



ÚVODEM

Hawker Typhoon Mk.IB "Car Door"

To, co začalo jako pokus vytvořit stíhací letoun vnášející hrůzu do řad německých pilotů, skončilo jako ještě hrozivější stíhací bombardér. Někteří považují Hawker Typhoon za jeden z nejhorších britských stíhacích letounů 2. světové války, ovšem zároveň za jeden z nejlepších bitevníků... Cesta od tvůrce stíhacích es ke slávě „otvírače konzerv“, jak se Typhoonu také říkalo, začala v době, kdy se u jednotek RAF začaly objevovat první Hawker Hurricane. Nástupce Hurricane byl tou dobou již na rýsovacích prknech díky specifikaci F.18/37, požadující mohutný jednomístný vysokovýkonný stíhací letoun. V lednu 1938 obdržela společnost Hawker Aircraft další upřesnění, požadující výkonnost minimálně o 20 % vyšší než jakou vykazoval Hurricane. V březnu téhož roku bylo upřesněno, že maximální rychlost musí být nejméně 644 km/h (400 mph) ve výšce 6096 m (20,000 ft). A protože byl nový stíhač zamýšlen jako těžce vyzbrojený stroj pro boj s dálkovými stíhačkami nepřítele, vyžadovala specifikace výzbroj dvanácti kulometrů Browning ráže 7,7 mm, nebo čtyř 20mm kanonů Hispano-Suiza, jakmile budou k dispozici. A tak se konstrukční tým vedený Sydney Cammem vrhl do práce...

Tornado a Typhoon

Zmíněné požadavky znamenaly, že nová konstrukce bude pevný a těžký letoun, což vyžadovalo také velmi výkonný motor. Vybrány byly dva nově vyvinuté 24válcové agregáty s plánovaným výkonem 1471 kW. Rolls & Royce Vulture s tradičním uspořádáním válců do V a Napier Sabre s méně konvenčním uspořádáním do X. Bylo rozhodnuto, že budou postaveny prototypy s oběma agregáty, Type N (označení pro prototyp s motorem Napier) a Type R (označení pro prototyp s motorem Rolls & Royce). Typ R letěl jako první, neboť motor Vulture byl konvenčnější konstrukcí než Napier Sabre a byl tedy dříve k dispozici. Stroj pojmenovaný Tornado provedl první let v říjnu 1939 a již na začátku listopadu, krátce po prvních poměrně úspěšných testech, obdržela továrna objednávku na 1000 kusů. Jenže nakonec bylo všechno jinak. Objevily se vážné problémy a nakonec byly vyrobeny jen tři prototypy a jediný produkční stroj. Mezitím byl Hawkeru doručen první motor Napier Sabre, a tak mohl uskutečnit 24. února 1940 svůj první vzlet také Type N, pojmenovaný Typhoon. Stejně jako u Tornado i zde byly první lety slibné. Nicméně motor Sabre musel být umístěn velmi blízko náběžné hrany křídla a jeho silné vibrace způsobovaly při prvních testovacích letech vytrhávání potahu z nýtů. Dalším problémem byla strukturální pevnost celé sestavy ocasních ploch. Ty se při vyšších rychlostech bortily. Navzdory těmto problémům, i dalším, jako bylo vnikání jedovatého oxidu uhelnatého do kabiny pilota, byla vydána objednávka na první sérii Typhoonu Mk.IA.

Od stíhače k bitevníku

První produkční Typhoon Mk.IA (R7082) vzlétl 26. května 1941. Vyzbrojeni dvanácti browningy sloužily tyto stroje spíše pro vývoj správné taktiky použití nového stíhače. Nicméně brzy následovala verze Mk.IB se čtyřiceti kanonů, neboť ministerstvo letectví požadovalo jejich urychlené zavedení do operační služby coby zbraně proti novým Fw 190. Jako první obdržely v září 1941 své Typhony Mk.IB 56. a 609. squadrona, obě působící z Duxfordu. A je třeba říci, že piloti dostali letouny, které rozhodně vyžadovaly další vývoj. Rozhodnutí sice ospravedlňovala vysoká rychlost a masivní palebná síla Typhoonů, nicméně v prvních devíti měsících operačního nasazení jich bylo více ztraceno kvůli technickým závadám draku nebo motoru, než v boji. Především střemhlavý let byl problémem, protože se při jeho vybírání projevovala již zmíněná bolest - deformace, nebo dokonce úplné odtržení ocasních ploch. Například jako v průběhu operace Dieppe v srpnu 1942, kdy se skupina Typhoonů vrhla střemhlav na formaci Fw 190. Tři Focke-Wulfy sice piloti Typhoonů poškodili, nicméně dva z nich nebyli schopni střemhlavý let vybrat kvůli kolapsu ocasních ploch. Navzdory těmto problémům operační nasazení pokračovalo a množství havárií se snižovalo, jak se dařilo eliminovat většinu problémů motoru Sabre, a poté, co došlo i ke zpevnění konstrukce ocasních ploch. V listopadu 1942 se přesunula 609. squadrona, vedená Rolandem Beamontem do Manstonu, aby eliminovala četné útoky Fw 190, na které Spitfiry nestačily. Typhony ano a zaznamenaly v bojích s nimi poměrně dobré výsledky. A nejen to, brzy se ukázalo, že Typhony se svými čtyřmi kanony jsou výbornou platformou pro útoky na pozemní cíle, takže byly do těchto úkolů zapojovány ve stále větší míře. Úspěchy vedly ke zkouškám s podvěšením dvou pum o hmotnosti 113,5 kg (250 lb.), nebo 227 kg (500 lb.). Později byl náklad dokonce zvýšen na dvě pumy o hmotnosti 454 kg (1000 lb.).

Kabinová evoluce

Postupný vývoj "Tiffyho", jak byl Typhoon přezdíván, vyřešil většinu slabin motoru i konstrukce draku. Nejviditelnější změnou bylo nahrazení silně rámované kabiny s dveřmi na pravé straně (Car Door) kapkovitým vzad odsuvným krytem. Toto řešení bylo mimochodem použito vůbec poprvé. První Typhony měly vstup do pilotního prostoru řešen vpřed otevíranými dveřmi na pravé straně a doleva odklápěným průhledným stropním krytem. Část kabiny za pilotem tvořil plechový kryt, skrz který procházela radiová anténa. Výhled vzad tím byl značně omezený. V průběhu roku 1941 bylo kovové zakrytí nahrazeno transparentním a modifikován byl také tvar pancéřové ochrany za pilotem. I přesto zůstával celkový výhled pilota neuspokojivý kvůli masivnímu rámování kabiny a množství vybavení uvnitř. Dalším opatřením tedy bylo v průběhu srpna 1943 přesunutí sloupku antény dozadu mimo překryt kabiny. Mezitím však již probíhaly testy nového jednodílného vzad odsouvaného kapkovitého překrytí a od listopadu 1943, počínaje letounem číslo JR333 byly všechny další stroje vybaveny tímto krytem, zatímco Typhony s dveřmi byly přestavovány pomocí konverzních kitů. Stejně důležitou změnou bylo rozšíření výzbroje Typhoonů s kapkovitou kabinou o osm neřízených raket RP-3, které umožňovaly útoky i na těžce zodolněné cíle. Ačkoli bylo v době invaze již všech 26 squadron vyzbrojených Typhony plně určeno k ničení pozemních cílů, je třeba uvést, že piloti těchto strojů sestřelili v průběhu války 246 nepřátelských letounů. Nejúspěšnější byl John R. Baldwin, který na tomto letounu dosáhl patnácti sestřelů plus jednoho společného a čtyř poškození. Zajímavostí je také to, právě na Typhonech byly poprvé použity identifikační pruhy. Silueta Typhoonu byla podobná Fw 190, a tak se občas stávaly cílem "přátelské" palby. Bez podvěsů měly Typhony Mk.IB maximální rychlost 684 km/h (425 mph), kterou snížily dvě 227kg pumy na 640 km/h (398 mph). Nicméně i tak byly znatelně rychlejší než jakýkoli jiný bitevník a staly se skutečnými stíhacími bombardéry své doby.



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
VOLBA



BEND
OHNOU



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

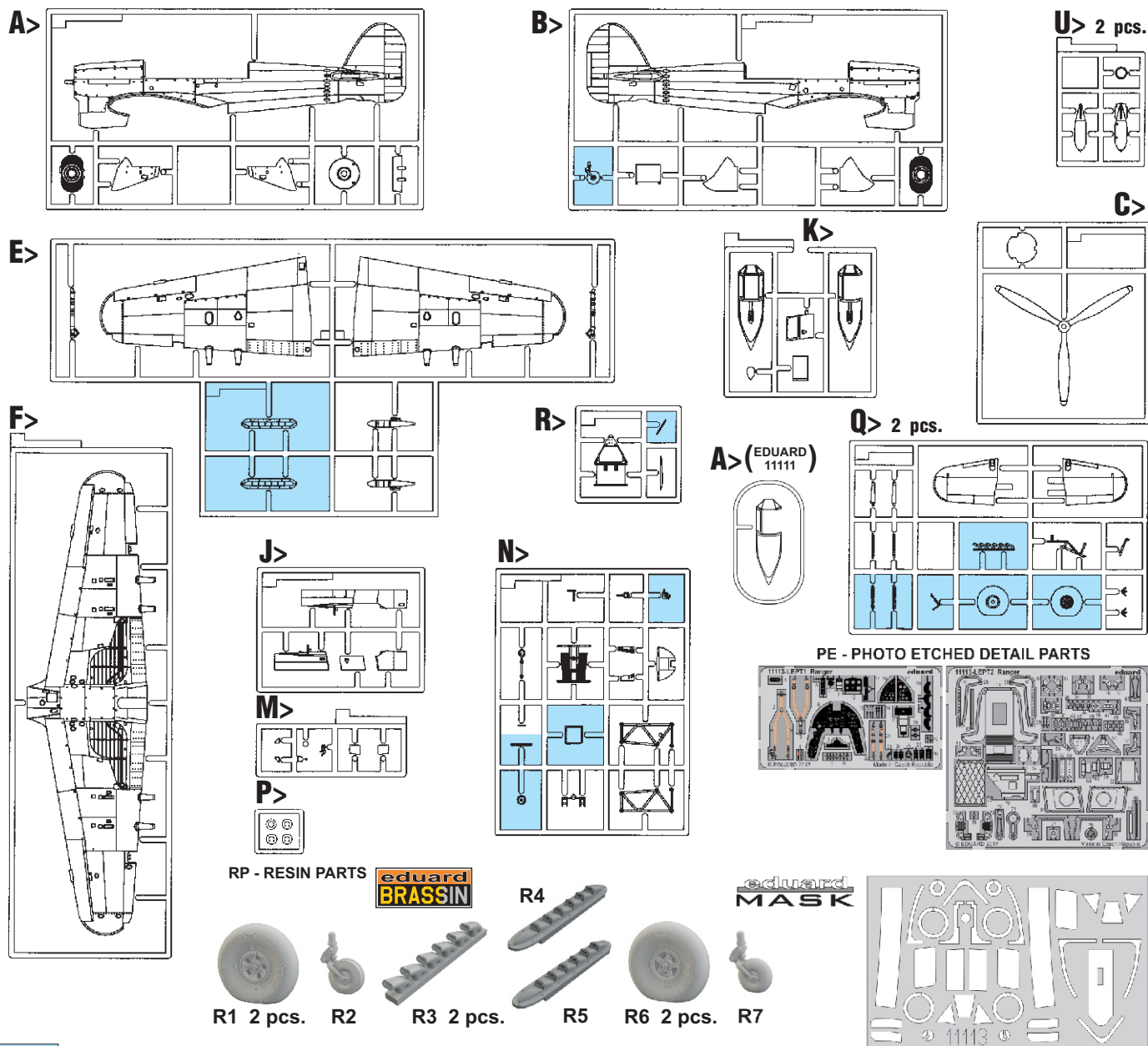


PIÈCES



部品

PLASTIC 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



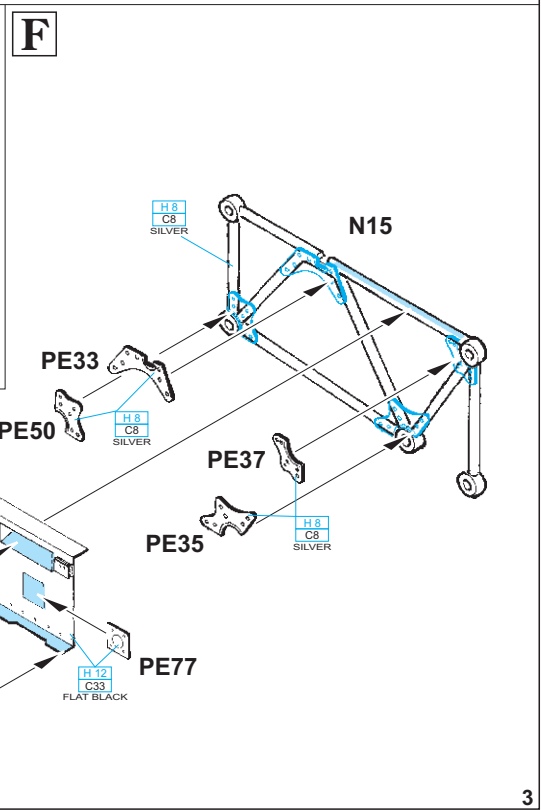
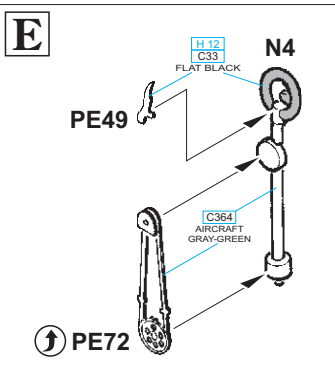
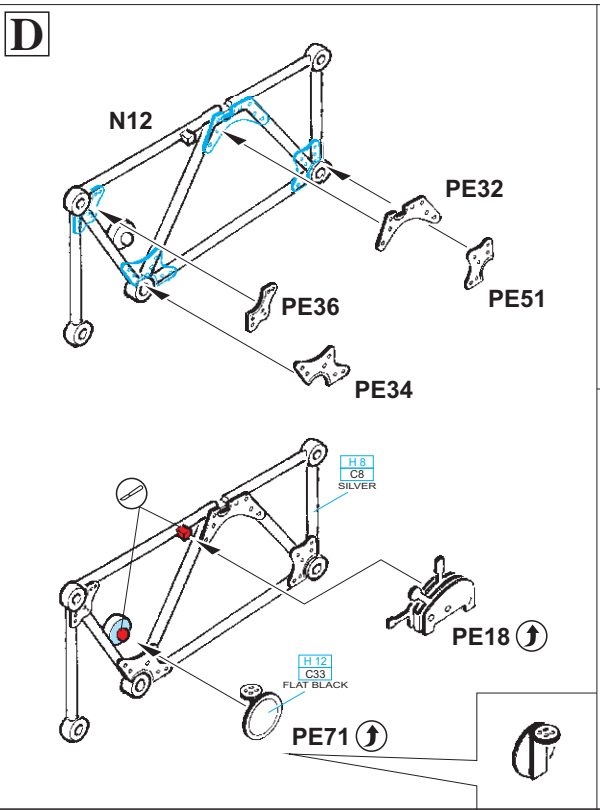
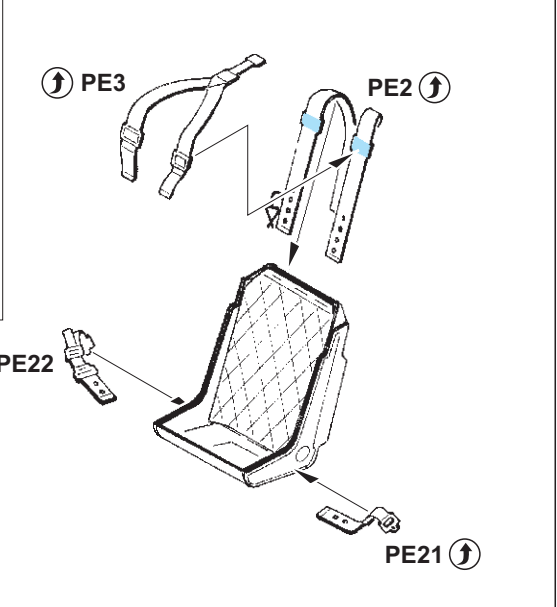
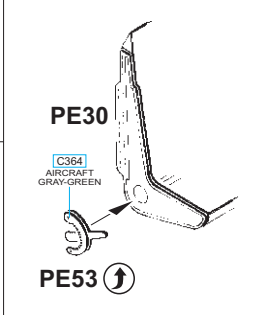
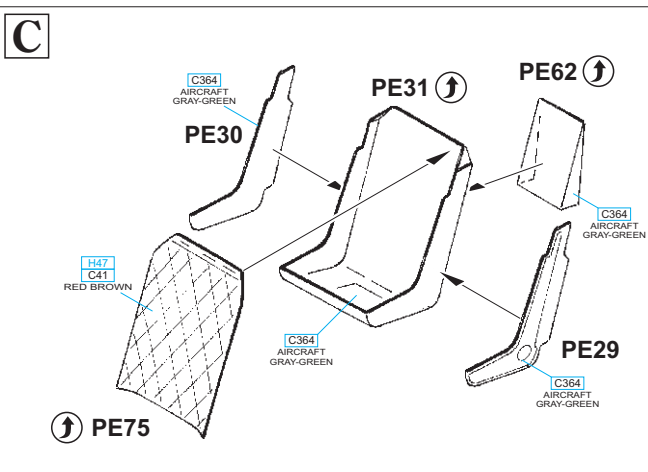
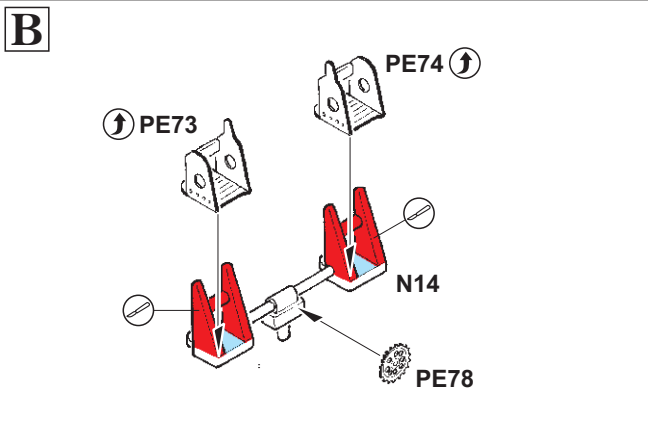
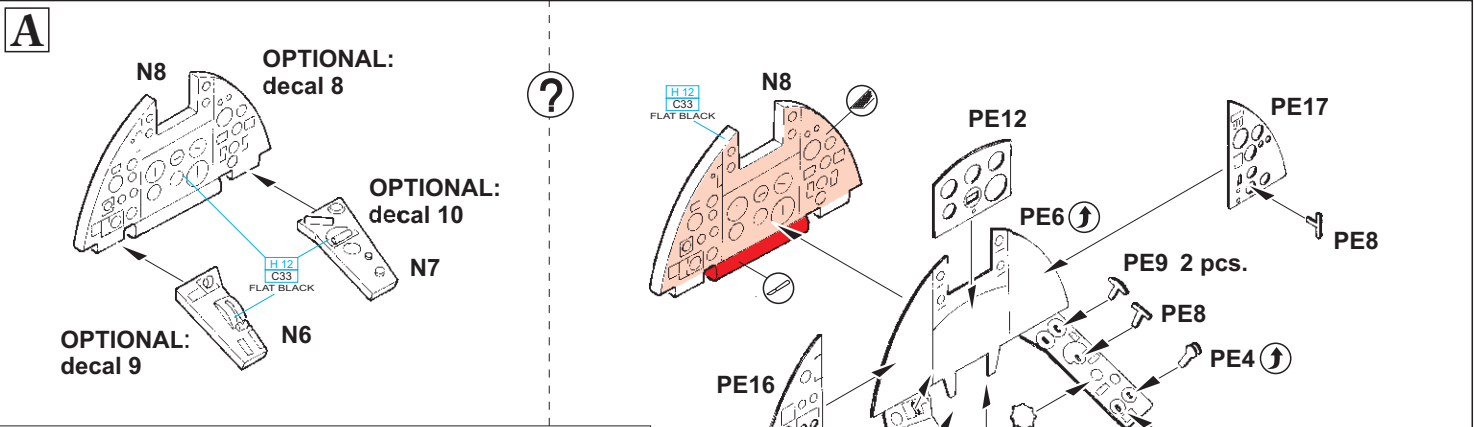
PEINTURE

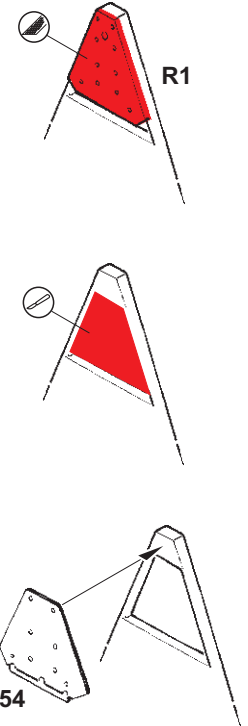
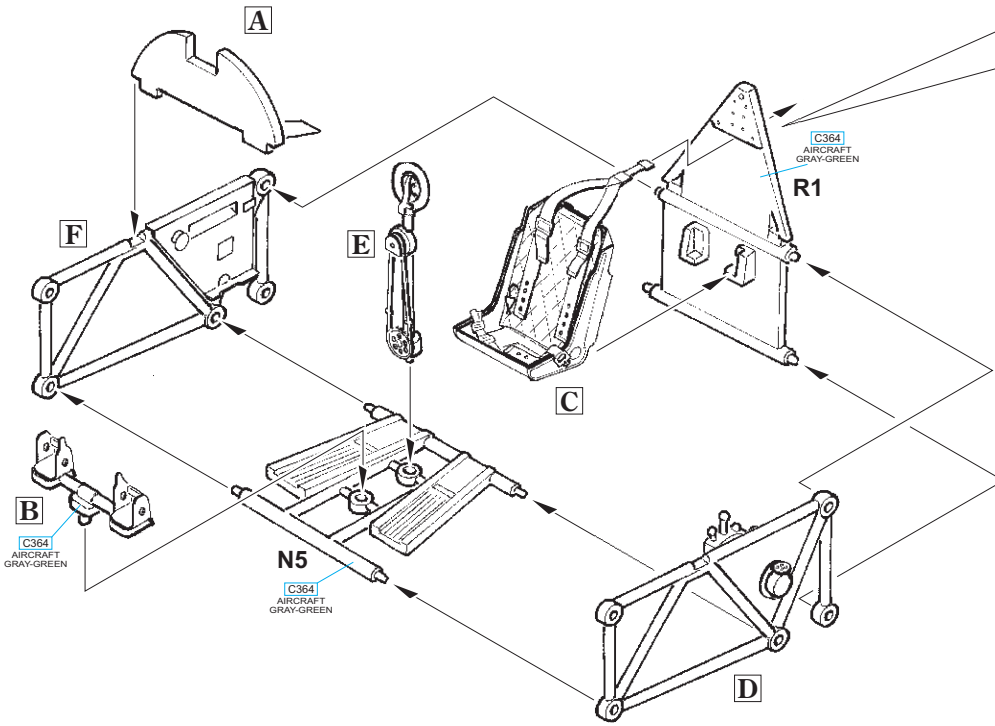
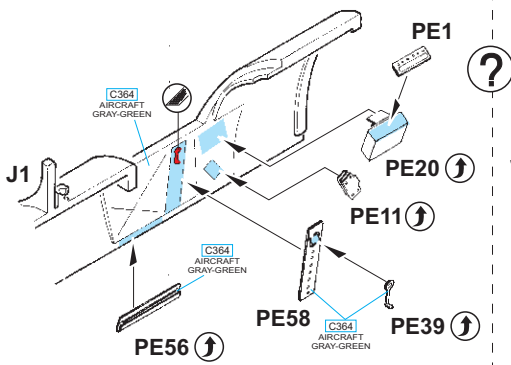


色

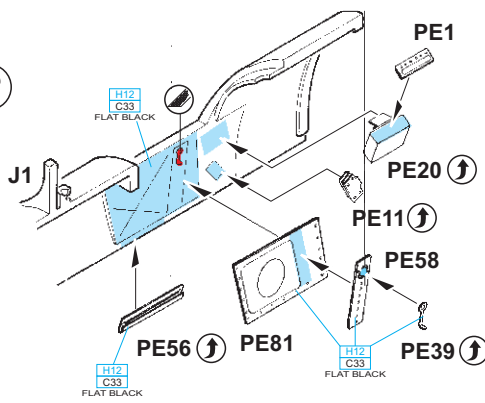
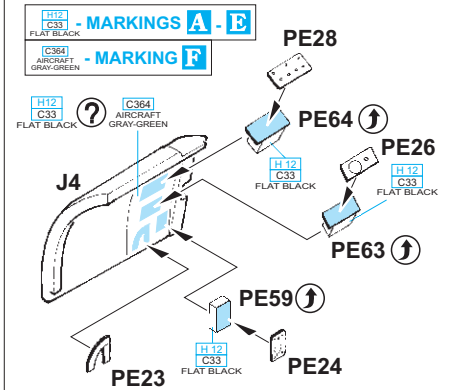
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H37	C43	WOOD BROWN
H47	C41	RED BROWN
H77	C137	TIRE BLACK

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
	C362	OCEAN GRAY
H335	C363	MEDIUM SEA GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
H74	C368	SKY
Mr.METAL COLOR		
	MC213	STAINLESS
	MC214	DARK IRON

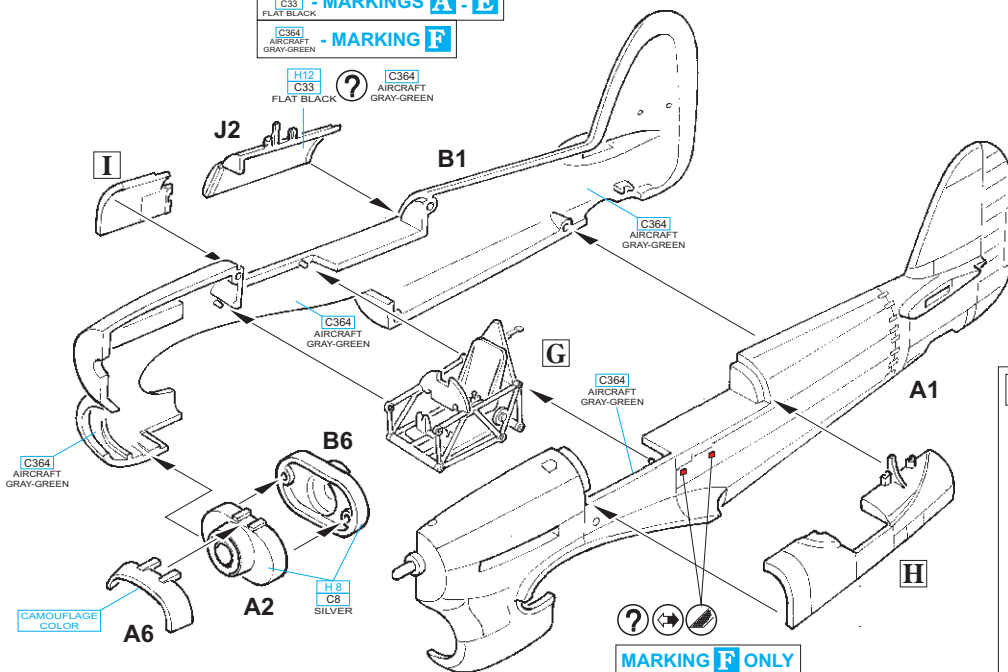


G**H** MARKING F

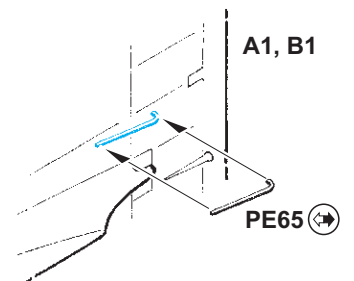
MARKINGS A - E

**I**

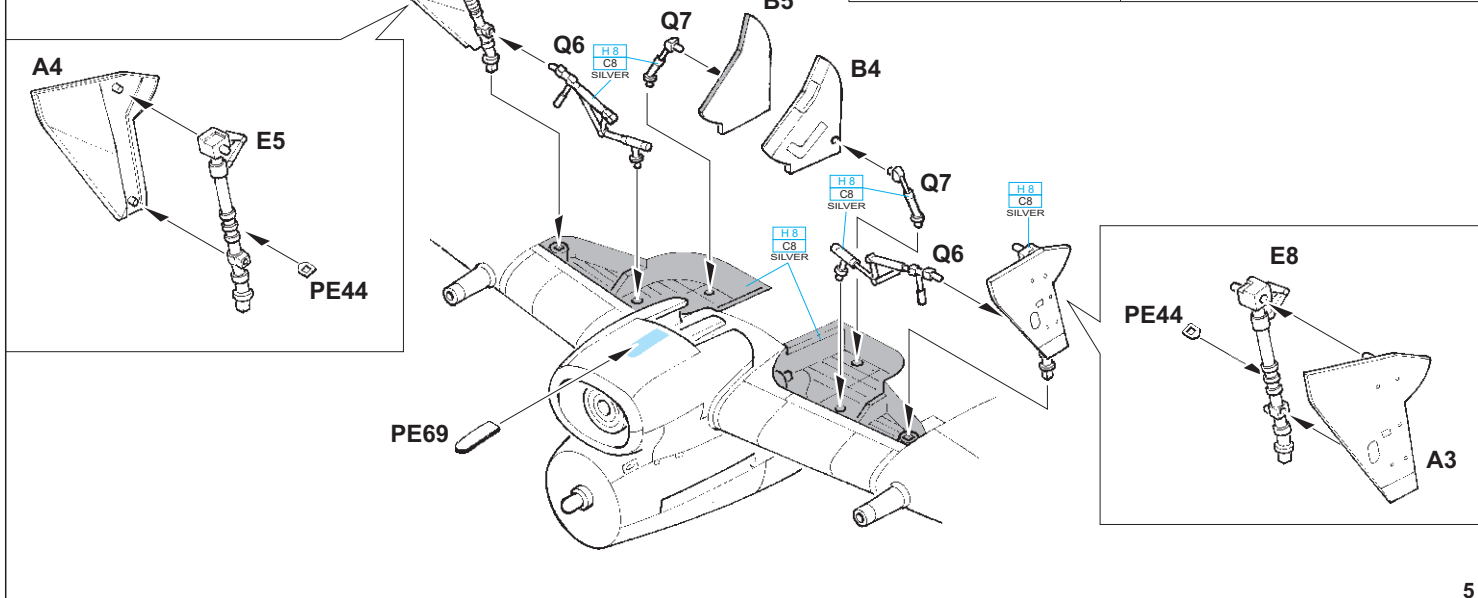
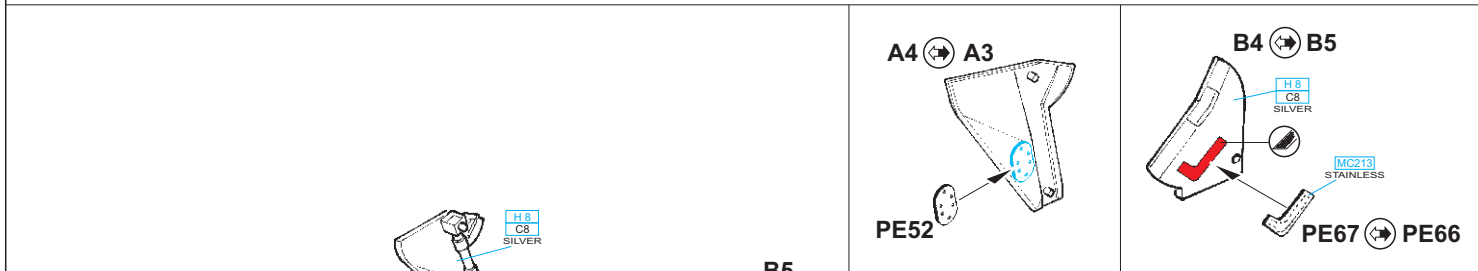
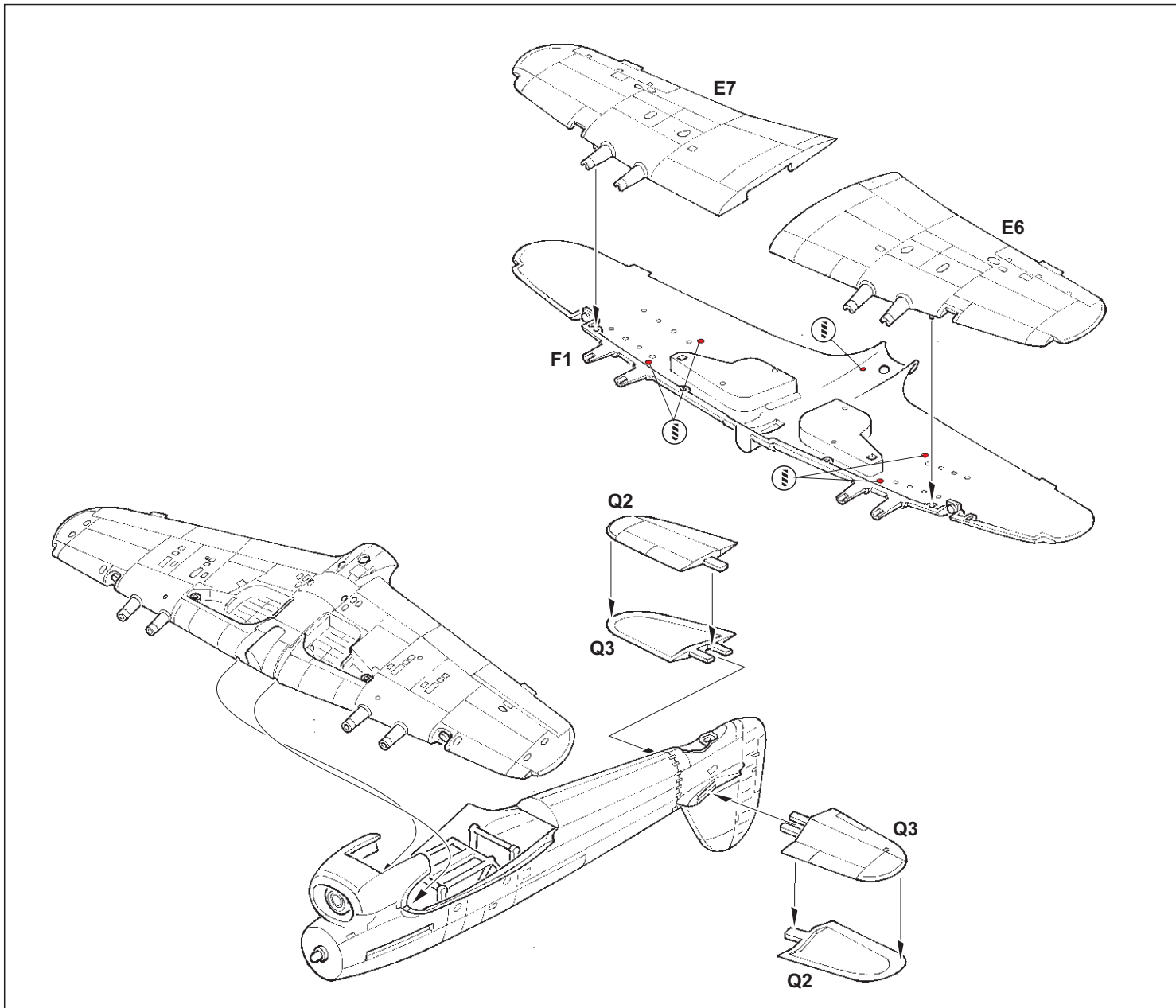
H12 C33 FLAT BLACK - MARKINGS A - E
 C364 AIRCRAFT GRAY-GREEN - MARKING F



MARKING F ONLY



MARKING F ONLY



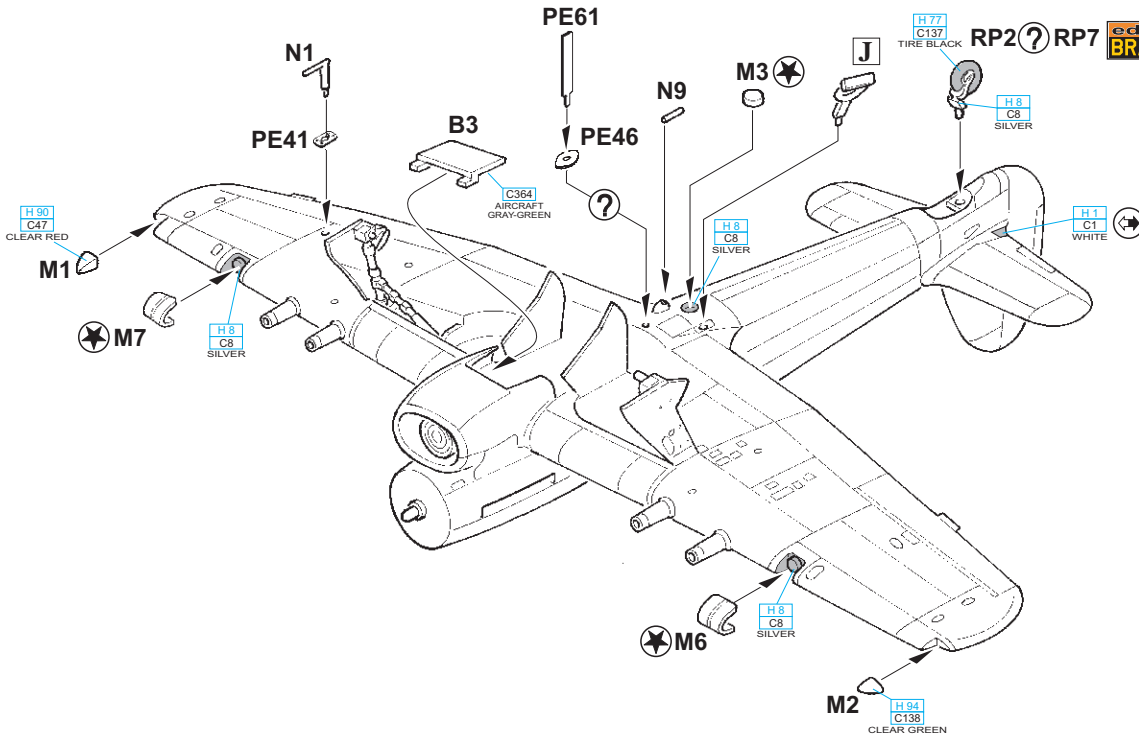
PE46, PE61 - MARKINGS A - E ONLY

RP2 - MARKINGS A - E

RP7 - MARKING F

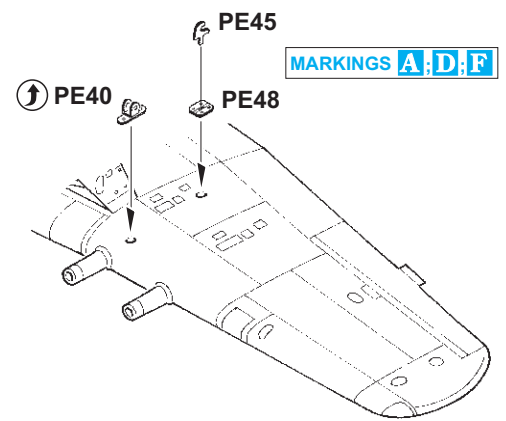
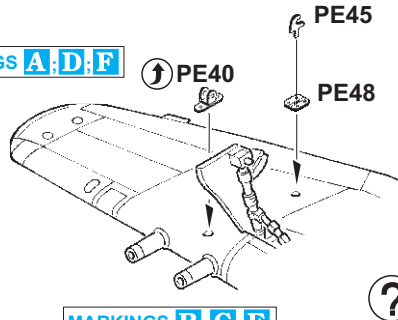
J

PE43

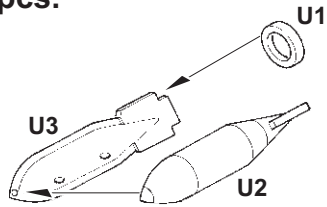


MARKINGS A; D; F

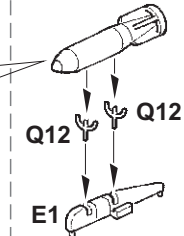
MARKINGS A; D; F



2 pcs.



MARKINGS B; C; E



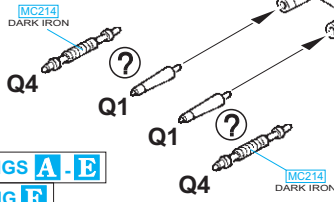
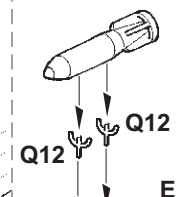
RP1 - MARKINGS A - E

RP6 - MARKING F

BRASSIN

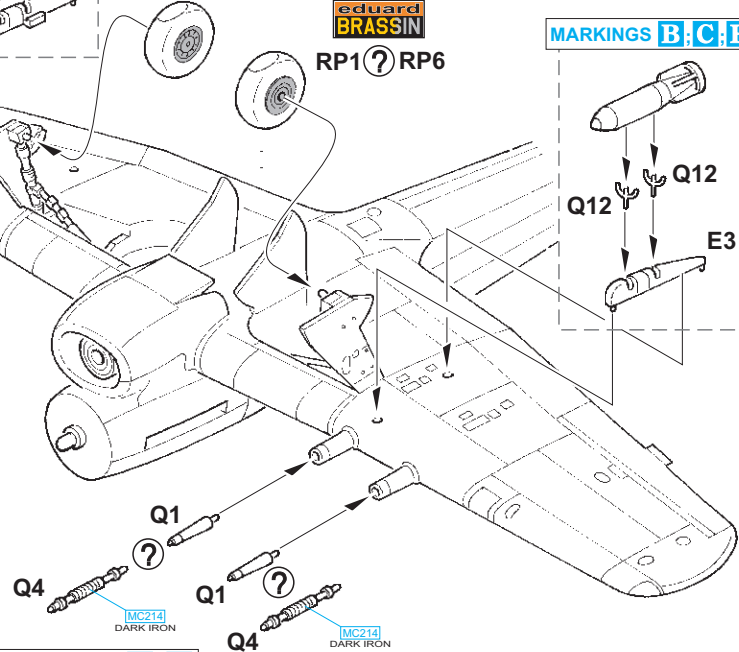
RP1 (RP6)

MARKINGS B; C; E



Q1 - MARKINGS A - E

Q4 - MARKING F



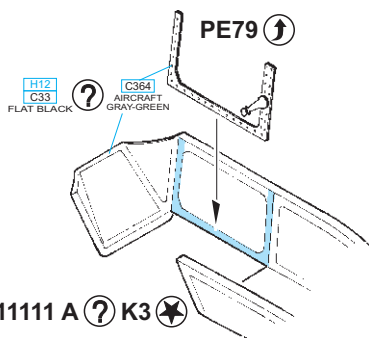
Q1 - MARKINGS A - E

Q4 - MARKING F

K

H12 C33 - MARKINGS A - E
FLAT BLACK

C364 - MARKING F
AIRCRAFT GRAY-GREEN

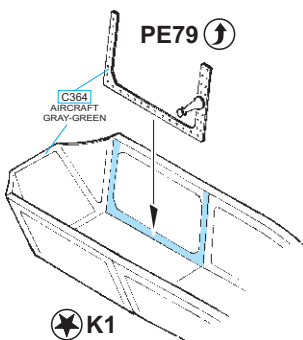


11111 A ? K3

11111 A - MARKINGS A - E
K3 - MARKING F

MARKING F ONLY

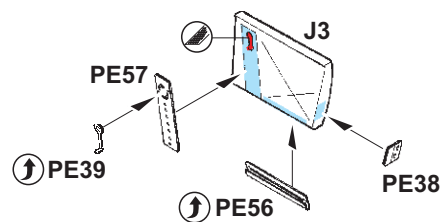
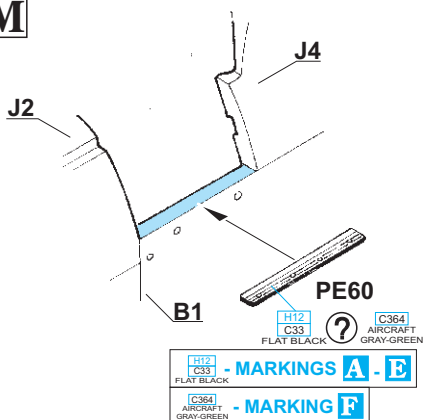
?



K1

L

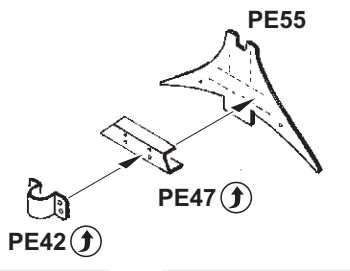
MARKING F ONLY

**M**

H12 C33 - MARKINGS A - E
FLAT BLACK

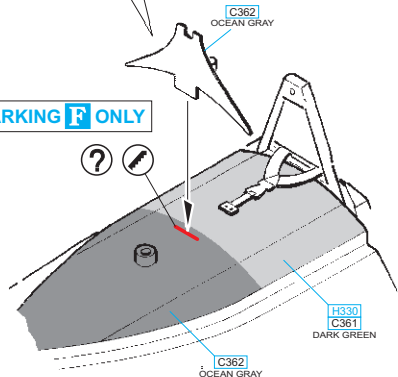
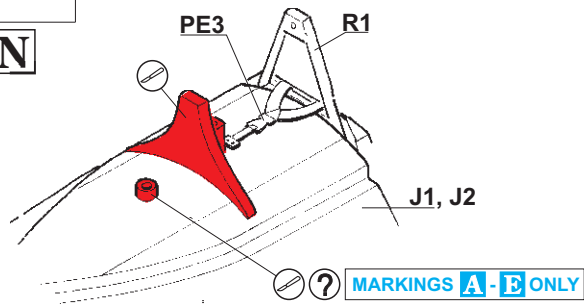
C364 - MARKING F
AIRCRAFT GRAY-GREEN

MARKING F ONLY

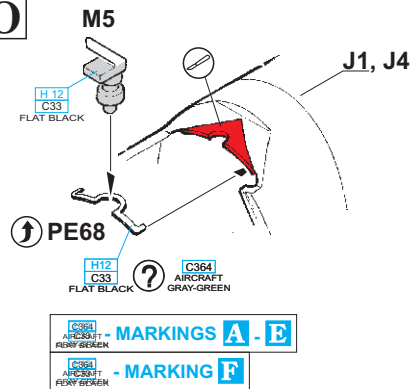
N

PE42

MARKING F ONLY

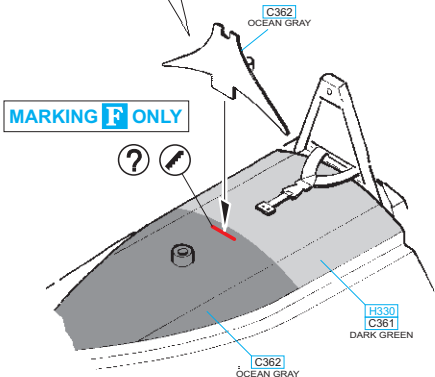
**N**

MARKINGS A - E ONLY

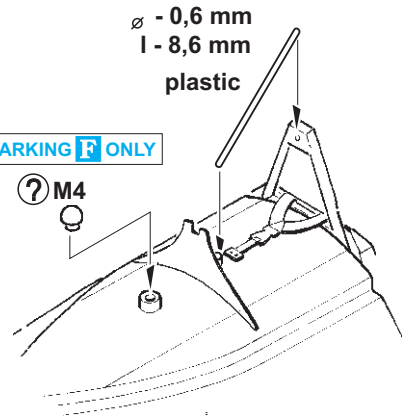
O

C364 - MARKINGS A - E
AIRCRAFT GRAY-GREEN

C364 - MARKING F
AIRCRAFT GRAY-GREEN



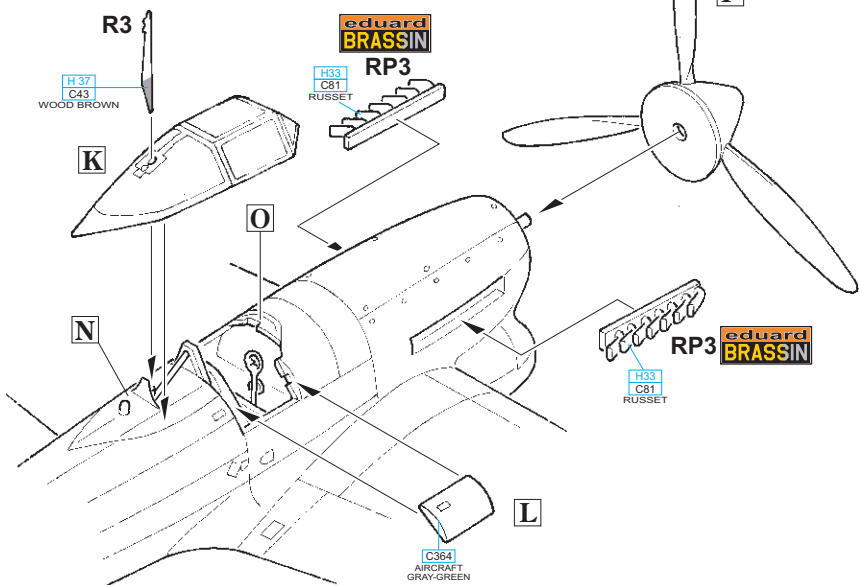
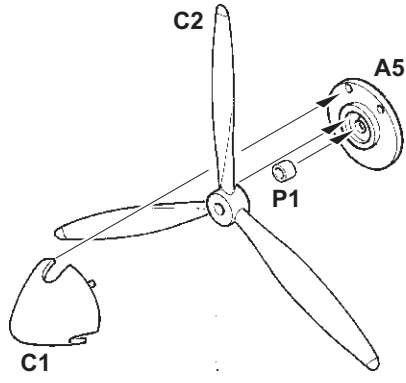
M4 - MARKING F ONLY



∅ - 0,6 mm
l - 8,6 mm
plastic

P

CLOSED CANOPY MARKING F ONLY



eduard BRASSIN

RP3

H33 C81 RUSSET

P

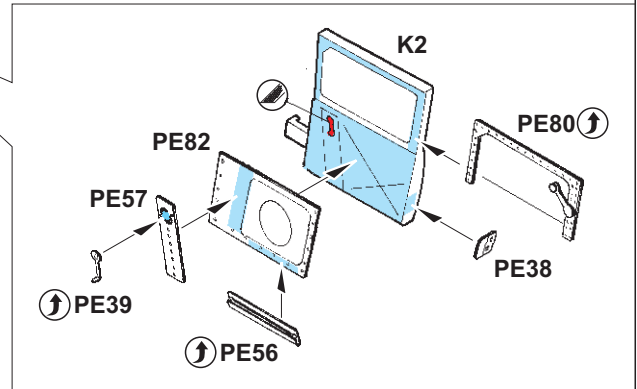
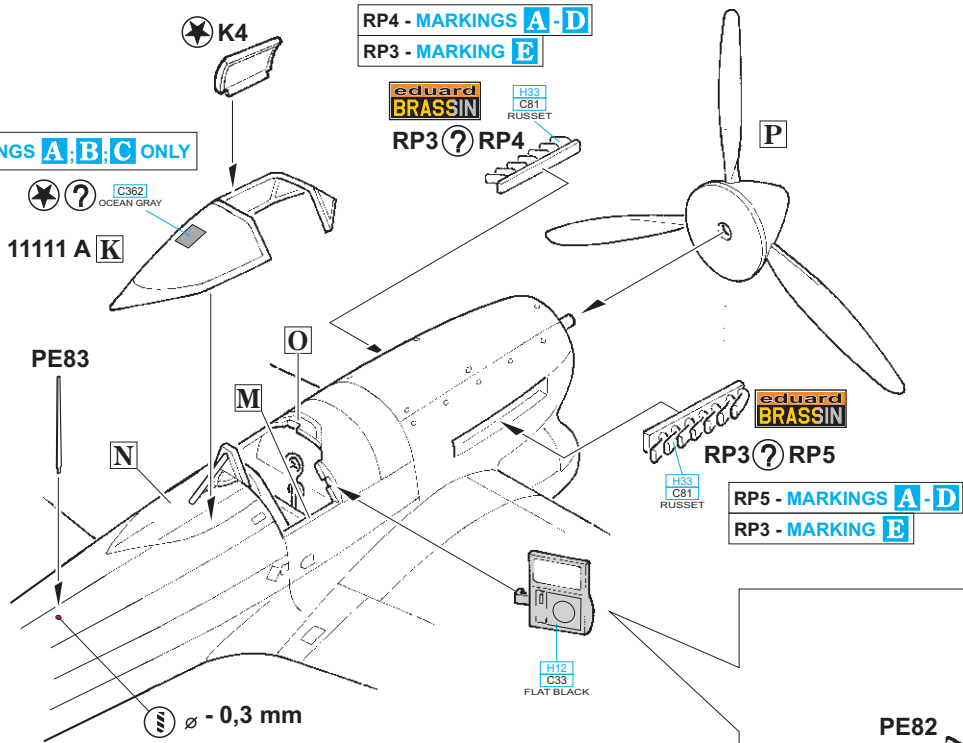
eduard BRASSIN

RP3

H33 C81 RUSSET

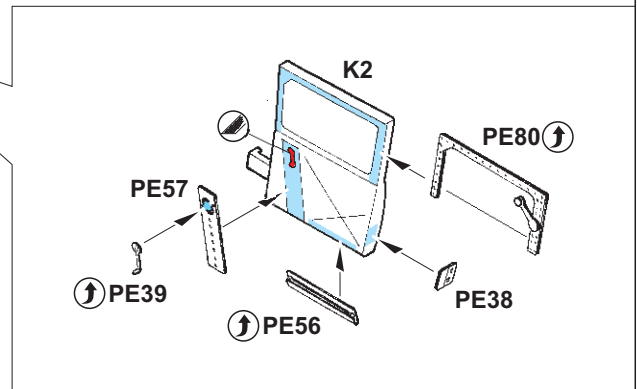
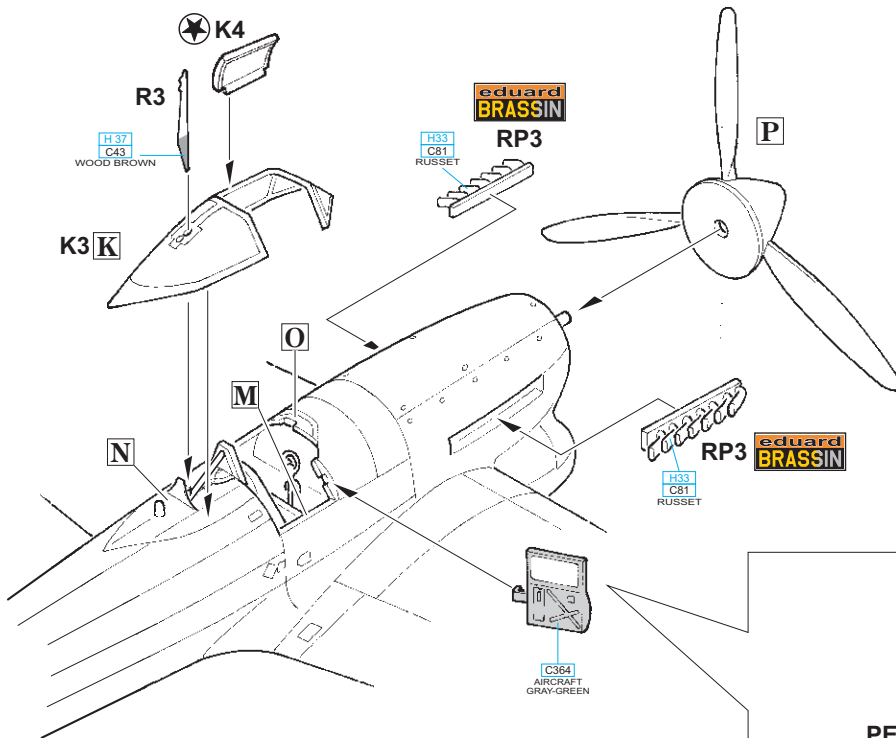
OPEN CANOPY MARKINGS A - E

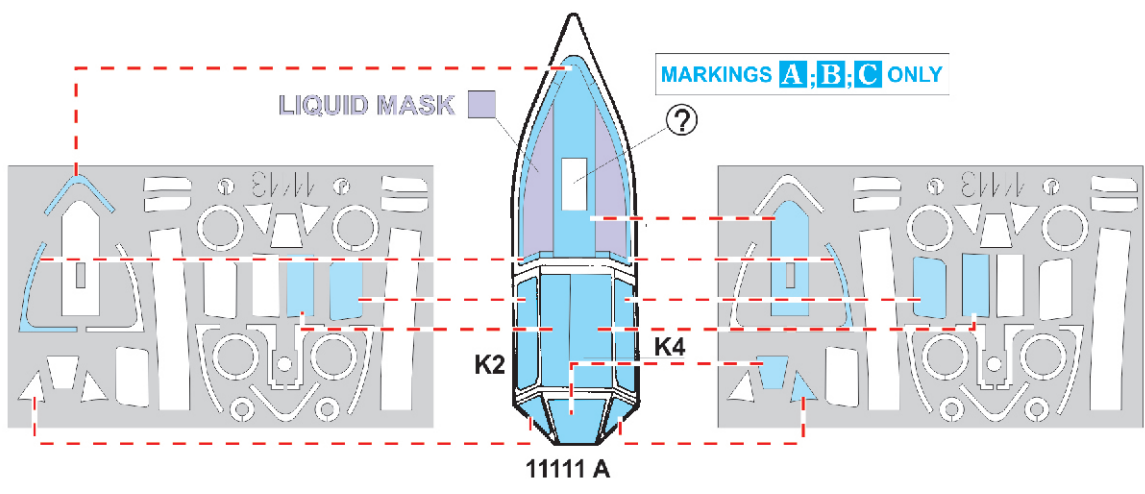
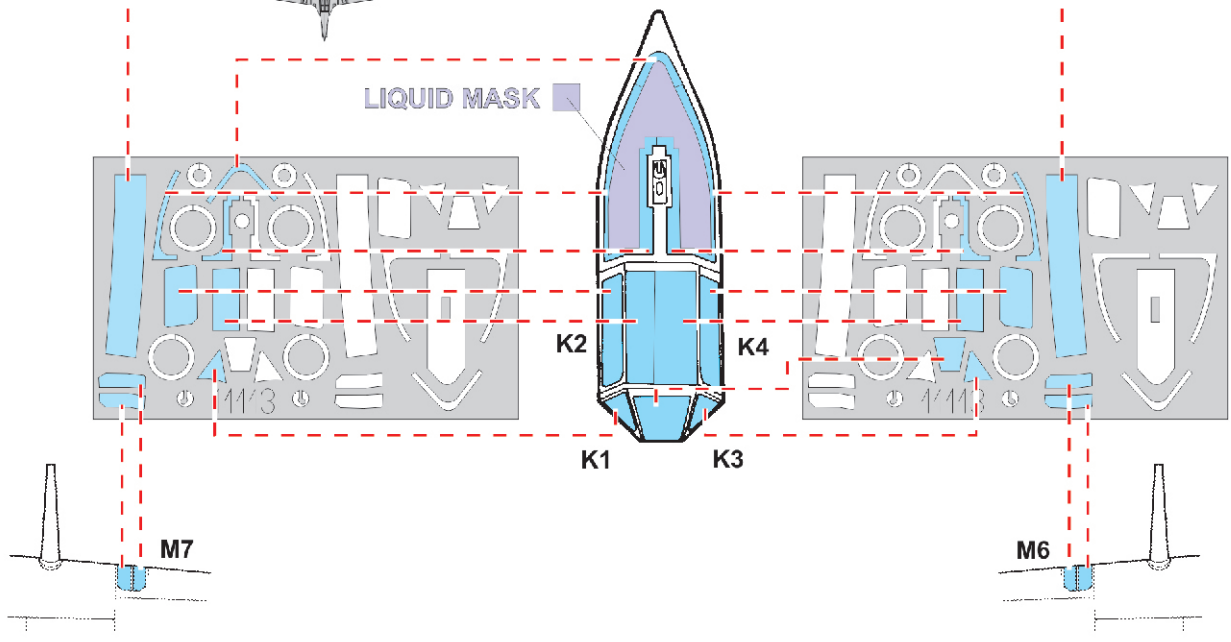
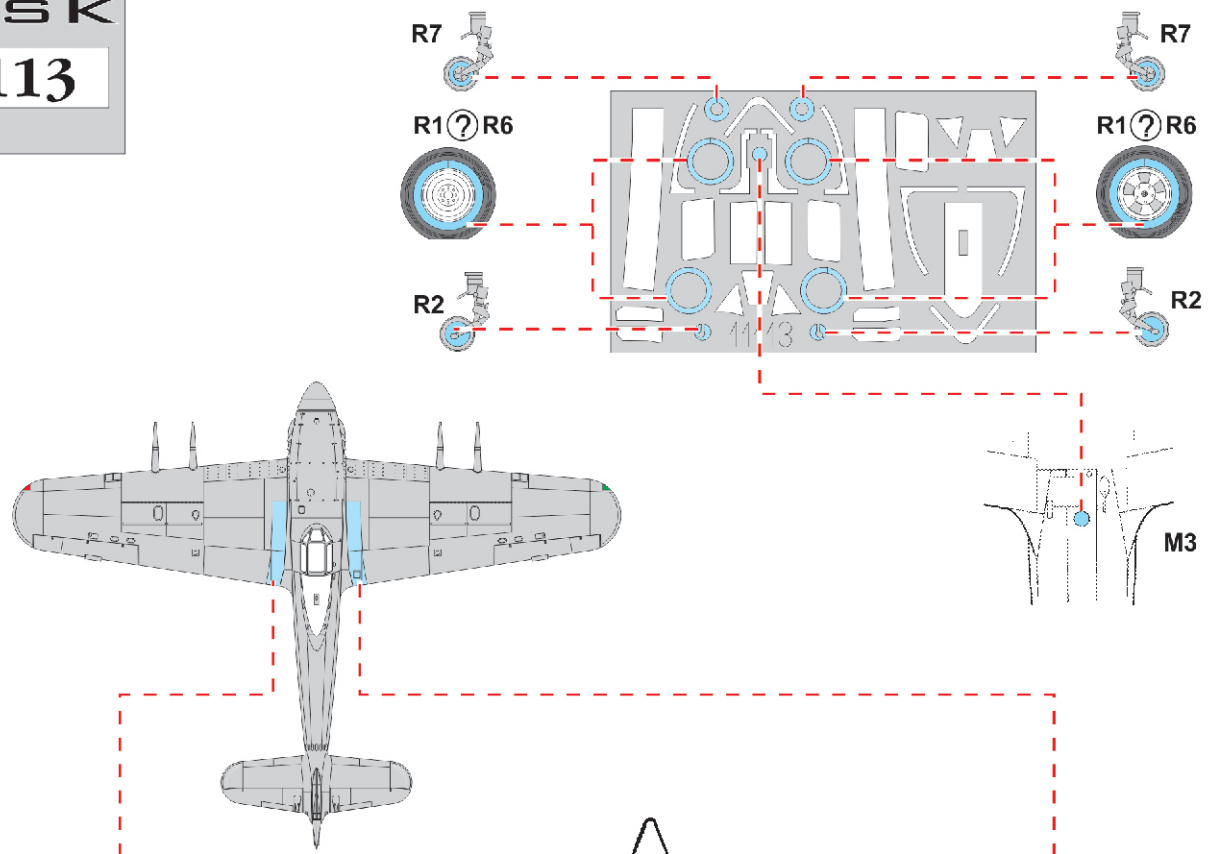
MARKINGS A, B, C ONLY



?

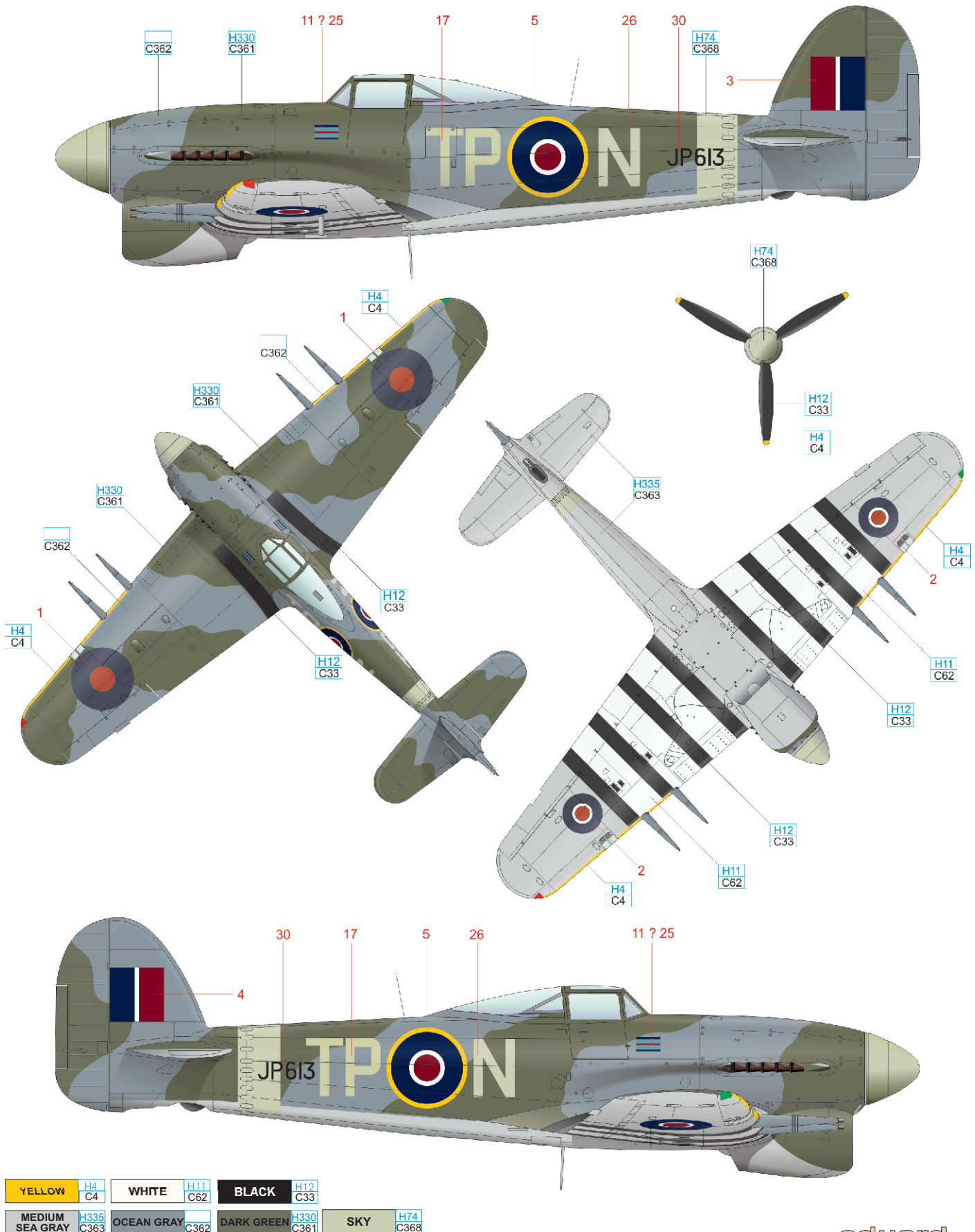
MARKING F





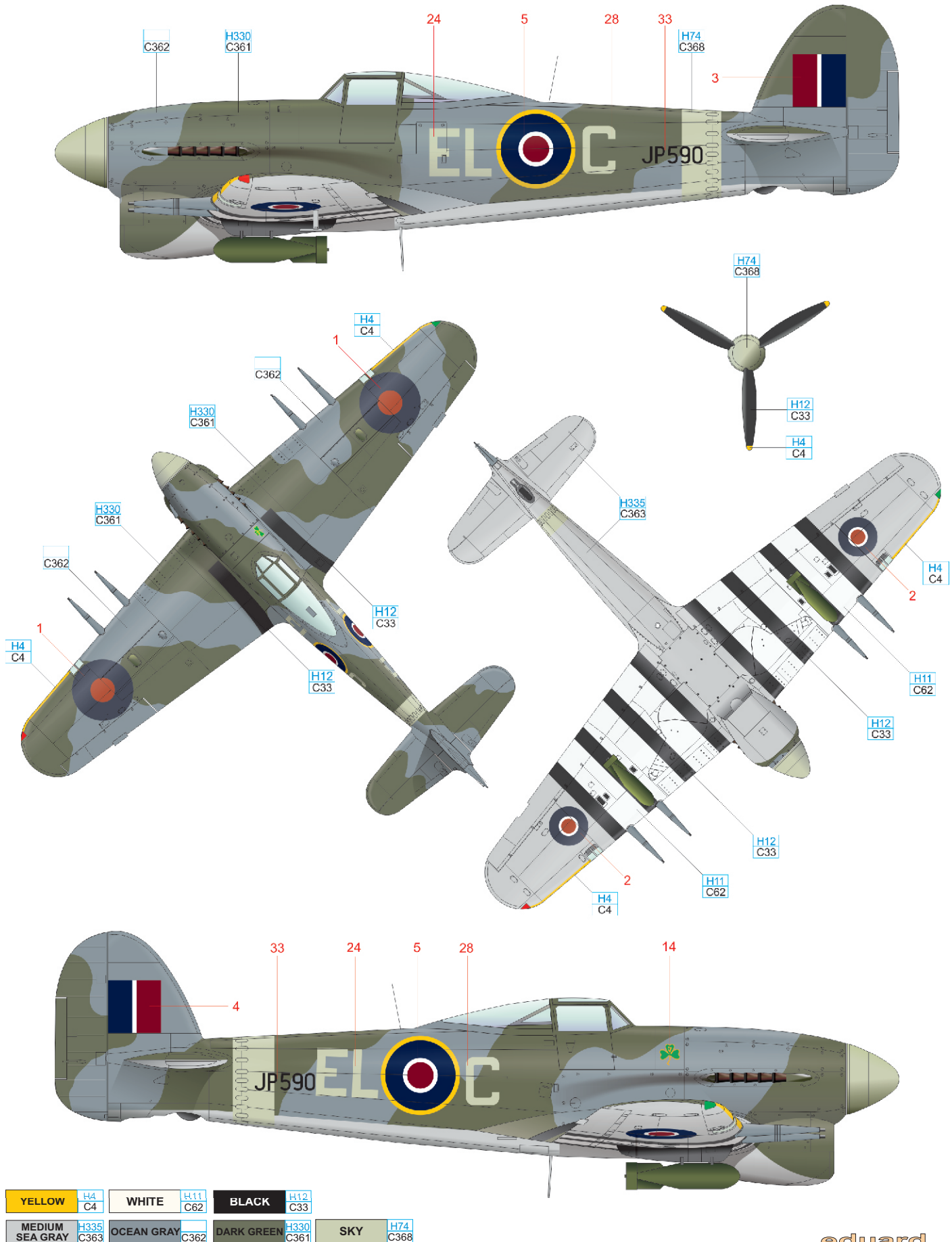
A JP613, S/Ldr J. Maňák, 198. peruť, RAF Manston, Velká Británie, srpen 1943

Jiří Maňák byl po Františku Fajtlvi (velel 122. peruť od 27. dubna 1942 do 5. května 1942) teprve druhým Čechoslovákem, jemuž se dostalo té cti, že byl jmenován velitelem britské peruťi. V jeho případě se jednalo o 198. peruť, do jejíhož čela se postavil 1. května 1943. Po necelých čtyřech měsících v této funkci, 28. srpna 1943, byl během bojového letu nad nepřátelským územím poblíž belgického Knokke jeho stroj zasažen flakem a S/Ldr Maňák byl nucen nouzově přistát do vln rozbouřeného moře. Následující ráno byl zajat německou hlídkou na ostrově Walcheren a přes Dulag Luft (Durchgangslager der Luftwaffe – průchozí tábor) v Oberurselu, kde byl podroben výslechu, odeslán do Stalag Luft III. (Stammlager der Luftwaffe – kmenový tábor) v Saganu (nyní Żagań v Polsku), kde se aktivně zapojil do přípravy velkého útoku v březnu 1944. Po osvobození se vrátil do vlasti, kde byl od roku 1948, stejně jako převážná většina československých letců z RAF, perzekuován komunistickým režimem.



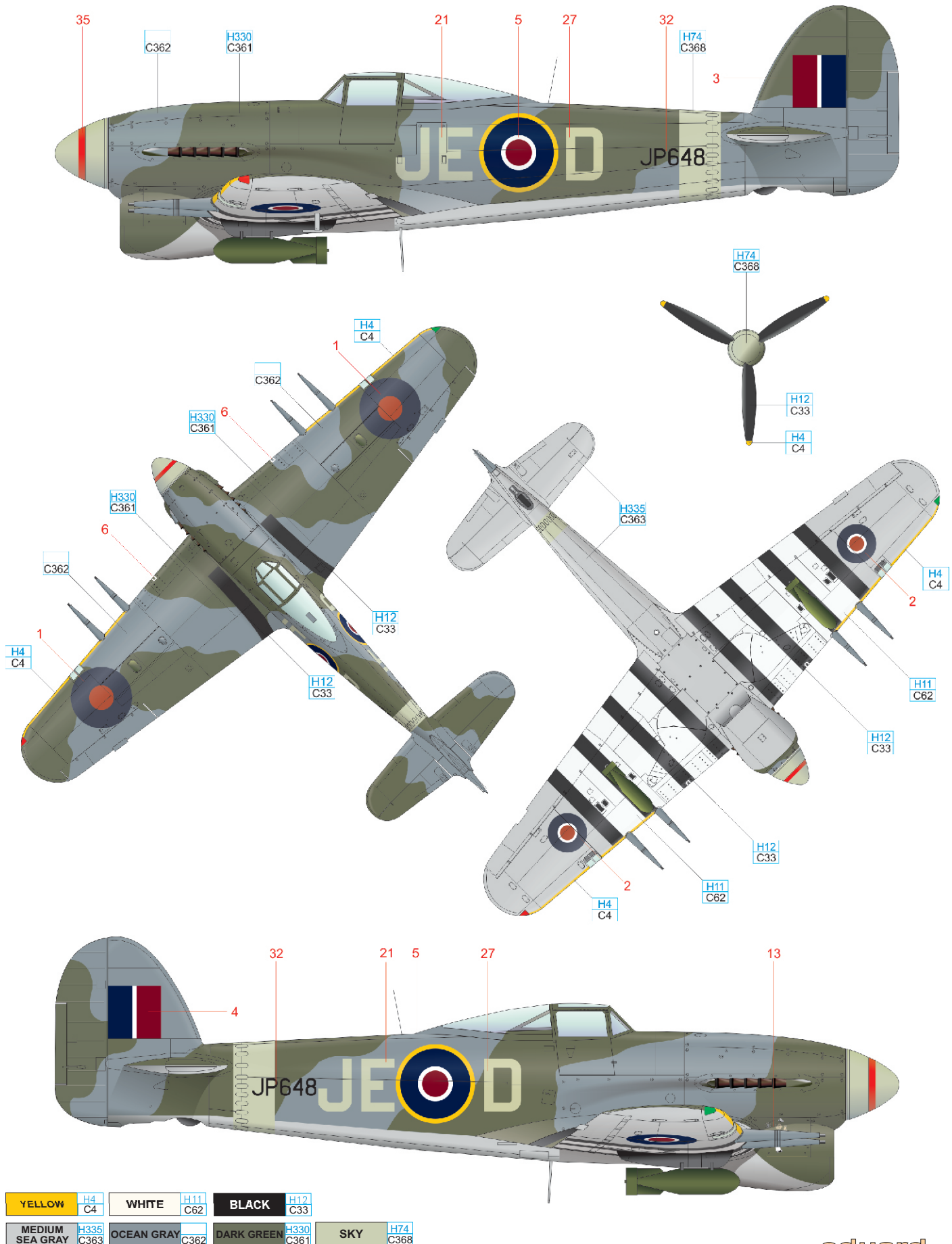
B JP590, F/O W. R. King, 181. perut', RAF New Romney, Velká Británie, září 1943

JP590 byl k 181. squadroně dodán 29. srpna 1943 a začal sloužit v roli bombardéru. Dostal označení EL-C a byl přidělen F/O W. R. „Paddy“ Kingovi. Poslední bombardovací mise proběhly 23. září 1943, poté byly Typhoony 181. squadrony vyzbrojeny zařízením pro odpalování neřízených raket. Při první akci, kdy byly tyto rakety použity, dne 21. října, je pilotoval S/Ldr F. W. M. Jensen, avšak akce nebyla úspěšná, protože se nepodařilo najít žádný vhodný plovoucí cíl. Další neúspěšná mise proti lodní dopravě proběhla 23. října, ale již od dva dny později Typhoony odpálily první rakety, během útoku na elektrárnu. Bohužel bylo protiletadlové dělostřelectvo na blížící se nálet upozorněno a tři ze šesti útočících Typhoonů byly sestřeleny. Mezi nimi také F/O King s JP590.



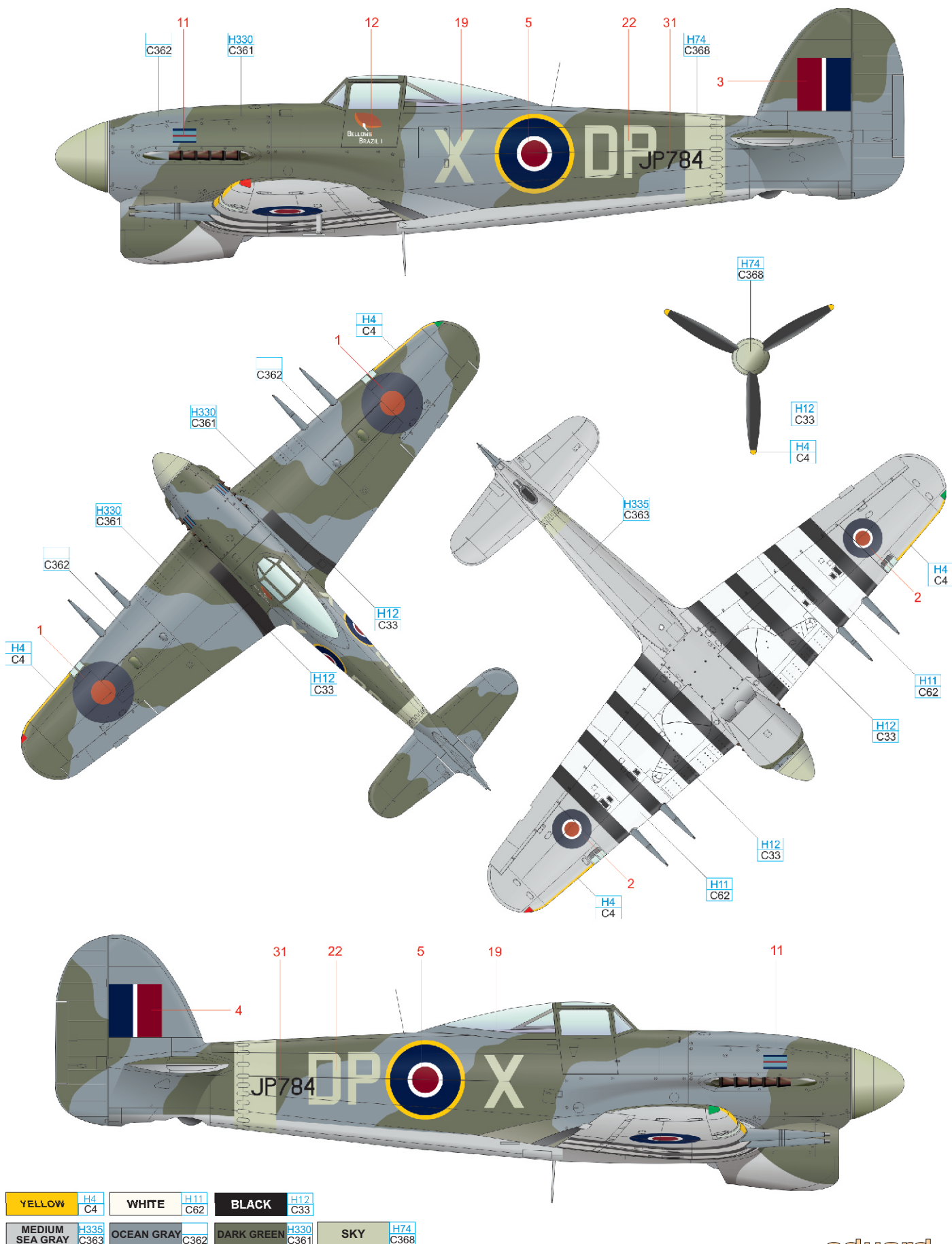
C JP648, F/O K. J. Trott, 195. peruť, RAF Fairlop, Velká Británie, říjen 1943

JP648 přibyl na základnu RAF Coltishall 20. srpna 1943, byl přidělen k 195. squadroně a dostal kódové označení JE-D. V té době nesla řada letounů této squadrony „nose arty“, JP648 byl vyzdoben kresbou Pepka námořníka rozbíjejícího svastikuk. Pruh na vrtulovém kuželu byl zřejmě červený, označoval letouny A Flightu. Ze základny Coltishall byly podnikány akce proti lodní dopravě u nizozemského pobřeží, ale 24. září 1943 byla squadrona přemístěna do Fairlopu, odkud létala odlišné typy operací, včetně doprovodů Liberátorů USAAF, „Bombphoonů“ RAF a Bostonů. Ačkoliv byl JP648 oficiálně přidělen F/O Kenovi Trottovi, nedostatek Typhoonů způsobil, že s ním v tomto období létalo nejméně šestnáct různých pilotů.



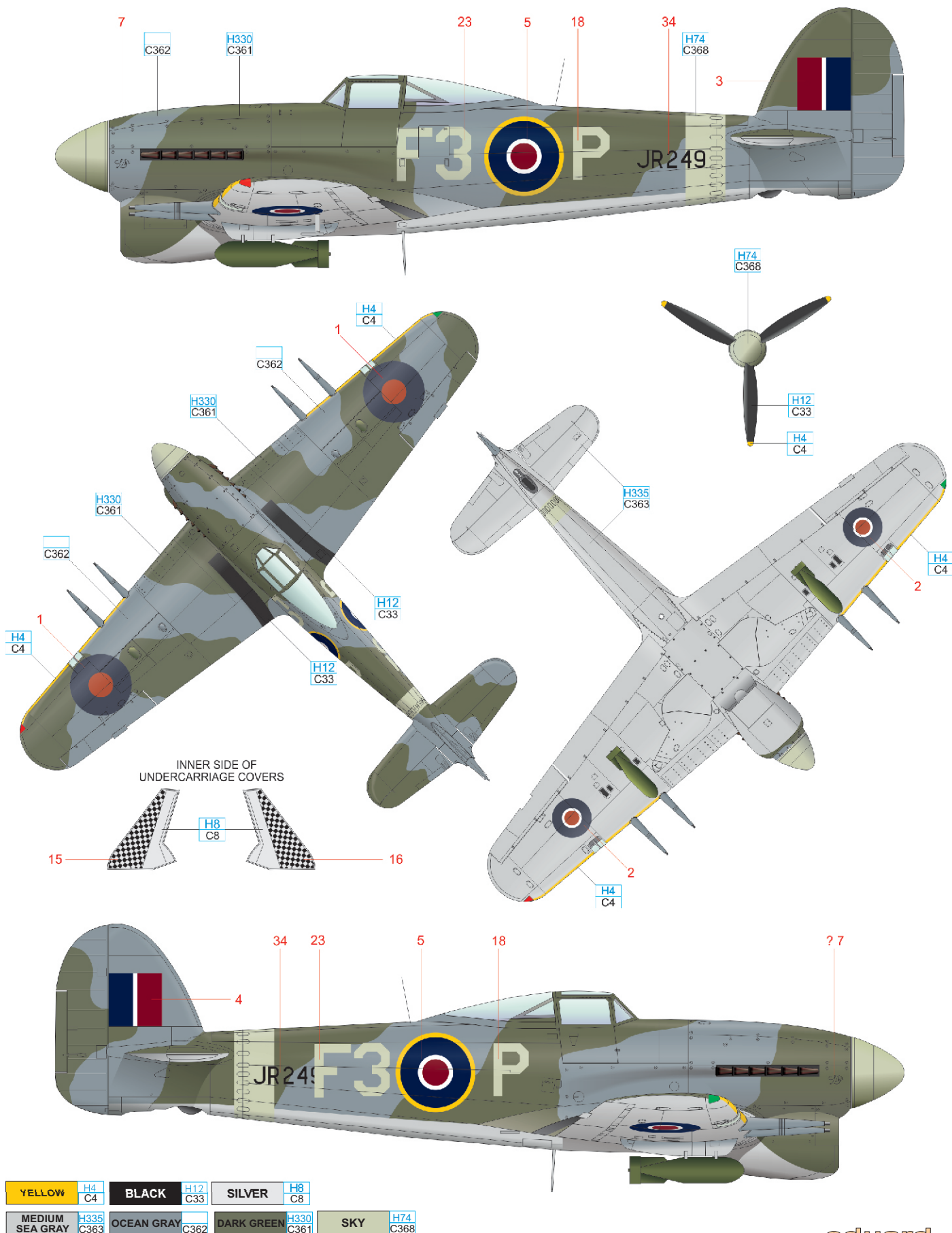
D JP784, S/Ldr G. W. Petre, 193. perut', RAF Harrowbeer, Velká Británie, říjen 1943

JP784 byl na základnu RAF Harrowbeer dodán 14. září 1943 a s označení DP-X s ním létal velitel 193. squadrony S/Ldr G. W. Petre. Petre byl předválečným absolventem Cranwellu a sloužil také u 19. squadrony, která byla jako první vyzbrojena Spitfiry. Nárokoval dva letouny zničené jistě, dva pravděpodobně či zničené ve spolupráci. Funkci velitele 193. squadrony zastával od jejího formování jako jednotky vyzbrojené Typhoony v lednu 1943 do února 1944. Během služby zde byl vyznamenán DFC. Dočkal se konce války, zůstal ve službě a vypracoval se až do hodnosti Wing Commandera. Jeho osobní letoun nese vlaječku velitele squadrony a nápis upozorňující, že letoun byl zakoupen za prostředky darované brazilskou krajskou organizací Fellowship of the Bellows. JP784 byl odepsán po nouzovém přistání dne 29. ledna 1944, zapříčiněném závadou na motoru.



E JR249, S/Ldr F. G. Grant, 438. (RCAF) perut', RAF Hurn, Velká Británie, březen 1944

JR249 byl nejdříve, v listopadu 1943, dodán 186. squadroně RAF dislokované na základně Ayr, avšak v rámci vzniku 2. TAF byla tato jednotka zrušena a její letouny putovaly k ke kanadskému wingu, který byl na základně Ayr ustaven v lednu 1944. V březnu 1944 dostal JR249 označení F3-P a 20. března se zúčastnil první bojové akce 438. squadrony, pilotoval jej S/Ldr F. G. Grant. Grant později převzal velení celého kanadského wingu, vyzbrojeného Typhoony. Kanadský wing (později přeznačený na No. 143 Airfield) trpěl nedostatkem Typhoonů a jeho tři squadrony musely letouny sdílet. JR249 tak létal operační mise pod hlavičkou 438. i s 439. squadrony. Kostkovaný vzor na vnitřních plochách krytů podvozku zřejmě během pojiždění na základně pomáhal s identifikací letounu velitele squadrony. V květnu 1944 byl stroj předán do Langley k Hawker Aircraft, kde prošel přestavbou kabiny a instalací zařízení pro vypouštění neřízených raket. Později, v říjnu 1944, sloužil u 247. squadrony s označením ZY-B.



F R8981, F/Lt J. Maňák, 182. perut', RAF Fairlop, Velká Británie, duben 1943

R8981 byl k 182. squadroně dodán 28. listopadu 1942 a dostal kódové označení XM-X. Tato jednotka, společně se sesterskou 181. squadronou, procházela formováním jako první dva útvary speciálně vyzbrojené bombardéry Typhoon. Do března 1943, kdy byl R8981 předán na základnu RAF Henlow k 13 MU, aby podstoupil modifikaci Mod 286, tedy zesílení zadní části trupu pláty, s ním F/Lt Maňák podnikl celkem deset operačních letů. Ke squadroně se letoun vrátil na počátku ledna 1943 a Maňák s ním letěl ještě dvanáctkrát, včetně účasti na cvičení Spartan. Posledních osm letů na R8981 Maňák uskutečnil mezi 16. a 29. dubnem 1943, zahrnovaly také střemhlavé bombardovací útoky na letiště Luftwaffe v Tricqueville a Courtrai. Dne 13. května 1943 byl R8981 XM-X zasažen protiletadlovým dělostřelectvem a nouzově přistál na železniční trať poblíž základny RAF Ford. Pilot F/Lt. E. R. Baker se zachránil, R8981 byl odepsán.

