

JUNKERS JU 52/3m (g5-g9)

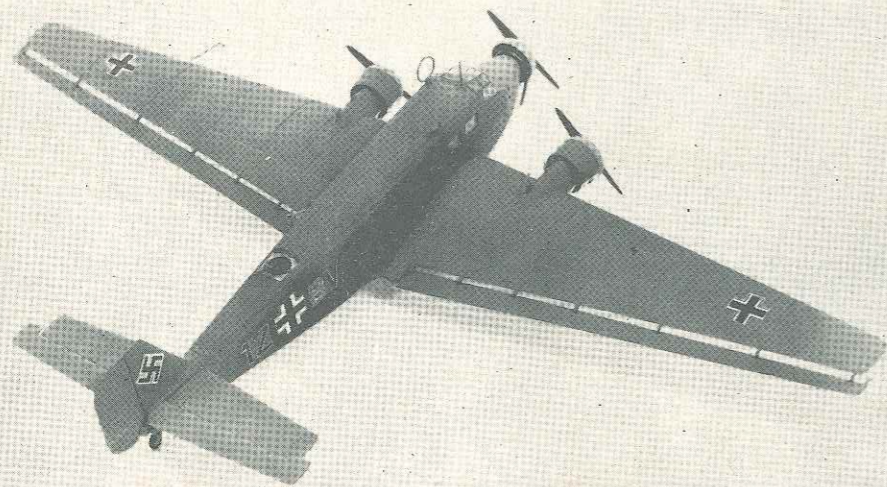
Affectionately called "Aunt Ju", this plane was probably one of the most famous in aviation history. It had one of the longest and well known "careers". The prototype was built in 1930 and some units are still in service. The secret of its endurance lies in its exceptionally robust construction which made the use under difficult conditions possible. Although conceived as a civilian aircraft, the JU 52 maintained most of its features. The few variations were all only changes in respect of engine power, armament and instruments. The power of the three BMW 132 engines (with excellent features and easy service) was increased with the g5-version which enabled the plane to carry two more tons of load. Defensive armament, which consisted originally of a rear machine gun typ MG 15 (7.9mm.) for version g5, was improved through 2 more lateral MG 15. Rear armament was improved by a more powerful 13mm. cal. MG 131. Finally, in the version g8 another MG 15 was mounted above the cockpit which could rotate 360° (also called Condor-Hood). The best defense of this aircraft was its ability of "taking" which earned it the nick name "Iron Anna". The JU 52, beyond its extended use as civilian aircraft, started its war career as a bomber and transport plane during the Spanish civil war. xx. The JU 52 was used in all theatres of WW II as a standard transporter of the German Luftwaffe. The amphibious version (g5 and g8) was marked by the letter W (water) and was equipped with two kinds of landing gear which were different in length. This aircraft was mainly used in the North Sea and in the Mediterranean where it proved valuable during the invasion of Norway as well as for the supply of the Greek isles. The most important action was the invasion of Crete by German paratroops (operation "Mercur"). In this kit we present the type used by the squadron III/KGzb V, used against Crete.

TECHNICAL DATA: Wing span: 29,25 m. Length: 18,90 m. Maximum speed: 285 Km/h. Empty load: 6.500 Kg. Maximum load: 11.000 Kg. Max. load range: 1.100 Km. Ceiling: 5.900 m. Engines: 3.830 HP BMW 132 T-2; 9 radial cylinder, air cooled. Crew: 3.

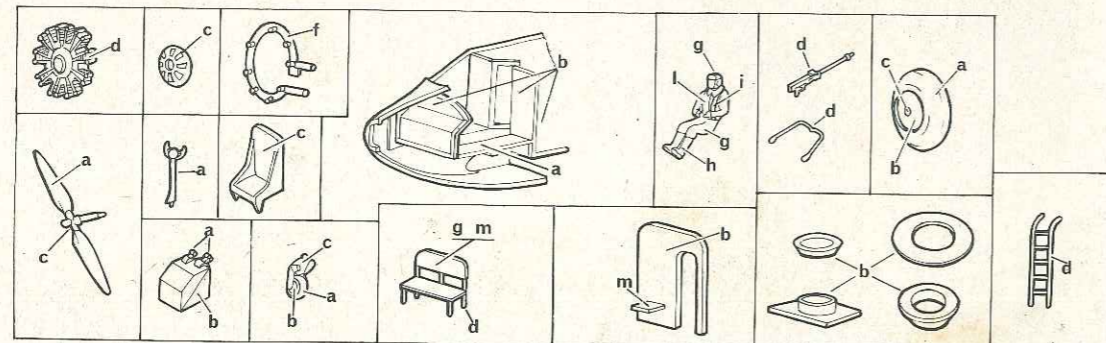
JUNKERS JU 52/3m (g5-g9)

Surnommé affectueusement "Tante Ju" cet avion - parmi les plus célèbres de l'histoire de l'Aviation - a connu une très longue et très brillante carrière. Il suffit de penser que le prototype a volé en 1930 et que certains exemplaires sont encore en service actuellement. Le secret de sa longévité est sans aucun doute le fait de son robustesse extraordinaire qui en toute occasion lui a permis de faire front à des services aussi durs que divers. Conçu comme un avion civil, le Ju 52 a pratiquement conservé sa physionomie typique et les quelques modifications qu'il a subi ont essentiellement porté sur: la puissance des moteurs, l'armement et les instruments de bord. La puissance des trois moteurs en étoile BMW 132 (excellent rendement et entretien très simple) fut renforcée, dans la version g5, afin de pouvoir transporter plus de 2 tonnes de charge utile. L'armement définitif qui, dans la première version g5, comprenait une mitrailleuse MG 15 de 7,9 mm. placée sur le haut du fuselage, fut amélioré grâce à l'apport de deux autres MG 15 latérales; l'armement dorsal fut lui aussi remplacé par une MG 131, plus puissante, de 13 mm. Enfin, dans la version g8, une autre MG 15 mobile fut normalement installée sur la cabine (elle fut appelée "Condor Haube"). En dépit de toutes ces améliorations, la meilleure défense de cet avion reste son pouvoir d'"encaisser" qui lui a valu cet autre surnom: Anne de fer. Le Ju 52, très utilisé comme avion civil, commença sa carrière militaire comme avion de bombardement et de transport durant la guerre d'Espagne. Il participa ensuite à toute la Guerre Mondiale comme avion de transport standard de la Luftwaffe. La version hydravion (g5-g8) portait un W (Wasser) comme lettre distinctive, et pouvait être équipée de deux types de flotteurs de longueur différente. Elle fut largement mise à contribution tant en Mer du Nord qu'en Méditerranée et servit beaucoup lors de l'invasion de la Norvège et pour assurer les liaisons avec les îles grecques. Mais l'épisode où le Ju eut sans nul doute un rôle de tout premier plan est le débarquement aérien en Crète (opération "Mercur"). Le modèle présenté dans ce Kit est justement, un avion du III/KGzb V1 qui y prêta service.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES: Envergure: 29,25 m. Longueur: 18,90 m. Vitesse max.: 285 Km/h. Poids à vide: 6.500 Kg. Poids max.: 11.000 Kg. Autonomie avec charge max.: 1.100 Km. Plafond: 5.900 m. Moteurs: 3 BMW 132 T-2 de 830 HP; 9 cylindres radiaux, refroidissement à air. Equipage: 3 hommes



Istruzioni per la colorazione Paint instructions



a NERO OPACO FLAT BLACK MATTSCHWARZ NOIR OPAQUE	c ARGENTO BRUNITO 1/2 NERO 1/2 ARGENTO AIRFRAME SILVER 1/2 BLACK 1/2 SILVER	d NERO METALLO 3/4 NERO 1/4 ARGENTO GRUN METAL 3/4 BLACK 1/4 SILVER	f ROSSO-BRUNO 1/2 NERO 1/2 ROSSO EXHAUST RED 1/2 BLACK 1/2 RED	g MARRONE BROWN BRAUN BRUN	i BIANCO WHITE WEISS BLANC	m VERDE SCURO DARK GREEN VERT FONCE DUNKELGRÜN GRICIO CHIARO
b GRIGIO VERDE RLM 02 GREY - GREEN RLM 02 GRAU - GRÜN RLM 02 GRIS - VERT RLM 02	e FLUGWERK-SILBER 1/2 SCHWARZ 1/2 SILBER ARGENT 1/2 NOIR 1/2 ARGENT	f METALLSCHWARZ 3/4 SCHWARZ 1/4 SILBER NOIR METALLISE 3/4 NOIR 1/4 ARGENT	h ROTBRAUN 1/2 SCHWARZ 1/2 ROT ROUGE-BRUN 1/2 NOIR 1/2 ROUGE	h MARRONE SCURO DARK BROWN DUNKELBRAUN BRUN SOMBRE	l GIALLO YELLOW GELB JAUNE	n GRIS PALE PALE GREY HELL GRAU

Bemalungs-Anweisungen Instructions pour la peinture

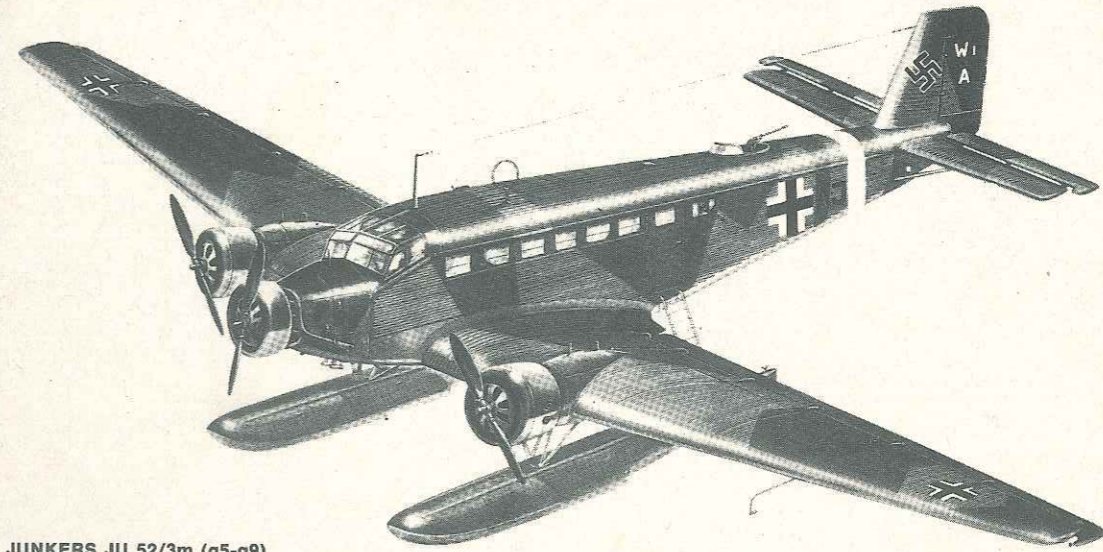


ITALAEREI

MADE IN ITALY

1:72 SCALE N.101

JUNKERS JU 52/3M(G5-G9)



JUNKERS JU 52/3m (g5-g9)

Soprannominato affettuosamente "zia Ju", quest'aereo - tra i più famosi nella storia dell'Aviazione - ha avuto una lunghissima e gloriosa carriera. Basti pensare che il prototipo volò nel 1930 e alcuni esemplari sono ancora in esercizio! Il segreto della longevità di questo aereo deve essere ricercato nella sua eccezionale robustezza, che lo rese idoneo ovunque ai più duri e svariati servizi.

Progettato come aereo civile, lo Ju 52 conservò praticamente invariata la sua caratteristica fisionomia e le poche varianti riguardarono soprattutto la potenza dei motori, l'armamento e le apparecchiature di bordo.

La potenza dei tre motori stellari BMW 132 (eccellenti e di facile manutenzione) venne incrementata a partire dalla versione g5 in modo da poter trasportare oltre 2 tonn. di carico utile.

L'armamento difensivo, costituito inizialmente nella versione g5 da una mitragliatrice MG 15 da 7,9 mm. in posizione dorsale, fu migliorato con altre due MG 15 laterali, mentre l'arma dorsale veniva rimpiazzata da una più potente MG 131 da 13 mm. Infine, con la versione g8, un'altra MG 15 venne diffusamente installata sulla cabina, in postazione girevole (denominata "Condor Haube"). Ma la miglior difesa di quest'aereo rimase comunque la sua capacità di "incassare", per cui si guadagnò l'altro noto nomignolo di "Anna di ferro".

Lo Ju 52, oltre che largamente usato come aereo civile, iniziò la sua carriera bellica come aereo da bombardamento e trasporto durante la guerra di Spagna. Partecipò poi a tutta la Guerra Mondiale come trasporto standard della Luftwaffe. La versione idrovolante (g5 e g8) veniva distinta dalla lettera W (Wasser) e poteva essere equipaggiata con due tipi di scarponi di differente lunghezza. Essa fu largamente impiegata sia nel Mar del Nord che nel Mediterraneo e si rese molto utile nell'invasione della Norvegia, nonché per i collegamenti con le isole greche. Ma l'episodio di cui lo Ju fu protagonista è certamente l'aviosbarco a Creta (Operazione "Mercur") e in questo kit presentiamo appunto un aereo del III/KGzb VI ivi impiegato.

CARATTERISTICHE TECNICHE: Apertura alare: 29,25 m. Lunghezza: 18,90 m. Velocità massima: 285 Km/h. Peso a vuoto: 6.500 Kg. Peso massimo: 11.000 Kg. Autonomia a carico max.: 1.100 Km. Quota di tangenza: 5.900 m. Motori: 3 BMW 132 T-2 da 830 HP; 9 cilindri radiali raffreddati ad aria. Equipaggio: 3 uomini.

JUNKERS JU 52/3m (g5-g9)

Dieses Flugzeug auch "Tante JU" genannt - vielleicht eines der berühmtesten in der Geschichte der Fliegerei - hatte eine der längsten Laufbahnen.

Der Prototyp wurde 1930 gebaut und einige Exemplare sind noch im Dienst. Das Geheimnis der Langlebigkeit dieser Maschine liegt in seiner außergewöhnlichen Robustheit, die den Einsatz unter verschiedensten Bedingungen möglich machte.

Obwohl ursprünglich als Zivilmaschine gedacht, behielt die JU 52 praktisch alle Eigenschaften bei. Die wenigen Abarten waren lediglich Änderungen hinsichtlich der Motorenstärke, der Bewaffnung und der Instrumente.

Die Kraft der drei Sternmotoren BMW 132 (mit ausgezeichneten Eigenschaften und einfachem Service) wurden mit der g5-Version verstärkt, um zusätzlich 2 Tonnen Last führen zu können.

Die Abwehrbewaffnung, die ursprünglich bei der Version g5 aus einem Heck-MG 15 (7.9mm.) bestand, wurde durch zwei weitere seitlich angebrachte MG 15 verbessert. Die Heckbewaffnung wurde durch ein stärkeres (13mm. Kal.) MG 131 verbessert. Schließlich wurde bei der Ausführung g8 ein weiteres MG 15 auf der Kanzel angebracht, welches 360° drehbar war (auch Kondor-Haube genannt).

Die beste Verteidigung dieser Maschine war jedoch seine Fähigkeit des "Nehmens", welches ihm den Spitznamen "Eiserne Anna" einbrachte.

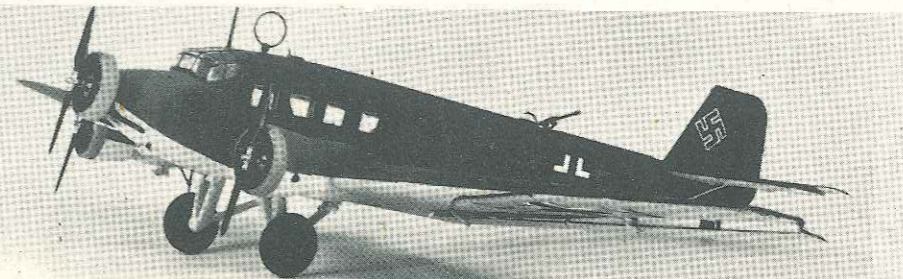
Die JU 52, über ihren ausgedehnten Einsatz als Zivilflugzeug hinaus, begann ihre Kriegslaufbahn als Bomben- und Transportflugzeug während des spanischen Bürgerkrieges. Die JU 52 war auf allen Kriegsschauplätzen des 2. Weltkrieges als Standardtransportflugzeug der Luftwaffe eingesetzt.

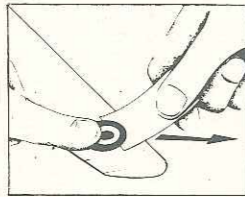
Die Wasserflugzeugversion (g5 und g8) war durch den Buchstaben W (Wasser) gekennzeichnet, und konnte mit zwei Arten von Kufen ausgestattet werden, die sich in der Länge unterschieden.

Diese Art war hauptsächlich in der Nordsee und im Mittelmeer eingesetzt, wo sie sich sowohl bei der Invasion Norwegens als auch der Versorgung der griechischen Inseln bewährte.

Der bedeutendste Einsatz war jedoch der Luftlandeinsatz auf Kreta (Operation "Mercur"). In diesem Bausatz stellen wir den Typ des Geschwaders III/KGzb V vor, der auf Kreta verwendet wurde.

TECHNISCHE DATEN: Spannweite: 29,25 m. Länge: 18,90 m. Höchstgeschwindigkeit: 285 Km/h. Leergewicht: 6.500 Kg. Max. Gewicht: 11.000 Kg. Reichweite: 1.100 Km. Max.Flughöhe: 5.900 m. Motoren: 3.830 PS BMW 132 T-2; 9 zyl. Sternmotoren, Luftgekühlt. Besatzung: 3 Mann.

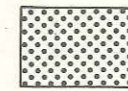




Istruzioni per l'applicazione delle decalcomanie: Ritagliare le decalcomanie occorrenti dal foglio, immergerle in un bicchiere d'acqua pulita per circa 1/2 minuto, metterle in posizione sul modello e farle scivolare dalla carta; per una migliore aderenza compprimerle con una pezzuola pulita.
Directions for applying the decals: Cut the required decals out of the sheet; dip them into a glass of clean water for about 1/2 minute; position the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of a clean rag.
Montageanweisungen der Abziehbilder: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden; sie in ein Glas reines Wasser fuer etwa 1/2 Minute eintauchen; sie auf das Modell positionieren und dann vom Papierbogen abnehmen; fuer eine bessere Adhaesion, die Abziehbilder mittels eines reinen Tuchs druecken.
Instruction pour l'application des décalcomanies: Tailleur les décalcomanies nécessaires du feuille, plonger les dans un verre d'eau propre pour une 1/2 minute à peu près, placer les en position sur le modèle et laisser les glisser du papier; pour une meilleure adhérence, comprimer les avec un linge propre.



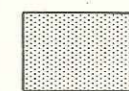
VERDE NERO 70
GREEN BLACK 70
SCHWARZGRÜN 70
VERT NOIR 70



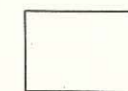
VERDE SCURO 71
DARK GREEN 71
DUNKELGRÜN 71
VERT FONCE 71



ROSSO
RED
ROT
ROUGE



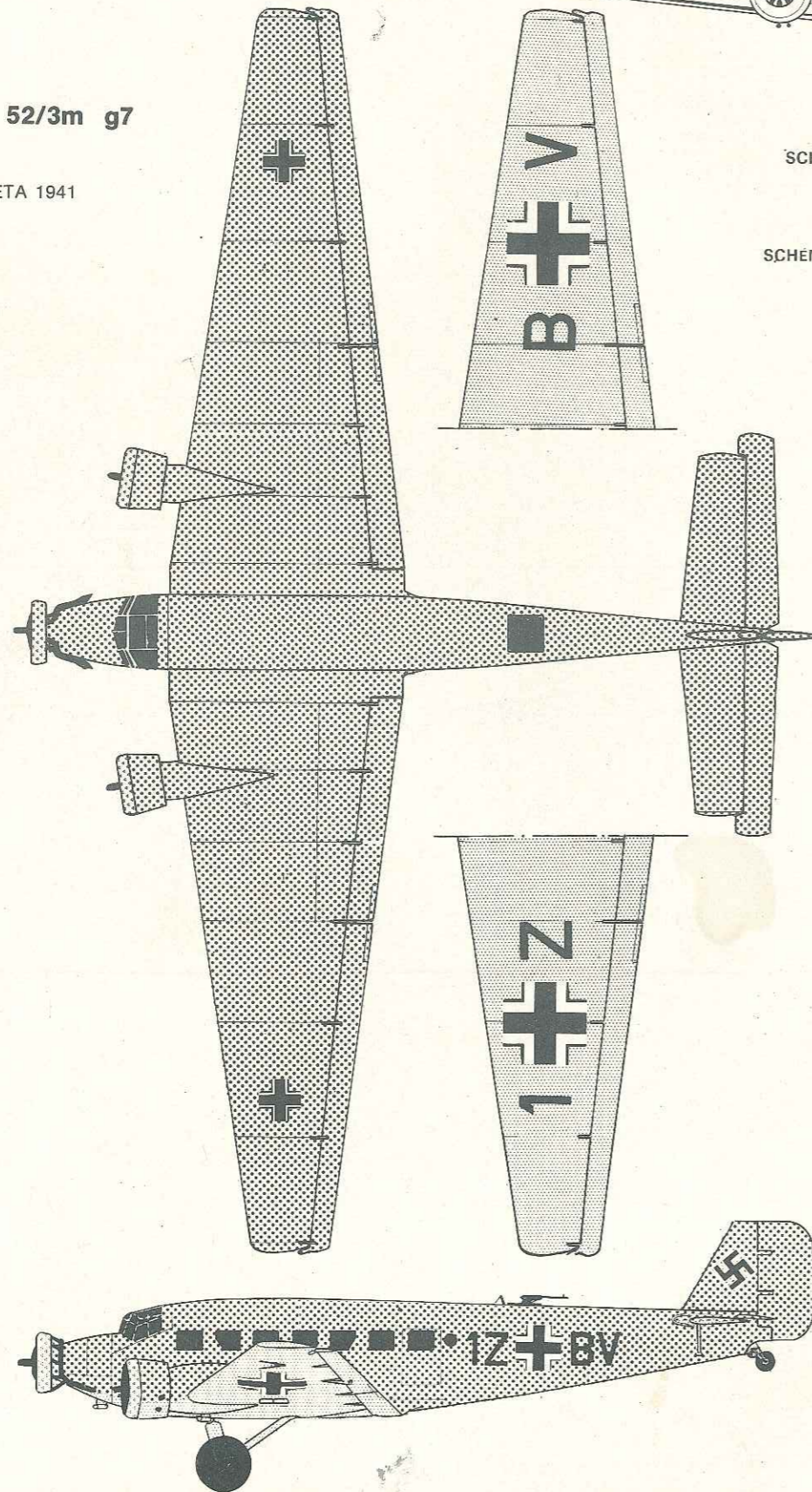
AZZURRO CHIARO 65
PALE BLUE 65
HELLBLAU 65
AZUR CLAIR 65



BIANCO
WHITE
BLANC
WEISS

JU 52/3m g7

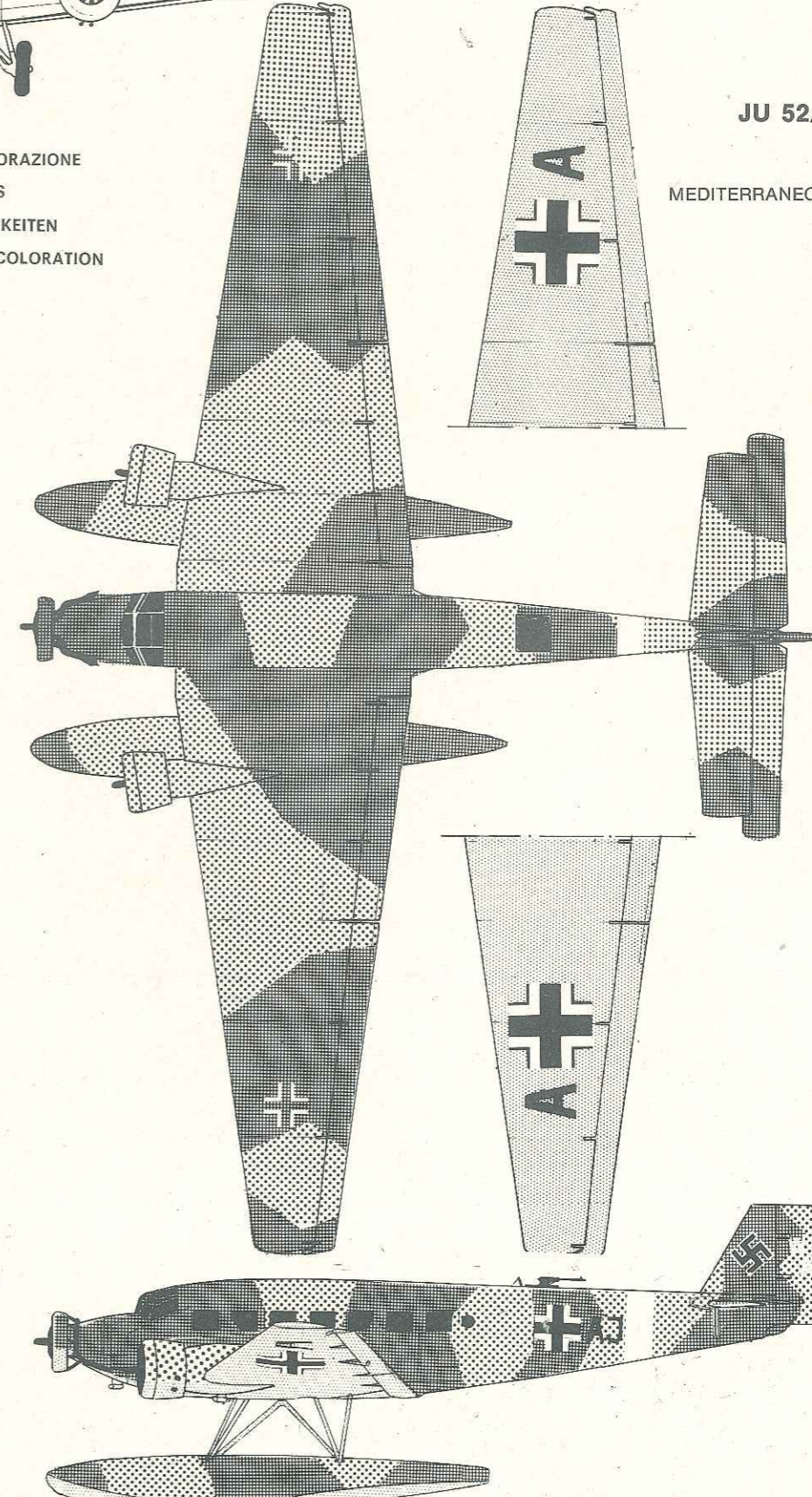
CRETA 1941



SCHEMI DIVERSI DI COLORAZIONE
PAINT SCHEMES
BEMALUNGSMÖGLICHKEITEN
SCHEMAS DIFFÉRENTS DE COLORATION

JU 52/3m g6

MEDITERRANEO: 1942/1943



ATTENZIONE - Consigli utili!

Prima di iniziare il montaggio, studiare attentamente il disegno. Staccare con molta cura i pezzi dalle stampe, usando un taglia-balsa oppure un paio di forbici e togliere con una piccola lima o con carta vetro fine eventuali sbavature. Mai staccare i pezzi con le mani. Montarli seguendo l'ordine della numerazione delle tavole. Eliminare dalla stampata il numero del pezzo appena montato, facendogli sopra una croce. Le frecce nere indicano i pezzi da incollare, le frecce bianche indicano i pezzi da montare senza colla. Usare solo colla per polistirolo. Δ \square I contrassegni ai lati dei numeri indicano la stampata ove si trova il pezzo da montare. I pezzi sbarrati da una croce non sono da utilizzare.

ATTENTION - Useful advice!

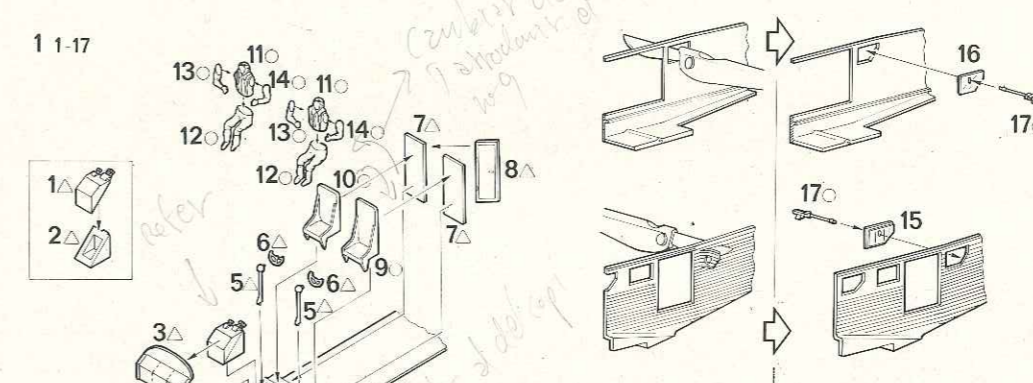
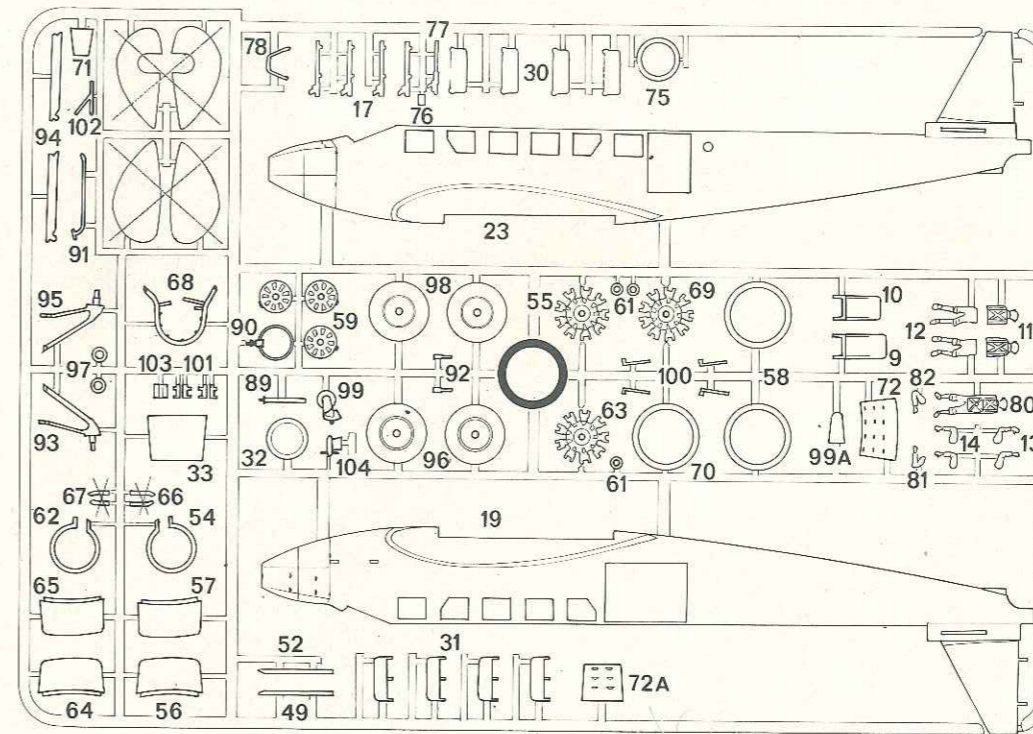
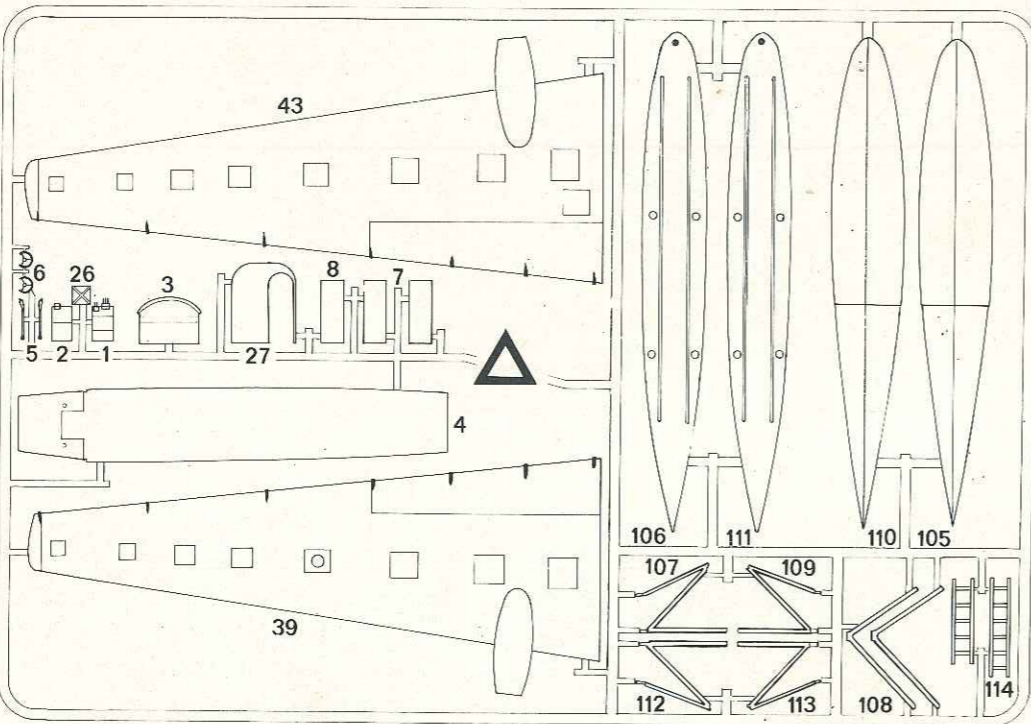
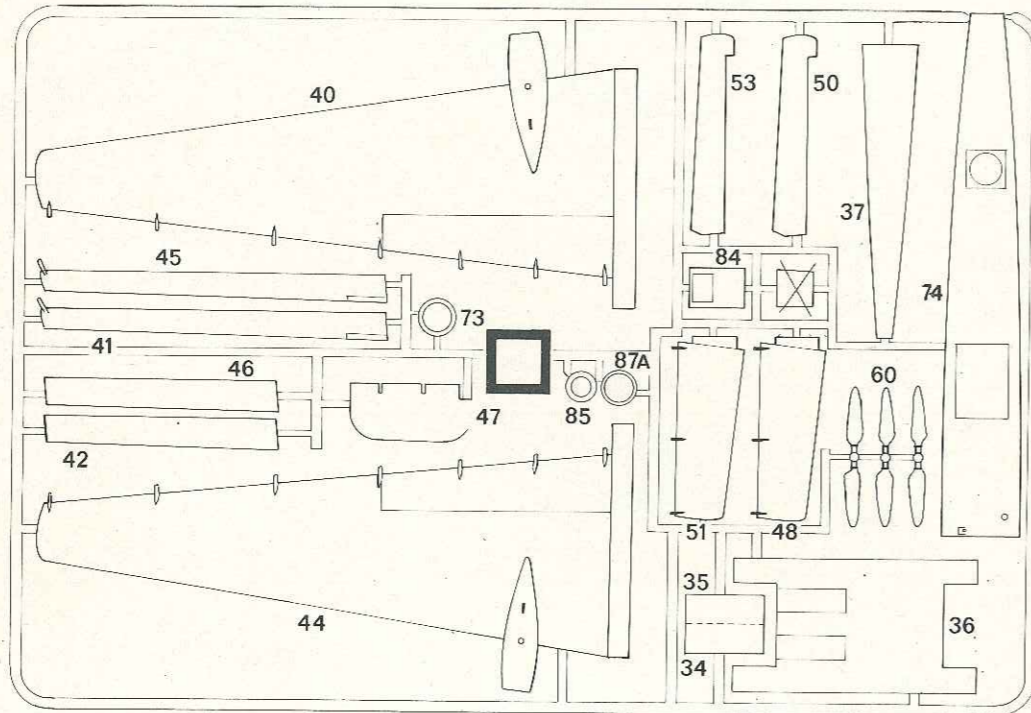
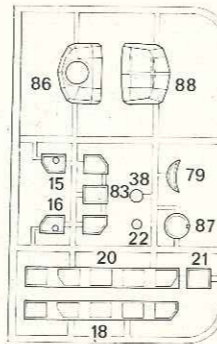
Prior to assemble, study the drawing carefully. By means of a cutter or a pair of scissors, remove the parts to be assembled from the presswork accurately. By means of a blade or of a fine glass-paper, remove possible snags too. Do not pull off the parts with your hands. Carry out the assembly following the tables numeration order. Cross out the numbers of the already assembled parts marked on the presswork. The black arrows indicate the parts to be stuck, while the white arrows indicate the parts to be assembled without any paste. Please use exclusively paste for polystyrene. Δ \square The marks placed beside the numbers indicate the presswork where the part of be assembled is placed. The crossed parts must not be utilized.

ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

Vor der Montage die Zeichnung aufmerksam beobachten. Die einzigen Montageteile durch einen Schneider oder ein paar Scheren vom ganzen Pressteil sorgfältig wegnehmen. Eventuelle Grate werden leicht, mittels einer Klinge oder feinen Schmirgelpapiers beseitigt. Keinesfalls die Montageteile mit den Händen wegnehmen. Bei der Montage der Tafelnummerierung folgen. Die Nummer der schon montierten Teile auf dem Pressteil ankreuzen. Die schwarzen Pfeile zeigen die zu klebenden Teile während die weissen Pfeile die ohne Leim zu montierenden Teile anzeigen. Bitte, ausschliesslich Leim fuer Polystyrol verwenden. Δ \square Die Markierung neben den Nummern zeigt, auf welchem Pressteil der zu montierende Teil zu finden ist. Die mit einem Kreuz markierten Teile sind nicht zu verwenden.

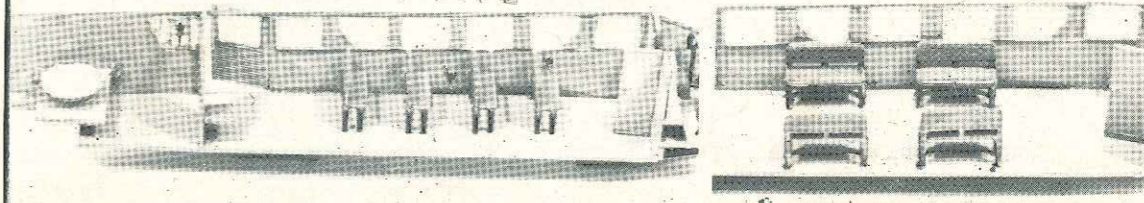
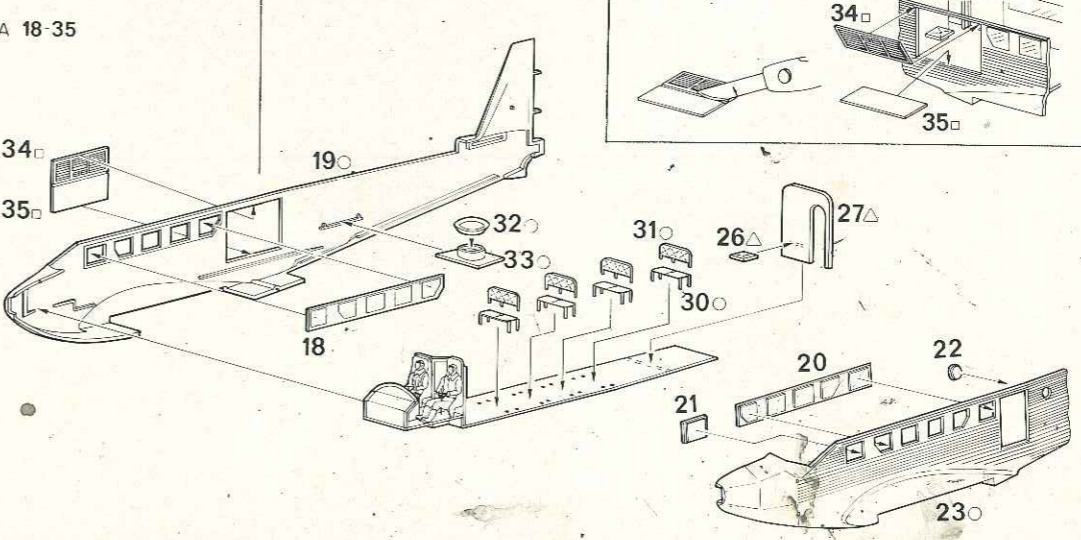
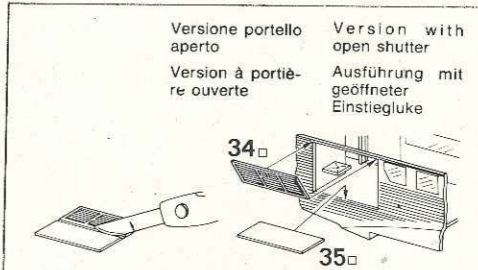
ATTENTION - Conseils utiles!

Avant de commencer le montage, étudier attentivement le dessin. Détacher avec beaucoup de soin les morceaux des moules en usant un massicot ou bien un pair de ciseaux et couper avec une petite lame ou avec de papier de verre fin ébarbages éventuels. Jamais détacher les morceaux avec les mains. Monter les en suivant l'ordre de la numération des tables. Eliminer de la moule le numéro de la pièce qui vient d'être montée, en le biffant avec une croix. Les flèches noires indiquent les pièces à coller, les flèches blanches indiquent les pièces à coller sans colle. Employer seulement de la colle pour polystyrol. Δ \square Les signes aux côtés des numéros indiquent la moule où se trouve la pièces à monter. Les pièces marquées par une croix ne sont pas à utiliser.

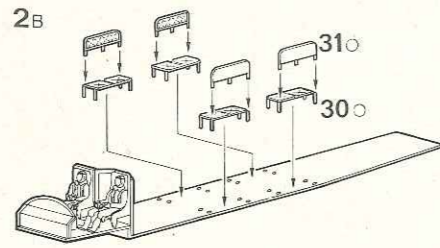


Montaggio da eseguire solo per la versione idrovolante
 Assemblage à exécuter seulement pour la version hydravion
 Assembling to be executed only for the seaplane version
 Die Montage ist nur in der Wasserflugzeugausführung vorzunehmen

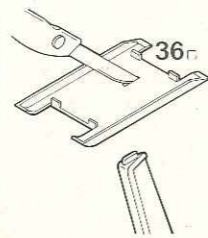
Nel montaggio i numeri 24-25-28-29 non esistono
 Dans l'assemblage les nombres 24-25-28-29 n'existent pas
 For assembling the numbers 24-25-28-29 be no exist
 Bei Montage die Zahlen 24-25-28-29 bestehen nicht



2B



Interno versione trasporto paracadutisti
Interieur version transport de parachutistes
Interior conveyance of paratroops version
Inneres Ausführung Fallschirmjägerbeförderung



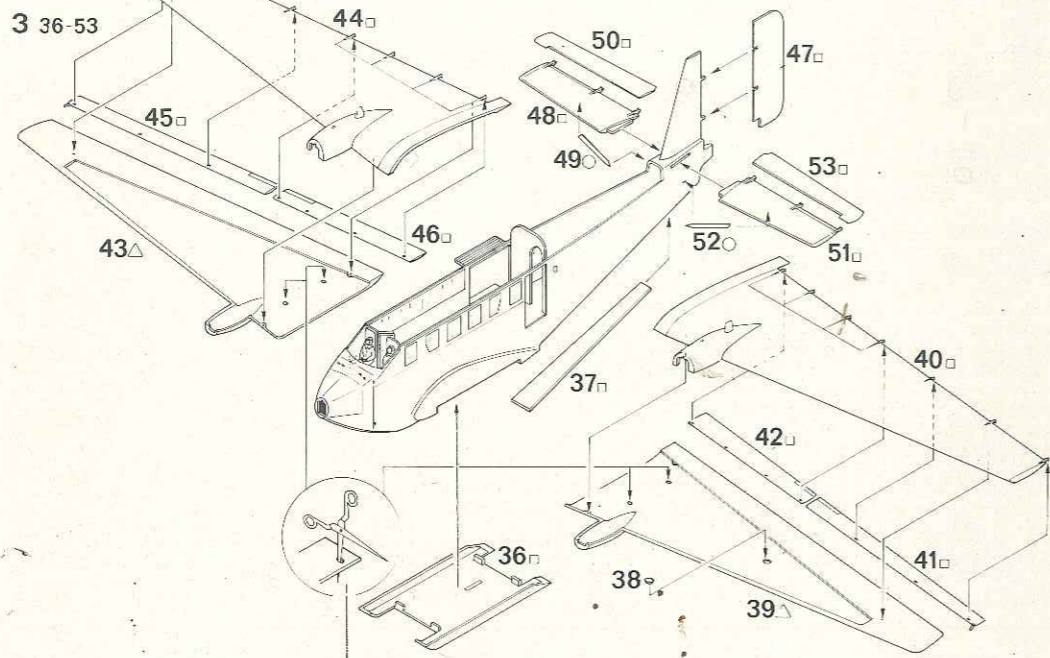
Per mettere l'aereo sul suo piedistallo, aprire precedentemente l'apposita fessura di incastro, che si trova già accennata nella parte inferiore della fusoliera.

To put the plane on its pedestal, open the special fixing slot, which is already traced in the lower part of the fuselage

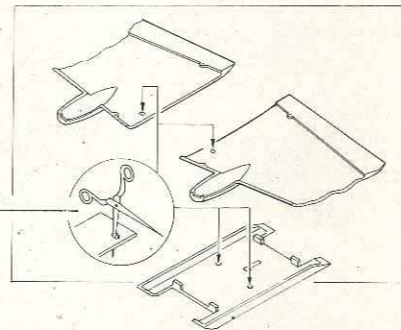
Pour placer l'avion sur le piédestal, ouvrir le vide exprès pour l'emboîtement qui se trouve déjà tracé dans la part inférieure du fuselage.

Zur Aufstellung des Flugzeuges auf das Stativ, den sich im Unterteil des Rumpfes befindenden und dafür vorgesehenen Einschnittslitz öffnen.

3 36-53



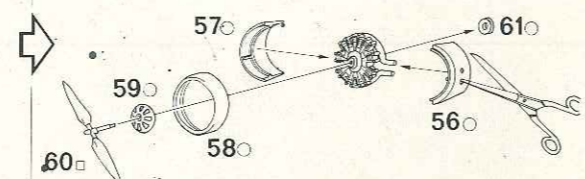
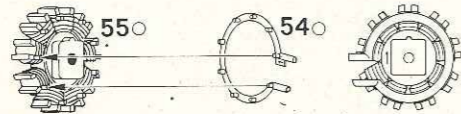
Per la versione idrovolante aprire questi fori
Pour la version hydravion ouvrir ces trous
For seaplan version to open these holes
Um Ausführung Wasserflugzeug diesen Oeffnungen aufzumachen



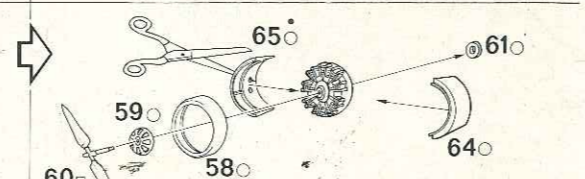
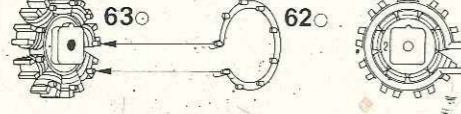
Per la versione trasporto paracadutisti aprire questi fori
Pour la version transport de parachutistes ouvrir ces trous
For conveyance of paratroops version to open these holes
Um Ausführung Fallschirmjägerbeförderung diesen Oeffnungen aufzumachen

4A-54-71

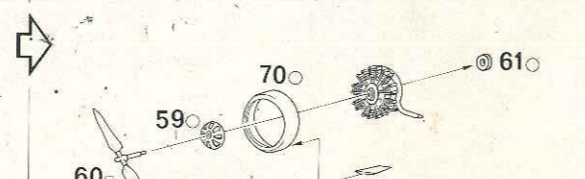
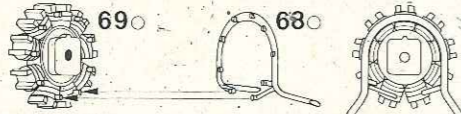
Motore sinistro Left engine
Moteur gauche Linker Motor



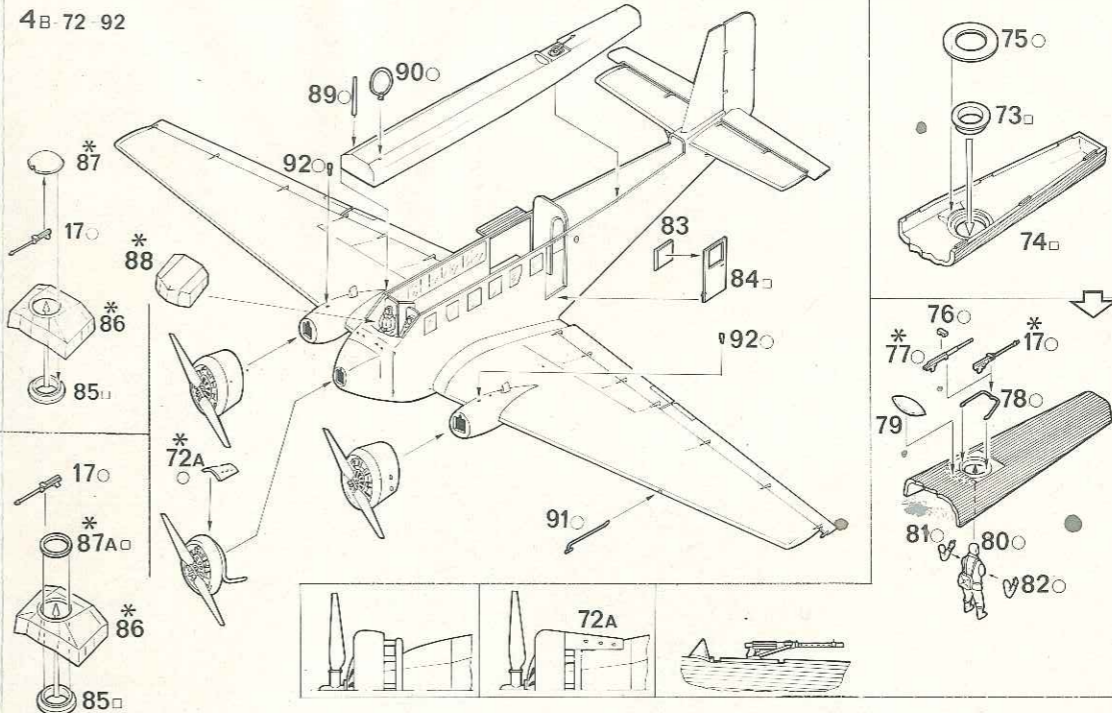
Motore destro Right engine
Moteur droite Rechter Motor



Motore centrale Central engine
Moteur central Mittlerer Motor



4B 72 92



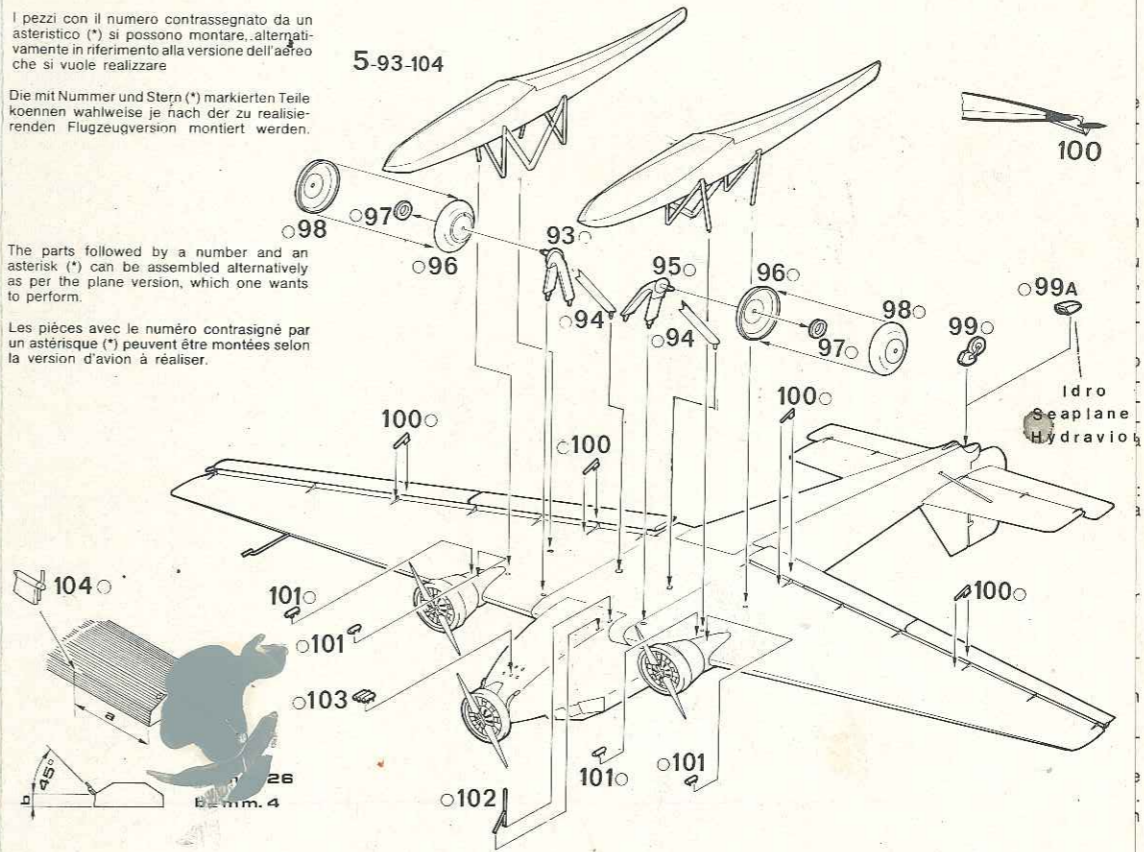
I pezzi con il numero contrassegnato da un asterisco (*) si possono montare, alternativamente in riferimento alla versione dell'aereo che si vuole realizzare

Die mit Nummer und Stern (*) markierten Teile koennen wahlweise je nach der zu realisierenden Flugzeugversion montiert werden.

The parts followed by a number and an asterisk (*) can be assembled alternatively as per the plane version, which one wants to perform.

Les pièces avec le numéro contrasigné par un astérisque (*) peuvent être montées selon la version d'avion à réaliser.

5-93-104



6-105-114

