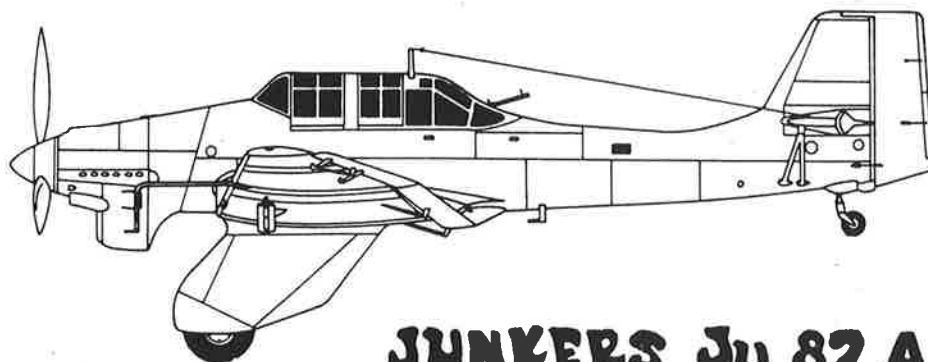




Modely Plastikovým Modelářům
Models for Plastic Modellers
Modelle für Plastikmodellbauer

PLASTIKOVÝ MODEL LETOUNU
PLASTIC AIRCRAFT KIT
PLASTIK FLUGZEUG MODELLBAUSATZ



1/72

JUNKERS Ju 87 A
„STUKA“

HISTORIE

Historie Ju-87

Práce na projektu Ju-87 započaly v roce 1933 pod vedením Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann tak, aby byly splněny podmínky druhé fáze programu "Sturzbomber" započaté v tomto roce.

17. září 1935 se poprvé vznesl do vzduchu první prototyp, Ju-87 V1, a to na zkušební letišti továrny v Dessau, během letu se projevil pouze drobné problémy se stabilitou. Navzdory namotornému vzhledu, nový střemhlavý bombardér projevoval relativně jasně letové vlastnosti, unikátní Junkersovy plovoucí klapky a křídélka přispěly k lehkému ovládnutí letadla.

Během roku 1935 a 1936 byly postaveny a vyzkoušeny další prototypy a to Ju-87 V2 a Ju-87 V3, kdy konečně byl továrně Junkers přidělen kontrakt na seriovou výrobu tohoto typu střemhlavého bombardéru.

V listopadu 1936 byl dokončen prototyp Ju-87 V4. Další vylepšení byly patrné na tomto prototypu a to čtvercové vertikální kormidlo, zjevně radní části kabiny, bylo sníženo lože motoru pro zlepšení výhledu dopředu.

Další inovace, která byla původně vyzkoušena na dřívějším typu K-47, bylo automatické zařízení pro vyběhání střemhlavého letu, které koordinovalo brzdicí klapky pod křídly, vyvážení výškovky a odhazovací bomb pro zabezpečení letadla v případě ztráty vědomí pilota při přistání letadla během střemhlavého letu.

Navzdory pokračující kritice proti zavedení střemhlavých bombardérů do výzbroje, první předseriové Ju-87 A-0 vyjely z výrobní linky začátkem r. 1937, a během krátké doby byly následovány seriovými typem Ju-87 A-1. Pomalu ale jistě dodávky Ju-87 A-1 začaly nahrazovat zastaralé dvojplášňový a jednotek střemhlavých bombardérů během poloviny r. 1937. Německá účást ve španělské občanské válce umožnila vyzkoušení této nové zbraně a tři letky (Immelmann Geschwader) byly vybaveny u bojové skupiny K.88 Legion Condor těmito novými typy. Po počátečních problémech při uvedení do bojového použití, byly Ju-87 A-1 poprvé bojově nasazeny v únoru 1938 a byly pilotovány výlučně německými posádkami a to tak, aby maximum německých posádek získalo a tímto novým letadlem bojové zkušenosti.

Trio Ju-87 A-1 se zúčastnilo první bojové operace u Teruelu, následovaly akce při tažení nacionalistických sil k pobřeží Středozemního moře, na frontě u Ebra a při Katalánské ofenzivě. Jejich úspěch při klíčových ofenzivách vynadal veškeré pochybnosti o možnostech použití střemhlavého bombardéru a během tohoto bojového nasazení se začala vytvářet nová bojová taktika pro spolupráci přesného leteckého bombardování s postupem pozemních sil.

HISTORY

History of Ju-87

Design work on the Ju-87 was begin in 1933 by Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann to fulfil the second phase of the Sturzbomber program initiated in that year. On 17th September 1935, the Ju-87 V1 took to the air from the test field at Dessau with only minor problems in stability. Despite its ungainly appearance, the new dive bomber displayed relatively smooth handling qualities, the unique Junkers floating flaps and allerous contributing to its lightness of control. There were built next prototypes in the years 1935 and 1936 - the Ju-87 V2, Ju-87 V3, when a production contract was awarded to the Junkers Flugzeugwerke.

In November 1936 the final prototype, the Ju-87 V4, was introduced. Further refinements found on this "productionized" version included squared off vertical tail fin and a bleuding of the aft canopy glazings into the upper decking of the rear fuselage. The engine mounts were again lowered for greater forward visibility.

Another innovation which had originally been explosed with the earlier K-47, was an automatic diving pull out device, which coordinated the underwing dive-brakes, elevator trim and bomb-release mechanism to safely recover the aircraft in case of pilot "black-out" brought on by g-stress.

Despite the continued grumbling of dive-bomber critics, the first ten pre-production Ju-87 A-0s were rolled off the Dessau assembly line in early 1937, being followed by the production Ju-87 A1. Slowly but steadily deliveries of production Ju-87 A1's, began replacing the bi-planes of the Stukagruppen by mid year. Germany's involvement in the Spanish Civil War provided a perfect testing ground for the new weapon, and three Immelmann Geschwader Ju-87 A1 were delivered to Kampfgruppe K.88 of the Luftwaffe's Legion Condor for Service evaluation under combat conditions. After some early teething difficulties, the new dive-bombers were flown in combat for the first time in February 1938, piloted exclusively by German crews on a rotation basis to provide the maximum number of personnel with combat experience.

The trio of Ju-87 A1 first saw action at Teruel, subsequently participating in the National drive to the Mediterranean coast, in the fighting on the Ebro front, and in the Catalanian offensive. Their success in several key offensives erased all doubt of the Stukas possibilities, and the first co-ordinated tactics between precision stuka attacks and the movement of ground forces began to emerge. The shape of the future was being molded.

HISTORIE

Historie der JU-87

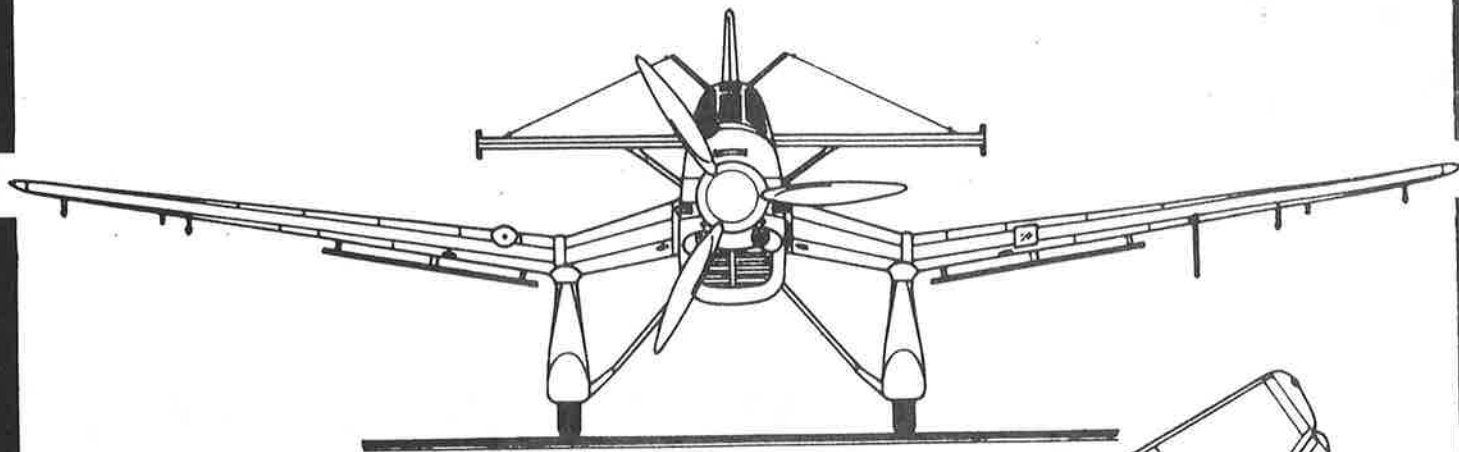
Die Arbeiten an dem JU-87 Projekt begannen im Jahre 1933 unter der Leitung von Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann, mit dem Ziel die Bedingungen der in diesem Jahre begonnenen zweiten Phase des "Sturzbomber" Programmes zu erfüllen. Am 17. September 1935 erhob sich der erste Prototyp JU-87 V1 in die Luft, und zwar auf dem Prüfflugplatz der Fabrik in Dessau, mit nur kleinen Problemen in der Stabilität. Trotz des plumpen Aussehens hat der neue Sturzbomber verhältnismässig feine Flugeigenschaften aufgewiesen, die einzigartigen schwimmenden Klappen und Querruder dieses Junkers Flugzeuges haben zu seiner leichten Steuerung beigetragen.

In Laufe der Jahre 1935 und 1936 wurden weitere Prototypen gebaut und geprüft, und zwar die JU-87 V2 und JU-87 V3, als der Junkersfabrik ein Kontakt für Serienerzeugung dieses Sturzbombertyps erteilt wurde. Im November 1936 wurde der letzte Prototyp JU-87 V4 beendet. Weitere Verbesserungen ersichtlich an dieser produktionsnahen Version umfassen ein quadratisches Vertikalsteuer und einen einbau der verglasung des hinteren Kabinenteils in die obere Verkleidung des Hinterrumpfes. Die Motorträger wurden für bessere Vordersicht erneut tiefer gesetzt.

Eine weitere Innovation, die ursprünglich an dem früheren K-47 erprobt wurde, war eine automatische Einrichtung für den Abgang des Sturzfluges, die die Bremsklappen unter den Flügeln, den Höhenruderausgleich und den Bombenabwurfmechanismus koordinierte, um das Flugzeug im Falle eines Bewusstseinsverlustes des Piloten infolge einer G-Überlastung beim Sturzflug zu schützen.

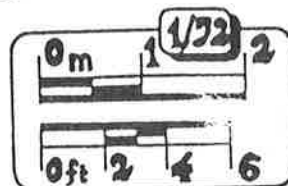
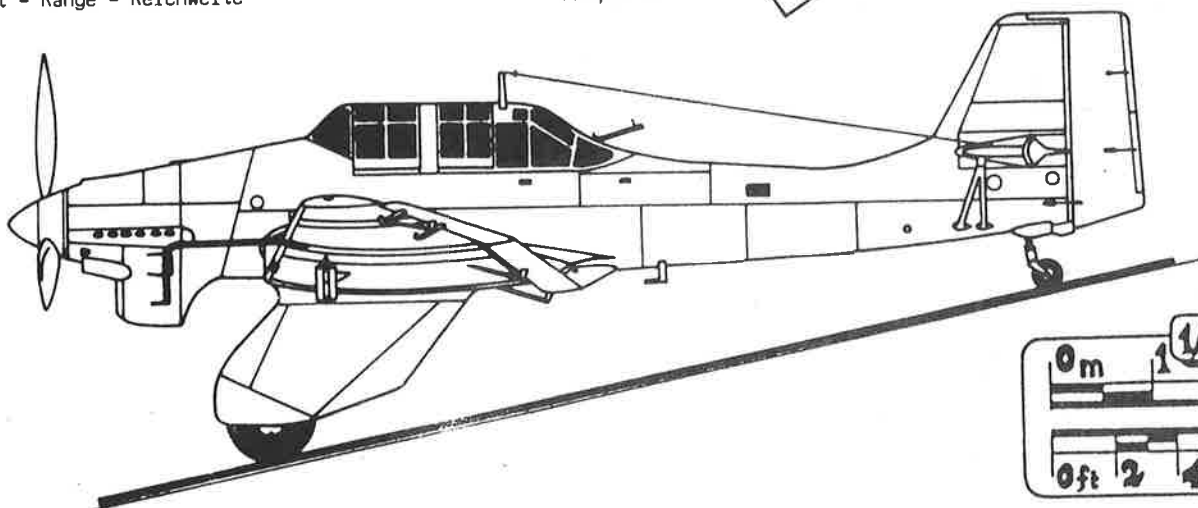
Trotz der gegen Einführung der Sturzbomber in die Ausrüstung gerichteter andauern. Den Kritik sind die ersten zehn Vorproduktions JU-87 A-0 von der Fertigungsstrasse in Dessau anfangs 1937 gerollt, gefolgt durch die Produktion der JU-87 A-1. Langsam aber unaufhörlich begannen gegen Jahresmitte die Lieferungen von JU-87 A-1 die Doppeldecker der Stukagruppen zu ersetzen. Deutschlands Teilnahme am spanischen Bürgerkrieg bot ein perfektes Prüffeld für die neue Waffe und drei Immelmann JU-87 A1 Geschwader wurden der Kampfgruppe K.88 der Luftwaffenlegion Condor für Dienstauswertung unter Kampfbedingungen zugeteilt. Nach anfänglichen Einsatzschwierigkeiten wurden die neuen Sturzbomber erstmalig im Februar 1938 in den Kampf geflogen, pilotiert ausschliesslich durch deutsche Besatzungen auf einer Rotationsbasis, um einer maximalen Zahl des Personals Kampferfahrungen zu bieten.

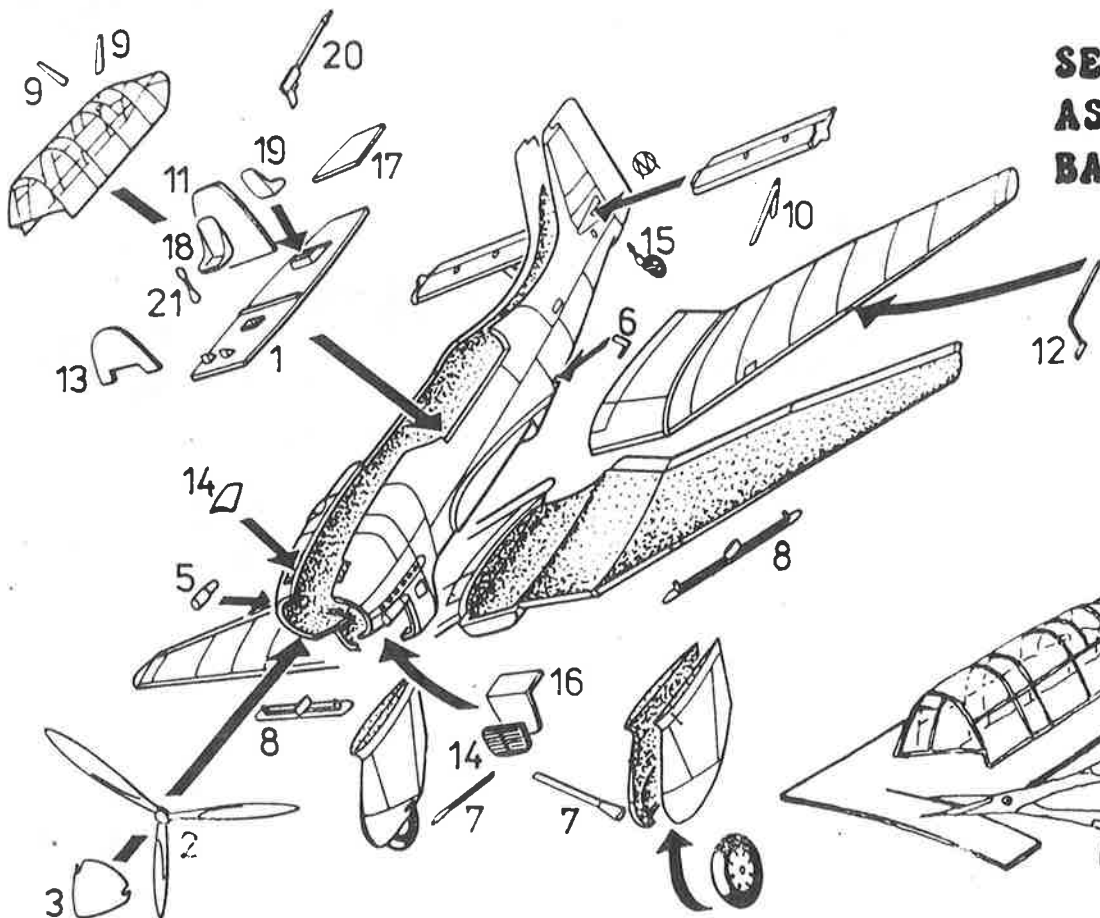
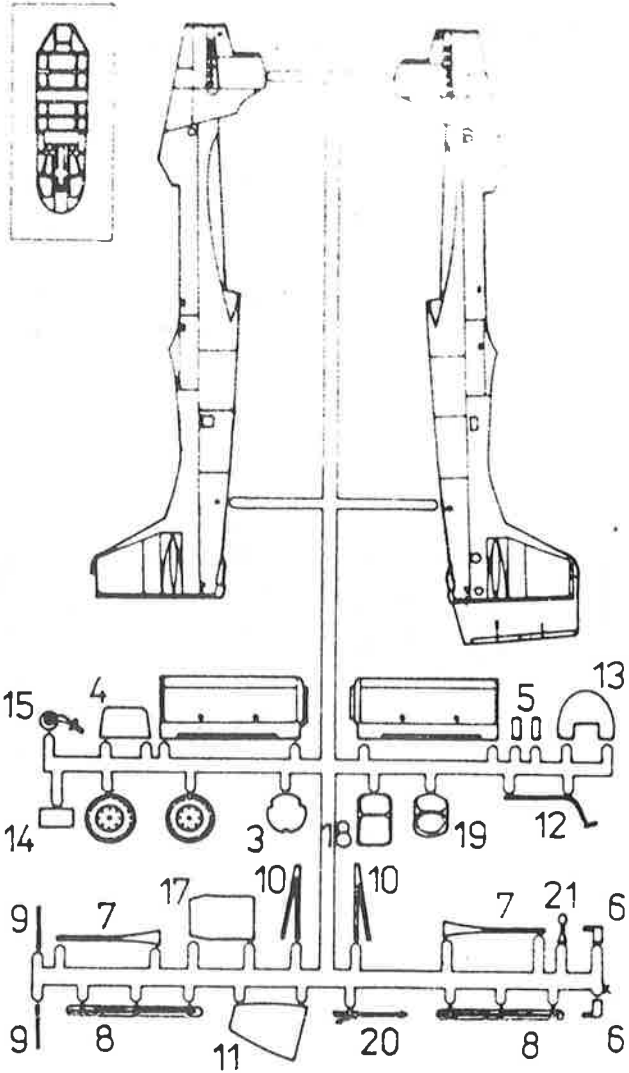
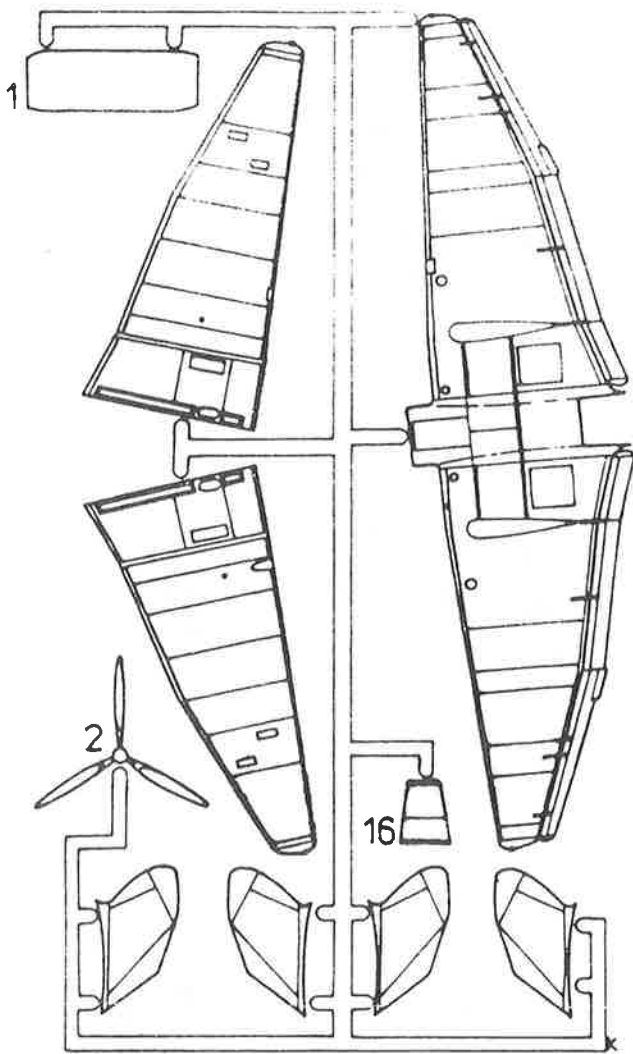
Das trio von JU-87 A-1 beteiligte sich am Kampf bei Teruel, nachher hat es an dem Vormarsch der nationalistischen Kräfte zur Mittelmeerküste, an den Kämpfen an der Ebro-Front und an der katalanischen Offensive teilgenommen. Ihr Erfolg in mehreren Schlüsseloffensiven hat jede Zweifel über die Möglichkeiten der Stukas ausgeräumt und die ersten koordinierten Taktiken zwischen genauen Stuka-Angriffen und der Bewegung der Bodenkraften begannen sich durchzusetzen. Die Bildung eines zukunftsgeprägtes des Kriegseinsatzes von Flugzeugen hat angefangen.



JUNKERS Ju 87 A „STUKA”

Rozpětí - Span - Spannweite	13,80 m
Délka - Length - Länge	10,80 m ₂
Nosná plocha - Wing area - Flügelfläche	31,90 m ²
Vzletová hmotnost - Max. weight - Abflugmasse	3400,00 kg
Max. rychlost - Max. speed - Höchstgeschwindigkeit	294,00 km/h
Dostup - Service ceiling - Dienstgipfelhöhe	7000,00 m
Dolet - Range - Reichweite	998,00 km





**SESTAVA
ASSEMBLY
BAUANLEITUNG**



JUNKERS Ju 87 A 1 „STUKA“

obtisk
decal
Abziehbilder

obtisk
decal
Abziehbilder

obtisk
decal
Abziehbilder

Červená RLM 23
Red RLM 23
Rot RLM 23

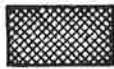
NUR HIER BETRETEN

NIHT BETRETEN

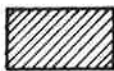
NIHT BETRETEN

Ju 87 A-1 I/St.G.167 Luftwaffe (Německo 1938)
Ju 87 A-1 I/St.G.167 Luftwaffe (German 1938)
Ju 87 A-1 I/ST.G.167 Luftwaffe (Deutschland 1938)

Tmavě hnědá RLM 61
Dark Braun RLM 61
Dunkelbraun RLM 61



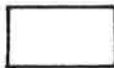
Zelená RLM 62
Green RLM 62
Grün RLM 62



Zelenošedá RLM 63
Green-grey RLM 63
Hellgrau RLM 63



Světle modrá RLM 65
Light blue RLM 65
Hellblau RLM 65



NIHT ANFASSEN

Černá RLM 22
Black RLM 22
Schwarz RLM 22

Ju 87 A-1 I/St.G.163 "Jolanthe Kette" - Legie Condor (Španělsko 1937-38)
Ju 87 A-1 I/St.G.163 "Jolanthe Kette" - Condor Legie (Spain 1937-38)
Ju 87 A-1 I/St.G.163 "Jolanthe Kette" - Condor Legie (Spanien 1937-38)

Žlutozelená
Yellow-green
Gelb-grün

Zbarvení detailů:

Interier kabiny, sedačky, řídicí páka - černošedá RLM-66
Palubní deska - středně šedá RLM-41

Detail colours:

Cockpit interior, seats, control stick - black-grey RLM-66
Instrument panel - middle grey RLM 41

Detailfarben:

Führerraum, Pilotensitzen, Steuerhebel - Schwarzgrau RLM-66
Piloteninstrumentpanel - mittelgrau RLM-41

ZBARVENÍ A OZNAČENÍ
CAMOUFLAGE AND MARKING
TARNUNG UND KENNUNG