

F6F-5 Hellcat late

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 8229

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

Hellcat byl dalším krokem v „kočičí“ linii letadel firmy Grumman. 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 i na počátku roku 1943, zaostává 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 třeba vyvinout nový stíhací letoun, který Zero překoná pokud možno ve všech ohledech.

S využitím zkušeností

Grumman začal pracovat na nástupci typu F4F Wildcat již v roce 1938 (tedy 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 šéfkonstrukční 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 letectva námořnictva a námořní pěchoty potřebují. Podněty od zkušených pilotů zahrnovaly například zvýšenou pozici kokpitu a výraznější 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 systému StoWing 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 USS 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 také výrazně větší a zhruba

o 60 % těžší než Wildcat. Výzbroj byla stejná jako u Wildcatu verze F4F-4, tedy šest kulometů M2 Browning ráže 12,7 mm v křídle, ovšem se zásobou 400 nábojů na zbraň oproti 250 nábojům u F4F-4. Hellcat měl také výkonnější motor, nesl více paliva a celkově měl robustnější konstrukci. Vážil ovšem také více než dvojnásobek toho, co protivníci jako A6M Zero, nebo Ki-43 Oscar.

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 jasně demonstrovali piloti Hellcatů 16. února 1944, kdy v okolí Truku poslali k zemi přes sto japonských letounů 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 souborům mezi Hellcaty a japonskými letouny říkat, se odehrál mezi 12. a 14. říjnem 1944 nad Formosou (Tchaj-wanem), kdy bylo zničeno zhruba 300 nepřátelských strojů při ztrátě pouhých 27 Hellcatů. Pod označením F. Mk.I a Mk.II sloužilo několik set Hellcatů u Royal Navy, zejména v Atlantiku a také na Dálném východě, dalším uživatelem těchto letounů byla po válce Francie, která je bojově nasadila během bojů v Indočíně. Podle statistik bylo vyrobeno 12 275 Hellcatů všech verzí a při ztrátě 270 vlastních letounů si jejich piloti nárokovali 5156 sestřelů. To představuje více než polovinu všech vzdušných vítězství dosažených piloty USN a USMC během války!

Tato stavebnice: F6F-5 Late

Verze F6F-5 dostala oproti předchozí F6F-3 několik vylepšení. Hlavní technickou změnou byl výkonnější motor R-2800-10W se systémem vstřikování vody. Kryt motoru byl mírně tvarově upraven, protože nyní postrádal vyboulení kolem výfuků umístěných pod regulačními klapkami chlazení.

Také čelní štítek překrytu kabiny se lišil. Zatímco u F6F3 jej tvořilo zaoblené plexisklo s vnitřně montovaným pancéřovým sklem, v případě F6F-5 již bylo pancéřové sklo integrováno do rámu. Boční okna za odsuvným překrytem kabiny byla zachována jen u počáteční výrobní série, poté byla odstraněna. Došlo také k zesílení konstrukce zadní části trupu a ocasních ploch a k několika dalším úpravám.

Kromě několika raných sériových letounů dostala většina F6F-5 náter lesklou barvou mořská modř (Glossy Sea Blue; ANA 623)) na všech plochách. Všechny letouny F6F-5 mohly nést v každé zbraňové šachtě jeden 20mm kanon M2 spolu se dvěma páry standardních kulometů Browning ráže .50 in (12,7 mm). Tato konfigurace se však používala pouze u nočních stíhačích F6F-5N a u některých francouzských strojů.

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. SYMBOL * 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 INSTRUCTION ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



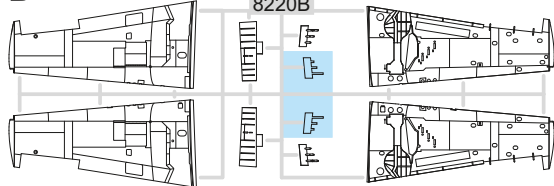
PIÈCES



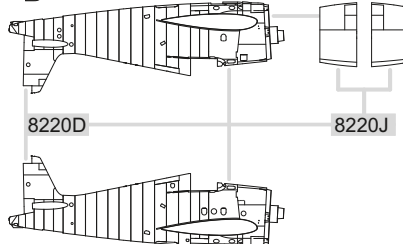
部品

PLASTIC PARTS

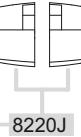
B>



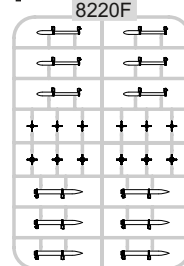
D>



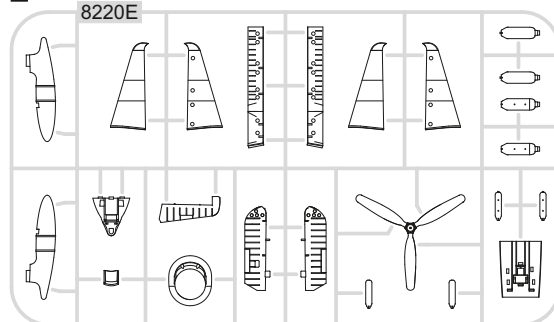
J>



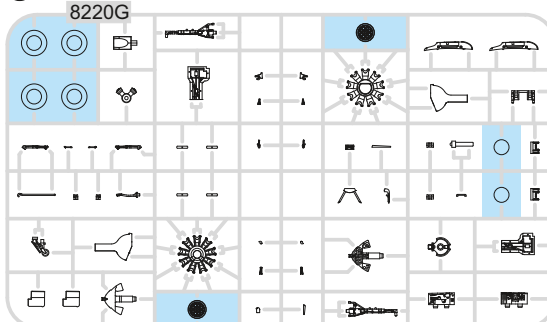
F>



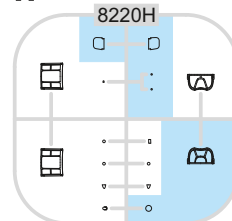
E>



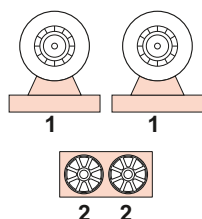
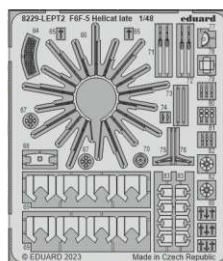
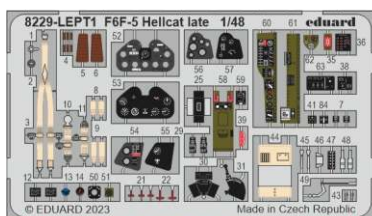
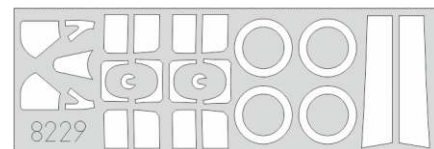
G>



H>



RP - RESIN PARTS

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTSeduard
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



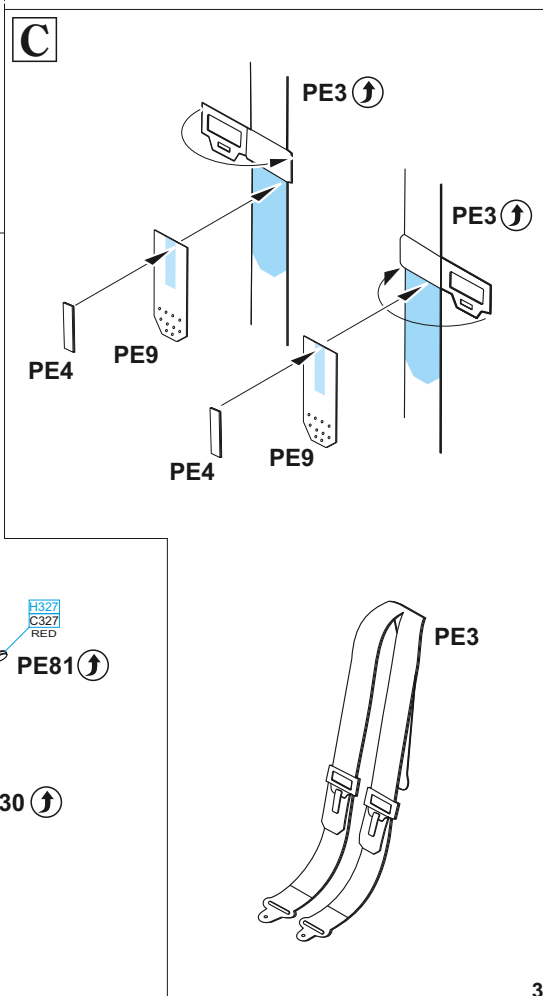
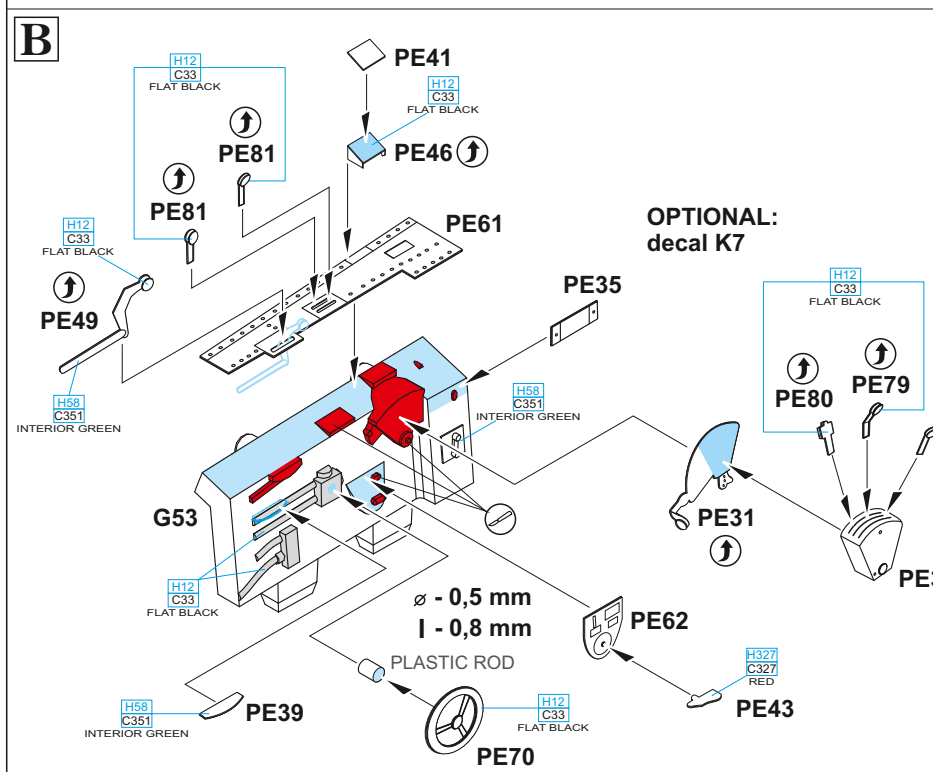
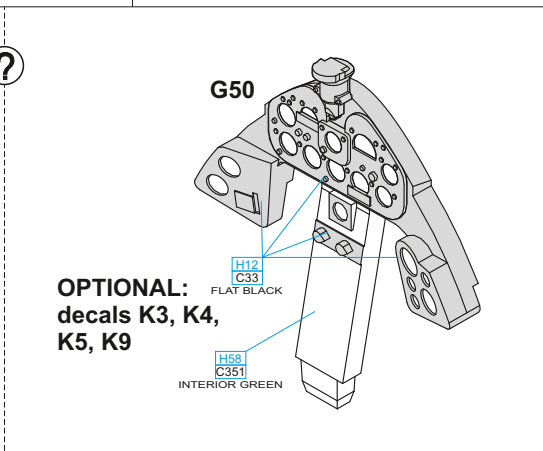
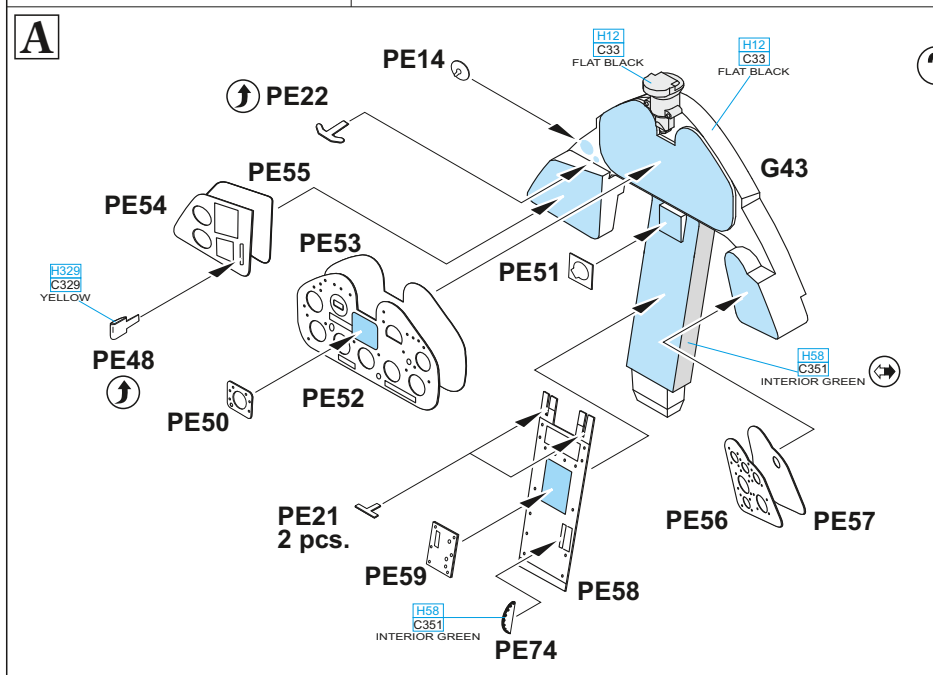
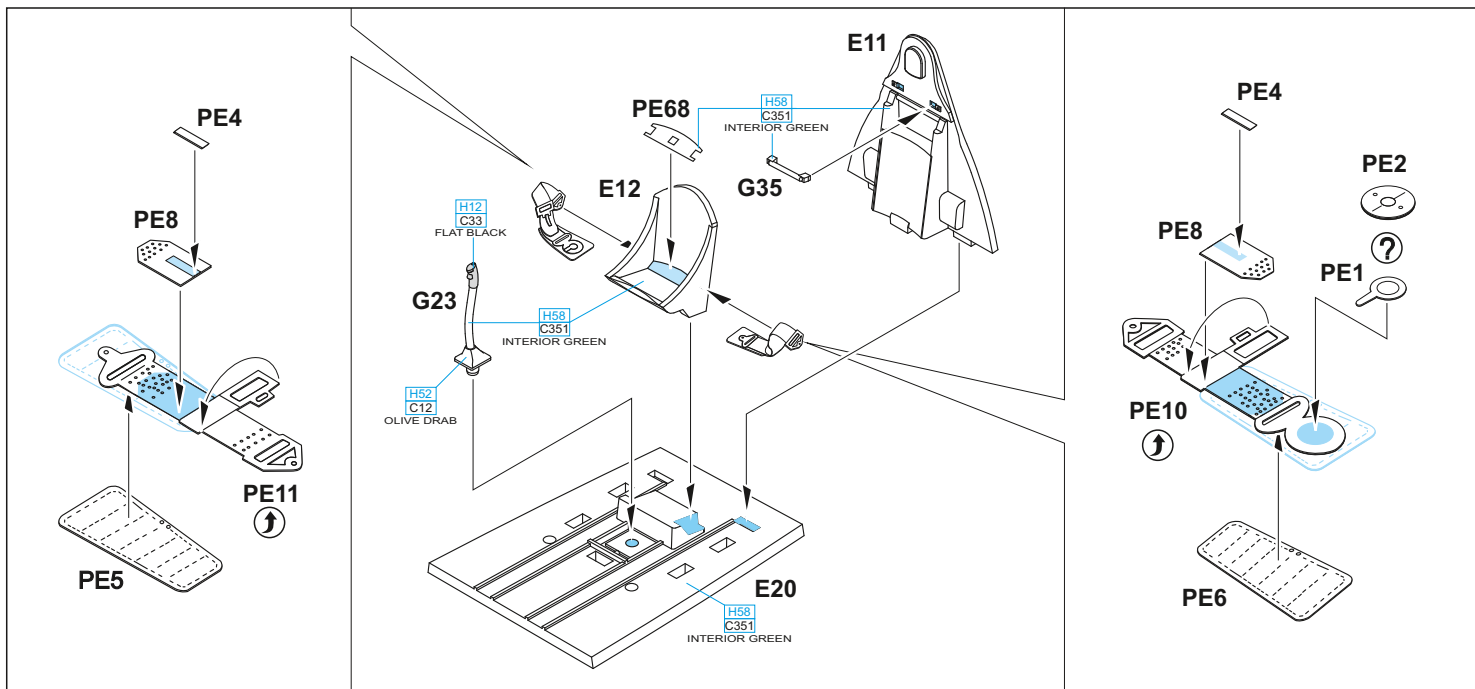
PEINTURE

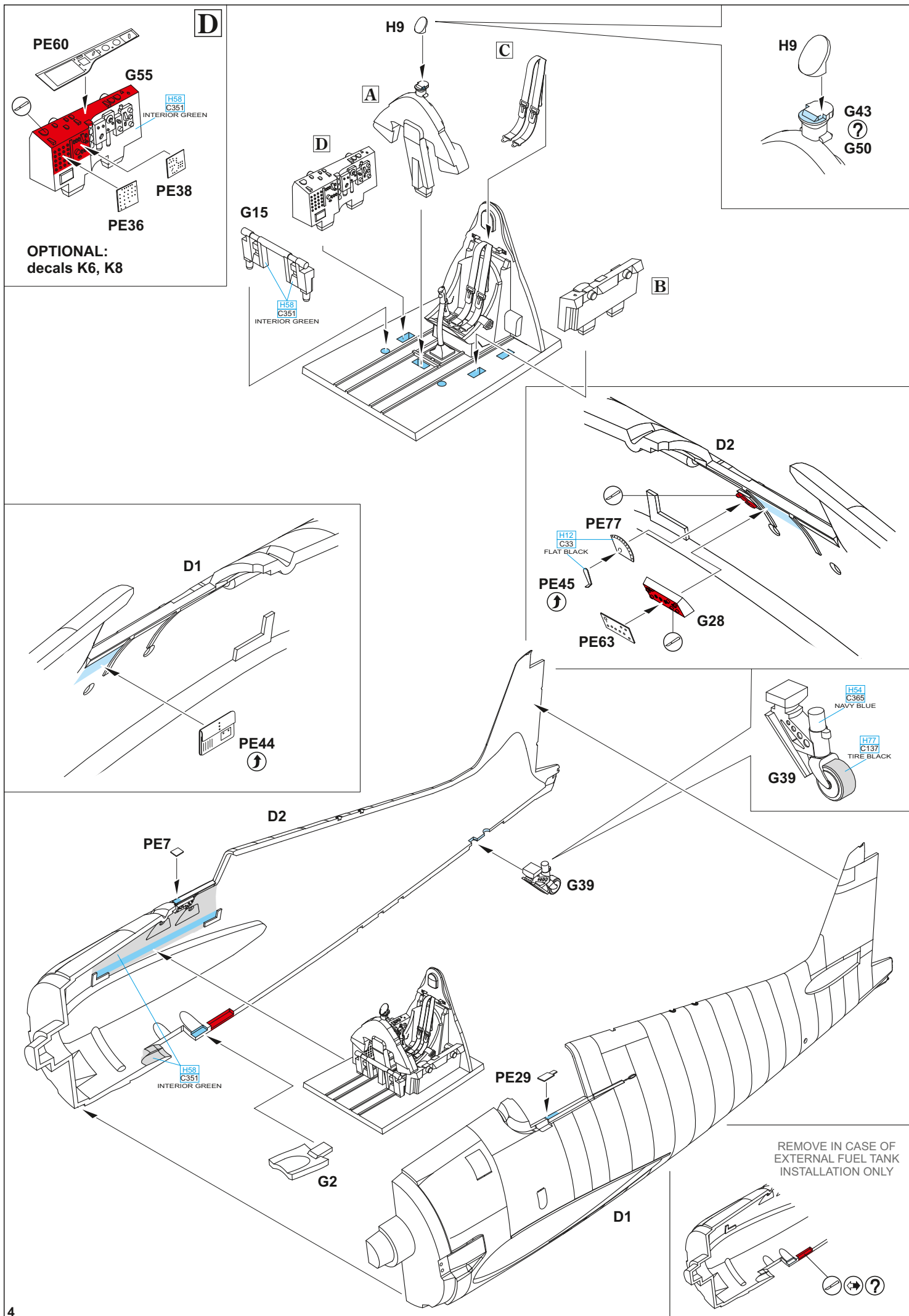


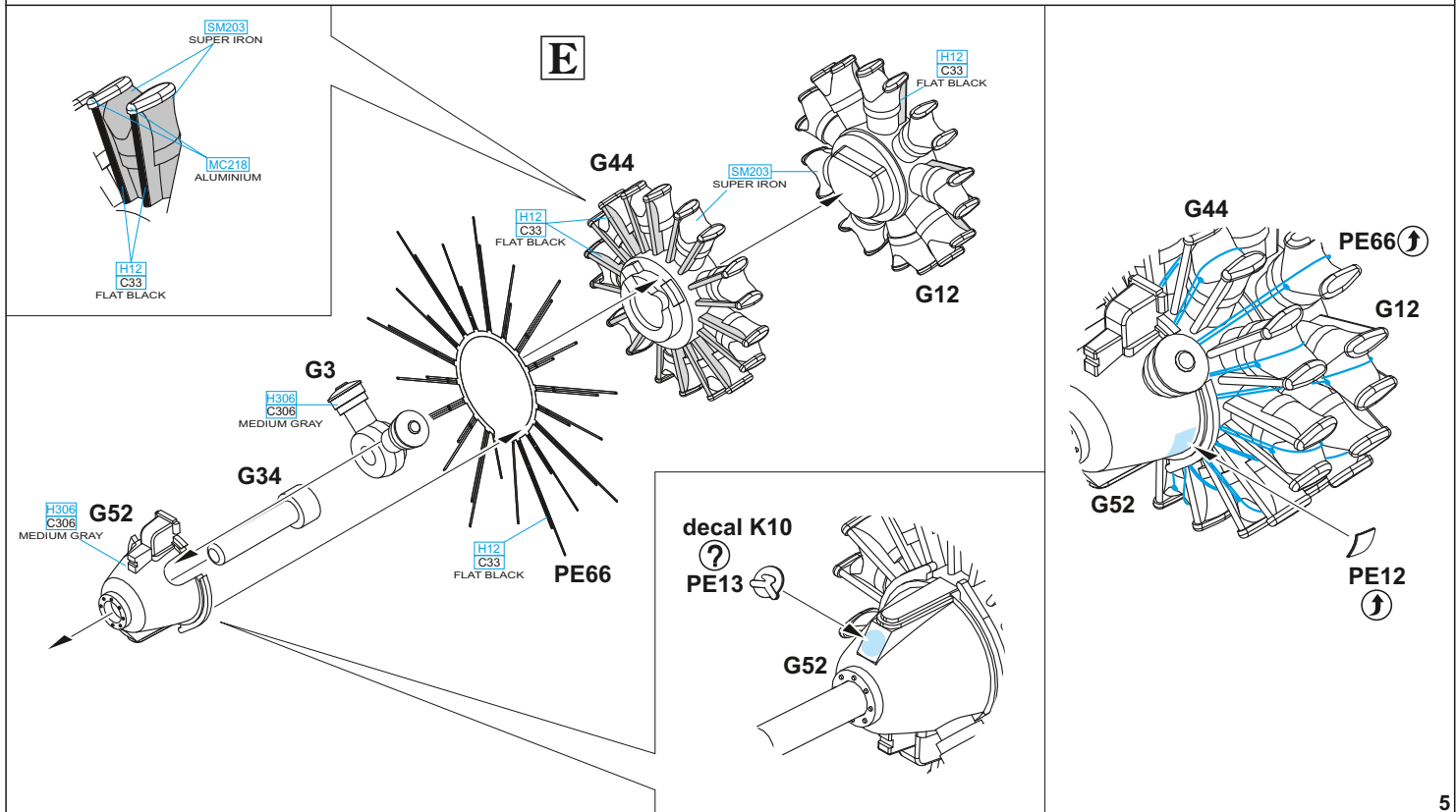
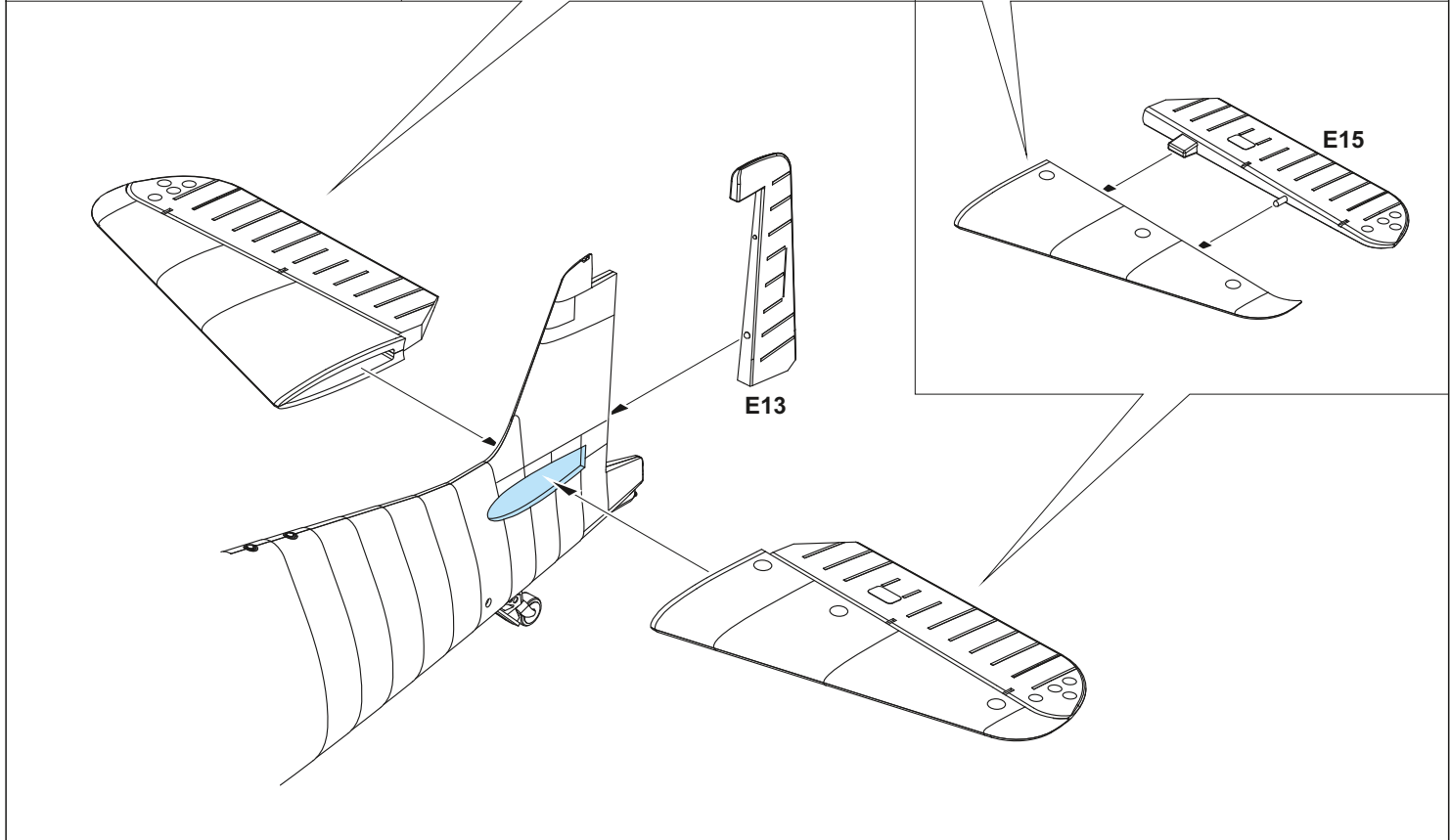
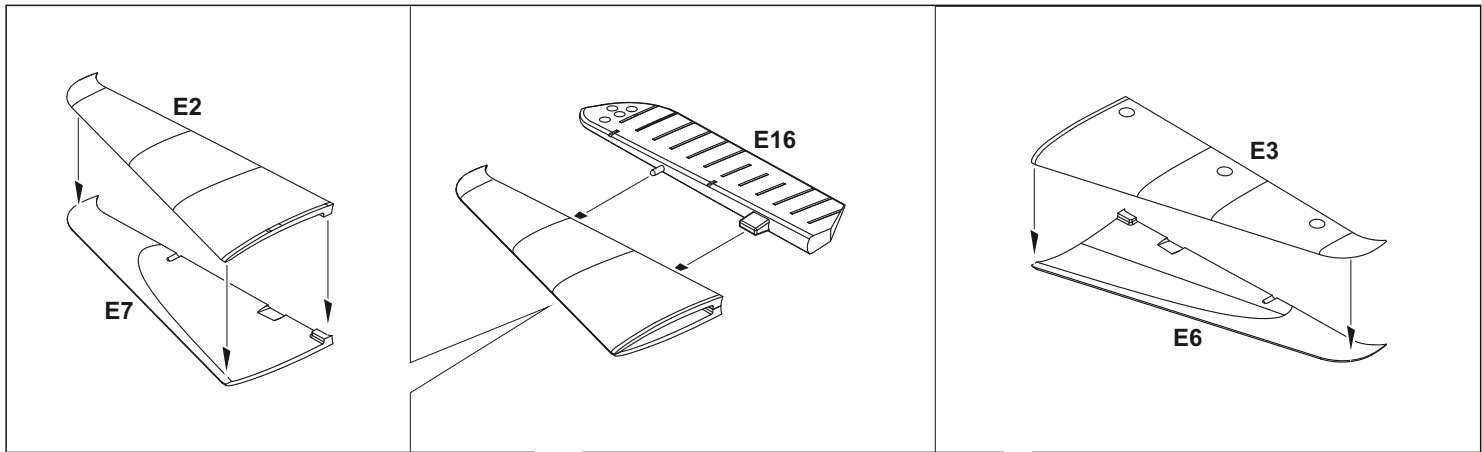
色

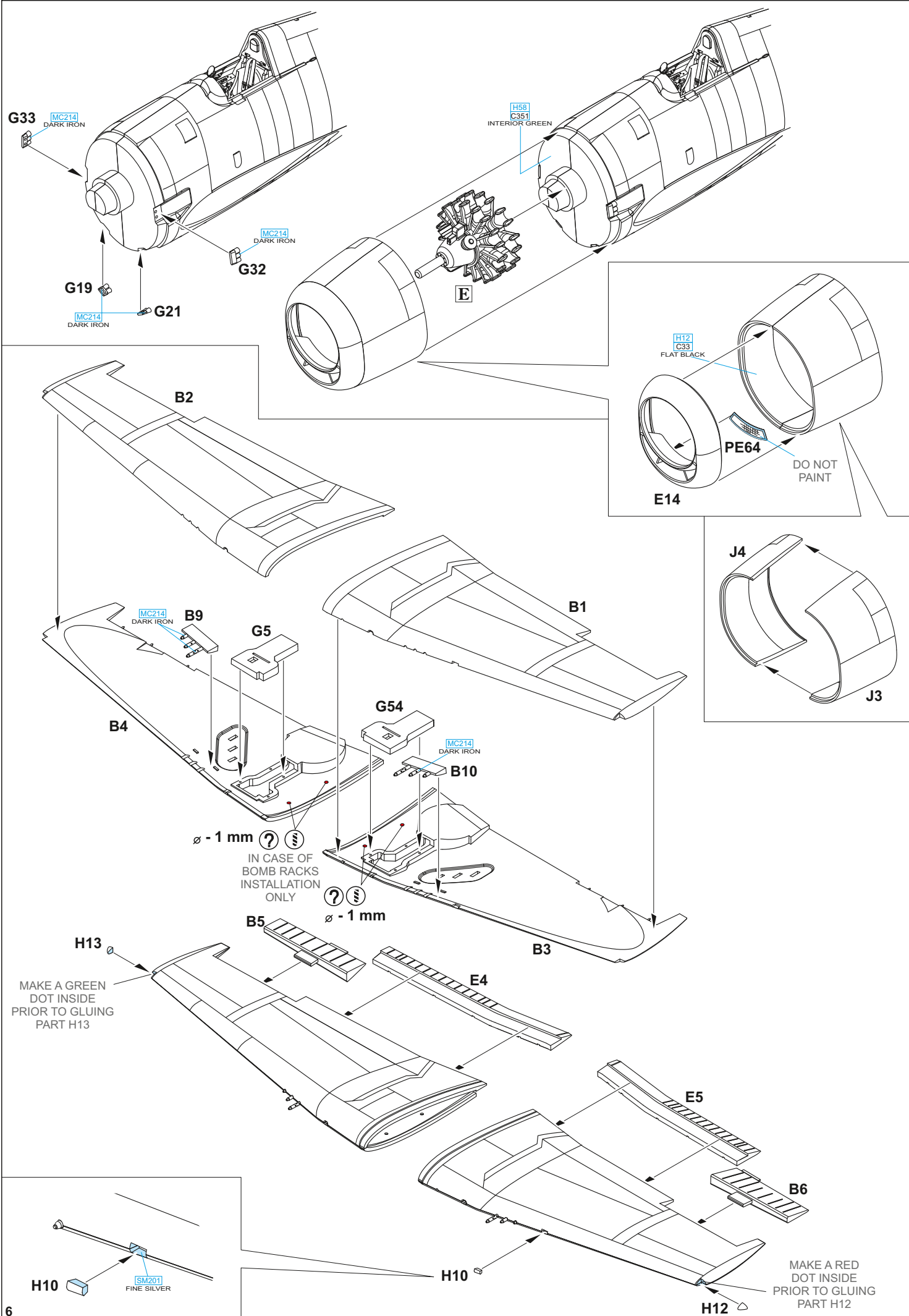
GSi Creos (GUNZE)	
AQUEOUS	Mr.COLOR
H1	C1
H12	C33
H51	C11
H52	C12
H54	C365
H58	C351
H77	C137
H80	C54
H90	C47
H91	C48
	WHITE
	FLAT BLACK
	LIGHT GRAY
	OLIVE DRAB
	NAVY BLUE
	INTERIOR GREEN
	TIRE BLACK
	KHAKI GREEN
	CLEAR RED
	CLEAR YELLOW

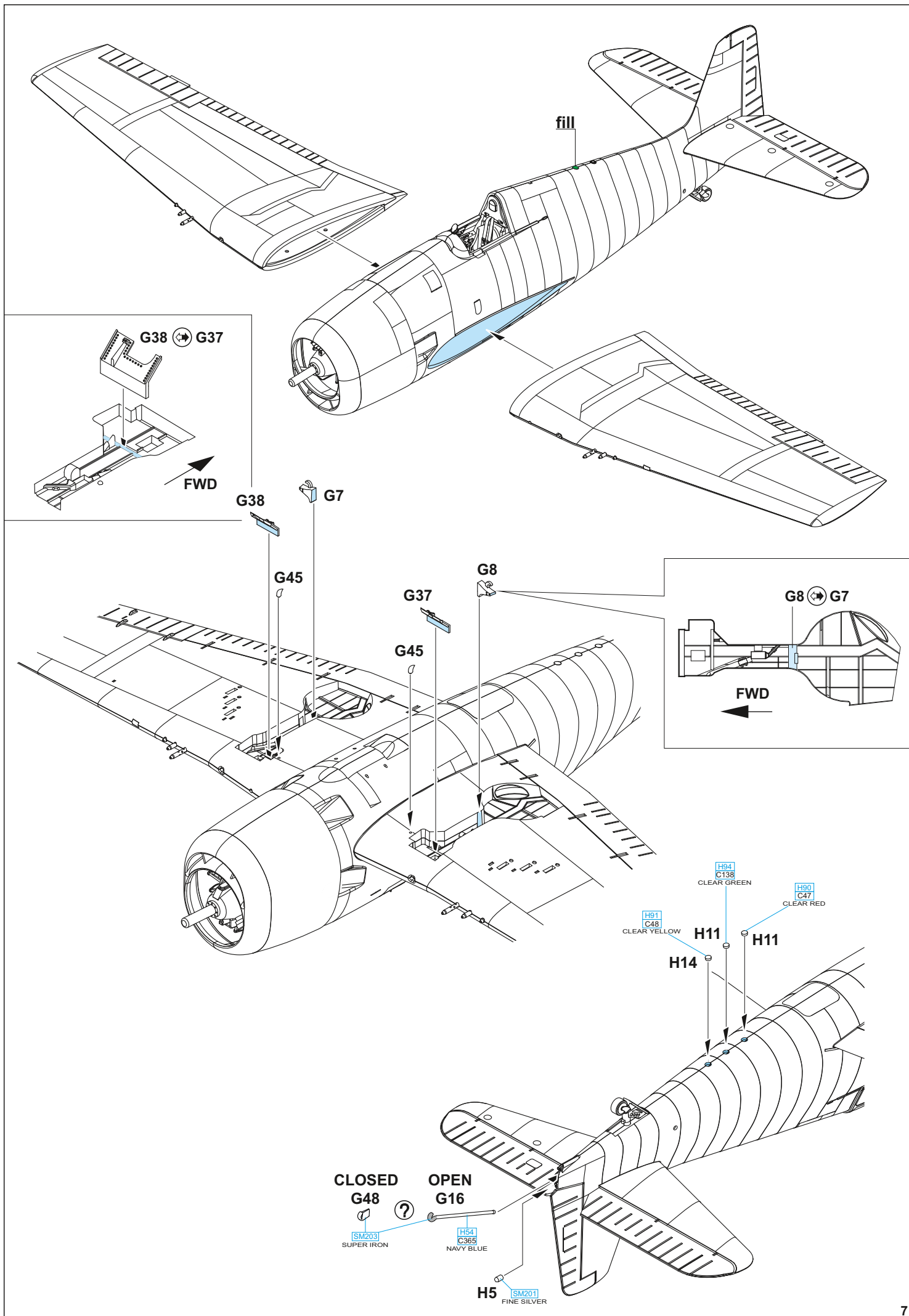
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H306	C306	GRAY
H316	C316	WHITE
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM203		SUPER IRON



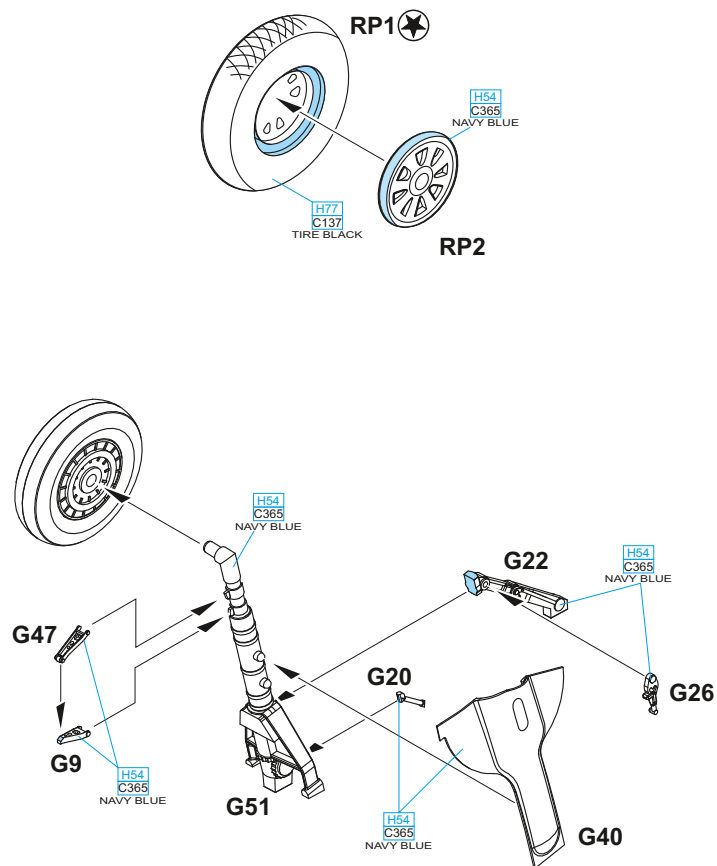




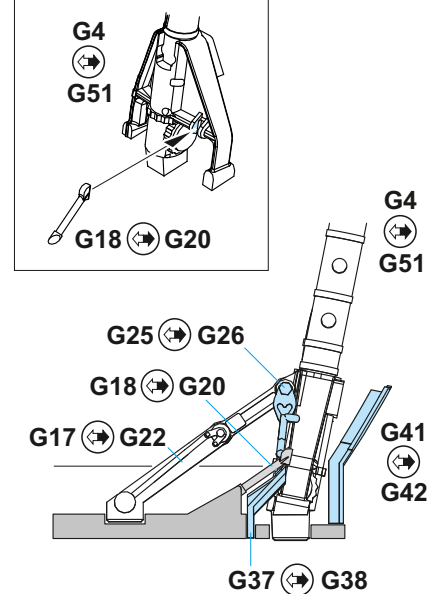
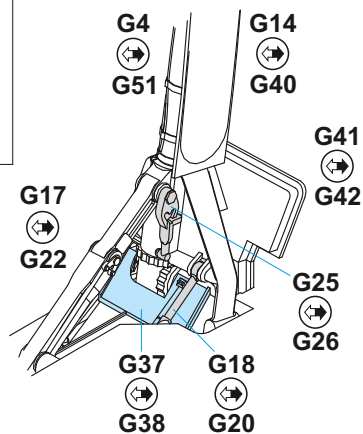
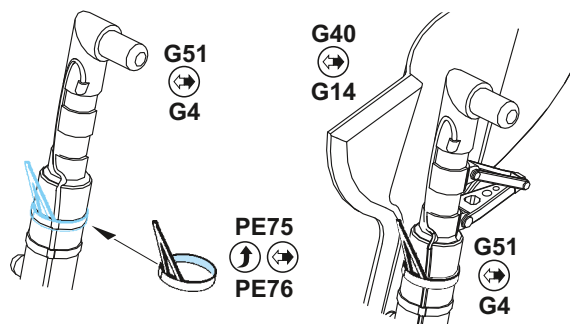
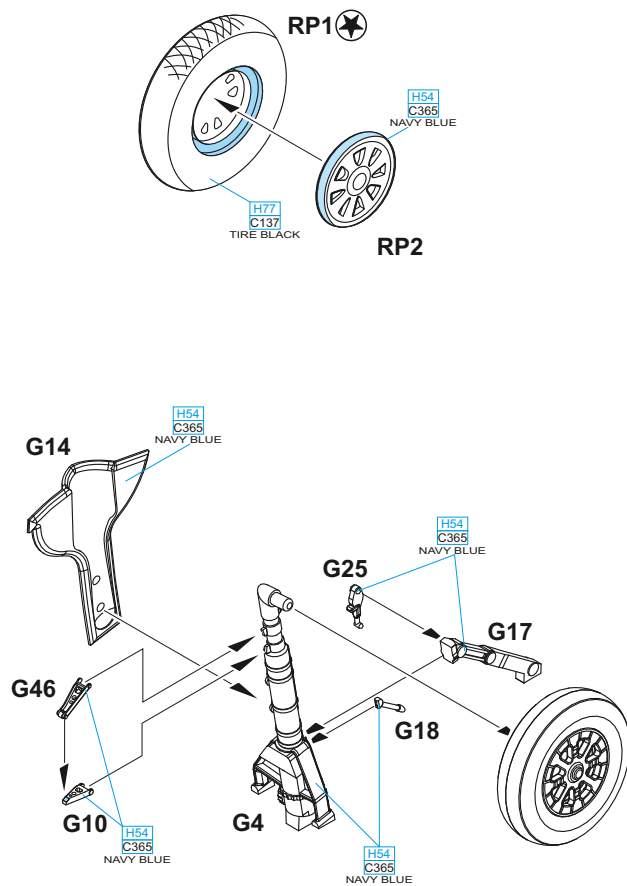


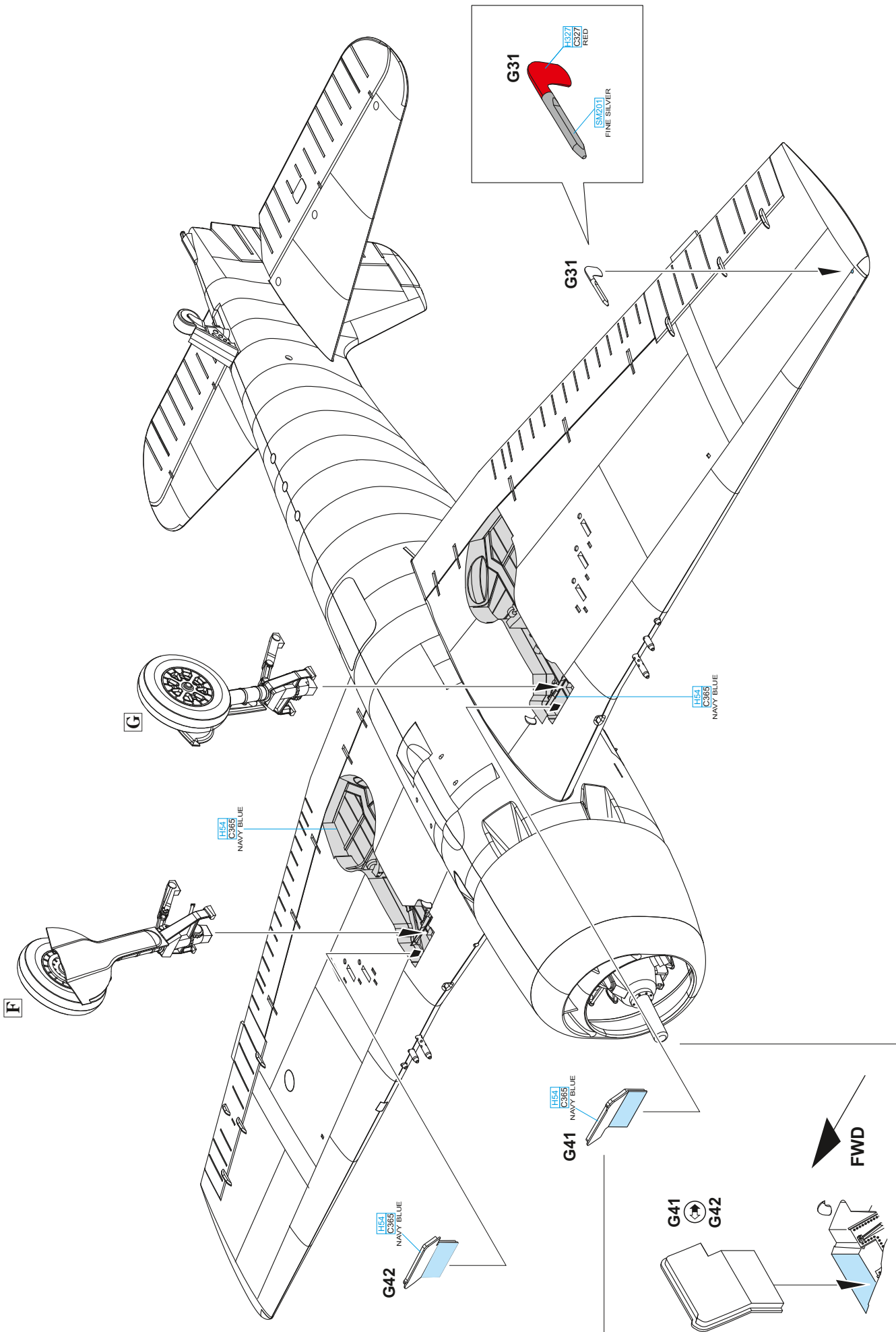


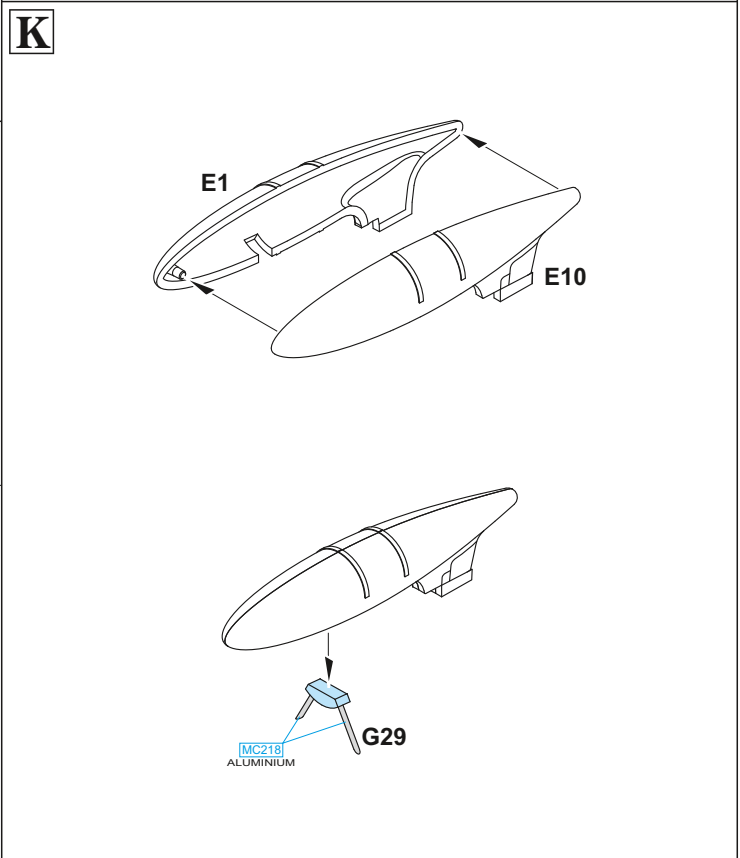
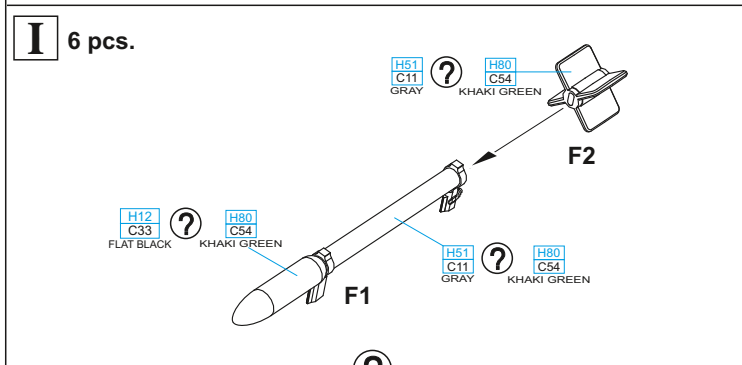
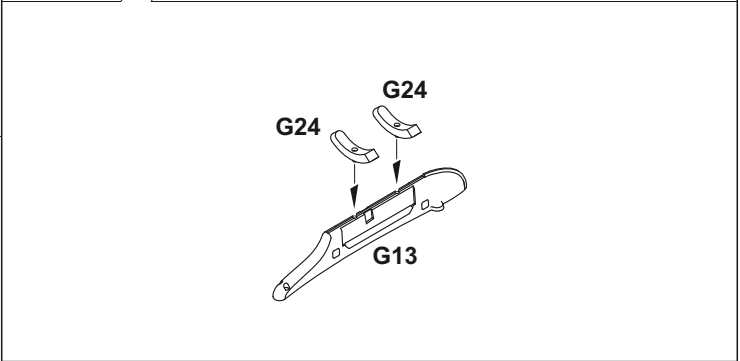
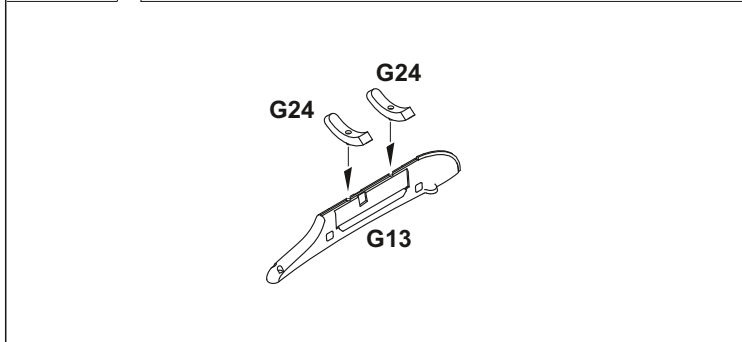
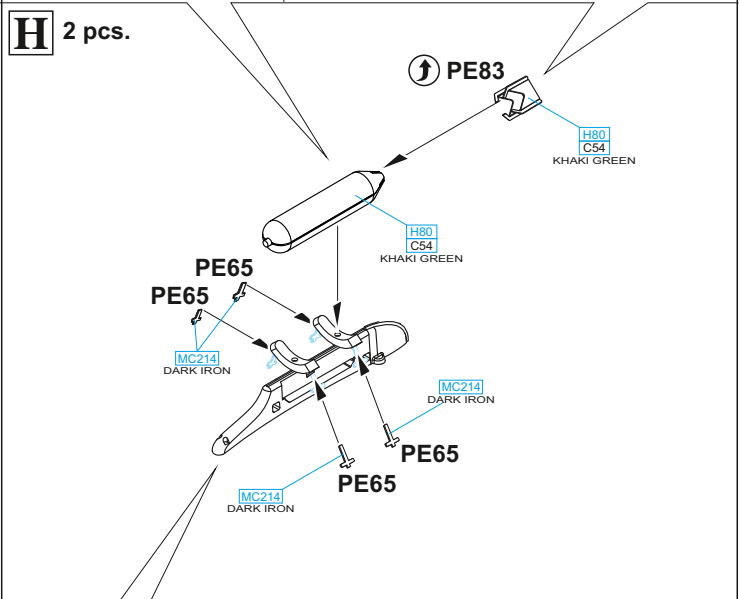
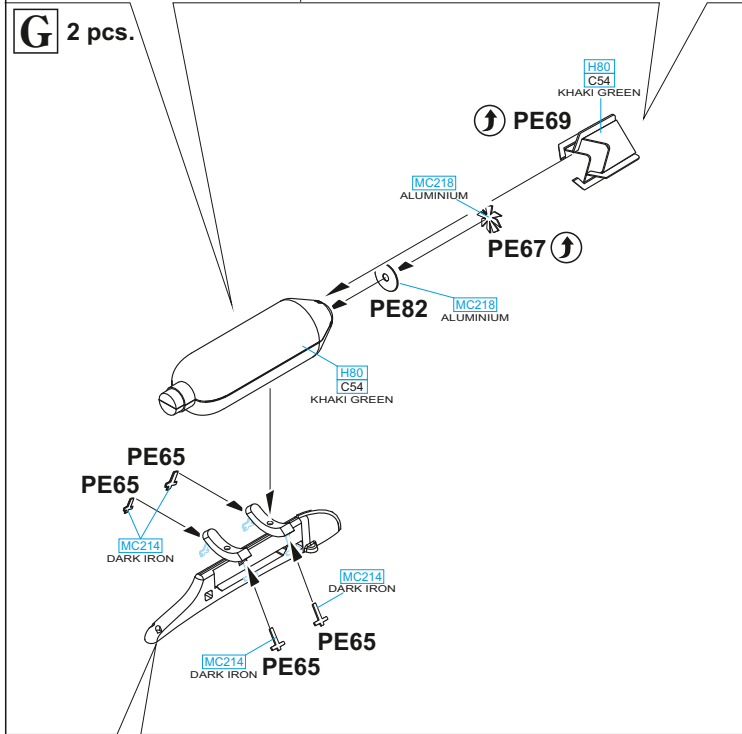
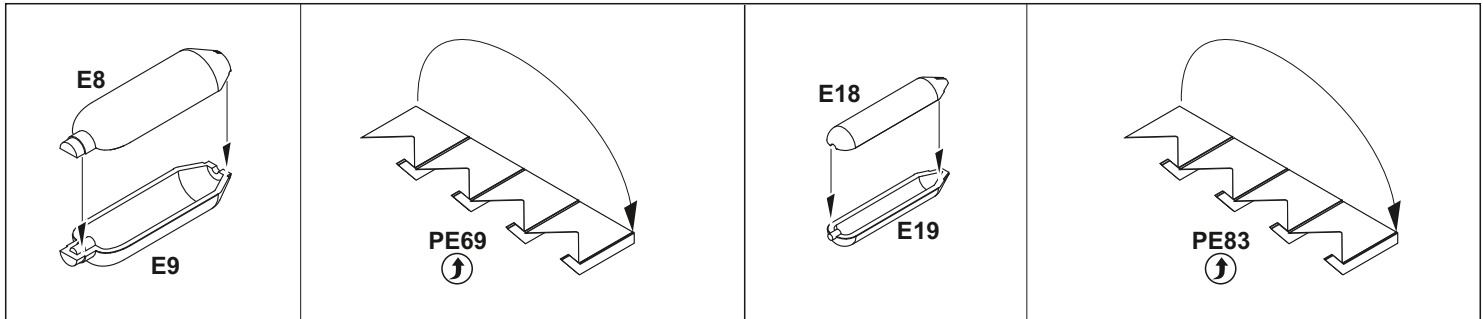
F

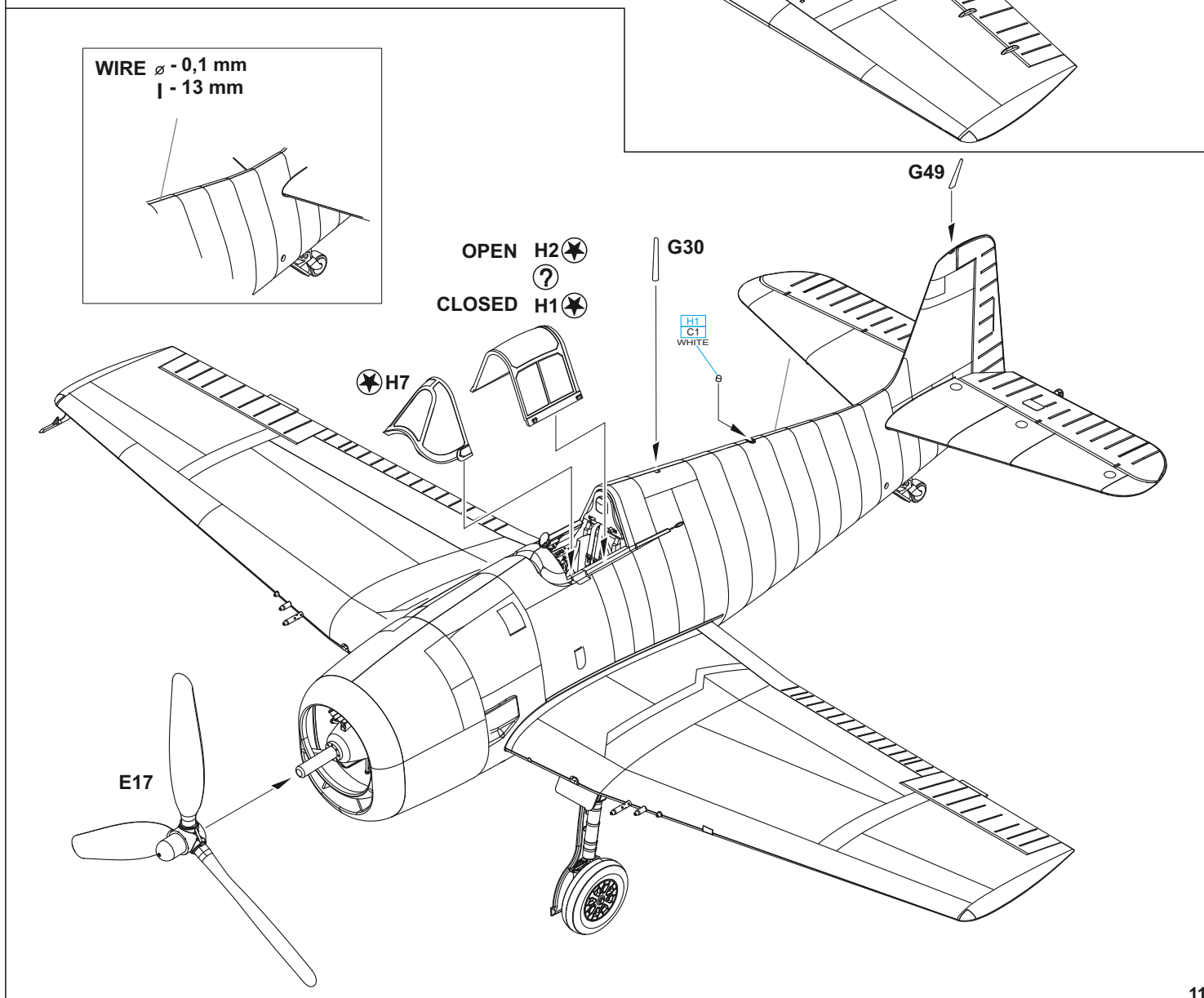
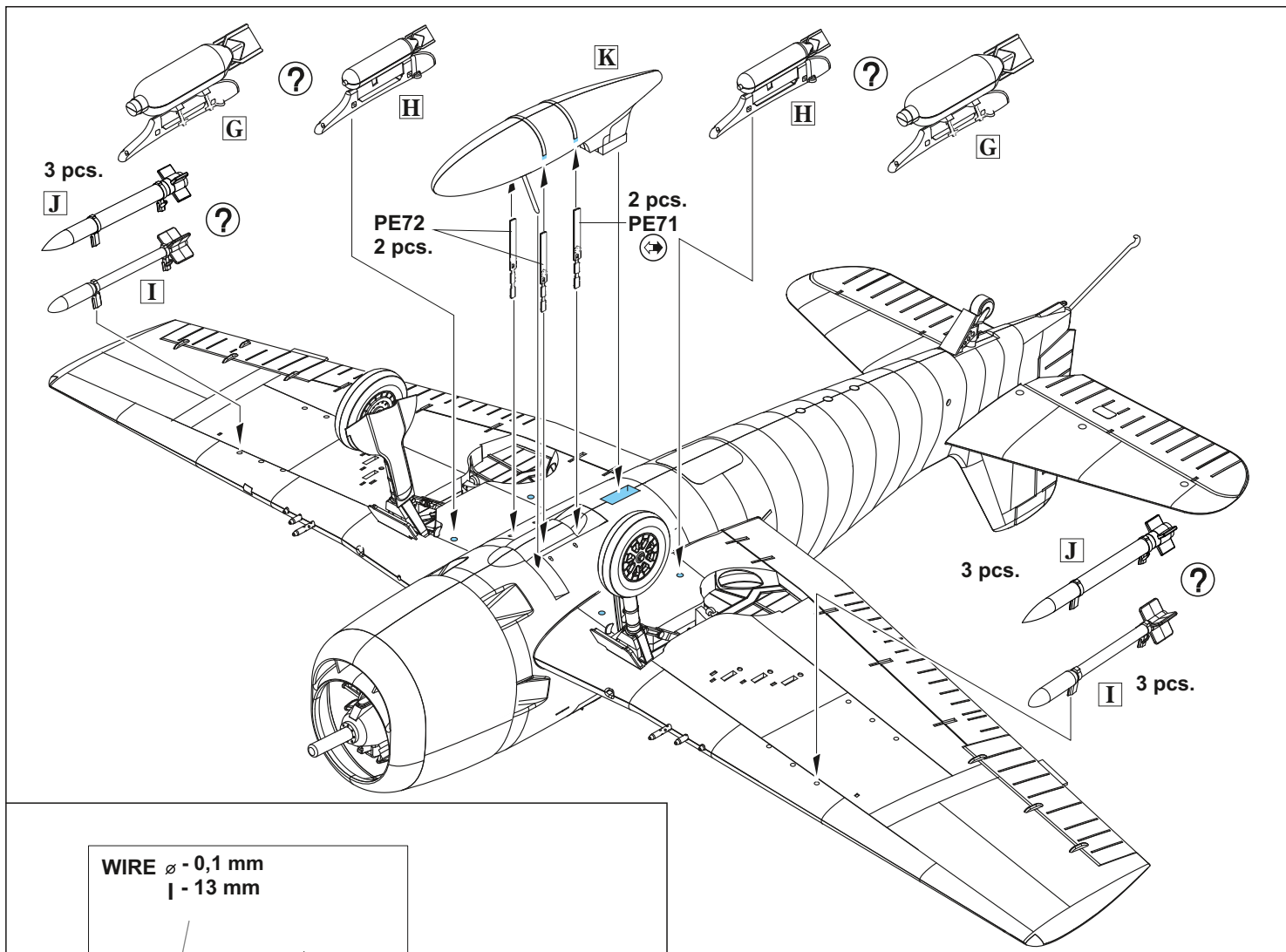


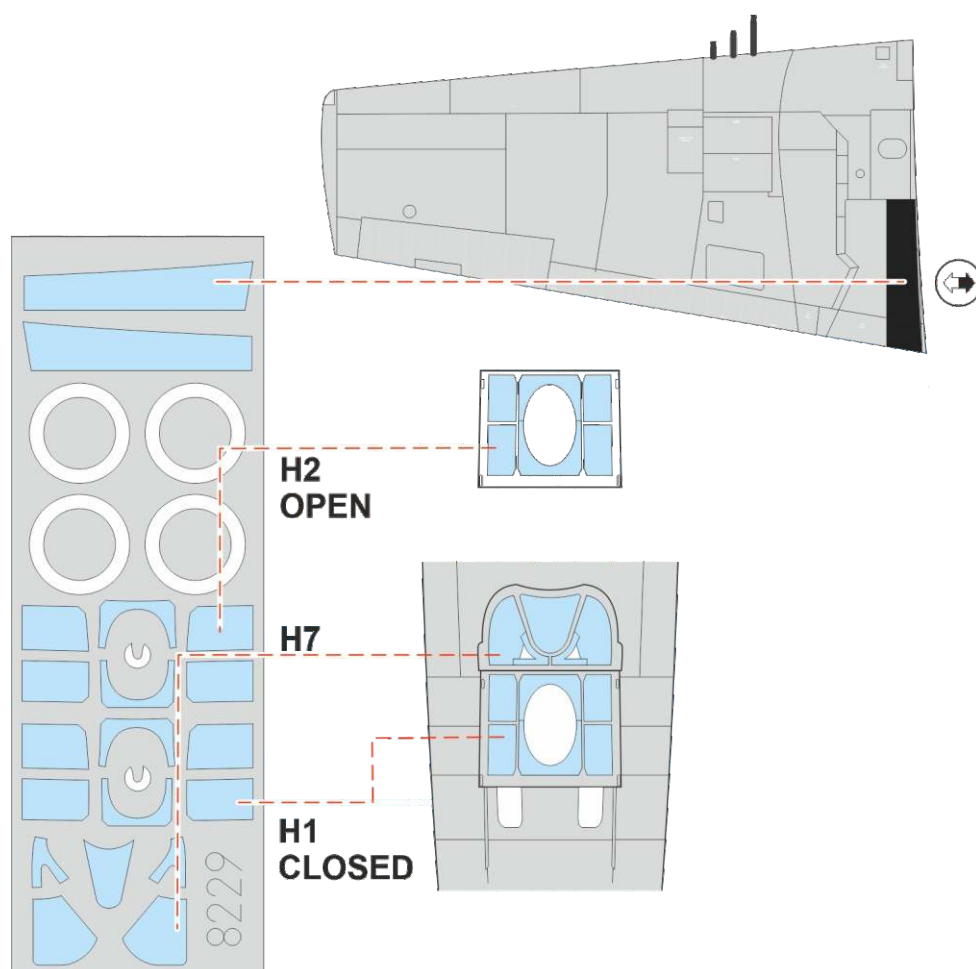
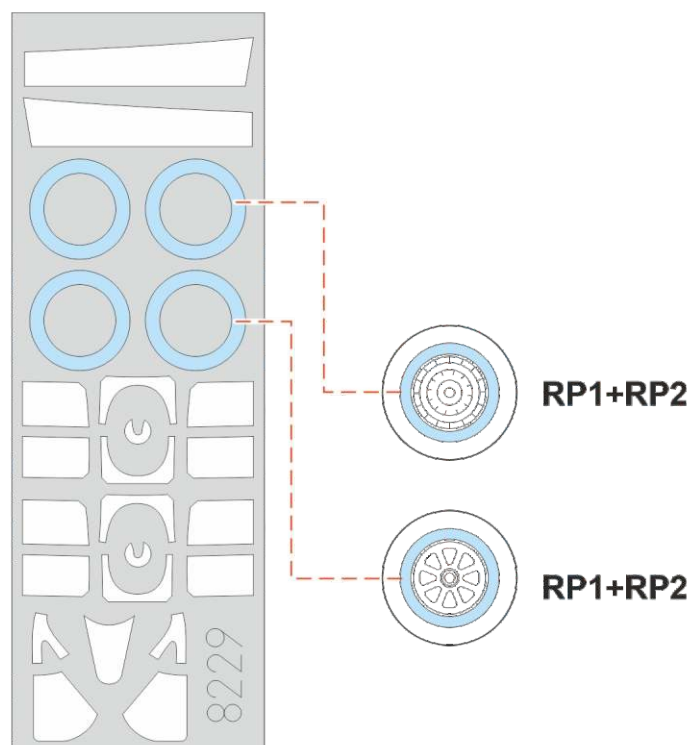
G





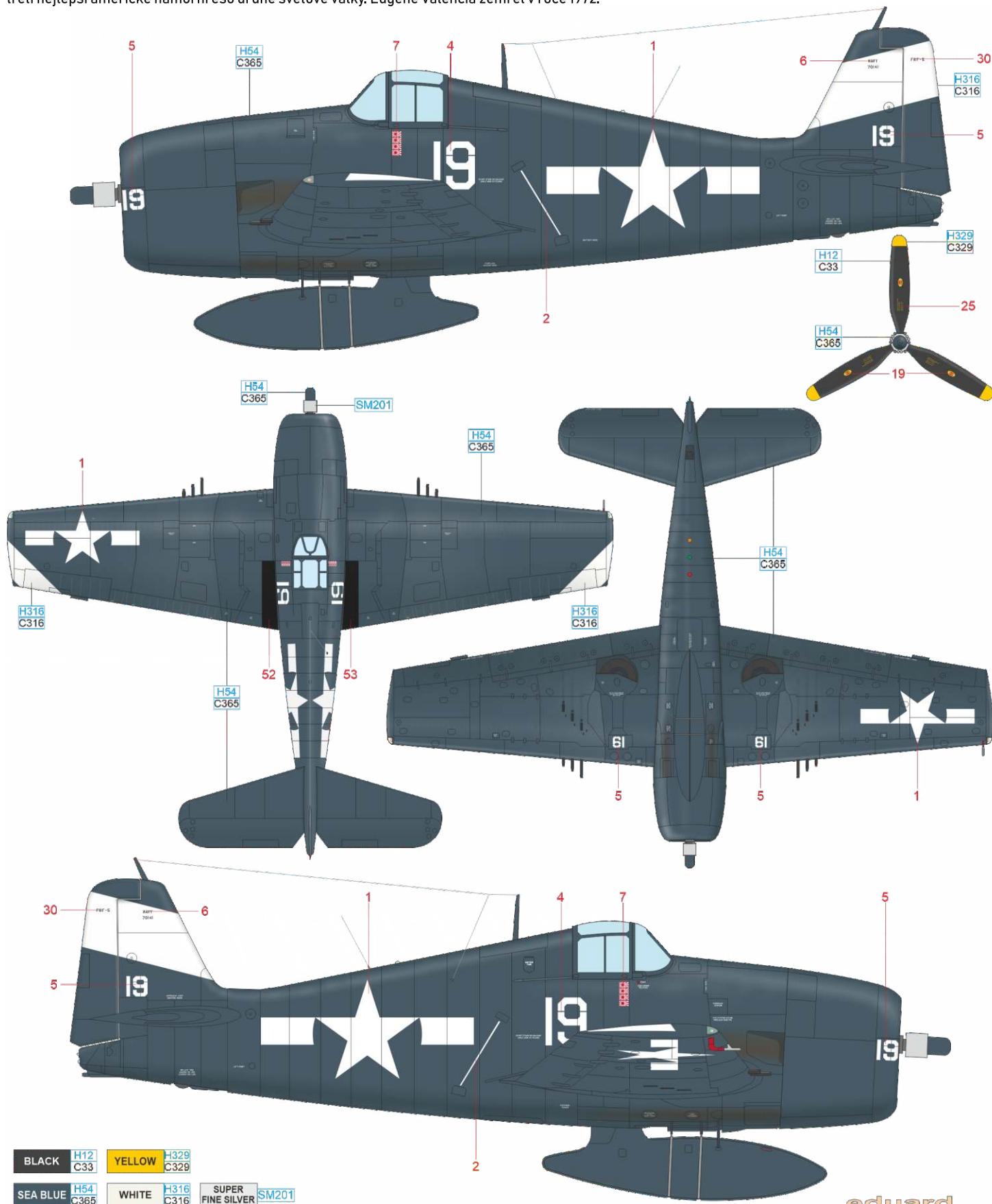






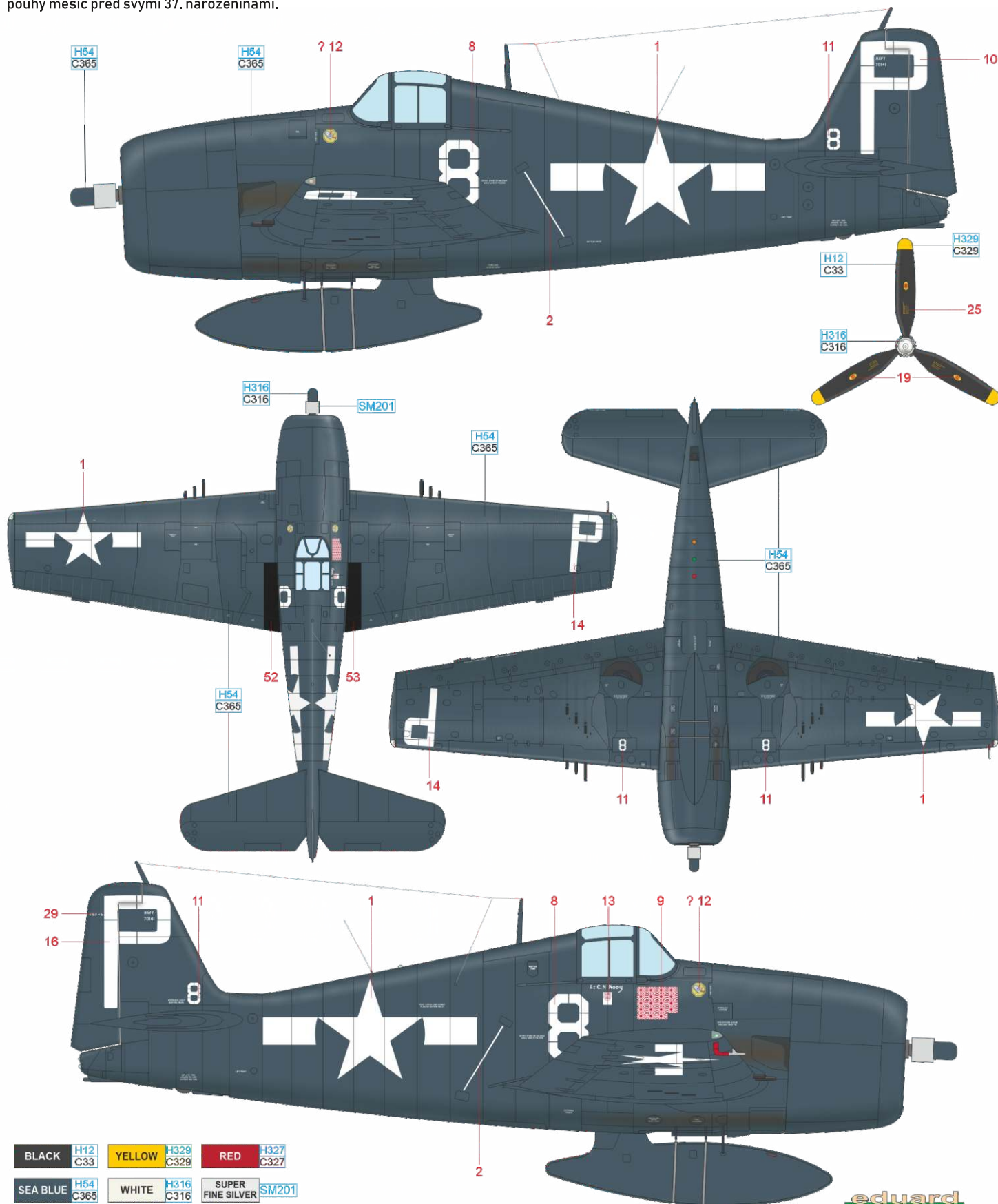
A Lt. Eugene A. Valencia, VF-9, USS Lexington (CV-16), únor 1945

Eugene Anthony Valencia, jeden z nejúspěšnějších námořních stíhačů, se proslavil jako velitel „Valencia Flying Circus“, což byl název, který jeho division (námořní čtyřčlenný roj) dostala nejen díky schopnosti sestřelovat nepřátele, ale také díky svému netradičnímu vystupování. Narodil se 13. dubna 1921 v San Franciscu a v roce 1941 vstoupil do US Navy. Námořním letcem se oficiálně stal 9. února 1942 a po roce stráveném v roli instruktora se hlásil u VF-9 na palubě USS Essex (CV-9). Když přišel 11. listopad, den masivního spojeneckého úderu na Rabaul, dosáhl Valencia tří samostatných sestřelů a jednoho sdíleného. Poté přidal jeden sestřel na konci ledna 1944 a 17. února se stal stíhacím esem, když si připsal tři Zera. Poté, co se vrátil ze svého prvního bojového turnusu, vybral si piloty, se kterými nacvičoval svou taktiku „Mowing Machine“ (sekačka), na kterou přišel během bojů nad souostrovím Truk. Při ní mohl jeden pilot neustále útočit, zatímco jeho kolegové mu poskytovali plné krytí. VF-9 se vrátila do Pacifiku v lednu 1945 a brzy poté začal Valenciův roj sklízet plody svého usilovného tréninku. Všichni její členové se stali esy a Valencia postupně zvyšoval své skóre od 16. února 1945, kdy přidal u jezera Imba osmé vítězství. Na konci turnusu bylo na jeho kontě 23 potvrzených sestřelů, dva pravděpodobné a dva poškozené stroje, což z něj udělalo třetí nejlepší americké námořní eso druhé světové války. Eugene Valencia zemřel v roce 1972.

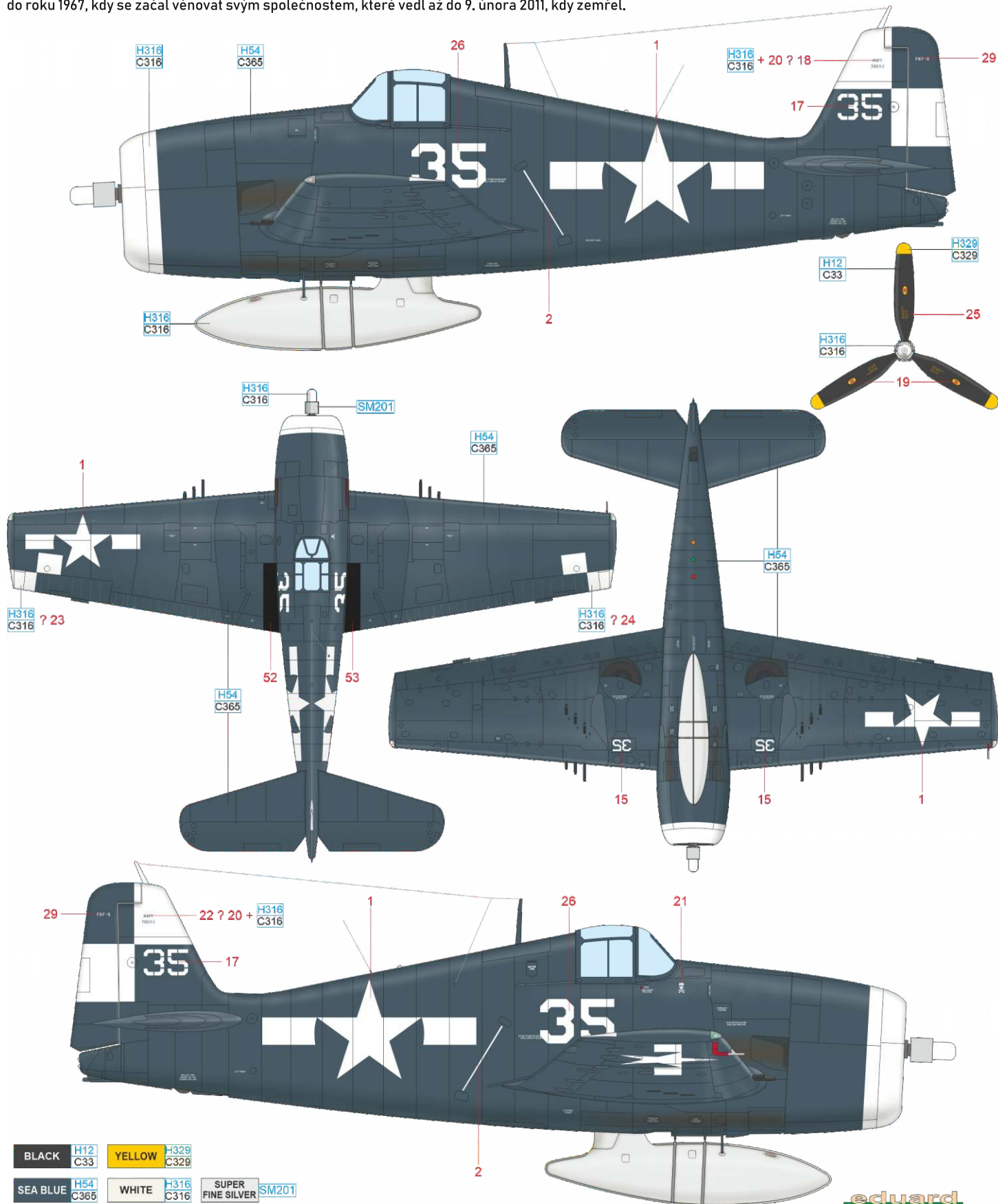


B Lt. Cornelius N. Nooy, VF-31, USS Belleau Wood (CVL-24), srpen 1945

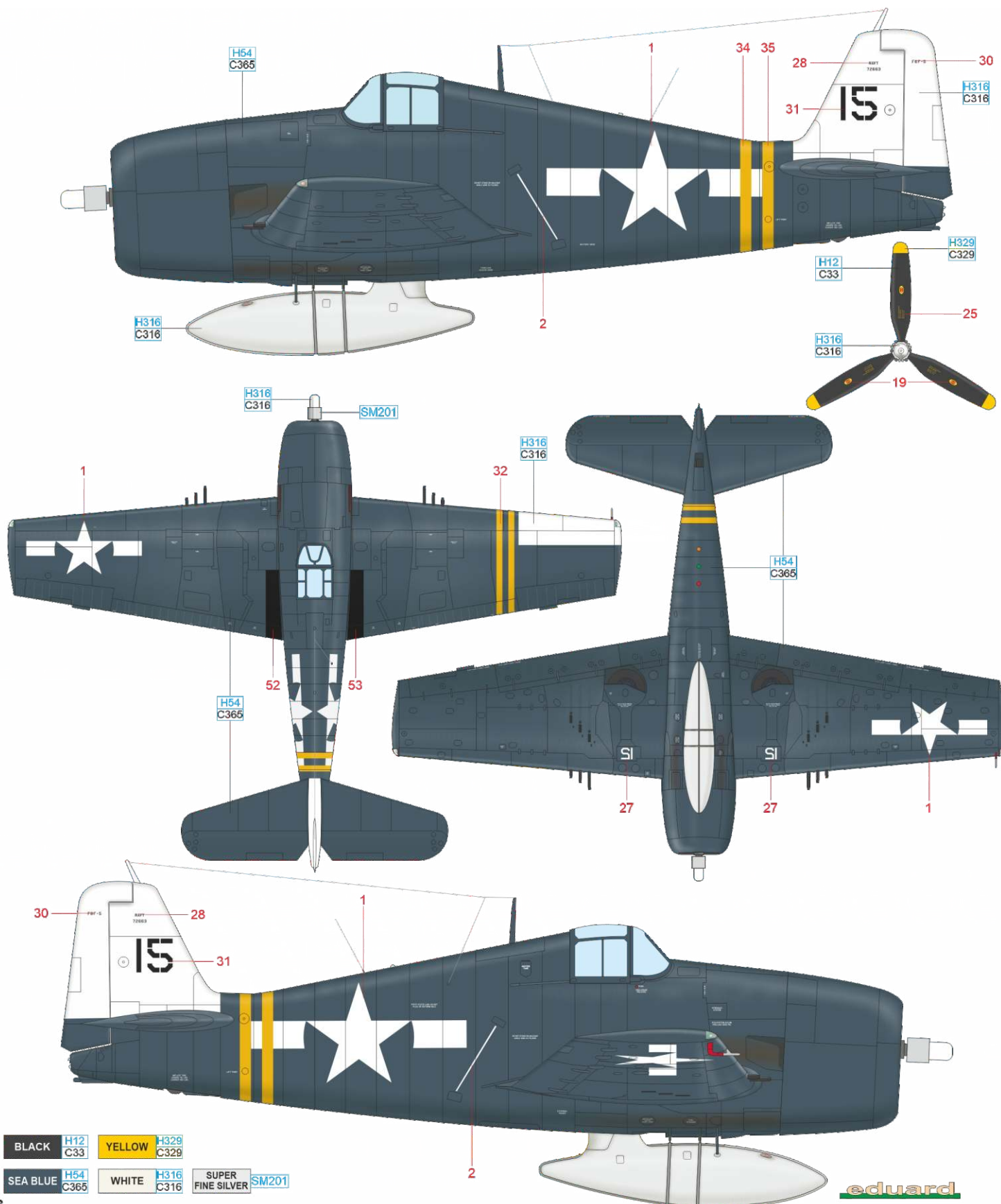
Cornelius Nicholas Nooy se narodil 15. dubna 1921 ve Smithtownu a stal se pravděpodobně nejnebezpečnějším okrasným zahradníkem na světě, neboť v roce 1941 sice absolvoval bakalářský obor okrasného zahradnictví na Newyorském státním zemědělském institutu, následně se však stal jedním z nejúspěšnějších námořních stíhačů. Do US Navy vstoupil 18. března 1942 a 1. srpna zahájil letecký výcvik. O čtyři a půl měsíce později byl jmenován námořním letcem a stal se příslušníkem VF-31. Tam neztrácel čas a 29. ledna dosáhl svého prvního vzdušného vítězství, když sestřelil jedno Zero a druhé pravděpodobně. Nakonec měl na kontě 19 vítězství, což ho zařadilo na dělené 5. místo žebříčku nejúspěšnějších amerických námořních stíhačů 2. světové války (s Alexandrem Vraciu a Patrickem Flemingem). Zároveň se stal nejúspěšnějším stíhačem operujícím z lehkých letadlových lodí. Na vyobrazeném Hellcatu jsou pod čelním štítkem symboly všech jeho vítězství a pod kabinou jméno a znak VF-31. Mezi nimi se pravděpodobně nacházel znak NYSIA. Tento letoun posloužil několika pilotům k pořízení památečních fotografií na závěr turné, a tak byla všechna loga a jména namalována jen pro tuto příležitost. Vzhledem k tomu, že znak jednotky byl obvykle umístěn před čelním štítkem, předpokládáme, že tomu tak bylo i v případě tohoto letounu. Nooy opustil aktivní službu 28. prosince 1945, následně sloužil u Naval Reserve, kde byl 1. února 1952 povýšen do hodnosti Lieutenant Commander. Zemřel na rakovinu pouhý měsíc před svými 37. narozeninami.



James Lano Pearce se stal nejen úspěšným námořním stíhačem, ale také zajímavou leteckou osobností. K námořnictvu se přihlásil 3. července 1941. Poté, co získal „křídla“ a byl povýšen do hodnosti Ensign, sloužil u VS-52 a od prosince 1942 do července 1943 létal na průzkumných letounech z Bora Bora na Společenských ostrovech. Následně byl převelen k VF-18 a 11. listopadu pravděpodobně sestřelil Zeke v okolí Rabaulu, poté se 25. prosince 1943 podílel čtvrtinou na sestřelu Betty. Poškozený bombardér Betty v lednu 1944 byl jeho posledním úspěchem u VF-18 před návratem na západní pobřeží USA, kde od března 1944 pomáhal reformovat VF-17. Do bojů se vrátil na palubě USS Hornet (CV-12). Podílel se na sestřelu C6N Myrt 18. března 1945 a poté přišel 21. března jeho nejúspěšnější den, když poslal k zemi dva bombardéry Betty. V součtu tak nakonec zaznamenal 5,25 vzdušných vítězství plus 15 letadel zničených na zemi. Po válce působil až do svého odchodu od námořnictva 27. srpna 1948 u Letecké zkušební divize v NAS Patuxent River. Dále pokračoval v kariéře zkušebního pilota u společnosti Grumman, ale již po půl roce změnil zaměstnavatele a dalších 15 let pomáhal s vývojem letounů u North American Aviation. Během této služby přišel v roce 1953 o levou nohu pod kolenem, ale létal dál. Další změna přišla v rané fázi vesmírného programu Apollo. Jim Pearce dostal na starost testování a kontrolu velitelských a servisních modulů Apolla pro lunární program a v Kennedyho vesmírném středisku zůstal až do roku 1967, kdy se začal věnovat svým společnostem, které vedl až do 9. února 2011, kdy zemřel.

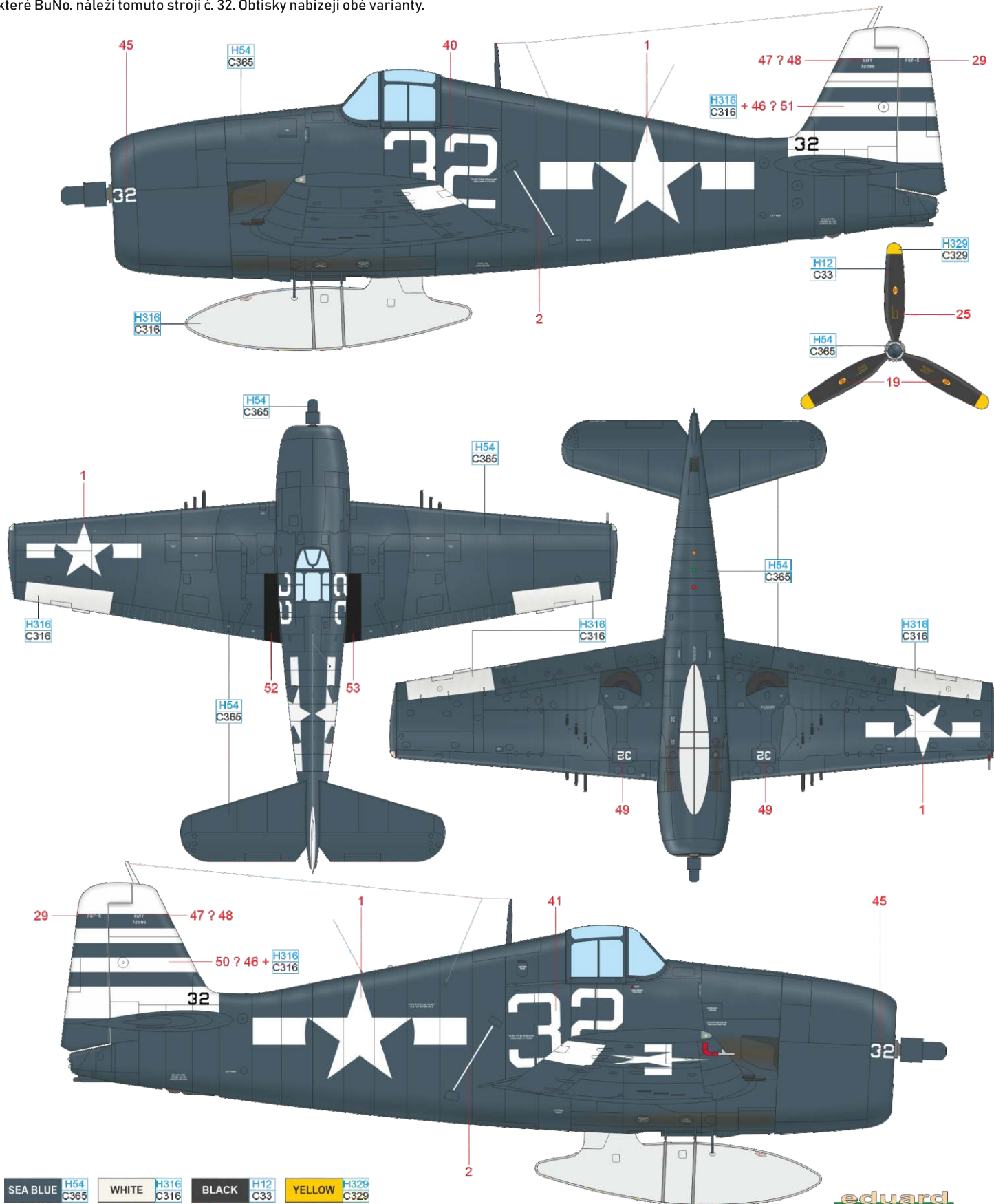


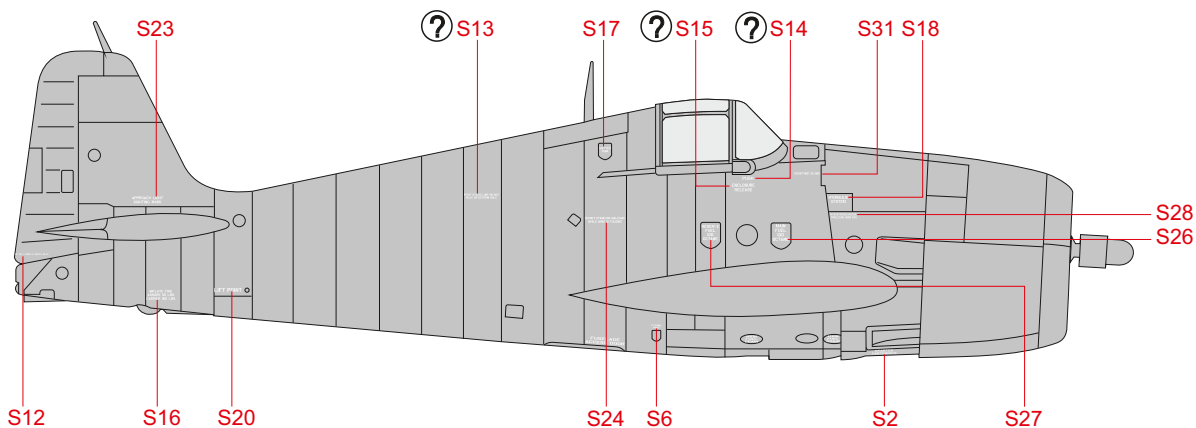
Sedmý červenec 1945 nebyl pro letecké jednotky eskortní letadlové lodi USS Santee, tedy VF-24 a VT-24, šťastný. Při přistání Hellcaty pilotovaného Ens. Williamem A. Sinnottem došlo ke zlomení přistávacího záchytného háku a letoun narazil do letadel na palubě s následným požárem. Čtyři Hellcaty a dva Avengers byly shozeny z paluby, šest torpédových bombardérů bylo poškozeno a jeden z pilotů zaparkovaných letadel zahynul. VF-24 byla na svém druhém turnusu od 27. března do 19. července. Během něj piloti většinou prováděli útočné mise proti pozemním cílům v rámci podpory vylodění Spojenců na Okinawě. Také pomáhali britským letadlovým lodím bránit japonským jednotkám ve využívání letišť na ostrovech Sakishima. Od 16. června prováděly letouny z USS Santee stíhací a bombardovací mise proti cílům na ostrově Kyūshū. O tři dny později již loď dorazila do zálivu Leyte a podstoupila drobné opravy. Od 1. července byla opět v akci a v době Sinnottovy havárie poskytovala vzdušné krytí při odminování vod západně od Okinawy. Během celého druhého turnusu dosáhli piloti VF-24 pouhých tří vzdušných vítězství, což bylo dáno charakterem jejich úkolů. Dva měsíce a dva týdny (20. září) po havárii na palubě USS Santee byla VF-24 rozpuštěna. Jako součást Carrier Division 22 měly její Hellcaty bílé SOP a bílé obdélníky na náběžné hraně horní strany pravého křídla. Letouny USS Santee (CVE-29) se vyznačovaly dvěma žlutými pruhy na zadní části trupu a na křídle. Letouny z USS Chennango (CVE-28) měly jeden žlutý pruh, z USS Suwanee (CVE-27) dva bílé pruhy a z USS Sangamon (CVE-26) jeden bílý pruh.



BLACK	H12 C33	YELLOW	H329 C329
SEA BLUE	H54 C365	WHITE	H316 C316
		SUPER FINE SILVER	SM201

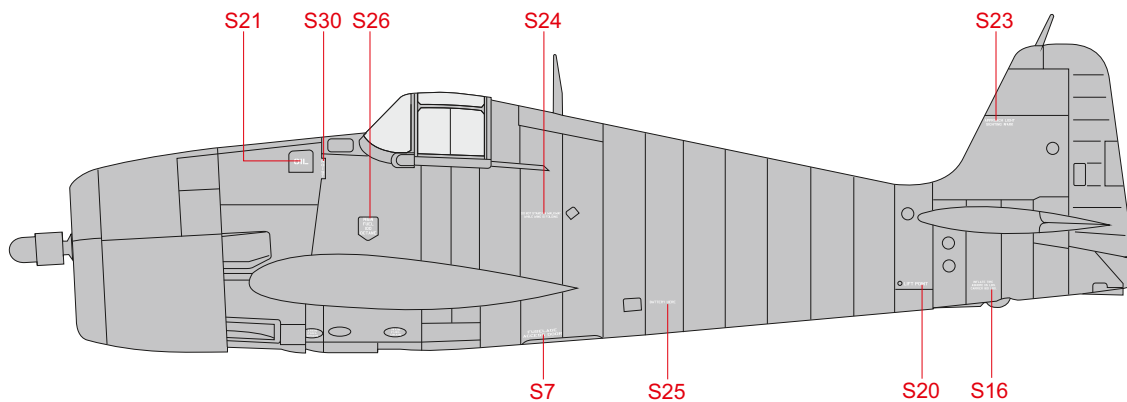
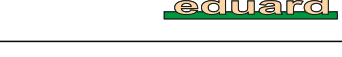
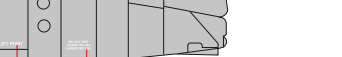
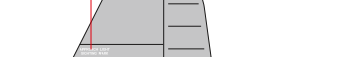
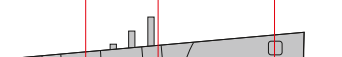
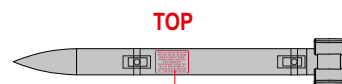
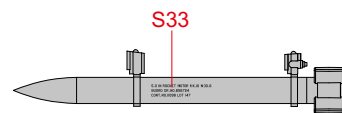
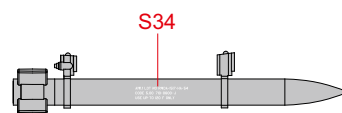
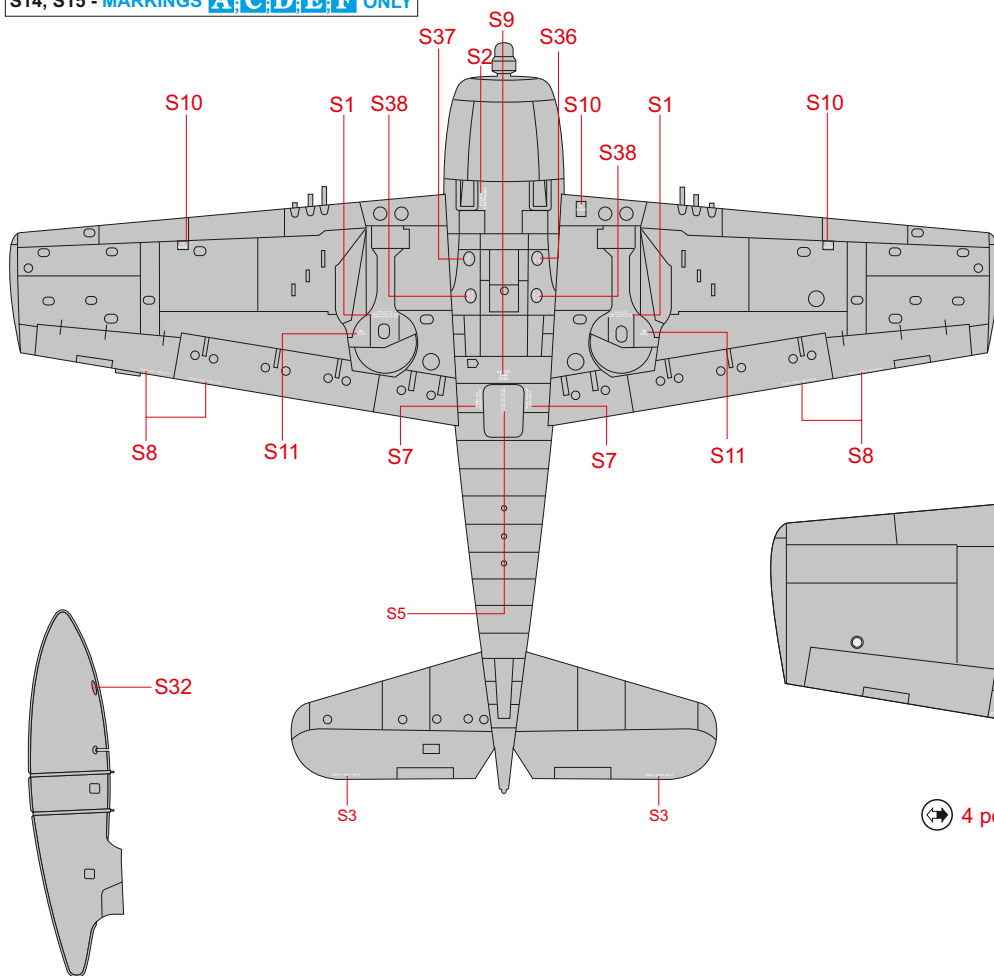
Louis Arthur Menard, zvaný Lou, vstoupil do námořnictva 21. července 1941. Dne 31. ledna 1942 byl jmenován námořním letcem a povýšen do hodnosti Ensign. Jeho první bojové nasazení ho zavedlo do severní Afriky na palubě USS Ranger (CV-4) coby příslušníka VF-9. Tam také dosáhl 9. listopadu jednoho potvrzeného a jednoho pravděpodobného sestřelu na F4F-4. O rok později, 11. listopadu, si připsal dvě Zera, stál jako příslušník VF-9, ale na palubě USS Essex (CV-9), poté 29. ledna sestřelil jednu B5N Kate. Když 17. února sestřelil dvě Kate a dva FIM Pete, stal se esem. Po povýšení do hodnosti Lieutenant 1. dubna 1944 byl přidělen k VF-12 a 2. ledna 1945 k její sesterské VBF-12. Posledního vítězství dosáhl 16. února, kdy sestřelil jednu D4Y Judy, ale následující den musel vyskočit z poškozeného letounu nad oceánem a kvůli silnému větru ho padák do dopadu vláčel po hladině. Nakonec ho před utonutím zachránila posádka torpédoborce Taussig (DD-746). Tím jeho služba skončila a on se vrátil do USA. V aktivní službě setrval až do roku 1968, kdy odešel do důchodu v hodnosti Commander. Podle seznamu ztrát námořnictva Menard vyskočil z Hellcatu BuNo. 72296 a kresba doprovázející rozhovor s ním v Naval Aviation News zobrazuje letoun s číslem 32. Předpokládáme tedy, že právě ten Menard opustil na padáku. Jiný zdroj ovšem uvádí, že šlo o letoun BuNo. 72635, a aby byla věc ještě komplikovanější, na palubě USS Randolph (CV-15) byly postupně dva Hellcaty s číslem 32. Není tedy zcela jasné, které BuNo. náleží tomuto stroji č. 32. Obtisky nabízejí obě varianty.





S13 - MARKINGS **B D E F** ONLY

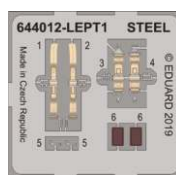
S14, S15 - MARKINGS **A C D E F** ONLY



Eduard goodies for

F6F-5 Hellcat 1/48

- 48585 F6F undercarriage (PE-Set)
- 48588 F6F gun bay (PE-Set)
- 491347 F6F-5 (PE-Set)
- FE1065 F6F-5 seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644012 F6F-5 LööK (Brassin)
- 648061 HVAR rockets (Brassin)
- 648086 US 250lb bombs (2 pcs) (Brassin)
- 648102 F6F wheels (Brassin)
- 648683 F6F exhaust stacks (Brassin)
- 648747 F6F undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648798 F6F wheel bays PRINT (Brassin)
- 3DL48069 F6F-5 SPACE (3D Decal Set)
- EX866 F6F-5 TFace (Mask)



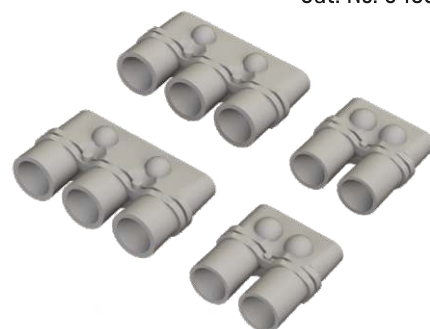
Cat. No. 644012



Cat. No. 648747



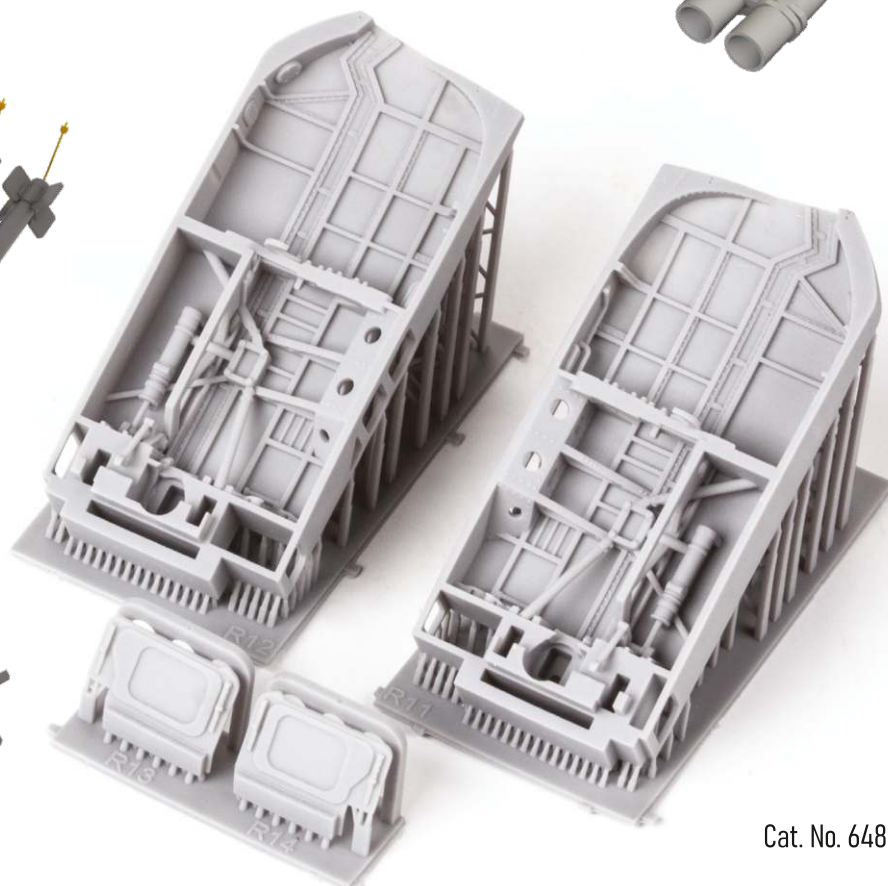
Cat. No. 648683



Cat. No. 648061



Cat. No. 648086



Cat. No. 648798