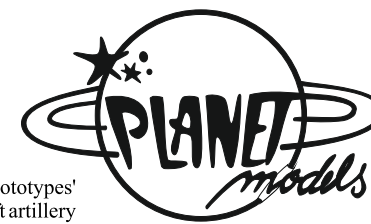


# Westland Welkin Mk.I



1:48  
PLT 164

V létě 1940 se nad Britskými ostrovy objevil jeden z prototypů Ju 86P. Létal v tak velkých výškách, že byl nezasazitelný jak protivzdušnou obranou, tak britskými stíhačkami. Obavy z ofenzívy výškových bombardérů Luftwaffe vedly Air Ministry k vydání specifikací F.4/40. Ty požadovaly výškový stíhač vyzbrojený šesti kanóny, vybavený radarem a přetlakovou kabinou pro dvoučlennou osádku.

Ze čtyř projektů firem Hawker, General Aircraft a Westland byl vybrán jeden ze dvou návrhů Westlandu, dvoumotorový dolnoplošník továrního označení P.14. V průběhu kreslení prošel tento návrh velkými změnami. Definitivní návrh představoval jednomístný středplošník s přetlakovou kabinou a s výzbrojí čtyř kanónů. 9. ledna 1941 objednalo RAF stavbu dvou prototypů a zároveň objednávku na 100 a později na dalších 200 ks..

První prototyp Welkinu Mk.IDG558/G vzletl 1. listopadu 1942. Objevily se problémy s křídélky a s podélným řízením, upravoval se tvar ocasních ploch, tvar motorových gondol. Často selhávaly regulátory otáček vrtulí, což pronásledovalo i další Welkiny. Závady se postupně dařilo odstraňovat.

I přesto se při vojenských zkouškách u Zkušební jednotky RAF pro záchytné stíhání zjistilo, že Welkin má problémy s říditelností a že je velmi neobratný. Ofenzíva německých výškových bombardérů se nekonala. RAF proto hledalo možnost využití Welkinu v jiné roli, ale pro specializovanou konstrukci a specifické vlastnosti nebyl Welkin v jiných rolích využitelný. Úspěšný byl pouze návrh na dvoumístnou noční stíhací variantu. Prototyp byl přestavěn z jednoho kusu jednomístného Welkinu a označen Mk.II. Welkin Mk.II byl o 1,93 m delší, v přídě byl umístěn radar AI MK.VIII a konce křídel měly větší vzepětí. Welkin nikdy nebyl přijat do výzbroje RAF a jeho výroba byla zastavena po dohotovení 75 kusů.

délka: 12,65m, rozpětí: 21,34m, max. rychlost v 12.000m: 615 km/h, operační dostup: 13.420m, dolet: 2.380 km

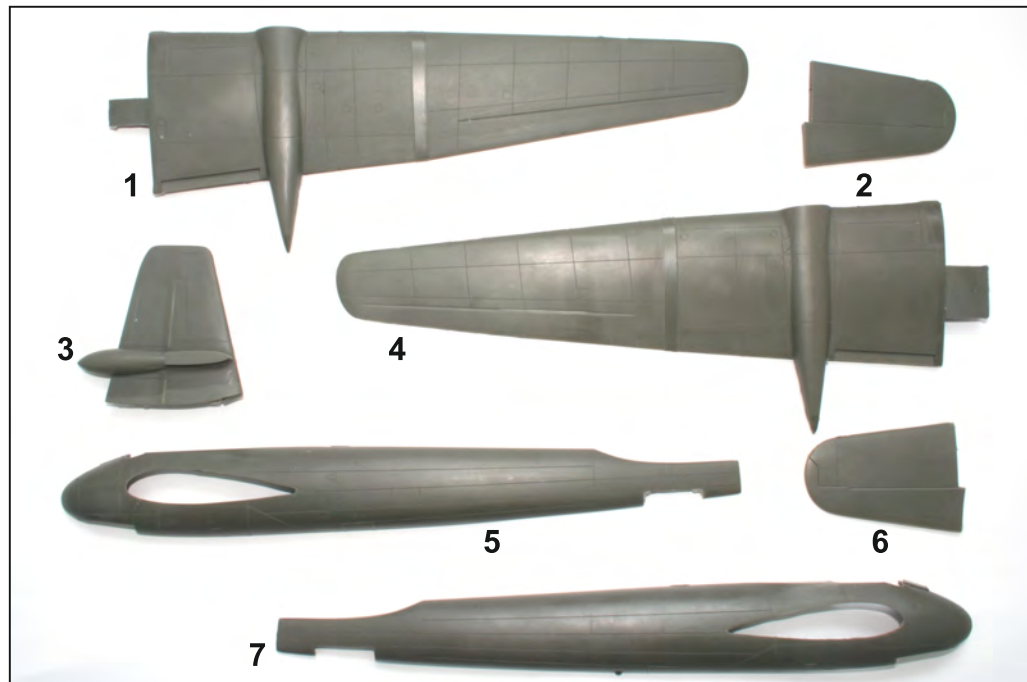
During summer of 1940 one of the Ju 86P prototypes' appeared over the British island. It flew so high that neither anti-aircraft artillery nor British fighters could reach it. This led to the apprehension of high level bomber offensive so the Air Ministry issued a F.4/40 specification. This specification called for high altitude fighter equipped with six cannons, radar and pressurized canopy for crew of two.

Winning design was chosen from four designs proposals by Hawker, General Aircraft and Westland. It was two engined, low wing monoplane with factory designation P.14. During the design stage it was largely modified. The final design proposal comprised of single seater, mid-wing aircraft with pressurized canopy and armament consisting of four cannons. The production of the two prototypes was ordered by RAF on 9<sup>th</sup> January 1941. Subsequently RAF ordered series production of 100 aircraft later increased to 200 additional.

The first prototype Welkin Mk.ID G558/G took of on 1<sup>st</sup> November 1942. Soon ailerons and lengthwise stability troubles appeared; the tail planes and engines' nacelles had to be reshaped. Often the propeller rotation regulators malfunctioned and other Welkins suffered by this disease, too. These malfunctions were subsequently eliminated. Though, the military trials by RAF Interception Testing Unit revealed that Welkin has flying control troubles and its maneuverability is very bad. The German high level bomber offensive never ran up so RAF tried to find another purpose for Welkins but with its specific design and characteristics the Welkin was not suitable for any. Only the double-seater night fighter version was successful. The prototype was modified from single-seater Welkin and designated Mk.II. Welkin Mk.II was lengthened by 1.93 m, the wing tips had bigger dihedral and it was equipped by nose mounted AI Mk.VIII radar.

Welkin was never accepted to RAF and its production stopped at 75<sup>th</sup> produced aircraft.

Length: 12,65m, wing span: 21,34m, max. speed, at 12.000m: 615 km/h, service ceiling: 13.420m, range: 2.380 km



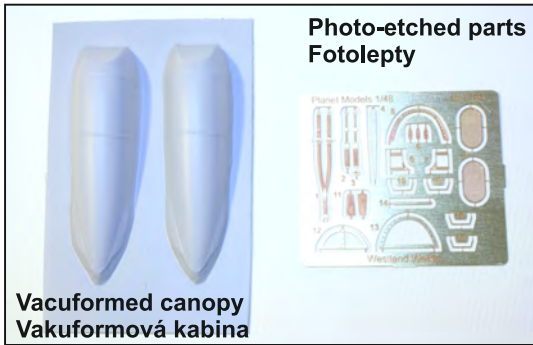
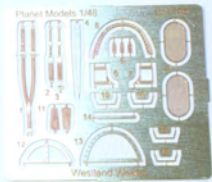
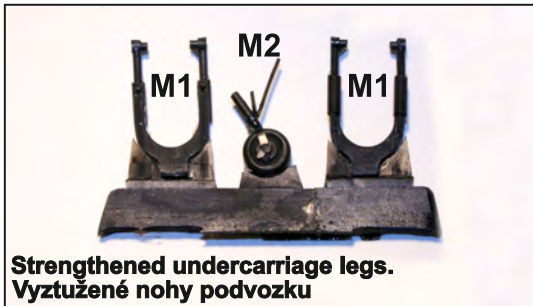
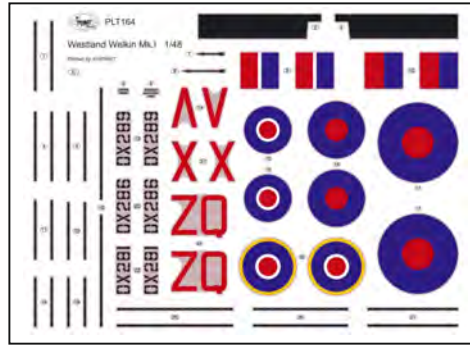


Photo-etched parts  
Fotolepty



Vacuformed canopy  
Vakuformová kabína



Strengthened undercarriage legs.  
Vytužené nohy podvozku

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.

