



Ve druhé polovině druhé světové války patřily Focke-Wulfy Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Würger, jak byly Fw 190 přezdívány, plnily v řadě verzí, které postupně vznikly, velmi širokou škálu úkolů.

Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, těžce vyzbrojený stroj. Ne snadný vývoj tohoto letounu začal v roce 1938 na základě specifikací Technisches Amt RLM. První prototyp vzletl 1. června 1939 a po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k před sériové verzi Fw 190A-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 ovšem odhalily takové množství nedostatků, že RLM téměř zastavil další vývoj. Nicméně, na doporučení personálu zkušební jednotky, dostal konstruktivní tým vedený Kurtem Tankem ještě jednu šanci. Po provedení více než padesáti změn na draku letounu vydalo nakonec RLM povolení k zařazení Fw 190 do řadové služby u jednotek Luftwaffe.

První verze, první ztráta

Luftwaffe převzala v červnu 1941 první ze stovky objednaných sériových Fw 190A-1, vyzbrojených čtyřmi kulomety MG 17 ráže 7,9 mm a v září 1941 jimi již byla vyzbrojena celá II./JG 26 na západní frontě. Příchod nových stíhaček změnil situaci ve vzdušných bojích, neboť Fw 190A-1 výkonnostně převyšovaly nejen Hurricane, ale také modernější Spitfire. Nebyly ale nepřemožitelné. Prvním Fw 190 ztraceným v boji se stal letoun Fw 190A-1 (v. č. 0028), pilotovaný velitelem II./JG26 Walterem Adolphem. Byl sestřelen 18. září 1941 a zahynul.

V listopadu 1941 byla zahájena výroba další verze, Fw 190A-2, poháněné motorem BMW 801C-2 a vyzbrojené dvěma kulomety MG 17 a dvěma kanóny MG FF ráže 20 mm v křídlech. Část této série měla také přídatné kanóny MG FF ráže 20 mm, čímž se vyzbroj dostávala na pozdější vysoký a velmi účinný standard. K významné změně došlo na jaře 1942, kdy již byl k dispozici výkonnější motor BMW 801D-2, jehož montáž dala vzniknout verzi Fw 190A-3. V červenci pak výroba plynule přešla na zlepšenou verzi A-4. Obě tyto verze 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.

Masová produkce

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 1878 strojů, což byl oproti 224 kusům vyrobeným v roce 1941 značný pokrok. 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 190F. V červenci bylo k dispozici nové, zesílené křídlo, v němž byly na vnější pozici instalovány kanóny MG 151/20 místo MG FF. Instalace tohoto křídla dala vzniknout verzi Fw 190A-6.

Další změnou na výrobních linkách byla verze A-7, v únoru 1944 pak vedly další úpravy ke vzniku Fw 190A-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 vyrobena ve variantě A-8/R2 a A-8/R8, vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křidel, a přídatným pancéřováním pilotního prostoru a překrytu kabiny.

Vrchol hvězdicových verzí

Poslední sériově vyráběnou stíhací verzí s motorem BMW 801 byla v roce 1945 verze Fw 190A-9, vybavená motorem BMW 801TS o maximálním výkonu 1470 kW (2000 k). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních Fw 190F. Tyto stroje měly vyzbroj v křídle redukován na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách a stroje disponovaly širokou škálou podvěsné vyzbroje pro útoky na pozemní cíle, 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, která byla jednotkám Luftwaffe dodávána od srpna 1944. Fw 190D vznikl instalací řadového motoru Jumo 213A-1 do upraveného draku Fw 190A-8.

Ochránce Říše

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 a jako těžké stíhací stroje s impozantní vyzbrojí získávaly od roku 1943 na významu v jednotkách protivzdušné obrany Říše, kde se uplatnily v bojích proti přívalu spojeneckých bombardérů. V této roli byla významná především verze A-8 a její pancéřovaná varianta A8/R2. Tyto stroje byly se svou zesílenou vyzbrojí pro spojenecké bombardéry skutečně vražedné. Od druhé poloviny roku 1944 ovšem jejich hrozbu stále úspěšněji eliminovaly doprovodné stíhačky P-47D Thunderbolt a především vynikající P-51D Mustang.

Tato stavebnice: Fw 190A-7

Vyzbroj Fw 190 byla jednou z oblastí neustálého vývoje. Zesílené křídlo verze F-6 dostalo na vnější pozici kanóny MG 151/20 místo předchozích MG FF, další změna pak postihla trupové kulometry. Původní MG 17 vystřídaly MG 131 ráže 13 mm, čímž došlo ke sjednocení vyzbroje s provedením A-5/U7. Vzhledem k větším rozměrům nových kulometů byly na hřbetu trupu vytvořeny podélné výstupky kapotáže. Zároveň byl dosavadní zaměřovač Revi C/12D nahrazen novějším typem 16B.

Všechny tyto změny vedly k novému označení A-7, další se týkaly instalace zesílených ráfků kol hlavního podvozku (jako na verzích řady F) a závěsníku ETC 501, který byl uzpůsoben také k nesení přídatné nádrže o objemu 300 l.

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 započítím 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.

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

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE

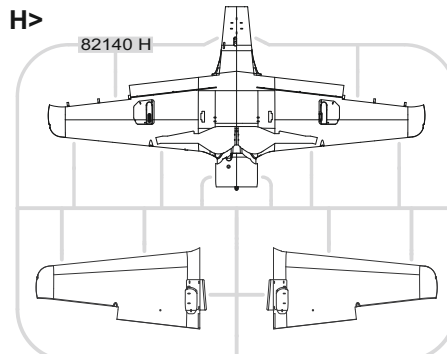
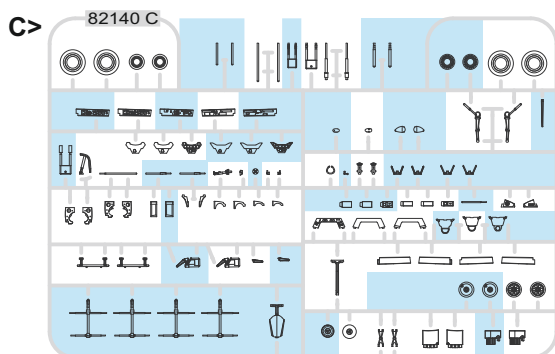
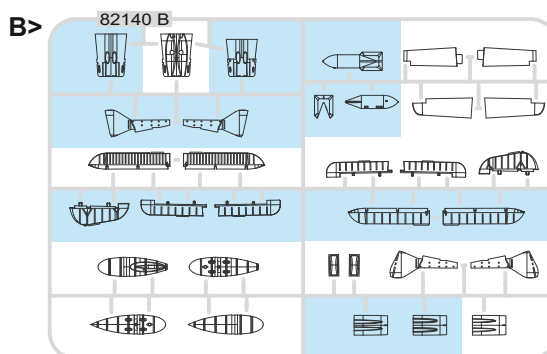
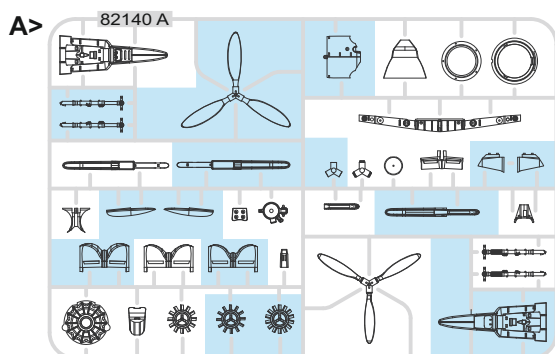
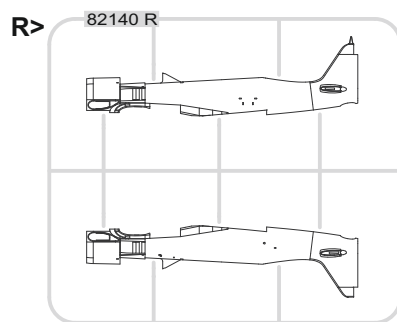
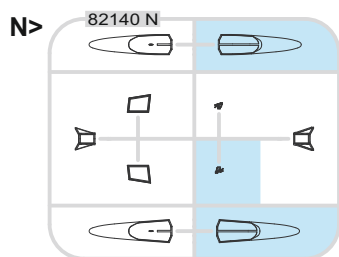
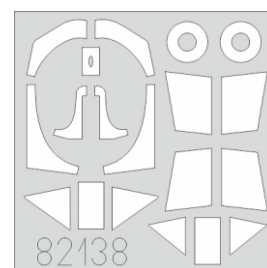


PIÈCES

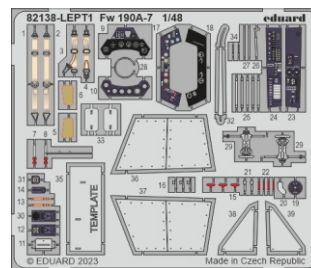


部品

PLASTIC PARTS

eduard
MASK

PE - 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



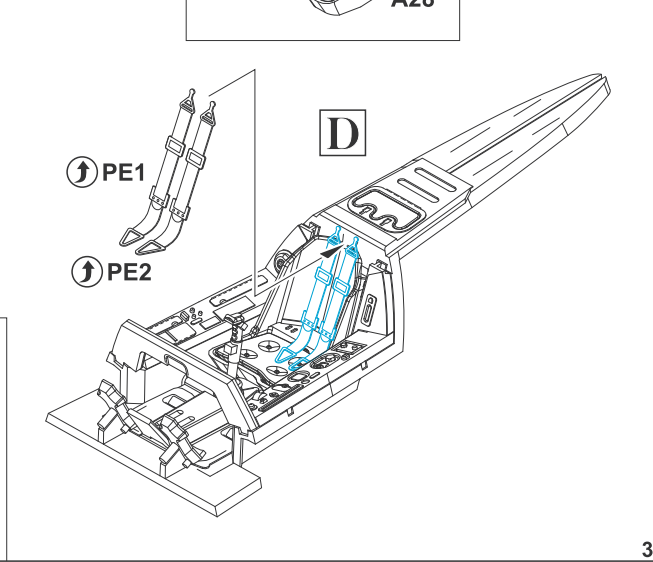
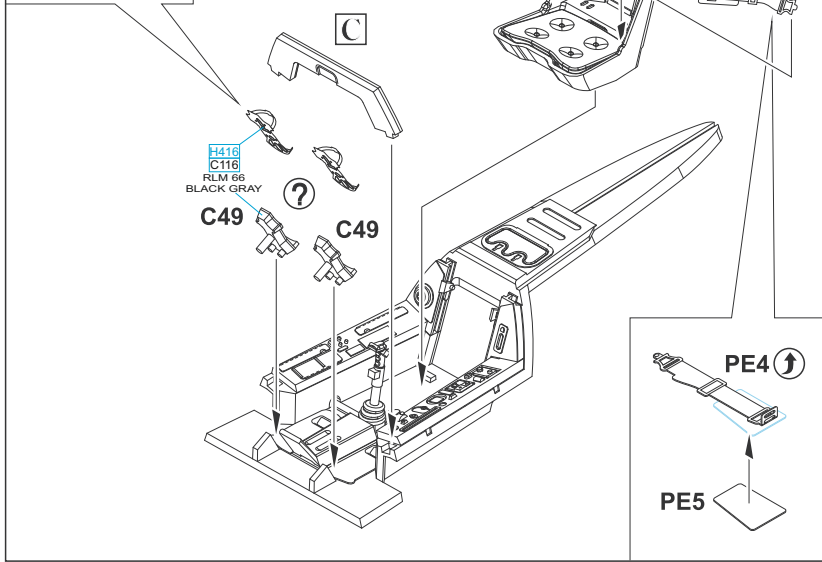
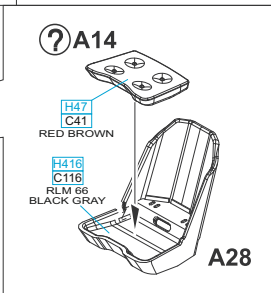
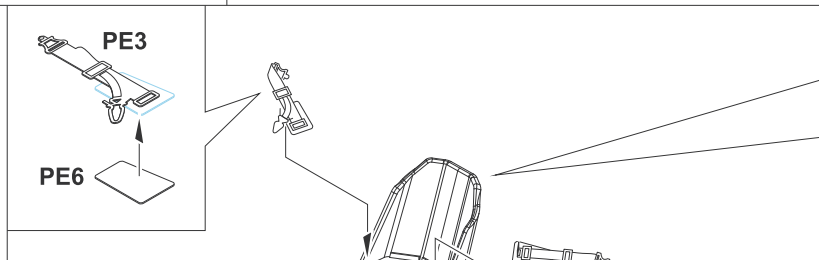
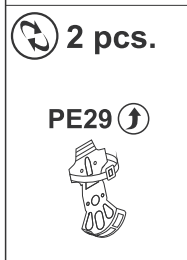
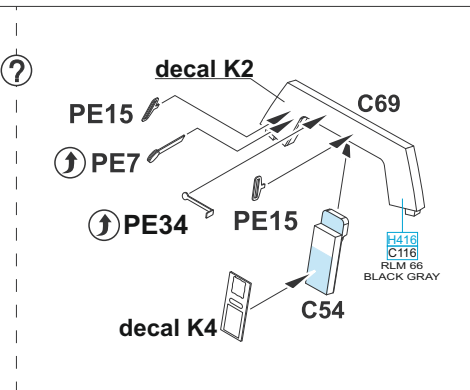
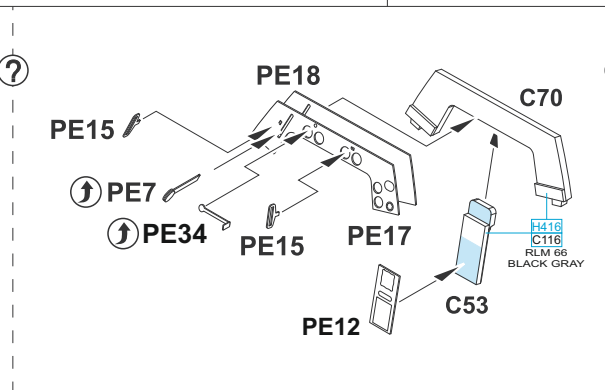
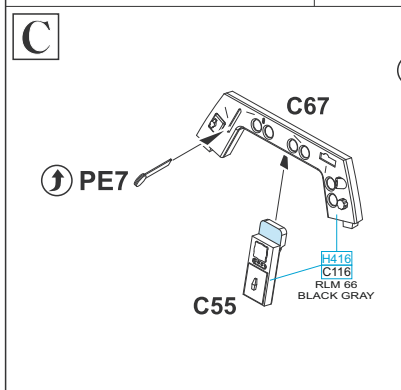
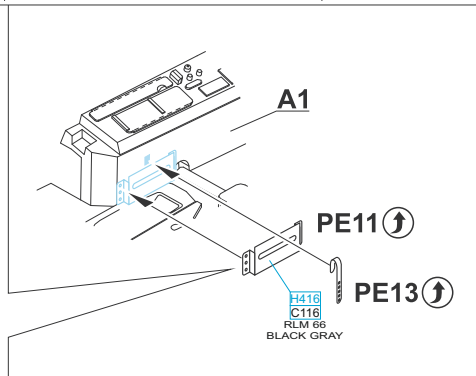
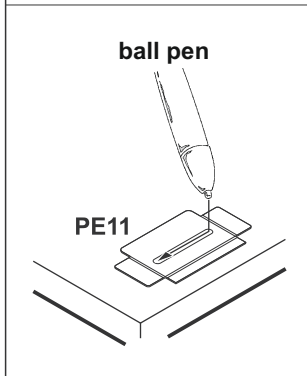
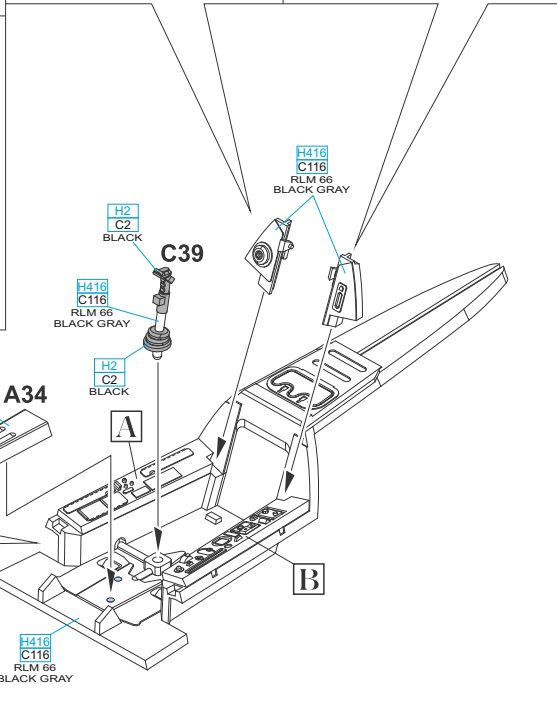
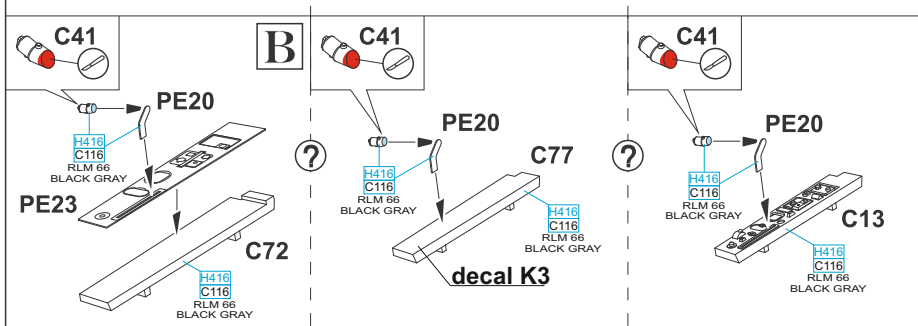
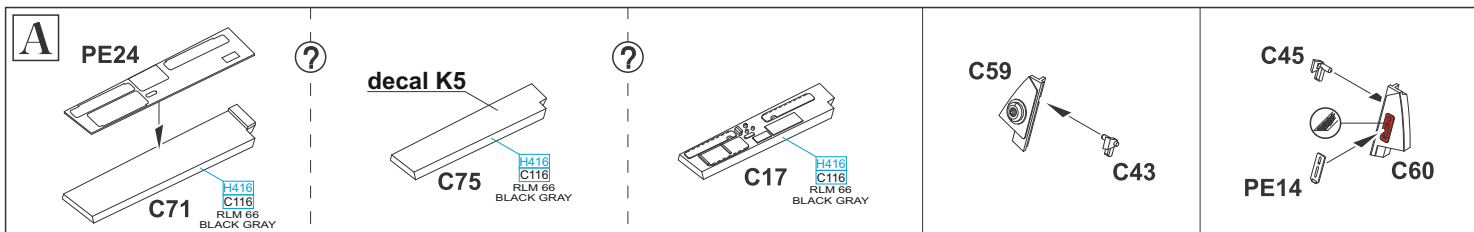
PEINTURE

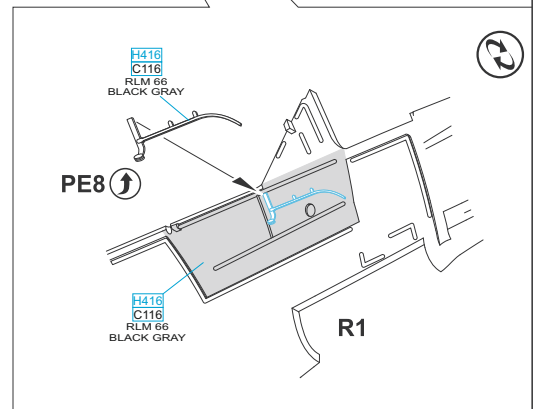
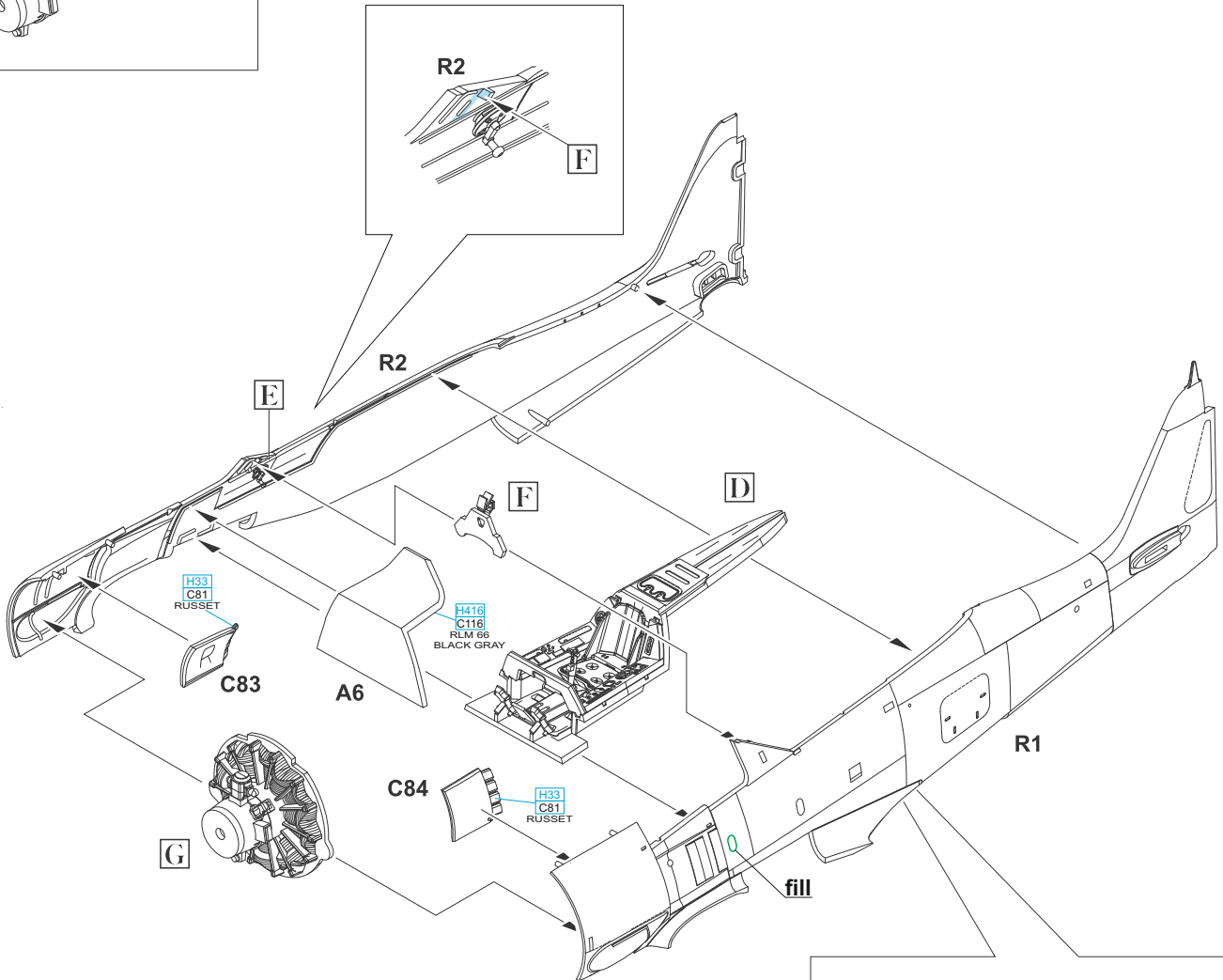
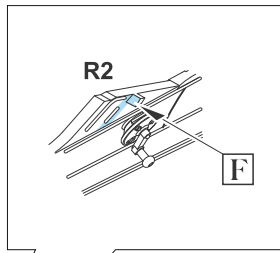
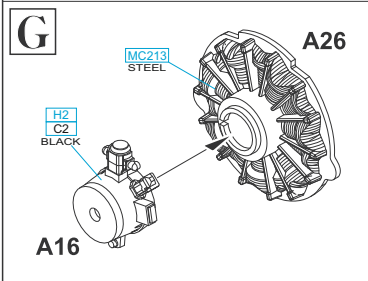
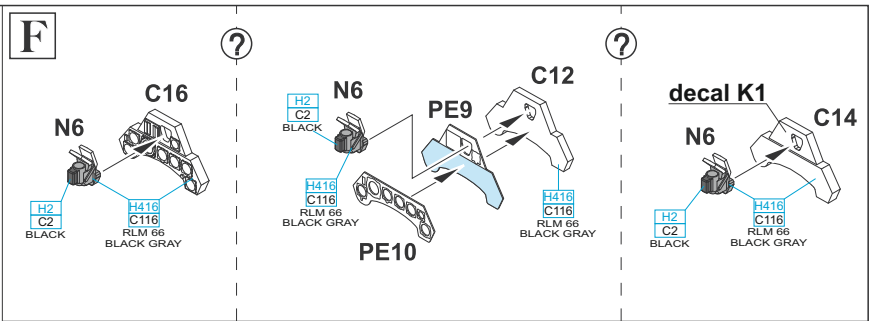
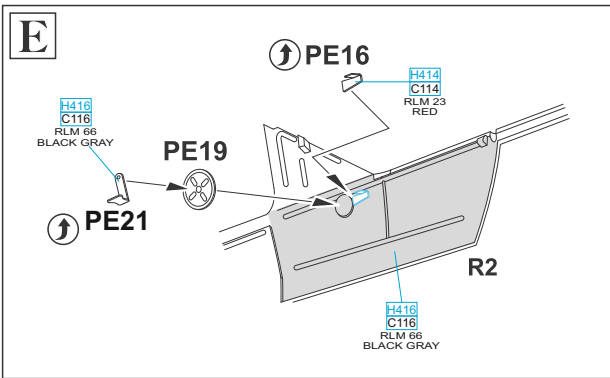


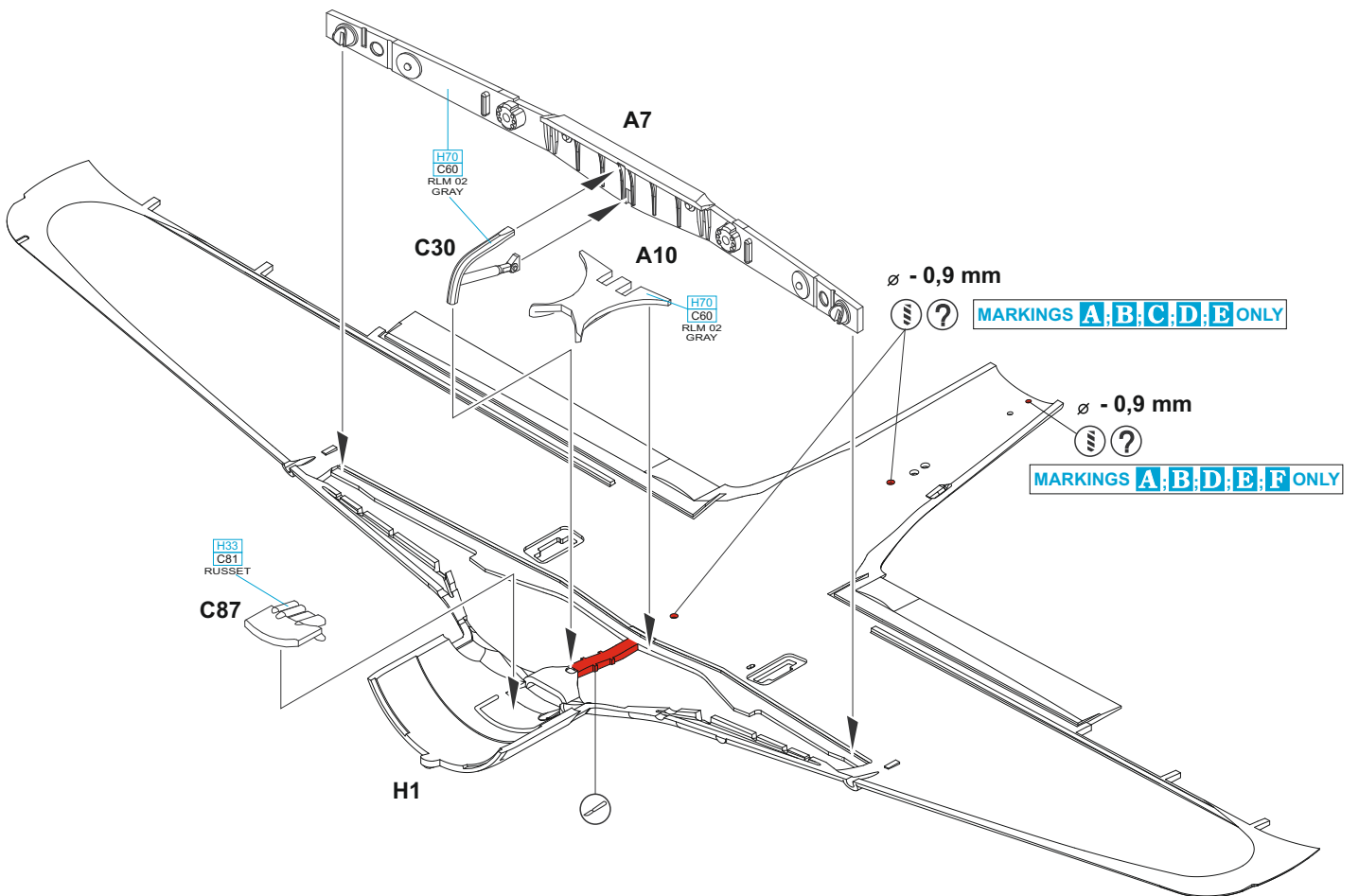
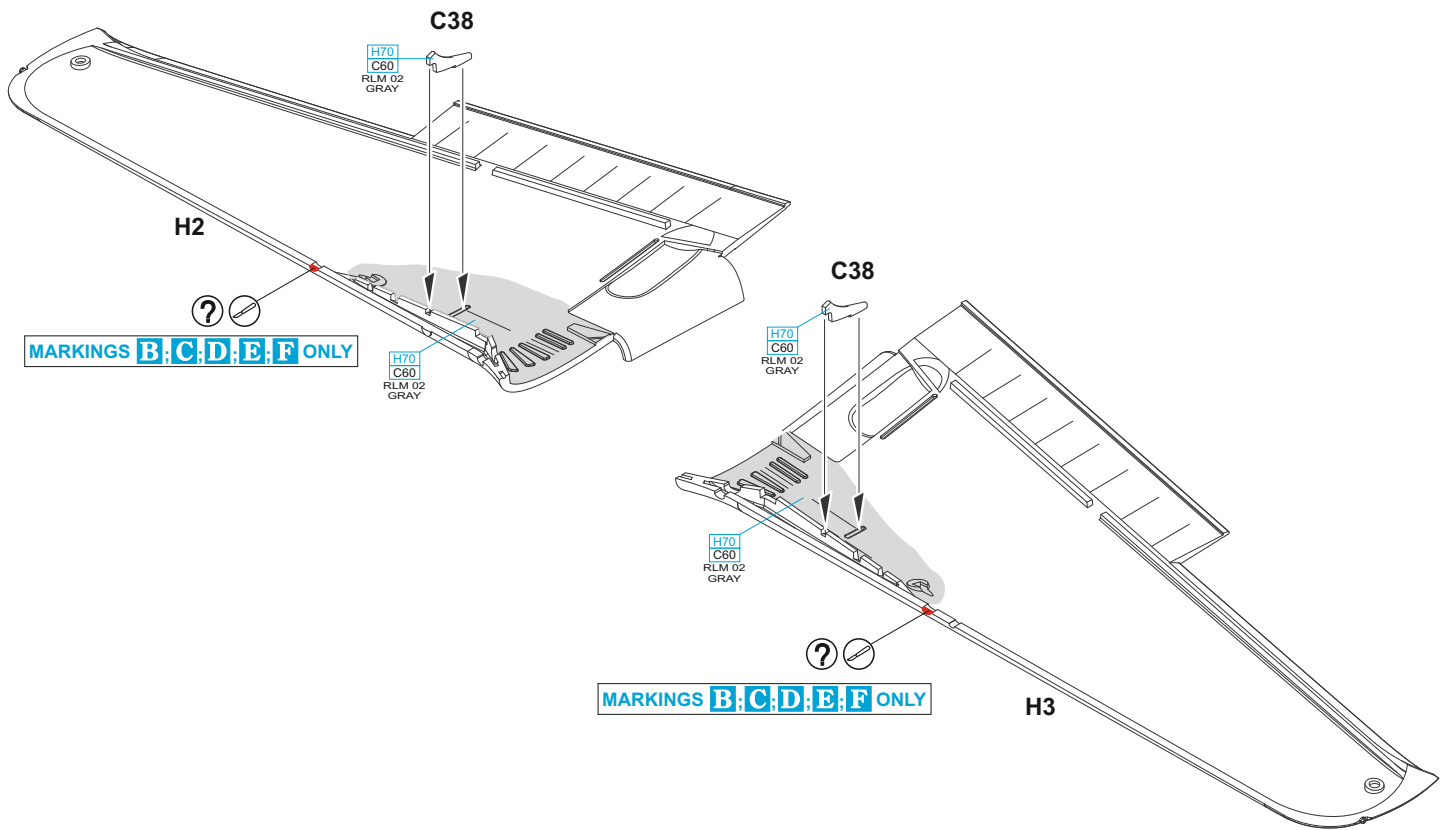
色

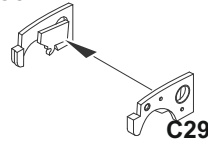
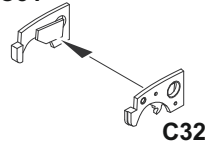
| GSI Creos (GUNZE) | | |
|---------------------|----------------------|-------------------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | |
| H1 | C1 | WHITE |
| H2 | C2 | BLACK |
| H11 | C62 | FLAT WHITE |
| H12 | C33 | FLAT BLACK |
| H33 | C81 | RUSSET |
| H47 | C41 | RED BROWN |
| H64 | C17 | RLM71 DARK GREEN |
| H65 | C18 | RLM70 BLACK GREEN |
| H68 | C36 | RLM74 DARK GRAY |
| H69 | C37 | RLM75 GRAY |
| H70 | C60 | RLM02 GRAY |
| H77 | C137 | TIRE BLACK |

| GSI Creos (GUNZE) | | |
|-------------------------|----------------------|------------------|
| AQUEOUS | Mr.COLOR | |
| H90 | C47 | CLEAR RED |
| H94 | C138 | CLEAR GREEN |
| H413 | C113 | RLM04 YELLOW |
| H414 | C114 | RLM23 RED |
| H416 | C116 | RLM66 BLACK GRAY |
| H417 | C117 | RLM76 LIGHT BLUE |
| Mr.METAL COLOR | | |
| MC213 | | STEEL |
| MC214 | | DARK IRON |
| Mr.COLOR SUPER METALLIC | | |
| SM206 | | CHROME SILVER |

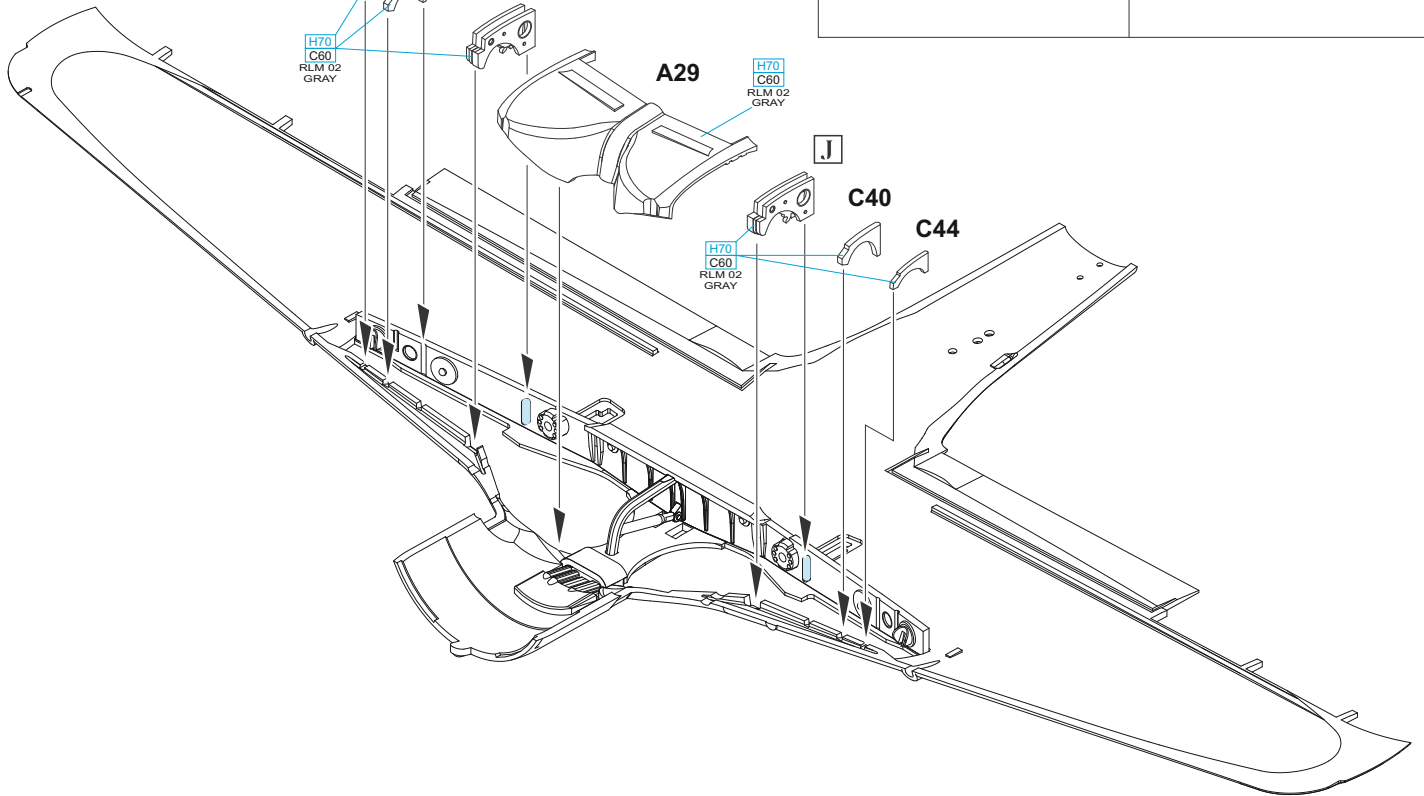
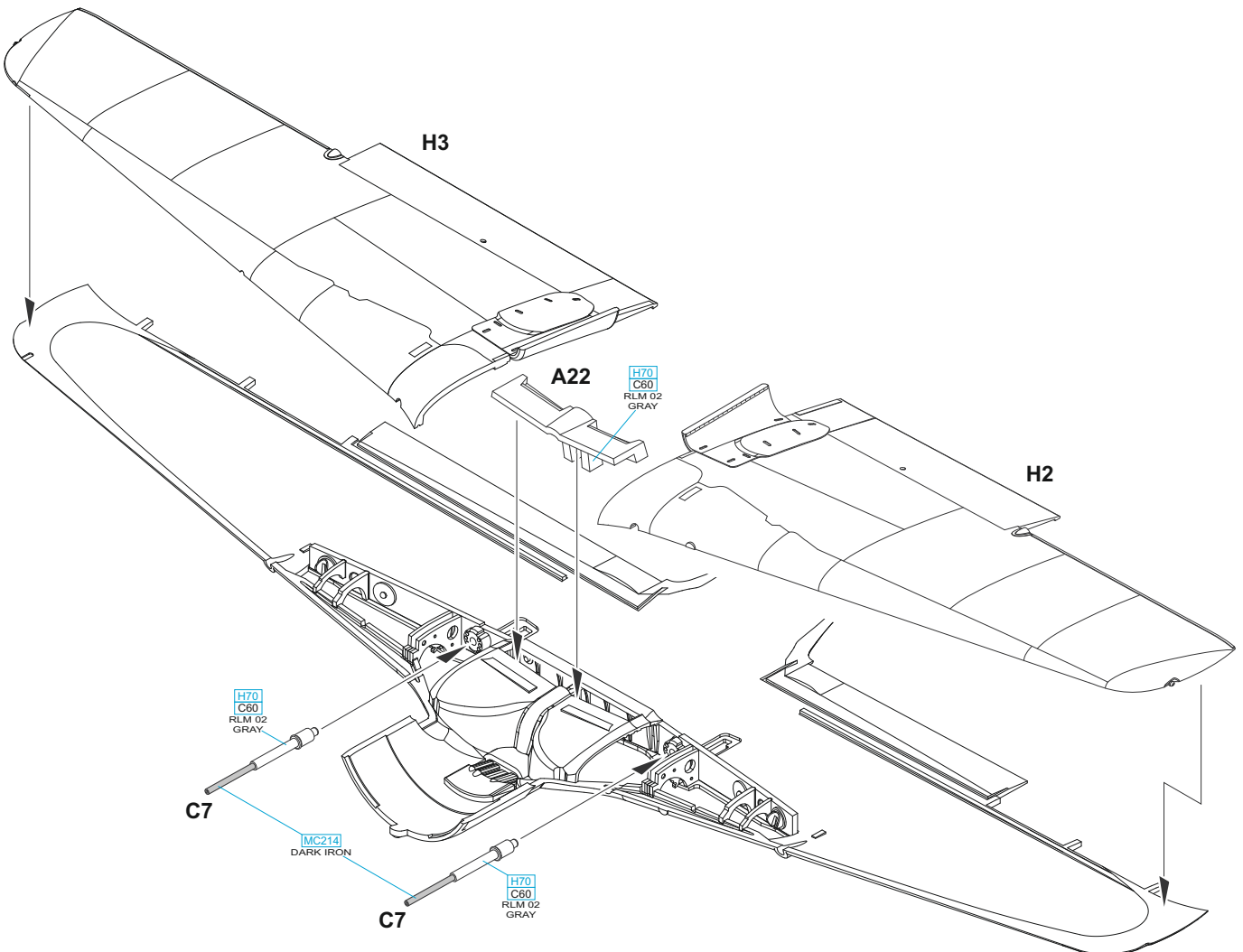


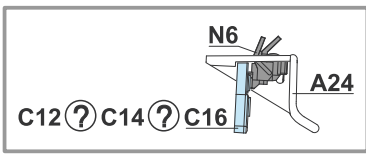
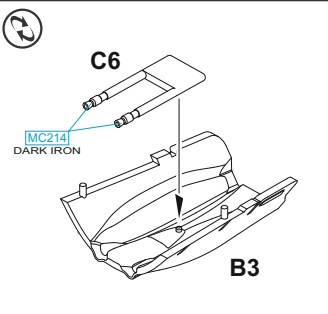
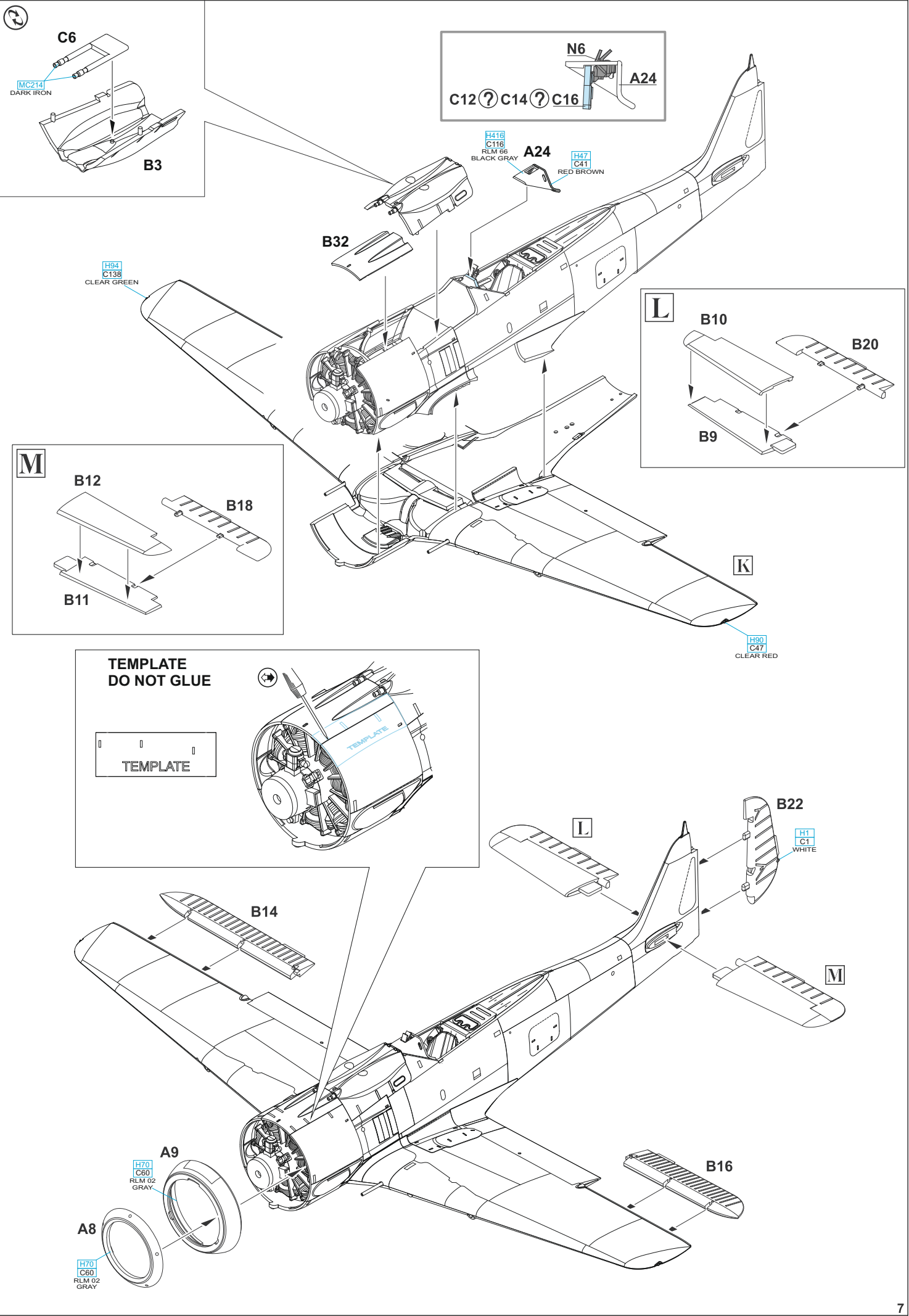




K**H****J****C34****C29****C31****C32****C44****C40****II****A29****J****C40****C44**
H70
C60
 RLM 02
 GRAY

H70
C60
 RLM 02
 GRAY

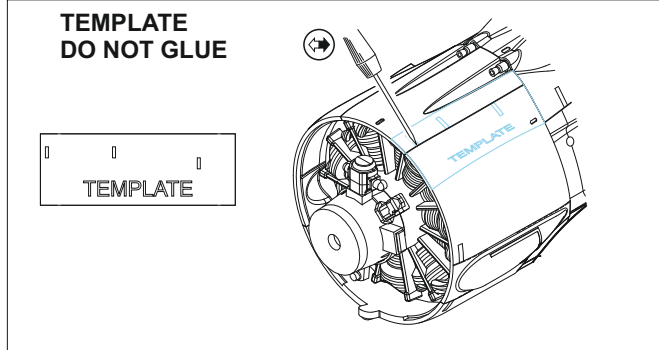
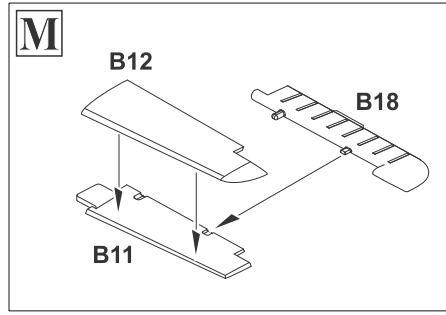
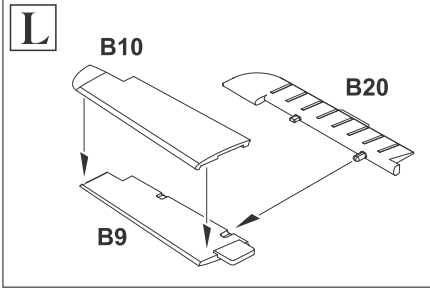
H70
C60
 RLM 02
 GRAY
**H3****A22**
H70
C60
 RLM 02
 GRAY
H2
H70
C60
 RLM 02
 GRAY
C7
MC214
 DARK IRON
C7
H70
C60
 RLM 02
 GRAY




H94
C138
CLEAR GREEN

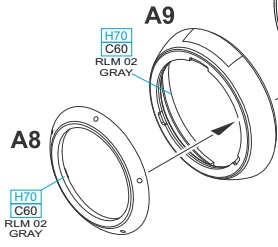
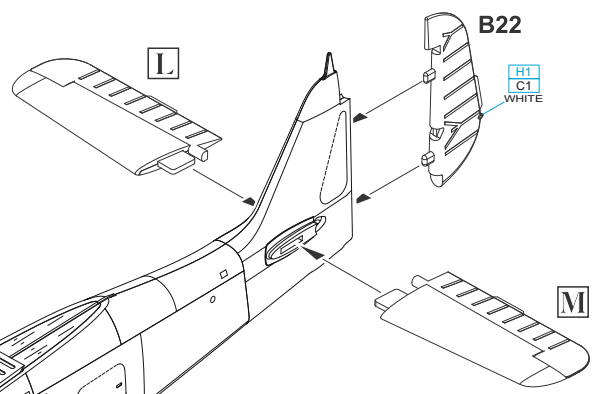
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

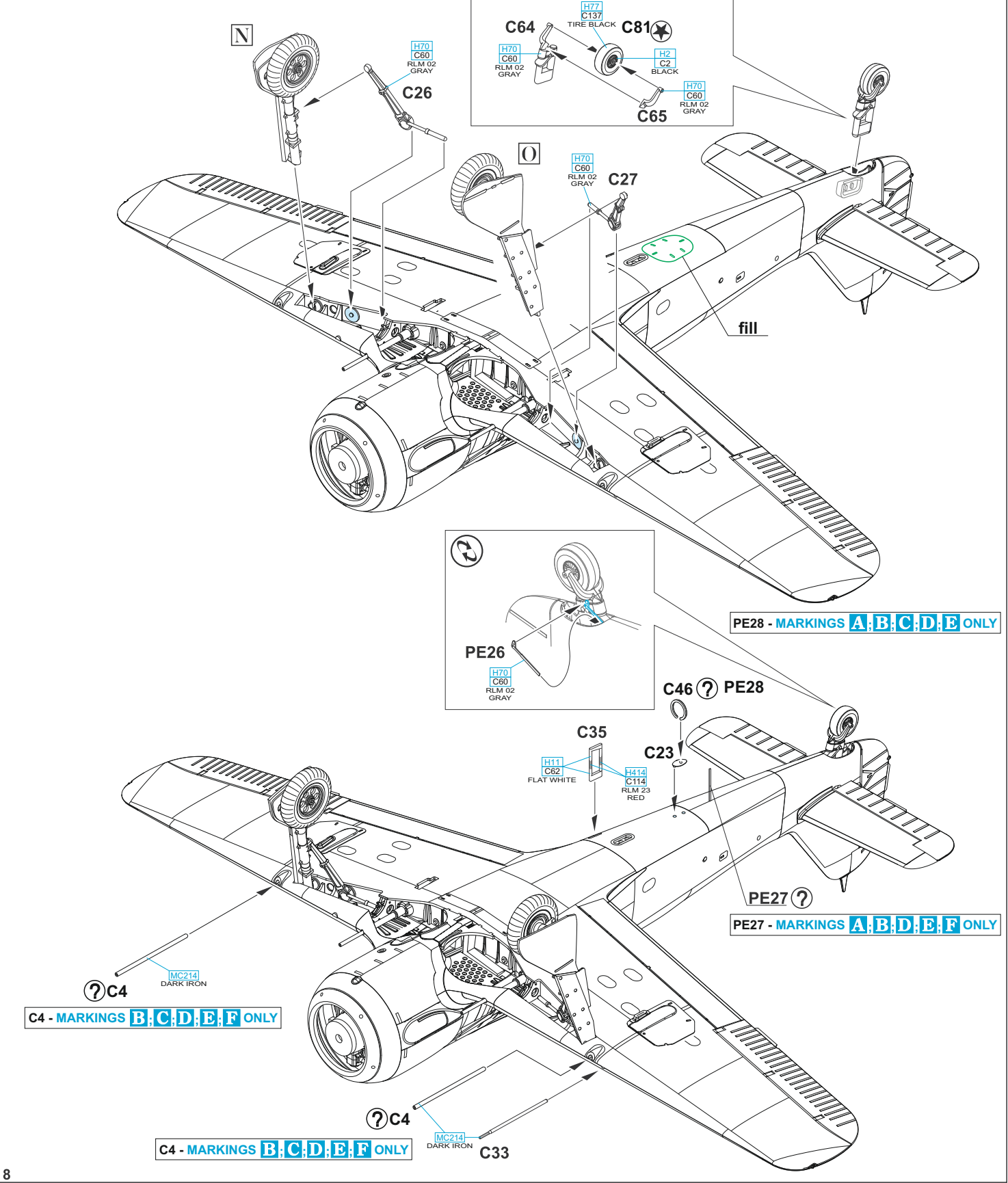
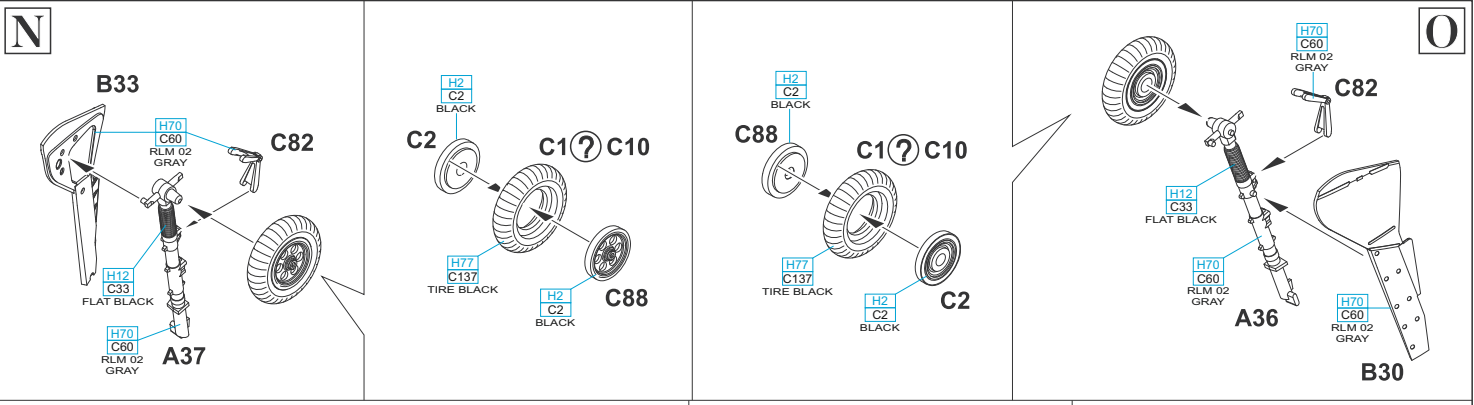
H417
C41
RED BROWN



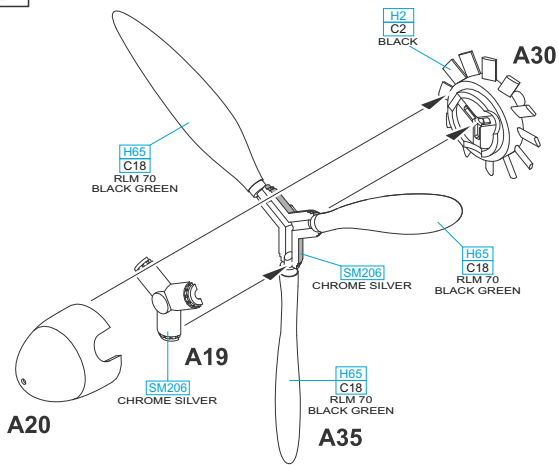
K

H90
C47
CLEAR RED

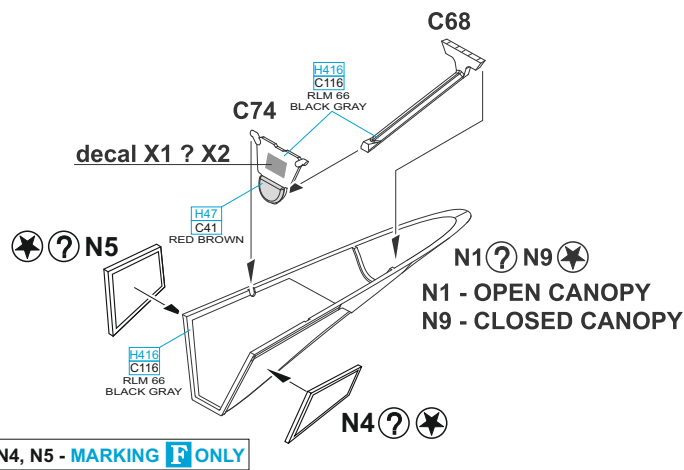




P



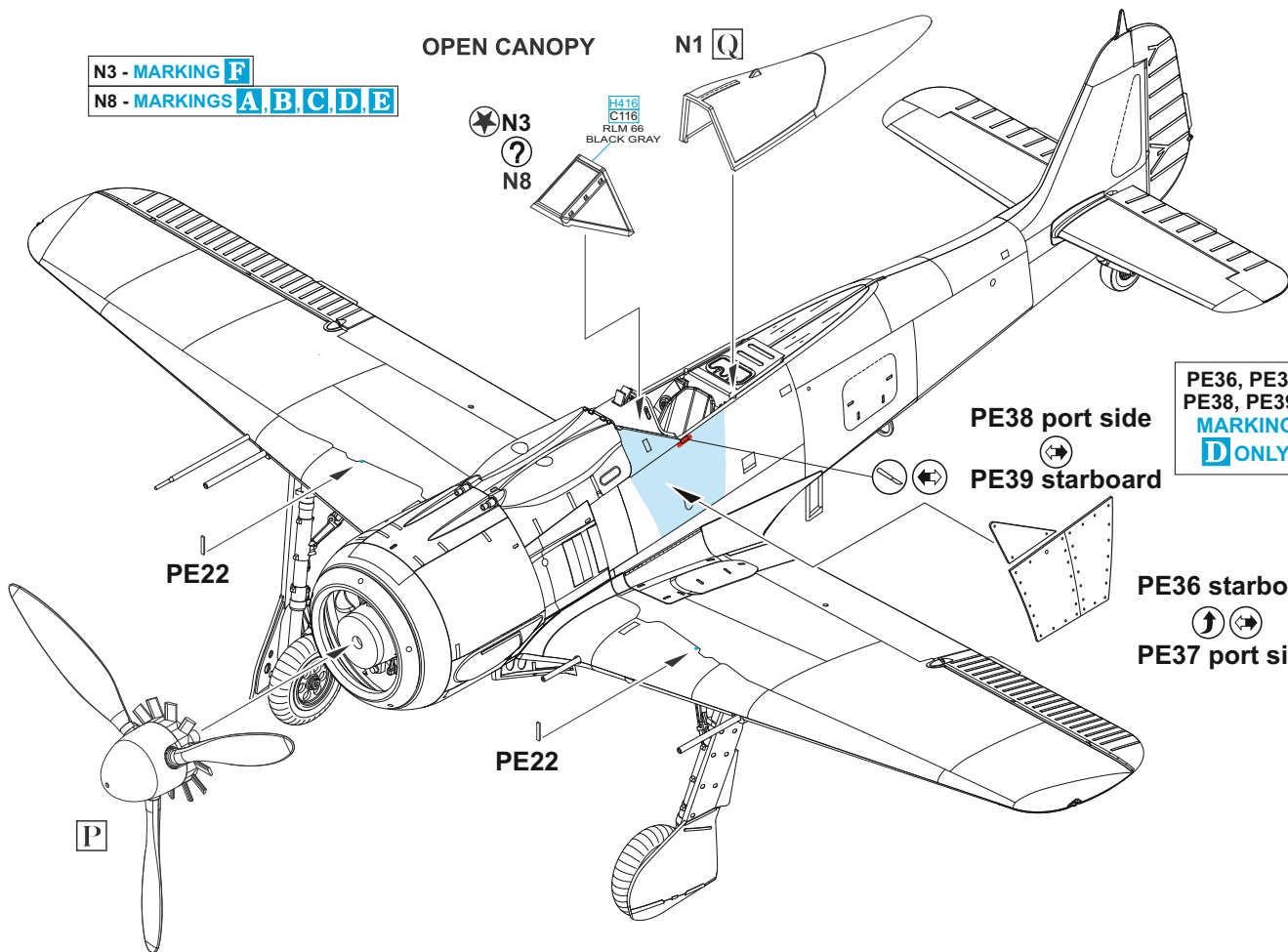
Q



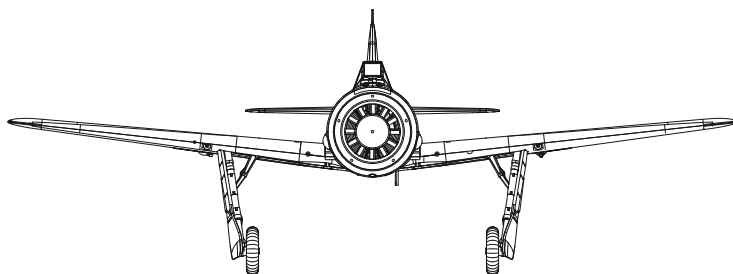
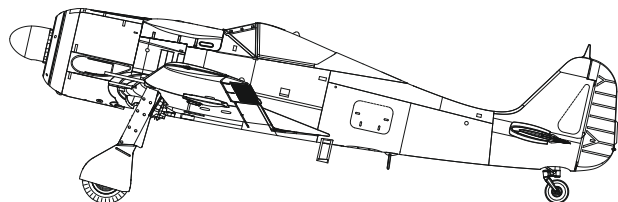
N3 - MARKING **F**
 N8 - MARKINGS **A, B, C, D, E**

OPEN CANOPY

N1 **Q**



P



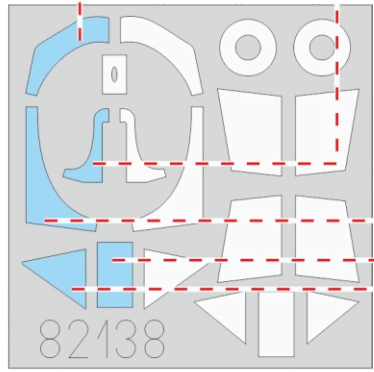
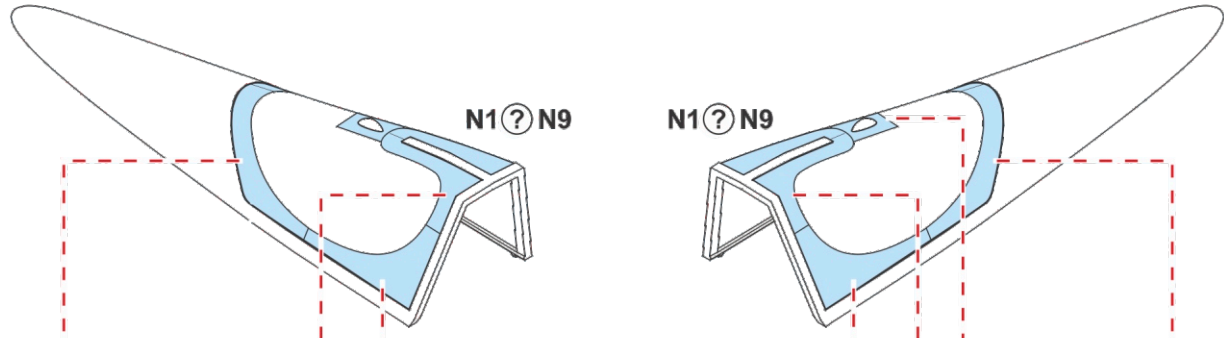
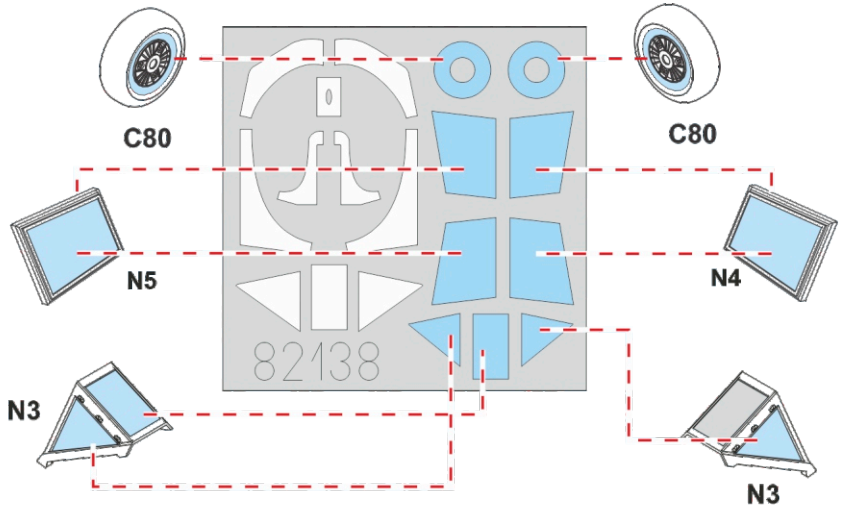
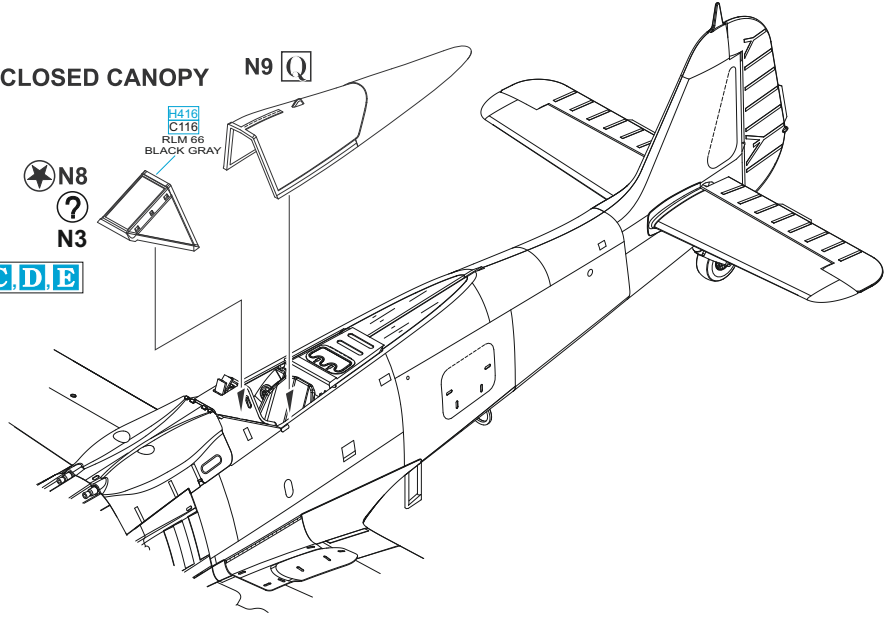
CLOSED CANOPY

★ N8
? N3

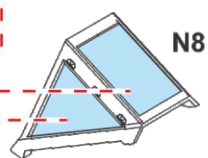
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

N9 Q

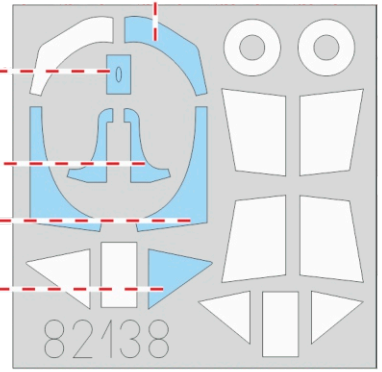
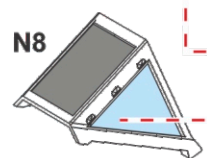
N3 - MARKING **F**
N8 - MARKINGS **A, B, C, D, E**

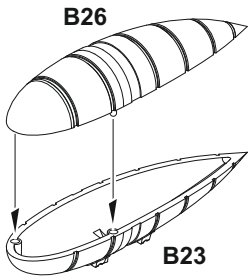


N8

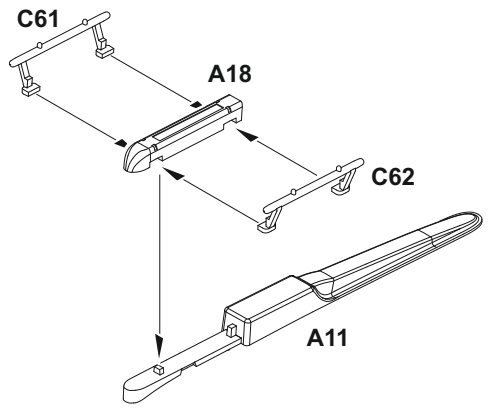
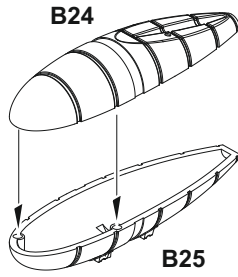


N8

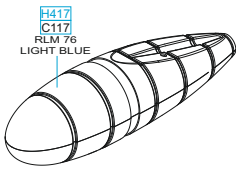




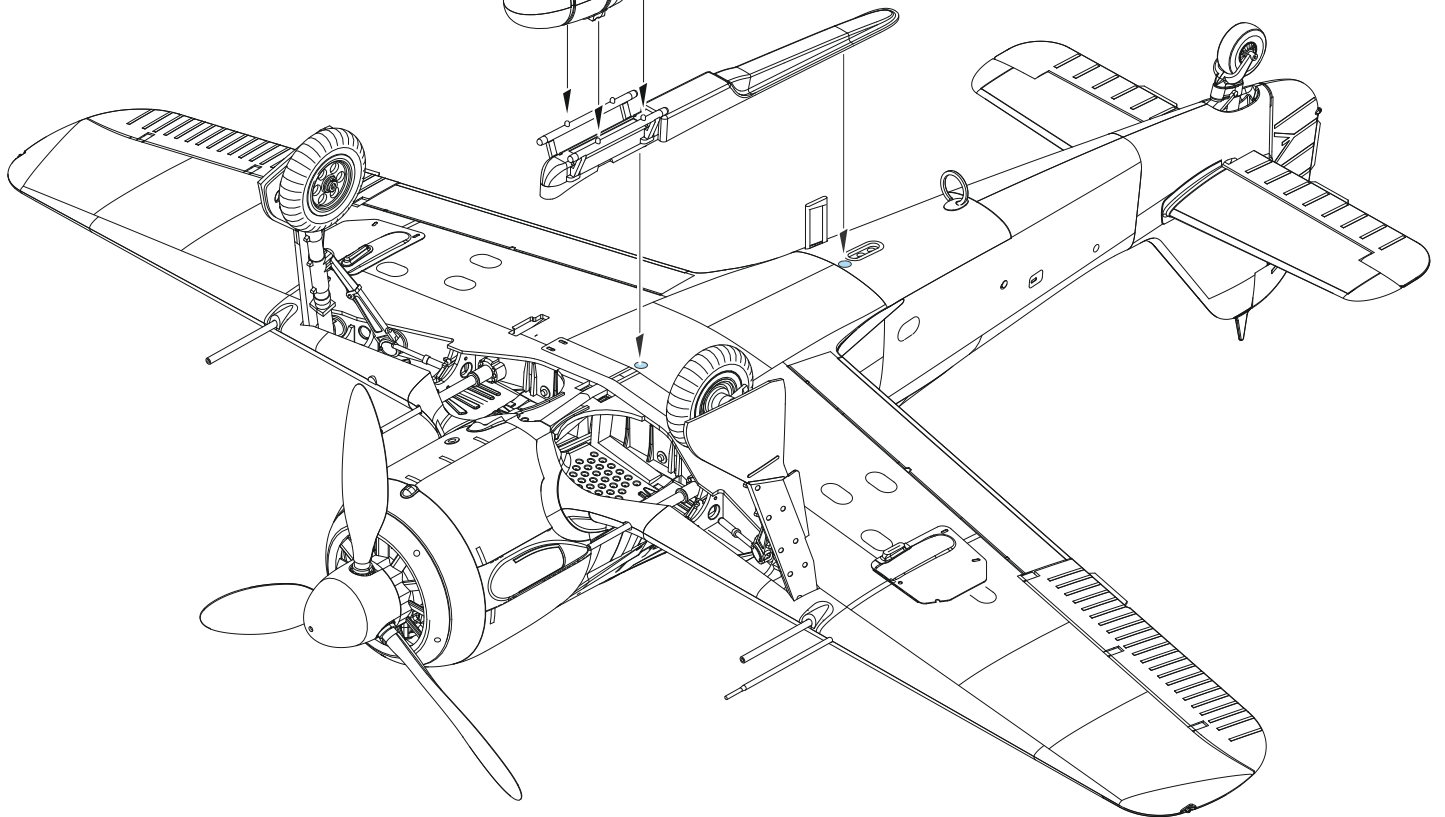
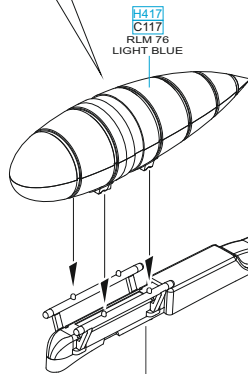
?



MARKINGS **A; B; D; E; F** ONLY

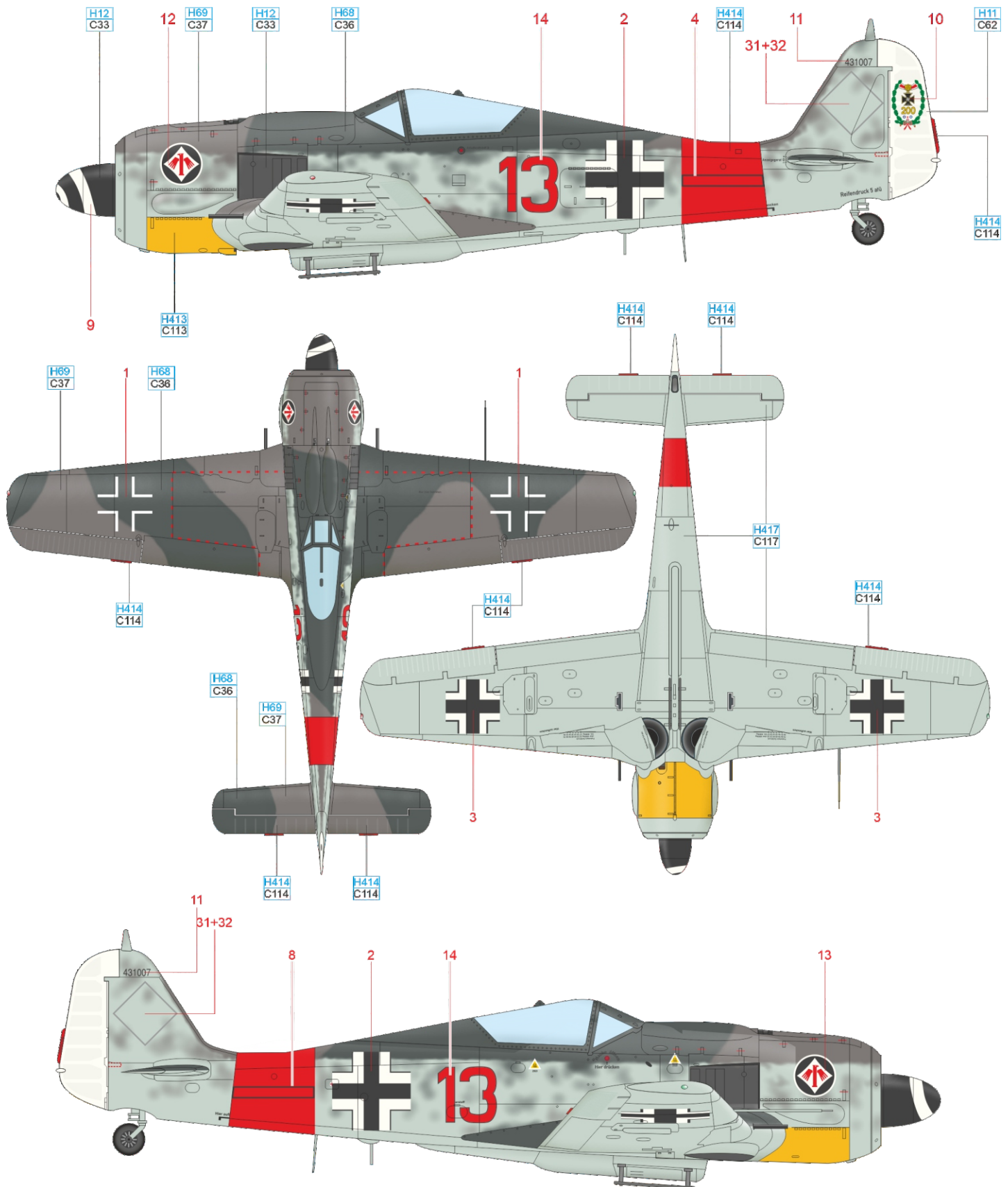


?



A WNr. 431007, Maj. Heinz Bär, II./JG 1, Störmede, Německo, duben 1944

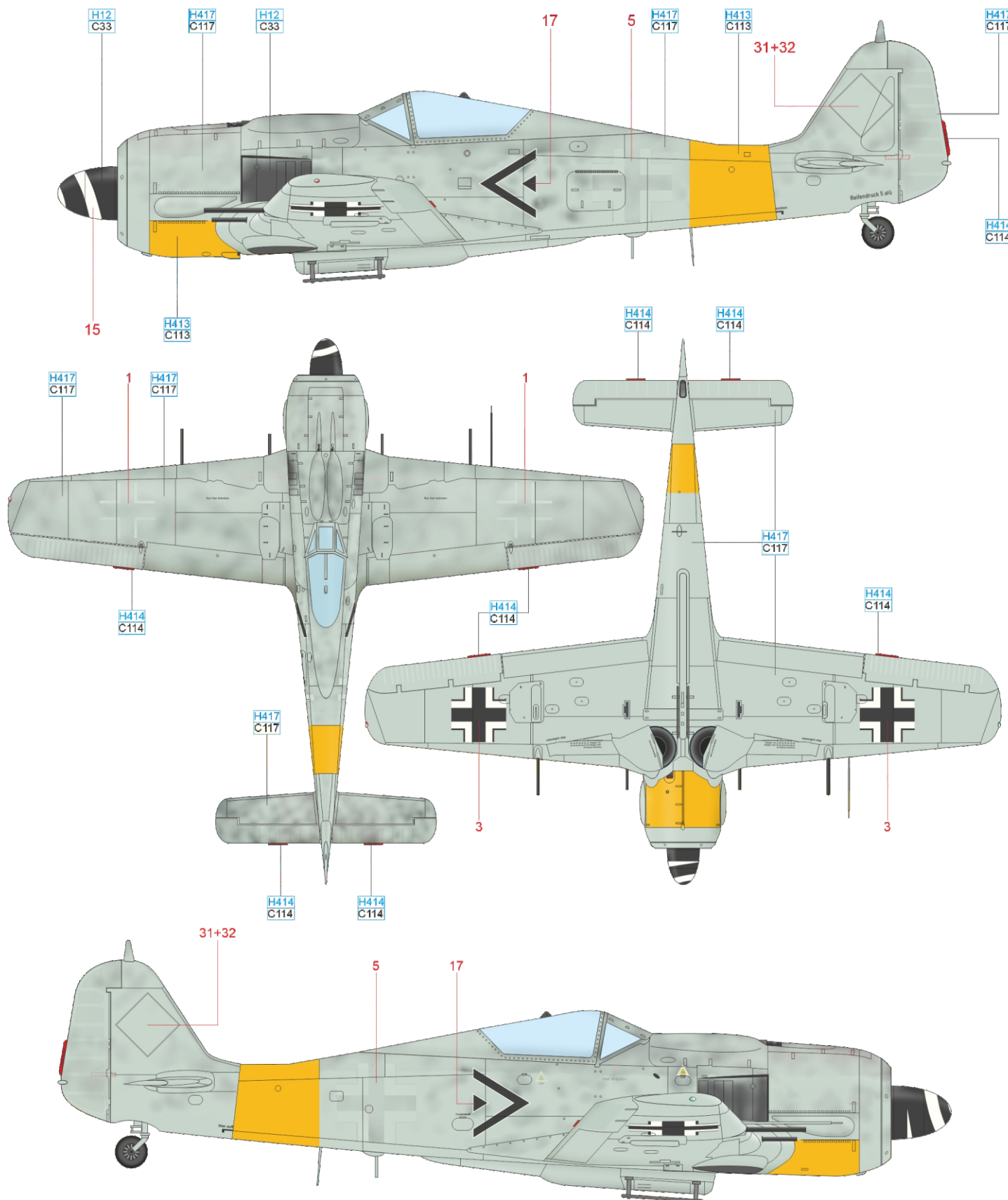
Heinz Bär si během války připsal celkem 221 vítězství, z toho 16 v kokpitu proudového Me 262. To jej řadí na celkové osmé místo na žebříčku německých stíhacích es. V červenci 1943 se jako velitel I./JG 77 ve Středomoří dostal do konfliktu s Göringem a za trest byl převelen na pozici velitele operačně výcvikové Jagdgruppe Süd. Počátkem roku 1944 byl dokonce zařazen k II./JG 1 v Německu jako prostý pilot, a to kvůli fyzickému napadení funkcionáře NSDAP. Brzy však převzal velení bojových formací této Gruppe, v březnu 1944 byl jmenován jejím prozatímním velitelem a na konci dubna byl jmenován oficiálně. Bär během pěti měsíců činnosti u II./JG 1 docílil 23 vítězství, aniž by byl sám sestřelen. Mezi jeho nejznámější úspěchy patřilo sestřelení bombardérů B-17 „Miss Ouachita“ a B-24 „Flak Magnet“, z nichž druhý jmenovaný se stal jeho 200. obětí. Bärův stroj nesl znak JG 1, jeho šťastné číslo 13 a symbol 200 vítězství, který je namalován na bílé směrovce, což bylo v tomto období označení velitelů bojových formací.



| | | | | | | | | | | | | | |
|------------|------------|--------|--------------|--------|------------|--------|------------|--------|--------------|--------|--------------|-------|------------|
| FLAT WHITE | H11 C62 | RLM 76 | H417 C117 | RLM 75 | H69 C37 | RLM 74 | H68 C36 | RLM 04 | H413 C113 | RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 |
|------------|------------|--------|--------------|--------|------------|--------|------------|--------|--------------|--------|--------------|-------|------------|

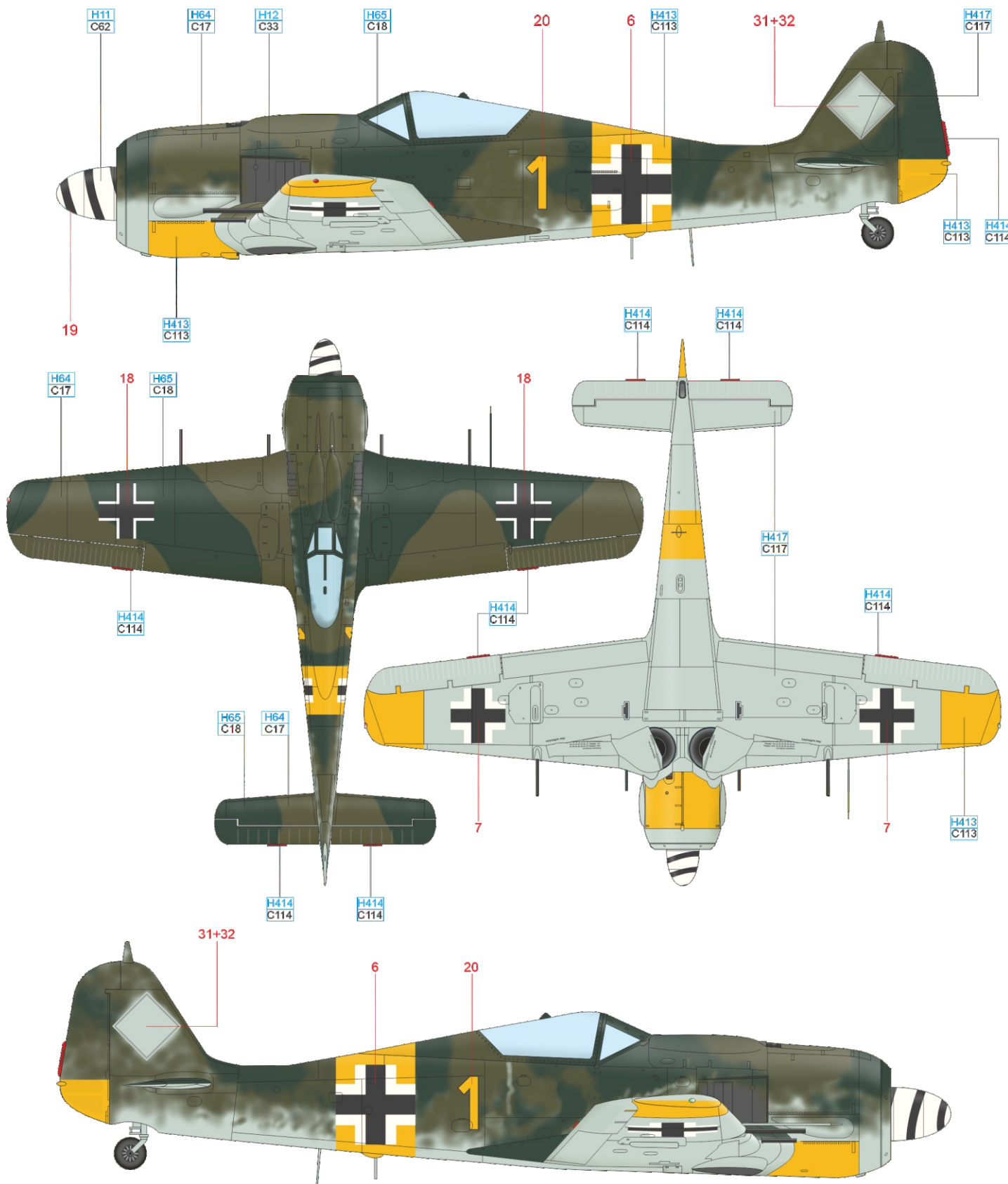
B Hptm. Rolf Hermichen, I./JG 11, Rotenburg, Německo, březen 1944

Rolf Hermichen dosáhl během války 66 sestřelů, prvních jedenácti jako pilot Bf 110 během bitev o Francii a Británii. V listopadu 1941 byl převelen k III./JG 26 a stal se adjutantem Josefa Prillera, který III. Gruppe velel. Již 1. května 1942 se Hermichen přesunul na pozici velitele 3. Staffel. V té době měl na kontě 13 sestřelů a v bojích nad Francií a Británií přidával další. Když byla v lednu 1943 přesunuta I./JG 26 na východní frontu, přidal tam ke svým stávajícím 21 sestřelům dalších osm. Již jako Hauptmann byl po návratu na západní frontu 15. června 1943 jmenován dočasným velitelem III. Gruppe (do 4. července) a 16. října se stal velitelem I./JG 11. V rámci obrany Říše pak byl velmi úspěšný v bojích proti spojeneckým bombardérům. Celkem jich měl na svém kontě 25 (nebo 26). Posledního úspěchu dosáhl 24. dubna 1944, kdy sestřelil P-51D. Sám byl 12. května sestřelen a poté byl z operační služby stažen a převelen ke štábu 2. Jagd-Division. Následně od října 1944 do ledna 1945 působil jako velitel II./JG 104. Jeho Fw 190A-7 z jara 1944 měl původní kamufláž barvami RLM 74/75 přestříkanou v různé intenzitě světlou šedomodrou barvou RLM 76.



RLM 76 H417 C117 RLM 75 H69 C37 RLM 74 H68 C36 RLM 04 H413 C113 RLM 23 H414 C114 BLACK H12 C33

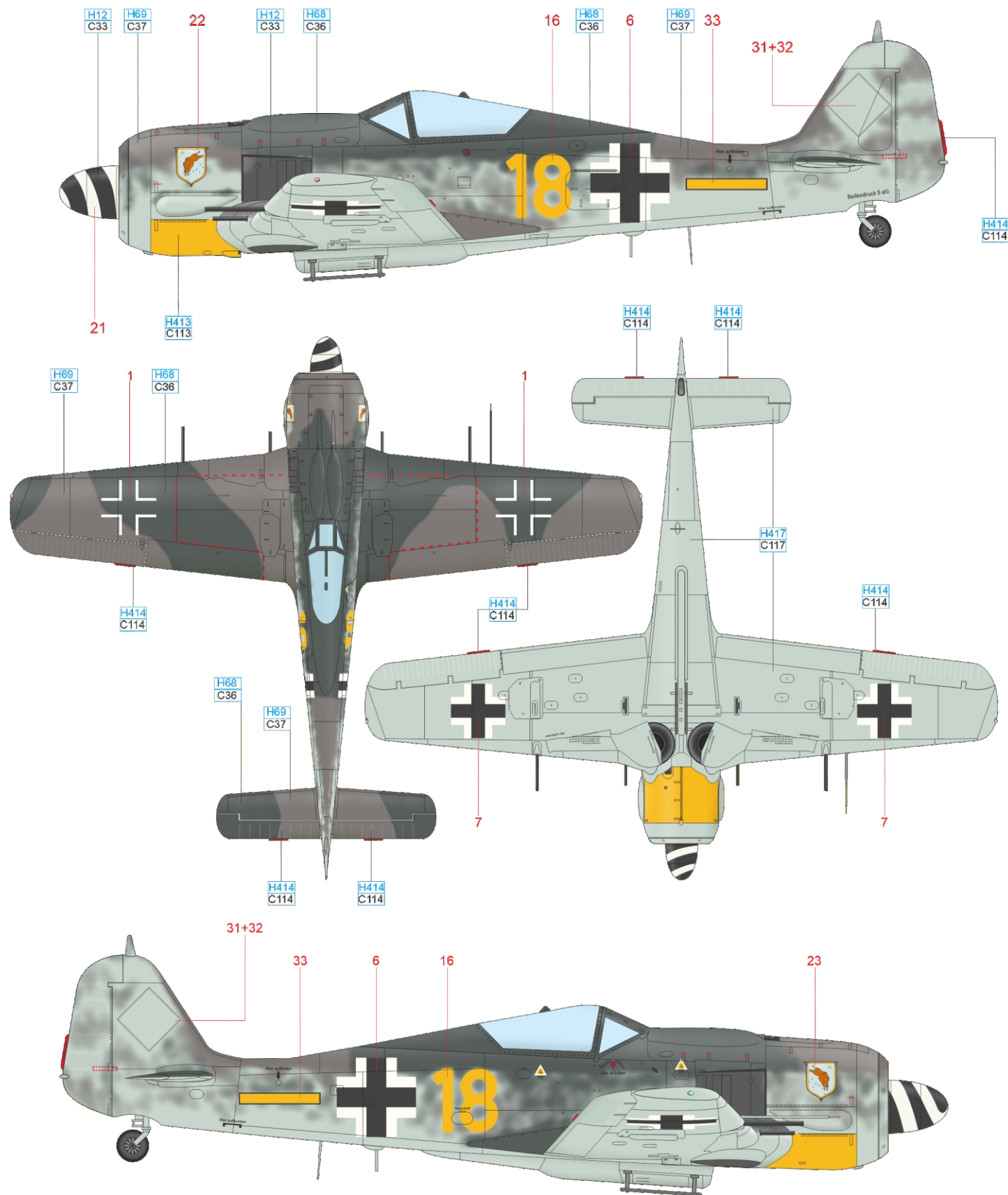
Otto Kittel se narodil 21. února 1917 německým rodičům v Korunově (německy Kronsdorf, od roku 1945 Krasov) u Krnova v Rakousko-Uhersku. Kittel se v Mladé Boleslavi vyučil automechanikem, naučil se částečně česky a po anexi československého pohraničí vstoupil v roce 1939 do Luftwaffe. Své první bojové nasazení absolvoval při bojích v Jugoslávii v řadách 2./JG 54, která byla při útoku na SSSR nasazena při postupu na Leningrad. Dne 24. června 1941 zaznamenal Otto Kittel svá první dvě vzdušná vítězství a 14. září 1943 dosáhl stého sestřelu. V březnu 1944 se stal velitelem 3./JG 54 a v květnu dostal svůj osobní Fw 190A-7, který byl jediným kusem této verze ve výzbroji I./JG 54. Kittel s ním dosáhl více než 100 vítězství, ale letoun byl ztracen v bojích v prosinci 1944 během Kittelovy dovolené. On sám zahynul 16. února 1945 v boji s formací čtveřice letounů Il-2 od 502. ŠAP u Džūkste v Lotyšsku. Během 2. světové války sestřelil 267 nepřátelských letadel, všechny na východní frontě. Tento výsledek jej řadí na 4. místo v žebříčku stíhacích es Luftwaffe.



| | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|--------|-----------|--------|-----------|-------|---------|
| FLAT WHITE | H11 C62 | RLM 76 | H417 C117 | RLM 70 | H65 C18 | RLM 71 | H64 C17 | RLM 04 | H413 C113 | RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 |
|------------|---------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|--------|-----------|--------|-----------|-------|---------|

D 6./JG 300, Holzkirchen, Německo, červenec 1944

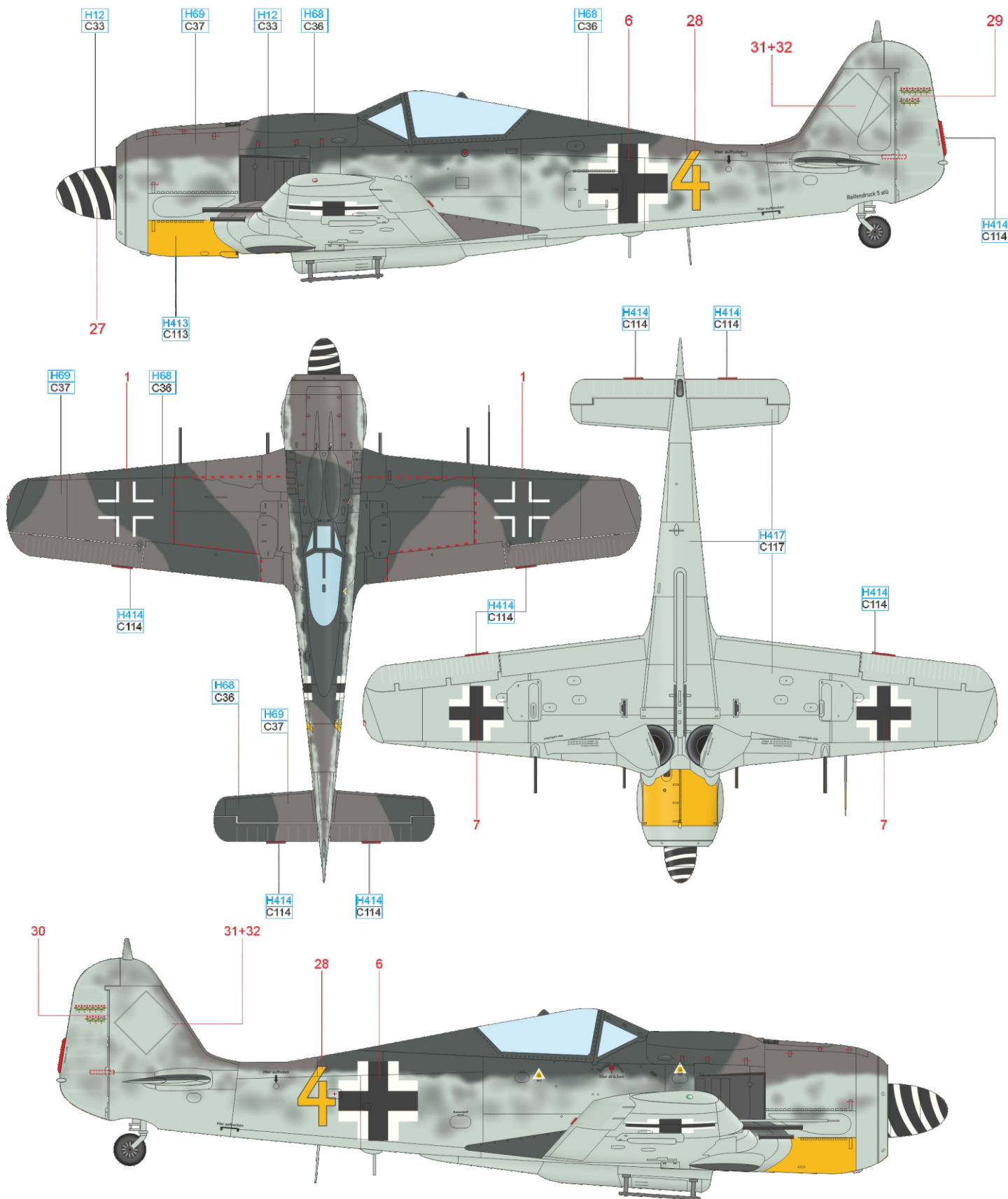
Stejně jako sesterská JG 301, také JG 300 byla původně určena k nočnímu stíhání spojeneckých bombardérů útočících na cíle v okupované Evropě. Začátkem roku 1944 se však přeorientovala na denní stíhání. Označením strojů JG 300 v rámci systému rychlé identifikace stíhacích jednotek byl červený pruh okolo zádě trupu. Její II. Gruppe, zformovaná v červenci 1943, byla v létě roku 1944 vybavena těžce vyzbrojenými a pancéřovanými stroji Fw 190A-8/R2 nebo R8. S nimi měla útočit na spojenecké bombardéry a nadále byla označována jako Sturmgruppe. Jednotka ale od ledna do července obdržela také 30 strojů verze A-7. Letoun žlutá 18 měl na krytu motoru namalován znak JG 300. Velitelem 6. /JG 300 byl od března 1944 Oblt. Ernst-Erich Hirschfeld, který původně sloužil u flaku, po pilotním a stíhacím výcviku pak krátce létal u II./JG 54 na východní frontě a v srpnu 1943 se přihlásil k nočnímu nasazení u JG 300. Až do své smrti 28. července 1944 dosáhl 24 vítězství, z toho 14 sestřelů představovaly čtyřmotorové bombardéry sestřelené ve dne, dalších osm sestřelil v noci. V říjnu 1944 mu byl posmrtně udělen Rytířský kříž.



RLM 76 H417 C117 RLM 75 H69 C37 RLM 74 H68 C36 RLM 04 H413 C113 RLM 23 H414 C114 BLACK H12 C33

E Fw. Klaus Dietrich, Führerjägerstaffel, Rastenburg, Germany, August 1944

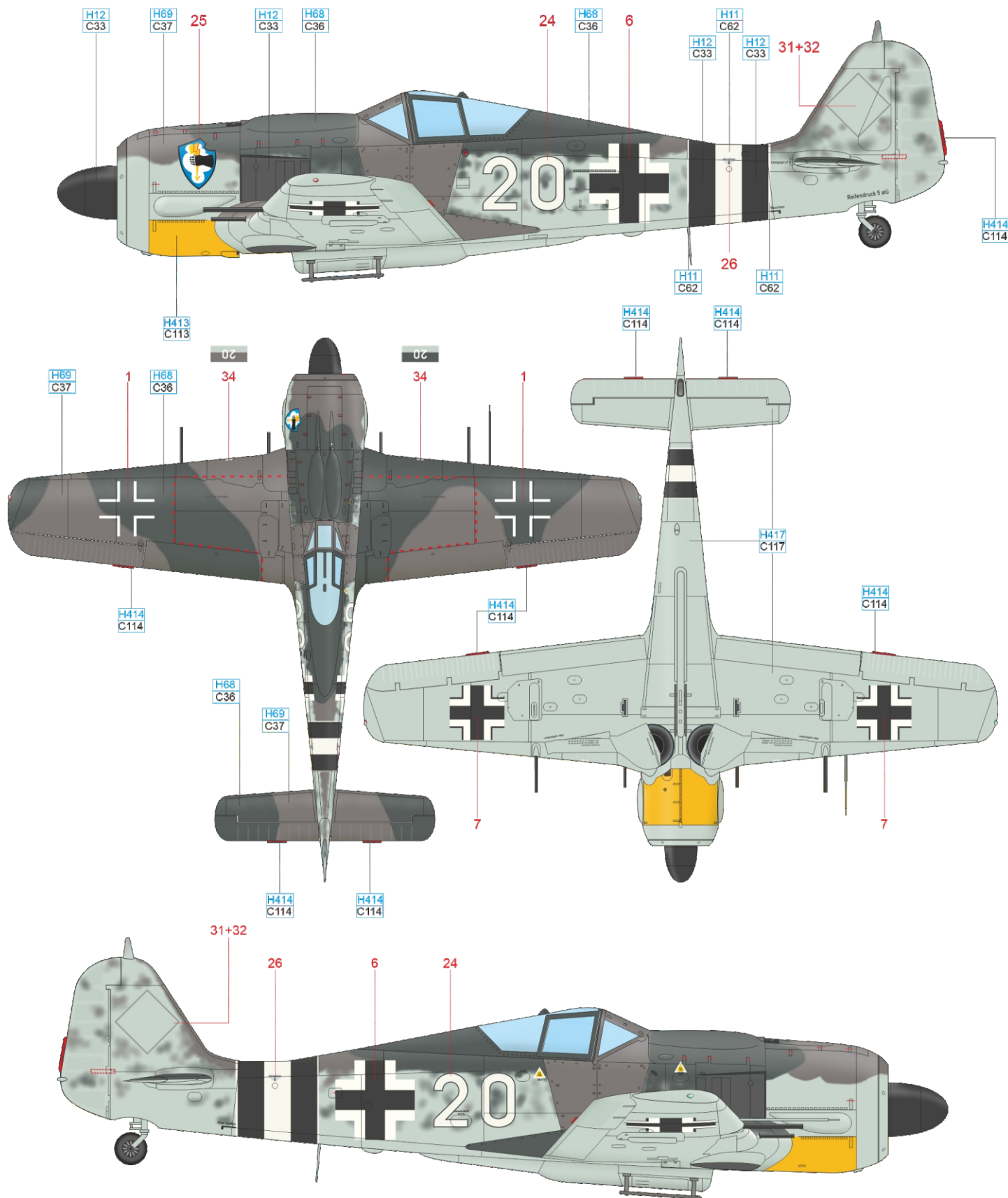
Tento neobvyklý letoun byl osobním strojem Klause Dietricha, příslušníka stíhací letky, jež sloužila k doprovodu letů Adolfa Hitlera, státních návštěv a ke stíhacímu krytí „Vlčího douště“ v německém Rastenburgu (dnes Kętrzyn v Polsku). Tato Jagdstaffel vznikla v rámci Führer-Kurierstaffel v létě 1944 a jejím velitelem byl Oblt. Klenk. V červnu 1944 k ní byl zařazen Klaus Dietrich, který během předchozí služby u 2./JG 51 Mölders dosáhl 17 vítězství. Jeho kariéru u eskadry Mölders ukončil souboj s pilotem La-5 dne 19. srpna 1943. Těžce zraněný Dietrich přistál na vlastním letišti se 121 průstřely svého Fw 190 a musel být letecky přepraven na operaci do týlu. Během služby u Führerjägerstaffel byl Dietrich svědkem příletu i odletu von Stauffenberga během osudného 20. července 1944. Při krytí Vlčího douště se Dietrichovi podařilo 26. srpna 1944 kolem poledne sestřelit sovětský průzkumný Pe-2. V lednu 1945 byla jednotka rozpuštěna a Dietrich poté u firmy Messerschmitt zkoušel čerstvě vyrobené Me 262 při továrních záletech.



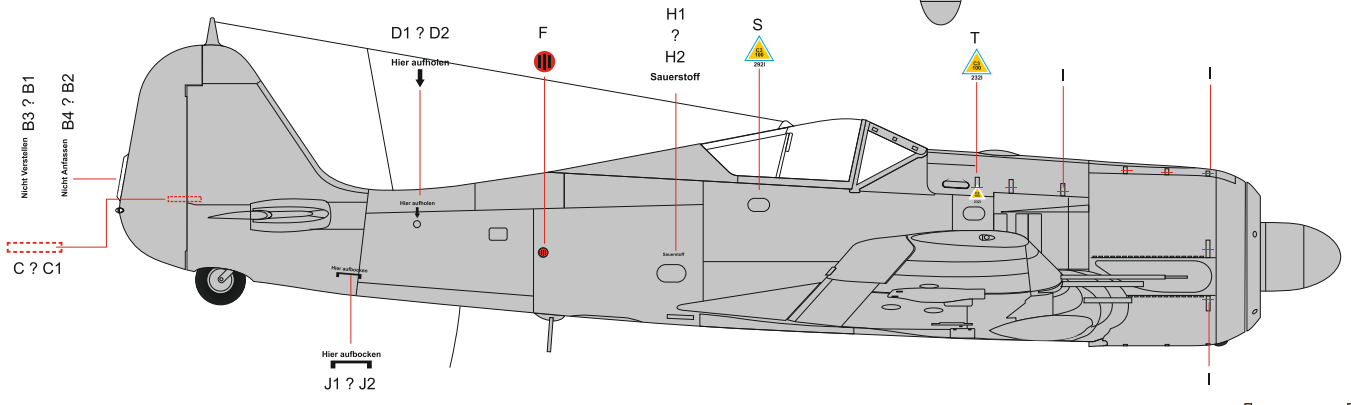
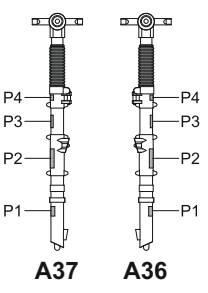
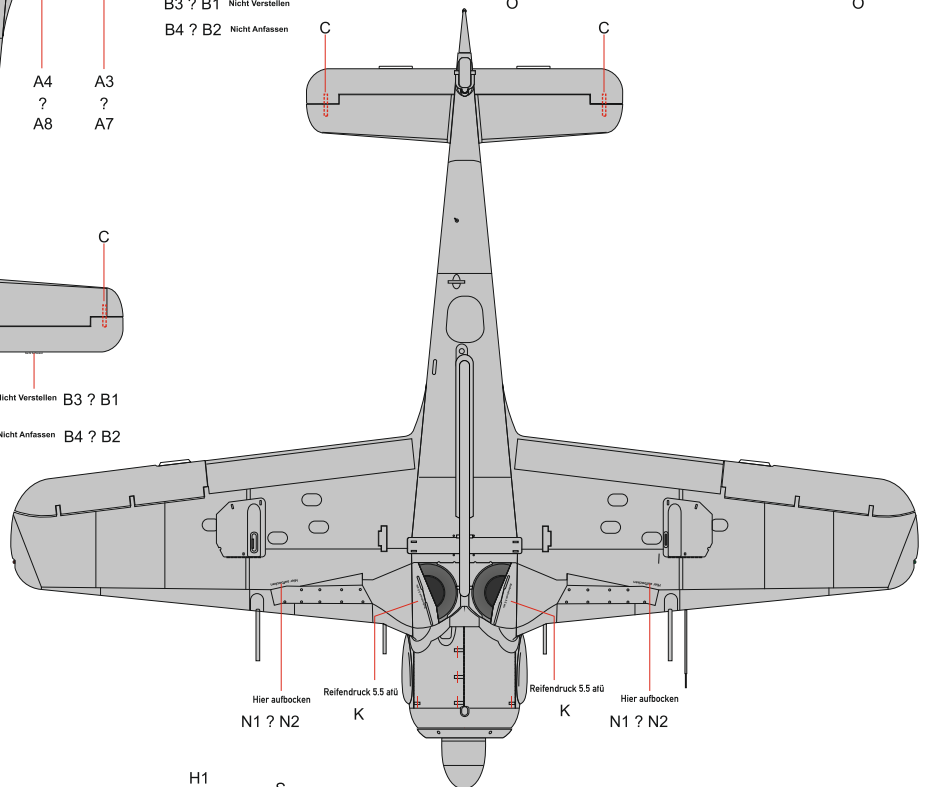
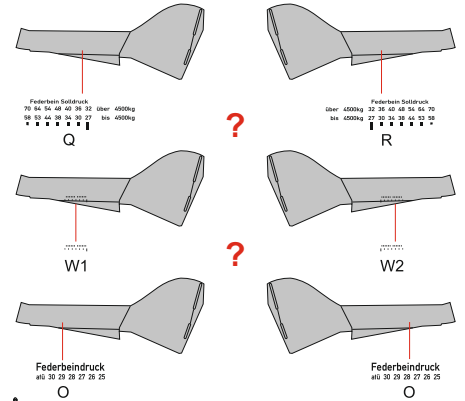
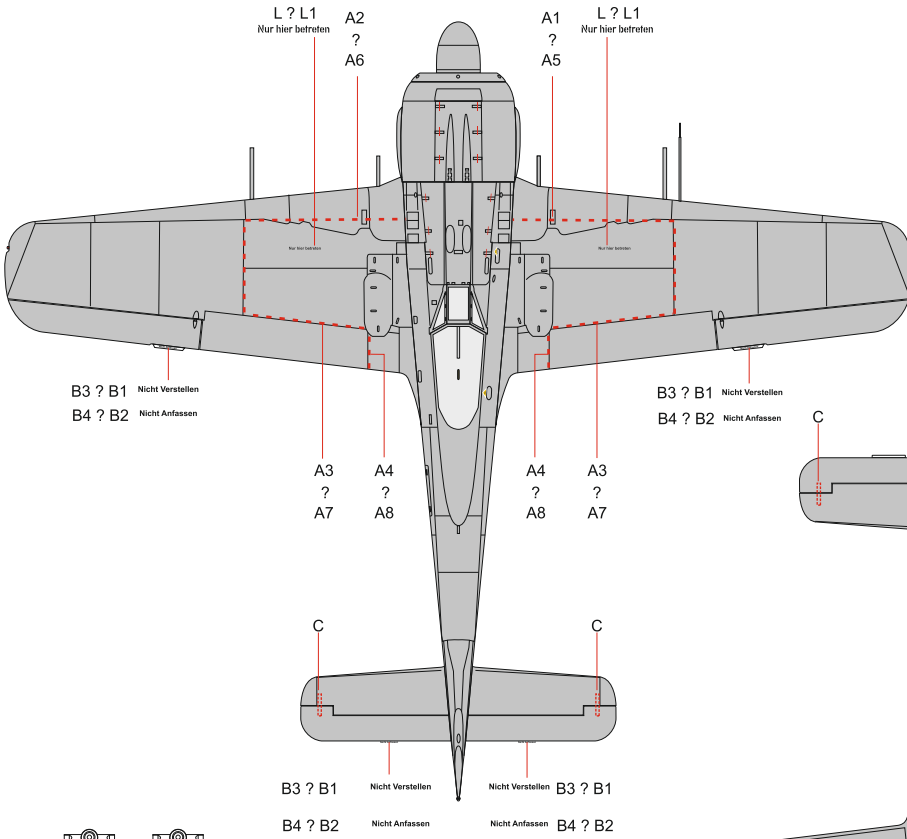
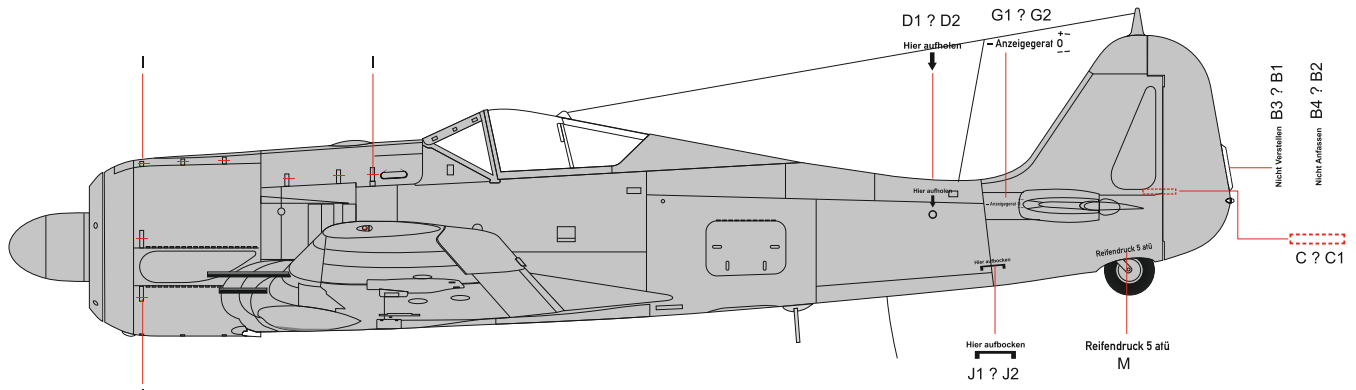
RLM 76 H417 C117 RLM 75 H69 C37 RLM 74 H68 C36 RLM 04 H413 C113 RLM 23 H414 C114 BLACK H12 C33

F WNr. 642962, Major Hans-Günther von Kornatzki, Sturmstaffel 1, Dortmund/Salzwedel, Německo, počátek roku 1944

Hans-Günther von Kornatzki se narodil v Liegnitz v Dolním Slezku (nyní Legnica v Polsku) dne 22. června 1906. V roce 1928 vstoupil nejprve do armády, po založení Luftwaffe v roce 1933 byl zařazen do jejího stavu. V květnu 1941 se oženil s Göringovou sekretářkou Ursulou Grundtmannovou. Poté, co se stala obětí náletu spojeneckých bombardérů na Berlín, se stal propagátorem a posléze i velitelem jednotky, jejíž taktikou bylo napadení skupiny spojeneckých bombardérů těžce vyzbrojenými stíhačkami z minimální vzdálenosti. První takovou jednotkou byla Sturmstaffel 1, která byla uznána operační 1. ledna 1944. S von Kornatzkiho velitelským strojem bílá 20 padl 6. března 1944 v souboji s dvěma Mustangy Lt. Gerhard Dost. Sturmstaffel 1 byla rozpuštěna v květnu 1944 a von Kornatzki převzal velení II.(Sturm)/JG 4. Černo-bílo-černé pruhy jako prvek rychlé identifikace Sturmstaffel 1 převzala JG 4. Dne 12. září 1944 vedl von Kornatzki útok na formaci B-17 poblíž Magdeburgu. Po zničení jednoho bombardéru jej napadly doprovodné stíhačky a sestřelily jej. Během nouzového přistání zachytil o vedení vysokého napětí, havaroval a ve svém stroji nalezl smrt.



| | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|--------|-----------|--------|-----------|-------|---------|
| FLAT WHITE | H11 C62 | RLM 76 | H417 C117 | RLM 75 | H69 C37 | RLM 74 | H68 C36 | RLM 04 | H413 C113 | RLM 23 | H414 C114 | BLACK | H12 C33 |
|------------|---------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|--------|-----------|--------|-----------|-------|---------|

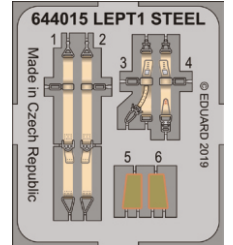


Eduard goodies for

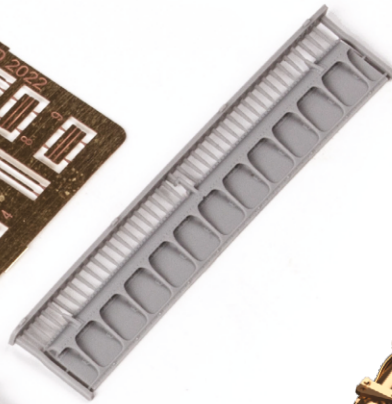
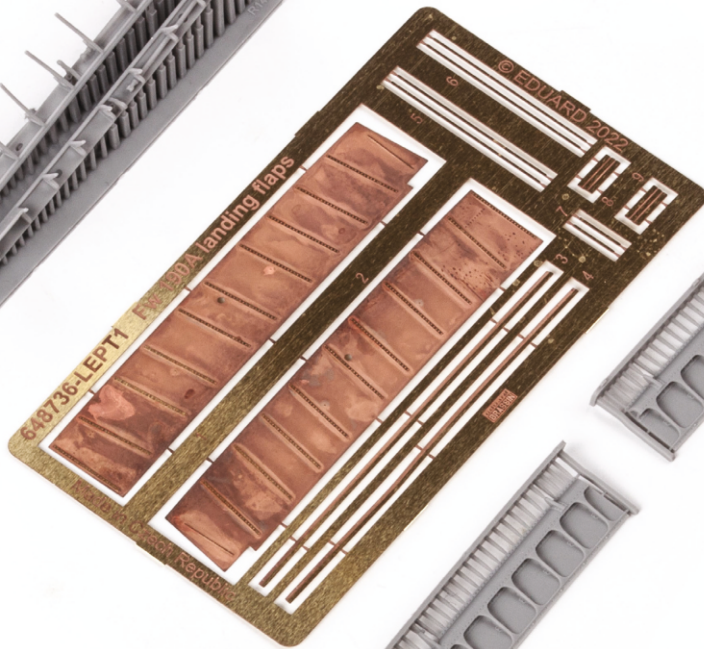
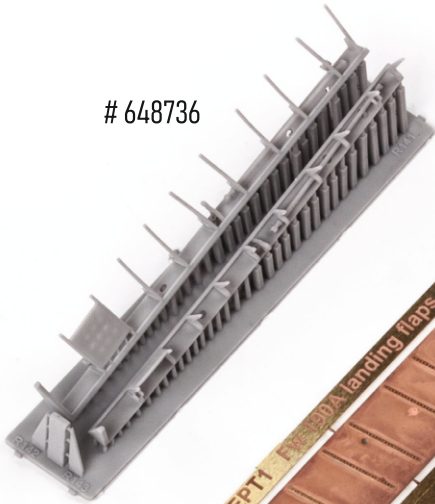
Fw 190A-7 1/48

- 644015 Fw 190A-8 LööK (Brassin)
- 648150 Fw 190 wheels late (Brassin)
- 648356 Fw 190A wingroot gun bays (Brassin)
- 648366 Fw 190A propeller (Brassin)
- 648381 Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
- 648476 Fw 190A-8 undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 648736 Fw 190A landing flaps PRINT (Brassin)
- 3DL48079 Fw 190A-8 SPACE (3D Decal Set)

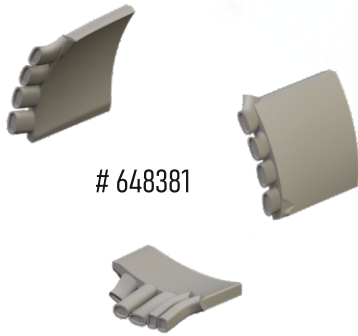
644015



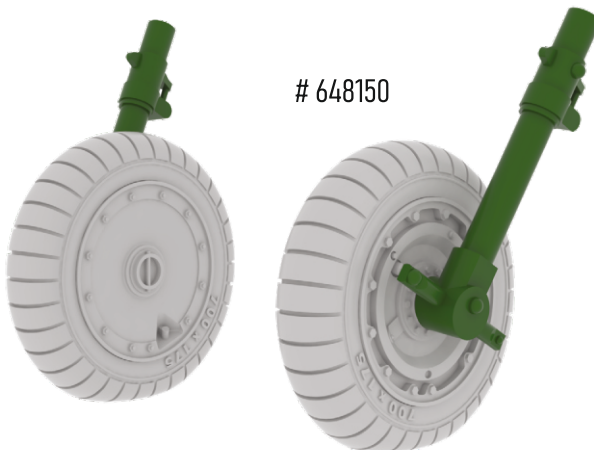
648736



648476



648381



648150

648356

