

F6F-3 Hellcat

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84194

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 šéfkonstruktoři 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 osmnáctiválnový 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 krocánů

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 krocánů“. Během této bitvy si piloti Hellcatů nárokovali na 350 zničených nepřátelských letadel. Další „hon na krocany“, jak se začalo souborům 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 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.

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 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
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

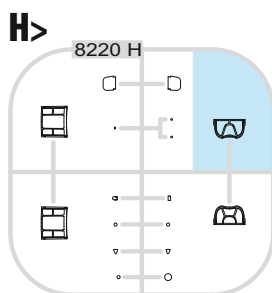
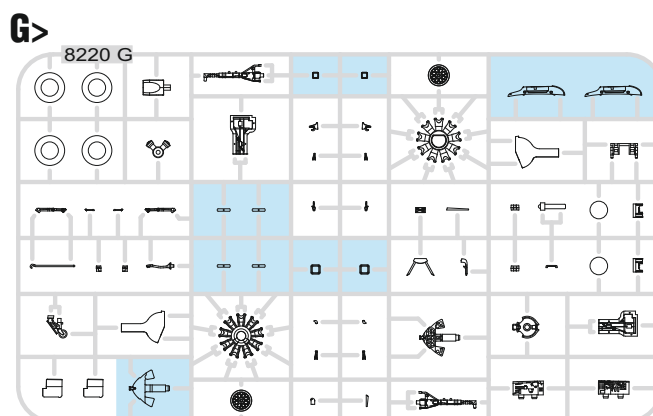
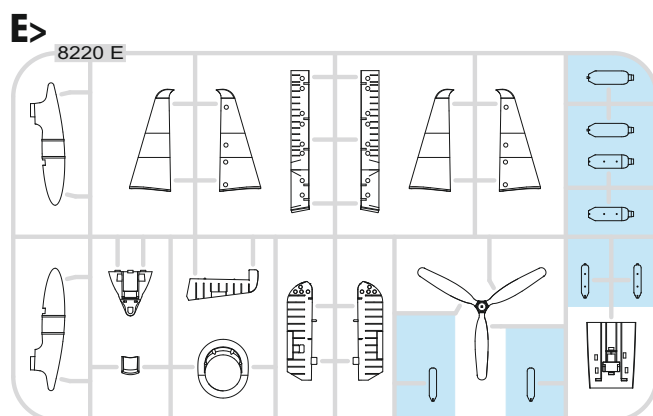
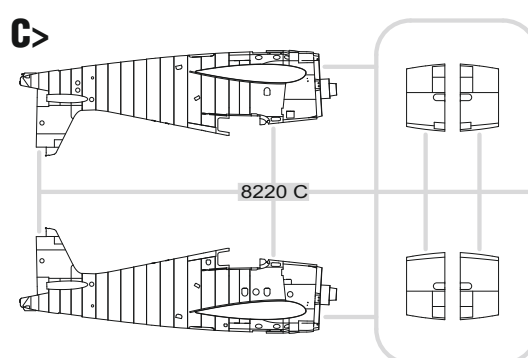
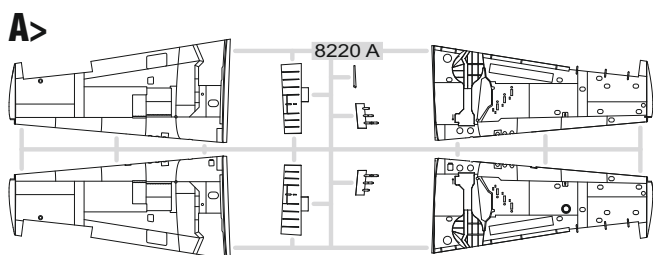


PIÈCES



部品

PLASTIC 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



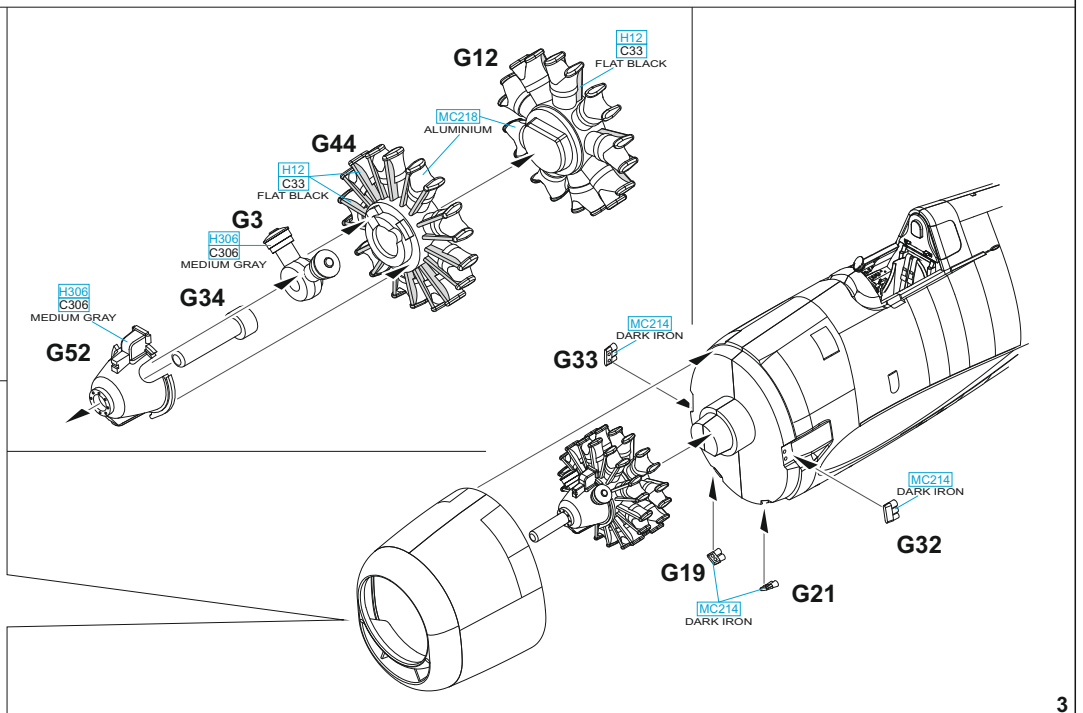
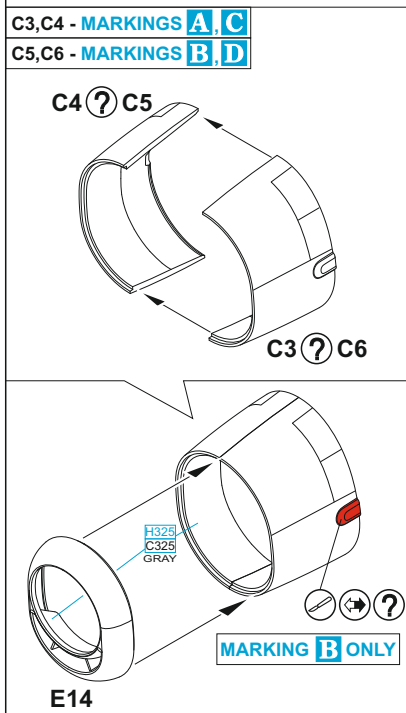
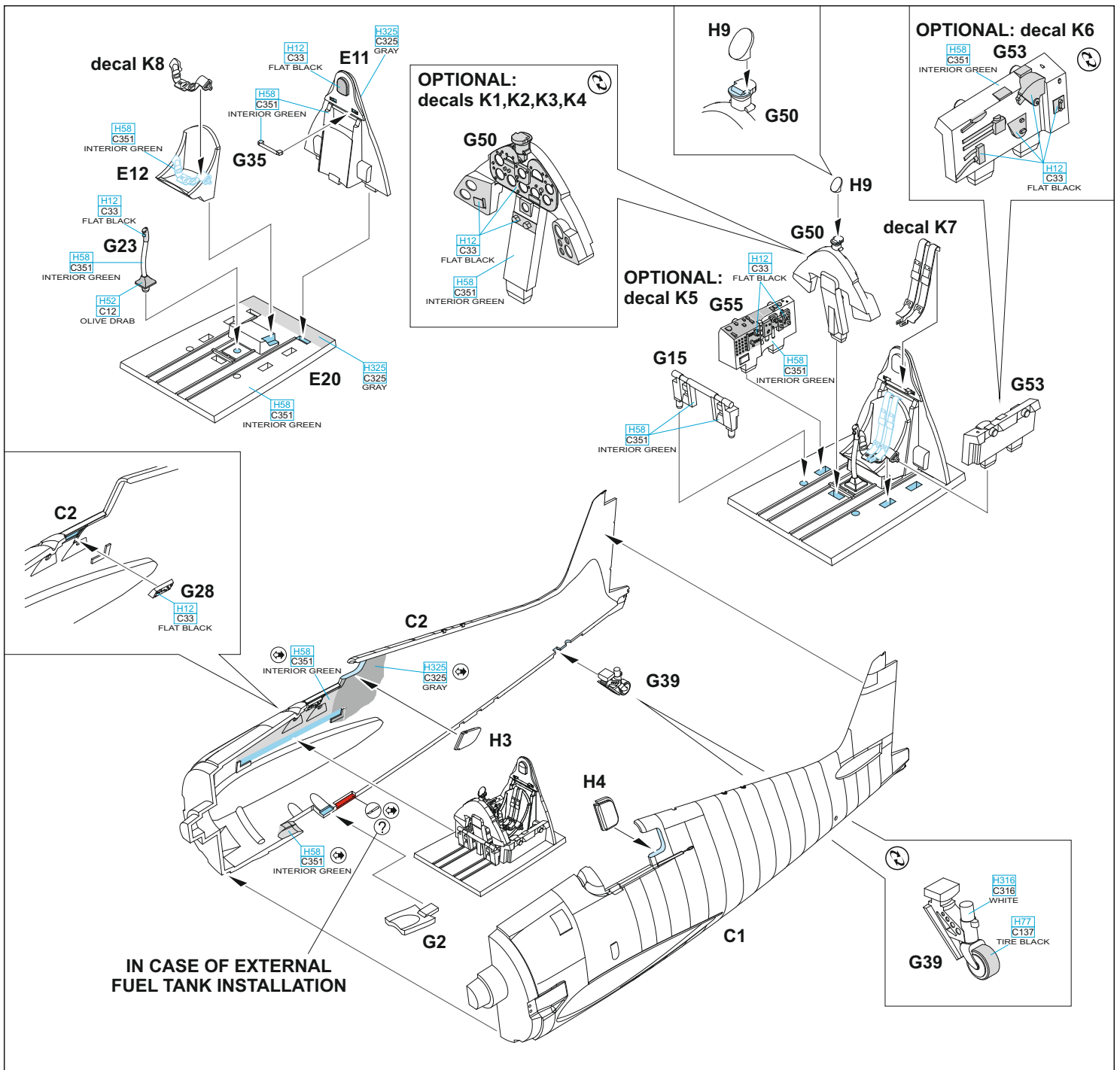
PEINTURE

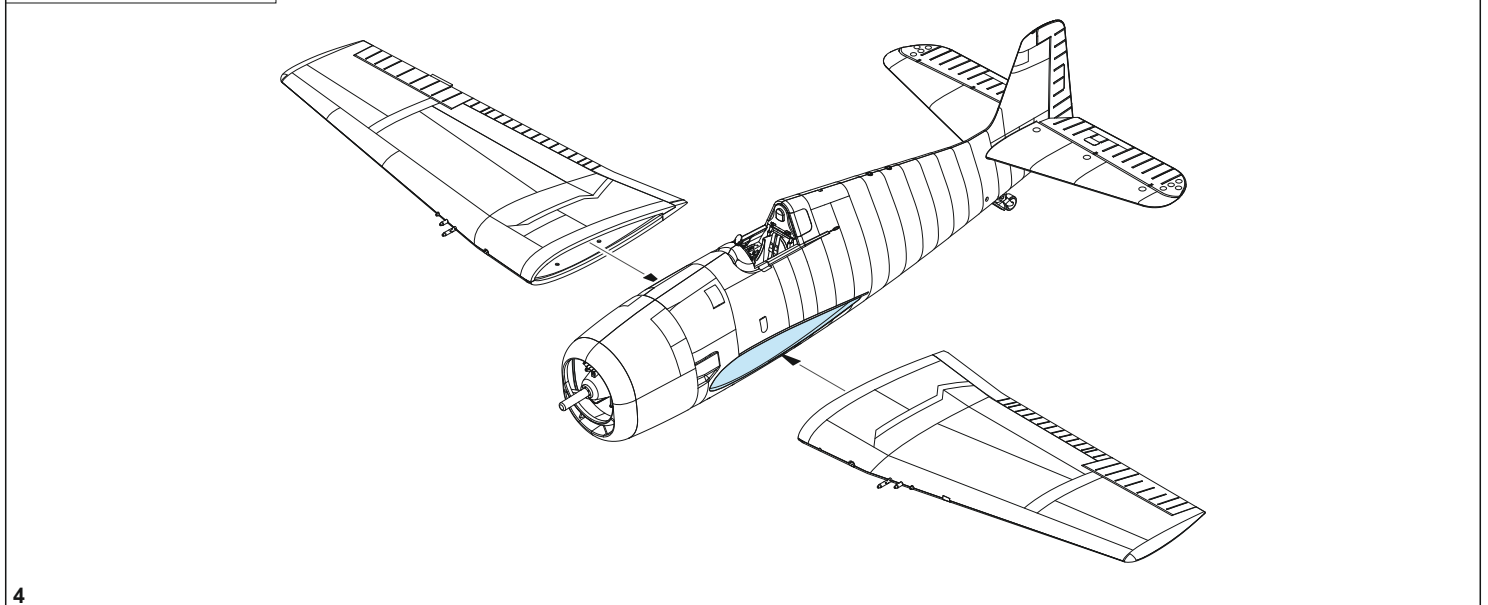
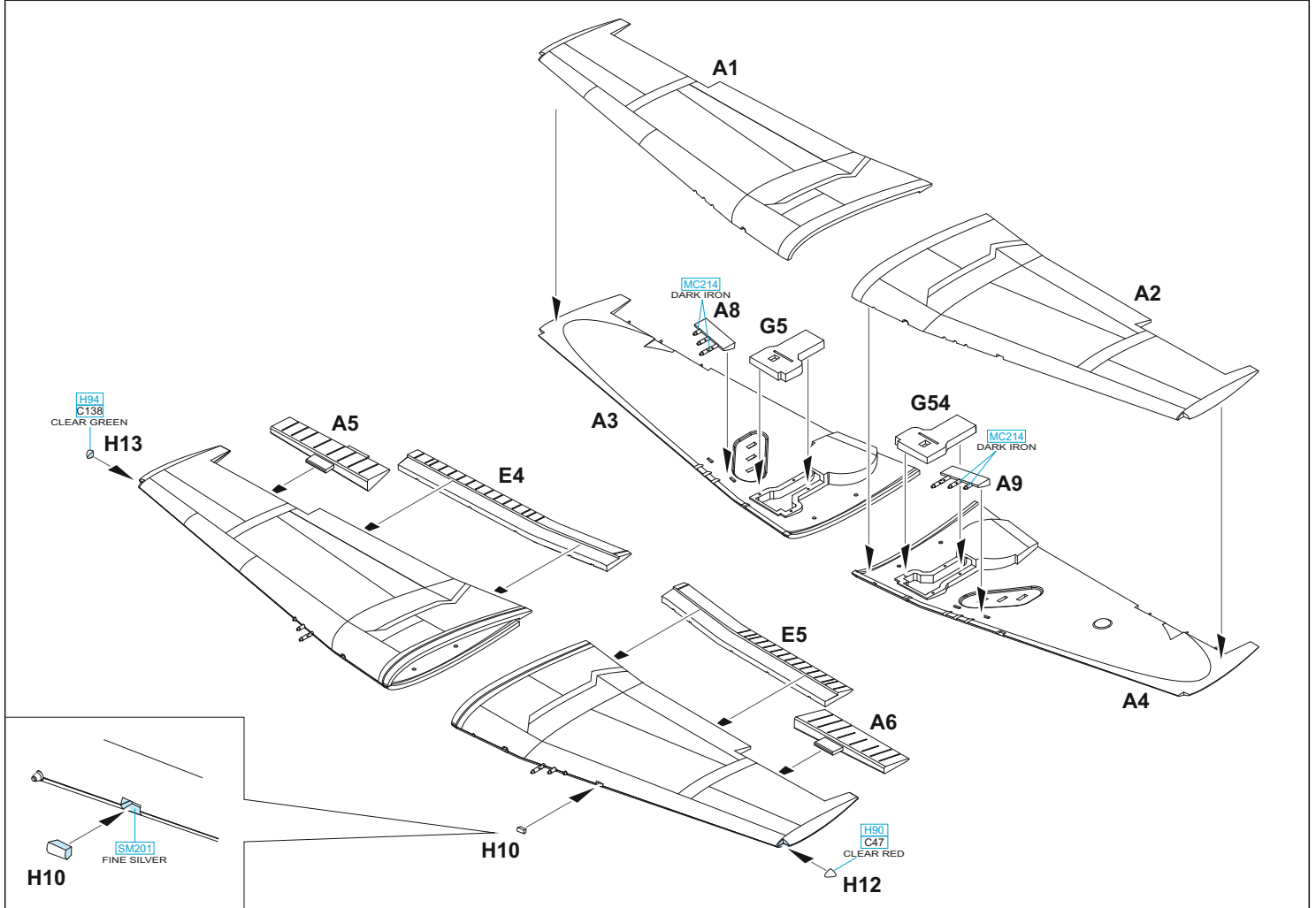
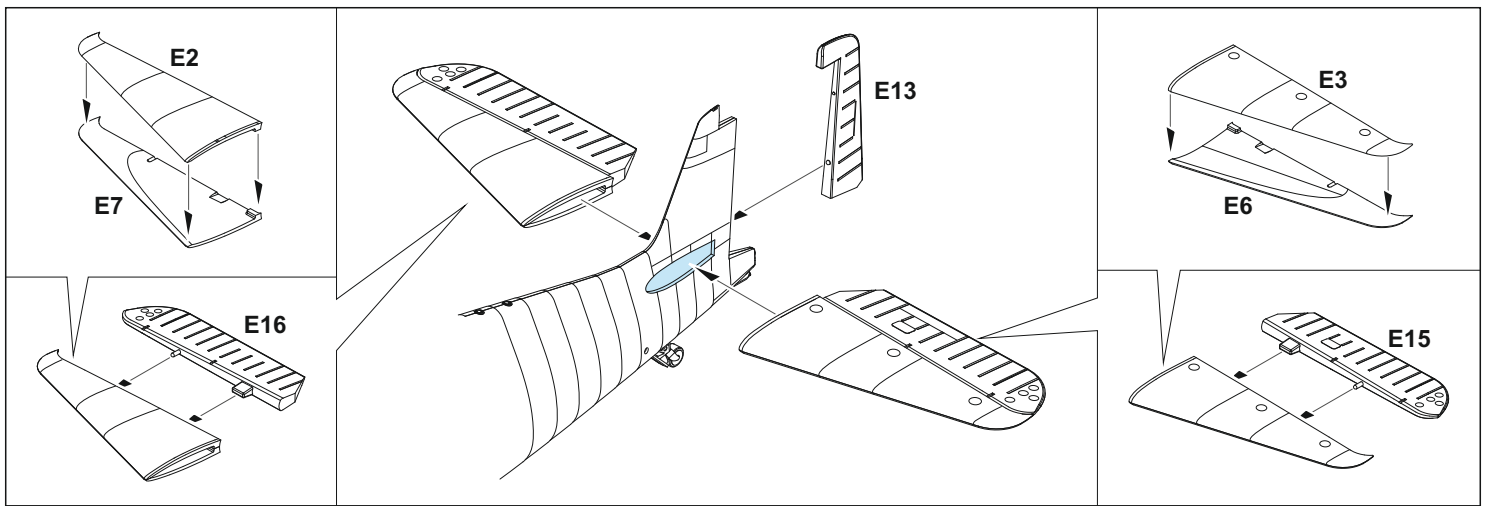


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H18	C28	STEEL
H52	C12	OLIVE DRAB
H54	C365	NAVY BLUE
H56	C366	INTERMEDIATE BLUE
H58	C351	INTERIOR GREEN
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H91	C48	CLEAR YELLOW
H93	C50	CLEAR BLUE

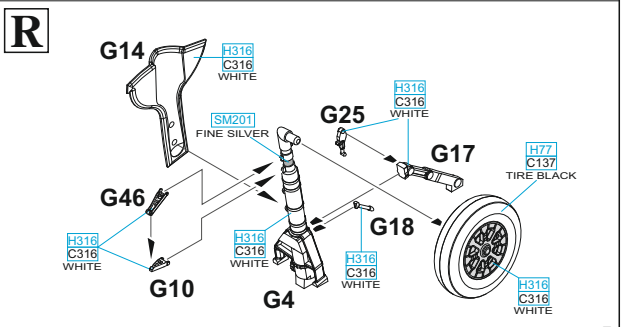
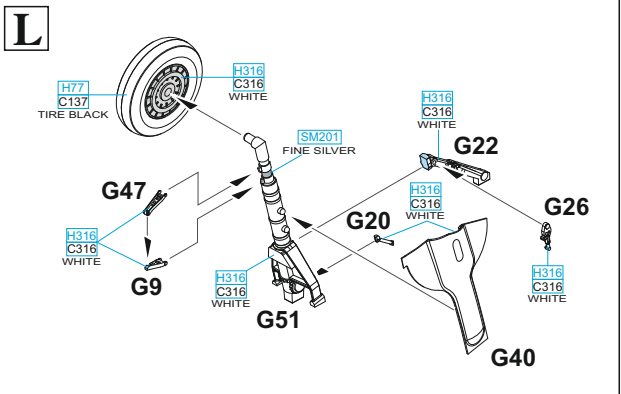
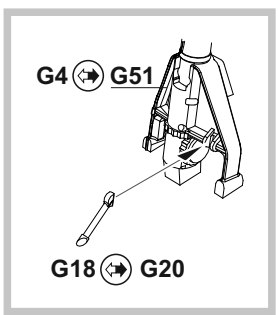
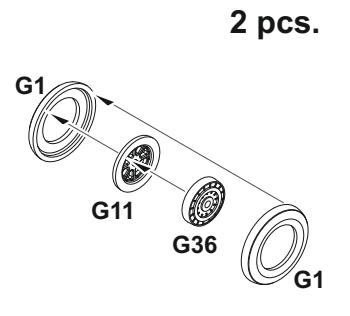
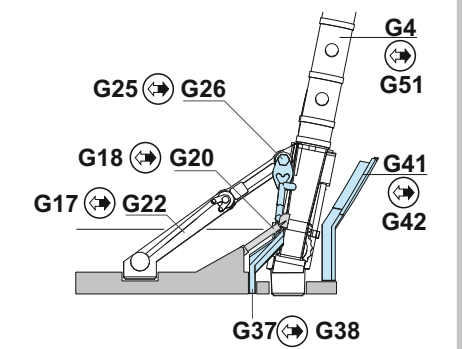
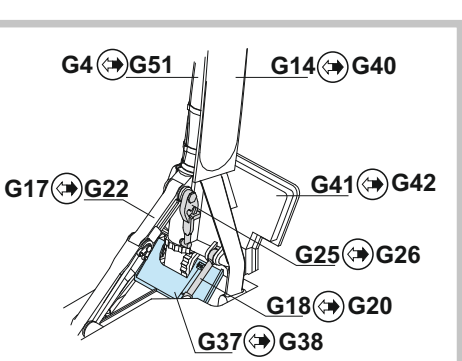
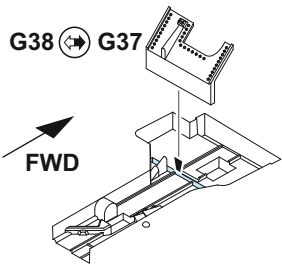
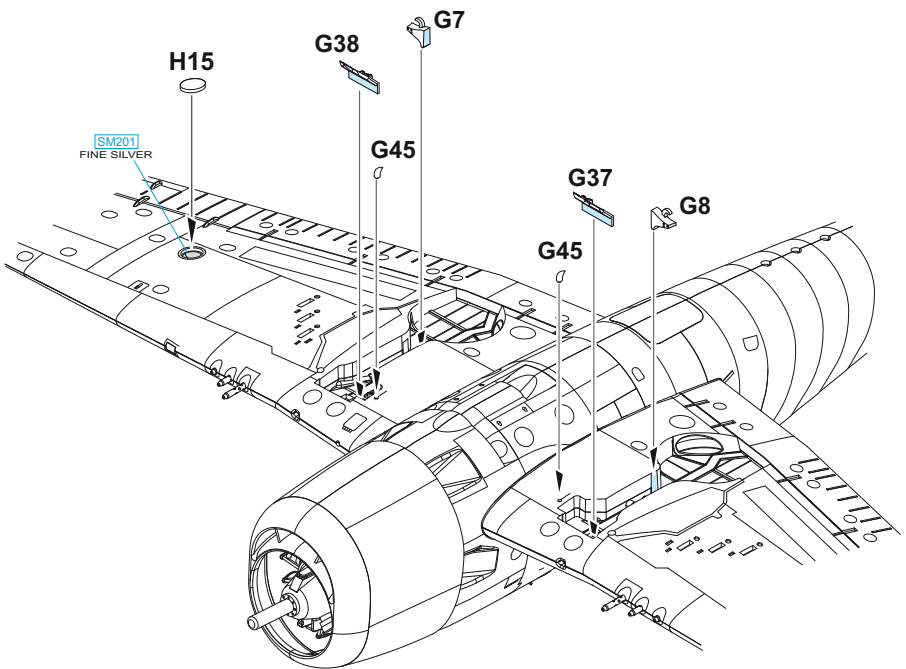
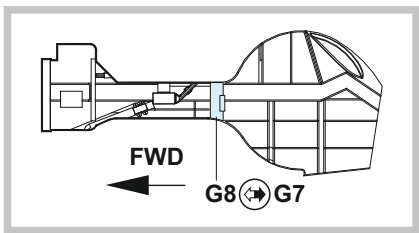
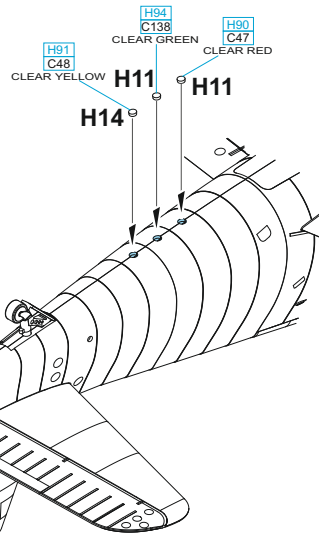
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H305	C305	GRAY
H306	C306	MEDIUM GRAY
H316	C316	WHITE
H325	C325	GRAY
H327	C327	RED
H329	C329	YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER 2



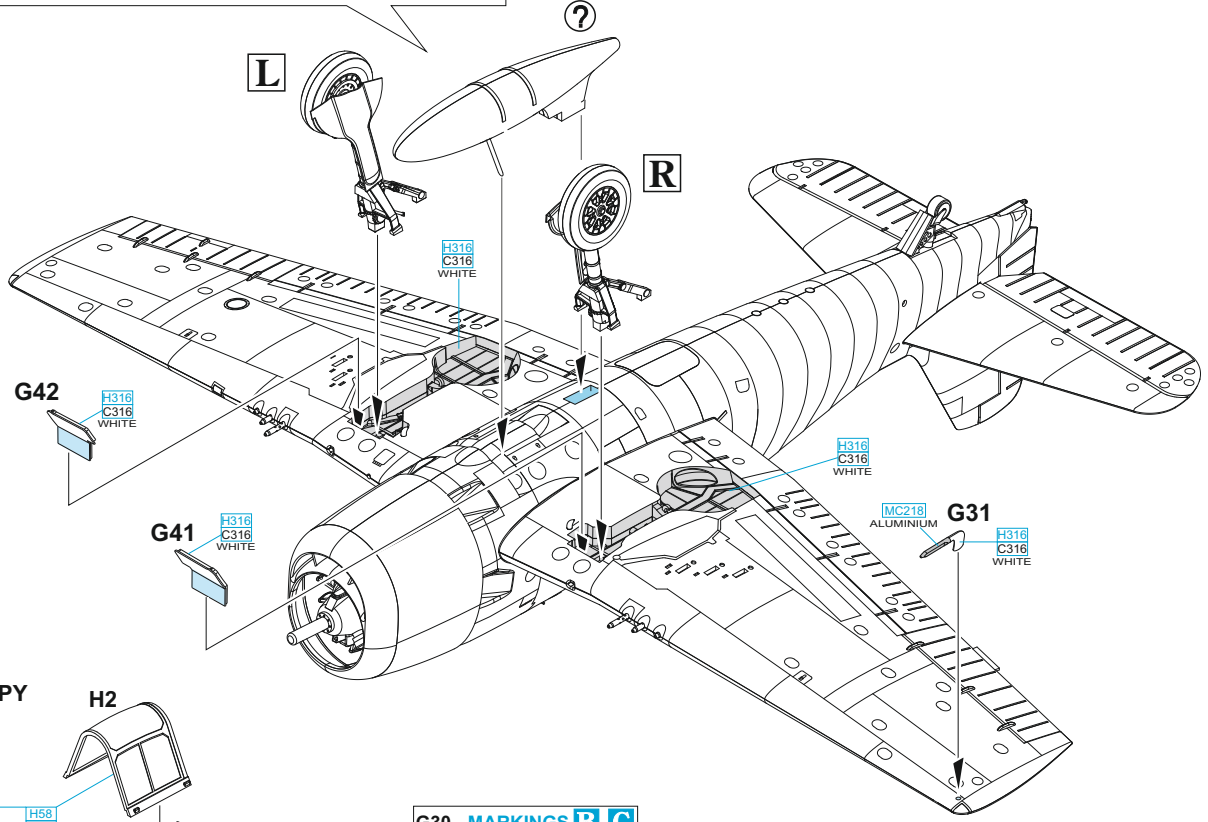
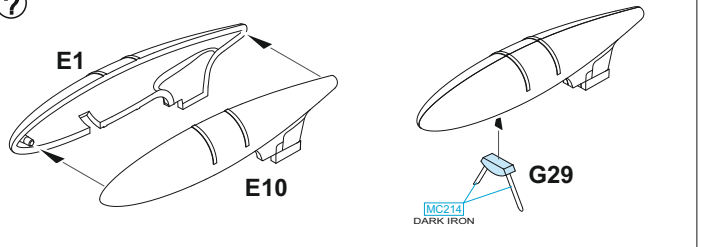


CLOSED
G48
H316
C316
WHITE

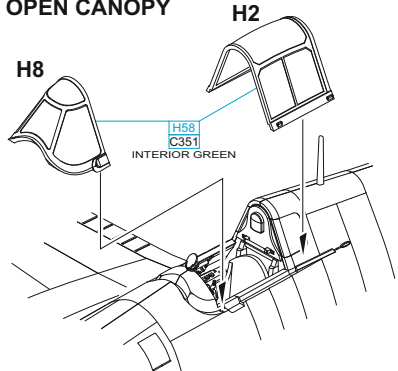
OPEN
G16
H316
C316
WHITE
H5
SM201
FINE SILVER



?



OPEN CANOPY



G30 - MARKINGS B, C
 wire - **MARKING A**

∅ - 0,6 mm
 L - 13 mm

wire

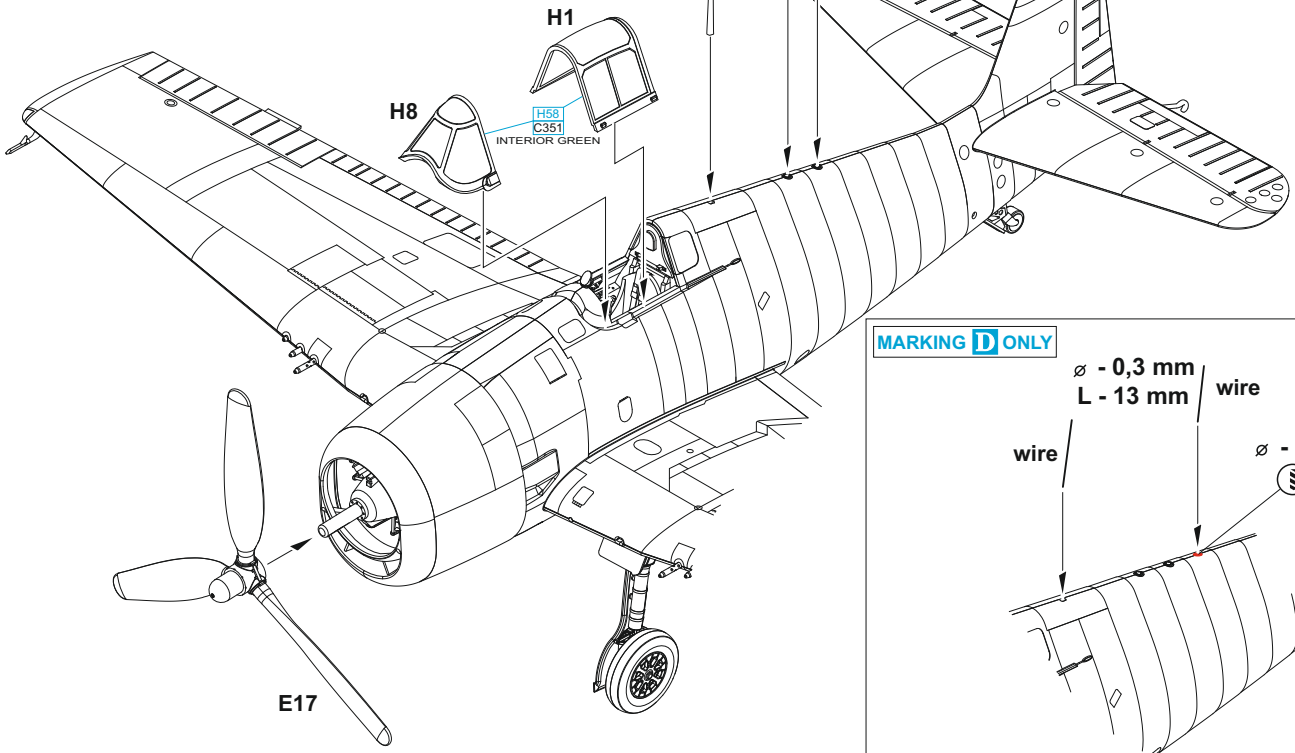
H316
C316
WHITE

H93
C90
CLEAR BLUE

H6

H6

CLOSED CANOPY



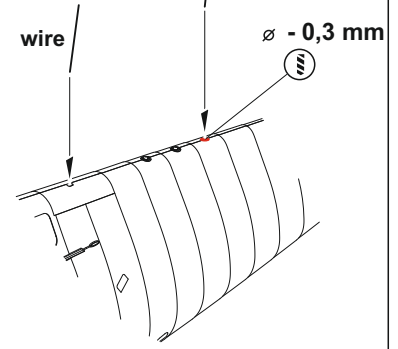
MARKING D ONLY

∅ - 0,3 mm
 L - 13 mm

wire

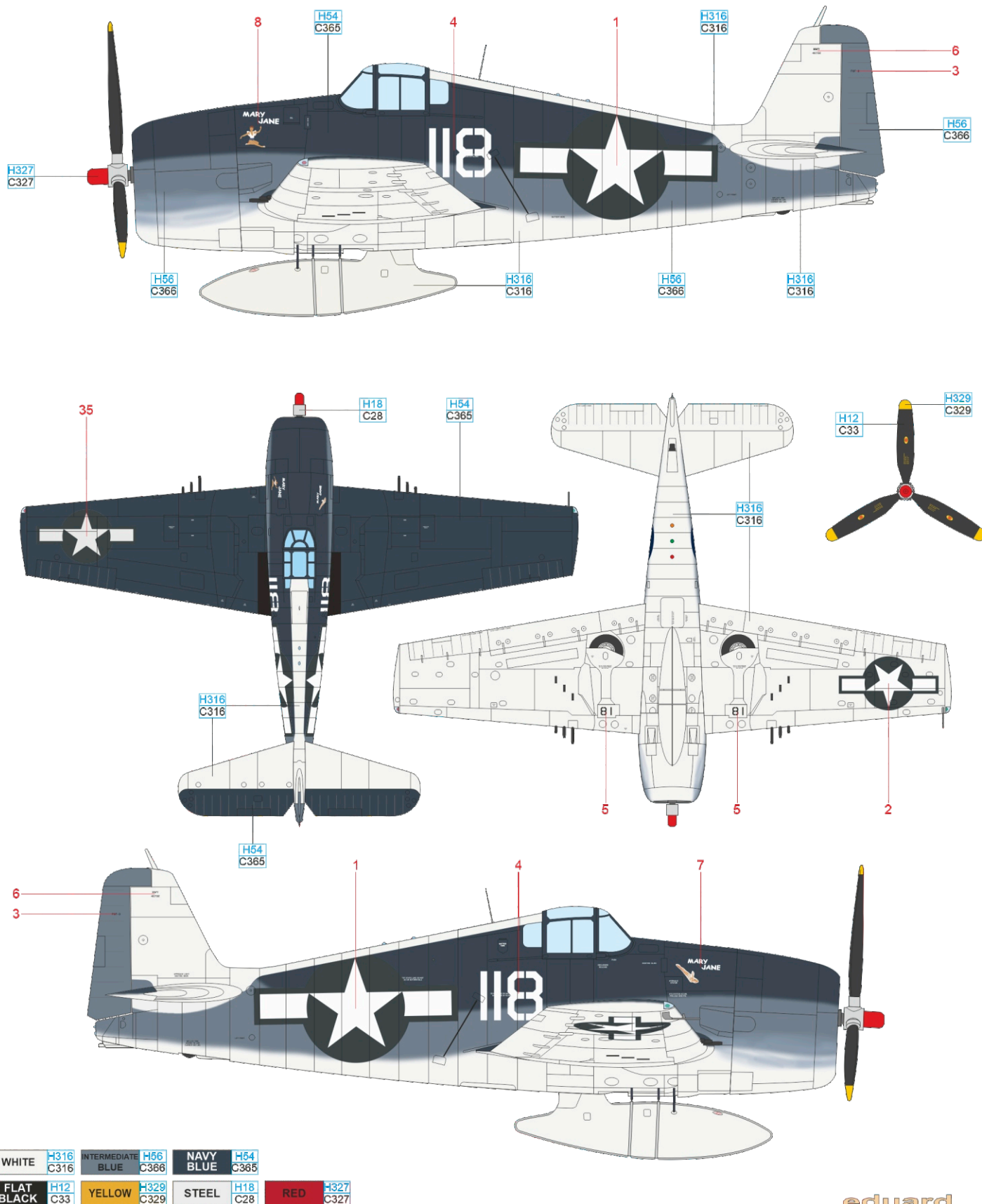
wire

∅ - 0,3 mm



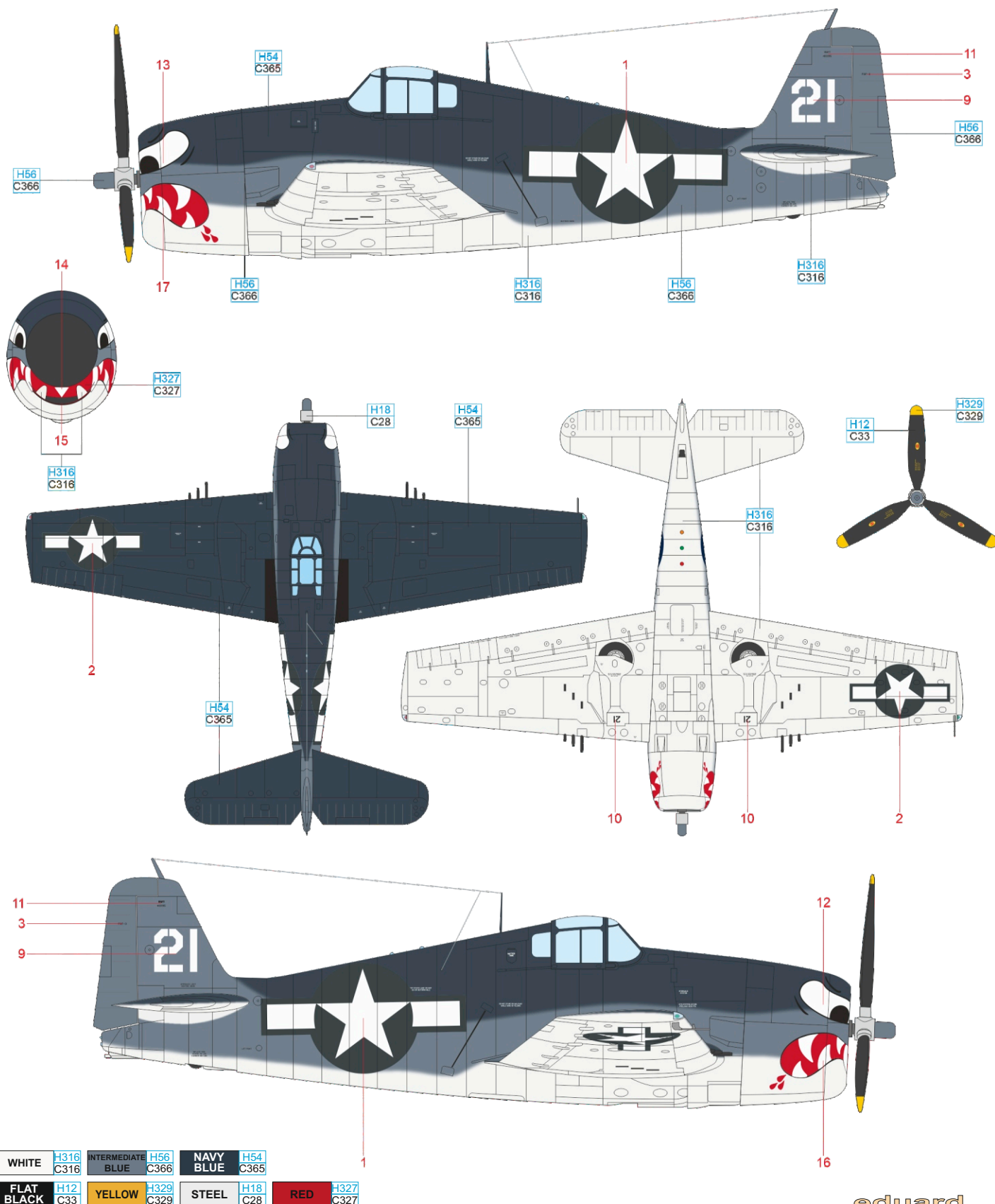
A VF-34, Zelený ostrov (ostrov Nissan), Papua-Nová Guinea, březen–duben 1944

Historie VF-34 je poněkud nezvyklá, neboť tato jednotka byla sestavena během pouhých čtyř týdnů a ihned vržena do akce v závěrečné fázi operace Cartwheel (neutralizace japonské základny na Rabaulu). Ze 45 pilotů jednotky měl jeden jediný nějaké předchozí bojové zkušenosti a jednotka nebyla přiřazena k žádné Fighter Group. Ze San Diego vyplula 13. února a poté, co se na Espiritu Santo vybavila a převzala své Hellcaty, se 3. března přesunula na Guadalcanal, aby od 7. března zahájila operační činnost z letiště Piva Yoke na Bougainvillu. Nepřátelské útoky ji však donutily přesunout se na ostrov Vella Lavella a poté na Green Island (nyní Nissan Island), který se stal jejich stálou základnou. Během 55 dní turnusu létali piloti doprovodu bombardérů nebo útočili na pozemní cíle. Nepotkali se však s žádným nepřítelem ve vzduchu. Uskutečnili celkem 1 165 letů z Green Islandu a 177 letů z Bougainville. Jednotka byla rozpuštěna ihned po návratu do USA a označení VF-34 bylo použito pro přeznačení VF-53. Hellcaty první VF-34 měly horní stranu vodorovných ocasních ploch a hřbet trupu za kabinou bílé. Někteří piloti využili, toho, že byli daleko od vyššího velení a své letouny si vyzdobili malůvkami. V tomto případě se jednalo o kresbu dívky podle kalendáře Esquire Antonia Vargase (dívka z května 1944), zatímco pravá strana nesla dívku ze srpna 1944. Ta však byla s největší pravděpodobností z kalendáře vystřižena a nalepena. Není bohužel známo, kterému z pilotů byl tento letoun přidělen.

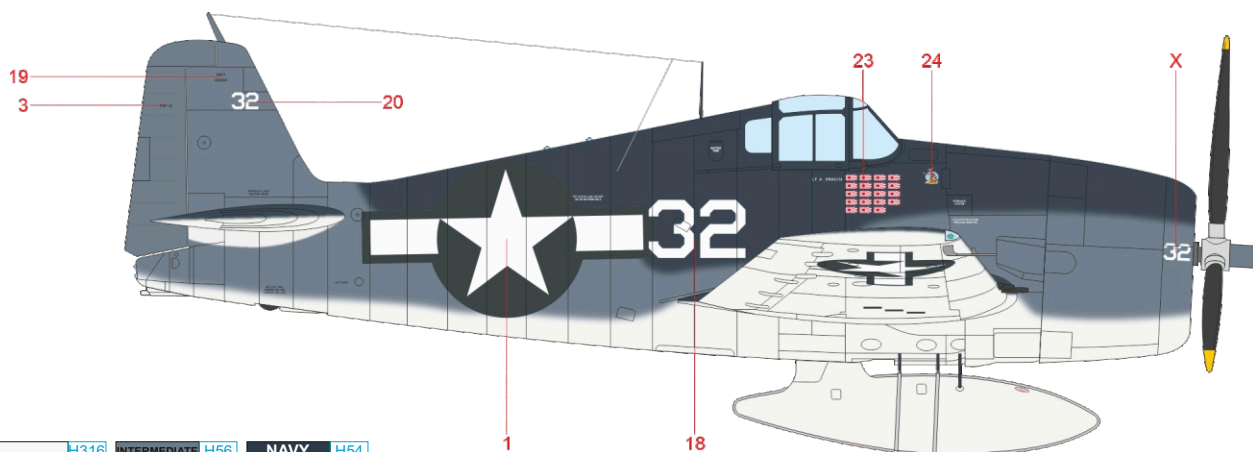
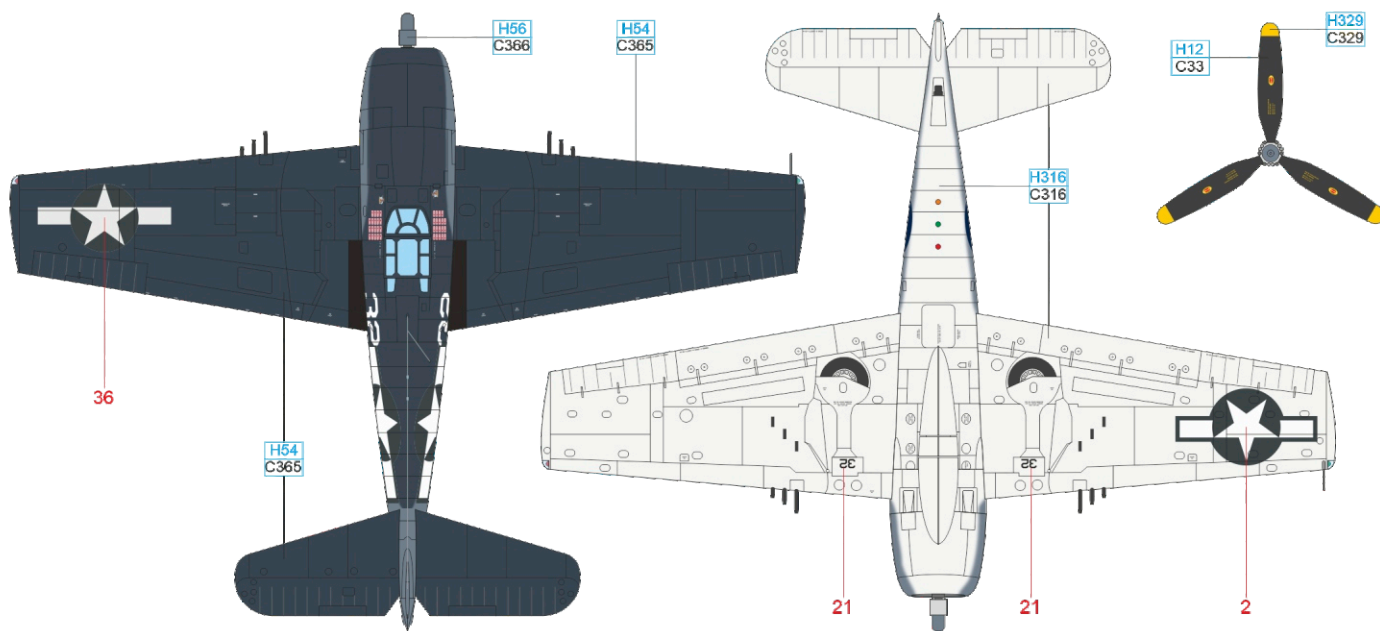
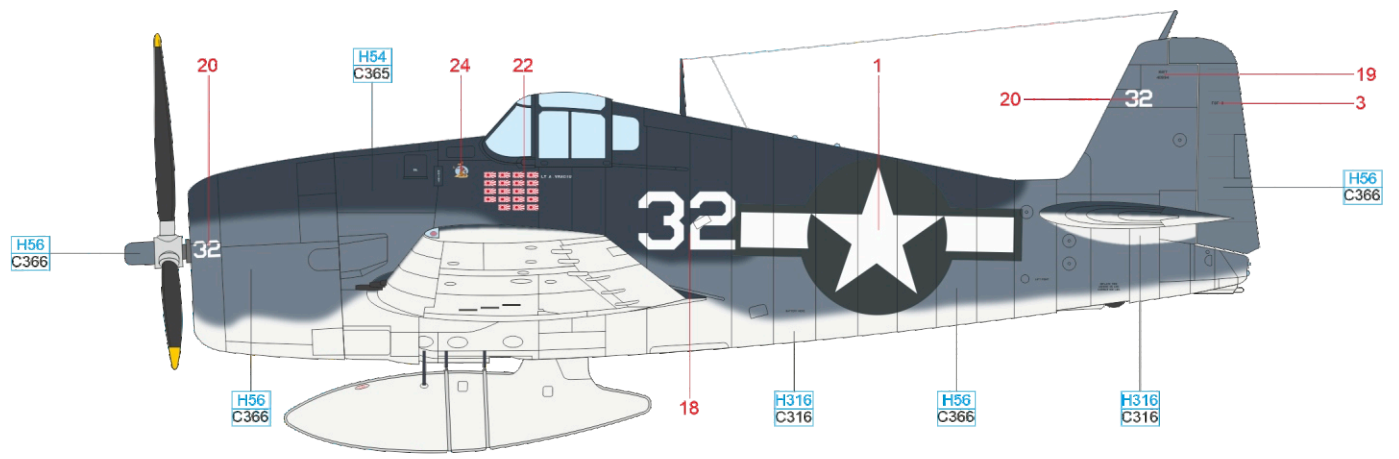


B VF-27, USS Princeton (CVL-23), říjen 1944

Mezi nejvýrazněji ozdobené letouny amerického námořnictva patřily Hellcaty z VF-27, operující z paluby USS Princeton. Jejich žraločí tlamy a krví podlité oči se vryly do paměti mnoha japonským pilotům. Neobvyklé a neoficiální označení letounů jednotky vytvořil a na přídě všech letounů namaloval Robert Burnell jeden z pilotů jednotky. Takto vyzdobené Hellcaty pak doslova kosily nepřítel všude, kde se od května do října 1944 zapojili jejich piloti do bojů. Během tohoto období zničili přibližně 200 nepřátelských letadel! Šňůra jejich úspěchů byla přetržena 24. října 1944, kdy byla USS Princeton zasažena bombou jedné osamělé japonské D4Y Judy. Střemhlavý bombardér zasáhl palubu, kterou bomba prorazila a explodovala v hangáru. Poškození konstrukce bylo sice malé, ale hořící benzín způsobil rozsáhlý požár. Na pomoc připluly křižníky i torpédoborce a USS Birmingham jako největší přítomná loď převzala při hašení požáru hlavní úlohu. Během horečného úsilí se USS Princeton srazila s některými z asistujících lodí a poškodila je. Co hůř, požár způsobil několik výbuchů a největší z nich rozsáhle poškodil USS Birmingham, přičemž došlo k značným ztrátám na životech. USS Irwin zachránila 646 mužů z Princetonu, než byl nakonec potopen americkými torpédy. Velitel VF-27, Lt Cdr Frederick A. Bardshar následně jednotku obnovil a ta se vrátila do západního Pacifiku na palubě USS Independence (CVL-22). Během turnusu od 10. června do 31. října však zaznamenala už jen jedno vítězství a 26. listopadu 1945 byla rozpuštěna.



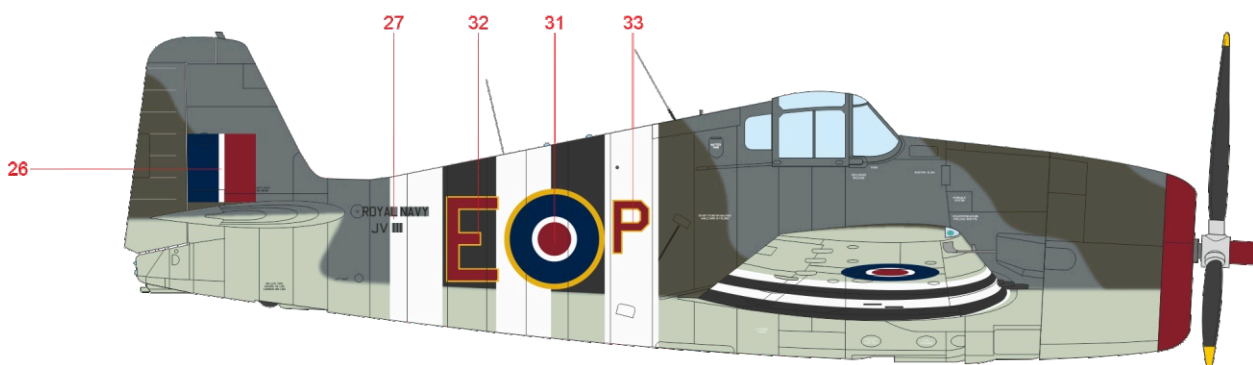
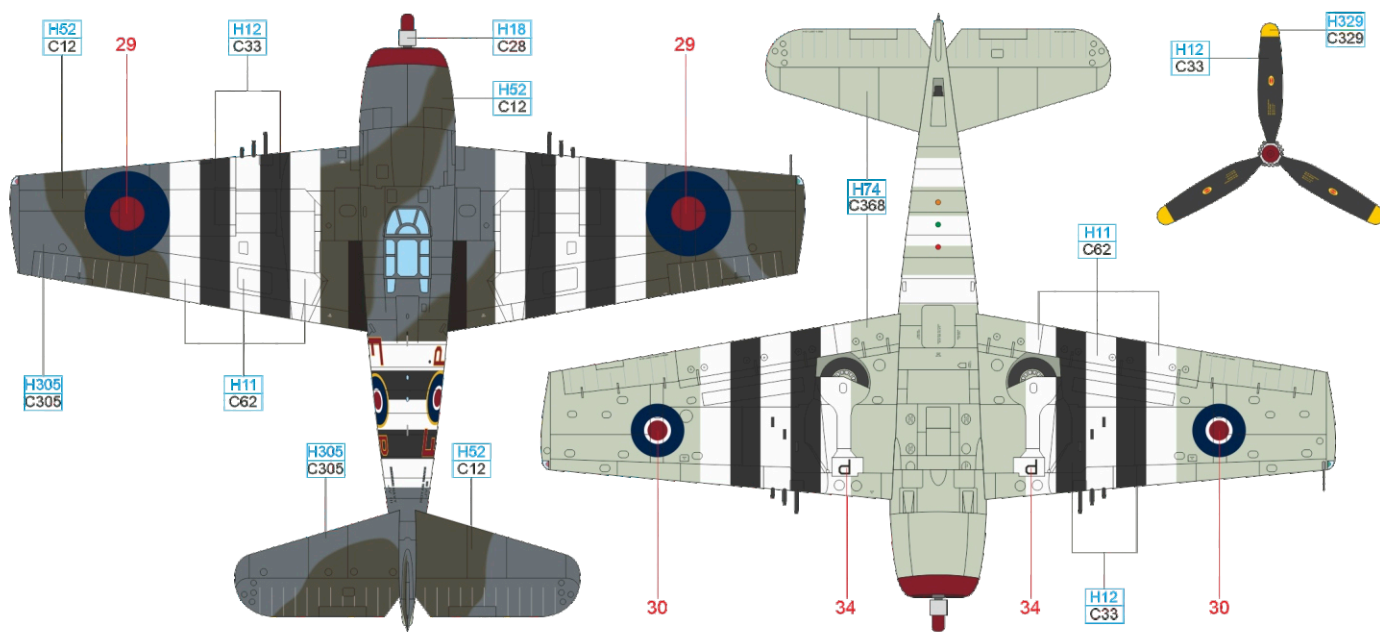
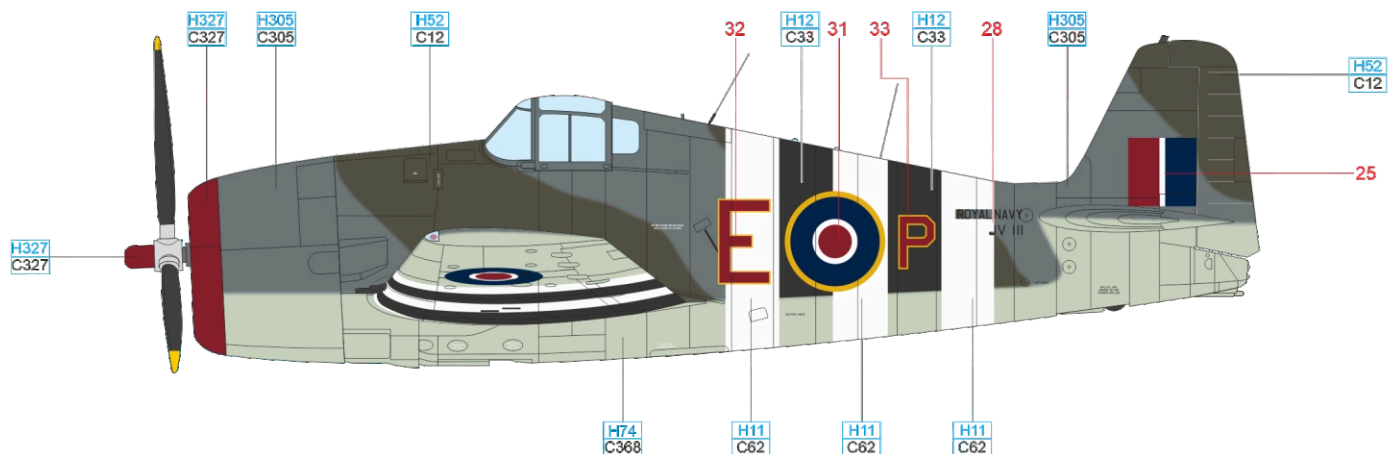
Pozdější slavný stíhač Alexander Vraciu se ještě před vypuknutím války v Pacifiku zapsal do programu výcviku civilních pilotů a v létě 1940 získal kvalifikaci soukromého pilota. Ihned po ukončení studia v červnu 1941 se přihlásil k námořnictvu jako letecký kadet a v říjnu zahájil výcvik. V srpnu 1942 jej dokončil a v březnu 1943 nastoupil k VF-3. Jednalo se o jednotku, které velel Lt Cdr Edward H. O'Hare, jedna z výrazných osobností prvního roku války. V rámci reorganizace námořních squadron byla VF-3 v červenci 1943 přeznačena na VF-6 a Vraciu pak 5. října 1943 dosáhl svého prvního sestřelu. U VF-6 přidal dalších šest a na konci turnusu odmítl možnost návratu do USA. Na vlastní žádost byl tedy od 27. února přidělen k VF-16 na palubě USS Lexington (CV-16). Během služby u této jednotky si připsal dalších deset vítězství, přičemž jeho nejlepší den přišel 19. června 1944, kdy během Bitvy ve Filipínském moři (díky obrovskému počtu vítězství nad japonskými letouny známé také jako Velké střelení krocanů u Marian) nárokoval šest japonských střemhlavých bombardérů D4Y Judy sestřelených během pouhých osmi minut. Vraciův Hellcat s číslem 32 měl standardní kamufláž tehdejších letounů námořnictva, ale přímo pod trupovým číslem bylo patrné přetření předchozího trupového čísla.



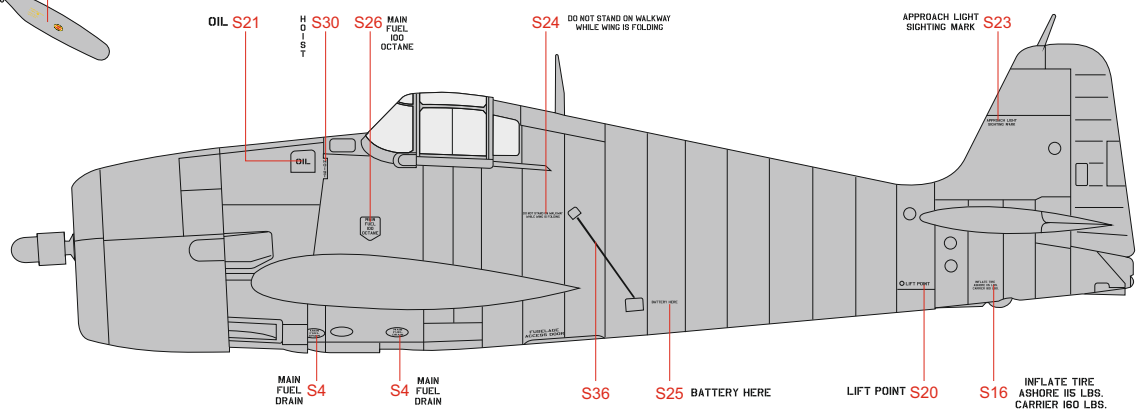
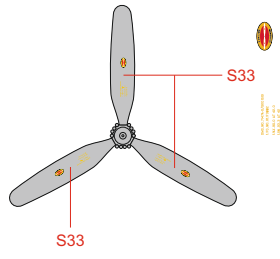
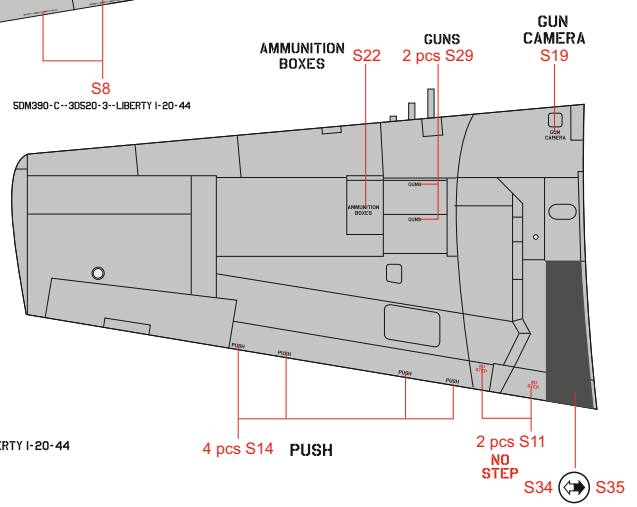
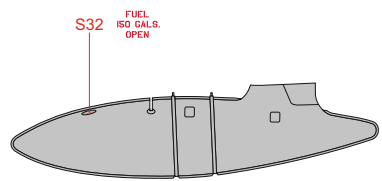
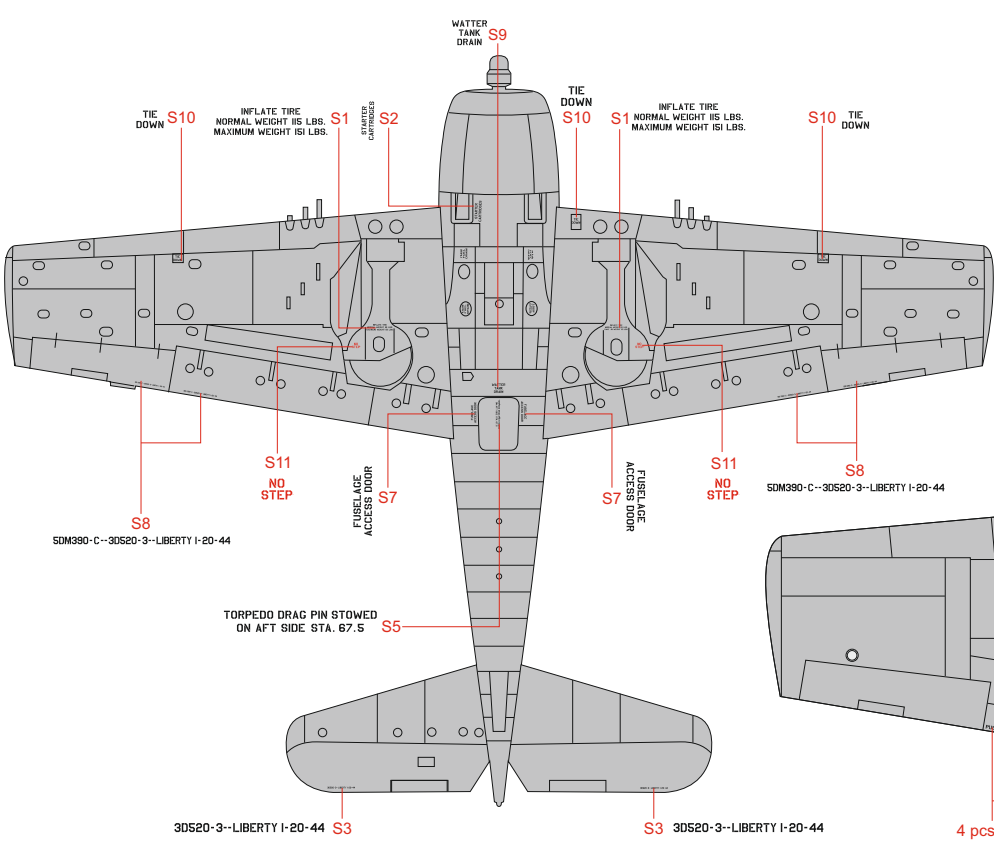
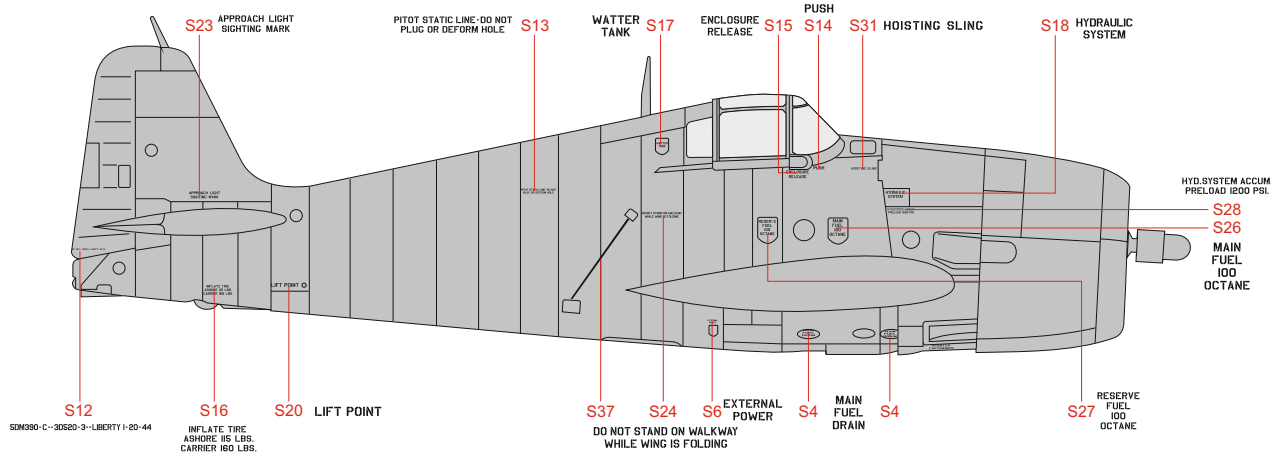
WHITE	H316 C316	INTERMEDIATE BLUE	H56 C366	NAVY BLUE	H54 C365
FLAT BLACK	H12 C33	YELLOW	H329 C329	STEEL	H18 C28

D JV 111, Sgt. (AROV) Charles A. M. Poublon, No. 800 Squadron FAA, HMS Emperor, srpen 1944

Dne 15. srpna 1944 byla zahájena operace Dragoon, vylodovací spojenecká operace invaze do jižní Francie. Jednou z jednotek, které se jí účastnily, byla No.800 Sqn FAA, operující s Hellcaty společně s No. 804 Sqn z paluby HMS Emperor. Jelikož se předtím tato loď podílela na leteckém krytí západních přístupů ke kanálu La Manche během operace Overlord, její Hellcaty nesly invazní pruhy. Následně dostaly červený nátěr přídě, což bylo identifikační označení operace Dragoon. Hellcat JV111 byl ztracen již třetí den operace. Byl zasažen flakem a nizozemský pilot Charles Alphonse Maria Poublon s poškozeným strojem přistál na hladinu moře u španělského pobřeží. Pilot byl zachráněn a pokračoval ve službě u této jednotky a později také u No. 60 Sqn RAF v Barmě. Po válce sloužil u nizozemského královského námořnictva až do převelení k nizozemskému královskému letectvu v roce 1954. Jako příslušník 314. perute RNZAF založil v roce 1956 předváděcí skupinu nazvanou „Red Noses“ a v témže roce byl jmenován velitelem 2e Tactische Jachtgroep (2. taktické stíhací skupiny). Do důchodu odešel jako podplukovník a zemřel 4. prosince 1992 v Larenu ve věku 71 let. Poublon nebyl jediným Nizozemcem v řadách No. 800 Sqn, před operací Dragoon jich k jednotce přibýlo dalších pět (převedených od No. 1840 Sqn). Vrak JV111 byl vyzvednut v roce 1984 a odhalil chybějící černé pruhy na spodní části trupu. Zda tyto nebyly nikdy natřeny, nebo byly částečně odstraněny, není známo.



SKY	H74 C368	OLIVE DRAB	H52 C12	GRAY	H305 C305
FLAT BLACK	H12 C33	YELLOW	H329 C329	STEEL	H18 C28
				RED	H327 C327
				FLAT WHITE	H11 C62

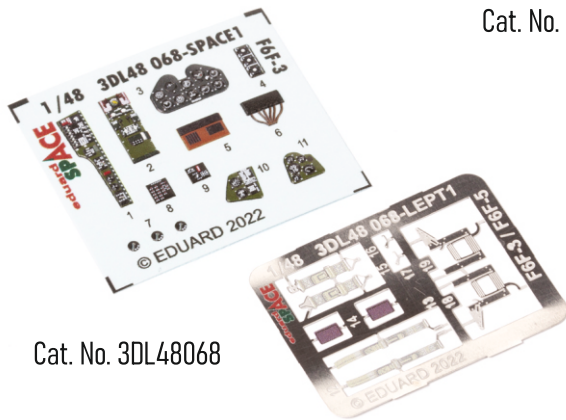
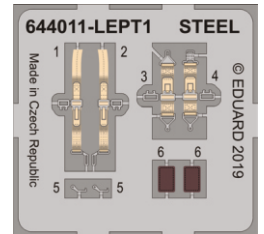


- FE447 F6F-3 Weekend (PE-Set)
- 491346 F6F-3 (PE-Set)
- 644011 F6F-3 LööK (Brassin)
- 648102 F6F wheels (Brassin)
- 648683 F6F exhaust stacks (Brassin)
- 648747 F6F undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648798 F6F wheel bays PRINT (Brassin)
- 3DL48068 F6F-3 SPACE (3D Decal Set)
- D48055 F6F-3 part 1 (Decal Set)
- D48058 F6F-3 stencils (Decal Set)
- EX682 F6F-3 Weekend (Mask)
- EX865 F6F-3 TFace (Mask)

Cat. No. 644011

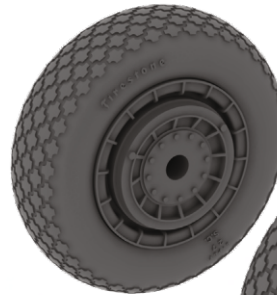
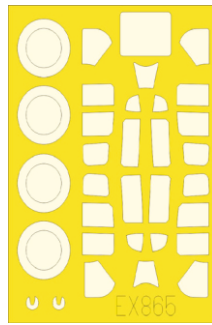


Cat. No. 648683



Cat. No. 3DL48068

Cat. No. EX865



Cat. No. 648102



Cat. No. 648798



Cat. No. 648747