

Tempest Mk.V Series 2

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit



ProfiPACK
edition

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 stíhačího 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 protipozářní 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 HM595, 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 radiální přestavbou, kterou sledoval šéfkonstruktér Sydney Camm zlepšení aerodynamiky. Chladiče byly umístěny v náběžné hraně vnitřní sekce křídla symetricky na obou stranách, výsledná štíhlá přídí 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 Sabre 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 kabini 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 čtvereční 20mm kanonů Hispano Mk II (s 200 náboji na hlaveň) dosahoval maximální rychlosti 695 km/h ve výšce 5600 m, což bylo až o 72 km/h více, než rychlosť 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“ Beaumont.

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 letaly 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 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 pověšen dvěma bombami 450 kg nebo osmi 27kg raketami.

Konec jedné éry

Dvě další verze Tempestu se ještě vyráběly sériově, obě ale 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.

item No. 82122

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 započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobré 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 SINNBILDER * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL VOLBA



BEND OHNOUT



OPEN HOLE VYVRATOT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY SYMETRIČKÁ MONTÁŽ



REMOVE ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE OTOČIT



APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽIT EDUARD MASK NABARVIT

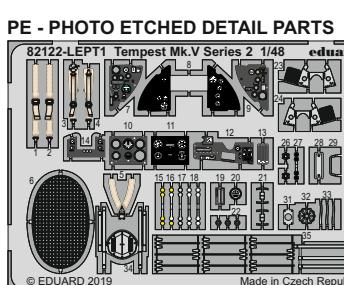
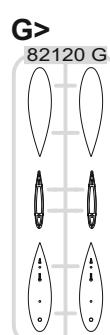
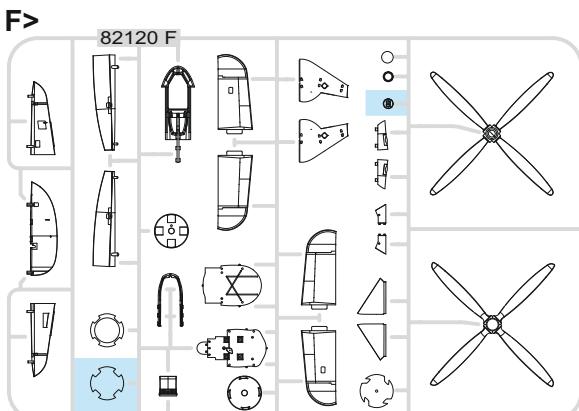
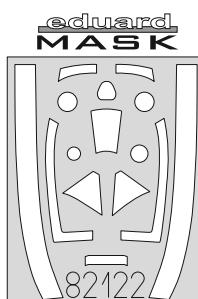
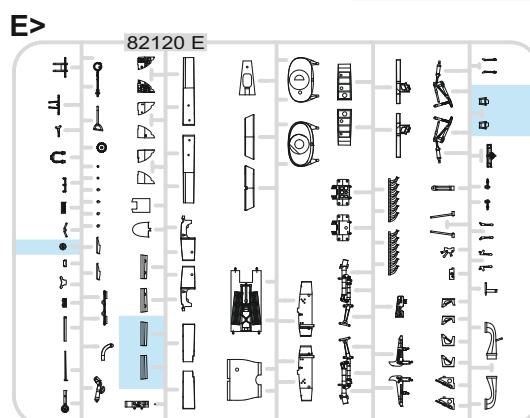
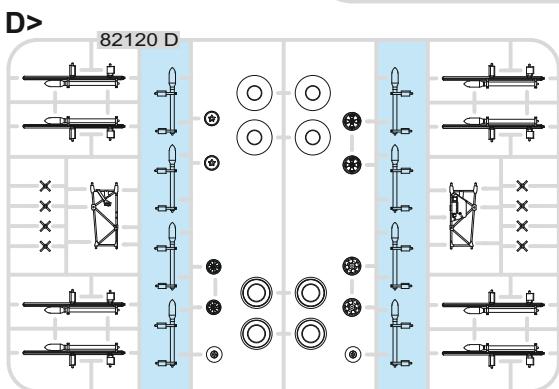
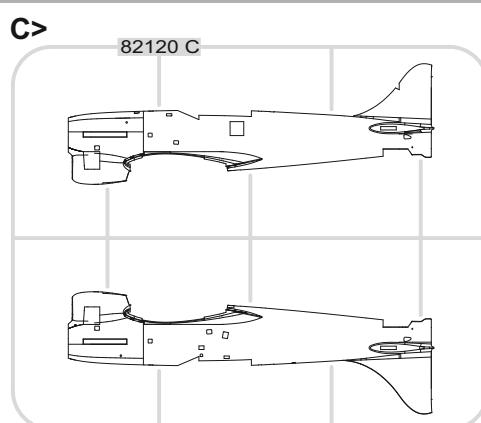
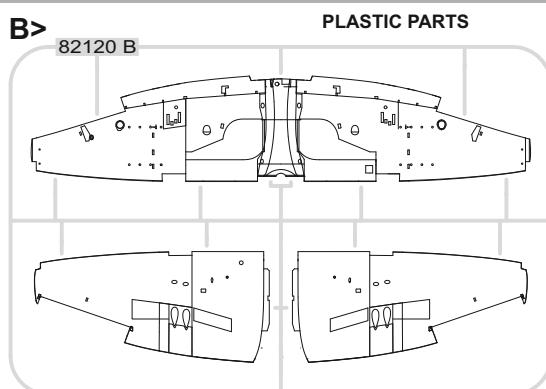
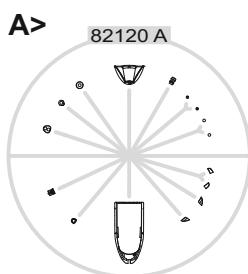
PARTS

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

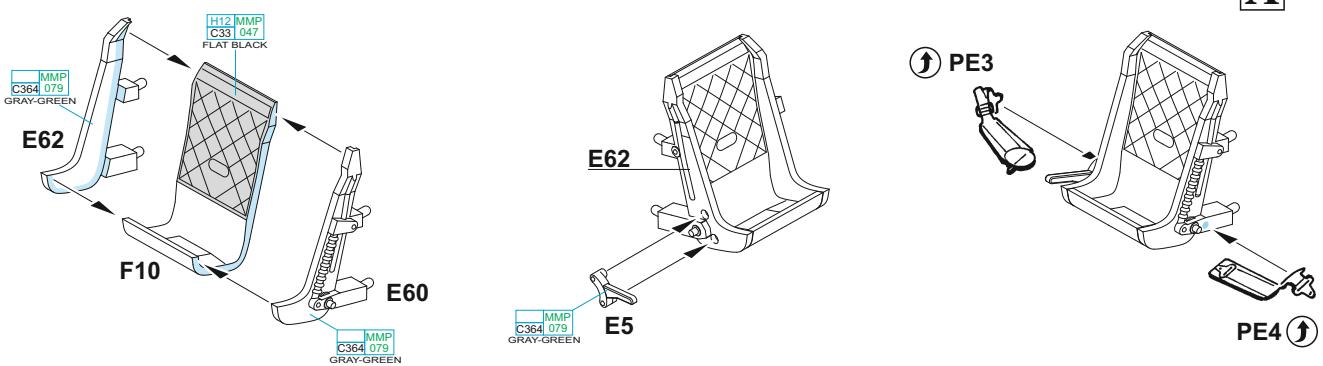
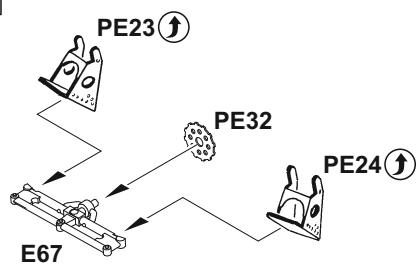
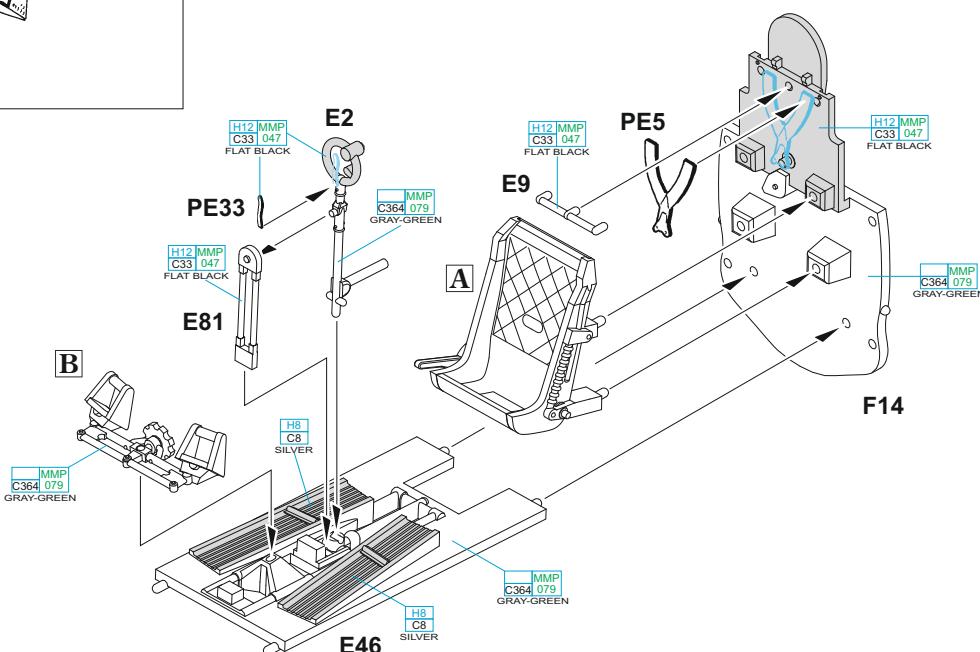
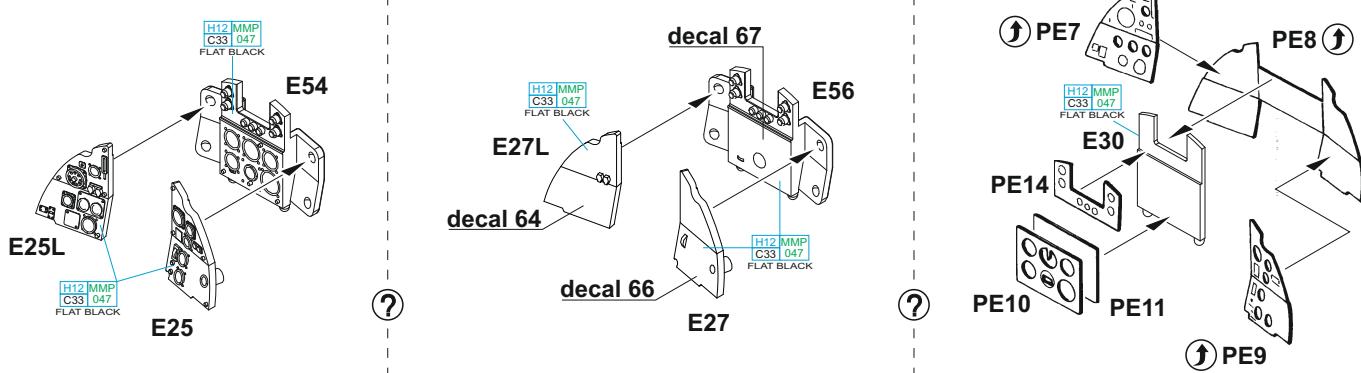
FARBEN

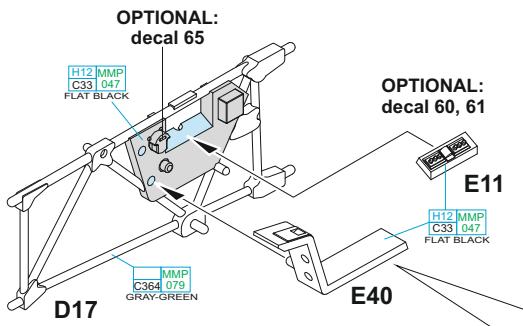
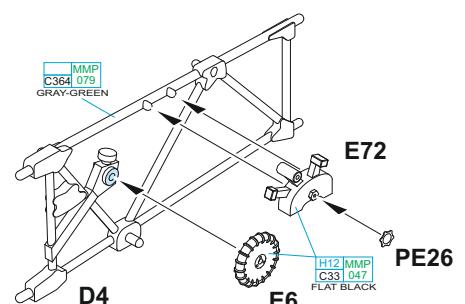
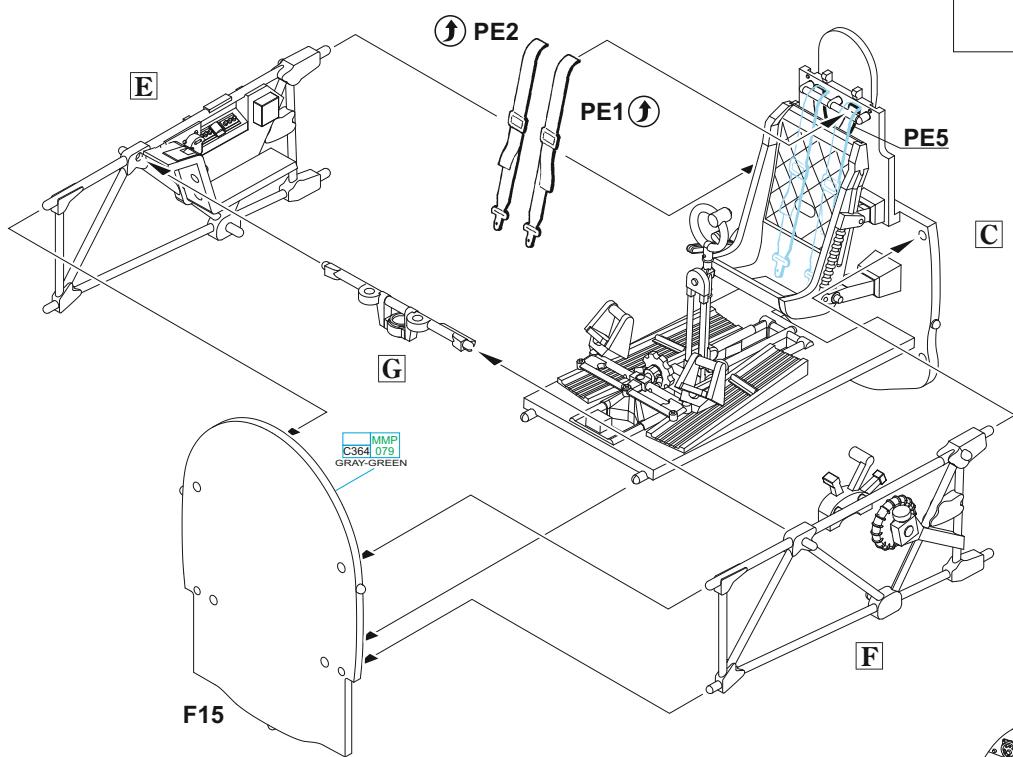
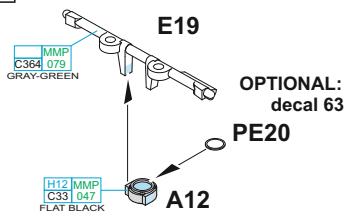
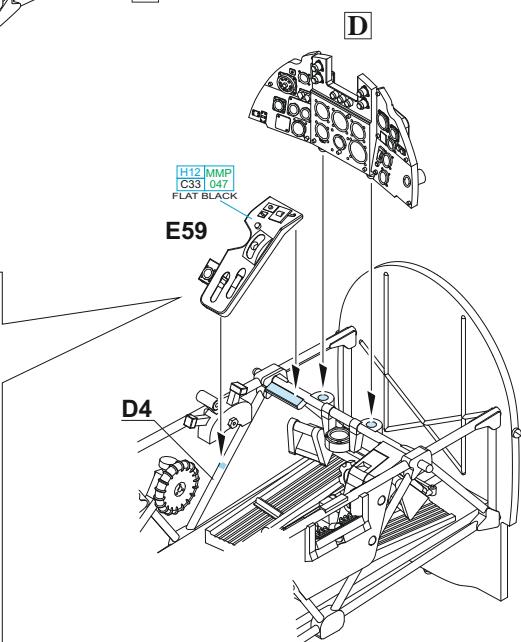
PEINTURE

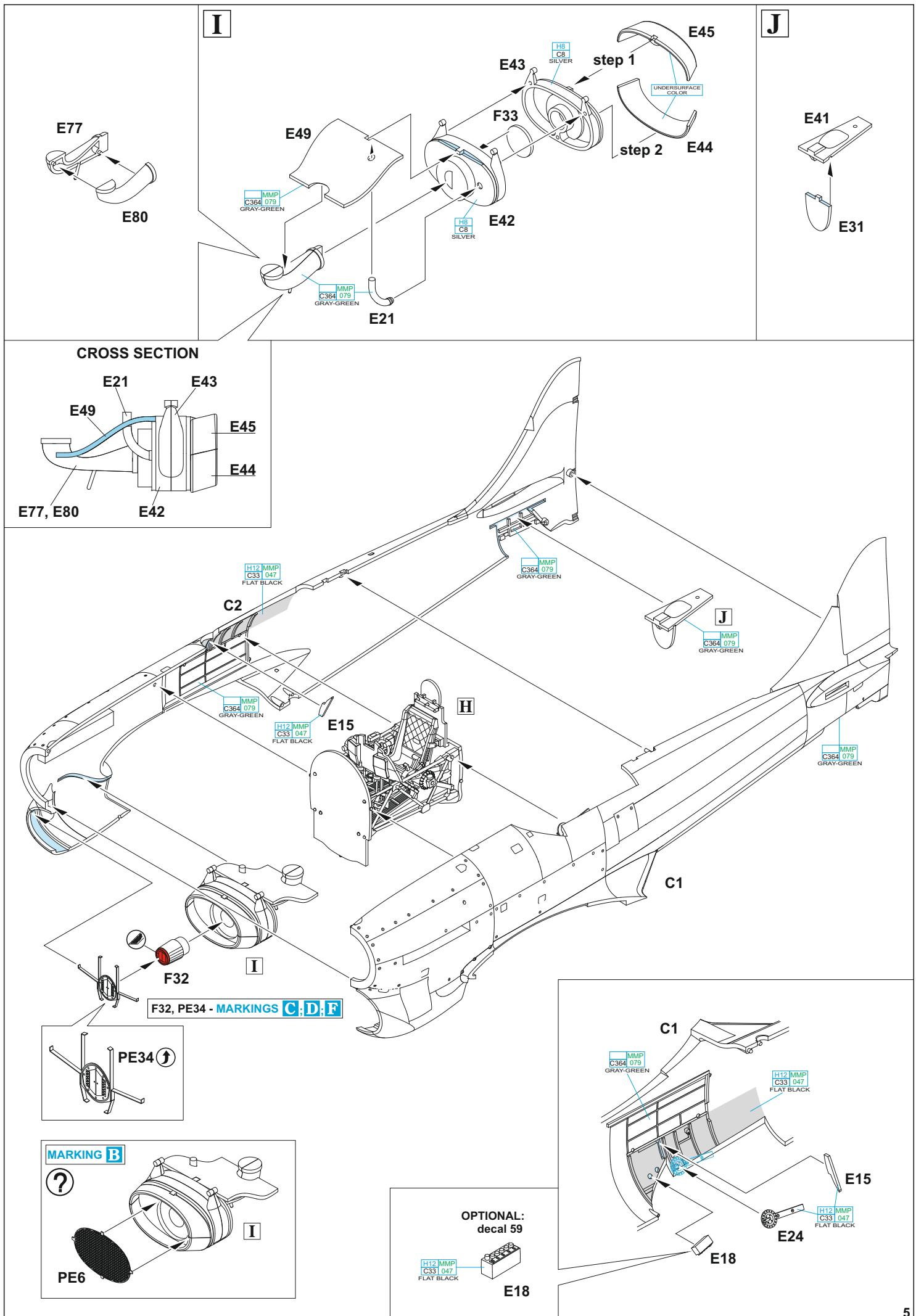
色

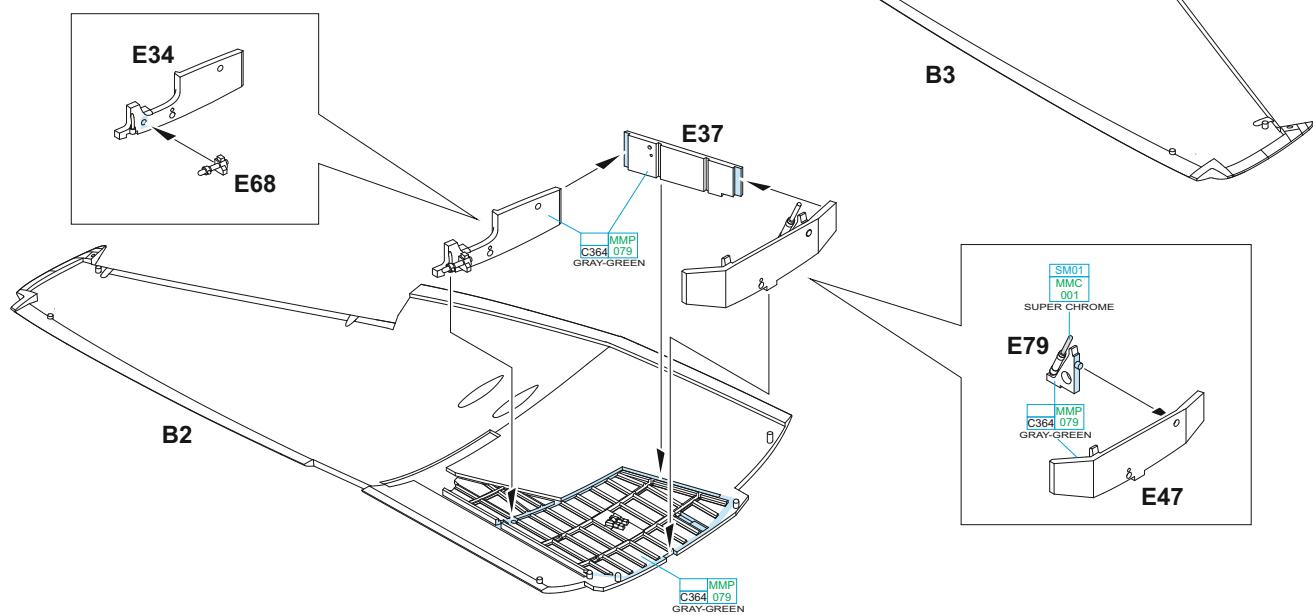
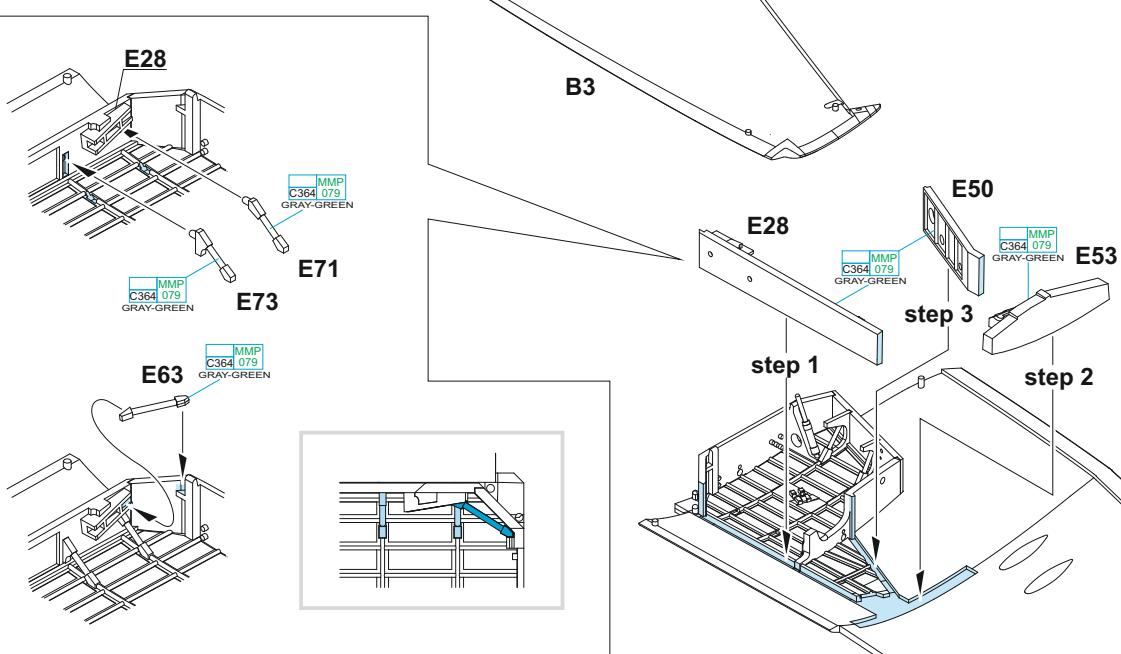
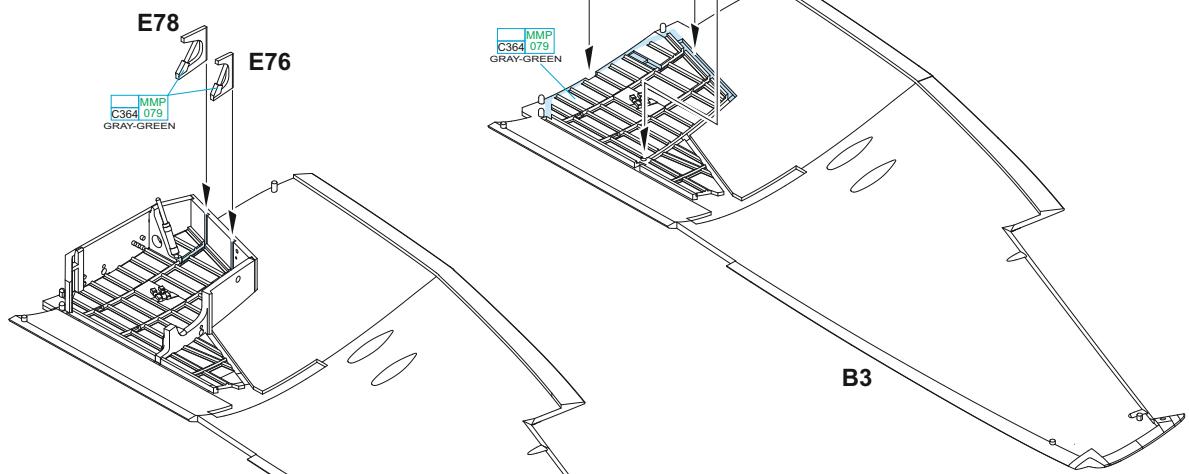
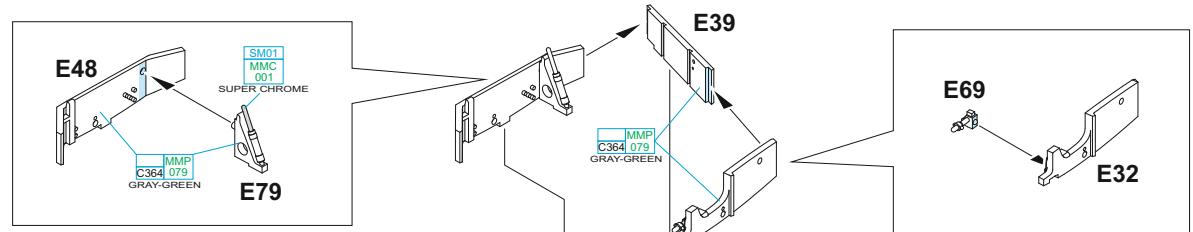
GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS
H3	C3	MMP-003
H4	C4	MMP-007
H8	C8	
H11	C62	MMP-001
H12	C33	MMP-047
H74	C368	MMP-080
H77	C137	MMP-040
H90	C47	
H94	C138	
H326	C326	BLUE

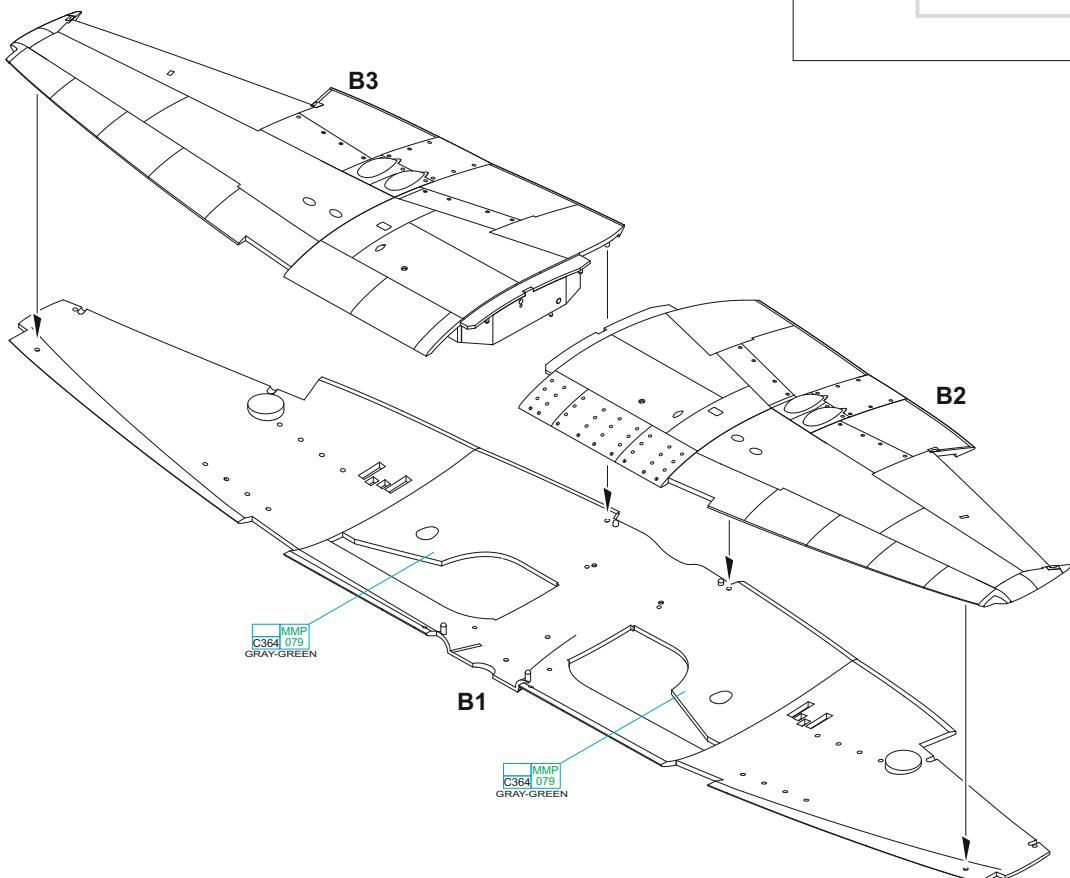
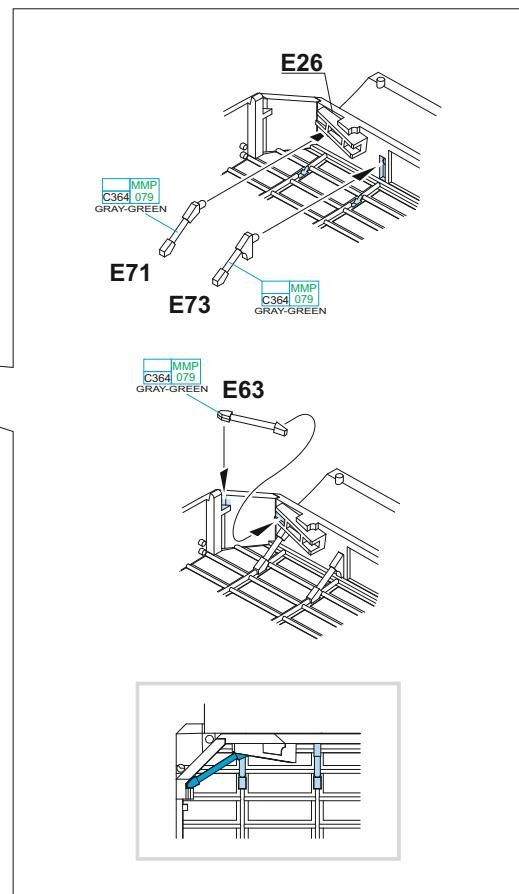
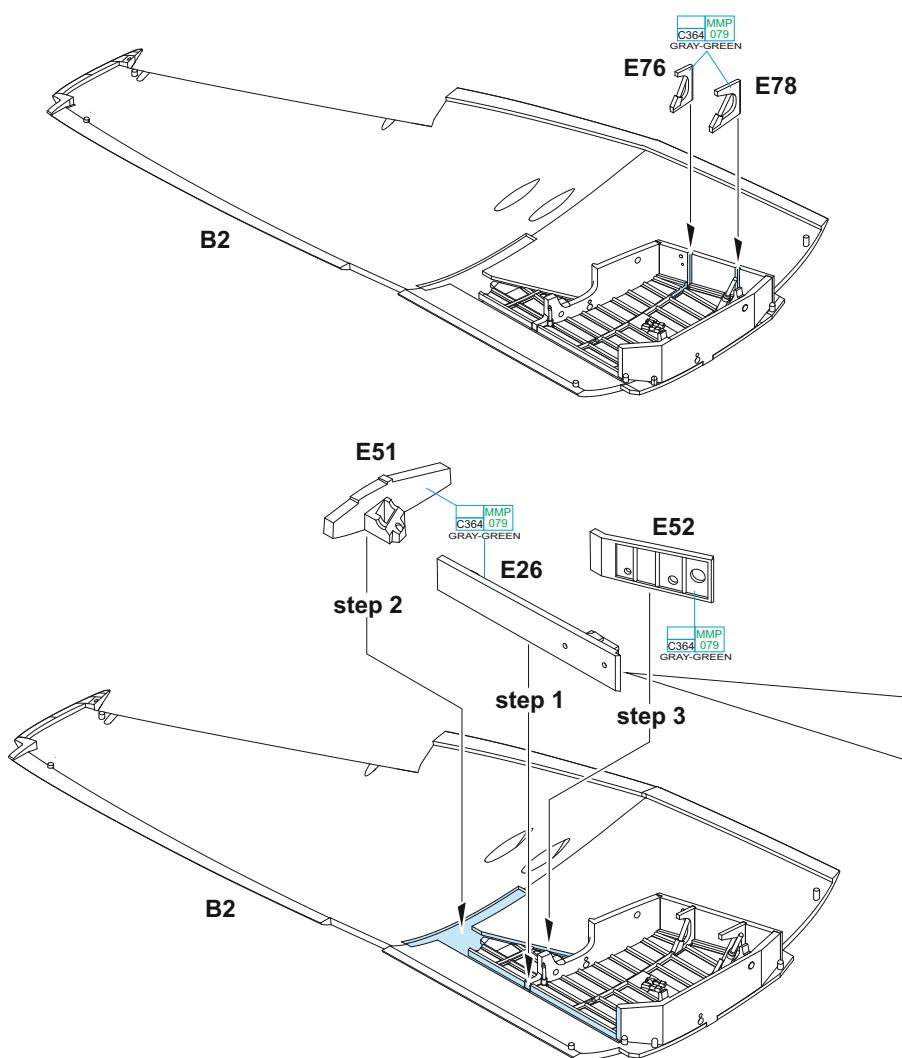
GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS
H328	C328	BLUE
H330	C361	MMP-077
H335	C363	MMP-094
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS
MC214		MMM-001
MC218		MMM-003
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS
	SM01	MMC-001
		SUPER CHROME

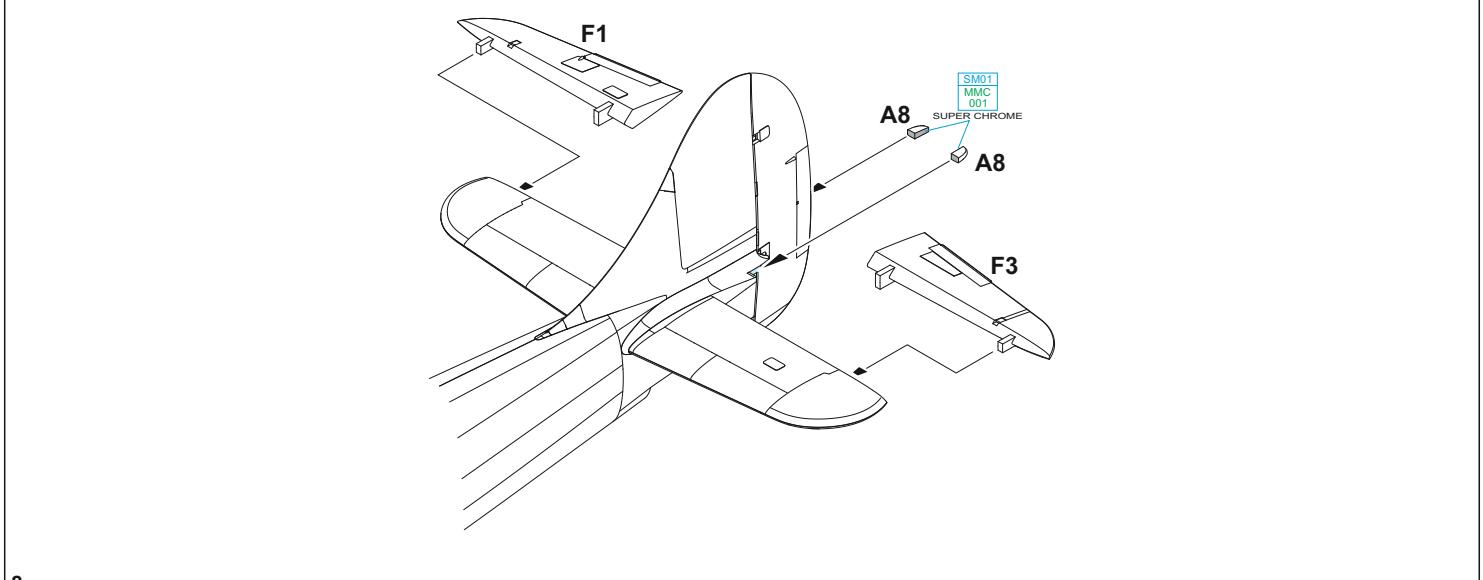
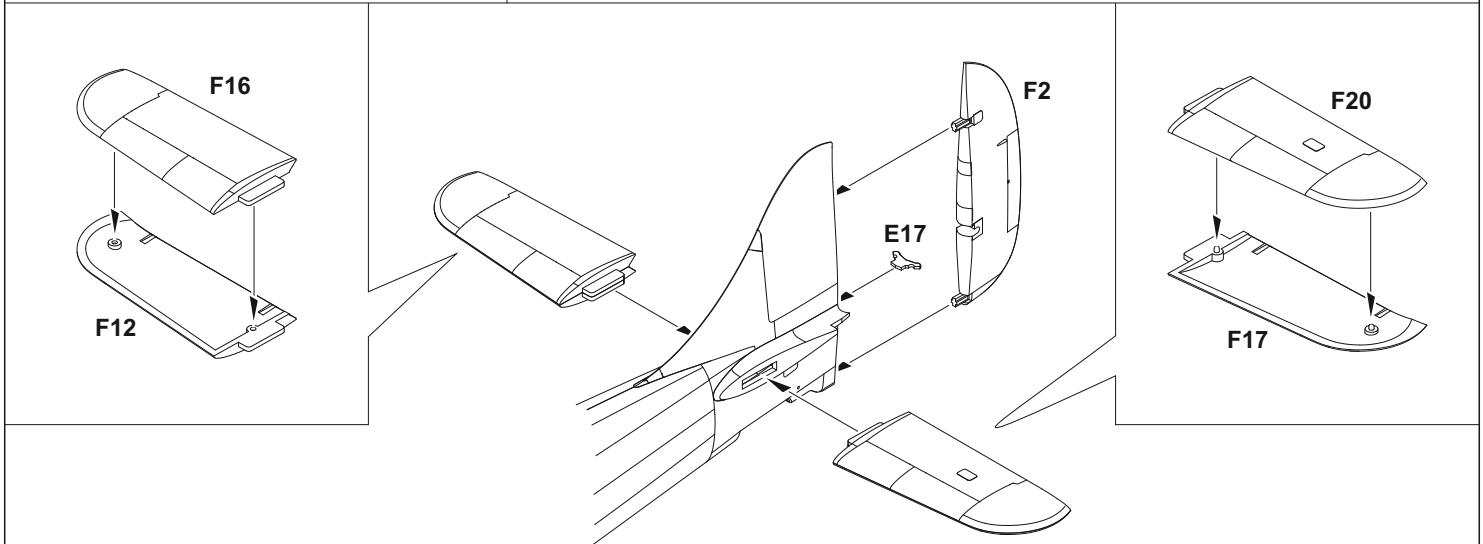
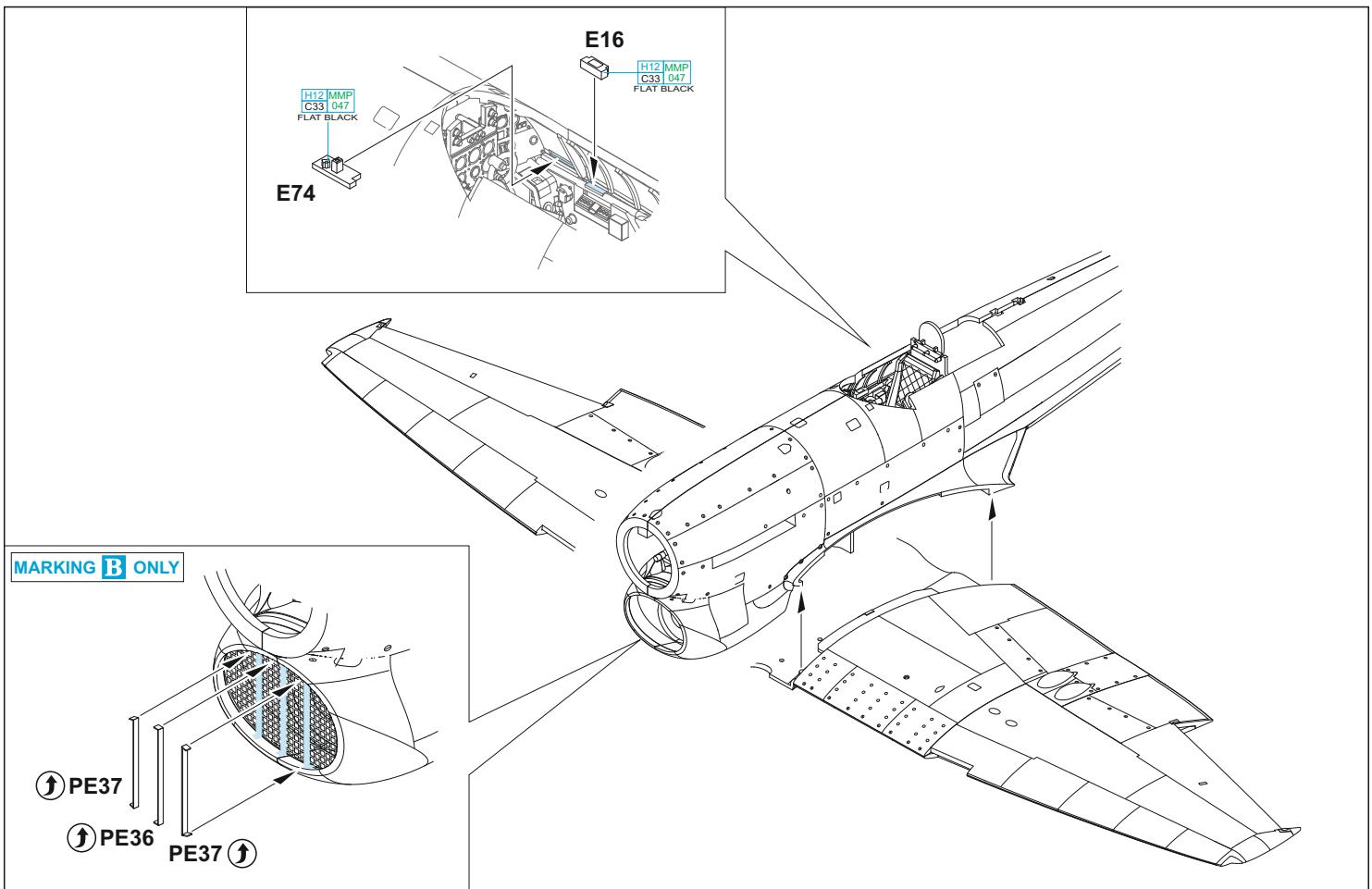
A**B****C****D**

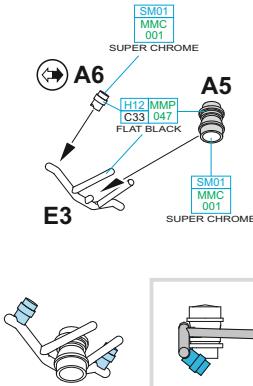
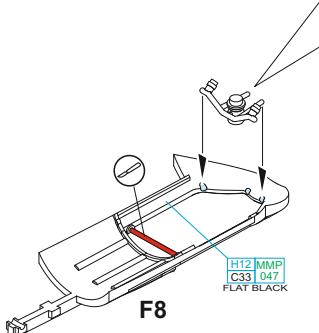
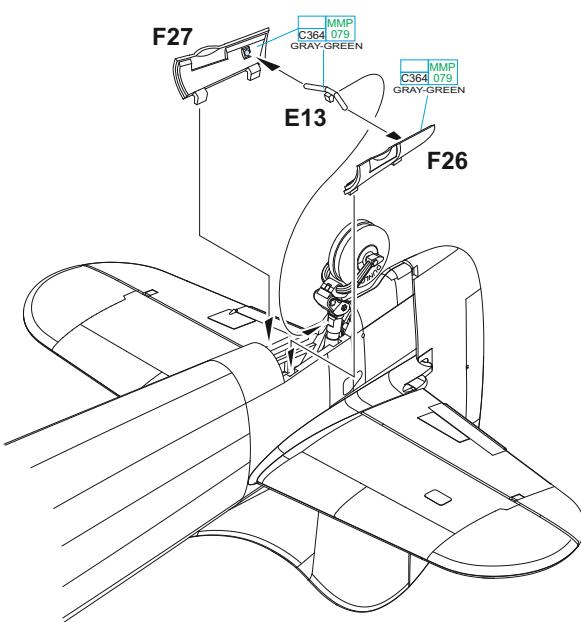
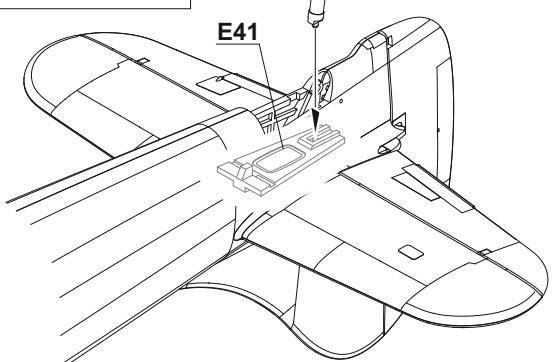
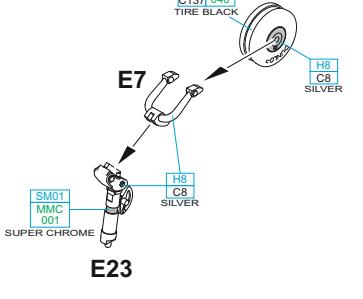
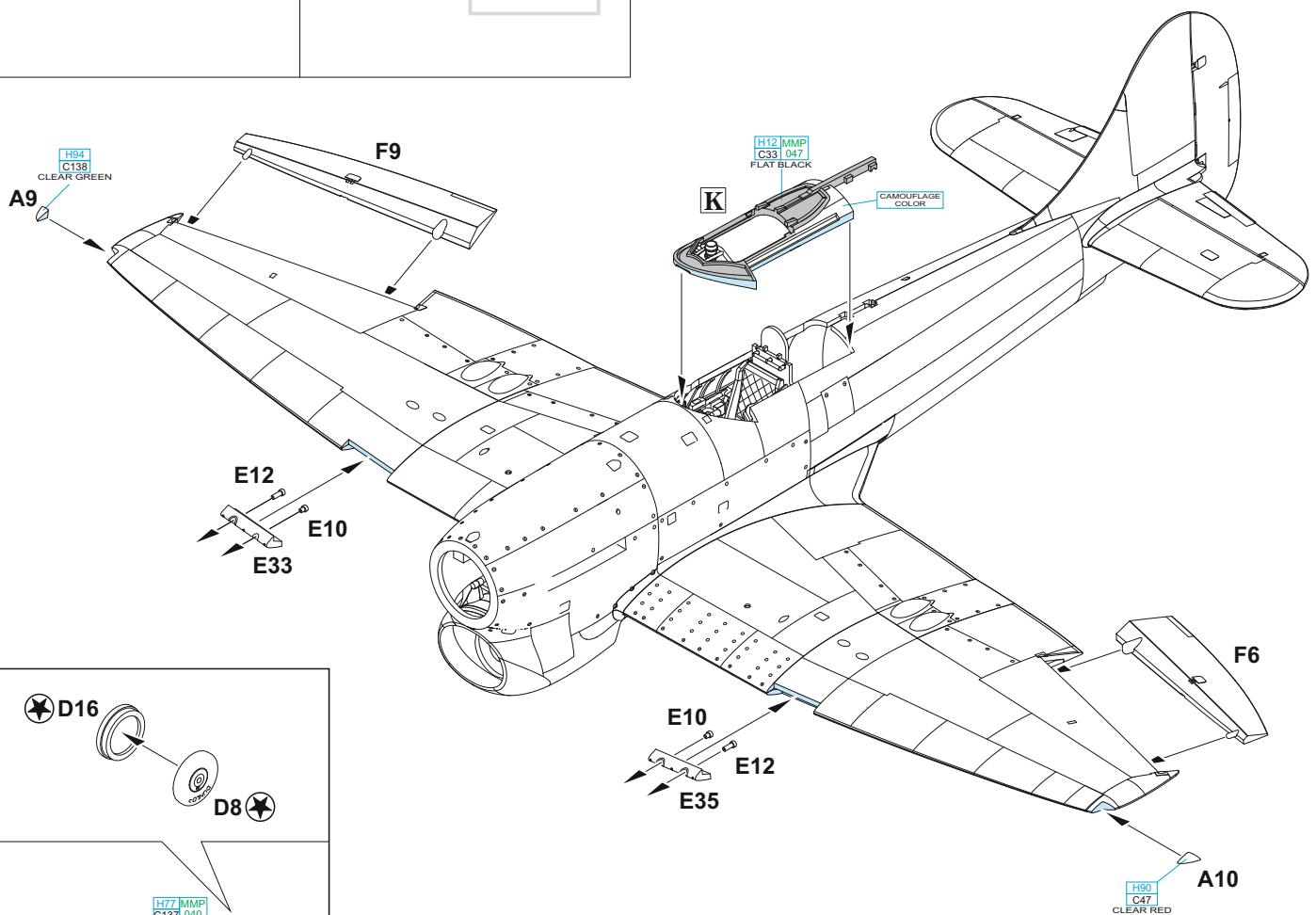
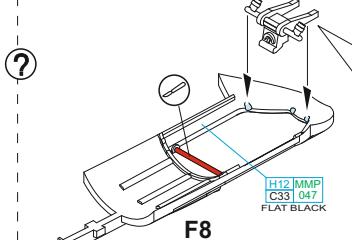
E**F****H****G****D**

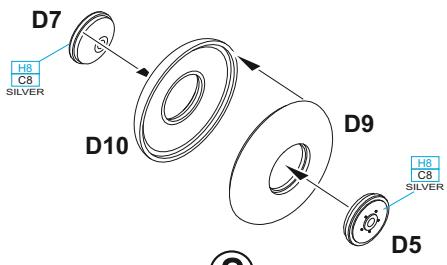




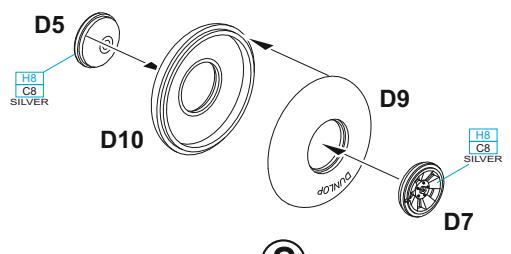




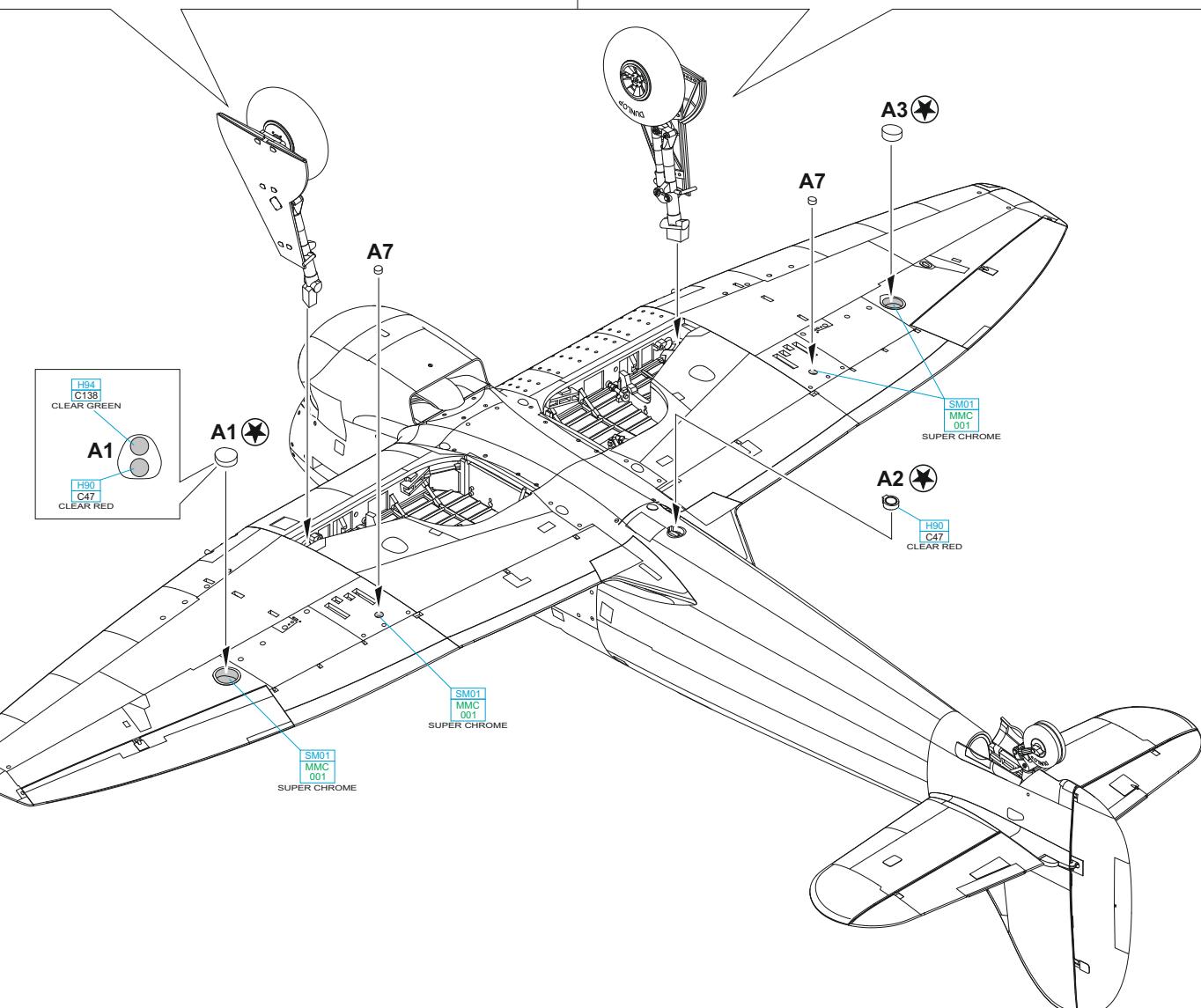
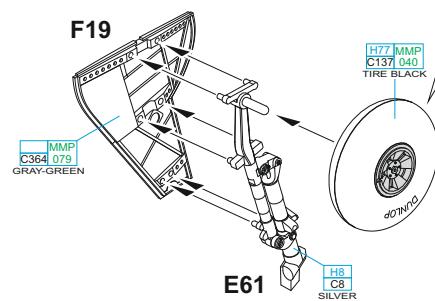
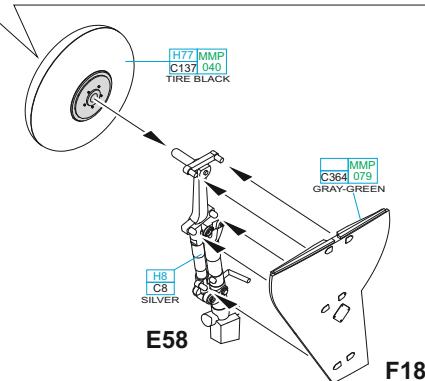
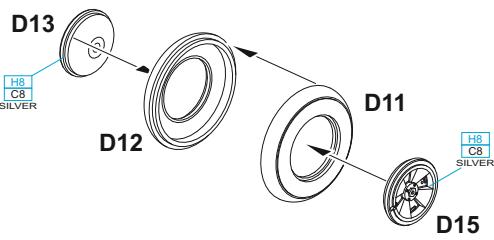
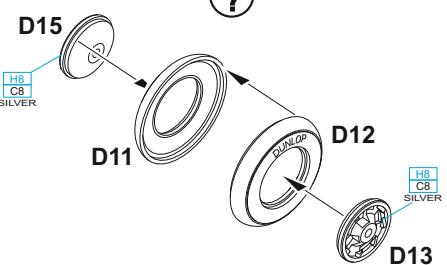
K**MARKINGS A;B;C;D****MARKINGS E;F**

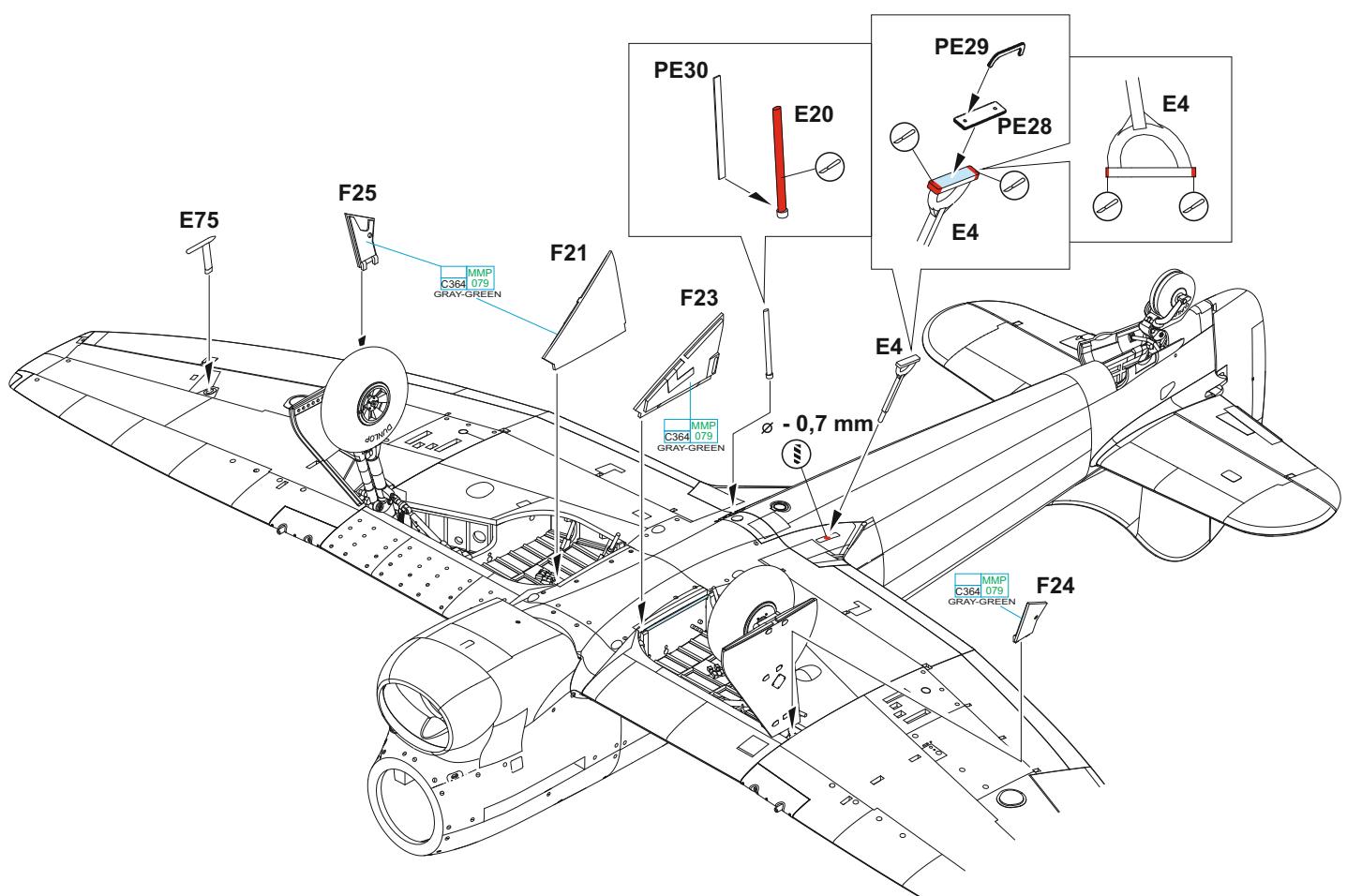
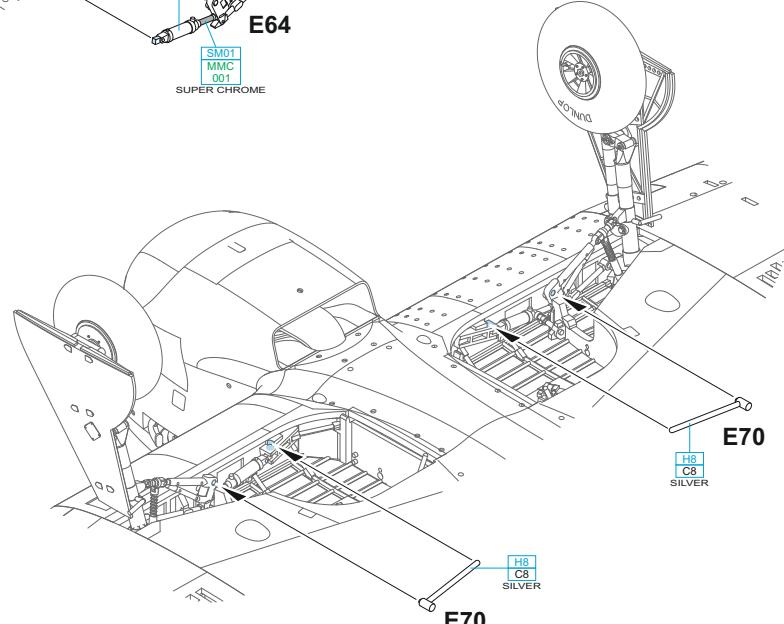
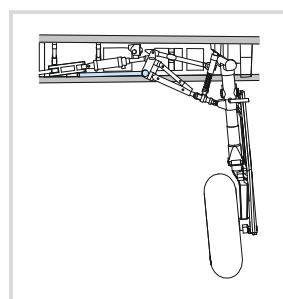
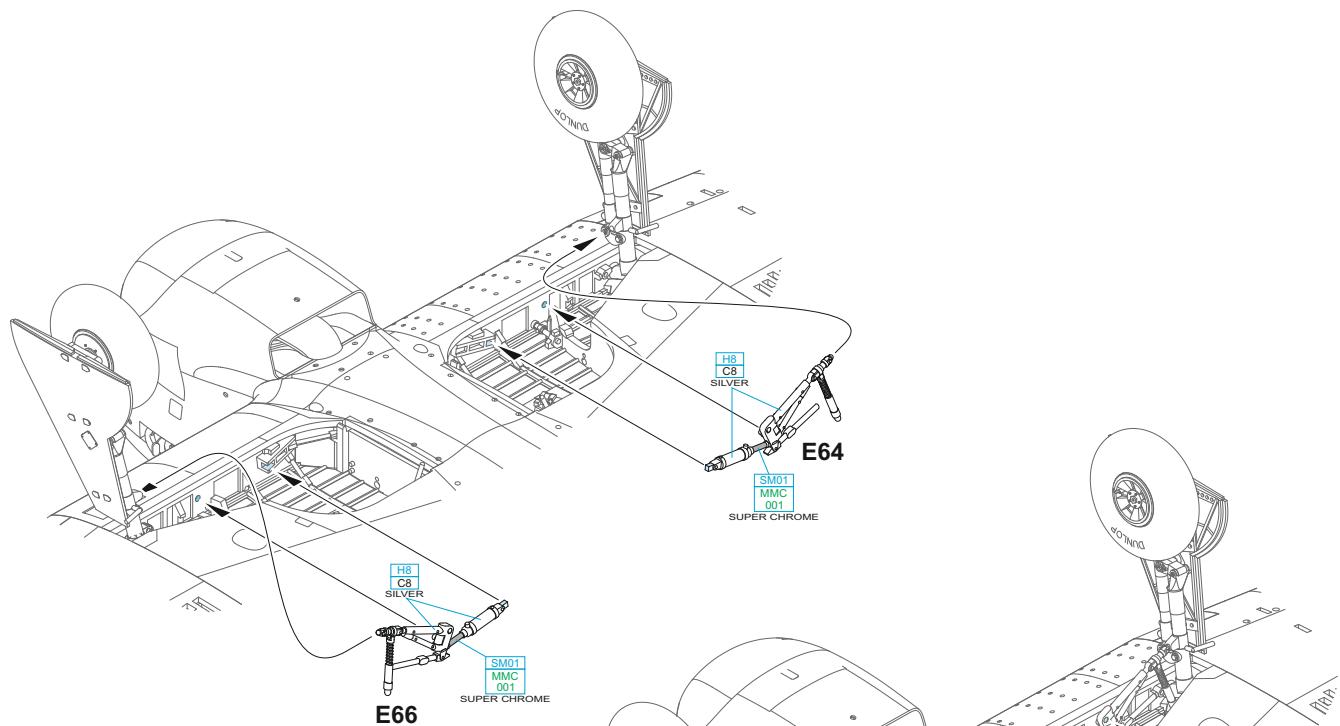


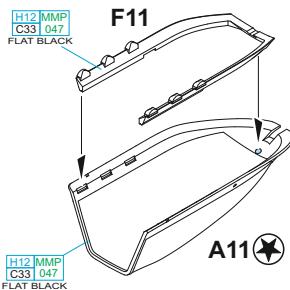
MARKINGS A;B



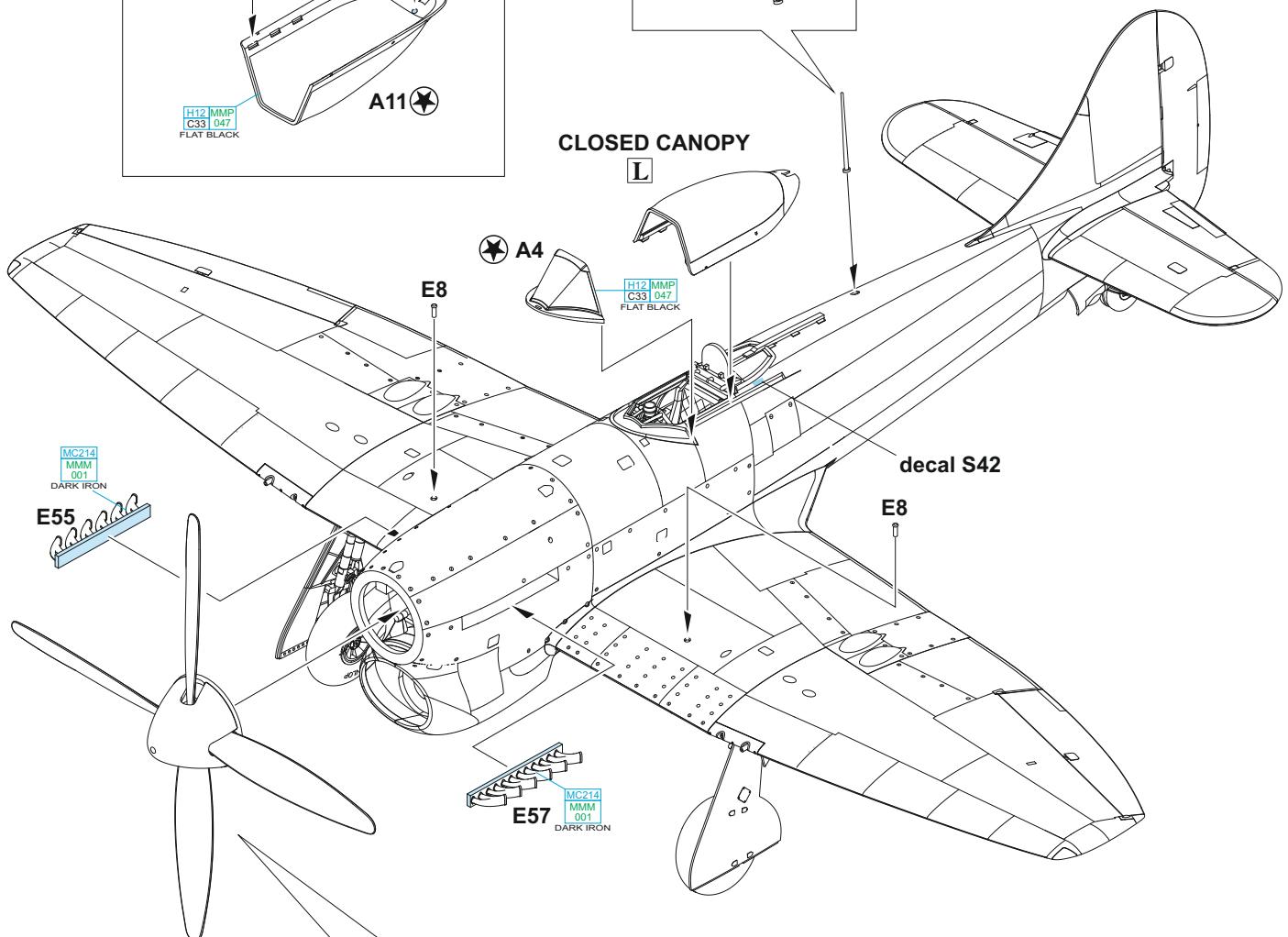
MARKINGS C;D;E;F



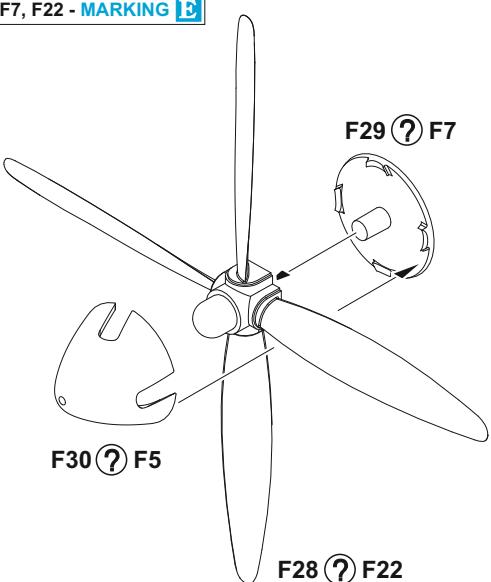
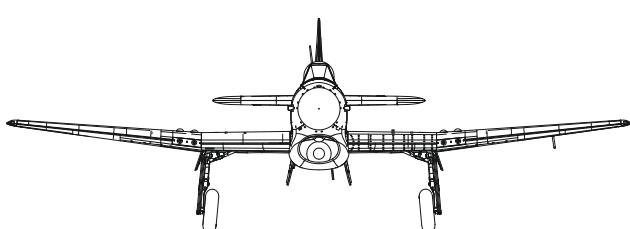
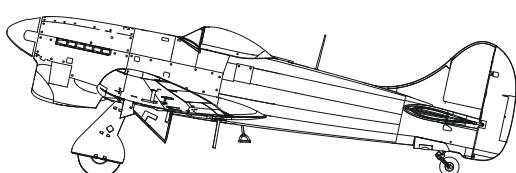
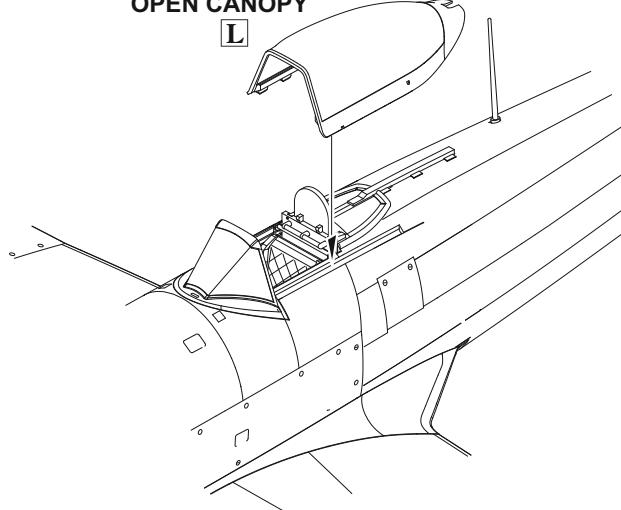


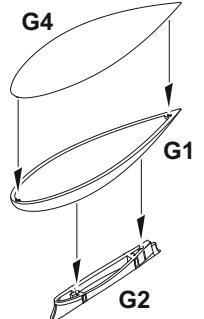
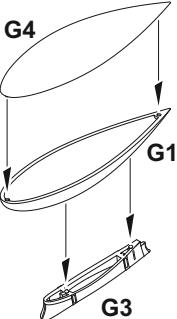
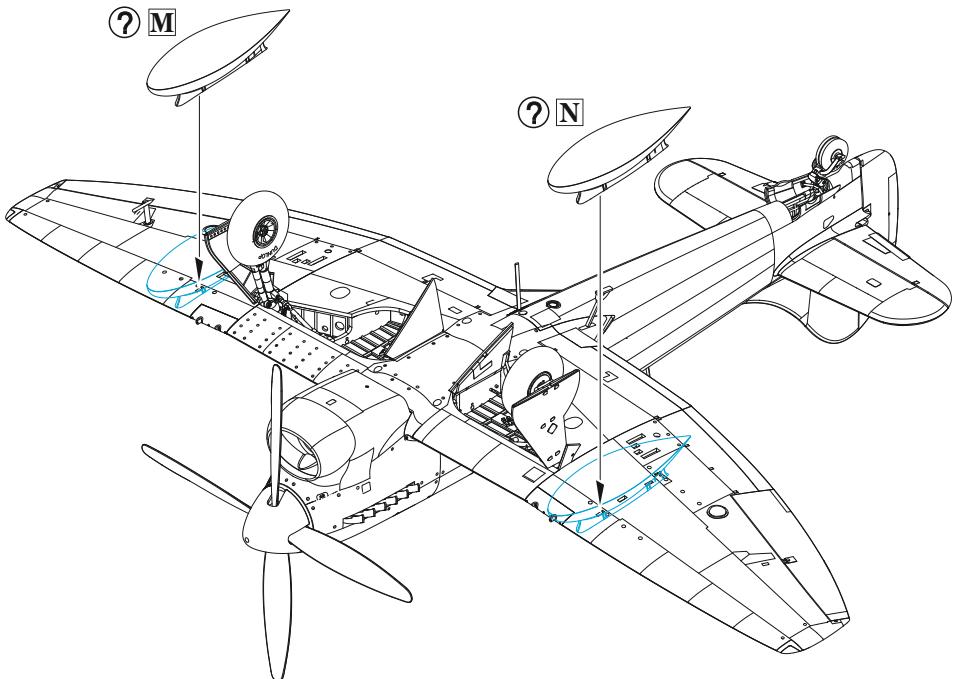
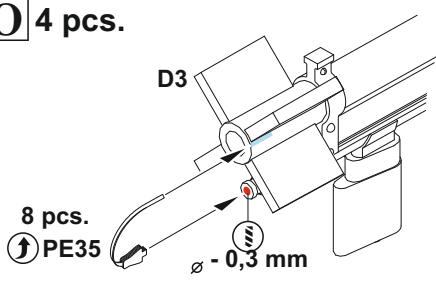
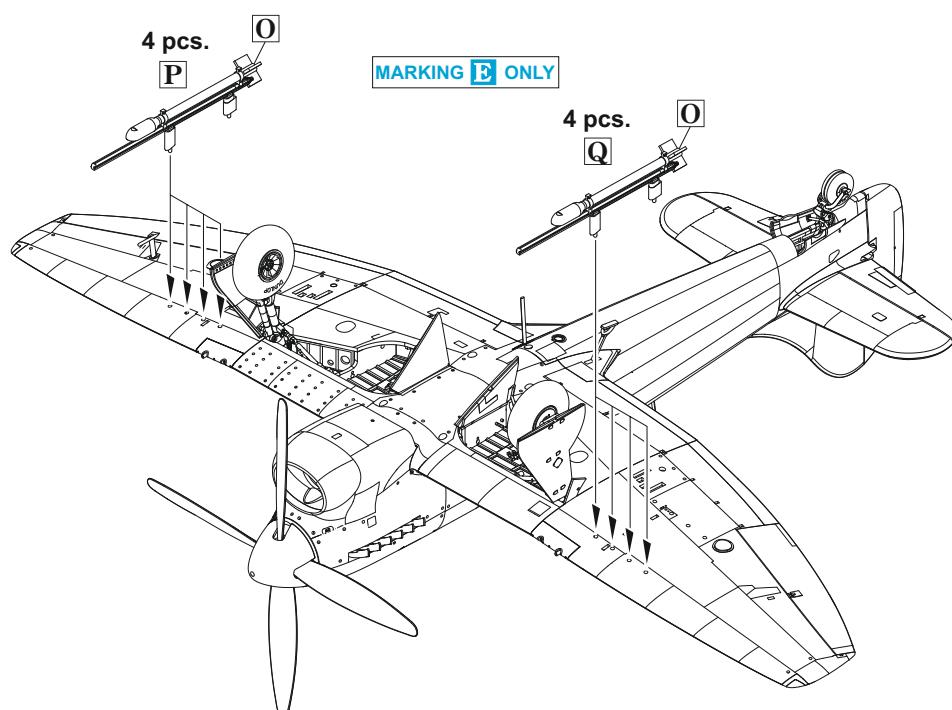
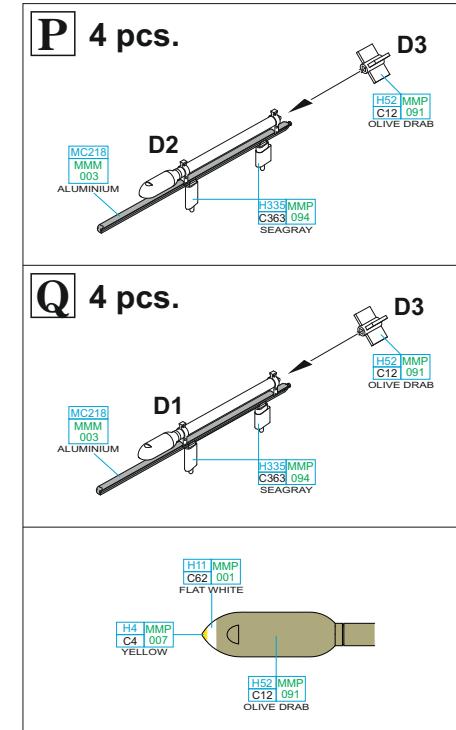
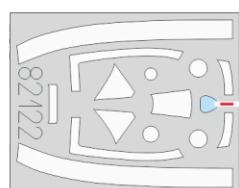
L

PE25

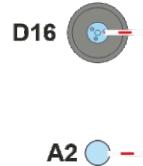
**CLOSED CANOPY****L**

?

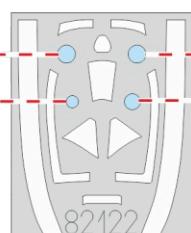
F28, F29, F30 - MARKINGS **A;B;C;D;F**F5, F7, F22 - MARKING **E****OPEN CANOPY****L**

M**N**⑦ **M****O 4 pcs.****P 4 pcs.****Q 4 pcs.****eduard MASK**
82122

A1

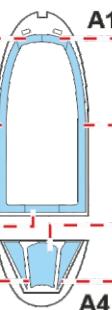
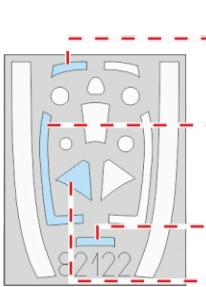


D8

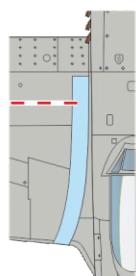
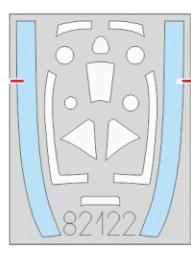
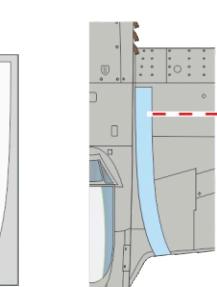


A2

A3

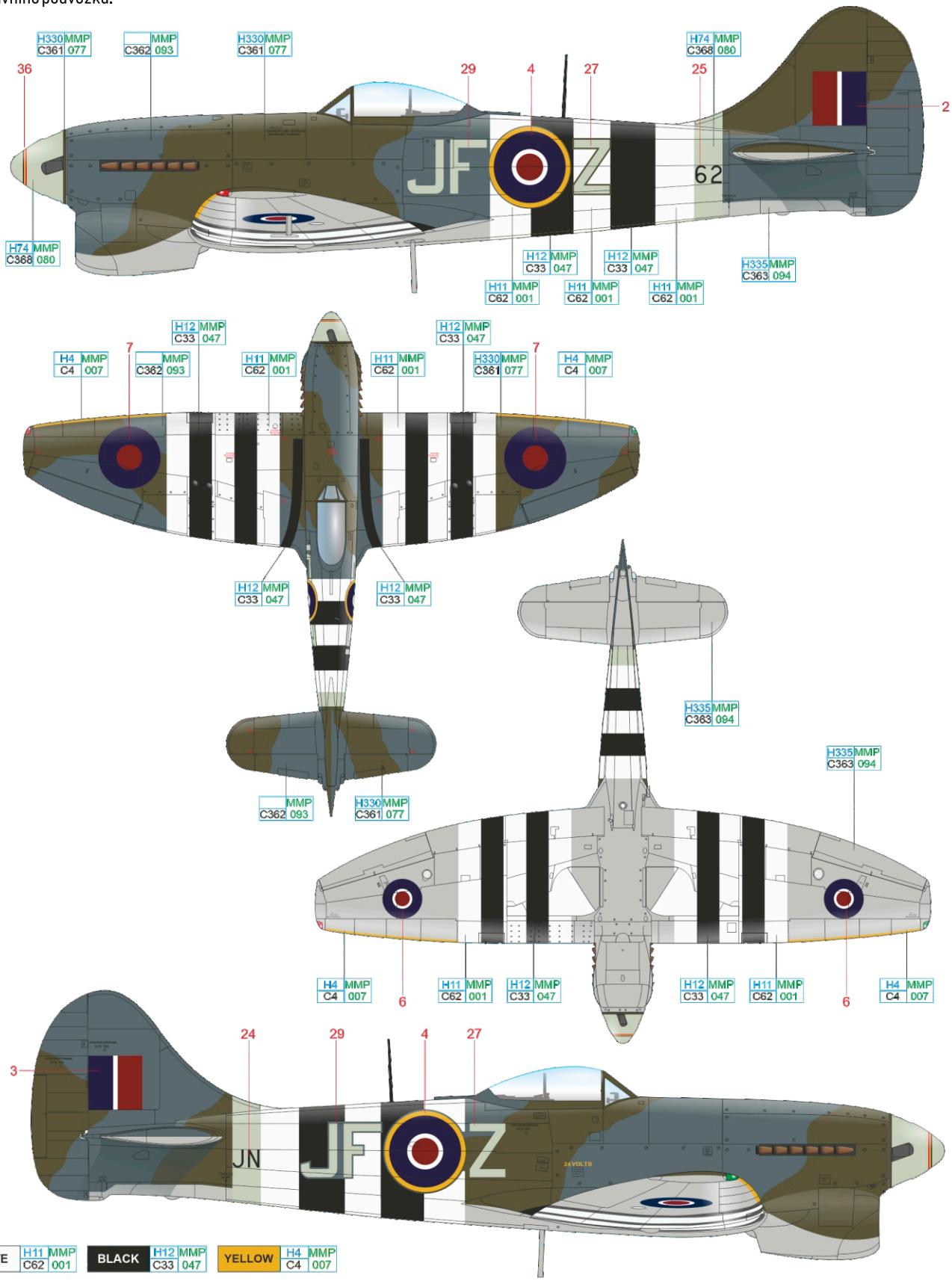


A11



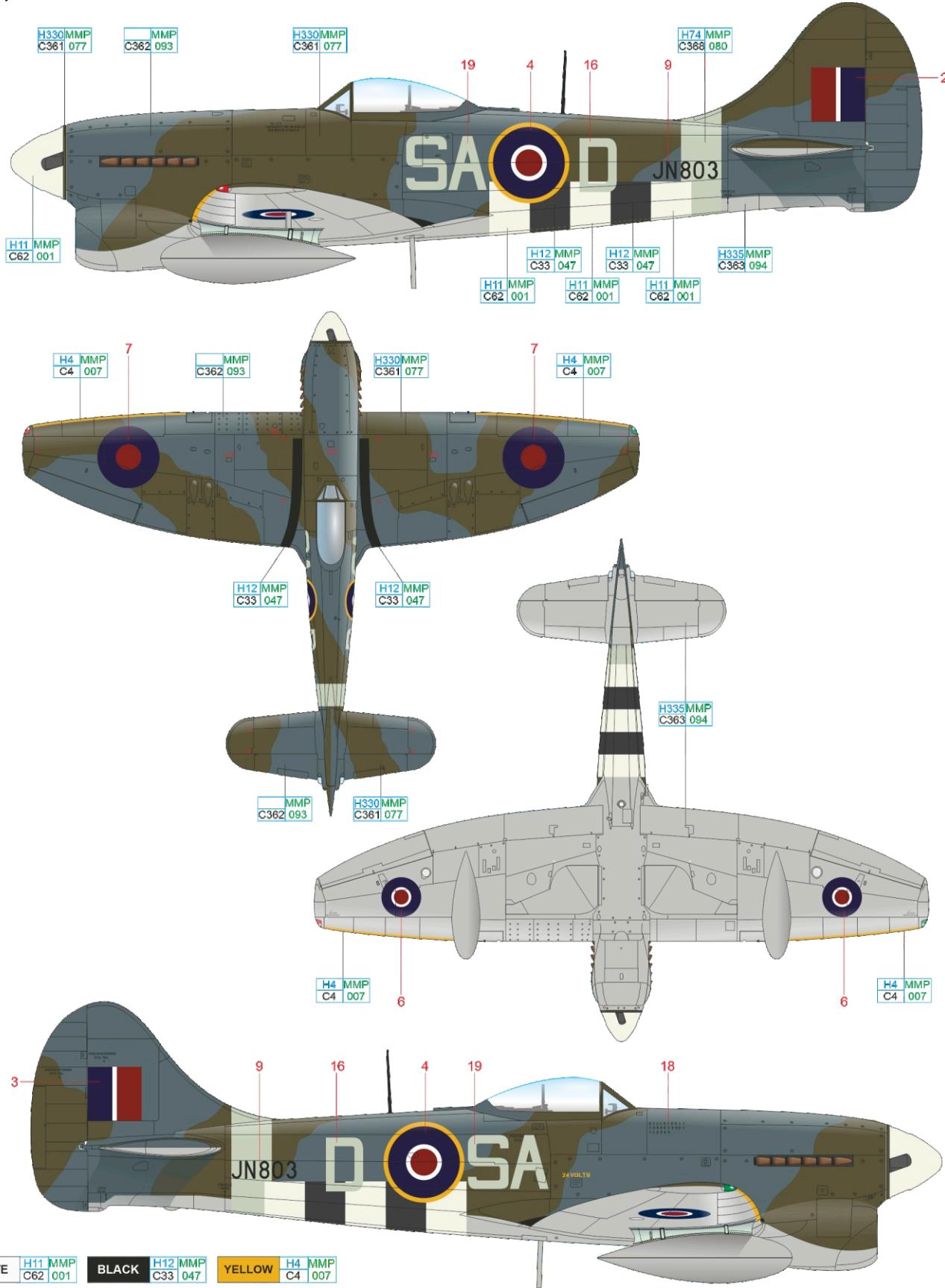
A JN862, No. 3 Squadron, No. 150 Wing, RAF Newchurch, Velká Británie, červen 1944

Po úspěšné službě u No. 609 Squadron, vyzbrojené Hawker Typhoon, během níž dosáhl 6 sestřelů, a krátké službě ve funkci střeleckého instruktora, byl Belgičan F/Lt Remi 'Mony' Van Lierde jmenován velitelem B flightu u No. 3 Squadron. Jeho prvním Tempestem u této jednotky byl stroj Mk.V Series 1 JN736 JF-Z, ale poté, co byl 27. května 1944 ztracen během operačního letu s jiným pilotem, obdržel Van Lierde nový Tempest Mk.V Series 2 JN862, který obdržel stejně kódové písmeno - Z. Van Lierde používal tento stroj během obrany jižní Anglie proti náletům létajících střel V-1 a byl vyhlášen 'esem dne' za dosažení nejvyššího počtu sestřelů těchto malých cílů během jednoho dne. Van Lierde zničil samostatně celkem 35 V-1 a dalších 9 ve spolupráci s dalšími piloty. Na stroji JN862 dosáhl celkem třicetí sestřelů V-1. 4. srpna 1944 se Van Lierdemu během přistání se strojem JN862 vysunula pouze jedna podvozková noha a došlo k poškození tohoto Tempesta. Pilot obdržel nový stroj, EJ557, který byl opět označen písmenem Z. Stroj JN862 byl po opravě navrácen k No. 3 Squadron a obdržel kódové označení JF-Q. Dne 5. června 1944 obdržely stroje, které se měly zúčastnit operace Overlord (vylodění v Normandii), výrazný marking v podobě osmnáctipalcových pruhů bílé a černé barvy na trupu a křídle. Pozemní personál natřel bílou barvou také spodní část krytů hlavního podvozku.



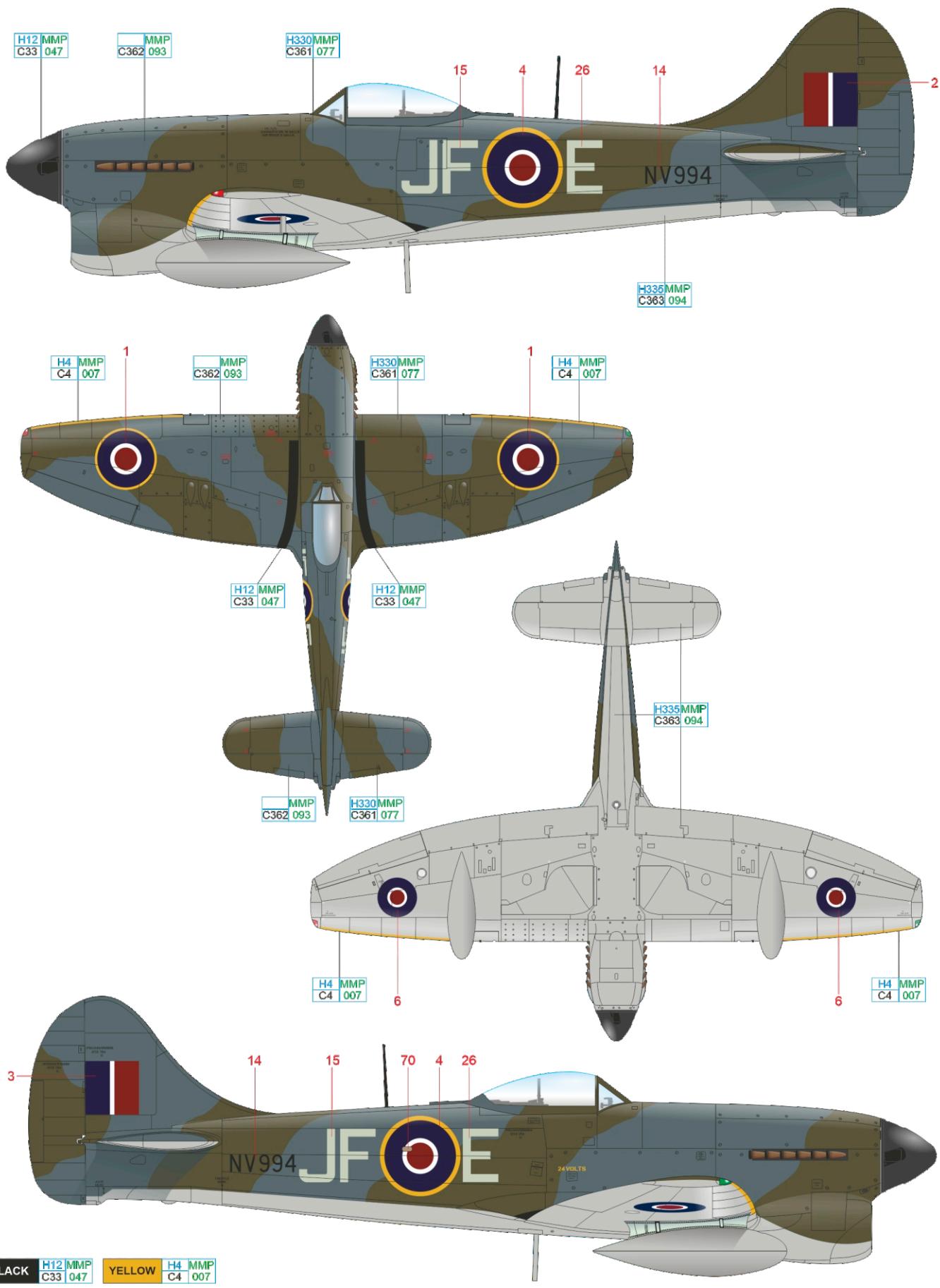
B JN803, No. 486 (RNZAF) Squadron, No. 122 Wing, B.80 Volkel, Nizozemsko, říjen 1944

Jeden z prvních Tempestů Mk.V Series 2 byl dodán ke No. 486 Squadron na základnu Newchurch 17. května 1944. Během letů na ochranu jižní Anglie proti letounovým střelám na něm několik pilotů jednotky dosáhlo celkem 26 sestrelů V-1. V boji proti této zbrani se jednalo o jeden z nejúspěšnějších strojů. Na konci září 1944 byla vyjmuta No. 486 Squadron z podřízenosti No. 150 Wing a přesunuta k No. 122 Wing na letiště B.60 Grimbergen v osvobozené části Belgie. Po měsíčním působení z tohoto letiště následoval další přesun, tentokrát na letiště B.80 Volkel v Nizozemsku. Se strojem JN803 často létal F/O 'Jack' Stafford, který na něm dosáhl několika sestrelů V-1. V prosinci 1944 byl stroj JN803 přesunut k No. 3 Squadron, ztracen byl 30. prosince 1944, kdy byl sestřelen Messerschmittem Bf 109 od IV./JG 27 nad letištěm Rheine. Pilot F/O Kenneth Slade-Betts DFC byl zajat a zavražděn důstojníkem bezpečnosti na tomto letišti. Standardně kamuflovaný Tempest v tzv. Day Fighter Scheme nese již pouze část rozpoznávacího markingu v podobě černobílých, tzv. invazních pruhů. Jejich používání na křídle a horní části trupu bylo zrušeno rozkazem z 10. září 1944. Na pravé straně pod čelním štítkem jsou namalovány siluety sestřelených V-1.



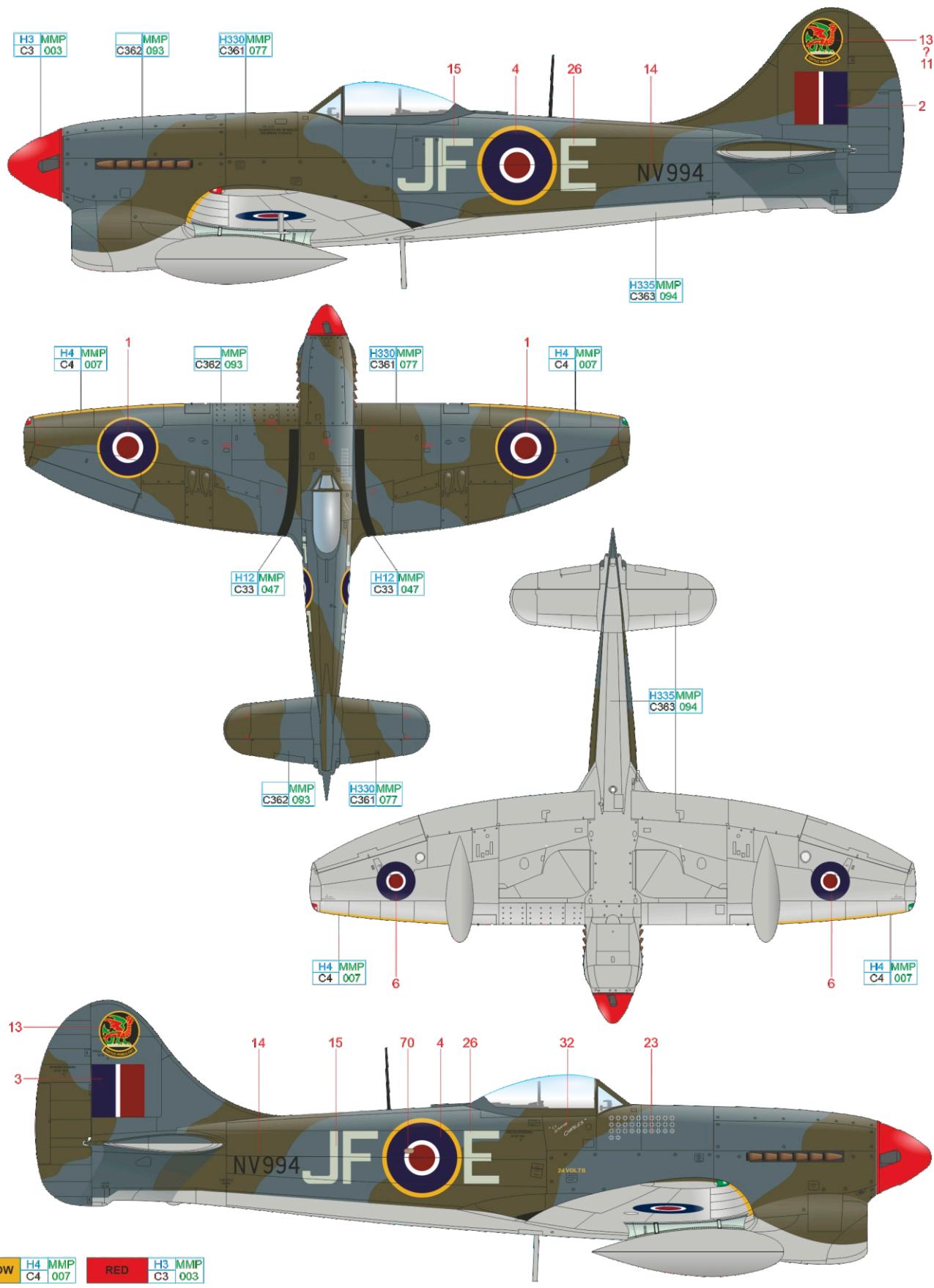
C NV994, F/Lt Pierre Clostermann, No. 3 Squadron, No. 122 Wing, B. 112 Hopsten, Německo, duben 1945

Prvním strojem F/Lt Clostermanna u No. 3 Squadron, označeným kódovými písmeny JF-E, byl stroj NV994. Stroj byl No. 3 Squadron předán během desetidenního střeleckého a bombardovacího výcviku na letišti Warmwell, po němž následoval přesun na základnu B.112 Hopsten, kam celá jednotka dorazila 18. dubna 1945. Do konce války zbývalo méně než tři týdny, takže se pilotům už nenaskytlo mnoho příležitostí využít zkušeností nabitych při tomto výcviku v boji. Fotografie, pořízená 18. dubna 1945, ukazuje, že v této době ještě nebyl Clostermannův stroj 'vyzdoben' nápisem Le Grand Charles ani dosaženými sestřely.



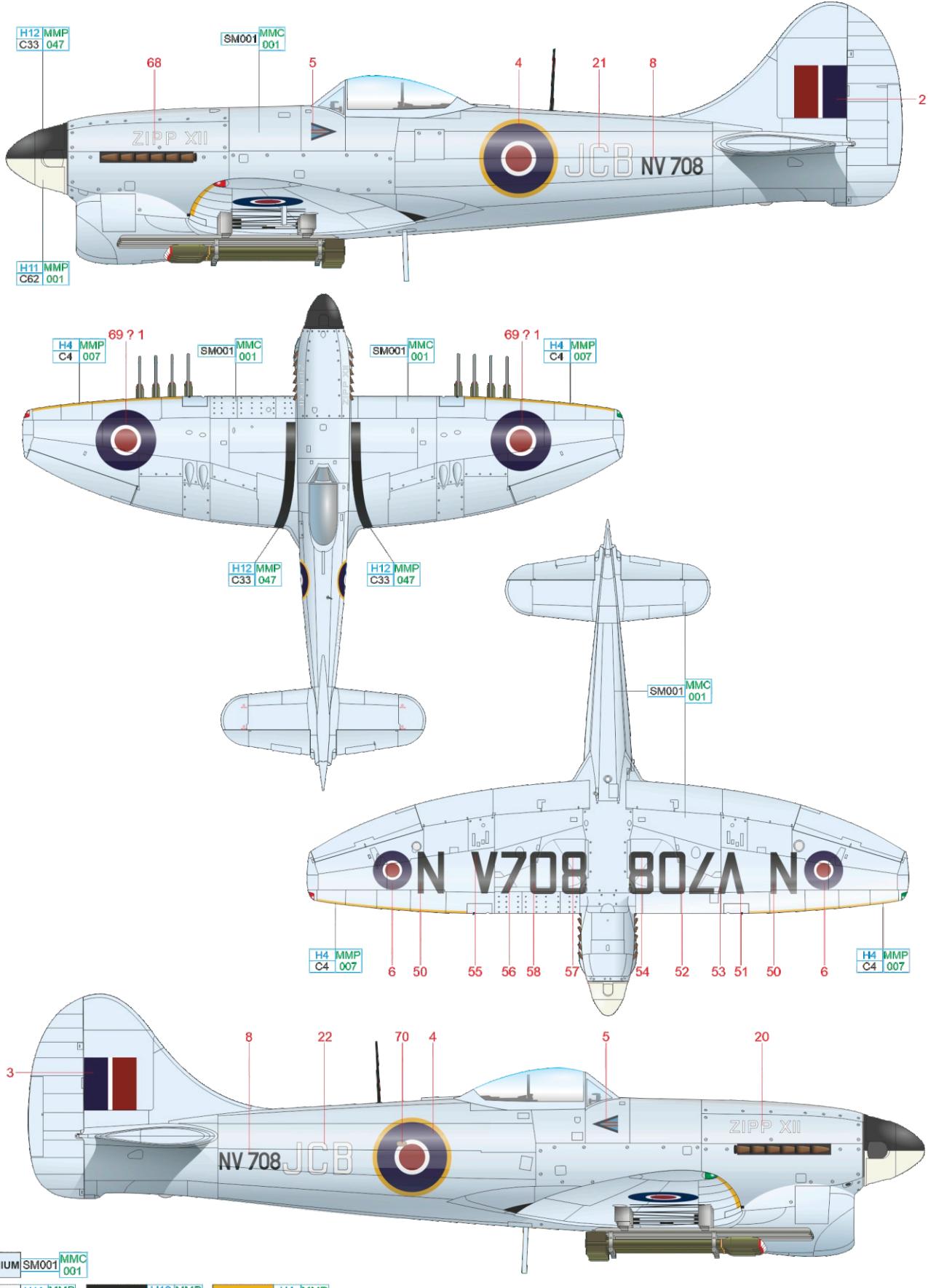
D NV994, S/Ldr Pierre Clostermann, No. 3 Squadron, No. 122 Wing, B.152 Fassberg, Německo, červen 1945

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 důvodu možné záměny s nepřátelskými stroji bylo u 2nd TAF standardem černé zbarvení vrtulových kuželů. Později 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 Gaulle) 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 nedalekém letišti Værlose.



E NV708, W/Cdr John Ch. Button DSO, DFC, No. 123 Wing, RAF Station Wunstorf, Německo, 1946/47

Během 2. světové války sloužil stroj NV708 u No. 33 Squadron, u níž obdržel kódové označení 5R-T. Začátkem roku 1946, kdy byl No. 123 Wing reorganizován a vybaven stroji Tempest, si jej vybral W/Cdr J. Ch. Button jako svůj osobní stroj. Celý stroj byl přestříkán hliníkovou barvou, vrtulový kužel obdržel černobílé zbarvení, stejně jako měl Buttonův válečný Typhoon pojmenovaný ZIPP XI. Iniciály JCB a jméno ZIPP XII bílé barvy s tenkým černým lemem byly namalovány na obou stranách trupu. J. Ch. Button létal během bojů 2. světové války také na Typhoonu pojmenovaném ZIPP XII (viz stavebnice č. 11117 firmy Eduard) a má se za to, že svého osobního Tempesta označil stejným pořadovým číslem, aby se vyhnul 'nešťastné' třináctce. Buttonův nástupce, W/Cdr P. P. Hanks DSO, DFC používající nadále tento stroj, jej nechal označit iniciály PPH a kokarda typu C byly nahrazeny typem D. V dubnu 1948 byla poslední operační jednotka používající stroje Tempest (No. 3 Squadron), přebrázena prudovými stíhačkami Vampire. Stroj NV708 byl odeslán do Velké Británie, uskladněn u No. 6 Maintenance Unit sídlící v Brize Nortonu, kde byl skladován až do sešrotování provedeném v únoru 1950.



F EJ865, 80. squadron, No. 123 Wing, RAF Station Wunstorf, Německo, říjen 1947

EJ865 byl k No. 485 Squadron předán k výcviku pilotů přecházejících ze Spitfirů na novou techniku. Výcvik byl nakonec z důvodu nedostatku Tempestů zrušen a piloti této jednotky se vrátily k létání na Spitfirech. V dubnu 1945 létal Tempest EJ865 u No. 274 Squadron s označením JJ-B. U jednotky zůstal i po jejím přečíslování na No. 174 Squadron v říjnu 1945, kdy si ponechal jak kódové označení, tak i žluté blesky před kokpitem, které zde měly namalované všechny stroje No. 274 Squadron. No. 174 Squadron byla rozpuštěna v březnu 1946 a stroj EJ865 byl přesunut k No. 80 Squadron. U této jednotky bylo tradičně používání barev pro stroje jednotlivých flightů (červená A flight, modrá B flight), proto stroj obdržel modrou barvu na přídavné nádržce, vrtulový kužel, pozadí znaku jednotky na kýlovce, náběžnou hranu okolo výstřelných otvorů v křidle a malé písmeno Y téže barvy na prachovém filtru. Blesk před kokpitem byl přemalován červenou barvou se žlutým lemem, stejně barevné provedení měl otazník na bočním krytu sání vzduchu k chladiči. V lednu 1948 byly opotřebované Tempesty u No. 80 Squadron nahrazeny Spitfy F.24, stroj EJ865 byl odeslán do Velké Británie, uskladněn u No. 6 Maintenance Unit sídlící v Brize Nortonu, kde byl skladován následující dva roky a poté sešrotován.

