

Tempest Mk.II late version

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82125

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 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 perutě RAF rozpuštěny a jejich Tempesty 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 bojů během války o Hajdarábád, Kašmír a Džammú v letech 1947–49.

V Evropě sloužily po válce Tempesty Mk.II u dvou perutí Fighter Command a také u tří perutí BAFO (British Air Forces of Occupation) v Německu. Všechny tyto perutě 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 late version

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, továrna Hawkeru v Langley jich dodala 100. Tyto letouny měly sériová čísla s prefixem MW a byly bez tropického filtru (identifikovatelné 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). Celkem bylo v sedmi výrobních blocích vyrobeno 302 strojů PR série. Většina zbývajících Tempestů Mk.II série MW byla později upravena na tropický standard a prodána do Indie nebo Pákistánu. Posledním bojovým nasazením Tempestů Mk.II v rámci RAF byly opeace No. 33 Sqn v Malajsi během tamního komunistického povstání (Malayan Emergency). Působily tam v letech 1950 a 1951.

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



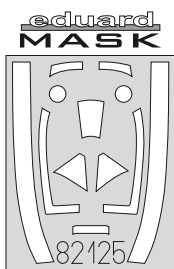
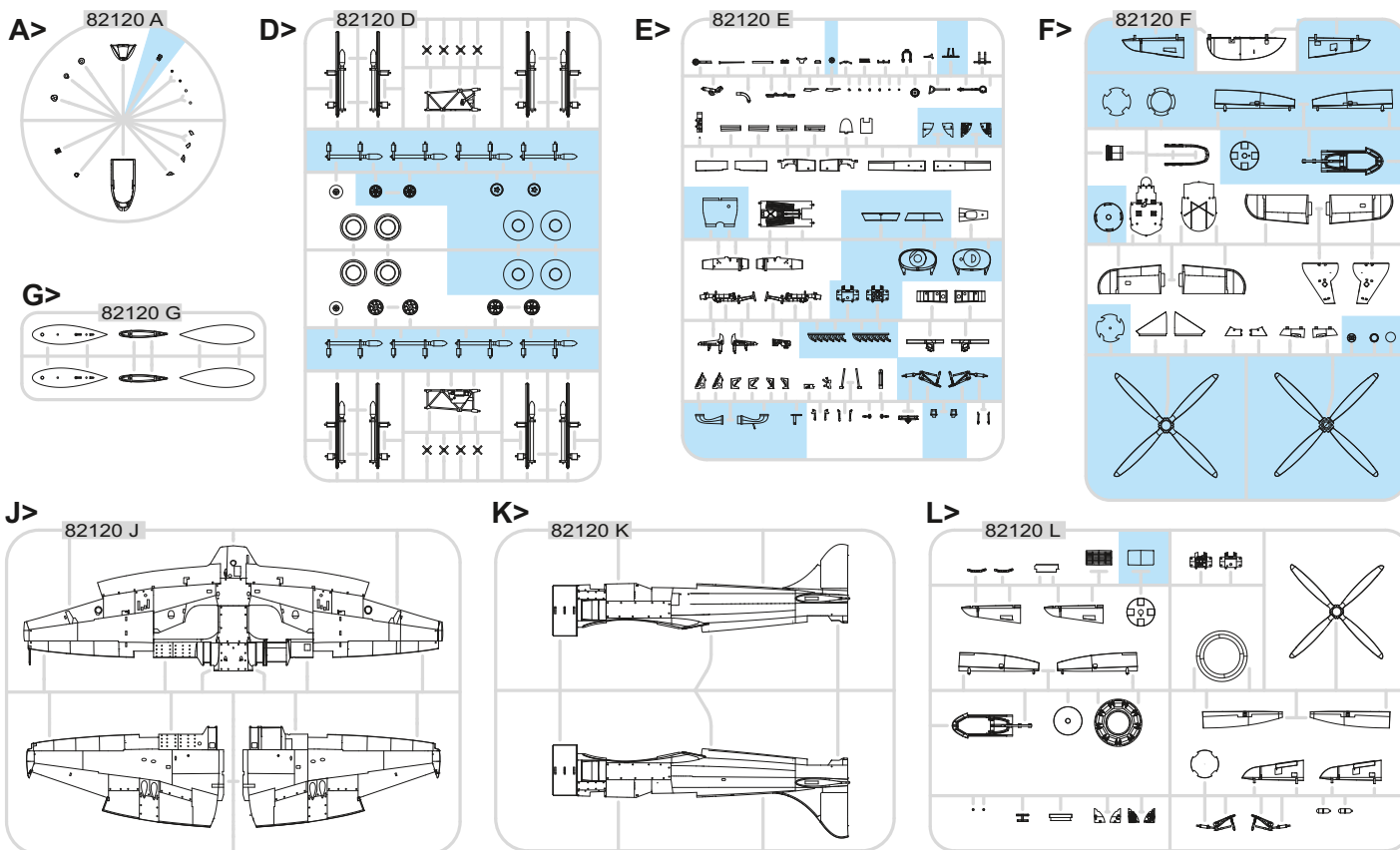
TEILE



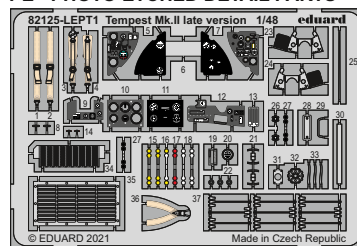
PIÈCES



部品



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

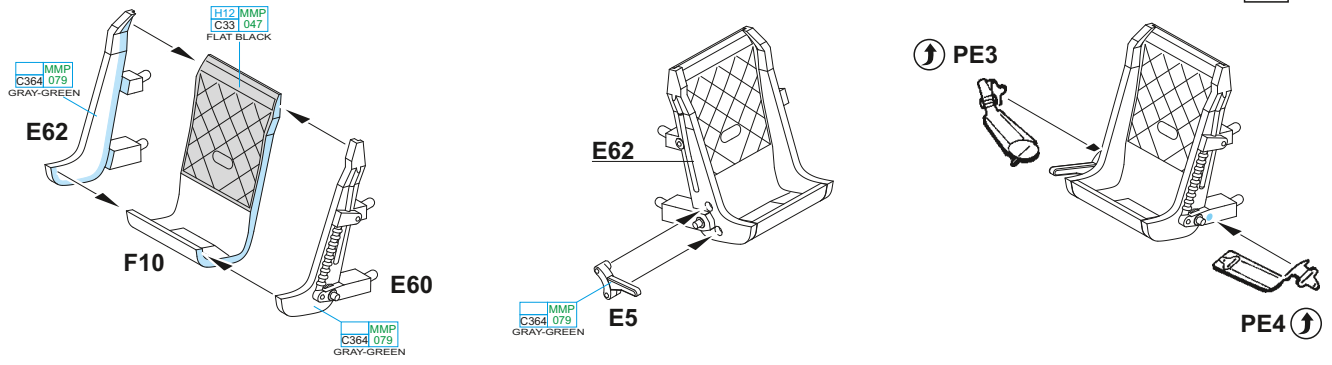


色

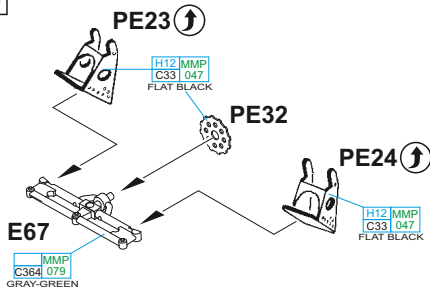
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H7	C47	MMP-002	BROWN
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C66		BRIGHT BLUE
H52	C12	MMP-091	OLIVE DRAB
H71	C21	MMP-076	MIDDLE STONE
H72	C369	MMP-078	DARK EARTH
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H307	C307	MMP-074	GRAY
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRASS
	C362		OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	MMP-092	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

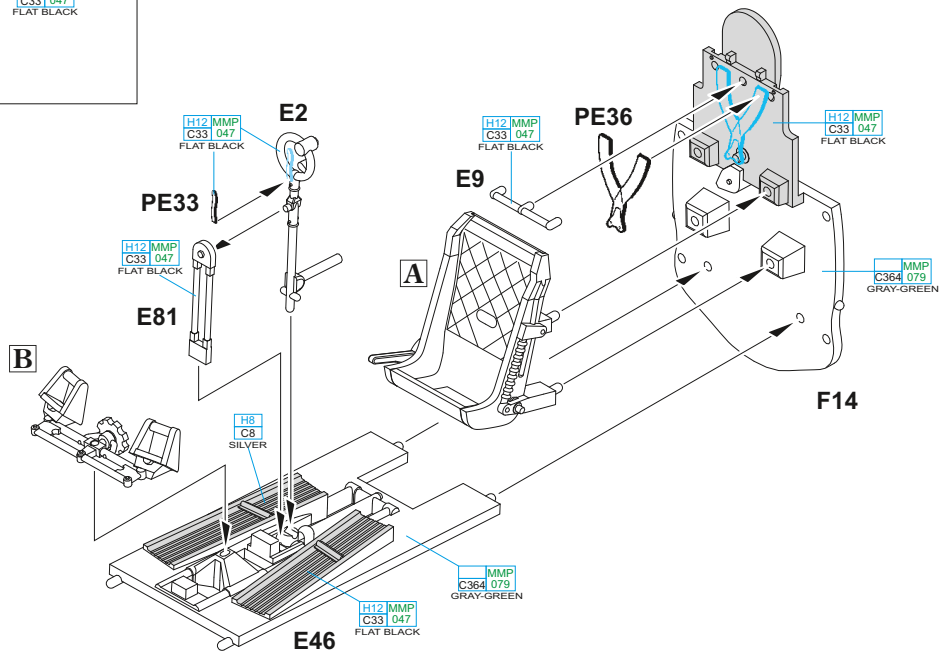
A



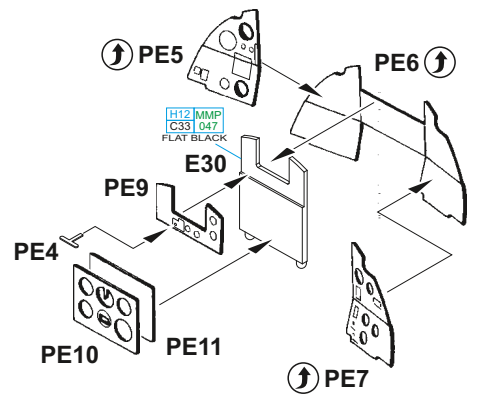
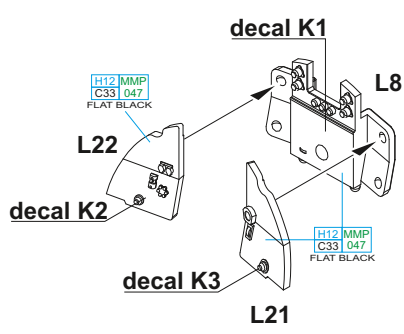
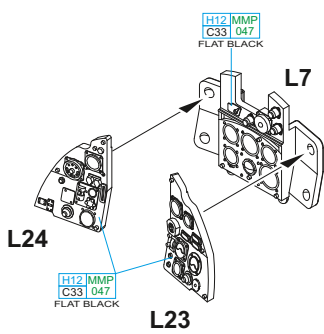
B

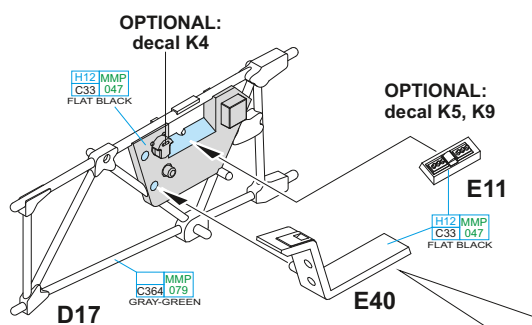
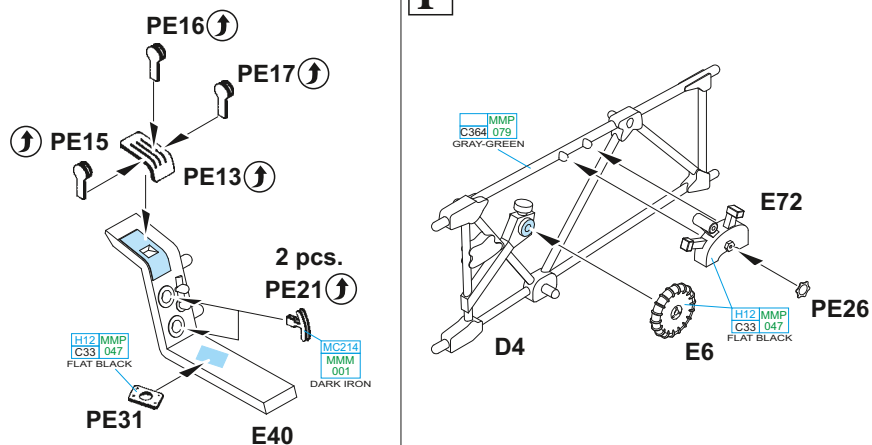
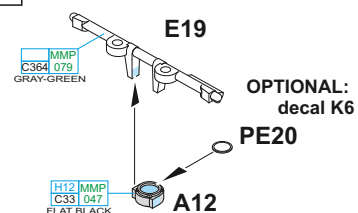
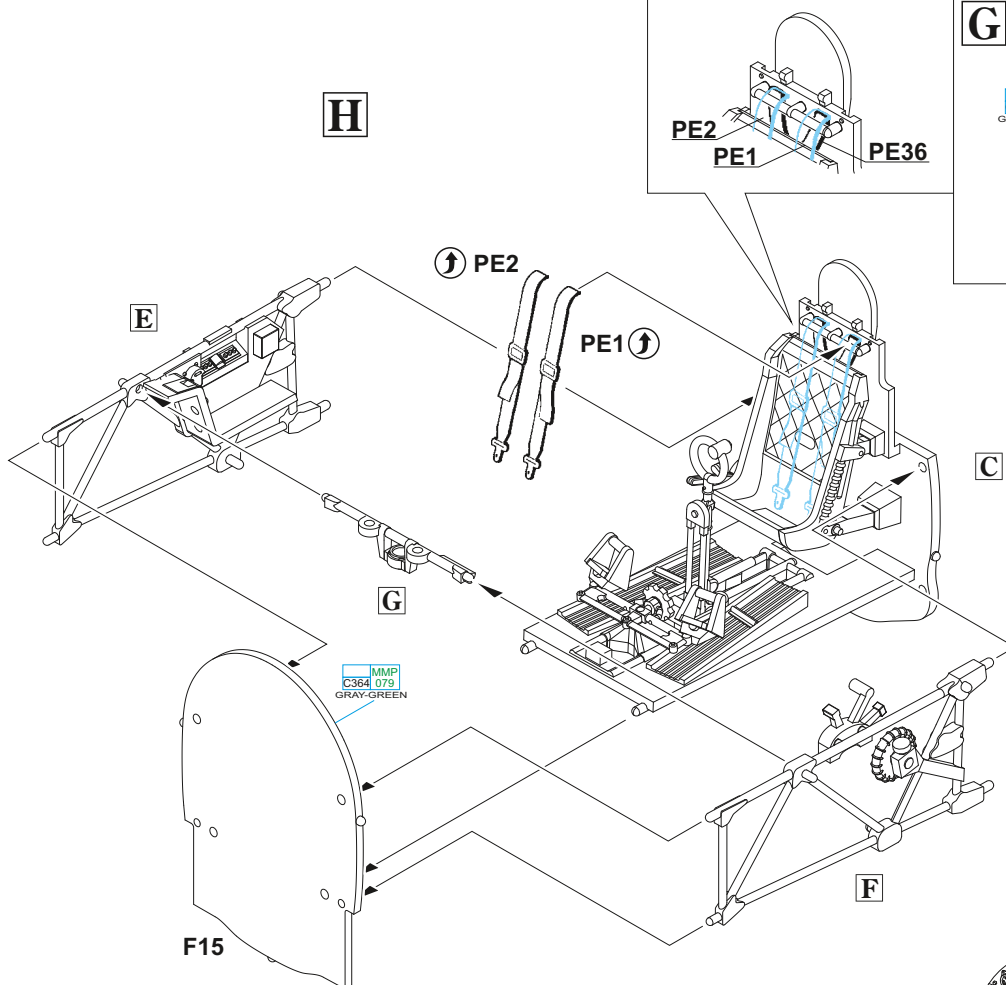
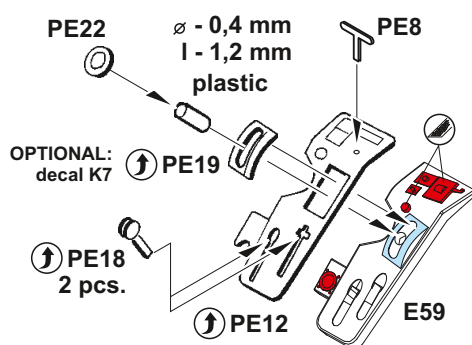
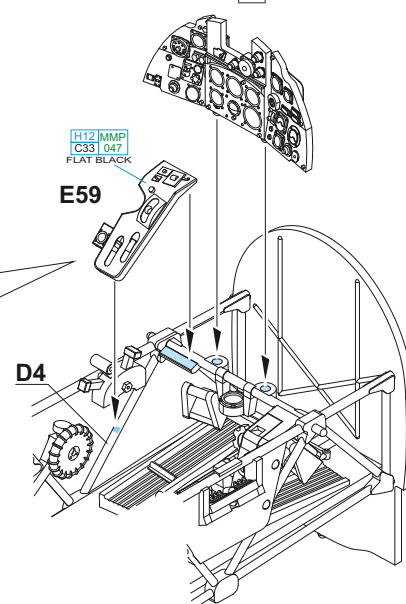


C

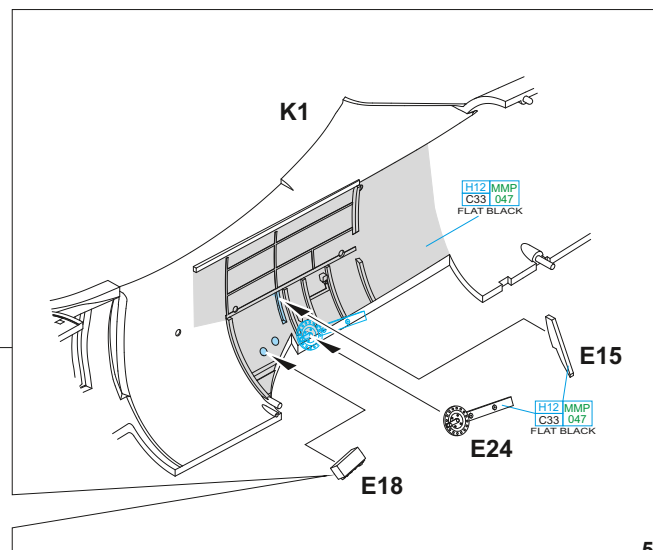
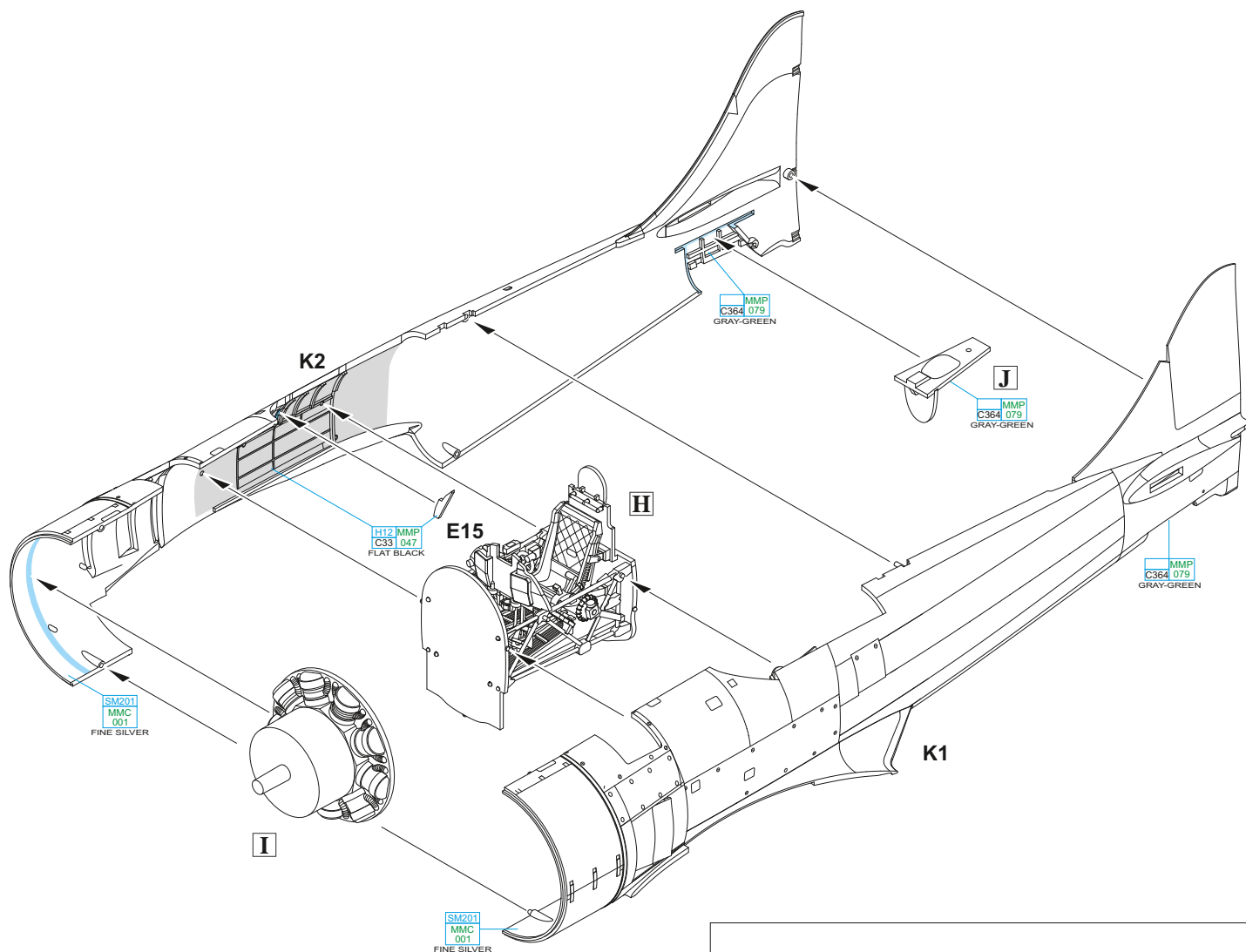
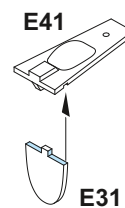
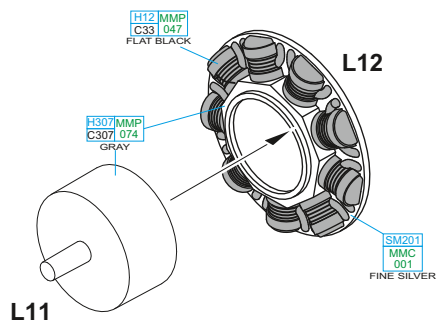


D

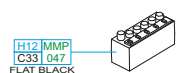


E**F****G****H****D**

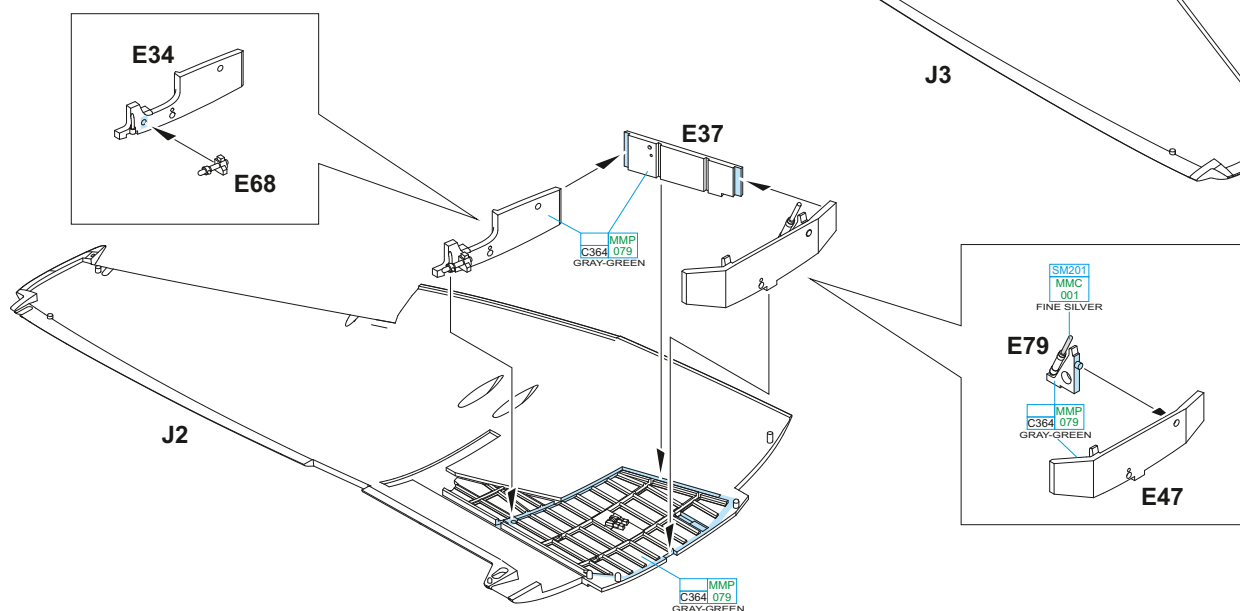
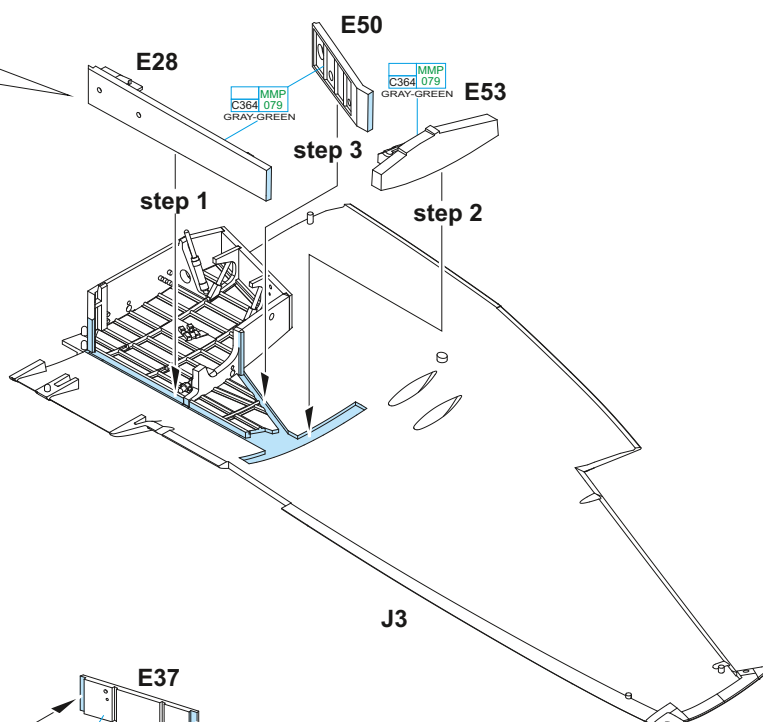
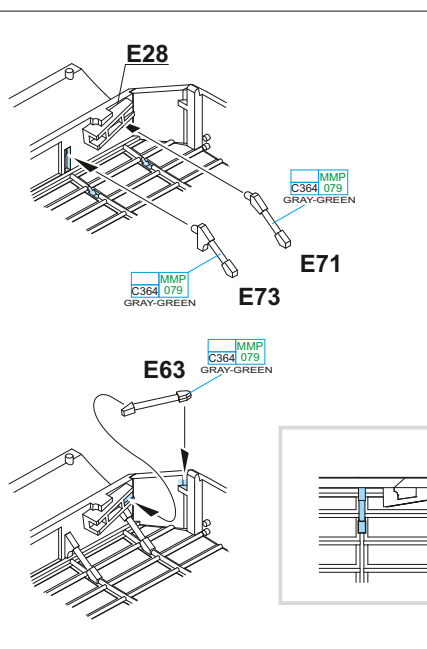
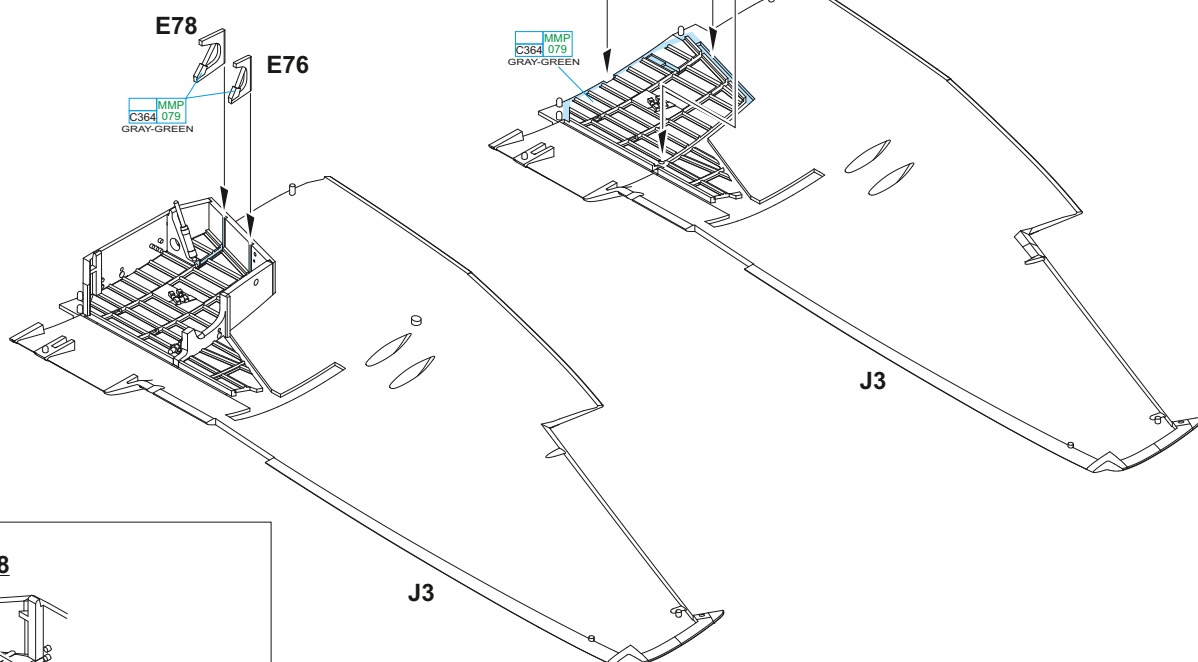
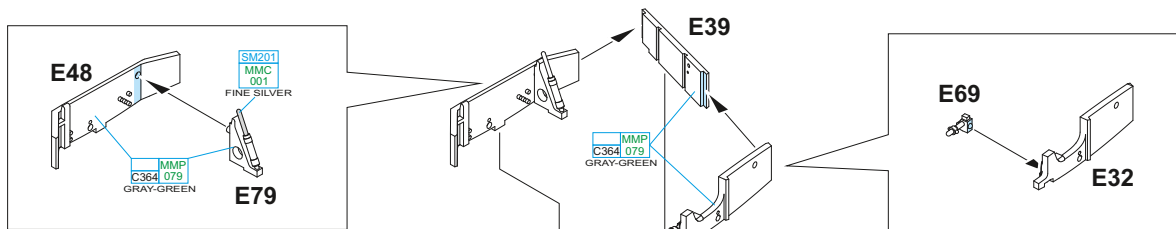
I J

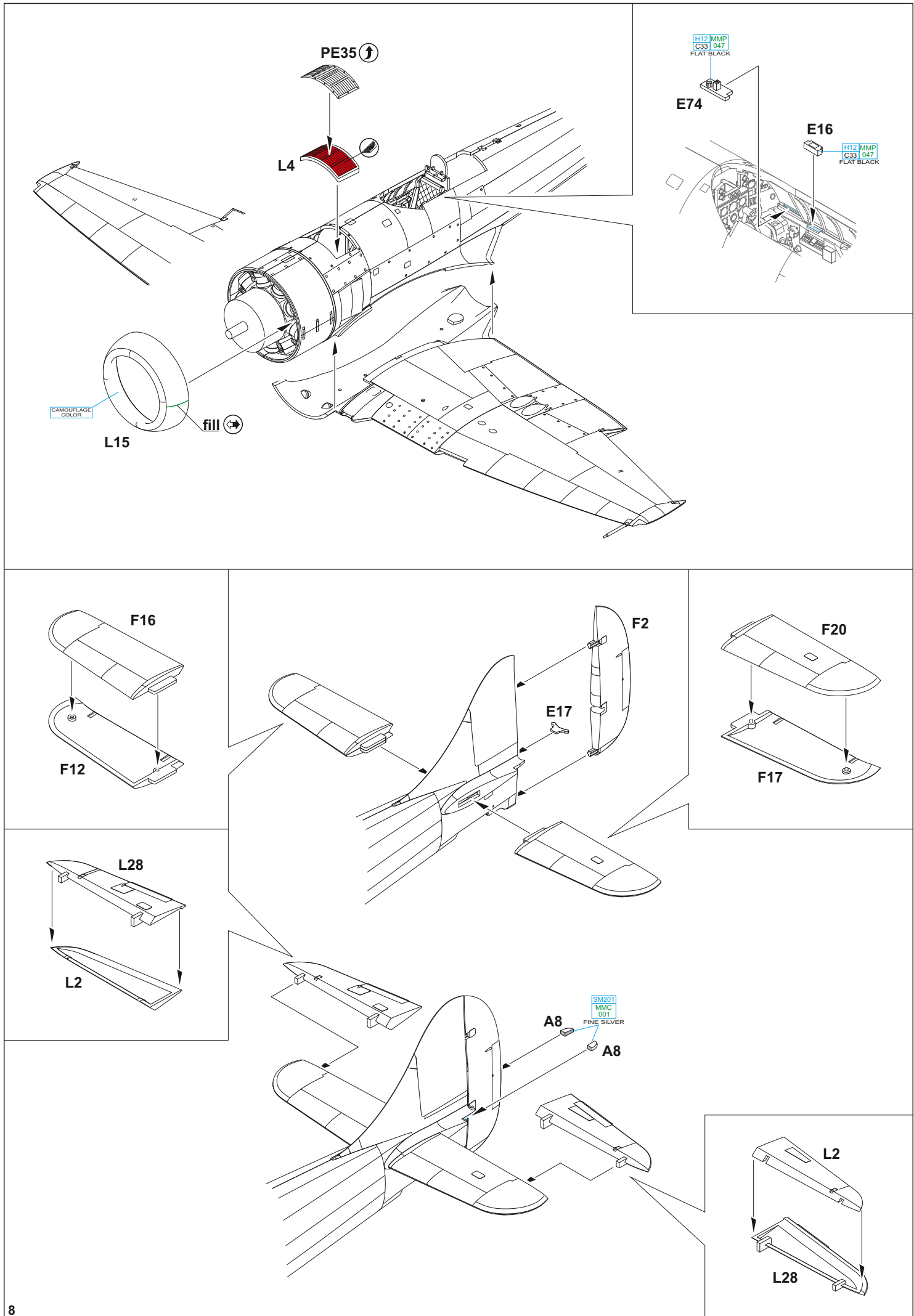


OPTIONAL:
decal K8

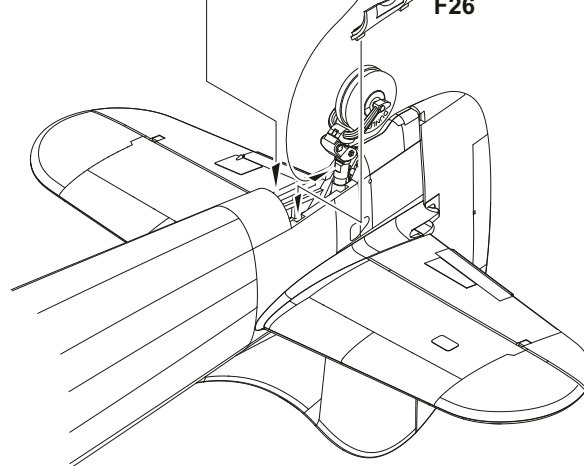
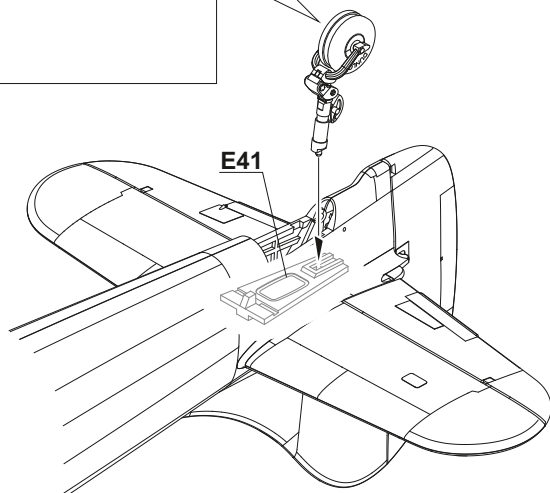
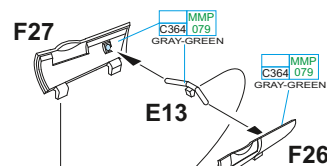
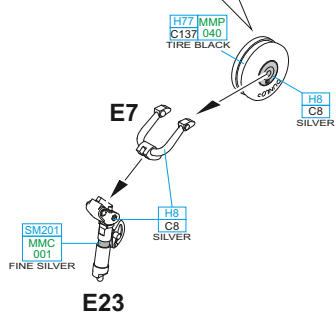
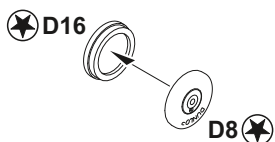
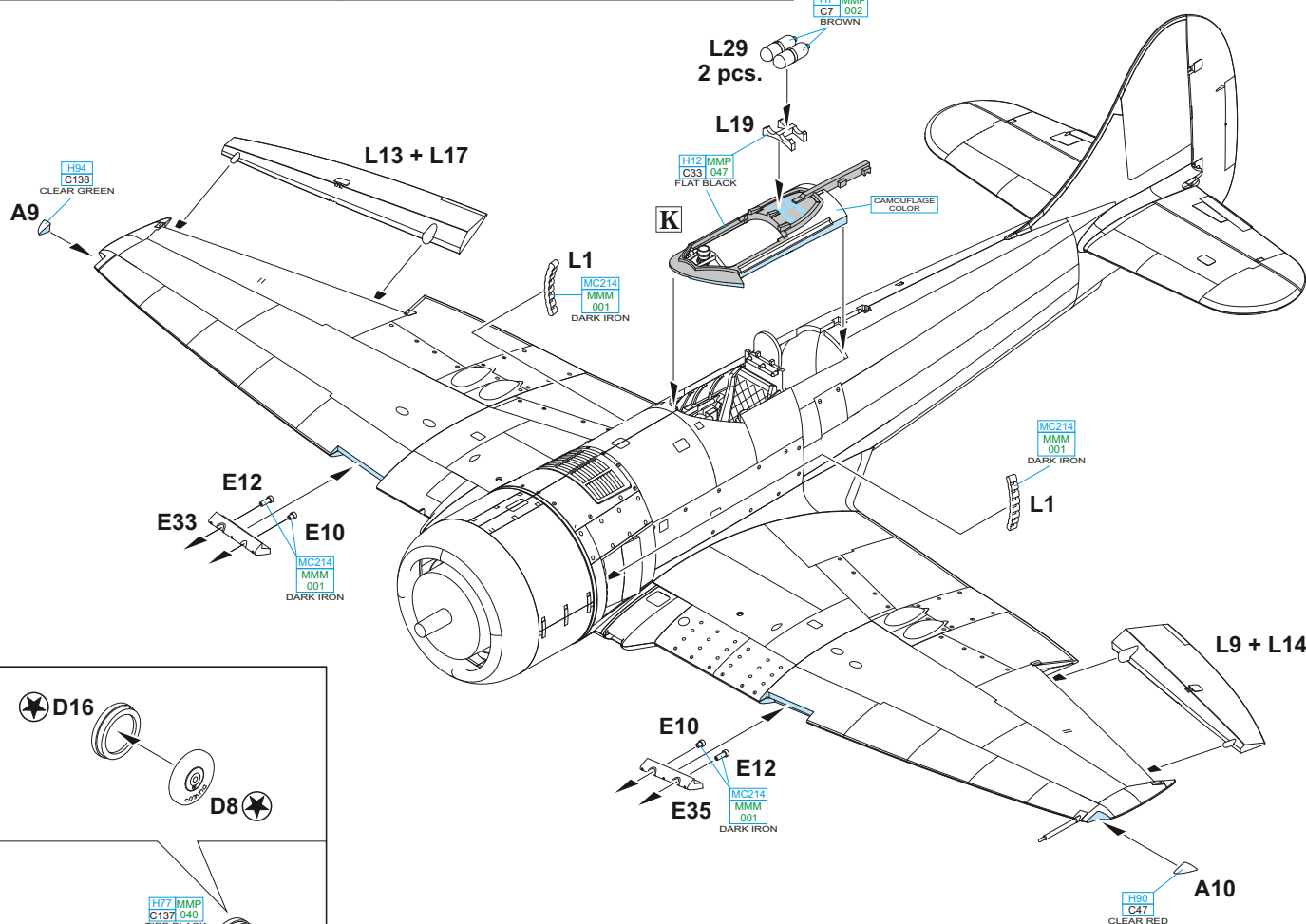
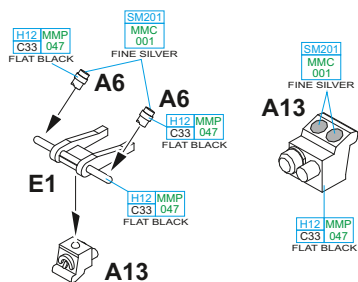
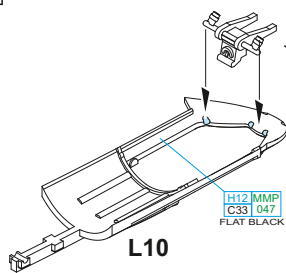


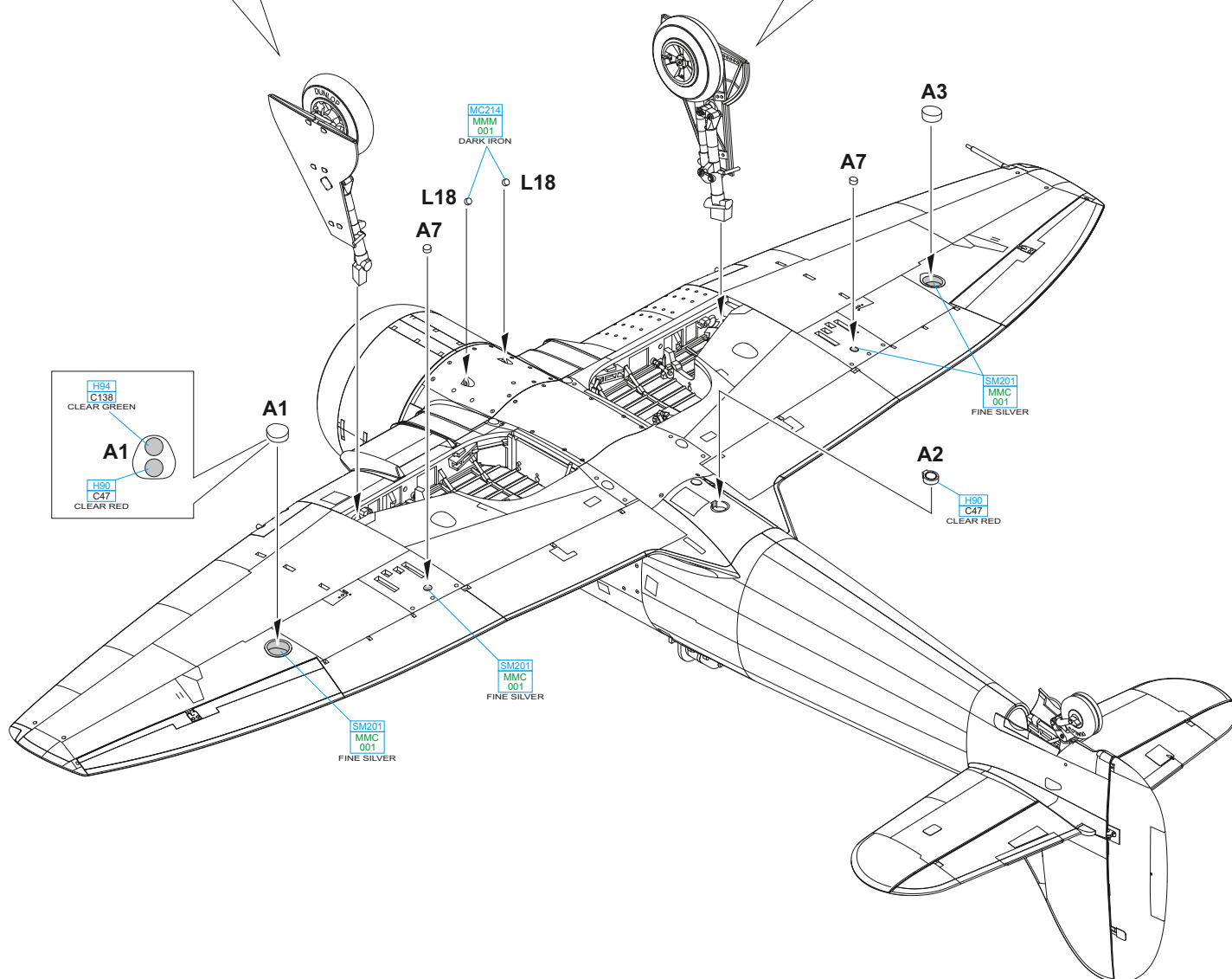
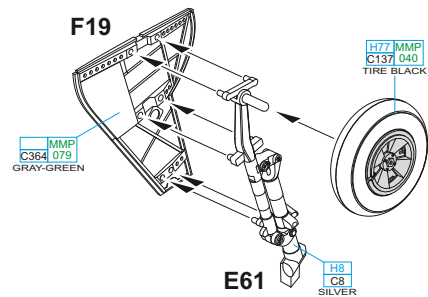
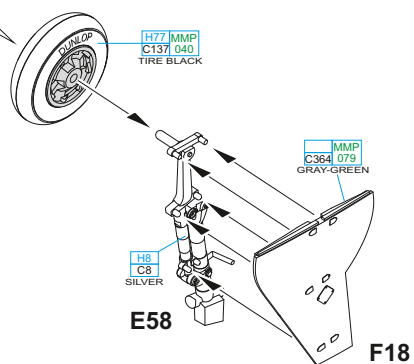
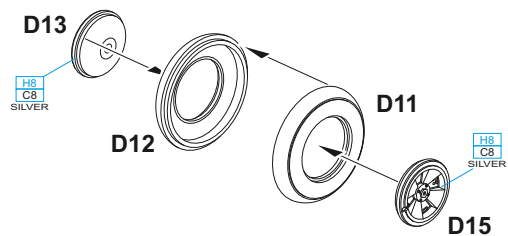
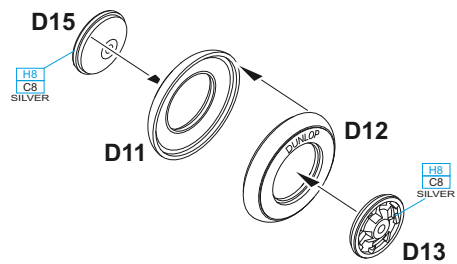
E18

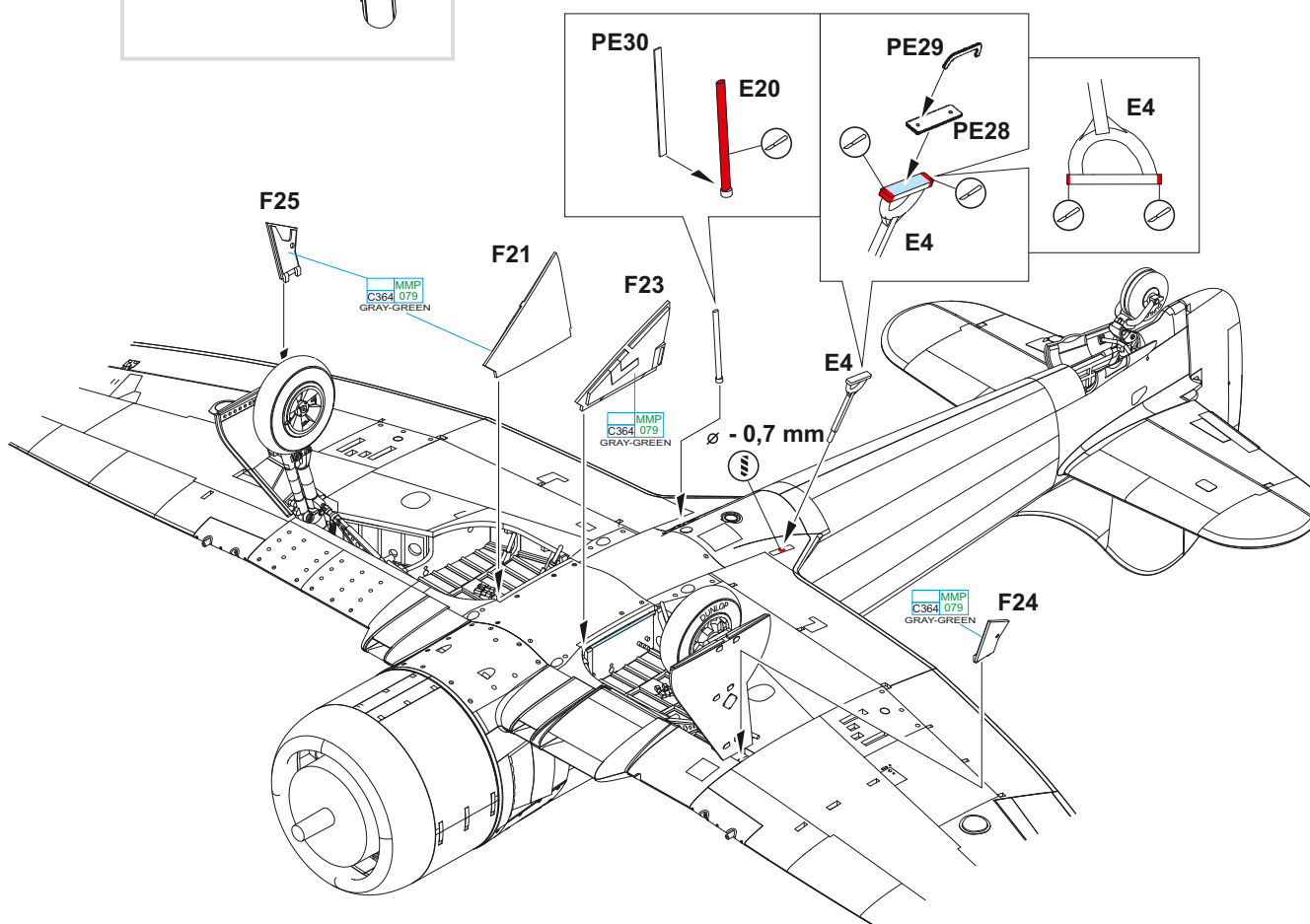
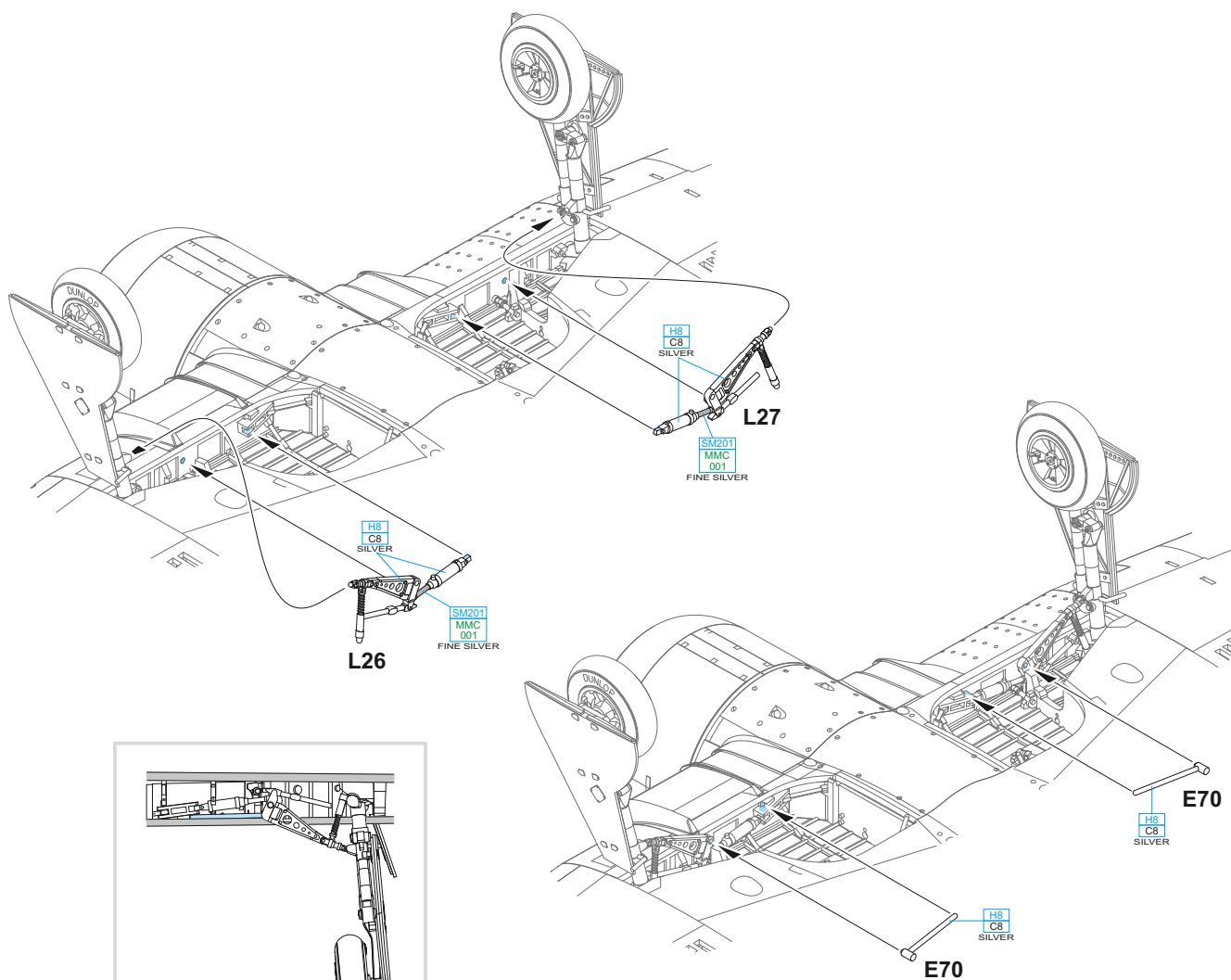




K







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

decal S42

E8

?

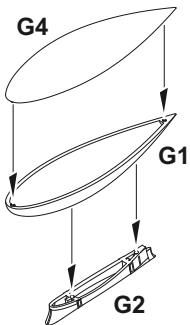
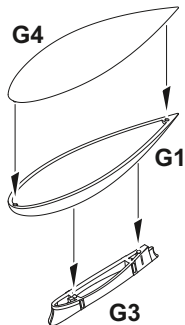
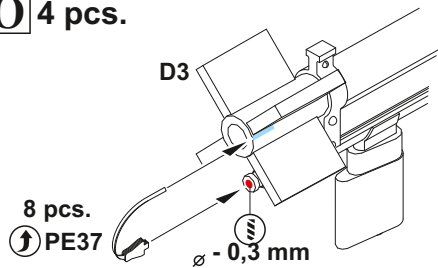
OPEN CANOPY

L

L6

L25

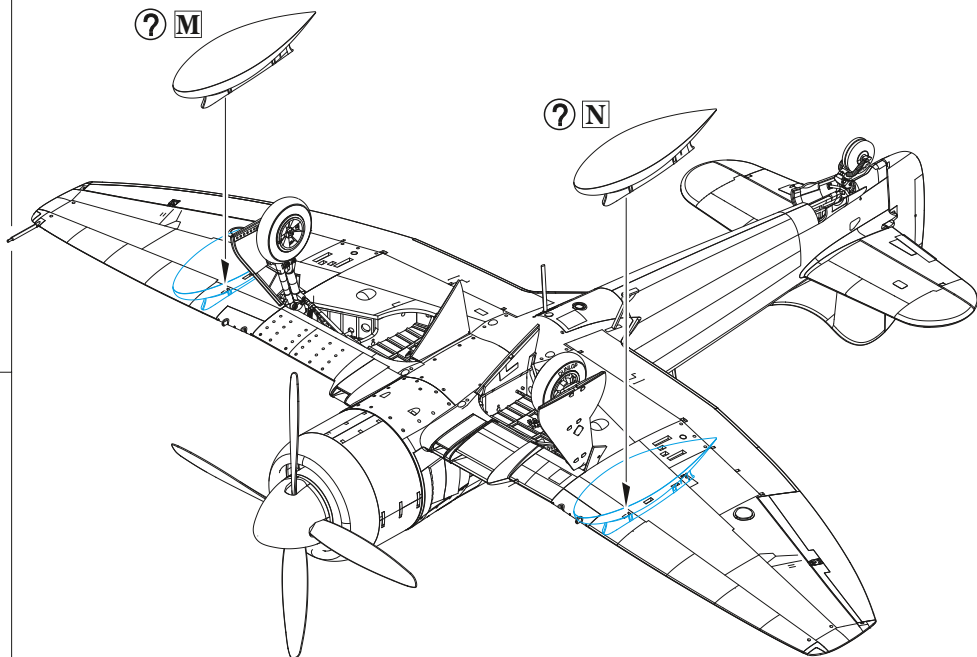
L16

M**N****O** 4 pcs.

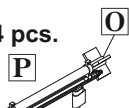
① M



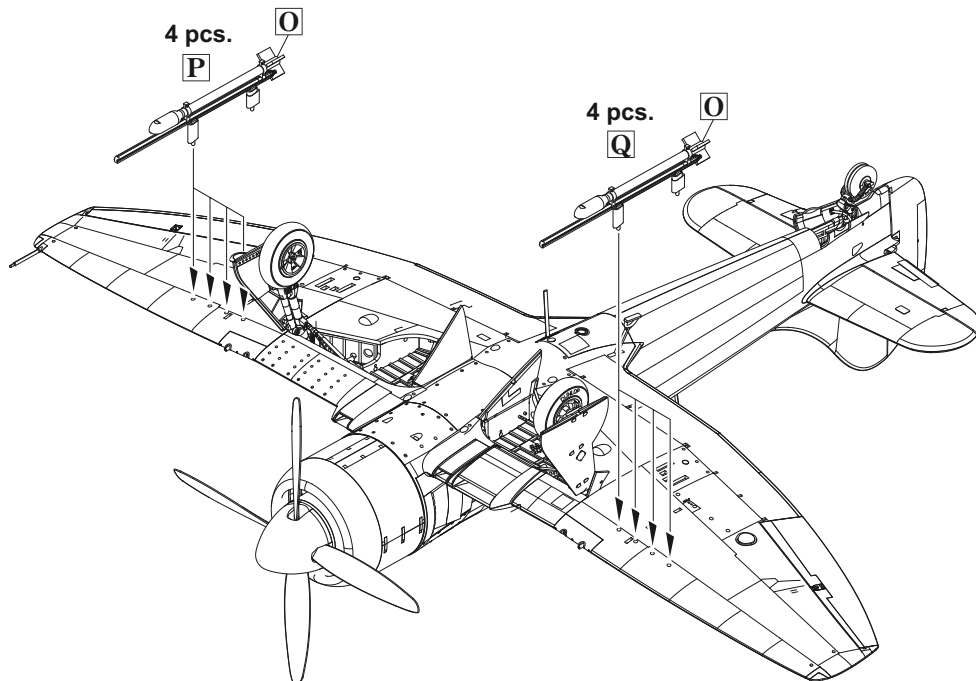
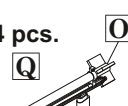
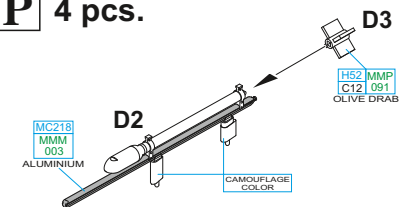
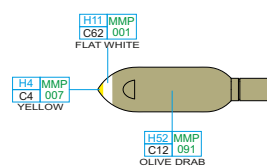
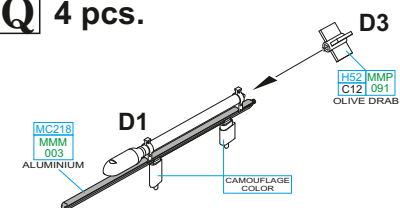
② N



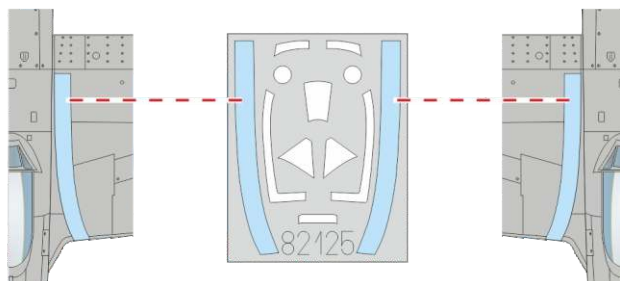
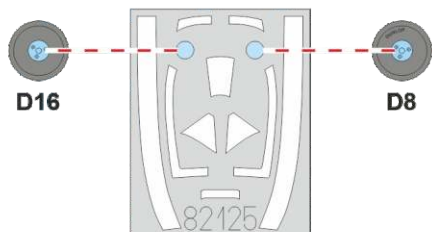
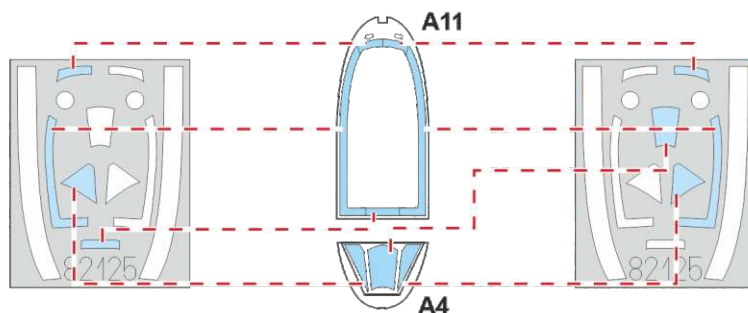
4 pcs.



4 pcs.

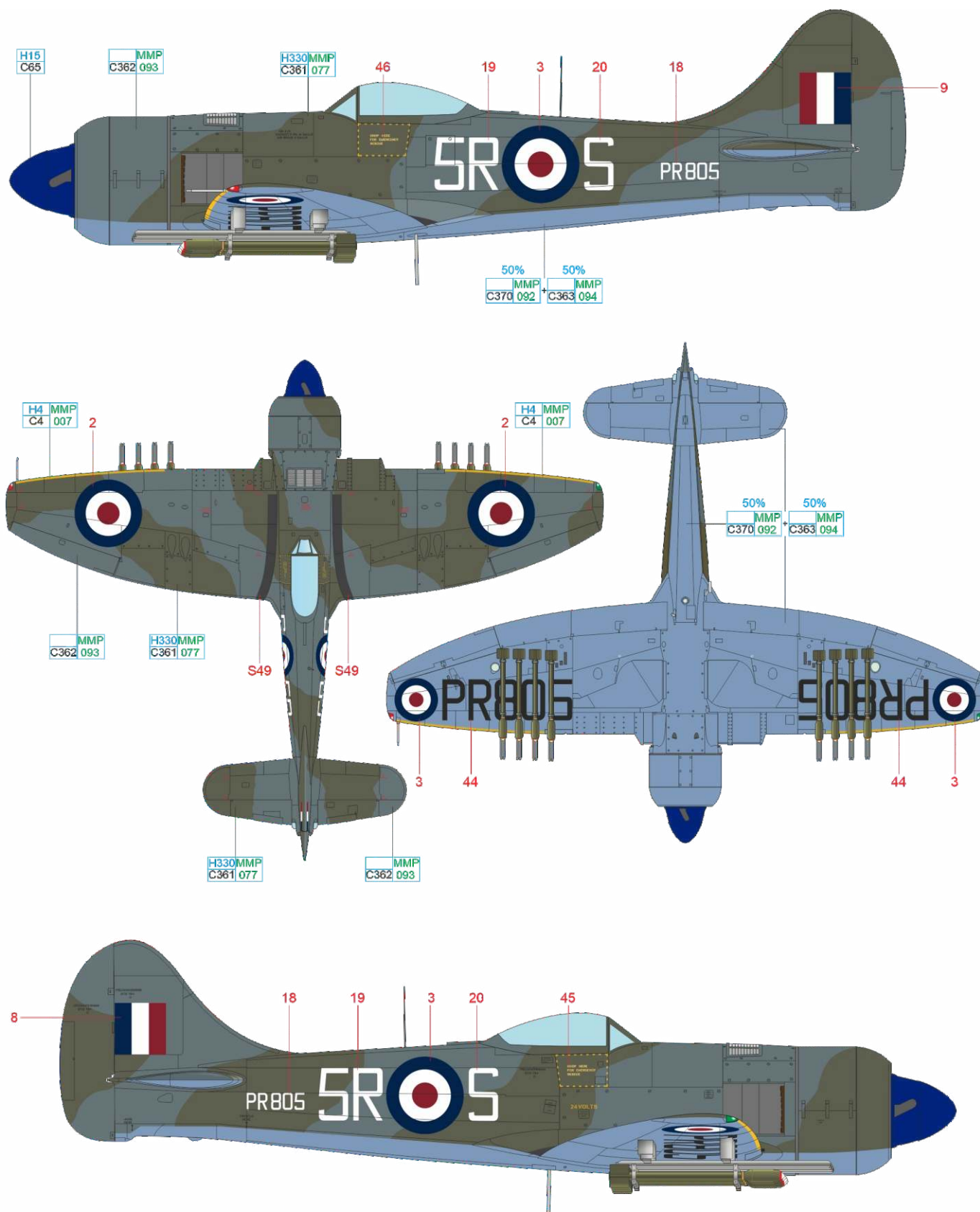
**P** 4 pcs.**Q** 4 pcs.

eduard
MASK
82125



A PR805, No. 33 Sqn, Butterworth, Malajsie, 1951

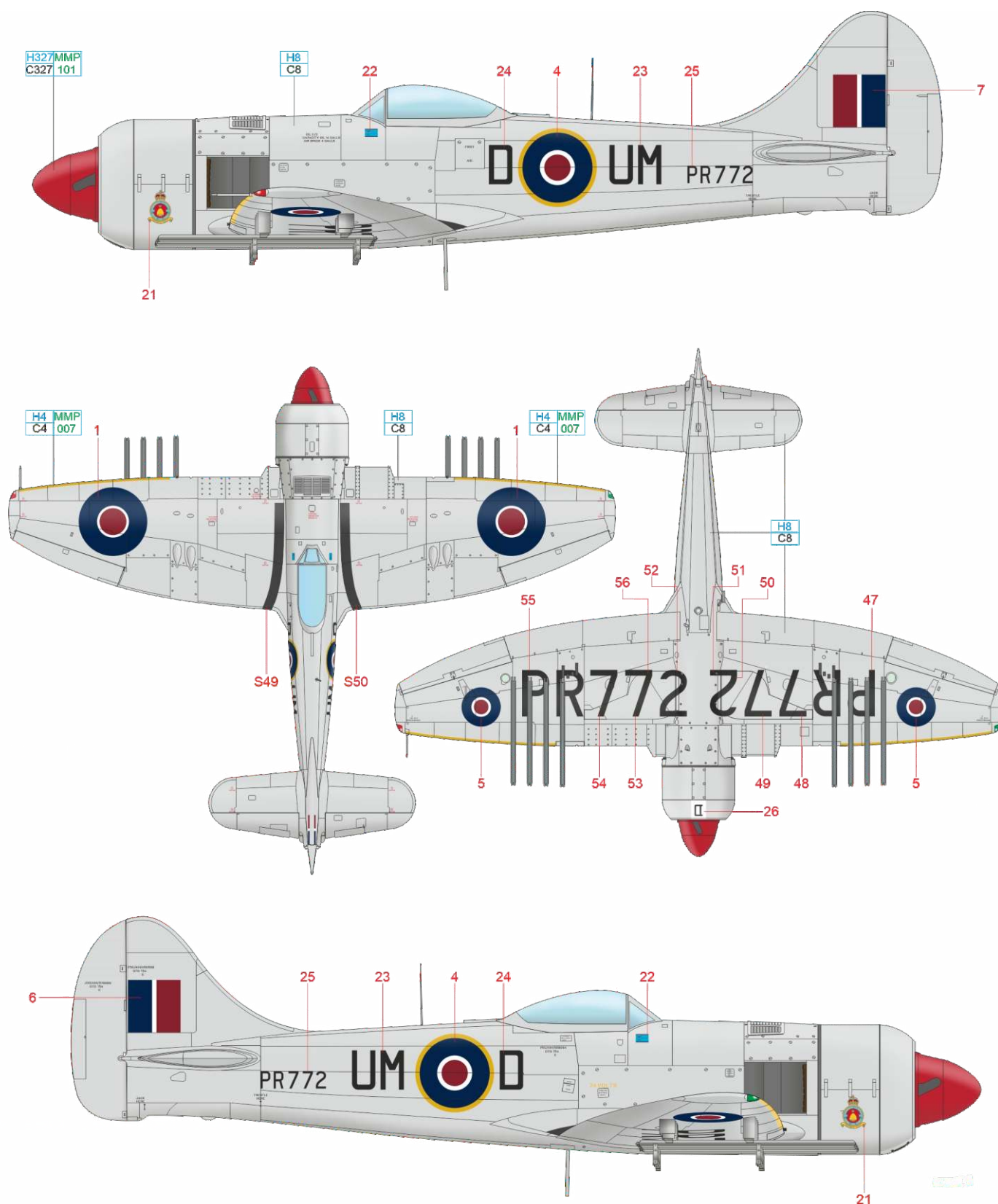
Jeden z posledních operačních Tempestů Mk.II sloužil u No. 33 Squadron během operací proti malajským komunistům (First Malayan Emergency) od října 1950 do konce května 1951 v rámci operace Firedog. Tempesty prováděly útoky vzduch–země proti malajským partyzánům s použitím třípalcových RP (Rocket Projectile) střel coby své primární zbraně. Ke konci operačního nasazení dostal PR805 nové zbarvení ve schématu Long-range Day Fighter Scheme (schéma denních dálkových stíhačů). Na konci května 1951 byl ovšem vyřazen z provozu a předán do skladu v Seletaru (Singapur). Později byl tento letoun prodán Pákistánu.



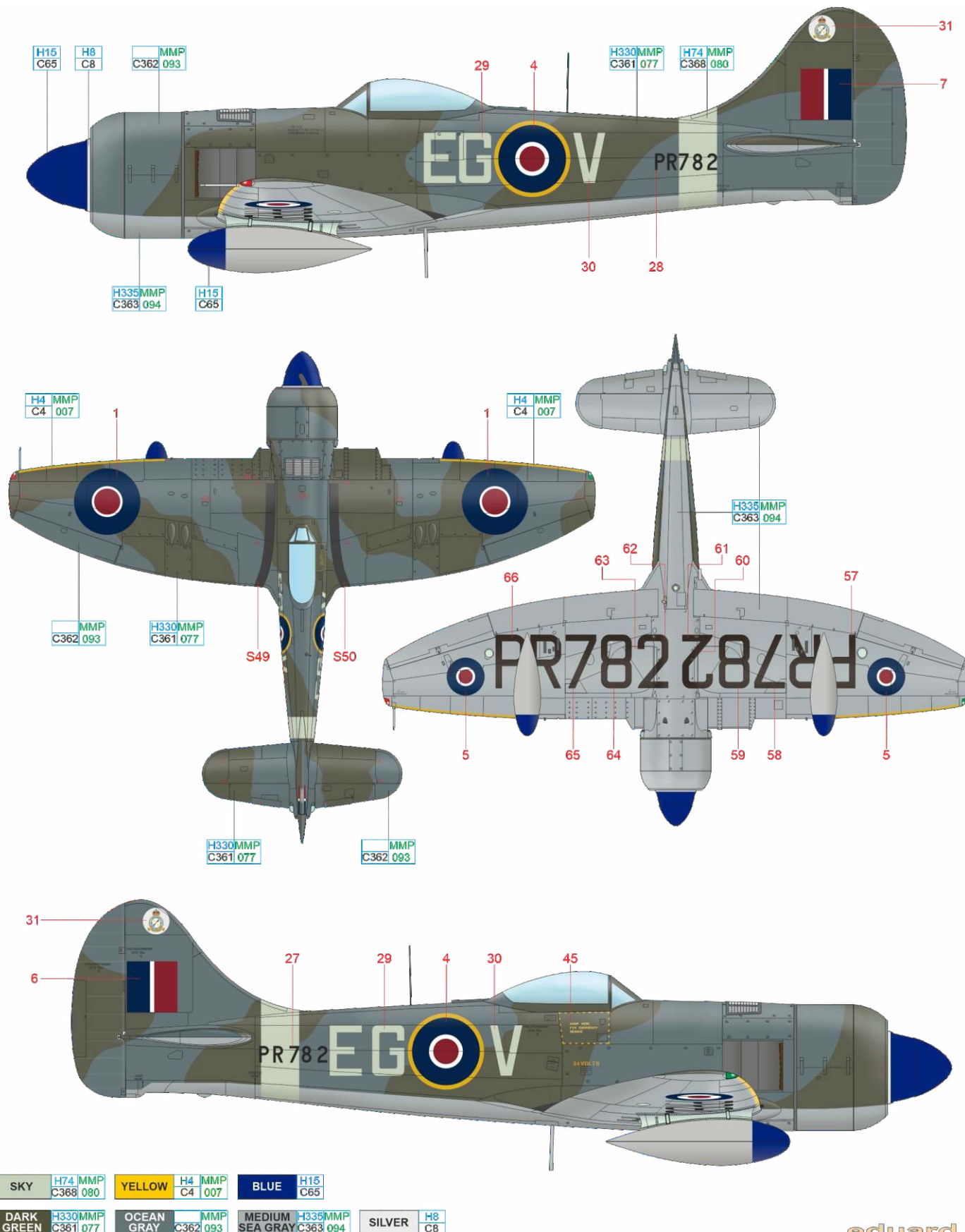
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094
AZURE BLUE	MMP C370 092	SKY	H74 MMP C368 080	YELLOW	H4 MMP C4 007
				BLUE	H15 C65

B PR772, S/Ldr G. T. A. Douglas, No. 152 Sqn, Risalpur, Indie, listopad 1946

Válečná No. 152 Sqn byla rozpuštěna v březnu 1946, ale v květnu 1946 byla znovu aktivována přečíslováním No. 136 Sqn (vybavené Spitfiry). Nově reformovaná jednotka však měla naplánováno přezbrojení na Tempesty Mk.II, první z nich dorazily do Risalpuru v červenci 1946. Následující měsíc přibyl spolu s plným počtem 16 Tempestů i nový velitel, S/Ldr G. T. A. Douglas. Činnost squadrony byla značně omezena kvůli nedostatku leteckého i pozemního personálu a náhradních dílů pro Tempesty. S/Ldr Douglas získal PR772 jako svůj osobní stroj a bylo mu přiděleno kódové označení UM-D; v této době létal ještě v kamuflážním schématu Day Fighter Scheme. Počátkem září byl Douglas vyslán do Dillí a F/Lt D. J. M. Coxhead převzal velení v jeho nepřítomnosti. V té době také UM-D dostal hliníkový nátěr; vrtulový kužel byl natřen červeně a přibily znaky perutě. To vše předtím, než se 10. listopadu 1946 spolu s pěti dalšími Tempesty z jednotky zúčastnil tento stroj střeleckých ukázek pro Staff College v pákistánské Květě. V době, kdy byla No. 152 Sqn koncem ledna 1947 rozpuštěna, byly její Tempesty převeleny k No. 5 Sqn v Pěšávaru, aby byly předány jednotkám RIAF, ale PR772 si No. 5 Sqn RAF ponechala ve stavu, přeznačila jej na OQ-R a opět jej přidělila veliteli.

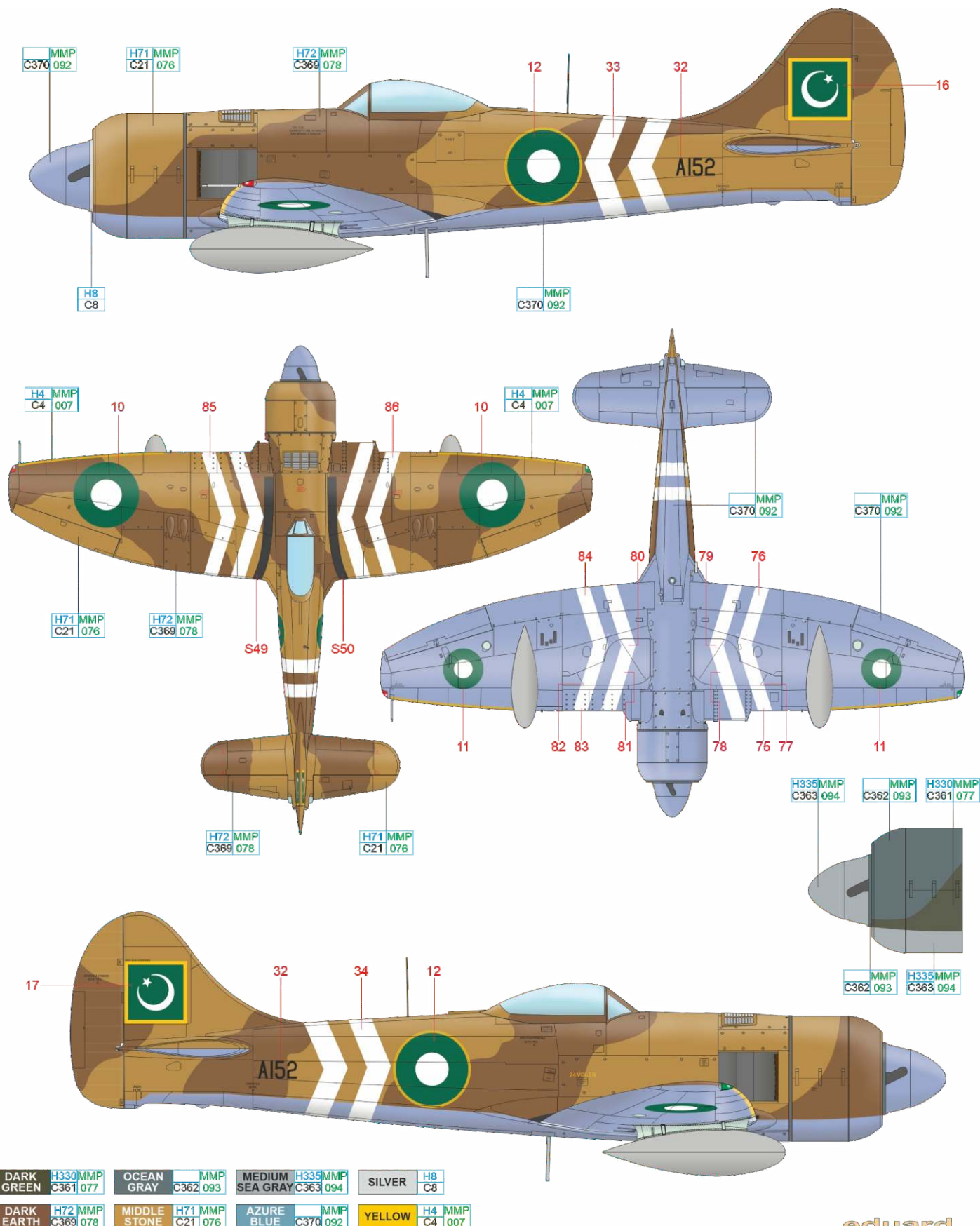


Poté, co byla 2nd TAF přejmenována na British Air Forces of Occupation (BAFO), se hlavním úkolem jednotek nasazených v Německu stala namísto hlídání bývalého nepřítele ochrana Západu před bývalými spojenci na východě. V období velké reorganizace byla 1. dubna 1946 v Celle (Německo) rozpuštěna stíhací průzkumná No. 16 Squadron vyzbrojená Spitfiry. Téhož dne však byla reformována na RAF Fassberg přečíslováním No. 56 Squadron. Jednotka používala Tempesty Mk.V až do srpna 1946, kdy zahájila přestavbu na Tempest Mk.II. Dne 6. srpna F/O D. W. Baldock odletěl se svým Tempestem Mk.V s kódem EG-V zpět do Velké Británie a vyzvedl si zbrusu nový Tempest Mk.II PR782, s nímž následujícího dne odletěl přes Eindhoven zpět do Fassbergu; i ten dostal pilotovo přidělené kódové označení EG-V. Dne 14. září s ním Baldock odletěl zpět do Velké Británie, aby se spolu s dalšími osmi Tempesty ze své letky zúčastnil vzpomínkové akce na Bitvu o Británii, mohutného přeletu strojů RAF nad Londýnem. PR782 sloužil u perutě až do prosince 1948, kdy byl nahrazen proudovým De Havillandem Vampire. PR782 pak létal tři měsíce u No. 26 Sqn, než byl převelen k No. 33 Sqn, která jej v srpnu 1949 přepravila do Malajsie. Tam byl sešrotován poté, co byl vážně poškozen během přistání bez klapek v Butterworthu, kdy přejel dráhu a zničil podvozek.

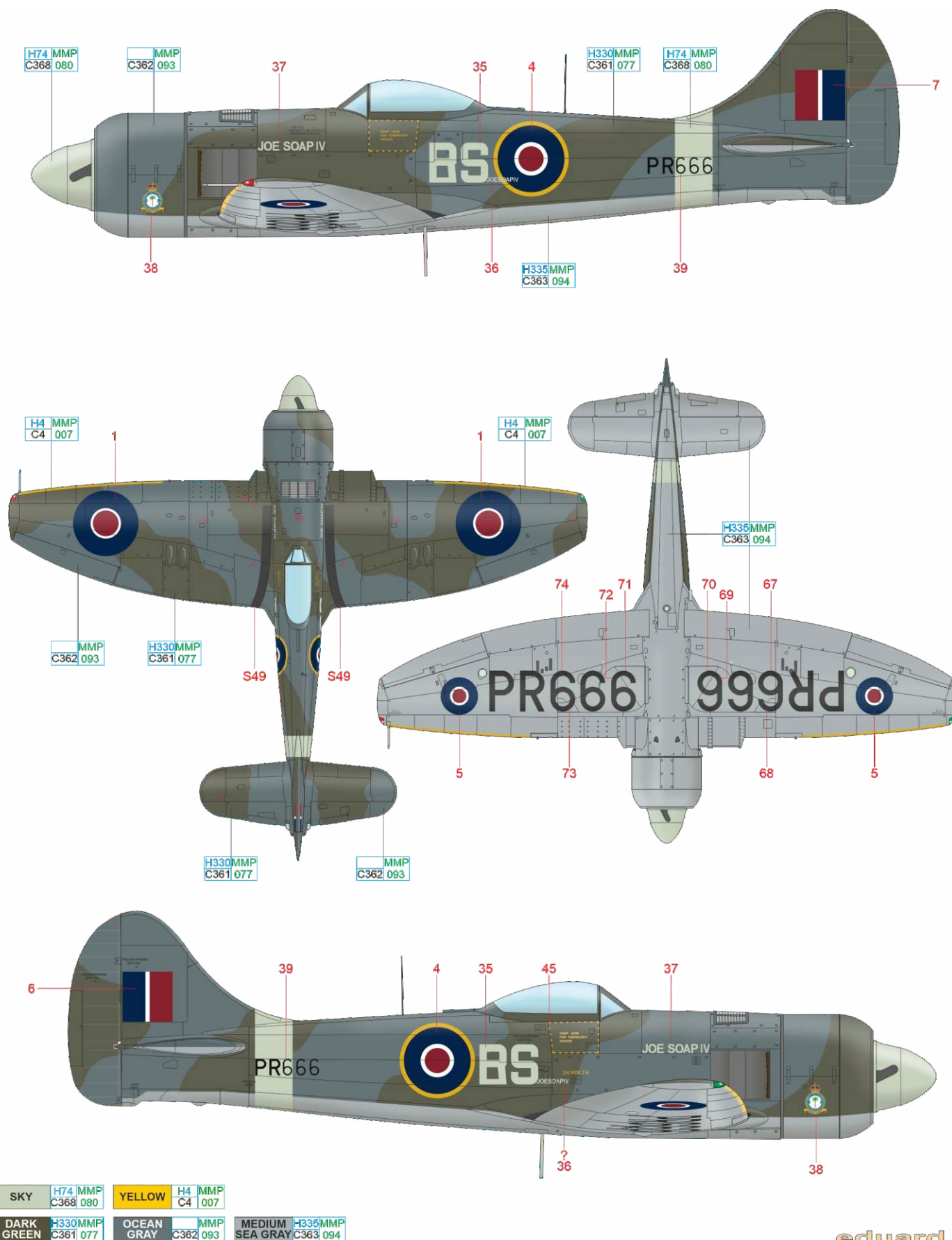


D A152, No. 5 Squadron, Royal Pakistan Air Force, 1949

Pákistán získal své Tempesty Mk.II po rozdělení Pákistánu a Indie a založení RPAF. Pákistán převzal 35 Tempestů, všechny zděděné po RAF. Z těchto letounů vznikly No. 1 a No. 5 squadrony RPAF založené 15. srpna 1947, přičemž letouny dorazily o měsíc později. No. 1 Sqn byla později přecíslována na No. 9 Sqn. Všechny Tempesty Mk.II prošly generální opravou v RPAF Drigh Road v Karáči, protože byly převzaty ve špatném stavu. V průběhu roku 1948 dostaly tyto stroje nová sériová čísla A100–A127 a téhož roku dodal Hawker sérii Tempestů Mk.II již v pouštních barvách (A128–A151). A152 byl jedním ze čtyř nebo pěti letounů, které byly v roce 1949 vráceny do služby (jednalo se o původní letouny zděděné z Indie) s použitím nových a také kanibalizovaných dílů z jiných „uzemněných“ letounů. Zdá se logické a pravděpodobné, že takto opravený letoun získal již používané pouštní schéma, ale jisté to není. Podle některých zdrojů je možné, že byly během „generálky“ použity původní barvy Day Fighter Scheme RAF. Jisté jsou ale bílé identifikační pruhy do V na trupu a křídlech, sloužící k rychlé identifikaci Tempestů RPAF ve vzduchu, stejně jako spodní kokardy, které byly v rozporu s předpisem bez žlutého obrysu. Je na modeláři, aby si vybral, které kamuflážní schéma preferuje, protože zdroje jsou v tomto případě skoupé. Přikláníme se však k názoru, že byl tento letoun zbarven v pouštním schématu.



S/Ldr T. H. Meyer používal několik letounů se jménem Joe Soap, což je smyšlené jméno pro důvěřivého člověka, kterého lze snadno oklamat nebo zmást. Jako Joe Soap I a II byly pojmenovány Mohawky, na kterých Meyer létal během válečných let. Joe Soap III byl Spitfire a svůj Tempest Mk.II označil jako Joe Soap IV (nikoli III, jak se uvádí v některých zdrojích). V určité době pak bylo u tohoto stroje písmeno R v kódu upraveno na B, čímž vznikl kód „BS“, což je zkratka pro výraz „Bull Shit“ (kecy). Mohla to být reakce na tehdejší situaci v RAF, protože pomalé tempo demobilizace vyvolávalo nespokojenost mezi personálem, případně se mohlo jednat o Meyerovu oblíbenou expresivní frázi. Některé ilustrace zobrazují ve spodní části písmena R část nápisu „Joe Soap“, ale při bližším pohledu na fotografii je patrné, že se ve skutečnosti jedná o nepřerušovanou čáru, nikoli nápis. Není známo, zda se nápis „Joe Soap IV“ opakoval i na pravoboku.



Z perutí RAF, které se odsouvaly z Indie, bylo předáno indickému královskému letectvu (RIAF) asi 124 Tempestů Mk.II. Jako první je začala používat No. 3 Sqn v Kolaru v září 1946 a po ní následovaly No. 10 a No. 4 Sqn. V polovině roku 1947 se početní stavy indických Tempestů rozšířily o No. 7 a No. 8 Sqn. Dvě další perutě RIAF přezbrojené na Tempesty později v roce 1947. No. 1 a No. 9, byly téměř okamžitě převedeny do stavu pákistánského letectva a staly se z nich No. 5 a No. 9 Sqn RPAF. Indie koupila dalších 89 Tempestů od firmy Hawker, všechny byly plně renovovány a v případě potřeby upraveny na plně tropický standard. To byl také případ MW809, z něhož se stal HA598. To z něj činí výjimku z řady strojů série PR v této stavebnici, nicméně vzhledem k modernizaci je s nimi technicky shodný. No. 7 Sqn byla první jednotkou, která v roce 1949 vyměnila Tempesty za proudové letouny De Havilland Vampire. Své poslední Tempesty vyřadila v prosinci 1949.

