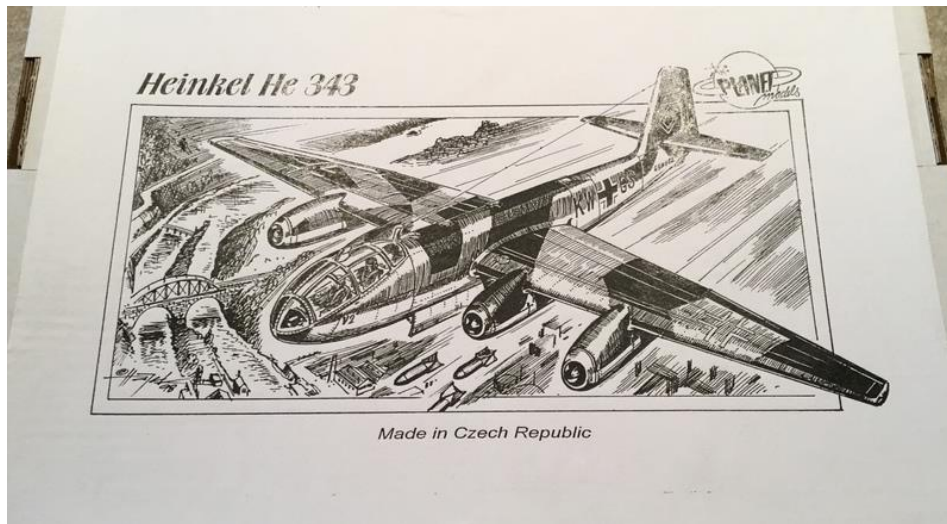




## Heinkel 343 Planet Model

Pour contrebalancer le montage apocalyptique Unicraftien en cours, je sors en parallèle ce que j'ai de plus facile en stock....du bon vieux Planet des familles.  
Et comme c'est généralement du bon je me suis orienté vers un projet allemand relativement avancé : le bombardier moyen Heinkel He343.



Pour la documentation je donne dans les Dan au carré, soit le magazine Secret Bomber de Dan Sharp et le fascicule dédié de Dan Johnson.



Le artwork de couverture m'inspire d'ailleurs déjà pas mal pour un futur camouflage.

A l'ouverture, l'antithèse de la bouse Igorienne habituelle : du classique (vieux) Planet avec des la bonne résine fine, encore grise à l'époque, avec peut de piece mais cela s'annonce sans grand stress. Cela fera une moyenne avec l'autre montage.



On dégraisse, et apres décarottage il ne restera plus qu'à secouer la boîte.

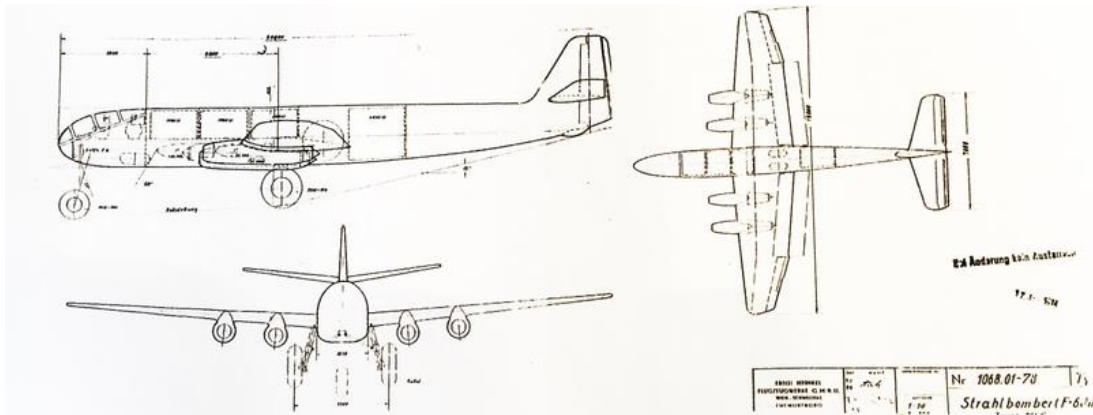


Décembre 1943, le RLM rend ses conclusions sur le futur bombardier de la Luftwaffe en choisissant le Junkers Ju 287. Celui-ci est très prometteur mais compliqué et long à produire.

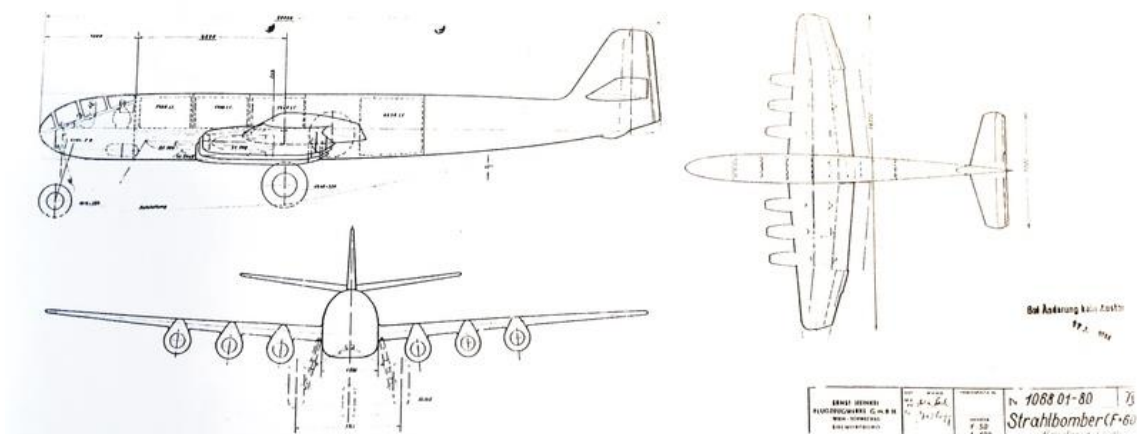
Afin d'assurer la production d'un appareil dans le temps imparti, le RLM approche la firme Heinkel en Janvier 1944 avec une requête inhabituelle, créer dans l'urgence un bombardier à réaction à partir de technologies éprouvées à savoir celles du tout nouvellement entrée en service Arado 232. Heinkel est choisi du fait de son succès à générer un modèle rapidement avec le Volksjäger He162 et le chef ingénieur Siegfried Günther est chargé personnellement d'aller récupérer les documents à l'usine Arado de Landehut.

Le nouvel appareil devra avoir des dimensions agrandies, en particulier pour corriger les défauts de l'Ar232, absence à l'origine de trains et de soute interne.

Heinkel s'était déjà vu refuser ses précédents projets de bombardiers moyens, la série des He P1068 et les ressort donc des cartons lors de la première moitié de Janvier 1944 (pile poil 76 ans)

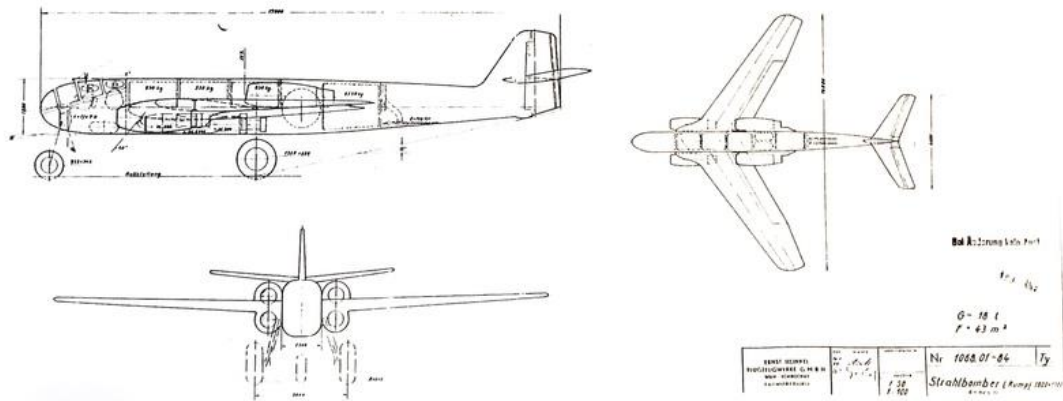


ABOVE: This drawing from the January 14, 1944, report shows P 1068.01-78 – a four-engine 20m long, 19m wingspan, 60m<sup>2</sup> wing area, design with room for 10,790 litres of fuel and a bomb bay that could take munitions up to the SC2000 bomb. The drawing itself is dated January 7, 1944.

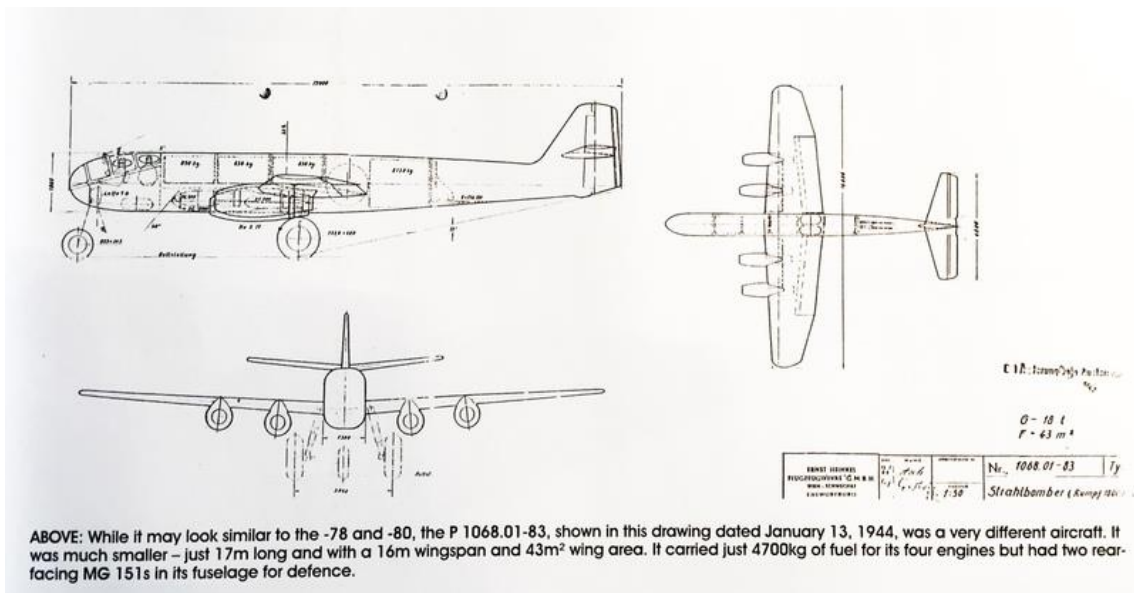


ABOVE: The P 1068.01-80 dated January 10, 1944. The aircraft was the same in every dimension as the -78 but had six engines instead of four.



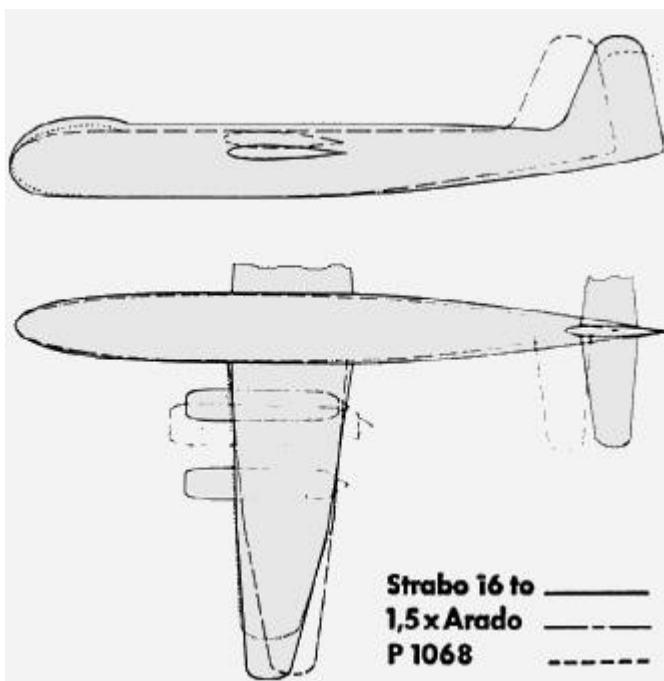


ABOVE: The most extreme P 1068 of all, the .01-84, had the same narrow fuselage dimensions as the -83 and also had a 16m wingspan with 43m<sup>2</sup> wing area – but it also had sharply swept wings and its four turbojets were attached to its fuselage rather than the wings. Its tailplanes were also swept.



ABOVE: While it may look similar to the -78 and -80, the P 1068.01-83, shown in this drawing dated January 13, 1944, was a very different aircraft. It was much smaller – just 17m long and with a 16m wingspan and 43m<sup>2</sup> wing area. It carried just 4700kg of fuel for its four engines but had two rear-facing MG 151s in its fuselage for defence.

Le projet se concentre sur la dernière configuration, les dimensions sont arrêtés, en particulier comparer à l'avion d'Arado, l'aile en particulier est reprise quasiment



et le projet, qui en interne n'était encore désigné que par Strabo 16 (16eme projet de Strahlbomber, bombardier à réaction) prend sa désignation officielle de Heinkel He 343...

FU.

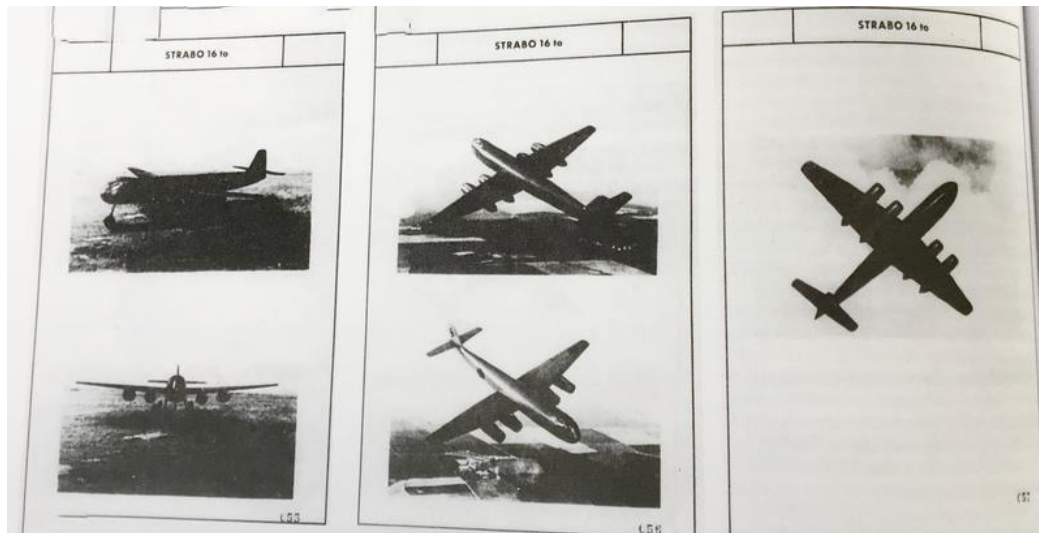
---

Heinkel-Projekte

---

P	He	Verwendungszweck	Triebw.	P	He	Verwendungszweck	Triebw.
1054		takt. Transporter	2 x Otto	1075		Fernaufklärer (Do335)	4 x Otto
1062		Jäger	1 x Otto	1076		Jäger	1 x Otto
1063		Schnellbomber (1 Mann)	2 x TL	1077	Julia	Jäger	1 x RGer
1064		Fernbomber	6 x Otto	1078		Jäger	1 x TL
1065		Arbeitsflugzeug (3 Mann)	2 x Otto	1079		Nachtjäger	2 x TL
1066		Arbeitsflugzeug (2 Mann)	2 x Otto	1080		Lorin - Jäger	Lorin
1067		Schnellstbomber	2 x Otto				
1068	343	Bomber	4 x TL				
1069		Jäger	1 x TL				
1070		Bomber (Nurflugel)	2 bzw. 4 x TL				
1071		Jäger (unsym.)	2 x Otto				
1072		Fernbomber	4 x Otto				
1073	162	Jäger	1 x TL				
1074		Jäger (lu. 2 mot. Druckrohr.)	2 x Otto				

Dès Février 1944, Ernst Heinkel en vante les mérites au RLM.



Heinkel monta son dossier complet pour remporter la compétition.

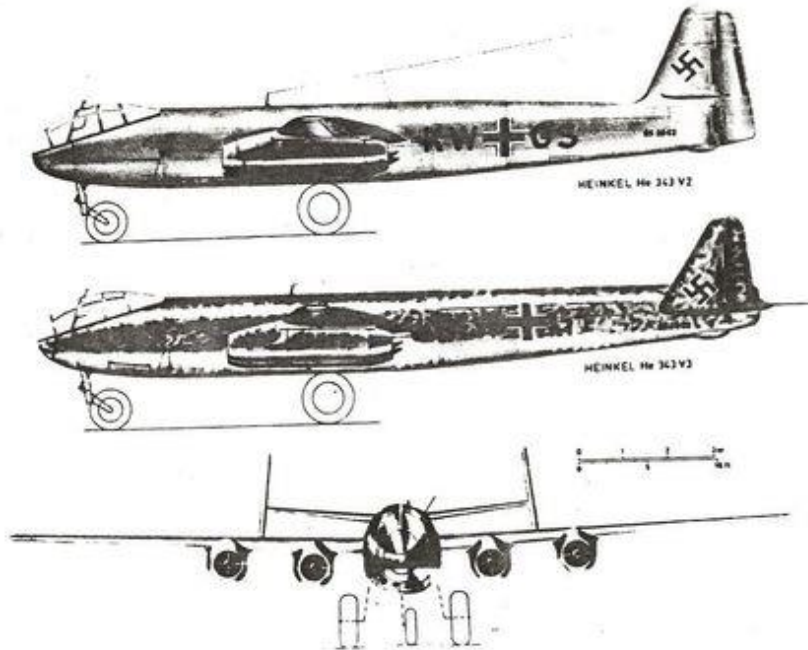
IPMS-D 7-76.



## HEINKEL-FLUGZEUGTYPEN

### HEINKEL HE 343

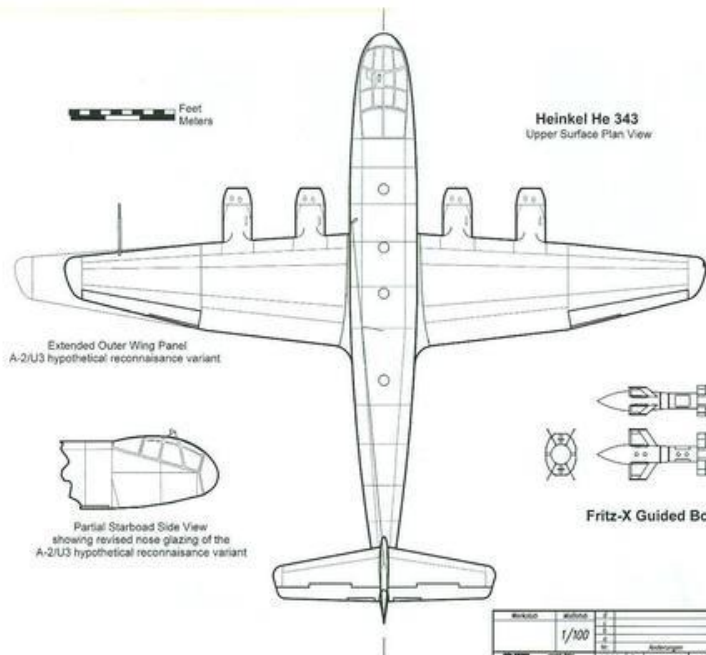
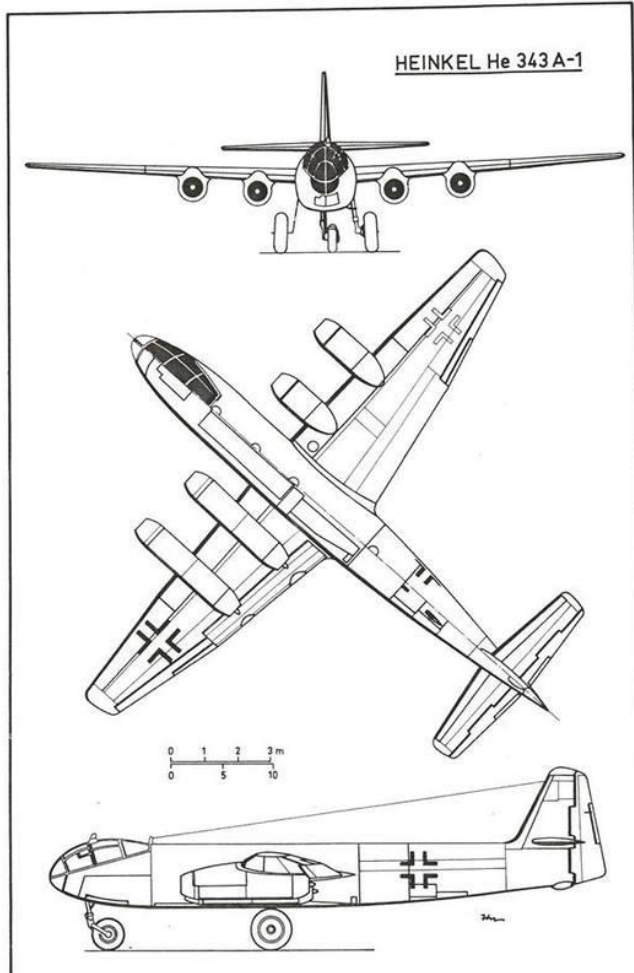
Kampfflugzeug



Im Januar 1944 begannen die Projektarbeiten an einem Bombenflugzeug mit Strahltriebwerk, das bei geringstem Zeitaufwand für Konstruktion und Bau bereits ab Sommer 1945 in größerer Zahl eingesetzt werden sollte. Diese geringe Zeitspanne für Konstruktion und Serienbau hatte für eine Neuentwicklung in einer derartigen Konzeption mancherlei Schwierigkeiten mit sich gebracht, obgleich schon ähnliche Projekte bereits seit einigen Monaten untersucht wurden. Diese Arbeiten am Projekt P 1068 ließen bis dahin erkennen, daß es wohl für einen Bomber am günstigsten wäre – was Nutzlast und Treibstoffkapazität anbelangte – die Konstruktion größtmäßig für vier Triebwerke damaliger Leistung auszuliegen. Ferner hatten Untersuchungen ergeben, daß in Anbetracht einer einfachen Bauausführung auf eine pfeilförmige Tragfläche verzichtet werden konnte, da sie einen Geschwindigkeitsgewinn von nicht mehr als 30 km/h eingebracht hätte. Da die He 343 wegen ihrer kurzen Entwicklungszeit mit Bestimmtheit vor ihrer Erprobung in den Serienbau gehen mußte, sollte das Risiko bezüglich Flugeigenschaften und Betriebssicherheit so klein wie möglich gehalten werden. Deshalb wurde auf Vorschlag von Oberstleutnant Kneumeyer für den Entwurf von der Arado Ar 234 ausgegangen. Dieses Muster stand zu dieser Zeit in Flugerprobung und hatte sich bereits gut bewährt. Im Bahnneigungsflug konnten schon bis zu 1000 km/h ausgefliegen werden, ohne daß sich störende Flugeigenschaften bemerkbar machten. Zunächst untersuchte man eine in fast allen Einzelheiten um 1,55fach vergrößerte Ausführung der Tragfläche, wobei die lineare Vergrößerung 1,25:1 betrug. Der Rumpf mußte für den Einsatz als Bomber entsprechend geändert werden, um genügend Platz für die zweiköpfige Besatzung und einen vergrößerten Bombenraum für 2000 kg Last zur

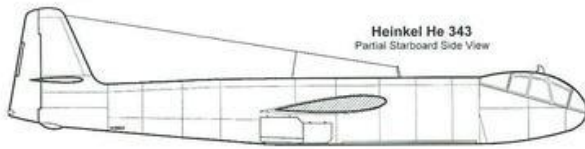
Verfügung zu haben. Als Bombenlast wurden verschiedene Rüstsätze vorgesehen, unter anderem auch die ferngesteuerte Fritz X Bombe. Die höchstzulässige Startlast kam damit auf 16 t, weshalb das Projekt die Bezeichnung Strabo 16 erhielt. Das Fahrwerk wurde eine Neukonstruktion, welches als Schwenkachsensystem nicht wie sonst üblich seitlich, sondern unten aus dem Rumpf ausschwenkte. Die vier TL-Triebwerke wurden einzeln unter den Tragflächen aufgehängt, um eine weitgehende Betriebssicherheit bei Ausfall eines Triebwerkes zu erreichen. Außerdem erleichterte diese Anbringung die Austauschbarkeit und den Ein- und Ausbau der Motore. Anfang Februar 1944 begannen die Konstruktionsarbeiten, die noch im selben Jahr vollständig abgeschlossen werden konnten. Obgleich das Projekt Strabo 16 und die Entwurfsarbeiten der He 343 frühzeitig beim RLM vorgelegt worden waren, wurde von dort aus keine entsprechende Genehmigung erteilt. Als Ende April dieses Bomberprojekt nochmals vorgelegt wurde, äußerten die Heinkel-Werke Bedenken wegen der termingerechten Produktion, falls nicht nun endlich vom RLM der Auftrag für den Serienbau erteilt würde. Aber es kam nur zu einem Bauauftrag für eine Erprobungsserie und eine A-Serie, der dann aber nach Fertigstellung der Konstruktionsarbeiten auf Grund der Typenbeschränkung und der Vordringlichkeit des Jägernotprogrammes abgesetzt wurde. Von der He 343 sind bis dahin drei Versionen ausgearbeitet worden, die in ihren äußeren Abmessungen keine Unterschiede zeigten. Als Triebwerke sollten je nach Möglichkeit solche mit Startleistungen von 900 kp Schub bis 1300 kp Schubleistung zum Einbau kommen, wobei das Abfluggewicht entsprechend zwischen 16 425 kg und 19 550 kg variiert werden mußte. Den Versionen entsprechend waren die Einsatzzwecke verschieden.

Fortsetzung letzte Seite

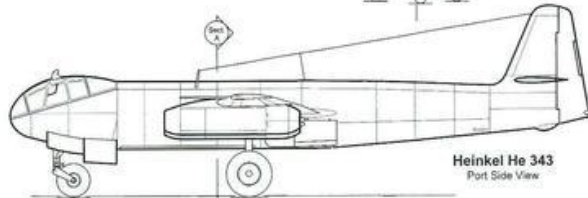


Werkstoff	Material			HEINKEL	
1/100				Flugzeugwerke G. m. b. H.	
				Werk Rostock	
				<b>HEINKEL</b>	
				<b>HE.343</b>	
Form Name		Beschreibung		Heinkel He.343 Bomber mit	
HE-343-STD-01		Heinkel He.343 Bomber mit 4 x Junkers Ju.248		4 x Junkers Ju.248	



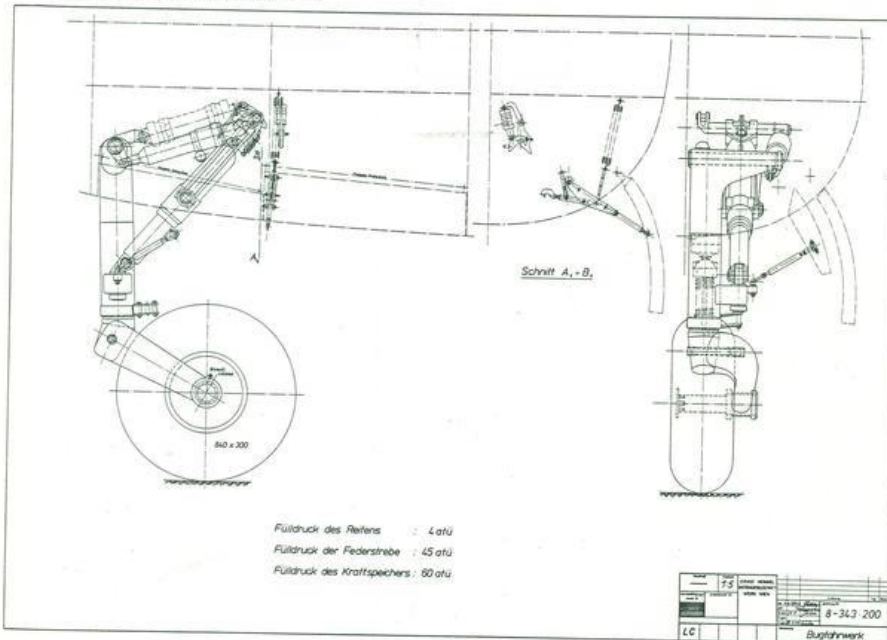


Feet  
Meters

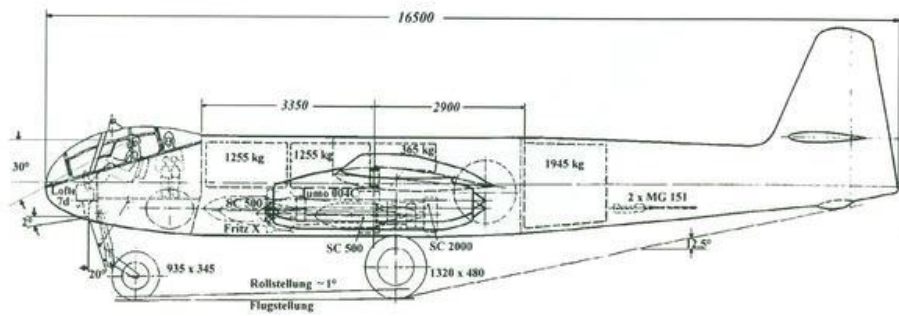


HEINDEL		HEINDEL		HEINDEL		HEINDEL		HEINDEL		HEINDEL	
1/100										HEINDEL Flugzeugwerke G. m. b. H. Werk Rostock	
HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		HEINDEL HE.343	
HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		HE-343-STD-01		Heinkel He.343 Bomber mit 4 x Juno 004C	

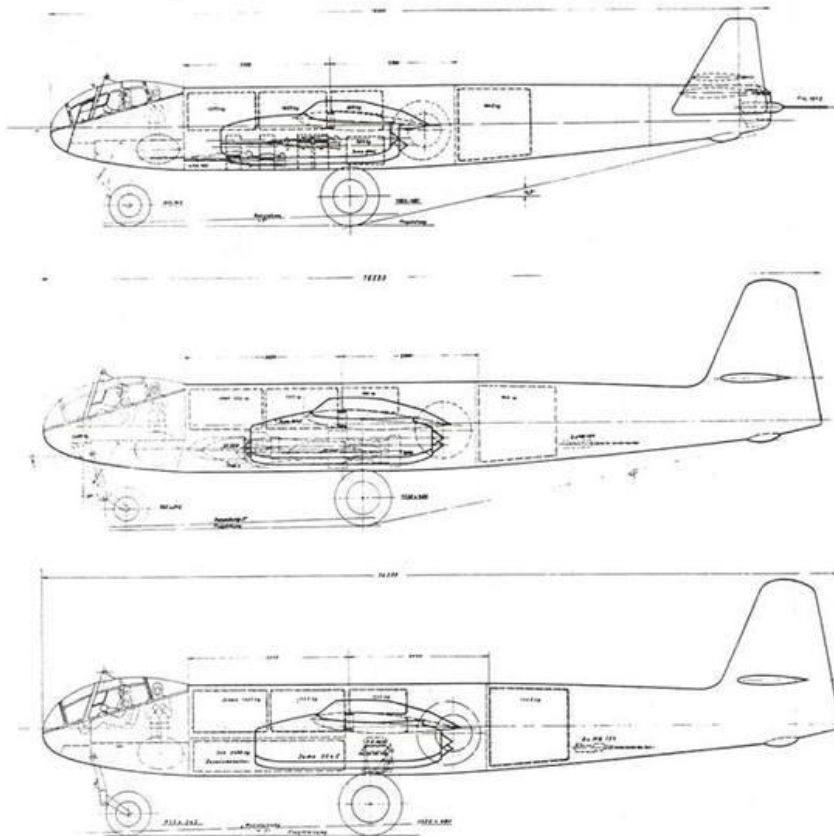
Bugfahrwerksentwurf für das Projekt He 343







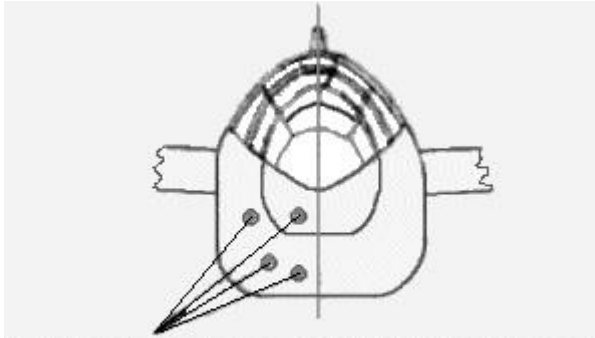
Pour démontrer la polyvalence de l'appareil deux autres versions furent développées, Zerstörer, Nachtjäger, bidérive, avec armement défensif et anti navire.



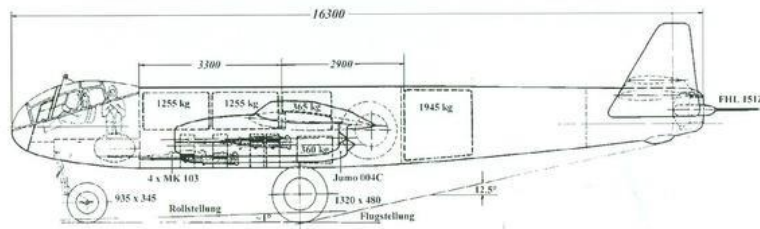
Systemzeichnungen der drei wichtigsten Heinkel He 343 Varianten

Die He 343 A-1 sollte als Bomber eingesetzt werden, wie es ursprünglich projektiert war. Die maximale Bombenlast war allerdings inzwischen auf 3000 kg angestiegen, wobei 2000 kg Last im Rumpf aufgenommen und je 500 kg Bombenlast unter den inneren Triebwerken angebracht werden konnten. Als Abwehrbewaffnung sollten zwei starke MG 151 nach rückwärts in den hinteren Teil des Rumpfes eingebaut werden, was ebenfalls für die beiden folgenden Versionen zutrifft. Die Besatzung mußte in einer Druckkabine untergebracht werden, da eine maximale Dienstgipfelhöhe von 15000 m erfliegen werden sollte. Gegenüber den Erprobungsvarianten erhielten die Serienmuster geringfügig geänderte Triebwerkauflösungen, wobei die äußeren Triebwerke nach vorne vorgezogen wurden, damit die bis dahin geteilte Landeklappe durch eine durchgehende ersetzt werden konnte. Als zweite Ausführung der He 343 war eine Aufklärer-Version mit der Unterbezeichnung A-2 vorgesehen. Dank des geräumigen Bombenraumes konnten hier Reihenbildgeräte mit 75 cm Brennweite untergebracht werden und außerdem ein zusätzlicher gepanzerter Treibstoffbehälter zur Reichweitenerhöhung. Durch Verwendung eines Waffenrüstsatzes im Bomben-

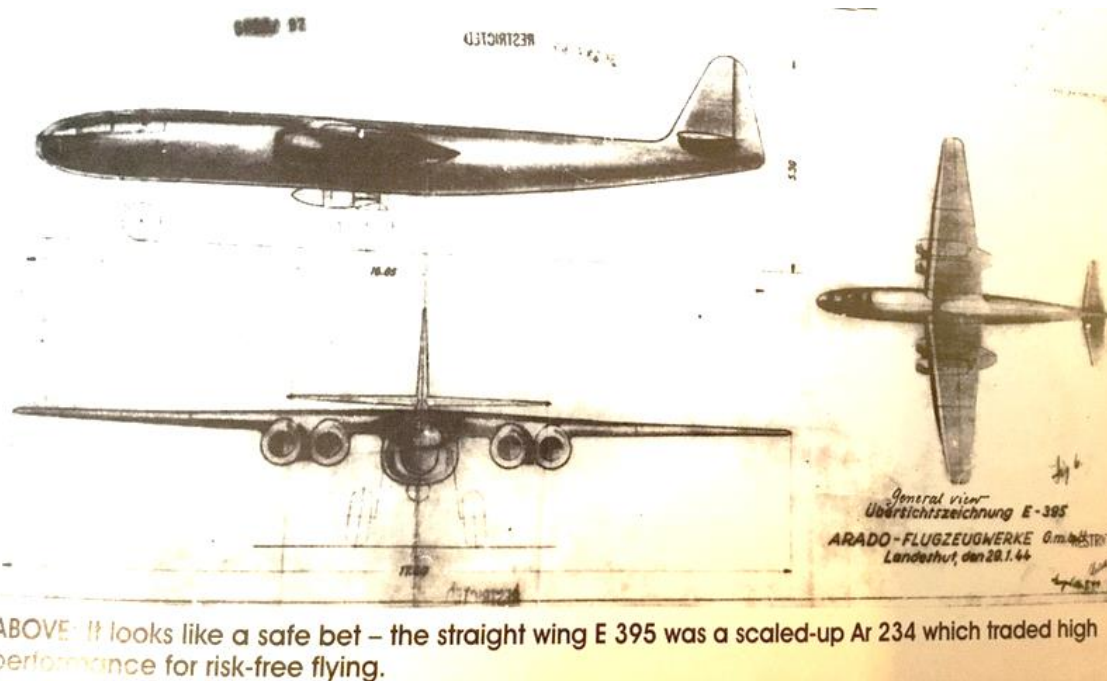
Bezeichnung He 343 A-3. Es konnten alle Waffen bis 5 cm Kaliber zum Einbau kommen, doch war eine Standardbewaffnung mit folgenden Waffen vorgesehen 4 x MK 103 im Bombenraum mit insgesamt 400 Schuß Munition oder 2 x MK 103 mit je 100 Schuß + 2 x MG 151 mit je 200 Schuß. Dazu kamen die beiden nach hinten eingebauten MG 151 mit je 200 Schuß. Da das Bugrad auf der linken Seite unter die Druckkabine eingezogen wurde, mußten die Waffen so eingebaut werden, daß die Auschußöffnungen auf der rechten Seite im Rumpfbogen waren. Von der Bauausführung He 343 A-3 wurde eine weitere Version mit der Bezeichnung He 343 B-1 abgeleitet, die sich auch im äußeren Aufbau, insbesondere in der Leitwerkkonstruktion, von den übrigen Mustern unterschied. An Stelle der starren Heckbewaffnung kamen ferngesteuerte Waffen 1 x FHL 151 Z zum Einbau. Da diese Waffen wegen des Schußwinkels in die Rumpfindekappe verlegt wurden, mußte auch das Leitwerk geändert werden, und so kam anstatt des einfachen Seitenleitwerkes ein doppeltes Seitenleitwerk zum Einbau. Die Waffen wurden von der Pilotenkanzel aus über Periskopzielgeräte ferngesteuert. Der Bau dieser Ausführung sollte den Arado-Flugzeugwerken (Werk Brandenburg) über-



Waffenanordnung 4 Mk 103 im Rumpf  
bei Verwendungszweck : Zerstörer

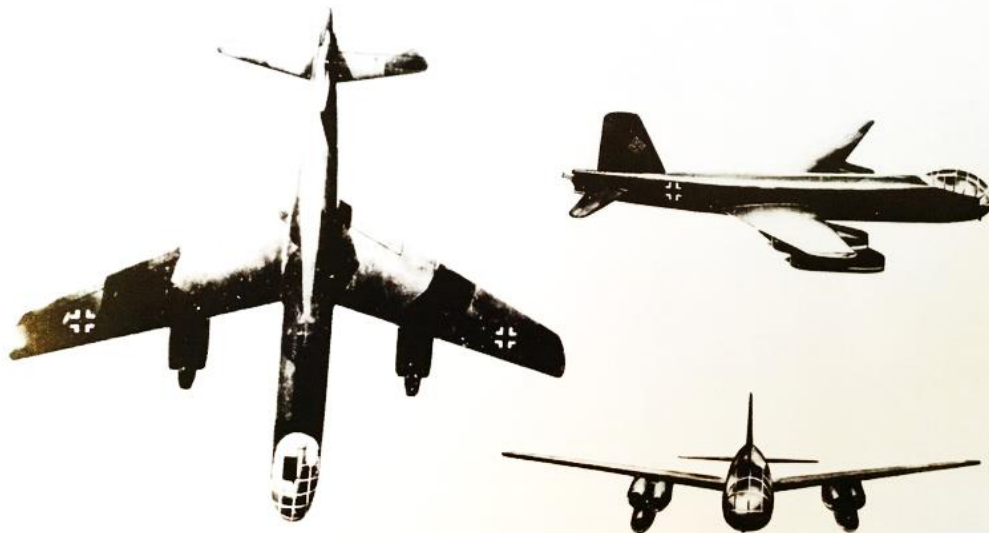


L' avion était en compétition avec l' Arado Ar 395, version agrandie de l' Ar 232 ....



ABOVE: It looks like a safe bet – the straight wing E 395 was a scaled-up Ar 234 which traded high performance for risk-free flying.

et avec le Junkers 287, dont la production fut finalement décidée (mais trop tard).

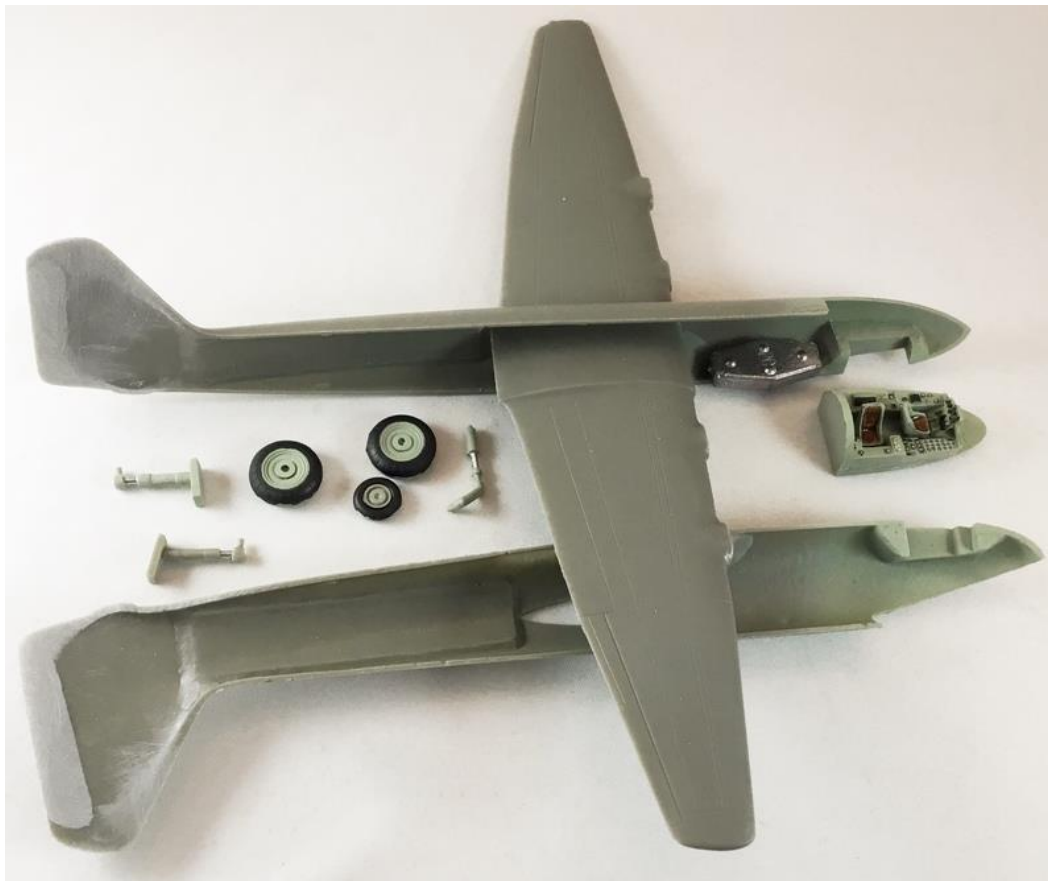


ABOVE: Junkers made several models of the Ju 287 for display purposes including this one featuring two clusters of three BMW 003As under its wings.

Les péripéties de Heinkel pour faire passer son projet et les manigances des différences firmes pour gagner la compétition sont bien retransmises dans le rapport « Stabo 16 », déniché par Dan Sharp.

La maquette quant à elle avance bien.

Du fait de l'aile en une seule pièce, j'ai jugé plus sage de monter la maquette par moitié. L'aile se positionne nickel et s'applique sur le puit central. Pas mal de plomb a été placé et aide à consolider le cockpit.





On détail un peu le poste de pilotage avec les brelages et on passe jus et drybrush pour animer tout ça.



Collage en force du fuselage, l'avant devra être élargie pour s'adapter à la verrière.



Des lattes de plastiques sont collées dans le pif jusqu'à obtenir l'écartement désiré.

On harasse le plastique, reconstruit un planché, et sort Sintofer et Acétone pour une loooungue séance de tartinage.



Il faut que je m' aère un peu !!!!!

Pour la mise en situation , fakes assumés a seul but de visualisation il y a de chouettes infographies par Daniele Sabatini :





C'est pour le fun, l'avion n'a jamais volé.

Masquage de la verrière, Sintofer, ponçage, Sintofer, ponçage



Et après l'apprêt, c'est prêt!





Inspiration camouflage avec l' excellent livre de Dan Johnson et les profils de Sabatini. (pas de tennis)



Je me dirige doucement vers celui-ci, à voir si je continue avec un camo hivernal en plus!

En fait l'appareil n'a jamais volé en Allemagne, mais les Russes récupérèrent l'usine Heinkel, avec ingénieurs, documents et machine-outil. C'est ainsi que vola en Juillet 1947, développé par Ilyushin avec l'équipe du He-343 quasi au complet, le Il-22.



Celui-ci participa le 3 Août 1947 au Tushino Air Show mais ne fut sélectionné pour être produit en série.

RLM 81 et RLM 82 dans la foulée.....Klir au pinceau pour sauvegarder.



Masquage des Balkankreuz et quelques décalcomanies pour la route, avant le RLM 76 pour savoir où placer les tâchounettes. Vernis matt pour sceller le tout.



et pschittage du RLM 76 sans overspray et sur le bidon.



et séance maquillage avec lipstick!



J' ai tenté le masquage des nacelles en enfilant un morceau de gant caoutchouc percé mais ça se déchire, ce n' est pas rond, bref ça merdasse. Peut-être avec un caoutchouc plus épais voir avec réservoir! Retour au scotch en attendant!

Il faut dire que avec un aérographe qui marche bien c est tout de suite un plaisir!  
Petit soirée sur le bidon avec gros masquage et pschittage des tuyères en Mig Métal polish.  
On profite du masquage pour pulvériser les traces en jet exhaust Alclad sur les ailes et les dérives.  
Pulvérisation des Balkankreuz, jus dans les gravures puis vernis mat.





Jus sur le dessus et longue séance démasquage de verrière, l'apprêt ayant réussi à s'immiscer sous des masques il a fallu gratouiller délicatement chaque fenêtre.

En attendant les trains et trappes, petite séance en rase motte désormais classique (ça valide l'efficacité du camouflage aussi!)





je terminasse l'appareil avec antennes, trains, trappe puis stockage.

Et suite à son vol d'essai le Heinkel peut enfin se poser direction les étagères.









Puis récupération de Flying Case de Germania qui sont nickel pour le transport !!!!!

