



**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.

#### Všestranně účinný

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

Když hlavní kampaň V-1 skončila, vrátily se Squadrony Tempestů ke standardním operacím. Sedm jich provádělo vzdušné boje a zaznamenalo do konce války 240 sestřelů, z toho asi 20 proudových Me 262. Nejúspěšnějším esem na Tempestu byl D. C. Fairbanks (US), který se svým strojem „Terror of Rheine“ dosáhl 11 sestřelů. Druhým byl W. E. Schrader (NZ) s devíti a třetím J. J. Payton (GB) s šesti sestřely. Asi nejnámější 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 ukořistěných Fw 190. Tempest Mk VI byl poháněn motorem Sabre V a používalo jej pouze pět Squadron RAF na Středním východě. Hlavní verze Mk V bylo vyrobeno 1401 kusů. Po válce pokračovaly Tempesty Mk V ve službě u RAF v rámci okupačních jednotek (BAFO), dokud nebyly nahrazeny verzí Mk II.

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



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



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLS \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明

OPTIONAL  
VOLBABEND  
OHNOUTSAND  
BROUSITOPEN HOLE  
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE  
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE  
OTOČITAPPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON [www.eduard.com](http://www.eduard.com)

PARTS



DÍLY



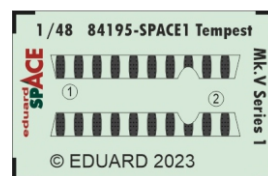
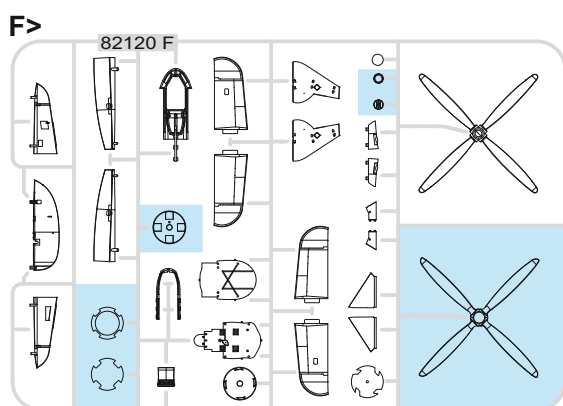
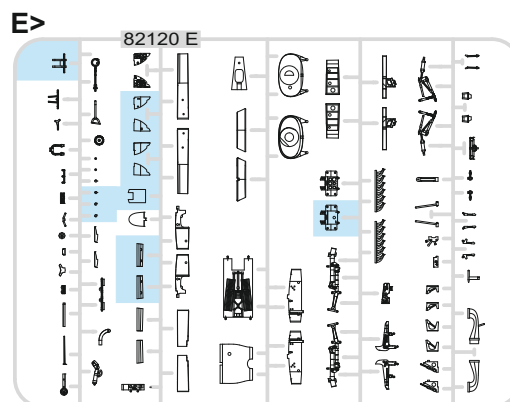
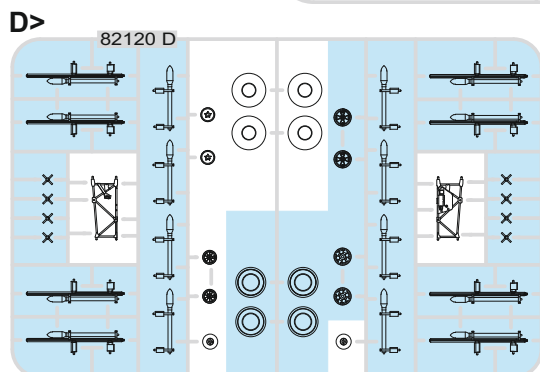
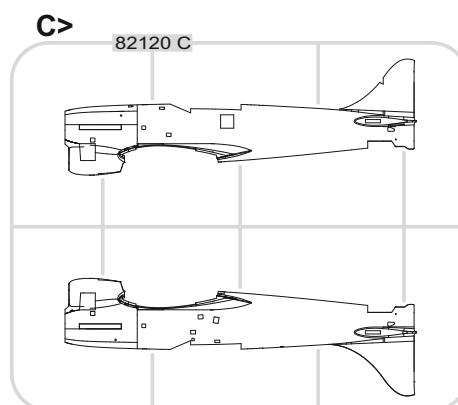
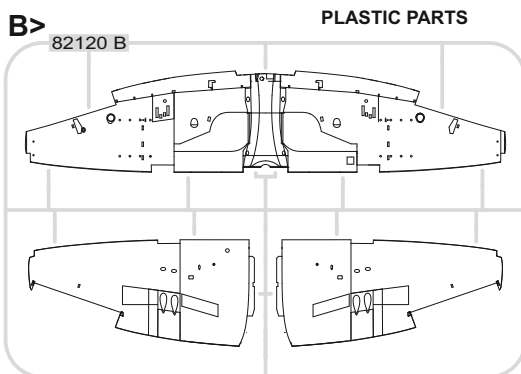
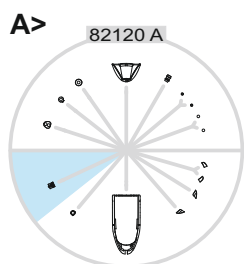
TEILE



PIÈCES



部品



-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



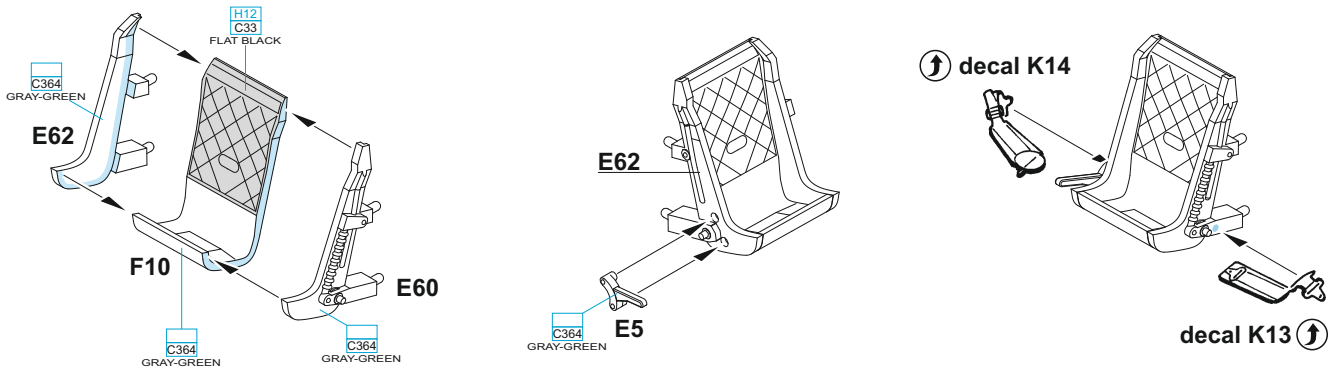
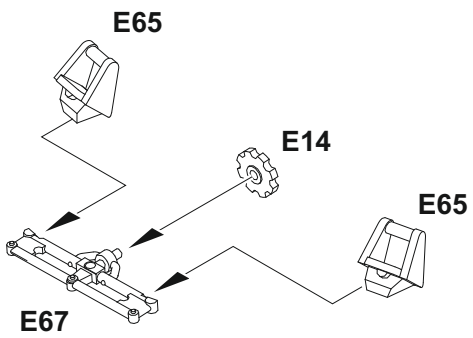
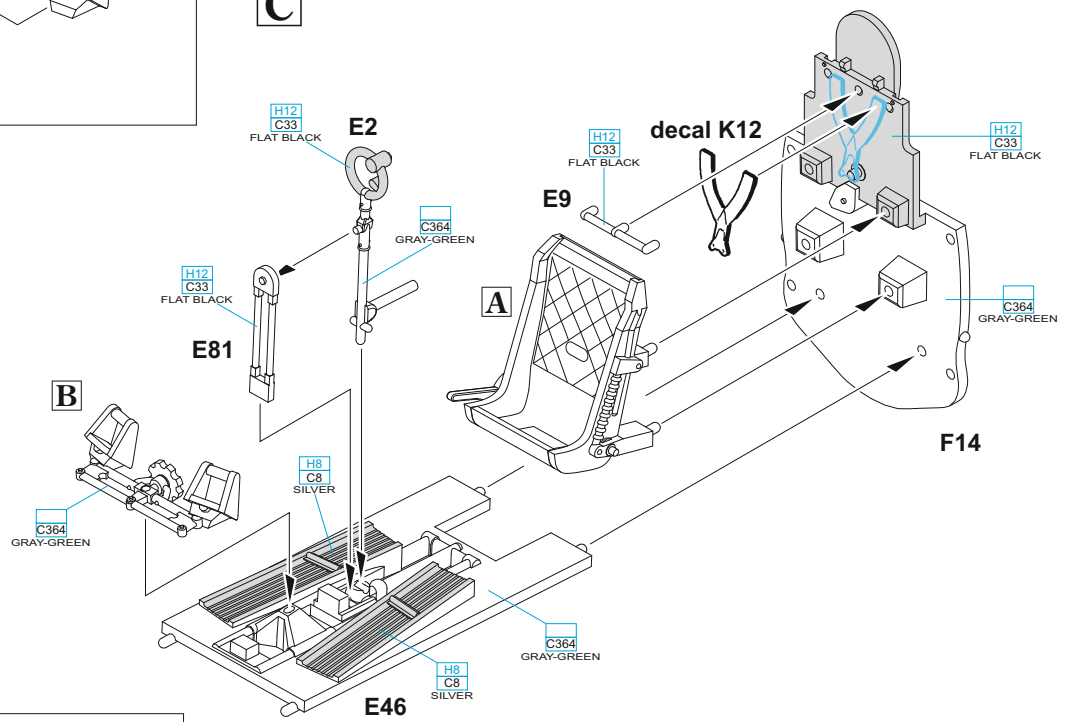
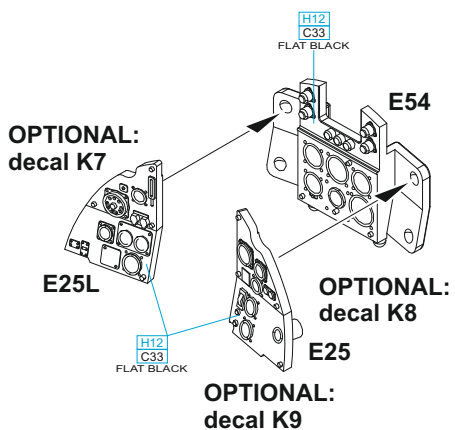
PEINTURE

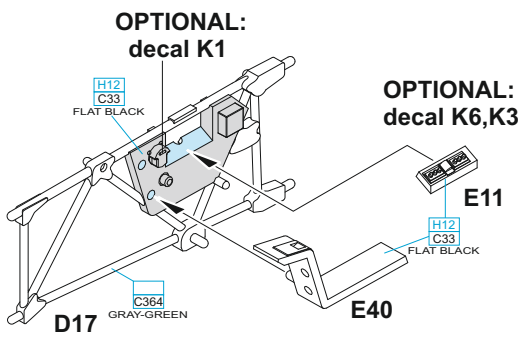
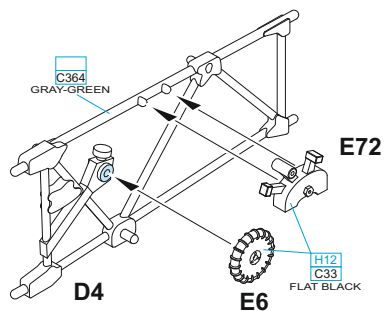
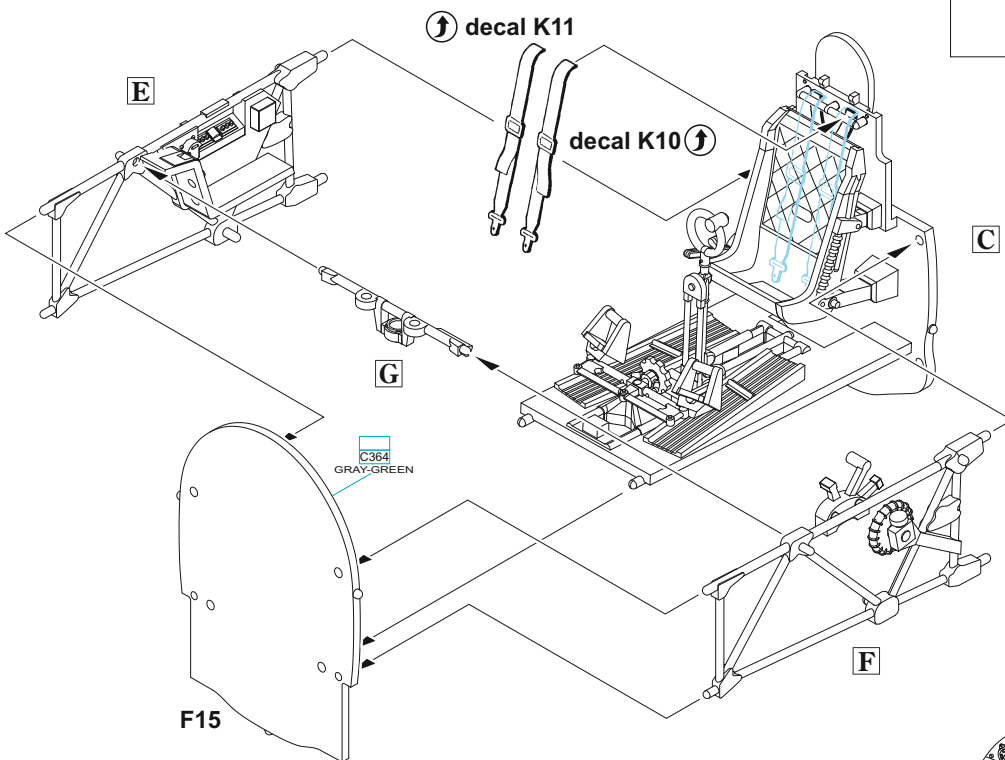
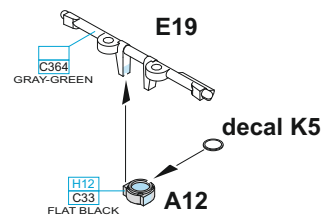
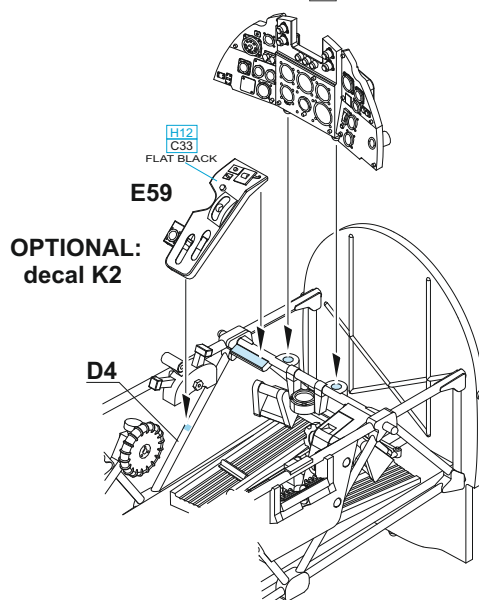


色

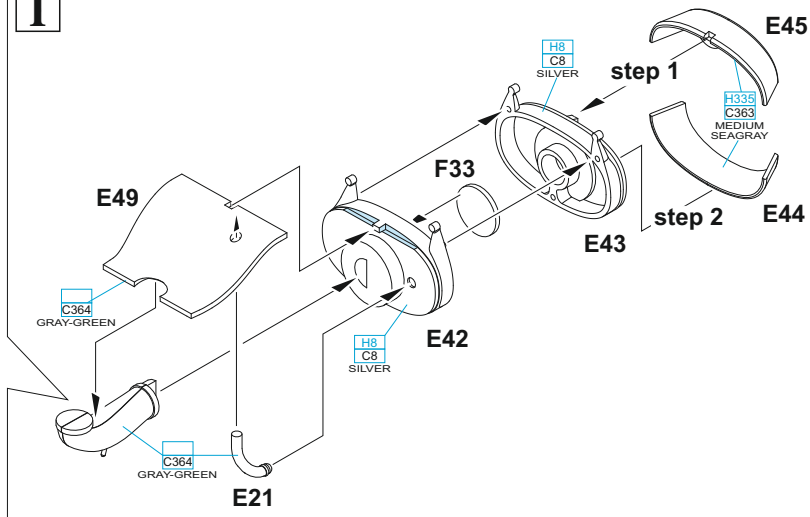
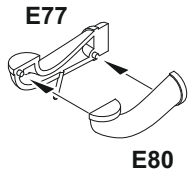
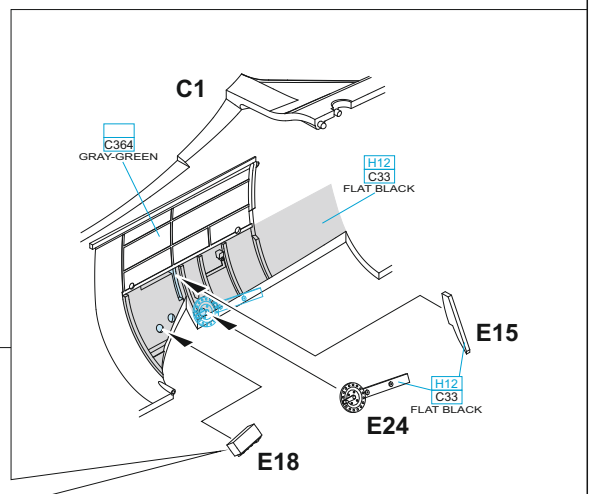
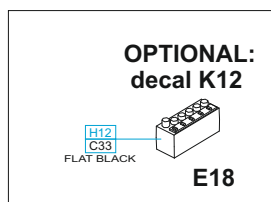
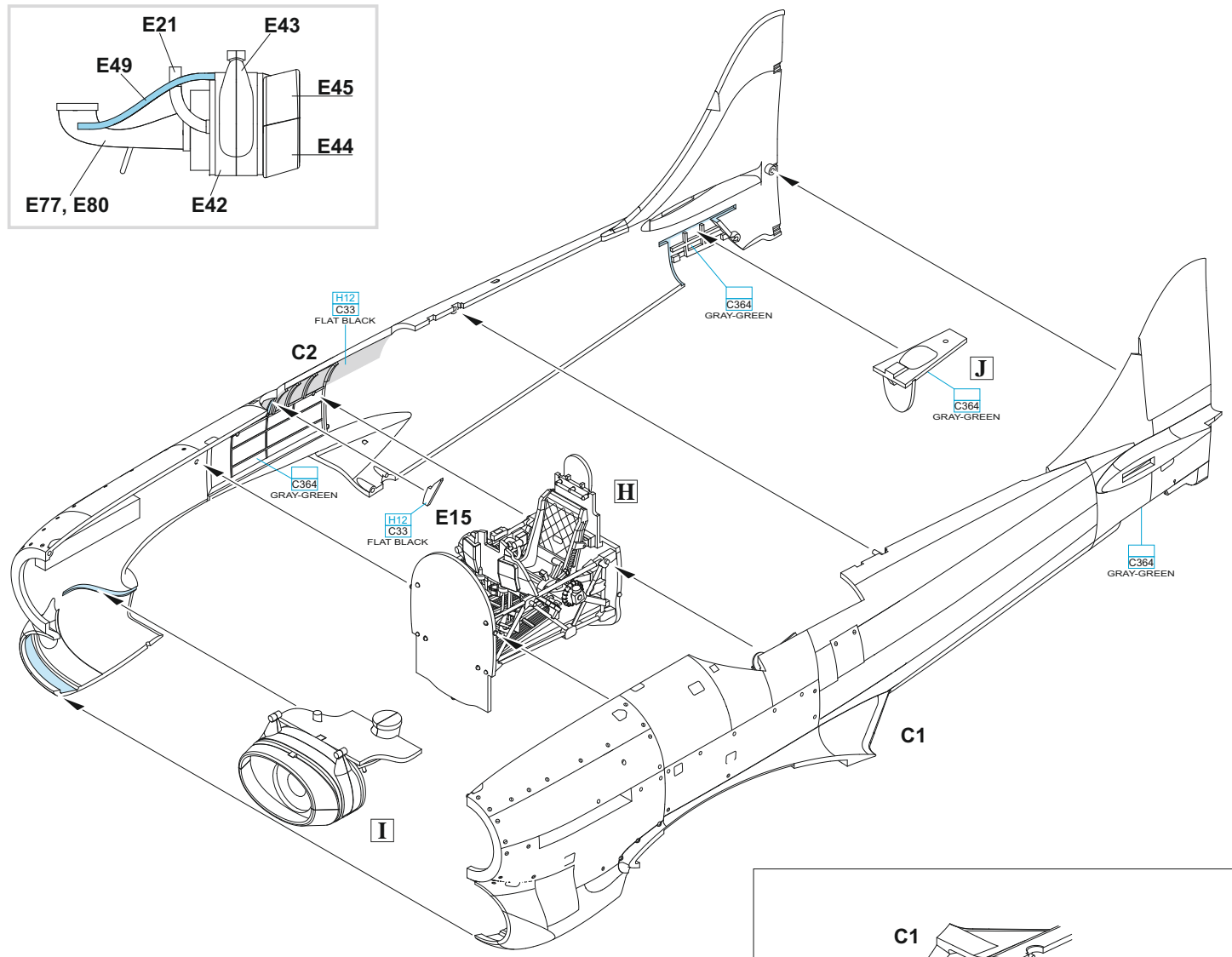
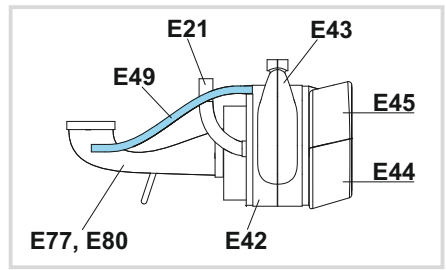
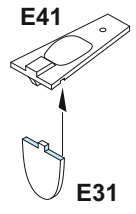
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H4	C4	YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN

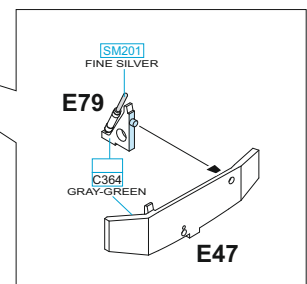
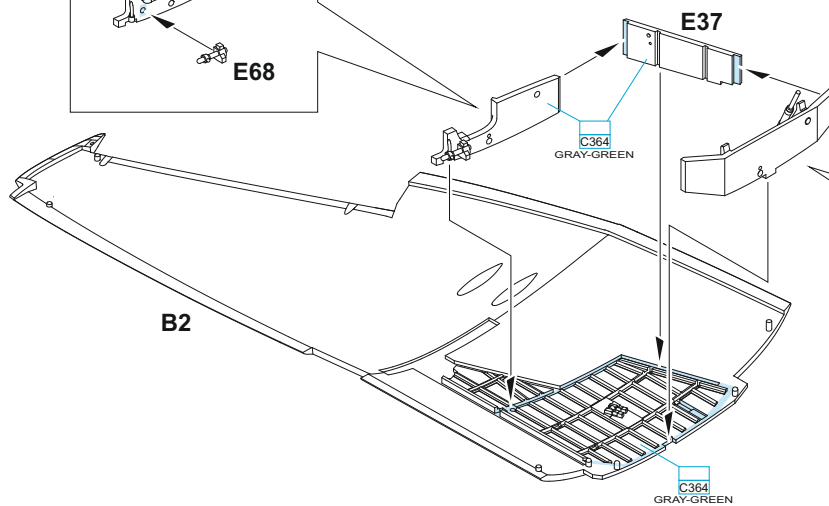
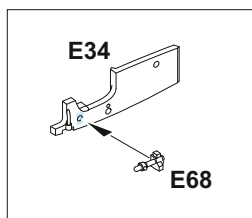
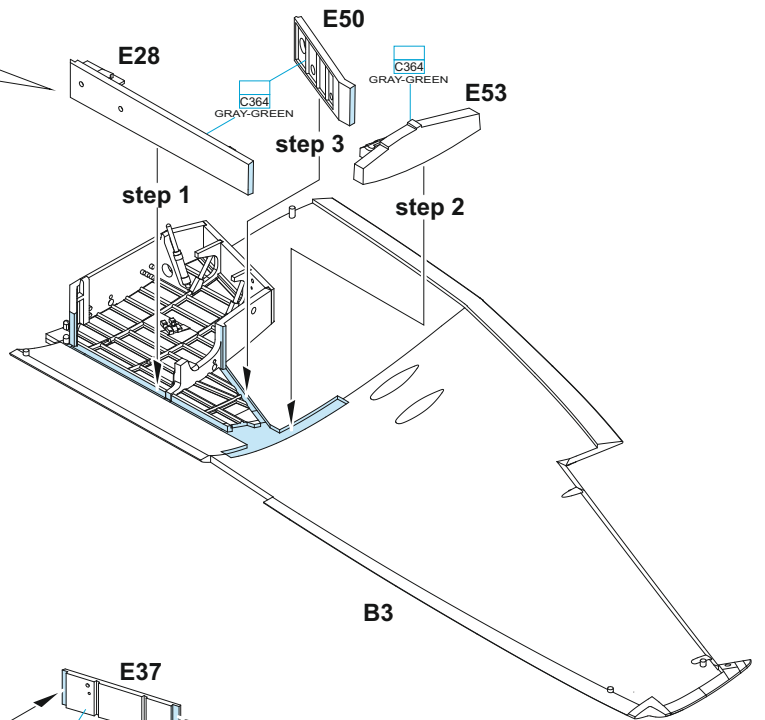
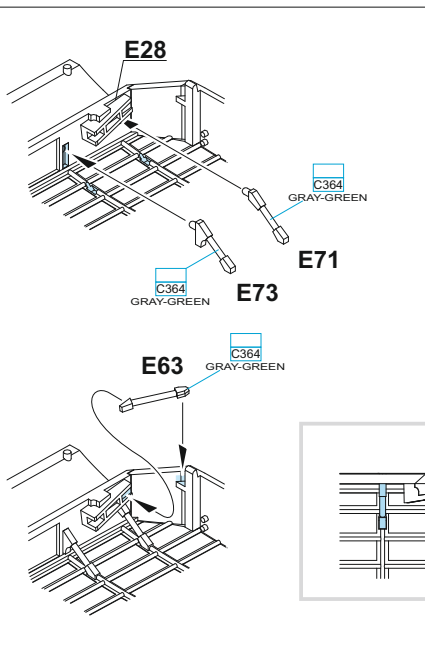
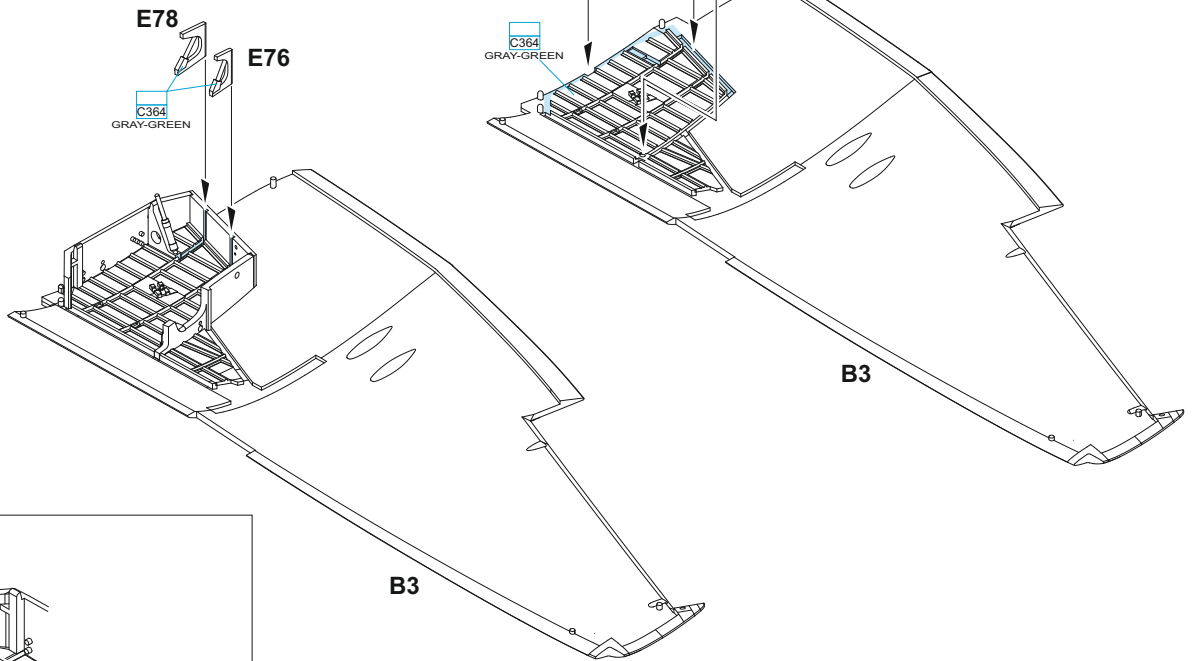
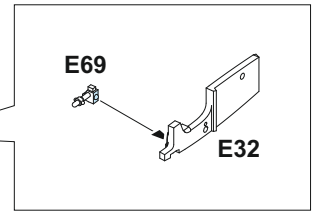
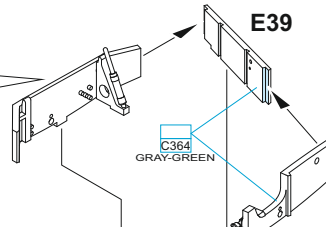
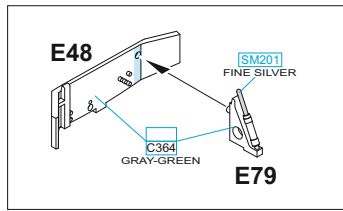
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM201	SUPER FINE SILVER 2

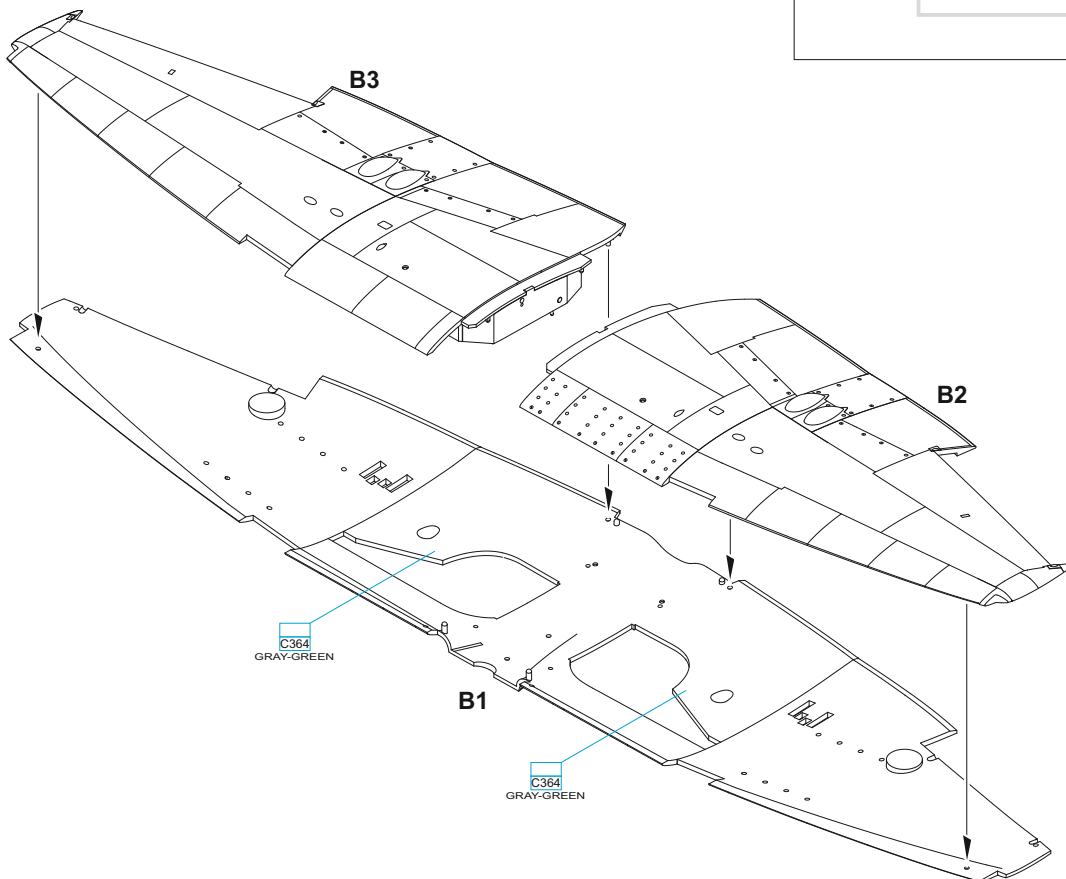
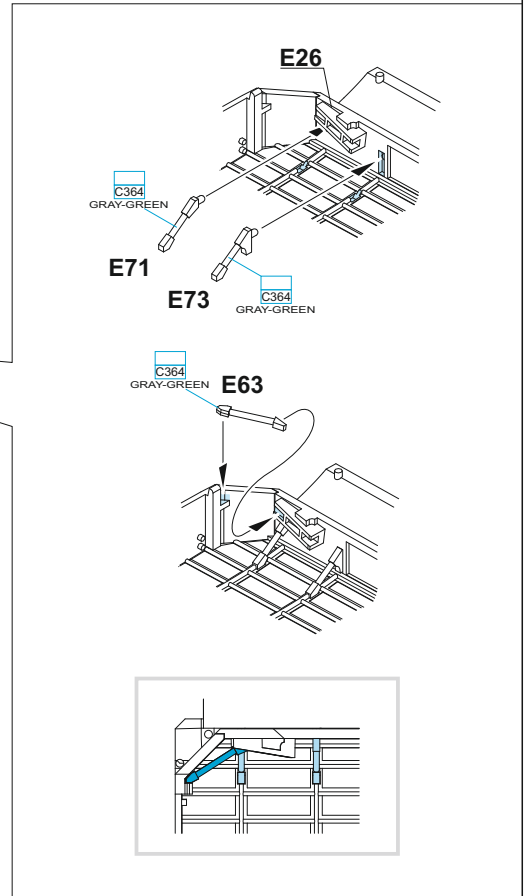
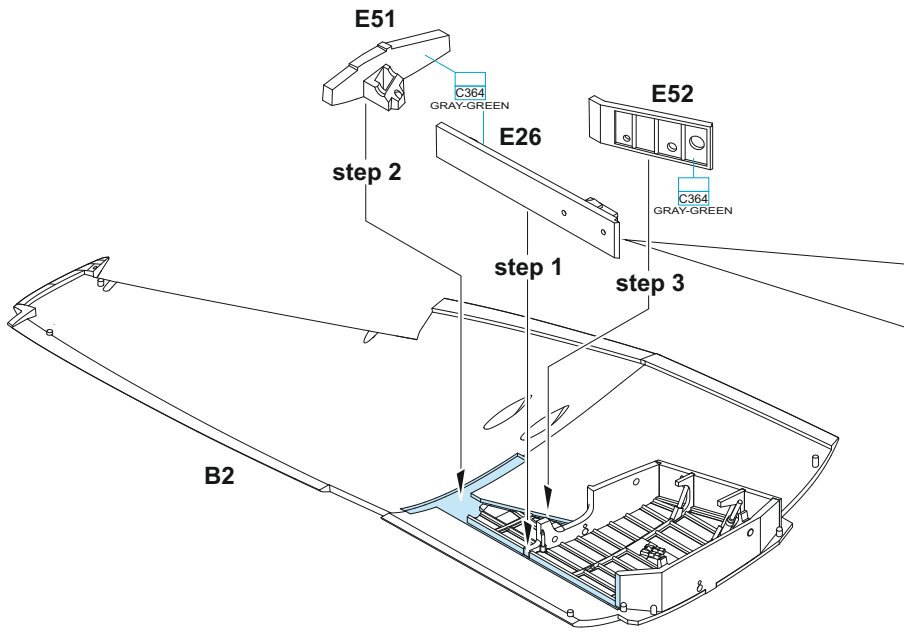
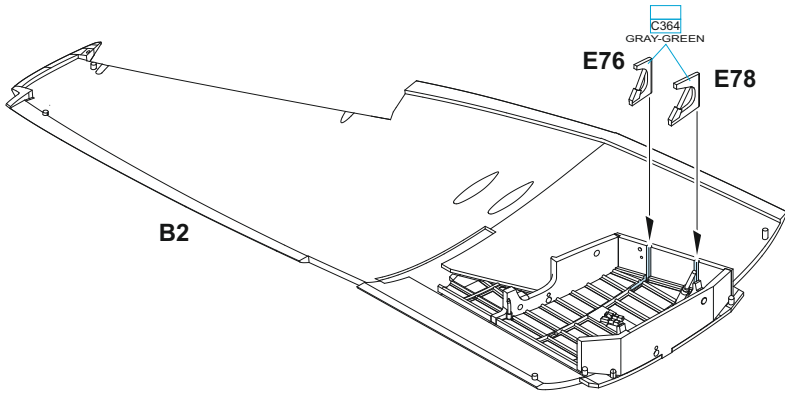
**A****B****C****D**

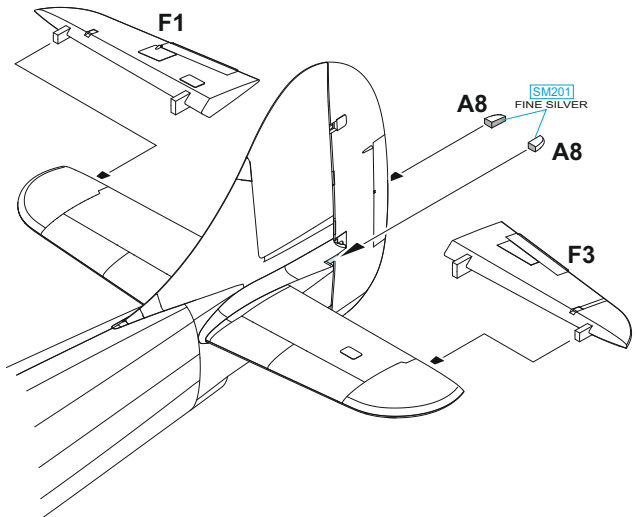
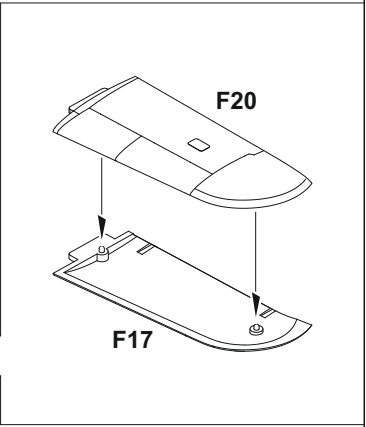
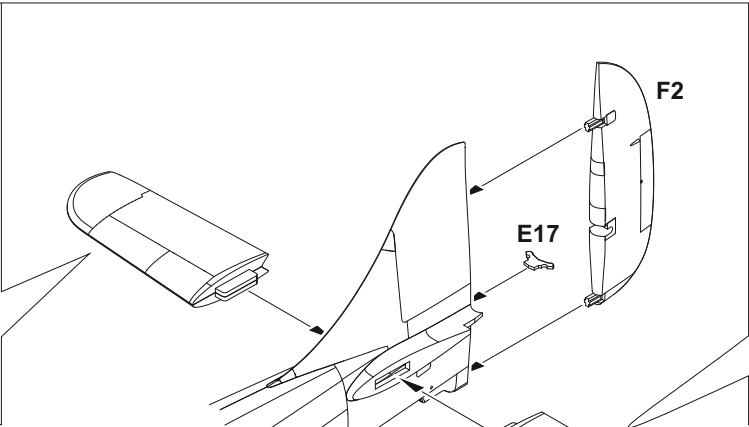
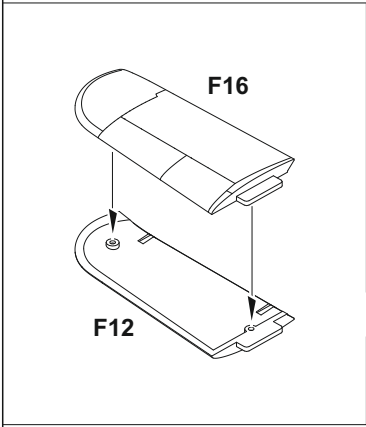
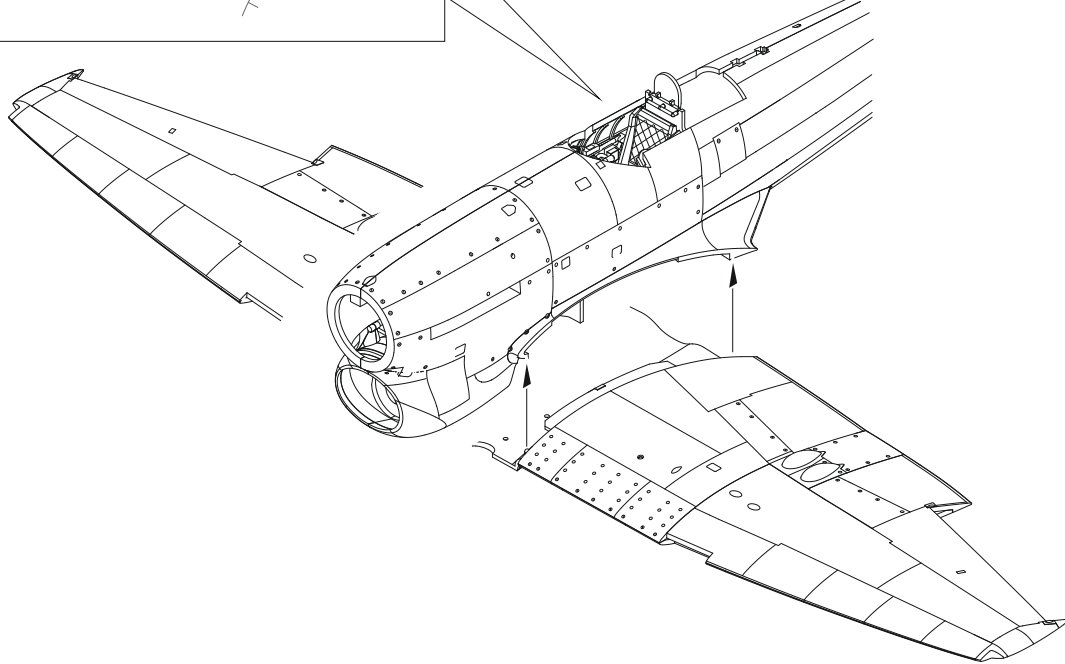
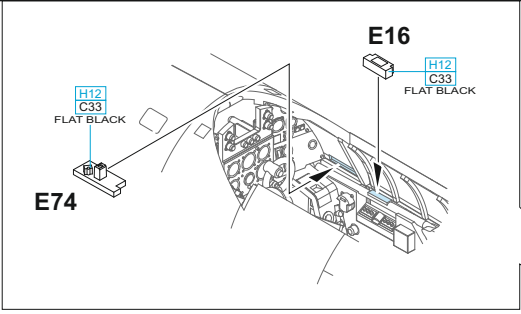
**E****F****H****G****D**



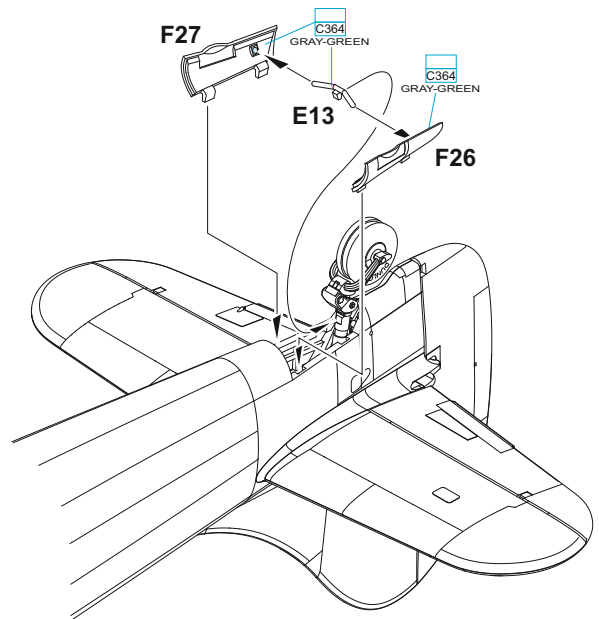
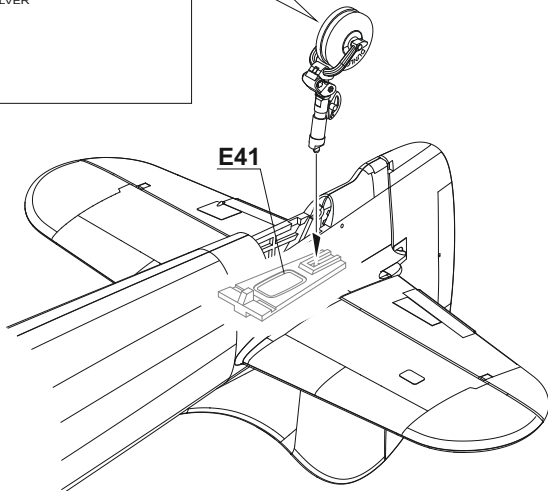
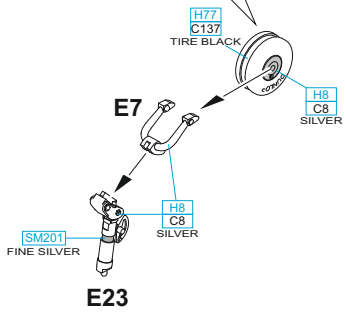
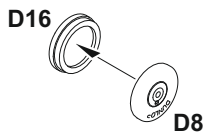
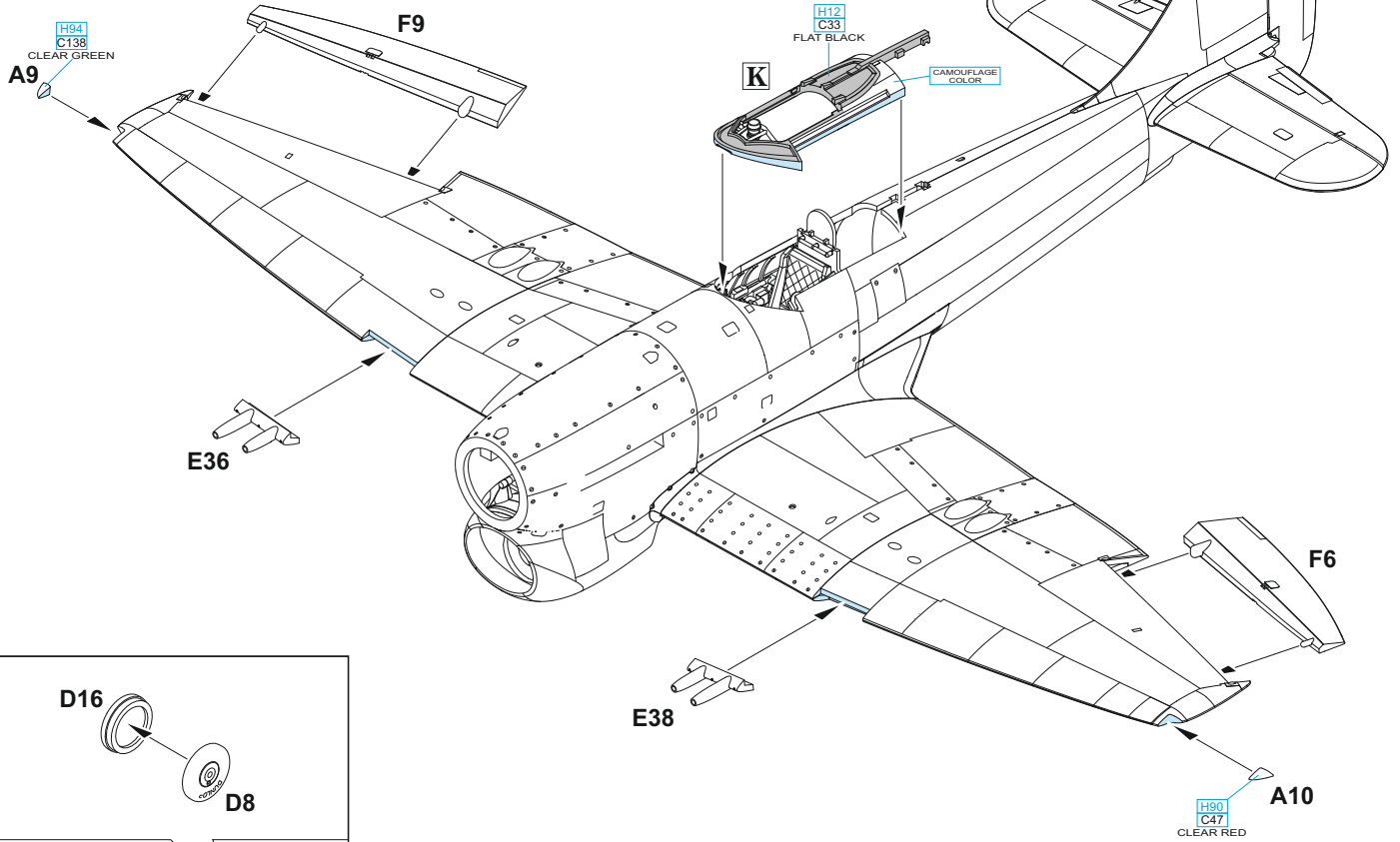
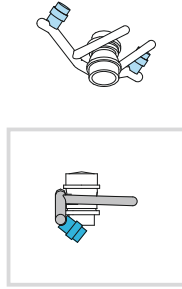
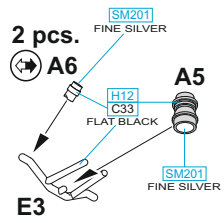
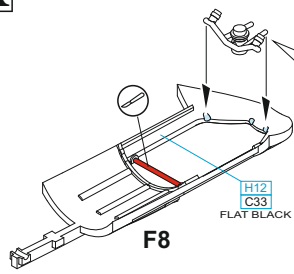
**I****J**



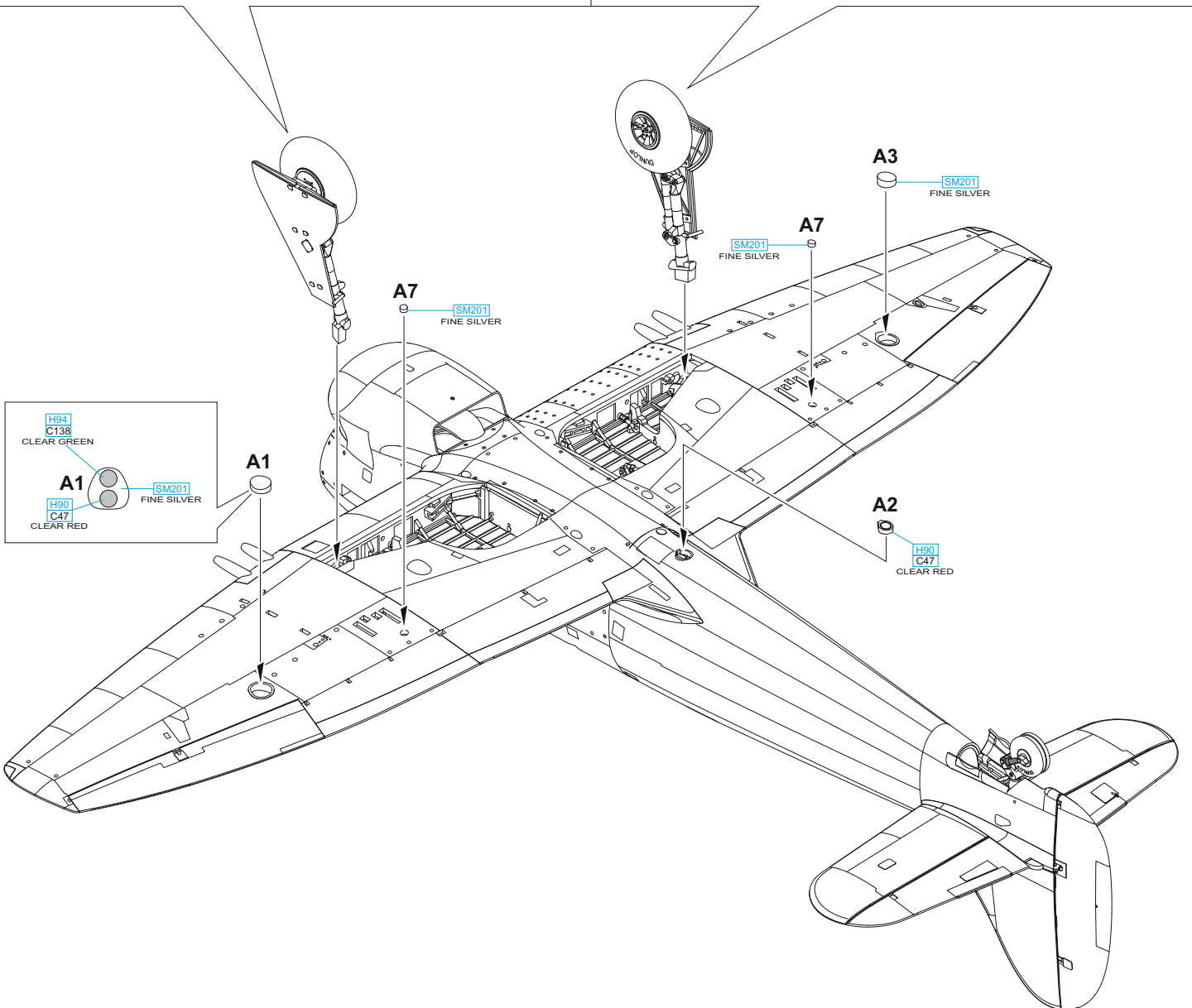
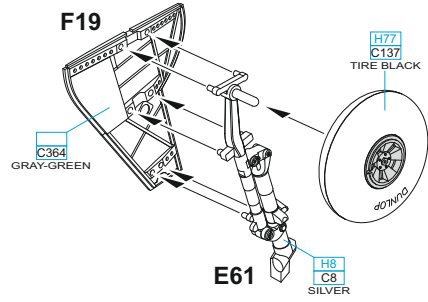
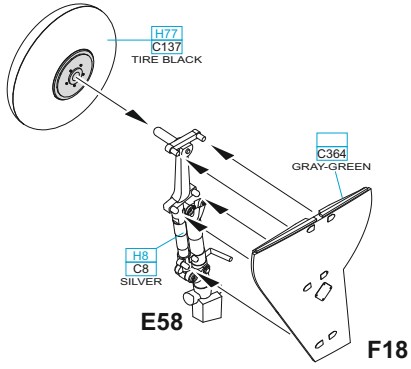
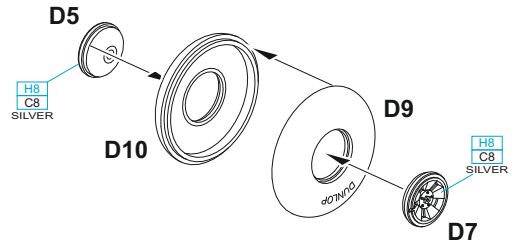
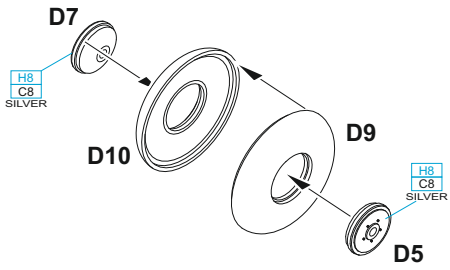


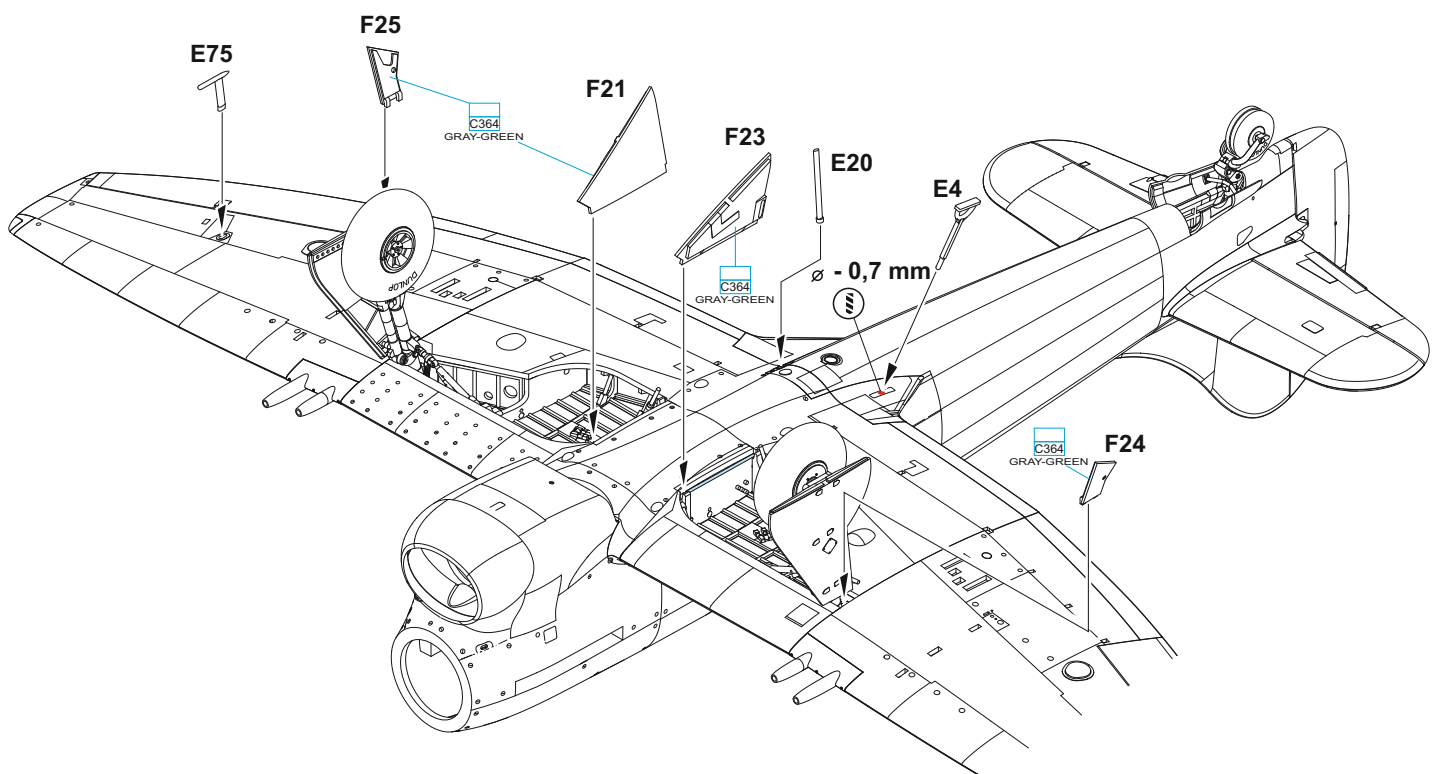
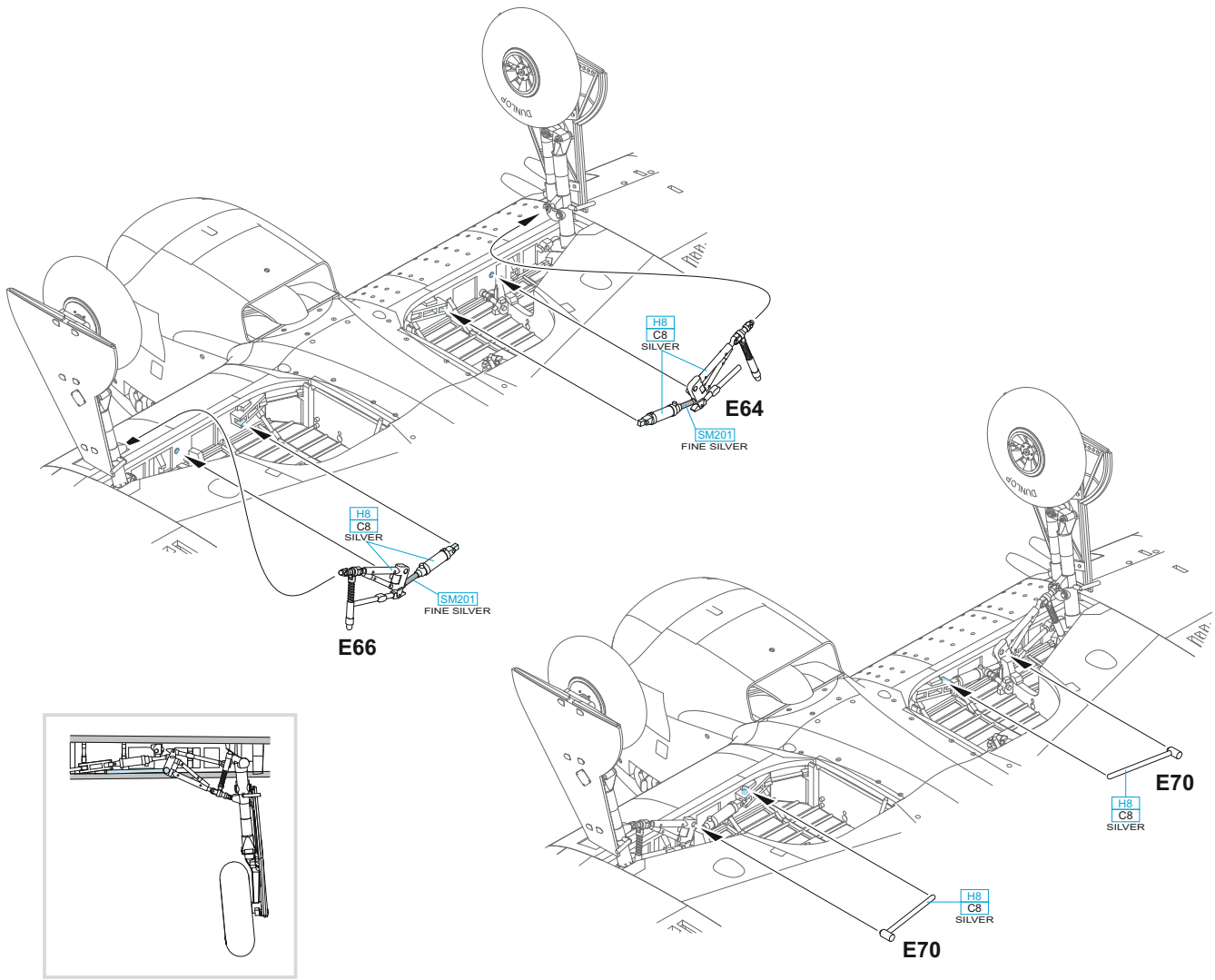


**K**

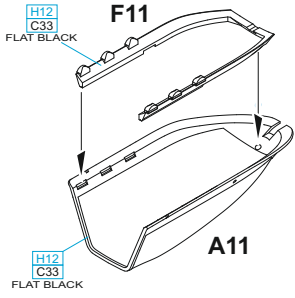






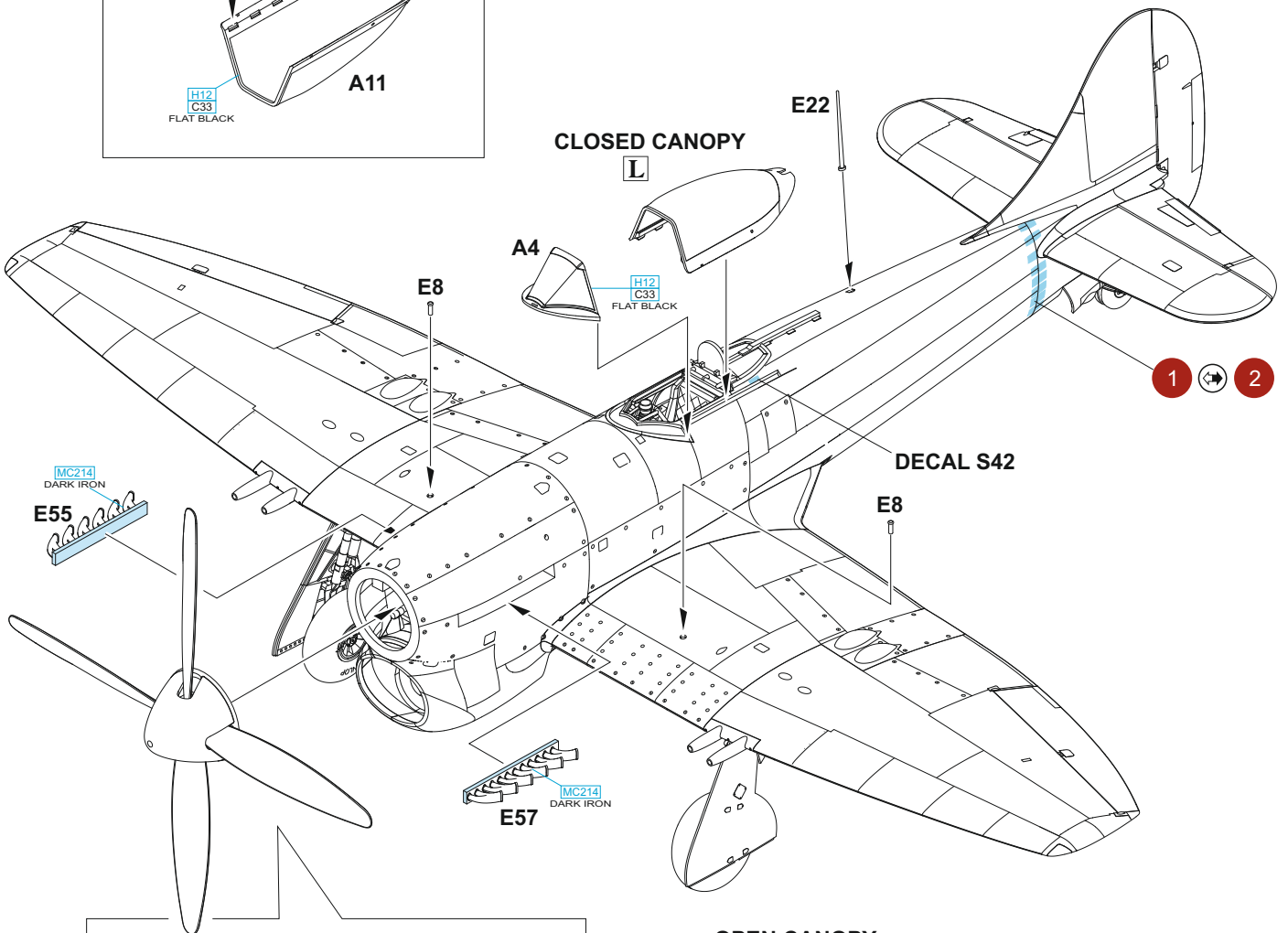


**L**



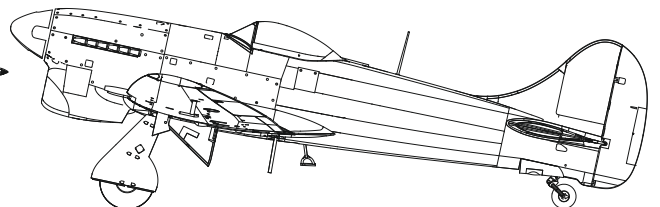
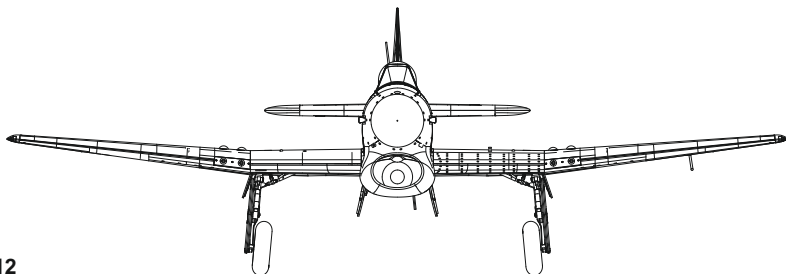
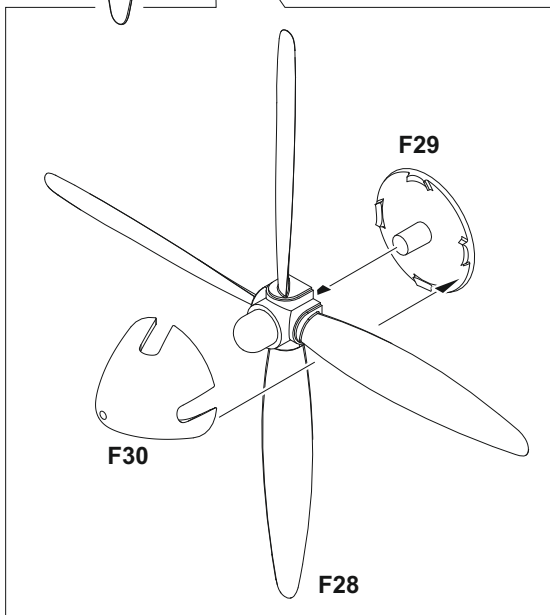
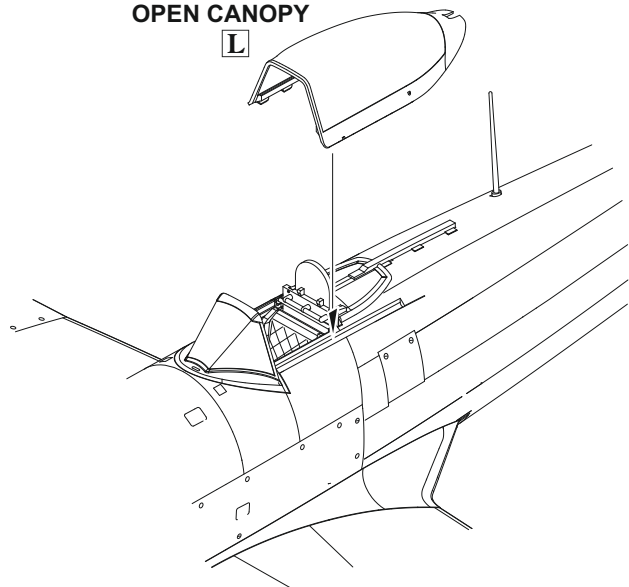
**CLOSED CANOPY**

**L**



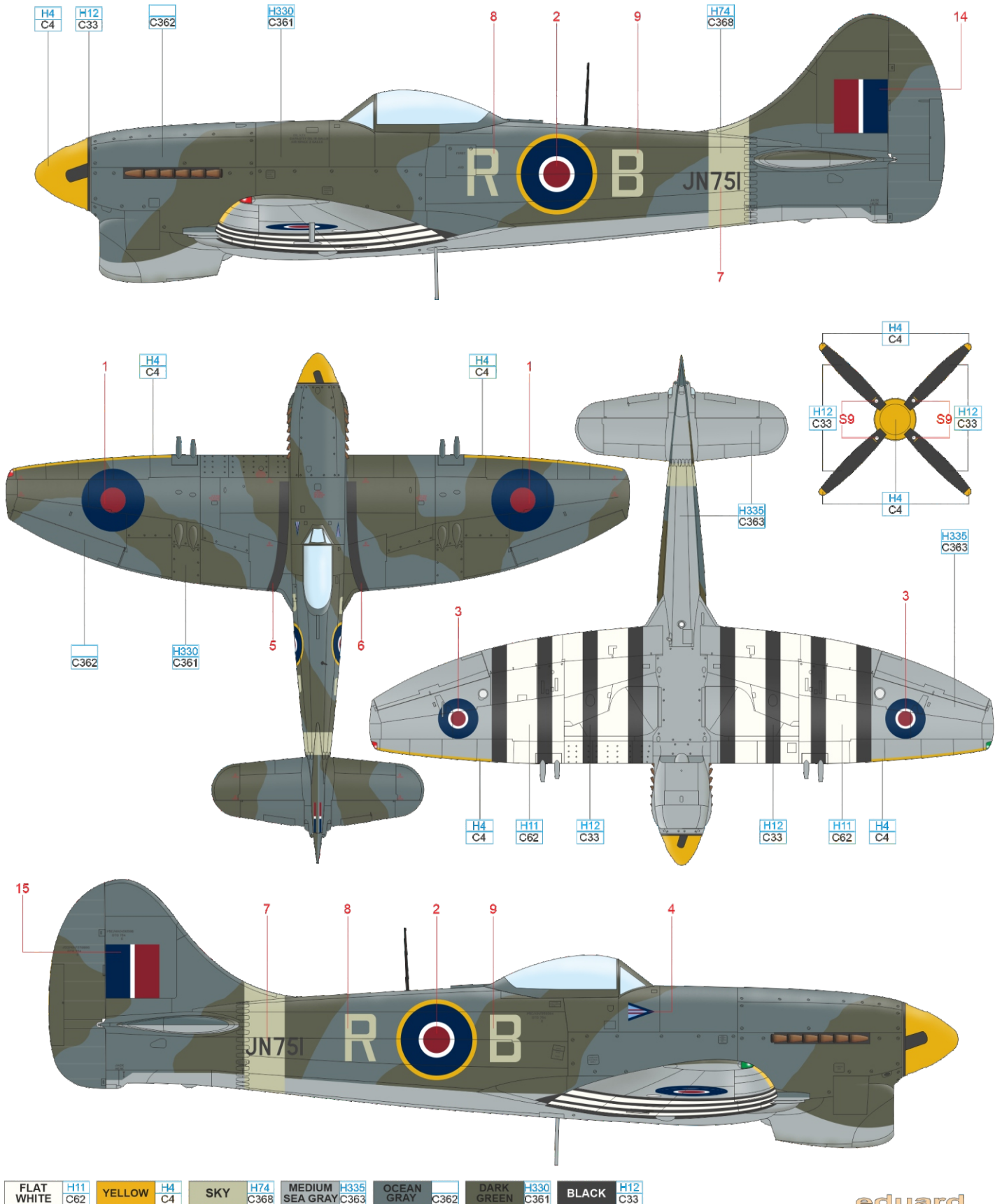
**OPEN CANOPY**

**L**



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

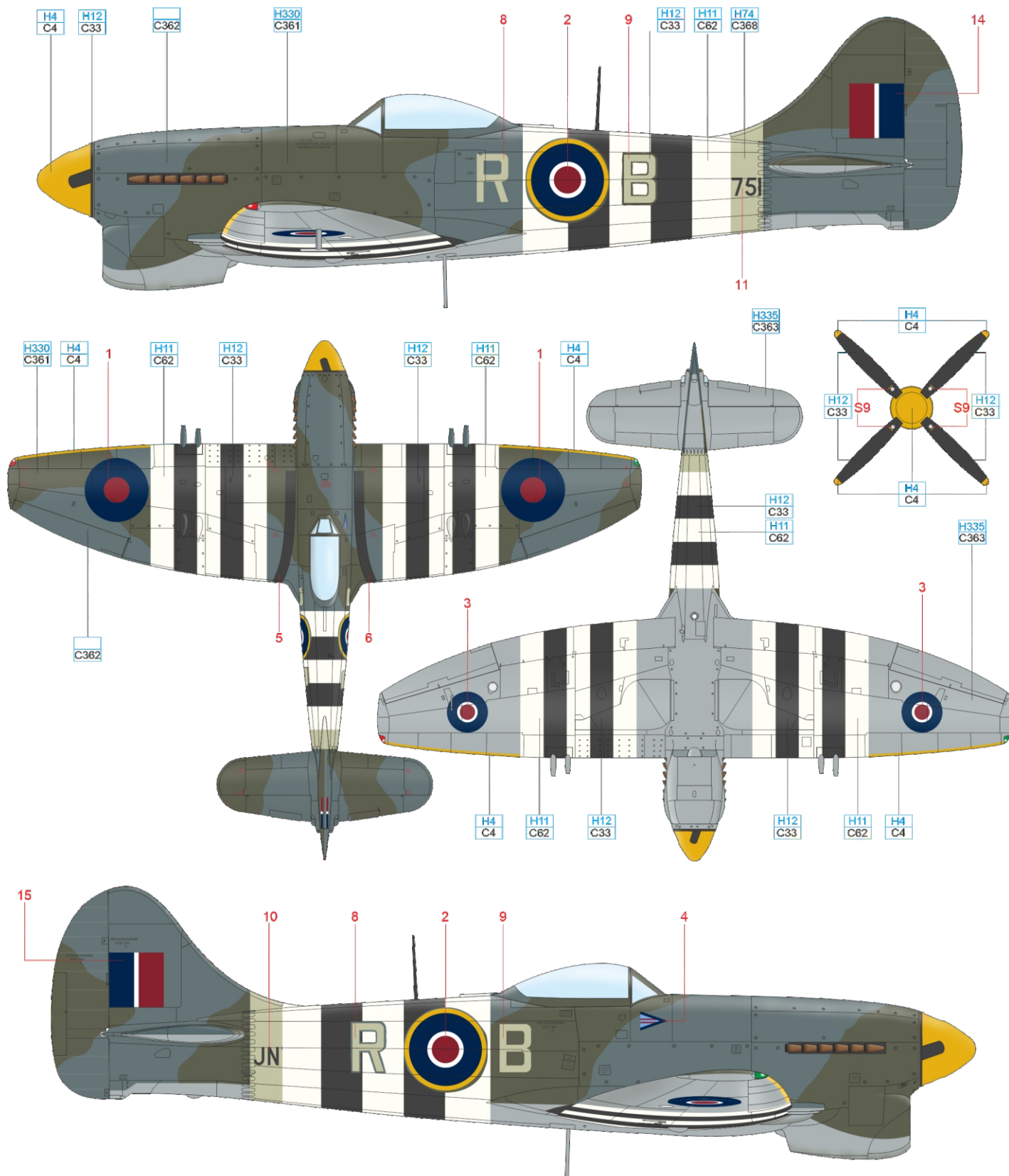
Roland Prosper Beamont se narodil 10. srpna 1920 v Enfieldu, hrabství Middlesex, a již od dětství jej fascinovala letadla. V roce 1939 prošel pilotním výcvikem a byl odeslán k No. 87 Squadron, létající na Hurricanech. Od květnu 1942 působil u No. 79 Squadron, v prosinci téhož roku, po odlétání turnusu, 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 R B. Pod čelním štítkem, na pravé straně trupu, nesl Beamontův letoun označení Wing Commandera.





# B JN751, W/Cdr Roland P. Beamont, No. 150 Wing, Newchurch, Velká Británie, 8. červen 1944

V květnu 1944 byl No. 150 Wing uznán operačním, i když byly Tempesty vyzbrojeny pouze No. 3 a No. 486 Squadron, zatímco No. 56 Squadron si na nové letouny musela počkat až do června 1944 a dočasně používala Spitfirey 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. Kamufláž Beamontova stroje byla v předvečer invaze do Evropy doplněna o výrazný marking v podobě bílých a černých pruhů na zadní části trupu a na křídle aplikovanými pozemním personálem od ruky. Na takto zbarveném Tempestu dosáhl Beamont během druhého dne invaze vítězství nad Bf 109G.



FLAT WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33
------------	---------	--------	-------	-----	----------	-----------------	-----------	------------	------	------------	-----------	-------	---------

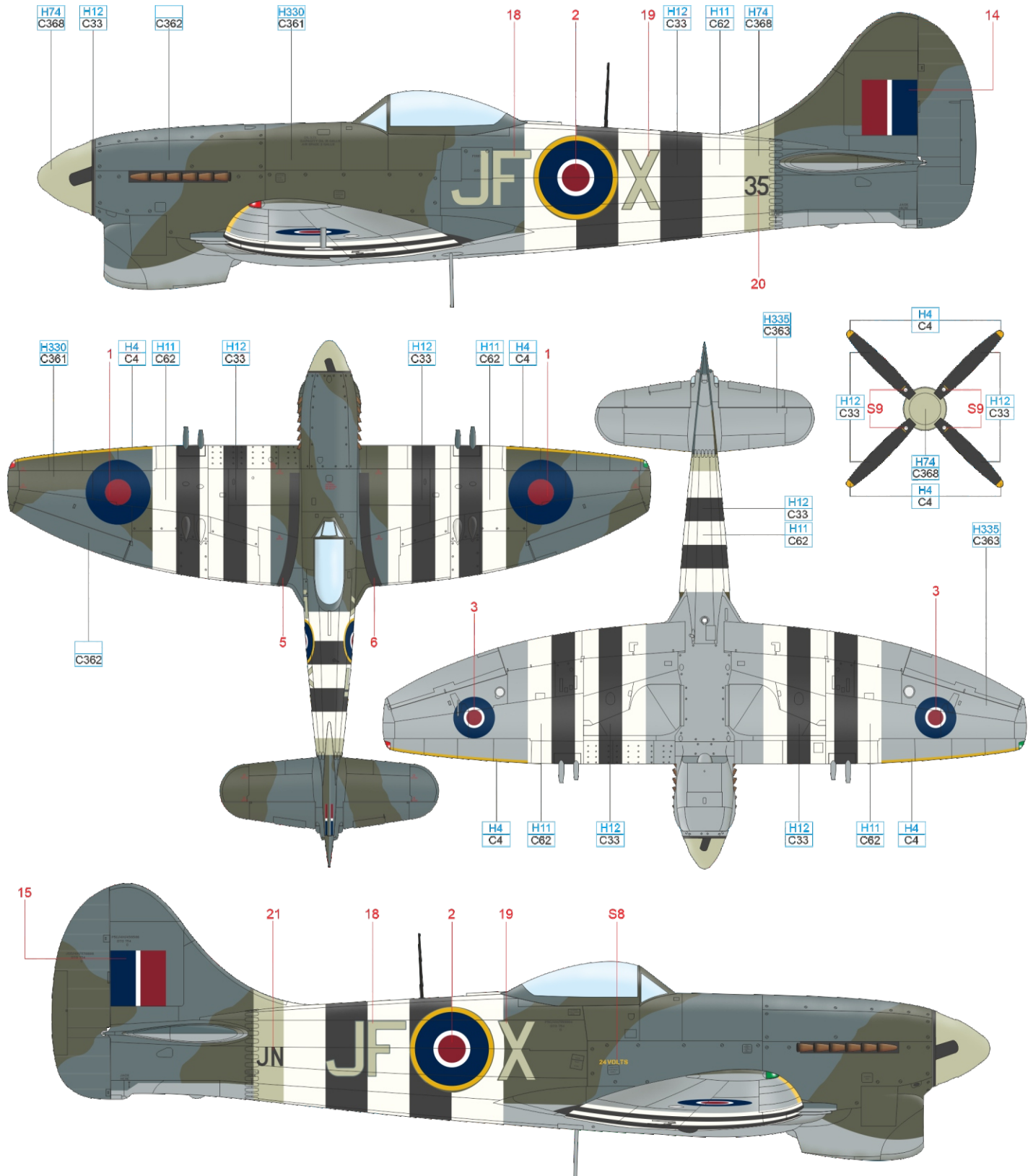






# E JN735, No. 3 Squadron, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

No. 3 Squadron, založená v roce 1912, byla na počátku 2. světové války vyzbrojena stroji Hawker Hurricane, s nimiž v rámci Britského expedičního sboru bojovala nad Belgií a Francií. Po návratu do Velké Británie následovalo hlídkování nad námořní základnou Royal Navy ve Scapa Flow, od dubna 1941 působila na jihu Anglie jako noční stíhací jednotka. V červnu 1943 došlo k jejímu přezbrojení na stroje Hawker Typhoon, v únoru 1944 byla vyzbrojena stroji Hawker Tempest. S nimi se zúčastnila příprav na invazi do Evropy, ochrany jižní Anglie proti střelám V-1 a přesunu do Evropy, kde podporovala postupující jednotky až do konce války. V Německu zůstala v rámci BAFO (British Air Forces of Occupation) až do května 1999. Od 20. dubna 1944 nenesly standardně kamuflované Tempesty na spodní straně křídla identifikační prvky v podobě černých a bílých pruhů. Kódová písmena QO používala No. 3 Squadron do května 1944, kdy došlo ke změně na písmena JF.

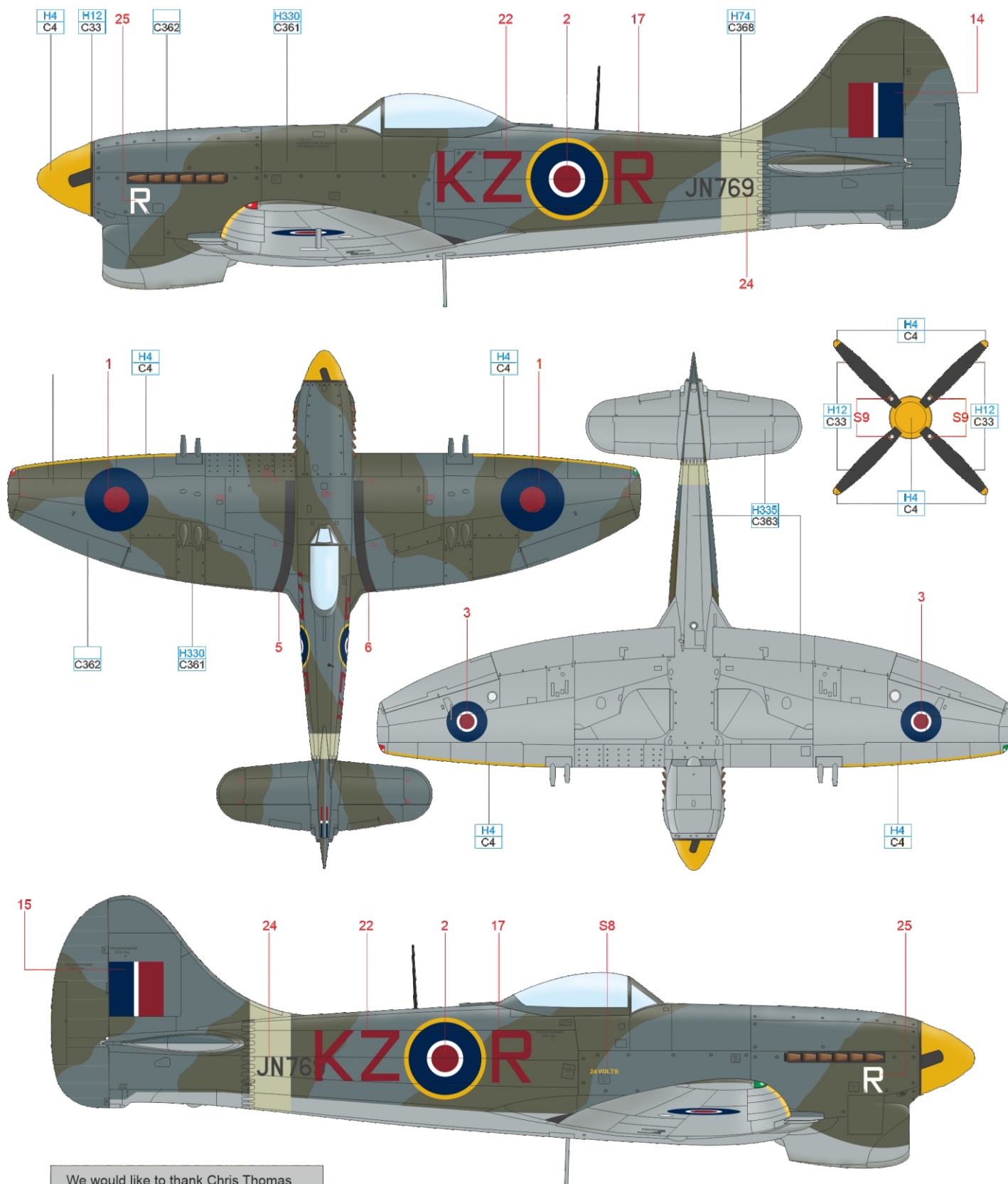


FLAT WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	OCEAN GRAY	C362	DARK GREEN	H330 C361	BLACK	H12 C33
------------	------------	--------	----------	-----	-------------	-----------------	--------------	------------	------	------------	--------------	-------	------------



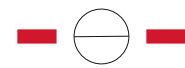
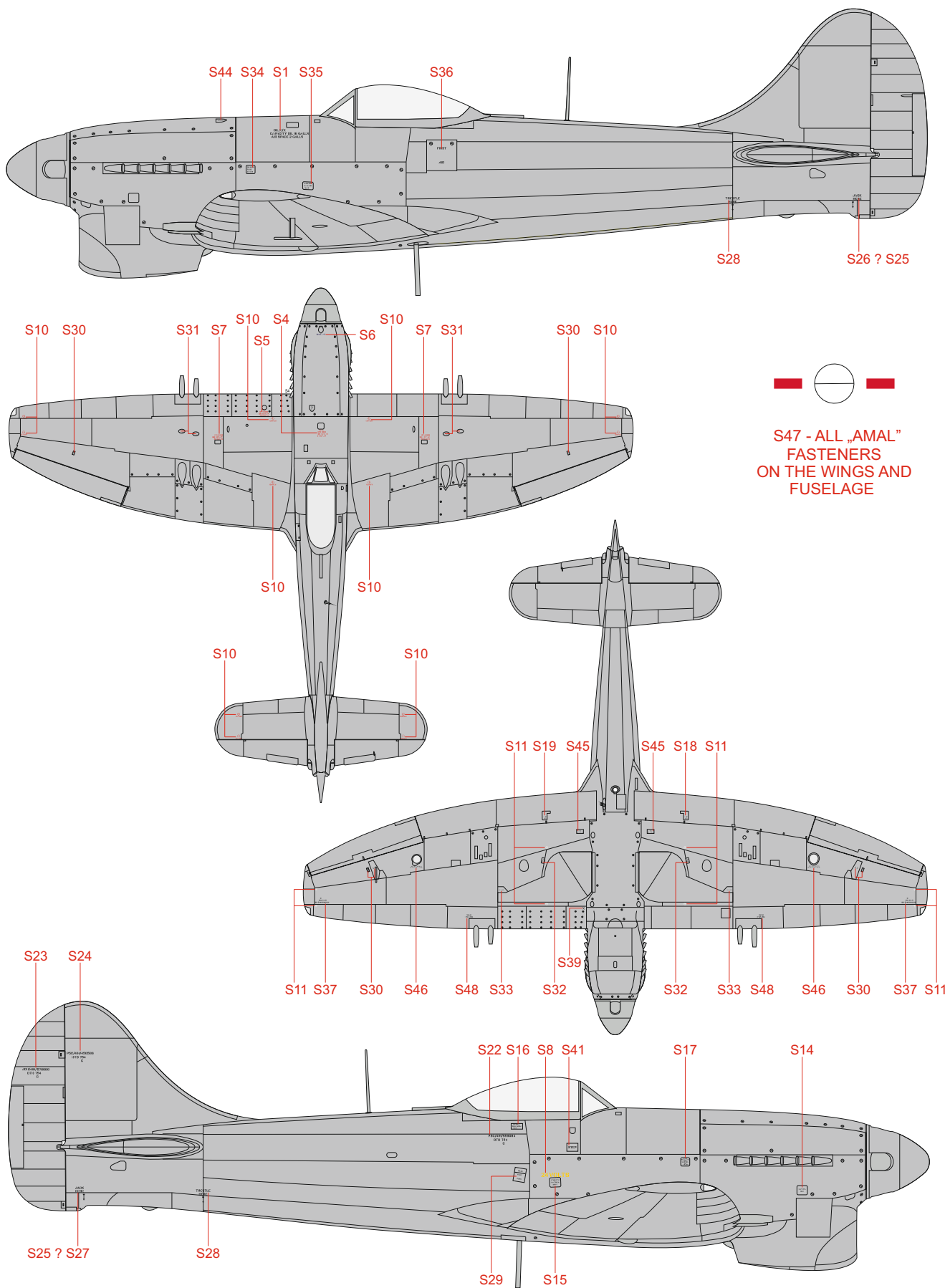
# F JN769, No. 287 Squadron, Gatwick, Velká Británie, prosinec 1944–leden 1945

Poté, co byly squadrony Tempestů plně vybaveny letouny Série 2, byly přeživší Tempesty Série 1 renovovány firmou Hawker a na přelomu let 1944 a 1945 byly přiděleny No. 287 Squadron, tedy druholiniové jednotce, která se podílela na kalibračních letech pro jednotky AA na pobřeží Velké Británie. Červená kódová písmena odpovídala tehdejší instrukcím RAF.



We would like to thank Chris Thomas for his invaluable help with this marking.

- YELLOW H4  
C4
- SKY H74  
C368
- MEDIUM  
SEA GRAY H335  
C363
- OCEAN  
GRAY C362
- DARK  
GREEN H330  
C361
- BLACK H12  
C33



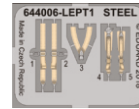
**S47 - ALL „AMAL”  
 FASTENERS  
 ON THE WINGS AND  
 FUSELAGE**



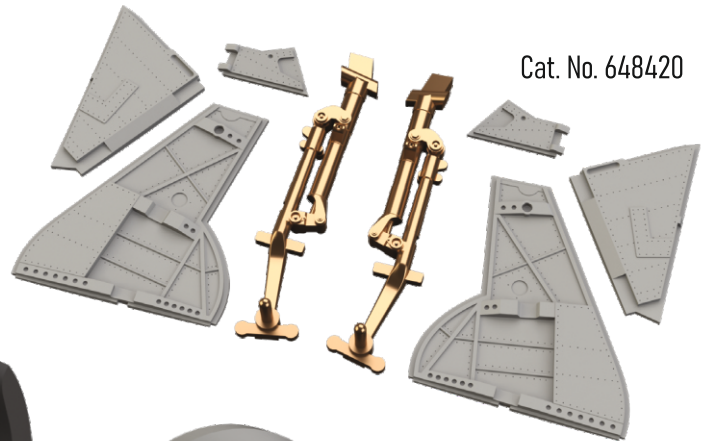
# Eduard goodies for Tempest Mk.V Series 1

# 1/48

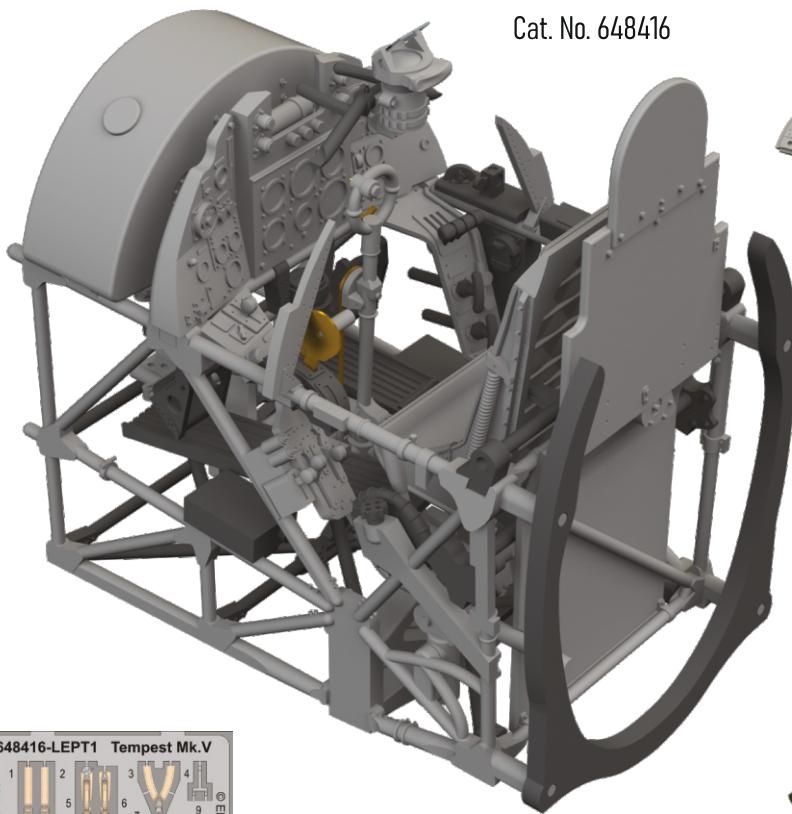
- 48976 Tempest Mk.V upgrade set (PE-Set)
- FE943 Tempest Mk.V seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644006 Tempest Mk.V LööK (Brassin)
- 644038 Tempest Mk.V w/ early wheels LööKplus (Brassin)
- 648416 Tempest Mk.V cockpit (Brassin)
- 648417 Tempest Mk.V engine (Brassin)
- 648418 Tempest Mk.V exhaust stacks (Brassin)
- 648419 Tempest Mk.V gun bays (Brassin)
- 648420 Tempest Mk.V wheels early (Brassin)
- 648446 Tempest Mk.V undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648499 Tempest Mk.V intake ring (Brassin)
- 3DL48023 Tempest Mk.V SPACE (3D Decal Set)
- D48030 Tempest Mk.V stencils (Decal Set)
- EX628 Tempest Mk.V TFace (Mask)
- EX695 Tempest Mk.V (Mask)



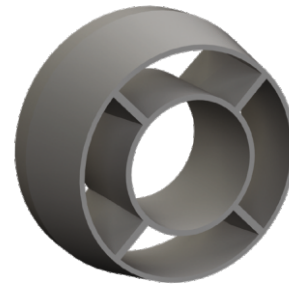
Cat. No. 644006



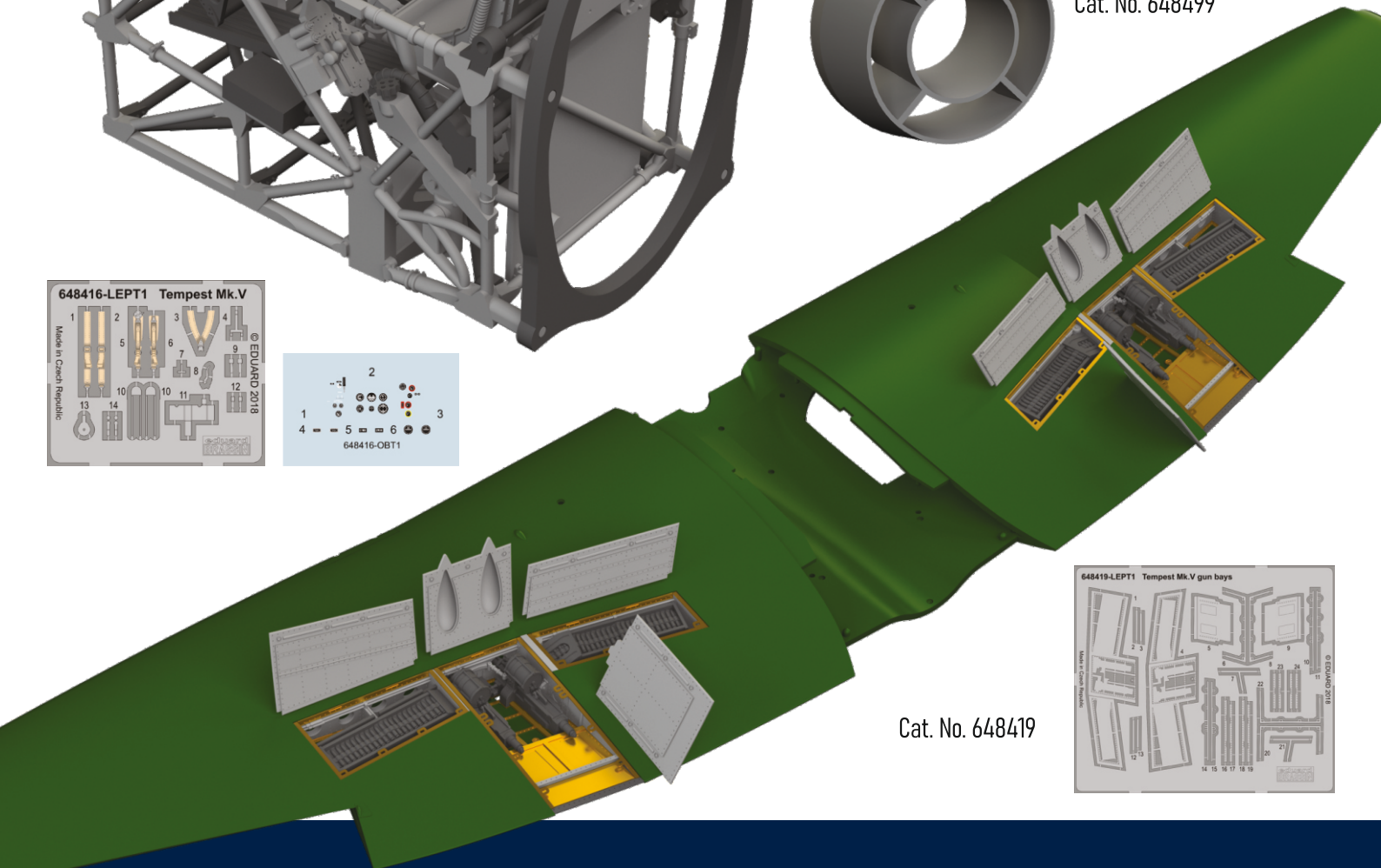
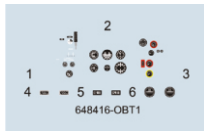
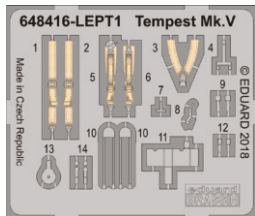
Cat. No. 648420



Cat. No. 648416



Cat. No. 648499



Cat. No. 648419

