

# FOCKE-WULF F.W. 190A-4



H-4000

A fines del verano de 1.941, los pilotos de caza ingleses que participaban en las operaciones de hostigamiento sobre la Francia ocupada empezaron a informar sobre la aparición de un nuevo tipo de caza alemán de elevadas características que, de momento, parecía rehuir el combate, pero, pasados algunos días, (cuando los pilotos del JG-2 "Richthofen" se familiarizaron con sus nuevas monturas), demostró que superaba ampliamente a los Spitfire V que formaban los escuadrones británicos.

De hecho, el FW-190, debido al genio del ingeniero Kurt Tank, era una máquina revolucionaria, que montaba su motor radial en un carenaje de estudiadísima aerodinámica, con un ventilador auxiliar que permitía reducir enormemente el tamaño de la toma de aire frontal (que llevaba incorporados la toma de aire del carburador y el radiador de aceite) y los tubos de escape colocados de forma que proporcionasen un notable impulso por reacción. Completaban esta obra un ala de fina línea, unos mandos muy bien armonizados que le conferían una buena maniobrabilidad a cualquier altura y velocidad y nada menos que cuatro cañones de 20 mm. y dos ametralladoras de 7,92 mm.

Tras su triunfal introducción, el FW-190 comenzó a reequipar cada vez más unidades de la caza, apareciendo en operaciones sobre Túnez, en Grecia, en el inmenso frente ruso, si bien la prioridad fue para el JG-2 y JG-26 asignados a la zona del Canal de la Mancha, donde cubrieron la retirada de los cruceros "Scharnhorst", "Gneisenau" y "Prinz Eugen", y se enfrentaron a las primeras Fortalezas Volantes americanas, que luego volvieron a encontrarlo sobre Alemania. Se construyeron más de 20.000. Uno de sus cometidos más espectaculares fueron los raids de cazabombardeo sobre las ciudades de la costa Sur de Inglaterra, volando a ras de agua para no ser detectados por el radar y escapando de los Spitfire gracias a su velocidad. Hasta que no entró en servicio el Typhoon no fue posible atajar esta amenaza.

## CARACTERISTICAS

Envergadura: 10,52 m.	Velocidad máx.: 650 km/h.
Longitud: 8,95 m.	Techo práctico: 11.400 m.
Altura: 3,96 m.	Radio de acción: 800 km.

Motor: BMW 801D-2 de 1700 HP al despegue.

Armamento: cuatro cañones de 20 mm. MG-151/20 y dos MG-17 de 7,92 mm. Los cazabombarderos podían llevar hasta 1.000 kg. de bombas y no montaban los dos cañones exteriores.

## Modelos representados:

"7 amarillo", aparato perteneciente al 9/JG 2 con base en Cherburgo (Francia), en julio de 1.942.

## Pintura:

Alas: gris noche y gris mar por encima, azul cielo por debajo.  
Fuselaje: gris noche y gris mar por encima, lateralmente moteado en gris verdoso.

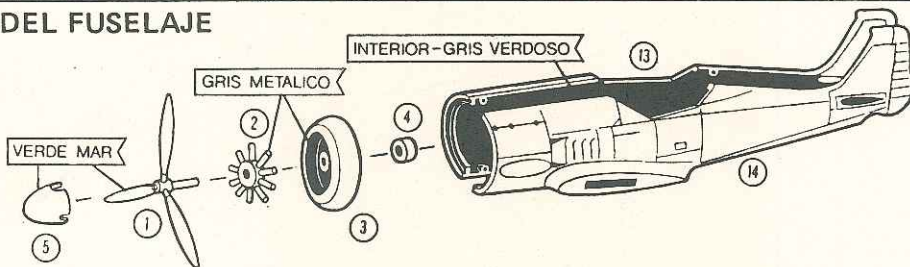
"L rojo": aparato perteneciente al 5/SG 1 (unidad de asalto), con base en Deblin (Polonia) 1.943.

## Pintura:

Alas: verde mar y gris verdoso por encima, azul cielo debajo.  
Fuselaje: verde mar y gris verdoso por encima, azul cielo lateralmente y debajo moteado gris verdoso.

LA ESCALA DE ESTE MODELO ES DE 1/72

## 1 MONTAJE DEL FUSELAJE

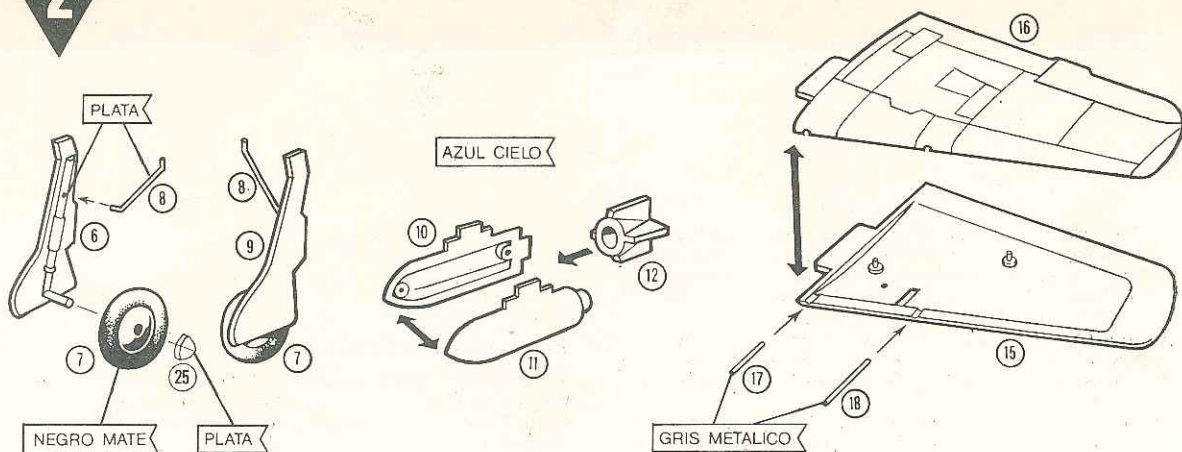


### INSTRUCCIONES DE MONTAJE

- 1 - Pegar el ventilador 2 y el buje 5 a la hélice 1.
- 2 - Introducir el eje de 1 en el motor 3 y pegar 4 a su extremo.
- 3 - Pegar las mitades del fuselaje 13 y 14 entre sí.
- 4 - Pegar 3 al fuselaje.

## 2

### MONTAJE DE ALAS Y ACCESORIOS

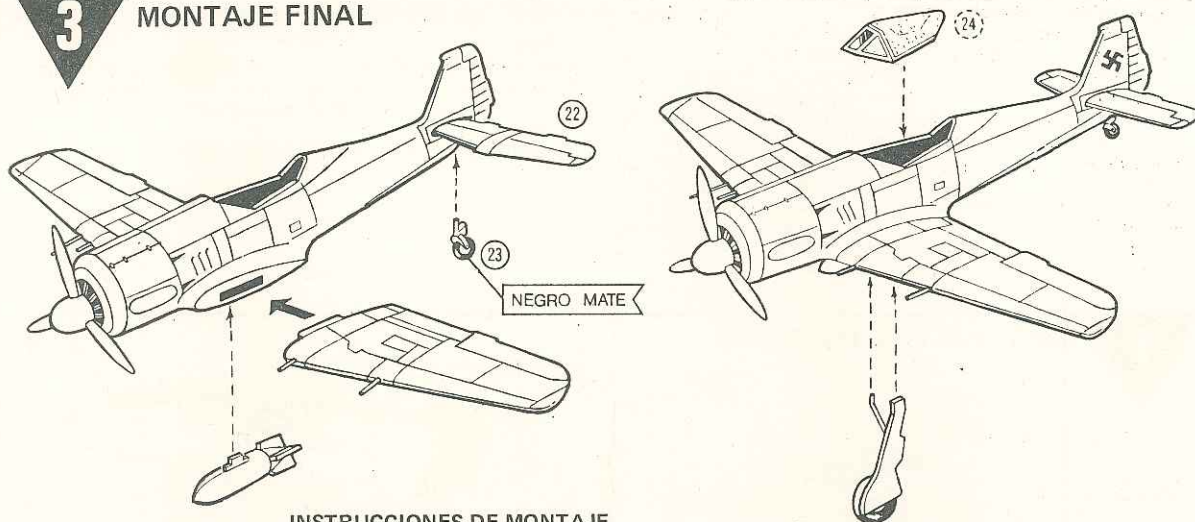


#### INSTRUCCIONES DE MONTAJE

- 1 - Pegar un tirante 8 a la pata 6 y otro a la 9.
- 2 - Colocar una rueda 7 en el eje de cada pata.
- 3 - Pegar un fiador 25 al extremo de cada eje.
- 4 - Montar la bomba pegando 10, 11 y 12 entre sí.
- 5 - Pegar la semiala 15 a la 16 y la 19 a la 20.
- 6 - Pegar los cañones 17 y 18 en su lugar (si se desea realizar la versión de asalto no deben montarse los cañones exteriores).

## 3

### MONTAJE FINAL



#### INSTRUCCIONES DE MONTAJE

- 1 - Pegar las alas al fuselaje.
- 2 - Pegar la cola al fuselaje, según se ilustra.
- 3 - Pegar la cabina en su lugar.
- 4 - Pegar la rueda de cola 23 en su lugar.
- 5 - (OPCIONAL) pegar la bomba en su lugar.
- 6 - (OPCIONAL) pegar las patas del tren al ala, cuidando de que tanto el extremo de la pata como el del tensor queden firmemente encajados en sus correspondientes orificios.