



1/48 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

JUNKERS Ju87B-2/R 'STUKA'

5100

Built around mobility and flexibility, Germany's Blitzkrieg across Poland and France in 1939-40 was devastatingly efficient. A key factor in this 'lightning war' was the Ju 87 Stuka. A symbol of terror and destruction this ugly dive-bomber gained an almost legendary reputation in its relatively short operational career. The name Stuka is an abbreviation of Sturzkampfflugzeug, a general term for all dive-bombers but properly applied to the cranked-wing Junkers aircraft. The demoralising effect of the Ju 87 in its dive-bomber role (an accuracy of less than 30 yds (27m) was claimed in a diving attack) was further enhanced by the addition of a wind driven siren which produced the characteristic scream heard frequently during Stuka attacks. During the Battle of Britain, RAF Fighter Command's aggressive defence of targets in Southern England prevented the Stukas from repeating their earlier successes. Design work on the Ju 87 was begun in 1933 by Junkers engineer entered Luftwaffe service with Stukageschwader 163 in 1937 and at the end of the year a detachment was sent to Spain to evaluate the type under combat conditions with the Condor Legion. Almost unopposed attacks were made on roads, bridges and other targets in support of the

Fondée sur la mobilité et la flexibilité, la "Blitzkrieg" allemande causa de grands ravages à travers la Pologne et la France en 1939-40. Un des facteurs-clés de cette "guerre éclair" était le Ju 87 quasi légendaire au cours de sa carrière opérationnelle relativement courte. Le nom Stuka est une s'appliquait généralement aux avions Junker à ailes courbes. L'effet démoralisant du Ju 87 n.C son rôle de bombardier en piqué (on affirmait une précision de moins de 27m dans une attaque en piqué) était accru par l'adjonction d'une sirène actionnée par le vent et dont le hurlement caractéristique s'entendait fréquemment pendant les attaques effectuées par le Stuka. Au cours de la Bataille de Grande-Bretagne, la défense aggressive des cibles dans le sud de l'Angleterre par le Cenre Y13nent des avions de combat de la RAF empêcha les Stukas de répéter leurs succès. Les travaux de conception sur le Ju 87 furent entrepris en 1933 par Dpl. Ing. Pohlmann, ingénieur de la Junkers et le prototype effectua son premier vol au début de 1935. L'avion de série Ju 87A entra au service de la Luftwaffe avec la Stukageschwader 163 en 1937 et, à la fin de l'année, un détachement fut envoyé en Espagne pour évaluer ce modèle en conditions de combat auprès de la Légion Condor. Des attaques furent effectuées sans presque aucune opposition sur

Deutschlands Blitzkrieg 1939-40 auf Polen und Frankreich war auf Beweglichkeit und Wendigkeit ausgerichtet und hatte verheerende Wirksamkeit. Ein maßgebender Faktor in diesem Blitzkrieg war die Ju 87 Stuka. Dieser bedrohliche Sturz bombarde, ein Symbol für Schrecken und Vernichtung, bekam während seiner relativ kurzen Einsatzkarriere einen beinahe legendären Ruf. Der Name Stuka ist eine Abkürzung für Sturzkampfflugzeug, ein allgemeiner Begriff für alle Sturzbomber, im Volksmund jedoch für die krummflügelige Junkersmaschine. Die demoralisierende Wirkung der Ju 87 in ihrer Rolle als Sturz bombarde (eine Genauigkeit von weniger als 27m wurde bei einem Sturzangriff angegeben) wurde noch durch eine zusätzliche windbetriebene Sirene gesteigert, die den charakteristischen Schrei erzeugte, den man so oft während Stuka-Angriffen hörte. Während der Luftschlacht um England wurde eine Wiederholung der vorhergehenden Erfolge der Stukas aufgrund von aggressiver Verteidigung der Ziele in Südenland durch das RAF Jagdkommando verhindert. Die Pläne für die Ju 87 wurden 1933 von dem Junkersingenieur Dipl. Ing. Pohlmann begonnen, und der Prototyp flog zum erstenmal Anfang 1935. Serienmäßige Ju 87A Flugzeuge traten 1937 mit dem Stukageschwader 163 in den Dienst der Luftwaffe, und Ende des Jahres wurde eine Abordnung nach Spanien geschickt, um die Maschinen bei Kampfbedingungen mit der Legion Condor zu beurteilen. Zur Unterstützung der Nationalen Front wurden beinahe unangefochtene

Basata sulla mobilità e flessibilità, la 'Blitzkrieg' tedesca attraverso la Polonia e la Francia nel 1939-40 cagionò molta rovina. Uno dei fattori principali di questa 'guerra lampo' era lo Stuka Ju 87. Simbolo di terrore e distruzione, questo brutto bombardiere in picchiata si fece una reputazione quasi leggendaria durante la sua carriera operativa relativamente breve. Il nome Stuka è un'abbreviazione di 'Sturzkampfflugzeug', termine generale per tutti i bombardieri a tuffo ma che si riferiva di solito agli apparecchi Junker ad ali a gomito. L'effetto demoralizzante del Ju 87 quale bombardiere in picchiata (si affermava una precisione di meno di 27 metri in un attacco in picchiata) era accresciuto dall'aggiunta di una sirena azionata dal vento che produceva lo strillo caratteristico sentito frequentemente durante gli attacchi effettuati dallo Stuka. Durante la Battaglia di Gran Bretagna, l'accanita difesa degli obiettivi nel Sud dell'Inghilterra da parte del Comando di caccia della RAF, impedì agli Stuka di ripetere i loro successi precedenti. I lavori di progettazione sul Ju 87 vennero intrapresi nel 1933 da Dpl. Ing. Pohlmann, ingegnere della Junkers, ed il prototipo effettuò il suo primo volo all'inizio del 1935. L'apparecchio di serie Ju 87A entrò in servizio della Luftwaffe con la Stukageschwader 163 nel 1937 e, alla fine dello stesso anno, fu inviato un distaccamento in Spagna per valutare questo tipo di combattimento presso la Legione Condor. Vennero effettuati attacchi con pressoché nessuna opposizione su strade, ponti ed altri obiettivi per appoggiare le forze

El "Blitzkrieg" de Alemania en 19390 a través de Polonia y Francia, se basaba en la movilidad y la flexibilidad, y resultó ser de una eficacia devastadora. Un factor clave en esta "guerra relámpago" fue el Ju 87 Stuka. Este bombardero en picado de aspecto desagradable, simbolo de terror y destrucción, adquirió una reputación casi legendaria en su relativamente corta carrera operativa. El nombre Stuka es una abreviatura de Sturzkampfflugzeug, un término general para todos los bombarderos en picado, pero aplicado generalmente a los aviones Junkers de alas acodadas. El efecto demoralizador del Ju 87 en su faceta de bombardero en picado (se decía que tenía una precisión de menos de 27 metros en este tipo de ataques), aumentó con el añadido de una sirena de viento que producía el aullido característico que se escuchaba frecuentemente durante los ataques del Stuka. Durante la Batalla de Gran Bretaña, la agresiva defensa de los objetivos del Comando de Aviones de Caza de la RAF, impidió que los Stukas repitieran sus éxitos anteriores. El trabajo de diseño del Ju 87 comenzó en 1933, y estuvo a cargo del ingeniero diplomado Pohlmann de Junkers. El prototipo hizo su primer vuelo a principios de 1935. El avión Ju 87A entró en servicio en la Luftwaffe con el Stukageschwader 163 en 1937, y a fin de ese año se envió un destacamento a España para evaluar el modelo en condiciones de combate con la Legión Condor. Se realizaron ataques casi sin oposición en caminos, puentes y

Construído à volta de mobilidade e flexibilidade, o Blitzkrieg da Alemanha através da Polónia e da França em 1939-40 foi devastadoramente eficiente. Um factor chave nesta "guerra de desanuviamento" foi o Ju 87 Stuka. Um símbolo de terror e de destruição este feio bombardeiro de voo picado ganhou quasi uma reputação lendária na sua relativamente curta carreira operacional. O nome Stuka é uma abreviação de Sturzkampfflugzeug, um termo geral para todos os bombardeiros de voo picado mas popularmente aplicado aos aviões Junkers de asa dobrada. O efeito desmoralizador do Ju 87 no seu papel de bombardeiro de voo picado (uma exactidão inferior a 27m foi reivindicada num ataque de voo picado) foi ainda mais melhorado pela adição de uma sirene accionada por vento que produzia um grito característico ouvidos frequentemente durante os ataques dos Stuka. Durante a Batalha da Grã-Bretanha a defesa agressiva dos comandos dos aviões de caça dos alvos no Sul da Inglaterra impôs os Stukas de repetir os seus sucessos anteriores. O trabalho de desenho dos Ju 87 começou em 1933 pelo engenheiro da Junkers pl. Ing. Pohlmann e o protótipo fez o seu primeiro voo em princípios de 1935. Produção de aviões Ju 87A entrou ao serviço da Luftwaffe com Stukageschwader 163 em 1937 e no fim do ano um destacamento foi enviado para a Espanha para avaliar o tipo sob condições de combate com a

Nationalist forces and the Luftwaffe gained valuable experience in the art of dive-bomber operations. In 1938 the improved Ju 87B appeared powered by a 1,100hp Junkers Jumo 211 engine and capable of carrying a maximum bombload of 2,200lb (1,000kg). The B-2/Trop. variant had tropical filters and desert survival equipment for operations in the Mediterranean and Southern Russia. Also based on the B series was the Ju 87R (the R indicating Reichweite or range) long-range version fitted with underwing drop tanks increasing the range from 370 miles (595km) to 875 miles (1,400km), with a bomb load restricted to a single 55lb bomb (250kg). One of two Ju 87 versions can be built from this kit: a B-2 operating in North Africa with 1 Staffel of 1 Gruppe, Stukageschwader 3 in support of the Afrika Korps early in 1942; or an R-2 flown by Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Gruppenkommandeur of III Gruppe, Stukageschwader 2 in the Leningrad area between 1 August and 23 September 1941. Steen was killed on 23 September 1941 while flying another Stuka, T6 + CD, normally flown by Oblt. Hans Rudel, who commanded this unit from July 1943. Dimensions: Span 54ft 3in (16.5m), length 36ft 5in (12.10m), height 12ft 8in (3.86m). Maximum speed 242mph (390km/h).

des routes, des ponts et autres objectifs en appui aux forces nationalistes et la Luftwaffe acquit une expérience précieuse dans l'art des opérations de bombardement en piqué. En 1938, parut le Ju 87B amélioré, actionné par un moteur Jumo 211 Junkers de 1.100 C.V. et capable de transporter une charge maximum de 1000kg de bombes. La variante B-2/Trop. était dotée de filtres tropicaux et d'équipement de survie dans le désert pour les opérations dans la Méditerranée et le sud de la Russie. La version à longue autonomie Ju 87R (la lettre R indique la Reichweite ou l'autonomie), également conçue à partir de la série B, était dotée de réservoirs largables d'intrados, ce qui augmentait l'autonomie de 595km à 1.400km, avec une charge de bombes limitée à une seule bombe de 250kg. Une des deux versions Ju 87 pouvant se construire à partir de ce kit est un B-2 opérant en Afrique du nord avec 1 Staffel d'I Gruppe, Stukageschwader 3 en aide aux Afrika Korps au début de l'année 1942, et l'autre est un R-2 piloté par Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Gruppenkommandeur de III Gruppe, Stukageschwader 2 dans la zone de Leningrad entre le 1er août et le 23 septembre 1941. Steen fut tué le 23 septembre 1941 alors qu'il pilotait un autre Stuka, T6 + CD, normalement piloté par Oblt. Hans Rudel qui commanda cette unité à partir de juillet 1943. Dimensions: Envergure 16,5m; longueur 12,10m; hauteur 3,8m. Vitesse maximum 390km/h.

Angriffe auf Straßen, Brücken und andere Ziele unternommen, und die Luftwaffe sammelte wertvolle Erfahrungen in der Kunst der Sturzbomber-Einsätze. 1938 erschien die verbesserte Ju 87B mit 1.100 PS Junkers Jumo 211 Motor und einer Höchstbombenbelastung von 1000kg. Die B-2/Trop. Ausführung hatte tropische Filter und wüstensichere Ausrüstung für Einsätze im Mittelmeergebiet und in Südrussland. Ebenfalls auf den B-Serien basierte die Ju 87R (das R steht für Reichweite) Fernkampf-Ausführung, die mit Versenkanseln unter den Tragflächen versehen war, was ihre Reichweite von 595km auf 1.400km verlängerte, mit einer auf eine einzige 250 kg schweren Bombe begrenzte Bombenbelastung. Mit diesem Bausatz kann eine von zwei möglichen Ju 87 Versionen gebaut werden: eine B-2, die in Nordafrika bei der 1. Staffel der I. Gruppe, Stukageschwader 3 zur Unterstützung des Afrika Korps Anfang 1942 eingesetzt war oder eine R-2, die von Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Gruppenkommandeur der III Gruppe, Stukageschwader 2 in dem Gebiet um Leningrad zwischen dem 1. August und dem 23. September 1941 geflogen wurde. Steen kam am 23. September 1941 auf einer anderen Stuka, der T6 + CD, ums Leben, die normalerweise von Oberleutnant Hans Rudel geflogen wurde, der ab July 1943 diese Einheit kommandierte. Maße: Spannweite 16,5m; Länge 12,10m; Höhe 3,86m. Höchstgeschwindigkeit 390 km/h.

nazionaliste e la Luftwaffe acquistò molta esperienza nell'arte delle operazioni di bombardamento in picchiata. Nel 1938 apparve il Ju 87B migliorato, azionato da un motore Jumo 211 Junkers di 1.100 cv capace di trasportare un carico massimo di bombe di 1.000 kg. La variante B-2/Trop era dotata di filtri tropicali e di equipaggiamento di sopravvivenza in deserto per le operazioni nel Mediterraneo e nella Russia meridionale. La versione a lunga autonomia Ju 87R (la lettera R indica la Reichweite o autonomia), pure basata sulla serie B, era dotata di serbatoi sganciabili sub-alaro, il che aumentava l'autonomia da 595 km a 1.400 km con un carico di bombe limitato ad una sola bomba da 250 kg. Con questo kit si pu costruire una di due versioni Ju 87: un apparecchio B-2 che opera nell'Africa settentrionale e che faceva parte del 1. Staffel, del I Gruppe, Stukageschwader 3 in supporto dell'Afrika Korps agli inizi del 1942, oppure un apparecchio R-2 pilotato da Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Gruppenkommandeur del III Gruppe, Stukageschwader 2 nella zona di Leningrado fra il 1 agosto ed il 23 settembre del 1941. Steen fu ucciso il 23 settembre 1941 mentre pilotava un altro Stuka, il T6 + CD, che di solito veniva pilotato dal Oblt Hans Rudel, che comandò Velocità massima 390km/ora.

otros objetivos, en apoyo de las fuerzas nacionalistas, y la Luftwaffe adquirió una valiosa experiencia en el arte de bombardar en picado. En 1938, apareció el Ju 87B mejorado, impulsado por un motor Jumo 211 Junkers de 1.100 C.V., capaz de transportar una carga máxima de 1.000kg de bombas. La variante B-2/Trop. tenía filtros tropicales y equipo de supervivencia en el desierto, (la R indica Reichweite, o sea alcance) y era una versión de gran autonomía equipada con depósitos eyectables debajo de las alas, que aumentaban la autonomía de 595 km a 1.400 km, con una carga operativa limitada a una sola bomba de 250kg. Una de las dos versiones Ju 87 que se puede construirse a partir de esta maqueta es un B-2, operativo en África del Norte, con 1 Staffel de la I. Gruppe, Stukageschwader 3 en apoyo del Afrika Korps a principios de 1942, o un R-2, pilotado por Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Gruppenkommandeur del III Gruppe, Stukageschwader 2 en la zona de Leningrado entre el 1º de Agosto y el 23 de Septiembre de 1941. Steen murió el 23 de Septiembre de 1941 cuando pilotaba otro Stuka, el T6 + CD, que de solito venía pilotado por el Oblt. Hans Rudel, que fue comandante de esta unidad a partir de Julio de 1943. Dimensiones: Envergadura 16,5m; largo 12,10m; altura 3,8m. Velocidad máxima 390km/ora.

Legaõ Condor. Ouasi sem oposição, foram feitos ataques em estradas, pontes e outros alvos em apoio das forças Nacionalistas e a Luftwaffe ganhou uma valiosa experiência em operações de voo picado. Em 1938 o melhorado Ju 87B apareceu acionado por um motor de 1.100HP Junkers Jumo 211 e capaz de transportar uma carga máxima de bombas de 1.000kg. A variante B-2/Trop. variante tinha filtros tropicais e equipamento de sobrevivência no deserto para operações no Mediterrâneo e no Sul da Rússia. Também com base na série B a versão de longo alcance do Ju 87R (o R indica Reichweite ou alcance) foi equipado com tanques de queda debaixo das asas aumentando o alcance de 595km para 1.400km, com uma carga de bombas restrita a uma simples bomba de 250kg. Deste kit podem ser construídos duas versões do Ju 87: um B-2 operando no Norte de África com 1 Staffel de I Gruppe, Stukageschwader 3 em apoio da Afrika Korps em princípios de 1942, ou um R-2 que foi pilotado por Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Gruppenkommandeur do III Gruppe, Stukageschwader 2 na área de Leningrado entre o 1º de Agosto e o 23 de Setembro de 1941. Steen morreu em 23 de Setembro de 1941 quando pilotava um outro Stuka, o T6 + CD, normalmente pilotado por o Oblt. Hans Rudel, que comandou esta unidade de Julho de 1943. Dimensões: Envergadura 16,5m, comprimento 12,10m, altura 3,8m. Velocidade máxima 390km/h.

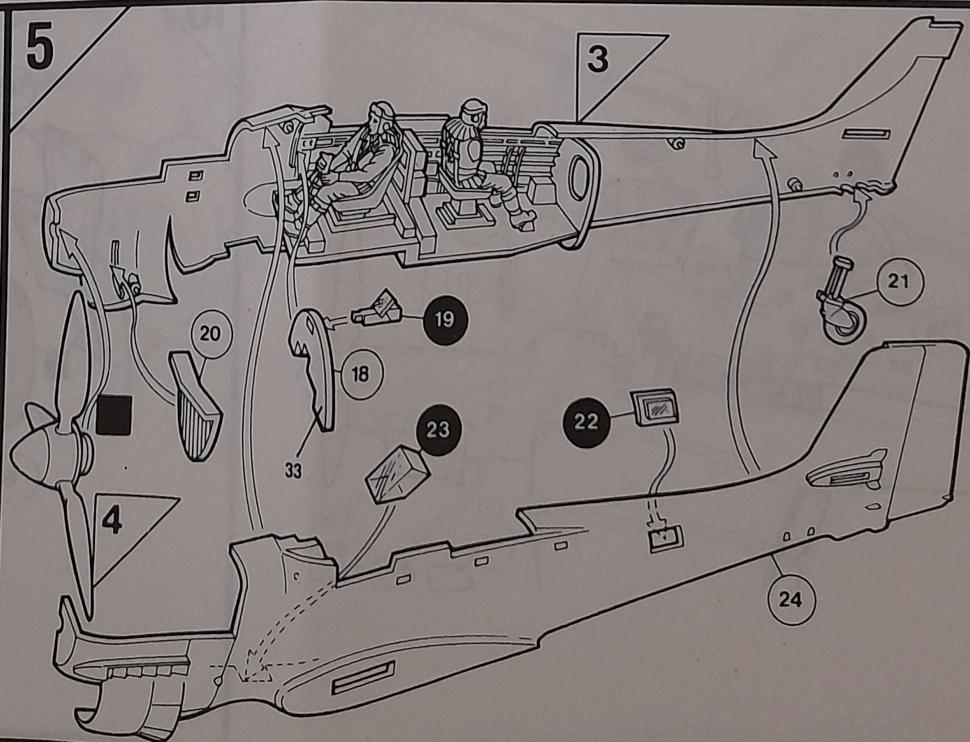
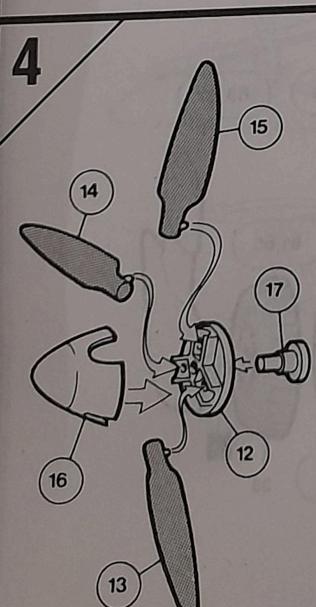
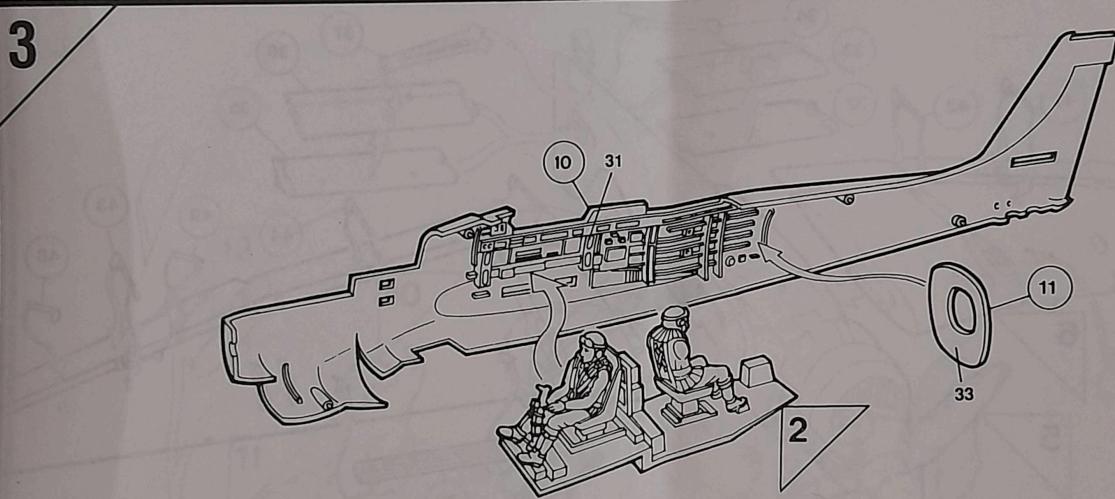
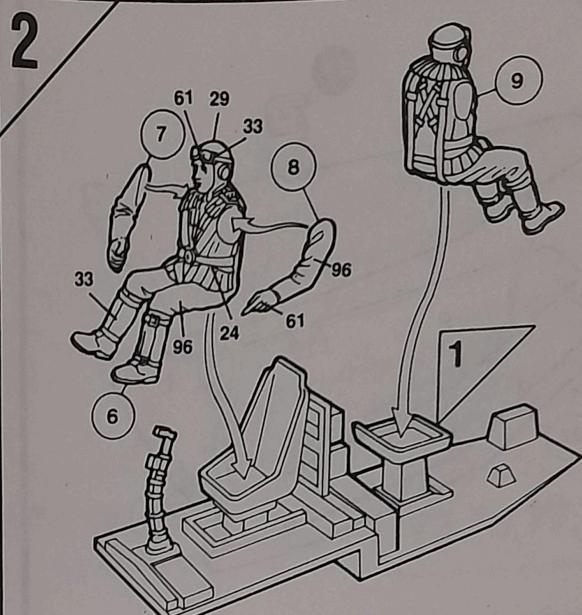
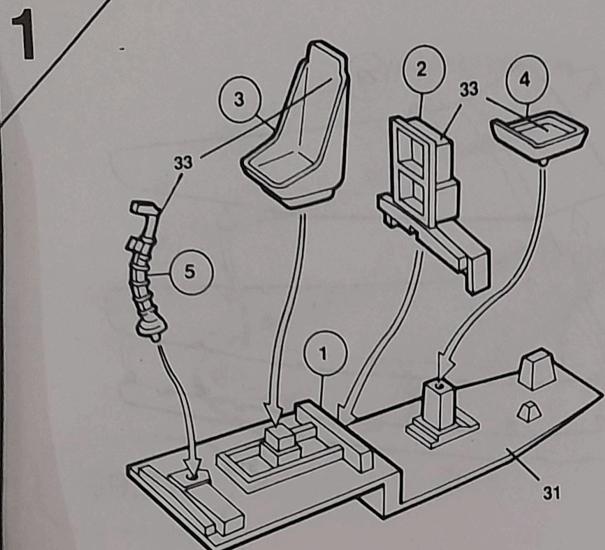
De door Duitsland boven Polen en Frankrijk gevoerde Blitzkrieg van 1939-40 was een luchtoorlog van vernietigende efficiëntie, waarin de Ju 87 Stuka een sleutelrol speelde. Deze lelijke duikbommenwerper was een symbool van terreur en verwoesting en kreeg in zijn rol als Sturzkampfflugzeug, een algemene term voor duikbommenwerpers, maar meestal van toepassing op het Junkers luchtaartuig met knikvleugel. Het demoraliserende effect van de Ju 87 in zijn rol als duikbommenwerper (bij een duikaanval was deze naar zeggen minder dan 27 m nauwkeurig) werd nog vergroot door het angstaanjagende geluid van de windsirene, die men tijdens de aanval hoorde. Tijdens de 'Battle of Britain', de Slag om Groot-Brittannië, vloog de Stuka-agressieve defensie van doelwitten in Zuid-Engeland door gevechtsverliezen te behouden. Met het ontwerp van de Ju 87 werd in 1935 begonnen door Junkers ingenieur Dipl. Ing. Pohlmann en het prototype maakte begin 1936 zijn eerste vlucht. De Ju 87A luchtaartuigen werden in 1937 met Stukageschwader 163 door de Luftwaffe in gebruik genomen en aan het einde van dat jaar werd een detachering naar Spanje gezonden om de capaciteiten van het luchtaartuig onder gevechtscondities met het Condor Legion te beoordelen. Er werden vrijwel onverdedigde aanvallen gedaan op wegen, bruggen en

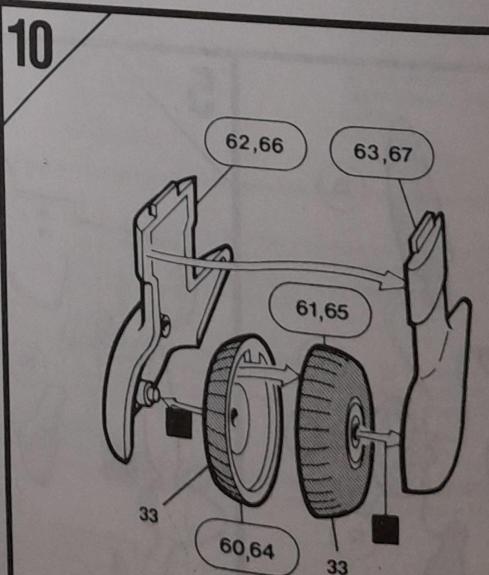
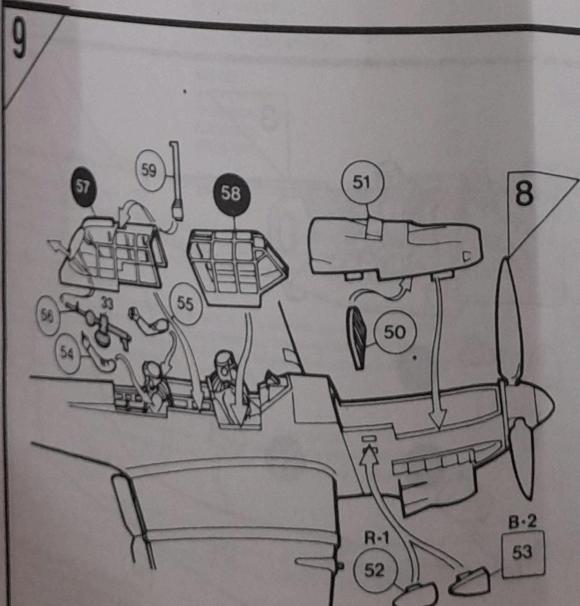
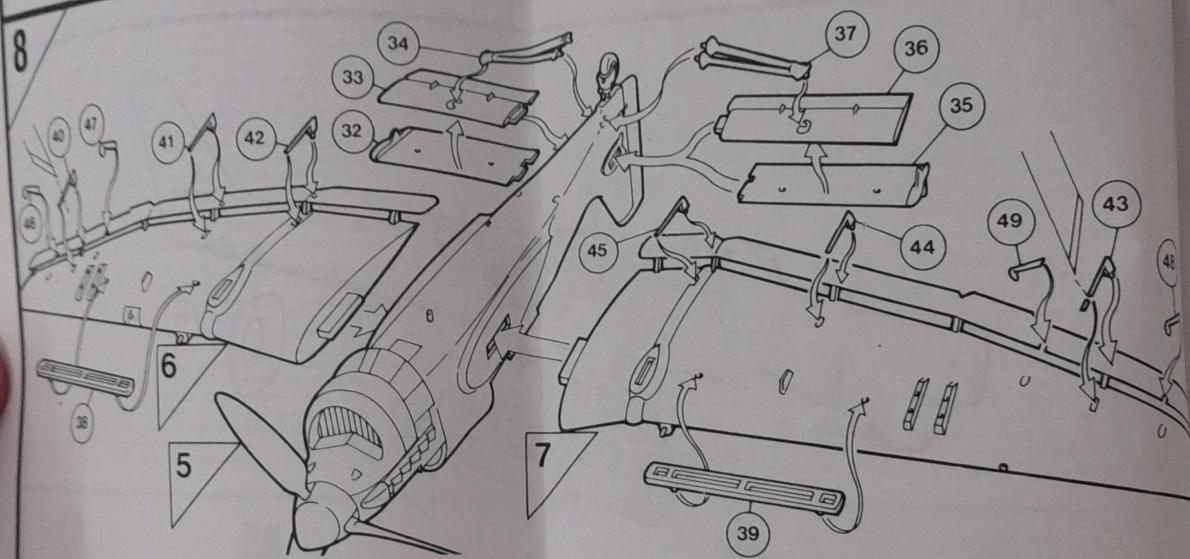
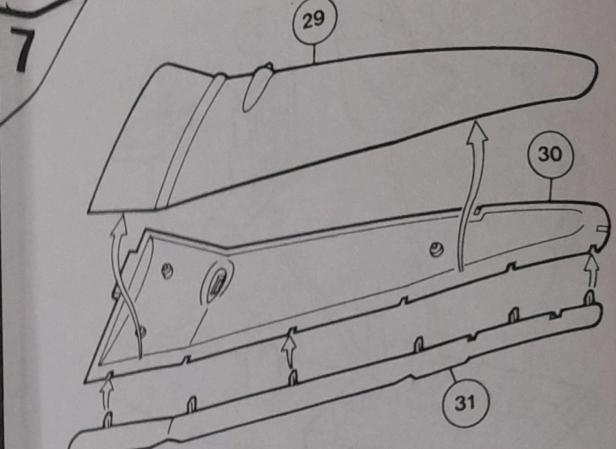
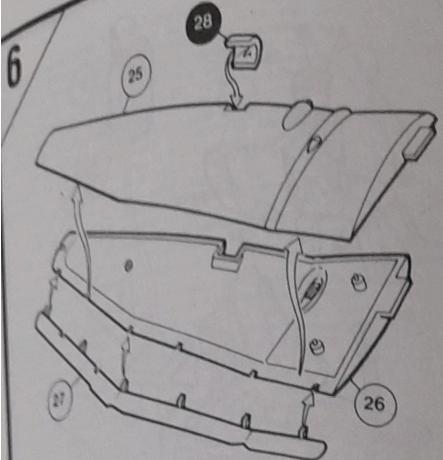
Tysklands Blitzkrieg genom Polen och Frankrike år 1939-40 utmärktes av mobilitet och flexibilitet och resultatet var fruktansvärt effektivt. Ju 87 Stuka spelade en mycket viktig roll i detta blixtkrig. Detta fästa störbomberplan, som blev en symbol för terror och odeläggelse under den legendariska rykten om relativt korta aktiva karriärer. Namnet Stuka är en förkortning av Sturzkampfflugzeug, vilket är en allmän benämning på störbomberplan med vinklade vingar. Ju 87:s demoraliseraende effekt var att associeras speciellt med Junkers flygplan som kom att associeras med störbomberoperatörer (planet lär ha haft en precision på mindre än 27 m under störbomberattacken) stegrades med hjälp av en vinddriven siren som producerade ett karakteristiskt tjutandet som ofta hördes under Stuka attacker. Under slaget över Storbritannien försvarade det brittiska flygvapnet operationsmålet i södra England så effektivt att Stuka-planen inte förmålde att uppdra sin tidigare framgångar. Konstruktionen av Ju 87 inleddes av Pohlmann och prototypen genomförde sin första flygning tidigt år 1935. Ju 87A-planen inleddes aktiv tjänstgöring inom Luftwaffe med Stukageschwader 163 år 1937, och mot slutet av samma år sändes ett detachement till Spanien för att med Condor-legionen utvärdera plantypen under stridstörhållanden. Nåstan utan att möta motstånd attackerade man

Sakska käymä salamasota Puolaa ja Ranskaa vastaan vuosina 1939 -40, perustui liikkuvuuteen ja joustavuuteen, ja oli siitä syystä musertavan tehokas. Vaivateltiin tässä salanasodassa Ju 87 Stuka-lentokone. Tämä ruma syöksypommittaja, joka oli kauhun ja tuhon symboli oli Ju 87 legendaarisen maineen sen verrantä lyhyen operaatioaalisen uran aikana. Stuka-nimi sai miltei nimen Sturzkampfflugzeug, (syöksytäulentokone), mikä on yleinen termi johneys syöksypommittajille, mutta jota yleisesti käytettiin kampisiisestä Junkers-lentokoneesta. Ju 87 keoneen demoralisoiva vaikuttaja sen syöksy-ja mittaja roolioilla (syöksyhyökkäyksen tankkuudella) ja milkä sen yleinen vähemmän kuin 27 metrin) korosti entisestään tuluen pyörityttävän hälytyspisteen sisässä. Aikana. Brittiannian taistelun aikana Kuninkaallisten Ilmavoimien hävittäjääsotiloiden aggressiivinen kohteiden puolustus Etelä-Englannissa esti Stuka-koneita toistamasta niiden aggressiivisen menestyksä. Ju 87:n suunnitelmat aloitettiin v.1933 Junkers insinööri, Dipl. Ing. Pohlmann toimesta ja prototyyppi suritti ensimmäisen lentonsa v.1935 alussa. Tuotanto-Ju 87A-lentokone luli erillisastio lahetettiin Espanjaan kokeilemaan tyypia taisteluolosuhteissa Condor-legionen Saksan ilmavoimien palvelukseen Stukageschwader 163:n kanssa v.1937, ja vuoden lopussa

Tysklands "blitzkrieg" mod Polen og Frankrig i 1939-40 var basert på mobilitet og smidighet og var utrolig effektiv. Et af nøglefaktorene i lynkren var Ju 87 Stuka-maskinen. Denne slige styrtebombermaskine blev et symbol på terror og ødelæggelse og oppbygget et næsten legendarisk ry i løbet av sin rette aktive periode. Navnet Stuka er en forkortelse av Sturzkampfflugzeug, der er en generell beskrivelse av styrtebombermaskiner, men oftest forbundet med de kroppsvinge. Ju 87's demoralisante virkning som styrtebomber - man tilslagde den en nojagtighed på mindre end 27 meter - føredes yderligere af en vinddrevet siren, der frembragte en skrærende lyd under Stuka-angreb. Under Battle of Britain forhindrede Royal Air Forces aggressive forsvar af mål i Sydengland. Stukerne i alt gentage deres succes i den første del af deres karriere. Karakteristisk arbejdet på Ju 87 begyndtes i 1933 af civilingeniør Pohlmann tegning, og den første prototype gik på vingerne i begyndelsen af 1935. Produktionsklassen Ju 87A indgik i Luftwaffe med Stukageschwader 163 i 1937, og sent samme år blev en afdeling sendt til Spanien, for at man kunne afprøve dens kapacitet i kamp i Condor-legionen, til støtte for de spanske Nationalister.

anderen doelwitten ter ondersteuning van de Nationalistische strijdmachten en zo dienend tot belangrijke ervaring op met duikbommenwerperoperaties. In 1938 verscheen de vertakte Ju 87B, die werd aangedreven door een Junkers Jumo 211 motor van 1100 pk maximumbonelading van 1000 kg kon dragen. De B-2/Trop. variant had tropische filter en nooduitrusting voor de woestijn in verband met operaties in het Middellands Zeekanaal en Noord-Afrika. De Ju 87R (R gaf de Reichweite ofstewel reikwijde aan) was ook gebaseerd op Ju 87, maar had een lange-afstandsversie uitgerust met afwerptanks onder de vleugels, waardoor de reikwijde van 595 km tot 1400 km werd vergroot; de bonelading was tot een enkele bom beperkt. Met deze bouwdelen kan een van de twee Ju 87 versies worden gemaakt: een B-2/Trop. versie voor Noord-Afrika met 1 Staffel van 1 Gruppe, Stukageschwader 3 ter ondersteuning van de Leningrad-omringing, of een R-2 versie bestuurd door Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Gruppenkommandeur van III Gruppe, Stukageschwader 2 in de omgeving van Leningrad, augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op 23 september 1941 om het leven toen hij in de lucht vloog en neerstortte nadat hij was geslagen door een Sovjet-jager. Hij was niet de enige: andere Stuka, T6 + CD, bestuurd door Oblt. Hans Rudel gevlogen op 23 augustus en 23 september 1941. Steen kwam op

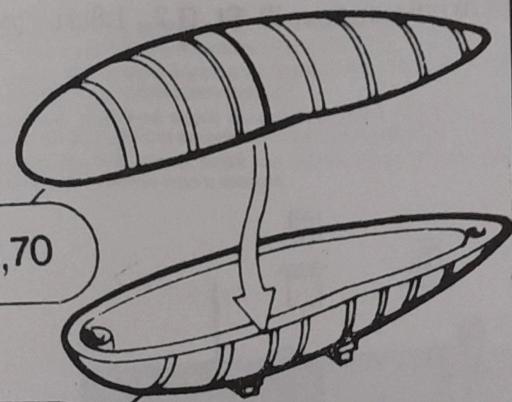




11

13

11

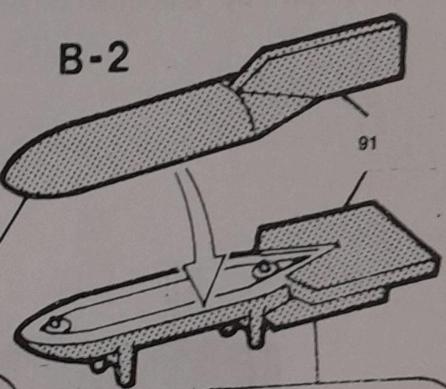


68,70

69,71

R-1

12



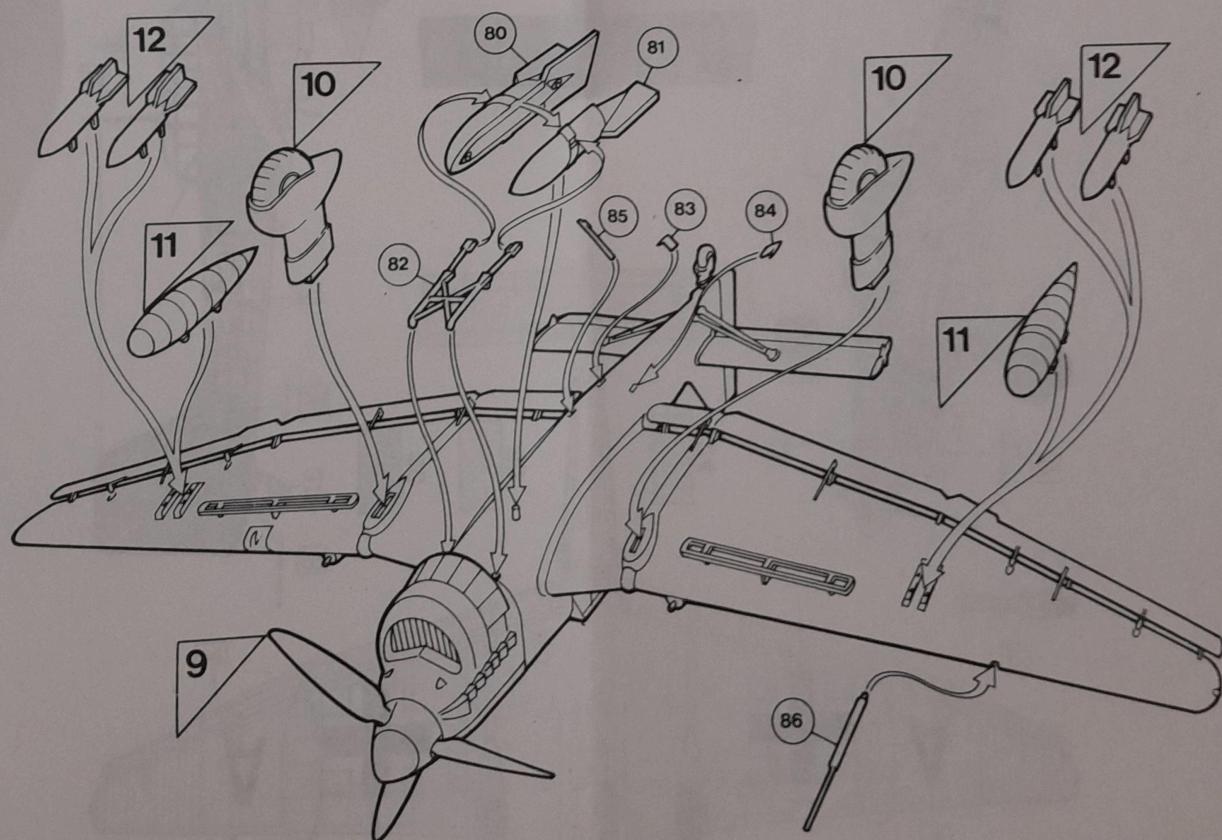
B-2

91

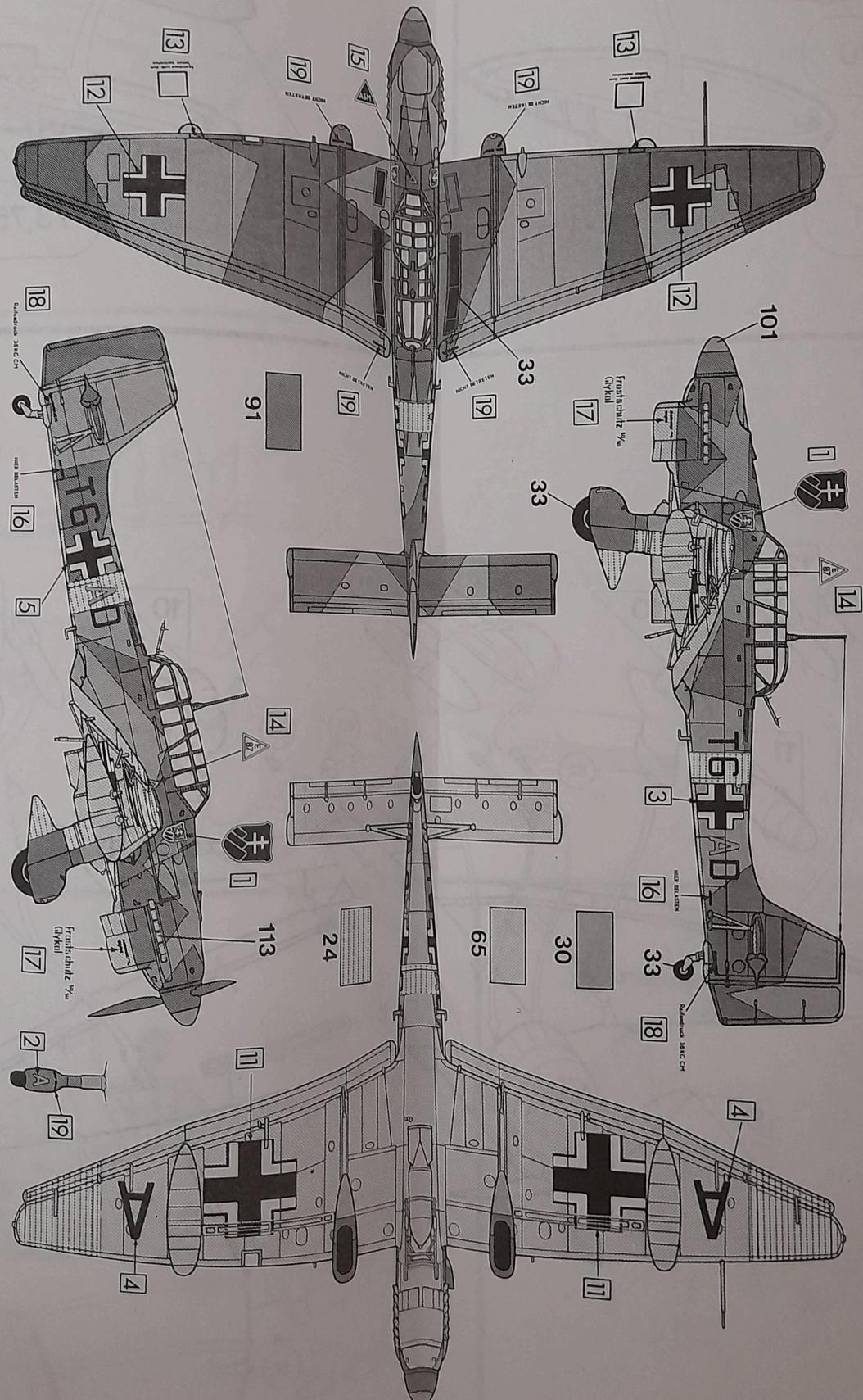
72,74,76,78

73,75,77,79

13



Ju 87R-2, III./St. G.2., RUSSIAN FRONT. September 1941
Aircraft flown by Hauptmann Ernst-Siegfried Steen, Guppenkommandeur III./St. G.2., 1:8:41 – 22:9:41.



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

Appliquer les transfers: découper les sujets voulus, les tremper dans de l'eau tiède pendant quelques secondes, mettre en place en décollant le support, comme le montre l'illustration.

Afberebiller aussortieren, einige Sekunden lang in warmes Wasser tauchen und dann von der Unterlage herunter in die gewünschte Position schieben (siehe Abbildung).

Applicare le decalcomanie, separarle nei soggetti desiderati, immergerle in acqua tiepida per alcuni secondi, separarle dalla carta di supporto ed attaccarle in posizione come da illustrazione.

Separar las calcomanías por temas, sumergir durante unos segundos en agua tibia, deslizarlas de su soporte colocandolas donde corresponde según la ilustracion.

Para aplicar as decalcomanias, corte a folha como necessário. Mergulhe em água tépida durante alguns segundos e deslize a decalcomania na posição desejada como indicado na ilustração.

Overdrukken afzonderlijk op toepasselijke plaatjes aanbrengen. Eerst een paar seconden in warm water dompelen, dan achterkantbedekking voorzichtig afbreken en aanbrengen als afgebeeld.

Applicera dekalor. Sortera och doppa dem i varmt vatten för några sekunder. Avlägsna dem från underlaget och placera dem som på illustrationen.

Laita silittokuvat, erota aiheenmukaisilin ryhmiin, liitä muutamia sekunneja lämpimässä vedessä, irrota taustapaperista kuvan osoltamaan asentoon.

Læg overføringsbilleder på: separer hvert motiv, dyp i varmt vand i nogle sekunder og skub så billederne over som vist på illustrationerne.

JU 87B-2, III./St. G.3., NORTH AFRICA, Early 1942

