



# 1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

## JUNKERS JU 88

The Ju 88 was conceived in 1935 and the prototype flew for the first time in December of 1936, the whole of the design and construction being completed in just under a year. Still in production when the war ended in 1945, the Ju 88 was the mainstay of the Luftwaffe and achieved the distinction of being one of the most adapted, and modified aircraft in the world. Designed as a high speed bomber, it was decided in 1939 to utilise the Ju 88 for dive bombing, and dive brakes were fitted beneath the wings of the first A model. Early A models of the Ju 88 took part in the Battle of Britain and although generally successful certain improvements were shown to be necessary, and these were incorporated in the A-4. Operational in 1941, the Ju 88 A-4 featured a six foot increase in wing span, and a greatly increased armament; later production A-4s also had more powerful engines. Bomber production continued with the A series and later the S series, much altered and considerably faster, and eventually the 188 and 388 series, came into service. At the same time as the bomber development was being carried out, fighter versions of the Ju 88 were introduced; the first of these, the Ju 88 C series, being directly comparable with the A series of bomber. By the end of the war 15,000 Ju 88s had been produced 9,000 of which were bombers. During its long career the Ju 88 was used as a bomber, day-fighter, night-fighter, reconnaissance, torpedo bomber, ground attack and trainer and even as a pilotless missile. The Ju 88 was employed on every German front, also served with the Air Forces of Finland and Italy. The Ju 88 A-4 was powered by two Junkers Jumo 211 engines, each of 1,200 h.p. and had a maximum speed of approximately 290 m.p.h. and a range of 1,553 miles. Defensive armament varied considerably, a typical example being one 13mm and one 7.9mm gun firing forward, two 7.9mm guns firing aft from the cockpit, and one 7.9 or 13mm gun in the ventral gondola. Bombs were carried externally up to a maximum load of 6,600 lbs.

Le JU 88 fut conçu en 1935 et le prototype vola pour la première fois en décembre 1936 - les plans et la construction furent terminés en moins d'un an - encore en fabrication à la fin de la guerre en 1945, le JU 88 forma le gros de la Luftwaffe et eut le record d'être l'avion le plus transformé et modifié dans le monde. Prévu pour être un bombardier rapide, il fut décidé en 1939 de l'utiliser comme bombardier en piqué et des freins de piqué furent montés sous les ailes dans le modèle A. Les premiers modèles A JU 88 prirent part à la bataille d'Angleterre et quoiqu'il y eût généralement satisfaction, diverses modifications furent nécessaires. Ce fut le modèle A-4. En opération en 1941, le JU 88 A-4 avait 6 pieds de plus d'envergure et un armement plus puissant; plus tard les A-4 S eurent aussi des moteurs plus puissants. La production des bombardiers continua avec la série A et plus tard avec la série S très modifiée et beaucoup plus rapide, et éventuellement les séries 188 et 388 entrèrent en service. Au même moment ou la fabrication des bombardiers était poursuivie, des versions chasseur du JU 88 furent lancées. Le premier d'entre eux, le JU 88 C était tout à fait comparable au bombardier série A - à la fin de la guerre 15.000 JU 88 S avaient été fabriqués dont 9000 bombardiers. Pendant sa longue carrière le JU 88 fut utilisé comme bombardier, chasseur de jour, chasseur de nuit, reconnaissance, bombardier torpilleur, attaque au sol, entrainement et même avion sans pilote. Le JU 88 fut employé sur tous les fronts allemands et aussi par les Finlandais et les Italiens. Le JU 88 était propulsé par deux moteurs Junker Jumo 211 de 1200 CV et avait une vitesse maximale de 290 milles à l'heure et un rayon d'action de 1553 milles. L'armement défensif à considérablement varié, un exemple typique étant un canon de 13 m/m et de 7 m/m 9 tirant vers l'avant, deux canons de 7,9 m/m tirant du cockpit vers l'arrière et un canon de 7,9 m/m ou un de 13 m/m dans la gondole ventrale. Les bombes étaient transportées à l'extérieur jusqu'à un poids maximum de 6.600 livres.

Nach Planungsbeginn im Jahre 1935 flog der erste Prototyp, die Ju 88V1, in weniger als einem Jahr danach, im Dezember 1936. Durch eine Reihe von Weltrekorden wurde die Welt schon vor dem Kriege auf dieses Flugzeug aufmerksam. Als einer der Haupttypen der Luftwaffe im letzten Kriege lief noch 1945 die Großserienfertigung der „88“, die wohl eines der universellsten und meist-modifizierten Flugzeugmuster überhaupt war.

Als Schnellbomber entworfen wurde jedoch 1939 entschieden, die Ju 88 als Stuka einzusetzen. Hierzu erhielt sie Sturzbremsen unter beiden Flügeln. Die Maschinen der A-Serie wurden 1940 in der Schlacht um England eingesetzt. Sie erwiesen sich als sehr erfolgreich, doch zeigte sich, daß eine Reihe von Verbesserungen im weiteren Verlauf des Krieges notwendig waren, vor allem hinsichtlich der Bewaffnung und Reichweite. Die erste, so verbesserte Baureihe war die Ju 88A-4 - unser Modell -, sie unterschied sich äußerlich durch eine um etwa 1.8 m vergrößerte Spannweite, sehr verstärkte Abwehrbewaffnung, später auch durch stärkere Motoren.

Die Bomber-Fertigung lief weiter mit verbesserten A-Reihen und später der S-Baureihe, die weitaus stärker und schneller waren. Sie gipfelten in den Folgemustern Ju 188 und 388. Inzwischen war auch eine Nachtjagdvariante, die Ju 88C, mit unverglastem Waffenbug entwickelt worden. Gegen Kriegsende wurde sie durch die radar ausgerüstete G-Serie abgelöst. Von mehr als 15.000 gebauten Ju 88 waren rund 9.000 Bomber, damals Kampfflugzeuge genannt.

Während der langen Einsatzdauer der Ju 88 fand sie in vielfältiger Weise Verwendung, u. a. als Bomber, Tag- und Nachtjäger, Aufklärer, Torpedo- und Tiefangriffs- oder Schlachtflugzeug, ja sogar als unbemannter, durch ein Hückepackflugzeug gesteuerter Sprengladungsträger. In fast allen Luftwaffen der damaligen Achsenmächte stand dieses vielseitige Flugzeug im Einsatz, so auch in Finnland und Italien. Nach dem Kriege flogen etliche Maschinen weiter in der französischen Luftwaffe.

Mit zwei flüssigkeitsgekühlten Junkers Jumo 211J-Reihenmotoren von über 1.200 PS betrug die Höchstgeschwindigkeit in 4.400 m Höhe rund 440 km/h, die Reichweite mit Zusatzbehältern bis zu 3.150 km. Die Abwehrwaffen wurden laufend verbessert und entsprechend dem Einsatzzweck variiert. Bis zu 8 bewegliche MG's 15 (7.9 mm), MG 81 und 81Z (7.9 mm), MG 131 (13 mm), MG 151/20 (20 mm) gehörten dazu. Die Bombenaußenlast betrug bis zu 3.500 kg. Abmessungen: Spannweite 20.08 m, Länge 14.36.



**CEMENT  
COLLE  
KLEBEN**



**TRANSPARENCY  
TRANSPARENT  
KLARSICHTTEIL**



**DO NOT CEMENT  
NE PAS COLLER  
NICHT KLEBEN**



**ALTERNATIVE PARTS  
ALTERNATIVE PIECE  
WECHSELBAUTEIL**

### 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.

### SPECIAL INSTRUCTIONS

If the model is to have retracted undercarriage the main wheels should be swung up and turned to lie flat, and the doors (58-61) (80-83) cemented in closed position.

### 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.

### INSTRUCTIONS SPECIALES

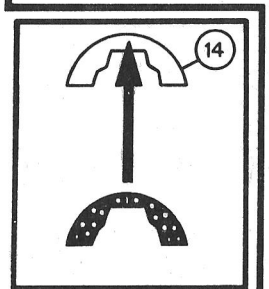
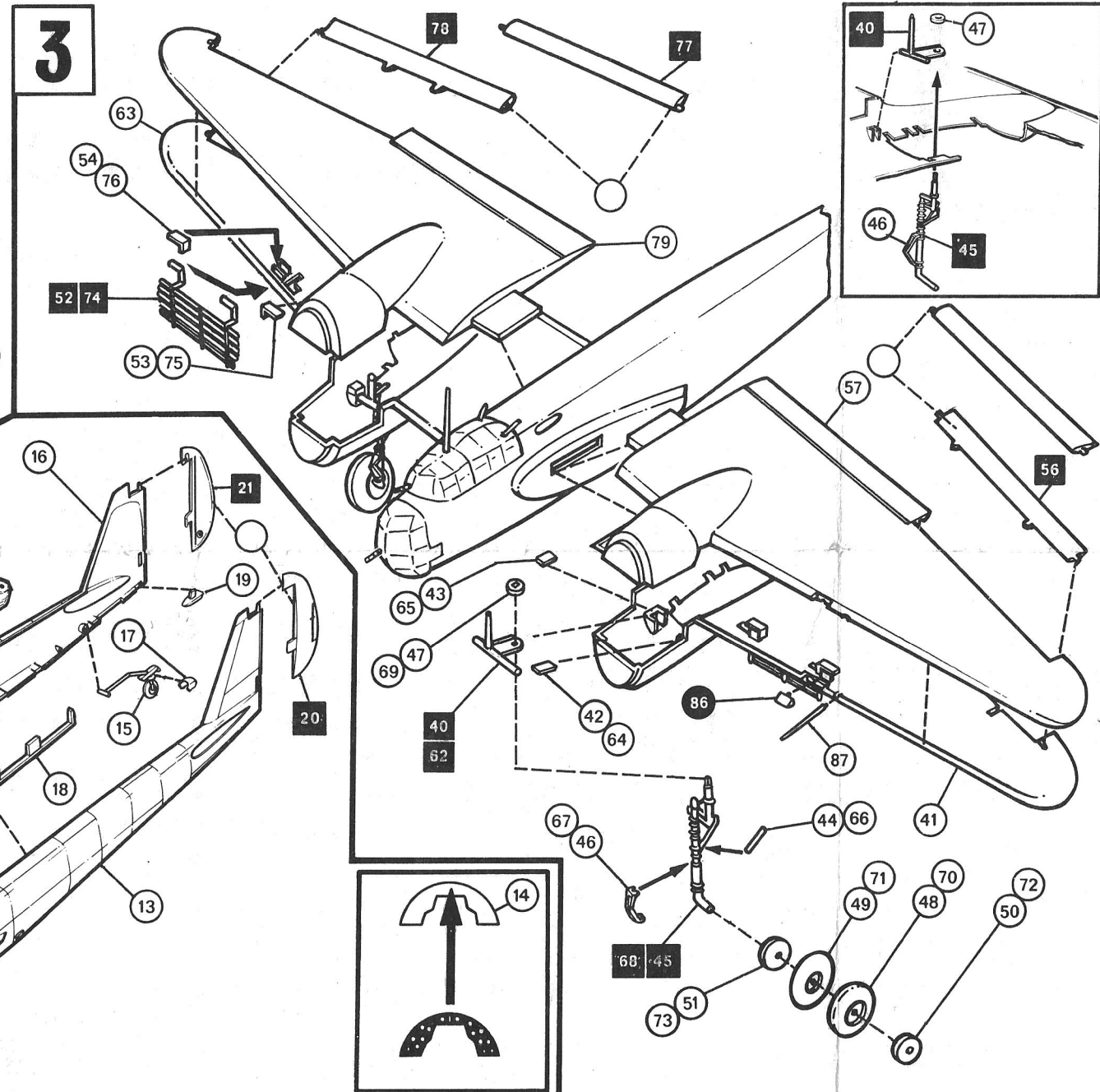
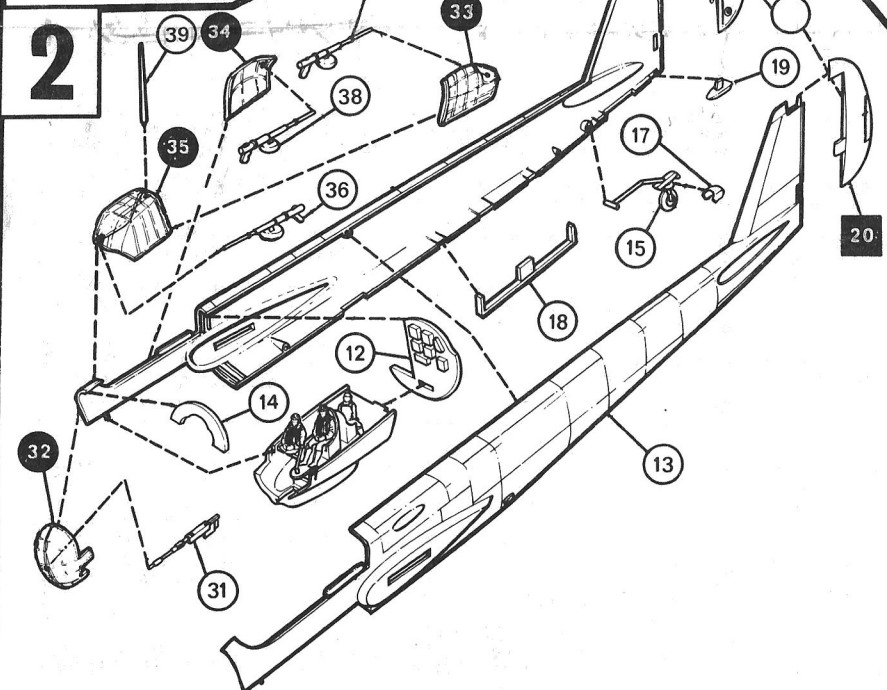
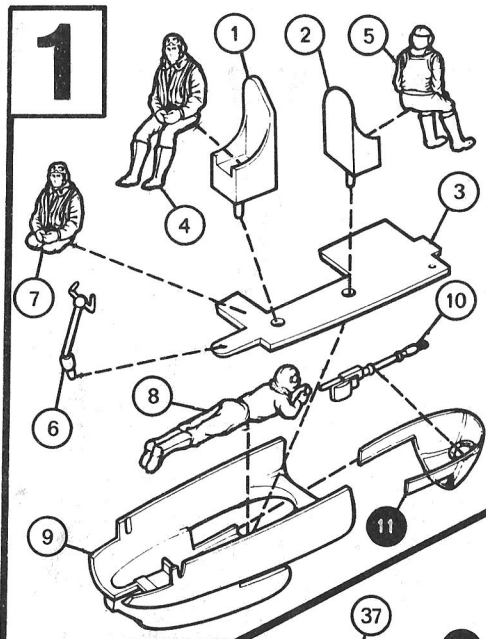
Si la maquette doit avoir le train d'atterrissage rentré, les roues principales doivent être repliées et tournées pour être couchées à plat et les portes (58-61) (80-83) collées en position fermée.

### ALLGEMEINE BAUTIPS

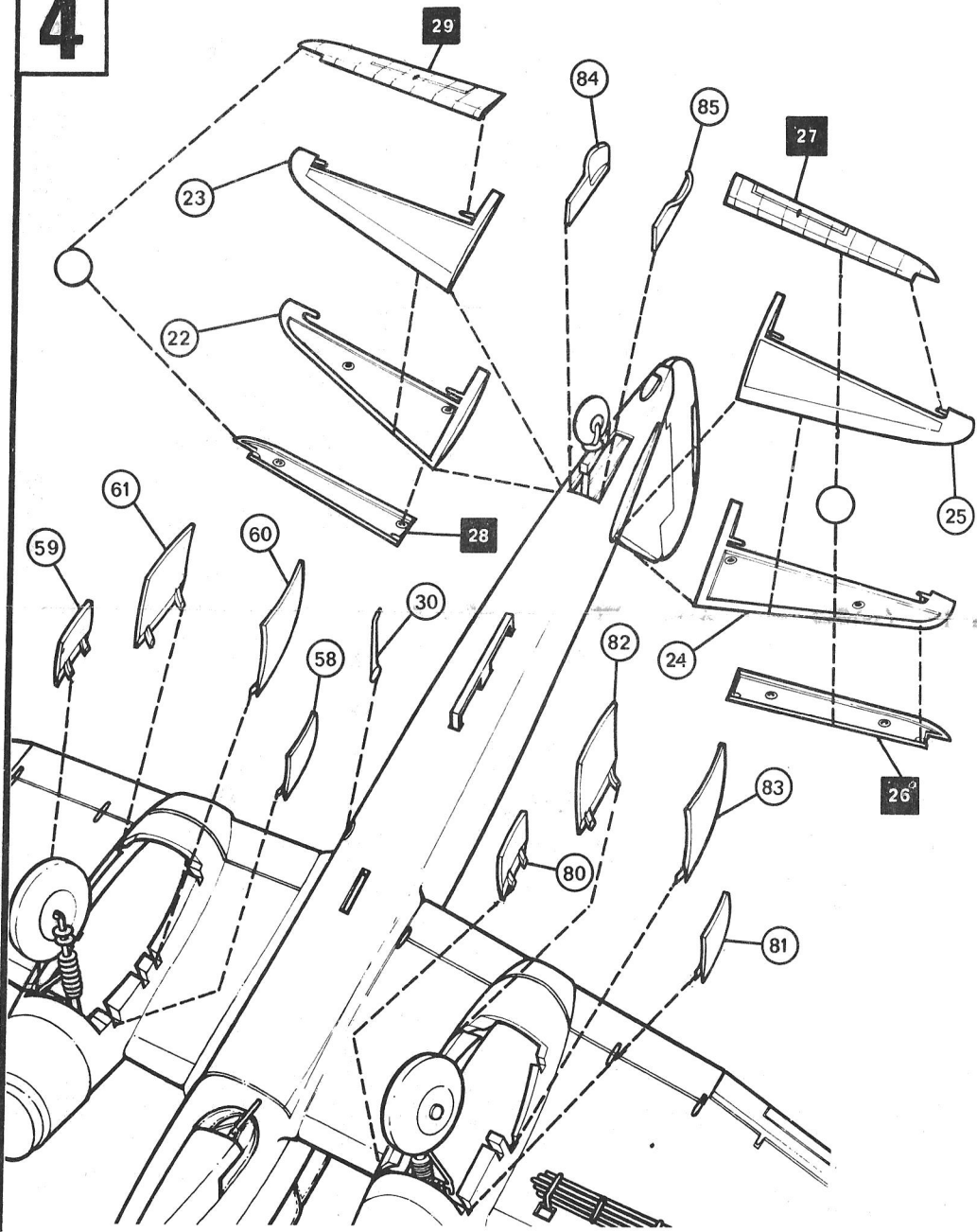
Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgräte entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung. FALLS DAS MODELL AUF EINEN STANDER MONTIERT WERDEN SOLL SCHNEIDEN SIE DEN WERKSTOFF AUS DEM SCHLITZ IN DEM FLUGZEUGRUMPF.

### SONDERHINWEISE

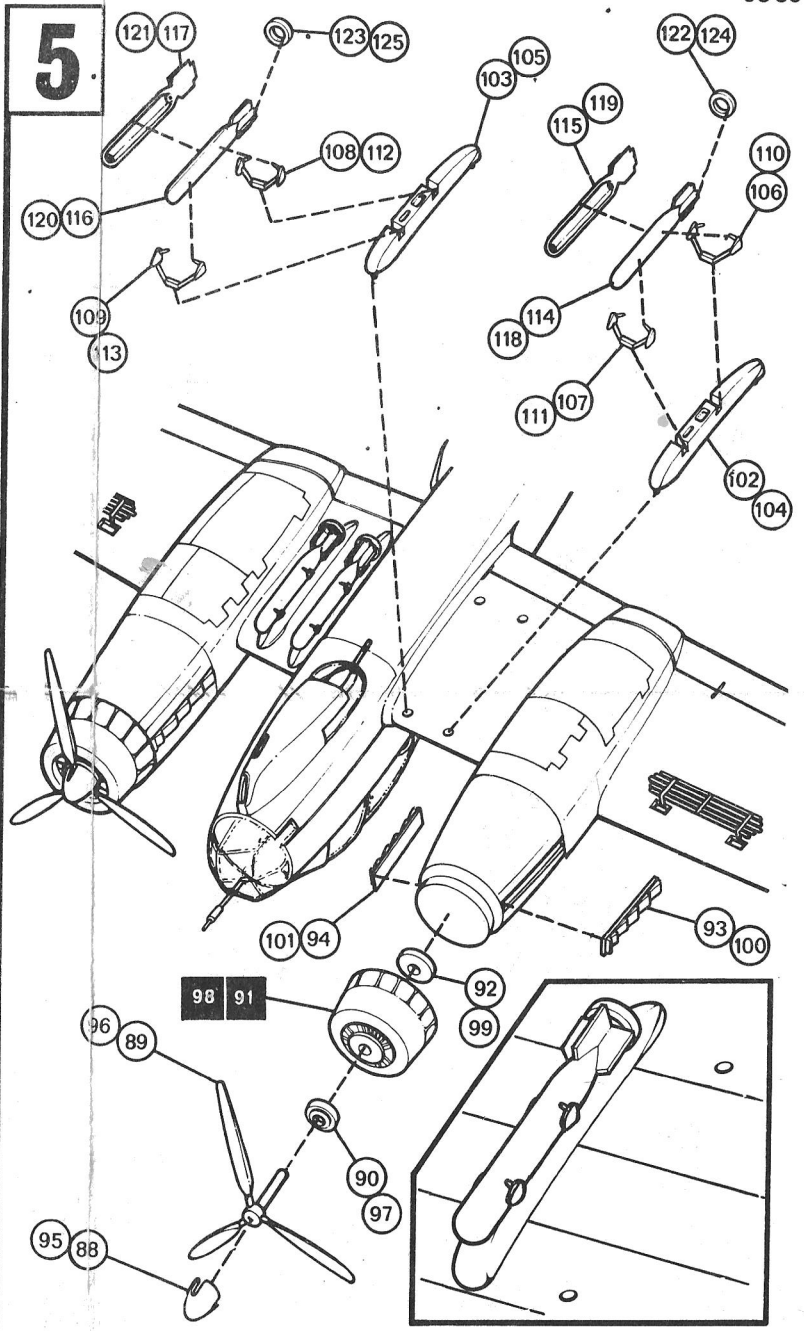
Bei Fahrwerk EIN Hauptfahrwerk aufwärts schwenken und flach liegend drehen, Klappen (58-61) und (80-83) geschlossen montieren.

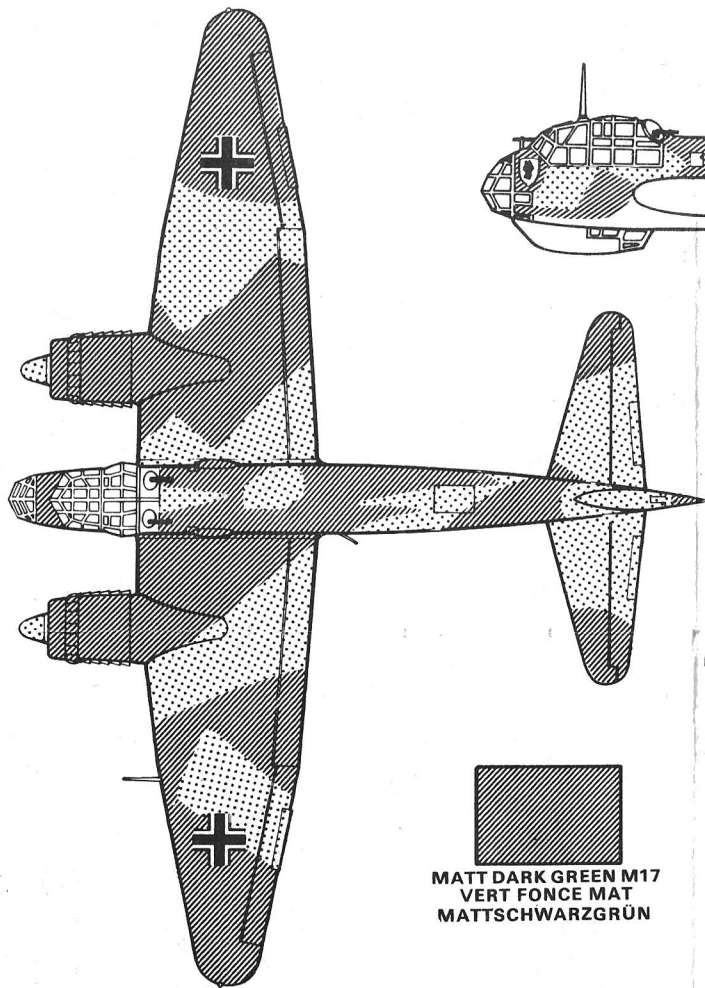


# 4



# 5



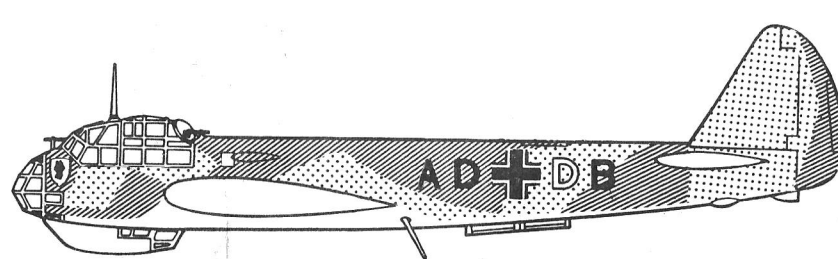


**MATT DARK GREEN M17:** over  
**MATT GREEN M3:** to give splinter camouflage.  
**(MATT WHITE M10):** Two parts.  
**(MATT BLUE M11):** One part, mixed to give pale blue under-surfaces.

**MATT BLACK M6:** Machine-guns, tyres, propeller-blades, cockpit interior radiators inside front of engine cowlings bombs.

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

N.B. FOR PAINTING USE "AIRFIX" PAINTS, FOR FIXING USE "AIRFIX" POLYSTYRENE CEMENT



**MATT BLUE M11**  
 BLEU MAT  
 MATTBLAU

**MATT WHITE M10**  
 BLANC MAT  
 MATTWEISS

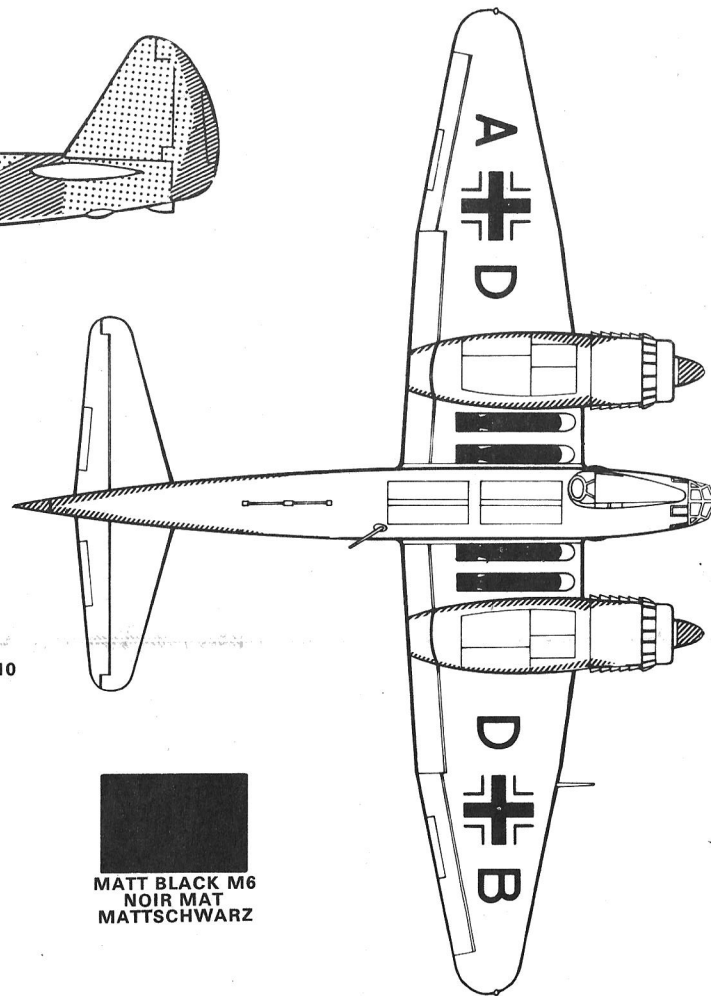
**MATT DARK GREEN M17**  
 VERT FONCE MAT  
 MATTSCHWARZGRÜN

**MATT GREEN M3**  
 VERT MAT  
 MATTDUNKELGRÜN

**MATT BLACK M6**  
 NOIR MAT  
 MATTSCHWARZ

**VERT FONCE MAT M17:** sur le  
**VERT MAT M3:** pour l'effet de camouflage.  
**(BLANC MAT M10):** 2 parties.  
**(BLEU MAT M11):** une partie mélangée pour donner des surfaces inférieures bleu pale.  
**NOIR MAT M6:** mitrailleuses, pneus, pales d'hélices, intérieur du cockpit, intérieur des radiateurs, avant du moteur, bombes.

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.



**MATTSCHWARZGRÜN (M17):** gemäß Tarnschema (Splinter) Oberseiten  
**MATTDUNKELGRÜN (M3):** gemäß Tarnschema (Splinter) Oberseiten  
**(MATTBLAU (M11):** 1 Teil zu blaßblau gemischt, Unterseiten  
**(MATTWEISS M10):** 2 Teile zu blaßblau gemischt Unterseiten  
**MATTSCHWARZ (M6):** MG's, Radreifen, Propellerblätter, Innen-Cockpit, Innenkühler in Motorfront, Bomben

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

PRINTED IN ENGLAND