CURTISS H.75 A3

Stručná historie letounu

Curtiss H.75 bylo exportní označení pro americký celokovový jednomístný stíhací letoun, zavedený pod označením P-36 do výzbroje letectva Spojených států v r. 1937. Jeho prototyp startoval již v květnu 1935. Byl zkonstruován na základě soutěže amerického vojenského letectva o moderní stíhací letoun, které se zúčastnil také Seversky P-35, ze kterého dlouhým vývojem — přes stíhačku P-43 — vznikl největší a nejtěžší stíhací letoun 2. světové války Republic P-47 „Thunderbolt". Vraťme se ale zpět ke Curtissu H.75.

Tento robustní dolnoplošník se zatahovacím podvozkem (jehož hlavní kola se zatahovala naplocho do křídel směrem dozadu — což byl jeden z charakteristických znaků stíhaček Curtiss té doby) se stal prvním moderním jednomístným stíhacím strojem amerického letectva nové generace. Stal se i výchozím strojem pro mnoho dalších verzí, vybavených řadovými motory různých typů a výkonů, které pod typovým označením P-40 létaly v mnoha zemích protifašistické koalice (včetně SSSR) až do konce druhé světové války. Není bez zajímavosti, že na vrub P-36 a jeho exportní verse H.75 je možno připočíst i první úspěchy a vítězství spojeneckého letectva ve vzdušných bojích a to jak v Evropě (sestřel dvou Bf-109E skupinou francouzských „Hawků" dne 8. září 1939), tak v Tichomoří (první ztráty Japonského letectva na Havajských ostrovech v prosinci 1941). Curtiss P-36 byl také pod označením „Hawk 75" exportován do mnoha zemí (značný počet těchto strojů byl vyroben i v provedení s pevným kapotovaným podvozkem a to nejen v mateřské zemi, ale i v licenci v jiných státech).

Jednou ze zemí, která zavedla Hawky do výzbroje svého vojenského letectva, byla Francie, kde létalo několik verzí Curtiss H.75 A (ty patřily k nejlepším francouzským stíhacím strojům na počátku války). Létali na nich i českoslovenští letci, mezi nimi i vynikající stíhač (jeden z nejlepších v bitvě o Francii) kapitán Alois Vašátko, nositel nejvyšších francouzských vyznamenání.

Prvních sto H.75 bylo dodáno do Francie v květnu 1938. Šlo o verzi H.75 A-1, vybavenou hvězdicovým motorem Pratt + Whitney R-1830-SC-3G „Twing Wasp" o výkonu 770 kW (1 050 k). Mimo dvou synchronizovaných kulometů Browning ráže 7,5 mm v přídi trupu před kabinou měl stroj další dva téhož typu v náběžné hraně křídel. Letouny měly francouzskou výstroj, přístroje v kabině měly stupnice v metrických mírách a pilot byl chráněn pancířem.

Dalších sto H.75, dodaných do Francie rovněž v roce 1938, bylo označeno H.75 A-2. Tato verze měla motor P.W.R.-1830.S1C3G o stejném výkonu jako A-1, její výzbroj však byla doplněna o další dva kulomety Browning ráže 7,5 mm v křídlech. Posledními verzemi, dodanými do Francie, byly H.75 A-3 se čtrnáctiválcovým motorem P.W.R-1830-SC3G o výkonu 880 kW (1 200 k) a H.75 A4 s devítiválcovým motorem Wright G.R.1820-G205 A „Cyclone" o výkonu rovněž 880 kW. Obě verze měly ve výzbroji 6 kulometů Browning ráže 7,5 mm jako A-2. Ze 135 objednaných strojů H.75 A-3 a 395 A-4 bylo do Francie dodáno jen 91. Nepříznivý vývoj situace na francouzsko-německé frontě způsobil, že zbylé letouny byly předány britskému královskému letectvu, kde sloužily pod označením Mohawk III. a Mohawk IV. Rovněž zbylé letouny H.75 A-1 a A-2 sloužily v RAF jako Mohawk I. a II.

Popis letounu a jeho hlavní takticko-technické údaje

Curtiss H.75 byl robustní celokovový, jednomístný dolnoplošník se zatahovacím podvozkem. Hlavní kola podvozku se zatahovala naplocho pod křídla směrem dozadu. Rovněž ostruhové kolečko bylo zatahovací.

Motor (pro verzi H.75 A-3):

Dvouhvězdic. čtrnáctiválec Pratt + Whitney R-1830-SC 3G o výkonu 880 kW (1 200 k).

Rozměry letounu:

Rozpětí křídel:	11,38 m
Délka letounu:	8,74 m
Výška:	2,82 m
Nosná plocha:	21,92 m²

Hmotnost:

Prázdného letounu: 2 050 kg
Vzletová: 2 610—3 030 kg (s přetížením)

Výkony:

Max. rychlost: 520 km/h v 4 600 m
Stoupavost: 14,32 m/s
Dostup: 9 960 m
Dolet: 1 070—1 625 km (s trup. přídav. nádrží)

Výzbroj:

6 kulometů Browning Mle 38 ráže 7,5 mm (2 synchronizované na přídi trupu před kabinou po 600 ranách, 4 křídlové po 500 ranách).

Návod ke stavbě

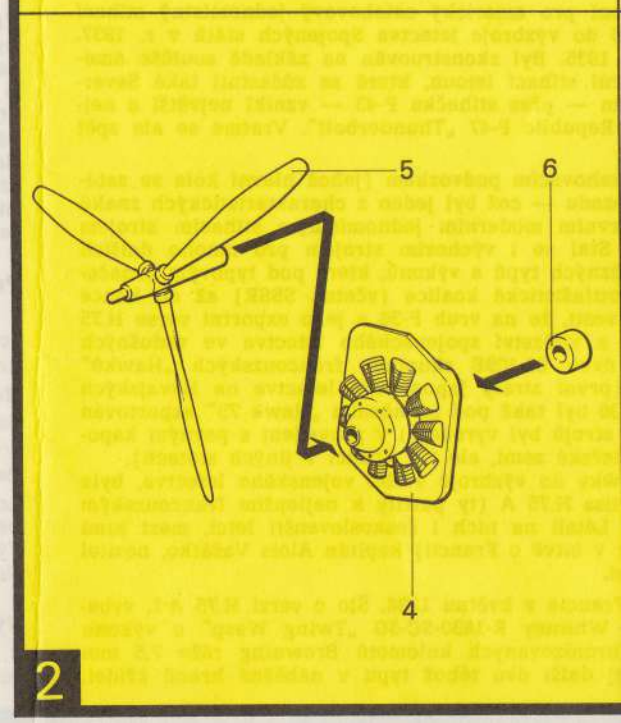
Dříve než začnete se stavbou modelu, prostudujte si stavební návod a připravte si modelářské nářadí. Budete potřebovat nůžky, ostrý nůž, jemný pilník (stačí na nehty), holící čepelku, pinzetu, brusný papír, sadu štětců k barvení modelu, dřevěné prkénko a pracovní desku. Stavbu si ulehčíte použitím různých gumových nití, kolíčků na prádlo a samolepící pásky Isolepa.

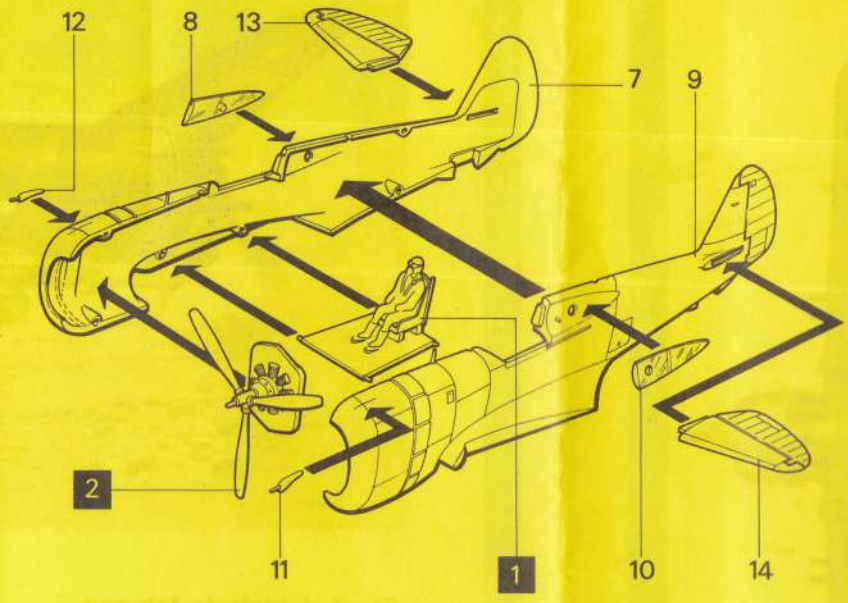
Součásti oddělujte od vtoků bezprostředně před jejich použitím, zabráníte tak ztrátě drobných dílů. Jednotlivé výlisky oddělujte od vtoků ostrým nožem nebo holící čepelkou. Slepované díly si předem vyzkoušejte sestavit nasucho, případně je jemně dolícujte. K lepení je nejvhodnější lepidlo Styrofix nebo Lepí M. Kvalitní lepidlo si však můžete zhotovit i sami, rozpustíte-li drobné úlomky vtoků v toulenu. S lepidlem pracujte opatrně, neboť je prudkou hořlavinou a výpary ve větší koncentraci škodí zdraví. Lepidlo nanášejte pouze na styčné plochy lepených dílů. Dostane-li se lepidlo na vnější plochy, naleptá je, což má nepříznivý dopad na konečný vzhled modelu. Slepované díly nechte vždy dostatečně dlouho zaschnout a podle potřeby použijte k jejich sepnutí gumové nitě, Isolepu nebo kolíčky na prádlo. Modely zásadně vybarvujte barvami, které neleptají polystyrén. Vhodné jsou barvy Unicol-Model nebo Humbrol. Se stavbou nespěchejte a pracujte pečlivě. Konečný vzhled modelu závisí jen na vás.

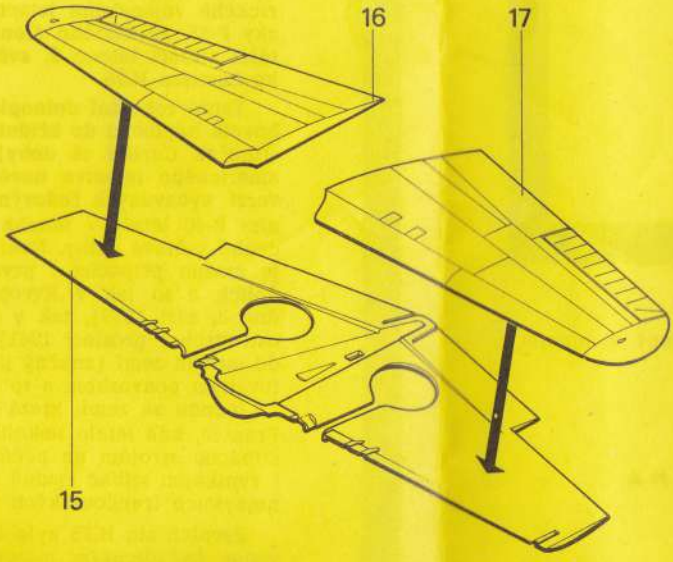
Stavbu začnete pilotním prostorem. Na podlahu (1) připevníte sedačku pilota (2) a do ní figurínu (3). Vznikne tak komplet č. 1. Podle sestavovacího obr. 2 slepíte pohonnou jednotku. Do motoru (4) nasunete vrtuli (5) a pojistíte ji kroužkem (6). Následuje stavba trupu. Jak ukazuje sestavovací obrázek 3, vlepíte do pravé poloviny trupu (7) čirý díl (8) a do levé poloviny trupu (9) čirý díl (10). Nyní vlepíte do pravé poloviny trupu komplety 1, 2 a trup uzavřete. Po dokonalém zaschnutí přidáte kulomety (11), (12), vodorovnou ocasní plochu (13), (14) a sestava 3 je hotova. Podle sestavovacího obrázku 4 zase slepíte křídlo. Jeho stavba je poměrně jednoduchá, neboť jen ke spodní části (15) připevníte pravou horní polovinu (16), spolu s levou horní polovinou (17). Drak modelu slepíte tak, že ke kompletu 3 připevníte komplet 4, přidáte anténní sloupek (18), zaměřovač (19), kryt pilotního prostoru (20), kulomety (21) a model Pitotovy trubice (22). Postup ukazuje sestavovací obrázek 5.

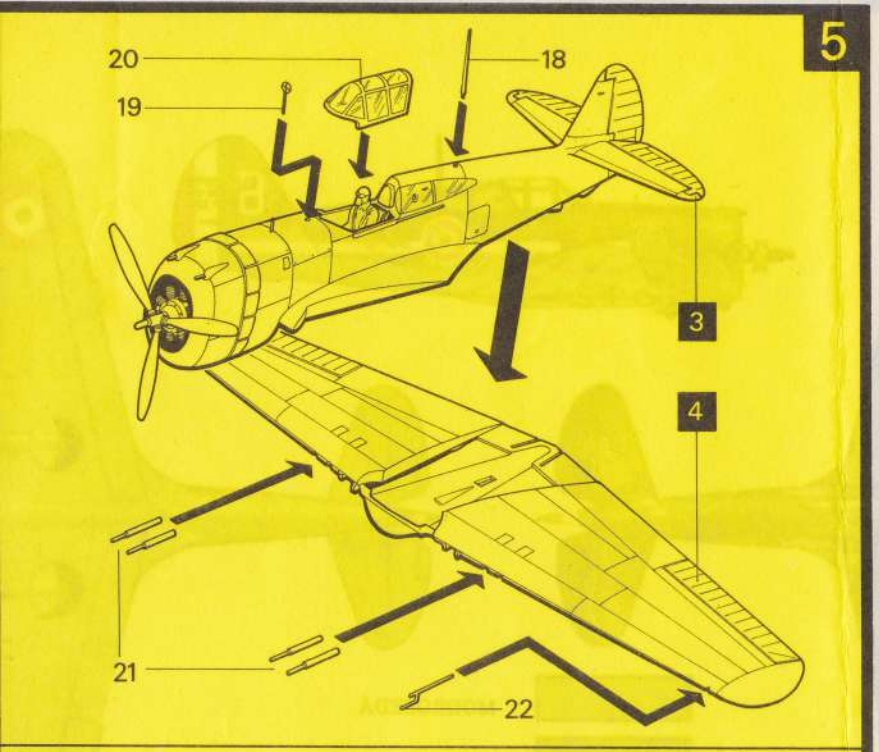
Model dokončíte podle sestavovacího obrázku 6. Začnete hlavním podvozkem. Nejprve vlepíte do křídla čelní díly (23), (29), vlastní podvozkové nohy (24), (30), kryty (25), (32), kryty (26), (31), malé kryty (27), (33) a kola, která jsou sestavena z dílů (28). Následuje záďový podvozek, který je složen z otevřeného krytu (34) a záďového kola (35). Existuje však ještě alternativní řešení pro ty modeláře, kteří chtějí model stavět se zataženým podvozkem. Ti nepoužijí oba posledně jmenované díly a nahradí je dílem č. 38.

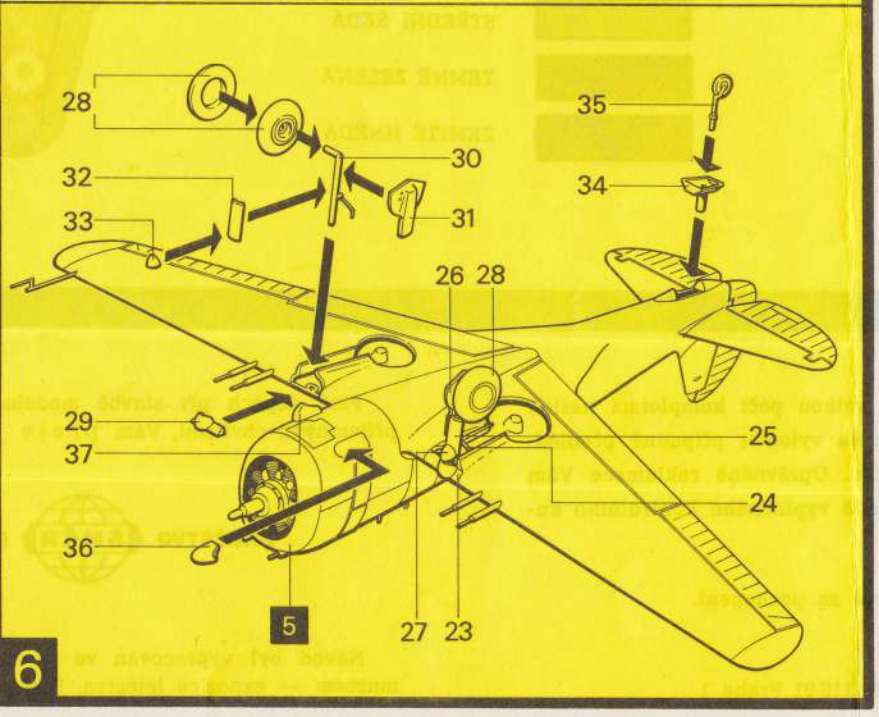
Poslední stavební úpravou je připevnění výfukových otvorů. Levého (37) a pravého (36). Tím je model Curtissu hotov.




12
8
13
7
9
2
11
1
10
14


16
17
15





Seznam dílů

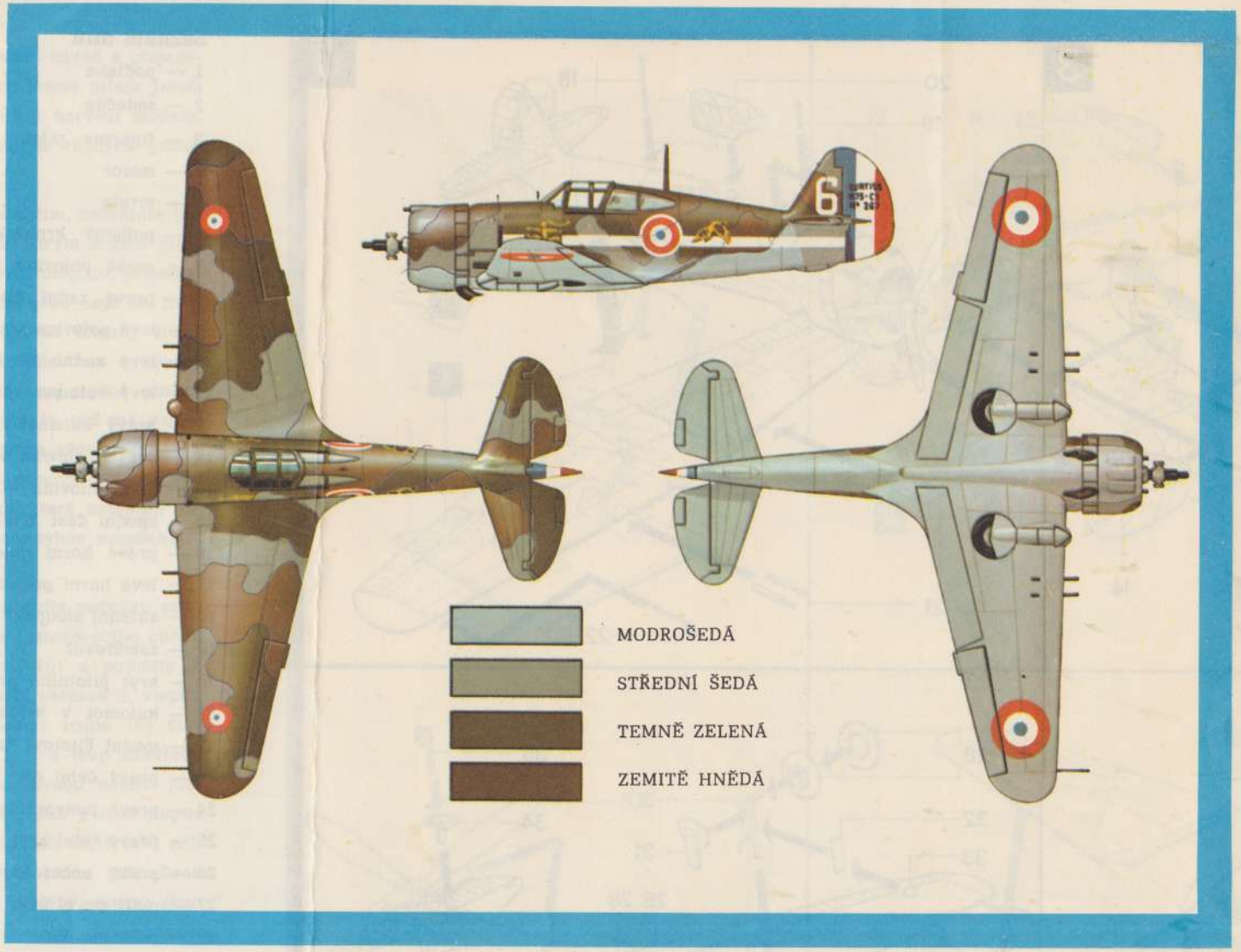
1	podlaha	1 ks
2	sedačka	1 ks
3	figurína pilota	1 ks
4	motor	1 ks
5	vrtule	1 ks
6	pojistný kroužek	1 ks
7	pravá polovina trupu	1 ks
8	pravý zadní díl kabiny	1 ks
9	levá polovina trupu	1 ks
10	levý zadní díl kabiny	1 ks
11	levý kulomet	1 ks
12	pravý kulomet	1 ks
13	pravá polovina VOP	1 ks
14	levá polovina VOP	1 ks
15	spodní část křídla	1 ks
16	pravá horní polovina křídla	1 ks
17	levá horní polovina křídla	1 ks
18	anténní sloupek	1 ks
19	zaměřovač	1 ks
20	kryt pilotního prostoru	1 ks
21	kulomet v křídle	4 ks
22	model Pitotovy trubice	1 ks
23	pravý čelní díl	1 ks
24	pravá podvozková noha	1 ks
25	pravý čelní kryt	1 ks
26	pravý boční kryt	1 ks
27	malý pravý kryt	1 ks
28	polovina kola	4 ks
29	levý čelní díl	1 ks
30	levá podvozková noha	1 ks
31	levý boční kryt	1 ks
32	levý čelní kryt	1 ks
33	malý levý kryt	1 ks
34	otevřený kryt záďového kola	1 ks
35	záďové kolo	1 ks
36	pravý výfuk	1 ks
37	levý výfuk	1 ks
38	zavřený kryt záďového kola	1 ks

Zbarvení letounu

První Hawky francouzského vojenského letectva byly na všech plochách v barvě kovu (Humbrol 56). Výsostné znaky umístěny jen na křídle, na směrovce francouzská trikolora (červená barva vždy směrem k odtokové hraně kormidla), spolu s označením typu a výrobním číslem.

Později, během průběhu války, dostaly všechny stroje standardní francouzskou kamufláž s nepravidelnými poli zemitě hnědé (Humbrol HF 3), temně zelené (Humbrol HB 1 - přibližný odstín), a středně šedé barvy (Humbrol HB 6 - přibližný odstín) na horních plochách. Spodní plochy většinou světle modré (Humbrol HG 5 - - přibližný odstín), světle šedé (Humbrol HG 3 - přibližný odstín) nebo šedomodré (Humbrol HF 4). Vnitřní plochy většinou černomodré (Humbrol HD 3).

Výsostné znaky umístěny na křídle a na boku trupu, na směrovce opět francouzská trikolora. Na kýlové ploše ještě označení útvaru s číslem stroje, případně různé emblémy nebo terče.



KONTROLNÍ KUPÓN

Art. č. 159 CURTISS H.75 A3

Stavebnice neobsahuje:

.....

číslo součástky název součástky

Adresa odesílatele:

.....

.....

Přesto, že věnujeme velkou péči kompletaci našich stavebnic, nemůžeme zcela vyloučit případné přehlédnutí drobného nedostatku. Oprávněné reklamace Vám vyřídíme pouze na základě vyplněného kontrolního kupónu.

Předem Vám děkujeme za pochopení.

VD SMĚR, Jilská 9, 110 01 Praha 1

Plný úspěch při stavbě modelu, spojený s mnoha příjemnými chvílemi, Vám přeje

DRUŽSTVO SMĚR PRAHA

Návod byl vypracován ve spolupráci s Vojenským muzeem — expozice letectva, Praha - Kbely.