KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL

F4F WILDCAT

16

*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1334-3

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

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

V příštím čísle
SPAD S.XIII

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

SPAD S.XIII	ROYAL AIRCRAFT FACTORY SE.5A
MESSERSCHMITT BF 110G-4	DOUGLAS A-4M SKYHAWK
SOPWITH CAMEL	P-51B MUSTANG
MIG 21	FAIREY SWORDFISH MK. I
MESSERSCHMITT ME 262	DE HAVILLAND VAMPIRE FB.9

Pořiďte si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

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

Vydavatel:
Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

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

Zastoupení v ČR:
AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
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 Kmeť, 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 predplatného 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
Predplatné je možné objednať od 3. čísla. Predplatitelia obdržia každý mesiac **v jednej zásilke dve čísla** magazínu.
Predplatné za **6 čísiel** – **34,20 €**
Predplatné za **12 čísiel** – **68,40 €**
Predplatné za **24 čísiel** – **136,80 €**

ISBN: 978-83-252-1334-3
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 ČLR.

F4F Wildcat

Před druhou světovou válkou byl rozvoj amerického letectva do velké míry závislý na ekonomické situaci země. Izolacionismus vedoucích státních představitelů i většiny společnosti bránil dostatečnému financování ozbrojených sil. Námořnictvo bylo v tomto ohledu sice favorizovanější než pozemní vojsko, investovalo však v první řadě do stavby nových plavidel a udržování základen, takže potřeby námořního letectva byly odkládány na pozdější dobu. Vypuknutí války v Pacifiku přinutilo velení námořnictva urychlit produkci stávajících letadel i vývoj nových typů. Průmyslový a vědecký potenciál Spojených států umožnil v relativně krátkém čase vyvinout konstrukce, které svými parametry značně převyšovaly možnosti japonských protivníků. Než k tomu však došlo, museli Američané v nejtěžším období bojovat v letadlech, jež se nevyrovnala nejmodernějším japonským strojům. Páteř palubního letectva v této době tvořil F4F Wildcat.

Britský Wildcat Mk IV leteckého poručíka Fleeta z 888. perutě FAA startující během operace „Torch" z eskortní letadlové lodě HMS *Searcher*, listopad 1942. Na tomto letounu sestřelil ve spolupráci s jiným Wildcatem německý Heinkel He 111. Britská letadla účastnící se vyloďovací operace v severní Africe měla standardní kamufláž amerického námořního letectva s nápisem US NAVY a nosila americké výsostné znaky, což mělo zabránit jejich případnému sestřelení americkými pozemními jednotkami. Spojenečtí velitelé rovněž doufali, že tak mohou tyto stroje chránit před útoky Francouzů, kteří vůči Britům zaujímali spíše nepřátelský postoj.

Vývoj

Firma Grumman Aircraft Engineering Corporation byla založena roku 1929 a během několika let se stala monopolním producentem v kategorii námořních palubních stíhaček. Dvoumístný model FF-1 i jednomístné F2F a F3F byly dvouplošníky se zatahovacími podvozky, což byl tehdy velice moderní konstrukční prvek. Není divu, že další typ palubní stíhačky byl zase objednán u této firmy. Smlouva na stavbu prototypu XF4F-1 (G-16) byla uzavřena 2. března 1936. Opět se jednalo o dvouplošník se zatahovacím podvozkem, jehož pohonnou jednotkou měl být hvězdicový motor o výkonu 597 kW (800 HP). V úvahu přicházely dva – Pratt & Whitney XR-1535-92 a Wright XR-1670-02.

V té době se však již námořní letectvo začalo zajímat o jednoplošníky. Konkurenční Brewster B-39 byl dolnoplošník a rovněž firma Seversky Aircraft Company se chystala předložit námořní verzi svého dolnoplošníku P-35. Ředitel Leroy Randle Grumman za této situace informoval Úřad aeronautiky (Bureau of Aeronautics) amerického námořnictva, že jeho firma hodlá svůj projekt modifikovat na jednoplošník, jenž bude dokončen ve stejném termínu. Nová varianta měla dosahovat maximální rychlosti 463 km/h a minimální rychlosti 105 km/h, její dostup měl činit 8 230 m. Smlouva na stavbu XF4F-1 byla zrušena 10. července 1936 a nová smlouva č. 46973 na přípravu prototypu XF4F-2 (G-18) byla podepsána 28. července 1937.

Skupina vedená podnikovým šéfkonstruktérem Williamem T. Schwendlerem byla v časové tísni nucena využít části původního projektu. Nezměněn zůstal téměř celý trup s manuálně zatahovaným podvozkem, pouze kabina byla posunuta dopředu. Osa směrového kormidla byla rovněž nakloněna dopředu. Byla zvolena koncepce středoplošníku, koncovky křídel byly zaoblené a do spodní části trupu byla vsazena okénka pro výhled směrem dolů. Pohon letadla měl zajišťovat čtrnáctiválcový dvouhvězdicový motor Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp série C o startovním výkonu 783 kW (1 050 HP) s jednostupňovým kompresorem. Výzbroj se skládala ze dvou kulometů ráže 12,7 mm nad motorem s možností montáže stejných dvou zbraní v křídlech. Navíc bylo možno pod letadlo podvěsit dvě bomby, každou o hmotnosti 45 kg.

XF4F-2

Prototyp XF4F-2 (tov. č. 0383) poprvé vzlétl 2. září 1937, tedy o dva měsíce dříve než konkurenční XF2A-1 firmy Brewster Aeronautical Corporation. Zkušebním pilotem

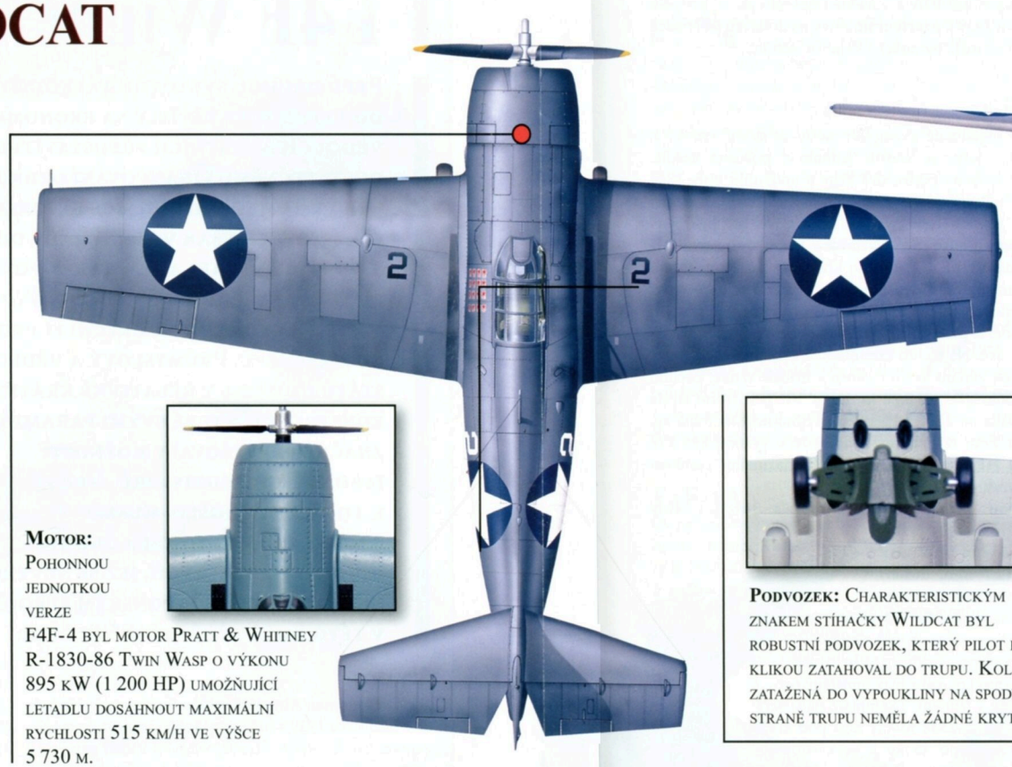
Americké palubní stíhačky FM-2 startující z paluby eskortní letadlové lodě USS *Makin Island* (CVE-93) k bojovému letu nad ostrov Iwodžima, březen 1945.

GRUMMAN F4F WILDCAT

LETADLO F4F WILDCAT SI VYDOBYLO SLÁVU COBY OBRÁNCE TICHOMOŘSKÉHO LOĎSTVA SPOJENÝCH STÁTŮ V KRITICKÉM OBDOBÍ PO ÚTOKU NA PEARL HARBOR, V BITVÁCH V KORÁLOVÉM MOŘI A O OSTROVY WAKE A MIDWAY. BYLO ZÁKLADNÍ PALUBNÍ STÍHAČKOU AMERICKÉHO NÁMOŘNICTVA A NÁMOŘNÍ PĚCHOTY V POČÁTEČNÍ FÁZI VÁLKY V PACIFIKU. WILDCAT SE DOKÁZAL VYROVNAT SVÉMU HLAVNÍMU PROTIVNÍKU, JAPONSKÉ STÍHAČCE A6M *ZEKE*, KTERÁ SICE RYCHLEJI STOUPALA, BYLA RYCHLEJŠÍ, LEPŠÍ V DOLETU A OBRATNOSTI, ALE F4F BYL RYCHLEJŠÍ VE STŘEMHLAVÉM LETU, ROBUSTNÍ, SPOLEHLIVÝ A SNÁŠEL I TĚŽKÁ POŠKOZENÍ. DÍKY VYPRACOVÁNÍ ÚČINNÉ BOJOVÉ TAKTIKY UMOŽNIL AMERIČANŮM PŘEČKAT PRVNÍCH NĚKOLIK MĚSÍCŮ VZDUŠNÝCH BOJŮ.

F4F-4 WILDCAT Z 29. ESKORTNÍ STÍHACÍ PERUTĚ (VGF-29) DISLOKOVANÉ NA ESKORTNÍ LETADLOVÉ LODI USS *SANTEE* (CVE-29) V DOBĚ OPERACE „TORCH“, LISTOPAD 1942. Na obrázku je zřetelně vidět dodatečný identifikační prvek zavedený na amerických letadlech během vylodění v severní Africe – žluté lemování kolem výsostných znaků. Na rozdíl od většiny letadel účastnících se operace „Torch“ měla tato stíhačka na trupu ponecháno číslo perutě.

FM-2 WILDCAT Z ESKORTNÍ LETADLOVÉ LODĚ USS *GUADALCANAL* (CVE-60), ATLANTSKÝ OCEÁN, LEDEN 1944. Letadlo má kamufláž používanou perutěmi účastnícími se akcí proti nepřátelským ponorkám v Atlantském oceánu od července 1943 (Anti-submarine Warfare – ASW Scheme 2). Horní plochy letadla jsou v barvě tmavě šedé (ANA 621 Dark Gull Grey), boční plochy v barvě bílé matné (ANA 601 Non-specular White) a spodní v barvě bílé lesklé (ANA 511 Glossy Insignia White).



MOTOR: POHONNOU JEDNOTKOU VERZE F4F-4 BYL MOTOR PRATT & WHITNEY R-1830-86 TWIN WASP O VÝKONU 895 KW (1 200 HP) UMOŽŇUJÍCÍ LETADLU DOSÁHNOUT MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI 515 KM/H VE VÝŠCE 5 730 M.

MODEL F4F-4 MĚŘÍTKO 1:72

Model představuje letadlo z 9. stíhací perutě válečného námořnictva Spojených států (VF-9) dislokované na letadlové lodi USS *Ranger* (CV-4) během operace „Torch“ v listopadu 1944. Pilotem stíhačky byl velitel perutě korvetní kapitán Jack Raby, který v době vylodění v Maroku vedl letku osmi stíhaček do útoku proti 16 bombardérům Potez 63 vichistického letectva a osobně sestřelil dva nepřátelské stroje. Za odvahu byl vyznamenán Námořním křížem (Navy Cross).

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ
VOJENSKÁ LETADLA

VÝZBROJ: STÍHAČKA VERZE F4F-4 BYLA VYZBROJENA ŠESTI KULOMETY COLT-BROWNING M2 RÁŽE 12,7 MM V KŘÍDLECH; NAVÍC MĚLA MOŽNOST PŘENÁŠET DVĚ BOMBY, KAŽDOU O HMOTNOSTI 45 KG.

PODVOZEK: CHARAKTERISTICKÝM ZNAKEM STÍHAČKY WILDCAT BYL ROBUSTNÍ PODVOZEK, KTERÝ PILOT RUČNÍ KLIKOU ZATAHOVAL DO TRUPU. KOLA ZATAŽENÁ DO VYPOUKLINY NA SPODNÍ STRANĚ TRUPU NEMĚLA ŽÁDNÉ KRYTY.

F4F-3 WILDCAT KAPITÁNA MARIONA EUGENA CARLA Z 222. STÍHACÍ PERUTĚ NÁMOŘNÍ PĚCHOTY (VMF-222), GUADALCANAL, HENDERSONOVO LETIŠTĚ, ZÁŘÍ 1942. Letoun je ve standardní kamufláži amerického námořního letectva z počáteční fáze války v Pacifiku – horní a boční plochy jsou v barvě modrošedé (No. 12 Blue Grey), spodní pak světle šedé (No. 10 Light Grey). Na boku stíhačky je 16 japonských vlaječek, symbolů 16 ½ sestřelu dosažených na F4F. Do konce války zaznamenal Carl další dvě vzdušná vítězství na letounu F4U Corsair.

TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU GRUMMAN F4F-4 WILDCAT

Typ: jednomístná palubní stíhačka – středoplošník celokovové konstrukce se zatahovacím podvozkem.

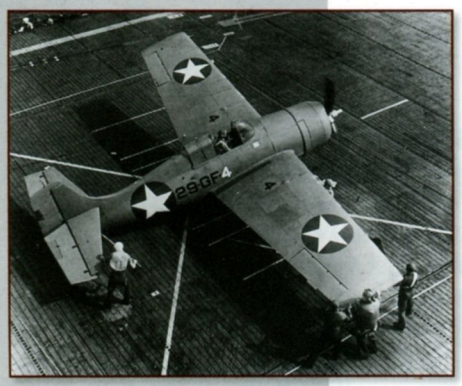
Motor: vzduchem chlazený dvouhvězdicový čtrnáctiválec Pratt & Whitney R-1830-86 Twin Wasp s dvoustupňovým dvourychlostním kompresorem o startovním výkonu 895 kW (1 200 HP), za letu stavitelná vrtule Curtiss Electric.

Výkony: maximální rychlost 515 km/h ve výšce 5 730 m; cestovní rychlost 249 km/h; stoupavost 594 m/min; dostup 10 272 m; dolet 1 240 km.

Hmotnost: prázdného letounu 2 612 kg; vzletová 3 607 kg (maximálně 3 974 kg).

Rozměry: rozpětí 11,58 m (4,36 m se složenými křídly); délka 8,81 m; výška 2,8 m; nosná plocha 24,2 m².

Výzbroj: 6× kulomet Colt-Browning M2 ráže 12,7 mm (1 440 nábojů), dvě bomby (2× 45 kg nebo 2× 113 kg).



F4F-4 z 29. eskortní stíhací perutě amerického válečného námořnictva (VGF-29) dislokované na eskortní letadlové lodi USS *Santee* (CVE-29). Snímek byl pořízen na Atlantiku během plavby k severoafrickým břehům před zahájením operace „Torch".

Firma Eastern Aviation Division vyráběla upravené stíhačky F4F-4 s poněkud slabší výzbrojí pod označením FM-1. V počtu 312 exemplářů sloužily také u britského námořního letectva pod označením Wildcat Mk V. Fotografie letadel tohoto typu byla pořízena koncem války při letu nad Atlantikem.

byl Robert L. Hall, současně jeden z konstruktérů. Navzdory četným problémům s pohonnou jednotkou, které se projevily během podnikových zkoušek, bylo letadlo 3. prosince odesláno na námořní základnu NSF Anacostia, kde mělo projít srovnávacími testy s prototypy Brewster XF2A-1 a Seversky XNF-1. Vážilo 1 830 kg, jeho vzletová hmotnost činila 2 443 kg, mělo rozpětí 10,363 m a délku 8,052 m. Testy z počátku roku 1938 prokázaly, že tento stroj má sice obtížnější pilotáž, avšak dosahuje lepších výkonů než XF2A-1, zatímco XNF-1 je podstatně horší než oba konkurenční prototypy. Grumman XF4F-2 dosahoval maximální rychlosti 467 km/h. Po úpravách pohonné jednotky byl v únoru podroben dalším testům. Při nich došlo 14. února k požáru za letu a nouzovému přistání a 11. dubna během přistání simulujícího dosednutí na palubu letadlové lodi došlo k poruše motoru a stroj pilotovaný letcem US Navy musel přistát na měkkém podloží, což skončilo jeho vážným poškozením. Tato havárie natolik ovlivnila výběrovou komisi, že jako standardní palubní stíhačku zvolila konstrukci firmy Brewster. Navzdory prohrané soutěži firma Grumman svůj prototyp opravila a pokračovala v jeho vývoji, aby se tak dostala na výrazně vyšší úroveň než konkurence a opět si vydobyla monopolní postavení.

XF4F-3

Po havárii se prototyp č. 0383 vrátil do mateřského podniku, kde prodělal dalekosáhlou přestavbu. Svislá ocasní plocha byla zvýšena a dostala lichoběžníkový tvar. Trapézový obrys získala též nová křídla. Motor byl posunut dopředu a vrtule Hamilton Standard nahrazena modernějším, za letu plně stavitelným typem Curtiss Electric. Hřídel vrtule byla kryta vysokým kuželem. K pohonu byl vybrán prototypový motor Pratt & Whitney Twin Wasp SC2-G (XR-1830-76) o výkonu 895 kW (1 200 HP) s dvoustupňovým kompresorem, který ještě ve výšce 5 791 m zajišťoval výkon 746 kW (1 000 HP). Výzbroj tvořily dva kulomety ráže 12,7 mm v křídlech a další dva ráže 7,62 mm nad motorem. Rozpětí draku se zvýšilo na 10,58 m, jeho délka na 8,58 m. Nosná plocha se zvětšila z 21,55 m² na 24,15 m² a celková hmotnost vzrostla na 2 722 kg. Kompletně modernizovaný prototyp byl zalétán 12. února 1939. V úvodní fázi zkoušek měl problémy s chlazením motoru a později se během testů prováděných od 7. března v Anacostii vyskytly potíže s řízením. Řešením mělo být nejdříve zvětšení svislého stabilizátoru, posléze byla navržena zcela nová kormidla. Osa směrovky byla vzpřímena, což způsobilo zaklonění celé svislé ocasní plochy. Výšková kormidla byla zvednuta o půl metru a anténa přemístěna na pilotní kabinu. Vzepětí křídel bylo zvýšeno o jeden stupeň. Takto upravené letadlo prodělalo v květnu letové zkoušky ve Philadelphii. Změny byly natolik prospěšné, že modernizovaný prototyp dosahoval rychlosti 537 km/h, tedy mnohem vyšší než F2A-2. Značné zlepšení výkonů přispělo v srpnu 1939 k uzavření smlouvy na dodávku 54 letadel, z nich tři měla být určena k dalším testům.

F4F-3

První objednané exemplář nesly označení sériových strojů, i když se vlastně jednalo o pokusná letadla. Byly vyrobeny pouze dva kusy s továrními čísly 1844 a 1845. První z nich vzlétl v únoru a druhý v červenci 1940. Jejich výroba byla zahájena dříve, než bylo rozhodnuto o odstranění výzbroje z trupu a umístění čtyř kulometů ráže 12,7 mm do křídel. Vedle těchto zbraní byly instalovány dva nafukovací plováky, které stroji umožňovaly udržet se na hladině při nouzovém přistání na vodě. Z původních čtyř okének vespod trupu zůstala jen dvě. Na těchto exemplářích byly prováděny testy různých variant krytu motoru a hřídele vrtule. Letadlo se prodloužilo na 8,76 m, hmotnost prázdného stroje se zvýšila na 2 375 kg a vzletová hmotnost na 3 205 kg. Motor Pratt & Whitney R-1830-76 o výkonu 895 kW (1 200 HP) mu umožňoval letět maximální rychlostí 533 km/h ve výšce 6 706 m.

První výrobní série zahrnovala stroje s čísly 1848–1896. Byly vyzbrojeny čtyřmi kulomety ráže 12,7 mm, dostaly plochý větrný štítek a pancéřovou desku za sedadlem pilota. Opět na nich byly zkoušeny různé typy krytů hřídele vrtule. Nafukovací plováky byly umístěny rovnoběžně s trupem. Exemplář další série s čísly 2512–2538 mohly nést pod křídly dvě bomby po 45 kg a ve výstroji měly fotokulomet. Byly námořnictvu dodány v únoru 1941 a v červnu následovala další série 19 letadel s čísly 3856–3874. Zvenku se lišily nasávacím otvorem vzduchu do karburátoru uvnitř krytu motoru. Od července do září 1941 bylo vyrobeno 88 letadel s čísly 3970–4057 s motory R-1830-86. Na krytech motorů této série bylo po čtyřech chladicích klapkách namísto dvou. Přestože šlo o poslední sérii v rámci objednávky palubních stíhaček verze F4F-3, nebyl to definitivní konec jejich výroby. Objednávka na 100 kusů verze F4F-7, které byly následně modifikovány na plovákovou verzi F4F-3S, byla od ledna do května 1943 realizována podle standardu F4F-3. Tato letadla s čísly 12230–12329 a poháněná motorem R-1830-86 o výkonu 895 kW (1 200 HP) byla určena výhradně ke cvičným účelům.

Celkem bylo vyrobeno 285 kusů F4F-3. Jméno Wildcat (divoká kočka) obdržela stíhačka F4F v říjnu 1941.

XF4F-5

Navzdory vyššímu číslu verze šlo o dva exemplář z počátku první série. Letadla s čísly 1846 a 1847 sloužila k testování devítiválcových motorů Wright R-1820-40

o výkonu 895 kW (1 200 HP) s jednostupňovým kompresorem, zkoušených coby alternativa motorů R-1830. První letadlo s uvedeným devítiválcem vzlétlo v červnu 1940 a v průběhu testů dosáhlo maximální rychlosti 492 km/h. Koncem roku 1942 byl do exempláře č. 1846 namontován motor Wright R-1820-54 s turbokompresorem a změněn byl také jeho kryt. Takto upravený stroj dosáhl rychlosti 547 km/h ve výšce 8 077 m. Do exempláře č. 1847 byl namontován motor XR-1820-48 s dvoustupňovým kompresorem a chladiči oleje pod krytem motoru namísto pod křídly. Tento stroj dosáhl rychlosti 509 km/h ve výšce 5 944 m.

XF4F-6

Toto označení dostalo jediné speciálně vyrobené letadlo č. 7031, dokončené a zalétané 11. října 1940. Testy na základně Anacostia byly zahájeny 26. listopadu. Stroj poháněl motor R-1830-90 o výkonu 895 kW (1 200 HP) s dvoustupňovým kompresorem. Sloužilo k různým zkouškám, dokud se 25. května nerozbilo při havárii.

F4F-3A

Dvoustupňový kompresor byl přijat jako potřebné zdokonalení a námořní letectvo si objednalo sérii letadel s motory R-1830-90 pod pozměněným označením F4F-3A. Dne 8. května 1940 si 30 letadel této verze s čísly 3875–3904 objednalo rovněž Řecko, avšak do okupace této země se již dodávku nepodařilo realizovat. Vyrobené stroje převzalo britské Královské námořnictvo, u jehož letectva sloužily

pod označením Martlet Mk III. V roce 1941 bylo vyrobeno ještě 65 těchto letadel s čísly 3905–3969 pro americké námořní letectvo. První z nich bylo dodáno v dubnu. Stíhačky verze F4F-3A byly stejně jako stíhačky verze F4F-3 intenzivně používány v prvních měsících války v Pacifiku.

F4F-3P

Na objednávku námořnictva byly do 17 letadel verze F4F-3 a do jednoho exempláře verze F4F-3A instalovány fotokamery Fairchild F-56 k vedení leteckého průzkumu. Nutnost vyšetřit místo pro kameru si vyžádala snížení zásoby pohonných hmot z 556 l na 443 l. Letadla této průzkumné verze byla zvláště intenzivně používána v letech 1942 a 1943.

F4F-7

V roce 1941 vyvstala potřeba průzkumného letadla dalekého doletu. Již koncem ledna byly zahájeny práce na přestavbě dvou kusů verze F4F-3. Následně si US Navy objednalo 21 letadel s trupem z F4F-4 a nosnými plochami z F4F-3. Sériové exempláře obdržely čísla 5263–5283. Jejich nádrže byly zvětšeny na objem 2 544 l paliva, s nímž měly dolet 5 954 km, popřípadě dobu letu cestovní rychlostí až 24 hodin. Průzkumnou techniku tvořila opět fotokamera Fairchild F-56 s ohniskovou vzdáleností 21,6 cm. Veškerá nadbytečná výzbroj a výstroj byla odstraněna. Vzletová hmotnost letadla se zvýšila na 4 685 kg. První let prototypu se uskutečnil 30. prosince 1941. Námořnictvo si objednalo více než 100 těchto letadel, dodána však nakonec byla jen první série v počtu 21 kusů.

Velká Británie obdržela celkem 1 136 stíhaček F4F/FM, které u FAA sloužily pod názvem Martlet/Wildcat. Část těchto strojů získala v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu (Lend-Lease), ostatní převzala z francouzských a řeckých objednávek. Na snímku jsou letadla verze Wildcat Mk V z 882. perutě operující v roce 1944 z eskortní letadlové lodě HMS *Searcher*.

F4F-3S Wild Catfish

Myšlenka na úpravu letadla F4F na stíhací hydroplán vznikla v roce 1942. Ve firmě Edo (Earl D. Osborne Aircraft Corporation) byly na stroj č. 4038 namontovány dva velké hliníkové plováky a na konce vodorovných ocasních ploch byly přidány dvě svislé plošky ke zlepšení podélné stability. Model nazvaný Wild Catfish (divoký sumec) podnikl svůj první let 28. února 1943. Během testů dosáhl uspokojivé maximální rychlosti 428 km/h, měl však problémy se stabilitou, proto musela být pod trup připevněna poměrně velká stabilizační ploutev. Po skončení testů se nicméně ukázalo, že na bojišti je již takový typ letadla nepotřebný a jeho konstrukce je zastaralá. Původně plánovaná objednávka 100 kusů F4F-3S namísto F4F-7 nebyla z tohoto důvodu nakonec uzavřena.

XF4F-4

Stíhačkám první verze bylo vytýkáno, že jim nelze skládat křídla, což by usnadnilo jejich transport na letadlových lodích. Proto byla na letadlo č. 1897 zkušebně namontována hydraulicky sklápěná křídla, což snížilo jeho rozpětí při hangárování na 4,4 m.

Pochopitelně to vyžadovalo radikální změnu konstrukce nosných ploch. Při té příležitosti se však podařilo vyšetřit místo na další dvojici kulometů ráže 12,7 mm. Přestavba stroje č. 1897 byla dokončena v dubnu 1941, ale jeho hmotnost se zvýšila z 3 205 kg na 3 515 kg, což mělo nepříznivý vliv na letové výkony. Testy modifikovaného letadla pak trvaly až do ledna 1942 a výsledným řešením se stalo nahrazení hydraulického zařízení manuálním mechanismem skládání, což snížilo hmotnost letadla na 3 397 kg.

F4F-4

První objednávka na 436 letadel nové verze byla podána v červnu 1941, prvních pět exemplářů bylo expedováno

F4F-4 Wildcat nadporučíka Roberta Bruce Portera ze 121. stíhací perutě americké námořní pěchoty (VMF-121). Piloti této letecké jednotky sestřelili v průběhu války více než 200 nepřátelských strojů, z toho 164 na různých verzích stíhačky Wildcat. Letoun je ve standardní kamufláži amerického námořního letectva a nese výsostné znaky z období těsně před útokem na Pearl Harbor.

G-36A, ekvivalent verze F4F-3 vyzbrojený francouzskými kulomety Darne. O stíhačku F4F projevilo vážný zájem francouzské námořní letectvo, které si objednalo 81 strojů. Kvůli kapitulaci Francie nebyla objednávka realizována. Na fotografii je první exemplář vyrobený na zmíněnou objednávku, který má civilní registraci NX-G1. Byl zalétán 10. května 1940 čili téhož dne, kdy Němci zahájili ofenzivu proti Francii.

ještě před koncem roku a první stíhačky F4F-4 se na palubách letadlových lodí objevily koncem března 1942. Od začátku roku 1942 začaly být na stroje F4F-4 podvěšovány dvě přídavné palivové nádrže po 159 l. U pozdějších sérií byly montovány úchyty umožňující podvěšení dvou bomb nebo dvou přídavných nádrží po 220 l. Verze F4F-4 byla sériově vyráběna do konce roku 1943. Zpočátku se svému hlavnímu protivníkovi, japonskému stroji Micubiši A6M-2 Zeke, nevyrovnala rychlostí horizontálního letu, stoupavostí ani obratností, zato byla rychlejší ve střemhlavém letu a hlavně měla podstatně vyšší palebnou sílu. Celkově solidní konstrukce s pancéřovanou deskou za pilotem a samosvornými nádržemi pak americkému letadlu propůjčovala mimořádnou odolnost vůči poškození. Celkem bylo vyrobeno 1 169 kusů F4F-4.

XF4F-8

Ačkoliv stíhačky Wildcat rychle zastarávaly, bylo jich nadále zapotřebí k vyzbrojení eskortních letadlových lodí, jež byly od roku 1943 ve velkých počtech zaváděny do služby. Vzhledem k nevelkým rozměrům těchto plavidel neustávala poptávka po lehkých palubních stíhačkách. Provozní využití zastarávajícího letadla mělo prodloužit snížení jeho hmotnosti a zlepšení jeho letových vlastností díky lehčímu a silnějšímu motoru Wright XR-1820-56 Cyclone o výkonu 1 010 kW (1 354 HP) s jednostupňovým dvourychlostním kompresorem. Firma Grumman připravila dva prototypy verze XF4F-8. První prototyp č. 12228 měl vrtuli Hamilton Standard a byl vyzbrojen šesti kulomety ráže 12,7 mm. Jeho první let se uskutečnil 8. listopadu 1942. Nedlouho poté byl zalétán druhý prototyp č. 12229 s vrtulí Curtiss Electric a zvýšenými ocasními plochami. Po testech trvajících do konce roku 1942 byla obě letadla předána námořnímu letectvu.

FM-1

Když na začátku roku 1942 začala firma Grumman pracovat na nástupci F4F, letounu F6F Hellcat, objevila se myšlenka předat dosavadní produkci pobočce Eastern Aircraft Division koncernu General Motors. Ve výrobě měl pokračovat závod v Lindenu ve státě New Jersey. Kontrakt na dodávku 1 800 kusů F4F-4 pod změněným označením FM-1 byl podepsán 18. dubna 1942. První letadlo z této továrny bylo zalétáno 31. srpna, avšak první série 21 kusů byla námořnictvu dodána až začátkem roku 1943. Do září 1943 bylo pro letectvo US Navy vyrobeno 839 stíhaček FM-1 a pro britské námořní letectvo FAA (Fleet Air Arm) dalších 311 kusů pod označením Wildcat Mk V. Prvních 10 letadel FM-1 bylo ještě vyzbrojeno šesti kulomety M2, jelikož to byly exemplláře montované ze součástek zaslaných firmou Grumman. Následující stíhačky nesly jen po čtyřech kulometech. Přístup k nim ze spodní strany křídel byl řešen jinak, a navíc byla zvýšena zásoba střeliva z 1 440 nábojů na 1 720 nábojů. Pohon verze FM-1 zajišťoval čtrnáctiválcový motor Pratt & Whitney R-1830-86 s dvoustupňovým dvourychlostním kompresorem. Letadla měla sériová čísla 14992–15951 a 46738–46837.

Stíhačka Wildcat přistává na palubě letadlové lodě. K vadám tohoto typu patřilo riziko přepadnutí při vyšší rychlosti přistání. Při nižších rychlostech zase letadlo pomaleji reagovalo na řízení.

FM-2

Na začátku roku 1943 zahájila firma Eastern Aircraft přípravu na sériovou výrobu verze XF4F-8 pod vlastním označením FM-2. První exemplář ze série 1 256 kusů byl dokončen na podzim. Do konce roku 1943 bylo námořnictvu předáno 310 kusů FM-2. Díky montáži devítiválce Wright R-1820-56 nebo R-1820-56W (se vstřikováním vody do válců) o výkonu 1 010 kW (1 354 HP) byla tato verze o 227 kg lehčí než FM-1. Stíhačka dosahovala maximální rychlosti 513 km/h ve výšce 5 974 m a její výzbroj tvořily čtyři kulomety ráže 12,7 mm. Chladič oleje byl umístěn pod krytem motoru a byla odstraněna okénka ve spodní části trupu. Od exemplláře č. 57044 byla zvýšena zásoba paliva na 477 l a od exemplláře č. 74359 byly montovány úchyty na šest neřízených raket ráže 127 mm. Pod letadlo FM-2 mohly být rovněž podvěšeny dvě palivové nádrže po 220 l. V roce 1944 bylo vyrobeno 2 890 kusů verze FM-2 a 240 verze Wildcat Mk VI pro FAA. V roce 1945 bylo do května, kdy byla produkce ukončena, vyrobeno 1 237 letadel FM-2 a 100 letadel Wildcat Mk VI. Celkem bylo vyrobeno 4 437 letadel FM-2 a 340 letadel Wildcat Mk VI.

Exportní verze

Francie si objednala 81 stíhaček G-36A s motory R-1820-G205A Cyclone. Výzbroj této verze tvořily dva kulomety Darne ráže 7,5 mm nad motorem a další dva v křídlech. První letadlo bylo dokončeno 10. května 1940. Firma Grumman stihla vyrobit sedm kusů, které obdržely civilní registraci. Po pádu Francie převzalo objednávku britské námořní letectvo FAA a letadla G-36A byla vyzbrojena čtyřmi kulomety ráže 12,7 mm v křídlech. Podle tohoto standardu bylo pro Brity vyrobeno 91 strojů (z nichž 81 bylo dodáno) pod označením Martlet Mk I. K pohonu verze Martlet Mk II/G-36B byl použit motor R-1830-S3C4-G o výkonu 820 kW (1 100 HP). Bylo exportováno 100 kusů této verze, z nichž prvních devět mělo pevná křídla z verze F4F-3, ale i tyto stroje byly později přestavěny. Pro britské námořní letectvo FAA byla vyvinuta a v počtu 220 exemplářů vyrobena verze Martlet/Wildcat Mk IV, která odpovídala nerealizované verzi F4F-4B s motorem Wright R-1820-40B Cyclone. Měla skládací křídla a ve výzbroji šest kulometů. Kvůli standardizaci jmen letounů britského a amerického námořnictva se Angličané přizpůsobili a bylo upuštěno od původního britského jména Martlet (jiřička).