



A FEW WORDS FIRST

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, bomb racks 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.

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 Grumman se pustil do vývoje letounu, který měl být nepříliš 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 inovacích 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 přehlédnuto 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.

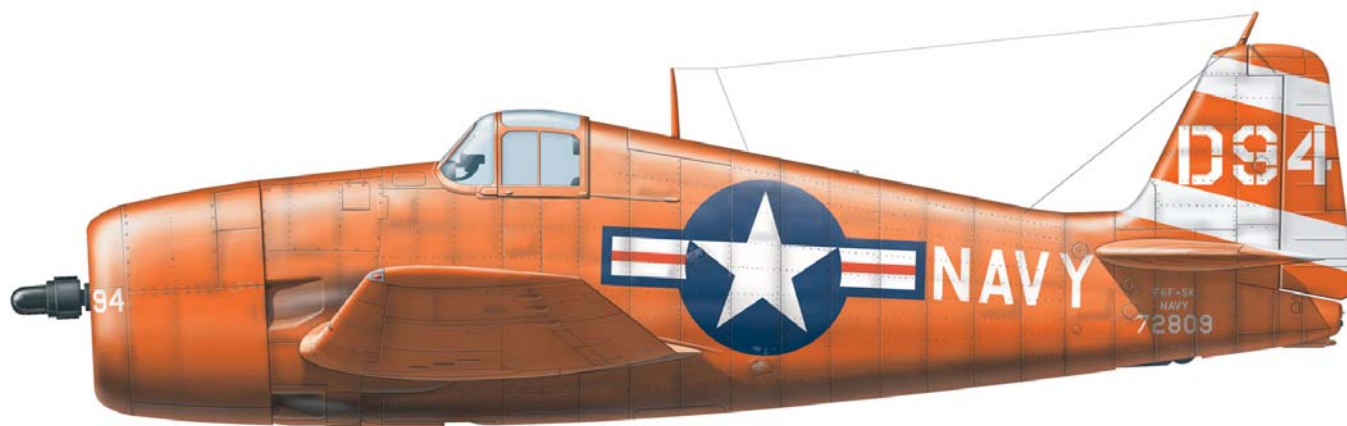
Nový letoun dostal pojmenování „Hellcat“. Více než příznačné jméno neznamená jen kočku odnášející si do pekla své nepřátele; byla to hříčka se slovy na druhou – Hellcat ve slangu ostřílených hochů amerického západu znamená „hospodský rváč“. A takového Navy potřebovala – silný letoun s tvrdými pěstmi, který by leccos vydržel a ve rvačce tak snadno neztratil dech... Linie Hellcatu z něj netvoří 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 rváčem šitým na míru potřebám pilotů a specifice válčiště, pro které byl určen. První variantu F6F-3 brzy doplnila F6F-5 se změnami v překrytu kabiny, krytů motoru, závěsníky pum a přídavných nádrží.

První vzdušný střet s nepřítelem přišel 1. září 1943, kdy se pod dávkami púlpalcových kulometů dvou Hellcatů k zemi zřítily 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 pacifický rváč v vzduchu i na zemi dalších více než 160 letounů protivníka. Velmi časté mohutné střety období bitvy o Filipínské moře vyvrcholily 19. června 1944 pověstným „lovem mariánských krocanů“, 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 stíhačů. Letouny P-61 od USAAF, které by mohly pomoci, byly příliš vzdálené. Proto byly urychleně nasazeny noční stíhací varianty Hellcatu, označované jako F6F-5N a F6F-3N se zabudovaným radarem. Nová role pro Hellcaty přišla koncem podzimu 1944 při zvýšeném nasazení kamikadze, kdy museli jejich piloti zastavovat neobvykle útočící protivníky, kteří se zcela vyhýbali střetům ve stíhacích 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 bojové službě 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 bojové služby stal neúspěšnější palubní letoun Pacifiku. Mohutný, na první pohled neforemný, jakoby bez elegance, hospodský rváč – divoký, silný, nebojácny poez, který se tříkrát otočil a byl schopný vybil celý saloon. Takový byl Hellcat na pacifickém nebi.



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



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.



I 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、窓を開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。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品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、破り捨てして下さい。

INSTRUKTION SIGNS

* INSTR. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOU
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODŘÍZNOUT
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EXPRESS MASK
POUŽIT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM
AND PAINT BEFORE
GLUING

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES



部品

A>

B> PLASTIC PARTS

C>

D>

E> 2 pcs.

F>

H> 2 pcs.

G> 2 pcs.

RP - RESIN PARTS

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard MASK

1 2 3 4 5 5 4 3 2

6 7 8 9 9 10 10 11 11 12 12 12 12 13 14 15 16 17 18 19 19 20 20 21 21 21 21

-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



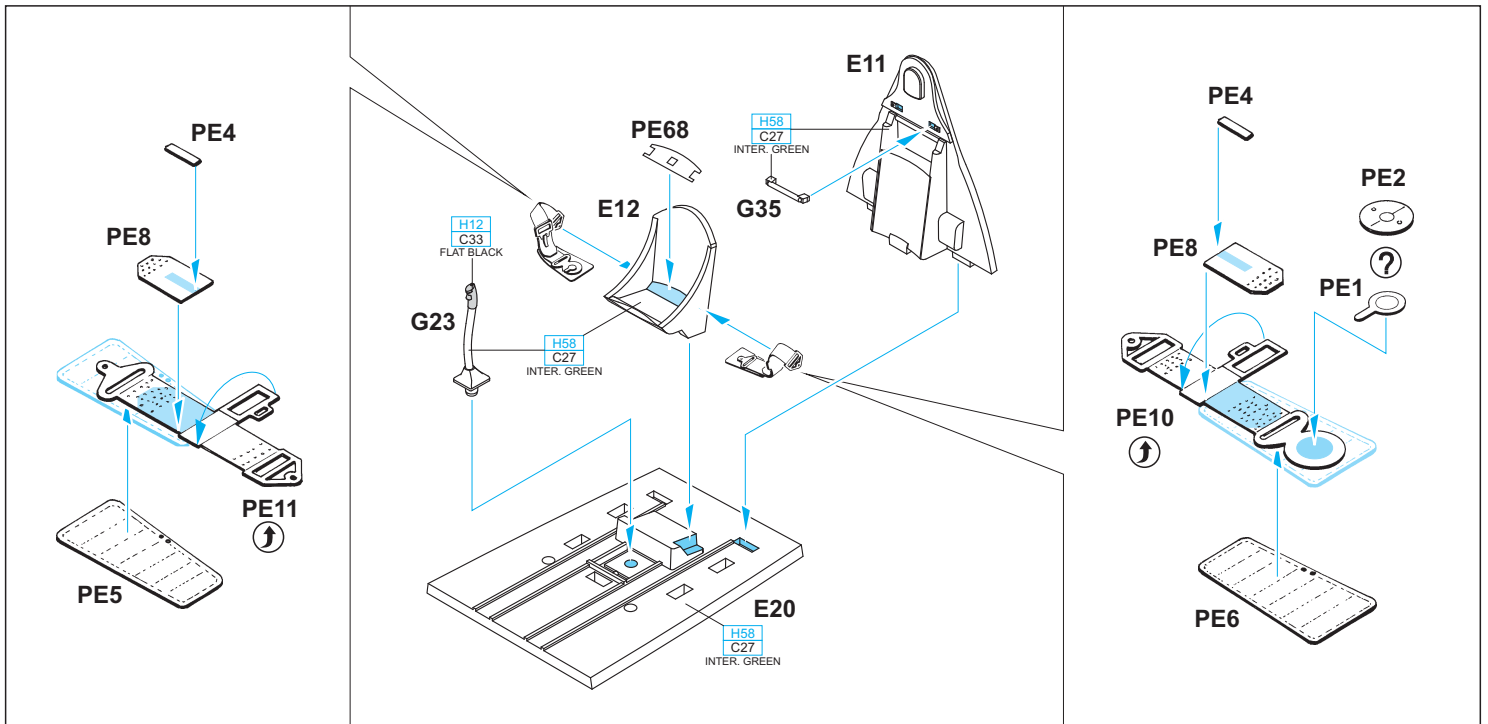
PEINTURE



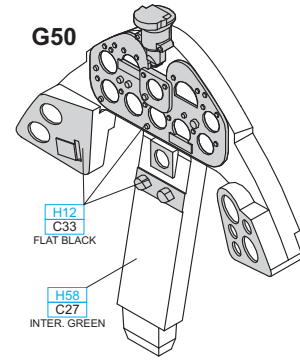
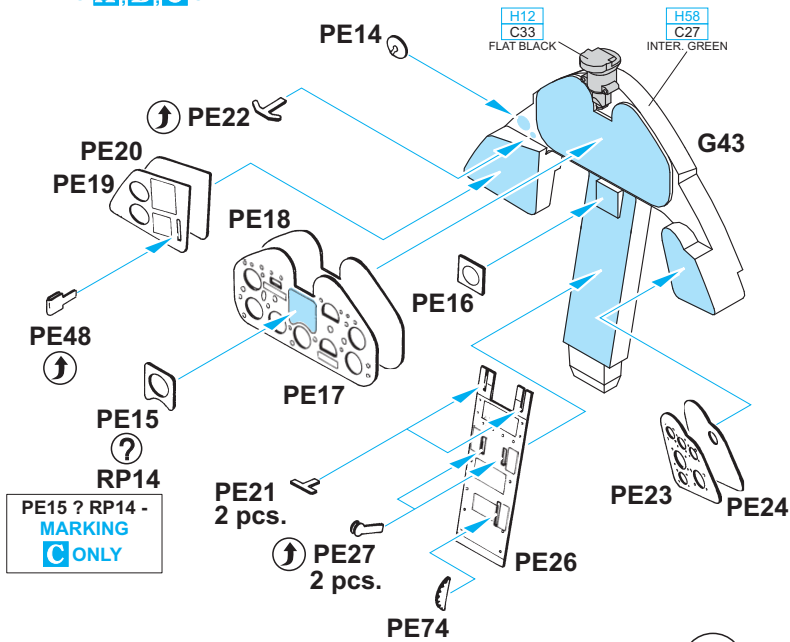
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H13	C3	FLAT RED
H24	C58	ORANGE YELLOW
H51	C11	LIGHT GRAY
H54	C14	NAVY BLUE
H56	C72	INTERMEDIATE BLUE
H58	C27	INTERMEDIATE GREEN
H77	C137	TIRE BLACK

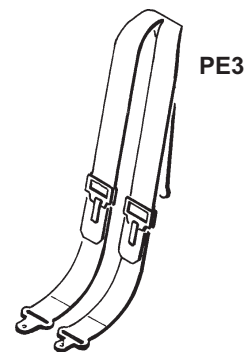
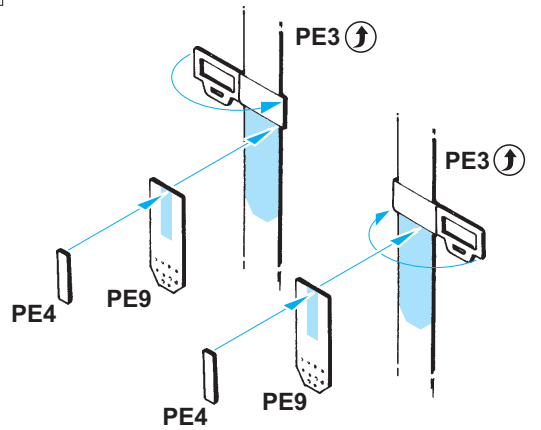
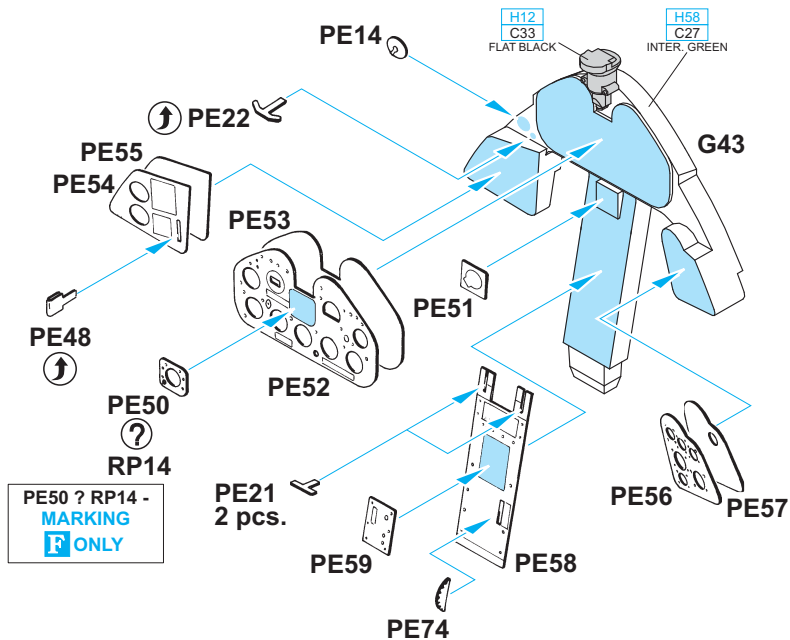
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H80	C54	KHAKI GREEN
H90	C47	CLEAR RED
H91	C48	CLEAR YELLOW
H94		CLEAR GREEN
H306	C306	GRAY
H316	C316	WHITE
H344		RUST
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM



MARKING **A, B, C** ONLY

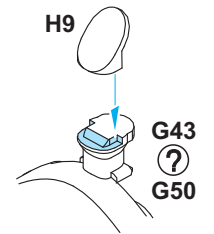
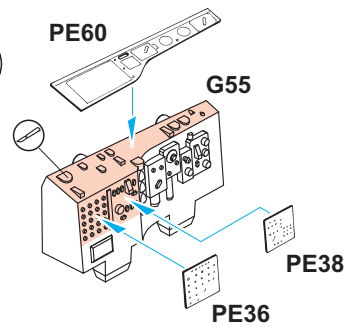
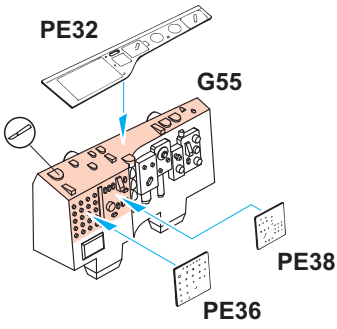


MARKING **D, E, F, G, H, I** ONLY

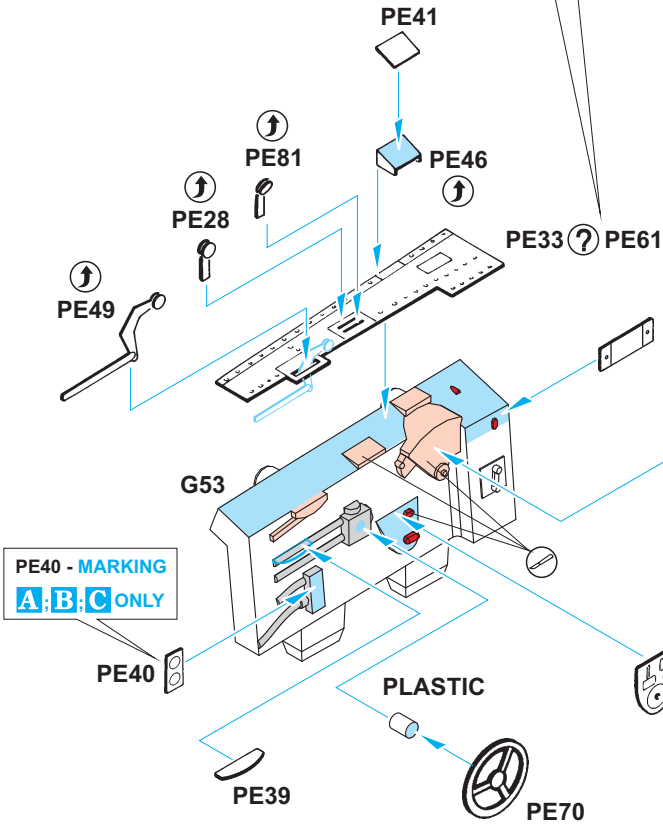


MARKING **A, B, C** ONLY

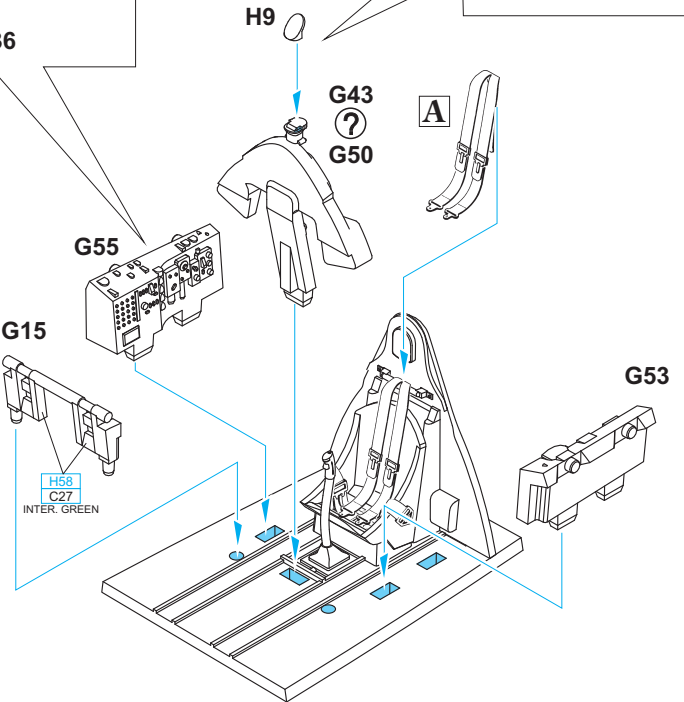
MARKING **D, E, F, G, H, I** ONLY



PE33 - MARKING **A, B, C** ONLY
 PE61 - MARKING **D, E, F, G, H, I** ONLY



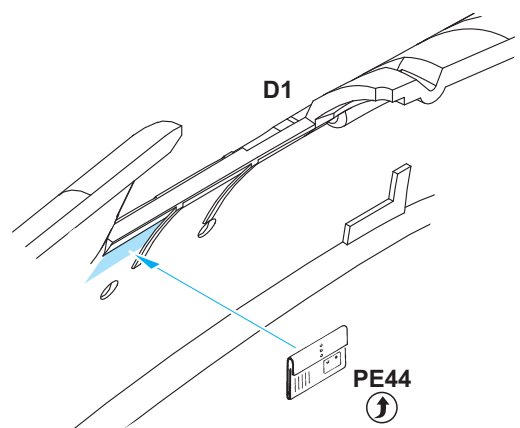
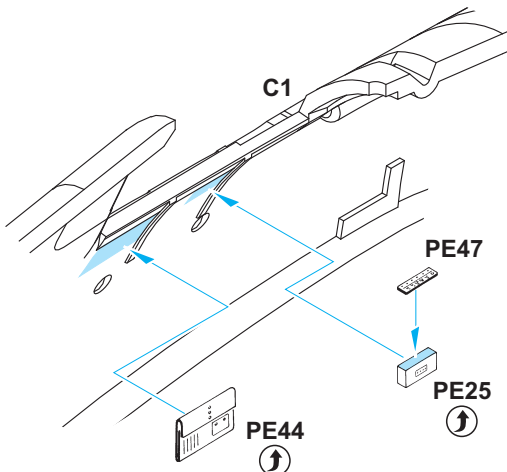
PE40 - MARKING **A, B, C** ONLY



H58
C27
INTER. GREEN

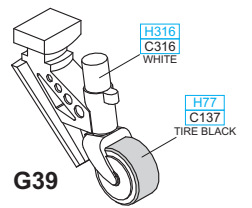
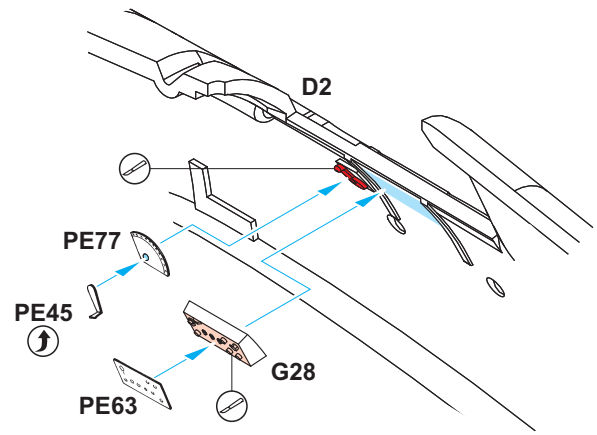
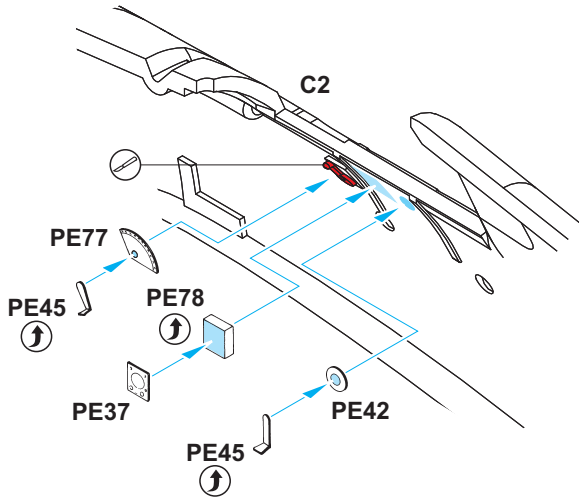
MARKING **A, B, C** ONLY

MARKING **D, E, F, G, H, I** ONLY

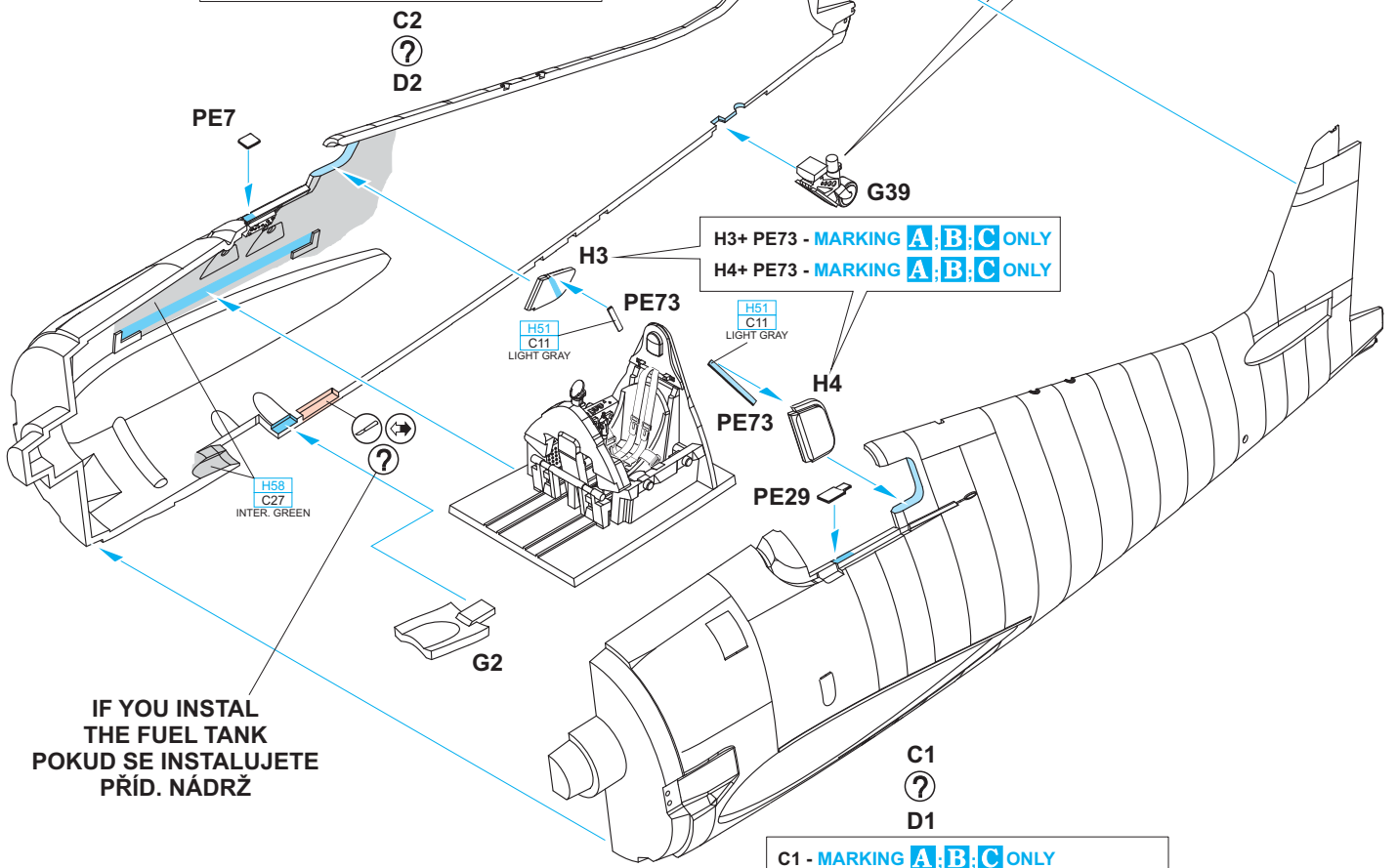


MARKING **A;B;C** ONLY

MARKING **D;E;F;G;H;I** ONLY



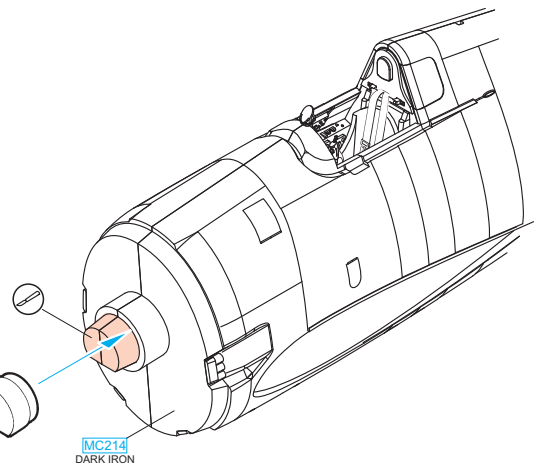
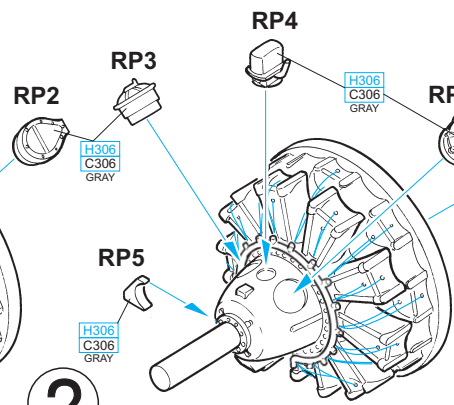
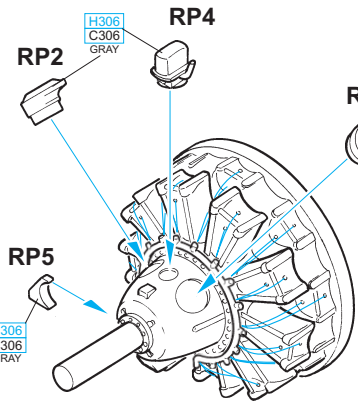
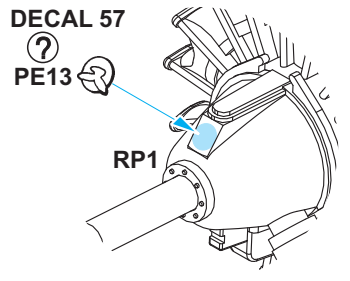
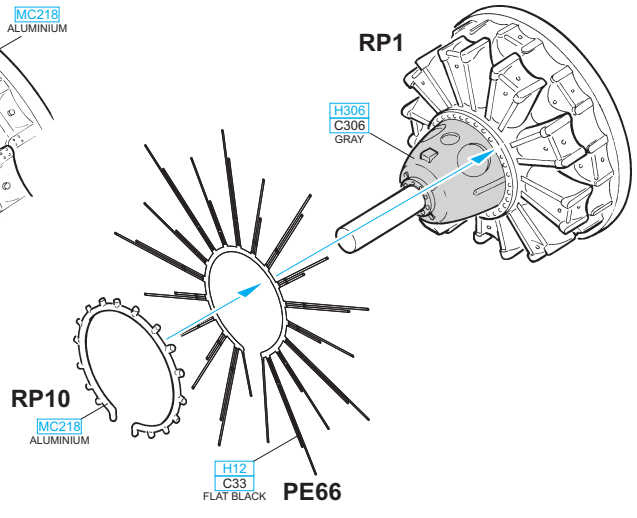
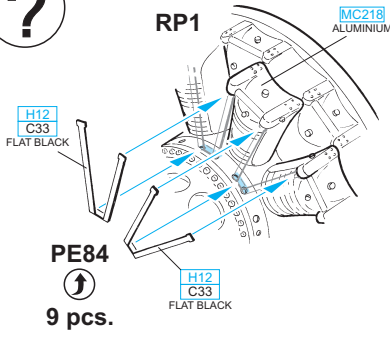
C2 - MARKING **A;B;C** ONLY
 D2 - MARKING **D;E;F;G;H;I** ONLY



IF YOU INSTALL THE FUEL TANK
 POKUD SE INSTALUJETE PŘÍD. NÁDRŽ

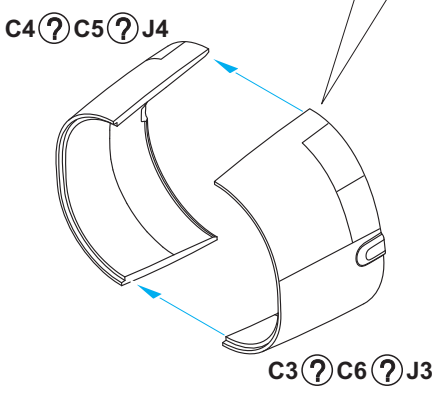
C1 - MARKING **A;B;C** ONLY
 D1 - MARKING **D;E;F;G;H;I** ONLY

?

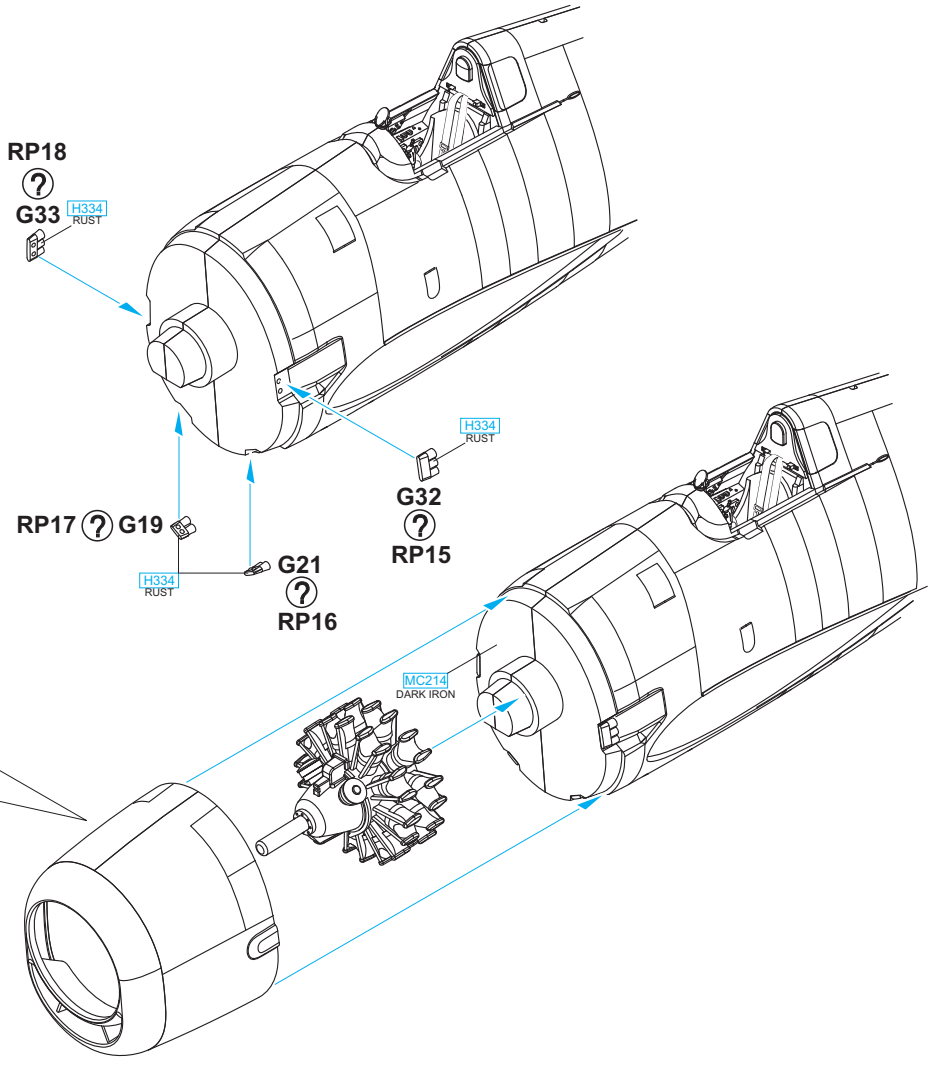
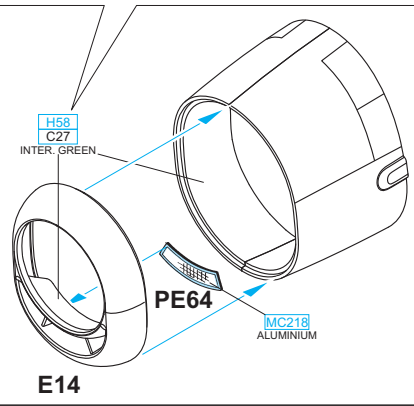


?

C5, C6 - MARKING **A**
 C3, C6 - MARKING **B; C**
 J3, J4 - MARKING **D; E; F; G; H; I**



H51 C11 LIGHT GRAY - MARKING **A; B; C**
 H58 C27 INTER. GREEN - MARKING **I**
 H12 C33 FLAT BLACK - MARKING **D; E; F; G; H**



A1
 ?
 B2
 A1 - MARKING A;B;C ONLY
 B2 - MARKING D;E;F;G;H;I ONLY

A2 - MARKING A;B;C ONLY
 B1 - MARKING D;E;F;G;H;I ONLY

RP7 - MARKING F ONLY

RP7
 ?
 A8

MC214
 DARK IRON

G5

G54

MC214
 DARK IRON

RP8 - MARKING F ONLY

A9 ?
 RP8

A3
 ?
 B4

A3 - MARKING A;B;C ONLY
 B4 - MARKING D;E;F;G;H;I ONLY

IF YOU INSTAL
 BOMB RACKS
 POKUD SE INSTALUJETE
 PUMOVÉ ZÁVĚSNÍKY

?
 ?

?
 ?

A4
 ?
 B3

A4 - MARKING A;B;C ONLY
 B3 - MARKING D;E;F;G;H;I ONLY

A6 - MARKING A;B;C ONLY
 B5 - MARKING D;E;F;G;H;I ONLY

A6 ?
 B5

E4

H94
 CLEAR GREEN

H13

A5 - MARKING A;B;C ONLY
 B6 - MARKING D;E;F;G;H;I ONLY

E5

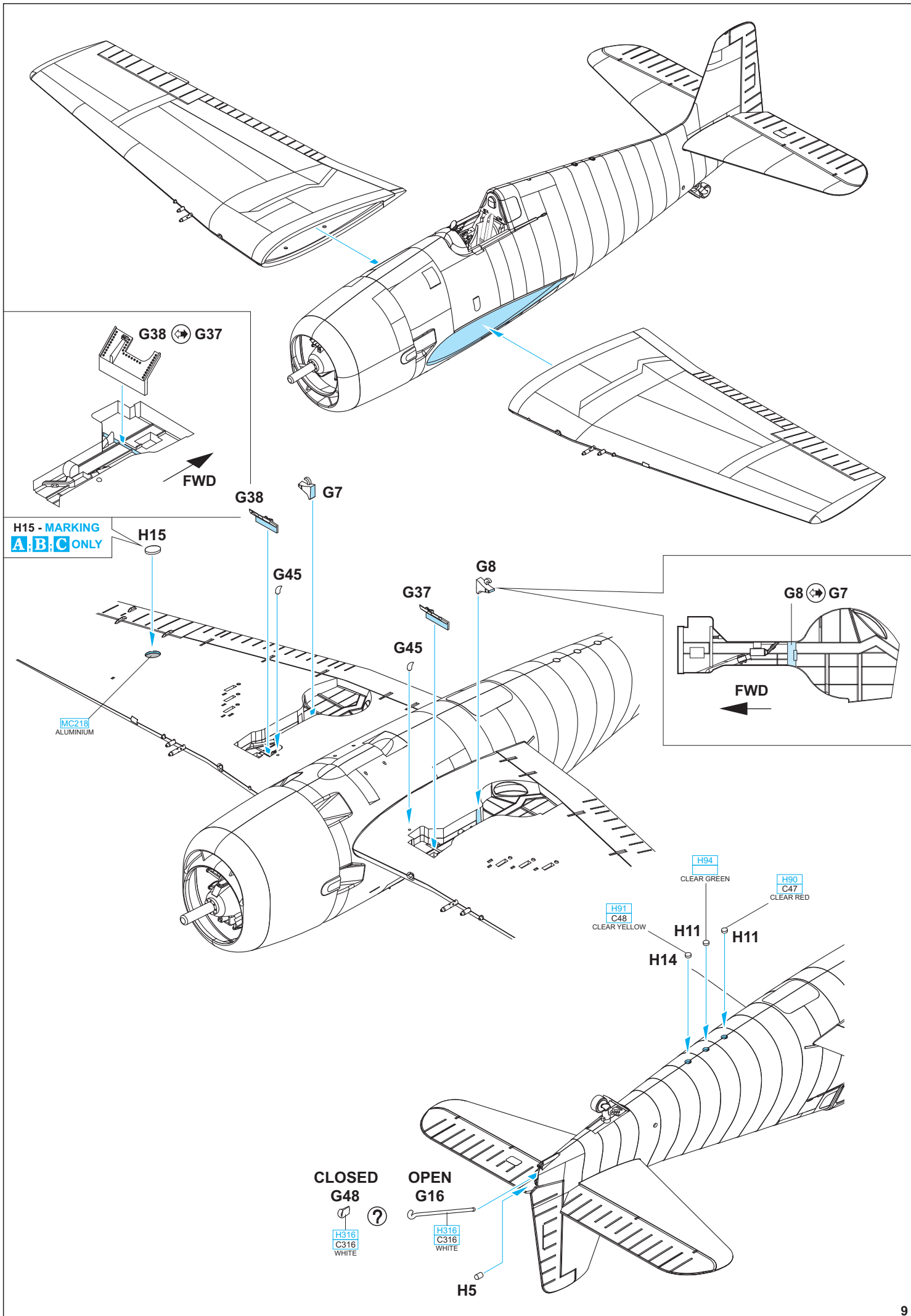
A5 ?
 B6

H90
 C47
 CLEAR RED

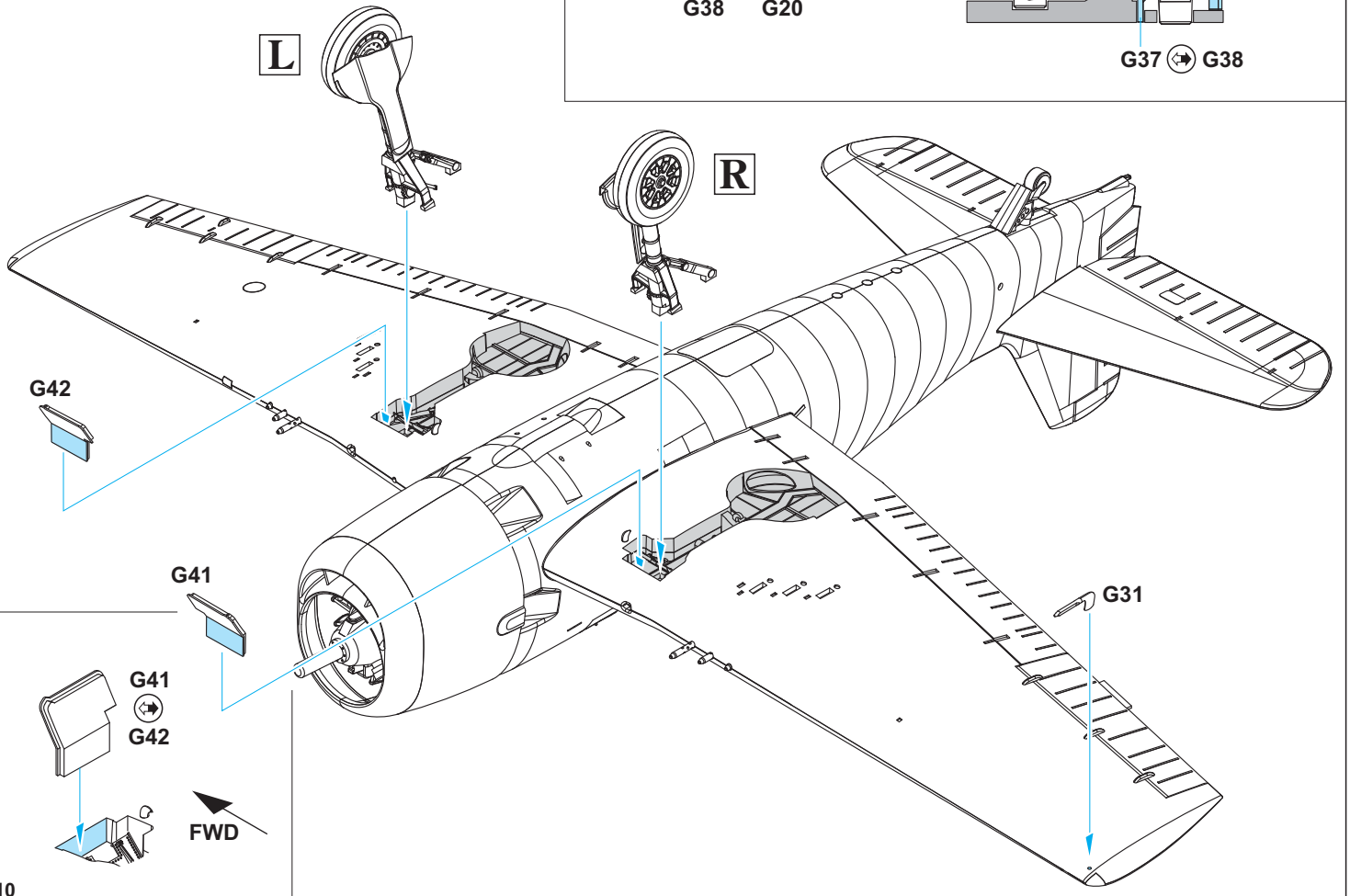
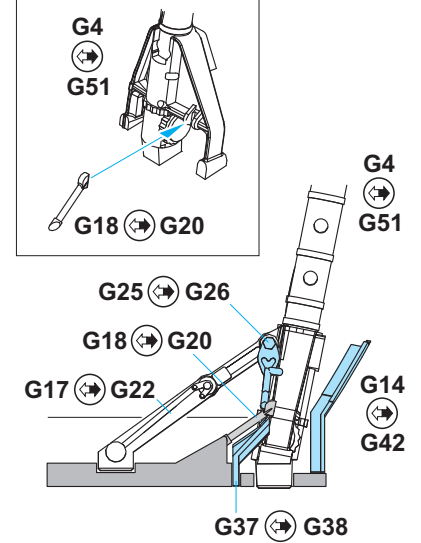
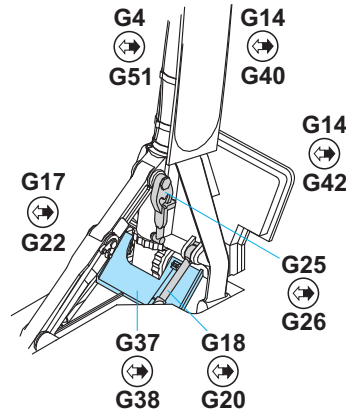
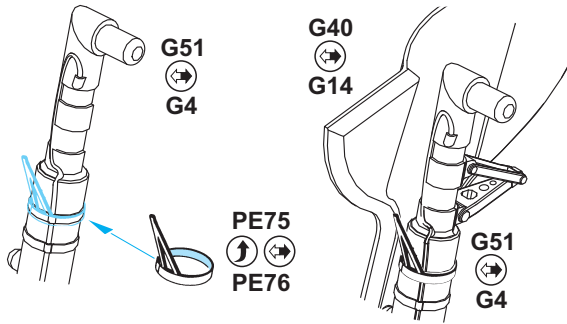
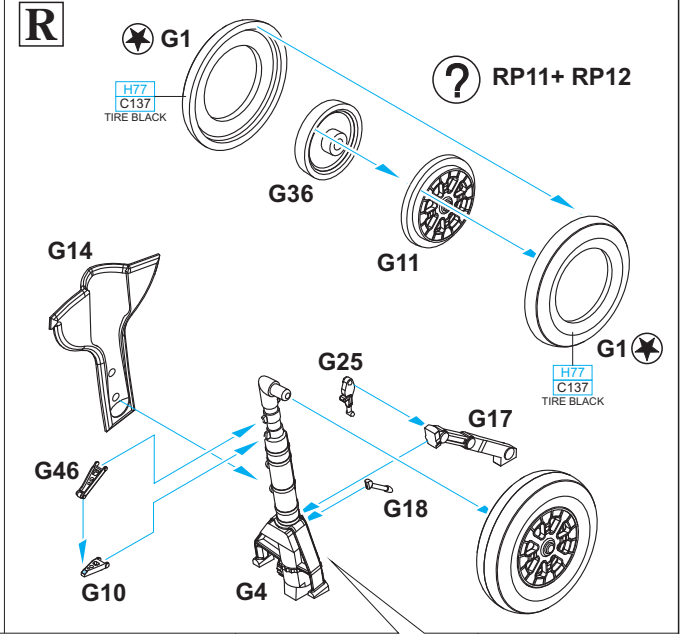
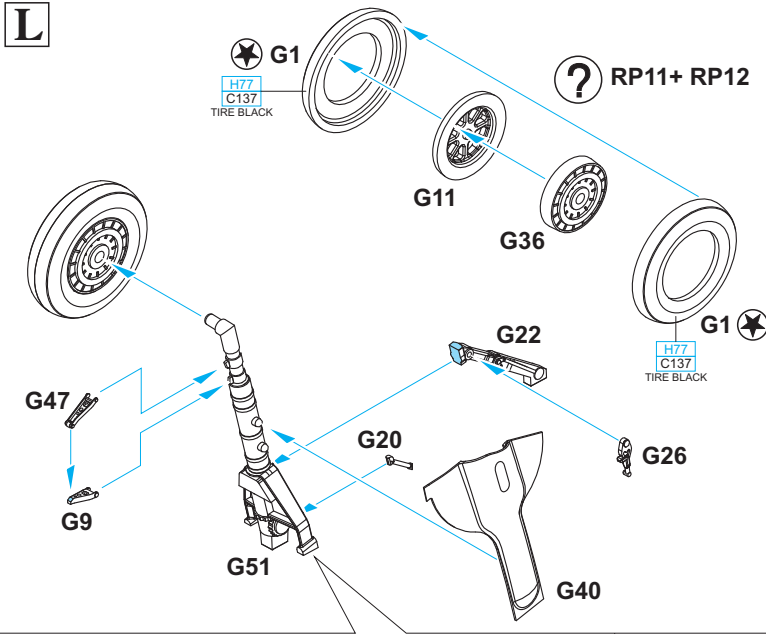
H12

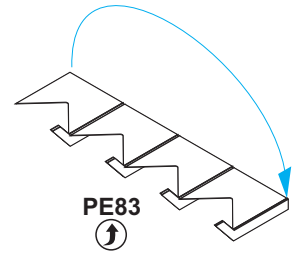
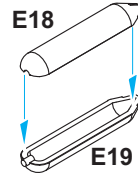
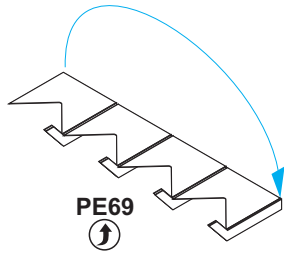
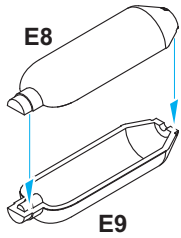
H10

H10

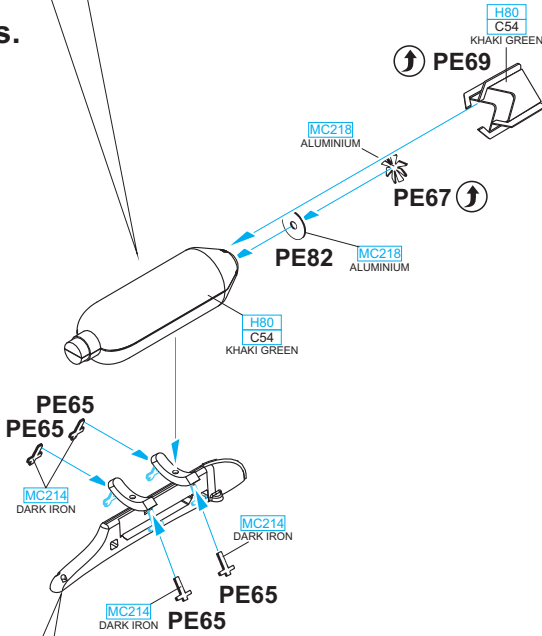


Undecarriage, wheel discs, wheel wells in lower surfaces color. Podvozkové šachty, nohy a středy kol v barvě spodních ploch.

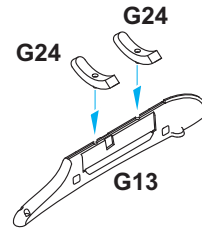
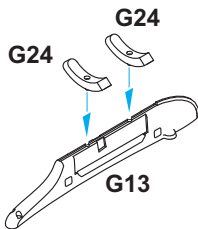
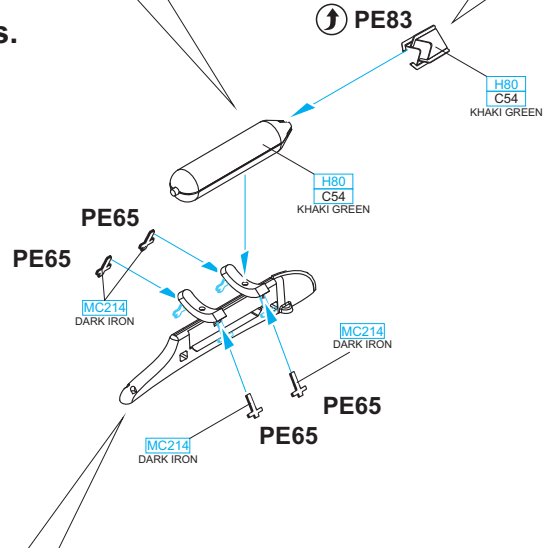




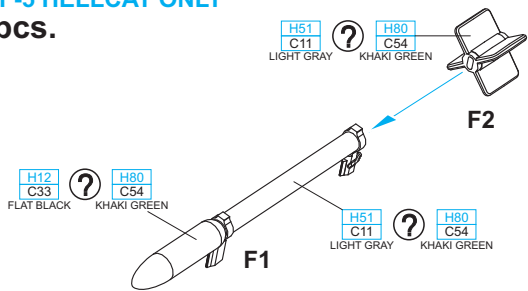
B
2 pcs.



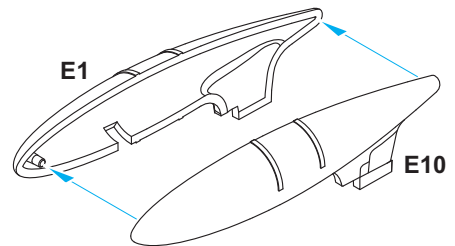
C
2 pcs.



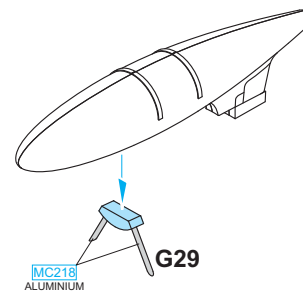
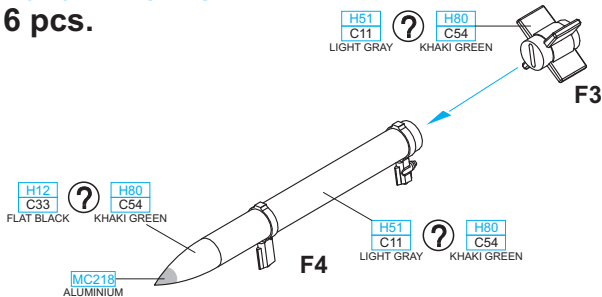
D F6F-5 HELLCAT ONLY
6 pcs.

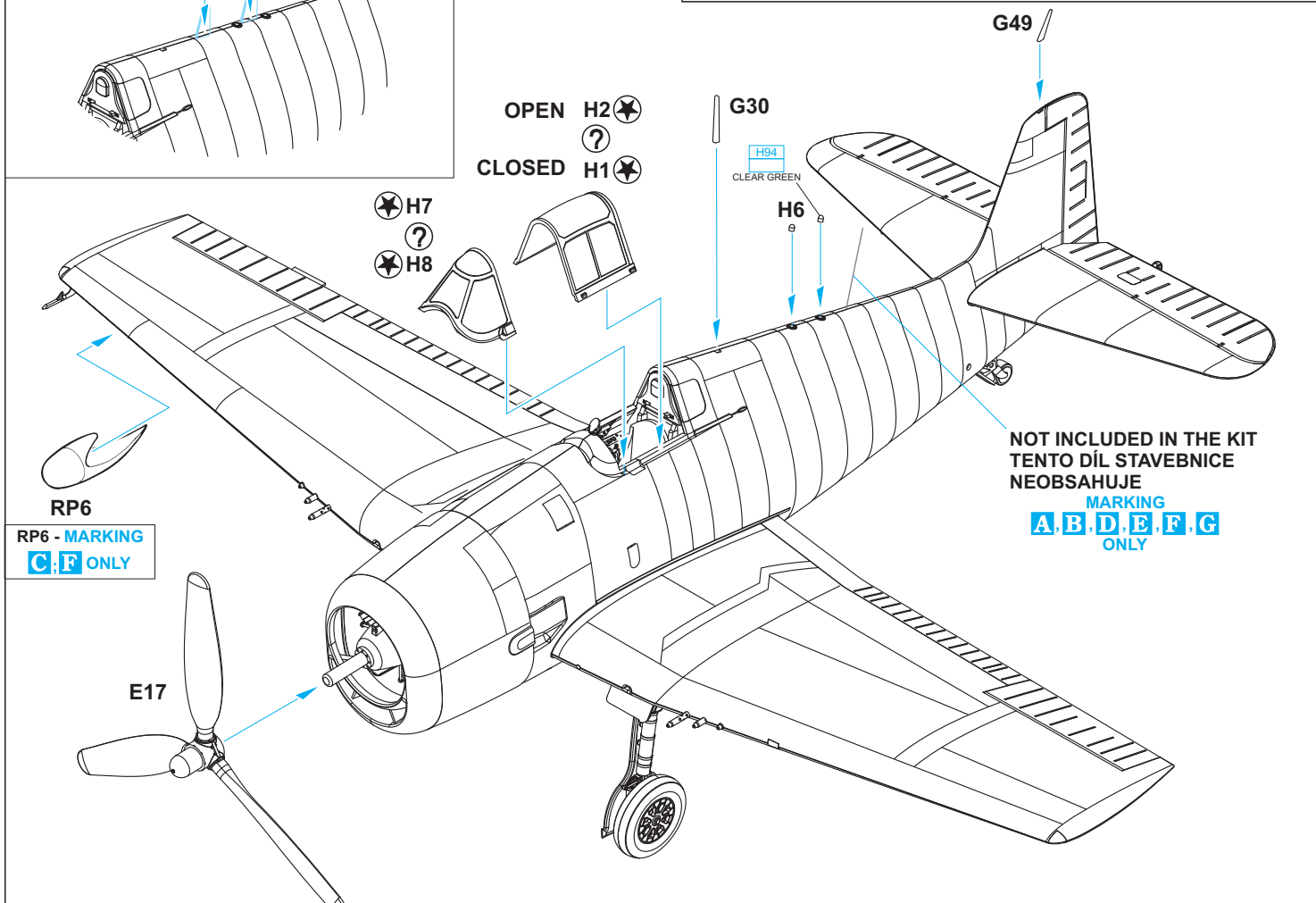
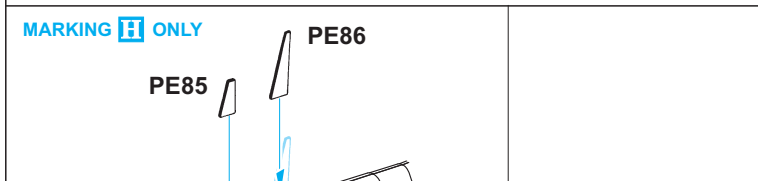
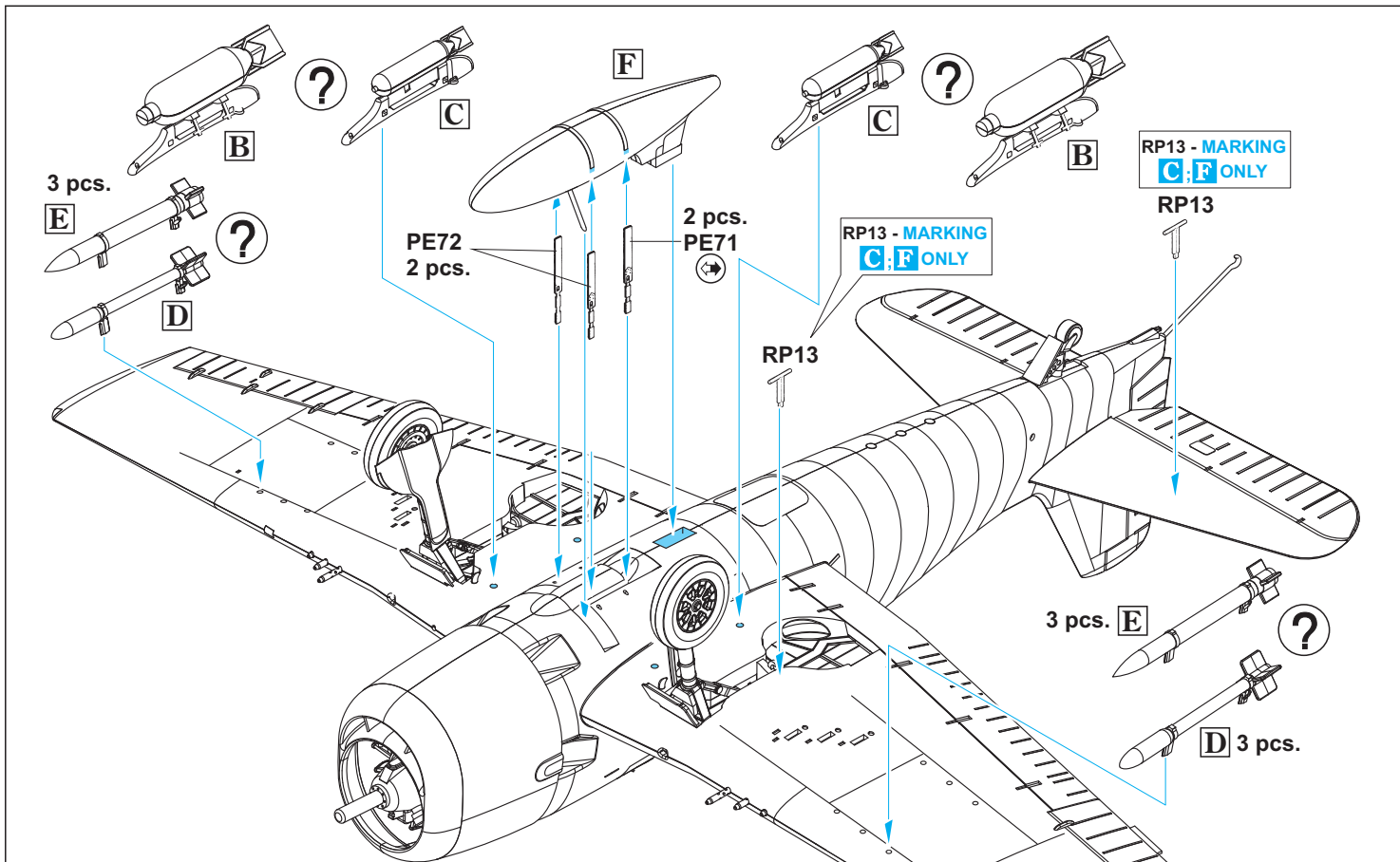


F



E F6F-5 HELLCAT ONLY
6 pcs.

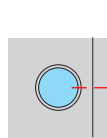




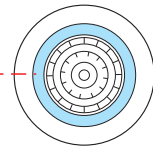
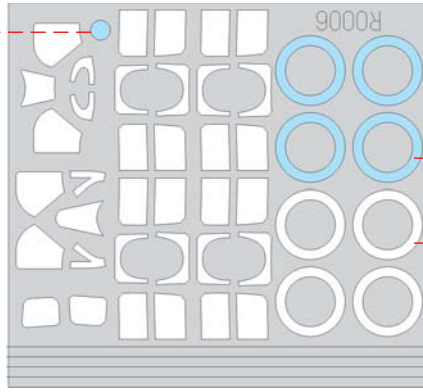
eduard
MASK

R0006

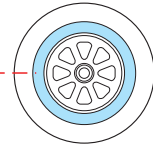
MARKING **A**; **B**; **C**



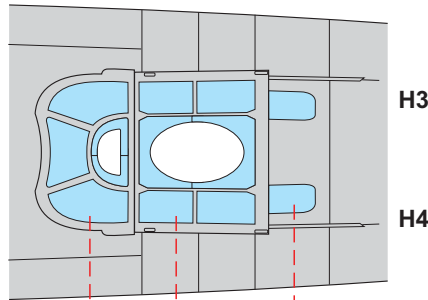
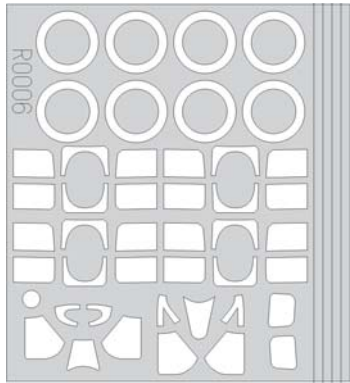
H15



G1+ G36
2 pcs.

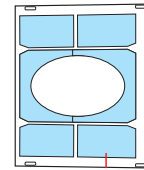


G1+ G11
2 pcs.



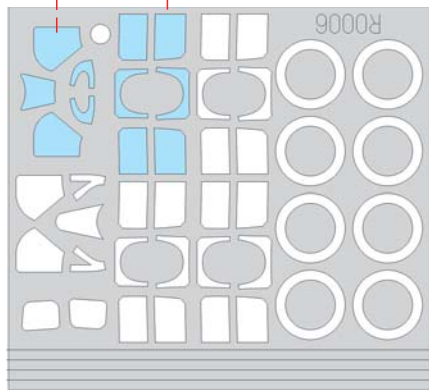
H3

H4

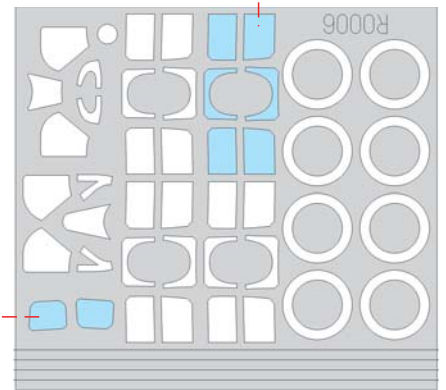


H2 - OPEN

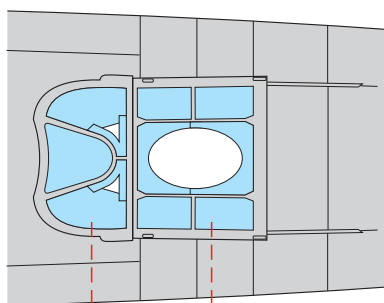
H1 - CLOSED



H8

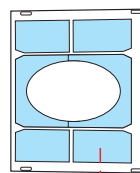


MARKING **D**; **E**; **F**; **G**; **H**; **I**

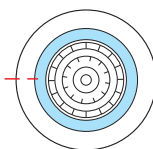
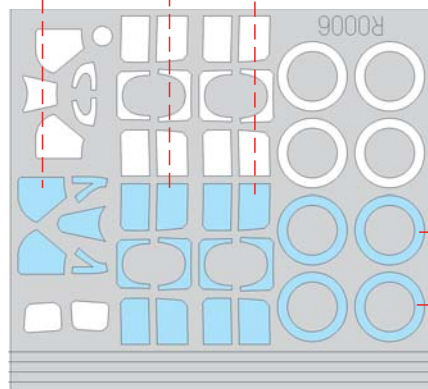


H7

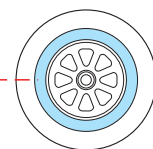
H1 - CLOSED



H2 - OPEN



G1+ G36
2 pcs.

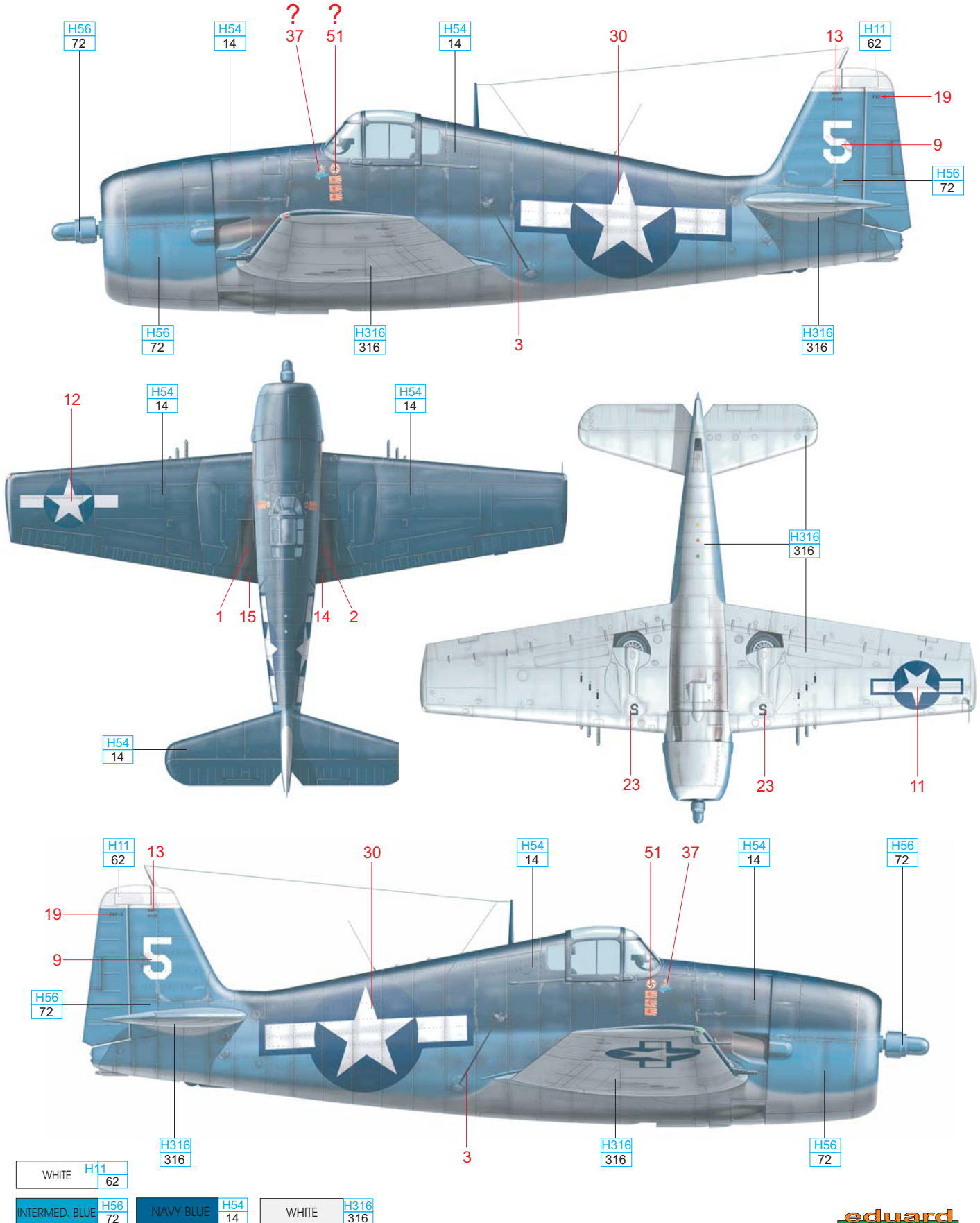


G1+ G11
2 pcs.

A. F6F-3, Lt Hollis 'Holly' Hills, VF-32, USS Langley, April 30th, 1944

Hollis 'Holly' Hills was, without a doubt, one of the most interesting Hellcat pilots. Hills began his military career with the Canadian air force. He became an aviator on June 22, 1941, the day that Hitler launched his attack on the Soviet Union. In August of the same year, he was transferred to England, and attached to No.414 Squadron, RCAF, with which, on August 19, 1942, he took part in the Dieppe landings, flying a Mustang Mk.I. At this time, he downed on Fw190. On America's entry into the war, he entered the US Navy, where, as a member of VF-32, he took part in the battles for the Pacific. During the course of intense combat over Truk on April 29, 1944, in what became known as the 'Great Marianas Turkey Shoot', he downed three Japanese Zeros. On September 21st, 1944, in the vicinity of Manila, he gained his fifth and final kill of the war over the same type. On the completion of his tour with VF-32, he served with VF-150 and VC-97. He remained in the services of the US Navy after the cessation of hostilities.

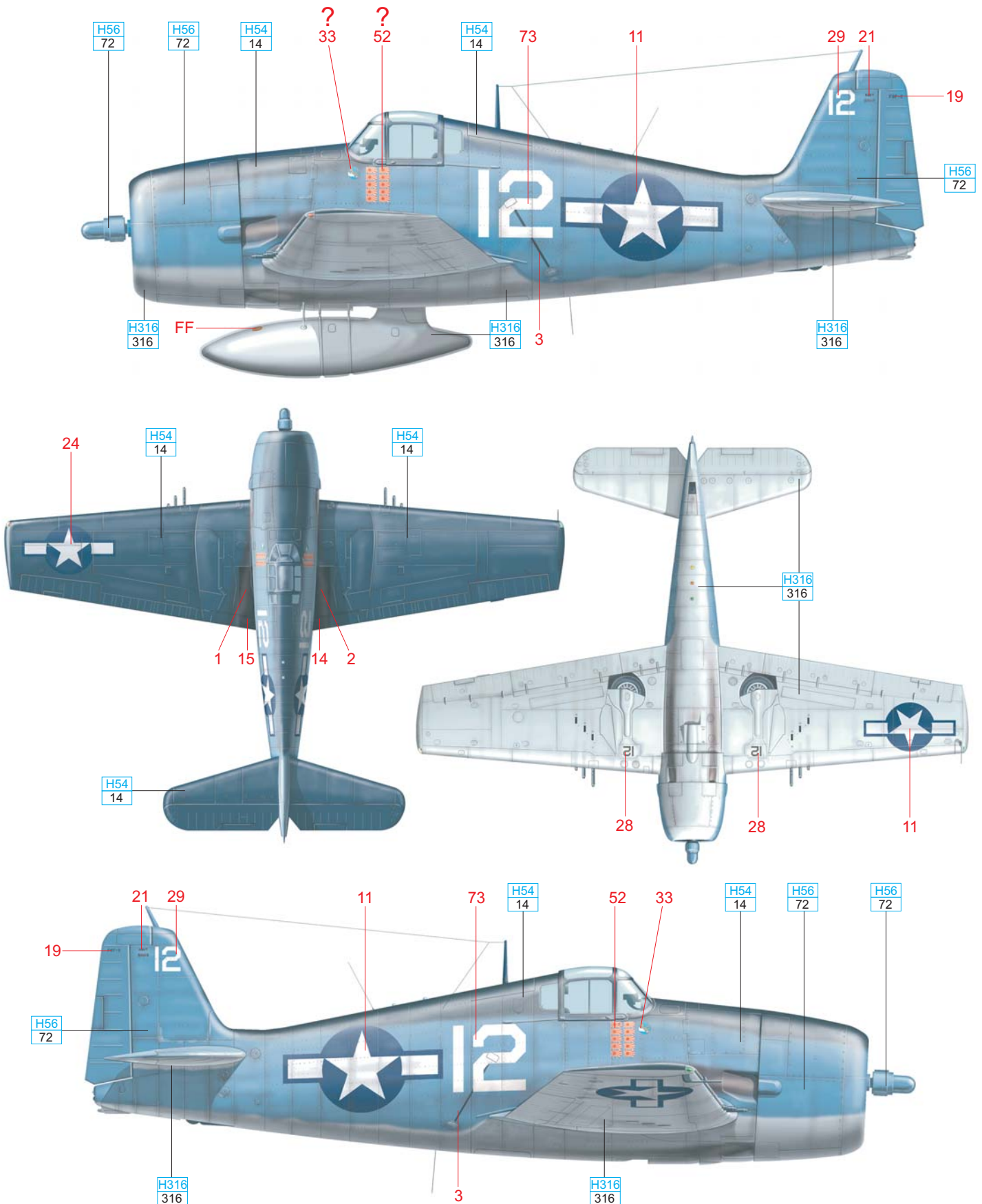
Hollis „Holly“ Hills byl bezesporu jedním z nejzajímavějších pilotů Hellcatů. Hills začal svou válečnou kariéru v řadách kanadského letectva. Letcem se stal 22. června 1941, v den, kdy Hitler zahájil útok na Rusko. V srpnu téhož roku byl přesunut do Anglie a zařazen k 414. peruti RCAF, s níž se 19. 8. 1942, v kabině Mustangu Mk I, zúčastnil i pokusu o vylodění u Dieppe. Během něho sestřelil Fw 190. Po vstupu USA do války vstoupil do řad US NAVY a na palubě USS Langley se jako příslušník VF-32 účastnil bojů v Pacifiku. Během velkého leteckého souboje nad Trukem 29. dubna 1944, později nazvaném „the Great [Marianas] Turkey Shoot“, dosáhl tří vítězství nad japonskými Zery. 21. září 1944 poblíž Manily zvítězil nad stejným typem znovu, čímž dosáhl svého pátého a posledního vítězství. Po ukončení túry u VF-32 sloužil i u VF-150 a VC-97. Ve službách NAVY zůstal i po válce a posledního vítězství.



B. F6F-3, Lt. Hamilton McWhorter, USS Essex, November, 1944

Hamilton 'Mac' McWhorter, as a member of VF-9, flew the first operational missions from the USS Ranger, in the cockpit of the F4F Wildcat without encountering any enemy aircraft. He made up for it flying the F6F Hellcat. VF-9, at the time flying off the carrier USS Essex, was the first unit to fly the type. McWhorter gained his first victory over Wake Island, followed by the next two over Rabaul on November 11th, then by another on November 18th over Tarawa, and again on the 19th of November, 1943. Thus, he became the first pilot on the Hellcat to attain the status of 'ace'. And so he continued on, until February 16th, 1944, when he achieved his tenth kill, becoming the first Navy pilot to gain the title of multiple ace.

Hamilton „Mac“ McWhorter, příslušník VF-9, se zúčastnil prvních bojových operací z paluby USS Ranger již s typem F4F Wildcat nad Casablankou, aniž se setkal s letouny nepřítele. To si vynahradil na typu F6F Hellcat. VF-9, v té době působící z paluby letadlové lodi USS ESSEX, byla první jednotkou vybavenou tímto letounem. McWhorter dosáhl prvního vítězství během bojů u atolů Wake, dalších dvou dosáhl nad Rabauem 11. listopadu. Následoval další 18. listopadu nad Tarawou, a ještě 19. listopadu 1943 stal prvním pilotem, který s tímto typem docílil pěti sestřelů a tím statutu „esa“. A tak pokračoval dál, dne 16. února 1944 dosáhl svého desátého vítězství a stal se prvním námořním pilotem, který nesl titul dvojnásobně „eso“.

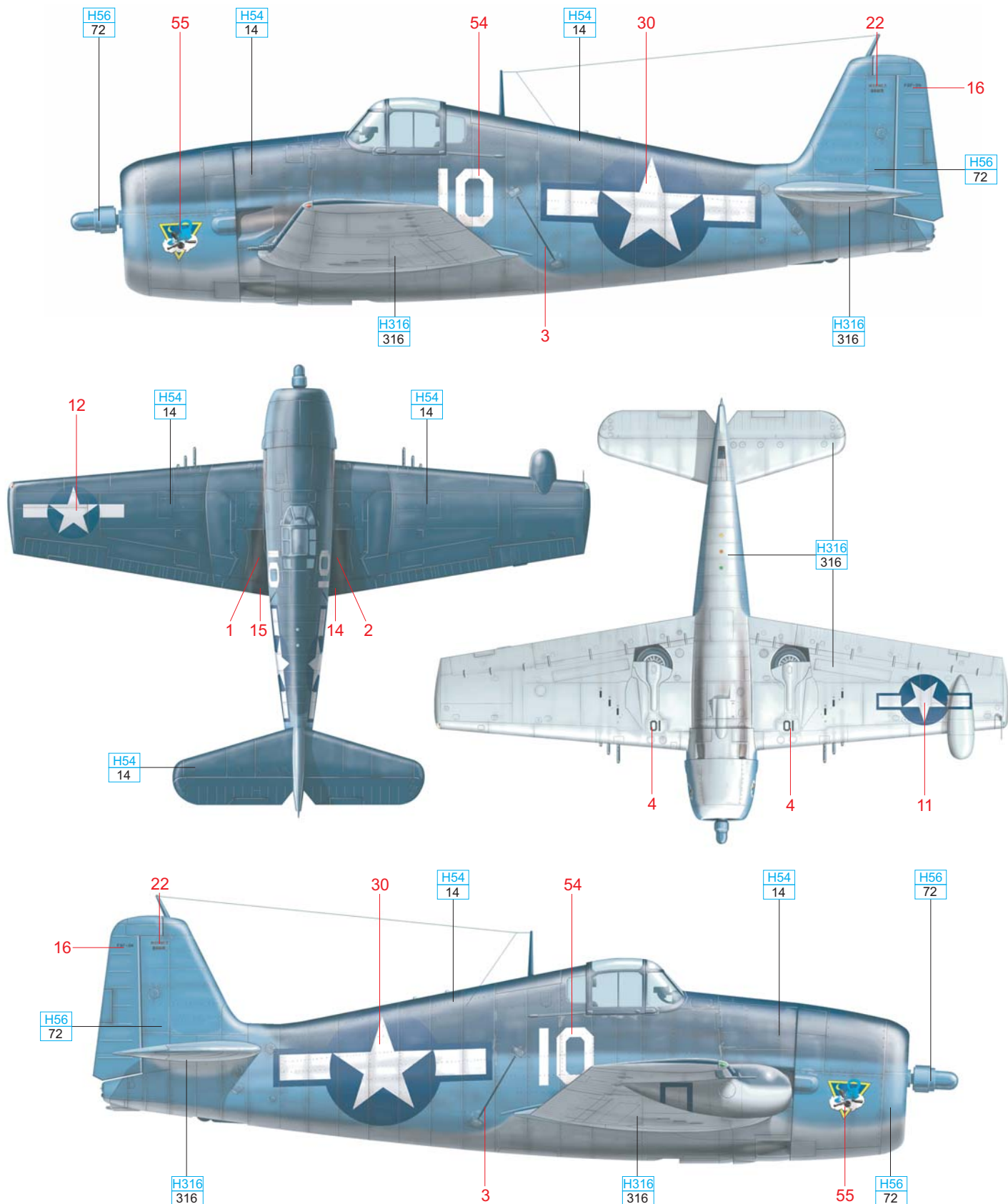


INTERMED. BLUE	H56 72	NAVY BLUE	H54 14	WHITE	H316 316
----------------	-----------	-----------	-----------	-------	-------------

C. F6F-3N, Orote Field, Guam, 1944

These aircraft, in the service of VMF(N)-534, were among the first units to land on Guam after its capture on June 21st, 1944. Chances of encountering the Japanese in combat around this time were minimal. One combat success that did occur took place on February 10th, 1945, with the downing of a Myrt bound from Truk to Iwo Jima with a high ranking officer on board. Aircraft of VMF(N)-534 operated in three separate sectors of operations up to the end of the war. They maintained air superiority over Guam, the Gilbert and Marshall Islands, and flew air patrols over Saipan. The aircraft carrying the marking 'White 10' carried evidence of battle damage, having had its windscreen replaced by a newer type used on the F6F-5.

Noční stíhací F6F-3N, náležející VMF(N)-534, byly prvními letouny námořní pěchoty, které přistály na Guamu po jeho dobytí 21. července 1944. Možnost střetnutí s japonskými stroji byla v tomto období a v této oblasti minimální. Jediným úspěchem, který se podařil jednotce dosáhnout, byl 10. února 1945 sestřel kurýrního stroje Myrt, letícího z Truku na Iwo Jimu s vysoce postaveným důstojníkem na palubě. Stroje náležející VMF(N)-534 působily ve třech samostatných sekcích až do konce války. Zajišťovaly noční nebe nad oblastí Guamu, Gilbertových a Marschalových ostrovů a vykonávaly patroly v okolí Saipanu. Stroj s označením bílá 10 nesl stopy operačního nasazení, jeho čelní štítek kabiny byl během služby u jednotky poškozen a byl vyměněn za novější typ, používaný na letounech F6F-5.

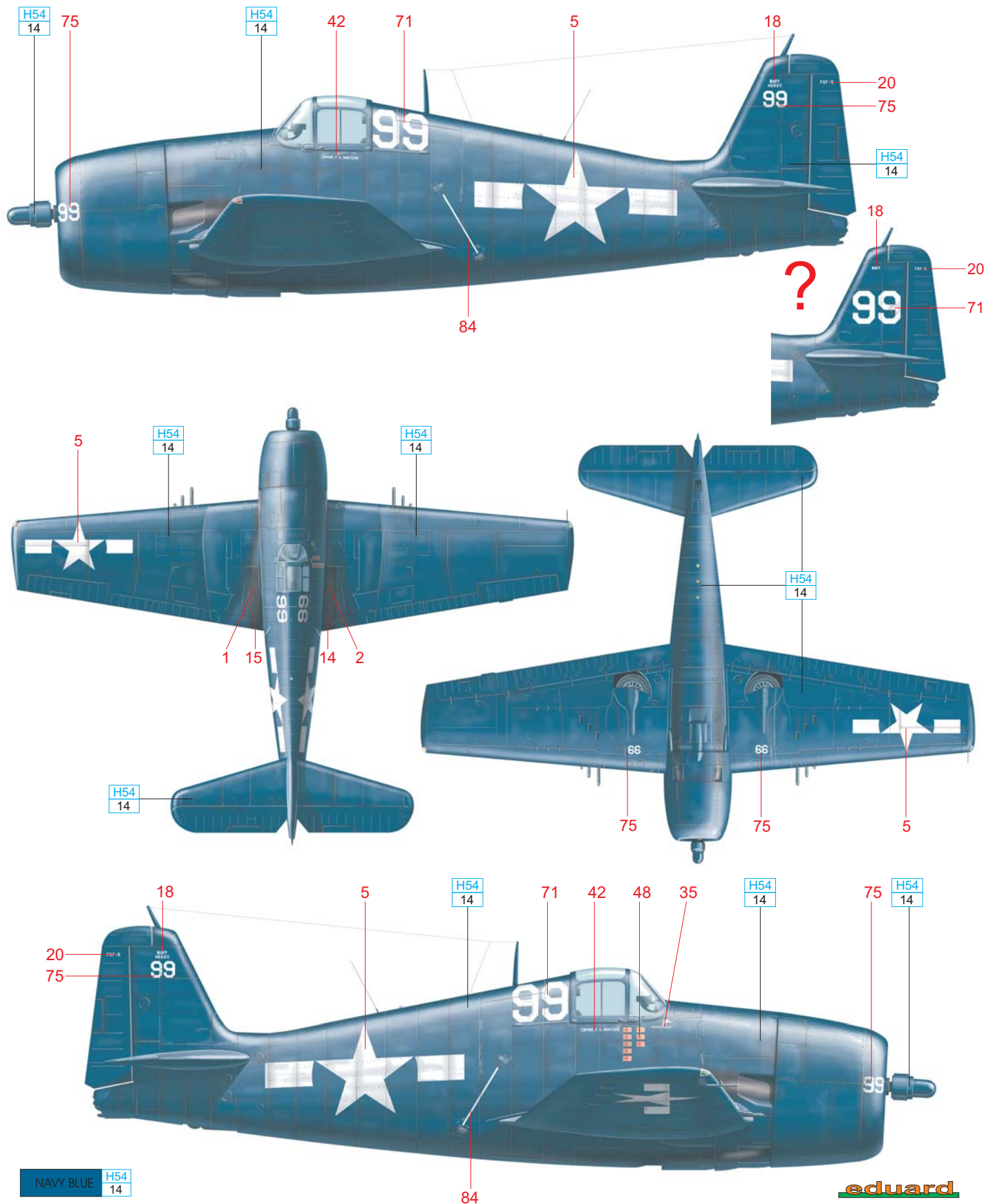


INTERMED. BLUE	H56 72	NAVY BLUE	H54 14	WHITE	H316 316
----------------	-----------	-----------	-----------	-------	-------------

D. F6F-5, Cdr. Theodore Hugh Winters Jr., CAG19, USS Lexington, 1944

Only a few carrier pilots had at their disposal their own aircraft, and this privilege was exclusively reserved for group commanders. Cdr. Winters was named CO of VF-19 in August, 1943. He completed his training with the same unit, and was then transferred to the Pacific, in time to take part in combat ops from July, 1944, flying off of the USS Lexington as part of Task Group 38.3. During the course of initial combat as squadron CO, he gained his first three kills. In September, he took over as CO of the entire Air Group 19, and added another kill to his tally. On October 12, Cdr. Winters, along with another two pilots of the same unit, became the first aces of VF-19. During the course of four months in 1944, the entire Group, under the command of Cdr. Winters and flying off Lexington, sank twelve military vessels, destroyed 155 Japanese aircraft in the air and another 200 on the ground. He himself accounted for eight Japanese planes. It should be noted that during operations in this timeframe, no Air Group 19 Helldivers or Avengers were lost to Japanese fighters. Cdr. T. H. Winters Jr. remained in the Navy until 1961.

Jen málokterý pilot na letadlové lodi měl k dispozici svůj vlastní stroj, toto privilegium měli pouze velitelé skupin. Cdr. Theodore Hugh Winters Jr. byl jedním z nich. Cdr. Winters byl v srpnu 1943 jmenován velitelem VF-19. S touto jednotkou prodělal výcvik a přesunul se do Pacifiku, aby se od července 1944 podílel na bojových operacích z paluby letadlové lodě USS Lexington, zařazené do Task Group 38.3. Během úvodních bojů ve funkci velitele squadrony dosáhl svých tří sestřelů. V září převzal velení celé Air Group 19 a přidal na svůj účet další sestřel. 12. října se Cdr. Winters, spolu s dalšími dvěma piloty své jednotky, stal jedním z prvních es VF-19. Celá skupina, působící z paluby USS Lexington, dosáhla během čtyřměsíčních bojů v roce 1944 potopení 12 válečných lodí, zničení 155 Japonských letounů ve vzduchu a dalších více jak 200 na zemi. On sám dosáhl celkově osmi vítězství nad japonskými stroji. Za pozornost také stojí, že během tohoto nasazení nebyl žádný ze strojů Helldiver nebo Avenger patřící k Air Group 19 sestřelen japonskými stíhači. Cdr. Theodore Hugh Winters Jr. zůstal ve službách námořnictva do roku 1961.



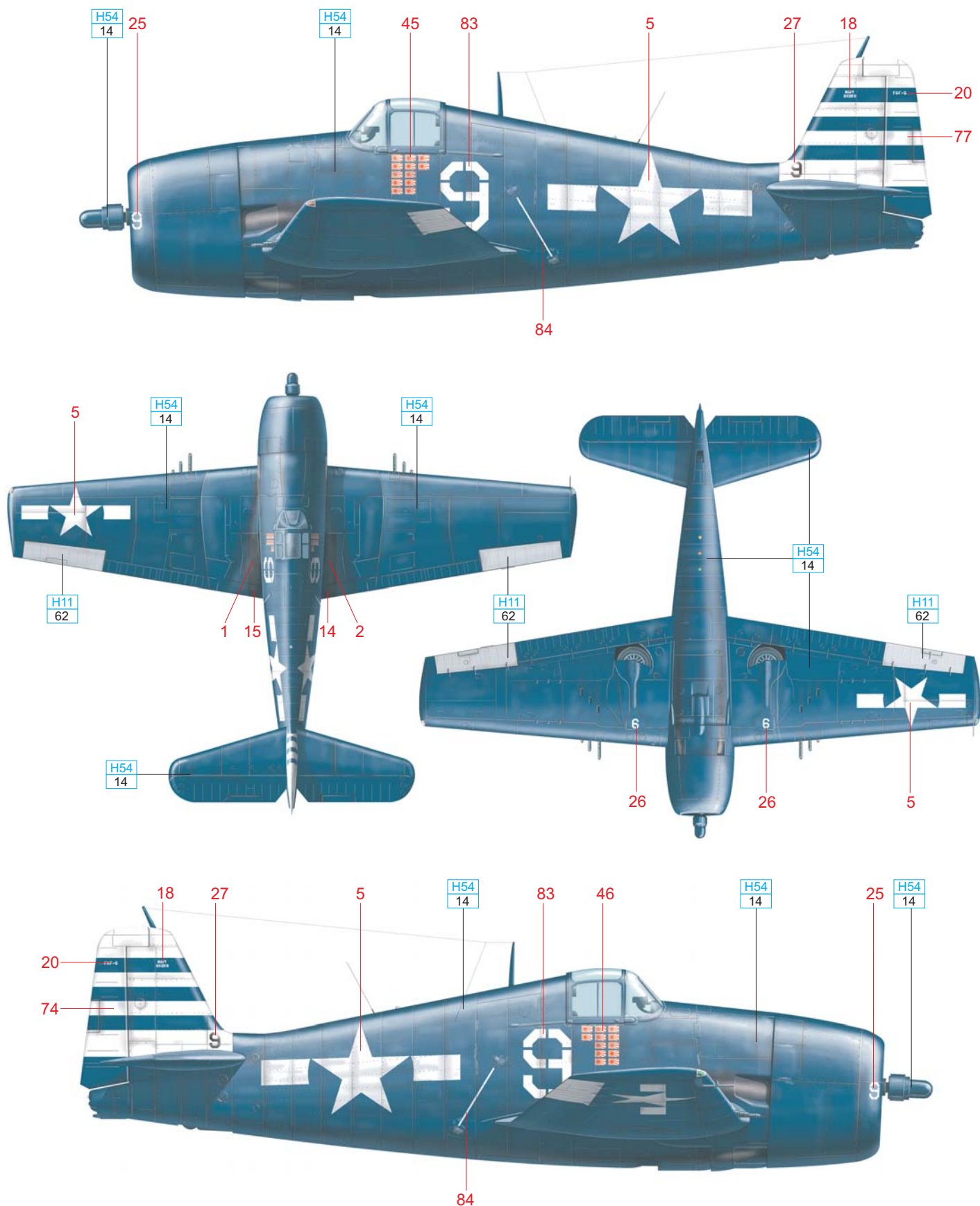
NAVY BLUE H54
14

eduard

E. F6F-5, Lt. Hamilton McWhorter, VF-12, USS Randolph, May, 1945

After completing his tour with VF-9 in March, 1944, Hamilton 'Mac' McWhorter was attached to VF-12 flying off USS Randolph. His experiences were taken advantage of here, for the unit's transition from the F4U Corsair to the F6F Hellcat. One of the operations in which he took part with this unit were the first attacks made by carrier planes against Tokyo on February 16, 1945. During this mission, he gained another victory. About a month later, on the morning of May 15, 1945, he flew a cover mission for Task Force 58 and downed his twelfth and final kill. VF-12, with McWhorter, left the combat area in June, 1945. McWhorter stayed in the US Navy until his retirement in 1969.

Po ukončení operační túry u VF-9 v březnu 1944, byl Hamilton „Mac“ McWhorter zařazen k VF-12, působící z paluby USS Randolph. Měl zde, vzhledem ke svým zkušenostem, pomoci s přechodem jejích pilotů z typu F4U Corsair na typ F6F Hellcat. Jednou z operací, již se s touto jednotkou zúčastnil, byl i první útok palubních letounů na Tokio 16. února 1945. Během této akce dosáhl svého dalšího vítězství. Přibližně o měsíc později, ráno 13. 5.1945, u ní získal, během bojové hlídky nad plavidly Task Force 58, i své dvanácté a poslední vítězství. VF-12 spolu s McWhorterem opustila bojovou oblast v červnu 1945. McWhorter pokračoval ve službě u US NAVY až do odchodu do výslužby v roce 1969.

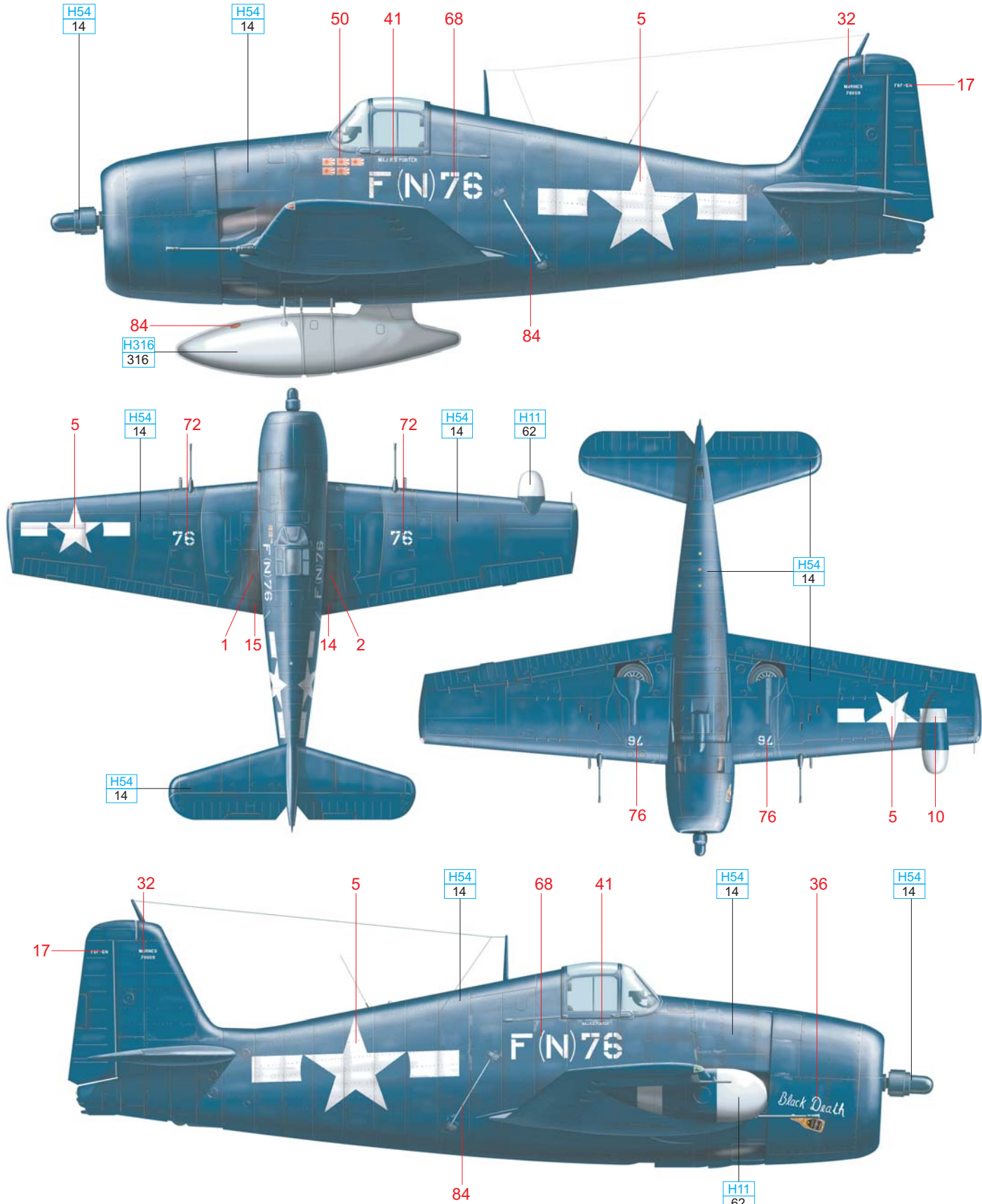


NAVY BLUE	H54 14	WHITE	H11 62
-----------	-----------	-------	-----------

F. F6F-5N, Major Robert Bruce Porter, VMF(N)-542, June, 1945

Bruce Porter began his combat career with VMF-121 flying the F4U Corsair. During his first assignment, he got three kills, with the first coming during his first combat flight, and before the unit was withdrawn, he was able to claim the other two. On his return to the States, he was attached to VMF(N)-544 at Cherry Point, North Carolina, where he was trained in night fighting on the F6F-5N Hellcat. On February 2, half of VMF(N)-544 was redesignated VMF(N)-511, and was transferred, Porter included, to the escort carrier Block Island II (CVE-106). During this assignment, his experiences grew significantly, but not his chances at further combat success. For this reason, he tried to get to units that would likely see combat prior to the end of the war. He was successful in this endeavor, and was first attached to VMF(N)-533, and later, in May, 1945, to VMF(N)-542 on Okinawa. While serving with the latter, he was able to gain two kills on the night of June 15th, and thus attaining ace status. He stayed with the Marine Corps until 1960.

Bruce Porter zahájil svou bojovou kariéru u VMF-121 s letounem F4U Corsair. Během svého prvního nasazení dosáhl tří vítězství. První získal již během svého prvního bojového letu a do doby, než byla jednotka stažena z bojových operací, stihl dosáhnout ještě dalších dvou. Po návratu do USA byl zařazen k VMF(N)-544 v Cherry Point v Severní Karolině, kde absolvoval výcvik v nočním stíhání na letounu F6F-5N Hellcat. 2. února byla polovina VMF(N)-544 přeznačena na VMF(N)-511, a spolu s Porterem přemístěna na eskortní letadlovou loď Block Island II (CVE-106). Během tohoto nasazení mu zkušenosti značně přibýly, ale vyhlídky na bojové úspěchy ne. Proto se snažil dostat k bojové jednotce a dosáhnout dalších bojových úspěchů dřív, než válka skončí. To se mu nakonec podařilo, když byl nasazen nejprve u VMF(N)-533 a později, v květnu 1945, u VMF(N)-542 na Okinawě. U této jednotky se mu podařilo v noci dne 15. června dosáhnout dvou sestřelů a stát se konečně „esem“. V řadách Marine Corps Reserve zůstal do roku 1960.

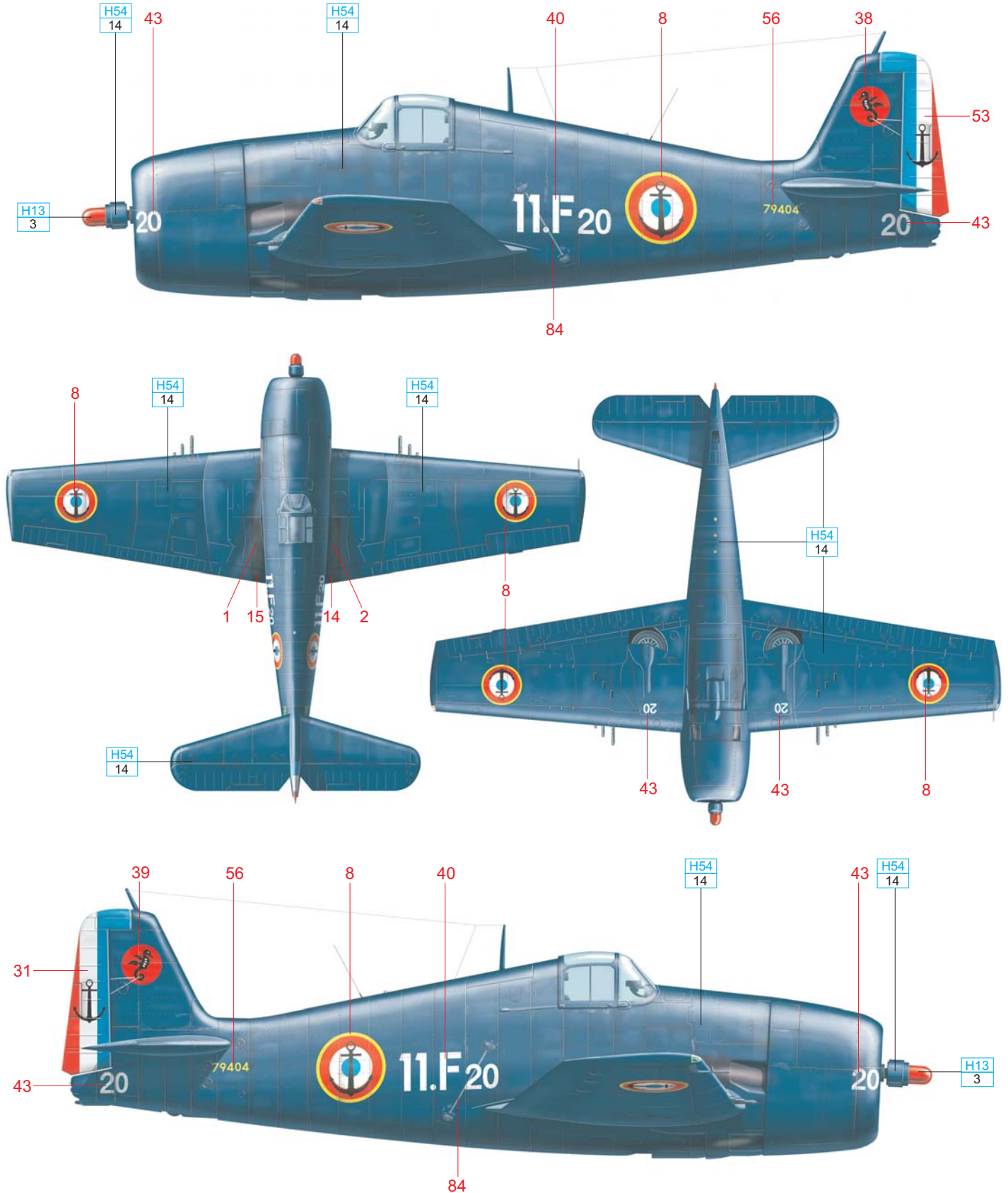


NAVY BLUE	H54 14	WHITE	H316 316	WHITE	H11 62
-----------	-----------	-------	-------------	-------	-----------

G. F6F-5, Aeronavale Francaise, Flotille 11F, SM Robert, Cat Bai, Indochina, April 26, 1954

After the cessation of hostilities in Europe, French expeditionary forces were sent to Indochina, where they were to regain colonial lands. The buildup grew until November, 1946, at which point war broke out. Combat operations were undertaken, among other types, by Hellcats of the French navy, which conducted reconnaissance and ground attack missions against the enemy. Among the units to participate in 1953 was also 11F of the French navy, which operated from the decks of the carrier Arromanches in the vicinity of the Gulf of Tonkin through October, 1953. Her aircraft, flying in the original American schemes with the addition of French national markings, supported ground units during some of the most intense fighting, including the battles at Dien Bien Phu in 1954.

Po ukončení bojů v Evropě byly francouzské expediční jednotky přesunuty do Indočíny, aby zde pomohly dosáhnout navrácení původních koloniálních území. Napětí na místě postupně narůstalo až do listopadu 1946, kdy vypukla válka. Válkových operací se aktivně zúčastnily i Hellcaty F6F-5 francouzského námořnictva, která prováděly průzkum a útoky na pozemní cíle nepřítelů. Mezi jednotky, které se do těchto akcí v roce 1953 zapojily, byla i jednotka francouzského námořnictva 11F, která do oblasti Tonkinského zálivu dorazila na palubě letadlové lodi Arromanches v průběhu října 1953. Její letouny, v původní americké kamufláži doplněné o francouzské výsostné označení, prováděly podporu pozemních jednotek v oblastech nejtěžších bojů, včetně střetnutí u Dien Bien Phu v roce 1954.



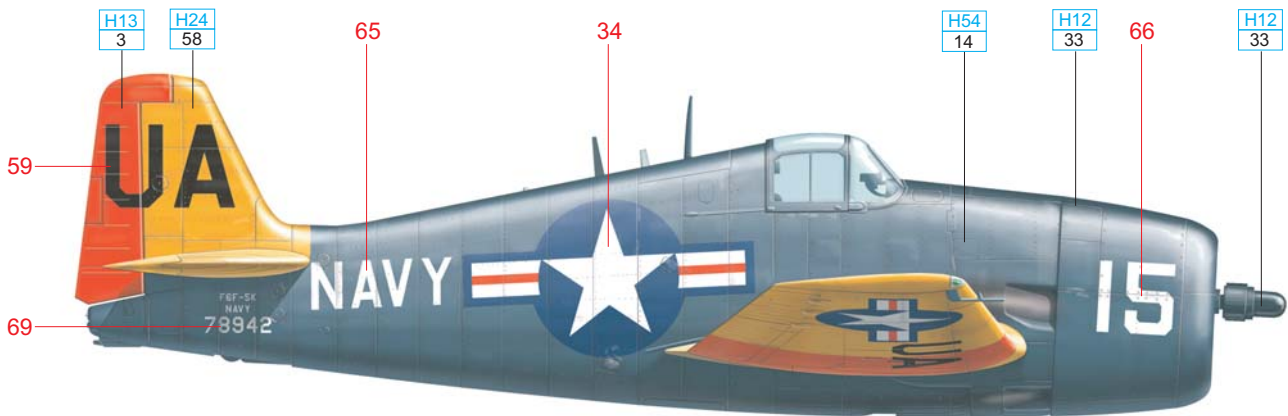
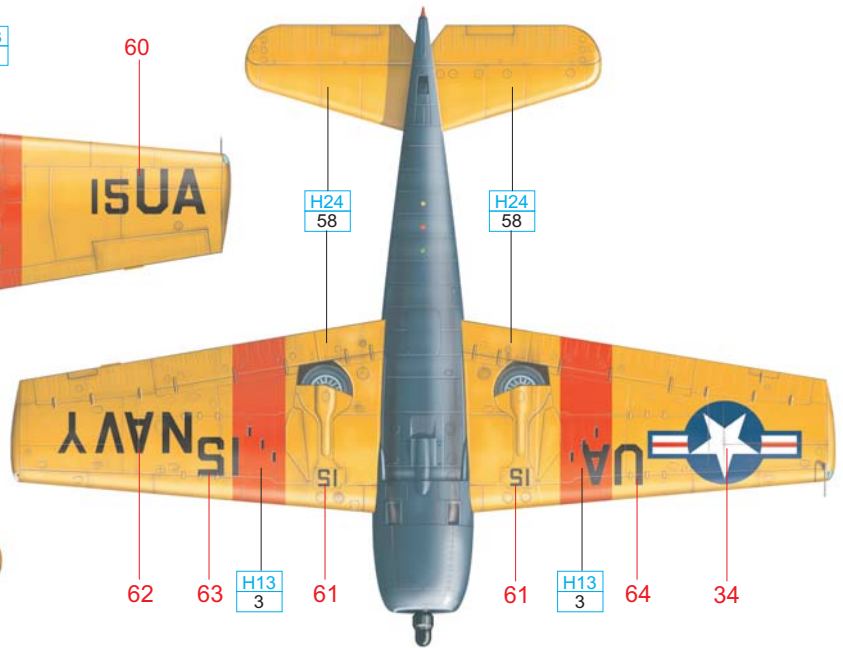
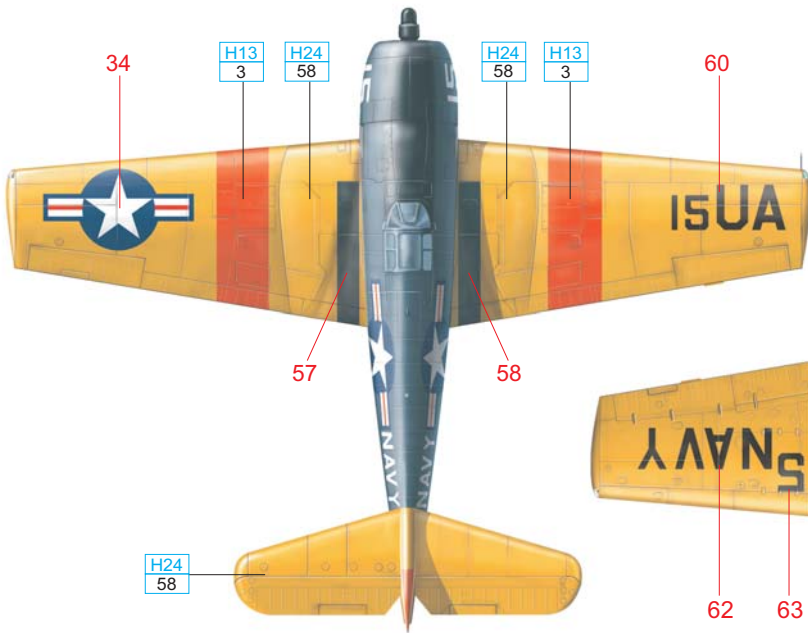
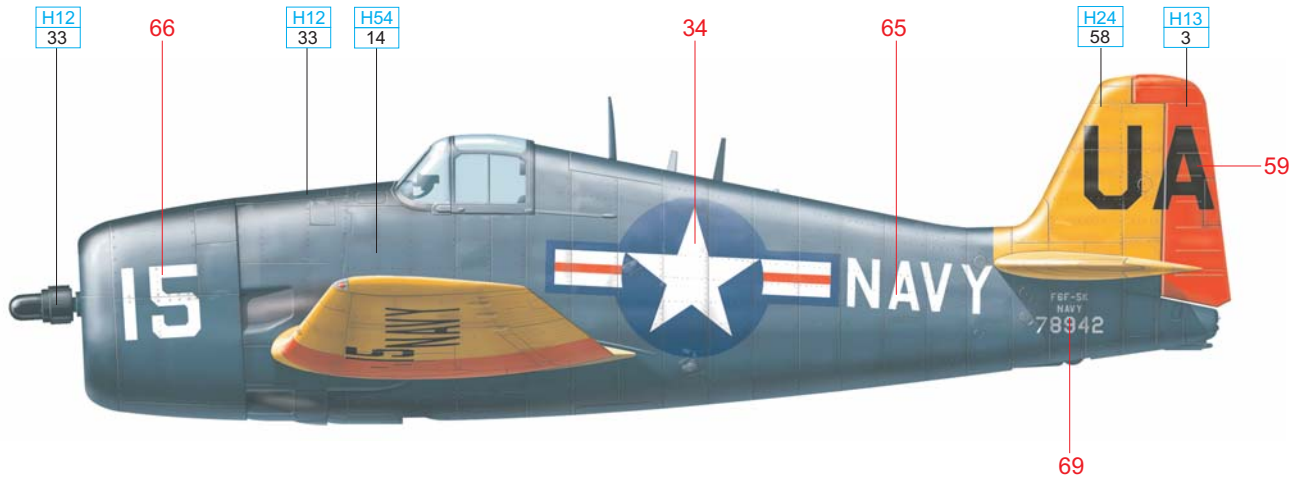
NAVY BLUE	H54 14	RED	H13 3
-----------	-----------	-----	----------

eduard

H. F6F-5K, VU-1, Oahu, Hawaii, September 17, 1959

In the post-war era, several F6F-5s were converted to F6F-5K standard. These were radio-controlled, unpowered drones. The aircraft remained in their original state, with the exception of the removal of all armament, and were equipped with long-range radio equipment allowing control from ground stations or other aircraft. For the purposes of quick identification, these were also often adorned with recognition markings. Some were also equipped with long range tanks at the wingtips. F6F-5Ks were used during the A-bomb tests over Bikini Atoll.

Několik strojů F6F-5 bylo v poválečných letech upraveno do podoby verze F6F-5K. Jednalo se o radiem řízené bezpilotní stroje. Letouny zůstaly v původním provedení, jen byly zbaveny výzbroje a vybaveny dálkovým ovládáním umožňujícím jejich řízení jak z pozemní, tak palubní základny nebo dalšího letounu. Pro snadnější sledování byly obvykle opatřeny výrazným markingem. Některé stroje byly vybaveny přídatnými nádržemi na koncích křídel. Letouny F6F-5K byly použity i během testů jaderných-bomb na atolu Bikini.

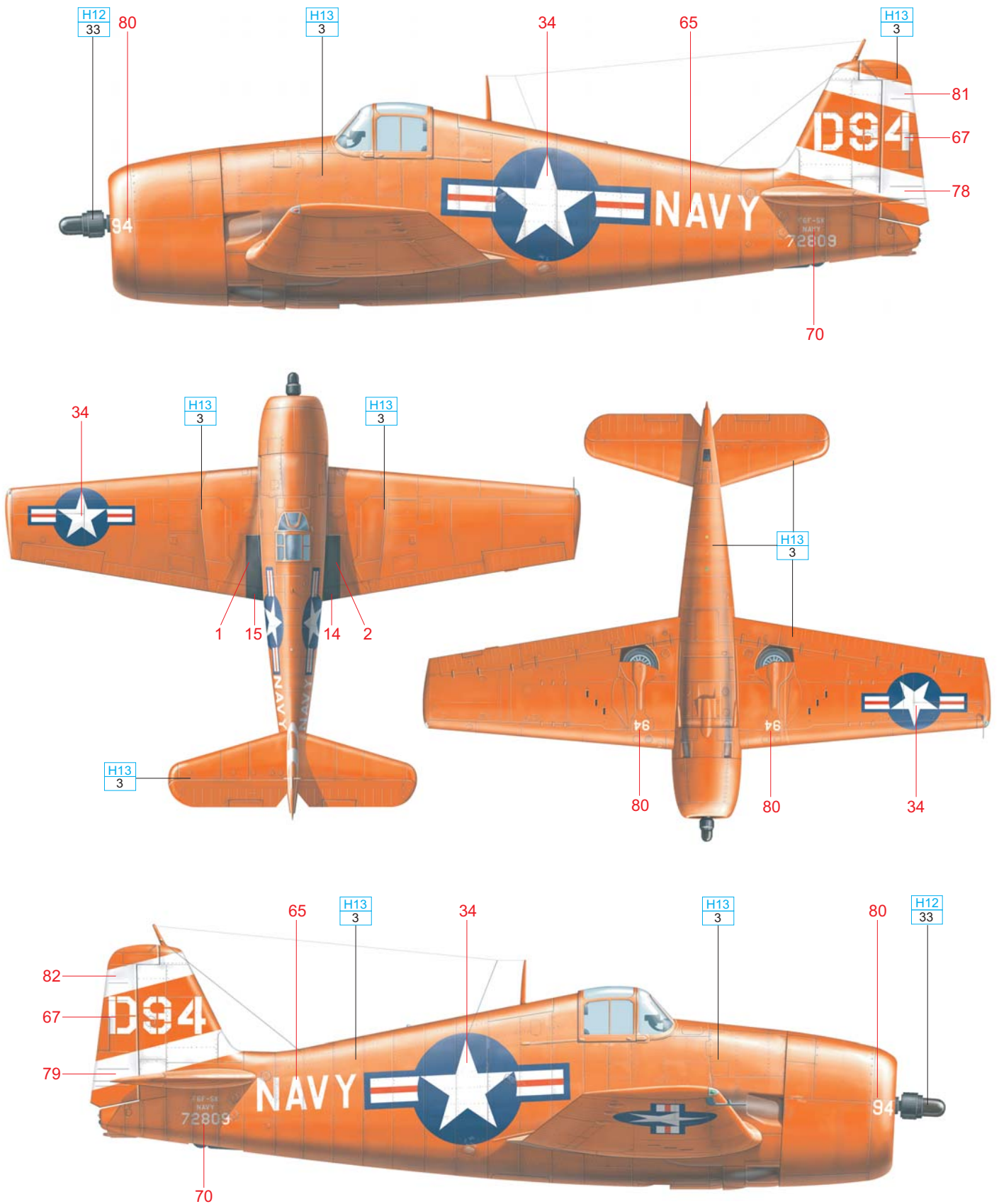


BLACK	H12	33
NAVY BLUE	H54	14
RED	H13	3
ORANGE YELLOW	H24	58

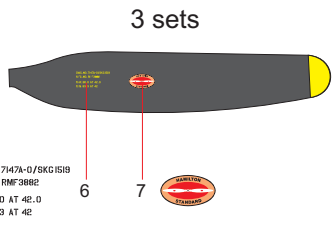
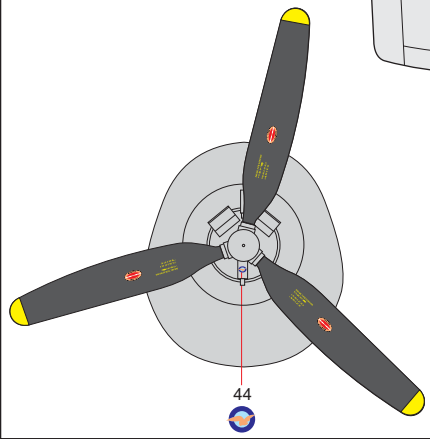
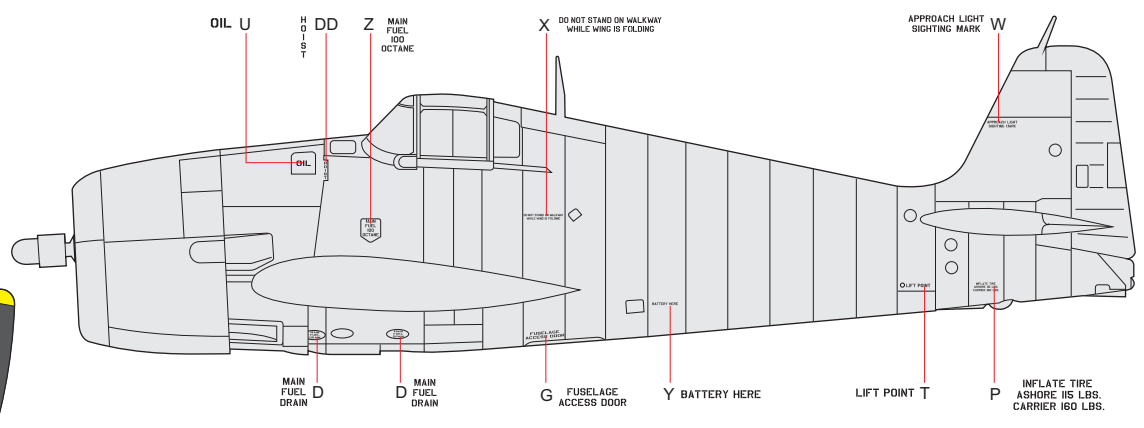
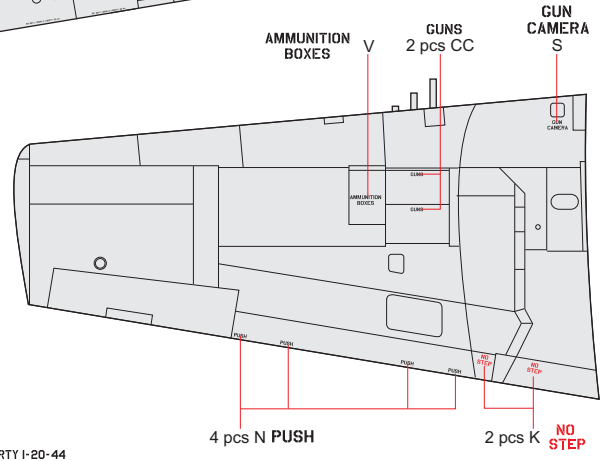
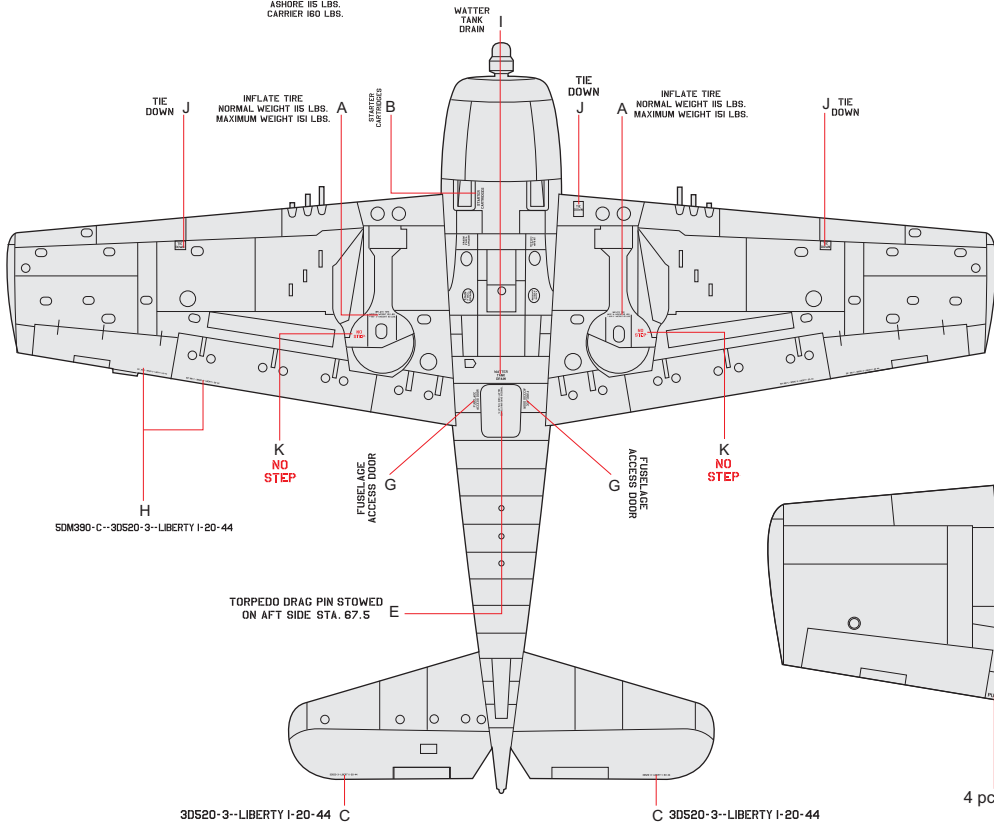
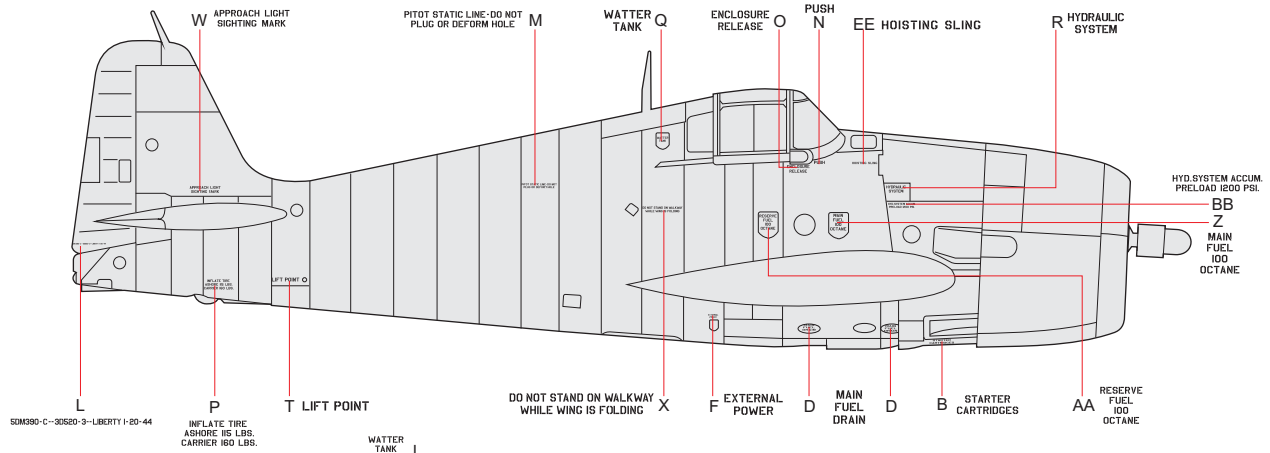
I. F6F-5K, Chincoteague Naval Air Station, Virginia, 1949

F6F-5Ks were used in the United States as unpowered, radio-controlled drones for the testing of air-air missiles and as aerial targets for the training of Navy Marine Corps crews. These, too, carried recognition markings allowing for quick identification and tracking. The diagonal markings on the tail surfaces identified this aircraft as an unpowered drone.

Stroje F6F-5K sloužící v základnách v USA byly používány jako rádiem řízené cílové letouny pro zkoušky protiletadlových raketových střel a i jako létající terče během výcviku příslušníků NAVY a Marine Corps. Nosily výrazný marking, umožňující jejich snadnější nalezení a sledování. Šikmé pruhy na směrovce označovaly bezpilotní stroj.



NAVY BLUE	H54 14	RED	H13 3	BLACK	H12 33
-----------	-----------	-----	----------	-------	-----------



DWG. NO. 71474-0/SKG IS19
 MFC. NO. RNF3882
 MAX. BD.0 AT 48.0
 MIN. 89.3 AT 48

