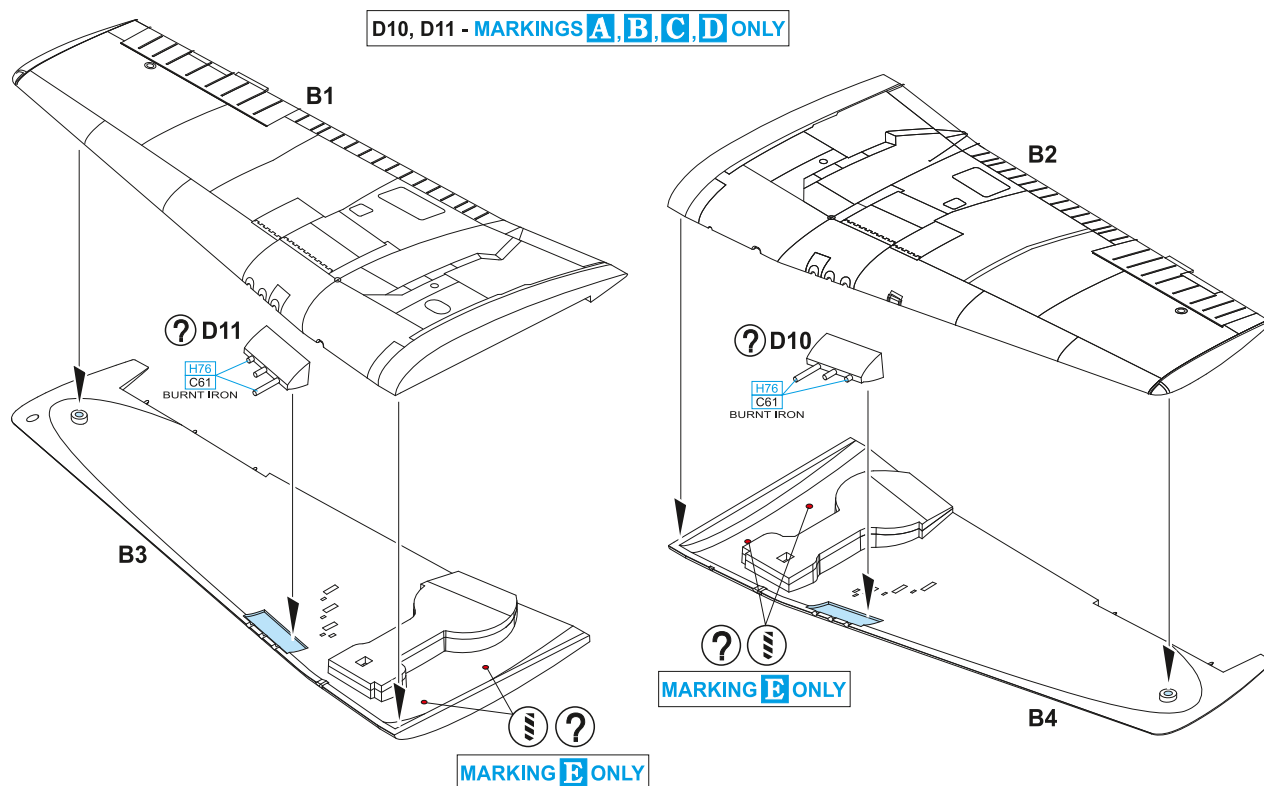
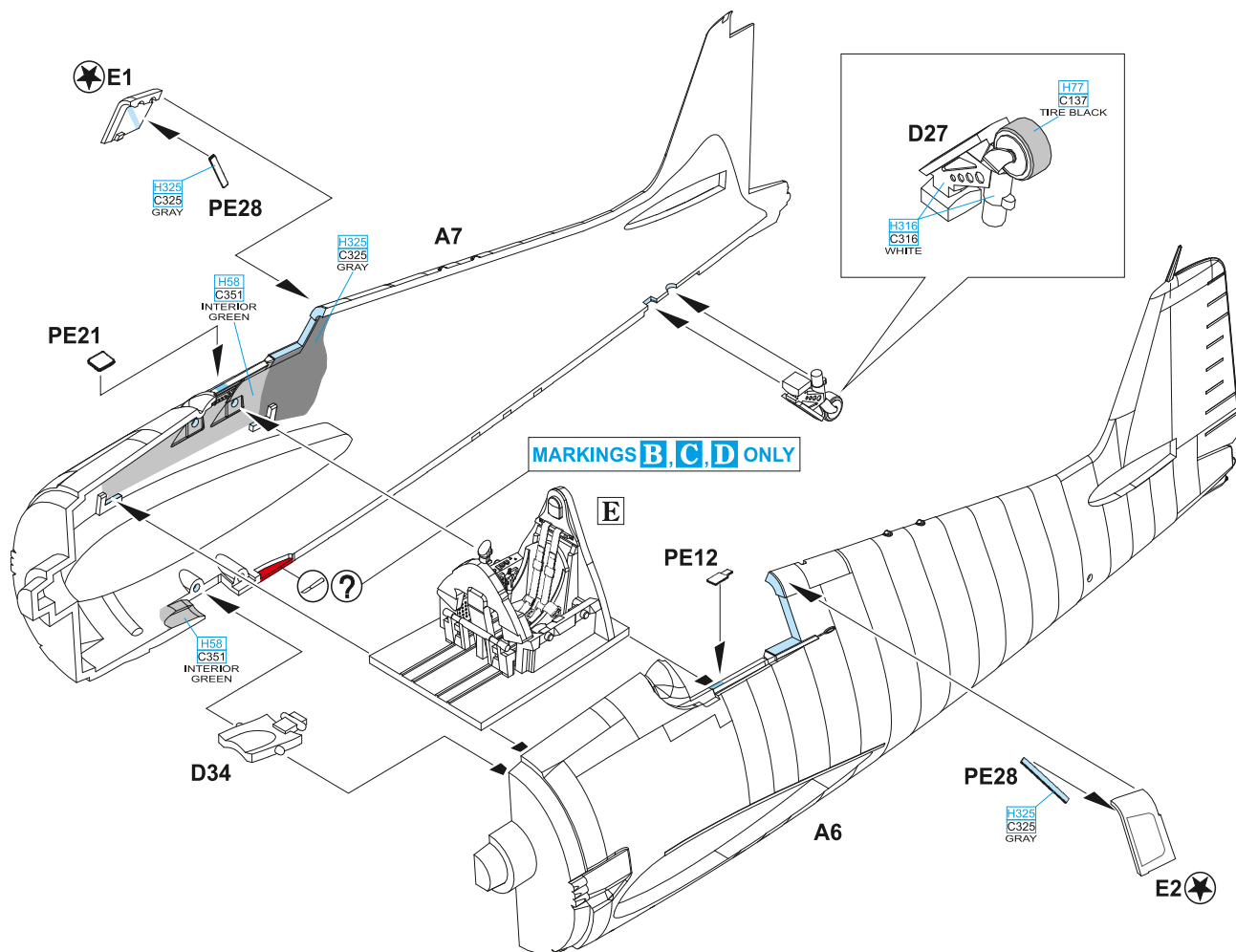


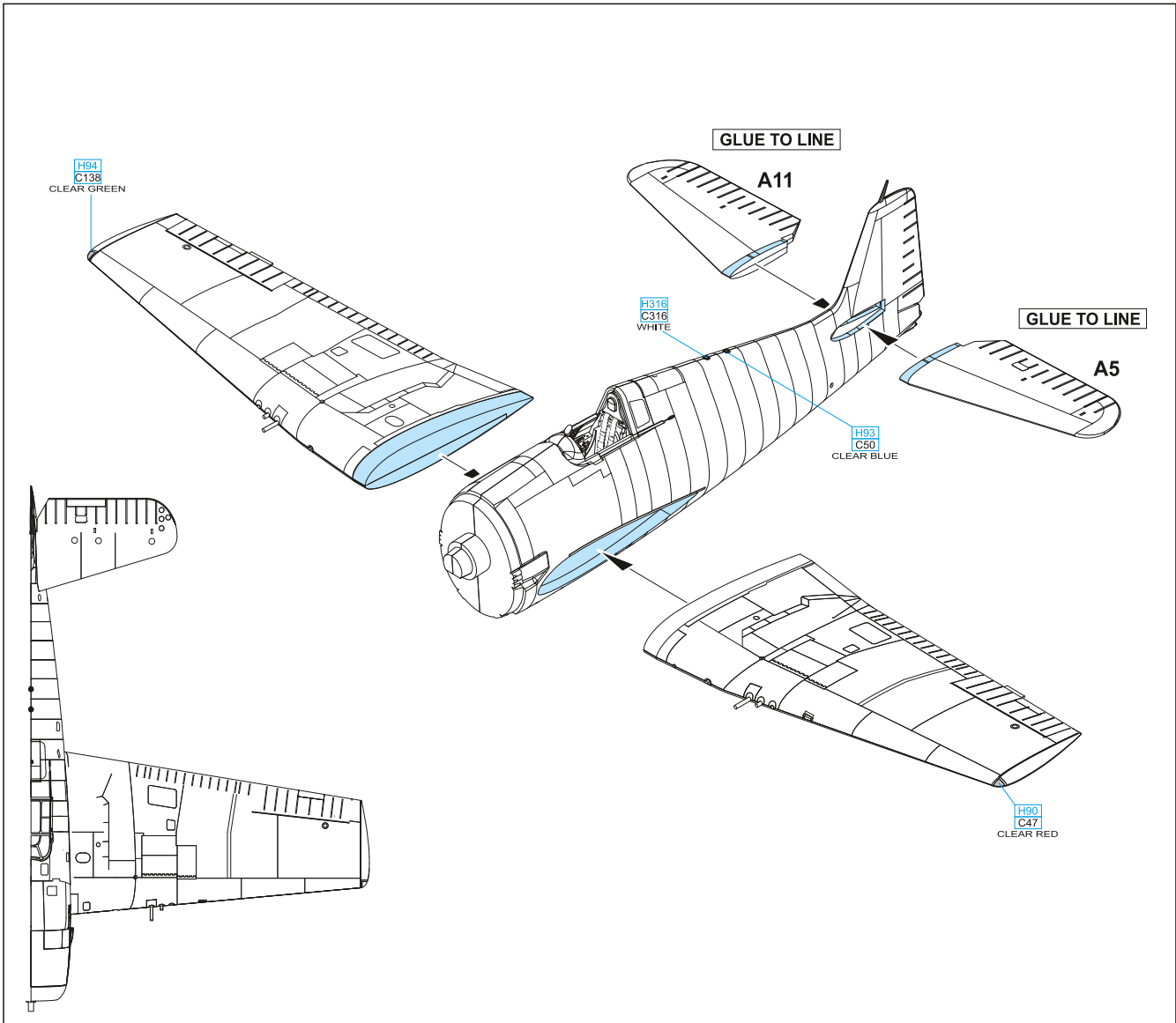
C



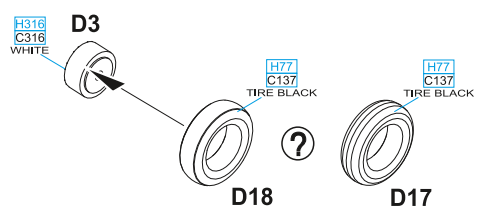
D



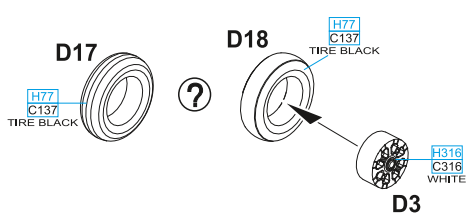




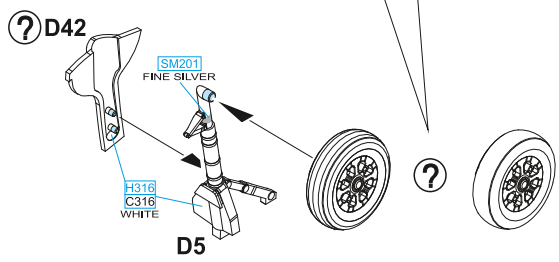
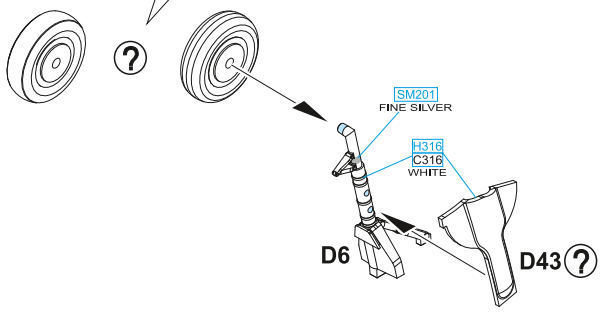
F

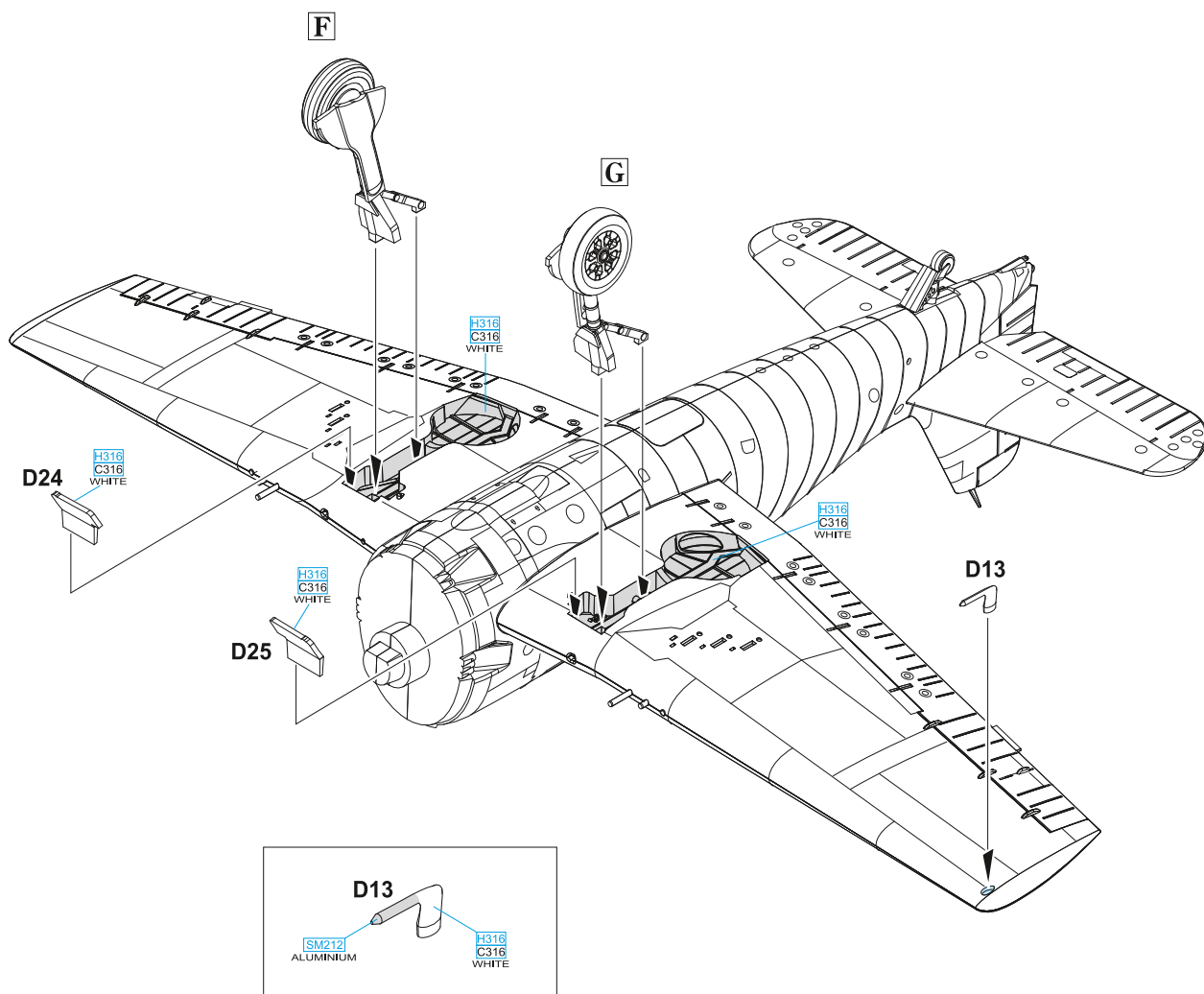


G

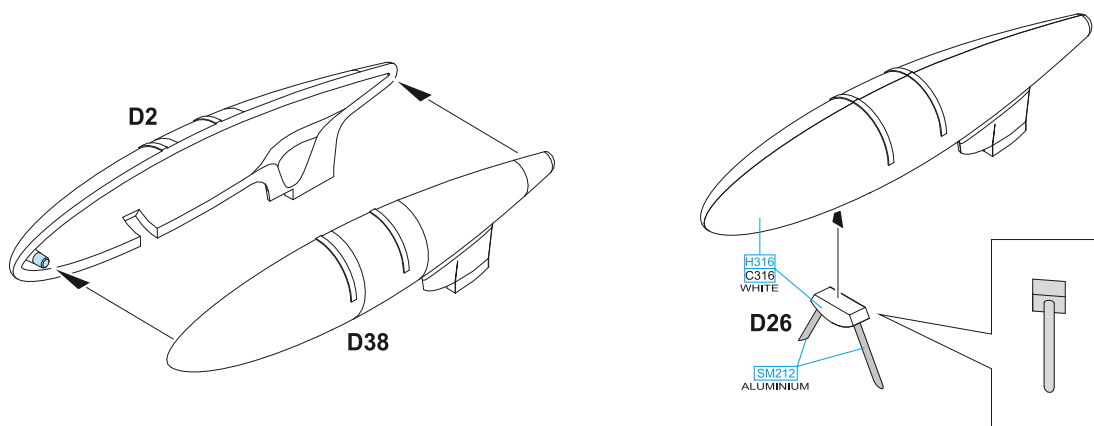


D42, D43 - MARKINGS A, B, C, D ONLY





H



D30 - MARKING **E** ONLY

H316
C316
WHITE

H

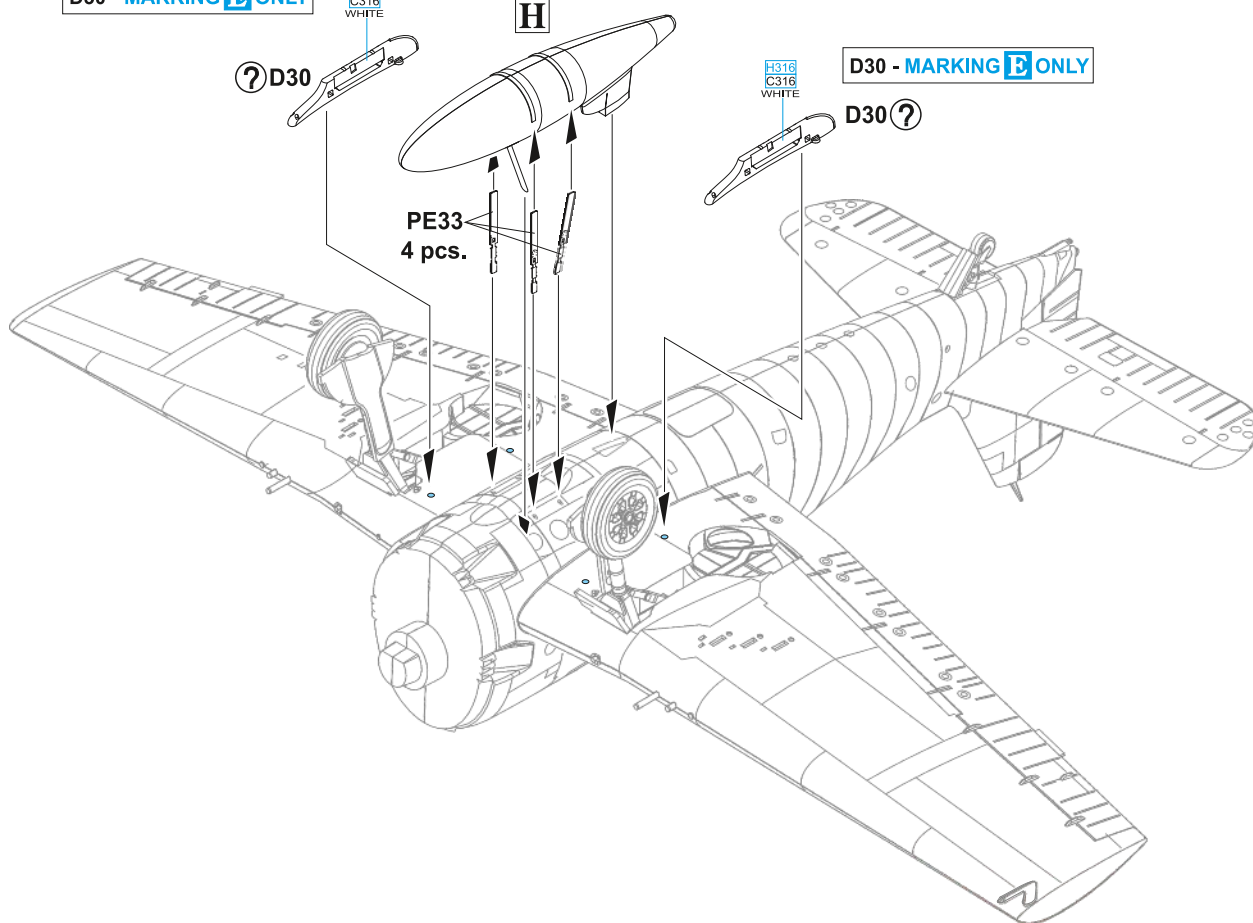
⑦ D30

PE33
4 pcs.

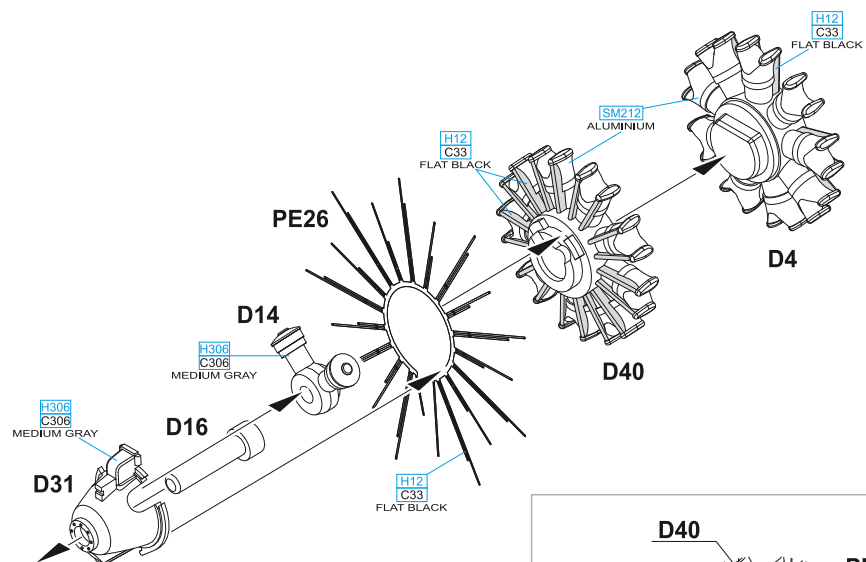
H316
C316
WHITE

D30 - MARKING **E** ONLY

D30 ⑦

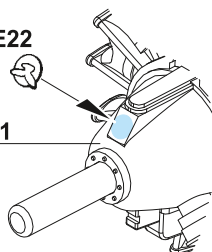


I



PE22

D31



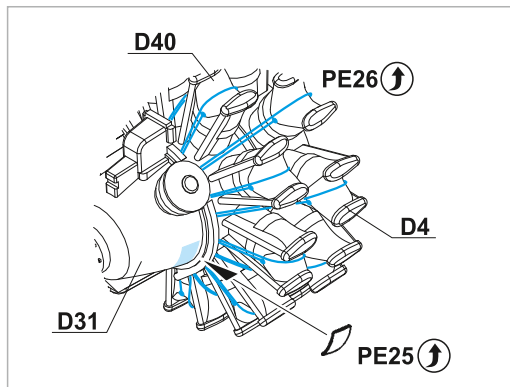
D40

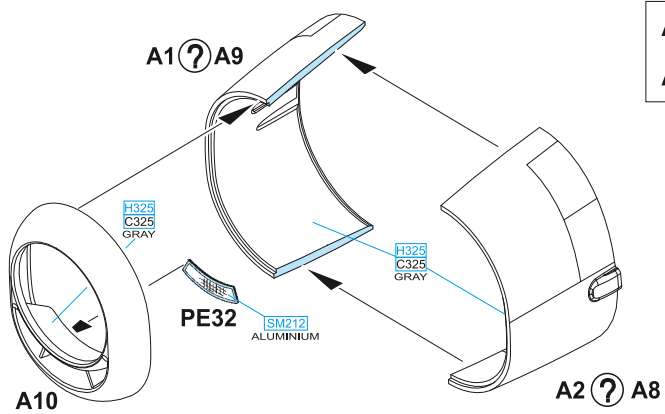
PE26 ⬆

D4

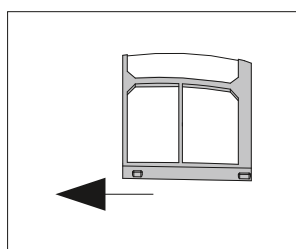
D31

PE25 ⬆





A1, A2 - MARKINGS **A, B, C**
 A8, A9 - MARKINGS **D, E**



★ E5 - CLOSED

?

★ E8 - OPEN

D15 - MARKINGS **A, B, D, E**

PE36 - MARKING **C**

D15 ? PE36

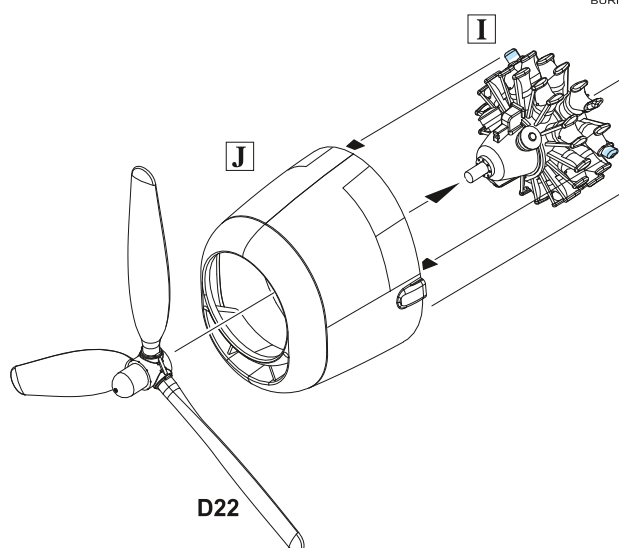
★ E7

H58 C351
 INTERIOR GREEN

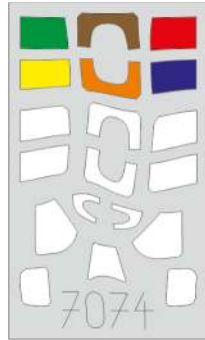
H76 C61
 BURNT IRON

H76 C61
 BURNT IRON

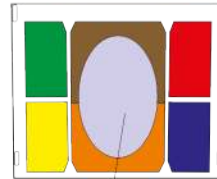
H76 C61
 BURNT IRON



7074

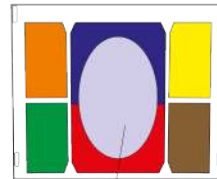


E8

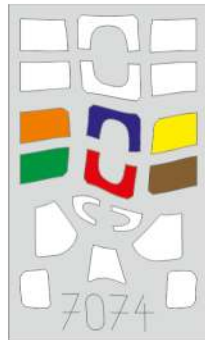


LIQUID MASK

E5



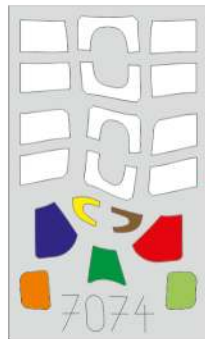
LIQUID MASK



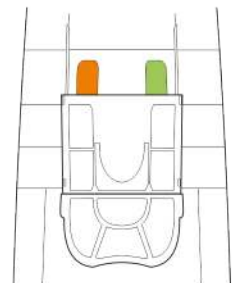
E7



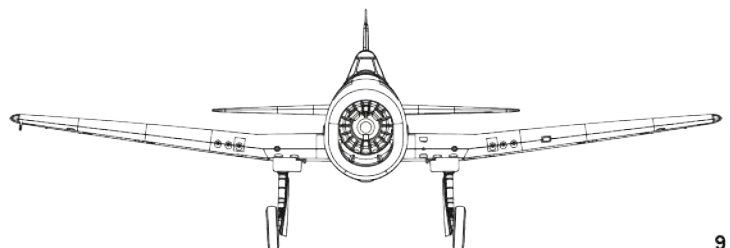
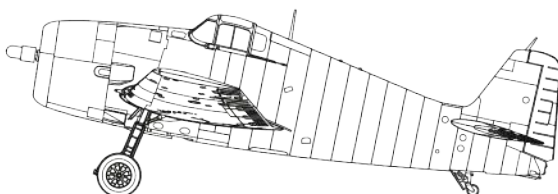
LIQUID MASK



E1

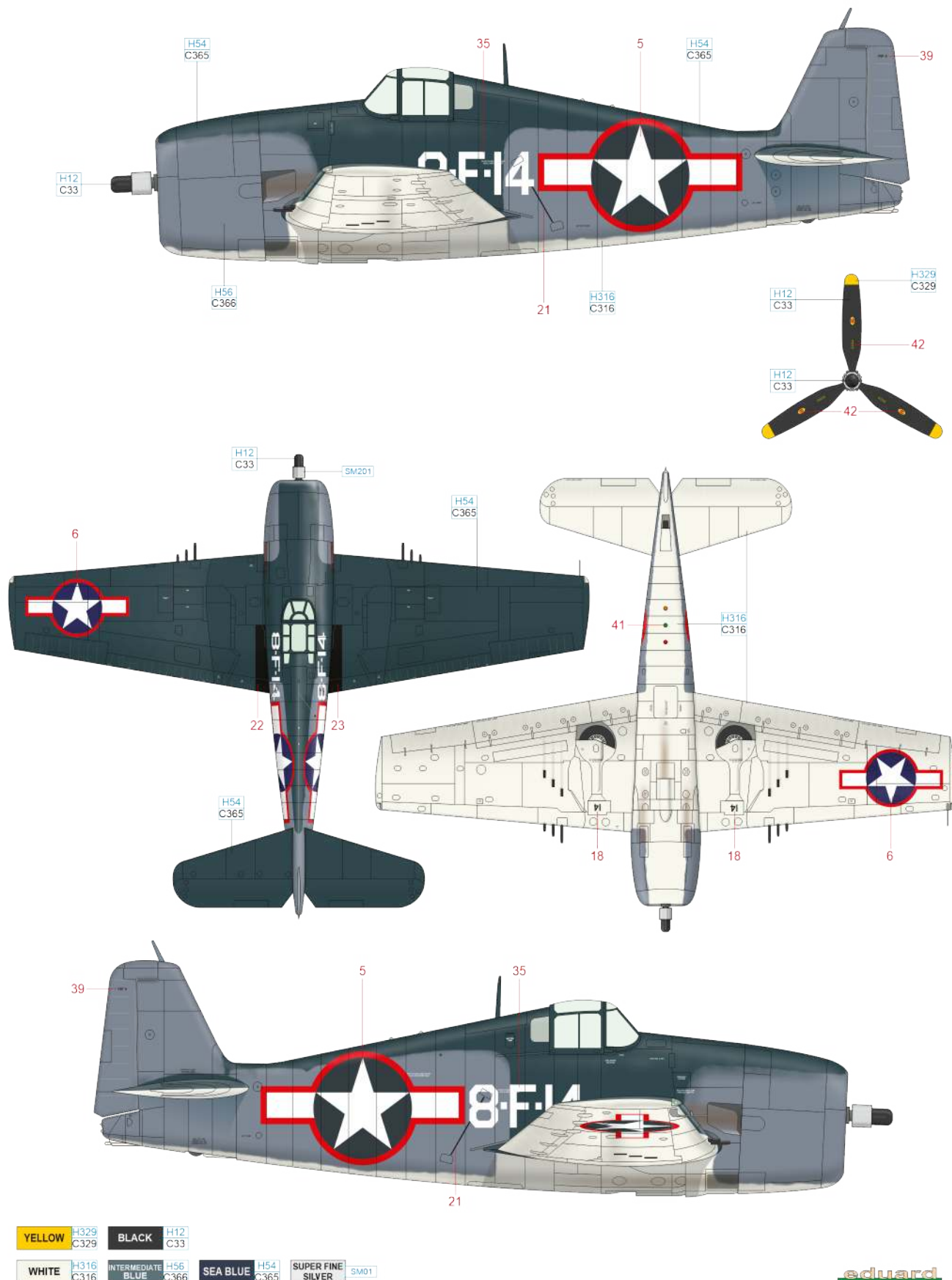


E2



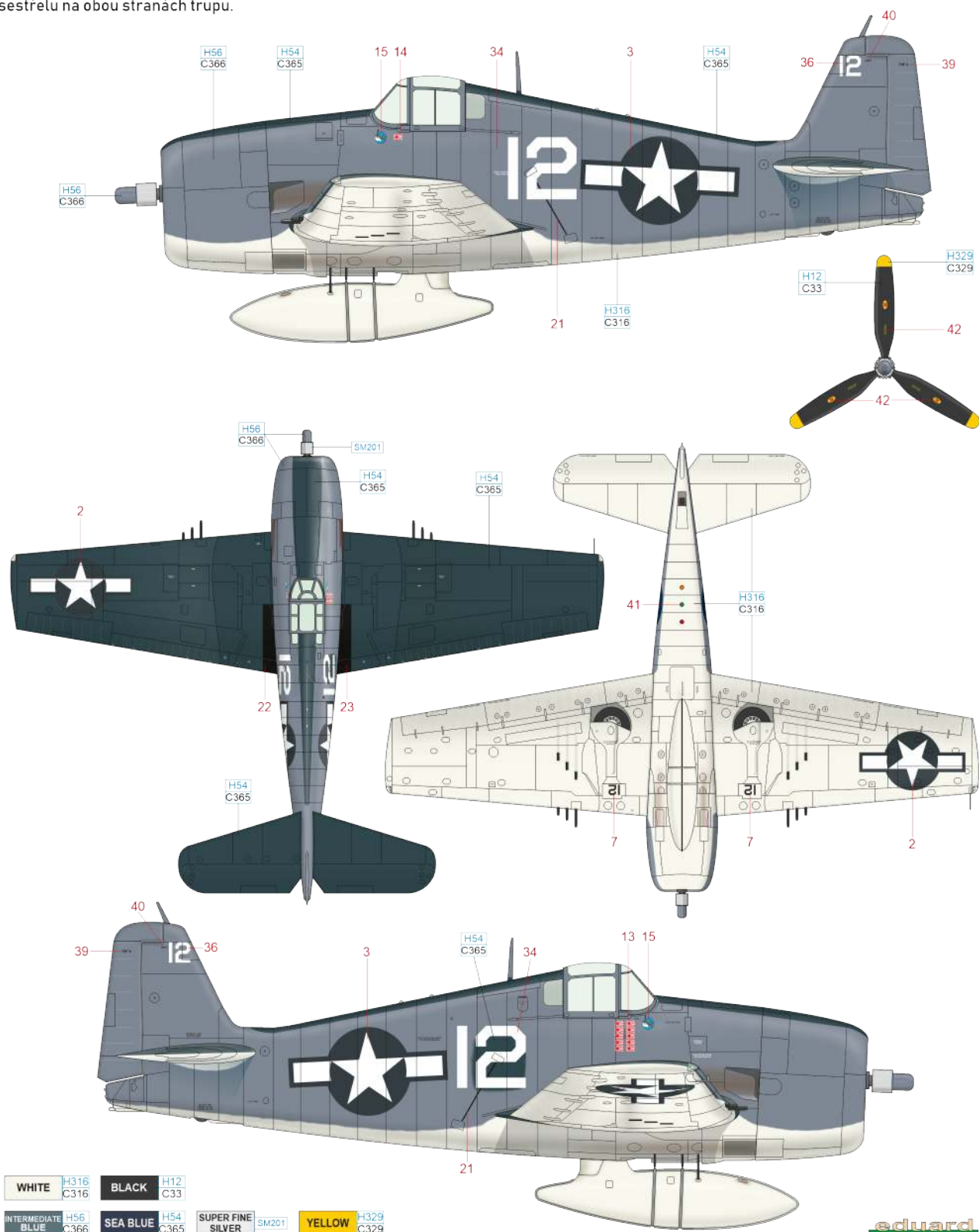
A VF-8, USS Intrepid (CV-11), léto 1943

Druhá jednotka s označením VF-8 byla založena 1. června 1943 a pod vedením LCDR. Williama M. Collinse Jr. byla odeslána k výcviku na palubu USS Intrepid (CV-11), která v té době plula v Karibském moři. Tříbarevná kamufláž, zavedená od 5. ledna 1943 pro stroje používané v Pacifiku, sestávající z barev Nonspecular Sea Blue, Semigloss Sea Blue, Intermediate Blue a Nonspecular White, byla u tohoto stroje provedena mírně odlišně než u ostatních strojů. Výsostné znaky s červeným lemem byly zavedeny k 28. červnu 1943.



B Lt. Hamilton McWhorter , USS Essex (CV-9), březen 1944

Hamilton „Mac“ McWhorter se jako příslušník VF-9 v kokpitu Wildcatu zúčastnil prvních bojových operací z paluby USS Ranger (CV-4) nad Casablankou během operace Torch, aniž se setkal s letouny nepřítele. Více se mu dařilo poté, co se VF-9 přesunula na palubu USS Essex (CV-9), zároveň se tato jednotka stala prvním útvarem vyzbrojeným typem F6F Hellcat. První sestřel si McWhorter připsal během bojů u atolu Wake a 19. listopadu 1943 se stal prvním pilotem, který na Hellcatu dosáhl pěti sestřelů a tím docílil statusu esa. Dne 16. ledna 1944 opustila letadlová loď USS Essex (CV-9) s VF-9 na palubě po krátkém odpočinku Pearl Harbor s cílem podpořit invazi na Kwajalein. Následoval výpad proti japonské základně na atolu Truk a na zpáteční cestě ještě útoky na základny na Guamu a Saipanu. Během těchto bojů navýšil McWhorter své skóre na 10 uznaných sestřelů. Během zpáteční plavby do Pearl Harboru proběhlo začátkem března na palubě Essexu památeční focení členů jednotky VF-9 a při této příležitosti se v kabině Hellcatu č. 12 nechalo vyfotografovat několik pilotů. Počet sestřelů byl při focení postupně navyšován podle skóre konkrétního pilota. Hellcat s č. 12 byl tedy pouze po krátkou dobu naaranžován jako osobní stroj McWhortera s desíti japonskými vlajčkami na pravém boku trupu, během bojového nasazení však nesl pouze jeden symbol sestřelu na obou stranách trupu.

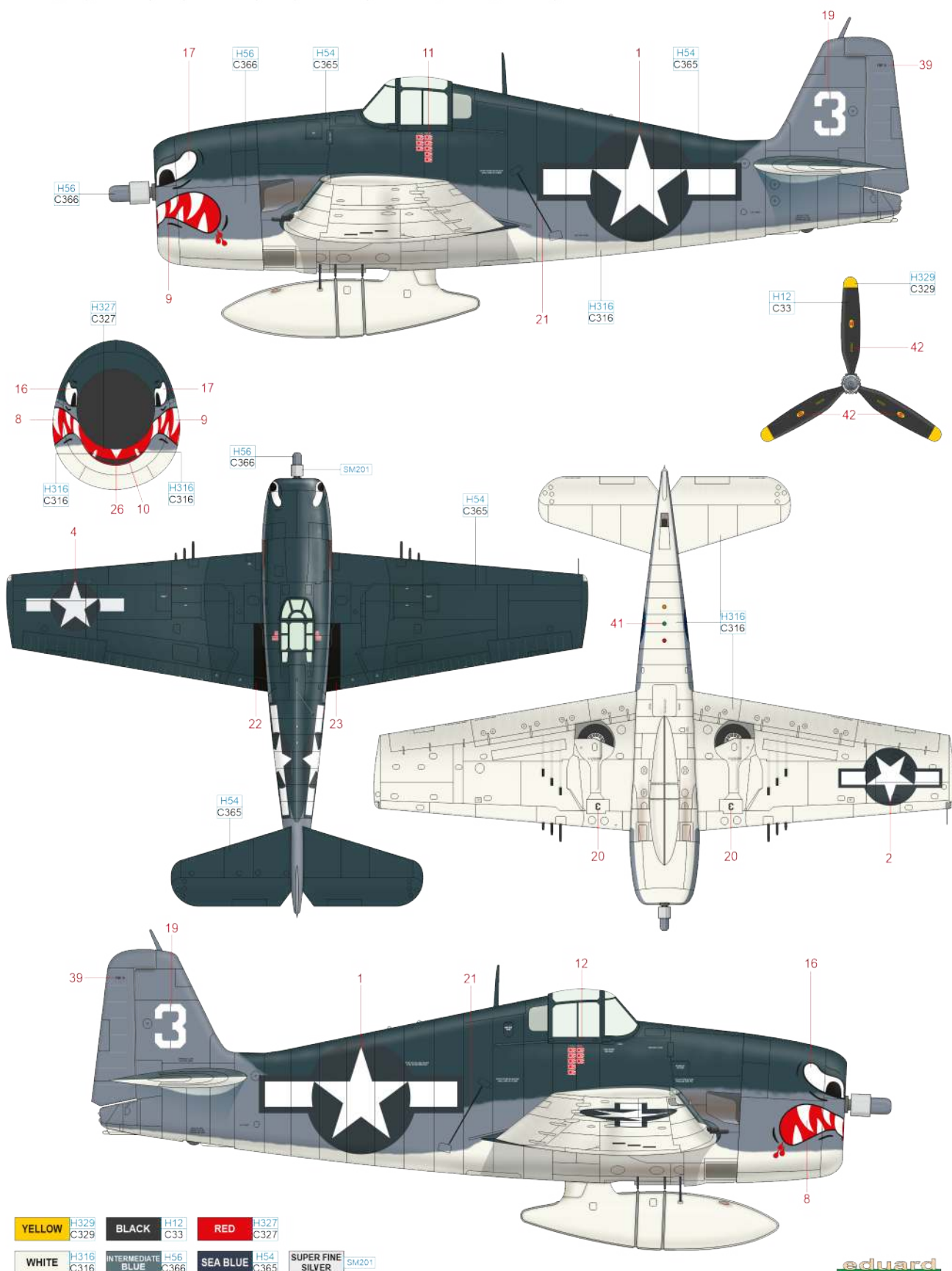


Hellicat VF-34 zasáhly do bojů o Šalamounovy a přilehlé ostrovy začátkem roku 1944 a zapojily se tak do závěrečné fáze bojů v této oblasti Pacifiku. Nejprve operovaly z ostrova Bougainville a na jaře z korálového atolu Nissan, kde stroje dostaly bílý nátěr hřbetu trupu a kýlovky a VOP. Někteří piloti perutě využili poněkud volnějšího režimu panujícího při nasazení z pozemních základů a ozdobili Hellicaty různými nápisy a kresbami. Podobně jako Lt. Edmonston se před svým Hellicatem nechalo na Nissanu vyfotografovat několik dalších pilotů jednotky a zdokumentovány jsou tak Hellicaty pojmenované např. PIGGY II, BEAUFORD BLUENOSE, Lolly nebo MARY JEANE.



D Ens. Gordon Arthur Stanley, VF-27, USS Princeton (CVL-23), říjen 1944

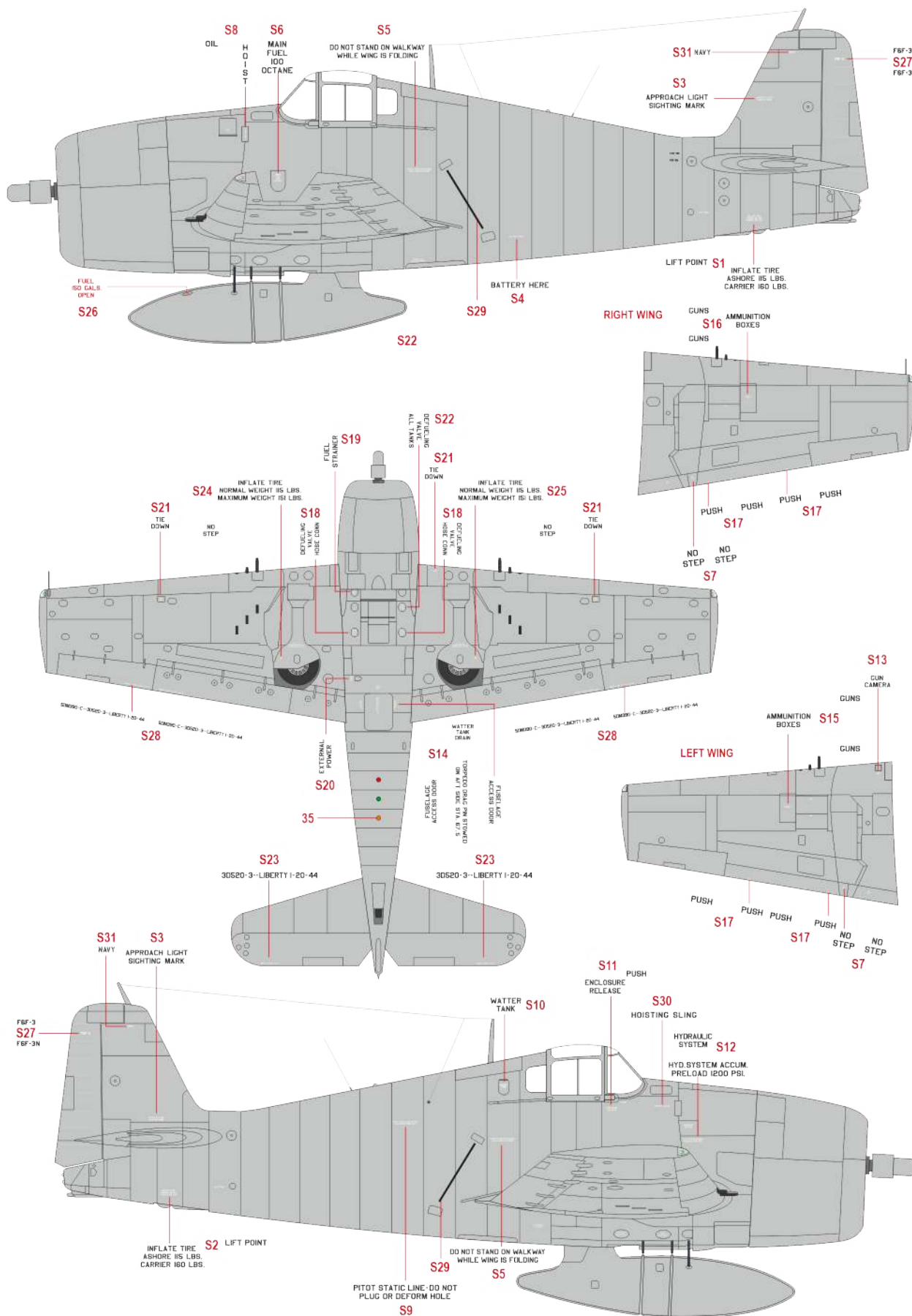
Gordon Arthur Stanley, narozený 13. června 1921 v Seattlu ve státě Washington, během 2. světové války sestřelil osm nepřátelských letadel, všechny v řadách VF-27. Tato jednotka se proslavila unikátním markingem – kočičí tlamou a očima, které na přídě všech Hellcatů jednotky namaloval Robert Burnell. Většina Hellcatů s tlamami byla zničena 24. října 1944 během Bitvy o záliv Leyte. Letouny skončily na mořském dně spolu s eskortní letadlovou lodí Princeton (CVL-23), potopenou pumou svrženou ze střemhlavého bombardéru D4Y Suisei (Judy). VF-27 poté působila z paluby USS Independence (CVL-22), ovšem již bez kočičích tlam a očí.



Naval Air Station Melbourne byla založena 20. října 1942 a první výcvik jednotky OTU VF 2 začal 18. ledna 1943 na strojích F4F Wildcat. Stroje Hellcat začaly k jednotce přicházet počínaje 1. červnem 1943, kompletně nahradily původně používané Wildcaty k 1. říjnu 1944 a jejich počet kolísal mezi 75 až 150 stroji. Během roku 1943 absolvovalo pilotní výcvik na této základně 546 pilotů, od ledna do října 1944 dalších 916. Hellcaty této jednotky nesly na přední části motorového krytu výrazný marking v podobě pruhů či jiných geometrických tvarů.



eduard



Eduard goodies for

F6F-3 1/72

73792 F6F-3 (PE-Set)
672038 US 250lb bombs (Brassin)
672203 F6F wheels (Brassin)
672345 F6F wheel bays PRINT (Brassin)

672345



672203



7079

ProfiPACK edition kit of US Naval night fighter aircraft F6F-5N Hellcat in 1/72 scale.