

AERO

F4U
CORSAIR

MIESIĘCZNIK

technika lotnicza 8-9 '93

ROK IV (XLVIII)

PL ISSN 0867-6720

Index: 351024

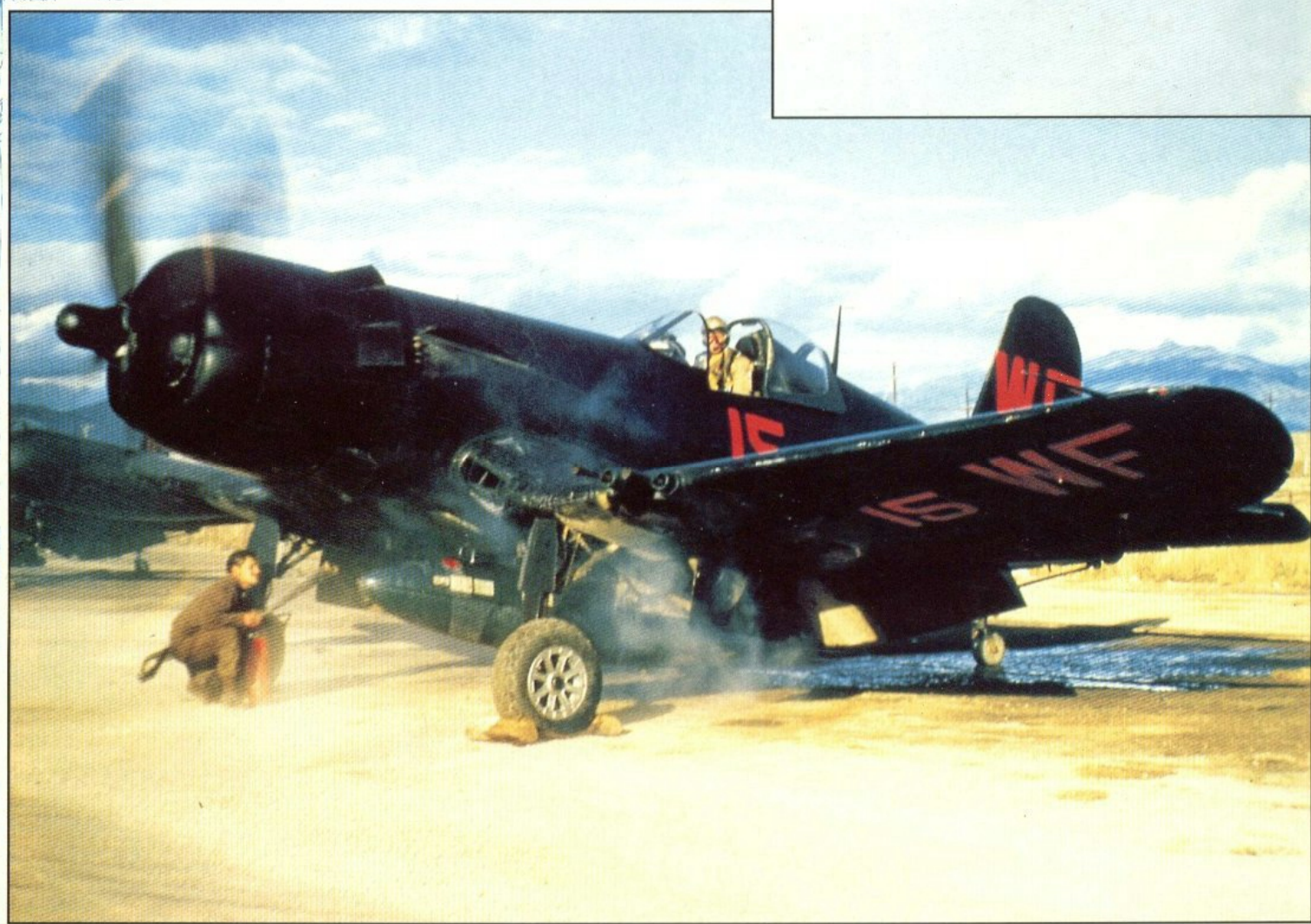
Cena zł 25 900

Zespół samolotów patrolo-
wych Lockheed P-3C Orion
Lotnictwa Morskiego Holandii
(Koninklijke Marine), z grupy
MARPAT, specjalnie oznako-
wanych z okazji 75-lecia

Fot. M. Rusiecki



F4U-5NL Corsair kpt. Eugene Derricksona z VMF(N)-513, w bazie Pusan
w Korei, przed startem do nocnego patrolu latem 1951 r.



Samolot Vought Corsair należał niewątpliwie do najstojniejszych myśliwców II wojny światowej, w odróżnieniu jednak od takich konstrukcji jak Spitfire lub Messerschmitt Bf 109 nie miał jednoznacznej opinii wśród pilotów. Jedni uważali go za najlepszy myśliwiec świata, drudzy – za najgorszy samolot, na jakim latali.

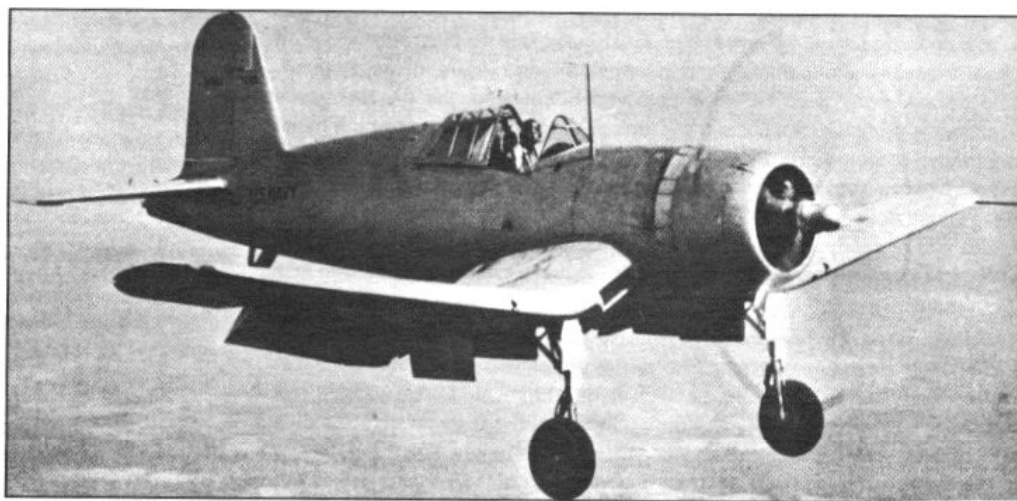
VOUGHT F4U CORSAIR

JACEK B. ŻUREK

Historia rozwoju samolotu Corsair rozpoczęła się 1 lutego 1938 r. – tego dnia dowództwo US Navy ogłosiło konkurs ofert na myśliwski samolot pokładowy. Założenia konkursu były bardzo ambitne. Miał to być myśliwiec operujący z pokładów lotniskowców, którego osiągi byłyby porównywalne z osiągnięciami myśliwców wojsk lądowych przeciwnika.

Pod przewodnictwem głównego konstruktora zakładów Vought Rexa Beisela przygotowano kilka projektów mających spełniać wymagania Marynarki, z których wyłoniono dwa – V-166A i V-166B. Dla wersji V-166A przewidywano produkowany wówczas silnik Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp o mocy 884 kW (1200 KM). Wersja V-166B miała być napędzana prototypowym silnikiem XR-2800-2 Double Wasp o mocy 1470 kW (2000 KM). Mimo ryzyka związanego z użyciem prototypowego silnika (data rozpoczęcia produkcji seryjnej nie była sprecyzowana), osiągi obliczeniowe V-166B spowodowały przyjęcie przez US Navy tego projektu do realizacji. 11 czerwca 1938 r. zakłady Vought podpisały kontrakt na budowę prototypu XF4U-1.

Aby przezwyciężyć trudności konstrukcyjne wynikłe z potrzeby pogodzenia sprzecznych założeń, zespół pod kierownictwem Beisela zaprojektował myśliwiec o nietypowej konstrukcji. Silnik o dużej mocy (prawie dwukrotnie większej niż dotychczas stosowane silniki samolotów myśliwskich) wymagał śmigła o dużej średnicy (4,06 m), co z kolei spowodowałoby konieczność użycia podwozia o długości goleni, której nie można zaakceptować.



Prototyp XF4U-1 podczas podchodzenia do lądowania 8 maja 1941 r.

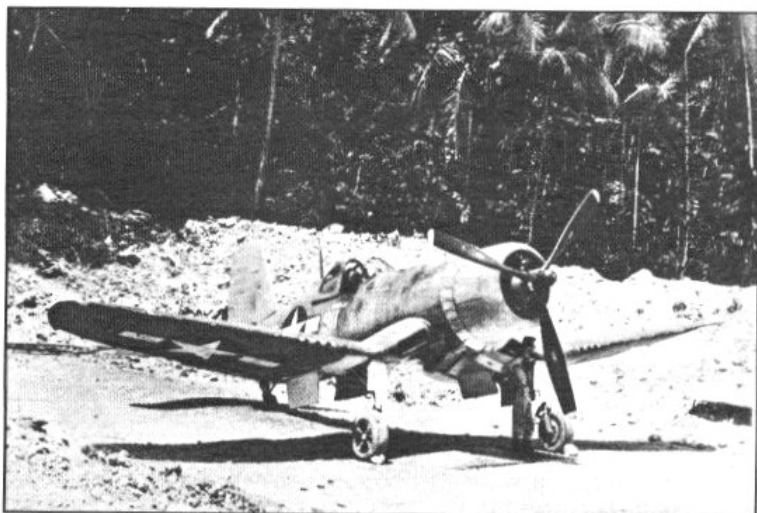
Samolot otrzymał więc skrzydła o kształcie odwróconego mewiego płata (spłaszczona litera W). Rozwiązanie to, oprócz znacznego skrócenia długości goleni, przyniosło znaczne korzyści aerodynamiczne – taki kształt płata był bardzo korzystny ze względu na opory interferencyjne powstające między skrzydłem a kadłubem, zbędne stało się

oprofilowanie przejścia kadłub–płatek. Spowodowało to również zmniejszenie masy własnej samolotu.

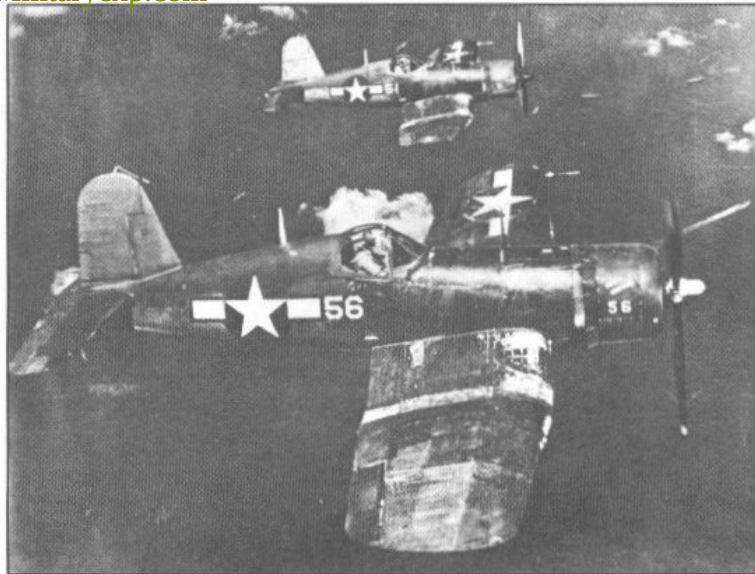
Makietę samolotu ukończono w lutym 1939 r. Pierwotny projekt przewidywał uzbrojenie samolotu w 2 k.m. kal. 12,7 mm umieszczone w zewnętrznych częściach skrzydeł oraz w 2 synchronizowane k.m. w kadłubie: jeden kal. 12,7 mm, a drugi – 7,62 mm. Projekt przewidywał wyposażenie samolotu w komory bombowe mogące pomieścić 20 bomb o masie 2,3 kg mających służyć do bombardowania lecących niżej formacji ciężkich bombowców.

Prototyp XV4U-1 zbudowano w zakładach w Stratford w stanie Connecticut. Prototyp charakteryzował się całkowicie metalową konstrukcją z zewnętrznymi częściami płatów częściowo pokrytymi płótnem. W krawędziach natarcia zewnętrznych płatów umieszczono zbiorniki paliwa. Zakrytą kabinę pilota umieszczono w kadłubie na wysokości krawędzi spływu skrzydeł. Duża średnica silnika utrudniała widoczność z kabiny, co było niekorzystną cechą wszystkich wersji Corsaira.

Oblot prototypu miał miejsce 29 maja 1940 r. Za sterami zasiadł pilot doświadczalny Lyman A. Bullard Jr. Pierwszy lot prototypu trwał tylko 38 min. – przy prędkości ok. 370 km/h wystąpiły gwałtowne drgania flutterowe lotek i kłapek odciąż-



F4U-1A „Mary-Jo” z VMF-212 na lotnisku Vella Carella 13 stycznia 1944 r.



**F4U-1A z VMF-113
na wyspach Mar-
shalla 2 lipca 1944 r.**

żających usterzenia poziomego. Pilot opanował jednak maszynę i szczęśliwie wylądował na lotnisku w Stratford. Podczas piątego lotu doszło do kolejnej awarii, pilot Boone T. Guyton lądował na polu golfowym. Twarde lądowanie na trzy punkty i niemożliwość efektywnego hamowania na śliskiej trawie spowodowały znaczne uszkodzenia samolotu: odpadło skrzydło, a uszkodzeniom uległo śmigło i usterzenie pionowe.

1 października 1940 r. na XF4U-1 osiągnięto prędkość przekraczającą magiczną dotychczas barierę 640 km/h (400 mil/h), w ten sposób XF4U-1 stał się najszybszym myśliwcem amerykańskim. Uzyskana podczas prób prędkość wznoszenia przy ziemi 810 m/min i pułap 10 730 m przy masie startowej 4250 kg również stawiały XF4U-1 w czołówce myśliwców amerykańskich.

Próby w locie prowadzono bardzo intensywnie. Podczas prób ujawniły się pewne negatywne cechy pilotażowe samolotu. Corsair wykazywał np. tendencję do przepadania na skrzydło przy małej prędkości podczas podchodzenia do lądowania. Cecha ta zaważyła na dalszej karierze samolotu jako myśliwca pokładowego i opóźniła jego wprowadzenie do służby na lotniskowcach. Wymagania Marynarki przewidywały również, aby samolot był zdolny do nurkowania pionowego na odcinku 3050 m. Podczas próby nurkowania osiągnięto prędkość 829 km/h, ale uszkodzeniu uległo płócienne pokrycie usterzenia. 28 stycznia 1941 r. podczas nurkowania pionowego z wysokości 6010 m osiągnięto prędkość 885 km/h, lecz samolot uległ uszkodzeniom.

Od października 1940 r. próby prowadzono w bazie Marynarki Wojennej w Anacostia. Loty doświadczalne wykazały konieczność wprowadzenia wielu zmian w prototypie. Należało również uwzględnić doświadczenia z działań wojennych prowadzonych w Europie. Wzmocniono uzbrojenie samolotu. Myśliwiec miał być uzbrojony w 6 k.m. o kal. 12,7 mm umieszczonych po 3 w zewnętrznych częściach skrzydeł (zapas amunicji 375 naboju dla karabinów zewnętrznych i po 400 dla pozostałych). Spowodowało to konieczność usunięcia skrzydłowych zbiorników paliwa. Zbiornik o pojemności 897 l umieszczono w środkowej części kadłuba. Spowodowało to konieczność przesunięcia kabiny pilota o 80 cm do tyłu, co pogorszyło i tak nie najlepszą widoczność z kabiny pilota. Podczas prób występowały też często przypadki przegrzewania się silnika – zmieniono więc konstrukcję kłapek regulujących przepływ powietrza chłodzącego silnik. Samolot miał również otrzymać zmienioną osłonę kabiny (powiększono oszklelenie i zmniejszono liczbę części metalowych) w celu poprawienia widoczności oraz opancerzenie o grubości 38 mm chroniące płeć pilota. Zmieniono także konstrukcję kółka ogonowego i haka hamującego. Powiększono powierzchnię lotek i zmieniono konstrukcję kłap pod-

skrzydłowych. Pod skrzydłami umieszczono zaczepy bombowe, jednak pierwsze serie samolotów nie przenosiły bomb.

Po wprowadzeniu zmian komisja Marynarki Wojennej zakwalifikowała samolot do produkcji seryjnej. 30 czerwca 1941 r. zakłady Vought-Sikorsky podpisały kontrakt na dostawę pierwszych 584 samolotów F4U-1 (VS-317).

Pierwszy samolot seryjny (numer 02153) został oblatany 25 czerwca 1942 r. Myśliwiec był wyposażony w silnik R-2800-8 o mocy 1449 kW (1970 KM). Osiągnął on prędkość 638 km/h na wysokości 7545 m. Prędkość wznoszenia przy ziemi wynosiła 15,23 m/s. Marynarka przejęła oficjalnie samolot 31 czerwca i rozpoczęła próby startów i lądowań z pokładu lotniskowca USS „Sangamon” w zatoce Chesapeake. Trwające do końca roku próby oceniono negatywnie. Podwozie samolotu oceniono jako zbyt „twarde”, natomiast nieodpowiednie kółko powodowało trudności z utrzymaniem kierunku podczas kołowania na pokładzie. Tendencja do opadania na skrzydło przy małej prędkości, występująca zwłaszcza w zakręcie, znacznie utrudniała pilotowi manewr podejścia do lądowania na pokładzie lotniskowca. Ostatecznie samolot został zdyskwalifikowany jako myśliwiec pokładowy.

Już po rozpoczęciu produkcji seryjnej samoloty F4U-1 otrzymały ponownie dodatkowe zbiorniki paliwa o pojemności 235 l każdy w krawędziach natarcia zewnętrznych części skrzydeł. Masa własna tak zmodyfikowanych samolotów wzrosła z 4028 kg do 5763 kg, zaś maksymalna startowa po wprowadzeniu odrzucanego zbiornika kadłubowego o pojemności 662 l odpowiednio z 5388 kg do 6286 kg. Łącznie zbudowano 758 samolotów w wersji F4U-1. Samoloty F4U-1 produkowano nie tylko w macierzystych zakładach Vought-Sikorsky Division, licencję otrzymały również Brewster Aeronautical Corp. (samoloty były oznaczone F3A-1) i Goodyear Aeronautical Corp. (pod oznaczeniem FG-1, FG-1A w wersji bez składanych zewnętrznych części skrzydeł i z kropłową osłoną kabiny nie był produkowany seryjnie).

Pierwszą jednostką lotniczą wyposażoną w F4U-1 był sformowany 7 czerwca 1942 r. w Camp Kearney w Kalifornii VMF-124, należący do lotnictwa US Marine Corps. W październiku 1942 r. w zmodyfikowane samoloty F4U-1 wyposażono „eksperymentalny” dywizjon US Navy – VF-12. Samoloty te otrzymały 15-centymetrowy przerywacz na krawędzi prawego płata, poprawione podwozie. Podwyższono też o 18 cm obrys górnej osłony kabiny pilota. Te i inne zmiany miały na celu przystosowanie Corsairów do roli myśliwców pokładowych. Próby przedłużały się jednak i dopiero w połowie 1944 r. dowództwo Marynarki zezwoliło na stosowanie F4U jako myśliwców pokładowych.

Od 689. egzemplarza F4U-1 samolot był produkowany w wersji F4U-1A. Zasadnicza różnica

w porównaniu z wersją F4U-1 polegała na zastosowaniu kropłowej osłony kabiny poprawiającej widoczność z kabiny pilota. Podobną modyfikację wprowadzono również w samolotach produkowanych przez poddostawców, tj. F3A-1, FG-1. Poprawienie widoczności osiągnięto również przez podwyższenie fotela pilota o 22 cm.

Następną odmianą seryjną F4U-1 był samolot F4U-1C uzbrojony w 4 działka M2 kal. 20 mm z zapasem 120 pocisków na każde działko. W tej wersji wyprodukowano tylko 200 samolotów. Zadecydowała o tym tendencja do standaryzacji uzbrojenia.

Finalną wersją produkowaną samolotów F4U-1 była wersja F4U-1D. Była ona ponownie uzbrojona w 6 k.m. kal. 12,7 mm. Pod płatami umieszczono 2 zaczepy bombowe dla bomb o masie 454 kg, a pod kadłubem zaczep firmy Brewster umożliwiający przenoszenie bomby o masie 907 kg lub zbiornika dodatkowego o pojemności 605 l. Samolot był przystosowany do bombardowania z lotu nurkowego.

Począwszy od 862. egzemplarza F4U-1A wyposażono w zmodyfikowany silnik R-2800-8W o mocy 1654 kW (2250 KM) z bezpośrednim wtryskiem wody do cylindrów. Samolot w wersji F4U-1D z silnikiem R-2800-8W osiągał prędkość maks. 684 km/h na wysokości 6096 m. W ostatnich 266. egzemplarzach F4U-1D i począwszy od 295. egzemplarza seryjnego FG-1D samoloty wyposażono w zaczepy podskrzydłowe umożliwiające przenoszenie 8 niekierowanych pocisków rakietowych kal. 127 mm.

W niewielkiej liczbie samolotów zamontowano w tyle kadłuba kamerę fotograficzną K-21, przystosowaną Corsair do roli myśliwców rozpoznania fotograficznego. Tak przebudowane samoloty otrzymały oznaczenie F4U-1P.

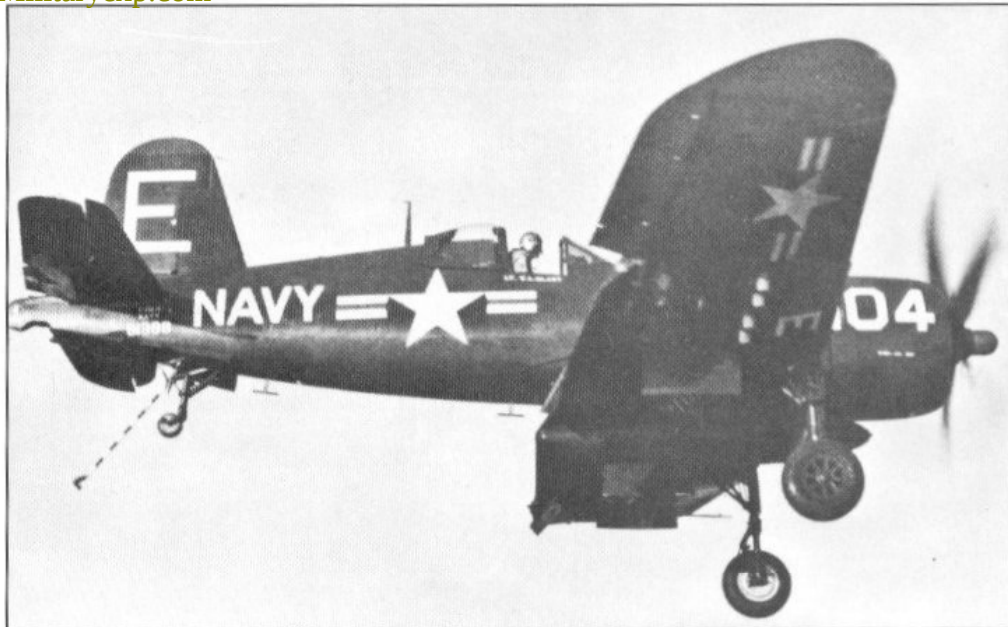
W ramach programu Affirm, 12 standardowych F4U-1 przebudowano na myśliwce nocne F4U-2. W samolotach tych zdemonowano zewnętrzny karabin na prawym skrzydle i wyposażono samolot w radar AN/AP-6 umieszczony w opływowej osłonie na końcu prawego skrzydła. Zasięg radaru wynosił ok. 8 km.

Produkcję wersji F4U-1 zakończono po wyprodukowaniu 4699 egz. w zakładach Vought (F4U-1, F4U-1A, F4U-1C i F4U-1D), 4007 egz. w zakładach Goodyear (FG-1, FG-1D) oraz 735 egz. w zakładach Brewster (F3A-1, F3A-1D).

W 1942 r. konstruktorzy zakładów Vought rozpoczęli prace nad prototypem XF4U-3. Miał być to myśliwiec wysokościowy wyposażony w nowy silnik R-2800-16C. Silnik miał nową dwustopniową turbosprężarkę pozwalającą na utrzymywanie maksymalnej mocy silnika 1470 kW (2000 KM) na wysokościach ponad 9140 m. Mimo dobrych osiągnięć (prędkość maks. 663 km/h na wysokości 9140 m, pułap praktyczny 11 700 m, prędkość wznoszenia 15,2 m/s, zasięg 1255 km) samolot nie wszedł do produkcji seryjnej. Prace nad usunięciem wad prototypu postępowały zbyt wolno i projekt, podobnie jak wysokościową wersję Goodyear FG-3, zarzucono.

Samoloty wersji F4U-1 brały już udział w walkach, trwała produkcja wielkoseryjna, konstruktorzy firmy Vought nadal pracowali nad udoskonaleniem Corsaira. Nowa wersja otrzymała oznaczenie F4U-4. Na deskach kreślarskich była „gotowa” już w połowie 1943 r. Samolot miał zmienioną kropłową osłonę kabiny pilota, pozbawioną części metalowych. Otrzymał również nowy opancerzony fotel pilota, którego odchylana część plecowa ułatwiała dostęp do wyposażenia radiowego. Masę opancerzenia zwiększono o 89,3 kg.

Pierwszy prototyp, oznaczony XF4U-4XA, powstał z przebudowanego samolotu seryjnego F4U-1. Oblotę dokonano 19 kwietnia 1944 r. Drugi prototyp XF4U-4XB oblatano 12 lipca 1944 r. Doprowadzenie prototypów XF4U-4 do produkcji seryjnej wymagało wprowadzenia ponad 3000 zmian konstrukcyjnych. Główną zmianą było wprowadzenie silnika Pratt & Whitney R-2800-18W seria C z czteropłatowym



F4U-4 pilotowany przez Lt. T.L. Clary'ego z VF-671 na lotniskowcu USS „Tarawa” (Morze Śródziemne, 19 stycznia 1952 r.)

śmigłem Hamilton Standard o średnicy 4,01 m. Silnik o mocy startowej 1522 kW (2100 KM) pozwalał na uzyskanie prędkości maks. 683 km/h. Z wtryskiem wody do cylindrów silnik osiągał moc bojową 1801 kW (2450 KM), co pozwalało F4U-4 osiągnąć prędkość 717 km/h. Początkowa prędkość wznoszenia wzrosła do 19,7 m/s, zasięg wynosił 1350 km, a masa startowa w konfiguracji gładkiej zwiększyła się do 5687 kg.

Pierwszą maszyną seryjną lotnictwo Marynarki otrzymało 31 października 1944 r. W styczniu 1945 r. rozpoczęto masową produkcję F4U-4 – nowy samolot opuszczał zakłady co 82 minuty. Mimo wyprodukowania do końca wojny 1912 samolotów gotowych do użytku, tylko nieliczne F4U-4 wzięły udział w działaniach wojennych na Okinawie i nalotach na Tokio.

Podobnie jak dla wersji F4U-1, opracowano wersję uzbrojoną w działka. Samoloty uzbrojone w 4 działka M3 kal. 20 mm nosiły oznaczenie F4U-4C (czasami używano oznaczenia F4U-4B, które pierwotnie zarezerwowano dla wersji przeznaczonych dla Wielkiej Brytanii – wersja ta nie weszła do produkcji). Zapas amunicji wynosił 220 naboju na działko i mógł być zwiększony o 26 naboju na działko przy przeciążeniu samolotu. Łącznie wyprodukowano 296 samolotów wersji F4U-4B/C.

Typowe wyposażenie F4U-4 przenoszone podczas wykonywania zadań myśliwsko-szturmowych składało się z: dodatkowego zbiornika paliwa o pojemności 567 l, bomby o masie 454 kg i ośmiu pocisków rakietowych HVAR kal. 127 mm. Bomba mogła być zastąpiona raketą Tiny Tim kal. 298,4 mm. Uzbrojenie strzeleckie, podobnie jak w poprzednich wersjach, składało się z 6 k.m. kal. 12,7 mm. 48 samolotów F4U-4 wyposażono w system AN/ASG-10 umożliwiający bombardowanie z lotu wznoszącego.

Rozwinięciem nocnych myśliwców F4U-2 były samoloty F4U-4E i F4U-4N wyposażone w radar (odpowiednio AN/APS-4 i AN/APS-6) umieszczony w opływowej osłonie na prawym skrzydle.

Opracowano również wersję rozpoznania fotograficznego z kamerą foto, oznaczoną F4U-4P. Część samolotów F4U-4 przebudowano na wersję do holowania celów F4U-4K.

Wraz z zakończeniem walk zamówienie na F4U-4 zmniejszono o 793 egzemplarze. Ostatni samolot F4U-4 wyprodukowano 1 sierpnia 1947 r. Całkowita produkcja F4U-4 w zakładach Vought wyniosła 2356 maszyn.

W połowie 1944 r. zakłady Brewster zakończyły działalność, tak więc produkcję licencyjną F4U-4 miały rozpocząć zakłady Goodyear. Fabryka oczekiwała kontraktu na dostawę 2500 samolotów oznaczonych FG-4. Zakończenie wojny spowodowało anulowanie kontraktu. Większość niedokończonych maszyn została następnie użyta jako pomoce naukowe w szkołach lotniczych.

Ciężkie straty poniesione przez flotę wskutek ataków kamikadze, zwłaszcza dokonywanych z niskiego pułapu, spowodowały rozpoczęcie w zakładach Goodyear prac nad samolotem popularnie określanym jako „Super Corsair”. Miał to być myśliwiec przechwytyjący niskiego pułapu. Do napędu samolotu wybrano 28-cylindrowy silnik Pratt & Whitney R-4360-4 Wasp Major w układzie poczwórnej gwiazdy. Moc silnika wynosiła 2206,5 kW (3000 KM), maksymalna moc bojowa (z wtryskiem wody do cylindrów) 2684,6 kW (3650 KM). Dzięki potężnemu silnikowi samolot osiągał prędkość maks. 724 km/h na pułapach do 5030 m. Początkowo prędkość wznoszenia wyniosła 22,4 m/s. Uzbrojenie składało się z 4 k.m. kal. 12,7 mm oraz zaczepów do podwieszania bomb i rakiet. Prototyp XF2G-1 powstał przez przebudowę kadłuba samolotu wersji FG-1. Goodyear otrzymał kontrakt na budowę 418 samolotów F2G-1 przeznaczonych do użycia z baz lądowych i 10 w wersji F2G-2 przystosowanych do roli myśliwca pokla-

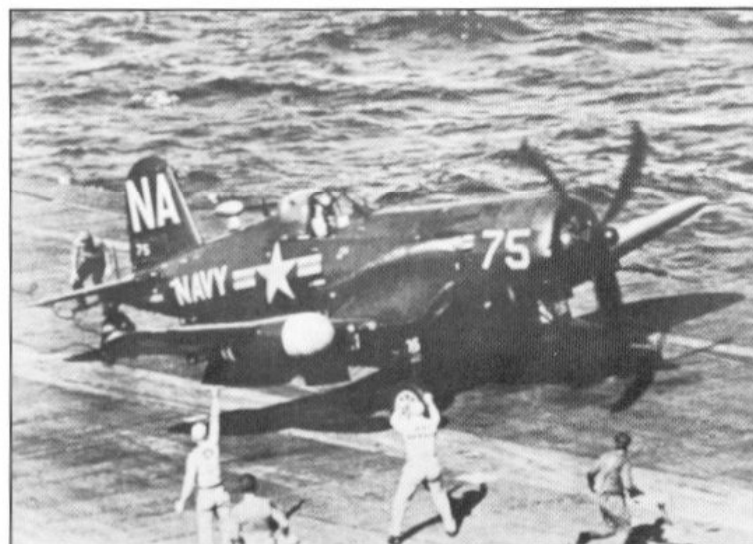
dowego. Do końca wojny, przed anulowaniem kontraktu, wyprodukowano serię 10 maszyn (5 F2G-1 i 5 F2G-2).

Goodyear przygotowywał również własne wersje samolotów F4U-1N i F4U-1K (odpowiednio nocny myśliwiec FG-1N i samolot do holowania celów FG-1K). Konstrukcje te nie wyszły jednak poza stadium eksperymentalne i nie były produkowane seryjnie. Jeden z seryjnych FG-1 został przebudowany na latające laboratorium służące do badań w locie silnika odrzutowego ze sprężarką osiową Westinghouse Yankee.

Produkcja F4U-4 nie zakończyła prac konstrukcyjnych nad rozwojem Corsaira. 4 grudnia 1946 r. oblatano prototyp nowej wersji XF4U-5. Samolot był napędzany nową wersją silnika Double Wasp. Silnik w wersji R-2800-32W seria E miał nową dwustopniową sprężarkę o zwiększonej średnicy. Maksymalna moc bojowa silnika wynosiła 2031 kW (2760 KM) na poziomie morza (z wtryskiem wody do cylindrów). Zastosowanie nowego silnika spowodowało konieczność zwiększenia średnicy osłony silnika o 0,22 m i przekonstruowanie chwytu powietrza. W celu poprawienia stateczności w tej wersji samolotu odchyłono oś silnika w dół o 2,75°, co wraz z zastosowaniem kropłowej osłony kabiny pilota poprawiło widoczność z kabiny. Zastosowanie silnika o większej mocy poprawiło osiągi samolotu. Seryjne maszyny osiągały prędkość 743 km/h na wysokości 9570 m, pułap praktyczny 12 620 m, początkowa prędkość wznoszenia 21,5 m/s, zasięg 1667 km. Myśliwiec był uzbrojony w 4 działka M3 (T-31) kal. 20 mm, z łącznym zapasem naboju 924 szt. Samolot był przystosowany do przenoszenia 2 bomb o masie 454 kg lub 8 niekierowanych pocisków rakietowych HVAR kal. 127 mm.

Dostawy samolotów seryjnych w wersji F4U-5 rozpoczęto wiosną 1947 r. Produkcję zakończono we wrześniu 1951 r. Łącznie wyprodukowano 568 samolotów F4U-5, z tego 214 w wersji nocnego myśliwca z radiolokatorem umieszczonym na prawym skrzydle, uzbrojenie strzeleckie takie jak w wersji F4U-5. Podczas wojny w Korei ciężkie warunki zimowe spowodowały konieczność opracowania odmiany F4U-5N przystosowanej do lotu w każdych warunkach atmosferycznych. Samoloty te, oznaczone F4U-5NL, otrzymały dodatkowe wyposażenie przeciwbłędzeniowe i ogrzewające. Całkowitą produkcję odmiany F4U-5NL zakończono na 101. egzemplarzu. Tak jak dla poprzednich wersji, opracowano wersję rozpoznania fotograficznego F4U-5P (zbudowano 30 egz.).

F4U-5 był ostatnią wersją Corsaira projektowaną jako klasyczny samolot myśliwsko-szturmowy. Dobre wyniki uzyskane przez Corsairy podczas wykonywania zadań szturmowych spowodowały opracowanie nowej wersji Corsaira, specjalnie na potrzeby koreańskiego teatru wojennego. Ozna-



F4U-5N z VC-4 na lotniskowcu USS „Antietam”, na Morzu Karaibskim



Brytyjski Corsair nr KD658 Royal Navy – latający eksponat Canadian Heritage Collection – i jego szczegóły

Fot. Richard Palimąka



F4U CORSAIR

Szczegóły konstrukcji i malowania samolotu F4U-1D Corsair s/n 88297 nr 29 w barwach jednej z maszyn asa US Navy, Iry'a Kepforda z VF-17. Jest to latający eksponat Imperial War Museum w Duxford (Wielka Brytania)

Fot. W.J. Gawrych

REKOMENDOWANE MODELE REDUKCYJNE

- 1/72 – Hasegawa
- 1/48 – Academy/Minicraft,
Hasegawa, Otake
- 1/32 – Revell



czenie początkowe prototypu tej wersji – XF4U-6 – zostało zmienione na AU-1 (litera A w oznaczeniu pochodziła od słowa Attack i określała samolot szturmowy). Samoloty wyposażono w silniki R-2800-83WA ze sprężarką jednostopniową. Moc bojowa wynosiła 2058 kW (2800 KM) z wtryskiem wody. Prototyp powstał przez przebudowę seryjnego samolotu F4U-5NL i został oblatany 31 stycznia 1952 r. AU-1 produkowano między lutym a wrześniem 1952 r. i zbudowano 110 egz. Samolot charakteryzował się wzmocnionym opancerzeniem silnika i kabiny pilota. Na całość opancerzenia składało się 25 płyt pancernych osłaniających najwrażliwsze części samolotu przed ostrzałem broni maszynowej piechoty i lekkiej broni przeciwlotniczej.

Samolot szturmowy AU-1 był uzbrojony w 4 działka M3 kal. 20 mm z zapasem 924 szt. amunicji i mógł przenosić 2 bomby o masie 1814 kg lub 10 pocisków rakietowych HVAR kal. 127 mm. Samolot osiągał prędkość maks. 705 km/h na wysokości 2900 m (w konfiguracji gładkiej). Przy maksymalnym udźwigu uzbrojenia prędkość maks. zmniejszała się do 384 km/h na wysokości 2680 m. AU-1 w konfiguracji gładkiej osiągał pułap praktyczny 5940 m, a zasięg 779 km. Gdy zastosowano 2 dodatkowe zbiorniki paliwa o pojemności 567 l każdy, zasięg wzrastał do 1335 km przy prędkości ekonomicznej 306 km/h na wysokości 4570 m.

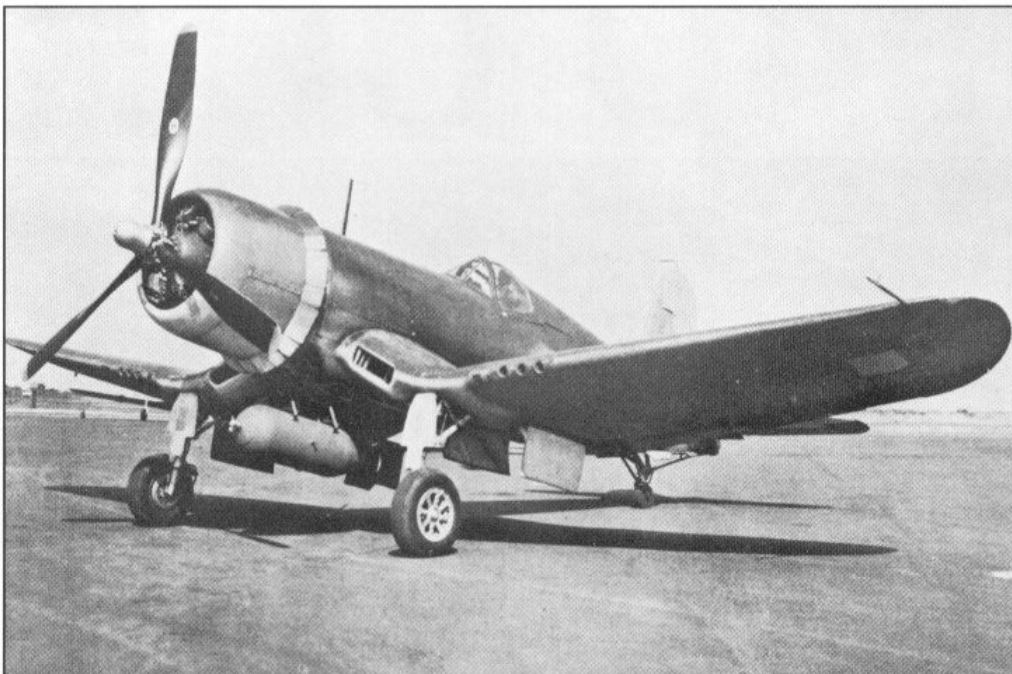
AU-1 był ostatnią wersją Corsaira produkowaną seryjnie na potrzeby USA. W końcu 1946 r. zakłady Vought opracowały dwumiejscową wersję treningową opartą na konstrukcji F4U-1. Do produkcji jednak nie doszło, gdyż dowództwo Marynarki wybrało znacznie tańszy w eksploatacji samolot North American T-28 Trojan.

Ostatnią wersją seryjną Corsaira była wersja F4U-7 zbudowana na potrzeby Aéronavale – lotnictwa Marynarki Wojennej Francji. Zamówienie zrealizowano w 1952 r. w ramach programu MAP (Military Assistance Program). Zakłady Vought zbudowały 94 samoloty w wersji F4U-7, oblotu pierwszego dokonano w czerwcu. Ostatni opuścił fabrykę w Dallas 24 grudnia 1952 r. kończąc produkcję wszystkich wersji Corsaira.

Konstrukcyjnie F4U-7 stanowił połączenie płatowca wersji AU-1 z silnikiem Pratt & Whitney R-2800-18W Double Wasp stosowanym dotychczas w wersji F4U-4.

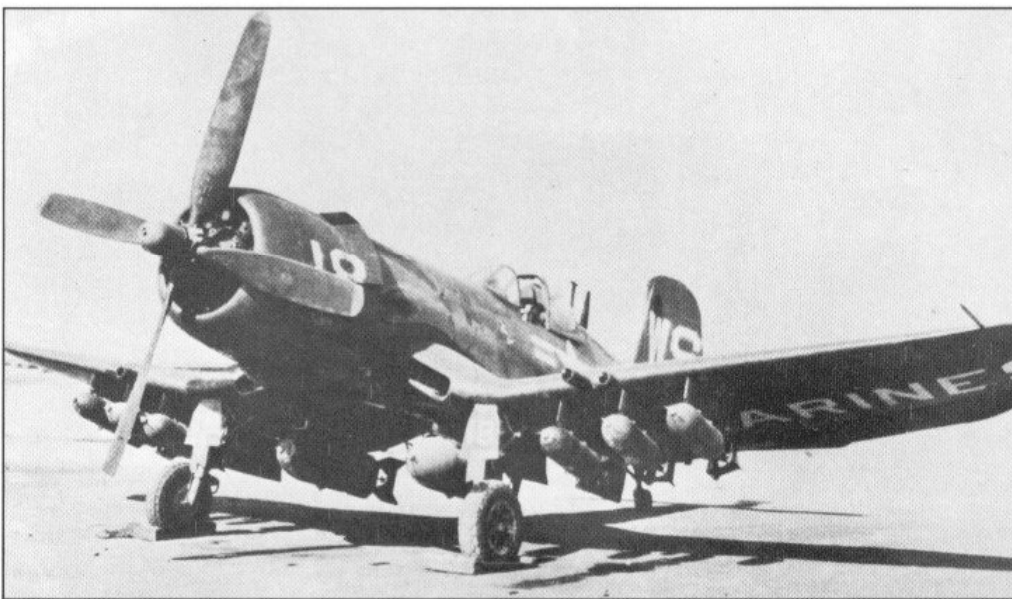
Corsair był samolotem długowiecznym; oficjalnie amerykańskie Corsairy były na wyposażeniu jednostek do czerwca 1957 r., z jednostek francuskich Corsairy wycofano dopiero we wrześniu 1964 r.

F4U Corsair był na pewno samolotem udanym. Fakt, że jego kariera zakończyła się w dobie samolotów odrzutowych i że był on podstawowym myśliwcem morskim po zakończeniu II wojny światowej oznacza, że walory użytkowe samolotu rekompensowały jego wady – trudny pilotaż i zła widoczność do przodu z kabiny pilota.



F4U-1A s/n 18026 z podkadłubowym wyrzutnikiem bomb firmy Brewster i bombą 454 kg (1000 funtów), sfotografowany 8 stycznia 1945 r.

AU-1 z VMA-323 uzbrojony w 6 bomb 113,5 kg (250 funtów), 1 bombę 227 kg (500 funtów) i 1 bombę 454 kg (1000 funtów)



ZASTOSOWANIE BOJOWE

JACEK B. ŻUREK

Samolot Vought Corsair był na wyposażeniu jednostek bojowych 6 państw przez ponad 20 lat. Omówienie wszystkich jego zastosowań bojowych przekracza na pewno rozmiary tego opracowania. Skrótowy więc siłą rzeczy opis zostanie przedstawiony w rozbiciu na poszczególne kraje i rodzaje sił zbrojnych.

Mimo że US Navy pierwsza otrzymała F4U-1, to pierwszy dywizjon Marynarki wyposażony w Corsairy w październiku 1942 r. (VF-12) nie był pierwszą jednostką latającą na F4U-1. Wcześniej gotowość operacyjną osiągnął dywizjon US Marine Corps. Powodem była chęć zastosowania przez Marynarkę Corsairów jako pokładowych myśliwców przechwytyjących. Zne trudności w wykorzystywaniu F4U-1 jako myśliwców pokładowych spowodowały, że VF-12, traktowany jako jednostka eksperymentalna po przebazowaniu do baz lądowych na Espiritu Santo, został przebrojony w samoloty F6F-3 Hellcat w związku z planowanym zaokrętowaniem na pokłady lotniskowców.

Inny dywizjon Marynarki VF-17 dowodzony przez J.T. Blackburna – został zaokrętowany na pokład lotniskowca USS „Bunker Hill” w czerwcu 1943 r. Mimo intensywnych prób startów i lądowań z pokładu lotniskowca, dowództwo Marynarki nadal nie było przekonane do Corsaira jako myśliwca pokładowego. Gdy we wrześniu 1943 r. wszedł do walki, został przesunięty do baz lądowych w rejonie Nowej Georgii. Dywizjon VF-17 należący do najlepszych w US Navy odegrał ważną rolę w procesie przystosowania Corsaira do roli myśliwca pokładowego. Po przebrojeniu VF-17 w nową wersję F4U-1A, samoloty dywizjonu wzięły udział w nalotach bombowych na japońską bazę Rabaul wraz z samolotami pokładowymi grupy lotniskowców. Pomyślne lądowania Corsairów dywizjonu VF-17 po wykonaniu zadań bojowych w celu uzupełnienia paliwa i ponownego uzbrojenia samolotów, przekonały dowództwo Marynarki o konieczności przystosowania F4U-1 do roli myśliwców pokładowych. Wzięto

pod uwagę fakt, że Corsair znacznie lepiej niż Hellcat spisywał się jako samolot myśliwsko-szturmowy, nie ustępował mu w roli klasycznego myśliwca przechwytyjącego.

Nowo sformowany dywizjon Marynarki – VF-301 – od kwietnia 1944 r. prowadził intensywne próby z F4U jako myśliwcem pokładowym. Poprawki w konstrukcji samolotu wynikłe z tych prób spowodowały, że od połowy 1944 r. uznano Corsaira za samolot w pełni zdolny do operowania z pokładów lotniskowców.

Pierwszym dywizjonem US Marine Corps, który otrzymał F4U-1, był VMF-124. W końcu grudnia 1942 r. dywizjon uzyskał gotowość operacyjną. 12 lutego 1943 r. dywizjon dowodzony przez mjr. Williama E. Gise'a został przebazowany na Guadalcanal. 14 lutego doszło do pierwszego spotkania z groźnymi japońskimi myśliwcami Zero. Corsairy wzięły udział w eskorcie bombowców PB4Y-1 (morska odmiana B-24) atakujących lotnisko Kahili Field w południowej części wyspy Bougainville. Japończycy poderwali w powietrze ok. 50 myśliwców typu Zero. Gwałtowna walka powietrzna zakończyła się wynikiem niekorzystnym dla Amerykanów. Japońscy myśliwcy zestrzelili 2 bombowce PB4Y-1, 2 nowozelandzkie myśliwce P-40, 2 P-38 lotnictwa armii stanowiące górną osłonę oraz 2 F4U-1, stracili 3 własne myśliwce, w tym jeden wskutek zderzenia z Corsairem. Dzień ten zapisał się w kronikach Piechoty Morskiej jako „masakra w dniu św. Walentego”.

Z początkowych niepowodzeń szybko wyciągnięto wnioski. Typowe loty na bombardowanie wykonywano w formacji, w której każdy z elementów miał określone zadania. Bombowce PB4Y-1 leciały w zwartej formacji na wysokości 6100 m. Bezpośrednią osłonę stanowiły myśliwce lecące w pobliżu bombowców. Górną osłonę wyprawy stanowiły myśliwce armii P-38 Lightning lecące na wysokości 9100 m. Między osłoną a bombowcami operowały F4U-1 (4 lub 8 samolotów) lecące w luźnej formacji. Takie ugrupowanie zapewniało dostateczną ochronę bombowców, a jednocześnie Corsairy mogły swobodnie nawiązywać walkę z japońskimi myśliwcami. Wraz ze wzrostem doświadczenia pilotów amerykańskich okazało się, że F4U-1 są zdolne do nawiązywania równoważnej walki kołowej ze zwrotnymi myśliwcami japońskimi. Corsairy były bardzo zwrotne przy większych prędkościach – przy prędkości 370 km/h i jednocześnie wychyleniu kłap o 20° do dołu F4U-1 z łatwością wychodził myśliwcom Zero na ogon.

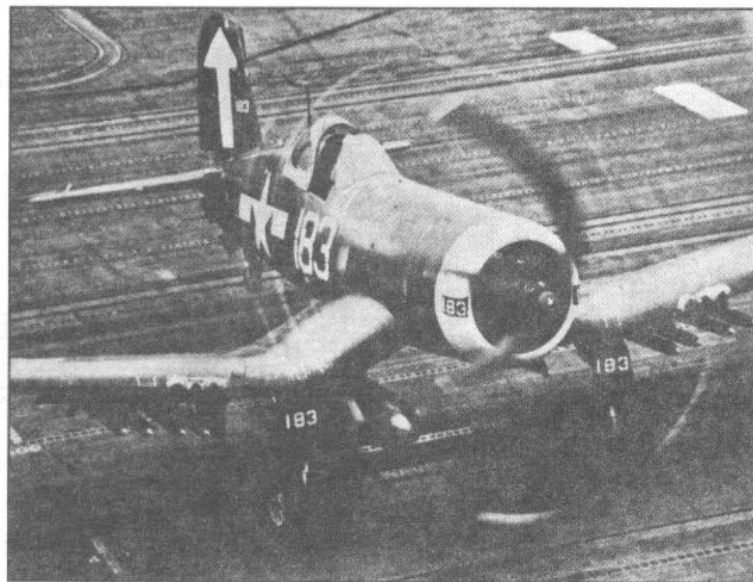
Ostateczne wyniki VMF-124 przed wycofaniem dywizjonu z pierwszej linii były bardzo dobre. Podczas kampanii na Guadalcanal zniszczono 68 nieprzyjacielskich samolotów kosztem 11 własnych maszyn i utraty 3 pilotów.

Corsair stał się z czasem podstawowym myśliwcem jednostek Piechoty Morskiej. Do połowy lipca 1943 r. już 7 dywizjonów myśliwskich Piechoty Morskiej wyposażono w F4U. Dywizjony te brały aktywny udział w następnych operacjach wojsk MacArthura walczących na obszarze południowo-zachodniego Pacyfiku: lądowanie na Nowej Georgii, zajęcie Salomonów czy izolacja potężnej japońskiej twierdzy Rabaul.

Osobny rozdział w działalności F4U-1 Corsair stanowią działania nocnych wersji myśliwca. W F4U-2 wyposażono 2 dywizjony myśliwskie Marynarki: VF(N)-75 dowodzony przez G. „Gusa” Widhelma i VF(N)-101 dowodzony przez R.E. Chicka Farmera. Swe pierwsze zwycięstwo VF(N)-75 odniósł na Nowej Georgii: w nocy z 31 października na 1 listopada zestrzelono bombowiec typu „Betty”. Dywizjon VF(N)-101 przed powrotem do Pearl Harbour przekazał swoje samoloty dywizjonowi Marines VMF(N)-532. Dywizjon ten został skierowany do obszaru centralnego Pacyfiku w celu obrony nowo zdobytych baz na wyspach Marshalla i Gilberta. Z uwagi na to, że

F4U-1D z pociskami rakietowymi, z VF-84, na lotniskowcu USS „Bunker Hill” 19 lutego 1945 r.

W następnym numerze **TORNADO ADV**



tylko 12 F4U-1 zostało przebudowanych na myśliwce nocne F4U-2, wskutek strat operacyjnych dowództwo Marynarki zmuszone było do przebrojenia dywizjonów nocnych w samoloty Grumman F6F-3N.

Pierwsze F4U Corsair otrzymały nowozelandzkie siły powietrzne RNZAF w marcu 1944 r. Samoloty zostały przydzielone do jednostki obsługi naziemnej (unit 60), odpowiedzialnej za wyszkolenie pilotów na nowym typie samolotu (organizacja jednostek lotniczych w RNZAF była odmienna od standardów przyjętych w innych krajach; samoloty były „własnością” jednostek obsługi naziemnej; dywizjony myśliwskie składały się wyłącznie z personelu latającego). Po przeszkoleniu piloci dywizjonów trafiali do baz obsługiwanych przez frontowe jednostki obsługi naziemnej mieszczące się na wyspach południowo-zachodniego Pacyfiku. Bazy te były rozmieszczone w następujących rejonach:

- No 1 Servicing Unit, Guadalcanal, 1944 r., i Bougainville 1945 r.,
- No 2 SU, Bougainville, maj 1944 r. – październik 1945 r.,
- No 3 SU, Nissan Island, październik 1944 r. – październik 1945 r.,
- No 4 SU, Bougainville, czerwiec-listopad 1944 r., Los Negros do czerwca 1945 r.,
- No 5 SU, Emirau, listopad 1944 r. – sierpień 1945 r.,
- No 25 SU, Torokina, czerwiec-sierpień 1944 r., Espiritu Santo do kwietnia 1945 r., Piva do października 1945 r.,
- No 30 SU, Guadalcanal, 1944 r.,
- No 31 SU, Espiritu Santo, sierpień-grudzień 1944 r., Piva do września 1945 r.

Jednostki obsługi naziemnej podczas wojny obsługiwały łącznie 13 dywizjonów RNZAF latających na samolotach F4U. Do zakończenia działań wojennych zadaniem nowozelandzkich dywizjonów było wspieranie wojsk alianckich walczących w składzie wojsk MacArthura.

Wraz ze wzrastającym nasileniem ofensywy sprzymierzonych zaznaczyła się nowa rola samolotów Corsair – zwiększyło się wykorzystanie ich jako samolotów myśliwsko-bombowych i myśliwsko-szturmowych. Pierwszych nalotów bombowych dokonały samoloty dywizjonu VMF-111 bazujących na wyspach Marshalla. Zrzuciły one 454 kg bomb z lotu nurkowego na pozycje japońskie na atolu Milli. Również wspomniany dywizjon marynarki VF-17 bazujący na lądzie brał udział w nalotach bombowych na bazę Rabaul. Nalotów dokonywano pod kątem 85°, ostrzeliwując po zwolnieniu bomby cele z broni pokładowej. F4U wykazał znaczną skuteczność w takich akcjach i wykazał się dużą odpornością na ogień

środków obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela. W połowie 1944 r. słynny pilot Charles A. Lindberg, pracujący jako doradca techniczny, opracował warunki techniczne pozwalające na zwiększenie ładunku bomb Corsaira z 908 do 1816 kg.

Podczas desantu wojsk amerykańskich na wyspę Peleliu (początek operacji – 15 września 1944 r.) Corsairy dywizjonów VMF-114, VMF-121 i VMF-122 okazały się bardzo efektywne we wspieraniu własnych wojsk walczących z broniącymi się z determinacją Japończykami. Pokonanie silnie bronionej przeszkody terenowej zwanej granią krwawiącego nosa było możliwe tylko dzięki umiejętnie przeprowadzonym atakom lotniczym. W tym okresie po raz pierwszy użyto na większą skalę bomb napalmowych, które okazały się bardzo efektywnym środkiem paraliżującym obronę nieprzyjaciela.

17 października 1944 r. rozpoczęła się największa operacja desantowa w dotychczasowych zmaganiach na Pacyfiku – lądowanie na wyspie Leyte na Filipinach. Już 4 grudnia po uchwyceniu lądowiska na wyspie Leyte przebazowano tam pierwsze jednostki lotnicze Piechoty Morskiej uzbrojone w Corsairy – dywizjony VMF-115, VMF-211, VMF-218 i VMF-311. Oprócz typowych zadań wsparcia własnych wojsk, piloci Corsairów wykonywali patrole bojowe mające na celu niszczenie japońskich samolotów w powietrzu oraz atakowanie nieprzyjacielskich okrętów dowożących zaopatrzenie dla własnych wojsk. Tam też załogi Corsairów spotkały się z nowym rodzajem środka walki zastosowanym przez Japończyków – pilotami kamikadze. Dywizjony Corsairów rozpoczęły wykonywanie defensywnych patroli bojowych, mających na celu przechwycenie jednostek kamikadze przed dotarciem ich w pobliże własnych zespołów floty. Podczas kampanii na Filipinach większość grup lotniczych Piechoty Morskiej została przebazowana na ten teatr działań wojennych (MAG-12, MAG-24 i MAG-32).

Jednostki kamikadze były jednym z najważniejszych tematów konferencji odbywającej się w Pearl Harbour od 24 do 26 listopada 1944 r. Dowództwo Floty Pacyfiku zdecydowało o zwiększeniu ilości dywizjonów myśliwskich bazujących na lotniskowcach floty Pacyfiku. Zakładano słusznie, że w momencie ataku na wewnętrzny pierścień obrony Japonii, tj. lądowisk w archipelagu Bonin i Okinawę (archipelag Riuku), dowództwo japońskie masowo sięgnie po pilotów samobójców. Ponieważ już od połowy 1944 r. uznano Corsaira za w pełni sprawny samolot pokładowy, pospiesznie przystąpiono do przeszkolenia pilotów dywizjonów Piechoty Morskiej w startach i lądowaniach na pokładach lotniskowców. 28 grudnia 1944 r. jako pierwszy zaokrętowano na pokład lotniskow-

na Floty USS „Essex” dywizjony VMF-123 i VMF-124 pod dowództwem ppłk. W. Millingtona. Już 3 stycznia 1945 r. wzięły one udział w atakach na cele naziemne na wyspie Okinawa.

Do zakończenia działań wojennych dywizjony F4U brały bardzo intensywny udział we wspieraniu inwazji na Iwodzię, Okinawę, rajdach zespołów lotników i myśliwsko-szturmowych. Lotnictwo pokładowe atakowało również cele na Formozie (dzisiejszy Tajwan) oraz położone na macierzystych wyspach japońskich.

W końcowym okresie działań wojennych F4U Corsair okazał się bardzo efektywnym samolotem myśliwskim i myśliwsko-szturmowym. Świadczyć mogło o tym przydomki, jakie żołnierze amerykańscy nadali Corsairom: „Super Stuka”, „Bent wing beauty” czy „Sweetheart of Okinawa”. Przesłuchiwanie po wojnie pilotów japońscy uznali Corsaira za najgroźniejszy samolot myśliwski, z jakim walczyli.

Amerykańskie statystyki dotyczące udziału F4U Corsaira w II wojnie światowej wykazały, że Corsairy zniszczyły w walkach powietrznych 2140 nieprzyjacielskich samolotów. Straty własne w walkach powietrznych wyniosły 189 maszyn (stosunek zwycięstw do strat 11:1), od ognia przeciwlotniczego nieprzyjaciela utracono 349 samolotów. Straty operacyjne wyniosły 230 maszyn, 692 samoloty to straty nieoperacyjne. Na ziemi i na pokładach okrętów utracono 164 F4U. Ogółem wykonano 64 051 zadań bojowych.

Brytyjskie lotnictwo morskie FAA (Fleet Air Arm) używało 1977 egz. następujących wersji F4U: Corsair I (brytyjski odpowiednik F4U-1 – 95 egz.), Corsair II (odpowiednik F4U-1A – 360 egz. i FG-1A – 99 egz.), Corsair III (odpowiednik F2A-1D – 430 egz.) i Corsair IV (FG-1D – 843 egz. i F4U-1D – 150 egz.).

Dostawy do Wielkiej Brytanii realizowane w ramach Lend Lease Act rozpoczęły się w czerwcu 1943 r. Pierwszy dywizjon 1830. FAA latający na Corsairach sformowano 1 czerwca 1943 r. w amerykańskiej bazie Quonset. Drugą taką bazę, w której na Corsairach szkolono pilotów brytyjskich, sformowano w miejscowości Brunswick. W końcu 1943 r. FAA dysponowało już 7 dywizjonami wyposażonymi w F4U.

Pierwszą akcją Corsairów był udział w słynnym ataku Home Fleet na hitlerowski pancernik „Tirpitz” zakotwiczony w norweskim fiordzie Alta. W ataku przeprowadzonym 3 kwietnia 1944 r. osłonę samolotów torpedowych Fairey Barracuda stanowiły Corsairy 1834. dywizjonu startujące z pokładu lotniskowca HMS „Victorious”. W kolejnych atakach brał udział 1841. dywizjon FAA zaokrętowany na lotniskowcu HMS „Formidable”. W ostatnich nalotach, przeprowadzonych 22, 24 i 25 sierpnia 1944 r., osłonę myśliwską wzmocniono siostrzanym 1842. dywizjonem, również bazującym na HMS „Formidable”.

Brytyjskie Corsairy zmodyfikowano, usunięto eliptyczne zakończenia płata. Zmniejszenie rozpiętości skrzydeł było niezbędne ze względu na małą wysokość hangarów na lotniskowcach brytyjskich.

Dywizjony brytyjskich Corsairów wzięły również udział w akcjach bojowych przeciwko Japoń-

czykom w Indiach Wschodnich i w ramach Brytyjskiej Floty Pacyfiku wspierającej działania Amerykanów. Corsairy rozpoczęły działania wojenne 19 kwietnia 1944 r.; 2 dywizjony (1830. i 1833.) z lotniskowca HMS „Illustrious” stanowiły ochronę zespołu floty, podczas gdy 2 dywizjony Barracud atakowały Sabang.

Podczas historycznego ataku na rafinerię w Palembang 24 stycznia 1945 r., 16 Corsairów z dywizjonów 1830. i 1833. zestrzeliło 13 myśliwców Ki-44 Tojo broniących rafinerii.

Brytyjska Flota Pacyfiku w składzie 4 lotniskowców (238 samolotów pokładowych) i 2 pancerników plus okręty ochrony wzięła udział w walkach wokół Okinawy (otrzymała ona nazwę Task Force 57 i stała się częścią amerykańskiej 5. Floty). Zadaniem TF 57 była neutralizacja japońskich lotnisk na archipelagu Sakishima (w pobliżu Okinawy). W czasie trwającej 62 dni operacji (rozpoczętej 26 marca 1945 r.) wykonano 5335 lotów bojowych, zrzucono 958 t bomb i wystrzelono kilkadziesiąt rakiet. Zniszczono ponad 100 japońskich samolotów. W akcji brały udział dywizjony 1830. i 1833.

Końcowym akordem w walce BFP przeciwko Japonii był udział lotniskowców brytyjskich (dowodzonych od listopada 1944 r. przez adm. Viana) w nalotach na cele położone w rejonie Tokio.

Po zakończeniu działań wojennych liczba dywizjonów wyposażonych w Corsairy szybko zmniejszała się. W końcu 1945 r. pozostały już tylko 4 (1831., 1846., 1850. i 1851.).

W okresie II wojny światowej następujące dywizjony US Navy, US Marine Corps i Fleet Air Arm użytkowały samoloty F4U Corsair:

US Navy

VF-12, VF-17 „Blackburn's Irregulars”, VF(N)-75, VF-82, VF(N)-101, VF-301

US Marine Corps

VMF-111 „Devil Dogs”, VMF-112 „Wolf Pack”, VMF-122, VMF-123, VMF-124, VMF-212, VMF-213, VMF-214 „Blacksheep”, VMF-215 „Flying Corsairs”, VMF-216, VMF-221 „Flying Falcons”, VMF-222 „Flying Duces”, VMF-223, VMF-225, VMF-311, VMF-323 „Death Rattlers”, VMF-411, VMF-422, VMF(N)-532

Fleet Air Arm

1830., 1831., 1833., 1834., 1835., 1836., 1837., 1838., 1841., 1842., 1843., 1845., 1846., 1848., 1849., 1850., 1851., 1852., 1853.

Po zakończeniu działań wojennych F4U Corsair stał się podstawowym myśliwcem pokładowym lotnictwa morskiego USA. W szybkim tempie wycofano samoloty F6F Hellcat zastępując je w dywizjonach bojowych Corsairami. Z upływem lat podstawowymi samolotami myśliwskimi floty stały się samoloty odrzutowe. Dywizjony uzbrojone w Corsairy były przeznaczone do zadań myśliwsko-bombowych i szturmowych.

25 czerwca 1950 r. niespodziewanie wybuchł konflikt w Korei. Rozpoczęcie walk i początkowe powodzenie sił północnokoreańskich było zaskoczeniem dla Amerykanów. Szczęśliwie w tym cza-

sie na Morzu Japońskim znajdował się zespół 7. Floty skupiony wokół lotniskowca USS „Valley Forge”. Na pokładzie okrętu bazowały dywizjony lotnicze 5. Grupy wyposażone w myśliwskie samoloty odrzutowe F9F (VF-51 i VF-52), myśliwce Corsair (VF-53 i VF-54) i dywizjon szturmowy VA-55 z samolotami Skyraider. W tym czasie siły lotnicze 7. Floty wykonywały głównie zadania izolacji pola walki, rozpoznania i bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Pierwszym zadaniem Corsairów był atak na lotniska, mosty i urządzenia kolejowe w rejonie Pyongyang (Korea Północna). Podczas tego nalotu zniszczono wiele obiektów bez utraty żadnej maszyny biorącej udział w ataku. 1 sierpnia siły 7. Floty zostały wzmocnione 11. Grupą Lotniczą bazującą na pokładzie lotniskowca „Phillippine Sea”. Grupa miała w swym składzie 2 dywizjony Corsairów: VF-113 i VF-114.

Corsairy nadal wykonywały zadania bezpośredniego wsparcia wojsk. Typowe uzbrojenie przenoszone przez F4U podczas wykonywania tego typu zadań to 800 naboju do działek, bomby o łącznej masie 454 kg i 8 pocisków rakietowych HVAR kal. 127 mm. Samoloty tankowano paliwem pozwalającym na 4-godzinny lot. Samoloty często atakowały cele położone w głębi terytorium zajętego przez nieprzyjaciela. Ataki takie zaczęto określać jako głębokie wsparcia (deep support) w odróżnieniu od klasycznych zadań bezpośredniego wsparcia własnych wojsk (close air support).

Siły lotnicze Amerykanów szybko wzrastały. Do zespołu Task Force 77 dołączyły jeszcze: 6. Grupa Lotnicza z dywizjonami Corsairów VF-63 i VF-64 (lotniskowiec „Boxer”), 3. Grupa Lotnicza (dywizjony VF-33 i VF-34 z lotniskowca „Leyte”) oraz jednostki Corsairów Piechoty Morskiej VMF-214 i VMF-323. Po oswobodzającym desancie wojsk amerykańskich w rejonie Inczhon 15 września 1950 r. nastąpiła kontrofensywa wojsk południowokoreańskich. Linia frontu przesunęła się w ciągu 40 dni w pobliże granicy z Chinami. Na oswobodzonych terenach wyładowały pierwsze jednostki Corsairów: VMF-312 i VFM(N)-513.

16 października 1950 r. wywiad doniósł o włączeniu się wojsk chińskich do konfliktu. Zwiększenie natężenia działań wojennych spowodowało zmianę systemu dowodzenia atakami lotniczymi wykonywanymi w celu wsparcia własnych wojsk. Koordynację ataków przejęło centrum dowodzenia lotnictwem taktycznym (Tactical Air Direction Centre). Wzmocnienie sił północnokoreańskich „ochotnikami” chińskimi doprowadziło do kolejnego przełomu w wojnie. 10. korpus amerykański został okrążony w rejonie portu Hyngham. Ewakuacja korpusu drogą morską była możliwa tylko dzięki intensywnemu wsparciu lotniczemu.

Po zatrzymaniu ofensywy wojsk chińskich na linii 38 równoleżnika, konflikt przeszedł w fazę walk pozycyjnych. Do zakończenia działań wojennych Corsairy wykorzystywano jako samoloty bezpośredniego wsparcia wojsk. Walkę o panowanie w powietrzu przejęły myśliwce z napędem odrzutowym.

Po zakończeniu wojny w Korei, Corsairy zostały przekazane do jednostek rezerwowych, gdzie służyły do szkolenia pilotów.

Poza USA w okresie powojennym na większą skalę bojowo używała swych Corsairów Francja. Wzięły one udział w walkach o Kanał Sueski w 1956 r. oraz w walkach z powstańcami algierskimi na początku 1960 r.

Poza wymienionymi już siłami zbrojnymi, Corsairy były używane w Argentynie (I i II dywizjon szturmowy lotniskowca „Independencia” – samoloty w wersjach F4U-5 i F4U-5N), San Salvador i Hondurasie. Samoloty używane w państwach południowoamerykańskich po skreśleniu ze stanów zostały zakupione przez miłośników lotnictwa i po wyremontowaniu latają do dziś lub zostały po przebudowie przekazane jako eksponaty do muzeów.



F4U-1A s/n 17883 mjr. Gregory'a „Pappy” Boyingtona, dowódcy VMF-214 (listopad 1943 r.)

ANA 603 Non-Specular Blue Grey

Chance Vought F4U-1 Corsair, lotniskowiec CVE-13 USS Core, samolot prawdopodobnie należał do dywizjonu VF-12.

Chance Vought F4U-1 Corsair, probably of VF-12 squadron on USS Core.

AERO
technika lotnicza

Chance Vought F4U Corsair

skala 1:72

ANA 602 Non-Specular Light Grey

ANA 607 Non-Specular Sea Blue

ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue

ANA 606 Semi-Gloss Sea Blue

ANA 601 Non-Specular Insignia White

Chance Vought F4U-1 Corsair, dywizjon VF-17.
Chance Vought F4U-1 Corsair, of VF-17.

Płynne przejście kolorów
graded tone

ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue

"G" symbol

Chance Vought F4U-1D Corsair, dywizjon VF-84, lotniskowiec USS Bunker Hill, Iwo Jima, luty 1945 r.

Chance Vought F4U-1 Corsair, of VF-84 on USS Bunker Hill, Iwo Jima, February 1945.

żółty
yellow

Jasnoniebieski
Light Blue

ANA 623 Glossy Sea Blue

Chance Vought F4U-4B Corsair, numer seryjny 97473, dywizjon VF-53, lotniskowiec USS Essex, luty 1952 r.

Chance Vought F4U-4B Corsair, s/n 97473, of VF-53 on USS Essex, February 1952.

ANA 623 Glossy Sea Blue

Non-Specular Light Gull Grey FS 36440

ANA 623 Glossy Sea Blue

Chance Vought F4U-4 Corsair, numer seryjny 97264, jednostka rezerwowa NART, baza NAS Olathe, marzec 1956 r.

Chance Vought F4U-4 Corsair, s/n 97264, from the Naval Air Reserve Training Unit, at NAS Olathe, March 1956.

International Orange FS 12197

Glossy Insignia White FS 17875



Wykonano na sprzęcie
firmy Hewlett-Packard
dzięki uprzejmości
firmy **Fontex Polska**

Fontex
POLSKA

Warszawa 00-872, ul. Ogrodowa 19/41
tel. 206267, 206001, fax 247502.

OPRACOWAŁ: Jacek B. Żurek
KREŚLIŁ: Krzysztof M. Żurek

MAŁOWANIE

OZNAKOWANIE

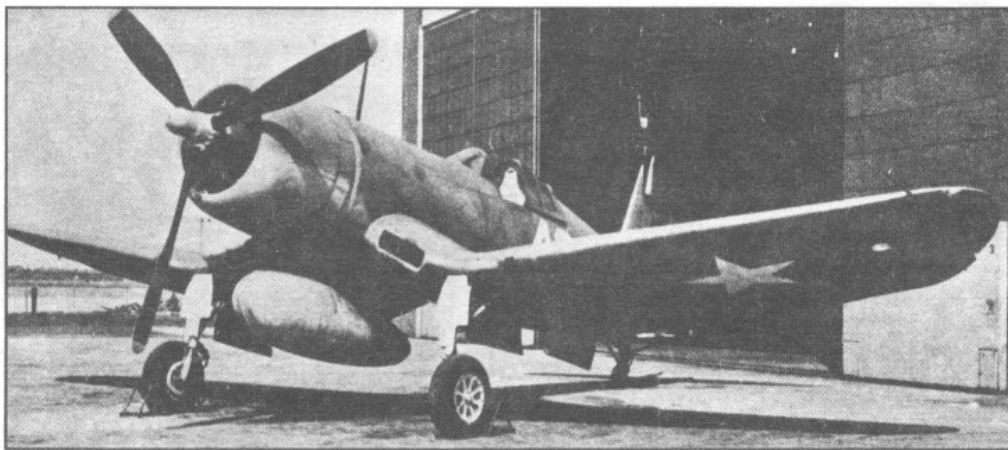
Barwy podstawowe. W amerykańskim lotnictwie morskim samoloty Corsair były malowane zgodnie z następującymi zasadami:

- Malowanie dwubarwne, które obowiązywało do 1 lutego 1943 r. i polegało na pokryciu powierzchni górnych farbą matową niebieskoszarą ANA 603 Non-Specular Blue Grey, a powierzchni dolnych farbą matową – ANA 602 Non-Specular Light Grey.

- Od 1 lutego 1943 r. do marca 1944 r. stosowano kamuflaż trójbarwny. Farbą matową ciemnogrnatową ANA 607 Non-Specular Sea Blue malowano grzbiet kadłuba oraz krawędzie natarcia skrzydeł i usterzenia poziomego, farbą tej samej barwy, lecz o odcieniu półmatowym ANA 606 Semi-Gloss Sea Blue – górne powierzchnie skrzydeł i usterzenia oraz matową szaroniebieską ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue – boki kadłuba i statecznika pionowego. Farba szaroniebieska ANA 608 miała być tak kładzona, aby stanowiła płynne przejście między ANA 607 a ANA 601 Non-Specular Insignia White, którą pokrywano dolne powierzchnie samolotu.

- Malowanie zgodne ze schematem obowiązującym od 22 marca 1944 r. do 23 lutego 1955 r. polegało na pokryciu wszystkich powierzchni samolotów farbą ANA 623 Glossy Blue (błyszcząca ciemna granatowa morska).

- W lutym 1955 r. wprowadzono nowy schemat, zgodnie z którym samoloty szturmowe i myśliwskie lotnictwa morskiego pomalowane zostały na górnych powierzchniach farbą Non-Specular Light Gull Gray (FS 36440), a powierzchnie dolne pokryto farbą Glossy Insignia White (FS 17875). Według tego schematu malowano niektóre Corsairy będące na wyposażeniu jednostek rezerwowych.



F4U-1 z podkadłubowym zbiornikiem paliwa o poj. 606 l (160 US gal.), pomalowany od góry farbą Non-Specular Blue Grey, a od dołu – Non-Specular Light Grey (zdjęcie z 16 czerwca 1943 r.)

Podczas działań wojennych w Korei nocne wersje Corsaira były także malowane zgodnie ze standardem często używanym dla nocnych myśliwców – wszystkie powierzchnie samolotu pokrywano farbą czarną matową.

Samoloty brytyjskie były malowane zgodnie z zasadami obowiązującymi w brytyjskim lotnictwie morskim. Powierzchnie górne stanowił kamuflaż złożony z pół w kolorze szarzielonym Dark Slate Grey i ciemnoszarym Extra Dark Sea Grey. Powierzchnie dolne pokrywano farbą jasną szarzieloną Sky (wszystkie farby kamuflażu były matowe). Brytyjskie Corsairy IV były natomiast dostarczane w malowaniu fabrycznym – wszystkie powierzchnie były pokryte kolorem błyszczącym ciemnym granatowym morskim.

Samoloty lotnictwa Nowej Zelandii również dostarczano w malowaniu fabrycznym. Podczas służby były one często przemalowywane w jednostkach obsługi naziemnej. Panowała tu duża dowolność, do przemalowywania używano zarówno farb amerykańskich, jak i nowozelandzkich. Historycy lotnictwa nowozelandzkiego wyróżniają co najmniej 8 „standardów” przemalowywania Corsairów.

Pozostałe kraje użytkujące Corsairy zachowały standardowe amerykańskie malowanie samolotów typowe dla okresu, w którym przejęły samoloty do użytkowania.

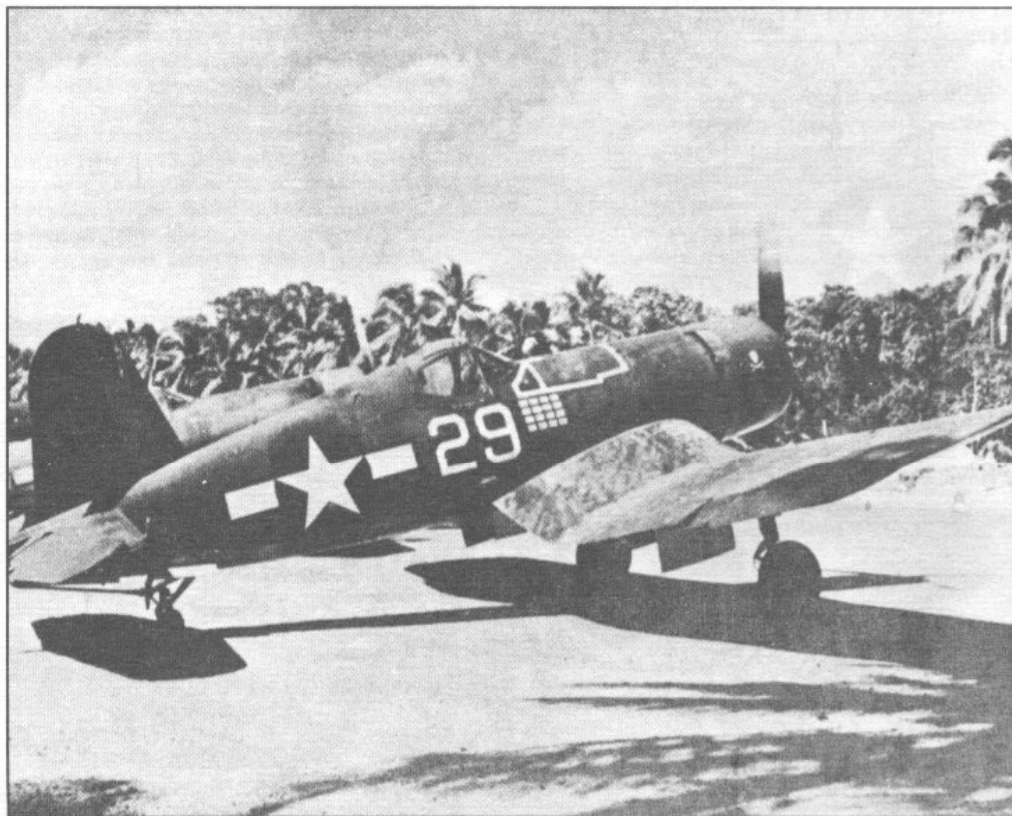
Barwy uzupełniające. Od 15 maja 1942 r. Amerykanie stosowali znaki rozpoznawcze w postaci białej pięcioramiennej gwiazdy umieszczonej w ciemnogrnatowym kole. Znaki malowano na górnych i dolnych powierzchniach obu skrzydeł oraz na bocznej tylnej części kadłuba. Położenie znaków zmieniono 28 czerwca 1943 r.; od tego momentu malowano je na górnej powierzchni lewego i dolnej prawego skrzydła i pozostawiono w dotychczasowych miejscach na kadłubie. Jednocześnie po obu stronach gwiazd dodano białe paski, a całość obwiedziono czerwoną obwódką. Od 14 sierpnia 1943 r. kolor obwódki zmieniono na ciemnogrnatowy. Kolejna zmiana wyglądu znaków nastąpiła w 1947 r. Białe paski uzupełniono czerwonymi.

Podczas działań wojennych na Pacyfiku zaczęto stosować geometryczne symbole identyfikujące poszczególne grupy lotnicze na lotniskowcach. System został ujednolicony 27 stycznia 1945 r. – wprowadzono 27 symboli geometrycznych malowanych białą farbą na stateczniku i skrzydłach. W okresie późniejszym zastąpiono je kodami literowymi.

Corsairy brytyjskiej Marynarki Wojennej nosiły znaki rozpoznawcze typu C w postaci trójkolorowej kokardy w żółtej obwódce. Samoloty działające na Pacyfiku miały znaki typowe dla tego obszaru – kokardę dwukolorową: zewnętrzne koło granatowe, wewnętrzne białe (kolor czerwony usunięto, aby uniknąć pomyłek z czerwonymi znakami japońskimi). Od 31 marca 1945 r. znaki otrzymały dodatkowe białe paski i umieszczono je tak jak na amerykańskich Corsairach.

Zgodnie z podobną regułą następowała modyfikacja nowozelandzkich znaków rozpoznawczych – chodziło o ich maksymalne upodobnienie do znaków samolotów amerykańskich, najliczniej reprezentowanych w siłach alianckich.

W końcowym okresie służby Corsairów w jednostkach rezerwowych obowiązywało dla tego typu dywizjonów dodatkowe oznaczenie w postaci pasów na kadłubie wykonanych farbą koloru International Orange (FS 12197).



F4U-1A asa lotnictwa US Navy Iry'a Kepforda z VF-17, na Nowej Georgii w lutym 1944 r.; pod kabiną oznaczenie 16 zwycięstw powietrznych

OPIS KONSTRUKCJI F4U-1

Jednosilnikowy, jednomiejscowy samolot myśliwski morski i myśliwsko-bombowy o konstrukcji całkowicie metalowej, częściowo krytej płótnem, zbudowany w układzie wolnonośnego dolnopłata z wciąganiem podwoziem głównym i kółkiem ogonowym.

Płat całkowicie metalowy, o charakterystycznym kształcie spłaszczonej litery W, składał się z centroplata i dwóch skrzydeł. Centroplat stanowił integralną część kadłuba, do którego był mocowany śrubami i nitami. Konstrukcja centroplata składała się z dźwigara głównego, dźwigara pomocniczego, ożebrowania i pokrycia metalowego. Dźwigar główny o konstrukcji skrzynkowej przebiegał przez całą rozpiętość płata i był przymocowany do przegrody ogniowej mieszczącej się za silnikiem. Na przejściu centroplat-skrzydła były umieszczone połączenia zawiasowe. Skrzydła były składane za pomocą siłowników hydraulicznych uruchamianych dźwignią umieszczoną w kabinie pilota. Rozpiętość samolotu ze złożonymi skrzydłami wynosiła 5,20 m, wysokość – 4,90 m. Centroplat miał wznios ujemny 23°, kąt zaklinowania 2°. Ciężar u nasady wynosił 2,66 m. Profil płata NACA 2300. Grubość profilu 18% u nasady, 15% na przejściu centroplat-skrzydło i 9% na końcach skrzydeł. Na krawędzi natarcia u nasady centroplata znajdowały się chwyt powietrza do chłodnicy i sprężarki oraz chłodnica oleju. Pod centroplatem przy kadłubie umieszczono 2 zaczepy do katapultowania samolotu. Skrzydła miały konstrukcję dźwigarowo-żebrową o pokryciu metalowym do wysokości dźwigara głównego i pokryciu płóciennym na pozostałej powierzchni (skrzydła o całkowitym pokryciu metalowym wprowadzono począwszy od wersji F4U-5). Wznios skrzydeł +8,5°. Ciężar płata na końcach skrzydeł wynosił 1,8 m. Kłapy trójczęściowe (na centroplacie i skrzydłach) o powierzchni 3,38 m² były wychylane hydraulicznie. Maksymalny kąt wychylenia kłap 50°. Lotki

o konstrukcji przekładkowej, o powierzchni 1,68 m² i rozpiętości 2,28 m, były zawieszone na 3 zawiasach. Kąt wychylenia lotek 19° ku górze i 14° ku dołowi. Lotki wyposażone w kłapki wyważające, na lewej lotce kłapka odciążająca. W końcówce lewego skrzydła rurka Pitota. Reflektor do lądowania pod lewym skrzydłem.

Kadłub o konstrukcji półskorupowej z pokryciem duralowym usztywnionym wręgami i podłużnicami. Kadłub składał się z 4 części: silnikowej (do wręgi 91 3/4*); części przedniej (pomiędzy wręgami 91 3/4 a 186), do której mocowano centroplat, zawierający główny zbiornik paliwa i kabinę pilota; części środkowej (między wręgami 186 a 288), w której umieszczono wyposażenie radiowe oraz części tylnej (od wręgi 288 do 371 1/2), do której mocowano usterzenie, kółko ogonowe i hak do lądowania na lotniskowcu. Poszczególne części kadłuba łączono za pomocą wręg kołnierzych wytwarzanych metodą prasowania. Wręgi te oraz zastosowanie kształtowników o podwyższonej wytrzymałości i grubych blach pokrycia łączonych metodą zgrzewania punktowego pozwoliły na zmniejszenie liczby podłużnic, a co za tym idzie – uzyskanie oszczędności na masie.

Część silnikowa miała przekrój kolisty i kończyła się przednią wręgą główną, pełniącą funkcję przegrody ogniowej. W części silnikowej były umieszczone: silnik wraz z reduktorem obrotów, sprężarka, system przeciwpożarowy i zbiornik oleju. Osłona silnika o średnicy niewiele odbiegającej od średnicy silnika miała na krawędzi spływu kłapki chłodzenia, uruchamiane hydraulicznie. Maksymalny kąt wychylenia kłapek wynosił przy małych prędkościach lotu 35°. Do przedniej wręgi głównej był mocowany maszt antenowy, przeniesiony w późniejszych wersjach (począwszy od F4U-4) za kabinę pilota.

* Liczba w oznaczeniu wręgi oznacza odległość w calach od płaszczyzny bazowej.

W przedniej części kadłuba o przekroju owalnym umieszczony był główny zbiornik paliwa o pojemności 897 l. Zbiornik pokryty był masą samouszczelniającą. Dodatkowe zabezpieczenie zbiornika stanowiło pokrycie grzbietu kadłuba nad zbiornikiem blachą o grubości 2,54 mm. Kabina pilota – obszer-na, osłonięta lekko wypukłą odsuwaną osłoną. W późniejszych wersjach kształt osłony był zbliżony do kropłowego i zredukowano ożebrowanie w konstrukcji osłony. Przednią szybę wiatrochronu stanowiła szyba wykonana z kuloodpornego szkła warstwowego o łącznej grubości 38 mm. Kabina pilota i żywotne części konstrukcji osłonięte było opancerzeniem o łącznej masie 68 kg.

W części środkowej kadłuba umieszczono wyposażenie radiowe składające się z radiostacji na dławczo-odbiorczej oraz radiowego nadajnika „swoi- obcy”.

Do tylnej części kadłuba mocowano usterzenie ogonowe, kółko ogonowe i amortyzowany hak hamujący do lądowania na lotniskowcach. W samolotach operujących z baz lądowych haki były demontowane. Tylina i środkowa część kadłuba miały przekrój owalny.

Usterzenie klasyczne o konstrukcji skorupowej. Powierzchnia statecznika pionowego wynosiła 0,68 m², zaś steru kierunku – 1,20 m². Kąt wychylenia steru kierunku 25° w obie strony. Na sterze kierunku kłapka wyważająca. Usterzenie poziome wolnonośne, o wzniosie 0°. Stery wysokości początkowo kryte płótnem, a później tzw. metalitem – materiałem warstwowym (cienkie warstwy mahoni i balsy osłonięte folią aluminiową). Powierzchnia statecznika 2,66 m², steru wysokości – 2,03 m². Kąt zaklinowania statecznika poziomego 1,25°. Na sterze wysokości kłapki wyważające. Sterowanie z kabiny pilota sterownicą i pedałami z pomocą układu linek.

Podwozie w układzie klasycznym z chowanym kółkiem ogonowym. Koła podwozia głównego chowane hydraulicznie do tyłu we wnęki w centroplacie z jednoczesnym obrotem goleni o 90°. Kółko ogonowe chowane do kadłuba. Rozstaw osi podwozia głównego 3,68 m. Koła podwozia głównego, wysokociśnieniowe z oponami o wymiarach 813 mm × 203 mm, były wyposażone w hamulce hydrauliczne. Kółko ogonowe z pełnej gumy miało wymiary 317 mm × 114 mm. Z uwagi na ukształtowanie osłon podwozia głównego, piloci często dokonywali ataków bombowych z lotu nurkowego z wysuniętym podwoziem, traktując je jako swoisty hamulec aerodynamiczny.

Zespół napędowy. Osiemnastocylindrowy silnik chłodzony powietrzem, w układzie podwójnej gwiazdy Pratt & Whitney R-2800-8 Double Wasp. Silnik wyposażony był w dwustopniową sprężarkę o dwóch zakresach prędkości, z automatyczną regulacją stopnia sprężania. Silnik charakteryzował się dużą powierzchnią czołową, wynoszącą 1,4 m². Skok tłoka wynosił 152,4 mm, średnica cylindrów – 146,04 mm, a pojemność skokowa 45,9 l. Moc startowa silnika 1470 kW (2000 KM) przy 2700 obr/min. Śmigło metalowe, trójpłatowe samoprzestawialne o średnicy 4,06 m (począwszy od wersji F4U-4 stosowano śmigło czteropłatowe o średnicy 4,01 m).

Instalacja paliwowa składała się ze zbiornika głównego o pojemności 897 l oraz dwóch zbiorników skrzydłowych o pojemności 235 l każdy (łączna pojemność instalacji paliwowej wynosiła więc 1367 l). Od października 1943 r. stosowano dodatkowy zbiornik odrzucany w locie o pojemności 662 l. W wersji F4U-1D można było stosować 2 standardowe zbiorniki US Navy, odrzucane w locie, o pojemności 567 l każdy. Zbiorniki były podwieszane na zaczepach pod centroplatem.

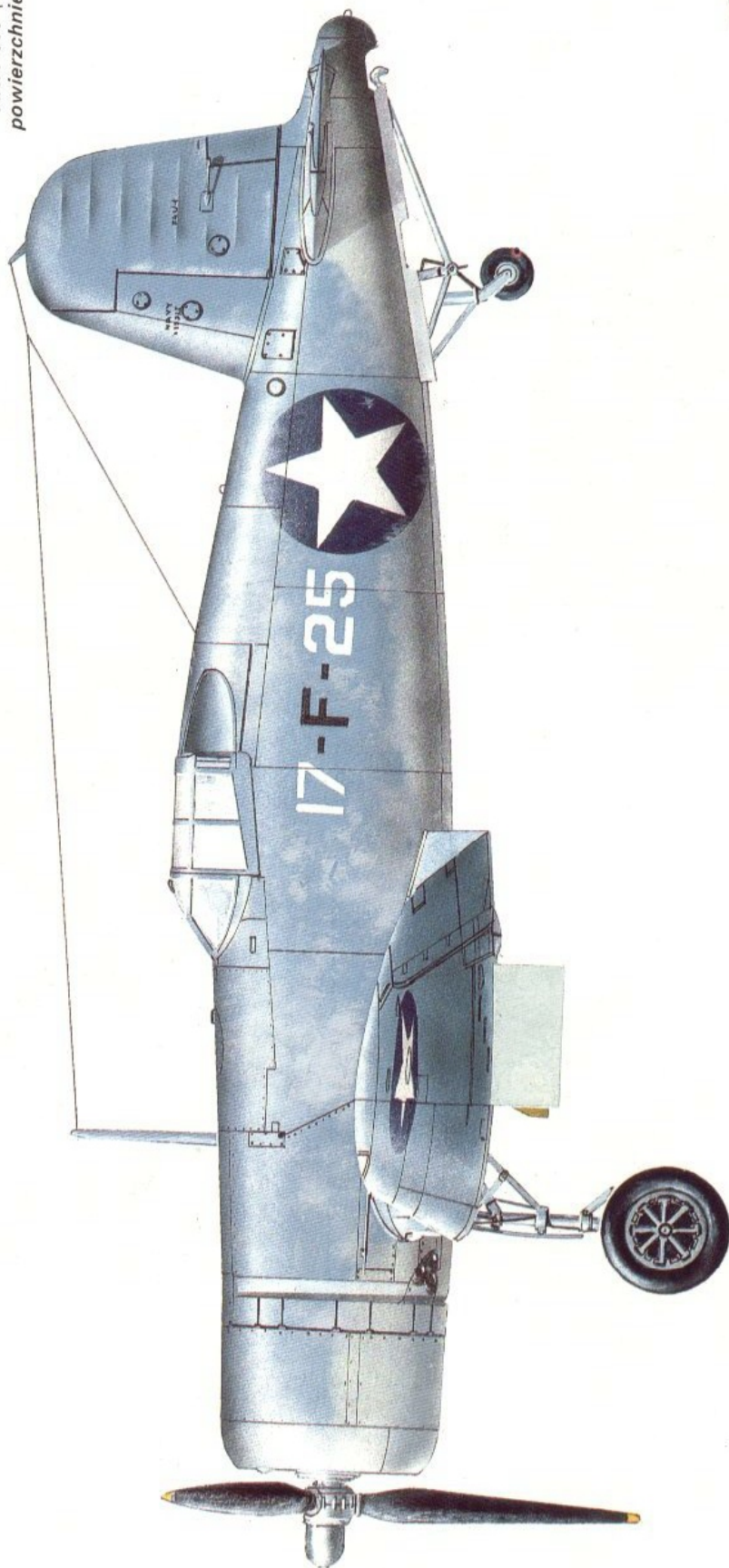
Uzbrojenie samolotu dla poszczególnych wersji omówione zostało w tekście i przedstawione w tabeli danych technicznych i osiągnięć.

Wyposażenie samolotu obejmowało m.in. instalację elektryczną, tlenową, wyposażenie radiowe oraz pełny zestaw przyrządów nawigacyjnych, kontroli lotu oraz kontroli pracy silnika. Nad tablicą przyrządów umieszczono celownik Mk 8.

DANE TECHNICZNE I OSIĄGI

	F4U-1	F4U-4	F4U-5	F4U-5N	AU-1
Rozpiętość, m	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50
Długość, m	10,16	10,16	10,21	10,21	10,39
Wysokość, m	4,57	4,50	4,52	4,52	4,52
Powierzchnia nośna, m ²	29,20	29,20	29,20	29,20	29,20
Masa własna, kg	4074	4175	4347	4392	4461
Masa startowa, kg	5461	5630	5852	5850	8610
Masa startowa maks., kg	6350	6650	6840	6400	8800
Prędkość maks., km/h	671	718	743	756	705
Prędkość przelotowa, km/h	293	346	306	356	296
Pułap praktyczny, m	11 250	12 650	12 620	12 620	5940
Prędkość wznoszenia, m/min	881	1180	1289	1152	1130
Zasięg normalny, km	1630	1620	1667	1800	779
Uzbrojenie:					
k.m./działka	6 × 12,7 mm	6 × 12,7 mm	4 × 20 mm	4 × 20 mm	4 × 20 mm
zapas naboju, szt.	2350 szt.	?	924	924	924
bomby, kg	2 × 45,4	2 × 45,4	2 × 45,4	2 × 45,4	2 × 908
rakiety		lub 8 × 127 mm	lub 8 × 127 mm		lub 10 × 127 mm
Typ silnika	R-2800-8	R-2800-18W	R-2800-32W	R-2800-32W	R-2800-83W
Moc startowa, kW(KM)	1470(2000)	1545(2100)	1690(2300)	1690(2300)	1690(2300)
Moc, kW(KM)	1215(1650)	1435(1950)	1398(1900)	1398(1900)	
na wysokości, m	6400	7100	7620	7620	
Moc maks. z doładowaniem, kW(KM)		1803(2450)	2030(2760)	2030(2760)	2060(2800)
Pojemność wewnętrznych zbiorników paliwa, l	1367	886	886	886	886
Pojemność dodatkowych zbiorników paliwa, l	1 × 606	2 × 567	2 × 567	2 × 567	2 × 567

F4U-1 z dywizjonu pokładowego VF-17; malowanie i oznakowanie z początku 1943 r. Powierzchnie górne – ANA 603 (także spód składanych części skrzydeł), powierzchnie dolne – ANA 602



F4U-7 nr 133699 z Flotille 15F, AERONAVALE; Suez 1956 r. Cały samolot – FS 15042
Rysunek: Krzysztof Cieślak



W uzupełnieniu monografii samolotu F4U Corsair, którą opublikowaliśmy w poprzednim numerze – przyjmujemy zdjęcie brytyjskiego Corsaira nr KD658 Royal Navy, obecnie latającego eksponatu Canadian Heritage Collection oraz jeszcze jedną tablicę przedstawiającą malowania samolotów tego typu.

Fot. Richard Palimąka

Chance Vought F4U-1D

numer seryjny NZ 5541, "41",
jednostka nieznana, Ardmore, 1945 r.
1 schemat przemalowywania
ser. no. NZ 5541, "41", unit unknown,
Ardmore, 1945. Re-paint scheme 1

(RNZAF) Ocean Blue

Chance Vought F4U-1D

ANA 607 Non-Specular Sea Blue

ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue

ANA 601 Non-Specular Insignia White

Glossy Orange
Yellow

ANA 606 Semi-Gloss
Sea Blue

Płynne przejście kolorów
graded tone

ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue

ANA 601 Non-Specular Insignia White

Chance Vought F4U-1D

numer seryjny NZ 5550, "RK-S",
jednostka 3 SU, Ardmore, 1944 r.
ser. no. NZ 5550, "RK-S", 3 SU,
Ardmore, 1944.

Chance Vought F4U-1D

Chance Vought F4U-1D

numer seryjny NZ 5425, "25",
jednostka 3 SU, Jacquinot Bay,
Nowa Brytania 1945 r.
5 schemat przemalowywania.
ser. no. NZ 5425, "25", 3 SU,
Jacquinot Bay, New Britain 1945.
Re-paint scheme 5.

ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue

Chance Vought F4U-1D

Yellow
Blue
White
Red

ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue

ANA 623 Glossy Sea Blue

ANA 605 Insignia blue

ANA 601 Insignia White

RNZAF Roundel Blue

Orange Yellow

Corsair I numer seryjny JT-168 (amerykański nr seryjny
18190), baza Brunswick Main.

Corsair I • ser. no. JT-168 (BuNo 18190) at Brunswick Main.

Extra Dark Sea Grey

Dark Slate Grey

Chance Vought F4U Corsair

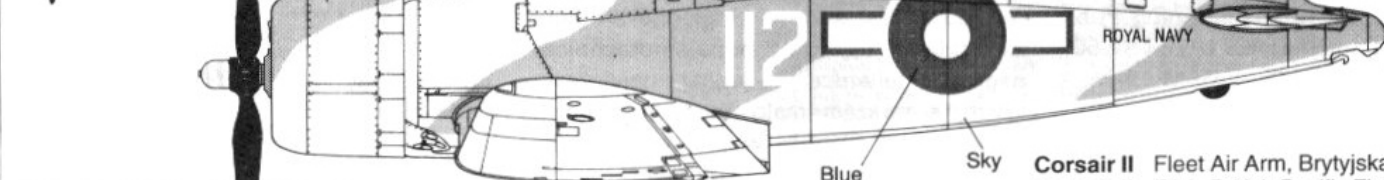
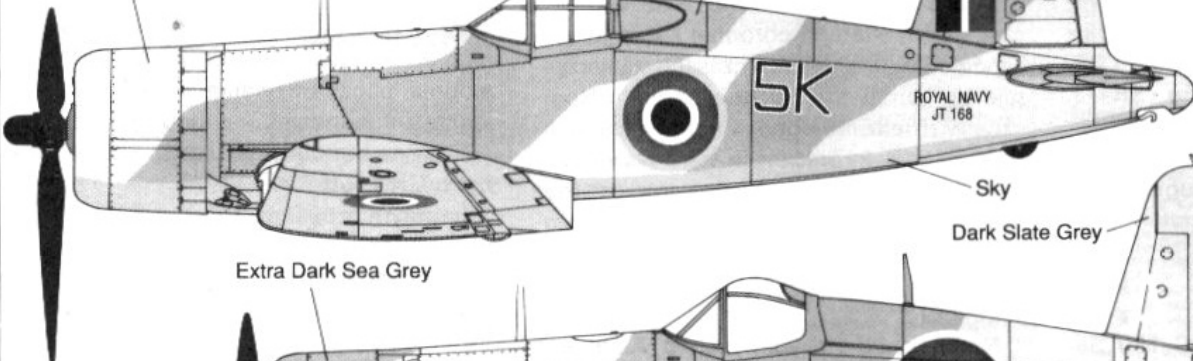
skala 1:72

AERO
technika lotnicza

Extra Dark Sea Grey

Sky

Dark Slate Grey



Blue Sky

Corsair II Fleet Air Arm, Brytyjska Flota Pacyfiku.
Corsair II FAA, British Pacific Fleet.

OPRACOWAŁ: Jacek B. Żurek
KREŚLIŁ: Krzysztof M. Żurek