

## Tempest Mk.V

### Historie

V průběhu leteckých bojů druhé světové války obě válčící strany musely reagovat na zavedení nových, výkonnějších typů letadel protivníka. Nasazení nové německé stíhačky Fw 190 v roce 1941 přineslo nejen spěšný vývoj nových verzí stíhačky Spitfire, ale i urychlené zavedení nových stíhaček Hawker Typhoon Mk.I do řadové služby. Zavedení Typhoonů bylo tak překotné, že se dětské nemoci jeho konstrukce a z počátku velmi poruchového šoupátkového čtyřadvacetiválcového motoru Napier Sabre odstraňovaly až během bojové služby. Brzy se ukázalo, že Typhoon má sice úžasné výkony v malých výškách, ale silný profil křídla a prudce klesající výkon jeho motoru ve výškách nad 5000 m neumožňuje jeho nasazení jako klasické denní stíhačky. (Díky vynikajícím vlastnostem v malých výškách byl nejprve používán jako záchytný stíhač pro malé výšky a pak do konce války jako vynikající stíhací-bitevní letoun).

Hlavní konstruktér Sydney Camm si byl konstrukčních omezení Typhoonu vědom a po konzultacích s Director of Technical Development at Air Ministry zahájil vývoj nového letounu. Ten vycházel z Typhoonu a nesl předběžně označení Typhoon Mk.II. V průběhu konstrukčních prací bylo reagováno na připomínky bojových pilotů létajících na Typhoonech. Změn konstrukce bylo nakonec tolik, že nový letoun dostal jméno Tempest. Byl poslední konstrukcí S. Camma s trubkovou konstrukcí střední části trupu (další jeho stíhací typy měly již konstrukci skořepinovou). S. Camm navrhl několik verzí, lišících se pohonnou jednotkou. Tempest Mk.I s motorem Napier Sabre IV a chladiči v křídlech zůstal u prototypu díky problémům s pohonnou jednotkou. Tempest Mk.II s motorem Bristol Centaurus IV nabízel vyšší výkony a odolnost hvězdicového motoru proti poškození. Byl vybrán do sériové výroby jako hlavní verze. Problémy s spolehlivostí motoru ale způsobily, že první sériové stroje se dostaly k bojovým jednotkám na jaře 1945 a do bojů již nezasáhly. Tempesty Mk.III a Mk.IV měly být poháněny motory R&R Griffon. Díky nedostatku motorů (byly přednostně určeny pro nové verze Spitfirů a stroje námořního letectva) nebyly tyto verze vůbec vyrobeny. Do sériové výroby se díky tomu dostala verze Tempest Mk.V s motorem Sabre Mk.II. Jeho prototyp HM595 vznikl přestavbou prototypu Tempestu Mk.I (a ten zase modifikací trupu Typhoonu téhož sériového čísla). Měl, jako všechny Tempesty nové eliptické křídlo s laminárním profilem. Během testování prototypu byly zvětšeny ocasní plochy a zavedena kapkovitá kabina s překrytem odsunovaným vzad. Do testování se zapojily i další prototypy, navíc byly využity zkušenosti bojových pilotů, hlavně S/L R.P. Beamonta, který se na vývoji Tempestu přímo podílel. Co nejrychleji byla zavedena sériová výroba, která dala přibližně sto kusů varianty Tempest Mk.V series 1 s kanóny staršího typu B. Hispano Mk.II a pak přešla na Tempest Mk.V series 2 s kanóny B. Hispano Mk.V. Stroj HM595 posloužil i jako prototyp poslední sériové bojové verze Tempest Mk.VI. Tato verze dostala vylepšený motor Sabre Mk.V. Potřeba lepšího chlazení výkonnějšího motoru vedla k přesunu chladiče oleje a sání karburátorů do kořene křídla. Vzhledem k tomu, že se počítalo s nasazením na blízkém a středním východě, dostala tato verze pouštět filtr pod trup. Výroba byla zahájena v roce 1944, ale do bojů se tato verze dostala až v období vzniku státu Izrael a první arabsko-židovské války.

Do bojů druhé světové války se Tempesty Mk.V zapojily v květnu 1944 v rámci 150. wingu (No.3, No.56 a No.486 (RNZAF) sqn.) pod vedením W/Cdr. R.P. Beamonta. Ten také jako první pilot Tempestu sestřelil 8.6.1944 nepřátelský letoun. Zatím co letouny 150. wingu byly nasazeny proti střelám V-1, Tempesty byly urychleně zaváděny k dalším jednotkám v rámci 2.TAF. Až do konce války byly Tempesty nasazovány k vybojování vzdušné převahy, útokům na pozemní cíle a díky dlouhému doletu dálkovým přepadům letišť a jiných cílů v nepřátelském zázemí. Vzhledem k výkonům se plně vyrovnaly všem nepřátelským stíhačkám a větší nebezpečí jim hrozilo od nepřátelské protiletadlové palby. Staly se symbolem vítězství RAF na konci války. Po válce tvořily Tempesty Mk.V a také Mk.II výzbroj britských okupačních sil v Německu a sloužily i na domácích ostrovech. Část Tempestů Mk.V byla přestavěna na vlekače terčů a přeznačena na TT.5. Tempesty Mk.II byly nasazeny i v Indii a Malajsku v rámci operace Firedog proti komunistickým povstalcům. Tempesty Mk.VI sloužily v poválečném období v Palestině a Iráku. Tempesty Mk.II byly dodány po válce Indickému a Pákistánskému letectvu.

Rozpětí: 12,50 m, délka: 10,26 m, max. rychlost: 685 km/h ve výšce 5 600 m, dolet/s př. nádržemi: 1190 km/2460 km, dostup: 11 150 m, výzbroj: 4x kanón ráže 20 mm

### History

During WW2 the opposing sides were constantly competing against each other to keep abreast of the latest technological developments and as a result this led to ever more powerful and effective warplanes. In 1941 the new Fw 190 fighter began to enter service and the British hastily developed the Spitfire Mk.V into the Mk.IX with a better engine, and also introduced a new type called the Hawker Typhoon Mk.I into the service too. The Typhoon airframe and engine (a H-24-cylinder sleeve valve Napier Sabre powerplant, extremely unreliable at first) were both rushed into service and they suffered from a number of teething troubles which were gradually improved during the service life of the aircraft. The new Typhoon proved to be superior in performance against the Fw 190 at low altitude, but due to the thick wing airfoil section and the fact that the performance of the engine decreased at heights above 5,000m, it became clear that the Typhoon would not fit the requirements for a standard day fighter aircraft. Therefore the Typhoon was used primarily as a low altitude interceptor fighter aircraft but it was soon developed into an outstanding fighter-bomber, a role for which it became famous.

Sir Sydney Camm, Hawker's chief designer famous for the Hurricane, was fully aware of restrictions of his Typhoon design. Following lengthy discussions with the Director of Technical Development at the Air Ministry he began to design a new aircraft partially based on the Typhoon. At first this was known as the Typhoon Mk.II but as it developed, taking into consideration the observations of operational Typhoon pilots, so many alterations were made to the basic design (e.g. all new elliptical shaped laminar flow cross-sectioned wing) that it was renamed as the Tempest. This was Camm's last design to incorporate the tubular framed structure of the mid fuselage section as all of his subsequent aircraft would be fully monocoque structures instead.

The new Tempest was originally planned to be built with three totally different powerplant options. The Mk.I was fitted with a Napier Sabre IV engine and had the radiators mounted in the wings but it did not progress beyond the prototype stages in this form. The Tempest Mk.II with Bristol Centaurus IV powerplant seemed to offer much higher performance and it was better suited to tropical conditions so it was approved for full production but unfortunately problems with the Centaurus and a low development priority for this version prevented the machine from reaching operational units until the spring of 1945 and so it saw no action in WW2. The Tempest Mk.III and Mk.IV were supposed to be fitted with R&R Griffon powerplants, but these engines were in short supply as the Spitfire and Firefly took precedence for this powerplant and therefore these versions just never materialised.

Due to delays with the Tempest Mk.II programme caused by problems with the Centaurus, the Napier Sabre option was developed further and it finally led to the Tempest Mk.V powered by the improved Sabre II and this was the only Tempest variant to see front line use during WW2. The prototype for the Mk.V variant was HM595 (originally flown as the Tempest Mk.I prototype too) but in its new form the radiator was moved to the chin position and some alterations to the airframe were incorporated during testing including an enlarged tail plane and rearward-sliding bubble-shaped cockpit canopy. Several other pre production Mk.V's were used during the development phases and one of the operational pilots involved in these trials was Sqn. Ldr. R.P. Beamont.

The Tempest Mk.V was rushed into production and the first one hundred or so machines consisted of the Tempest Mk.V series 1 variant with earlier British Hispano Mk.II cannon. Later variants, known as the Tempest Mk.V series 2 were fitted with shorter barreled Mk.V cannons. Tempest HM595 was also used as the prototype for the final Tempest version, the Mk.VI which had an improved Sabre Mk.V powerplant. The additional power of this engine needed a much more efficient cooling system and this led to relocation of an additional radiator and the carburettor air intake into the wing root section. As this final variant was also supposed to fly over desert areas of the Middle East it was tropicalised using a dust filter under the centre section of the wing. This version did not enter service until after WW2 but saw limited and unfortunate action with the RAF during the first Arab-Israeli war in 1948.

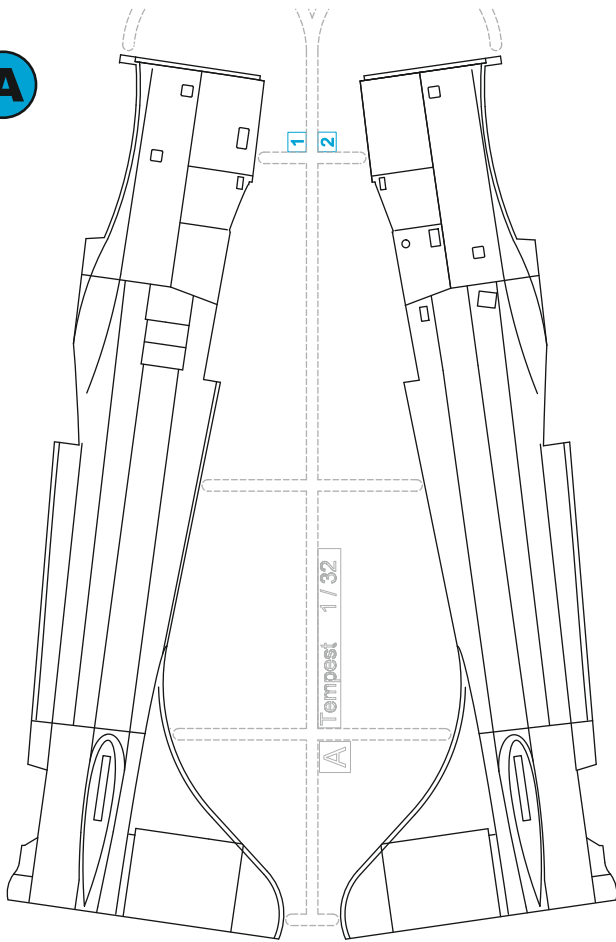
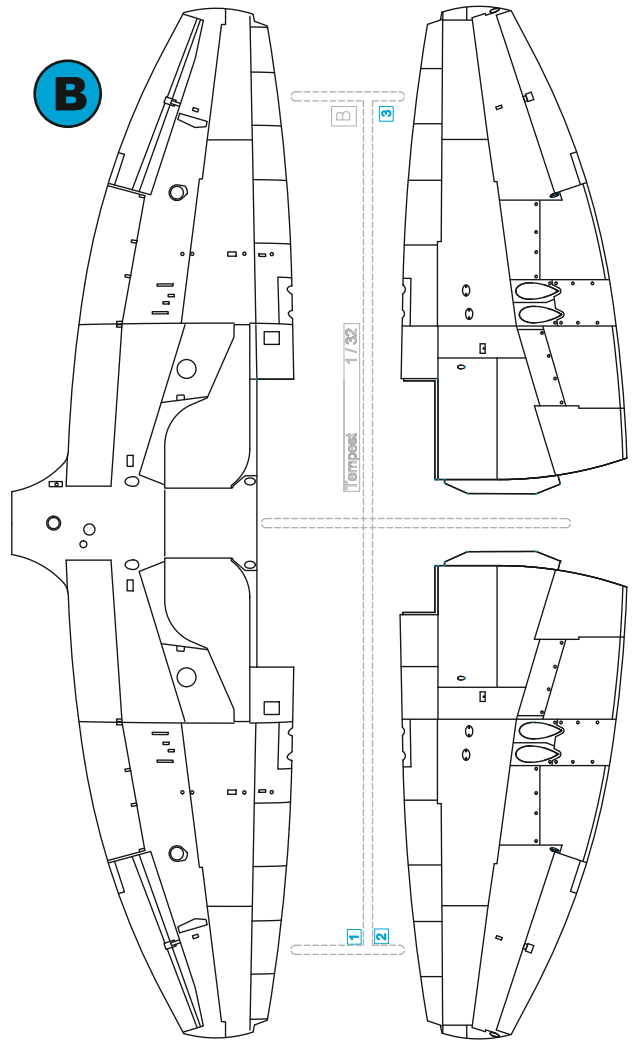
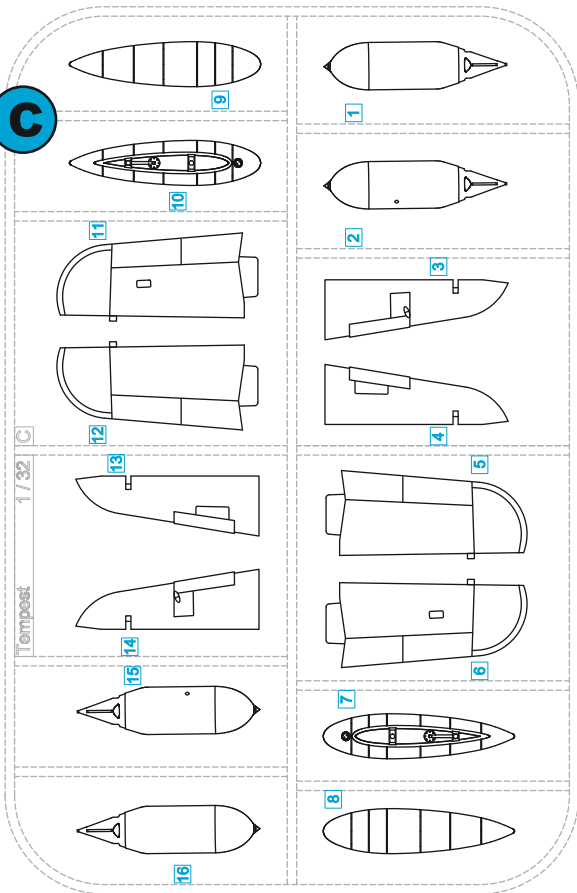
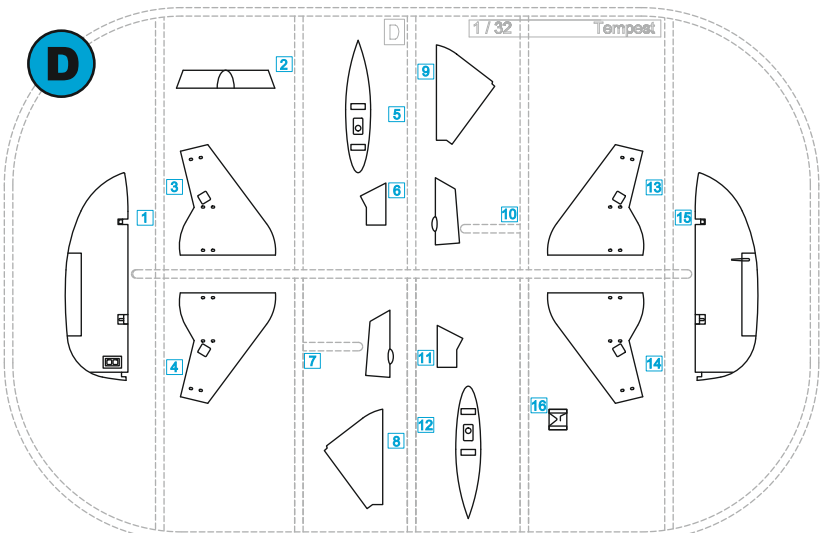
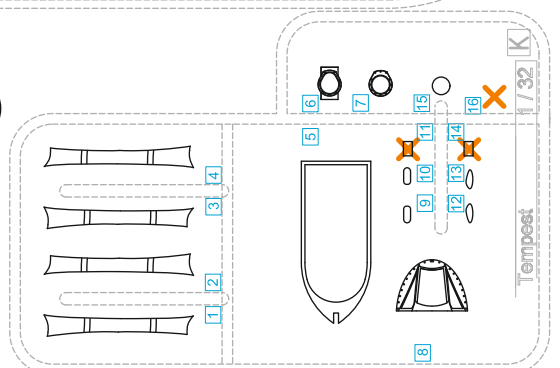
The Tempest Mk.V entered operational service in May 1944, serving with No.150 Wing (Sqn No.3, No.56 and No.486 (RNZAF)) under the command of W/Cdr R.P. Beamont. He was also the very first Tempest pilot to achieve an aerial victory, this occurring on June 8, 1944. The Tempest was the fastest Allied piston-engined type during WW2 and due to this 150 Wing were retained in the UK to help counter the V1 flying bomb offensive. As more Tempests entered service they went on to equip units of the 2nd TAF in NW. Europe. Until the end of hostilities in Europe, the Tempests were used mainly in the aerial superiority role and thanks to their high performance, the Mk.V version was on a par with all comparable enemy fighter aircraft. But by this late stage of the war the main threat came from enemy anti-aircraft fire, especially while undertaking ground attack sorties.

Following the end of the war, the Tempest Mk.V and Mk.II went on to equip the majority of British Air Force of Occupation units serving in Germany. Some of the Mk.V's were converted to become TT.Mk.5 target tugs which were used by RAF Armament Practice Camps in the UK and Germany. The Tempest Mk.II also saw post war service in pre partition India and later in Malaya where they saw action against communist insurgents during Operation Firedog. After India was partitioned the Tempest Mk.II was supplied to the new air forces of both India and Pakistan. The Mk.VI Tempest also saw post-war service in Palestina and Iraq.

Wingspan: 12.50 m, Length: 10.26 m, Top Speed: 685 km/h at 5,600 m, Range / with ext.fuel tanks: 1,190 km/2,460 km, Ceiling: 11,150 m, Armament: 4x 20 mm cannon

### CZ

### EN

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

MOŽNOST VOLBY  
OPTIONAL  
NACH BELIEBEN  
OPTION



POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
ZYANOAKRYLÁTKLEBER  
ADHÉSIF CYANOACRYLAT

**SYMBOLS**

OHNOUT  
BEND  
BIEGEN  
COURBER



ZHOTOVIT NOVĚ  
SCRATCH BUILD  
FERTIGSTELLEN  
ACHEVER



ŘEZAT/VRTAT  
CUT OFF/DRILL  
ENTFERNEN  
DETACHER

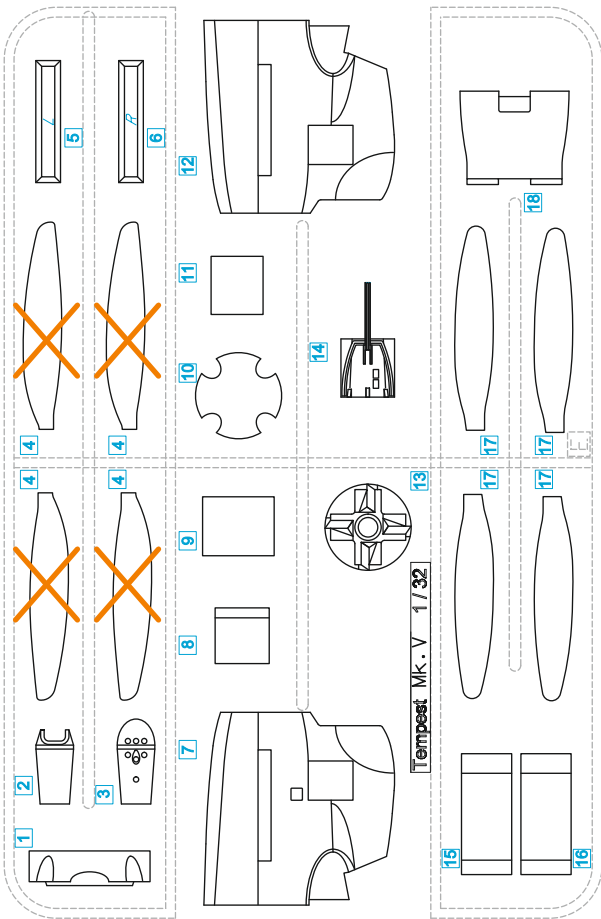


NATRÍT  
COLOUR  
FARBEN  
PEINDRE

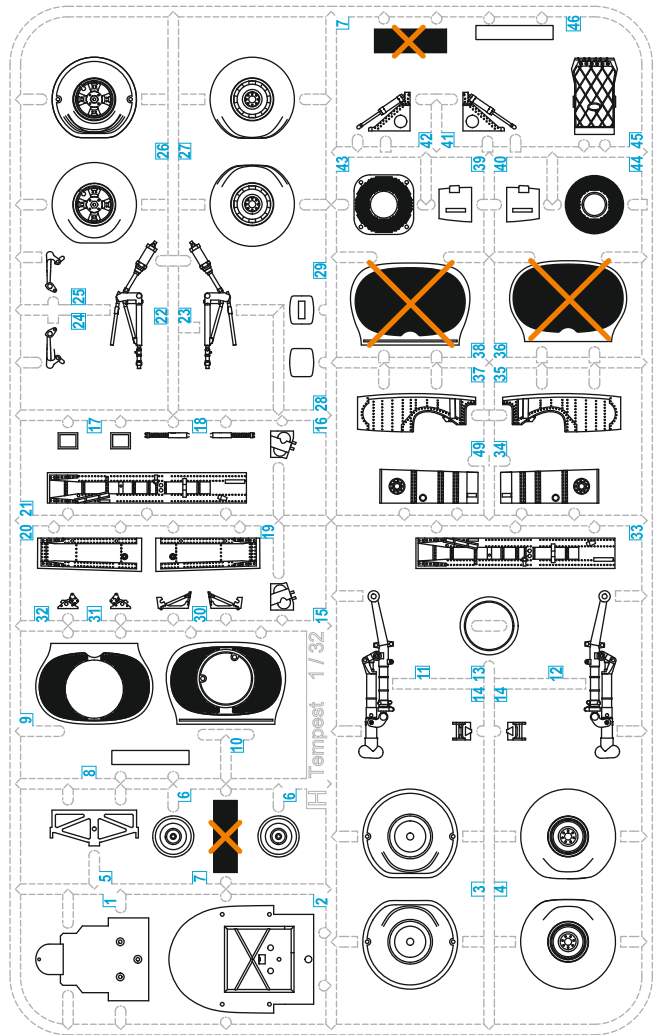
2

2016/08  
SH32049 Hawker Tempest Mk.V

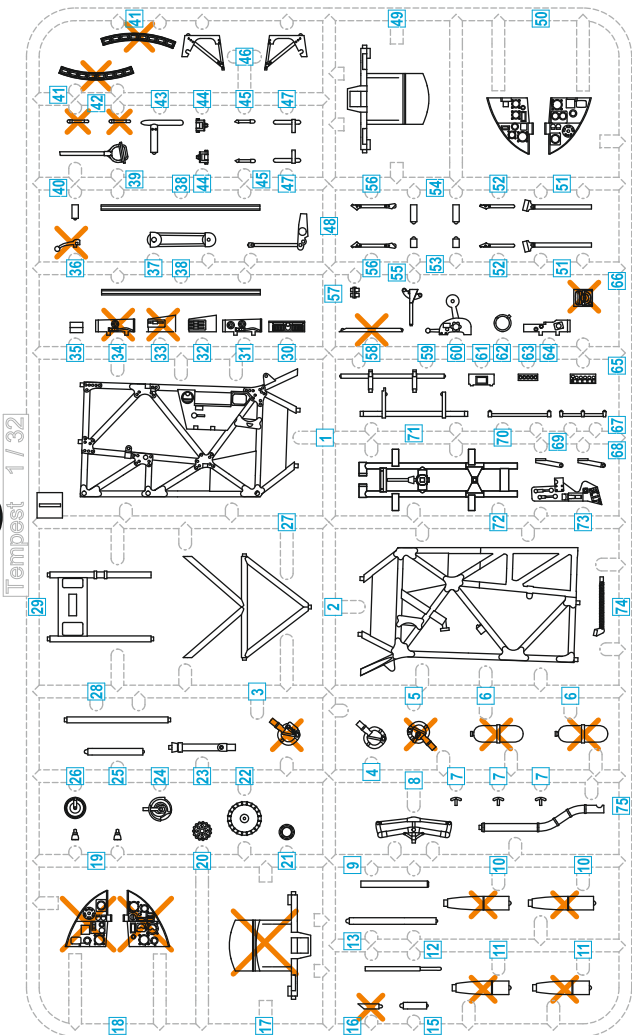
**E**



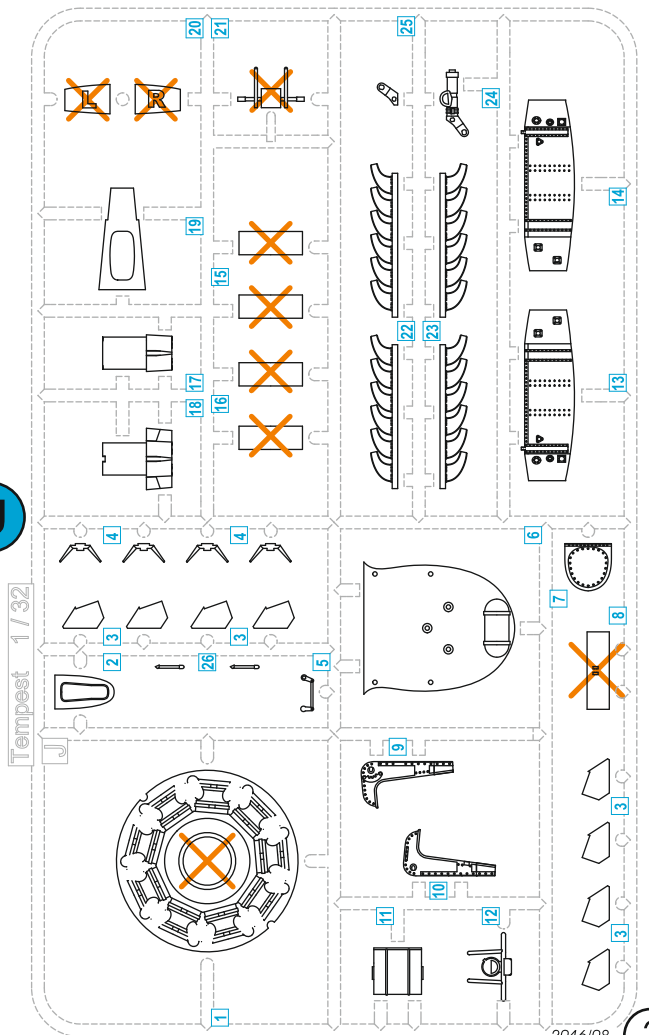
**H**



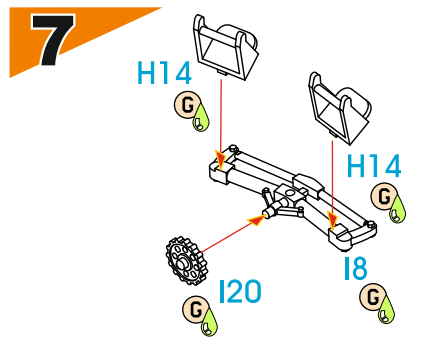
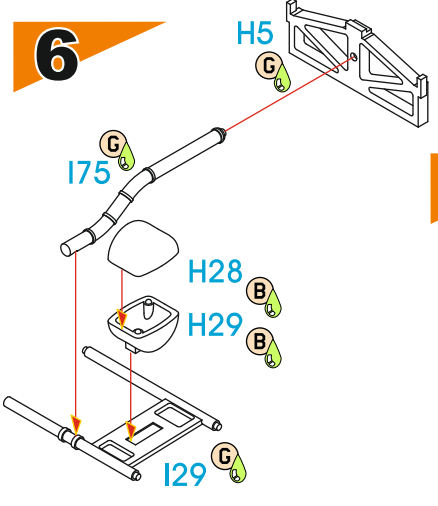
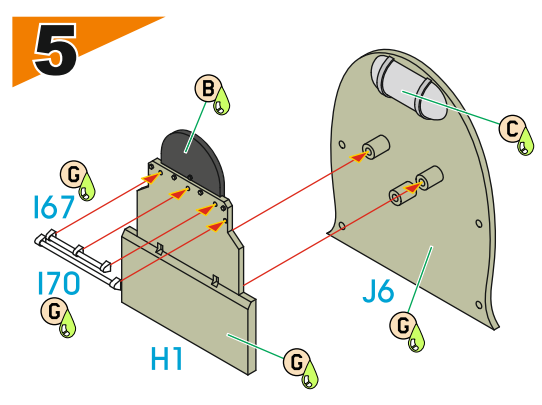
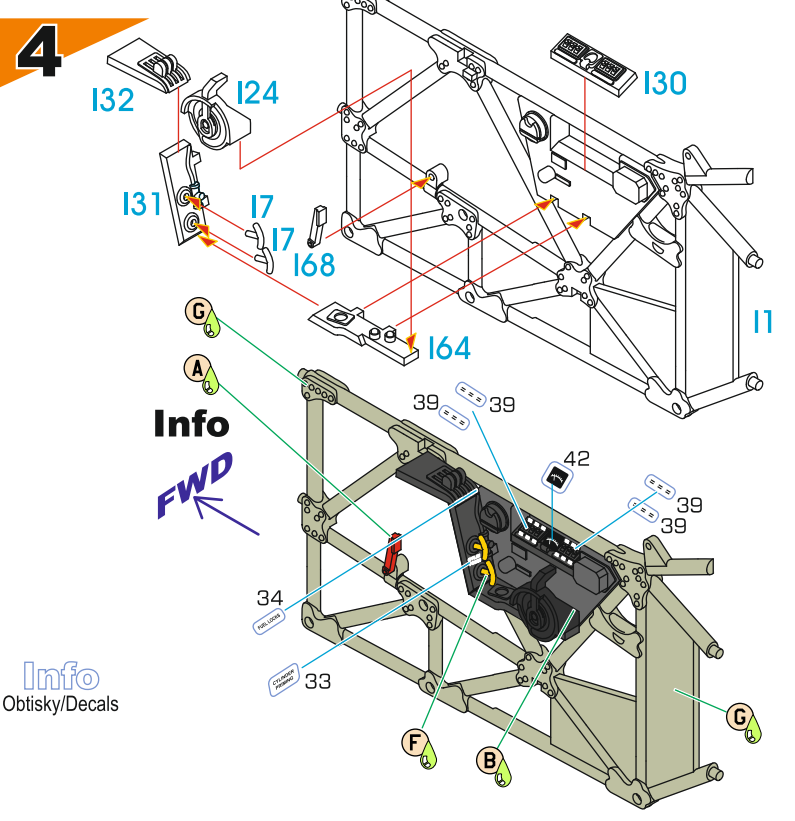
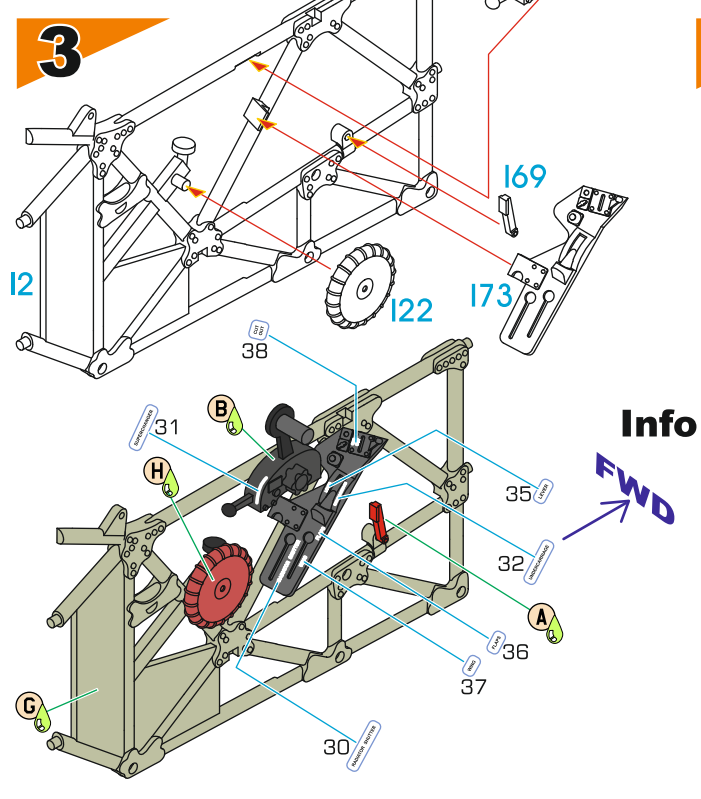
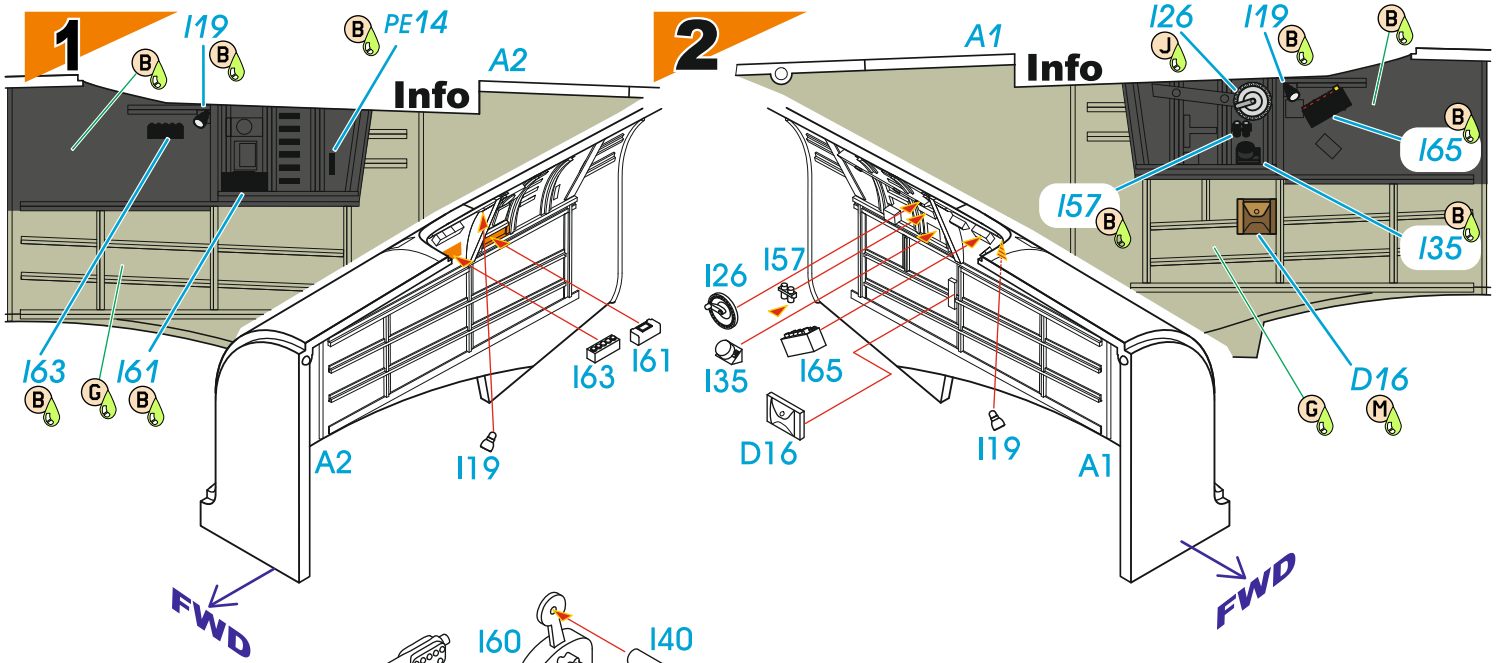
**I**



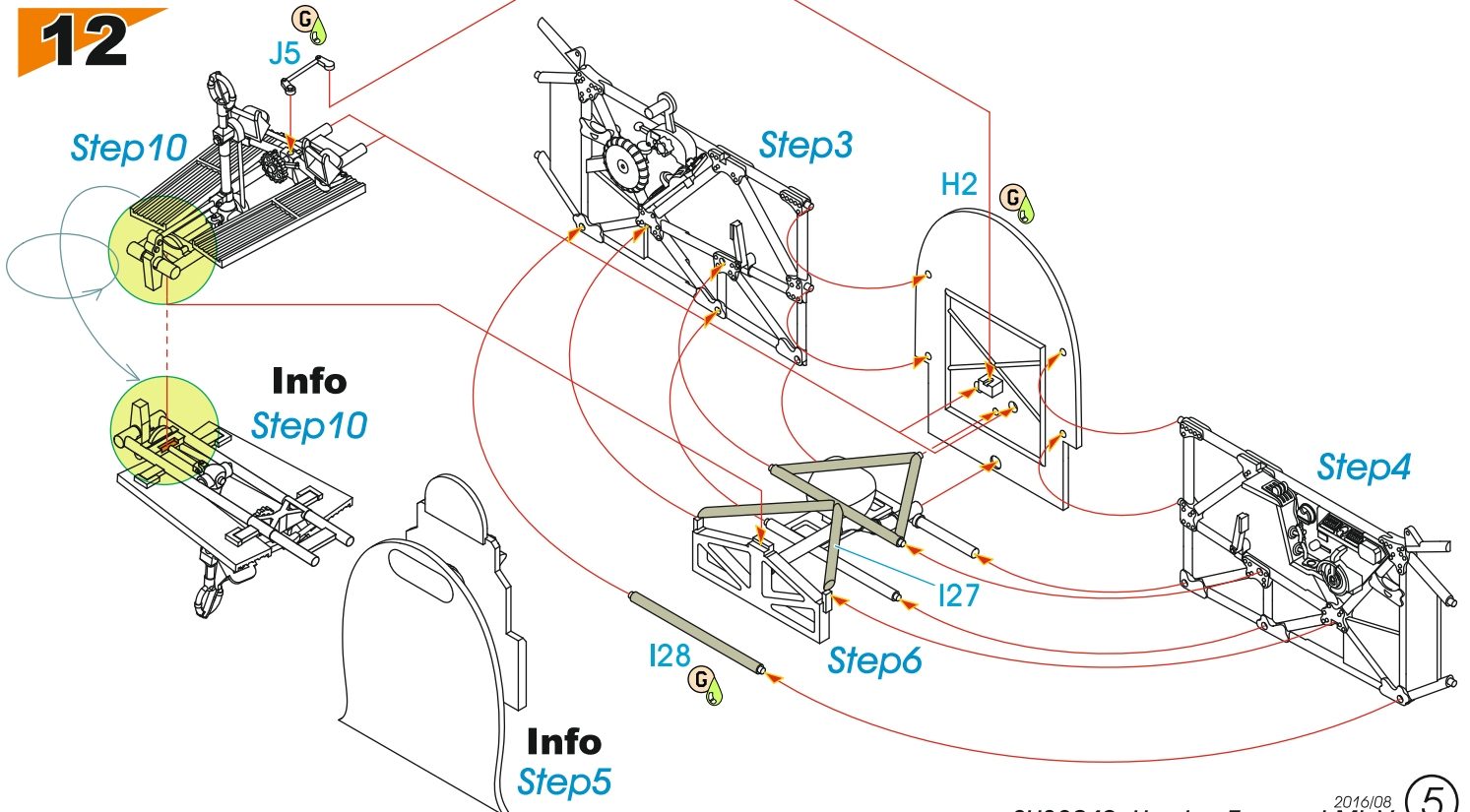
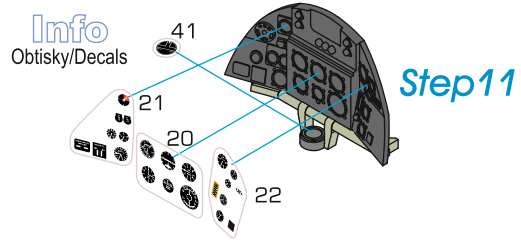
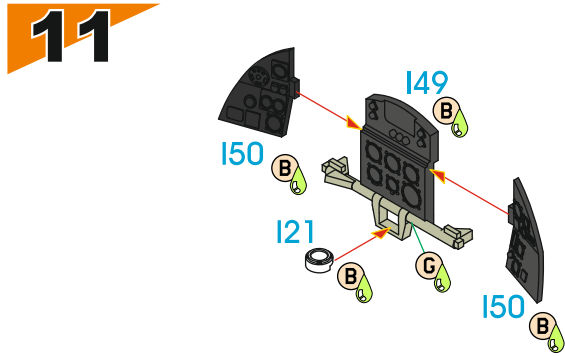
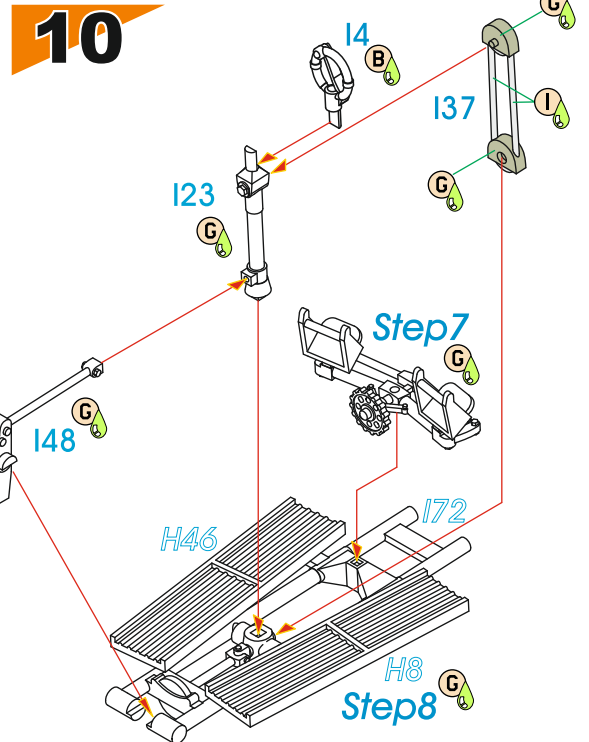
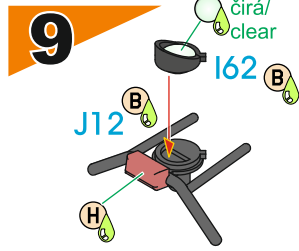
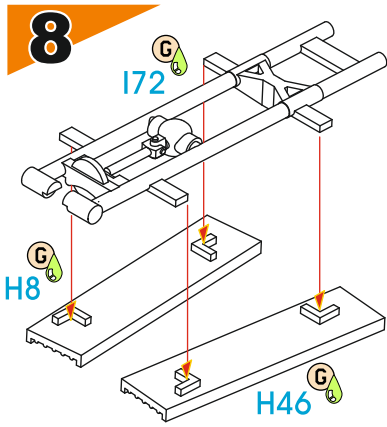
**J**



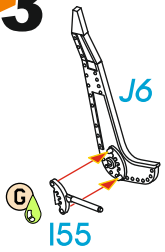




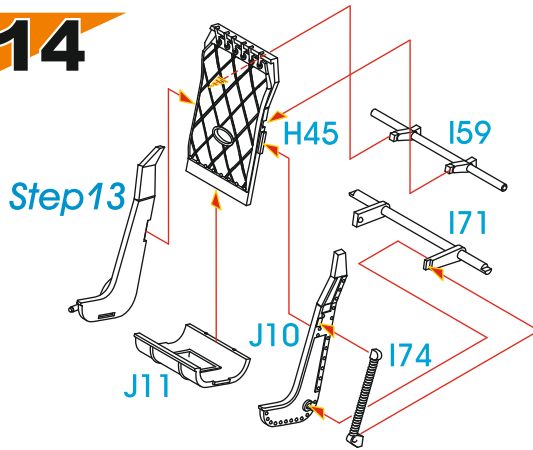




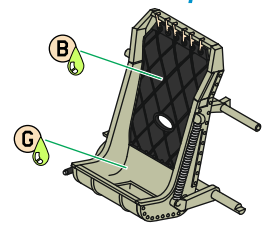
**13**



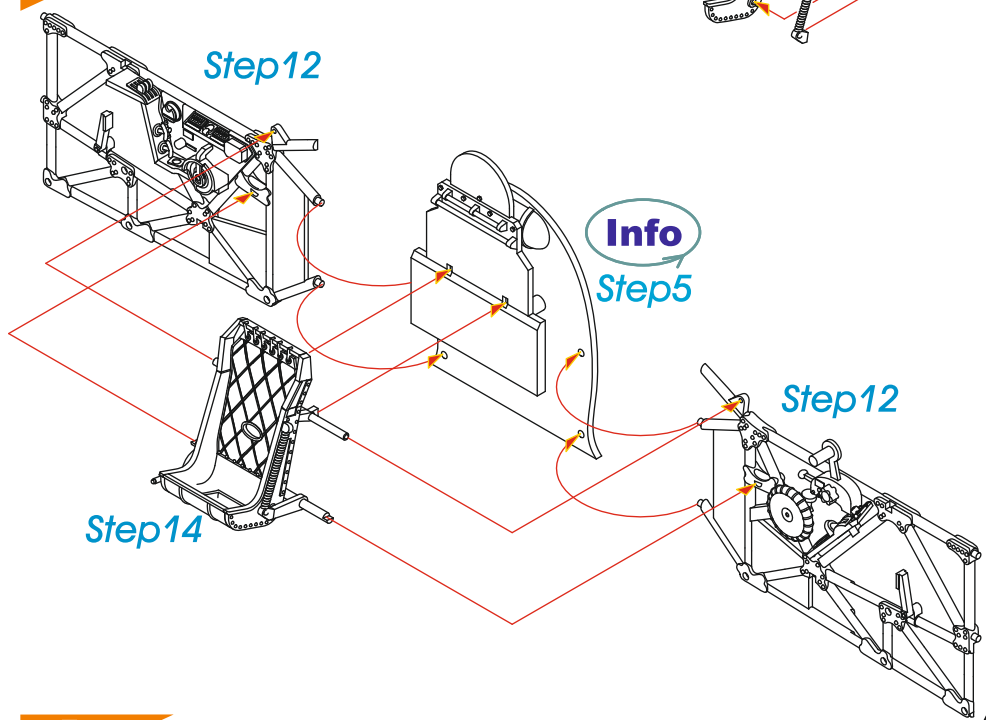
**14**



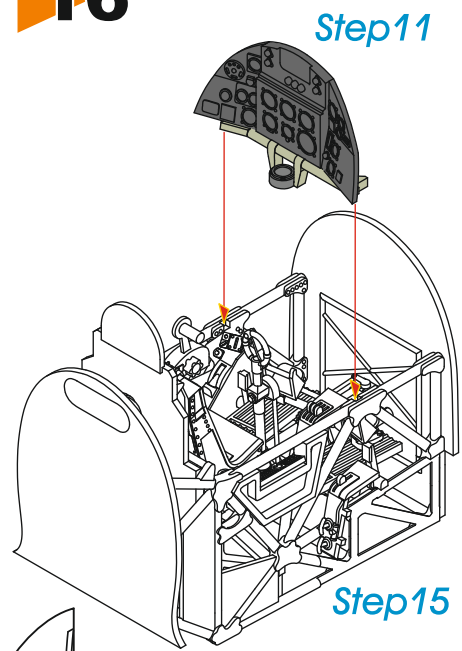
**Info**  
Step14



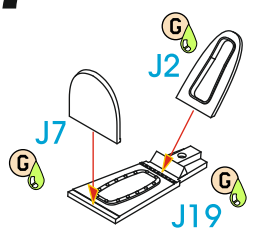
**15**



**16**

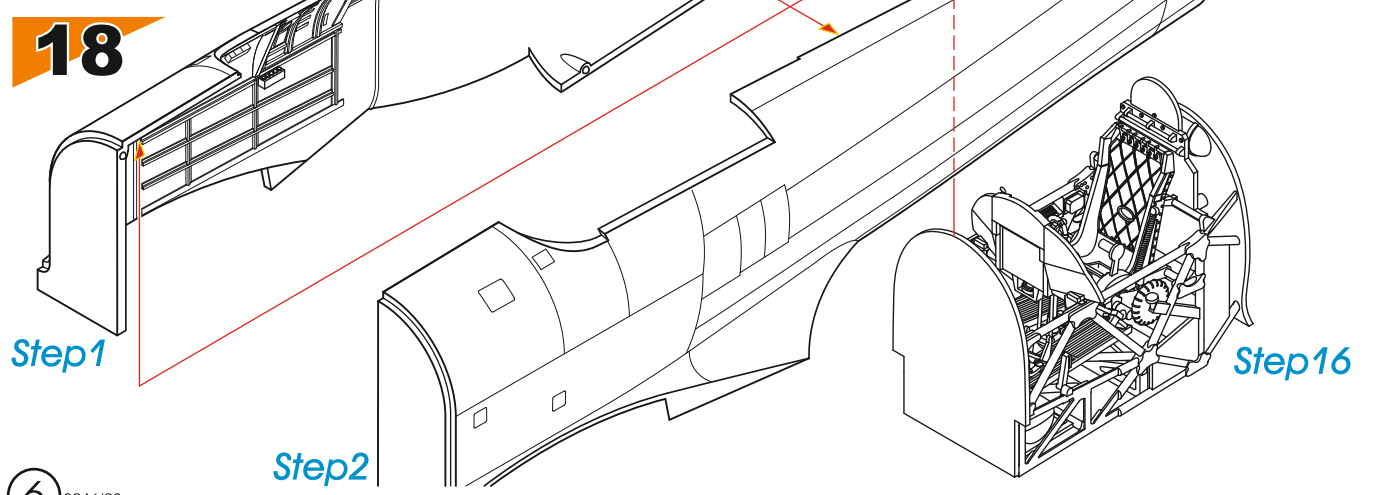


**17**



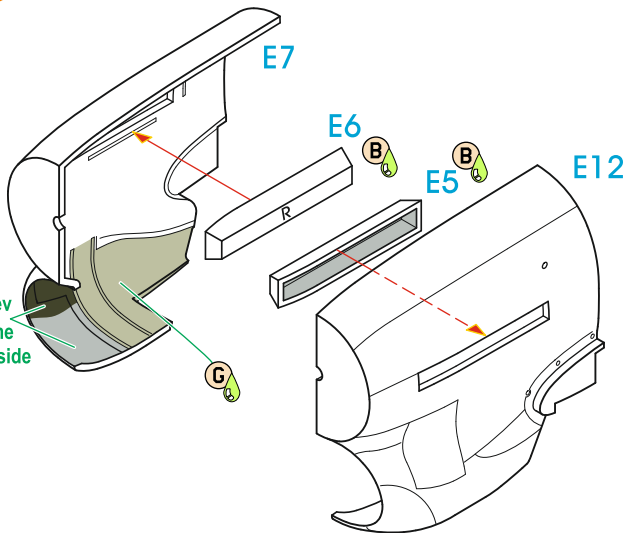
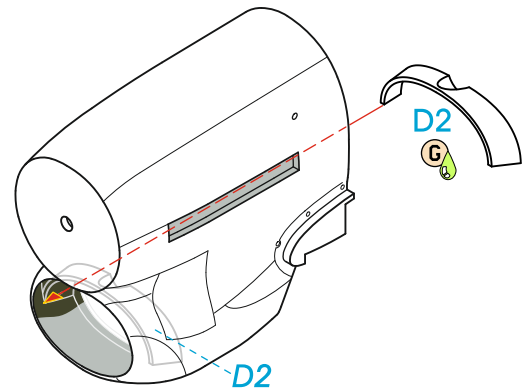
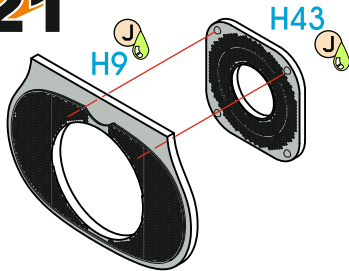
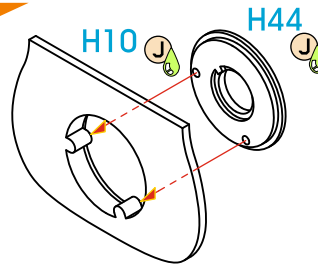
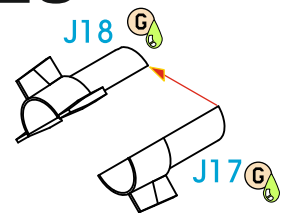
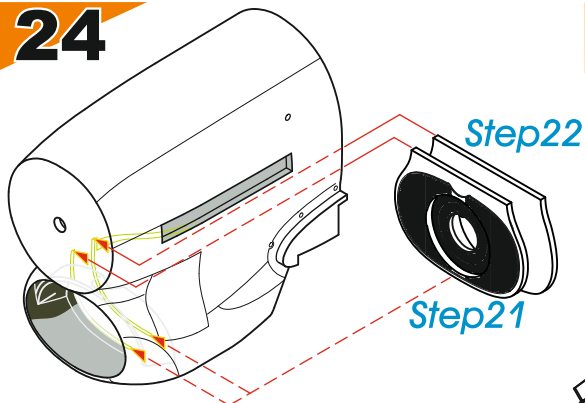
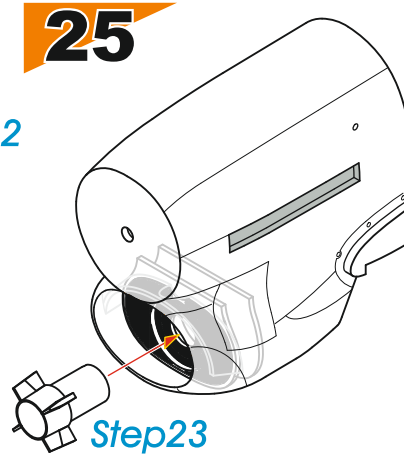
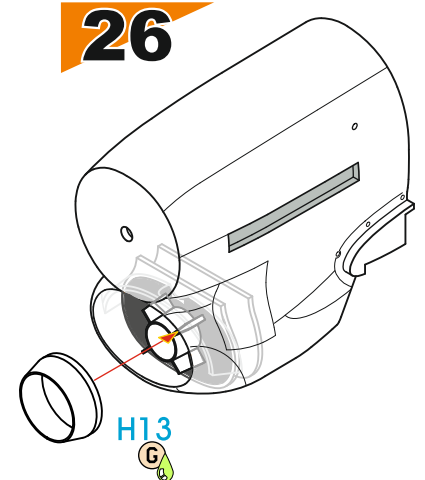
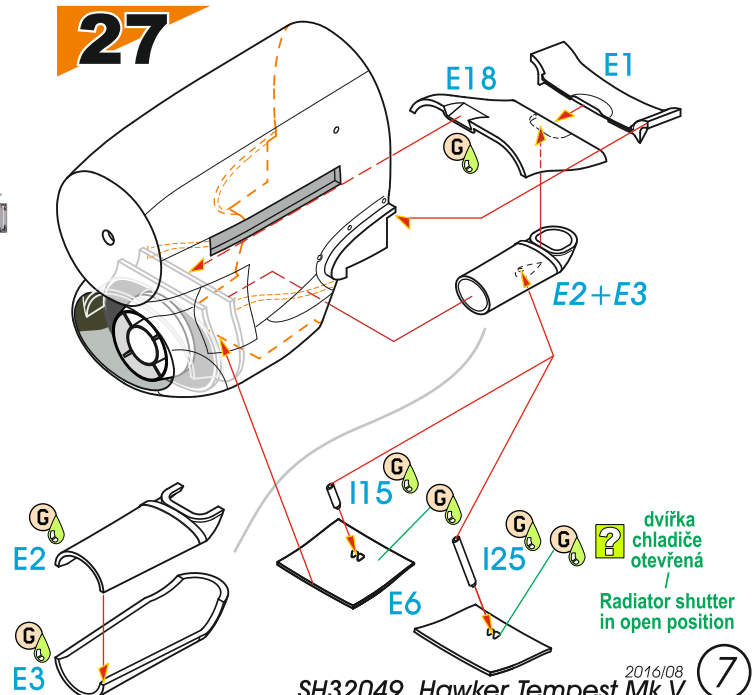
Step17

**18**



**19**

Pokračování polí  
kamuflážních barev  
Painted in the same  
pattern as the outside

**20****21****22****23****24****25****26****27****barvy/ colours****Alclad II**

<b>A</b>	Červená/ RED	H3/C3	
<b>B</b>	Černá/ BLACK	H12/C33	
<b>C</b>	Ocelová/ STEEL	H18/C28	
<b>D</b>	Opálený kov/ BURNT IRON	H76/C61	ALC123
<b>E</b>	Černá na pneu./ TIRE BLACK	H77/C137	
<b>F</b>	Žlutá/ YELLOW	H329/C329	
<b>G</b>	Šedozelená interiér./ INTERIOR GREY GREEN	H334/C334	ALCE012
<b>H</b>	Červenohnědá/ RED BROWN	H47/C41	
<b>I</b>	Tmavý kov/ DARK IRON	MC214	
<b>J</b>	Hliník/ ALUMINIUM	MC218	ALC101
<b>K</b>	Mosaz/ BRASS	MC219	
<b>M</b>	Barva kůže/ LEATHER	H37/C43	

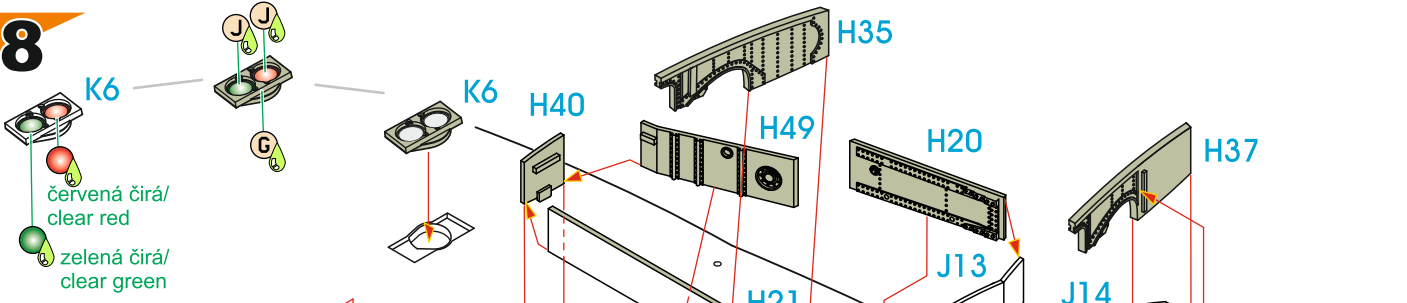
SH32049 Hawker Tempest Mk.V

2016/08

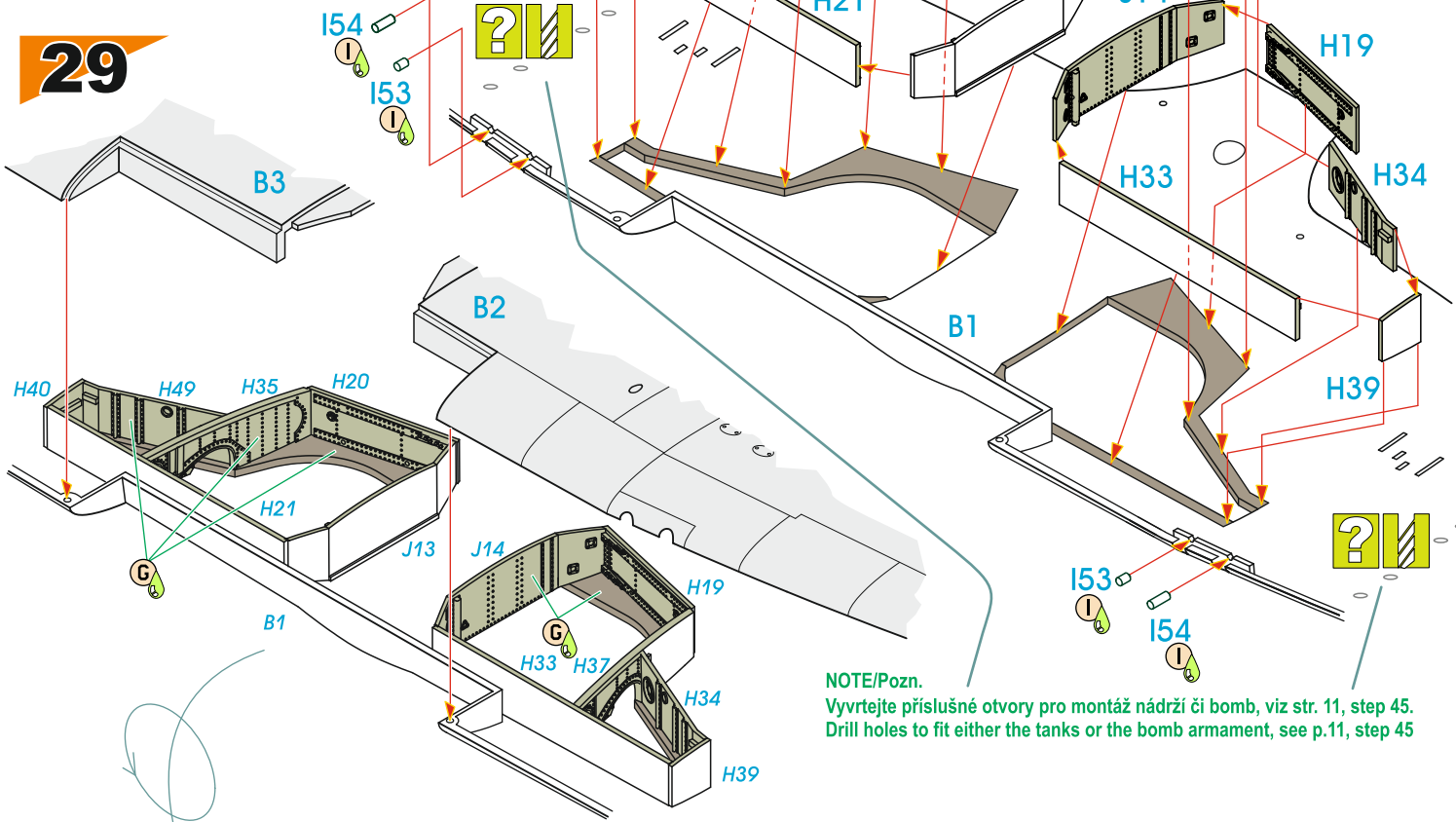
7



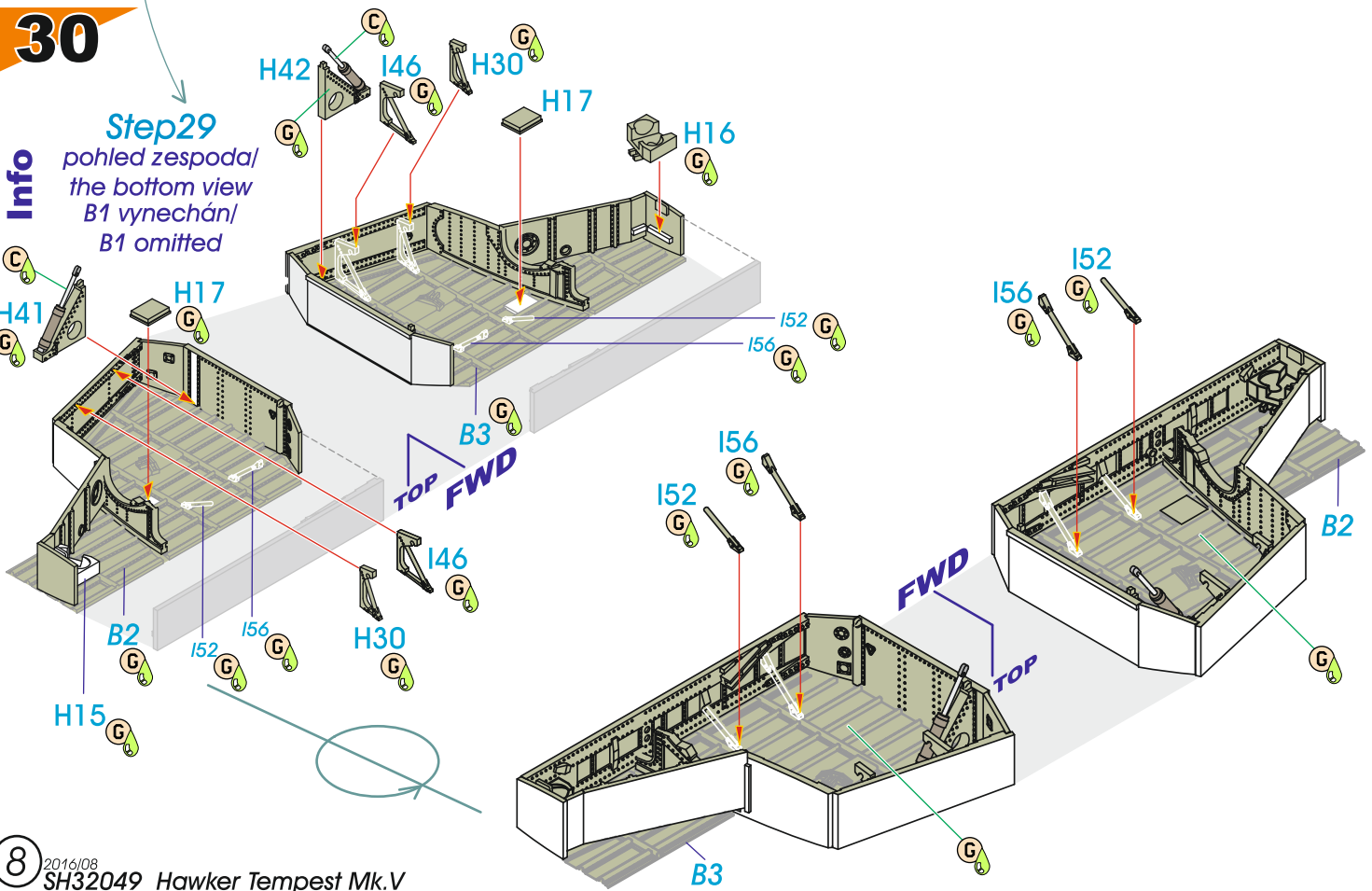
# 28

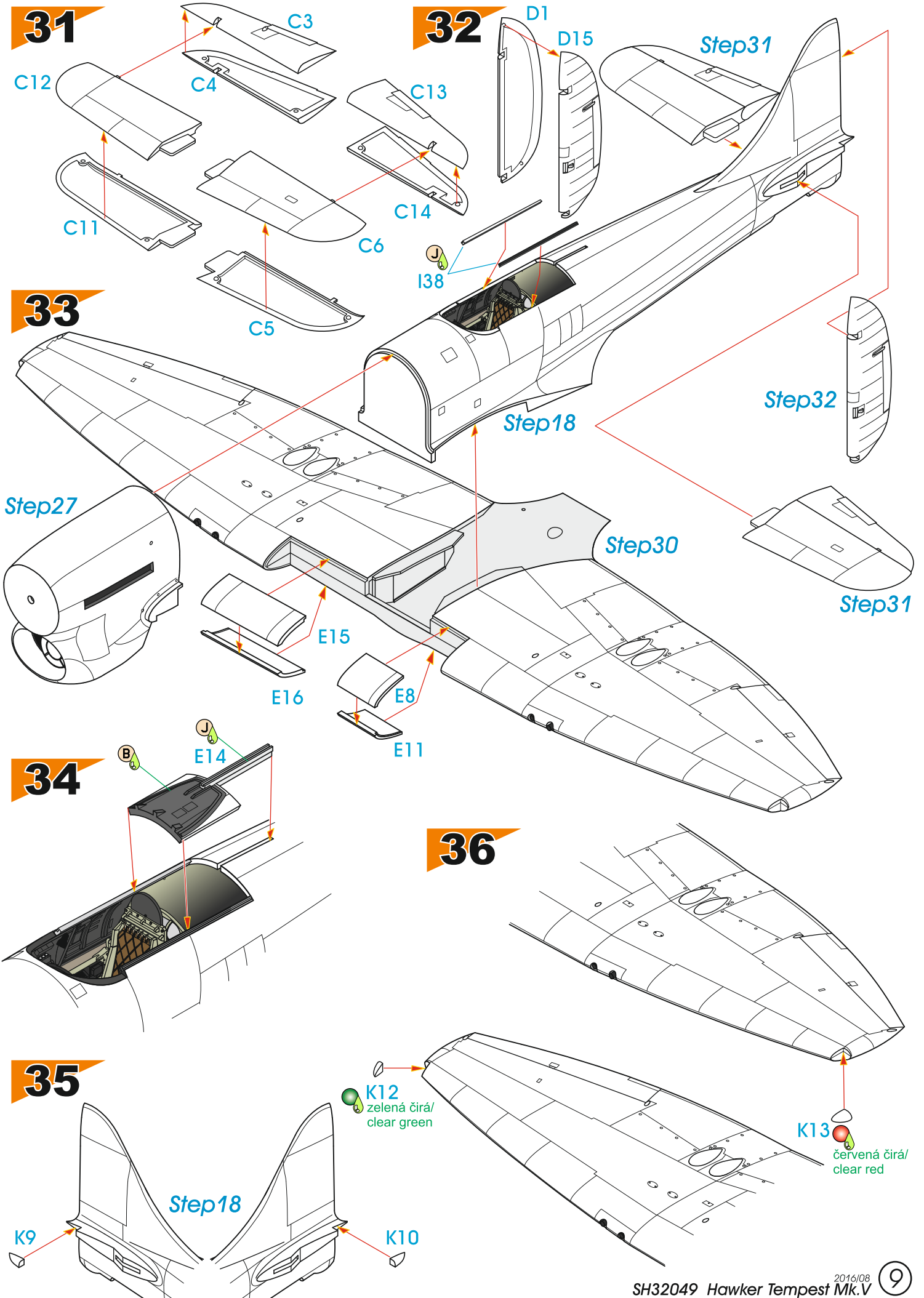


# 29

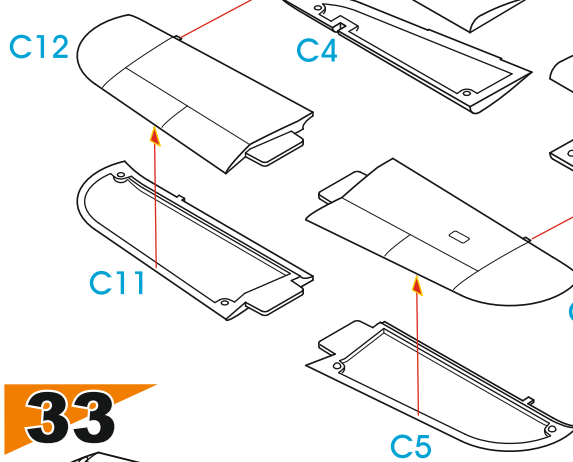


# 30

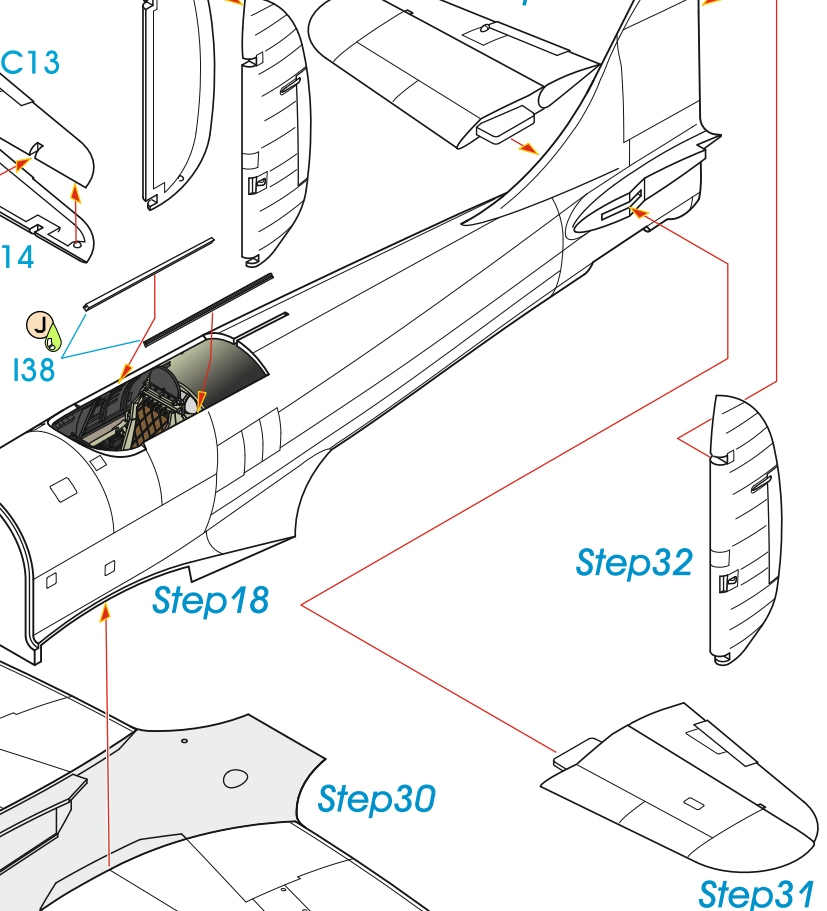




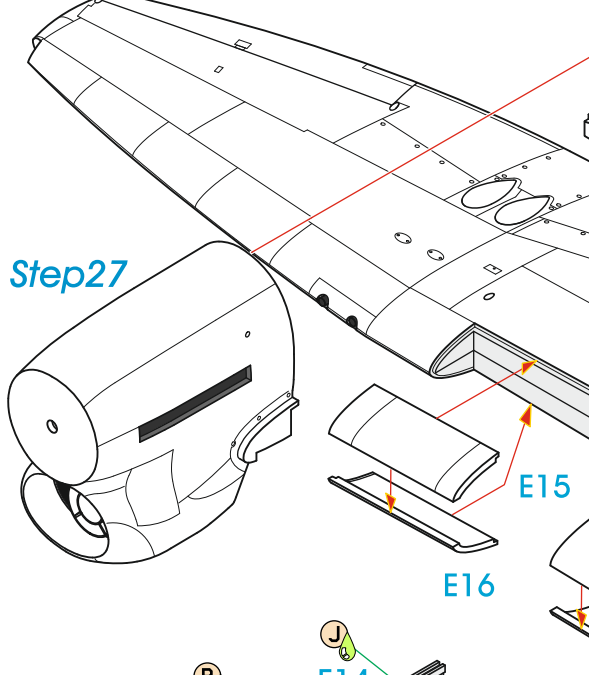
**31**



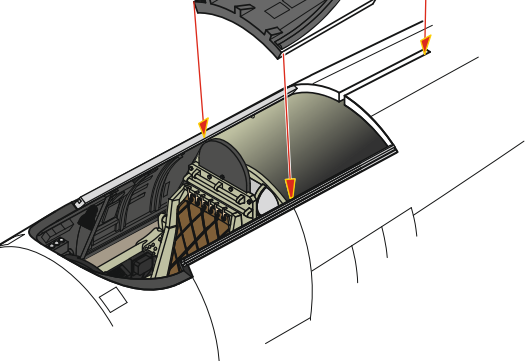
**32**



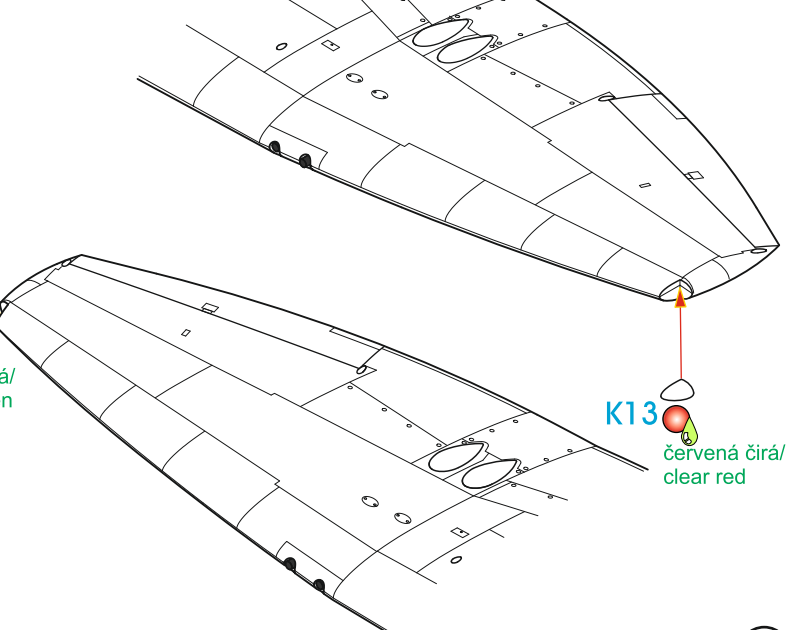
**33**



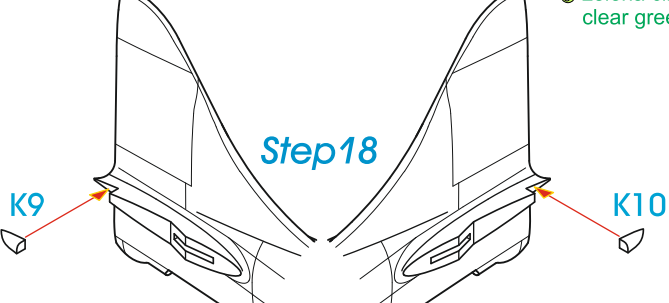
**34**



**36**



**35**

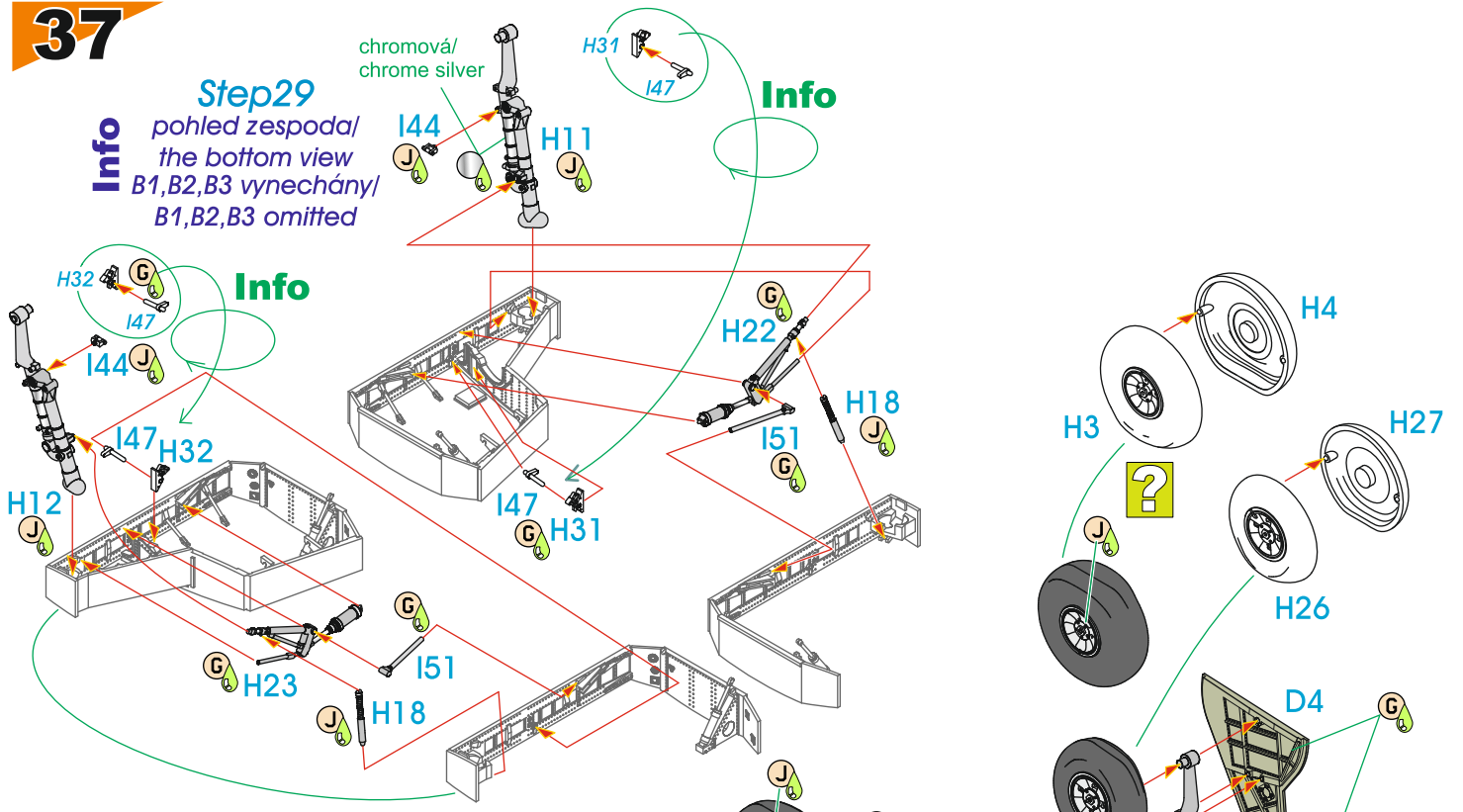


# 37

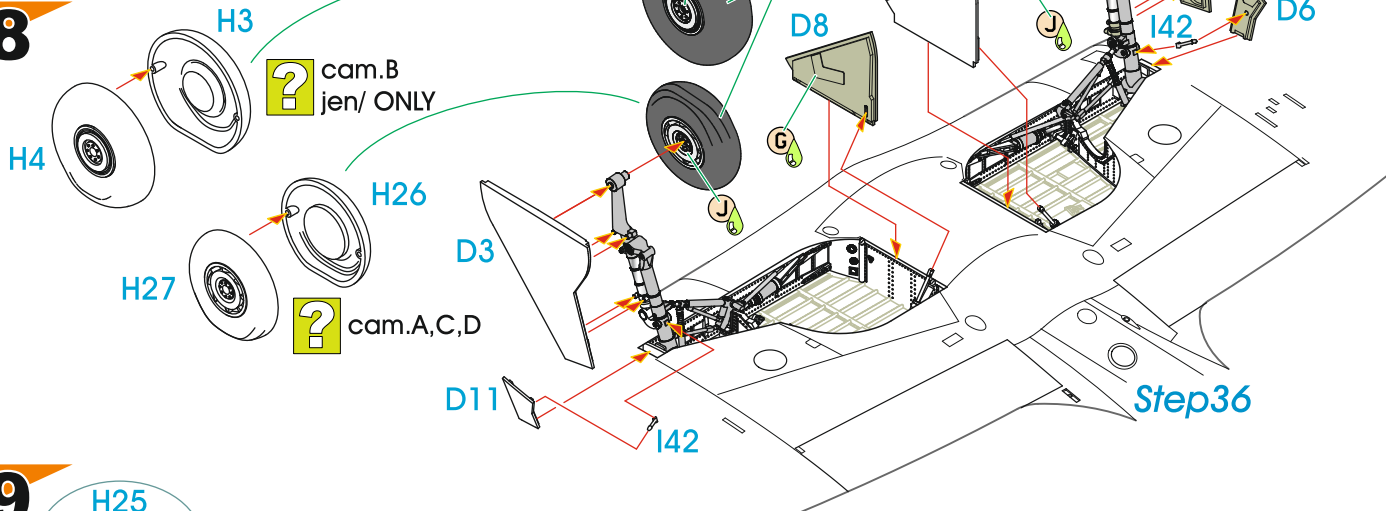
## Step29

**Info** pohled zespoda/  
the bottom view  
B1,B2,B3 vynecháány/  
B1,B2,B3 omitted

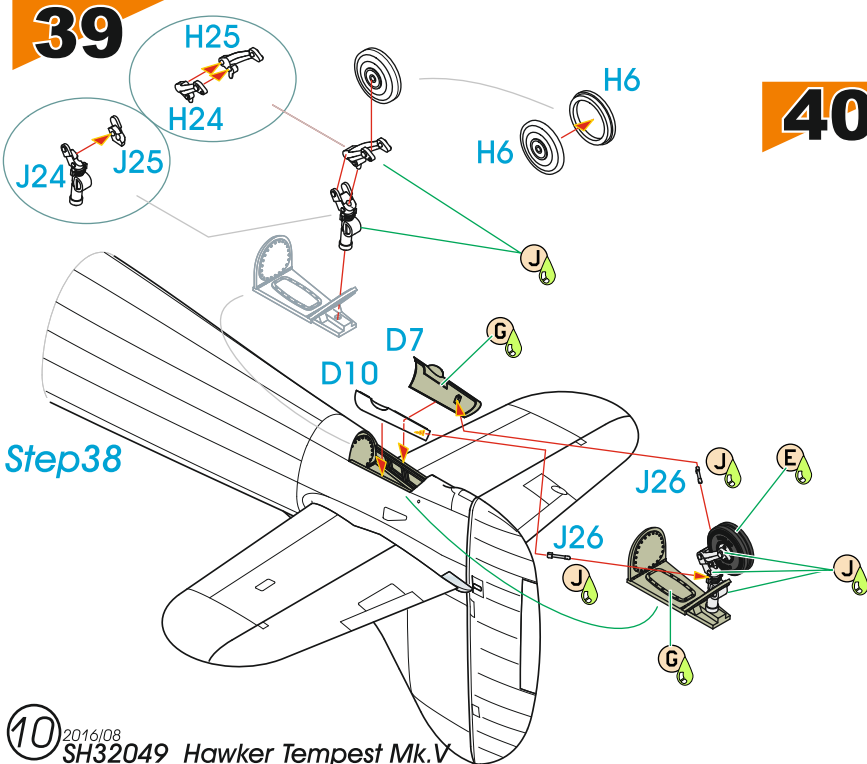
chromová/  
chrome silver



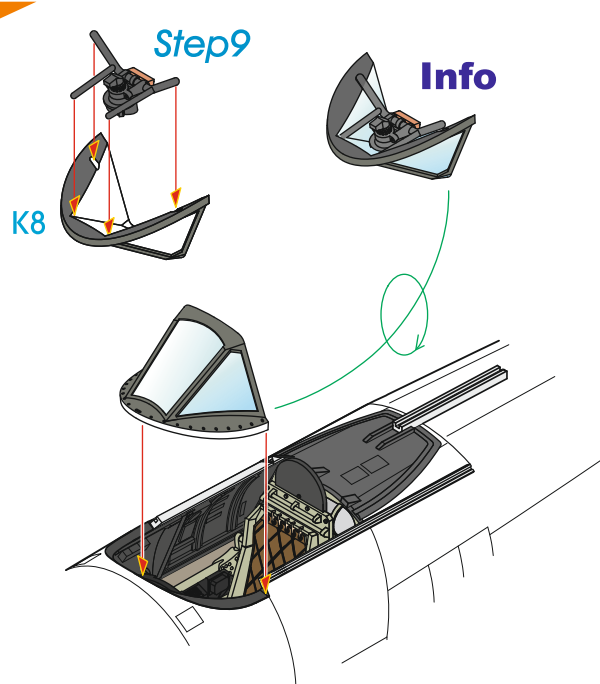
# 38



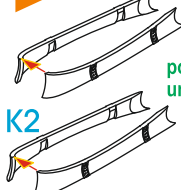
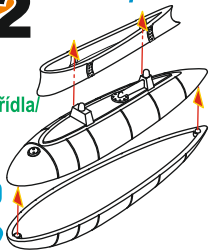
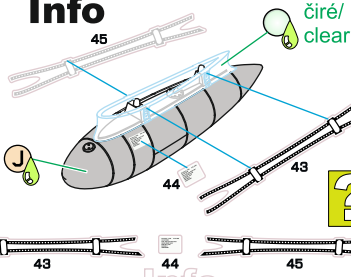
# 39



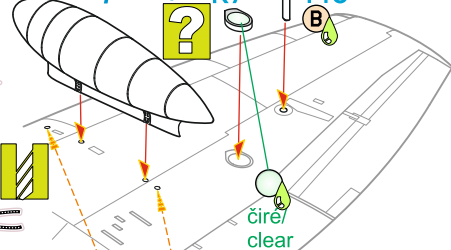
# 40





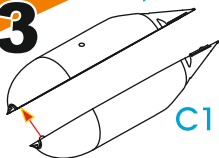
**41** K4K3 R -  
pod pravou polovinu křídla/  
under the right wingK1 L -  
pod levou polovinu křídla/  
under the left wing**42** Step41C7, C10  
C8, C9**Info**

Step42/L K7 I43

**43**

C2, C15

Step42/R



C1, C16

**44**

D12R

D5L

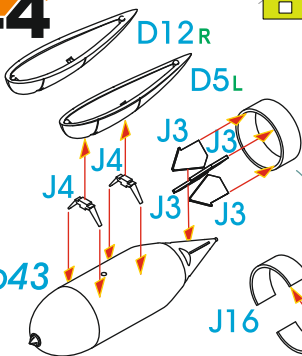
J3 J3

J4 J4

J3 J3

J16 J16

Step43

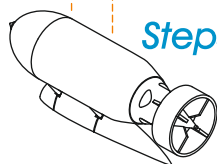
**45****Info**  
Obtisky/Decals

Step44/L

Pozn.: Na rozdíl od přídavných nádrží není na Tempestech během druhé světové války s výjimkou No.33. sqn. doloženo bojové použití pum a pumových závěsníků.

Note: During WW2 the Tempest usually carried a pair of drop tanks. Only No.33 Sqn. were seen to carry bomb armament and pylons under their wings.

Step44/R

**46**

E17

E17

E17

E17

B

F

Pohyblivé/  
movable

 ø 0,3x  
25,5mm

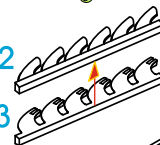
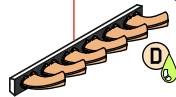
 dorýt linku/  
scribe a line
 

J22

J23

J23

J22



SH32049 Hawker Tempest Mk.V

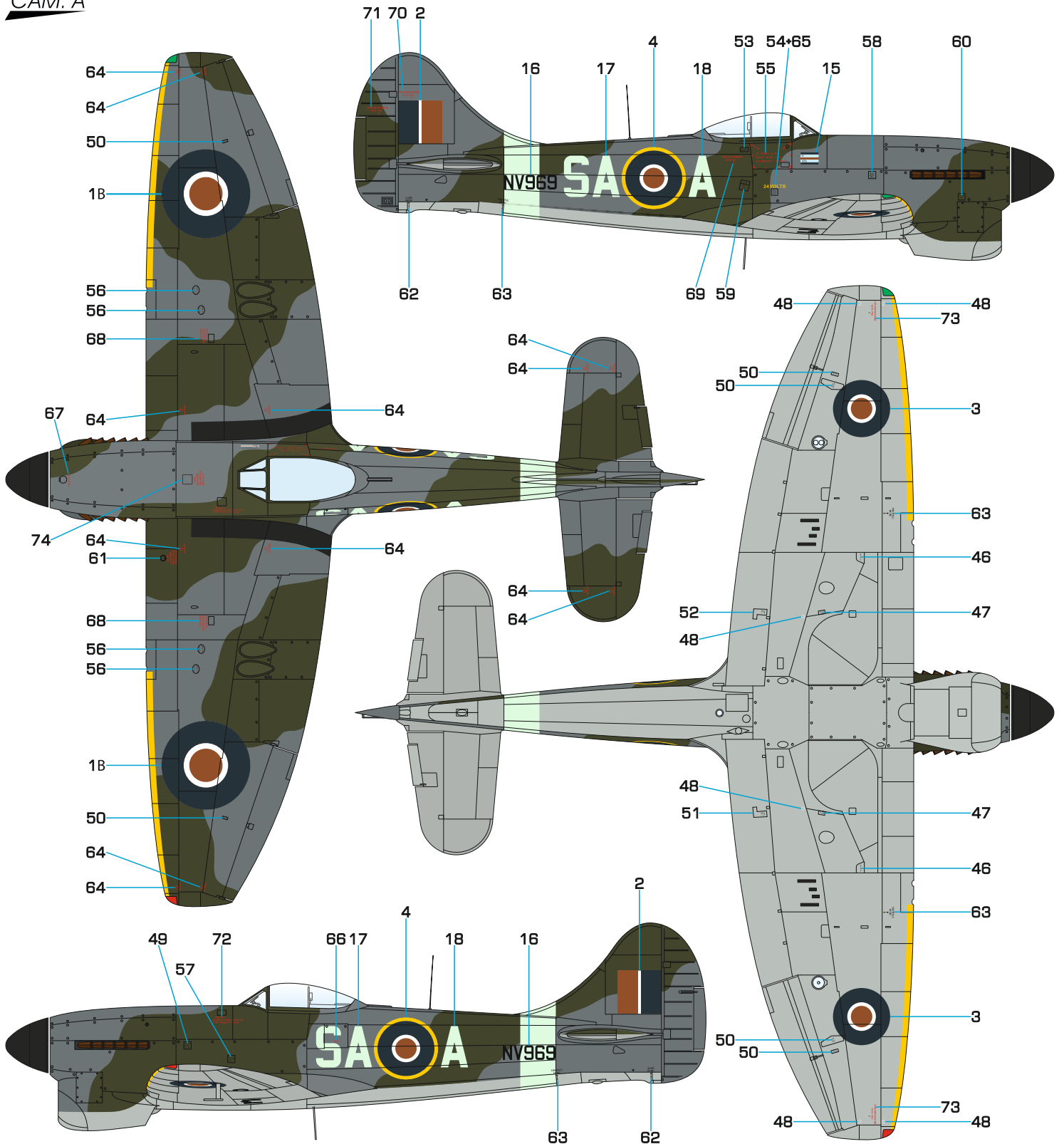
2016/08

11

Hawker Tempest Mk.V, NV969/SA-A, No.486 (NZ) Sqn. RAF, základna Fassberg, Německo, duben 1945. NV969 používal jako osobní letoun velitel squadrony, Novozélandčan Sqn. Ldr. Warren „Smokey“ Schrader, DFC and Bar. Tento pilot dosáhl, většinou v cockpitu NV969 od 10. 4. 1945 do 1. 5. 1945 9 a 1/2 sestřelů. Stal se tak druhým nejúspěšnějším pilotem Tempestu (po Sqn. Ldr. Fairbanksovi). Celkově dosáhl 12 sestřelů. NV969 byl ztracen 19. června 1945, po ztrátě křídelních panelů se zřítil do moře nedaleko Kodaně, jeho pilot O. Eagleston se zachránil na padáku.

Hawker Tempest Mk.V, NV969/SA-A, No.486 (NZ) Sqn. RAF, Fassberg, Germany, April 1945. NV969 was a personal machine of the squadron CO, New Zealandian Sqn.Ldr. Warren „Smokey“ Schrader, DFC & Bar. Between April 10, 1945 and May 1, 1945, while flying mostly in the cockpit of Tempest NV969, Schrader claimed a tally of 9.5 victories over enemy a/c, becoming the second top scoring Tempest pilot (after Sqn.Ldr. Fairbanks). Schrader's total tally stood for 12 e/a. The machine was lost on June 19, 1945 during a flight off Copenhagen, when some of its wing panels broke loose and the plane crashed into the sea. Its pilot, O.Eagleston, bailed out successfully saving his life.

CAM. A



Černá  
Black  
H2/C2

Tmavá zelená  
Dark Green  
H73/C23  
ALCE013

Oceánská šedá  
Ocean Grey  
C362  
ALCE004

Nebeská modrá  
Sky  
H47/C26  
ALCE011

Středně mořská šedá  
Medium Sea Grey  
H335/C335  
ALCE003

Special  
HOBBY

GUNZE  
SANGYO

Alclad II

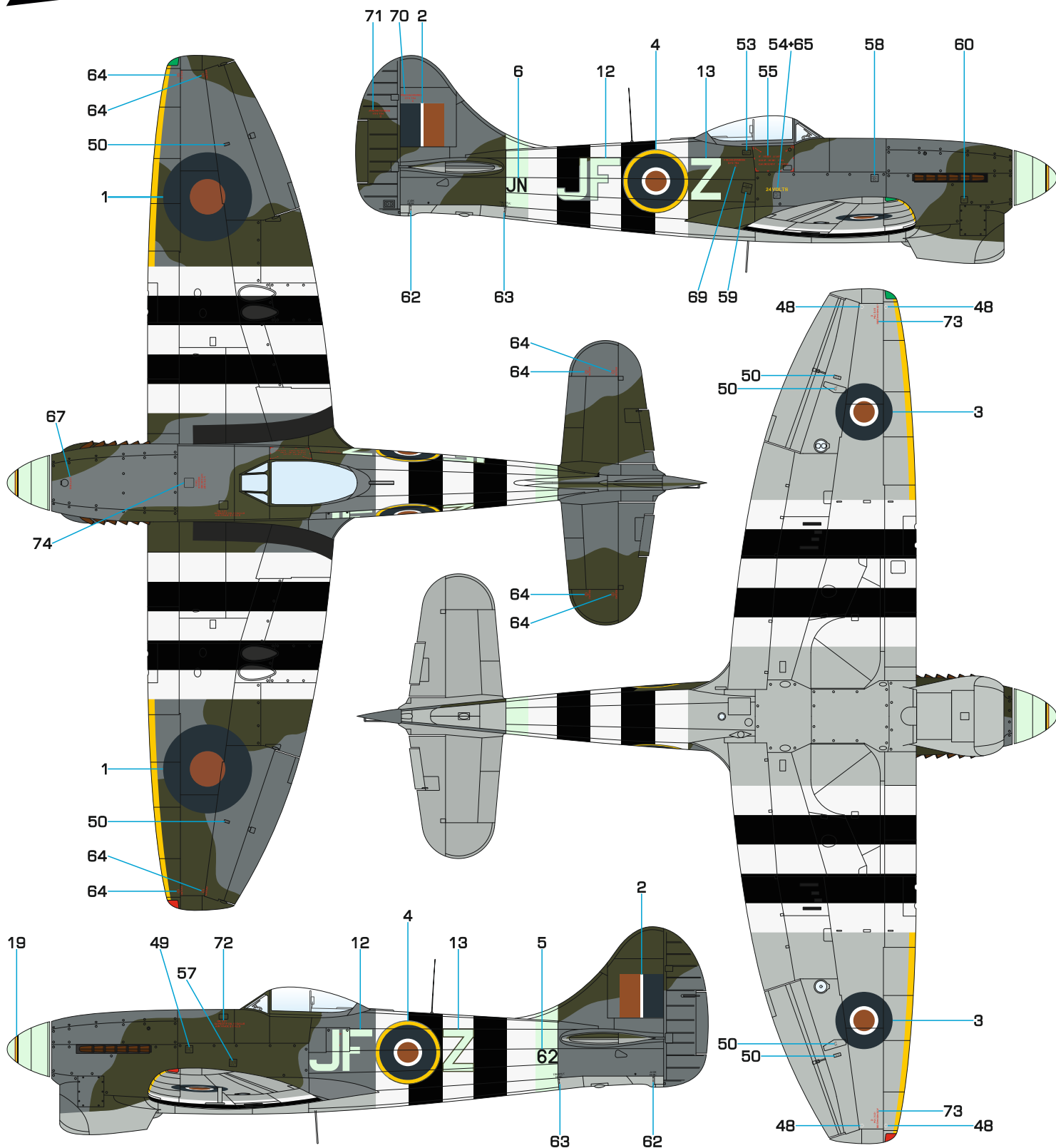
2016/04



SH32049 Tempest Mk. V

Hawker Tempest Mk.V, JN862/JF-Z, No.3 Sqn. RAF, Royal Air Force Station Newchurch, Kent, Anglie, srpen 1944. Na stroji JN862 létal FLt. Remy van Lierde, DFC and Bar, Belgičan létající v RAF. K předchozím šesti sestřelům a jednomu stroji zničenému na zemi na jiných typech stíhaček přidal R. van Lierde na Tempestu 44 sestřelů létajících bomb V-1 (35+9 ve spolupráci). Tempest JN862 byl kromě invazních pruhů ozdoben na vrcholovém kuželu trikolorou v belgických barvách. Měl namontován starší typ kol s menšími disky. V srpnu 1944 byl poškozen a po opravě se vrátil k No.3 Sqn a dále létal s označením JF-Q.

Hawker Tempest Mk.V, JN862/JF-Z, No.3 Sqn. RAF, Royal Air Force Station Newchurch, Kent, England, August 1944. This machine was usually flown by FLt. Remy van Lierde, DFC&Bar, a Belgian in RAF service. Before flying the Tempest, van Lierde achieved a score of six victories and one e/a damaged on the ground. In the cockpit of this Tempest he managed to destroy as much as 44 V-1 flying bombs (35 + 9 in cooperation). The machine wore, besides the D-day stripes also Belgian colours on its spinner. Its undercarriage wheels were of the earlier type with smaller diameter hubs. After being damaged in August 1944, it had to be repaired and later continued to fly with No.3 sqn bearing JF-Q fuselage codes.

**CAM. B**



- |  |                         |   |  |   |  |   |  |   |                        |   |  |
|--|-------------------------|---|--|---|--|---|--|---|------------------------|---|--|
|  | Černá<br>Black<br>H2/C2 |  | Tmavá zelená<br>Dark Green<br>H73/C23<br>ALCE013 |  | Oceánská šedá<br>Ocean Grey<br>C362<br>ALCE004 |  | Středně mořská šedá<br>Medium Sea Grey<br>H335/C335<br>ALCE003 |  | Bílá<br>White<br>H1/C1 |  | Nebeská modrá<br>Sky<br>H47/C26<br>ALCE011 |
|--|-------------------------|---|--|---|--|---|--|---|------------------------|---|--|

Special HOBBY

GUNZE SANGYO

Alclad II

2016/04

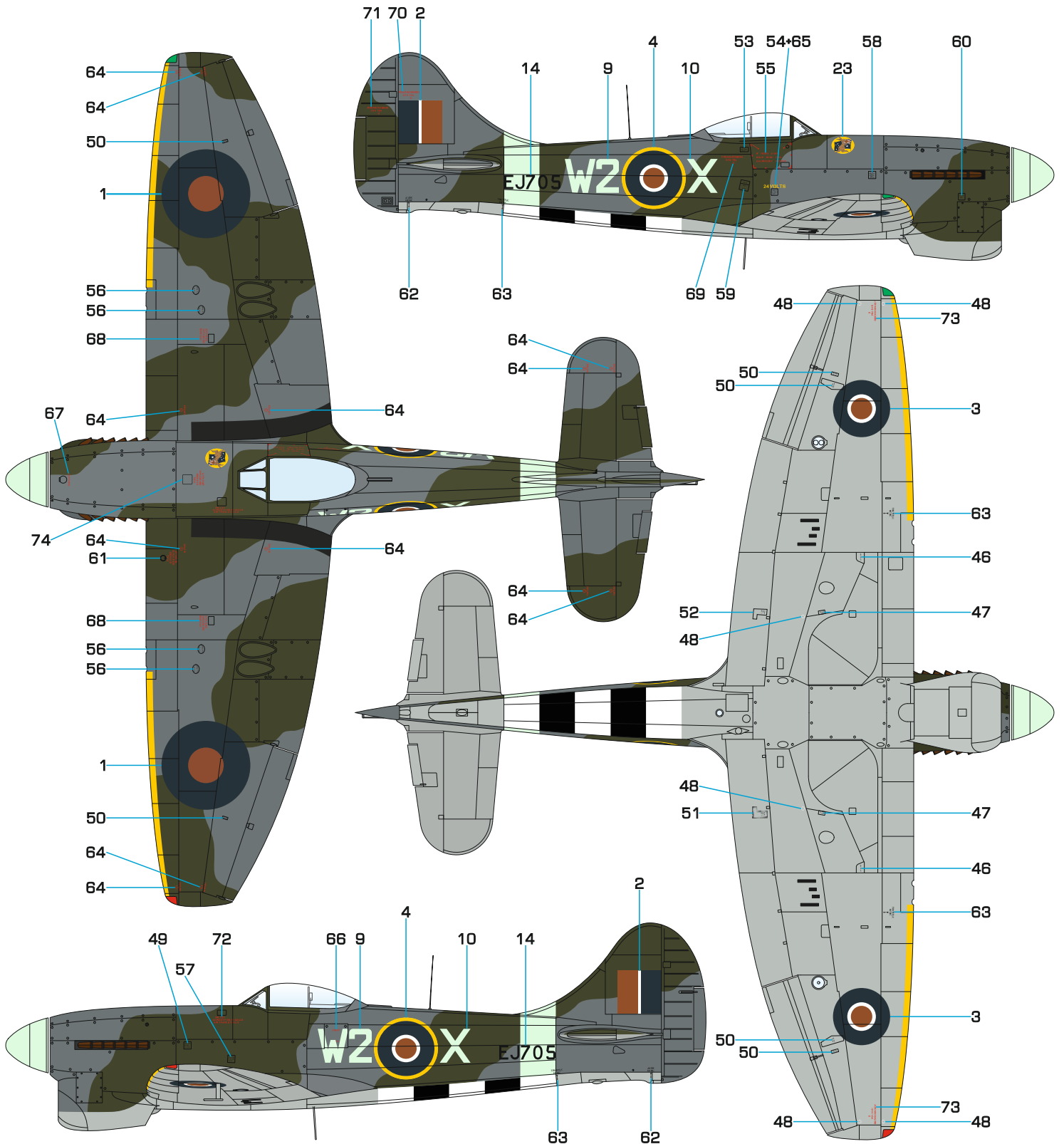
SH32049 Tempest Mk. V









Hawker Tempest Mk.V, EJ705/W2-X, No.80 Sqn. RAF, základna B80 Volkel, Nizozemí, zima 1944/45. Stroj používal Plt. Off. F.A. Lang (RAAF). F.A. Lang zničil 22. ledna 1945 na zemi 2 kluzáky a další den sestřelil ve spolupráci Bf 109. Stroj EJ705 ozdobený emblémem klokana byl těžce poškozen požárem při startu 11. března 1945.

Hawker Tempest Mk.V, EJ705/W2-X, No.80 Sqn. RAF, B80 Volkel, the Netherlands, Winter of 1944/45. Used by Plt. Off. F.A. Lang (RAAF). On January 22, 1945, Lang claimed two enemy gliders destroyed on the ground, on the next day he brought down a Bf 109 in cooperation. On March 11, 1945, having caught a fire during the take off run, Tempest EJ705 with an emblem depicting a kangaroo was heavily damaged.

CAM. C



	Černá Black H2/C2		Tmavá zelená Dark Green H73/C23 ALCE013		Oceánská šedá Ocean Grey C362 ALCE004		Středně mořská šedá Medium Sea Grey H335/C335 ALCE003		Bílá White H1/C1		Nebeská modrá Sky H47/C26 ALCE011
--	-------------------------	---	--	---	--	---	--	---	------------------------	---	--

Special HOBBY

GUNZE SANGYO

Alclad II

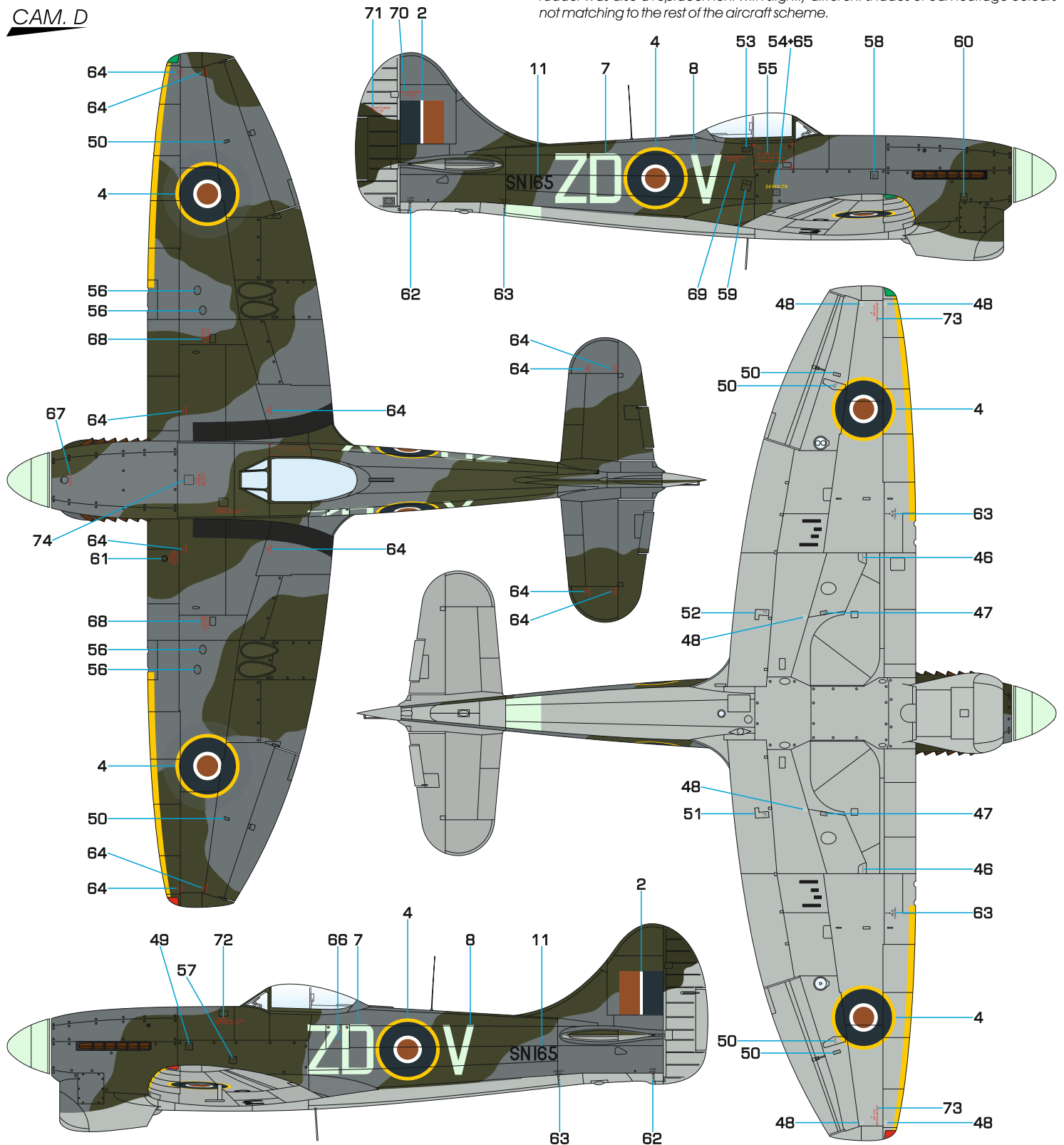
2016/04

SH32049 Tempest Mk. V

Hawker Tempest Mk.V, SN165/ZD-V, No.222 Sqn. RAF, základna B91 Kluis (Malden), Nizozemí, duben 1945. Při hlubokém útoku na letiště Fassberg 11. dubna 1945 byl tento Tempest zasažen flakem. Zásahy rozbily odsuvnou část překrytí kabiny a urazily pancéřovou opěrku hlavy a poškodily vodorovné ocasní plochy. V cockpitu sedící Sqn. Ldr. Emanuel Barnett Lyons, DFC byl zraněn na hlavě. Přesto dovedl tento „kabriolef“ letem dlouhým přes 200 mil zpět na domovskou základnu. SN165 byl původně označen ZD-H, proto měl pod písmeny V obdélníky čerstvé barvy. Kormidlo svislé ocasní plochy bylo vyměněno a jeho odstíny neodpovídaly zbarvení zbytku letadla.

Hawker Tempest Mk.V, SN165/ZD-V, No.222 Sqn. RAF, B91 Kluis (Malden), the Netherlands, April 1945. During an attack against enemy airfield at Fassberg on April 11 1945, the machine was hit by anti aircraft fire. The sliding canopy cover was damaged, the pilot's head armour shot off and the tailplanes were also damaged. Sqn.Ldr Emanuel Barnett Lyons, DFC, sitting in the cockpit of this Tempest suffered a wound on his head, but despite of all this he managed to return to his base following a 200-miles long flight in his crippled „convertible“. The V code letters on the fuselage were painted on top of fresh camouflage colour patches which covered the plane's earlier identity, the Tempest originally had carried ZD-H codes. The rudder was also a replacement with slightly different shades of camouflage colours not matching to the rest of the aircraft scheme.

**CAM. D**



- Tmavá zelená  
Dark Green  
H73/C23  
ALCE013
- Oceánská šedá  
Ocean Grey  
C362  
ALCE004
- Středně mořská šedá  
Medium Sea Grey  
H335/C335  
ALCE003
- Nebeská modrá  
Sky  
H47/C26  
ALCE011

Special HOBBY

GUNZE SANGYO

Alclad II

2016/04

SH32049 Tempest Mk. V



**CZECH MASTER'S KITS**  
High quality cast products

## DETAILED CMK RESIN SETS FOR 1/32 TEMPEST MODEL KITS

**Q32 245 TEMPEST**

**- PILOT'S SEAT  
WITH HARNESS**

**Q32 239**

**TEMPEST MK.V/VI - EXHAUSTS SET**

**Q32 244**

**TEMPEST/TYPHOON  
- TAIL WHEEL WITH STRENGTHENED LEG**

**Q32 248**

**GUNSIGHT TYPE I MK.III - FOR TEMPEST MK.V ( AND LATE TYPHOON)**

**Q32 240**

**TEMPEST MK. II/V/VI - CONTROL COLUMN**

**Q32 243**

**TEMPEST MK.V/TYPHOON MK.I - MAIN WHEELS EARLY TYPE**

**Q32 242**

**TEMPEST MK. II/V/VI - MAIN WHEELS LATE TYPE**

**Q32 238 TEMPEST MK. II/V SER.2/MK.VI - CANNON BARREL  
WITH WINGLEADING EDGE**

**Q32 239 TEMPEST MK.V/VI - EXHAUSTS SET**

**Q32 240 TEMPEST MK. II/V/VI - CONTROL COLUMN**

**Q32 241 TEMPEST MK. II/V/VI - EARLY AND LATE CANNON BARRELS**

**Q32 242 TEMPEST MK. II/V/VI - MAIN WHEELS LATE TYPE**

**Q32 243 TEMPEST MK.V/TYPHOON MK.I - MAIN WHEELS EARLY TYPE**

**Q32 244 TEMPEST/TYPHOON - TAIL WHEEL WITH STRENGTHENED LEG**

**Q32 245 TEMPEST/TYPHOON - PILOT'S SEAT WITH HARNESS**

**Q32 246 TEMPEST/TYPHOON - PILOT'S SEAT**

**Q32 247 GYRO GUNSIGHT MK.II - FOR LATE TEMPEST AND OTHER FIGHTERS**

**Q32 248 GUNSIGHT TYPE I MK.III - FOR TEMPEST MK.V ( AND LATE TYPHOON)**

**5108 TEMPEST - MAIN UNDERCARRIAGE STRENGTHENED LEGS**

**F32 316 BRITISH TEMPEST PILOT, SITTING**

**F32 317 BRITISH TEMPEST PILOT, CLIMBING OUT OF COCKPIT**

**TO PURCHASE THE SETS AND TO GET MORE INFO ABOUT THEM,  
VISIT PLEASE [WWW.CMKKITS.COM](http://WWW.CMKKITS.COM) AND [WWW.SPECIALHOBBY.EU](http://WWW.SPECIALHOBBY.EU)**