





## Introduction

Dans cet article, je vais présenter deux modèles de F6F-5 Hellcat.

Il s'agit de deux kits EDUARD au 1/48 . Le premier est le F6F-5N en version « week end edition » avec un ajout de photodécoupe Eduard « Zoom » pour le cockpit. Ce kit incluant des roues et des canons de 20mm en résine, je ne monterais pas le radar, pour en faire 1 F6F-5 de l'armée de l'air équipé de canons de 20mm. Le second kit est le F6F-5 en version « ProfiPack » qui sera monté avec la déco marine nationale proposée par la boîte.

J'utilise les peintures USNavy de la gamme AK Real colors.

Les planches de décals proviennent de la gamme Berna pour le F6F-5 canon de 20mm de l'armée de l'air, et de la planche de décoration de la boîte Edouard pour l'avion aux couleurs de la marine nationale.

Mes documents de référence sont:

- Avions de combat Hors Série n°10 " L'armée de l'air en Indochine 1945 - 1956"
- Connaissance de l'histoire n°58 "Aviation Française en Indochine 1940 - 1954"
- Osprey n°10 « Hellcat Aces of the WWII »
- Aero Detail n°17 « Grumman F6F Hellcat »

Date de retrait	1960 (Uruguay)
Coût unitaire	35 000 \$ de 1945
Nombre construits	12 275 <sup>1</sup> (de 1942 à 1945)
Équipage	
1 pilote	
Motorisation	
Moteur	Pratt & Whitney R-2800-10W Double Wasp
Nombre	1
Type	Moteur en étoile avec



possibilité de 3  
réservoirs externes  
de 568 L, soit 2 120 kg

**Avec armement** 5 714 kg

**Maximale** 6 990 kg

#### Performances

**Vitesse maximale** 610 km/h

**Vitesse de  
décrochage** 135 km/h

**Plafond** 11 370 m

**Vitesse  
ascensionnelle** 1 068 m/min

**Rayon d'action** 1 520 km

**F6F-5N :**  
**2 canons** de 20 mm  
(calibre 0.79) (225  
coups chacun)  
**et 4 mitrailleuses**  
**Browning M2** de  
12,7 mm (calibre 0.50)  
(400 coups chacune)

**Externe** **Bombes :** (Max : 1 814  
kg)

*\*Sous le fuselage :*

1 bombe de 907 kg  
ou 1 torpille Mk.13-3

*\*Sous les ailes :*

2 bombes de 450 kg  
ou 4 bombes de 450 kg



## Hellcat en Indochine

<https://www.youtube.com/watch?v=2gQ5XBHCpLI>

### Les Hellcat en Indochine de 1950 à 1954

La période mi 49 – fin 50 a été marquée par la montée en puissance en Chine, d'une aviation moderne utilisant des jets d'origine soviétique. Devant ce risque d'incursion et l'impossibilité de déployer des jet en Indochine, les américains promirent la mise en place de F6F Hellcat et de F8F Bearcat.

Ceci s'est traduit dans un premier temps, par la mise en place en juillet 1949, comme appareils de transition, de P63C Kincobra qui avaient été livrés à la France au titre de la loi « prêt-bail », puis par la livraison fin 1950 des F6F Hellcat (et plus tard des F8F Bearcat) au titre du plan « Mutual Defense Assistance Program » (MADAP).

Avec l'expérience des trois premières années du conflit, cette période a également vu la mise en place de 3 groupements aériens tactiques (GATAC), géographiquement définis et adaptés au commandement terrestre afin de faciliter l'appui des troupes au sol.





## Les F6F-5 Hellcat remplacent les Spitfire

Les F6F-5 Hellcat remplacent les Spitfire à bout de souffle dans l'armée de l'air et les Seafire dans l'Aéronavale...

Le dernier Hellcat sortit des chaînes de montage en novembre 1945. La production totale fut de 12.275 appareils dont 11.000 en à peine deux ans. Cette impressionnante production de masse fut permise grâce à la conception originale du F6F, qui ne nécessitait que peu de modifications sur la chaîne de montage. La dernière et la plus répandue des variantes construites fut la F6F-5, qui était équipée d'un grand nombre d'améliorations dont un moteur plus puissant, le R-2800-10W, un capot moteur plus aérodynamique, la suppression des fenêtres situées en arrière de la canopée, une verrière blindée améliorant la vision. Une autre amélioration majeure du F6F-5 était la possibilité d'augmenter la puissance de feu en passant de l'armement standard de six mitrailleuses de 12,7 mm (calibre 50/100 de pouce) à un mix de deux canons type M3 de 20 mm (Hispano-Suiza HS.404 construit sous licence) alimentés à 225 coups par arme et montés de pair avec deux mitrailleuses de 12,7 mm approvisionnées à 400 coups par arme. Cette configuration ne fut cependant utilisée que sur la variante de chasse nocturne F6F-5N.

L'armée de l'air sera dotée de Hellcat fourni par l'aide américaine. En effet, les événements dans la région évoluant avec le déclenchement de la guerre de Corée (juin 1950), les américains acceptèrent de fournir des avions qui ne pouvaient pas servir en Corée, car c'étaient pour eux des appareils périmés pour une guerre avec une opposition aérienne. En octobre 1950, le porte avions *Dixmude* livrait à l'armée de l'air quarante F6F-5 Hellcat, avion embarqué mais bien armé et pouvant être utilisé comme appareil d'attaque au sol. Ils serviront de fin 1950 à début 1952 successivement au GC II/6 « Normandie Niemen », GC I/6 « Corse » et à l'« Auvergne » qui portera successivement les appellations de GM, puis GC II/9 et enfin GC II/21. Curieusement, certains F6F-5 de l'armée de l'air étaient équipés avec l'armement de la version chasseur de nuit F6F-5N (deux canons de 20mm et quatre mitrailleuses de 12.7mm), mais sans emporter le radar. Avec leurs 4 mitrailleuses et leurs 2 canons, emportant des bombes et des roquettes, ils étaient mieux armés que les Spitfire. Les équipages en appréciaient l'autonomie, la puissance moteur et la puissance de feu accrue par rapport au Spitfire. Cependant, l'armée de l'air décida de progressivement les remplacer par les F8F Bearcat, car les Hellcat souffraient des conditions de déploiement à terre et d'une forte attrition au combat, obligeant l'armée de l'air à emprunter 6 Hellcat à l'aéronavale en 1952 pour lui permettre





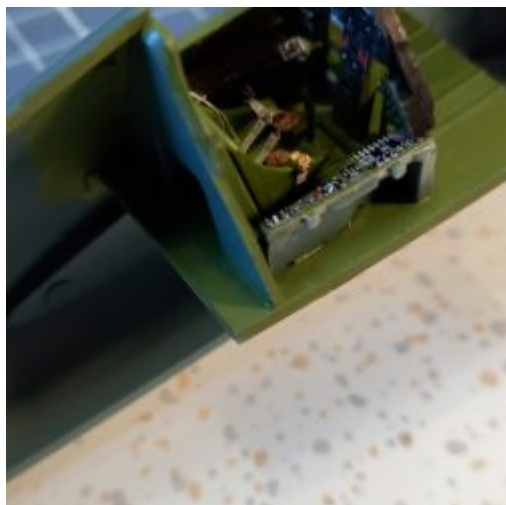
d'assurer ses missions journalières. Au total, durant ces 16 mois d'utilisation, 10 Hellcat de l'armée de l'air ont été abattu, 6 pilotes ont perdu la vie et 1 a été fait prisonnier. Après leur retrait les appareils survivants furent remis à la marine.

La marine, quand à elle sera doté de 126 F6F-5 et 15 F6F-5N achetés par la France et livrés entre 1950 et 1953, au sein des flotilles 1F, 12F, 54S, 57S, et 59S. Les appareils reçus étaient de deuxième main et certains étaient un peu fatigués. Seuls les appareils des flotilles 1F (renommée ensuite 11F) et 12F, serviront en Indochine, à partir des porte-avions « Arromanches », « La Fayette » (1953) et « Bois Belleau » (1954) ou en détachement sur les bases terrestres. Les 54S, 57S et 59S assurant la transformation des pilotes de l'armée de l'air et de la marine sur Hellcat en métropole ou en Afrique du Nord. Pendant ces 4 années d'utilisation du Hellcat en Indochine, la marine aura perdu 6 avions au combat, 3 pilotes sont décédés et 1 qui avait pu évacuer son appareil a été fait prisonnier lors de la chute de Dien Bien Phu, puis libéré par la suite. Le dernier Hellcat perdu en Indochine sera le F6F-5 BuAer 79404 de la flotille 11F (11.F-20), touché par la DCA au dessus de « Castor » (Dien Bien Phu) le 26 avril 1954, quelques jours avant la chute du camp retranché. Son pilote, le Second-maitre Daniel ROBERT a pu sauter en parachute mais il a été fait prisonnier par les Vietminh. Il mourra d'épuisement suite à une marche forcée, vers le 8 juin 1954.

La marine gardera les F6F-5 en service en Indochine jusqu'en 1954, année où ils seront eux aussi progressivement remplacés par les AU1 et F4U-7 Corsair...

Après l'Indochine, les Hellcat de l'aéronavale serviront encore quelques temps en Afrique du Nord, puis les derniers seront ferrailés en 1960.





## Montage et peinture des cockpits

Le montage commence doucement par la préparation des cockpits et des fuselages. En parallèle, je monte les emports (réservoirs, bombes, roquettes)...

Après un bon dégraissage à l'alcool ménager 95°, j'ai appliqué le « Zinc Chromate Green » ATOM-20074 au peinceau sur les éléments des cockpits et des demi fuselages.

Dans le même temps, j'ai commencé la pose de la photodécoupe sur les tableaux de bord. Ayant du mal avec la cyano, j'ai essayé (et adopté) la technique de didier à la colle blanche en utilisant la colle du magasin de bricolage diluée à l'eau... <https://www.youtube.com/watch?v=TpgdQzYZLoM>

Après quelques jours d'incertitude sur ma capacité à poser de la photodécoupe, je suis finalement venu à bout de mes deux cockpits qui ne se voient pas trop une fois les demi fuselages collés...



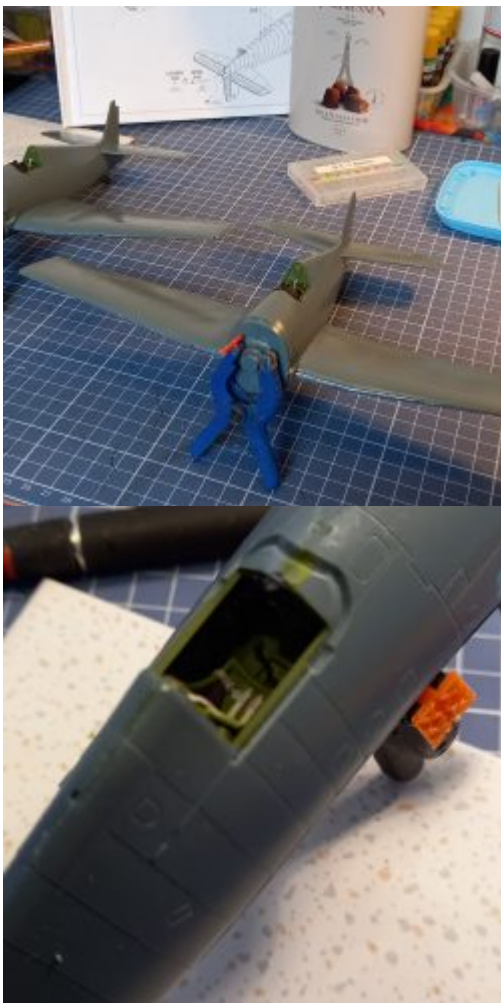




## Montage et peinture des cellules

Poursuite par l'assemblage des ailes et empenages horizontaux, puis par leur collage sur le fuselage... Je trouve que c'est un point faible du kit: il n'y a pas de pièce permettant de caler correctement les ailes et empenages horizontaux, ce qui peut amener à les coller avec un mauvais angle... Une bonne doc avec un plan 3 vues est de rigueur.

Sur un des deux kit, j'ai réservé l'emplacement des canons de 20mm que je monterais avant peinture...





## Finition des modèles

