

Tempest Mk.V Series 1

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82121

Vývoj letadel s pístovými motory na konci druhé světové války vrcholil a přinesl několik pozoruhodných konstrukcí. Jednou takovou byl i Hawker Tempest. Tato vysokovýkonná „bestie“ vynikala jak v roli stíhače pro střední výšky, tak coby účinný bitevník.

Příběh Tempestu není vlastně ničím jiným, než záměrem vyřešit nedostatky, které zabránily Hawkeru Typhoon uspět v roli stíhacího letounu. Hlavním problémem Typhoonu bylo jeho tlusté křídlo s profilem NACA 22, které sice poskytovalo spoustu vnitřního prostoru pro palivové nádrže a zbraně, zároveň ale s rostoucí rychlostí rychle zvyšovalo aerodynamický odpor. A se jádrem změn vedoucích k novému stíhači stalo právě křídlo. Letoun si měl původně ponechat název Typhoon s tím, že bude označen jako Mk.II, ale záhy bylo evidentní, že výsledkem bude v podstatě nový typ, takže bylo jméno změněno na Tempest (vichřice).

Série změn

Nové křídlo mělo u kořene o 12,7 cm nižší profil a v porovnání s křídlem Typhoonu se změnil i jeho půdorysný tvar, který byl eliptičtější. Problémem bylo, že nové křídlo neposkytovalo dostatek prostoru pro palivo, a tak se hledalo místo pro nádrž o objemu 288 l v trupu. Našlo se mezi protipožární přepážkou a olejovou nádrží, ale motor musel být kvůli tomu posunut o 53,4 cm dopředu, což si zase vynutilo v zájmu letové stability zvětšení ocasních ploch. Došlo i k dalším změnám, nový byl například podvozek. Takže to byl skutečně nový typ. A to přesto, že si z Typhoonu ponechal motor Napier Sabre II, který byl sám o sobě komplexním problémem.

Zpátky ke kořenům

Počáteční kontrakt zněl na dva prototypy postavené na základě Typhoonu, které by poháněl Napier Sabre IV, ale kvůli zpoždění v jeho vývoji byl k dispozici pouze jeden kus, a ten byl zabudován do prototypu HM599, zatímco druhý prototyp HM595 dostal starý Sabre II. Prototypy se od sebe lišily také umístěním chladičů, protože zatímco HM595 si zachoval typický „podbradek“ Typhoonu kryjící chladič v přídi, HM599 prošel radikální přestavbou, kterou sledoval šéfkonstruktor Sydney Camm zlepšení aerodynamiky. Chladiče byly umístěny v náběžné hraně vnitřní sekce křídla symetricky na obou stranách, výsledná štíhlá příď trochu připomínala Spitfire. Změna byla aerodynamicky účinná, ale motor Sabre IV byl nadále zdrojem problémů a určité obavy panovaly i z komplikované konstrukce křídla s integrovanými chladiči.

Existovaly už pouze dva motory s dostatkem výkonu pro pohon Tempestu: R&R Griffon a hvězdicový Bristol Centaurus IV. Pro každý zvažovaný motor bylo vytvořeno odlišné označení verze a byly objednány další čtyři prototypy. Mk.I měl být tedy poháněn původně zvažovaným Sabrem IV (HM599), Mk.II měl dostat Centaurus IV (LA602 a LA607), Mk.III měl být poháněn R&R Griffon IIB (LA610) a Mk.IV Griffonem 61 (LA614). Označení Mk.V (HM595) bylo rezervováno pro verzi s původním, jen mírně modifikovaným Sabre II (verze IIB), který poskytoval výkon 1790 kW (o 147 kW více než Sabre II). I když se jednalo pouze o záložní řešení do doby, než bude k dispozici nový Sabre IV, stal se nakonec Tempest Mk.V hlavní verzí. Centaurus byl totiž k dispozici příliš pozdě, Sabre Mk.IV stále provázely problémy a integrace motorů Griffon se ukázala komplikovanější, než se předpokládalo.

Zrození legendy

Prototyp HM595 s motorem Sabre II letěl poprvé 2. září 1942. V té době měl ještě kabinu s bočními dveřmi, protože kapkovitý překryt byl teprve ve vývoji. Aerodynamický HM599 se Sabrem IV provedl první let 24. února 1943. Byl o poznání rychlejší než HM595, ale vyřešení jeho problémů by vyžadovalo příliš mnoho času. Nejjednodušší cestou k novému výkonnému stíhači tak bylo pokračování ve vývoji verze Mk V. Její první sériový kus letěl 21. června 1943, to už měl i kapkový překryt kabiny. Vyzbrojen čtveřicí 20mm kanonů Hispano Mk II (s 200 náboji na hlavě) dosahoval maximální rychlosti 695 km/h ve výšce 5600 m, což bylo až o 72 km/h více, než rychlost německých Bf 109 nebo Fw 190 (v závislosti na verzi). Po ukončení výroby první série byly kanony Hispano Mk II nahrazeny verzí Mk V, které měly hlavně zcela skryty v křídle.

V lednu 1944 byla jako první vyzbrojena novými Tempesty 486. SqN. Společně s 3. SqN. se stala operační v dubnu 1944 a poté, co dostala Tempesty také 56. SqN. byl v Newchurch (hrabství Kent) zformován první Wing vyzbrojený Tempesty, kterému velel W/C Roland P. „Bee“ Beamont.

Účinný proti čemukoli

Po úvodním období operací nad Francií, které následovalo po vylodění (D-Day), dostal Wing Tempestů úkol ničit letounové střely V-1, které létaly nízko a vysokou rychlostí (640 km/h). Tempest nebyl kvůli natuře svého motoru efektivním stíhačem pro velké výšky, ovšem ve středních a malých výškách byl nadřazen téměř všem oponentům. A 640 zničených V-1 během krátkého období mezi červnem a srpnem 1944 hovoří za vše. Pro porovnání: zbytek RAF zničil ve stejném období 160 V-1.

Když hlavní kampaň V-1 skončila, vrátili se Squadrony Tempestů ke standardním operacím. Sedm jich provádělo vzdušné boje a zaznamenalo do konce války 240 sestřelů, z toho asi 20 proudových Me 262. Nejúspěšnějším esem na Tempestu byl D. C. Fairbanks (US), který se svým strojem „Terror of Rheine“ dosáhl 11 sestřelů. Druhým byl W. E. Schrader (NZ) s devíti a třetím J. J. Payton (GB) s šesti sestřely. Asi nejznámější pilot Tempestu, „Svobodný Francouz“ Pierre Clostermann, na něm přidal čtyři sestřely ke svým celkovým jedenácti (některé zdroje uvádějí až 18). Hawker Tempest byl vynikající stíhač. Rychlý, odolný, se silnou výzbrojí. Díky vynikající výkonnosti a ovladatelnosti v malých výškách s ním piloti často prováděli také útoky na pozemní cíle. Za tím účelem mohl být podvěšen dvěma bombami 450 kg nebo osmi 27kg raketami.

Konec jedné éry

Dvě další verze Tempestu se ještě vyráběly sériově, obě ale přišly příliš pozdě na to, aby zasáhly do bojů II. světové války. Tempest Mk II poháněný Centaurusem byl vyvinut s využitím poznatků ze zkoumání kapotáže motoru ukořisťených Fw 190. Tempest Mk VI byl poháněn motorem Sabre V a používalo jej pouze pět Squadron RAF na Středním východě. Hlavní verze Mk V bylo vyrobeno 1401 kusů. Po válce pokračovaly Tempesty Mk V ve službě u RAF v rámci okupačních jednotek (BAFO), dokud nebyly nahrazeny verzí Mk II.

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 započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidla 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. SYMBOL * 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
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



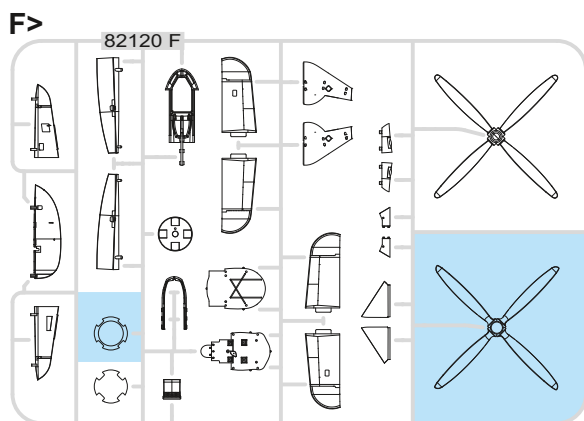
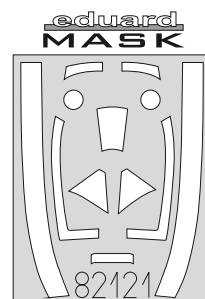
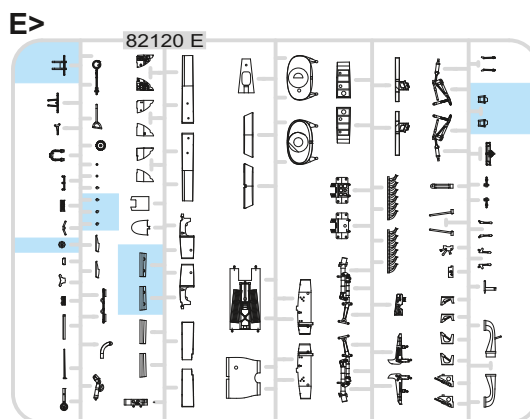
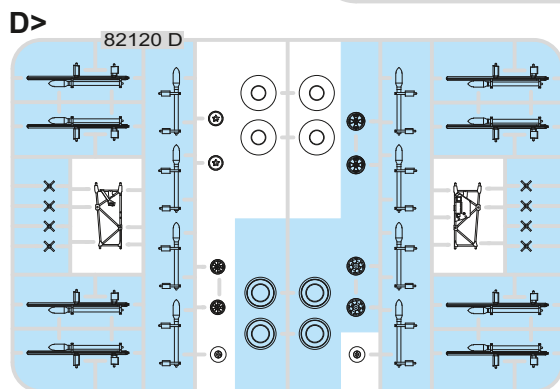
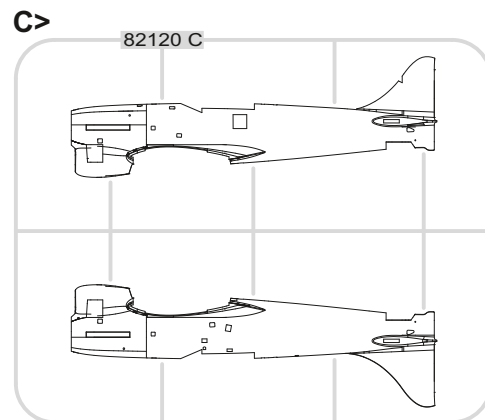
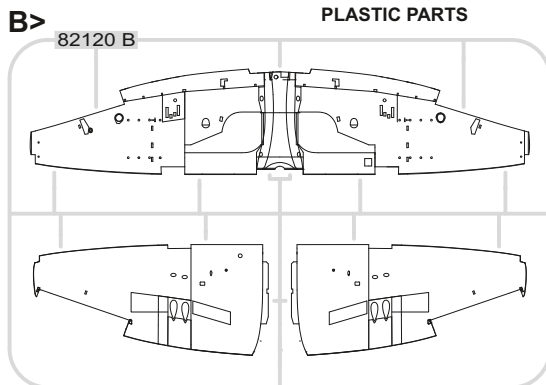
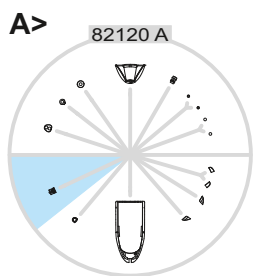
TEILE



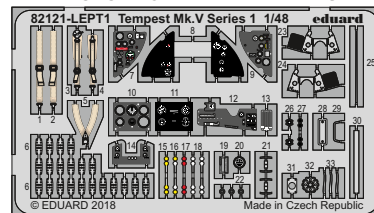
PIÈCES



部品



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

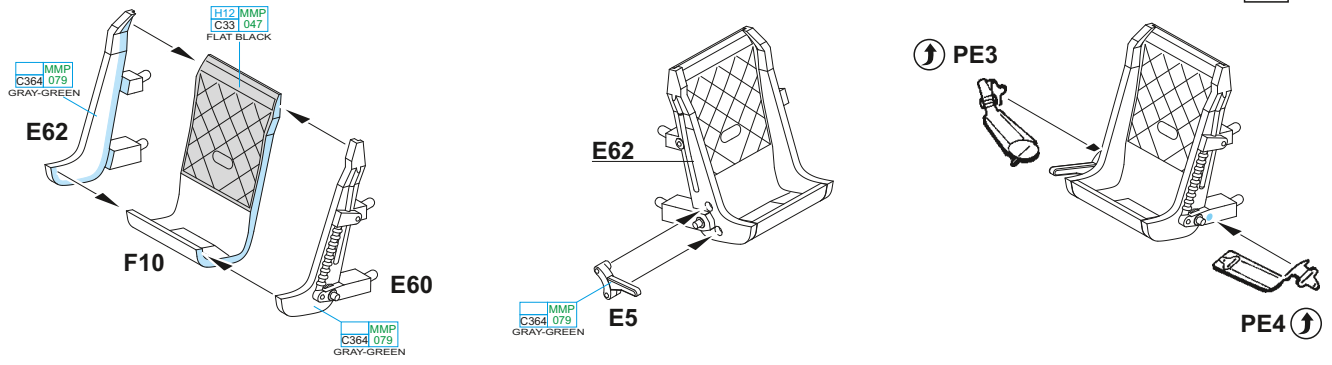


色

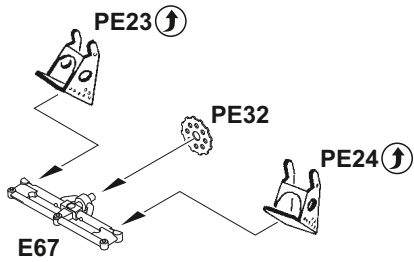
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362		OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM01	MMC-001	SUPER CHROME

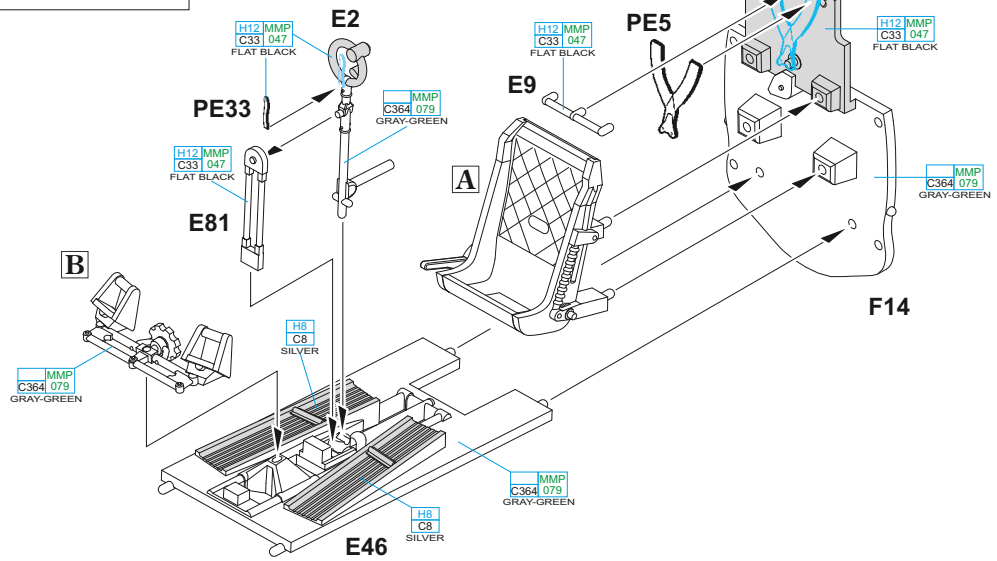
A



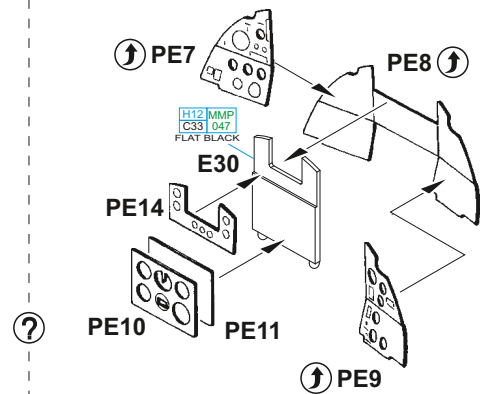
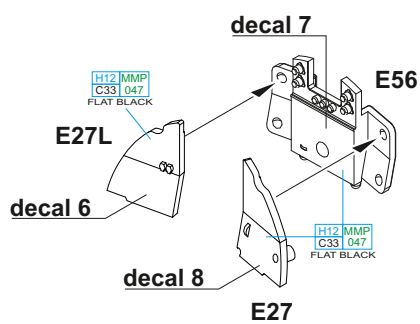
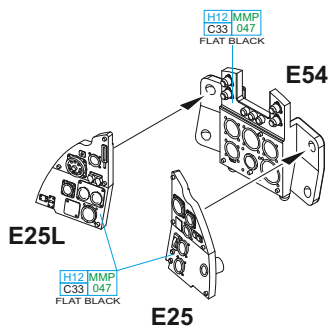
B

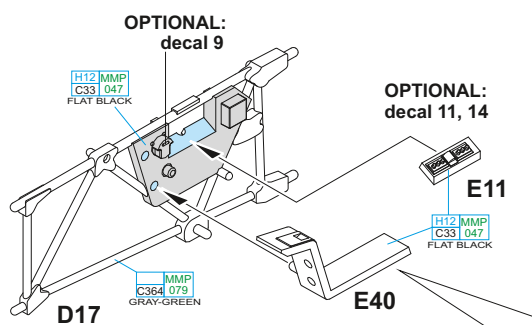
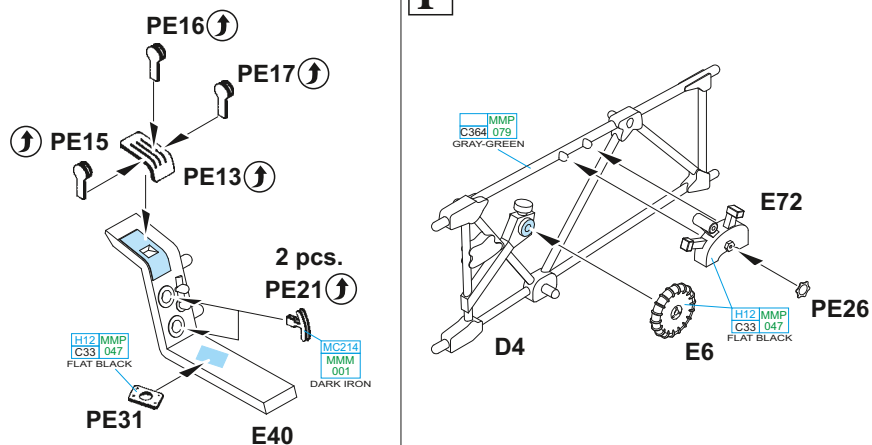
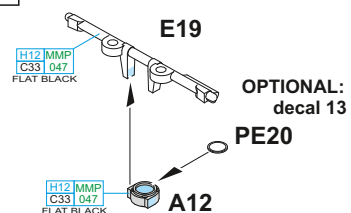
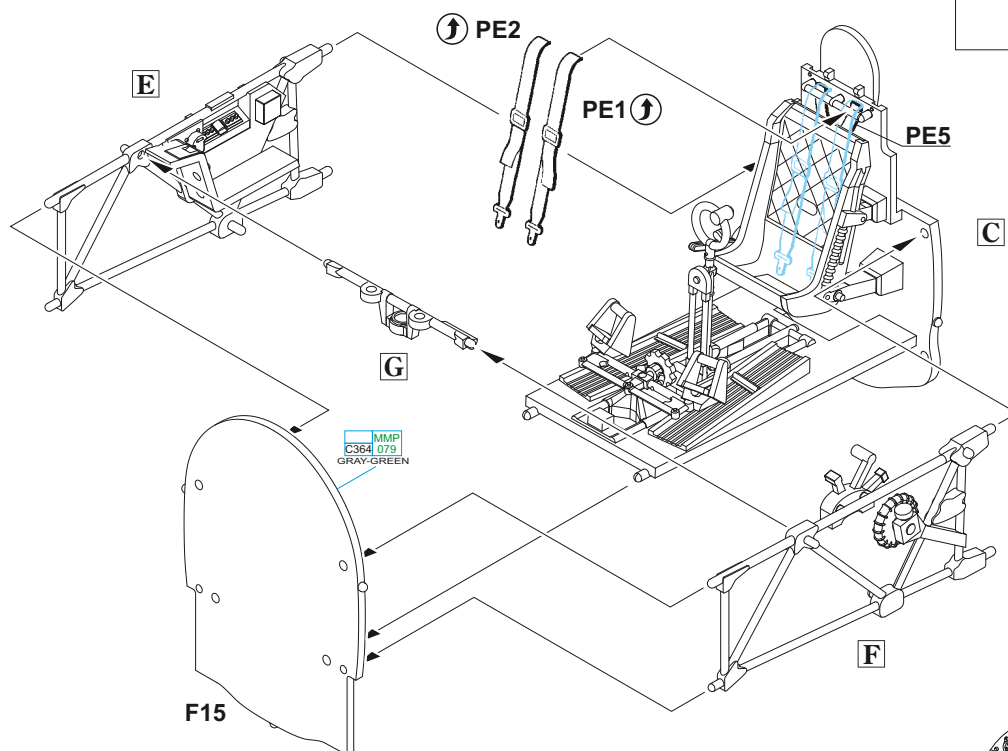
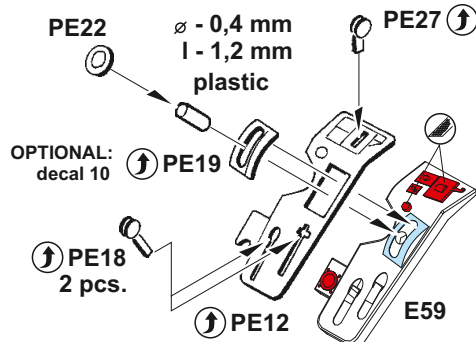
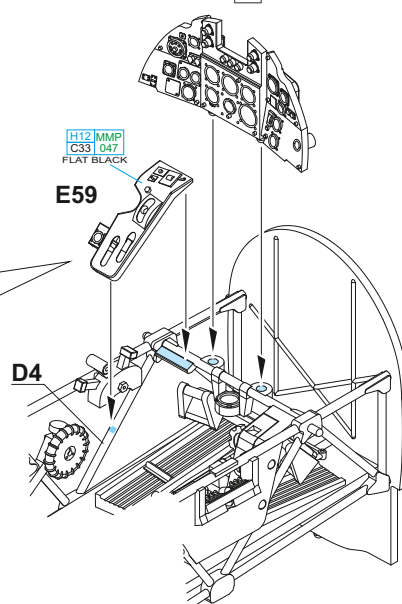


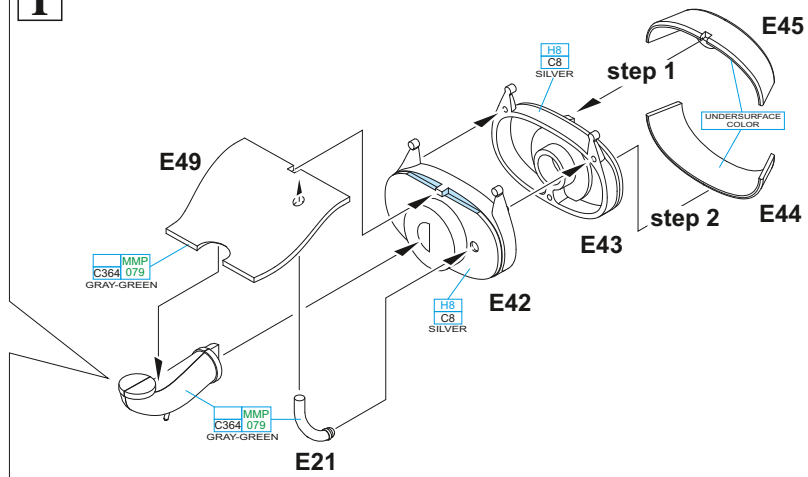
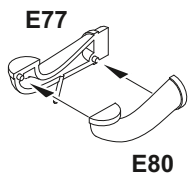
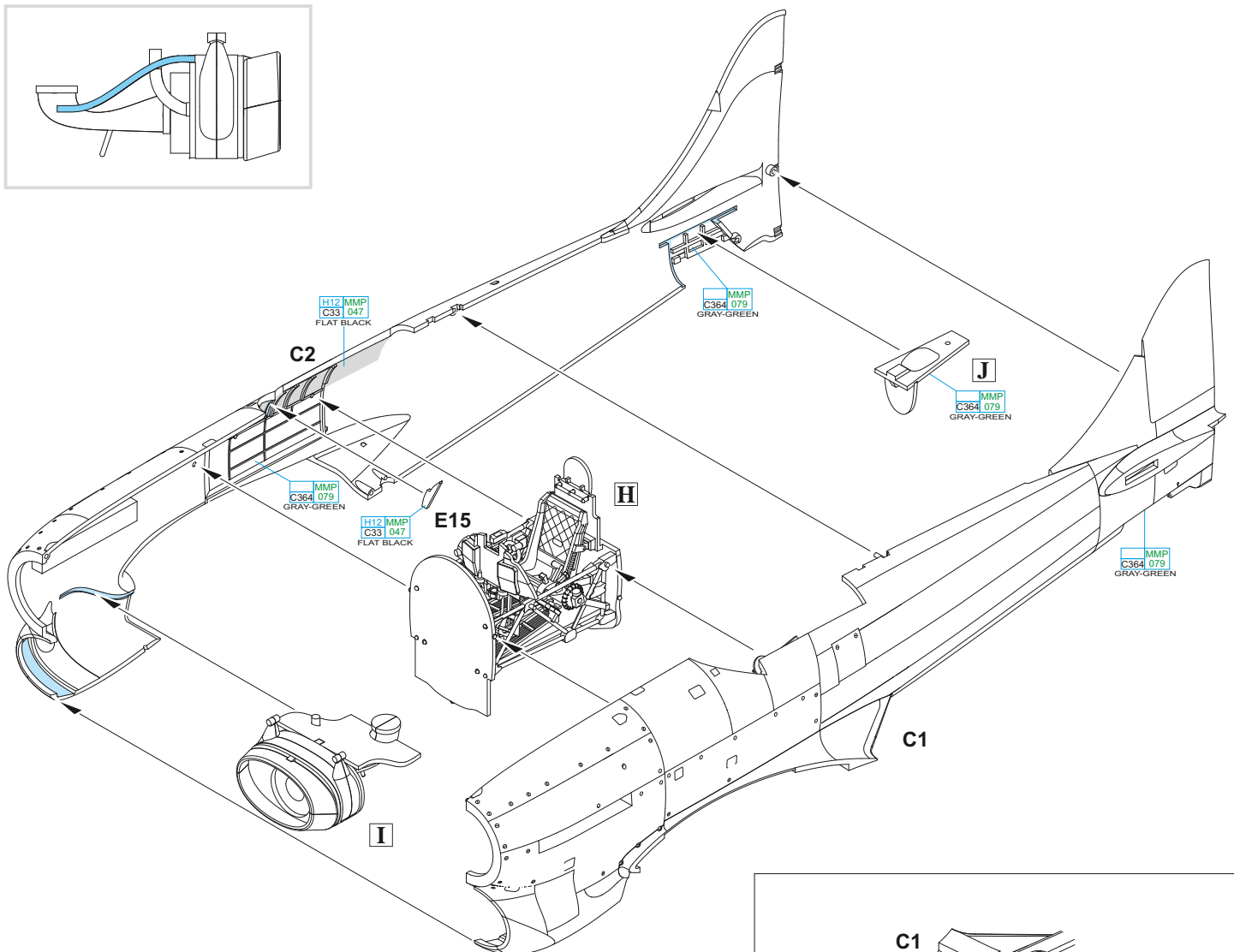
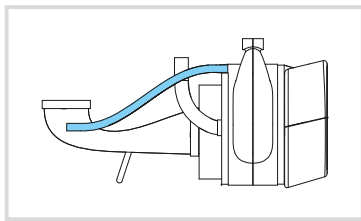
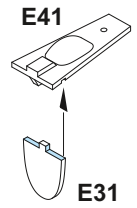
C



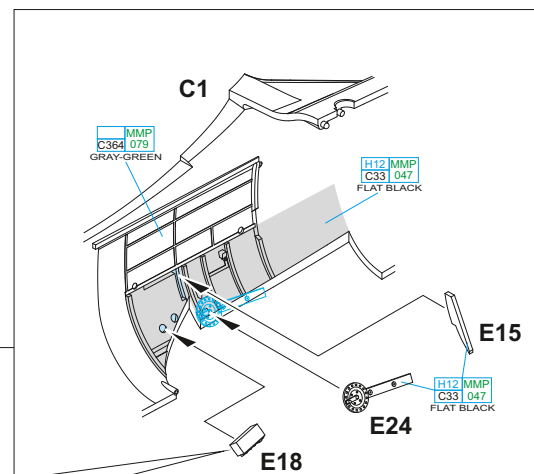
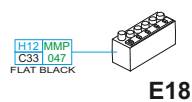
D

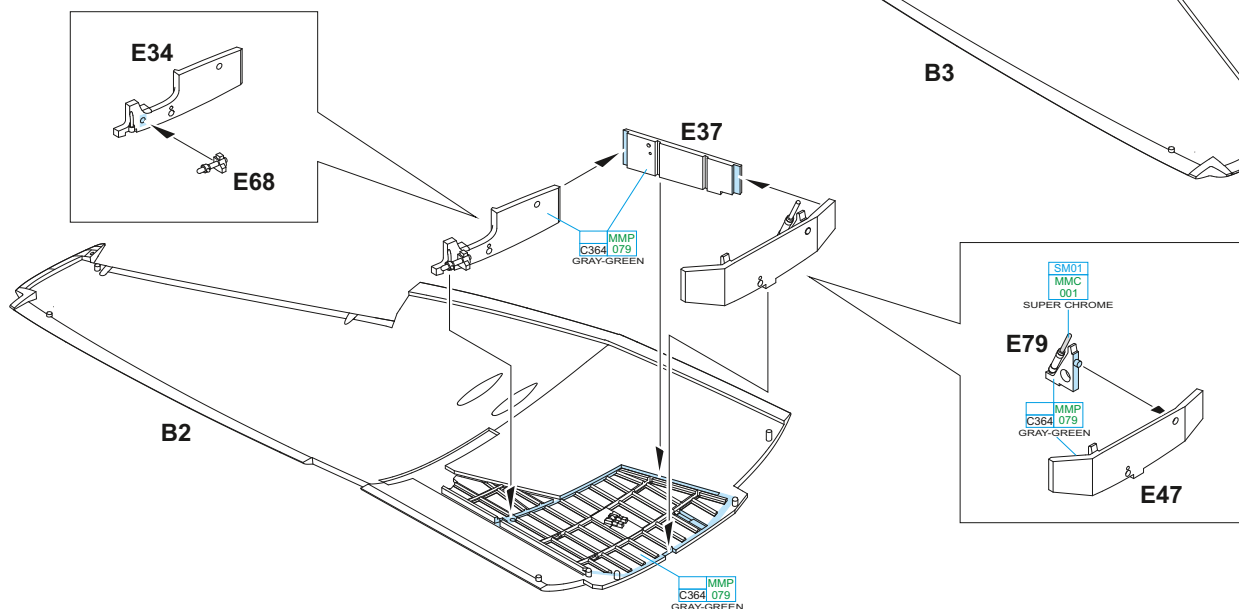
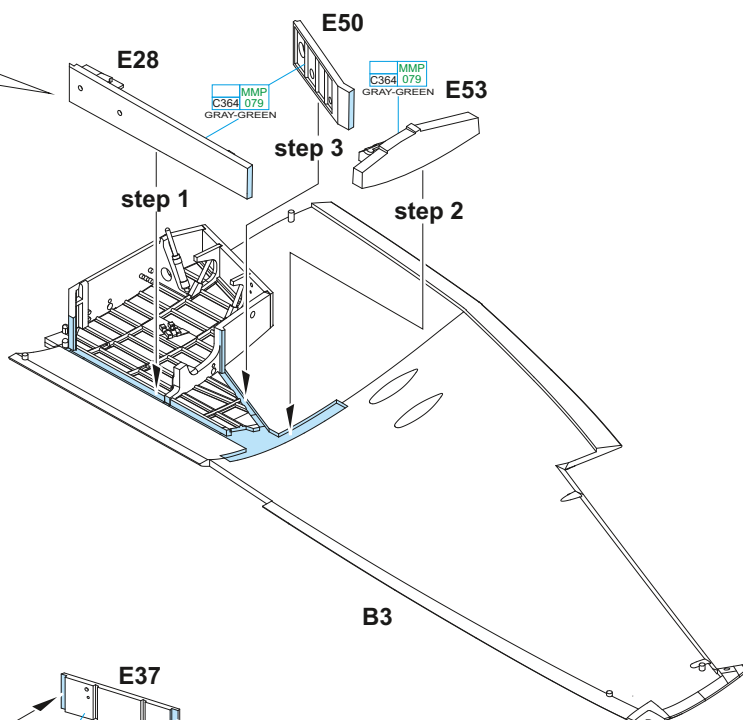
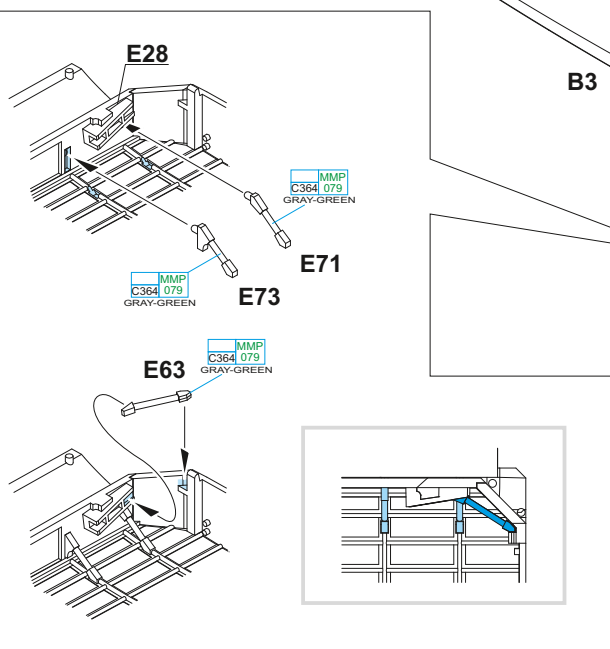
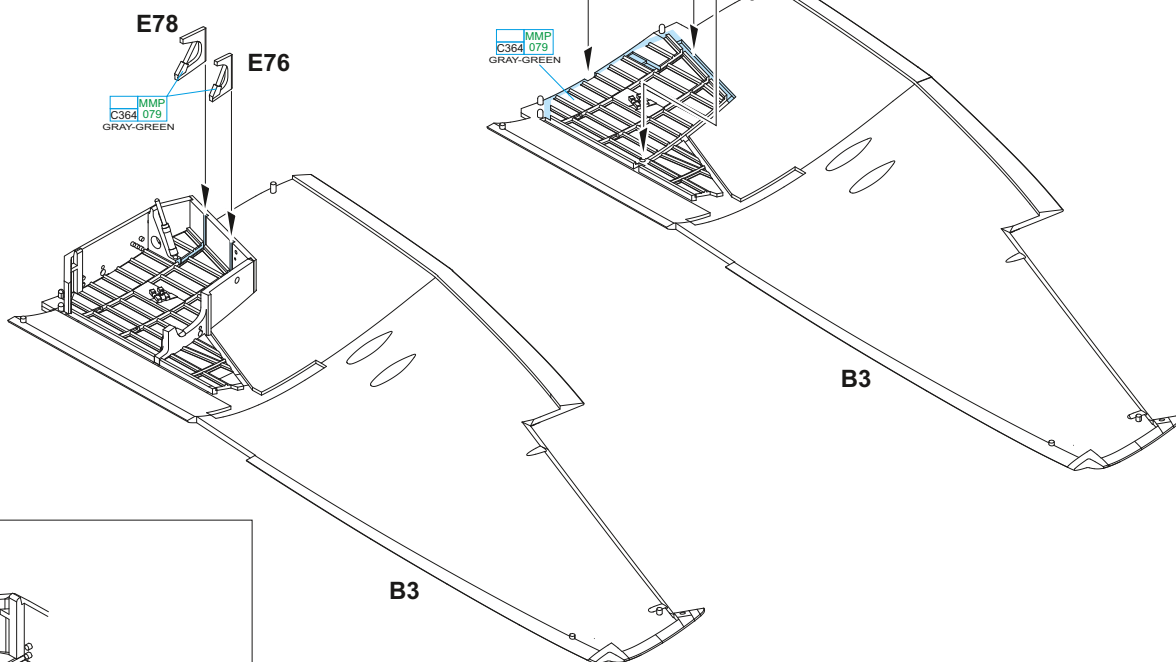
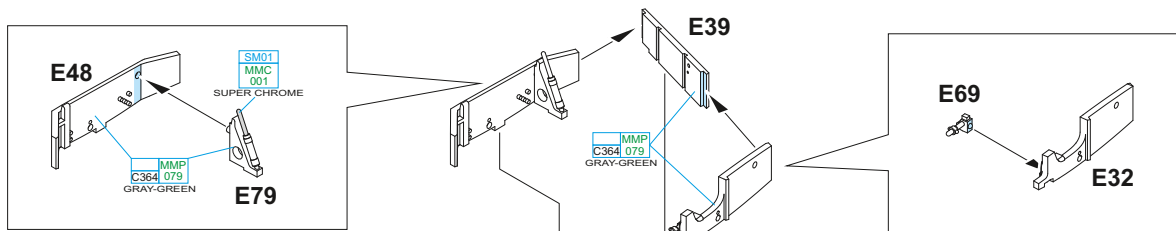


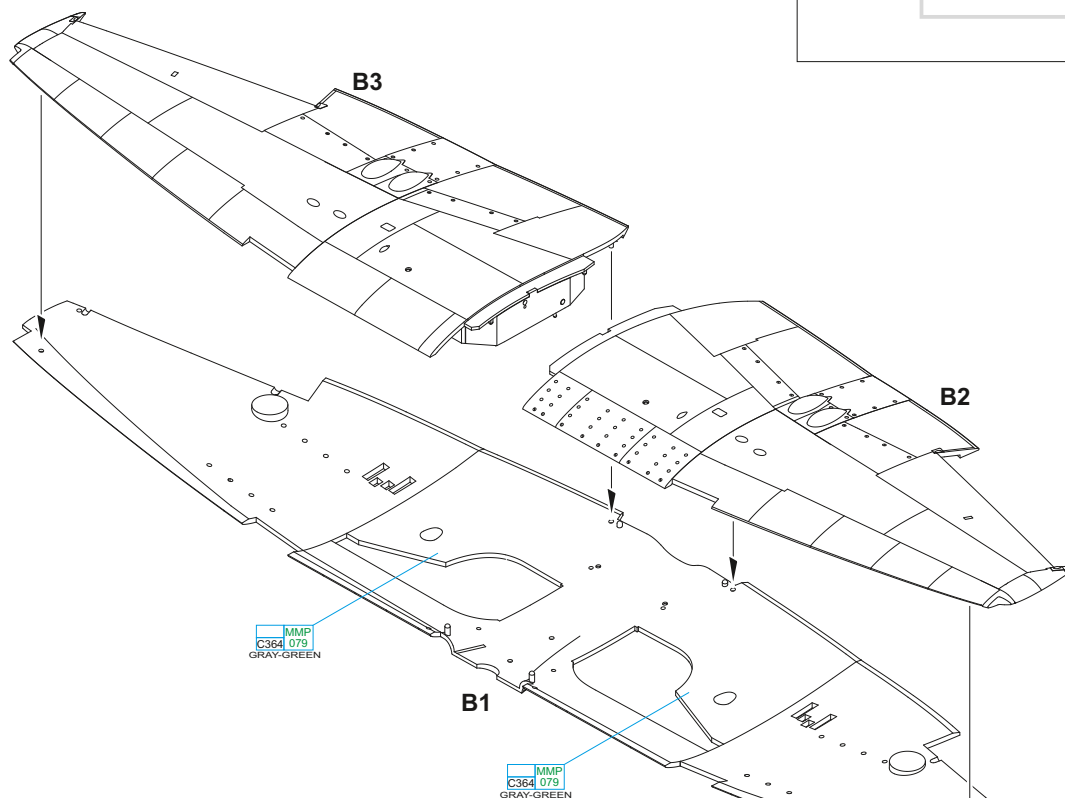
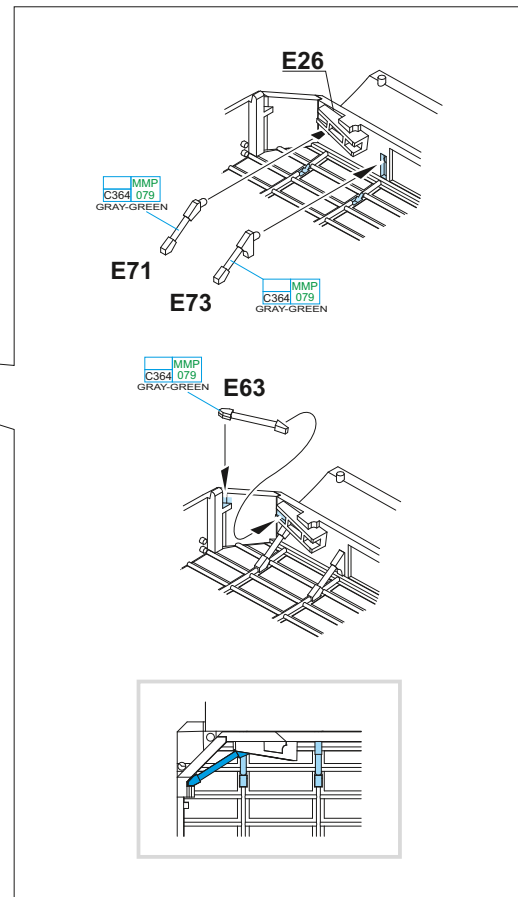
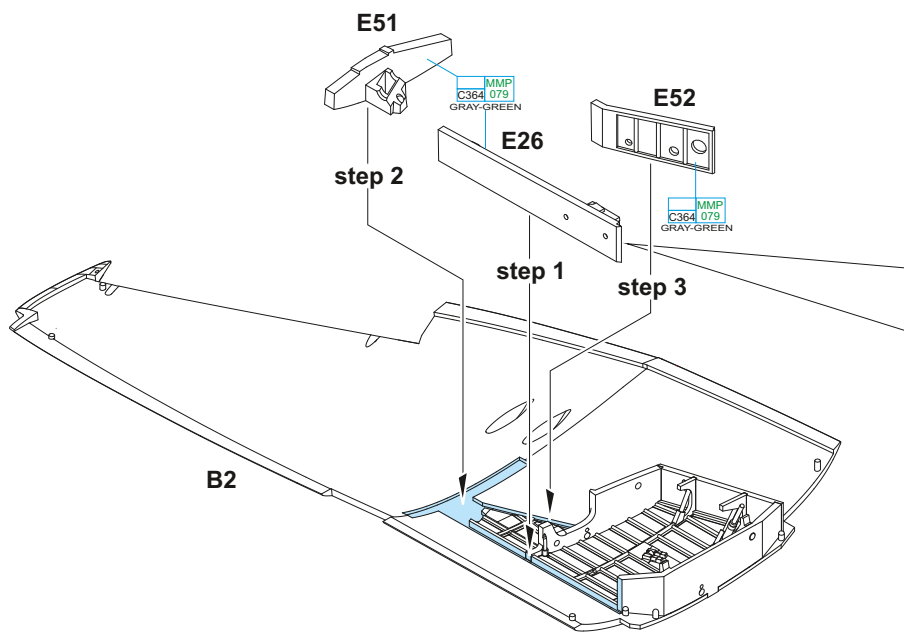
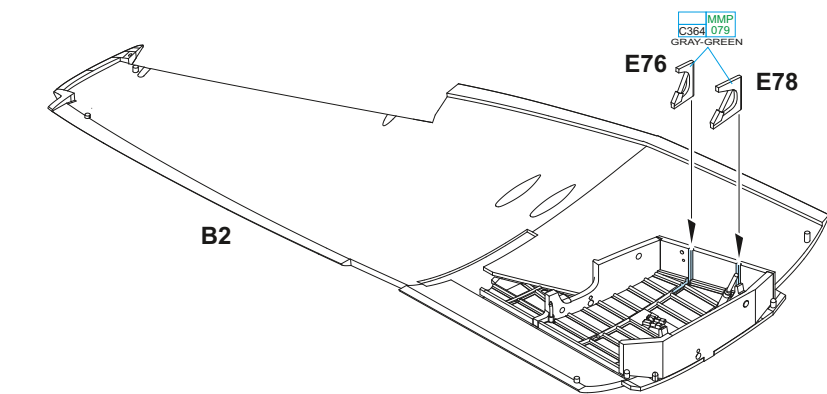
E**F****G****H****D**

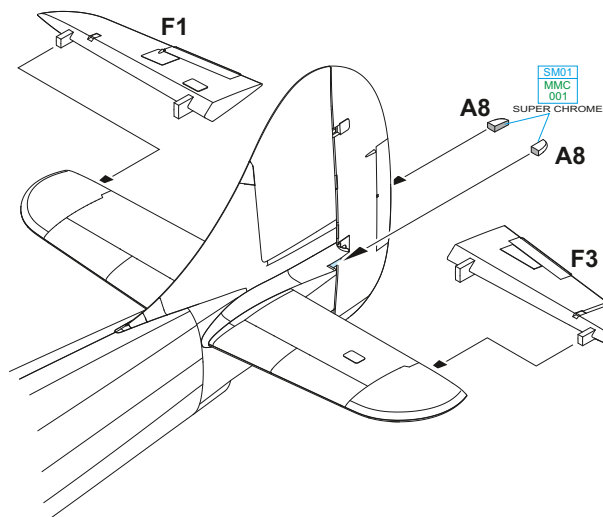
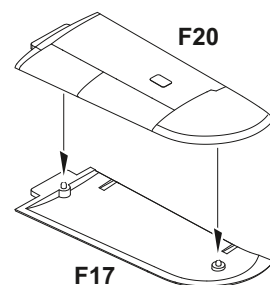
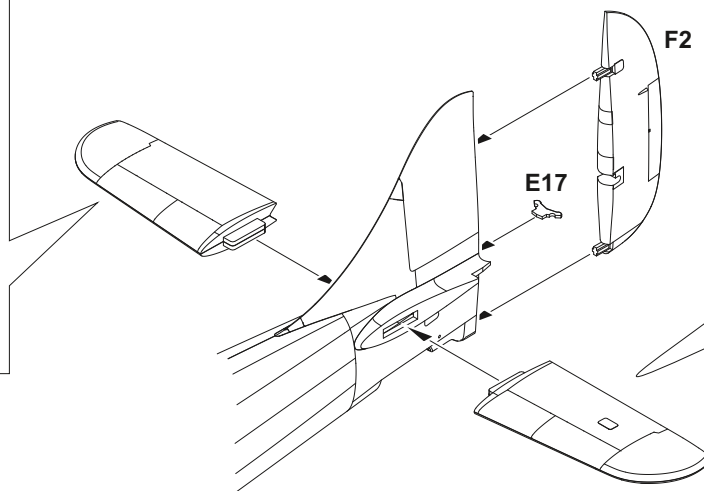
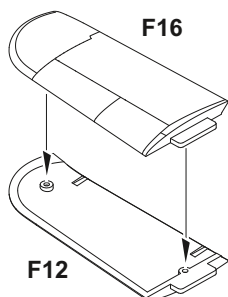
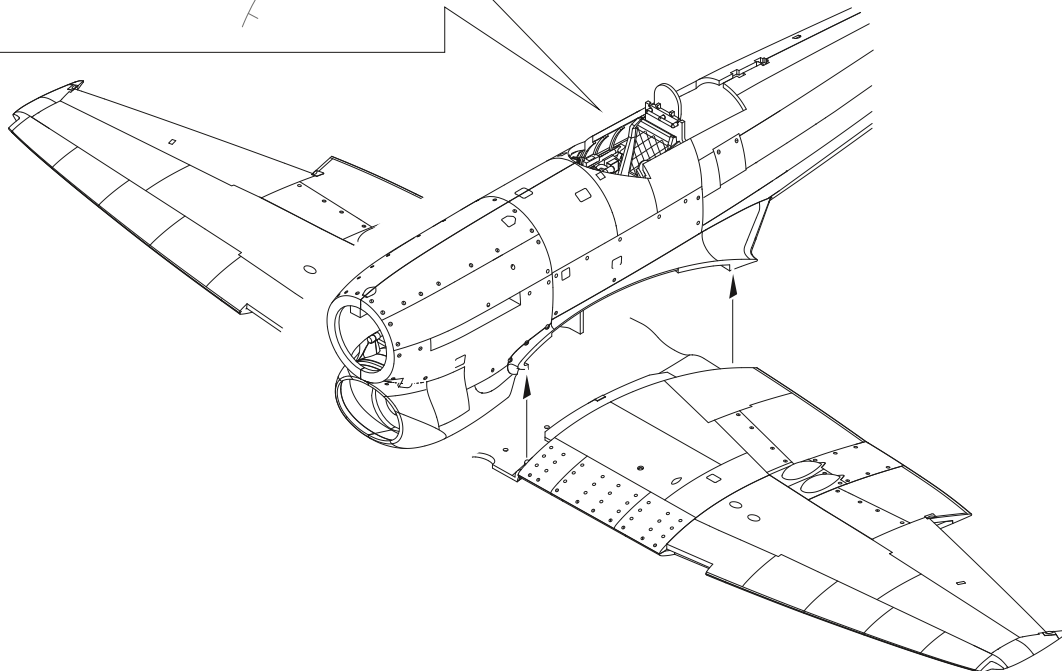
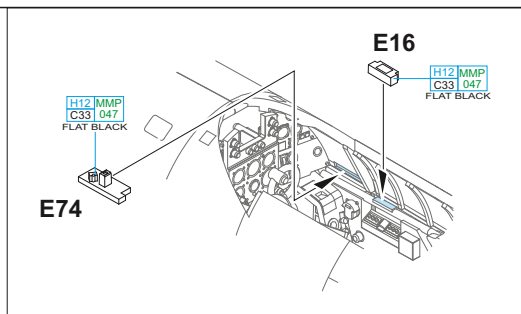
I**J**

OPTIONAL:
decals 12

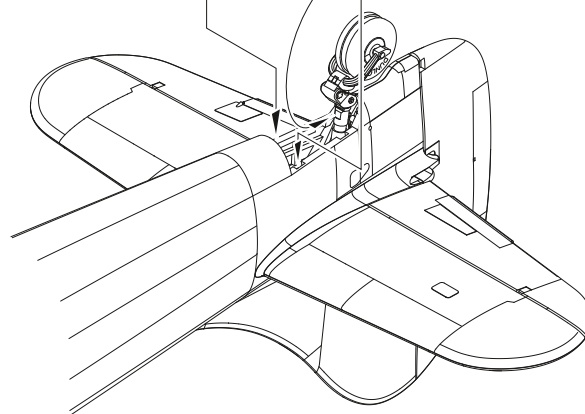
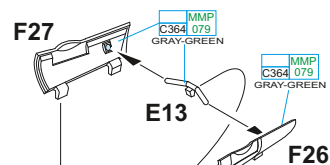
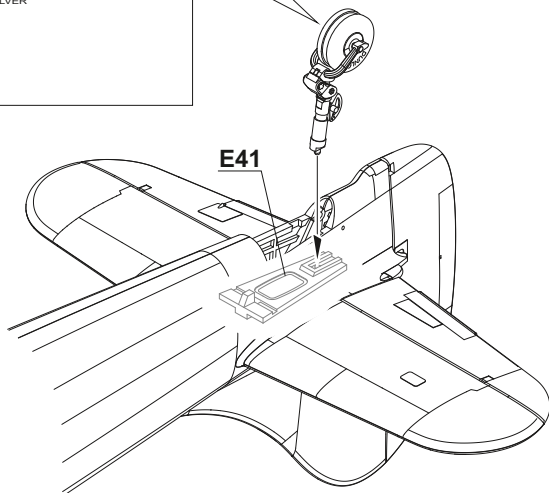
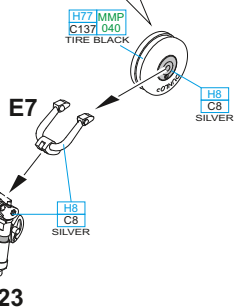
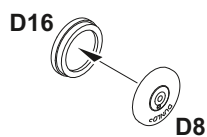
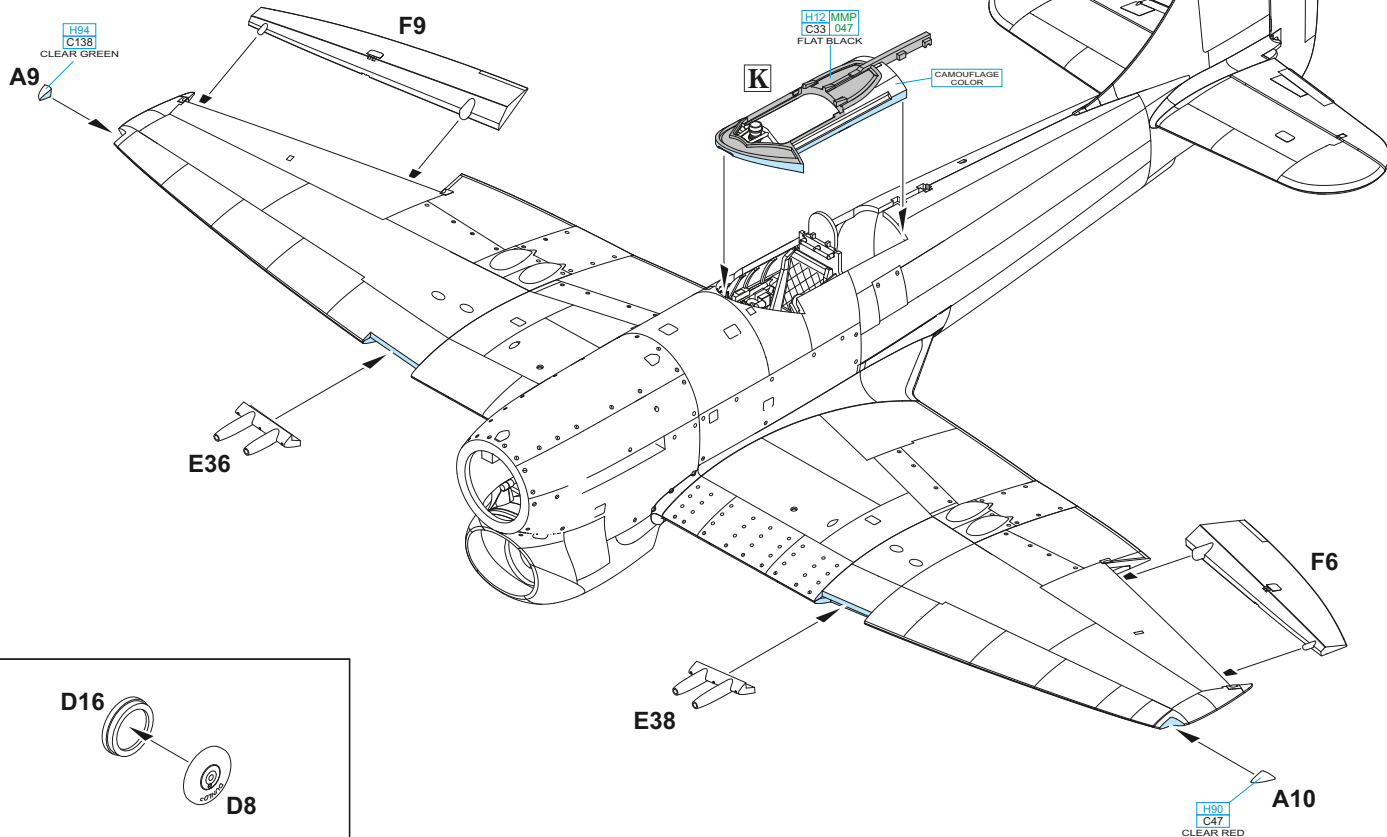
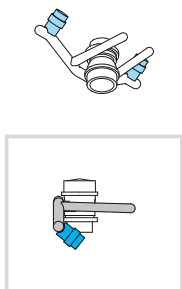
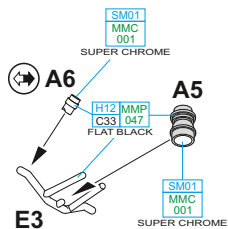
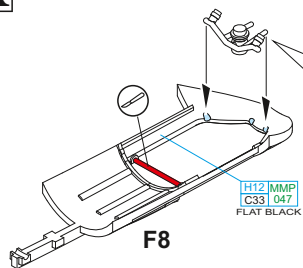


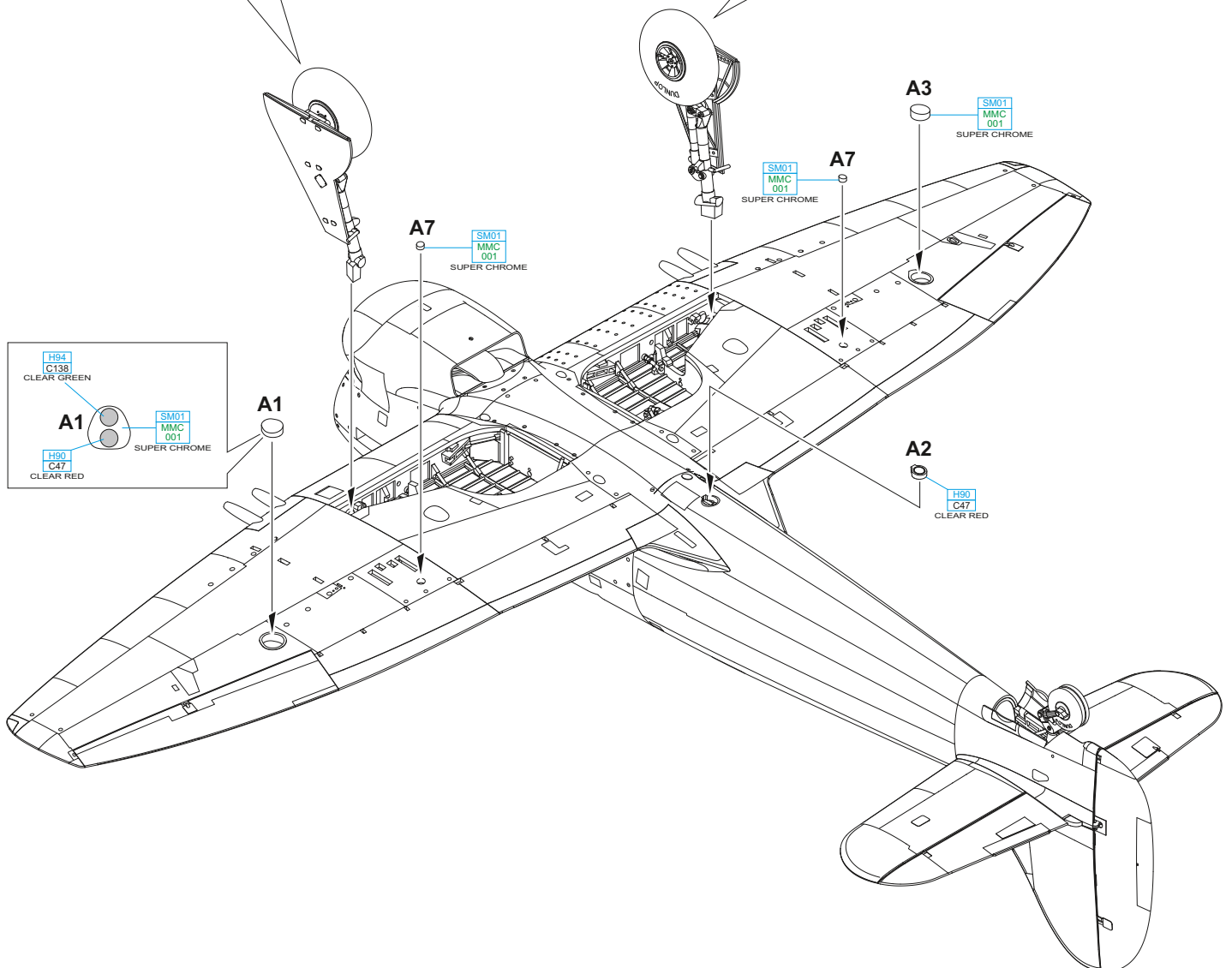
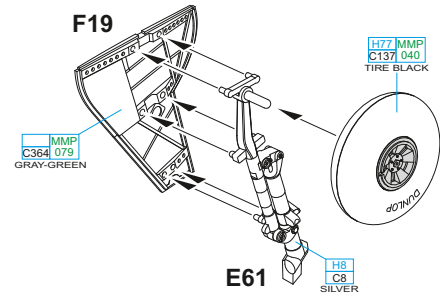
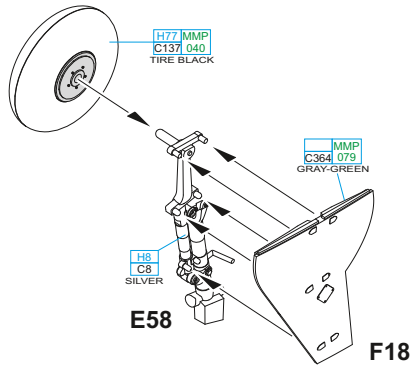
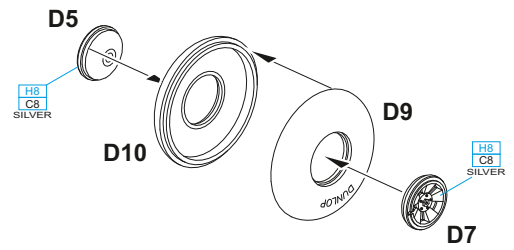
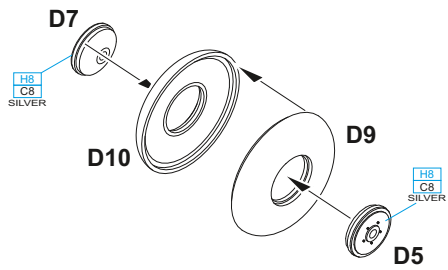


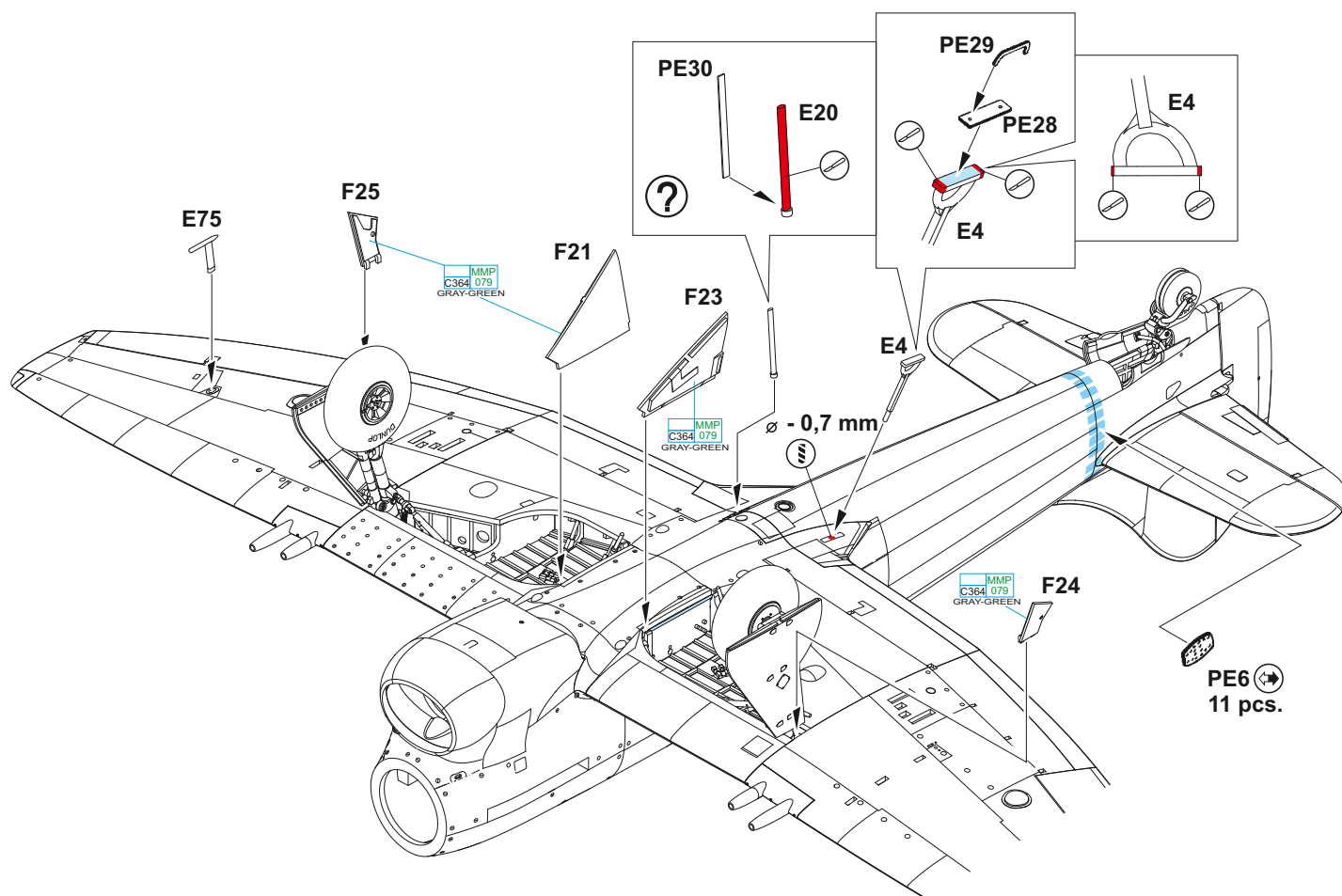
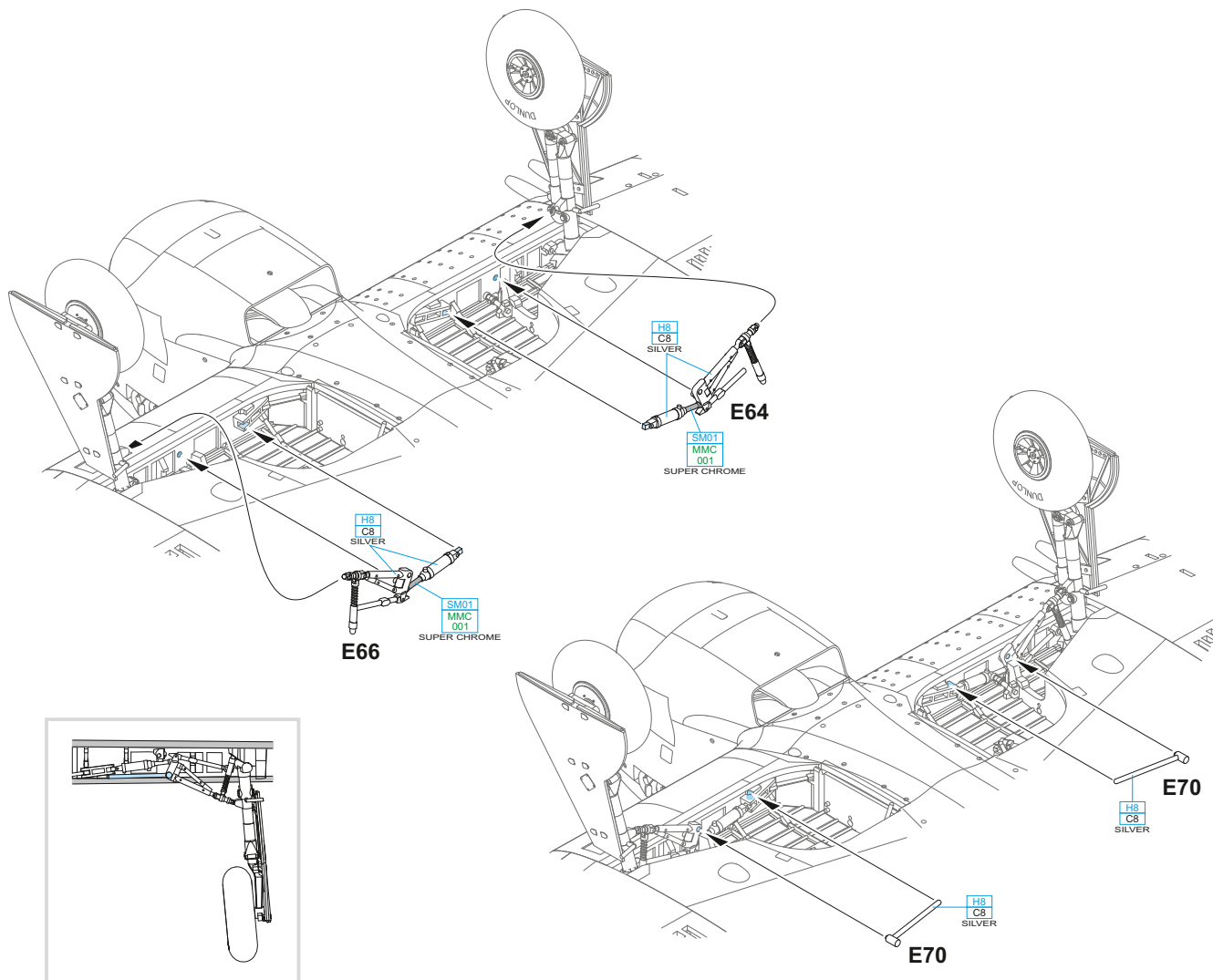




K







L

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

F11**A11** **PE25****E22****?****CLOSED CANOPY****L** **A4****E8**

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

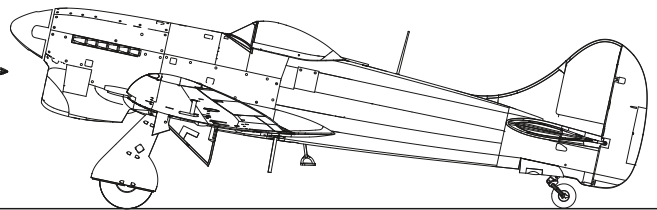
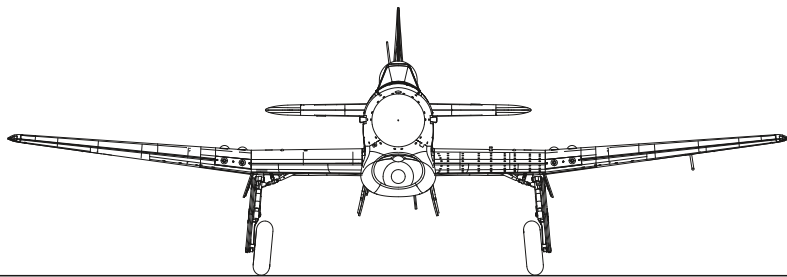
PE6 
10 pcs.**DECAL S42****E8**

MC214
MMM
001
DARK IRON

E55

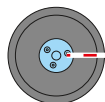
MC214
MMM
001
DARK IRON

E57**OPEN CANOPY****L****F7****F4****F28**

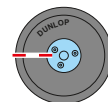
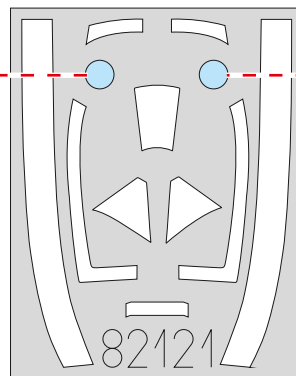


eduard
MASK

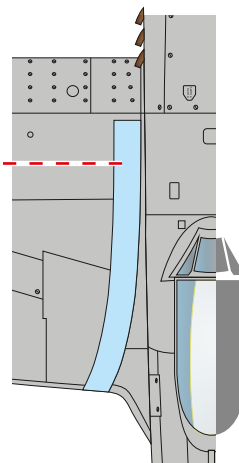
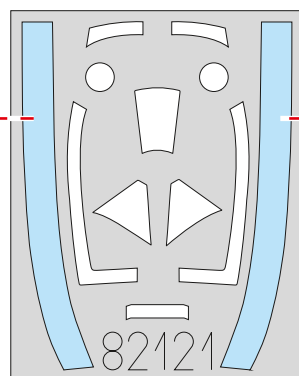
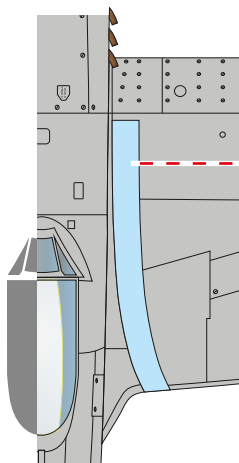
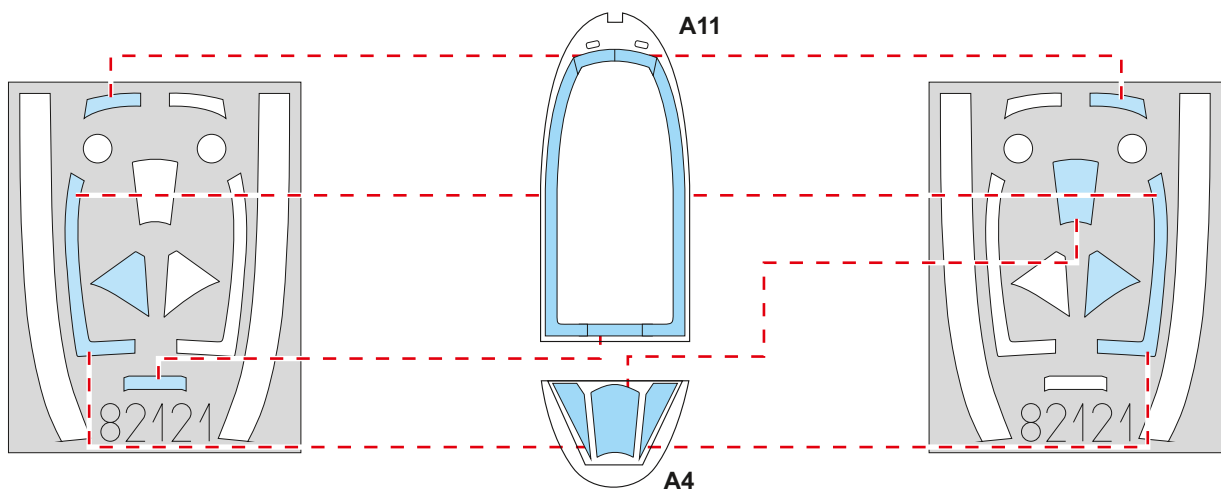
82121



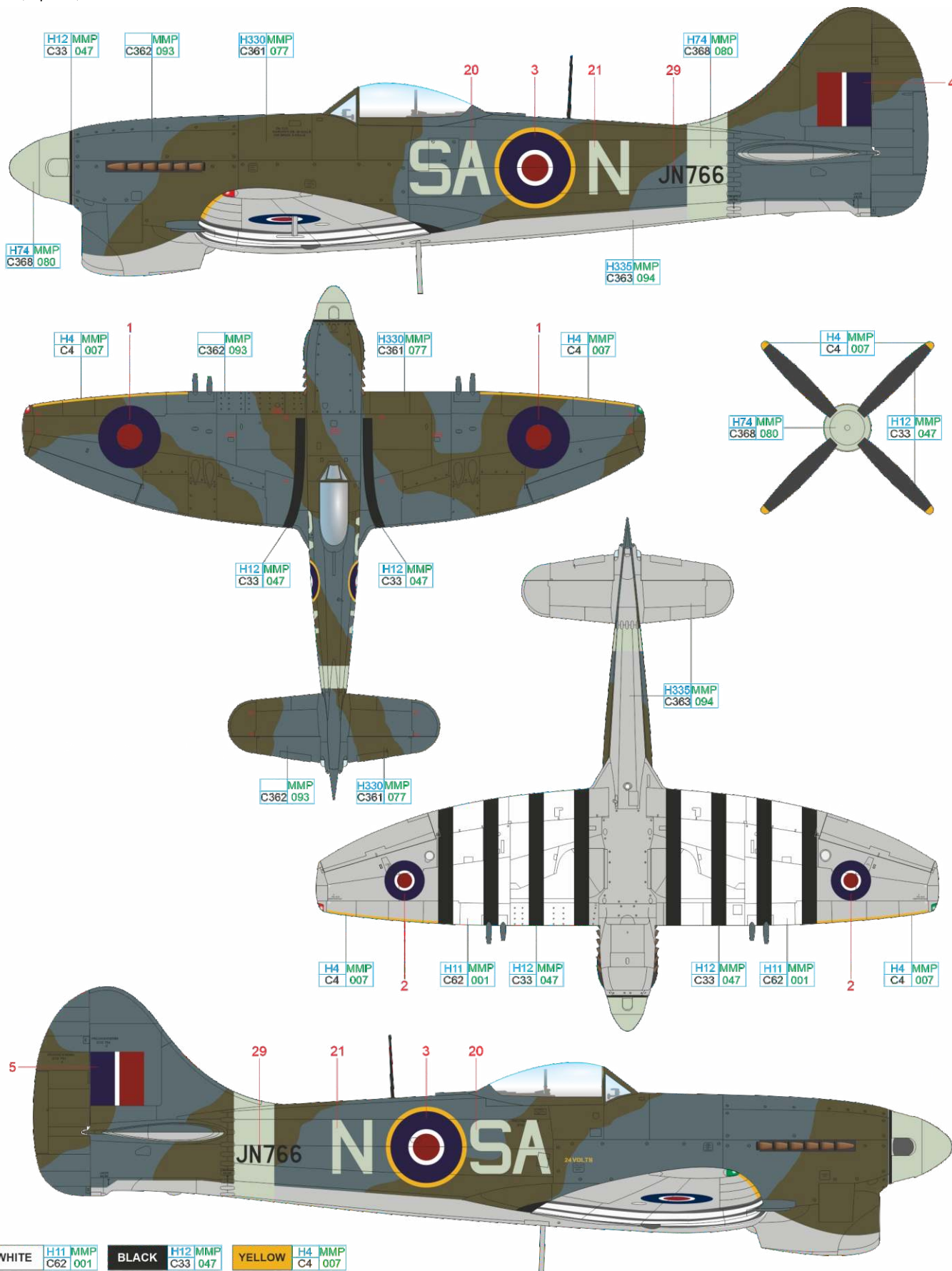
D16



D8



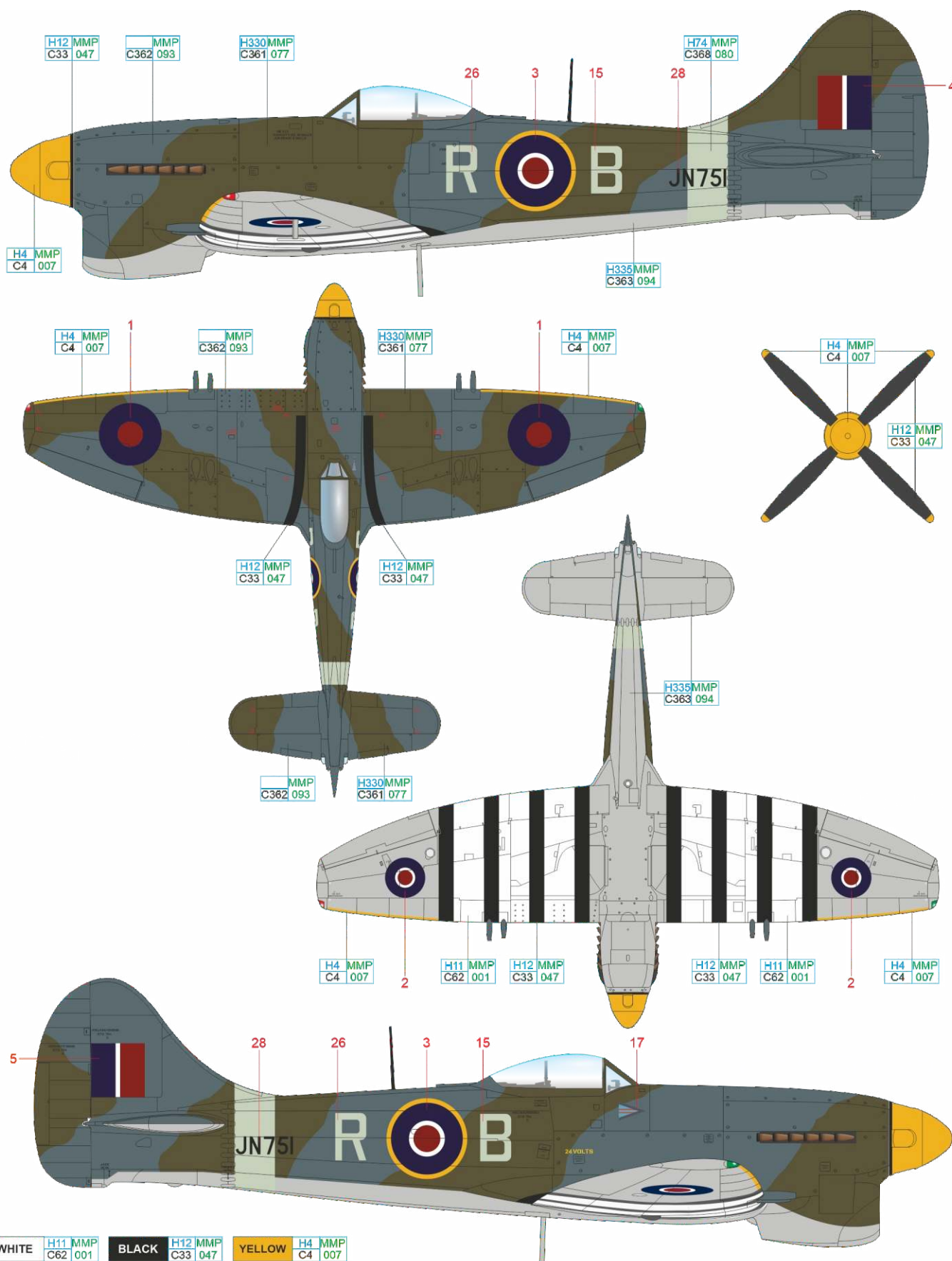
No. 486 Squadron byla založena 7. března 1942 na základně Kirton in Lindsey a její personál tvořili převážně Novozélandané. Zpočátku byla vyzbrojena letouny Hawker Hurricane, ale již od července 1942 používala stroje Hawker Typhoon. Vzhledem k vynikajícím výsledkům pak byla vybrána jako první jednotka určená k přezbrojení na Tempesty Mk. V. Nové stroje dostávala během ledna a února 1944 a stala se součástí nově vznikajícího No. 150 Wing vyzbrojeného Tempesty. Jako plně operační byla uznána v dubnu 1944. Kamufláž nových Tempestů byla tvořena barvami tzv. Day Fighter Scheme, horní a boční plochy byly tedy nastříkány barvami Dark Green a Ocean Grey, spodní plochy barvou Medium Sea Grey. V tomto období byly spodní plochy křídla Typhoonů a Tempestů kvůli lepší identifikaci vlastních strojů doplněny o černé a bílé pruhy. Předepsaná šířka bílých pruhů činila 61 cm (24 palců), černých pak 30,5 cm (12 palců).



WHITE	H11 C62	MMP 001	BLACK	H12 C33	MMP 047	YELLOW	H4 C4	MMP 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	MMP 094	DARK GREEN	H330 C361	MMP 077	OCEAN GRAY		MMP C362 093
						SKY	H74 C368	MMP 080

B JN751, W/Cdr Roland P. Beamont, No. 150 Wing, základna RAF Bradwell Bay, Velká Británie, duben 1944

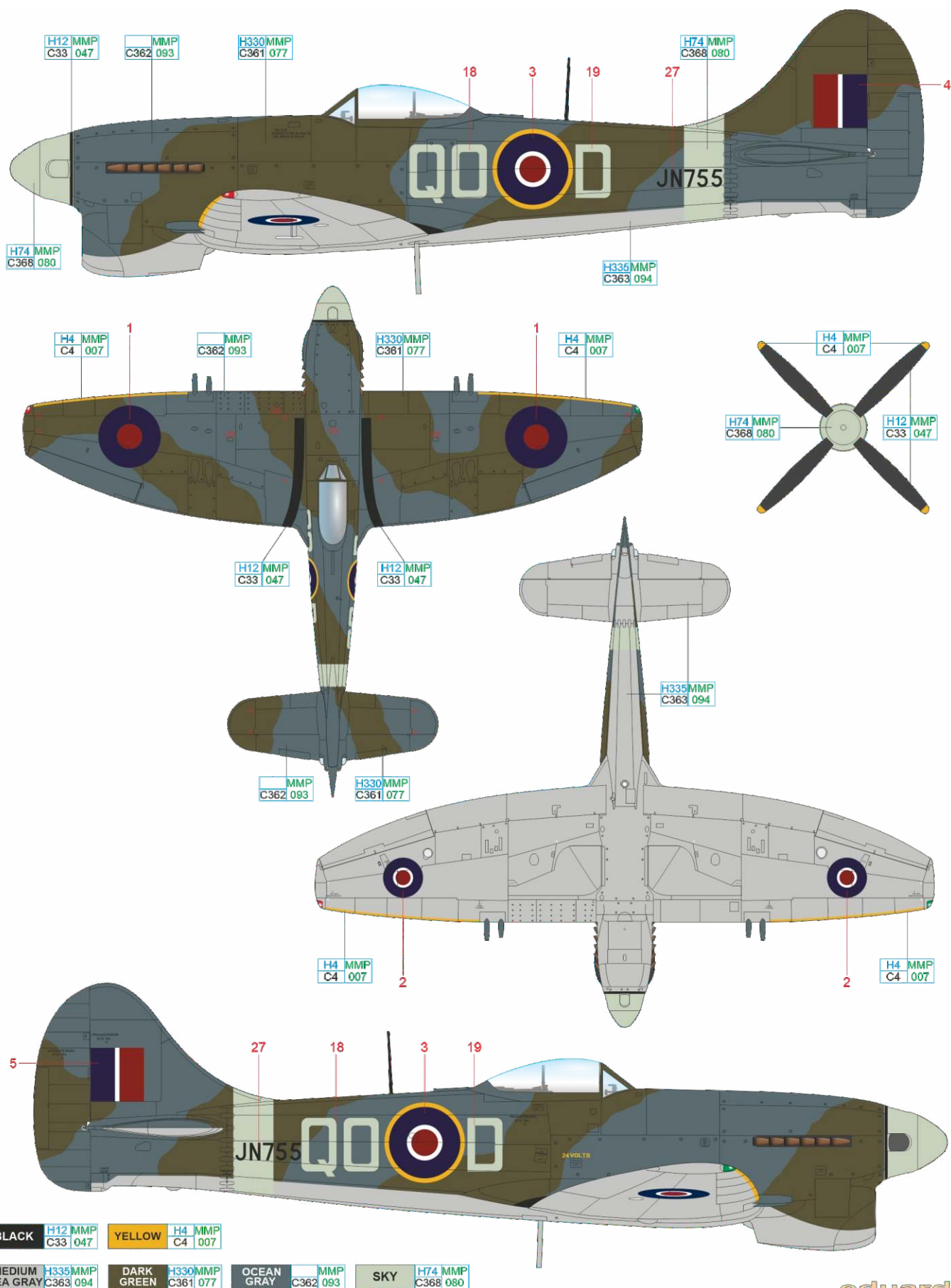
Roland Prosper Beamont se narodil 10. srpna 1920 v Enfieldu, hrabství Middlesex a již od dětství jej fascinovala letadla. V roce 1939 prošel pilotním výcvikem a byl odeslán k No. 87 Squadron, létající na Hurricanech. Od květnu 1942 působil u No. 79 Squadron, v prosinci téhož roku, po odlétání turnusu, nastoupil v továrně Hawker na místo zkušebního pilota. V červnu 1942 nastoupil k 56. squadroně létající na Typhoonech, posléze byl převelen k No. 609 Squadron, používající tentýž typ. V lednu 1943 byl jmenován jejím velitelem. V polovině května 1943 se vrátil zpět k Hawkeru, kde se podílel na testování strojů Typhoon a Tempest. V únoru 1944 byl jmenován velitelem nově ustanoveného No. 150 Wing, složeného z No. 3, No. 56 a No. 486 Squadron, který měl používat výhradně nové stroje Hawker Tempest. Jedním z práv velitele wingu byla možnost označit si stroj svými iniciálami. W/Cdr Beamont této možnosti využil a na jeho osobní Tempest byla namalována písmena R.B. Pod čelním štítkem, na pravé straně trupu, nesl Beamontův letoun označení Wing Commandera.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		SKY	H74 MMP C368 080		

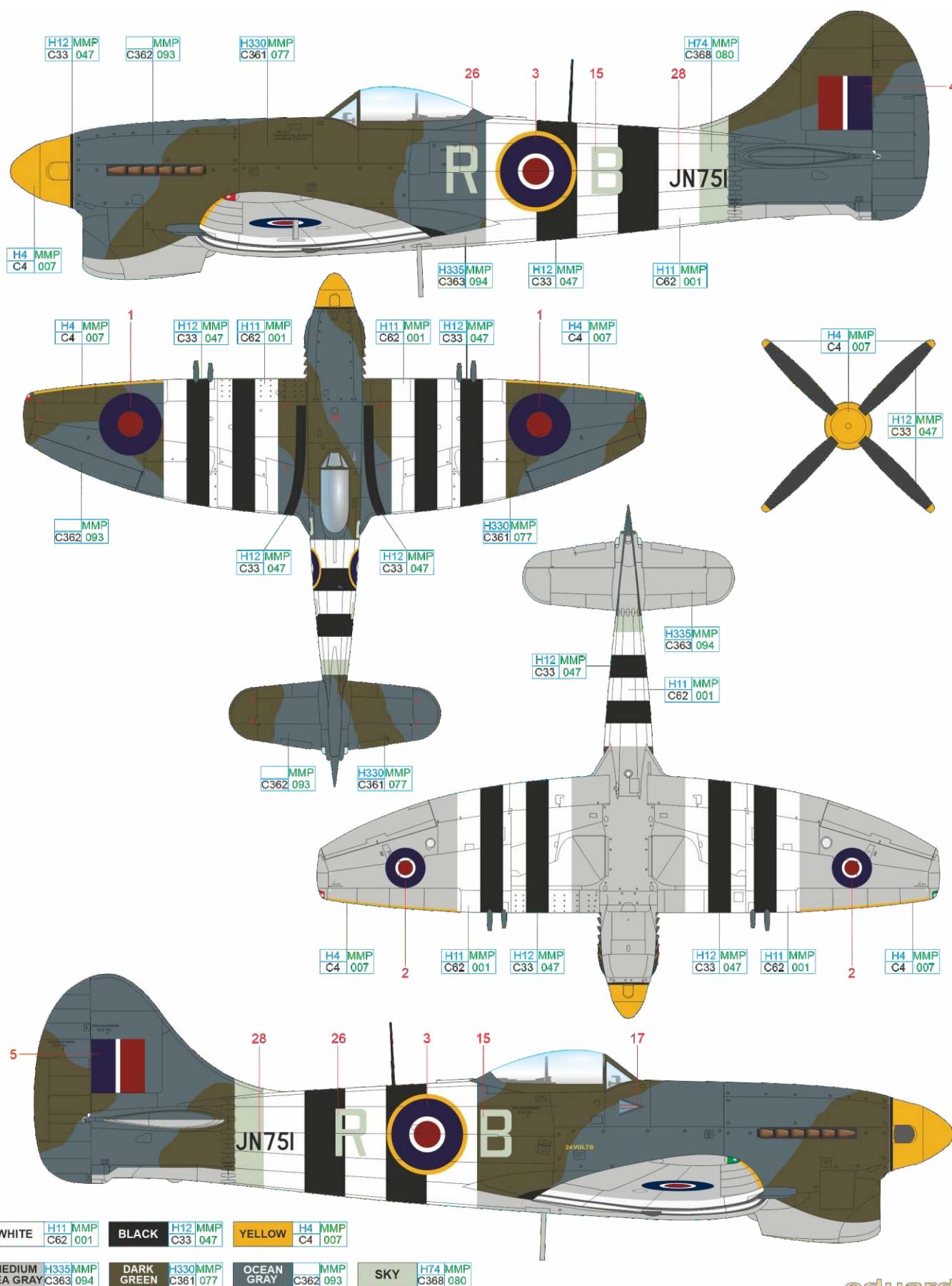
C JN755, No. 3 Squadron, Newchurch, Velká Británie, květen 1944

No. 3 Squadron, založená v roce 1912, byla na počátku 2. světové války vyzbrojena stroji Hawker Hurricane, s nimiž v rámci Britského expedičního sboru bojovala nad Belgií a Francií. Po návratu do Velké Británie následovalo hlídkování nad námořní základnou Royal Navy ve Scapa Flow, od dubna 1941 působila na jihu Anglie jako noční stíhací jednotka. V červnu 1943 došlo k jejímu přezbrojení na stroje Hawker Typhoon, v únoru 1944 byla vyzbrojena stroji Hawker Tempest. S nimi se zúčastnila příprav na invazi do Evropy, ochrany jižní Anglie proti střelám V-1 a přesunu do Evropy, kde podporovala postupující jednotky až do konce války. V Německu zůstala v rámci BAFO (British Air Forces of Occupation) až do května 1999. Od 20. dubna 1944 nenosily standardně kamuflované Tempesty na spodní straně křídla identifikační prvky v podobě černých a bílých pruhů. Kódová písmena QO používala No. 3 Squadron do května 1944, kdy došlo ke změně na písmena JF.



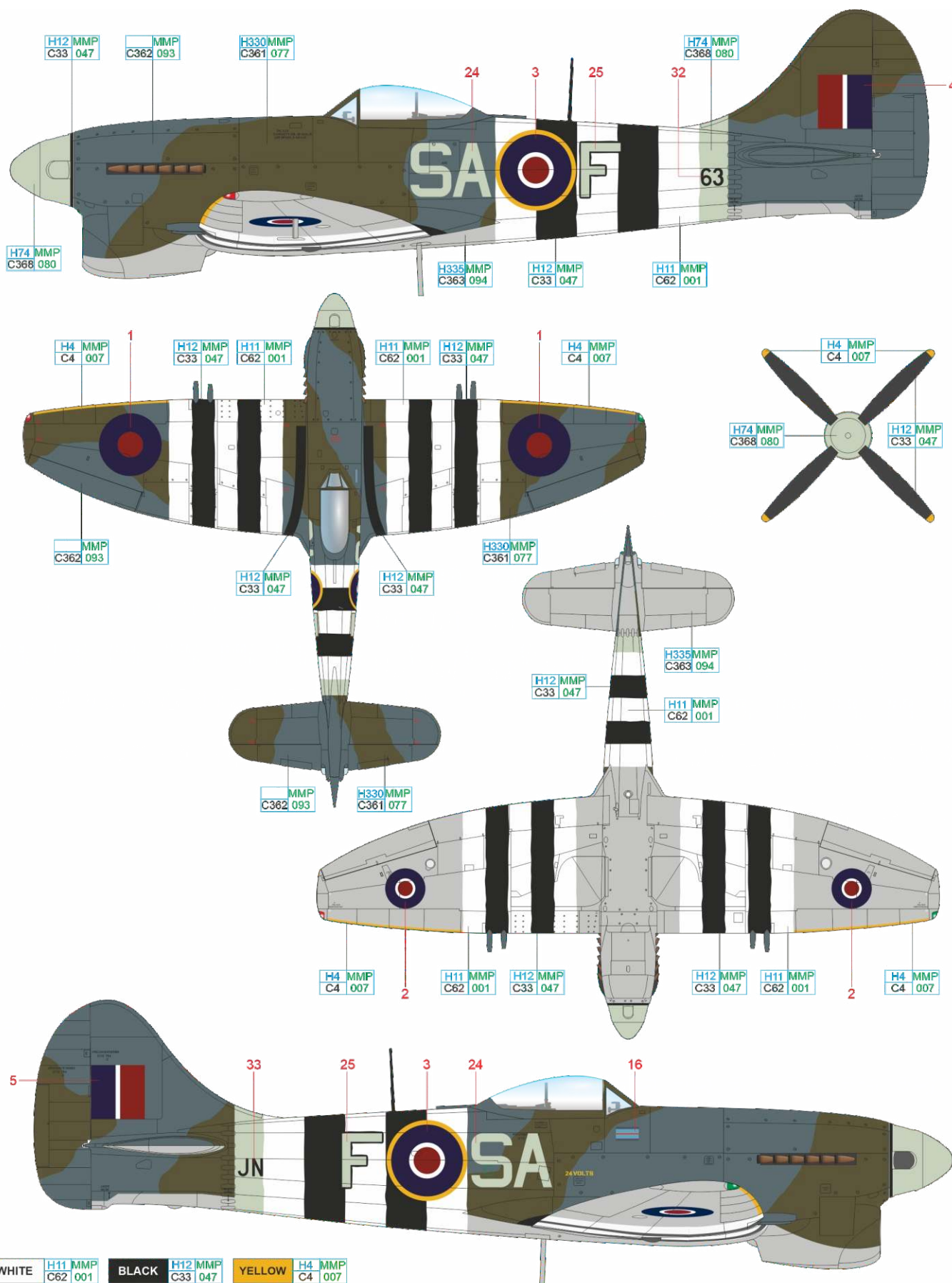
D JN751, W/Cdr Roland P. Beamont, No. 150 Wing, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

V květnu 1944 byl No. 150 Wing uznán operačním, i když byla Tempesty vyzbrojena pouze No. 3 a No. 486 Squadron, zatímco No. 56 Squadron si na nové Tempesty musela počkat až do června 1944 a dočasně používala Spitfiry Mk. IX. V průběhu invaze byly úkolem Tempestů z No. 150 Wing útoky na pozemní síly nepřítele, od poloviny června přibyla ochrana jihu Anglie proti střelám V-1. Na konci září 1944 se celá jednotka pod Beamontovým vedením přesunula na území osvobozené Evropy. Dne 12. října byl Beamontův stroj zasažen flakem do chladiče, pilot musel nouzově přistát na nepřátelském území a zbytek války strávil v zajetí. Během 2. světové války dosáhl devíti sestřelů a byl vyznamenán DFC & Bar a DSO & Bar. Po válce pracoval Beamont jako zkušební pilot a létal mimo jiné na strojích Meteor, Vampire, Canberra, Lightning a také na působivém TSR-2. V srpnu 1979 odešel do důchodu. Zemřel 19. listopadu 2001. Kamufláž Beamontova stroje byla v předvečer invaze do Evropy doplněna o výrazný marking v podobě bílých a černých pruhů o šíři 45,7 cm (18 palců) na zadní části trupu a na křídle.



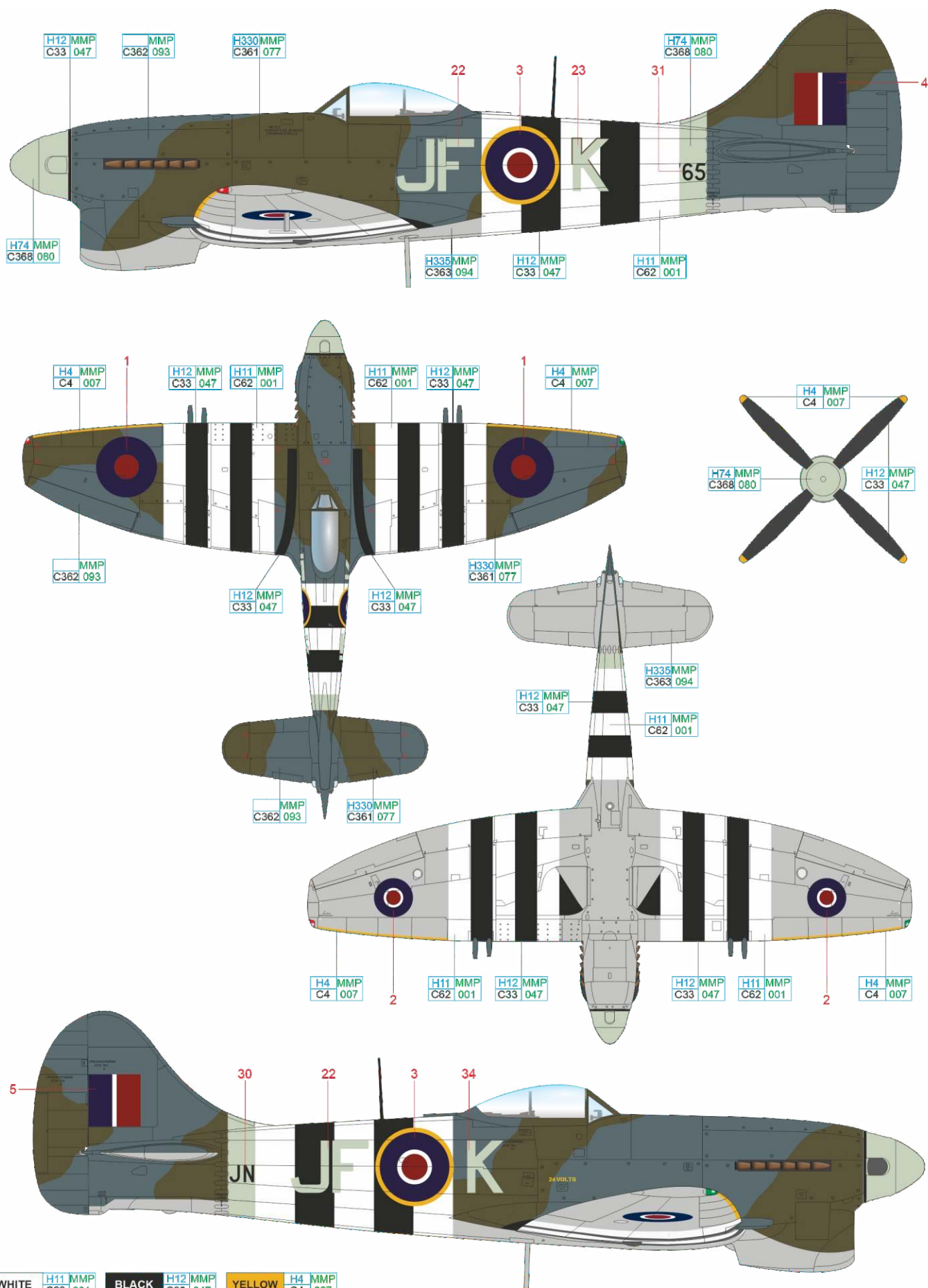
E JN763, No. 486 (RNZAF) S Squadron, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

No. 486 Squadron, součást No. 150 Wing, byla určena k útokům na pozemní cíle a od poloviny června 1944 i k ničení letounových střel V-1, vysílaných z okupované Evropy. Jejím pilotům bylo uznáno sestřelení celkem 223,5 těchto cílů. Poté, co hrozba náletů střelami V-1 na jižní Anglii pominula, byla No. 486 Squadron spolu dalšími jednotkami wingu přesunuta na území osvobozené Evropy a až do konce války podporovala postupující britské jednotky. Dne 12. října 1945 byla na základně RAF Dunsfold rozpuštěna. Stroje, které se měly zúčastnit operace Overlord (vyloštění v Normandii) obdržely 5. června 1944 výrazný marking v podobě pruhů bílé a černé barvy na trupu a křídle o šíři 45,7 cm (18 palců). Tyto pruhy byly natírány ve spěchu, proto je jejich provedení často ledabylé. Na fotografii stroje je před ocasními plochami vidět zesílení konstrukce v podobě tzv. fishplates.



F JN765, No. 3 Squadron, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

květnu 1944 bylo u No. 3 Squadron změněno kódové označení z předchozího QO na JF, jež následně používala až do roku 1946. Označení tzv. invazními pruhy dostal v předvečer vylodění v Normandii také stroj JN765. Pozemní personál natřel pravděpodobně omylem černou barvou také spodní část krytů hlavního podvozku.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007		
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	SKY	H74 MMP C368 080

