

F6F-3 Hellcat

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 8227

Existuje jen málo letadel z druhé světové války, které měly tak jednostranné skóre v poměru sestřelů a ztrát, jako Hellcat. Jeho výkonnostní posun oproti předchůdci jménem Wildcat byl obrovský.

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 pěchoty 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 části křídla přiklápěly 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°.

Více síly pro pekelnou kočku

Pro nový palubní stíhací letoun byl původně určen 14válnový dvouřadý hvězdicový motor Wright R-2600 Twin Cyclone o výkonu 1300 kW, ale na přání BuAer použili u Grummanu pro druhý prototyp výkonnější 18válnový 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 XF6F-3 s motorem Cyclone vzlétl 26. června 1942, druhý, již s motorem Double Wasp, letěl poprvé 30. července 1942. O dva měsíce později už vzlétl 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 tvrdými pěstmi, který by také dokázal nějakou tu ránu vydržet...

Hellcat byl výrazně větší a zhruba o 60 procent těžší než Wildcat. Měl sice stejnou výzbroj jako Wildcat verze F4F-4, tedy šest kulometů M2 Browning ráže 12,7 mm v křídle, ale vezl si větší zásobu střeliva. Zatímco F4F-4 si musel vystačit s 250 náboji na hlavěň, nový Hellcat jich měl k dispozici 400, což umožňovalo pilotům delší čas střelby. Hellcat měl také mnohem výkonnější motor, nesl více paliva a celkově měl robustnější konstrukci. Vážil více než dvojnásobek toho, co jeho hlavní protivník, A6M Zero. Přesto se jednalo o stíhací letoun v každém slova smyslu, navržený podle požadavků pilotů.

Střílení krocenů

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 marianským střílením krocenů“. 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 postupně nahrazován typem F4U Corsair, řada letek amerického námořnictva si jej ponechala až do samého 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.



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 započítím 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
VOLBA
- 

BEND
OHNOUT
- 

SAND
BROUSIT
- 

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
- 

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- 

REMOVE
ODŘÍZNOUT
- 

REVERSE SIDE
OTOČIT
- 

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

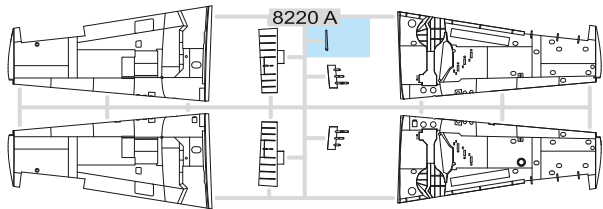
PIÈCES

*

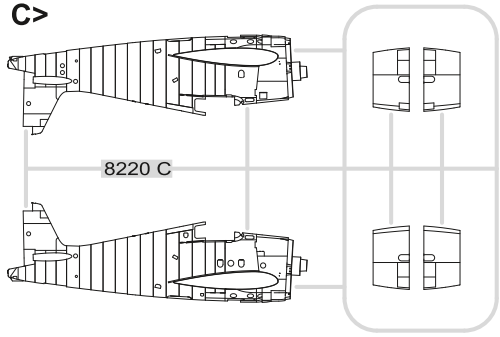
部品

PLASTIC PARTS

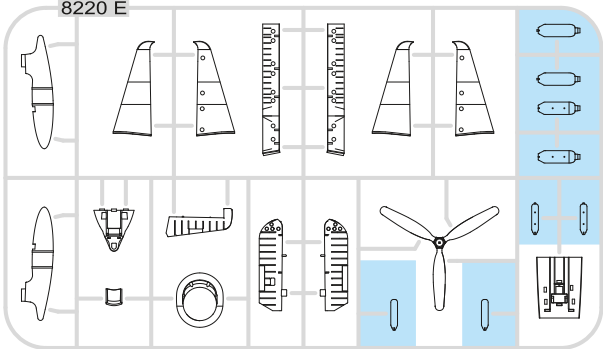
A>



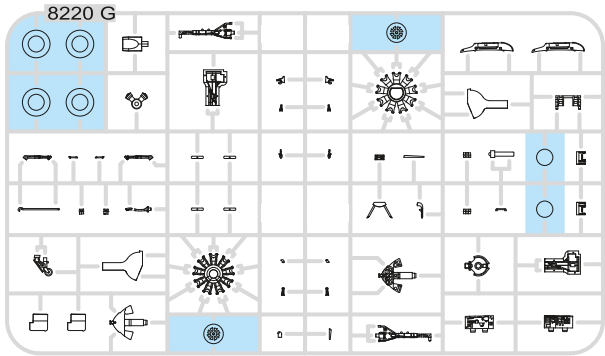
C>



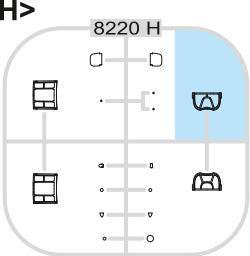
E>



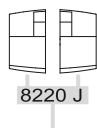
G>



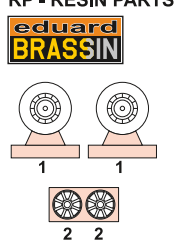
H>



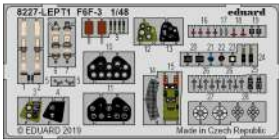
J>



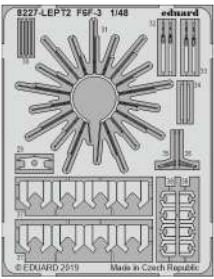
RP - RESIN PARTS



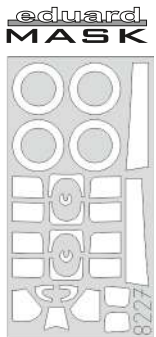
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



eduard MASK



eduard MASK



-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

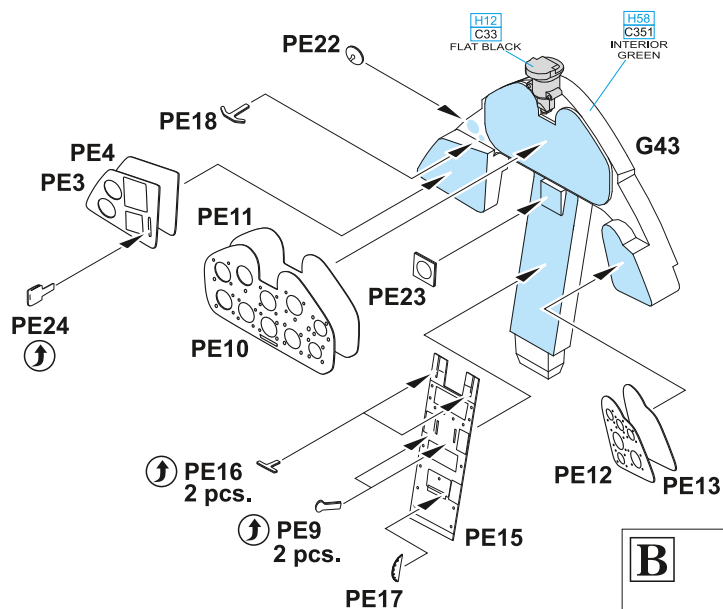
*

色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H12	C33	FLAT BLACK
H54	C365	NAVY BLUE
H56	C366	INTERMEDIATE BLUE
H58	C351	INTERIOR GREEN
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H91	C48	CLEAR YELLOW
H93	C50	CLEAR BLUE
H94	C138	CLEAR GREEN
H306	C306	MEDIUM GRAY

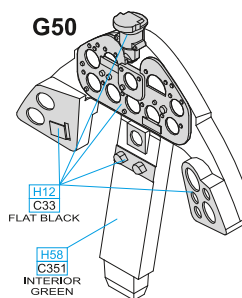
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H316	C316	WHITE
H325	C325	GRAY
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER

A



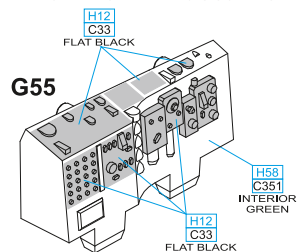
?

OPTIONAL: decal 39, 40, 41, 42



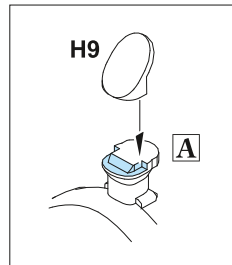
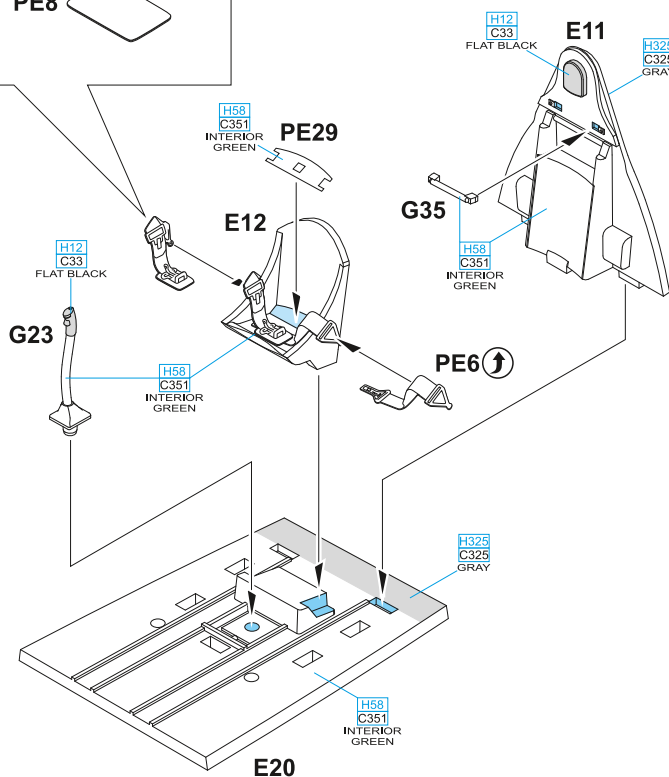
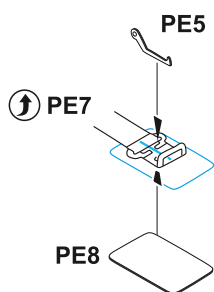
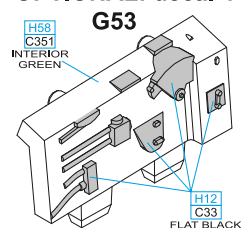
B

OPTIONAL: decal 43

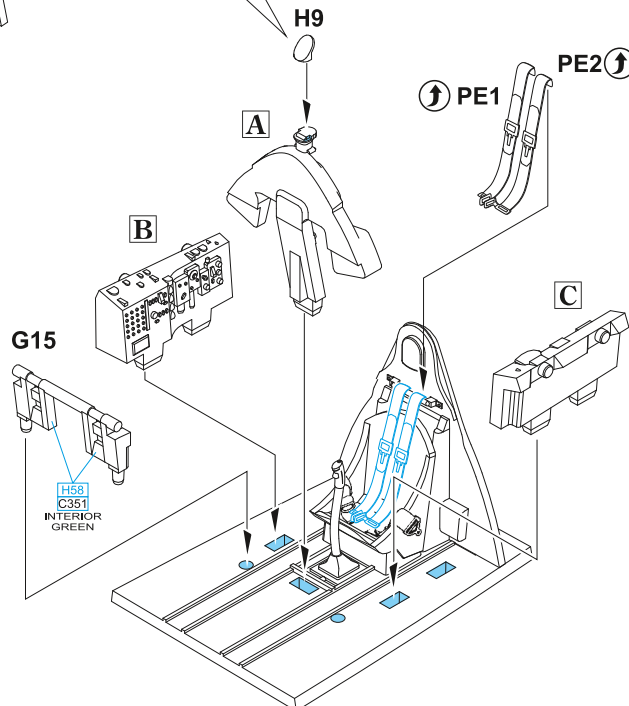


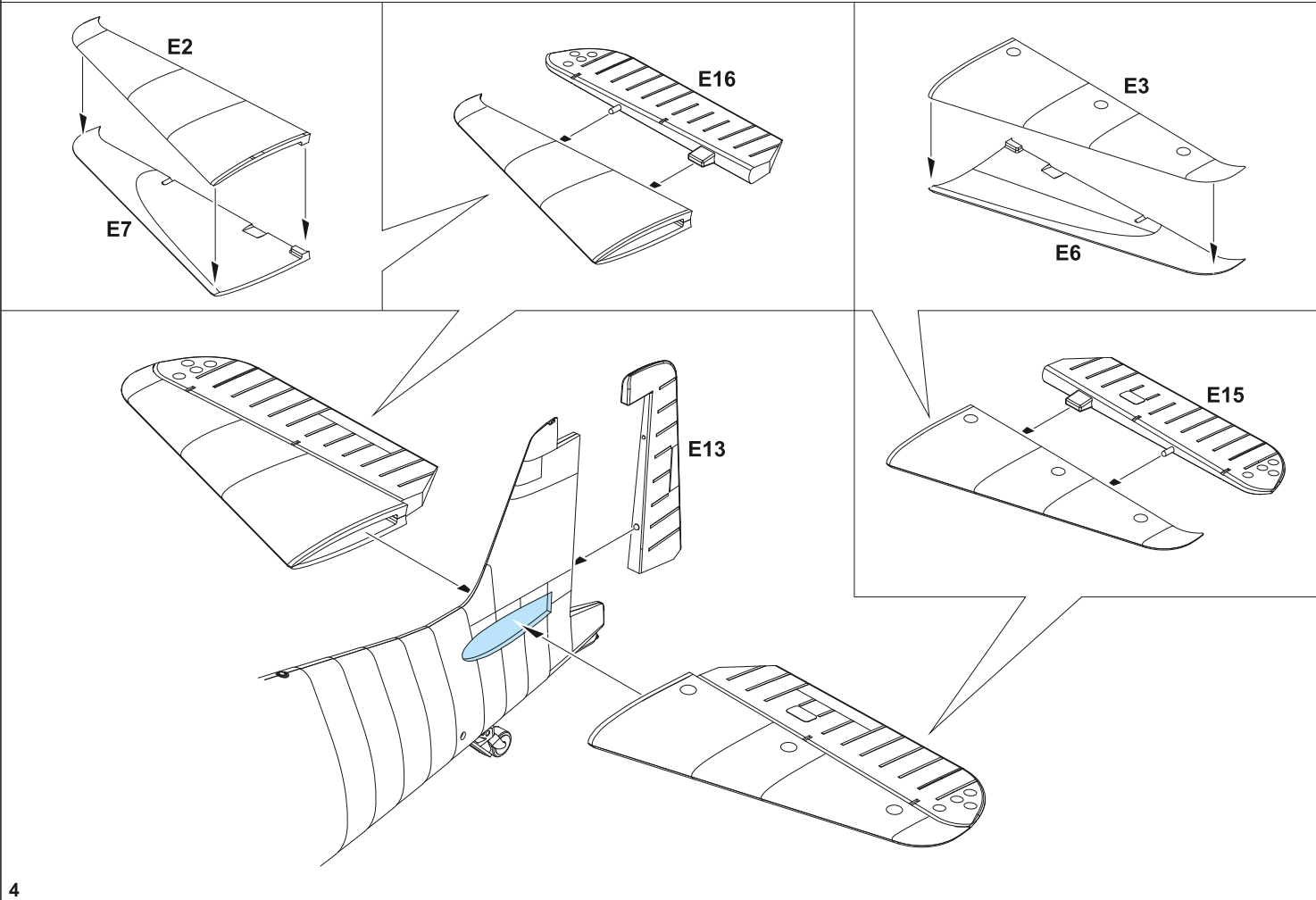
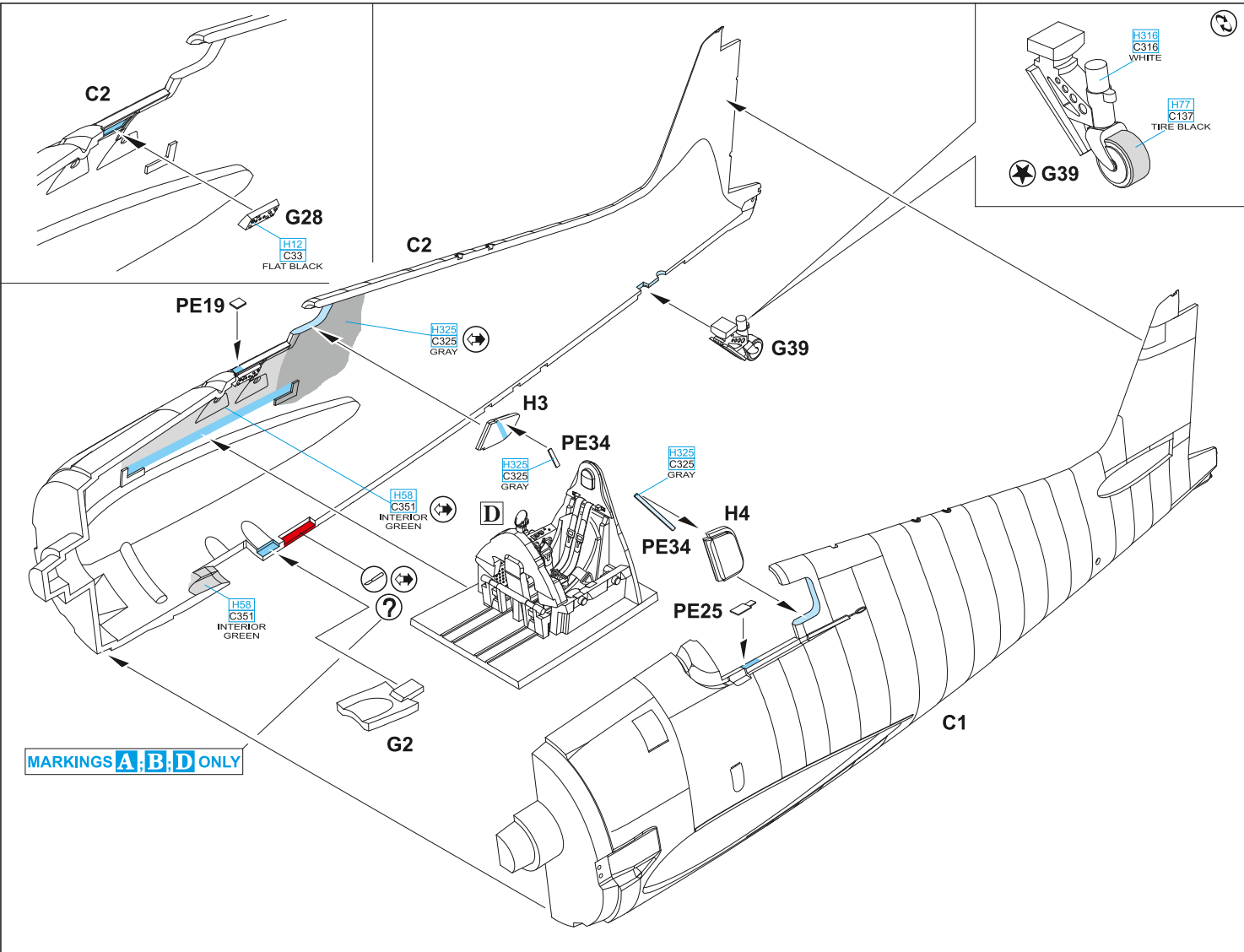
C

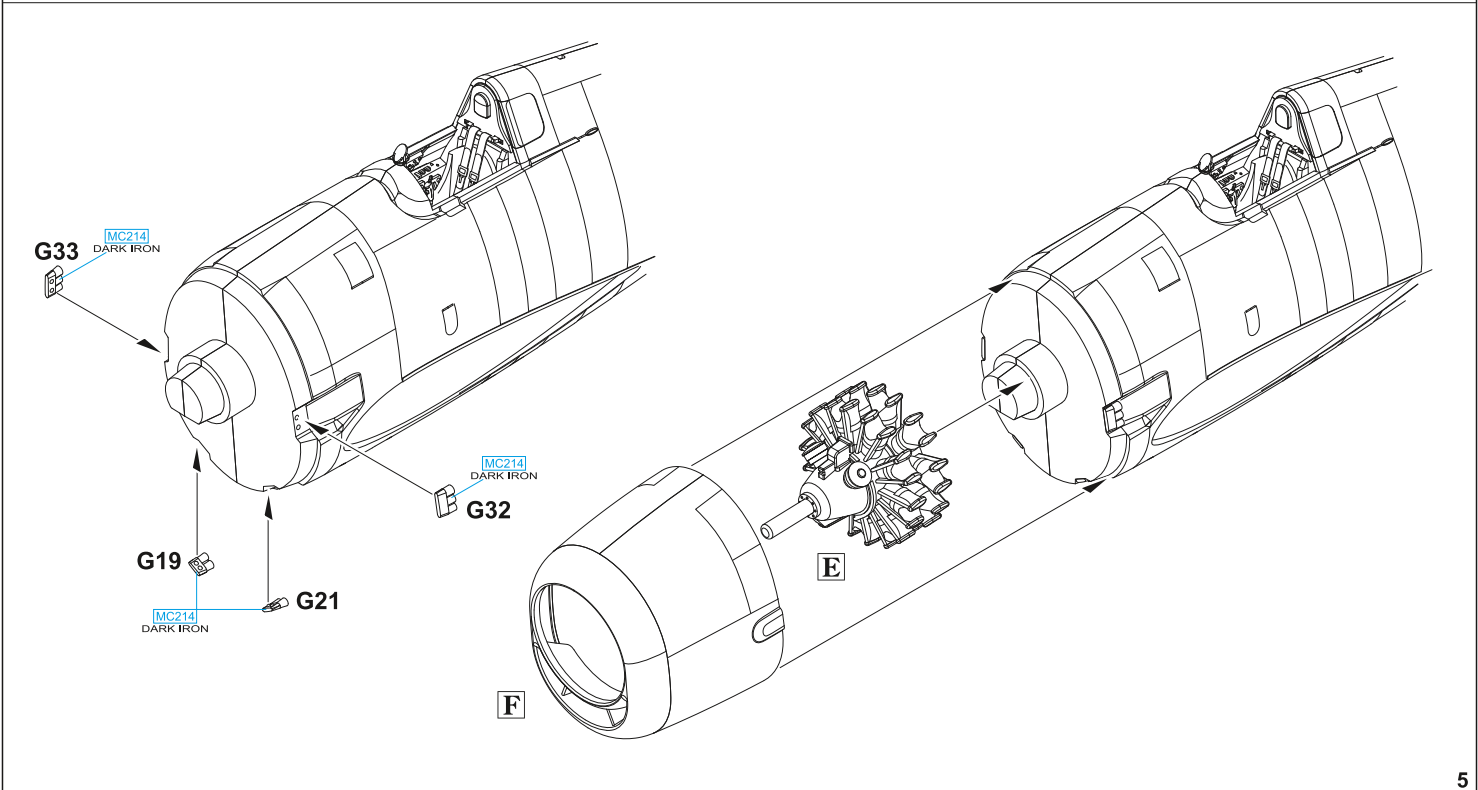
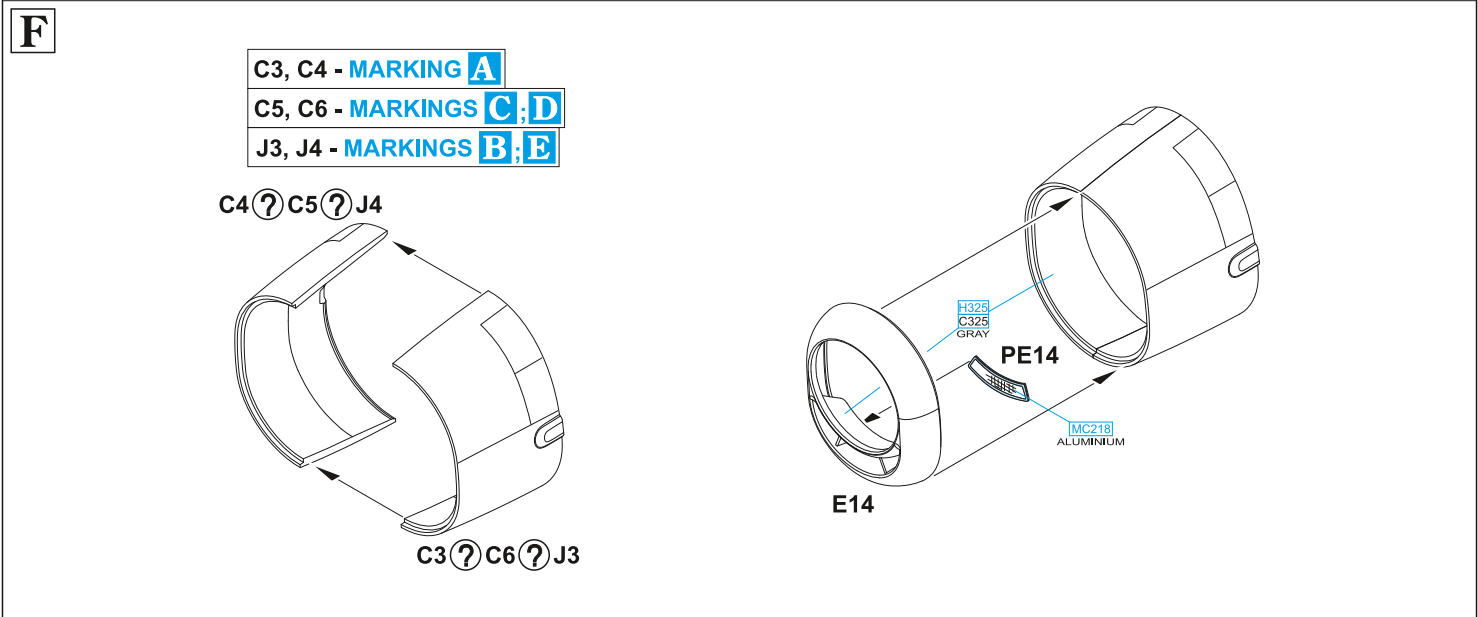
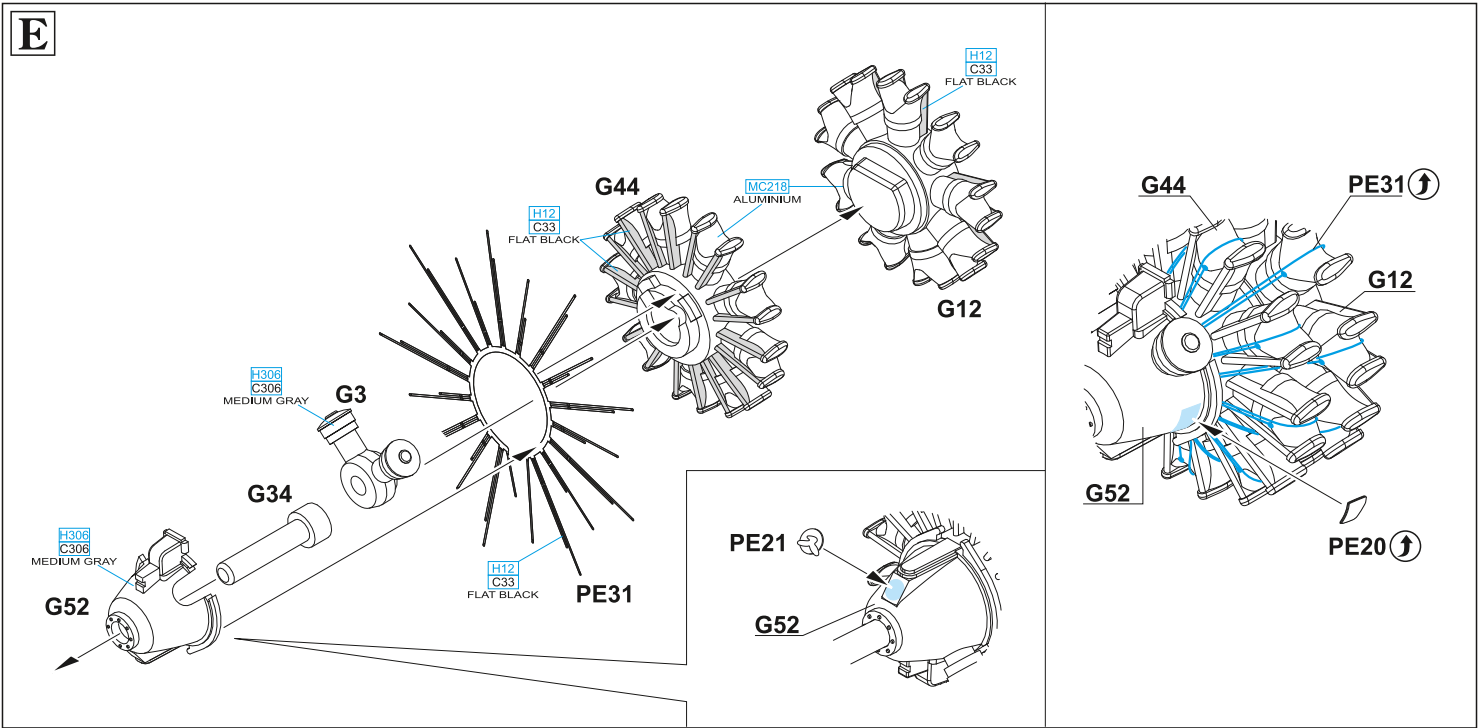
OPTIONAL: decal 44

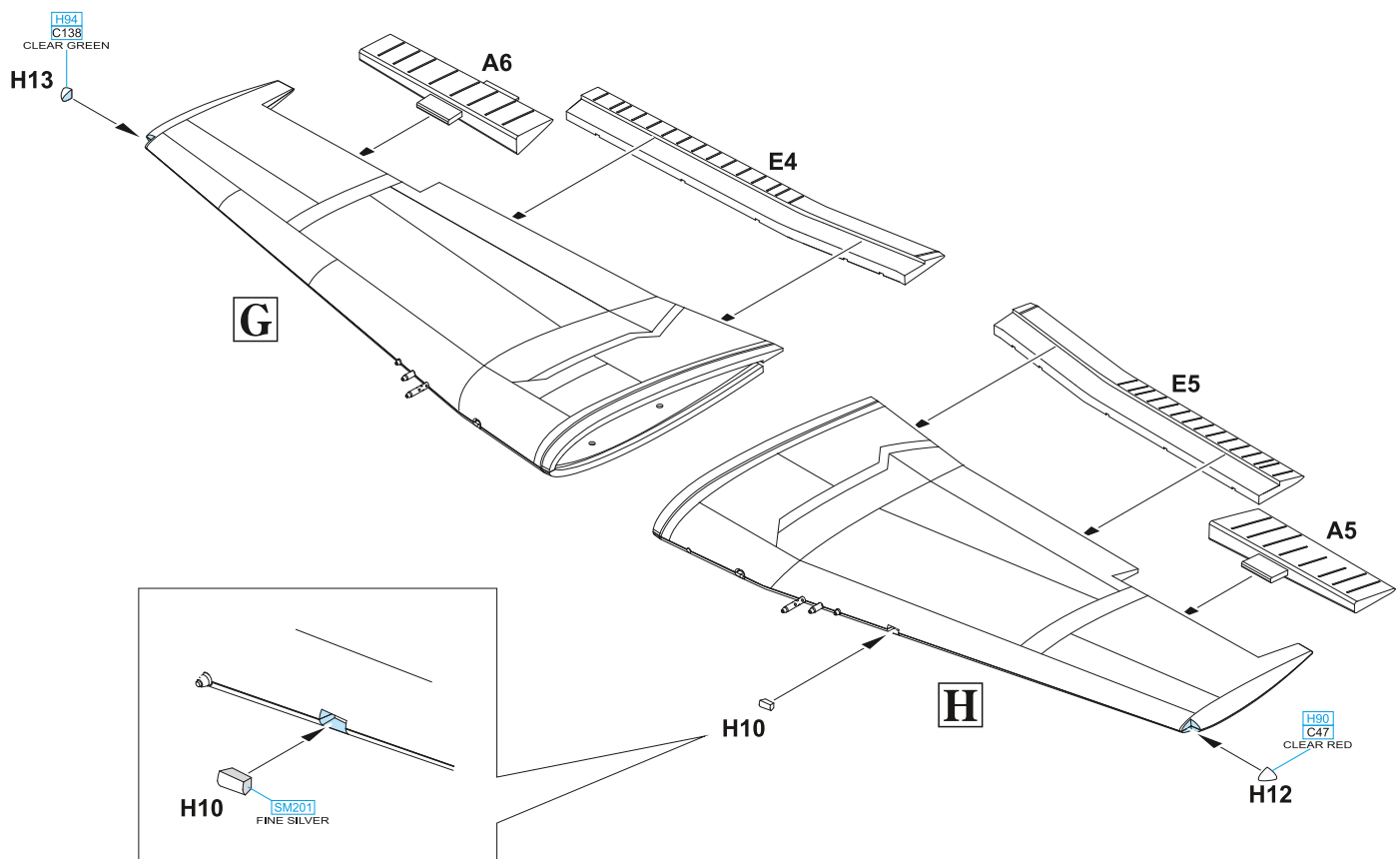
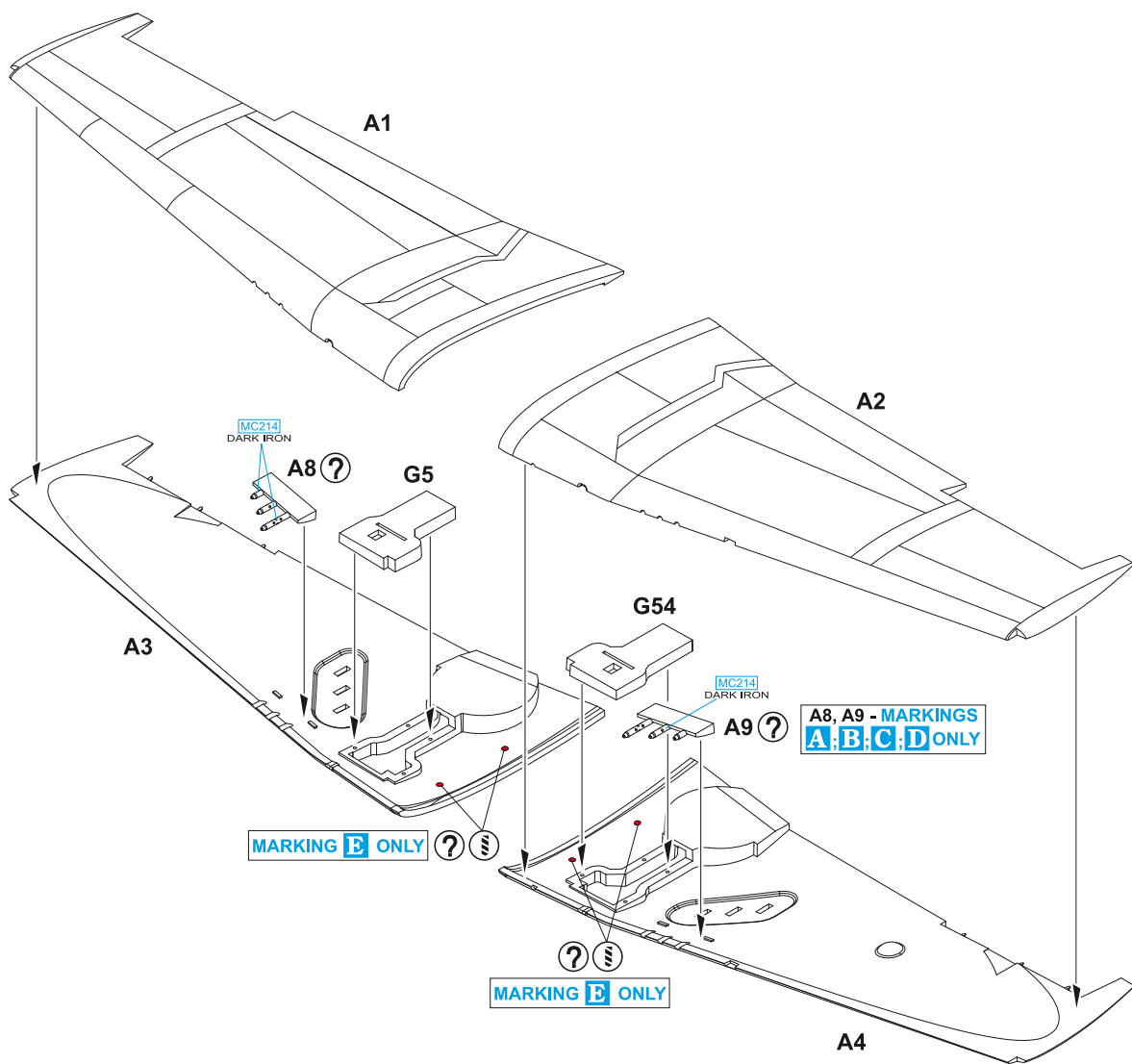


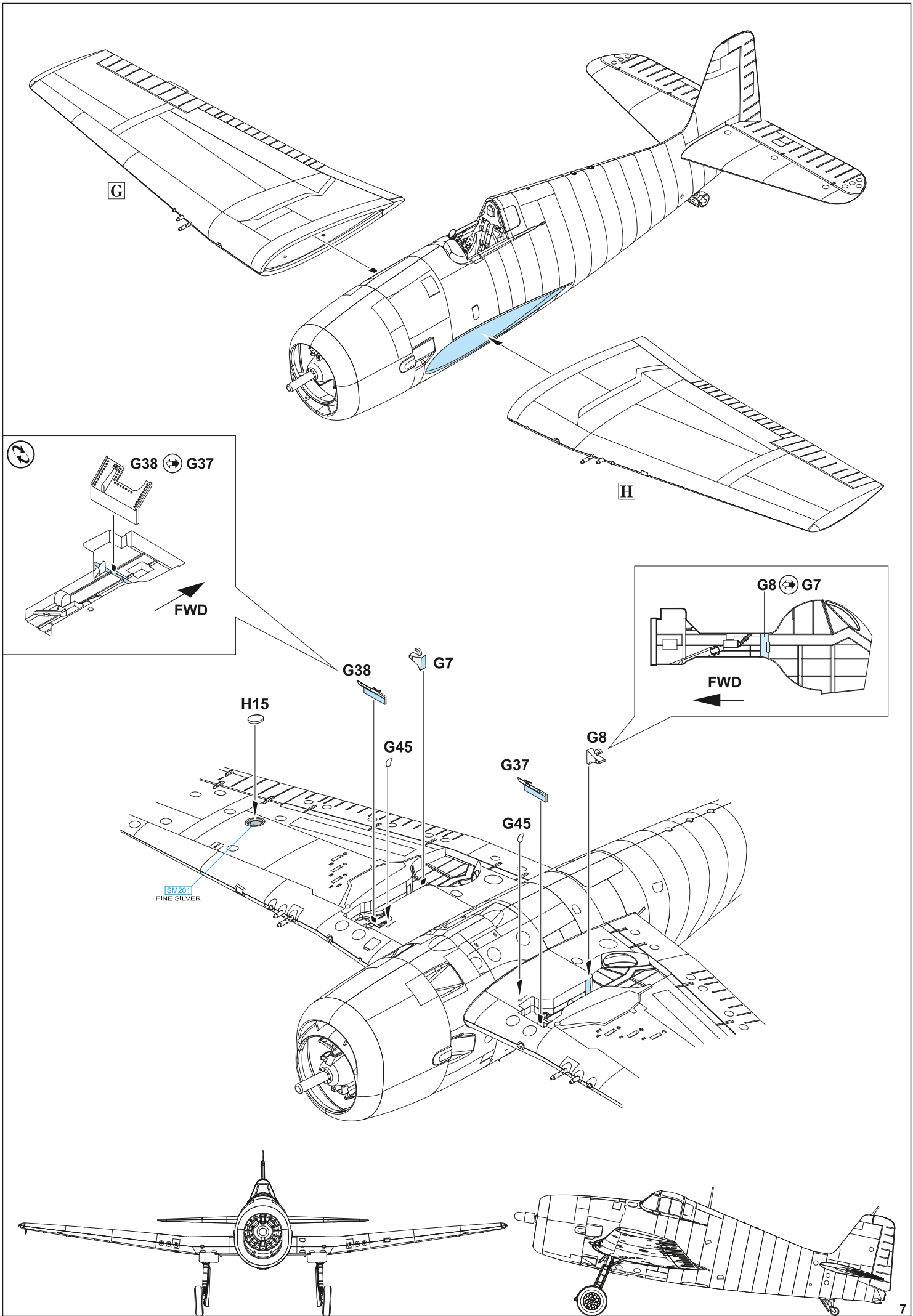
D



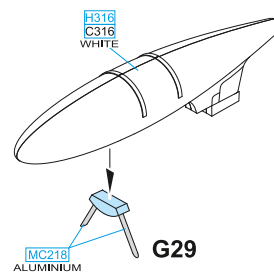
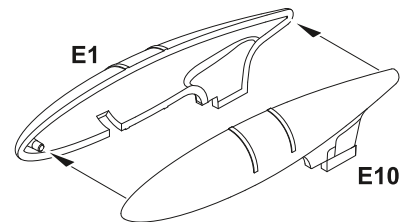
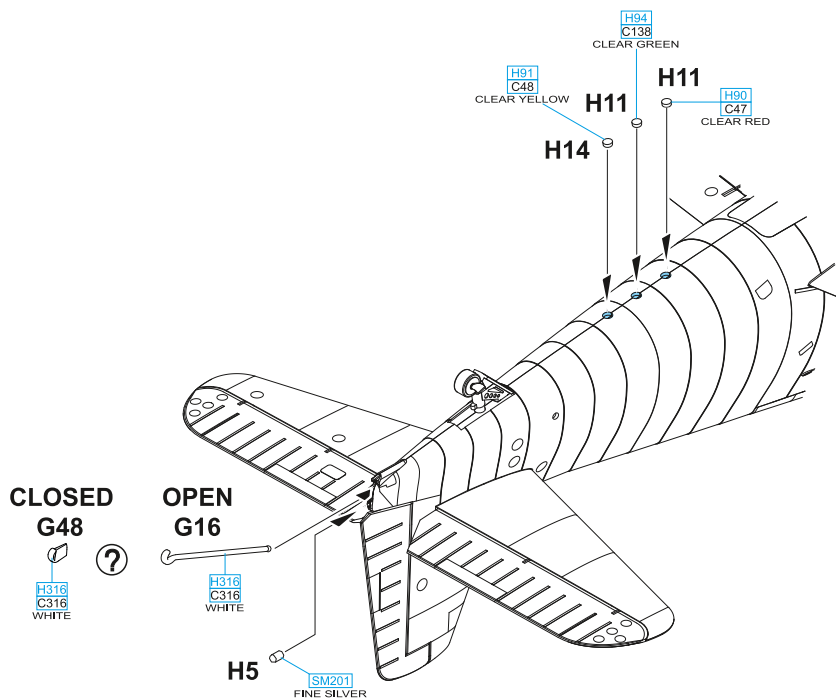








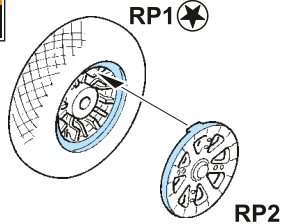
I MARKINGS **A;B;D** ONLY



L

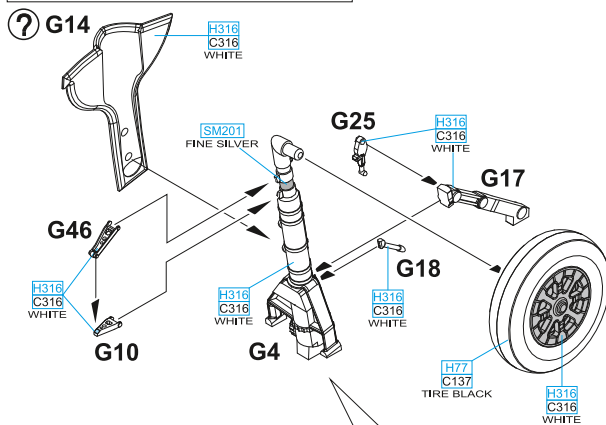
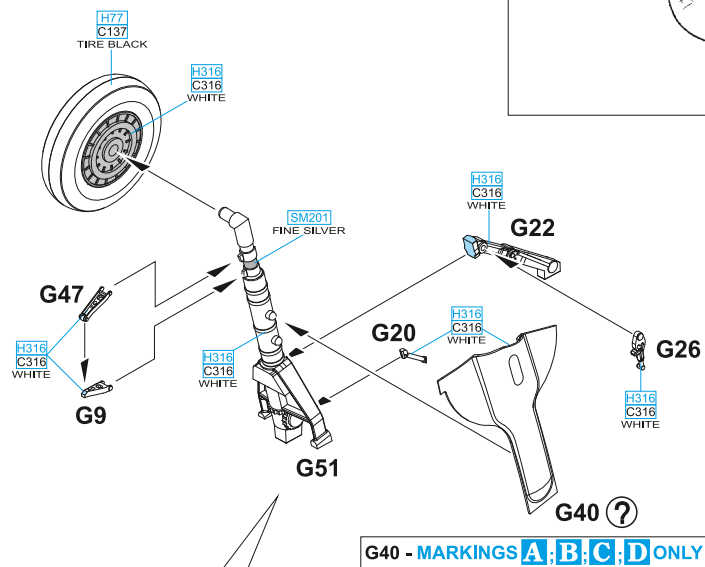
eduard
BRASSIN

2 pcs.

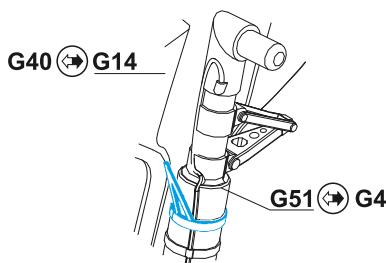
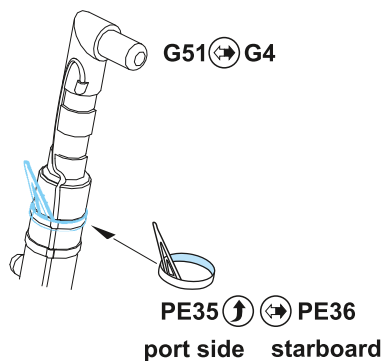


R

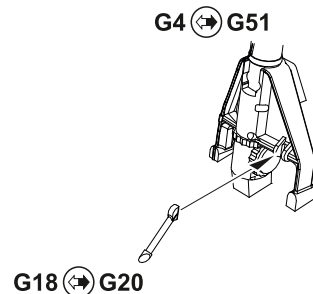
G14 - MARKINGS A;B;C;D ONLY

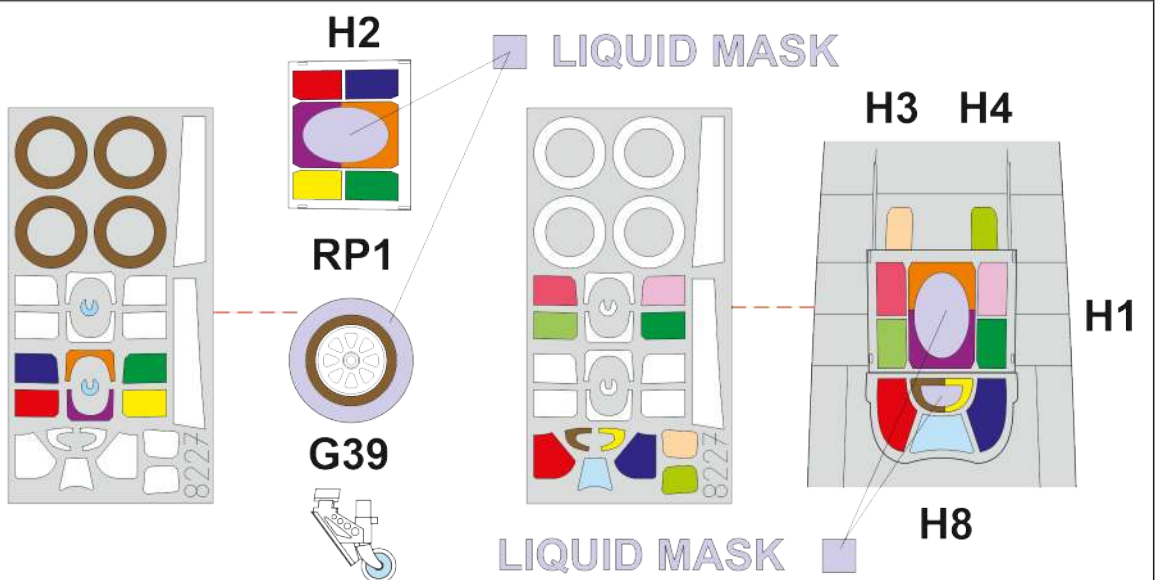
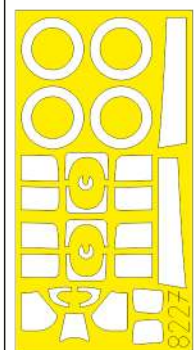
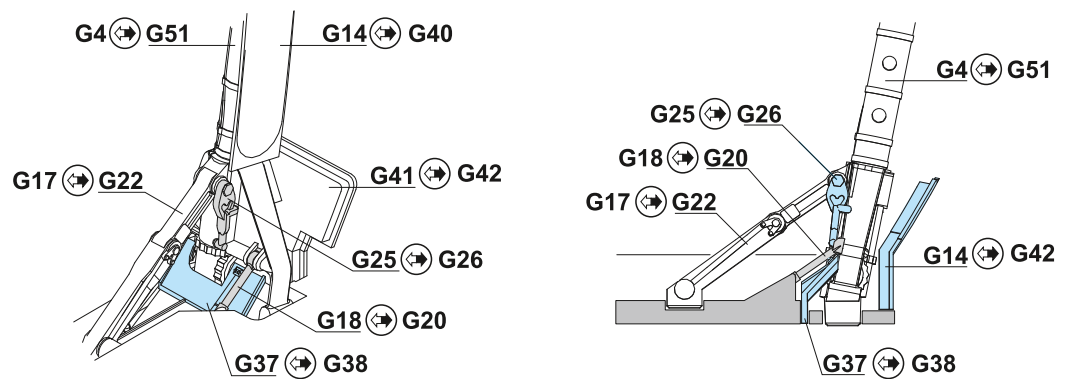
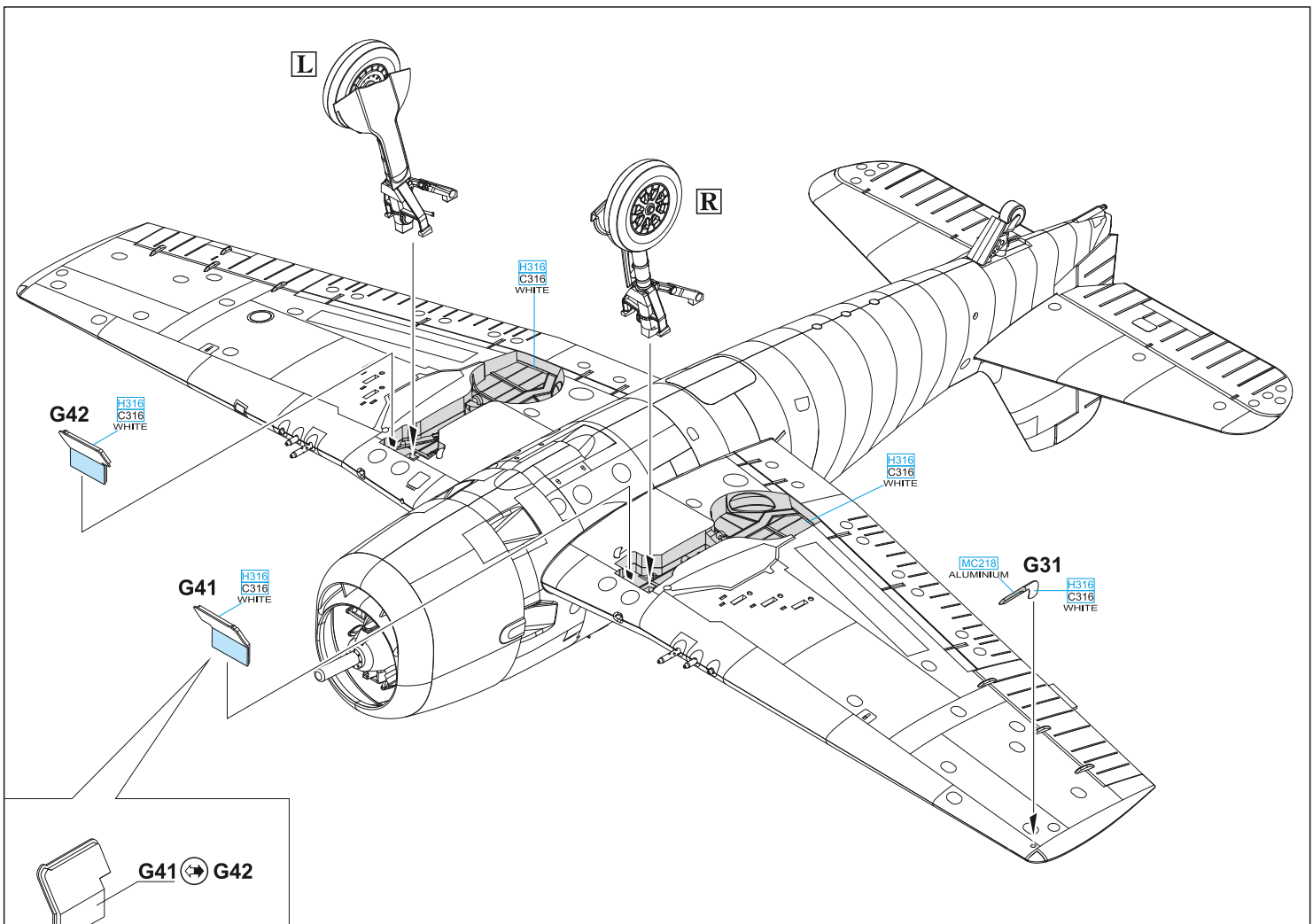


8



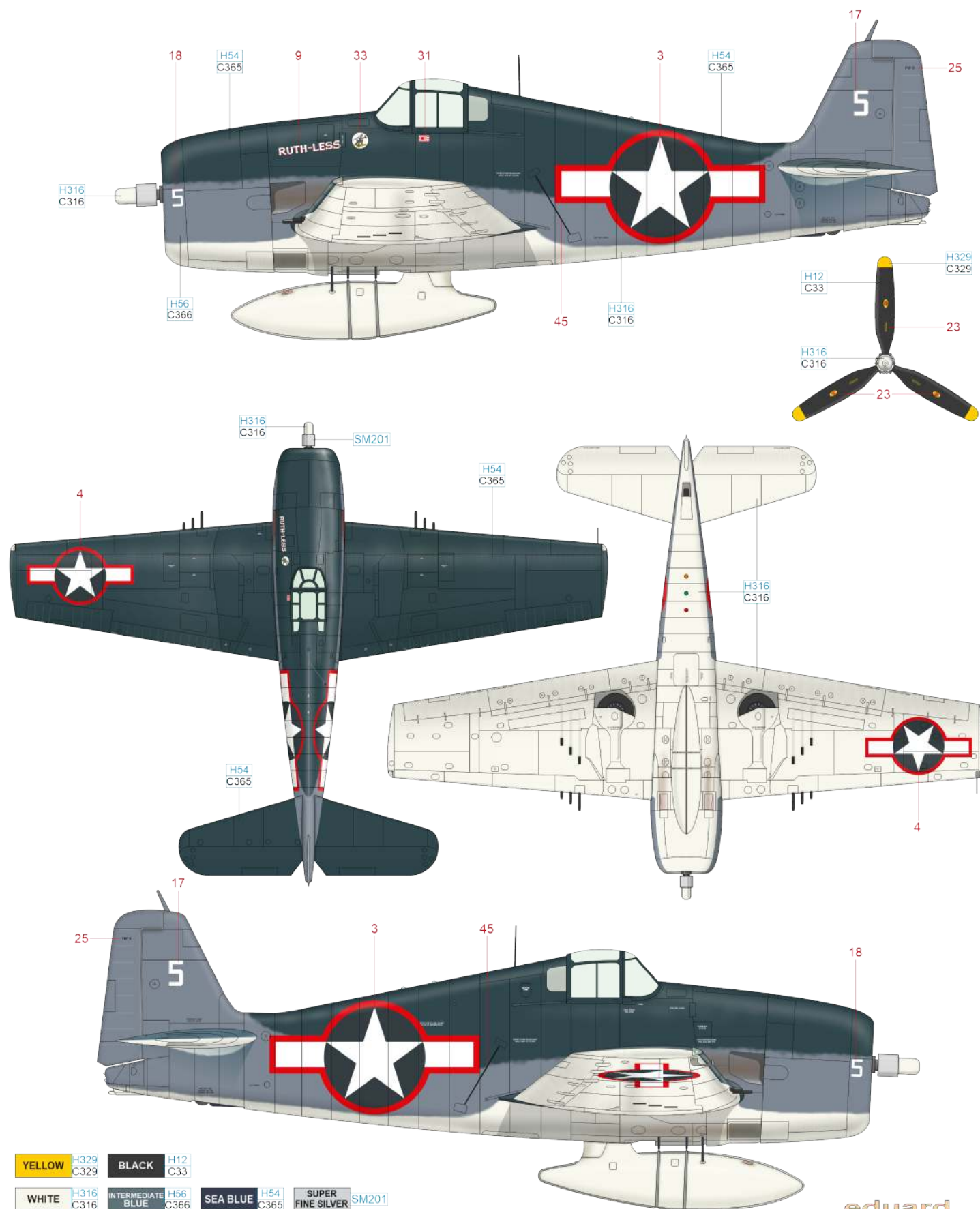
8





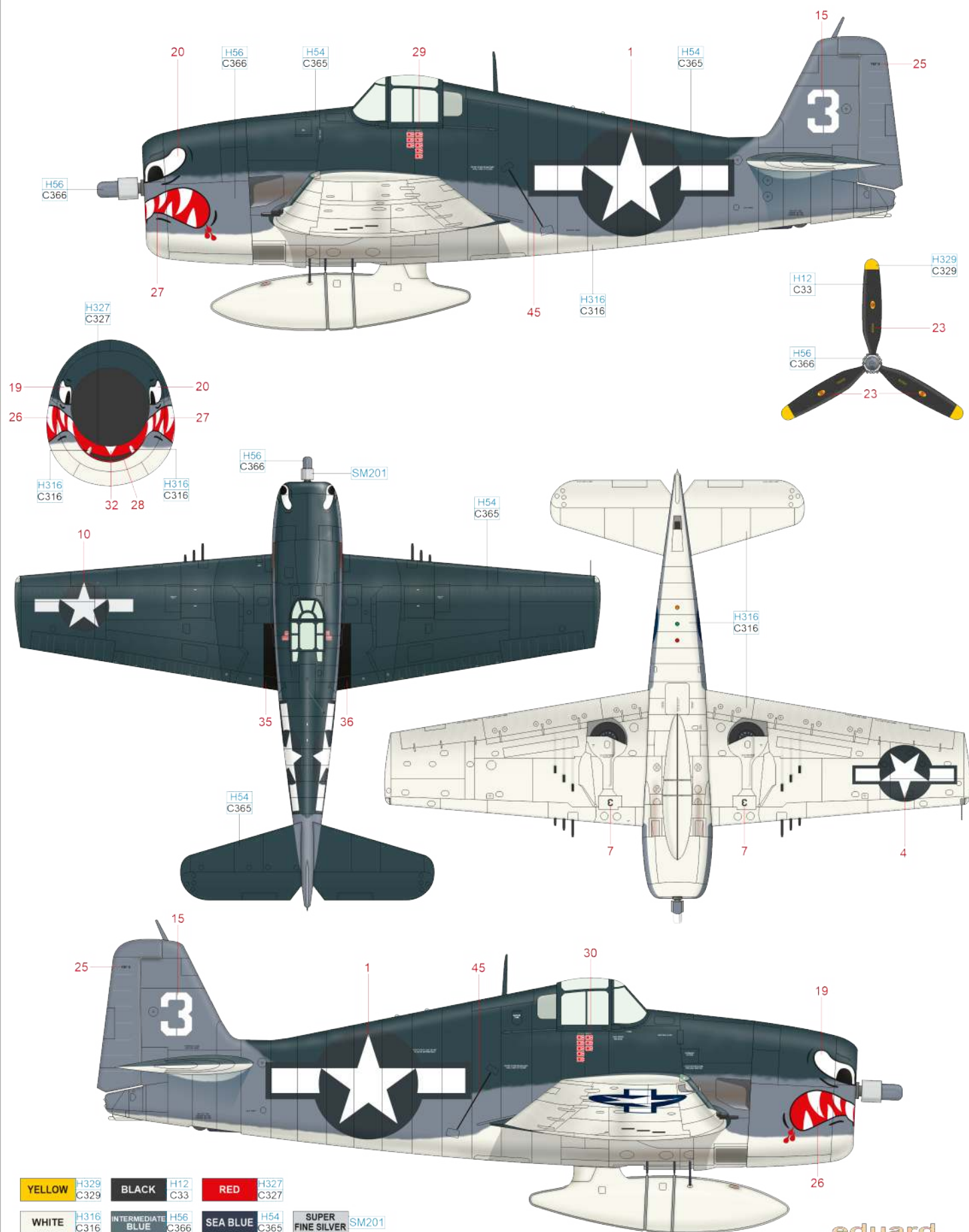
A Lt. Oscar Ivan Chenoweth, VF-38, Segi Point, ostrov New Georgia, září 1943

Oscar Chenoweth se narodil 16. července 1917 v oregonském Salem. Po studiu na střední škole nastoupil na Oregon State University, v roce 1940 studium přerušil a v říjnu 1940 vstoupil do řad námořnictva. Po absolvování stíhacího výcviku ENS Chenoweth působil jako instruktor u cvičné jednotky. V polovině roku 1943 byl odeslán k VF-38 působící v Pacifiku. Zde dosáhl svého prvního sestřelu 15. září 1943, kdy nedaleko ostrova Ballale sestřelil japonské Zero. Od ledna 1944 létal u VF-17 na Corsairech, kde dosáhl dalších 7,5 vítězství nad japonskými stroji. Od června 1944 velel squadroně střemhlavých bombardérů. V roce 1954 opustil americké námořnictvo a následně pracoval pro firmu Chance Vought. Zemřel 9. května 1968 na infarkt. Červený lem výsostných znaků byl zrušen k 14. srpnu 1943 kvůli možné záměně s japonským Hinomaru. Není fotograficky potvrzené, že jej Chenowethův letoun měl ještě v době dosažení prvního sestřelu. Je možné, že v té době již nesl znaky s modrým lemem.



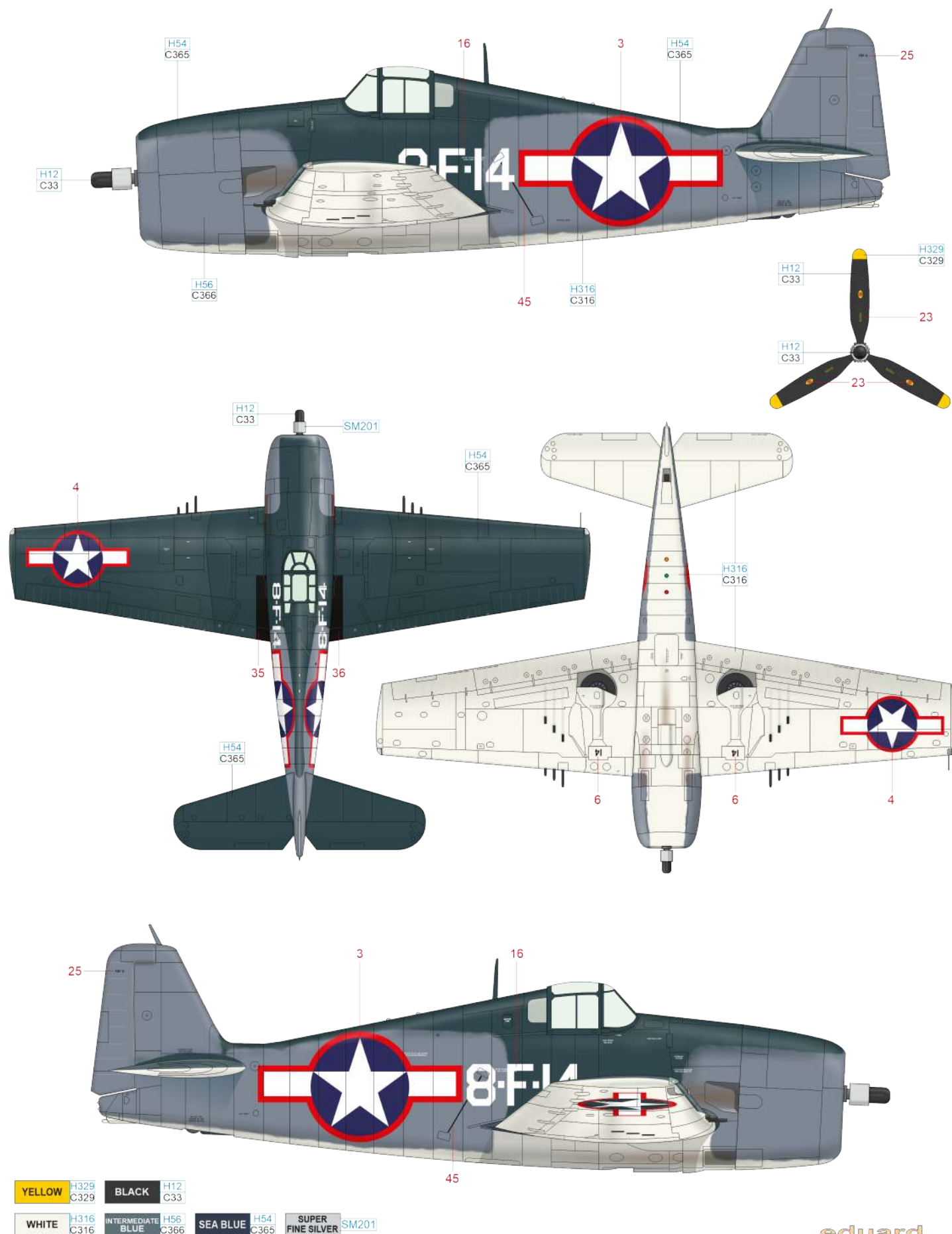
B Ens. Gordon Arthur Stanley, VF-27, USS Princeton (CVL-23), říjen 1944

Gordon Arthur Stanley, narozený 13. června 1921 v Seattlu ve státě Washington, během 2. světové války sestřelil 8 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 lehkou letadlovou lodí Princeton, potopenou pumou svrženou ze střemhlavého bombardéru D4Y Suisei (Judy). VF-27 poté působila z paluby CVL-22 Independence, ovšem již bez kočičích tlamíček a očí.



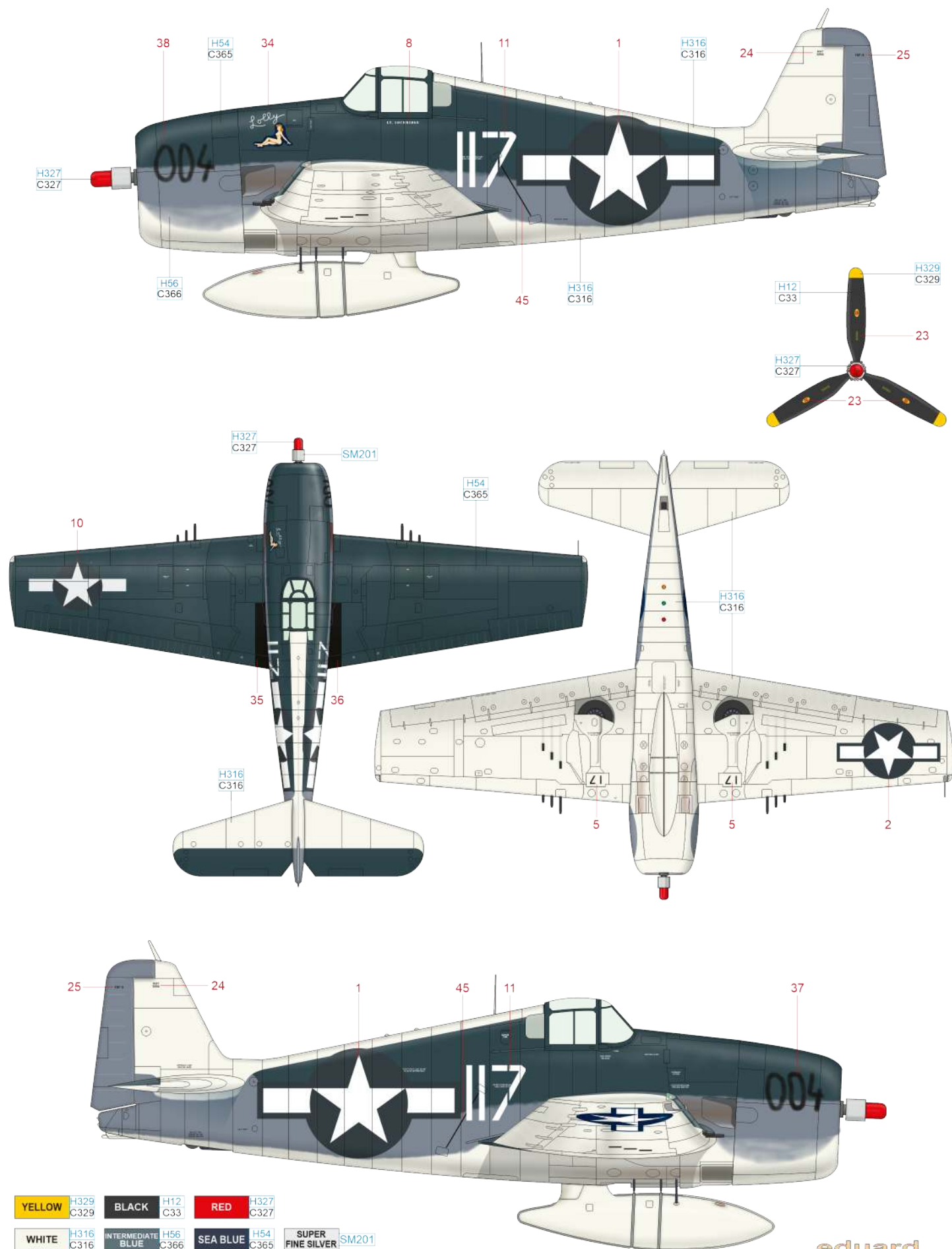
C VF-8, USS Intrepid, léto 1943

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, 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.



D Lt Lochridge, VF-34, ostrov Nissan, 1944

Velmi netypickým markingem – bílým hřbetem trupu a částí ocasních ploch – se pyšnily Hellcaty z VF-34. Neobvyklá je také přítomnost pin-upky, námořní stíhačky je nosily jen velmi zřídka. Na krytu motoru je nastříkané evidenční číslo, používané zřejmě během distribuce strojů od výrobce k jednotkám.



E OTU VF-2, NAS Melbourne, Austrálie, říjen 1944

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 Wildcаты k 1. říjnu 1944 a jejich počet kolísal mezi 75 – 150 stroji. Během roku 1943 absolvovalo pilotní výcvik na této základně 546 pilotů, od ledna do října 1944 dalších 916 pilotů. Hellcаты této jednotky nesly na přední části motorového krytu výrazný marking v podobě pruhů či jiných geometrických tvarů.



