



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 šéfkonstruktéři 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°.

Větší výkon 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 prototyp 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 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 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 střelením 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 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-5

Verze F6F-5 měla oproti předchozímu Hellcatu F6F-3 několik vylepšení. Hlavní technickou změnou byl výkonnější motor R-2800-10W se systémem vstřikování vody. Kryt motoru byl mírně tvarově upraven, zmizely například vypouklé části kolem výfuků pod regulačními klapkami chlazení. Také čelní štítek překrytu kabiny se lišil. Zatímco v případě F6F3 jej tvořilo zaoblené plexisklo s vnitřně montovaným pancéřovým sklem, v případě F6F-5 již bylo pancéřové sklo integrováno do čelního štítu, který byl tedy v přední části plochý. Boční okna za odsuvným překrytem kabiny byla odstraněna. Došlo také k zesílení zadní část trupu a ocasních ploch.

Kromě několika raných sériových letounů dostala většina F6F-5 nátěr lesklou barvou odstínu mořská modř (Glossy Sea Blue; ANA 623) na všech plochách. Všechny letouny F6F-5 mohly nést v každém zbraňovém prostoru jeden 20mm kanon M2 spolu se dvěma páry standardních kulometů Browning ráže 12,7 mm. Tato konfigurace se však používala pouze u nočních stíhacích F6F-5N.



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 započatím 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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

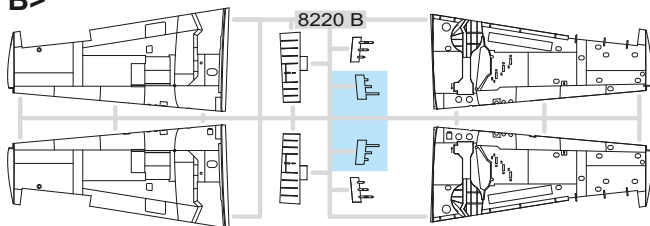
PIÈCES

*

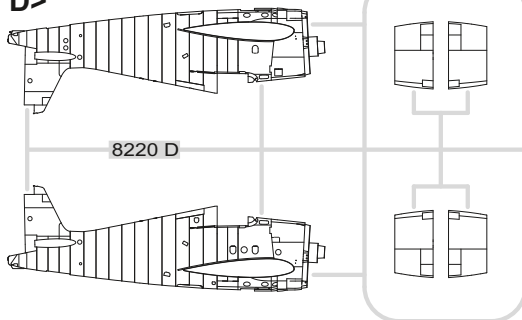
部品

PLASTIC PARTS

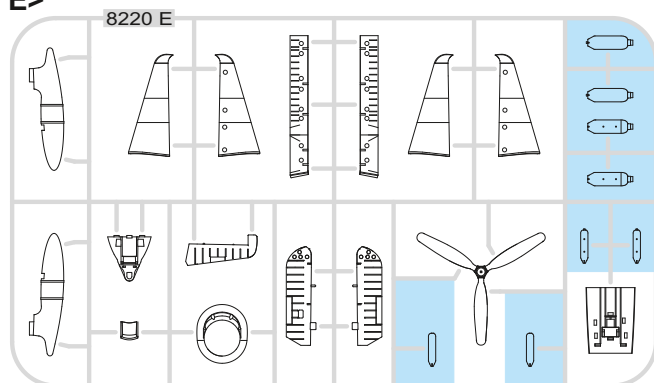
B>



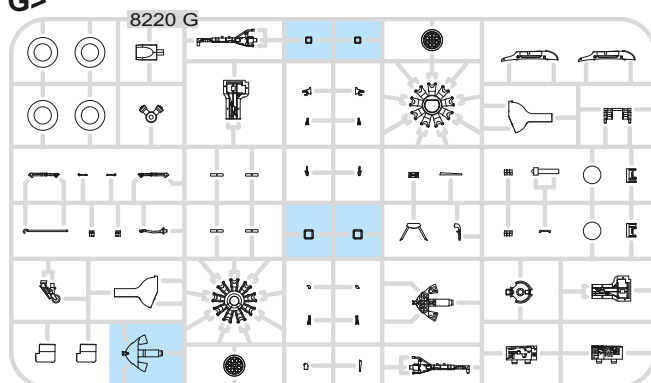
D>



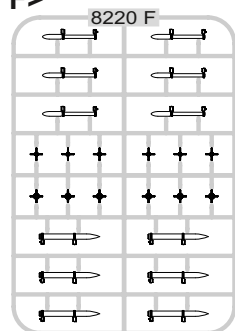
E>



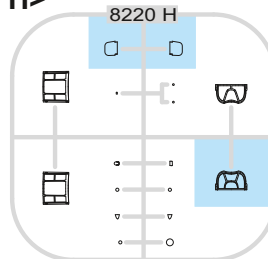
G>



F>



H>



-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

*

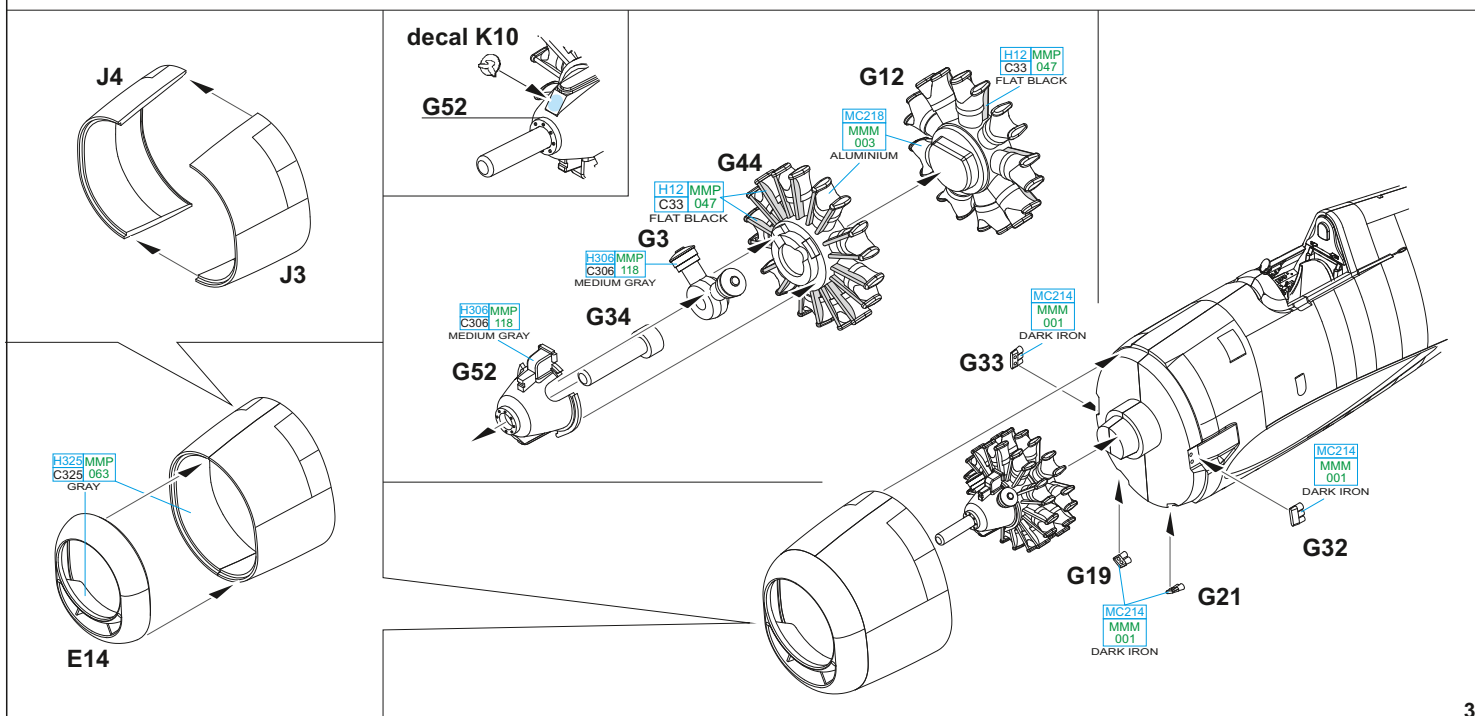
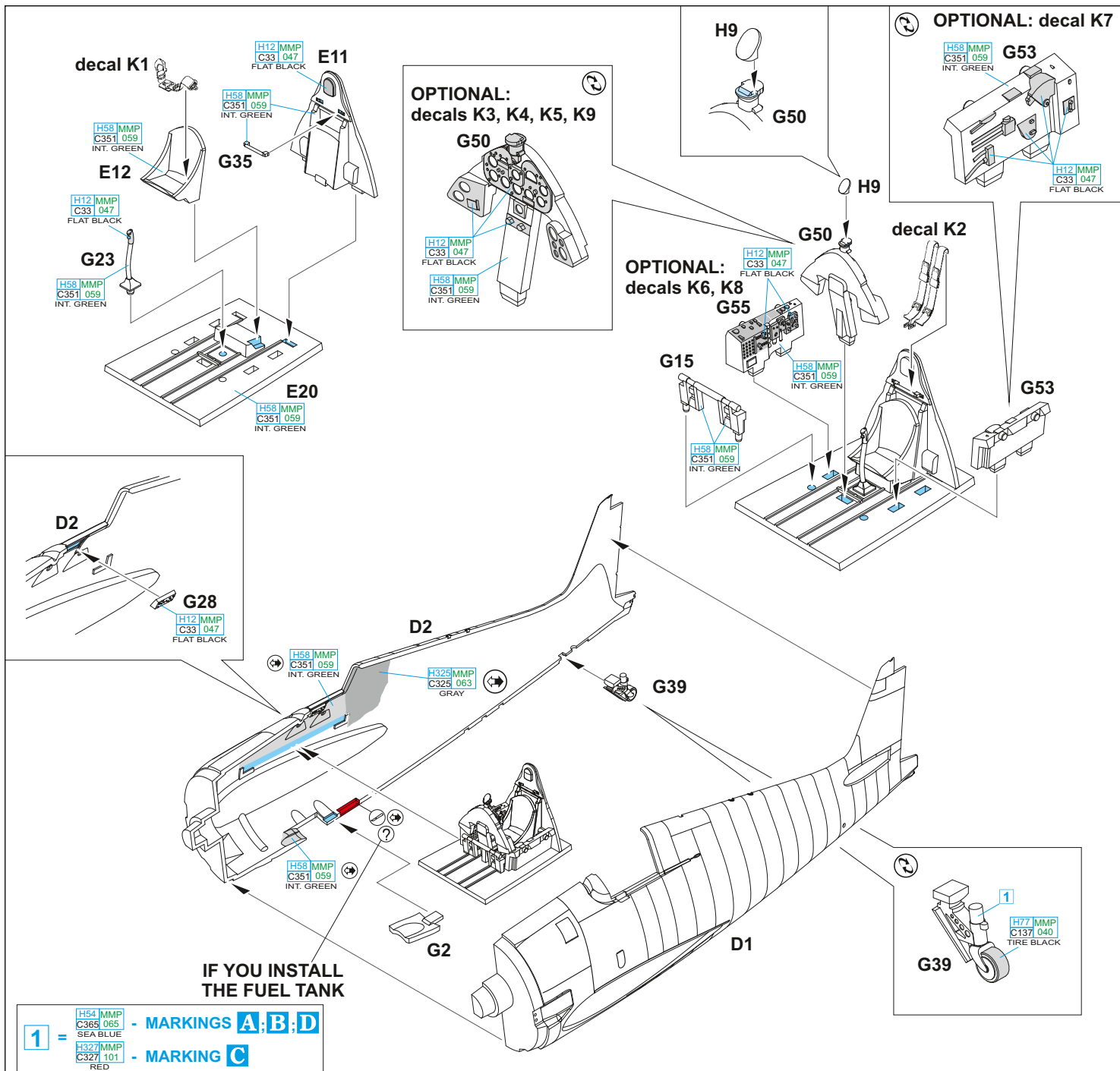
PEINTURE

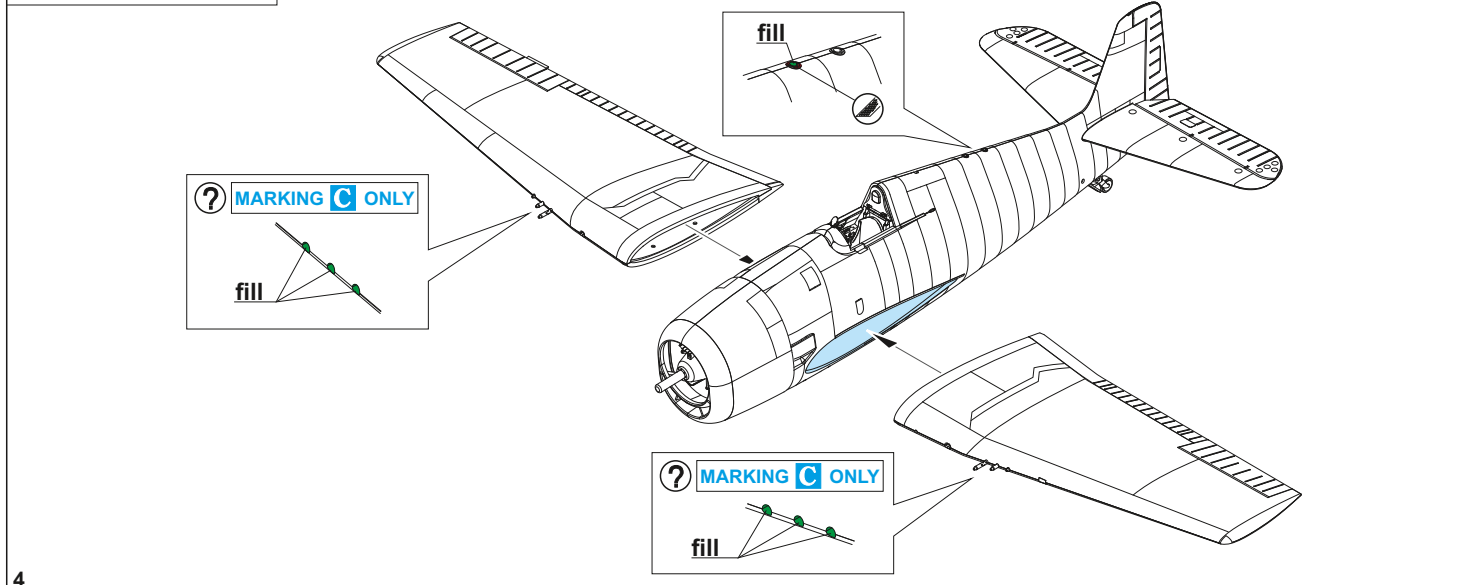
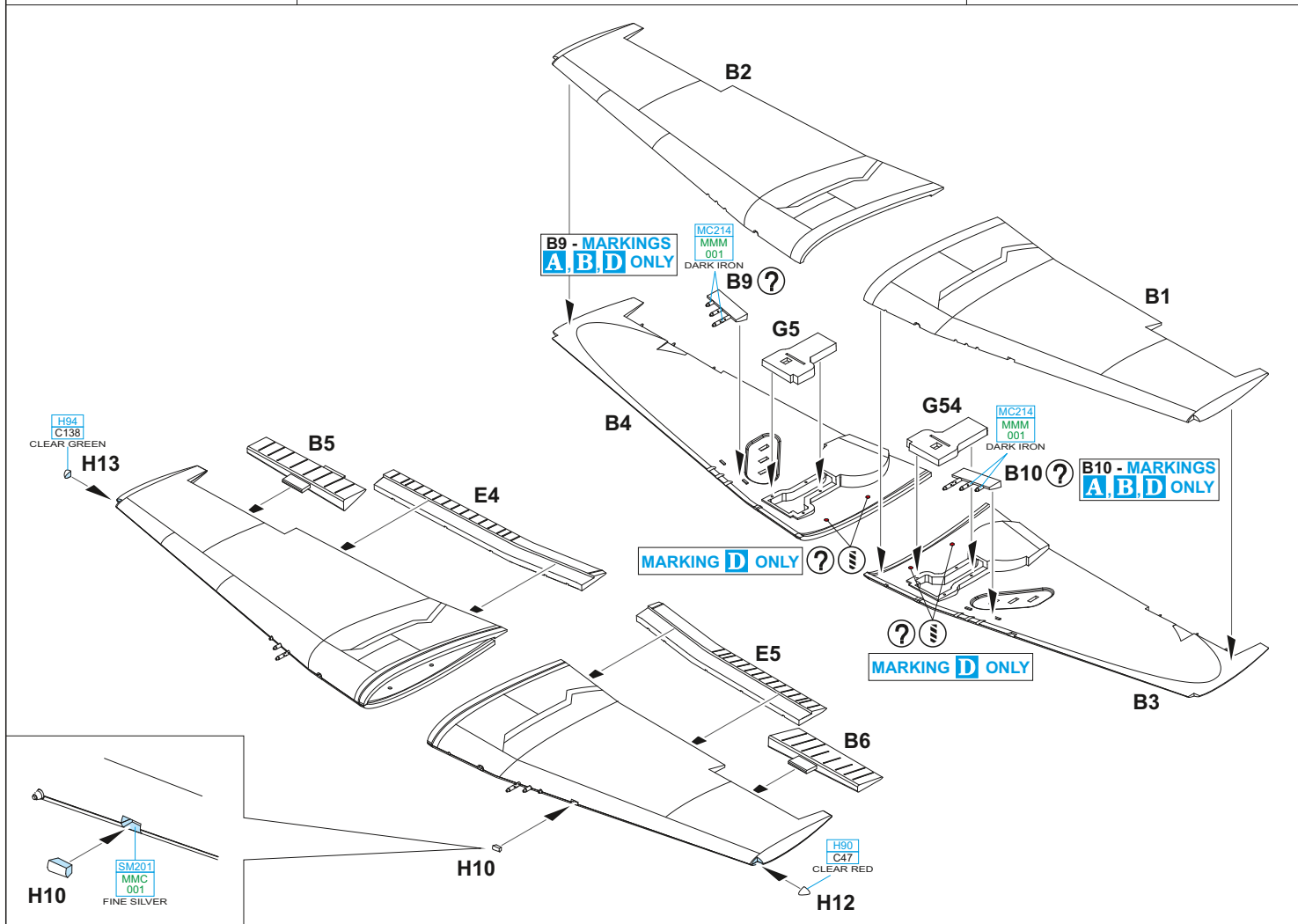
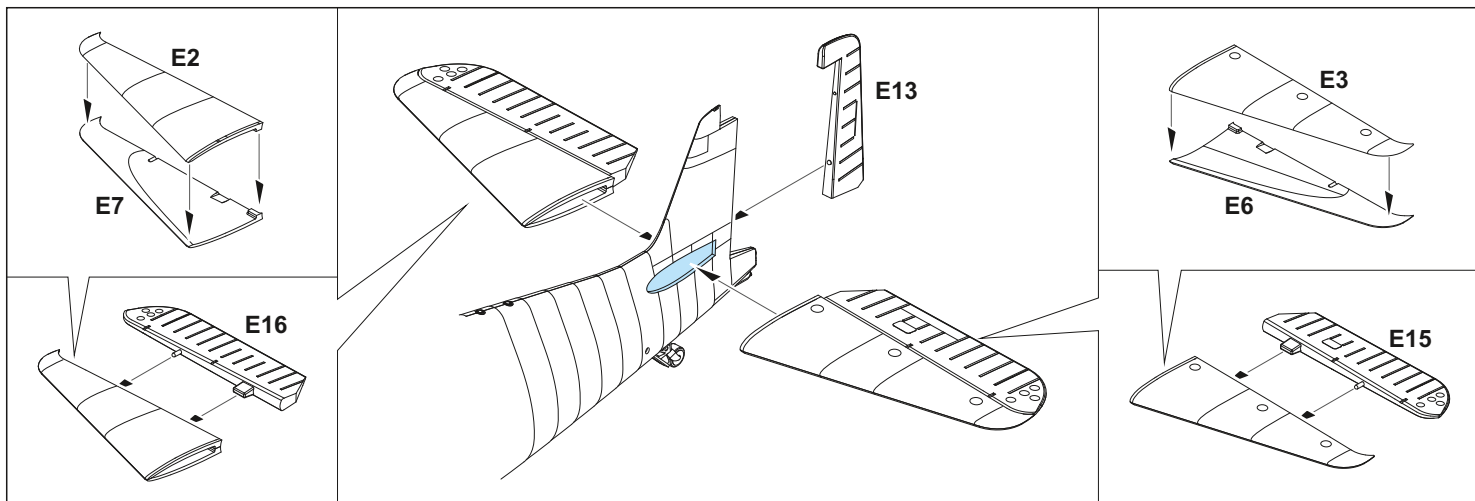
*

色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H51	C11	MMP-063	LIGHT GULL GRAY
H54	C365	MMP-065	SEA BLUE
H58	C351	MMP-059	INTERIOR GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H80	C54		KHAKI GREEN
H90	C47		CLEAR RED
H91	C48		CLEAR YELLOW
H94	C138		CLEAR GREEN
H306	C306	MMP-118	MEDIUM GRAY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H316	C316	MMP-104	WHITE
H325	C325	MMP-063	GRAY
H327	C327	MMP-101	RED
H329	C329		YELLOW
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM01		MMC-001	SUPER CHROME





G16 ? G48 - MARKINGS
A, B, D ONLY

CLOSED

? G48 ?

H54 MMP
C365 065
SEA BLUE

OPEN

? G16

H54 MMP
C365 065
SEA BLUE

H5

SM201
MMC
001
FINE SILVER

H91 C48 CLEAR YELLOW
H84 C138 CLEAR GREEN
H90 C47 CLEAR RED
H11
H14

A ? MARKINGS A, B, D ONLY

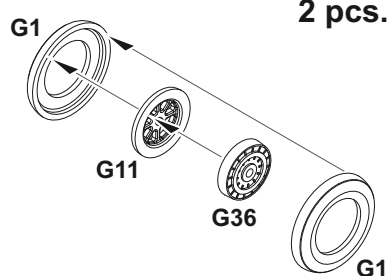
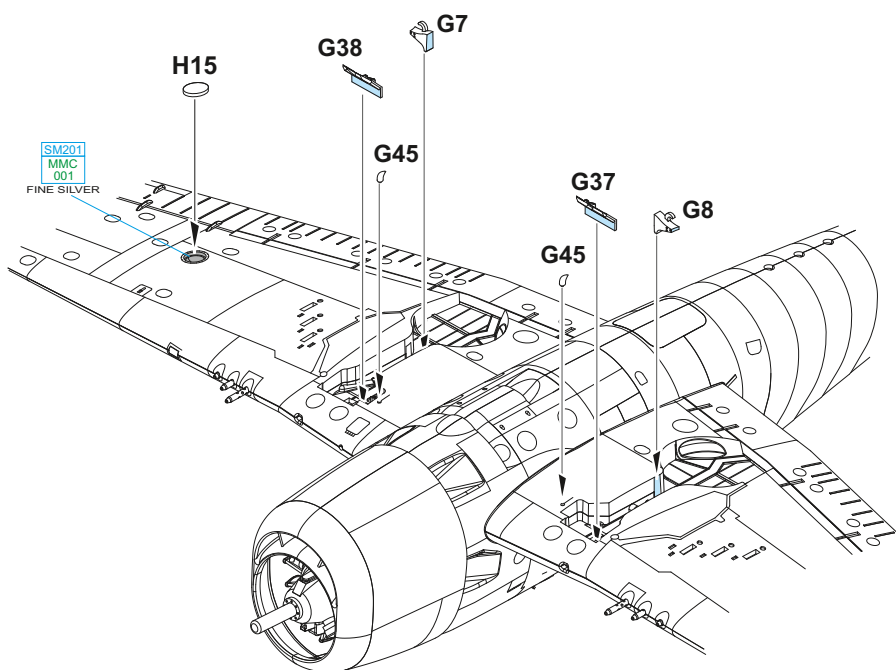
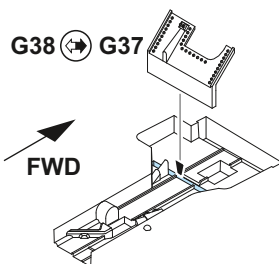
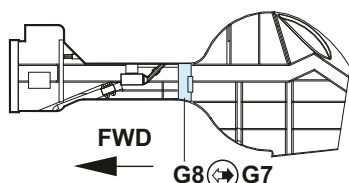
6 pcs.

H51 MMP C11 063 GULL GRAY
H80 C54 KHAKI GREEN
F1
F2
H51 MMP C11 063 GULL GRAY
H80 C54 KHAKI GREEN
H12 MMP C33 047 FLAT BLACK
H80 C54 KHAKI GREEN

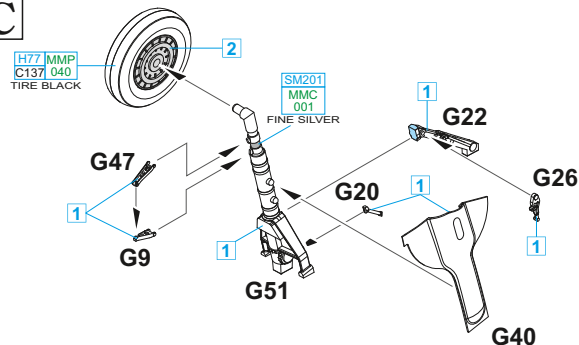
B ? MARKINGS A, B, D ONLY

6 pcs.

H51 MMP C11 063 GULL GRAY
H80 C54 KHAKI GREEN
F3
F4
H51 MMP C11 063 GULL GRAY
H80 C54 KHAKI GREEN
MC218 MMC 003 ALUMINIUM
H12 MMP C33 047 FLAT BLACK
H80 C54 KHAKI GREEN

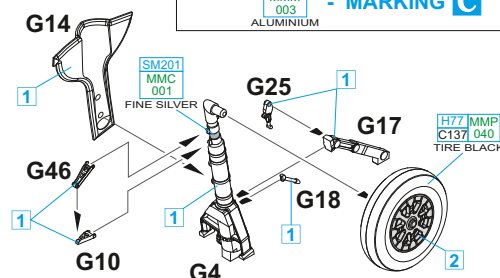


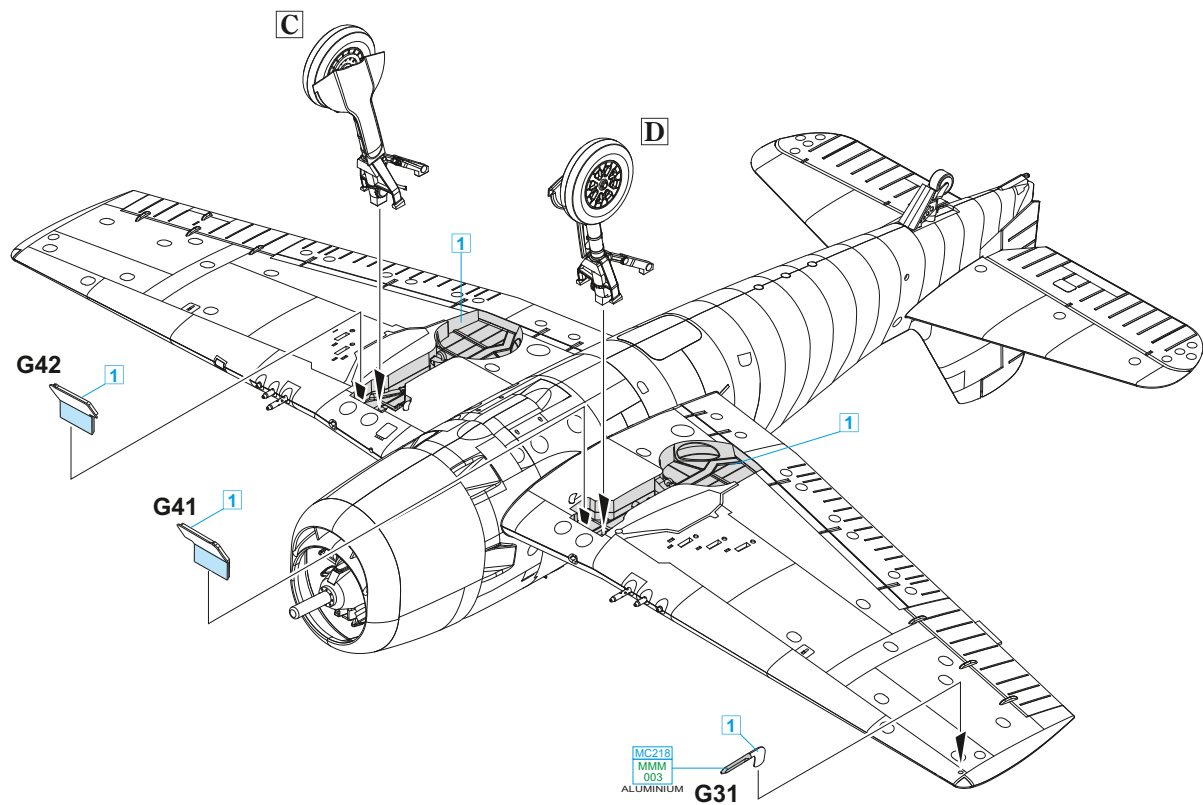
C



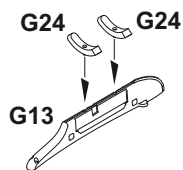
H54 MMP C365 065 SEA BLUE - MARKINGS A, B, D
MC218 MMC 003 ALUMINIUM - MARKING C

D



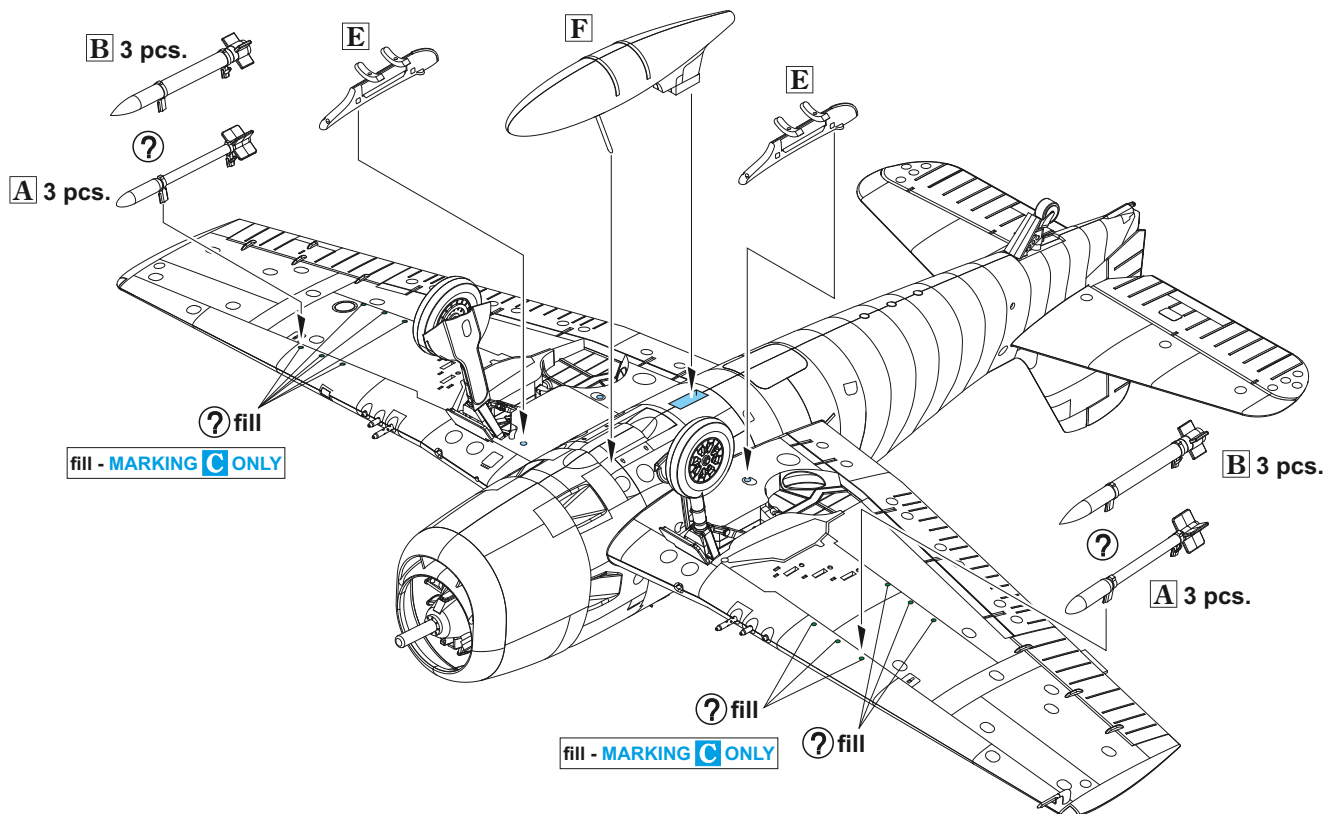
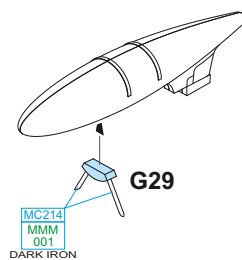
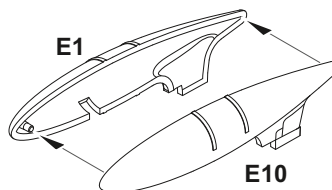


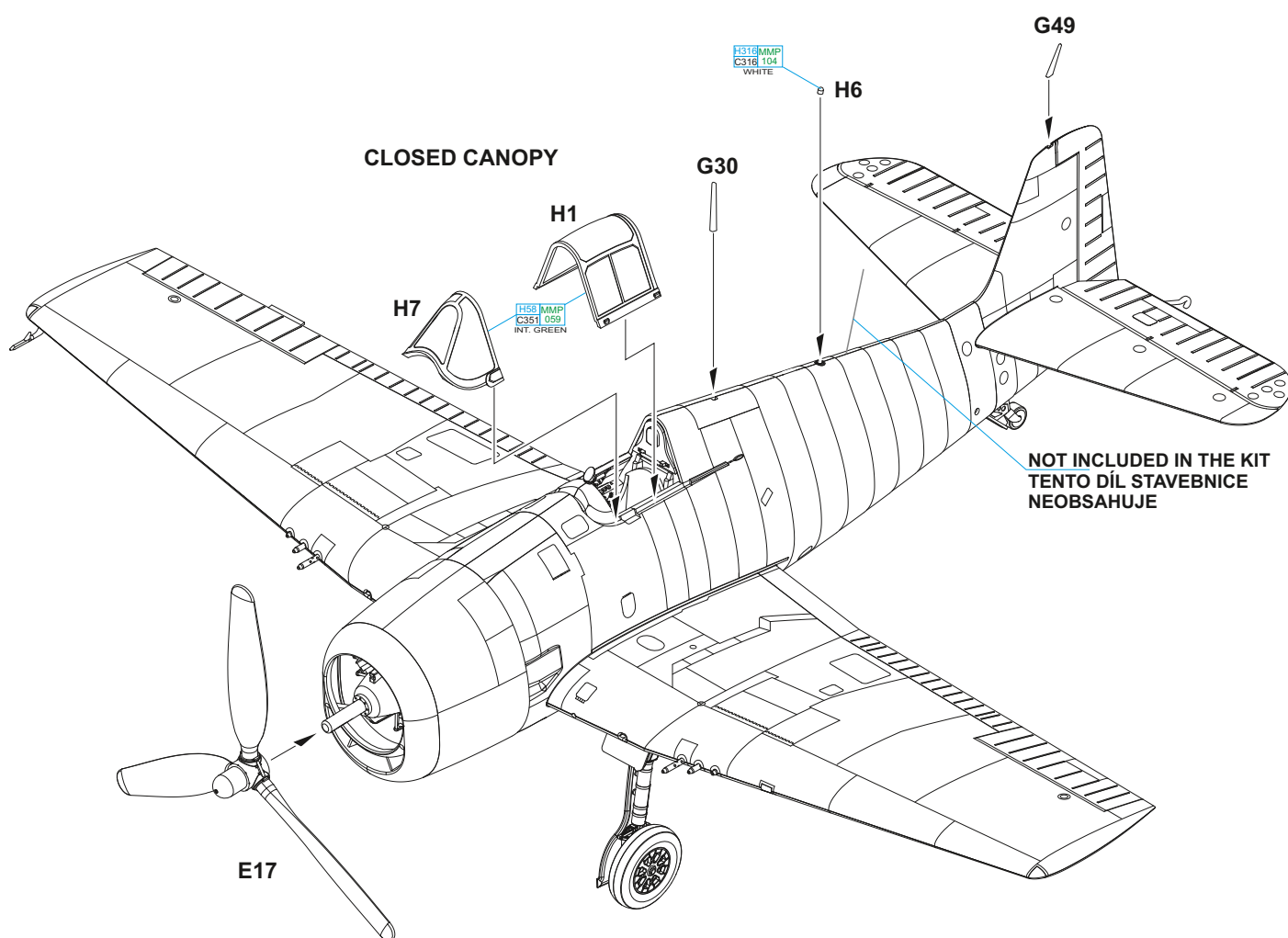
E ? MARKING D ONLY
2 pcs.



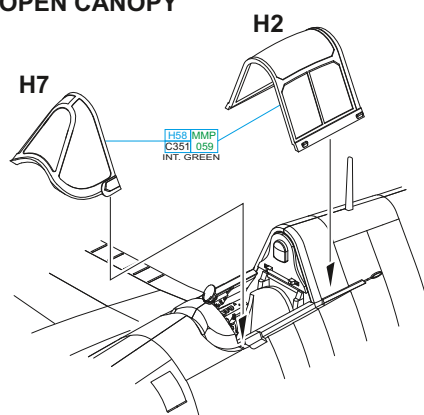
BOMBS ARE NOT INCLUDED,
RECOMMENDED SET NO. 648565

F ?



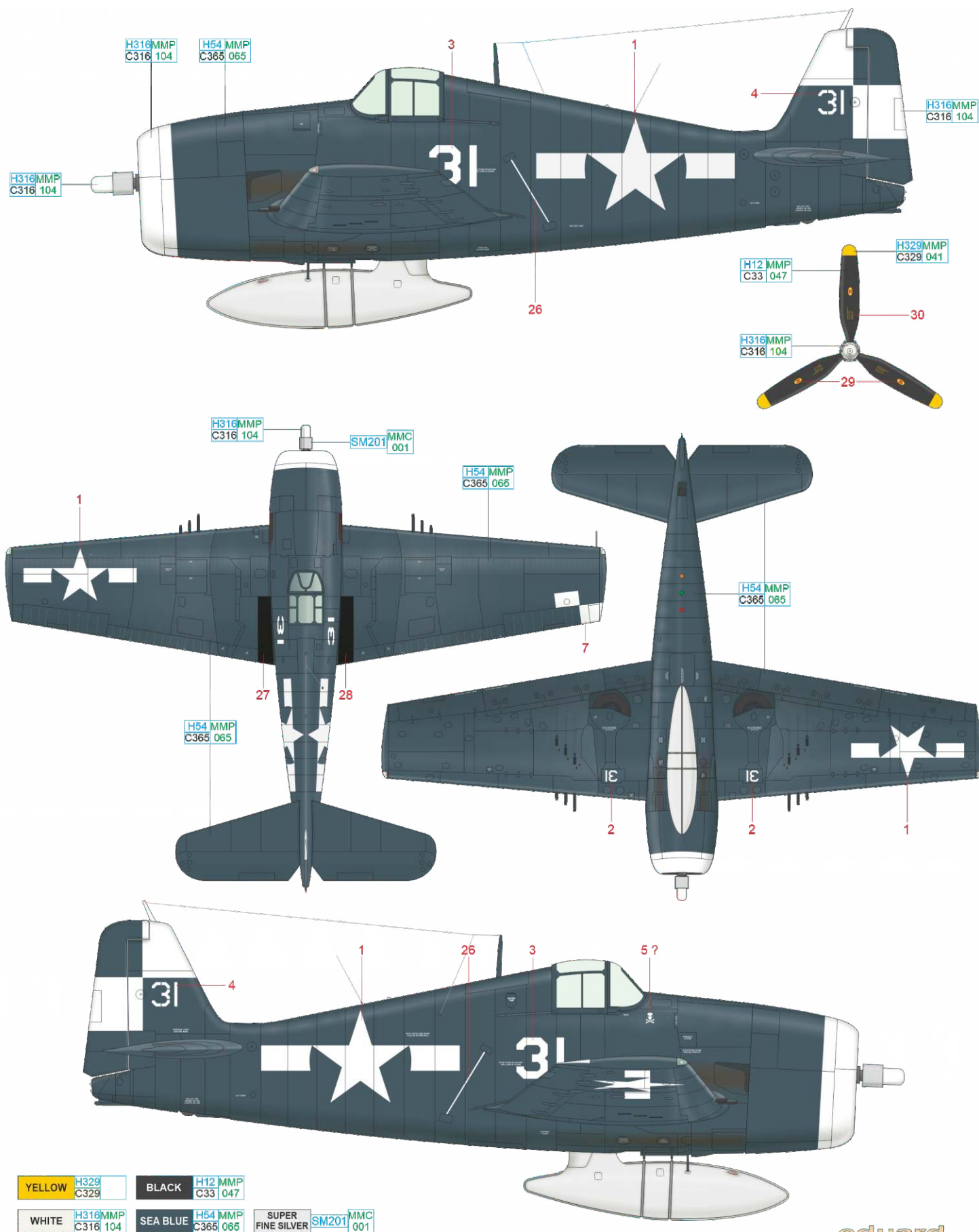


OPEN CANOPY



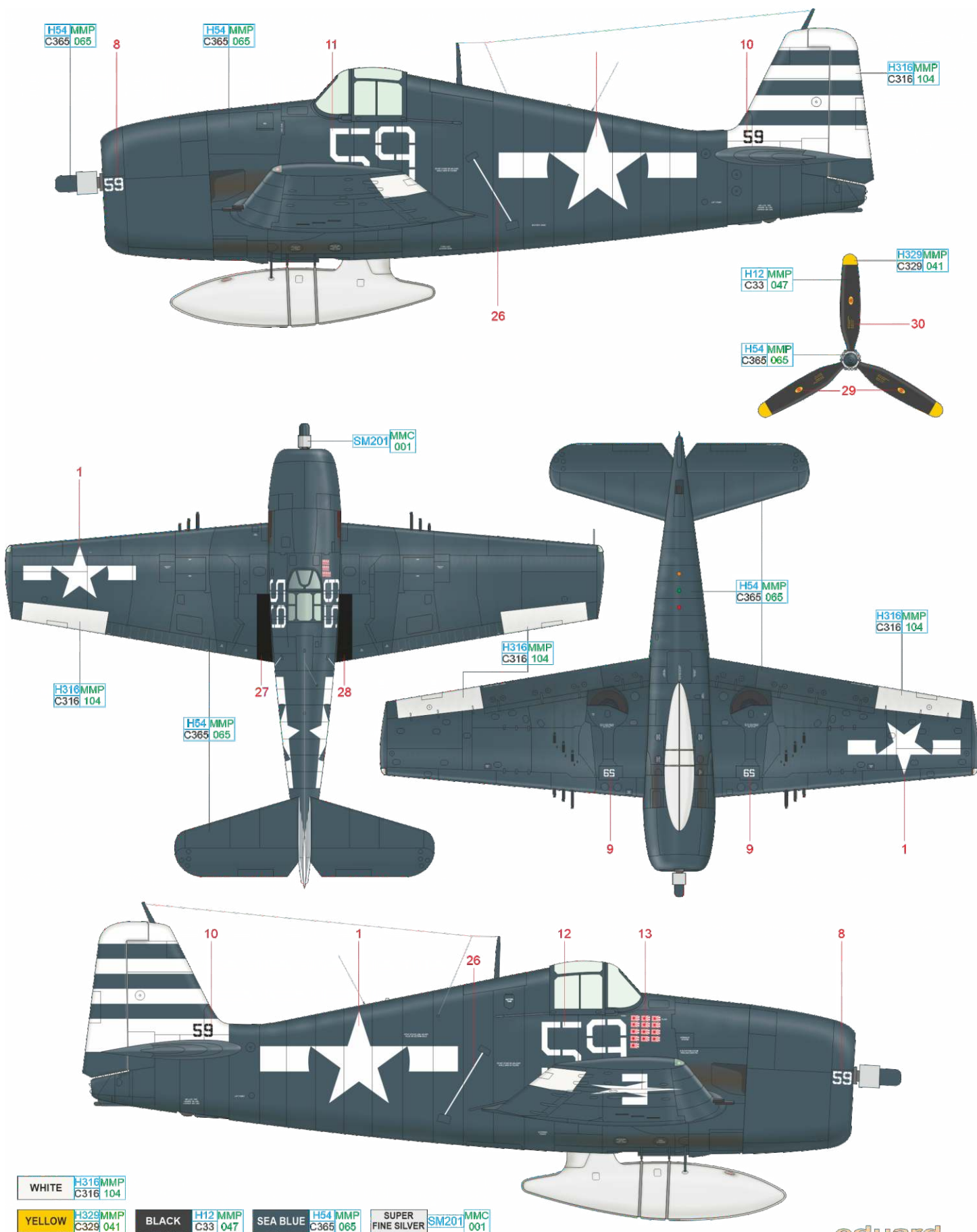
A F6F-5, Lt. Fred Prinz, VBF-17, USS Hornet (CV-12), březen 1945

Před chystaným vyloděním amerických jednotek na Okinawě (operace Iceberg, 1. dubna 1945) zaútočilo 19. března 1945 americké námořní letectvo na letecké základny na ostrovech Kyūshū, Shikoku a jižním Honshū a námořní základny Kure a Kóbe. Jejich cílem bylo vyřadit japonské námořnictvo a letectvo a zabránit mu tak v akcích proti invazním silám. Jednou z jednotek, jež se tohoto úderu měly zúčastnit, byla i VBF-17 z letadlové lodi USS Hornet (CV-12). V sestavě dvaceti Hellcatů, jimiž byla VBF-17 vyzbrojena, letěla i dvojice Lt. Prinz a Lt. Karr. Proti přilétávajícímu nepříteli vyrazila Kōkūtai 343, vyzbrojená stíhačkami N1K2-J. K souboji došlo nad mořem, nečekaným přepadem dvou pilotů byl sestřelen Lt. Karr, zatímco Hellcat Lt. Prinze byl poškozen a Hellcat velitele jednotky Charlese Weisse zničen po srážce s jedním z útočníků, Kiku-ichi Ishikawou. Prinzeovi se následně podařilo s poškozeným strojem přistát na palubě Hornetu. Hellcaty, podílející se na těchto útocích, měly pro lepší rozlišení vlastních letadel bílé natřené přídě.



B F6F-5, Lt. Daniel Archibald Carmichael Jr., VBF-12, USS Randolph (CV-15), duben 1945

Rodák z Washingtonu D.C., Dan Carmichael, ukončil v roce 1941 bakalářské studium architektury na Princetonské univerzitě. Na jaře následujícího roku započal letecký výcvik u námořnictva, který ukončil v březnu 1943. Po absolvování pokračovacího výcviku byl od června 1943 do října 1944 zařazen k VF-2, která v tomto období startovala z palub USS Enterprise (CV-6) a USS Hornet (CV-12). Během působení u VF-2 sestřelil Lt. Carmichael devět nepřátelských letadel. Místem jeho dalšího působení byla paluba letadlové lodi USS Randolph (CV-15), z níž startoval od ledna do května 1945 v řadách VBF-12 a u níž dosáhl dalších čtyř sestřelů japonských letadel. Během působení u VBF-12 létal Lt. Carmichael na celomodré stroji č. 59. Tento Hellcat nesl bílé označení strojů z USS Randolph na kýlové ploše, směrovém kormidle a křídélkách, pod čelním štítkem měl vyznačen počet dosažených sestřelů.



C F6F-5K, BuNo 80173, Detroit Air Races, Spojené státy americké, 1951

Po skončení 2. světové války byly Hellcaty nahrazeny modernějším typem firmy Grumman, stíhačkami F8F Bearcat. Hellcaty byly postupně předávány druholiniovým jednotkám a rezervním squadronám, v letech 1949 až 1957 jich bylo nezanedbatelné množství konvertováno na rádiem řízené terčové letouny. Letové přístroje byly ponechány pro přelety, letouny však byly zbaveny výzbroje a záchytného háku určeného k přistávání na palubách letadlových lodí. Jedním z Hellcatů přestavěných na terčový letoun byl i stroj BuNo. 800173, který se objevil v roce 1951 na leteckých závodech v Detroitu. Samotného závodu se nezúčastnil, ale svým neobvyklým zbarvením vzbudil zájem přítomných leteckých fanoušků.



RED H327/MMP C327 101 YELLOW H329/MMP C329 041 BLACK H12/MMP C33 047 SUPER FINE SILVER SM201/MMP C001

eduard

D F6F-5, LV Gérard de Castelbajac, Flottille 11F, Haiphong Cat Bi, Indočína, březen 1954

Po ukončení 2. světové války chtěla Francie obnovit svou předválečnou kolonii v jihovýchodní Asii. Na odpor se jim postavili komunisté pod vedením Ho Či Mina. Vietnamská národní armáda spolu s francouzskou armádou sváděla boje s Viet Minhem (Vietnamská lidová armáda) až do srpna 1954, posledním velkým střetem byla bitva u Dien Bien Phu, které se stejně jako předchozích bojů zúčastnily i francouzské námořní letecké síly. V tomto případě Flotille 3F, vyzbrojená bombardovacími SB2C a Flotille 11F vyzbrojená Hellcaty. Hellcaty, pod vedením LV Castelbajace prováděly nad bojištěm blízko leteckou podporu (CAS) vyzbrojeny nejen kulomety, ale i neřízenými raketami a bombami. Se strojem 11F.6 havaroval 19. března 1954 poblíž letiště Cat Bi (nynější mezinárodní letiště v Haiphongu) velitel jednotky. Stroj byl odepsán, pilot havárii přežil.

