



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT FOCKE-WULF Fw 190A-8/F-8

Germany's first radial-engined monoplane fighter, the powerful Focke-Wulf Fw 190 ranks as one of the most outstanding combat aircraft to be produced during the Second World War. It was designed to supplement the Messerschmitt Bf 109 in Luftwaffe service and it performed successfully both as a fighter and as a ground-attack aircraft. The prototype first flew in June 1939 and early production examples reached French-based units in the Autumn of 1941. These were known as Fw 190A-1s, the engine being a 1,660 h.p. BMW 801C. The A-Series remained in production throughout the war with improvements and modifications being incorporated to form new variants such as the A-3, A-4, A-5, etc. The Fw 190A-8, one of the subjects of this kit, was the final production version of the A-series and saw widespread service in Europe and Russia. It had an armament of

two MG 131 machine guns above the engine cowling and four MG 151s in the wings with provision for a centreline fuel tank or an ETC 501 bomb-rack. The need for an efficient close-support aircraft, chiefly on the Eastern Front, saw the development of the F-series late in 1942. The F-8 was similar in appearance to the A-8 but featured a bulged hood, no outer wing guns and bomb racks beneath the wings and fuselage. Of the 20,000 Fw 190s built during the war, some 950 were F series aircraft. A further development was the Fw 190G which was an extended range fighter-bomber capable of carrying a maximum of 1,000 kg of bombs on a rack beneath the fuselage and having the armament limited to two MG 151s in the wing roots.

Fw 190A-8 performance: maximum speed, 402 m.p.h. at 18,045ft, service ceiling 33,800 ft, range 497 miles at 298 m.p.h. Engine, one 1,700 h.p. BMW 801D-2 radial.

Le premier chasseur monoplane allemand à moteur en étoile, le puissant Fw 190, est classé comme l'un des plus remarquables appareils de combat produits au cours de la Seconde Guerre Mondiale. Il fut conçu pour compléter le Messerschmitt Bf 109 au service de la Luftwaffe et il devait accomplir d'excellentes performances, tant comme chasseur que comme appareil d'attaque au sol. Le prototype vola pour la première fois en juin 1939 et les exemplaires de début de production arrivèrent dans les unités basées en France à l'automne de 1941. Ils étaient connus comme les Fw 190A-1s, leur moteur étant un BMW 801C de 1,660 CV. La Série-A continua à être produite tout au long de la guerre, des améliorations et des modifications étant ajoutées en vue de former des nouvelles variantes telles que A-3, A-4, A-5, etc. Le Fw 190A-8, un des sujets de cet ensemble, était la version de la production finale de la série-A et fut largement utilisé en Europe et en Russie. Il disposait d'un armement de deux mitrailleuses MG 131 au-dessus du capot du moteur et de quatre MG 151 dans les ailes, avec un espace prévu

pour un réservoir de combustible central ou un lance-bombes ETC 501. Le besoin d'un appareil de soutien rapproché efficace, principalement sur le Front Est, suscita la mise au point de la série-F vers la fin de 1942. Le F-8 était similaire en apparence au A-8 mais présentait un habitacle bombé, et ne disposait ni de lance-bombes ni de mitrailleuses extérieures latérales sous les ailes et le fuselage. Sur les 20.000 Fw 190 construits au cours de la guerre, quelque 950 étaient des appareils de série F. Un développement supplémentaire fut le Fw 190G, lequel était un chasseur-bombardier d'une portée plus étendue pouvant transporter un maximum de 1.000 kg de bombes dans un lance-bombes sous le fuselage, et dont l'armement se limitait à deux MG 151 aux bases des ailes.

Performance du Fw 190A-8: vitesse maximum, 650 km/h à 5500m; plafond: 10.300 m. portée 800 km à 480 km/h. Moteur 1 BMW 801D-2 en étoile, de 1.700 CV.

Der erste sternmotorgetriebene deutsche Jagdeindecker war die Focke-Wulf Fw 190, die zu den besten und leistungsstärksten, im 2. Weltkrieg gebauten Jagdflugzeugen zählt. Die Fw 190 wurde neben der Bf 109 als Ergänzung des Typeninventars der Luftwaffe entwickelt und bewährte sich ebenso als Jäger wie Jabo und Schlachtflugzeug ausgezeichnet. Der erste Prototyp flog noch vor Kriegsbeginn im Juni 1939. Die ersten Serienflugzeuge kamen zu den in Frankreich stationierten Jagdverbänden im Herbst 1941. Diese ersten A-1-Maschinen flogen mit dem 1.660 PS starken 14-Zylinder-Doppelsternmotor BMW 801C. Die verschiedenen A-Serien blieben bis Kriegsende in Fertigung, verbesserte Varianten waren dabei u.a. die A-3, A-4, A-5 usw. Unser Bausatzmodell, die A-8, war die letzte A-Baureihe und kam überall in Europa und im Osten zahlreich zum Einsatz. Als Bewaffnung hatte sie 2 MG 131 (13 mm) in der oberen Motorverkleidung und 4 MG 151/20

(20 mm) in den Tragflächen, dazu ein Rumpf-ETC 501, an dem wahlweise Bomben oder ein Abwurfbehälter angehängt wurden. Der Bedarf an wirkungsvollen Schlachtflugzeugen, vor allem an der Ostfront, führte zur Entwicklung der F-Serien, etwa ab Ende 1942. Im wesentlichen baugleich mit der A-8, unterscheidet man die F-8 u.a. durch die gewölbte Kabinenhaube, die fehlenden Flügel-MG's, für die Bomben-ETC's unter Rumpf und Flächen zum Einbau kamen. Von den mehr als 20.000 insgesamt gebauten Fw 190 waren etwa 950 F-Serienmaschinen. Eine weitere Entwicklung stellte die Fw 190G dar, die als Langstrecken-Jabo bis zu 1.000 kg Bomben am Rumpf-ETC schleppen konnte und lediglich 2 MG 151/20 in den Flügelwurzeln hatte.

Technische Daten Fw 190A-8: Höchstgeschwindigkeit ca. 650 kmh in etwa 5,5 km Höhe, Gipfelhöhe rund 10.300 m, Reichweite 800 km bei Marschgeschwindigkeit von ca. 480 kmh. Triebwerk: 1 14 Zylinder-Doppelsternmotor BMW 801D-2 von 1.700 Start-PS.

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. It is advisable for such items as figures, interior details and all small parts to be painted before assembly, using colour guide for reference. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered. Assemble in number sequence. IF DISPLAY STAND IS TO BE USED CUT AWAY WALL OF PLASTIC FROM STAND SLOT IN FUSELAGE UNDERSIDE.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé de bien étudier les dessins et d'essayer les assemblages avant de les coller. Pour les petites pièces, les figures et les détails de l'intérieur, il est conseillé de les peindre avant de les assembler et de se référer au guide des coloris. Les pièces doivent être semblables au dessin, et toutes les adhérences de moulage doivent être enlevées avant l'assemblage. Toutes les pièces sont numérotées. Elles doivent être assemblées en respectant leur ordre numérique. SI LE SUPPORT EST UTILISÉ, DÉCOUPER LE DESSOUS DU FUSELAGE POUR Y PLACER L'ENTAILLE DU BRAS DU SUPPORT.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Kleine Bauteile, wie Figuren, Innendetails usw. vor Montage fertig bemalen, dazu Farbhinweise beachten. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilenummerierung. BEI VERWENDUNG DES MODELLSTÄNDERS VOR DEM RUMPFZUSAMMENBAU STÄNDERSCHLITZ (VORGEPRÄGT!) AUSSCHNEIDEN UND GENAU EINPASSEN.

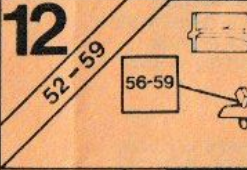
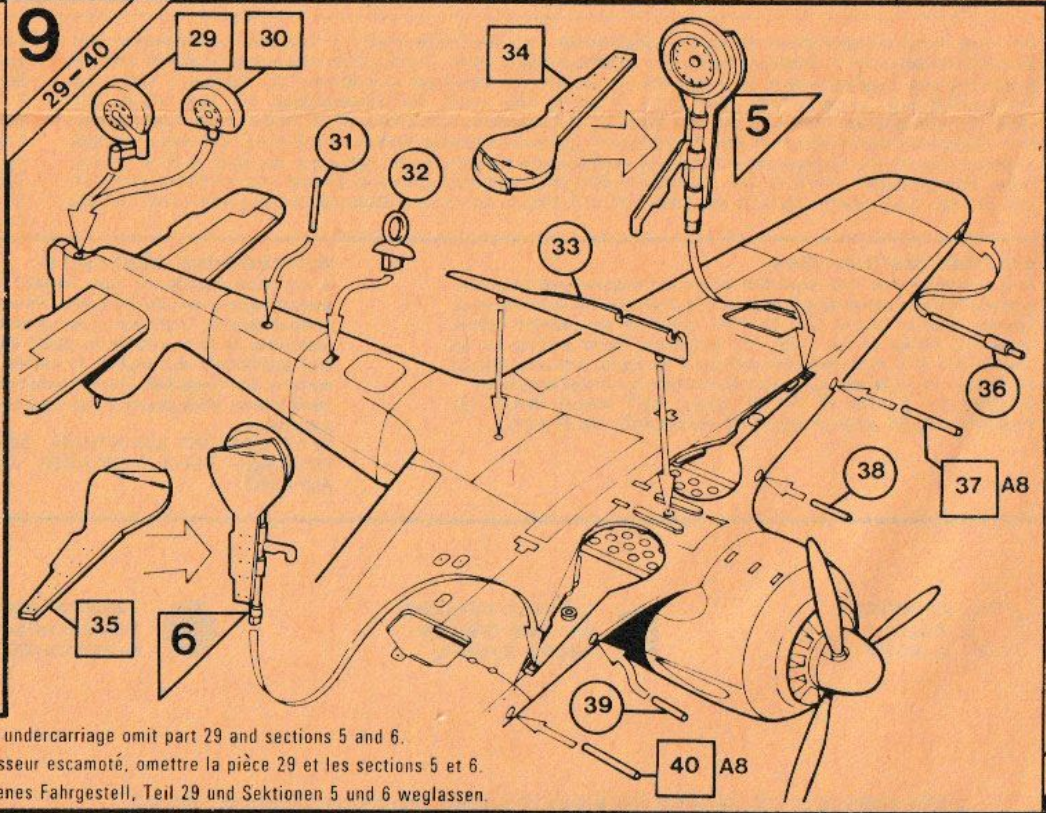
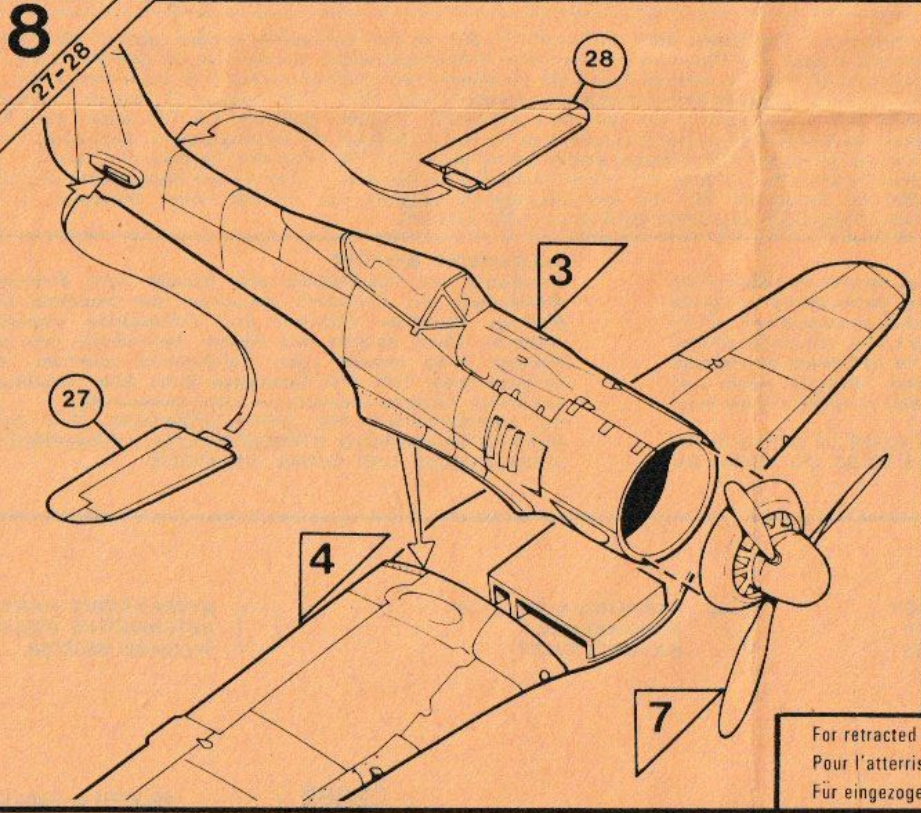
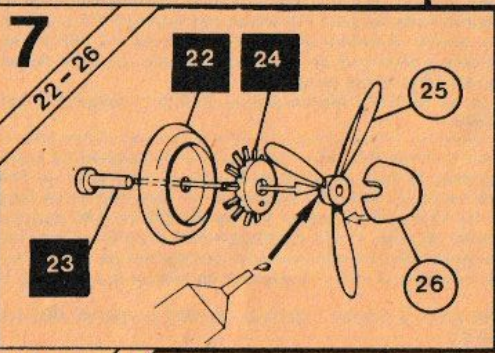
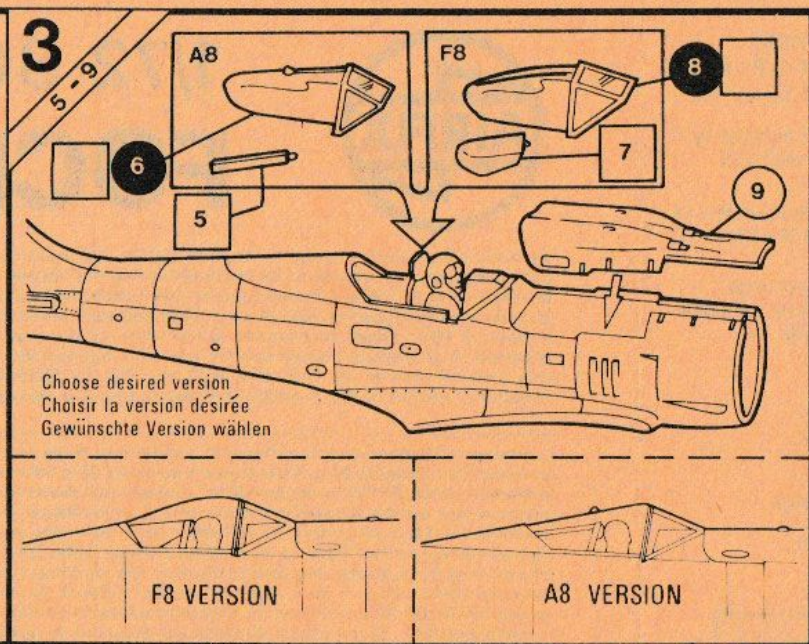
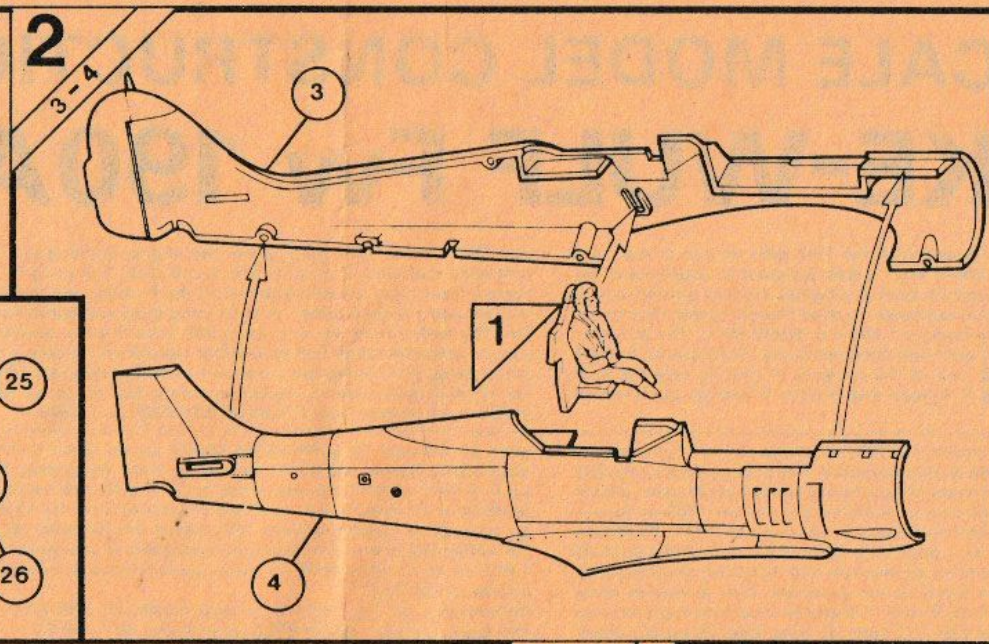
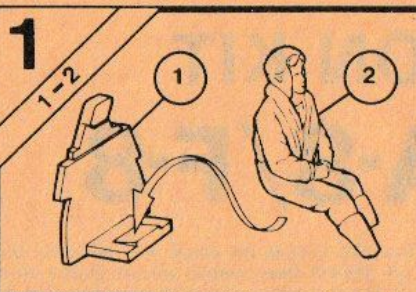
 CEMENT
COLLE
KLEBEN

 DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN

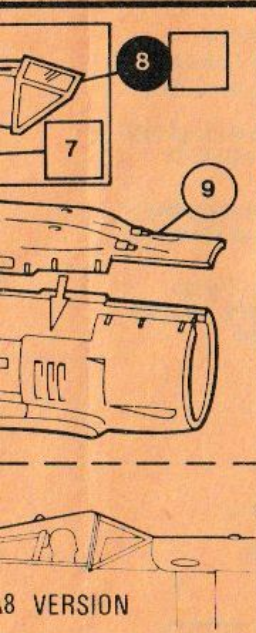
 TRANSPARENCY
TRANSPARENT
KLARSICHTTEIL

 ASSEMBLED SECTION
ASSEMBLAGE
BAUABSCHNITT

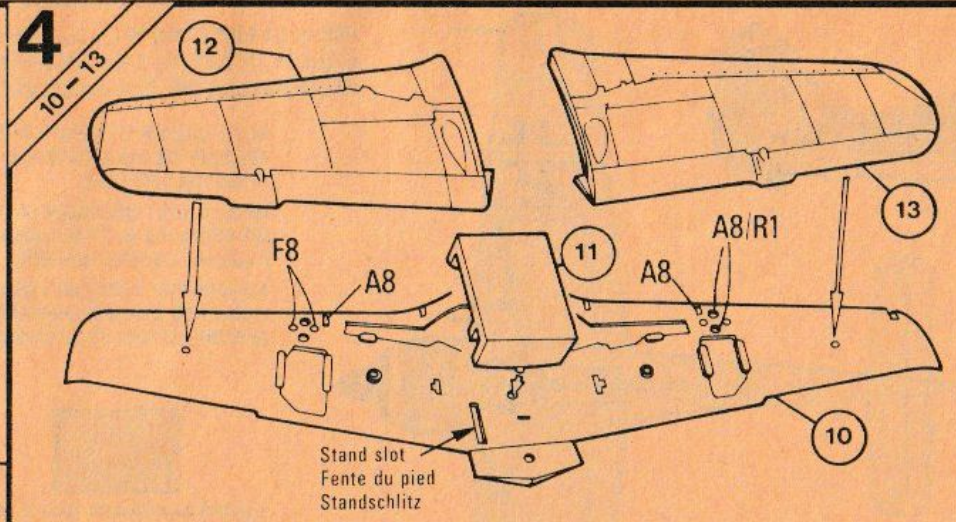
 ALTERNATIVE PARTS
ALTERNATIVE PIECE
WECHSELBAUTEIL



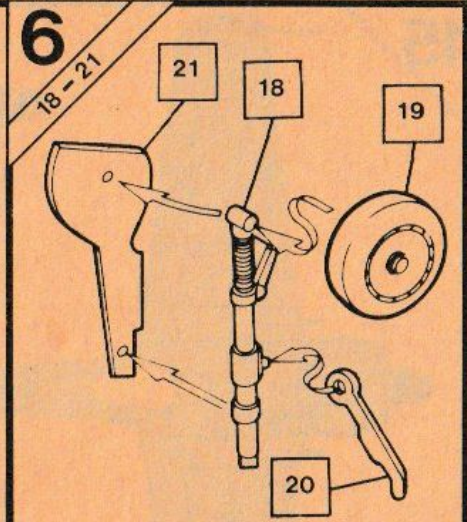
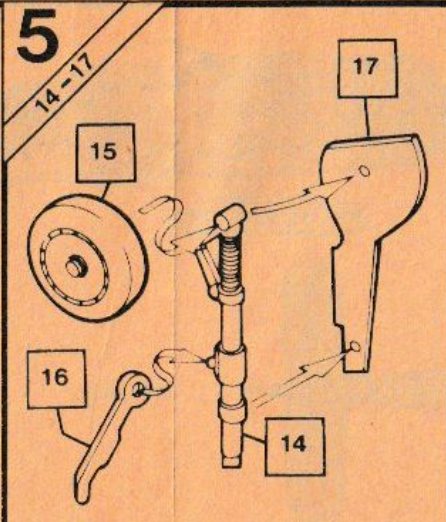
For retracted undercarriage omit part 29 and sections 5 and 6.
Pour l'atterrisseur escamoté, omettre la pièce 29 et les sections 5 et 6.
Für eingezogenes Fahrgestell, Teil 29 und Sektionen 5 und 6 weglassen.



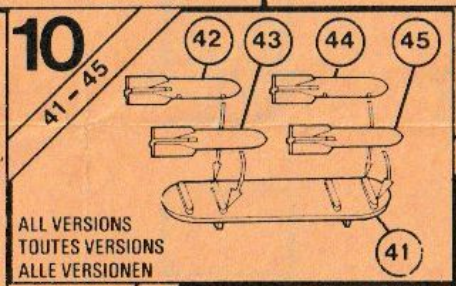
8 VERSION



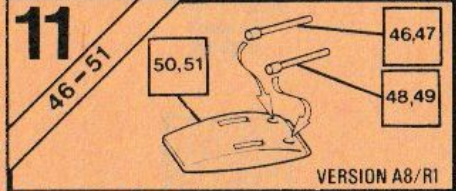
Refer to section 14 and open up holes required, for chosen F8 or A8 version, or stand slot.
 Se reporter à la section 14 et ouvrir les trous nécessaires, pour la version choisie F8 ou A8, ou bien la fente du pied.
 Siehe Sektion 14 und gewünschte Löcher öffnen, für gewählte F8 oder A8 Version, oder Standschlitz.



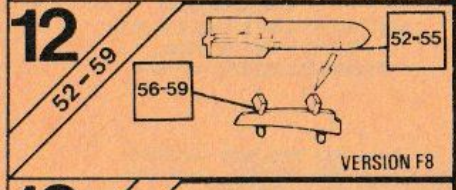
For lowered undercarriage omit parts 30, 34, 35, see section 9.
 Pour l'atterrisseur abaissé, omettre les pièces 30, 34, 35. Voir la section 9.
 Für ausgefahrenes Fahrgestell, Teile 30, 34, 35 weglassen - siehe Sektion 9.



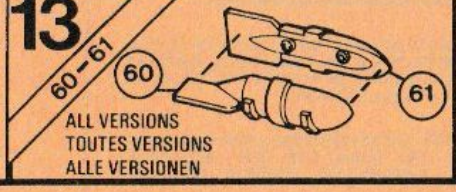
ALL VERSIONS
 TOUTES VERSIONS
 ALLE VERSIONEN



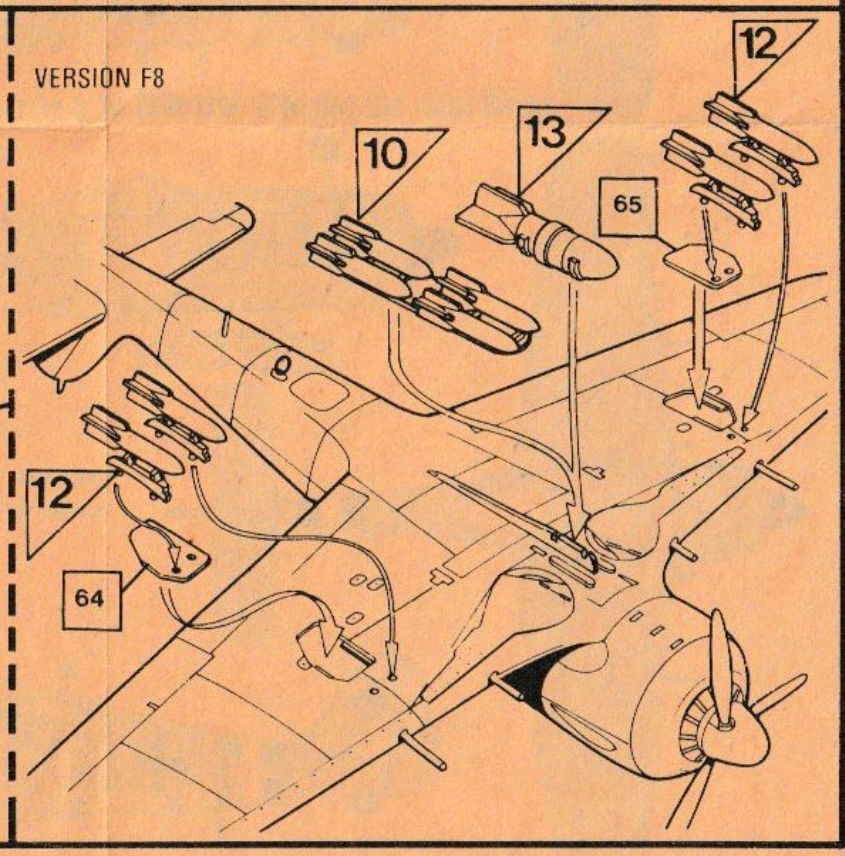
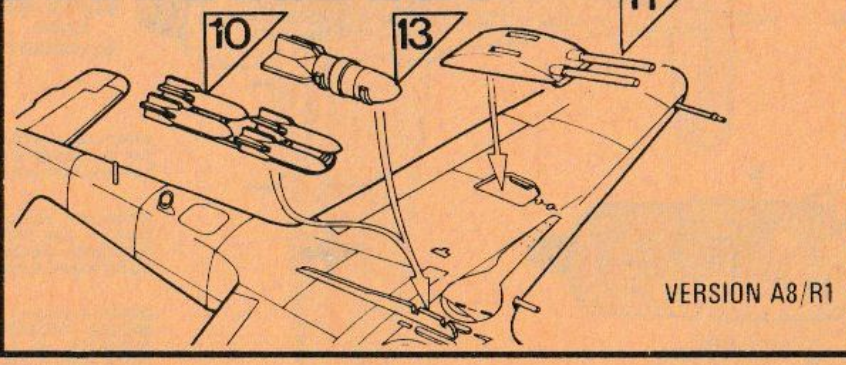
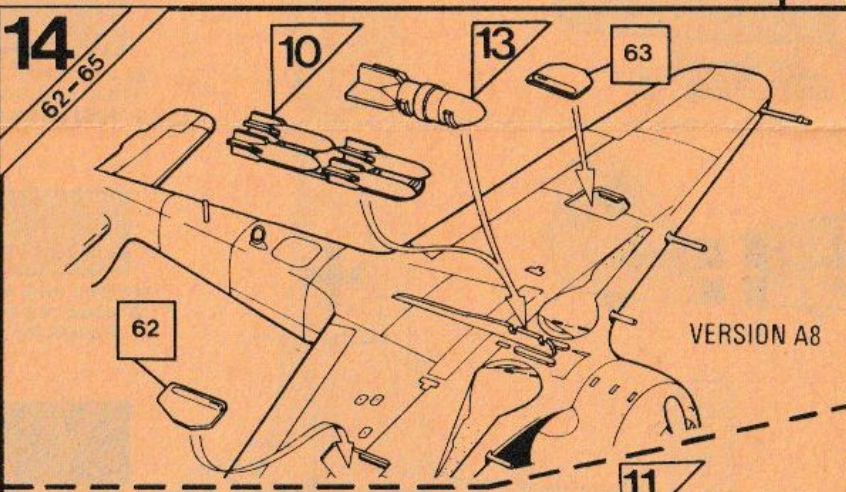
VERSION A8/R1

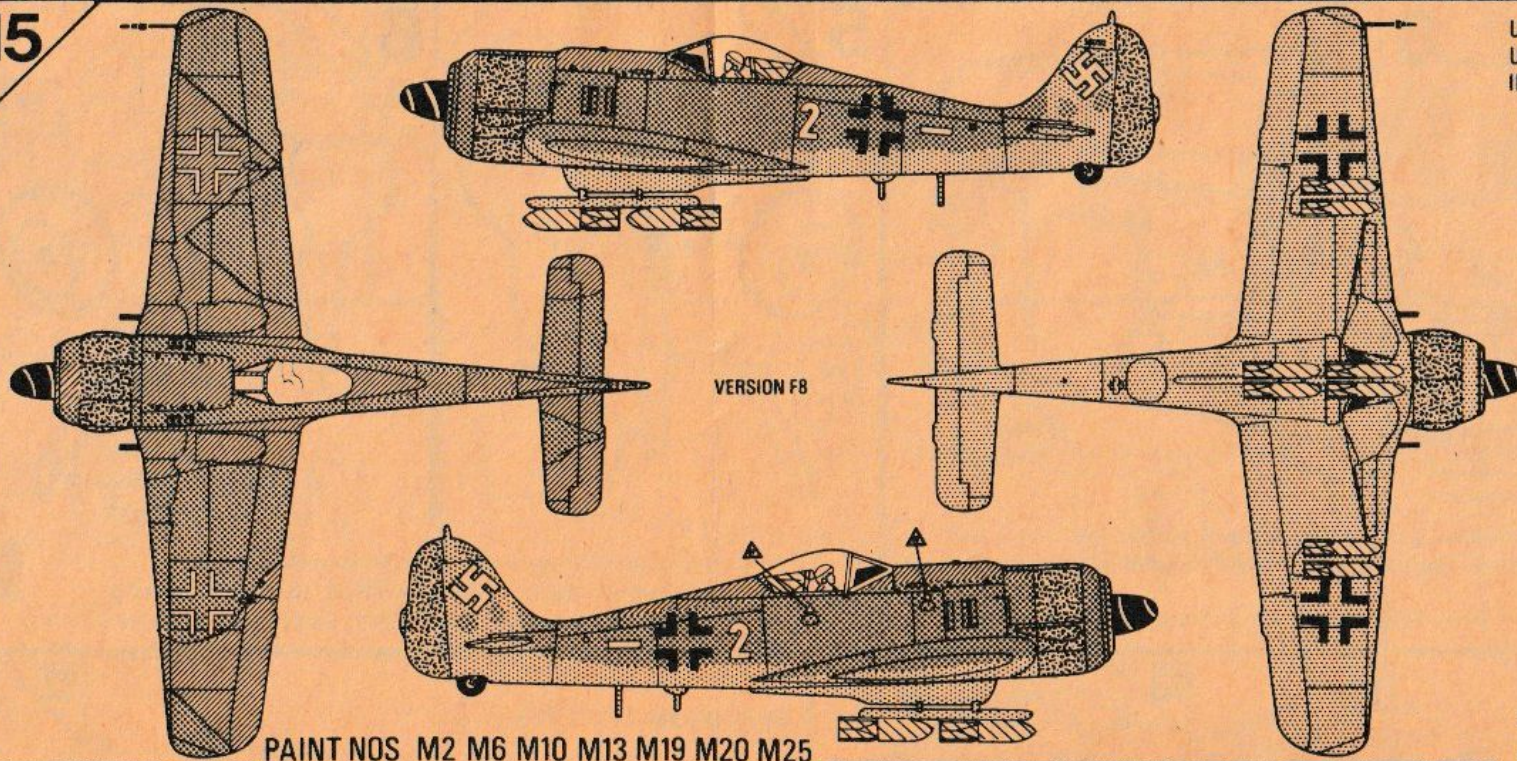


VERSION F8



ALL VERSIONS
 TOUTES VERSIONS
 ALLE VERSIONEN





PAINT NOS M2 M6 M10 M13 M19 M20 M25

VERSION F8

VERSION A8
VERSION A8/R1

USE IN CONJUNCTION WITH BOX ARTWORK
UTILISER EN SUIVANT L'ILLUSTRATION SUR LA BOITE
IN VERBINDUNG MIT DEM DECKELBILD BEACHTEN

NOTE: COLOUR M13 SHOULD BE BLENDED INTO
COLOURS M2 AND M25 TO GIVE MOTTLED
EFFECT ON FUSELAGE.

NOTE: IL FAUT MÉLANGER LA COULEUR M13 ET
LES COULEURS M2 ET M25 AFIN DE DONNER AU
FUSELAGE UN EFFET MARBRÉ.

ANMERKUNG: FARBE M13 SOLLTE IN DIE
FARBEN M2 UND M25 EINBLENDEN, UM EINEN
SPRENKELEFFEKT ZU BEKOMMEN.



LIGHT AIRCRAFT GREY M13
GRIS AVION CLAIR
LICHT-FLUGZEUGGRAU



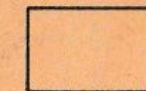
SLATE GREY M2
GRIS ARDOISE
SCHIEFERGRAU



LIGHT BLUE M25
BLEU CLAIR
HELLBLAU



SIGNAL RED M19
ROUGE SIGNAL
SIGNALROT



WHITE M10
BLANC
WEISS



BLACK M6
NOIR
SCHWARZ



AIRCRAFT GREY/GREEN M20
GRIS/VERT AVION
FLUGZEUGGRAU/GRÜN

APPLY TRANSFERS. SEPARATE INTO REQUIRED SUBJECTS
DIP IN WARM WATER FOR A FEW SECONDS. SLIDE OFF
BACKING INTO POSITION SHOWN IN ILLUSTRATION.

APPLIQUER LES DÉCALCOMANIES. DÉCOUPER LES SUJETS
VOULUS. LES TREMPER DANS DE L'EAU TIÈDE PENDANT
QUELQUES SECONDES. METTRE EN PLACE ET DÉCOLLER LE
DOS COMME LE MONTRE L'ILLUSTRATION.

DEKALS AUSSORTIEREN. EINIGE SEKUNDEN LANG IN WARMES
WASSER TAUCHEN UND DANN VON DER UNTERLAGE
HERUNTER IN DIE GEWÜNSCHTE POSITION SCHIEBEN
(SIEHE ABBILDUNG).