



## A FEW WORDS FIRST

The second half of the Second World War saw the Focke-Wulf Fw 190, in its various forms, emerge as the best of what was available to the Luftwaffe. The dedicated fighter version was a high performance, heavily armed machine. Its development had a precarious beginning, against a 1938 specification issued by the Technisches Amt, RLM. The first prototype took to the air on June 1, 1939. After a series of improvements and even radical changes, the design culminated in the fall of 1940 in the pre-series version Fw 190A-0 to the tune of twenty-eight pieces. Six of these were retained by the test unit Erprobungsstaffel 190 at Rechlin, which was tasked with conducting service trials. These revealed a wide range of flaws to the point where the RLM halted further development. Despite this, on the basis of urgings from the test unit staff, the aircraft was not shelved. After a series of some fifty modifications, the RLM gave the go ahead for the Fw 190 to be taken into inventory of the Luftwaffe. In June, 1941, the Luftwaffe accepted the first of 100 ordered Fw 190A-1s, armed with four 7.9mm MG17s. By September, 1941, II/JG 26 was completely equipped with the type, operating on the Western Front. November saw the production of the next version Fw 190A-2, powered by a BMW 801C-2, and armed with two 7.9mm MG17s and two MG151s of 20mm caliber in the wings. Part of this series received an additional pair of 20mm MG FFs, thus attaining an armament standard of later types. A significant advancement to the design came in the spring of 1942, when the BMW 801D-2 became available, who's installation gave birth to the Fw 190A-3. July saw the development of the improved A-4. Both were armed with what became the standard two fuselage mounted MG17s, two wing mounted MG151 cannon, and two MG FF cannon, placed inboard of the wheel wells. During 1942, production had intensified, and a production facility was set up under license at Fieseler. Thanks in part to this, production rose in 1942 to 1,878 units as opposed to 224 in 1941. Large-scale production of the A-5 was initiated in April, 1943, with an identical wing to the A-4, but with a nose extension that would become standard on all subsequent Fw-190A versions up to the A-9, and also on the corresponding F types. July saw the development of a new, strengthened wing, which incorporated MG151s instead of the MG FFs in the outer position. The adoption of this wing developed the A-6 version. Further changes developed the A-7, produced during the end of 1943. This version came about with the replacement of the fuselage mounted MG17s with 13mm MG131s. Further improvements led to the Fw 190A-8, and this version became the most widely produced with some 1400 units made. The most significant change to this variant was the installation of the GM-1 nitrous-oxide injection system, for temporary power boost in combat. A portion of A-8 production was built as the A-8/R2 and A-8/R8, armed with MK108 cannon in the outer wing location, and with armoured slabs added to the cockpit sides and a modified canopy. The final production version of the BMW 801 powered fighter was the Fw 190A-9, equipped with the BMW 801TS of 2000hp (1470kW). There was a parallel development of these fighter optimized aircraft with a dedicated fighter-bomber version, the Fw 190F. These aircraft had reduced wing armament to two MG151 cannon in the wingroot position. The engine was optimized for low level operation, and the armament options varied to satisfy the ground attack role, including bombs of various weight classes and a variety of anti-tank rockets. This branched into the extended range Fw 190G version. Development of the thoroughbred fighter continued in the guise of the Fw 190D, which began to reach Luftwaffe units in the second half of 1944, and was the result of mounting an in-line Jumo 213A-1 engine into a modified Fw 190A-8 airframe. Although the Fw 190 never achieved the widespread usage of the competing Bf 109, its contribution to the German Air Force was certainly significant through the second half of WWII. Fw 190s saw service on the Western Front as well as in the East. As heavy fighters with imposing firepower, they found themselves integral components, from 1943 onwards, within the units tasked with the protection of the Reich from the ominous clouds of allied four-engine bombers. This is where the A-8 version was instrumental, along with it's A-8/R2 armoured development. This version, with its firepower, was a very ominous and daunting foe for the bomber crews. From the second half of 1944, their danger was kept in check to a degree by escorting P-47s, and necessitated the development of the P-51 Mustang.

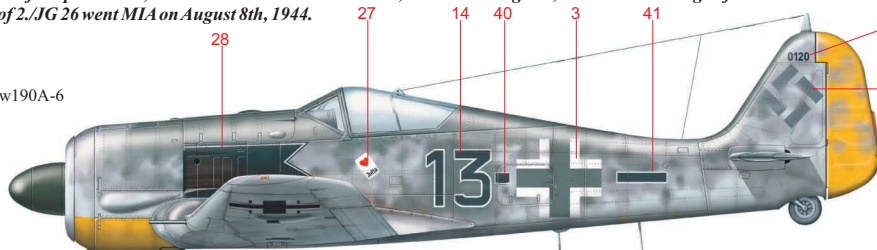
Ve druhé polovině 2. světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, těžce vyzbrojený stroj. Jeho nesnadný vývoj začal v roce 1938 na základě specifikací Technisches Amtu RLM. První prototyp poprvé vzletl 1. června 1939. Po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k předseriové verzi Fw 190 A-0, vyrobené ve 28 kusech. Šest těchto strojů obdržela na jaře 1941 zkušební jednotka Erprobungsstaffel 190 na letišti v Rechlinu, která s nimi prováděla provozní zkoušky. Ty odhalily takové množství nedostatků, že RLM téměř zastavil další vývoj. Nicméně, na doporučení personálu zkušební jednotky dostal stroj šanci. Po provedení více než 50 změn na draku letounu vydalo RLM povolení k zařazení Fw 190 do řadové služby u Luftwaffe. V červnu 1941 převzala Luftwaffe první za sta objednaných sériových Fw 190 A-1, vyzbrojených čtyřmi kulomety MG 17 ráže 7,9 mm. V září 1941 jimi byla vyzbrojena celá II/JG 26 na západní frontě. V listopadu pak začala výroba další verze, Fw 190A-2, poháněné motorem BMW 801C-2 a vyzbrojené dvěma kulomety MG 17 a dvěma kanóny MG 151 ráže 20 mm v křídlech. Část této série měla také přídatné kanóny MG FF ráže 20 mm, čímž se vyzbroj dostávala na pozdější vysoký standard. K významné změně došlo na jaře 1942, kdy byl k dispozici motor BMW 801 D-2, jehož montáž dala vzniknout verzi A-3. V červenci pak výroba plynule přešla na zlepšenou verzi A-4. Obě už byly standardně vyzbrojeny dvěma trupovými kulomety MG 17, dvěma křídelními kanóny MG 151 a dvěma kanóny MG FF, montovanými rovněž do křídla vně podvozkových šachet. V roce 1942 už výroba nabíhala do vysokých obrátek, rozjela se rovněž licenční stavba Fw 190 u firmy Fieseler. I díky tomu dosáhla celková produkce roku 1942 1 878 strojů, oproti 224 kusům vyrobených v roce 1941. V dubnu 1943 výroba přešla na velkosériovou verzi A-5, s identickým křídlem jako u verze A-4, ale s prodlouženým trupem, který se stal nadále základní součástí draku všech pozdějších verzí až po A-9, včetně bitevních verzí Fw 190 F. V červenci bylo k dispozici nové, zesílené křídlo, v němž byly na vnější pozici instalovány kulomety MG 151 místo MG FF. Instalace tohoto křídla přinesla verzi A-6. Další změnou na výrobních linkách byla verze A-7, vyráběná na konci roku 1943. Vznikla nahrazením trupových kulometů MG 17 kulomety MG 131 ráže 13 mm. V únoru 1944 pak další úpravy vedly k verzi A-8, která se stala nejrozšířenější verzí tohoto letounu s bezmála 1400 vyrobenými stroji. Nejpodstatnější změnou byla instalace zařízení GM-1, krátkodobě zvyšujícího výkon motoru vstřikováním oxidu dusného do motoru. Část produkce verze A-8 byla vyrobená ve variantě A-8/R2 a A-8/R8, vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křidel, a přídatným pancéřováním pilotního prostoru a překrytí kabiny. Poslední sériově vyráběnou stíhací verzí s motorem BMW 801 byla v roce 1945 verze A-9, vybavená motorem BMW 801 TS o výkonu 2000 k (1470 kW). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních verzí Fw 190 F. Tyto stroje měly křídelní výzbroj redukován na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách. Stroje disponovaly velkou škálou podvěšené výzbroje pro protizemní útoky, zahrnující bomby různých ráží a řadu variant protitankových raket. Vzniklo rovněž několik variant verze G, což byl stíhací bombardér s prodlouženým doletem. Vývoj čistě stíhacích verzí pokračoval verzí Fw 190D, dodávanou jednotkám Luftwaffe od srpna 1944. Fw 190D vznikl instalací motoru Jumo 213 A-1 do upraveného draku Fw 190A-8. Ačkoli Fw 190 nikdy nedosáhl u stíhacích jednotek Luftwaffe tak velkého rozšíření jako konkurenční Bf 109, stal se významnou součástí válečného úsilí německého letectva ve druhé polovině 2. světové války. Fw 190 bojovaly jak na západní, tak na východní frontě. Jako těžké stíhací stroje s impozantní výzbrojí získávaly od roku 1943 na významu v jednotkách protivzdušné obrany Říše, kde se uplatnily v boji proti těžkým čtyřmotorovým bombardérům. V této roli byla významná především verze A-8 a její pancéřovaná varianta A-8/R2. Tyto stroje s jejich zesílenou výzbrojí byly pro spojenecké bombardéry skutečně vražedné. Od druhé poloviny roku 1944 ovšem jejich hrozbu stále úspěšněji eliminovaly doprovodné stíhačky P-47D a především vynikající P-51D Mustang.

*W.Nr. 530120, stroj Josefa „Pipse“ Prillera, je stejný letoun, zobrazený ve schématu „D“, ale v pozdějším období, kdy bylo označení velitele Geschwader změněno do této podoby. Se strojem 530120 je od 8. srpna 1944 nezvěstný Uffz. Ernst Schande z 2./JG 26.*

*W Nr 530120, machine flown by Josef “Pips” Priller, is the same as that in Scheme D, but in a later guise, when the markings of the Geschwader commander were developed into those shown. With 530120, Uffz. Ernst Schande of 2./JG 26 went MIA on August 8th, 1944.*

### TECHNICAL SPECIFICATIONS: Fw190A-6

Span: 10.506m  
 Length: 9.100m  
 Empty Weight: 2.960kg  
 Take-Off Weight: 4.106kg  
 Maximum Speed: 670km/h  
 Cruising Speed: 495km/h  
 Ceiling: 10,000m  
 Range: 850km  
 Powerplant: One BMW 801D-2, 2100hp (1567kw) 14 cylinder engine  
 Armament: two 7.9mm MG 17 machine guns and four 20mm MG 151 cannon



### TECHNICKÁ DATA Fw 190A-6

rozpětí: 10,506 m  
 délka: 9,1 m  
 prázdná váha: 2 960 kg  
 vzletová váha: 4 106 kg  
 maximální rychlost: 670 km/h  
 cestovní rychlost: 495 km/h  
 dostup: 10 000 m  
 dolet 850 km

motor: BMW 801D-2 o výkonu 1730k (1272 kw)  
 výzbroj: 2 kulometry MG 17 ráže 7,9 mm a 4 kanóny MG 151 ráže 20 mm

ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započatím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.



lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.



Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てて下さい。

INSTRUKTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLY \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES \* 記号の説明



OPTIONAL  
FACULTATIF  
NACH BELIEBEN  
選択する



BEND  
OHNOU  
PLIER SIL VOUS PLAIT  
BITTE BIEGEN  
折る



OPEN HOLE  
VYVRTAT OTVOR  
FAIRE UN TROU  
OFFNEN  
穴を開ける



SYMETRICAL ASSEMBLY  
SYMETRICKÁ MONTÁŽ  
MONTAGE SYMÉTRIQUE  
SYMMETRISCHE AUFBAU  
左右均等に組み立てる



NOTCH  
ZÁŘEZ  
L'INCISION  
DER EINSCHNITT  
切る



REMOVE  
ODŘÍZNOUT  
RETIRER  
ENTFERNEN  
移す



APPLY EXPRESS MASK  
POUŽIT EXPRESS MASK  
NABARVIT PŘED SLEPENÍM  
AND PAINT BEFORE  
GLUING

PARTS



DÍLY



TEILE

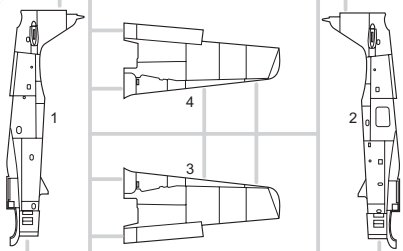


PIÈCES

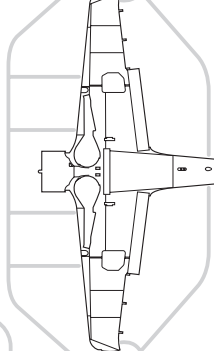


部品

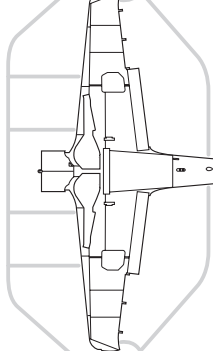
## A&gt; PLASTIC PARTS



## F&gt;



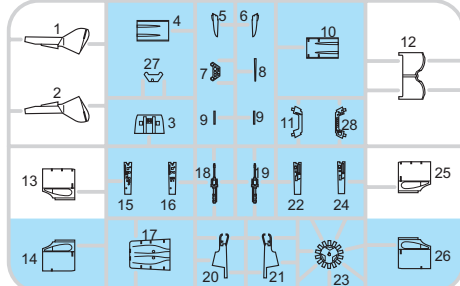
## G&gt;



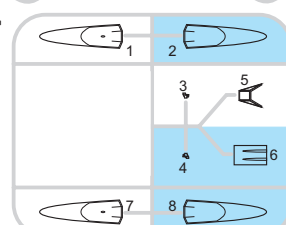
## J&gt;



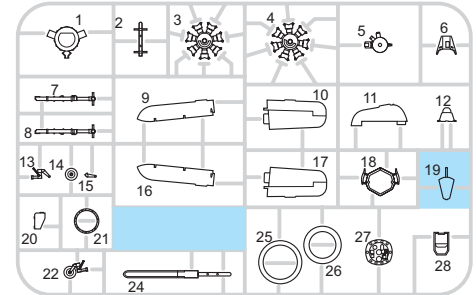
## H&gt;



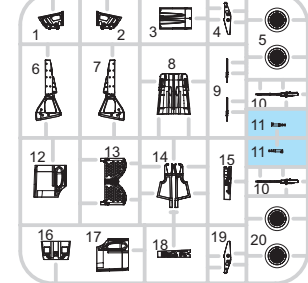
## N&gt;



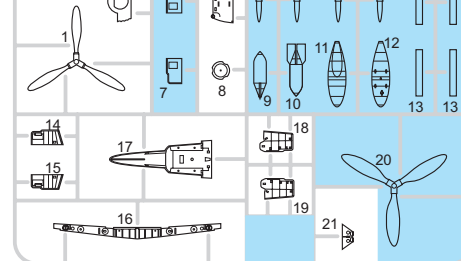
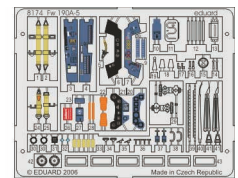
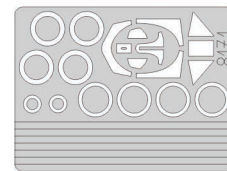
## K&gt;



## L&gt;



## I&gt;

eduard  
MASKPE - PHOTO ETCHED  
DETAIL PARTS

-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



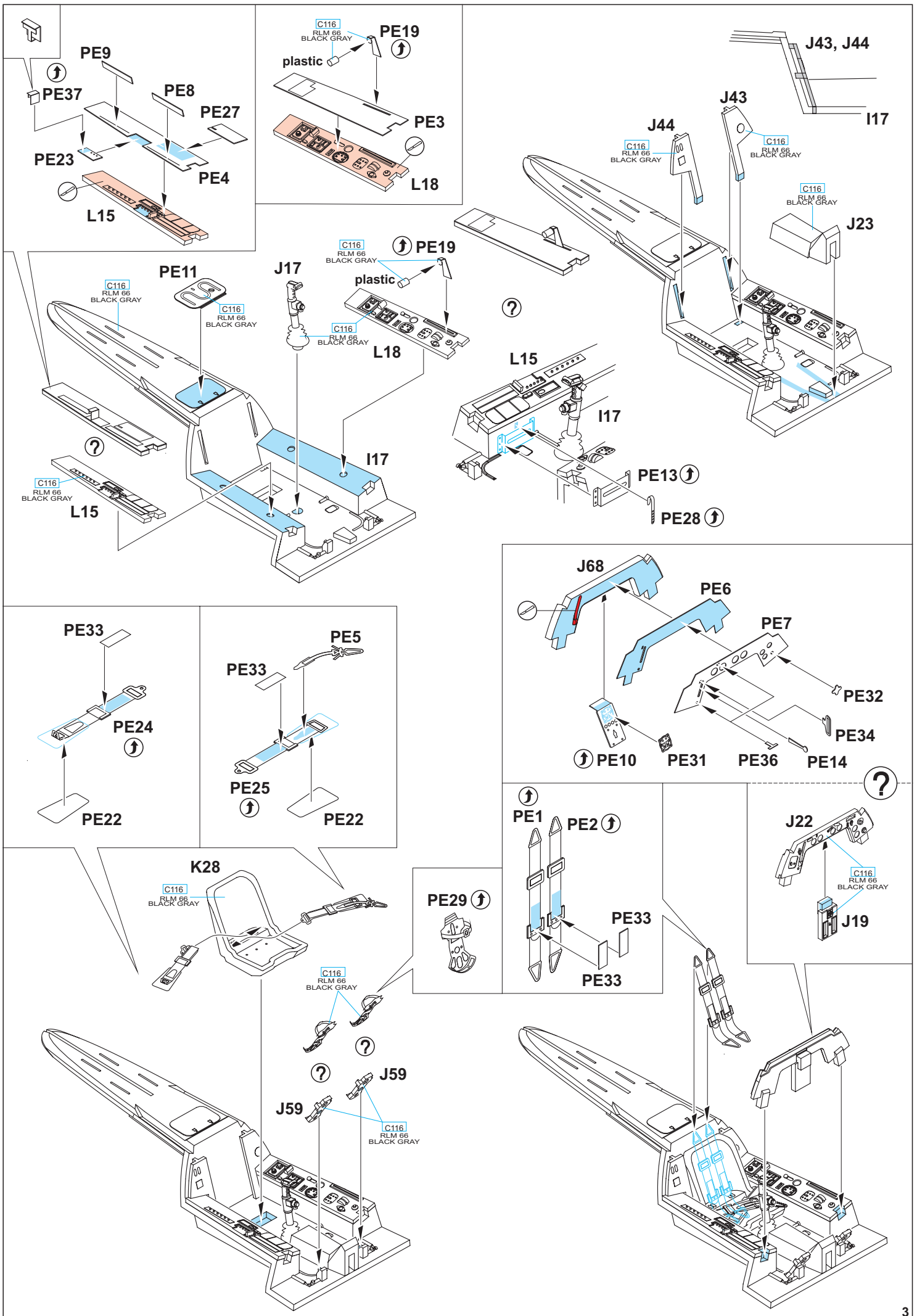
PEINTURE

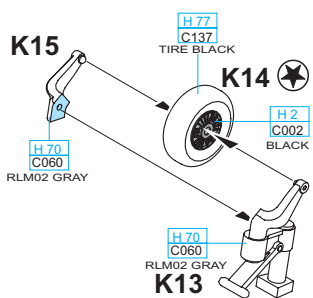
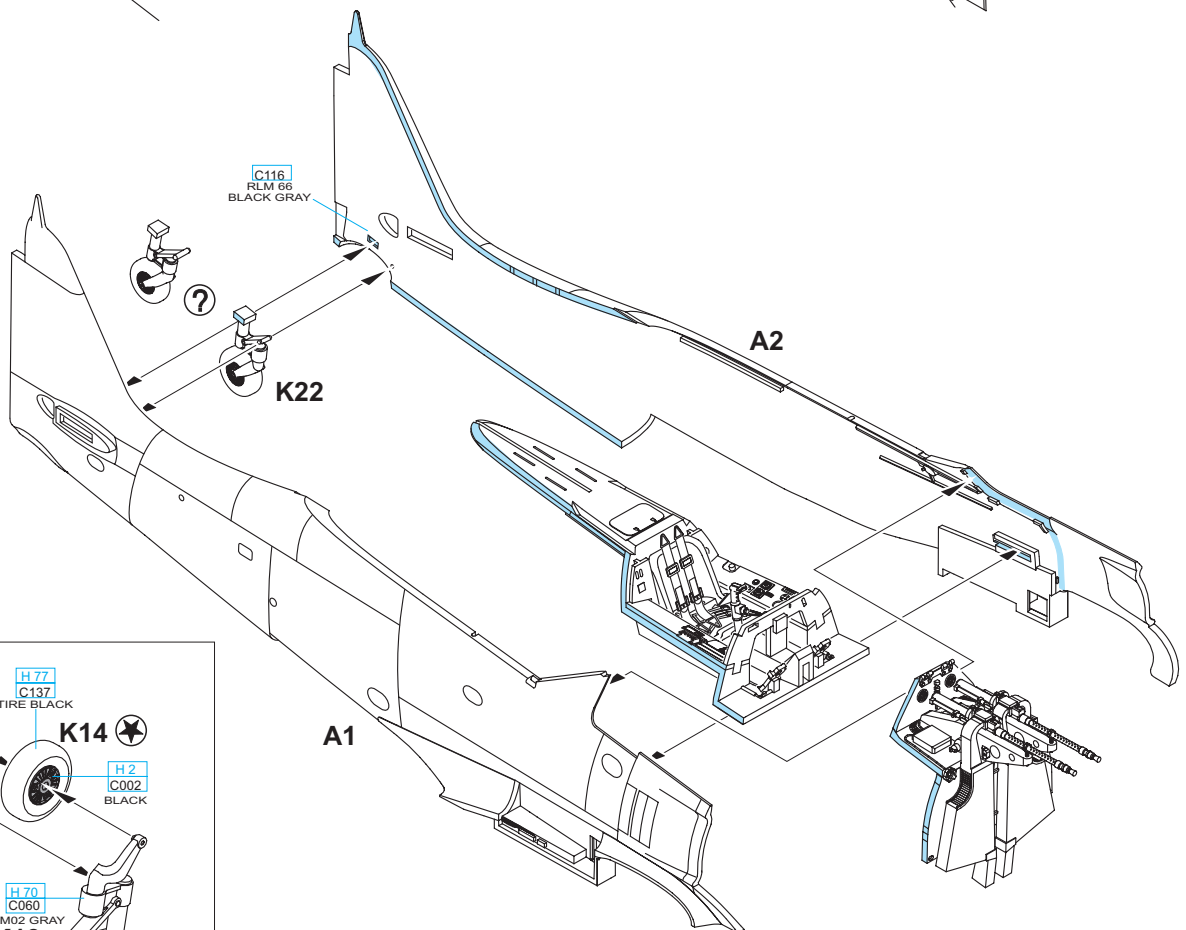
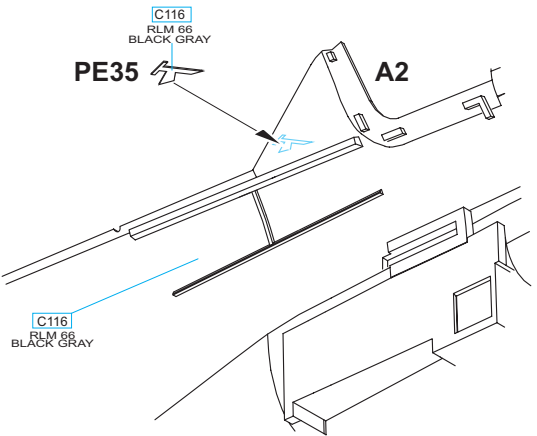
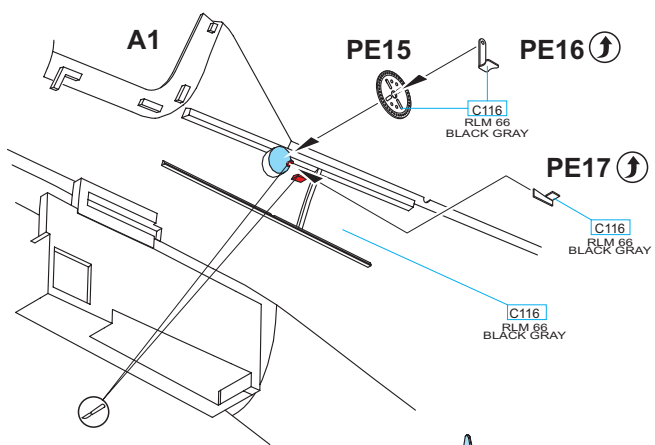
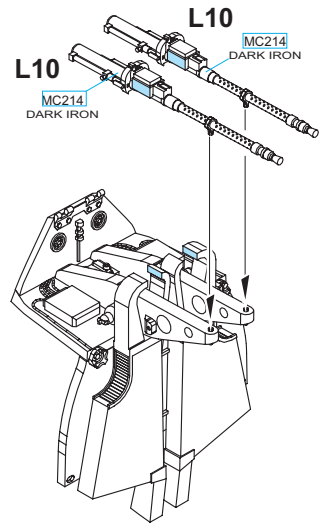
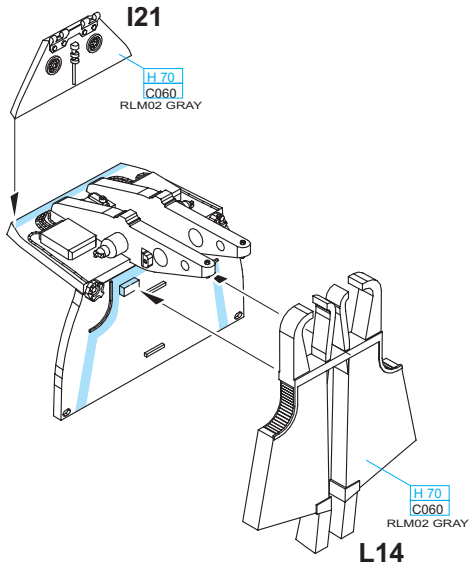
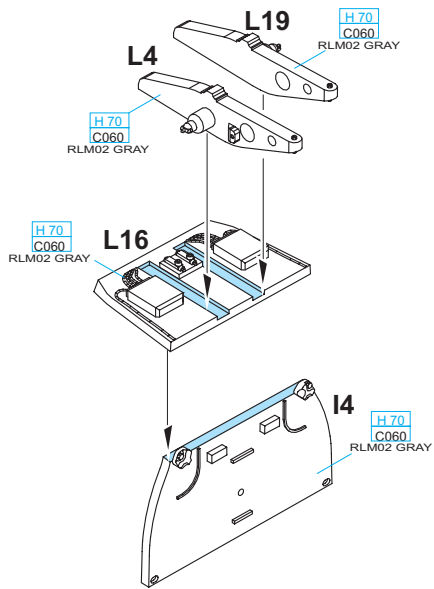


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 2	C002	BLACK
H 3	C003	RED
H 4	C004	YELLOW
H 8	C008	SILVER
H 11	C062	WHITE
H 12	C018	FLAT BLACK
H 47	C041	RED BROWN
H 64	C017	RLM71 DARK GREEN
H 65	C018	RLM70 BLACK GREEN
H 69	C037	RLM75 GRAY
H 70	C060	RLM02 GRAY

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 77	C137	TIRE BLACK
H 80		KHAKI GREEN
H 304	C304	OLIVE DRAB
H 344		RUST
	C116	RLM66 BLACK GRAY
	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC213		STEEL
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM01		SUPER CHROME

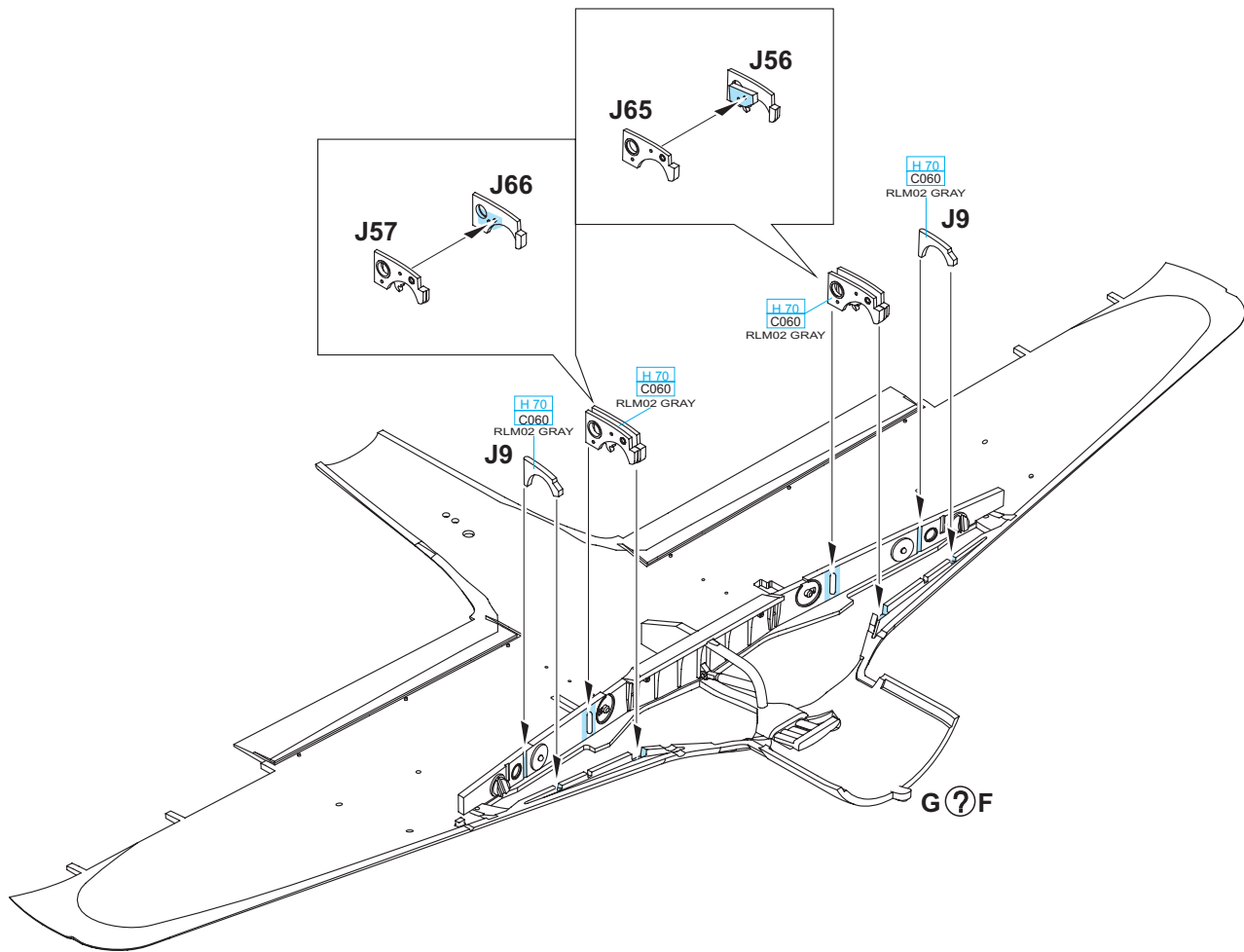
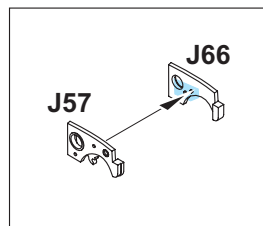
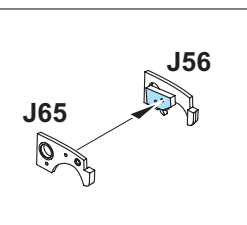
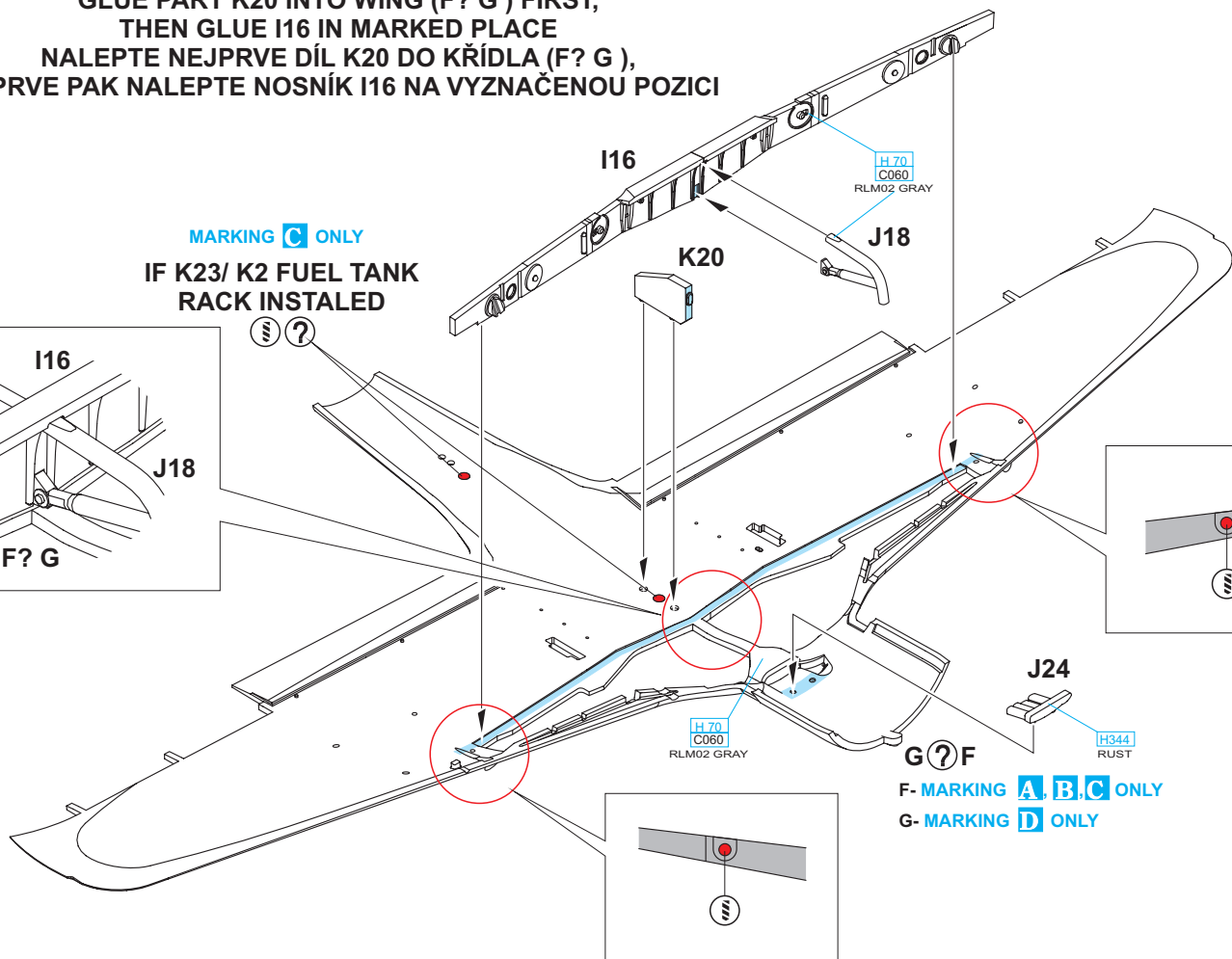
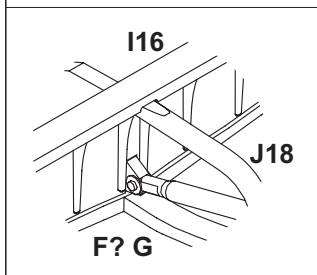




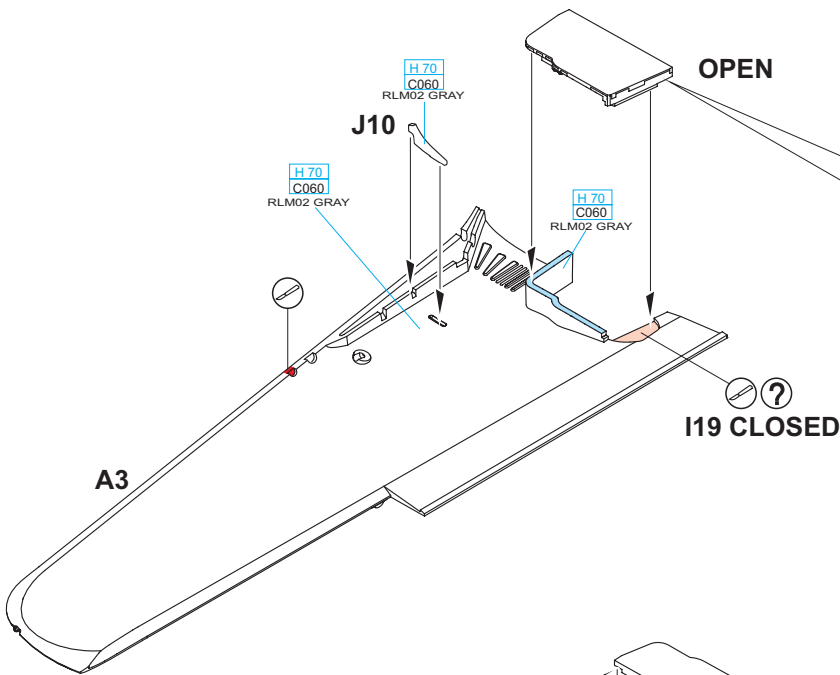
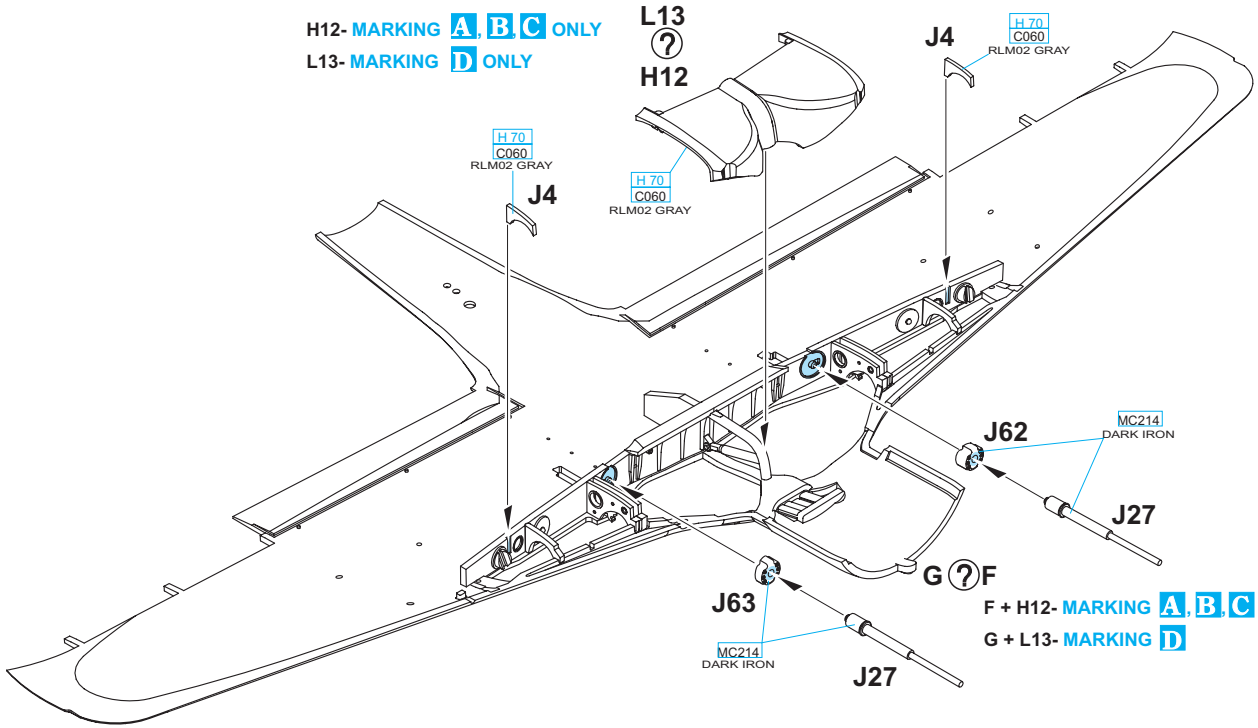
GLUE PART K20 INTO WING (F? G ) FIRST,  
 THEN GLUE I16 IN MARKED PLACE  
 NALEPTE NEJPRVE DÍL K20 DO KŘÍDLA (F? G ),  
 TEPRVE PAK NALEPTE NOSNÍK I16 NA VYZNAČENOU POZICI

MARKING **C** ONLY

IF K23/ K2 FUEL TANK  
 RACK INSTALED

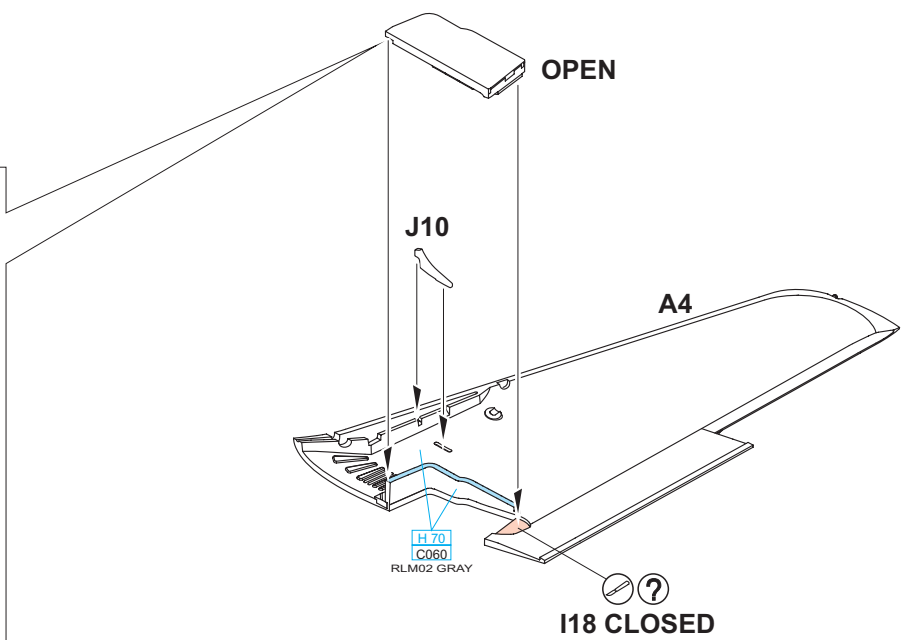
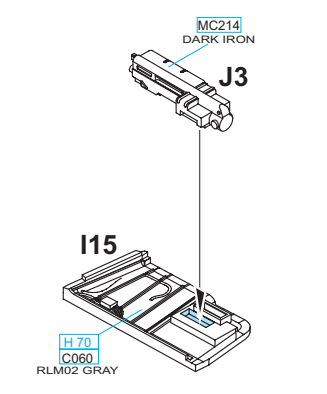


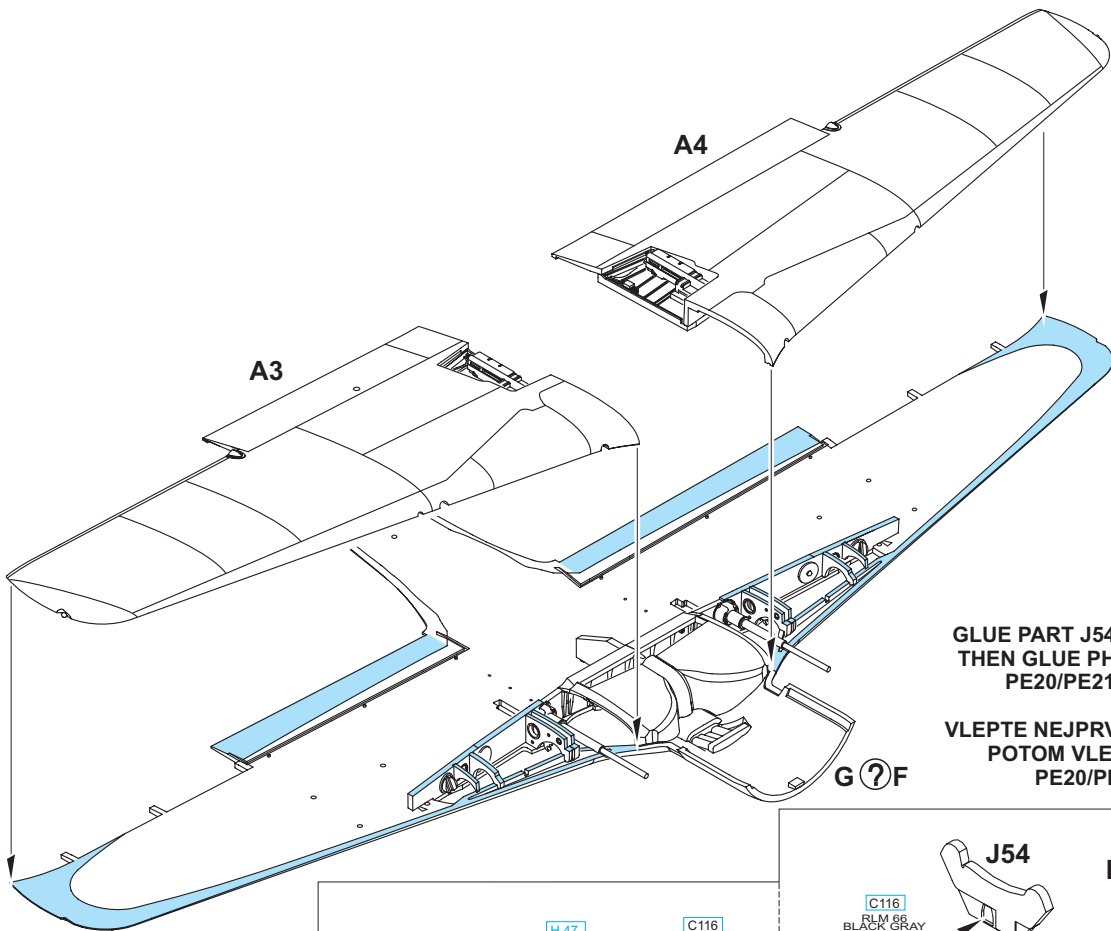
H12- MARKING **A, B, C** ONLY  
 L13- MARKING **D** ONLY



**DON'T USE PART J3 IF I18/ I19 ARE CLOSED**

**DON'T USE PART J3 IF I18/ I19 ARE CLOSED**

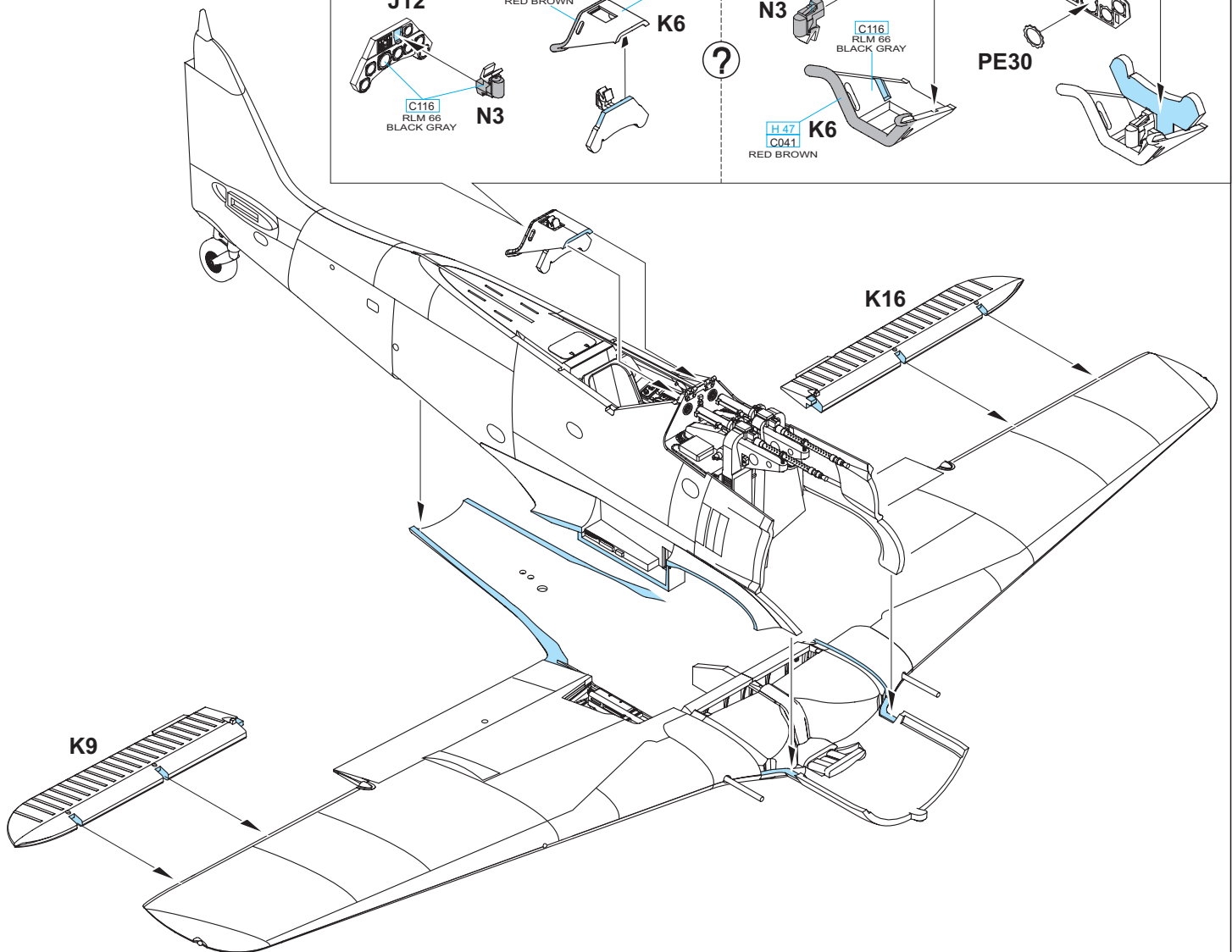
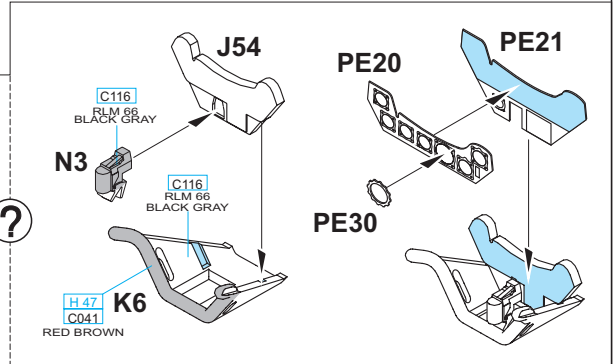
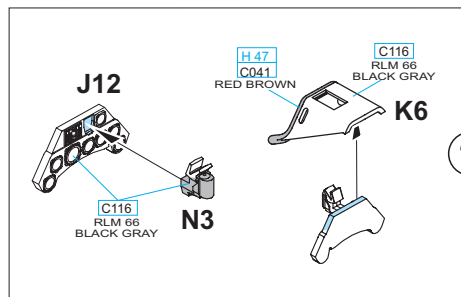


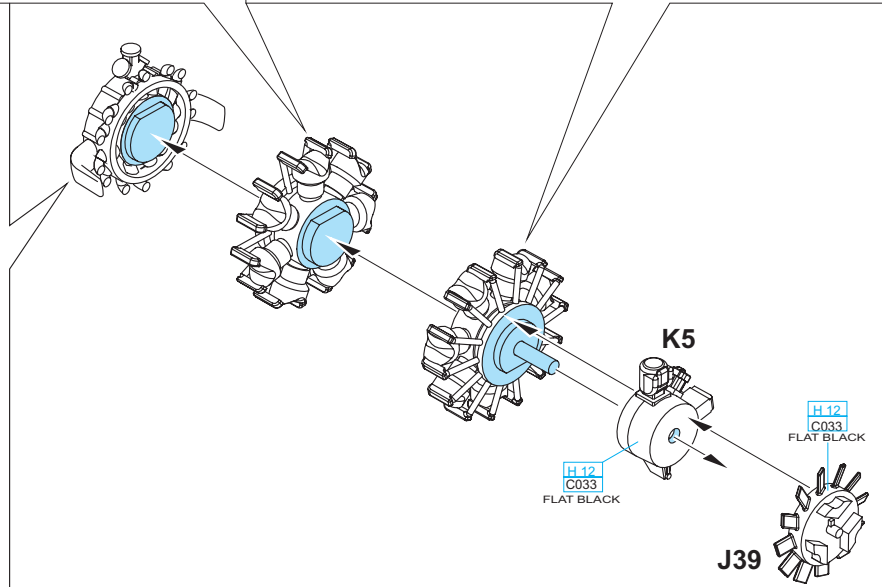
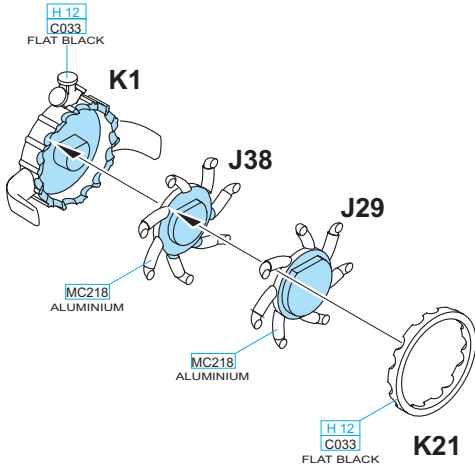
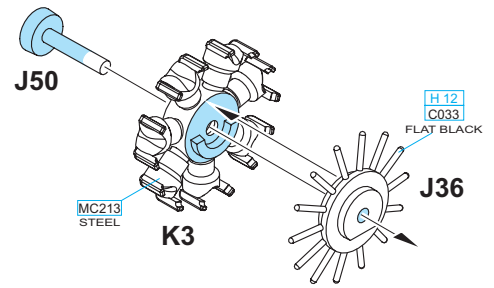
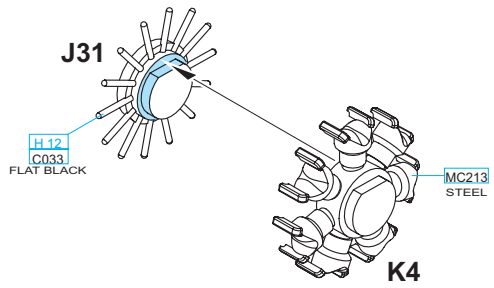


GLUE PART J54 INTO PART K6 FIRST,  
THEN GLUE PHOTO-ETCHED PARTS  
PE20/PE21 ONTO PART J54

VLEPTE NEJPRVE DÍL J54 DO DÍLU K6,  
POTOM VLEPTE KOVOVÉ DÍLY  
PE20/PE21 NA DÍL J54

G ? F



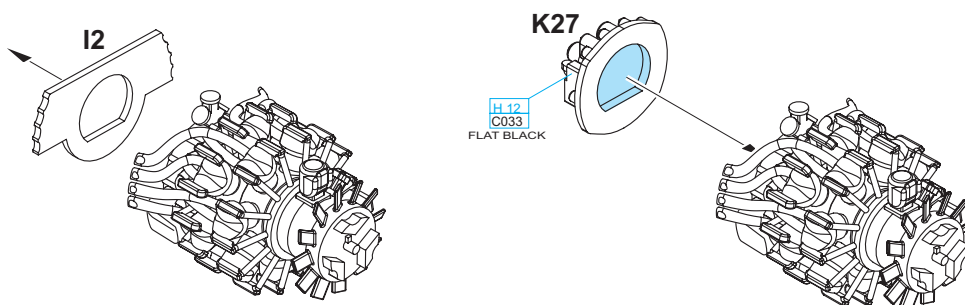
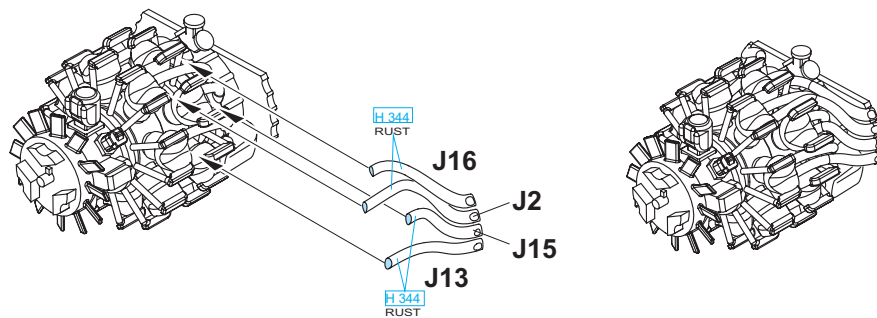
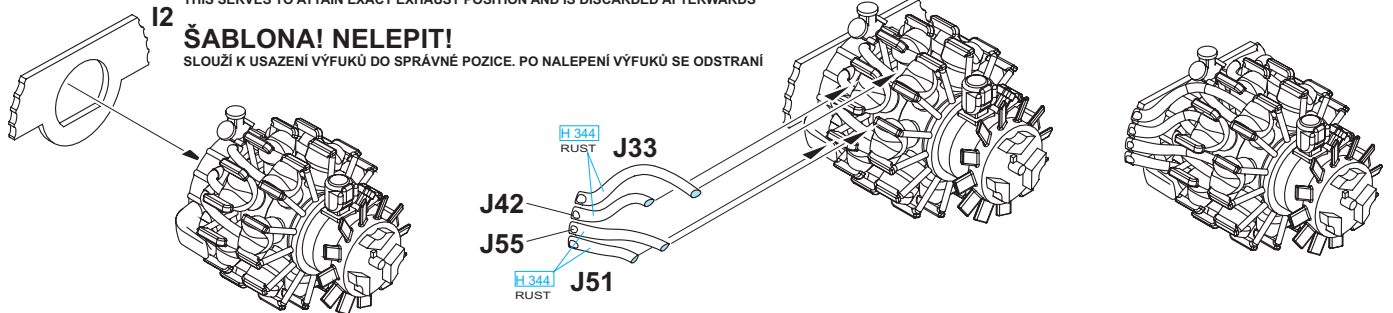


**TEMPLATE ONLY! DO NOT GLUE!**

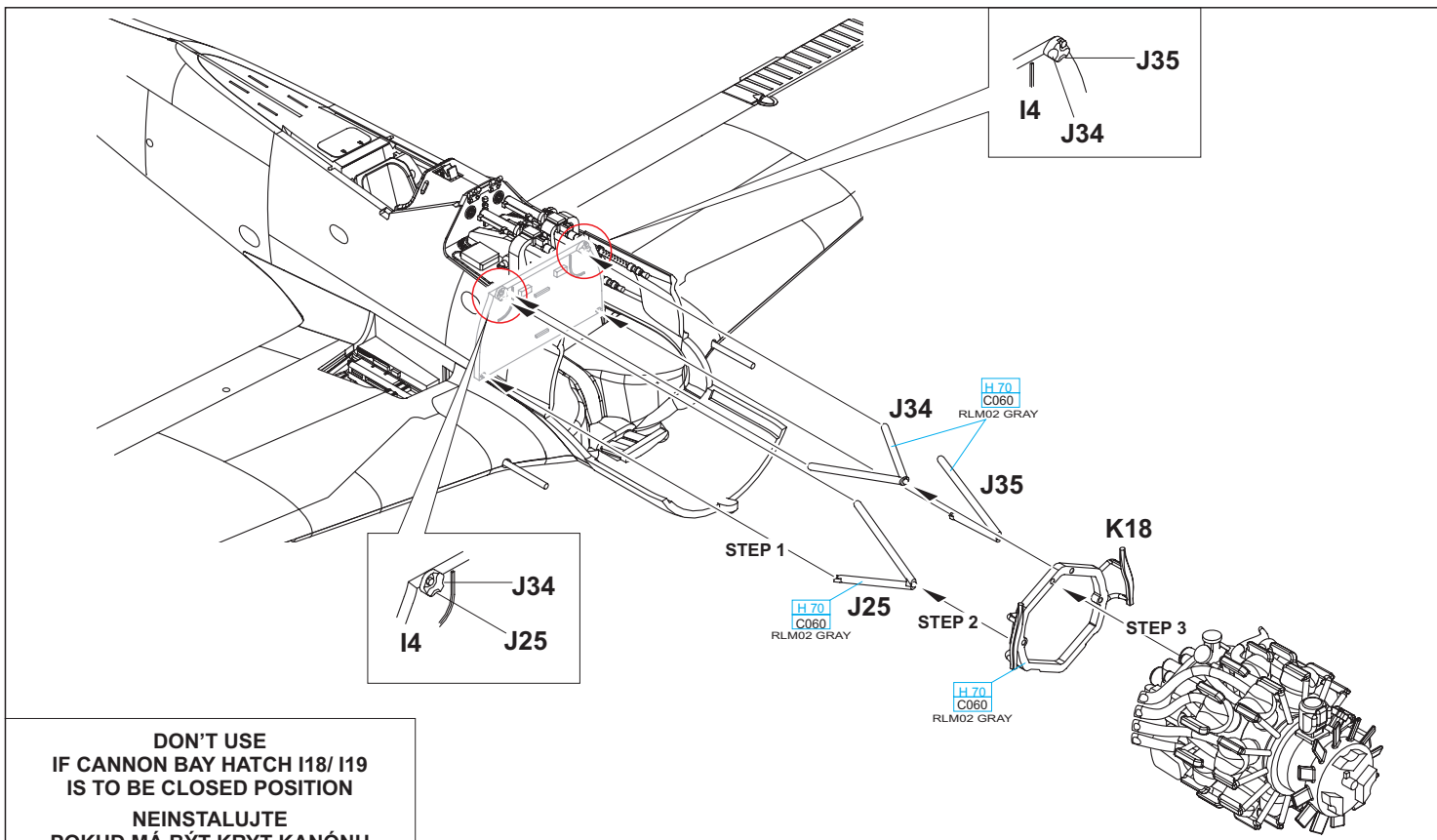
THIS SERVES TO ATTAIN EXACT EXHAUST POSITION AND IS DISCARDED AFTERWARDS

**ŠABLONA! NELEPIT!**

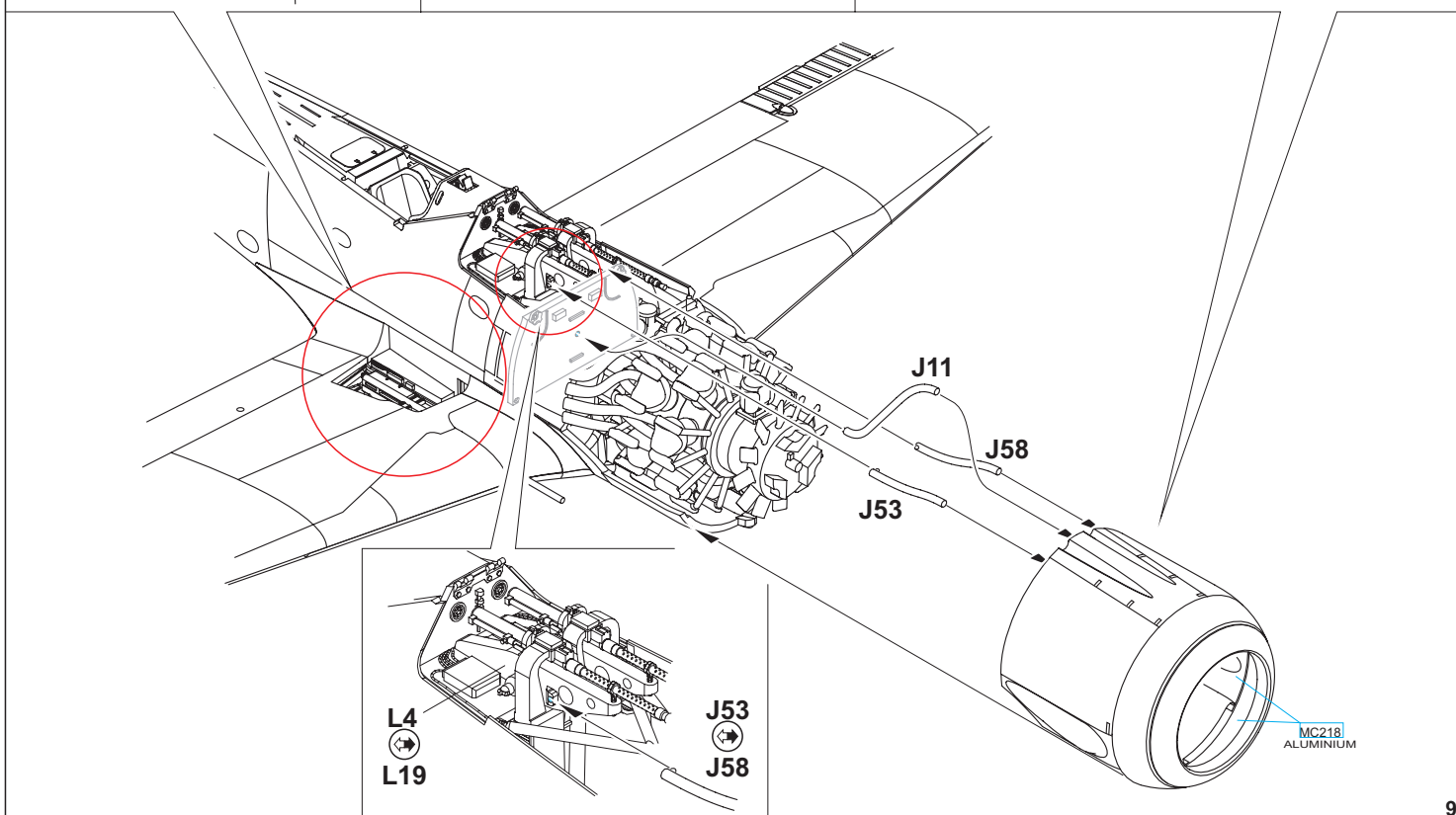
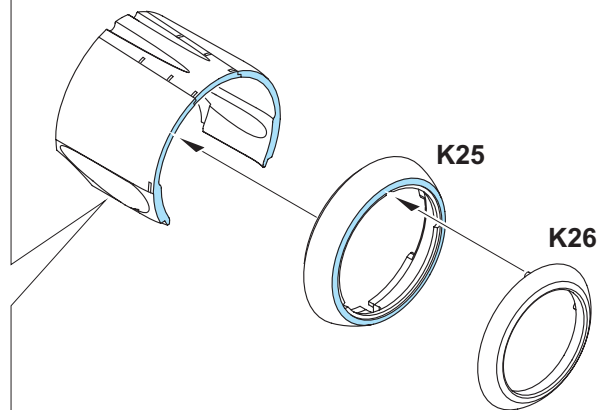
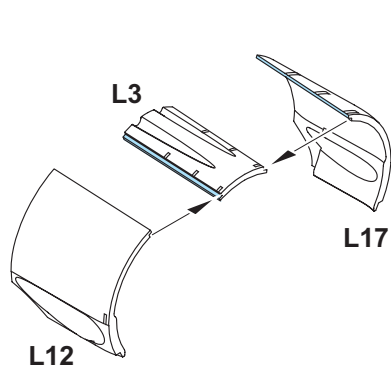
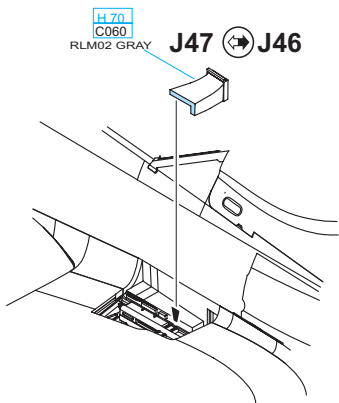
SLUŽÍ K USAZENÍ VÝFUKŮ DO SPRÁVNÉ POZICE. PO NALEPENÍ VÝFUKŮ SE ODSTRANÍ

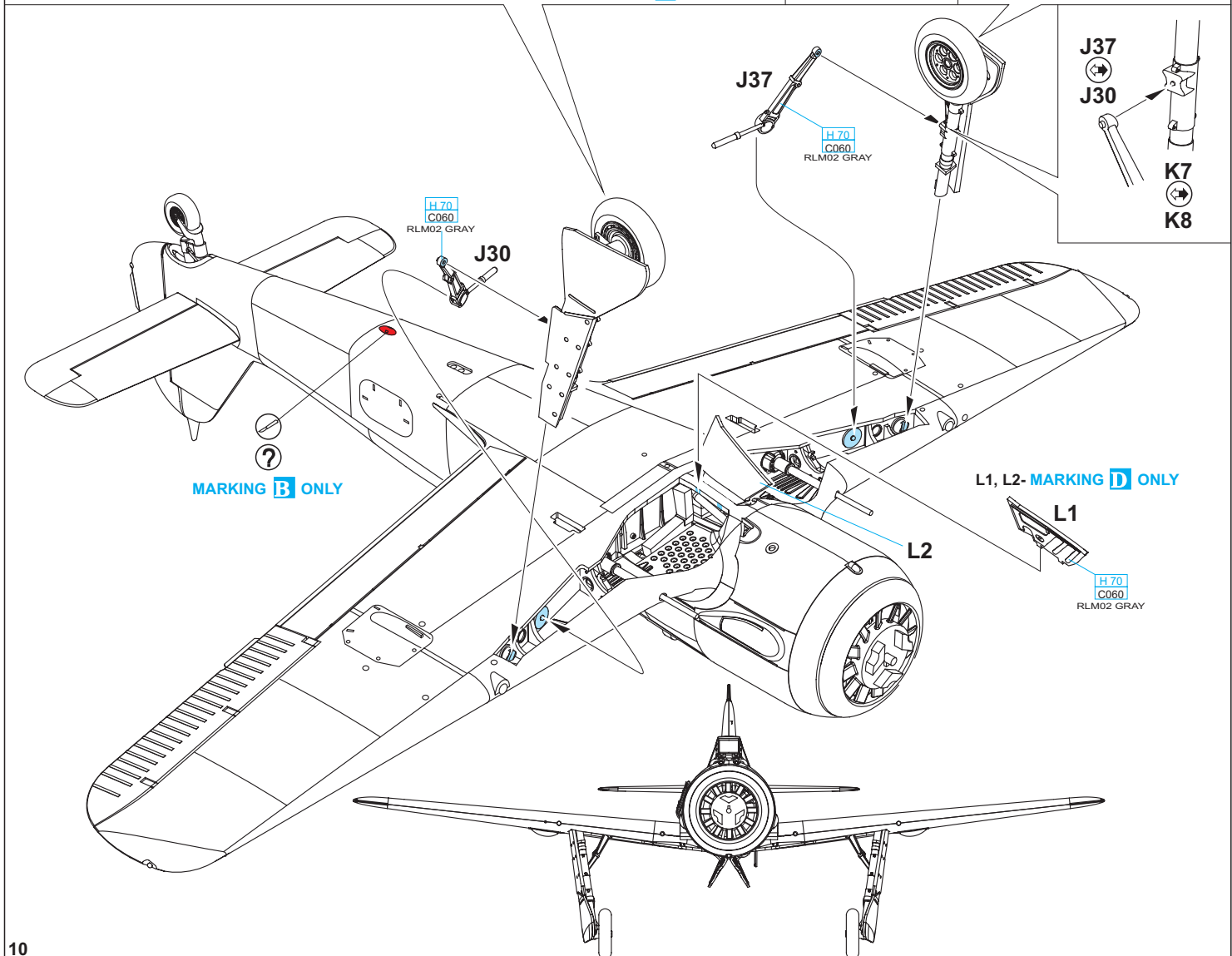
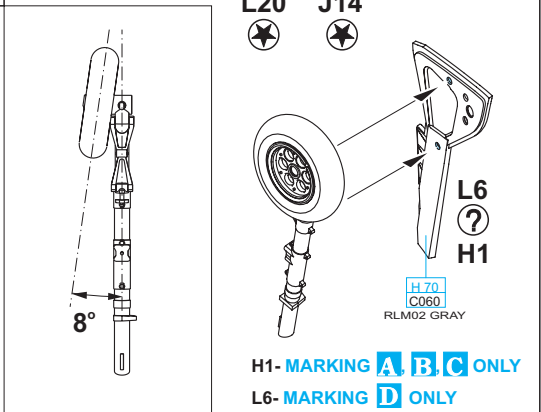
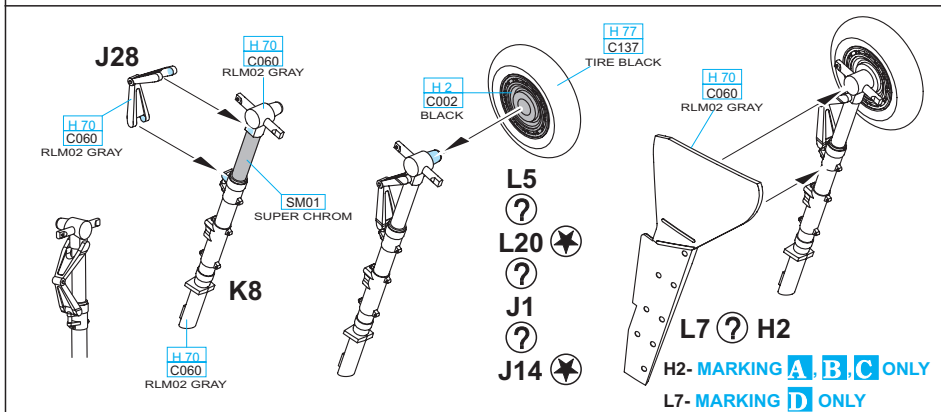
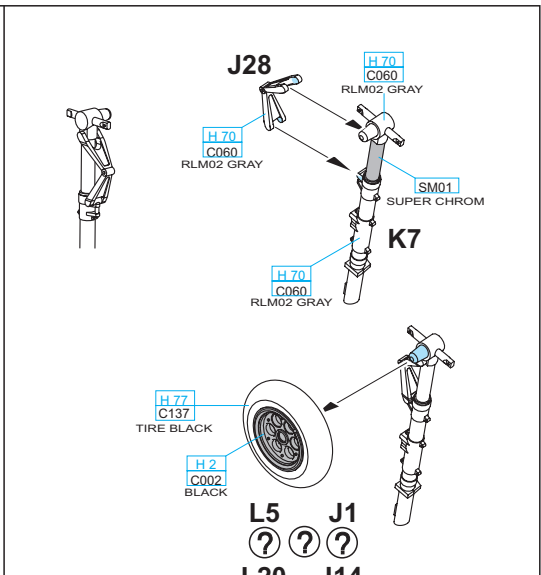
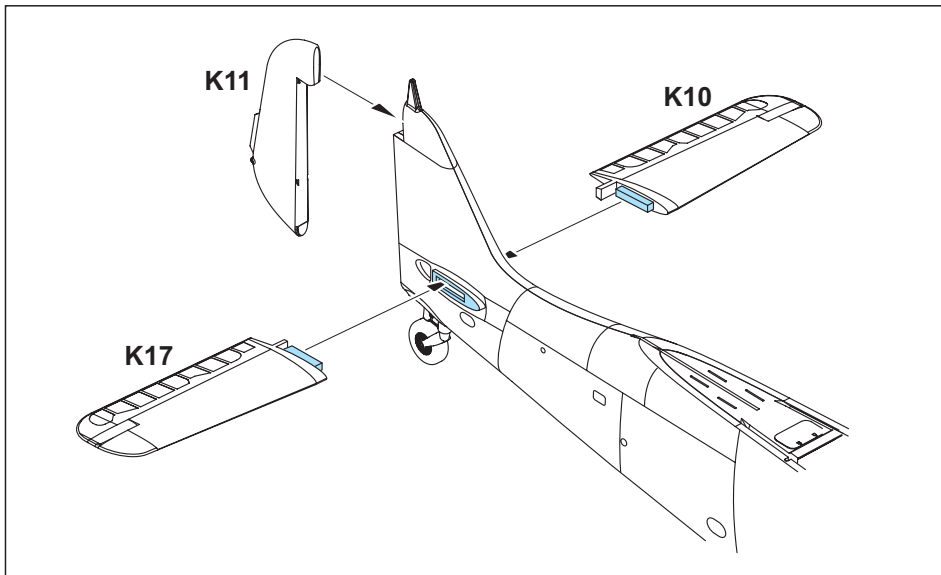




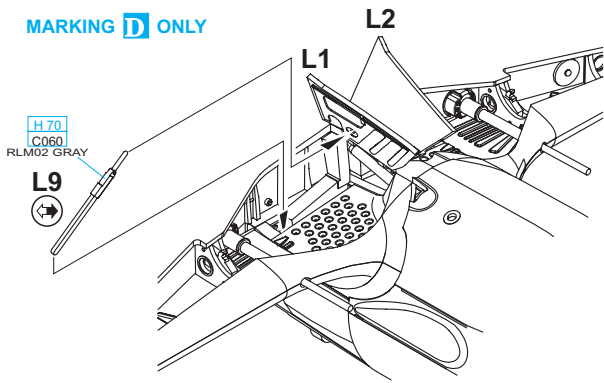


**DON'T USE**  
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19  
IS TO BE CLOSED POSITION  
**NEINSTALUJTE**  
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU  
I18/ I19 ZAVŘENÝ

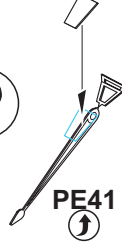




MARKING **D** ONLY

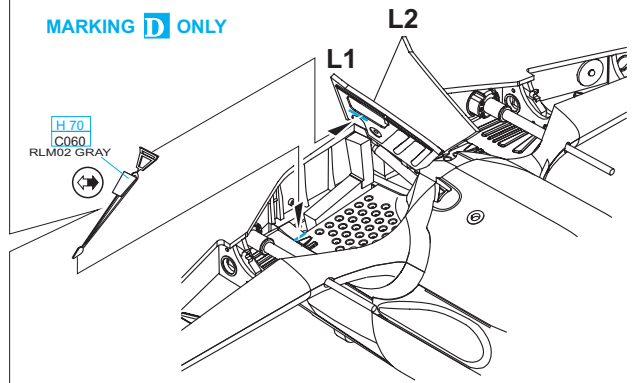


PE18



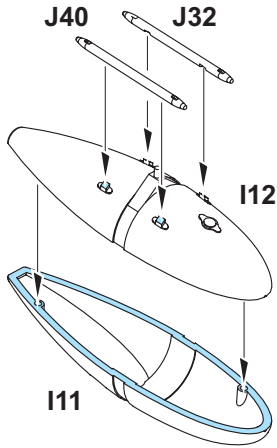
PE41

MARKING **D** ONLY



J40

J32

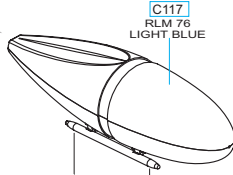


I12

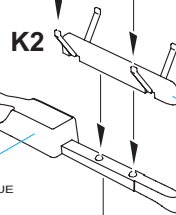
I11

K24- MARKING **A** **C** ONLY

K24



C117  
RLM 76  
LIGHT BLUE



K2

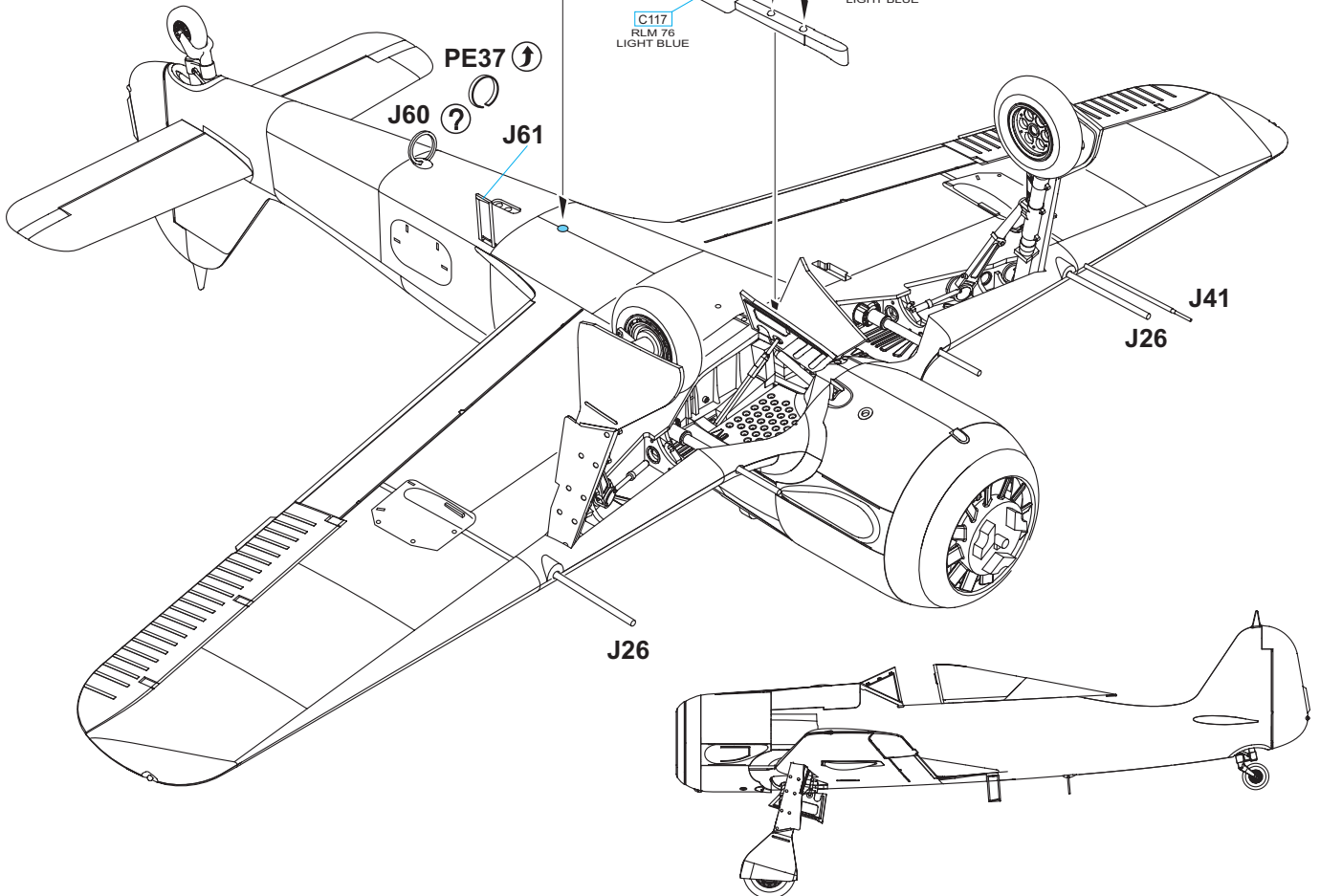
C117  
RLM 76  
LIGHT BLUE

C117  
RLM 76  
LIGHT BLUE

PE37

J60

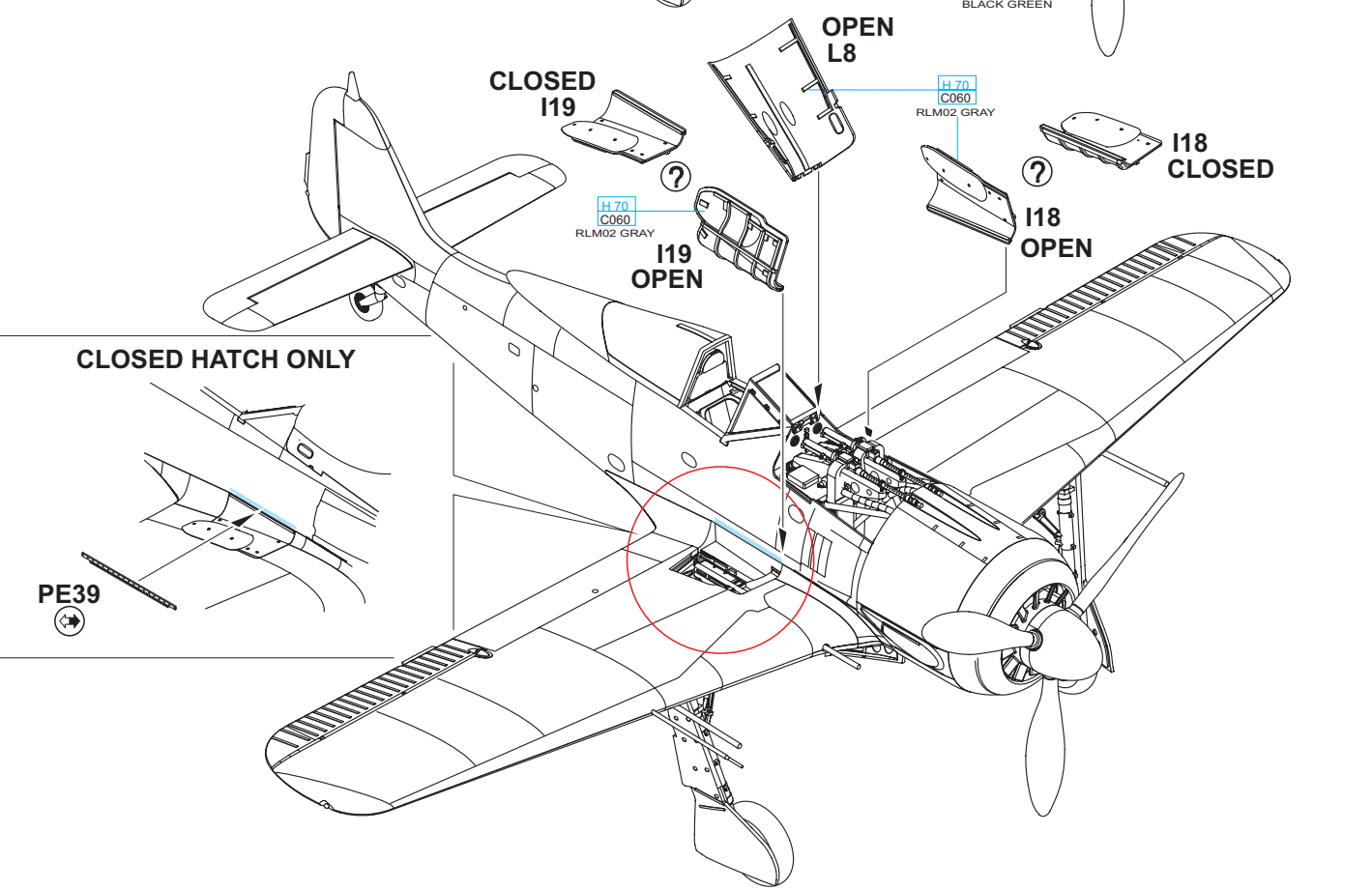
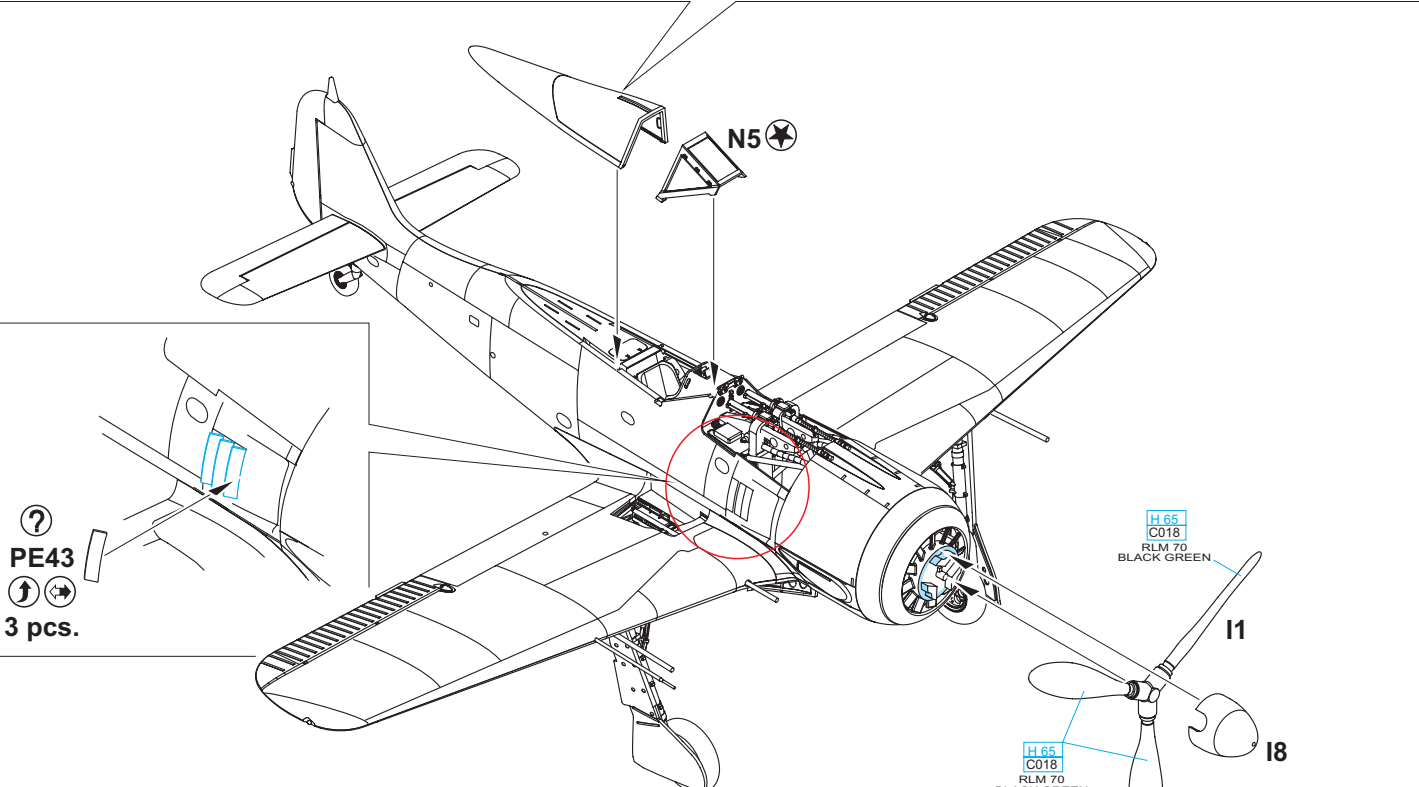
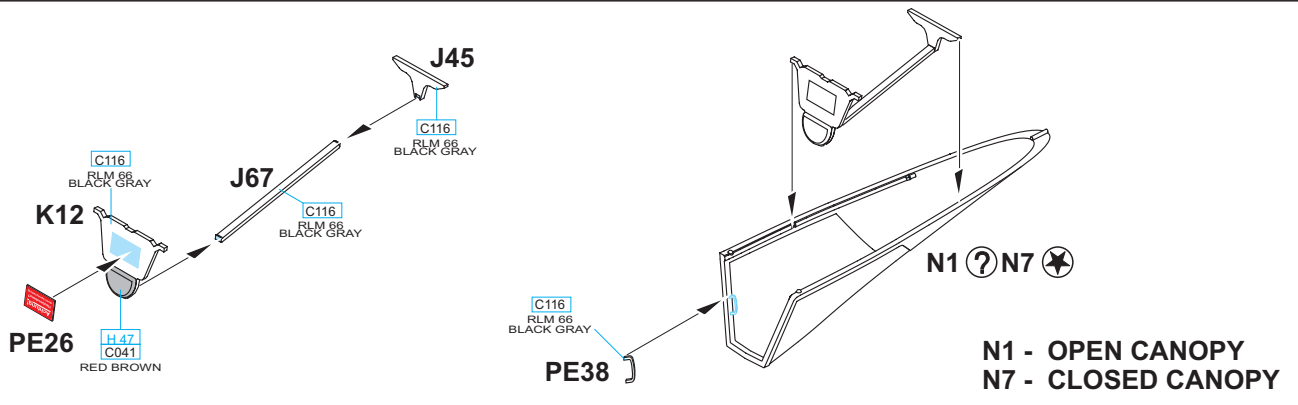
J61



J41

J26

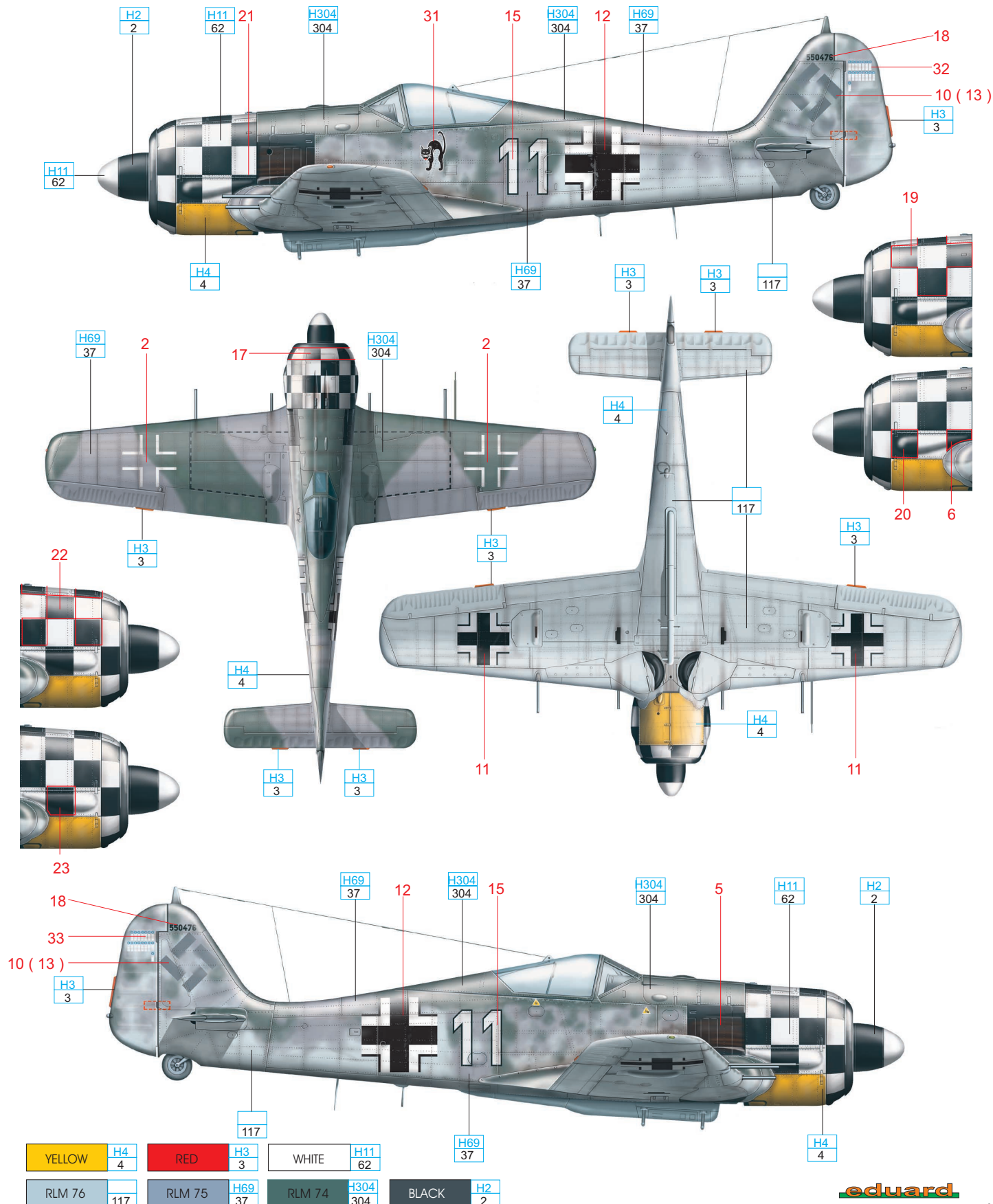
J26



# A GEORG SCHOTT, 1./JG 1, Deelen AB, Netherlands, summer 1943

W.Nr.550476, osobní stroj velitele 1./JG 1 Oblt. Georga „Murr“ Schotta. Stroj nese Schottův osobní emblém, nahrbeného černého kocoura. Černo-bíle kostkovaná předí byla během krátkého úseku léta roku 1943 označením 1./JG 1. Georg Schott létal již ve Španělské občanské válce, kde získal u 2./J88 v prosinci 1938 tři vítězství. Během Bitvy o Francii sestřelil dva Hurricaney a dva MS.406. Patřil mezi nejspěšnější stíhače své jednotky v Bitvě o Británii, v období pěti týdnů sestřelil osm Spitfirů. Další Spitfire si připsal na konto v lednu 1941. V roce 1943 sloužil u IV./JG 1, přejmenované na I./JG 1. Byl zařazen k 1. Staffel a na začátku června 1943 se stal jejím velitelem. Během následujících dvou měsíců sestřelil tři B-17 a jeden Hawker Typhoon. Osudným se mu stalo 27. září 1943. V boji s americkými bombardéry nad Německou zátokou byl jeho stroj 550476 zasažen palubními střelci a musel seskočit na padáku. Přestože se mu podařilo dostat do nafukovacího člunu, nebyl pátrací službou nalezen a člun byl vyplaven na břeh ostrova Sylt až 11. října 1943. Schott již nejevil známky života.

W.Nr.550476 The personal mount of the Commander of 1./JG 1, Oblt Georg "Murr" Schott, it carries Schott's personal marking consisting of an arched black cat. The black and white checkerboard pattern served, for a short timeframe during the summer of 1943, as a unit marking for 1./JG 1. Georg Scott flew already during the Spanish Civil War, where he gained three aerial victories in 1938. During the Battle of France, he downed two Hurricanes and two MS.406s. He was one of the most successful pilots of his unit during the Battle of Britain, and in a span of five weeks, he had brought down eight Spitfires. In 1943, he served with I./JG 1 (ex IV./JG 1). Integrated into 1.Staffel, he served as its commander from the beginning of June, 1943. Over the next two months, he shot down three B-17s and a Hawker Typhoon. The 27th of September, 1943, became a fateful day for Scott, when, in a fight with American bombers, his fighter was hit by defensive fire, and Scott bailed. Despite having been able to get into his life raft, rescue did not locate him until he was found with no signs of life on the shore of the island of Sylt on October 11th, 1943.



# B HANS DORTENMANN, 2./JG 54 Grünherz, Eastern front, February 1944

W.Nr.550885, stroj Lt. Hanse Dortenmanna z 2./JG 54 „Grünherz“. Tento stroj nese zimní nátěr přes původní kamufláž, která na několika místech povrchu letounu prosvítá skrz smývateľnou bílou barvu. S tímto strojem Dortenmann 6. února 1944 nouzově přistál na břicho na základně Orša–ljih poté, co přišel o téměř metr levé poloviny křídla po srážce se sovětskou stíhačkou. Během útoku zezadu ve výšce asi 200 m neodhadl správně vzdálenost a srazil se s protivníkem, kterým byl pravděpodobně kpt. Ivan Michailovič Astakov ze 49. IAP. Přestože tento letec sám zahynul, byla mu srážka s „černou 7“ klasifikována jako „taran“ a uznána jako jeho dvanácté vítězství (dalších sedm měl ve spolupráci). Posmrtně byl vyznamenán Zlatou hvězdou hrdiny Sovětského svazu. Pro Dortenmanna to bylo první potvrzené vítězství. Do svého přesunu na Západ sestřelil ještě 14 sovětských letounů, včetně 4 bitevních Il-2 Sturmovik. Celkem dosáhl 38 vítězství a byl vyznamenán Rytířským křížem. Jiný Dortenmannův stroj, tentokrát ze západní fronty, najdete v naší stavebnici Fw 190A-8.

This aircraft carries a winter whitewash over the standard camouflage, which is evident in random areas where the water soluble paint has washed off. It was with this aircraft that Dortenmann belied in at Orsha-Süd Air base on the 6th of February, 1944, after losing three feet off his port wing in a collision with a Soviet fighter. In a rear hemisphere attack against his target, and at a height of some 200m, he misjudged his distance. His intended target was probably a fighter flown by Capt Ivan Mikhailovich Astakhov of 49 IAP. Having been killed in this encounter, the collision with Black "7" was classified as a "taran" attack and considered Astakhov's twelfth victory (another seven being shared). He was awarded a posthumous Hero of the Soviet Union. It was Dortenmann's first confirmed victory. Prior to his transfer to the west, he shot down a further fourteen Soviet aircraft, including four Il-2 Sturmoviks. He totaled 38 kills, and was awarded the Iron Cross. Another one of Dortenmann's mounts, this time from the Western Front, can be found as a subject in our Fw190A-8 kit.

