



# 1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

## HEINKEL He III H-20

The first modern medium bomber to be employed by the Luftwaffe, the Heinkel He III was the mainstay of the German offensive against Great Britain during the "Battle of Britain". It was produced in far larger quantities than the Do 17 series and remained a standard combat type throughout the war. The Heinkel He III was first displayed in January 1936, not as a bomber, but in the guise of a civil airliner. In fact the first prototype He III, a bomber, had flown a year before, and the bomber version was already on the assembly lines at Rostock. In 1937 the civil disguise of the He III was abandoned; He III B-1's were sent to the Condor Legion fighting in the Spanish Civil War. In Spain the Heinkels were used for unescorted daylight raids and proved fast enough to evade the opposing fighters. The success of the He III in Spain played a large part in shaping German bombing policy, this policy was later proved wrong when the lightly armed bombers suffered heavy losses over Britain when opposed by modern and determined fighters. The He III H series was by far the most important variant of the bomber, it had just appeared in service at the outbreak of war in 1939 and was still operational at the end of the war in 1945. Used mainly on the Russian front the H-20 was the first variant to carry a dorsal gun turret and improved armament together with a re-designed nose section and more powerful engines. The Heinkel He III H-20 was powered by two Junkers Jumo 213 engines, each of 1,750 h.p., giving a maximum speed of 295 m.p.h. and a service ceiling of 32,800 feet. External bomb load was carried beneath the fuselage up to a maximum of 8,000lb, and a defensive armament consisted of three MG 131 13mm machine guns and twin 7.9mm machine guns in each of the two beam positions. Wing span was 74ft 1½in and length 54ft 5½in.

Premier bombardier moderne à être utilisé par la Luftwaffe, le Heinkel He III, était à la base de l'offensive allemande contre la Grande Bretagne pendant la "bataille d'Angleterre". Il fut produit en beaucoup plus grand nombre que le Do 17, et resta l'avion de combat classique pendant toute la guerre. Le Heinkel He III fut d'abord présenté en Janvier 1936, non comme un bombardier, mais sous l'apparence d'un avion de ligne. En fait le premier prototype He III, un bombardier, avait volé un an avant et la version bombardier était prête sur les chaînes d'assemblage de Rostock. En 1937, la version civile du He III fut abandonnée; les He III B1, furent envoyés à la Légion Condor qui combattait dans la guerre civile d'Espagne. En Espagne les Heinkels furent utilisés pour les raids de jour sans escorte et se montrèrent assez rapides pour échapper aux chasseurs. Le succès du He III en Espagne joua une large part dans l'orientation de la politique allemande vers le bombardement, cette politique se montra mauvaise plus tard quand les bombardiers légèrement armés subirent de lourdes pertes au dessus de l'Angleterre quand ils se heurtèrent à des chasseurs modernes et déterminés. Le type He III H fut de loin la version la plus importante de ce bombardier. Il entra en service au début de la guerre en 1939, et était encore en opérations à la fin en 1945. Utilisé principalement sur le front russe, le H 20 fut la première variante à avoir une tourelle dorsale et un armement amélioré, un nez redessiné et des moteurs plus puissants. Le Heinkel He III H 20 était propulsé par deux moteurs Junker Jumo 213, de 1.750 CV, lui donnant une vitesse maximale de 295 m.p.h. et un plafond de 32.800 pieds. Un chargement de bombes de 8.000 livres au maximum était transporté à l'intérieur sous le fuselage et l'armement défensif consistait en trois mitrailleuses MG 131 de 13 m/m et une mitrailleuse double de 7.9 m/m dans chaque bulbe. Envergure 22.6m, Longueur 16.4m.

Der erste, moderne mittlere Bomber (Kampfflugzeug genannt) der Luftwaffe, die He 111, war zahlenmäßig am stärksten an den Angriffen gegen England während der Luftschlacht um England beteiligt. Sie wurde auch in wesentlich größeren Stückzahlen produziert als z. B. die Do 17 und blieb auch während des ganzen Krieges im Einsatz. Die Öffentlichkeit sah die He 111 zum ersten Mal im Januar 1936, jedoch nicht als Kampfflugzeug, sondern als Schnellverkehrsflugzeug für die Luft Hansa. Der eigentliche Prototyp, ein Bomber, war bereits ein Jahr zuvor geflogen und auch die Serienfertigung dieser Baureihe lief in Rostock bereits an. 1937 trat die He 111 fast ausschließlich als Kampfflugzeug in Erscheinung und die ersten Maschinen der B-1 Baureihe gingen zur Legion Condor nach Spanien, um im Bürgerkrieg auf der Seite Francos gegen die roten Republikaner mitzukämpfen. Hier flogen sie meist Tagesangriffe ohne Jagdschutz, da sie schneller als die damaligen roten Jäger waren. Die Erfolge deutscher Kampfflugzeuge in Spanien haben die künftige Rüstungspolitik der Luftwaffenführung wesentlich beeinflusst. Erst im Kampf gegen England offenbarten sich die darauf beruhenden Fehler, als die zu leicht bewaffneten deutschen Bomber erhebliche Verluste durch moderne und besser geführte englische Jäger hinnehmen mußten, von denen sich die Kampfgeschwader der Luftwaffe praktisch nie mehr ganz erholten. Die Baureihen der He 111 H stellten die hauptsächlichste Version dieses Typs dar und gelangten gerade bei Kriegsausbruch in die Kampfverbände, sie blieben bis Kriegsende 1945 an allen Fronten im Einsatz. Die vornehmlich an der Ostfront eingesetzte He 111 H-20 - unser Modell - hatte einen Drehrumm im oberen B-Stand erhalten, weitere verstärkte Bewaffnung, eine geänderte Bugform sowie stärkere Triebwerke. Die He 111 H-20 schaffte mit zwei Junkers Jumo 213 12 Zylinder-V-Motoren von je 1750 PS Startleistung eine Höchstgeschwindigkeit von rund 475 kmh, eine Gipfelhöhe von ca. 9.950 m und eine max. Reichweite von etwa 2.800 km. Die Bombenzuladung betrug fallweise (innen) 8x250 kg = 2.000 kg und/oder außen 2x1.000-2.000 kg, insgesamt also etwa 4.000 kg. Die Normalbewaffnung bestand aus drei MG 131 sowie je einem MG 81 in den seitlichen Rumpfensternern. Abmessungen: Spannweite 22,6 m, Länge 16,4 m, Fluggewicht ca. 14.000 to.

### GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered.

IF STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

### INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

DANS LE CAS OU CE MODELE DOIT ETRE MONTÉ SUR UN SOCLE, DÉCOUPEZ L'EMPLACEMENT DANS LE FUSELAGE.

### ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.

FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMPF.

 CEMENT  
COLLE  
KLEBEN

 TRANSPARENCY  
TRANSPARENT  
KLARSICHTTEIL

 DO NOT CEMENT  
NE PAS COLLER  
NICHT KLEBEN

 ALTERNATIVE PARTS  
ALTERNATIVE PIECE  
WECHSELBAUTEIL

### SPECIAL INSTRUCTIONS

Note: Port (1, 2) and Starboard (4, 5) are not interchangeable, slotted windows (2, 5) to rear.

For a model with a retracted undercarriage omit parts ( 56 -59, 62 -65 ) and cement doors in closed position

### INSTRUCTIONS SPECIALES

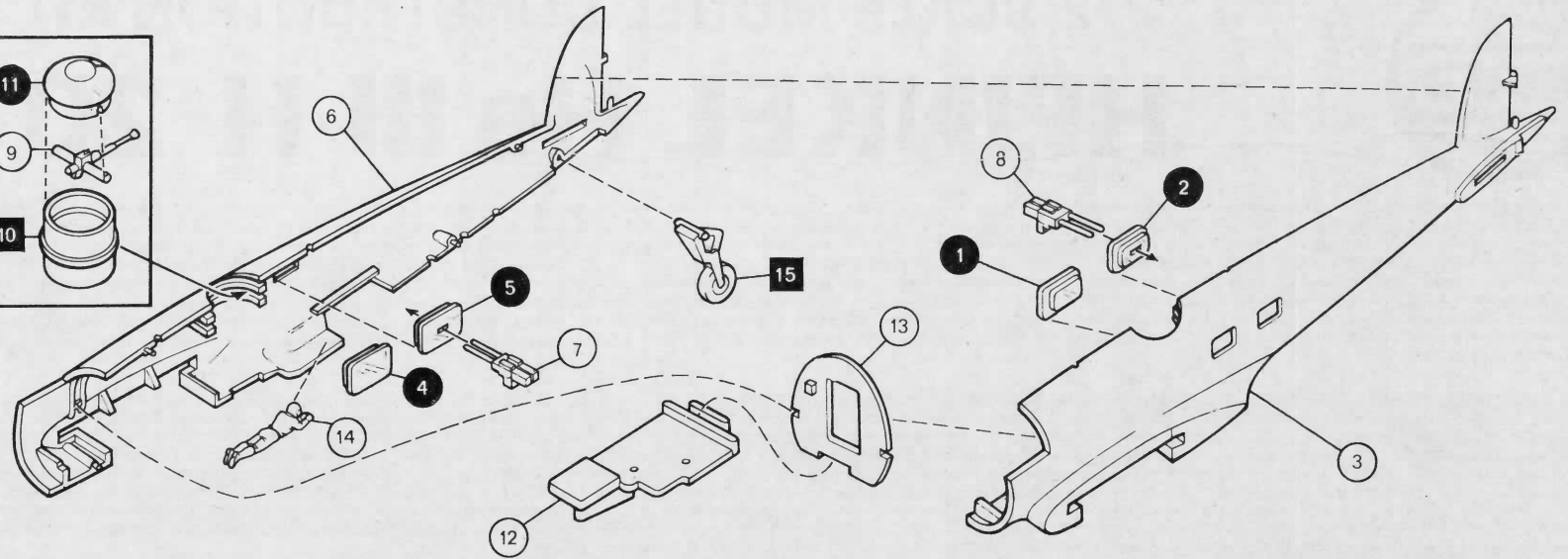
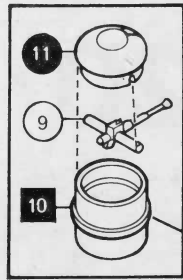
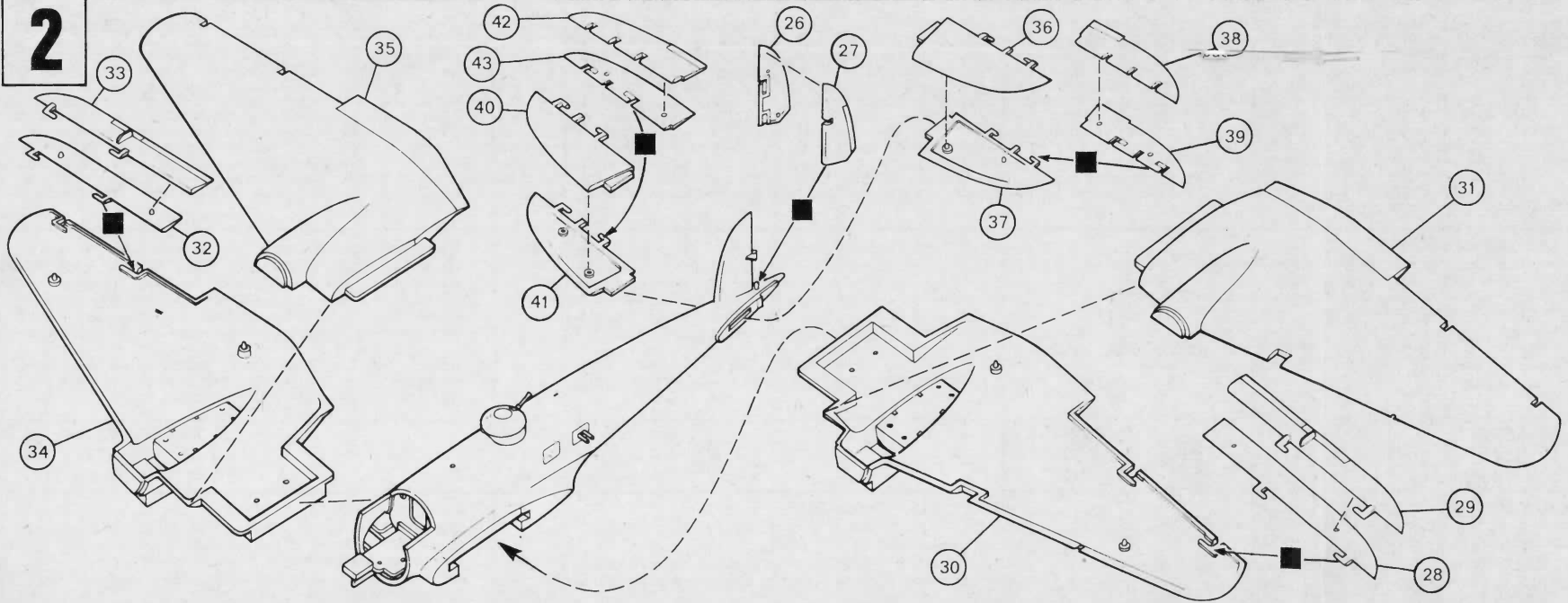
Note: Gauche (1, 2) et droit (4, 5) ne sont pas interchangeables, les fenêtres à entailles (2, 5) à l'arrière.

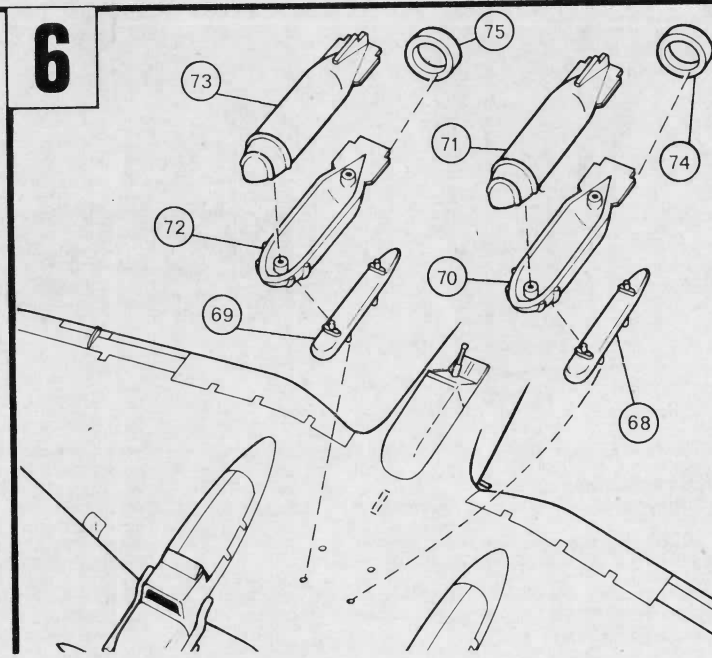
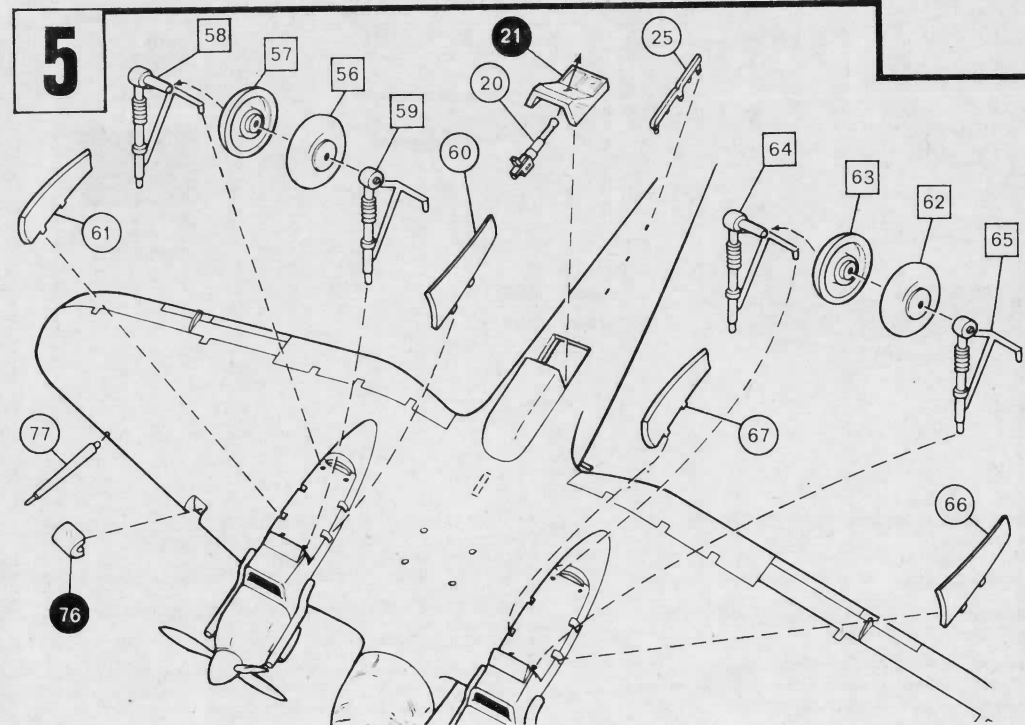
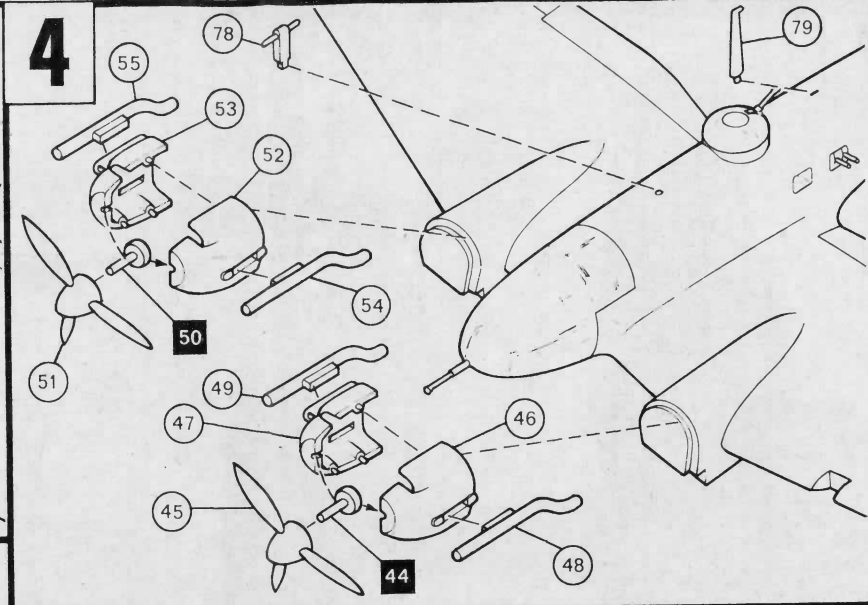
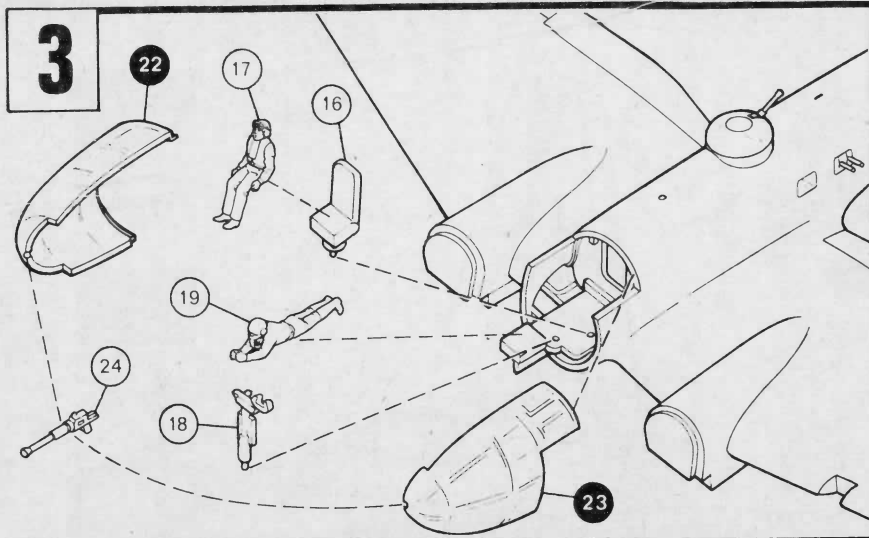
Pour le modèle à train d'atterrissage rentré, ne pas utiliser les pièces ( 56 -59, 62 -65 ) et coller les portes en position fermée.

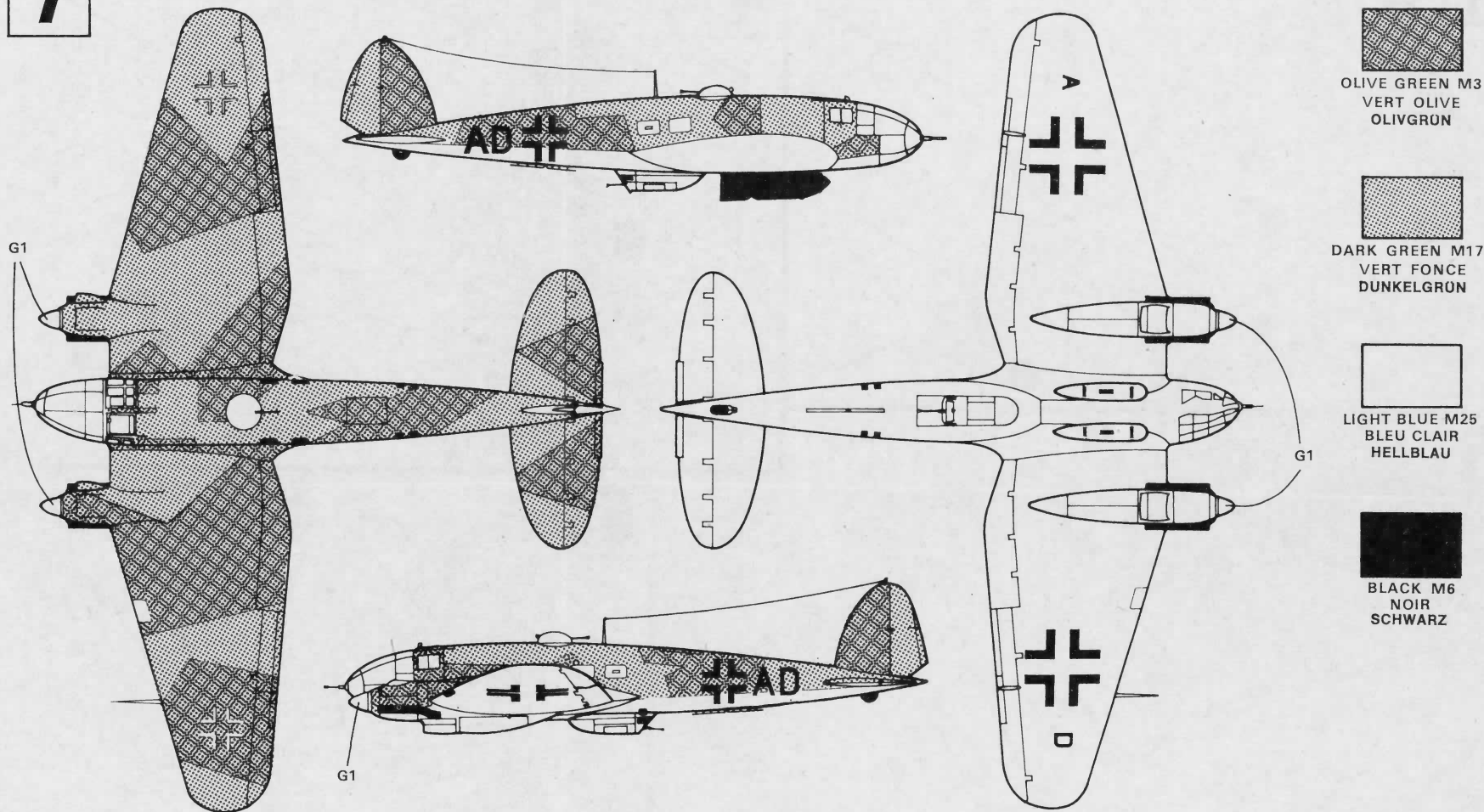
### SONDERHINWEISE

Beachte: Teile (1, 2) links und (4, 5) rechts sind nicht austauschbar, Teile (2, 5) jeweils nach rückwärts, diese Fenster sind durch Strebenschlitz gekennzeichnet.

Bei Fahrwerk EIN Teile (56-59, 62-65) weglassen und Türen geschlossen einkleben.

**1****2**





**DARK GREEN M17** over **OLIVE GREEN M3**: to give splinter camouflage effect.

**LIGHT BLUE M25**: Undersurfaces.

**BLACK M6**: Tyres, exhausts, bombs, gun barrels and propeller blades.

**SILVER G8**: Undercarriage legs, and wheel hubs.

**POST OFFICE RED G1**: Propeller spinners.

Apply transfers, separate into required subjects dip in warm water for a few minutes, slide off backing into position shown in illustration.

PRINTED IN ENGLAND A171/1

**VERT FONCE M17** tout le dessus **VERT OLIVE M3**: pour donner l'effet de camouflage.

**BLEU CLAIR M25**: Les surfaces inférieures.

**NOIR M6**: Pneus, échappements, bombes, tubes des canons et pales d'hélices.

**ARGENT G8**: Jambes de train, moyeux de roues.

**ROUGE POSTE G1**: Casseroles d'hélices.

Détacher les emblèmes et appliquer les décalques désirés—trempier les décalques quelques minutes dans de l'eau, attendre qu'elles glissent facilement sur le papier support et les mettre en place.

**DUNKELGRÜN (M 17) — OLIVGRÜN (M 3)**: entsprechend Tarnschema (Splintertarnung) auf Oberseiten

**HELLBLAU (M 25)**: Unterseiten

**SCHWARZ (M 6)**: Radreifen, Abgasstutzen, Bomben, Waffen, Propellerblätter

**SILBER (G 8)**: Federbeine, Streben des Fahrwerks,

Radscheiben

**POSTROT (G 1)**: Spinner

Vor Anbringen der Schiebbilder Bemalung fertigstellen. Bilder einzeln ausschneiden, einweichen, naß aufschieben, andrücken, glätten, ausrichten und trocknen.