

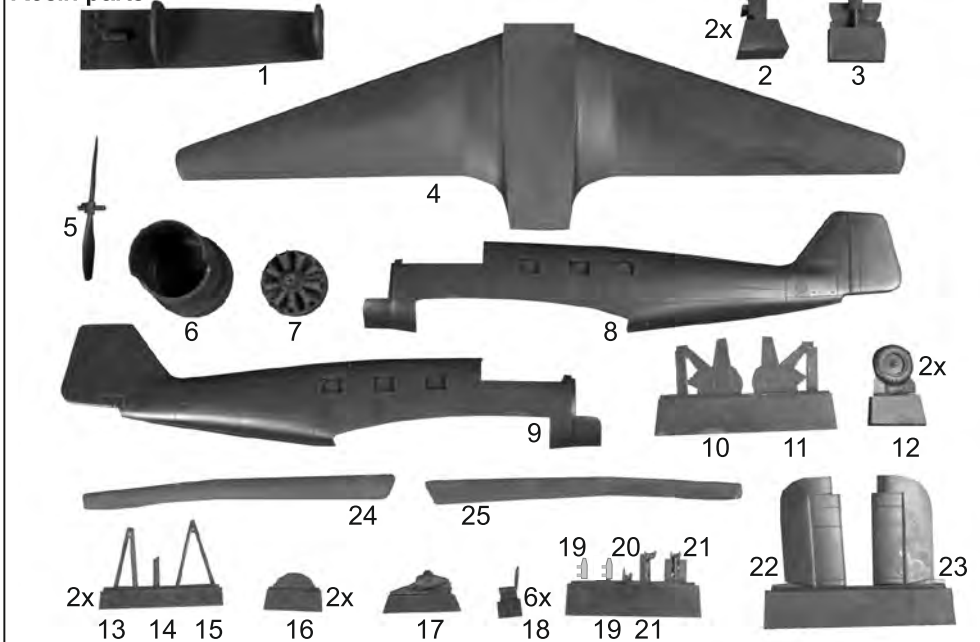
Junkers Ju 160



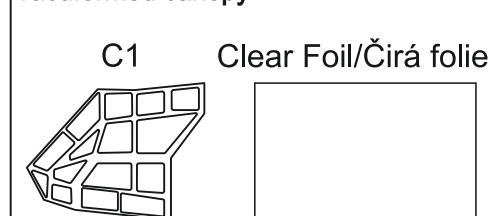
Na začátku třicátých let minulého století se objevily v Evropě informace o v USA připravovaných výkonných opravních letounech. Jednomotorové stroje firem jako Lockheed, Northrop či Douglas překonávaly evropskou konkurenci velmi výrazně. A když společnost Swissair objednala v USA Lockheedy Orion, musela na to společnost Luft Hansa reagovat. Těžko by mohla konkurovat na expresních spojích stroji o cca 100 km/h pomalejšími. Objednala proto u firmy Junkers jednomotorový stroj se zatahovacím podvozkem pro pilota, radistu a šest cestujících. Konstruktor Dipl. Ing. H. Pohlmann navrhl poměrně elegantní stroj s oválným skořepinovým trupem a hladkým kovovým potahem a křídlem lichoběžníkového půdorysu s typickými junkersovskými křídélky a klapkami. Podvozek se sklápěl vpřed do gondol v centroplánu. Potah vnějších částí křídla a ocasních ploch byl tvořen jemným vlnitým plechem. Stroj s označením Ju 60 vzletl poprvé 8.11.1932. Při testech se ukázalo několik nedostatků, největším bylo příliš vzadu umístěné těžiště. Stroj zkoušela i Luftwaffe, nakonec se vrátil k společnosti Deutsche Lufthansa (jméno společnosti se mezitím změnilo). Druhý prototyp, s přepracovaným centroplánem, podvozkem zatahovacím naplocho do trupu a s hladkým potahovým plechem byl aerodynamicky jemnější a byly na něm odstraněny problémy s těžištěm. Dostal označení Ju 160V-1. Ju 160V-2 byl postaven ve vojenské štábní verzi. Sériové stroje objednala jak Deutsche Lufthansa, tak Luftwaffe. Bylo jich vyrobeno celkem 47, včetně prototypů. V roce 1941 byly stroje Deutsche Lufthansy předány Luftwaffe. Tam létaly až do roku 1944, kdy byly vyřazeny. Kromě služby u výše zmíněných uživatelů v Německu létal jeden Ju 160 u firmy Weserflugzeugbau jako služební a tři stroje používal o výzkumné středisko DVL. Jeden stroj používala mandžuská společnost Manshu Koko Yusokabushiki Kaisha a jeden létal u čínsko-německé společnosti Eurasia.
rozpětí: 14,32 m, délka: 12,0 m, max. rychlost: 335 km/h, dolet: 1100 km, dostup: 5200 m

At the beginning of the 1930s rumors about prepared powerful airliners came from USA. Single-engined Lockheed, Northrop or Douglas aircraft surpassed their European counterparts. Eventually, when Swissair ordered Lockheed Orions in USA, Lufthansa had to respond. Lufthansa could hardly compete on express lines with aircraft 100 kmh slower. Therefore Lufthansa issued Junkers Company to design single-engined aircraft equipped with retractable undercarriage manned by pilot and radio operator and cabin for six passengers. Junkers designer Dipl. Ing. H. Pohlmann designed relatively sleek machine with oval monocoque fuselage and smooth skin and trapezoid wing equipped with typical Junkers ailerons and flaps. The undercarriage was retracted forward into nacelles in the central wing section. The outer wing sections and tail planes were covered by slightly corrugated metal skin. The maiden flight of the prototype designated Ju 60 occurred on November 8, 1932. The trials revealed several deficiencies with the worst being the aft shifted centre of gravity. The aircraft was trialed by Luftwaffe but was eventually returned to Deutsche Lufthansa (meanwhile the company's name changed). The second prototype featured reworked central wing section, the undercarriage now retracted flat into the fuselage and overall smooth skinning was aerodynamically clean. Further, the centre of gravity issue was corrected. It was designated Ju 160V-1. Ju 160V-2 was built as military communication plane. The production was ordered both by Deutsche Lufthansa and Luftwaffe. In total, 47 aircraft were produced including prototypes. In 1941 Deutsche Lufthansa handed over its aircraft to Luftwaffe, which used them until 1944 and later scraped them. Except of the service in Germany, one Ju 160 was used by Weserflugzeugbau Co. as liaison and three machines were used by DVL research facility. One machine was used by Manshu Koko Yusokabushiki Kaisha and another by Chino-German Eurasia Company.
Wingspan: 14.32 m, Length: 12.0 m, Max. Speed: 335 kmh, Range: 1,100 km, Service Ceiling: 5,200 m.

Resin parts

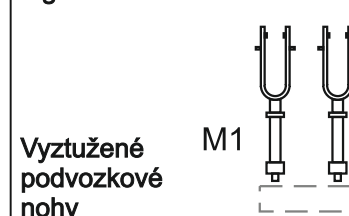


Vacuformed canopy



Vakuformované kabiny

Strengthened undercarriage legs



Vyztužené podvozkové nohy

K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokroucené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnané do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.

Visit an official website and e-shop at

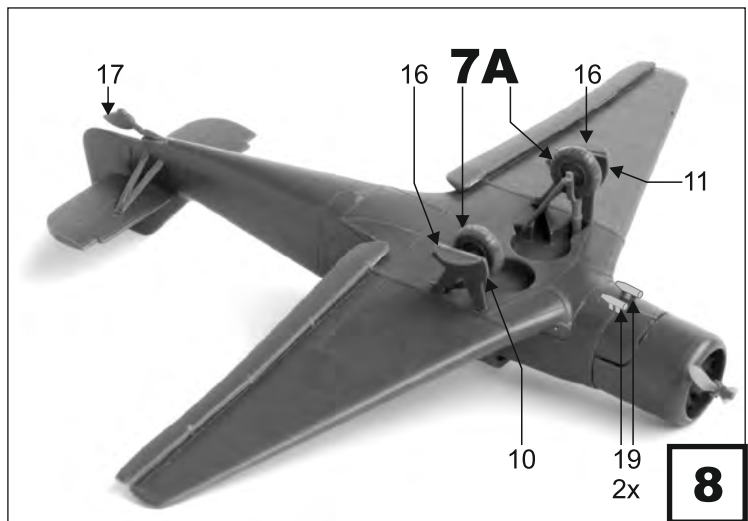
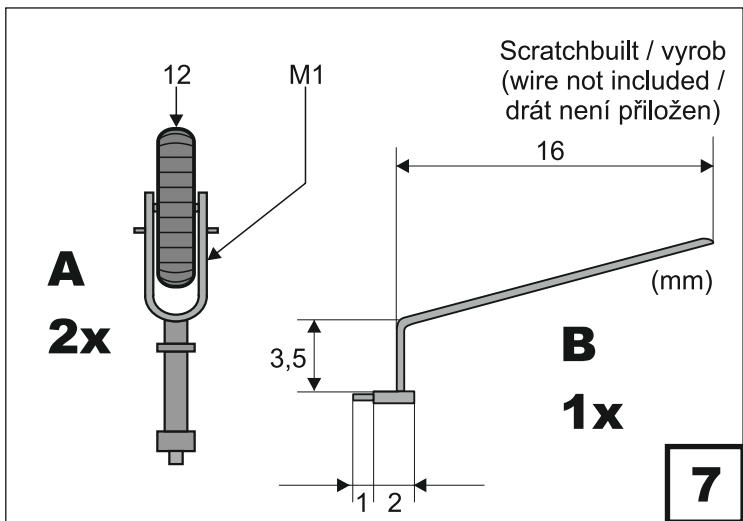
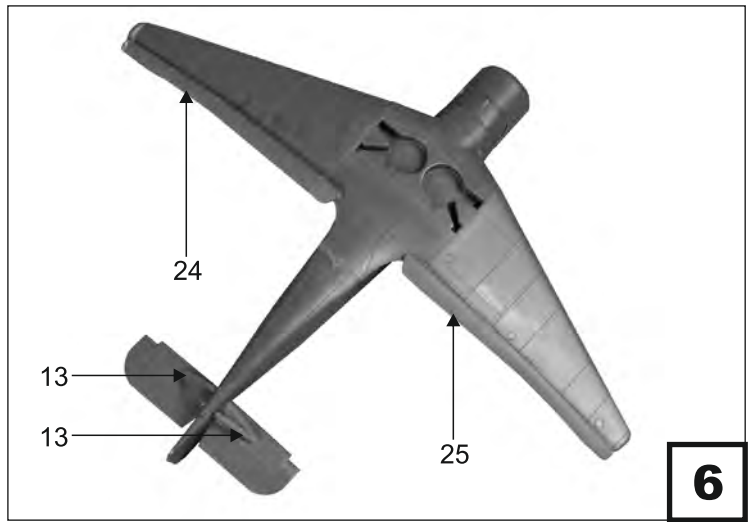
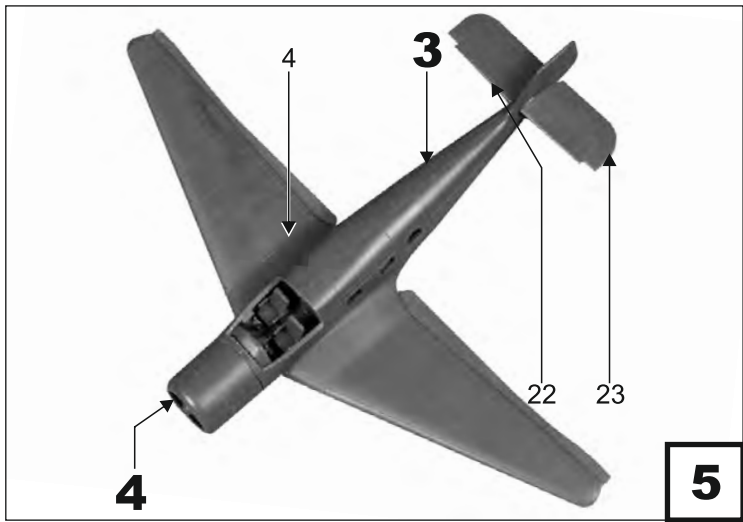
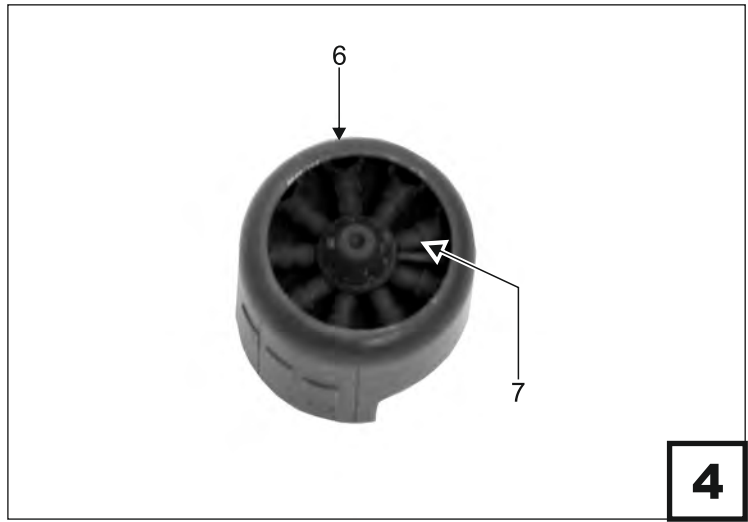
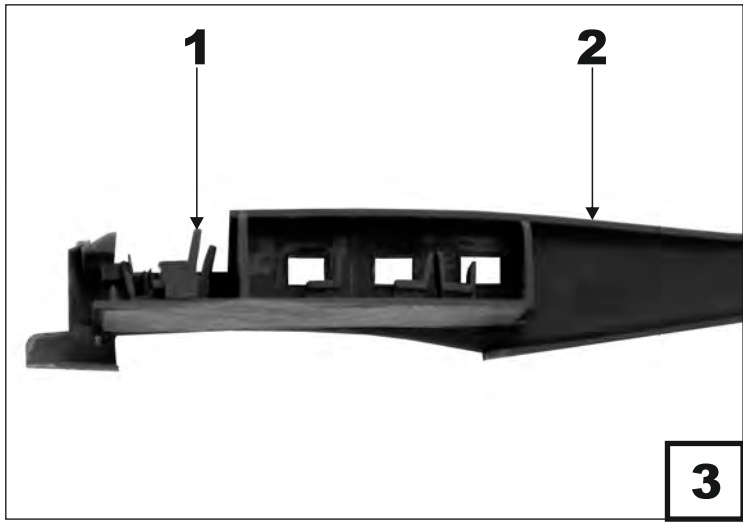
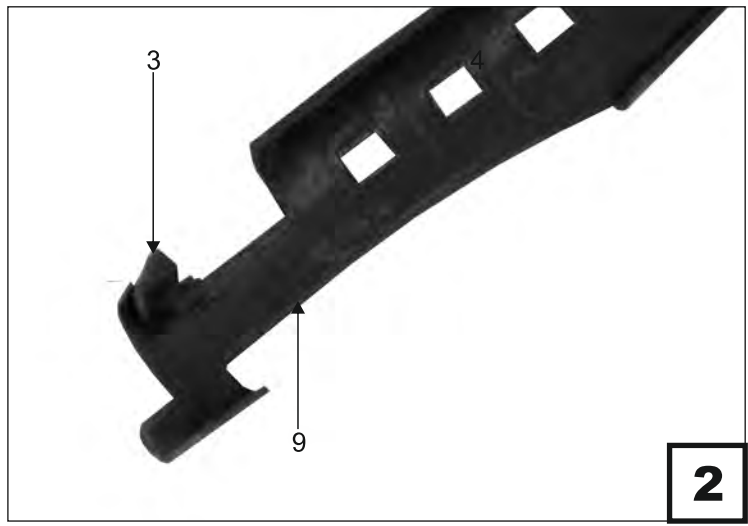
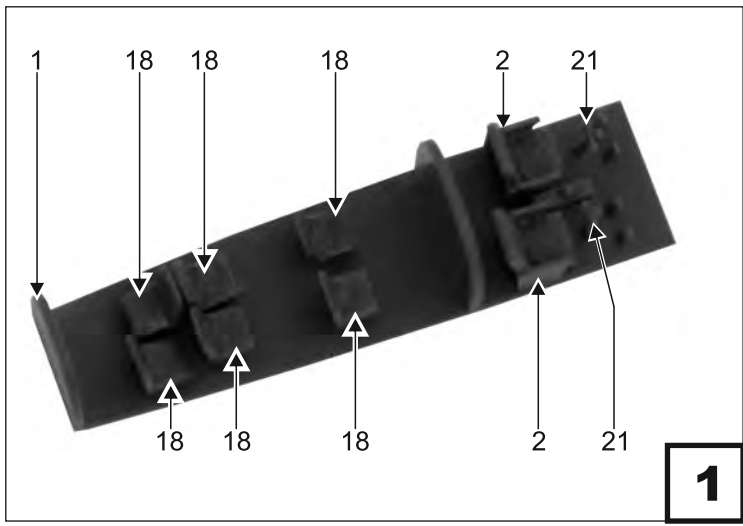
www.cmkkits.com

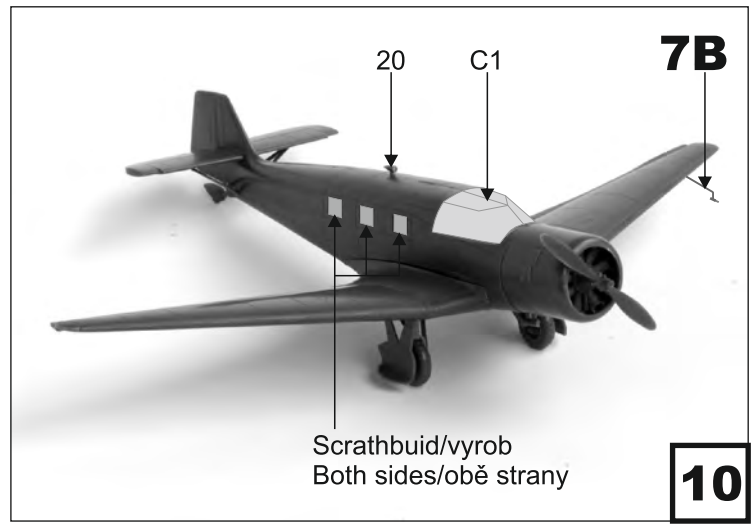
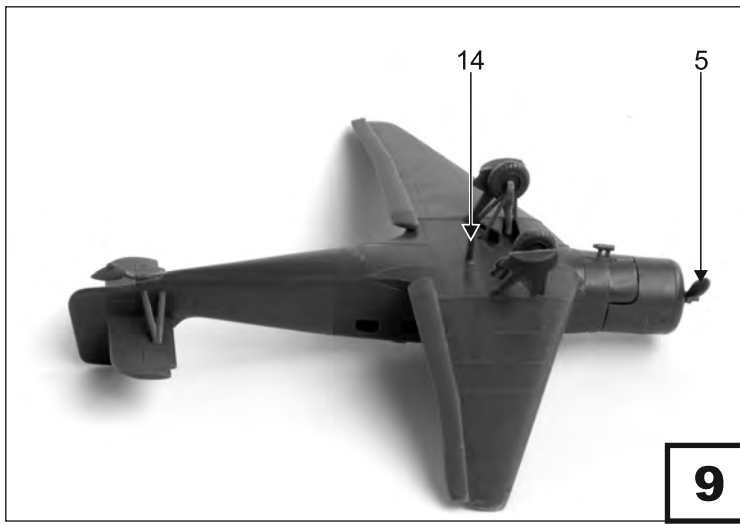
Navštivte naše stránky a e-shop

Decals

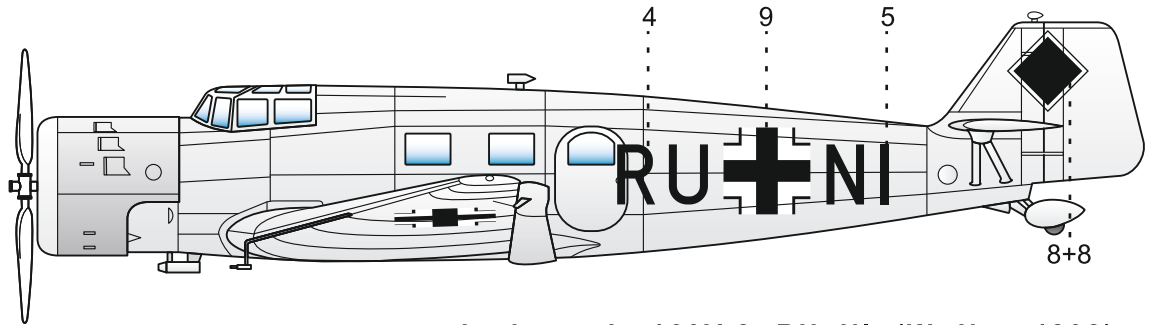


Obtisky



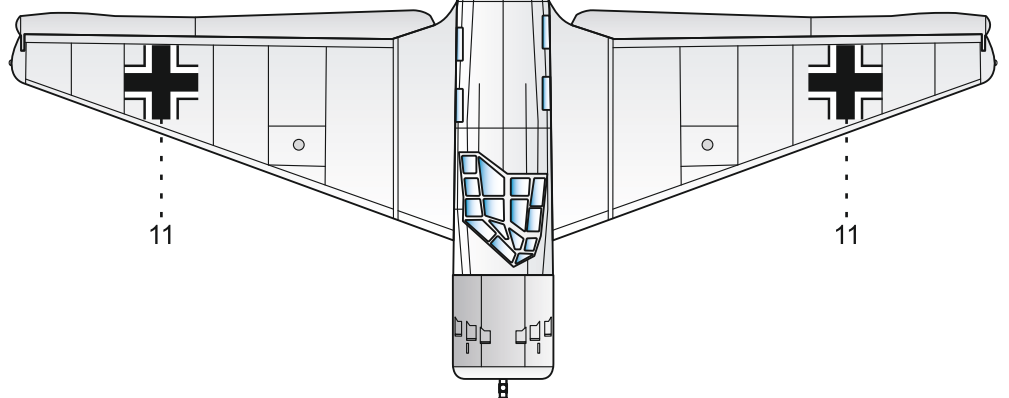
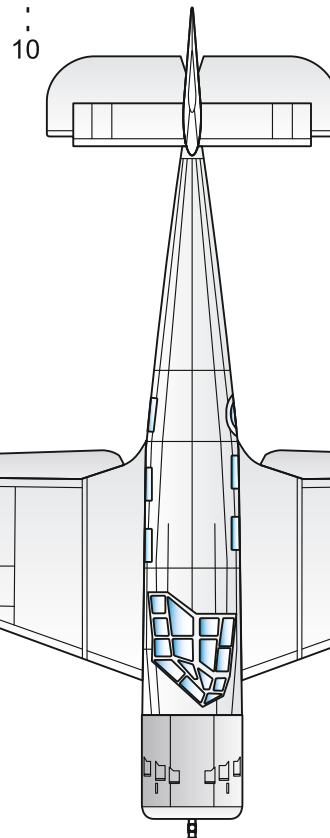
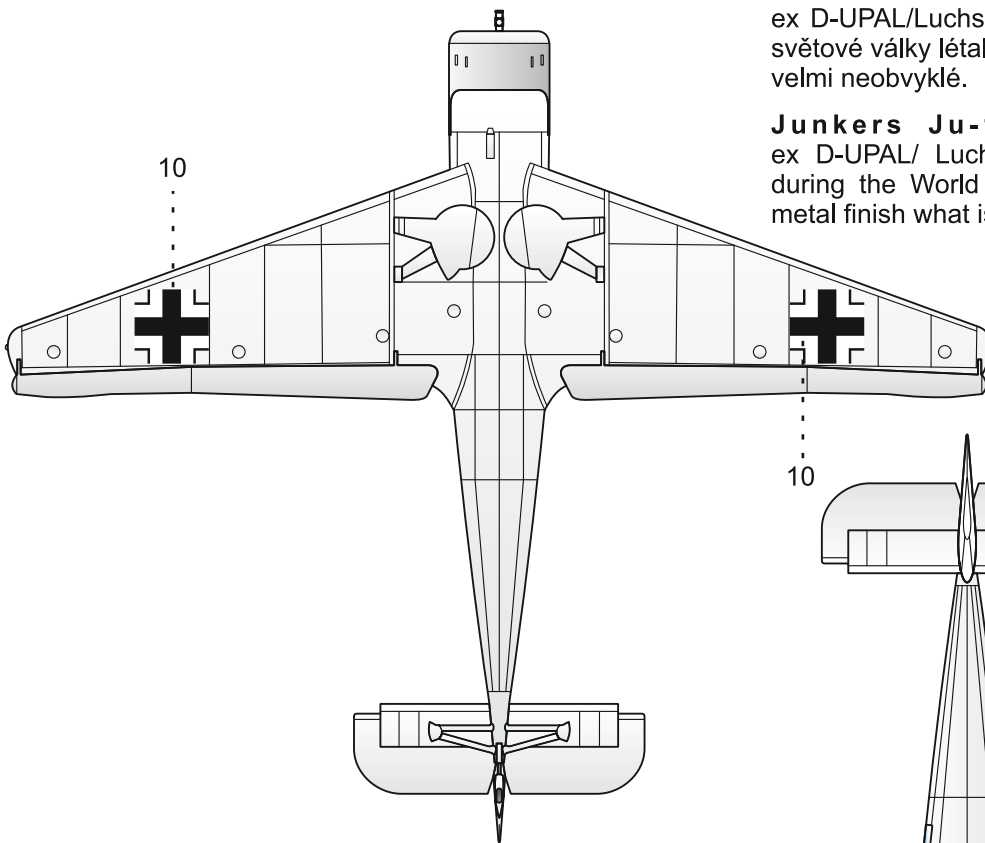


Scrathbuid/vyrob
Both sides/obě strany

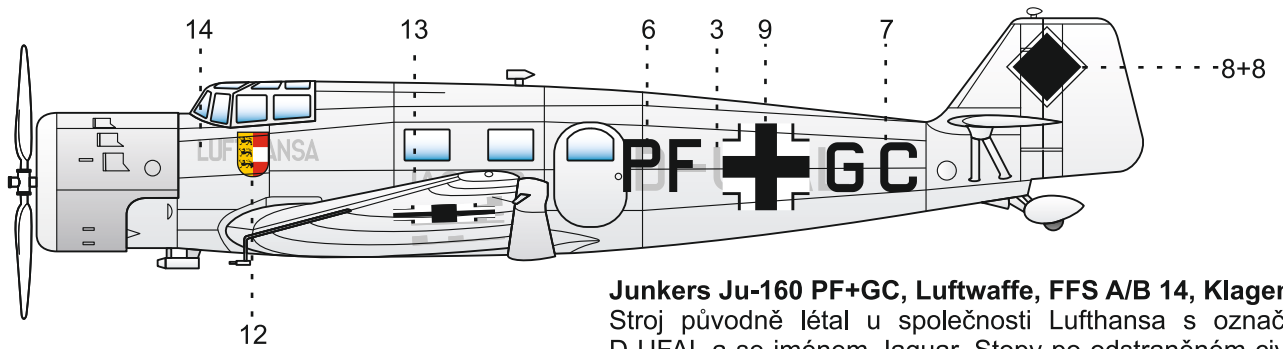


Junkers Ju-160V-2 RU+NI (Wr.Nu. 4202),
ex D-UPAL/Luchs byl předán Luftwaffe. I během druhé světové války létal v barvě kovu, což je u strojů Luftwaffe velmi neobvyklé.

Junkers Ju-160V-2 RU+NI (Wr.Nu. 4202),
ex D-UPAL/ Luchs was handed over to Luftwaffe. Even during the World War 2 the machine remained in natural metal finish what is highly unusual for all Luftwaffe machines.

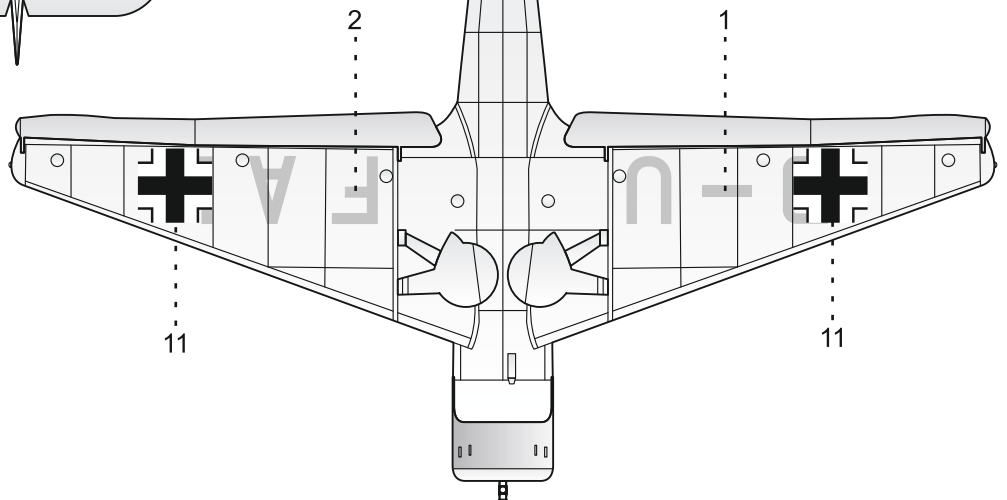
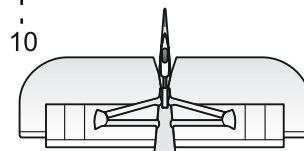
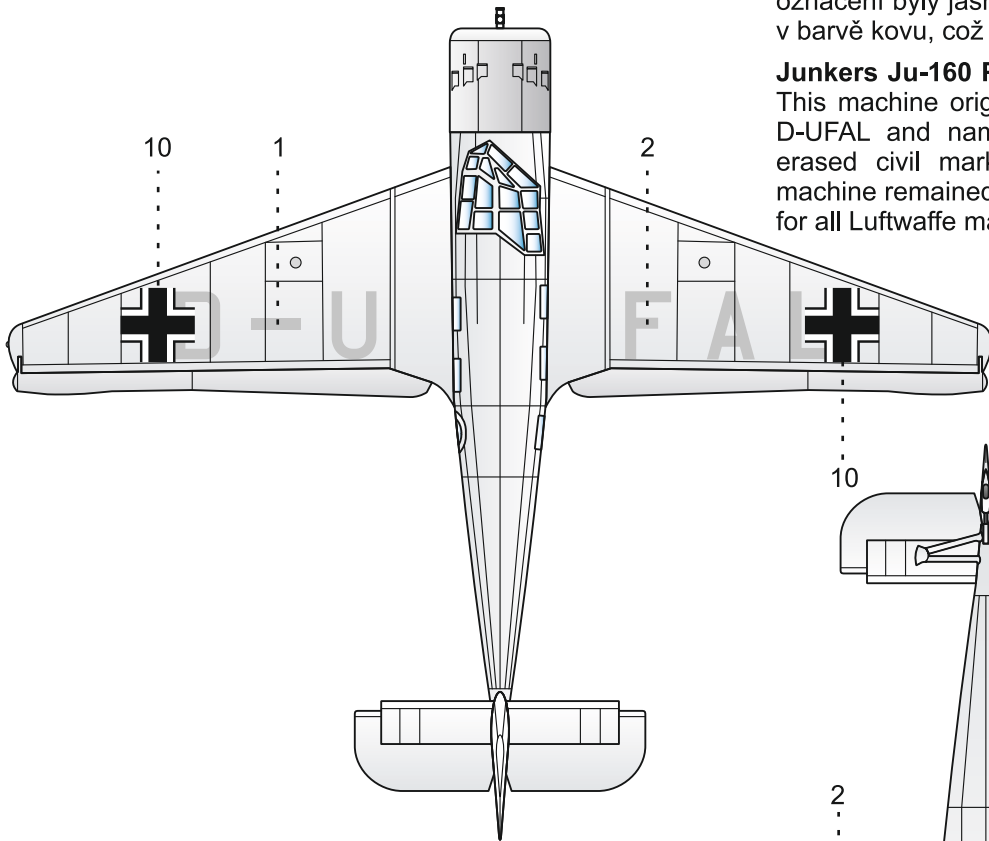


Aluminium
Hliník



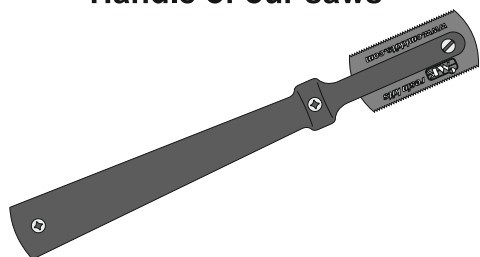
Junkers Ju-160 PF+GC, Luftwaffe, FFS A/B 14, Klagenfurt.
 Stroj původně létal u společnosti Lufthansa s označením D-UFAL a se jménem Jaguar. Stopy po odstraněném civilním označení byly jasně patrné. I během druhé světové války létal v barvě kovu, což je u strojů Luftwaffe velmi neobvyklé.

Junkers Ju-160 PF+GC, Luftwaffe, FFS A/B 14, Klagenfurt.
 This machine originally operated by Lufthansa with civil code D-UFAL and named Jaguar. The machine bears traces of erased civil markings. Even during the World War 2 the machine remained in natural metal finish what is highly unusual for all Luftwaffe machines.



Aluminium
 Hliník

H1010
 Handle of our saws



H1011
 CMK Sanding Stick

