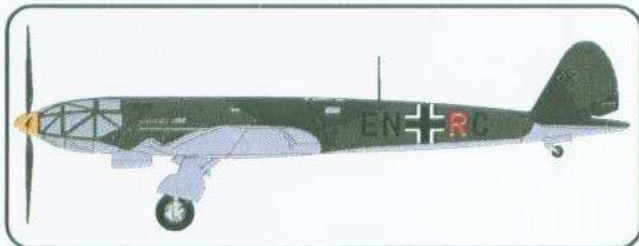


72110 Heinkel He 119A 1/72



Stručná historie

Heinkel He 119 vznikl jako téměř tajný projekt v dílnách firmy Heinkel v roce 1936 pod konstrukčním vedením bratrů Güntherů. Jeho radikální konstrukční řešení ideálně aerodynamického tvaru, spojené s velmi výkonným motorem, jej mělo předurčovat k rekordním rychlostním výkonům. Měl to být nejrychlejší střední bombardovací a dálkově průzkumný letoun na světě.

He 119 byl celokovový dolnoplošník s klasickým eliptickými "heinkelovskými" křídly lomenými do W. Trup byl štíhlý doutníkového tvaru. Celou přední část trupu tvořila prosklená kabina posádky. Chladič na spodku trupu byl vysouvací.

Posádka byla tvořena pilotem, navigátorem, popřípadě třetím členem obsluhující fotokameru. Pohonou jednotkou byl zdvojený čtyřnadvacetiválcový motor Daimler Benz DB 601 o výkonu 2350 hp, později označený jako DB 606 A-1. Byl umístěn zhruba v jedné třetině trupu a dlouhá hřídel procházející mezi pilotem a navigátorem poháněla mohutnou čtyřlístou vrtuli.

První let prototypu V-1 byl uskutečněn v létě 1937 a dosažená rychlost 585 km/hod byla na svou dobu opravdu vynikající. Následně byl letoun předveden zcela udiveným zástupcům RLM. RLM však požadovalo výzbroj a prototypy na vršek trupu namontován kulomet MG 15 ráže 7,9 mm, který po vysunutí ovšem rychlost podstatně snižoval.

Druhý prototyp V-2 s civilním označením D-ASKR vzletl v září 1937 s instalovanou pumovnicí a nižším vysouvacím chladičem. Prototyp V-4 (D-AUTE) vzletl v říjnu 1937 s novými křídly o menším rozpětí. 22.11.1937 tento stroj skutečně překonal světový rychlostní rekord na 1000 km uzavřené trati s nákladem 1000 kg výkonem 504,95 km/hod. V prosinci 1937 dosáhl tento stroj maximální rychlosti 593 km/hod, ale při přistávání havaroval.

Prototyp V-3 (D-ARPQ) byl dokončen na jaře 1938 a byl určen pro námořní průzkum. Byl proto opatřen mohutnými plováky se zvětšenou směrovkou a kýlovkou pod zádi trupu. Zbylé prototypy V-5 až V-8 byly dostavěny do léta 1938. První dva jako průzkumné verze a druhé dva jako bombardéry, které mohly nést až 2000 kg bomb.

O letouny projevil zájem japonské císařství a po prohlídce letounů delegací japonského námořnictva bylo doporučeno zakoupit licenci. Dva prototypy V-7 a V-8 byly v roce 1940 převezeny do Japonska. K výrobě však nedošlo. Zbylé He 119 sloužily v Německu do roku 1941 při zkouškách zdvojených motorů DB 608 a DB 610.

Technická data:

Rozpětí (m)	15,90
Délka (m)	14,80
Výška (m)	5,40
Max. rychlost (km/hod)	585
Dolet (km)	1410
Dostup (m)	9300

VALOM

Zlešická 1808/10 148 00 Praha 4 - Chodov
Czech Republic



A brief history

The Heinkel He 119 was created as a practically secret project at the Heinkel workshops in 1936, construction work being led by the Günther brothers. Its radical structural design, having an ideal aerodynamic shape, together with its powerful engine was to have predetermined it to reach record speeds. In fact, it was to have been the fastest medium-sized bomber and long-distance reconnaissance aircraft in the world.

The HE 119 was a full-metal, low-wing aircraft with classic, elliptical "Heinkel-style" wings bent into a W shape. The fuselage was a slender cigar shape. The whole of the forward fuselage featured a glazed cockpit for the crew. The radiator on the bottom of the fuselage was retractable.

The crew consisted of a pilot, a navigator and when required a third crew member to operate an aerocamera. The drive unit, later known as DB 606 A-1 consisted of a pair of twenty-four cylinder Daimler Benz DB 601 engines of a power of 2,350 hp. This was positioned around a third of the way along the fuselage and the long driveshaft that ran between the pilot and the navigator drove a large four-blade airscrew.

The first flight for the V-1 prototype took place in the summer of 1937 and the speed of 585 km per hour that was achieved was truly exceptional for the time. The aircraft was then presented to astonished representatives of the Ministry of Aviation. However, the Ministry of Aviation demanded a weapons system and for this reason an MG 15 machine gun was installed on the top of the fuselage, which when engaged obviously significantly reduced the speed.

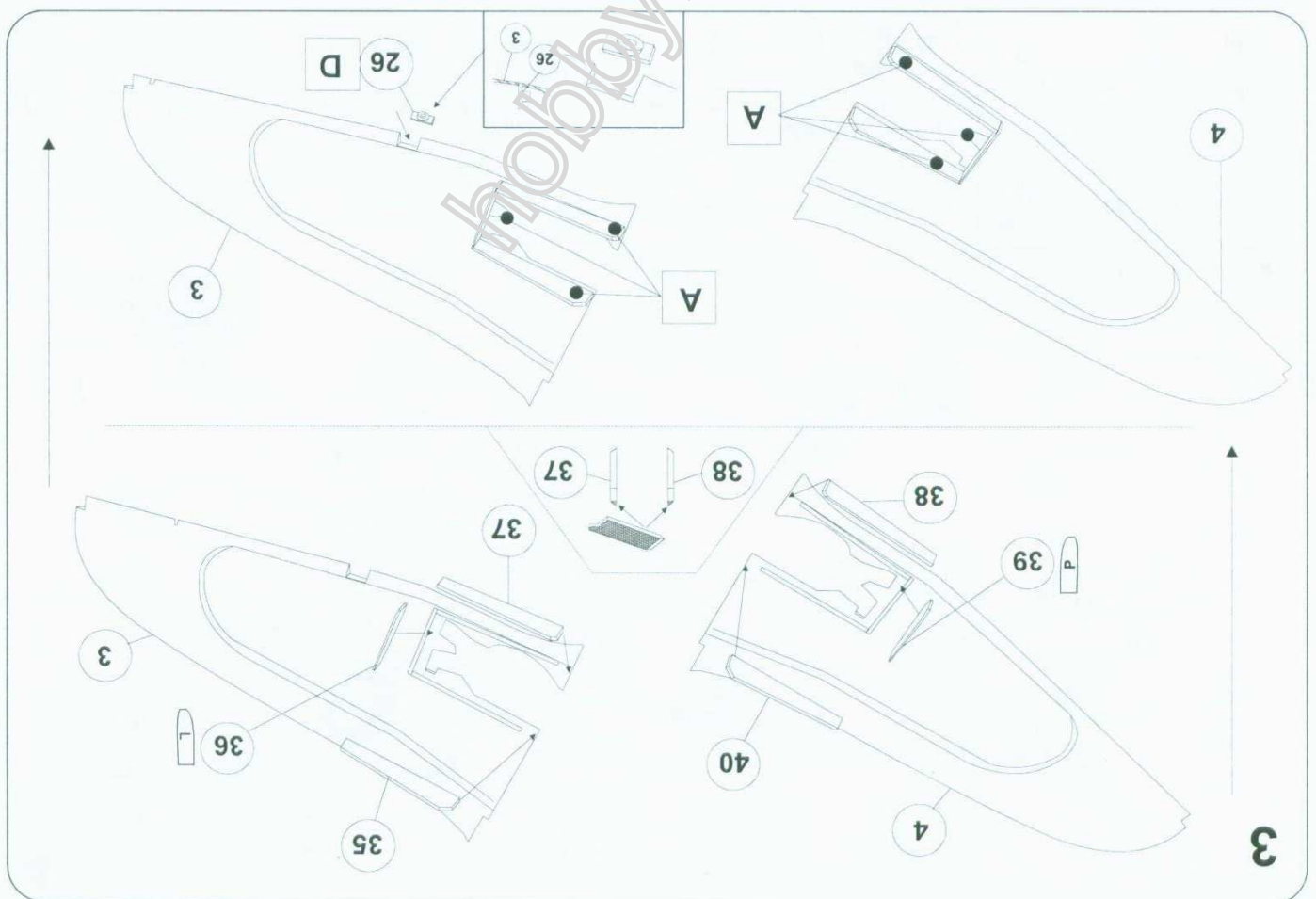
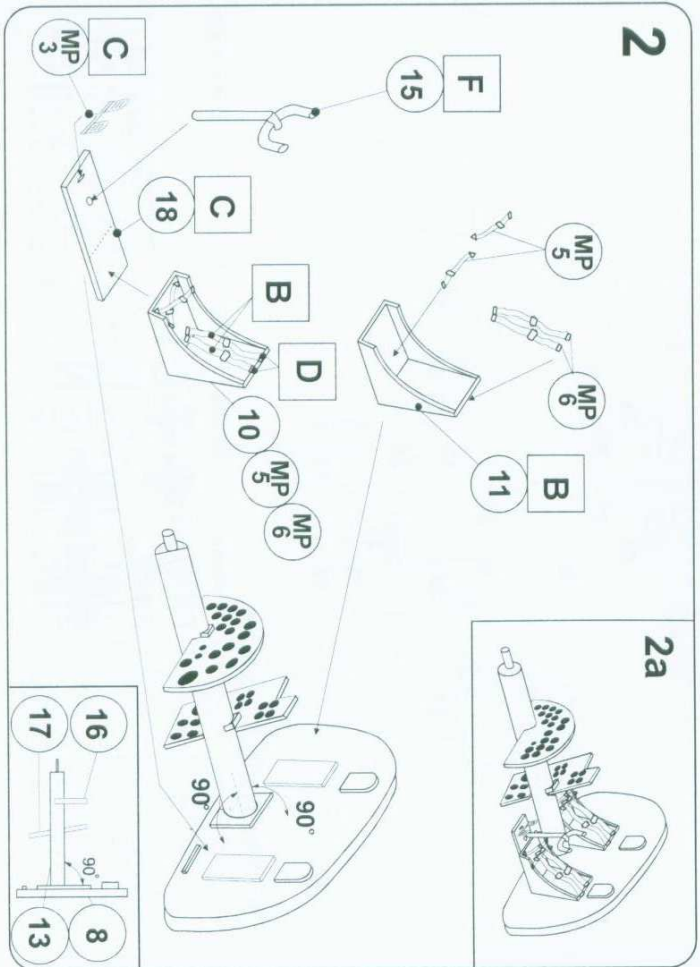
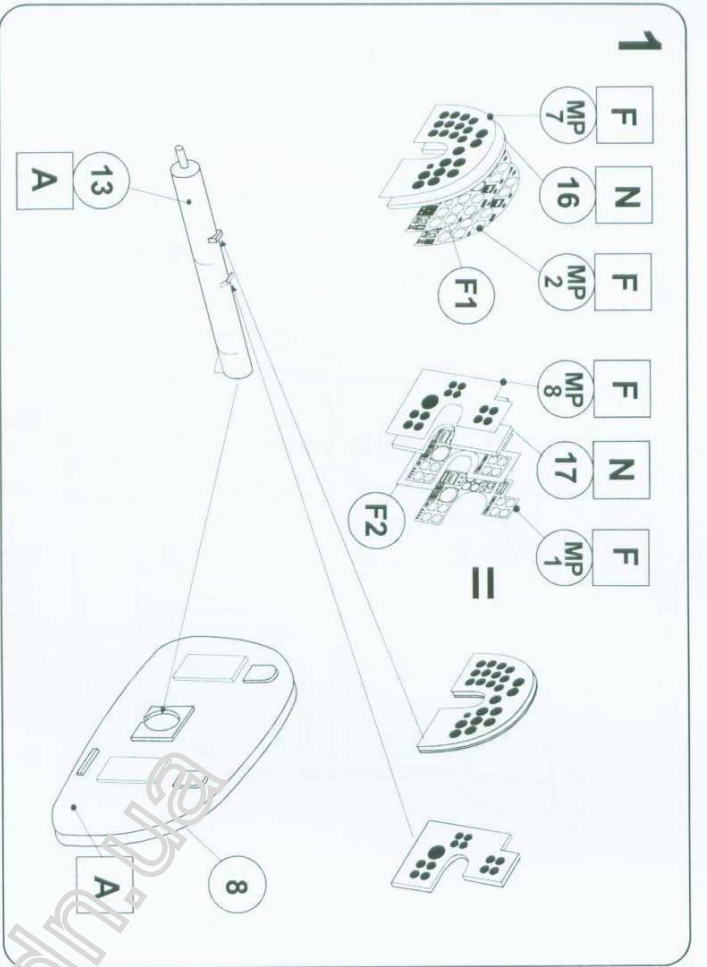
The second, V-2 prototype, civilian name D-ASKR, took to the air in September 1937 with installed bomb bay and a lower, retractable radiator. The V-4 prototype (D-AUTE) took off in October 1937, this time with new wings having a smaller span. The aircraft then broke the world speed record, carrying a load of 1,000 kg over a 1000-km closed route at a speed of 504.95 km per hour, on 22.11.1937. It achieved a maximum speed of 593 km per hour in December 1937, but crashed on landing. The V-3 prototype (D-ARPQ) was completed in the spring of 1938 and was designated for naval reconnaissance. It was therefore fitted with large floats, a larger rudder and a vertical stabiliser beneath the tail of the fuselage.

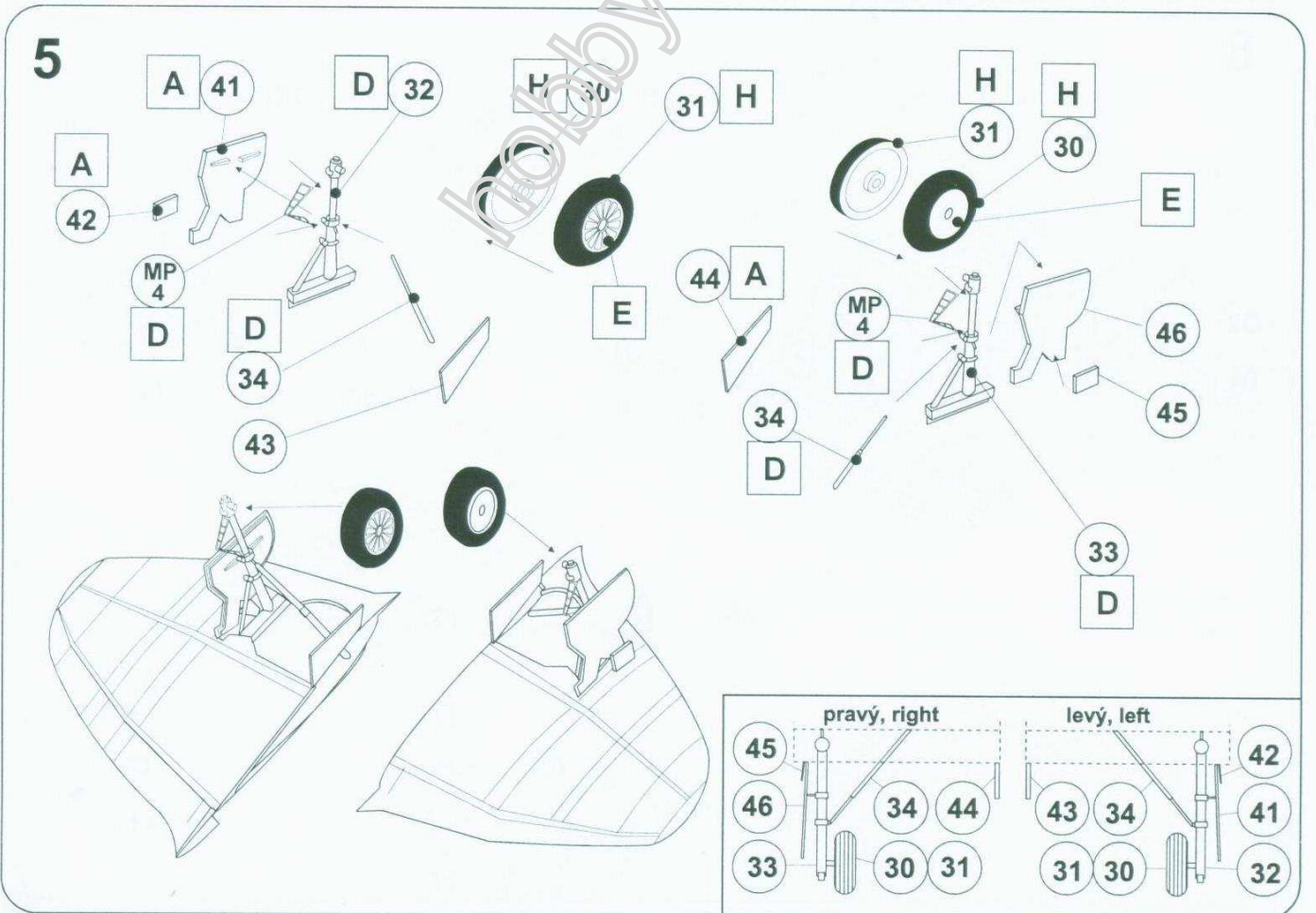
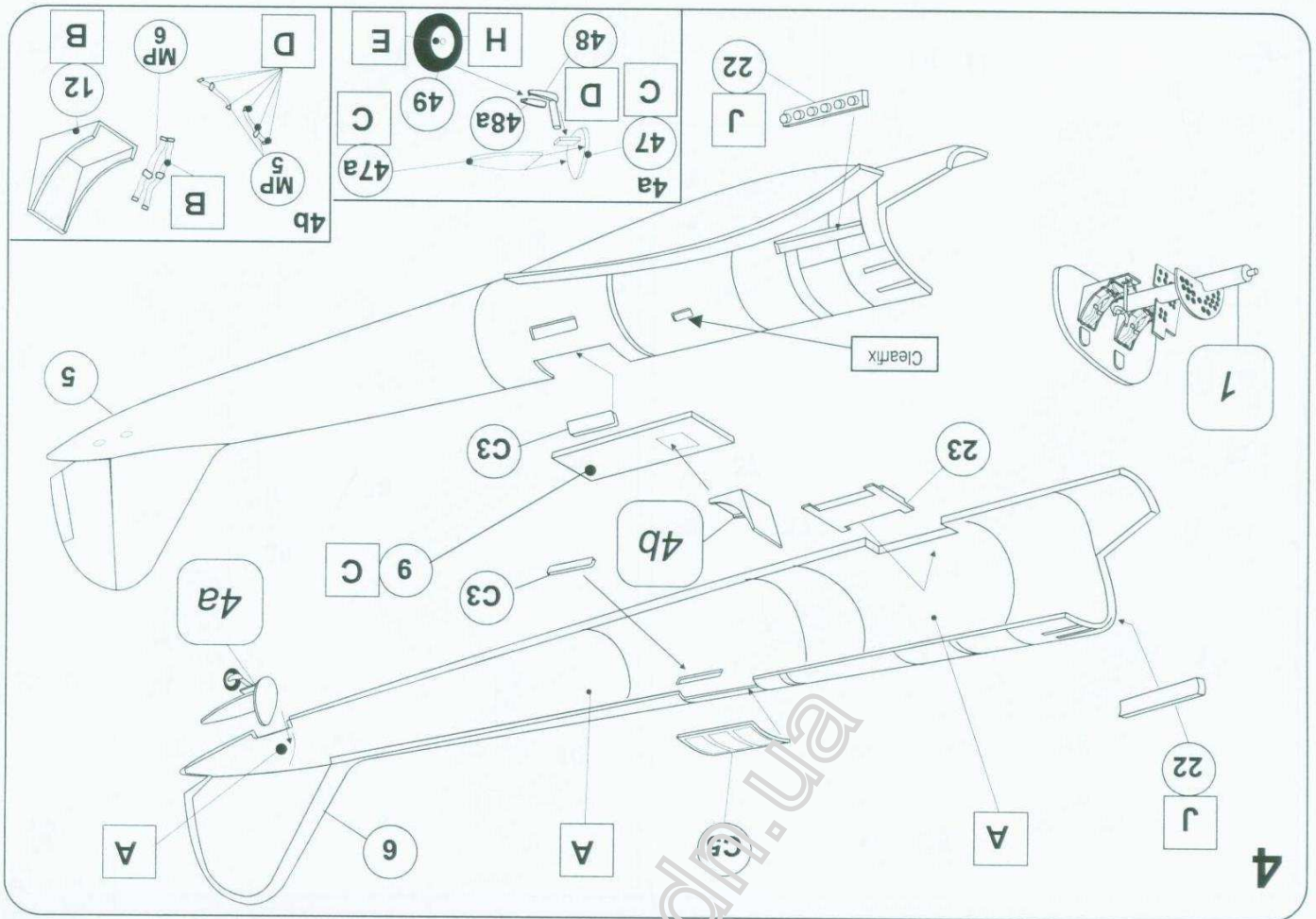
The remaining prototypes, V-5 to V-8, were completed by the summer of 1938, the first two as reconnaissance versions and the second two as bombers able to carry up to 2,000 kg worth of bombs.

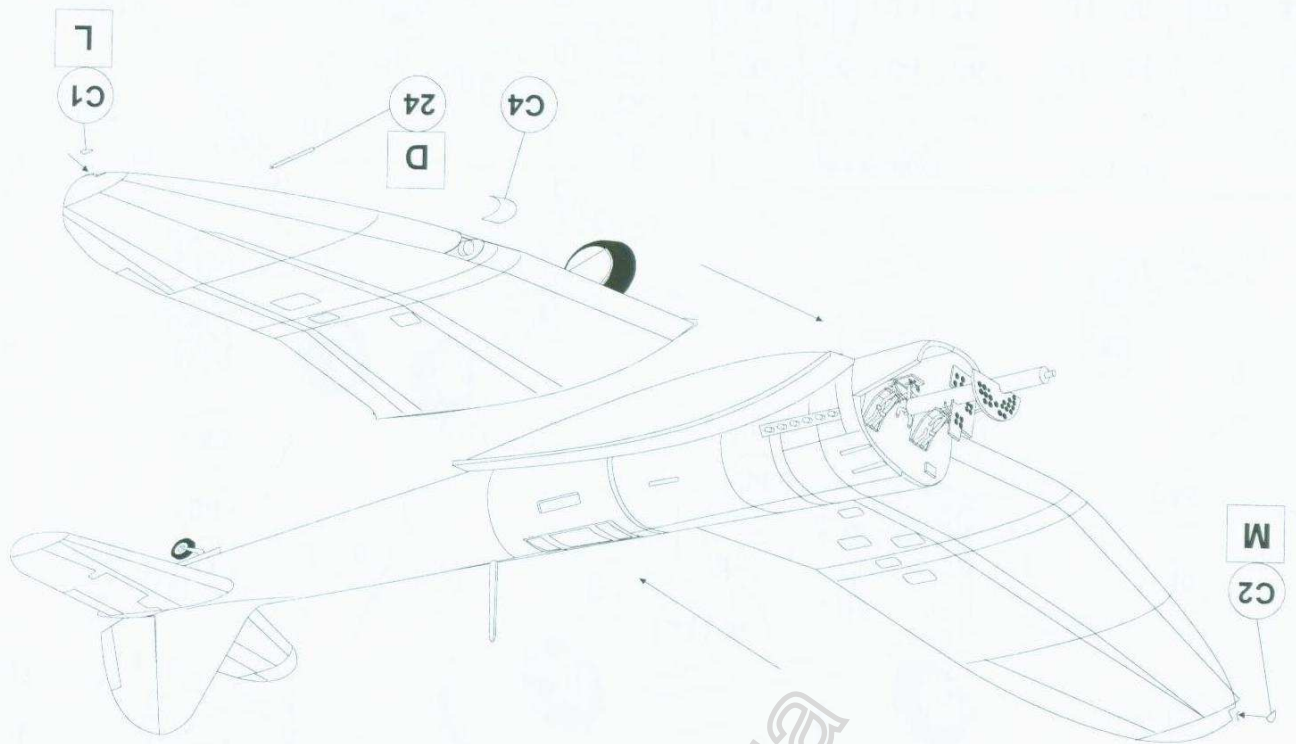
Japan expressed its interest in the aircraft and was recommended to buy a licence after an inspection carried out by a delegation from the Japanese navy. Two prototypes, V-7 and V-8, were taken to Japan in 1940. These, however, were never made. The remaining HE 119s were used in Germany until 1941 to test DB 608 and DB 610 twin engines.

Technical Data:

Span (ft)	52,17
Length (ft)	48,55
Height (ft)	17,71
Top speed (mph)	365
Range (mils)	762
Ceiling (ft)	30515



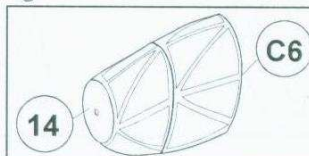
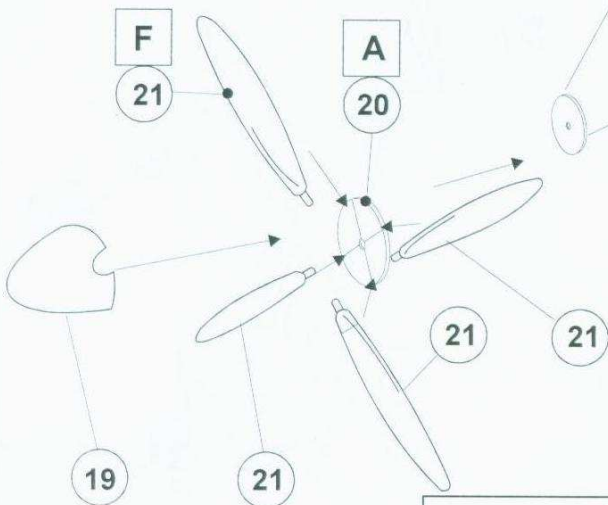
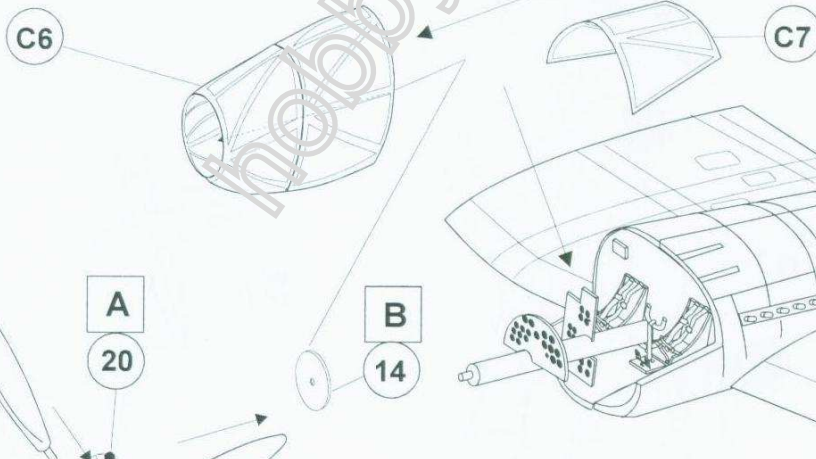
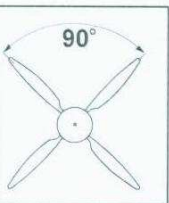




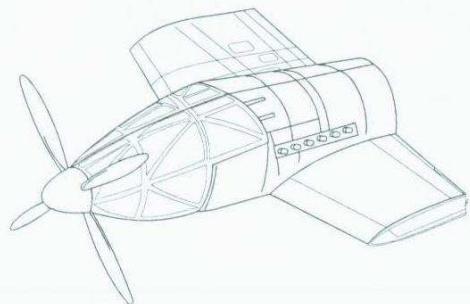
9

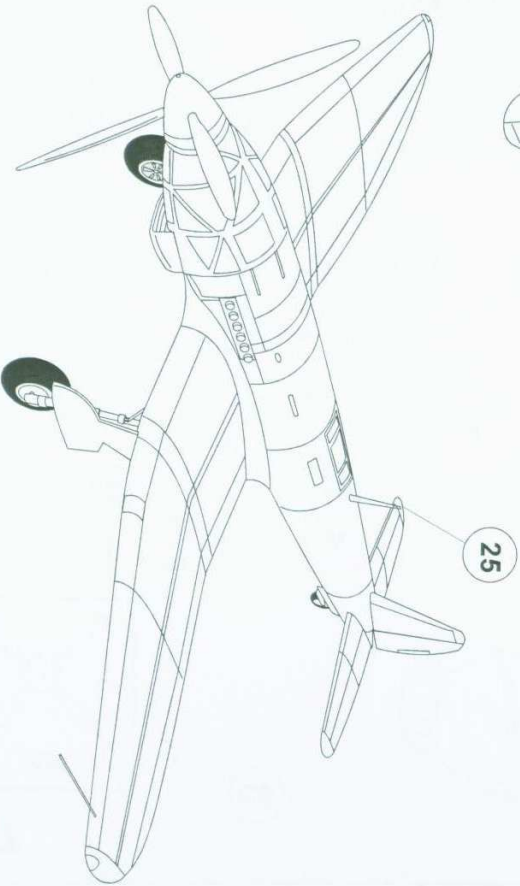
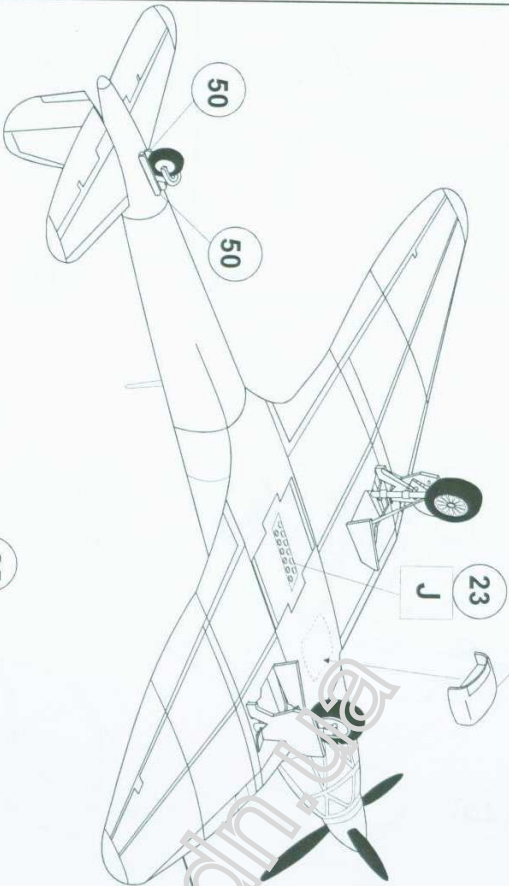
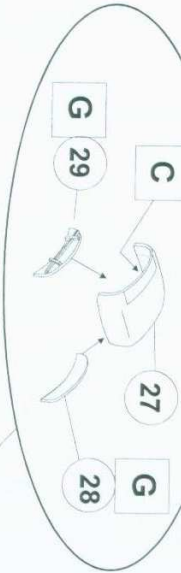
7201

7



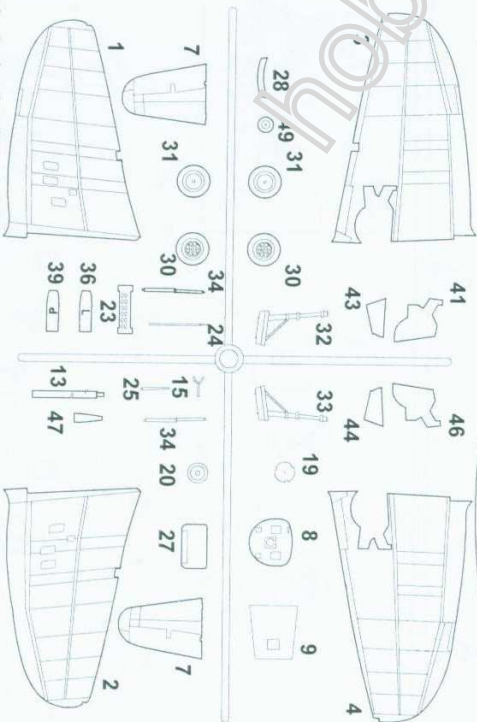
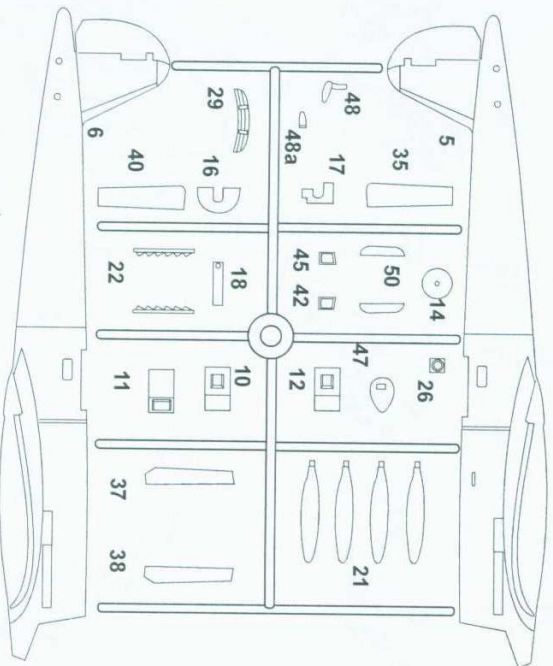
7a





Plastikové díly

Plastic Parts



průhledné díly Clear Parts

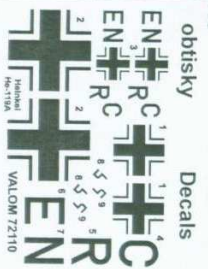
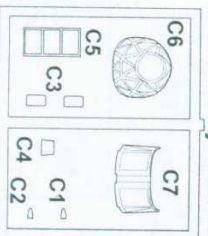
obstísky

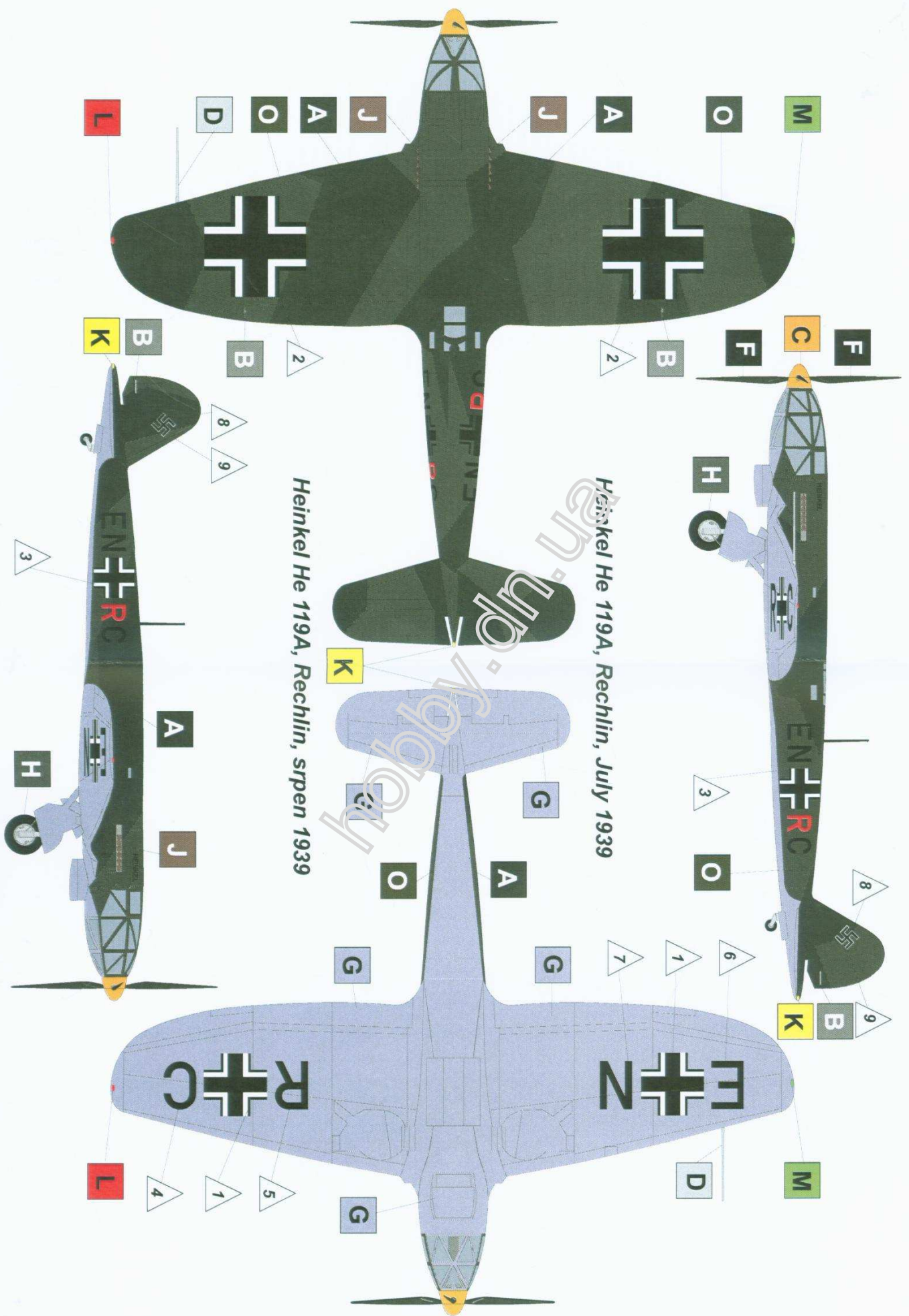
Decals

Film

kovové díly

Metal Parts





Heinkel He 119A, Rechlin, July 1939

Heinkel He 119A, Rechlin, srpen 1939

		Humbrol	Agama	Model Master	Gunze Sangyo	FS 592b
A	zelená RLM 70 Green	91	N1	----	H65	34098
B	šedá Gray	64	15	1731	H335	36293
C	žlutá RLM 27 Yellow	154	J15	1708	H413	33538
D	stříbrná Silver	11	08Me	1546	H8	----
E	hliník Aluminium	56	46Me	1781	H339	17178
F	černá Black	33	07	1749	H12	37008
G	modrá RLM 65 Blue RLM 65	65	N5	2078	H41	35414
H	barva pneumatik Tyre	182	36	1592	H77	35030
J	výfuky Exhaust Tubs	113	54	1406	H344	30111
K	signální žlutá Signal Yellow	69	48	1514	H4	13538
L	signální červená Signal Red	174	17	1705	H90	13310
M	signální zelená Signal Green	208	19	1524	H94	14227
N	bílá White	34	A21	1768	H11	37875
O	zelená RLM 70 Green RLM 70	91	N1	----	H65	34036



obtisky
Decals

Heinkel He 119A, Rechlin 1939