

Tempest Mk.II early version

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit



item No. 82124

ProfiPACK
edition

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“ využila svého plného potenciálu až instalací hvězdicového motoru.

Příběh Tempestu není vlastně ničím jiným, než záměrem vyřešit nedostatky, které zabránily jeho předchůdci jménem Typhoon uspět v roli stíhacího letounu. Hlavním problémem Typhoonu bylo křídlo s tlustým profilem NACA 22, které sice poskytovalo spoustu vnitřního prostoru pro palivové nádrže a zbraně, zároveň ale s rostoucí rychlostí rychle zvyšovalo aerodynamický odpor. A tak nebylo divu, že jádrem změn vedoucích k novému stíhači bylo 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.

Nové křídlo mělo u kořene o 12,7 cm nižší profil a v porovnání s Typhoonem se změnil i jeho půdorysný tvar. 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 zvětšení ocasních ploch kvůli zachování letové stability. Došlo i k dalším změnám, nový byl například podvozek.

Jedna konstrukce, pět verzí

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. Jen dva další motory měly dostatek výkonu: R&R Griffon a hvězdicový Bristol Centaurus. Pro každý zvažovaný motor tak bylo přiděleno odlišné označení verze a byly objednány další čtyři prototypy. Tempest Mk.I měl být 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, mírně modifikovaným Sabrem II (verze IIB), který poskytoval výkon 1790 kW (tedy o 147 kW více než původní Sabre II). I když se jednalo pouze o záložní řešení do doby, než bude k dispozici nový Sabre IV, stalo se nakonec provedení Mk.V hlavní verzí tohoto typu. První sériový kus letěl 21. června 1943 a vyzbrojen čtveřicí 20mm kanonů Hispano Mk.II 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).

Výkon navíc

Prototyp Tempestu Mk.II LA602 s hvězdicovým motorem Bristol Centaurus uskutečnil svůj první let 28. června 1943, pouhých sedm dní poté, co byl vyroben první sériový Mk.V. Tento prototyp byl poháněn motorem Bristol Centaurus IV o výkonu 1879 kW (2520 k), ale potýkal se s problémy, které bylo třeba vyřešit. Zvýšení výkonu oproti Napieru Sabre bylo poměrně výrazné a umožnilo dosáhnout lepší letové charakteristiky, protože hmotnost zůstala zhruba stejná.

Jedním z hlavních problémů nové verze byly nadměrné vibrace motoru, což vyřešila výměna původních pevných osmibodových závěsů

motoru za šestibodové s pryžovými silentbloky. Protože bylo třeba odstranit ještě několik dalších nedostatků, zahájení výroby se opozdilo, ačkoli první objednávka byla zadána již v září 1942 a požadovala 500 kusů Mk.II (měl je vyrobit Gloster). Později byla objednávka změněna na 330 Mk.II postavených firmou Bristol a 1800 firmou Hawker. Tyto logistické manévry způsobily další zpoždění. Nakonec sjel první sériový Mk.II z výrobní linky 4. října 1944 a sloužil spolu s dalšími šesti stroji pro armádní zkoušky.

Do akce jen na Dálném východě

S blížícím se koncem války v Evropě byly objednávky na Tempest Mk.II zrušeny nebo podstatně omezeny. Nasazení na Dálném východě bylo po japonské kapitulaci odloženo, a tak se Tempest Mk.II nedočkal za druhé světové války žádné bojové akce. Závod v Banwellu (Bristol) jich vyrobil pouze 50, zatímco Hawker dodal 402 letounů. Ze 452 vyrobených kusů jich bylo 180 odesláno do Indie v letech 1945 až 1947. Některé z nich měly sloužit u čtyř perutí RAF (č. 5; 20; 30 a 152), které tam sídlily, jiné u perutí RIAF (Královské indické letectvo). Když Indie a Pákistán dosáhly v roce 1947 nezávislosti, byly perute RAF rozpuštěny a jejich letouny Mk.II rozděleny mezi letectva obou zemí. Oba státy později zakoupily další Tempesty Mk.II od firmy Hawker a z přebytků zásob RAF. Indické a Pákistánské Mk.II se pak dočkaly vzájemných bojů během války o Hajdarábád, Kašmír a Džammú v letech 1947–49.

V Evropě se Tempest Mk.II dočkal poválečné služby u dvou perutí Fighter Command a také u tří perutí BAFO (British Air Forces of Occupation) v Německu. Všechny tyto perute byly do roku 1949 přezbrojeny na proudové letouny Vampire, s výjimkou No. 33 Sqn, jejíž letouny Mk.II se dočkaly bojového nasazení v letech 1949–51 během operací RAF proti komunistickým guerillám v Malajsku.

Tato stavebnice: Tempest Mk.II rané série

Ačkoli některé zdroje rozlišují mezi stíhací (F) a stíhací bombardovací (FB) verzí Tempestu Mk.II, ve skutečnosti se jednalo o stejný letoun. Všechny výrobní série totiž měly přípravu pro montáž závěsníků i pro uchycení přídatných nádrží.

Letouny Mk.II se vyráběly v podstatě ve dvou sériích, přičemž první z nich byla rozdělena mezi dvě továrny. Bristol jich v Banwellu vyrobil 50 (MW374–MW423), zatímco továrna Hawkeru v Langley jich dodala 100 (MW735–MW778; MW790–MW835; MW847–MW856). Tyto letouny byly dokončeny bez tropického filtru (snadno identifikovatelný podle žebrovaného panelu na hřbetu trupu před kabinou). Postrádaly také nádrže na vodu v kokpitu. Oba tyto prvky byly typické pro pozdější série (sériová čísla začínající předponou PR).

Sedm raných letounů MW bylo později přestavěno na plný tropický standard a přiděleno jednotkám RAF v Německu; tři z nich patří mezi vybrané markiny této stavebnice. Většina zbývajících Tempestů série MW byla prodána zpět firmě Hawker, upravena na tropický standard a prodána do Indie nebo Pákistánu.

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 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



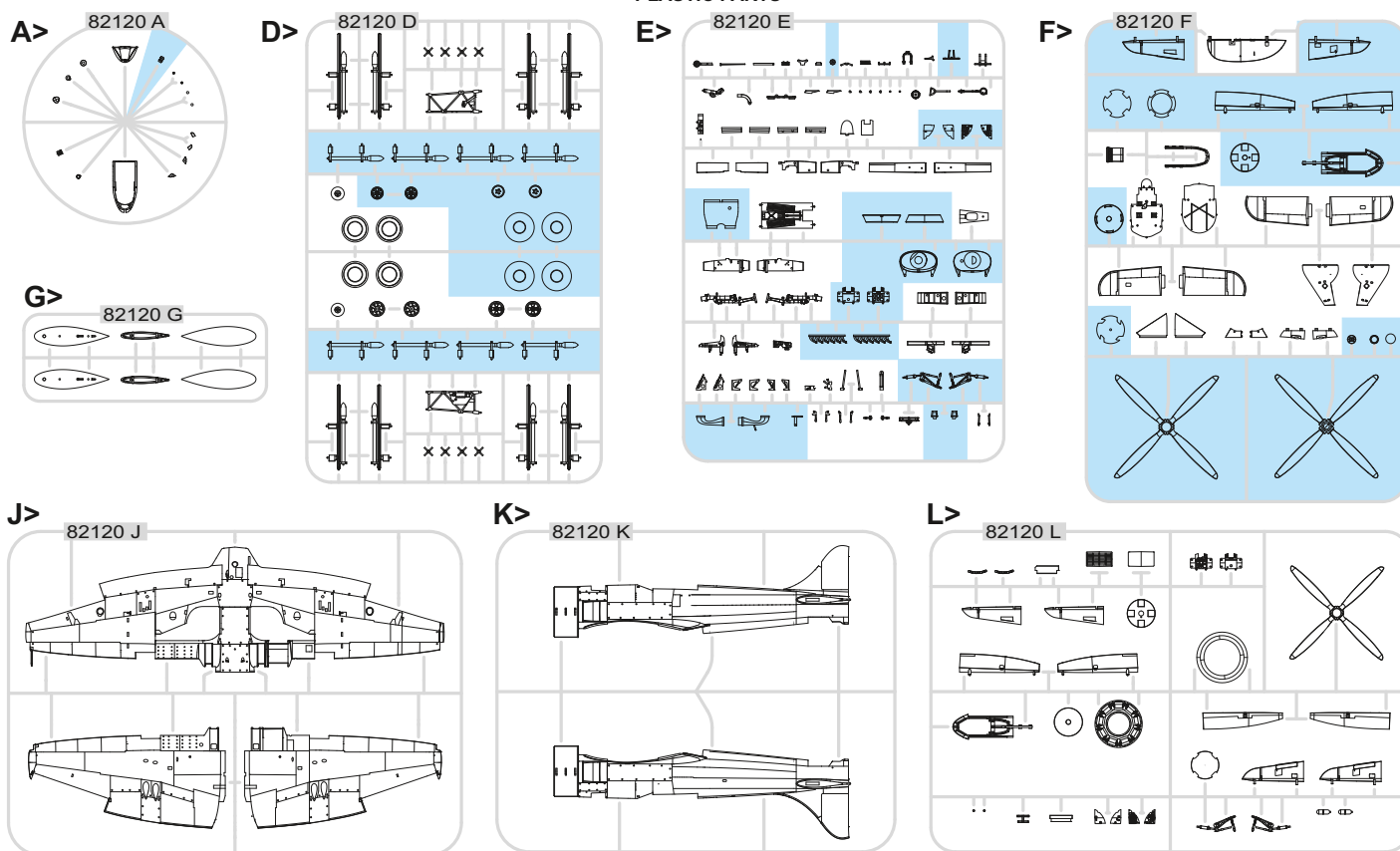
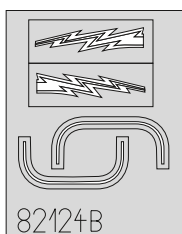
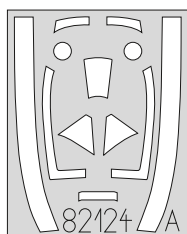
TEILE



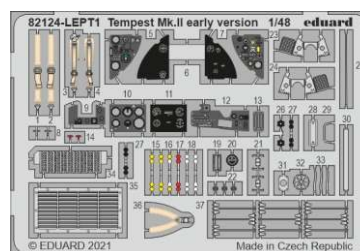
PIÈCES



部品

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

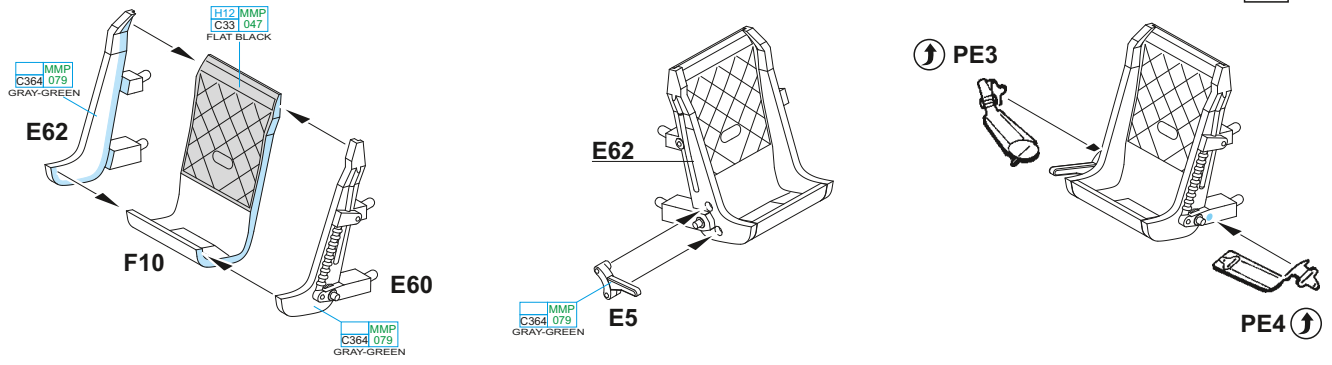


色

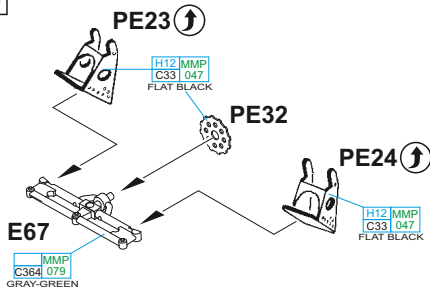
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H307	C307	MMP-074	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
	C362		OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
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

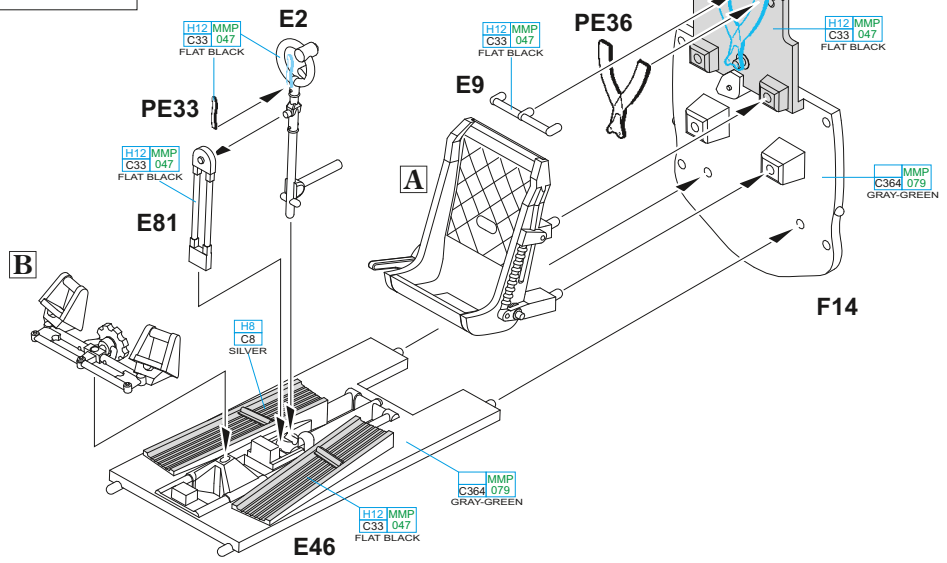
A



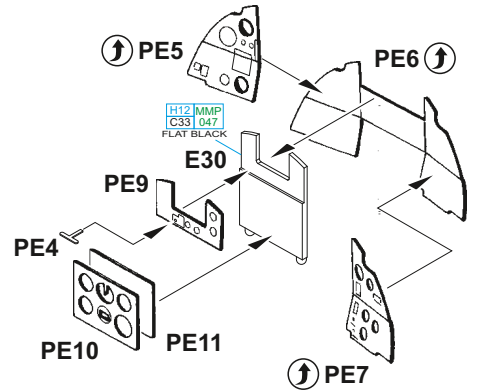
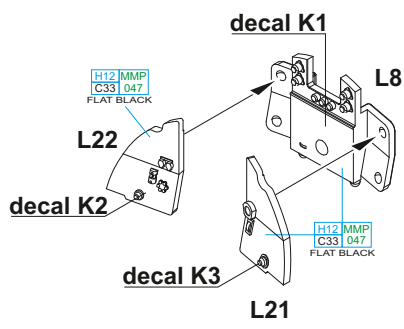
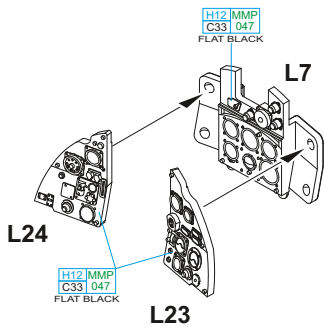
B

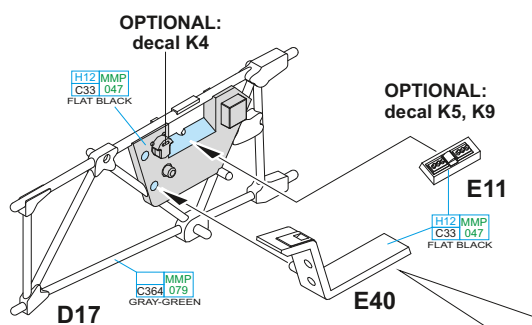
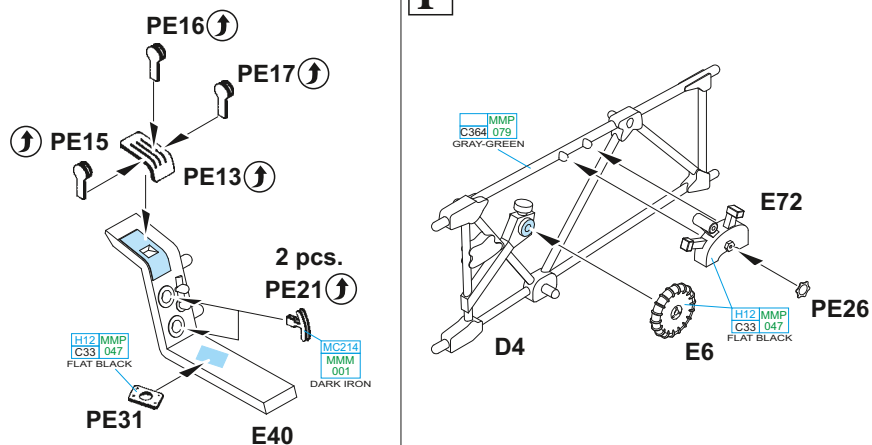
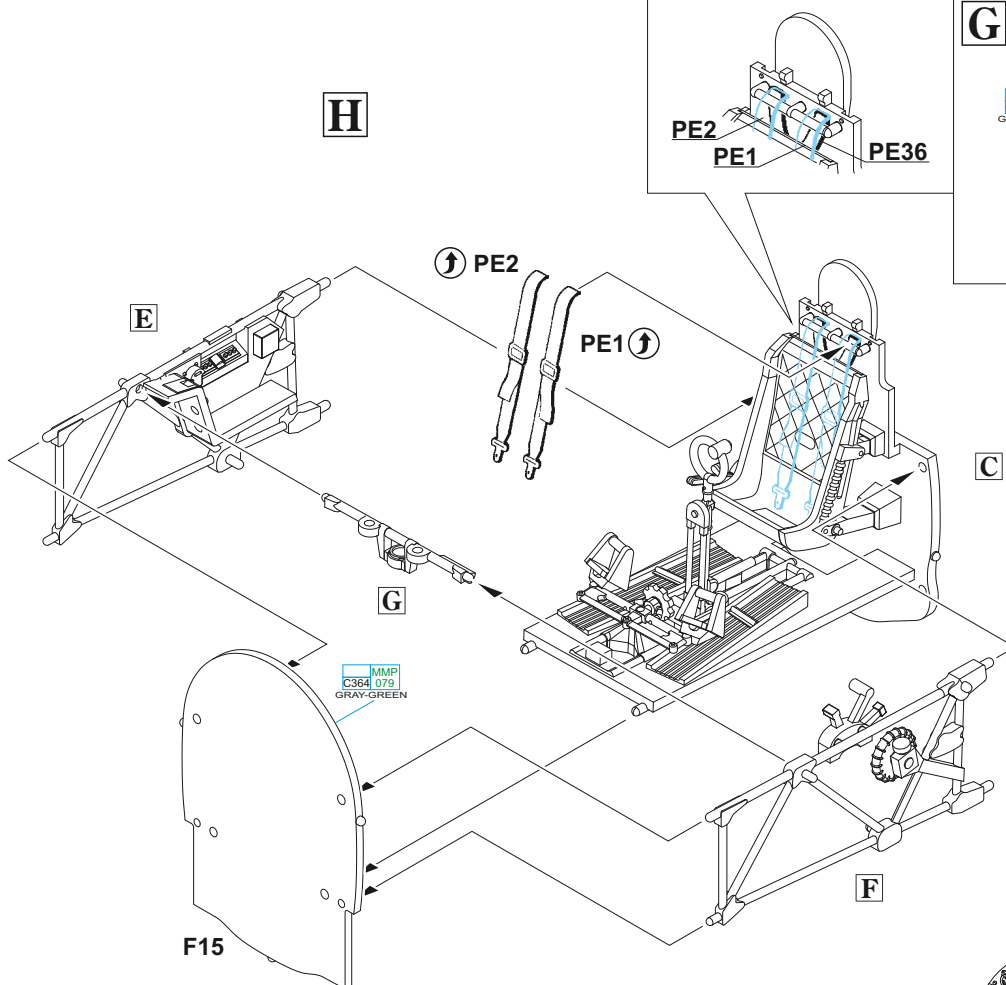
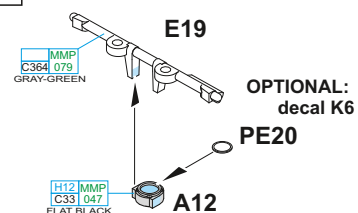
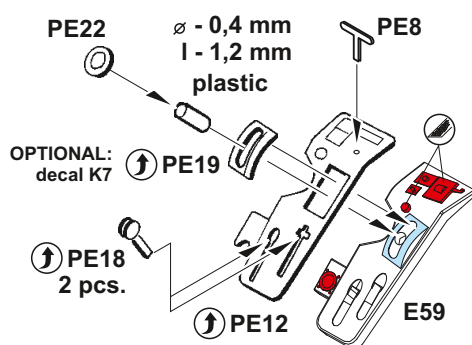
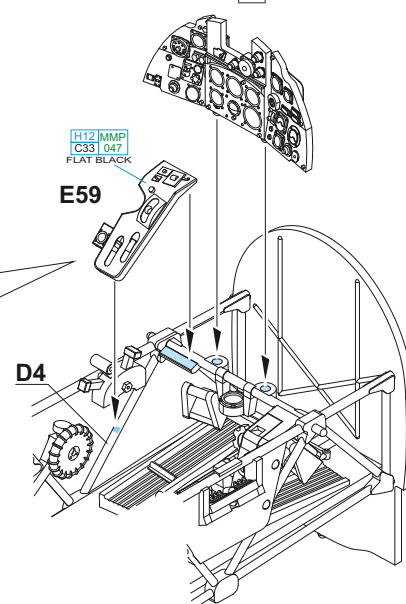


C



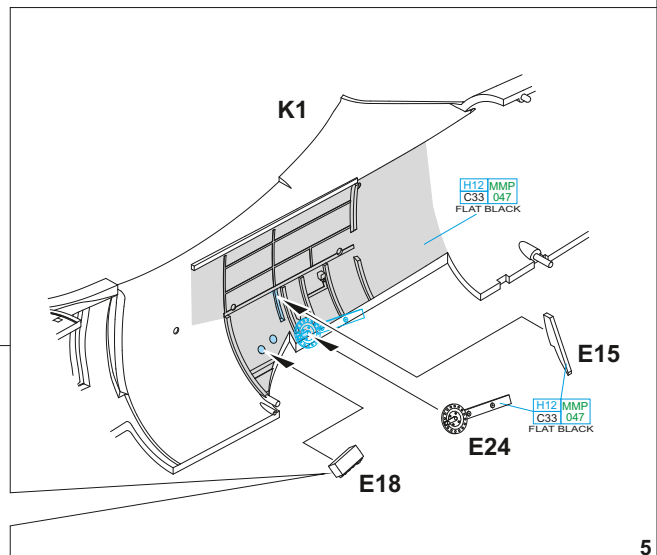
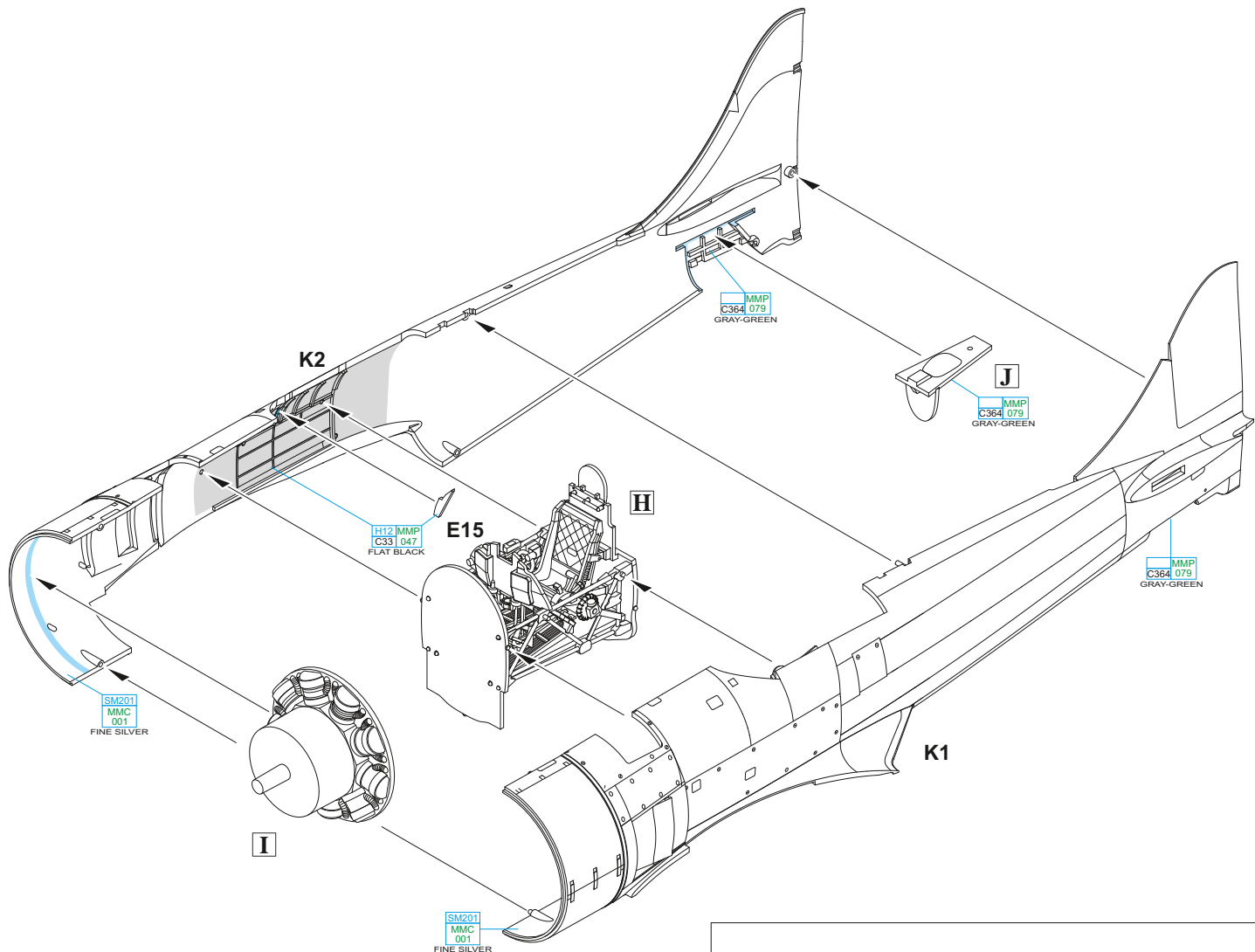
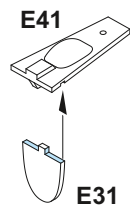
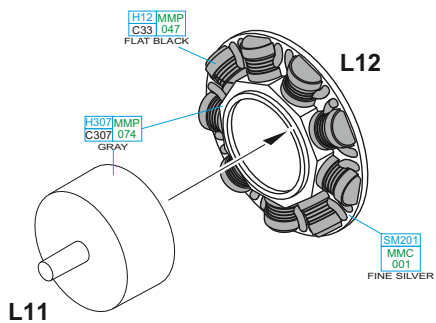
D



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

I

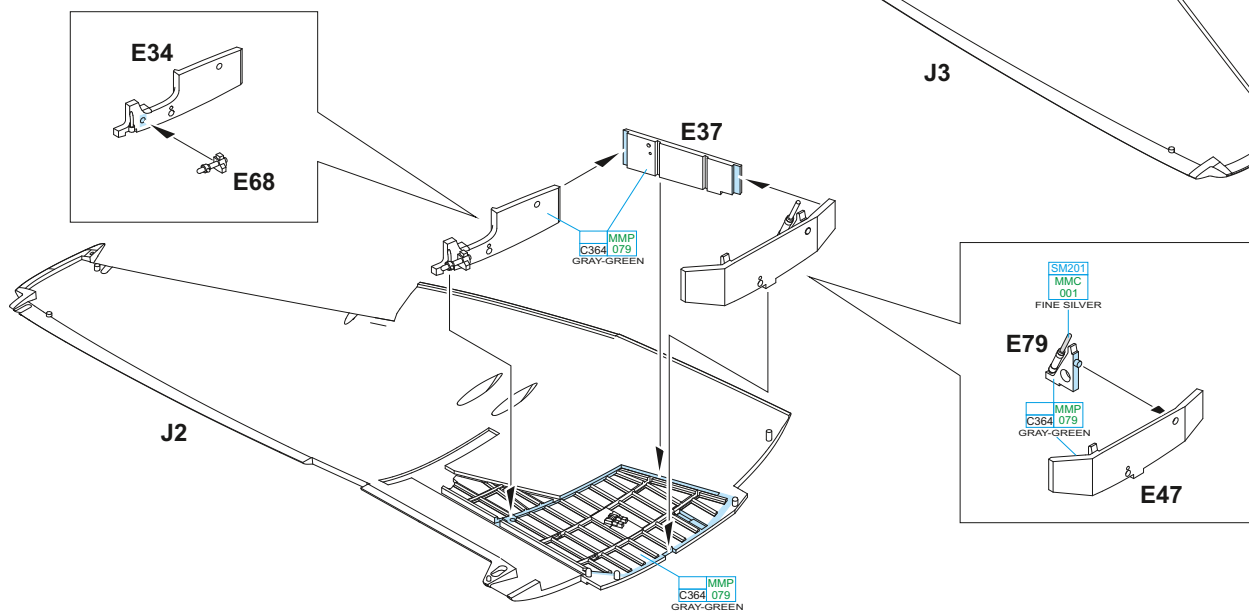
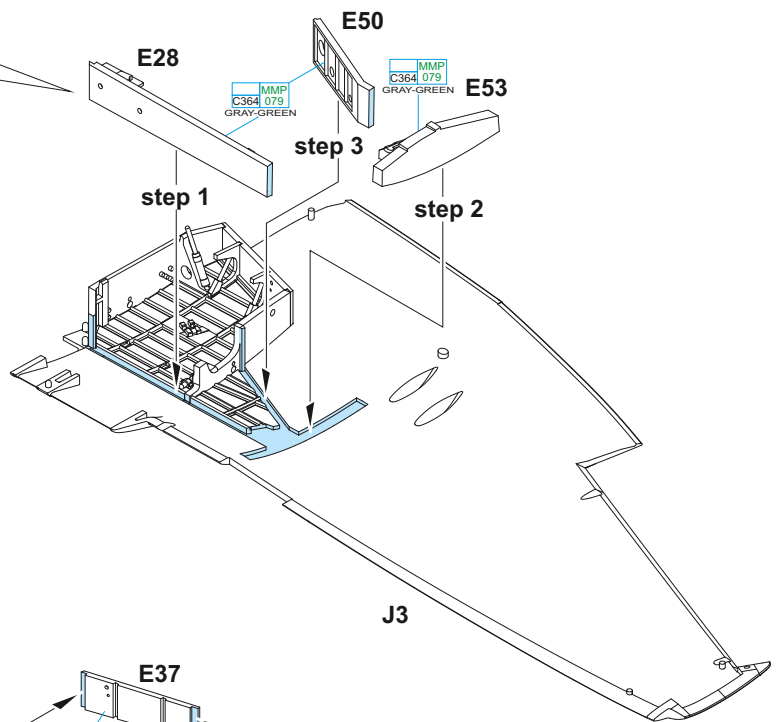
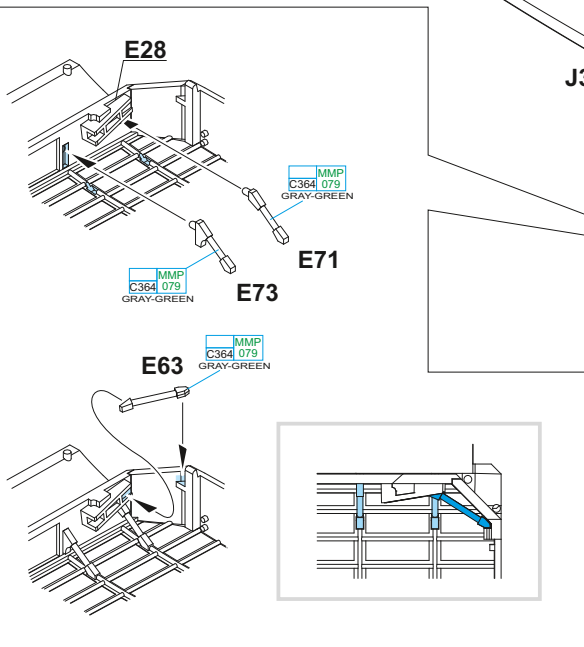
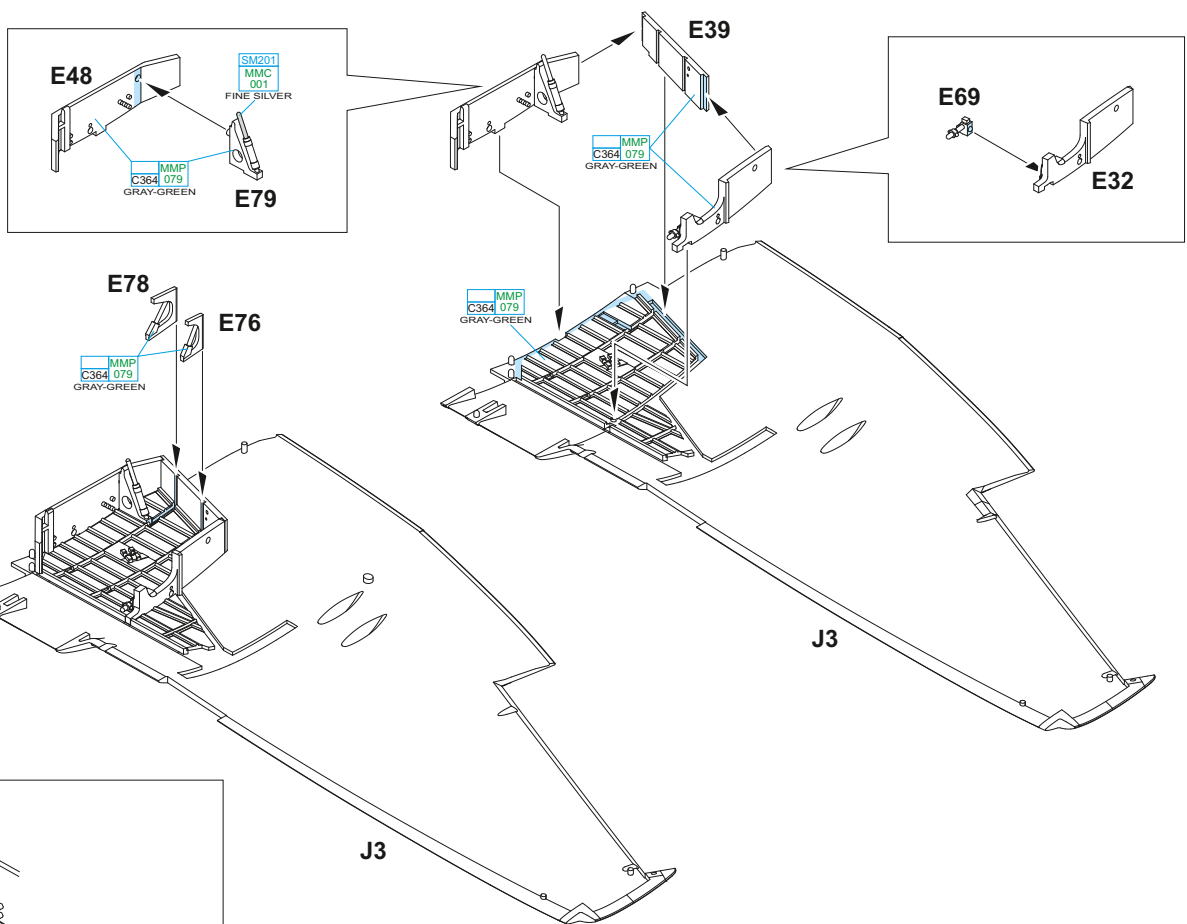
J

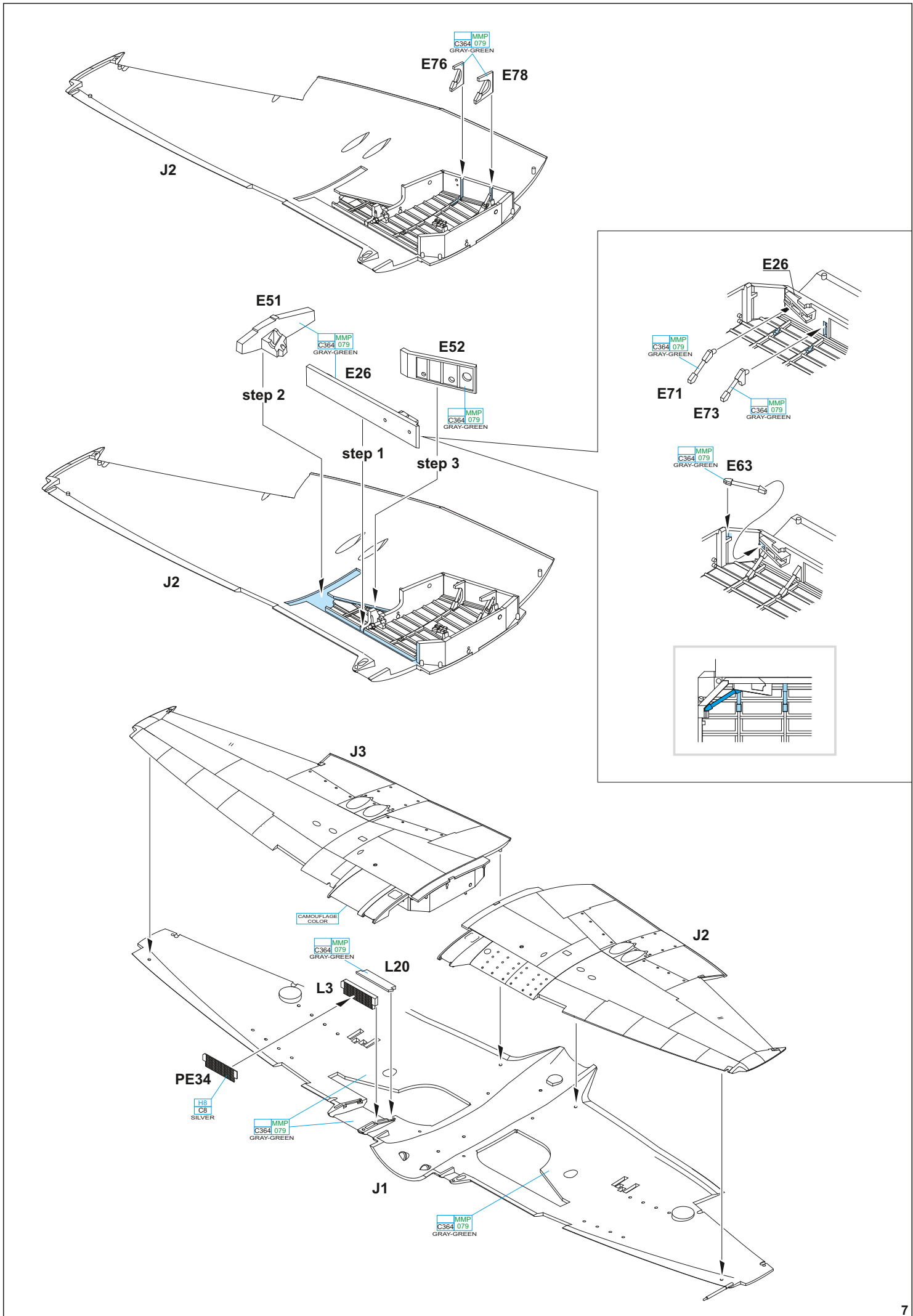


OPTIONAL:
decal K8

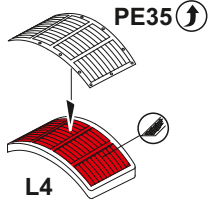


E18





MARKINGS **B** **E** **F**



L4 - MARKINGS **B** **E** **F**
L5 - MARKINGS **A** **C** **D**

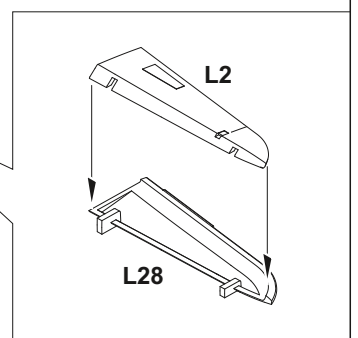
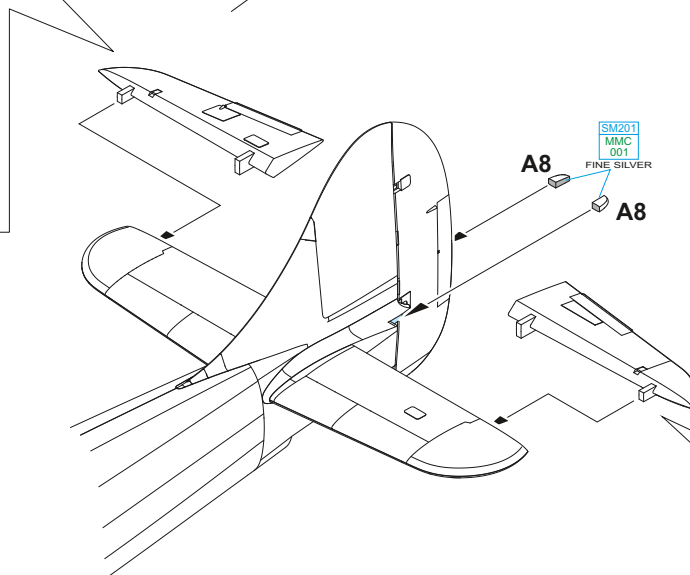
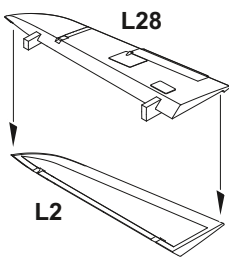
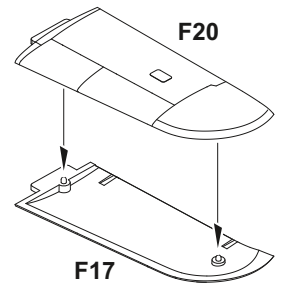
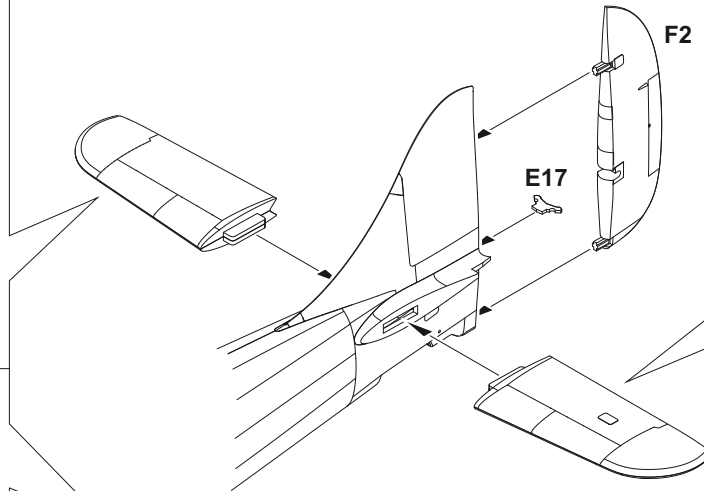
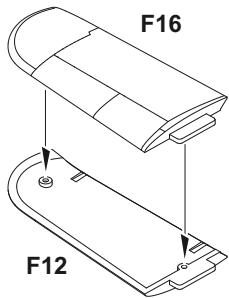
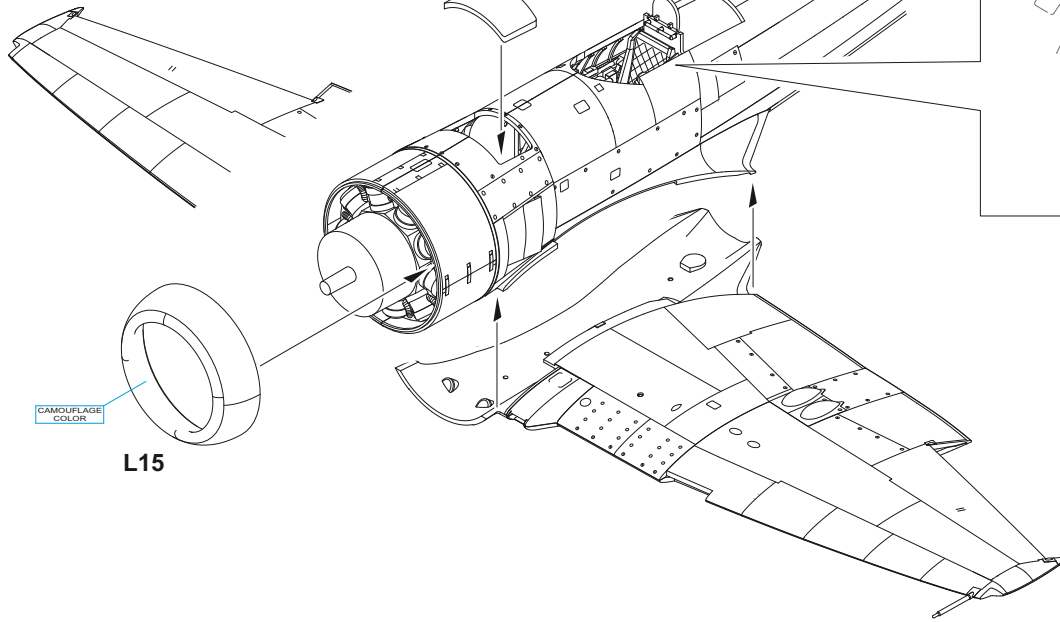
L5 ? L4

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

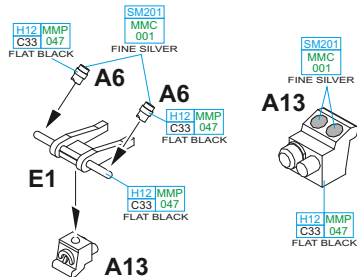
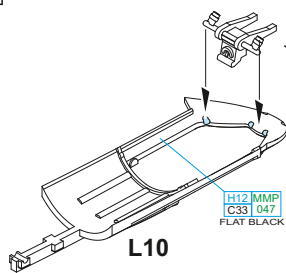
E74

E16

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK



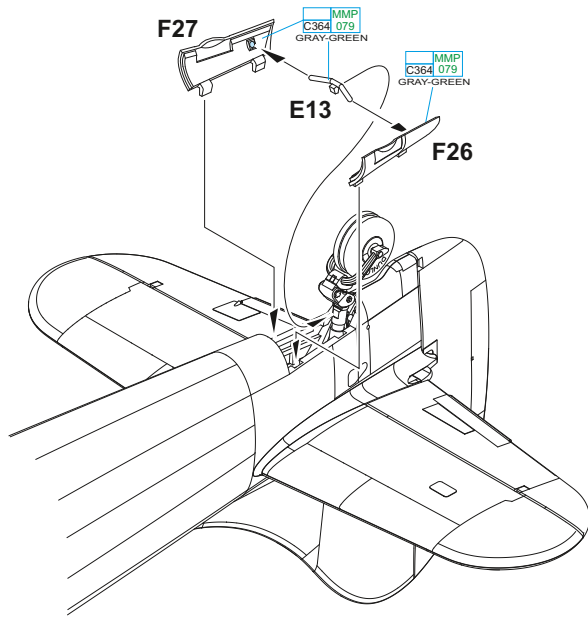
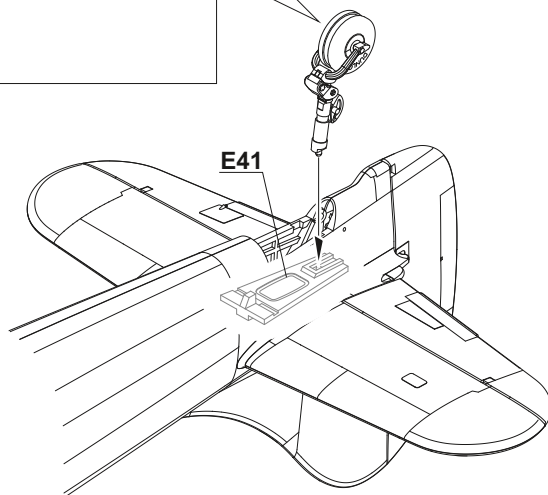
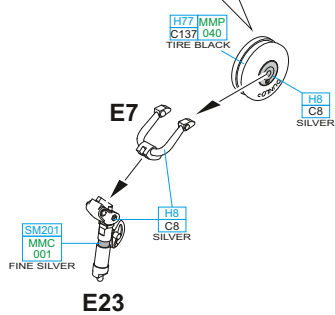
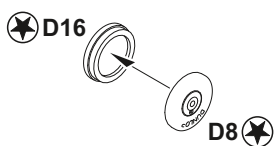
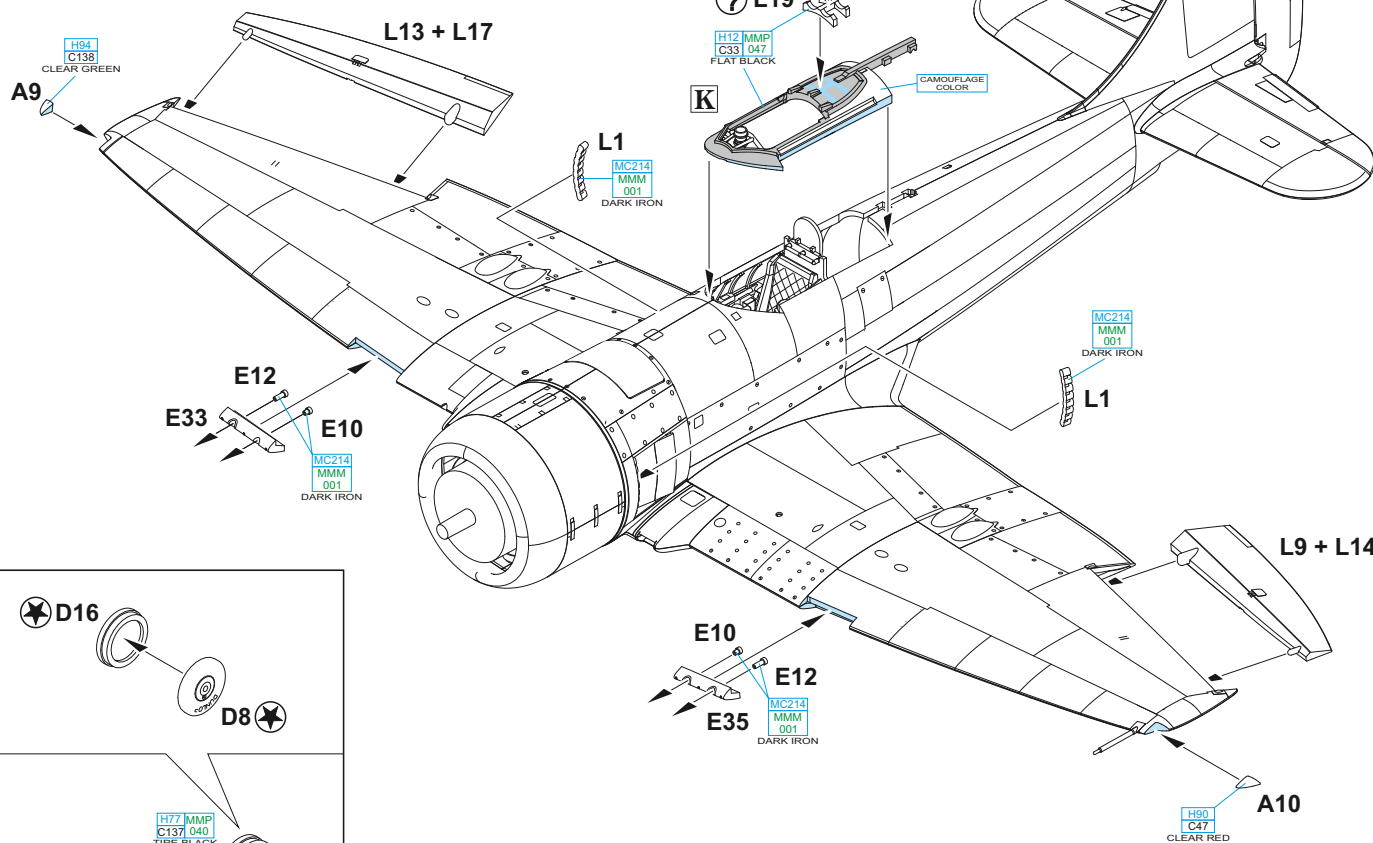
K

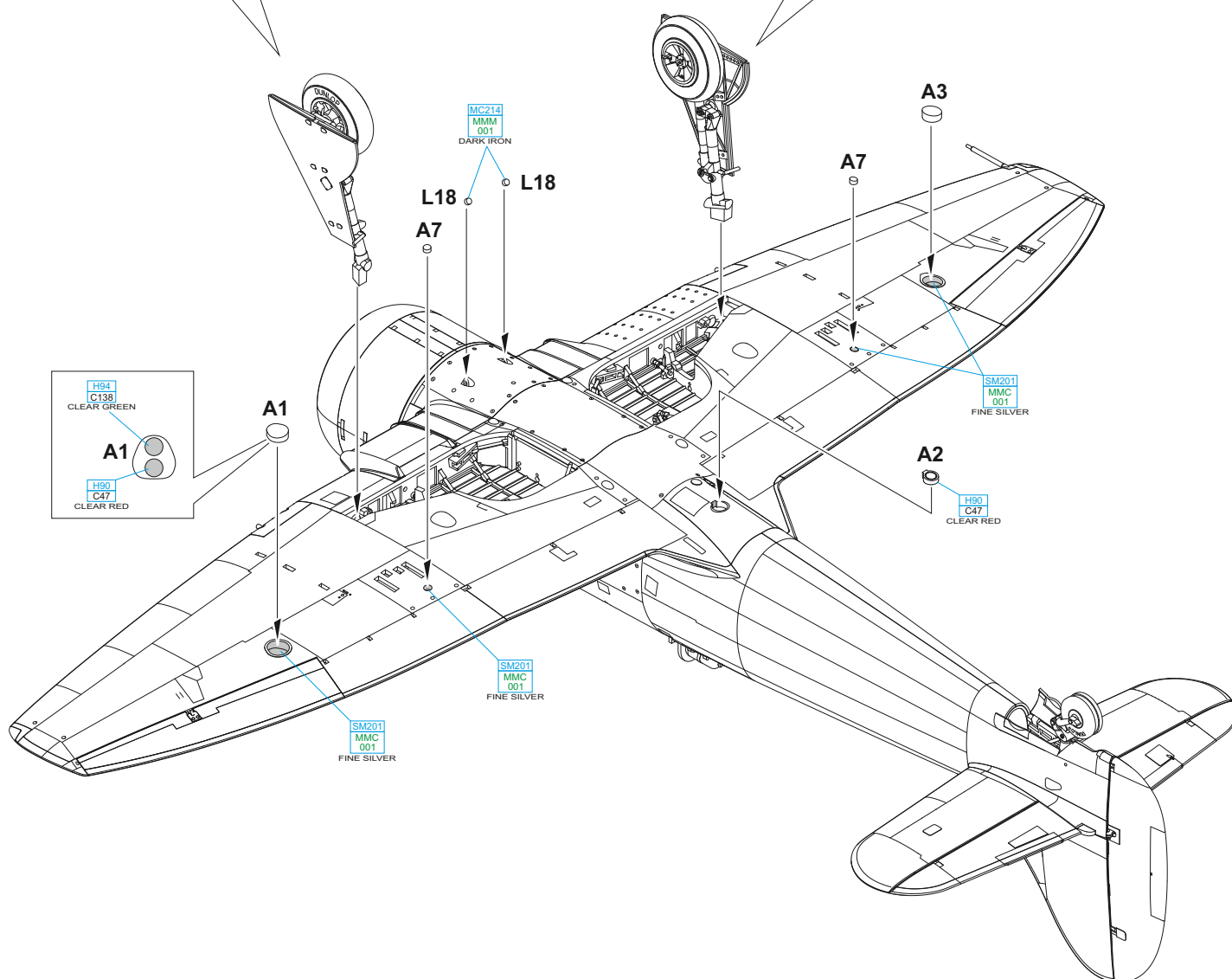
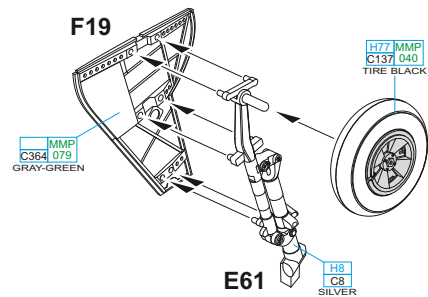
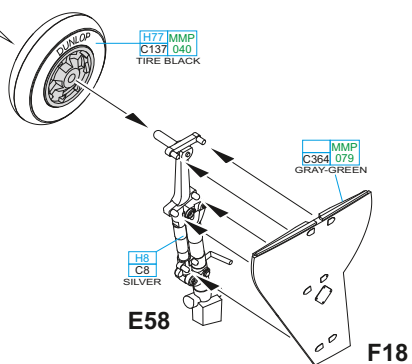
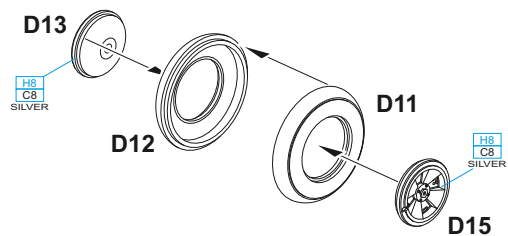
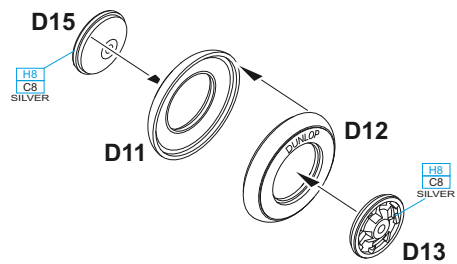


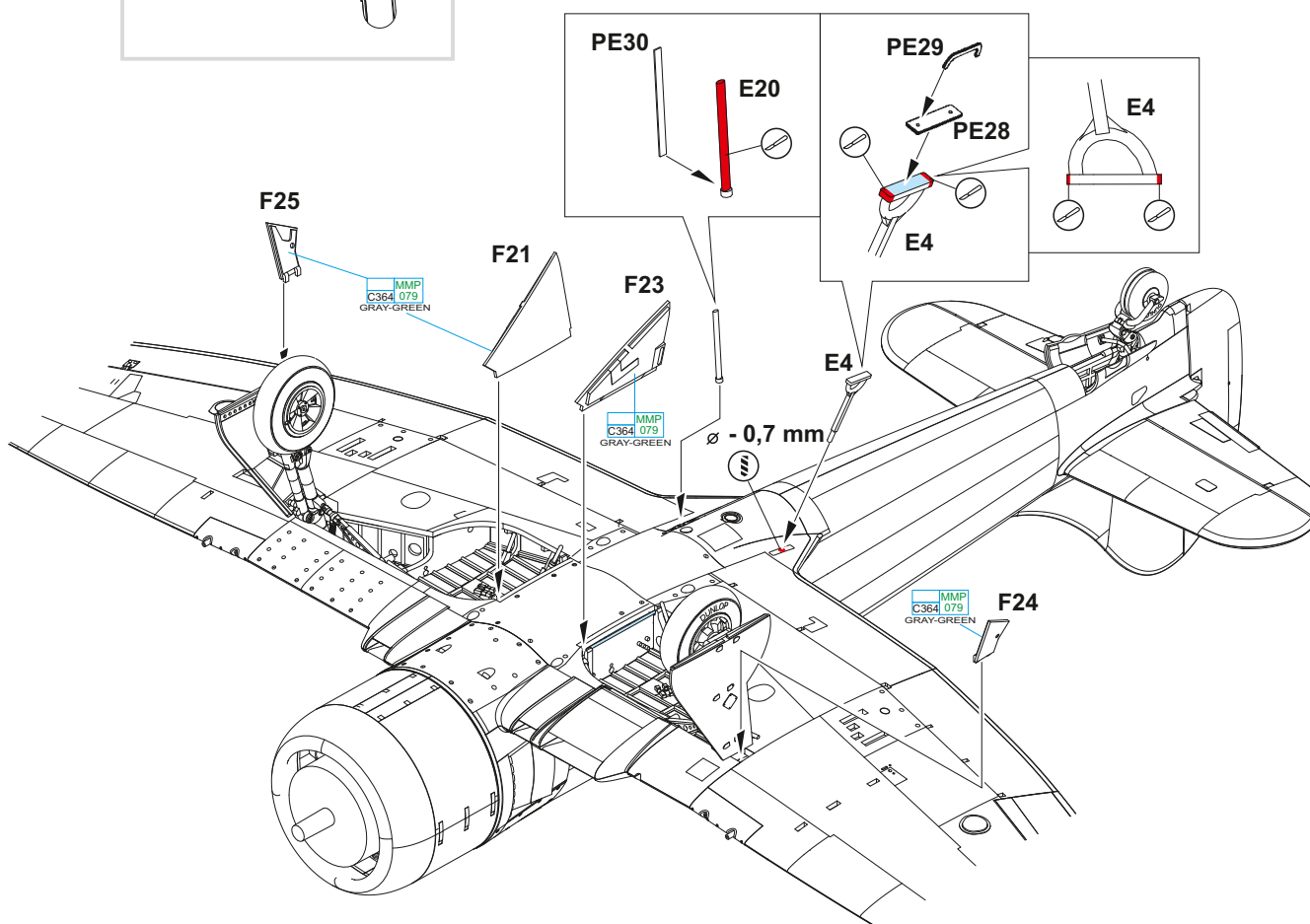
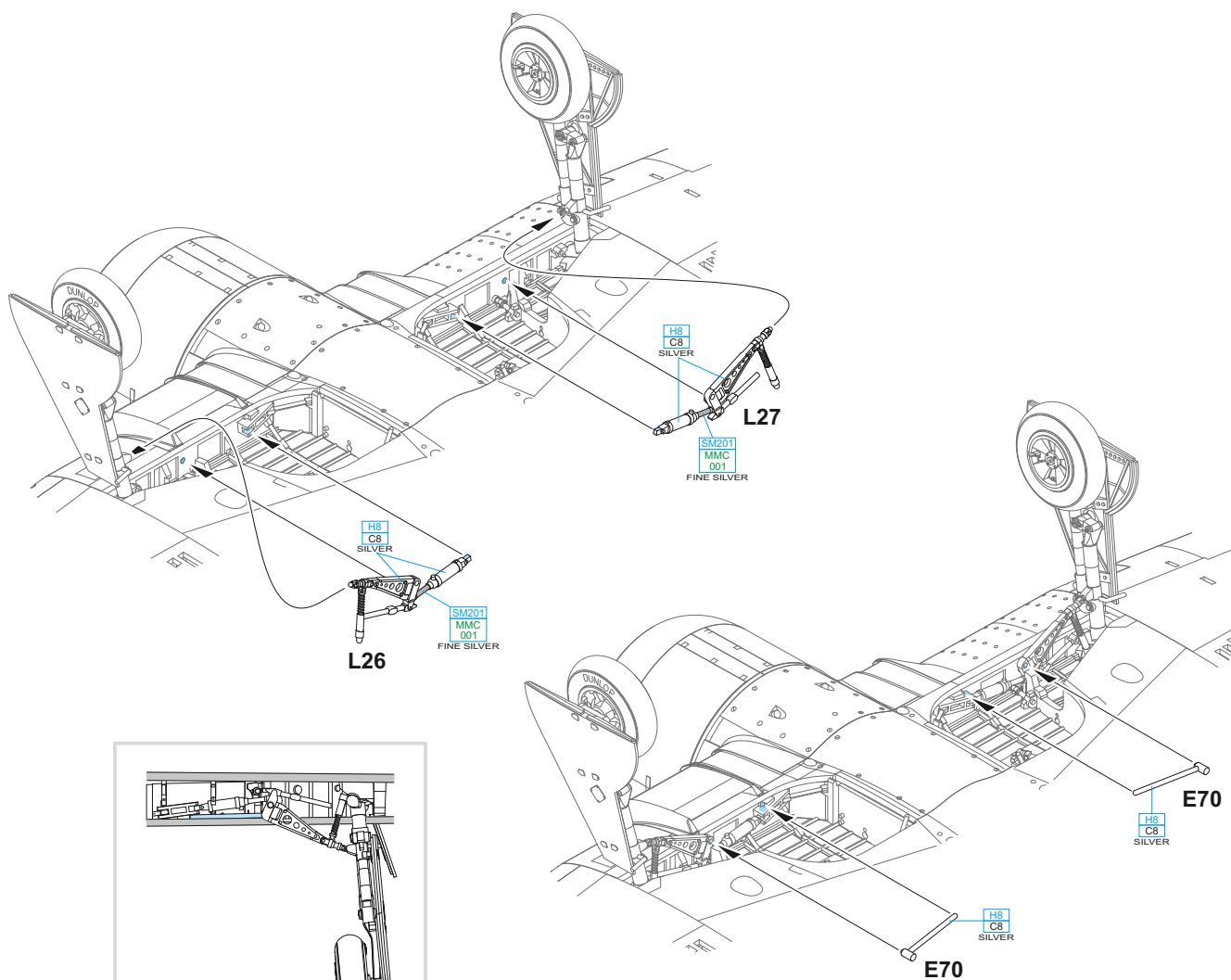
L9, L29 - MARKINGS **B, E, F** ONLY

② L29 2 pcs.

② L19







L

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

F11

A11 ★

PE25

E22

CLOSED CANOPY

L

★ **A4**

E8

H12 MMP
C33 047
FLAT BLACK

decal S42

E8

?

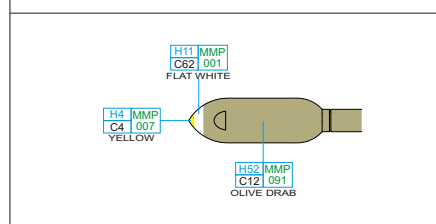
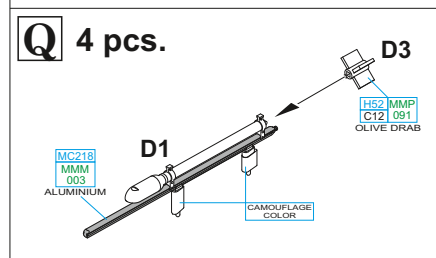
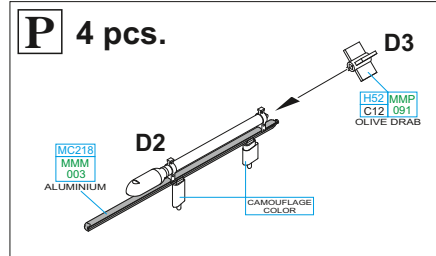
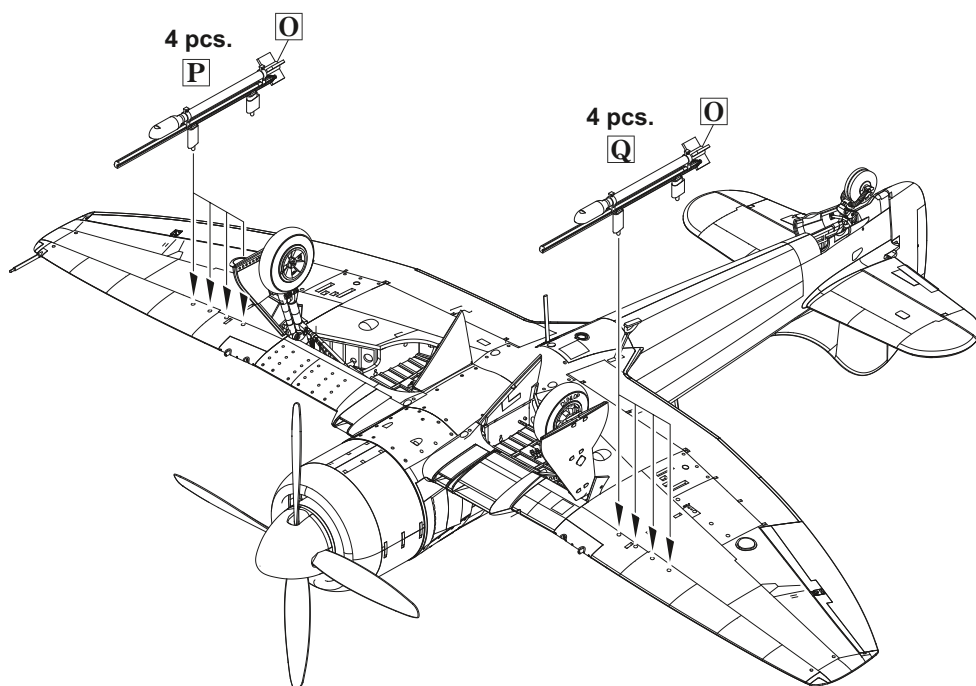
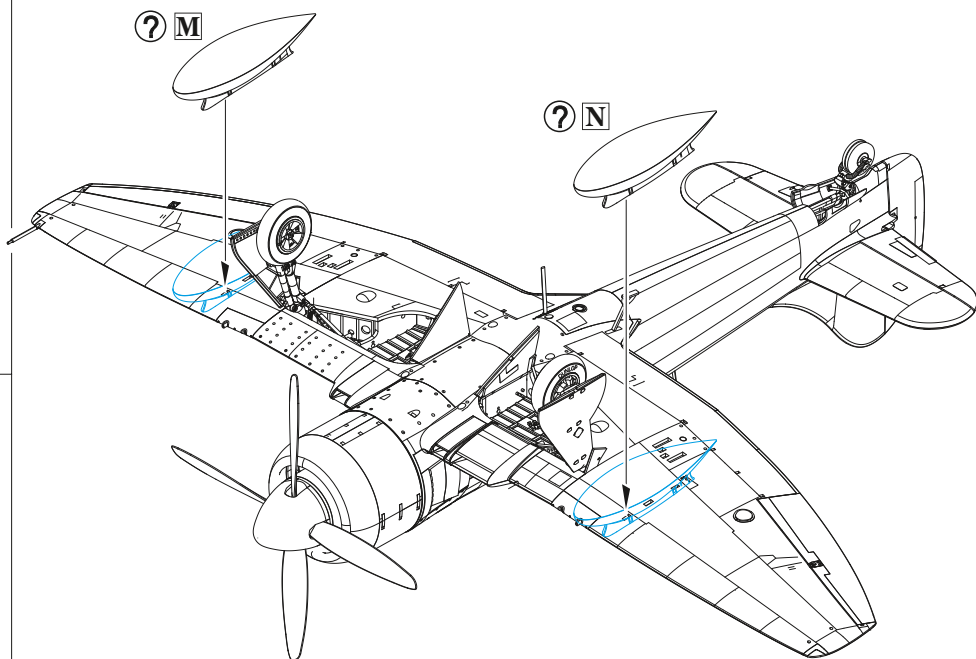
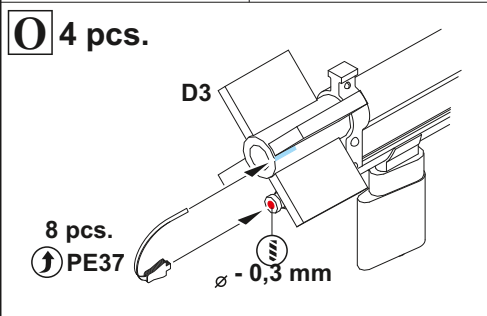
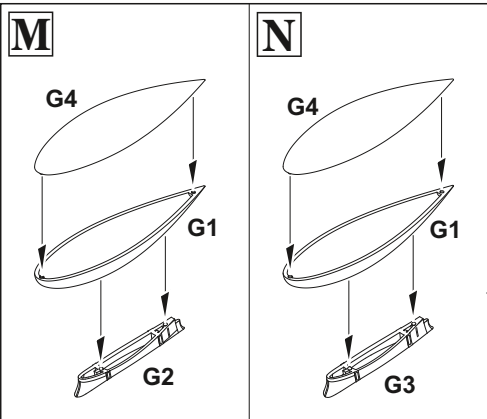
OPEN CANOPY

L

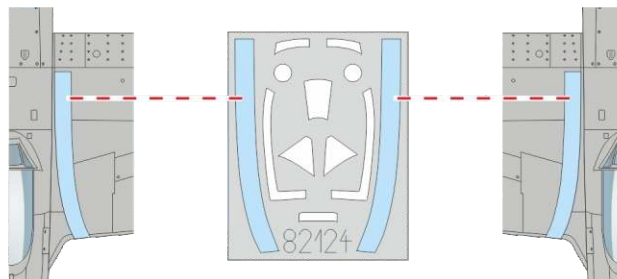
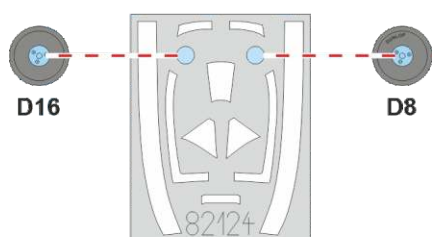
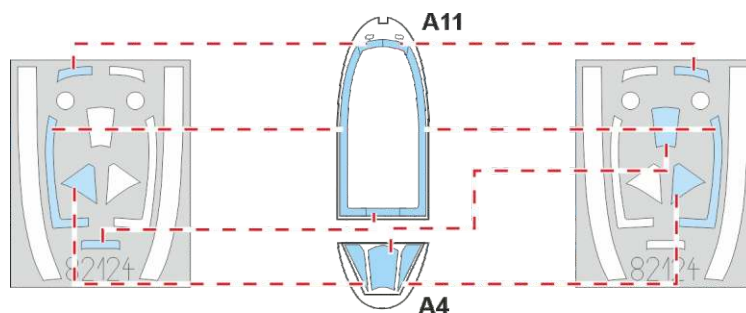
L6

L25

L16

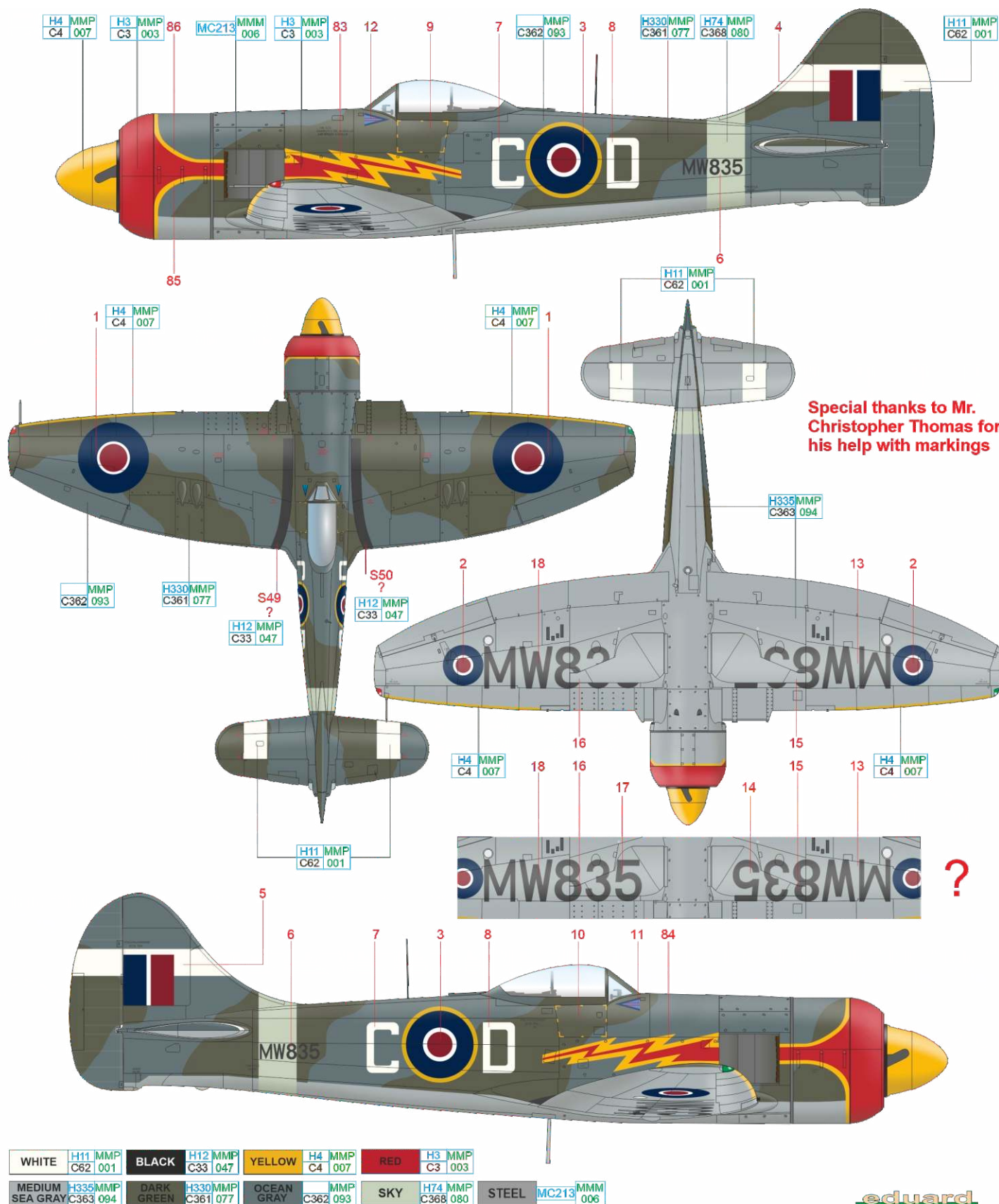


eduard
MASK
82124



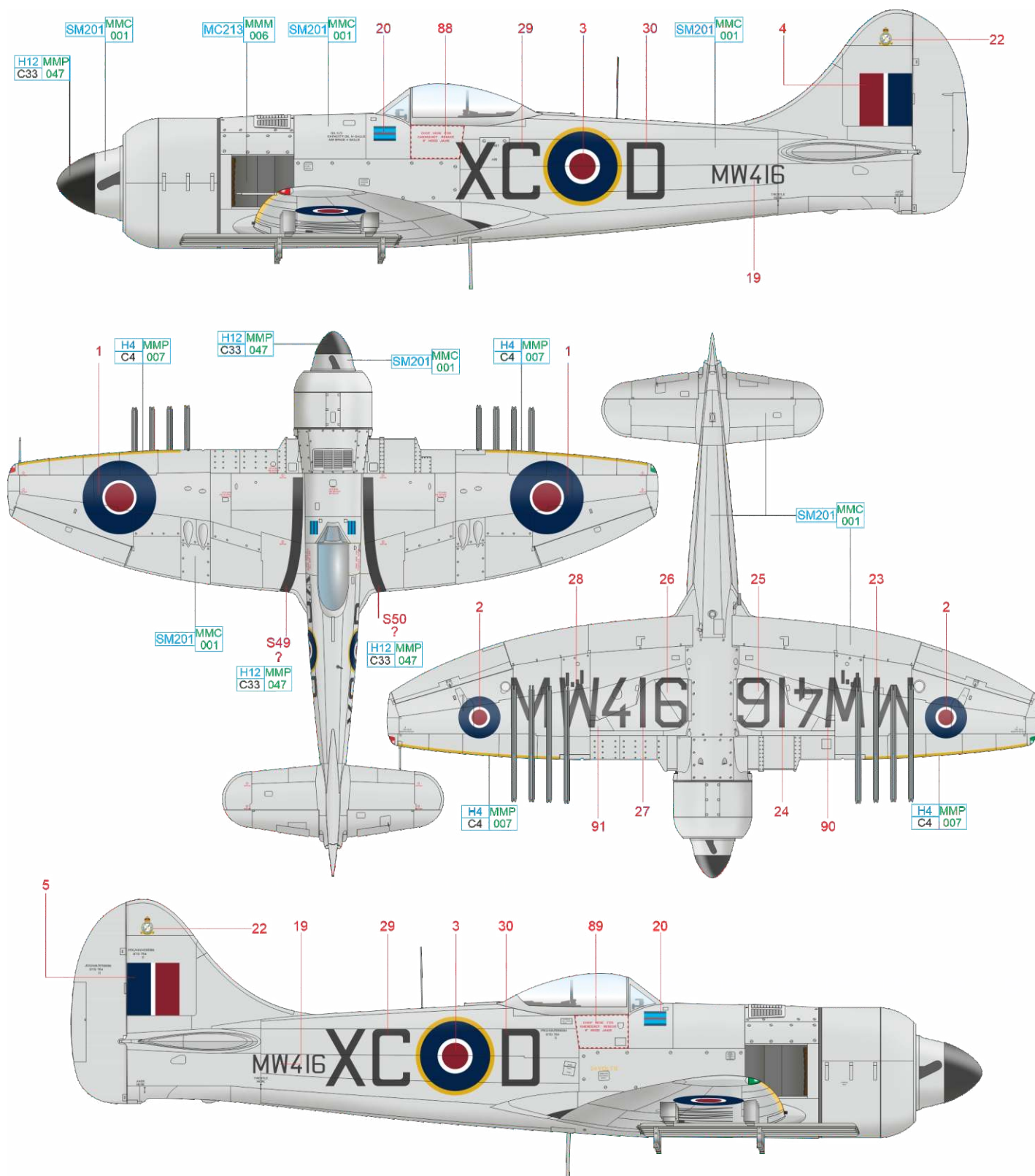
A MW835, W/Cdr Flying Charles H. Dyson, Jižní Sektor, RAF Middle Wallop, Velká Británie, duben 1946

Charles Harold Dyson se narodil v Indickém Džhánší (8. července 1913) a svou kariéru u RAF zahájil v roce 1937. Po výcviku se stal v roce 1938 příslušníkem No. 33 Sqn. a v Palestině (základna Ramla) podnikal útoky na arabské povstalce. Za tuto činnost si vysloužil DFC. Na Blízkém východě pokračoval i po vypuknutí 2. sv. války. Dne 11. prosince 1940 narazil na skupinu šesti italských CR.42 a údajně všechny sestřelil. Musel ale nouzově přistát a k jednotce se vrátil až 17. prosince. Armádní hlášení s gratulací pilotovi hovořilo dokonce o zničení sedmi nepřátel (jeden CR.42 narazil do S.79). Za tuto akci Dyson obdržel ke svému DFC také Bar a 19. prosince přidal další dva sestřely CR.42. V únoru 1941 se No. 33 Sqn přesunula do Řecka a tam byl Dyson 23. března sestřelen nejprve italským G.50 a poté 5. dubna protiletadlovým dělostřelectvem. V obou případech se zachránil na padáku. Po pádu Řecka sloužil Dyson jako zalétávací pilot v Egyptě a do dalších bojů už nezasáhl. Po návratu do Velké Británie krátce působil u CGS a AFD a poté strávil zbytek války jako instruktor a velitel výcviku v rámci taktických cvičných jednotek. Po válce zůstal ve službě až do října 1963. V době, kdy se z něj stal Wing Commander jižního sektoru, převzal tento stroj po R. P. Beamontovi a doplnil jej o nezvyklý doplněk v podobě stylizovaného blesku. Barvy nejsou přesně známy, s největší pravděpodobností byl blesk červeno-žlutý. Po krátké době byl ovšem ze stroje odstraněn a zůstal z něj jen červený klín na přídi bez lemu. Z blíže nezjištěných důvodů došlo u stroje k výměně krytů hlavního podvozku, a tím k narušení sériového čísla na spodních plochách.



B MW416, S/Ldr Henry Ambrose, No. 26 Sqn, RAF Zeltweg, Německo, červenec 1947

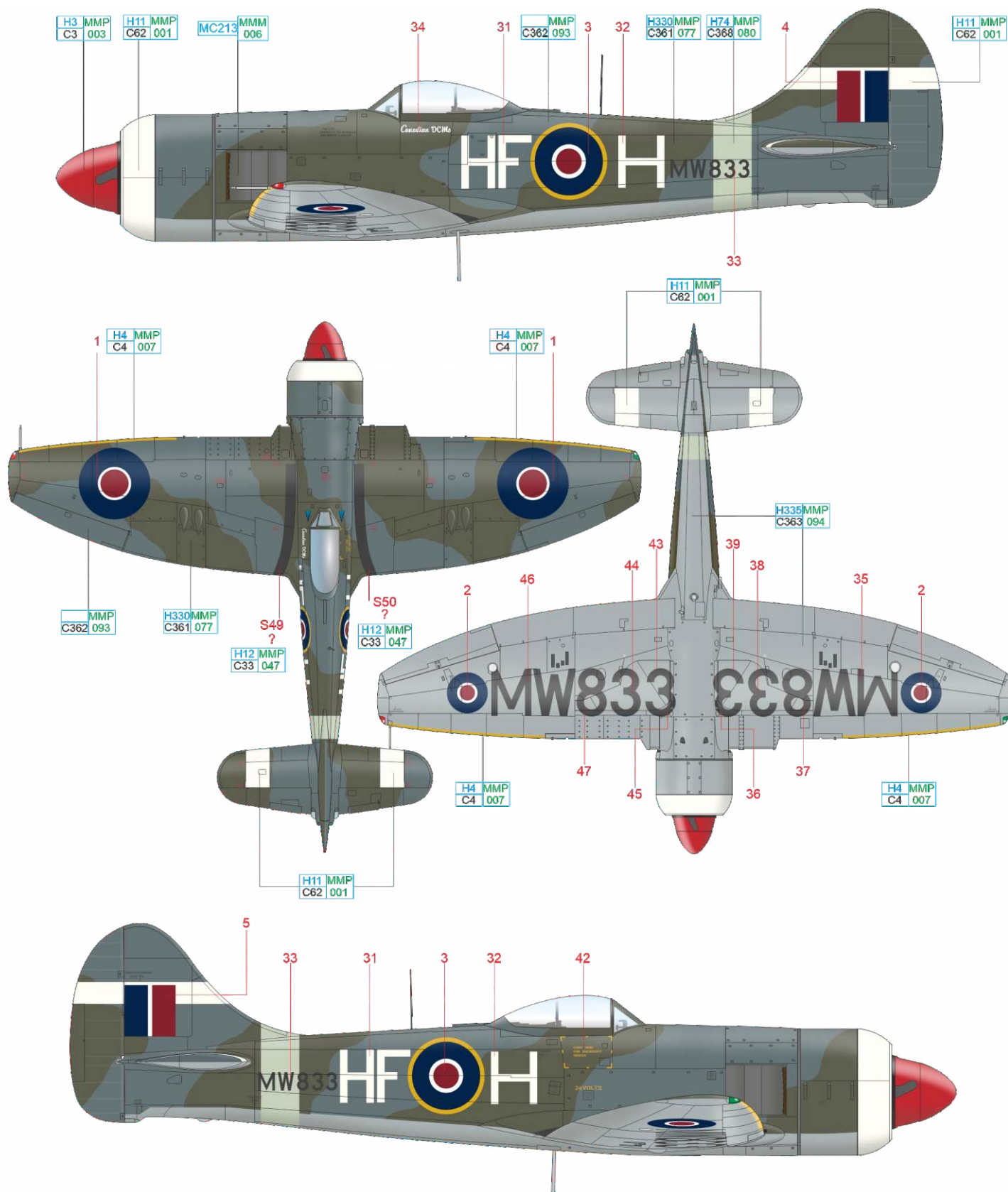
Henry „Poppa“ Ambrose přibyl k No. 257 Sqn v roce 1941 jako Flight Sergeant a v roce 1942 zde jednotka vyměnila Hurricane za Typhoony. U jednotky sloužil až do roku 1943, kdy byl po ukončení operačního turnusu vyslán na odpočinek a přeškolen na řídicího stíhacího operací. V této roli sloužil během operace Neptun (námořní část operace Overlord) 6. června 1944 a v následných operacích nad Normandií. V srpnu 1944 se vrátil k operačnímu létání a nastoupil k No. 175 Sqn jako velitel letky. Létal s raketami vyzbrojenými Typhoony. V únoru 1945 byl povýšen na velitele No. 181 Sqn, tedy jednotky také létající s Typhoony. Po válce pokračoval Ambrose v řadách RAF a od ledna 1946 velel No. 41 Sqn, která byla na začátku dubna přeznačena na No. 26 Sqn. Ambrose pokračoval ve funkci Squadron Leadera do května 1947. Jeho Tempest Mk.II pochází z první padesátikusové série vyrobené v Banwellu (Bristol) a původně tedy neměl tropický filtr. Poté jím byl podobně jako dalších šest strojů z první série přestavěn plně na „tropický“ standard, dostal tedy i nádrže na vodu v kabině, stejně jako šest dalších raných sériových letounů dodaných RAF. Stroj sloužil u jednotky v období červenec 1946 až září 1948, a to výhradně velitelům jednotky. Postupně s ním létali Ambrose, Brandt, Mitchell a Frost. Vrtulový kužel byl v období, kdy s ním létal Ambrose, pravděpodobně černo-stříbrný. Celý letoun měl nátěr celulóзовou stříbritou barvou (Silver Dope spec. 33B/317 516 Type C; Cellulose). Barva odpovídá FS 595B 17178. Stroj nesl po obou stranách označení Squadron Leadera, později dostal také znak jednotky na vrchol směrovky.



BLACK H12 MMP C33 047 YELLOW H4 MMP C4 007 SUPER FINE SILVER SM201 MMC 001 STEEL MC213 MMM 006

eduard

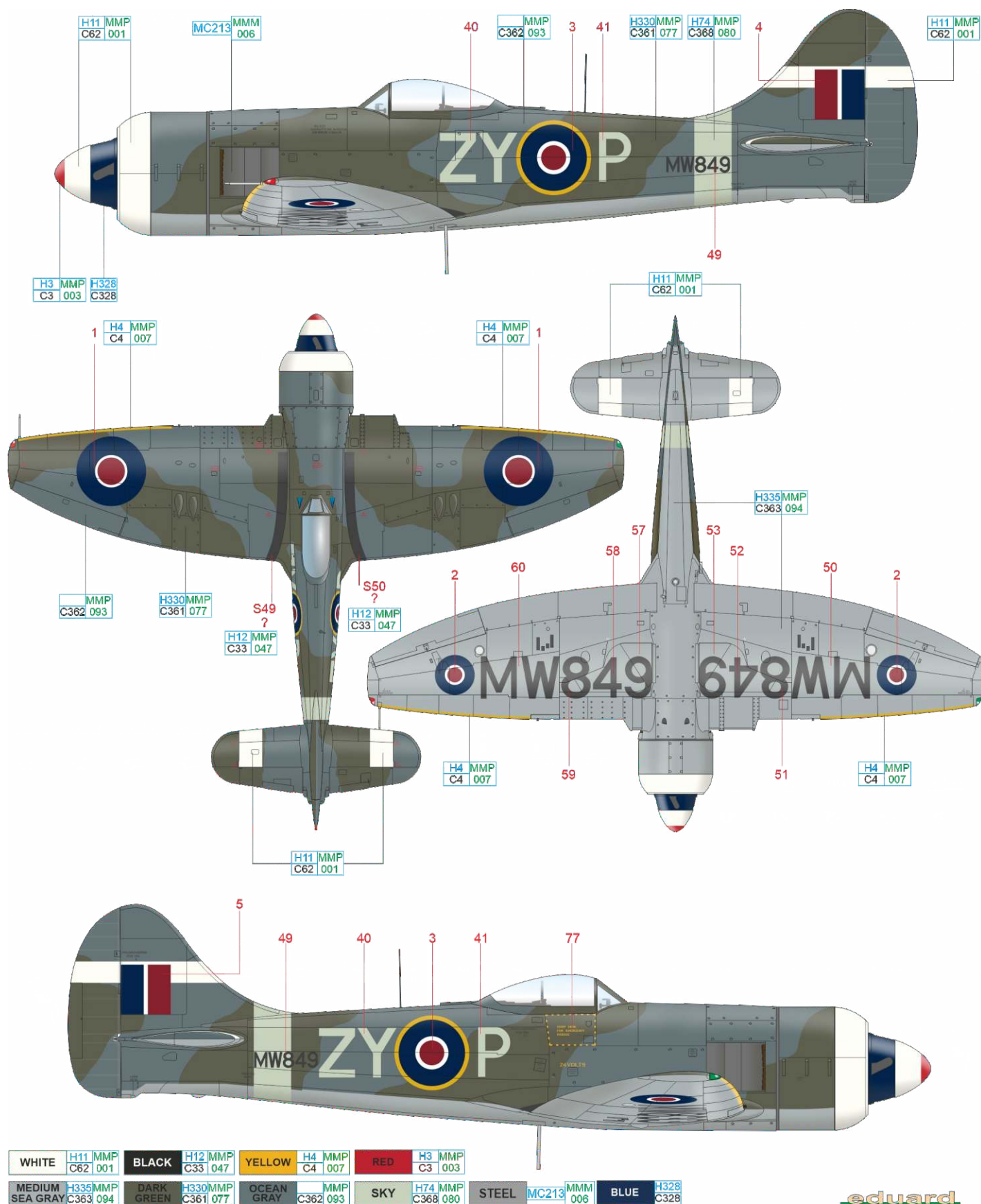
Stroj pojmenovaný „Canadian DCMs“ podle sbírky stejnojmenné organizace, sloužil u No. 183 Sqn., která byla 15. listopadu 1946 v rámci snižování stavů RAF přeznačena na No. 54 Sqn. Podobně jako většina ostatních squadron s vyššími čísly tak převzala označení starší a tradičnější jednotky. No. 54 Sqn. byla jednou ze dvou, 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. Poté, co byl ze stavu jednotky vyřazen, prošel MW833 opravou v Langley (Hawker) a zůstal ve stavu No. 6 MU Brize Norton až do srpna 1951, kdy byl předán k sešrotování.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007	RED	H3 MMP C3 003
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	SKY	H74 MMP C368 080
					STEEL	MC213	MMM 006

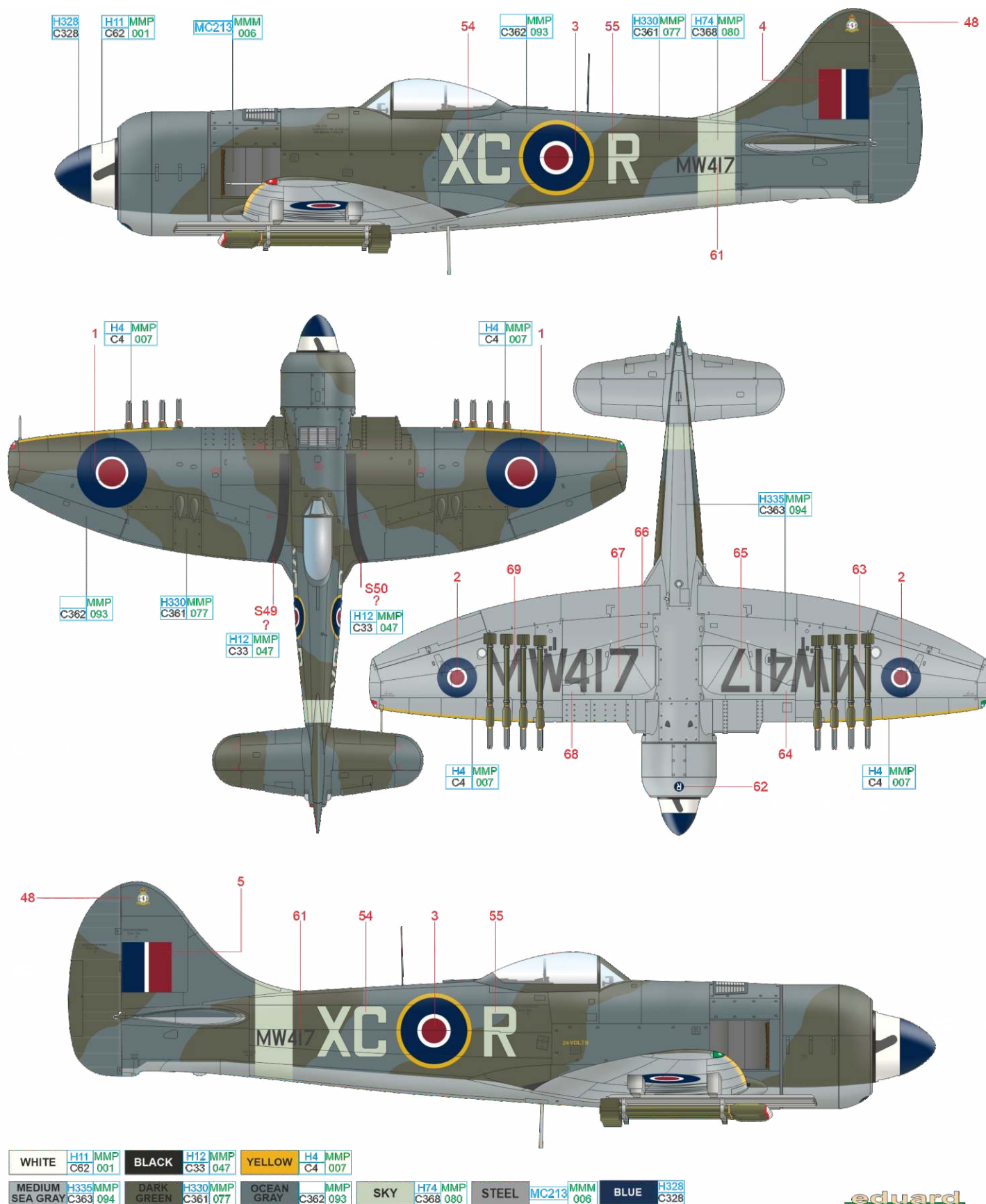
D MW849, No. 247 Sqn, RAF Chilbolton, Velká Británie, září 1945

No. 247 Squadron byla zformována na sklonku 1. světové války, 20. srpna 1918, spojením No. 336 a No. 337 Flight RNAS (Royal Naval Air Service) a již za pět měsíců byla 22. ledna 1919 zrušena. Reaktivována byla 1. srpna 1940 a dostala za úkol bránit jihozápadní část britského pobřeží, včetně přístavů Plymouth a Falmouth. Vzhledem k tomu, že byla vyzbrojena zastaralými dvouplošníky Gloster Gladiator, byly její šance uspět v boji s německými protivníky malé. K přezbrojení na Hawker Hurricane došlo v prosinci 1940 a jednotka s nimi létala denní i noční mise. Prvního vítězství dosáhli její piloti až 7. července 1941, kdy byl sestřelen jeden Ju 88. Po přezbrojení na Typhoony již jednotka létala výhradně jako denní a patřila mezi nejvytíženější při útocích na pozemní cíle ve Francii před vyložením. Po ukončení bojů v Evropě byla No. 247 Sqn. vyňata ze stavu 2nd TAF a začala se připravovat k odeslání na Dálný východ do Barmy. Za tím účelem byla jednou z prvních, které obdržely Tempesty Mk.II. Kapitulace Japonska nicméně plány změnila, jednotka zůstala na ostrovech a stala se následně první squadronou, která byla přezbrojena na reaktivní de Havilland Vampire. Letoun MW849 měl standardní kamuflážní schéma doplněno bílými pruhy na směrovce a horizontálním stabilizátoru, vrtulový kužel byl tříbarevný, pravděpodobně v barvách britské kokardy tedy červeno-bílo-modrý.



E MW417, No. 26 Sqn, RAF Wunstorf, Německo, 1947

V rámci snižování stavů byla někdejší No. 41 Sqn přeznačena na No. 26 Sqn. Došlo k tomu 1. dubna 1946, kdy byla jednotka dislokována na základně Wunstorf v Německu. Samotná No. 26 Squadron byla založena 8. října 1915 v Netheravonu (GB) a následně odeslána do východní Afriky, kde působila z letiště v Mombase až do února 1918, kdy byla přesunuta zpět a následně v červenci rozpuštěna. Reaktivována byla 11. října 1927 jako jedna letka strojů Armstrong Whitworth Atlas. Válku zahájila No. 26 Sqn s letouny Westland Lysander a s nimi také létala průzkumné mise až do února 1941, kdy je vyměnila za Curtissy Tomahawk a ty zase za P-51 Mustang (a krátce také za Spitfiry), se kterými pokračovala v průzkumných misích. Válku zakončila v Německu, kde byla také rozpuštěna a následně znovu vytvořena z No. 41 Sqn. Tento letoun je zajímavý tím, že má kódové označení neobvykle lemováno tenkou černou linkou. Vrtulový kužel byl modro-bílý a na vrcholu směrovky byl namalován znak jednotky, kterým je hlava antilopy. Heslo squadrony „N Wagter in der Lug“ (vzdušná hřídko) je v afrikánštině, neboť původně byla jednotka sestavena z Jihoafríčanů. Tempesty Mk.II používala jednotka až do dubna 1949, kdy přezbrojila na reaktivní de Havillandy Vampire.



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 působila proti komunistickým guerillám 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. Stroj MW423 patřil původně do stavu No. 26 Sqn a nesl kód XC-J. Poté byl předán v dubnu 1949 do stavu No. 33 Sqn. Byl také jedním ze sedmi strojů rané série, převedených plně na „tropicaly“ standard. Zaujímavé je u něj také výstražné označení unikového panelu i na levé straně trupu. Vrchol směrovky zdobí znak jednotky s hlavou jelena a jednoduchým heslem „Loyalty“ (věrnost). MW423 sloužil do 20. ledna 1950, kdy záhada na podvozku zapříčinila převrácení letounu při přistání. I když byl stroj opraven, do stavu žádné jednotky již zařazen nebyl.

