

GAL.48 Hotspur Mk.II



V létě 1940, zejména pod dojmem německého kluzákového útoku na pevnost Eben-Emael, se Ministerstvo pro leteckou výrobu obrátilo s konzultacemi na firmu GAL. Po konzultacích byly vypsané specifikace X10/40 na vojenský kluzák určený k přepravě poloviny pěchotního družstva (sedm vojáků+pilot). Již v září bylo objednáno přes 100 ks kluzáků GAL 48 Hotspur Mk.I a to jen dle úvodních studií a výpočtů. Po 14 týdnech intenzivních prací byl první prototyp vyzkoušen v krátkém letu, při vleku za nákladním automobilem. Pilotem byl pozdější rekordní pilot S/L Hugh J. Wille Wilson (po válce překonal na meteoru Mk.IV rychlostní rekord). Rozeběhla se sériová výroba, ale brzy se ukázalo, že polovina družstva je neefektivní počet vojáků. Navíc do štíhlého trupu nebylo možné naložit těžší zbraně. Proto bylo rozhodnuto výrobu Hotspuru Mk.I zastavit po vyrobení 18 kusů a nahradit ji výrobou cvičné verze s upraveným trupem a křídly. Ta dostala označení Hotspur Mk.II. Posledních 50 ks Mk. II bylo upraveno na verzi Mk.III se zesílenými ocasními plochami. V prototypu skončil pokus o zdvojení Hotspuru. GAL.48B Twin Hotspur Mk.I využíval dvou trupů spojených novým centrolplánem a vodorovnou ocasní plochou. Byl určen k nesení 15 výsadkářů a byl vyvíjen jako záloha, kdyby se nepovedl vývoj kluzáku Horsa. Jeho letové vlastnosti byly ale kritizovány a ve vývoji se nepokračovalo. Komponenty Hotspurů se vyráběly u mnoha původně neleteckých dřevozpracujících firem, na výrobě se okrajově také podílely firmy Slingsby a vlastní GAL. Nejvíce kluzáků zkompletovala firma Harris Subbus. Výroba skončila v roce 1943 a celkem dala 1015 ks.

Kluzáky byly využívány intenzivně pro výcvik výsadkářů i pilotů kluzáků. Jako vlečné stroje sloužila široká paleta strojů, od dvouplošných Hawkerů Hector, Audax, Hart, přes Lysandery až po Milesy Master. Vyřazeny z výzbroje byly na konci druhé světové války. Během války bylo 22 kusů dodáno RCAF do Kanady. Část z těchto strojů byla předána americkému námořnictvu a jeden kus letectvu USA.

Délka: 11,89 m, rozpětí: 13,99 m, max. rychlost 209 km/h, přistávací rychlost 91 km/h, dolet 134 km, při odpoutání ve výšce 6000 m.

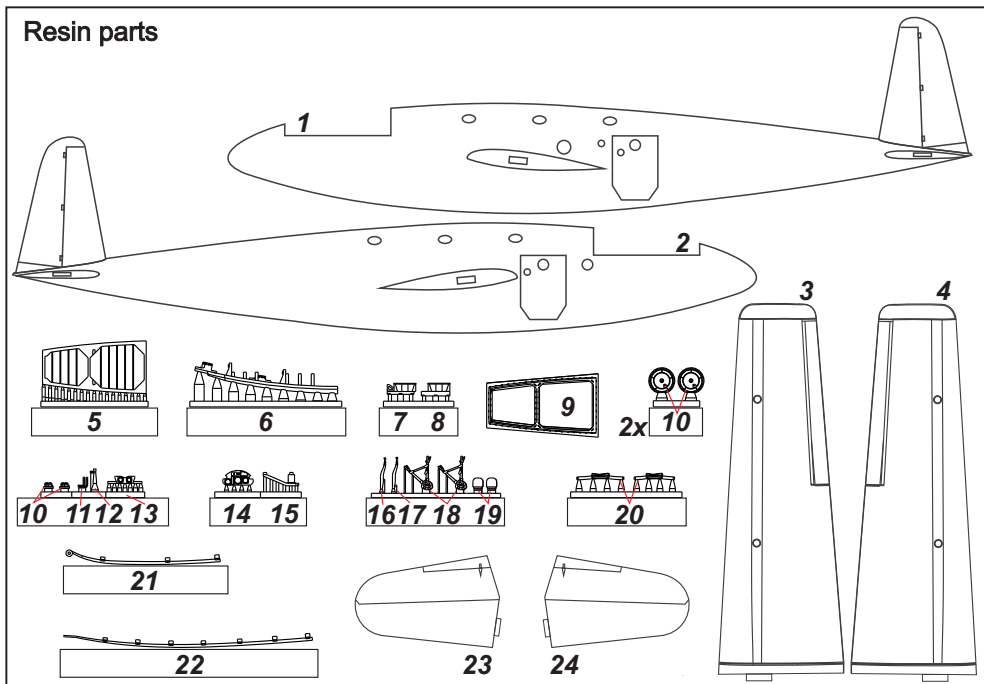
In the summer of 1940, greatly influenced by the success of the German assault glider attack on Eben-Emael fort, the British Air Ministry approached the General Aircraft Ltd company (GAL) asking for consultation. Following these, the X10/40 specification was issued calling for a military glider aeroplane capable of carrying eight fully armed airborne troops – seven plus a pilot, or half a section.

A production order for more than 100 examples of the GAL 48 Hotspur Mk.I assault glider was placed as early as in September the same year and following a fortnight period of intense work, the first prototype was taken to the air, in fact just a short hop, being towed by a lorry. Its first pilot was the later record-setting S/L Hugh J. Wille Wilson, who after the war broke the speed record flying a Meteor jet. The production of the Hotspur glider started, but the military soon found out that half a section was rather ineffective number of soldiers. What is more, the glider could not accommodate heavier armament within its slim fuselage. The decision to stop the Mk.I variety production was taken following just 18 produced airframes and they were to be replaced on the production line by the training version with some improvements being done on the fuselage and wings – which was known as the Mk.II Hotspur. And the final 50 Mk.II airframes were further adapted with externally braced empennage. A single prototype of the GAL 48B Twin Hotspur was also build, utilizing two standard Hotspur fuselages mated with a new wing centre section and tailplane. This beast was meant to be used for carrying 15 troops and in fact, was to be just a standby type to replace the Horsa glider in case of its failure. The behaviour of the Twin Hotspur in the air showed to be rather unfavourable and the development of the type did not proceed further. The various components of the Hotspur glider were manufactured by a variety of woodworking companies not having any relation to aviation industry at all, marginally Slingsby and GAL were also involved. The majority of the airframes was built by the Harris Subbubs company. The production came to its end in 1943, giving a total of 1015 Hotspur airframes.

The gliders were widely and used in the paratroops and glider pilots training, being towed by a variety of machines, from Hawker Hector, Audax and Hart biplanes, to Lysanders and even Miles Masters. They were put out of the military service at the end of the war. Twenty two of them was delivered to the RCAF, some of which also found their way to the US Navy and one example also flew with the USAAF.

Length: 11.89 m, span: 13.99 m, max. speed 209 km/h, landing speed 91 km/h, range 134 km, from a 6000 m release.

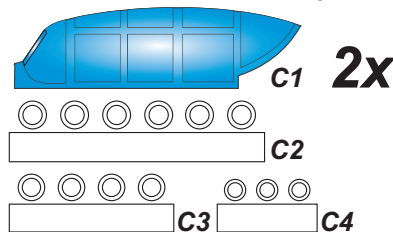
Resin parts



K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroucené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnané do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.

Vacuformed and cast clear parts



Vacuformové a odlévané čiré díly

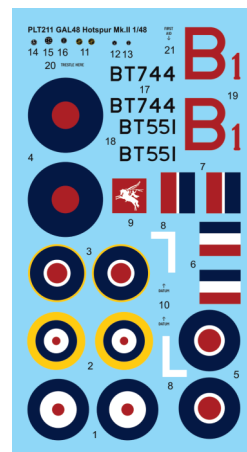
Metal parts



Kovové díly

M1 2x

Decals



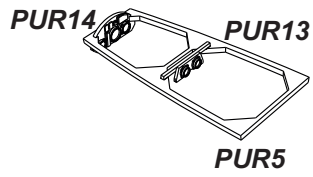
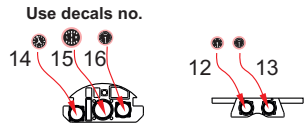
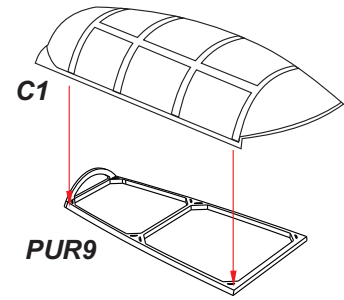
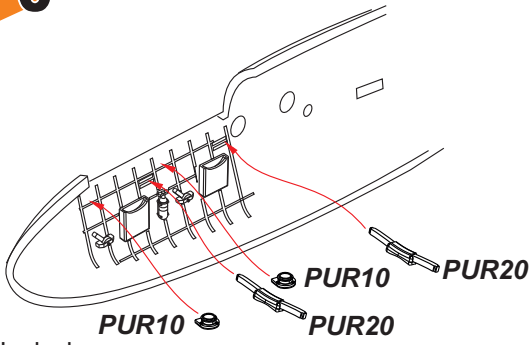
Obtisky

MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

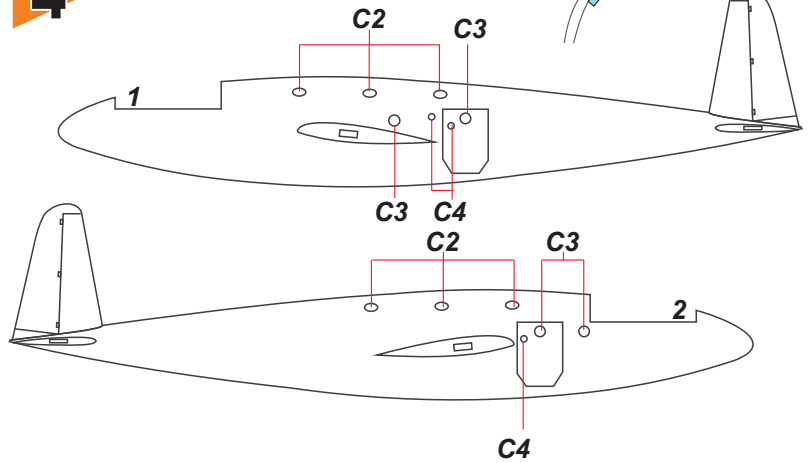
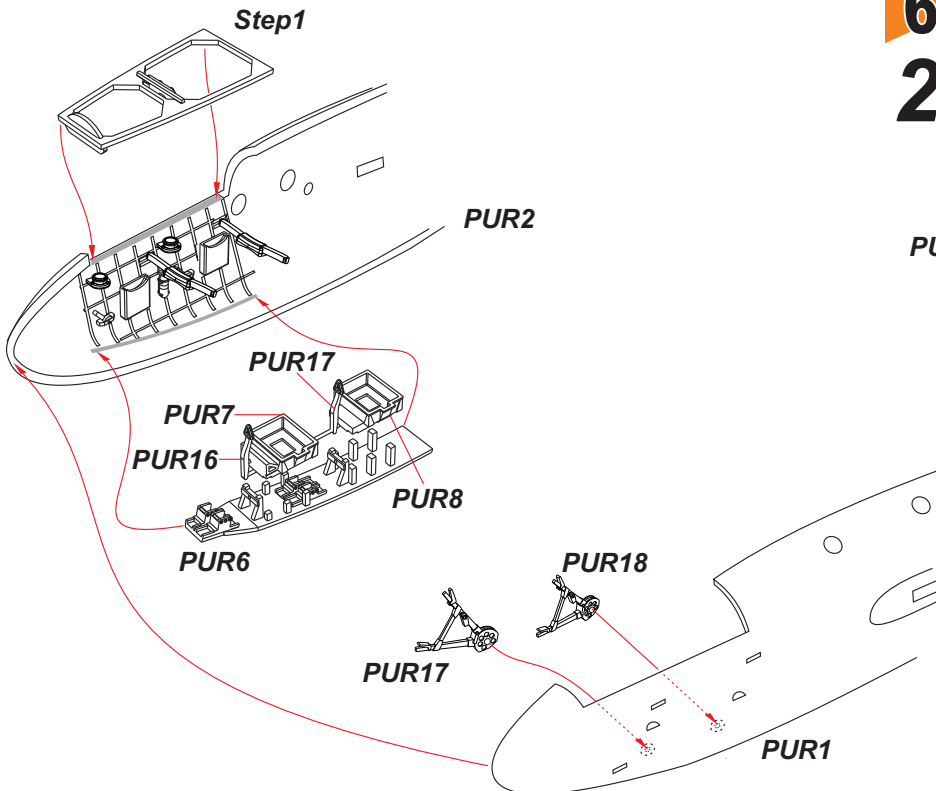
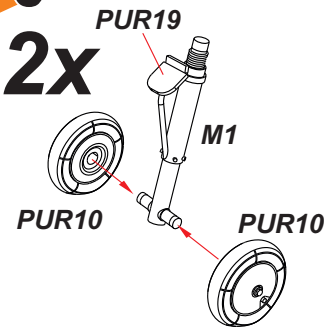
OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER

ZHOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

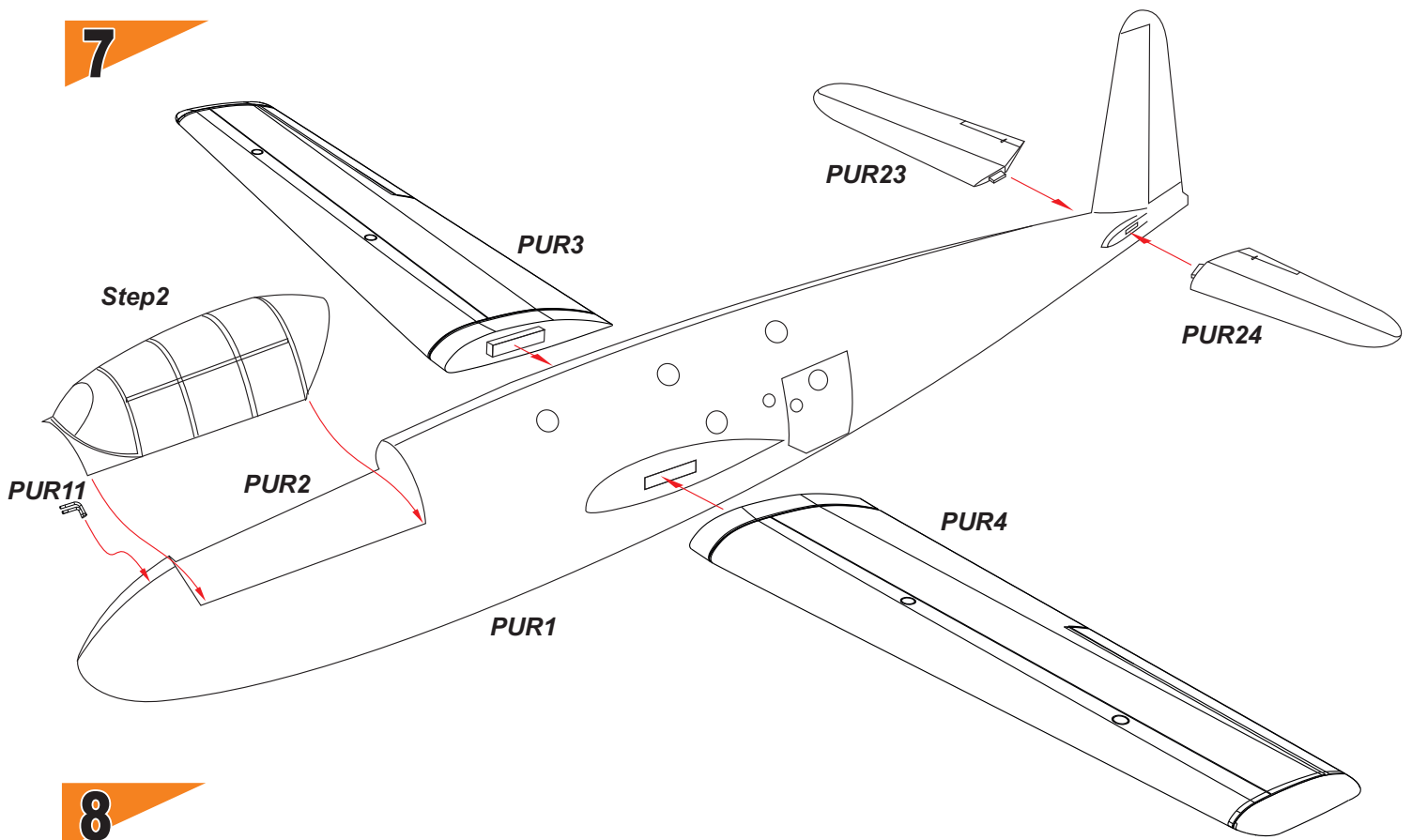
ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

1**2****3**

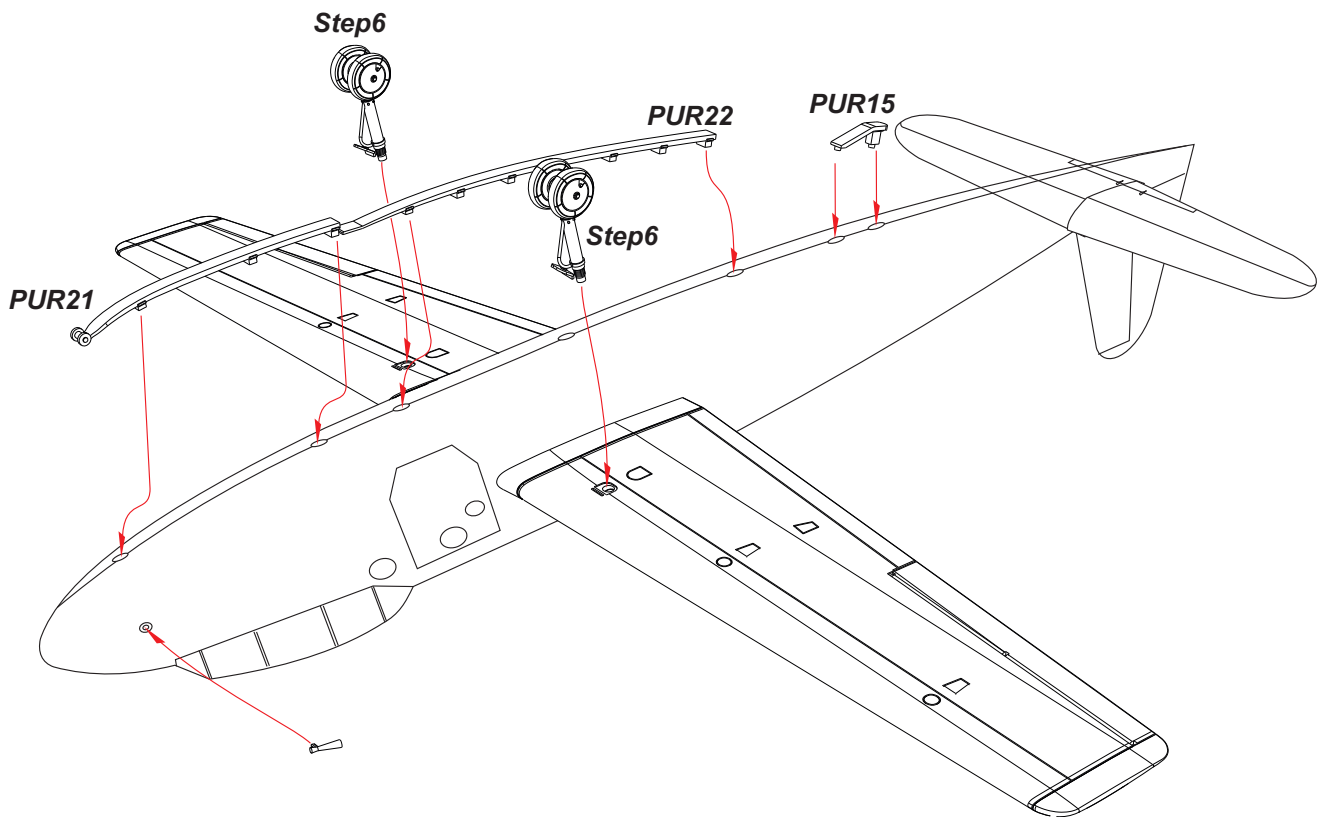
Use decals no.

**4**info view / cross section
info pohled / rez**5****6****2x**

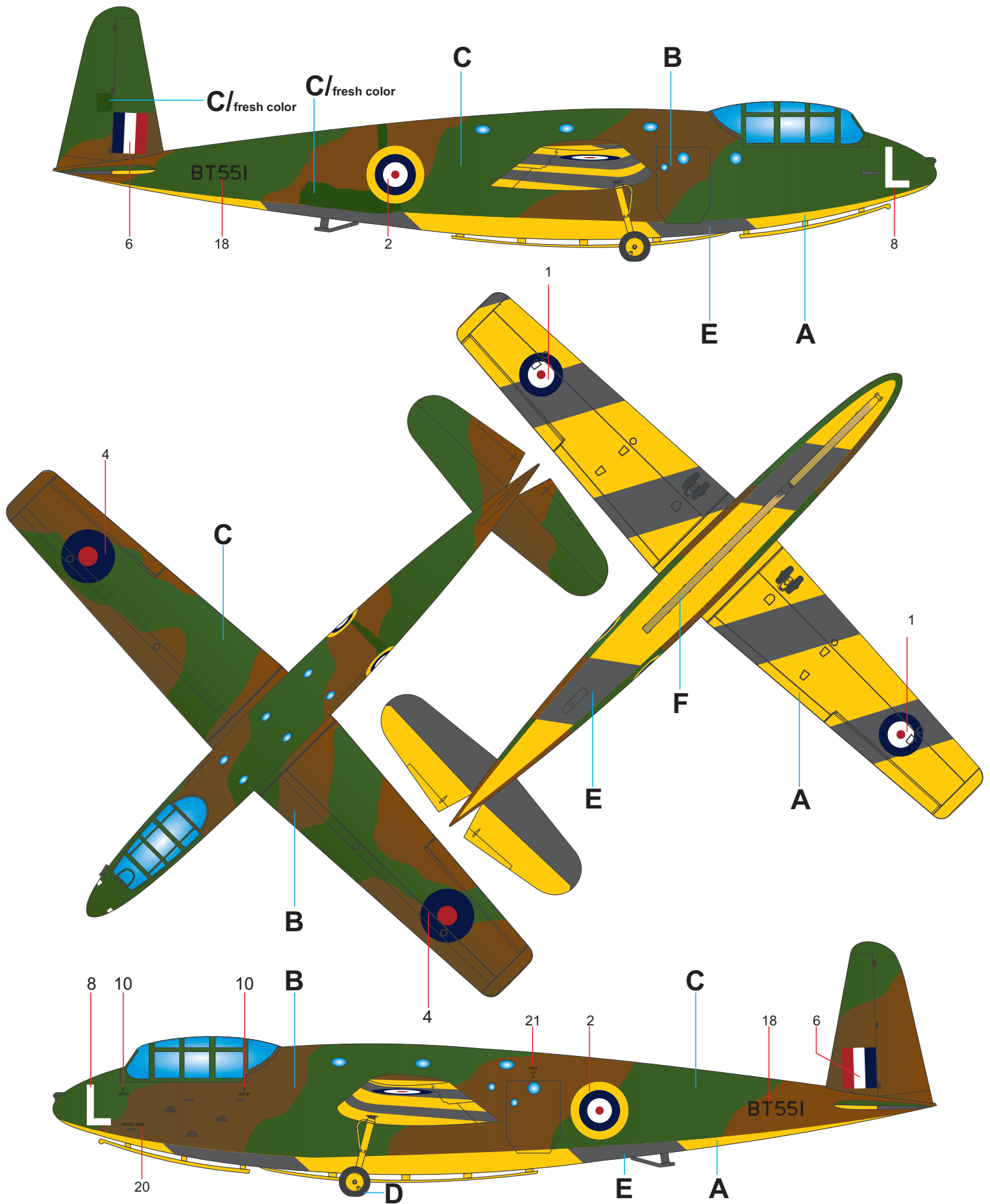
7



8



GAL.48 Hotspur Mk.II, BT551/L, No.2 Glider Training Unit, Weston-on-the-Green, Oxfordshire, England, 1942.
 GAL.48 Hotspur Mk.II, BT551/L, No.2 Glider Training Unit, Weston-on-the-Green, Oxfordshire, Anglie, 1942.



A
 Yellow
 Žlutá



B
 Dark Earth
 Tmavá zemitá



C
 Dark Green
 Tmavá zelená



D
 Tyre Black
 Barva pneu

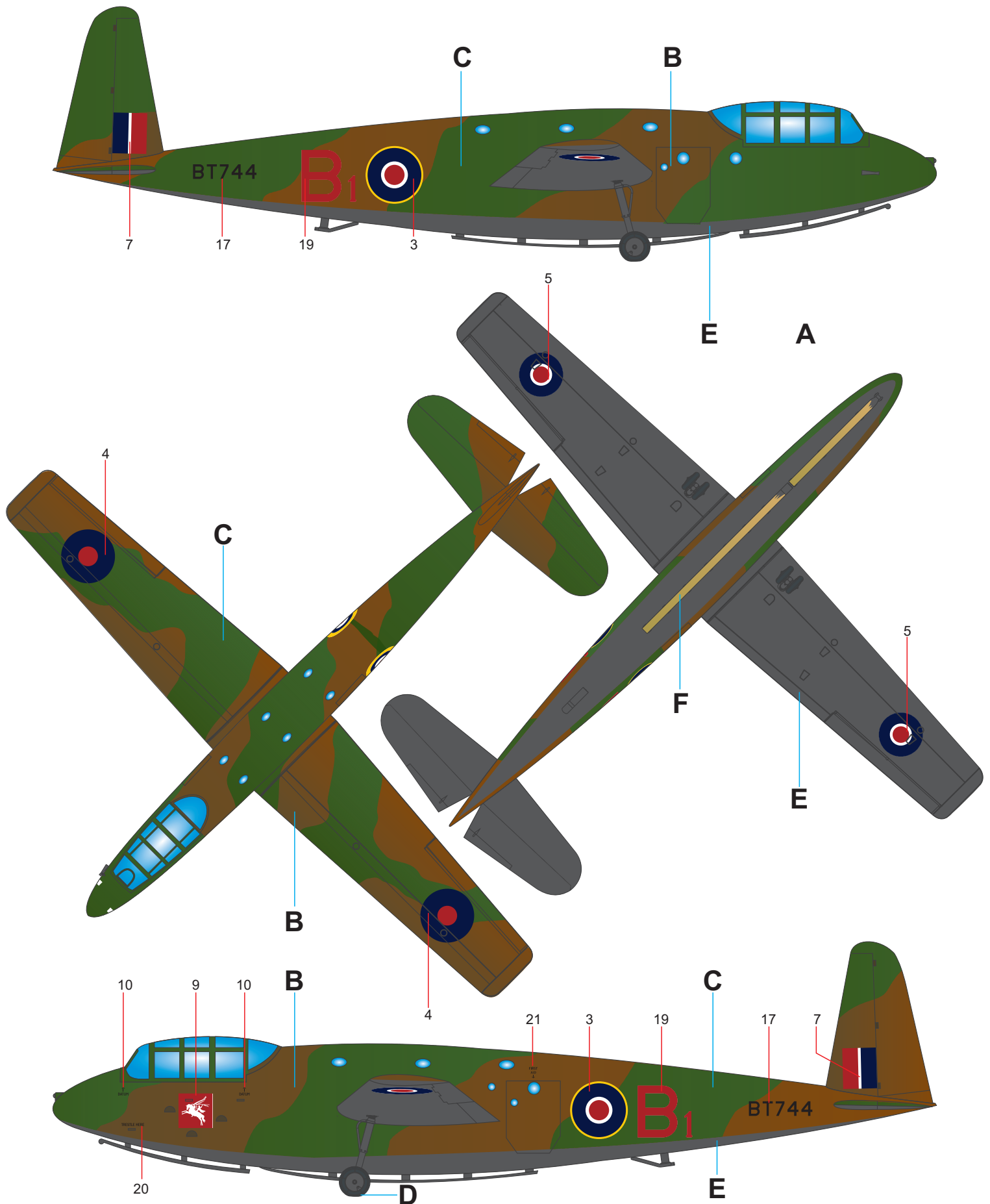


E
 Black
 Černá



F
 Wood
 Dřevo

GAL.48 Hotspur Mk.II, BT744/B1, No.1 Service Flying Training School, RAF base Netheravon, England, 1942.
 GAL.48 Hotspur Mk.II, BT744/B1, No.1 Service Flying Training School, RAF base Netheravon, Anglie, 1942.



SPECIAL HOBBY MODELS, CMK SETS AND FIGURES 1/48 SCALE



TEMPEST
CMK resin sets for Eduard and Special hobby kits

4393
Tempest Napier Sabre Engine (Upper Half)

F48355
Tempest Pilot (seated)

4394
Tempest Fuselage Fuel and Oil Tanks

4415
German WWII Aircraft Maintenance Toolbox

F48358
Siebel Si 204/ Aero C-3 Airman (cleaning canopy glazing)

F48361
P-51D Mustang Pilot ETO, Seated

F48292
Commonwealth WWII Fighter Pilot in a Spitfire

F48359
Siebel Si 204/ Aero C-3 Rigger (prop maintenance)

F48367
Luftwaffe WW2 / CS post-war Aircraft Mechanic

F48368
Bf 109G German Pilot, seated

F48357
Siebel Si 204/Aero C-3 Mechanic (engine repair)