

Heinkel He 100D-1 (He 113 „Propaganda Jäger“)

1/32

CZ

V roce 1936 byl v soutěži prototypů vybrán jako standardní stíhačka Luftwaffe Messerschmitt Bf 109. Pro Ernsta Heinkela to byla těžká rána. Původně favorizovaný He 112 zůstal na druhém místě. Protože chtěl dokázat, že jeho továrna je schopna postavit rychlejší stíhačku, vyvíjel další typ jako svou soukromou iniciativu, bez oficiální zakázky. Konstrukční práce na projektu P 1035 vedl tým bratrů Günterových. Po smrti Waltra Güntera při autonehodě v nich pokračoval pouze jeho bratr Siegfried. Heinkel He 100, jak byla nová stíhačka označena byla po konstrukční stránce kombinací těch nejmodernějších prvků. Velký důraz se kladl na aerodynamiku celého stroje. Nejpozoruhodnější bylo použití povrchového chlazení. Na základě dokumentace a postavené makety 1:1 objednalo RLM čtyři prototypy. První prototyp označený He 100V-1 vzletl poprvé 22. ledna 1938. Letoun procházel náročnými testy a byl průběžně upravován. S prototypem He 100V-2 překonal Ernst Udet rychlostní rekord na trati 100 km. Dosáhl průměrné rychlosti 634,73 km/h. Pro absolutní rychlostní rekord se připravoval prototyp He 100V-3, se speciálním motorem DB-601R a křídlem se zmenšeným rozpětím. Pro závalu na podvozku byl ale ztracen. Pro rekordní let ho nahradil He 100V-8. S tímto strojem 31. března 1939 pilot Hans Dieterle překonal rychlostí 746,606 km/h absolutní světový rekord. V rámci utajení byl stroj označen He 112U. 26. dubna 1939 tento rekord překonal rychlostí 755 km/h Messerschmitt Bf 209V-1. Další rychlostní pokusy byly Heinkelovi zakázány. Přitom He 100 by byl při stejných podmínkách rekordního letu patrně rychlejší. Další prototypy od V-4 až po V-10 byly stavěny jako stíhačí. Výkony byly vysoké, na druhou stranu povrchové chlazení nebylo úplně spolehlivé. Také některé letové vlastnosti nebyly ideální. Heinkel přitom počítal se sériovou výrobou a připravil výrobní linku. Po vypuknutí války se vyskytl nedostatek motorů DB 601 potřebných pro standardní Messerschmitty Bf 109 a RLM oznámilo, že povolí sériovou výrobu pouze za předpokladu, že bude použit jiný motor. To ale konstrukce He 100 neumožňovala. Heinkel postavil tedy alespoň tři před sériové stroje a dvanáct sériových. Tři stroje zakoupila japonská delegace, společně s licenčními právy. Sovětská delegace zakoupila pět kusů. Zbylé posloužily v rozsáhlé propagandistické kampani na „nový super výkonný stíhač Luftwaffe“. Stroje byly filmovány s postupně třemi symboly neexistujících jednotek Luftwaffe. Údajný nový typ dostal označení Heinkel He 113. Pod tím byl také veden v mnoha spojeneckých rozpoznávacích příručkách. Ačkoli se nedostal do skutečného boje, mnoho spojeneckých pilotů ohlásilo pozorování nebo souboj s He 113.

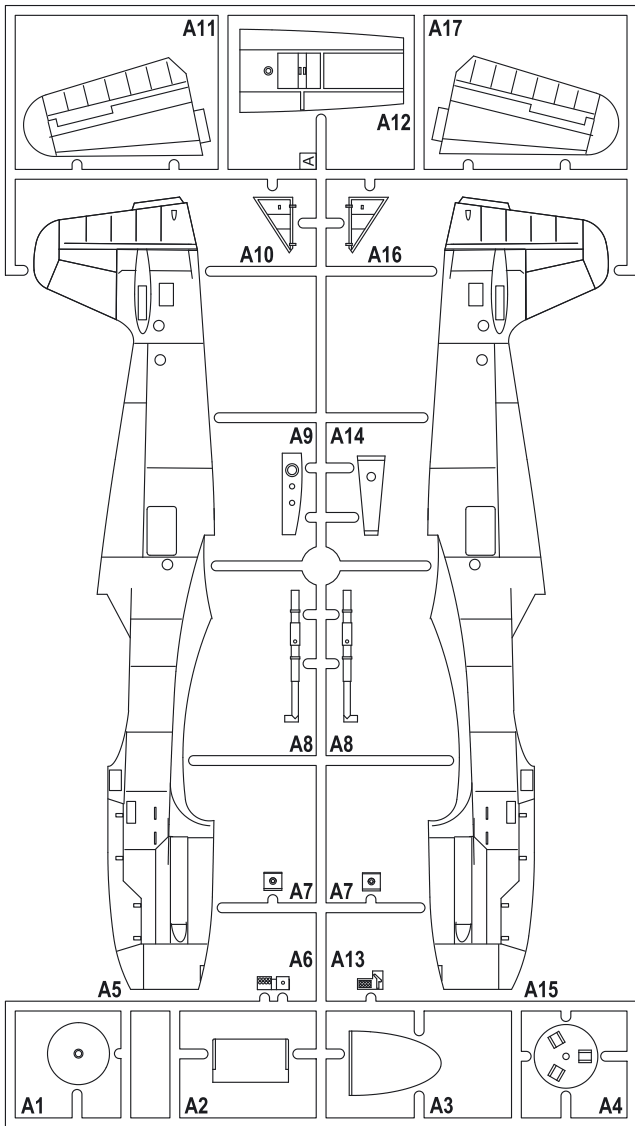
Tech. data He 100D-0: Rozpětí: 9,420 m; délka: 8,20 m; max. rychlost ve výšce 5 000 m: 670 km/h; dostup: 11 000 m; Dolet: 1010 km

EN

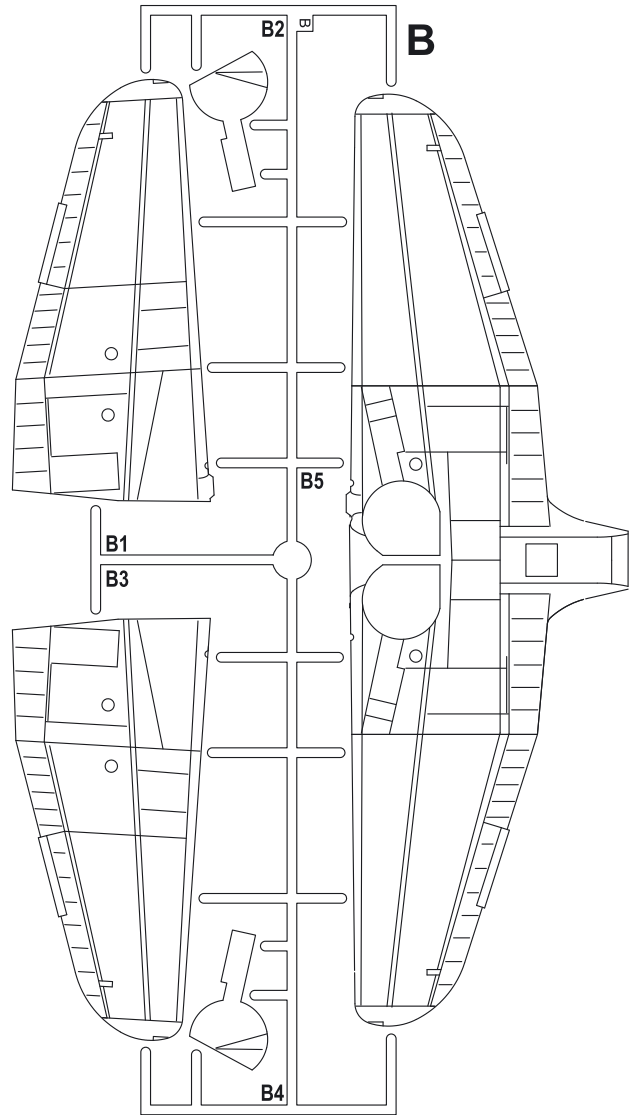
Messerschmitt Bf 109 was in 1936 prototype competition chosen as a standard Luftwaffe fighter. It was a hard blow for Ernst Heinkel. The formerly preferred He 112 dropped to the second place. Because Heinkel wanted to prove his company ability to built faster fighter, without official commission he started to develop next aircraft as his private project. Brothers Günters were entrusted with design works on P 1035 project. When Walter Günter died during car accident, only Siegfried continued on the project. Designated Heinkel He 100, the new fighter's construction combined all up to date features. Big concern was placed on whole aircraft's aerodynamic streamlining. The most noticeable was utilization of surface cooling. Following design drawings and 1/1 scale mock-up RLM had ordered four prototypes to be build. The first prototype designated He 100V-1 took off for the first time on 22nd January 1938. The aircraft was heavily tested and modified on the run. Ernst Udet Flying in He 100V-2 broke the speed record on the 100 km distance. He achieved average speed of 634.73 km/h. The He 100V-3 prototype powered by special DB-601R engine and shorter span wings was prepared for the absolute speed record. Thanks to the undercarriage malfunction this prototype was lost. For the absolute speed record it was replaced by He 100V-8. On 31st March 1939 Hans Dieterle piloting this machine broke the absolute World Speed Record achieving 746.606 km/h. In respect of confidentiality this machine was designated He 112U. This record was surpassed on 26th April 1939 by Messerschmitt Bf 209V-1. Further speed tests were forbidden to Heinkel. But at the same time and same conditions the He 100 would be most probably faster. Next prototypes designated V-4 to V-10 were built as fighters. Their performances were considerably high but the surface cooling was unreliable. Further some of the flight characteristics were not perfect. But Heinkel reckon with batch production and already ordered the preparation works. DB 601 engines necessary for Bf 109s started to be insufficient when the war had broken out. RLM had announced that they will permit the batch production only in case different powerplant will be used. He 100 structure wasn't capable of containing different engine so Heinkel built just three pre-production and 12 production machines. Three aircraft were purchased by Japanese delegation together with license rights. The Soviet delegation purchased five aircraft. The rest of the aircraft served in wide propaganda campaign for "The New Powerful Luftwaffe Fighter". The machines were filmed subsequently getting three different emblems of Luftwaffe's non-existing units. This alleged type got the designation He 113. Also this designation was stated in many allied recognition manuals. Even though it never saw combat use many allied pilots claimed to see or fight the He 113.

Technical Data of He 100D-0: Wingspan: 9.42 m, Length: 8.20 m, Max. Speed: 670 km/h at 5 000m, Ceiling: 11 000 m, Range: 1010 km

PLASTIC PARTS

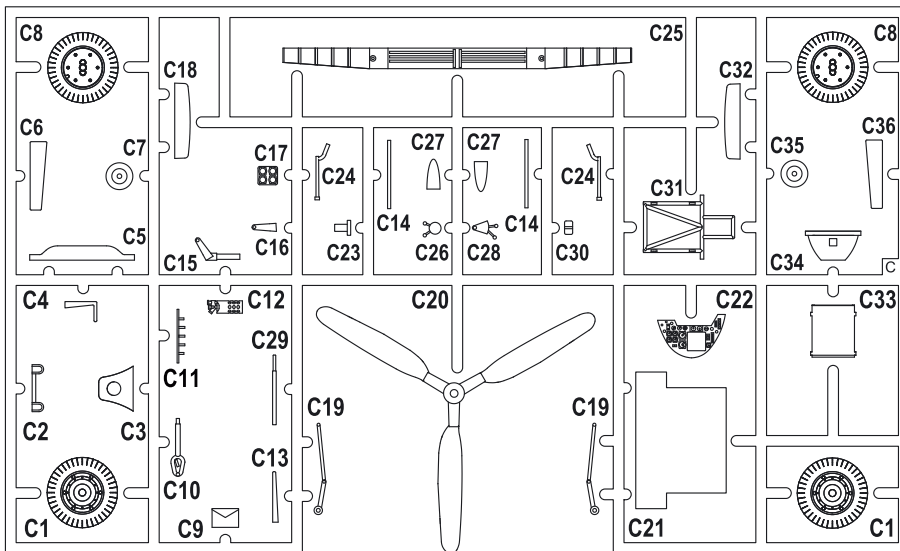


A



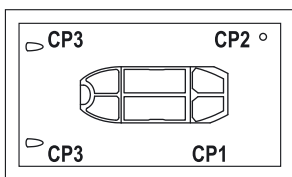
B

C

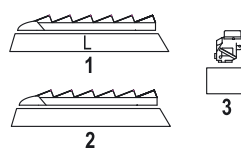


Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A	Černá / Black	H12 / C33
B	Barva pneu / Tire Black	H77 / C137
C	Hliník / Aluminium	H8 / C8
D	Hnědočervená / Red Brown	H47 / C41
E	Žlutohnědá / Tan	H27 / C44
F	Opálený kov / Burnt Iron	H76 / C61
G	Tmavý kov / Dark Iron	MC214
H	Šedá / Grey RLM 02	H70 / C60
I	Černošedá / Black Grey RLM 66	H416 / C116
J	Černozelená / Black Green RLM 70	H65 / C18
K	Tmavozelená / Dark Green RLM 71	H64 / C17
L	Světle modrá / Light Blue RLM 65	H67 / C115



CLEAR PARTS (CP)



PUR PARTS (PP)

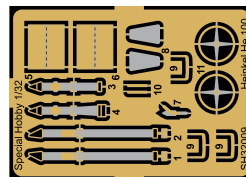


PHOTO-ETCHED P. (PE)

FILM

SH32009
He100D-1

SYMBOLS

? MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION

🔴 POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLÁTKLEBER
COLLE CYANOACRYLAT

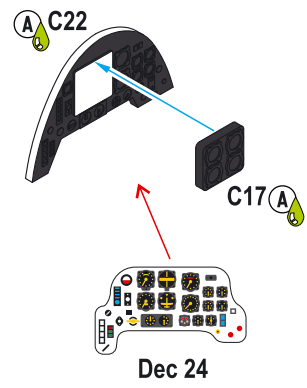
↶ OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER

👉 ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

✂ ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

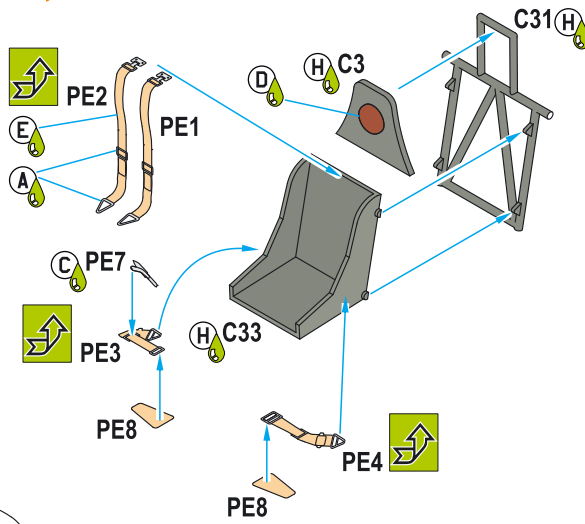
A NATŘÍT COLOUR
FARBEN
PEINDRE
GSI colour code

STEP 1

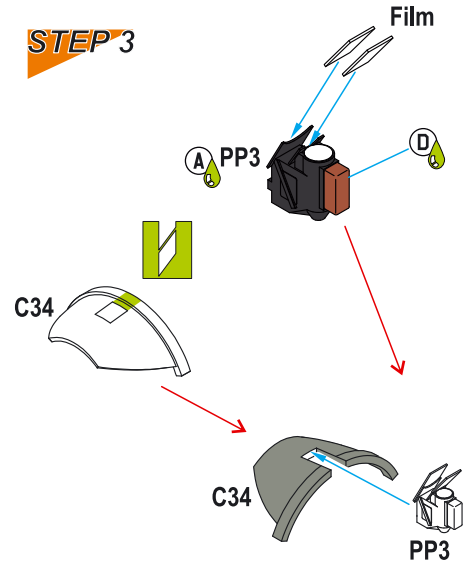


SESTAVA - ASSEMBLY

STEP 2

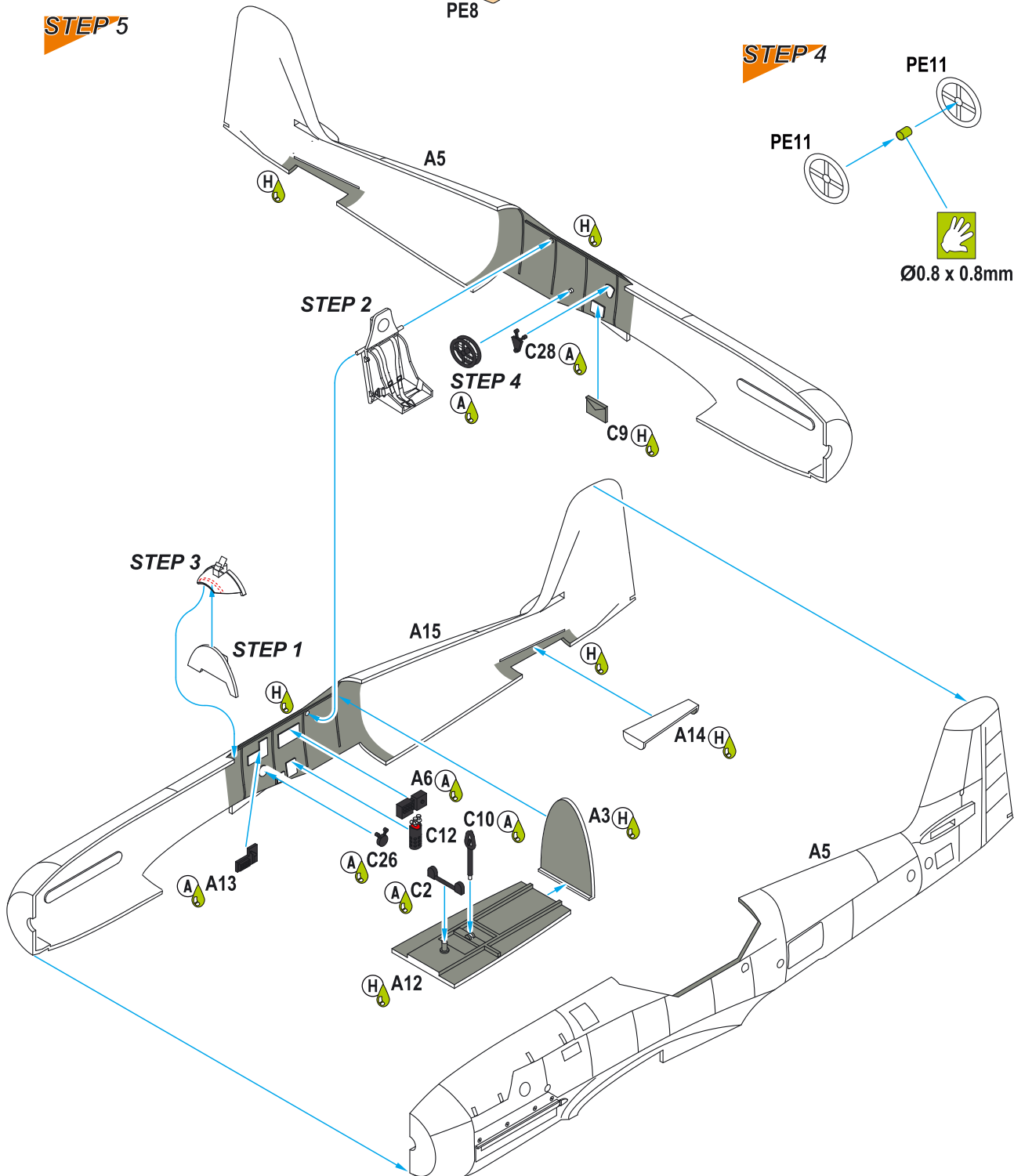
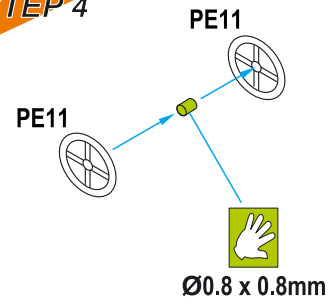


STEP 3

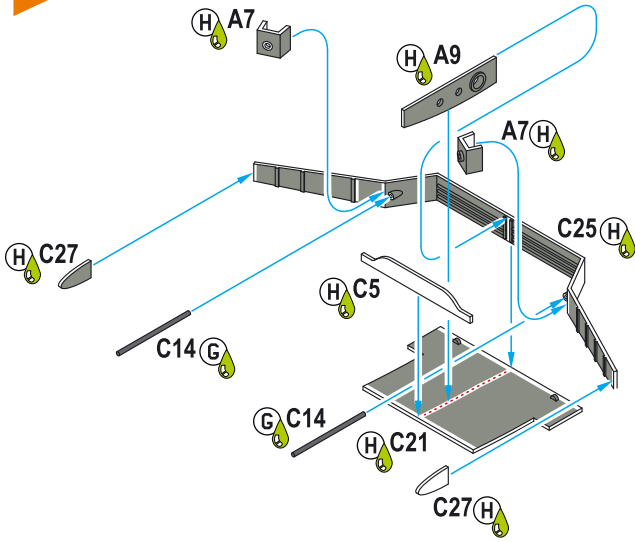


STEP 5

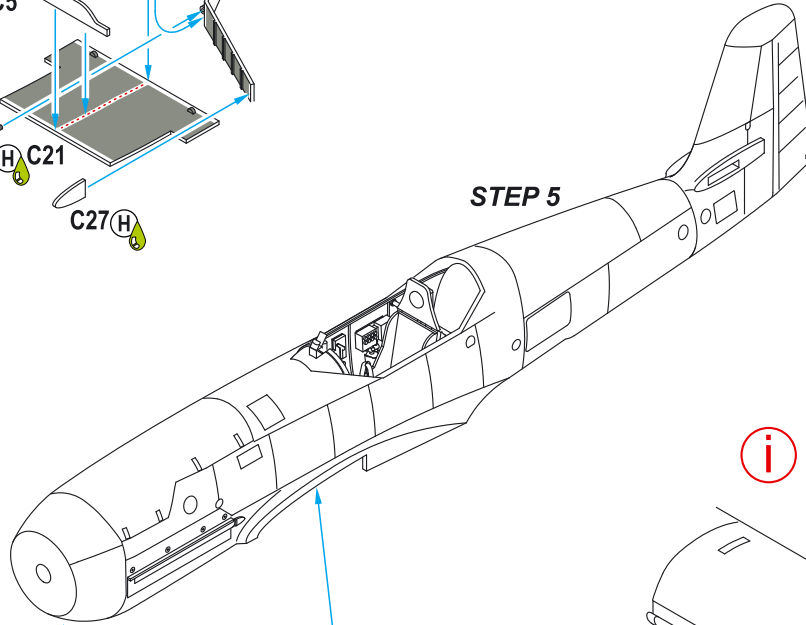
STEP 4



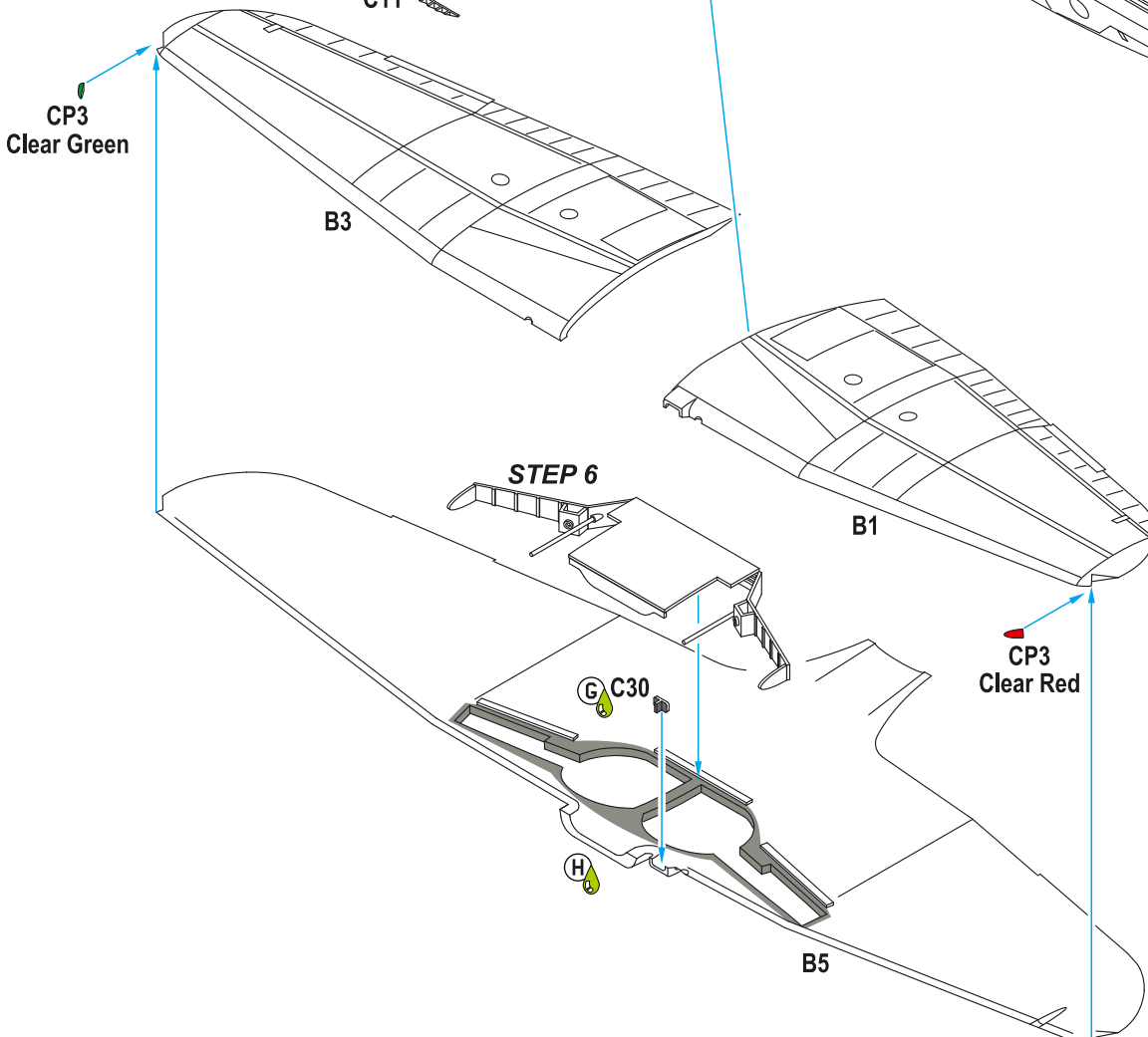
STEP 6



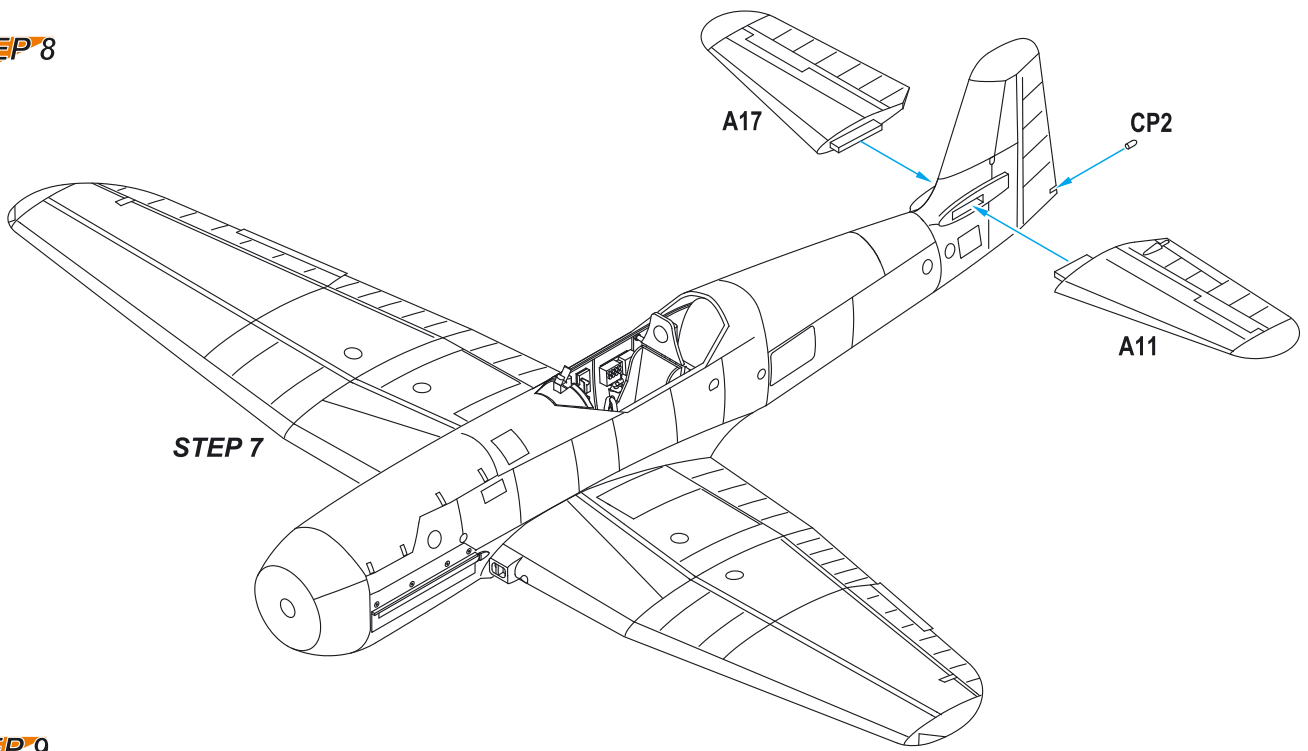
STEP 5



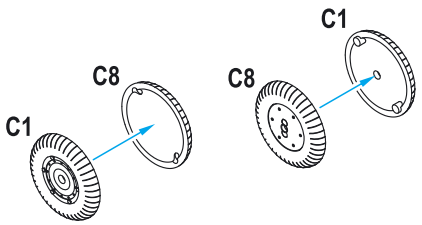
STEP 7



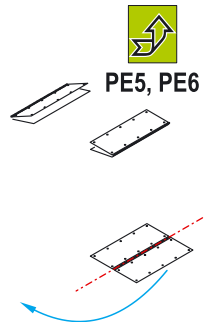
STEP 8



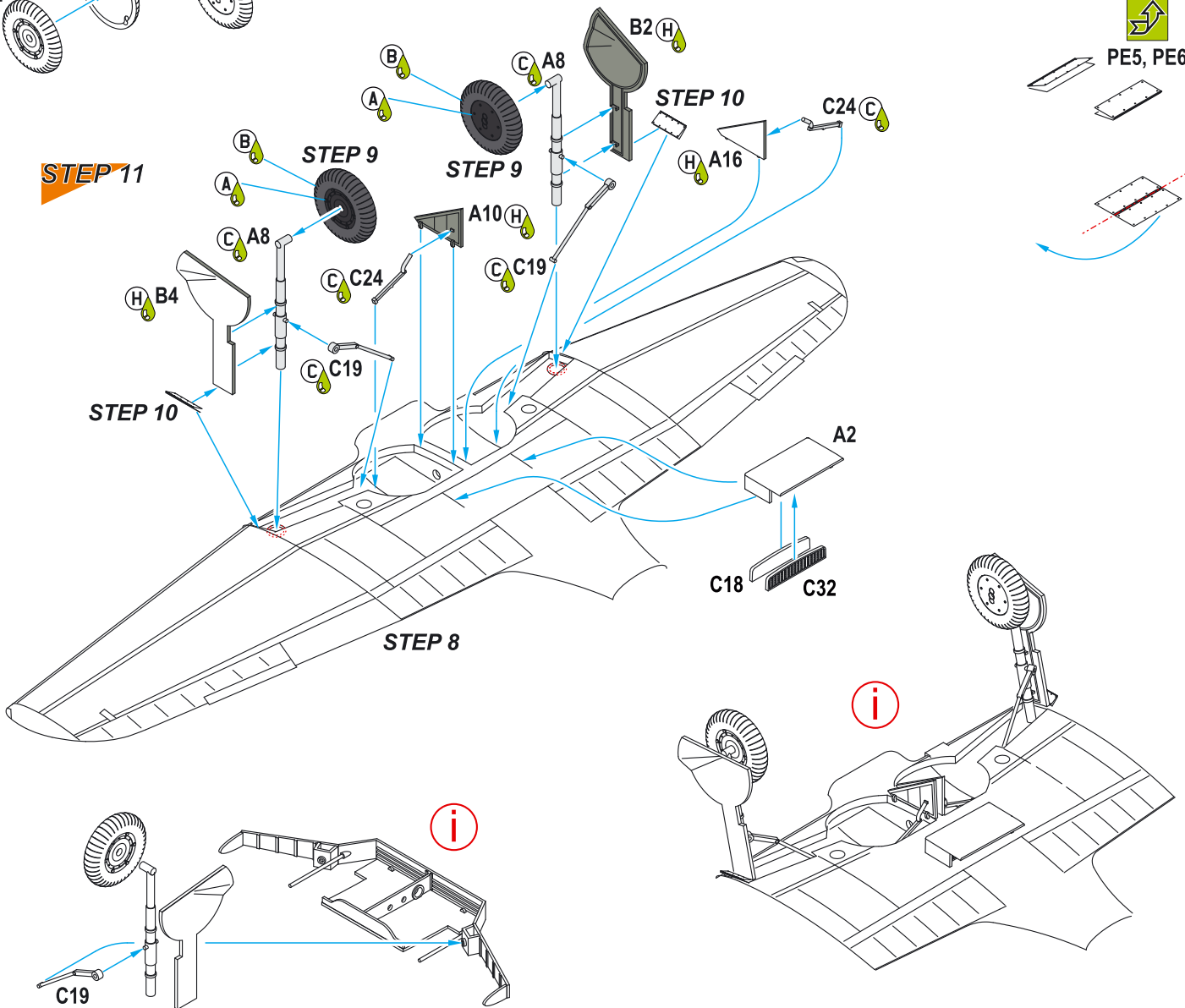
STEP 9



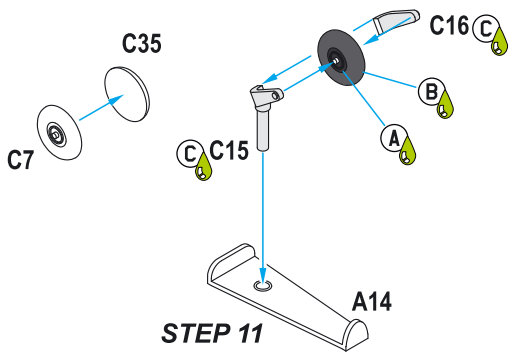
STEP 10



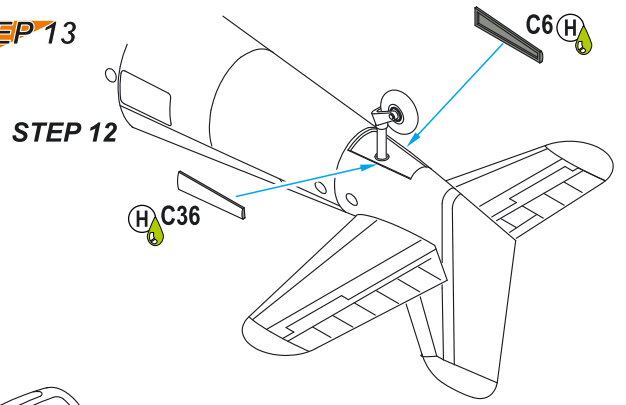
STEP 11



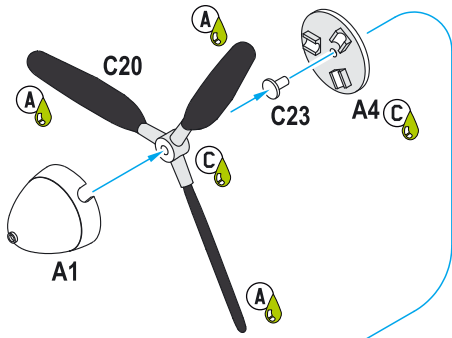
STEP 12



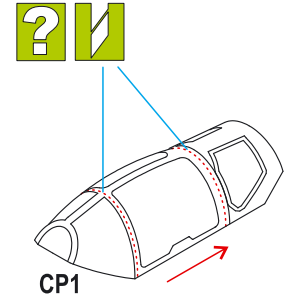
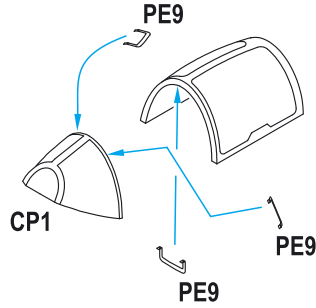
STEP 13



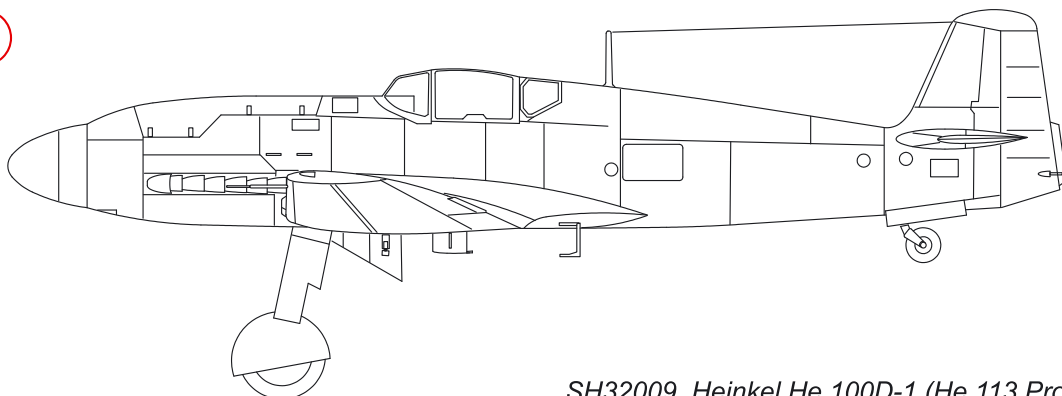
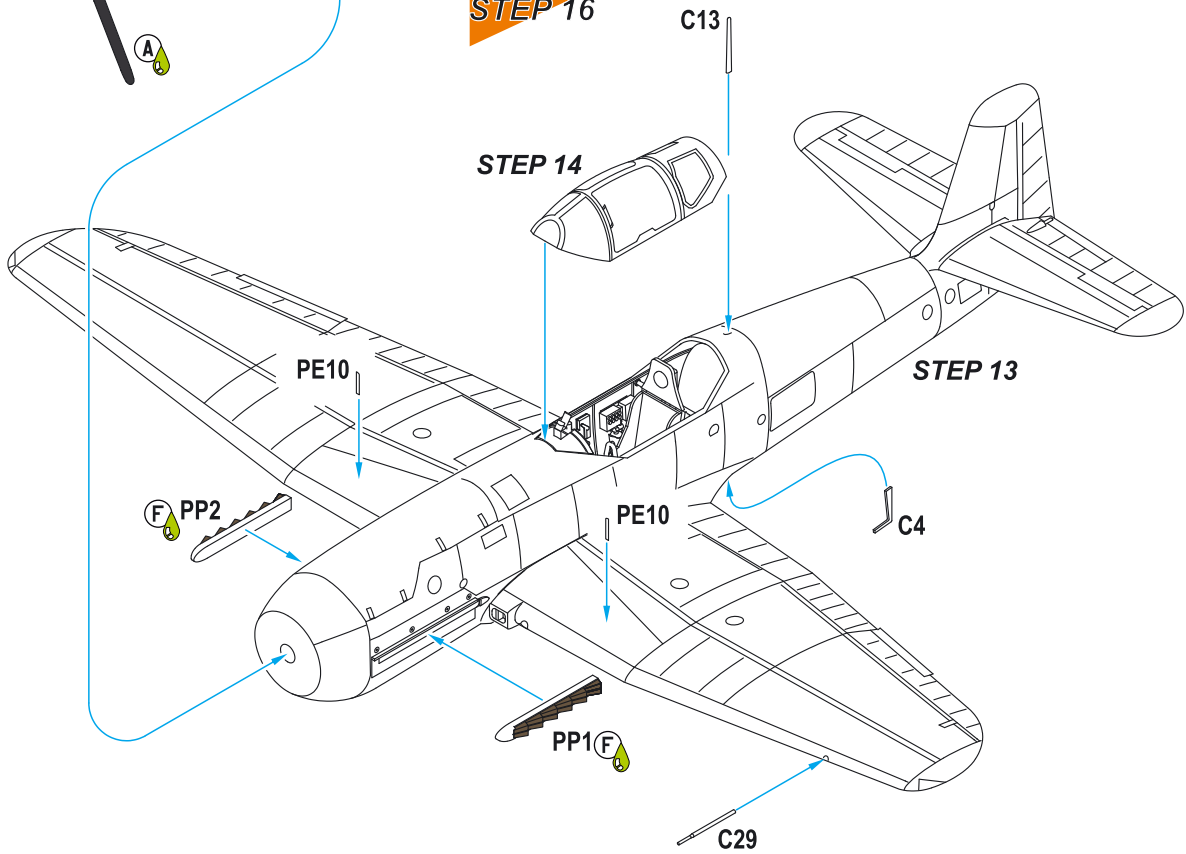
STEP 15



STEP 14



STEP 16



1/32 TEMPEST Mk.V

CMK sets for Special Hobby and Revell kits

SH32049

Hawker Tempest
Mk.V kit



Q32238

Tempest Mk.II/V Series 2/Mk.VI
Cannon barrels with wing leading edge



Q32239

Tempest Mk.V/VI
Exhausts set



Q32240

Tempest
Mk.II/V/VI
Control
column



Q32241

Tempest Mk.II/V/VI Early
and late cannon barrels



Q32245

Tempest/Typhoon
Pilot's seat with
harness



Q32246

Tempest/Typhoon
Pilot's seat



Q32247

Gyro gunsight Mk.II
for late Tempest
and other fighters



Q32248

Gunsight Type I Mk.III
for Tempest Mk.V
(and late Typhoon)



Q32242

Main wheels late type
for Tempest Mk.II/V/VI



Q32275

Square tread
pattern mainwheels
for Tempest Mk.II/V/VI



Q32244

Tempest/Typhoon
Tail wheel with strengthened leg



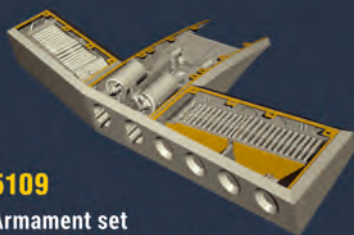
5108

Main undercarriage
strengthened legs



5109

Armament set
for starboard side wing



F32316

British Tempest
pilot, sitting



F32317

British Tempest
pilot, climbing out
of cockpit



F32340

British WWII Tempest
mechanic



Special
HOBBY



facebook.com/specialhobby

WWW.CMKKITS.COM | WWW.SPECIALHOBBY.EU

CMK
CZECH
MASTER'S KITS