



Ve druhé polovině druhé světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Tyto letouny plnily v řadě verzí velmi širokou škálu úkolů a jejich vrcholem byla verze „Dora“ poháněná řadovým motorem.

Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, těžce vyzbrojený stroj poháněný hvězdicovým motorem BMW 139. Nesnadný vývoj tohoto letounu začal v roce 1938 na základě specifikací Technisches Amt RLM. První prototyp vzletl 1. června 1939, poháněný již výkonnějším motorem BMW 801. Po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim 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 Hurricane, ale také modernější Spitfiry.

V listopadu 1941 byla zahájena výroba další verze, Fw 190A-2, poháněné motorem BMW 801C-2 a vyzbrojená dvěma kulomety MG 17 plus 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 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 vne podvozkových šachet.

Průběžný vývoj

V roce 1942 už výroba nabíhala do vysokých obrátek a 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 přešla výroba 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 kulomety MG 151 místo MG FF. Instalace tohoto křídla dala vzniknout 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 vzniku 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 vstříkováním 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 přidavným pancéřováním pilotního prostoru a překrytu kabiny.

Zátěž, kterou na Fw 190A kladla Luftwaffe, byla obrovská. Všestranný letoun plnil stíhací úkoly, stejně jako působil v roli stíhacího bombardéru i letounu přímé letecké podpory. Díky robustnímu draku byl schopen nést širokou škálu výzbroje, což dále zvyšovalo víceúčelovost Fw 190 v porovnání s Messerschmittem Bf 109. Přesto se na konstrukci z roku 1939 začalo projevovat ke konci války její stárání. Fw 190A zaostával za svými protivníky zejména ve větších výškách. Vývoj konstrukce vedl přes Fw 190B s motorem BMW 801 přeplňovaným turbodmychadlem přes Fw 190C s řadovým motorem DB 603 až po Fw 190D.

Tato stavebnice: Fw 190D-9

Přestavba na verzi D, konkrétně na Fw 190D-9, zahrnovala instalaci nového, kapalinou chlazeného řadového dvanáctiválce Jumo 213A o výkonu 1270 kW (1726 k). Přední část trupu byla kvůli tomu prodloužena a kvůli zachování těžiště došlo také k prodloužení zadní části letounu vložením segmentu o délce 50 cm před ocasní plochy. Celková délka Fw 190D-9 se oproti Fw 190A-9 zvětšila o 1,52 m. Letoun tím dostal nové proporce a začalo se mu říkat „Langnasen Dora“ (Dlouhonosá Dora).

Dalšími důležitými změnami bylo přidání zařízení MW 50 pro vstříkování směsi vody a metanolu, které dočasně zvýšilo výkon na 1545 kW (2071 k), což vedlo k nárůstu maximální rychlosti na 680 km/h ve výšce 6600 m. Standardním prvkem Fw 190D-9 byl vypouklý překryt kabiny, kryjící pancéřovanou opěrku hlavy a zad pilota, první série Fw 190D-9 však byly ještě vybaveny starším plochým typem překrytu. Výzbroj tvořily dva 13mm kulomety MG 131 umístěné nad motorem a dva 20mm kanóny MG 151/20 v kořenech křidel. Výroba běžela kromě mateřských továren společnosti Focke-Wulf v Sorau, Marienburgu a Cottbusu také u firem Weser Nordenham, Mimetall Erfurt a Fiesler Kassel. Sestavu přidě s motorem včetně kapotáže dodával Junkers. Stroje jednotlivých továren se v detailech lišily, například provedením krytu zbraní.

První Fw 190D-9 byly přiděleny v září 1944 k III./JG 54. Následovala I./JG 26 v listopadu a ke konci války bylo ještě ve službě 183 Dor. Podle některých zdrojů bylo přitom postaveno více než 1800 těchto letounů.

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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

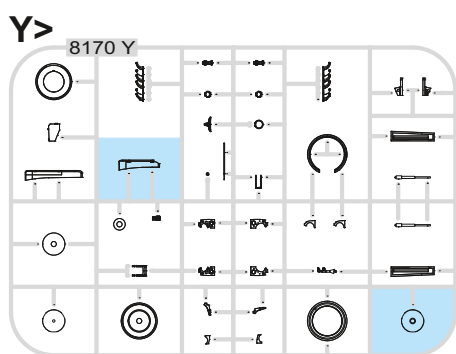
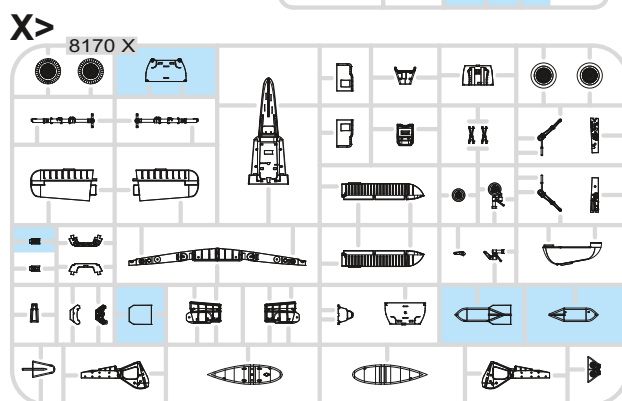
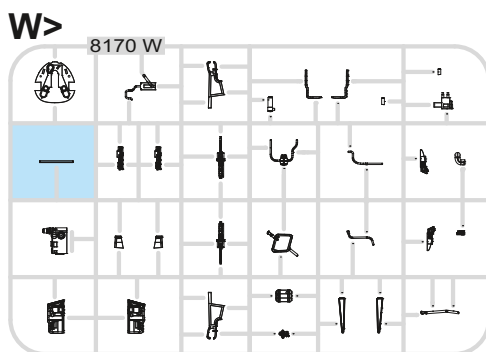
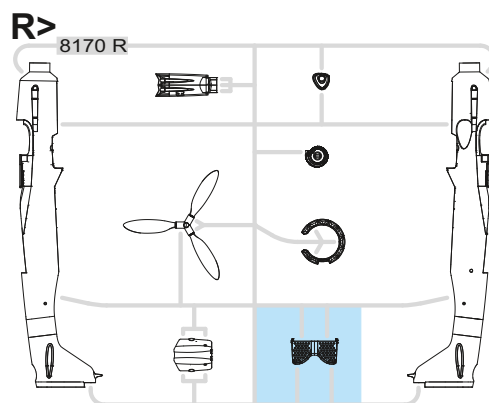
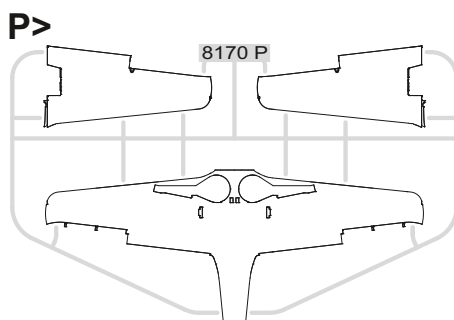
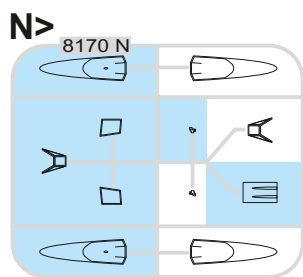
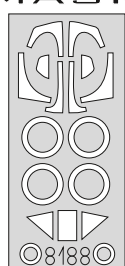


PIÈCES

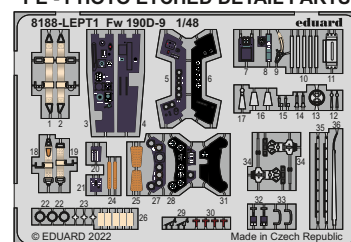


部品

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

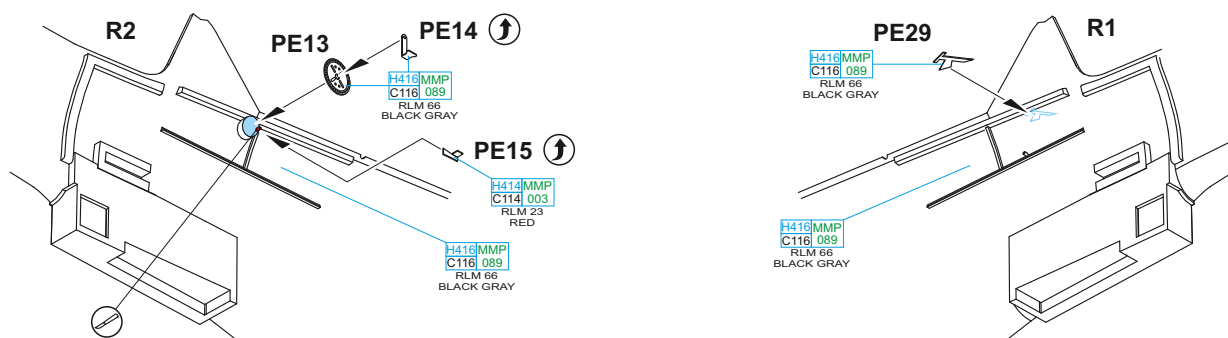
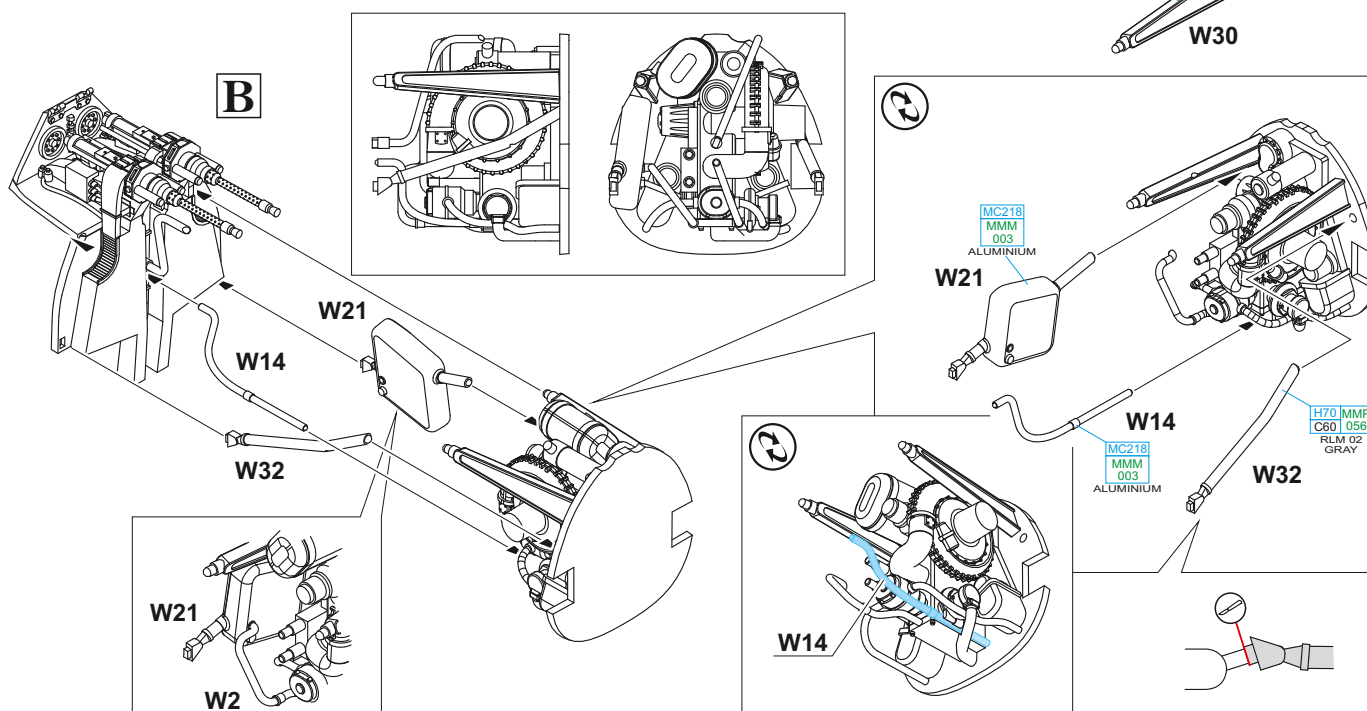
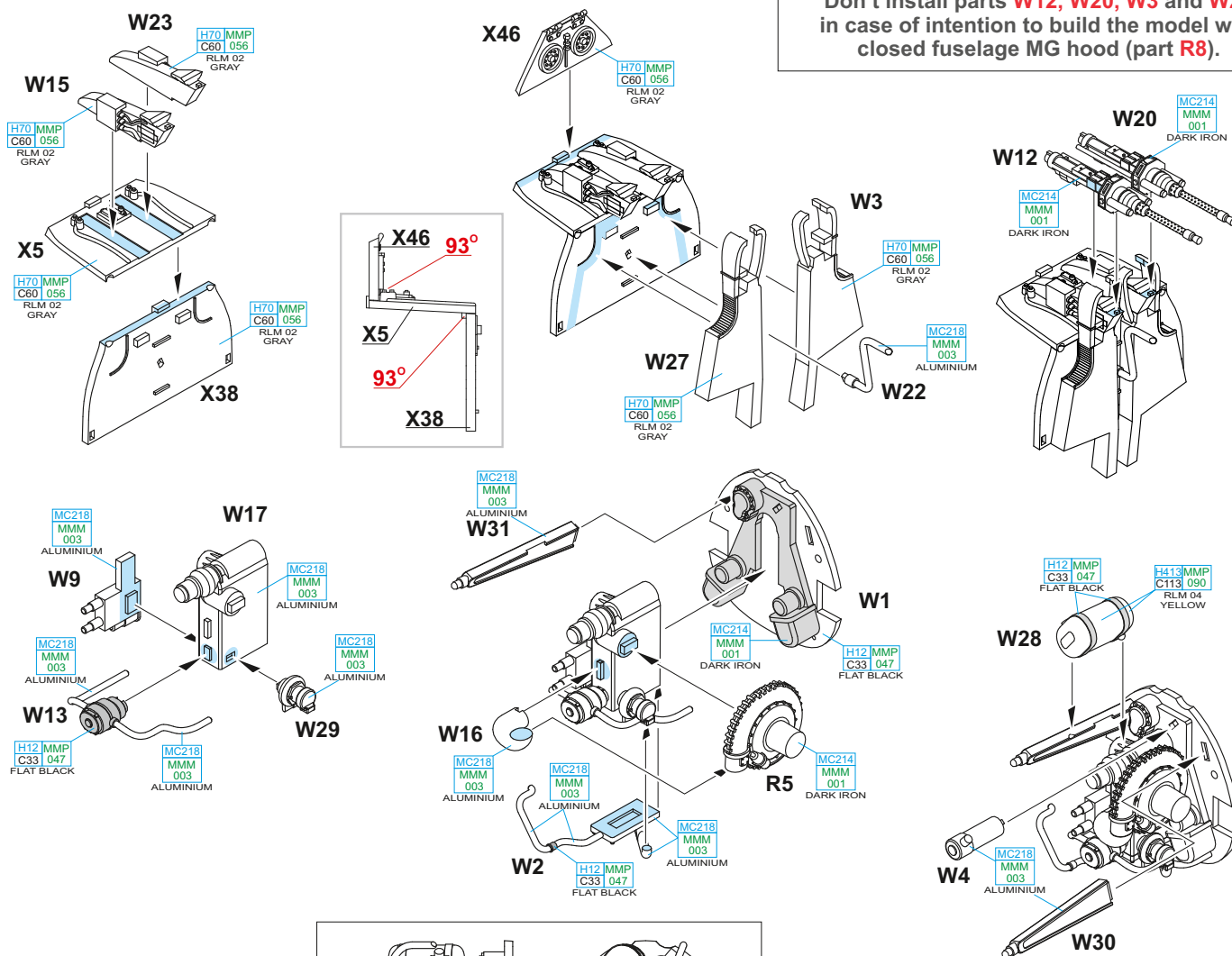


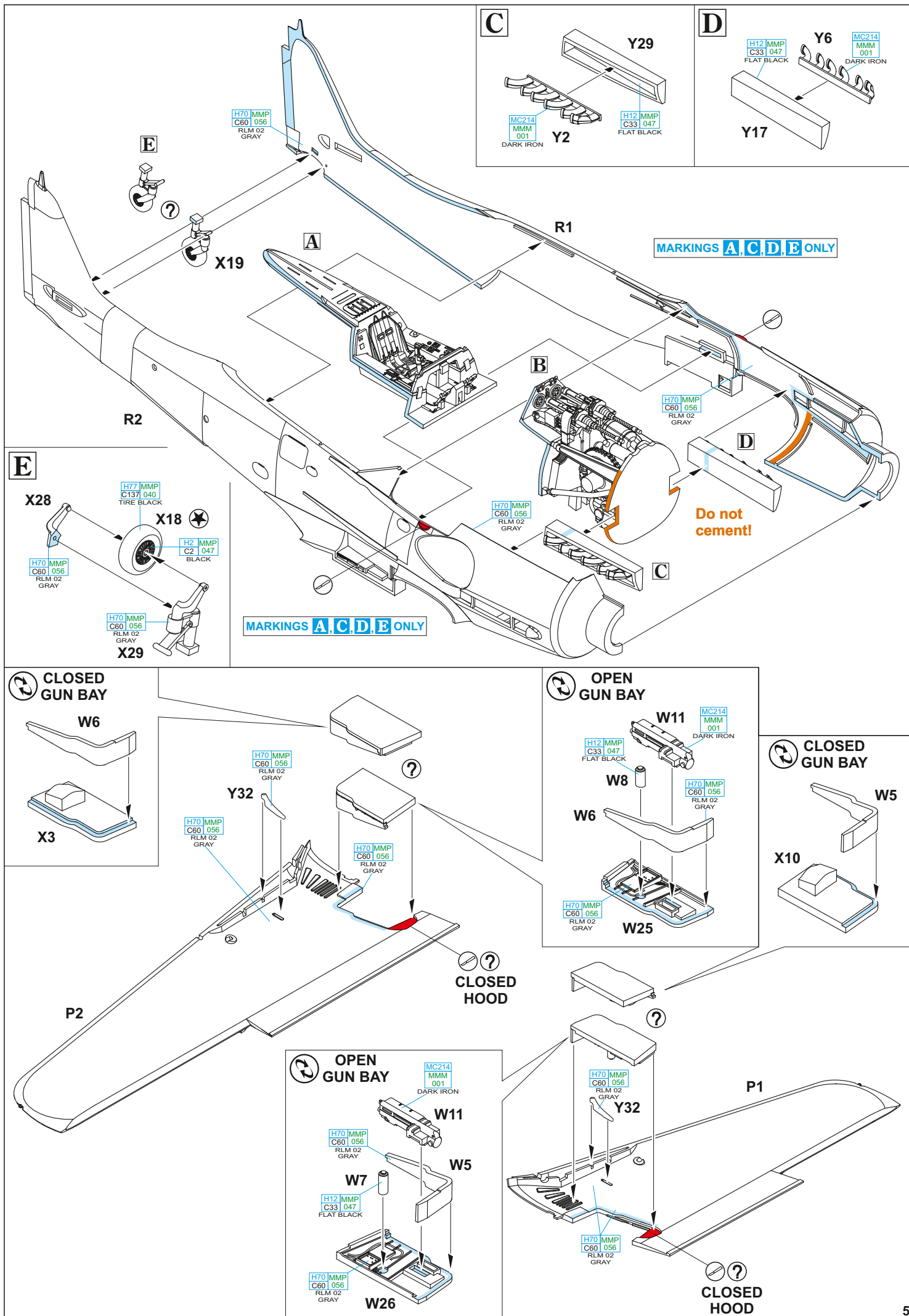
色

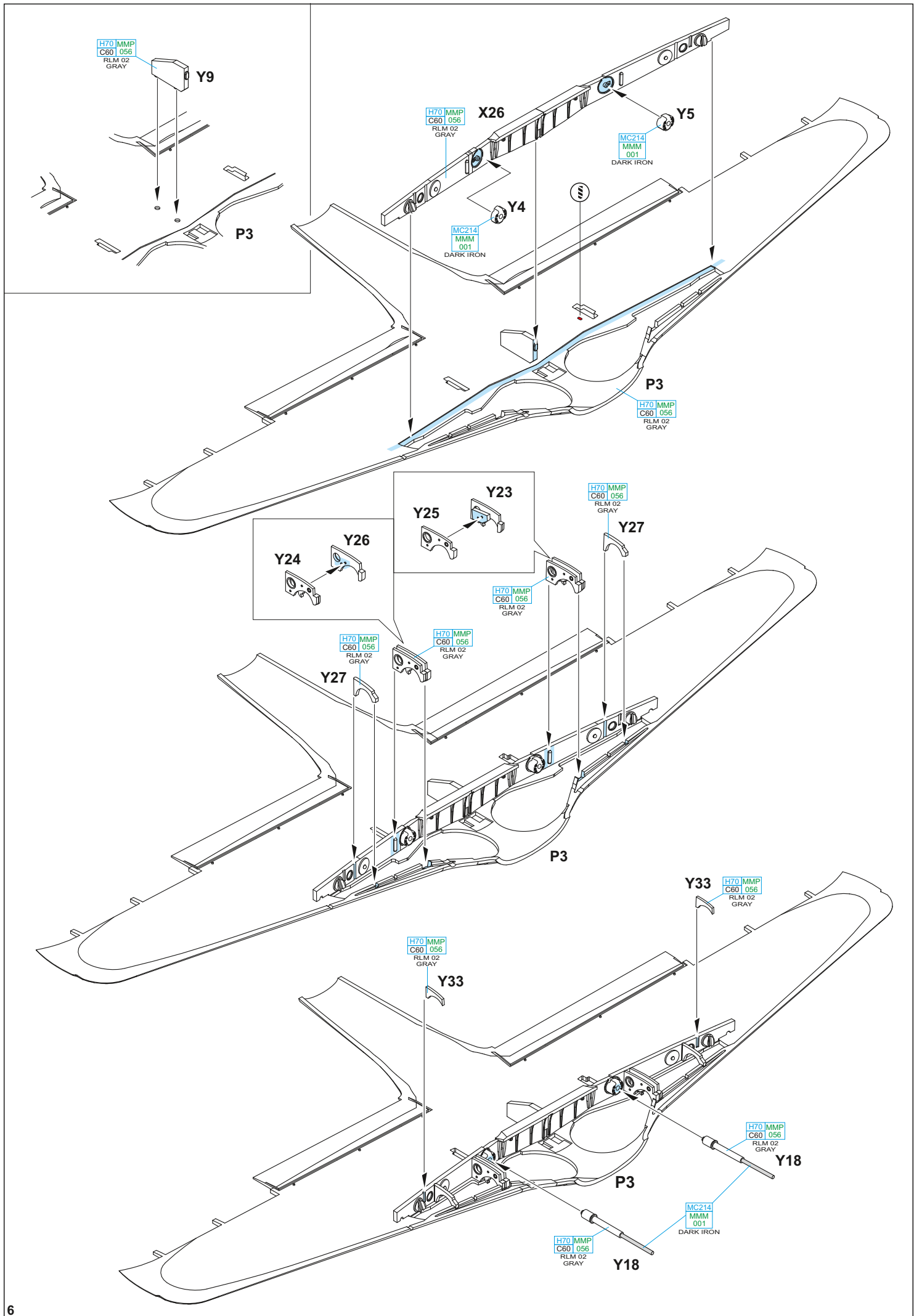
GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H80	C54		KHAKI GREEN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY

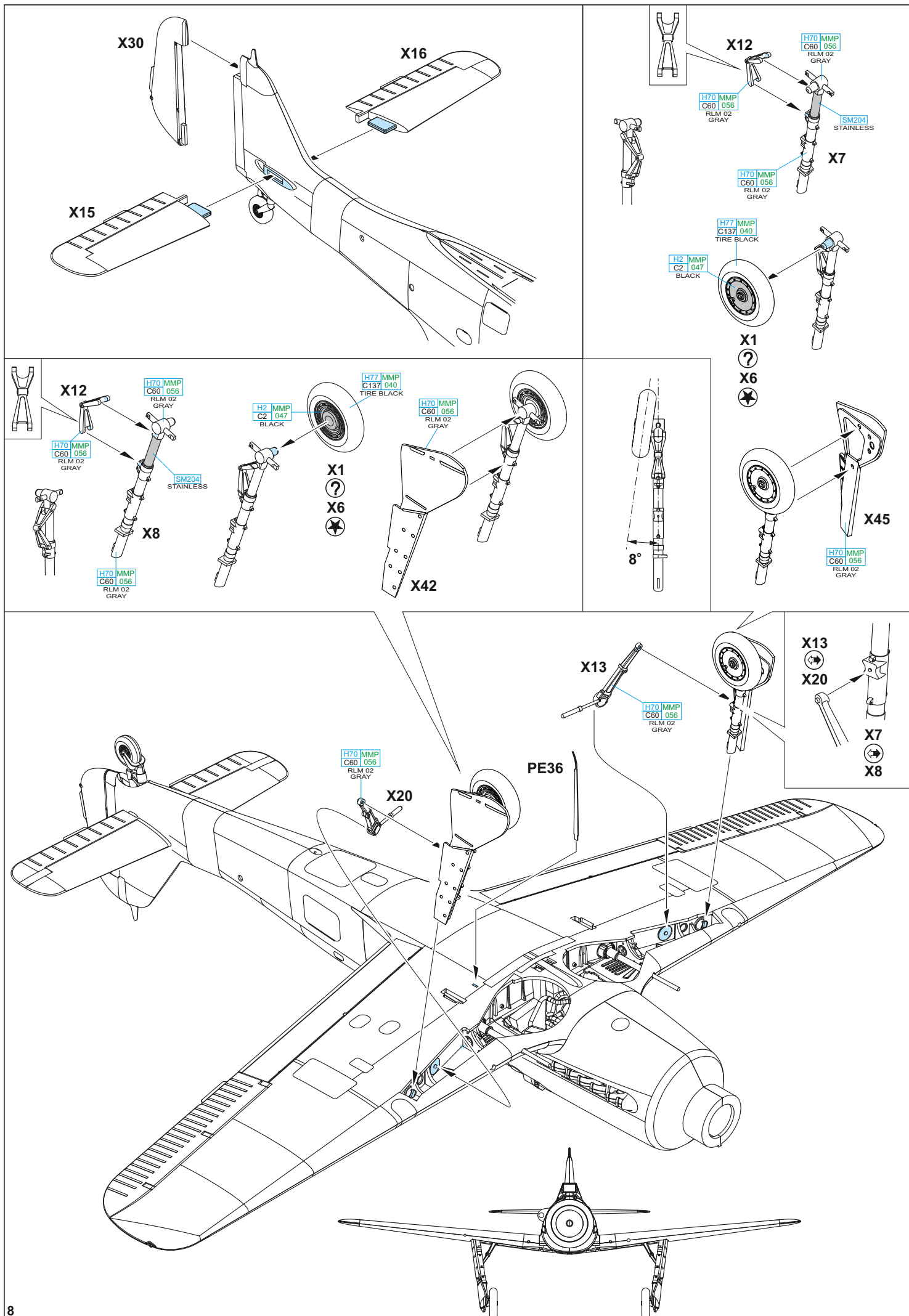
GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	MMP-052	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	MMP-053	RLM82 LIGHT GREEN
H423	C123	MMP-054	RLM83 DARK GREEN
	C26	MMP-080	DUCK EGG GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMM-001	SUPER FINE SILVER
SM204			SUPER STAINLESS

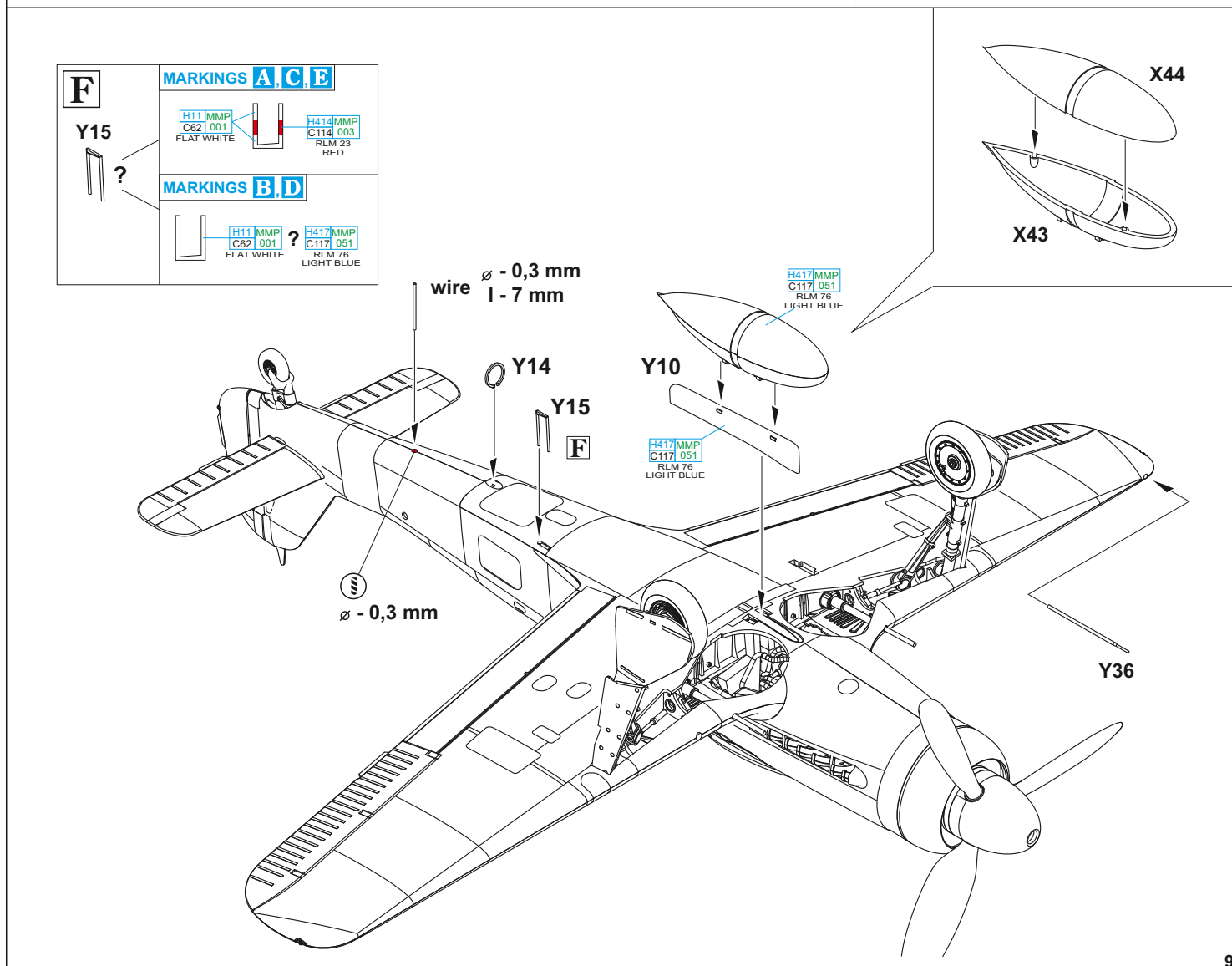
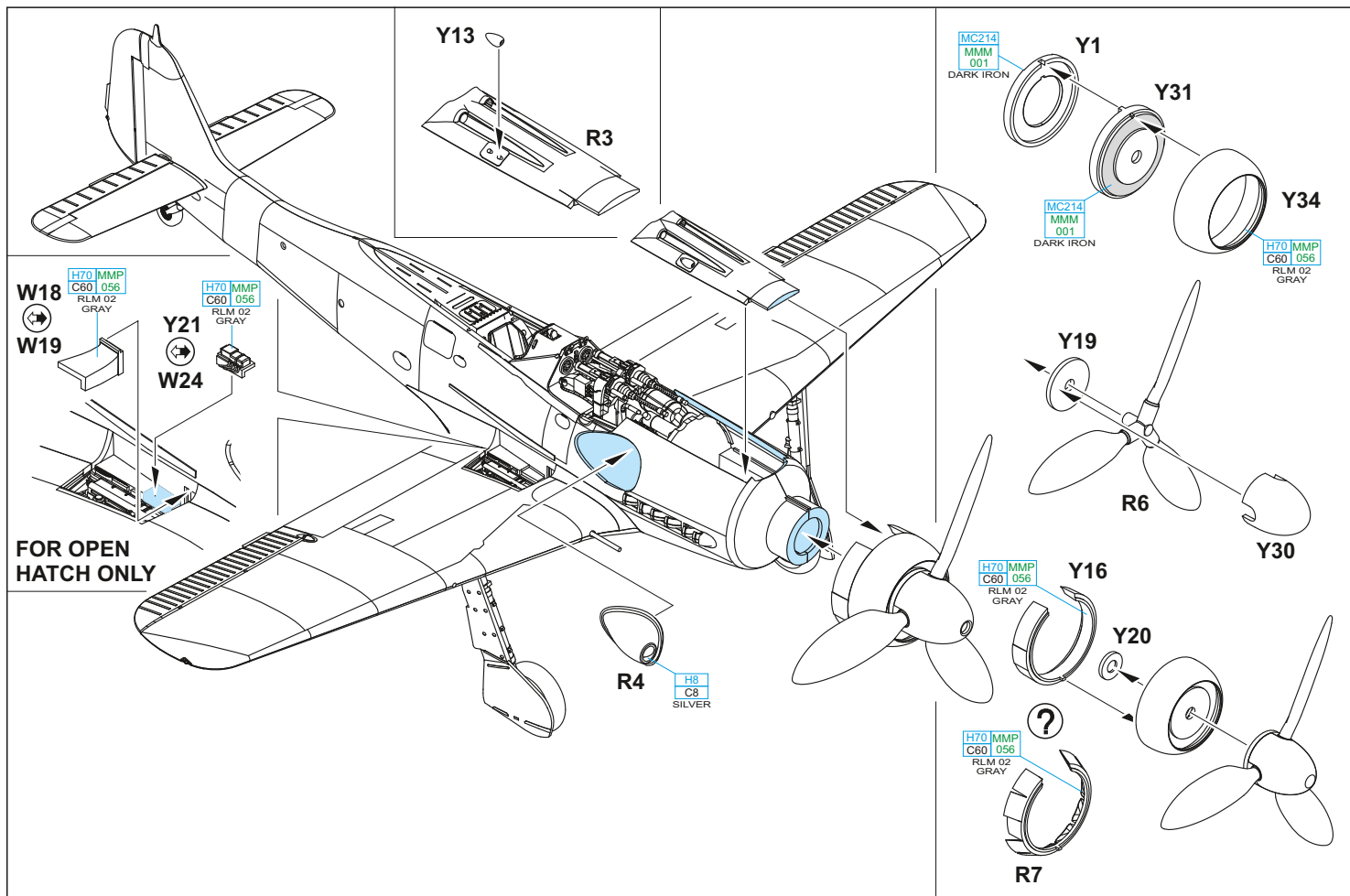
Don't install parts **W12**, **W20**, **W3** and **W27** in case of intention to build the model with closed fuselage MG hood (part **R8**).

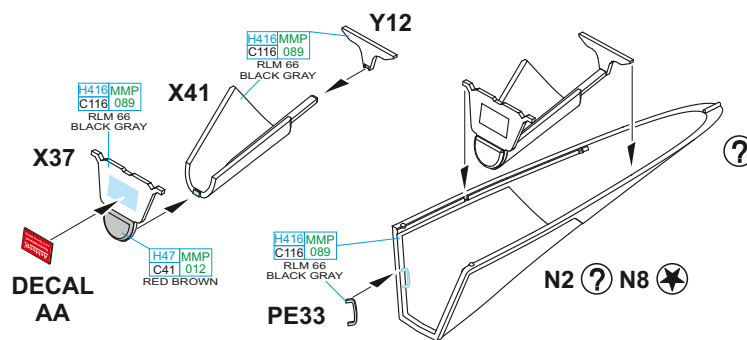






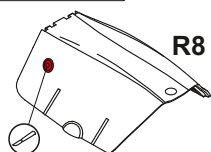




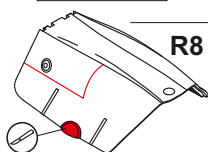


N2 - OPEN CANOPY N8 - CLOSED CANOPY

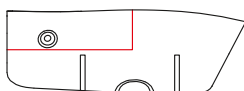
MARKING B



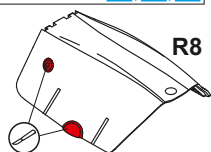
MARKING C



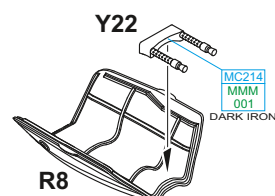
SCRIBE PANEL LINE
ON BOTH SIDES



MARKINGS A, D, E

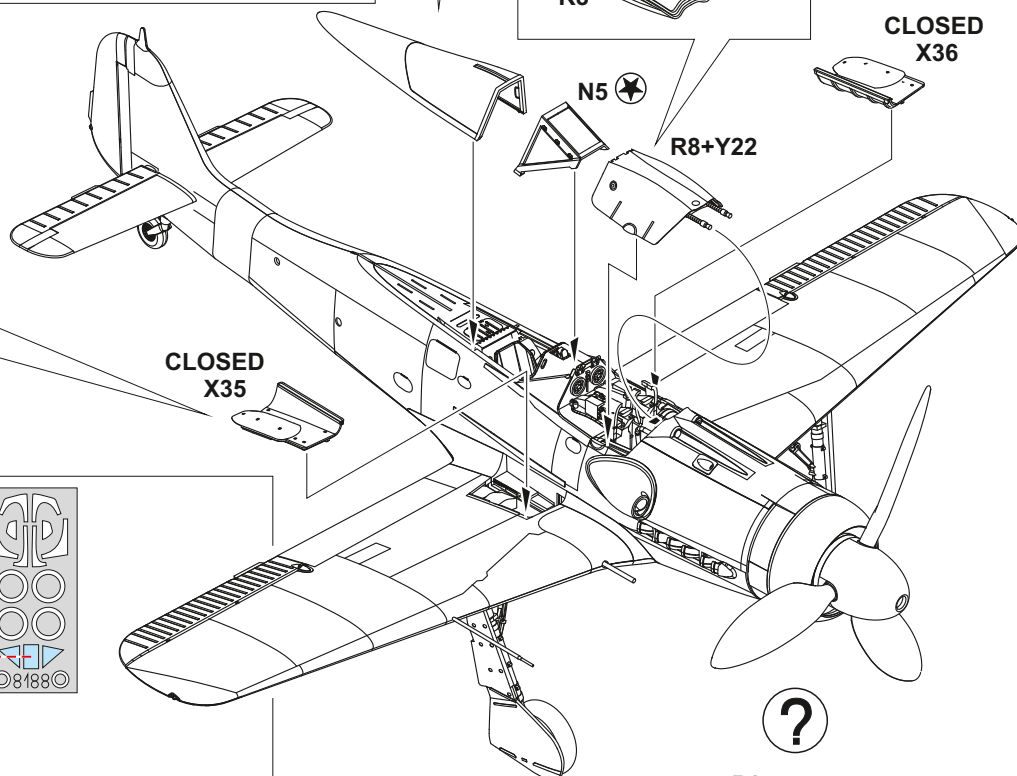
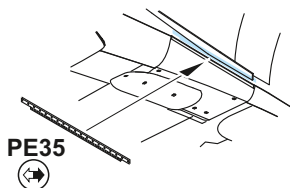


CLOSED HOOD

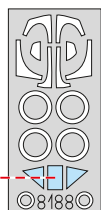


CLOSED
X36

CLOSED HATCH ONLY

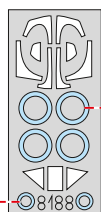


eduard
MASK

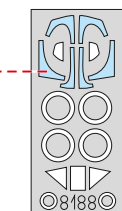
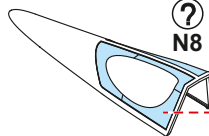


X1
X6

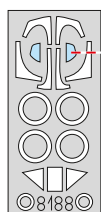
X18



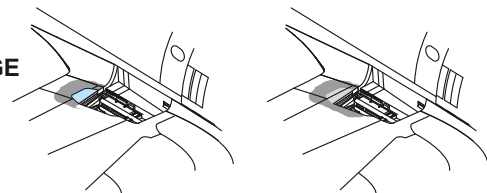
N2
N8



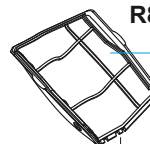
METAL
COLOR



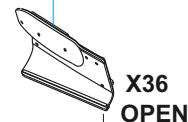
CAMOUFLAGE
COLOR



R8 OPEN

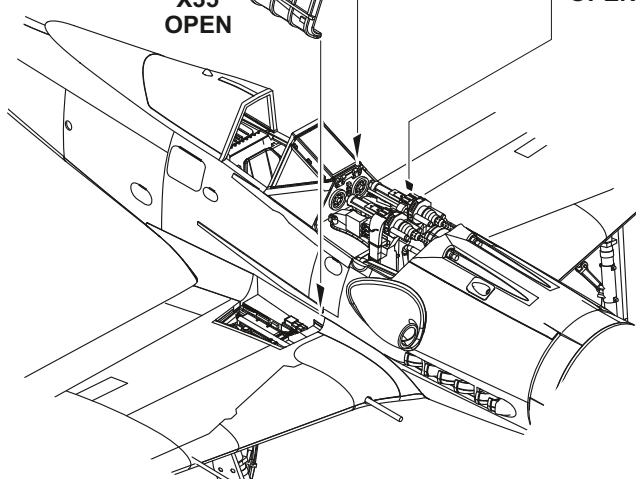


X36
OPEN

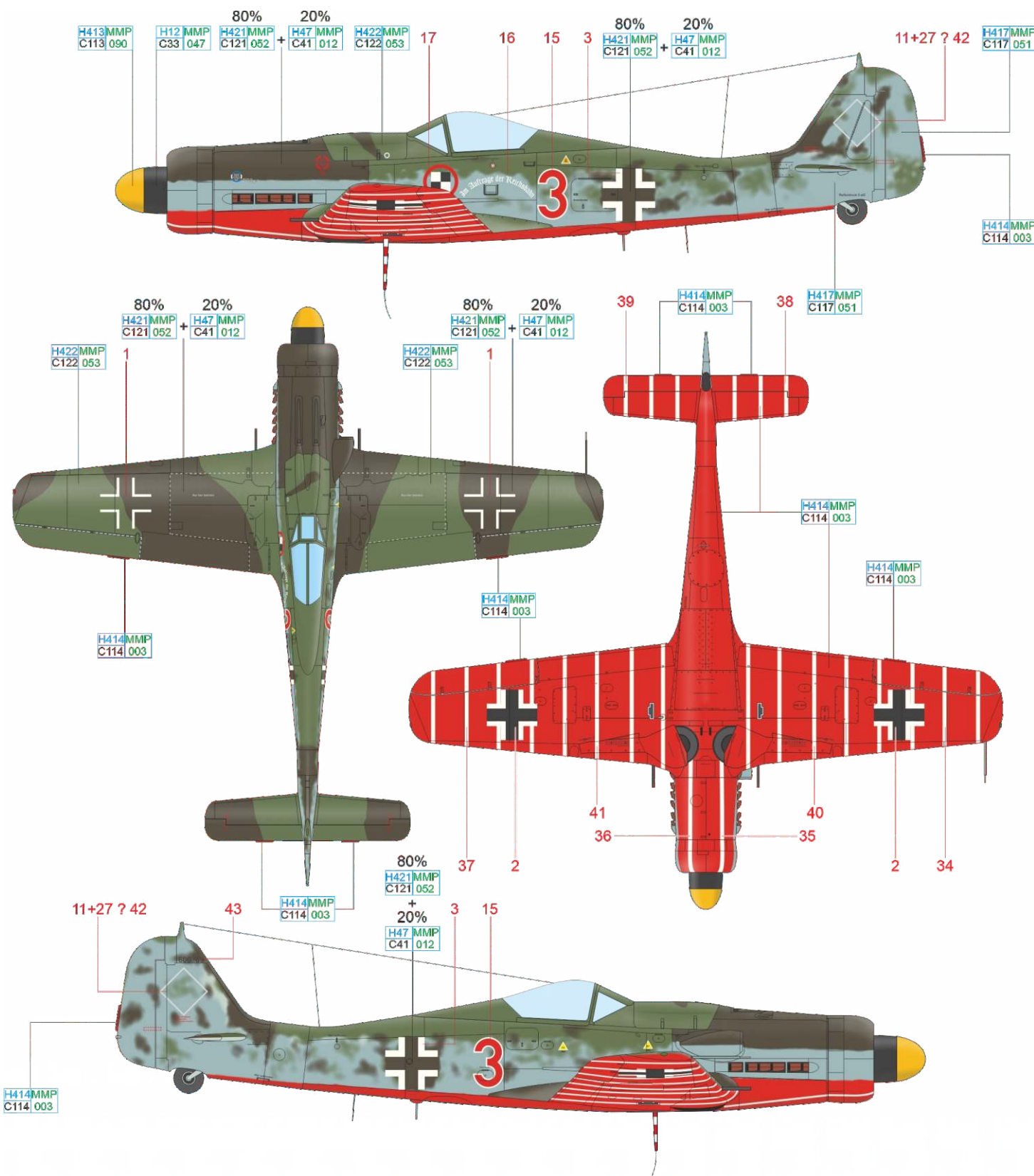


H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

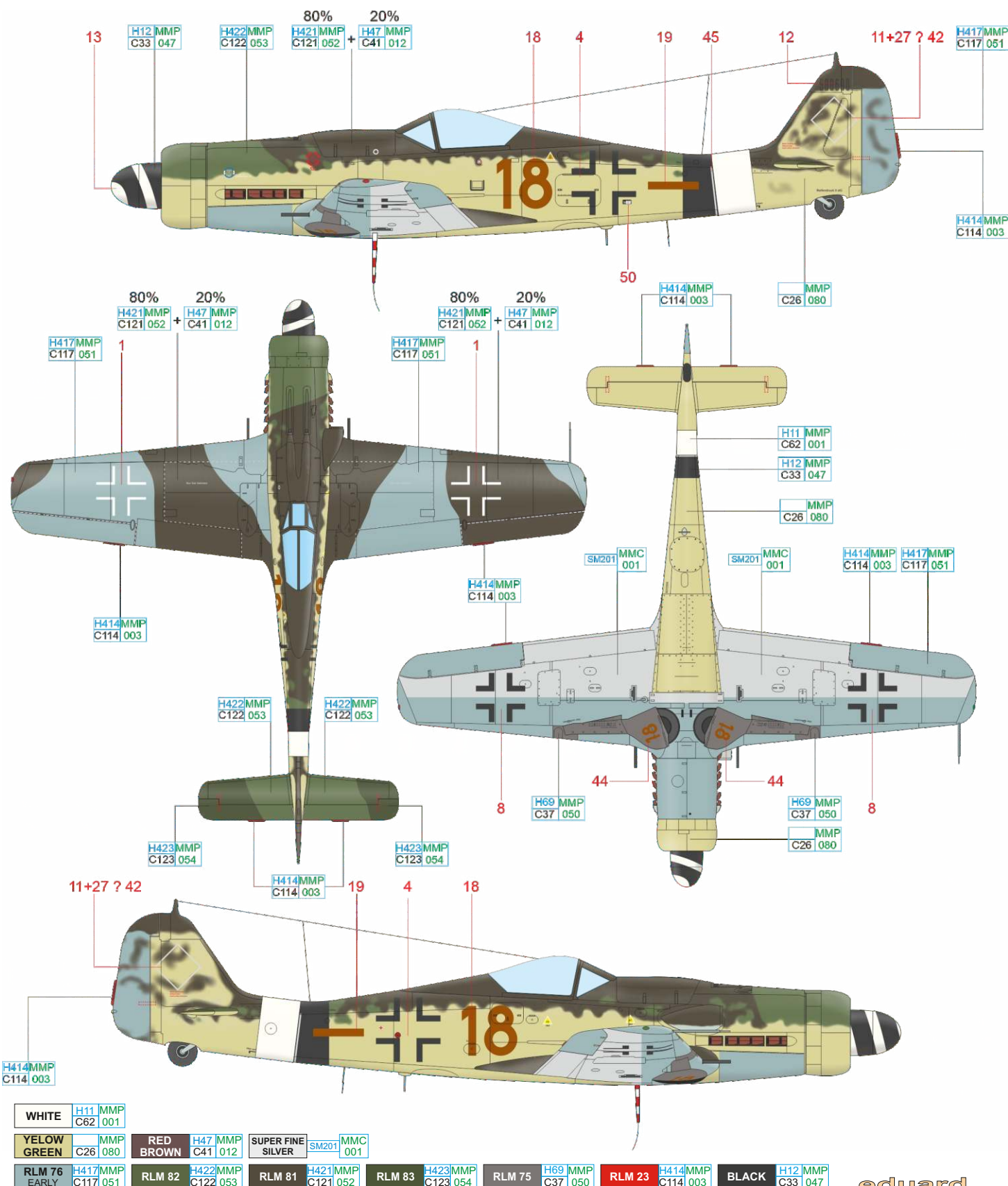
X35
OPEN



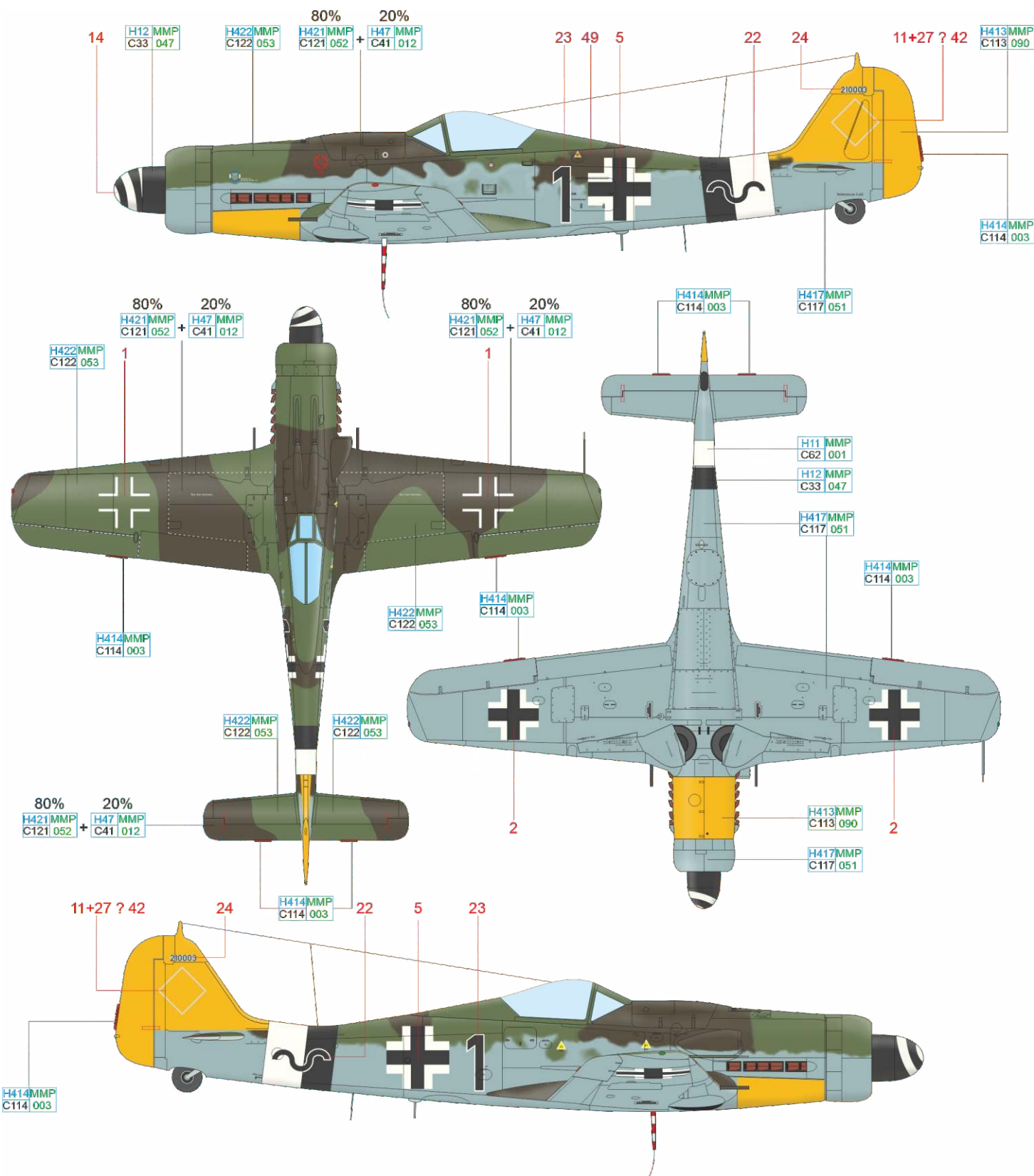
Waldemar Wübke byl jedním z mála stíhacích pilotů Luftwaffe, kteří bojovali po celou 2. světovou válku a přežili. Bojovou činnost zahájil jako Leutnant u I./JG 27 v květnu 1940. V červenci byl převelen k 9. Staffel JG 54, kde létal s Bf 109E-4. S touto jednotkou absolvoval i Bitvu o Británii. Za války si připsal 15 vítězství ve dne a jedno v noci, jeho první obětí byl Blenheim sestřelený nad kanálem La Manche 9. září 1940. Wübke byl během svého působení u JG 54 šestkrát sestřelen a dvakrát zraněn. Svou kariéru ukončil u JV 44, kde létal na mise „Platzschutz“, tedy obranu základny, u takzvané „Papagaistaffel“, kde spolu s dalšími zkušenými piloty poskytoval v kritických fázích vzletu a přistání ochranu Me 262, kterým velel Adolf Galland. Vzhledem k tomu, že protiletadlové dělostřelectvo na základně Mnichov-Riem obsluhovaly ženy, které měly problémy s rozpoznáváním typů letadel, byly Fw 190D-9 od JV 44 natřeny na spodních plochách červenou barvou, zvýrazněnou ještě bílými pruhy, což jim mělo rozeznání vlastních stíhačů od nepřátelských usnadnit. Podle nejnovějších zjištění tyto pruhy na spodku trupu končily na přední hraně podvozkových šachet. Wübkeho Dora byla vyrobena v továrně Fieseler v Kasselu s třídílným krytem kulometů bez boulí a s pozdějším vypouklým překrytím kabiny. Nápis „Im Auftrage der Reichsbahn“ byl na různých Wübkeho strojích již od počátku války. Začal jej používat, když se na základnu několikrát vrátil vlakem poté, co byl sestřelen.



JG 26 byla založena 1. 11. 1938 (nejprve jako JG 132) a jejím prvním Kommodorem se stal Eduard von Schleich, eso s 35 sestřely v 1. světové válce. Do války již JG 26 vstoupila pod velením Hanse Hugo Witta, invaze do Polska se ale neúčastnila. Až do roku 1943 působila na západní frontě, její nejslavnější velitel, Adolf Galland, převzal velení 22. 8. 1940, ve funkci působil po celý zbytek Bitvy o Británii a poté až do 5. 12. 1941. Na začátku roku 1943 měla JG 26 vystřídat JG 54 v sestavě Luftflotte 1 na východní frontě, ale nakonec se jednalo jen o krátkou epizodu I./JG 26. Skupina nadále působila ve Francii a poté při obraně Říše. Od konce roku 1941 přezbrojovaly jednotlivé Gruppe s výjimkou III./JG 26, na Fw 190A, první Fw 190D-9 začaly přebírat I. a II. Gruppe od poloviny října 1944. Lt. Günter Seyd ze stavu 5./JG 26 vzlétl 5. 5. 1945 s tímto letounem ze základny v Uetersenu, ale kvůli závadě motoru nouzově přistál ve Schleswigu. Na jediné známé fotografii se jeví spodní motorový kryt mírně tmavší, je pravděpodobné, že byl v barvě RLM 76 early (zřejmě z jiného letounu), nelze zcela vyloučit ani žlutou barvu. Hnědá barva trupových čísel je neobvyklá, v rámci Luftwaffe ji používalo jen několik málo Staffel. Ovšem 7./JG 26 ji používala celou válku. Günter Seyd dosáhl během války jediného sestřelu, když 23. 12. 1944 sestřelil západně od Kolína nad Rýnem Lancaster od No. 405 (nebo 582) Sqn RAF. Byl to nejen jeho první sestřel, ale také první sestřel II./JG 26 po přezbrojení na Fw 190D-9.



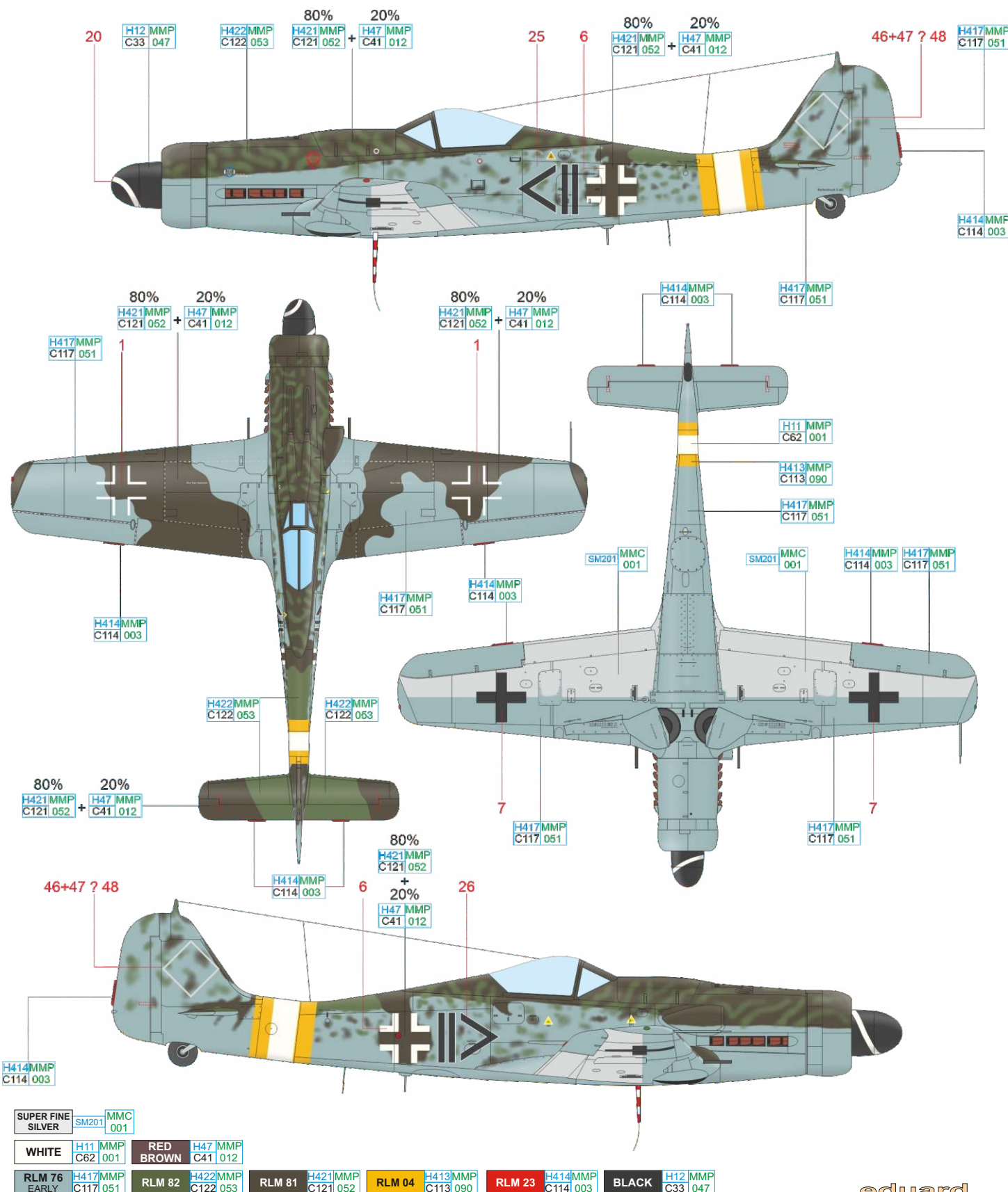
Oblt. Hans Dortenmann, eso s 38 sestřely na kontě a držitel Rytířského kříže, létal podle svých vzpomínek s tímto Fw 190D-9 WNr. 210003 od září 1944 až do konce války, kdy stroj osobně zničil. Dortenmann s touto Dorou dosáhl 18 sestřelů, což z něj dělá nejúspěšnějšího stíhače na tomto typu. Letoun se zároveň stal nejdéle bojově sloužící Dorou. Svou kariéru měl zahájit jako „červená 1“ ještě v době, kdy byl Dortenmann příslušníkem III./JG 54. Na konci února byla III./JG 54 přeznačena na IV./JG 26, což přineslo i změnu markingu stroje. Dortenmann jako Staffelkapitän 12./JG 26 měl nyní na své Doře černou „1“, na zádi se objevil typický bílo-černý pruh identifikující JG 26 a vlnovka, značící příslušnost ke IV. Gruppe. Zároveň byla upravena kamufláž, kdy byly barvy RLM 74/75 nahrazeny odstíny RLM 81/82 a místo původního plochého překrytu kabiny byl namontován novější vypouklý. Spodní plochy měly nést souvislý nátěr RLM 76. Kýlovka a směrovka získaly nátěr žlutou barvou ještě v době působení v řadách JG 54.



WHITE	H11 MMP C62 001	RED BROWN	H47 MMP C41 012
RLM 76 EARLY	H417 MMP C117 051	RLM 82	H422 MMP C122 053
		RLM 81	H421 MMP C121 052
		RLM 04	H413 MMP C113 090
		RLM 23	H414 MMP C114 003
		BLACK	H12 MMP C33 047

D Stab I./JG 2, Frankfurt/Rhein-Main, Německo, duben 1945

Přiřazení k JG 2 je v případě tohoto letounu pravděpodobné, ale nikoli jisté. Opírá se zejména o provedení identifikačních prvků. JG 2 patřila k nejstarším stíhacím jednotkám Luftwaffe. Zformována byla jako Jagdgeschwader Richthofen již v roce 1934, od 1. 5. 1939 nesla označení JG 2 Richthofen podle nejúspěšnějšího stíhače WWI. Prvním Kommodorem se stal Oberst Gerd von Massow a během polské kampaně byla JG 2 přidělena k obraně Říše. Následně se zapojila do bojů na západní frontě a po Bitvě o Británii zůstala ve Francii až do září 1944. Krátce nato začaly I. a III. Gruppe přebírat ve druhé polovině října své první Dory. Velitelem I. Gruppe byl od 18. prosince Hptm. Franz Hrdlicka, rodák z předměstí Brna (Dvorská) německé národnosti a eso se 60 potvrzenými sestřely. Ten vedl I. Gruppe do 25. března 1945, kdy zahynul v boji s americkými stíhači. Podle některých pramenů mohlo jeho skóre dosahovat až 96 vítězství. Zobrazený letoun nese označení štábu I. Gruppe a byl nalezen uprostřed dráhy na letišti Frankfurt/Rhein-Main. Zřejmě absolvoval nouzové přistání, podle zaolejovaných spodních krytů motoru možná kvůli poruše motoru. Letoun nikdo neodklidil, a tak jej Spojenci našli na místě, kde se zastavil. Tam zůstal až do jara 1946. Podle všeho se jednalo o letoun z druhé výrobní série u Fieseleru, tedy ze série 600xxx.



Osobní stroj Kommodora JG 6 Gerharda Barkhorna byl vyroben továrnou Fiesler v Kasselu. Nápis „Christl“ pod kabinou je zdrobnělinou jména Barkhornovy manželky Christy. Označení na trupu identifikuje letoun velitele Geschwader. Během války dosáhl Barkhorn celkem 301 vítězství, což jej řadí na druhé místo v žebříčku nejúspěšnějších stíhacích es. Všechny sestřely si připsal v řadách JG 52. Prvního dosáhl 2. července 1941 a posledního 5. ledna 1945. Poté velel JG 6 a na samém konci války se stal příslušníkem JV 44 vyzbrojené proudovými Me 262. Za dosažené úspěchy v boji byl dne 23. srpna 1942 vyznamenán Rytířským křížem, k němuž 11. ledna 1943 přibyla dubová ratolest a 2. března 1944 meče. Po válce sloužil v Bundesluftwaffe. Zbarvení jeho Dory je rekonstrukcí, známy jsou jen fotografie střední části trupu s kabinou. Z nich je mj. patrné, že provedení označení Kommodora bylo menší, než obvykle.

