

1/48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK
edition

#82121



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 šéfkonstruktér Sydney Camm zlepšení aerodynamiky. Chladiče byly umístěny v náběžné hraně vnitřní sekce křídla symetricky na obou stranách, výsledná štíhlá příd 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 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. 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“ Beament.

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).

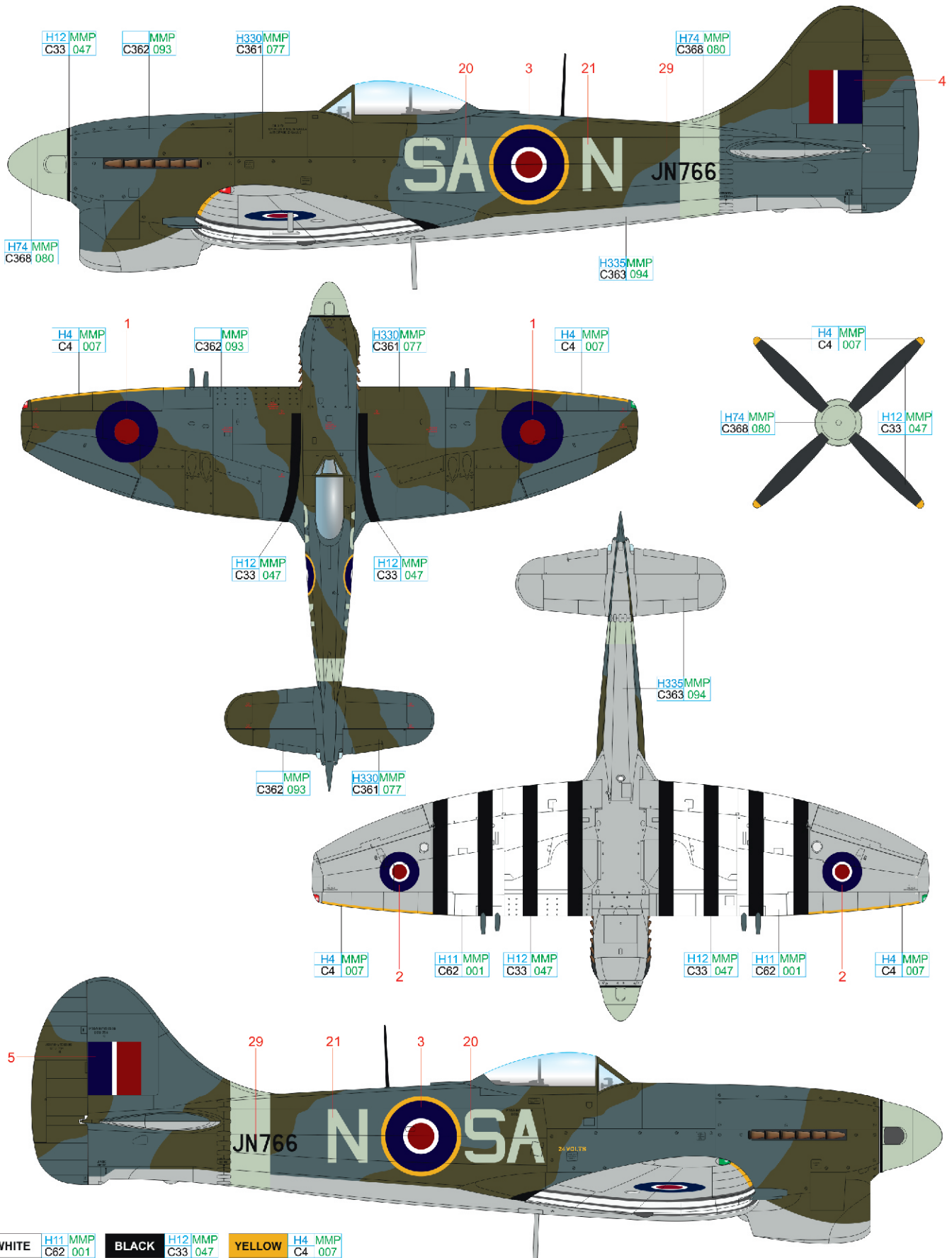
Hawker Tempest byl vynikající stíhač. Rychlý, odolný, se silnou výzbrojí. Díky vynikající výkonnosti a ovladatelnosti v malých výškách s ním piloti často prováděli také útoky na pozemní cíle. Za tím účelem mohl být podvěšen dvěma bombami 450 kg nebo osmi 27 kg raketami.

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.

A JN766, 486. (RNZAF) squadrona, základna RAF Castle Camp, Velká Británie, duben 1944

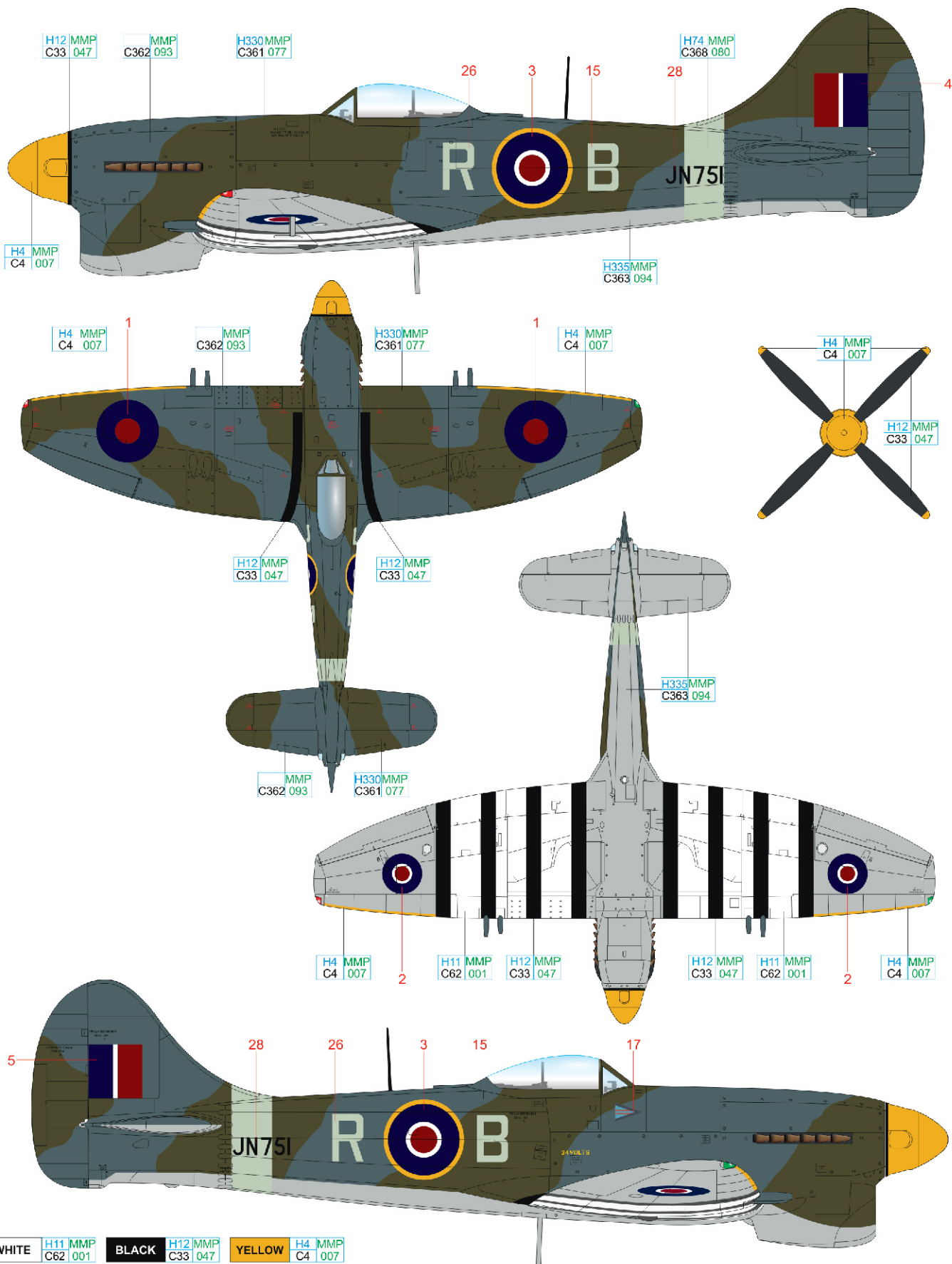
486. squadrona byla založena 7. března 1942 na základně Kirton in Lindsey, její personál tvořili převážně Novozélandané. Zpočátku je vyzbrojena letouny Hurricane, ale již od července 1942 používala stroje Hawker Typhoon. Z tohoto důvodu byla vybrána jako první jednotka určená k přezbrojení na Tempesty Mk.V. Nové stroje dostávala v lednu a v únoru 1944. Stala se součástí nově vznikajícího 150. Wingu vyzbrojeného Tempesty a plně operační byla uznána v dubnu 1944. Kamufláž nových Tempestů byla tvořena barvami tzv. Day Fighter Scheme, horní a boční plochy byly nastříkány barvami Dark Green a Ocean Grey, spodní plochy barvou Medium Sea Grey. V tomto období byly spodní plochy křídla Typhoonů a Tempestů kvůli lepší identifikaci vlastních strojů doplněny o výrazný marking, tvořený černými a bílými pruhy. Předepsaná šířka bílých pruhů činila 24 palců, u černých pak 12 palců.



WHITE	H11 MMP C62 001	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
		SKY	H74 MMP C368 080		

B JN751, Wg Cdr Ronald P. Beamont, DSO, DFC & bar, 150. Wing, základna RAF Bradwell Bay, Velká Británie, duben 1944

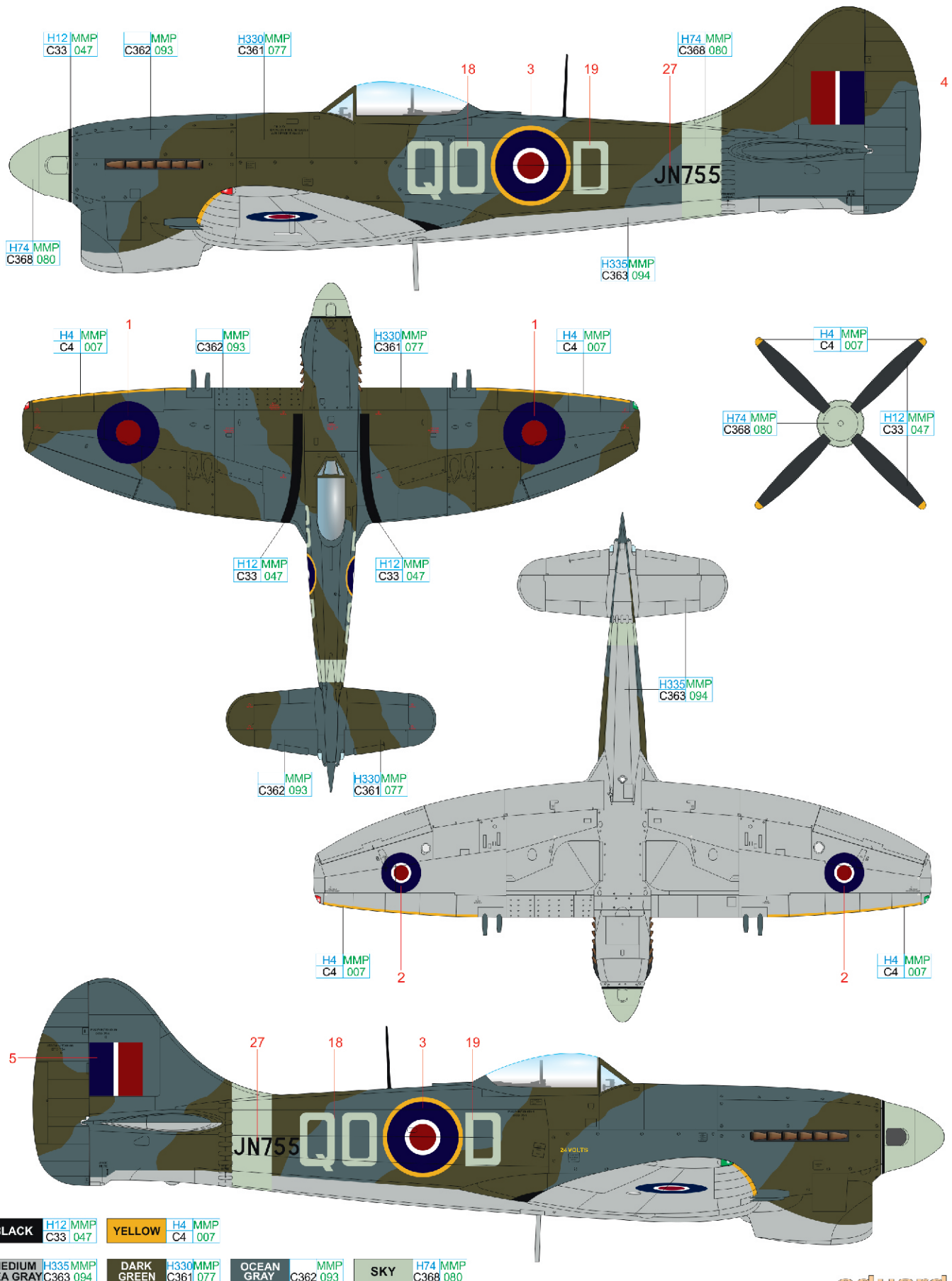
Ronald Prosper Beamont se narodil 10. srpna 1920 v Enfieldu, hrabství Middlesex a již od dětství jej fascinovala letadla. V roce 1939 prošel pilotním výcvikem a byl odeslán k 87. squadroně, létající na Hurricanech. Od květnu 1941 působil u 79. squadrony, v prosinci téhož roku, po odlétání turnusu, nastoupil v továrně Hawker na místo zkušebního pilota. V červnu 1942 nastoupil k 56. squadroně létající na Typhoonech. Posléze byl převelen k 609. squadroně, používající tentýž typ, a v říjnu 1942 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 150. Wingu, složeného z 3., 56. a 486. squadrony, určeného pro nové stroje Hawker Tempest. Jedním z práv velitelů Wingů byla možnost označit si stroj svými iniciálami. W/Cdr Beamont této možnosti využil a na jeho osobní Tempest byla namalována písmena RB. Pod čelním štítkem, na pravé straně strupu nesl Beamontův letoun označení Wing Commandera.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	H12 MMP C33 047	YELLOW	H4 MMP C4 007
MEDIUM SEA GRAY	H335MMP C363 094	DARK GREEN	H330MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093
		SKY	H74 MMP C368 080		

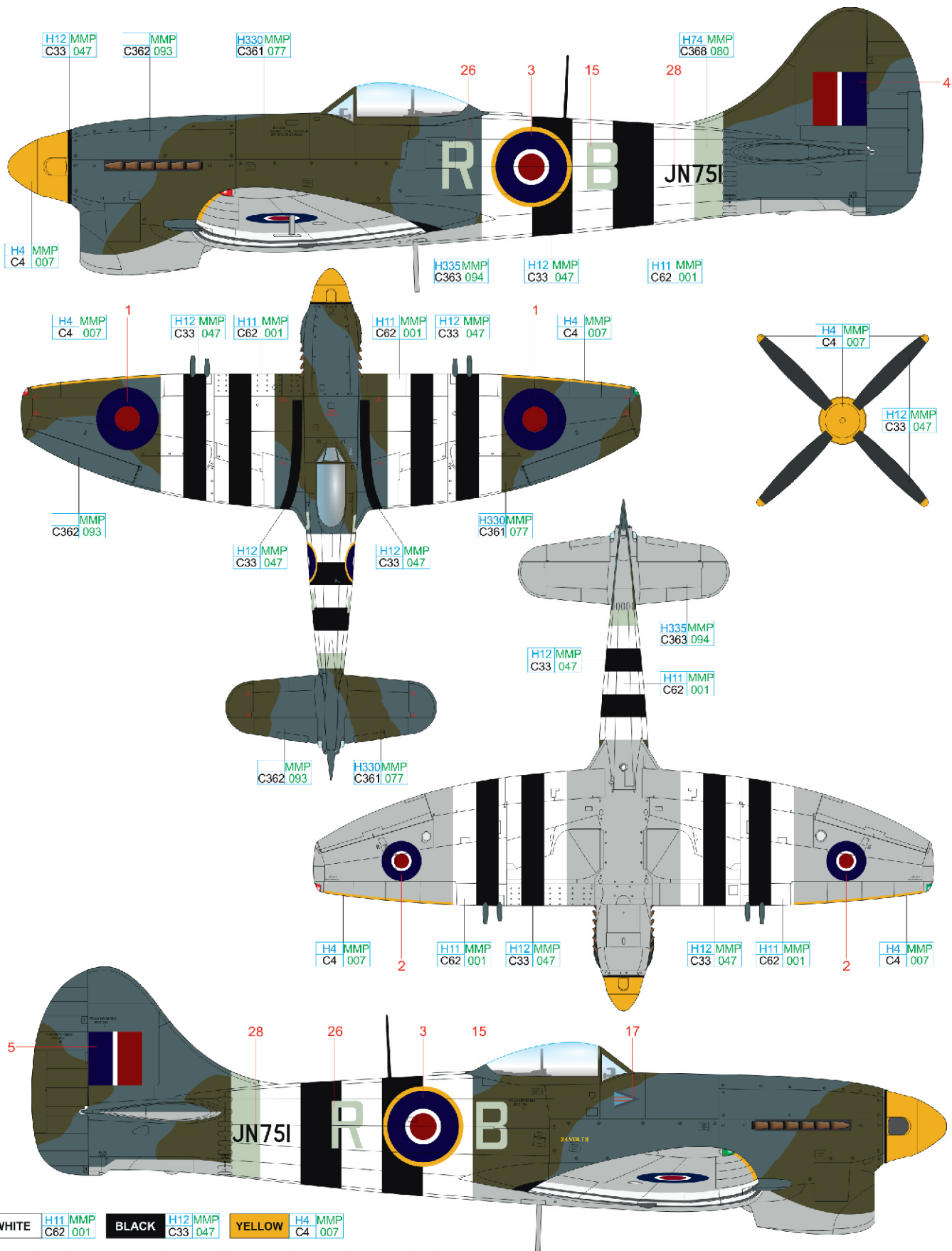
C JN755, 3. squadrona, Newchurch, Velká Británie, květen 1944

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 únoru 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), 2nd TAF a RAF Germany 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. Od 20. dubna 1944 nenosily standardně kamuflované Tempesty na spodní straně křídla identifikační prvky v podobě černých a bílých pruhů. Kódová písmena QO používala 3. squadrona do 5. června 1944, kdy došlo ke změně na písmena JF.



D JN751, Wg Cdr Ronald P. Beamont, DSO, DFC & bar, 150. Wing, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

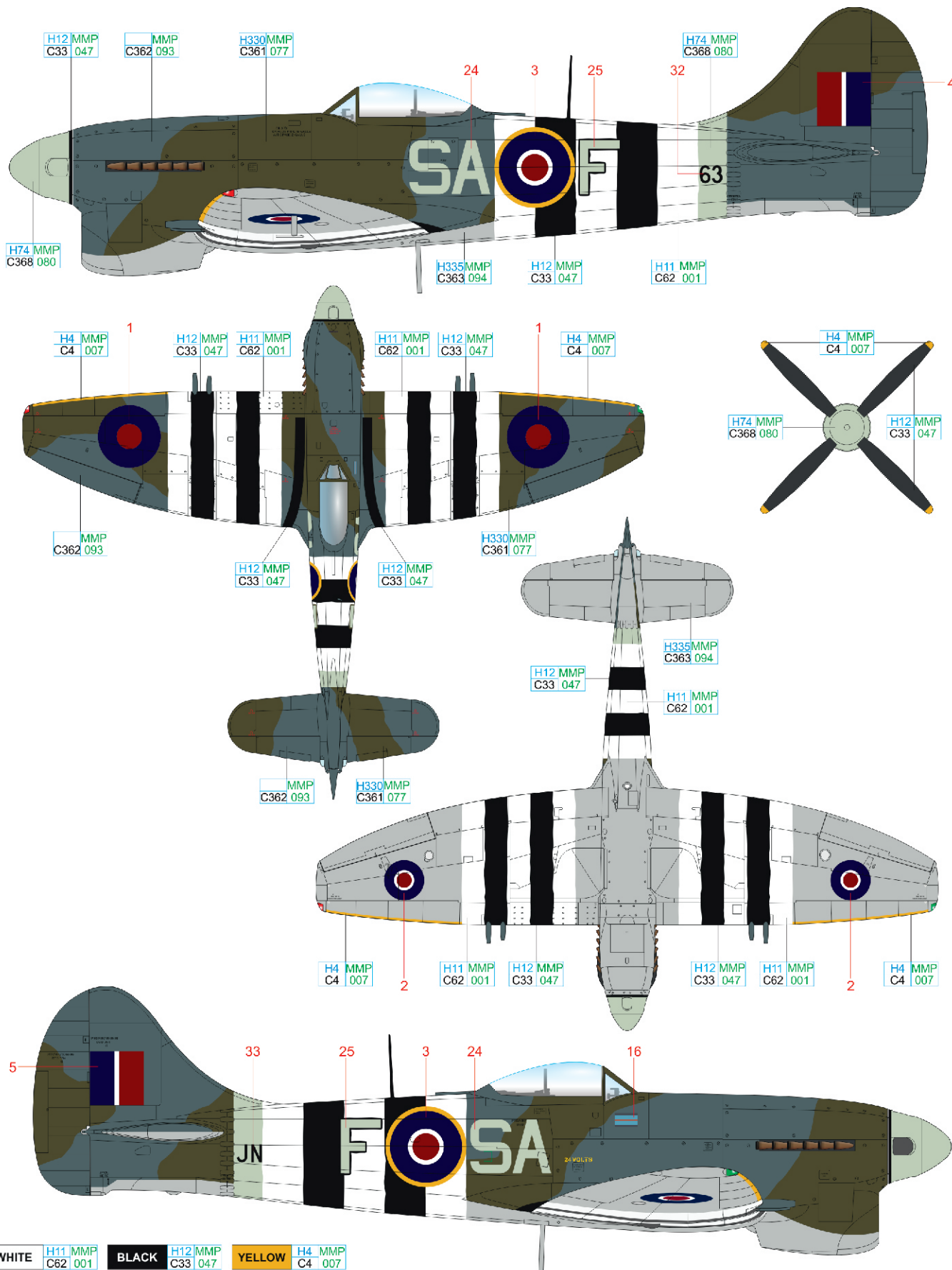
V květnu 1944 byl 150. Wing uznán operačním, Tempesty byla vyzbrojena pouze 3. a 486. squadrona, zatímco 56. squadrona si na nové Tempesty musela počkat do začátku června 1944 a dočasně používala Spitfiry Mk.IX. Úkolem Tempestů 150. Wingu byly v době invaze útoky na pozemní síly nepřítele, od poloviny 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, Canbera, Lightning a TSR-2. V srpnu 1979 odešel do důchodu. Zemřel 19. listopadu 2001. Kamufláž Beamontova stroje byla 2 dny před invazí do Evropy doplněna o výrazný marking v podobě bílých a černých pruhů o šíři 18 palců na zadní části trupu a křídle.



WHITE	H11 MMP C62 001	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
		SKY	H74 MMP C368 080		

E JN763, 486. (RNZAF) squadrona, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

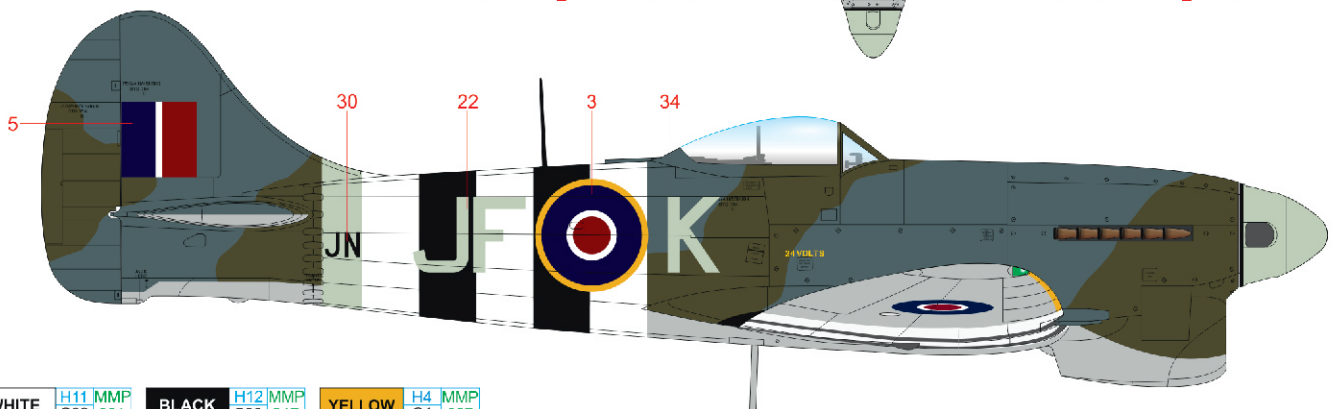
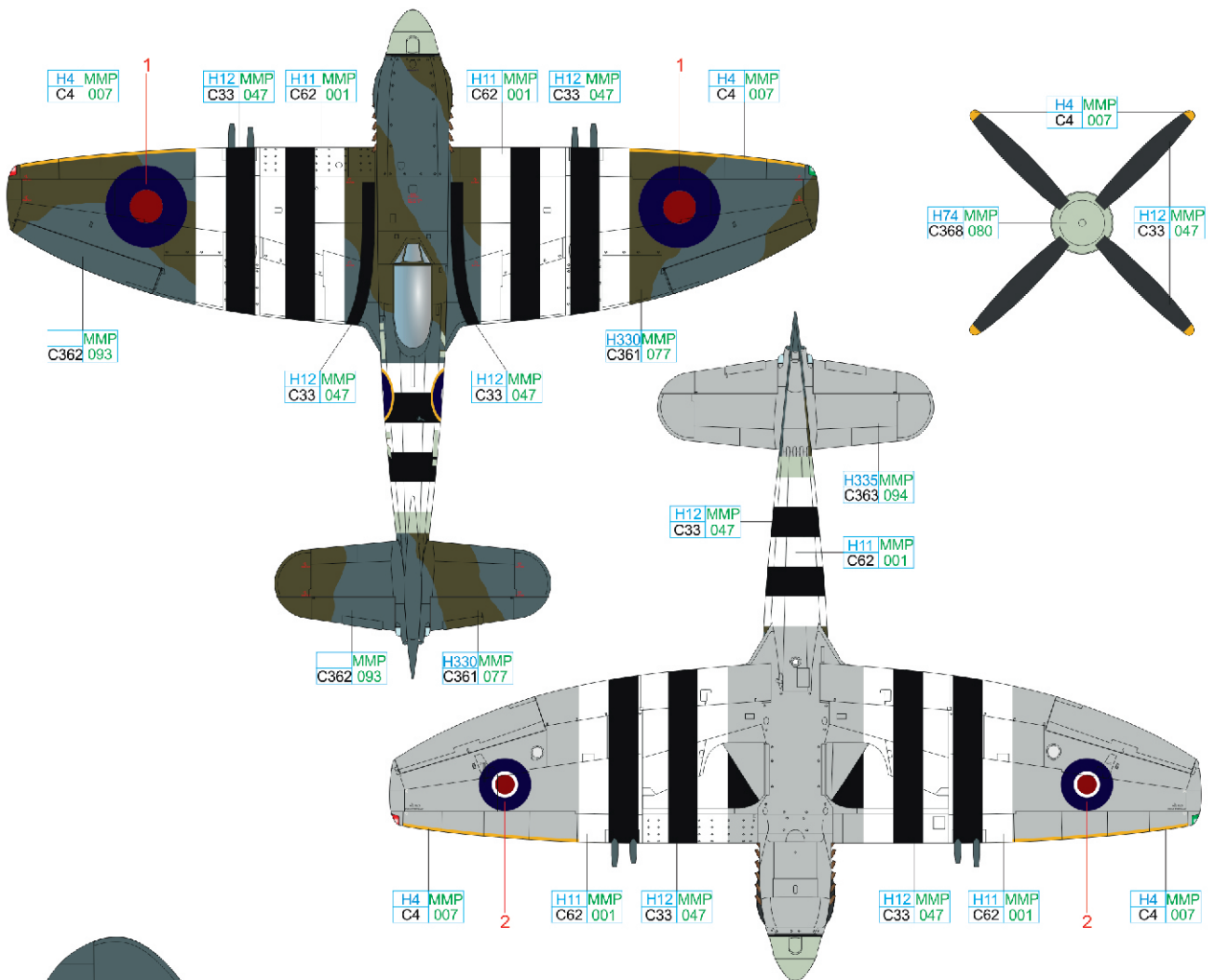
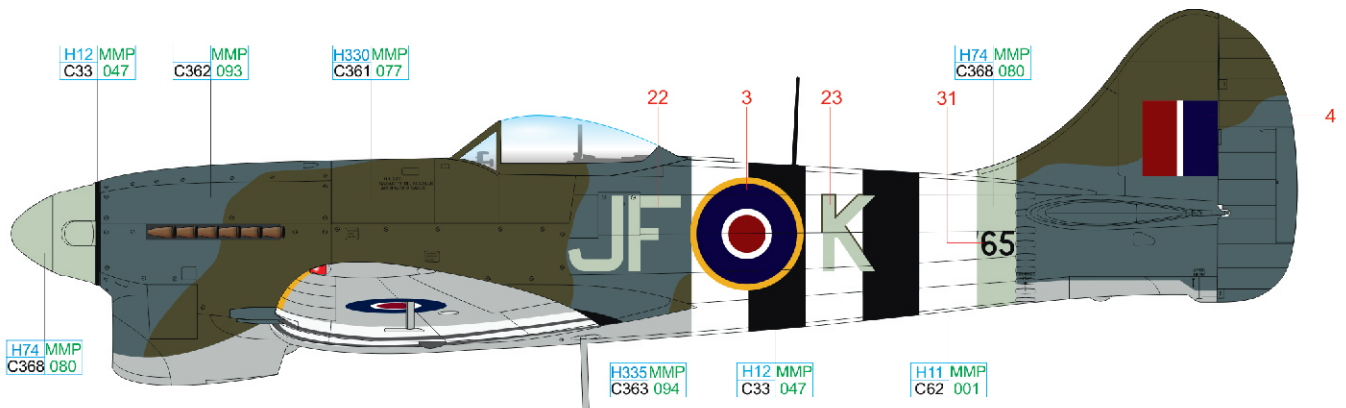
486. squadrona, součást 150. Wingu, byla určena k útokům na pozemní cíle a od poloviny června 1944 i k ničení letounových střel V-1, vysílaných z okupované Evropy. Jejím pilotům bylo uznáno sestřelení více než 230 těchto cílů. Poté, co hrozba náletů střelami V-1 na jižní Anglii pominula, byla 486. squadrona spolu se svými sesterskými útvary přesunuta na území osvobozené Evropy a do konce války podporovala postupující britské jednotky. Dne 12. října 1945 byla na základně RAF Dunsfold rozpuštěna. 5. června 1944 obdržely stroje, které se měly zúčastnit operace Overlord (vyloštění v Normandii), výrazný marking v podobě osmnáctipalcových pruhů bílé a černé barvy na trupu a křídle. Tyto pruhy byly natírány ve spěchu, proto je jejich provedení často ledabylé. Na fotografii stroje je před ocasními plochami vidět zesílení konstrukce v podobě tzv. fishplates.



WHITE	H11 MMP C62 001	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
		SKY	H74 MMP C368 080		

F JN765, 3.squadrona, Newchurch, Velká Británie, červen 1944

Na začátku června 1944 bylo 3. squadroně změněno kódové označení z předchozího QO na JF, jež následně používala až do srpna 1945. Označení tzv. invazními pruhy dostal v předvečer vylodění v Normandii také stroj JN765. Pozemní personál natřel černou barvou navíc také spodní část krytů hlavního podvozku.



WHITE	H11 MMP C62 001	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
		SKY	H74 MMP C368 080		