

Fw 190A-6

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82137

Ve druhé polovině 2. světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Fw 190 plnily v řadě verzí velmi širokou škálu úkolů.

Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, silně 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 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 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 Hurricany, 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 přídatně 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 kulomety MG 151 místo MG FF. Instalací tohoto křídla vznikla verze 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 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 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 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

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 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. Od druhé poloviny roku 1944 ovšem jejich hrozbu stále úspěšněji eliminovaly doprovodné stíhačky P-47D a především vynikající P-51D Mustang.

Tato stavebnice: Fw 190A-6

Fw 190A-6 byl verzí, která řešila některé nedostatky varianty A-5. Ta měla jako první změněnou instalaci motoru, který byl posunut o 15 cm vpřed kvůli potřebě posunout vpřed také těžiště. Tato změna umožnila nést větší hmotnost v podvěsu. V případě verze A-6 pak bylo zapotřebí zvýšit palebnou sílu pro boj se spojeneckými těžkými bombardéry, zároveň začínala být problémem rostoucí hmotnost letounu. Aby bylo vyřešeno obojí, došlo k zavedení konstrukčně přepracovaného křídla, které bylo lehčí a pevnější. Křídelní výzbroj byla zvýšena na čtyři 20mm kanóny MG 151/20E v kořeni křídla a zhruba v polovině rozpětí křídla, zároveň byla zvětšena zásoba munice. Dva trupové kulomety MG 17 byly zachovány. Protože vnější křídelní kanóny MG 151 byly namontovány níže než původní MG/FF, vznikly na spodní straně křídla větší servisní otvory s boulemi. V případě A-6 byl namontován nový radionavigační systém FuG 16 ZE ve spojení s FuG 10 ZY. Od července 1943 do dubna 1944 bylo postaveno nejméně 963 letounů Fw 190A-6.

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 započetím 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. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBA

BEND
OHNOUT

SAND
BROUSIT

OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR

SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ

REMOVE
ODŘÍZNOUT

REVERSE SIDE
OTOČIT

APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS * DÍLY * TEILE * PIÈCES * 部品

A> 82140 A

B> 82140 B

C> 82140 C

H> 82140 H

N> 82140 N

R> 82140 R

eduard MASK

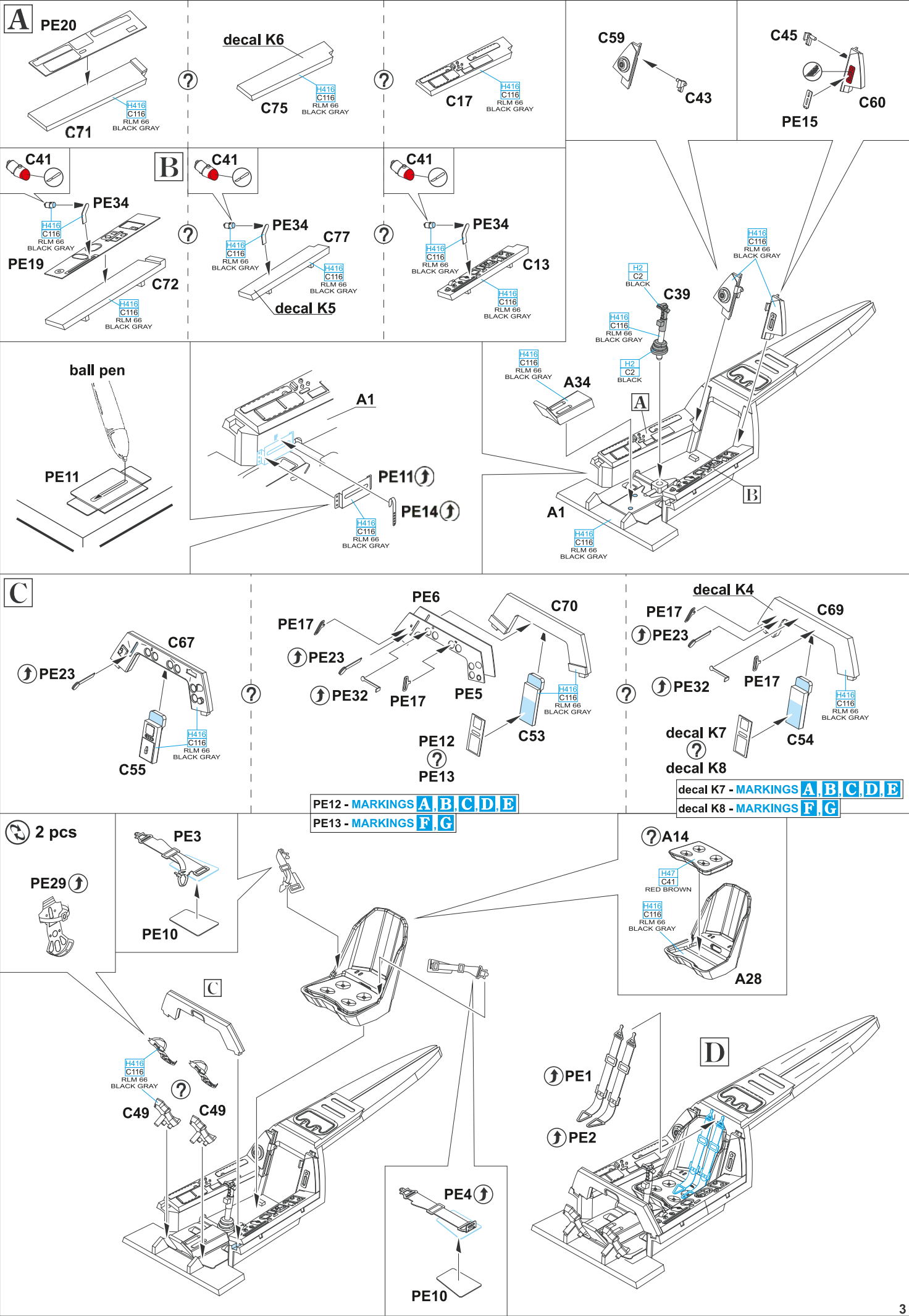
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

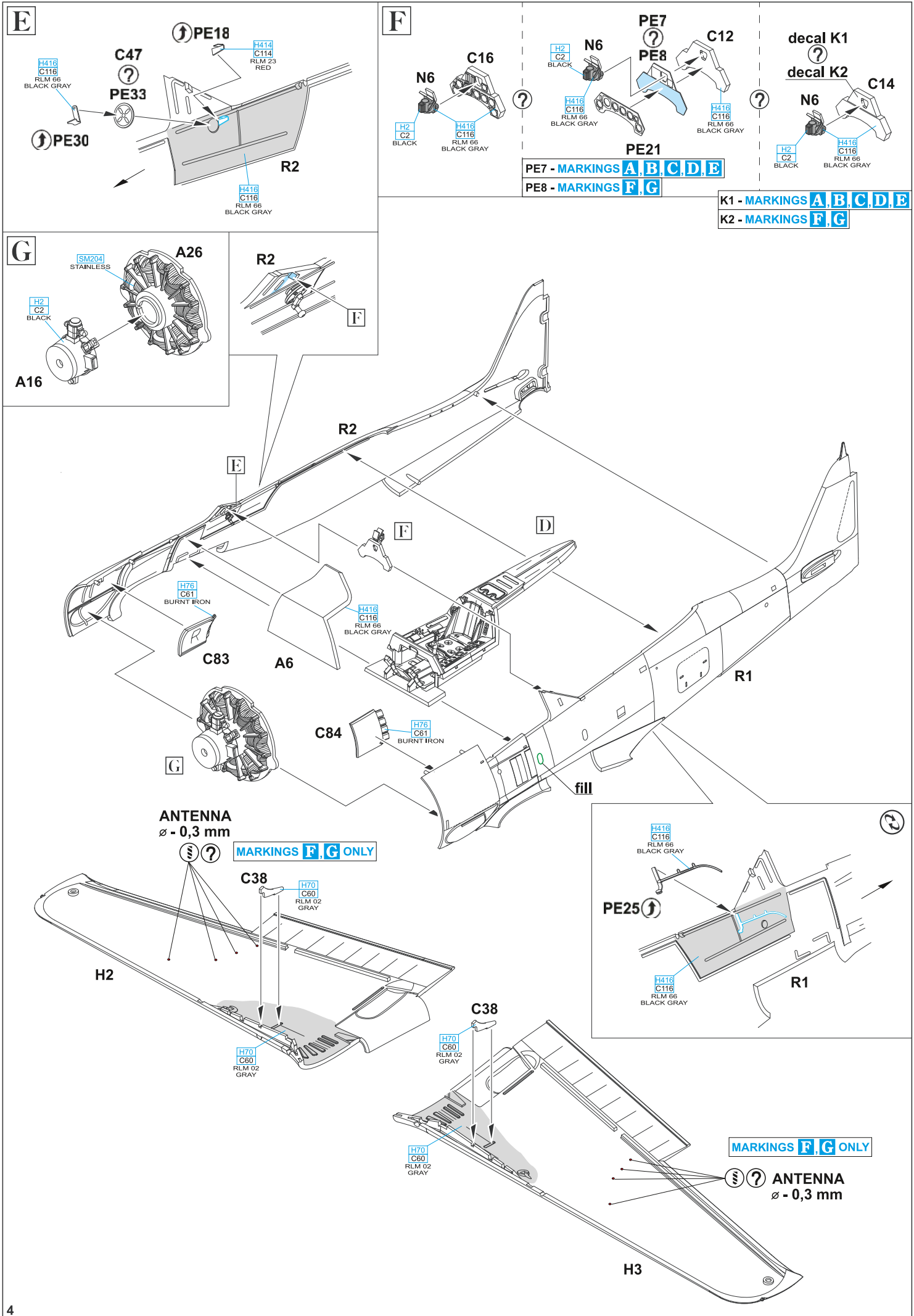
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

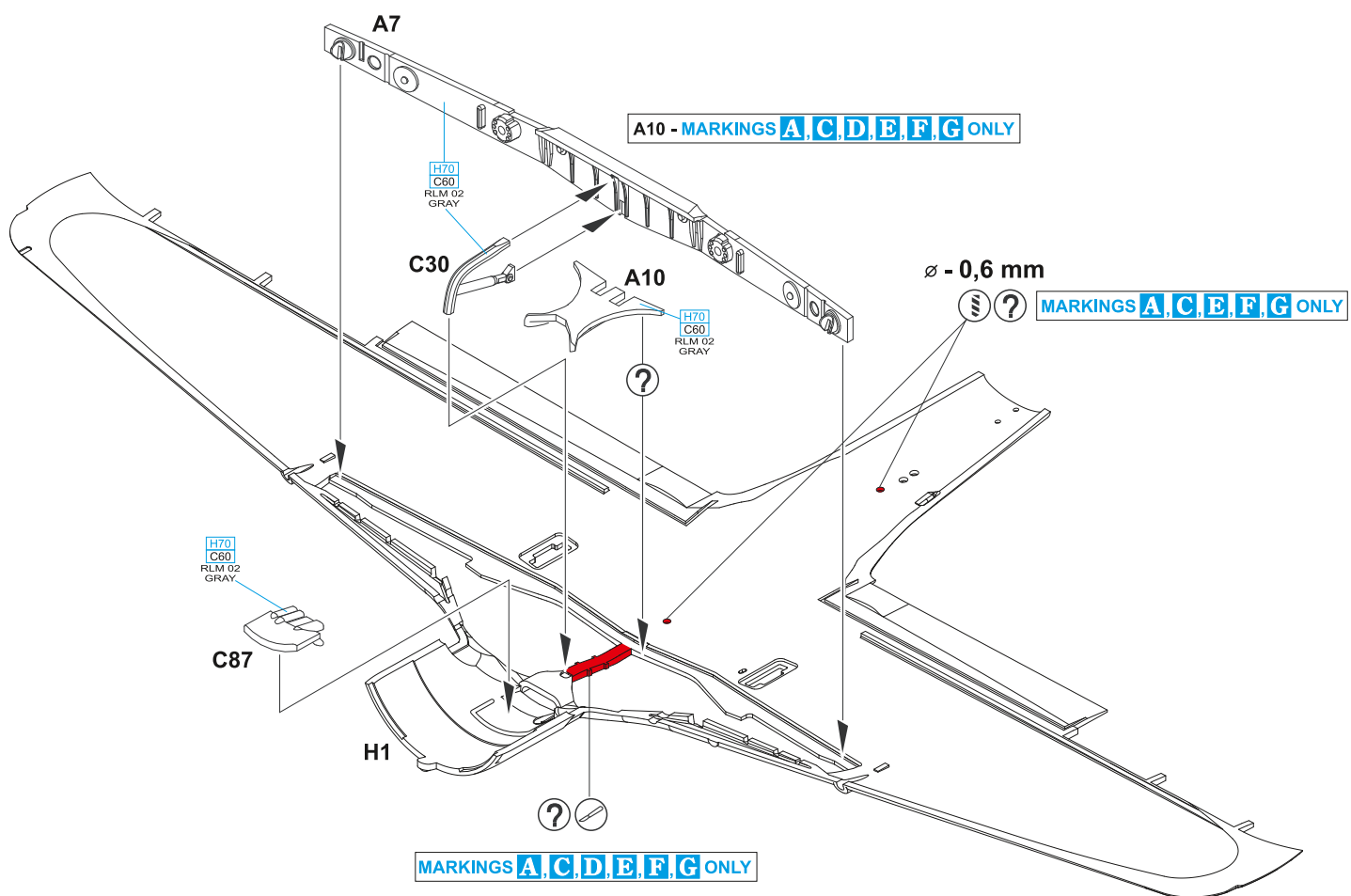
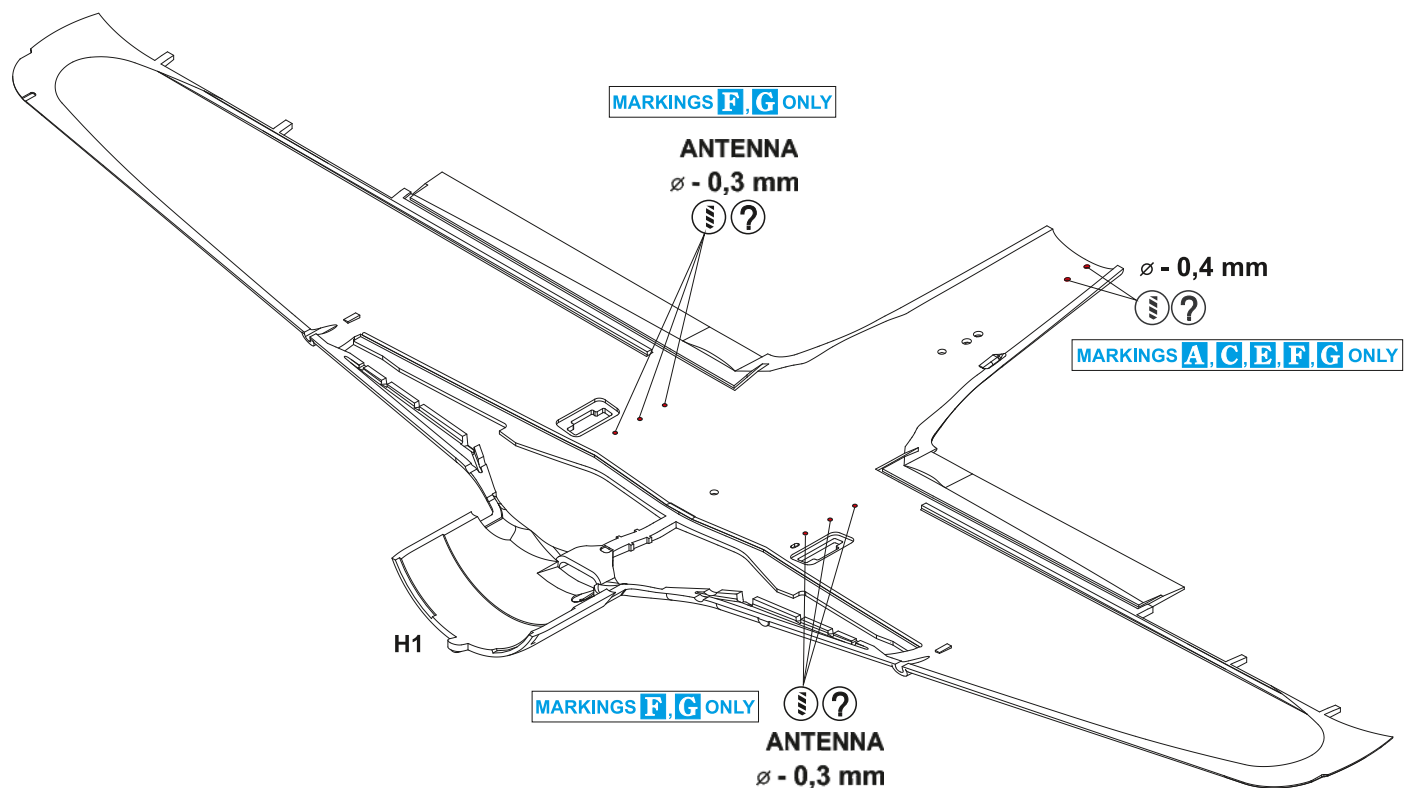
COLOURS * BARVY * FARBEN * PEINTURE * 色

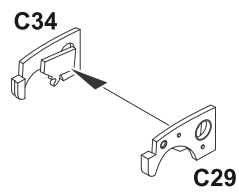
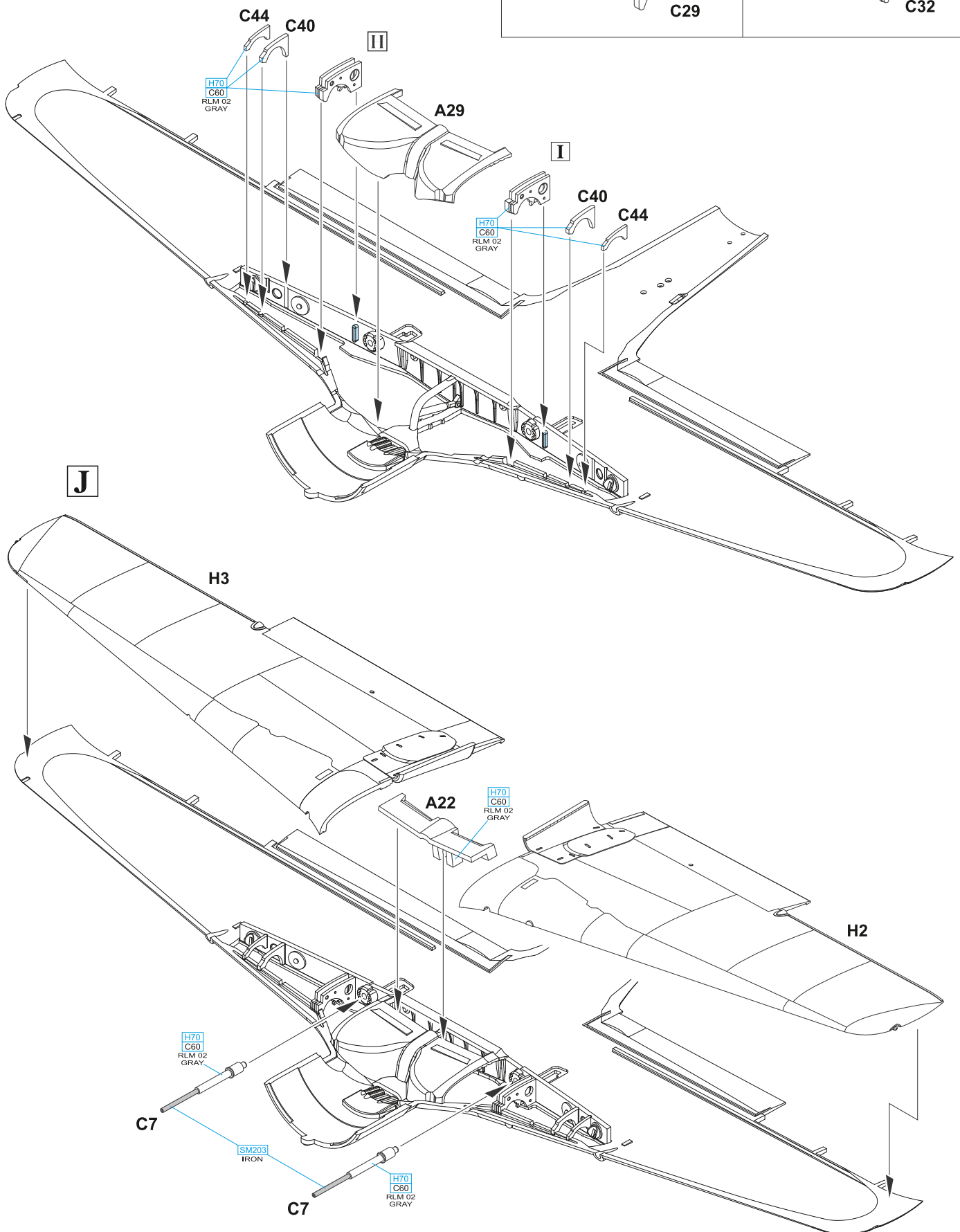
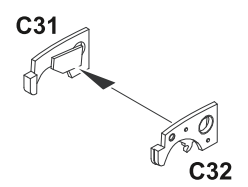
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON

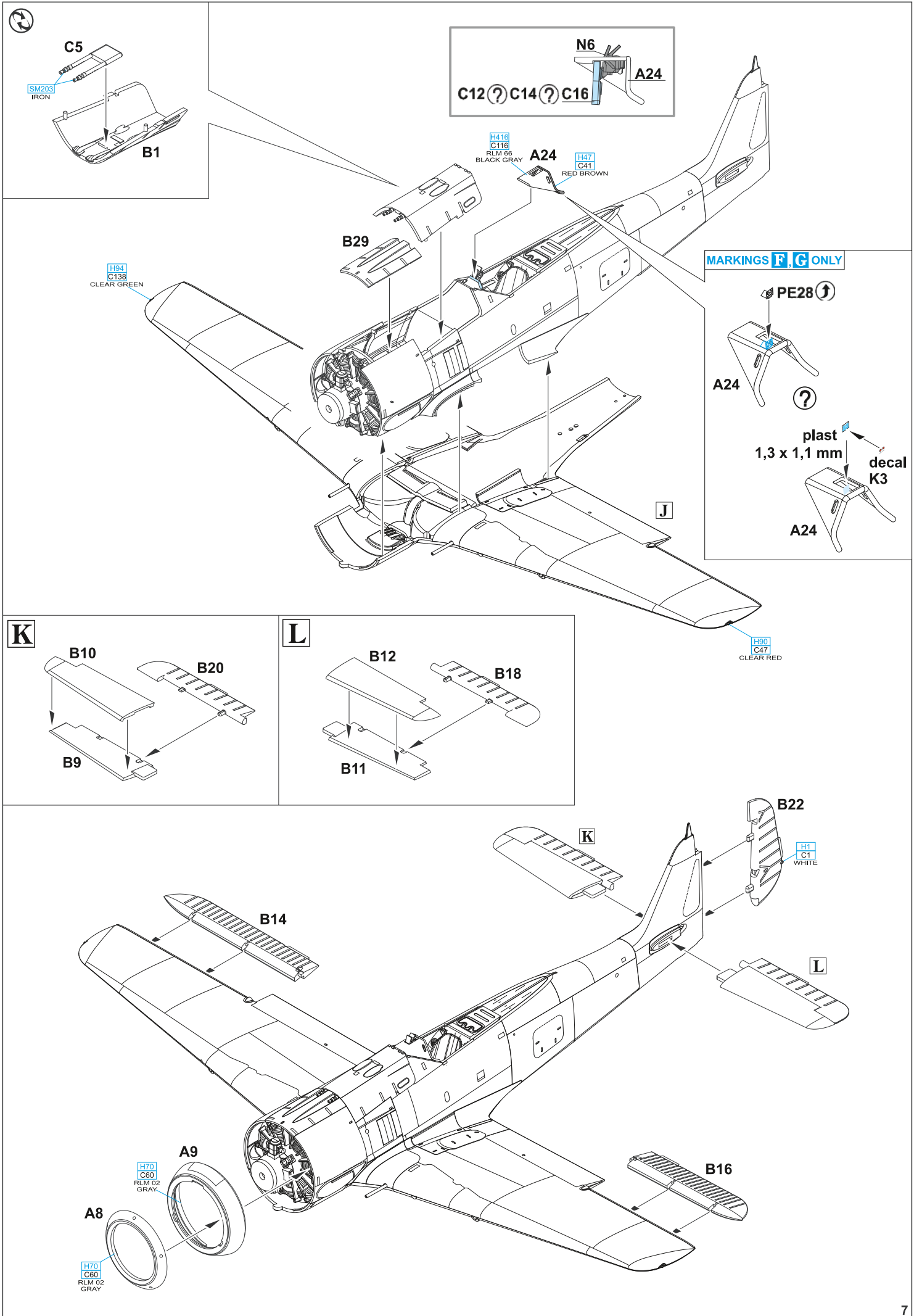
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM203		SUPER IRON 2
SM204		SUPER STAINLESS







H**I**



B2 - MARKING B ONLY

Diagram illustrating the components of a 4-spoke wheel assembly:

- H2 C2 BLACK**: Callout for the upper rim section.
- C2**: Callout for the upper rim section.
- C1 ? C10**: Callout for the central hub area.
- H77 C133 TIRE BLACK**: Callout for the tire.
- H2 C2 BLACK**: Callout for the lower rim section.
- C88**: Callout for the lower rim section.

A diagram of a 3D tire model with various parts and materials labeled. The labels include:

- H2** (top left)
- C2** (top left)
- BLACK** (top left)
- C88** (left side)
- C1?** (center)
- C10** (right side)
- H77** (bottom left)
- C137** (bottom left)
- TIRE BLACK** (bottom left)
- H2** (bottom center)
- C2** (bottom center)
- C2** (bottom right)

B4 - MARKING B ONLY

B4()B30

N

**H70
C60
RLM 02
GRAY**

C27

MARKING **B** ONLYPE24

C46 ? PE16 - MARKINGS A, C, D, E, F ONLY

C23 - MARKINGS A, C, D, E, F, G ONLY

C46(?)PE16

PE26 (?)

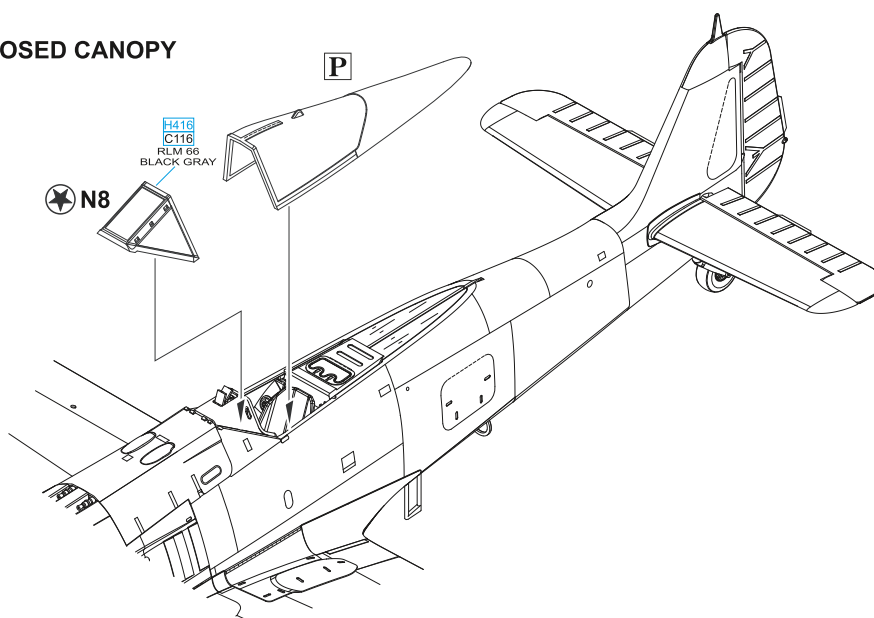
PE26 - MARKINGS **A.C.E.F.G** ONLY

C4

C4

C33

CLOSED CANOPY



eduard
MASK

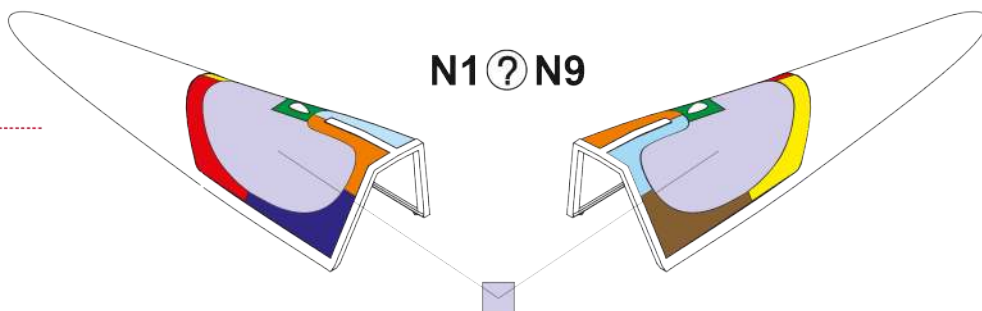
82137



C80



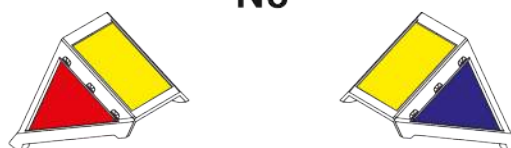
N1 ? N9

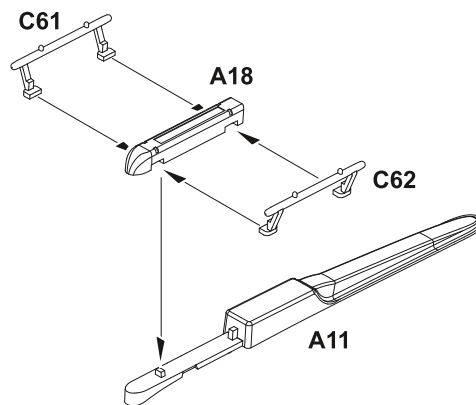
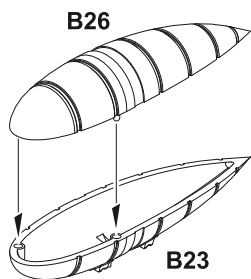


LIQUID MASK

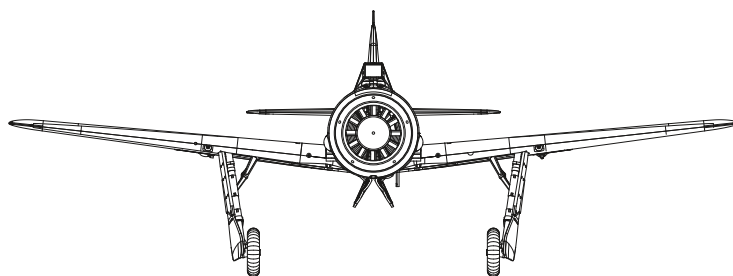
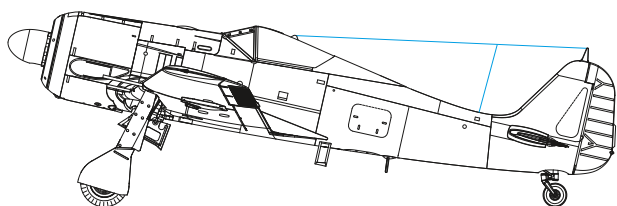
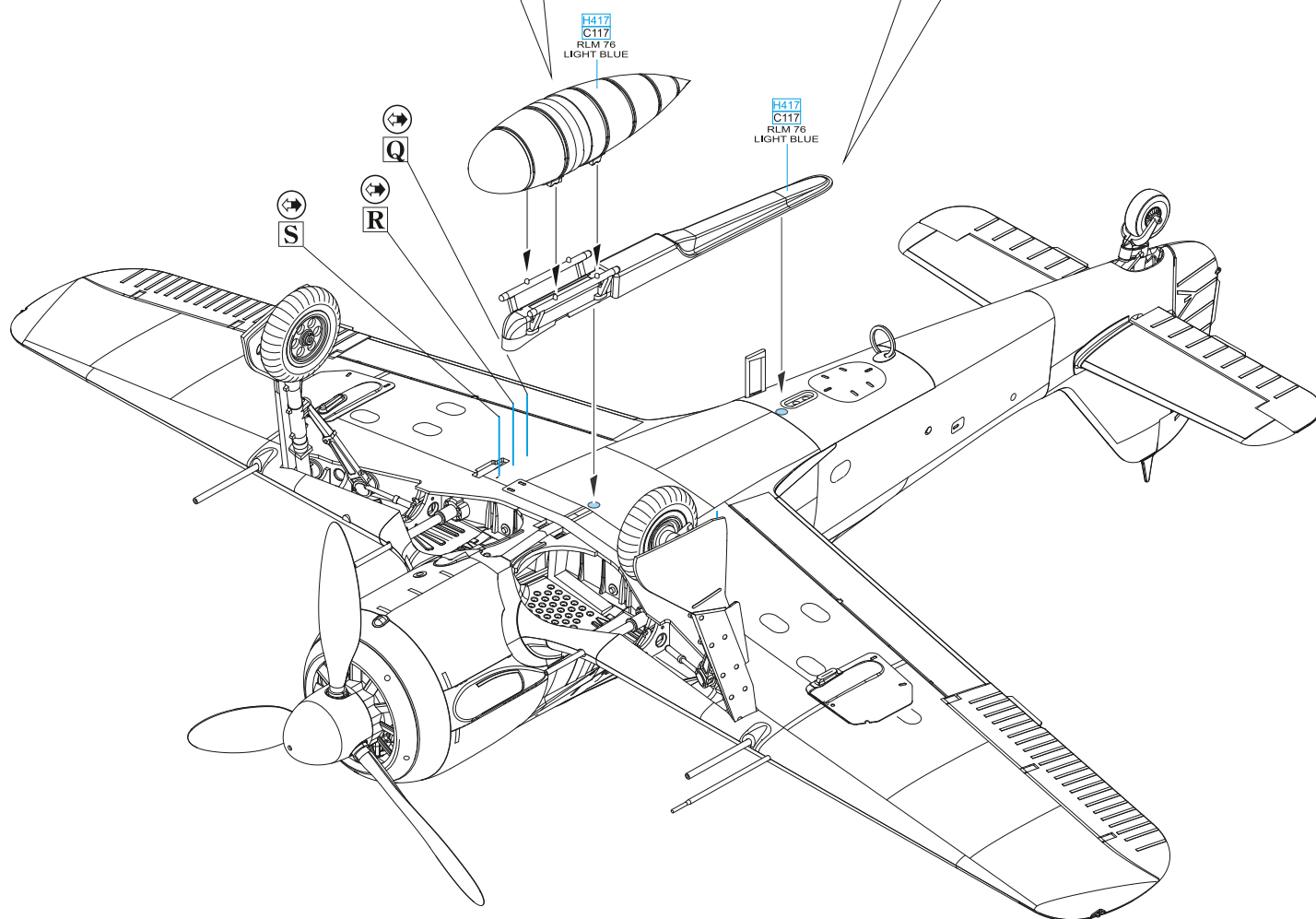


N8



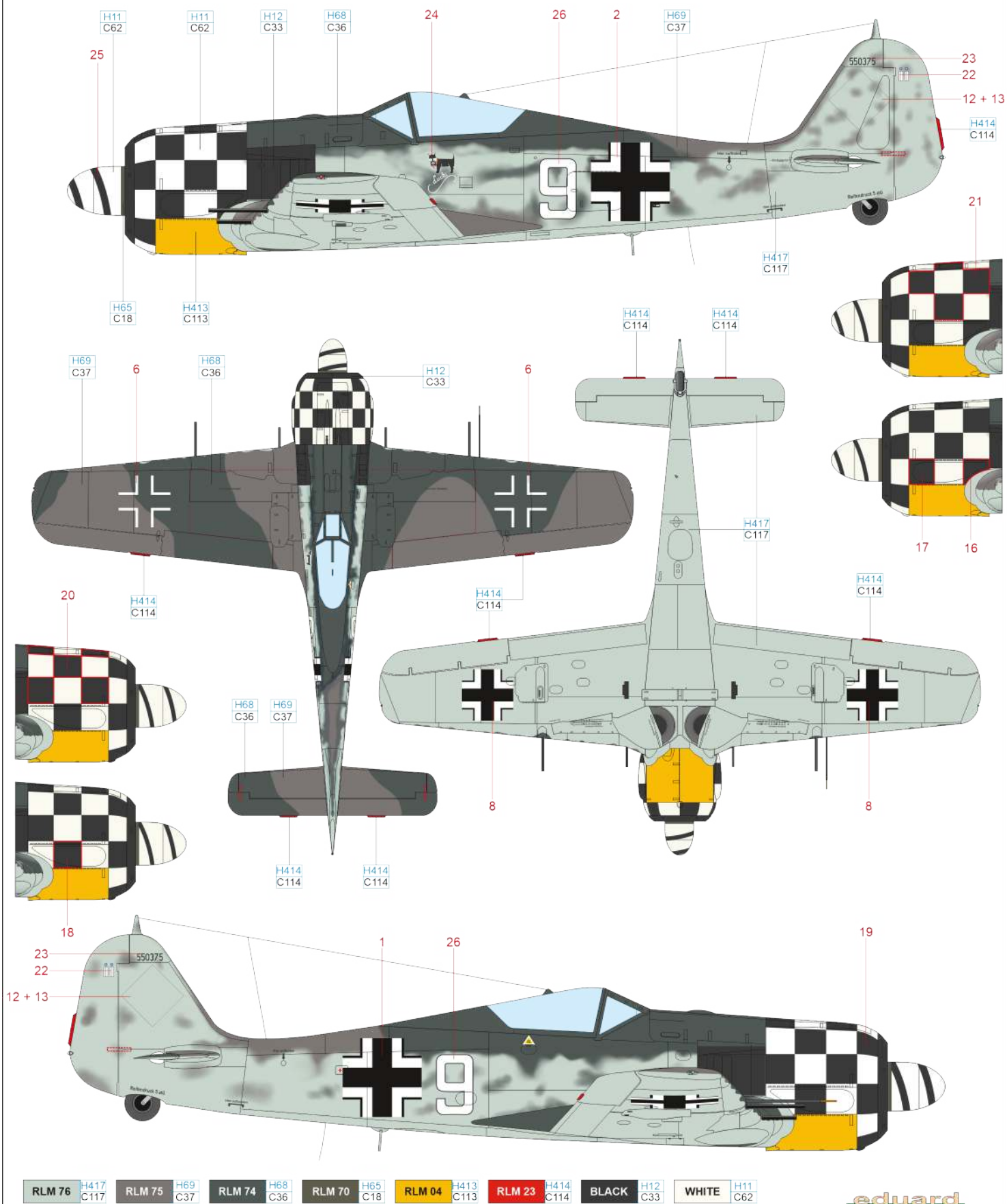


MARKINGS **A, C, E, F, G** ONLY



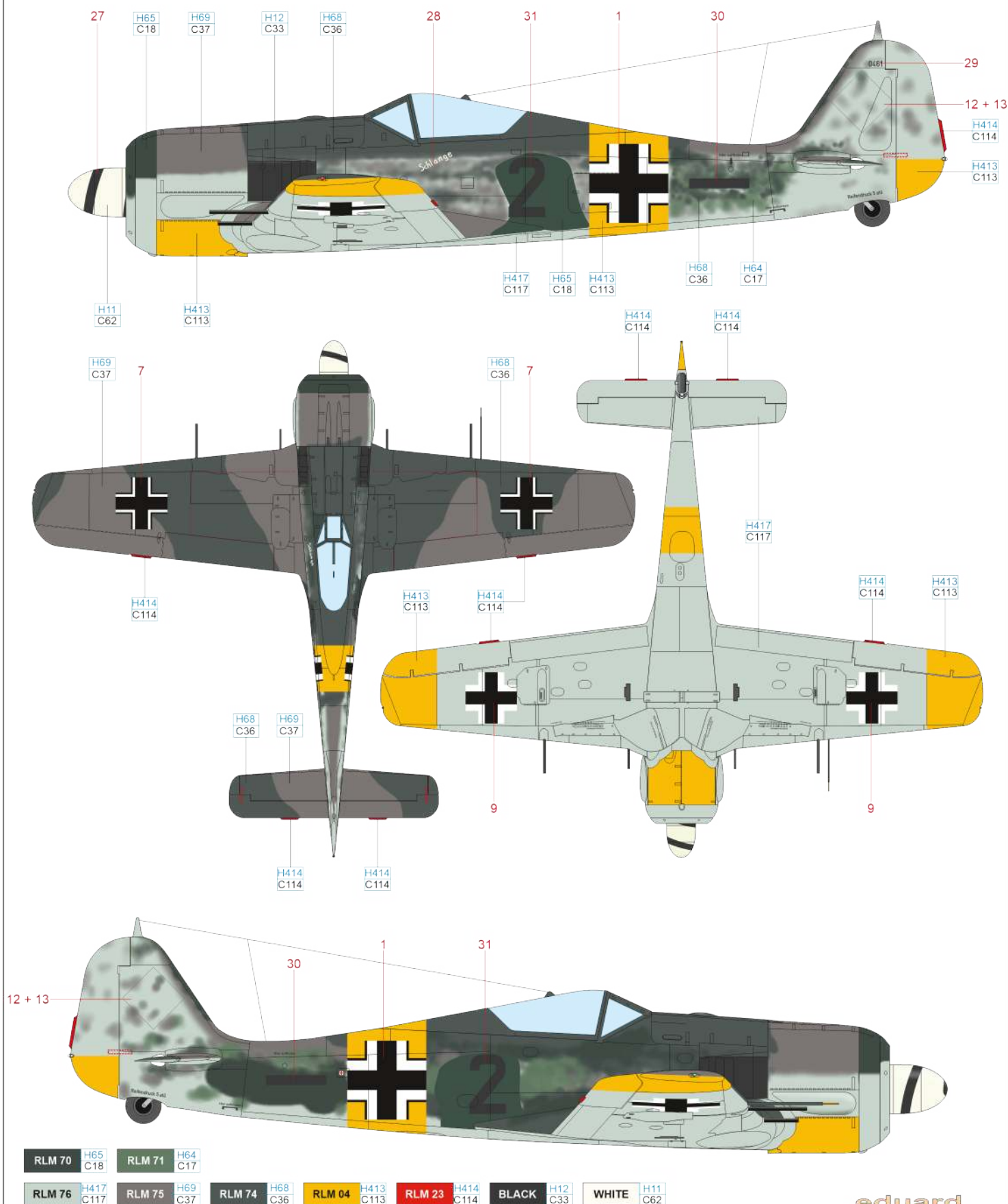
A

Lt. Lück, pilot s celkem pěti sestřely (ve všech případech byly jeho oběťmi B-17), létal po celou dobu své válečné kariéry u JG 1. Na počátku roku 1944 se stal velitelem 1./JG 1 a těžce se zranil 9. dubna při nouzovém přistání v Dánsku. Do bojové služby se již nevrátil. Stroje I. Gruppe nosily v průběhu léta 1943 výrazný marking v podobě šachovnic na krytech motorů a v případě 1. Staffel se jednalo o černobílé šachovnice. K jejich odstranění došlo po útoku amerických Thunderboltů s totožným markingem na základnu Deelen, kdy obsluha protiletadlových děl zaměnila nepřítel za přistávající vlastní letadla a proti jejich náletu nezasáhla. Heinz-Günther Lück si nechal pod kabinu namalovat obrázek svého psího miláčka – černého skotského teriéra jménem Lucki. Na směřovém kormidle měl zaznamenaný dva sestřely v podobě bílých proužků.



B Fw 190A-6, W.Nr. 550461, Oblt. Helmut Radtke, 5./JG 54, Immola, Finsko, léto 1944

Dne 9. června 1944 spustila Rudá armáda operaci na Karelské šíji proti finským silám na frontě severně od Leningradu. Maršál Mannerheim, vědom si nepřátelské převahy, požádal Němce o leteckou podporu. Luftwaffe vytvořila Gefechtsverband Kuhlmei, pojmenovaný po veliteli SG 3 Obstl. Kuhlmei. Pod jeho velení spadl kromě bitevních jednotek I./SG 3 (Ju 87D) a I./SG 5 (Fw 190 F) i detašmán Focke Wulfů Fw 190A-6 ze štábu, 4. a 5. Staffel II./JG 54. Stíhací Focke Wulfy používaly letiště ve finské Immole, ze které startovaly pod vedením Maj. Ericha Rudorffera na ochranu bitevních letadel. Jedním z pilotů bojujících proti sovětské přesile byl i Oblt. Helmut Radtke, který nastoupil k 5./JG 54 v červnu 1944 po přechodí službě u operačně výcvikové jednotky JG 110. Padl v boji na západní frontě 14. ledna 1945. Jeho černá 2 létala kamuflována standardními barvami RLM 74/75/76. Tuto kamufláž doplňovaly žluté rozlišovací prvky letounů bojujících na východní frontě. Na boku trupu byl namalován nápis Schlange (had).



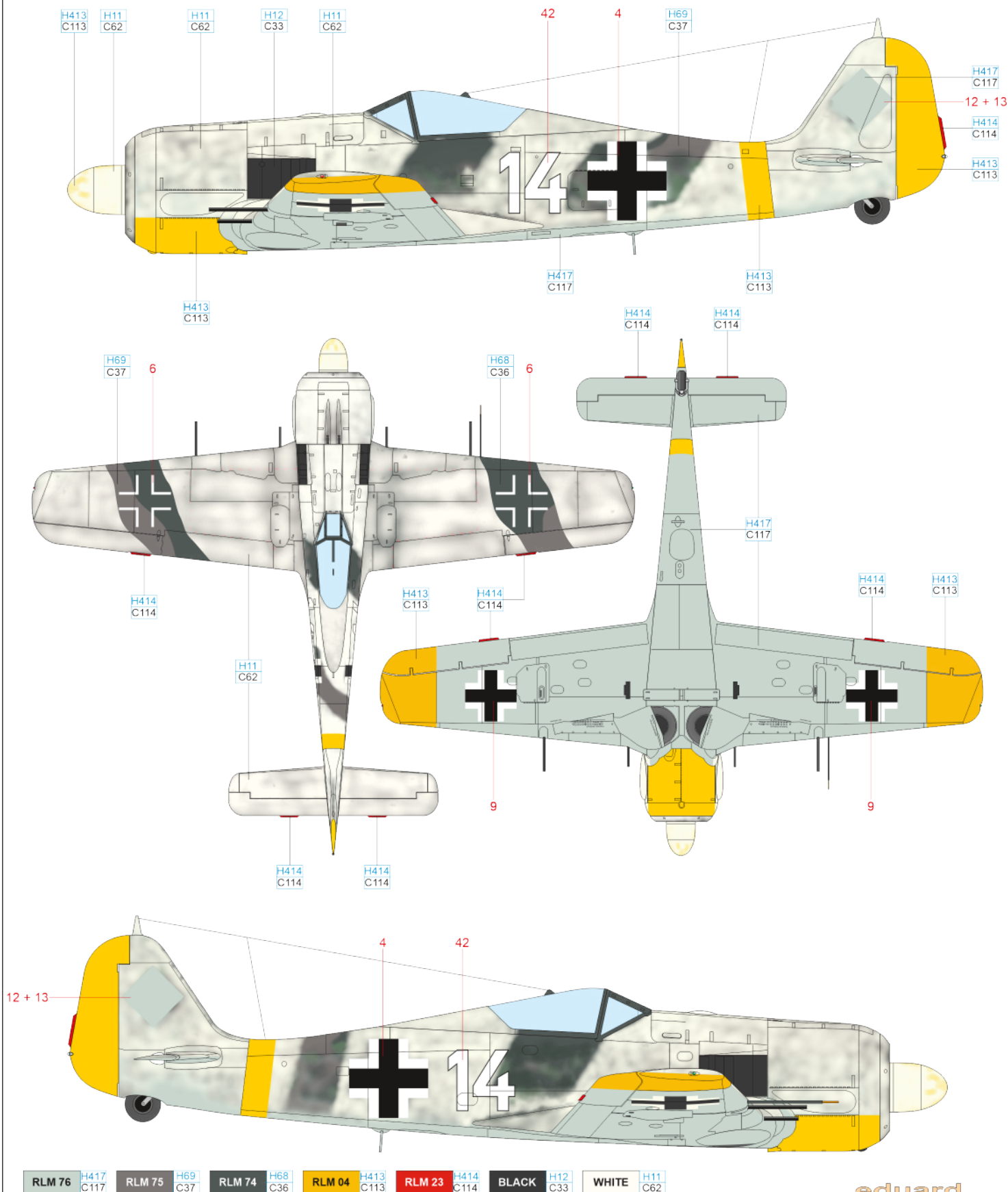
C

Friedrich-Karl Müller, budoucí držitel Rytířského kříže a eso s 30 nočními sestřely, se narodil 4. prosince 1912 v Sultzbachu v Sársku. V roce 1934 absolvoval letecký výcvik a nastoupil k Lufthanse. Po vypuknutí 2. světové války byl povolán k letectvu, nejprve létal jako dopravní pilot, posléze působil jako instruktor létání podle přístrojů. V prosinci 1942 byl přesunut ke KG 50, vyzbrojené stroji He 177, v létě následujícího roku uposlechl výzvy Hajo Hermanna a požádal o převelení k JG 300, používající taktiku Wilde Sau. U této jednotky dosáhl devatenácti sestřelů a v lednu 1944 dostal rozkaz vybudovat 1./NGr. 10. V srpnu 1944 byl jmenován velitelem I./NJG 11 a tuto jednotku vedl až do konce 2. světové války. Celkem absolvoval 52 bojových letů a docílil 30 vítězství. Zemřel 2. listopadu 1987. Jeho standardně kamuflované Focke Wulfu Fw 190A-6 s označením zelená 3 zůstalo tovární označení na spodku křídla i během bojové kariéry. Stroj byl v průběhu své služby u JG 300 doplněn o „stínítko“, které mělo zabránit oslnění pilota záblesky z výuků. Z důvodu snížení váhy letounu byla odstraněna pancéřová opěrka hlavy. V noci z 18. na 19. října 1943 dosáhl s tímto letounem nad Hildesheimem Hptm. Müller svého 19. sestřelu. Osádka britského Lancasteru z No. 207 Squadron se zachránila a zbytek války prožila v zajateckém táboře.



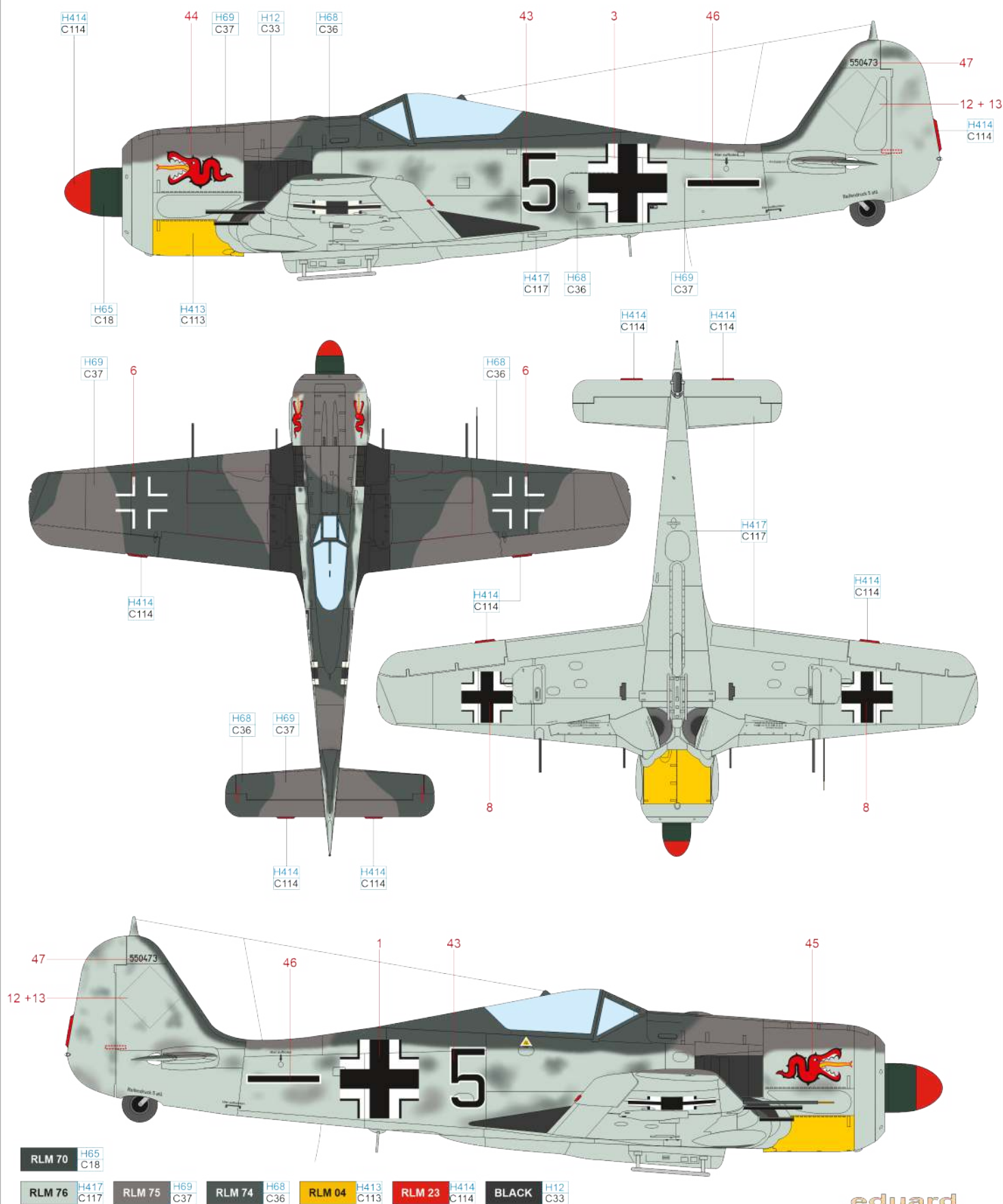
D Fw 190A-6, Fw. Günther Josten, 1./JG 51, Bobrujsk, SSSR, leden 1944

Osmnáctiletý Günther Josten vstoupil do řad Luftwaffe v lednu 1940, absolvoval stíhací výcvik a po službě u JGr. Drontheim a Erg. JGr. Ost v západní Evropě se v září 1942 hlásil u 3./JG 51. Prvního vítězství docílil 23. února 1943, během července dosáhl 19 sestřelů a v srpnu zaznamenal 30 dalších. Od září 1943 do února 1944 působil u výcvikové jednotky LKS Fürstenfeldbruck. Rytiřský kříž obdržel 5. února 1944 po dosažení 84. vítězství. Hranici 100. vítězství překonal 20. července 1944, krátce před tím byl jmenován velitelem 3./JG 51. Během Varšavského povstání se mu 18. září podařilo sestřelit B-17 se zásobami pro povstalce. Dubovou ratolestí byl vyznamenán 28. března 1945 po dosažení 161. sestřelu z celkových 178 a 18. dubna byl jmenován velitelem IV. Gruppe JG 51. Do Bundesluftwaffe vstoupil 4. dubna 1956 a v roce 1962 byl jmenován velitelem JG 71. Jeho posledním funkčním zařazením byl post zástupce velitele 4. Luftwaffendivision. Do důchodu odešel 31. března 1981 v hodnosti Oberst. Zemřel 7. července 2004. Kamufláž Jostenova stroje byla na bocích trupu ztmavena barvami používaným na horních plochách a doplněna o rozpoznávací prvky žluté barvy, používané na strojích létajících na východní frontě. Pro lepší splnění s terénem byly horní a boční plochy v zimním období částečně přetřeny bílou barvou. Güntherův o tři roky starší bratr Reinhard Johannes sloužil jako Oberleutnant rovněž u 1./JG 51, dosáhl šesti vítězství a padl 21. dubna 1942.



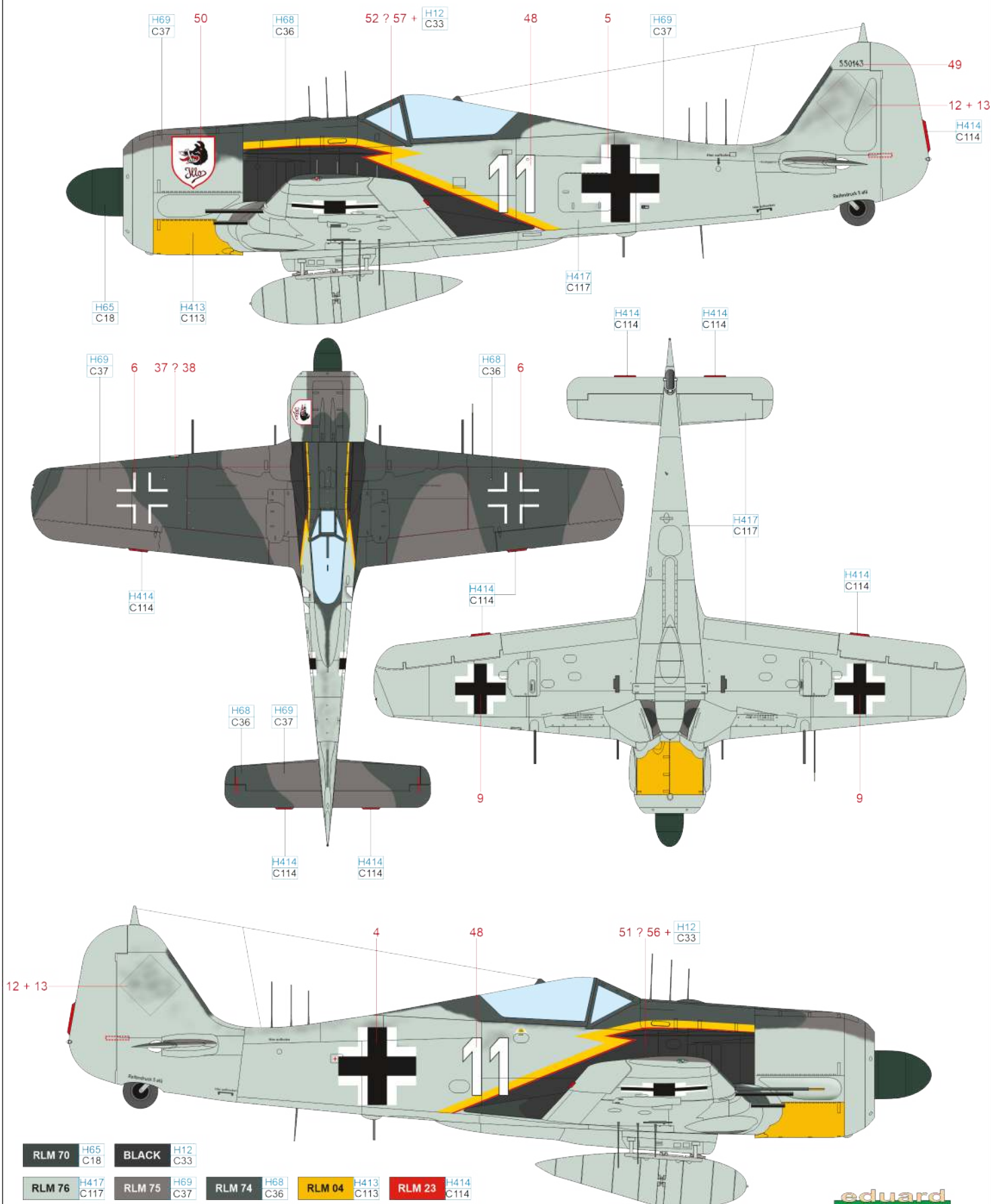
E Fw 190A-6, W.Nr. 550473, Fw. Walter Nietzsche, II./JG 300, Rheine, Německo, léto 1943

V polovině července 1943 byla II./JG 1 vedená Hptm. Hoecknerem přesunuta z nizozemského Woensdrechtu do Rheine, odkud následujících osm měsíců startovala proti svazům amerických čtyřmotorových bombardérů, pronikajícím ve stále vzrůstajícím počtu nad území Velkoněmecké říše. Na stejné základně sídlila též II./JG Hermann, později přejmenovaná na II. Gruppe JG 300, která po zbytek roku 1943 používala v nočním boji stroje II./JG 1, neboť piloti JG 300 byli vycvičeni v používání jednomotorových stíhaček v noci. Jedním z pilotů II./JG 300 využívajících tyto „noční zápůjčky“ Focke Wulfů Fw 190A-6 od II./JG 1, byl i Fw. Walter Nietzsche, který v noci z 27. na 28. září 1943 padl v kokpitu tohoto stroje při nočním leteckém souboji nad Braunschweigem. Příslušnost tohoto letounu k 5. Staffel JG 1 dokládá bájný červ Tatzelwurm v červené barvě.



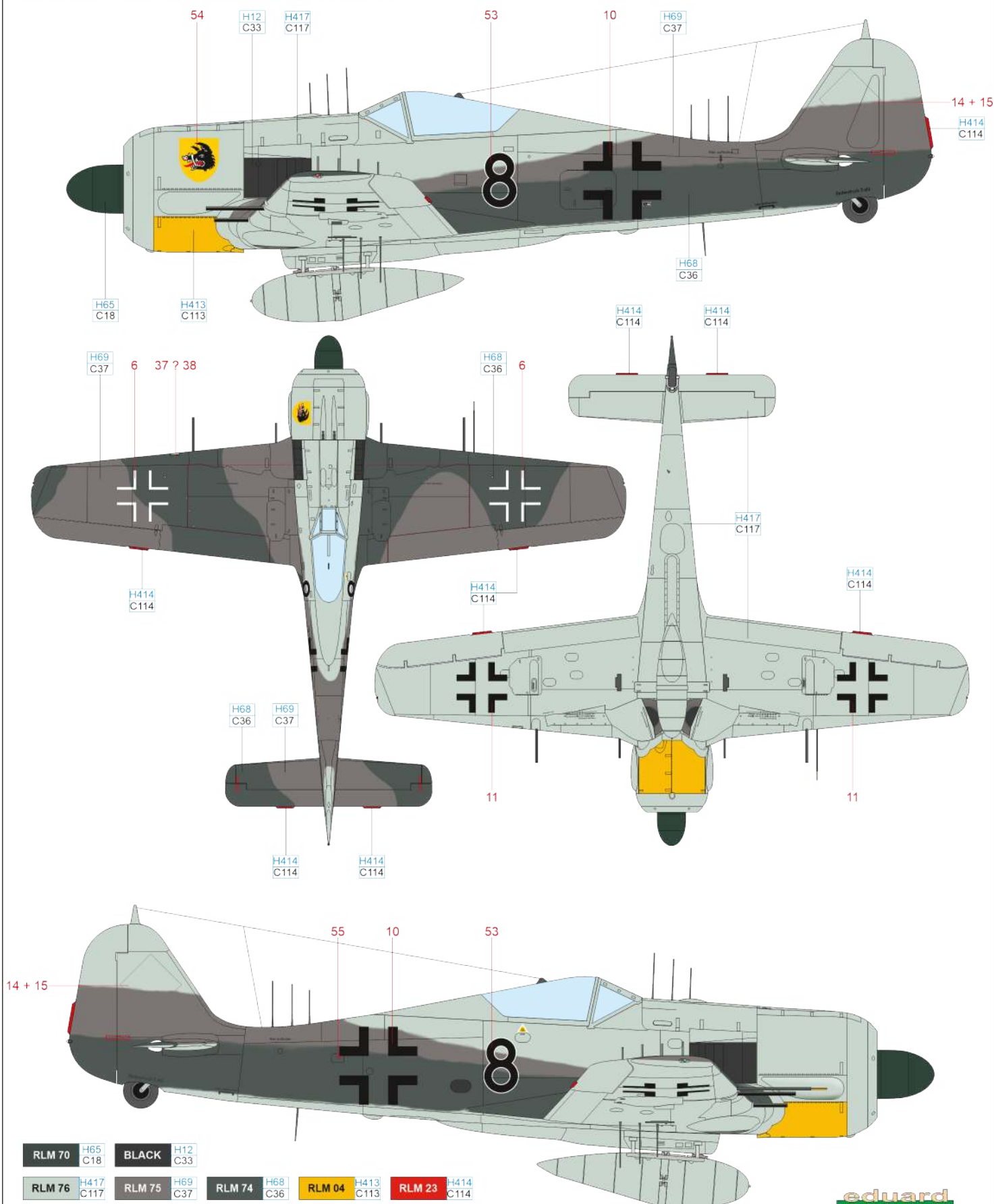
F Fw 190A-6/R11, W.Nr. 550143, Oblt. Fritz Krause, 1./NJGr 10, Werneuchen, Německo, leden 1944

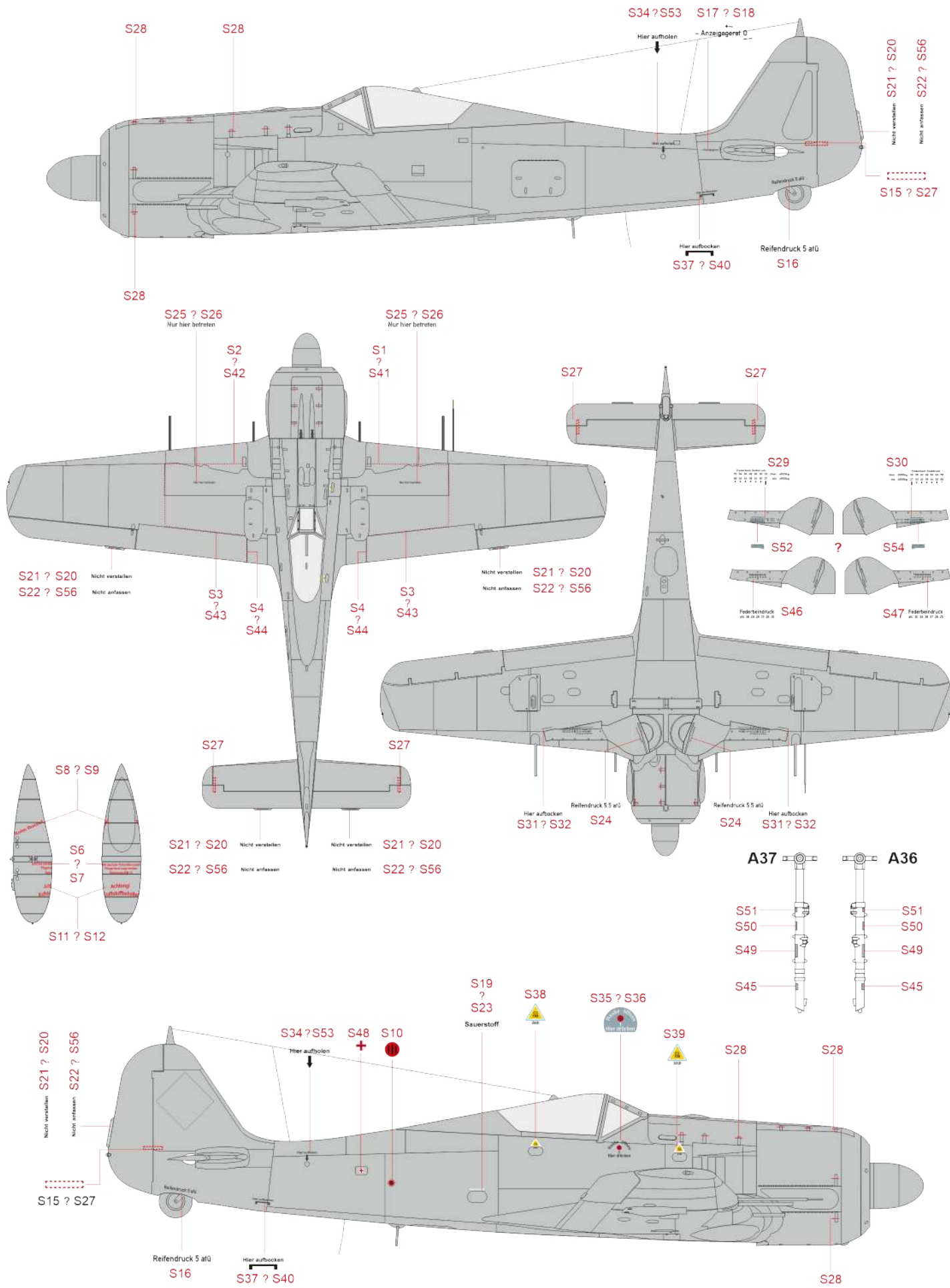
Fritz Krause nejdříve sloužil u III./JG 300 a v lednu 1944 byl převelen k 1./NJGr. 10. V září 1944 byl zařazen k 1./NJG 11, v listopadu se stal velitelem 3./NJG 11 a v lednu byl jmenován do čela celé III./NJG 11, kterou vedl až do konce války. Absolvoval 213 bojových letů a dosáhl celkem čtyř vítězství. NJGr. 10 byla ustavena k 1. lednu 1944 jako noční stíhací jednotka. Létala s pestrými směrnicemi letounů; 1. Staffel měla ve stavu Bf 109G a Fw 190A. Letouny nesly radary FuG 217 Neptun a měly v bojových podmínkách ověřit jejich efektivitu. Celkem bylo radarem vybaveno 48 Fw 190A různých verzí. Fritz Krause létal na tomto stroji pouze krátce, protože již v létě 1944 byly Fw 190 předány leteckým školám a jednotka nadále používala Bf 109G-6/AS, jež byly díky svým výkonům vhodnější pro stíhání spojeneckých bombardérů a Mosquit. Znak na motorovém krytu má své kořeny u JG 300, jejíž personál tvořil základ pro ustavení 1./NJGr.10.



G Fw 190A-6/R11, II./JG 300, Lobnitz, Německo, podzim 1943

Jagdgeschwader 300 Wilde Sau vznikla z JG Herrmann v červenci 1943 a její prvotní doménou bylo pokračování ve vývoji taktiky nočního stíhání jednomotorovými letouny. Kromě vizuálního vyhledávání cíle se započalo i s bojovými zkouškami palubních radarů. Podle antén trčících ze siluety stroje bylo radarům samotným a také jimi vyzbrojeným Fw 190 přezdíváno Neptun. Zobrazený Fw 190 černá 8 v polní úpravě R11 pro noční stíhání byl jedním ze zcela řadových Neptunů od JG 300. Zajímavým se však tento letoun stal díky aplikované kamufláži. Ve snaze o nalezení schématu vhodného pro noční stíhání se objevovaly i velmi zvláštní barevné varianty. Zobrazený Fw 190 získal světlejší nástřík vrchní části trupu (RLM 76) s přechodem do tmavých boků (RLM 75 a RLM 74) a zcela zespod pak opět do RLM 76. Známé fotografie stroje bývají interpretovány tak, že boky trupu tvořily ostrý klínový přechod mezi barvami RLM 76 a 74. Ve skutečnosti však nebyl kontrast mezi světlejšími a tmavšími plochami tak výrazný a přesnější interpretaci ukazuje naše rekonstrukce. Kamufláž horních i spodních ploch křídel odpovídá standardu RLM 74/75/76. Znak Wilde Sau v klasické podobě na žlutém podkladu byl aplikován podle zvyklostí jednotky pouze z levé strany trupu.



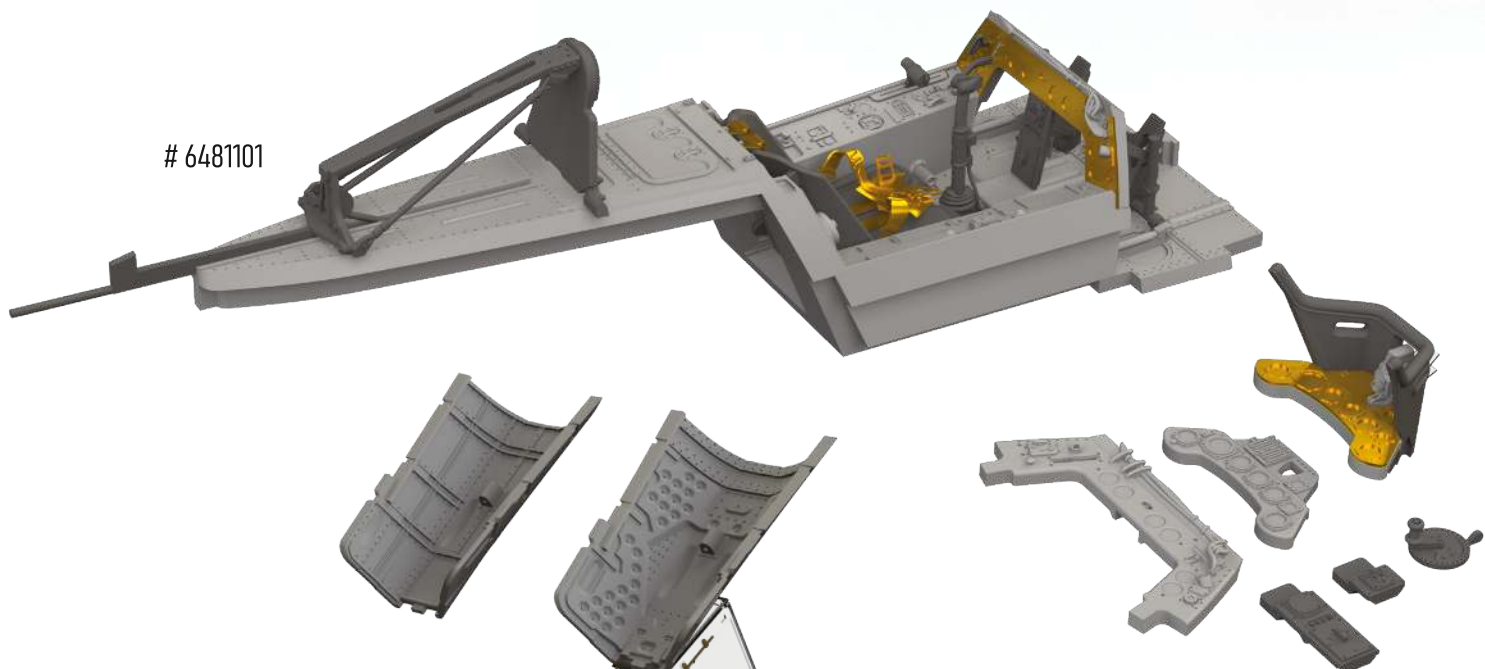


481017	Fw 190A-6 (PE-Set)
FE863	Fw 190A seatbelts STEEL (PE-Set)
644050	Fw 190A-6 LööK (Brassin)
648152	Fw 190 wheels early (Brassin)
648356	Fw 190A wingroot gun bays (Brassin)
648366	Fw 190A propeller (Brassin)
648371	Fw 190A control surfaces early (Brassin)
648381	Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
648736	Fw 190A landing flaps PRINT (Brassin)
6481014	Fw 190A seat PRINT (Brassin)
6481038	Fw 190A seat w/ integral belts PRINT (Brassin)
6481101	Fw 190A-6 cockpit PRINT (Brassin)
6481102	Fw 190A-6 engine (Brassin)
D48029	Fw 190 A stencils (Decal Set)
D48052	Fw 190A-6 national insignia (Decal Set)
EX587	Fw 190A TFace (Mask)

6481038



6481101



6481102

648736

