

F6F-5 Hellcat

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 7077

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 zapotřebí 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 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 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 část křídla při sklápění 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 14válcový dvouřadý hvězdicový motor Wright R-2600 Twin Cyclone o výkonu 1300 kW, ale na přání BuAer použili u Grummanu pro druhý prototyp výkonnější 18válcový 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 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 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 výrazně větší a asi o 60 % těžší než Wildcat. Výzbroj byla stejná jako u Wildcatu 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 a celkově měl robustnější konstrukci. Vážil ale také více než dvojnásobek toho, co protivníci 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 projevilo v bitvě o Filipínské moře, která vyvrcholila 19. června 1944 legendárním „velkým mariánským 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 Hellcat

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.

Kromě několika raných sériových letounů dostala většina Hellcatů F6F-5 nátěr 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 stíhacích F6F-5N a u některých francouzských strojů.



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. SYMBOLS * 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

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

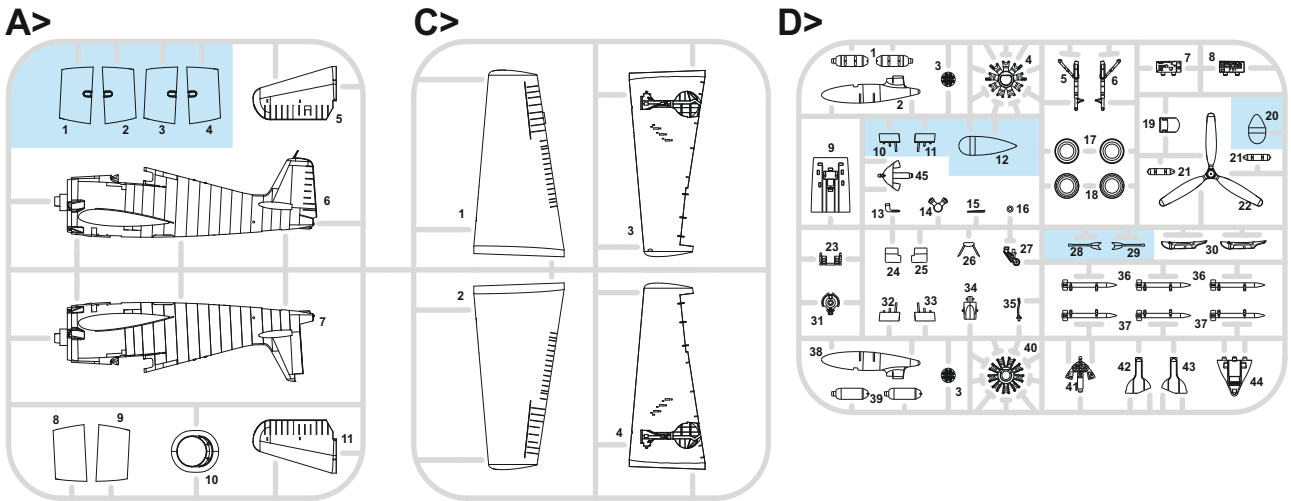


PIÈCES

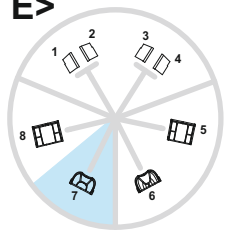
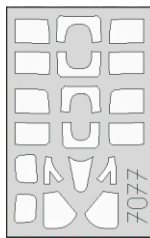


部品

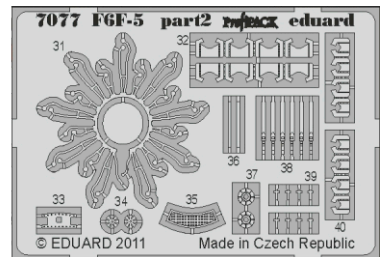
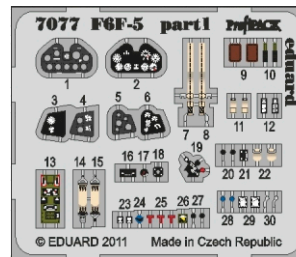
PLASTIC PARTS



E>

eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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

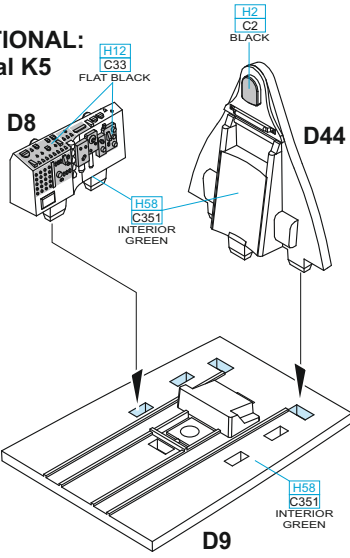


色

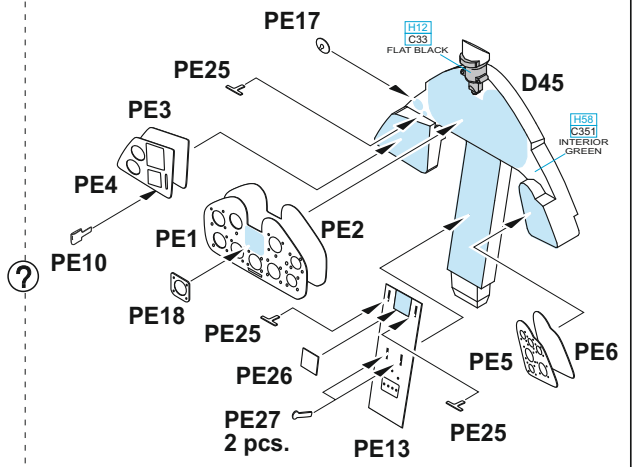
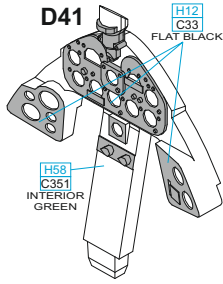
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H12	C33	FLAT BLACK
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H54	C365	NAVY BLUE
H58	C351	INTERIOR GREEN
H77	C137	TIRE BLACK
H80	C54	KHAKI GREEN
H306	C306	MEDIUM GRAY
H316	C316	WHITE

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H325	C325	GRAY
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC213		STAINLESS
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER 2

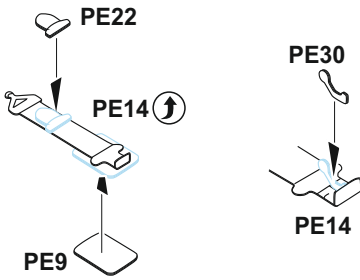
**OPTIONAL:
decal K5**



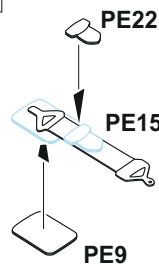
**OPTIONAL:
decal K1**



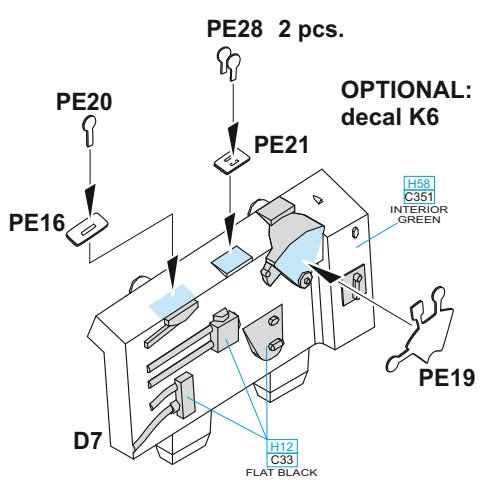
A



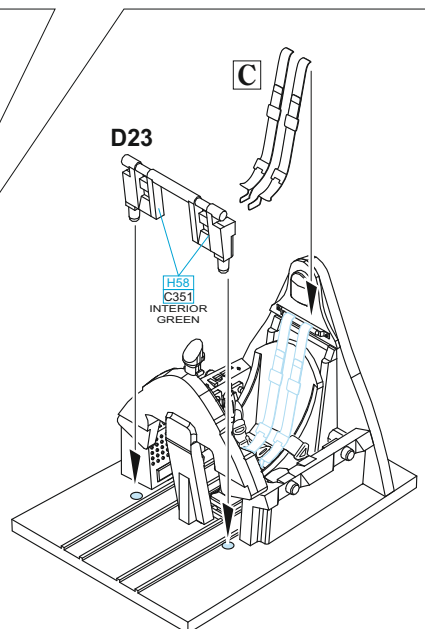
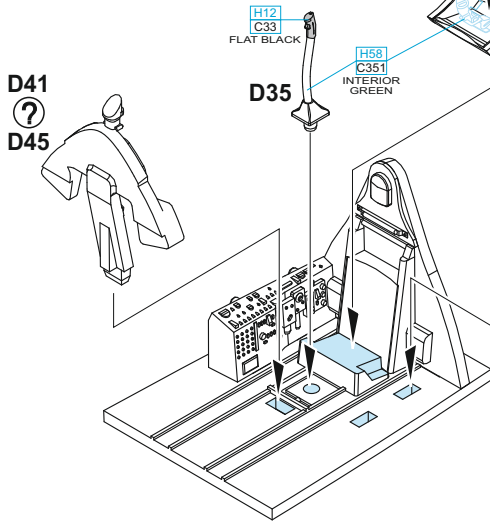
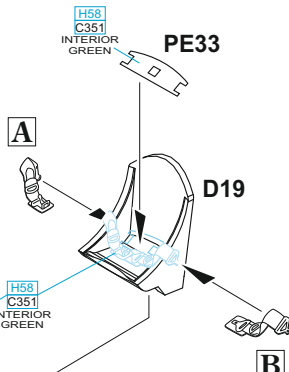
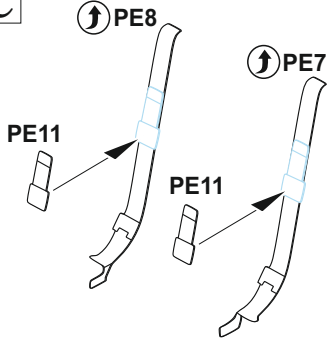
B



C

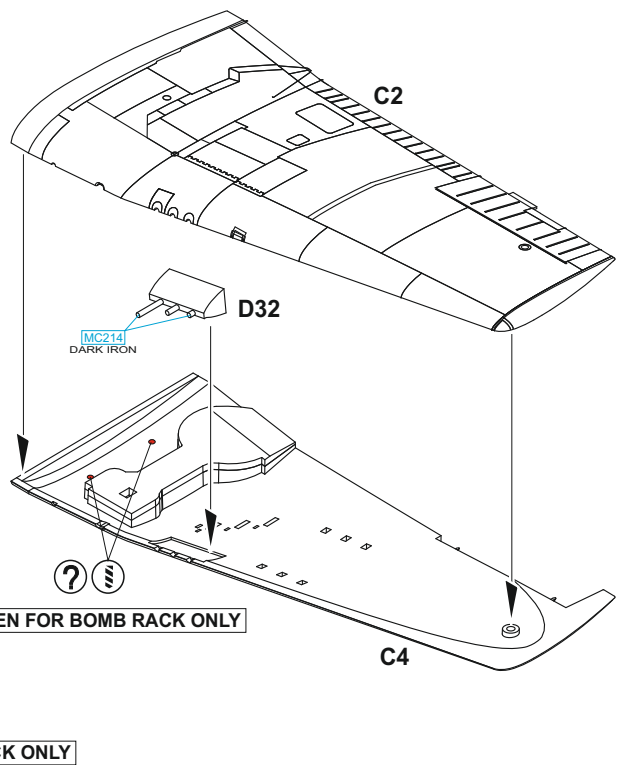
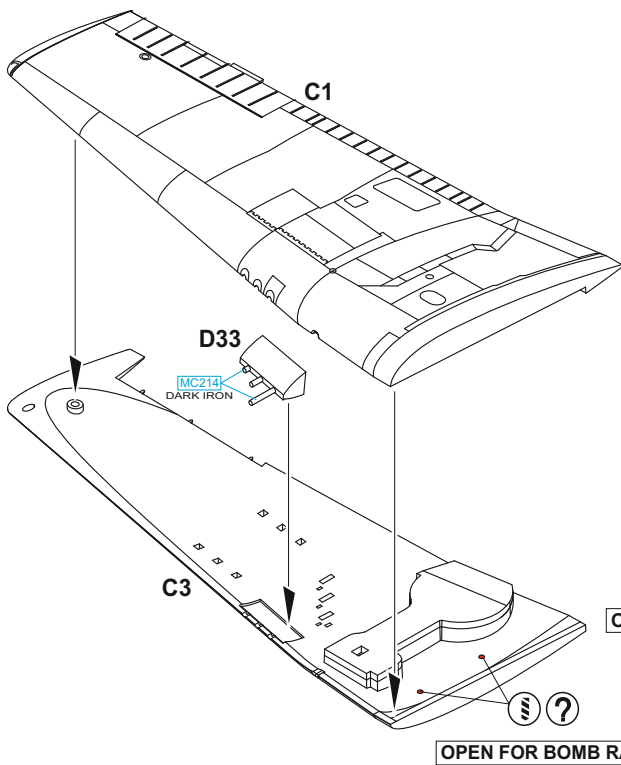
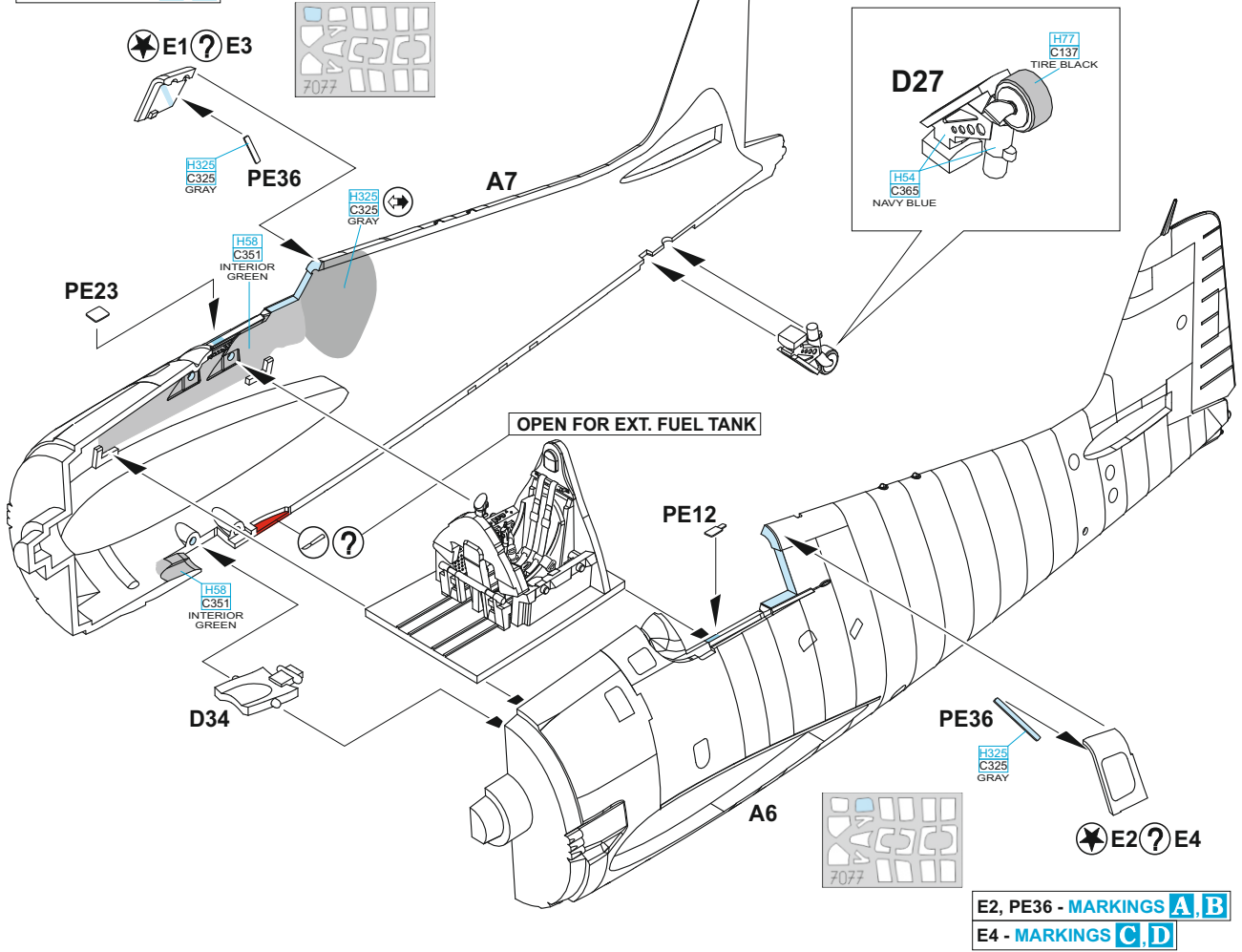


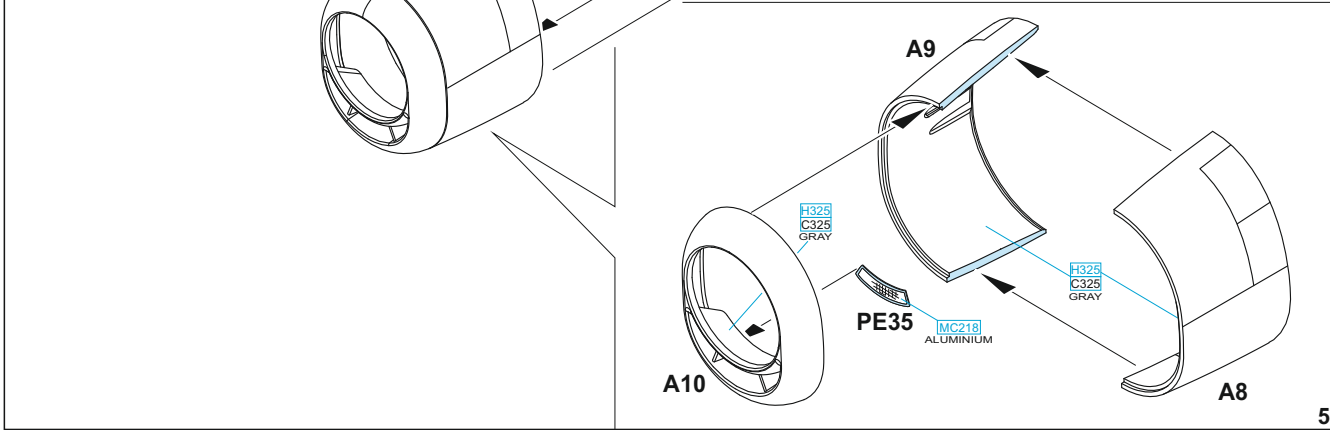
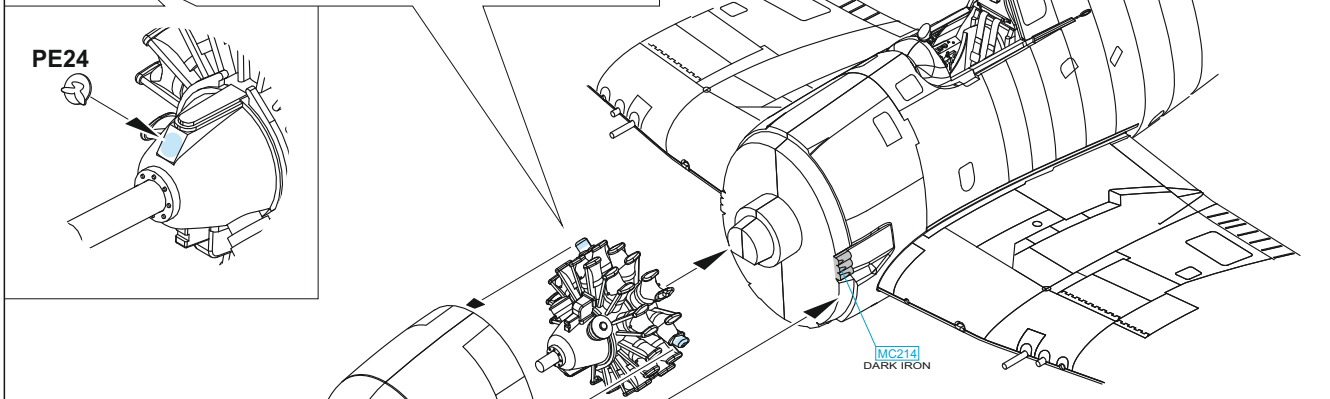
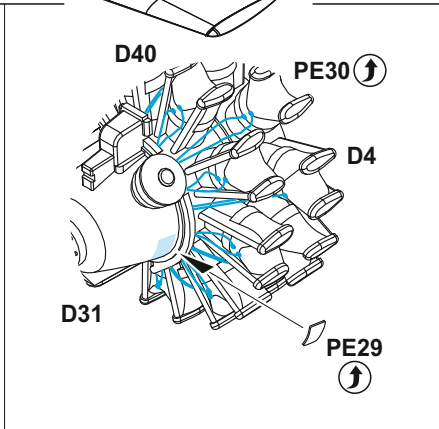
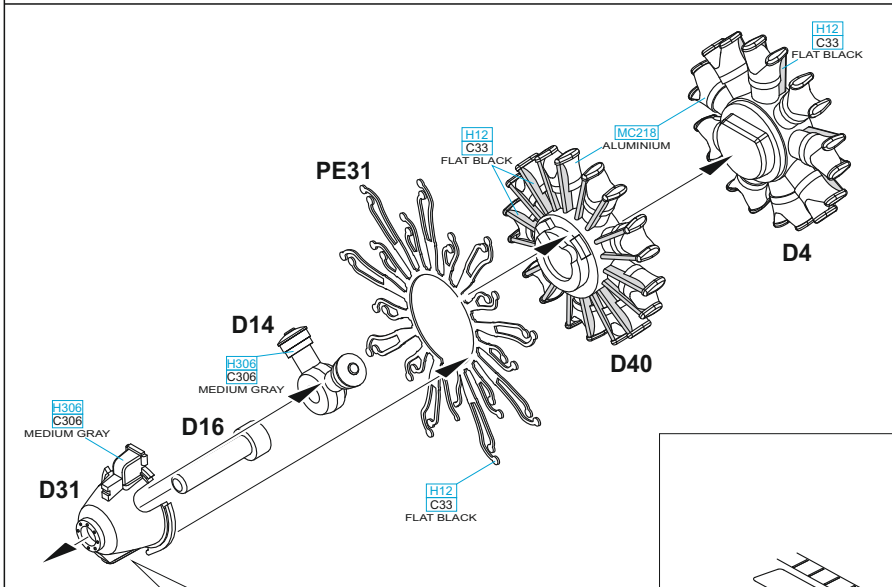
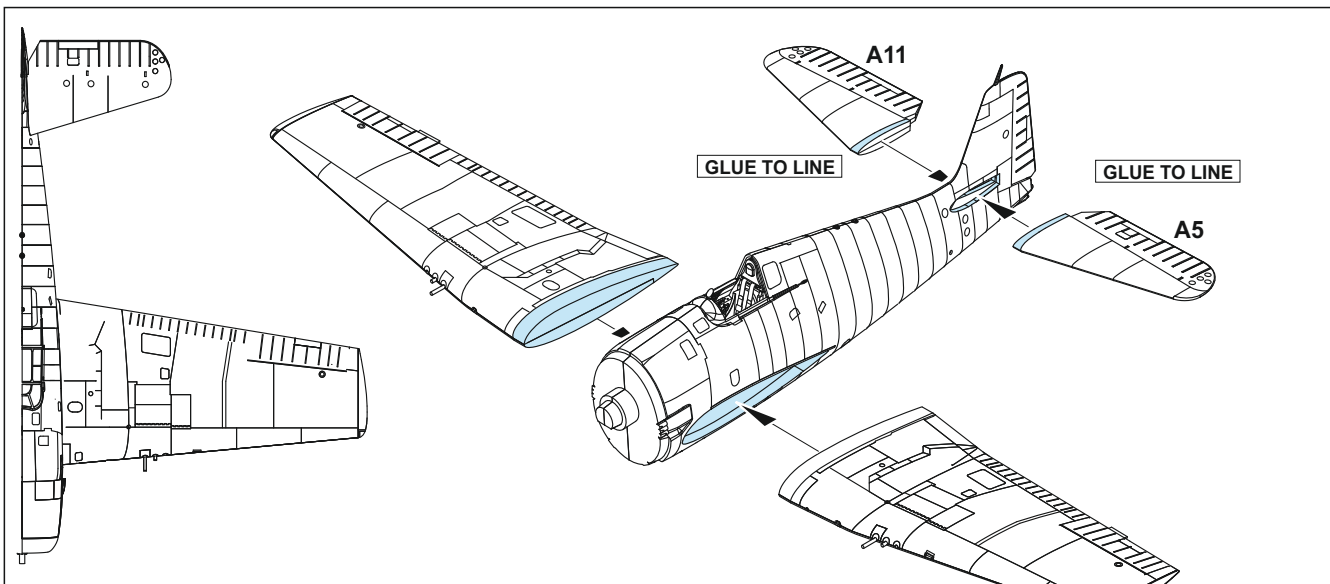
C

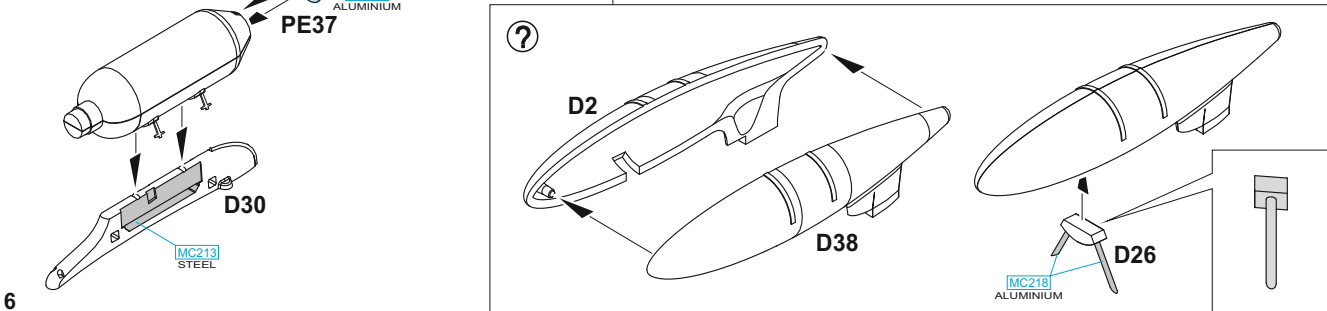
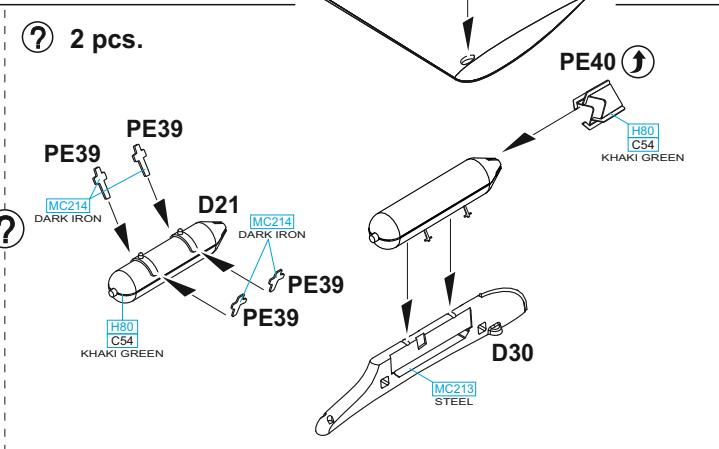
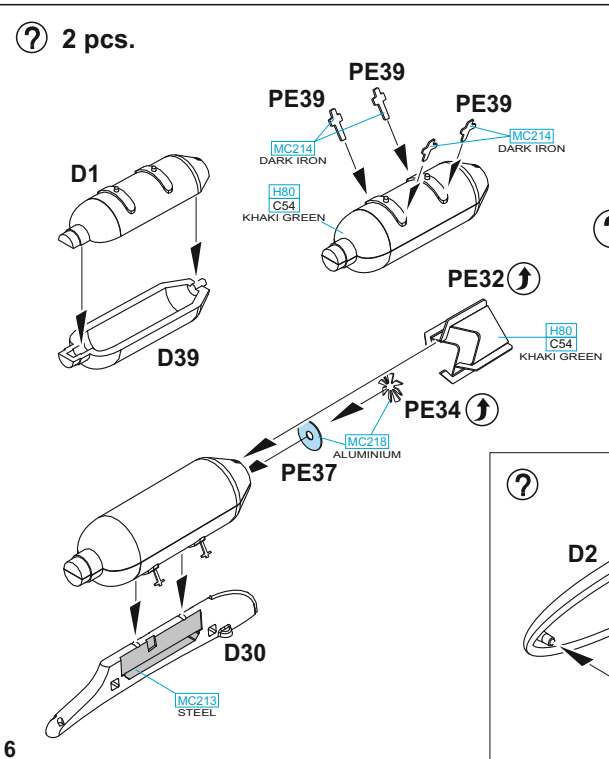
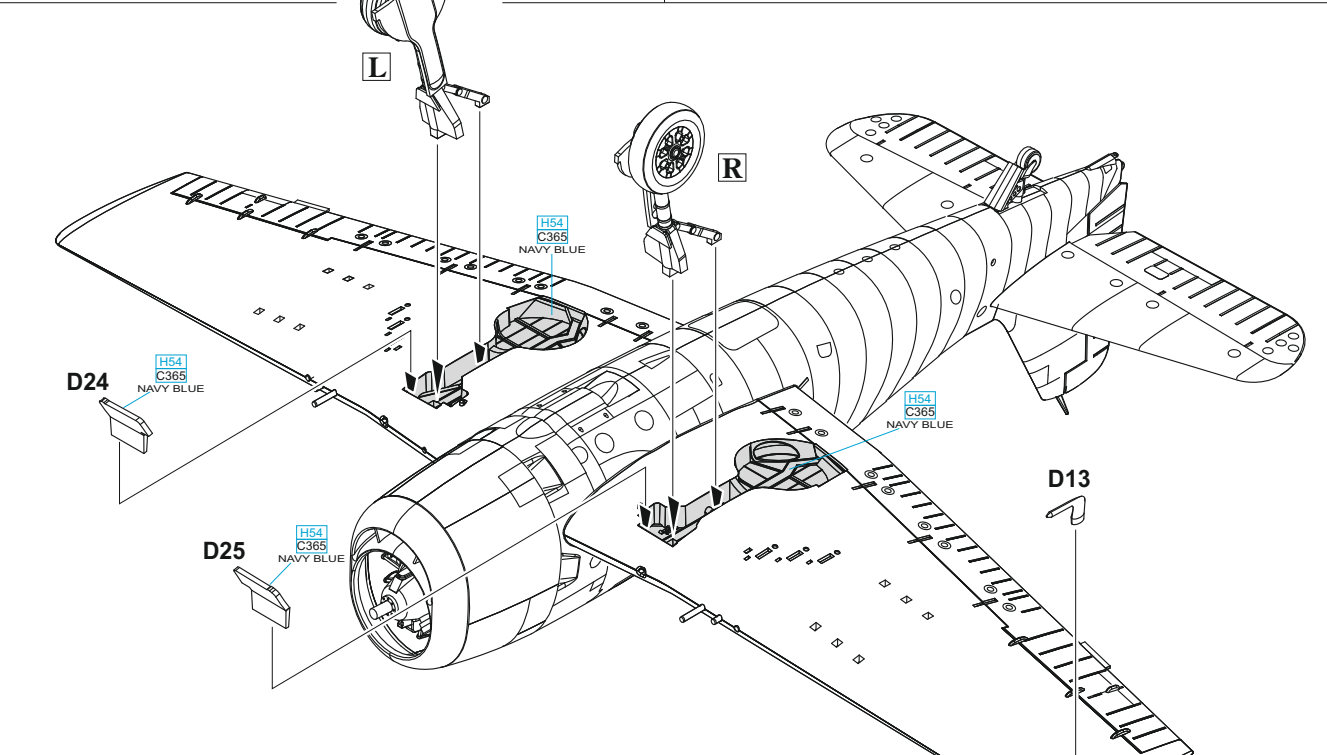
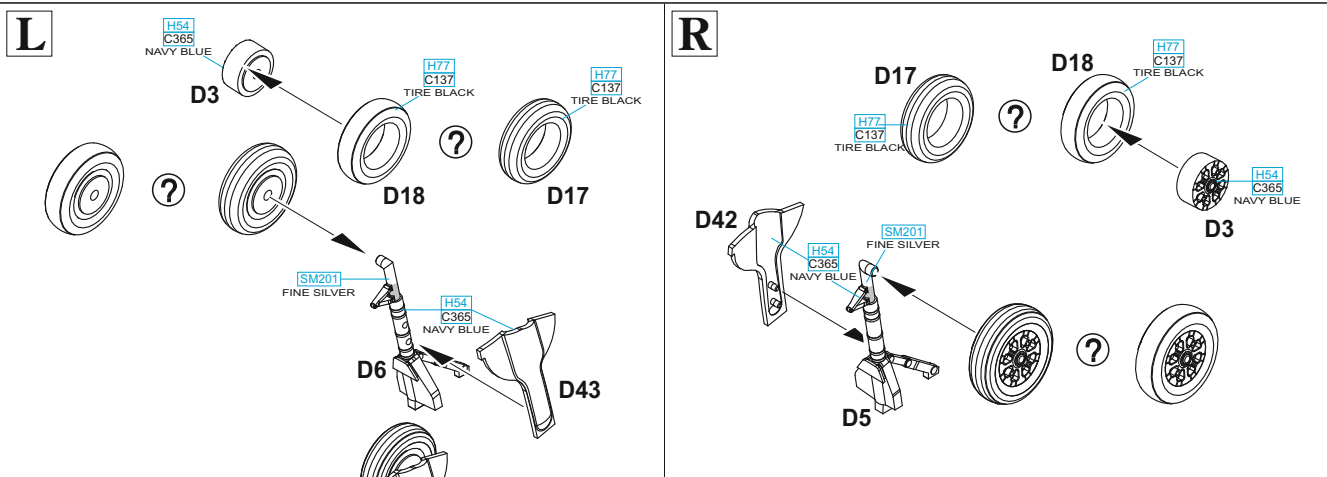


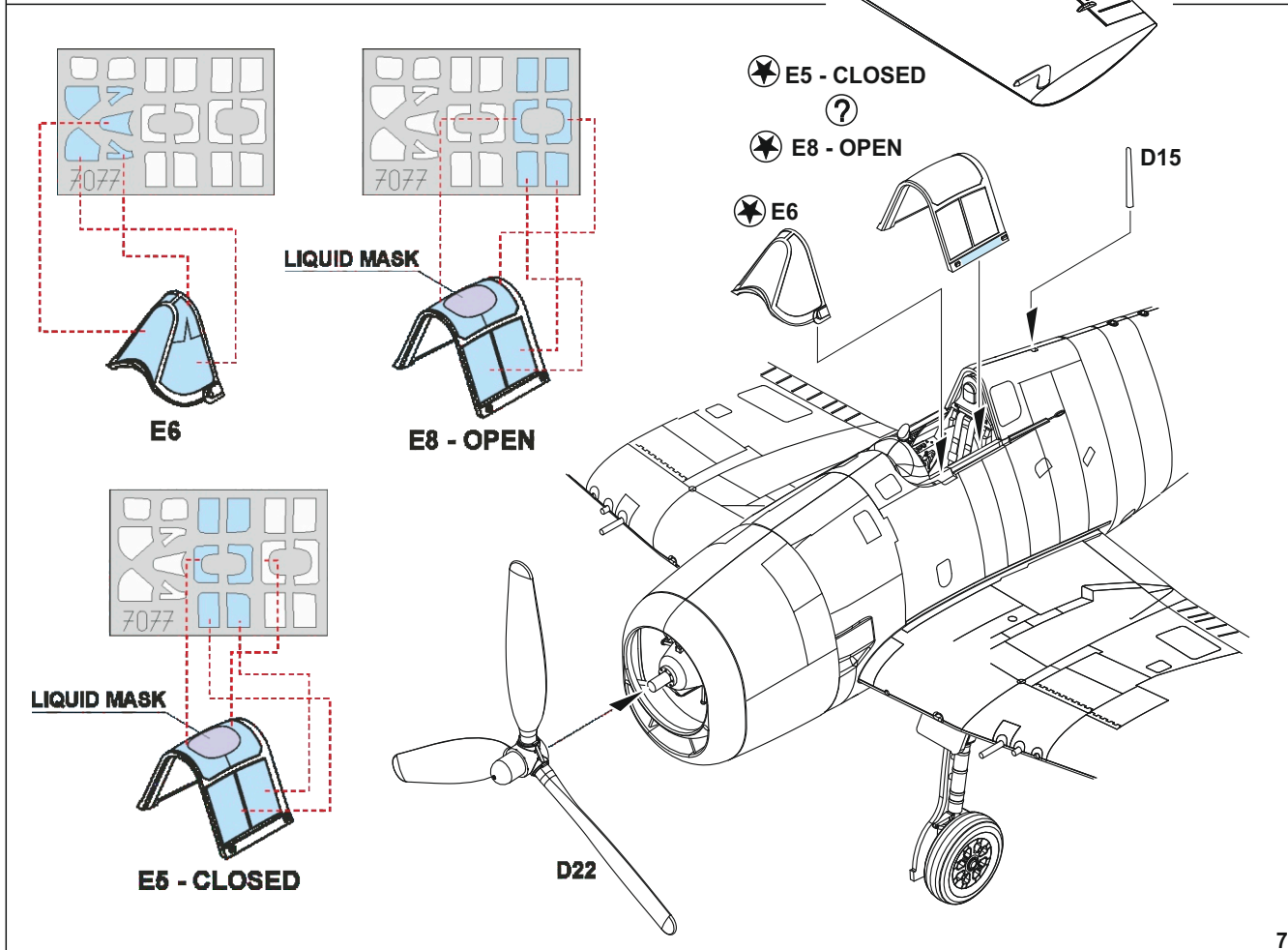
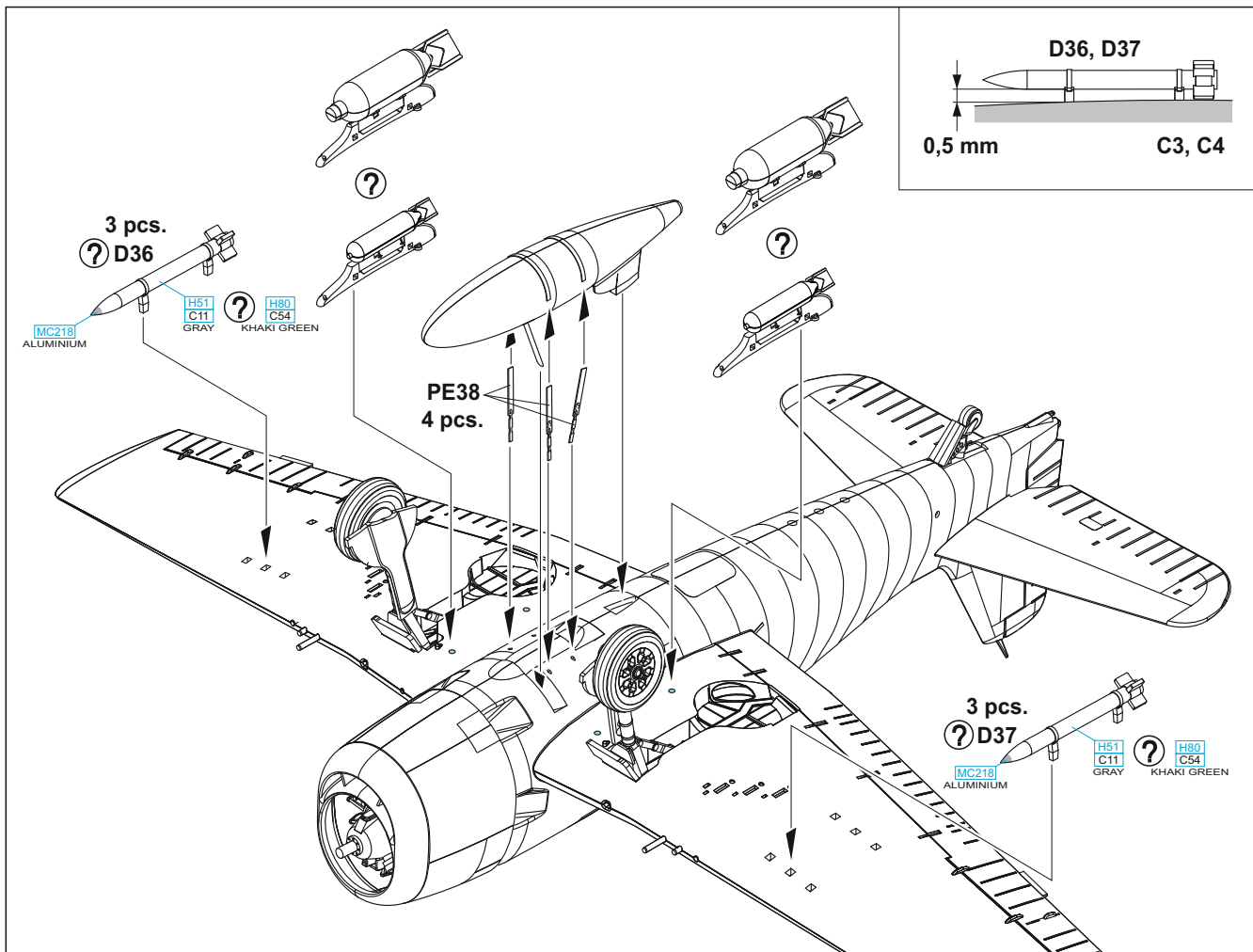
E1, PE36 - MARKINGS A, B

E3 - MARKINGS C, D



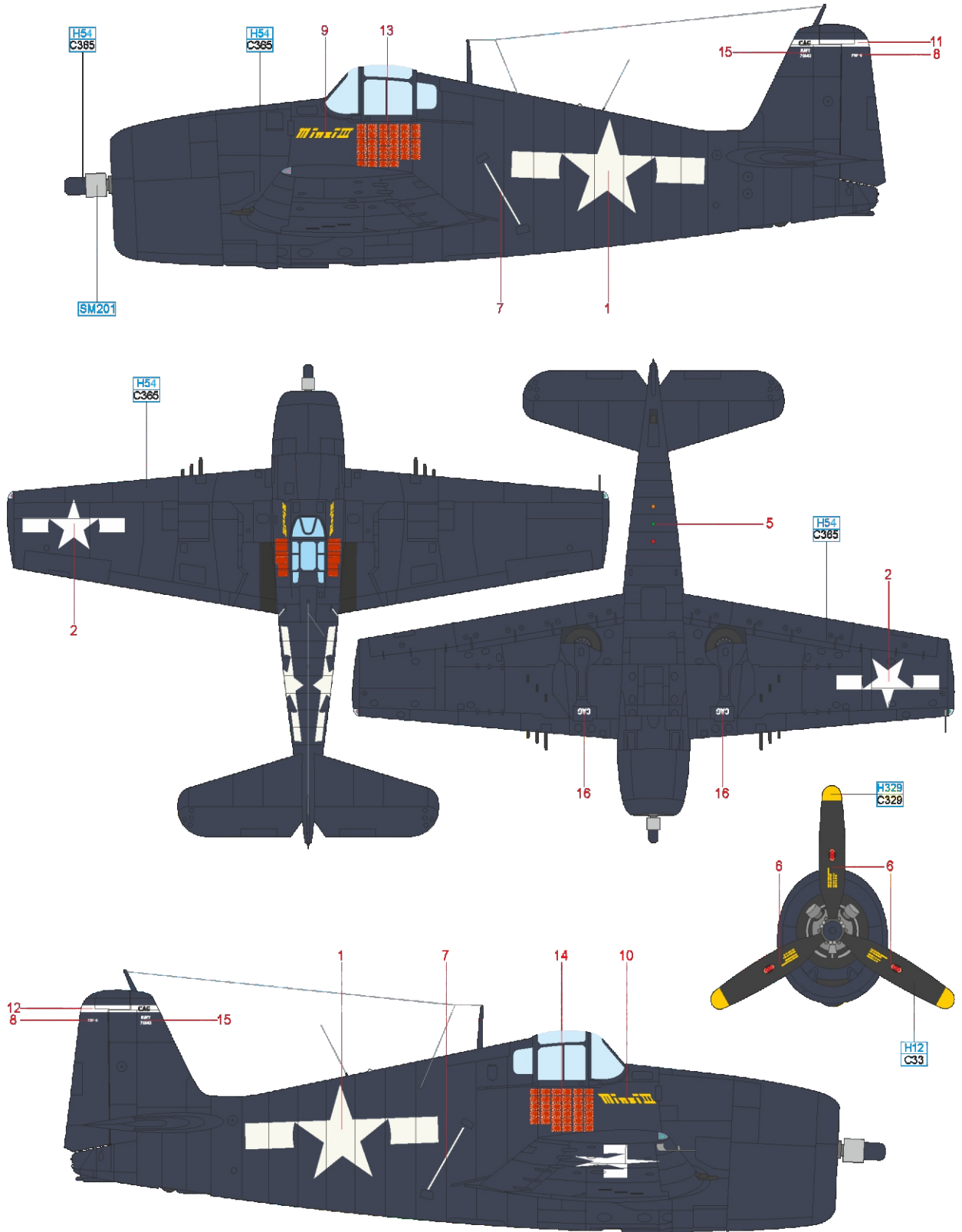






A BuNo 70143, Cdr. David McCampbell, CAG-15, USS Essex (CV-9), říjen 1944

David McCampbell, velitel Air Group 15 a nejméně 20 vítězství ze svých celkových 34 ve vzduchu a 20 na zemi. Za akce ve dnech 19. června 1944, kdy během „the Great Turkey Shooting“ dosáhl sedmi vítězství, a později 24. října 1944, kdy v boji s velkou japonskou přesilou zničil devět nepřátel, obdržel dvakrát nejvyšší vyznamenání, Congressional Medal of Honor. Jeho „Minsi III“ byla nakonec zničena během nehody jiného pilota v prosinci 1944.

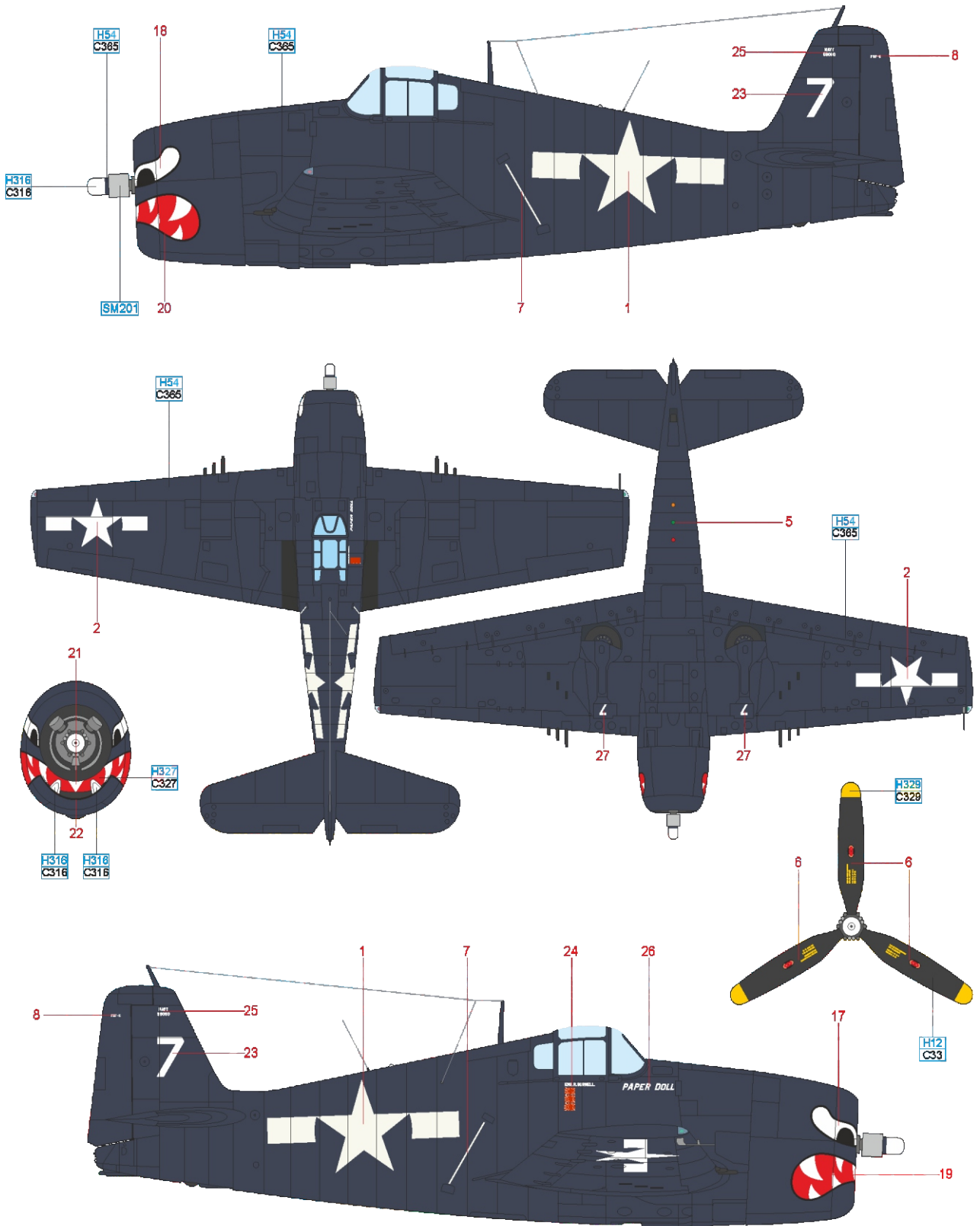


NAVY BLUE	H54 C385	FLAT BLACK	H12 C33	YELLOW	H329 C329	SUPER FINE SILVER 2	SM201
-----------	----------	------------	---------	--------	-----------	---------------------	-------

eduard

B Lt. Carl A. Brown Jr., VF-27, USS Princeton (CVL-23), říjen 1944

„Paper Doll“ byla osobním strojem Lt. (jg) Roberta Burnella. Výrazná kresba otevřené tlamy, používaná již na dřívějších verzích, byla na strojích F6F-5 malována ve zjednodušené podobě. Dne 24. října 1944 během bitvy nad zálivem ostrova Leyte odstartoval Lt. Carl A. Brown vstříč velké skupině nepřátel, kdy byla mateřská USS Princeton vážně poškozena. Mezitím se Brown dostal do souboje s přesilou Japonců, sám jich dokázal pět sestřelit, ale „Paper Doll“ byla přitom mnohokrát zasažena a on sám zraněn. Vzhledem k poškození USS Princeton byl nucen nouzově přistát na palubě USS Essex (CV-9). Stroj byl tak vážně poškozen, že byl chvíli po přistání svržen do moře, aby uvolnil místo dalším přistávajícím letounům.

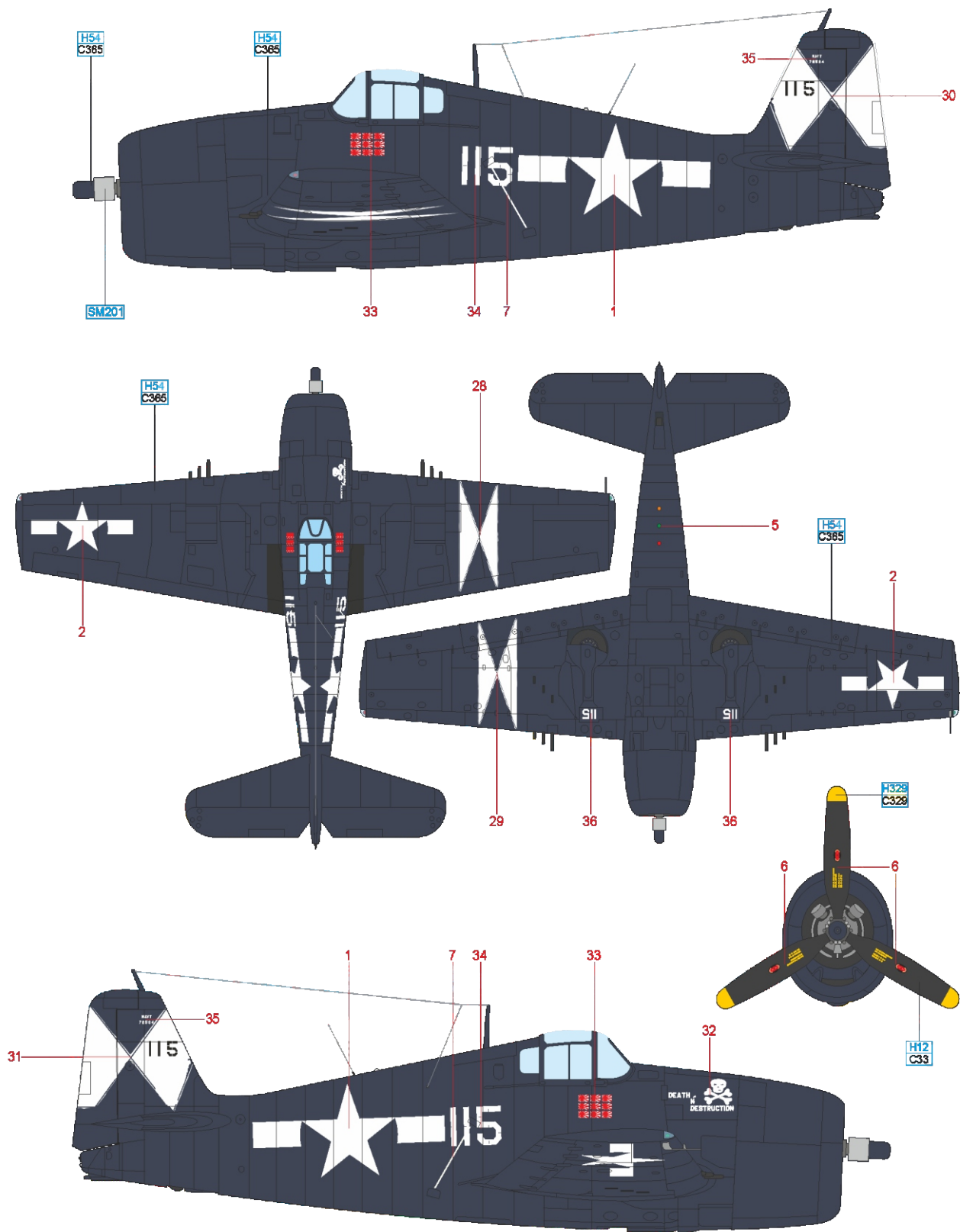


NAVY BLUE H54 C385 FLAT BLACK H12 C33 YELLOW H329 C329 RED H327 C327 WHITE H316 C316 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

C BuNo 72534, Ens. Donald McPherson, Bill Kingston, Jr., Lyttleton Ward, VF-83, USS Essex (CV-9), květen 1945

Od konce ledna 1945 nesly stroje amerického námořnictva v Pacifiku výrazné geometrické symboly. Symbol „přesýpacích hodin“ patřil strojům letadlové lodi USS Essex. „Bílá 115“ nesla emblém lebky se zkříženými hnaty a nápis „Death And Destruction“ a sestřely pod kabinou, které pravděpodobně reprezentovaly skóre stroje. Letoun byl používán různými piloty, lety na něm absolvovali Donald McPherson, Bill Kingston Jr. a Lyttleton Ward (všichni v hodnosti Ensign), přičemž poslední jmenovaný dosáhl na tomto stroji 4. května 1945 během jednoho z největších útoků pilotů kamikaze na plavidla TF-58 čtyř sestřelů (tříkrát „Alf“ a jeden „Oscar“) a zároveň i statutu esa.

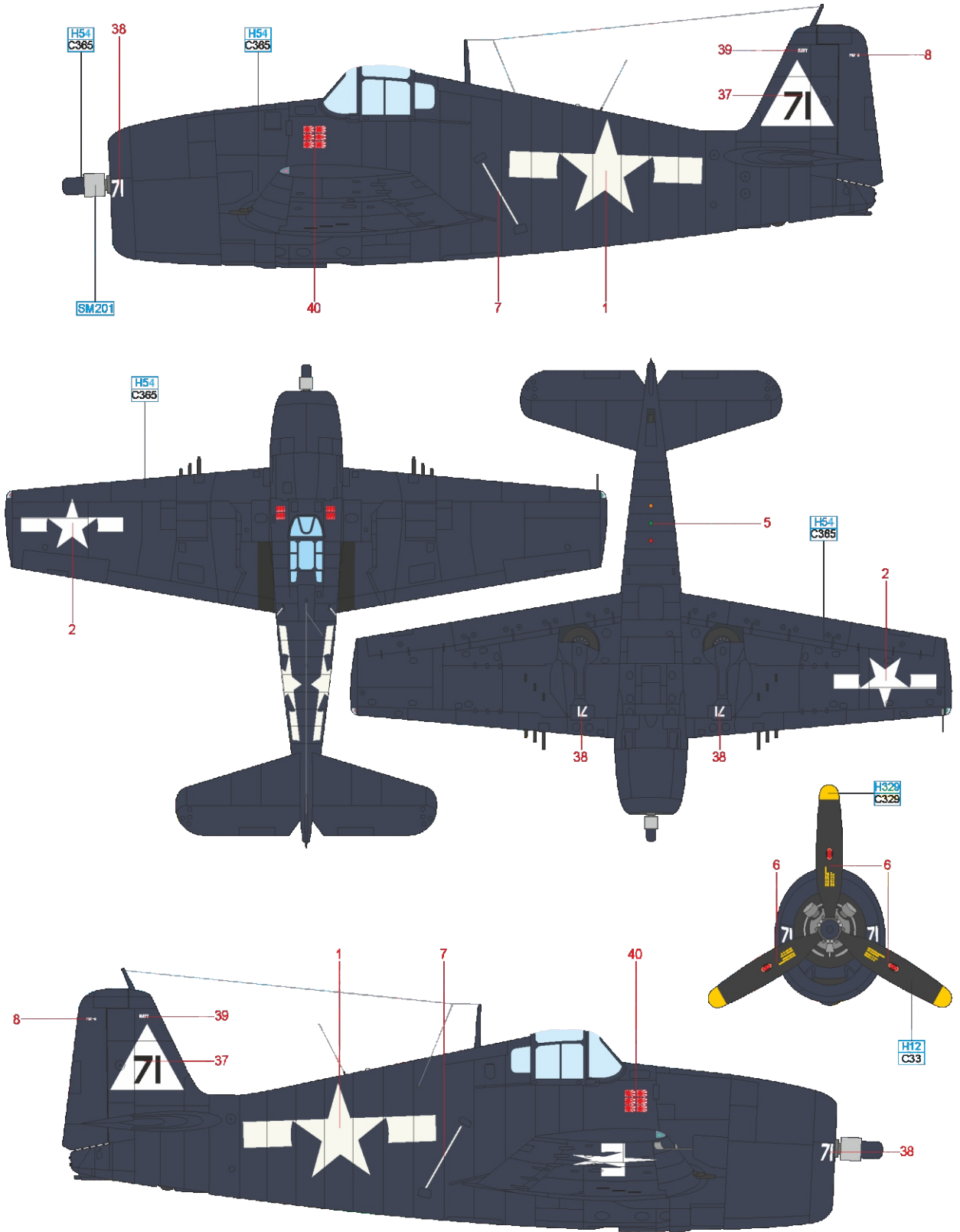


NAVY BLUE H54 C385 FLAT BLACK H12 C33 YELLOW H329 C328 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

D Lt. Leo B. McCuddin, VF-20, USS Enterprise (CV-6), říjen 1944

Na zobrazeném letounu absolvoval mnoho svých bojových letů i Leo Bob McCuddin. Od dubna 1944 sloužil na strojích F6F Hellcat v řadách VF-20 na palubě USS Enterprise. U této jednotky dosáhl pěti vzdušných vítězství. Kromě sestřelů letadel se podílel i na poškození bitevní lodě třídy Fuso a potopení doprovodného torpédoborce během druhé bitvy ve Filipínském moři 24. a 25. října 1944.



NAVY BLUE H54 C365 FLAT BLACK H12 C33 YELLOW H329 C329 SUPER FINE SILVER 2 SM201

eduard

