

## ÚVODEM

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 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 jméno změněno na Tempest (vichřice), čímž Hawker pokračoval ve své tradici označovat své stíhací letouny "větrnými" jmény.

### 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. S ambiciózními plány ohledně výkonů nového stroje se sice původně počítalo s novými pohonnými jednotkami, které by jej nahradily. Ale realita byla nakonec jiná...

### 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 šéfkonstruktér 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 problému a určité obavy panovaly i z komplikované konstrukce křídla s integrovanými chladiči.

Existovaly už pouze dva jiné motory s dostatkem výkonu pro pohon Tempestu: R&R Griffon a hvězdicový Bristol Centaurus IV. Vzhledem k definitivnímu rozhodnutí o názvu Tempest bylo pro každý zvažovaný motor 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, 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, stal se nakonec Tempest Mk.V hlavní verzí. Proč? Protože Centaurus byl k dispozici příliš pozdě, Sabre Mk.IV stále provázely problémy a integrace motorů Griffon do draku Typhoonu se ukázala komplikovanější, než se předpokládalo. Takže Tempest Mk.III vznikl v jediném prototypu, zatímco Mk.IV zůstal dokonce jen na papíře.

### 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 20 mm 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 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. squadrona. Společně s 3. squadronou se stala operační v dubnu 1944 a poté, co dostala Tempesty také 56. squadrona byl v Newchurchu (hrabství Kent) zformován první Wing vyzbrojený Tempesty, kterému velel W/C Roland Prosper „Bee“ Beamont.

### Boj proti všemu

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 srpem 1944 hovoří za vše. Pro porovnání: zbytek RAF zničil ve stejném období 160 V-1.

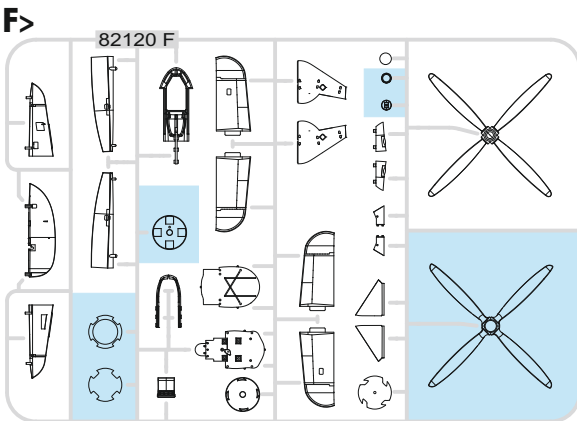
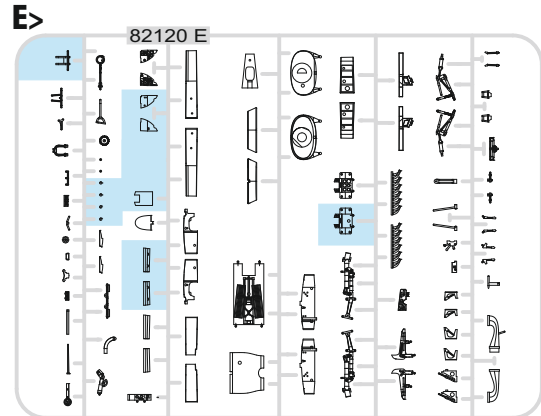
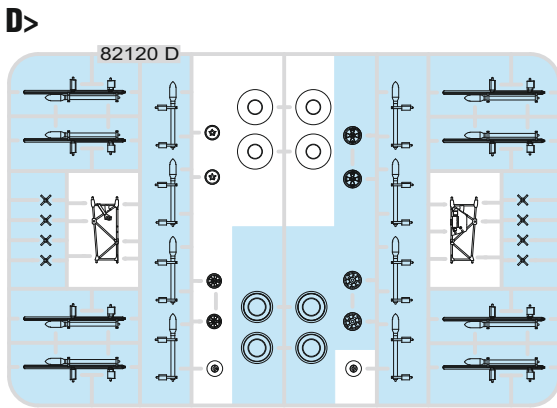
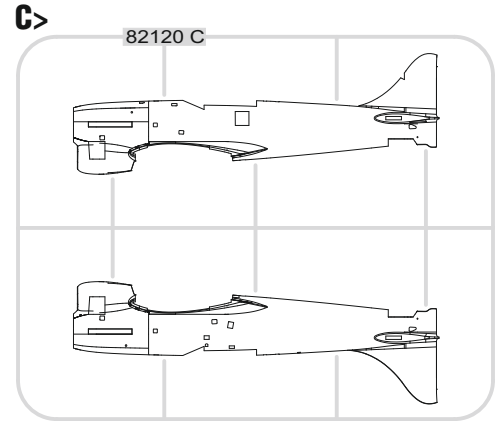
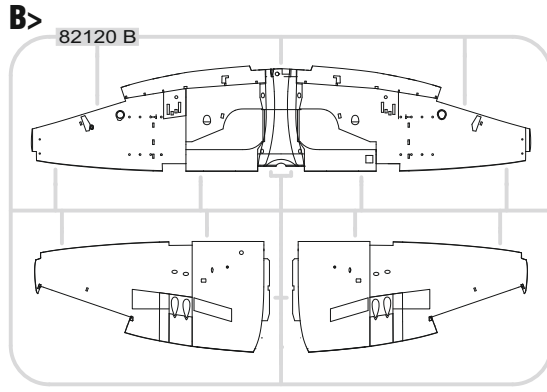
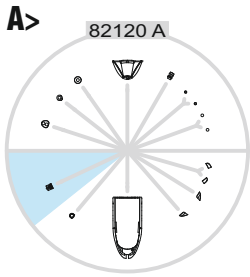
Když hlavní kampaň V-1 skončila, vrátily se squadrony Tempestů ke standardním operacím. Sedm jich provádělo vzdušné boje a zaznamenalo do konce války 240 sestřelů, z toho asi 20 proudových Me 262. Nejúspěšnějším esem na Tempestu byl D. C. Fairbanks (US), který se svým strojem „Terror of Rheine“ dosáhl 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, přesný počet není znám).

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 27 kg raketami.

### Konec jedné éry

Dvě další verze Tempestu se ještě vyráběly sériově, obě ale přišly příliš pozdě na to, aby zasáhly do bojů 2. světové války. Tempest Mk.II poháněný Centaurem 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.

# PLASTIC PARTS



GUNZE	MISSION MODELS	
H4	C4	MMP-007 YELLOW
H8	C8	SILVER
H11	C62	MMP-001 FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047 FLAT BLACK
H74	C362	MMP-093 SKY
H77	C137	MMP-047 TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	MMP-077 DARK GREEN
H335	C363	MMP-094 MEDIUM SEAGRAY
	C362	MMP-093 OCEAN GRAY
	C364	MMP-079 AIRCRAFT GRAY-GREEN

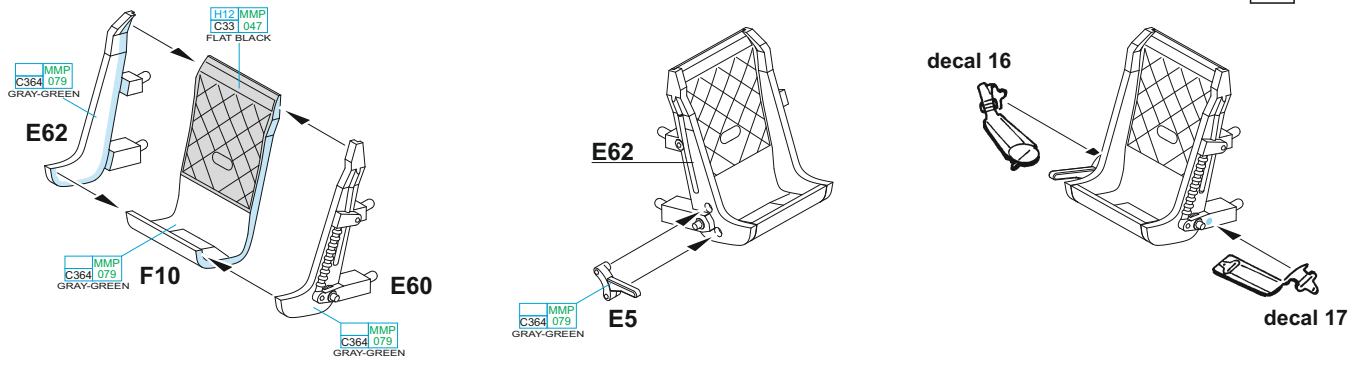
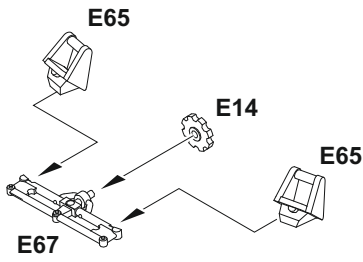
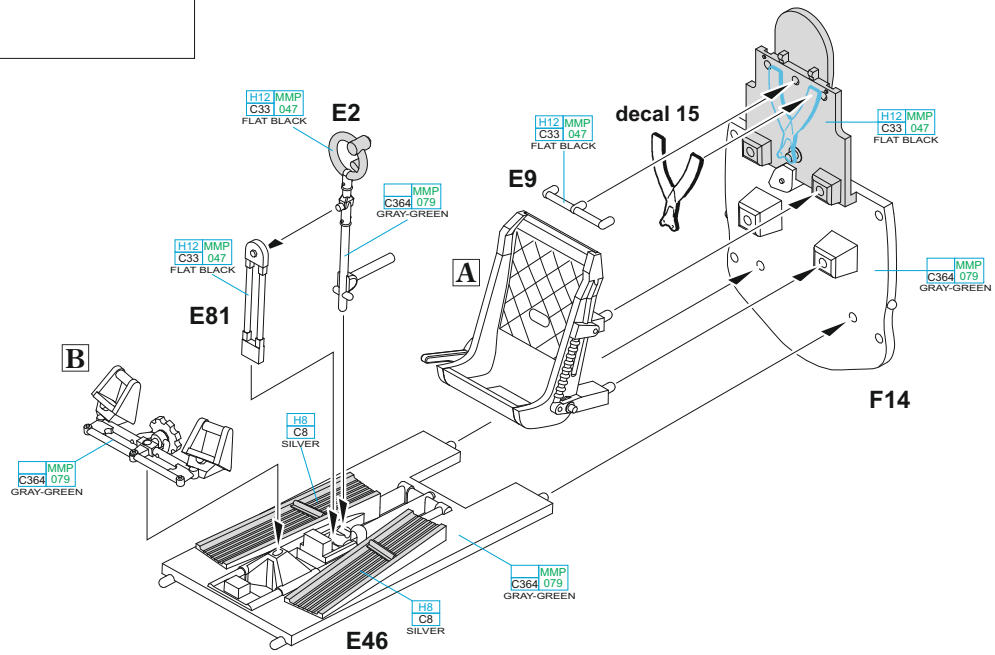
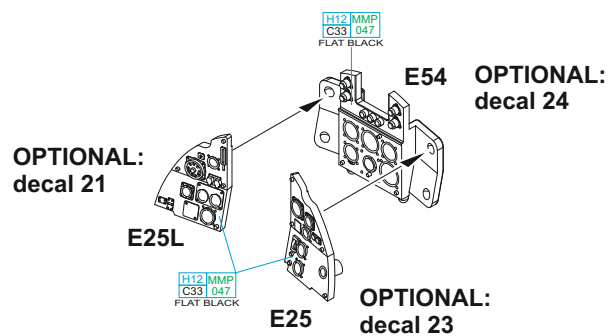
METAL COLOUR	METALLICS	
MC214	MMP-001	DARK IRON
SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER

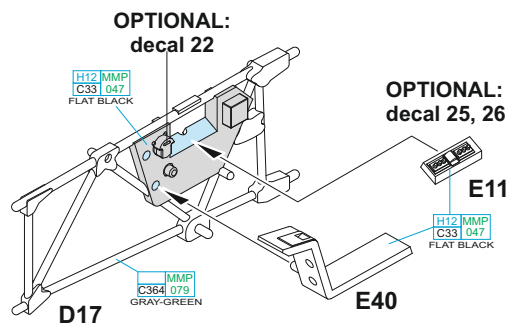
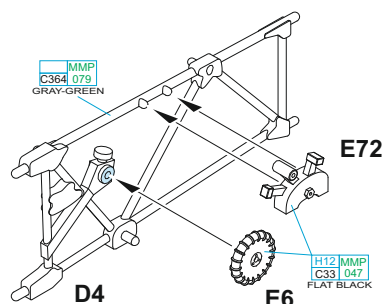
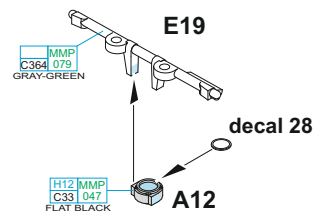
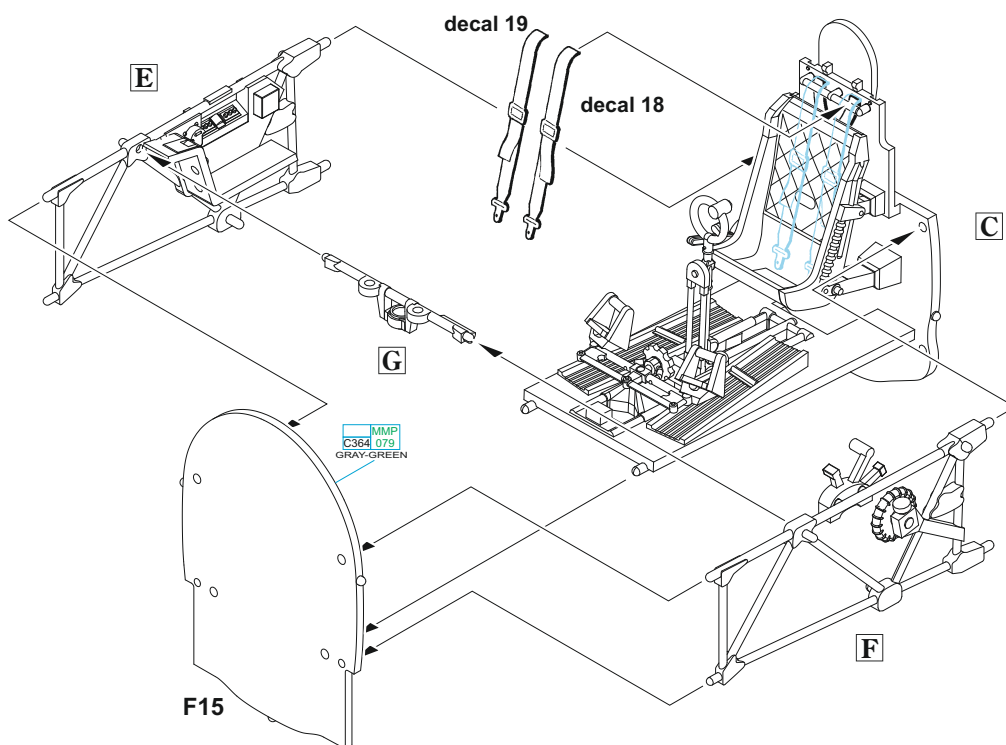
## ATTENTION \* UPOZORNĚNÍ \* ACHTUNG \* ATTENTION

- (GB)** 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.
- (CZ)** Před započatím 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.
- (D)** Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farben nicht in der Nähe von offenem Feuer verwenden und für eine ausreichende Belüftung sorgen. Den Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Vermeiden Sie, dass Kinder Bauteile in den Mund nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf ziehen.
- (F)** Lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

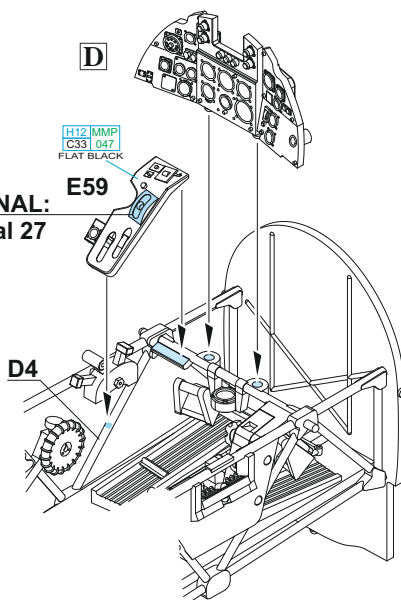
## INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLY \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES

- (?)** OPTIONAL VOLBA
- (↶)** BEND OHNOUT
- (↷)** SAND BROUSIT
- (○)** OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR
- (↔)** SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- (✂)** REMOVE ODŘÍZNOUT
- (↺)** REVERSE SIDE OTOČIT
- (★)** APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽIT EDUARD MASK NABARVIT

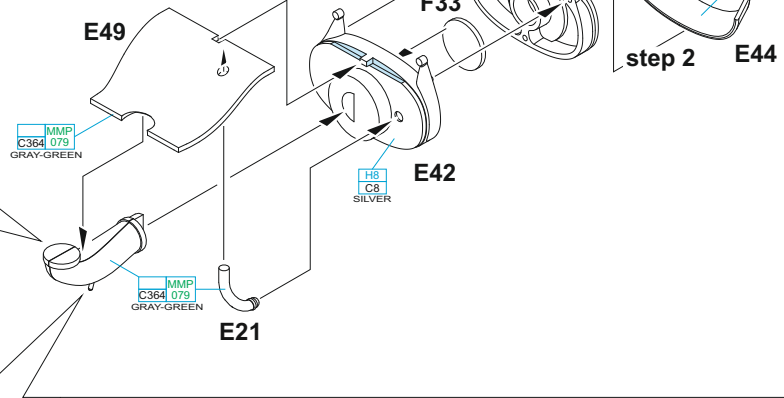
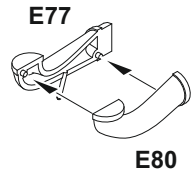
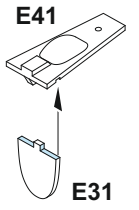
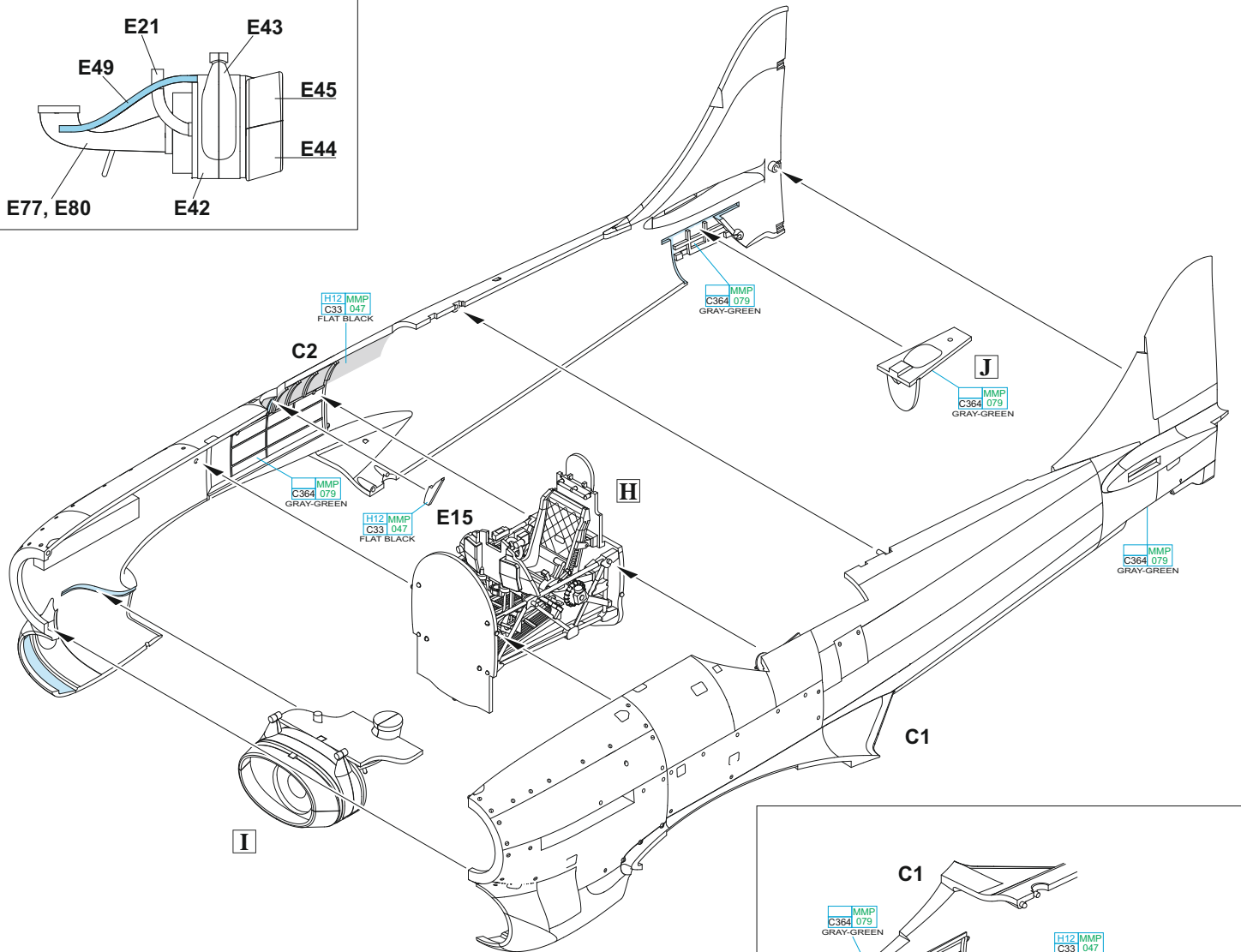
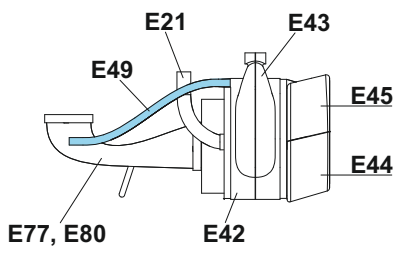
**A****B****C****D**

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

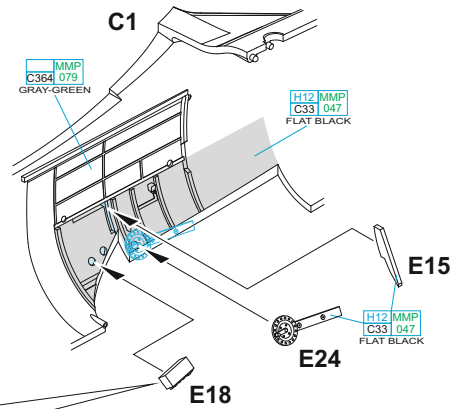
OPTIONAL:  
decal 27

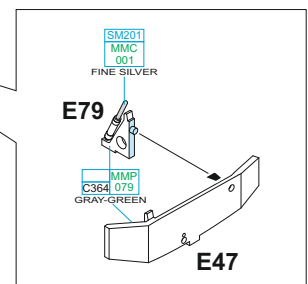
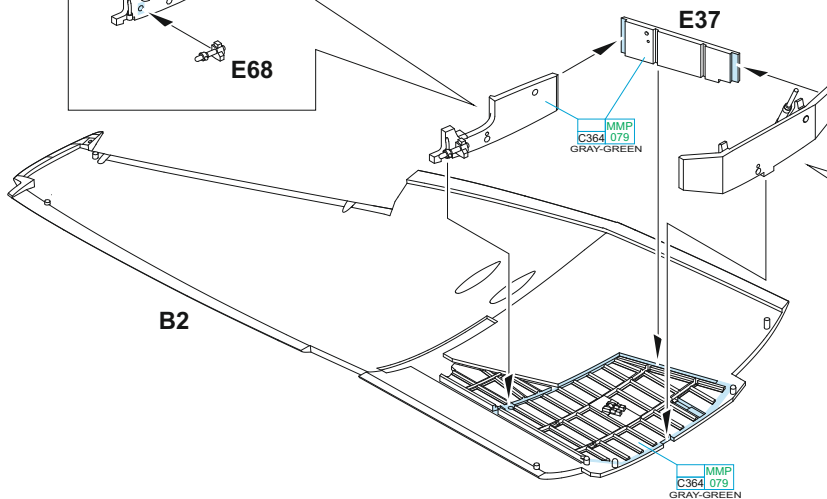
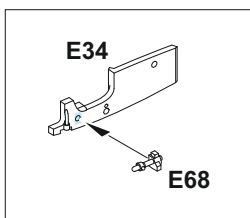
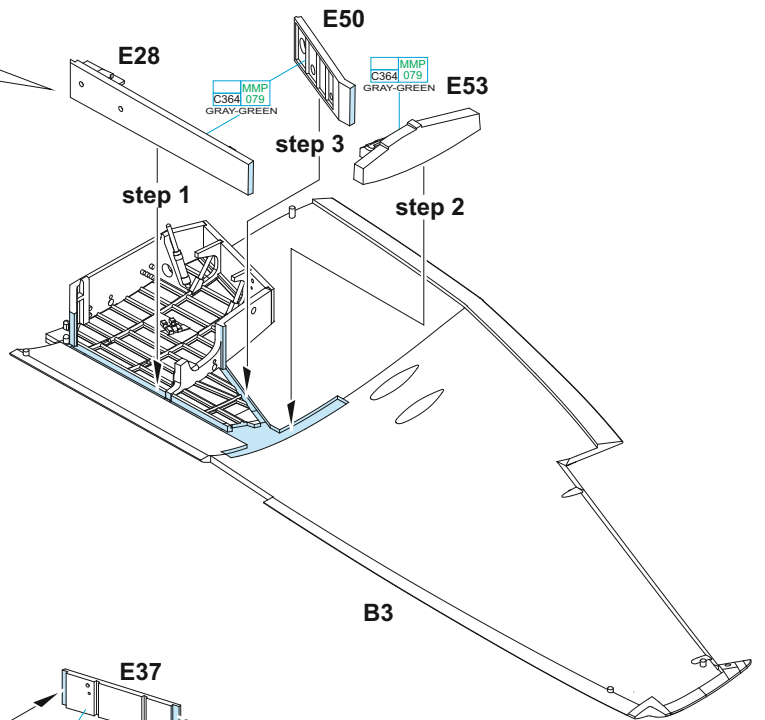
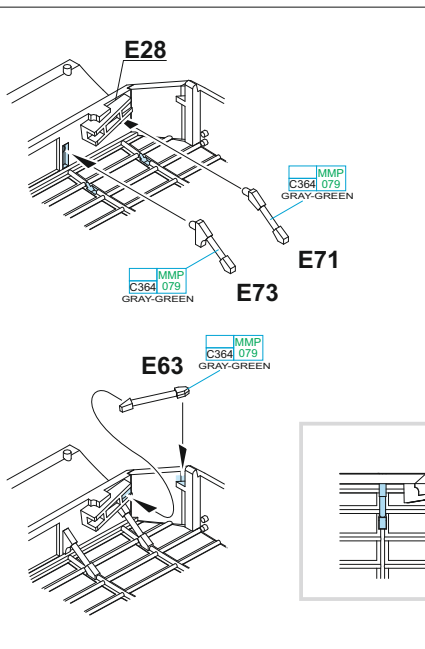
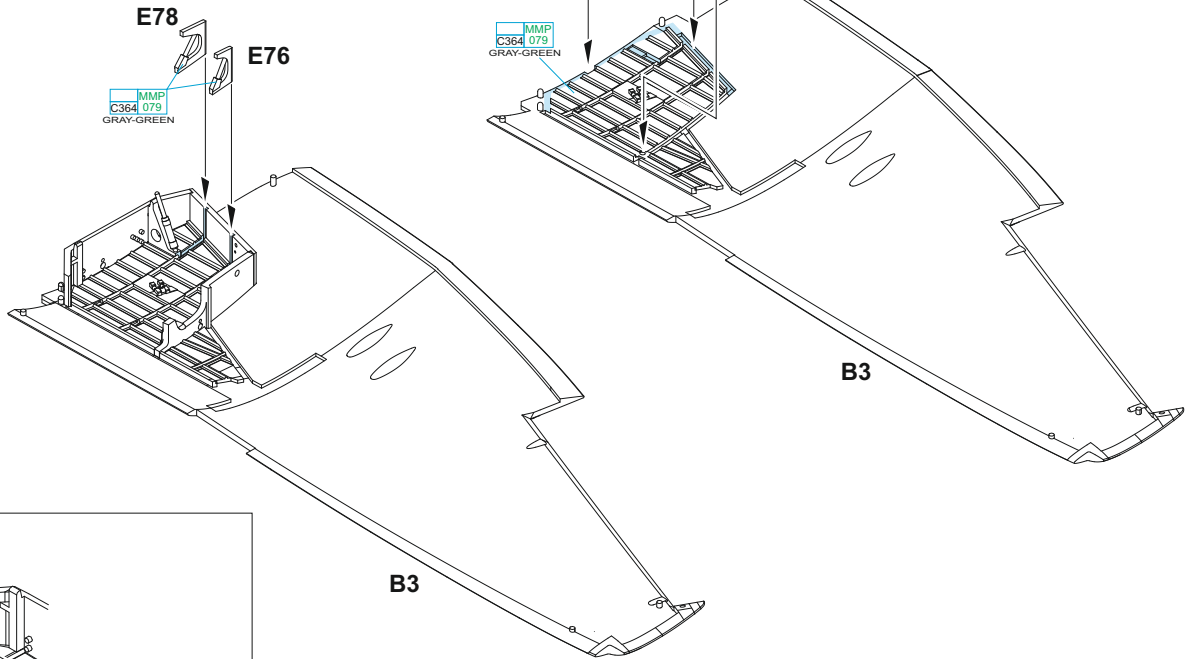
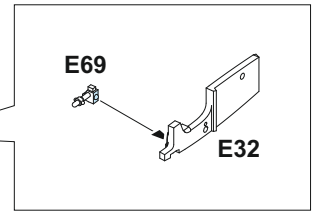
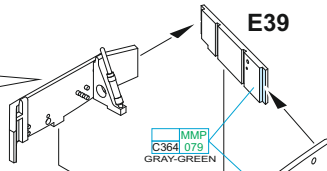
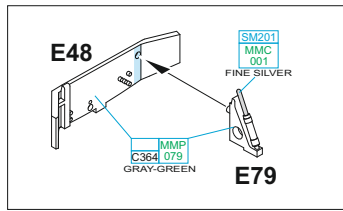


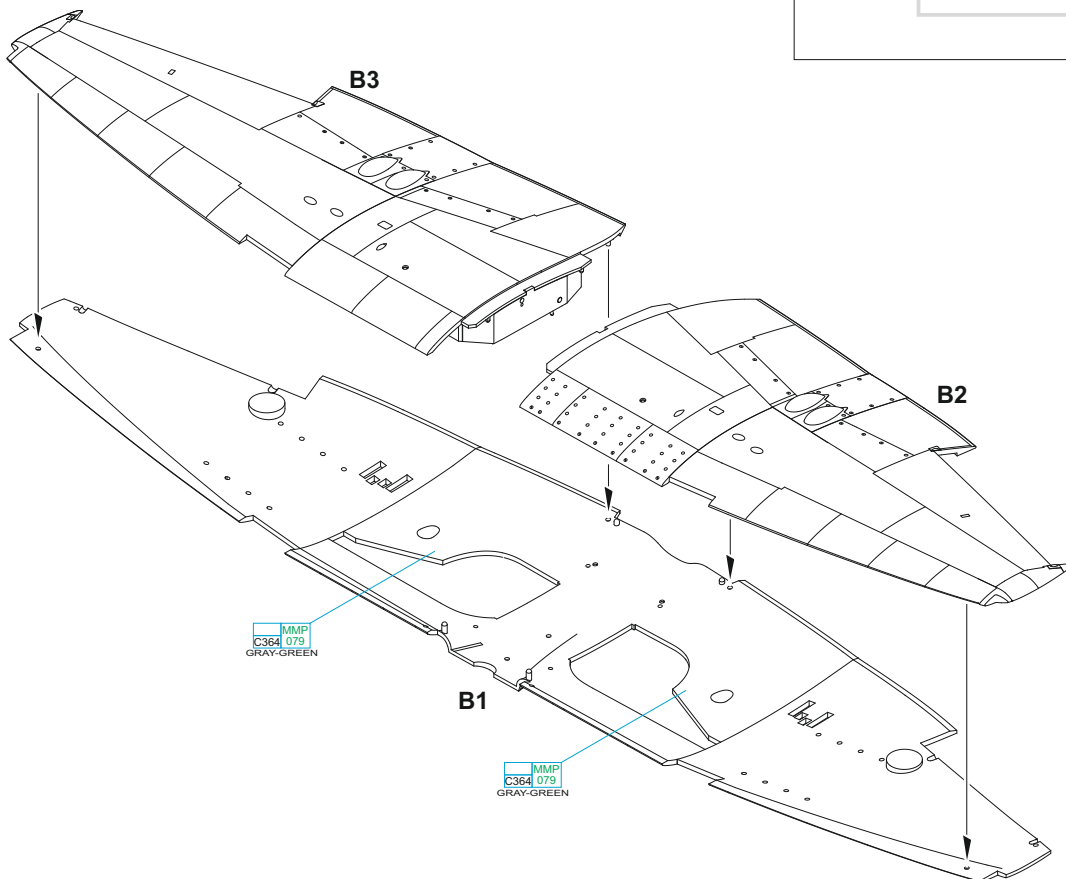
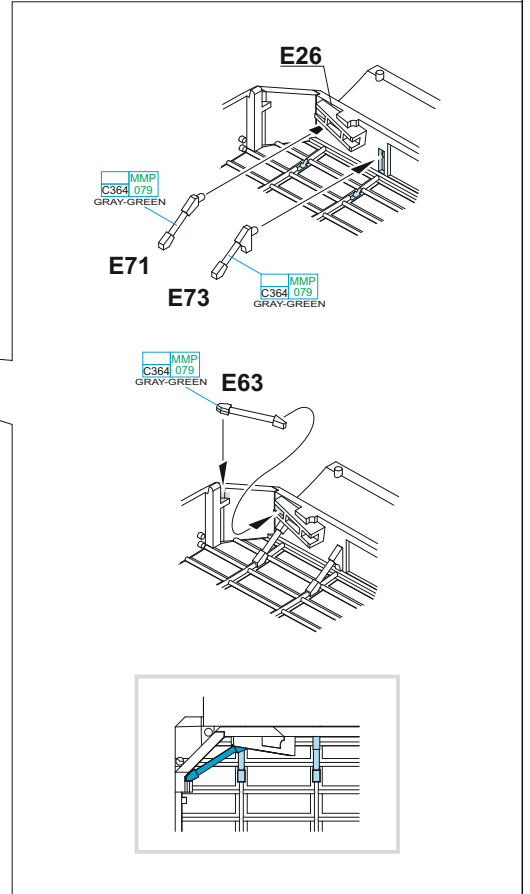
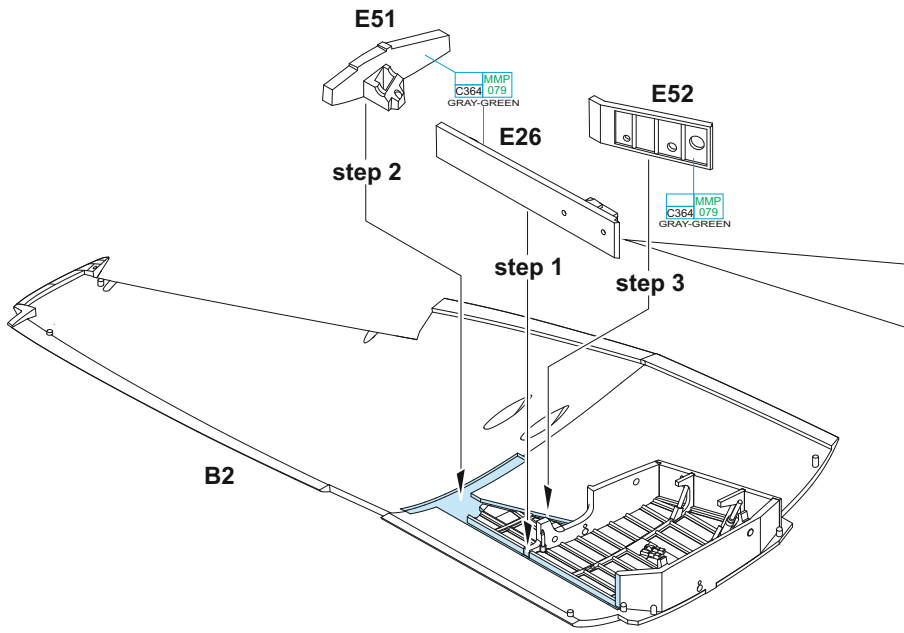
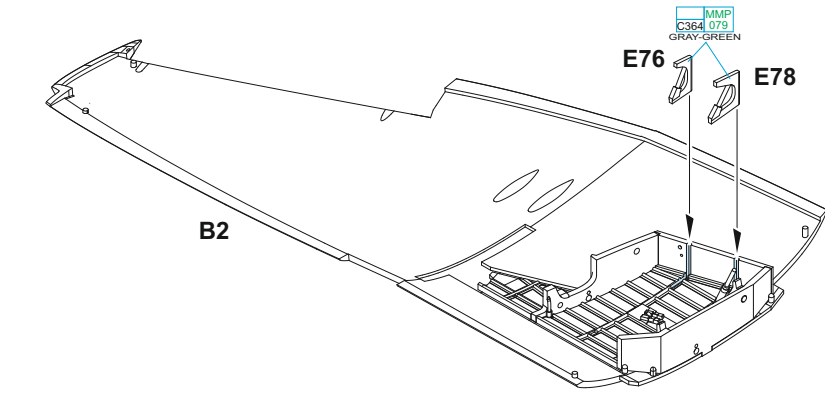


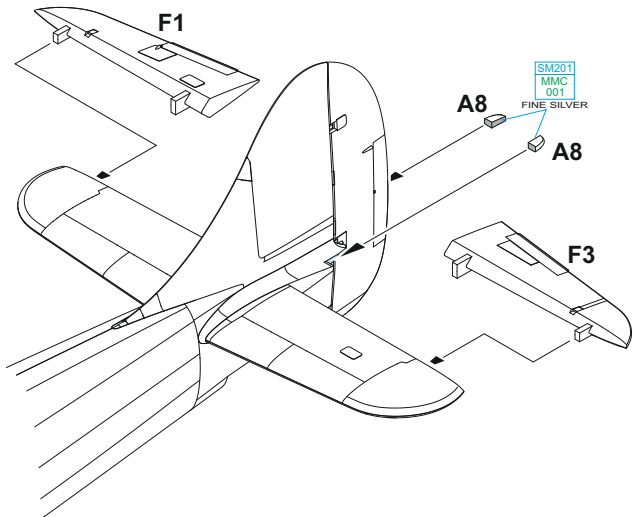
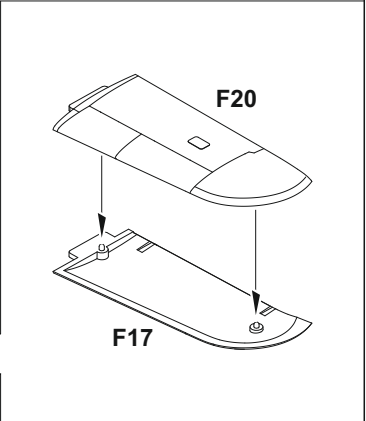
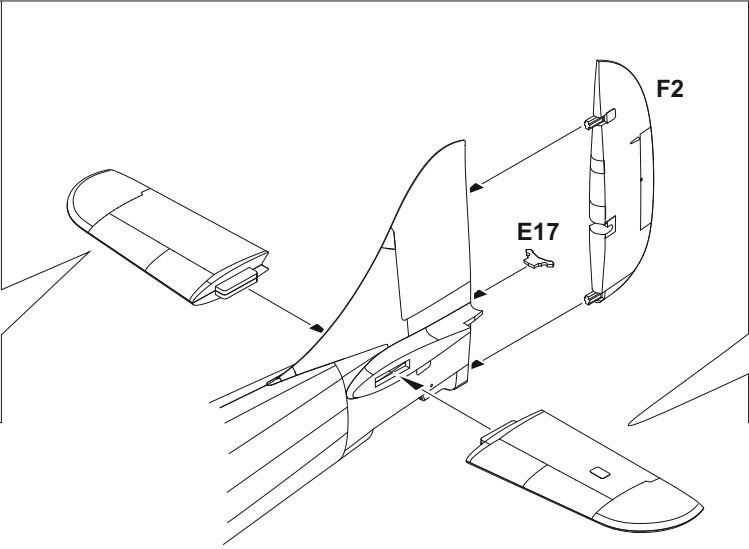
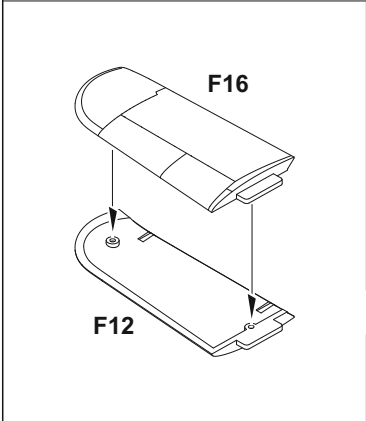
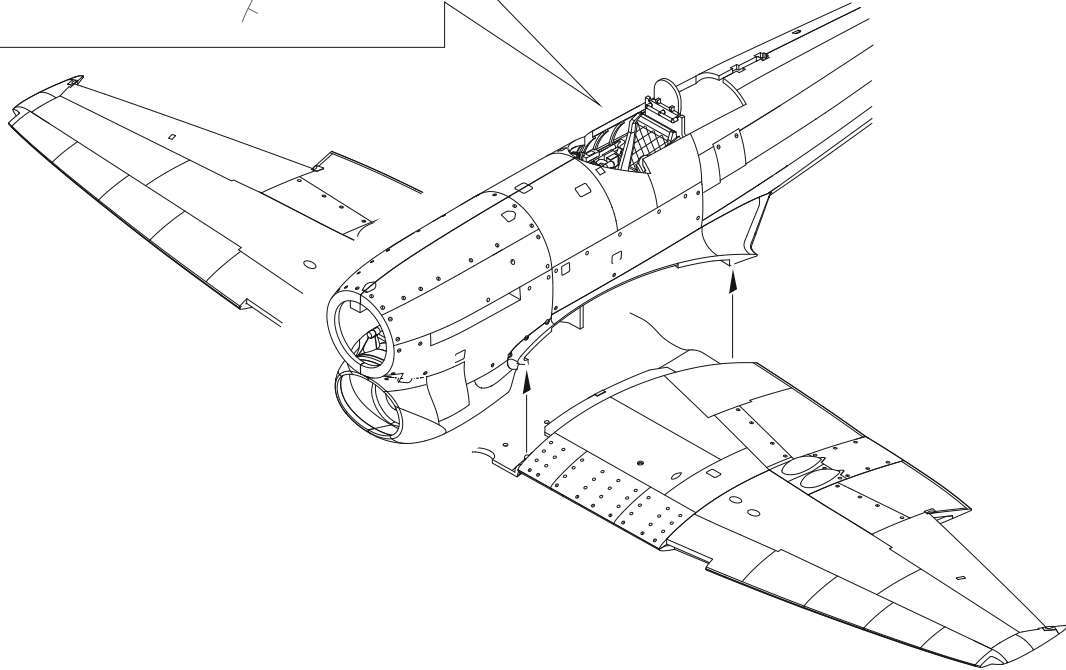
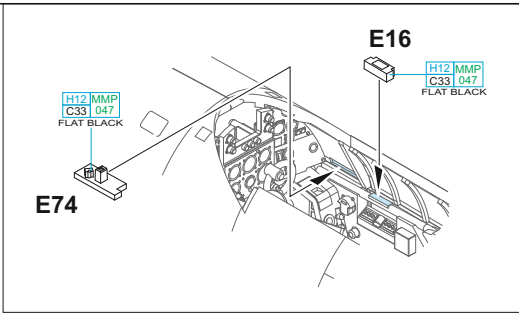
**I****J****CROSS SECTION****OPTIONAL:  
decal 20**

H12 MMP C33 047 FLAT BLACK

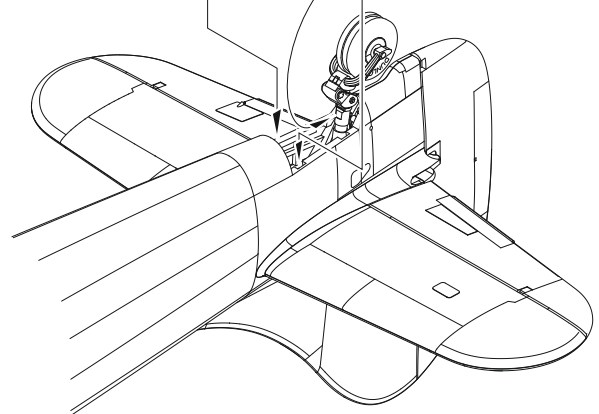
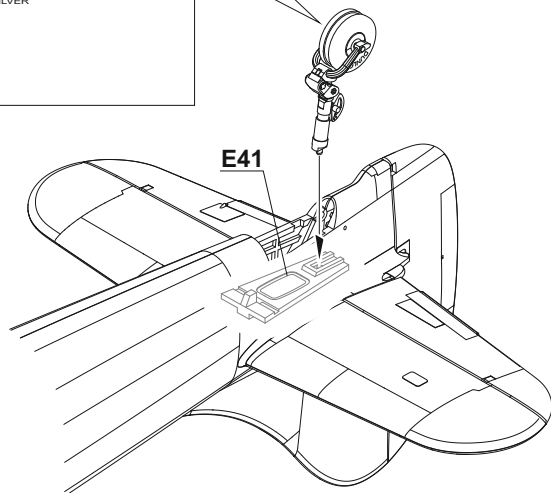
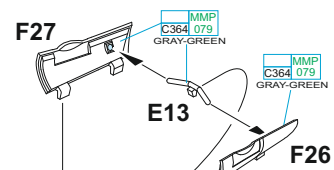
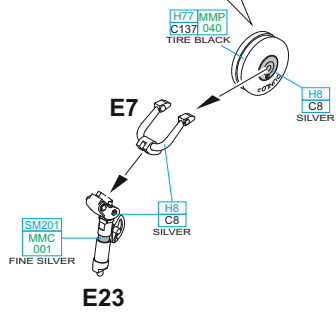
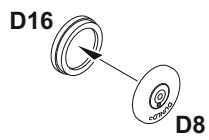
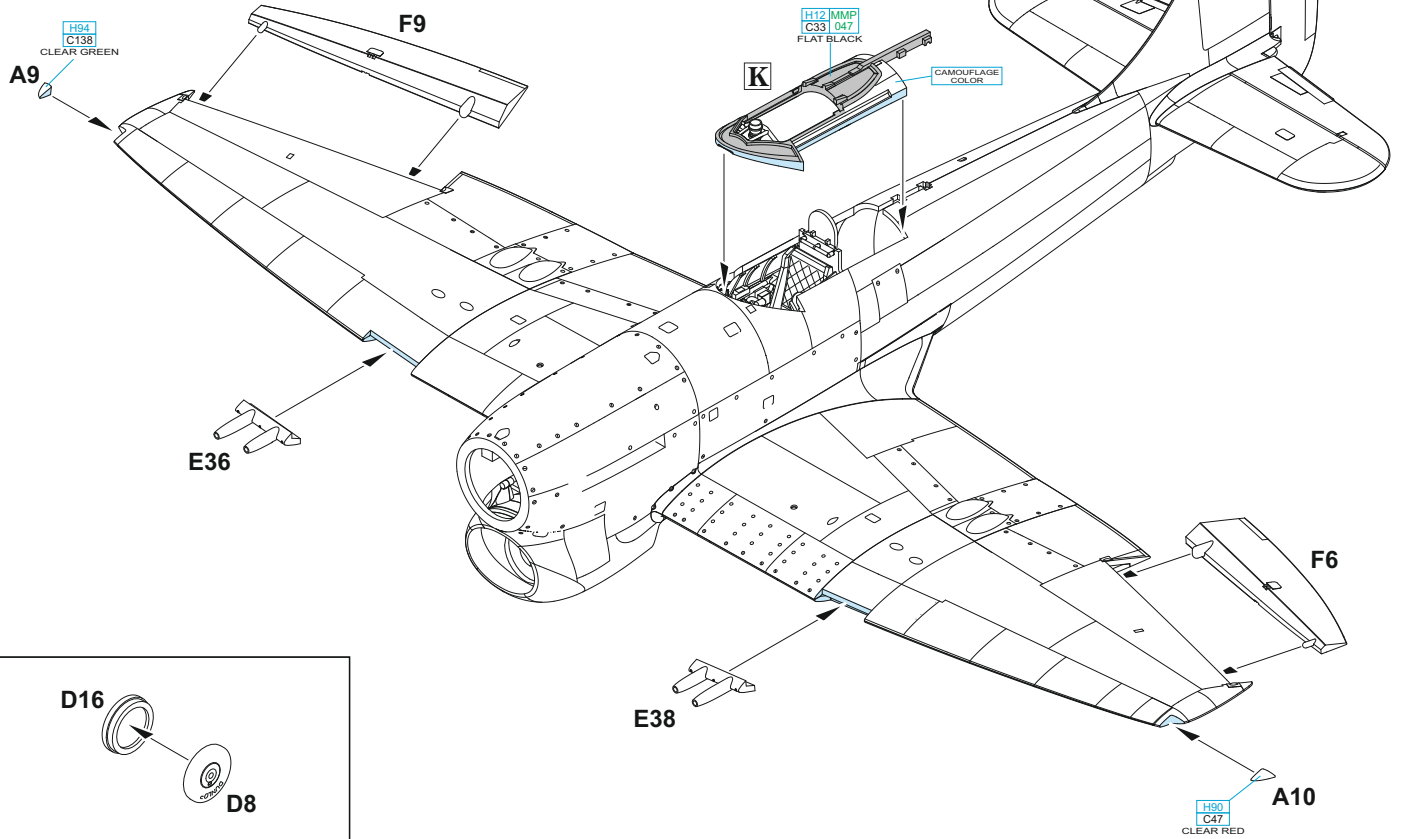
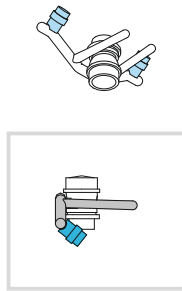
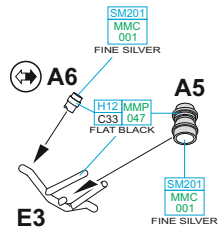
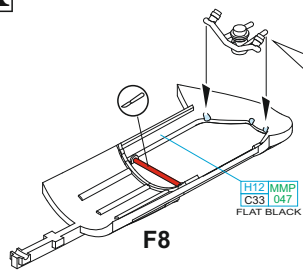
**E18**



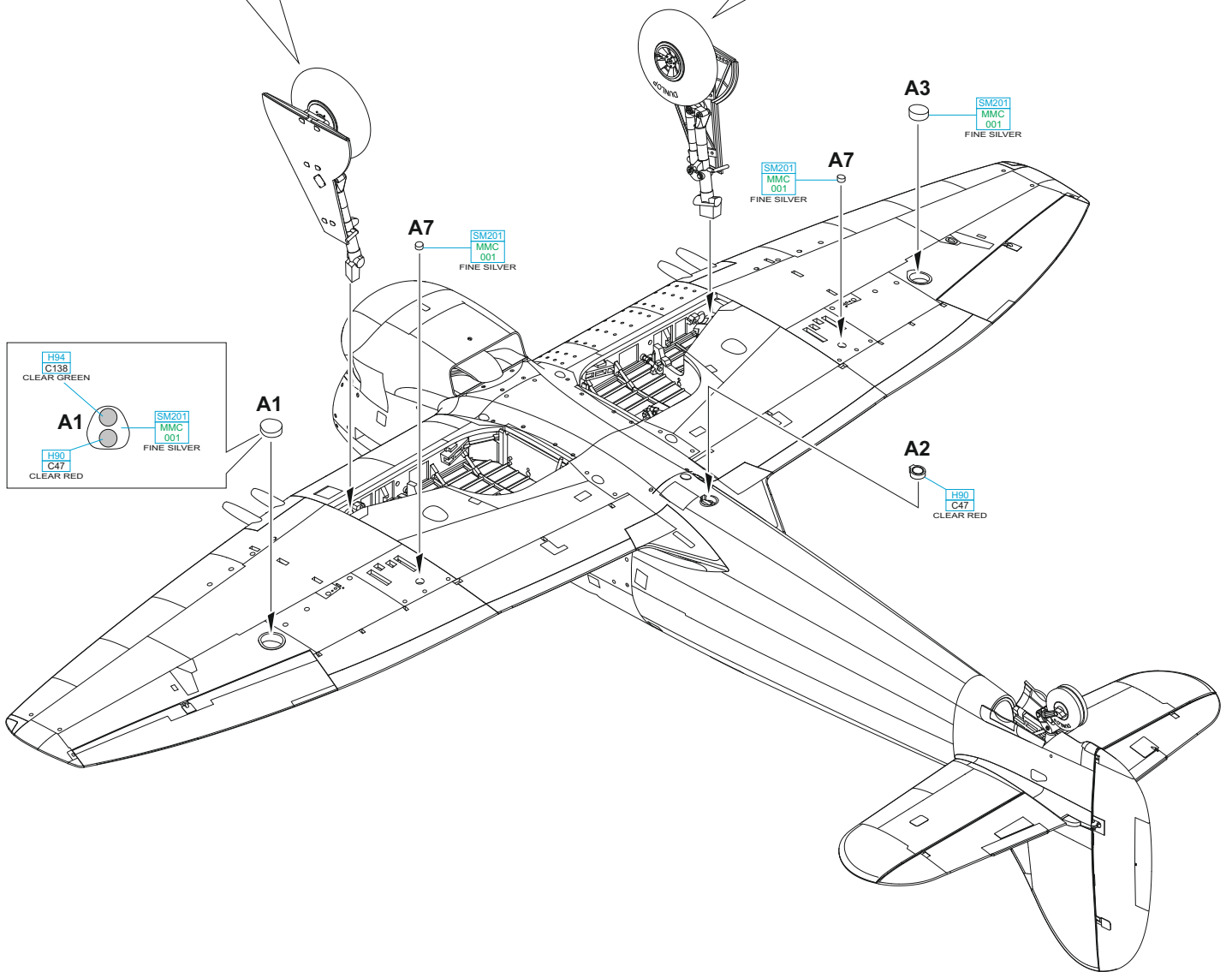
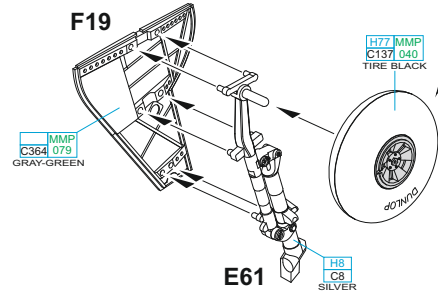
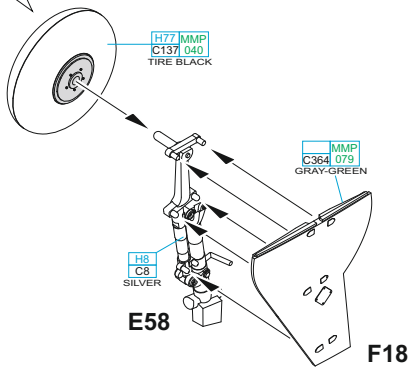
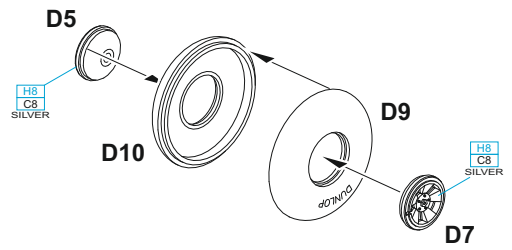
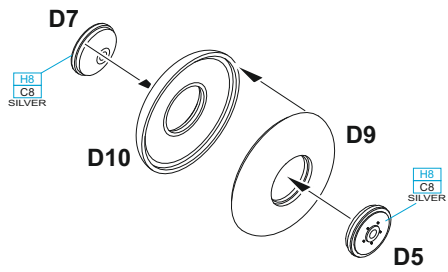


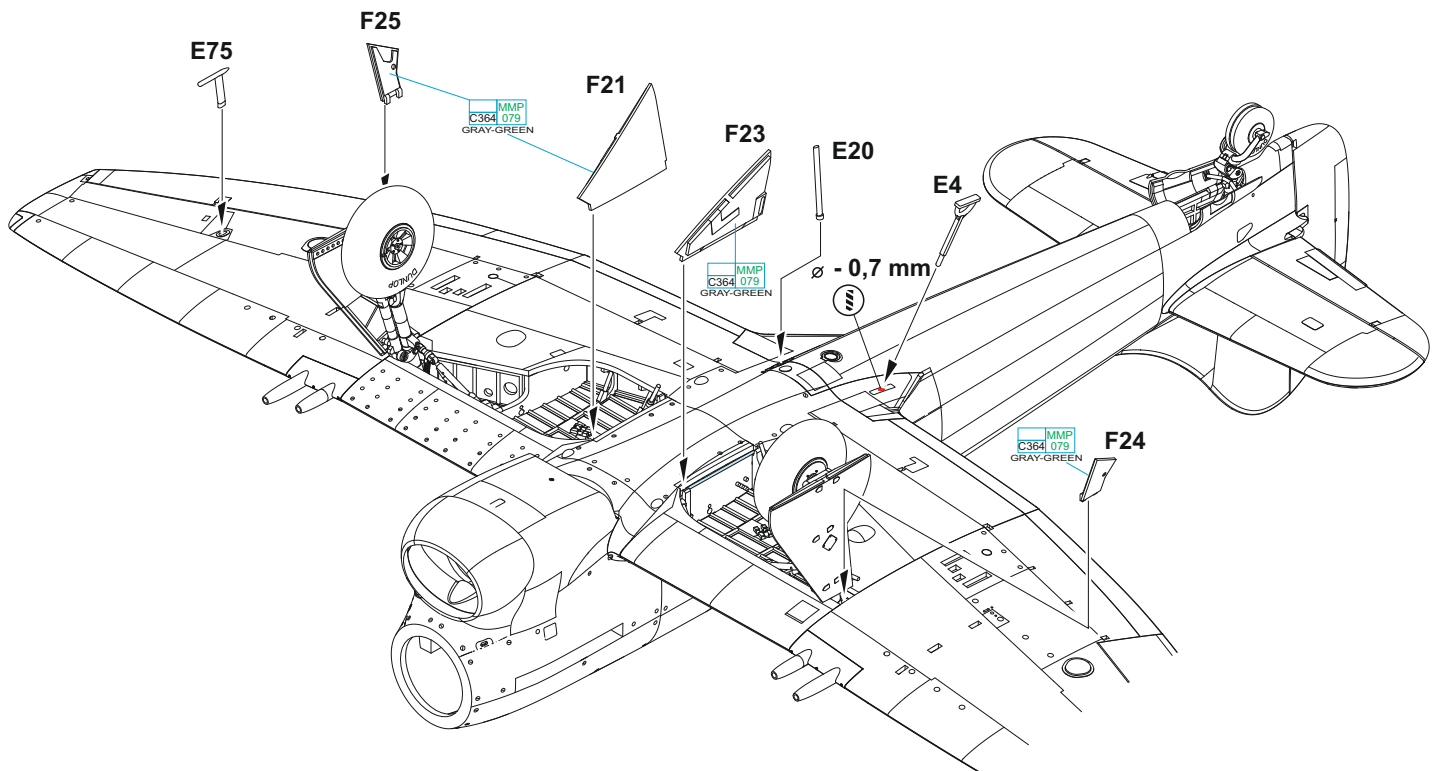
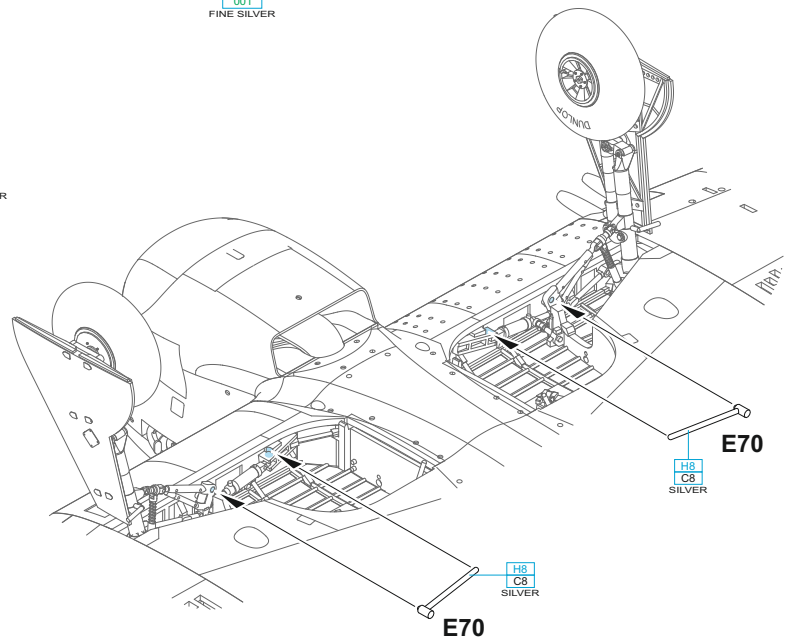
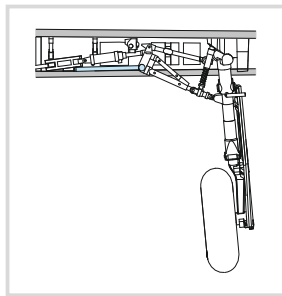
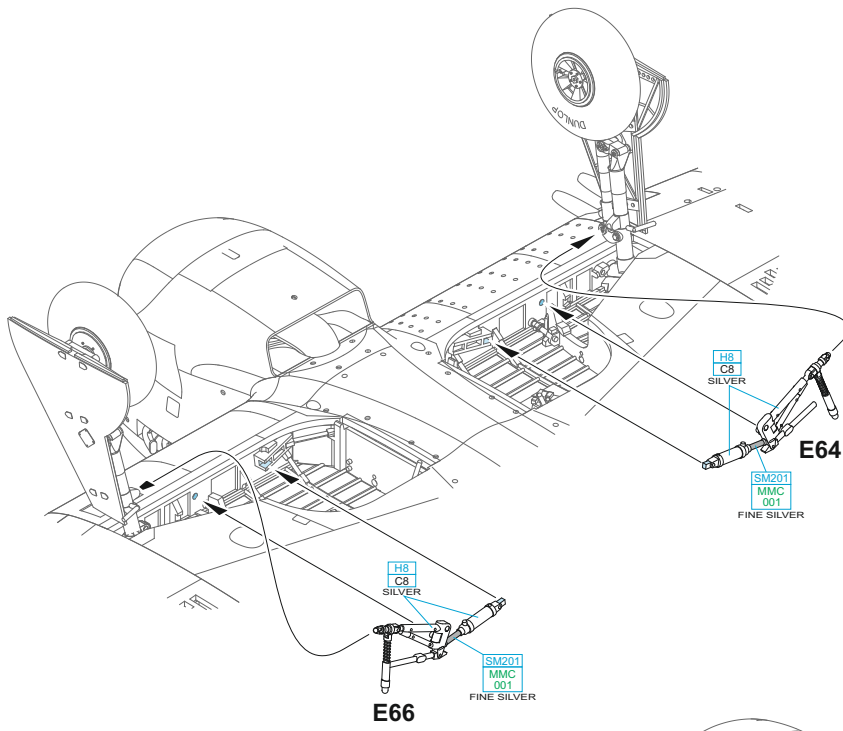


**K**









**L**

H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK

**F11**

H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK

**A11** 

**CLOSED CANOPY**

**L**

**E22**

**A4** 

H12 MMP  
C33 047  
FLAT BLACK

**DECAL S42**

**E8**

MC214  
MMM  
001  
DARK IRON

**E55**

**E8**

**E57** MC214  
MMM  
001  
DARK IRON

**?**

**OPEN CANOPY**

**L**

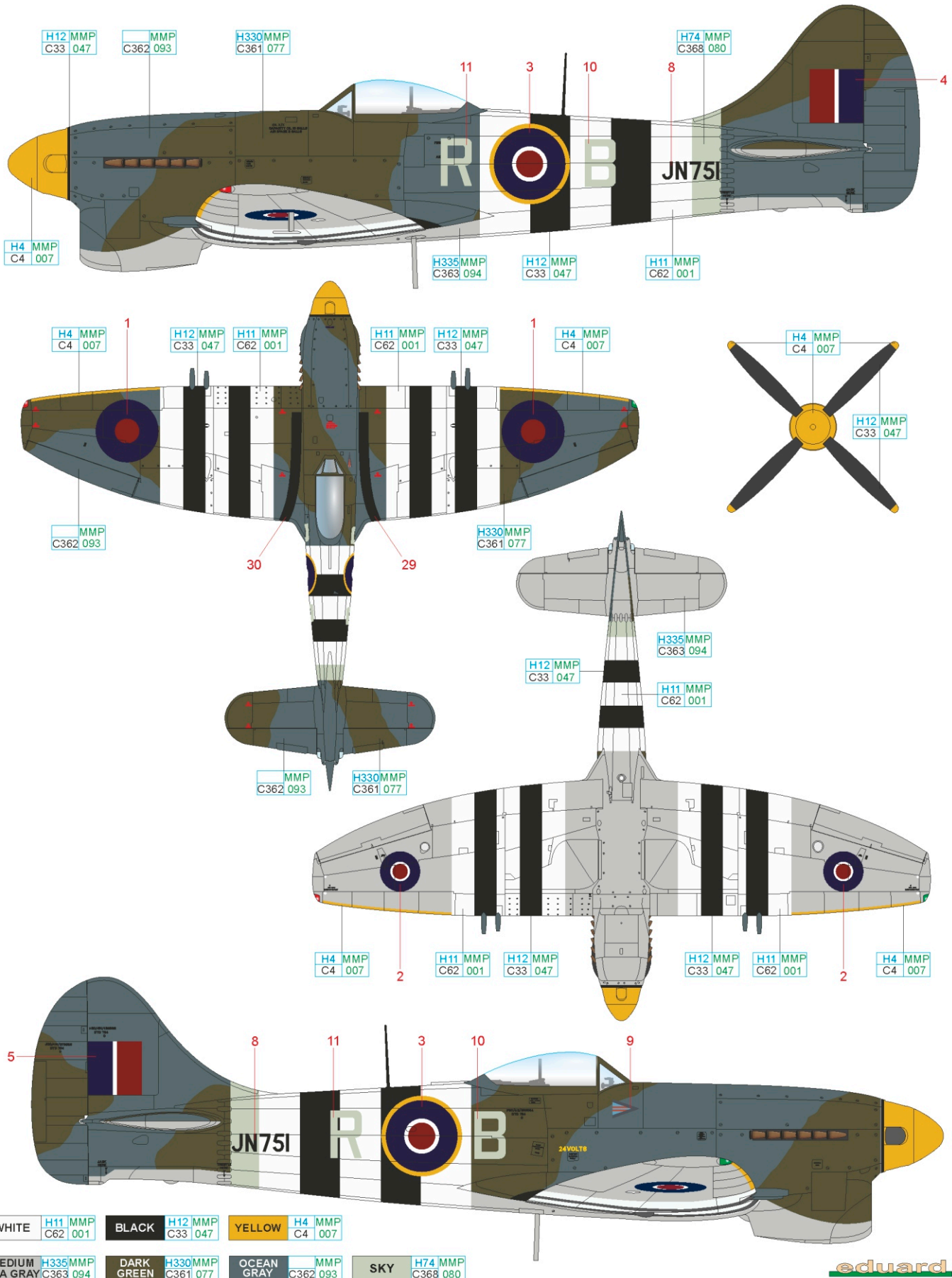
**F29**

**F30**

**F28**

# A JN751, Wg Cdr Roland P. Beamont, 150. Wing, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

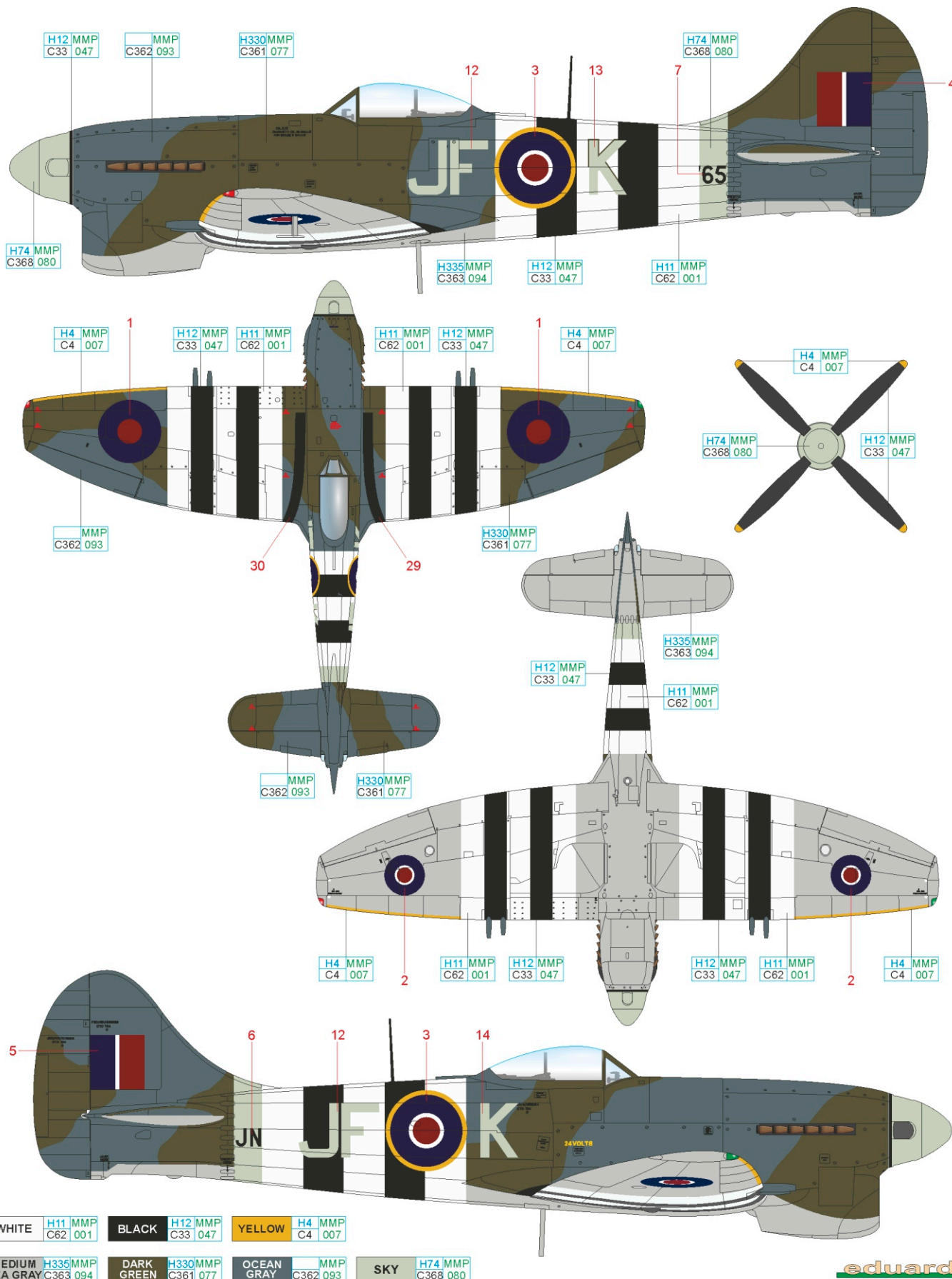
V květnu 1944 byl 150. Wing uznán operačním, Tempesty byla vyzbrojena pouze 3. a 486. squadrona, zatímco 56. squadrona si na nové Tempesty musela počkat do června 1944 a dočasně používala Spitfiry Mk.IX. Úkolem Tempešťů 150. Wingu byly v době invaze útoky na pozemní síly nepřítele, od poloviny června přibyla ochrana jihu Anglie proti střelám V-1. Na konci září 1944 se celá jednotka pod Beamontovým vedením přesunula na území osvobozené Evropy. Dne 12. října dostal Beamontův stroj zasažen flakem do chladiče, pilot musel přistát na nepřátelském území a zbytek války strávil v zajetí. Během 2. světové války dosáhl devíti sestřelů a byl vyznamenán DFC & Bar a DSO & Bar. Po válce Beamont pracoval jako zkušební pilot a létal mimo jiné na strojích Meteor, Vampire, Canberra, Lightning a TSR-2. V srpnu 1979 odešel do důchodu. Zemřel 19. listopadu 2001. Kamufláž Beamontova stroje byla v předvečer invaze do Evropy doplněna o výrazný marking v podobě bílých a černých pruhů o šíři 18 palců na zadní části trupu a křídle.



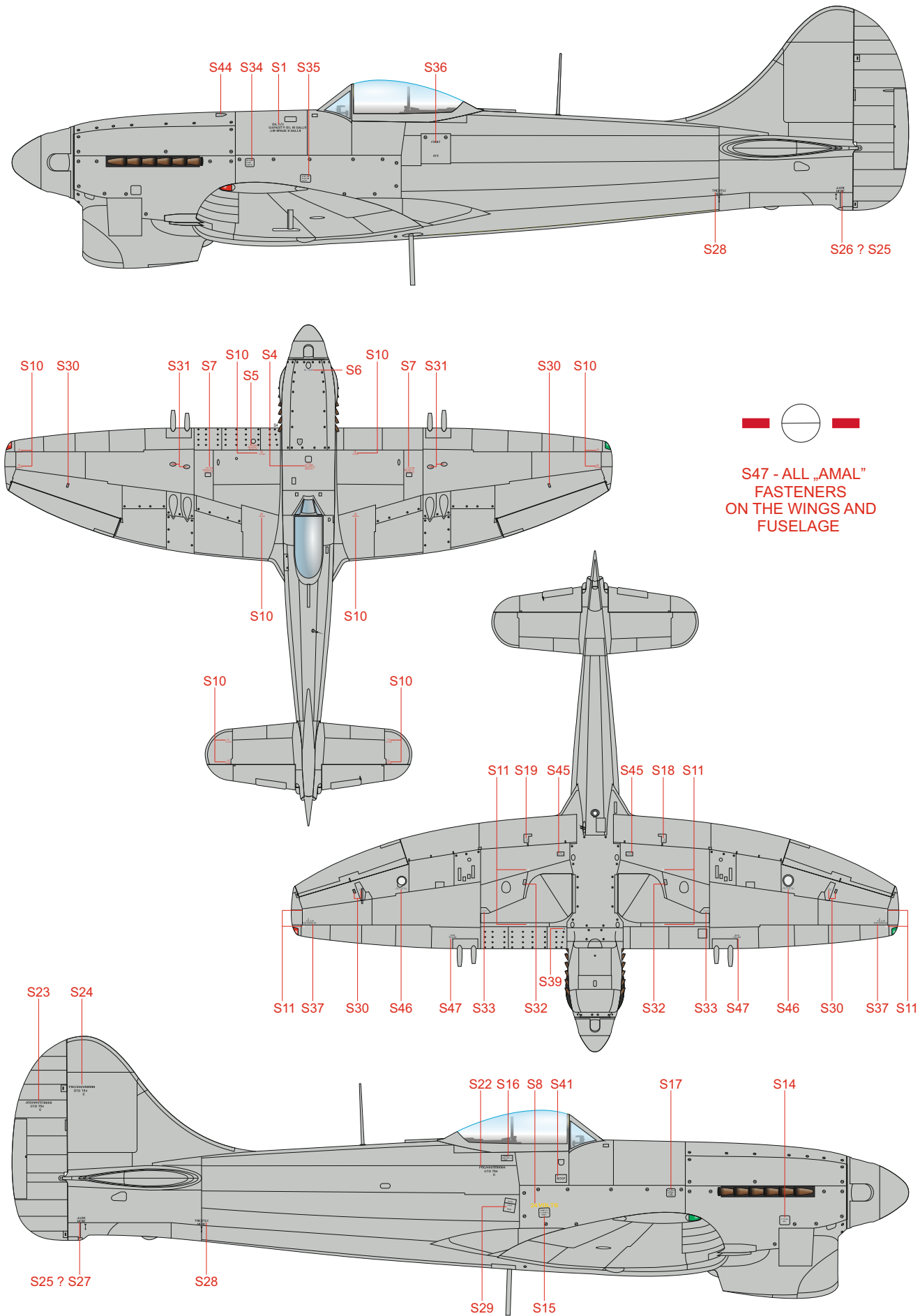


# B JN765, 3.squadrona, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

3. squadrona, jež byla založena 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, 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. Na přelomu tisíciletí se podílela na bojových akcích v Kosovu, Sierra Leoně, Iráku a v roce 2004 v Afghánistánu. V březnu 2006 obdržela nové Eurofighter Typhoon. V květnu 1944 bylo 3. squadroně změněno kódové označení z předchozího QO na JF, jež následně používala až do roku 1946. Označení tzv. invazivní pruhy dostal v předvečer vylodění v Normandii také stroj JN765. Pozemní personál natřel černou barvou navíc také spodní část krytů hlavního podvozku.





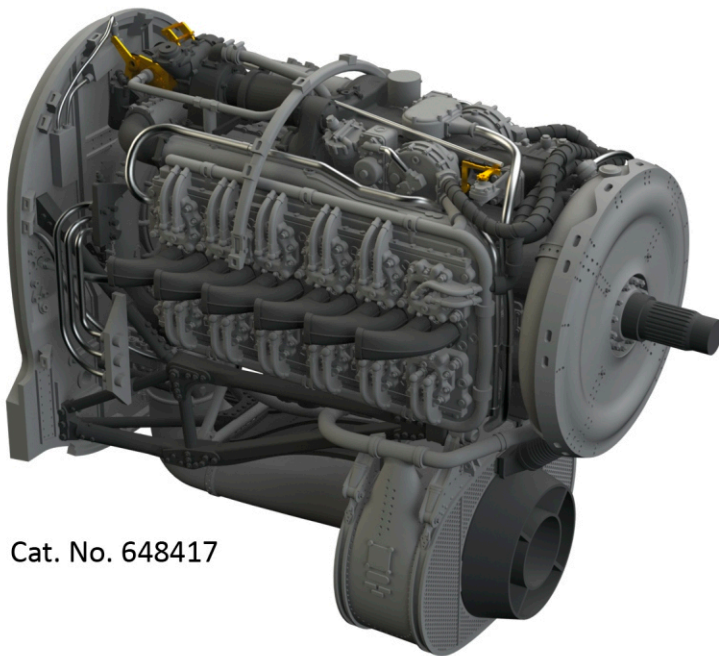


# Eduard goodies for

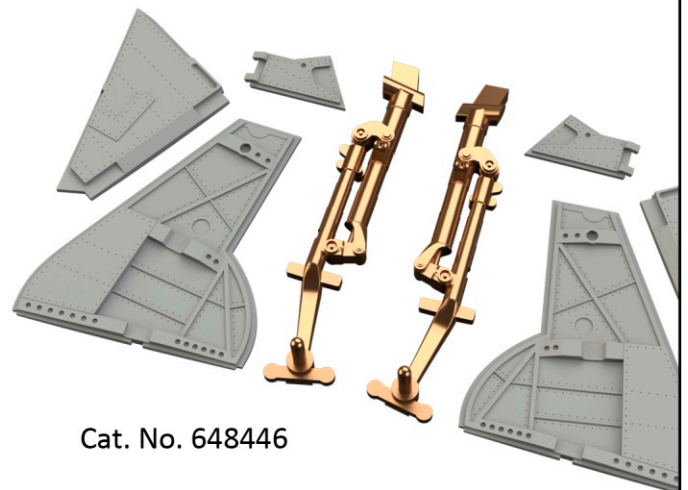
## Tempest Mk.V Series 1 1/48

- 48976 Tempest Mk.V upgrade set (PE-Set)
- 48977 Tempest Mk.V landing flaps (PE-Set)
- FE943 Tempest Mk.V seatbelts STEEL (PE-Set)
- FE1096 Tempest Mk.V series 1 Weekned (PE-Set)
- 644006 Tempest Mk.V LööK (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)
- EX628 Tempest Mk.V TFace (Mask)

Cat. No. 644006



Cat. No. 648417



Cat. No. 648446



Cat. No. 648419

Cat. No. 648416

