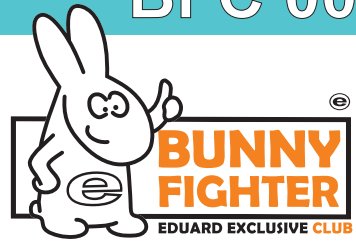


F6F-3/5K

BFC 003

US NAVY WWII FIGHTER 1:72 SCALE PLASTIC KIT



eduard

intro

There are few aircraft types that took part in combat during World War Two, that can be described with such one sided outcomes in terms of kill : loss ratio as the Hellcat. Representing the middle of the Grumman Cat lineage, the Hellcat was a unique type right from its beginnings. Success of its older brother, the Wildcat, which carried on its shoulders the bulk of the strain of the Pacific air war in 1942, prompted the US Navy to give Grumman free reign over the independent development of a new fighter. This type was to act as insurance in the event the concept of the F4U Corsair turned out unsuccessful. Grumman designers set forth with the design, with emphasis on ease of manufacture, performance and suitability for carrier ops. On the 30th of June, 1941, as Corsair production was initiating, the Navy signed an order for two prototype XF6F-1s, and a star was born. Original expectations centered around development of the proven F4F Wildcat, which was to be dominated by installation of more powerful engines. As such, this eventually evolved into a new fighter altogether. The US Navy also had accumulated combat experience, and was able to incorporate pilot suggestions into the design. The Hellcat was some 60% heavier than the Wildcat, was more heavily armed, had a more powerful engine, was more heavily armored, carried more fuel and was generally of a more robust construction. The first prototype took to the air on June 26th, 1942, and by January, 1943 equipped the first Navy unit, VF-9, on the deck of the USS Essex. The new type was called Hellcat. The name not only suggested the place to which her enemies would be sent, but was also a play on words. The term in the old west referred to barroom brawlers, and that was what the Navy wanted: a tough fighter with hard fists, that could absorb punishment and had stamina. The Hellcat line didn't result in the most elegant of fighters. It was, after all, over twice as heavy as its main adversary, the Japanese A6M Zero. But elegance certainly doesn't play a pivotal role in terms of the potential survival of the pilot. It was a fighter first and foremost in every sense of the word, designed around the requirements of the pilot to fulfill the combat mission for which it was designed and he was trained. The initial version, F6F-3, was supplanted by the dash five, which modified the canopy, cowl, bombracks and droptanks. The first combat engagement of the enemy occurred on September 1st, 1943, when an Emily was flamed by the half inch guns of two Hellcats. Their advantage over Japanese fighters was well demonstrated on February 16th, 1944, when, in the vicinity of Truk, over 100 fighters were claimed in the air and over 150 on the ground for the loss of four aircraft. Five days later, in the Marianas, a further 160 enemy aircraft were destroyed in the air and on the ground. Often one sided combat was documented in the battle for the Philippine Sea that culminated on June 19th, 1944 in the now legendary 'Great Marianas Turkey Shoot', where Hellcat pilots claimed some 350 enemy aircraft destroyed. A further turkey hunt took place between October 12th and 14th, 1944 over Formosa, seeing the destruction, at the hands of Hellcat pilots, of 300 enemy aircraft for the loss of 27. In October, 1944, the Japanese began to escalate night attacks, bringing on a requirement for night fighters to counter them. USAAF P-61s were too far off. Night fighting variants of the Hellcat were introduced in the form of the F6F-3N and F6F-5N, equipped with radar. This new role for the Hellcat first appeared at the end of fall, 1944 during the intensification of kamikaze attacks, that required the interception of unorthodox attacks by aircraft that avoided air to air combat. Other major combat was seen over the Japanese islands over the first half of 1945. Although the Hellcat was progressively replaced by its stablemate F4U Corsair, it served in the combat role up to the end of the war. Under the designation Hellcat F Mk I and II, several hundred served with the Royal Navy, notably in the Atlantic covering convoys, and also in the Far East. According to statistics, there were 12275 Hellcats of all versions made. For the loss of 270 of these, Hellcat pilots claimed 5156 kills. That accounts for over half of USN and USMC victories. The Hellcat also became the most successful carrier based fighter in the Pacific in under two years of ops. Lumbering, awkward at first glance, lacking in elegance, barroom brawler – wild, tough, a fearless hulk, able to clear a saloon before turning three times.that was the Hellcat in the skies over the Pacific.

úvodem

Není mnoho letounů druhé světové války, o kterých by bylo možno hovořit tak jednoznačně, pokud jde o poměr vítězství a porážek, jako o Hellcatu. Prostřední z rodiny Grummanových koček se od zaběhnutých způsobů života odlišoval již od počátku. Úspěchy staršího bratra, Wildcatu, který v roce 1942 nesl na svých bedrech převážnou tíhu letecké války v Pacifiku, vedlo US Navy k rozhodnutí dát Grummanu volné ruce k samostatnému vývoji nového stíhacího letounu. Ten měl v případě potřeby nahradit rodící se projekt F4U Corsair, pokud by se jeho koncepce neosvědčila. Konstrukční Grummanu se pustili do vývoje letounu, který měl být nepřilíh náročný na výrobu, výkonný a snadno použitelný jako palubní stíhačka. 30. června 1941, v den kdy byla zadána sériová výroba Corsairů, podepsala Navy objednávku na dva prototypy XF6F-1. Hvězda pacifického nebe začala vycházet. Původní předpoklad uvažoval pouze o inovaci osvědčeného typu F4F Wildcat, ve kterých mělo dominovat zabudování silnějšího motoru. Avšak v konstrukčních kancelářích Grummanu brzy začal vznikat zcela nový letoun. US Navy již také měla dostatek bojových zkušeností, aby mohlo být výrazně přihlédnuto k požadavkům pilotů. Nový typ, o 60 % těžší než Wildcat, měl silnější výzbroj, motor, pancéřování, větší palivové nádrže a celkově robustnější konstrukci. První prototyp vzletl 26. června 1942 a již 16. ledna 1943 byla letouny F6F vyzbrojena první bojová jednotka – VF-9, operující z paluby letadlové lodi USS Essex. Nový letoun dostal pojmenování „Hellcat“. Více než příznačné jméno neznamená jen kočku odnášející si do depla své nepřátele; letadlo a hříčka se slovy na druhou – Hellcat ve slangu ostřílených hochů amerického západu znamená „hospodský rváč“. A takového Navy potřebovala – silný letoun s tvrdými pěstmi, který by leccos vydržel a ve rvačce tak snadno neztratil dech... Linie Hellcatu z něj vytvořil nejelegantnější letoun své doby. Vždyť byl více než dvakrát těžší, než jeho hlavní protivník – Mitsubishi A6M Zero. Ale o eleganci jistě v efektivnosti vzdušného boje a potenciálu pro přežití pilota až tak nejde. Hellcat byl především motorem štítným na míru potřebám pilotů a specifické válčičité, pro které byl určen. První variantu F6F-3 brzy doplnila F6F-5 se změnami v překrytu kabiny, krytém motorem, závěsníky a s přidávanými nádrži. První vzdušný střet s nepřitelem přišel 1. září 1943, kdy se pod dávkami púlpalových kulometů dvou Hellcatů k zemi zřítla Emily. Svou převahu nad japonskými stíhačkami ukázali piloti Hellcatů více než ukázkově 16. února 1944, kdy v oblasti Truku sestřelili více než 100 japonských letounů a dalších 150 zničili na zemi – a to při vlastní ztrátě čtyř strojů. Jen o pět dní později v oblasti Marianas Islands zničili pacifické rváče v vzduchu i na zemi dalších více než 160 letounů protivníka. Velmi časté mohutné střety odbojové bitvy u Filipinské moře vyvrcholily 19. června 1944 pověstným „lovem mariánských krocánů“, kdy piloti Hellcatů zničili více než 350 letounů protivníka. Další „lov na krocany“ se uskutečnil ve dnech 12.–14. října 1944 nad oblastí Formosy – během tří dnů nárokovali piloti Hellcatů přes 300 vzdušných vítězství při ztrátě 27 vlastních strojů. Když v říjnu 1944 Japonci začali stupňovat své noční útoky, přišla potřeba nasazení nočních stíhaček. Letouny P-61 od USAAF, které by mohly pomoci, byly příliš vzdálené. Proto byly urychleně nasazeny nové stíhací varianty Hellcatu, označované jako F6F-3N a F6F-5N se zabudovaným radarem. Novou roli pro Hellcaty přišla koncem podzimu 1944 při zvýšeném nasazení kamikazů, kdy museli jejich piloti zastavovat neobyklé útočící protivníky, kteří se zcela vyvíhaly střetům ve stíhačích soubojích. K dalším velkým bojům, tentokrát již v oblasti japonských ostrovů, docházelo po celou první polovinu roku 1945. Ačkoliv byl Hellcat koncem války postupně nahrazován svým souputníkem F4U Corsair, v bojových službách vydržel až do konce války. Pod názvem Hellcat F Mk I a II sloužilo několik set těchto strojů také u Royal Navy, zejména v Atlantiku při ochraně konvojů a také na Dálném východě. Podle statistik bylo vyrobeno 12275 Hellcatů všech verzí. Při ztrátách 270 vlastních strojů dosáhli jejich piloti 5156 sestřelů. To je více než polovina všech vzdušných vítězství USN a USMC. Z Hellcatu se tak za necelé dva roky boje služby stal nejúspěšnější palubní letoun Pacifiku. Mohutný, na první pohled neforněný, jakoby bez elegance, hospodský rváč – divoký, silný, nebojácny pořez, který se třikrát otočil a byl schopný vybillet celý saloon. Takový byl Hellcat na pacifickém nebi.



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.



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、炎を付けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部材や破片を嚙んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部材を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、繰り返し捨ててください。

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOUT
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VVYRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
ÖFFNEN
穴を開ける



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHER AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODRŮZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

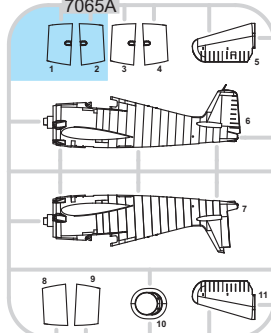


部品

PLASTIC PARTS

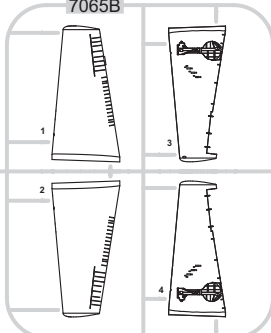
A>

7065A



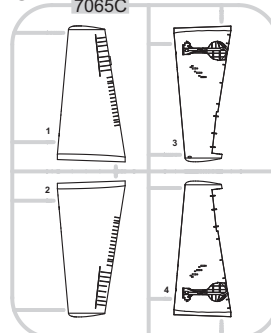
B>

7065B



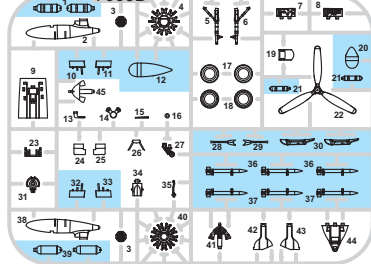
C>

7065C



D>

7065D



E>

7065E



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK

Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Ityto díly nepoužívejte při stavbě. - * 本工に付属品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

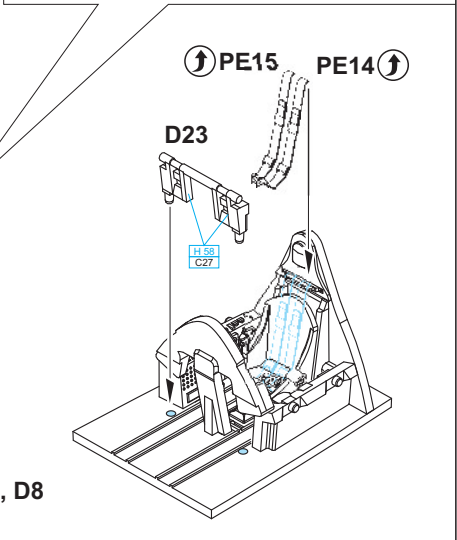
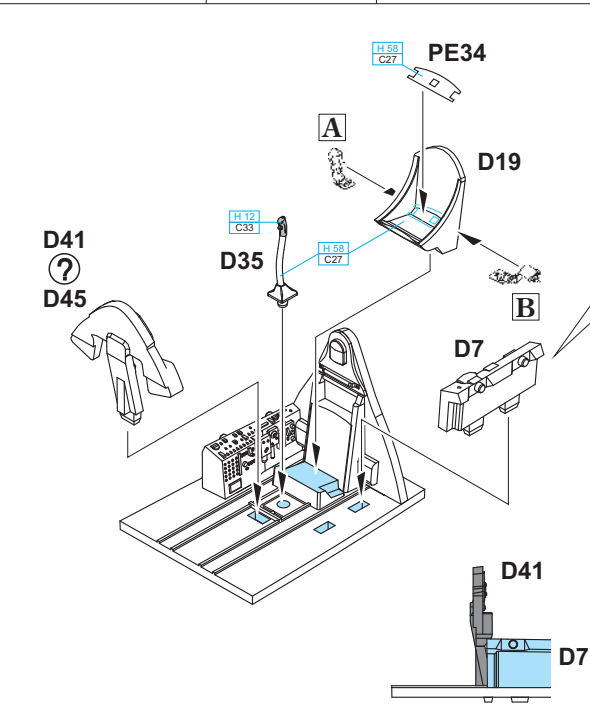
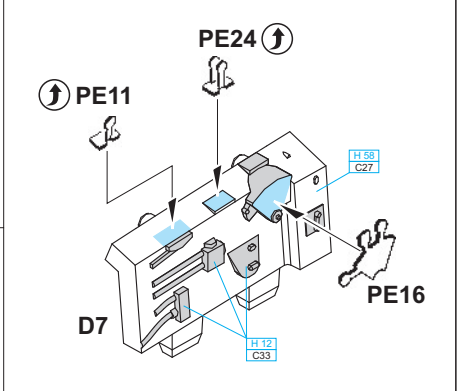
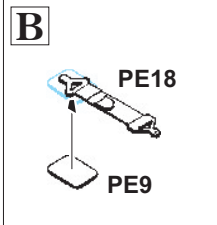
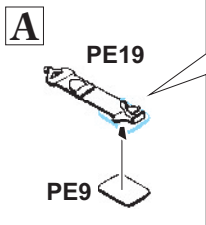
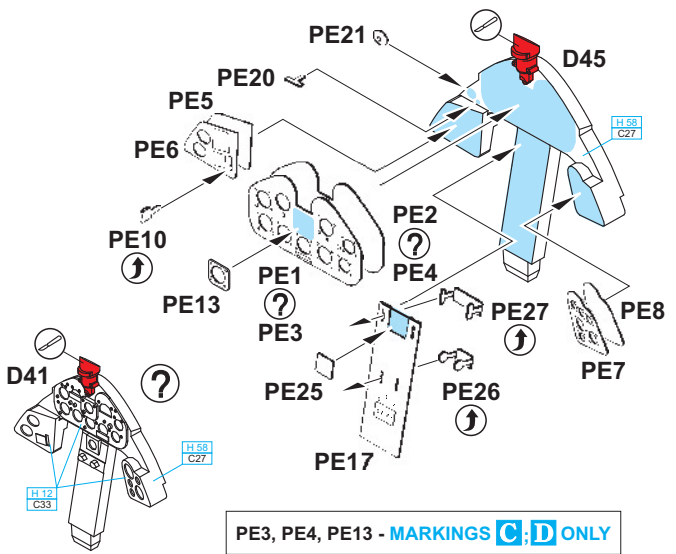
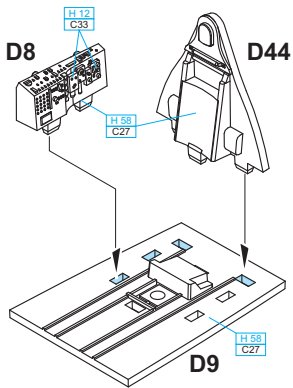


色

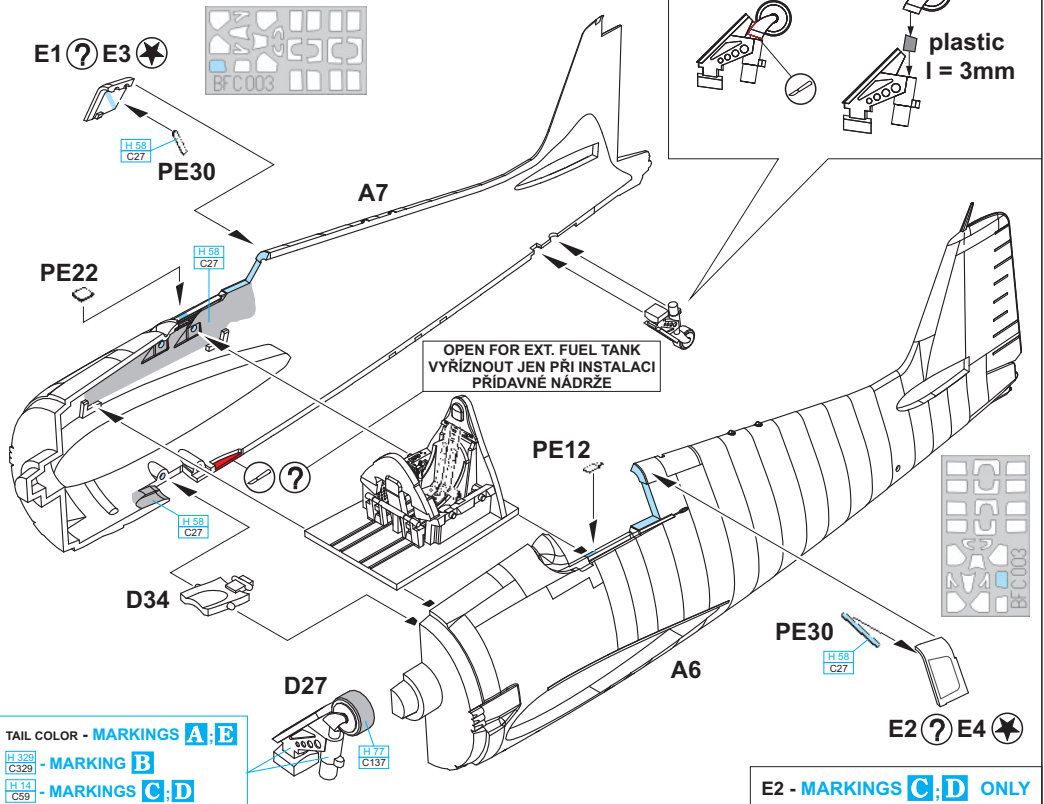
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 3	C3	RED
H 4	C4	YELLOW
H 5	C5	BLUE
H 12	C33	FLAT BLACK
H 14	C59	ORANGE
H 19	C63	PINK
H 26	C66	BRIGHT GREEN

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 33	C81	RUSSET
H 33	C13	NEUTRAL GRAY
H 54	C14	NAVY BLUE
H 58	C27	INTERIOR GREEN
H 77	C137	TIRE BLACK
H 80	C47	CLEAR RED
H 91	C48	CLEAR YELLOW

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 94	C138	CLEAR GREEN
H 306	C306	GRAY
H 329	C329	YELLOW
Mr.METAL COLOR		
MC218		ALUMINIUM



E1 - MARKINGS C;D ONLY

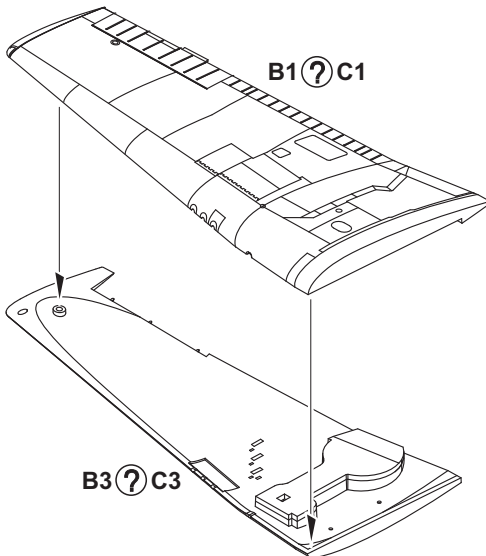


TAIL COLOR - MARKINGS A;E

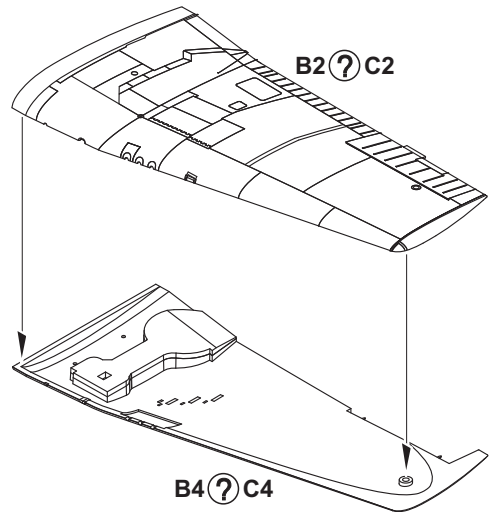
H 326 C326 - MARKING B

H 34 C59 - MARKINGS C;D

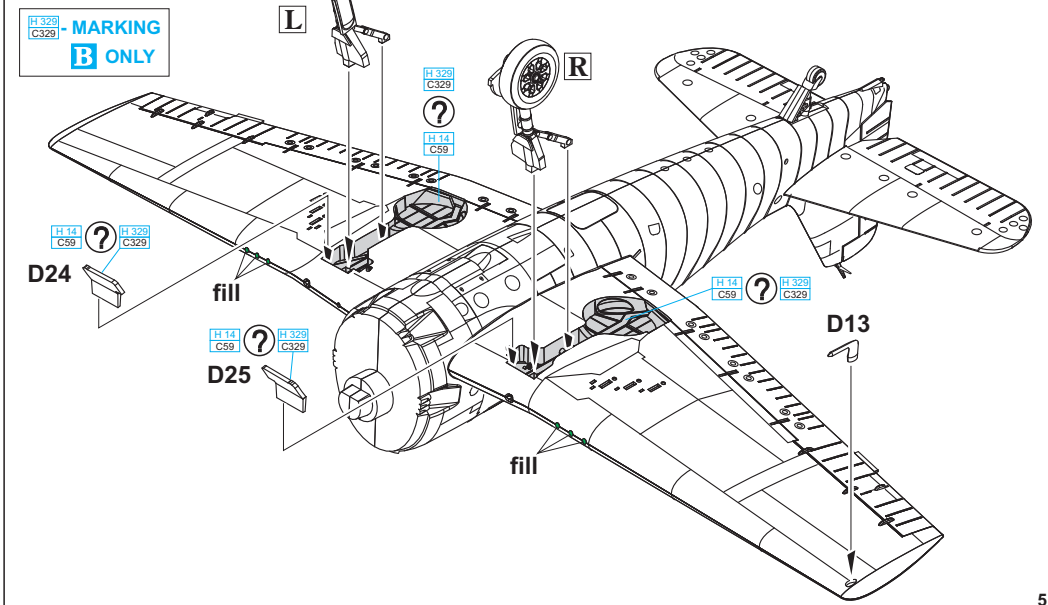
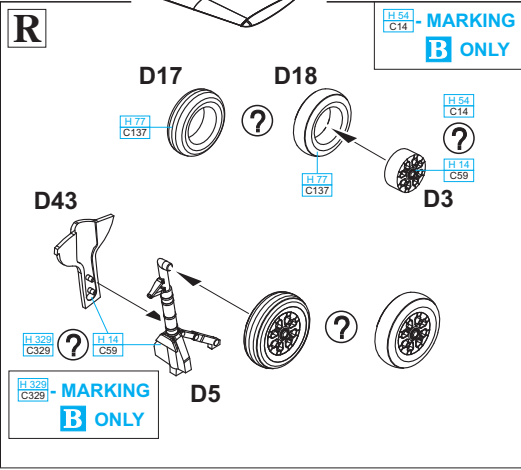
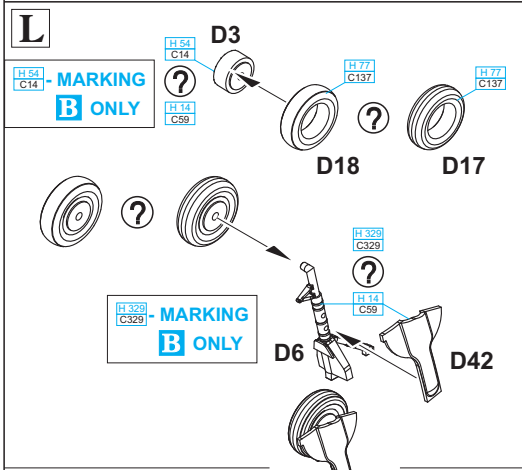
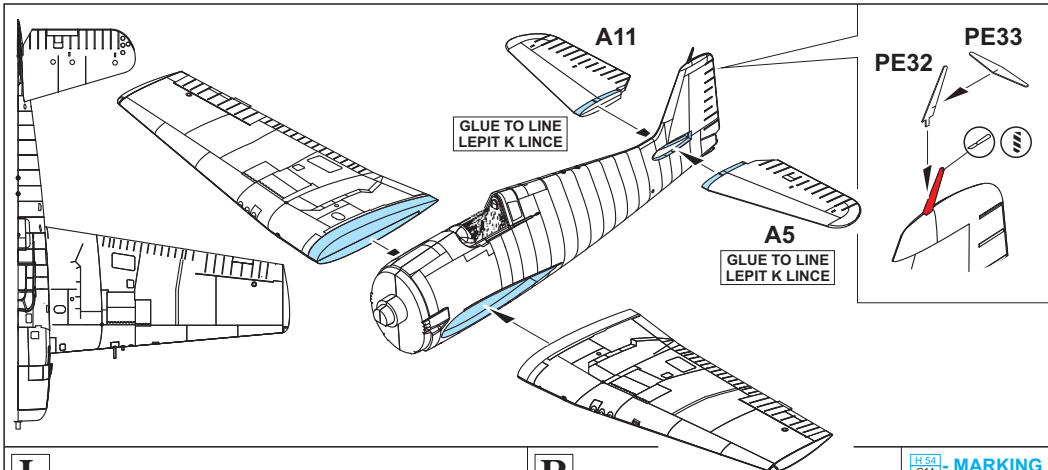
E2 - MARKINGS C;D ONLY

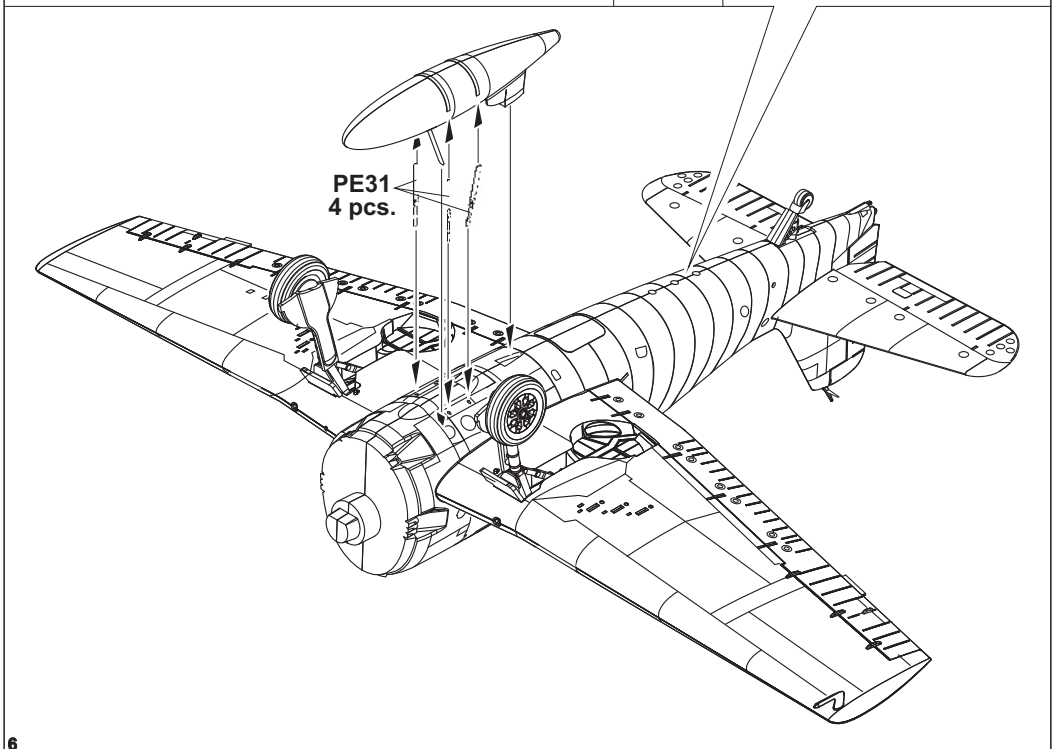
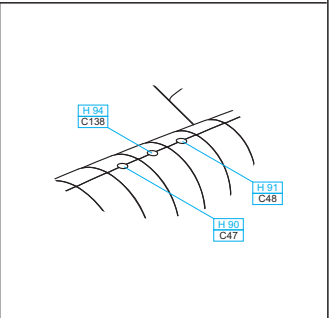
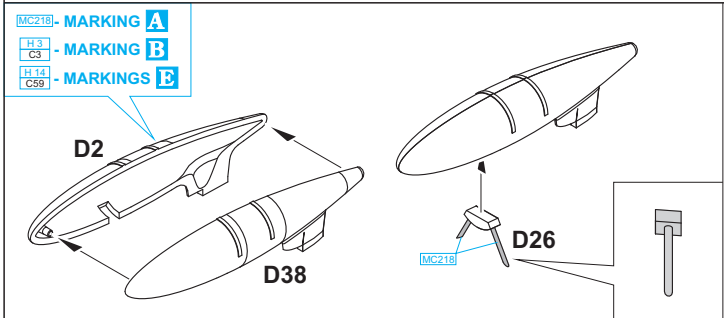
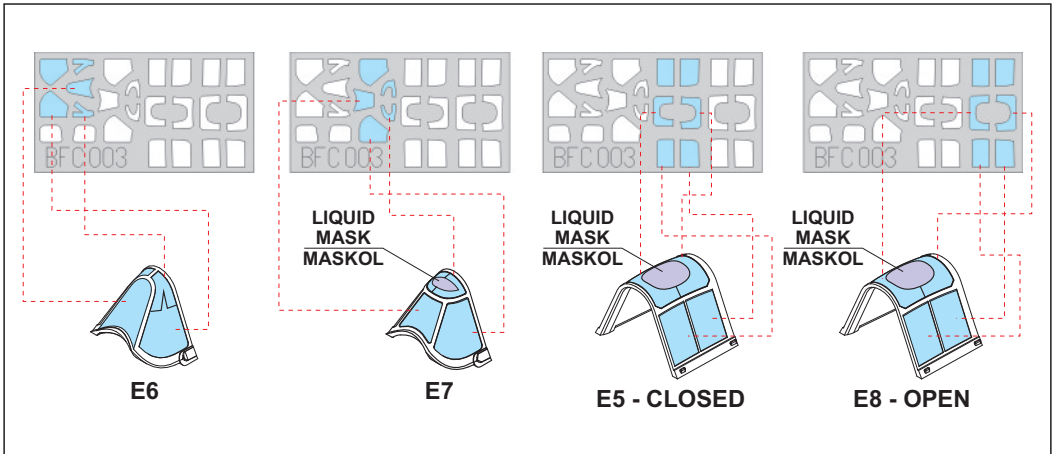


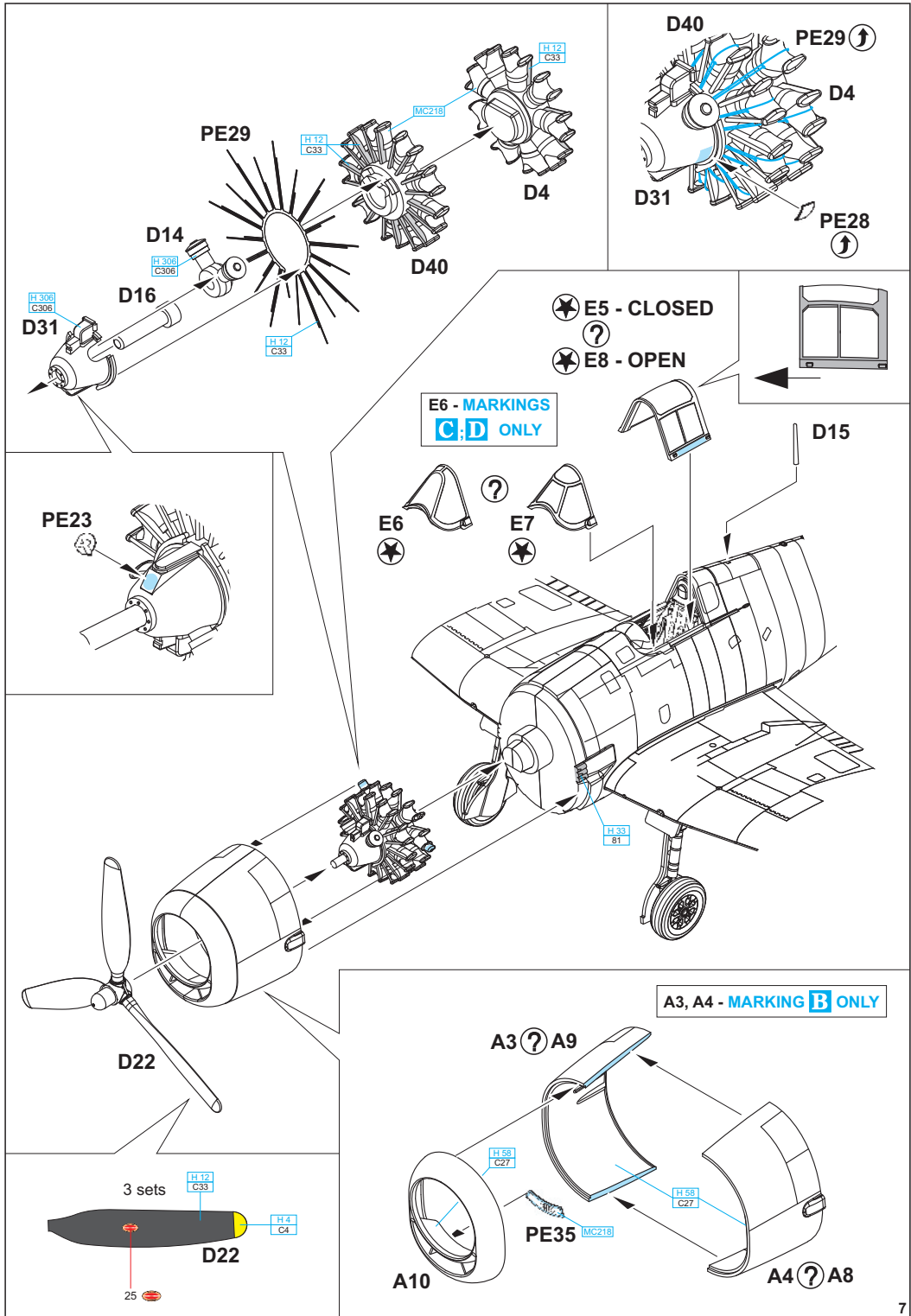
C1, C3 - MARKINGS C;D ONLY



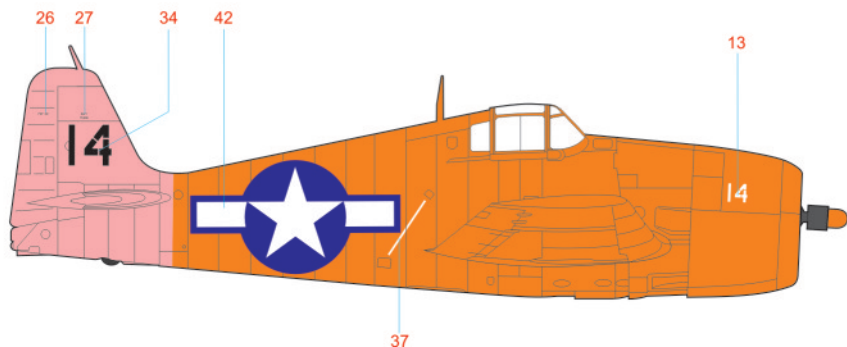
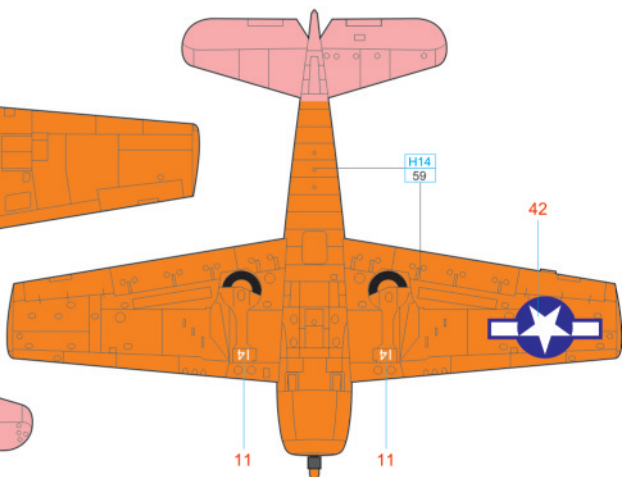
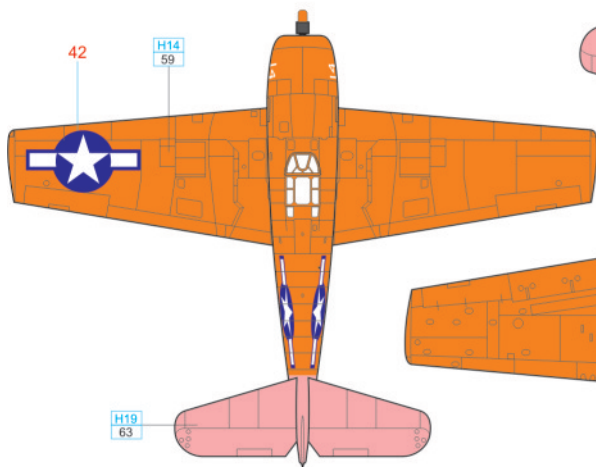
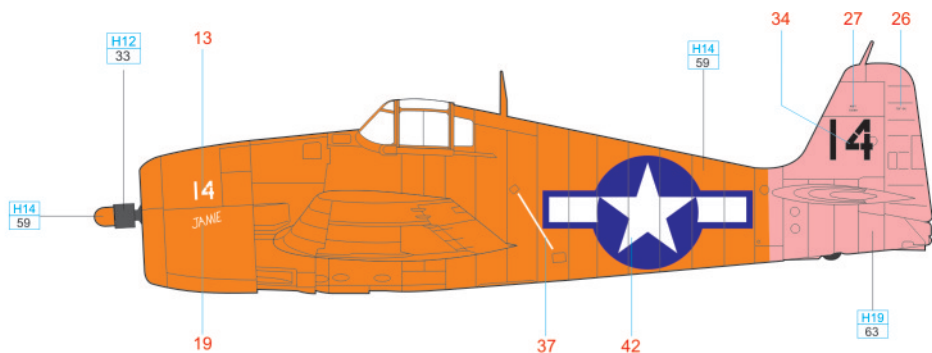
C2, C4 - MARKINGS C;D ONLY







A F6F-3K, Atlantic City Naval Air Station, 1946

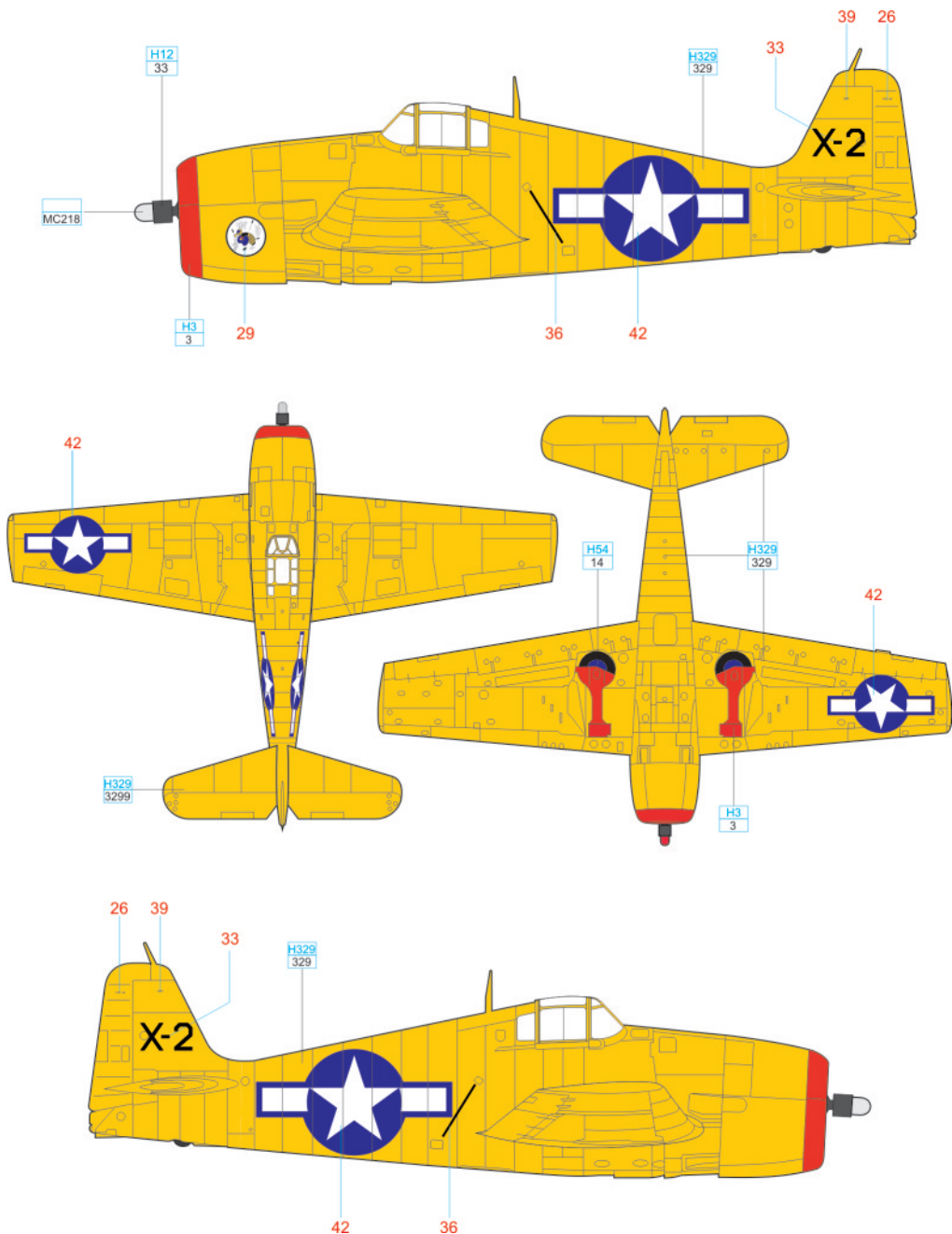


ORANGE H14 59

PINK H19 63

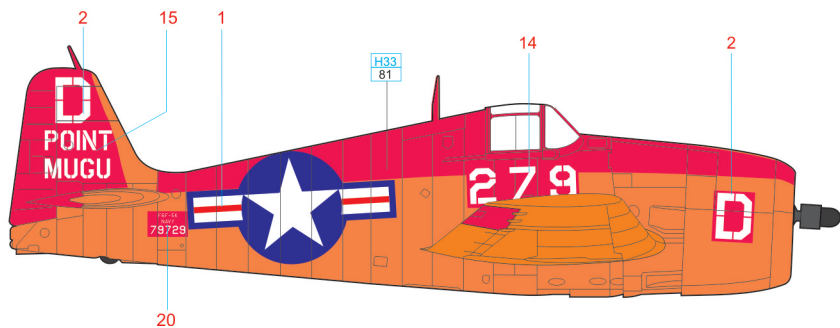
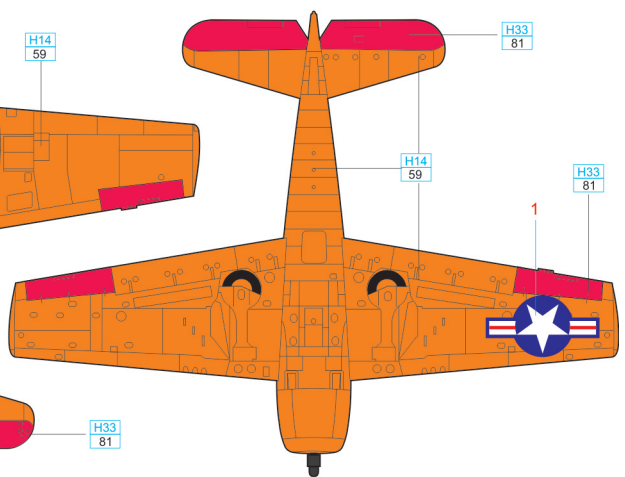
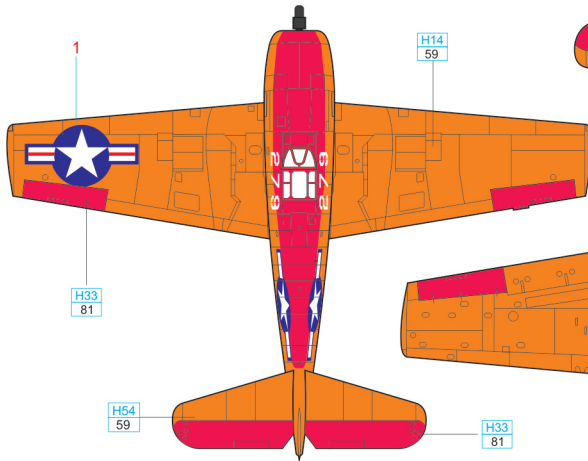
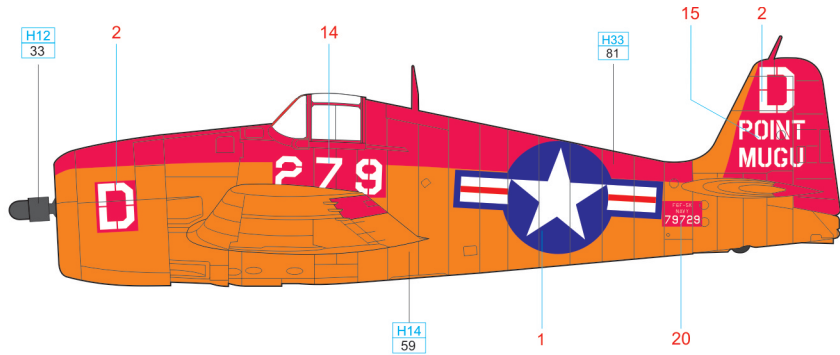
FLAT BLACK H12 33

B F6F-3K, Naval Air Development Center, Johnsville AB, August, 1945



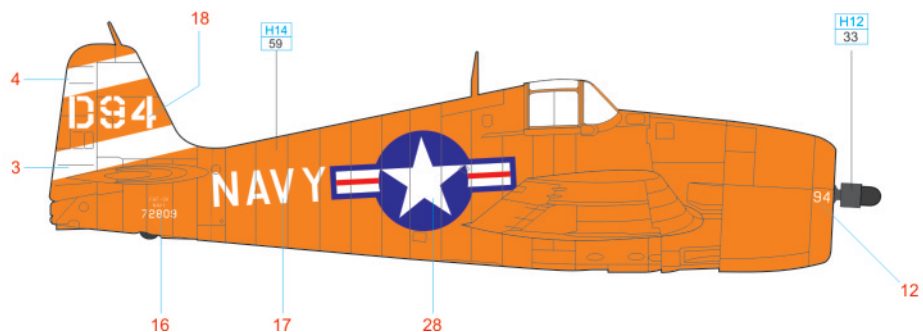
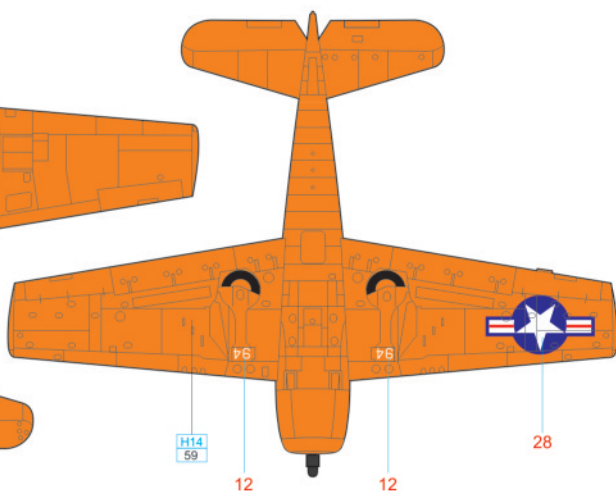
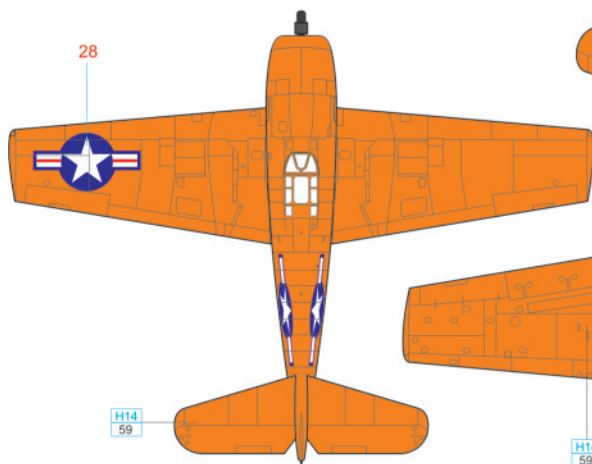
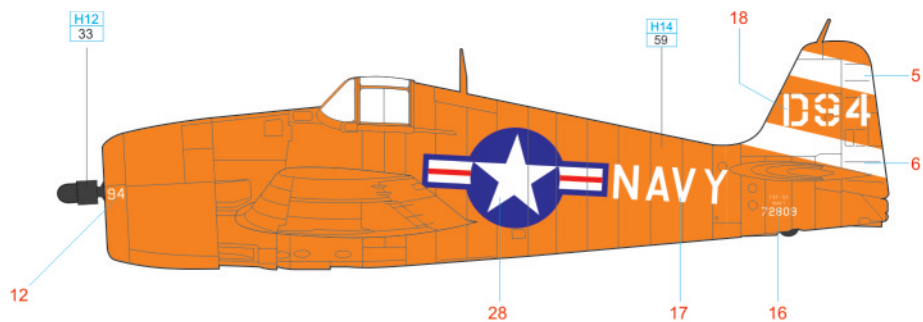
RED	H3 3	YELLOW	H329 329	FLAT BLACK	H12 33	ALLUMINIUM	MC218	NAVY BLUE	H54 14
-----	---------	--------	-------------	------------	-----------	------------	-------	-----------	-----------

C F6F-5K, BuNo. 79279, Armitage Field, China Lake, March, 1950



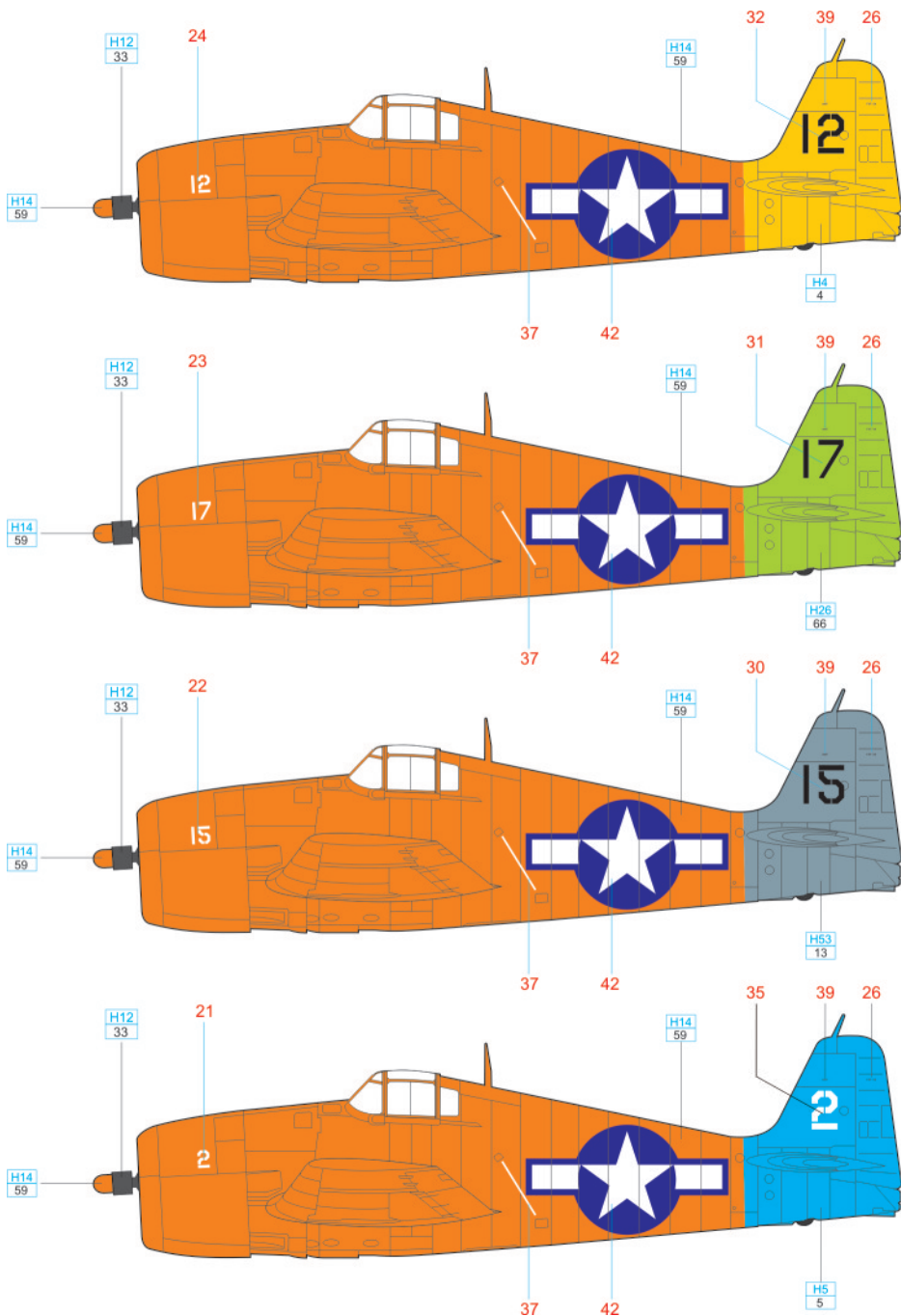
ORANGE H14 59 DARK RED H33 81 FLAT BLACK H12 33

D F6F-5K, Chincoteague Naval Air Station, 1949



ORANGE H14 59 FLAT BLACK H12 33

E F6F-3K, Atlantic City Naval Air Station, 1946



ORANGE H14 59

YELLOW H4 4

FLAT BLACK H12 33

NEUTR. GRAY H53 13

GREEN H26 66

BLUE H5 5

eduard