



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 šéfkonstruktoré Jake Swirebul 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 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 maximálním 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 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 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 % těžší než Wildcat, a byl také lépe vyzbrojen díky šesti kulometům M2 Browning ráže 12,7 mm v křídle (400 nábojů na zbraň). Měl výkonnější motor, nesl více paliva a celkově měl robustnější konstrukci. Vážil také více než dvojnásobek toho, co hlavní protivník, A6M Zero. Přesto se jednalo o stíhací letoun v každém slova smyslu, navržený podle požadavků pilotů.

Střílení krocánů

K prvnímu bojovému střetu Hellcatů s nepřitelem 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 mariánským střílením krocánů“. 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 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.



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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODRÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

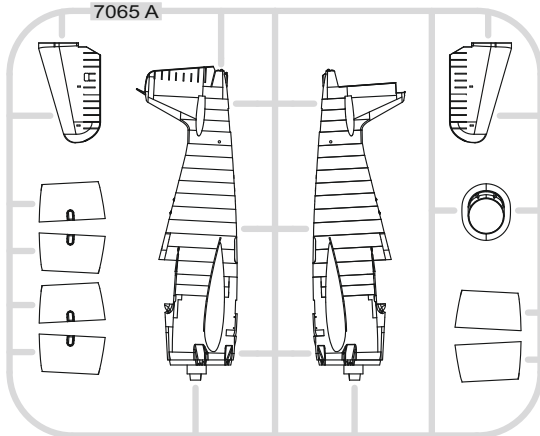


部品

PLASTIC PARTS

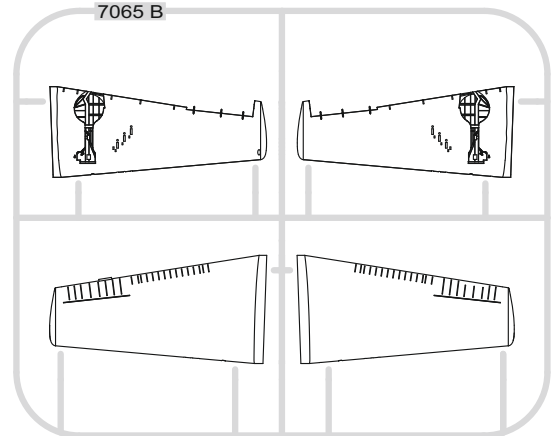
A>

7065 A



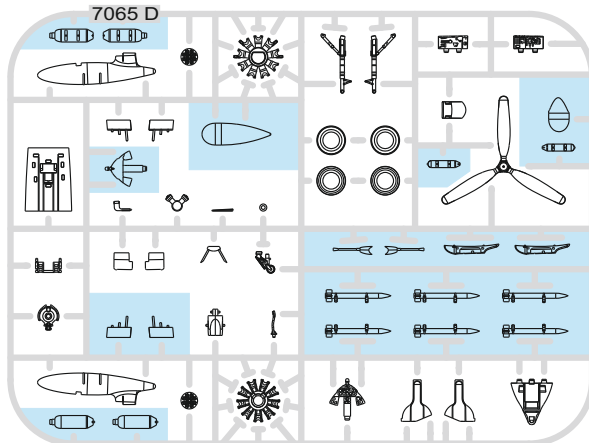
B>

7065 B



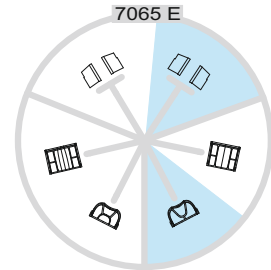
D>

7065 D



E>

7065 E



-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



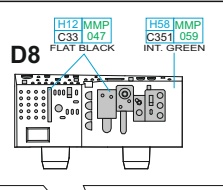
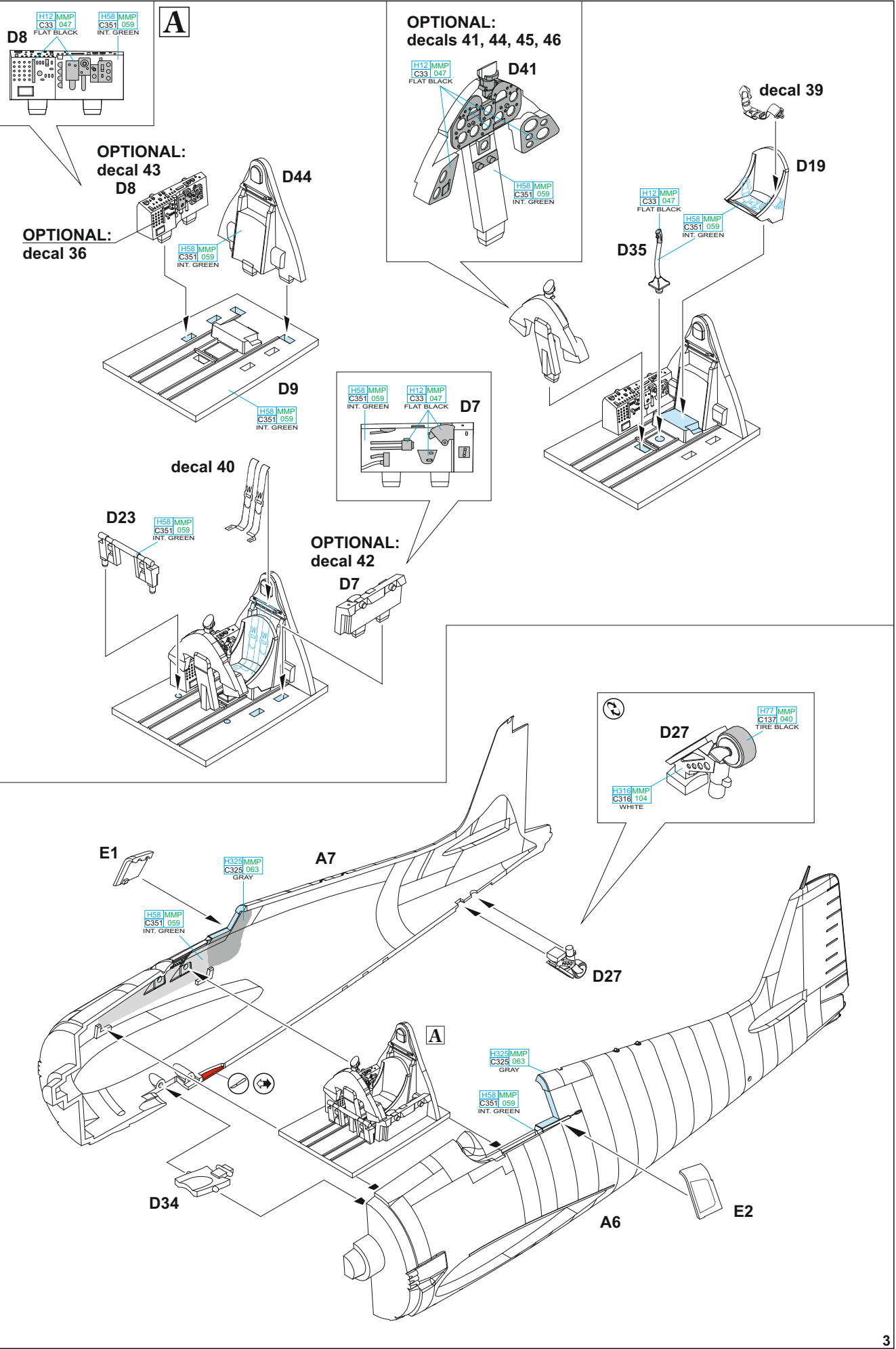
PEINTURE



色

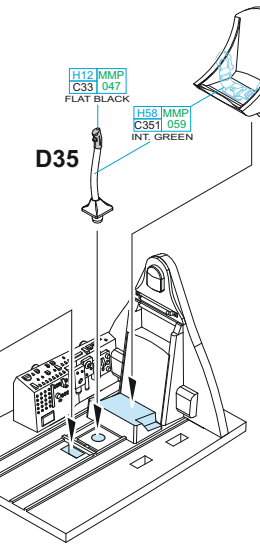
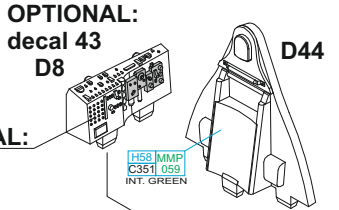
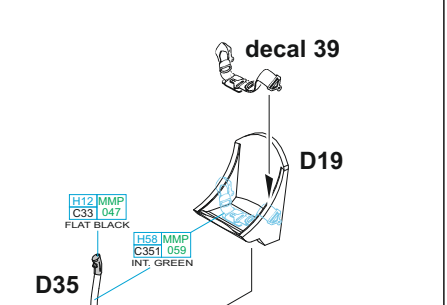
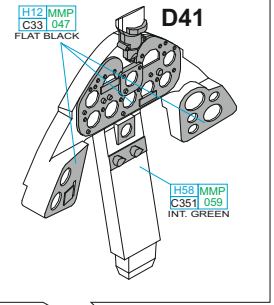
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H54	C365	MMP-065	NAVY BLUE
H56	C366	MMP-071	INTERMEDIATE BLUE
H58	C351	MMP-059	INTERIOR GREEN
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H306	C306	MMP-118	MEDIUM GRAY
H316	C316	MMP-104	WHITE
H325	C325	MMP-063	GRAY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
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 2

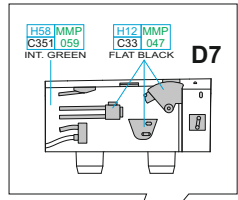
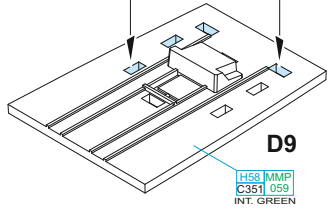


A

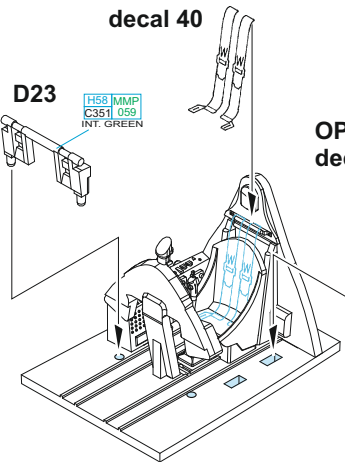
**OPTIONAL:
decals 41, 44, 45, 46**



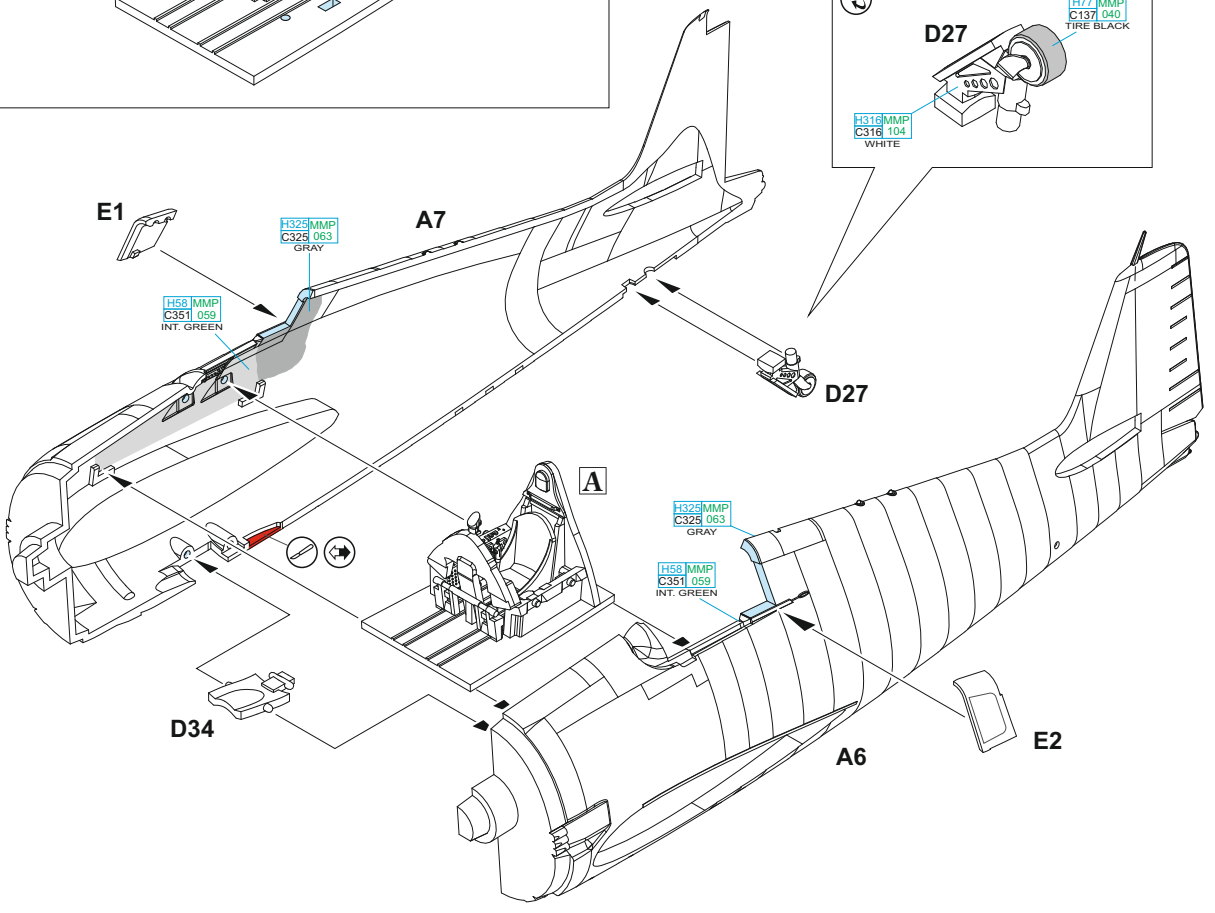
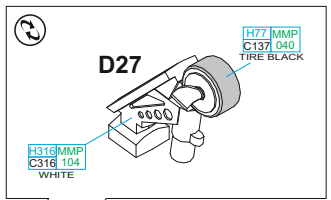
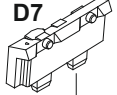
**OPTIONAL:
decal 36**

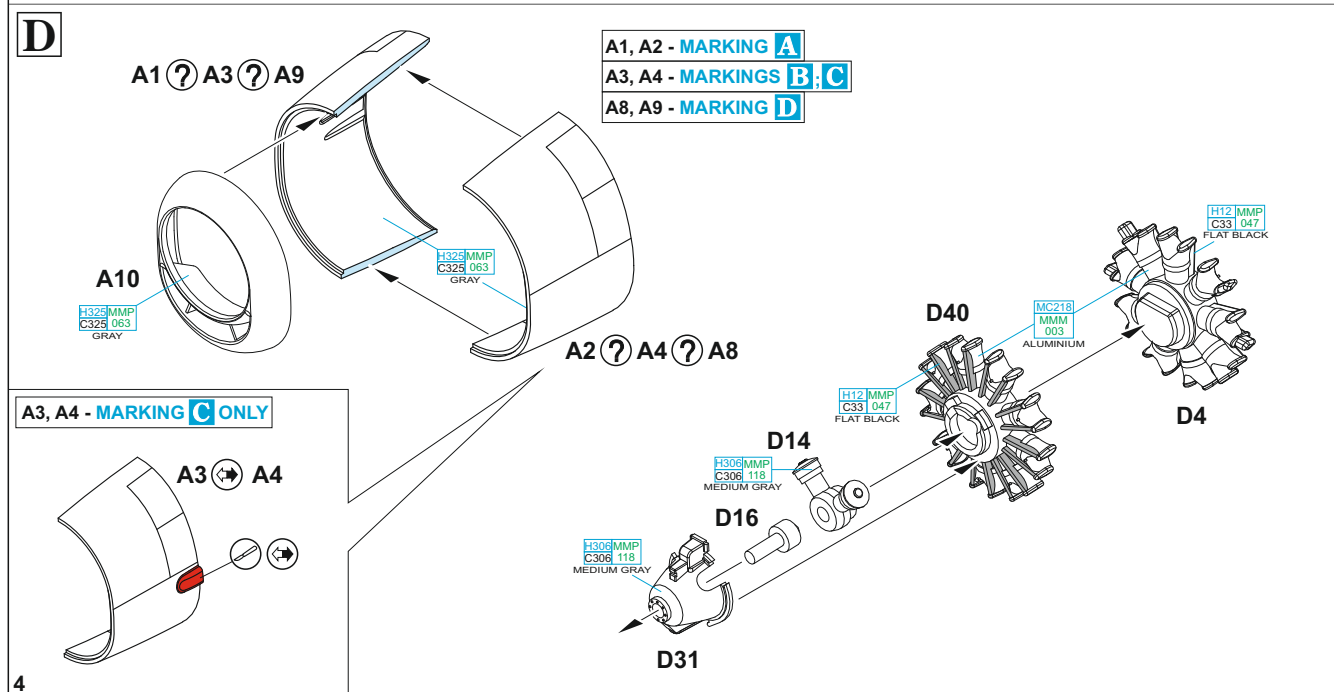
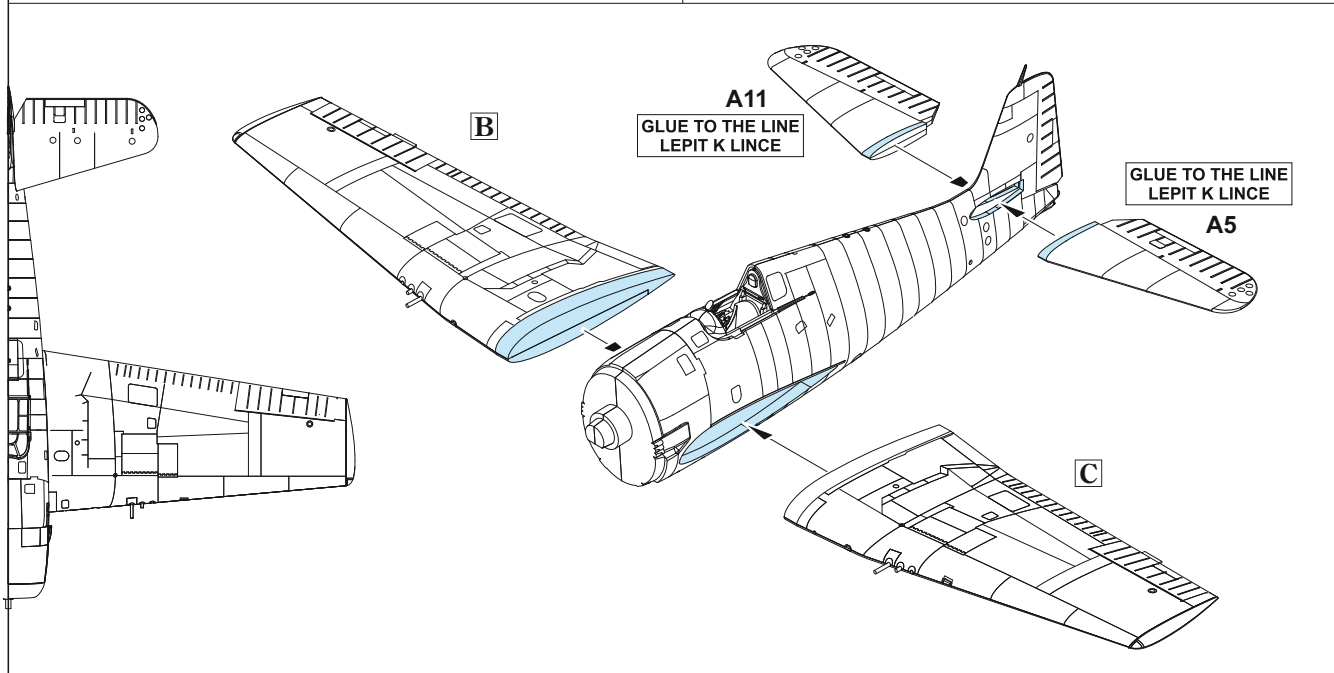
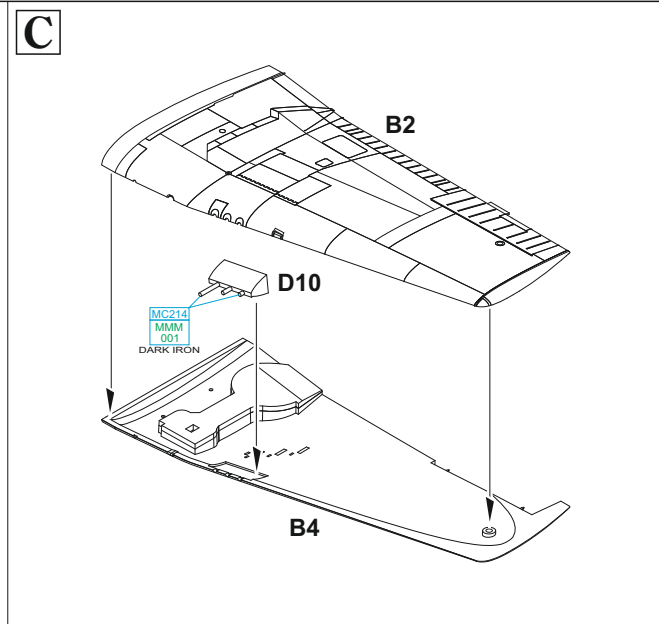
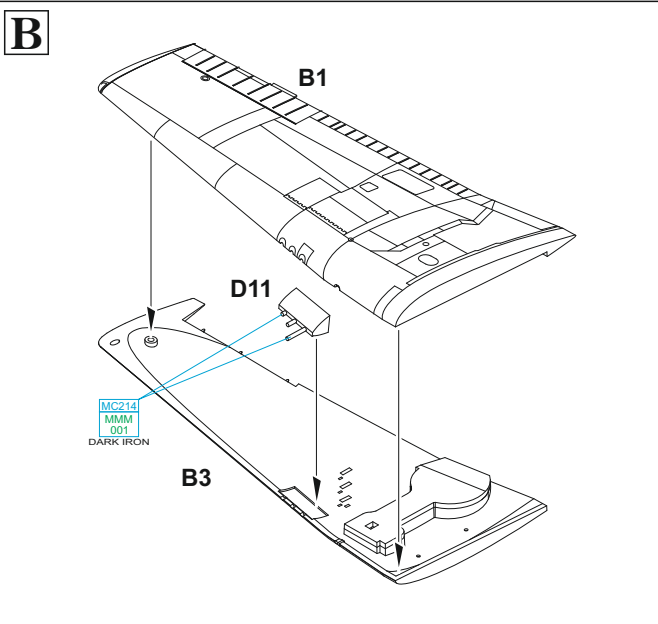


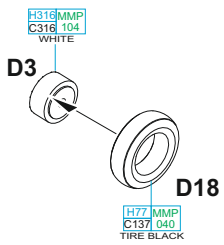
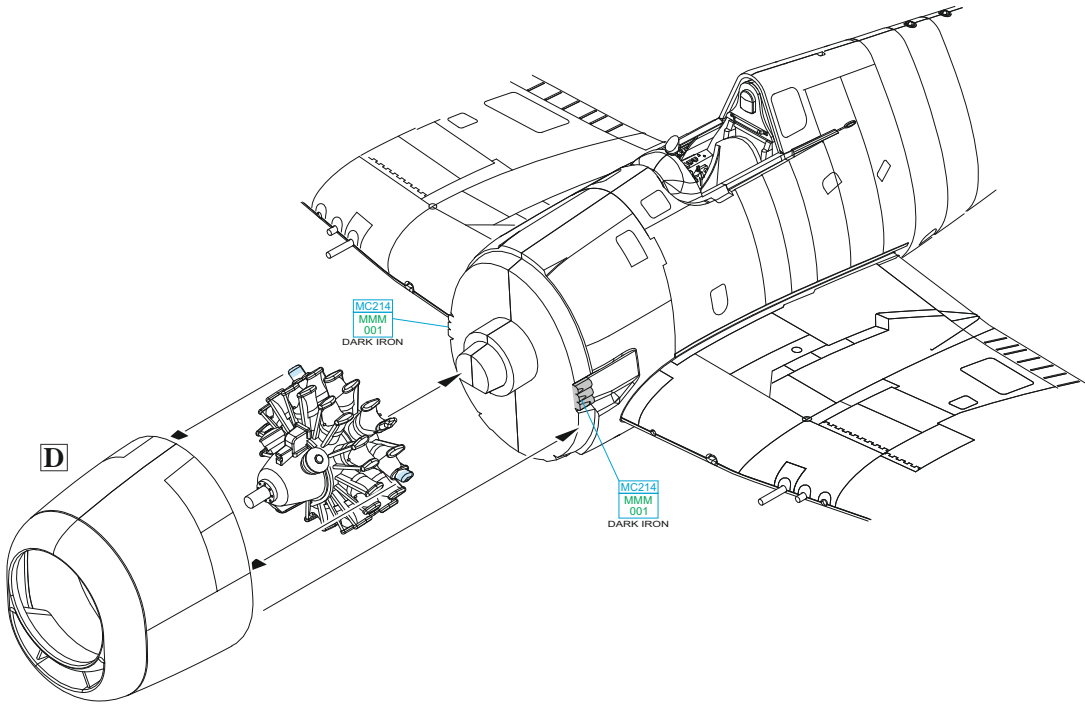
decal 40



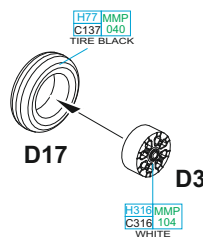
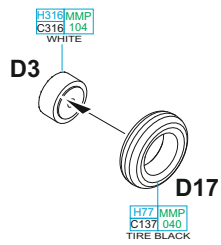
**OPTIONAL:
decal 42**



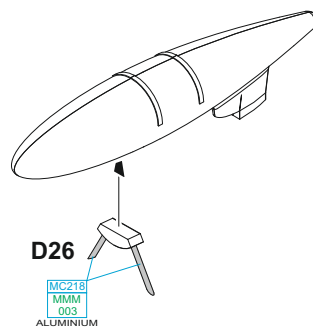
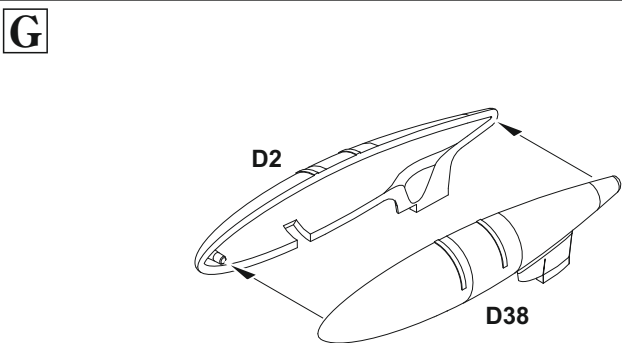
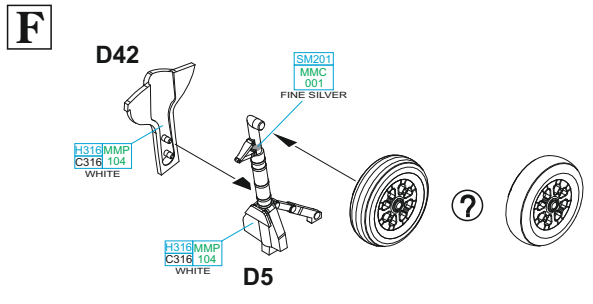
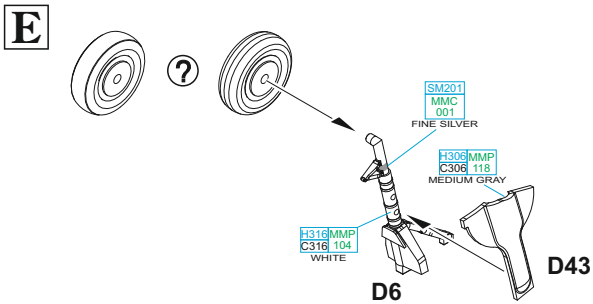
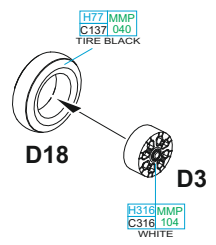


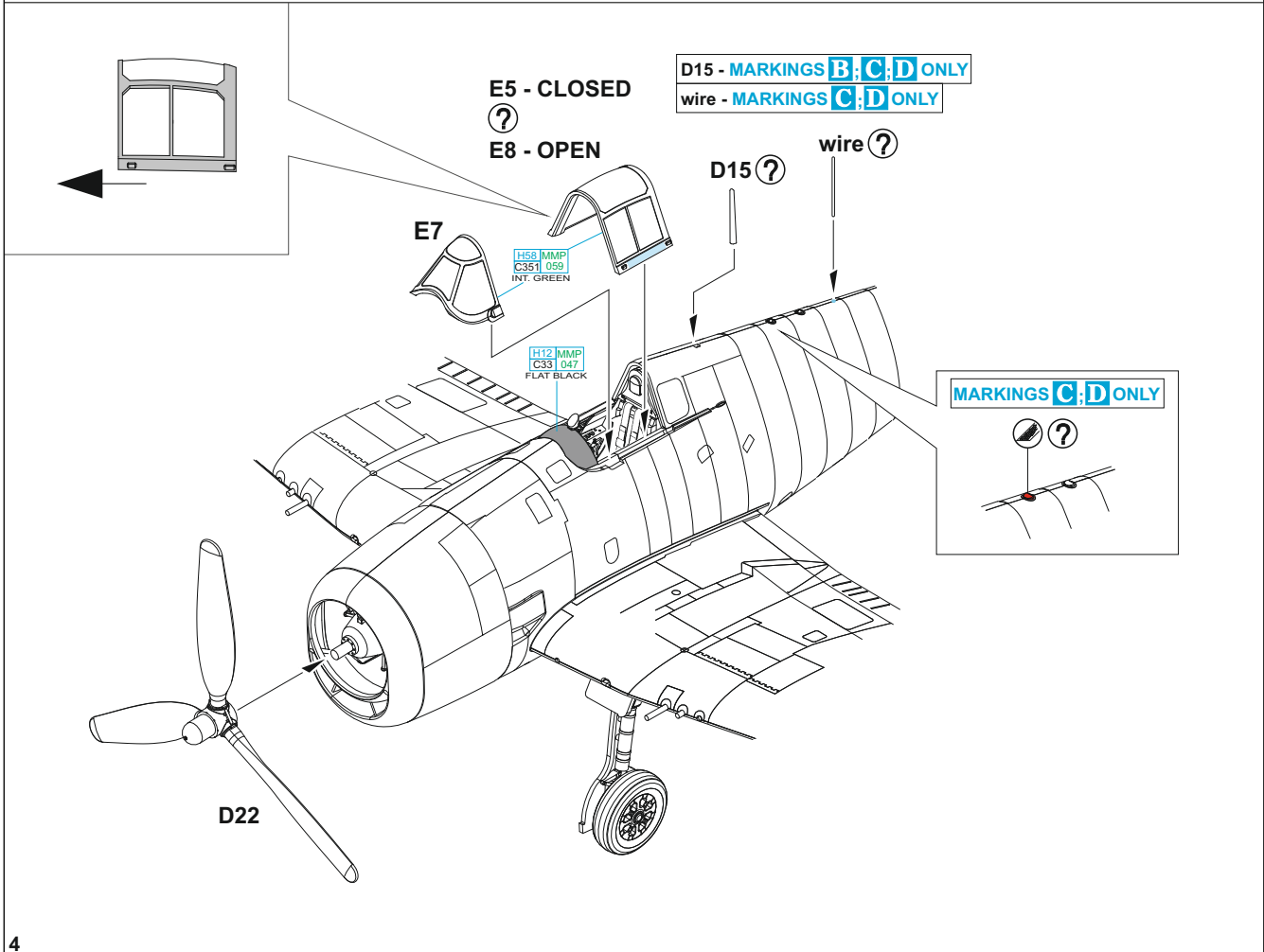
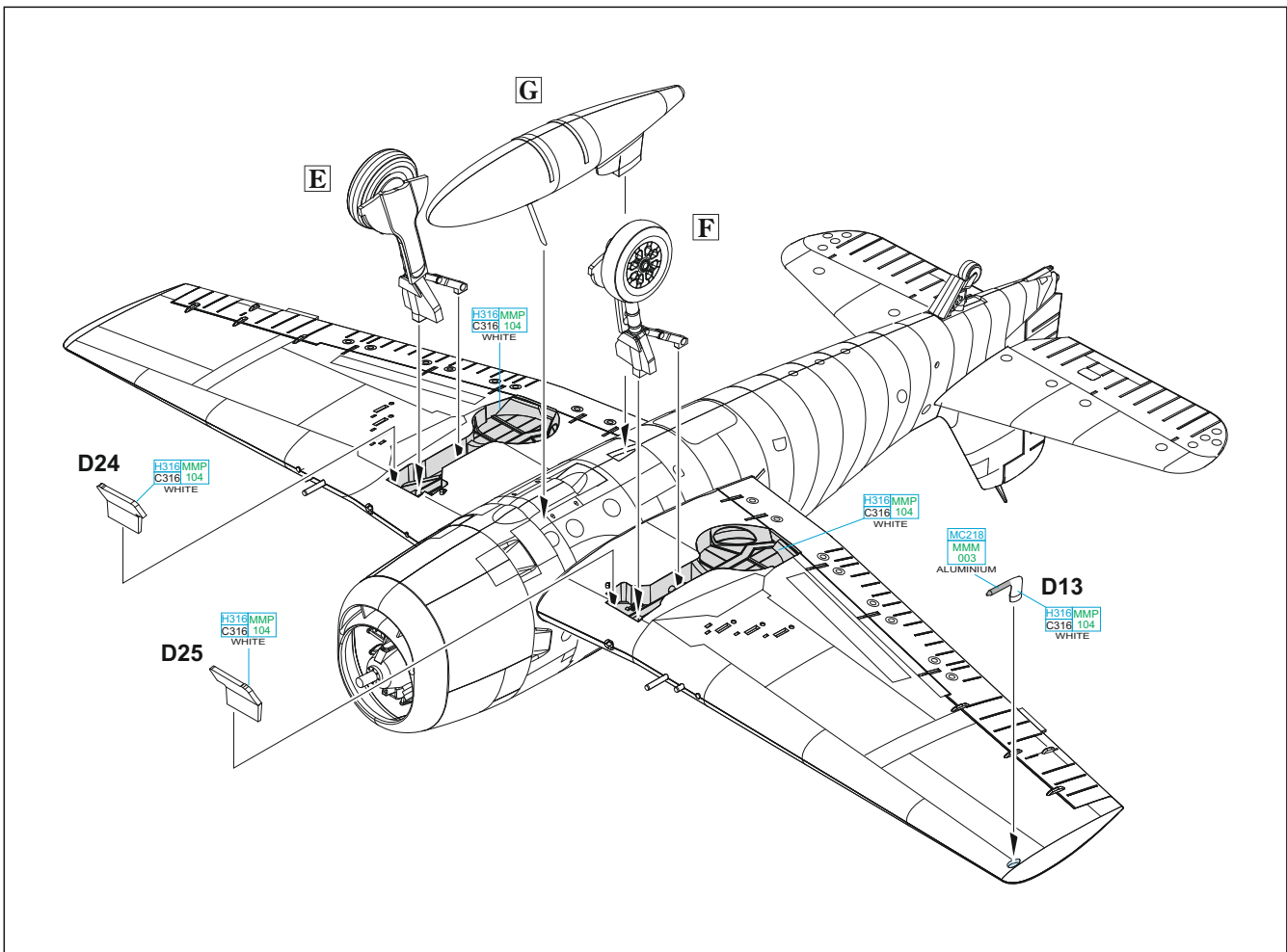


?



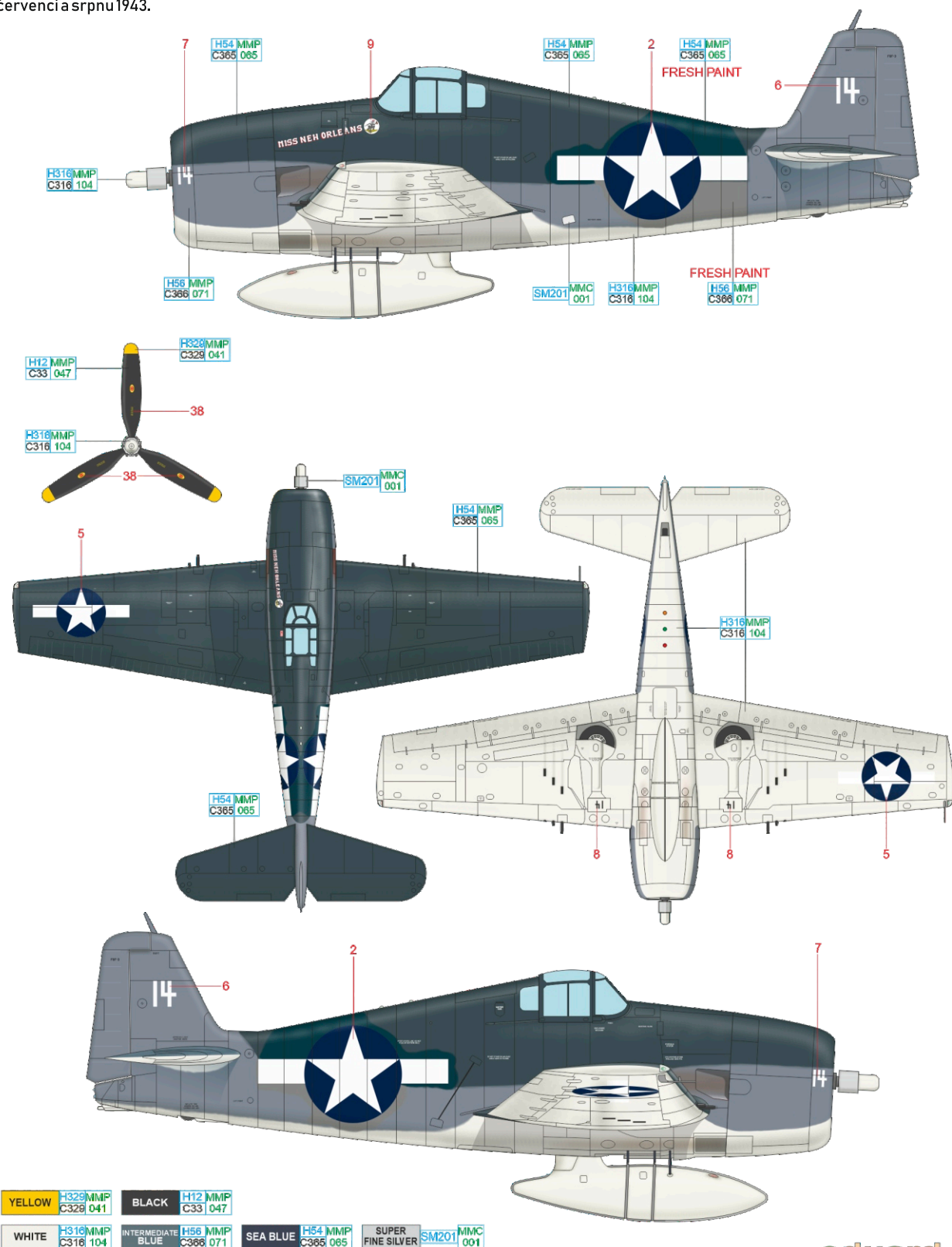
?





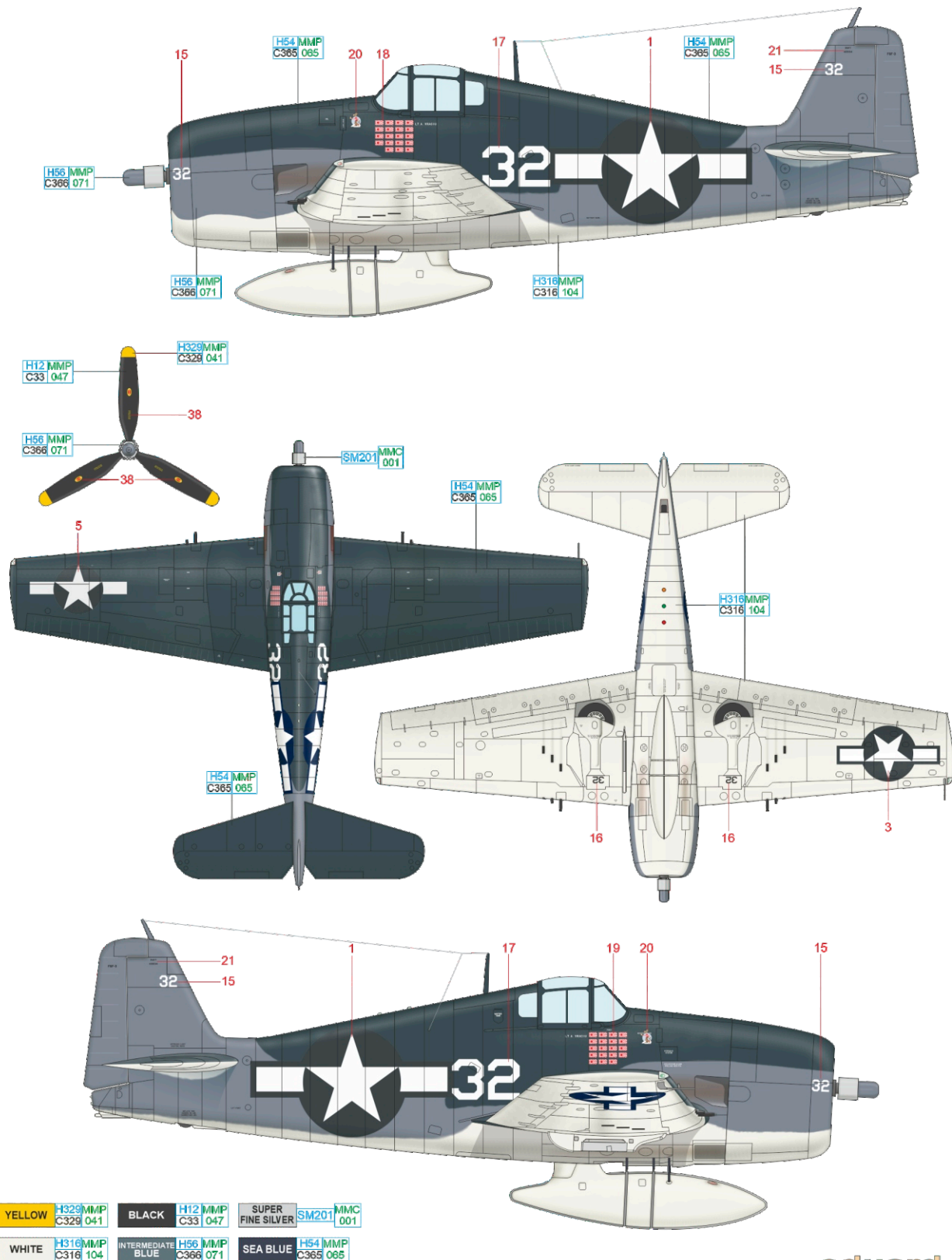
A VF-38, letiště Munda, Nová Georgie, Šalamounovy ostrovy, podzim 1943

VF-38, založená 20. června 1943, bojovala v oblasti Šalamounových ostrovů z pozemních základů společně s VF-33, VF-34 a VF-40. V oblasti působila od srpna 1943 do konce bojů v březnu 1944. Hellcaty zde poskytovaly krytí Avengerům a Dauntlessům při výpadech proti námořním základnám nepřítelů, válečným lodím nebo lodní dopravě. Kromě úspěchů proti námořním a pozemním cílům v tomto období sestřelili piloti VF-38 nejméně 22 japonských letadel. Hellcaty nasazené ze základů na Šalamounových ostrovech patřily mezi první bojově nasazené stroje tohoto typu a na Guadalcanal dorazily v době, kdy docházelo k revizi výsostných znaků z kruhových na znaky s křídélky a červeným lemem. Jednotka převzala Hellcaty v San Diegu v Kalifornii 1. srpna 1943 a do bojové oblasti dorazila 14. srpna 1943. Na stroji pojmenovaném Miss New Orleans byly v místě trupových výsostných znaků patrné rozsáhlé opravy kamufláže a u křidélek byla viditelná stopa po maskování obrisu pro jejich nastříkání. Pravděpodobně tedy stroj do oblasti dorazil pouze s kruhovými znaky z výroby, k nimž byla následně doplněna křídélka. U tohoto konkrétního stroje tedy zřejmě nedošlo k aplikaci červeného lemu znaků, platného v červenci a srpnu 1943.

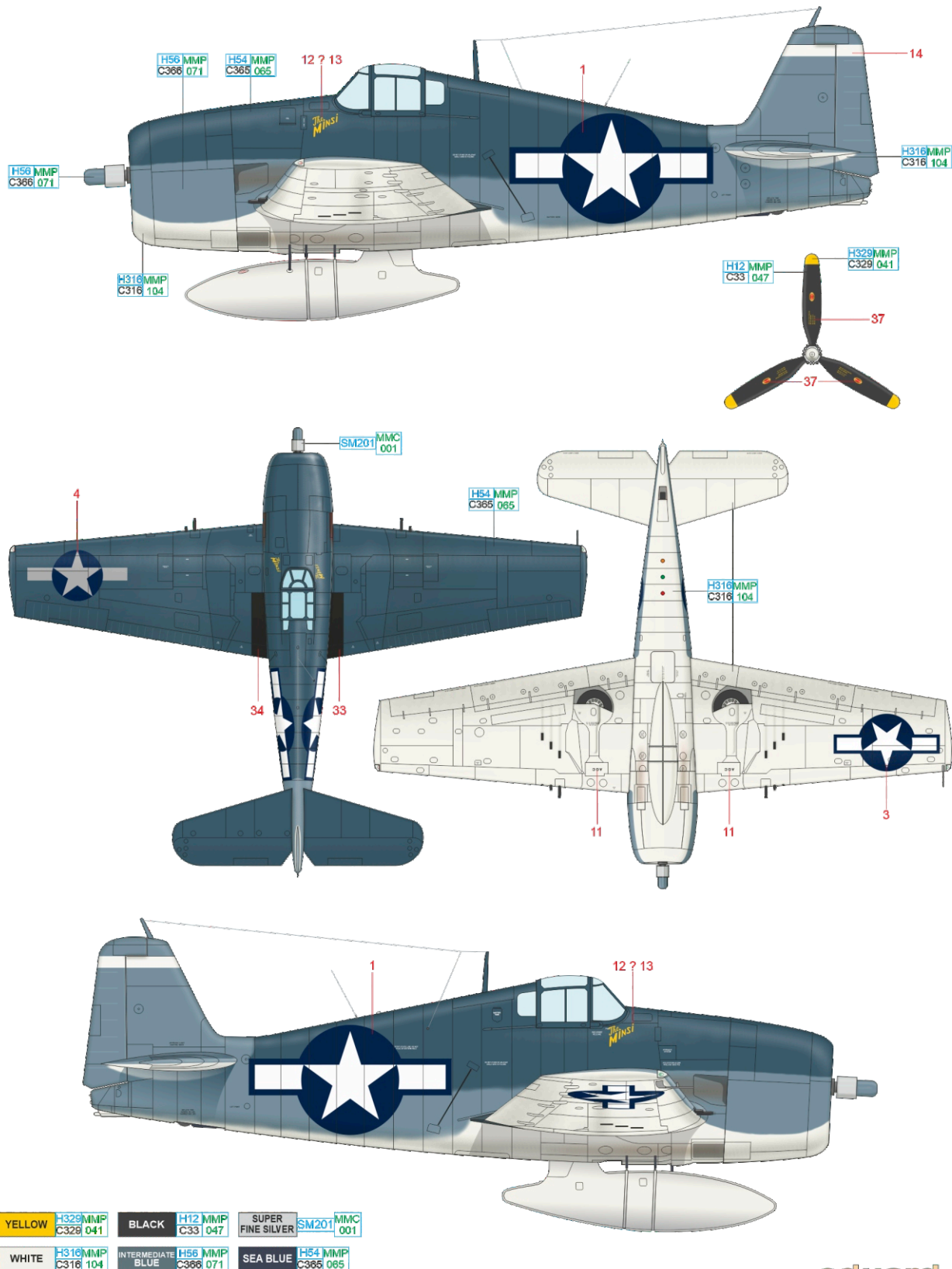


B BuNo. 40994, Lt. Alexander Vraciu, VF-16, USS Lexington, červen 1944

Po ukončení operační túry u VF-6 odmítl Lt. Vraciu návrat do USA a byl na vlastní žádost 27. února 1944 přesunut k VF-16 na palubu USS Lexington (CV-16). Během služby u této jednotky mu byly uznány sestřely dalších deseti japonských letadel. Nejvíce se mu dařilo 19. června 1944, kdy během bitvy ve Filipínském moři (díky enormnímu počtu vítězství nad japonskými letouny známá též pod názvem Velké střílení krocánů na Marianách) nárokoval 6 japonských střemhlavých bombardérů D4Y Judy sestřelených během pouhých osmi minut. Vraciův stroj s označením 32 je kamuflován barvami Glossy Sea Blue na horních plochách, boční jsou nastříkány barvou Intermediate Blue, spodní plochy obdržely nástřik bílou barvou. Pod trupovým číslem je patrné zamalování předchozího označení včetně popisek. Pod kabinou je kromě znaku VF-16 také aktuální skóre pilota.



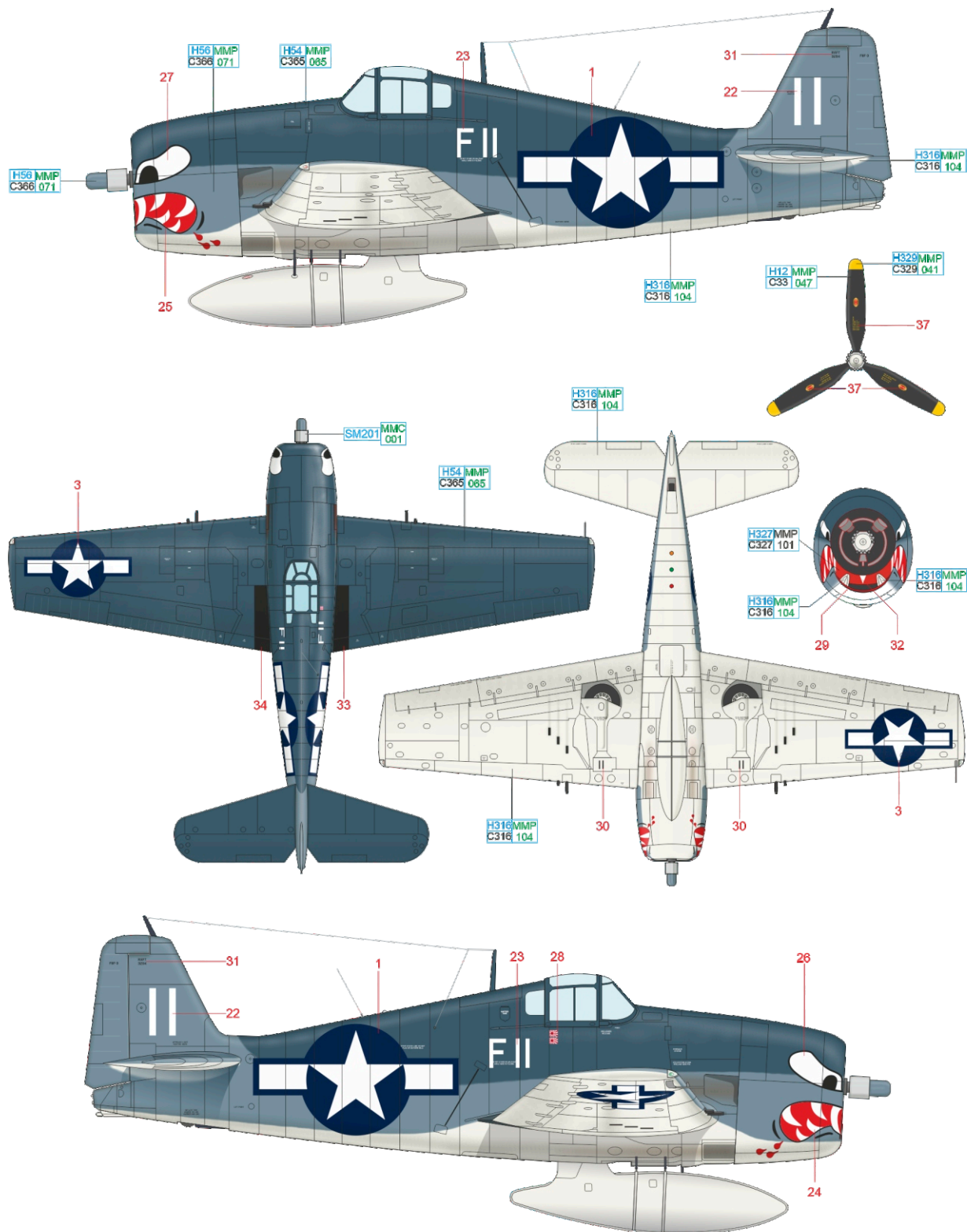
Budoucí americké stíhací eso s nejvyšším počtem sestřelů, David McCampbell, se narodil 16. ledna 1910 v Bessemeru ve státě Alabama. Po ukončení studia na United States Naval Academy v roce 1933 nastoupil v roce 1934 do služby na lehkém křižníku Portland (CA-33). V roce 1937 byl přijat do leteckého výcviku v NAS Pensacola. „Křídla“ získal 21. dubna 1938 a byl odeslán k VF-4 naloděné na USS Ranger (CV-4), následoval služba na palubě USS Wasp (CV-7) ve funkci LSO (Landing Signal Officer). Po potopení Waspu nejprve učil na základně NAS Melbourne budoucí LSO, dne 1. září 1943 byl jmenován velitelem VF-15, v únoru 1944 byl jmenován velitelem CAG-15 (Carrier Air Group) startující z paluby USS Essex (CV-9). Na tomto stroji dosáhl během června 1944 v bojích nad Saipanem, Filipínským mořem a Guamem celkem 10,5 sestřelu (5x D4Y, 4,5x A6M, 1x Ki-49) z celkových 34 sestřelů. Letecký život The Minsi skončil v září 1944 po poškození protiletadlovou palbou, po níž McCampbell létal na strojích F6F-5 pojmenovaných The Minsi II a III.



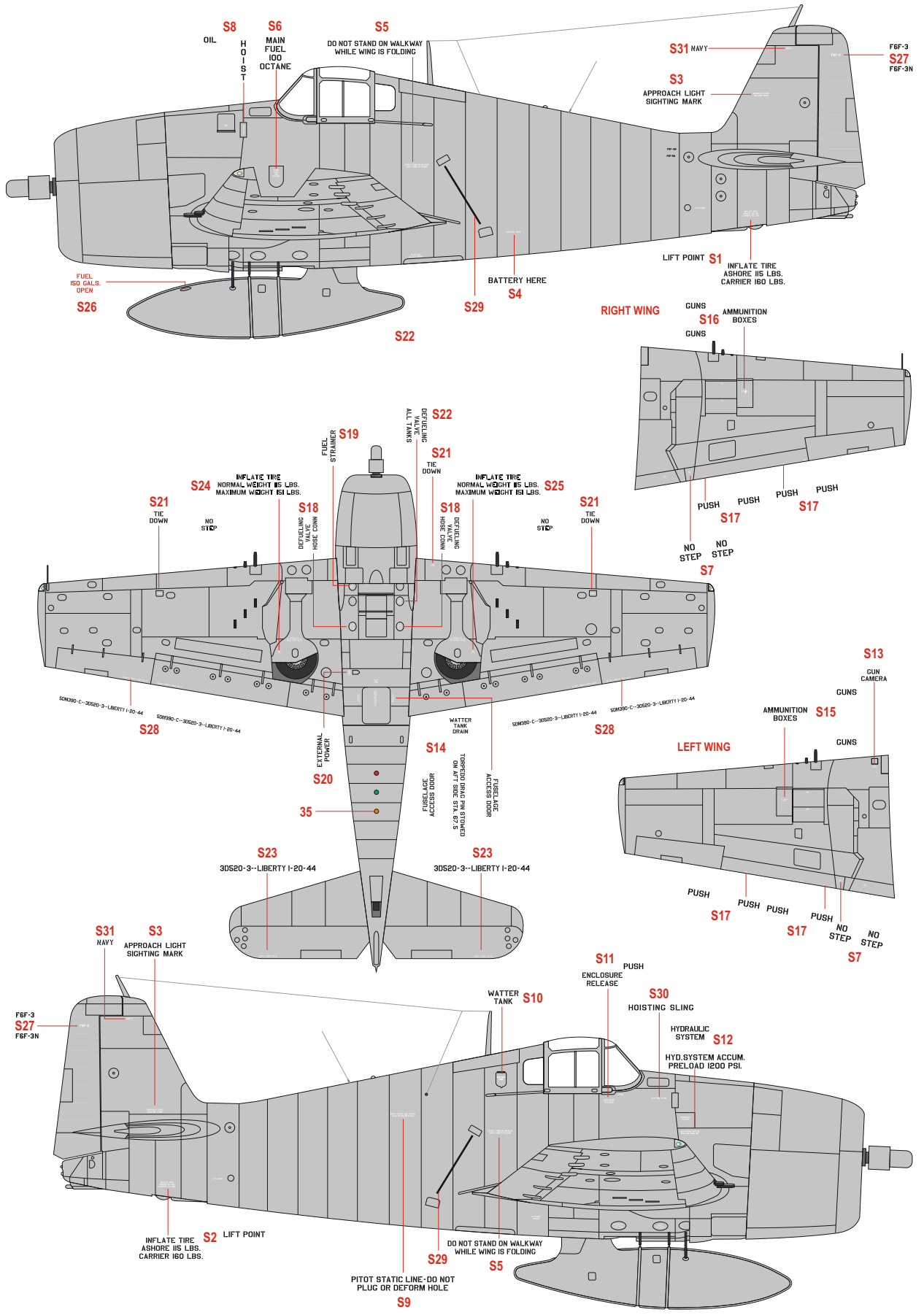
YELLOW	H329 MMP C329 041	BLACK	H12 MMP C33 047	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
WHITE	H316 MMP C316 104	INTERMEDIATE BLUE	H56 MMP C366 071	SEA BLUE	H54 MMP C365 065

D VF-27, USS Princeton, říjen 1944

Nejvýraznější marking ze všech strojů US Navy měly Hellcaty VF-27 z USS Princeton (CVL-23). Jejich žraločí tlamy a rozzuřené oči se vryly do paměti nejednomu japonskému pilotovi. Neobvyklé a neoficiální označení strojů této jednotky namaloval na přídě všech strojů VF-27 jeden z jejich pilotů, Robert Burnell. Od září 1944 tak zubaté Hellcaty naháněly v Pacifiku hrůzu všude, kam se probojovaly. Vždyť za toto období zničili jejich piloti na 200 letounů nepřítele. Konec bojů pro VF-27 nastal 24. října 1944, kdy byla USS Princeton zasažena japonskou bombou a po ničivém požáru nakonec i s letouny potopena torpédy vypuštěnými vlastními plavidly. Pouze několik strojů, které se v době útoku nacházely ve vzduchu, přistálo následně na lodi USS Essex. Jedním z nich byl i tento stroj s neobvyklým označením F11 a dvěma sestřely v podobě japonských vlajek pod kokpitem.



YELLOW	H329 MMP C329 041	BLACK	H12 MMP C33 047	SUPER FINE SILVER	SM201 MMC 001
WHITE	H316 MMP C316 104	INTERMEDIATE BLUE	H56 MMP C366 071	SEA BLUE	H54 MMP C365 065
				RED	H327 MMP C327 101

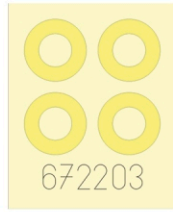
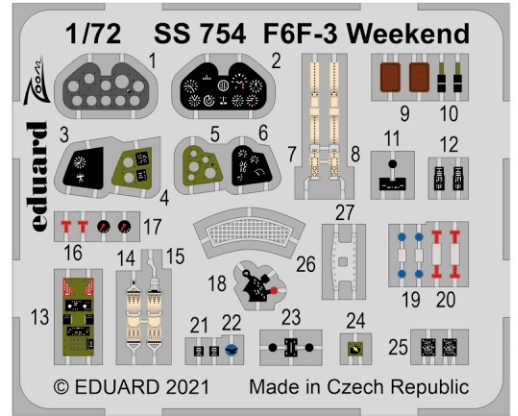


Eduard goodies for

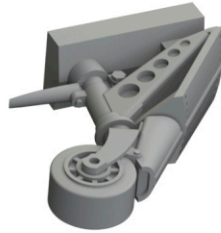
F6F-3 1/72

SS754 F6F-3 Weekend (PE-Set)
 672203 F6F wheels (Brassin)
 CX308 F6F (Mask)

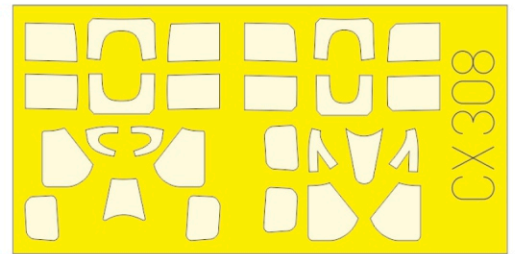
Cat. No. SS754



Cat. No. 672203



Cat. No. CX308



Cat. No. 82105



Cat. No. 84177



Cat. No. 82124



Cat. No. 84102