

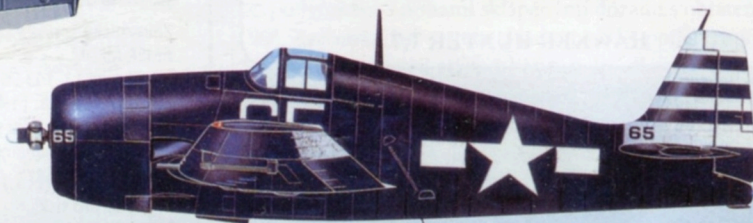
KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

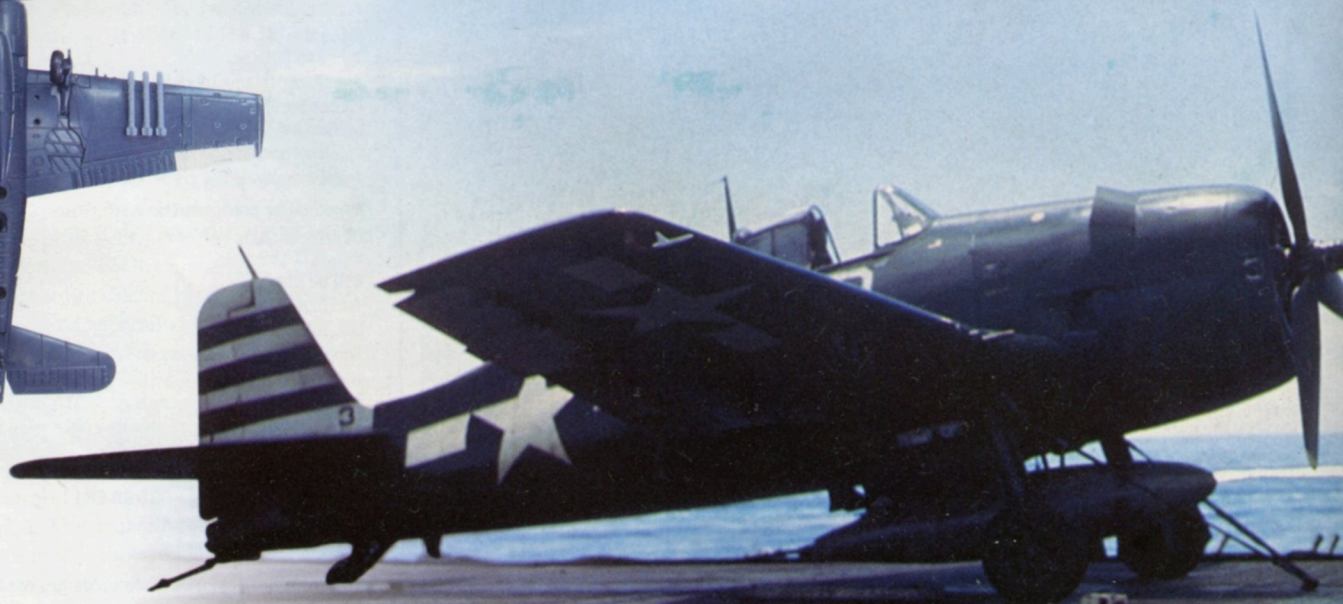


Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
GRUMMAN F6F HELLCAT



33



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1564-4



3 3

VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

GRUMMAN F-14 TOMCAT	EUROFIGHTER TYPHOON F.2
SUCHOJ SU-27 FLANKER	JAKOVLEV JAK-3
CURTISS P-40 WARHAWK	LOCKHEED F-22 RAPTOR
PANAVIA TORNADO GR. 4	HAWKER HUNTER T.7



Pořid'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

**POZOR: MODELY JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTCÍCH:
1 : 72 (MENŠÍ LETADLA) A 1 : 100 (VĚTŠÍ LETADLA).**

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE
PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ,
Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.



V příštím čísle
GRUMMAN
F-14 TOMCAT

Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Slupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR a objednávky starších čísel:
AMER MEDIA s. r. o.

Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4

Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)

Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872

E-mail: amercom@amercom.cz

www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.

Mánesova 536, 737 01 Český Těšín

Redaktor: Milan Bronclík

Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmet, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.

P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1

Tel.: 840 306 090

E-mail: predplatne@predplatne.cz

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.

Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.

Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.

P. O. BOX 169

830 00 Bratislava

Tel.: 02/67 20 19 31-33

Fax: 02/67 20 19 30

E-mail: predplatne@press.sk

www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.

Předplatné za 6 čísel – 34,20 €

Předplatné za 12 čísel – 68,40 €

Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1564-4

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.

Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.

Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
přiložených modelů.

Model vyroben v ČR.

GRUMMAN F6F HELLCAT

STÍHAČKA F6F HELLCAT SE STALA POSTRACHEM JAPONSKÉHO LETECTVA – A TO JAK NÁMOŘNÍHO, TAK POZEMNÍHO. NEŠLO O NIJAK PŘEVRTANÝ STROJ, CO SE TÝČE VÝKONŮ, ALE JEHO UNIVERZÁLNOST Z NĚJ UČINILA „TAHOUNA“ AMERICKÉHO LETECTVA V PACIFIKU. SLOUŽIL JAKO PŘEPADOVÁ I DOPROVODNÁ STÍHAČKA, JAKO BITEVNÍ I PRŮZKUMNÉ LETADLO. A JAK UŽ TO U ZDAŘILÝCH KONSTRUKCÍ ČASTO BÝVÁ, VZNIKL I TENTO MODEL FIRMY GRUMMAN CELKEM NÁHODOU.



F6F-5 HELLCAT VYFOTOGRAFOVANÝ TĚSNĚ PO SKONČENÍ VÁLKY. VŠECH 12 274 EXEMPLÁŘŮ TOHOTO LETADLA BYLO VYROBENO V JEDINÉ TOVÁRNĚ NA LONG ISLANDU V NEW YORKU A VŠECHNY BYLY VYBAVENY STEJNÝM MOTOREM.

PROJEKT NOVÉ STÍHAČKY FIRMY GRUMMAN

Než Spojené státy vstoupily do války, byl základní palubní stíhačkou jejich námořního letectva Grumman F4F Wildcat (divoká kočka). Z důvodů dlouhého vývoje a pomalého zavádění do služby nebyla jeho konstrukce v té době už nijak moderní. Navíc se již ve fázi zkoušek prototypu XF4F-2 (G-18) předpokládalo, že půjde o dočasné řešení, které bude časem nahrazeno plánovaným letounem G-33 s motorem Wright R-2600 Cyclone. Jelikož by vývoj zcela nového letadla trval velmi dlouho, vznikl projekt G-36 neboli XF4F-3 se stejným motorem. Analýza možnosti montáže motoru však prokázala, že je do připravovaného draku příliš velký. Palubní stíhačka nabídnutá námořnímu letectvu prohrála v soutěži s modelem XF2A-1 Buffalo firmy Brewster, a proto se musela firma Grumman soustředit na záchranu své pozice a na nějakou dobu omezit všechny práce na novém letadle. Veškeré síly tedy soustředila na pokračování vývoje letounu G-36. Nová verze F4F-3 s motorem Pratt & Whitney R1830-76 Twin Wasp o výkonu 894,8 kW (1200 HP) vybaveným dvojstupňovým turbokompresorem se tak povedla, že si námořní letectvo 8. července 1939 objednalo 78 exemplářů. Konstrukční kancelář firmy se tak již v září mohla vrátit k projektu stíhačky s motorem Cyclone, který v závislosti na variantě dosahoval výkonu 1193–1268 kW (1600–1700 HP). Další šanci na získání nových kontraktů bylo zpoždění firmy Vought při stavbě prototypu XF4U-1, který byl vzhledem k mnoha nová-

torským řešením a silnému motoru Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp považován za nástupce letounu F4F-3, jenže do doby ukončení testů a zahájení jeho výroby byl potřebný stroj s lepšími výkony než F4F-3. Navíc měl mít podstatně delší dolet a lepší výzbroj i pancéřování. Vývoj další verze F4F při zachování dosavadních rozměrů nebyl možný, proto muselo být nové letadlo větší. Velké změny prodělala také jeho celková konstrukce. Kvůli zvednutí osy motoru byla křídla na trup nasazena níže a dosavadní úzký podvozek zatahovaný do trupu, tak typický pro letouny Grumman, byl nahrazen silnějším podvozkem s nohama sklápěnými dozadu s obratem o 90°. Zachován byl systém skládání křídel podél trupu, který podstatně šetřil místo v hangáru letadlové lodě.

Nový projekt dostal tovární označení G-50 a jeho hlavním konstruktérem se stal William T. Schwendler. Make-ta letadla ve skutečné velikosti byla dokončena na začátku roku 1941 a 12. ledna byla představena komisi leteckého úřadu (BuAer – Bureau of Aeronautics). Po analýze navrženého stroje komise doporučila mírné zvětšení rozměrů draku – rozpětí z 12,649 m na 13,056 m, délky z 9,55 m na 10,224 m a nosné plochy z 26,941 m² na 31,029 m². Definitivní podoba letadla byla schválena 15. ledna, projekt byl přijat 24. ledna a předložen představitelům US

F6F-3 FREGATNÍHO KAPITÁNA JAMESE H. FLATLEYHO, VELITELE 5. PALUBNÍ LETECKÉ SKUPINY CVAG-5, SE PŘIPRAVUJE NA START Z PALUBY USS YORKTOWN (CV-10) TŘÍDY ESSEX K NÁLETU NA OSTROV MARCUS 31. SRPNA 1943.



GRUMMAN F6F HELLCAT

F6F HELLCAT BYL JEDNÍM Z DVOU TYPŮ PALUBNÍCH STÍHAČEK POUŽÍVANÝCH LETECTVEM AMERICKÉHO NÁMOŘNICTVA VE DRUHÉ POLOVINĚ VÁLKY V PACIFIKU. BĚHEM JEHO VÝVOJE BYLY BRÁNY V ÚVAHU ZKUŠENOSTI ZÍSKANÉ V LETECKÝCH SOUBOJÍCH NA ZAČÁTKU VÁLKY. PILOTI LÉTAJÍCÍ NA HELLCATECH SEŠTŘELILI CELKEM 5 271 NEPŘÁTELSKÝCH LETADEL PŘI ZTRÁTĚ ASI 270 VLASTNÍCH STROJŮ, TAKŽE POMĚR VÍTĚZSTVÍ A ZTRÁT ČINÍ 19,5 : 1.



PODVOZEK: ZATAHOVÁNÍ HLAVNÍHO PODVOZKU LETOUNU BYLO VYŘEŠENO ZAJÍMAVÝM ZPŮSOBEM. KOLA PODVOZKU SE PŘI SKLÁPĚNÍ DOZADU HYDRAULICKY OTÁČELA, ABY SE NAKONEC CELÝ PODVOZEK NAPLOCHO SLOŽIL DO ŠACHET NA SPODNÍ STRANĚ NOSNÝCH PLOCH. LETADLO MĚLO ROVNĚŽ HYDRAULICKY ZATAHOVATELNÉ OCASNÍ KOLEČKO A PŘÍSTÁVACÍ HÁK.



LETADLO NA ILUSTRACI JE GRUMMAN F6F HELLCAT Z PERUTĚ VF-27 OPERUJÍCÍ V ROCE 1944 Z LETADLOVÉ LODĚ USS PRINCETON (CV-37) TŘÍDY ESSEX. Nese tříbarevnou kamufláž používanou na strojích námořního letectva od poloviny roku 1943 – na hřbetě pololesklou námořní modř (ANA 605 Semi-Gloss Sea Blue), na bocích střední modř (ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue) a na spodní straně draku matnou bílou barvu (ANA 601 Non-Specular Insignia White).



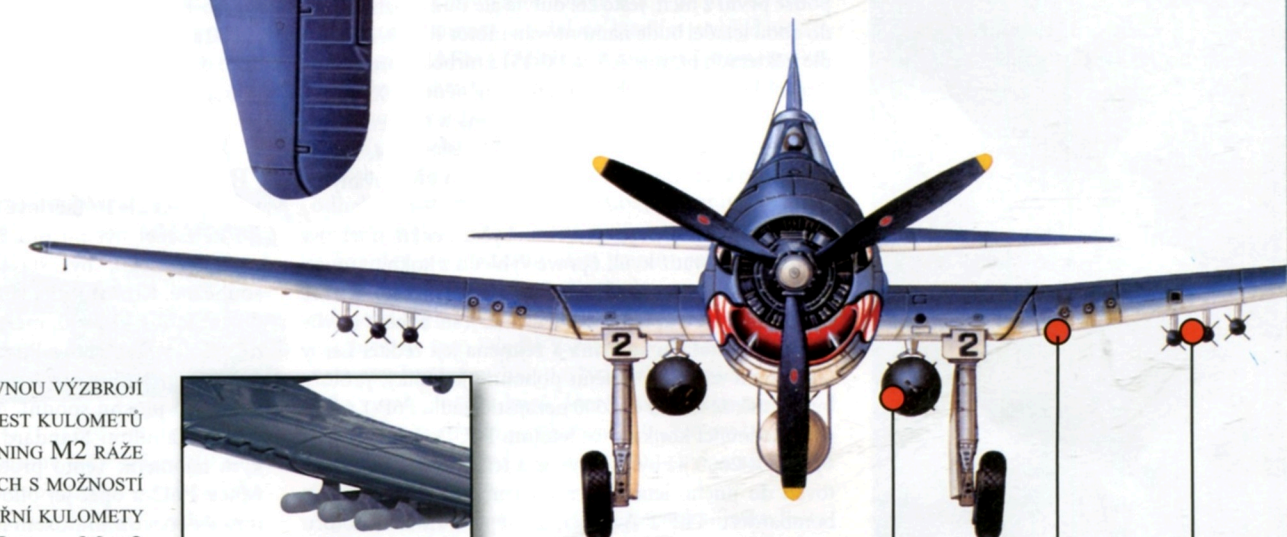
**MODEL GRUMMAN F6F HELLCAT
MĚŘITKO 1 : 72**

Model představuje stíhačku F6F-5 Hellcat poručíka Hamiltona „Maca“ McWhortera III. ze stíhací perutě VF-12 amerického námořního letectva, operující v lednu 1945 z letadlové lodě USS *Randolph* (CV-15) třídy Essex. Pilot tohoto stroje byl prvním esem US Navy létajícím na hellcatu – do konce války dosáhl celkem 12 sestřelů.



MOTOR: VERZE F6F-3 POHÁNĚL MOTOR PRATT & WHITNEY R-2800 DOUBLE WASP, POZDĚJŠÍ VERZE PAK O NĚCO SILNĚJŠÍ VARIANTA R-2800-10W. BEZ OHLEDU NA VARIANTU MOTORU ZŮSTÁVALA STEJNÁ VRTULE – HAMILTON STANDARD HYDROMATIC O PRŮMĚRU 3 988 MM. SAMOSVORNÉ PALIVOVÉ NÁDRŽE BYLY UMÍSTĚNY V KŘÍDLECH, POD TRUPEM BYLA PODVĚŠOVÁNA PŘÍDAVNÁ NÁDRŽ.

POD TRUPEM BYLA PODVĚŠOVÁNA PŘÍDAVNÁ NÁDRŽ.



VÝZBROJ: PEVNOU VÝZBROJÍ HELLCATU BYLO ŠEST KULOMETŮ COLT-BROWNING M2 RÁŽE 12,7 MM V KŘÍDLECH S MOŽNOSTÍ NAHRADIT VNITŘNÍ KULOMETRY KANONY HISPANO Mk. 2 RÁŽE 20 MM. DÁLE MOHLO LETADLO NĚST BOMBY O SOUHRNNÉ HMOTNOSTI AŽ 454 KG A ŠEST NEŘÍZENÝCH RAKETOVÝCH ŠTŘEL HVAR RÁŽE 127 MM.



TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU F6F-3 | F6F-5 | F6F-5N

Typ: jednomístná palubní stíhačka a stíhací bombardér, středplošník celokovové konstrukce se zatahovatelným podvozkem.

Motor: vzduchem chlazený dvouhvězdicový osmnáctiválec Pratt & Whitney R-2800-10 Double Wasp o startovním výkonu 1 491 kW (2 000 HP), později R-2800-10W o stejném startovním výkonu a maximálním výkonu 1 640 kW (2 200 HP) se vstřikováním vody do válců.

Výkony: maximální rychlost u hladiny moře 488 km/h, ve výšce 7 229 m – 600 km/h, | ve výšce 7 130 m – 611 km/h | ve výšce 7 070 m – 589 km/h; stoupavost 17,8 m/s | 15,1 m/s | 14,4 m/s; praktický dostup 11 438 m | 11 370 m | 11 184 m; dolet 1 755 km | 1 520 km | 1 415 km, maximální dolet 2 460 km | 2 180 km | 2 030 km.

Hmotnost: prázdného letadla 4 128 kg | 4 190 kg | 4 273 kg, vzletová 5 643 kg | 5 779 kg | 5 982 kg, maximální vzletová 7 025 kg | 6 997 kg | 7 155 kg.

Rozměry: rozpětí 13,06 m (se složenými křídly 4,93 m), délka 10,17 m, výška 4,40 m, nosná plocha 31,96 m².

Výzbroj: 6× kulomet M2 ráže 12,7 mm (6× 400 nábojů), 1 bomba 227 kg (nebo 454 kg) | 6× kulomet M2 ráže 12,7 mm (6× 400 nábojů), 2× bomba 454 kg, 6× raketa HVAR ráže 127 mm | 6× kulomet M2 ráže 12,7 mm (6× 400 nábojů) nebo 4× kulomet M2 (4× 400 nábojů) + 2× kanon Hispano Mk. 2 ráže 20 mm, 6× raketa HVAR ráže 127 mm.



F6F-3 HELLCAT ZE STÍHACÍ PERUTĚ VF-1 STARTUJE V ČERVNU 1944 Z PALUBY LETADLOVÉ LODĚ USS YORKTOWN.

Navy. Následně byl vyroben model v měřítku 1:16 a otestován v aerodynamickém tunelu.

PROTOTYP XF6F-1

Smlouva na stavbu dvou prototypů byla uzavřena 30. dubna 1941 a téhož dne byl podepsán i kontrakt na výrobu první série konkurenčního stroje F4U-1 Corsair. Zpočátku měly prototypy (sériová čísla 02981 a 02982) dostat čtrnáctiválcové vzduchem chlazené motory Wright R-2600-10 Cyclone o výkonu 1268 kW (1700 HP) s dvoustupňovým kompresorem, s tímto motorem však byl dokončen pouze první z nich. Ještě 26. dubna ale BuAer rozhodl, že do obou letadel bude namontován motor R-2600-16 (podle některých pramenů R-2600-15) s turbokompresorem a současně bylo jejich označení změněno na XF6F-2. Tato verze však nikdy nebyla vyrobena a označení bylo nakonec použito pro F6F-3 výrobní číslo 66244, který byl dočasně vybaven turbokompresorem přeplňovaným motorem R-2800-21.

Oproti původnímu projektu byl změněn úhel osy motoru, poněvadž kvůli úpravě výhledu z kokpitu musel být o několik stupňů skloněn. Vzhledem k této úpravě byla zadní část trupu při letu snížena. Ještě během stavby prvního prototypu se firma a zejména její ředitel Leroy Grumman snažili o změnu pohonné jednotky, protože bylo jasné, že motor R-2600 nezajistí letadlu F6F-1 výkony umožňující konkurovat letounu F4U-1. Je pravda, že výroba R-2600 již byla zahájena a tento motor byl montován do jiného letadla firmy Grumman, torpédového bombardéru TBF-1 Avenger, ale teprve změna motoru nabízela větší šanci na získání výhodných smluv v době blížící se války. Přestože BuAer se změnou nesouhlasil, Grumman se snažil využít všech svých kontaktů a pokračoval v úpravách druhého prototypu pro tuto pohonnou jednotku. Nakonec se jeho záměr zdařil a 3. června 1942 BuAer svolil, aby byl do XF6F-1 (sériové číslo 02982) namontován nový motor R-2800 Double Wasp.

Podle některých pramenů měly být postaveny čtyři prototypy. Vedle dvou již objednaných s motorem R-2600 měly vzniknout exempláře XF6F-3 s motorem R-2800-10 o výkonu 1491 kW (2000 HP) s dvoustupňovým kompresorem a XF6F-4 s motorem R-2800-27 přeplňovaným dvěma mechanicky poháněnými dmychadly. Ve skutečnosti však šlo pouze o přeznačení druhého prototypu z XF6F-2 na XF6F-3 a prvního z XF6F-1 na XF6F-4.

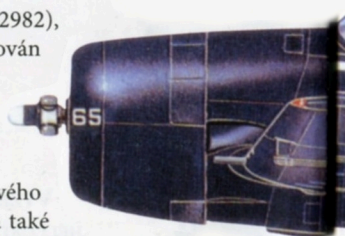
Stavba prototypu zahájena ještě před vstupem Spojených států do války probíhala ve zkušebním středisku bez podrobné dokumentace. Japonský útok na Pearl Harbor však práce uspíšil a již 7. ledna

1942 objednal BuAer 1080 letadel F6F-1 s termínem dodání do září téhož roku. Při vývoji měly být zohledněny zkušenosti ze služby letadel F4F u britského a později i amerického letectva.

První prototyp XF6F-1 (sériové číslo 02981) byl dokončen v červnu. K jeho prvnímu letu trvajícím 25 minut odstartoval 26. června vývojář a zkušební letec Bob Hall. Motor letadla poháněl třílistou vrtuli Curtiss Electric s nástavci a velkým nábojem. Letadlo bylo vyzbrojeno šesti kulomety ráže 12,7 mm se zásobou munice 400 nábojů na hlavě. Vnitřní palivové nádrže se samosvornou úpravou měly objem 946 l. Pod trup bylo možno podvěsit přídatnou nádrž o objemu 586 l a dvě menší přídatné nádrže mohly být přenášeny též pod křídly. Pilot byl chráněn pancéřovou deskou. Stroj létal spolehlivě a jeho konstrukce nevyžadovala žádné úpravy, vytykán mu byl jen slabší výkon. Tento exemplář dostal následně motor R-2800 a byl přestavěn na standard XF6F-3. Při této příležitosti dostal vodorovné ocasní plochy s větším rozpětím, ale kratší třetivou. V nové podobě byl zalétán 13. září 1942.

PROTOTYP XF6F-3

Druhý XF6F-1 (sériové číslo 02982), do něž měl být původně namontován motor R-2600, byl stavěn téměř souběžně. Kromě toho, že posléze dostal motor R-2800, měl změněné výfukové potrubí a Pitotovu trubici přemístěnou z horní plochy pravého křídla na plochu spodní. Nová byla také vrtule Hamilton Standard Hydromatic s velkým nábojem. Tento prototyp poprvé vzlétl 30. července 1942 a opět jej pilotoval Bob Hall. Již po prvním jedenáctiminutovém letu bylo zřejmé, že stroj má výtečné letové vlastnosti. Jedinými nedostatky byly nadměrná podélná stabilita a prudká změna letových vlastností po zatažení klapek. Později se projevil rovněž vibrace kormidel při prudkém střemhlavém letu, což si vyžádalo omezení jeho maximální rychlosti na 845 km/h. Dne 17. srpna bylo letadlo nuceno nouzově přistát, avšak bylo opraveno.



SÉRIOVÁ VÝROBA

Nový letoun byl pojat konzervativně a nevyužíval žádné nevyzkoušené novinky. Zatímco jeho konkurent XF4U-1 Corsair se potýkal s problémy, XF6F-3 bez jakýchkoliv problémů prošel zkouškami konanými na námořní základně v Patuxent River. První objednávku BuAer na sériová letadla obdržela firma Grumman 23. května 1942 čili ještě před dokončením prototypů. V té době bylo rozhodnuto o výrobě F6F-3, a proto byl anulován předchozí kontrakt na F6F-1. Nová objednávka byla značně skromnější a zpočátku zahrnovala pouze sérii 184 kusů. Firma Grumman ovšem již během výroby prototypů počítala s velkou objednávkou a pustila se do zvyšování svých kapacit a rozšiřování objektů. Nová výrobní hala byla stavěna z oceli pocházející z rozebraných nadzemních úseků metra v centru New Yorku. Zároveň s touto budovou byla připravována montážní linka, jež byla oficiálně

F6F-3 HELLCAT PŘISTÁVÁ NA PALUBĚ LETADLOVÉ LODĚ USS YORKTOWN NA JAŘE 1944.

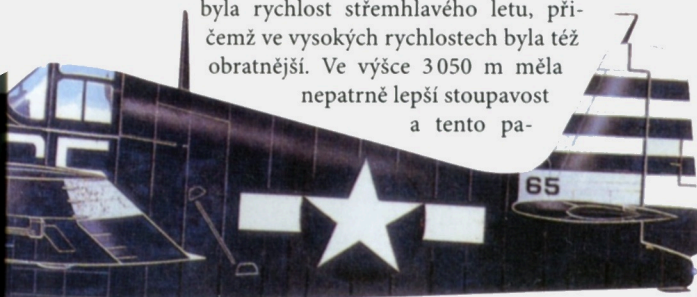


uvedena do provozu 1. června 1942. Díky tomu mohlo být první sériové letadlo zalétáno 3. října a do konce listopadu bylo hotovo dvanáct exemplářů. Následně bylo až do ledna vyráběno po dvanácti strojích měsíčně, v únoru pak již 35 kusů, v březnu 81 kusů a v dubnu 130 kusů.

F6F-3

Nové letadlo prošlo v únoru 1943 vojskovými zkouškami na eskortní letadlové lodi USS *Long Island* (CVE-1) třídy Long Island u perutě VF-9. Od března sloužila tato jednotka na letadlové lodi USS *Essex* (CV-9) třídy Essex. Poprvé byla nová letadla bojově nasazena 31. srpna v rámci stíhací perutě VF-5 operující z letadlové lodě USS *Yorktown*. Nová stíhačka, která dostala název Hellcat (fúrie), dosahovala značně lepších výkonů než její hlavní protivníci – japonské stíhačky Zero verzí A6M2 až A6M5. V horizontálním letu byla v průměru o 88 km/h rychlejší a ještě vyšší

byla rychlost střemhlavého letu, přičemž ve vysokých rychlostech byla též obratnější. Ve výšce 3050 m měla nepatrně lepší stoupavost a tento pa-



rametr se na vyšší letové hladině ještě zlepšoval. Přitom byla podstatně těžší a robustnější než japonské stroje, byla značně odolná vůči poškození a měla pracovanou pasivní ochranu.

Do ukončení produkce v dubnu 1944 bylo vyrobeno 4402 letadel F6F-3 všech verzí, z toho zhruba 2500 kusů do konce roku 1943. V průběhu výroby byly zavedeny nevelké změny. Od 273. výrobního exempláře byl pod levé křídlo montován přístávací světlomet, který byl používán pouze na verzi noční stíhačky. Od 910. exempláře byl doposud dopředu skloněný anténní stožár radiostanice narovnan a od 2560. exempláře byl o něco posunut k levé straně trupu. Na dalších strojích byl pro změnu posunut napravo. Od 910. exempláře začaly být také na dva vnitřní kulometry nasazovány krátké kryty hlavni. Od 1265. letadla přestaly být na spodní části krytu motoru používány klapky k regulaci chlazení. Od 1501. exempláře byly odstraněny vypoukliny na bočních krytech motoru nad výfukovými trubicemi. Od 1900. stroje byl používán motor R-2800-10W se systémem pro vstříkávání antidetonantů (ADI – anti-detonant injection), kvůli němuž musela být za kabinu instalována nádrž se směsí vody a metanolu sloužící ke vstříkávání do válců motoru. Kontrolní klapka byla umístěna na pravé straně letadla za kabinou. Od 3451. exempláře byly pod křídla montovány závěsníky pro šest neřízených raket HVAR ráže 127 mm.

Od května 1943 byly zahájeny dodávky 152 letadel F6F-3 do Velké Británie. Tyto stroje tam zpočátku dostaly název Gannet Mk. I (terej), ale ještě před první

dodávkou byl změněn na Hellcat F. Mk. I. Část těchto letadel byla přezbrojena britskými raketami.

F6F-3E/F6F-3N

Vývoj noční stíhačky trval od začátku roku 1943. V gondole pod pravým křídlem měl být umístěn radar Sperry AN/APS-6 (AIA), přídavné přístrojové vybavení tvořily radiolokační výškoměr AN/APN-1 a identifikační zařízení IFF (identification friend or foe). První XF6F-3N připravený k instalaci těchto přístrojů byl dokončen v červnu 1943, avšak první radarová aparatura byla připravena teprve v září. Do té doby připravila firma Grumman osmnáct letadel se starším vyhledávacím radarem AN/APS-4 (ASH) se stejnými parametry zavěšeným v pouzdře pod pravým křídlem. Radar AIA lokalizoval letadla na vzdálenost 5 námořních mil (9 km), ponorky na 15 mil (27, 8 km) a lodě na vzdálenost 30 mil (55,5 km). Velkou skupinu plavidel mohl odhalit dokonce až na vzdálenost 60 mil (111 km) a pobřežní linii na vzdálenost 75 mil (139 km). Verze F6F-3N měla v zadní části trupu namontován vavrový radar AN/APS-13. Dodávky noční verze byly zahájeny teprve na začátku roku 1944 a do operační služby byla tato letadla zařazena v květnu. Dosahovala maximální rychlosti 579 km/h ve výšce 5480 m. Bylo vyrobeno 229 kusů, které byly hodnoceny ještě lépe než noční verze stíhačky F4U-2 Corsair. Jeden exemplář F6F-3N byl experimentálně vybaven silným reflektorem.

Na některé stroje F6F-3 byly v polních dílnách instalovány dvě kamery – jedna svislá a jedna šikmá. Nejčastěji to byly kamery K-17, občas K-18. Tato průzkumná verze nesla označení F6F-3P.

XF6F-2

Dne 7. ledna 1944 podnikl zkušební pilot Carl Alber první let s prototypem výškové stíhačky XF6F-2. Jednalo se o sériový exemplář F6F-3 (č. 66244) poháněný motorem Pratt & Whitney R-2800-21 s turbokompresorem Model P14B a čtyřlístou vrtuli. Po otestování



STÍHAČKY HELLCAT Z PALUBNÍ LETECKÉ SKUPINY CVG-12 STARTUJÍ Z LETADLOVÉ LODĚ USS *RANDOLPH* K OCHRANĚ BOMBARDÉRŮ, ČERVENEC 1945.

◀ F6F-5 HELLCAT ZE STÍHACÍ PERUTĚ VF-12 OPERUJÍCÍ Z LETADLOVÉ LODĚ USS *RANDOLPH*, O ČEMŽ SVĚDČÍ BÍLÉ PRUHY NA SVISLÉ OCASNÍ PLOŠE. OZNAČENÍ TOHOTO TYPU SE NAZÝVALO „G“ SYMBOLY, SKLÁDALO SE Z RŮZNÝCH GEOMETRICKÝCH VZORŮ A POUŽÍVALO SE KRÁTCE POUZE V ROCE 1945.

F6F-5 HELLCAT ZE STÍHACÍ PERUTĚ VF-83 SE PŘIPRAVUJÍ KE STARTU Z PALUBY LETADLOVÉ LODĚ USS *ESSEX*, DUBEN 1945.





HELLCAT Mk. I z BRITSKÉ 800. PERUTĚ FAA OPERUJÍCÍ Z LETADLOVÉ LODĚ HMS EMPEROR (D98) TŘÍDY AMEER V EGEJSKÉM MOŘI, ZÁŘÍ 1944.

však bylo letadlo vráceno na předchozí standard a vývojový program nepokračoval, jelikož protivník nedisponoval letadly operujícími ve velkých výškách.

XF6F-4

Jednalo se o první prototyp XF6F-1 (sériové číslo 02981) opravený po havárii, k níž došlo 17. srpna 1942. Při opravě dostal motor R-2800-27 přepínaný dvěma mechanicky poháněnými dmychadly. V této podobě

byl stroj zalétán 3. října 1942. V listopadu bylo letadlo přezbrojeno čtyřmi kanony M2 ráže 20 mm se zásobou 200 nábojů na hlaveň. Protože se při testech neprokázala výrazná převaha kanonů nad kulometry, nebyla tato verze zařazena do sériové výroby.

F6F-5

Od dubna 1944 vyráběná nová verze F6F-5 dostala identickou pohonnou jednotku jako letadla F6F-3 pozdějších sérií čili motor R-2800-10W se vstřikováním vodní směsi zvyšující na krátkou dobu výkon na 1 640 kW (2 200 HP). Kabina byla opatřena plochým větrným štítkem z neprůstřelného skla používaným již na noční verzi F6F-3N. Všechna letadla F6F-5 nesla na každé klapce jednu regulovatelnou a jednu pevnou vyvažující plošku, kdežto u verze F6F-3 byla regulovatelná ploška na levé klapce a pevná ploška na pravé klapce. Verze F6F-5 měla navíc přidavnou pancéřovou desku a zesílenou konstrukci i potah zadní části trupu. Výzbroj zůstala stejná s tím rozdílem, že vnitřní kulometry bylo možno nahradit kanony Hispano Mk. 2 ráže 20 mm se zásobou 250 nábojů na hlaveň. Zpočátku byla za kabinou boční okénka, ta ale byla odstraněna po dokončení 1 500 nebo 2 000 letadel (podle různých pramenů). Nová verze byla o něco rychlejší než F6F-3, měla obdobnou stoupavost a o něco lepší manévrovatelnost. Celkem bylo vyrobeno 7 868 exemplářů této verze, z toho bylo 849 kusů dodáno britskému letectvu, u něhož dostaly označení Hellcat F. Mk. II. Některé z nich pak Britové přestavěli na průzkumná letadla Hellcat F.R. Mk. II se zachovanou výzbrojí a Hellcat P.R. Mk. II s demontovanou výzbrojí.

F6F-5N, F6F-5E, F6F-5P

Noční verze F6F-5N vyráběná ve velkém měřítku měla stejné přístrojové vybavení jako F6F-3N. V prvních sériích byl do pouzdra v křídle montován radar AN/APS-6, později radar AN/APS-6A. Nejčastější konfigurace výzbroje byla složena ze dvou kanonů Mk. 2 ráže 20 mm a čtyř kulometů M2 ráže 12,7 mm. Celkem bylo vyrobeno 1 432 letadel této

verze. Na dvě z nich byl pod levé křídlo namontován silný reflektor k osvětlování nepřátelských ponorek. Britské letectvo obdrželo 76 těchto nočních stíhaček, kterým přidělilo označení Hellcat N.F. Mk. II. Verze E byla vybavena vyhledávacím radarem AN/APS-4 a průzkumná verze P měla v trupu stejné kamery jako F6F-3 P. Přesný počet konvertovaných letounů není znám, protože se k jednotkám zasilaly stavebnice pro plní přestavbu, ale počet se odhaduje na 200.

XF6F-6

Dva nedokončené sériové exempláře F6F-5 byly přestavěny na standard plánované verze F6F-6. Dostaly motory R-2800-18W série C a čtyřlístvé vrtule Hamilton Standard. Startovní výkon této pohonné jednotky činil 1 566 kW (2 100 HP) a po vstříknutí směsi do válců stoupl na 1 827 kW (2 450 HP). První stroj byl zalétán 1. července 1944 a během následujících testů bylo dosaženo maximální rychlosti 671 km/h ve výšce 6 675 m. Od září měla být zahájena sériová výroba, jenže F4U-4 se stejným motorem dosahoval lepších výkonů, proto bylo od výroby upuštěno.



Včetně prototypů bylo vyrobeno celkem 12 275 hellcatů.

Již v únoru 1942 byla plánována stavba letadla G-54 s laminárním křídlem. Existovaly rovněž projekty plovákové verze a odlehčené verze pro malé letadlové lodě. Počítalo se též s použitím osmadvaciválcového motoru Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major o výkonu 2 237 kW (3 000 HP). Probíhaly i zkoušky s nesením torpéda, s nímž se počítalo pro plánovanou verzi G-69.

Po válce vzniklo 300 letounů bezpilotní verze F6F-3K a F6F-5K naložených výbušninami a používaných jako bezpilotní dálkově řízené bomby. Šest kusů bylo použito proti cílům v době korejské války v srpnu 1952. Jejich doprovodná letadla nesla označení F6F-5D.

Většina hellcatů byla stažena ze služby záhy po skončení války, i když v omezené míře dosluhovaly do roku 1953. Poměrně dlouho je však používaly letecké síly Francie, Argentiny a Uruguaye. Američtí piloti létající na stíhačkách F6F v Tichomoří nahlásili 5 156 sestřelů a britští piloti 47 sestřelů nepřátel. V Evropě bylo hlášeno 13 sestřelů. Přitom bylo ve vzdušných bojích ztraceno pouze 270 hellcatů. Zaznamenaný poměr vítězství a ztrát činí z tohoto letounu nejúspěšnější americkou stíhačku druhé světové války.



F6F HELLCAT ZE STÍHAČÍ PERUTĚ VF-20 STARTUJÍ V LISTOPADU 1944 Z LETADLOVÉ LODĚ USS ENTERPRISE (CV-6) TŘÍDY YORKTOWN.