

BRITISH WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



eduard

FIRST, A FEW WORDS

The Hawker Tempest evolved from its predecessor, the Hawker Typhoon, as an answer to difficulties encountered by pilots during high speed flight, particularly in a dive. Work began in March, 1940, by a team under the leadership of Sidney Camm, concentrating on a new laminar flow wing and countersunk rivets, but in the end, modifications were much further reaching.

An order for two prototypes reached the Hawker officeS in November, 1941, and this was increased to six by the beginning of 1942. There was also mention of the name for the new aircraft - from Typhoon Mk.II to Tempest being considered. The airframes were combined with several engines, and this led to the first series produced Tempest that reached service to be designated the Mk.V.

The prototype Tempest Mk.V with a 24 cylinder Napier Sabre Mk.II engine rated at 2,200 hp, with the pistons arranged in an 'H', first flew on September 2, 1942. The lineage from the Typhoon was not hidden in the Tempest. The new wings held four 20mm cannon, but there was little space in the wings for fuel tanks. Fuel was then transferred to a fuselage tank which was located in the elongated fuselage between the cockpit and engine. Longitudinal stability problems were addressed with an increase in the size of the fin.

The first series Tempest Mk.V took to the skies on June 23, 1943. The first unit to be equipped with them was No. 486 Squadron, RAF, when they replaced the unit's Typhoons in January, 1944. The type was then progressively delivered to a list of units. Pilots flying the Tempest found themselves in combat against mature German types, such as the Messerschmitt Bf 109G-6, G-10, G-14 and K-4, Fw 190A-8 and D-9 or the first operational jet Messerschmitt Me 262, and held their own. An interesting job, especially for the British people, became interception and destruction of the Fi-103, better known as the V-1. Tempest pilots accounted for hundreds of these feared 'Wunderwaffen'.

Except Tempest Mk.V, the mass production was also initiated for the Tempest Mk.II with a Centaur V radial engine, and the Tempest Mk.VI, powered by a Sabre Mk.V. After the end of the Second World War, the Tempest Mk.II entered service with both India and Pakistan.

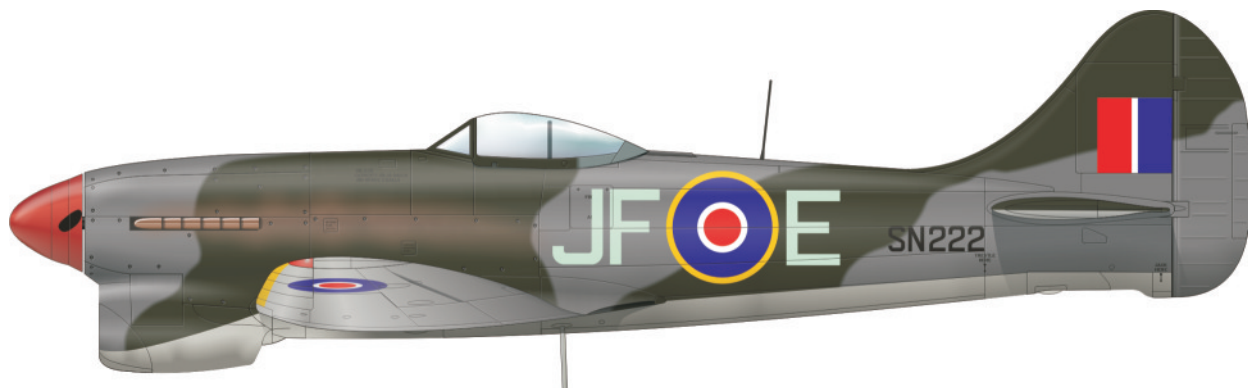
NĚKOLIK SLOV ÚVODEM

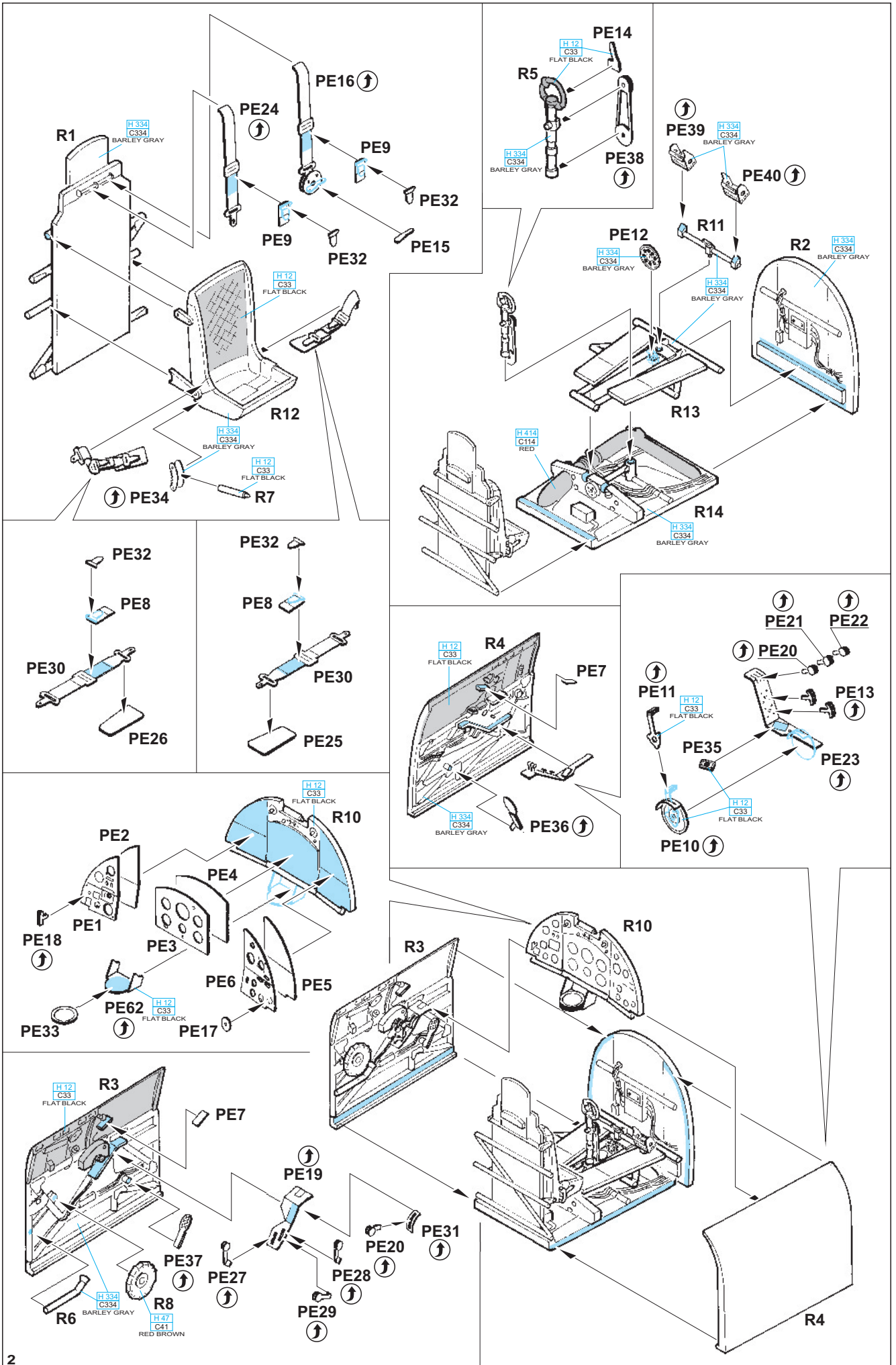
Hawker Tempest navazoval na svého předchůdce, typ Hawker Typhoon. Tým konstruktérů novým letounem reagoval na potíže, kterým museli piloti Typhoonů čelit při vysokých rychlostech, zejména ve střemhlavém letu. Konstrukční práce začaly v březnu 1940. Tým vedený šéfkonstruktérem Sidneyem Cammem se zaměřil zejména na nové křídlo s laminárním profilem a nůty se zapuštěnou hlavou, ale ve finále byly úpravy mnohem rozsáhlejší. Objednávka na dva prototypy dorazila do kanceláří společnosti Hawker v listopadu 1941, na počátku roku 1942 byla rozšířena na šest exemplářů. Změnilo se také pojmenování letounu, ze zamýšleného Typhoon Mk.II na Tempest. V dracích prototypů se zkoušely různé motory, což vedlo k tomu, že první sériová verze Tempestu, která se dostala do operační služby, nesla označení Mk.V.

Prototyp Tempestu Mk.V s motorem Napier Sabre Mk.II, řadovým čtyřřadovým čtyřválcem o výkonu 2.200 k se čtyřmi řadami válců uspořádanými do tvaru H, se poprvé dostal do vzduchu 2. září 1942. Svou příbuznost s Typhoonem nový letoun nezapřel. Nově řešené křídlo sice rovněž neslo čtveřici 20mm kanonů Hispano, ovšem neskýtalo příliš mnoho prostoru pro palivové nádrže. Letecký benzín se tak přestěhoval do trupové nádrže, umístěné v prodlouženém trupu mezi kokpitem a motorem. Počáteční problémy se stabilitou se vyřešily zvětšením kýlové plochy, vyznačující se oproti Typhoonu vpřed protáhlym kýlem.

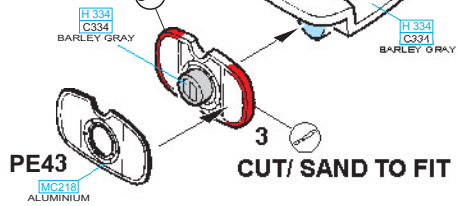
První sériový Tempest Mk.V poprvé okusil britské nebe 21. června 1943. Jako první dostala nové stroje 486. Squadrona RAF, která jimi v lednu 1944 nahradila Typhoony. Postupně se Tempesty rozšířily do výzbroje řady jednotek. Jejich piloti se dostávali do soubojů s německými letci, létajícími na vyspělých strojích typů Fw 190A-8 a D-9, Messerschmitt Bf 109G-6, G-10, G-14 a K-4, či prvních proudových stíhačkách v operační službě, Me 262, a sváděli s nimi vyrovnané souboje. Zvláštní renomé u britského obyvatelstva si Tempesty získaly ničením letounových střel Fi 103, známých více pod názvem V-1. Tempestům padlo za oběť řádově stovky těchto obávaných „Wunderwaffen“.

Masové produkce se dočkal ještě Tempest Mk.II s hvězdicovým motorem Centaurus V a verze Tempest Mk.VI, poháněná motorem Sabre Mk.V. Tempest Mk.II byl po 2. světové válce, na konci 40.let, zaveden také do výzbroje letectev zahraničních uživatelů, Indie a Pákistánu.





CUT/ SAND TO FIT



IF PE55 IS USED

PE58

2

CUT/ SAND TO FIT

IF PE55 IS USED

CUT/ SAND TO FIT

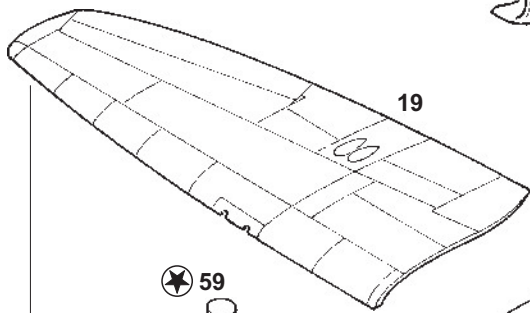
43

H 344 C 81 RUST

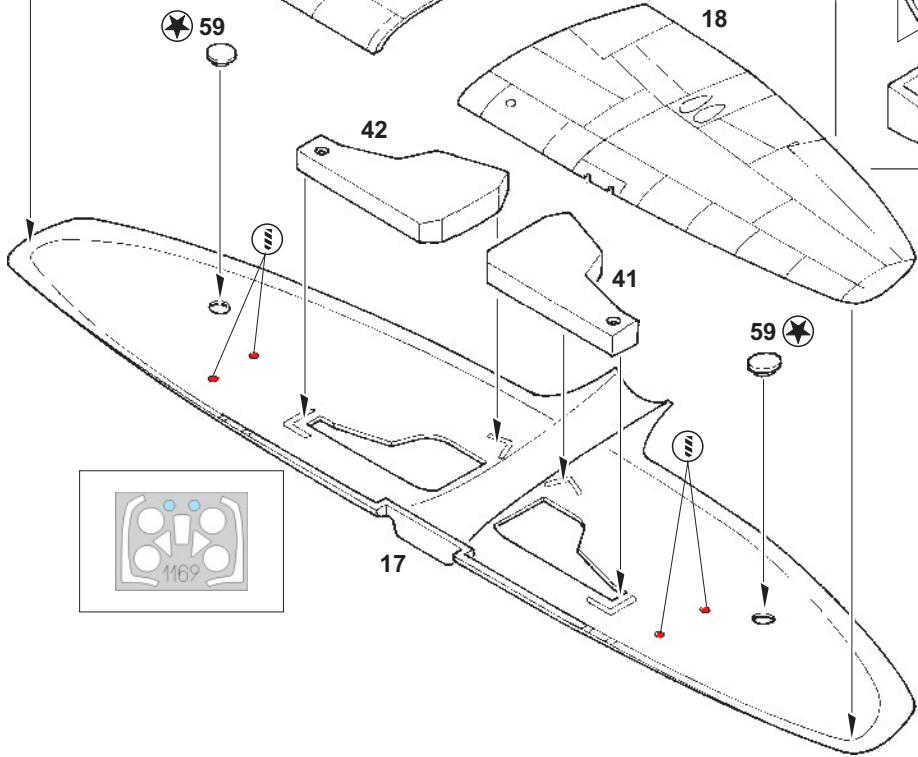
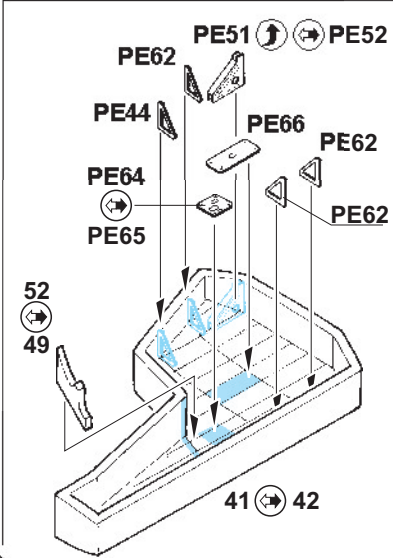
24

43

1



19



59

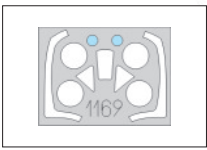
18

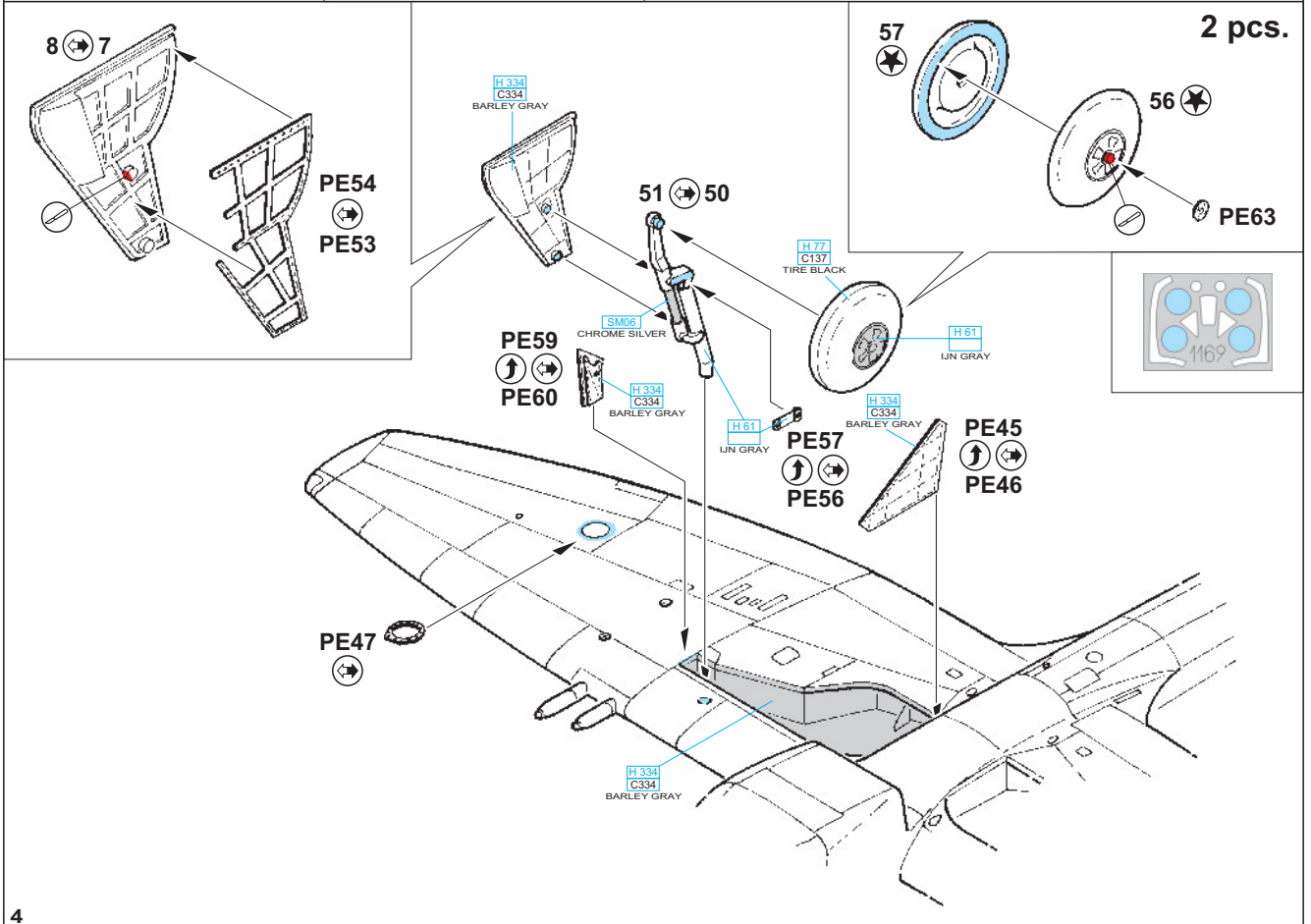
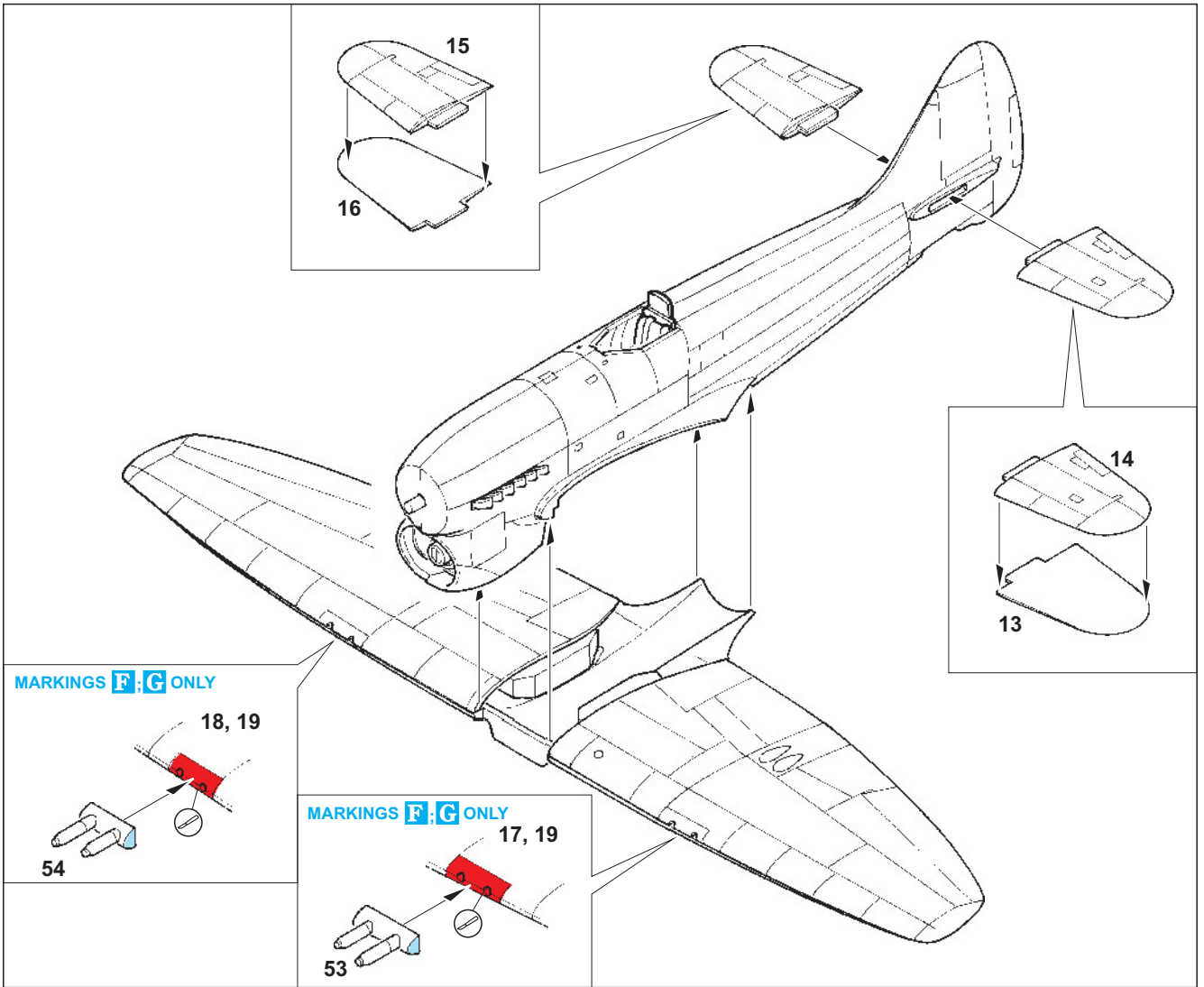
42

41

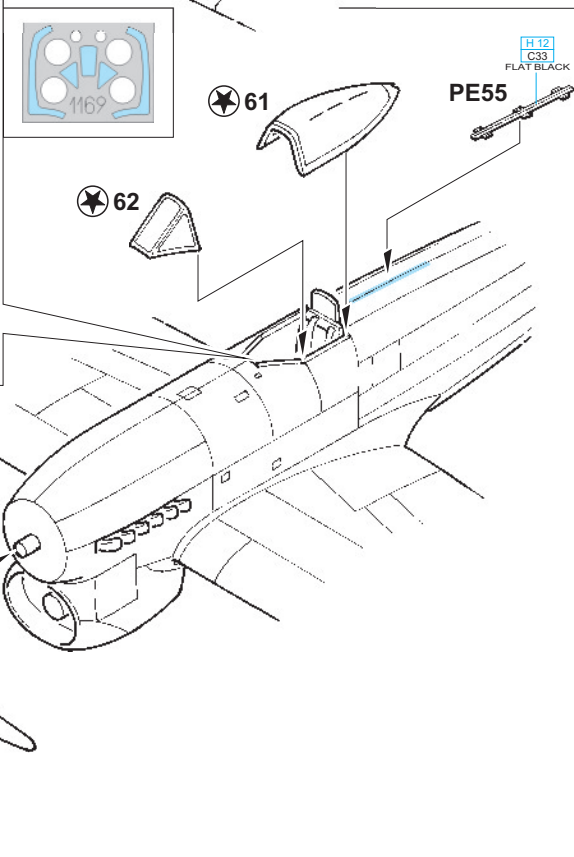
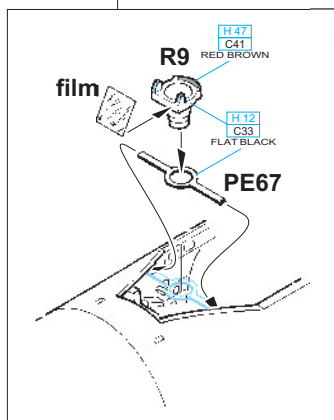
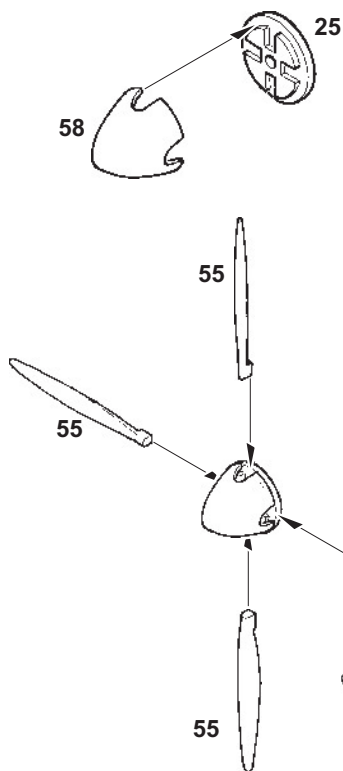
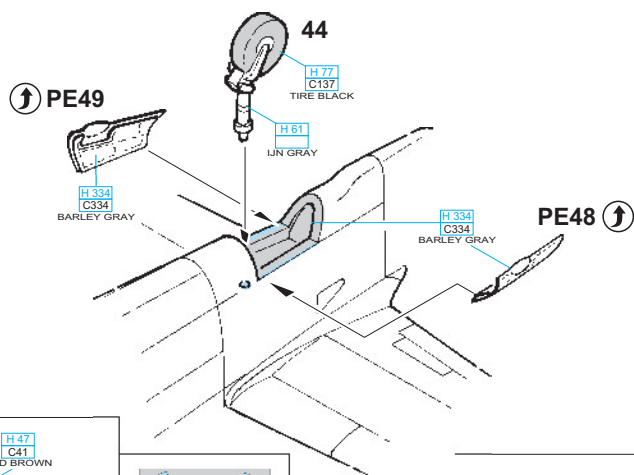
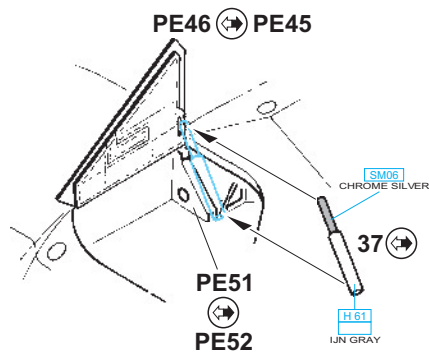
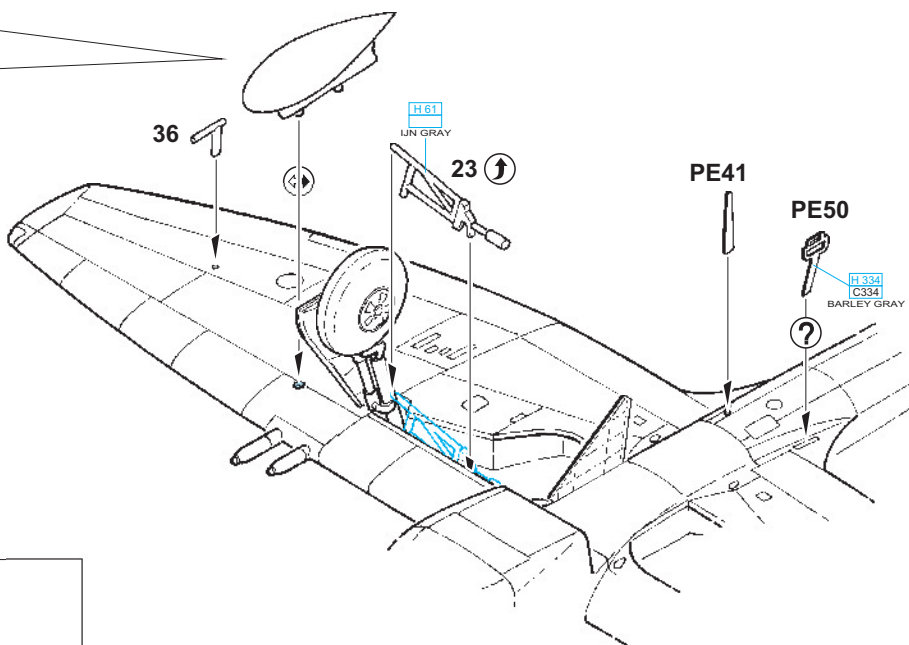
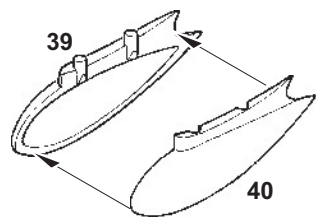
59

17





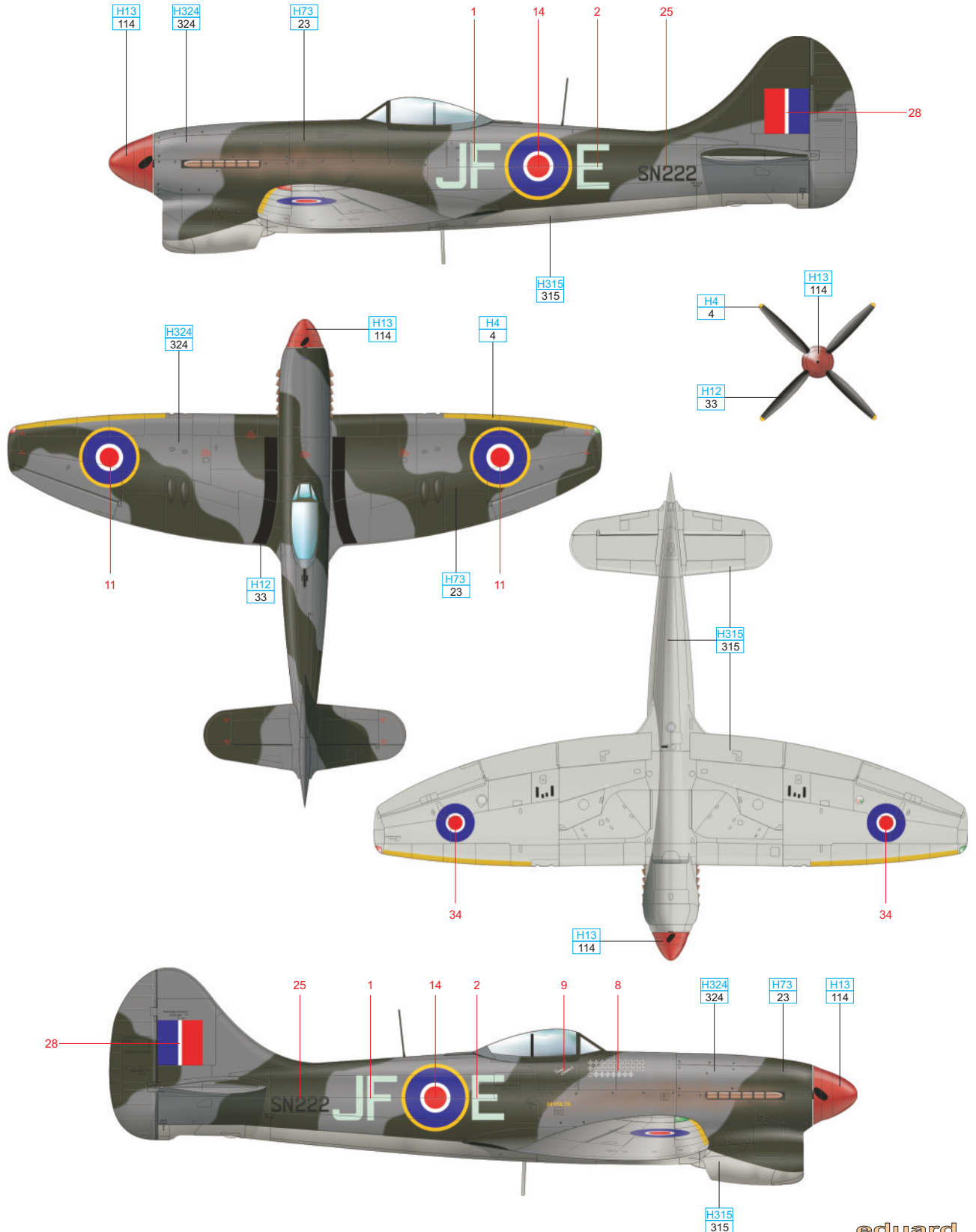
2 pcs.



A Pierre Clostermann, No.3 Sqn., RAF, Fassberg, Germany, May, 1945

Pierre Clostermann is one of the best known French military pilots. His book, 'The Big Show' became a best seller, and a favorite among aviation enthusiasts the world over. The son of a diplomat, he joined the side of the Free-French. He first flew Spitfires with No. 602 Sqn. In March, 1945, he transferred to No. 274 Sqn, where he first came into contact with the Tempest. He ended the war as Flight A Leader with No.3 Sqn, where he flew several Tempests coded JF-E. Tempest SN222 was named 'Le Grand Charles'.

Pierre Clostermann patří mezi nejznámější francouzské válečné piloty. Kniha válečných vzpomínek Velký cirkus se stala bestsellerem a vysněnou četbou mnoha leteckých nadšenců po celém světě. Syn francouzského diplomata se k létání dostal poměrně záhy a za války se postavil na stranu Svobodných Francouzů. Nejprve létal na Spitfirech u No. 602 Sqn. V březnu 1945 se přemístil k No. 274 Sqn, kde se poprvé dostal do kontaktu s Tempesty. Válku ukončil jako velitel Flightu A u No. 3 Sqn, kde létal s několika Tempesty označenými písmeny JF E. Tempest SN222. Právě tento letoun byl pojmenován Le Grand Charles.



eduard

DARK GREEN	H73 23	OCEAN GRAY	H324 324	MEDIUM SEA GRAY	H315 315	BLACK	H12 33	RED	H13 114	YELLOW	H4 4
------------	--------	------------	----------	-----------------	----------	-------	--------	-----	---------	--------	------

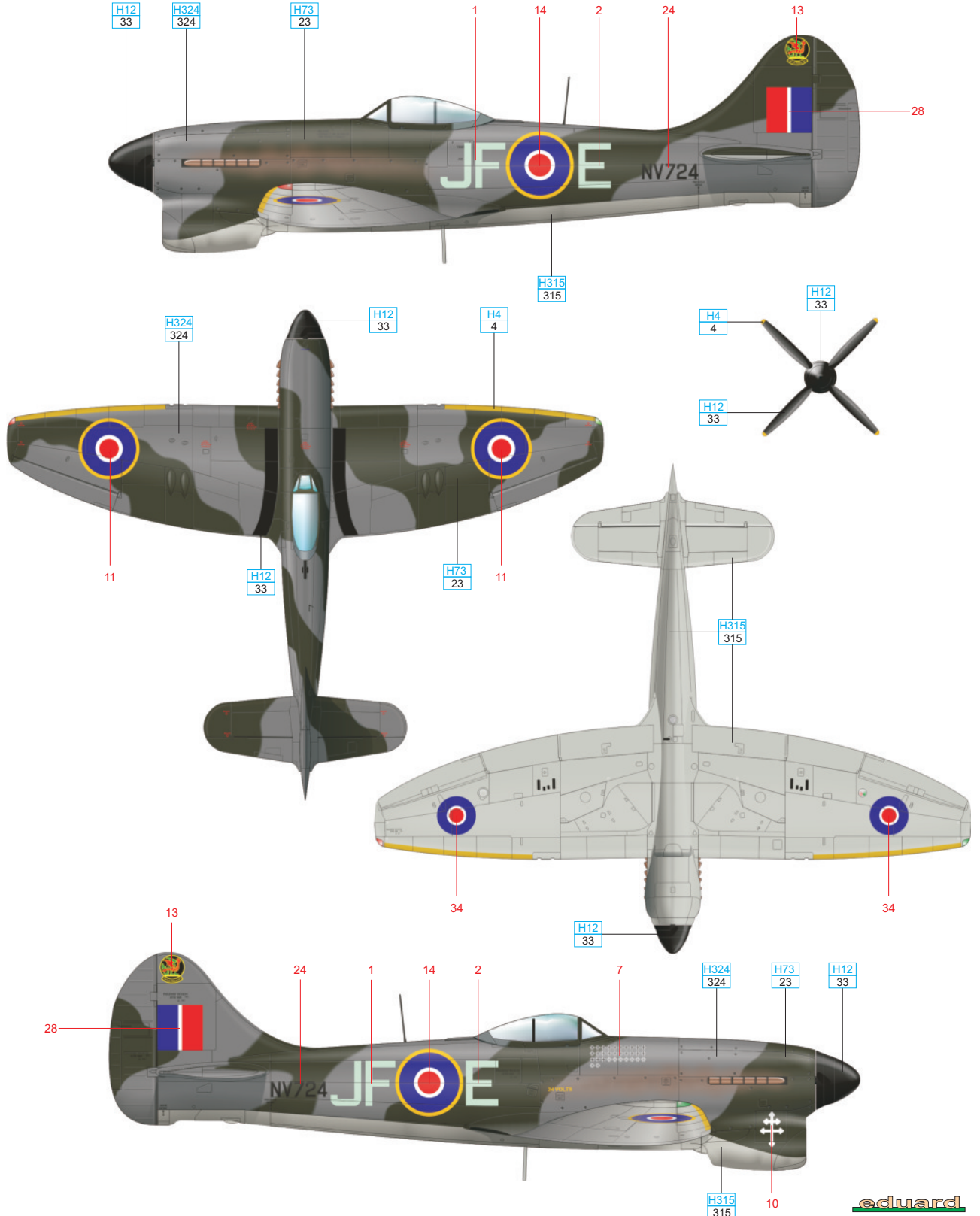
B Pierre Clostermann, No.3 Sqdn, RAF, Fassberg, Germany - Copenhagen, Denmark, July-August, 1945

Another of Clostermann's four Tempests coded JF-E, carrying more striking markings. The front was adorned by the Lorraine Cross, the symbol of the Free French, and the fin tip carried the marking of No.3 Squadron. Notice the expanded kill tally underneath the cockpit. The total count of Clostermann's kills have been a topic of debate. The post-war French confirmed numbers are inconsistent with those of wartime documentation in British archives, thanks mainly due to different practices between the two air forces.

It is interesting to note that Pierre's cousin, Bruno Clostermann, served on the other side of the front, with JG 300. He, however, did not survive the war, with his death on January 14th, 1945.

Další ze čtyř Clostermannových Tempestů označených JF E nesl mnohem výraznější marking. Na přídi se objevil lotrinský kříž, znak Svobodných Francouzů a na vrcholu svislé ocasní plochy pak znak No. 3 Squadrony. Povšimněte si rozsáhlejšího počtu symbolů sestřelů pod kabinou. Právě počty nepřátelských letadel sestřelených Clostermannem zůstávají předmětem diskuzí. Poválečné seznamy potvrzené francouzskými autoritami se liší od válečných záznamů v britských archívech, zejména díky odlišné praxi používané oběma letectvy.

Je zajímavé, že Pierrův bratranec, Bruno Clostermann, sloužil na opačné straně fronty, u JG 300. Konce války se však nedočkal, padl 14. ledna 1945.



eduard

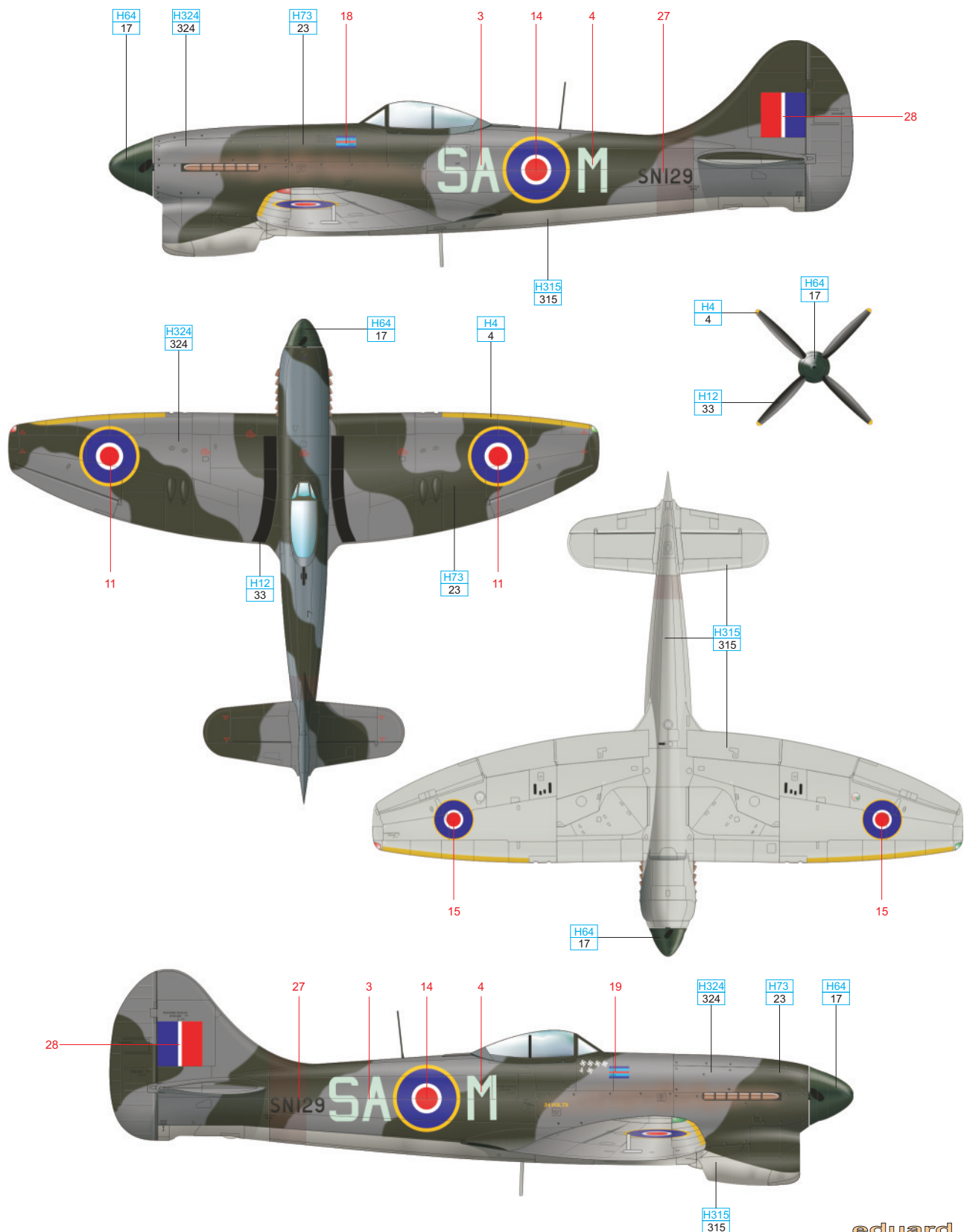
DARK GREEN H73
23 OCEAN GRAY H324
324 MEDIUM SEA GRAY H315
315 BLACK H12
33 YELLOW H4
4

C S/L Cornelius J. Sheddan, CO of No. 486 Sqdn, RAF, Fassberg, May, 1945

This aircraft found its way to No. 486 Sqdn on March 13th, 1945, and before the end of the war, several pilots achieved kills in it. One of them was the last wartime CO of No. 486 Sqdn, Jimmy Sheddan. On April 14th, 1945, he downed an Fw 190, added another two days later, and on May 2, the day he was made CO, he shared in the shooting down of a four-engined flying boat. Sheddan's total tally includes, besides four individual and three shared kills, eight V-1s (including one shared). An interesting aspect of the markings on this aircraft is the yellow border on the bottom wing markings.

Tento letoun se k No. 486 Sqdn dostal až 13. března 1945 a do konce války v jeho kokpitu skórovalo několik pilotů. Jedním z nich byl také poslední válečný velitel No. 486 Sqdn Jimmy Sheddan. Dne 14. dubna 1945 sundal Fw 190, podíl na zničení druhého přidal o dva dny později a 2. května, v den svého jmenování velitelem squadrony, se podílel na sestřelu čtyřmotorového létajícího člunu.

Celkové Sheddanovo skóre čítá kromě čtyř samostatných a tří sestřelů ve spolupráci) také osm V-1 (včetně jedné ve spolupráci). Zajímavostí tohoto markingu je žlutý lem výstředných znaků na spodní ploše křídla.



eduard

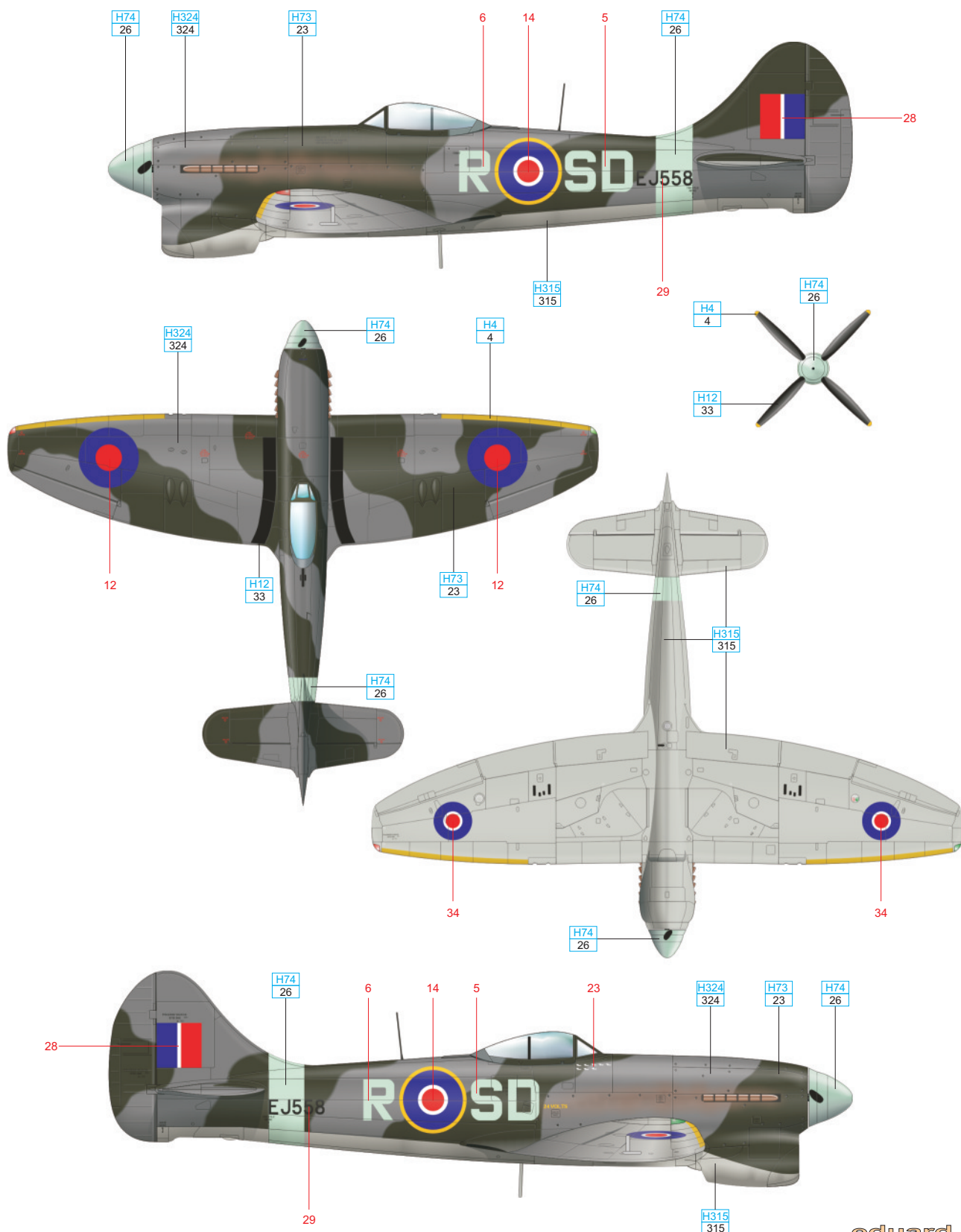
DARK GREEN H73 23 OCEAN GRAY H324 324 MEDIUM SEA GRAY H315 315 BLACK H12 33 YELLOW H4 4 DARK GREEN H64 17

D F/O B.F. Miller, No. 501 Sqdn, Bradwell Bay, October, 1944

B. F. Miller, a member of the USAAF, served with several units in the RAF. While serving with No. 506 Sqdn flying a Mosquito, he shot down a V-1, and added another two while flying with Fighter Interception Unit, which was tasked with intercepting the V-1s, and which was ultimately done by No. 501 Sqdn. Serving with the latter, Miller was able to destroy another six V-1s. Other pilots besides Miller flew this aircraft, and on the night of October 21/22, 1944, F/O L.A.L. Johnson bagged two.

B. F. Miller, příslušník USAAF, působil v rámci RAF u několika jednotek. U No. 506 Squadrony sestřelil na Mosquito jednu V1, další dvě přidal během svého působení u Fighter Interception Unit, která byla zaměřena na ničení letounových střel V1 a která nakonec splýnula s No. 501 Squadronou. U posledně jmenovaného útvaru se Millerovi podařilo zničit dalších šest V1.

Tento letoun kromě Millera používali i další letci No. 501 Squadrony, v noci 21./22. října 1944 v jeho kokpitu zničil F/O L. A. L. Johnson dvě V1.



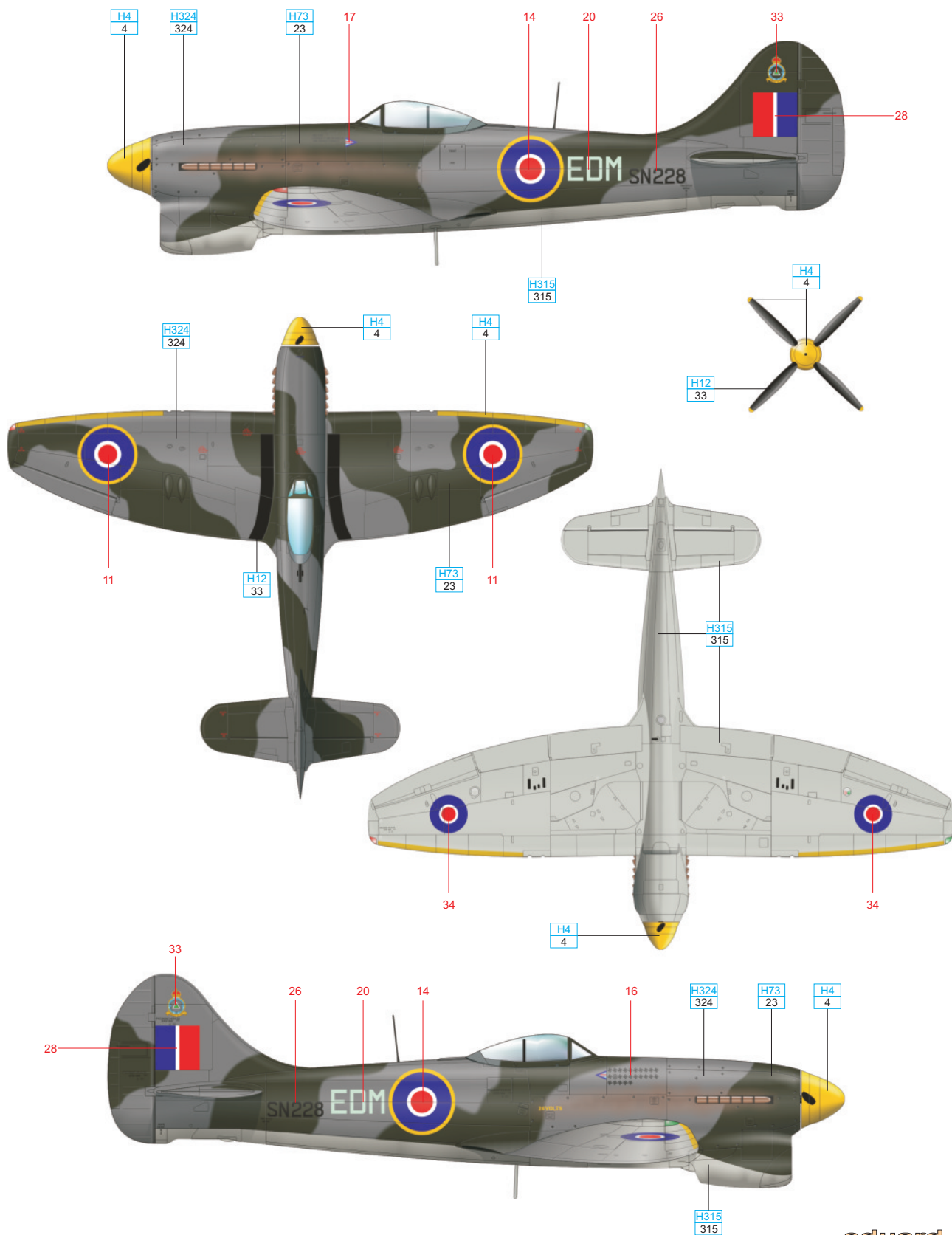
DARK GREEN H73
23 OCEAN GRAY H324
324 MEDIUM SEA GRAY H315
315 BLACK H12
33 YELLOW H4
4 SKY H74
26

eduard

E W/Cdr Evan D. Mackie, CO of No.122 Wing, Fassberg, Germany, May, 1945

This aircraft was used by the Commanding Officer of No. 122 Wing, Evan D Mackie, from April to the 12th of October, 1945. He would fly it in combat at literally the last moment, on May 3, 1945. After Germany's surrender, the aircraft received fifteen kill marks, and the emblem of No.122 Wing. Mackie reached a total of 21 confirmed and one probable kill, 5.5 of which were attained flying the Tempest. Obvious on this aircraft is the flag on the fuselage denoting the command function of the pilot.

Tento letoun používal velitel No. 122 Wingu Evan D. Mackie od dubna do 12. října 1945. Do bojů se s ním zapojil doslova na poslední chvíli – dne 3. května 1945. Po kapitulaci Německa se na boku trupu objevilo 15 symbolů sestřelů a na vrcholu vislého ocasní plochy znak No. 122 Wingu. Mackie dosáhl během války 21 potvrzených a 1 pravděpodobný sestřel, z toho 5,5 na Tempestu. Samozřejmostí je vlajka na trupu před kabinou označující velitelskou funkci pilota.



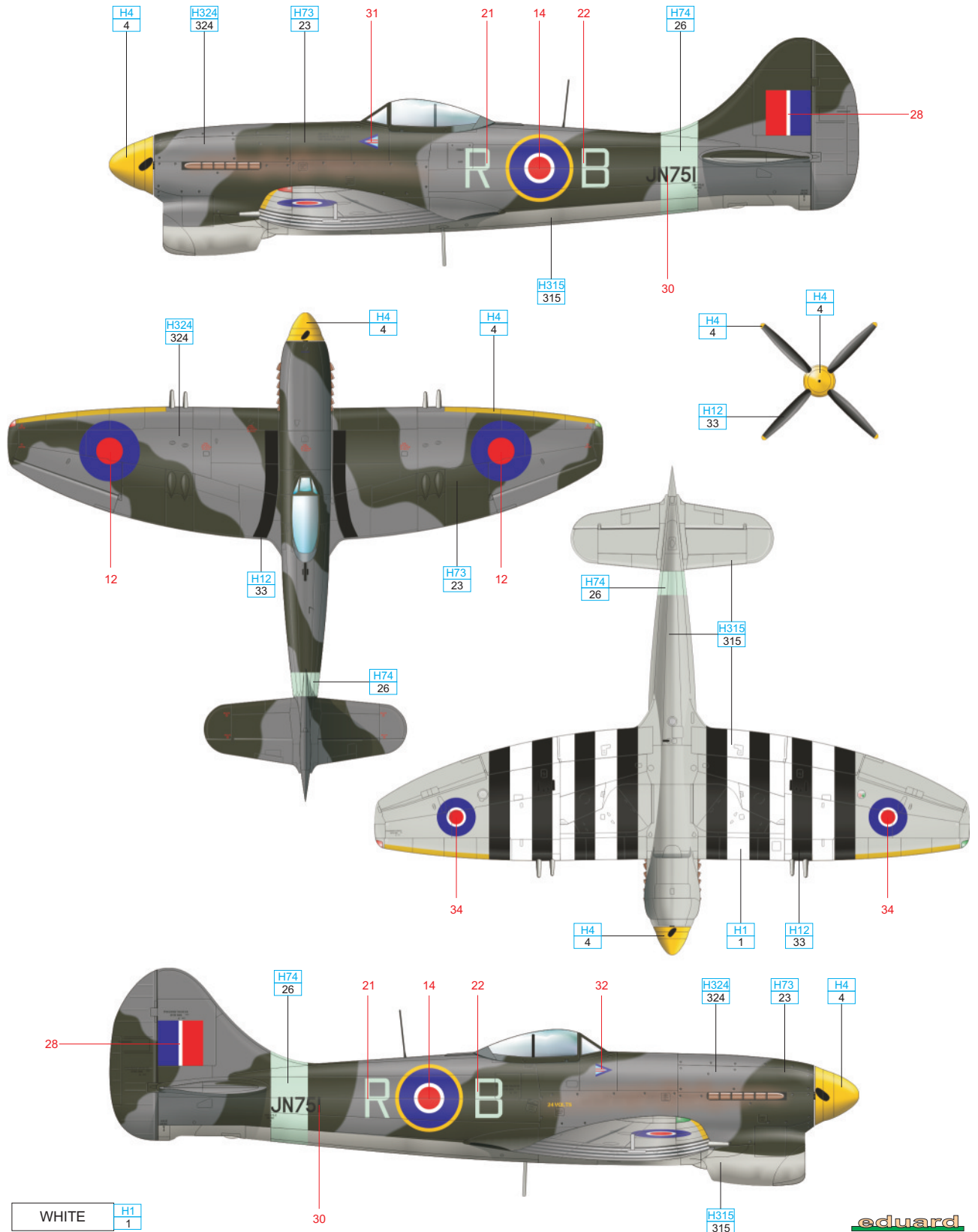
DARK GREEN H73
23 OCEAN GRAY H324
324 MEDIUM SEA GRAY H315
315 BLACK H12
33 YELLOW H4
4

eduard

F W/Cdr Roland P. Beamont, CO of No.150 Wing, Castle Camps, Early 1944

R.P. Beamont flew this aircraft in early 1944, during the formation of No.150 Wing. It has been reported that the aircraft in question was serialised JN 751, but comparisons between photographs show detail differences in the camouflage color fields. It is then possible that this was a different aircraft. Of interest is the Commander's banner below the windscreen which is painted backwards compared to the general rule. Beamont is considered the father of the tactic in combating the V-1, whereby the intercepting aircraft flies along beside the missile, and flips up the wing of the target missile with the wing of the aircraft, thereby sending the missile off course and into an uncontrolled crash before reaching any populated areas of the Great Britain.

R. P. Beamont létal na tomto stroji na počátku roku 1944, v době formování No. 150 Wingu. Uvádí se, že jde o letoun sériového čísla JN751, ovšem při porovnání fotografií jsou zřetelné drobné odchylky ve tvaru kamuflážních polí. Je tedy možné, že identita tohoto stroje byla jiná. Zajímavostí je velitelský praporek pod čelním štítkem kabiny, který je v rozporu s pravidly namalován obráceně. Beamont je považován za tvůrce taktiky ničení letounových střel V1, kdy pilot Tempestu letěl souběžně s V1 a svým koncem křídla podebral konec křídla V1, vychýlil střelu ze směru letu a zapříčinil její nekontrolovaný pád ještě před dosažením obydlených částí Velké Británie.



WHITE H1 1

DARK GREEN H73 23

OCEAN GRAY H324 324

MEDIUM SEA GRAY H315 315

BLACK H12 33

YELLOW H4 4

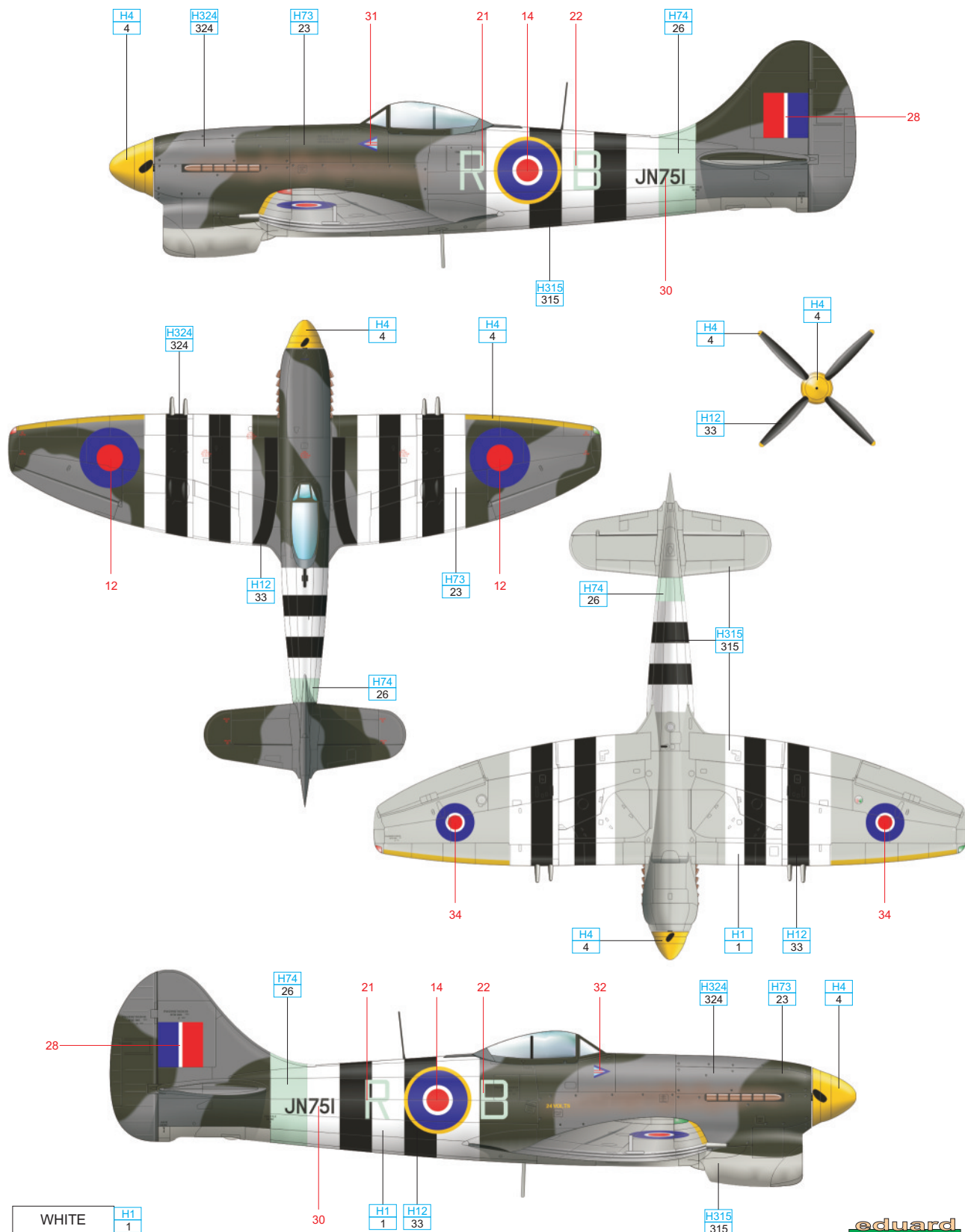
SKY H74 26

eduard

G W/Cdr Roland P. Beamont, CO of No.150 Wing, Newchurch, United Kingdom, June, 1944

R.P Beamont was one of the main personalit to make an impact on the development of the Tempest. After successfully serving with No. 609 Sqdn, RAF, equipped with the Typhoon, he took part in the development of the Tempest as a test pilot for Hawker Aircraft. He returned to service flying with No. 150 Wing. This Wing entered combat during Operation Overlord, the invasion of Normandy. Flying JN751, Beamont claimed the first kill for the Tempest, when on June 8, 1944 he downed a Bf 109 over France. In the cockpit of this aircraft, Beamont destroyed the majority of his 31 confirmed V-1s. He would fly this plane until September, 1944, when he exchanged for a newer one of the same type.

R. P. Beamont byl jednou z klíčových postav, které se podílely na vývoji Temestu. Poté, co úspěšně působil u No. 609 Sqdn RAF vyzbrojené Typhoony, pomáhal s vývojovými pracemi na Temestu v roli testovacího pilota přímo u firmy Hawker Aircraft. Do operačního létání se vrátil ve funkci velitele No. 150 Wingu. Do bojů se Wing poprvé zapojil během operace Overlord, vylodění v Normandii. Na stroji J751 Beamont docílil vůbec prvního sestřelu v kokpitu Temestu, když 8. června 1944 sundal nad Francií jeden Bf 109. V kokpitu tohoto letounu Beamont zničil většinu z 31 letounových střel V-1, které mu byly přiznány. Používal jej až do září 1944, kdy jej vyměnil za novější letoun téhož typu.



WHITE H1
1

DARK GREEN H73
23

OCEAN GRAY H324
324

MEDIUM SEA GRAY H315
315

BLACK H12
33

YELLOW H4
4

SKY H74
26

eduard