

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#82122



ÚVODEM

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 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 (vichřice), čímž Hawker pokračoval ve své tradici označovat své stíhací letouny "větrnými" jmény.

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. S ambiciózními plány ohledně výkonů nového stroje se sice původně počítalo s novými pohonnými jednotkami, které by jej nahradily. Ale realita byla nakonec jiná...

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 přídě, HM599 prošel radikální přestavbou, kterou sledoval šéfkonstruktér Sydney Camm zlepšení aerodynamiky. Chladiče byly umístěny v náběžné hraně vnitřní sekce křídla symetricky na obou stranách, výsledná štíhlá příd 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 jiné motory s dostatkem výkonu pro pohon Tempestu: R&R Griffon a hvězdicový Bristol Centaurus IV. Vzhledem k definitivnímu rozhodnutí o názvu Tempest bylo pro každý zvažovaný motor 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, 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, stal se nakonec Tempest Mk.V hlavní verzí. Proč? Protože Centaurus byl k dispozici příliš pozdě, Sabre Mk.IV stále provázely problémy a integrace motorů Griffon do draku Typhoonu se ukázala komplikovanější, než se předpokládalo. Takže Tempest Mk.III vznikl v jediném prototypu, zatímco Mk.IV zůstal dokonce jen na papíře.

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 20 mm 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 skryté v křídle.

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

Boj proti všemu

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 naturelu 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, vrátily 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, přesný počet není znám).

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 27 kg raketami.

Konec jedné éry

Dvě další verze Tempestu se ještě vyráběly sériově, obě ale přišly příliš pozdě na to, aby zasáhly do bojů 2. světové války. Tempest Mk.II poháněný Centaurem byl vyvinut s využitím poznatků ze zkoumání kapotáže motoru ukořistěných 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 započítím 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
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

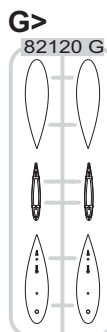
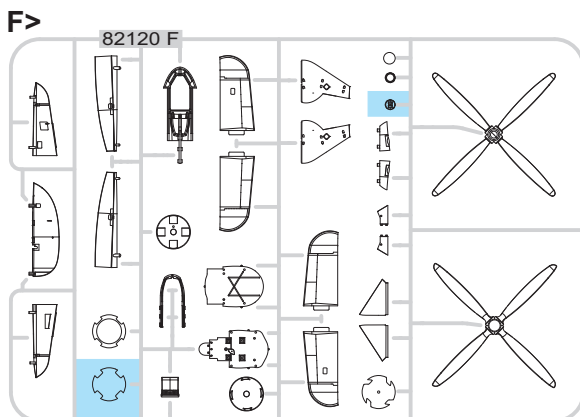
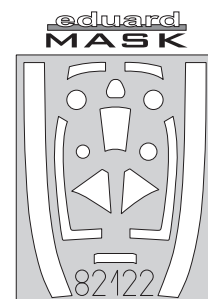
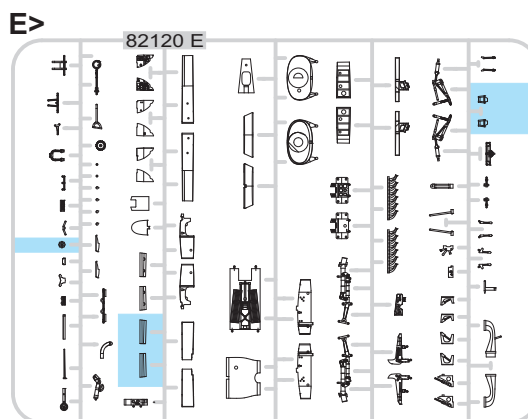
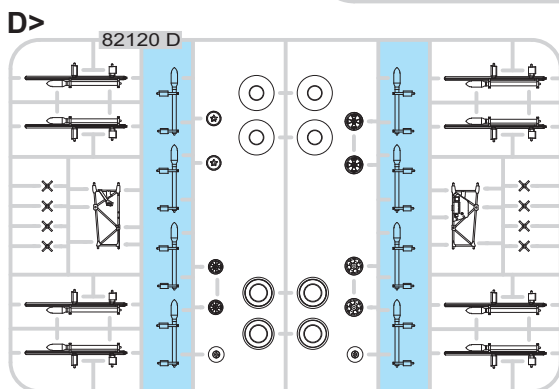
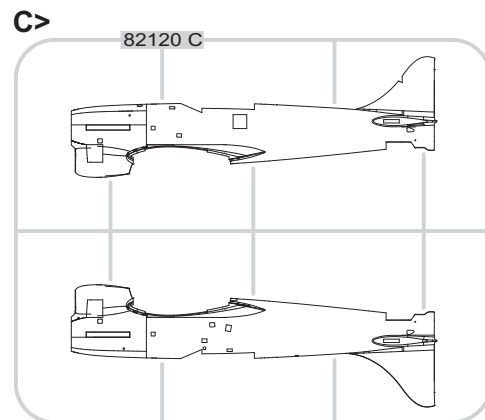
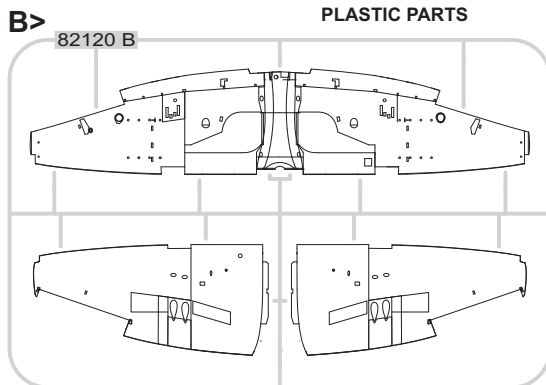
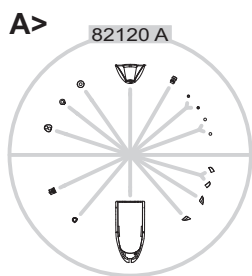


PIÈCES

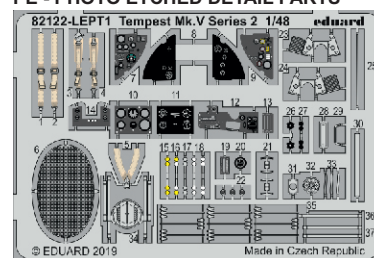


部品

PLASTIC PARTS



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



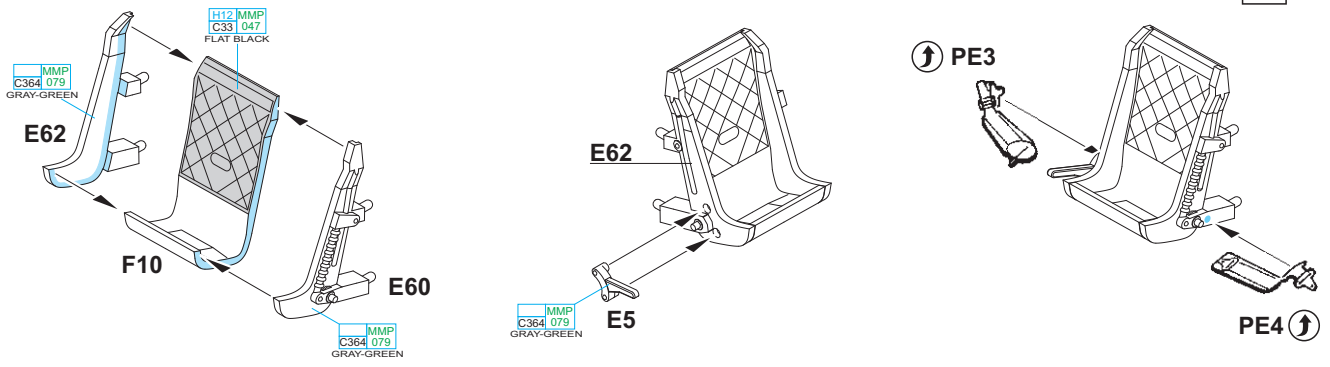
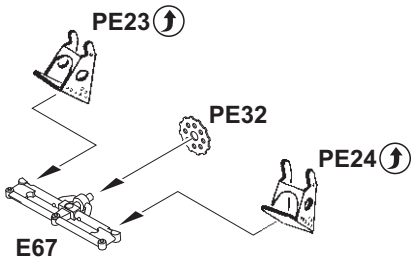
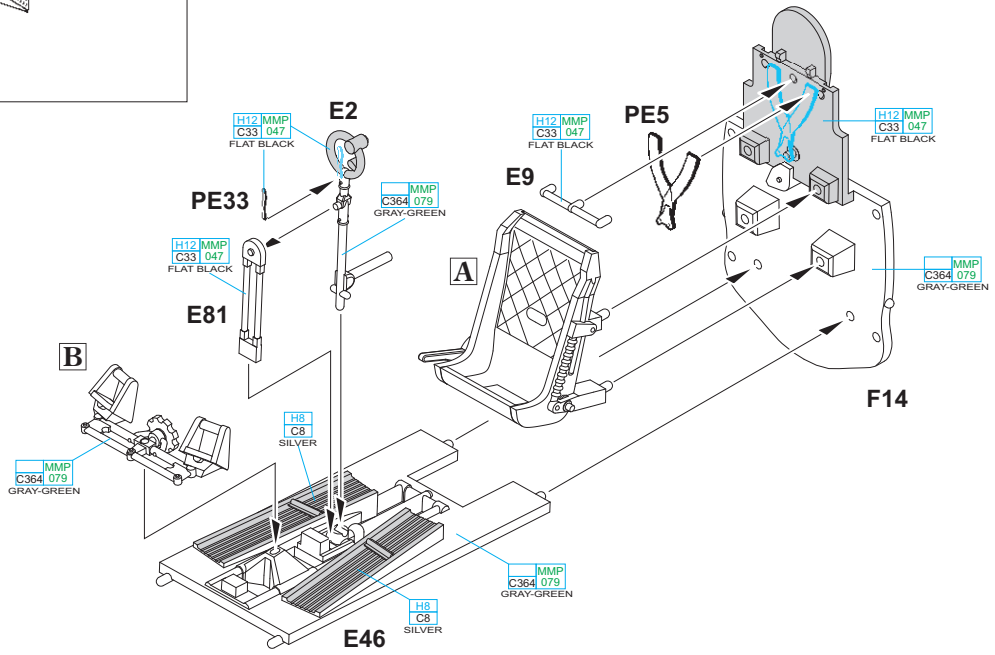
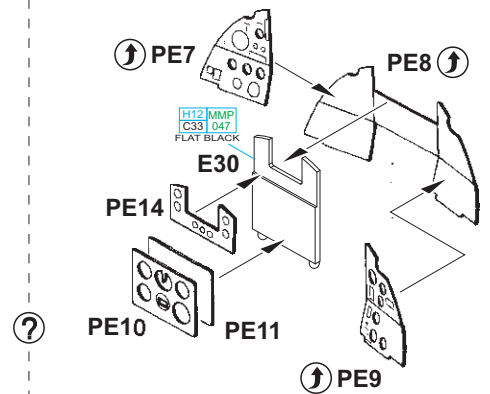
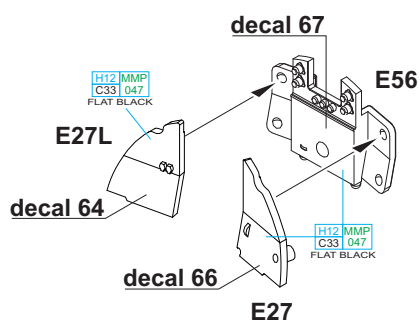
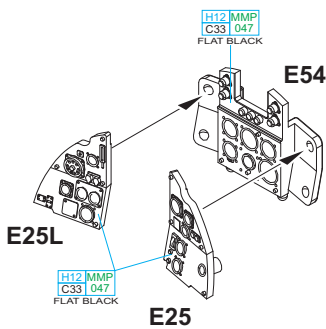
PEINTURE

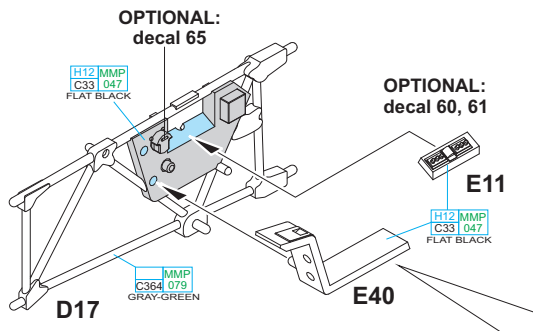
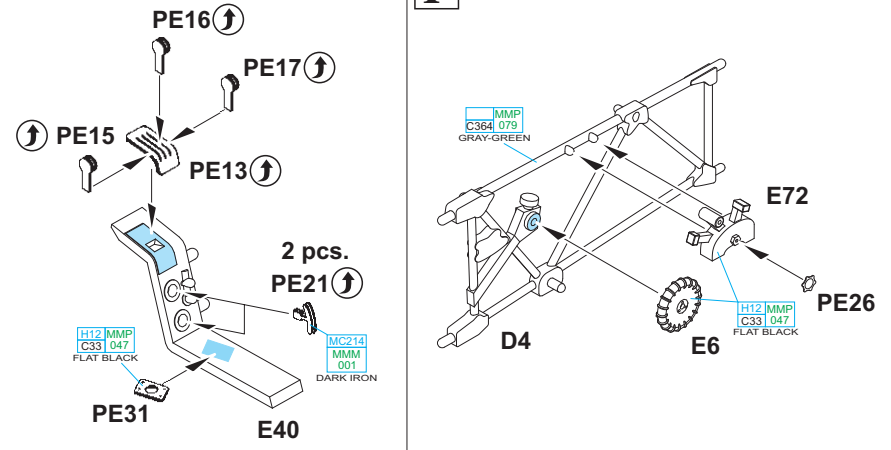
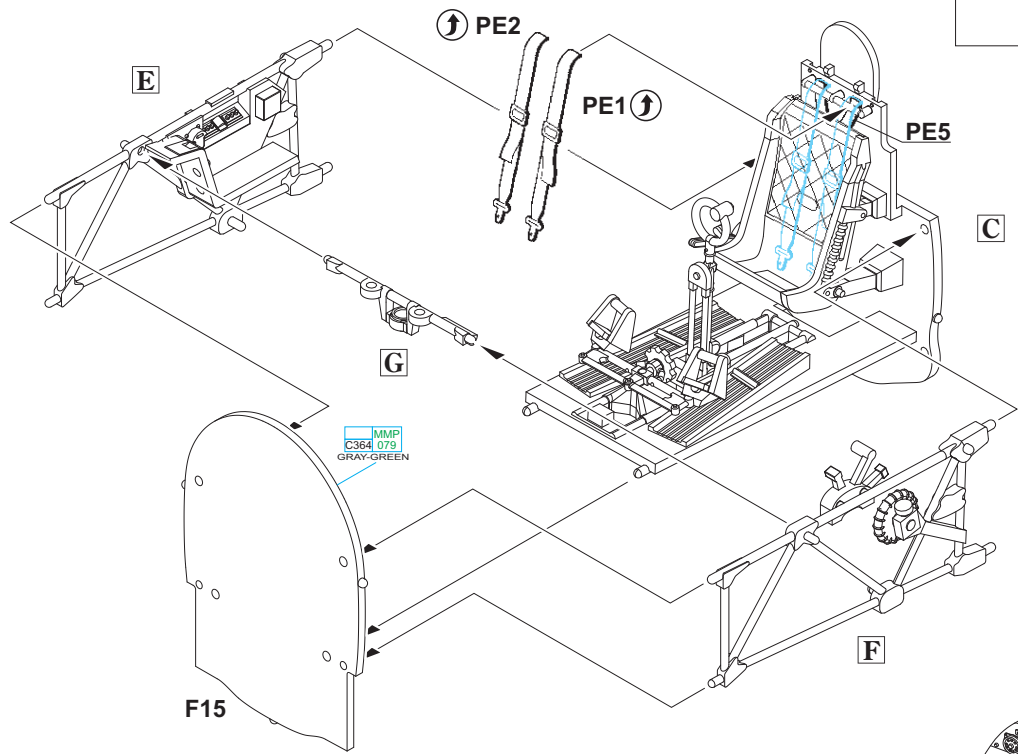
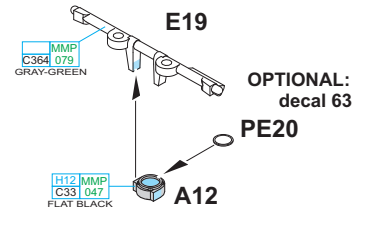
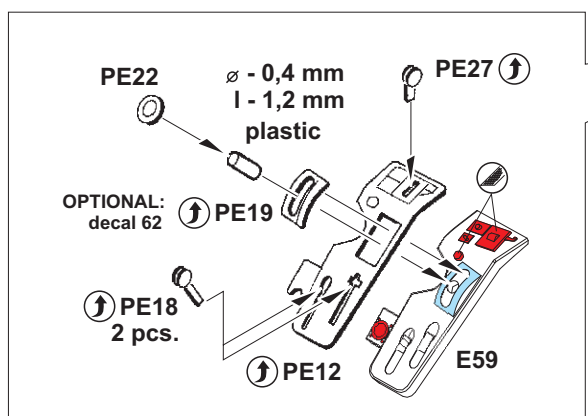
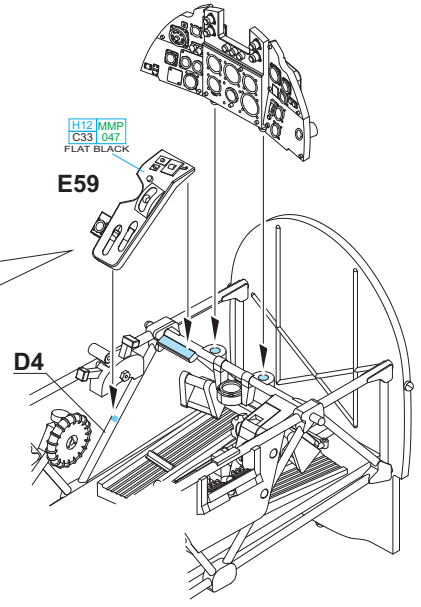


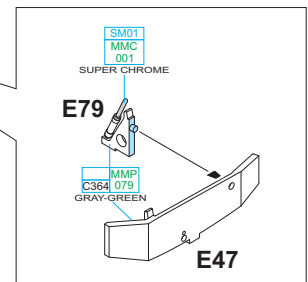
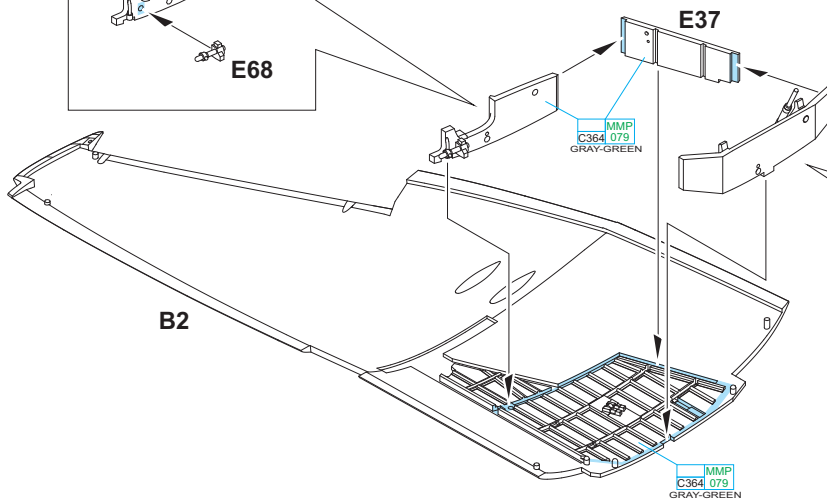
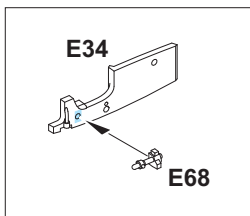
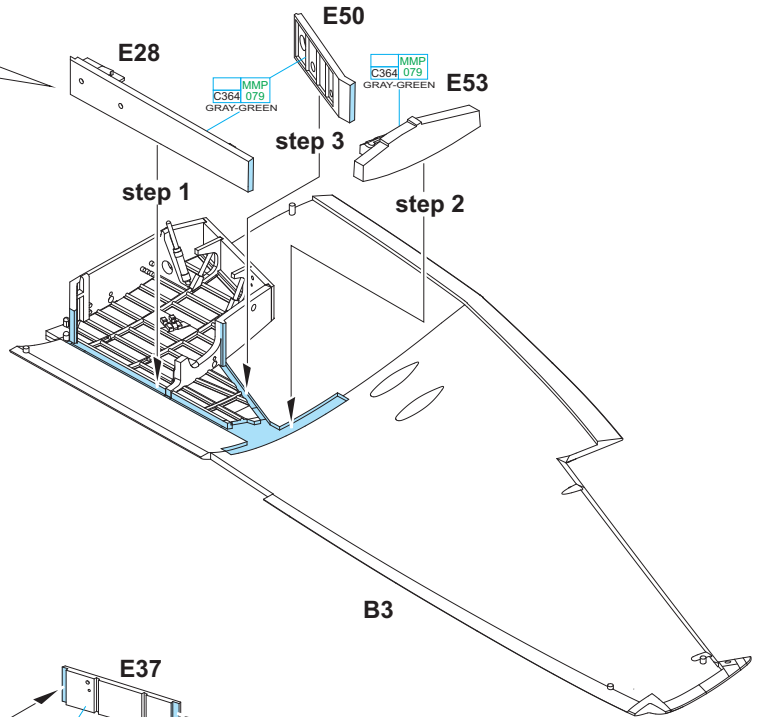
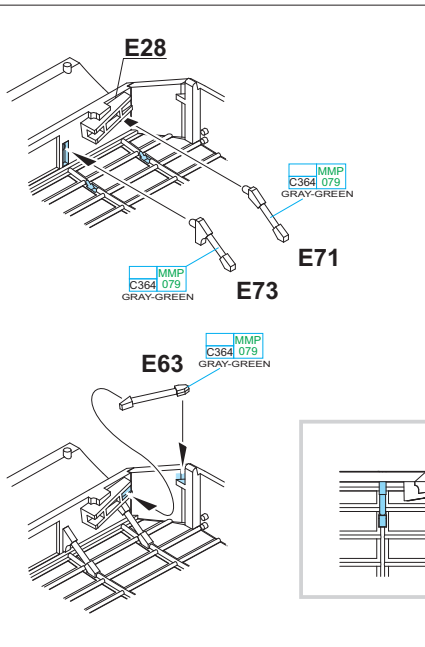
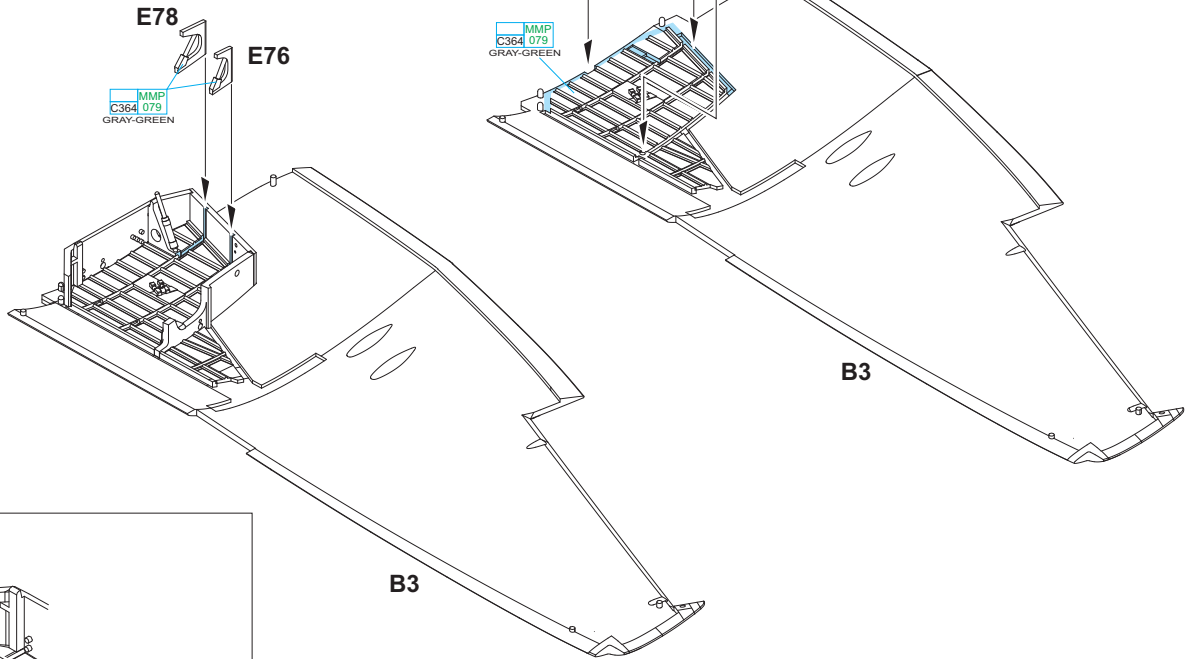
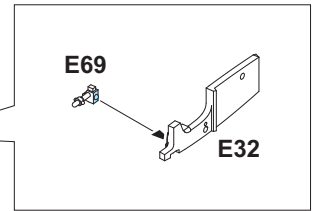
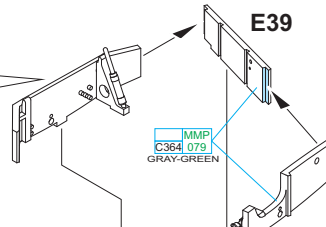
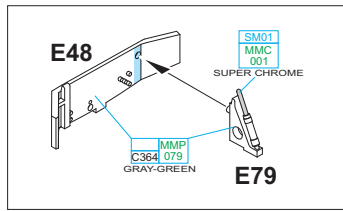
色

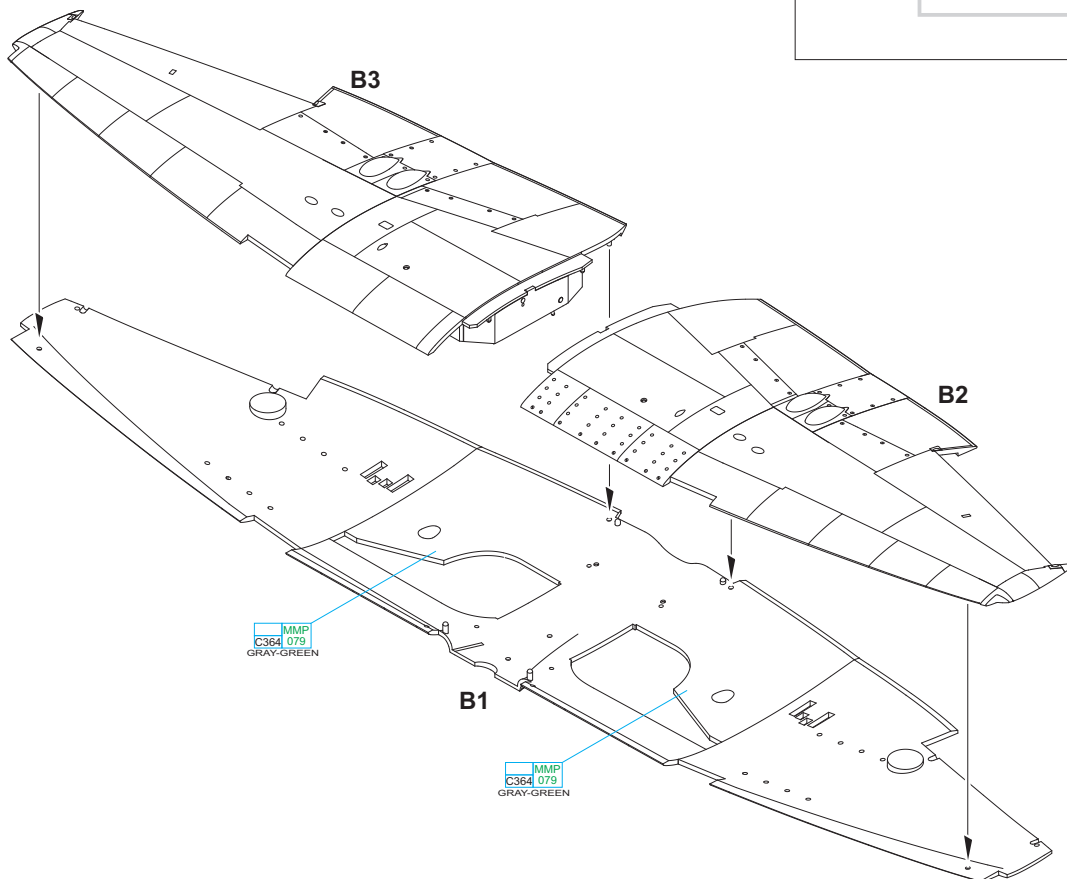
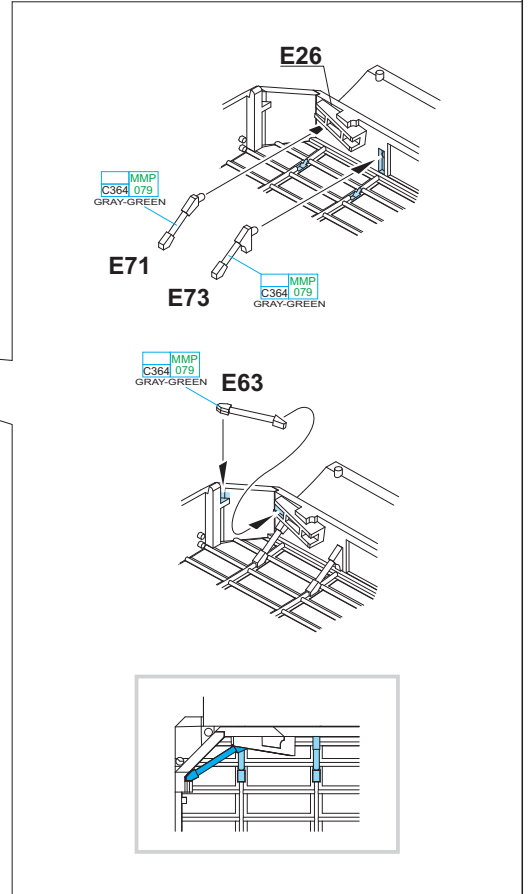
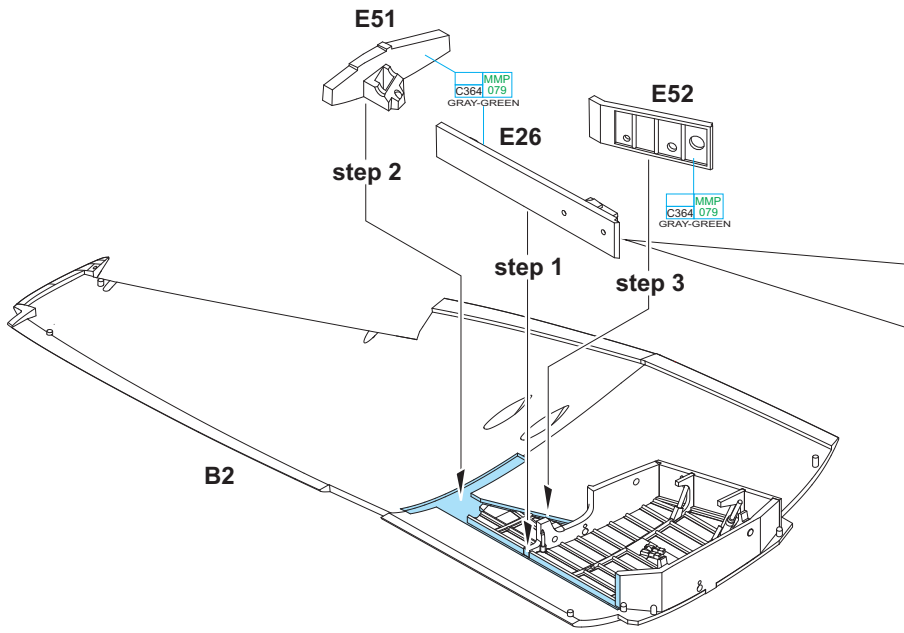
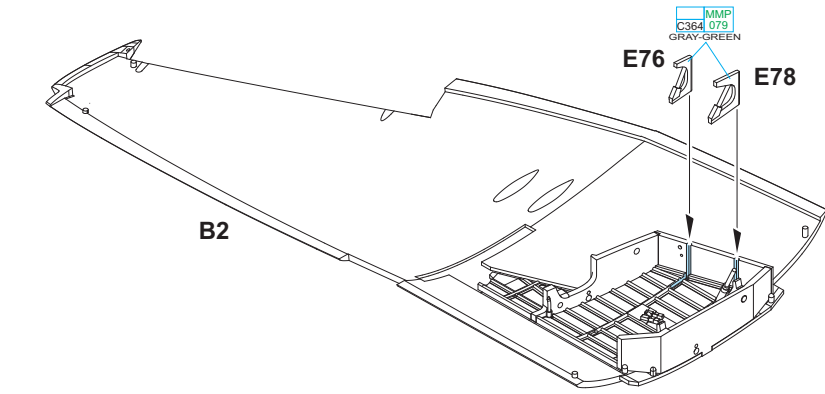
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	MMP-003	RED
H4	C4	MMP-007	YELLOW
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H326	C326		BLUE

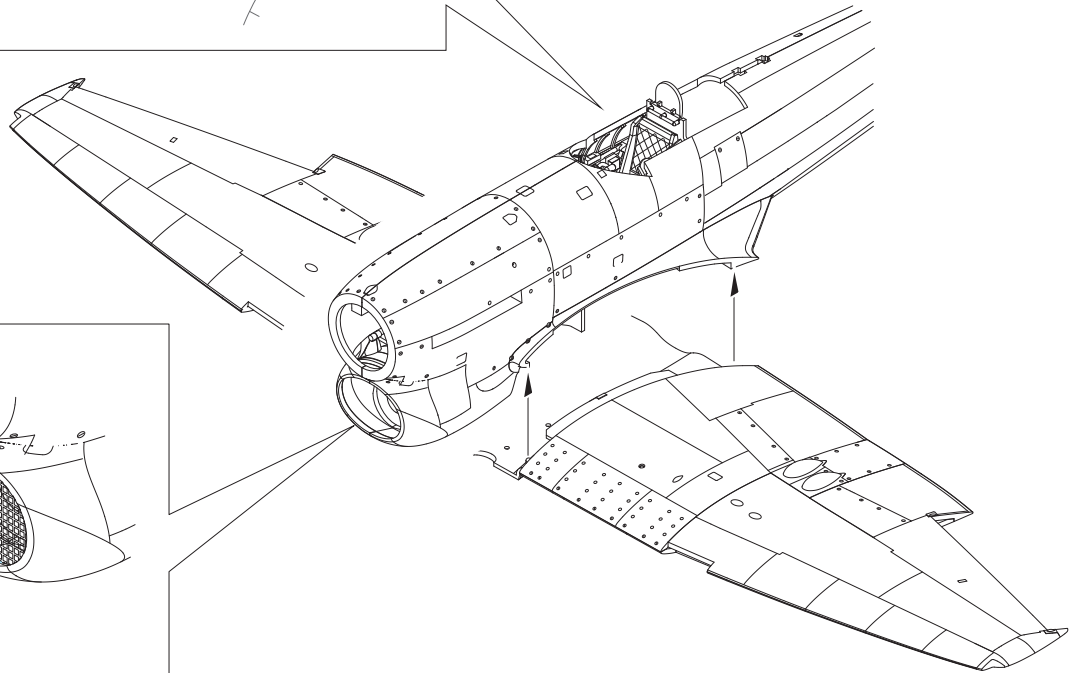
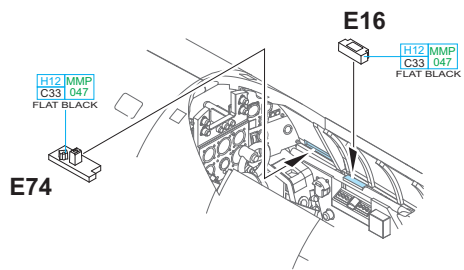
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H328	C328		BLUE
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362		OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM01	MMC-001	SUPER CHROME

A**B****C****D**

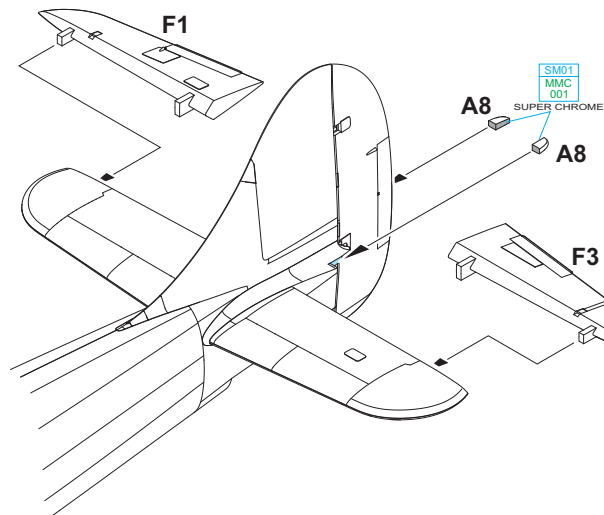
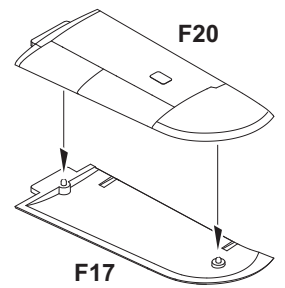
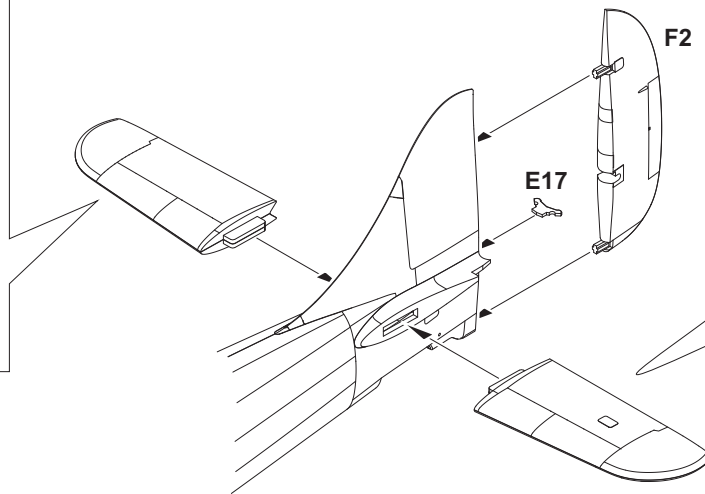
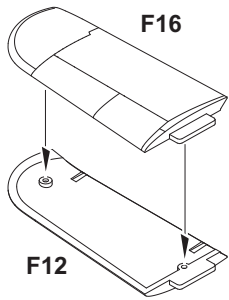
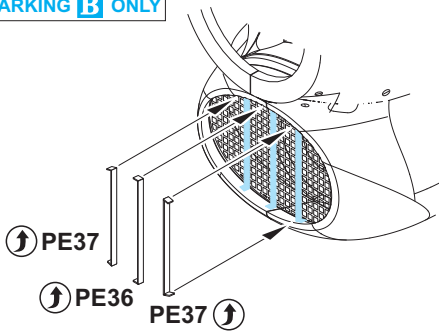
E**F****H****G****D**





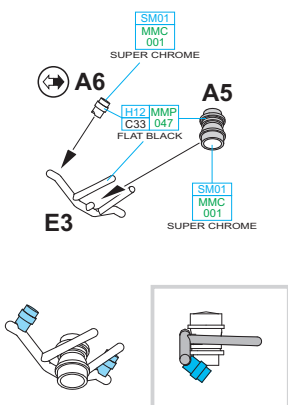
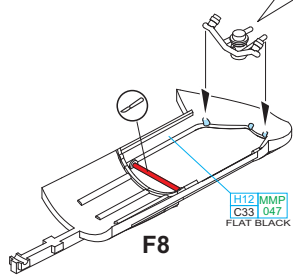


MARKING **B** ONLY

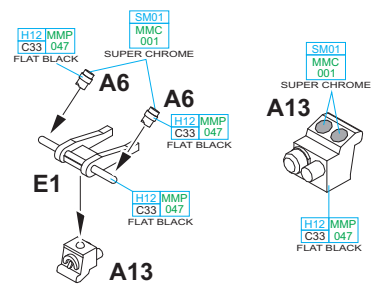
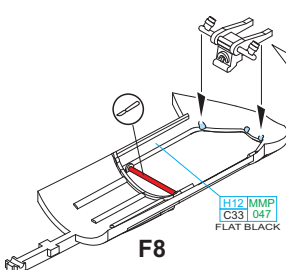


K MARKINGS **A, B, C, D**

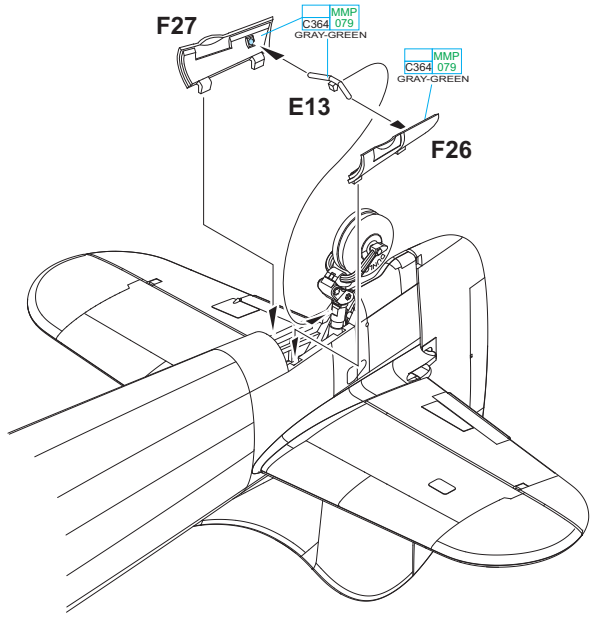
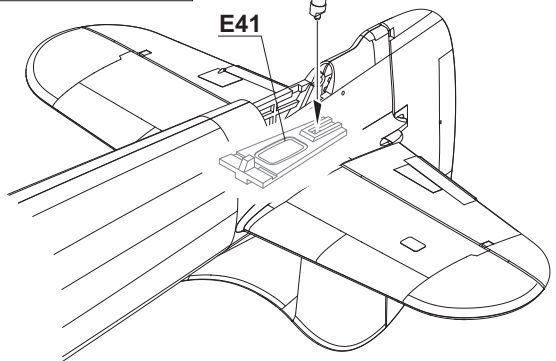
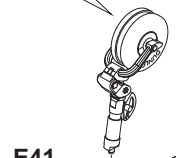
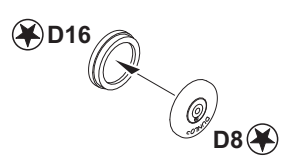
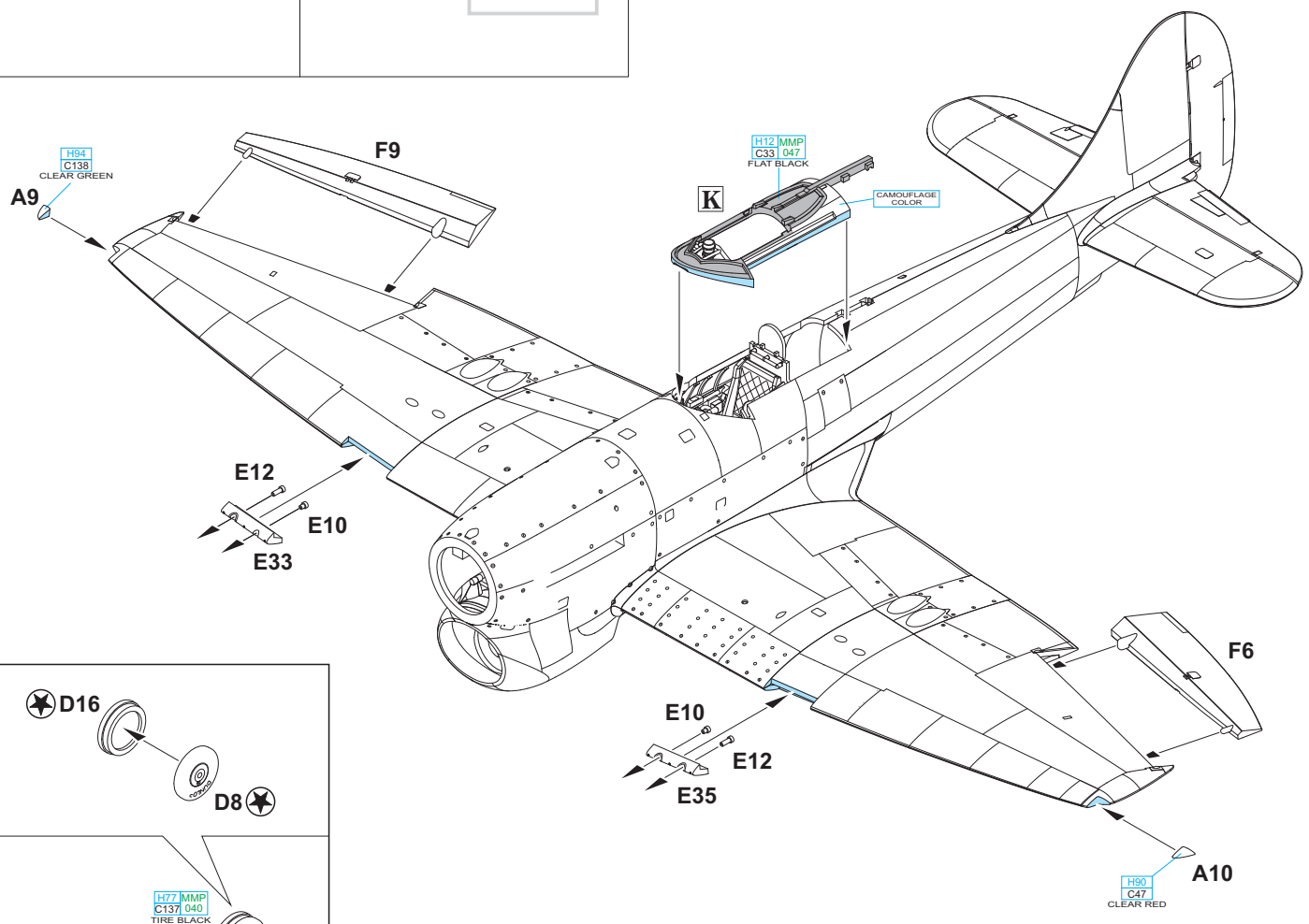
MARKINGS **E, F**



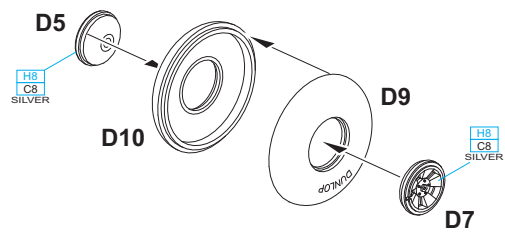
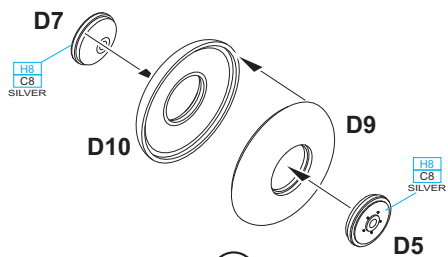
?



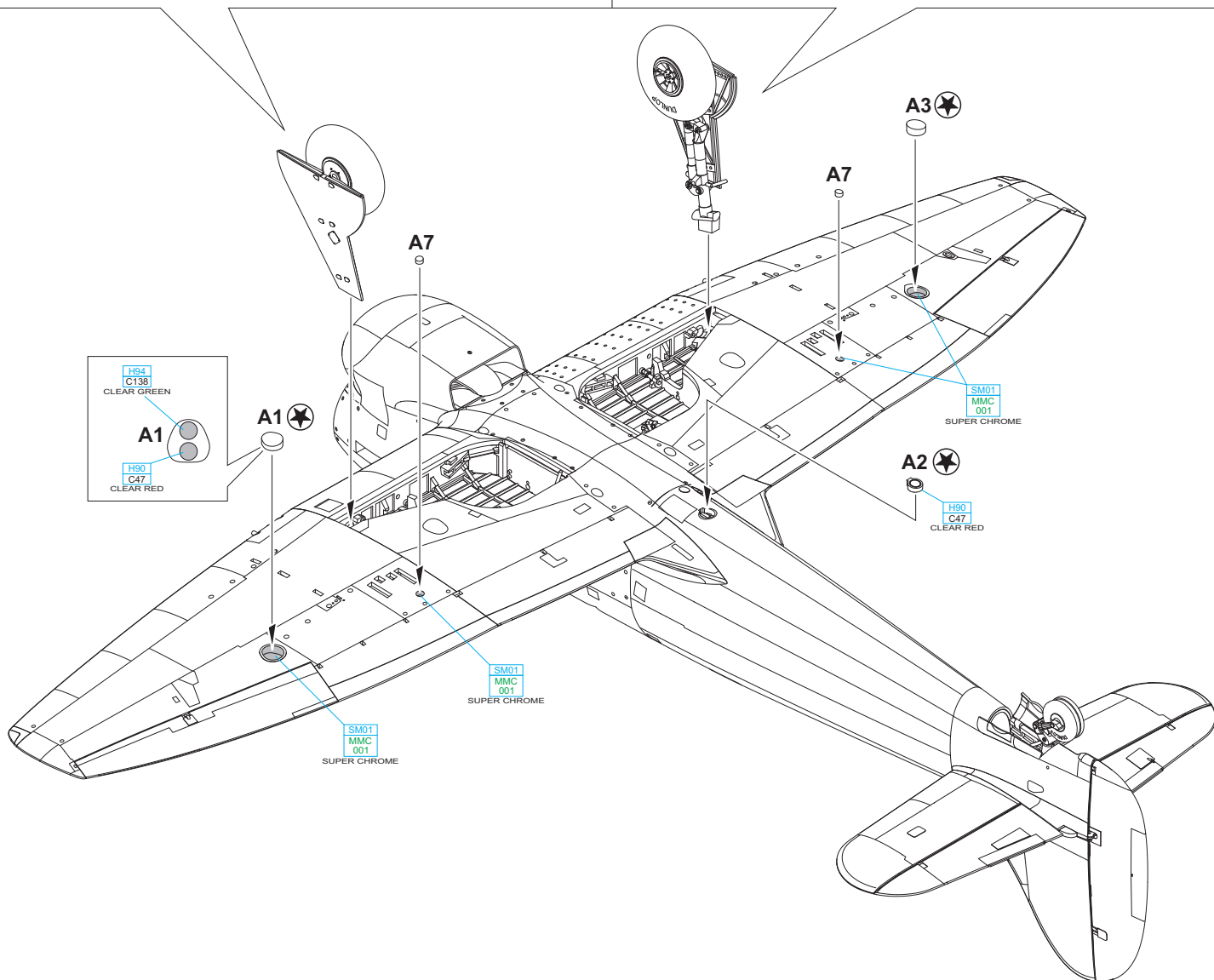
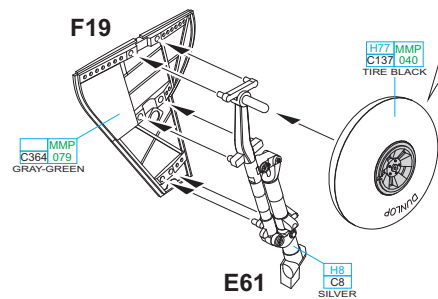
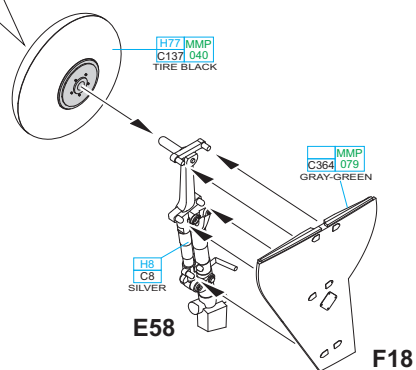
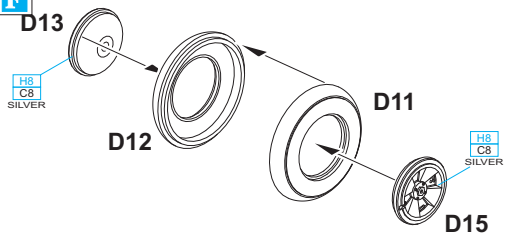
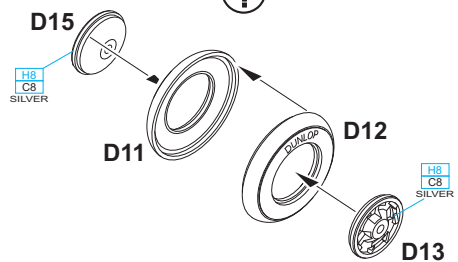
CAMOUFLAGE COLOR

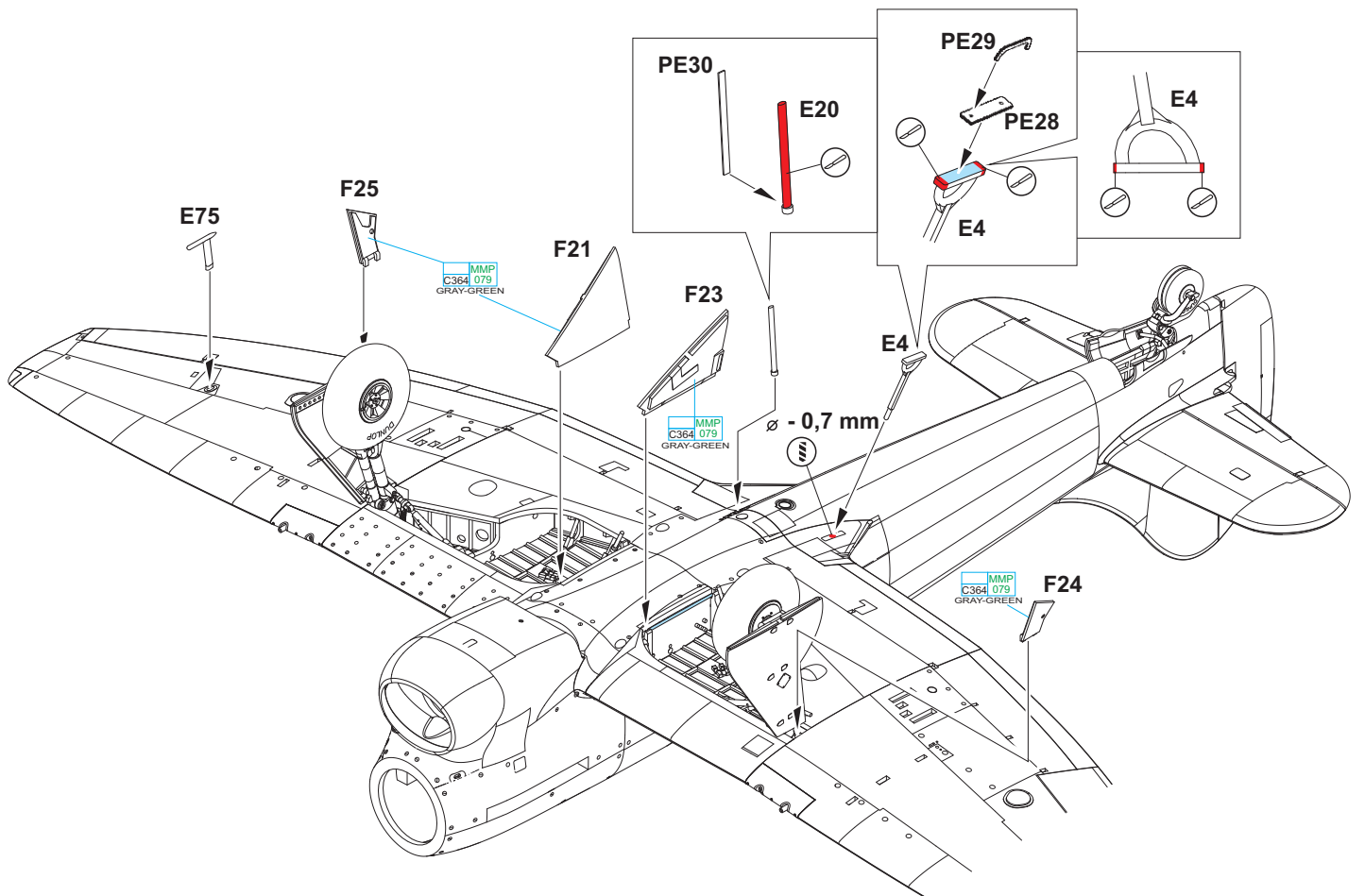
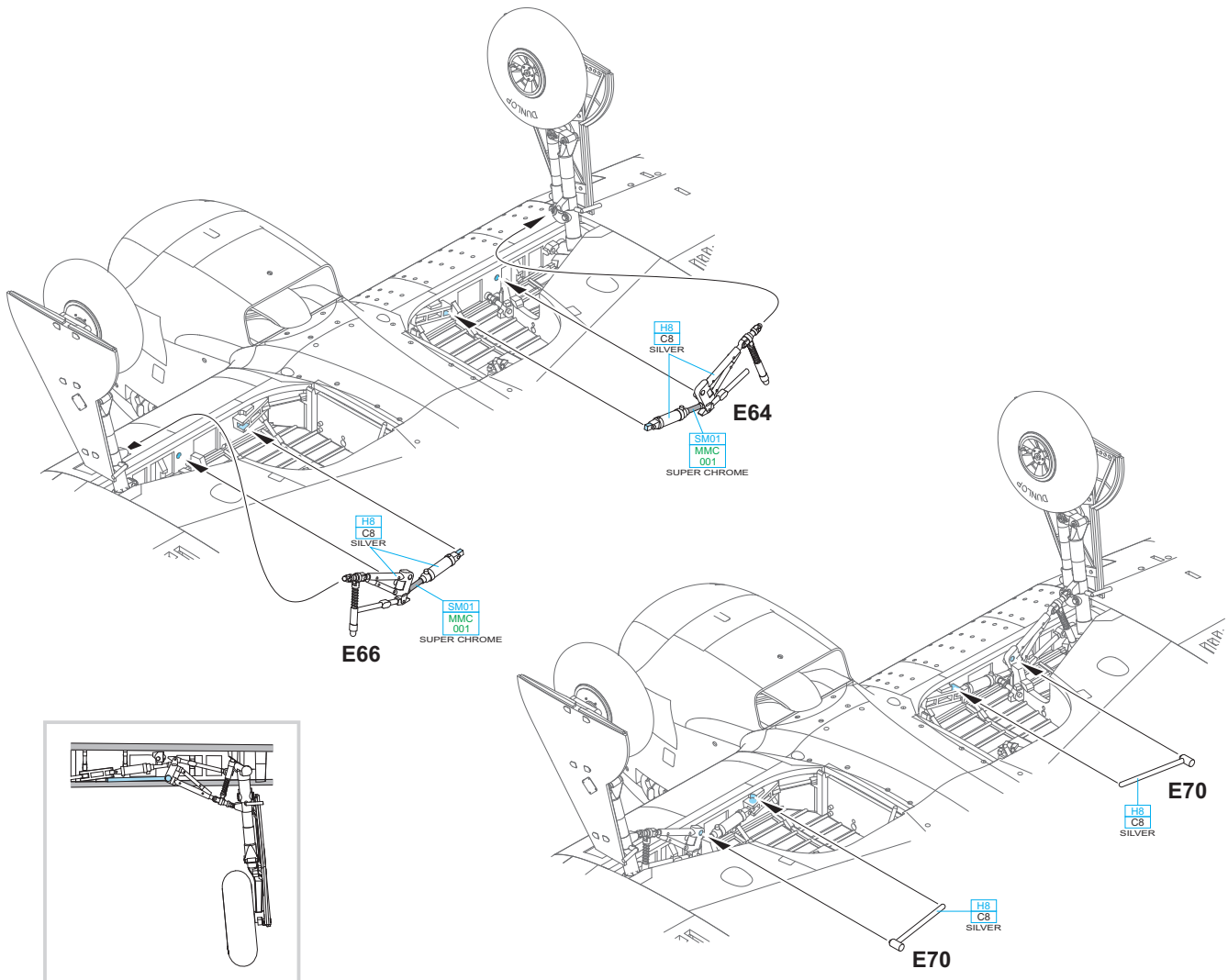


MARKINGS A, B

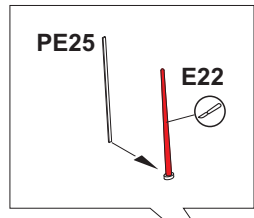
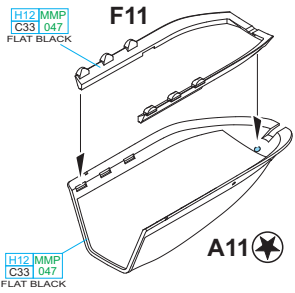


MARKINGS C, D, E, F



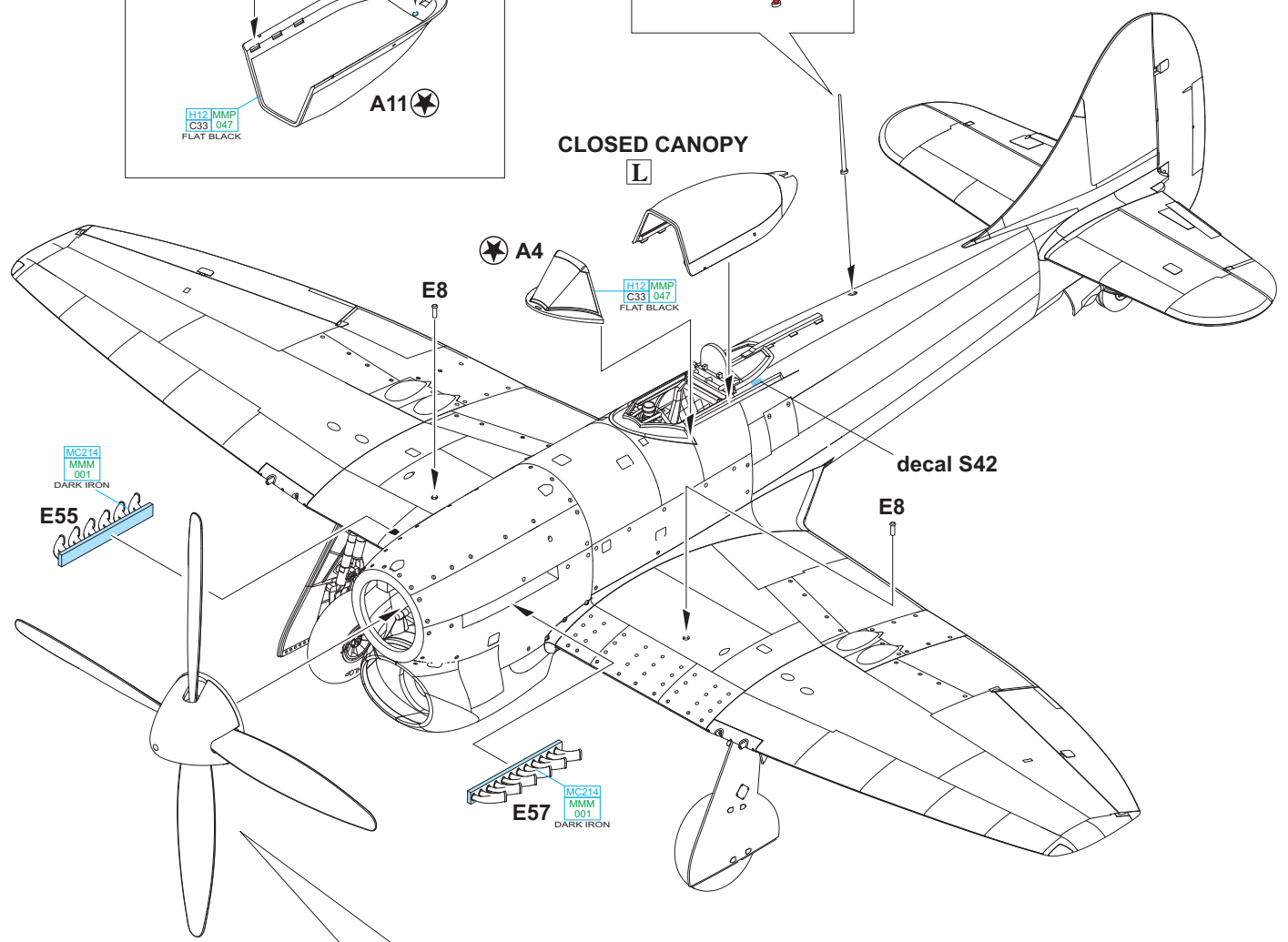


L



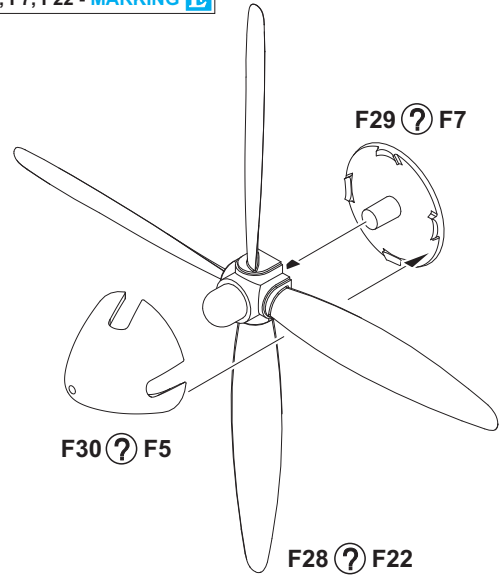
CLOSED CANOPY

L



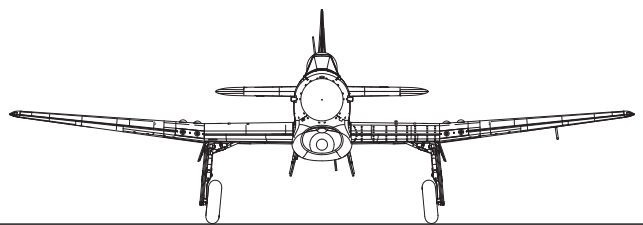
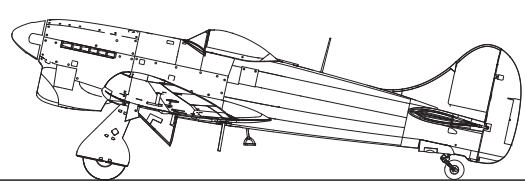
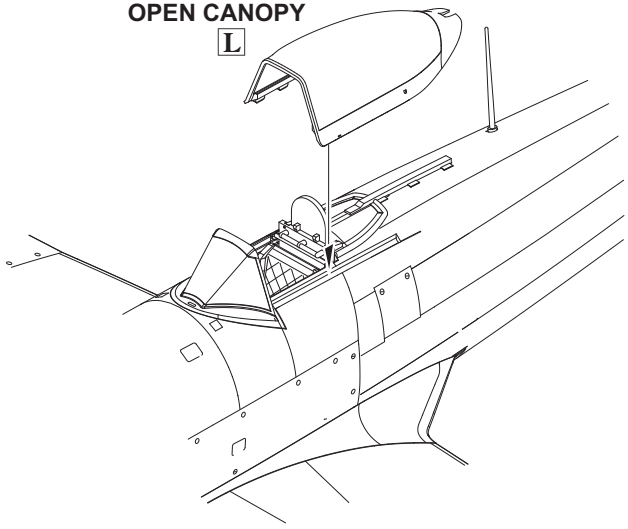
?

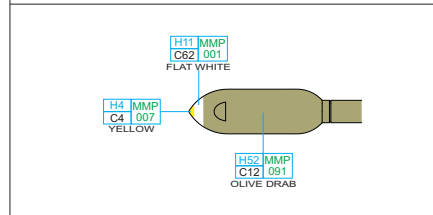
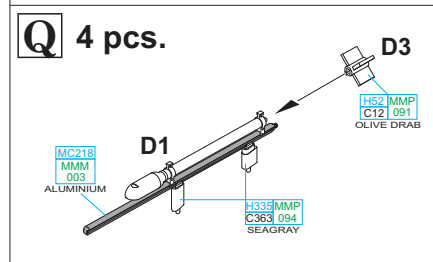
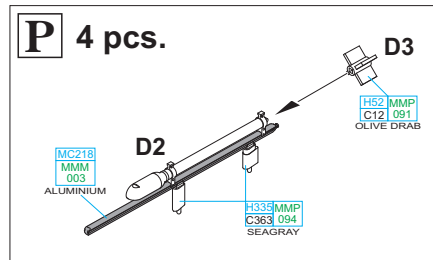
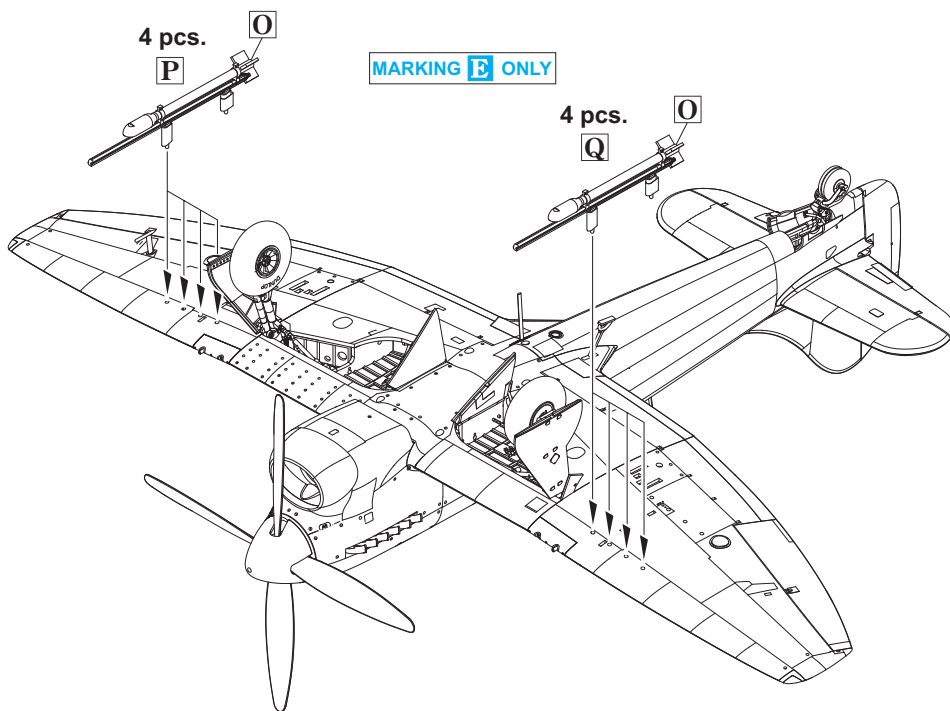
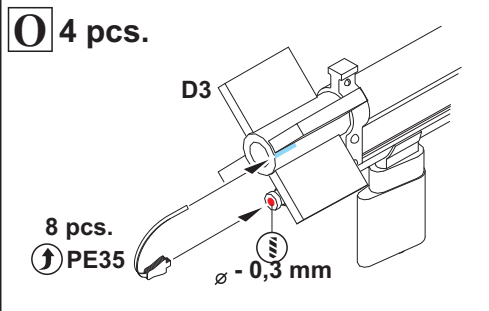
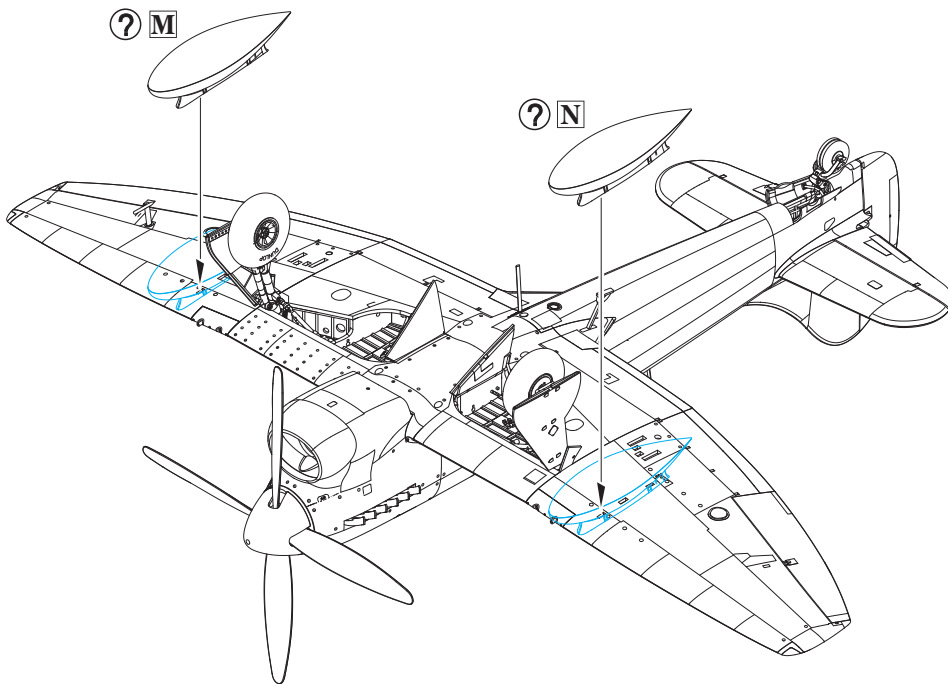
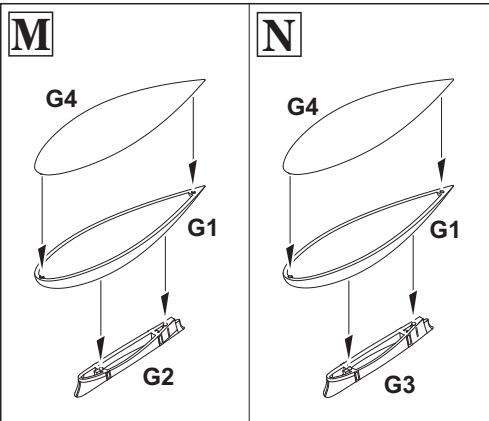
F28, F29, F30 - MARKINGS **A**; **B**; **C**; **D**; **F**
 F5, F7, F22 - MARKING **E**



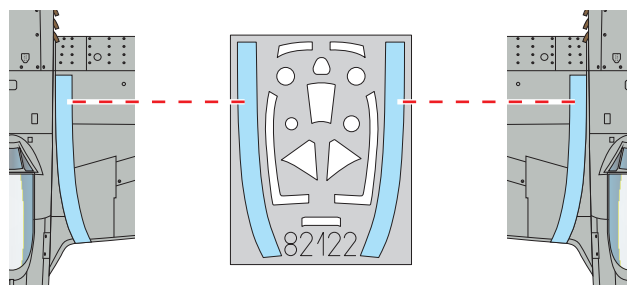
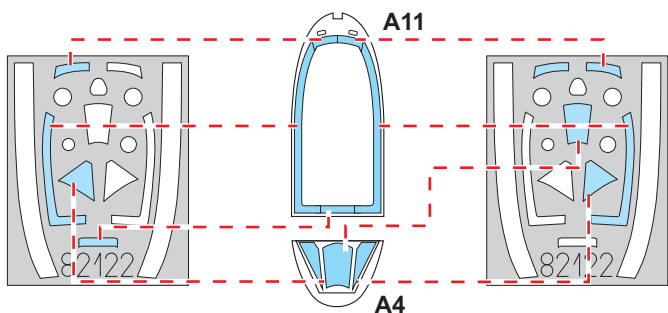
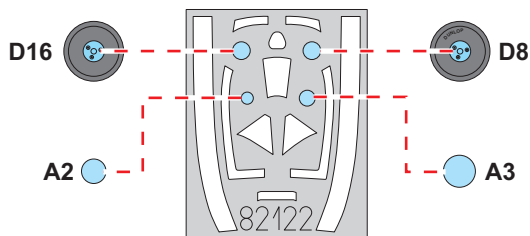
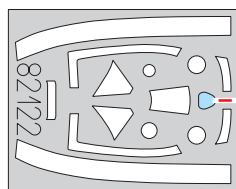
OPEN CANOPY

L



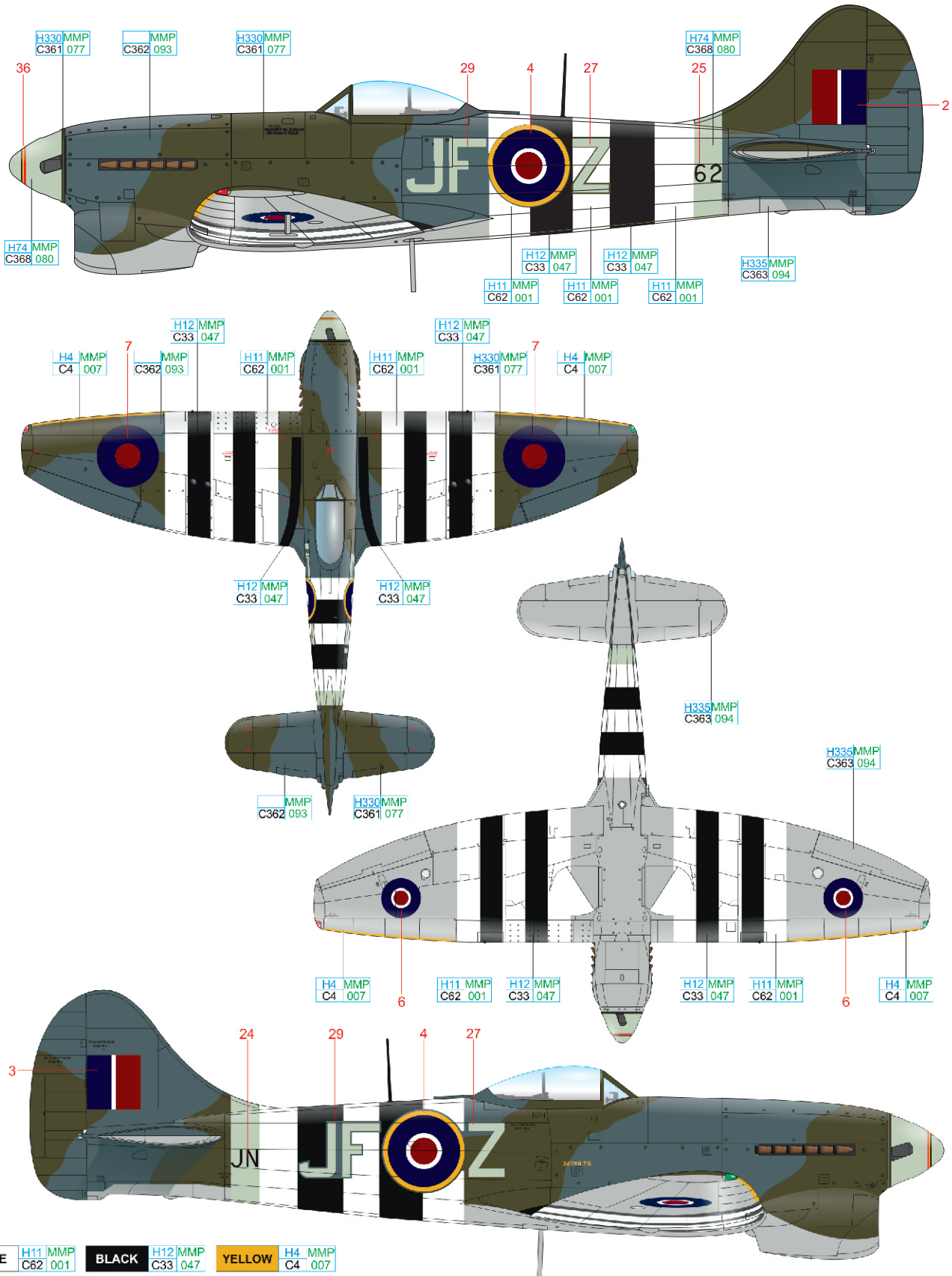


eduard
MASK
82122



A JN862, 3. squadrona, 150. Wing, RAF Newchurch, Velká Británie, červen 1944

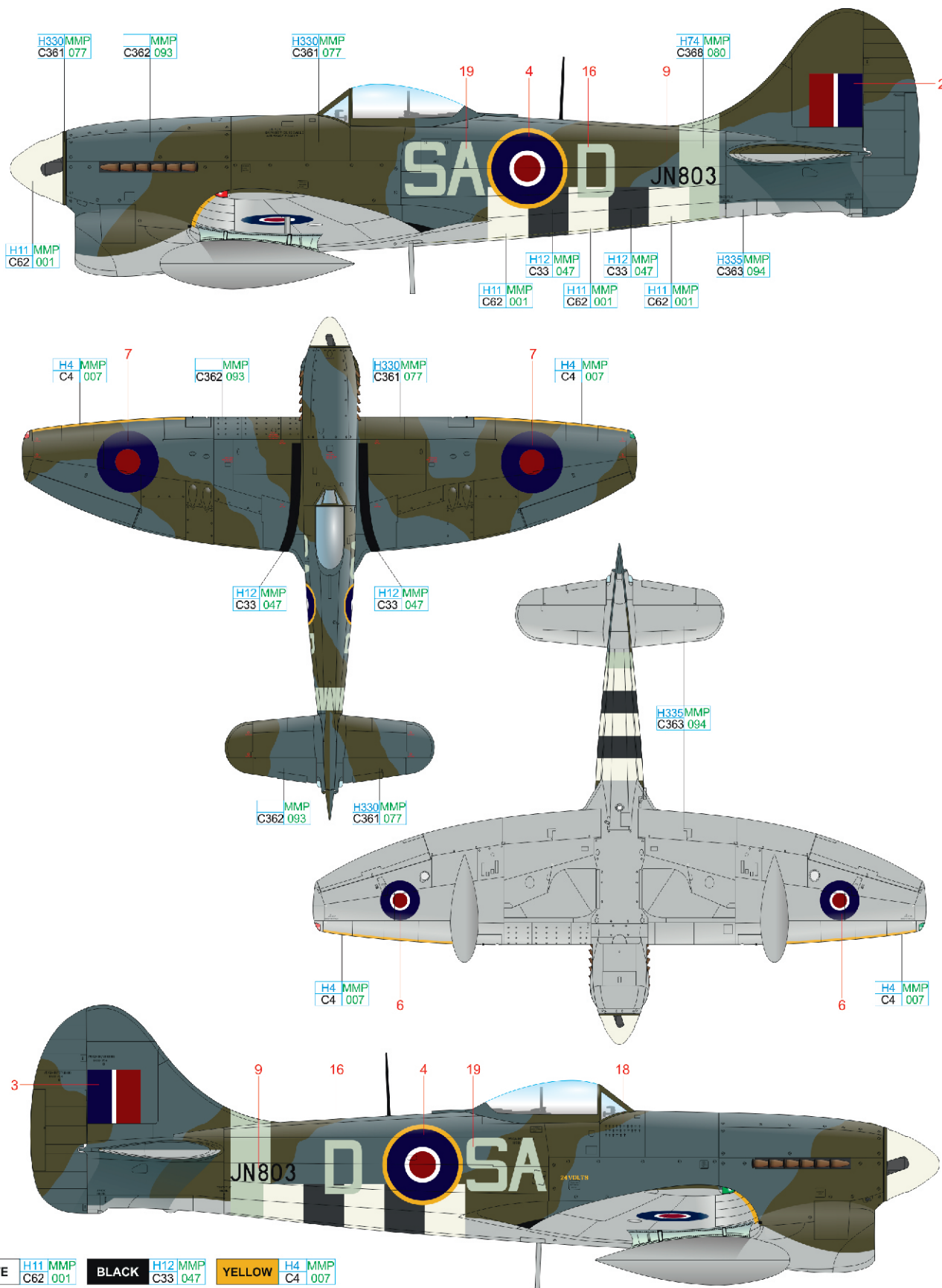
Po úspěšné službě u 609. squadrony, vyzbrojené Hawkeri Typhoon, během níž dosáhl 6 sestřelů, a krátké službě ve funkci střeleckého instruktora, byl Belgičan FI/Lt. Remi 'Mony' Van Lierde jmenován velitelem letky B u 3. squadrony. Jeho prvním Tempestem u této squadrony byl stroj Mk.V Series 1 JN736 JF-Z, ale poté, co byl 27. května 1944 ztracen během operačního letu s jiným pilotem, obdržel Van Lierde nový Tempest Mk.V Series 2 JN862, který obdržel stejné kódové písmeno – Z. Van Lierde používal tento stroj během obrany jižní Anglie proti náletům létajících střel V-1 a byl vyhlášen 'esem dne' za dosažení nejvyššího počtu sestřelů těchto malých cílů během jednoho dne. Van Lierde zničil samostatně celkem 35 V-1 a dalších 9 ve spolupráci s dalšími piloty. Na stroji JN862 dosáhl celkem třiceti sestřelů V-1. 4. srpna 1944 se Van Lierdemu během přistání se strojem JN862 vysunula pouze jedna podvozková noha a došlo k poškození tohoto Tempestu. Pilot obdržel nový stroj, EJ557, který byl opět označen písmenem Z. Stroj JN862 byl po opravě navrácen k 3. squadroně a obdržel kódové označení JF-Q. Dne 5. června 1944 obdržely stroje, které se měly zúčastnit operace Overlord (vyložení v Normandii), výrazný marking v podobě osmnáctipalcových pruhů bílé a černé barvy na trupu a křídle. Pozemní personál natřel bílou 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		

B JN803, 486. (RNZAF) squadrona, 122. Wing, B.80 Volkel, Nizozemsko, říjen 1944

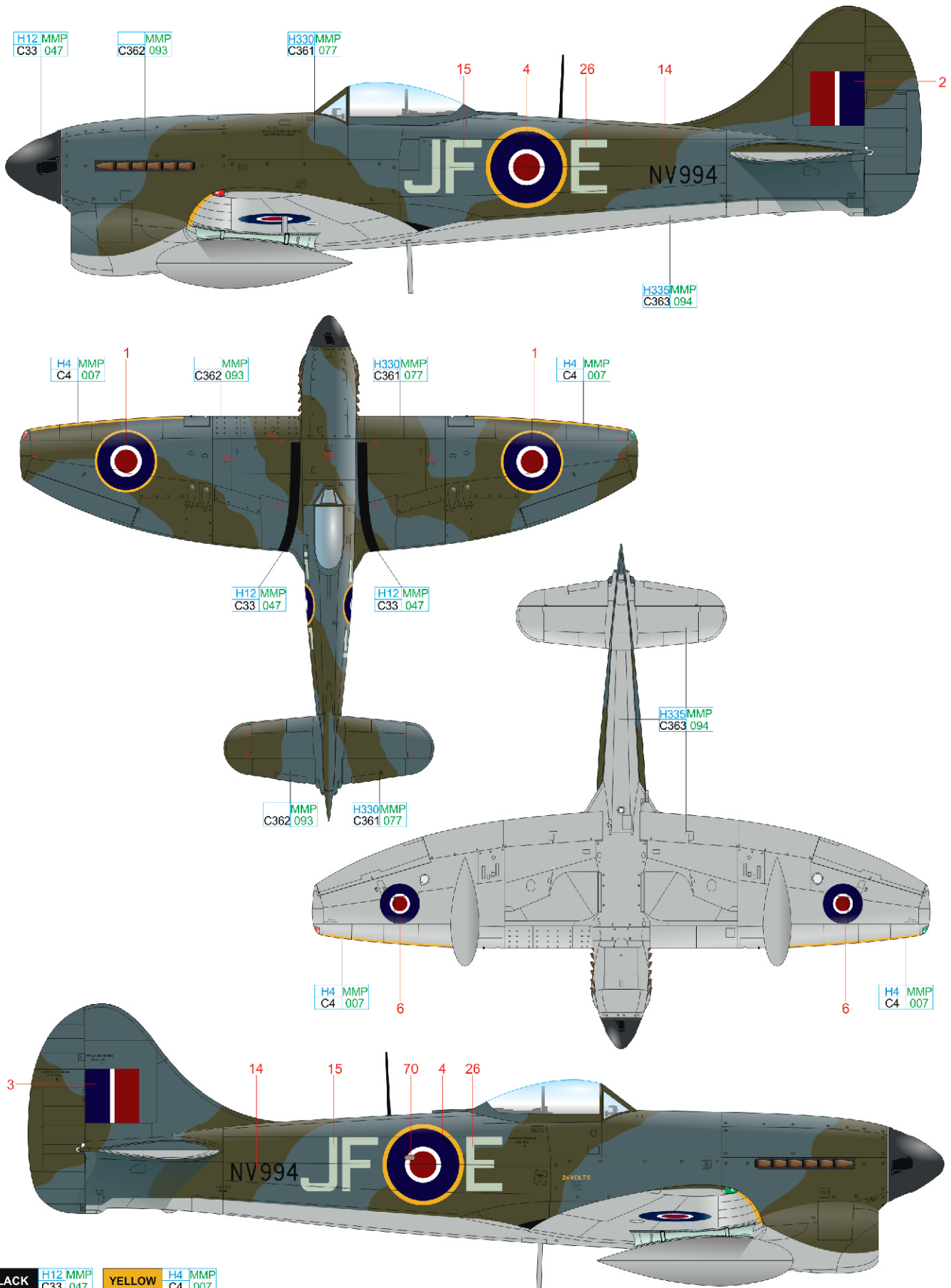
Jeden z prvních Tempestů Mk.V Series 2 byl dodán ke 486. squadroně na základnu Newchurch 17. května 1944. Během letů na ochranu jižní Anglie proti letounovým střelám na něm několik pilotů jednotky dosáhlo celkem 26 sestřelů V-1. V boji proti této zbraní se jednalo o jeden z neúspěšnějších strojů. Na konci září 1944 byla vyjmuta 486. squadrona z podřízenosti 150. Wingu a přesunuta ke 122. Wingu na letiště B.60 Grimbergen v osvobozené části Belgie. Po měsíčním působení z tohoto letiště následoval další přesun, tentokrát na letiště B.80 Volkel v Nizozemsku. Se strojem JN8903 často létal F/O 'Jack' Stafford, který na něm dosáhl několika sestřelů V-1. V prosinci 1944 byl stroj JN803 přesunut k 3. squadroně, ztracen byl 30. prosince 1944, kdy byl sestřelen Messerschmittem Bf 109 od IV./JG 27 nad letištěm Rheine. Pilot F/O Kenneth Slade-Betts DFC byl zajat a zavražděn důstojníkem bezpečnosti na tomto letišti. Standardně kamuflovaný Tempest v tzv. Day Fighter Scheme nese již pouze část rozpoznávacího markingu v podobě černobílých, tzv. invazních pruhů. Jejich používání na křídle a horní části trupu bylo zrušeno rozkazem z 10. září 1944. Na pravé straně pod čelním štítkem jsou namalovány siluety sestřelených V-1.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335MMP C363 094	DARK GREEN	H330MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		SKY	H74 MMP C368 080		

C NV994, FI/Lt. Pierre Clostermann, 3. squadrona, 122. Wing, B. 112 Hopsten, Německo, duben 1945

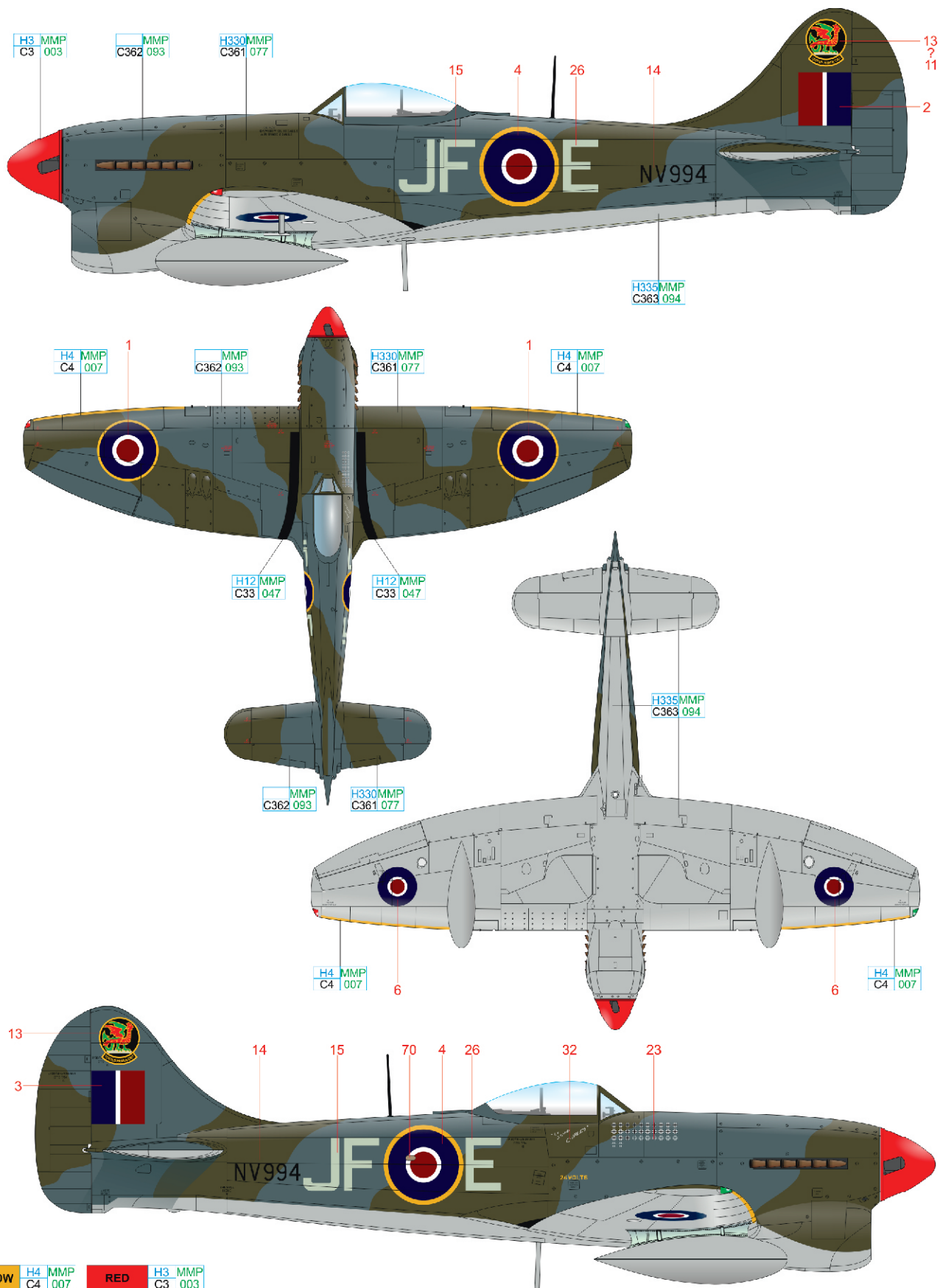
Prvním strojem FI/Lt. Clostermanna u 3. squadrony, označeným kódovými písmeny JF-E, byl stroj NV994. Stroj byl 3. squadroně předán během desetidenního střeleckého a bombardovacího výcviku na letišti Warmwell, po němž následoval přesun na základnu B.112 Hopsten, kam celá jednotka dorazila 18. dubna 1945. Do konce války zbývalo méně než tři týdny, takže se pilotům už nenaskytl mnoho příležitostí využít zkušeností nabitých při tomto výcviku v boji. Fotografie, pořízená 18. dubna 1945, ukazuje, že v této době ještě nebyl Clostermannův stroj 'vyzdoben' nápisem Le Grand Charles ani dosaženými sestřely.



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

D NV994, S/Ldr. Pierre Clostermann, 3. squadrona, 122. Wing, B.152 Fassberg, Německo, červen 1945.

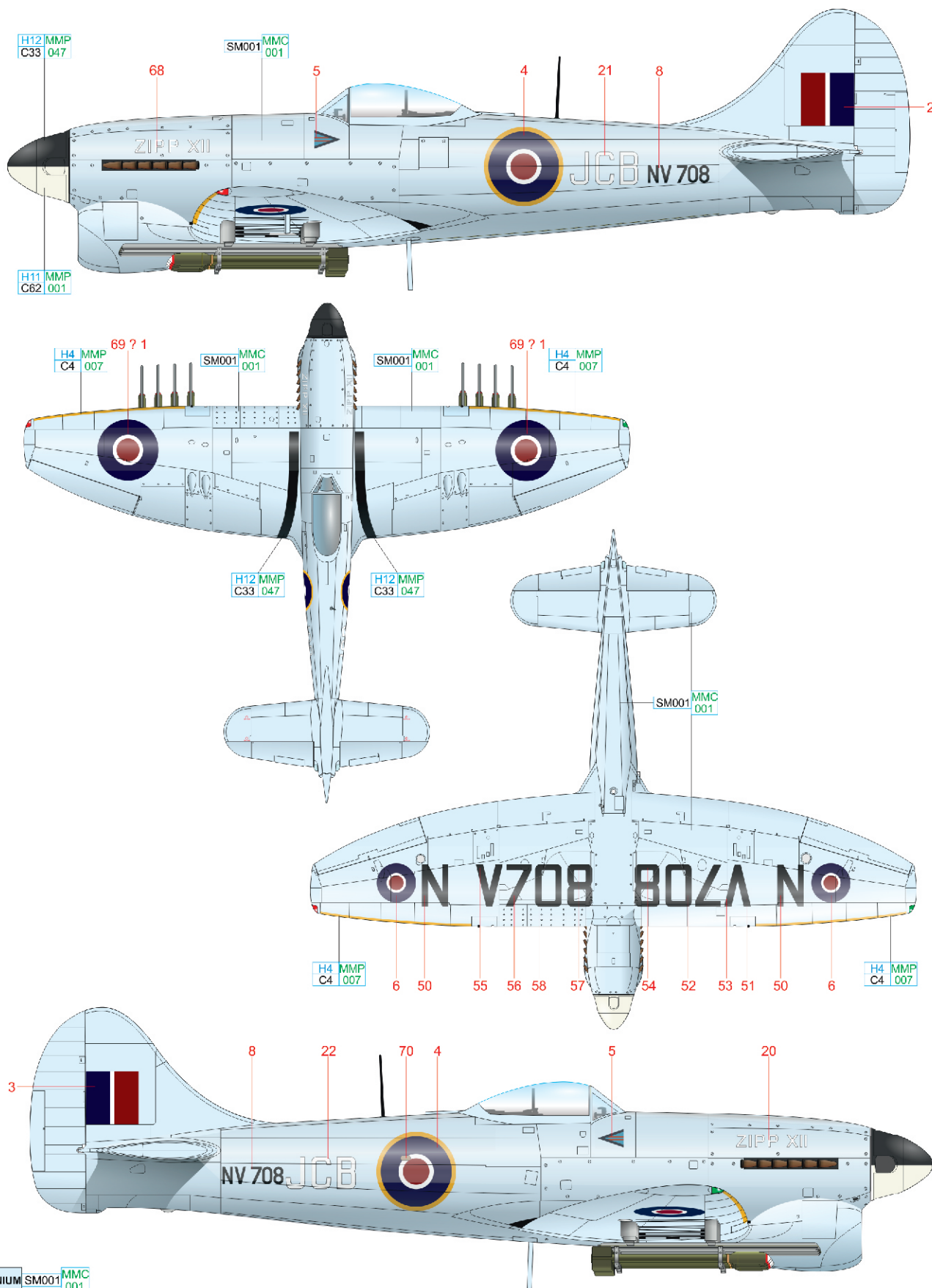
Další fotografie, pořízená na letišti B.152 Fassberg krátce po konci 2. světové války v Evropě, ukazuje jedinou změnu provedenou na tomto stroji, červeně natřený vrtulový kužel. Z důvodů možné záměny s nepřátelskými stroji bylo u 2. TAF standardem černé zbarvení vrtulových kuželů. Později v květnu byly na obě strany kýlovky strojí 3. squadrony přidány znaky jednotky a Clostermann 'vyzdobil' dále svůj stroj nápisem Le Grand Charles (na počest generála Charlese de Gaulla) a dosaženými sestřely. S tímto strojem létal během června 1945 a přesunul se s ním i na základnu B.160 Kastrup poblíž Kodaně. Na 1. července 1945 byla naplánována pro obyvatele Kodaně velká letecká přehlídka, která se konala i přes nepříznivé počasí. Clostermann letěl se strojem NV994, kvůli nepříznivému počasí nemohl přistát na letišti Kastrup, přistání, při kterém poškodil svůj stroj, provedl na nedalekém letišti Vaerlose.



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

Během 2. světové války sloužil stroj NV708 u 33. squadrony, u níž obdržel kódové označení 5R-T. Začátkem roku 1946, kdy byl 123. Wing reorganizován a vybaven stroji Tempest, si jej vybral W/Cdr. J. C. Button jako svůj osobní stroj. Celý stroj byl přestříkán hliníkovou barvou, vrtulový kužel obdržel černobílé zbarvení, stejné jako měl Buttonův válečný Typhoon pojmenovaný ZIPP XI. Iniciály JCB a jméno ZIPP XII bílé barvy s tenkým černým lemem byly namalovány na obou stranách trupu. J. C. Button létal během bojů 2. světové války také na Typhoonu pojmenovaném ZIPP XII (viz stavebnice č. 11117 firmy Eduard) a má se za to, že svého osobního Tempesta označil stejným pořadovým číslem, aby se vyhnul 'nešťastné' třináctce. Buttonův nástupce, W/Cdr. P. P. Hanks DSO, DFC používající nadále tento stroj, jej nechal označit iniciály PPH a kokardy typu C byly nahrazeny typem D. V dubnu 1948 byla poslední operační jednotka používající stroje Tempest (3. squadrona), přezbrojena proudovými stíhačkami Vampire. Stroj NV708 byl odeslán do Velké Británie, uskladněn u 6. Maintenance Unit sídlící v Brize Nortonu, kde byl skladován až do sešrotování provedeném v únoru 1950.



ALUMINIUM SM001 MMC 001

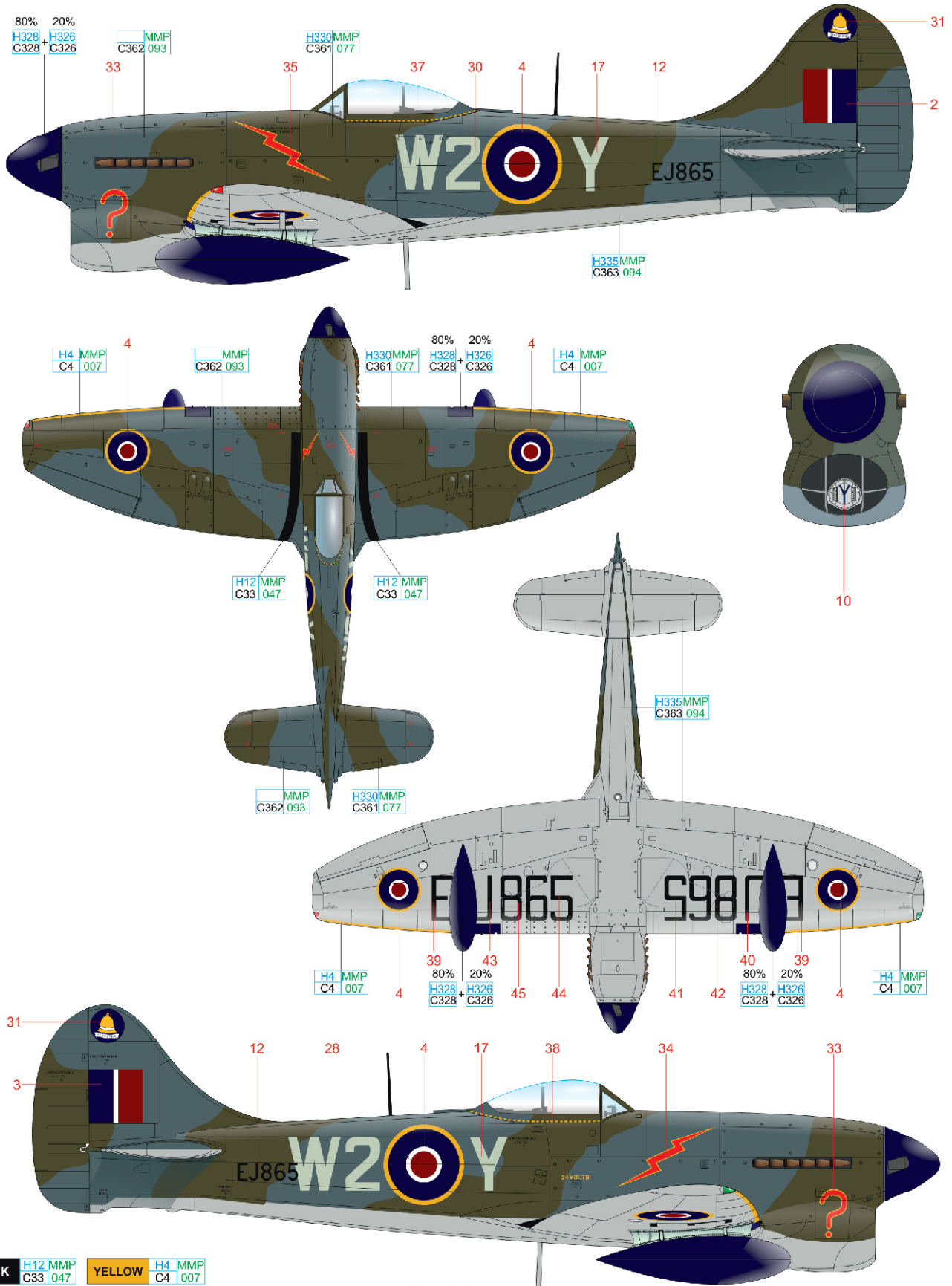
WHITE H11 MMP C62 001

BLACK H12 MMP C33 047

YELLOW H4 MMP C4 007

F EJ865, 80. squadrona, 123. Wing, RAF Station Wunstorf, Německo, říjen 1947

EJ865 byl 485. squadroně předán k výcviku pilotů přecházejících ze Spitfirů na novou techniku. Výcvik byl nakonec z důvodu nedostatku Tempestů zrušen a piloti této jednotky se vrátili k létání na Spitfirech. V dubnu 1945 létal Tempest EJ865 u 274. squadrony s označením JJ-B. U jednotky zůstal i po jejím přechíslování na 174. squadronu v říjnu 1945, kdy si ponechal jak kódové označení, tak i žluté blesky před kokpitem, které zde měly namalované všechny stroje 274. squadrony. 174. squadrona byla rozpuštěna v březnu 1946 a stroj EJ865 byl přesunut k 80. squadroně. U této jednotky bylo tradiční používání barev pro stroje jednotlivých Flightů (červená Flight A, modrá Flight B), proto stroj obdržel modrou barvu na přidavné nádrže, vrtulový kužel, pozadí znaku jednotky na kýlovce, náběžnou hranu okolo výstředních otvorů v křídle a malé písmeno Y též barvy na prachovém filtru. Blesk před kokpitem byl přemalován červenou barvou se žlutým lemem, stejné barevné provedení měl otazník na bočním krytu sání vzduchu k chladiči. V lednu 1948 byly opotřebované Tempesty u 80. squadrony nahrazeny Spitfiry F.24, stroj EJ865 byl odeslán do Velké Británie, uskladněn u 6. Maintenance Unit sídlící v Brize Nortonu, kde byl skladován následující dva roky a poté sešrotován.



BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335MMP C363 094	DARK GREEN	H330MMP C361 077
OCEAN GRAY	MMP C362 093	BLUE	80% H328 C328 + 20% H326 C326

