# F6F-3

eduard

## 1/48 Scale Plastic Model Kit

item No. 8227

**ProfiPACK edition**

**Existuje jen málo stíhacích letounů druhé světové války, které měly tak jednostranné skóre v poměru sestřelů a vlastních ztrát, 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 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 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 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 krocanů**

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 krocanů". 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-3**

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 štítku. 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 dobre 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

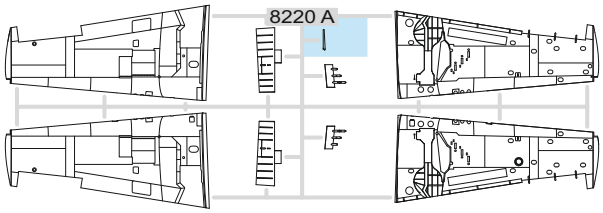
REVERSE SIDE OTOČIT

APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽÍT EDUARD MASK NABARVIT

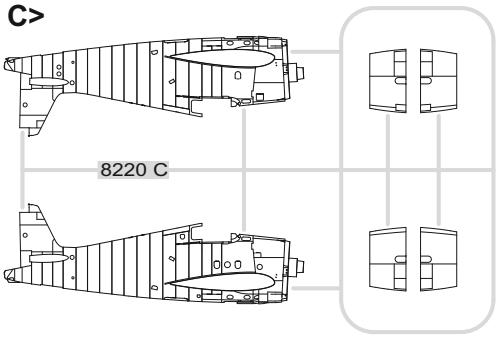
## PARTS ✶ DÍLY ✶ TEILE ✶ PIÈCES ✶ 部品

### PLASTIC PARTS

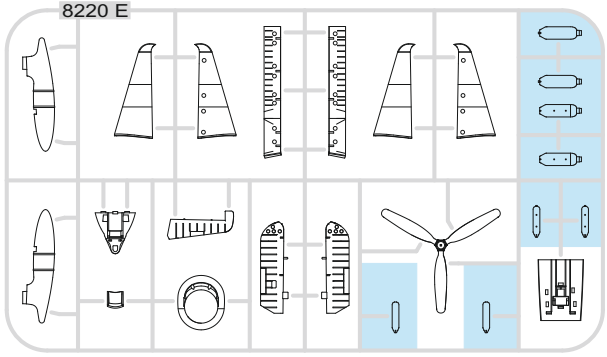
**A>**



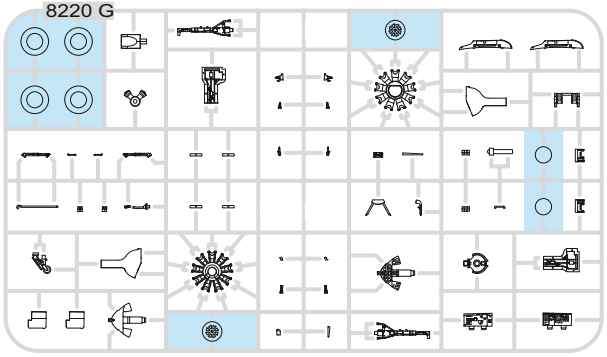

**C>**



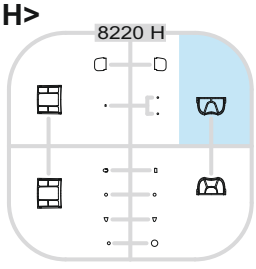

**E>**



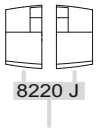

**G>**



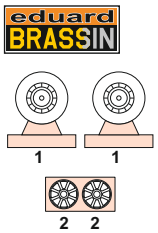

**H>**



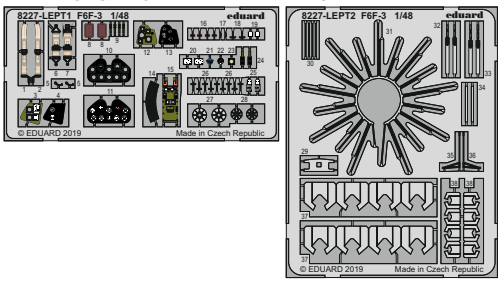

**J>**

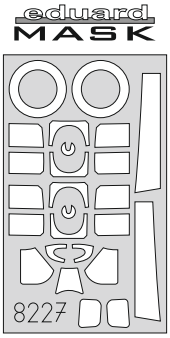



**RP - RESIN PARTS**




**PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS**



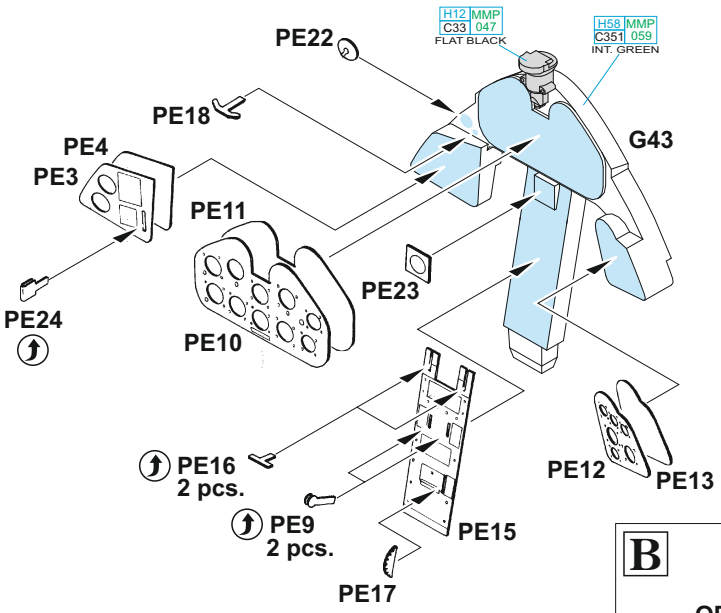

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

## COLOURS ✶ BARVY ✶ FARBEN ✶ PEINTURE ✶ 色

| GSi Creos (GUNZE) | | MISSION MODELS | |
|---|---|---|---|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | PAINTS | |
| H12 | C33 | MMP-047 | FLAT BLACK |
| H54 | C365 | MMP-065 | NAVY BLUE |
| H56 | C366 | MMP-071 | INTERMEDIATE BLUE |
| H58 | C351 | MMP-059 | INTERIOR GREEN |
| H77 | C137 | MMP-040 | TIRE BLACK |
| H90 | C47 | | CLEAR RED |
| H91 | C48 | | CLEAR YELLOW |
| H93 | C50 | | CLEAR BLUE |
| H94 | C138 | | CLEAR GREEN |
| H306 | C306 | MMP-118 | MEDIUM GRAY |

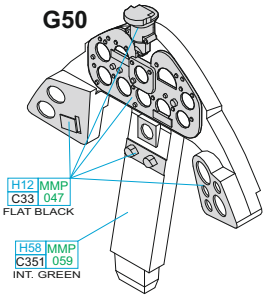
| GSi Creos (GUNZE) | | MISSION MODELS | |
|---|---|---|---|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | PAINTS | |
| H316 | C316 | MMP-104 | WHITE |
| H325 | C325 | MMP-063 | GRAY |
| H327 | C327 | MMP-101 | RED |
| H329 | C329 | MMP-041 | YELLOW |
| Mr.METAL COLOR | | METALLICS | |
| MC214 | | MMM-001 | DARK IRON |
| MC218 | | MMM-003 | ALUMINIUM |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC | | METALLICS | |
| SM201 | | MMC-001 | SUPER FINE SILVER |

A



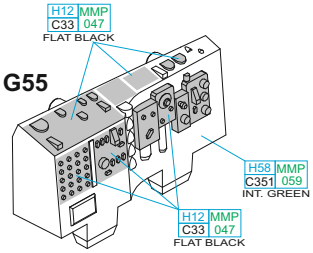

?

OPTIONAL: decal 39, 40, 41, 42



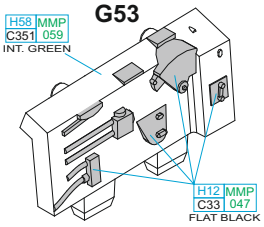

B

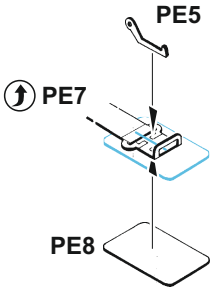
OPTIONAL: decal 43

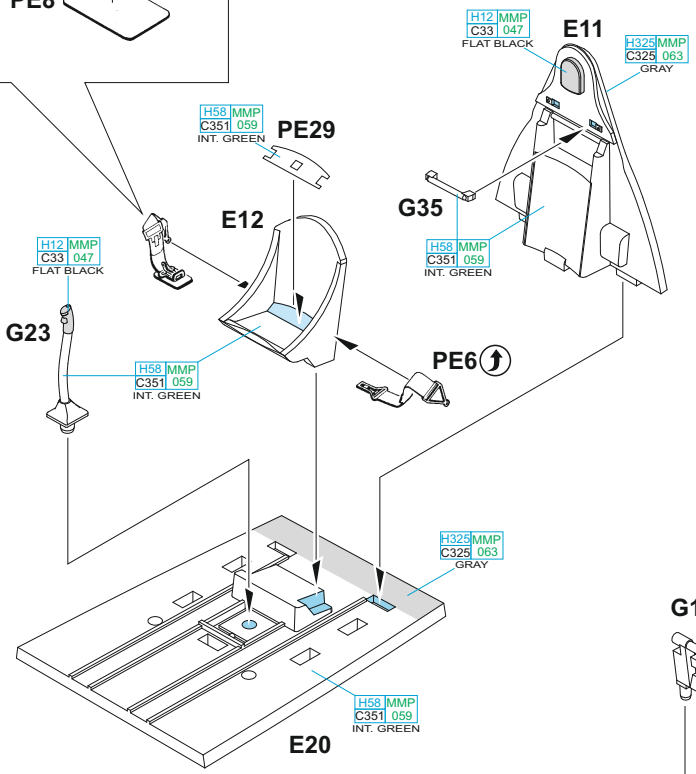


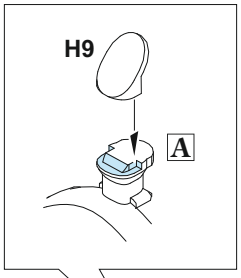

C

OPTIONAL: decal 44

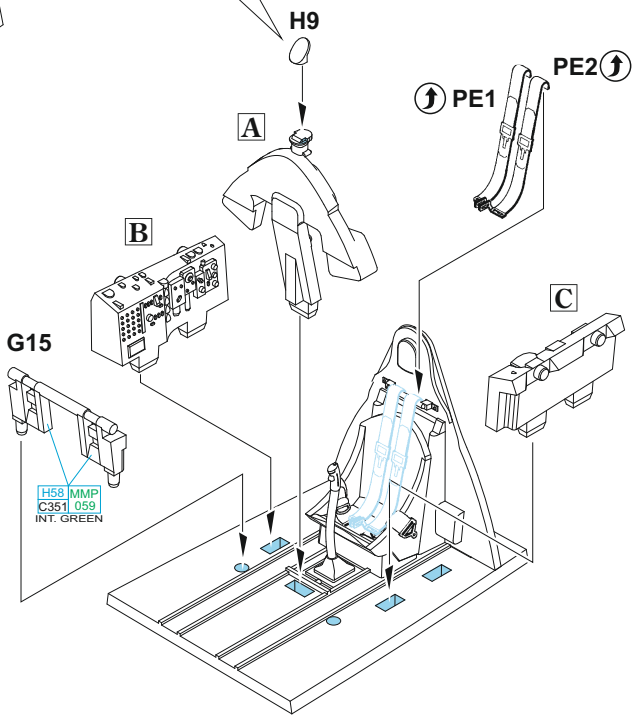


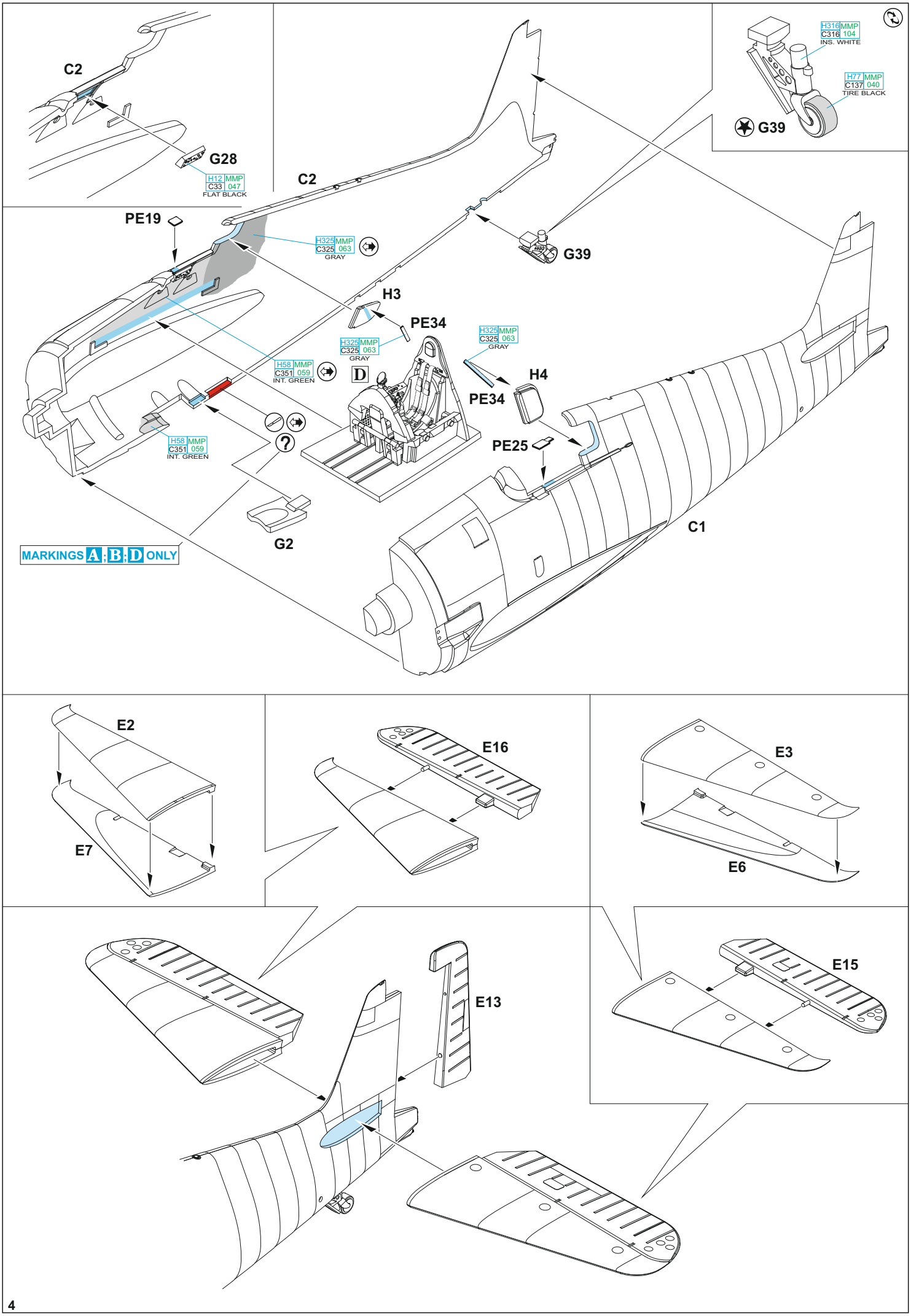



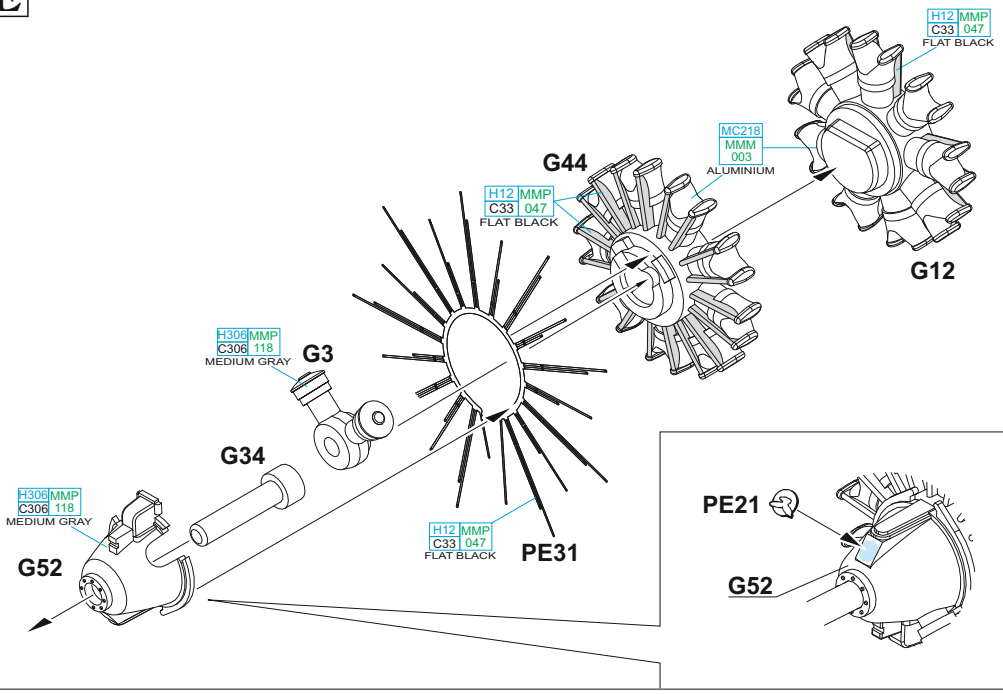




D



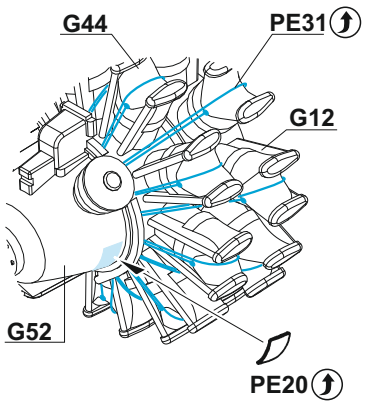

C2
G28
H12 MMP C33 047 FLAT BLACK
H316 MMP C316 104 INS. WHITE
H77 MMP C137 040 TIRE BLACK
G39
C2
PE19
H325 MMP C325 063 GRAY
G39
H3
PE34
H325 MMP C325 063 GRAY
H58 MMP C351 059 INT. GREEN
D
H325 MMP C325 063 GRAY
H4
PE34
H58 MMP C351 059 INT. GREEN
PE25
C1
G2
MARKINGS A;B;D ONLY
E2
E7
E16
E3
E6
E13
E15
4

## E



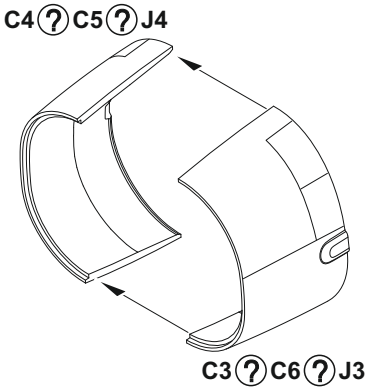


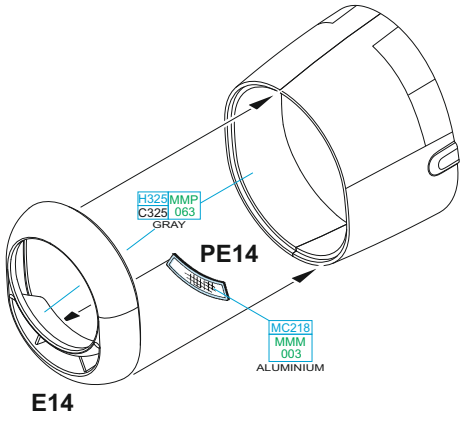


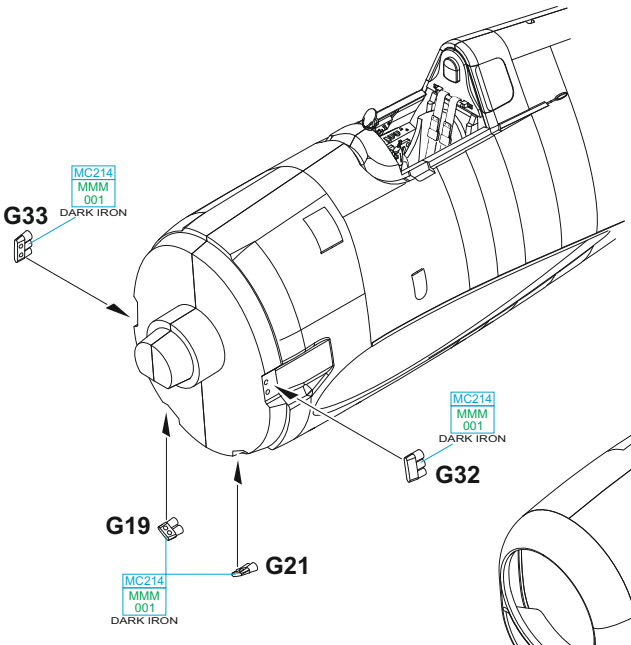


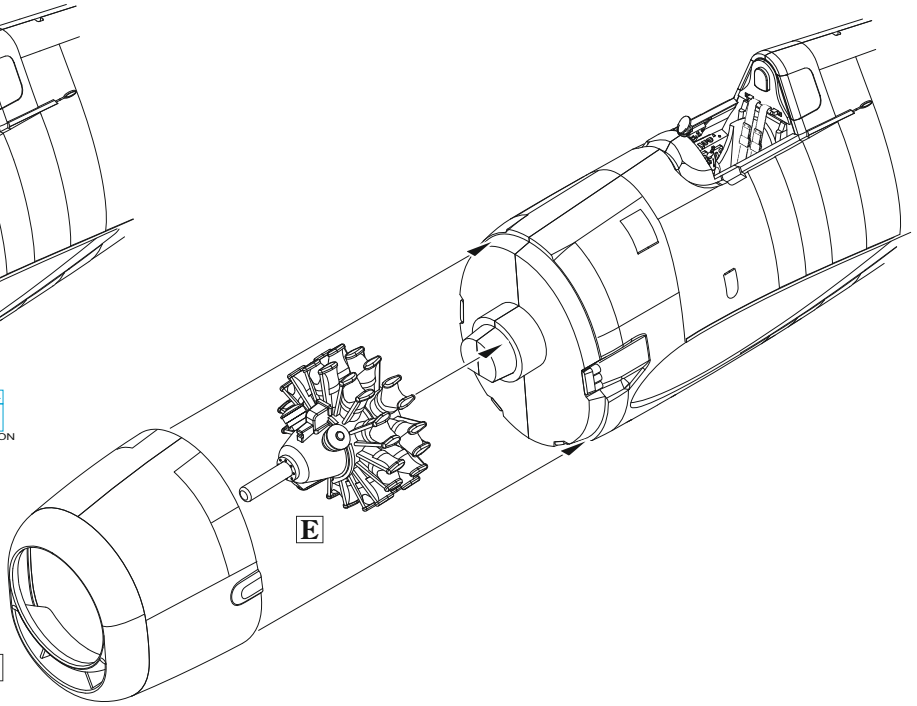

## F

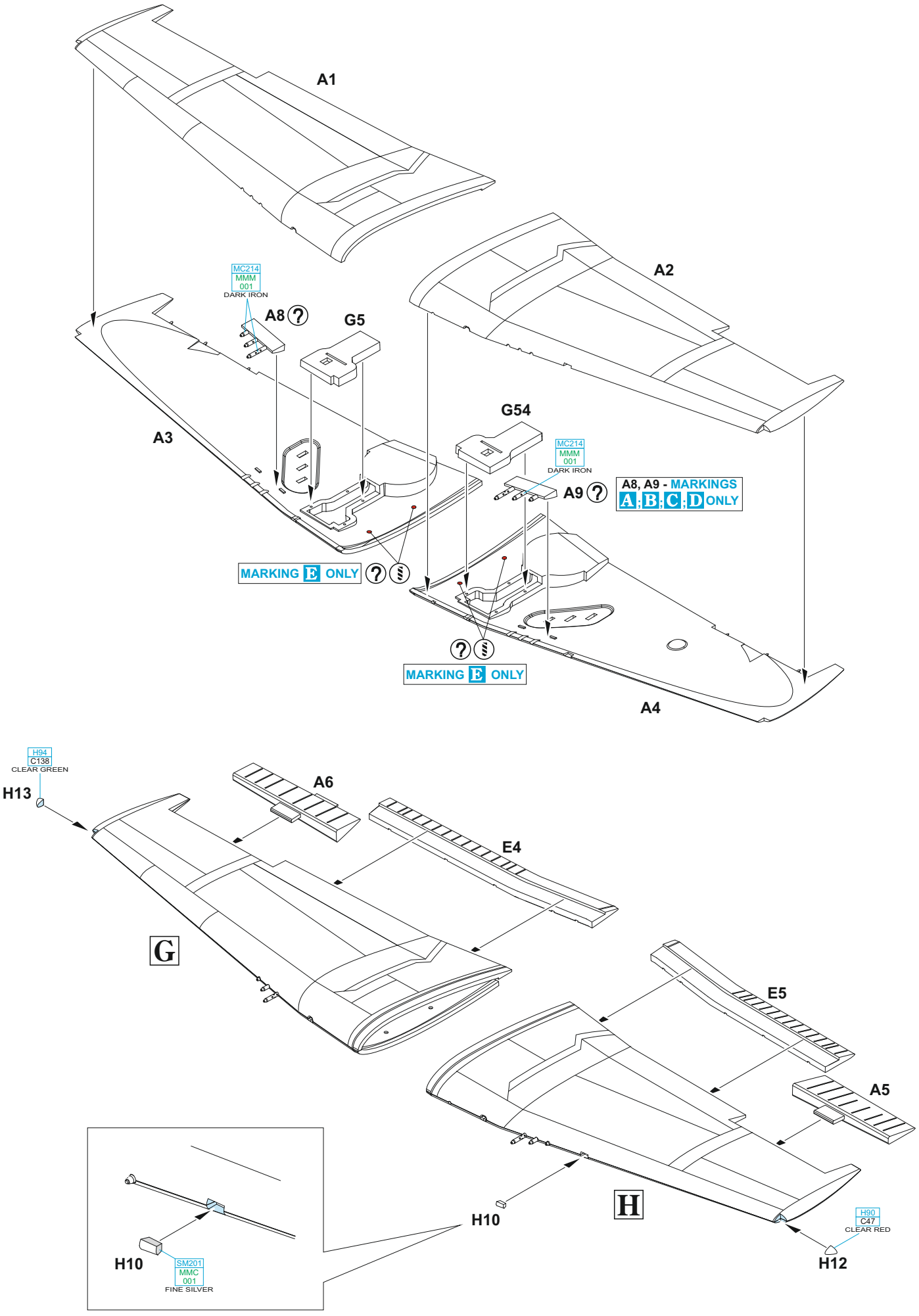
C3, C4 - MARKING A
C5, C6 - MARKINGS C ; D
J3, J4 - MARKINGS B ; E

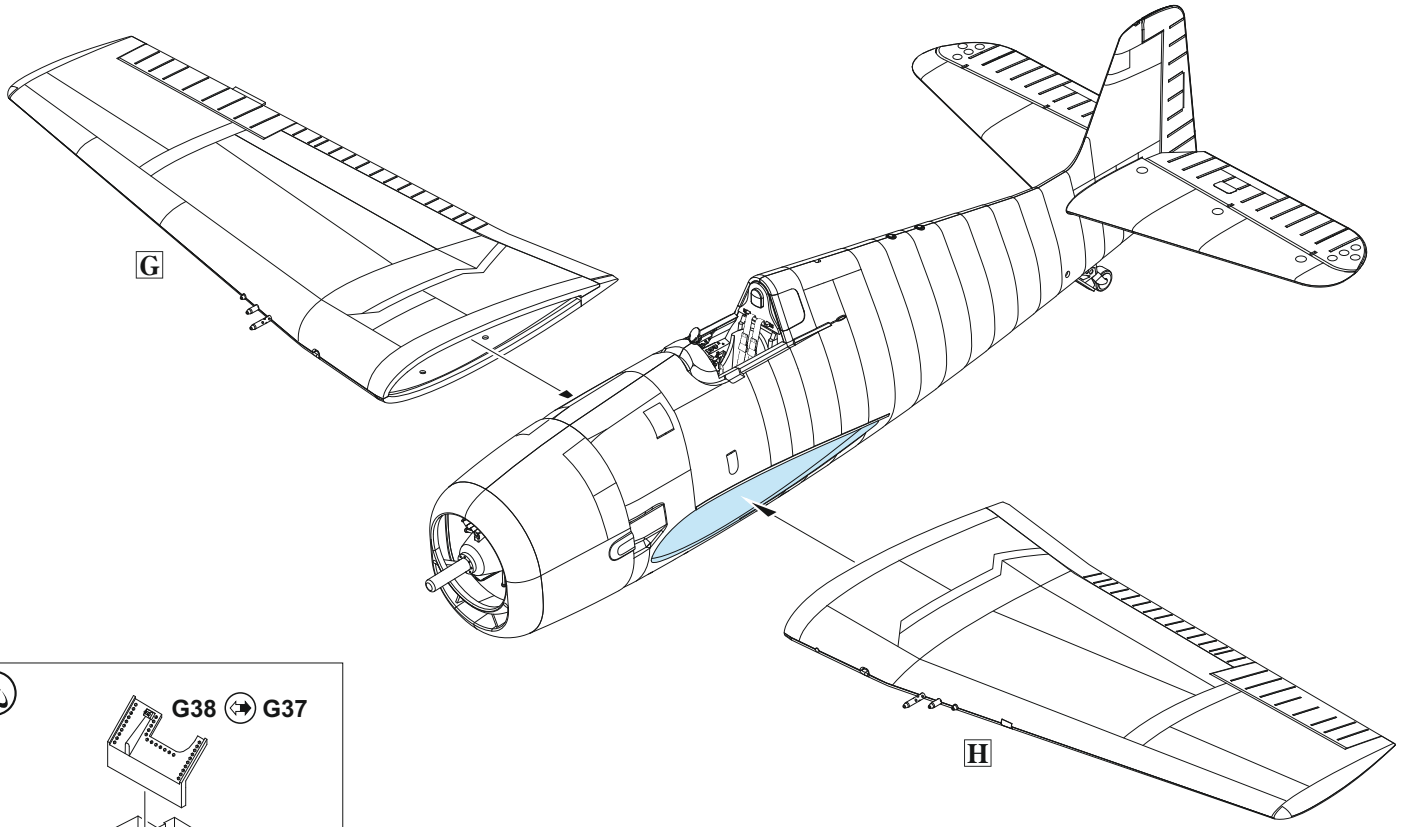


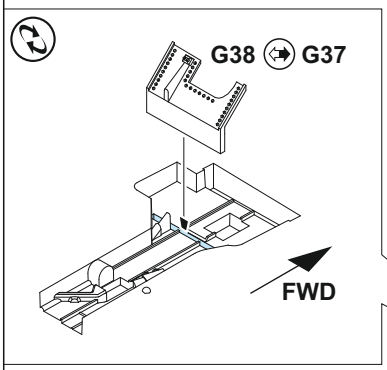



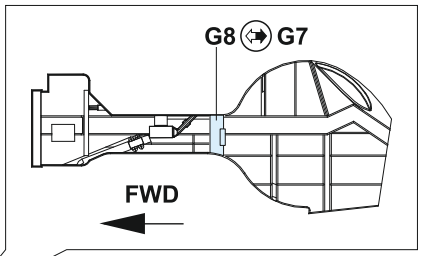



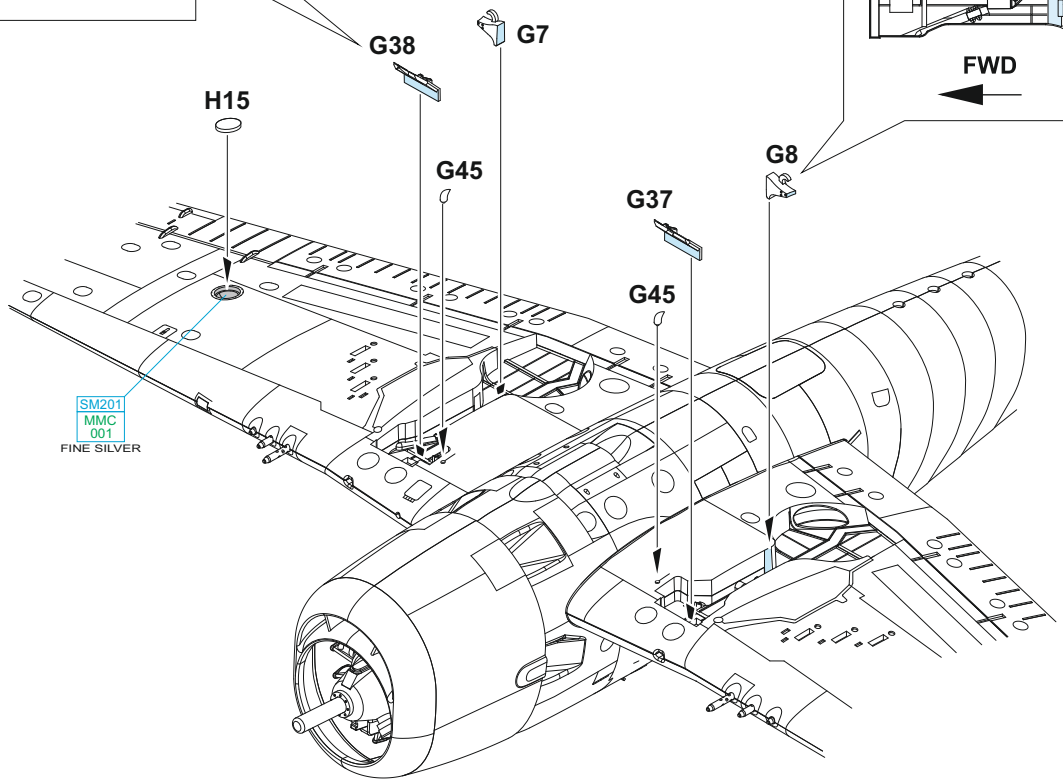



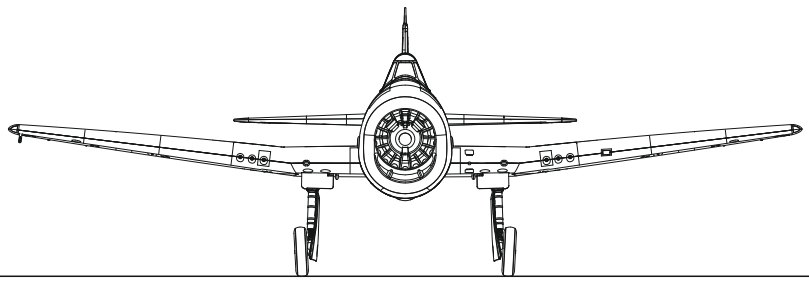

A1
A2
MC214
MMM
001
DARK IRON
A8
G5
A3
G54
MC214
MMM
001
DARK IRON
A9
A8, A9 - MARKINGS
A;B;C;D ONLY
MARKING E ONLY
MARKING E ONLY
A4
H94
C138
CLEAR GREEN
H13
A6
E4
G
E5
A5
H
H10
H10
SM201
MMC
001
FINE SILVER
H90
C47
CLEAR RED
H12

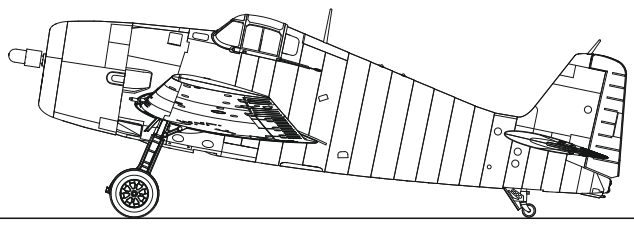

G
H

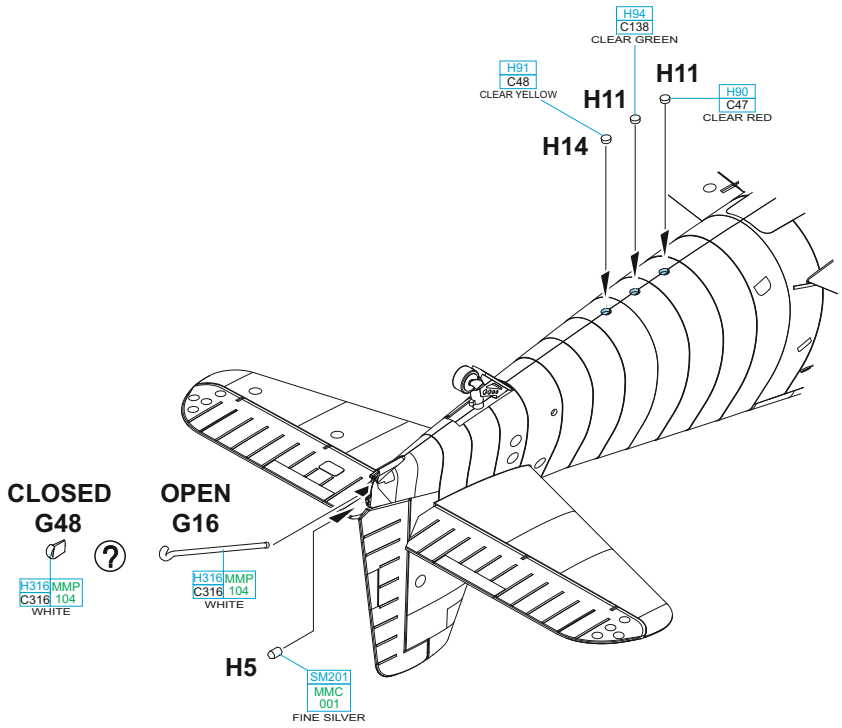

G38
G37
FWD


G8
G7
FWD

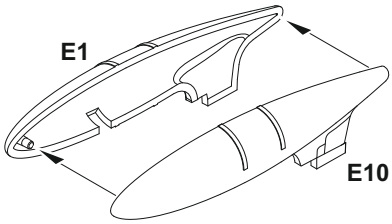

G38
G7
H15
G45
G8
G37
G45
SM201
MMC
001
FINE SILVER

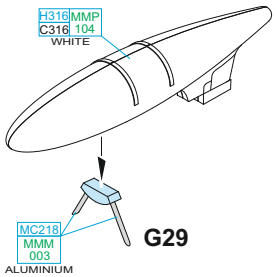




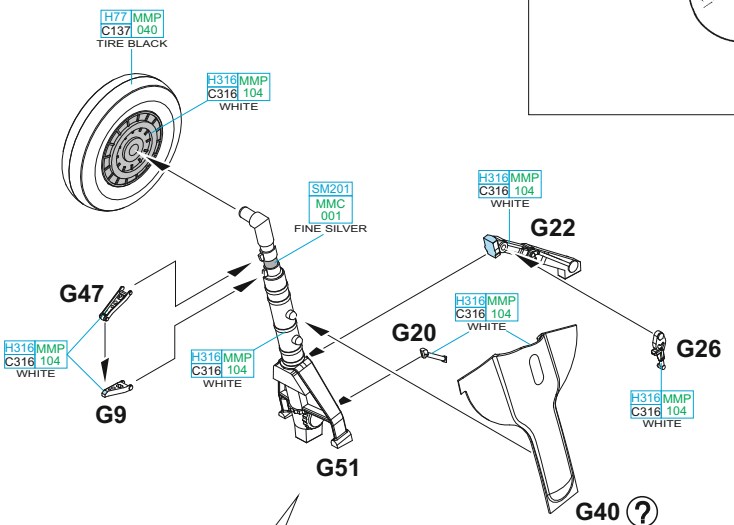



I MARKINGS A;B;D ONLY



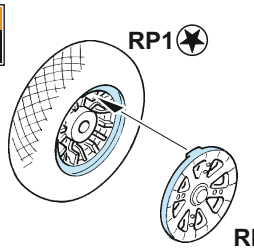

L




G40 - MARKINGS A;B;C;D ONLY

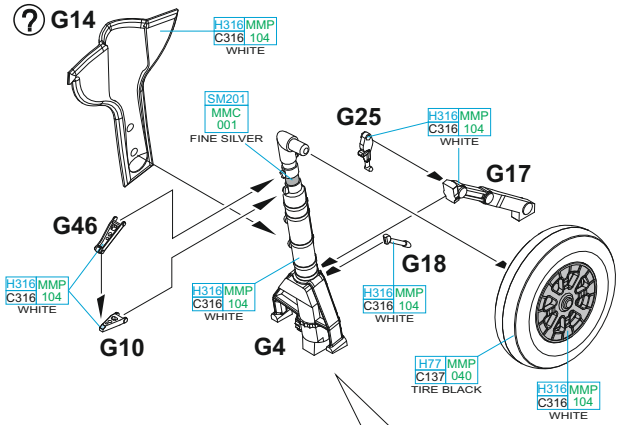
eduard BRASSIN

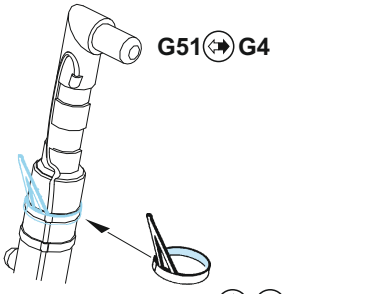
2 pcs.

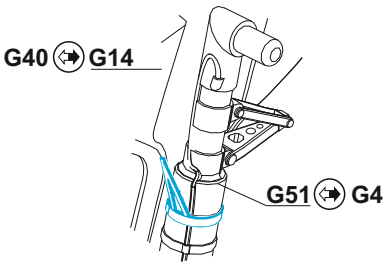


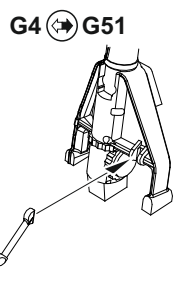

R

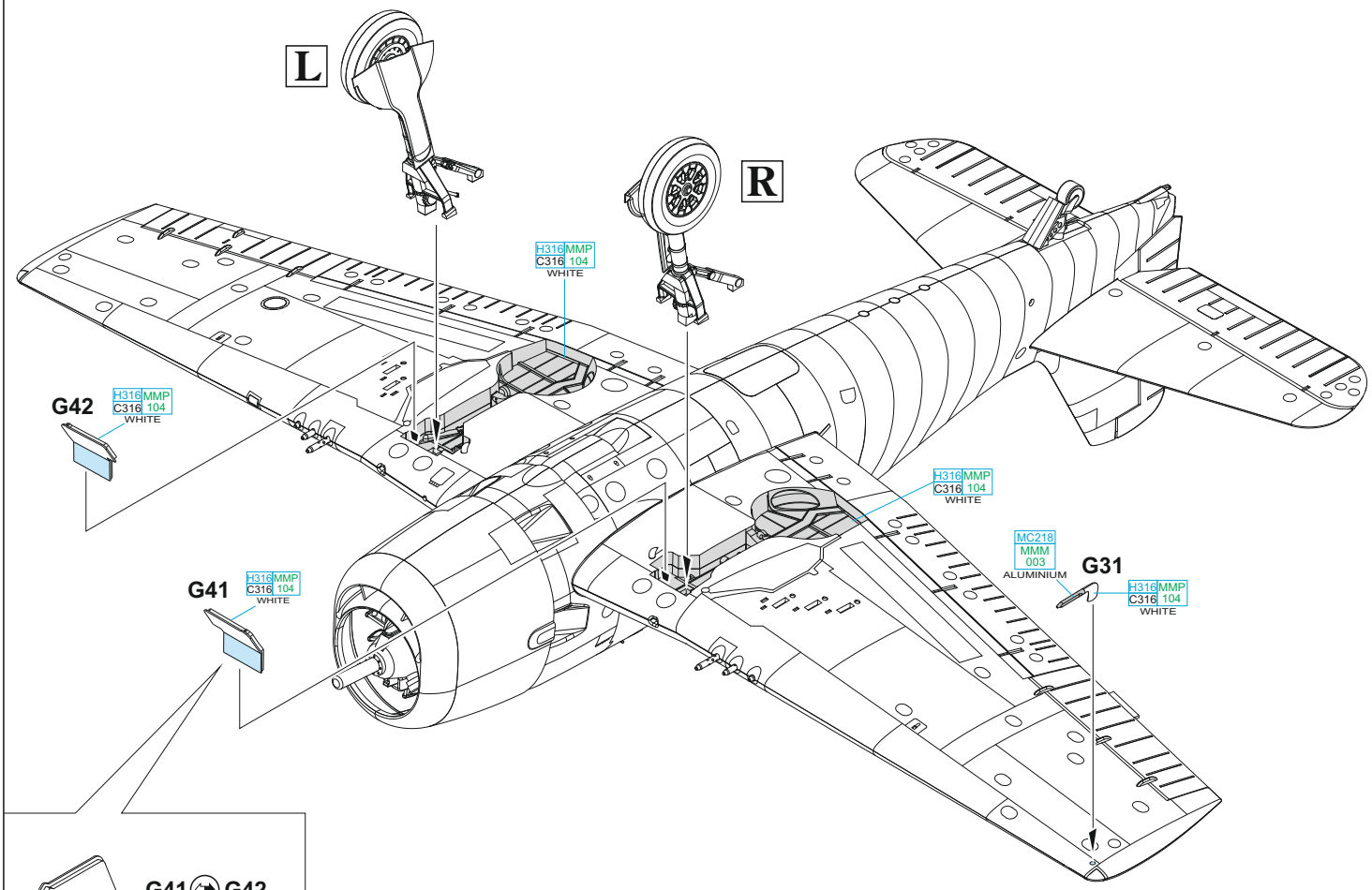
G14 - MARKINGS A;B;C;D ONLY

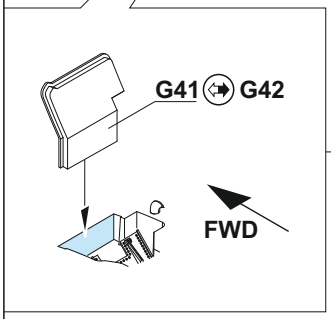


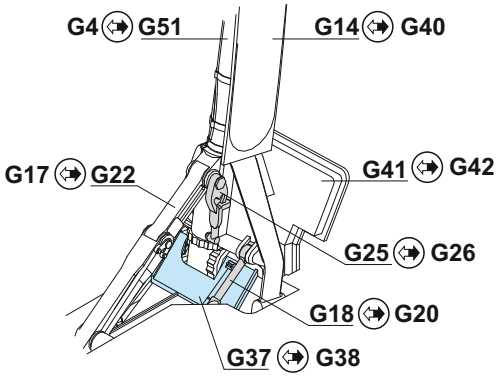



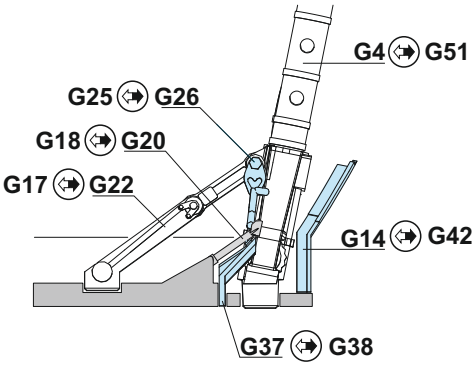



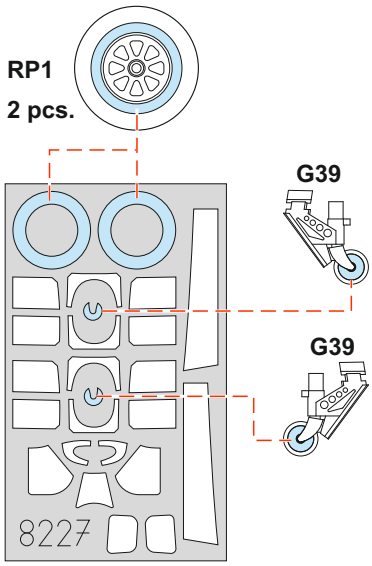



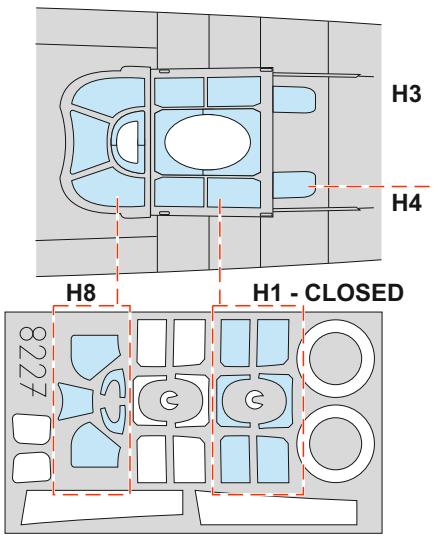

L
R
H316 MMP C316 104 WHITE
G42
H316 MMP C316 104 WHITE
H316 MMP C316 104 WHITE
G41
H316 MMP C316 104 WHITE
MC218 MMM 003 ALUMINIUM
G31
H316 MMP C316 104 WHITE

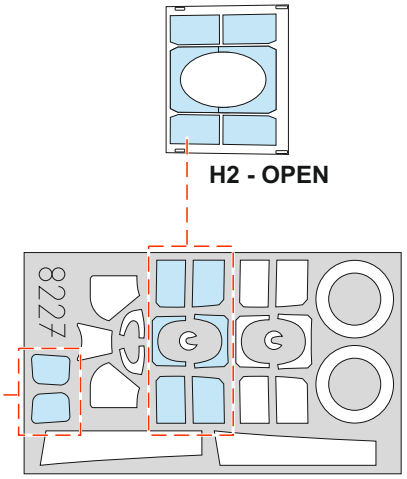

G41 G42
FWD

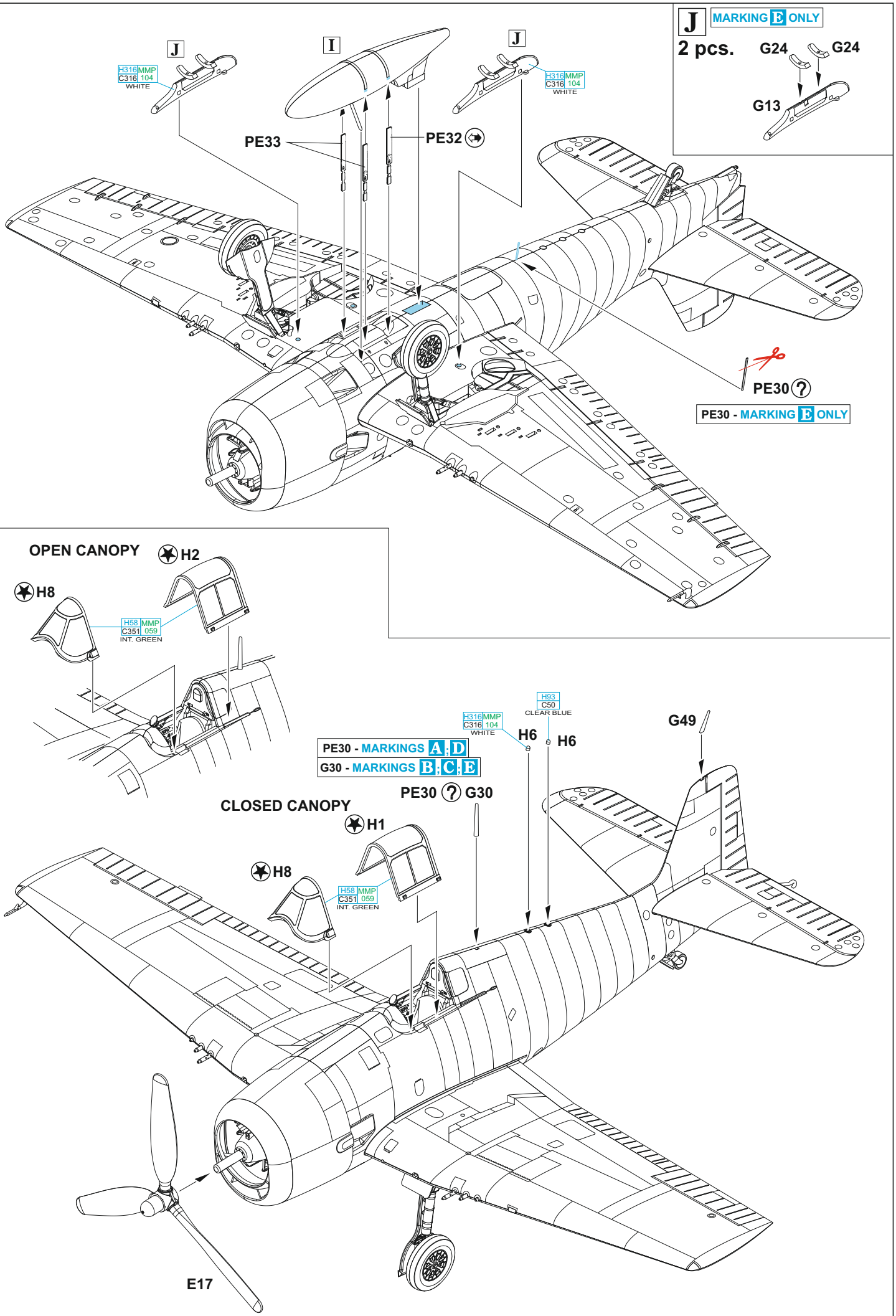

G4 G51
G14 G40
G17 G22
G41 G42
G25 G26
G18 G20
G37 G38


G4 G51
G25 G26
G18 G20
G17 G22
G14 G42
G37 G38


RP1
2 pcs.
G39
G39
8227

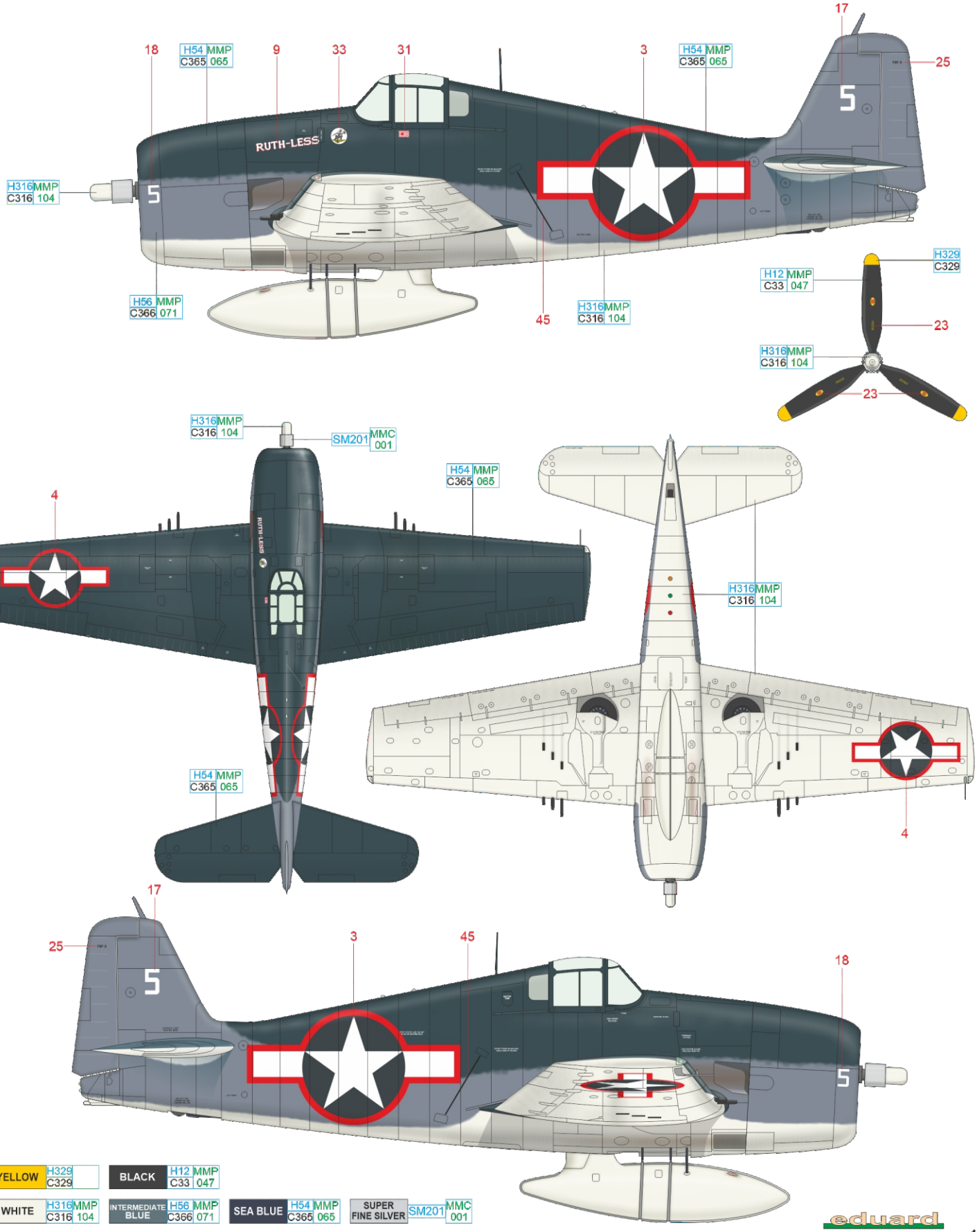

H3
H4
H8
H1 - CLOSED
8227


H2 - OPEN
8227


J
MARKING E ONLY
2 pcs.
G24
G24
G13
J
I
J
H316 MMP C316 104 WHITE
H316 MMP C316 104 WHITE
PE33
PE32
PE30 ?
PE30 - MARKING E ONLY
OPEN CANOPY
H2
H8
H58 MMP C351 059 INT. GREEN
H93 C50 CLEAR BLUE
H316 MMP C316 104 WHITE
H6
H6
G49
PE30 - MARKINGS A,D
G30 - MARKINGS B,C,E
PE30 ? G30
CLOSED CANOPY
H1
H8
H58 MMP C351 059 INT. GREEN
E17

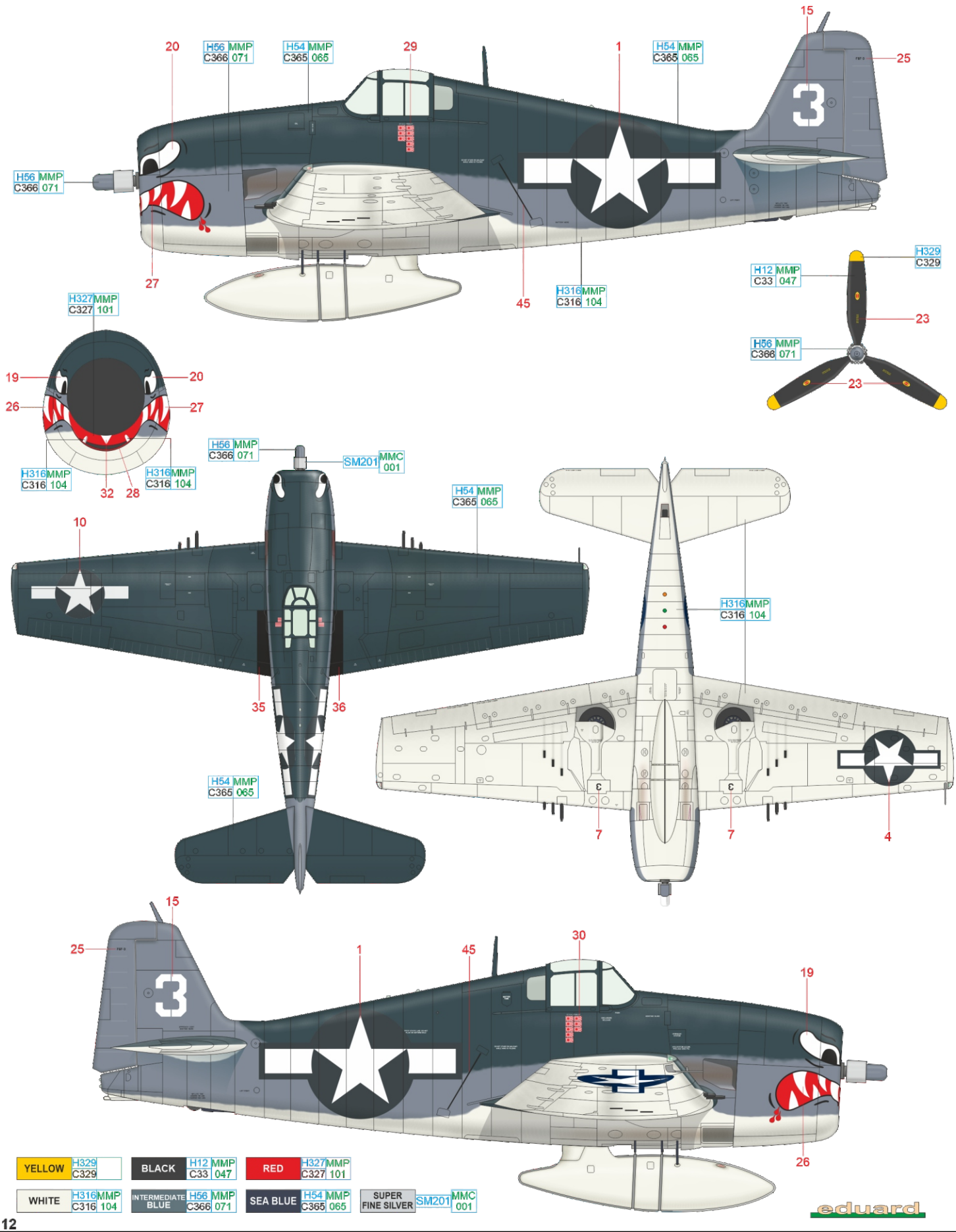
# A Lt. Oscar Ivan Chenoweth, VF-38, Segi Point, ostrov New Georgia, září 1943

Oscar Chenoweth se narodil 16. července 1917 v oregonském Salemu. 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.



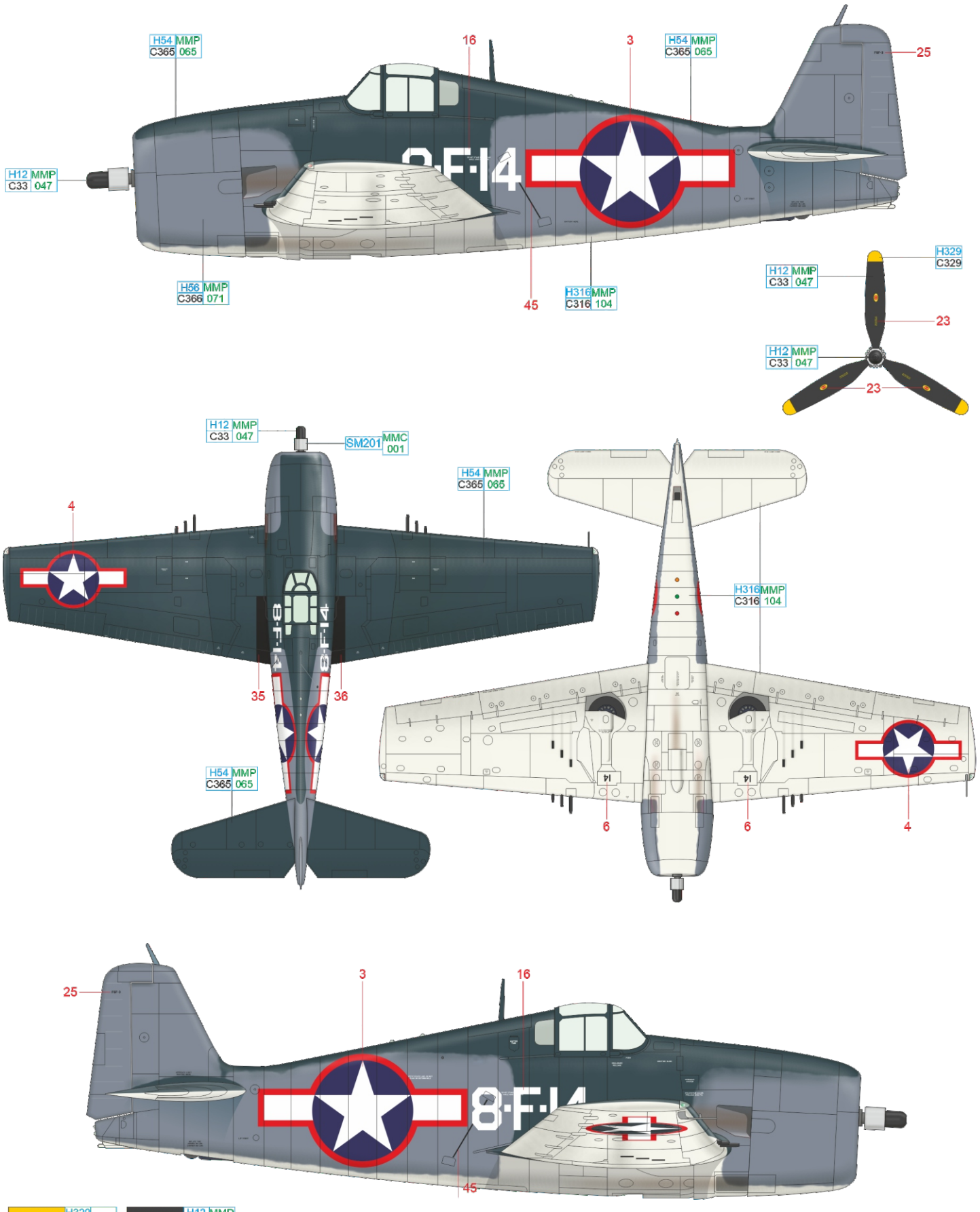
# B Ens. Gordon Arthur Stanley, VF-27, USS Princeton (CVL-23), říjen 1944

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 tlamiček a očí.



# C VF-8, USS Intrepid, léto 1943

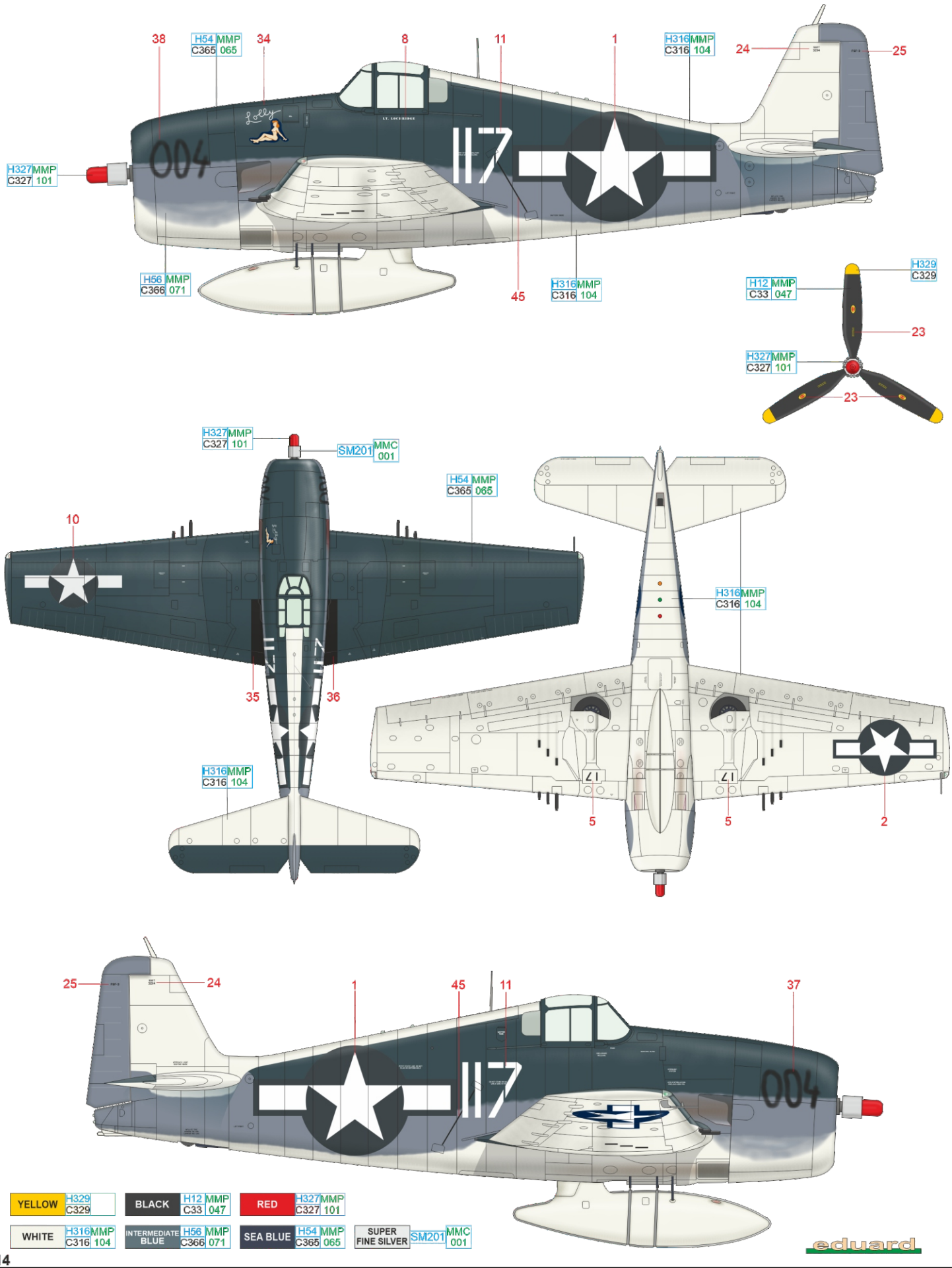
Druhá jednotka s označením VF-8 byla založena 1. června 1943 a pod vedením LCDR. Williama M. Collinse Jr. byla odeslána k výcviku na palubu USS Intrepid, která v té době plula v Karibském moři. Tříbarevná kamufláž, zavedená od 5. ledna 1943 pro stroje používané v Pacifiku, sestávající z barev Nonspecular 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.




| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| YELLOW | H329 C329 | BLACK | H12 MMP C33 047 | WHITE | H316 MMP C316 104 | INTERMEDIATE BLUE | H56 MMP C366 071 |
| SEA BLUE | H54 MMP C365 065 | SUPER FINE SILVER | SM201 MMC 001 | | | | |

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

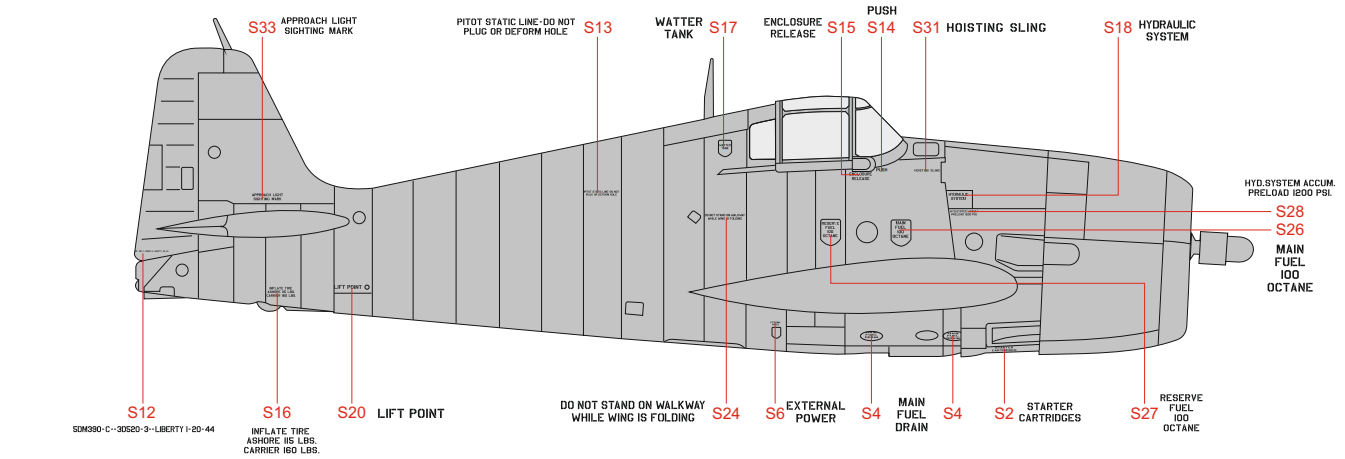
Velmi netypickým markingem – bílým hřbetem trupu a částí ocasních ploch – se pyšnily Hellcaty z VF-34. Neobvyklá je také přítomnost pin-upky, námořní stíhačky je nosily jen velmi zřídka. Na krytu motoru je nastříkané evidenční číslo, používané zřejmě během distribuce strojů od výrobce k jednotkám.

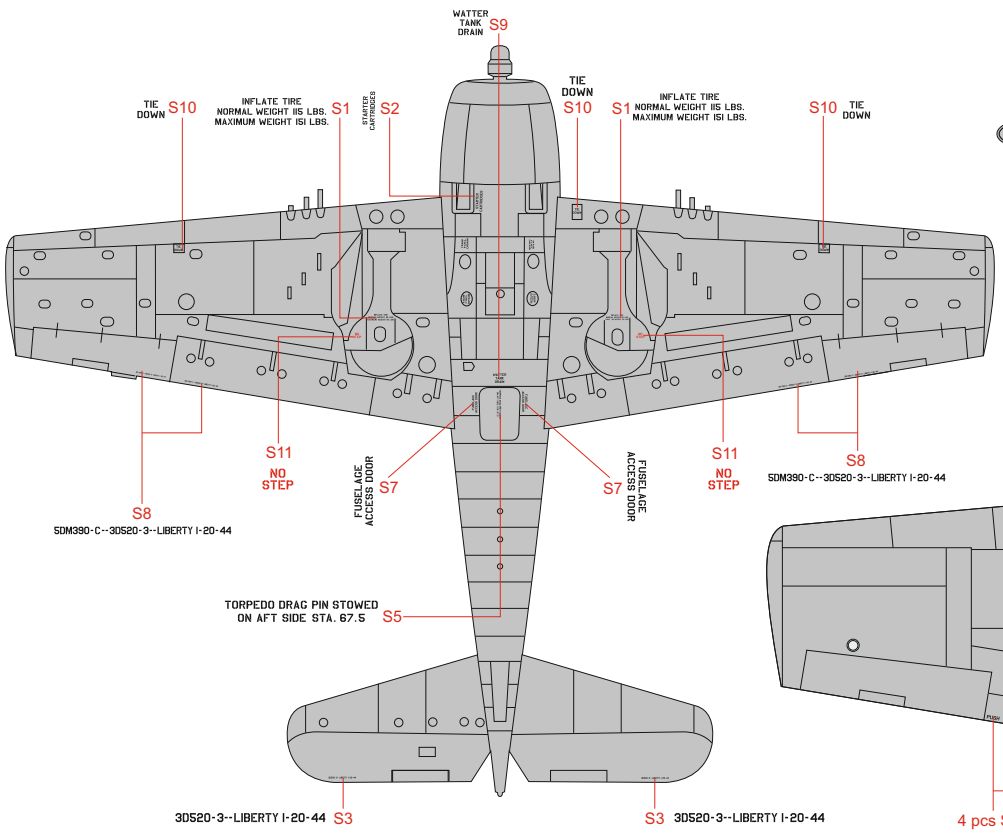


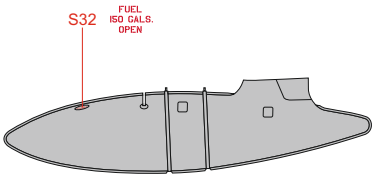
# E OTU VF-2, NAS Melbourne, Spojené státy americké, říjen 1944

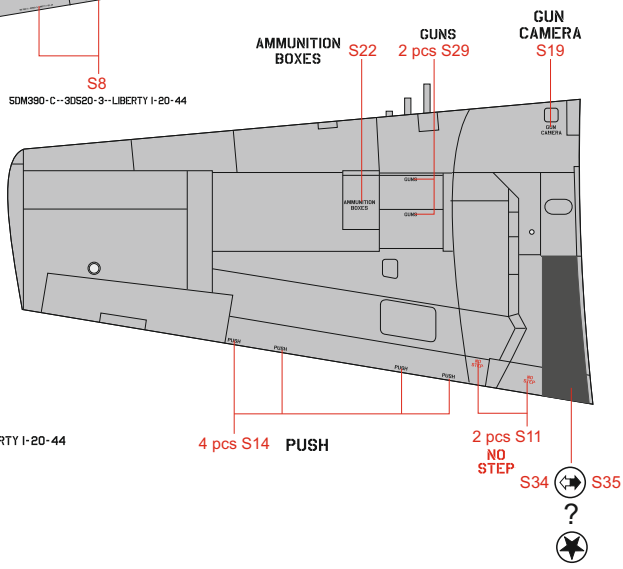
Naval Air Station Melbourne byla založena 20. října 1942 a první výcvik jednotky OTU VF-2 začal 18. ledna 1943 na strojích F4F Wildcat. Stroje Hellcat začaly k jednotce přicházet počínaje 1. červnem 1943, kompletně nahradily původně používané Wildcaty k 1. říjnu 1944 a jejich počet kolísal mezi 75 –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

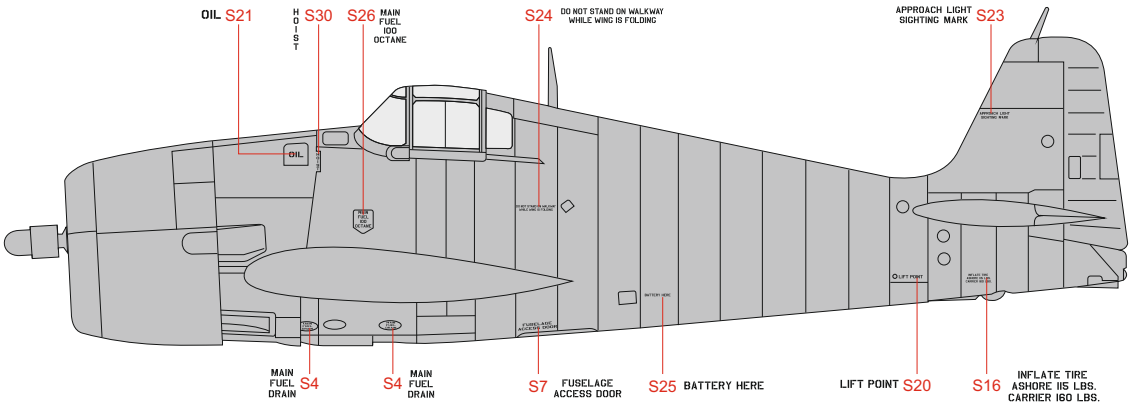
| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| YELLOW | H329 C329 | BLACK | H12 MMP C33 047 | WHITE | H316 MMP C316 104 | INTERMEDIATE BLUE | H56 MMP C366 071 |
| SEA BLUE | H54 MMP C365 065 | SUPER FINE SILVER | SM201 MMC 001 | | | | |





© EDUARD M.A. 2022

Printed in Czech Republic