

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 přídí, 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 stíhlá 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 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 srpnem 1944 hovoří za vše. Pro porovnání: zbytek RAF zničil ve stejném období 160 V-1.

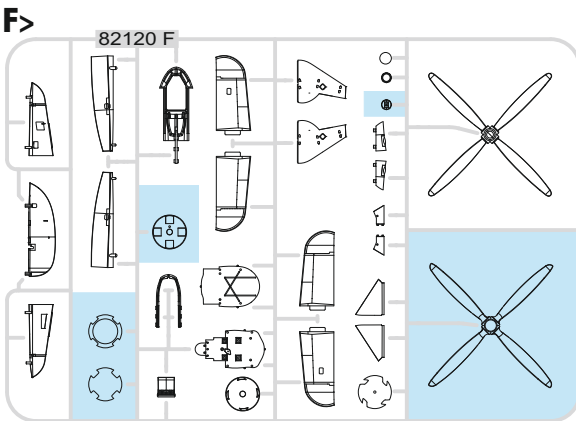
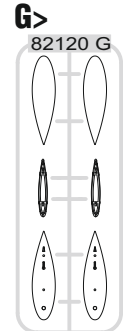
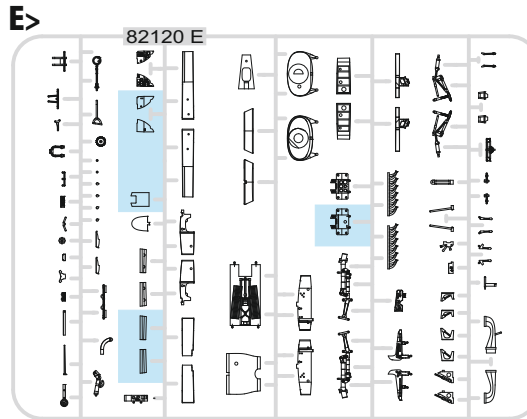
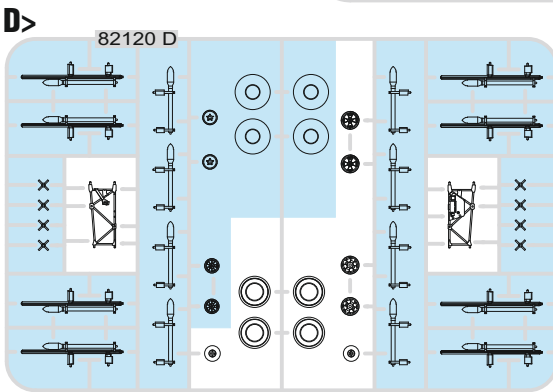
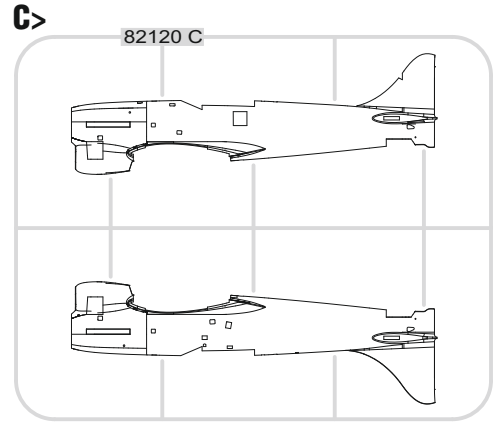
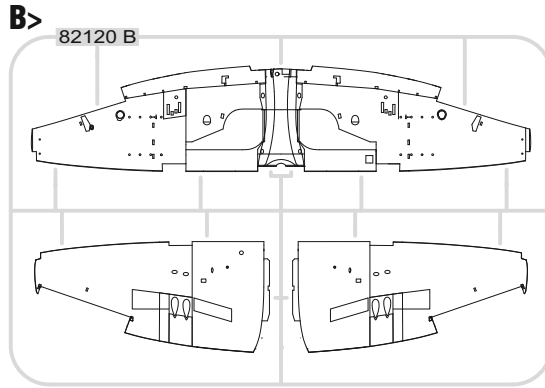
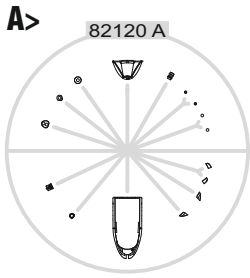
Když hlavní kampaň V-1 skončila, vrátily se squadrony Tempestů ke standardním operacím. Sedm jich provádělo vzdušné boje a zaznamenalo do konce války 240 sestřelů, z toho asi 20 proudových Me 262. Nejúspěšnějším esem na Tempestu byl D. C. Fairbanks (US), který se svým strojem „Terror of Rheine“ dosáhl 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, 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
H8	C8	
H11	C62	MMP-001
H12	C33	MMP-047
H74	C362	MMP-093
H77	C137	MMP-047
H90	C47	
H94	C138	
H330	C361	MMP-077
H335	C363	MMP-094
	C362	MMP-093
	C364	MMP-079
		YELLOW
		SILVER
		FLAT WHITE
		FLAT BLACK
		SKY
		TIRE BLACK
		CLEAR RED
		CLEAR GREEN
		DARK GREEN
		MEDIUM SEAGRAY
		OCEAN GRAY
		AIRCRAFT GRAY-GREEN

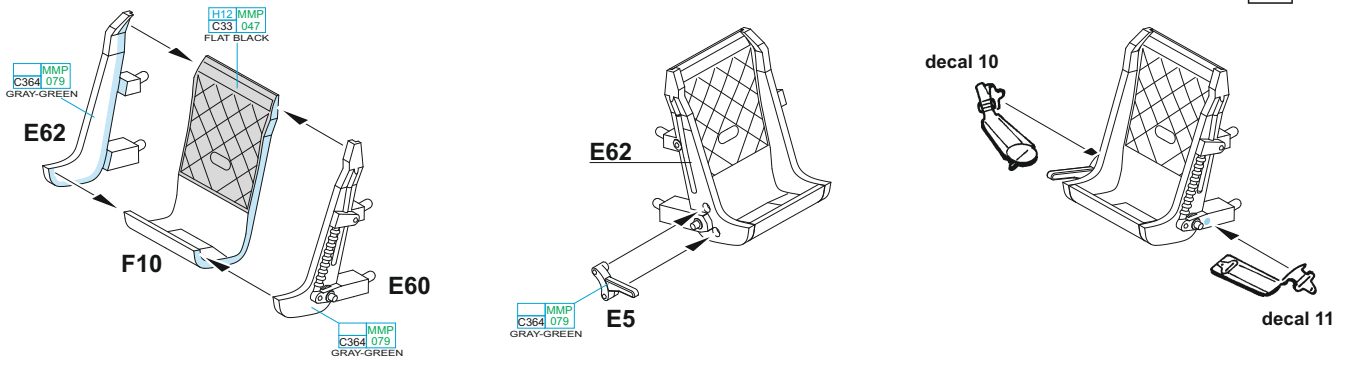
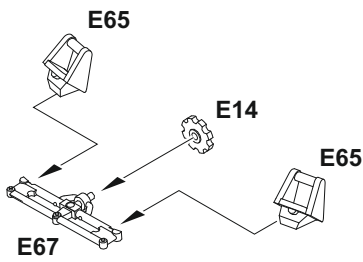
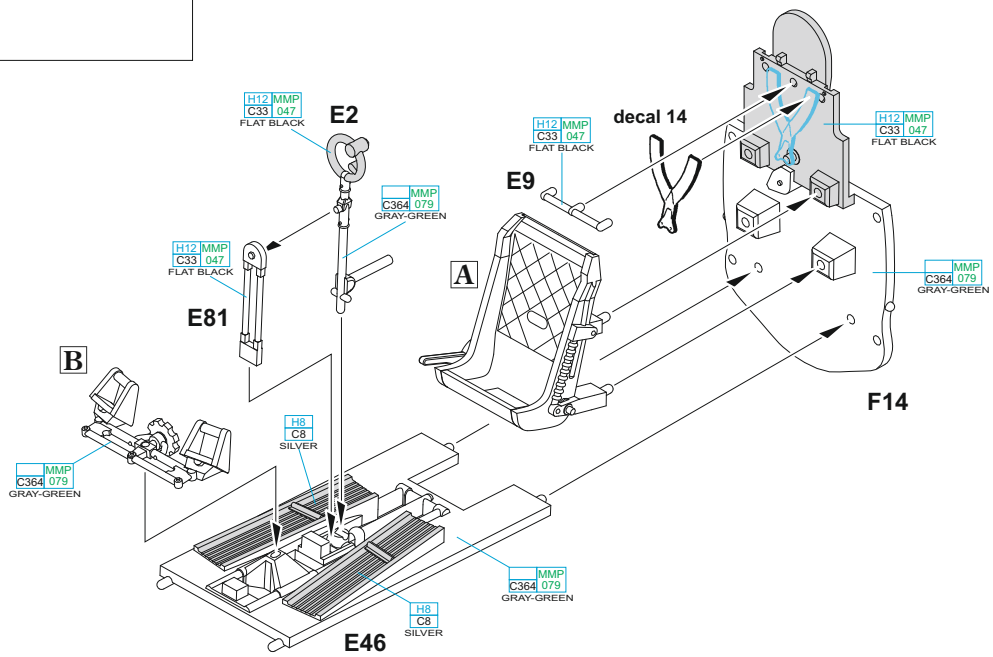
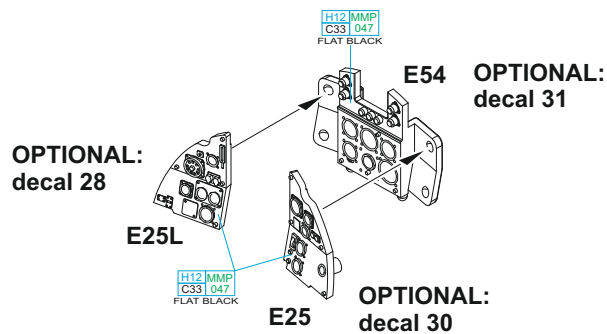
METAL-LICOLOR	METALLICS	
MC214	MMP-001	DARK IRON
	METALLICS	
SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER

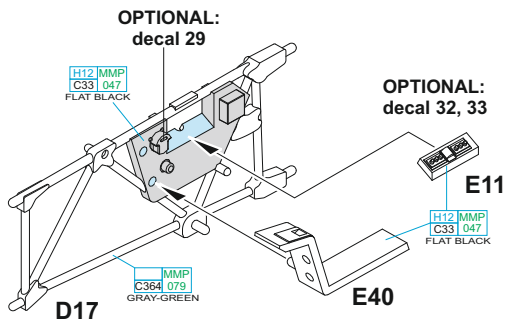
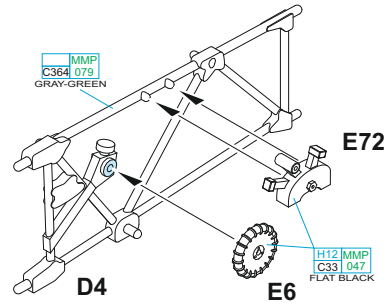
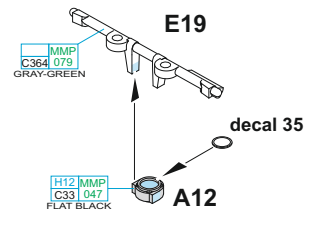
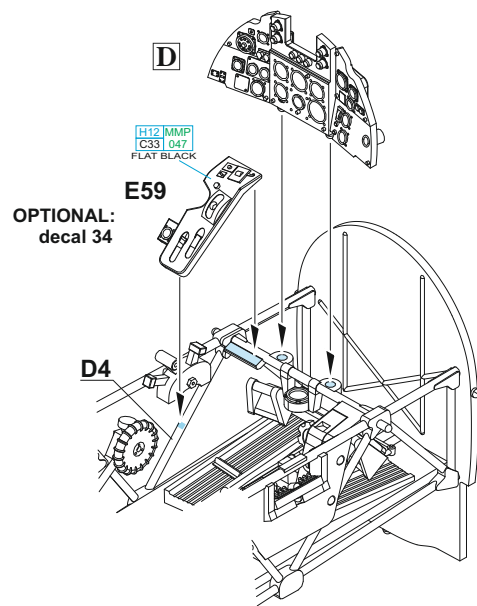
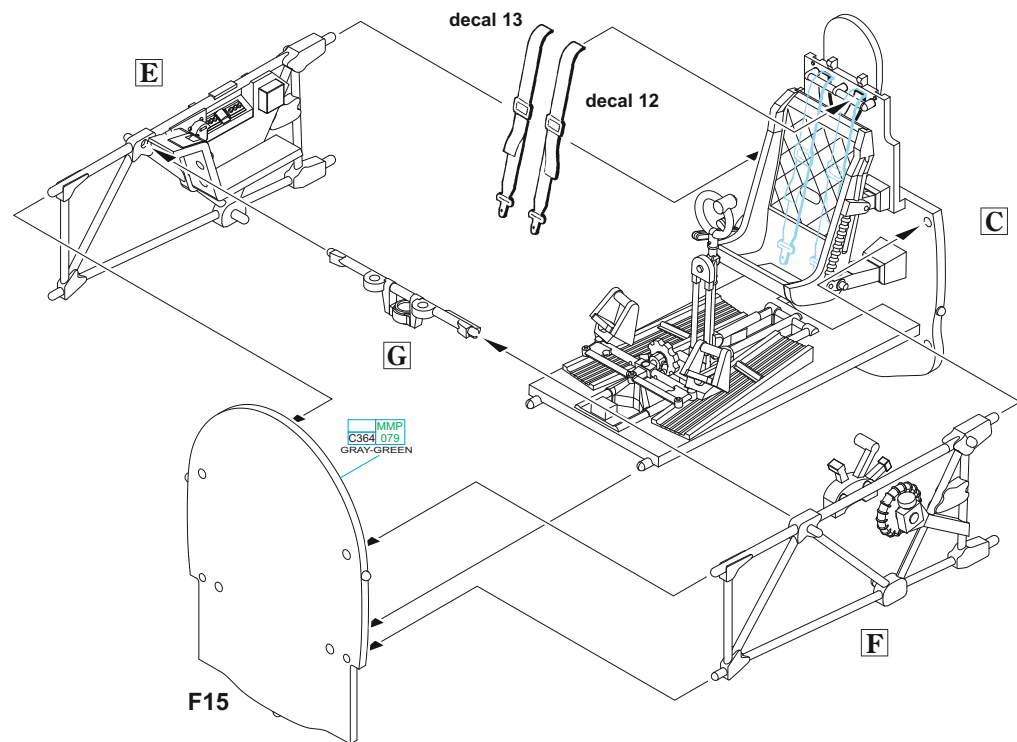
ATTENTION * UPOZORNĚNÍ * ACHTUNG * ATTENTION

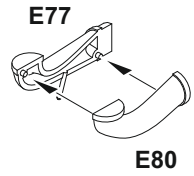
- (GB)** Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.
- (CZ)** Před započatím stavby si pečlivě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

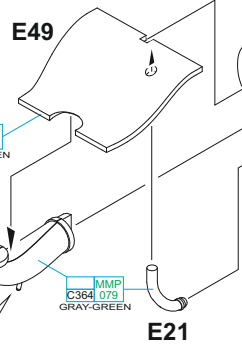
- OPTIONAL VOLBA
- BEND OHNOUT
- SAND BROUSIT
- OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR
- SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- REMOVE ODŘÍZNOUT
- REVERSE SIDE OTOČIT
- APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽIT EDUARD MASK NABARVIT

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

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

I

MMP
C364 079
GRAY-GREEN



MMP
C364 079
GRAY-GREEN

H8
C8
SILVER

E43

F33

E42

H8
C8
SILVER

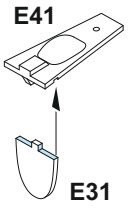
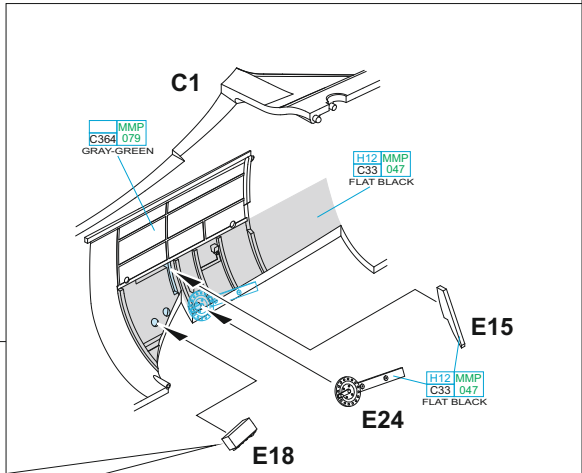
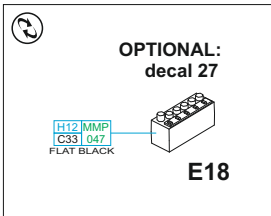
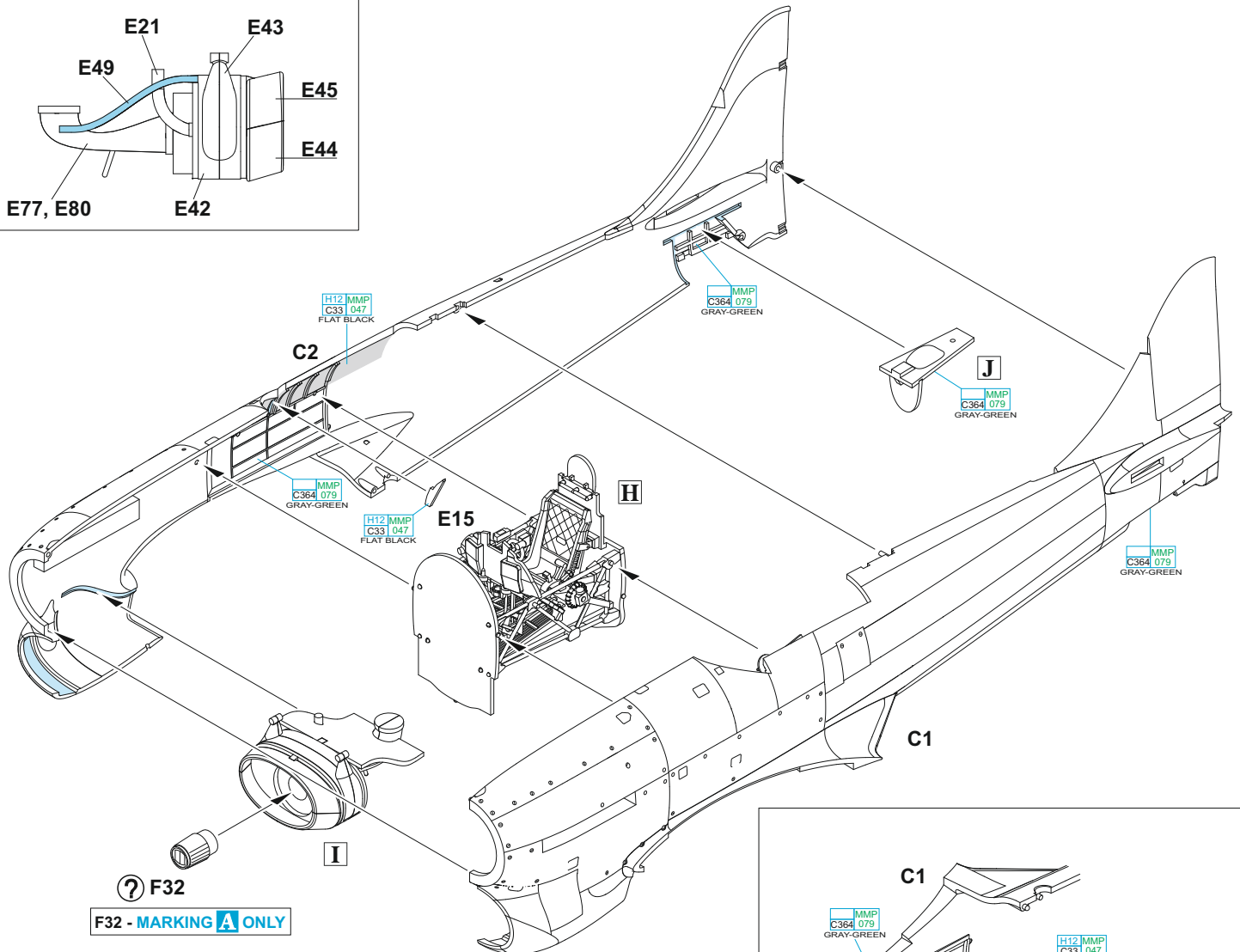
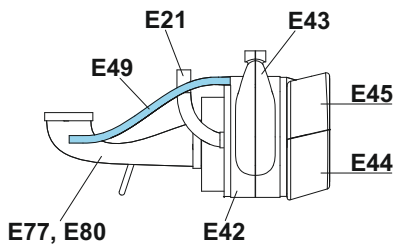
step 1

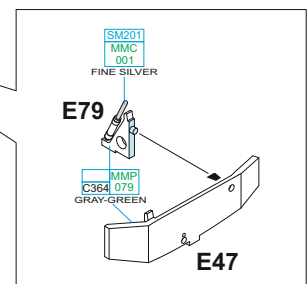
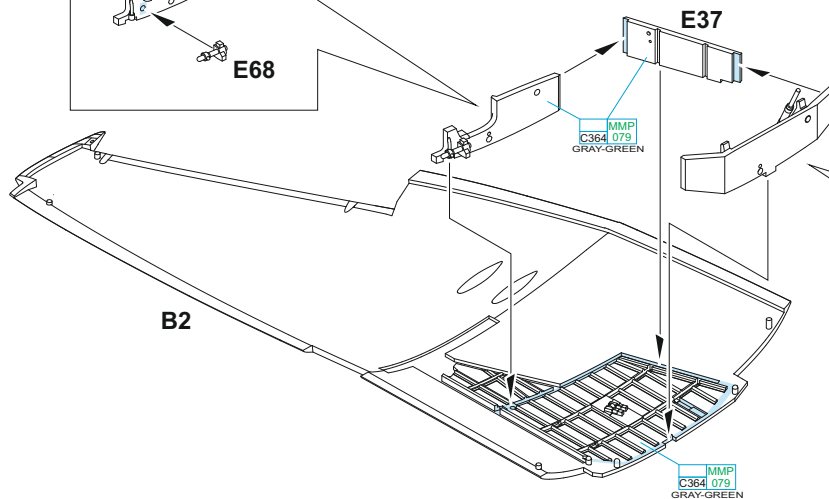
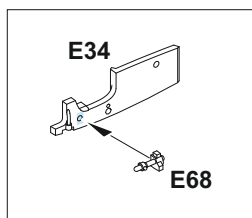
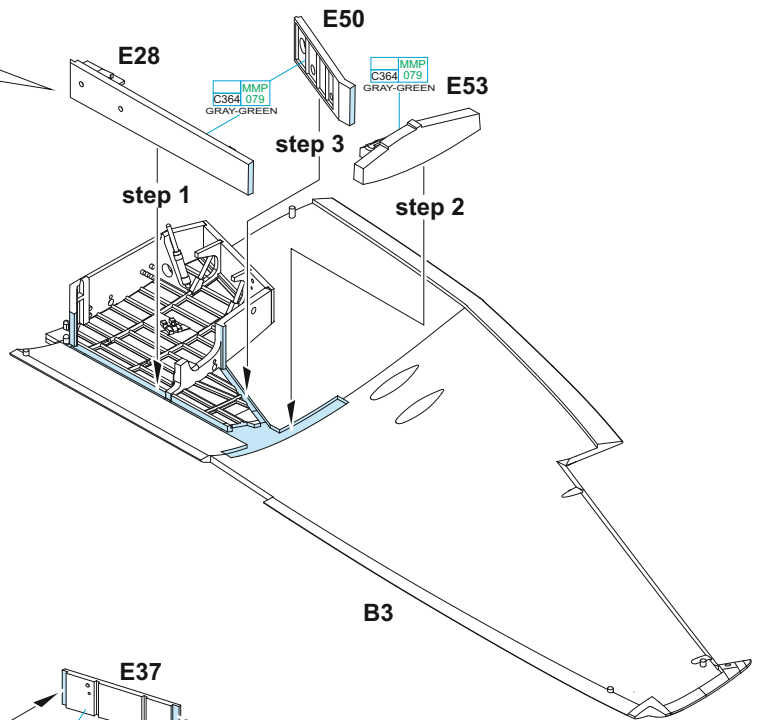
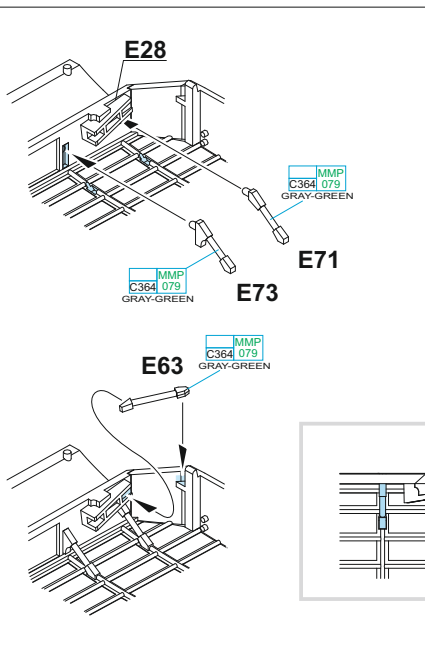
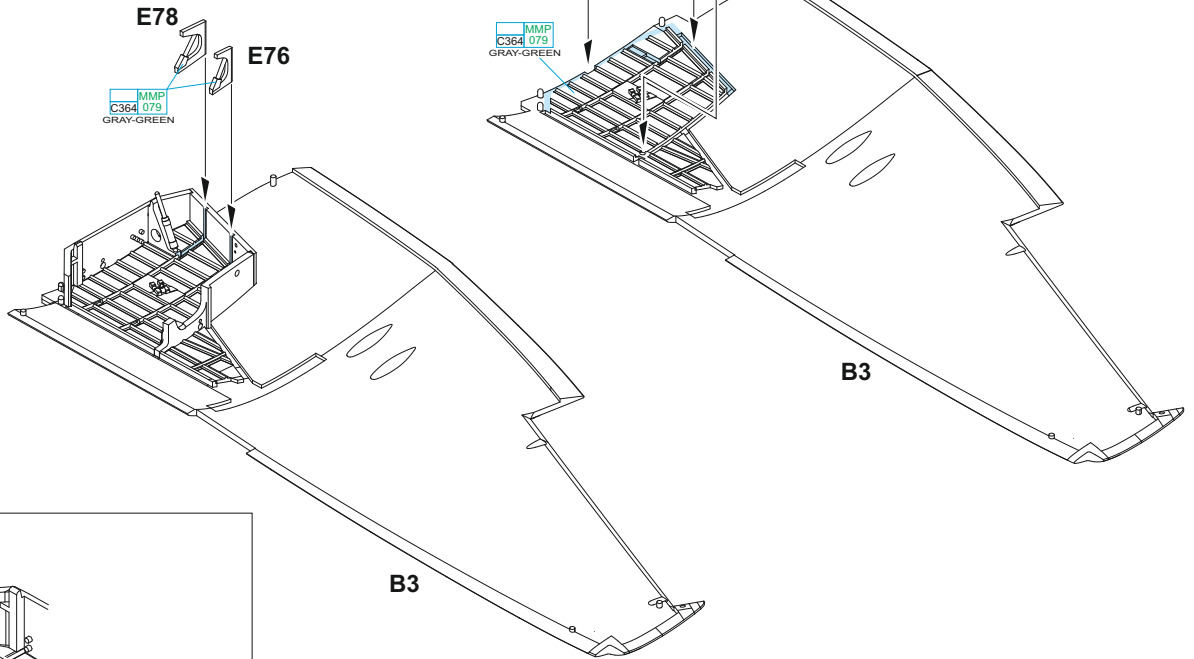
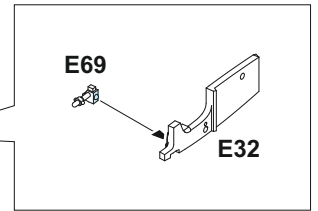
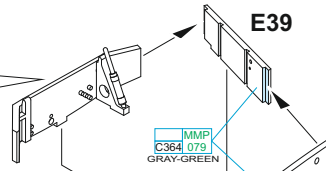
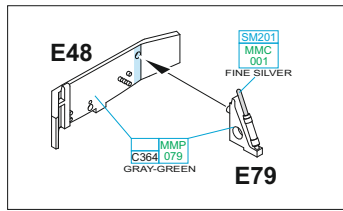
step 2

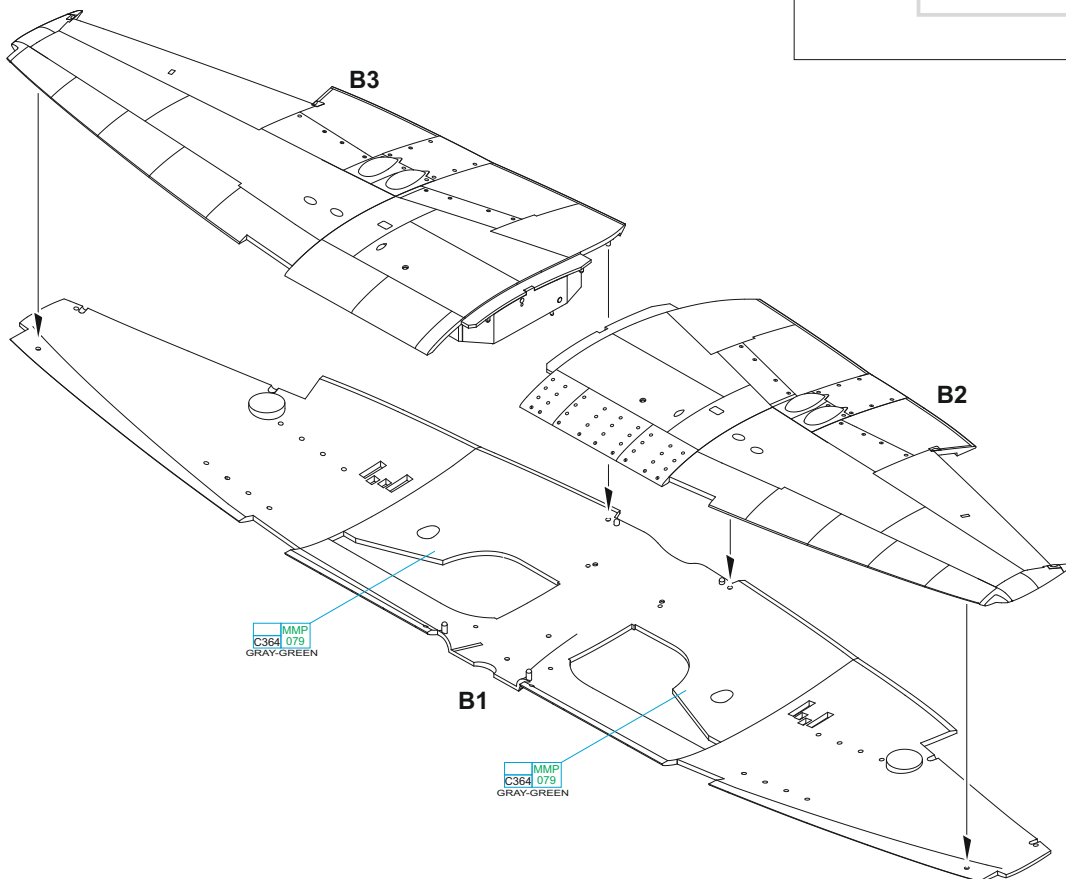
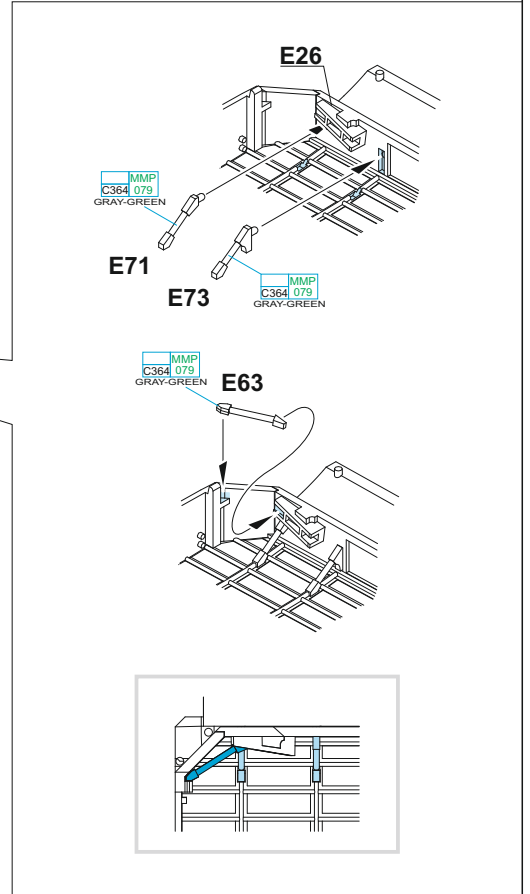
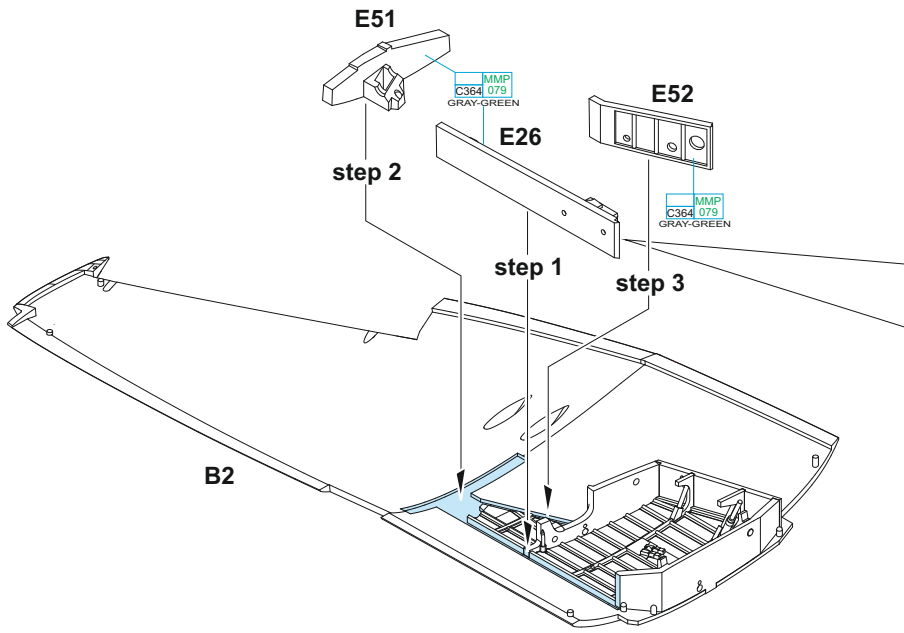
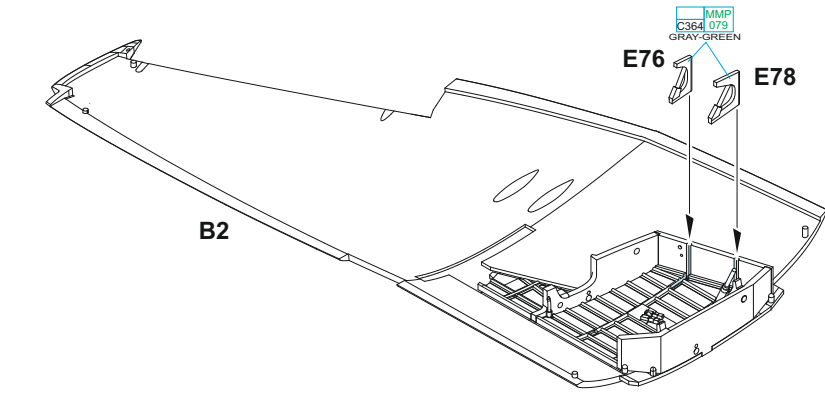
E45

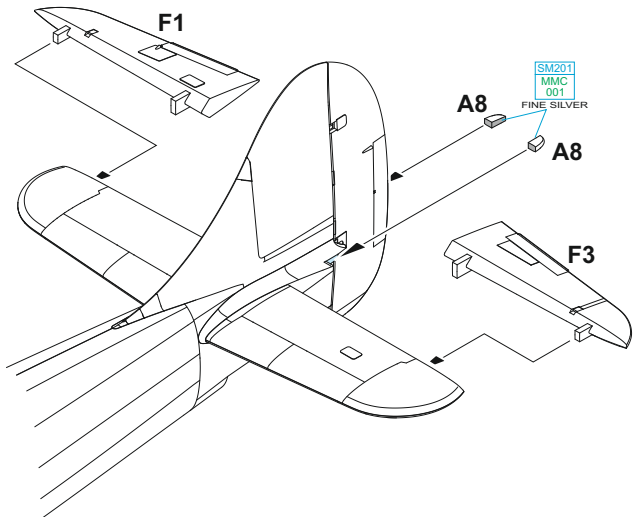
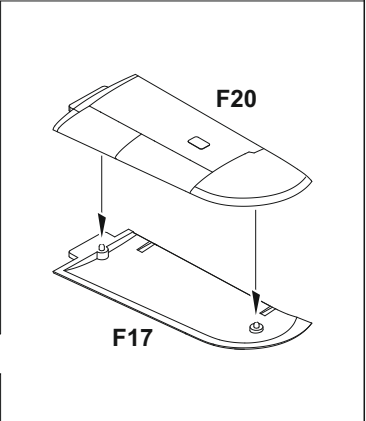
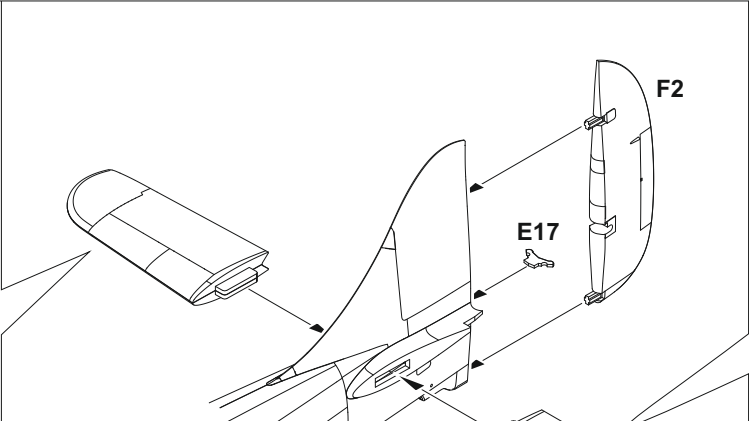
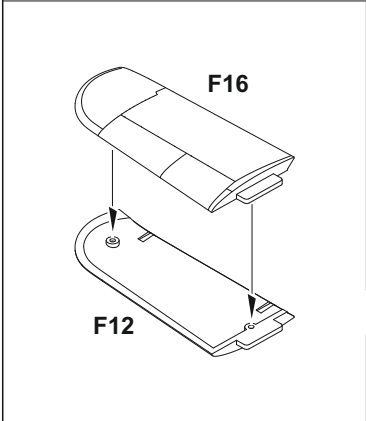
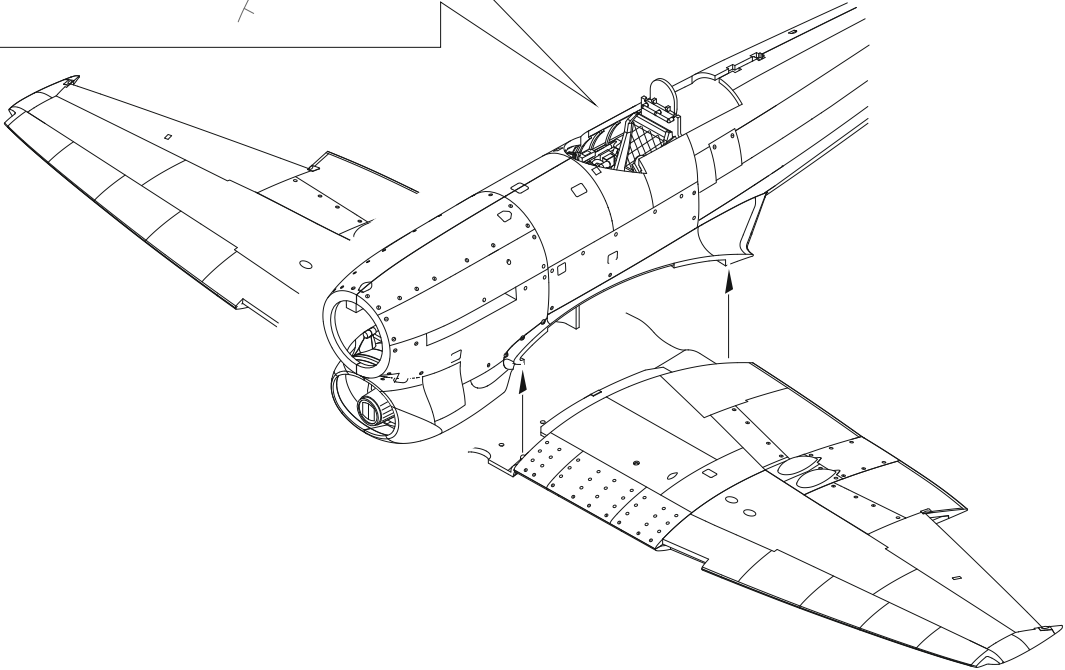
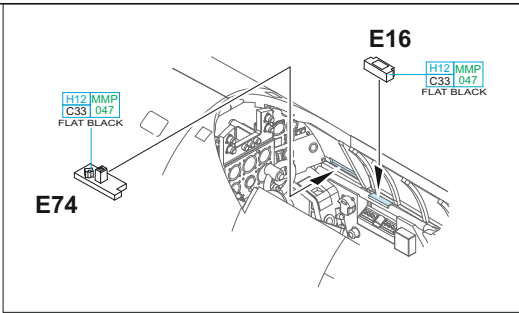
UNDERSURFACE
COLOR

E44

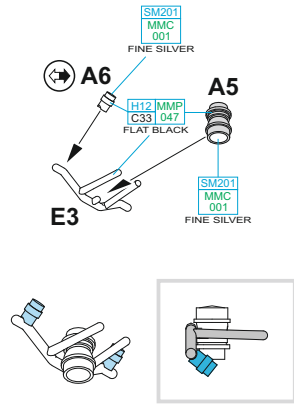
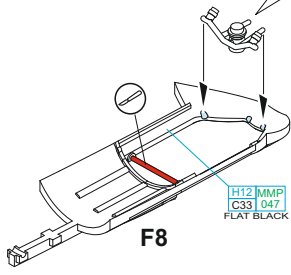
J**CROSS SECTION**



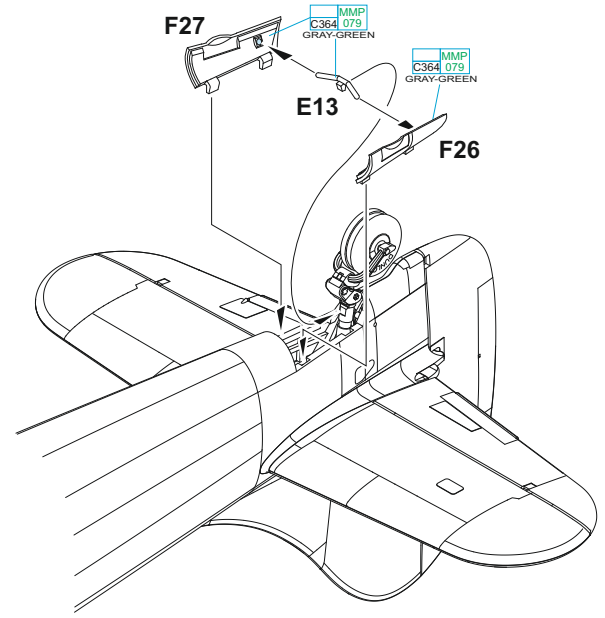
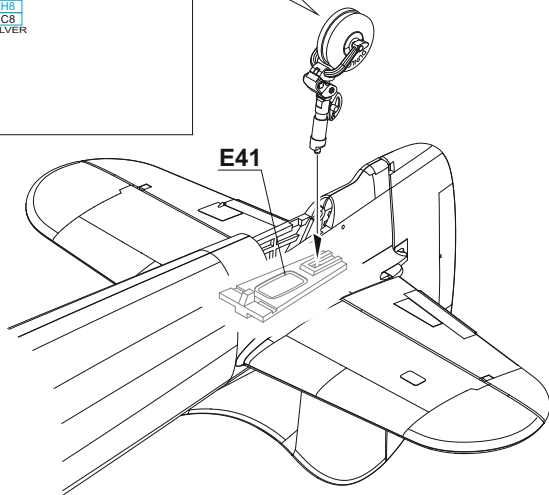
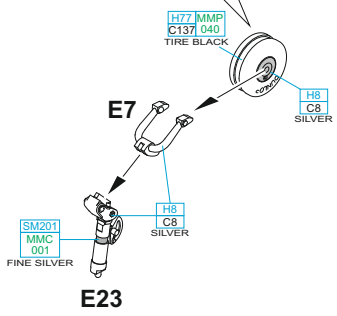
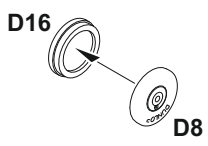
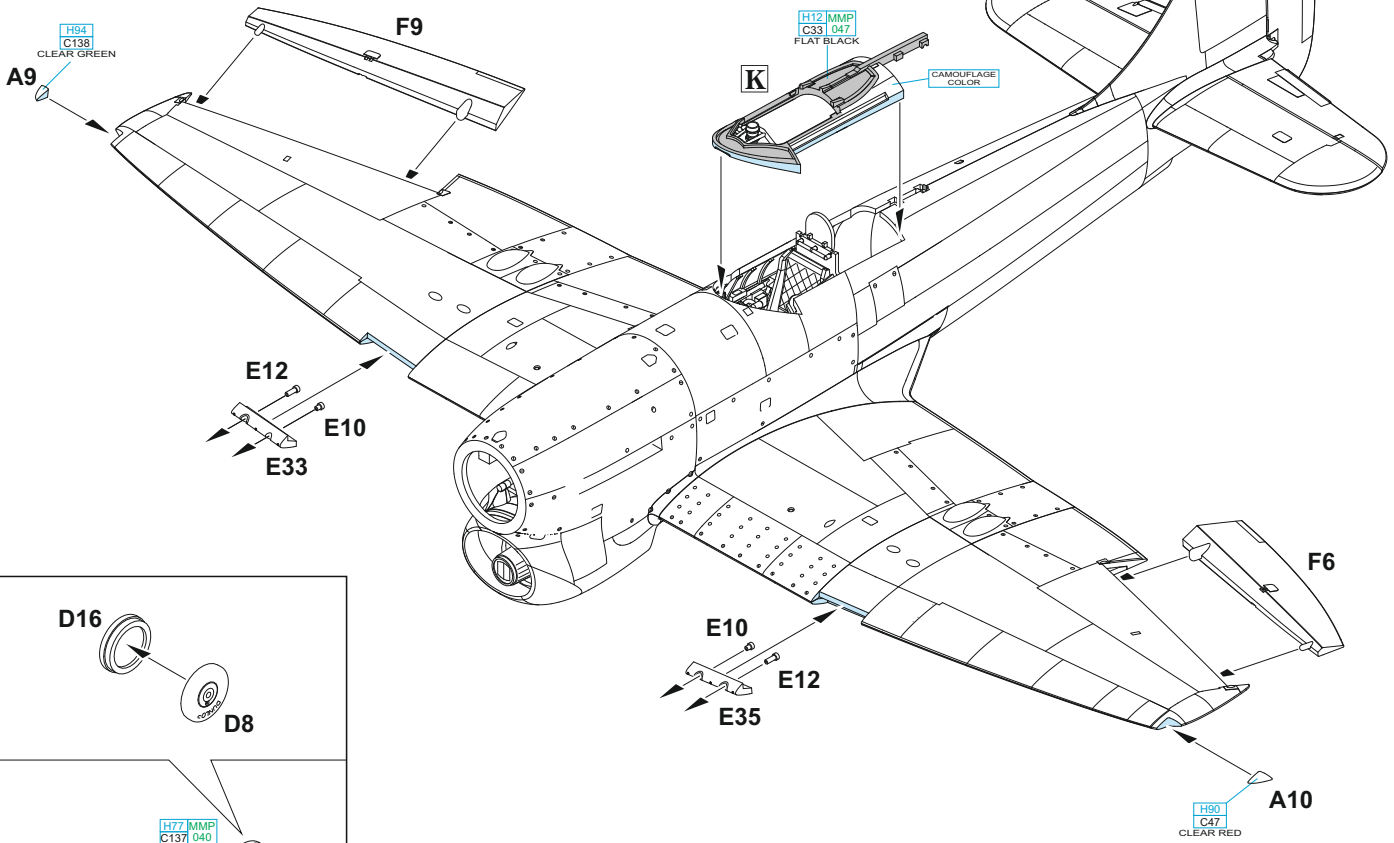
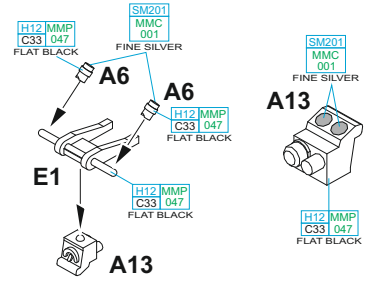
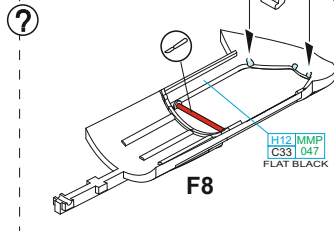


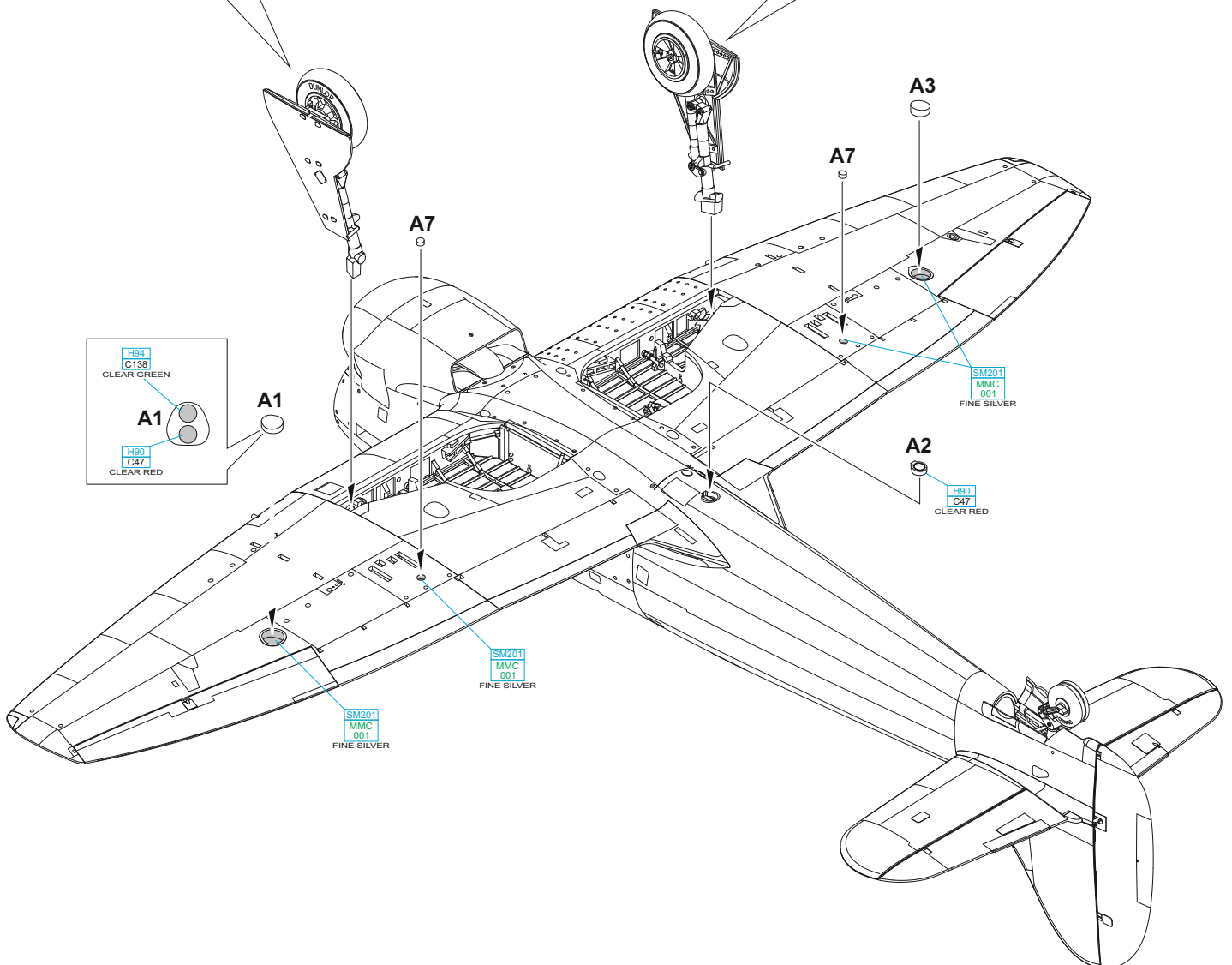
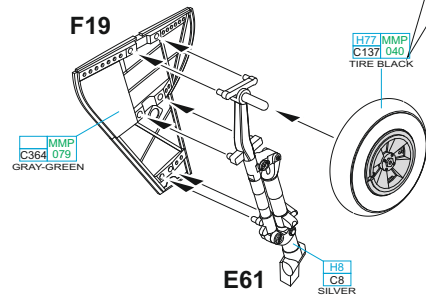
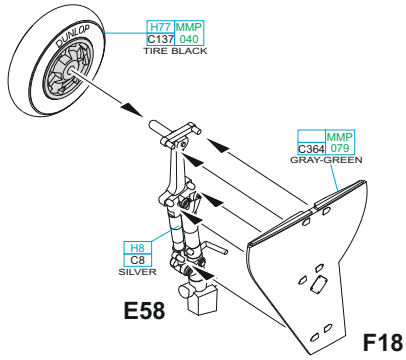
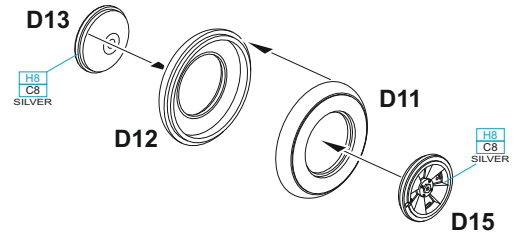
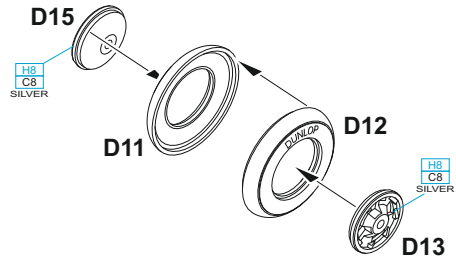


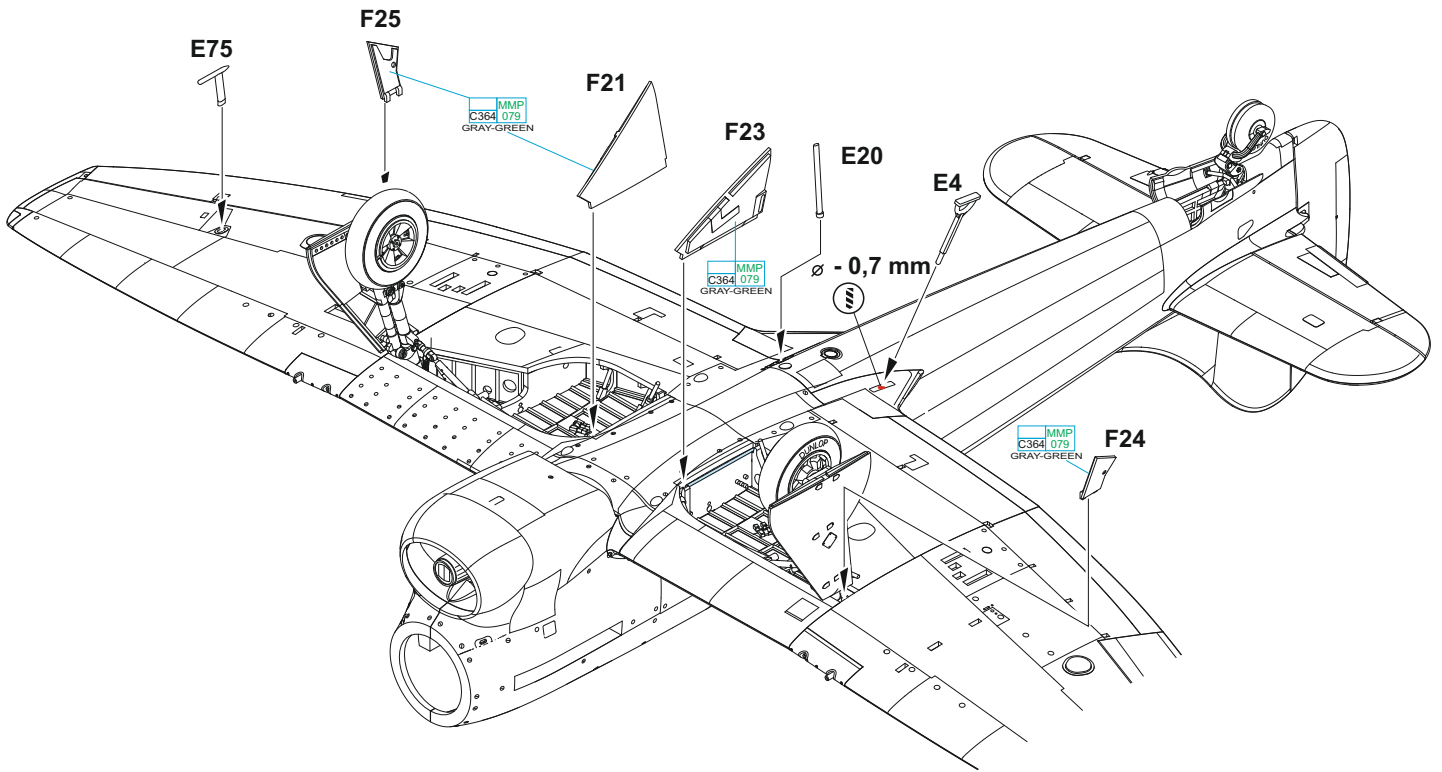
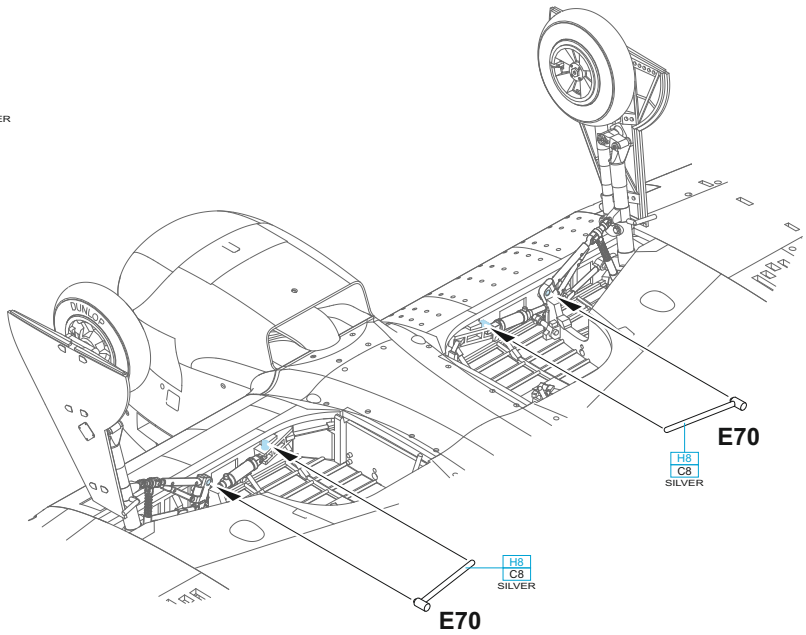
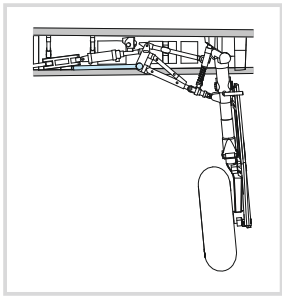
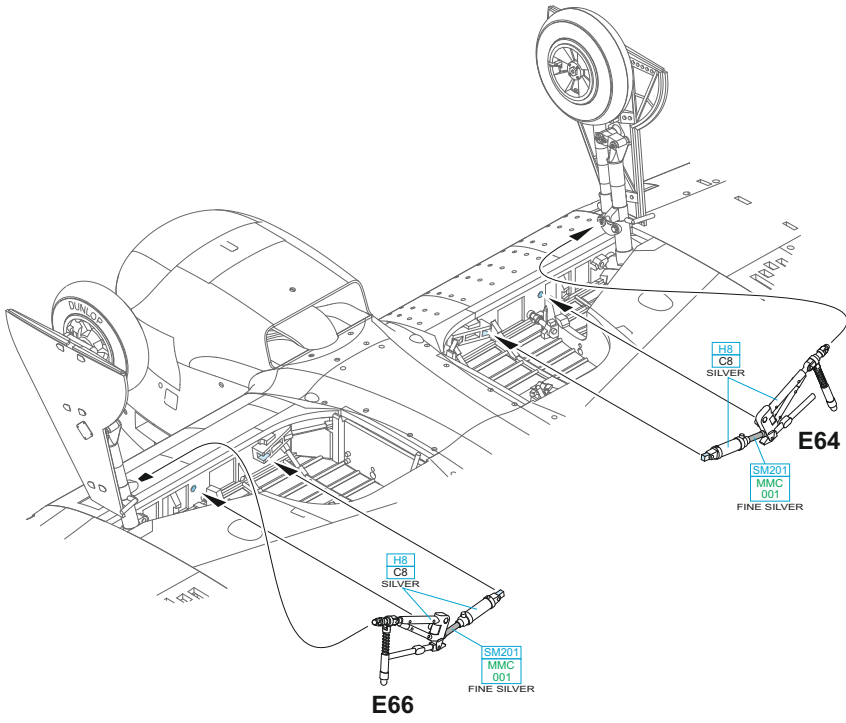
K MARKING A



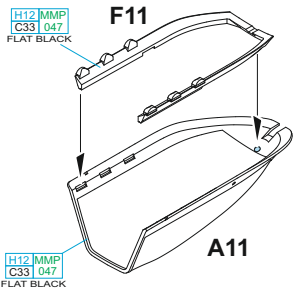
MARKING B





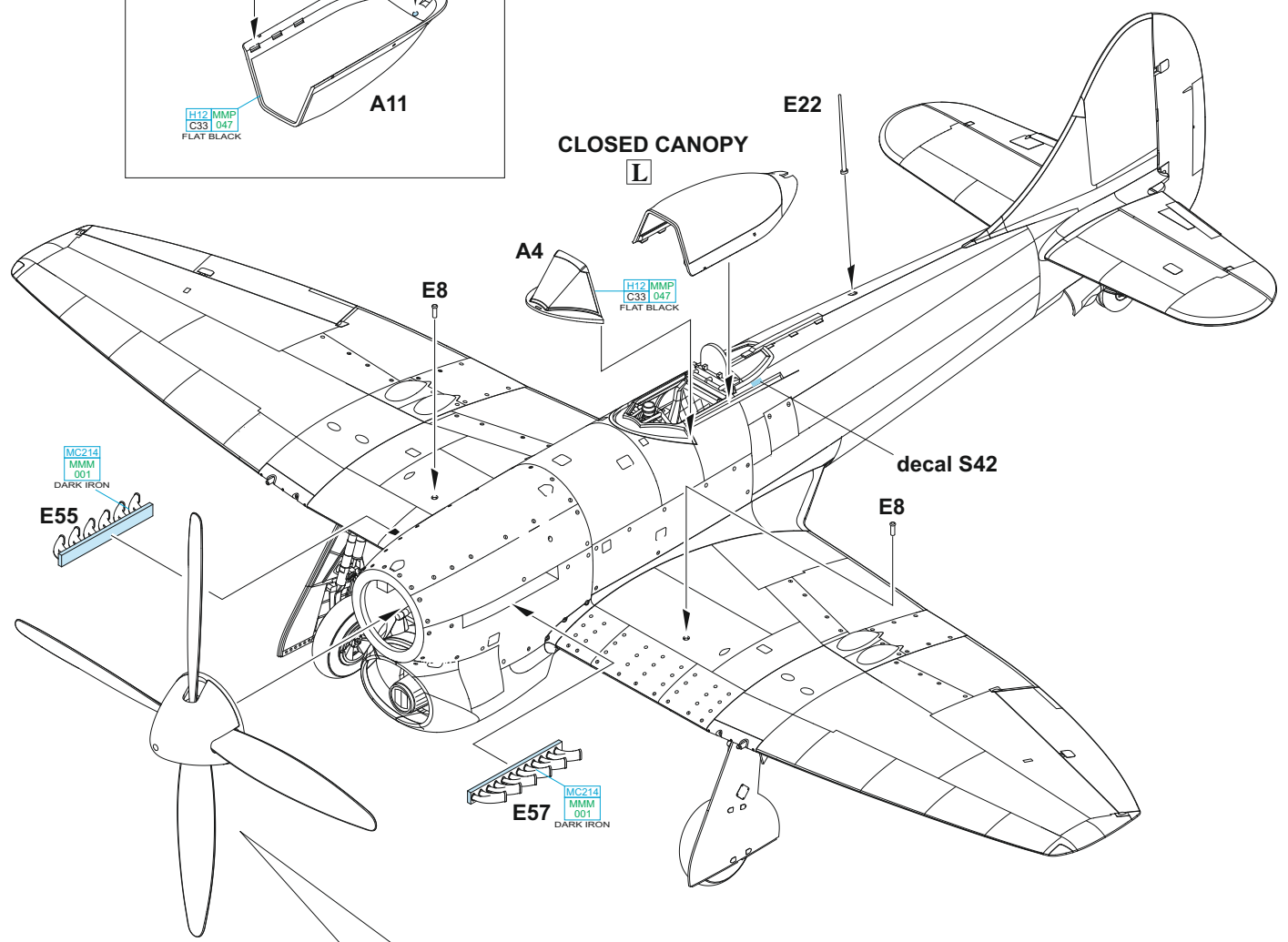


L



CLOSED CANOPY

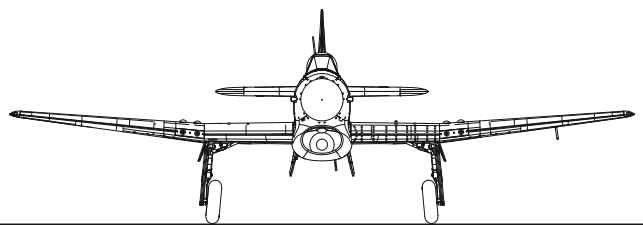
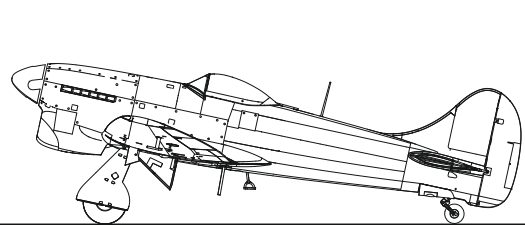
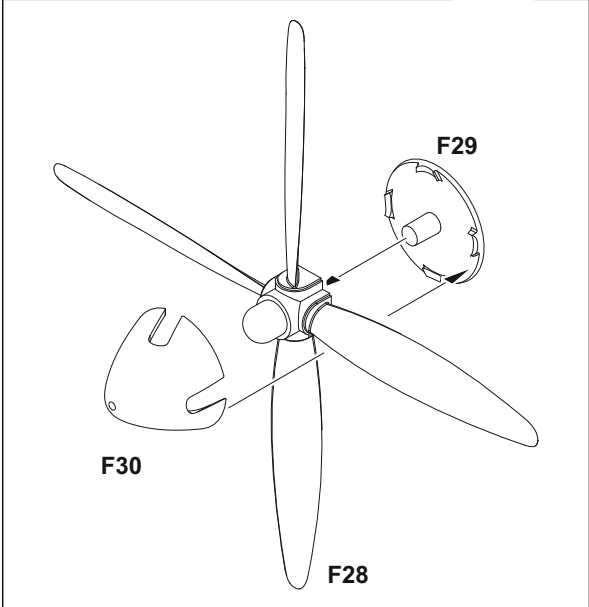
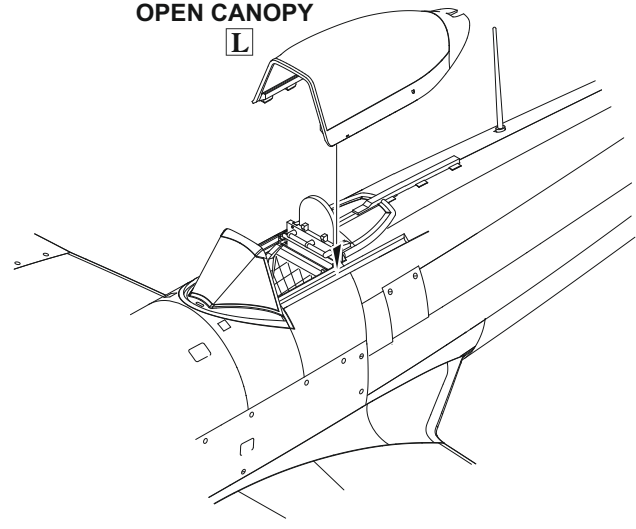
L

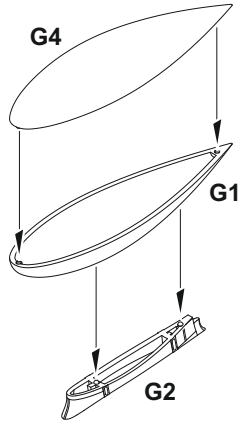
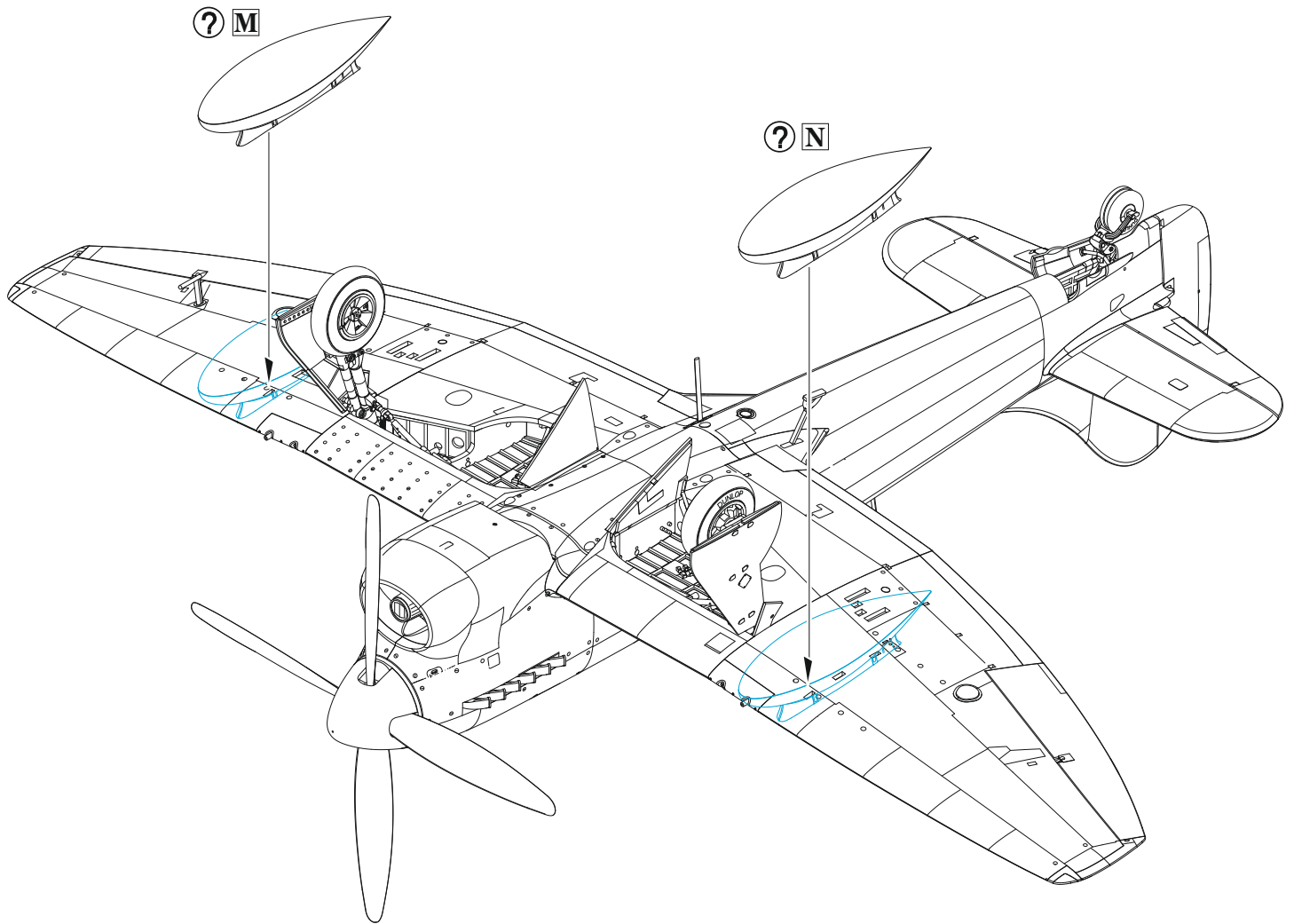
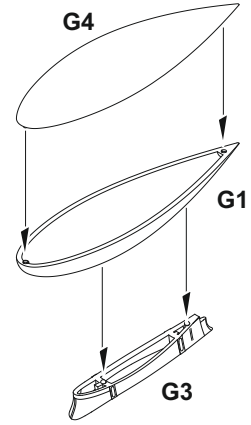


?

OPEN CANOPY

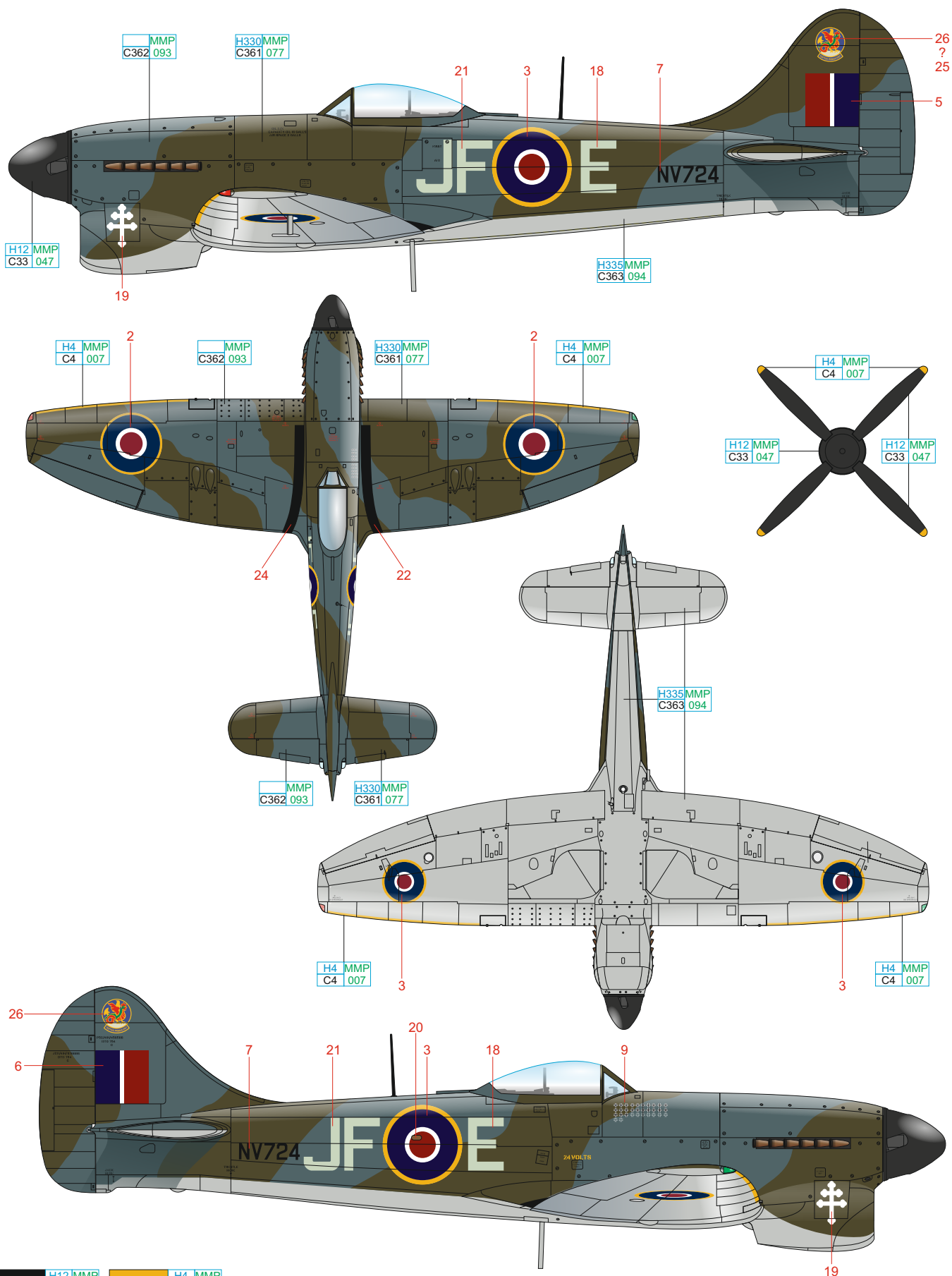
L



M**N**

A NV724, F/Lt Pierre Clostermann, 3. squadrona, Kastrup, Dánsko, červenec 1945

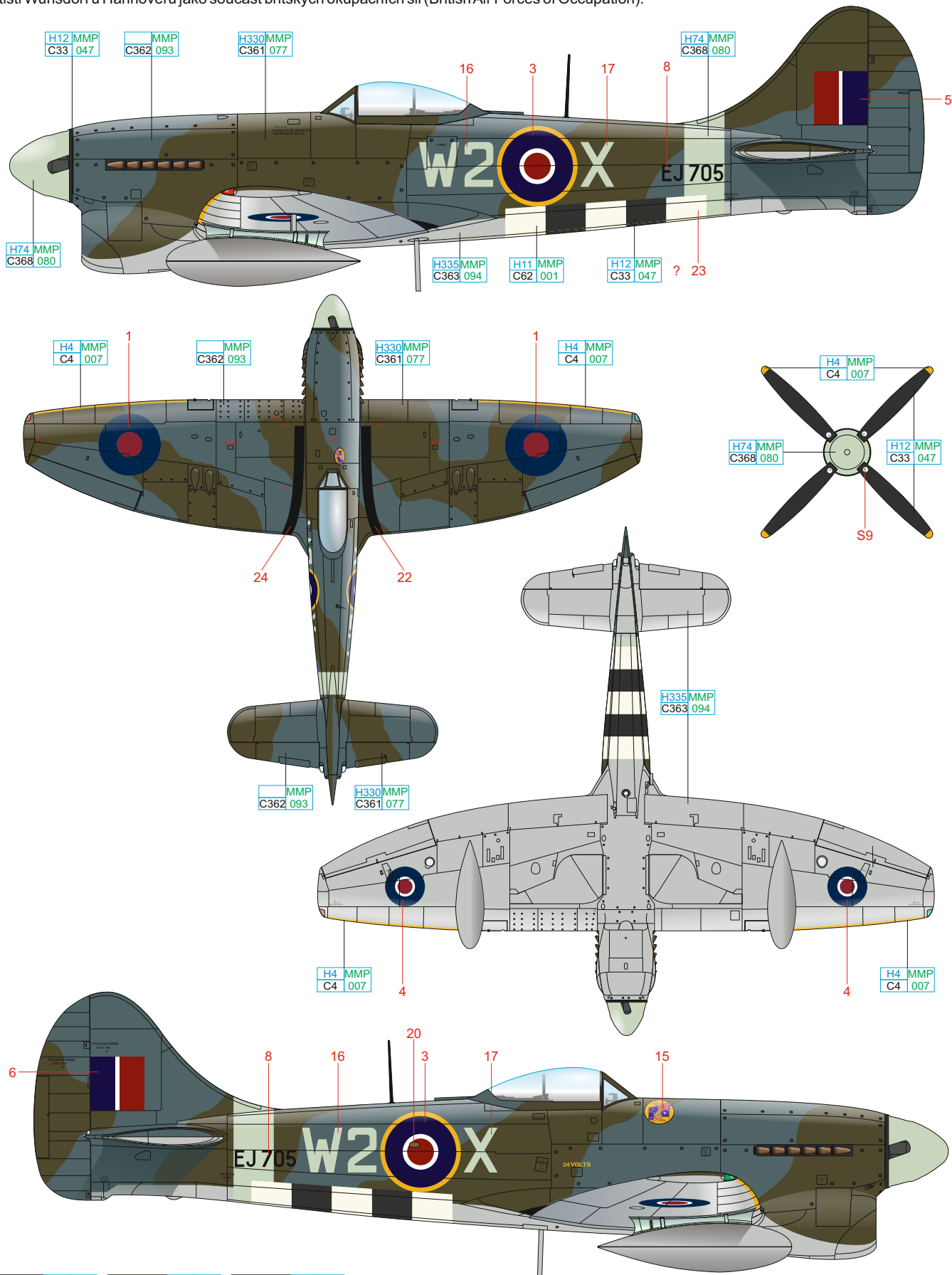
NV724 byl druhý ze dvou známých Clostermannových Tempestů označených kódy JX-E. Stroj byl dodán 3. squadroně RAF na začátku července 1945 náhradou za první JX-E, NV994, zničeným během nouzového přistání na letišti Vaerlöse 1. července 1945. Marking je u NV724 obdobný jako u NV994, přibyl bílý Lotrinský kříž na boky chladiče, a naopak chybí nápis Le Grand Charles na levé straně trupu pod kabinou.



BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077
		OCEAN GRAY	MMP C362 093

B EJ705, 80. squadrona, 2. TAF, podzim 1944

80. peruť RAF byla na Tempesty Mk.V přezbrojena v srpnu 1944. Jednotka létala v létě 1944 ve svazku ADGB (Air Defense of Great Britain) patroly na ochranu britských ostrovů před útoky německých bezpilotních střel V-1 (operace Diver). Na podzim byla převelena na kontinent pod velení 2. TAF kde působila jako stíhací jednotka. Během bojových akcí nad západní Evropou piloti v kokpitu EJ705 sestřelili tři Bf 109 a jeden Fw 190, přičemž každého sestřelu dosáhl jiný pilot. Letoun nese znak s klokanem držícím australskou vlajku, protože byl často pilotován australskými piloty 80. peruť. Po válce sídlila 80. peruť na letišti Wunsdorf u Hannoveru jako součást britských okupačních sil (British Air Forces of Occupation).



BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007	SKY	H74 MMP C368 080
MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		WHITE	H11 MMP C62 001		

