



Ve druhé polovině druhé světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Fw 190 vznikly v řadě verzí a plnily velmi širokou škálu úkolů od bitevních až například po stíhací ochranu proudových Me 262.

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 vzlétl 1. června 1939 a po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k předseriové 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 konstrukční 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 sta 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 Hurricaney, ale také modernější Spitfiry. Nebyly ale nepřemožitelné. Prvním Fw 190 ztraceným v boji se stal Fw 190A-1 (výr. č. 0028), pilotovaný velitelem II./JG26 Walterem Adolphem. Ten 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 151 ráže 20 mm v křídlech. Část této série měla také přídatné kanóny MG FF ráže 20 mm, čímž se výzbroj 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 křídelními 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 místo MG FF. Instalace tohoto křídla dala vzniknout nové verzi Fw 190A-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 vedly další úpravy ke vniku verze

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 vstřikováním oxidu dusného do motoru. Část produkce byla vyrobena ve variantě A-8/R2 případně A-8/R8, vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křídél 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 výkonu 1470 kW (2000 k). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních verzí Fw 190F. Tyto stroje měly křídelní výzbroj redukovánou na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách a stroje disponovaly širokou škálou podvěsné výzbroje 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 motoru Jumo 213A-1 do upraveného draku Fw 190A-8.

Ochránce Říše

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 a jako těžké stíhací stroje s impozantní výzbrojí získávaly od roku 1943 na významu v jednotkách protivzdušné obrany Říše, kde se uplatnily v boji 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 výzbrojí pro spojenecké bombardéry skutečně vražedné.

Tato stavebnice: Fw 190A-5

Fw 190A-4 byl velmi úspěšnou variantou, bylo však evidentní, že potenciál konstrukce tohoto stroje ještě nebyl ani zdaleka vyčerpán. Mimo jiné i díky tomu, že počínaje verzí A-3 byl letoun poháněn motorem BMW 801D-2, který poskytoval maximální výkon 1250 kW (1677 k), což bylo o 103 kW (238 k) více v porovnání s předchozí verzí motoru označovanou C-2. Vyšší výkon, jehož bylo mimo jiné dosaženo spalováním kvalitnějšího paliva o oktanovém čísle 96, namísto 87, nabízel také zvýšenou nosnost. Toho chtěli konstruktéři samozřejmě využít. Za tím účelem byl motor posunut o 15 cm vpřed, čímž došlo také k posunu těžiště letounu stejným směrem. Tato změna umožňovala zvýšit v podvěsu nesenou zátěž, která naopak posouvala těžiště vzad. Pozdější verze Fw 190 této možnosti využívaly velmi extenzivně ať již co do instalace výzbroje nebo přídatného pancéřování.

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.

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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



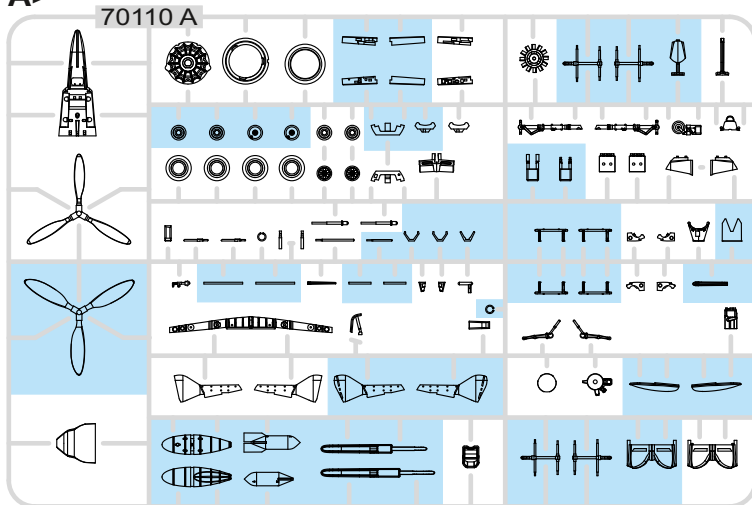
PIÈCES



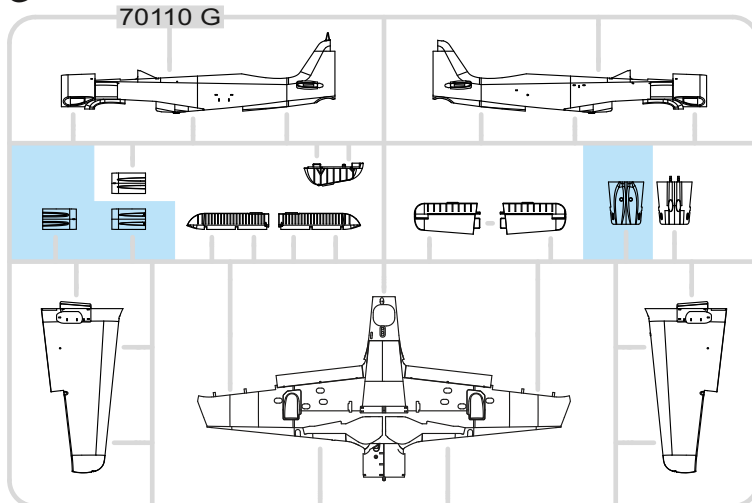
部品

PLASTIC PARTS

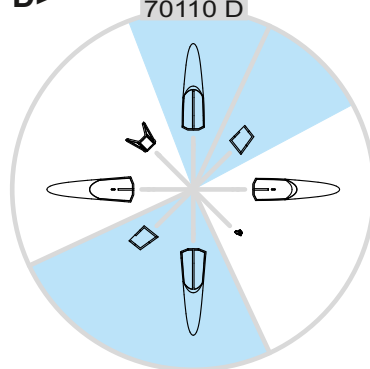
A>



G>



D>



-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	
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

AQUEOUS	Mr.COLOR	
H303	C303	GREEN
H310	C310	BROWN
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		SUPER CHROME SILVER 2

A

OPTIONAL:
decal K4

OPTIONAL:
decal K3

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

A58

H2

C2
BLA

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

A53

100

H2

A68

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

A57

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

A29

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

OPTIONAL:
decal K2

decal K6

A87

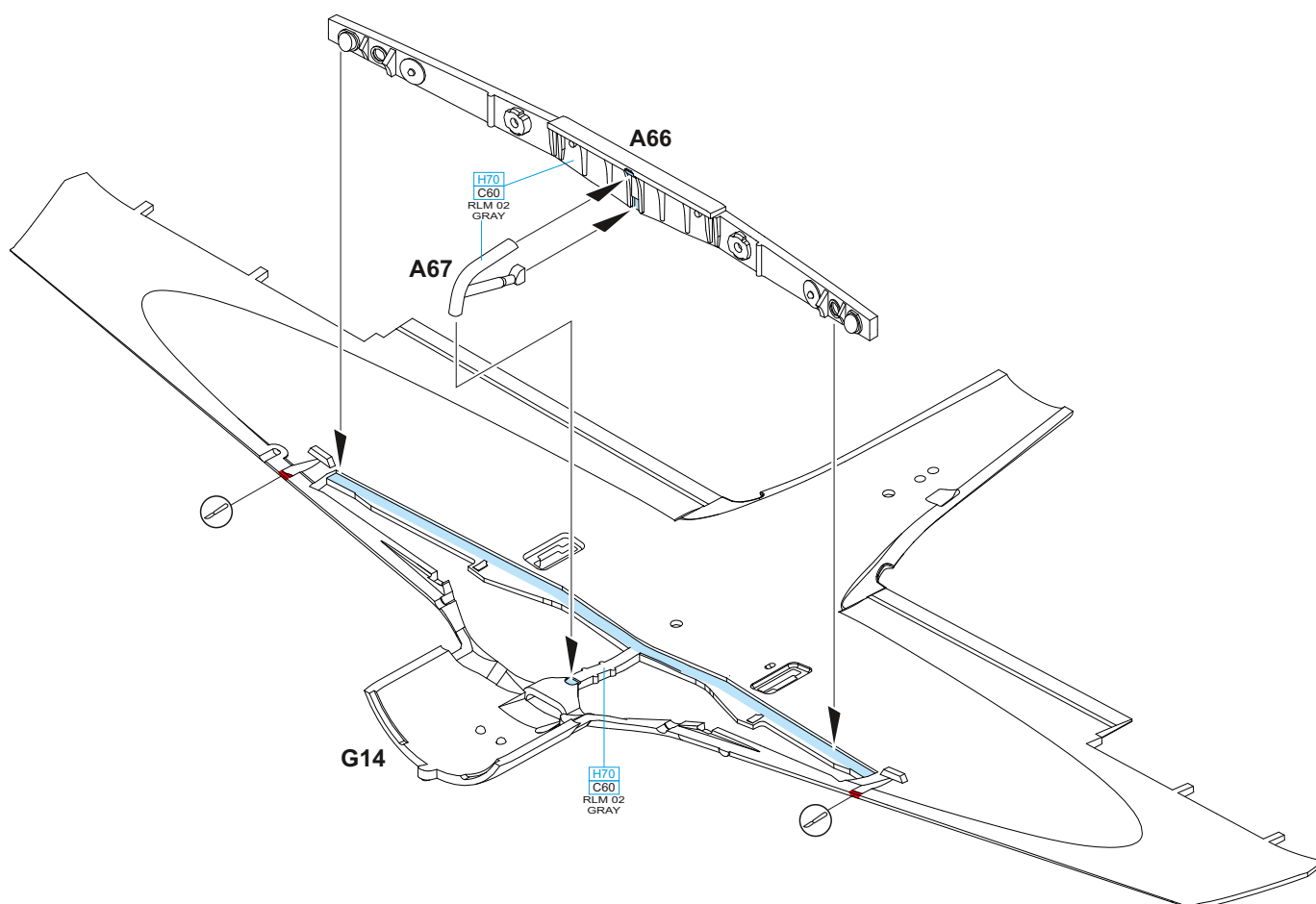
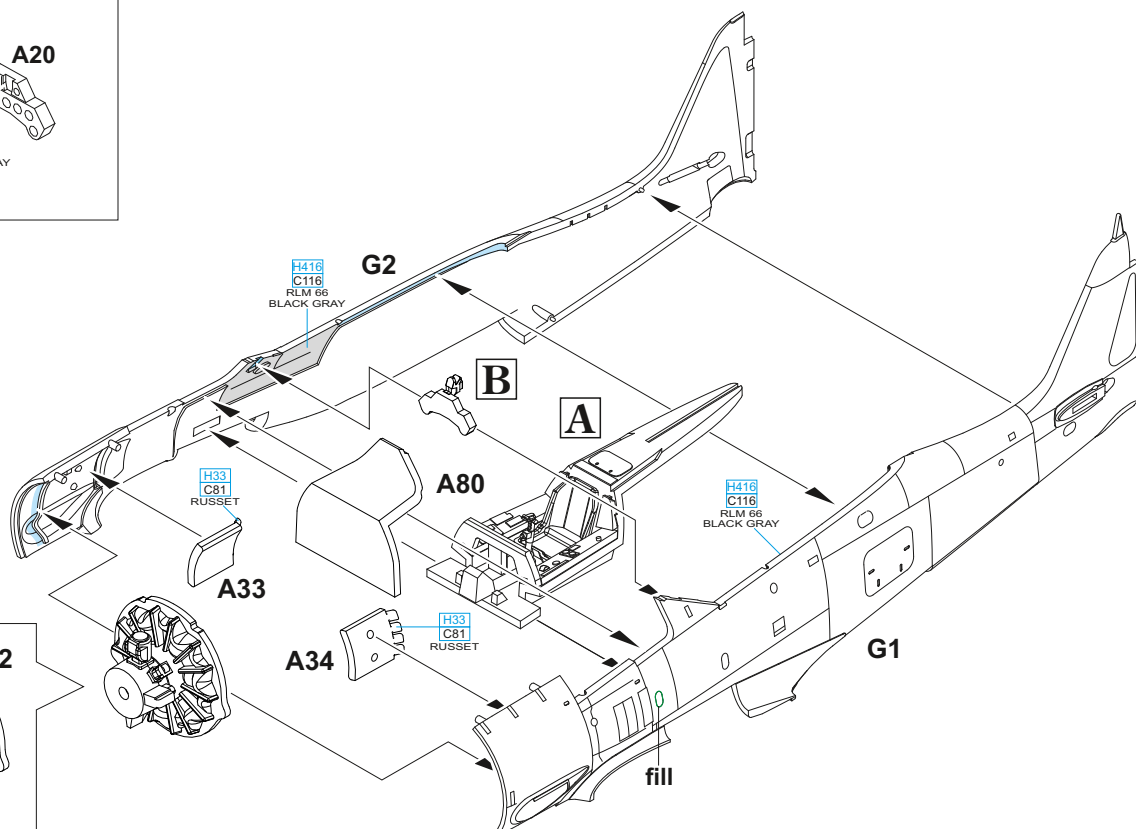
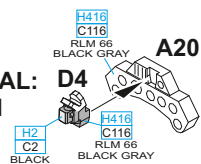
decal K5

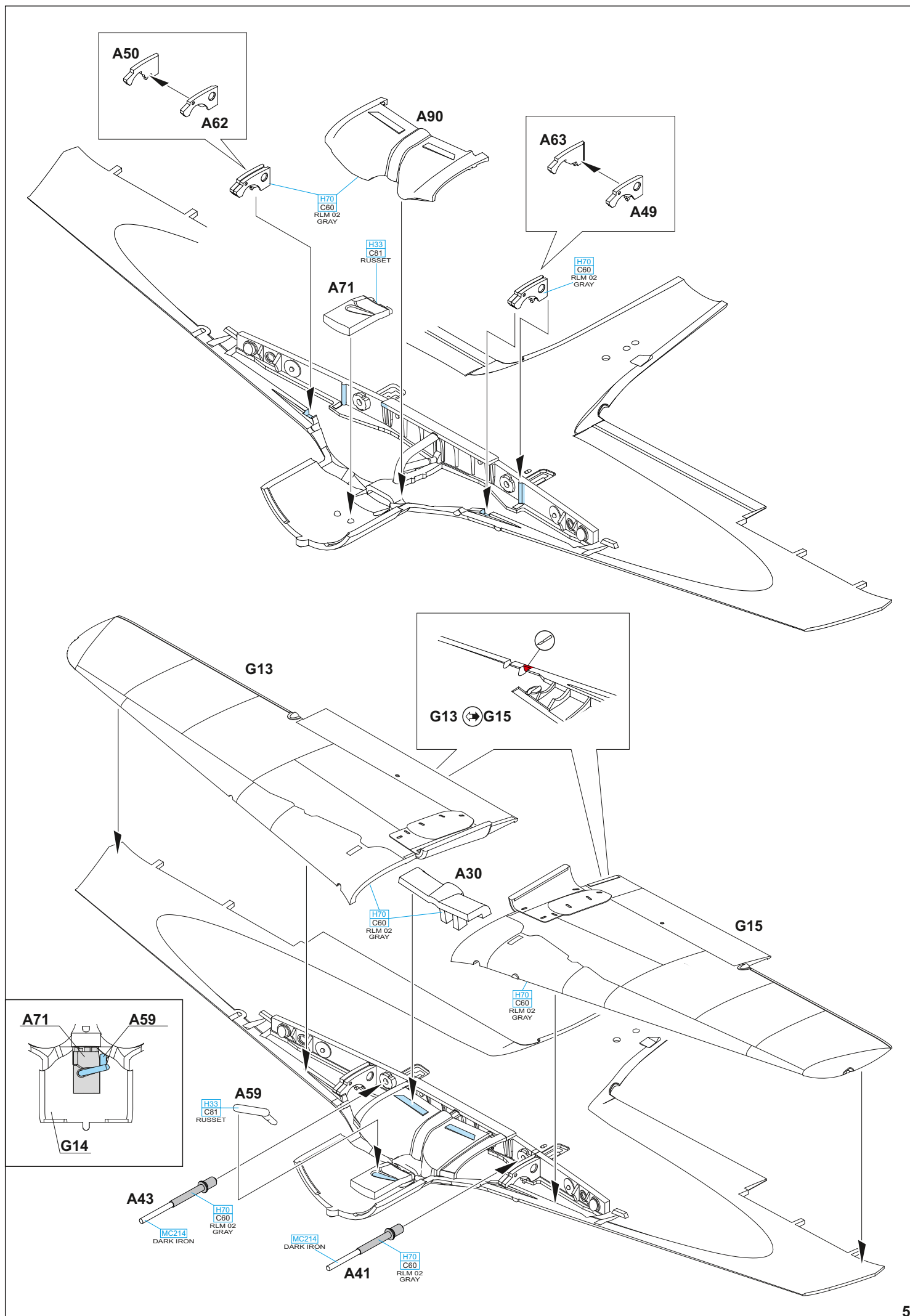
decal K7

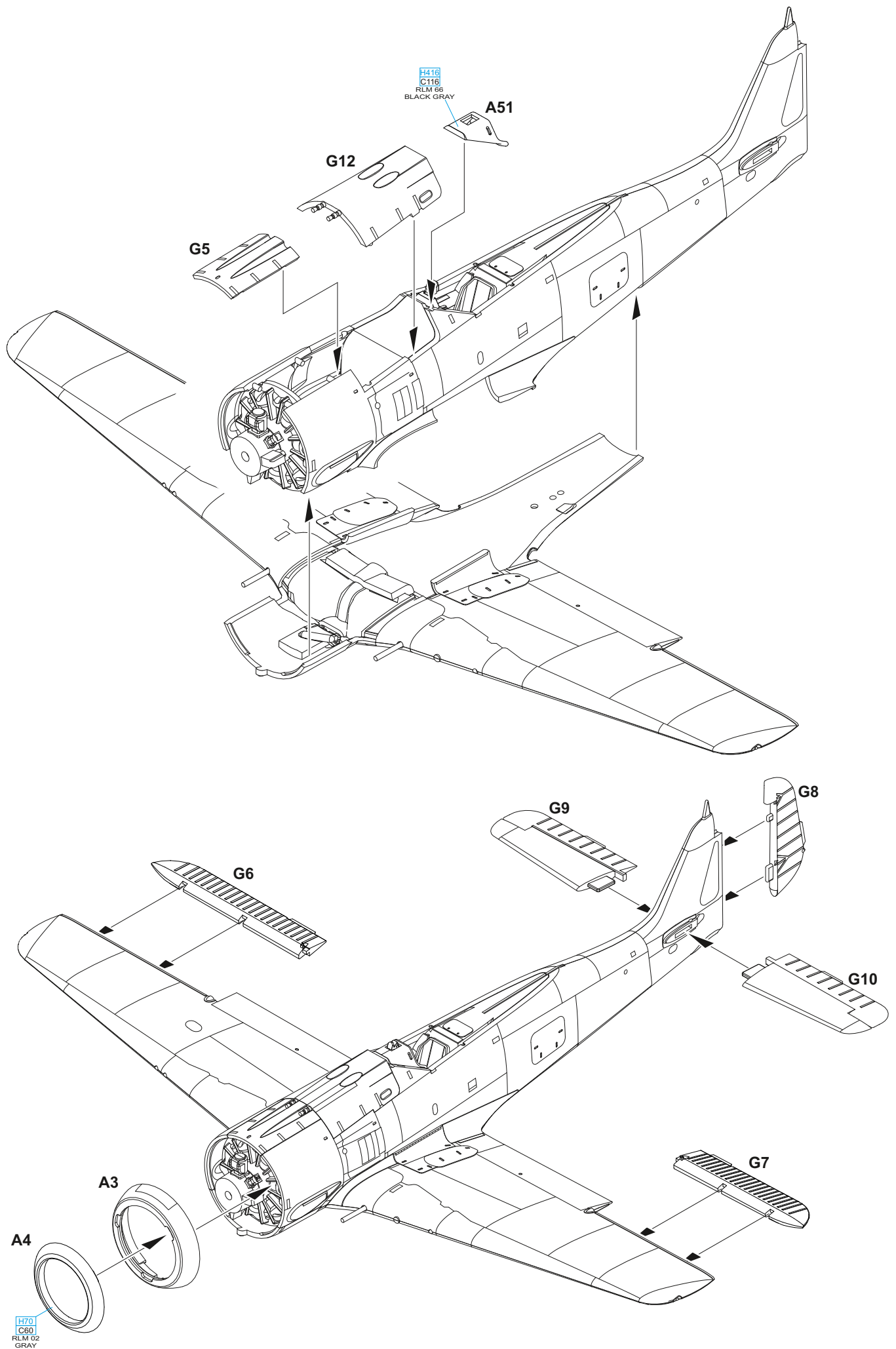
decal K7

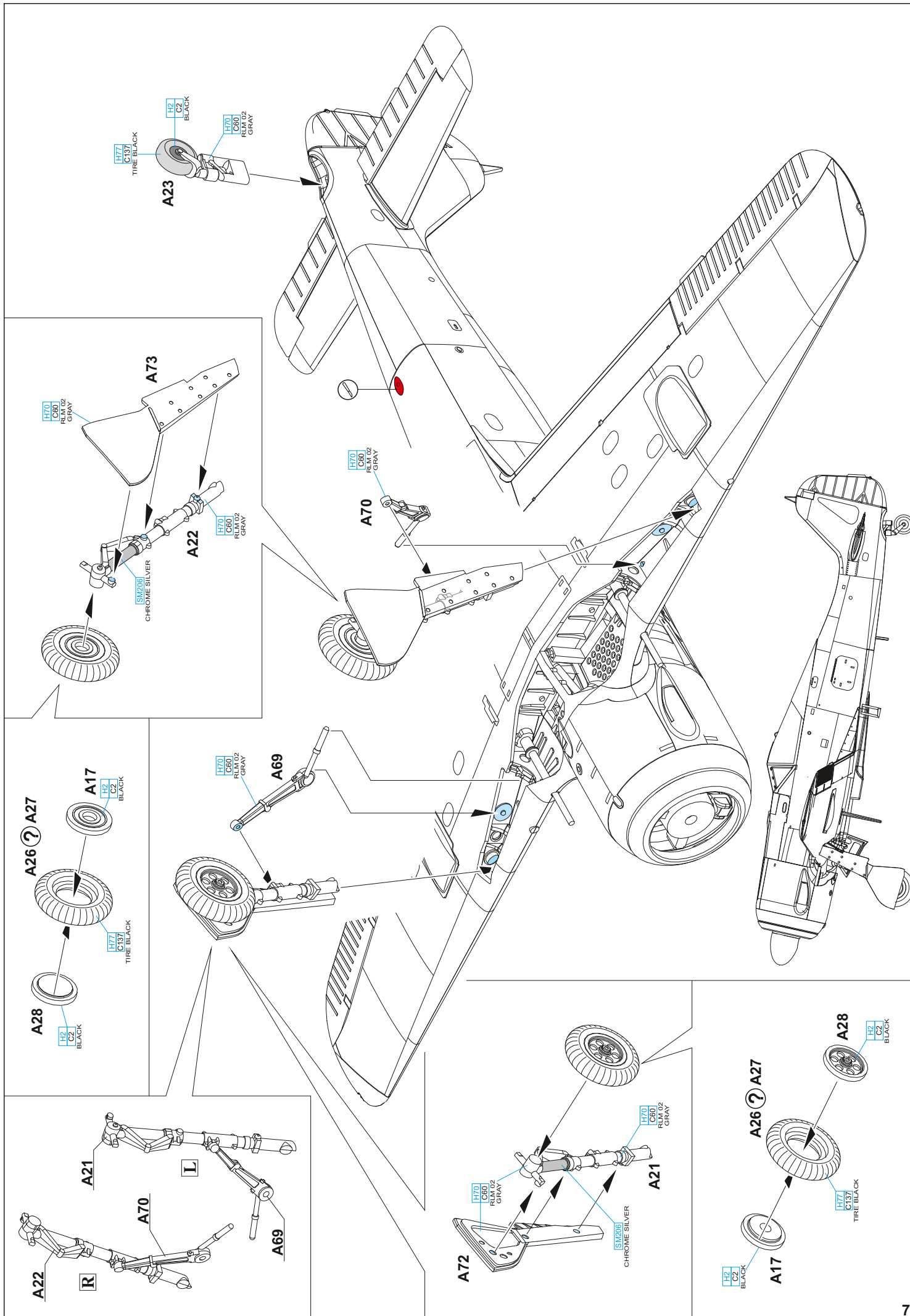
B

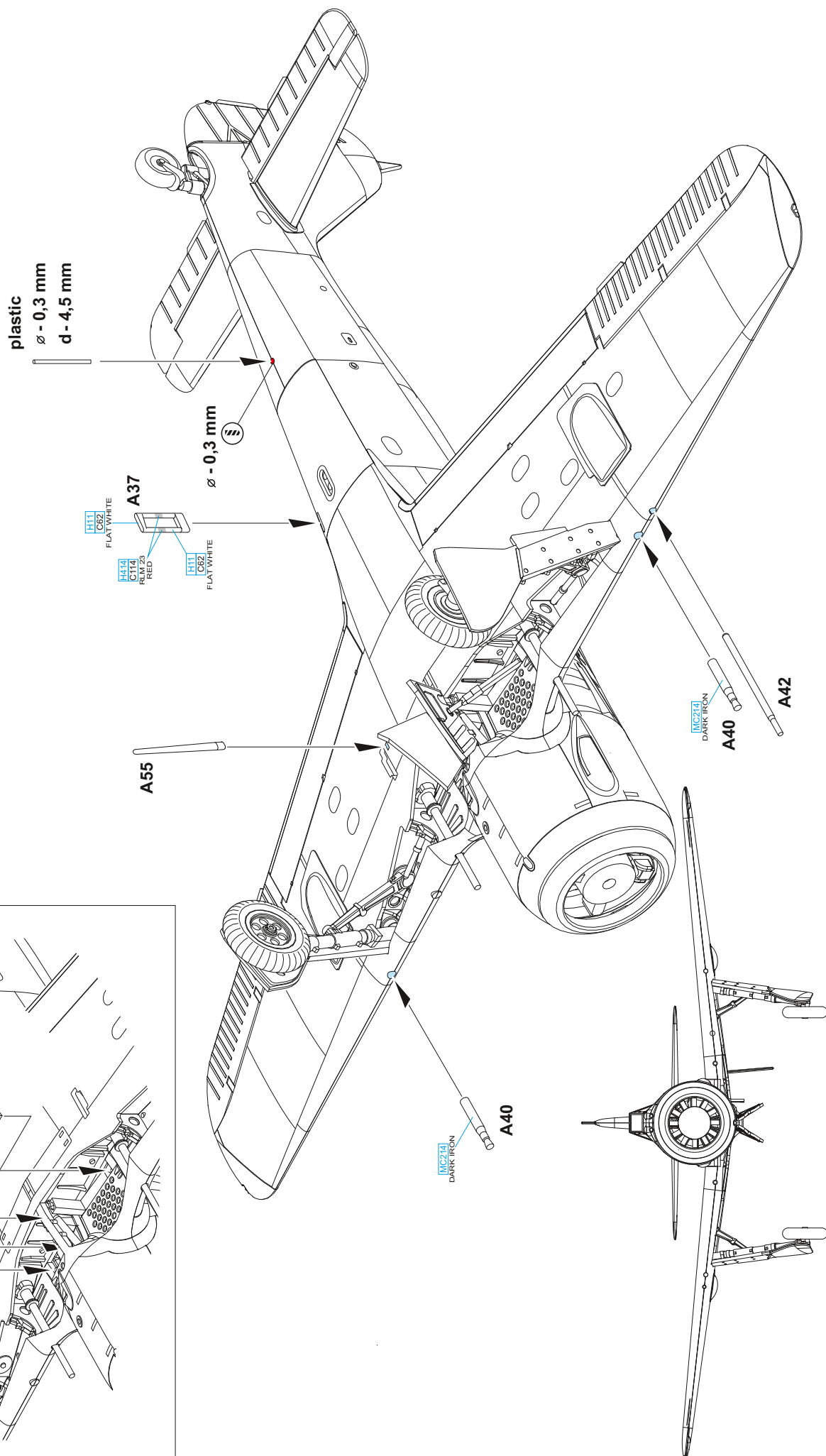
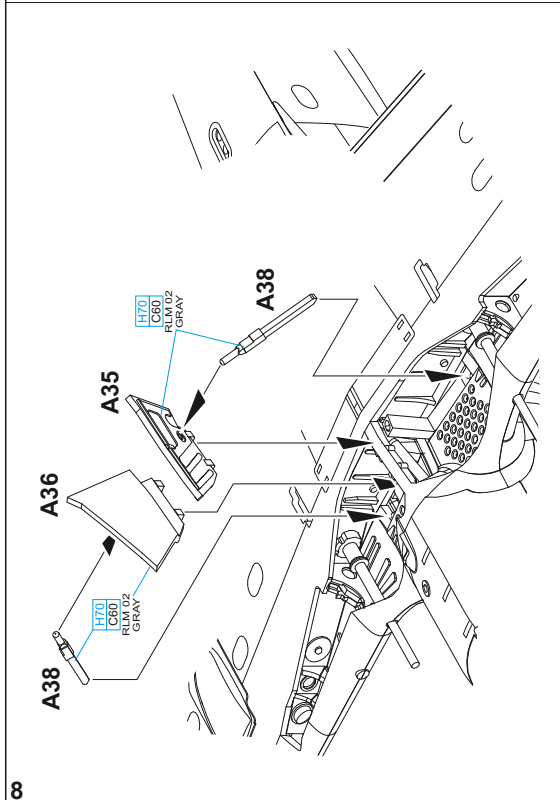
OPTIONAL:
decal K1

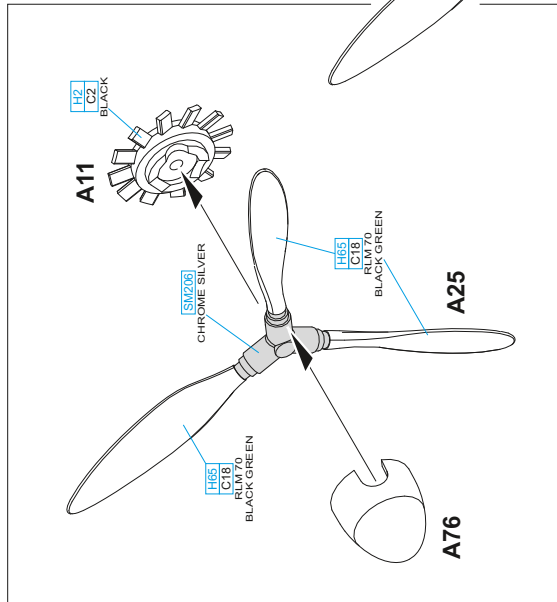
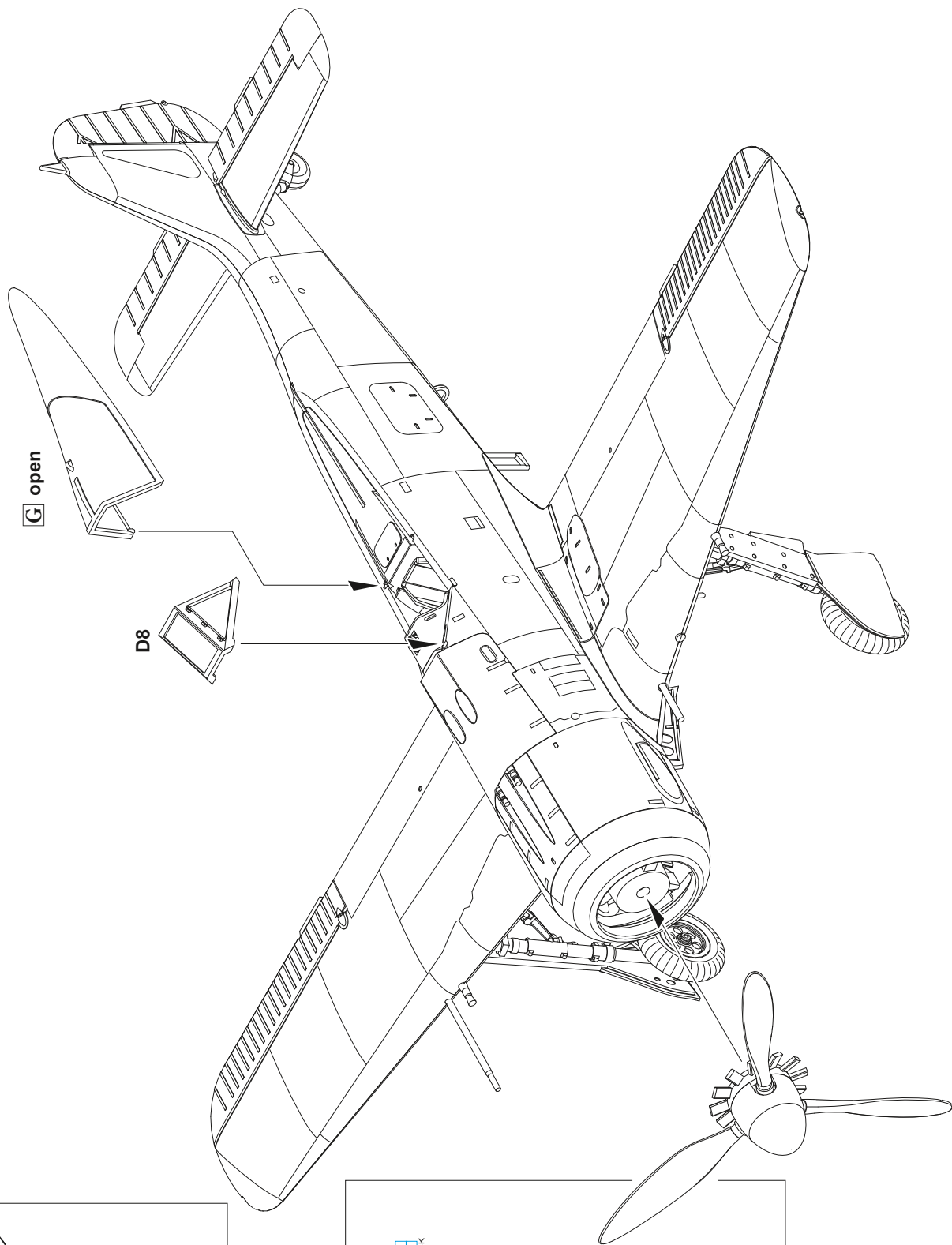
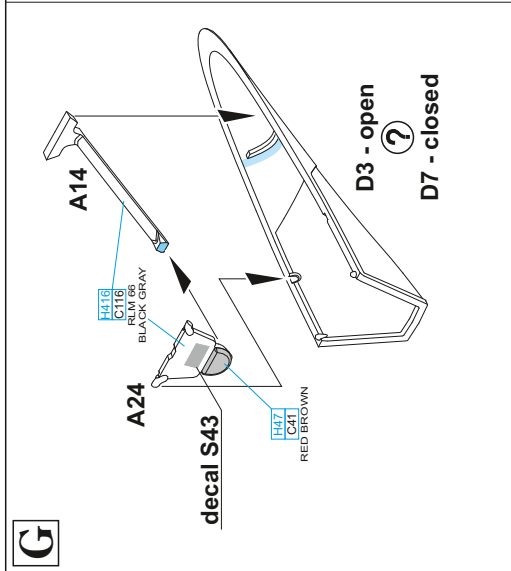




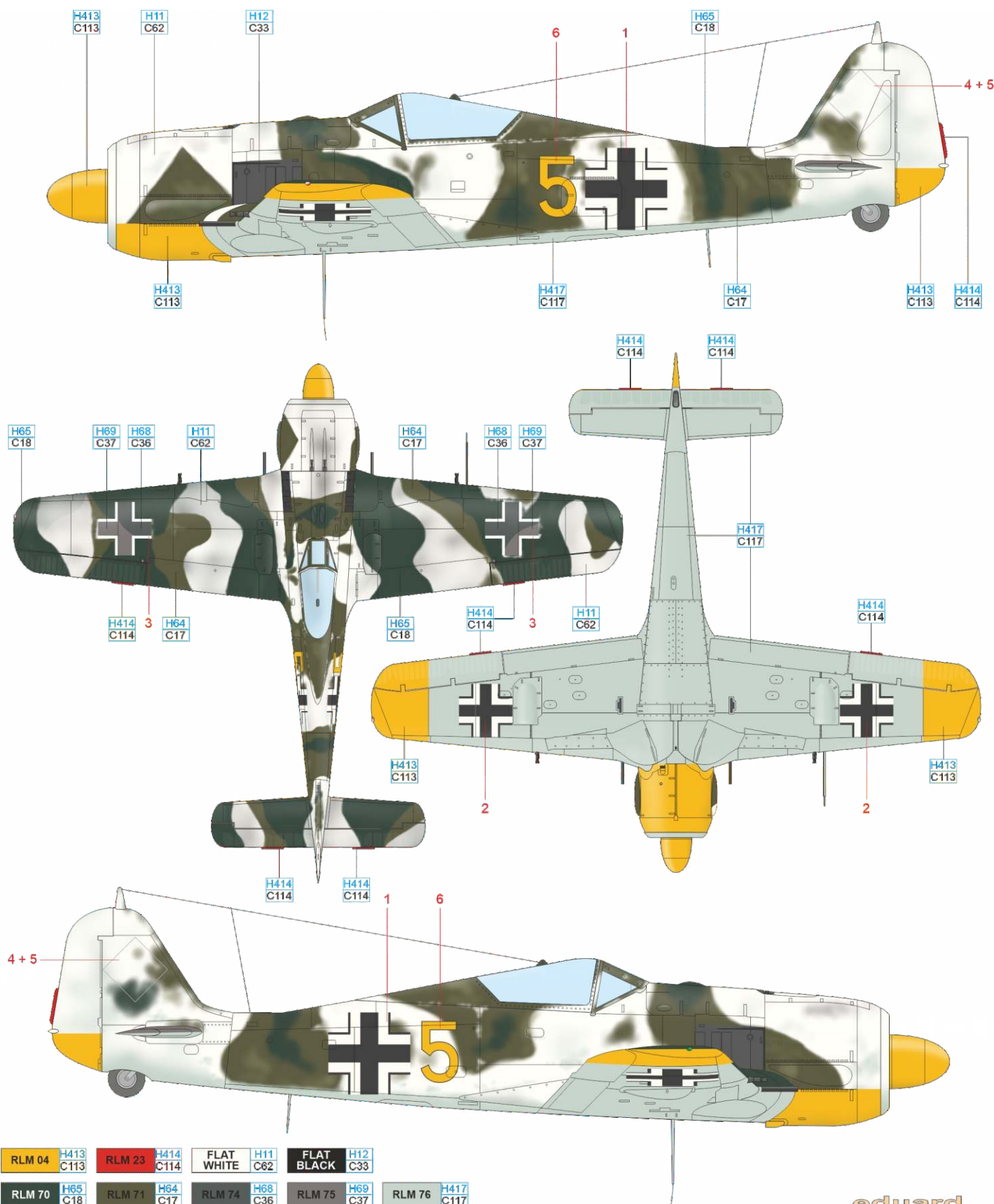




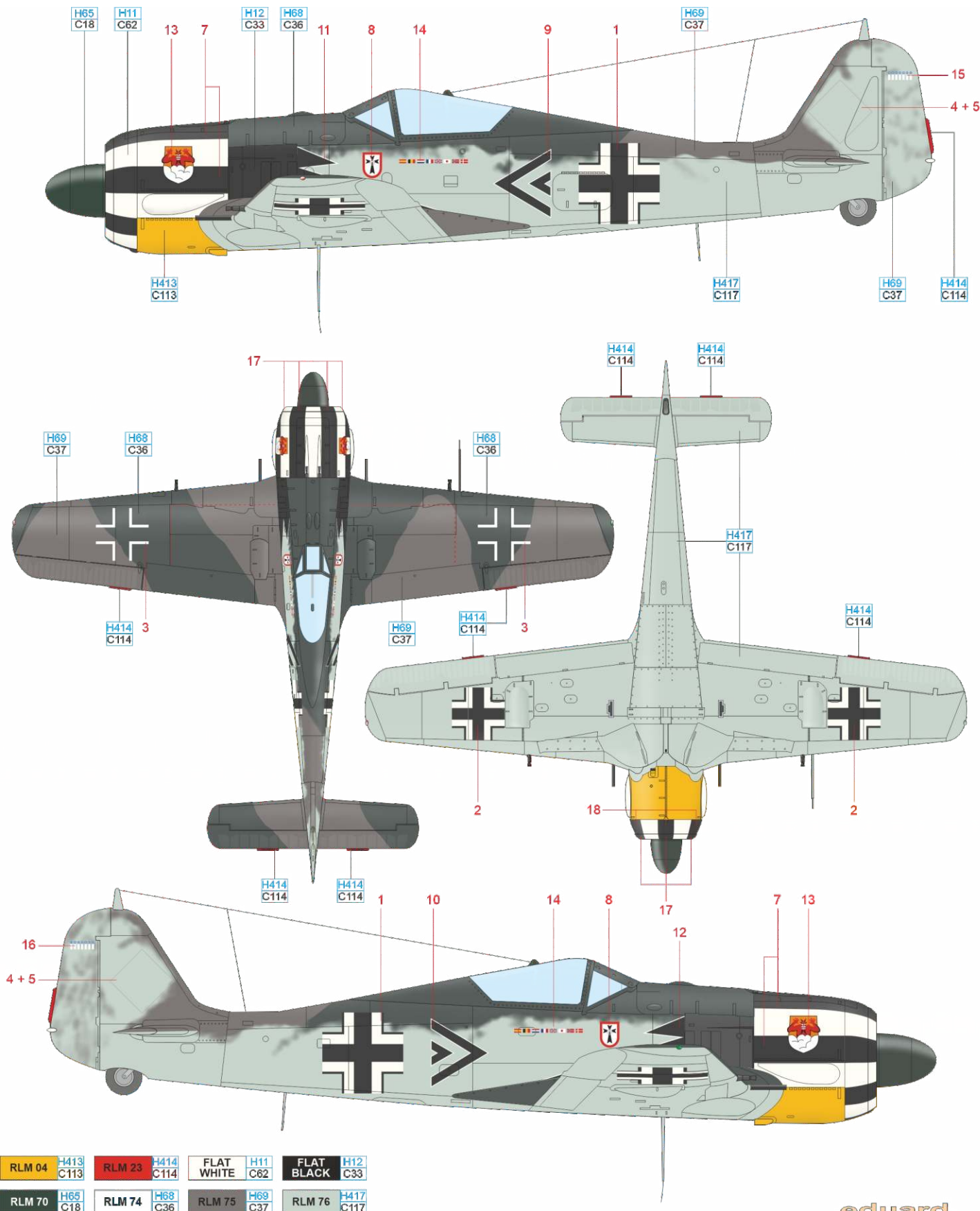




Rolf Hermichen dosáhl během války 66 sestřelů, prvních jedenácti jako pilot Bf 110 během bitev o Francii a Británii. V listopadu 1941 byl převelen k III./JG 26 a stal se adjutantem Josefa Prillera, který III. Gruppe velel. Již 1. května 1942 se Hermichen přesunul na pozici velitele 3. Staffel. V té době 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 (jiné zdroje uvádějí 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-5 z jara 1943 nesl kamufláž, jejímž základem byl bílý nástrík horních ploch přes původní zbarvení barvami RLM 74 a 75. Zřejmě se jednalo o nesmytelnou bílou, protože následně na ni byla aplikována nepravidelná pole zelených barev, pravděpodobně RLM 70/71. Pod olétanou bílou barvou místy prosvítala původní kamufláž, která byla plně zřetelná uvnitř trámových křížů na horní straně křídla. Tvary a velikost barevných polí na křídle a pravé straně trupu jsou částečnou rekonstrukcí.

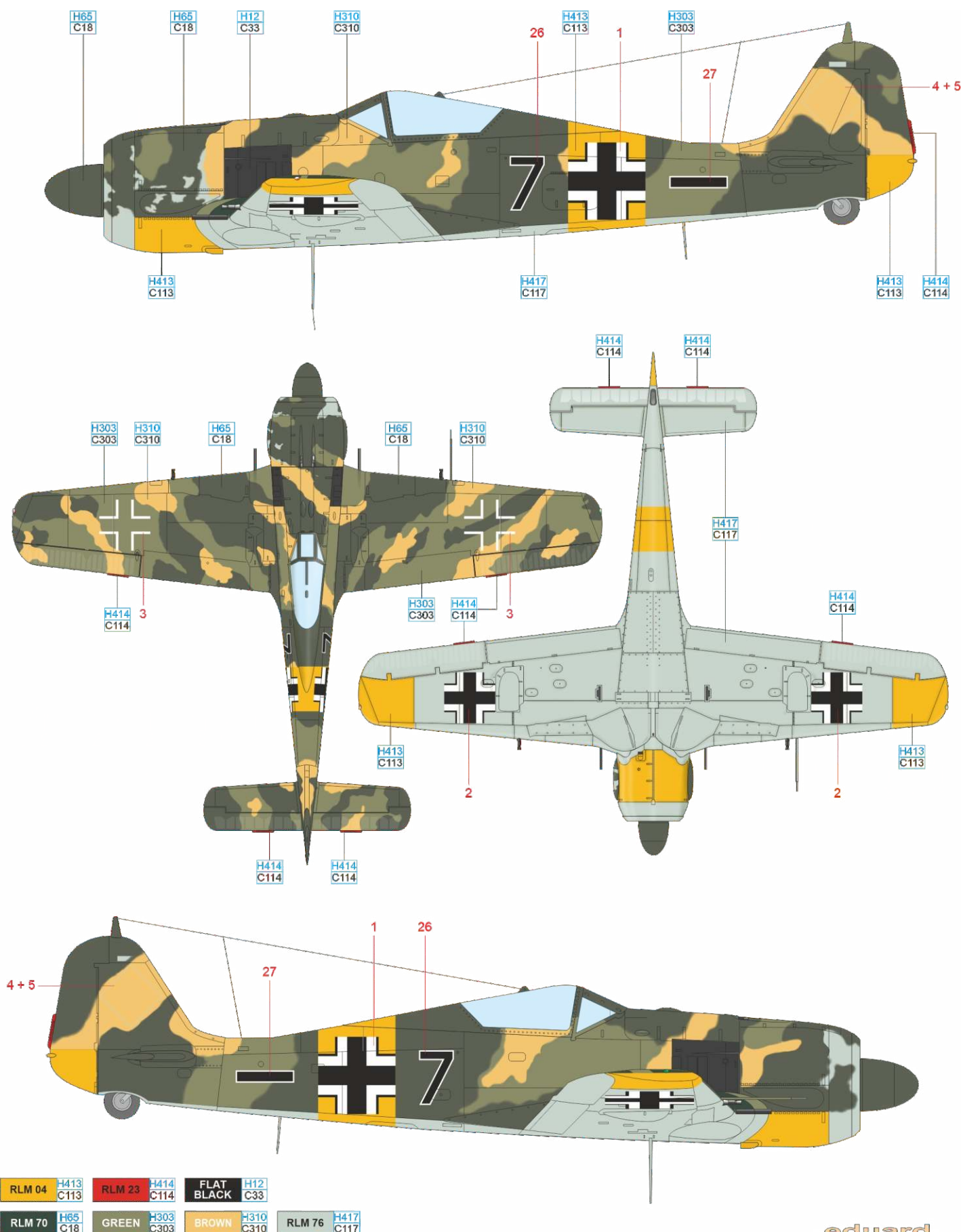


Kamuflačá tvoří barvy RLM 74, 75 a 76, vrtulový kužel v odstínu RLM 70. Fritz Losigkeit (1913–1994) se narodil v Berlíně a od října 1936 sloužil u JG 2 "Richthofen". V březnu 1938 vstoupil do Legie Condor ve Španělsku, ale byl sestřelen a zajat. V dubnu 1939 přešel k 2./JG 26 a později se stal jejím velitelem. Od června 1941 byl členem diplomatického zastoupení v Tokiu. Po návratu se v březnu 1942 ujal vedení IV./JG 1 (později přeznačené na I./JG 1) v Nizozemsku. V červnu 1943 převzal velení I./JG 26, ale v témže měsíci byl převelen na východní frontu a jmenován velitelem III./JG 51. V dubnu 1944 se stal Kommodorem JG 51 a o rok později převzal JG 77. Docílil 68 vítězství v přibližně 750 bojových letech a obdržel Rytířský kříž. Fw 190 má pod kabinou vložející značnou míru a zahraniční mise, jichž se Losigkeit účastnil. Znak čerta IV./JG 1 a symboly vítězství na směrovce nejsou fotograficky potvrzeny. Po válce Losigkeit pracoval pro organizaci Gehlen, kterou kontrolovala CIA, později se stal sekretářem politické strany FDP.

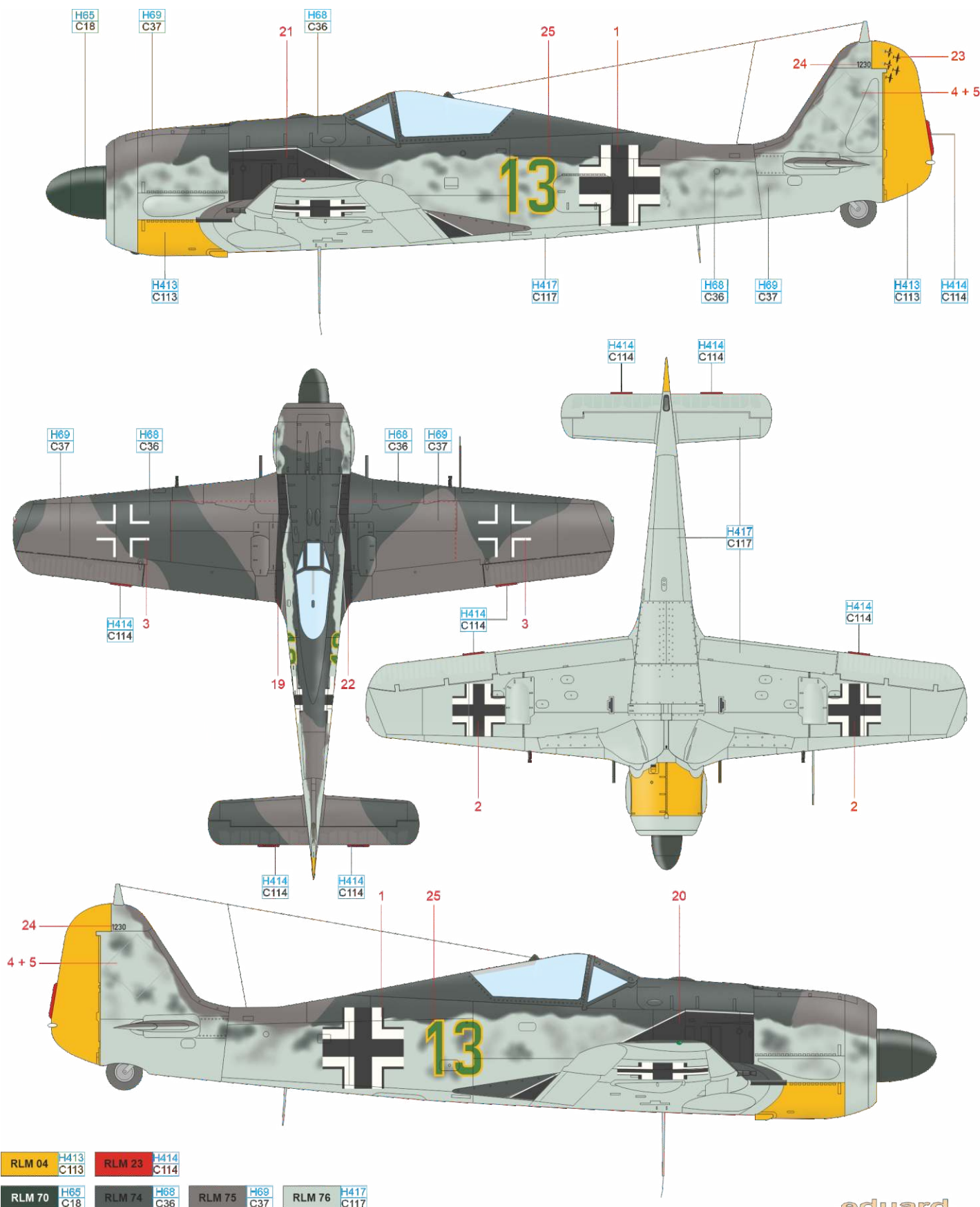


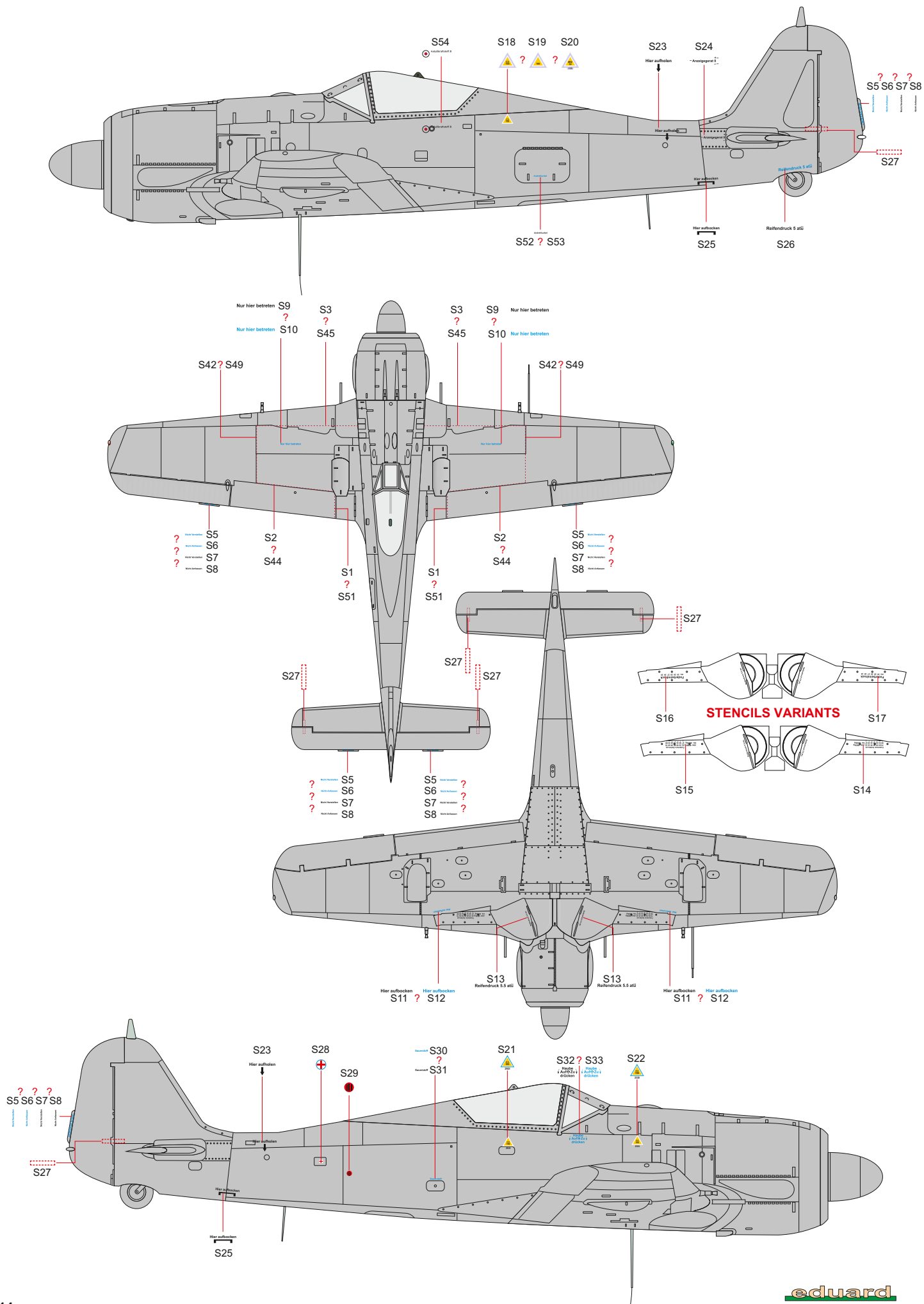
C Fw 190A-5, Lt. Emil Lang, 5./JG 54, Orel, Sovětský svaz, léto 1943

Během více než 400 bojových letů dosáhl Lt. Emil „Bully“ Lang 173 sestřelů, z toho 144 na východní frontě. Bývalý atlet a pilot Lufthansy se ukázal být skutečným expertem leteckých soubojů, když například v prosinci 1943 poslal během tří týdnů k zemi 72 protivníků. Přitom mu bylo již 34 let a patřil mezi nejstarší stíhací piloty Luftwaffe. Štěstí ho opustilo 3. září 1944, kdy již velel II./JG 26. V kokpitu Fw 190A-8 byl v souboji se Spitfiry Mk.XII od No. 41 Squadron RAF nad Belgií sestřelen. Jeho přemožitelem se stal F/Lt. Terry Spencer. Se zobrazeným Fw 190A-5 létal Lt. Lang jako velitel 5./JG 54. Kamufláž stroje tvořily tři barvy, dva odstíny zelené a písková, stejně jako u dalších strojů Jagdgeschwader 54.



Walter „Gulle“ Oesau vstoupil do JG 2 „Richthofen“ před válkou a v dubnu 1938 byl zařazen k Legion Condor ve Španělsku. V dubnu 1940 se stal velitelem 7./JG 51 a po dosažení dvaceti vítězství byl vyznamenán Rytiřským křížem. Poté krátce velel celé III./JG 51 a v listopadu se stal velitelem III./JG 3. Během bojů na východě dosáhl 15. července 1941 osmdesátého vítězství. Na konci července se stal velitelem JG 2 ve Francii a stého vítězství dosáhl 26. října 1941. V listopadu 1943 byl po smrti Hanse Philippa jmenován Kommodorem JG 1. Oesau padl v boji s P-38 u St. Vith 11. května 1944, kdy pilotoval Bf 109G-6/AS (WNr. 20601) „zelená 13“. Celkem doáhl Oesau 127 vítězství při 300 bojových letech. Ve Španělsku jich zaznamenal devět, na západní frontě 74 a na východní 44. Tento Fw 190A-5 byl vyroben továrnou Focke-Wulf v Marienburgu v první polovině roku 1943. Kamufláž tvořily barvy RLM 74, 75 a 76, vrtulový kužel byl natřen barvou RLM 70. Na směrovce bylo znázorněno pět vítězství (101. až 105. v pořadí), jichž Oesau dosáhl v bojích proti čtyřmotorovým bombardérům.





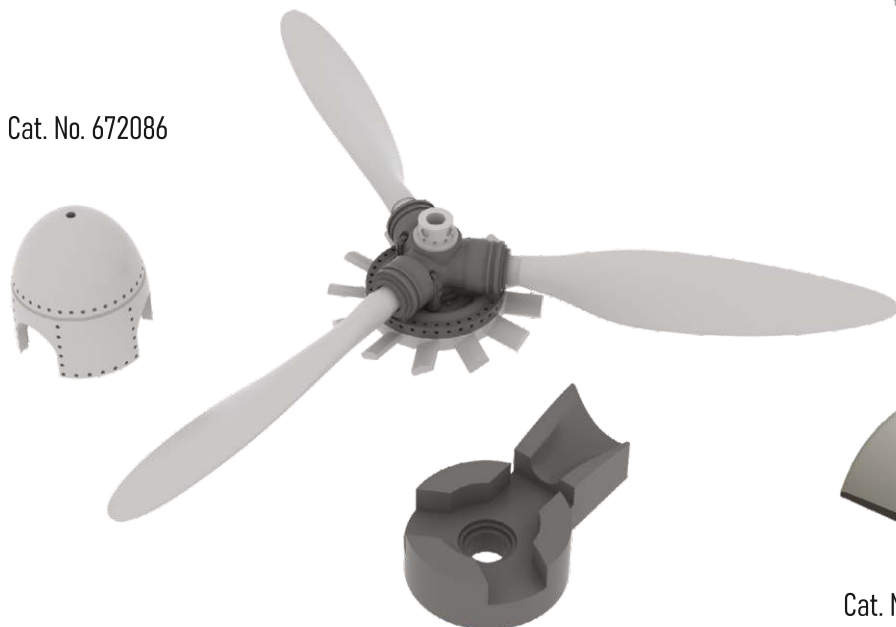
This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Eduard goodies for

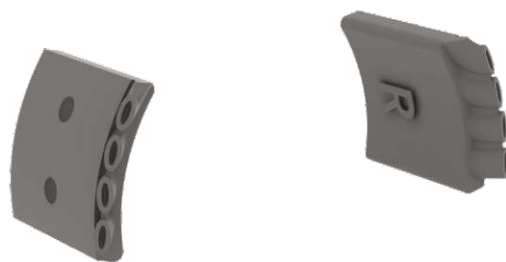
Fw 190A-5 1/72

SS804	Fw 190A-5 Weekend (PE-Set)
672085	Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
672086	Fw 190A propeller (Brassin)
672118	Fw 190A-5 engine & fuselage guns (Brassin)
672196	Fw 190A-5/U12 gun pods (Brassin)
CX456	Fw 190A-5 (Mask)

Cat. No. 672086



Cat. No. 672085



Cat. No. 672196



eduard

WEEKEND
edition



Fw 190A-8/R2

scale **1/72**

Cat. No. 7467