

Focke-Wulf 19a ENTE



1:72
PLT 183

Focke-Wulf Fw 19a Ente

Firma Focke a Wulf později změnila své nízkéhřbitovní se účelové vrtolové dopravní letadlo. Přestože konstrukce používá dřevěná s pásovými odvozenými od sítěho rozpětí rostliny zanechal 2. světová válka vlně paprsků další letadla. Pro svůj výkon označil první Ente (Kestrel). Jeho konstruktér měl záměr vyvíjet se bez nezávislého páru následkem záhy rychlosti. Při prototypu zkoušek letadla, ve chvíli kdy běžel je jedním motor a stabilizátor na přídi je viditelný na straně vzrojného motoru však zůstal k zřetelnému vzletu společnosti týmu G. Wulf.

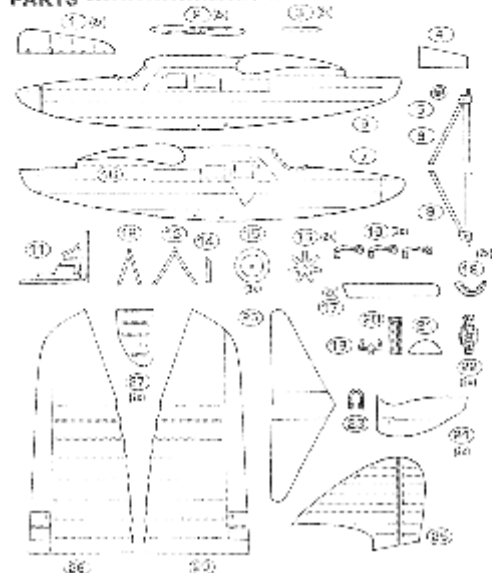
Druhý prototyp, označený Fw 19a, se začal stavět prakticky hned po zřízení prvního prototypu. Od šova se upravily trubky s silb izalací na přídi. Úpravy měly zjednodušit stavbu, ale která došlo ke zrušení prvního prototypu. Druhý prototyp byl představen veřejnosti v Hamecku, ale v G. Wulf, He and S. B. G. (The Kluge) se vlastnosti a poměry letadla byly zjednodušeny a letadla zůstala jen pro neobvyklý vzhled stroje. Kaskadová výměna letadla. Druhý prototyp byl předán vzrojnému letadlu DVL (Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt). DVL letadla financoval jeho stavbu. Stroj souběžně s průběhem zkoušek souběžně letadla. V roce 1939 byl umístěn do berlínské letecké muzea. Byl zničen společně s dalšími letadly při spoje letadla 18. listopadu.

Podpěr: 14,02 m rozpětí stabilizátor: 6,00 m délka: 10,33 m, max. rychlost: 142 km/h, čas vstupu do 1000 m: 3 min. 20 s

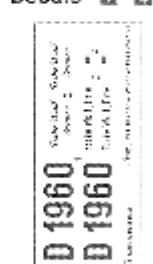
Focke-Wulf Fw 19a Ente

The Focke-Wulf company knew later by its fighters transport aircraft. The aircraft's design involved wings with the used of the tropical palm Zanteda. On September 7, 1937, tested its made flight such a plane. For its appearance it got the name Ente (Duck). Its construction had to guarantee a safe flight without risk of fall owing to loss of speed. At the 11th test flight, in the moment when only one engine was running and the front stabilizer was inclined to the working engine however a disaster occurred. In the wreck of the aircraft finished the co-owner of the company G. Wulf. Building of the second prototype designated Fw 19a started practically immediately after the destruction of first prototype, it differed by modification of the fuselage and front stabilizer. These modifications had to prevent a situation, at which on the crash of the first prototype took place. The second prototype was performed not only in Germany, but also in Britain, Holland and Belgium. In spite of quick flying properties and comfort of passenger no interest arose for the production, apparently due to the unusual appearance of the aircraft. Consequently no series production took place. The second prototype was passed over to research institute DVL (Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt). DVL, namely in France its guiding. The machine served for various tests and used as service airplane. In 1939 it was exhibited in the Berlin aeronautical museum. It was destroyed together with further exhibits during a led air raid. Span: 14,02 m, Stabilizer Span: 6,00 m, Length: 10,33 m, Max. Speed: 142 km/h, Climbng time to 1000 m: 3 min. 20 s.

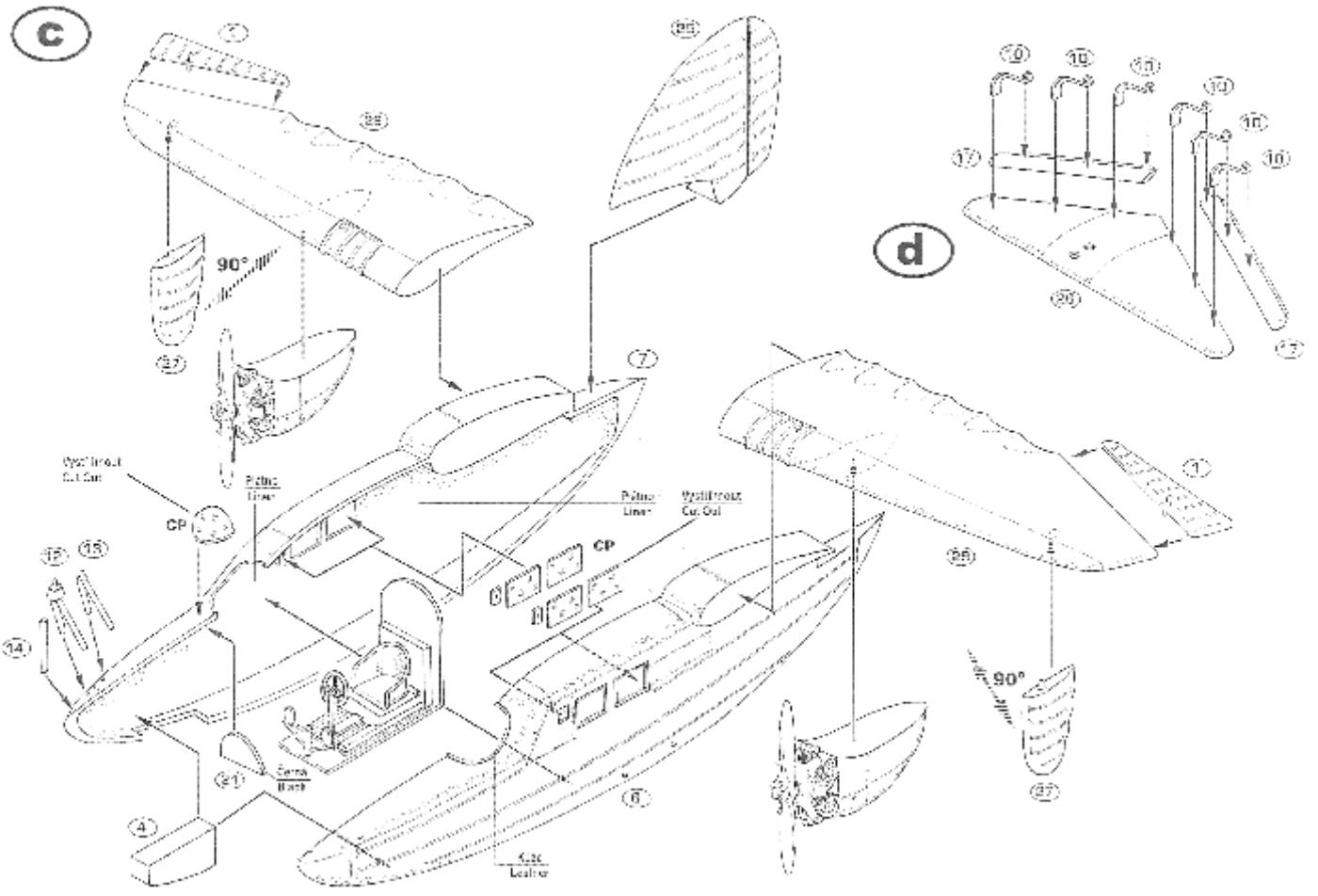
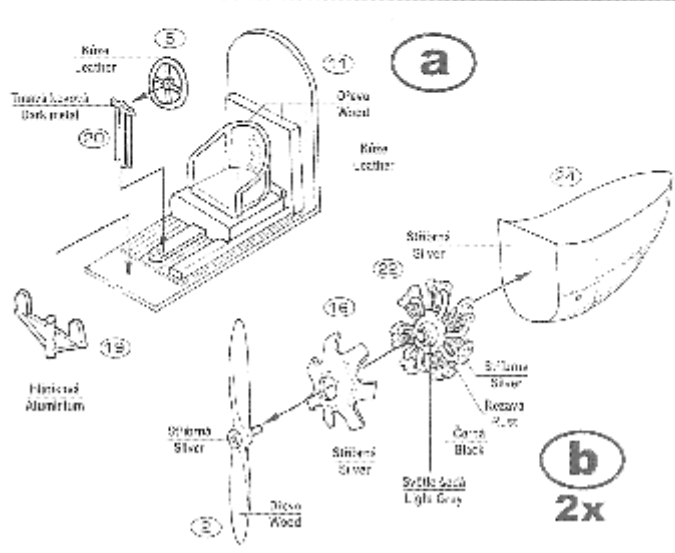
PARTS



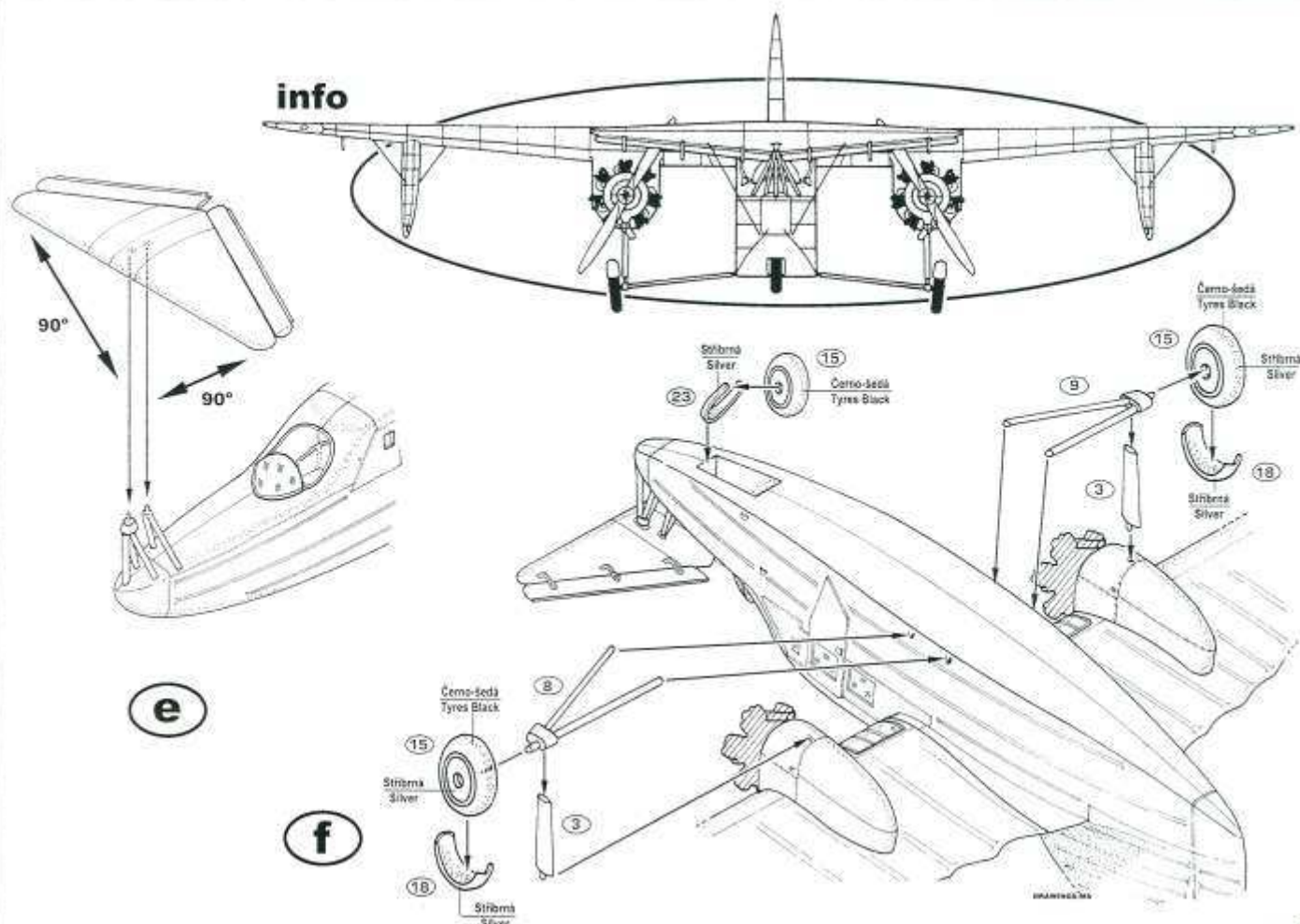
Decals



Clear Parts



info

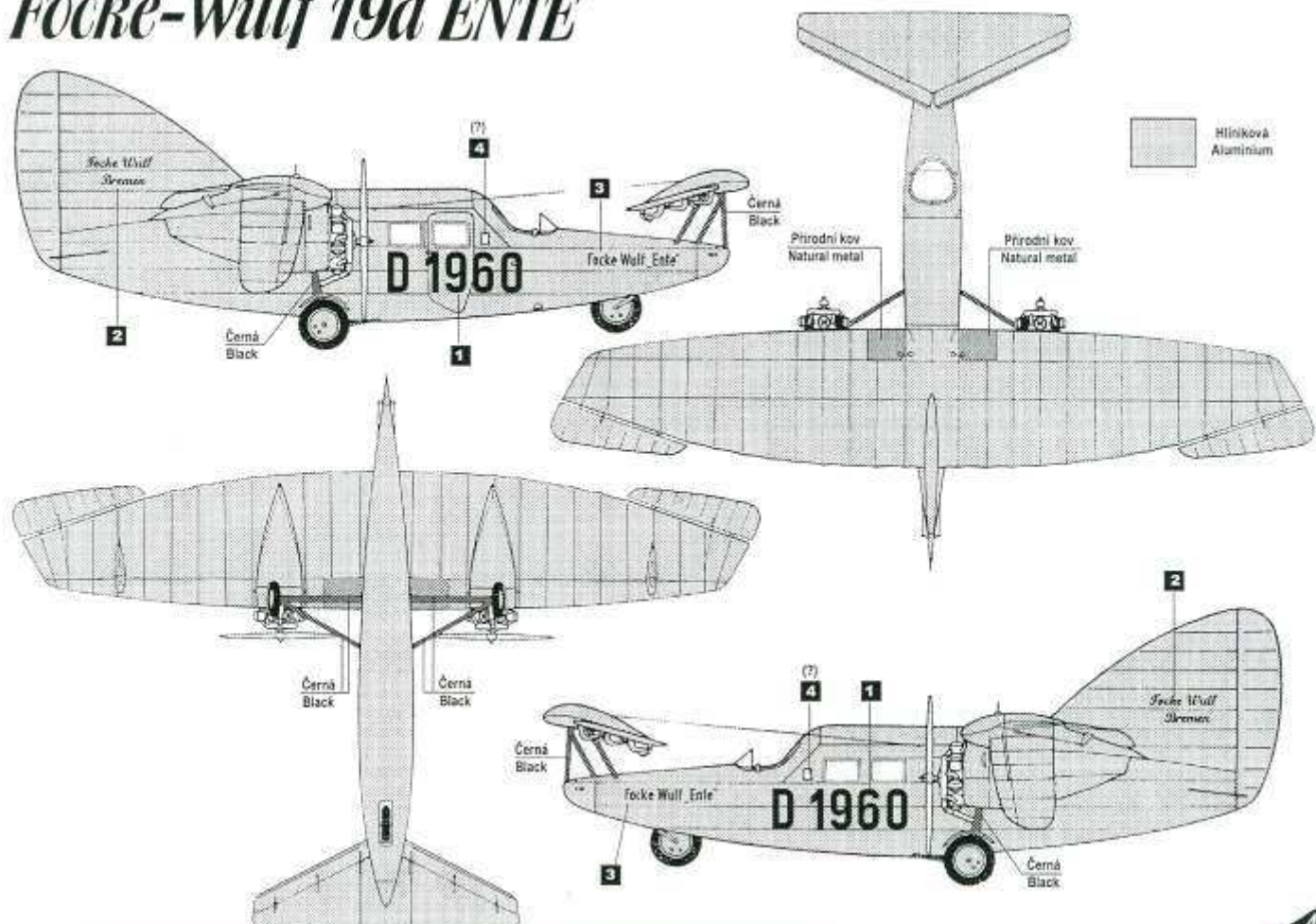


e

f

3

Focke-Wulf 19a ENTE



4