



Vývoj letadel s pístovými motory vrcholil na konci druhé světové války a přinesl několik pozoruhodných konstrukcí. Jednou takovou byl i Hawker Tempest.

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 změněno na Tempest.

Přepřepávané křídlo mělo u kořene o 12,7 cm nižší profil a v porovnání s Typhoonem se změnil i jeho půdorysný tvar. Problémem bylo, že 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 motorů

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 kanónů 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 o poznání 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 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 letouny Mk.II rozděleny mezi letectva obou zemí. Oba státy později zakoupily další Tempesty Mk.II od firmy Hawker a z přebytečných zásob RAF. Indické a Pákistánské Mk.II se pak dočkaly vzájemných bojů během války o Hajdarábád, Kašmír a Džammú v letech 1947–49.

V Evropě se Tempest Mk.II dočkal poválečné služby u dvou perutí Fighter Command a také u tří perutí BAF0 (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 gerílám v Malajsku.

Tato stavebnice: Tempest Mk.II

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

Letouny Mk.II se vyráběly v podstatě ve dvou sériích, přičemž první z nich byla rozdělena mezi dvě továrny. Bristol jich v Banwellu vyrobil 50 (MW374–MW423), zatímco továrna Hawkeru v Langley 100 (MW735–MW778; MW790–MW835; MW847–MW856). Tyto stroje byly dokončeny bez tropického filtru (identifikovatelný podle žebrovaného panelu na hřbetu před kabinou). Postrádaly také nádrže na vodu v kokpitu. Oba tyto prvky byly typické pro pozdější série (sériová čísla začínající PR). Sedm letounů MW bylo později přestavěno na tropický standard a přiděleno jednotkám RAF v Německu. Většina zbývajících Tempestů série MW byla prodána zpět firmě Hawker, upravena na tropický standard a prodána do Indie nebo Pákistánu.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před 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. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTION ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

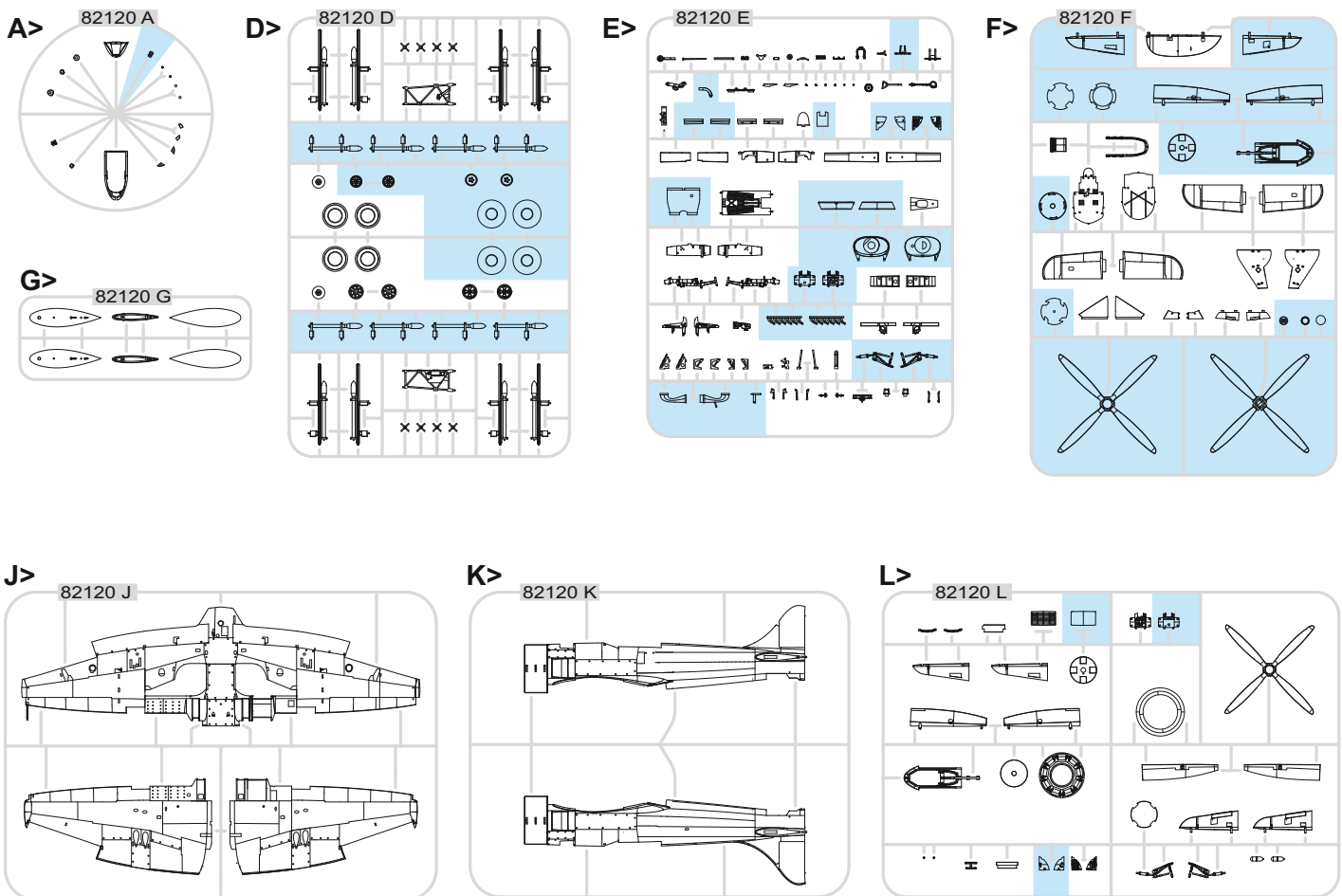


PIÈCES



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



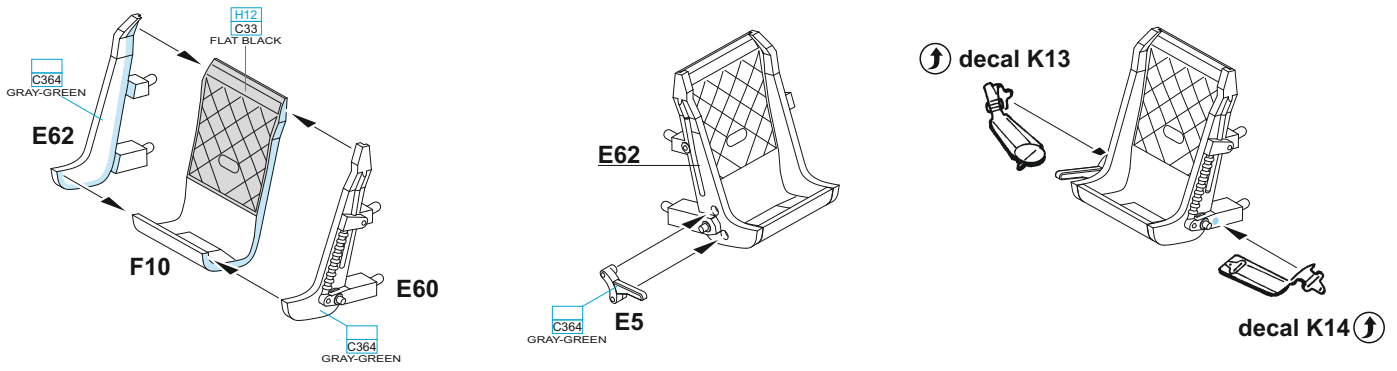
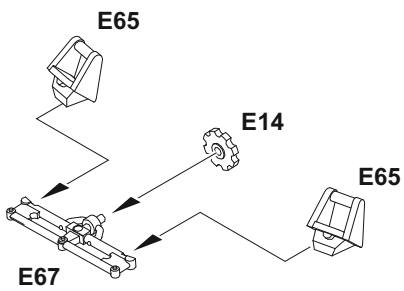
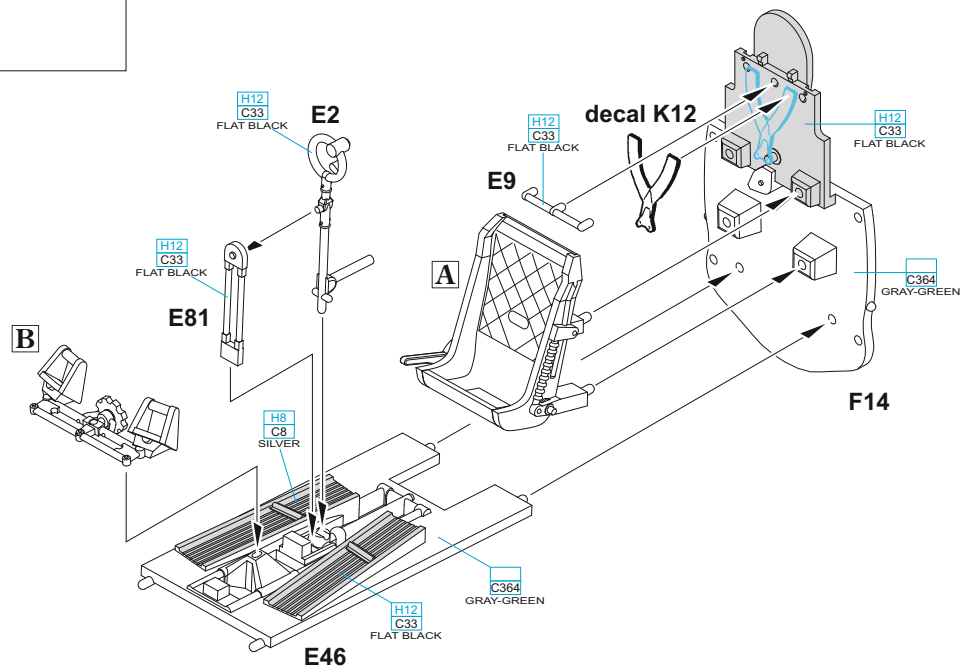
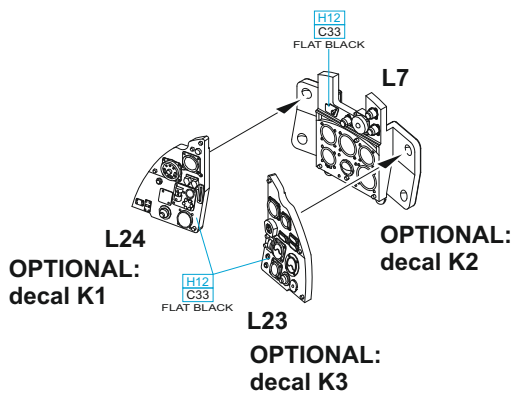
PEINTURE

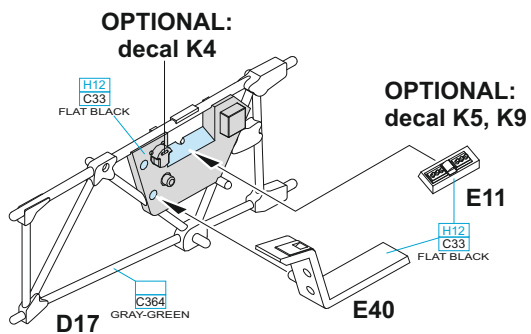
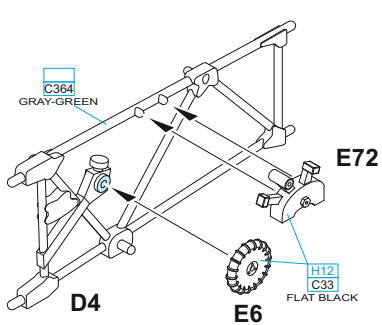
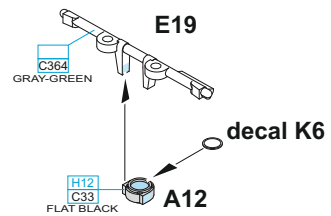
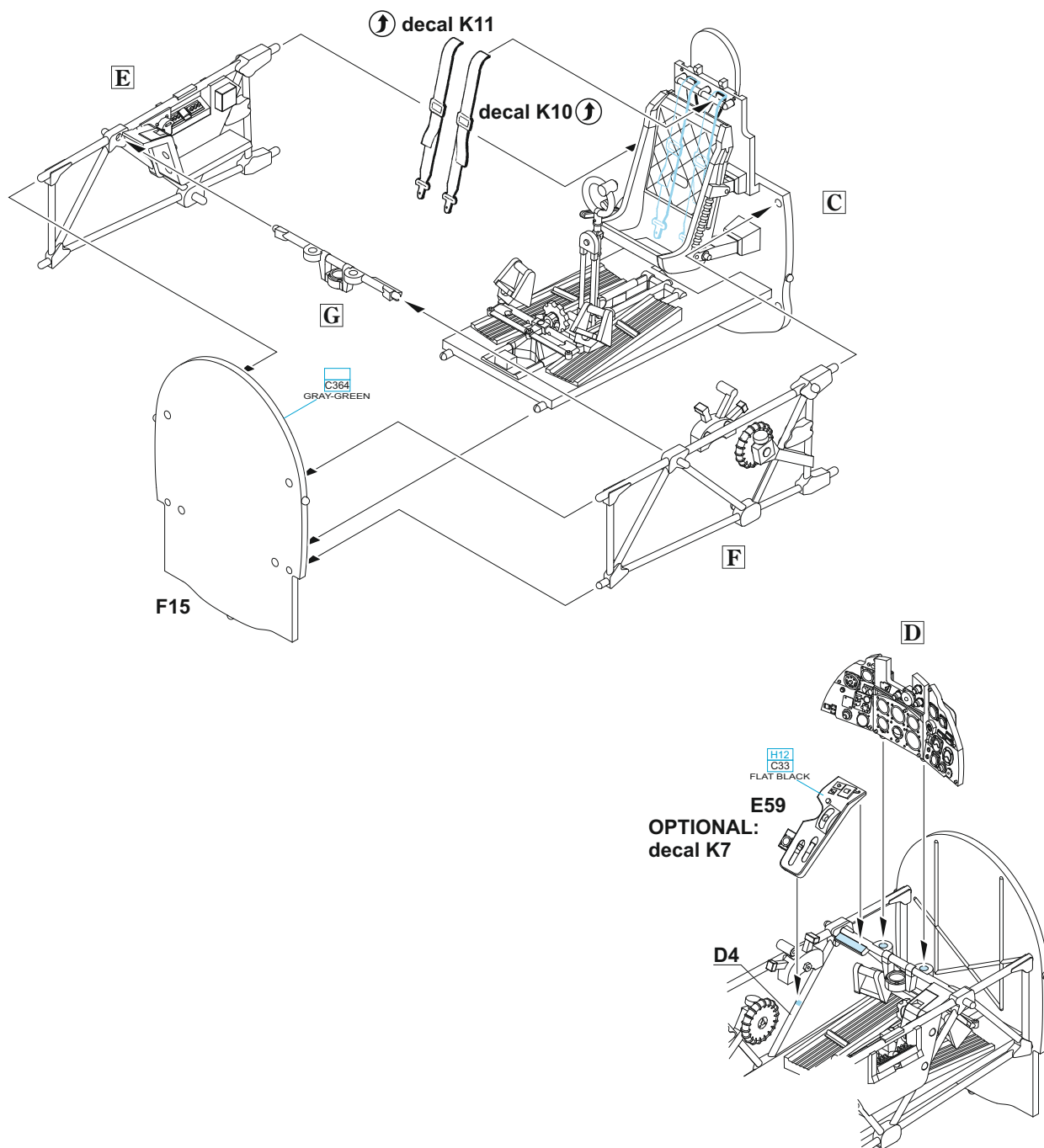


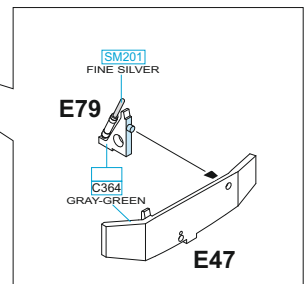
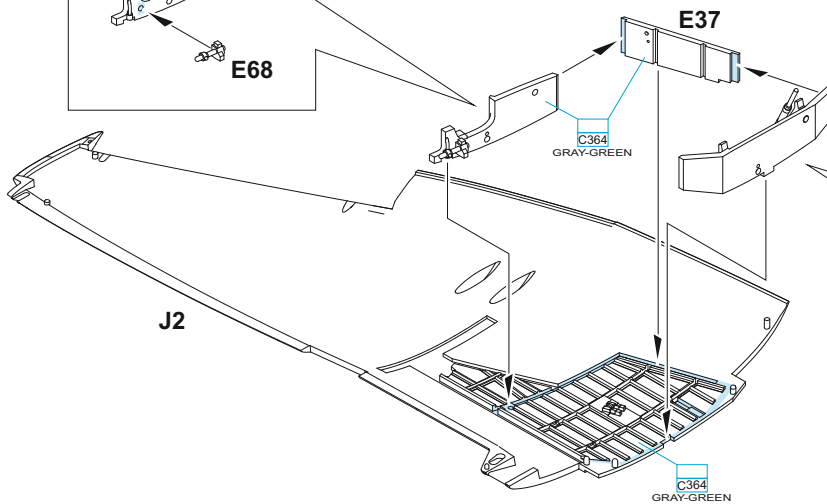
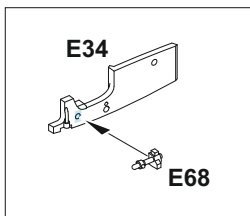
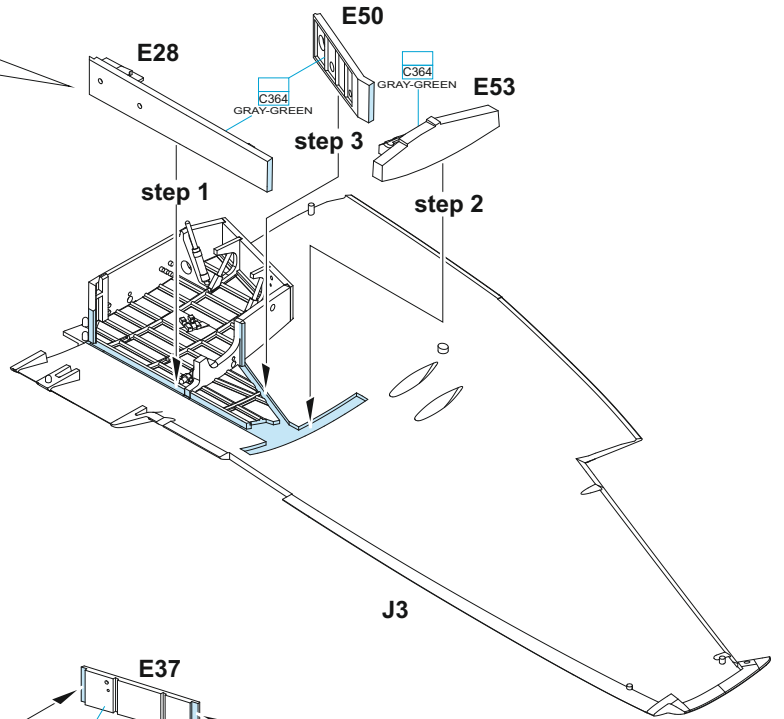
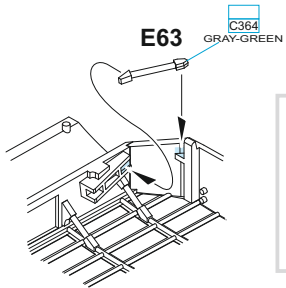
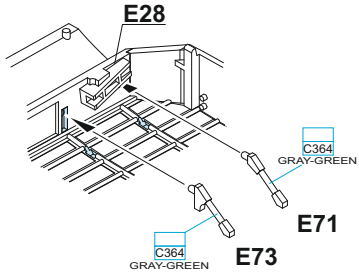
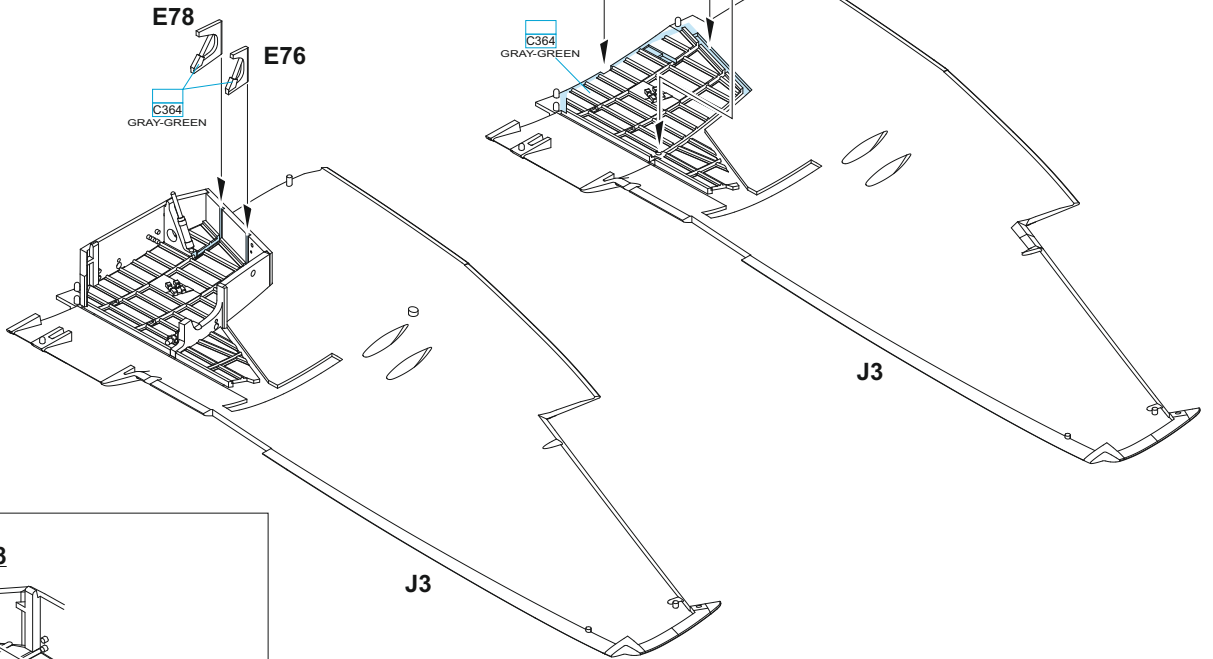
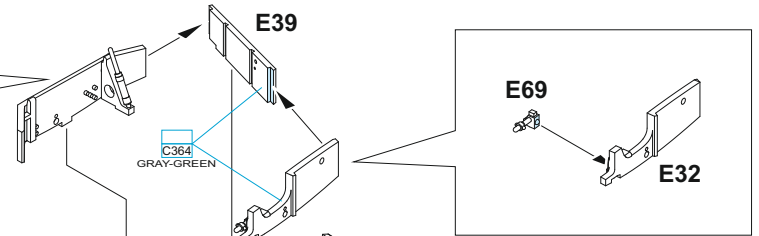
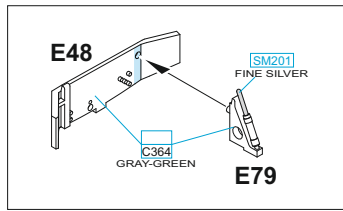
色

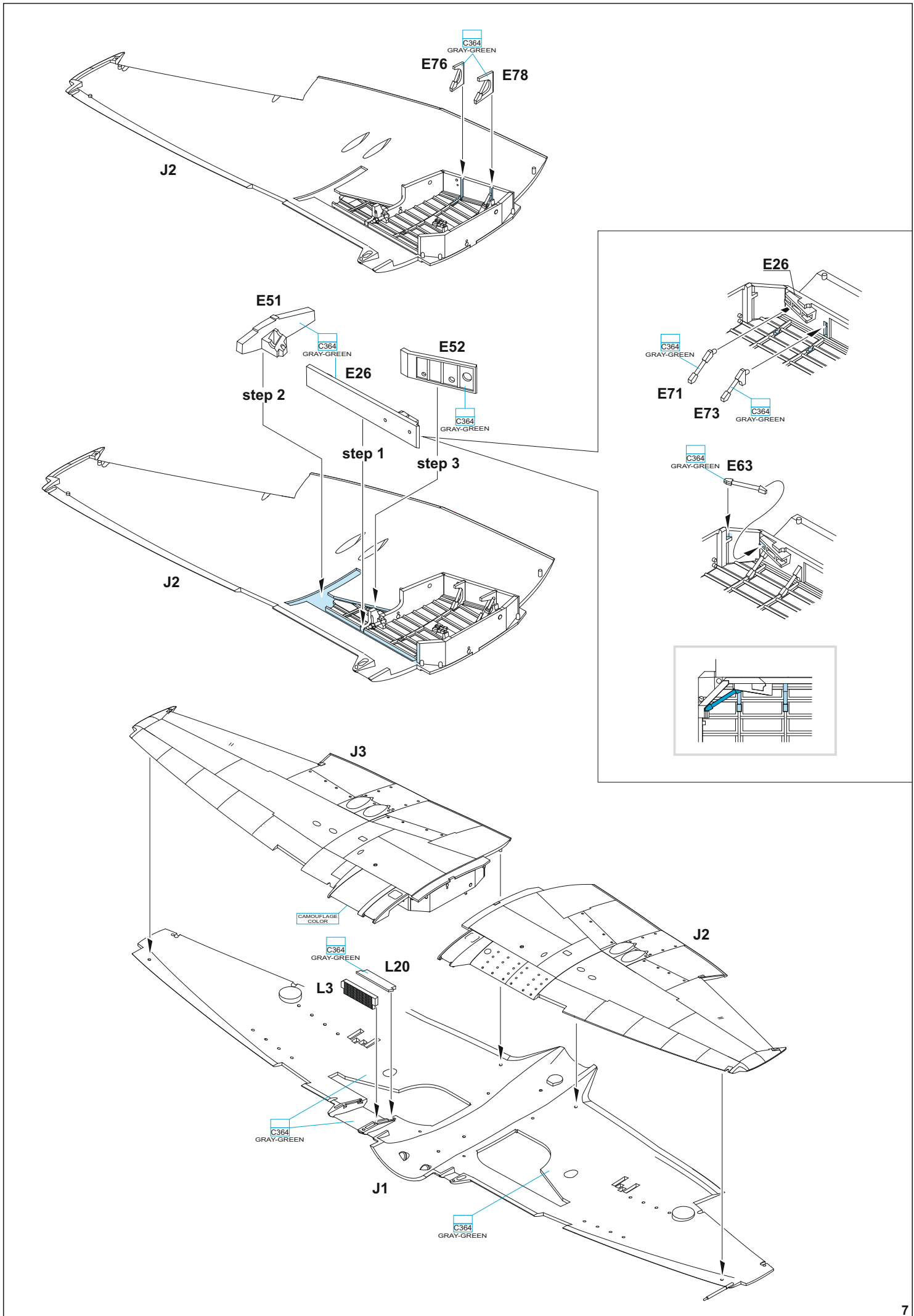
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H7	C47	BROWN
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H15	C66	BRIGHT BLUE
H33	C81	RUSSET
H52	C12	OLIVE DRAB
H71	C21	MIDDLE STONE
H72	C369	DARK EARTH
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

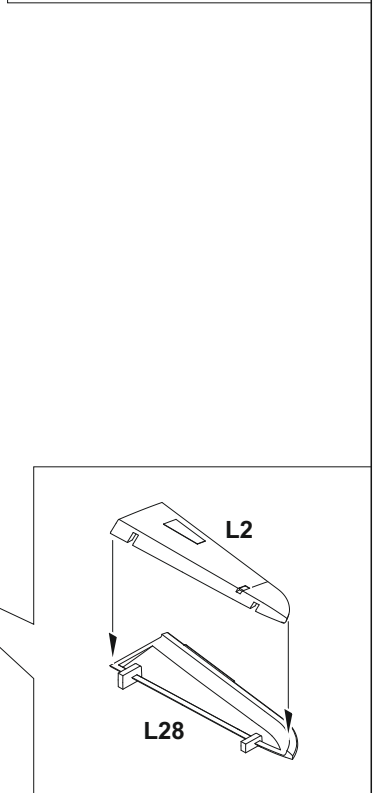
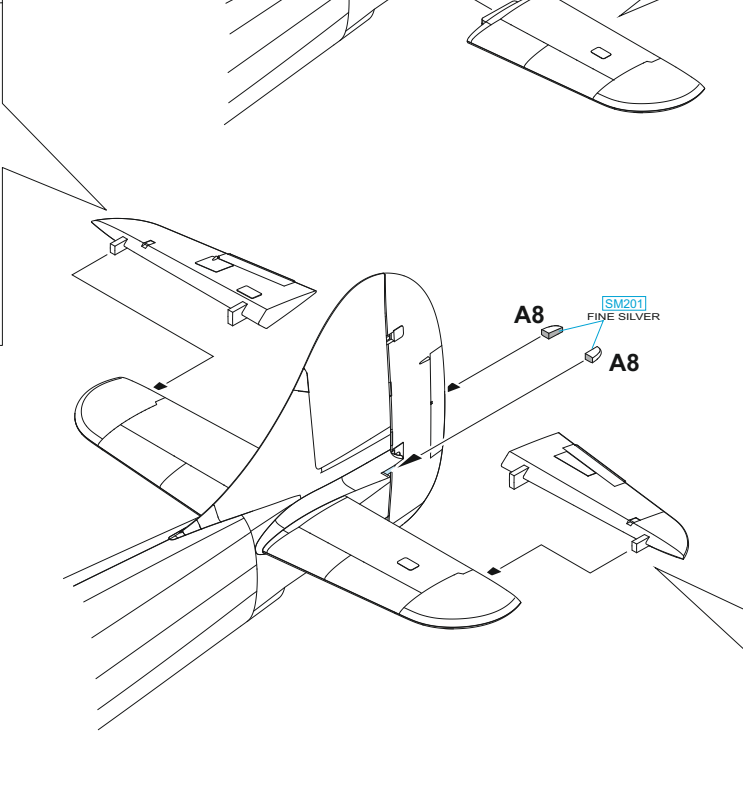
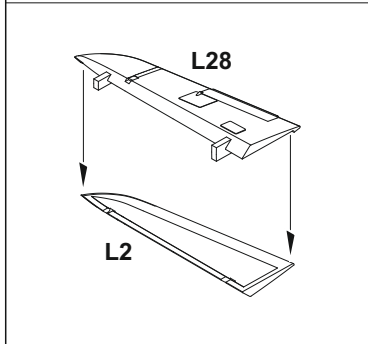
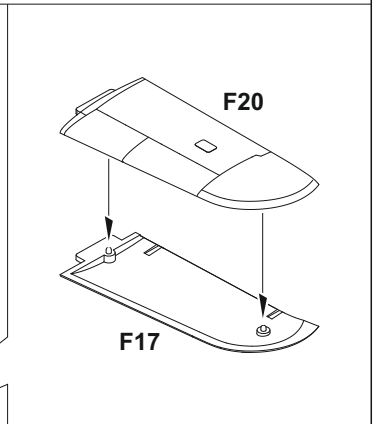
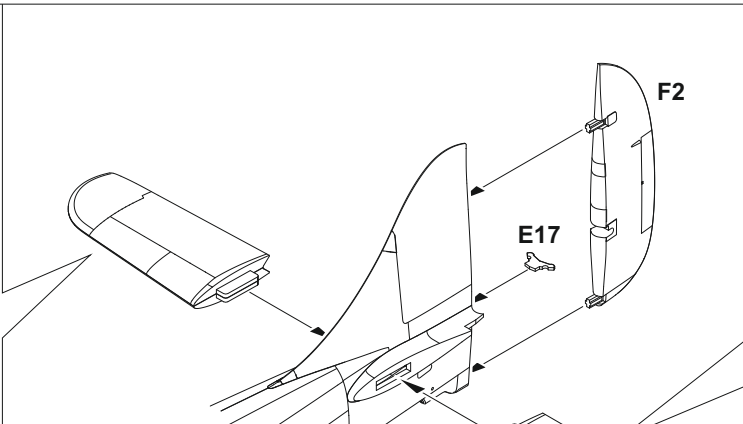
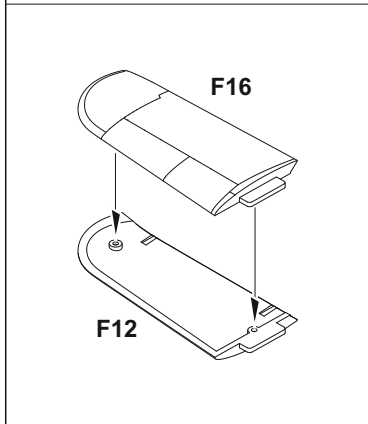
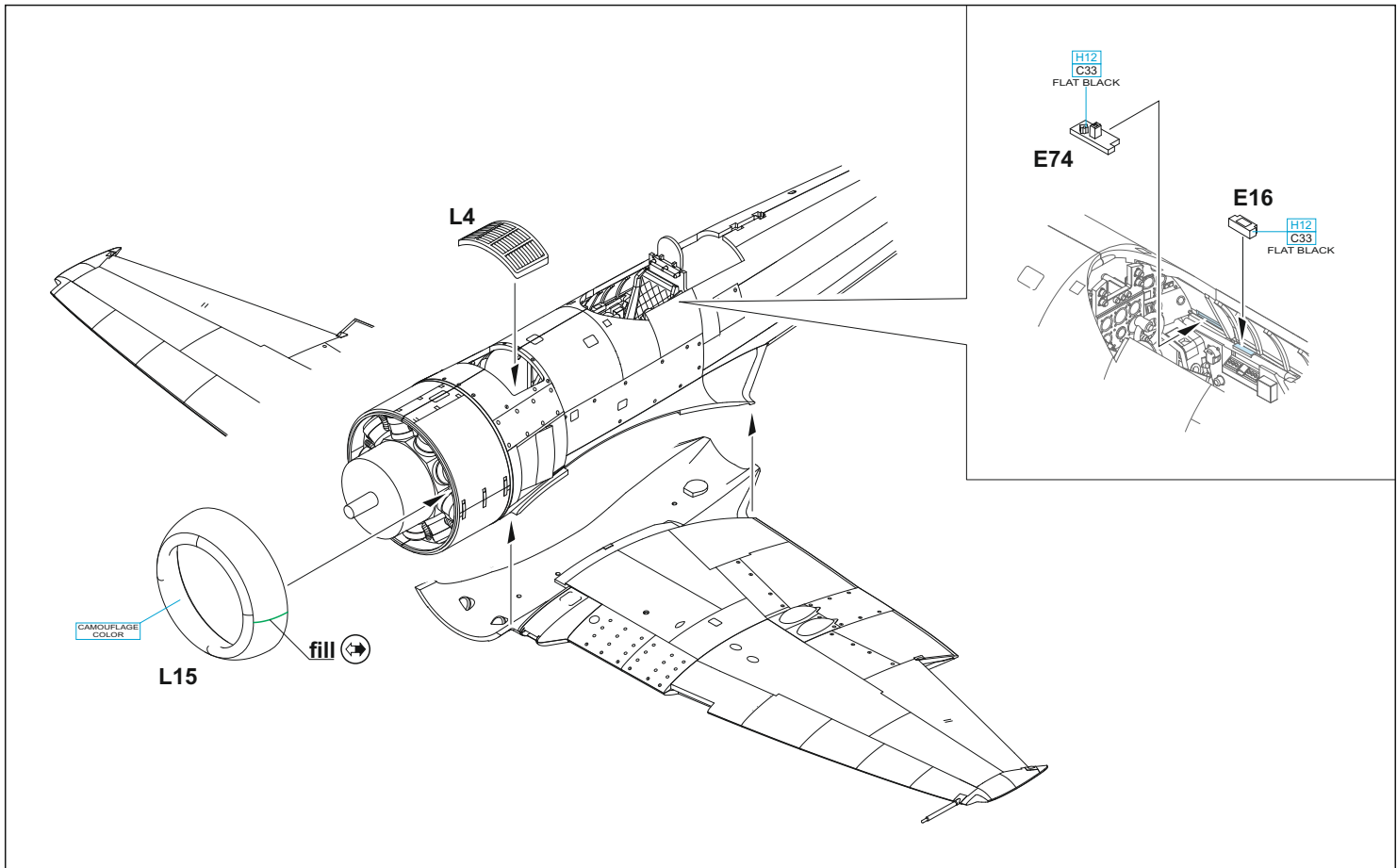
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H307	C307	GRAY
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
	C370	AZURE BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC213	STEEL
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM201	SUPER FINE SILVER

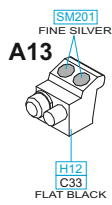
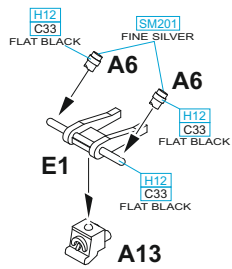
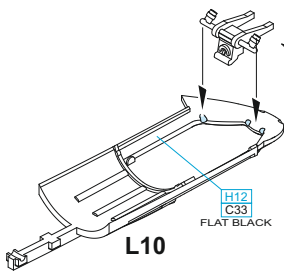
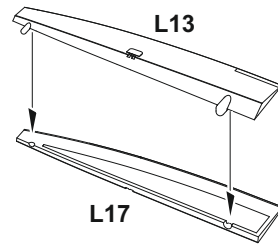
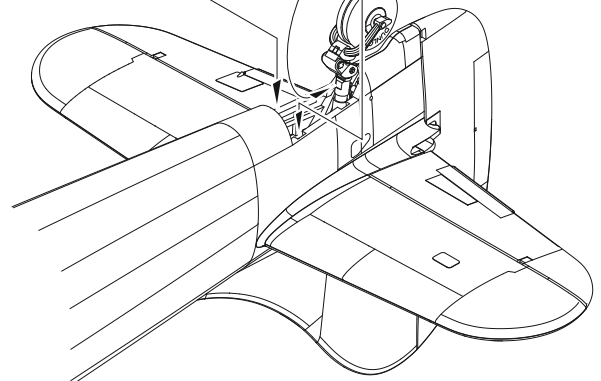
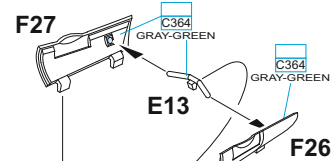
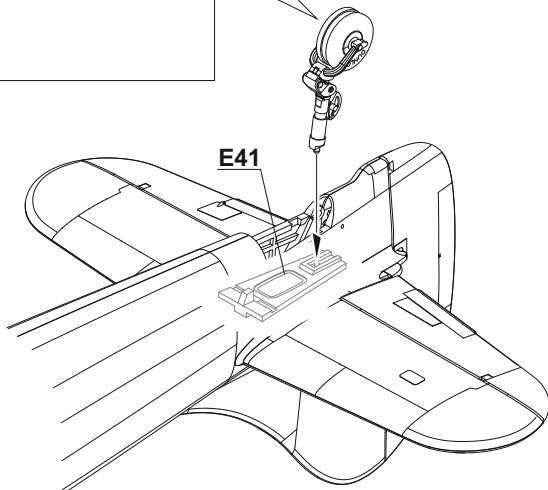
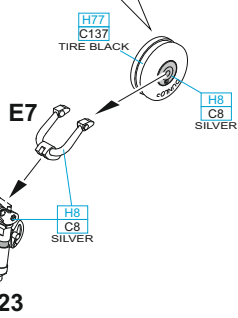
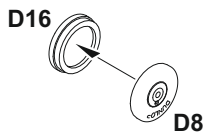
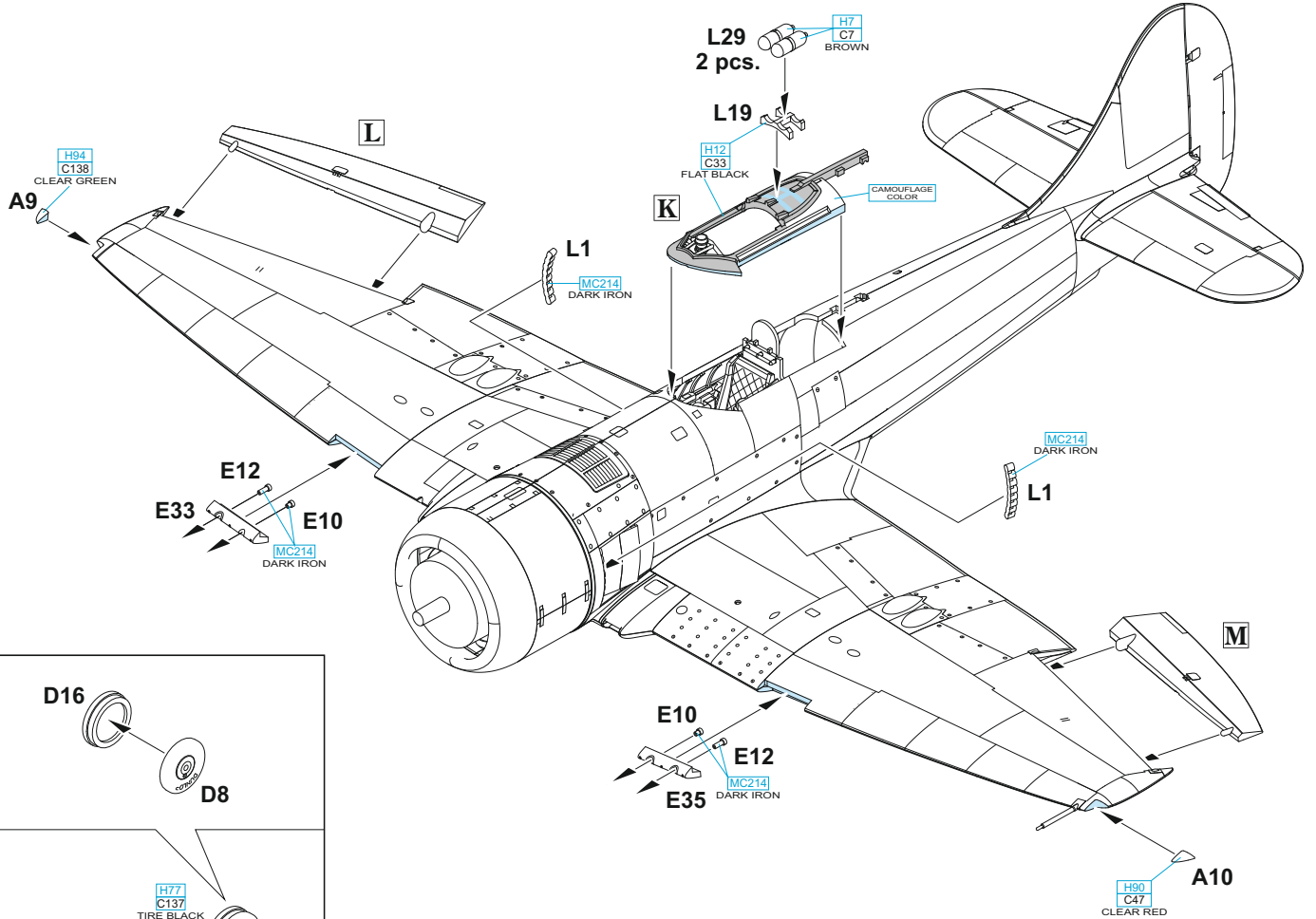
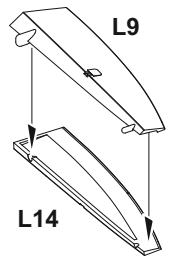
A**B****C****D**

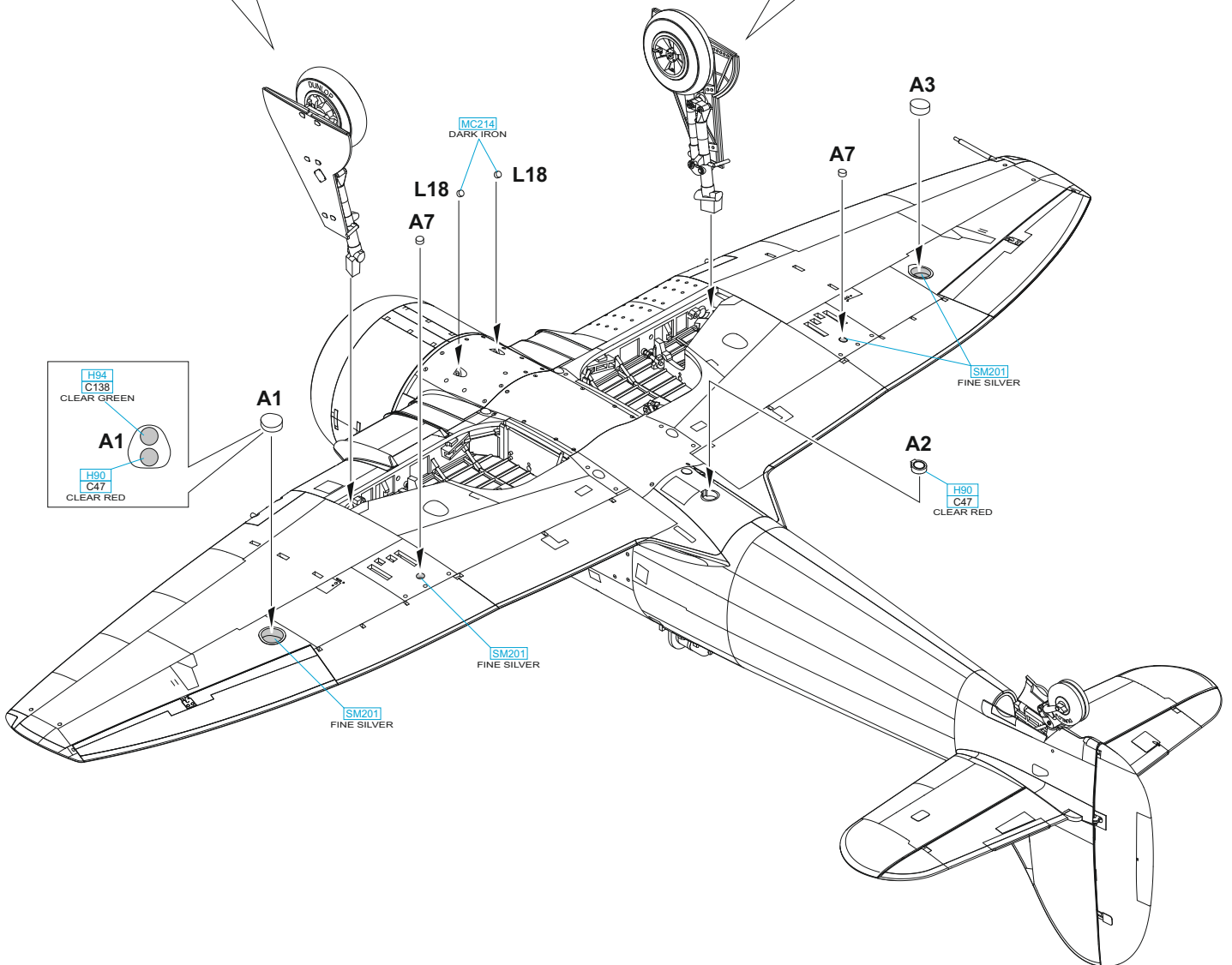
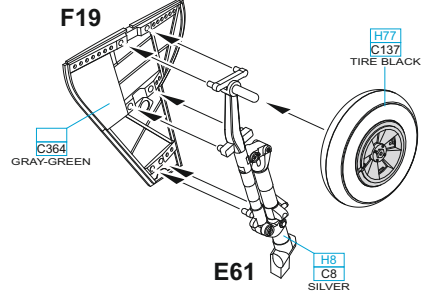
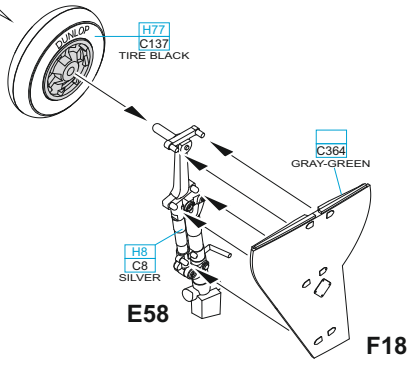
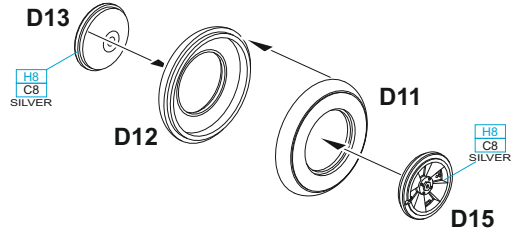
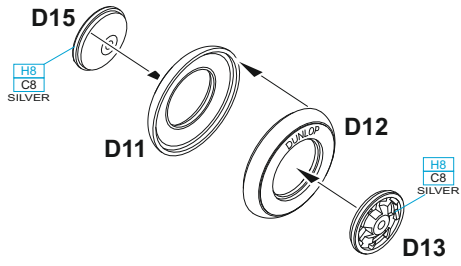
E**F****G****H**

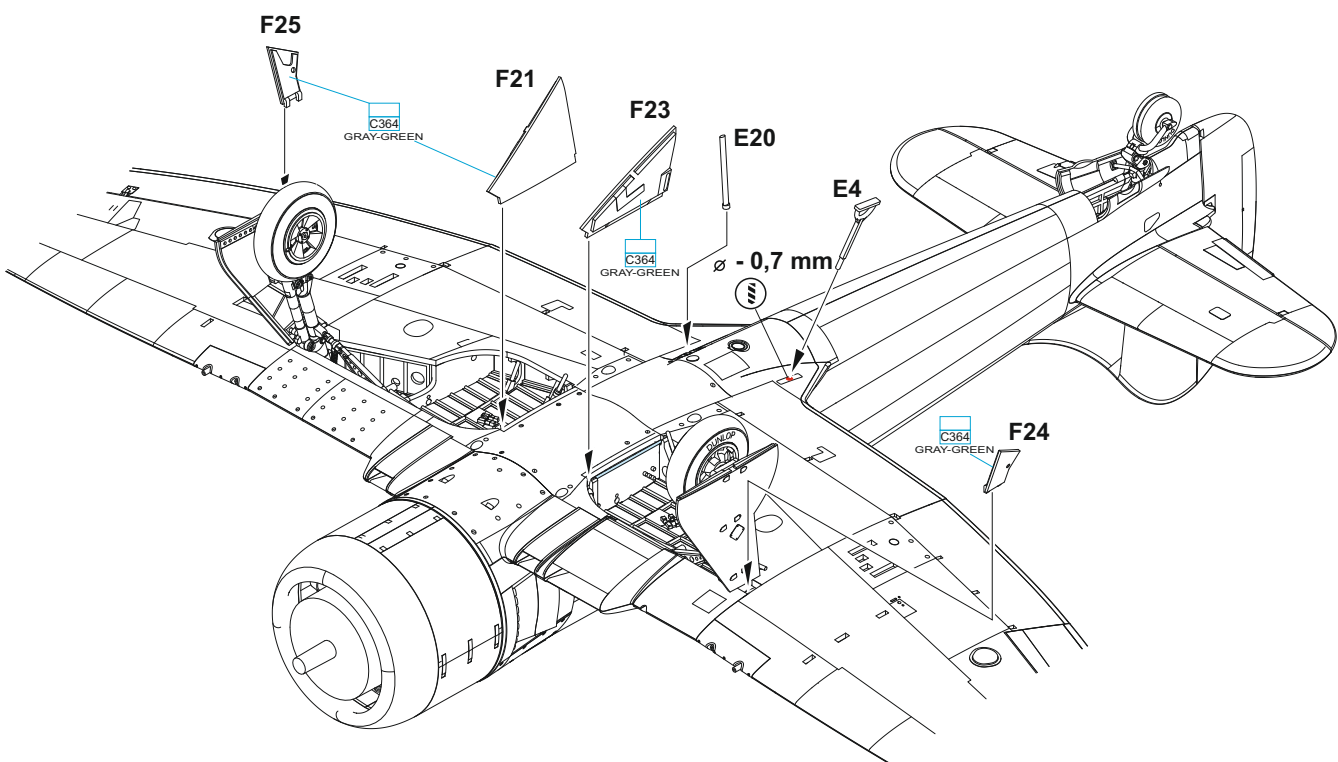
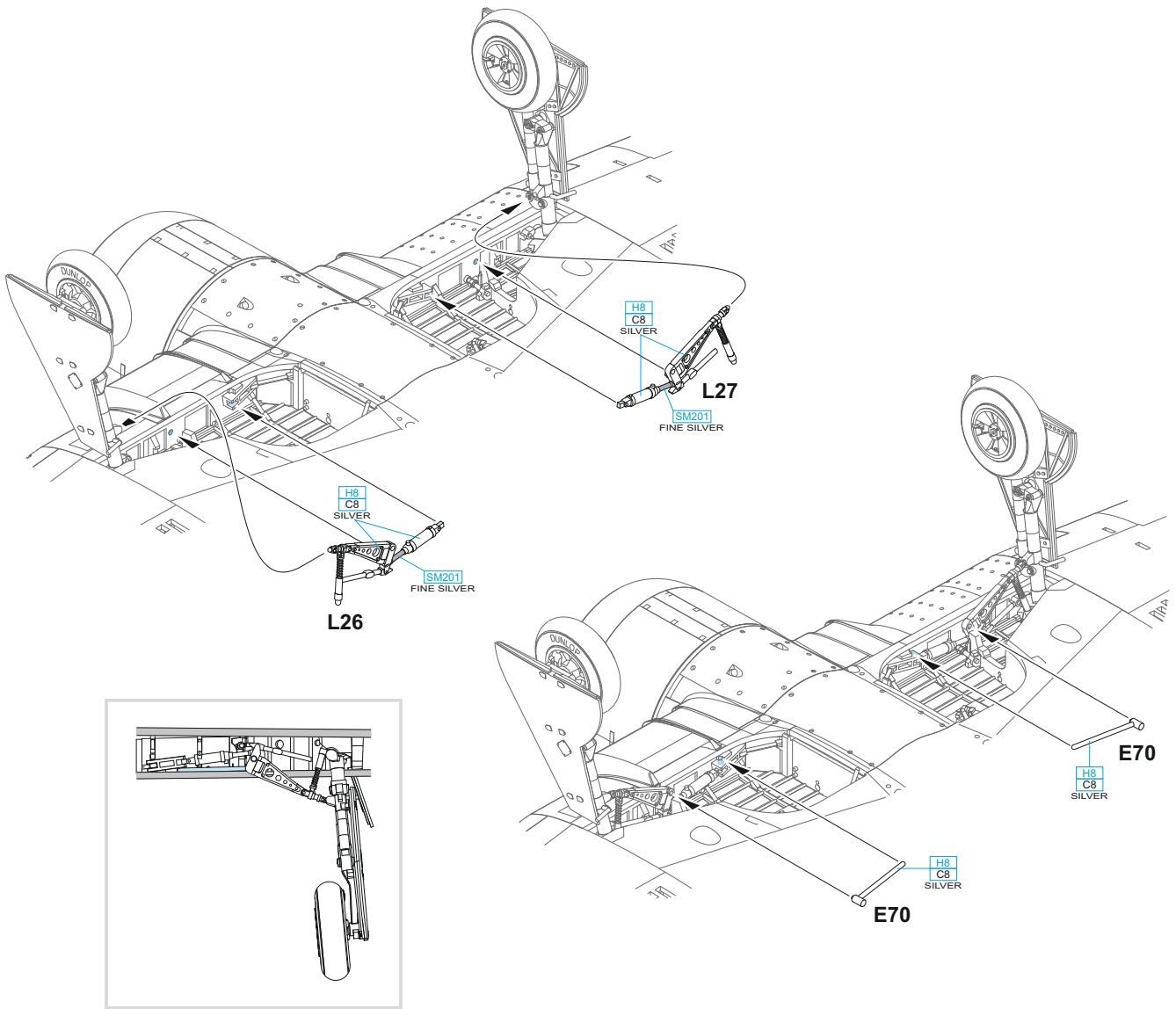




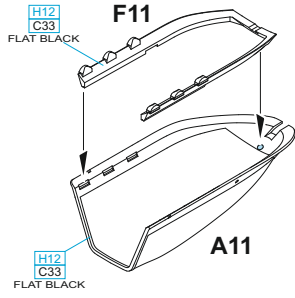


K**L****M**



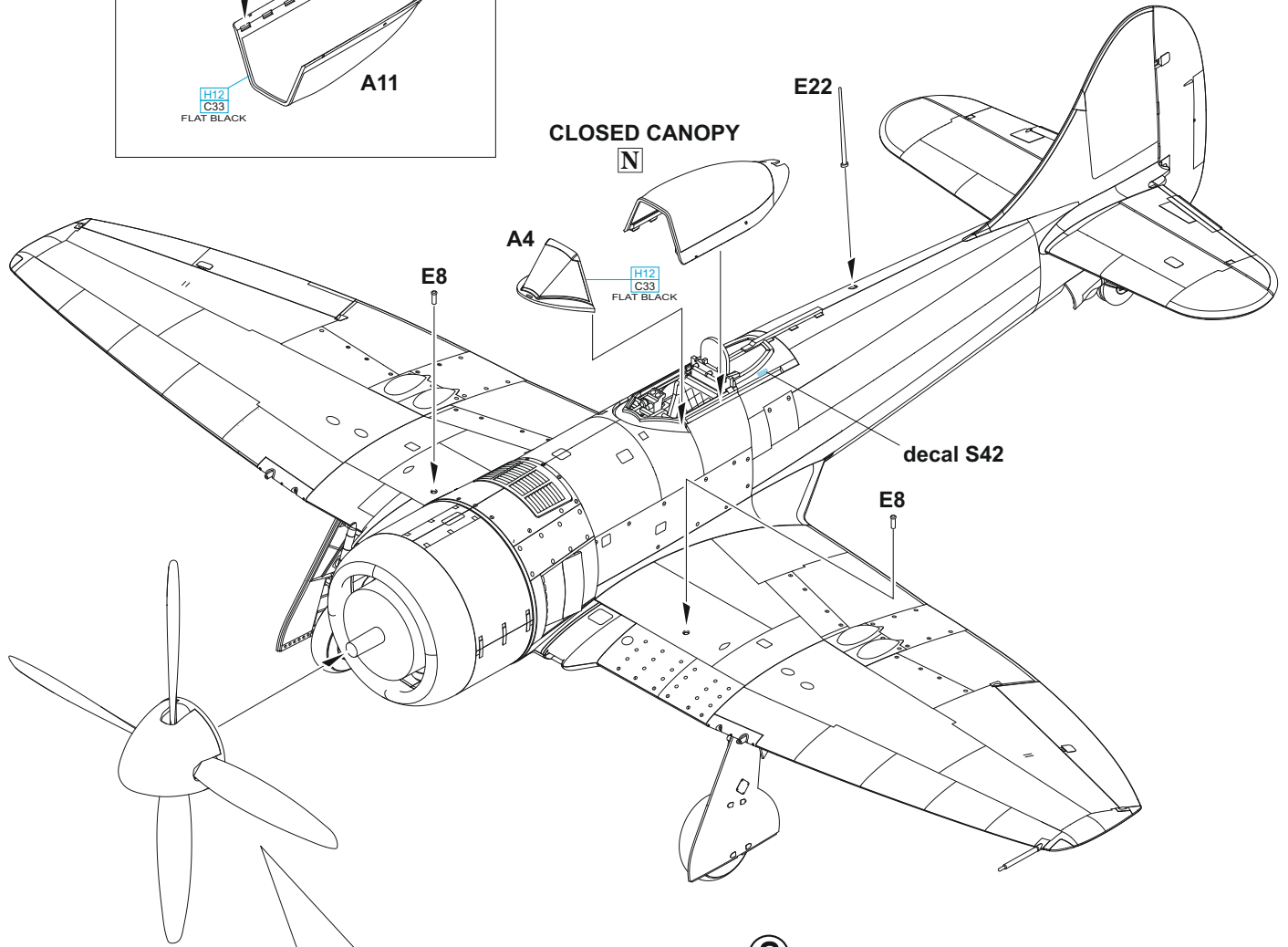


N



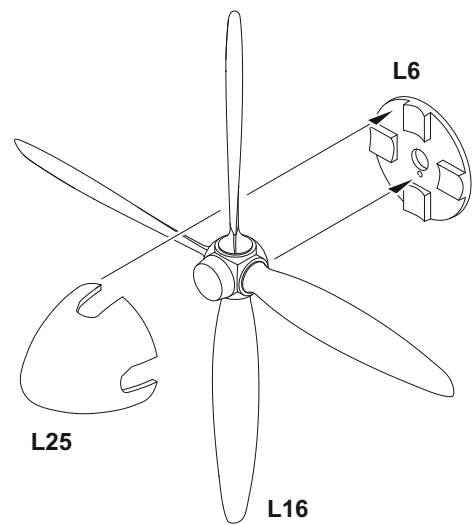
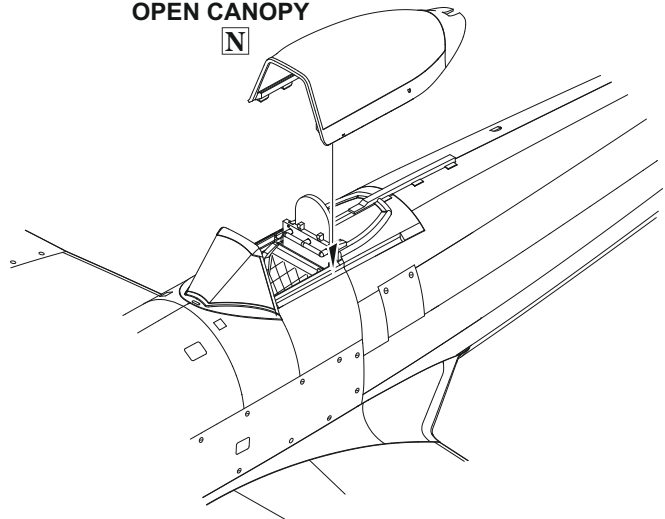
CLOSED CANOPY

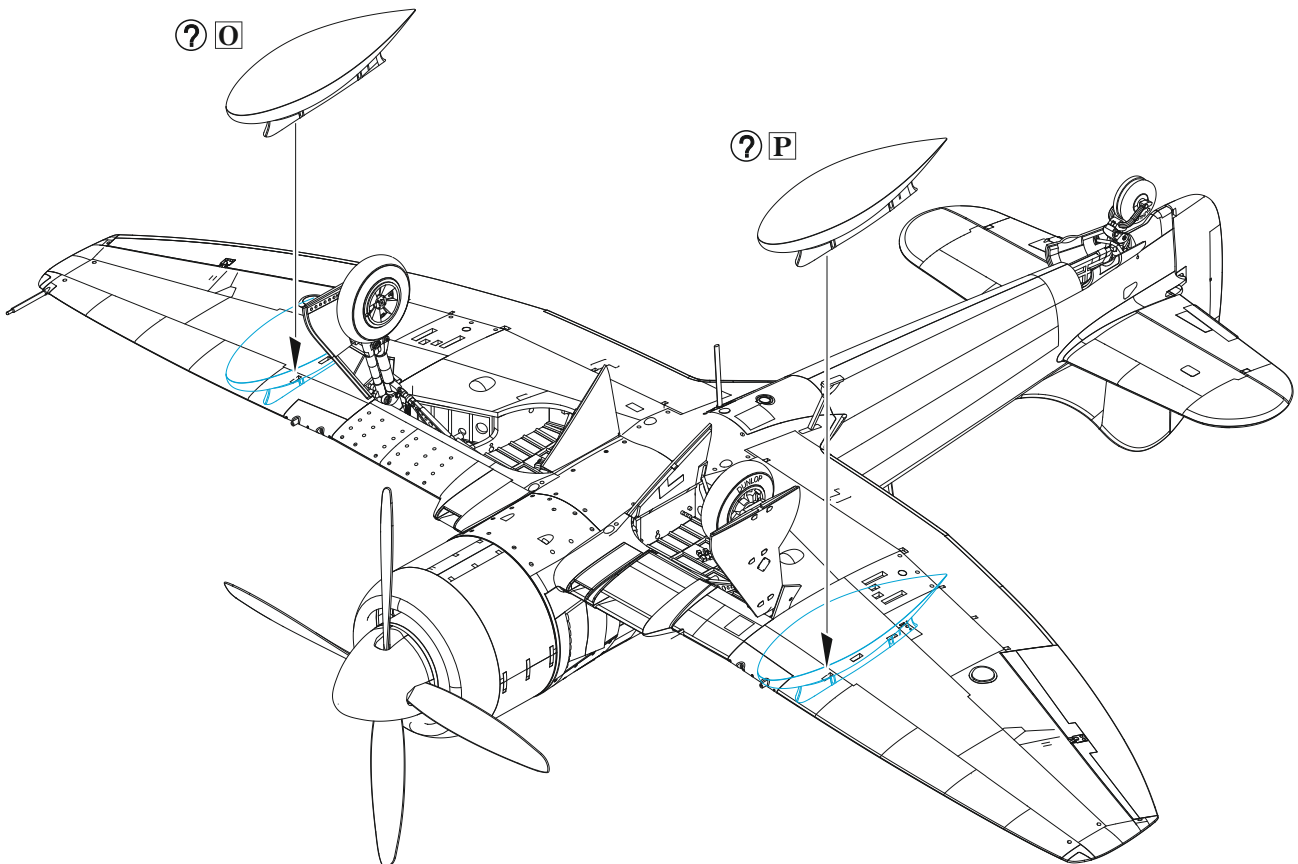
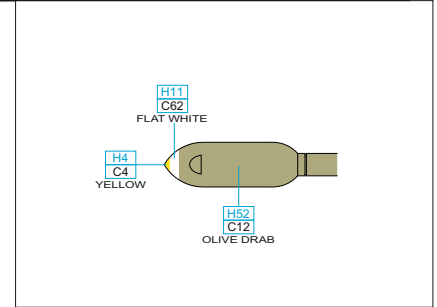
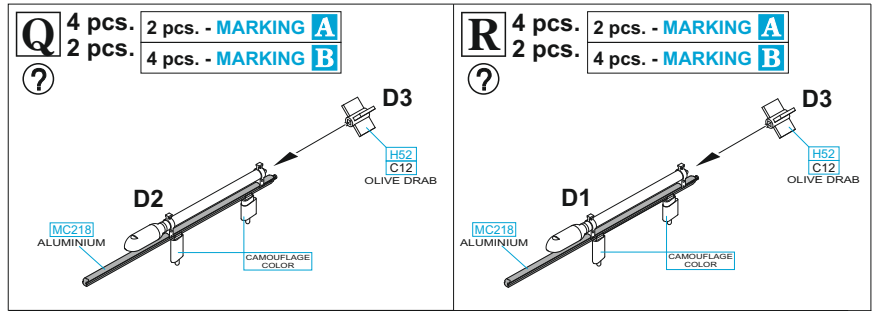
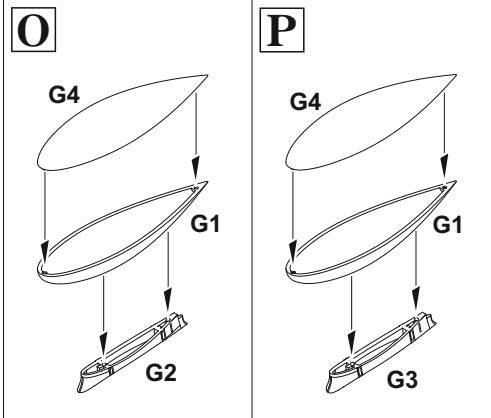
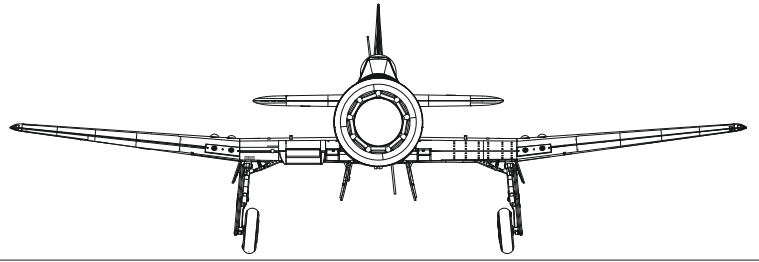
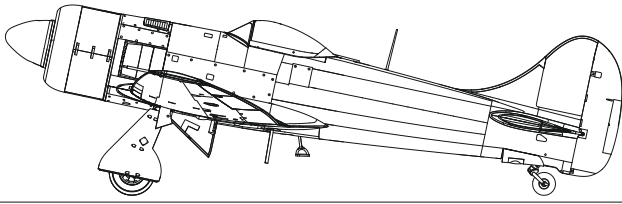
N



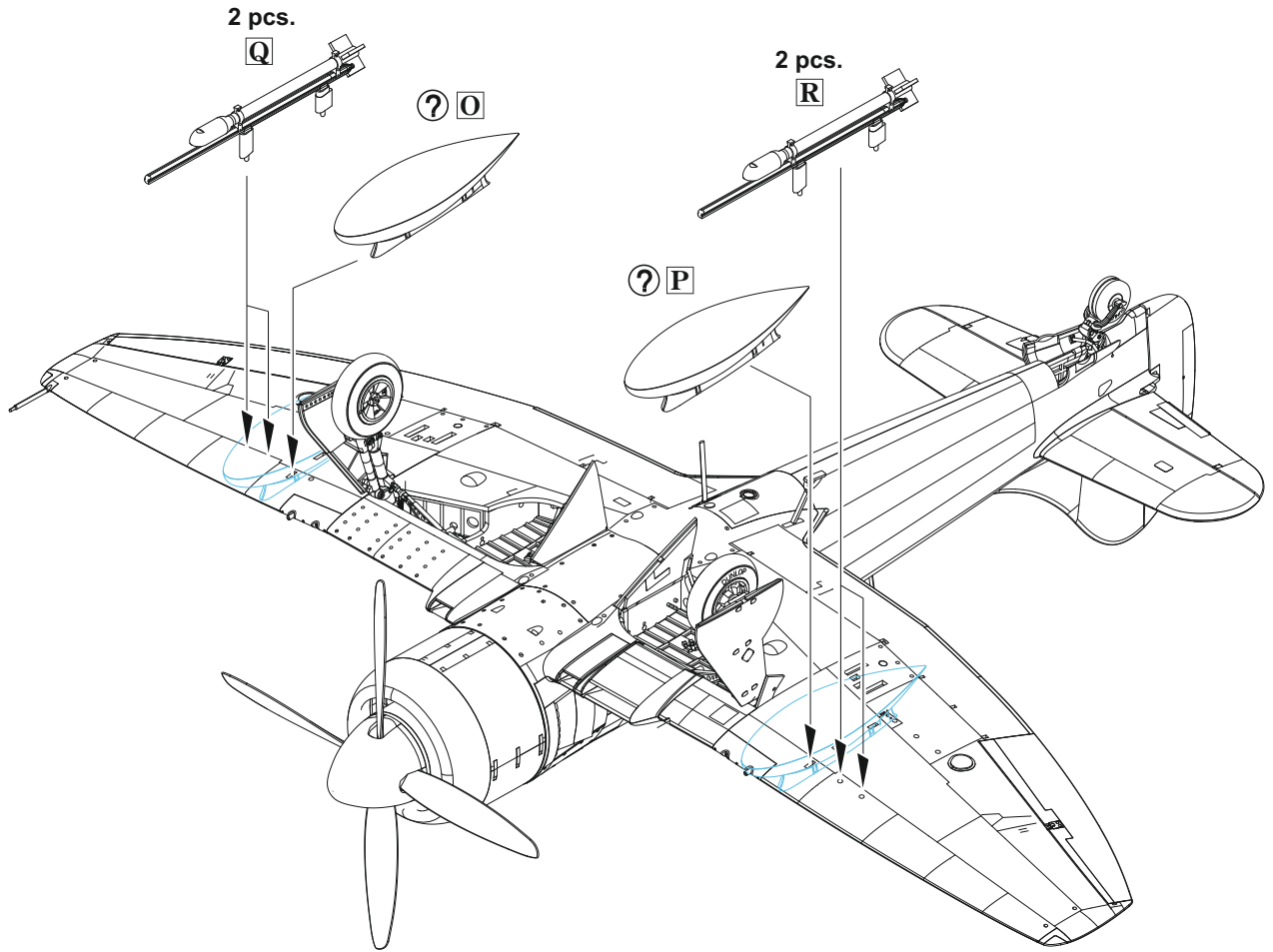
OPEN CANOPY

N

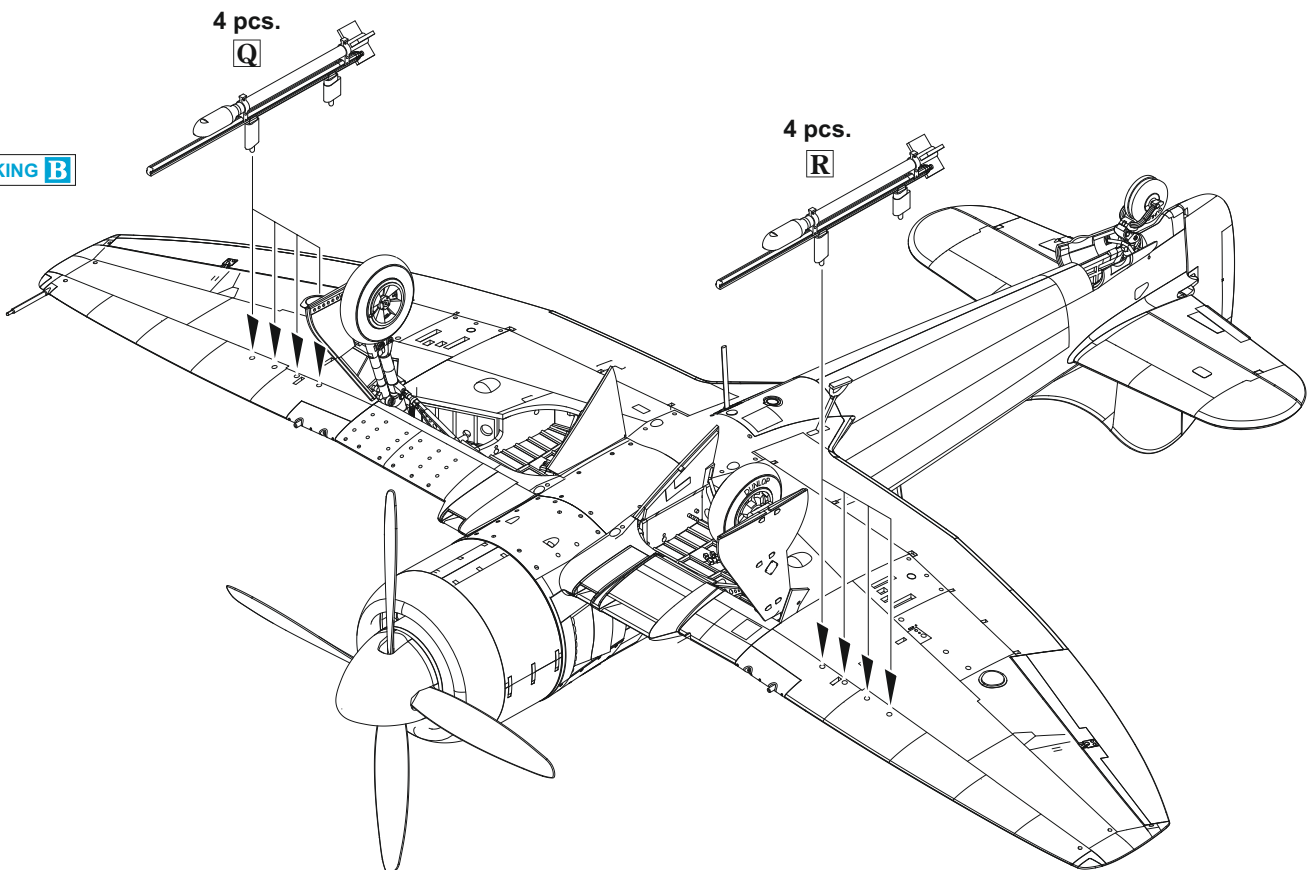




MARKING **A**

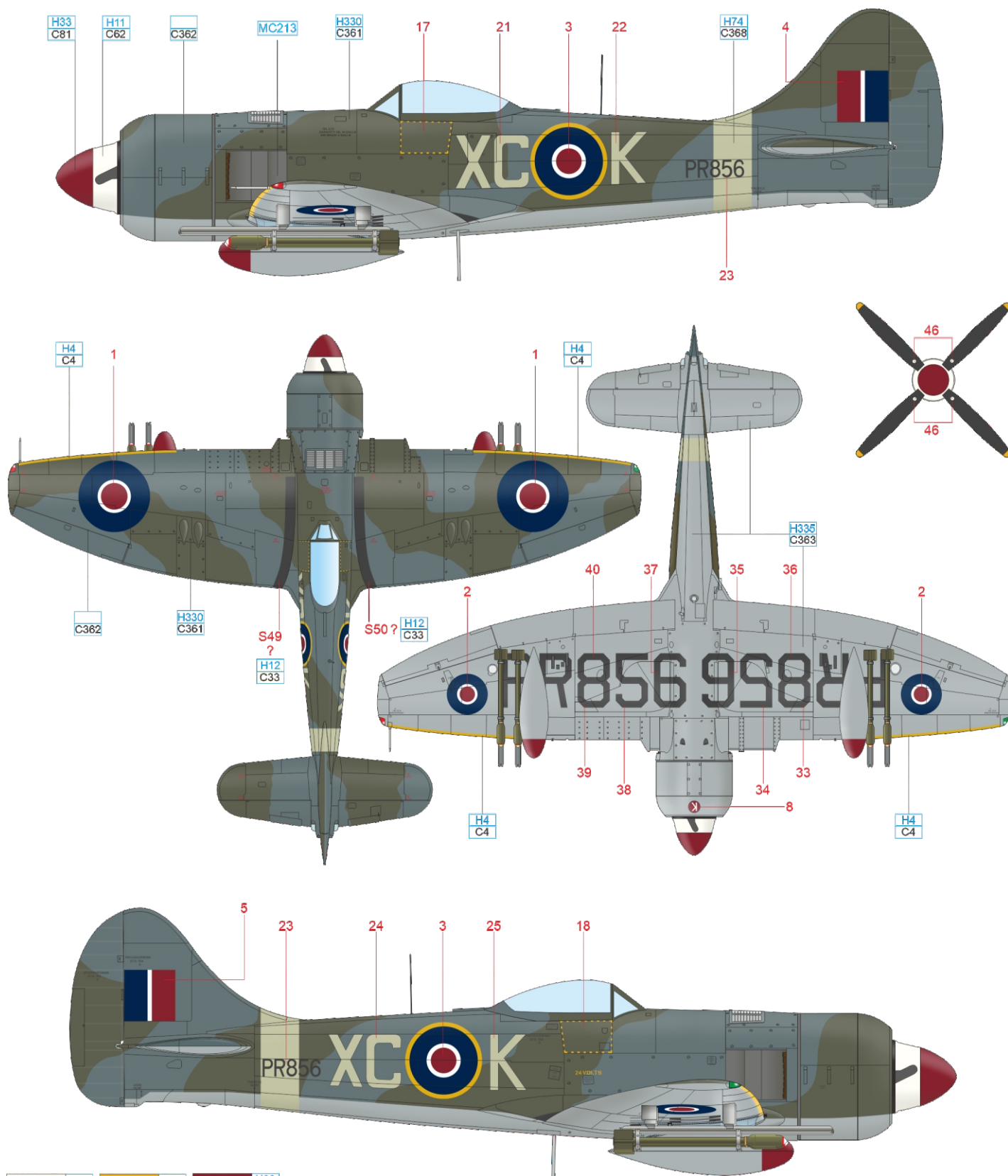


MARKING **B**



A PR856, F/Lt Jack Frost, No. 26 Sqn, No. 135 Wing BAF0, Zeltweg, Rakousko, červenec 1947

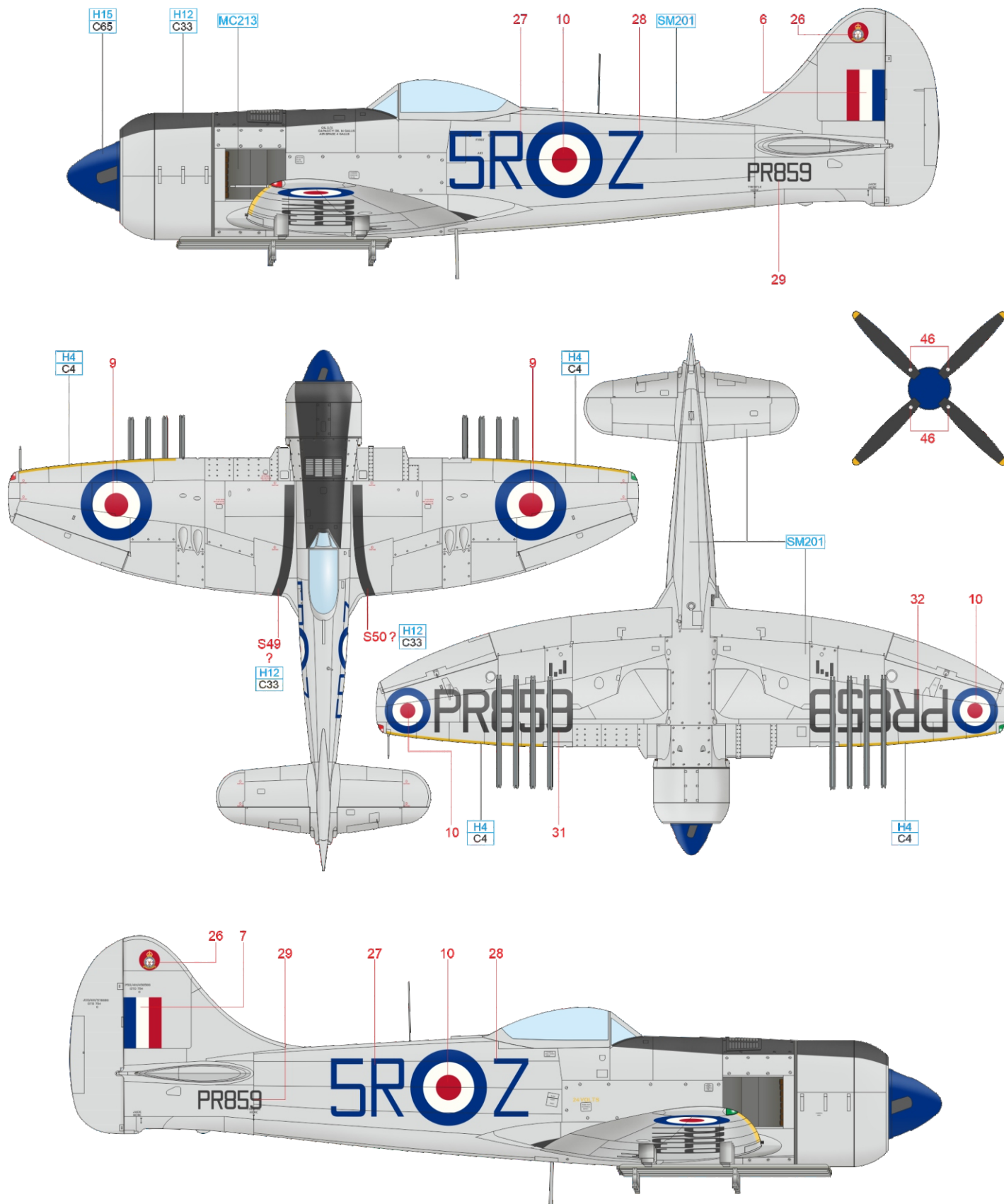
Tempest Mk.II sériového čísla PR856 převzala No. 26 Squadron na Nový rok 1947. U jednotky sloužil jako osobní letoun velitele A flightu F/Lt Jacka Frosta. Jeho Tempest nesl červené doplňky na vrtulovém kuželu a přídavných nádržích, symbolizující zařazení letounu k A flightu. V reakci na rostoucí napětí na jugoslávsko-italské hranici odletěl 15. července 1947 No. 135 Wing pod krycím názvem operace Diagram do rakouského Zeltwegu, nejbližší vhodné základny, ze které mohla RAF operovat. Terst, kde se nacházelo centrum nepokojů, byl vzdálen něco málo přes 30 minut letu. Aby RAF demonstrovala svou přítomnost, proletěly čtyři Tempesty vedené F/Lt Jackem Frostem z No. 26 Squadron nad sídlem jugoslávského prezidenta Josipa Tita. Po měsíci působení ze základny Zeltweg se No. 135 Wing vrátil do Fassbergu. V dubnu 1949, kdy byla No. 26 Squadron přezbrojena na letouny Vampire FB.5, byl PR856 vrácen do Velké Británie. Po uskladnění u No. 20 Maintenance Unit v Aston Downu se stal jedním z dvacítky přebytečných Tempestů F.II, které byly v létě 1951 prodány indické vládě.



WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	RED	H33 C81
MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362
SKY	H74 C368	STEEL	MC213		

B PR859, No. 33 Squadron, Butterworth, Britské Malajsko, říjen 1949

V červenci 1949 byly Tempesty F.2 (arabské číslice nahradily římské v roce 1948) No. 33 Squadron odeslány do Malajsie na palubě HMS Ocean. Několik jich již bylo zbarveno v nově zavedeném předpisovém „hliníkovém“ schématu. V říjnu 1949 byly i zbylé kamuflované Tempesty přestříkány do nového schématu, jedním z nich byl i PR859 s označením 5R-Z. Na tomto letounu byla kódová písmena natřena modrou barvou, která označovala letku B. Stejnou barvu nesl i vrtulový kužel. Červená barva pak označovala letku A. Na kýlvonce je nakreslen znak No. 33 Squadron v červeném kruhu. Panel před čelním štítkem byl zbarven černě, což zabraňovalo oslnění pilota odlesky světla od hliníkové barvy. Do konce roku 1949 byla No. 33 Squadron plně operační, přičemž měla za úkol udržovat čtyři Tempesty v pohotovosti pro úder proti komunistickým teroristům MMLA (Malajská národní osvobozená armáda). Během následujících 21 měsíců bylo uskutečněno mnoho vzletů s použitím raketové a kanónové výzbroje na podporu armádních operací s cílem zahnat MMLA na ústup.

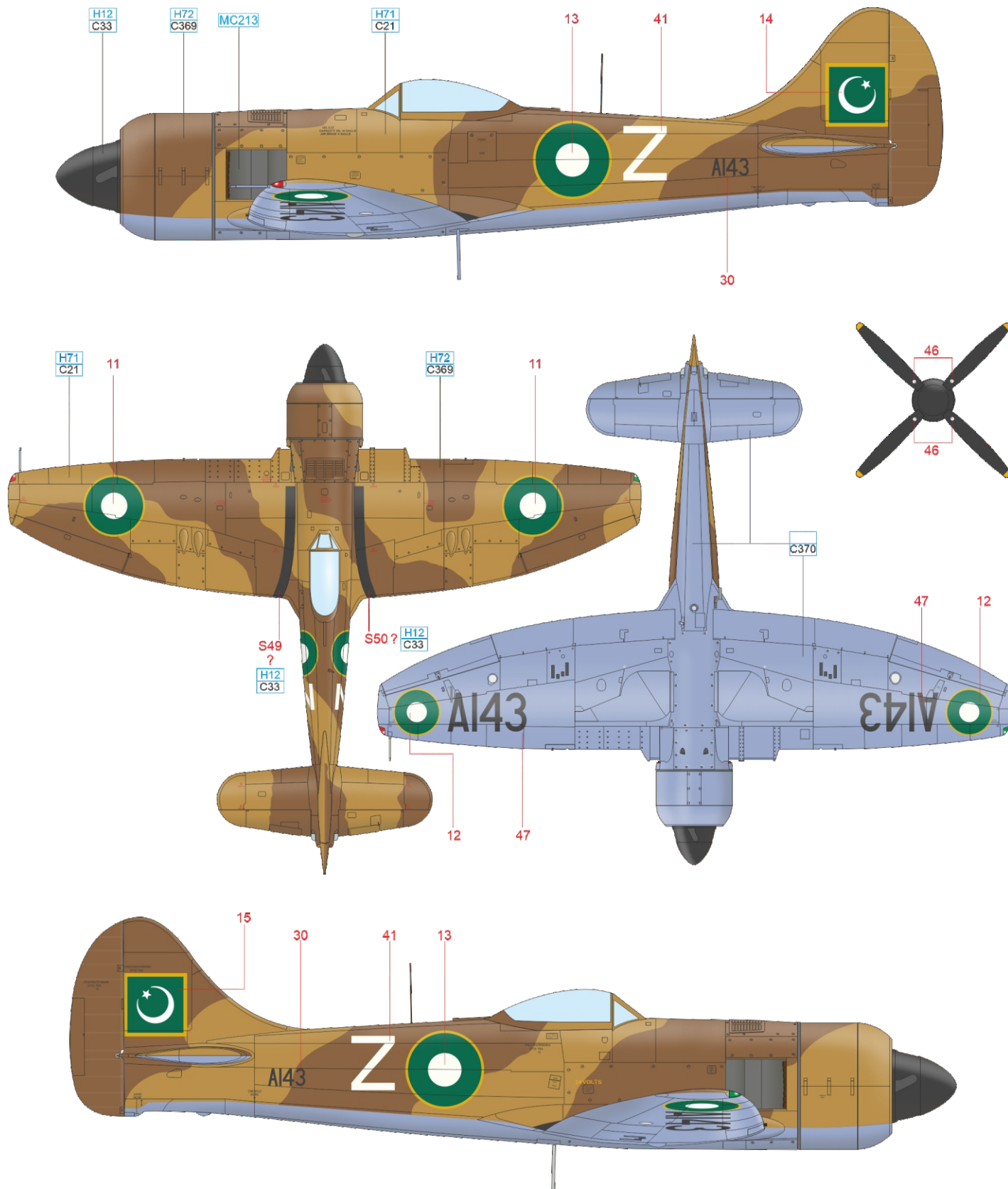


YELLOW H4 C4 SUPER FINE SILVER SM201 STEEL MC213 BRIGHT BLUE H15 C65 BLACK H12 C33

eduard

C A143, No. 14 Squadron, Royal Pakistan Air Force, Pákistán, 1949-1950

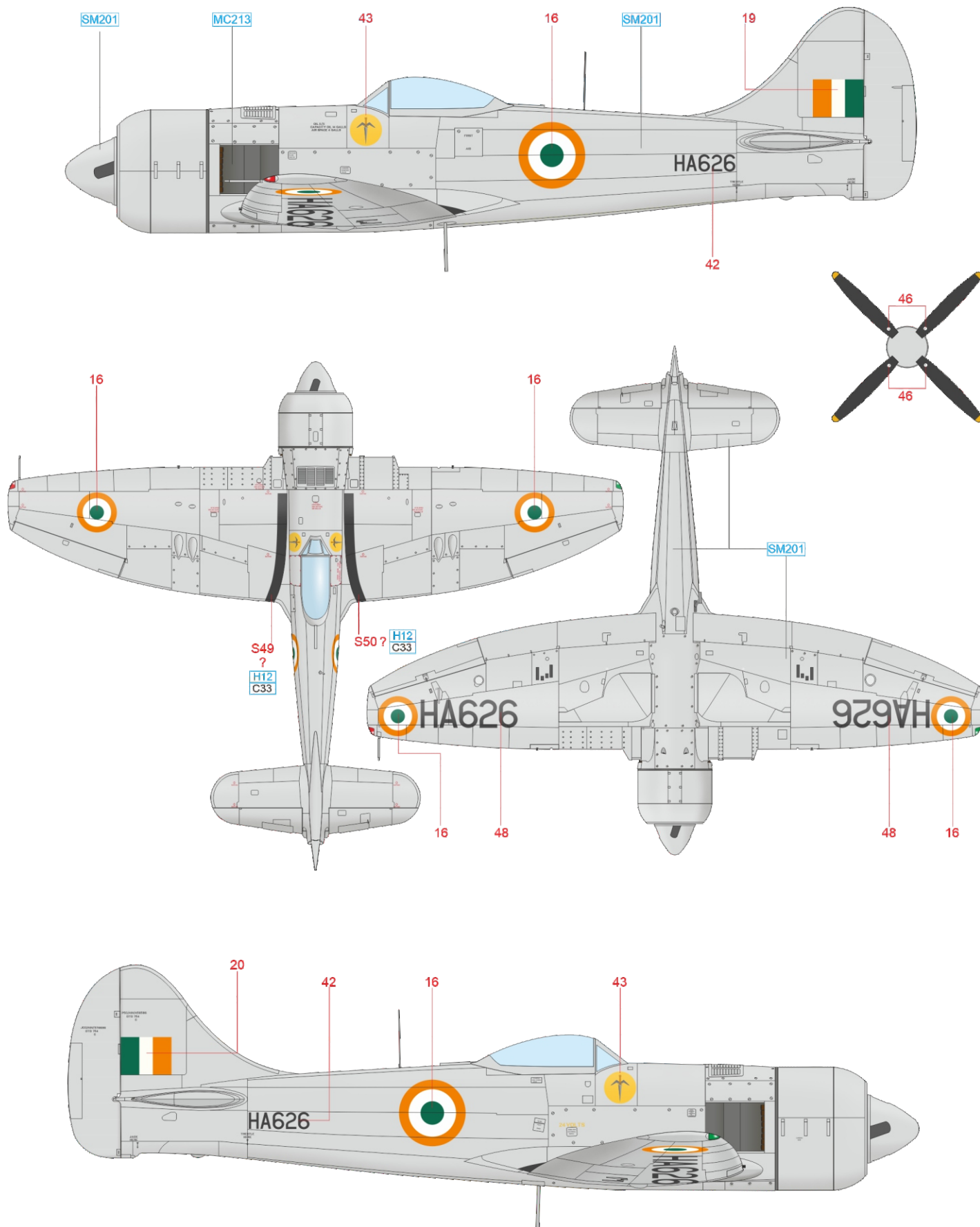
Dne 1. listopadu 1948 byla v Pěšáváru zformována No. 14 Squadron Royal Pakistan Air Force (RPAF). Jen o čtyři dny později došlo k prvnímu střetu mezi letouny indického letectva (RIAF) a RPAF, když dva indické Tempesty zaútočily na osamělou pákistánskou Dakotu. No. 14 Squadron byla již 15. ledna 1949 rozpuštěna, neboť jednotka během prosince ztratila dva Tempesty a bez záložních letounů se její situace stala kritickou. Dodávky nových Tempestů začaly až v březnu 1949 a letouny byly okamžitě přidělovány k bojovým jednotkám. Obdržely sériová čísla A128 až A151 a byly snadno rozpoznatelné podle zbarvení v pouštním schématu. Rozpoznávací pruhy na nich použity nebyly. Se zlepšenou technickou a personální situací byla 16. prosince 1949 No. 14 Squadron reaktivována pod velením polského pilota Juliana Kazimierze Žuromského. Jednotka odletěla 24. března 1950 ke svému prvnímu operačnímu nasazení do Miranšáhu proti povstání vedené Fakírem z Ipi.



DARK EARTH
H72 C369
MIDDLE STONE
H71 C21
AZURE BLUE
C370
STEEL
MC213
BLACK
H12 C33

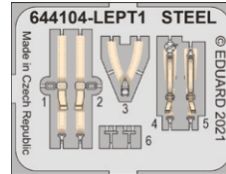
D HA626 (ex MW391), F/O, Ian S. Loughran, No. 10 Squadron, Royal Indian Air Force, Jamnagar, Indie, leden 1952

HA626 létal u No. 10 Squadron v původním hliníkovém schématu s pozicí výsostných znaků na trupu v místech původního znaku „Čakra“. Pod čelním štítkem kokpitu je vyobrazen znak No. 10 Squadron IAF, kterým byla okřídlená dýka ve žlutém kruhu. Znak jednotky navrhl pilot F/O Ian Steele „Locky“ Loughran a poprvé byl nakreslen na Tempestu Mk.II HA626.

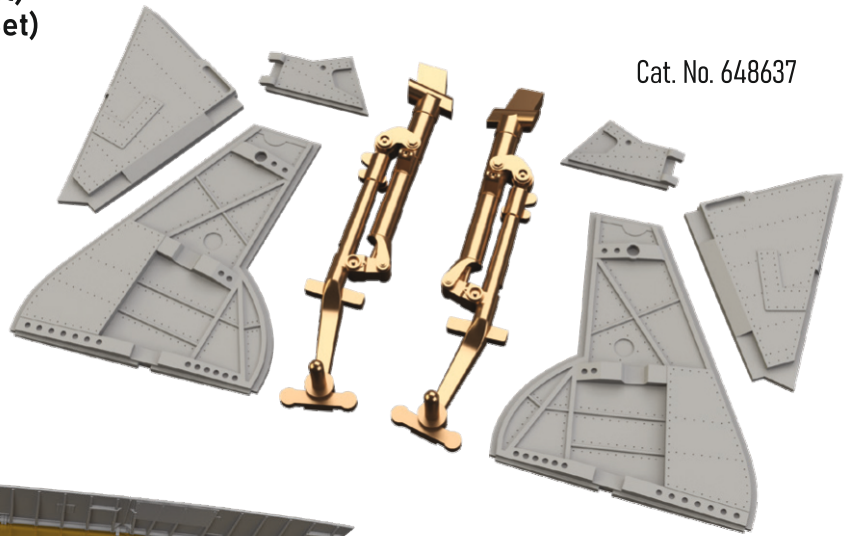


- 481064 Tempest Mk.II landing flaps (PE-Set)
- FE1208 Tempest Mk.II seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644104 Tempest Mk.II LööK (Brassin)
- 644115 Tempest Mk.II LööKplus (Brassin)
- 648636 Tempest Mk.II wheels (Brassin)
- 648637 Tempest Mk.II undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648638 Tempest Mk.II gun bays (Brassin)
- 648639 Tempest Mk.II cockpit (Brassin)
- 648641 RP-3 60lb rockets for Tempest Mk.II (Brassin)
- 648654 Tempest Mk.II exhaust stacks (Brassin)
- 648686 Tempest Mk.II landing flaps PRINT (Brassin)
- SIN64875 Tempest Mk.II ESSENTIAL (Brassin)
- 3DL48030 Tempest Mk.II SPACE (3D Decal Set)
- D48086 Tempest Mk.II stencils (Decal Set)
- D48087 Tempest Mk.II roundels (Decal Set)
- EX796 Tempest Mk.II TFace (Mask)

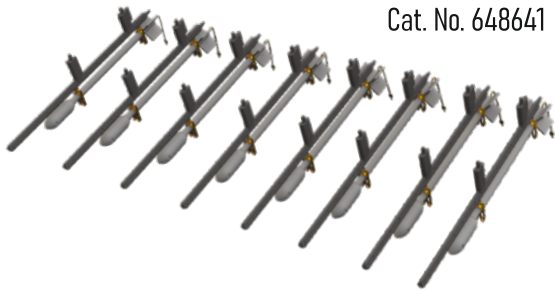
Cat. No. 644104



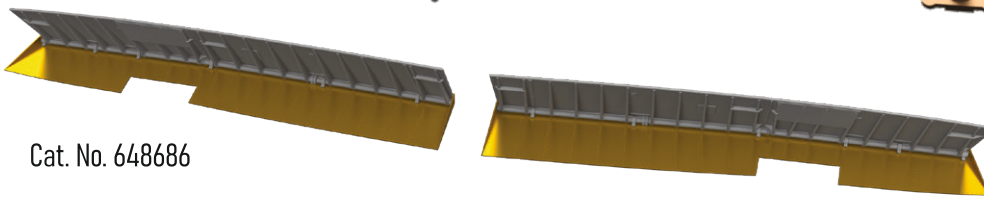
Cat. No. 648637



Cat. No. 648641



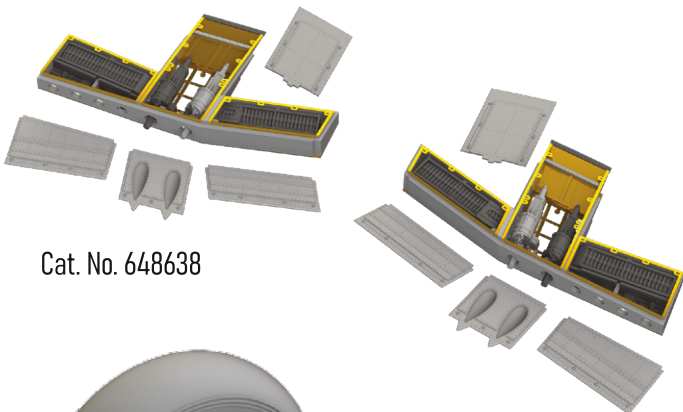
Cat. No. 648686



Cat. No. 648639



Cat. No. 648638



Cat. No. 648636

