

1/48 Scale Plastic Model Kit



item No. BFC111

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

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

Série změn

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

Zpátky ke kořenům

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

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

Zrození legendy

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

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

Účinný proti čemukoli

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

Když hlavní kampaň V-1 skončila, 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). Hawker Tempest byl vynikající stíhač. Rychlý, odolný, se silnou výzbrojí. Díky vynikající výkonnosti a ovladatelnosti v malých výškách s ním piloti často prováděli také útoky na pozemní cíle. Za tím účelem mohl být podvěšen dvěma bombami 450 kg nebo osmi 27kg raketami.

Konec jedné éry

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

PARTS



DÍLY



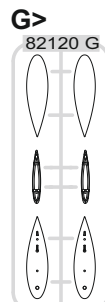
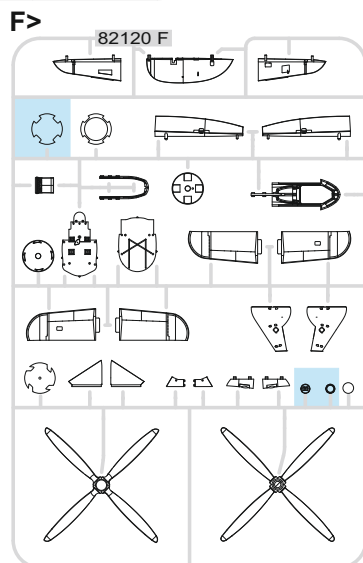
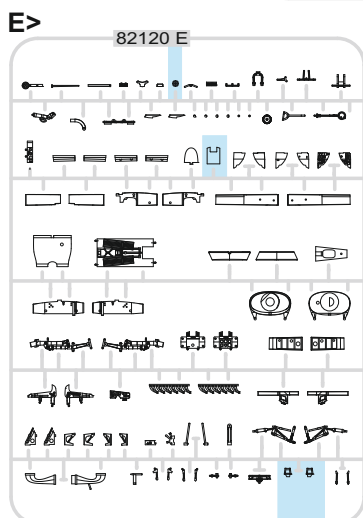
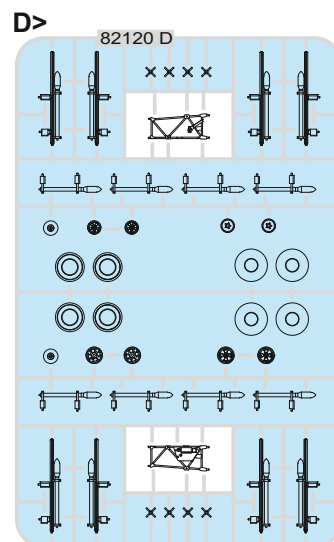
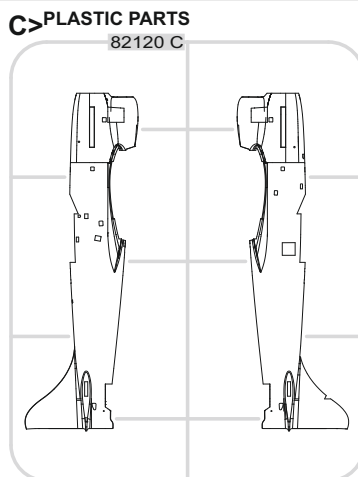
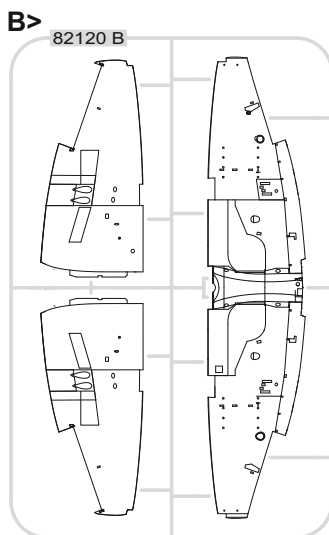
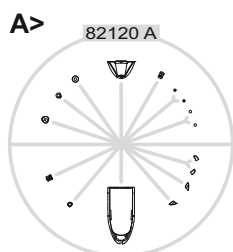
TEILE



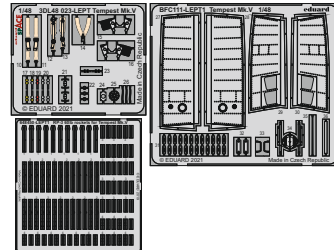
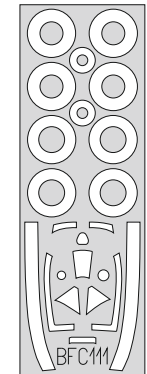
PIÈCES



部品



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASKeduard
BRASSIN RP - RESIN PARTS

R2 2 pcs.



R3 2 pcs.



R4



R5



R163



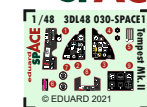
R164



R16



R17

R91
4 pcs.R92
4 pcs.R93
8 pcs.eduard
SPACE

-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



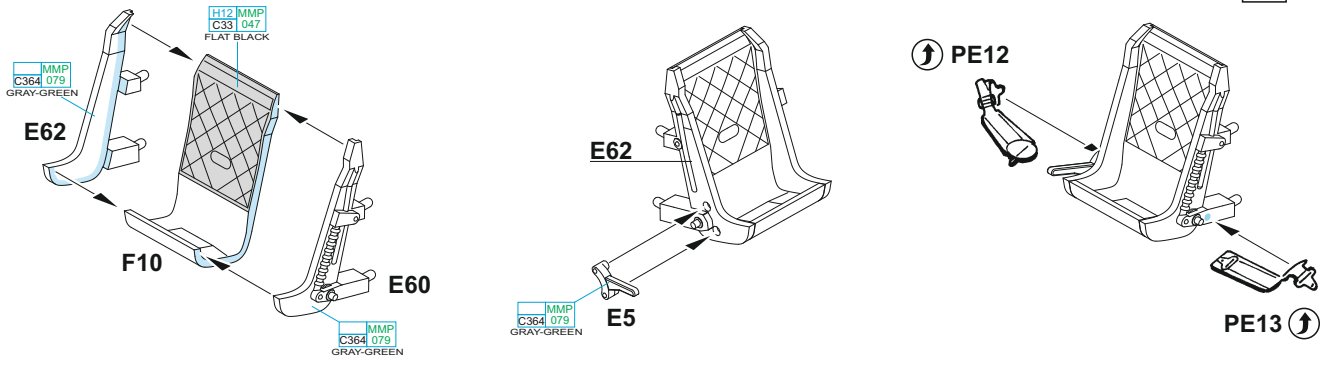
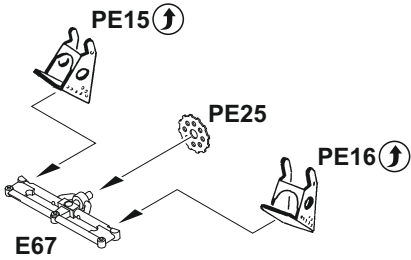
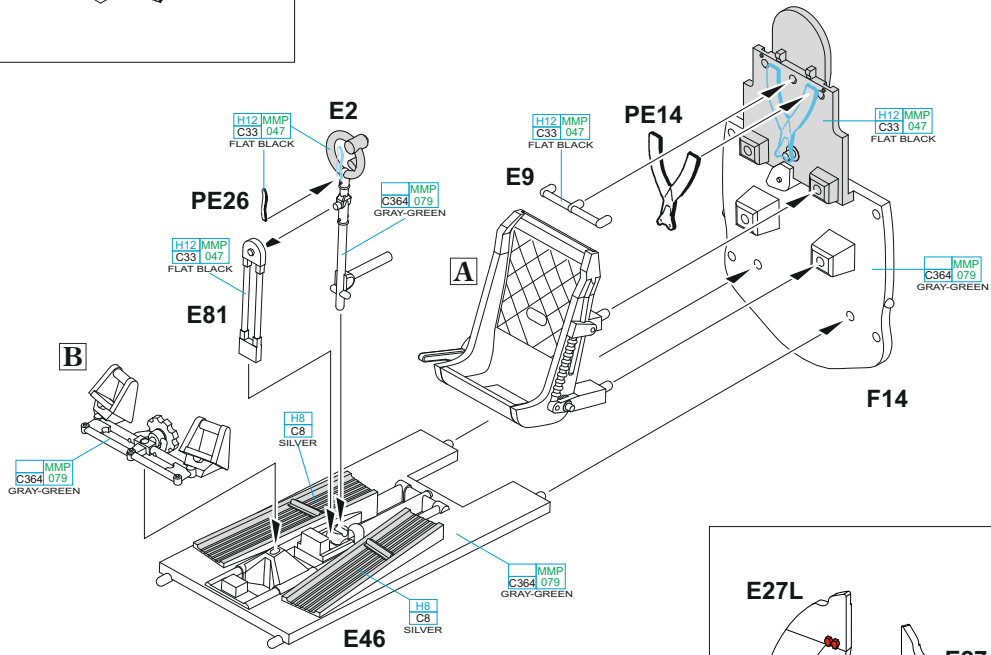
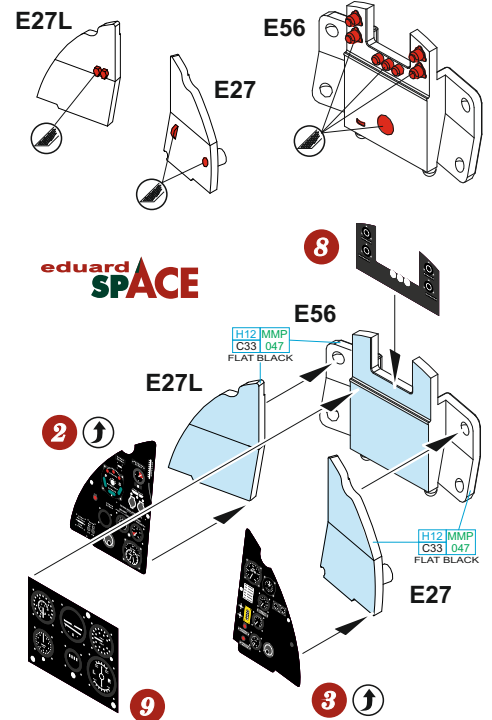
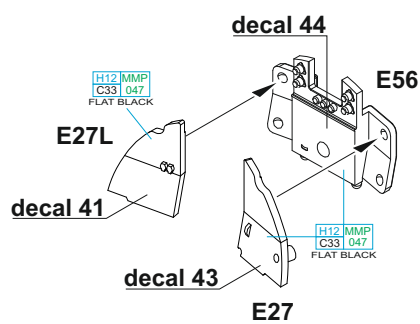
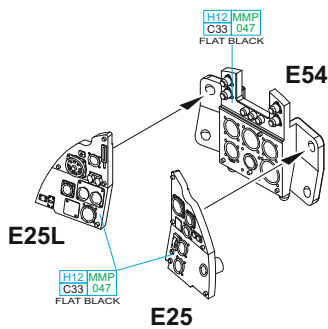
PEINTURE

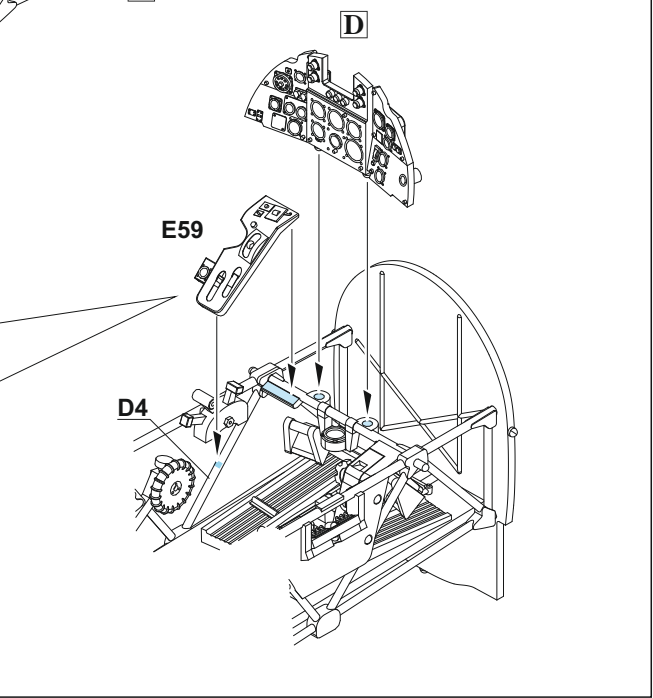
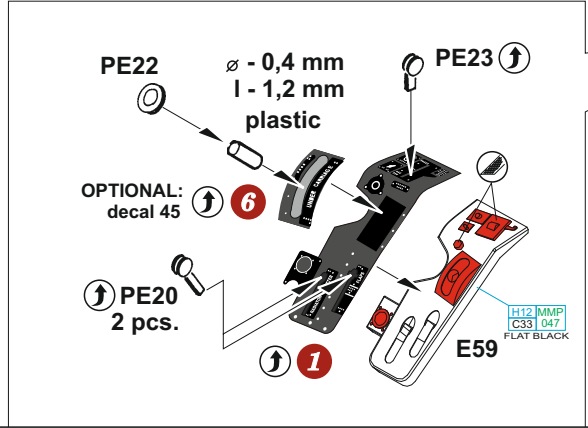
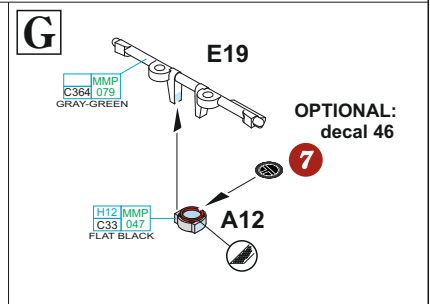
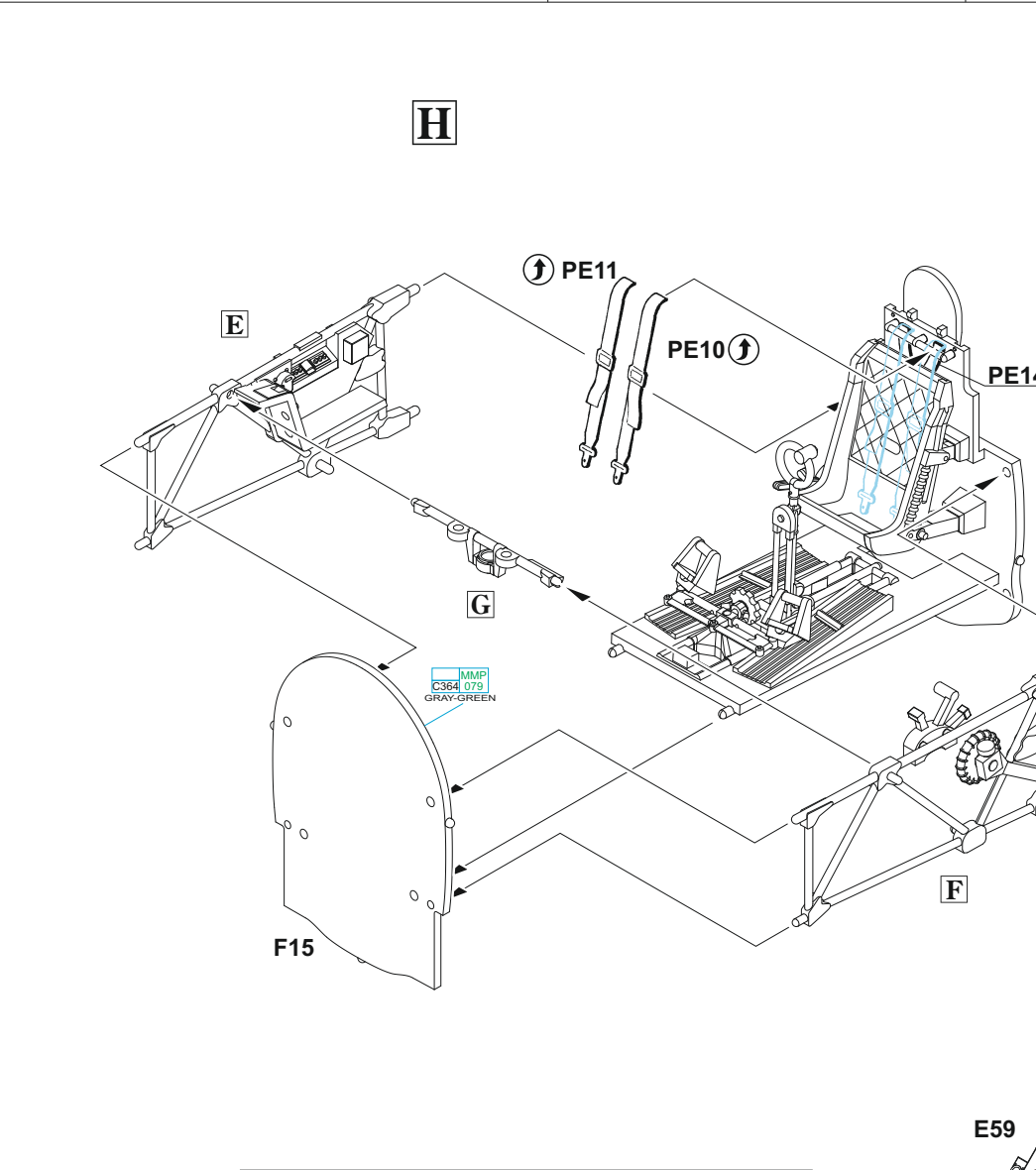
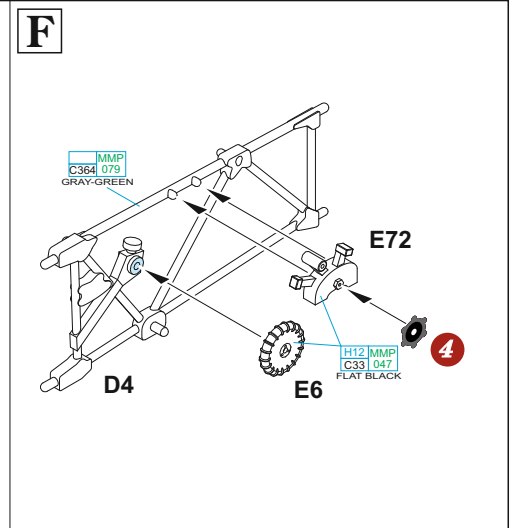
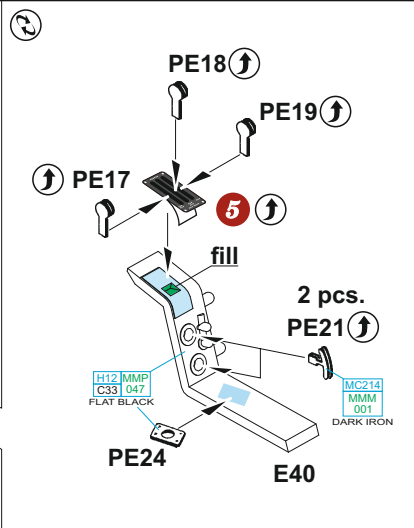
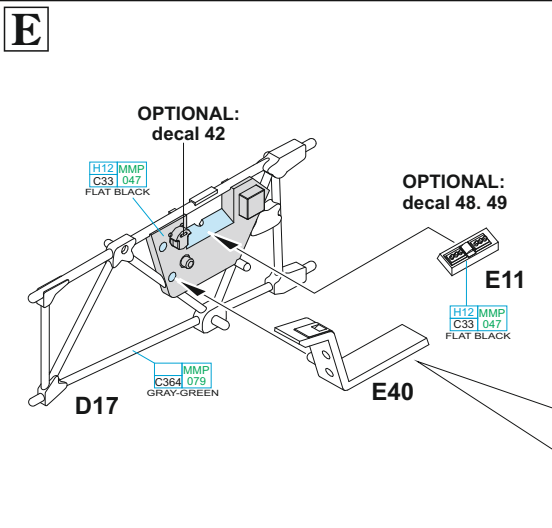


色

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
H54	C365	MMP-065	NAVY BLUE
H56	C366	MMP-071	INTERMEDIATE BLUE
H74	C368	MMP-080	SKY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN

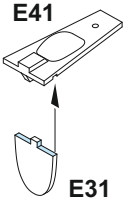
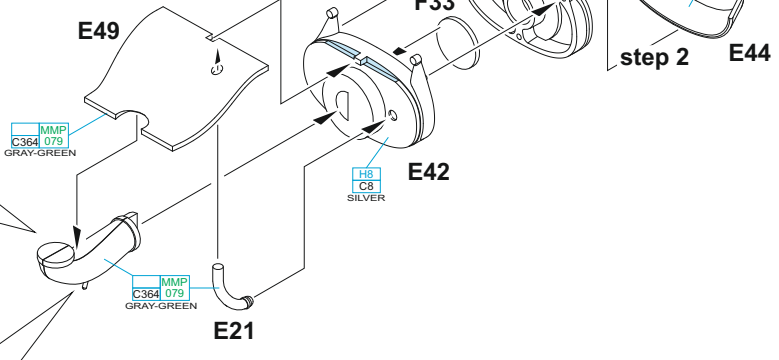
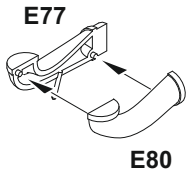
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H316	C316	MMP-104	WHITE
H330	C361	MMP-077	DARK GREEN
H335	C363	MMP-094	MEDIUM SEAGRAY
	C362		OCEAN GRAY
	C364	MMP-079	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC214	MMM-001	DARK IRON
	MC218	MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER CHROME
Mr.COLOR GX		METALLICS	
	GX05		SUSIE BLUE

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

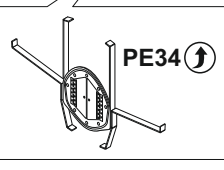
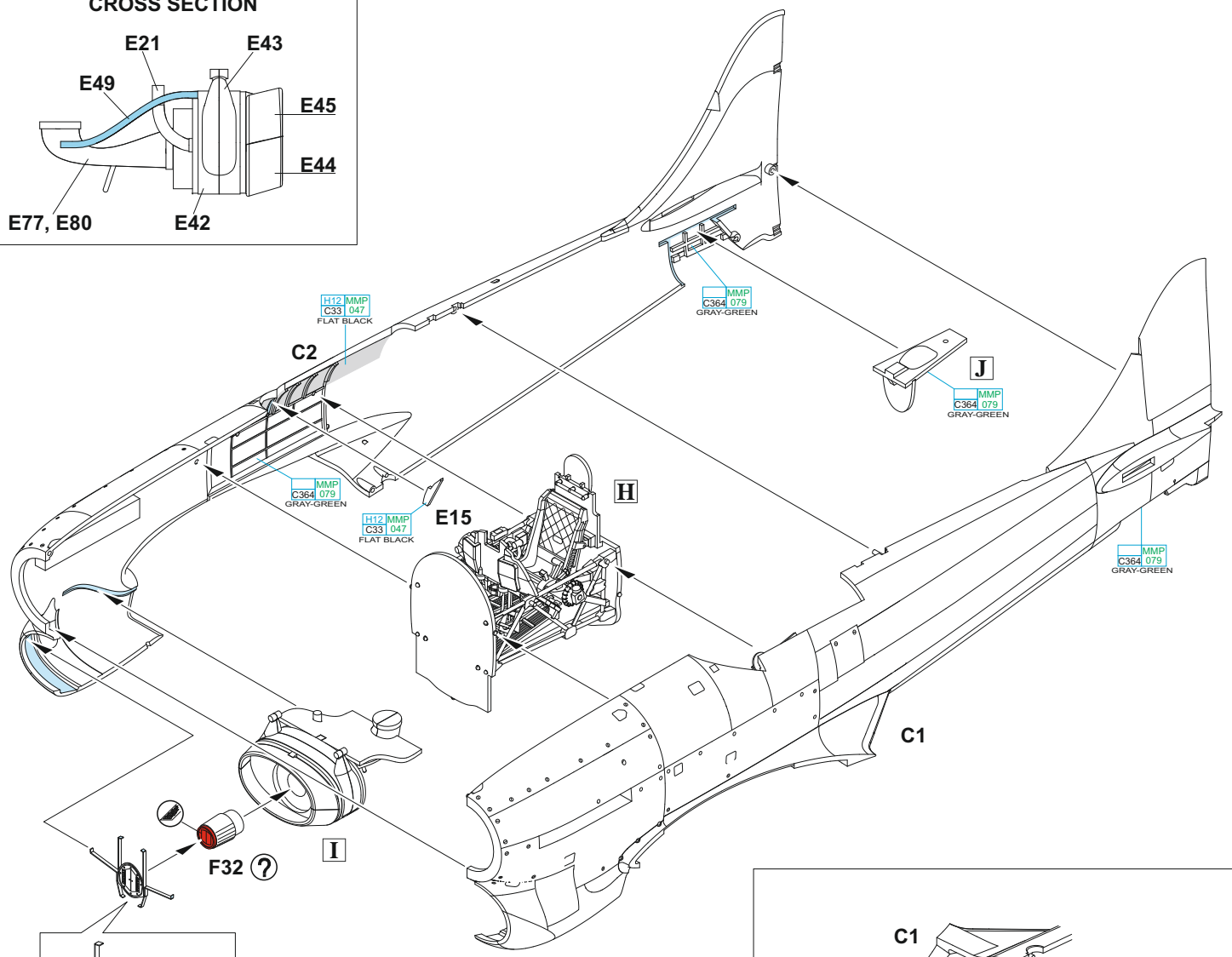
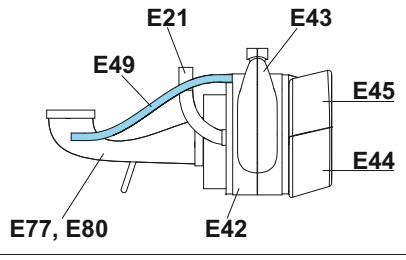


I

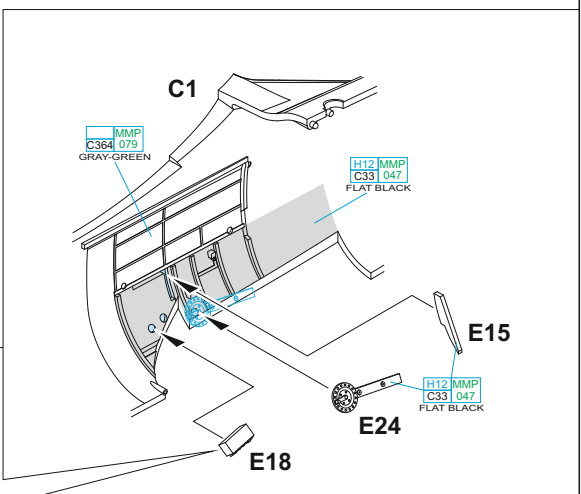
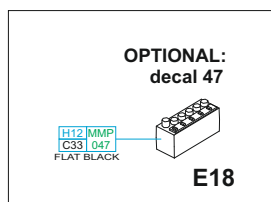
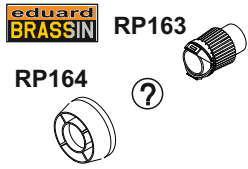
J

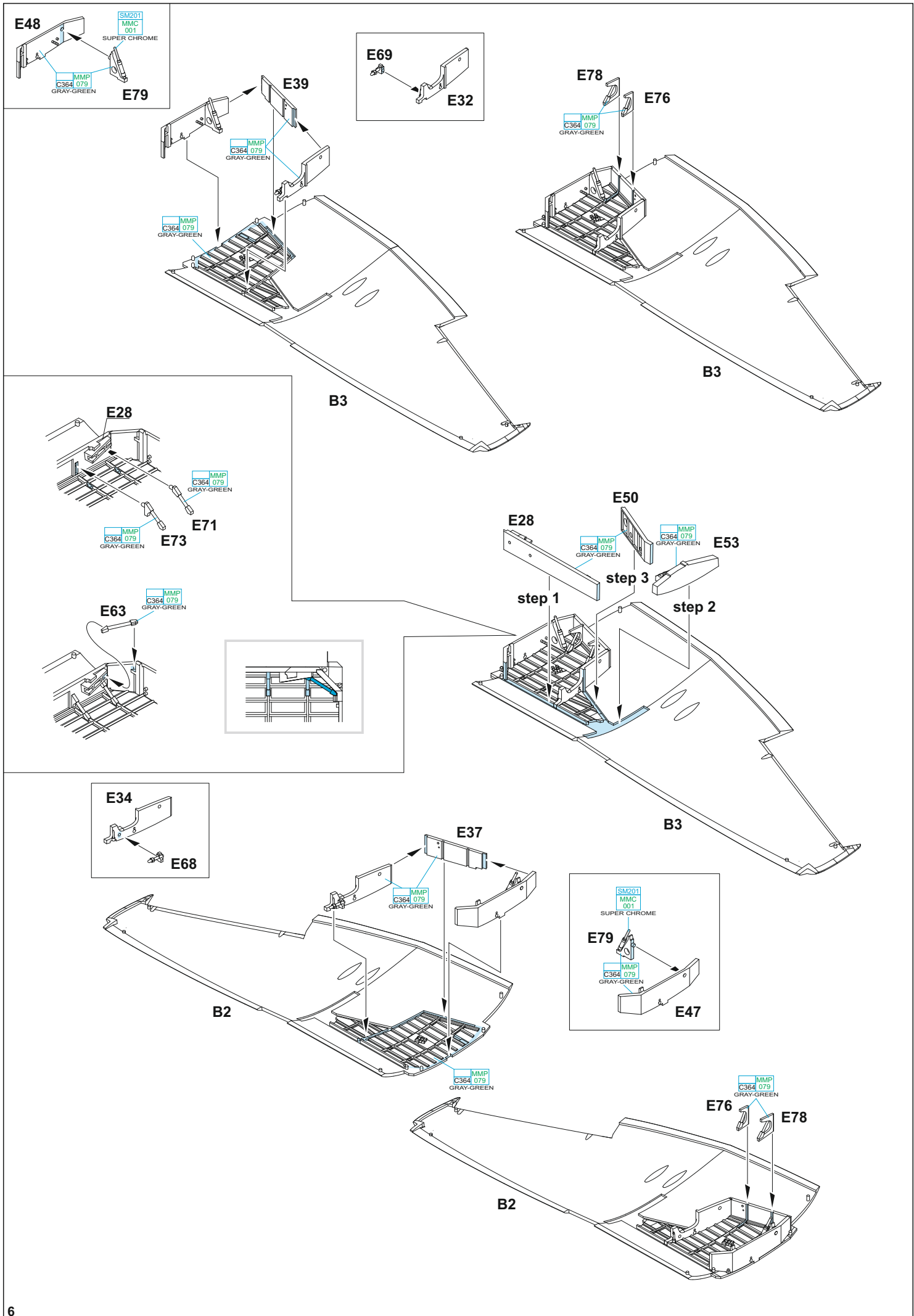


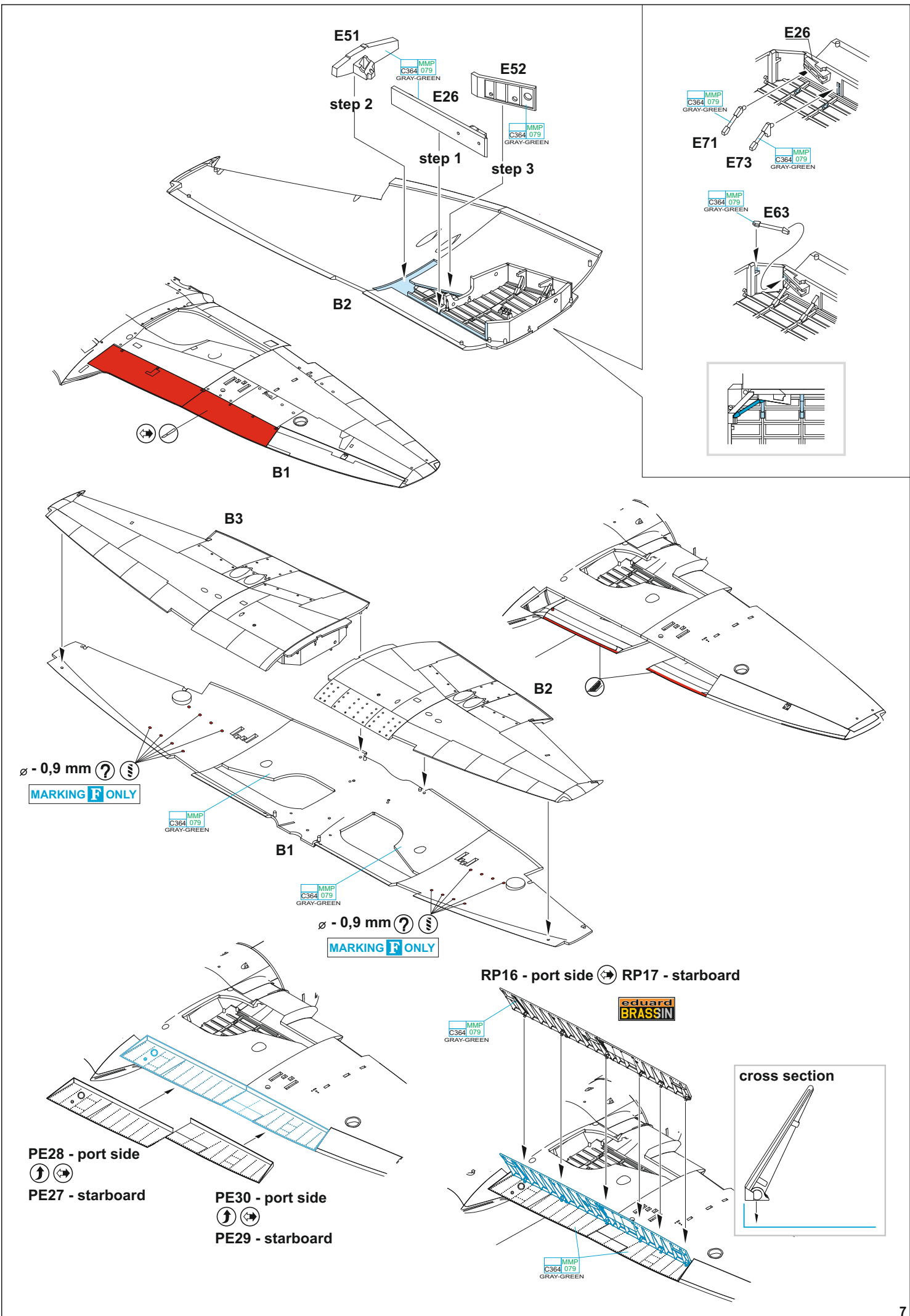
CROSS SECTION

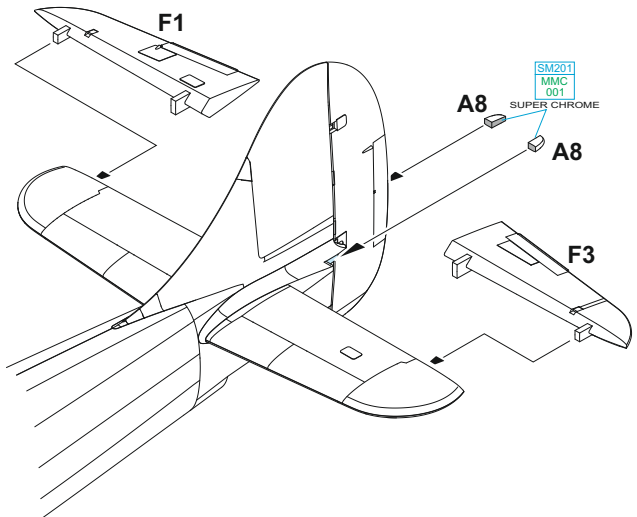
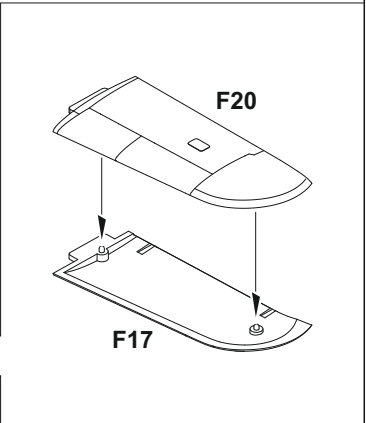
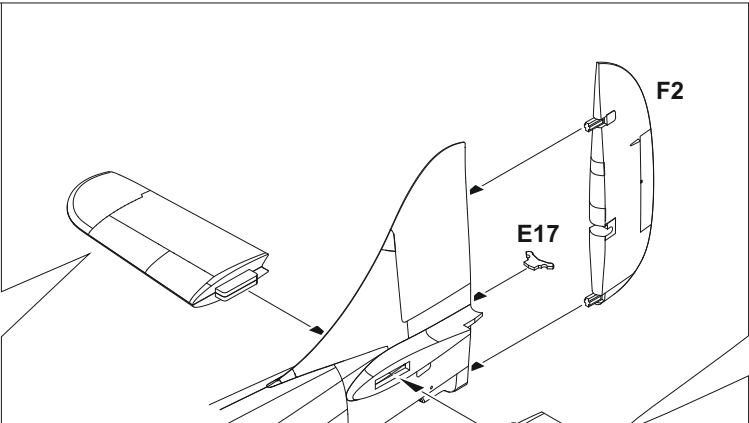
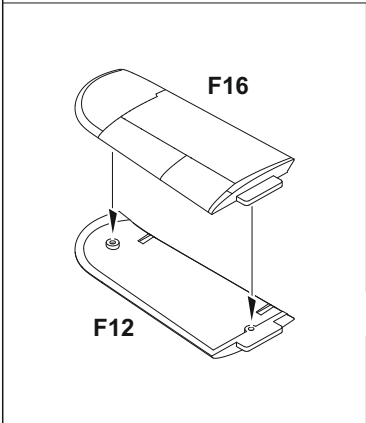
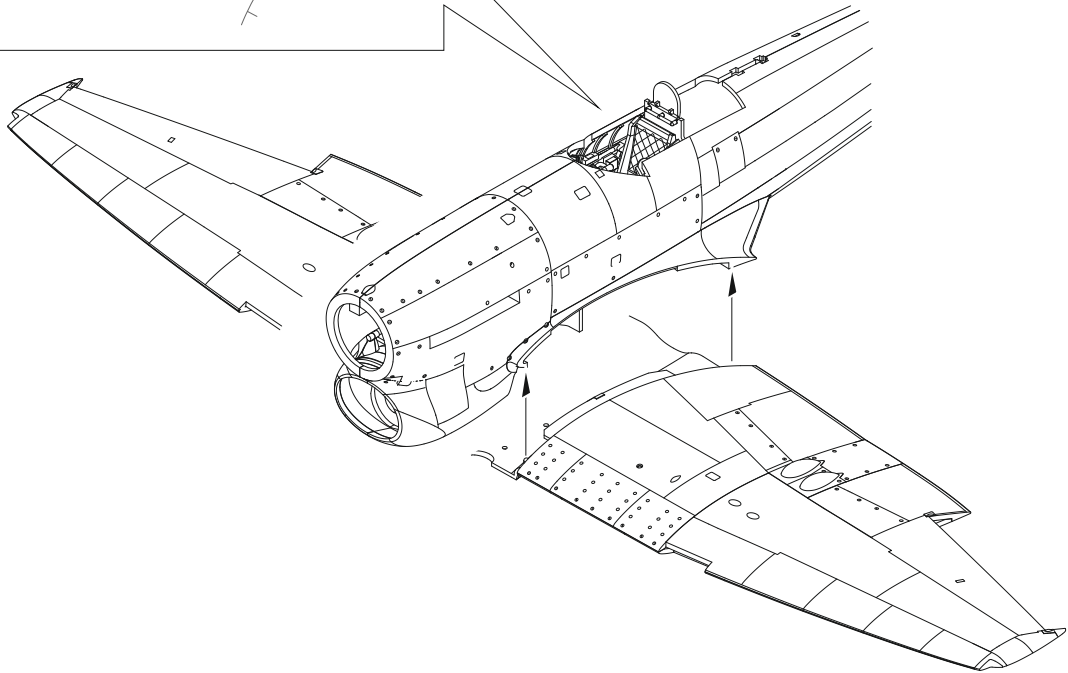
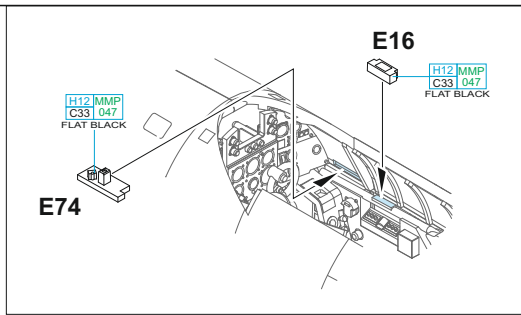


F32, PE34 - MARKING **C**
 RP163 - MARKINGS **D, E, F**
 RP164 - MARKINGS **A, B**



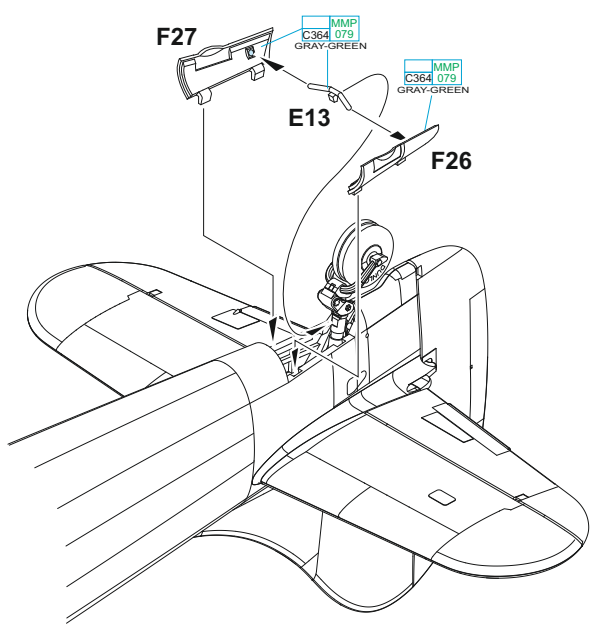
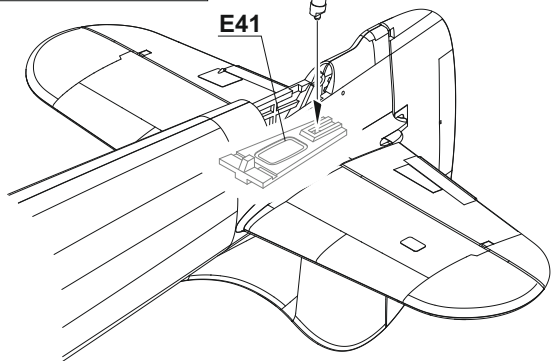
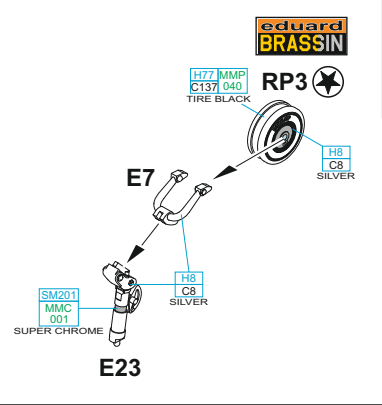
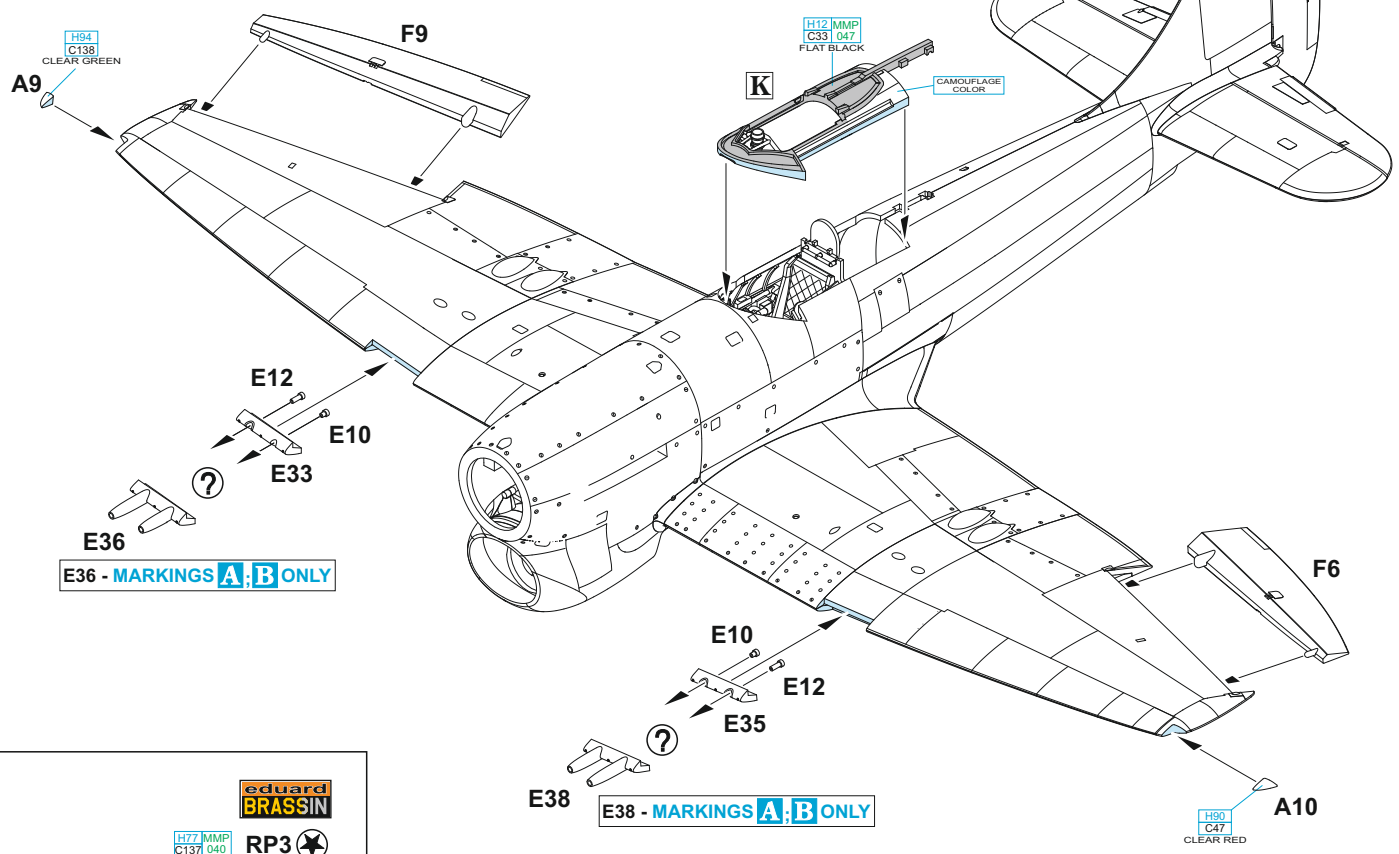
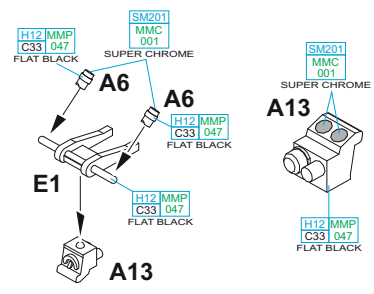
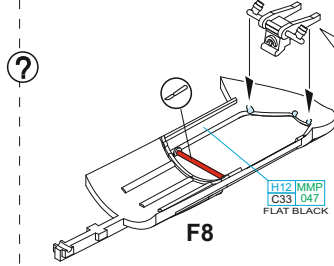
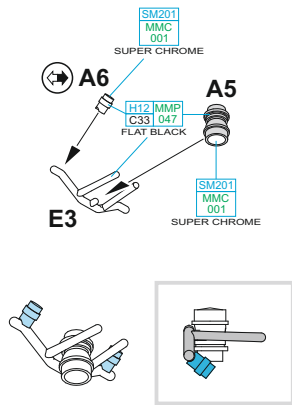
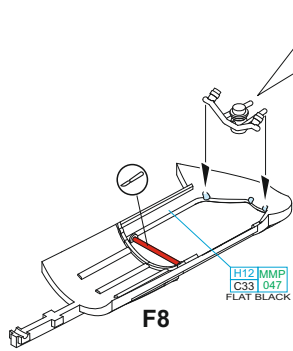




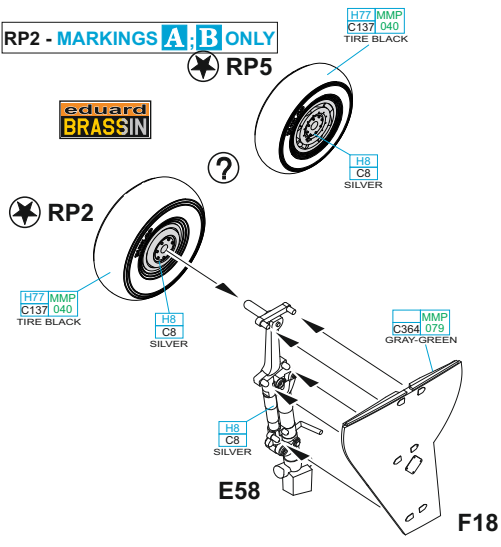


K MARKINGS **A, B, C, D**

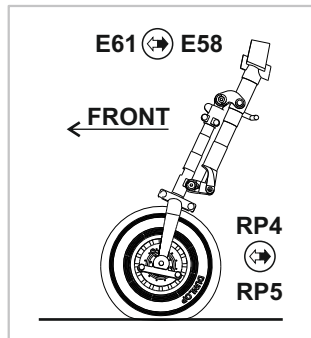
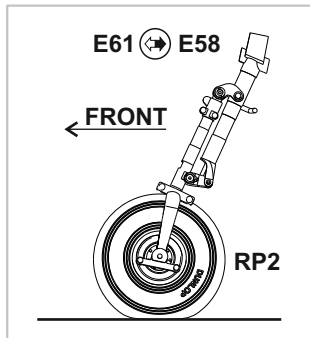
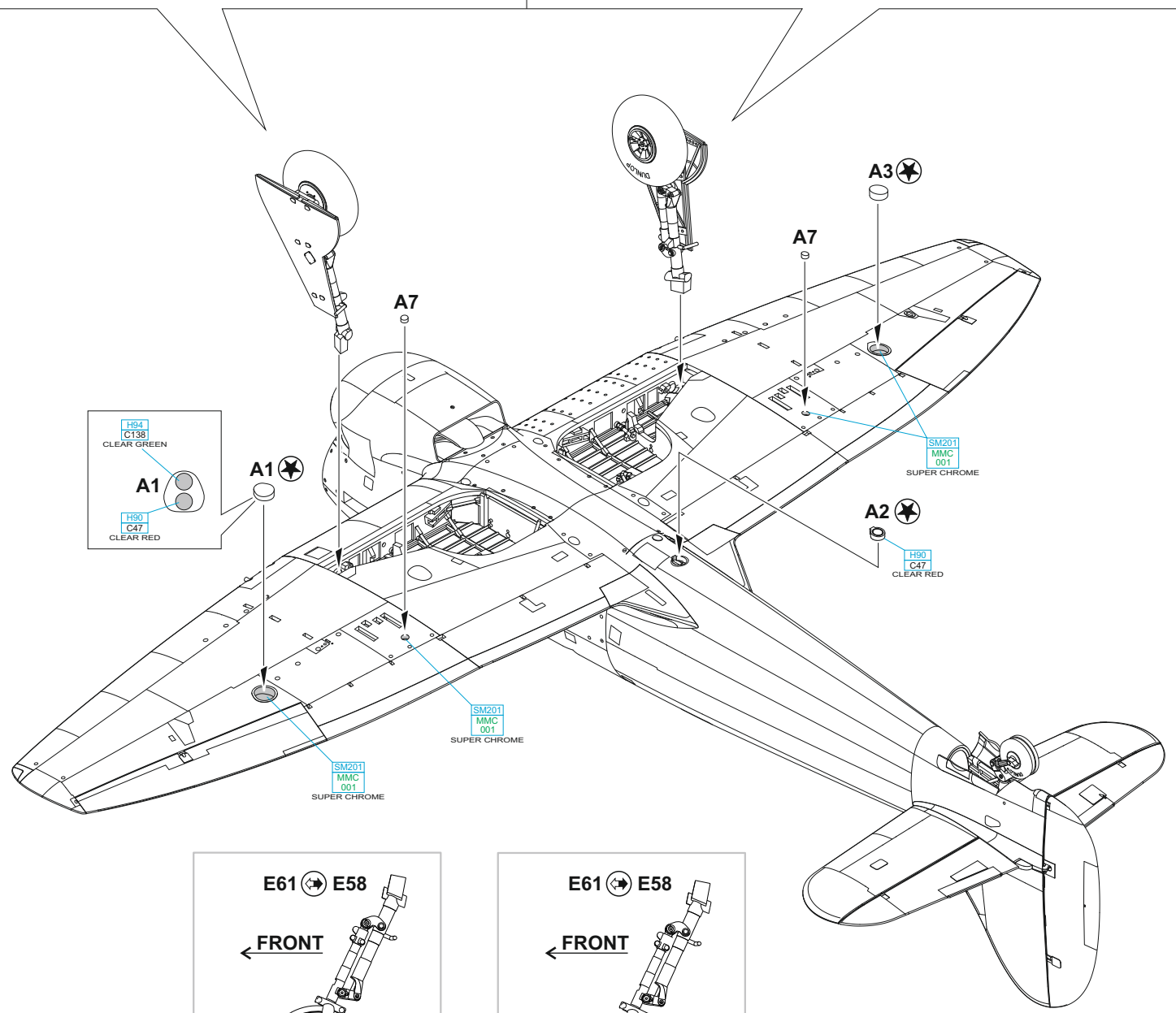
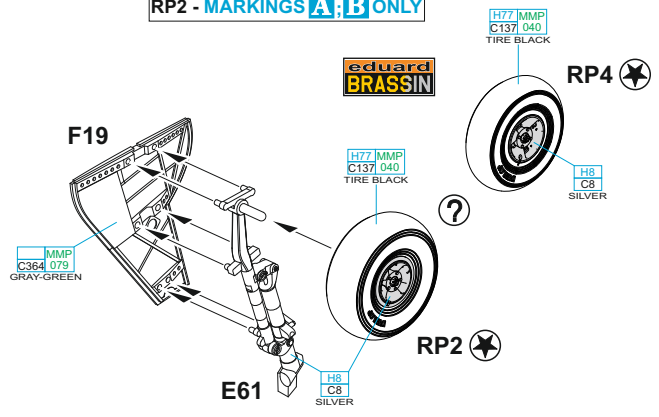
MARKINGS **E, F**

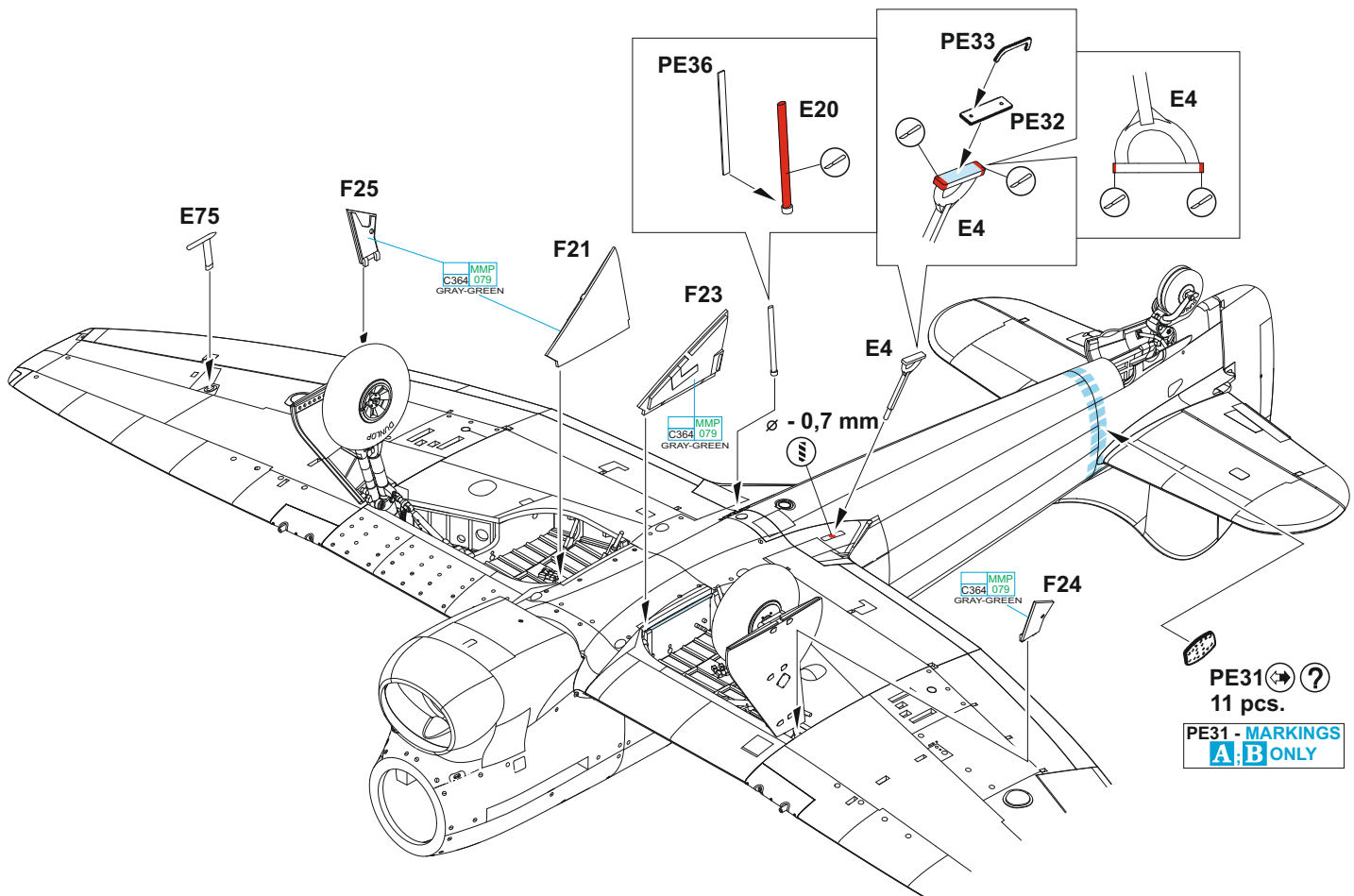
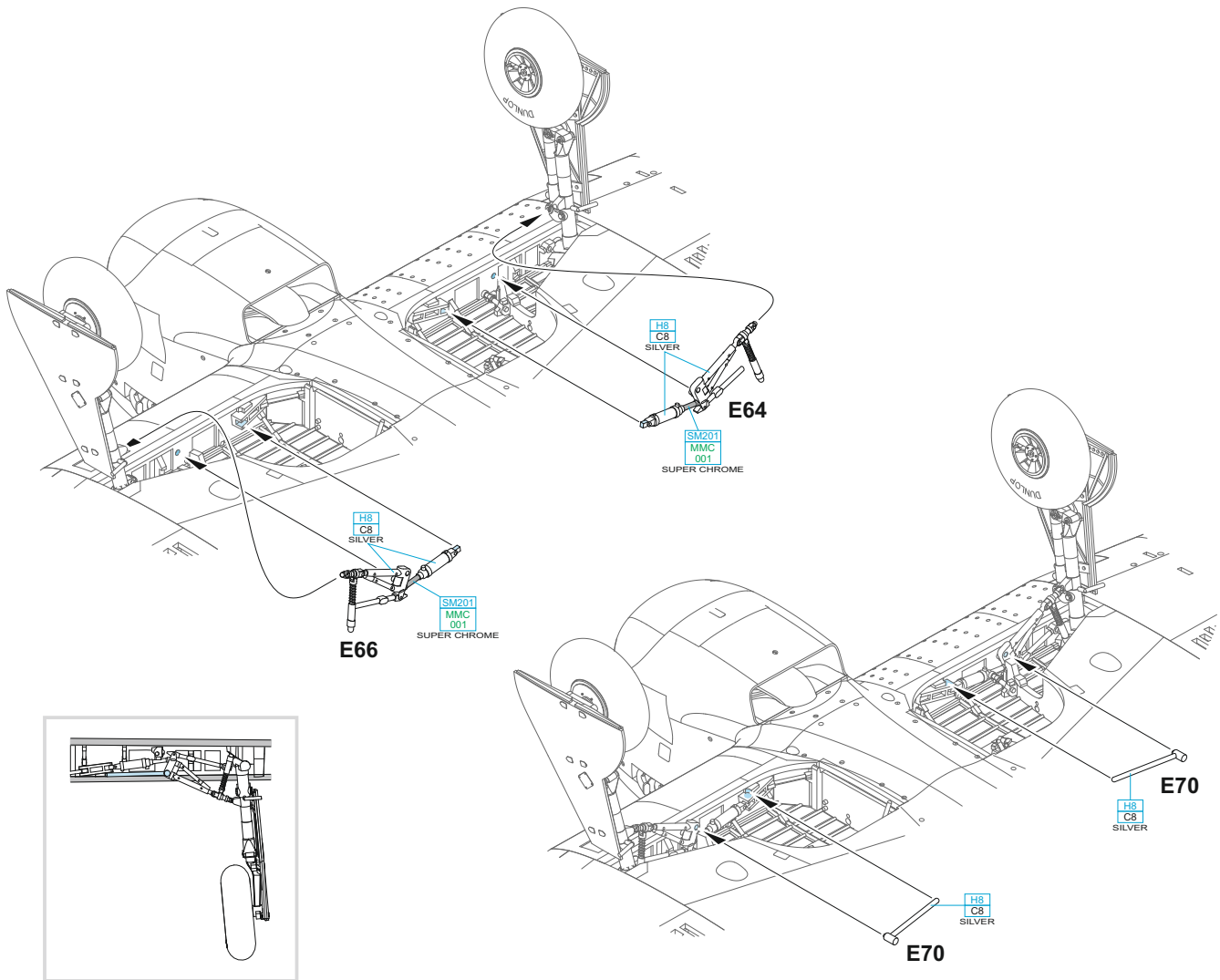


RP2 - MARKINGS A, B ONLY

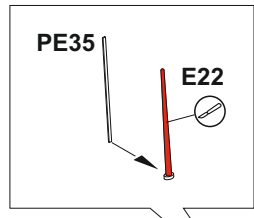
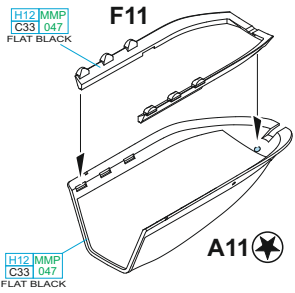


RP2 - MARKINGS A, B ONLY



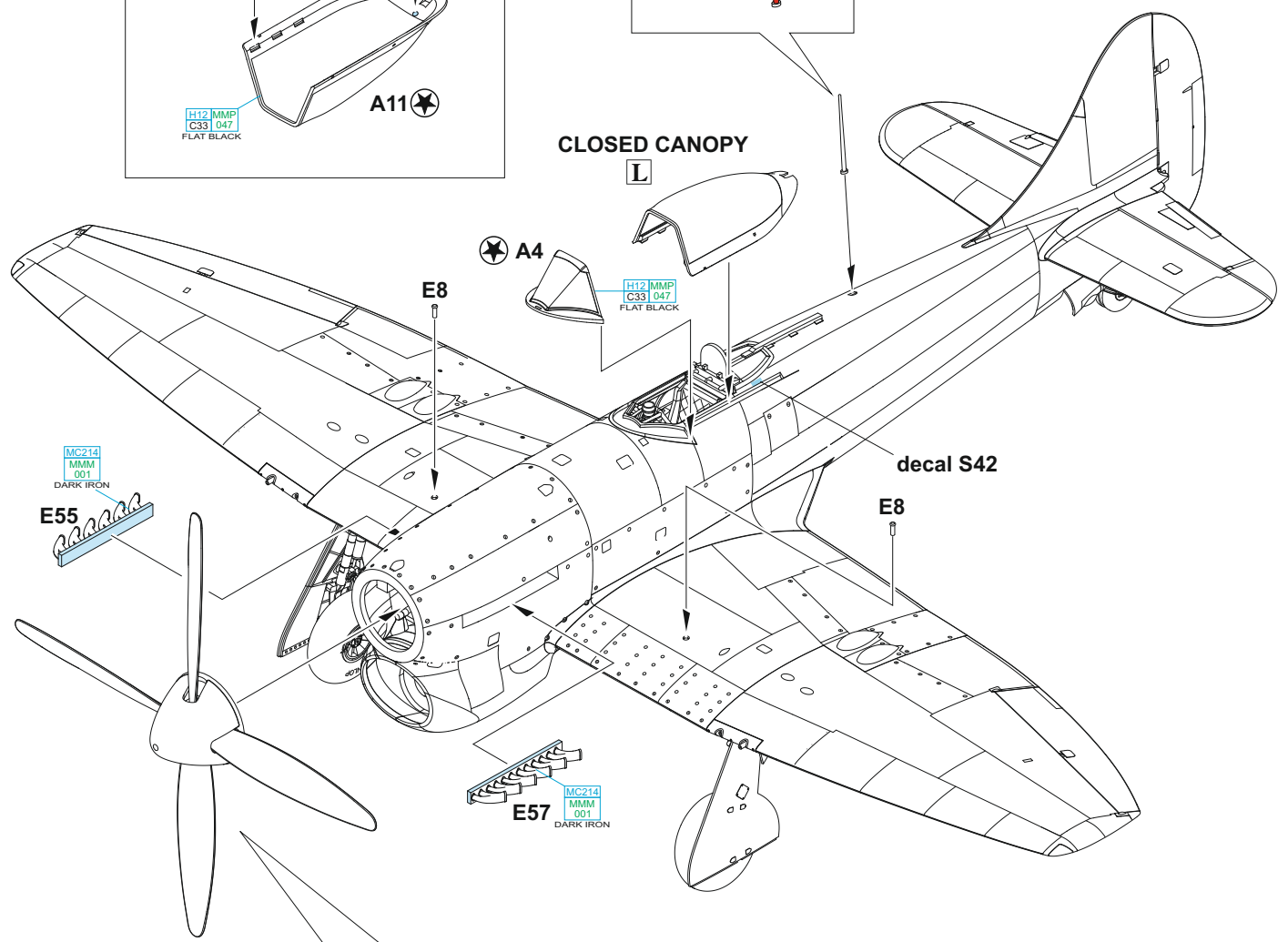


L



CLOSED CANOPY

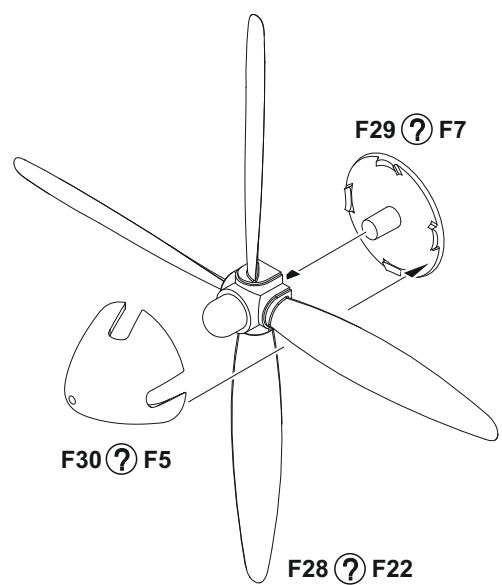
L



?

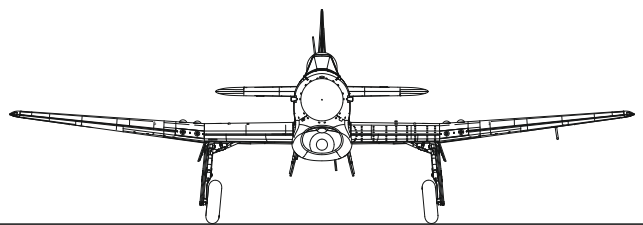
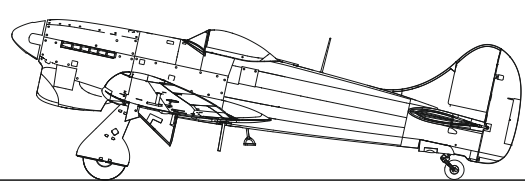
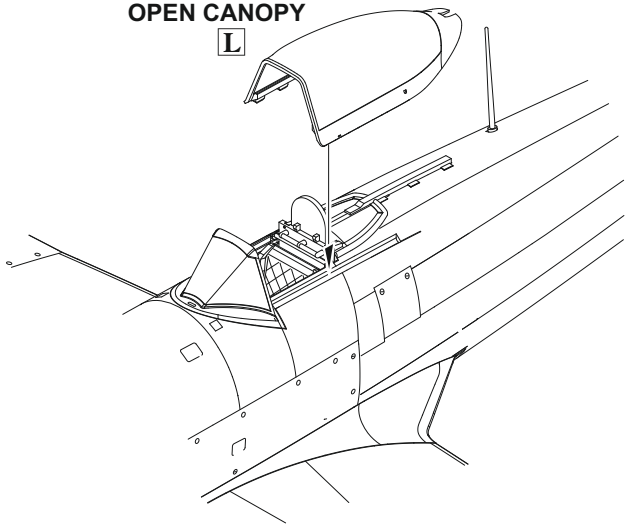
F28, F29, F30 - MARKINGS A, B, C, D

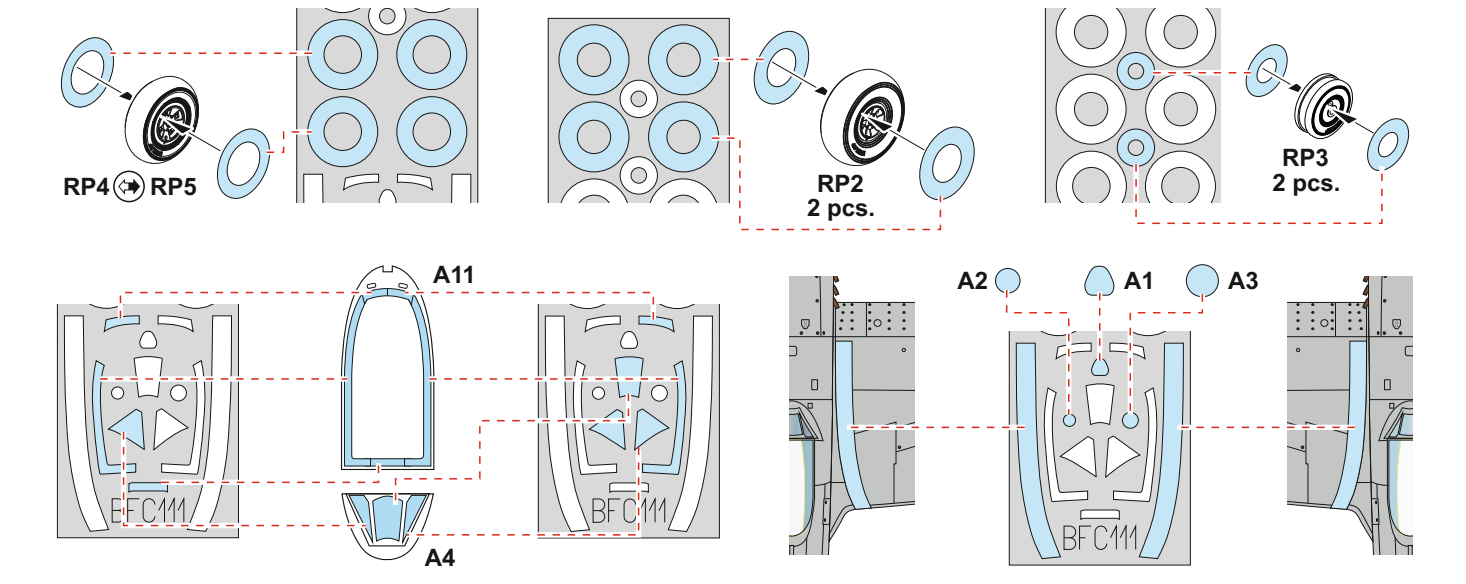
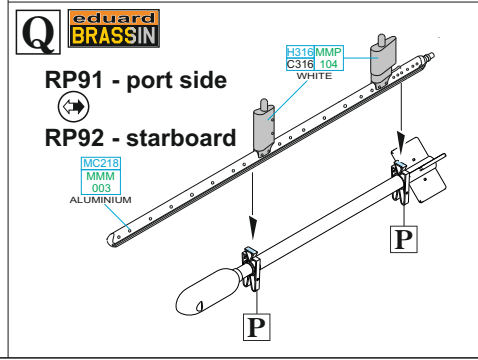
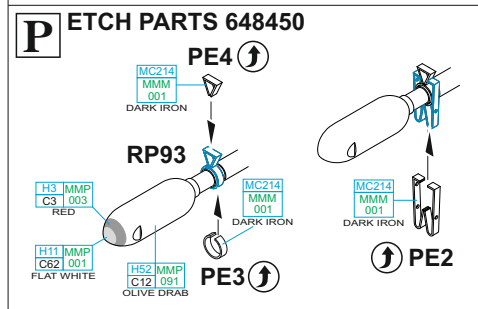
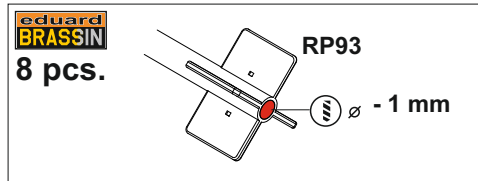
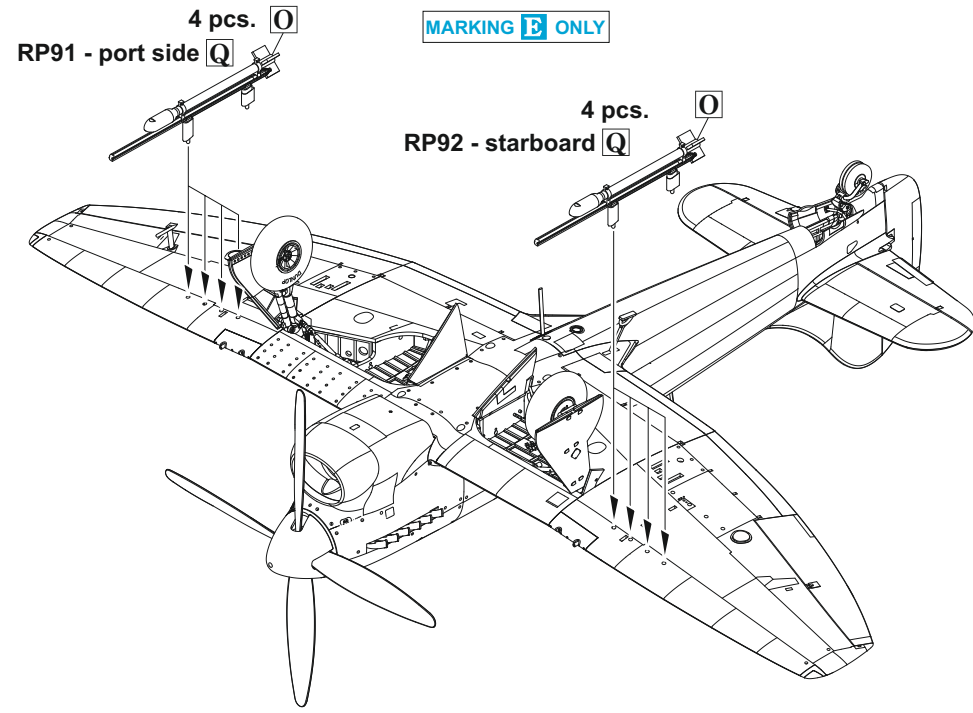
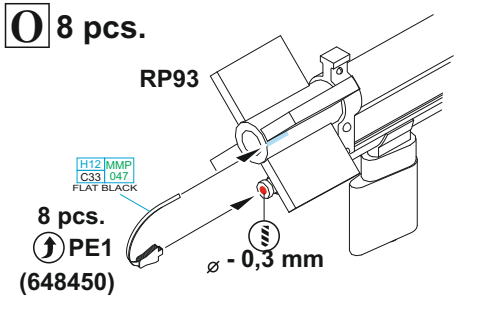
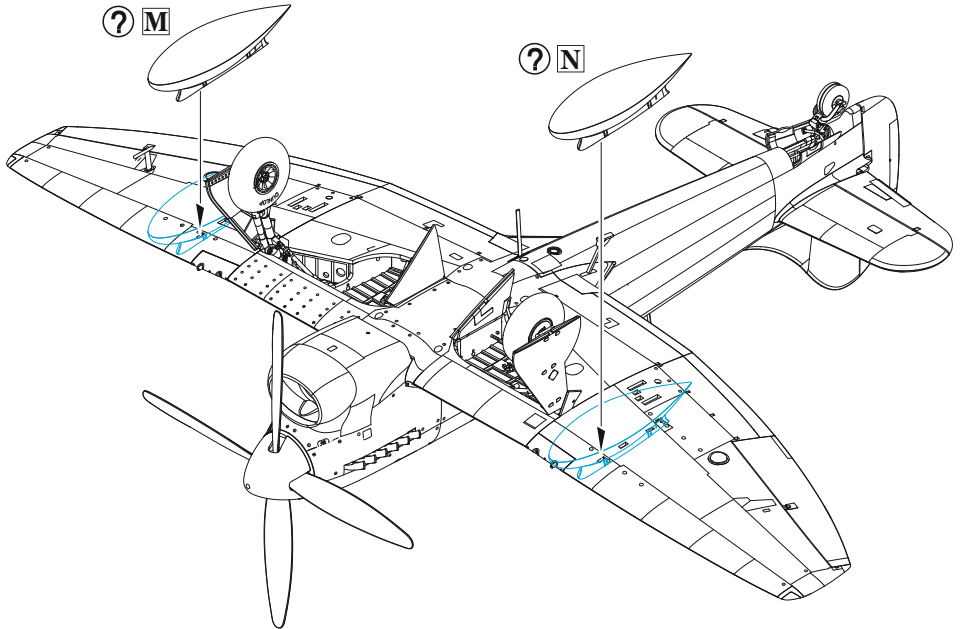
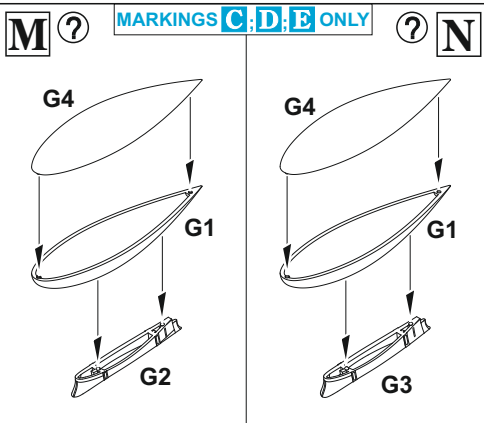
F5, F7, F22 - MARKINGS E, F



OPEN CANOPY

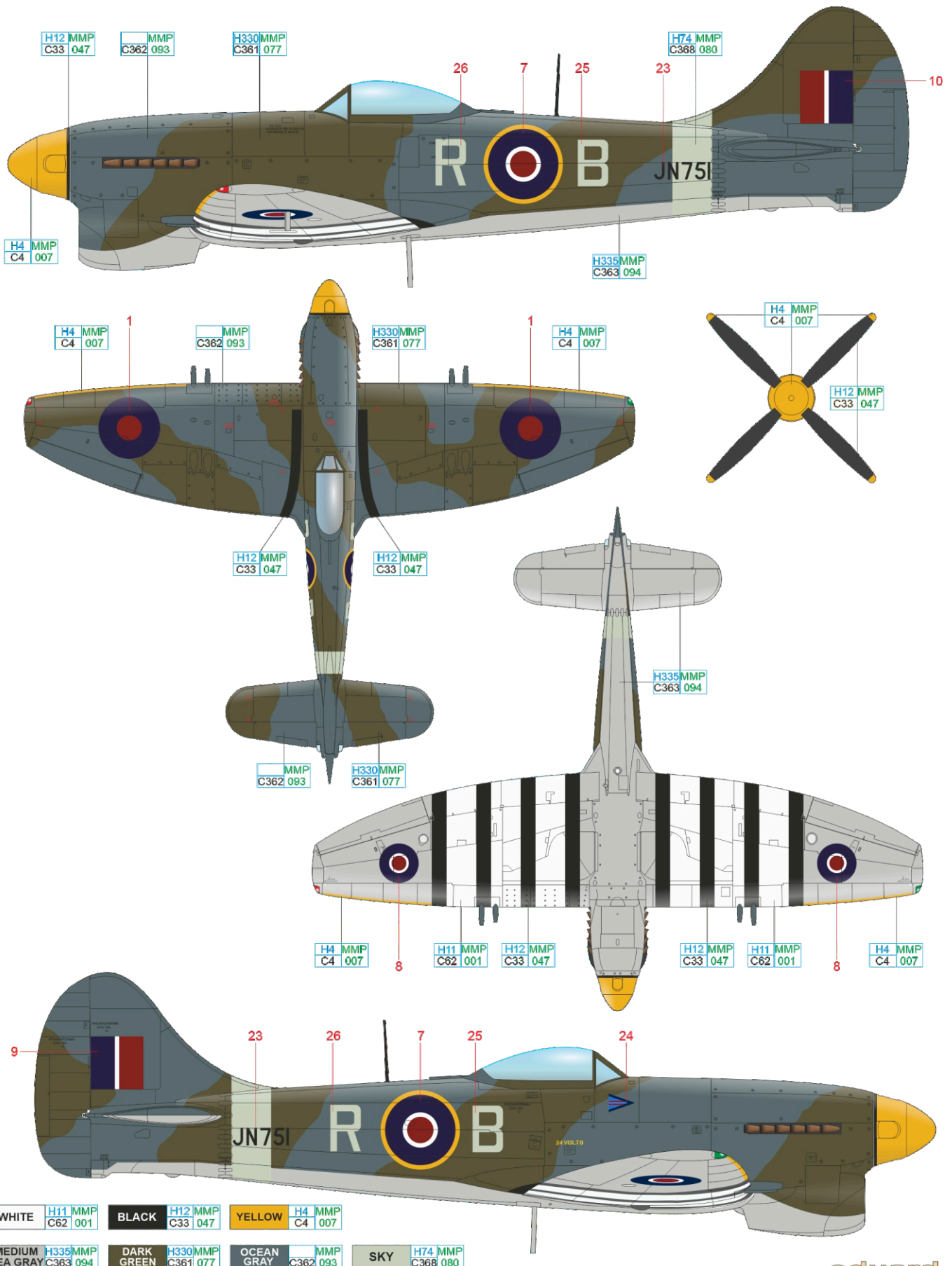
L





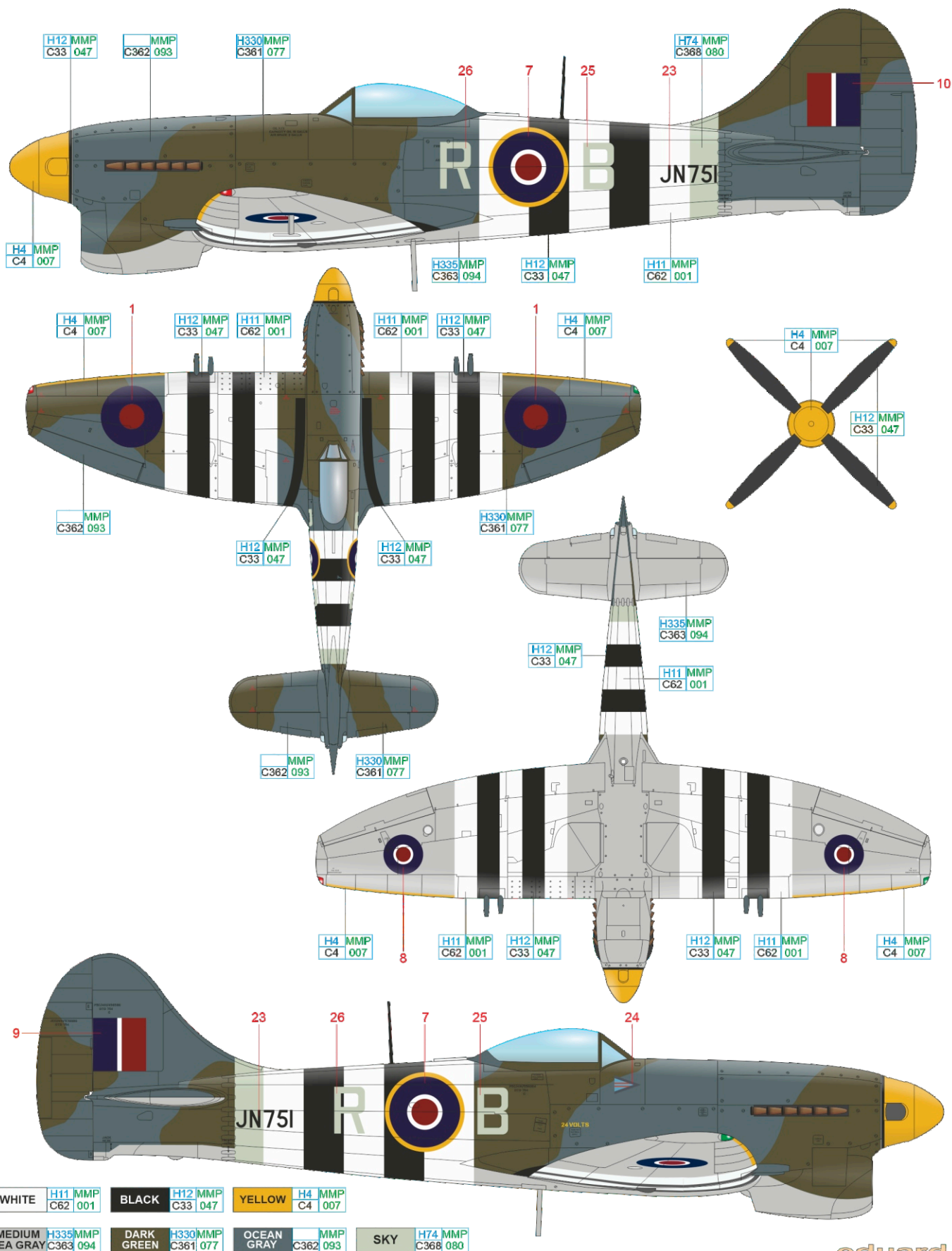
A JN751, W/Cdr Roland P. Beamont, No. 150 Wing, základna RAF Bradwell Bay, Velká Británie, duben 1944

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

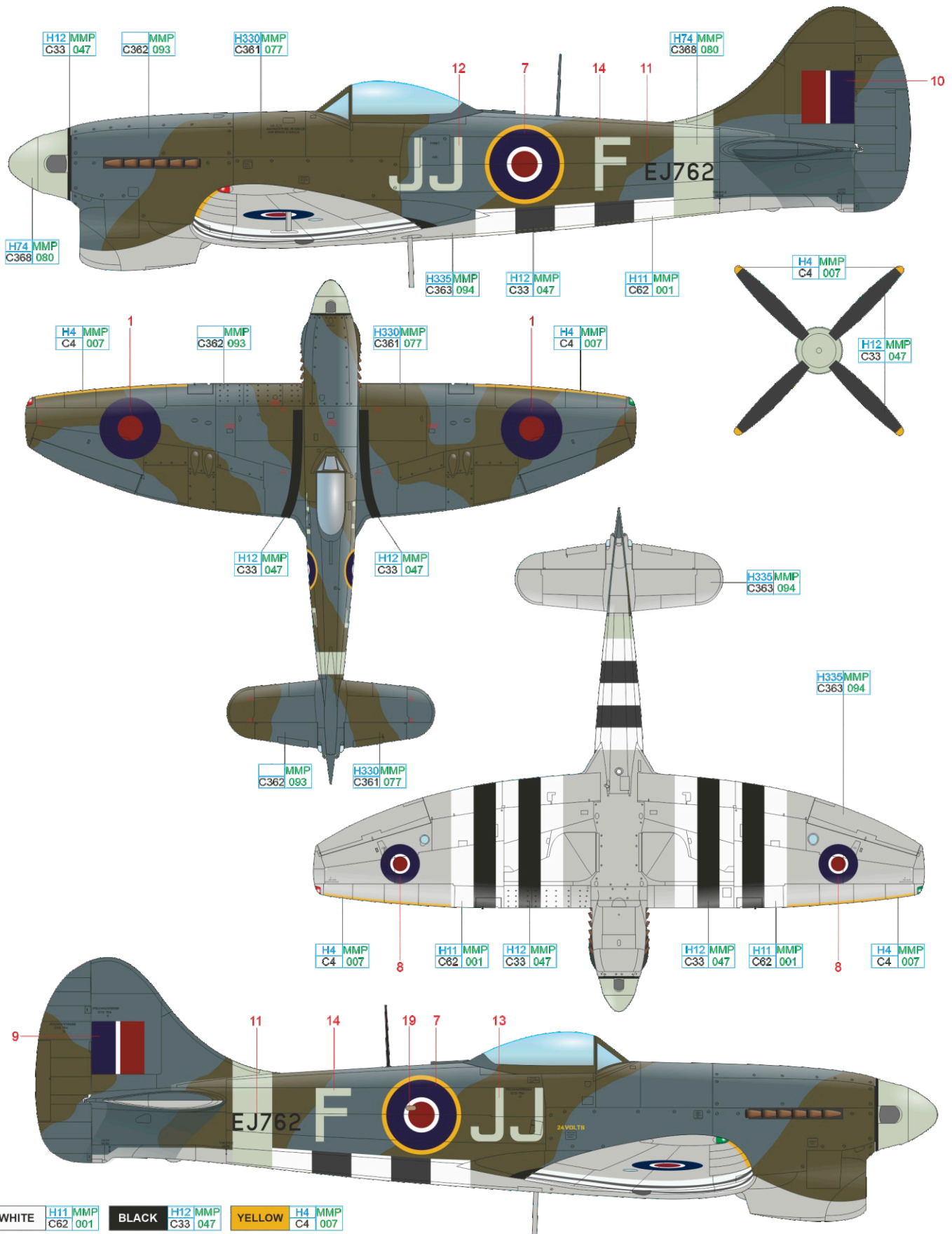


B JN751, W/Cdr Roland P. Beamont, No. 150 Wing, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

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



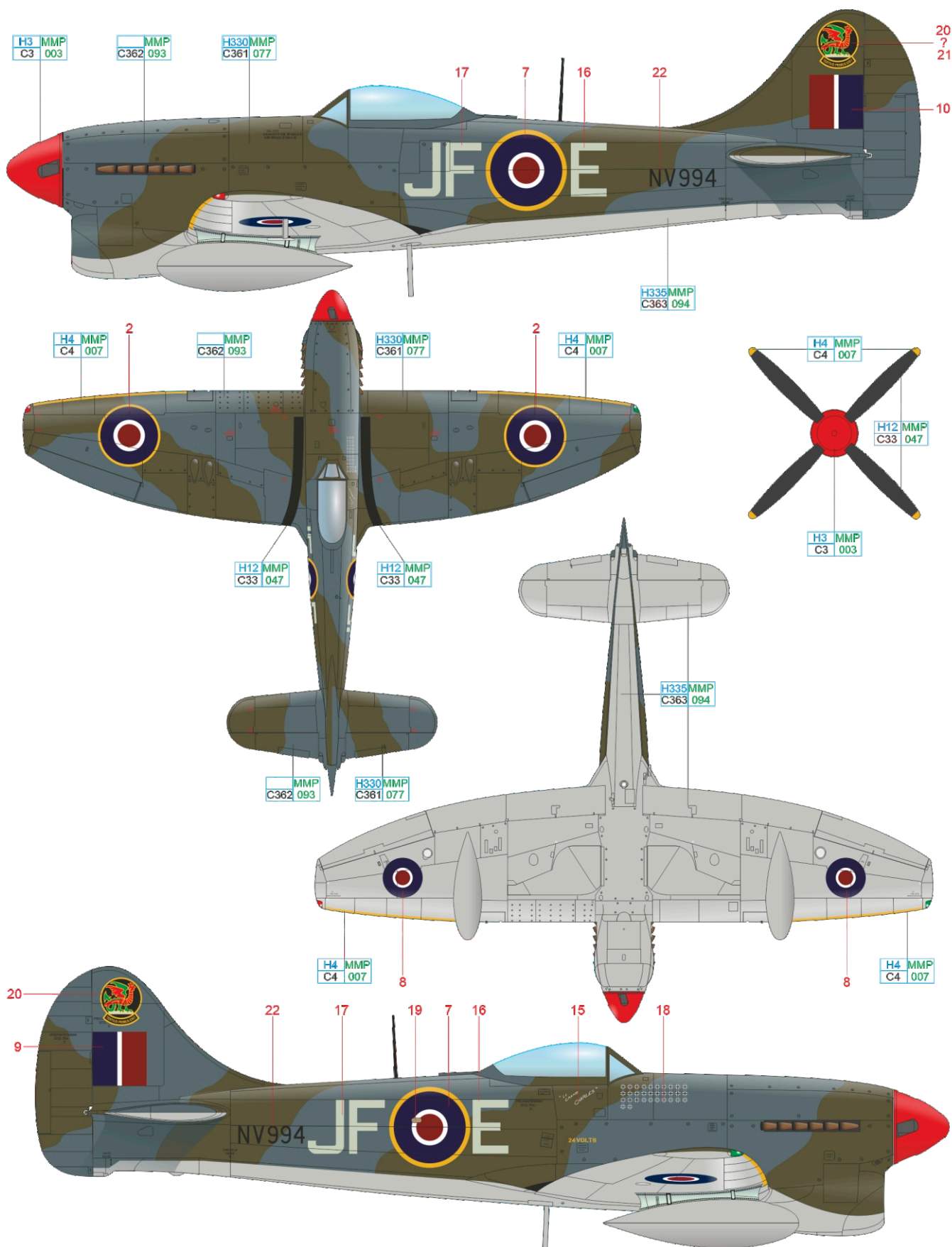
Davis Charles Fairbanks, rodák z Ithacy ve státě New York, vstoupil po ukončení střední školy v únoru 1941 na druhý pokus do RCAF, jíž zůstal věrný po celou dobu války i po jejím skončení. Po výcviku následovala služba u No. 13 SFTS, u níž vykonával rok činnost leteckého instruktora. Poté byl převelen k No. 501 Squadron létající se Spitfiry Mk.V a bázující tou dobou na základně RAF Hawkinge. Svého prvního protivníka, Bf 109, sestřelil 8. června 1944 poblíž Le Havre. Během přezbrojování No. 501 Squadron na Tempesty byl převelen k No. 274 Squadron, taktéž vyzbrojené Tempesty Mk.V. Na nich sestřelil dvě střely V-1 a 11,5 nepřátelských letadel, nežli byl sám 28. února 1945 sestřelen a padl do zajetí. Po skončení 2. světové války létal během zaměstnání u Sperry Gyroscopes u RCAF s Vampiry a T-33, v roce 1955 se pak stal testovacím pilotem u De Havilland Canada, „Terror of Rheine“ nebo Foob, jak byl nazýván spolubojovníky u No. 274 Squadron, odešel do leteckého nebe v roce 1975.



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		

D NV994, S/Ldr Pierre Clostermann, No. 3 Squadron, No. 122 Wing, B.152 Fassberg, Německo, červen 1945

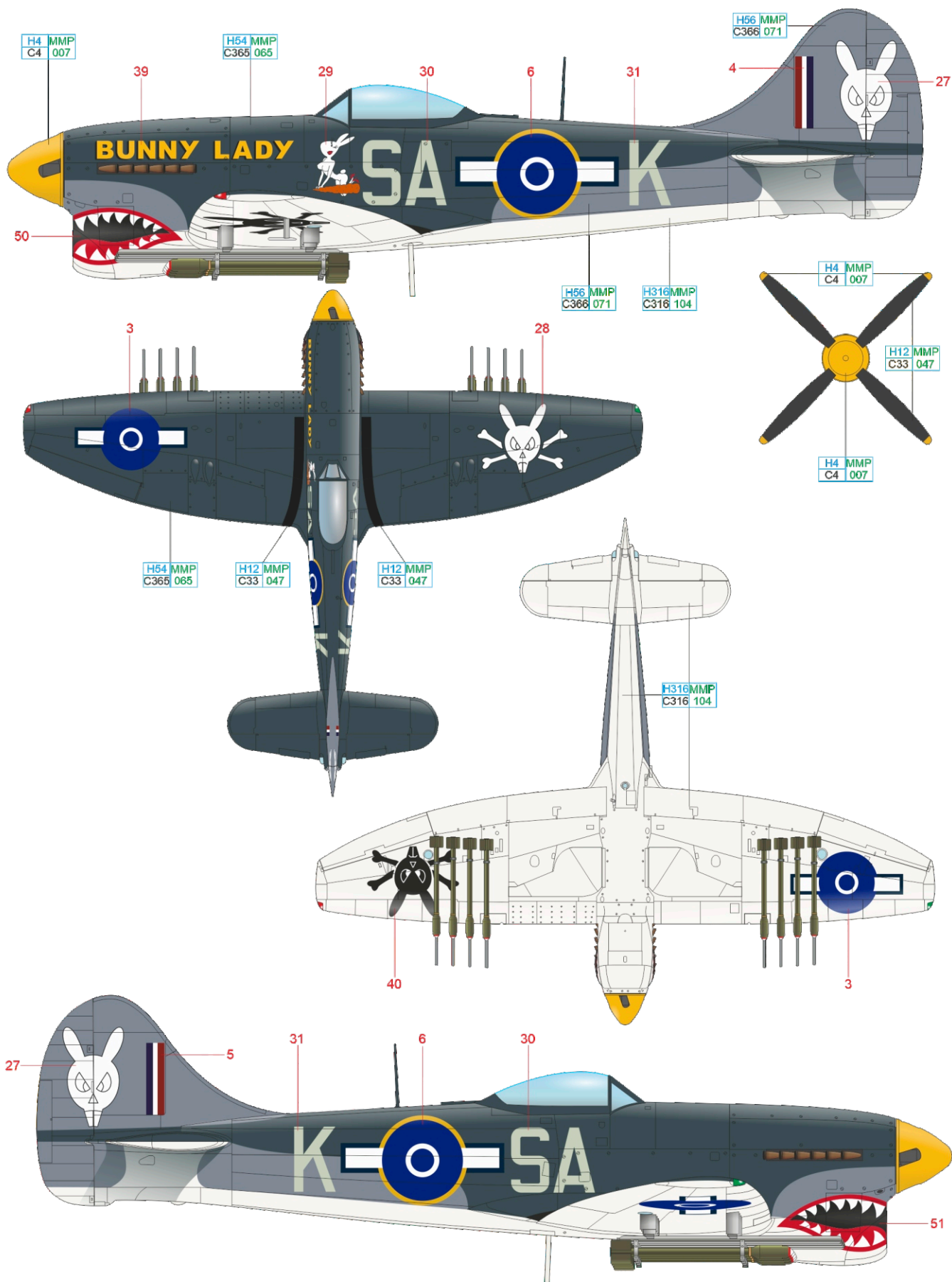
Další fotografie, pořízená na letišti B.152 Fassberg krátce po konci 2. světové války v Evropě, ukazuje jedinou změnu provedenou na tomto stroji. Červeně natřený vrtulový kužel. Z důvodů možné záměny s nepřátelskými stroji bylo u 2nd TAF standardem černé zbarvení vrtulových kuželů. Později v květnu byly na obě strany kýlovky strojů 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 neďalekém letišti Vaerlose.



MEDIUM SEA GRAY	H335MMP C363 094	DARK GREEN	H330MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	YELLOW	H4 MMP C4 007	RED	H3 MMP C3 003	BLACK	H12 MMP C33 047
-----------------	------------------	------------	------------------	------------	--------------	--------	---------------	-----	---------------	-------	-----------------

E Prap. Eduard „Bunny“ Kleinkönig, námořní detašmán No. 486 Squadron RNZAF, letadlová loď HMS Habbakuk, Antarktida, léto 1946/1947

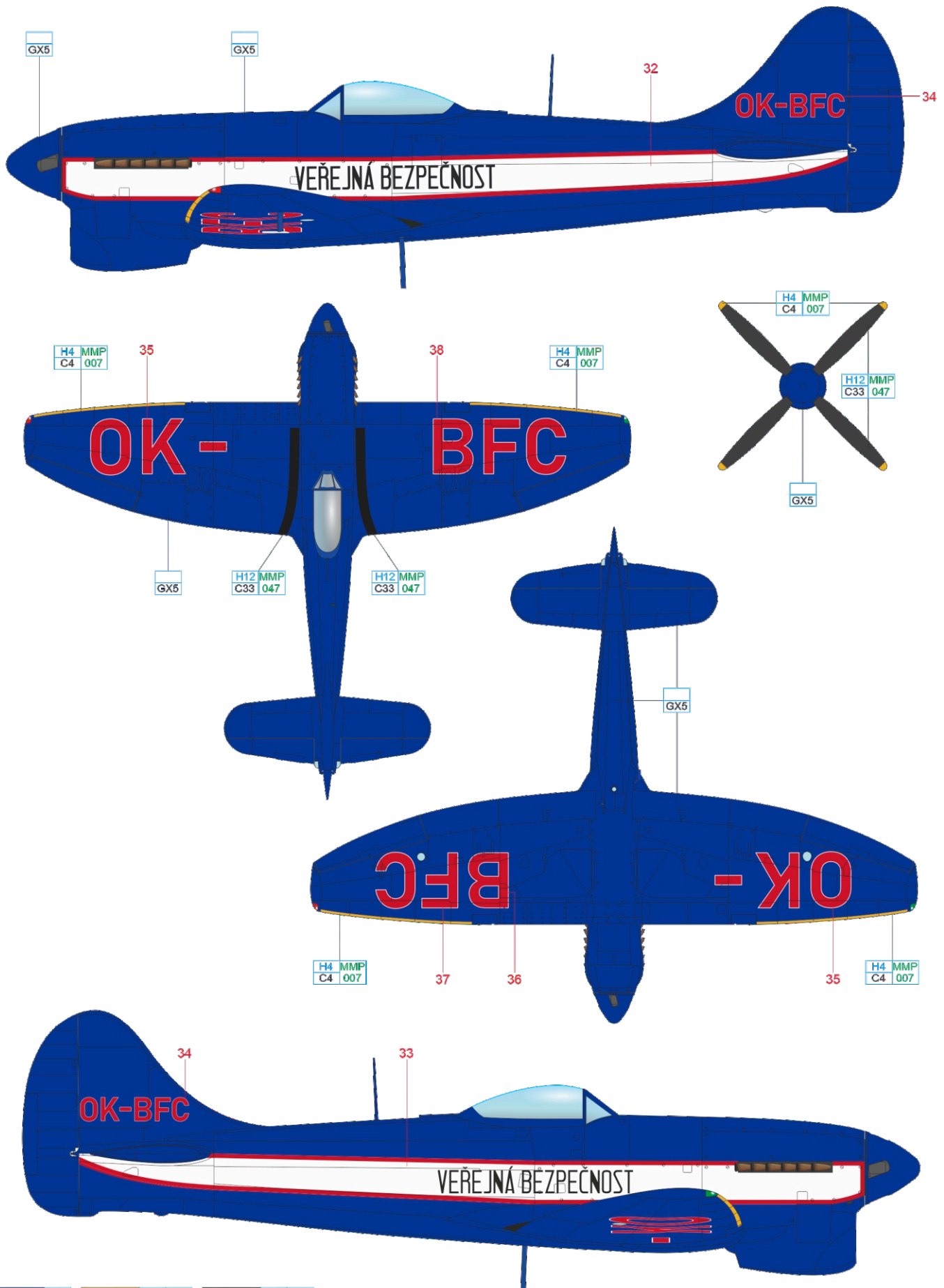
Na tomto stroji létal legendární český pilot v mezinárodní posádce letadlové lodi HMS Habbakuk během bojů proti Luftwaffe nad Antarktidou v létě 1946 až 1947. Písmeno K je individuálním označením Kleinkönigova stroje. Na bok letounu si nechal namalovat podobiznu své přítelkyně. Ozubená tlama byla na letoun doplněna později, jako připomínka na záchranu Kleinkönigova vedoucího. Poté, co byl sestřelen do moře, jej chtěly sežrat kosatky, ale Kleinkönig dravé kytovce zahnal. Námořní schéma bylo na strojích jednotky natřeno během plavby k Antarktidě. Králičí lebky byly na všech strojích jednotky namalovány na počest Kleinkönigova. Stroj byl vybaven raketami pro útoky na startující proudové letouny.



WHITE	H316 MMP C316 104	INTERMEDIATE BLUE	H56 MMP C366 071	SEA BLUE	H54 MMP C365 065	YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047
-------	-------------------	-------------------	------------------	----------	------------------	--------	---------------	-------	-----------------

F Nadstrážmistr Eduard Kleinkönnig, letecké hlídce SNB, Žatec, Československo, 1947 – 1950

Po návratu do Československa byl Kleinkönnig zařazen v rodném Žatci k letecké hlídce SNB, která měla původně obdržet Spitfiry. Díky Kleinkönnigovi a jeho kontaktům se ale pro tuto jednotku podařilo získat britské Tempesty. Po únoru 1948 se jednotka zabývala především obranou žateckého pivovaru a okolních chmelnic. CIA prováděla útoky na české pivovary s cílem destabilizovat nový komunistický režim.



BLUE GX5 YELLOW H4 MMP C4 007 BLACK H12 MMP C33 047

