

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

# VOJENSKÁ LETADLA



Cena: 129,90 Kč / 6 €\*  
\*Cena platná pouze pro Slovensko

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL  
VOUGHT F4U-1D CORSAIR



30



ISBN 978-83-252-1561-3



9 788325 212308

3 0



# VOJENSKÁ LETADLA

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

## KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODEL Y

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

McDONNELL DOUGLAS F-4C PHANTOM II	GRUMMAN F-14 TOMCAT
NORTH AMERICAN F-100 SUPER SABRE	SUCHOJ SU-27 FLANKER
GRUMMAN F6F HELLCAT	CURTISS P-40 WARHAWK
	PANAVIA TORNADO GR.4
	EUROFIGHTER TYPHOON F.2

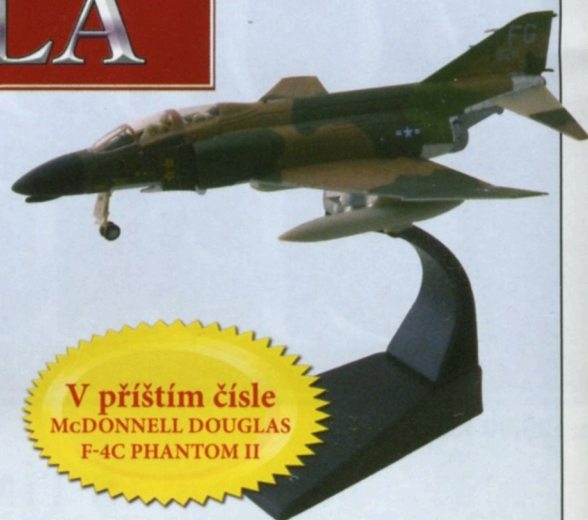


### Pořid'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

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

**POZOR: MODEL Y JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍCÍCH:  
1 : 72 (HISTORICKÁ LETADLA) A 1 : 100 (MODERNÍ 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  
McDONNELL DOUGLAS  
F-4C PHANTOM II**

#### Vydavatel:

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

#### Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŇ  
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, 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 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 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: 978-83-252-1561-3  
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 ČR.



# CHANCE VOUGHT F4U CORSAIR

**CORSAIR BYL NEJEN NEJLEPŠÍ PALUBNÍ STÍHAČKOU DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY, ALE SOUČASNĚ JEDNÍM Z NEJEFEKTIVNĚJŠÍCH LETADEL TOHOTO KONFLIKTU. PŘESTOŽE BYL RYCHLEJŠÍ A OBRATNĚJŠÍ NEŽ HELLCAT, OBJEVIL SE NA PALUBÁCH LETADLOVÝCH LODÍ MNOHEM POZDĚJI A ZŮSTAL PONĚKUD VE STÍNU LETADLA FIRMY GRUMMAN. NA ROZDÍL OD SVÉHO KONKURENTA, KTERÝ BYL POMĚRNĚ ZÁHY VYŘAZEN Z VÝZBROJE BOJOVÝCH JEDNOTEK, SETRVAL CORSAIR VE SLUŽBĚ JEŠTĚ V DOBĚ PROUDOVÝCH LETADEL. ZAJÍMAVÝ NA TOM JE FAKT, ŽE CORSAIR BYL VYVINUT DŘÍVE NEŽ HELLCAT, A PŘESTO BYL KONSTRUKČNĚ VYSPĚLEJŠÍ.**

Námořnictvo Spojených států považovalo prototypy palubních stíhaček Grumman XF4F-2 a Brewster XF2A-1 již ve fázi testů za přechodné stroje, a proto ihned vyhlásilo další specifikace na nový letoun s lepšími výkonnostními parametry. Když 1. února 1938 oznámilo technické požadavky na takovéto letadlo, kladlo důraz především na zvýšení maximální rychlosti a dostupy. Rex Buren Beisel, šéfkonstruktor firmy Vought, dal svému vývojářskému týmu za úkol vypracovat dva podobné projekty: V-166A s hvězdicovým motorem Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp o výkonu 895 kW (1 200 HP) a V-166B s osmnáctiválcovým motorem Pratt & Whitney XR-2800-2 Double Wasp o výkonu 1 346 kW (1 805 HP). Aby firmě neunikla zakázka na stavbu prototypu, byly 8. dubna 1938 nabídnuty oba projekty, i když byl druhý ze zmíněných motorů teprve ve fázi zkoušek. Jeho teoretické výkony však byly tak slibné, že rázem vzbudil zájem zástupců US Navy, a to značně urychlilo další práce na tomto letounu. Následkem toho se letecký úřad amerického námořnictva (BuAer – Bureau of Aeronautics) rozhodl pro projekt V-166B a 10. května předal podniku Vought požadavky týkající se výzbroje. Měla se skládat ze dvou kulometů ráže 7,62 mm v trupu a dvou kulometů ráže 12,7 mm v křídlech s možností výměny za dva kanony Madsen ráže 23 mm. V nosných plochách měly být navíc umístěny dvě malé pumovnice pro celkem 80 kg bomb. Smlouva na stavbu prototypu pod označením XF4U-1 a sériovým číslem 1443 byla podepsána 11. dubna. Jedním z požadovaných parametrů byl operační dostup do výšky 27 000 stop (8 230 m).

## PROTOTYP XF4U-1

Vývoj letadla vyžadoval vzájemnou vyváženost vysokého výkonu pohonné jednotky a konstrukční pevnosti draku. K plnému využití výkonu motoru navrhla firma Hamilton Standard novou třílistou vrtuli o prů-

měru 4 064 mm. Tak velká vrtule ovšem potřebovala velmi vysoký podvozek, aby její okraj při přistání nezavadil o palubu. Přes vysoko zvednutý motor by však měl pilot prakticky nulový výhled dopředu. Problém byl vyřešen zalomením nosných ploch do tvaru nízkého písmene W. Snížení vnějších částí křídel umožnilo použít na hlavním podvozku kratší nohy. Podvozek tak mohl být sklápěn dozadu při současném pootočení noh o 90°. Další výhodou bylo spojení křídla s drakem v úhlu, který umožňoval optimální využití tlačné síly vrtule. Ke snížení hmotnosti měl být trup letadla potažen plechy svařovanými na sraz. Potah směrových a výškových kormidel, klapek a částečně i křídel měl být plátěný.

Dřevěná maketa nového stroje byla dokončena na začátku února 1939. Od 8. do 11. února ji zkoumala komise leteckého úřadu US Navy, která poté navrhla výměnu jednoho z trupových kulometů za těžší zbraň ráže 12,7 mm. Do křídel mělo být instalováno 10 malých komor na bomby o jednotkové hmotnosti 2,36 kg, jež měly být svrhávány na formace nepřátelských bombardérů. Stavbu prototypu dostal na starost závod ve Stratfordu ve státě Connecticut. Letadlo dostalo prototypový motor XR-2800-4 o startovním výkonu 1 380 kW (1 850 HP) a trvalém výkonu 1 193 kW (1 600 HP). Pojezdové zkoušky stroje byly současně prvními testy této pohonné jednotky namontované v konkrétním letadle. Zkušební pilot firmy Vought Lyman A. Bullard Jr. odstartoval k prvnímu letu 29. května 1940, avšak po 38 minutách byl nucen přistát kvůli silným vibra-



JAKO PRVNÍ POUŽILO STÍHAČKY F4U-1 NA LETADLOVÝCH LODÍCH BRITSKÉ NÁMOŘNICTVA A JE ZAJÍMAVÉ, ŽE SE JEDNALO O MENŠÍ ESKORTNÍ LETADLOVÉ LODĚ. NA ILUSTRACI JE CORSAIR Mk. I č. JT172, KTERÝ V ROCE 1943 SLOUŽIL U 1835. NÁMOŘNÍ PERUTĚ FAA NA ZÁKLADNĚ BRUNSWICK VE STÁTĚ MAINE, KDE PROBÍHAL VÝCVIK BRITSKÝCH PILOTŮ NA TĚCHTO STROJÍCH.



START LETADEL F4U-1A CORSAIR Z LETIŠTĚ NA NĚKTERÉM Z TICHOMOŘSKÝCH OSTROVŮ.



# CHANCE VOUGHT F4U CORSAIR

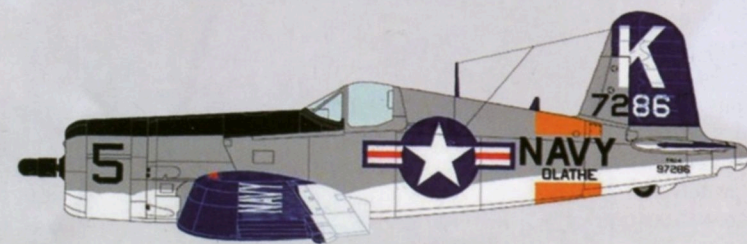
F4U CORSAIR BYL BEZKONKURENČNĚ NEJLEPŠÍ PALUBNÍ STÍHAČKOU DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY A VYDRŽEL VE SLUŽBĚ JEŠTĚ MNOHO LET PO JEJÍM SKONČENÍ, TŘEBAŽE SE ZMĚNILY ÚKOLY, JEŽ MĚL PLNIT.



**F4U-2** Z NOČNÍ STÍHAČÍ PERUTĚ NÁMOŘNÍ PĚCHOTY VMF(N)-532, OSTROV ROI V ATOLU KWAJALEIN, PODZIM 1944. Tento stroj je jedním z 32 letadel F4U-1 první série přestavěných na noční stíhačky.



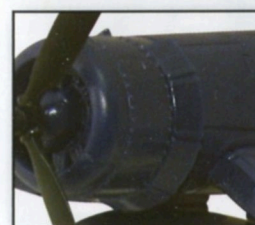
**F4U-1D** ZE STÍHAČÍ BOMBARDOVACÍ PERUTĚ VBF-83, OPERUJÍCÍ Z LETADLOVÉ LODĚ CV-9 USS ESSEX, DUBEN 1945. V bitvě o Okinawu byly poprvé masově použity corsairy vyzbrojené pod křídly podvěšenými neřízenými raketami HVAR ráže 127 mm.



**F4U-4** ZE ZÁLOŽNÍ NÁMOŘNÍ VÝCVIKOVÉ JEDNOTKY (U.S. NAVY RESERVE TRAINING UNIT), NÁMOŘNÍ LETECKÁ ZÁKLADNA OLATHE VE STÁTĚ KANSAS, BŘEZEN 1956. Oranžový pruh kolem trupu označoval letoun námořních záloh. Název námořní letecké základny byl namalován pod nápisem NAVY.



**NOSNÉ PLOCHY:** CHARAKTERISTICKÁ KŘÍDLA ZALOMENÁ DO TVARU NÍZKÉHO PÍSMENE W UMOŽŇOVALA ZKRÁTIT NOHY PODVOZKU, KTERÝ SE TAK DAL PŮTOČIT A ZATÁHNOUT, A PŘITOM MOHLO LETADLO DOSTAT NEJVĚTŠÍ VRTULI, JAKÁ BYLA DO TĚ DOBY NA STÍHAČCE POUŽITA, ANIŽ BY PŘI PŘISTÁNÍ ZAVADILA O PŘÍSTÁVACÍ PLOCHU (PRO SROVNÁNÍ: VRTULE CORSAIRU MĚLA PRŮMĚR 404 CM, PRŮMĚR VRTULE Bf 109 ČINIL 300 CM).



**POTAH:** PŘEDNÍ ČÁST TRUPU BYLA KRYTA PLECHEM (NA POTAH LETADLA NEOBVYKLE SILNÝM), SPOJOVANÝM TEHDY EXPERIMENTÁLNÍ TECHNIKOU BODOVÉHO SVÁŘENÍ.

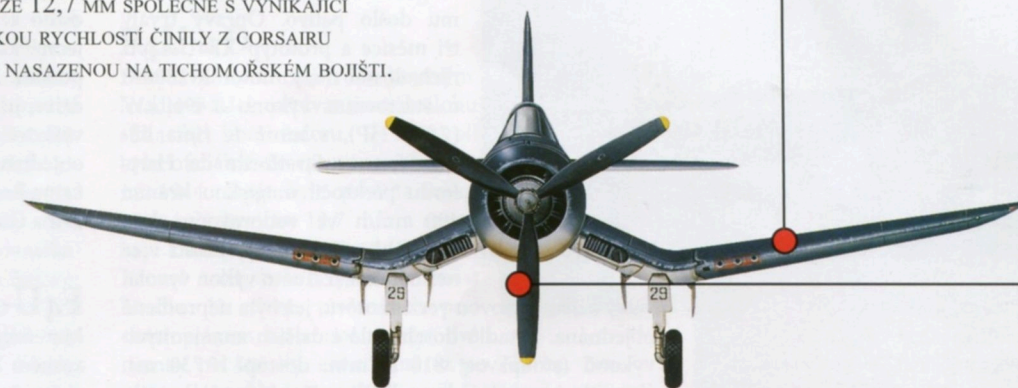


**MODEL F4U-1D**  
MĚŘÍTKO 1 : 72

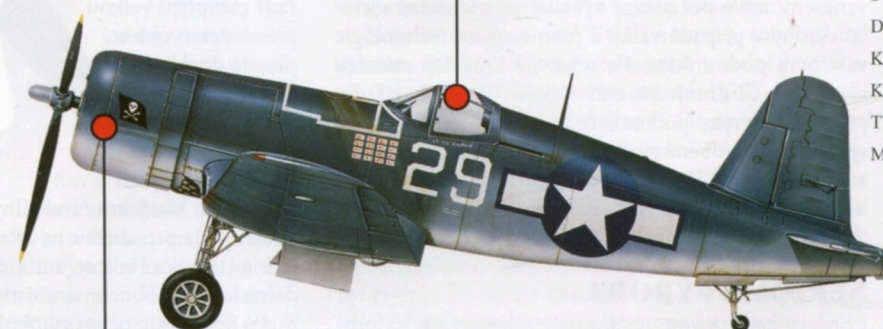
Model představuje stíhačku F4U-1D Corsair nadporučíka Roberta Wadea (7 sestřelů) ze stíhačké perutě námořní pěchoty VMF-323 „Death Rattlers“ operující od dubna do července 1945 z letiště Kadena na Okinawě.



**VÝZBROJ:** ÚČINNÁ PALEBNÁ SÍLA ŠESTI KULOMETŮ M2 BROWNING RÁŽE 12,7 MM SPOLEČNĚ S VYNIKAJÍCÍ OBRATNOSTÍ A VELKOU RYCHLOSTÍ ČINILY Z CORSAIRU NEJLEPŠÍ STÍHAČKU NASAZENOU NA TICHOMOŘSKÉM BOJIŠTI.



**ZÁVĚSNÍKY:** VERZE F4U-1D BYLA PRVNÍ, JEŽ MĚLA POD TRUPEM DVA ZÁVĚSNÍKY, NA NICHŽ MOHLA NĚST DĚ DVA ODHAZOVATELNÉ PŘÍDAVNÉ PALIVOVÉ NÁDRŽE O JEDNOTKOVÉM OBJEMU 606 L ANEBO Dvě BOMBY O JEDNOTKOVÉ HMOTNOSTI 454 KG.



**KOKPIT:** VERZE F4U-1A DOSTALA NOVÝ KRYT KABINY KAPKOVITÉHO TVARU, KTERÝ UMOŽŇOVAL LETCI MNOHEM LEPŠÍ VÝHLED DOPŘEDU.



**F4U-1A NÁMOŘNÍHO PORUČÍKA IRY C. KEPFORDA (16 SESTŘELŮ)** ZE STÍHAČÍ PERUTĚ VF-17 „Jolly Rogers“.

## TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU CHANCE VOUGHT F4U-1D

**Typ:** jednomístná palubní přepadová stíhačka – stíhač bombardér, dolnoplošník celokovové konstrukce se zatahovacím podvozkem.

**Hmotnost:** prázdného letadla – 4 050 kg, vzletová – 5 476 kg, maximální vzletová – 6 356 kg.

**Rozměry:** rozpětí 12,5 m, délka 10,15 m, výška 4,9 m, nosná plocha 29,17 m<sup>2</sup>.

**Motor:** dvuhvězdicový vzduchem chlazený osmnáctiválec Pratt & Whitney R-2800-8W s dvoustupňovým a dvourychlostním kompresorem o startovním výkonu 1 491 kW (2 000 HP) při 2 700 ot/min, maximálním bojovém výkonu (se vstřikováním směsi vody a metanolu) 1 678 kW (2 250 HP) a trvalém výkonu 1 249 kW (1 675 HP) při 2 550 ot/min ve výšce 5 150 m.

**Výkony:** maximální rychlost nad mořskou hladinou – 550 km/h, maximální rychlost ve výšce 6 066 m – 658 km/h, cestovní rychlost – 293 km/h; počáteční stoupavost – 14,5 m/s, stoupavost do výšky 3 050 m – 3,9 min, stoupavost do výšky 6 096 m – 8,4 min; operační dostup – 11 285 m; dolet – 1 633 km, maximální dolet – 3 567 km.

**Výzbroj:** šest kulometů Colt-Browning M2 ráže 12,7 mm (4× 400 nábojů + 2× 375 nábojů), 2× 726 kg bomb nebo osm raket HVAR ráže 127 mm.





F4U-4 ZE STÍHAČÍ LETKY  
 NÁMOŘNÍHO LETECTVA VF-92  
 ZA VÁLKY V KOREJI.

► NOČNÍ STÍHAČKA F4U-5N  
 V KAMUFLÁŽI PERUTĚ NÁMOŘNÍ  
 PĚCHOTY VMF(N)-513 „FLYING  
 NIGHTMARES“ (LÉTAJÍCÍ NOČNÍ  
 MŮRY) Z POČÁTEČNÍHO OBDOBÍ  
 VÁLKY V KOREJI. V KONTEJNERU  
 POD PRAVÝM KŘÍDLEM JE ŠPIČKOVÝ  
 RADAR TĚ DOBY APS-19A SCHOPNÝ  
 ZOBRAZOVAT ZEMSKÝ POVRCH  
 I LOKALIZOVAT VZDUŠNÉ CÍLE.

F4U-4 CORSAIR ZE STÍHAČÍ PERUTĚ  
 NÁMOŘNÍ PĚCHOTY VMF-225  
 NA PALUBĚ LETADLOVÉ LODĚ.  
 NA FOTOGRAFII JE DOBRĚ VIDĚT  
 SLOŽENÁ KŘÍDLA LETADLA S DRŽÁKY  
 NEŘÍZENÝCH RAKET HVAR RÁŽE  
 127 MM.



cím. Rovněž pilot Boone T. Guyton při pátém letu 12. července nouzově přistál a rozbil letadlo, protože mu došlo palivo. Opravy trvaly tři měsíce a prototyp XF4U-1 při nich dostal nový motor R-2800-8 o startovním výkonu 1491 kW (2000 HP), s nímž 1. října během letu ze Stratfordu do Hartfordu překročil magickou hranici 400 mil/h ve vodorovném letu a dosáhl průměrné rychlosti více než 650 km/h. Tento výkon vyvolal

velký zájem o novou verzi motoru, jež byla neprodleně objednána. Letadlo dosahovalo i dalších znamenitých výkonů (stoupavost 810 m/min, dostup 10730 m), ale mělo zároveň řadu vad. Při snižování otáček mělo tendenci překlápět se na křídlo a z vývrtky se dokázalo dostat jen s použitím brzděného padáku. Nový motor se navíc přehříval a nečekaně přestával pracovat.

Na druhou stranu se prototyp vyznačoval značnou konstrukční odolností vůči přetížení. Díky tomu dosáhl hned zpočátku při střemhlavém letu rychlosti 829 km/h, byť za cenu poškození plátěného potahu kormidel. Dne 28. ledna 1941 při střemhlavém letu z výšky 6100 m dosáhl prototyp rychlosti 885 km/h, jenže pak se mu uvolnila vrtule a došlo k poškození motoru.

Testy prototypu prokázaly nezbytnost zavedení mnoha konstrukčních změn. Dále byly 28. listopadu vneseny nové požadavky týkající se spouštění sériové výroby v případě války a přizpůsobení technologie válečným podmínkám. Po relativně krátkých státních zkouškách ve dnech 24. a 25. února 1941 bylo letadlo přijato do výroby pod označením F4U-1. Podle stejné specifikace vyrobené prototypy Bell XFL-1 Airabonita a Grumman XF5F-1 Skyrocket dosahovaly podstatně horších výkonů.

## SÉRIOVÁ VÝROBA

Přípravy na sériovou výrobu byly zahájeny již 30. prosince 1940. Letadlo sloužící jako výrobní vzor se značně lišilo od prototypu. Z trupu byly odstraněny kulometry a do křidel bylo namísto původních dvou namontováno rovnou šest kulometů. Pro zásobníky s jejich municí bylo v křídlech vytvořeno místo odstraněním palivových nádrží o celkovém objemu 477 l. Náhradou byla za motor přidána nová velká nádrž o objemu 897 l. Tato úprava si vyžádala posunutí kabiny o 813 mm dozadu a prodloužení trupu. K vyrovnání hmotnosti zesílené výzbroje byly dozadu posunuty rovněž nosné plochy. Kokpit dostal pozměněný kryt z neprůstředného skla a místo pilota bylo zezadu chráněno pancéřovou přepážkou. Byly zvětšeny vodorovné ocas-

ní plochy a instalován zcela nový hák pro přistávání na palubě. Namísto malých pumovnic byly pod křídla namontovány dva závěsníky pro větší bomby. Mezitím došlo ke sloučení dvou leteckých podniků, takže objednávka na 594 sériových letadel byla 30. června 1941 podána firmě Vought-Sikorsky Aircraft. O dva týdny dříve, již 14. června, dostala firma nabídku na výrobu výškové verze s dvoustupňovým kompresorem. Další objednávky na výrobu licenčních strojů F4U-1 dostala firma Brewster (pod označením F3A-1) a v prosinci též firma Goodyear Aircraft (pod označením FG-1).

## F4U-1

Mateřský podnik zahájil výrobu v nové továrně v texaském Dallasu, kam byla po vypuknutí války z bezpečnostních důvodů přesunuta z východního pobřeží. Do prvních letadel byl montován motor R-2800-8 o výkonu 1491 kW (2000 HP), jenž jim zajišťoval maximální rychlost 638 km/h ve výšce 6858 m, stoupavost 13,5 m/s a operační dostup 11256 m. První sériový exemplář byl zalétán 25. června 1942 a 25. září byly zahájeny palubní zkoušky sedmého sériového exempláře na eskortní letadlové

lodi USS Sangamon (CVE-26), které trvaly až do konce roku a skončily diskvalifikací stroje. V první řadě měl příliš velkou přistávací rychlost, při níž docházelo k nezvladatelnému překlápění a prudkému dopadu na palubu, který končival silným odrazem. Za této situace byla pro službu na letadlových lodích vybrána stíhačka Hellcat, zatímco F4U-1 byl přidělen letectvu Sboru námořní pěchoty.

Po dokončení první výrobní partie začaly být do křidel instalovány přídavné nádrže po 235 l, které zvýšily vzletovou hmotnost z 5388 kg na 5763 kg. Na podzim dostalo letadlo ještě závěsník pro podvěšenou odhazovatelnou nádrž o objemu 662 l a vzletová hmotnost tak stoupla na 6286 kg. V průběhu výroby bylo změněno odpružení hlavního podvozku a zvýšeno ostruhové kolečko. Bylo vyrobeno celkem 688 strojů této verze.

## F4U-2

Letectvo US Navy zvažovalo v listopadu 1941 možnost zařadit do výzbroje jednomístnou noční stíhačku vybavenou radarem. Již 6. ledna následujícího roku představila opět osamostatněná firma Chance Vought svoji nabídku a ještě téhož měsíce se uskutečnily testy v aerodynamickém tunelu. Při nich byla na pravé křídlo letadla XF4U-1 připevněna dřevěná maketa krytu radarové antény. Na začátku března přišla objednávka na 50 exemplářů s dodacím termínem v srpnu. Během





testů se však objevilo mnoho problémů a termín dodávky byl odložen na leden 1943. Nakonec bylo dohodnuto, že závody Naval Aircraft Factory ve Filadelfii budou adaptovat sériové stroje F4U-1. Prototypem této verze se stal první sériový exemplář F4U-1, jenž byl připraven v říjnu a dostal označení XF4U-2. Jeho zkoušky byly dokončeny v lednu 1943. Následně bylo testováno ještě jedno letadlo a pak objednáno 12 sériových strojů. Letecký radiolokátor AN/APS-6 měl dosah do osmi kilometrů. Dále byl stroj vybaven autopilotem a radiovýškoměrem namísto barometrického. Na začátku roku 1944 letadla F4U-2 úspěšně prošla palubními zkouškami na letadlových lodích a v únoru se dočkala bojového nasazení. Celkem bylo adaptováno 34 kusů F4U-1. Letoun přišel o jeden kulomet, namísto toho však bylo možno podvěsit dvě bomby po 113 kg pod křídla anebo jednu bombu o hmotnosti 227 až 453 kg pod trup.

### F4U-1A

Od 9. srpna 1943 vyráběná subverze F4U-1A (neoficiální označení zavedené dodatečně pro stroje s novou kabinou) dostala nový vypouklý kryt kabiny namísto dosavadního přezdívaného „bird cage“ (ptačí klec). Vedle lepšího výhledu umožňoval nový kryt pilotovi zvednutí sedadla o 229 mm.

Úpravy byly testovány na exempláři č. 689 (17456) a zavedeny do výroby od 759. letadla. Výkony stroje se tím zhoršily jen minimálně – maximální rychlost ve výšce 6900 m se snížila z 638 km/h na 636 km/h, zato měla tato subverze vynikající manévrovací schopnosti, v nichž nijak nezaostávala za japonskou stíhačkou A6M Zero.

Pod trup bylo možno podvěsit dvě bomby po 453 kg anebo palivovou nádrž prodlužující dobu letu na 4,5 hodiny. Počínaje v listopadu 1943 vyrobeným 862. kusem byl do letadel montován motor R-2800-8W (water injection) s přidavným vstřikováním směsi vody a metanolu do válců, které krátkodobě zvyšovalo výkon na 1678 kW (2250 HP). Na několik minut se výkon pohonné jednotky zvýšil o 187 kW (250 HP) a maximální rychlost o 37 km/h. Bylo vyrobeno celkem 2126 strojů.

### F4U-1C

Dne 30. srpna 1943 bylo dokončeno první letadlo vyzbrojené čtyřmi kanony Hispano M2 ráže 20 mm se zásobou 120 nábojů na hlavě. Jelikož námořní letectvo v té době neplánovalo použití těchto kanonů ve svých letadlech, byla vyrobena pouze malá série

200 kusů. Tato subverze měla jednoduchý odsunutelný kryt pilotní kabiny typu „Malcolm Hood“.

### F4U-1D

Díky svým technickým a bojovým výkonům mohlo letadlo F4U-1 zastávat rovněž úlohu stíhacího bombardéru. V této roli bylo oficiálně akceptováno 22. dubna 1944. Opět byla použita kulometná výzbroj 6x 12,7 mm a stejný kryt kabiny jako u varianty F4U-1C. Kromě toho byla zvýšena nosnost letadla. Na dvou závěsnících pod centroplánem bylo možno nést dvě bomby po 453 kg, eventuálně až po 727 kg. Namísto bomb mohly být podvěšeny dvě přídavné palivové nádrže po 583 l nebo 659 l. Na závěsníku pod trupem bylo možno nést další nádrž o objemu 674 l. Na krátkou vzdálenost mohlo letadlo nést bombu o hmotnosti 907 kg pod trupem a dvě bomby po 454 kg pod křídly, což představovalo polovinu nákladu bombardéru B-17. Kvůli těmto úpravám však musely být odstraněny palivové nádrže z náběžných hran křidel. Dalšího posílení ofenzivních možností letadla bylo dosaženo montáží osmi nosičů pro neřízené střely HVAR (High Velocity Aircraft Rocket – vysokorychlostní letecká raketa) ráže 127 mm pod křídla. Tato konfigurace výzbroje byla použita u 266 posledních letadel F4U-1D a od 295. sériového exempláře vyrobeného firmou Goodyear.

Nevelký počet letadel F4U-1 různých subverzí byl vybaven kamerou K-21 instalovanou v zadní části trupu. Tyto stroje nesly společné označení F4U-1P (photo reconnaissance – fotoprůzkumný). Firma Vought vyrobila celkem 4699 kusů všech variant F4U-1. Od začátku roku 1943 vyráběla letadlo F4U-1 v licenci také firma Goodyear Aeronautical Corporation pod označeními FG-1 (F4U-1), FG-1A (F4U-1A) a FG-1D (F4U-1D) v počtu celkem 4006 kusů. První exemplář FG-1, který byl zalétán 25. února 1943, ještě neměl skládací křídla. Tato firma zahájila přípravy na výrobu na začátku roku 1942 a později samostatně vyvinula i dvě vlastní varianty – noční stíhačku FG-4N a vlečné letadlo FG-4K, které však nebyly zařazeny do výroby. V menším měřítku se na výrobě podílela rovněž společnost Brewster Aeronautical Corporation, která do 26. dubna 1943 vyrobila 735 letadel pod označeními F3A-1 (F4U-1) a F3A-1A (F4U-1A).

### XF4U-3

Ještě v roce 1941 naplánované práce na výškové stíhačce s dvoustupňovým kompresorem byly zahájeny v následujícím roce, ale poněvadž tento projekt neměl prioritu, byl realizován až za další dva roky. Nebyly vyráběny původní prototypy, ale přestavěny jeden kus F4U-1 a dva kusy F4U-1A, do nichž byly namontovány různé motory Double Wasp (R-2800-18, R-2800-CB16) s dvoustupňovým kompresorem Model 1009A. Výkon pohonné jednotky ve výšce 9140 m dosáhl 1492 kW (2000 HP).



CORSAIR Z 33. LETECKÉ SKUPINY NÁMOŘNÍ PĚCHOTY MAG-33 (MARINE AIR GROUP 33) VYFOTOGRAFOVANÝ PŘI ODPALOVÁNÍ NEŘÍZENÝCH RAKETOVÝCH STŘEL HVAR PROTI JAPONSKÝM POZICÍM NA JIHU OKINAWY.



F4U-1D STÍHACÍ LETKY NÁMOŘNÍHO LETECTVA VF-10 Z LETADLOVÉ LODI USS INTREPID NA SNÍMKU POŘÍZENÉM KE KONCI VÁLKY V TICHOMOŘÍ, KDY TYTO LETOUNY PLNILY PŘEVÁŽNĚ BITEVNÍ ÚKOLY PŘI PODPÖRE POZEMNÍCH VOJSK.





F4U-5NL z perutě VC-4 používaný k obraně amerického loďstva v noci a za špatného počasí. Jednotka operovala z letadlové lodě USS Bon Homme Richard.

► F4U-5NL – VERZE PRO ZIMNÍ PODMÍNKY (WINTERIZED), NA NIŽ BYLO KONVERTOVÁNO 101 KUSŮ VERZE F4U-5N, KTERÉ BYLY VYBAVENY SYSTÉMY K ODSTRAŇOVÁNÍ NÁMRAZY Z VRTULE, KŘÍDEL, KORMIDEL A STABILIZÁTORU. NA SNÍMKU JE VIDĚT KOTOUČE OCHLAZENÉ PÁRY KOLEM ROZTOČENÉ VRTULE. FOTOGRAFIE BYLA POŘÍZENA V DRUHÉ POLOVINĚ ROKU 1952 NA PALUBĚ LETADLOVÉ LODĚ USS BON HOMME RICHARD.



CORSAIRY BYLY PROSLULÉ SVOU ODOLNOSTÍ A SPOLEHLIVOSTÍ. NA FOTOGRAFII JE STROJ F4U-1A „OLE 122“ ZE STÍHAČÍ PERUTĚ VMF-111 „DEVIL DOGS“ (4. NÁMOŘNÍ LETECKÉ KŘÍDLO) NA POLNÍM LETIŠTI NA GILBERTOVÝCH OSTROVECH. LETOUN BYL CITOVÁN V HLÁŠENÍ LETECTVA NÁMOŘNÍ PĚCHOTY PRO BEZPORUCHOVOU SLUŽBU A ÚČAST VE 100 BOJOVÝCH AKCÍCH PODNIKNUÝCH Z GILBERTOVÝCH A MARSHALLOVÝCH OSTROVŮ V ROCE 1944. BEZ MECHANICKÝCH POTÍŽÍ NALÉTAL VÍCE NEŽ 80 000 MIL A 400 LETOVÝCH HODIN.

Nasávací otvor vzduchu do kompresoru byl umístěn pod krytem motoru. První z modifikovaných letadel odstartovalo 26. dubna 1944 a během testů s ním bylo dosaženo maximální rychlosti 663 km/h ve výšce 9 140 m, praktického dostupu 11 700 m a doletu 1 255 km. Výrobu výškové stíhačky pod označením FG-3 měla zahájit firma Goodyear. Počáteční objednávka na 27 letadel byla nejdříve snížena na 13 kusů a posléze anulována a všechny stroje byly upraveny zpět na variantu F4U-1A. Jeden z exemplářů s motorem R-2800-16 je někdy označován XF4U-3B.

## BRITSKÁ LETADLA CORSAIR

V rámci smlouvy o půjčce a pronájmu (lend-lease) bylo britskému námořnímu letectvu (FAA – Fleet Air Arm) dodáno celkem 2 012 letadel F4U-1 různých subverzí, z toho 95 kusů F4U-1 bylo přeznačeno na Corsair Mk. I, 510 kusů F4U-1A na Corsair Mk. II, 430 kusů F3A-1 na Corsair Mk. III a 977 kusů FG-1D na Corsair Mk. IV. Britská letadla měla kvůli nižším hangárům letadlových lodí Royal Navy seříznuté koncovky křídel, a tedy kratší rozpětí 12,13 m. Také novozélandské letectvo (RNZAF – Royal New Zealand Air Force) obdrželo v rámci válečné pomoci 424 letadel Corsair (237 kusů F4U-1A, 127 kusů F4U-1D a 60 kusů FG-1D).

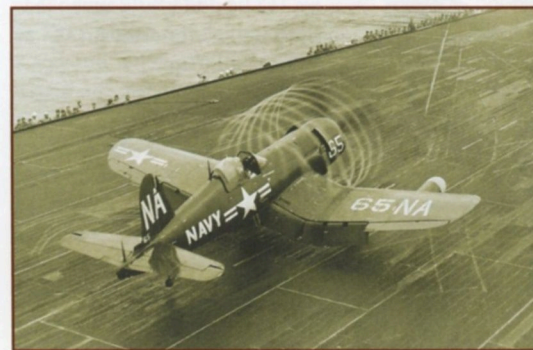
## DALŠÍ VÝVOJ LETADLA

**F2G-1.** Na konci roku 1943 obdržela firma Goodyear zakázku na vypracování verze s osmadvacetiválcovým čtyřhvězdicovým motorem Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major. Takovýto agregát dosáhl startovní výkon 2 237 kW (3 000 HP) a se vstříkáním vody a metanolu až 2 722 kW (3 650 HP). První takto modifikovaný FG-1 vzletl 31. května 1944. Celkem bylo vyrobeno 18 testovacích strojů, většinou s kapkovitým krytem kokpitu. Byla plánována stavba verze F2G-1 s pevnými křídly pro pozemní letiště a verze F2G-2 se skládacími křídly pro letadlové lodě, ale po skončení války z těchto plánů sešlo. Zajímavostí je, že i když výkon motoru vzrostl o třetinu, výkony letounu nebyly lepší než u pozdějších verzí s motorem Double Wasp.

**F4U-4.** Na začátku roku 1944 byl již k dispozici motor R-2800-18W, který měl startovní výkon 1 567 kW (2 100 HP) a po vstříknutí směsi vody a metanolu až 1 827 kW (2 450 HP). Na jaře byl tento motor s čtyřlístovou vrtulí namontován do dvou letadel F4U-1A. Skutečný prototyp XF4U-4 byl zalétán 20. září 1944 a schválen již 31. října. Ačkoliv se vzletová hmotnost zvýšila na 5 637 kg, maximální rychlost ve výšce 7 986 m činila 718 km/h. Vynikající byla také stoupavost s hodnotou 19,66 m/s. Sériová výroba této verze se rozběhla v lednu 1945. Zpočátku byla vyráběna verze F4U-4 s identickou výzbrojí jako F4U-1D. Subverze vyzbrojená neřízenými raketami vyráběná na britskou objednávku dostala označení F4U-4B a v lednu 1945 vyprojektovaná subver-

ze se čtyřmi kanony ráže 20 mm nesla označení F4U-4C. Poté co Britové zakázku zrušili, bylo označení změněno na F4U-4B. Výroba verze F4U-4 pokračovala do konce roku 1946 a celkem bylo dokončeno 2 356 strojů, z toho 297 kusů se čtyřmi kanony a devět až jedenáct kusů průzkumné varianty F4U-4P. Jeden kus byl zkušebně konvertován na noční stíhačku F4U-4N.

**F4U-5.** Koncem roku 1945 byl do letadla F4U-4 namontován motor R-2800-32E o startovním výkonu 1 827 kW (2 450 HP) a po vstříknutí směsi vody a metanolu až 2 125 kW (2 850 HP). Prototyp dosáhl ve výšce 9 571 m maximální rychlosti 743 km/h. Byl vyzbrojen čtyřmi kanony Hispano M3 ráže 20 mm se zásobou 220 nábojů na hlavě, pod trupem jednou bombou o hmotnosti 908 kg nebo dvěma bombami po 454 kg, případně dvěma protilodními neřízenými raketami



Tiny Tim a 10 raketami HVAR ráže 127 mm pod křídly. Výroba této verze probíhala od jara 1947 do září 1951. Celkem bylo vyrobeno 223 denních stíhaček F4U-5, 214 nočních stíhaček F4U-5N, 101 nočních stíhaček pro lety v zimních podmínkách F4U-5NL a 30 průzkumných letadel F4U-5P. Tato verze již měla celokovový potah nosných ploch.

**AU-1.** Jednalo se o bitevní verzi pro podporu pozemních jednotek, kterou si koncem roku 1951 objednal Sbor námořní pěchoty pro korejskou válku. Prototyp XF4U-6 vznikl přestavbou F4U-5NL. Stroj poháněl motor R-2800-83W o výkonu po vstříknutí směsi vody a metanolu 2 088 kW (2 800 HP), jenž byl vybaven jednostupňovým kompresorem. Výzbroj se opět skládala ze čtyř kanonů M3 ráže 20 mm v křídlech, místo původních osmi závěsníků pro rakety HVAR byl AU-1 vybaven novými křídelnými pylony pro deset raket nebo bomb o celkové hmotnosti až 1 815 kg (např. šest bomb po 227 kg pod křídly a jednu bombu 454 kg pod trupem); rovněž mohl nést dvě přídavné nádrže o 568 l. Ze 111 objednaných letadel bylo do září 1952 dodáno 110 exemplářů.

**F4U-7.** Bojové vlastnosti pozdějších verzí letadla zaujaly také francouzské letectvo. Podle jeho požadavků byla vyvinuta verze kombinující drak z AU-1 s motorem z F4U-4. První exemplář byl dokončen v červnu 1952 a poslední ze série 94 strojů byl expedován v prosinci téhož roku. Ve výzbroji francouzského námořnictva se F4U-7 zúčastnily také tzv. suezské krize. Poslední stroje byly používány do roku 1964.

Celkem bylo vyrobeno 12 571 letadel F4U všech verzí.