

# GERMAN WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



eduard

## intro

**ProfiPACK**

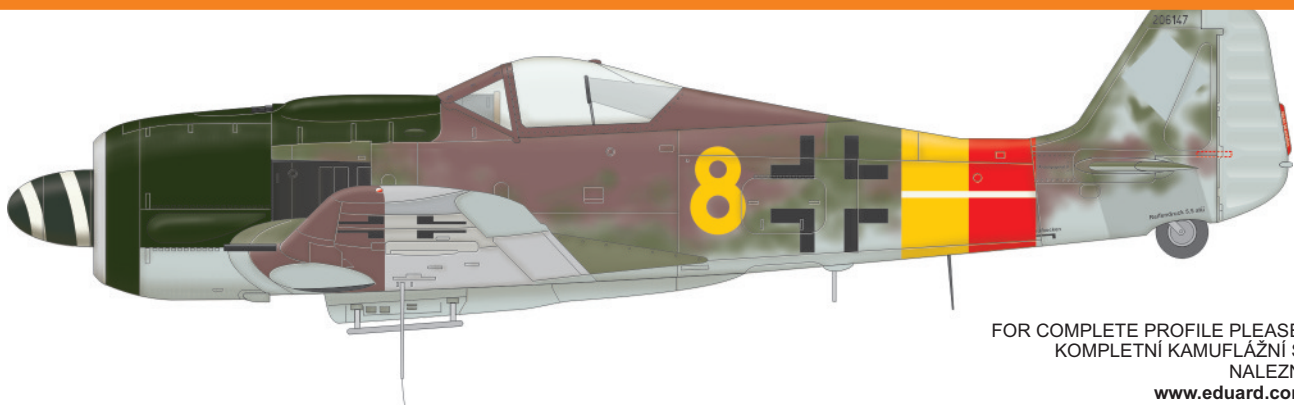


The second half of the Second World War saw the Focke-Wulf Fw190, in its various forms, emerge as the best of what was available to the Luftwaffe. The dedicated fighter version was a high performance, heavily armed machine. Its development had a precarious beginning, against a 1938 specification issued 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 Fw190A-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 Fw190 to be taken into inventory of the Luftwaffe. In June, 1941, the Luftwaffe accepted the first of 100 ordered Fw190A-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 Fw190A-2, powered by a BMW801C-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 BMW801D-2 became available, who's installation gave birth to the Fw190A-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 Fw190A-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 BMW801 powered fighter was the Fw190A-9, equipped with the BMW801TS of 2000hp (1470kW). There was a parallel development of these fighter optimized aircraft with a dedicated fighter-bomber version, the Fw190F. 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 Fw190G version. Development of the thoroughbred fighter continued in the guise of the Fw190D, which began to reach Luftwaffe units in the second half of 1944, and was the result of mounting an in-line Jumo213A-1 engine into a modified Fw190A-8 airframe. Although the Fw190 never achieved the widespread usage of the competing Bf109, its contribution to the German Air Force was certainly significant through the second half of WWII. Fw190s 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-engined bombers. This is where the A-8 version was instrumental, along with its 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.

## úvodem

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 přidavné kanóny MG FF ráže 20 mm, čímž se výzbroj 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 křídelnými 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 kulometry 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 vstříkáním 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 křídla, a přidavným pancéřováním pilotního prostoru a překrytu 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 redukovánou 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. Ačkoliv 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.

## E II./JG 301, Germany, May, 1945



FOR COMPLETE PROFILE PLEASE REFER  
KOMPLETNÍ KAMUFLÁŽNÍ SCHÉMA  
NALEZNETE NA  
[www.eduard.com/s/8187](http://www.eduard.com/s/8187)

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 lepidel a barev pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití dřevěných 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. Gardez 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。

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



OPTIONAL  
VOLBA  
FACULTATIF  
NACH BELIEBEN  
選択する



BEND  
OHNOUT  
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  
ODRÍZNOUT  
RETIRER  
ENTFERNEN  
移す



APPLY EDUARD MASK  
AND PAINT  
POUŽIT EDUARD MASK  
NABARVIT

PARTS

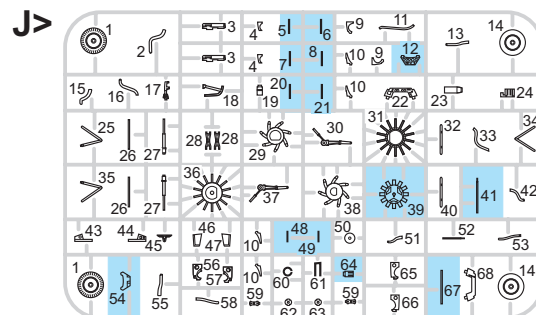
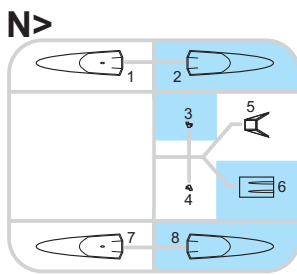
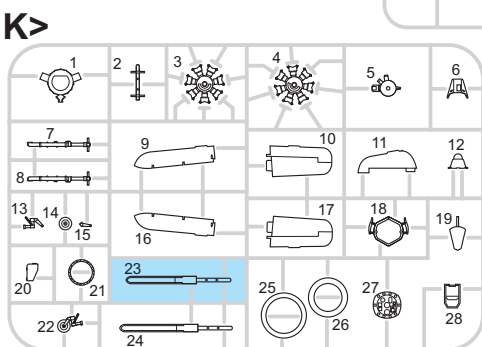
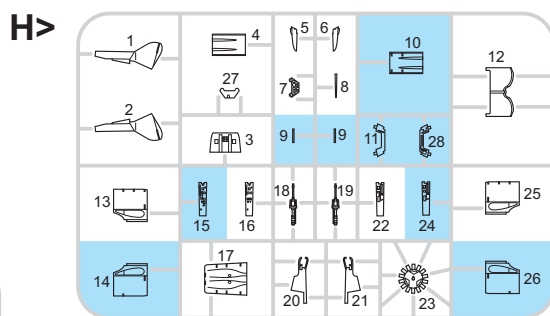
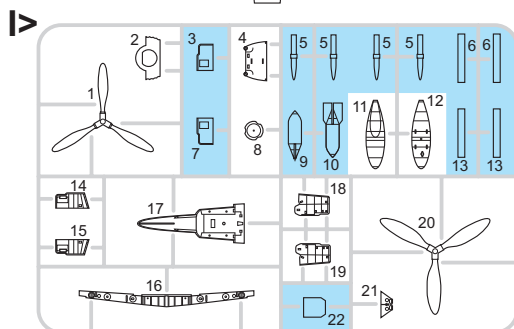
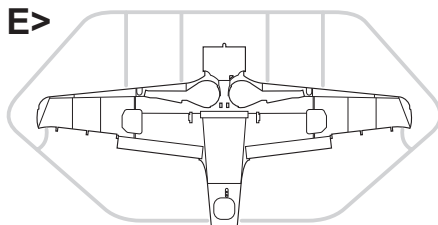
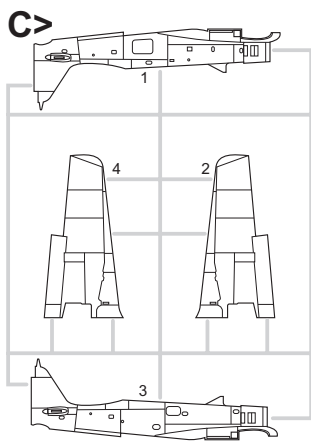
DÍLY

TEILE

PIÈCES

部品

PLASTIC PARTS

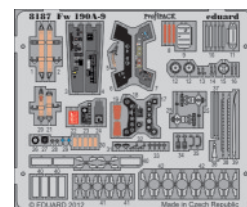


-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

eduard MASK



PE - PHOTO ETCHED  
DETAIL PARTS



COLOURS

BARVY

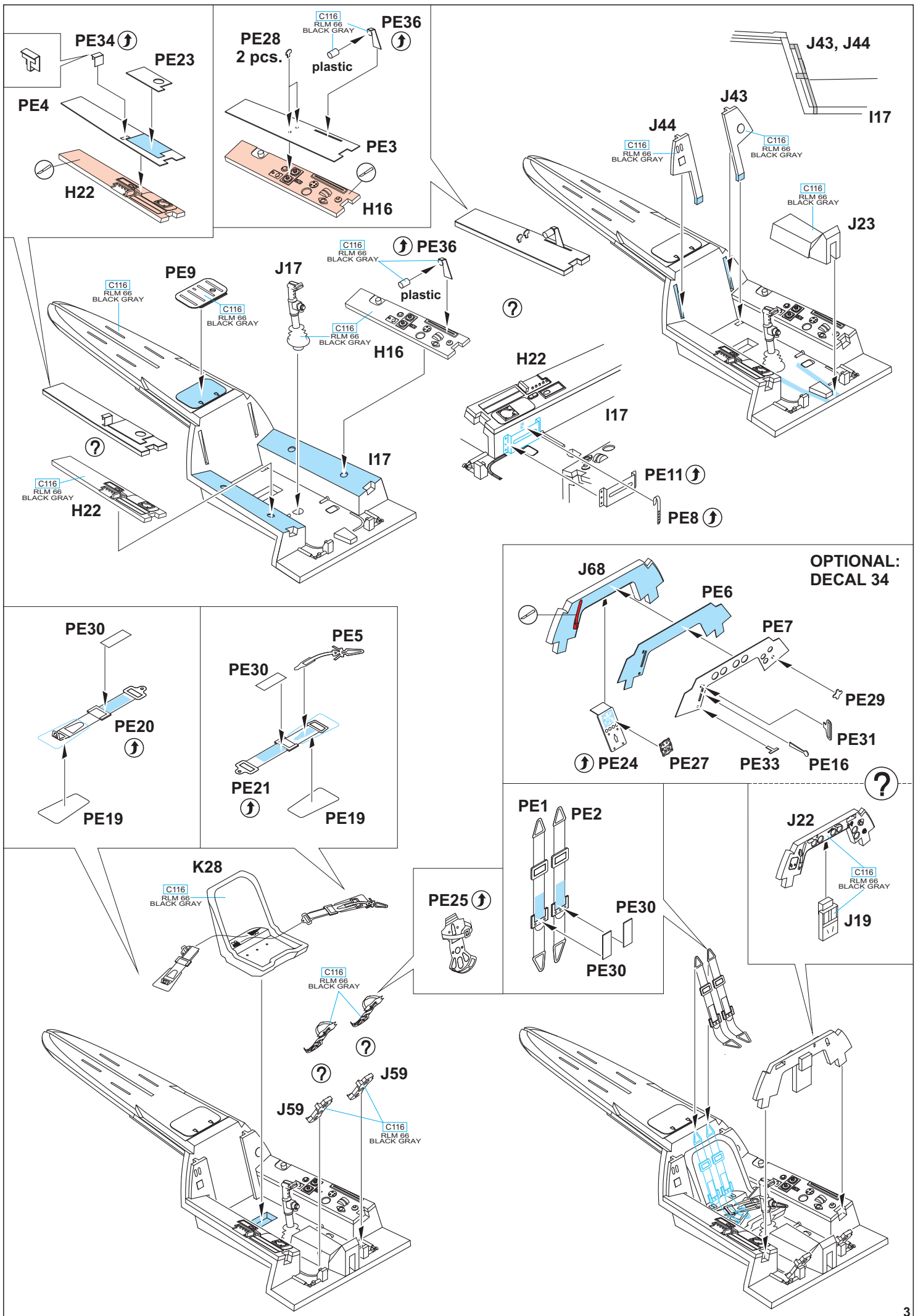
FARBEN

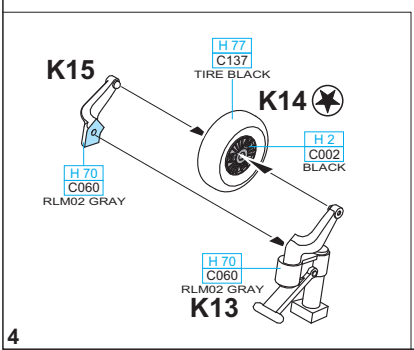
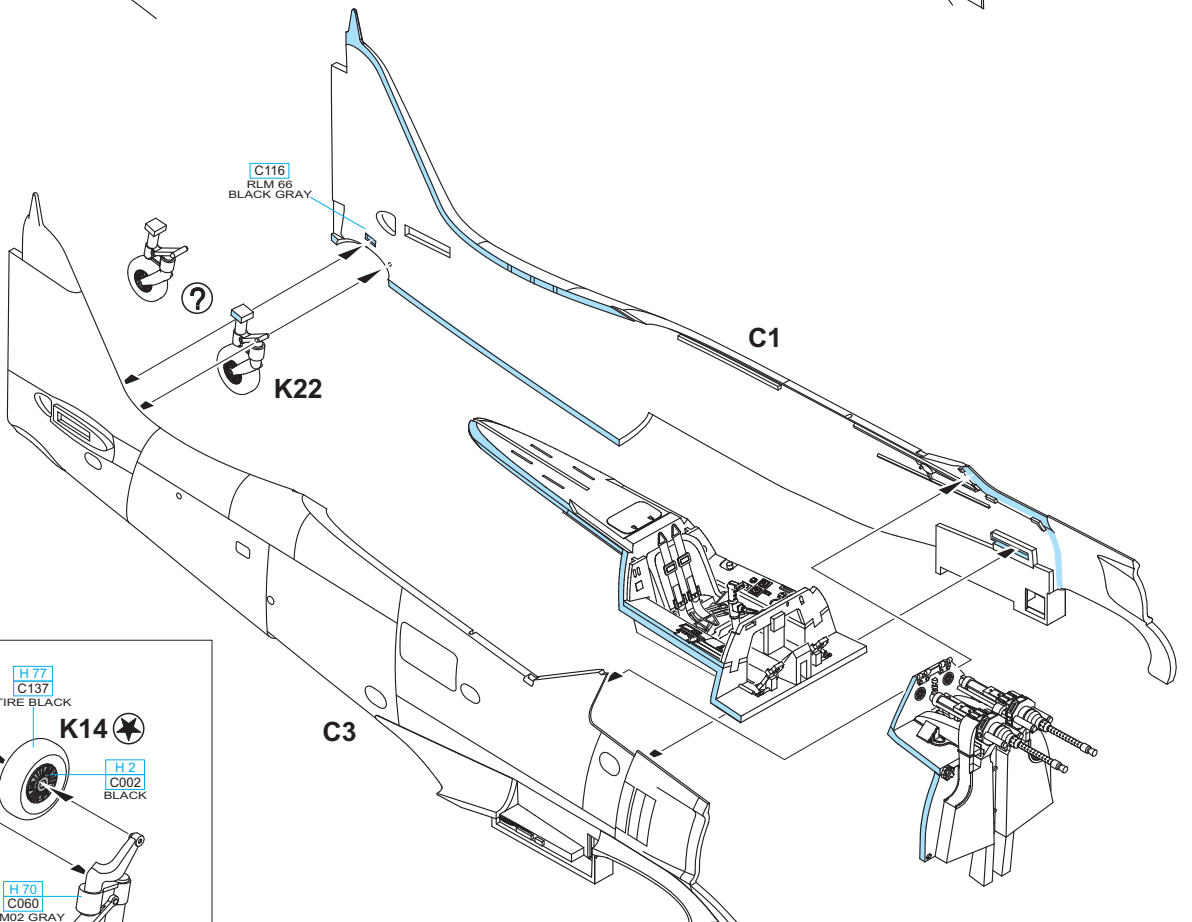
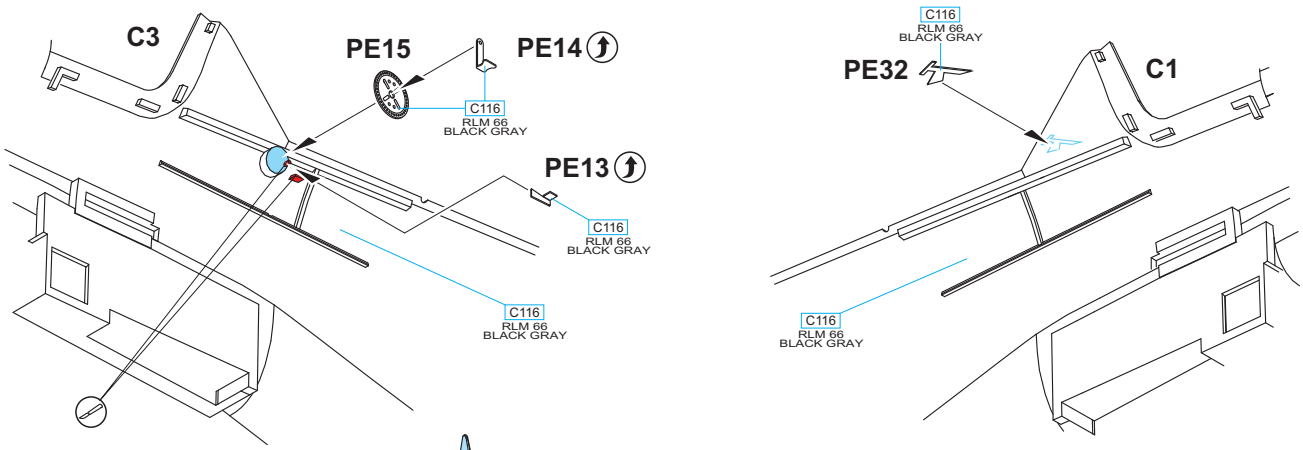
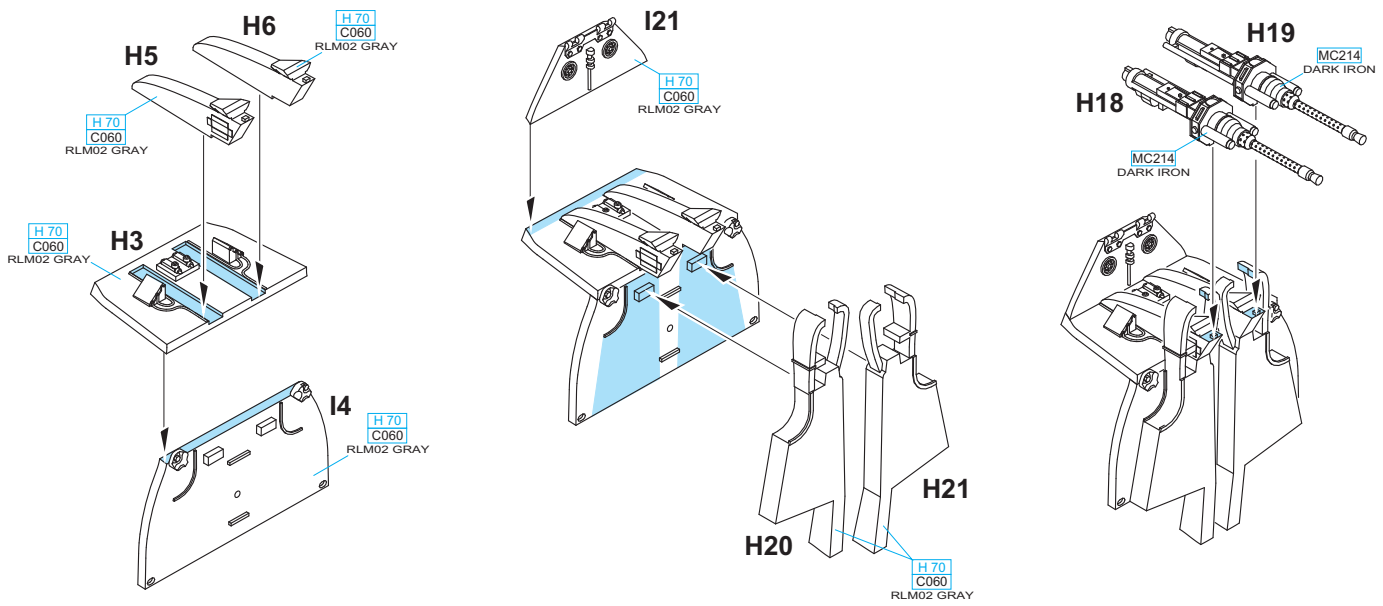
PEINTURE

色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 2	C002	BLACK
H 4	C004	YELLOW
H 5	C005	BLUE
H 6	C006	GREEN
H 11	C062	FLAT WHITE
H 12	C018	FLAT BLACK
H 13	C003	RED
H 47	C041	RED BROWN
H 65	C018	RLM70 BLACK GREEN
H 68	C116	RLM74 DARK GRAY
H 69	C037	RLM75 GRAY
H 70	C060	RLM02 GRAY
H 77	C137	TIRE BLACK

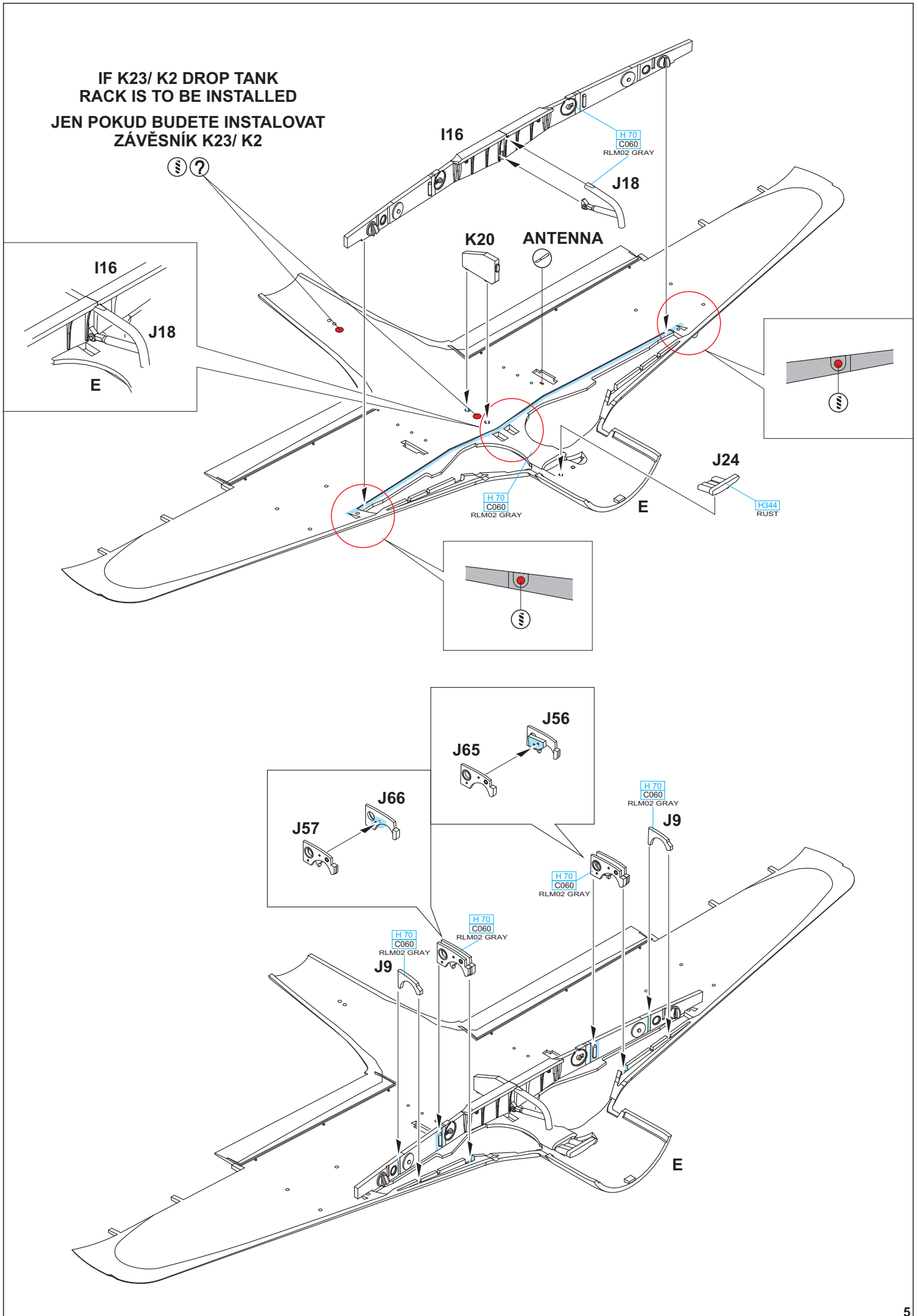
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 344		RUST
H 421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
H 422	C122	RLM82 LIGHT GREEN
H 423	C123	RLM83 DARK GREEN
	C116	RLM66 BLACK GRAY
	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM03		SUPER IRON
SM06		CHROME SILVER
SM07		PLATE SILVER

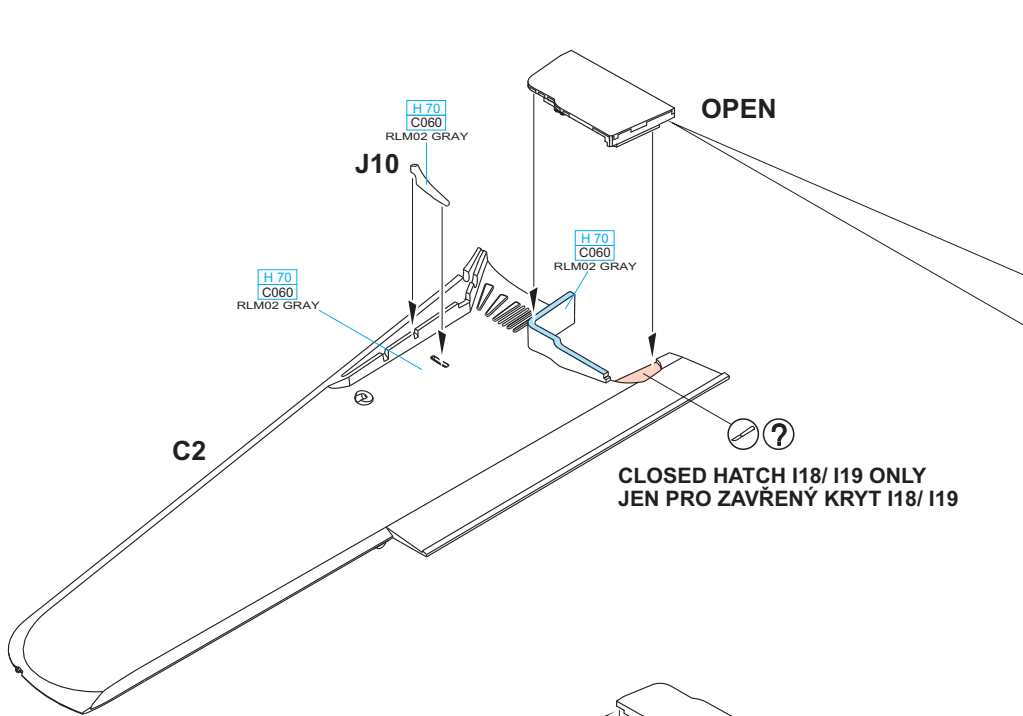
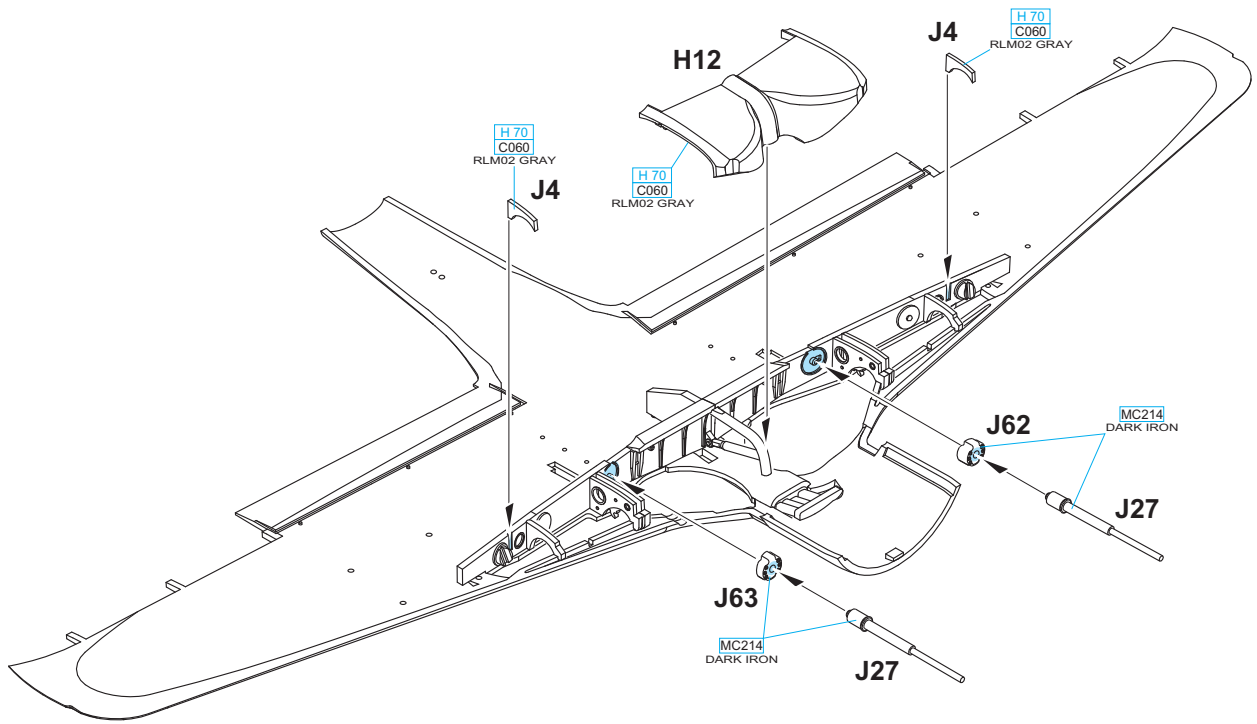






IF K23/ K2 DROP TANK  
RACK IS TO BE INSTALLED  
JEN POKUD BUDETE INSTALOVAT  
ZÁVĚSNÍK K23/ K2



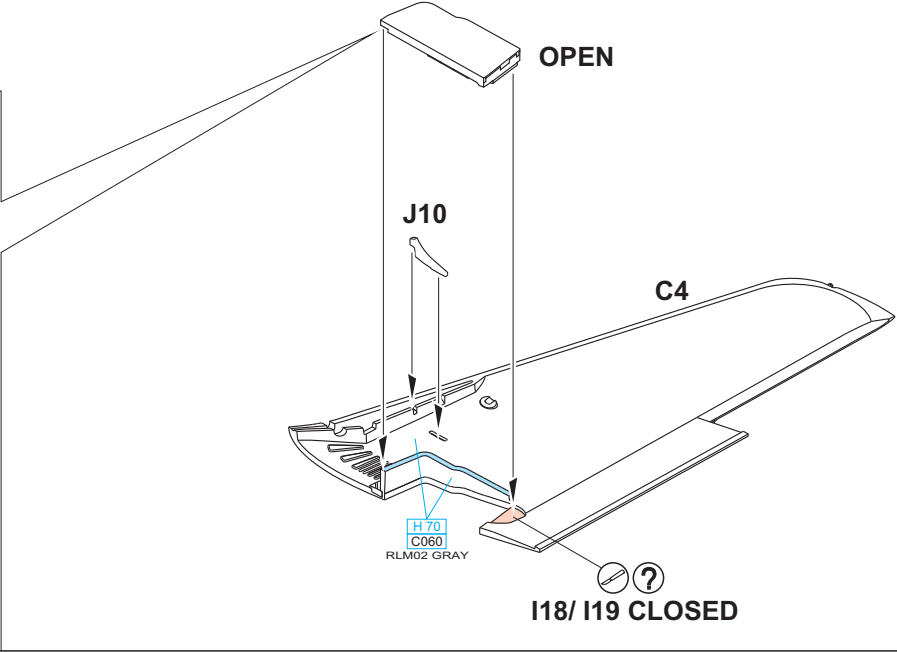


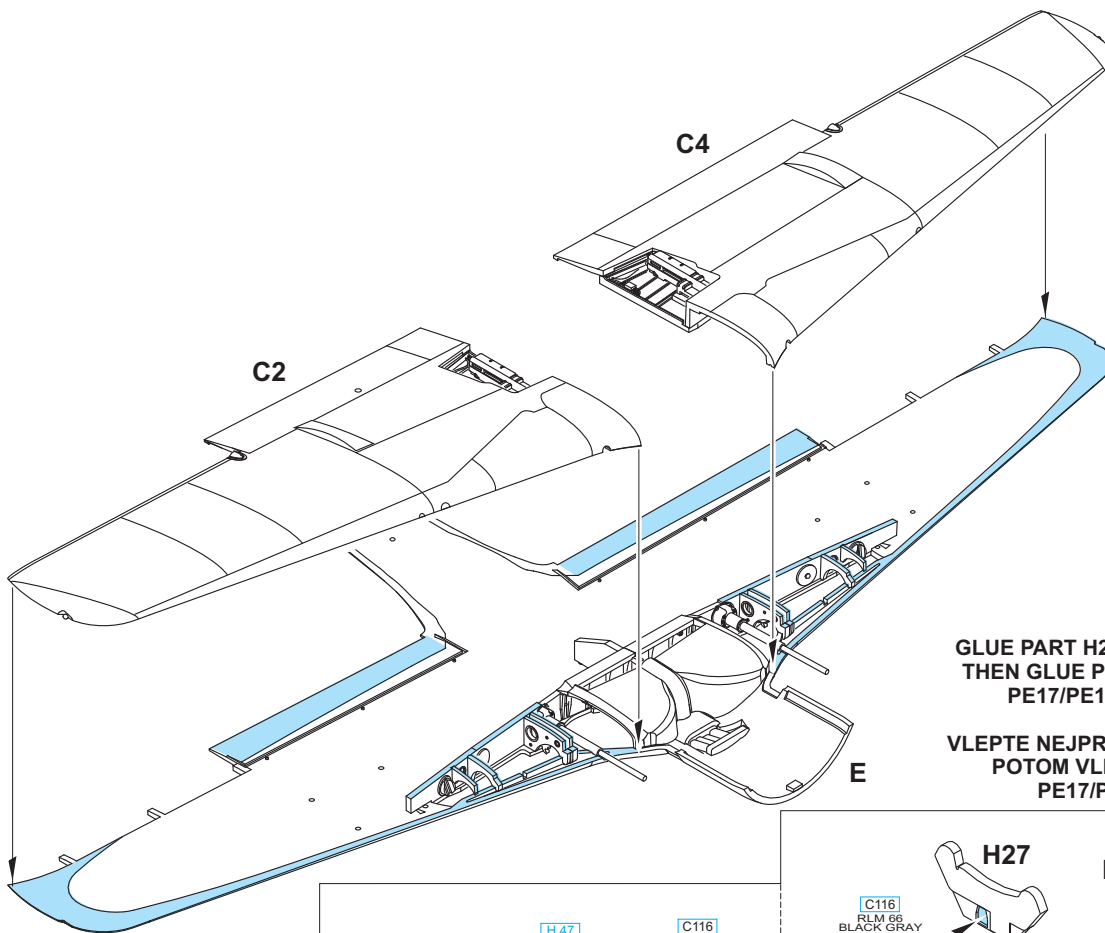
**DON'T USE PART J3  
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19  
IS TO BE CLOSED POSITION**

**NEINSTALUJTE DÍL J3  
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU  
I18/ I19 ZAVŘENÝ**

**DON'T USE PART J3  
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19  
IS TO BE CLOSED POSITION**

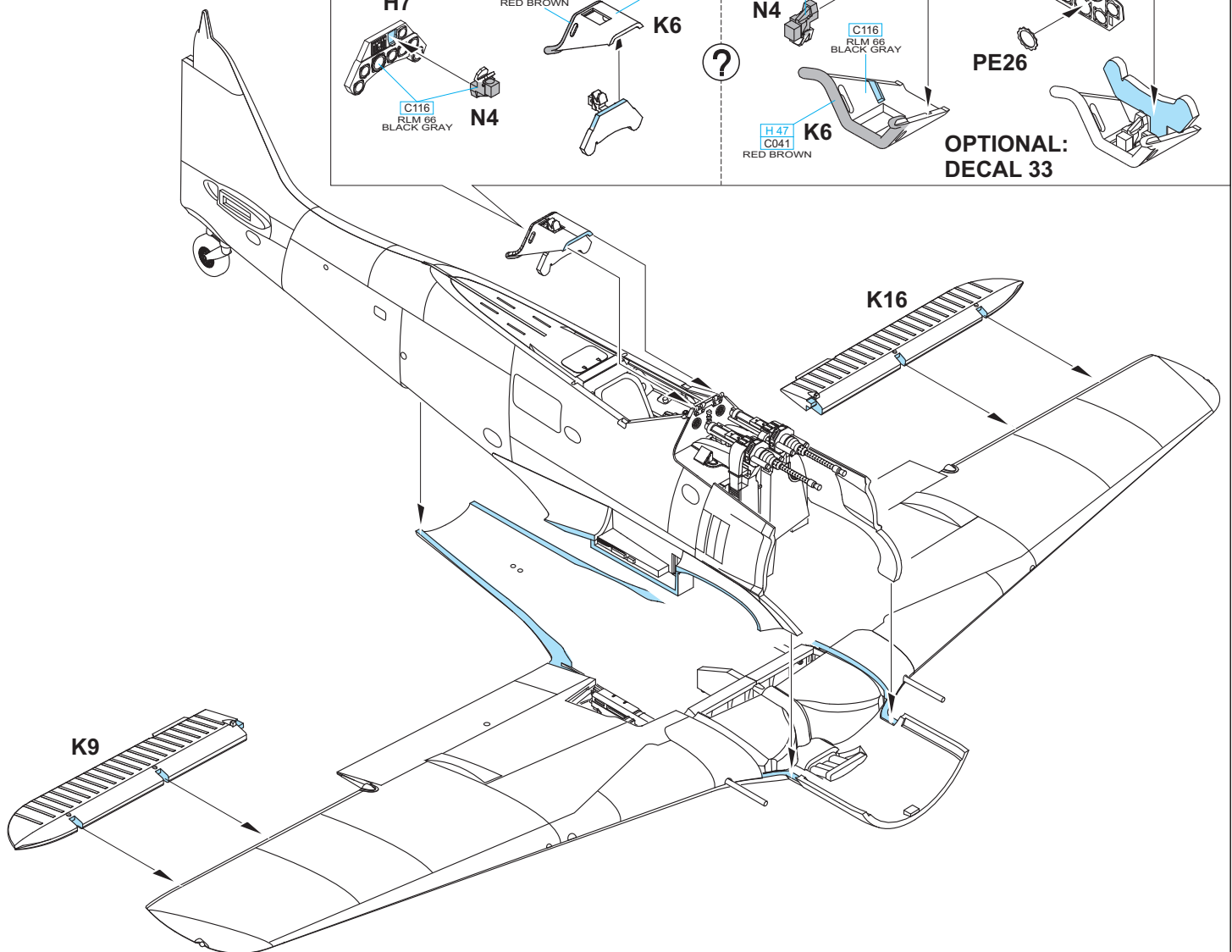
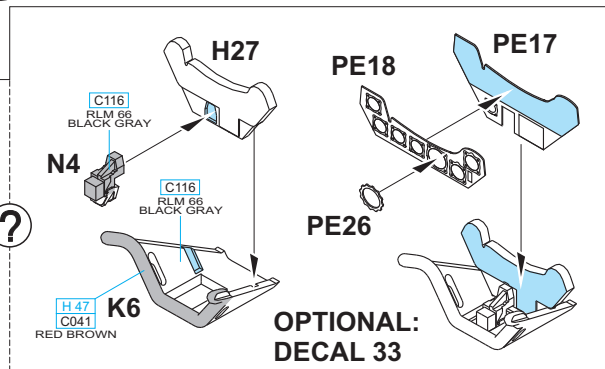
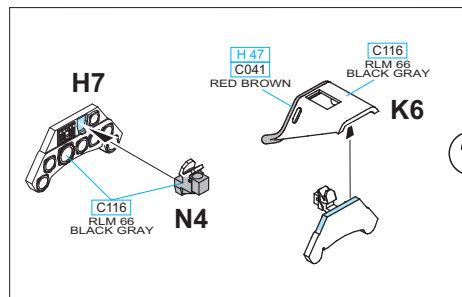
**NEINSTALUJTE DÍL J3  
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU  
I18/ I19 ZAVŘENÝ**

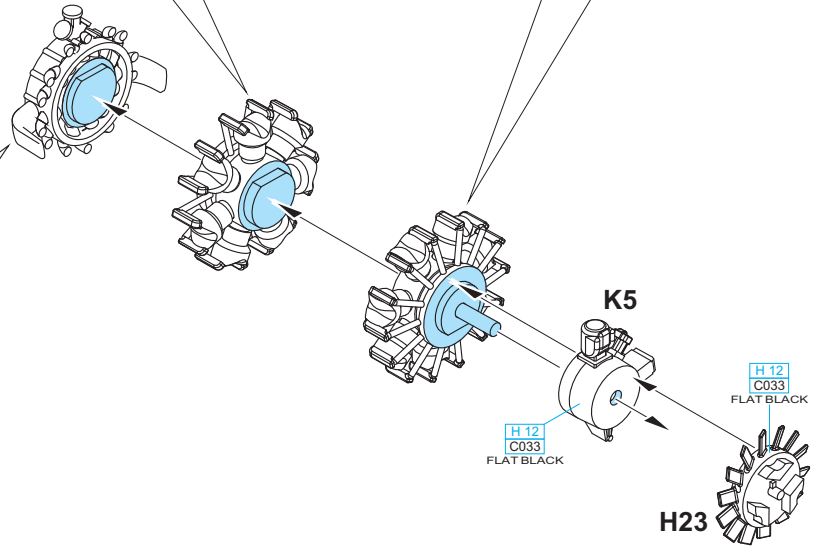
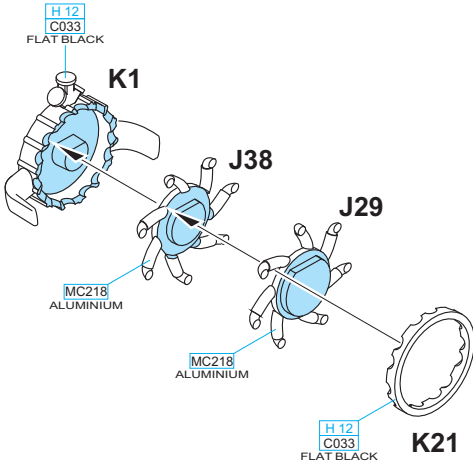
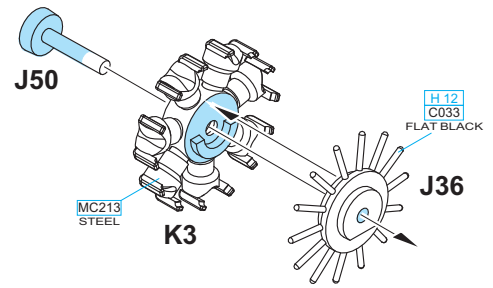
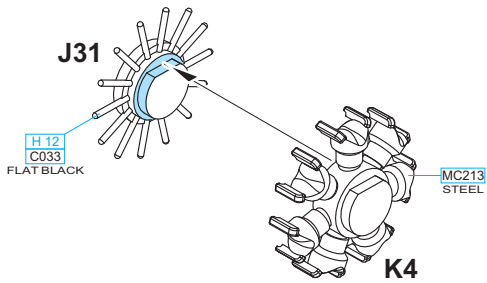




GLUE PART H27 INTO PART K6 FIRST,  
THEN GLUE PHOTO-ETCHED PARTS  
PE17/PE18 ONTO PART H27

VLEPTE NEJPRVE DÍL H27 DO DÍLU K6,  
POTOM VLEPTE KOVOVÉ DÍLY  
PE17/PE18 NA DÍL H27



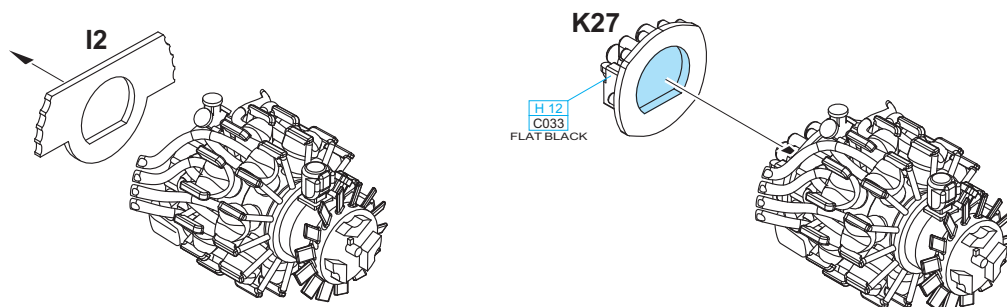
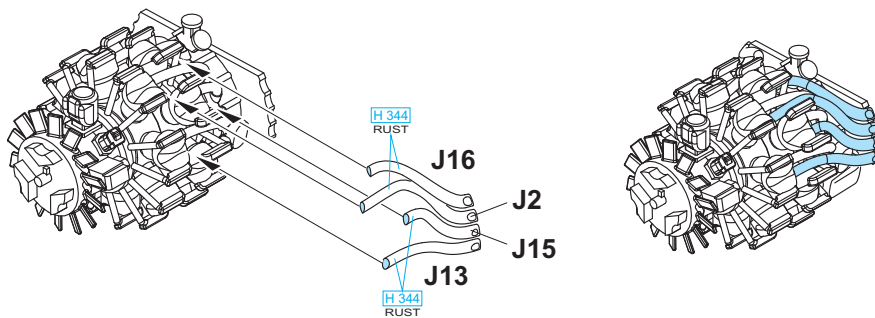
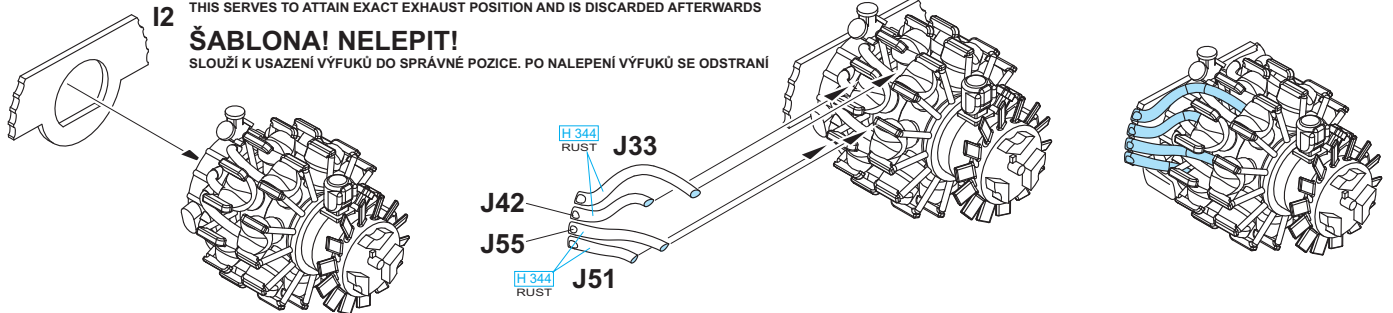


**TEMPLATE ONLY! DO NOT GLUE!**

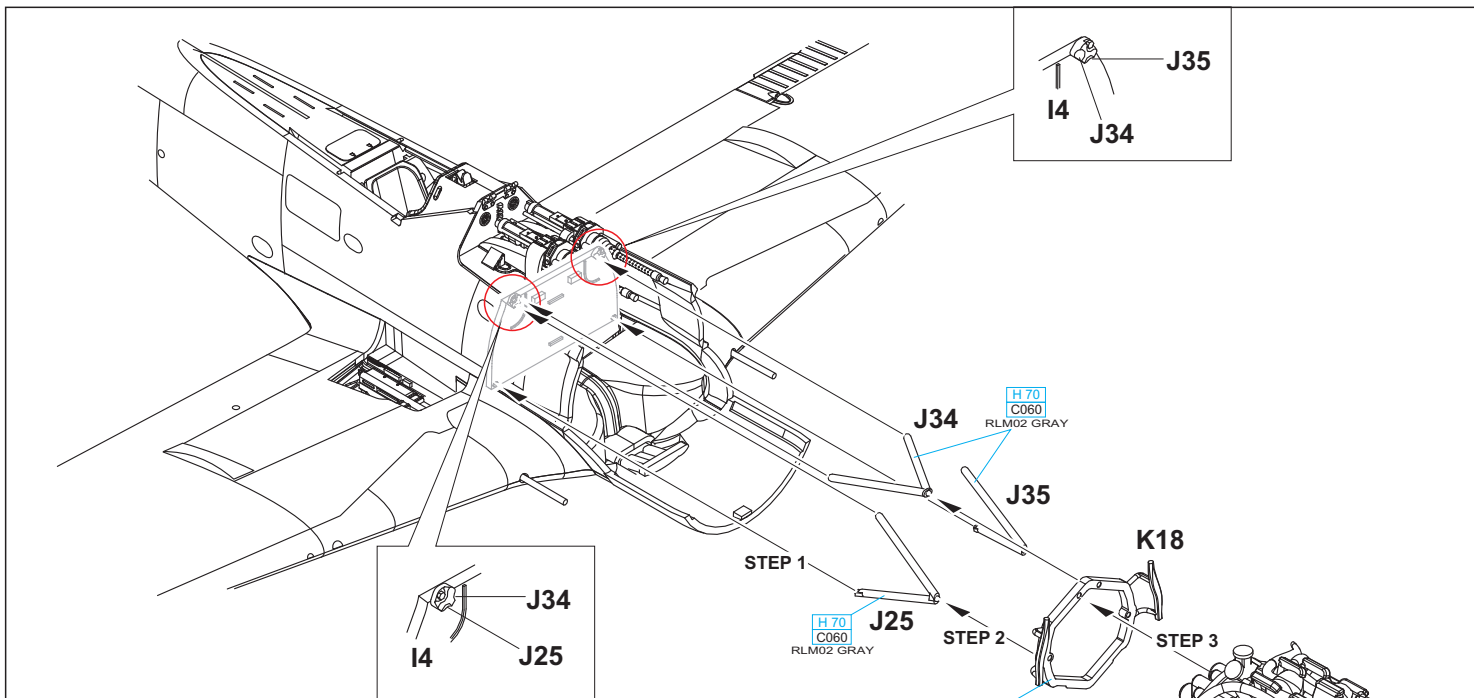
THIS SERVES TO ATTAIN EXACT EXHAUST POSITION AND IS DISCARDED AFTERWARDS

**ŠABLONA! NELEPIT!**

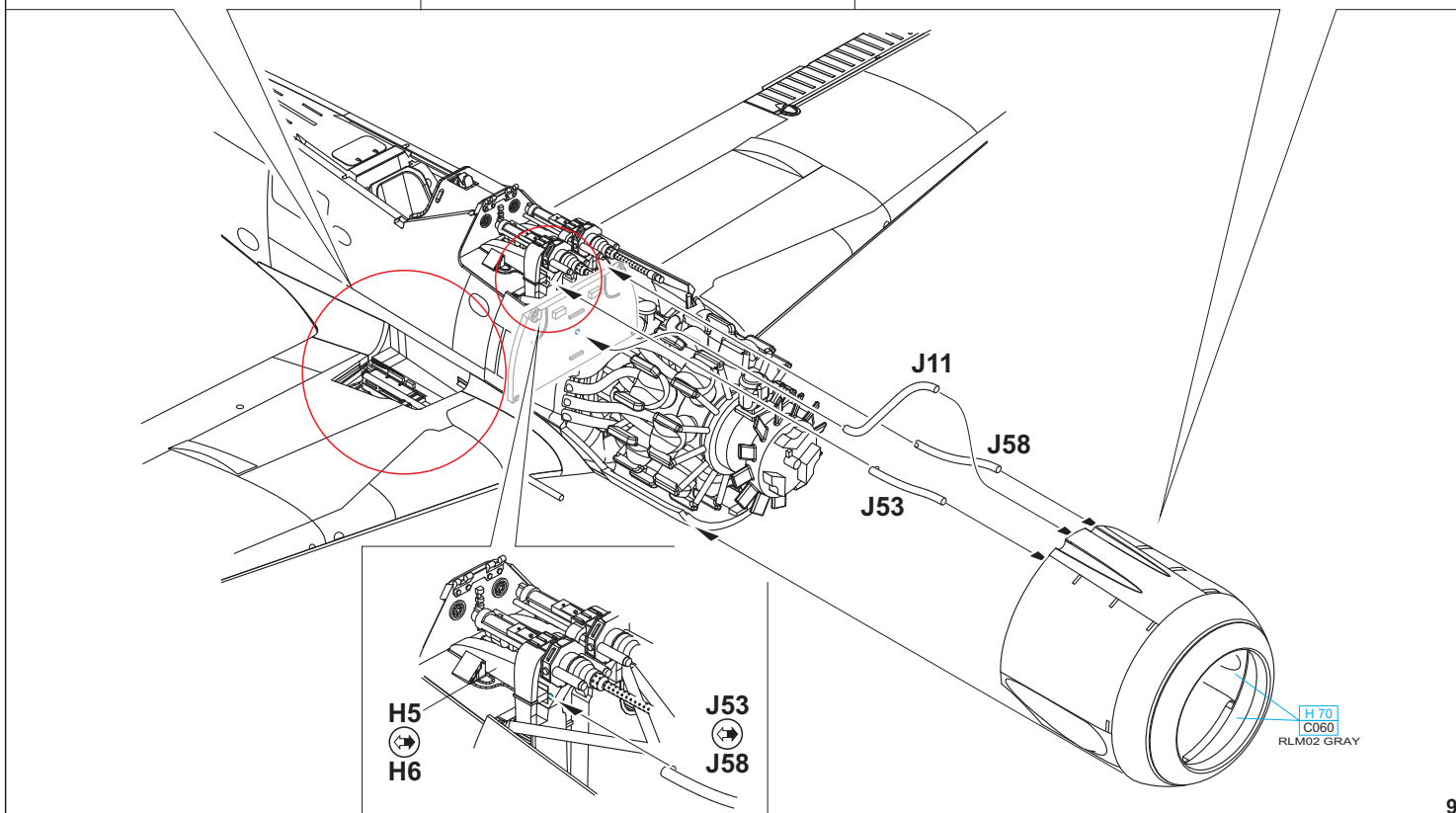
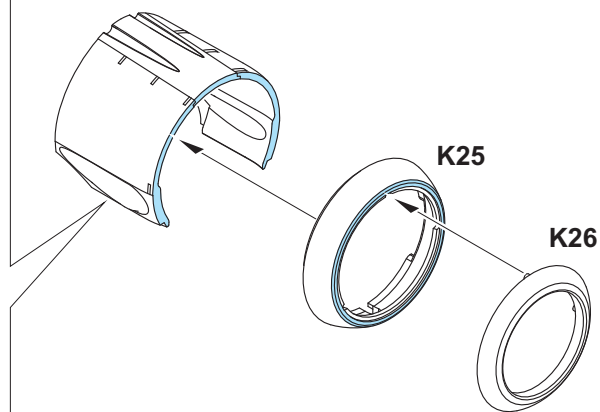
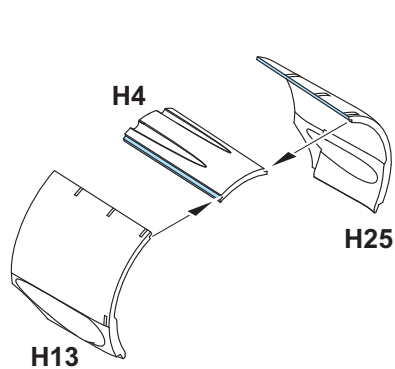
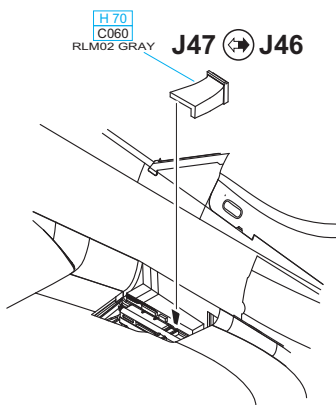
SLOUŽÍ K USAZENÍ VÝFUKŮ DO SPRÁVNÉ POZICE. PO NALEPENÍ VÝFUKŮ SE ODSTRANÍ



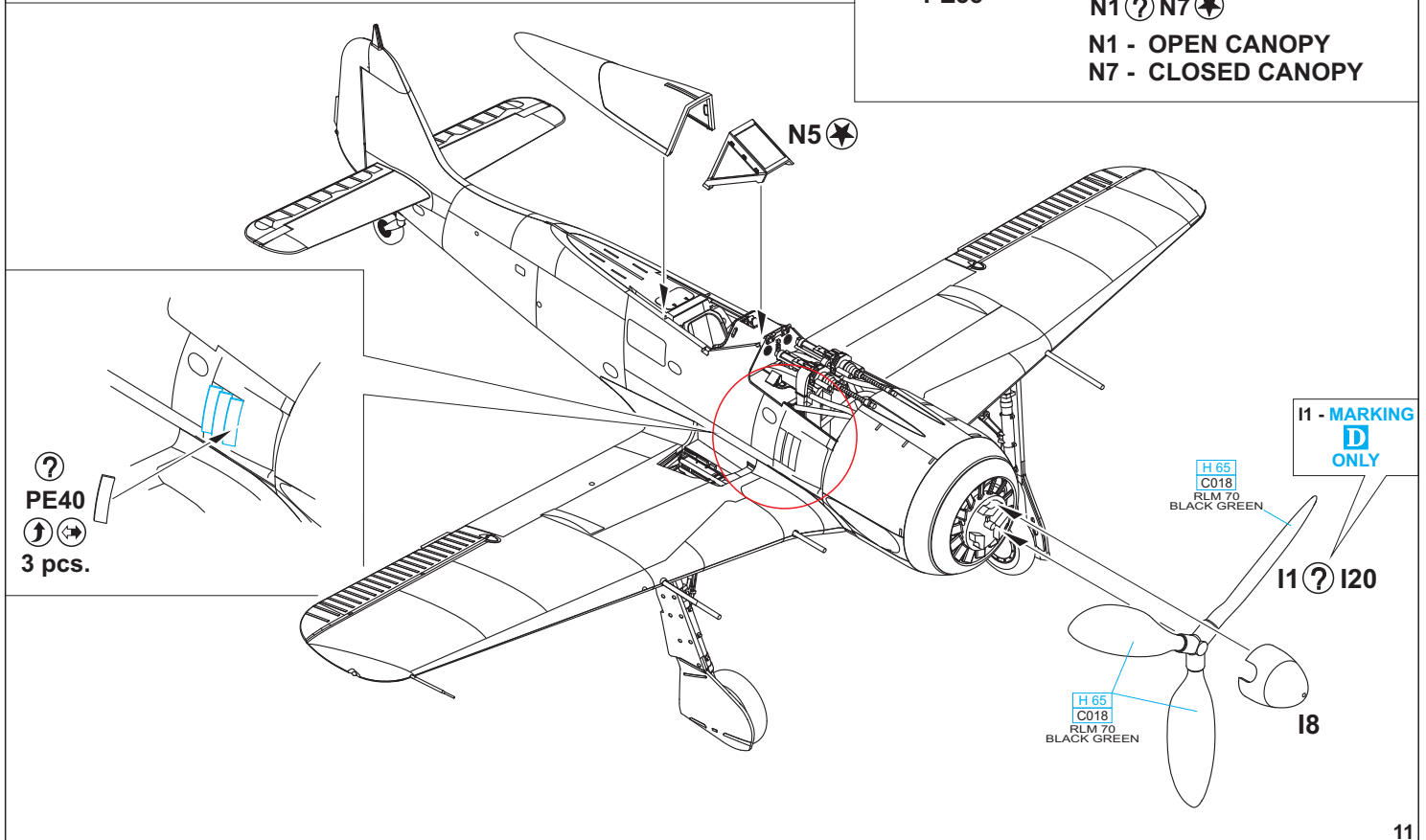
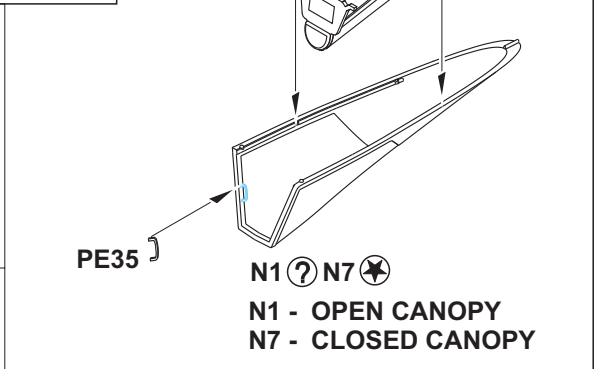
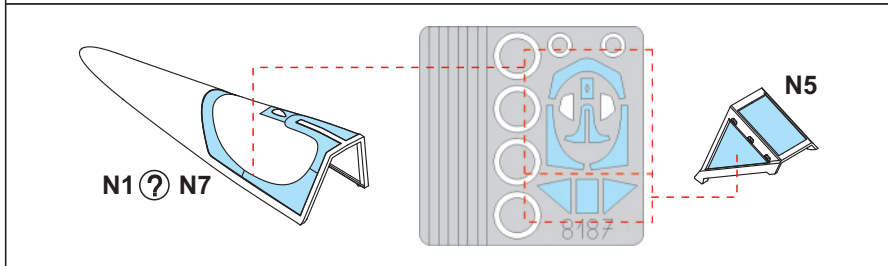
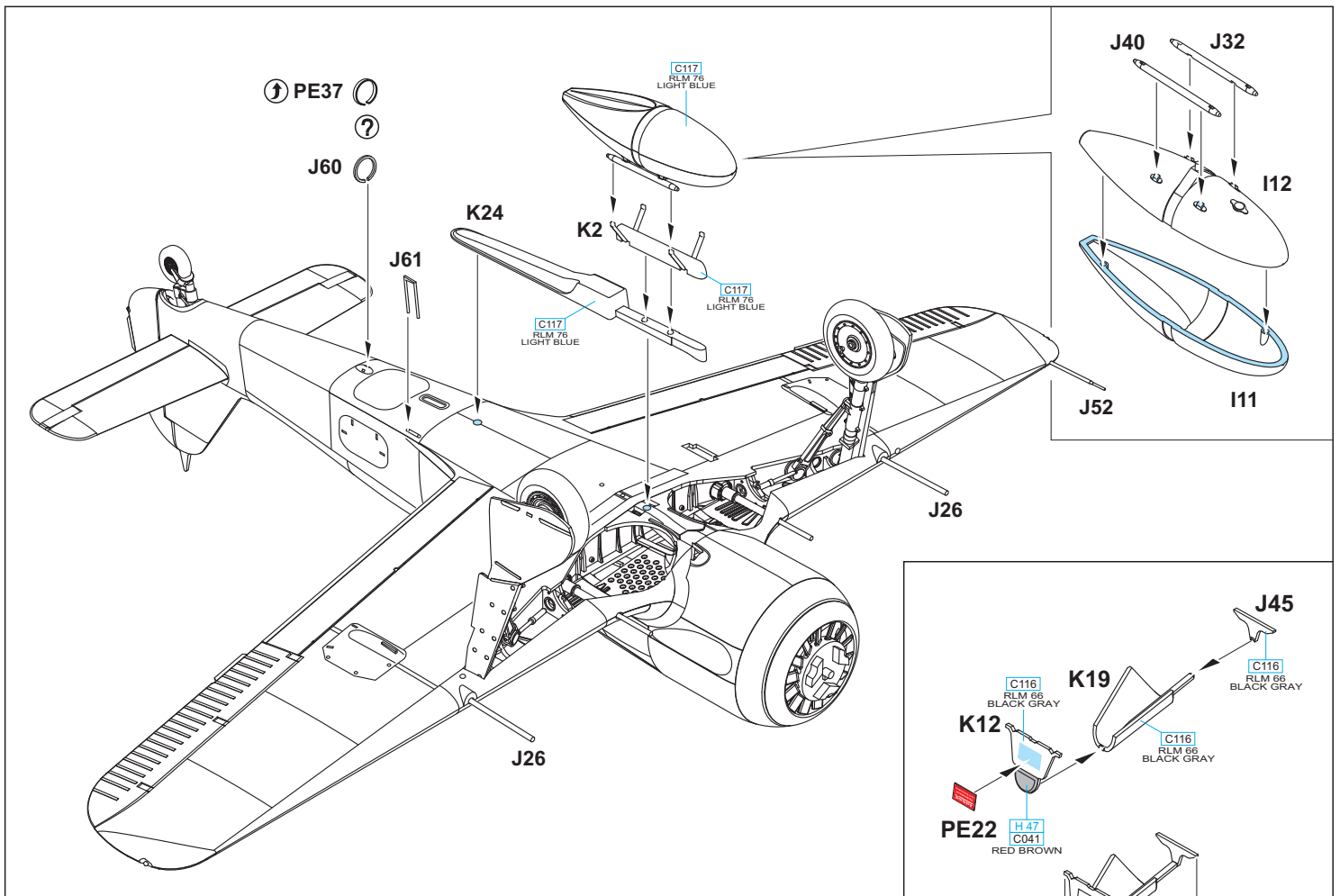


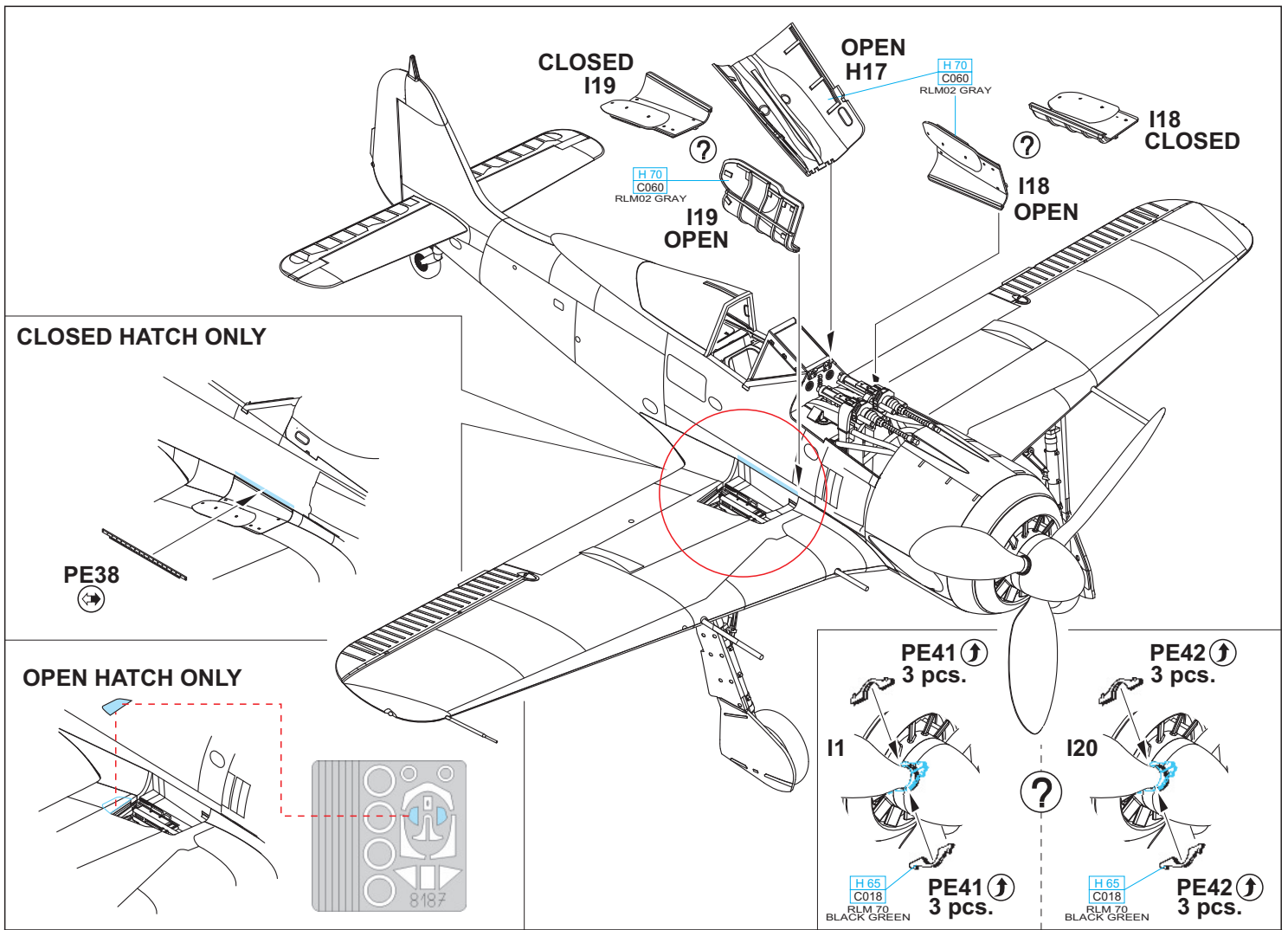


**DON'T USE  
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19  
IS TO BE CLOSED POSITION  
NEINSTALUJTE  
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU  
I18/ I19 ZAVŘENÝ**



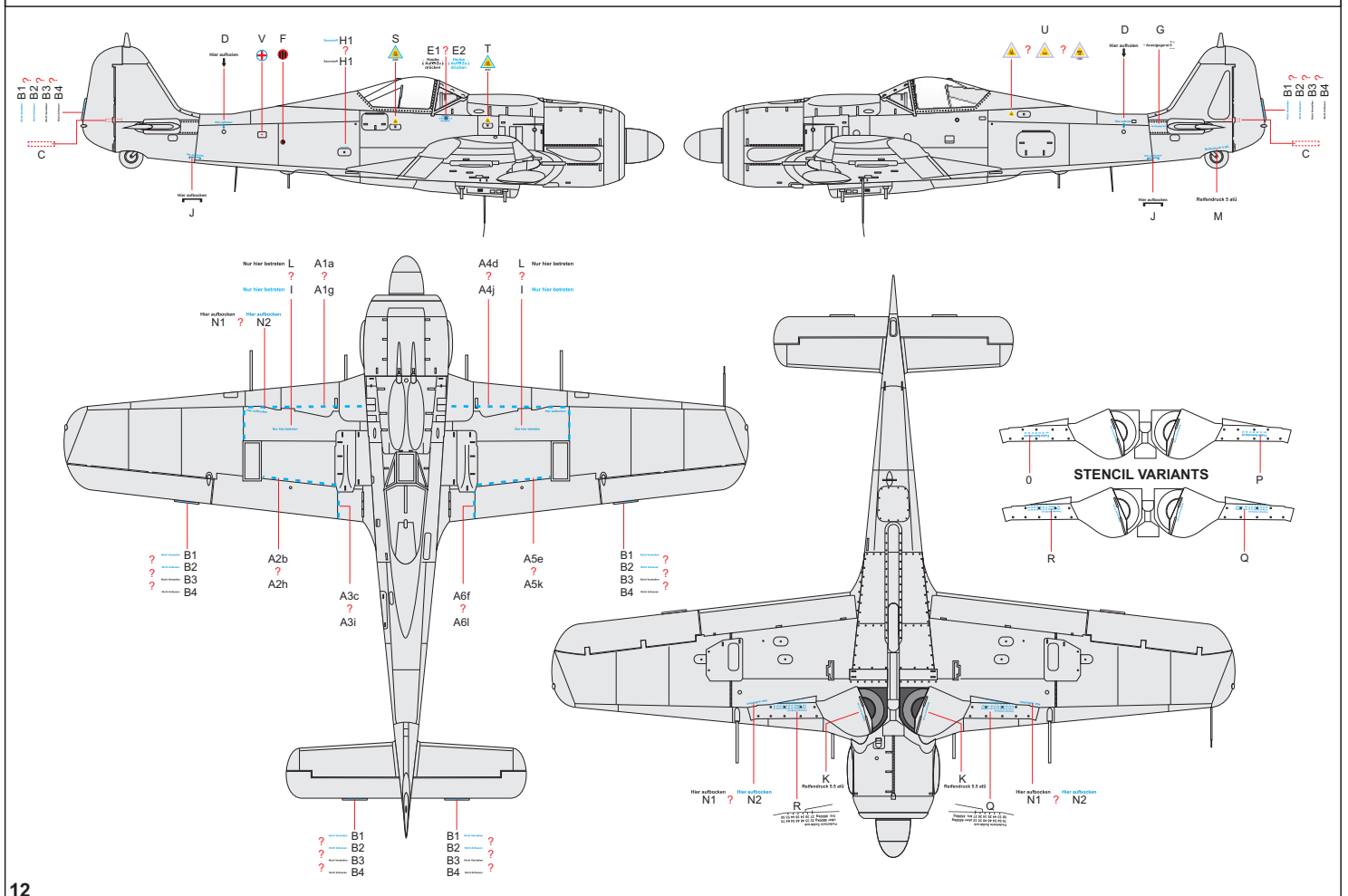






# Fw-190A-9

# STENCIL VARIANTS

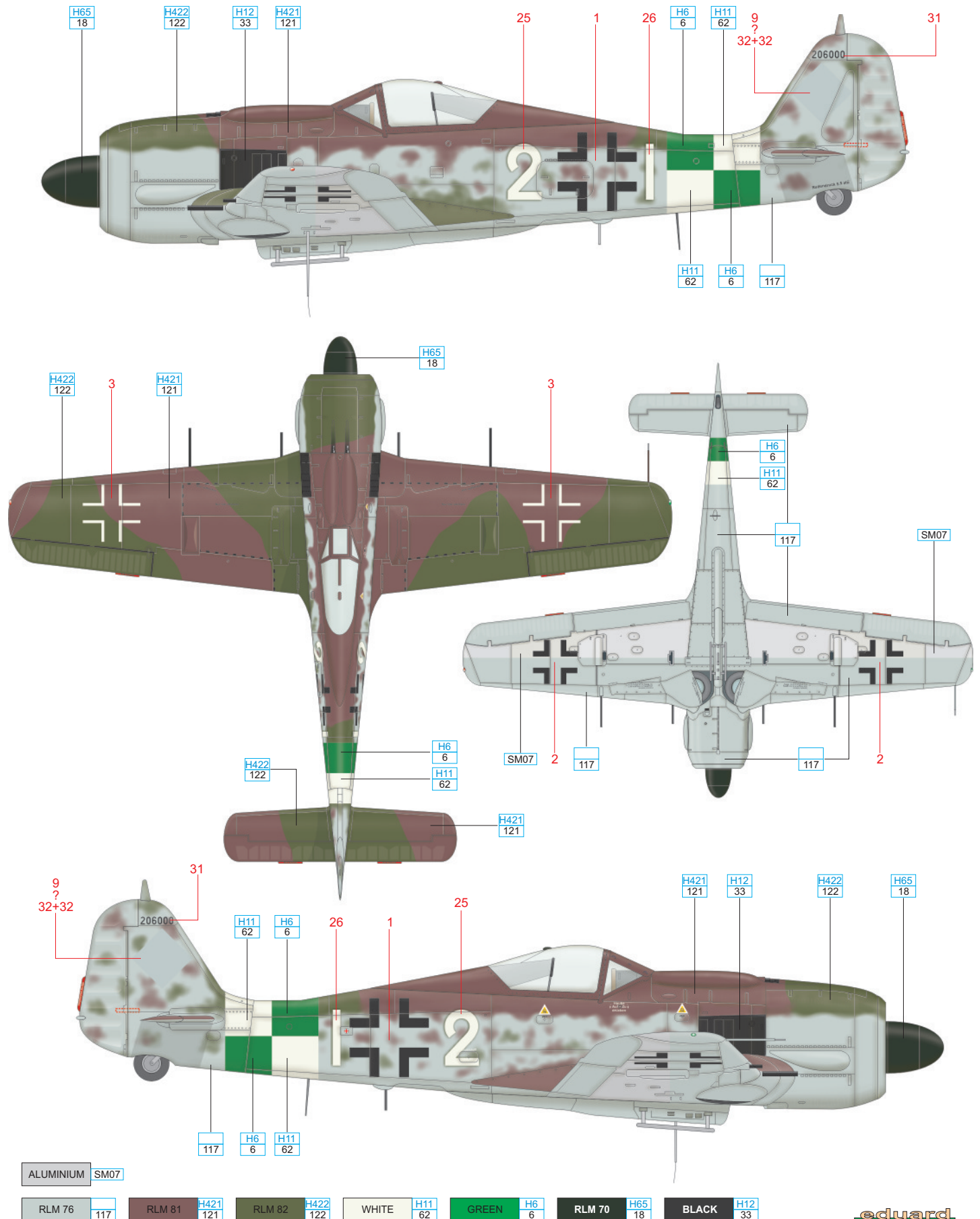




# A W.Nr. 206000, III./KG(J) 27, Wels am Wagram, Austria, May, 1945

This airplane was found by the Allies at the end of the war belly landed at Wels am Wagram airfield in Austria. The green-white checkered marking on the tail identifies this as a KG(J) 27 aircraft, and the white vertical stripe was applied on III<sup>rd</sup> Gruppe machines. The wing lower surface had the colors as delivered from the factory.

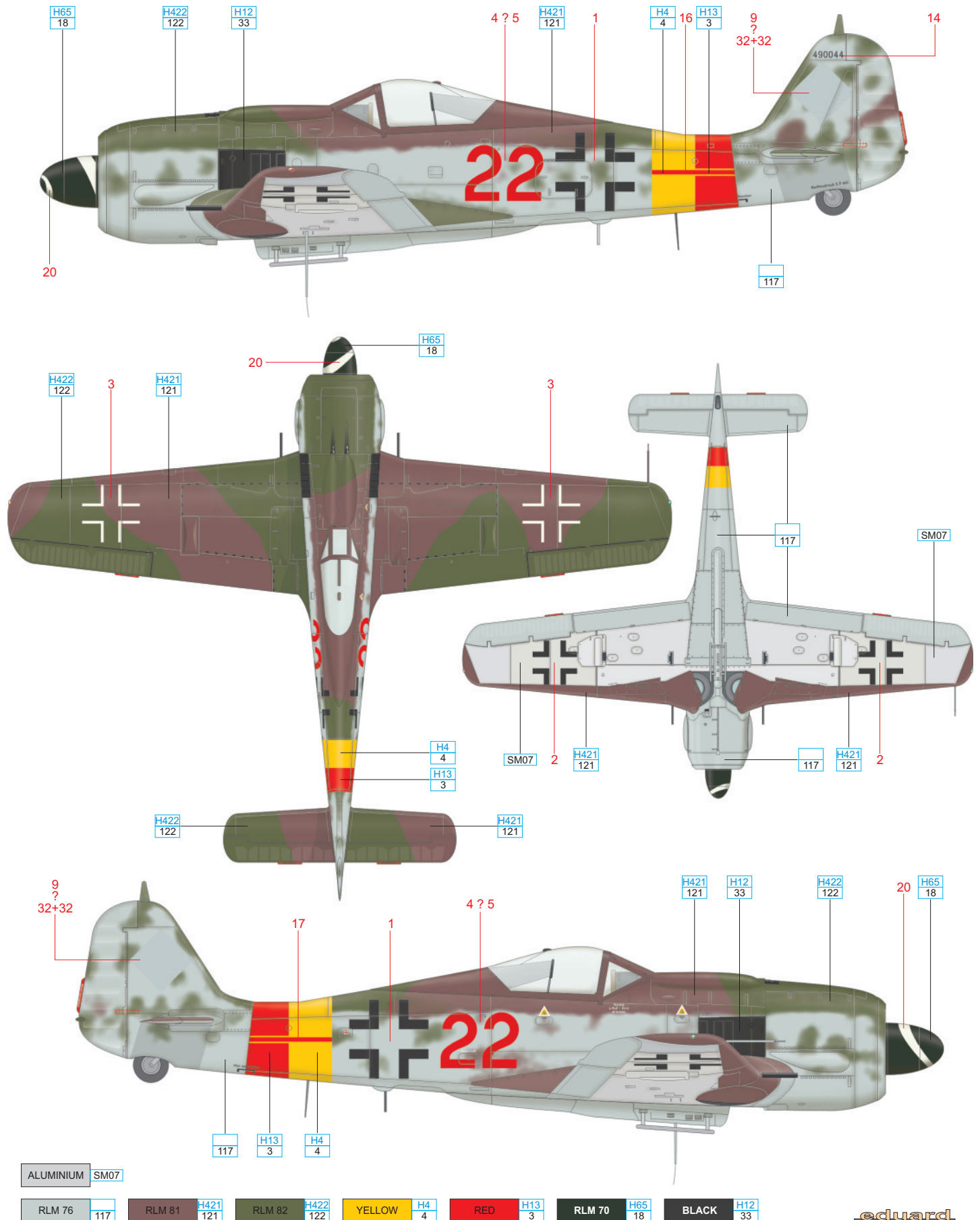
Letoun se na konci války dostal do rukou Spojenců, když jej našli havarovaný na rakouském letišti Wels am Wagram. Bílo-zelená šachovnice řadí letoun do KG(J) 27, bílý svislý proužek na zádi pak do III. Gruppe této jednotky. Spodní plochy křídla jsou v jedné z barevných podob, v níž křídla opouštěla výrobní závod.



# B W.Nr. 490044, II./JG 301, Bad Langensalza, Germany, May, 1945

One of the aircraft found by the Allies in Bad Langensalza was this A-9 from II./JG 301. The camouflage colors are RLM 81/82 on the upper surface and RLM 76 on the sides and lower surfaces. The yellow-red tail band identifies the aircraft as being attached to JG 301, while the horizontal stripe (yellow in this case) was applied on II<sup>nd</sup> Gruppe airplanes.

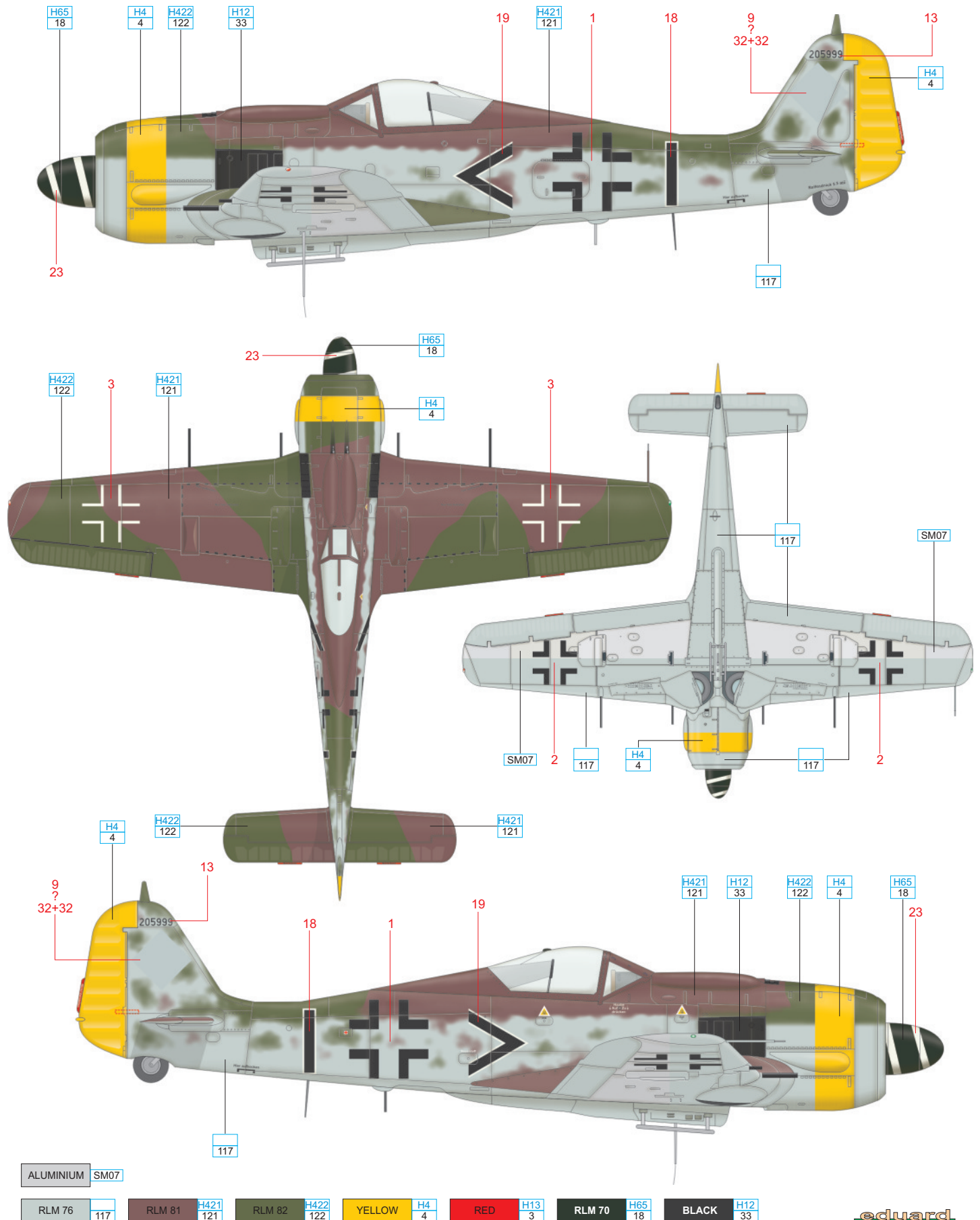
Spojenci našli tento stroj po obsazení letiště Bad Langensalza. Letoun nese kamufláž barvami RLM 81 a 82 na horních plochách, boční a spodní plochy byly nastříkány RLM 76. Červeno-žlutý pruh okolo zádě identifikoval stroje patřící do JG 301, vodorovný pruh, zde žlutý, pak letouny II. Gruppe.



# C W.Nr. 205998, Stab III./SG 10, Salzburg, Austria, May, 1945

This A-9 was built at Focke-Wulf's Cottbus factory and used by SG 10. It was found by the Allies at the end of the war in Salzburg, Austria. The camouflage consists of RLM 81, 82 and 76. The yellow stripe on the cowling denotes 4th Fliegerkorps Theatre of Operations.

Letoun vyrobený továrnou Focke-Wulf v Cottbusu používala bitevní jednotka SG 10. Konec války tento stroj zastihl na letišti v rakouském Solnohradu. Kamufláž je opět tvořena kombinací barev RLM 81, 82 a 76. Žlutý pruh na motorovém krytu nosily letouny 4. Fliegerkorps, kam SG 10 spadala.

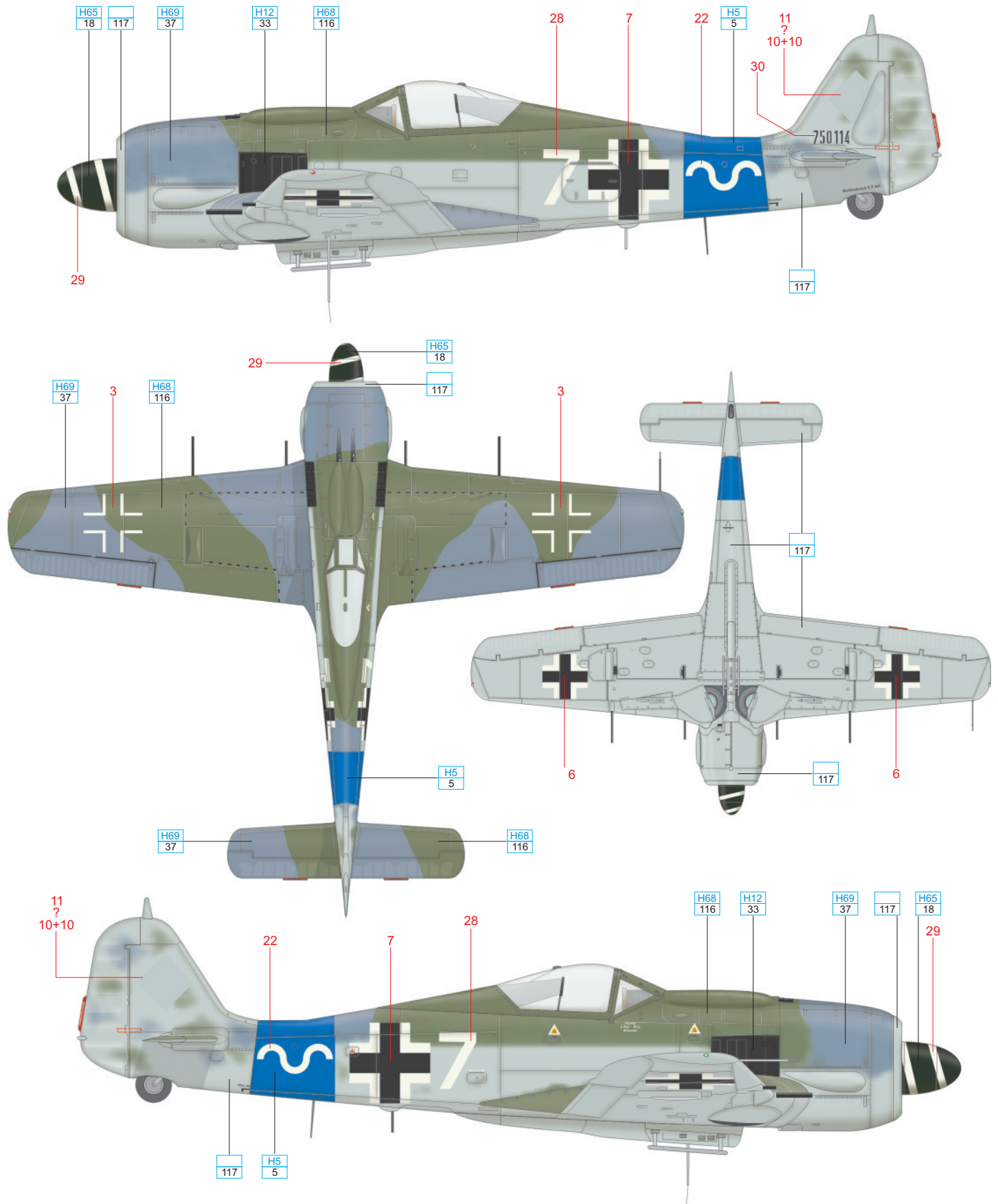




# D W.Nr. 750114, 13./JG 54, Germany, late 1944 / early 1945

This aircraft was captured by the Allies sometime in late 1944 or early 1945. The IV<sup>th</sup> Gruppe, JG 54, flew from Vörden, the Netherlands and Gardelegen, Germany. This A-9 was built at the Mimetall factory in August / September, 1944 and wore RLM 75/74 or RLM 75/83 on the upper surfaces, in all probability. The blue tail band was typical for JG 54 aircraft, and the white wavy line identified aircraft of the IV<sup>th</sup> Gruppe.

Tento stroj padl do spojeneckých rukou již na přelomu let 1944/45, kdy IV. Gruppe JG 54 působila z letišť Vörden (Nizozemí) a Gardelegen (Německo). Jedná se o stroj z produkce firmy Mimetall, který byl vyroben v srpnu/září 1944 a je pravděpodobné, že nesl na horních plochách kamufláž v barvách RLM 75/74 nebo RLM 75/83. Modrý pruh okolo zádě byl typický pro letouny JG 54, bílá vlnovka pak pro stroje ze IV. Gruppe této jednotky.



RLM 76	H65 18	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 116	BLUE	H5 5	RLM 70	H65 18	BLACK	H12 33
--------	--------	--------	--------	--------	---------	------	------	--------	--------	-------	--------





# E II./JG 301, Germany, May, 1945

Period color photo confirms that this A-9 was camouflaged in RLM 81 and 82. The fuselage sides were darkened with thin layers of these brown and green colors. The engine and fuselage gun cowls are replacement parts and were in a darker color, probably RLM 83 green. The rudder, another replacement part, retained its factory RLM 76 color. The Werk Number on the tail is not fully visible in the picture, and we are speculating 260147.

Dobová barevná fotografie této A-9 ukazuje standardní zbarvení barvami RLM 81 a 82. Boční plochy jsou ztmaveny tenkým nástřikem hnědé (81) a zelené (82) barvy. Kryt motoru a trupových zbraní jsou vyměněné a nesou tmavý nástřik, zřejmě tmavě zelenou RLM 83. Směrovka byla rovněž vyměněna a zůstala v továrním zbarvení RLM 76. W.Nr. na SOP není zcela zřetelná, jeví se jako 206147.

