

Typhoon Mk.Ib

eduard

BRITISH WWII FIGHTER

1/48 SCALE PLASTIC KIT

#11117



INTRO

Hawker Typhoon Mk. Ib "Car Door"

The Hawker Typhoon was one of the worst British fighters of World War II in service, some people say. But, as they do not forget to add, it was one of the best ground attack aircraft of its time. And, more to it, the story of Typhoon is, to some extent, something like the first part of the famous trilogy. What was the "Unexpected journey" for the Hobbit story, was the Typhoon for the story of the British extraordinary line of Hawker fighters Typhoon, Tempest and Sea Fury. Although the Car door Typhoon has not too much in common with the sleek and outstandingly performing Sea Fury, it was a good base stone...

The "unexpected journey" of the Typhoon from the potential ace maker to the excellent „tin opener“ started just about the time, the Hurricane was entering the service with RAF in December 1937. The Hurricane successor was already on drawing board, thanks to the specification F.18/37, which called for a large single seat high performance fighter. In January 1938 Hawker Aircraft received further details, requiring performance of at least 20 % better than that of the Hurricane. In March 1938 it was specified, the new fighter must achieve maximum speed of at least 400 mph (644 km/h) at an altitude of 20,000 ft (6096 m). As the new fighter was intended to be mightily armed interceptor to eliminate heavy long range escort fighters, the specification required weaponry of twelve .303 in (7,7 mm) Browning machine guns, or, preferably, four 20 mm Hispano cannon, as soon as they were available. Hawker design engineering team led by famous Sydney Camm took on the challenge...

Typhoon in, Tornado out

Due to the requirements a very powerful and steady aircraft had to be built, so a very powerful engine was needed. Two new 2000 hp 24-cylinder engines (both still in development at the time), were in the game. The Rolls & Royce Vulture with traditional V layout and the Napier Sabre with unconventional X layout of the cylinders. It was decided prototypes with each of them would be built: the Type N (stands for Napier) and the Type R (stands for Rolls & Royce). But the Type R, called Tornado, run into the troubles early and the project was stopped. The first prototype of Type N, called Typhoon, got airborne for the first time on February 24th, 1940 and it seemed to be a promising fighter. But the long Sabre engine had to be positioned very close to the leading edge of the wing. Due to it severe vibrations caused the stressed skin to tear away from the rivets during first test flights. Another problem was structural stiffness of the tail assembly, as it had tendency to collapse on higher speeds. Despite those problems and carbon dioxide from exhausts protruding to the cabin, the production order for first variant, the Typhoon Mk.Ia, was placed.

From fighter to strafier

The first production Typhoon Mk.Ia (R7082) flew for the first time on May 26th, 1941. Armed with 12 Brownings it mostly served as the platform for operational tactics development. But the cannon-armed Typhoon Mk.Ib followed early, as the Air Ministry called for its operational status to counter the new Fw 190s. The decision to send the pilots to the battle to fly plane still under development was justified by the high speed of Typhoon and its massive firing power, but during the first nine months of service, more Typhoons were lost due to the structural or engine troubles than in combat. Especially the power dive resulted frequently in structural failure of the tail.

Despite the problems operations continued and the accident rate declined as the engine troubles were solved to reasonable extent and structure of the tail assembly was strengthened. The No. 609 Squadron, led by Roland Beamont, moved to Manston in November 1942 to counterattack numerous raids of Fw 190s. Fast Typhoons recorded reasonable success, although their thick wing profile was not very suitable to high altitude battles. In other hand, together with their massive firing power they were recognized as a perfect strafing platform, carrying out more and more sorties in this role. The success led to trials with two 250 lb. or two 500 lb. bombs carried on underwing racks. The load was later increased to two 1,000 lb. bombs and the late Typhoons were also able to carry eight RP-3 unguided rockets, allowing them to attack heavily armed targets. The rising weight (bombs, rockets and added armor) required bigger brake discs and also some added take off power. This resulted in adoption of four blade propeller (Rotol or De Havilland). It was not an straightforward process, as the oil leak from the new propeller forced some squadrons to retrofit their beasts with the older three propeller ones. As the Secretary of State wrote on March 25th, 1944: "In reverting to the three bladed propeller it is necessary also to introduce a modification to the Tempest type tail in order to prevent recurrence of the vibration trouble." So the Typhoons started to receive the tail of its successor and it was not only due to the better handling characteristics, but also as the attempt to solve the vibrations problems

Evolution of canopy

The development of the "Tiffany", how was the Typhoon nicknamed, addressed most of weak points of the engine and airframe. The most remarkable change to the airframe was replacement of the „Car Door“ cabin to the „Bubble“ sliding canopy.

First Typhoons were produced with cabin accessible by cockpit doors on the port side with transparent roof opening to the left. Behind the pilot the metal dorsal fairing with the mast for the radio aerial protruding through it limited pilot's rear view. During 1941 the solid metal aft dorsal fairing was replaced with a transparent one and shape of the pilot's head armour plate was modified to allow better rear view. Despite it, the overall pilot's visibility was still limited by canopy framing and equipment inside, so from August 1943 the aerial mast was moved back on the rear fuselage and changed to the whip type. Meanwhile from January 1943 a new, one piece sliding bubble canopy was tested (on the Typhoon Mk.Ib serial R8809) and from November 1943 all production aircraft from JR333 on were fitted with it. Furthermore, some of the existing Typhoons were modified using the conversion kits, while the others retained the "coffin-hood" canopy and served in second line duties after the D-Day. Although all 26 operational squadrons of Typhoon Mk.Ib were fully employed in ground attack role at the time of D-Day, their pilots shot down 246 enemies with John R. Baldwin being the most successful ace on Typhoon claiming 15 victories plus one shared and four damaged enemy planes. It is also interesting the black and white recognition stripes were first adopted for Typhoons as their overall shape similarity to Fw 190 caused friendly fire occasionally.



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.



Před započítím 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.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOU



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

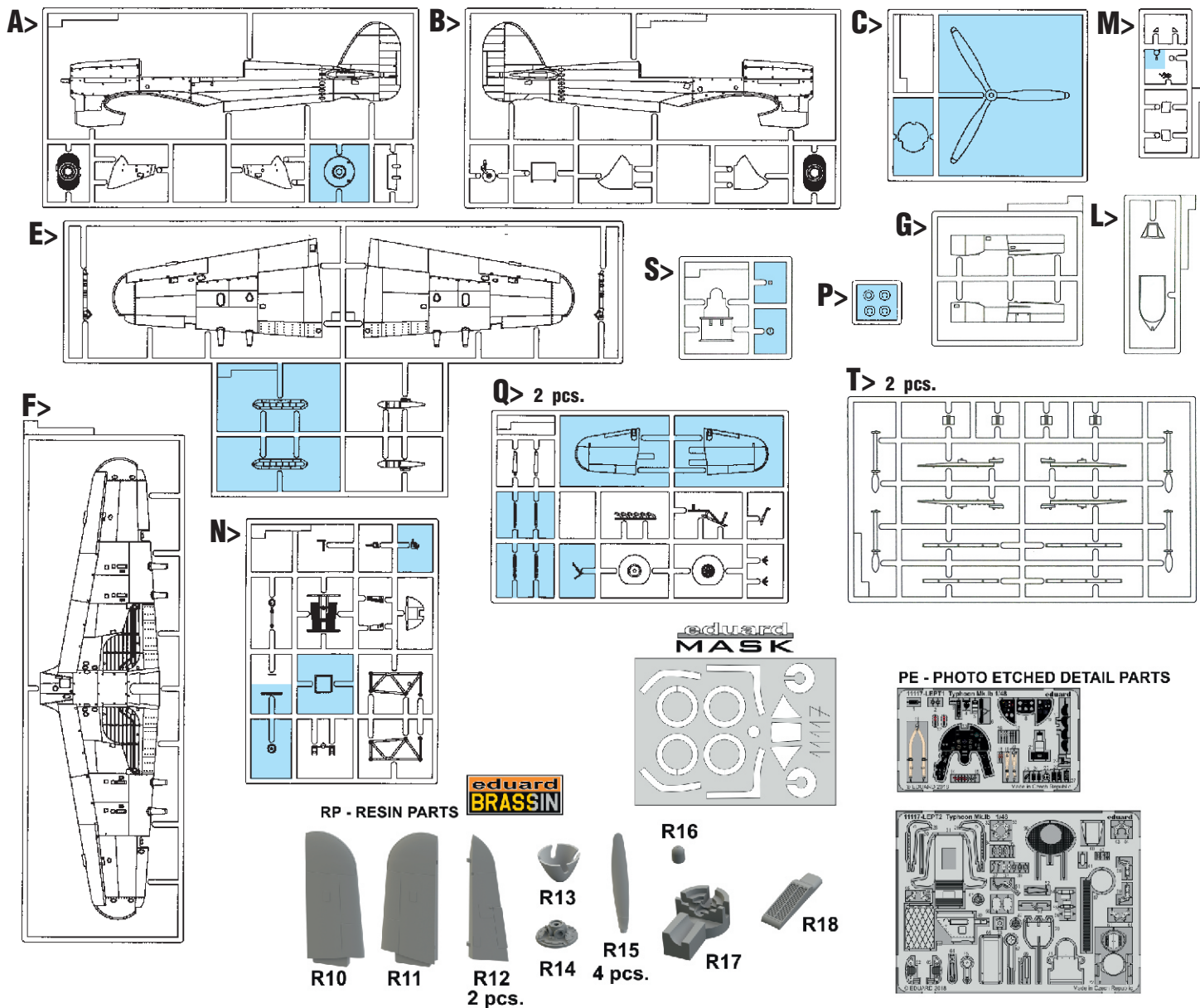


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



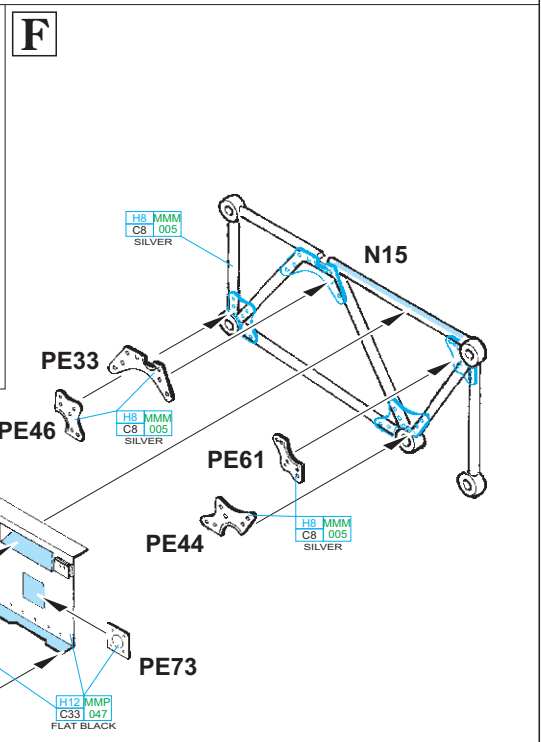
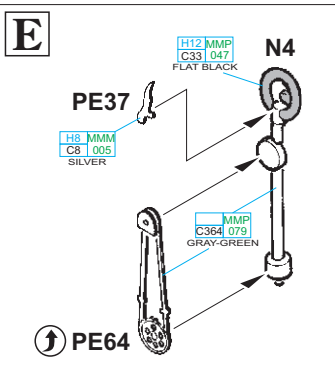
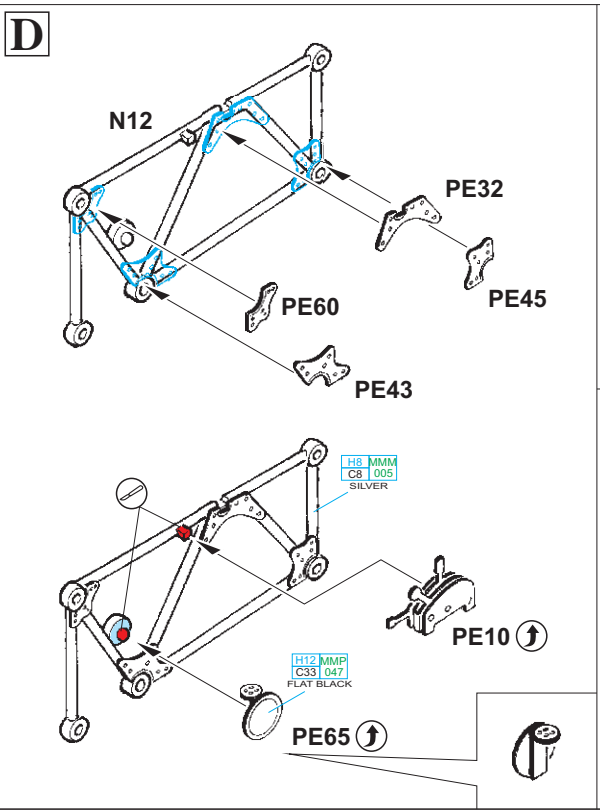
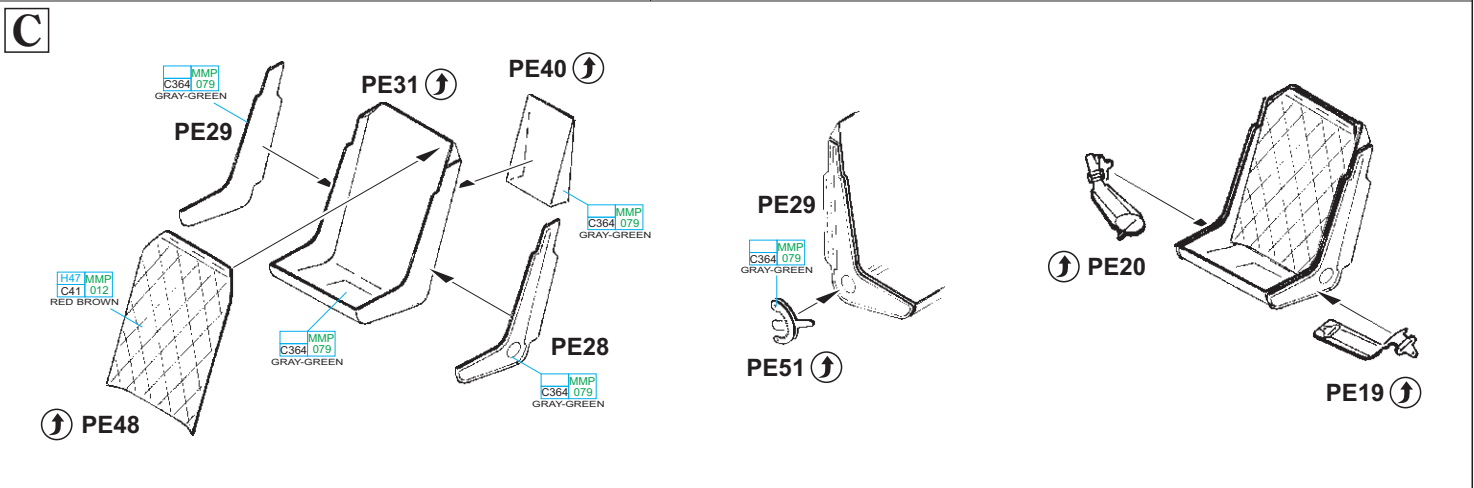
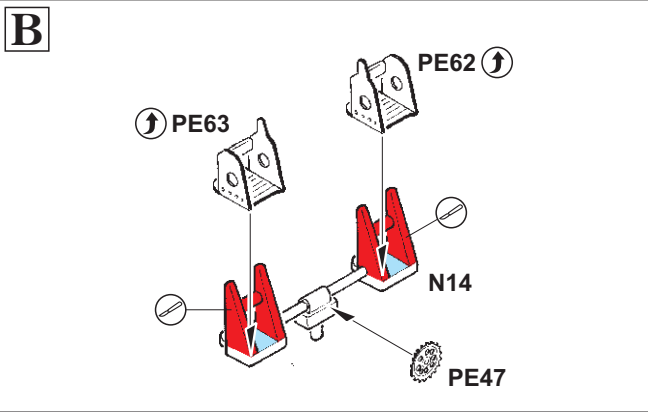
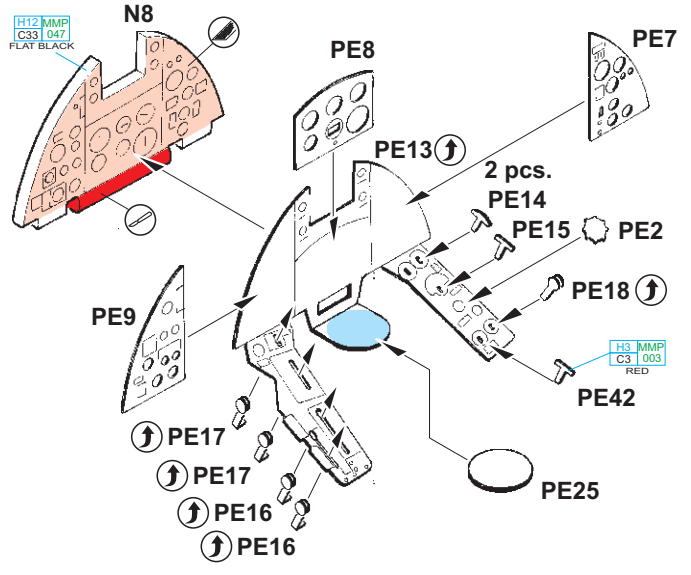
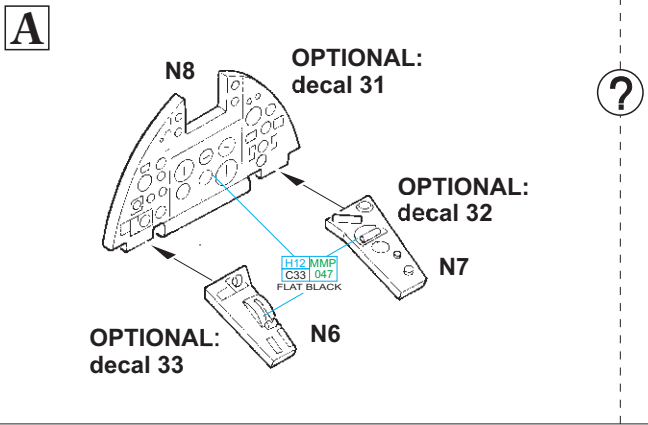
PEINTURE

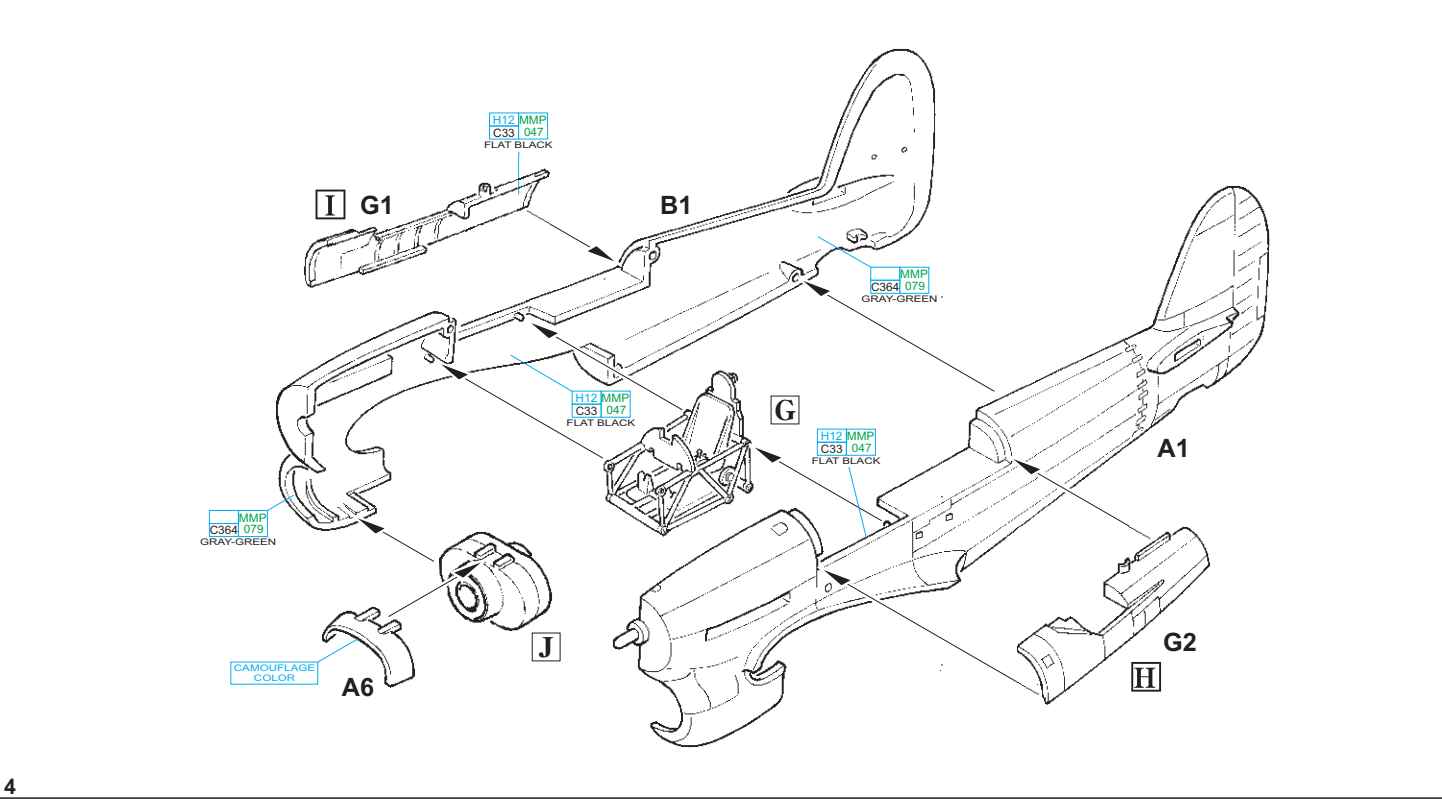
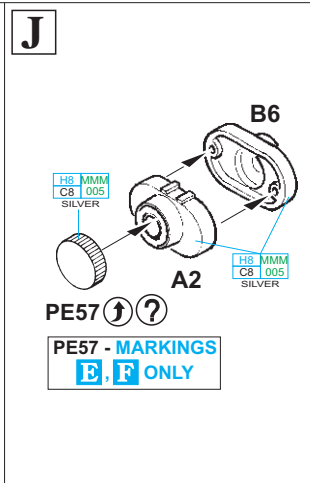
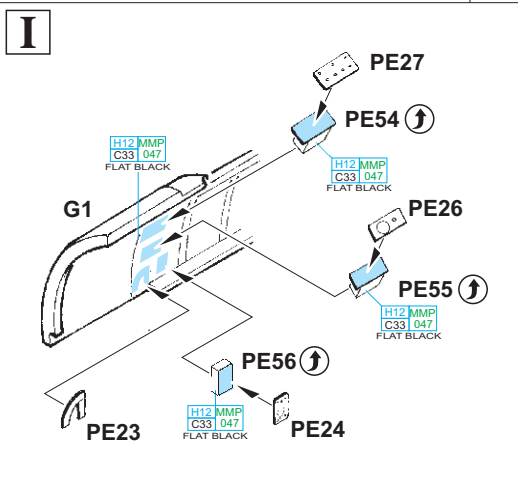
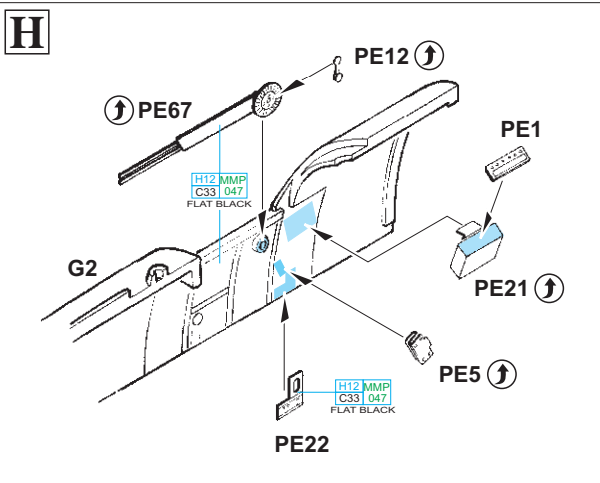
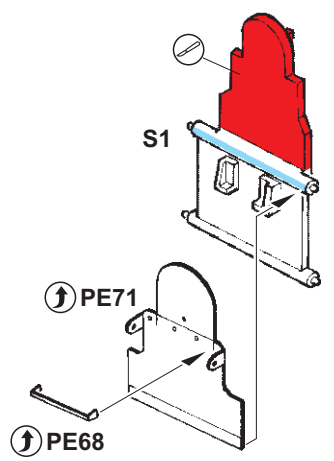
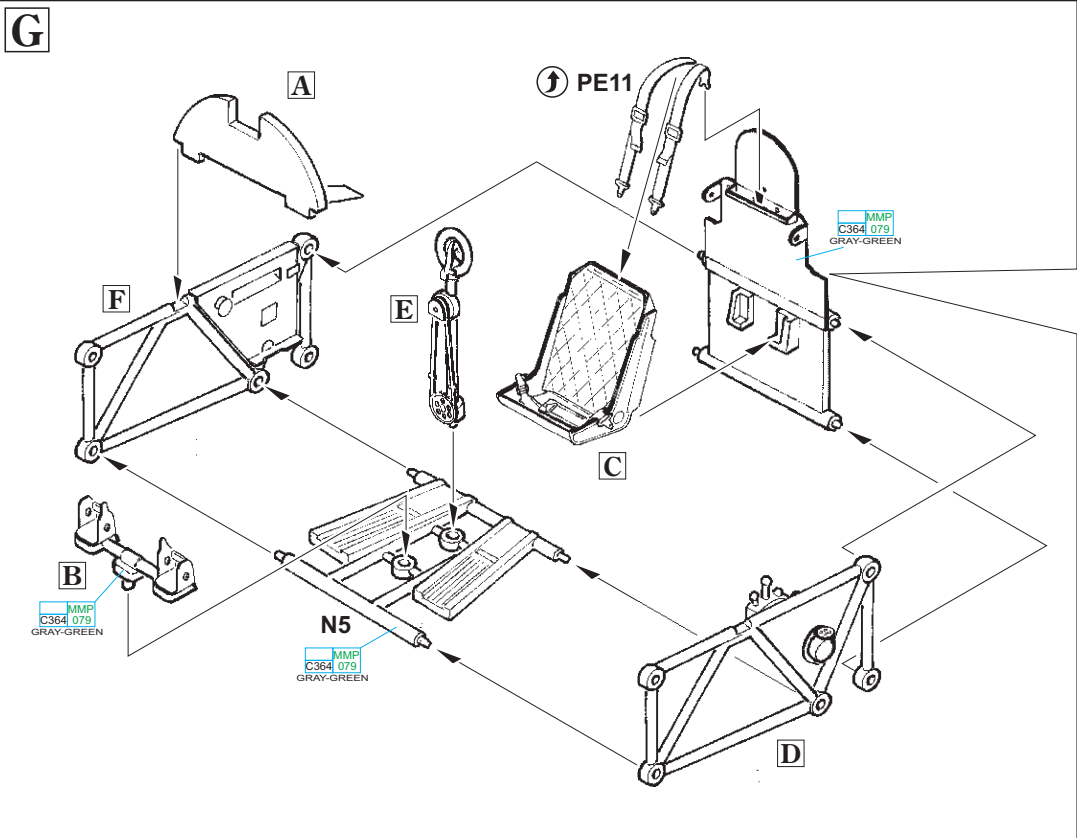


色

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H3	C3	[MMP-003]	RED
H4	C4	[MMP-007]	YELLOW
H5	C5	[MMP-048]	BLUE
H8	C8	[MMM-005]	SILVER
H11	C62	[MMP-001]	FLAT WHITE
H12	C33	[MMP-047]	FLAT BLACK
H47	C41	[MMP-012]	RED BROWN
H74	C368	[MMP-080]	SKY
H77	C137	[MMP-040]	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H307	C307	[MMP-074]	GRAY
H330	C361	[MMP-077]	DARK GREEN
H335	C363	[MMP-094]	MEDIUM SEAGRAY
	C362	[MMP-093]	OCEAN GRAY
	C364	[MMP-079]	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC213	[MMM-006]	STEEL
	MC214	[MMP-001]	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM06	[MMC-001]	CHROME SILVER





MARKINGS C, D, F ONLY

eduard
BRASSIN

MC213
MMM
006
STAINLESS

RP18

PE66

E7

E6

MARKINGS
A, B, E, F
ONLY

MARKINGS
A, B, E, F
ONLY

MARKINGS
C, D ONLY

MARKINGS C, D, F ONLY

eduard
BRASSIN

RP12

RP11

RP12

RP10

eduard
BRASSIN

A4

E5

SM06
MMC
001
CHROME SILVER

H8 MMM
C8 | 005
SILVER

PE39

A4 → A3

PE50

B4 ↔ B5

H8 MMM
C8 | 005
SILVER

MC213
MMM
006
STAINLESS

PE59 → PE58
right left

H8 MMM
C8 | 005
SILVER

Q7

B5

B4

H8 MMM
C8 | 005
SILVER

Q7

H8 MMM
C8 | 005
SILVER

Q6

PE41

PE72 ↕

PE57

SM06
MMC
001
CHROME SILVER

PE39

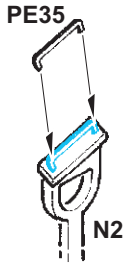
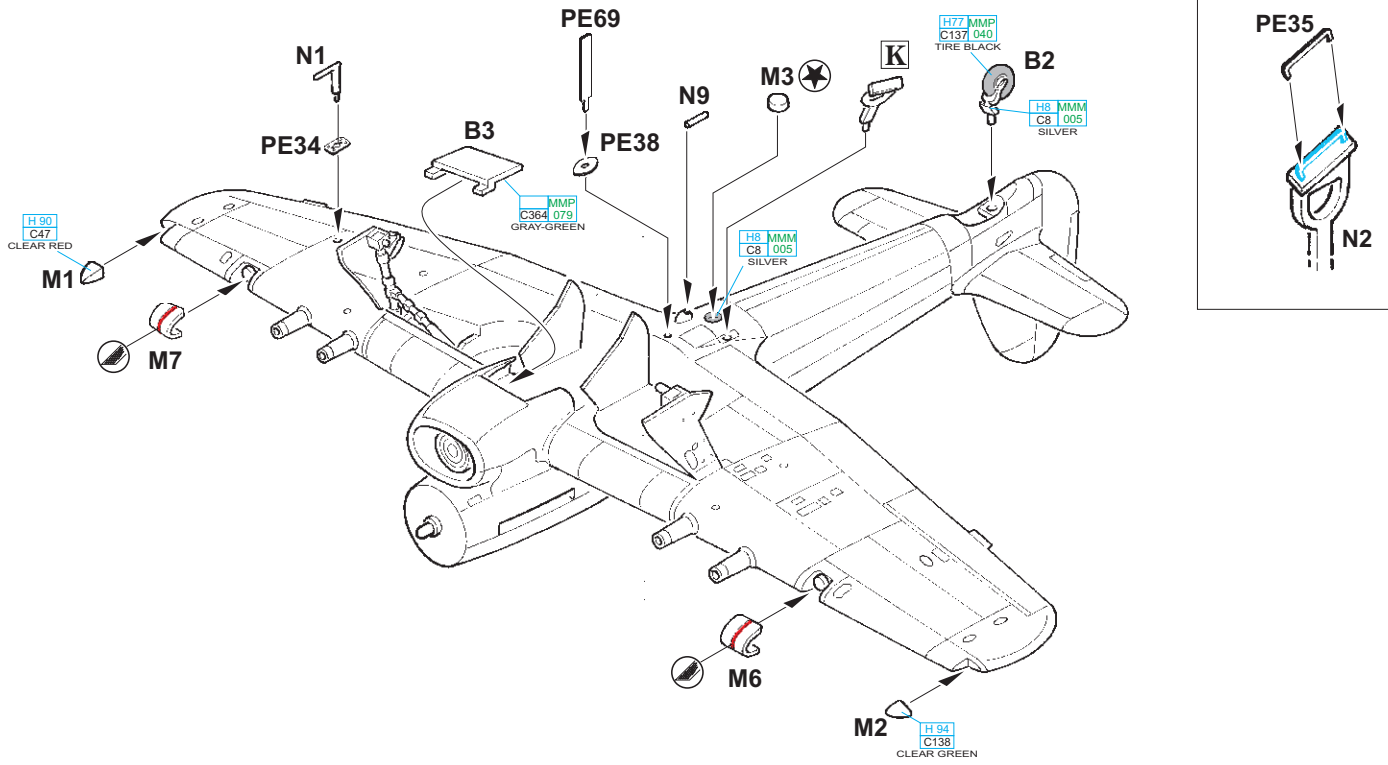
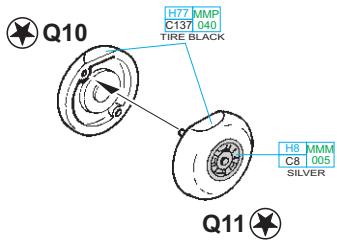
H8 MMM
C8 | 005
SILVER

A3

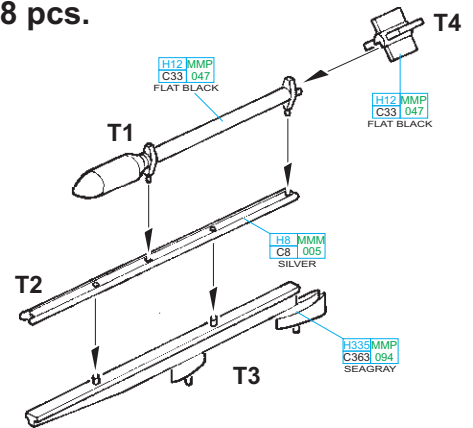
PE36 - MARKING
E ONLY

↕ PE36

PE72 - MARKINGS
E, F ONLY

K**L** 2 pcs.

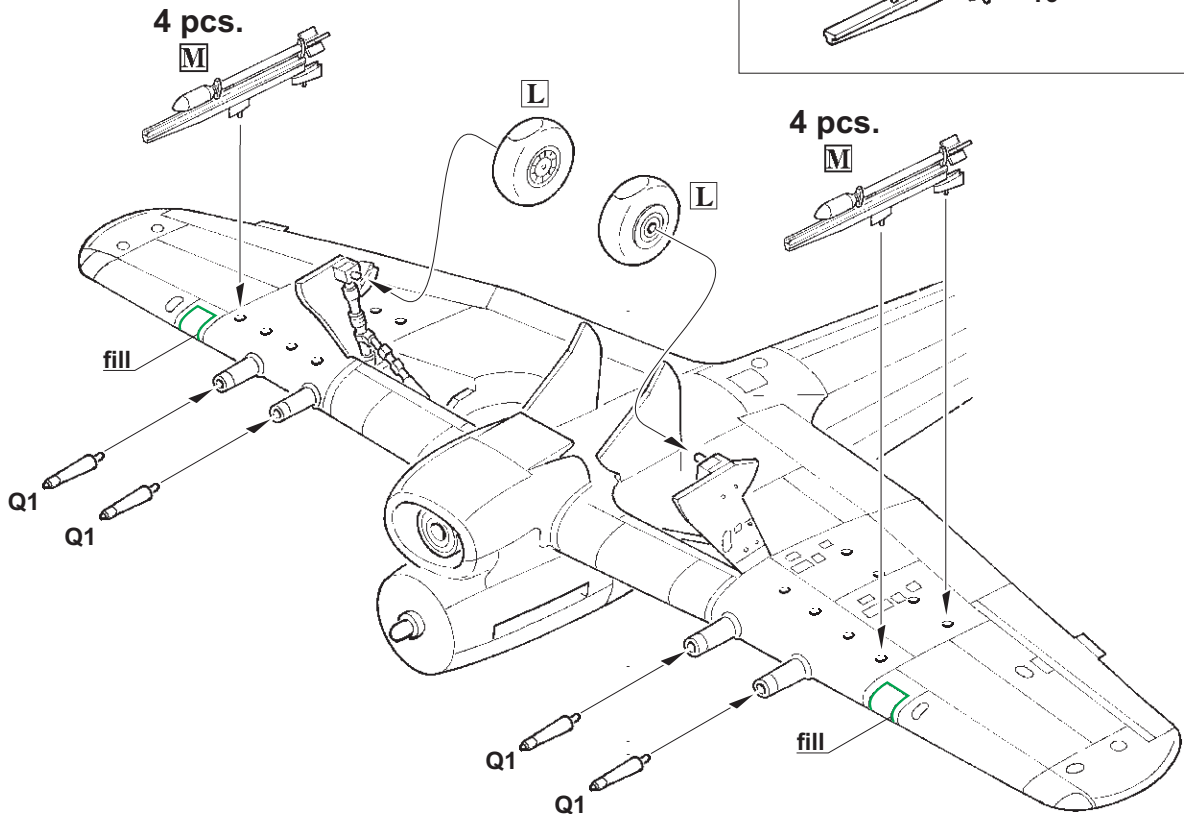
**MARKINGS
A;B;E;F
ONLY**

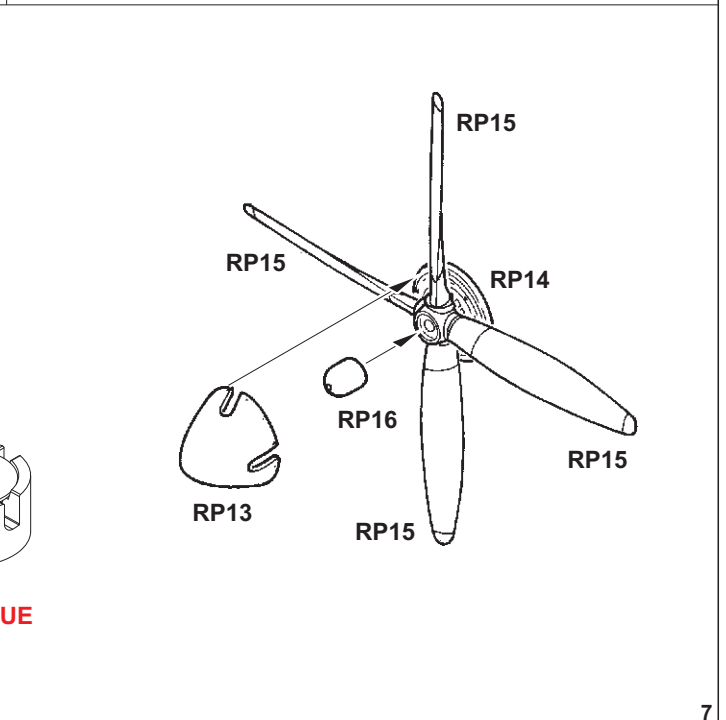
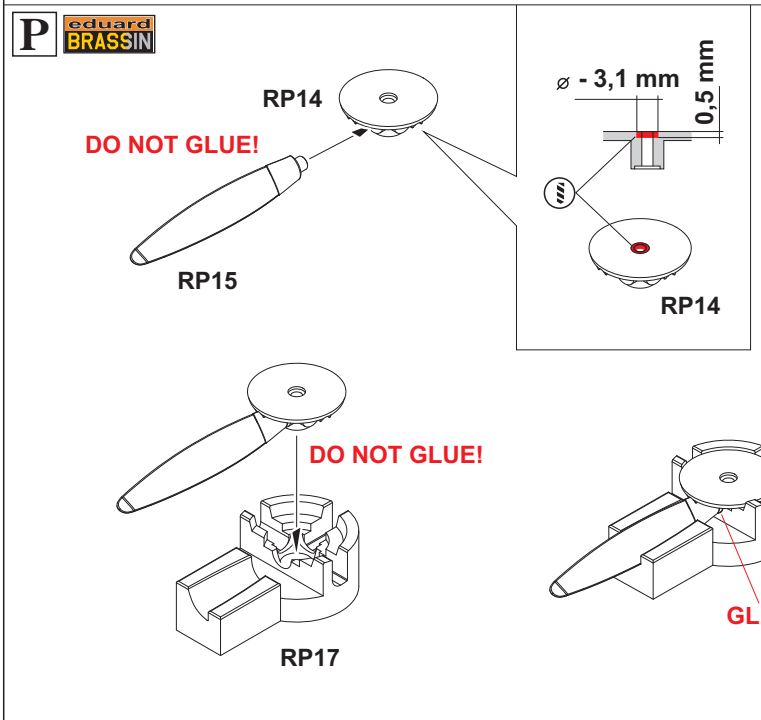
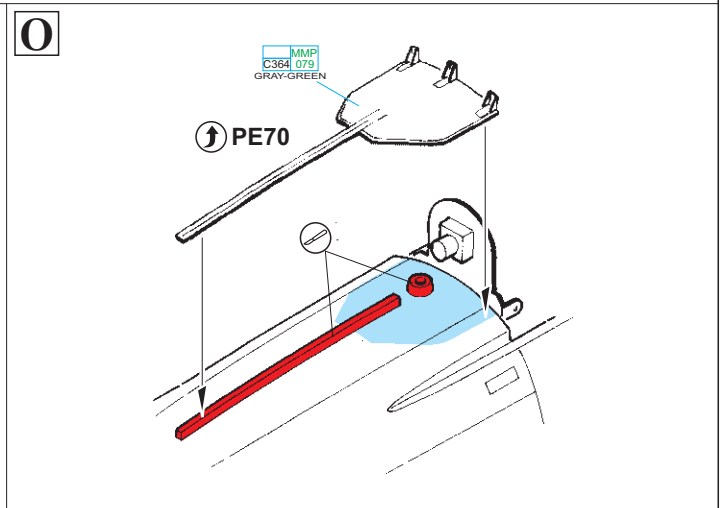
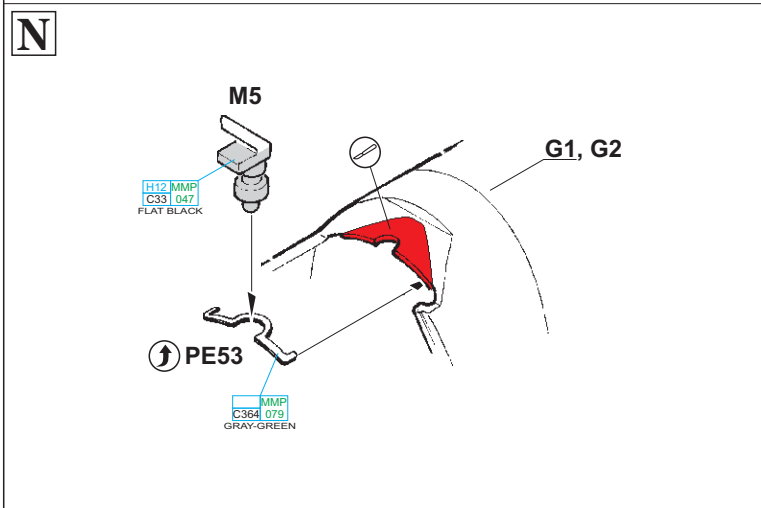
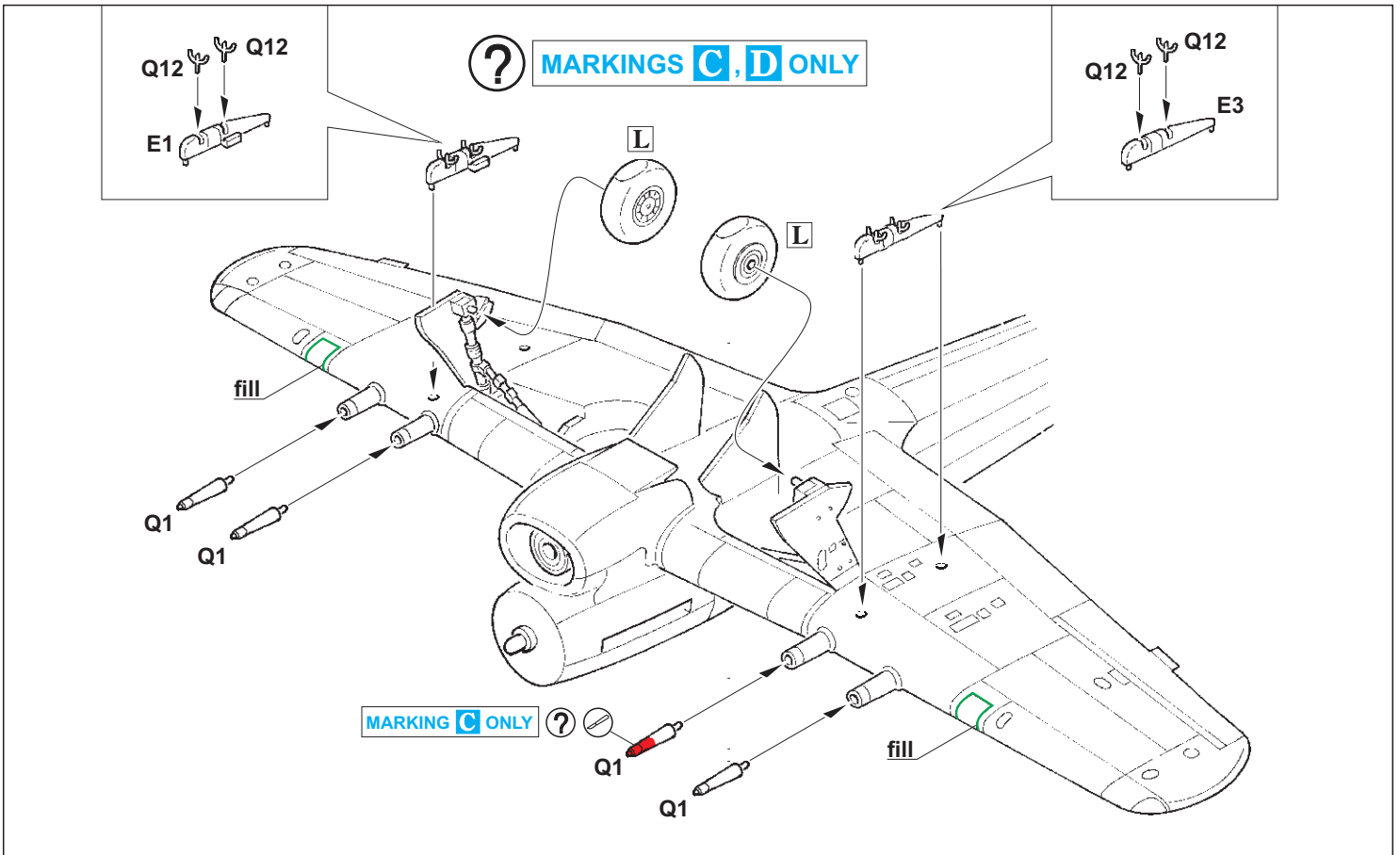
M 8 pcs.

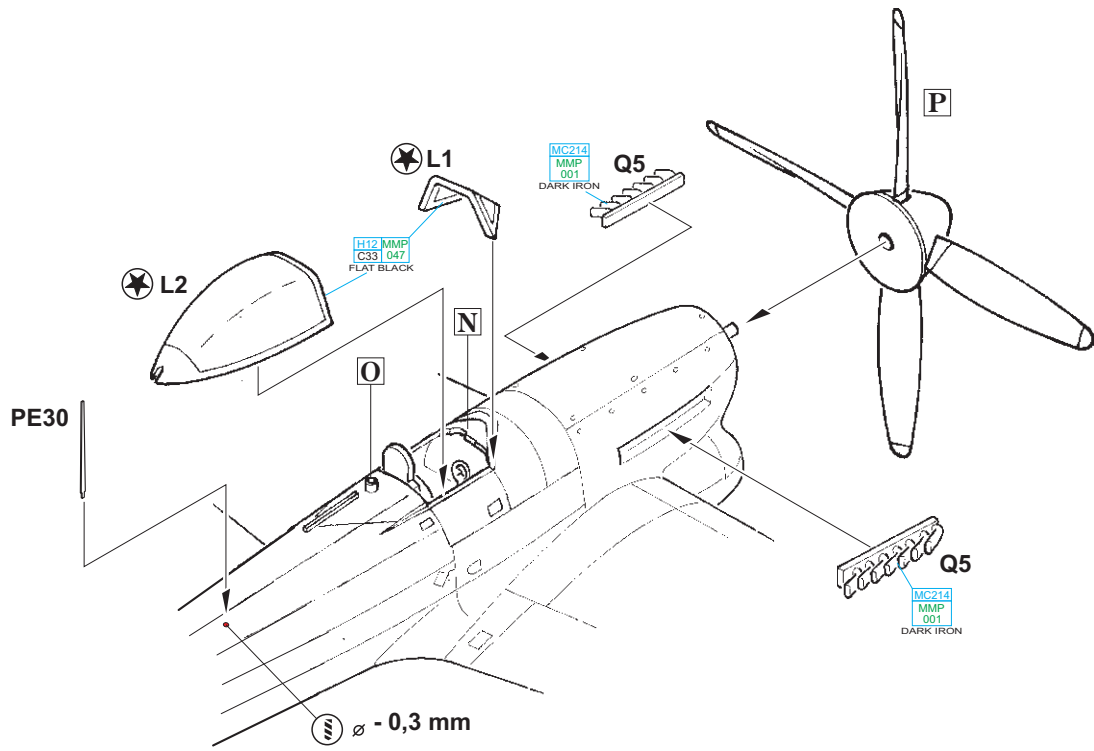
4 pcs.

M**L****L**

4 pcs.

M

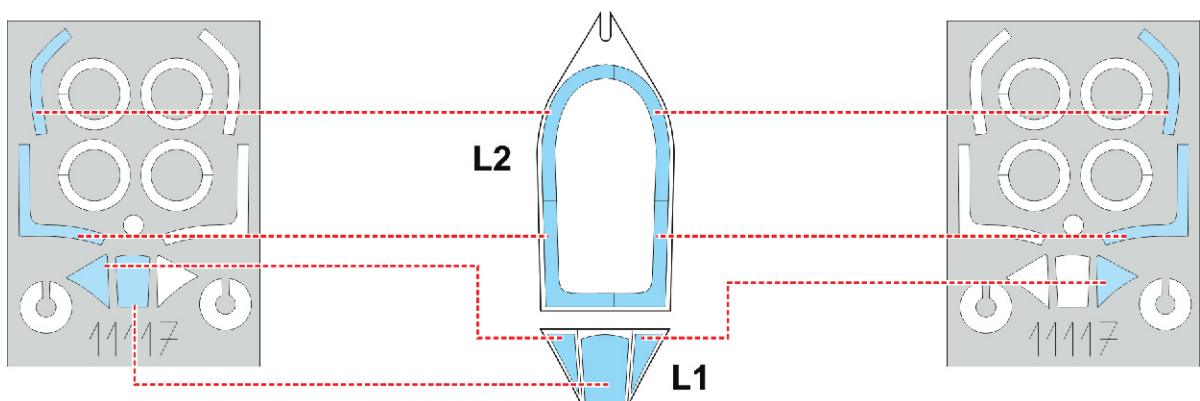
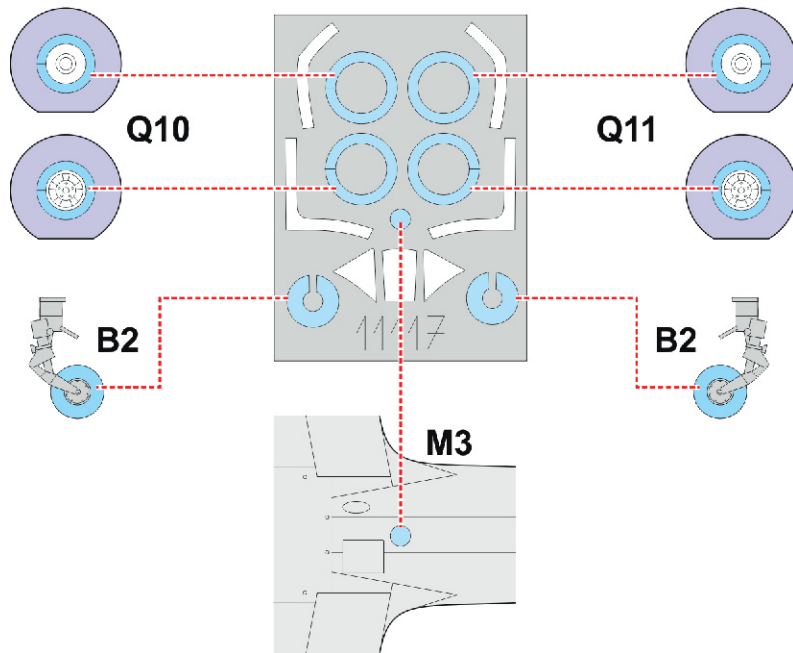




eduard
MASK

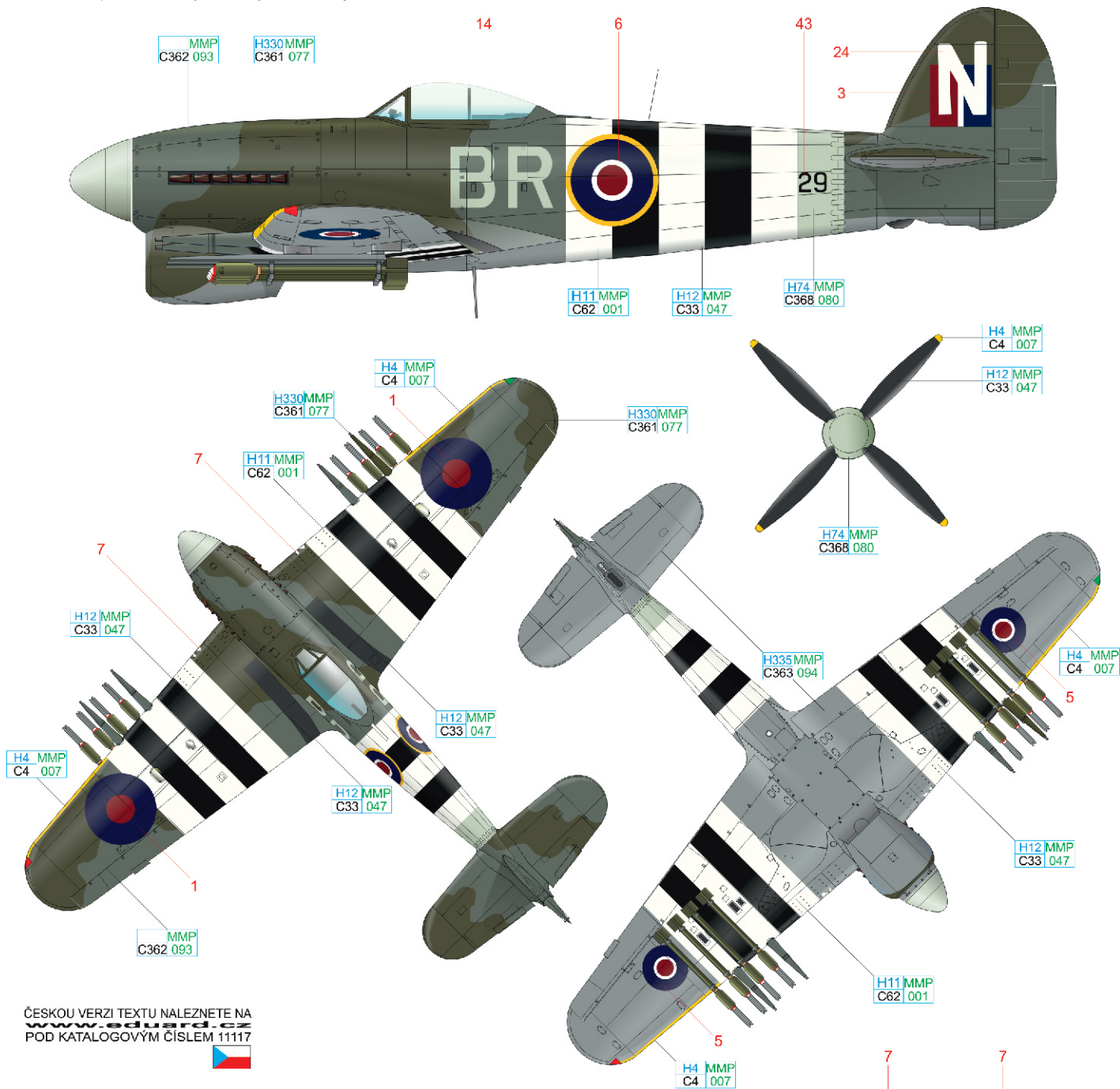
11117

LIQUID MASK ■

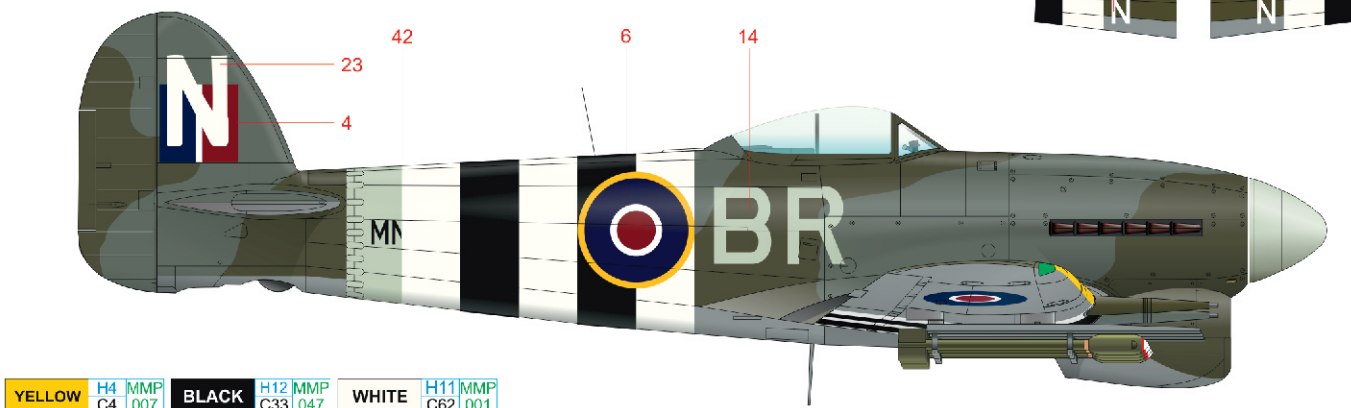


A MN529, F/O Ian Handyside, 184. squadrona, 129. wing, RAF Westhampnett, Velká Británie, červen 1944

MN529 byl k 184. squadroně přidělen 1. června 1944, šlo o jeden z prvních Typhoonů se čtyřlístou vrtulí ve službě. Létal s ním F/O Ian G. Handyside a v krátké době dostal invazní pruhy, které na trupu zakryly písmeno N z individuálního označení stroje. Proto bylo toto písmeno napsáno na svislou ocasní plochu. Po několika operačních letech bez prachového filtru z prašných letišť typu R&R (refuel & rearm – natankuj a nabij) v Normandii byl odeslán k opravě. Po jejím provedení byl odeslán k 193. squadroně, avšak 12. října 1944 byl během operačního letu sestřelen. Ian Handyside byl povýšen do hodnosti FI/Lt a pokračoval v operačním létání až do 14. ledna 1945, kdy byl jeho Typhoon zasažen protiletadlovým dělostřelectvem, Handyside musel přistát na území ovládaném nepřítelem a zbytek války strávil v zajateckém táboře.



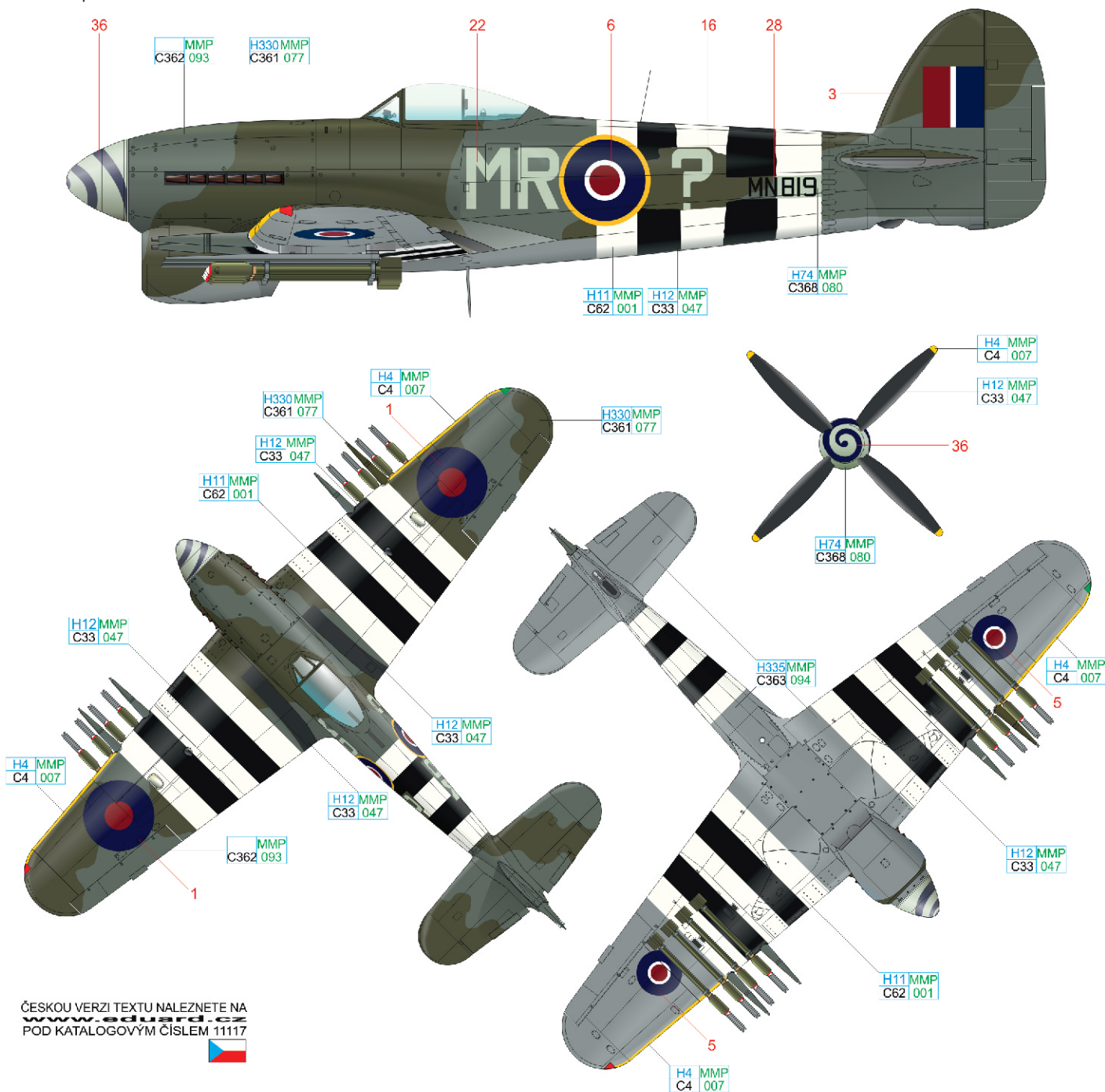
ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA www.eduard.cz POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 11117



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

B MN819, S/Ldr Jack Collins DFC, 245. (North Rhodesian) squadrona, 121. wing, RAF Holmsley South, Velká Británie, červen 1944

Ve dnech 6. a 7. června 1944 přišla 245. squadrona o tři Typhoony. MN819 dostala jednotka 8. června jako náhradu. Nejdříve nosil označení MR-Y, ale brzy jej začal používat velitel squadrony S/Ldr Jack Collins DFC. Tehdy se označení změnilo na „?“ a vrtulový kužel dostal modrou spirálu (modrá barva byla pravděpodobně stejná jako na kokardách). Collins padl 11. srpna 1944 při posledním letu, jímž měl zkompletovat operační túru. Zahájil ji na Hurricanech a přes 3. squadronu se v roce 1943 dostal až k Typhoonům. Velení 245. squadrony se ujal v září 1943. S Typhoonem MN819 Collins havaroval 18. července na letišti B.5 Le Fresno - Camilly, když při přistání díky poruše podvozku skončil koly vzhůru. Po opravě byl stroje přidělen k 181. squadroně a 1. dubna 1945 se stal obětí protiletadlového dělostřelectva.



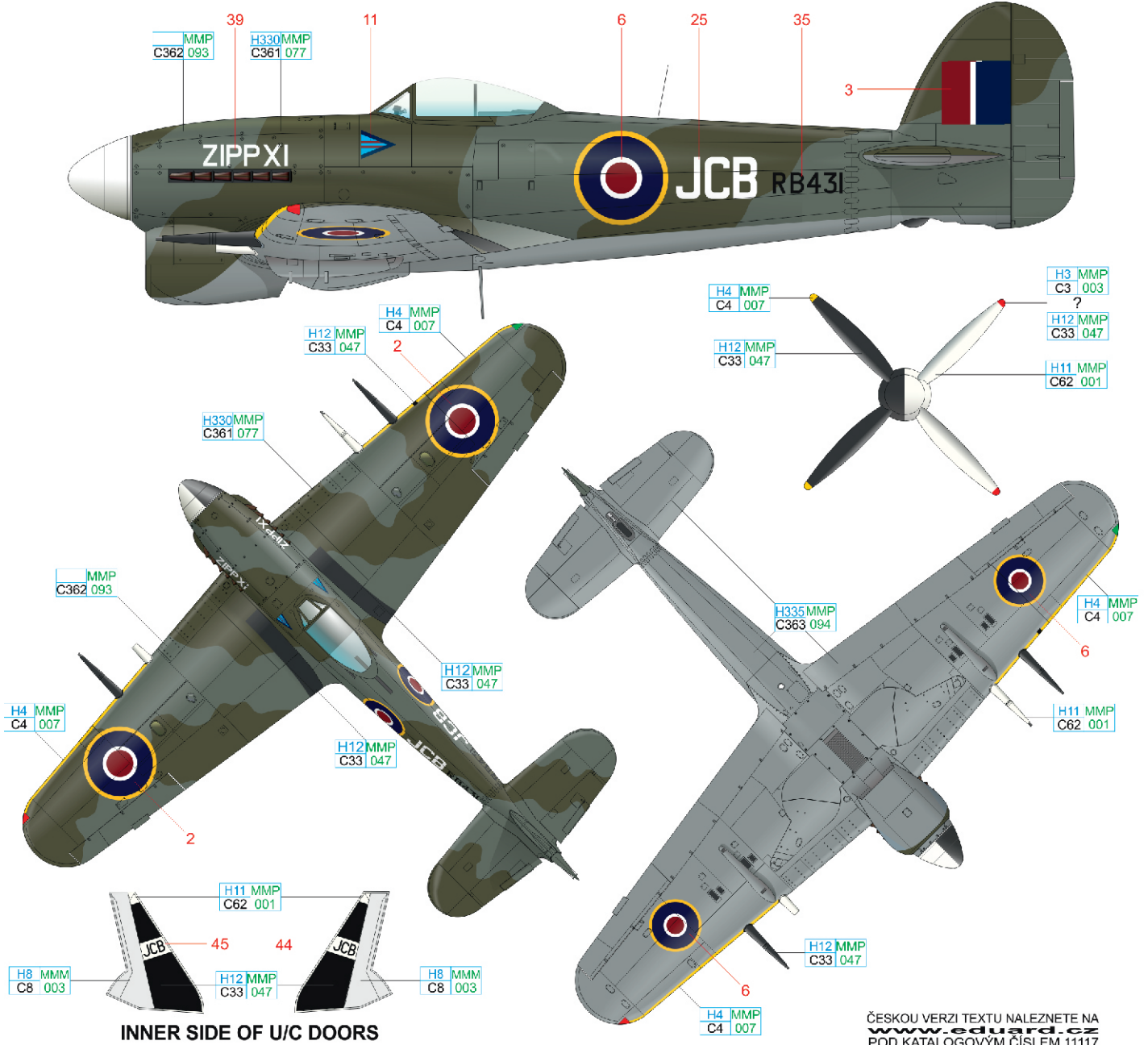
ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA www.eduard.cz POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 11117



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

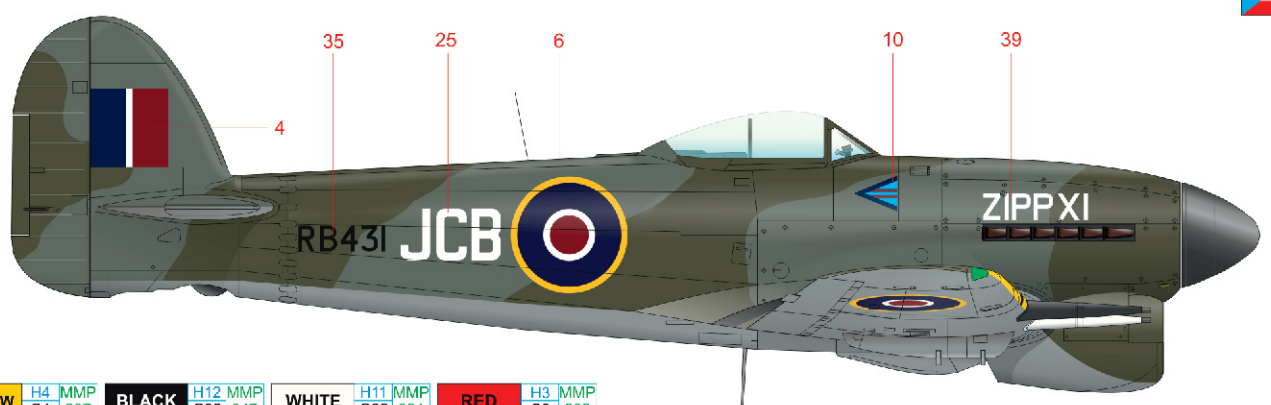
C RB431, W/Cdr John 'Zipp' Button DSO, DFC, 123. wing, B.103 Plantlünne, Německo, duben 1945

Po dokončení výcviku na konci roku 1941 působil John Chester Button v roli instruktora u 17 (P)AFU. V srpnu 1943 byl odeslán k 59 OTU vyzbrojené Hurricany jako žák. Na konci listopadu 1943 byl jako nadpočetný Ft/Lt převelen ke 195. squadroně vyzbrojené Typhoony. Na počátku února 1944 převzal velení jednoho z Flightů u 197. squadrony a na tomto postu setrval až do předvečer invaze do Normandie, kdy byl ustanoven velitelem 193. squadrony sídlící na základně Needs Oar Point. Od konce srpna pak velel jedné ze squadron 3 TEU (později přeznačené na 55 OTU) a dne 17. ledna 1945 byl převelen k 123. wingu na letiště B.77 Gilze-Rijen jako Wing Commander Flying. Po dvou týdnech v nové funkci začal létat na svém osobním Typhoonu RB431, označeném iniciálami jeho jména a pojmenovaném Zipp IX, šlo o jeho jedenáctý Typhoon. Buttonův letoun nesl 35mm kameru (snímající skrz malý otvor v pravé polovině křídla) a dopředu směřující fotoaparát (nahradil levý vnitřní kanon). Po DFC byl vyznamenán také DSO. Po válce sice byly Typhoony vyzbrojené squadrony 123. wingu rozpuštěny, ale Button u jednotky zůstal. Na počátku roku 1946 byly k wingu přiřazeny dvě squadrony s Tempesty Mk.V a Button si jeden z nich pojmenoval Zipp XII. RB431 byl po návratu do Velké Británie a po krátkém uskladnění u 51 MU v Lichfieldu, v dubnu 1946 sešrotován.



INNER SIDE OF U/C DOORS

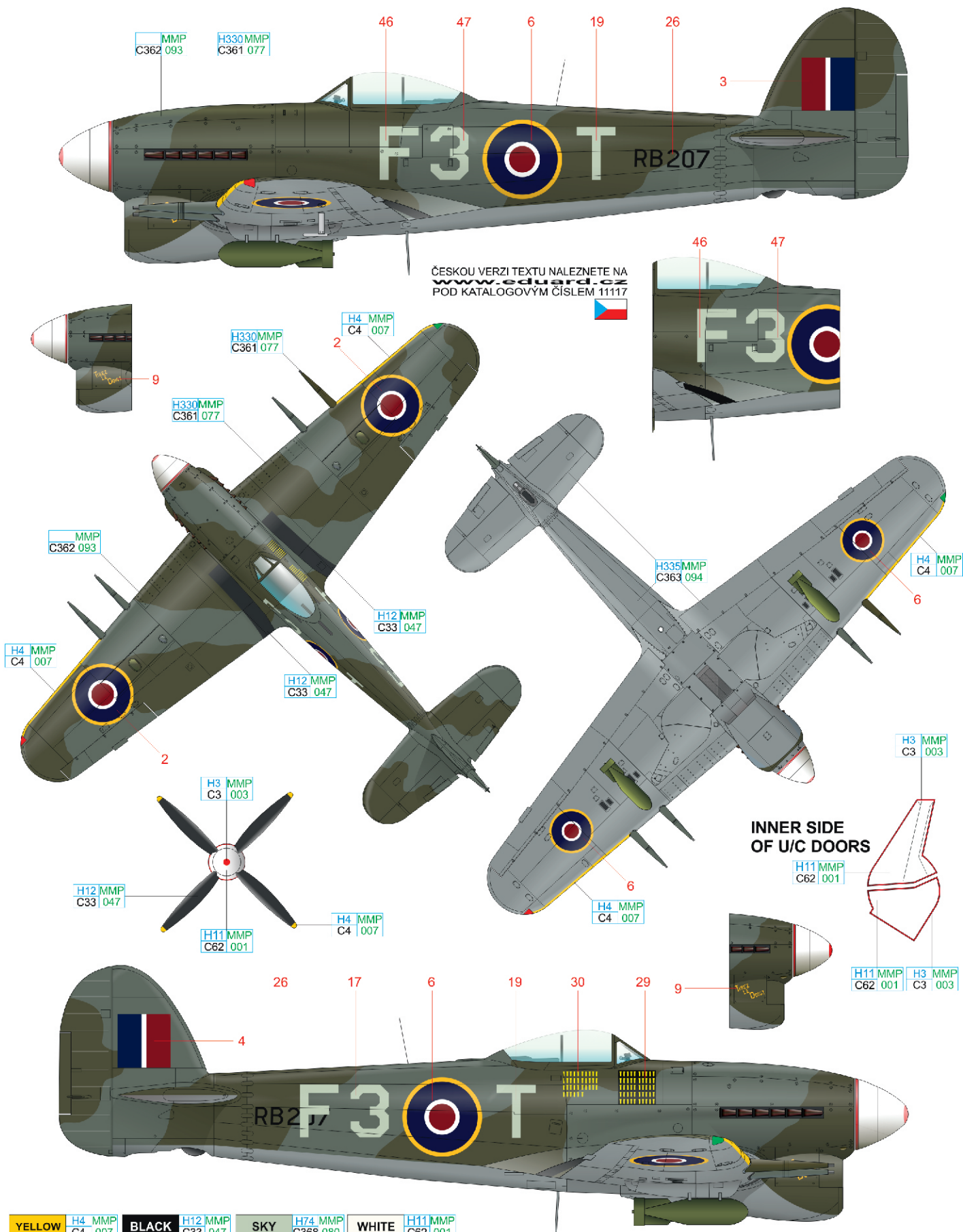
ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA www.eduard.cz POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 11117



YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047	WHITE	H11 MMP C62 001	RED	H3 MMP C3 003
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	SILVER	H8 MMM C8 003

D RB207, F/O Bill Beatty, 438. (RCAF) squadrona, 143. (RCAF) wing, B.150 Hustedt, Německo, květen 1945

Tento letoun převzala 20 MU dne 27. září 1944, na konci listopadu byl přidělen k 143. wingu, kde sloužil u 438. squadrony. U ní strávil celé své bojové nasazení. Formálně byl přidělen F/O W. L. Beattymu, ale ve skutečnosti s ním létala řada dalších pilotů jednotky. Nicméně pozemní personál poctivě zaznamenával všechny bojové lety na levém boku trupu – jejich celkový počet se měl zastavit na čísle 93. Pár týdnů před dosažením této mety Beatty ukončil bojovou túru. Nápis „Tirez le Doigt“ na krytu chladiče je francouzským ekvivalentem rčení používaného u RAF „Get your finger out“, což znamená „přestaň ztrácet čas a pokračuj v práci“. Po rozpuštění 143. wingu na konci srpna 1945 se RB207 vrátil do Velké Británie a v průběhu prosince byl u 83 GDC sešrotován.



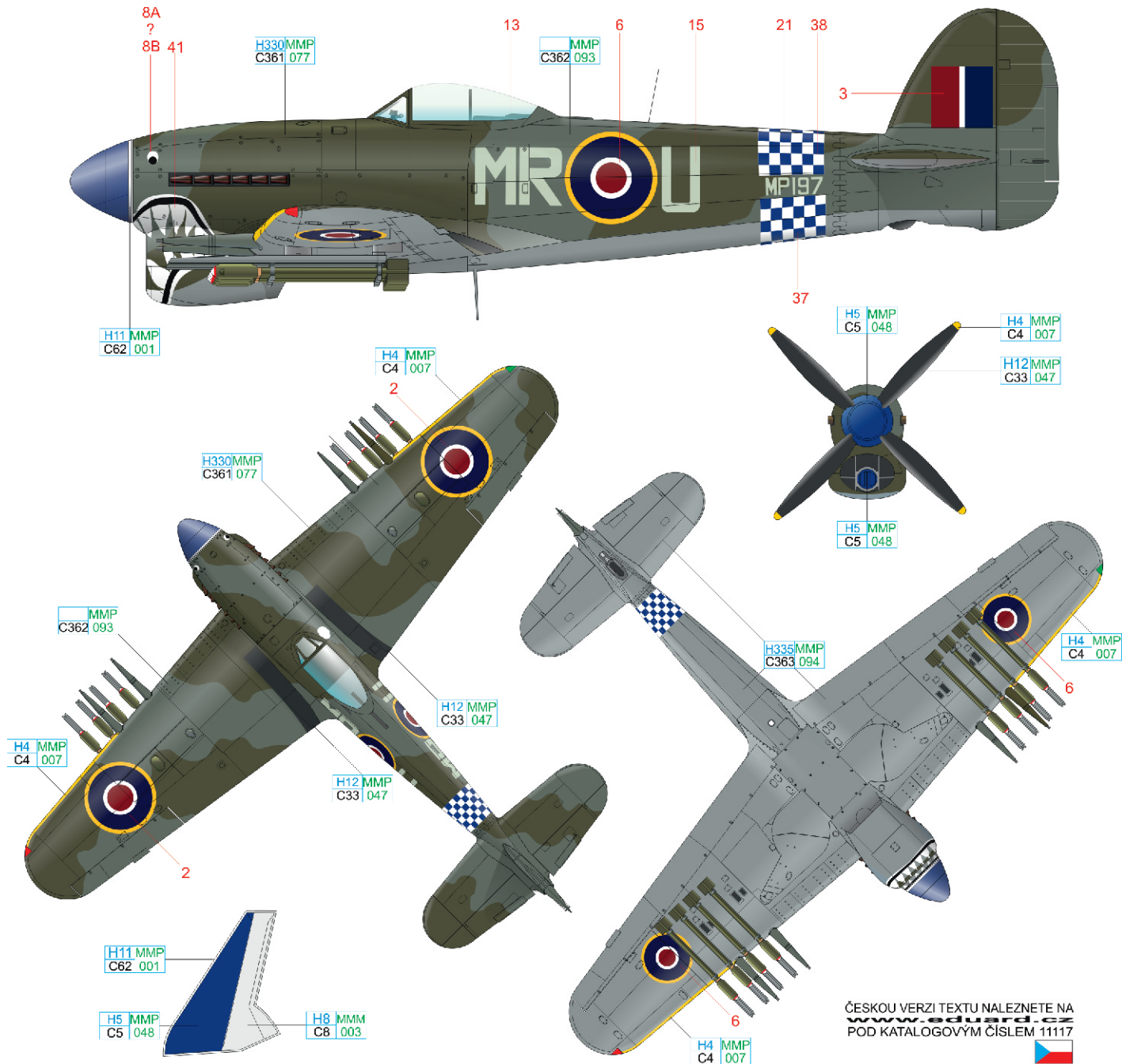
ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA www.eduard.cz POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 11117

INNER SIDE OF U/C DOORS

YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047	SKY	H74 MMP C368 080	WHITE	H11 MMP C62 001
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	RED	H3 MMP C3 003

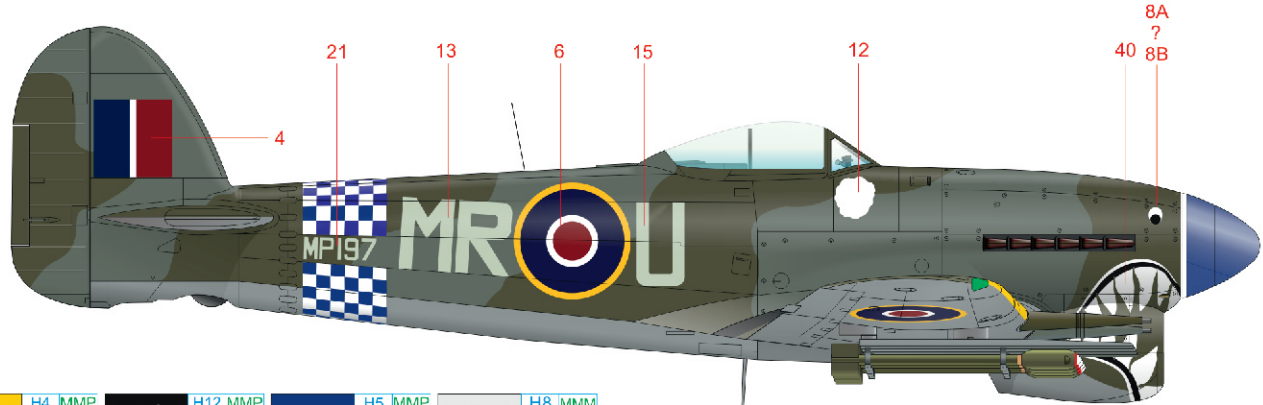
E MP197, 245. (North Rhodesian) squadrona, 121. wing, B.164 Schleswig, Německo, červen 1945

MP197 přišel k 245. squadroně v srpnu 1944, v době vrcholící operace „Falaise Gap“ probíhající v Normandii. Zdá se, že v té době nenesl označení individuálním písmenem „U“, nicméně býval v roce 1945 v záznamech veden jako MR-U. V té době s ním mohli několik operačních letů podniknout FI/Lt H. T. „Moose“ Mossip, RCAF a zřejmě v téže době se na přídě objevila žraločí tlama. Mossip padl 7. března 1945. Po tomto datu nejsou známy dokumenty o dalších pilotech, kteří by s MP197 létali, nicméně je známo, že s ním příležitostně pilotoval S/Ldr Tony Zweigbergk. Letoun zůstal u 245. squadrony po ukončení války a byl vyfotografován v červnu 1945 ve Warmwellu během návštěvy jednotky u APC. Po rozpuštění squadrony se letoun z Německa vrátil do Velké Británie a v listopadu byl u 83 GDC sešrotován.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA www.eduard.cz POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 11117

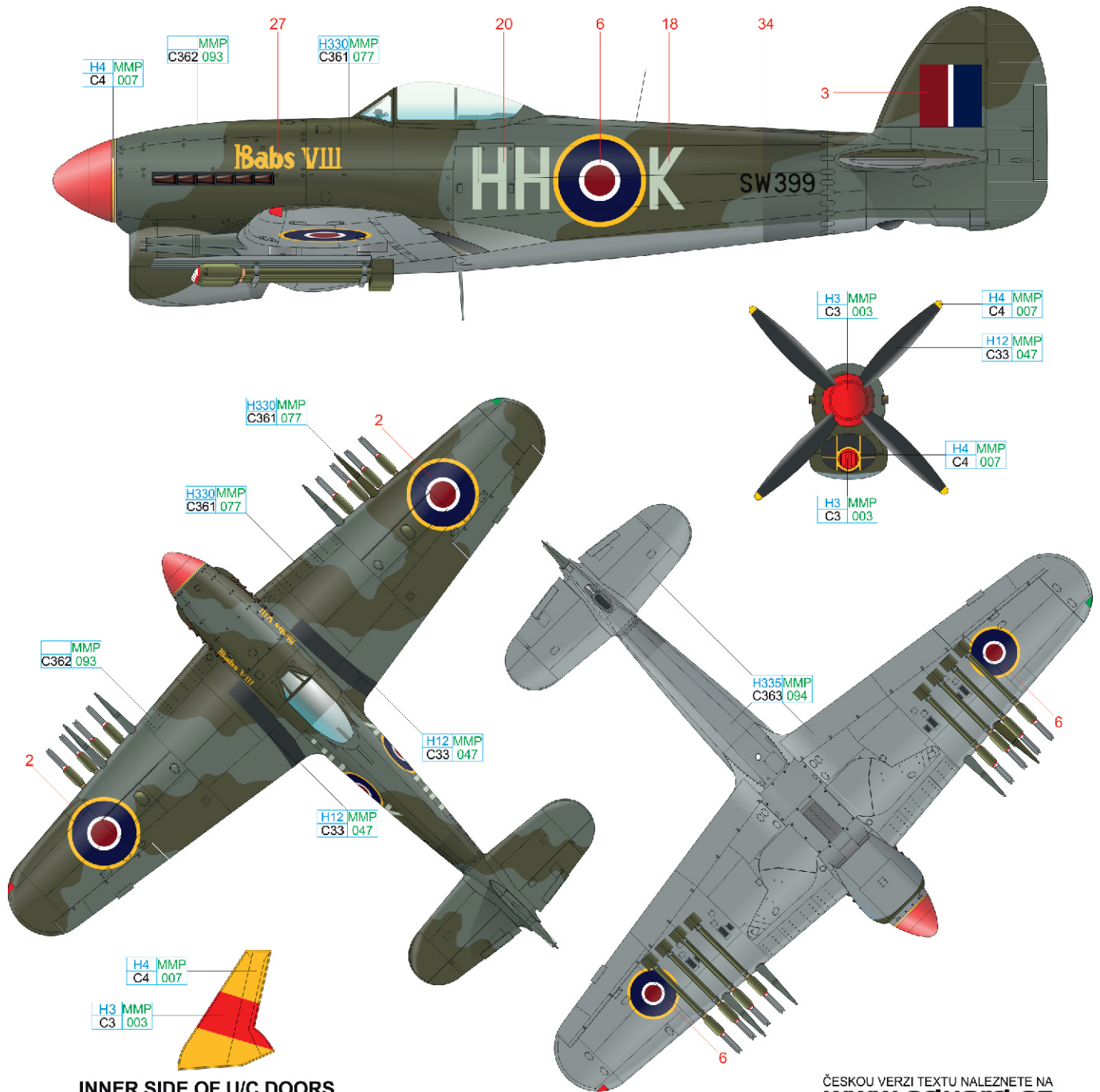
INNER SIDE OF U/C DOORS



YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047	BLUE	H5 MMP C5 048	SILVER	H8 MMP C8 003
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094	SKY	H74 MMP C368 080
						WHITE	H11 MMP C62 001

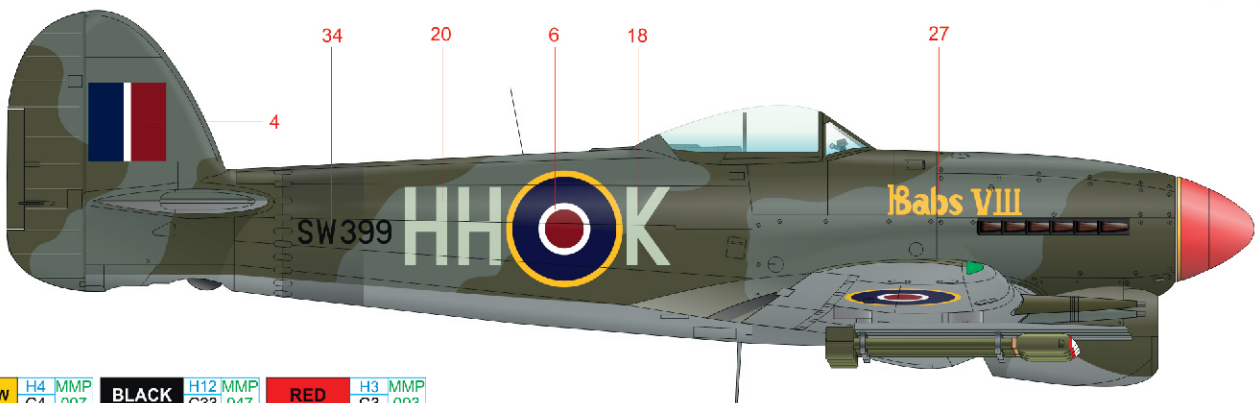
F SW399, F/O Ronald Sweeting DFC, 175. squadrona, 121. wing, B.164 Schleswig, Německo, červenec 1945

Tento letoun měl být předán RAF dne 11. ledna 1945, ale jeho pilot zapomněl při přistání na sněhem pokryté dráze vysunout podvozek. Následovala oprava a definitivní předání RAF dne 22. února 1945. Letoun převzala 83 GSU, ale k 175. squadroně se letoun dostal až 10. května 1945. Jako osobní stroj jej začal v červnu používat FI/Lt R. F. Sweeting, velitel Flightu A. Squadrona byla v září 1945 rozpuštěna, SW399 se vrátil do Velké Británie, kde byl u 83 Group Disbandment Centre v listopadu 1945 zrušen.

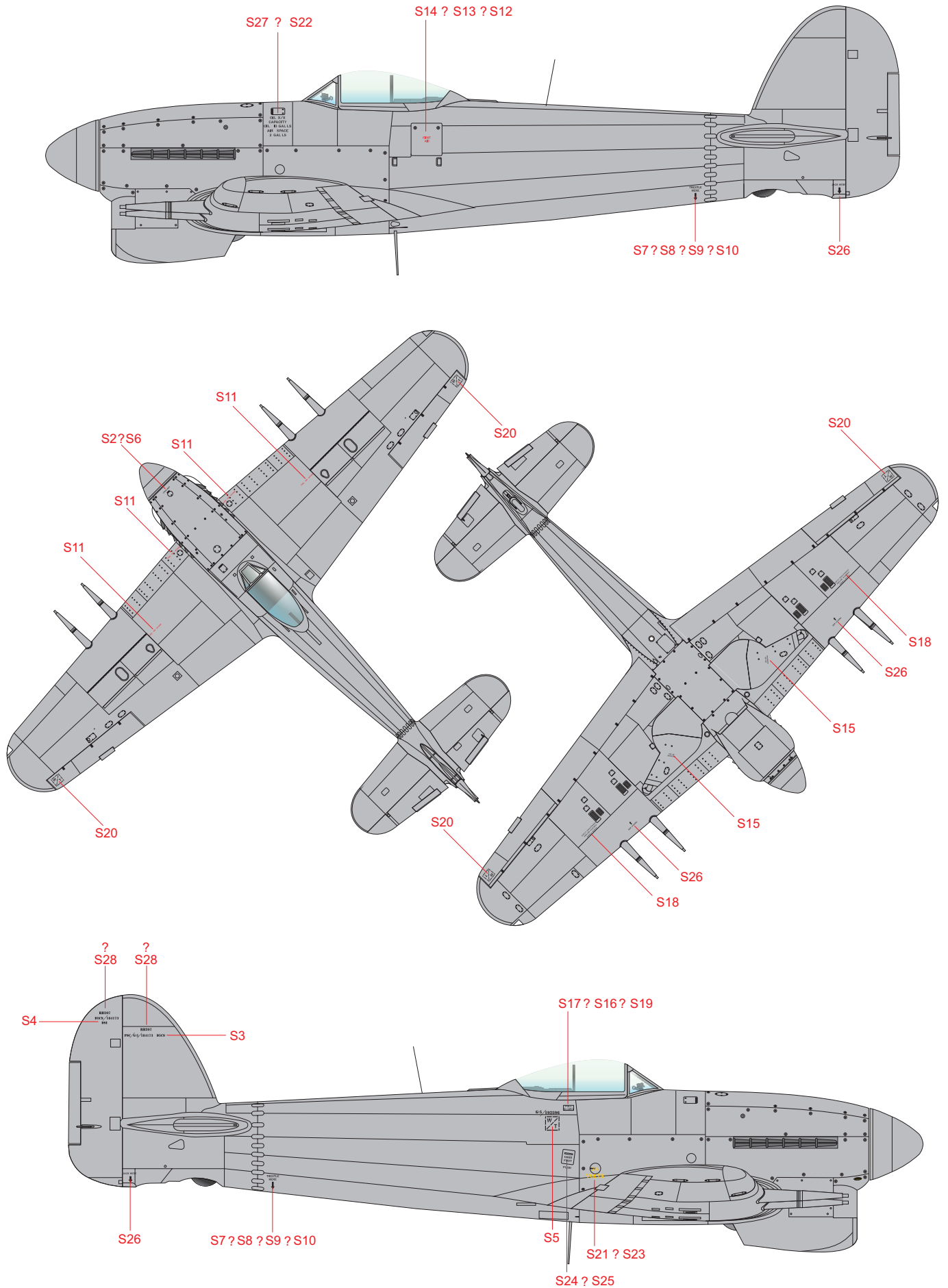


INNER SIDE OF U/C DOORS

ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA www.eduard.cz POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 11117



YELLOW	H4 MMP C4 007	BLACK	H12 MMP C33 047	RED	H3 MMP C3 003
DARK GREEN	H330 MMP C361 077	OCEAN GRAY	MMP C362 093	MEDIUM SEA GRAY	H335 MMP C363 094



Typhoon Mk.Ib

1/48

#11117

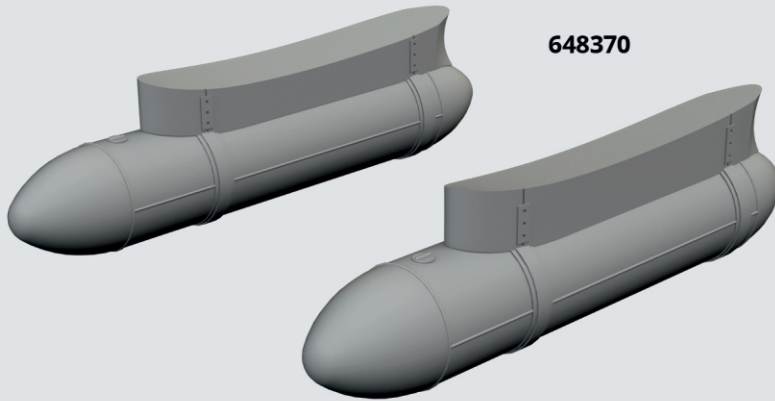
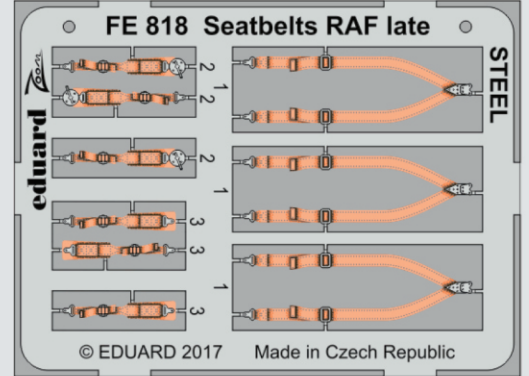
eduard
LIMITED EDITION

RELATED PRODUCTS:

- 48916 Typhoon Mk.Ib upgrade set 1/48 (PE-Set)
- 49101 Seatbelts RAF late STEEL 1/48 (PE-Set)
- FE818 Seatbelts RAF late STEEL 1/48 (PE-Set)
- 648370 Typhoon Mk.Ib fuel tanks 1/48 (Brassin)
- 648394 British Rocket Projectiles RP-3 60lb S.A.P. 1/48 (Brassin)
- 648412 Typhoon Mk.Ib wheels early 1/48 (Brassin)
- 648413 Typhoon Mk.Ib wheels late 1/48 (Brassin)
- 648414 Typhoon Mk.Ib exhaust stacks 1/48 (Brassin)

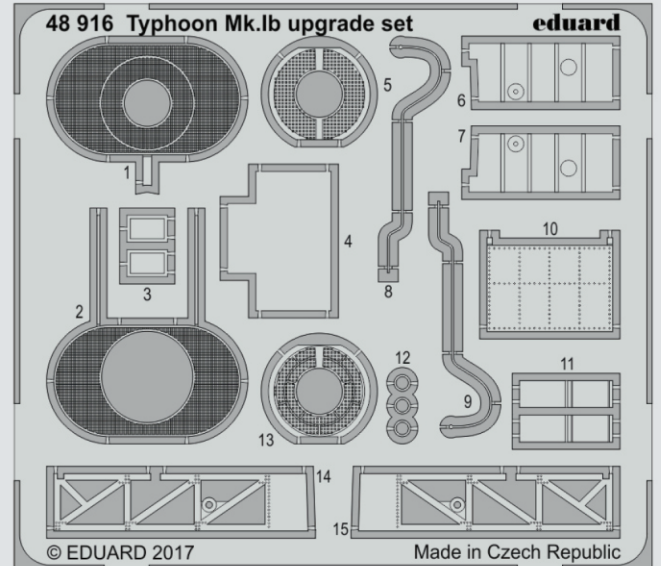
eduard

FE818



648370

48916

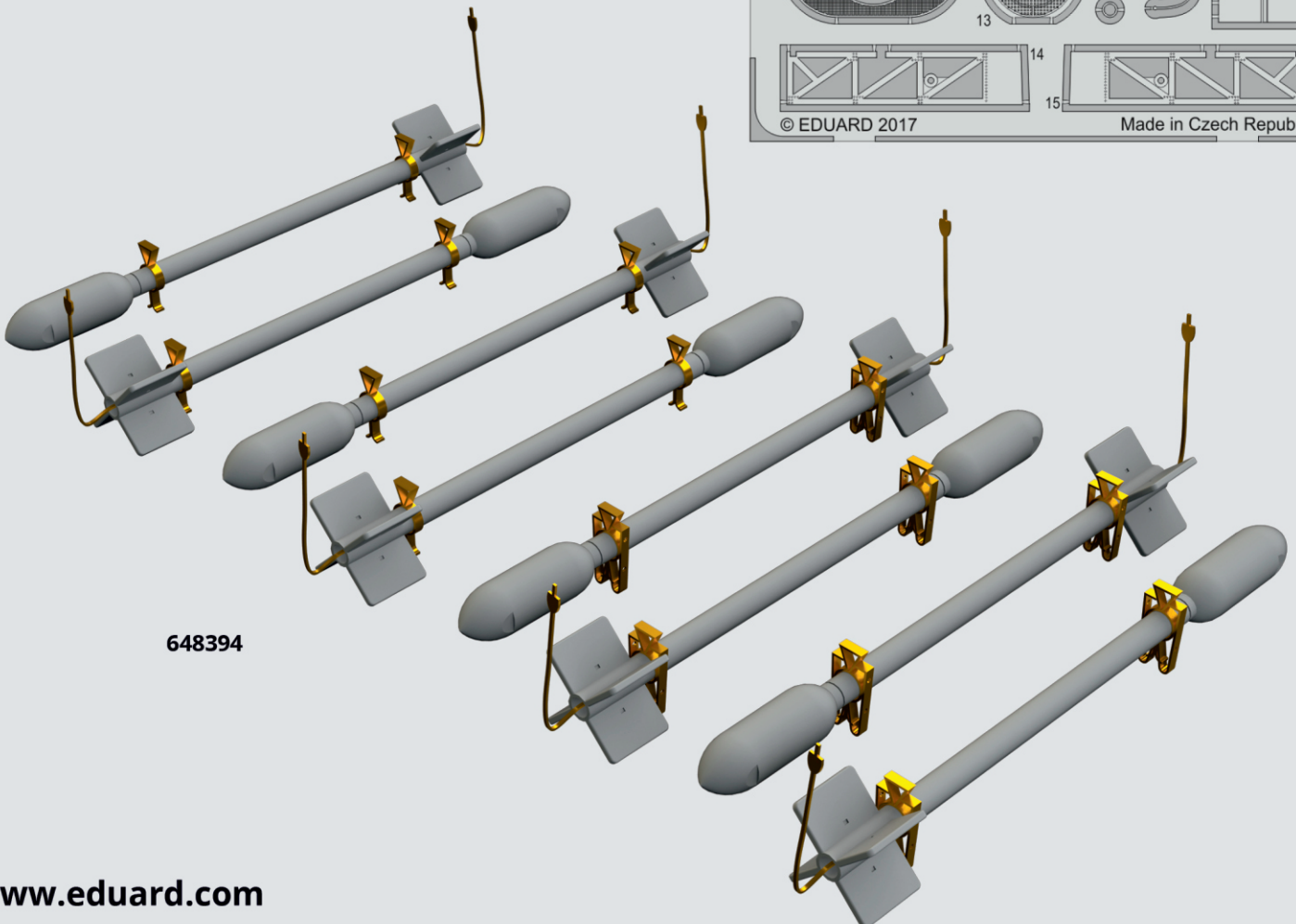


48 916 Typhoon Mk.Ib upgrade set

eduard

© EDUARD 2017

Made in Czech Republic



648394