

eduard

LIMITED

the Ultimate Tempest

stavební návod



1/48

11164-NAV1

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

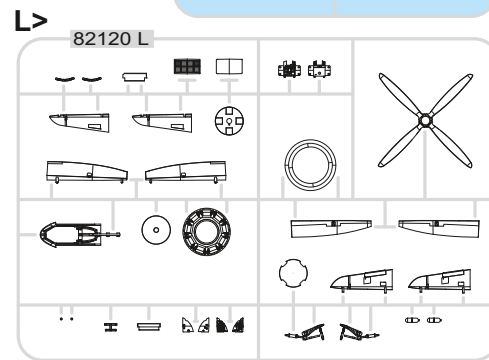
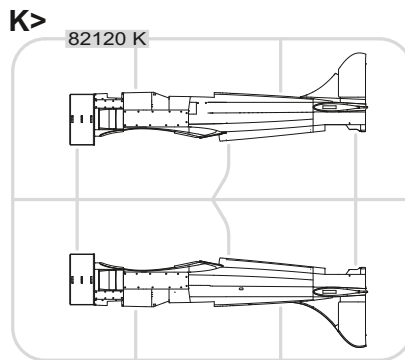
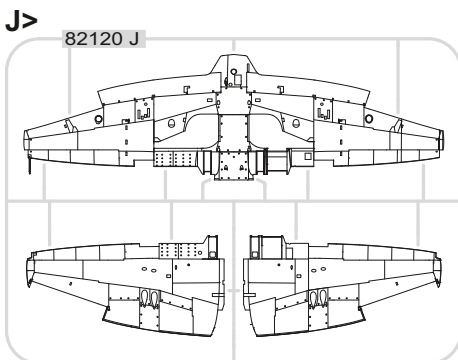
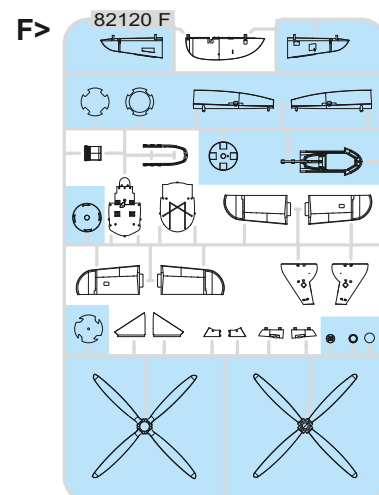
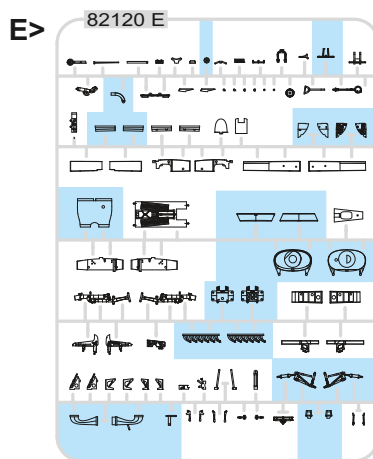
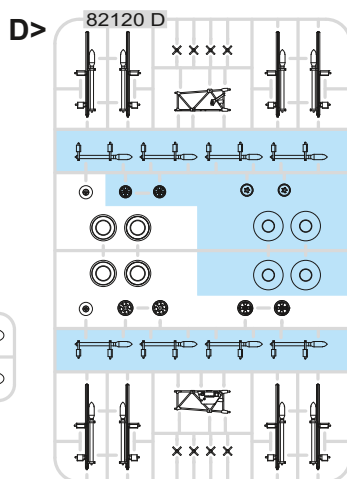
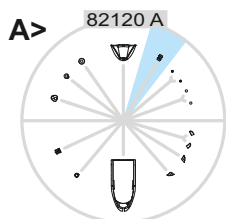
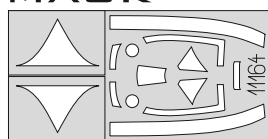


PIÈCES

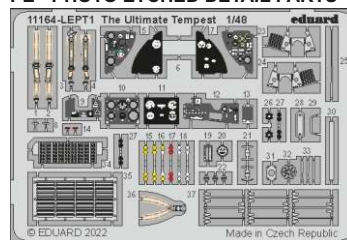


部品

PLASTIC PARTS

eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



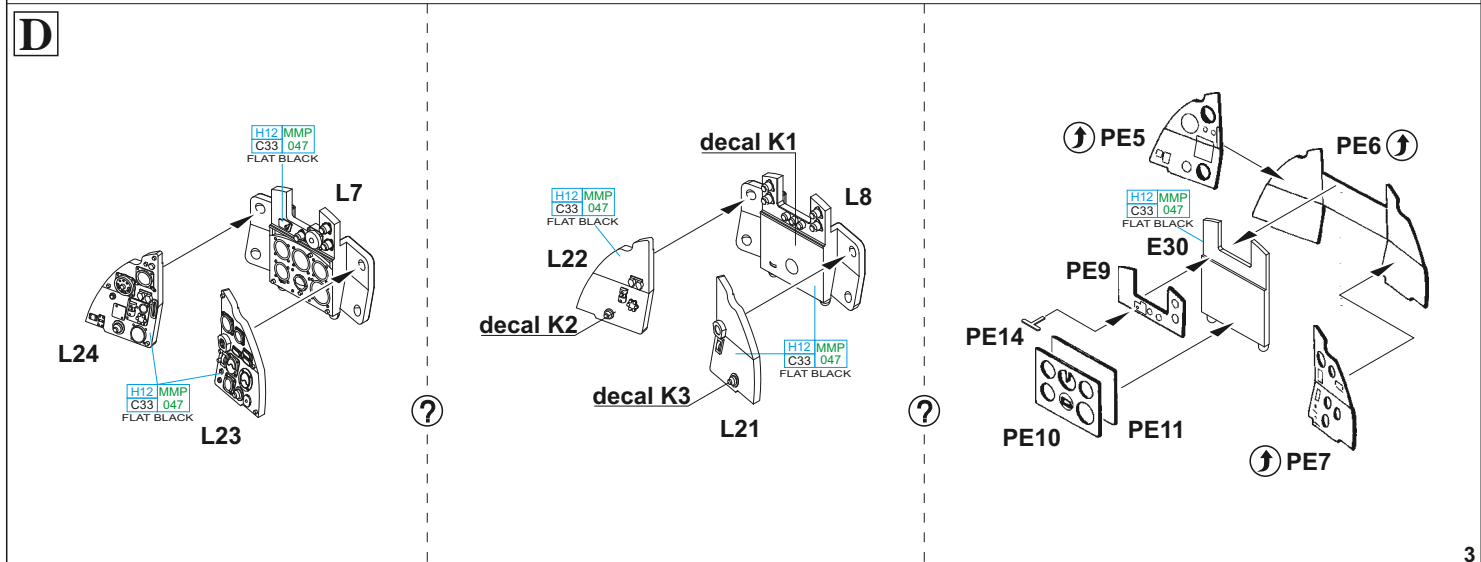
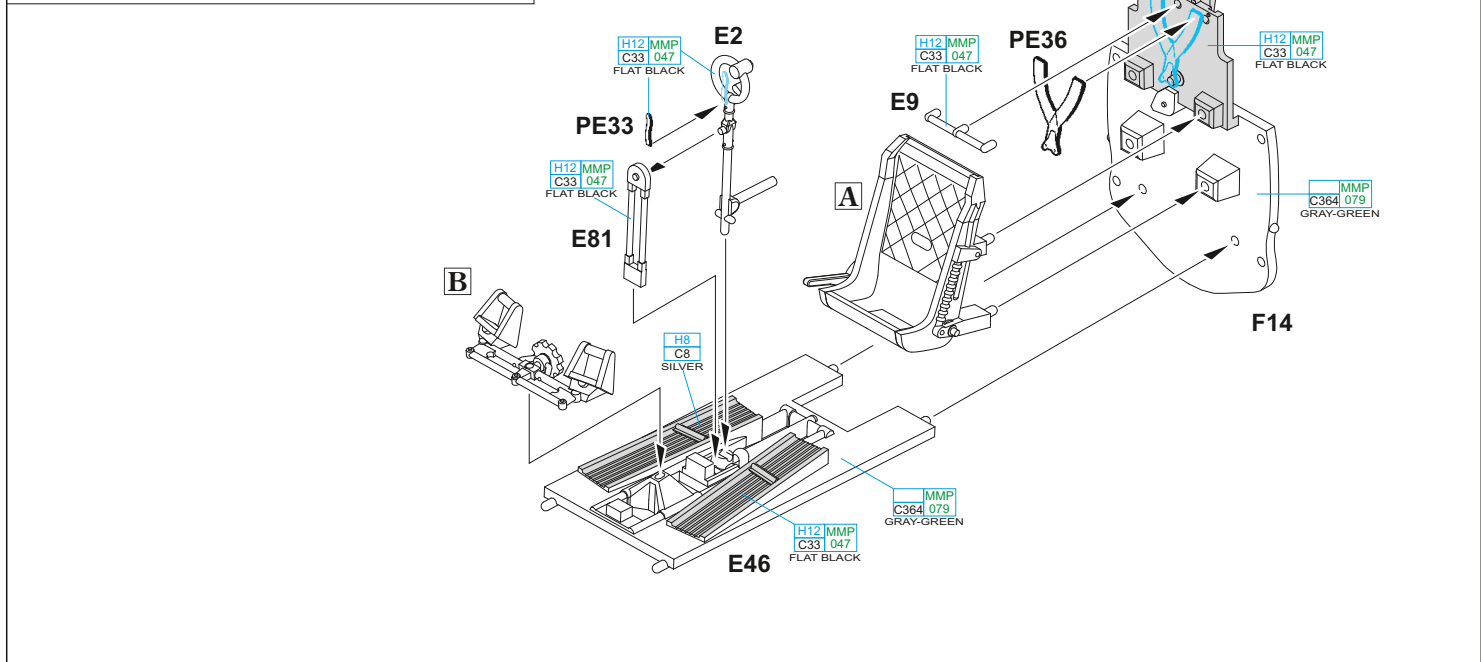
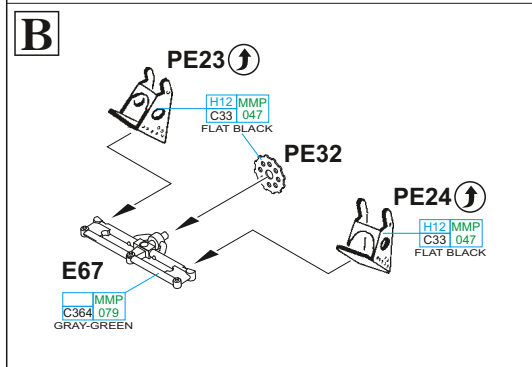
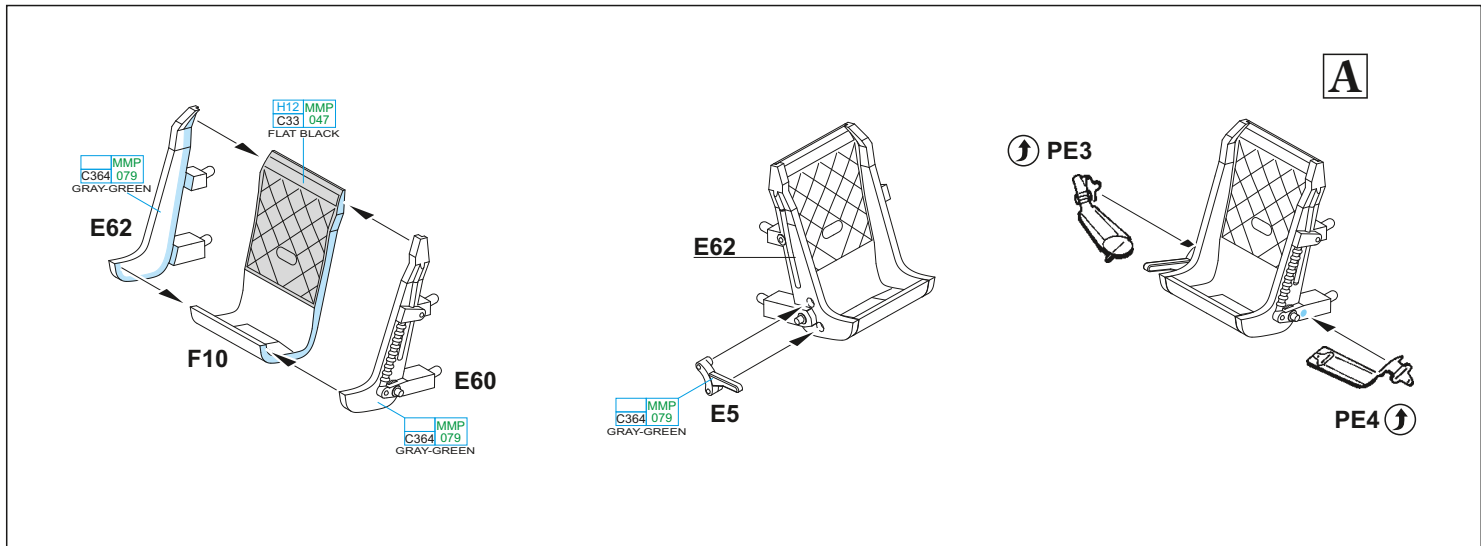
PEINTURE

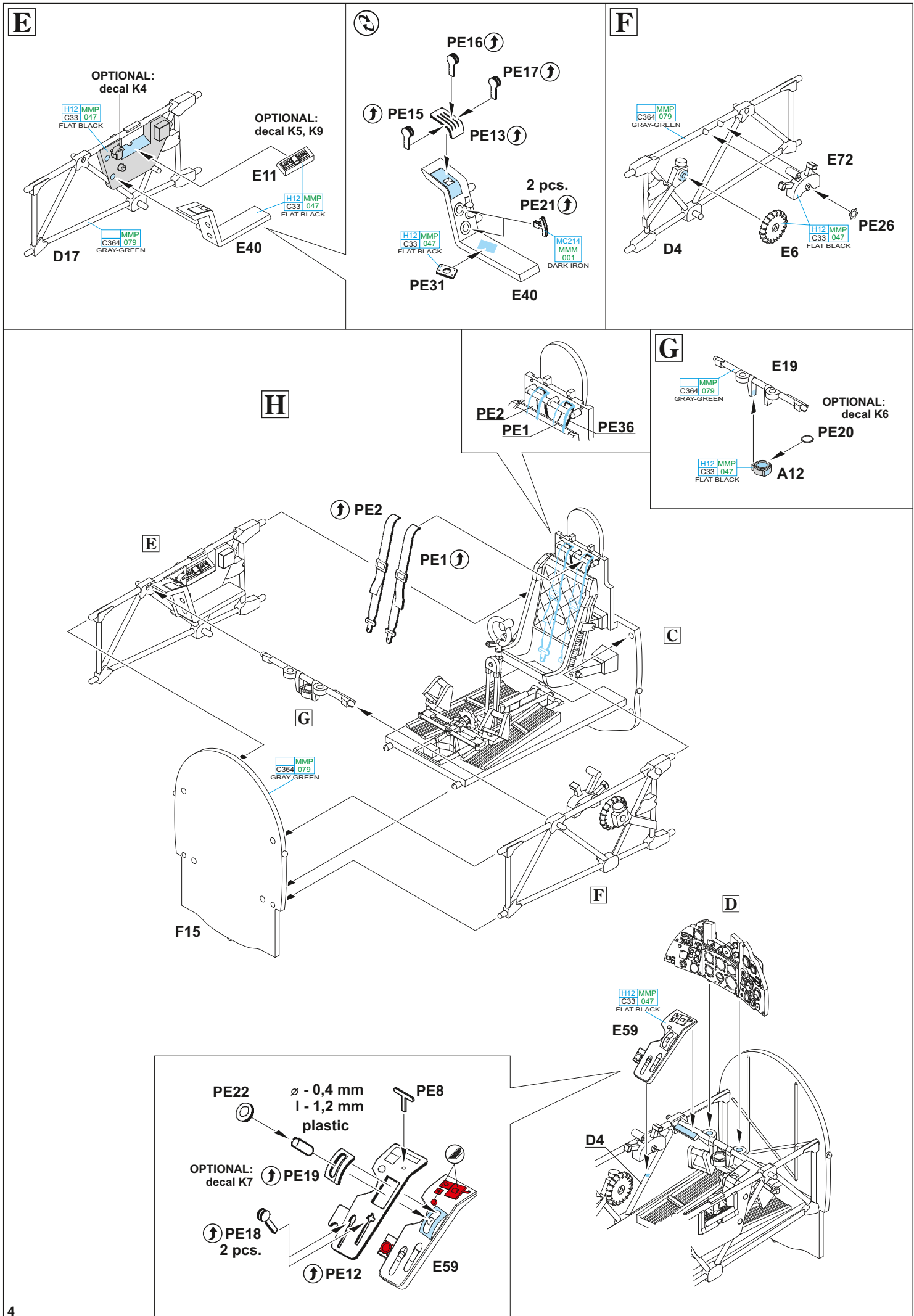


色

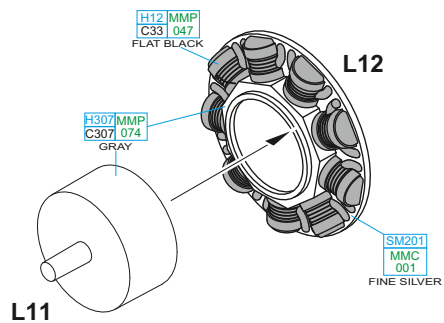
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H307	C307	MMP-074	GRAY

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H328	C328		BLUE
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C74	MMP-061	AIR SUPERIORITY BLUE
	C362		OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

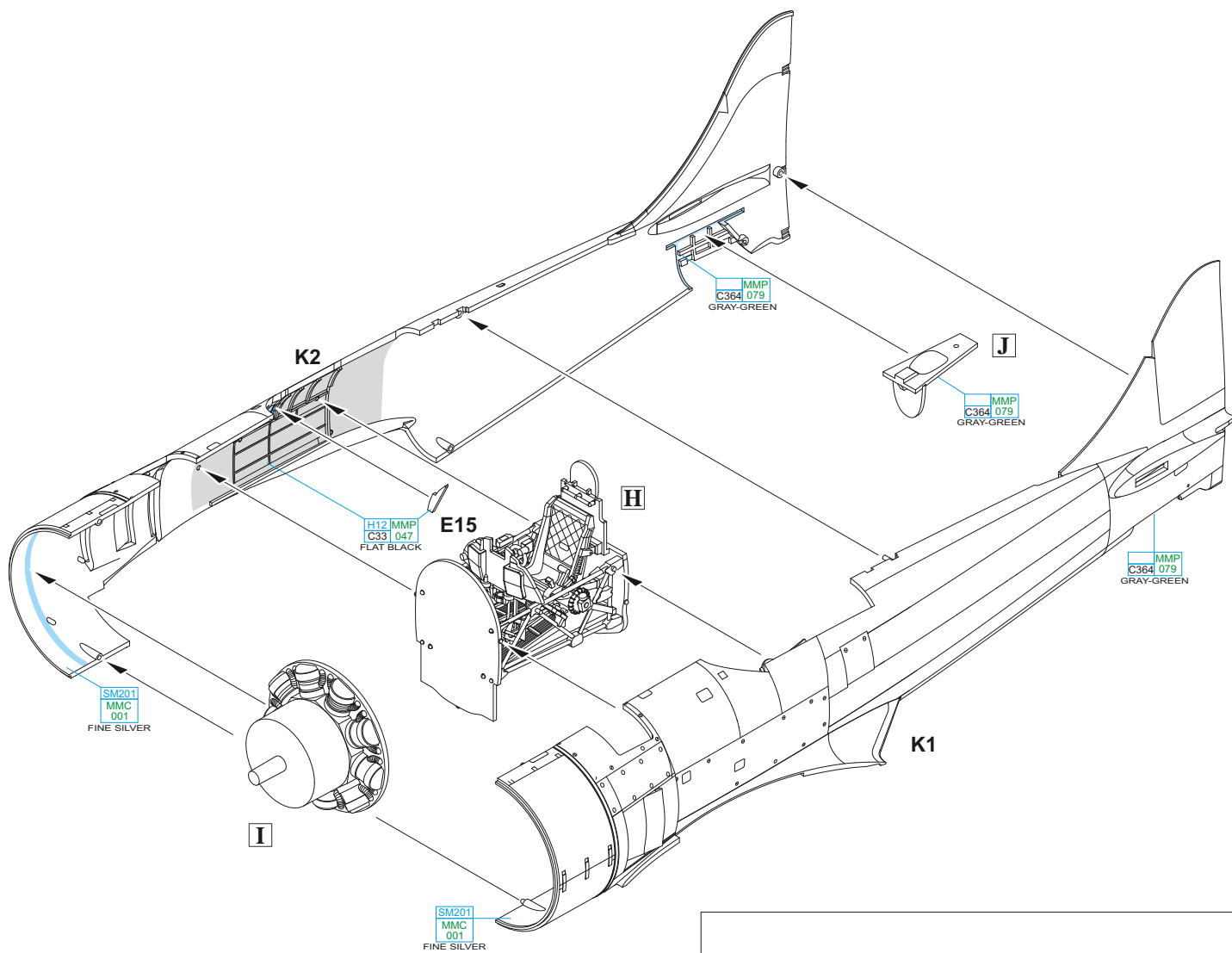
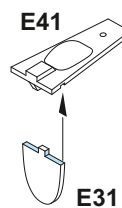




I



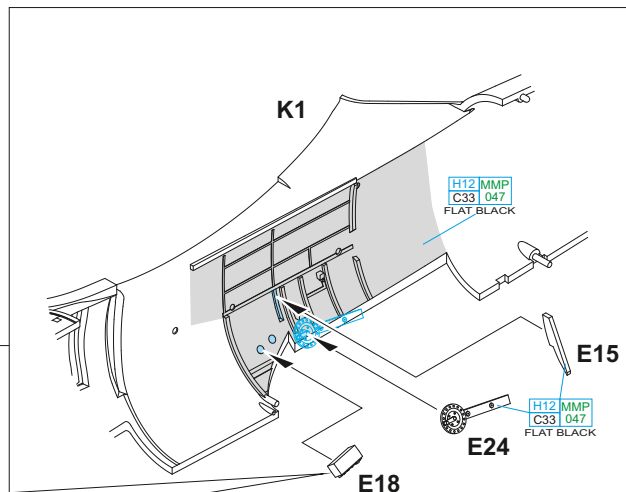
J

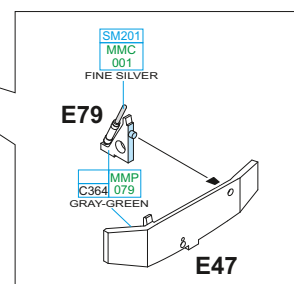
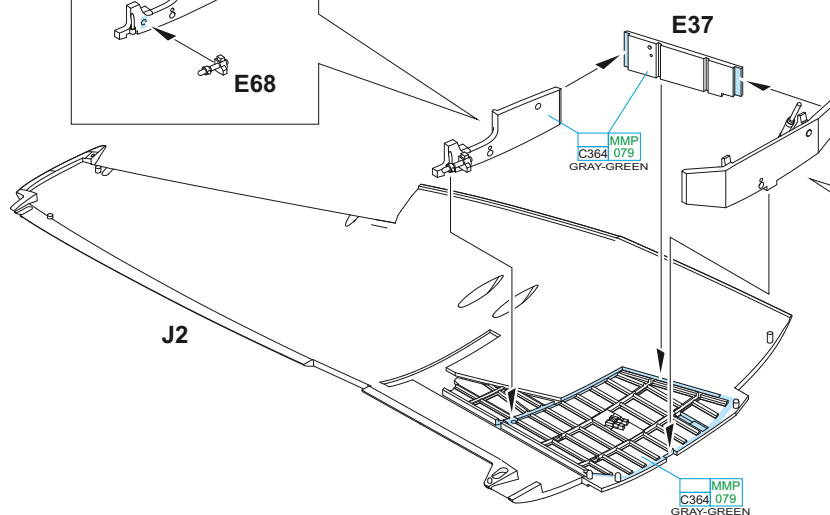
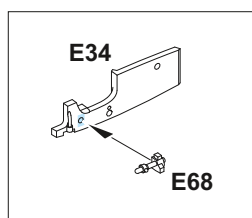
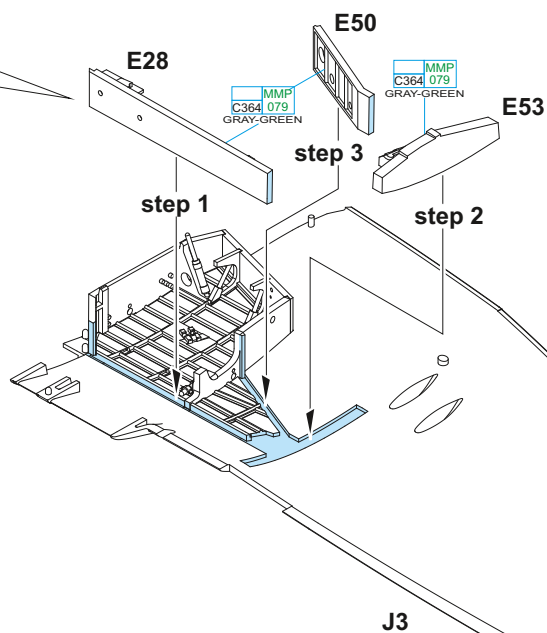
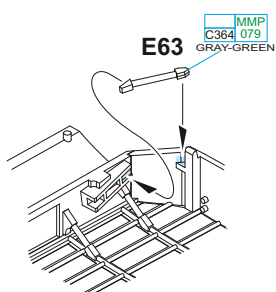
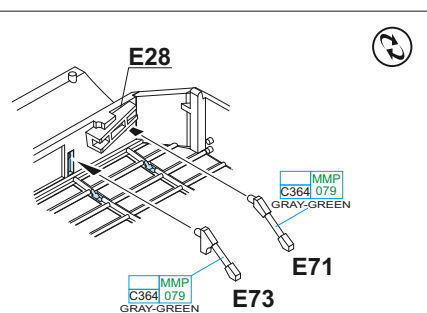
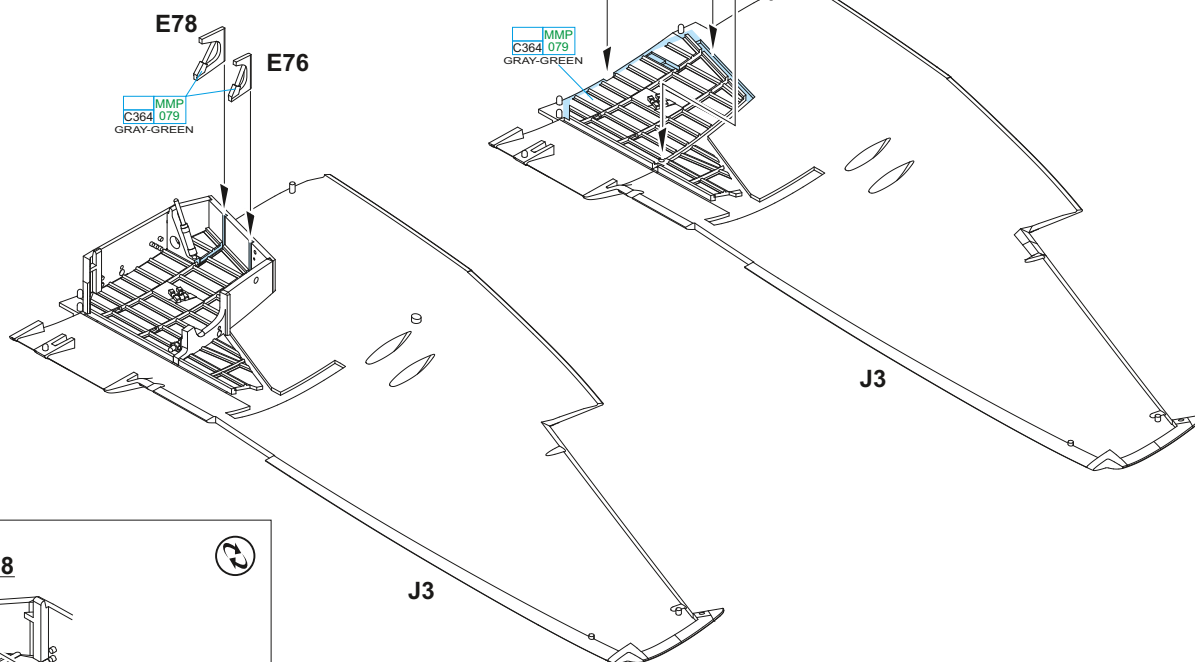
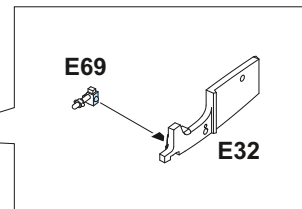
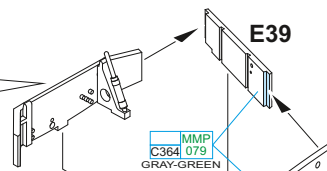
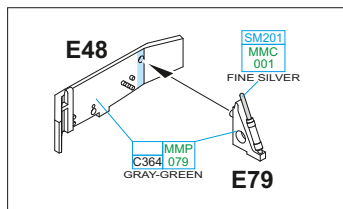


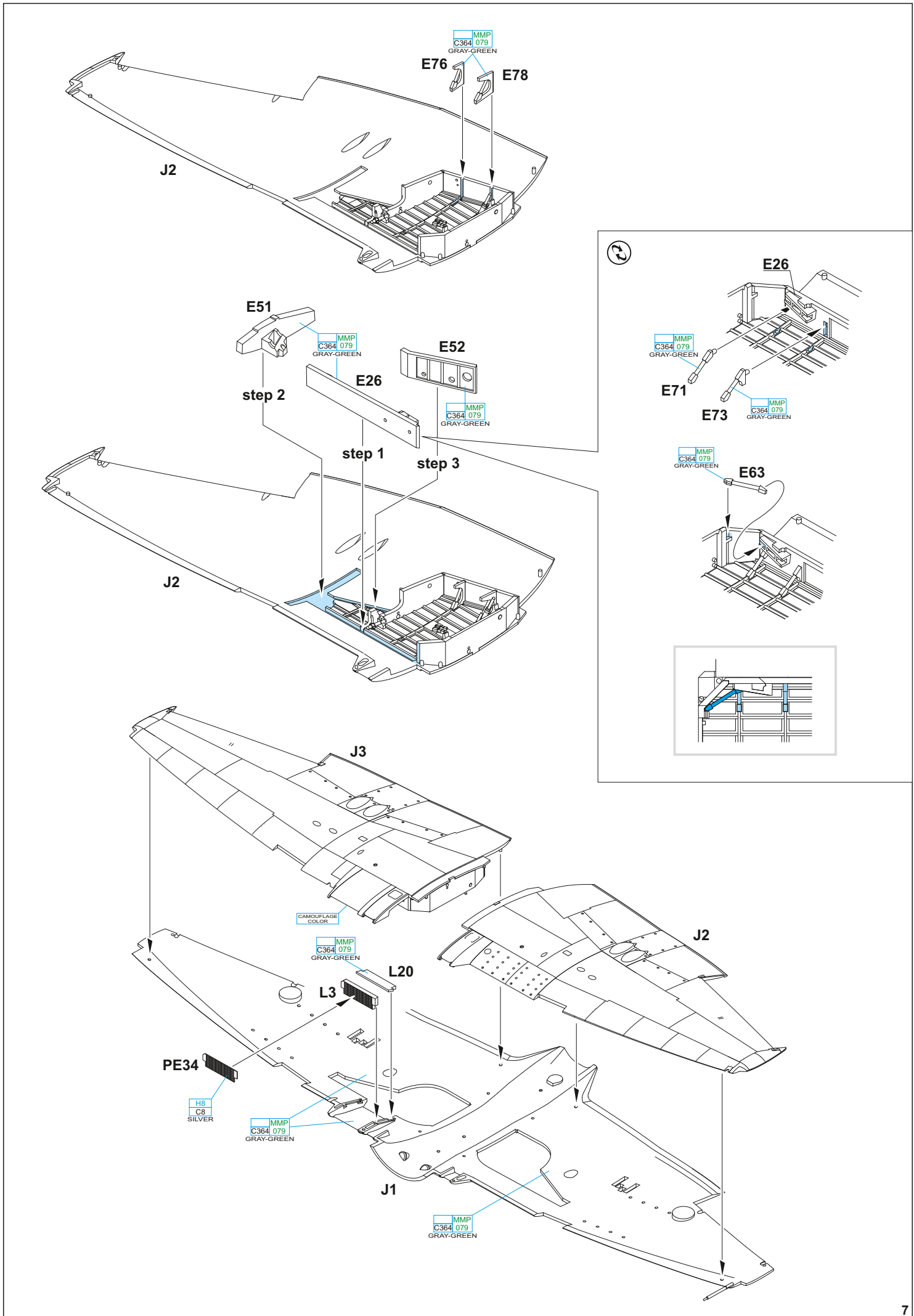
OPTIONAL:
decal K8

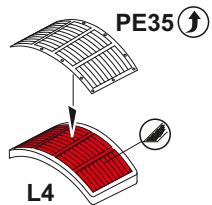


E18









L4 - MARKINGS **D E F G H I J**
L5 - MARKINGS **A B C**

L5 ? L4

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

E74

E16

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

CAMOUFLAGE
COLOR

L15

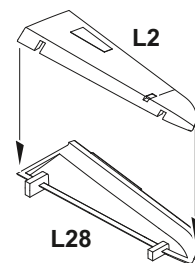
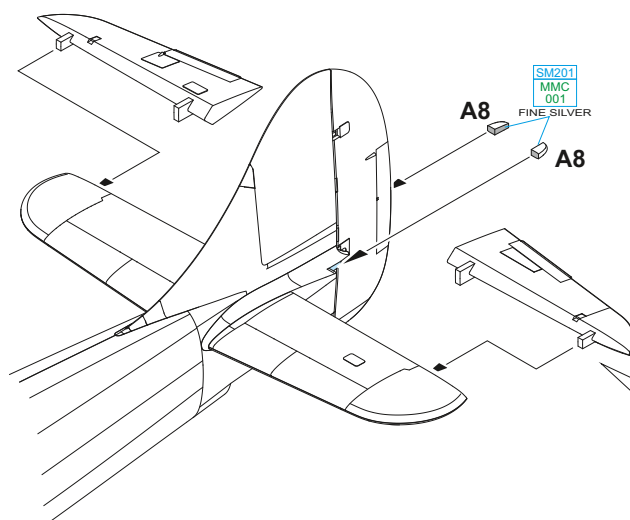
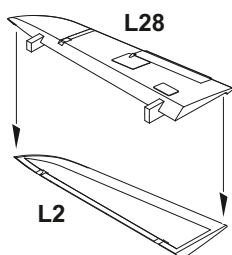
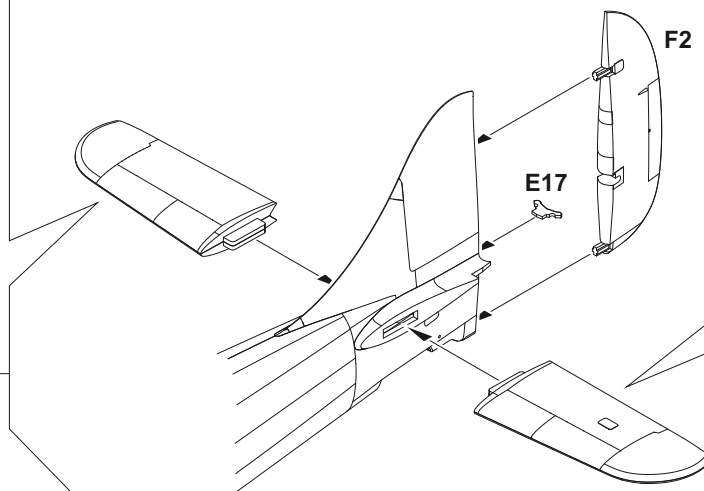
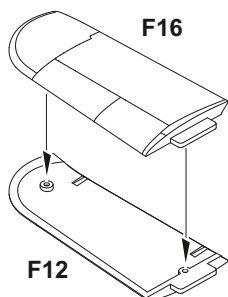


Diagram of the A6 assembly showing connections to A13, A6, and A6.

- A6** (top left): H12 MMP C33 047 FLAT BLACK
- A6** (top right): SM201 MMC 001 FINE SILVER
- A6** (middle right): H12 MMP C33 047 FLAT BLACK
- A6** (bottom right): H12 MMP C33 047 FLAT BLACK
- A13** (bottom): A13
- E1** (middle left): E1

A13

SM201
MMC
001
FINE SILVER

H12
C33
MMP
047
FLAT BLACK



The diagram illustrates the assembly of the upper and lower rails. The upper rail, labeled **L13**, is a straight beam. The lower rail, labeled **L17**, is a curved beam. Two vertical pins are shown passing through the rails. A small clip is shown on the upper rail, positioned between the two pins. Arrows indicate the direction of assembly, showing the pins being inserted into the rails.

L19, L29 - MARKINGS **D, E, F, G, H, I, J**

② L29
2 pcs.

L19, L29 - MARKINGS D, E, F, G, H, I, J

L29 2 pcs.

H8 C8 SILVER

H12 MMP C33 047 FLAT BLACK

CAMOUFLAGE COLOR

MC214 MMM 001 DARK IRON

MC214 MMM 001 DARK IRON

MC214 MMM 001 DARK IRON

MC214 MMM 001 DARK IRON

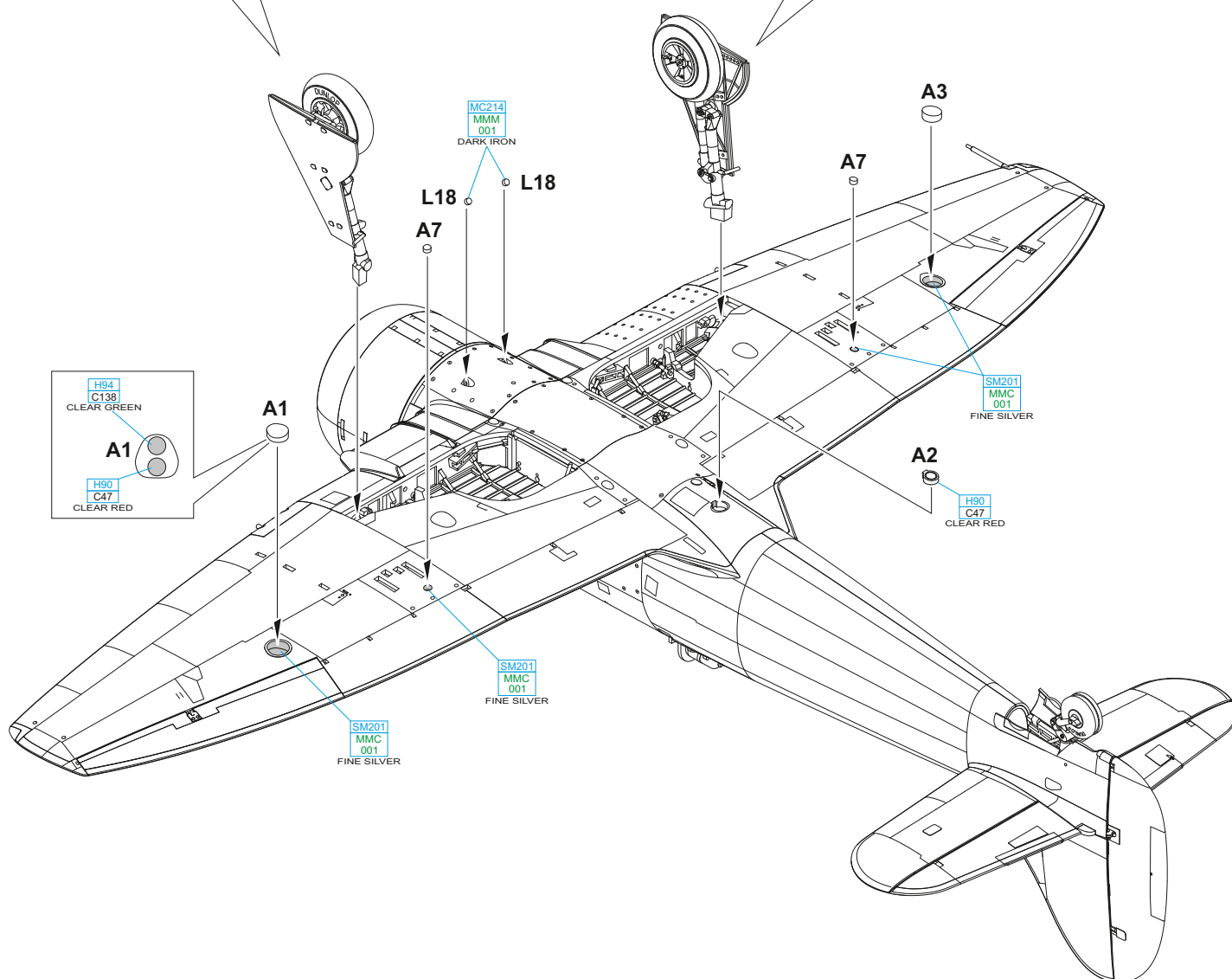
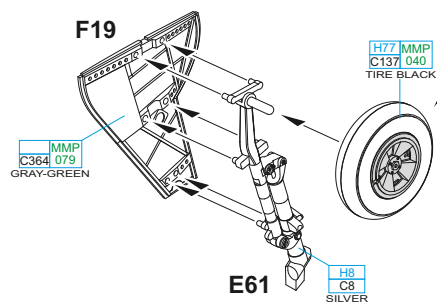
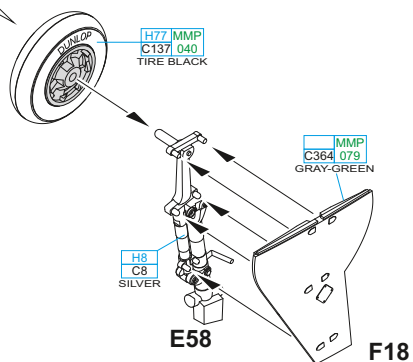
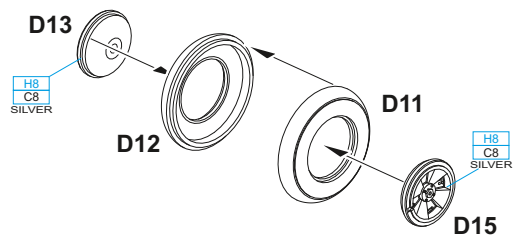
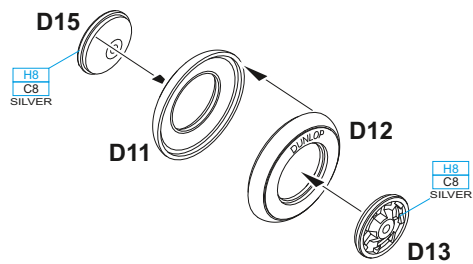
H90 C47 CLEAR RED

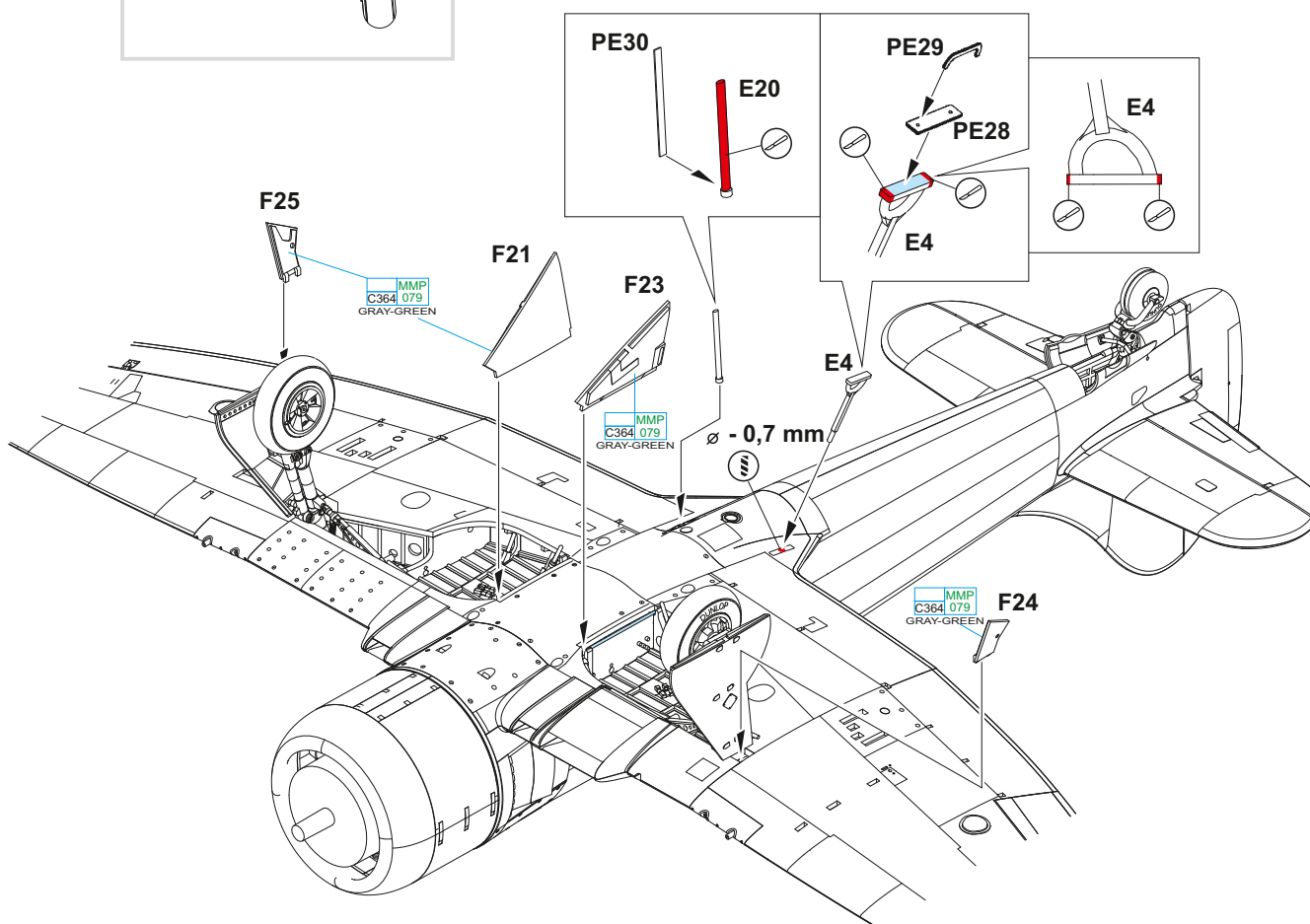
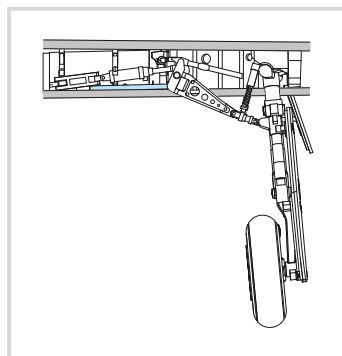
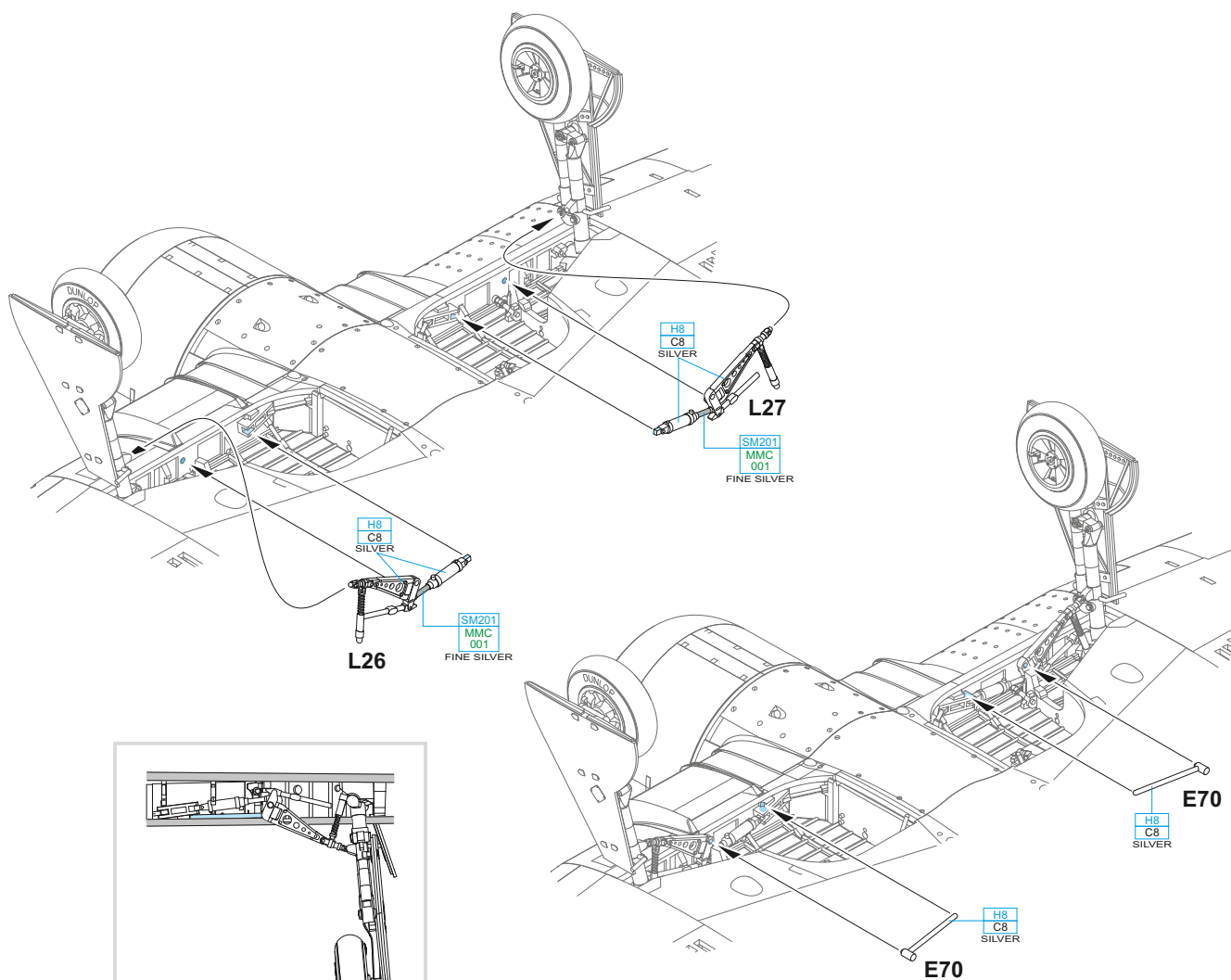
H77 MMP C137 040 TIRE BLACK

D16

D8

E41





N

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

F11

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

A11

PE25

E22

CLOSED CANOPY

N

A4

E8

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

decal S42

E8

?

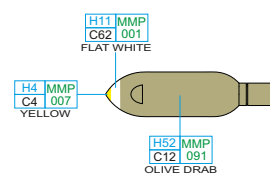
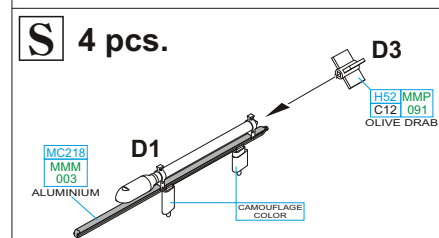
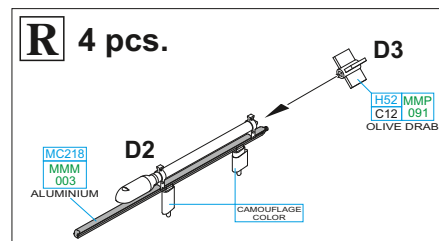
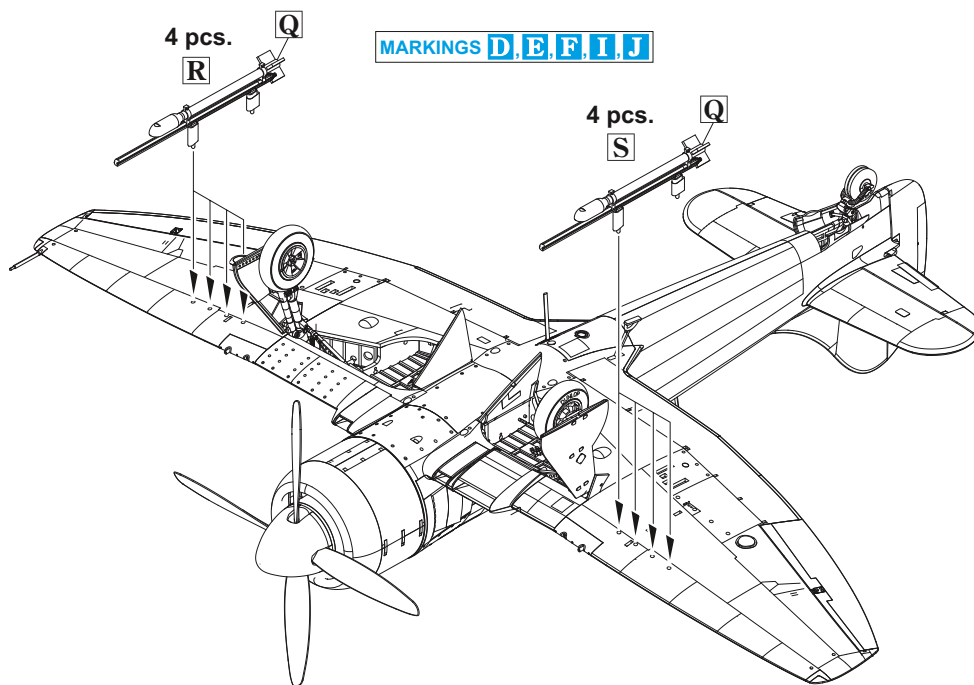
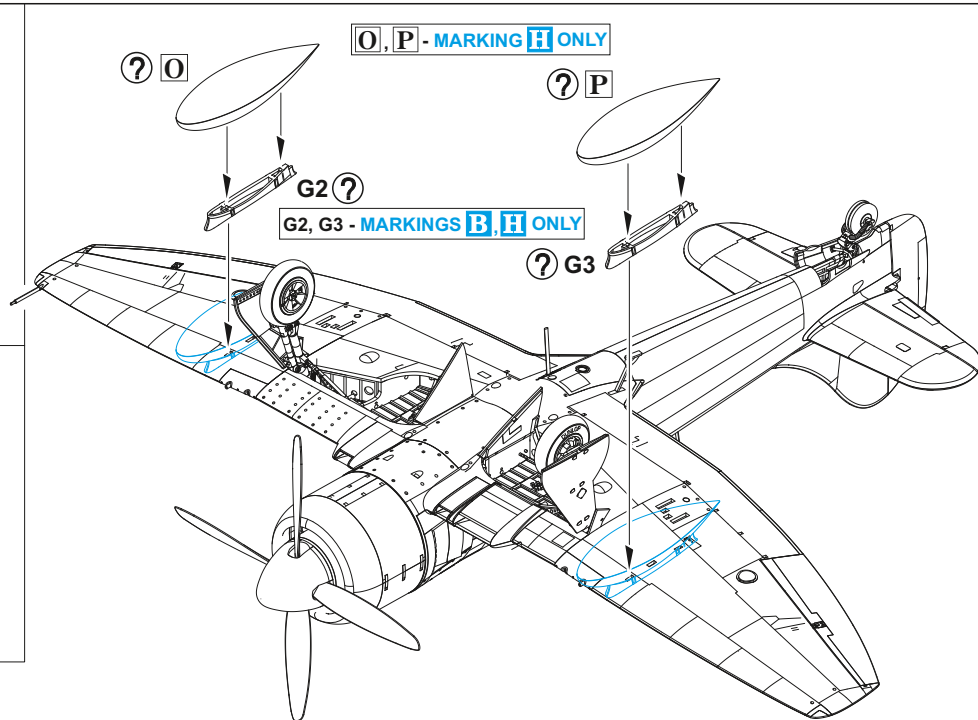
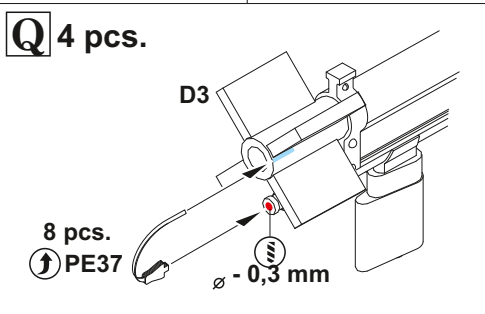
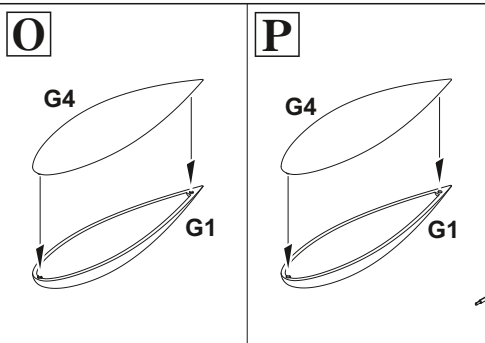
OPEN CANOPY

N

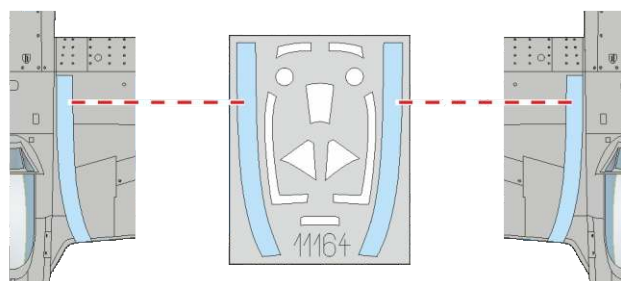
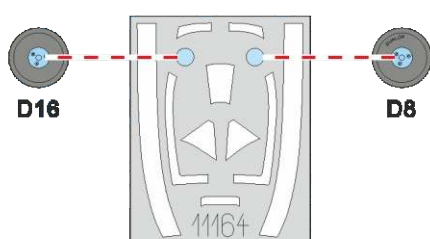
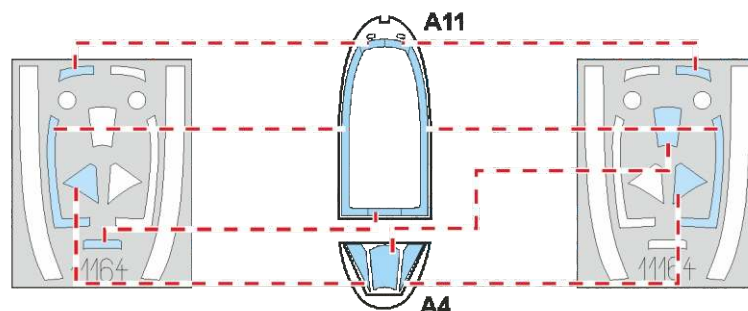
L6

L25

L16

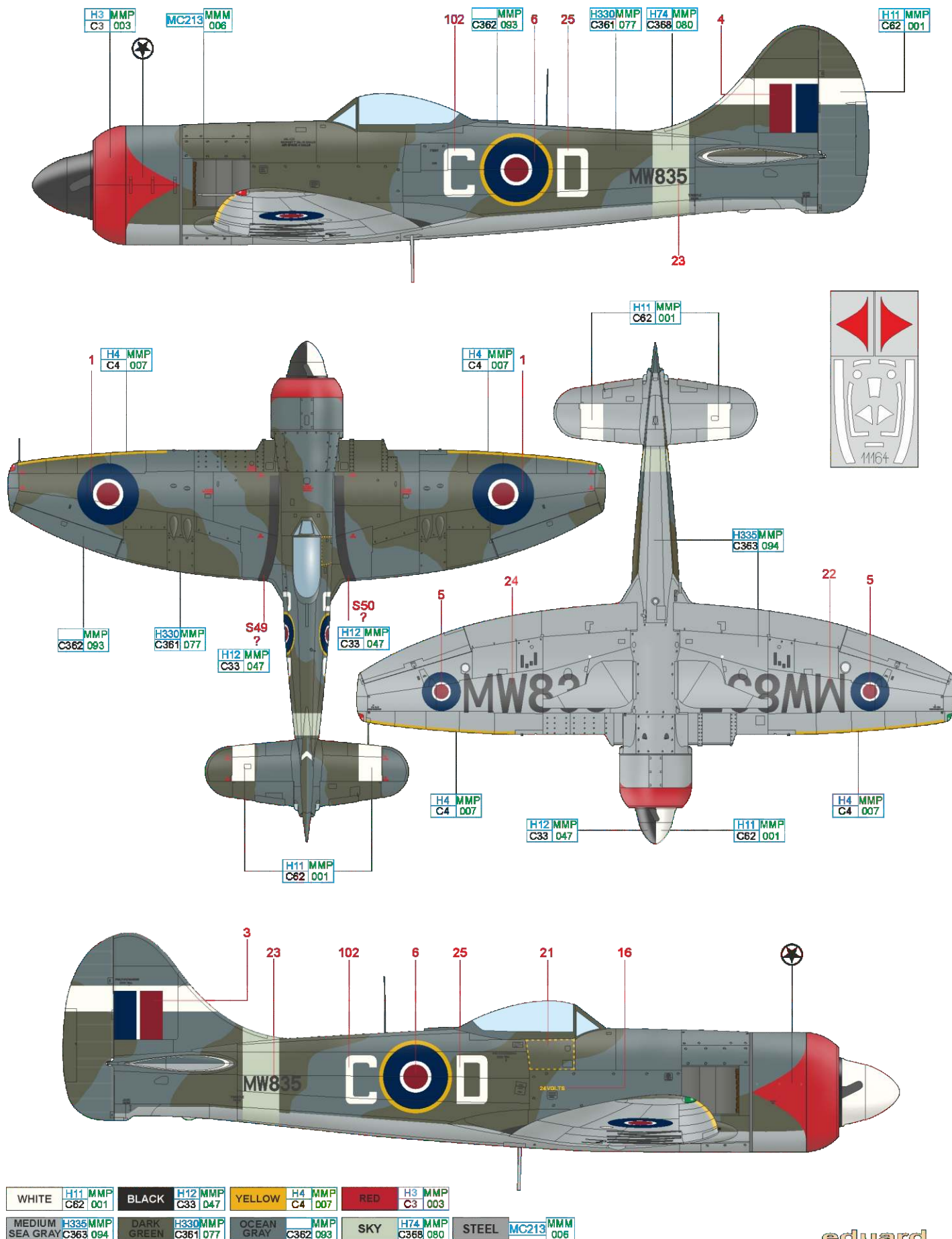


eduard
MASK
11164



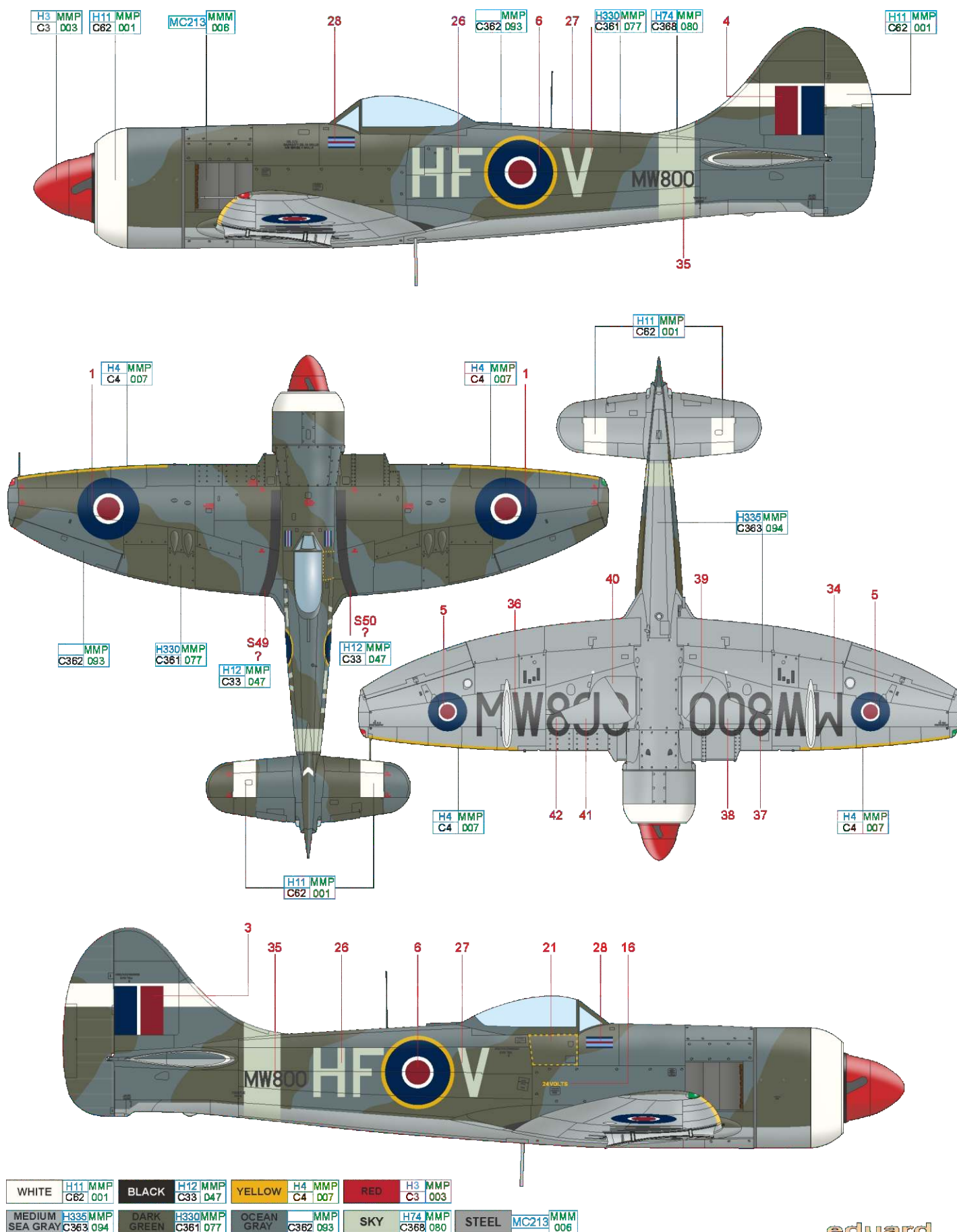
A MW835, W/Cdr Charles H. Dyson, RAF Middle Wallop, Hampshire, Velká Británie, 1946

Novým velitelem jižního sektoru se po W/Cdr Rolandu Beamontovi stal Charles „Deadstick“ Dyson, který nechal velitelský MW835 přeznačit svými iniciálami „C-D“ a marking doplnil nebývalé křiklavou kresbou červenožlutého blesku na obou stranách trupu. Blesk byl později částečně odstraněn, zůstala z něj pouze červená příď s rovněž červenými klíny po stranách. Černobílý vrtulový kužel byl pravděpodobně také pozůstatkem původního schématu. Z dobových snímků je patrné, že kryty obou podvozků MW835 byly buď vyměněny, nebo přebarveny, takže na nich chybí příslušná část kódového označení na spodní straně křídla.

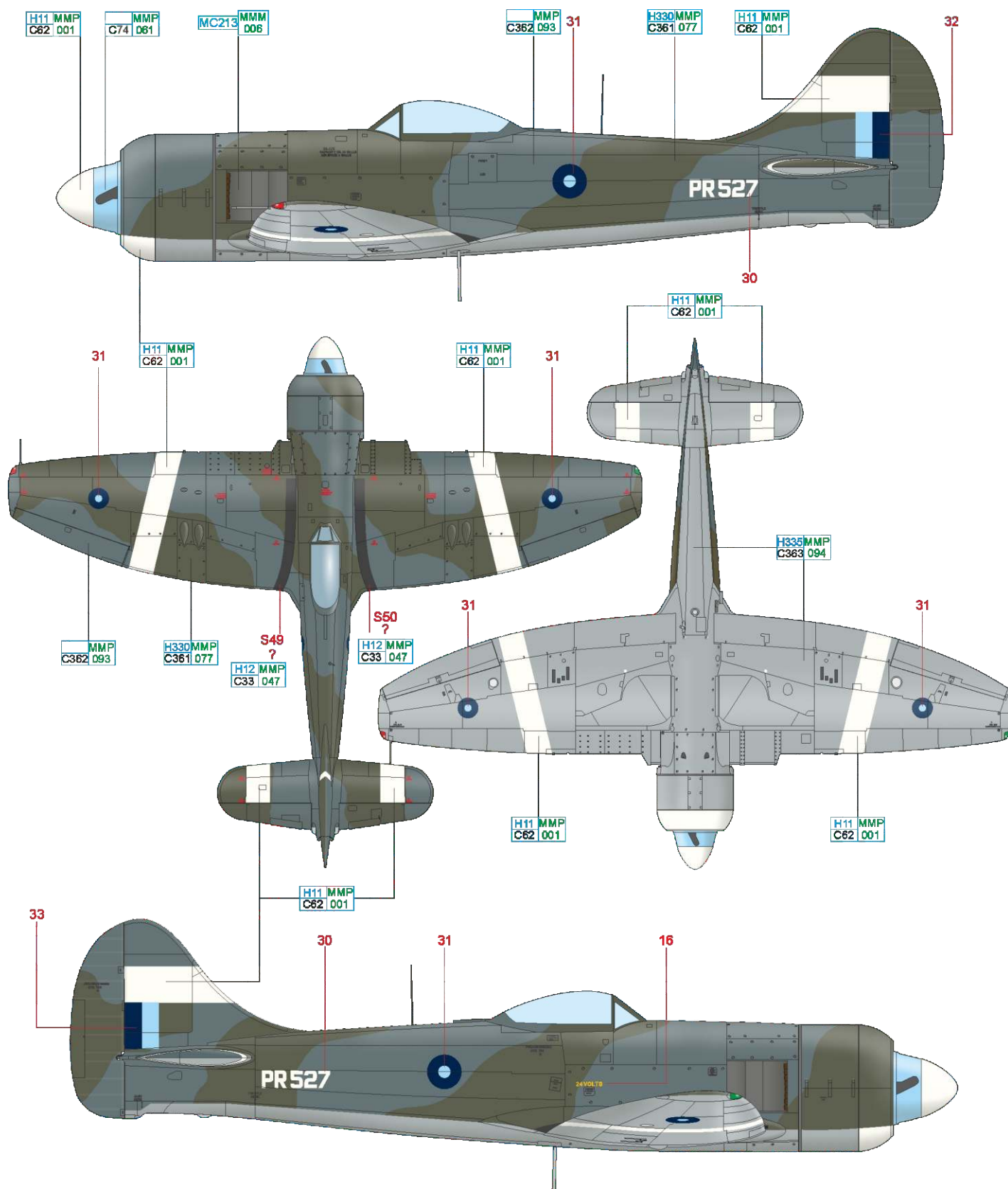


B MW800, S/Ldr Frank W. M. Jensen, No. 54 Squadron, RAF Chilbolton, Hampshire, Velká Británie, červen 1946

Při přeletu vítězství, který se konal 8. června 1946 nad Londýnem, vedl No. 54 Squadron S/Ldr Frank Jensen ve svém osobním Tempestu MW800 s trupovým kódem HF-V. No. 54 Squadron byla jednou ze dvou jednotek, které používaly Tempesty Mk.II v rámci Fighter Command, byly tedy dislokovány na území Velké Británie. Stroj měl standardní kamuflážní schéma v barvách Ocean Grey a Dark Green na horních a Medium Sea Grey na spodních plochách. Pruh na zádi i kódové označení byly v barvě Sky. Pod kabinou měl Jensenův letoun nakreslen praporek velitele perutě. Dobová fotografie dokladuje, že levý kryt podvozkové nohy byl zřejmě vyměněn a pocházel z jiného Temestu.



První Tempesty, které koncem června 1945 dorazily do Indie, byly PR526 a PR527. Byly kamuflvány ve schématu Day Fighter Scheme a s tehdy platným válečným identifikačním označením pro stíhačky působící v oblasti ACSEA – bílým vrtulovým kuzelem a také bílým sériovým číslem, pruhy na křídlech a na výškovém a směrovém kormidle. Zmenšené a modifikované výsostné znaky byly v kombinaci tmavě a světle modré barvy. Letoun sloužil od ledna 1947 u výzkumného a vývojového letectva Chakeri, o osm měsíců později byl předán Royal Indian Air Force (RIAF), které jej rovněž používalo s tímto označením s výjimkou výsostných znaků, které byly nahrazeny poválečnými znaky RAF.



STEEL MC213 MMM 006

MEDIUM H335 MMP C363 094
SEA GRAY C363 094

DARK GREEN H330 MMP C361 077

OCEAN GRAY MMP C362 093

WHITE H11 MMP C62 001

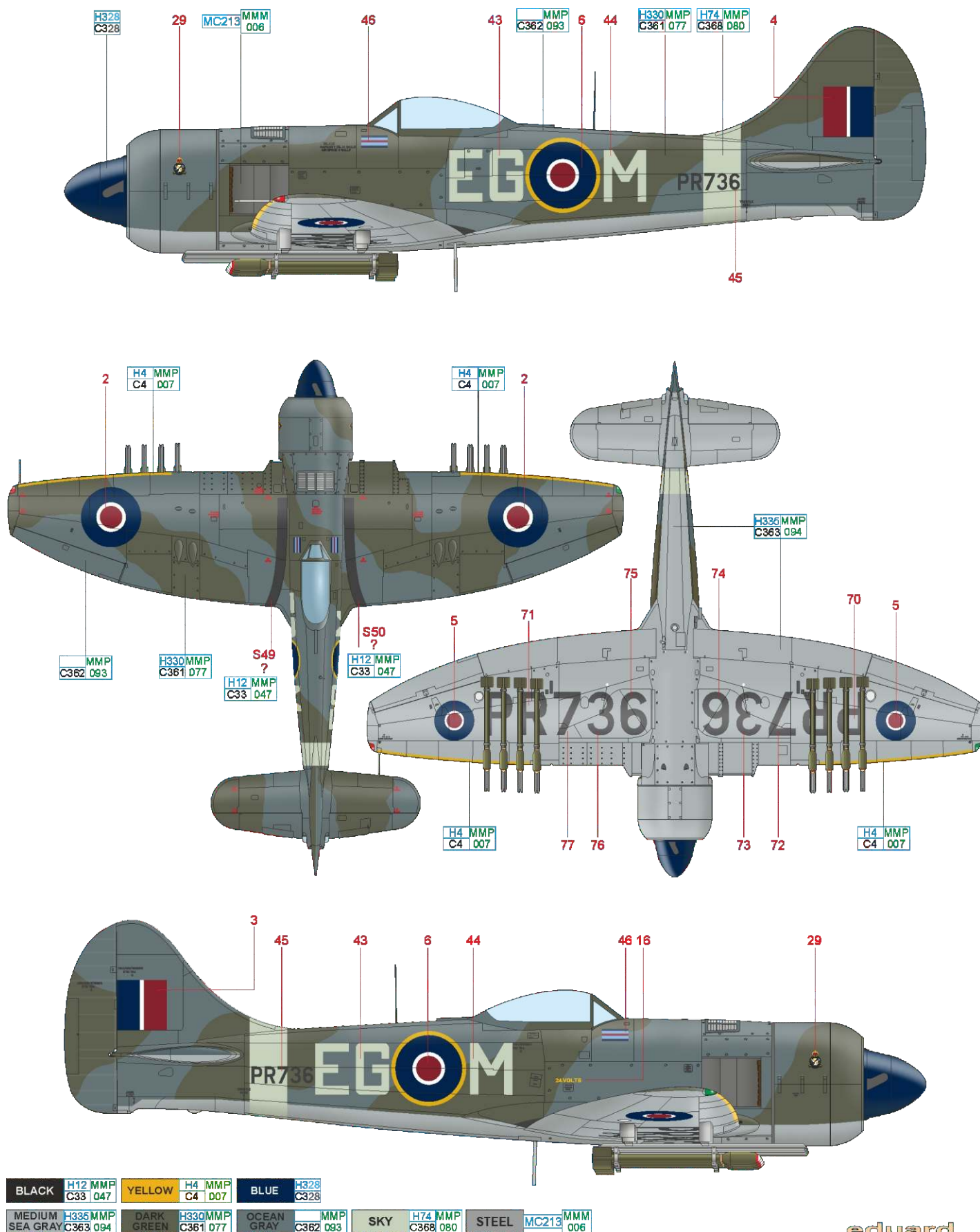
LIGHT BLUE C74 061

BLACK H12 MMP C33 047

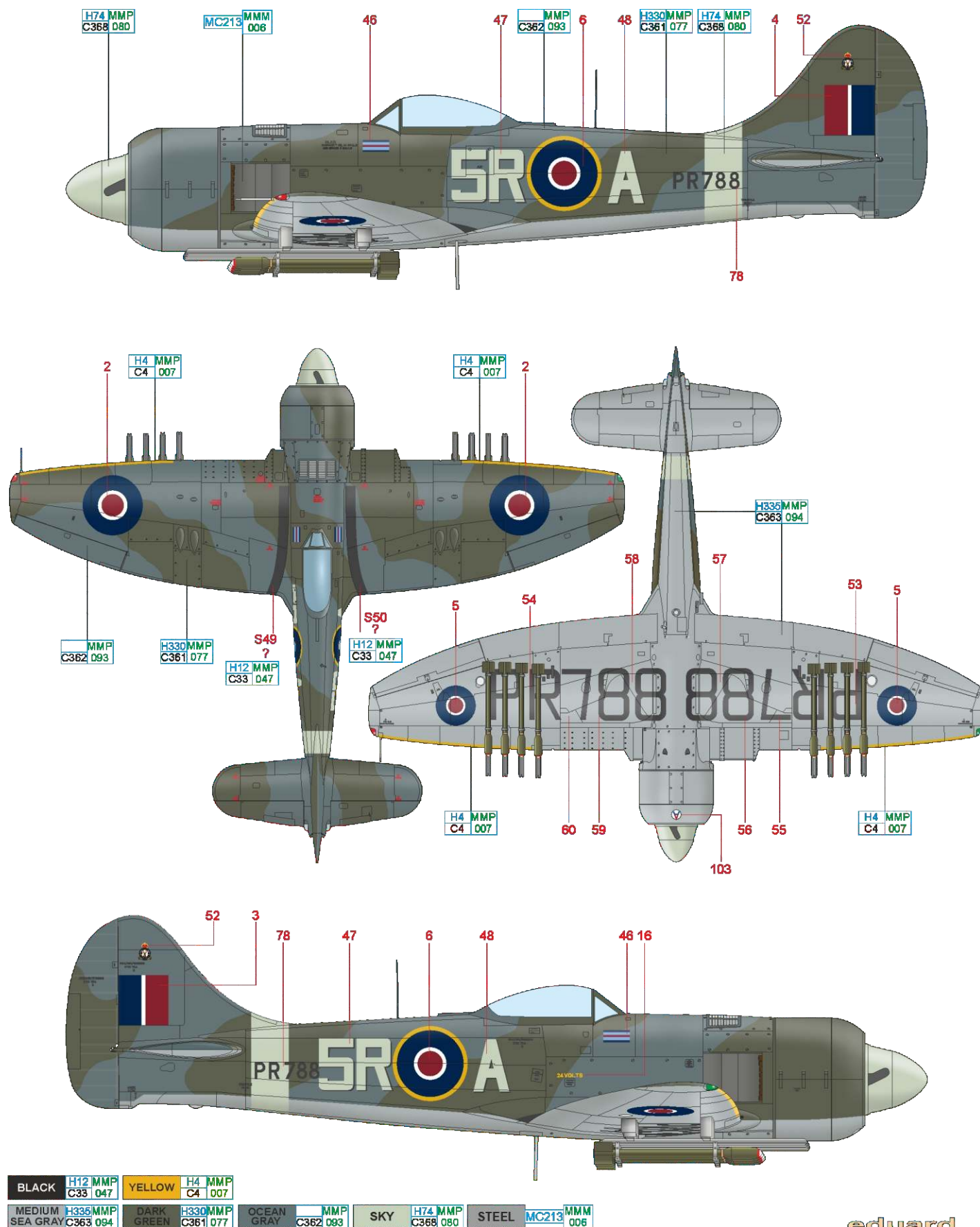
eduard

D PR736, S/Ldr Dennis C. Usher, No. 16 Squadron, BAFO, Fassberg, Německo, 1946–1948

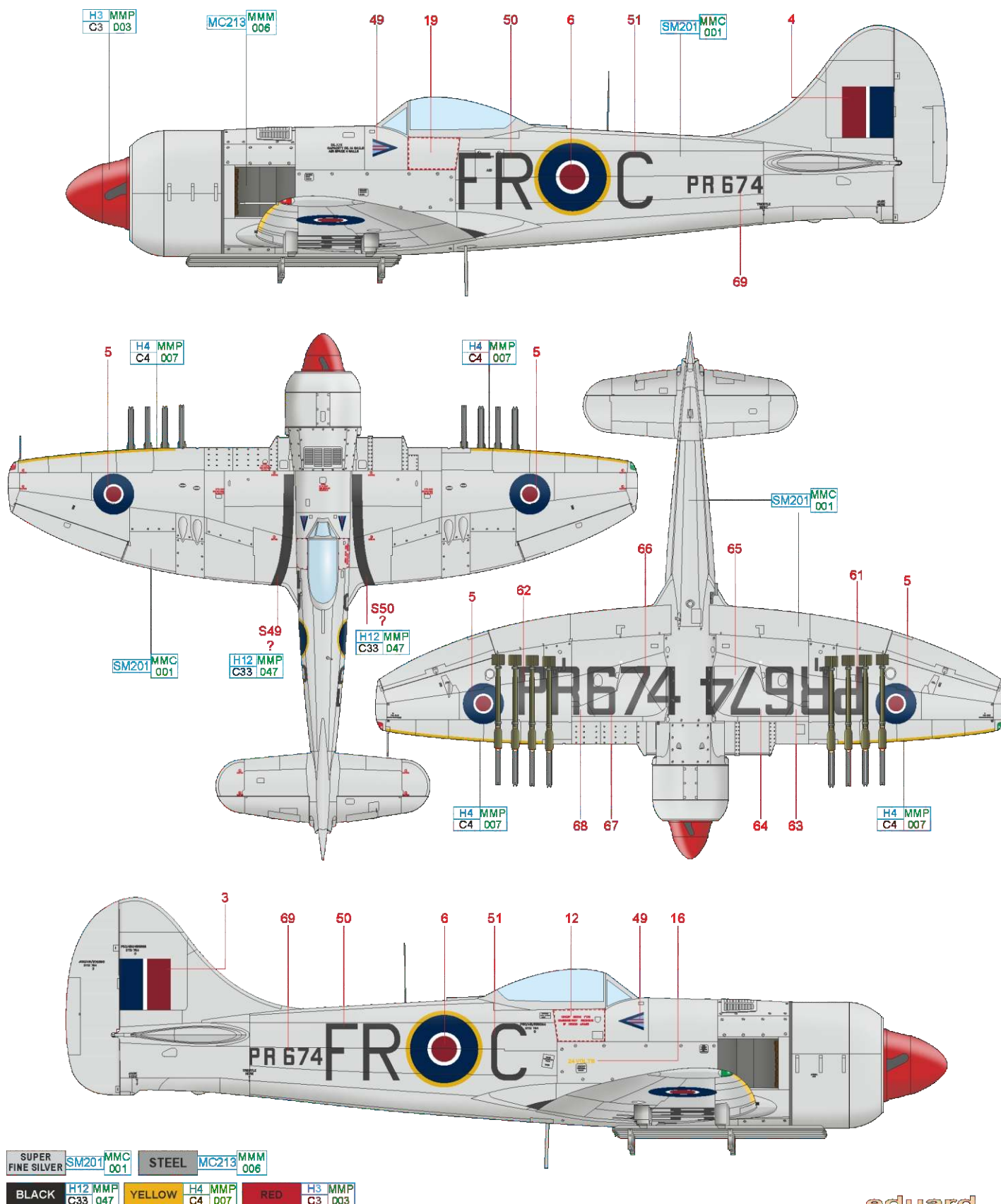
No. 16 Squadron vznikla 10. února 1915 na základně Saint Omer ve Francii a poté byla několikrát rozpuštěna a opět aktivována. Po skončení 2. světové války byla v rámci snižování stavů RAF zrušena 20. října 1945, aby k 19. září 1945 vznikla z No. 268. Squadron nová No. 16 Squadron. Ta působila na základně Celle v Německu jako taktická průzkumná jednotka, a to až do svého dalšího rozpuštění 31. března 1946. Již následujícího dne byla ovšem na základně Fassberg v Německu v rámci reorganizace znovu obnovena přecíslováním No. 56 Squadron. Nově byla vyzbrojena letouny Tempest Mk.V, které 7. června 1946 nahradily Tempesty Mk.II. Šestnáctá squadrona působila na základně Fassberg jako součást No. 135 Wing BAFO ve stíhací-bombardovací roli až do svého dalšího rozpuštění 1. června 1957. S Tempestem PR736 létal velitel perutě S/Ldr Dennis Charles Usher a jeho letoun byl pod čelním štítkem označen praporkem velitele perutě. Na krytu motoru byl umístěn znak No. 16 Squadron.



No. 33 Squadron působila po válce nejprve v Německu, odkud byla na začátku července 1949 vyslána na palubě lodi HMS Ocean na Dálný východ, kde působila až do roku 1970, přičemž až do roku 1960 bojovala proti komunistickým gerilovým silám v Malajsii. Byla také poslední operační jednotkou RAF létající s Tempesty Mk.II. Poslední bojové lety s nimi provedla 6. června 1951, poté začala přezbrojovat na De Havillandy Hornet F.3. Koncem února 1948 vedl S/Ldr R. N. G. Allen formaci čtyř Tempestů No. 33 Squadron na základnu RAF Thorney Island, kde setrvaly týden, aby předvedly ukázkou ve Škole pozemního a vzdušného boje v Old Sarumu. Letoun PR788 s kódem 5R-A S/Ldr Allena byl pro tuto příležitost opatřen stínováním kódového označení. Písmeno A se opakovalo pod přídí na černě lemovaném bílém kruhu. Za normálních okolností bylo toto písmeno v černé barvě, ale na tomto velitelském letounu byla horní polovina písmena A vyvedena v červené barvě, stejně jako vrtulový kužel letky A, zatímco spodní polovina byla modrá jako vrtulový kužel letky B.

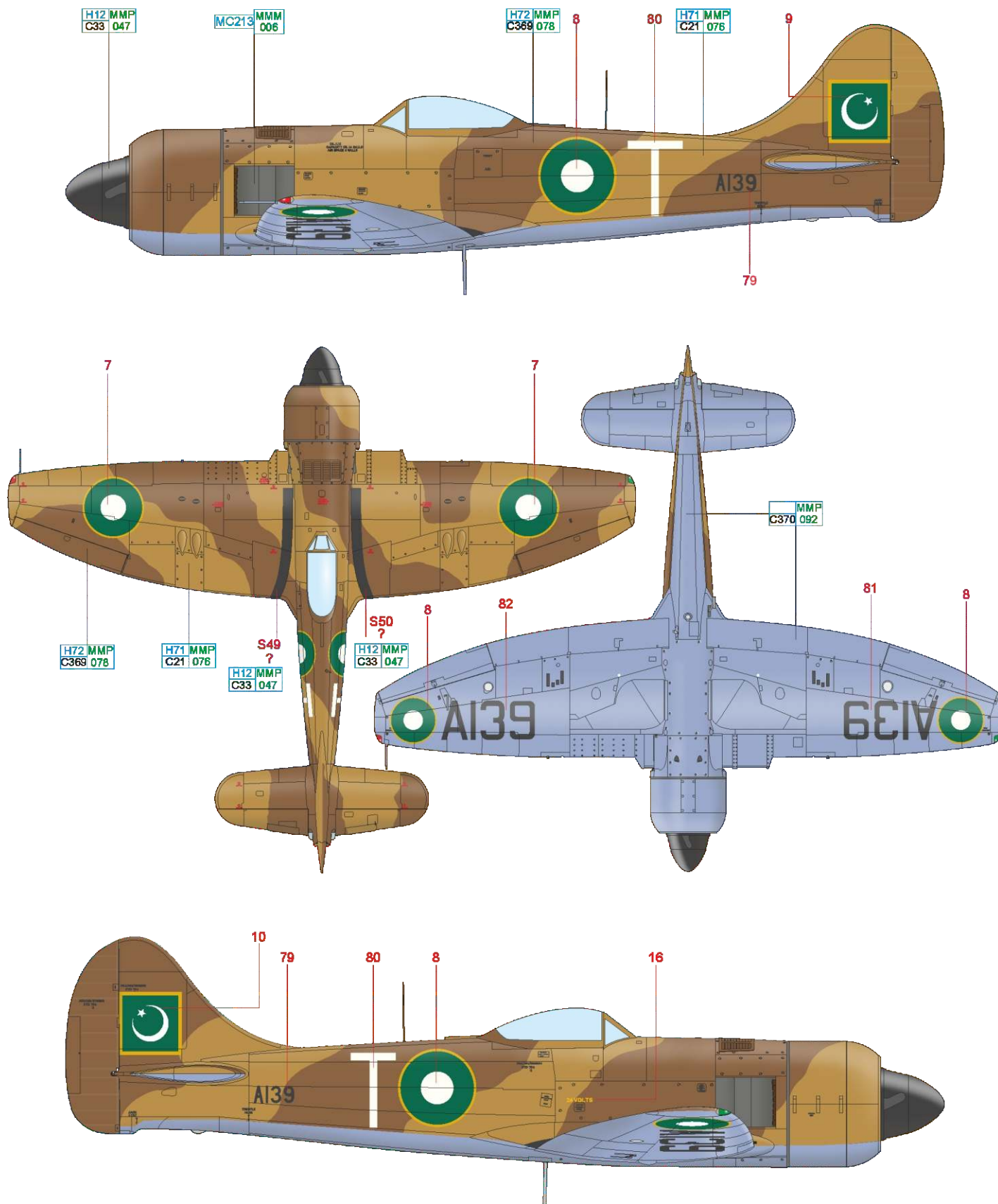


Tempest Mk.II PR674 s černými kódy FR-C, byl osobním letounem velitele No. 135 Wing W/Cdr Franka Reginalda Careyho. Předtím jej používal W/Cdr J. W. E. Holmes. Frank Carey vstoupil do RAF v září 1927, v roce 1935 se přihlásil k pilotnímu výcviku a v září 1936 se připojil k No. 43 Sqn. Létající s dvojlošňíky Fury. Carey byl vybrán do akrobatického týmu letky a zúčastnil se mnoha leteckých přehlídek. Na začátku roku 1939 přezbrojila No. 43 Sqn. na Hurricany a po vypuknutí války zaznamenal Carey první tři sdílené sestřely. Následně byl 10. května přidělen k No. 3 Sqn., se kterou se zapojil do bojů o Francii a do Bitvy o Británii. Koncem roku 1941 byl jako velitel No. 135 Squadron převelen na Dálný východ do Rangúnu, v únoru 1942 se stal velitelem No. 267 Wing. Počátkem roku 1943 ukončil operační lety a působil v Indii u Air Fighting Training Unit. V listopadu 1944 byl povýšen a odvelen do Egypta k No. 73 OTU. V červenci 1945 se vrátil do Velké Británie a následně se stal velitelem No. 135 Wing v Německu. Tuto funkci zastával do začátku roku 1949. V roce 1958 se přestěhoval do Austrálie, kde působil jako letecký poradce. Do výslužby odešel 2. června 1960 a vrátil se do Velké Británie. Zemřel v Chichesteru 6. prosince 2004 ve věku 92 let. Frank Carey sestřelil za války 25 nepřátelských letadel samostatně a další tři ve spolupráci. Zaznamenal také čtyři nepotvrzené sestřely, tři pravděpodobné a osm poškození. Stal se tak jedním z nejúspěšnějších pilotů létajících na Hurricanu.



G A139 (ex PR809), No. 14 Squadron, Royal Pakistan Air Force, Pákistán, 1949

Dne 1. listopadu 1948 byla v Pésávaru zformována No. 14 Squadron Royal Pakistan Air Force. Jen o čtyři dny později došlo k prvnímu střetu mezi letouny RIAF a RPAF, když dva indické Tempesty zaútočily na osamělou pákistánskou Dakotu. Již 15. ledna 1949 byla No. 14. Squadron rozpuštěna. Důvodem byla skutečnost, že jednotka během prosince ztratila dva Tempesty a bez záložních letounů se její situace stala kritickou. Dodávky nových Tempestů začaly až v březnu 1949 a letouny byly okamžitě přidělovány k bojovým jednotkám. Dostaly sériová čísla A128 až A151 a byly snadno rozpoznatelné podle zbarvení v pouštním schématu. Rozpoznávací pruhy na nich použity nebyly. Se zlepšenou technickou a personální situací byla 16. prosince 1949 No. 14 Squadron znovu aktivována pod velením Juliana Kazimierze Žuromského. Jednotka odetěla ke svému prvnímu operačnímu nasazení do Miranšáhu proti povstání vedené Fakírem z Ipi 24. března 1950.

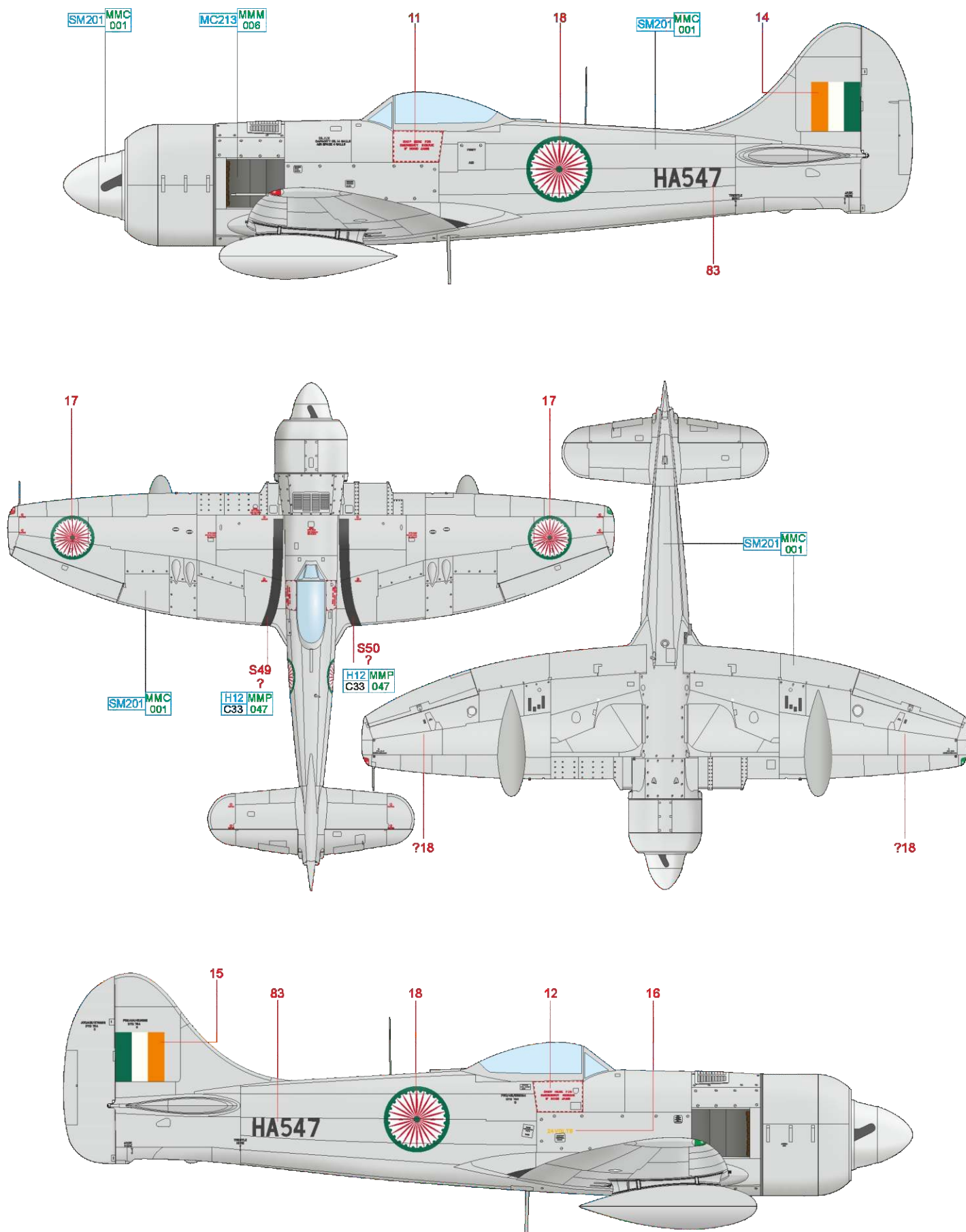


DARK EARTH	H72 MMP C369 078	MIDDLE STONE	H71 MMP C21 076	AZURE BLUE	MMP C370 092	BLACK	H12 MMP C33 047	STEEL	MC213 MMM 006
------------	------------------	--------------	-----------------	------------	--------------	-------	-----------------	-------	---------------

eduard

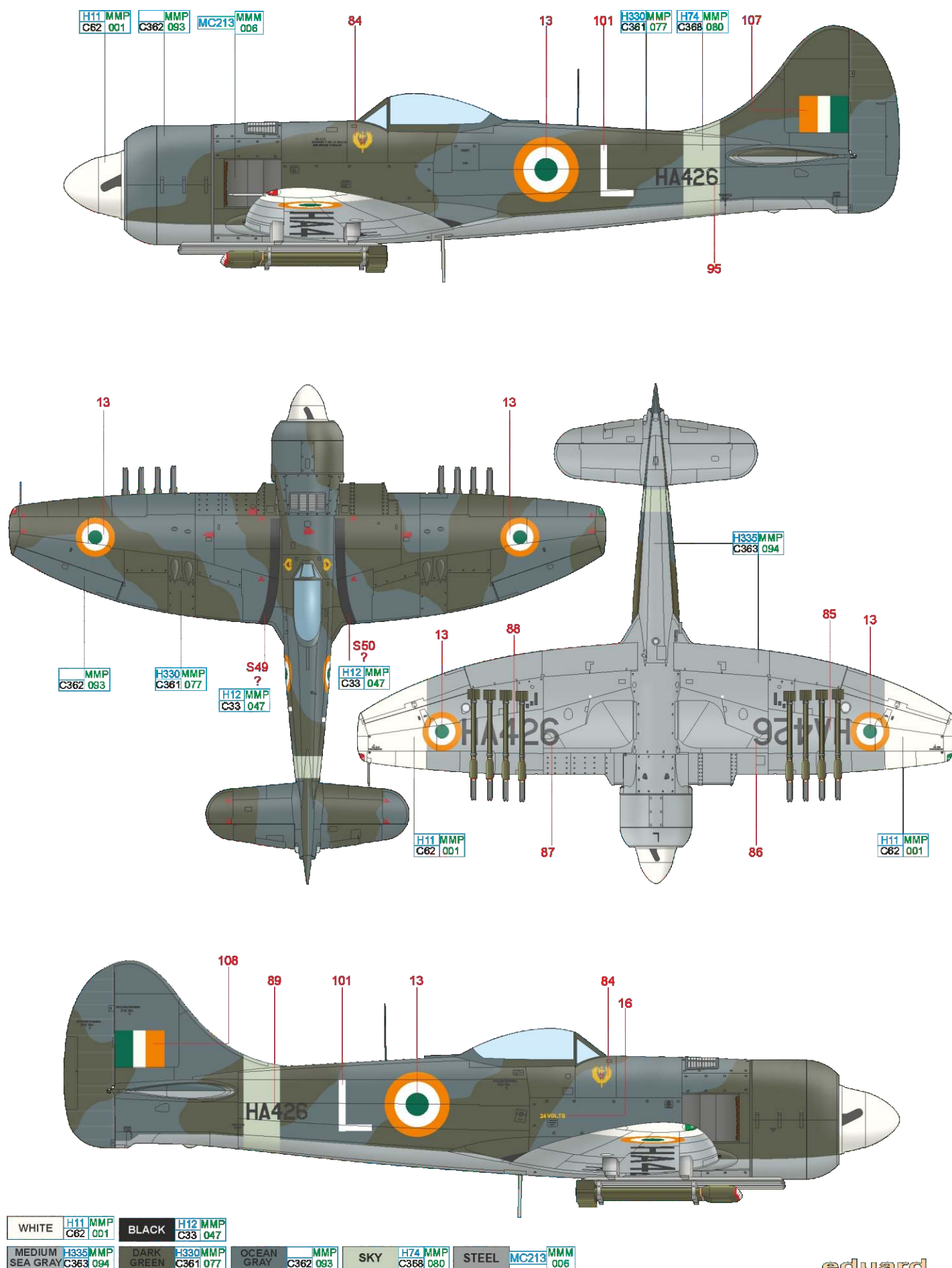
H HA547, No. 7 Squadron, Royal Indian Air Force, Indie, 1949

Prvním z 89 Tempestů, které prošly generální opravou a byly následně dodány RIAF, byl HA547. Původně se jednalo o letoun PR874, který byl v únoru 1946 dodán přímo do skladu a po více než dvou letech byl z No. 20 MU (Maintenance Unit) prodán zpět Hawkeru, aby doplnil letouny objednané z Indie a Pákistánu. Všechny Tempesty byly dokončeny v novém schématu RAF „Aluminium“. Zpočátku nesly tyto stroje výsostné znaky ve stylu „Čakra“, ty však byly brzy změněny na nové oranžovo-bílo-zelené kokardy. Ty byly zavedeny v roce 1950.



1001

Ačkoli má HA426 od No. 7 Squadron stále původní zbarvení RAF Day Fighter Scheme, je opatřen novými oranžovo-bílo-zelenými kokardami RIAF. Pod kabinou má nakreslenou okřídlenou bojovou sekeru, což byl znak No. 7 Squadron. Bílé konce křídel byly spolu s bílým vrtulovým kuželem a pásem na zadní části trupu aplikovány na Tempesty RIAF a sloužily k odlišení od letounů RPAF ve stejných barvách.



J PR836, F/Lt Michael P. O. Blake, No. 3 Squadron, Royal Indian Air Force, Kolar, Indie, 1946–1947

První jednotkou RIAF vybavenou Tempesty Mk.II byla No. 3 Squadron, která zahájila provoz na letišti v Kolaru v září 1946. Stejně jako u ostatních indických perutí neměly ani zde Tempesty aplikovány žádné trupové kódy, pouze jednotlivá písmena. PR836 s písmenem Q sloužil u No. 3 Squadron od října 1946 až do 14. května 1947, kdy byl těžce poškozen při nehodě u Risalpuru. Při přistání došlo k vylovení podvozku a S/Ldr M. L. Mishra byl zraněn. S letounem PR836 často létal F/Lt Michael Patrick Owen „Micky“ Blake, který měl 27. září 1946 tu čest být prvním Indem, který letěl s Tempestem. Svůj oblíbený PR836 s písmenem Q na trupu ozdobil tehdy všudypřítomným motivem komiksové postavičky „Percy Prune“. Na dobové fotografii je viditelná pouze část postavičky sahající k dělení trupového panelu pod čelním štítkem, je však možné, že byla postavička nakreslena až k přechodu trupu do křídla.

