



Ve druhé polovině druhé 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 od denních i nočních stíhacích až po bitevní.

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 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 přídavné 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 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 vniku 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 přídavným 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 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 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

Ačkolí 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 190F-8

Fw 190F-8 byl stíhací-bombardovací verzí vyvinutou přímo z Fw 190A-8 poháněnou motorem BMW801D-2 o výkonu 1250 kW. Nicméně motor verze Fw 190F-8 měl upravený kompresor tak, aby zajišťoval zvýšený výkon v malých výškách. Výzbroj sestávala ze dvou kanonů MG 151/20 ráže 20 mm v kořenech křidel a dvou trupových kulometů MG 131 ráže 13 mm. Pod křídlem byly čtyři závěsníky ETC 50 určené pro bomby nebo rakety a podtrupový závěsník ETC 501, který mohl nést bombu až do maximální ráže 500 kg.

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



SYMBLES

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
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

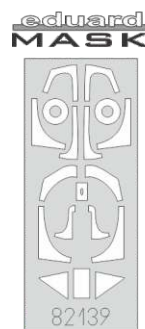
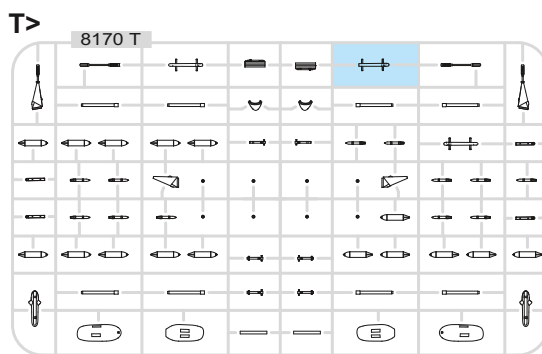
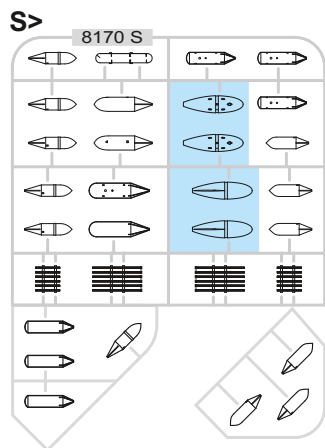
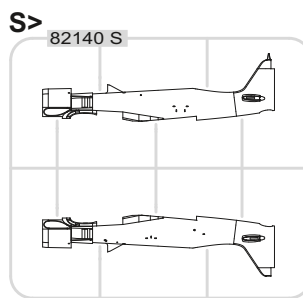
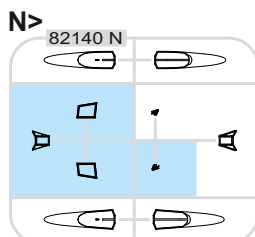
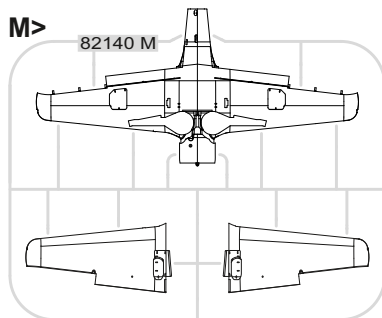
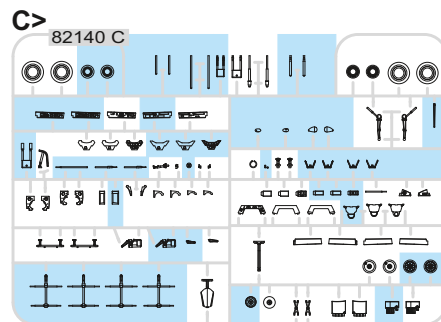
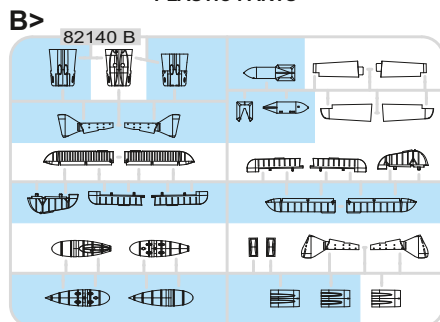
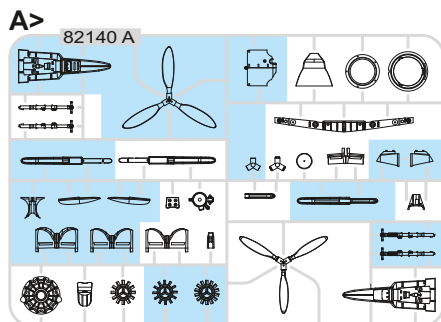
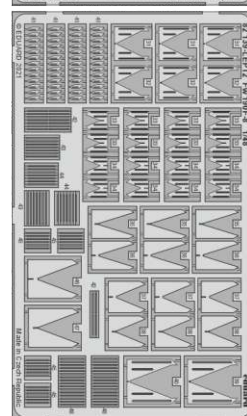
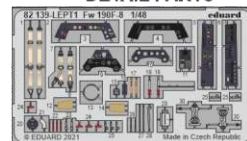


PIÈCES



部品

PLASTIC PARTS

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



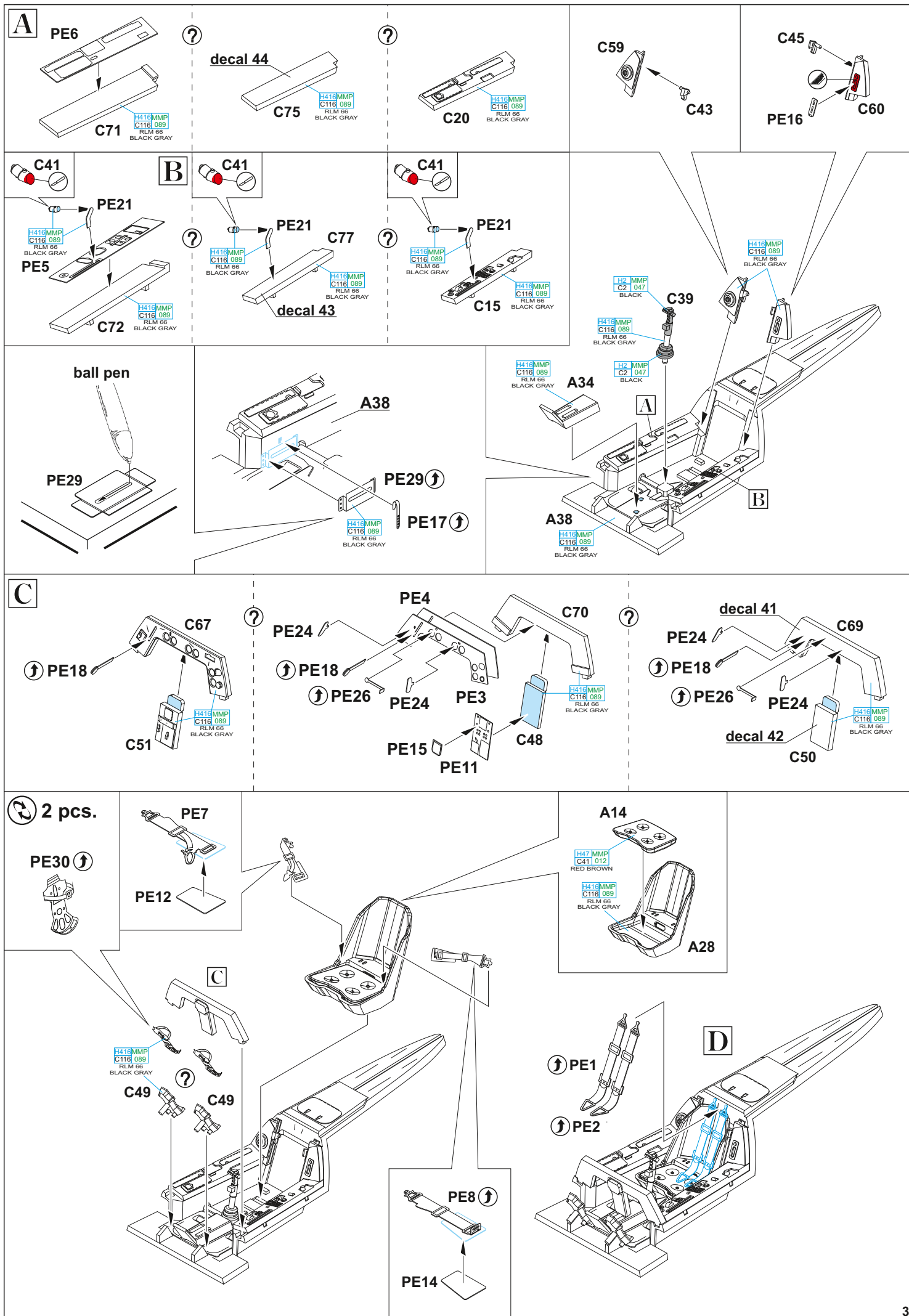
PEINTURE

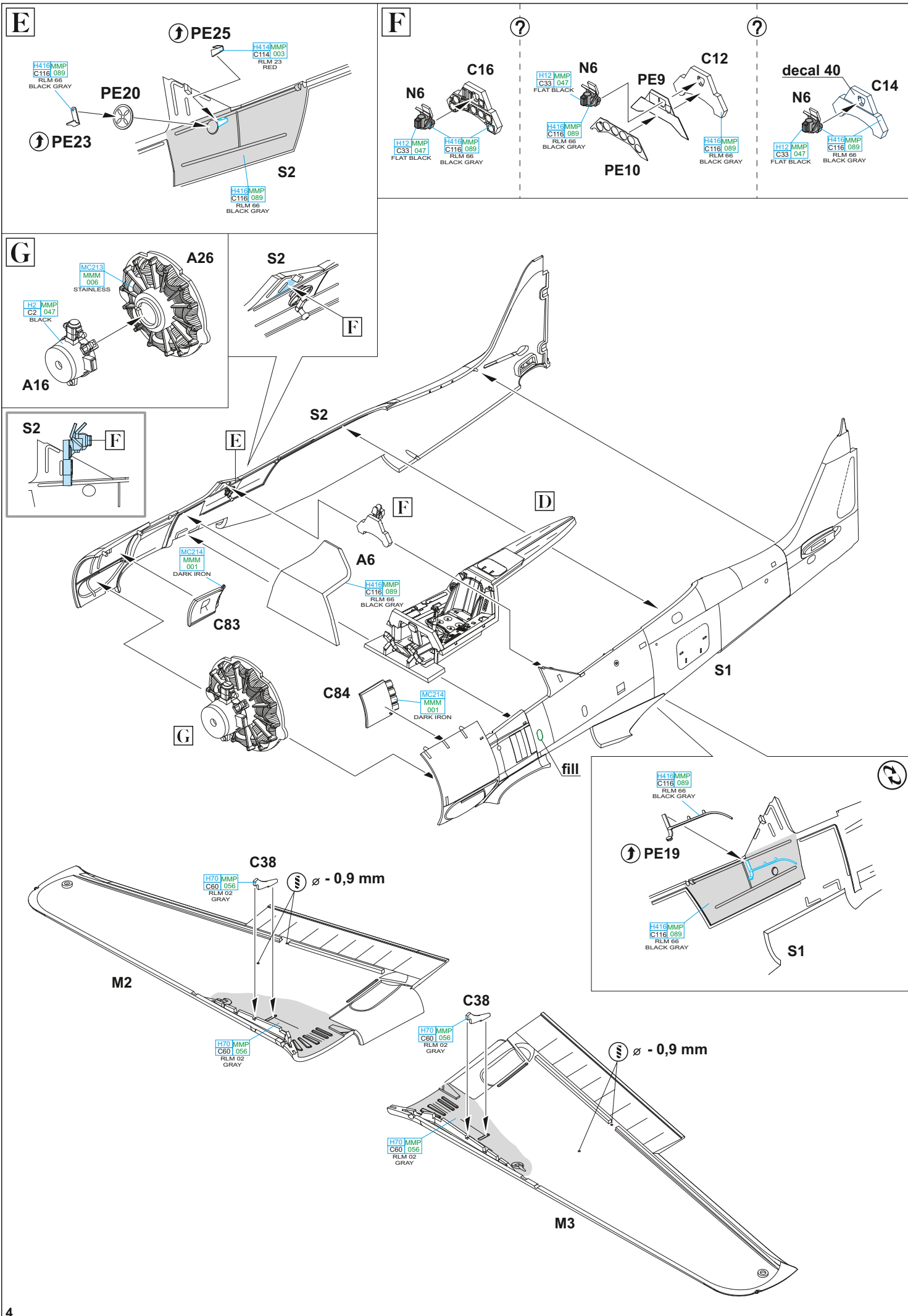


色

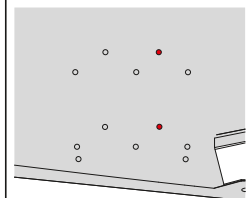
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H2	C2	MMP-047	BLACK
H5	C5	MMP-048	BLUE
H6	C6	MMP-004	GREEN
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H66	C119	MMP-119	RLM79 SAND YELLOW
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H80	C54		KHAKI GREEN

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H420	C120	MMP-120	RLM80 OLIVE GREEN
H423	C123	MMP-054	RLM83 DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM206		MMC-001	CHROME SILVER

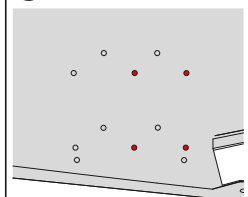




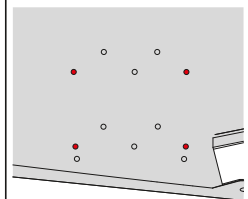
ETC 503 M1



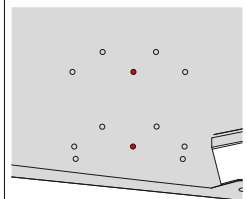
ETC 50 M1



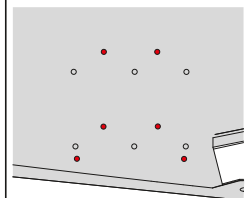
Pb 1 early M1



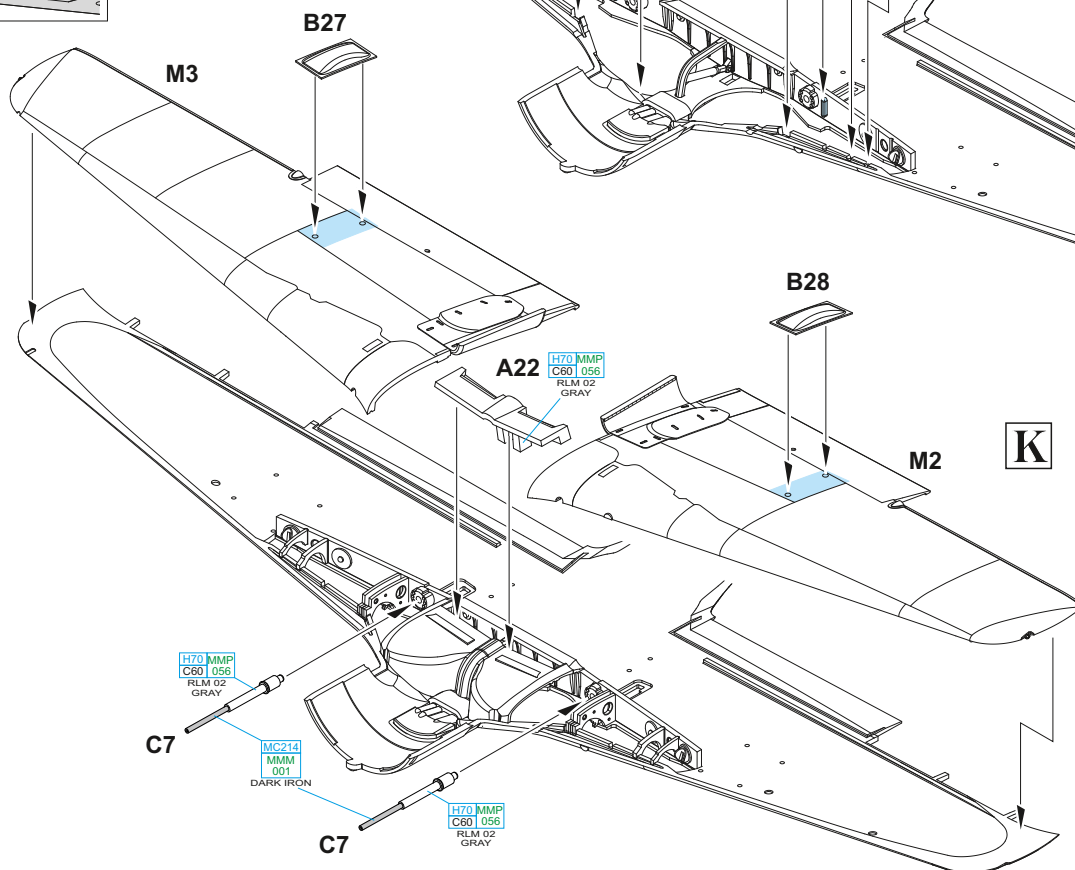
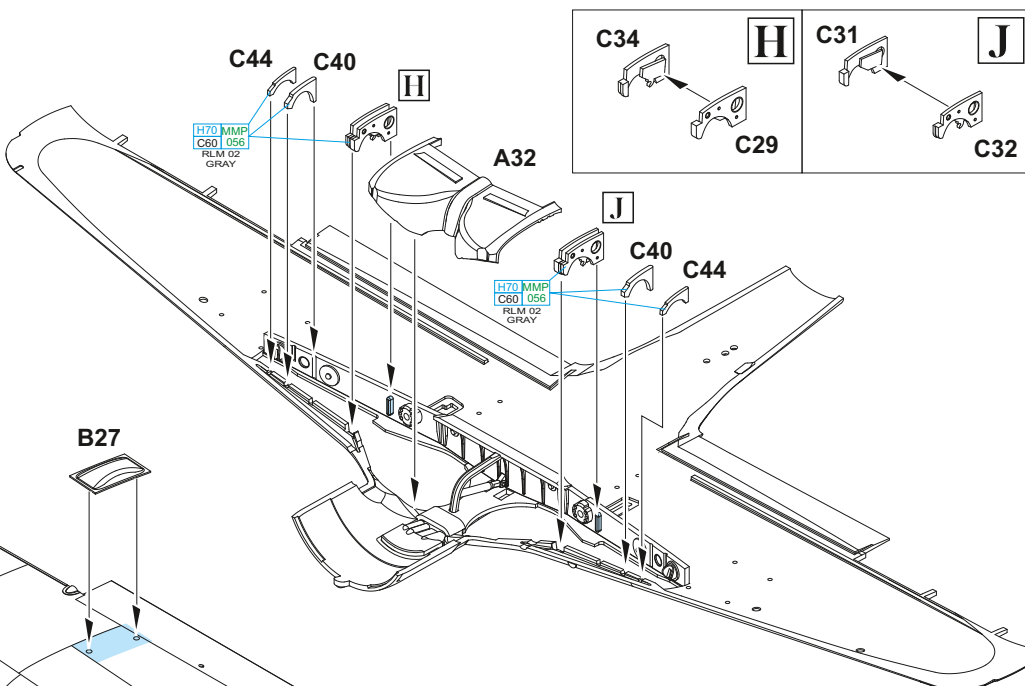
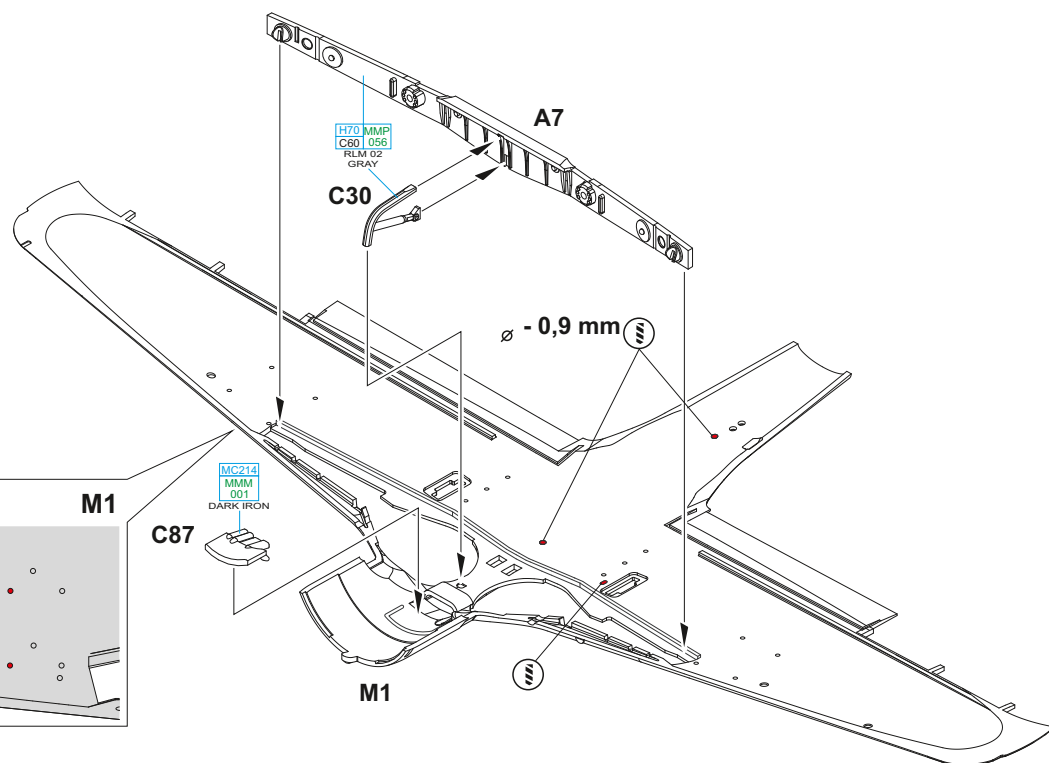
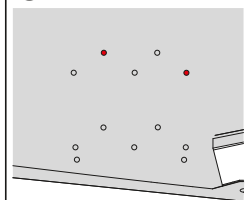
Ps 2 M1

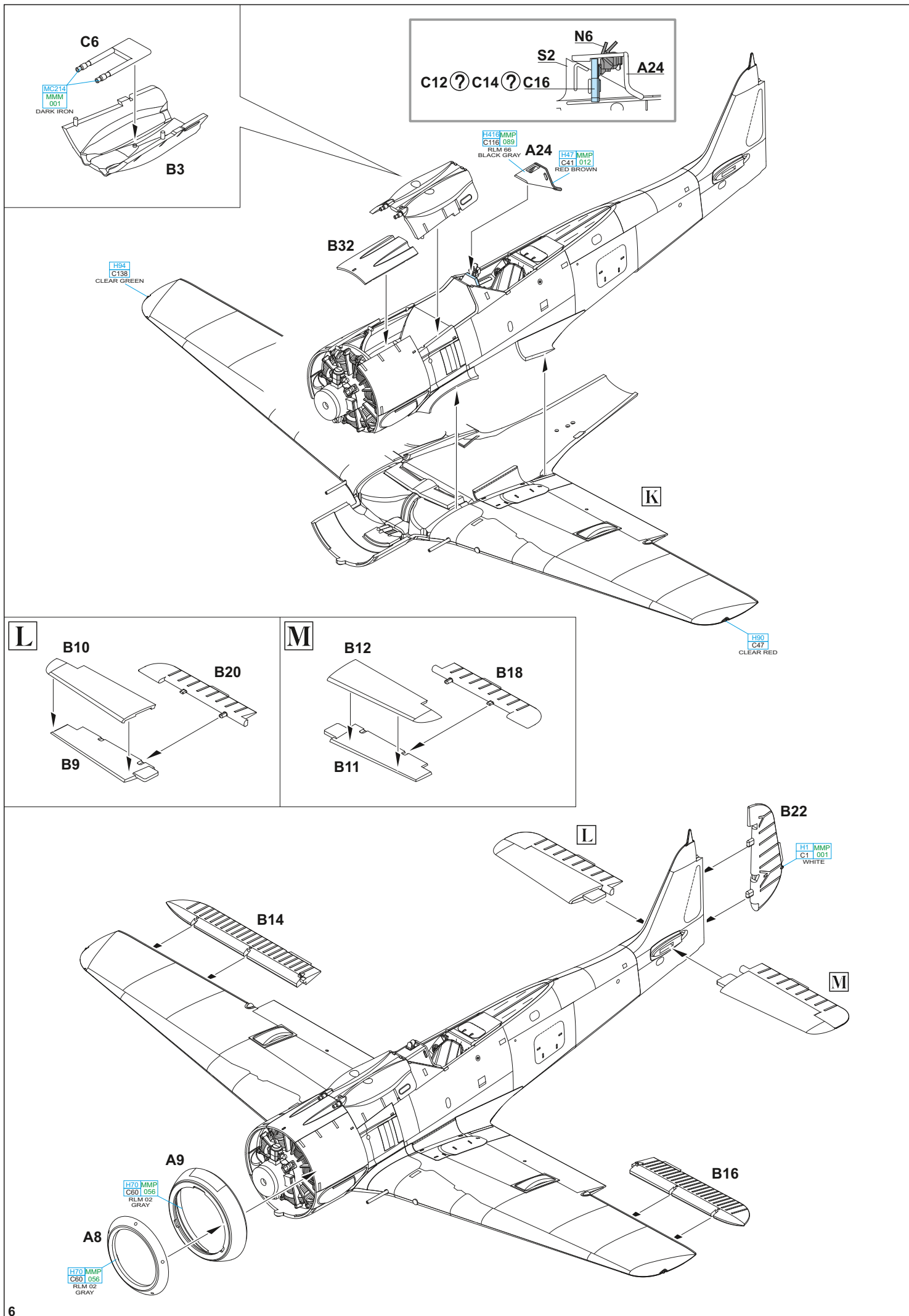


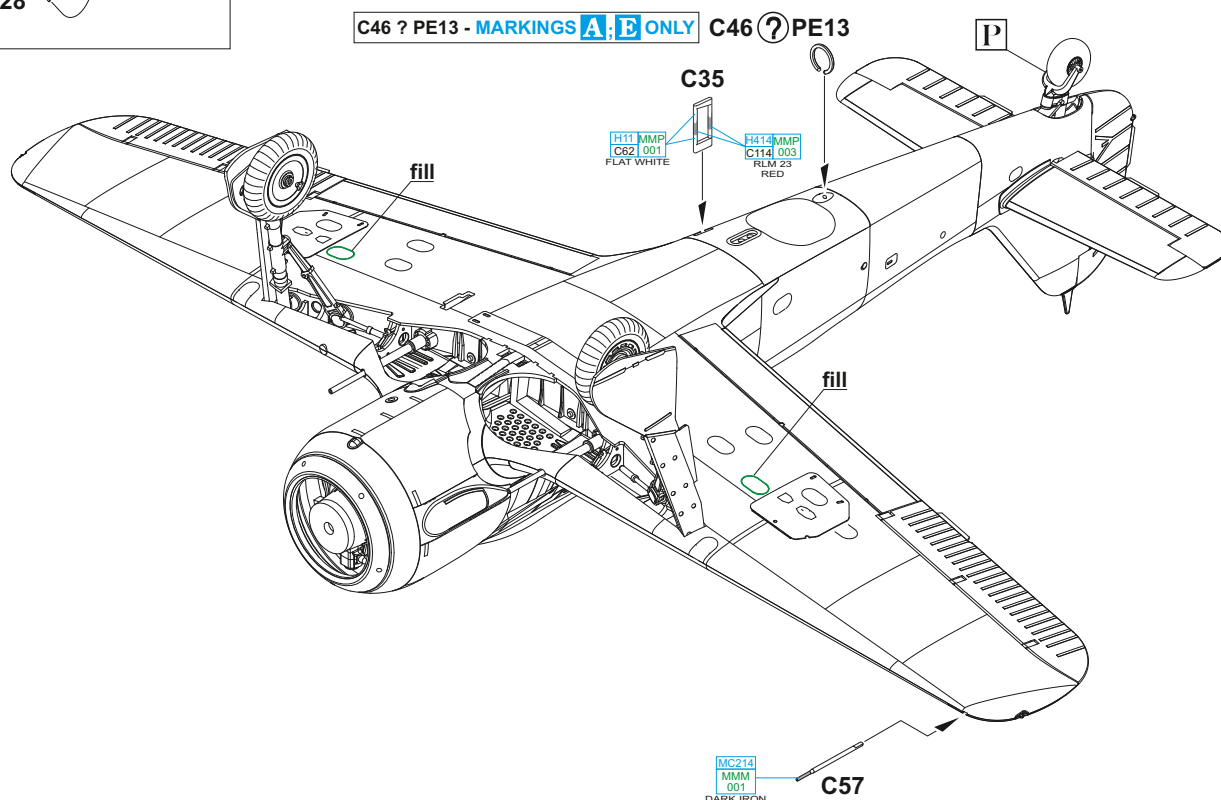
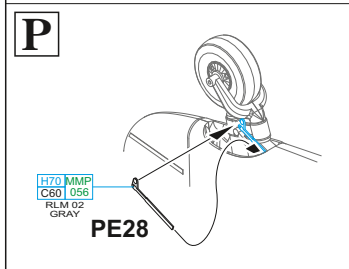
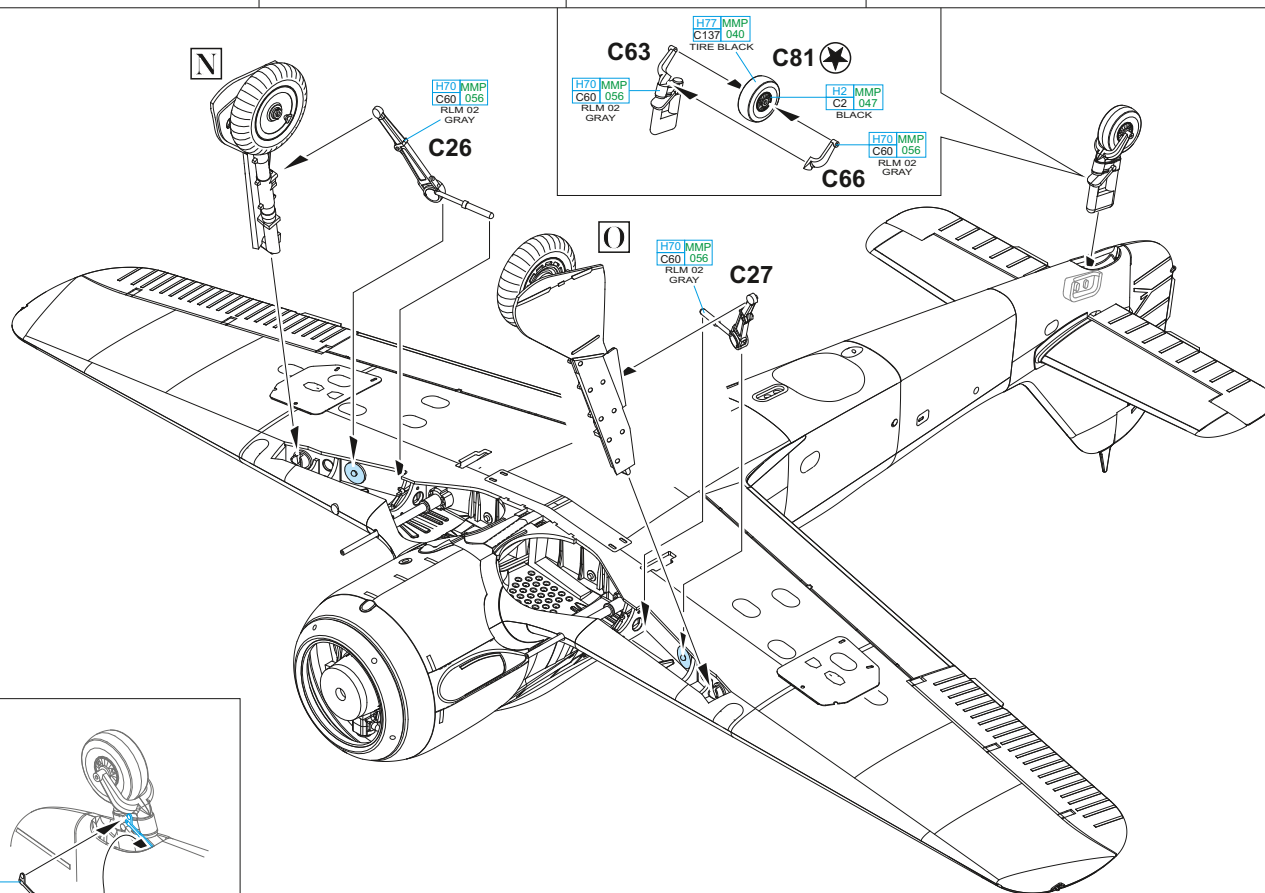
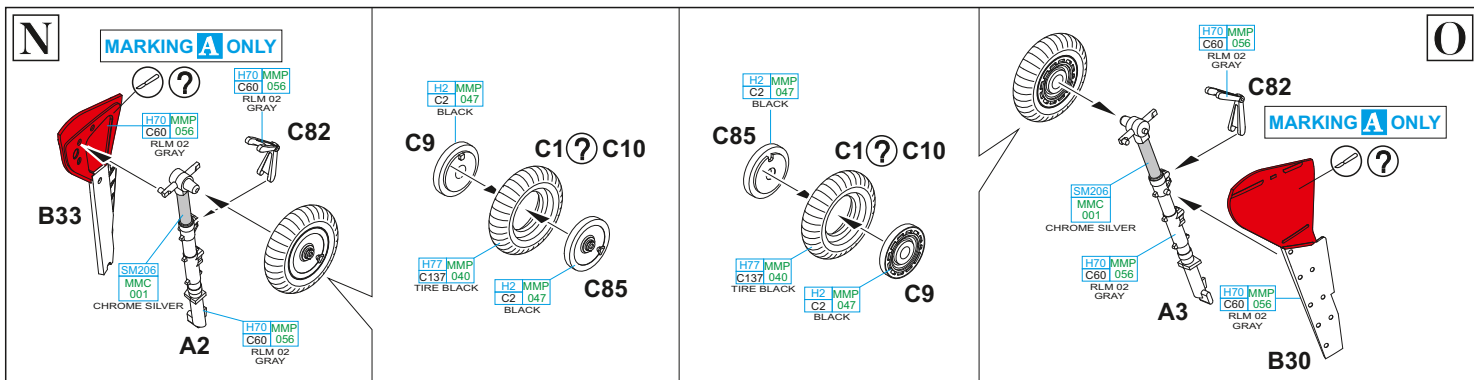
Pb 1 late M1



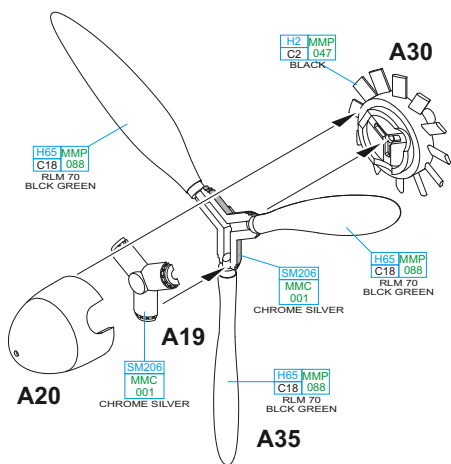
Mk 103 M1



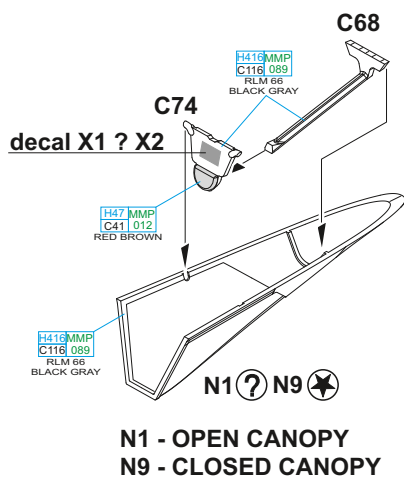




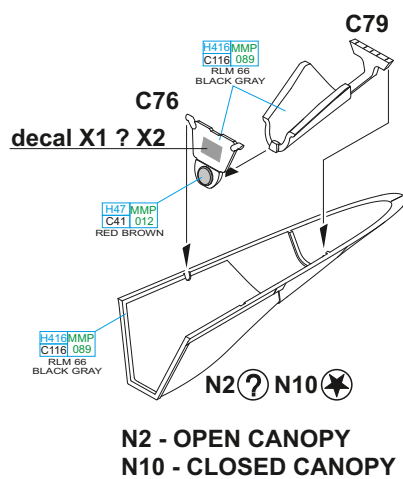
Q



R

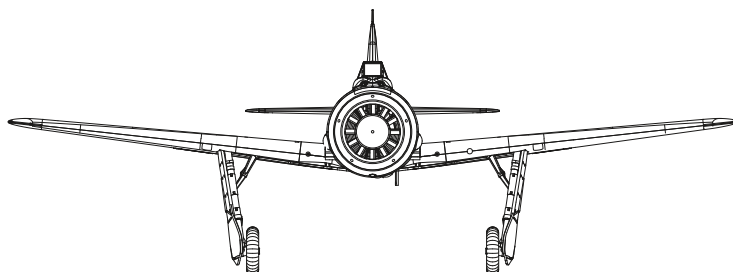
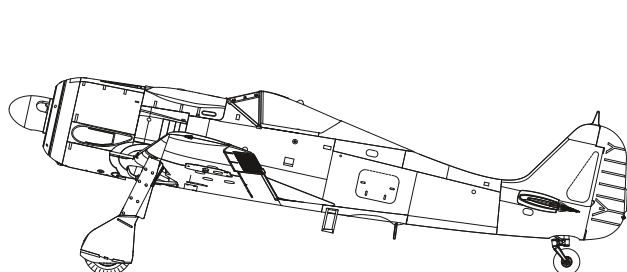
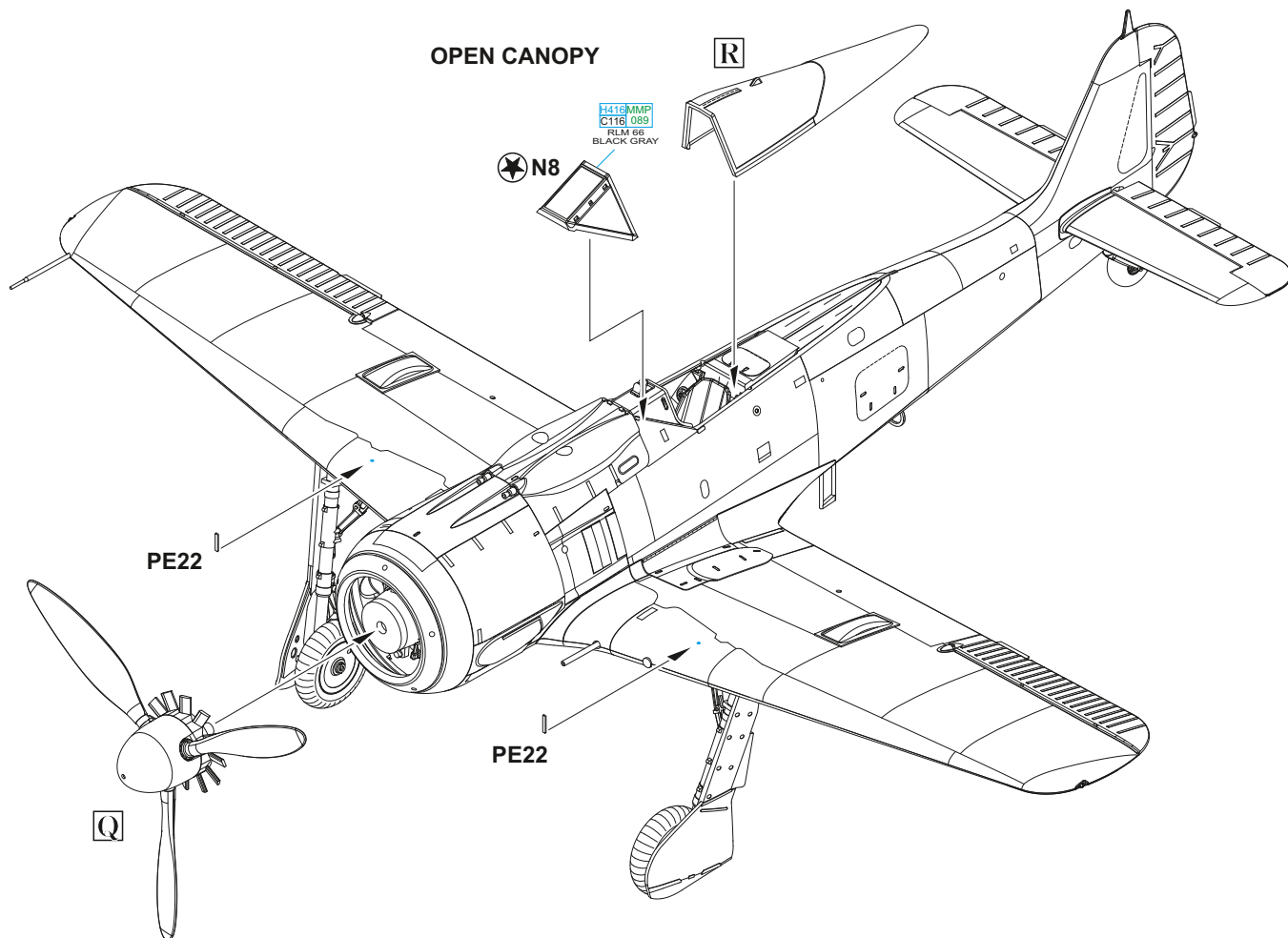


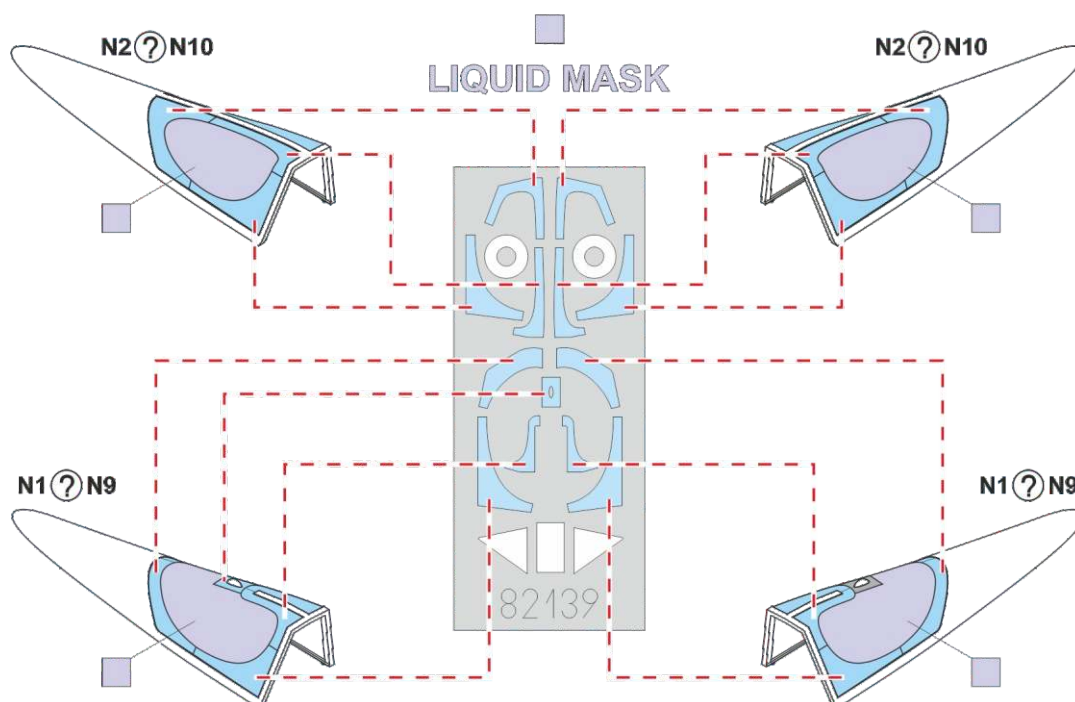
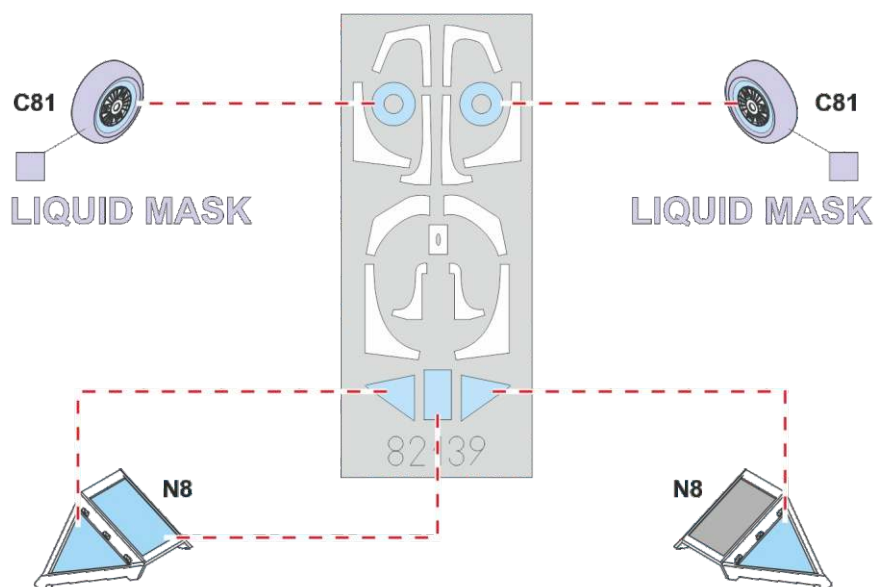
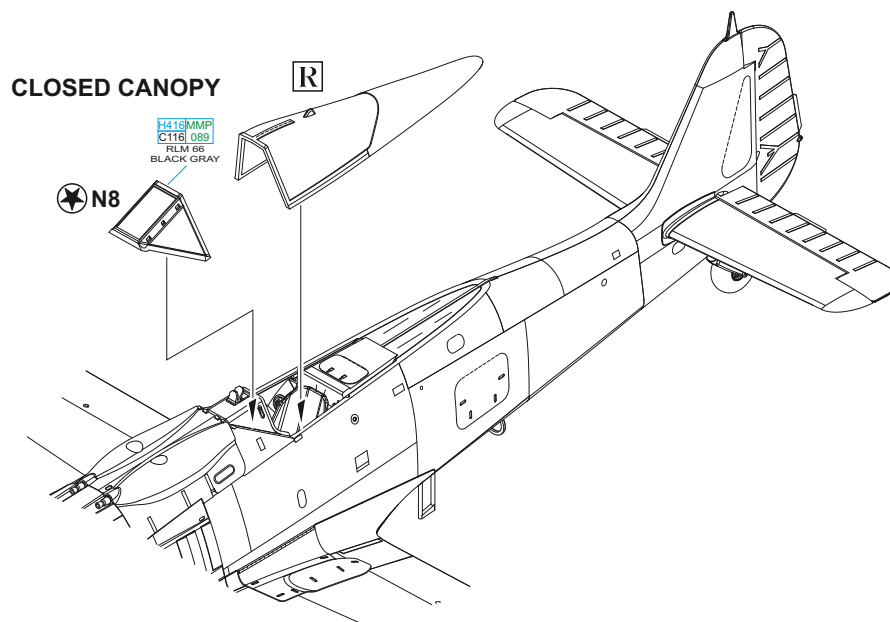
MARKINGS A, C ONLY



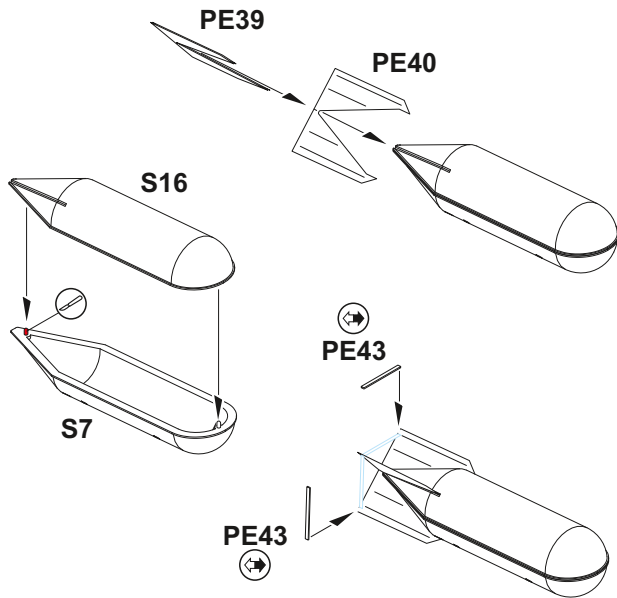
OPEN CANOPY

R

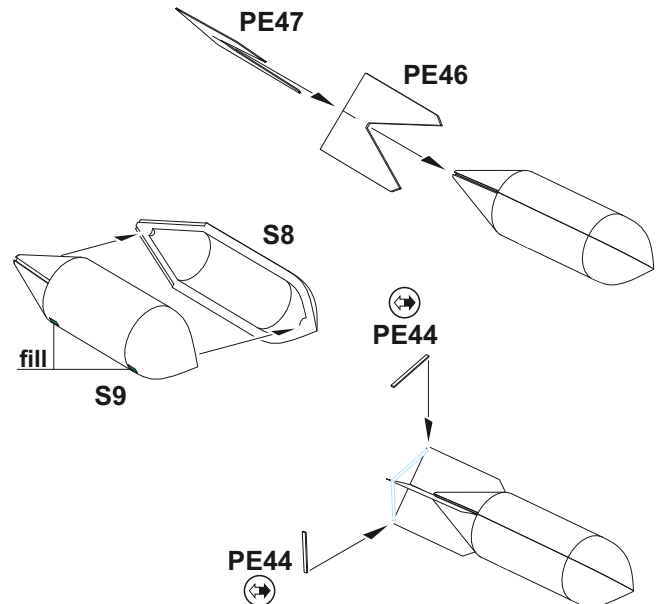




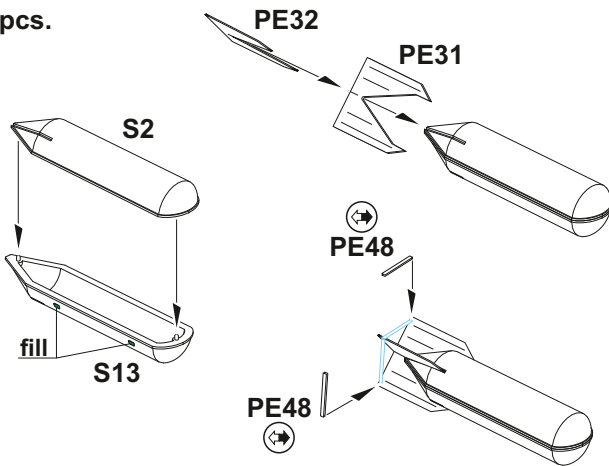
AB 500



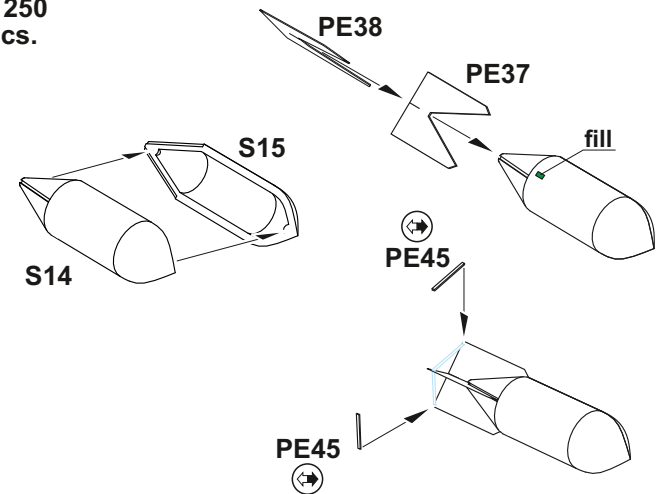
SC 500



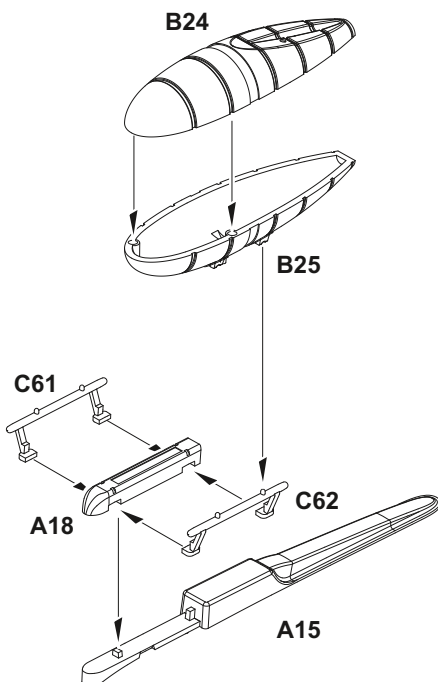
AB 250 3 pcs.



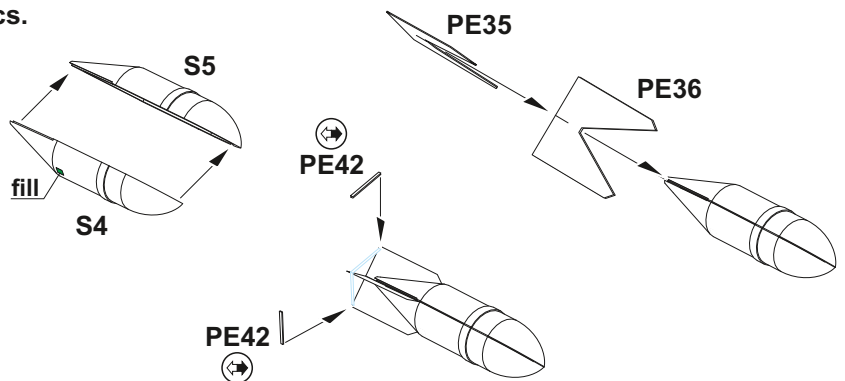
SC 250 3 pcs.



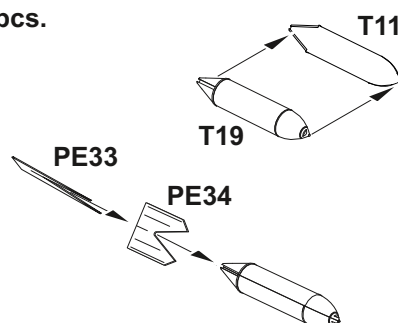
FUEL DROP TANK



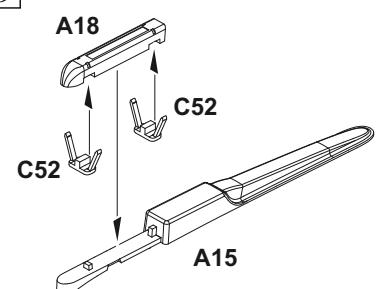
SD 250 3 pcs.



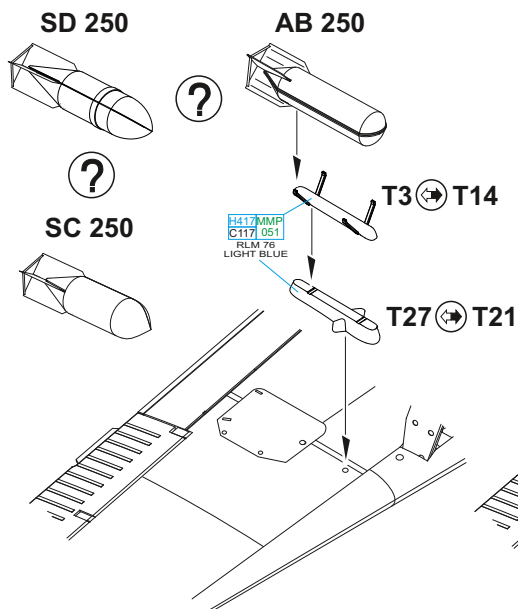
SC 50 8 pcs.



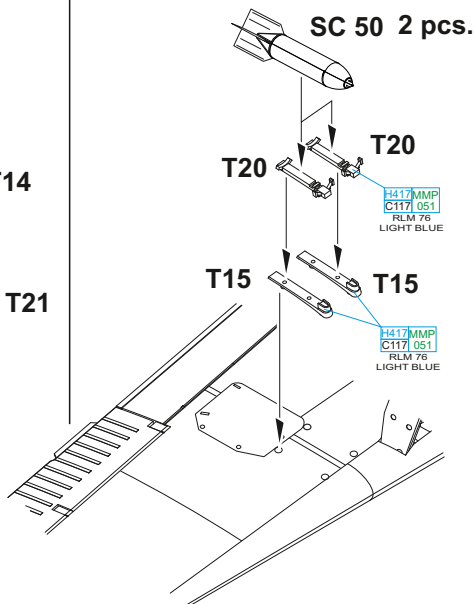
S



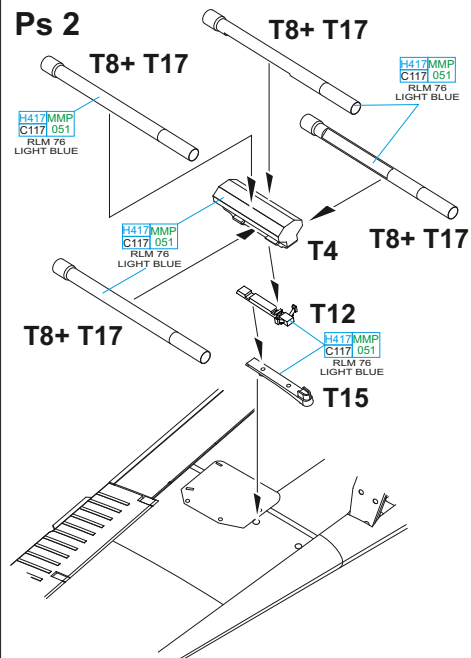
ETC 503



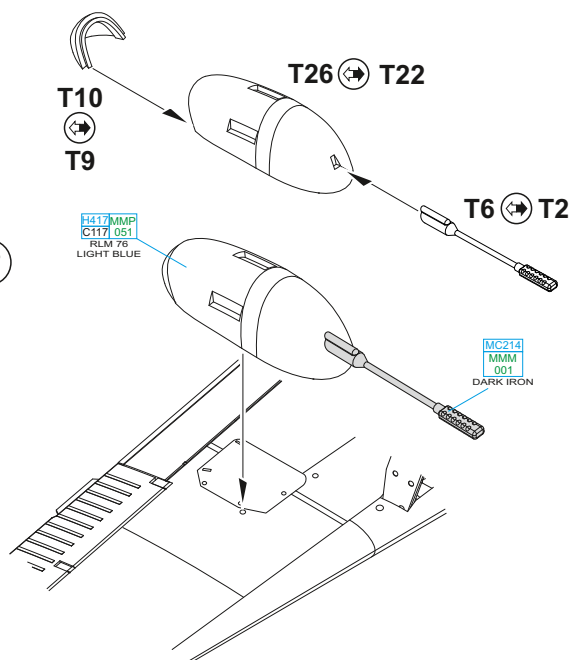
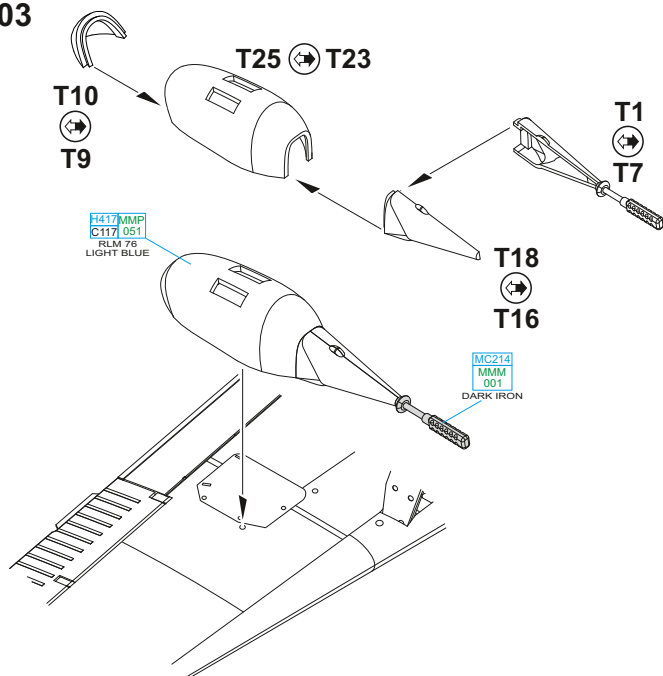
ETC 50



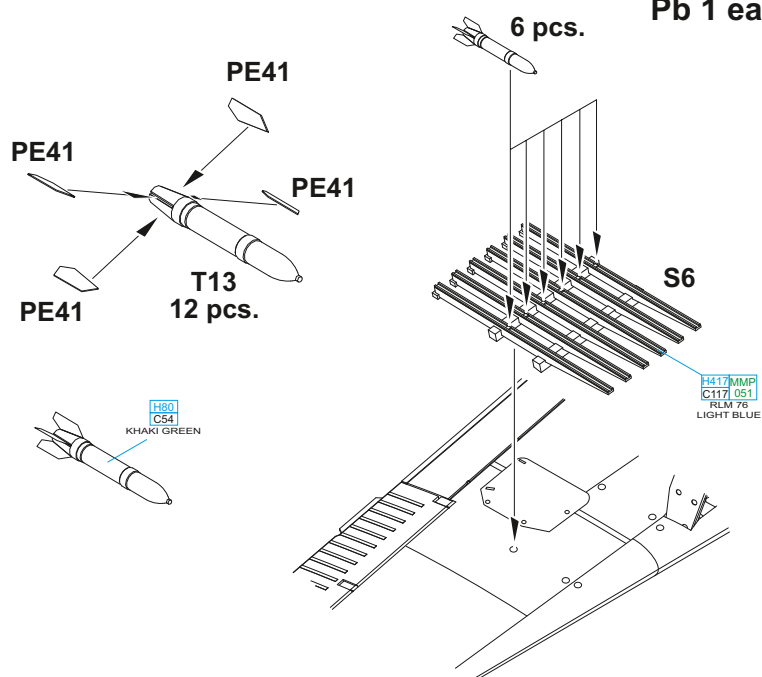
Ps 2



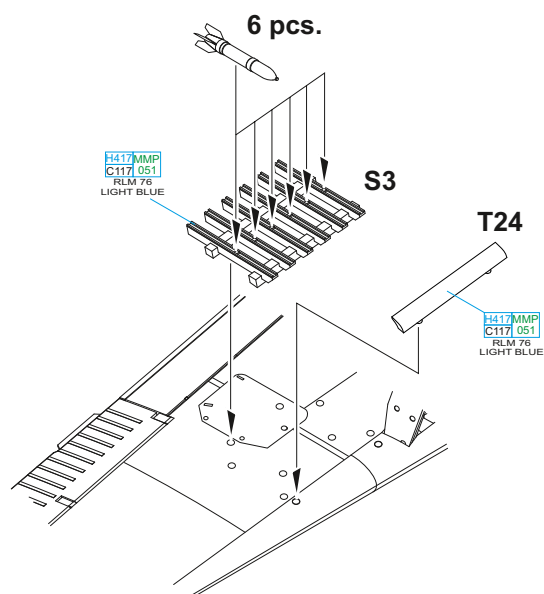
Mk 103

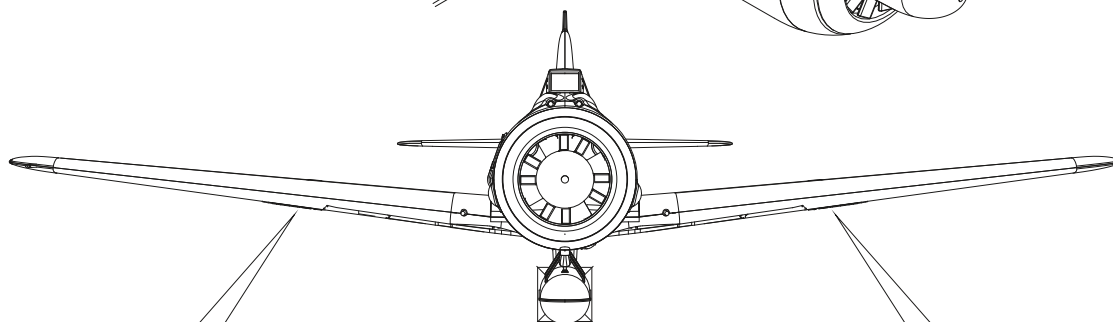
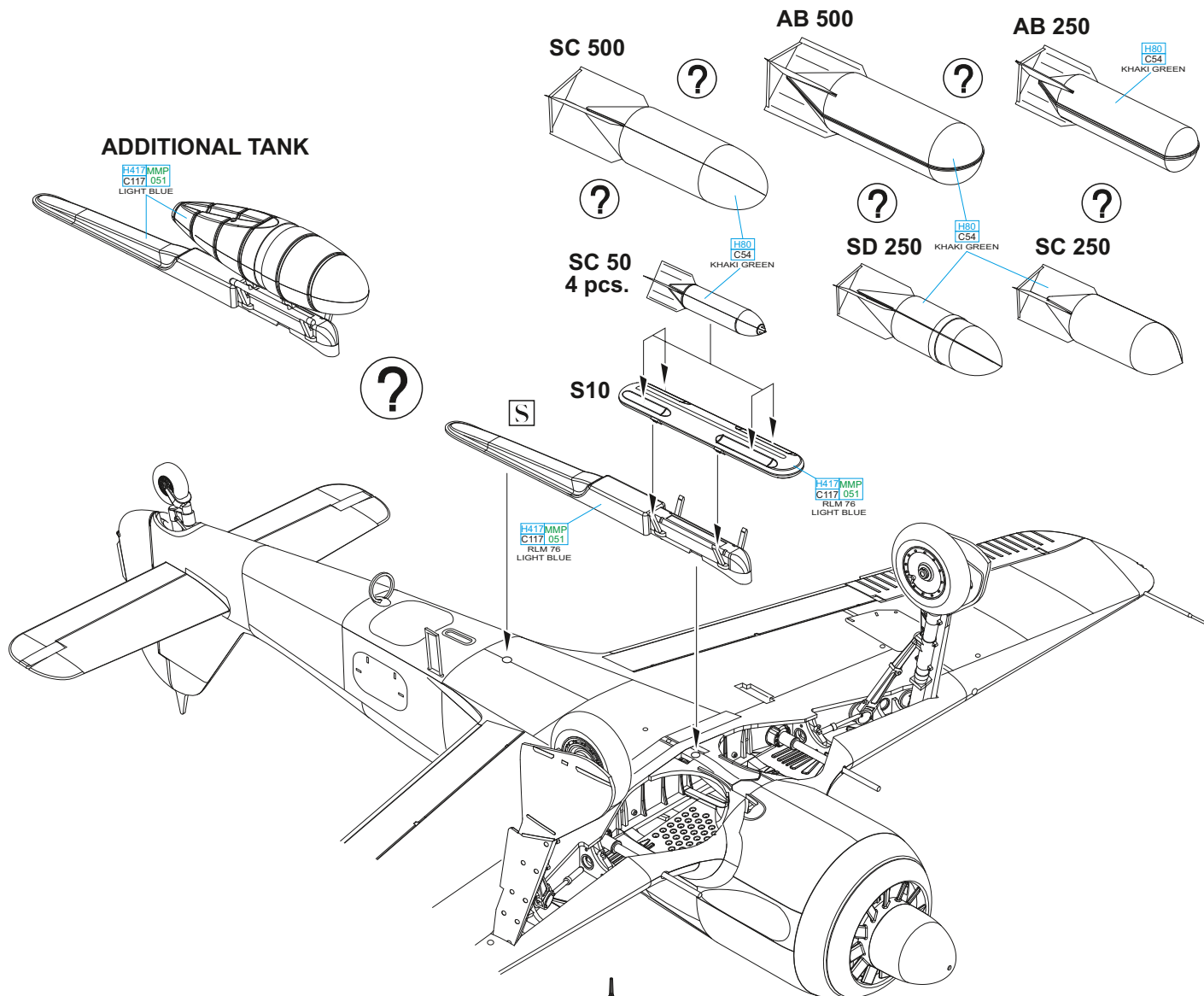


Pb 1 early



Pb 1 late





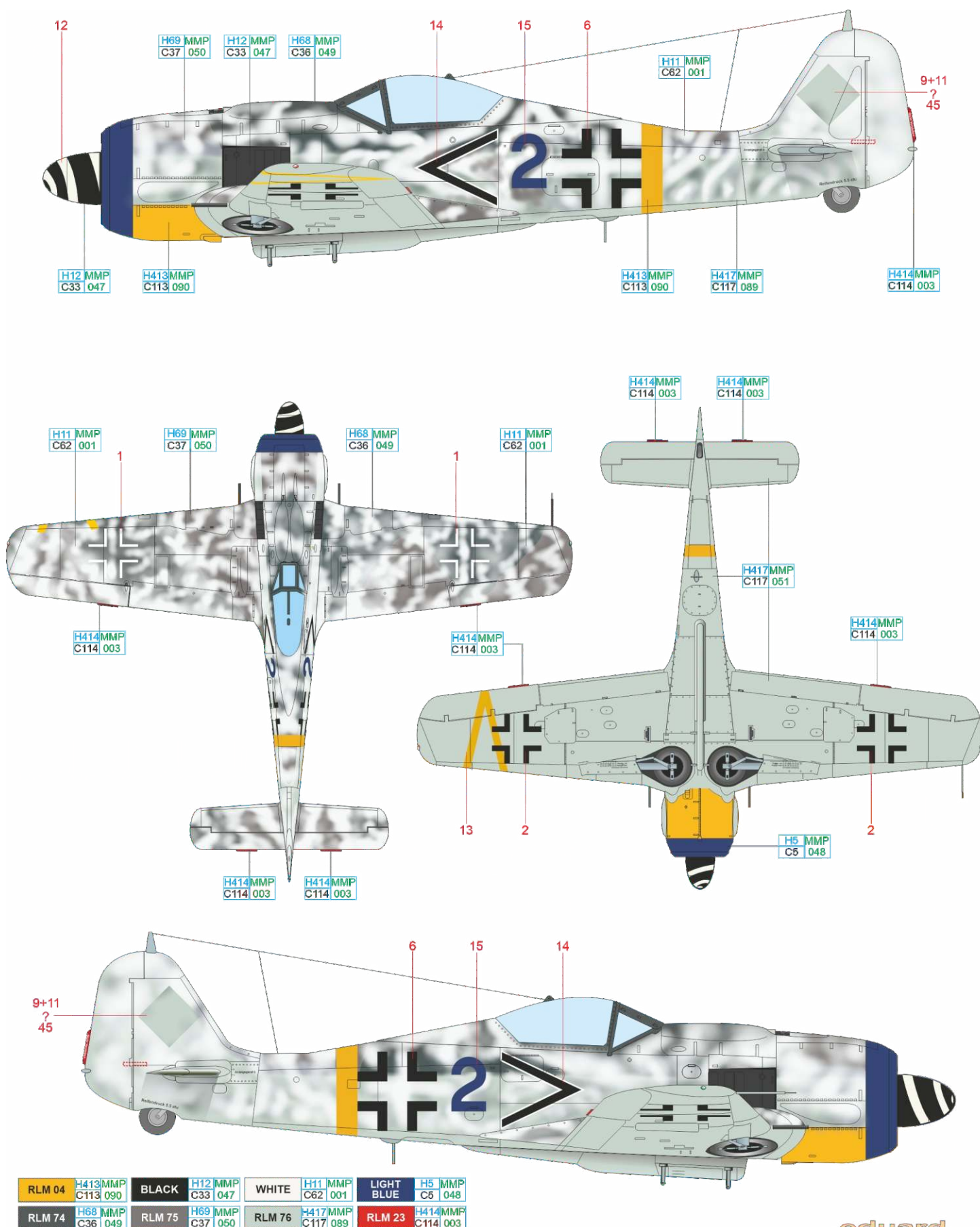
AB 250
SD 250
2x SC 50
Pb 1 early
Pb 1 late
Ps 2
Mk 103 early
Mk 103 late

AB 500
SC 500
AB 250
SC 250
SD 250
4x CS 50
FUEL DROP TANK

AB 250
SD 250
2x SC 50
Pb 1 early
Pb 1 late
Ps 2
Mk 103 early
Mk 103 late

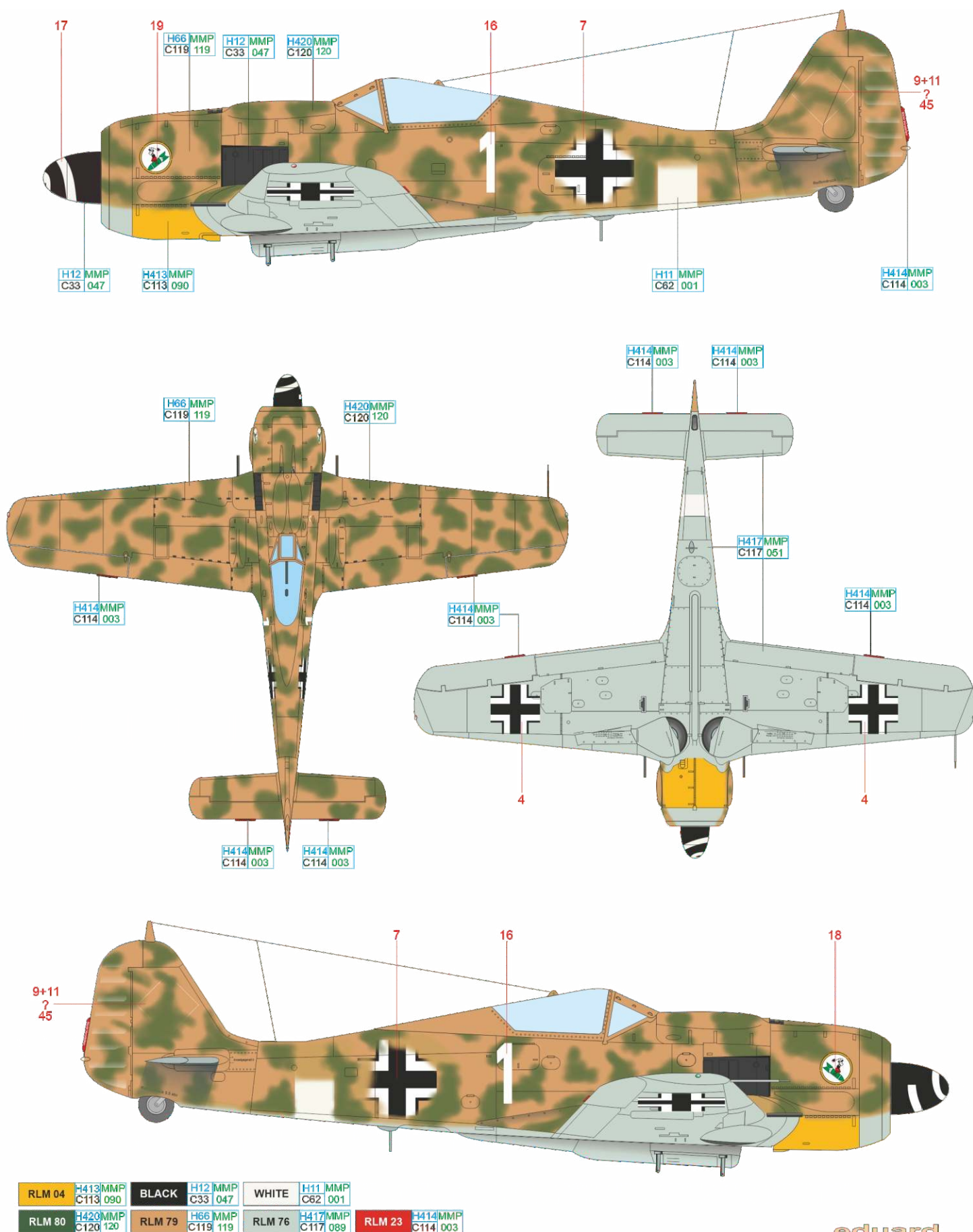
A Stab I./SG 2, Csar nebo Raab, Maďarsko, zima 1944/1945

Letoun má na původní kamufláži v barvách RLM 74 a 75 naneseno zimní maskování smývatelnou bílou barvou. Focke-Wulfy štábu I. Gruppe SG 2 měly v tomto období v trupovém označení modré číslice. I./SG 2 byla v Maďarsku nasazena do března 1945. Jejím velitelem byl od listopadu 1944 až do konce války Hptm. Herbert Bauer, rodák z rakouského Innsbrucku. Od počátku roku 1941 létal na Stukách u I./St.G. 2 „Immelmann“ (pozdější I./SG 2). Od června 1943 do května 1944 byl velitelem 3. Staffel. Ještě než byla jeho jednotka přezbrojena na Fw 190F, dostal v květnu 1944 za úkol velet operačně výcvikové II./SG 103 ve Francii. Během války provedl 1071 bojových letů, z toho 70 na Fw 190. Zničil 51 tanků, dva pancéřové vlaky a docílil přímého zásahu bitevní lodi Oktábrskaja revolucija. Bylo mu uznáno 11 vzdušných vítězství (z toho jedno na Ju 87), dalších 12 nároků mu nebylo potvrzeno. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí.

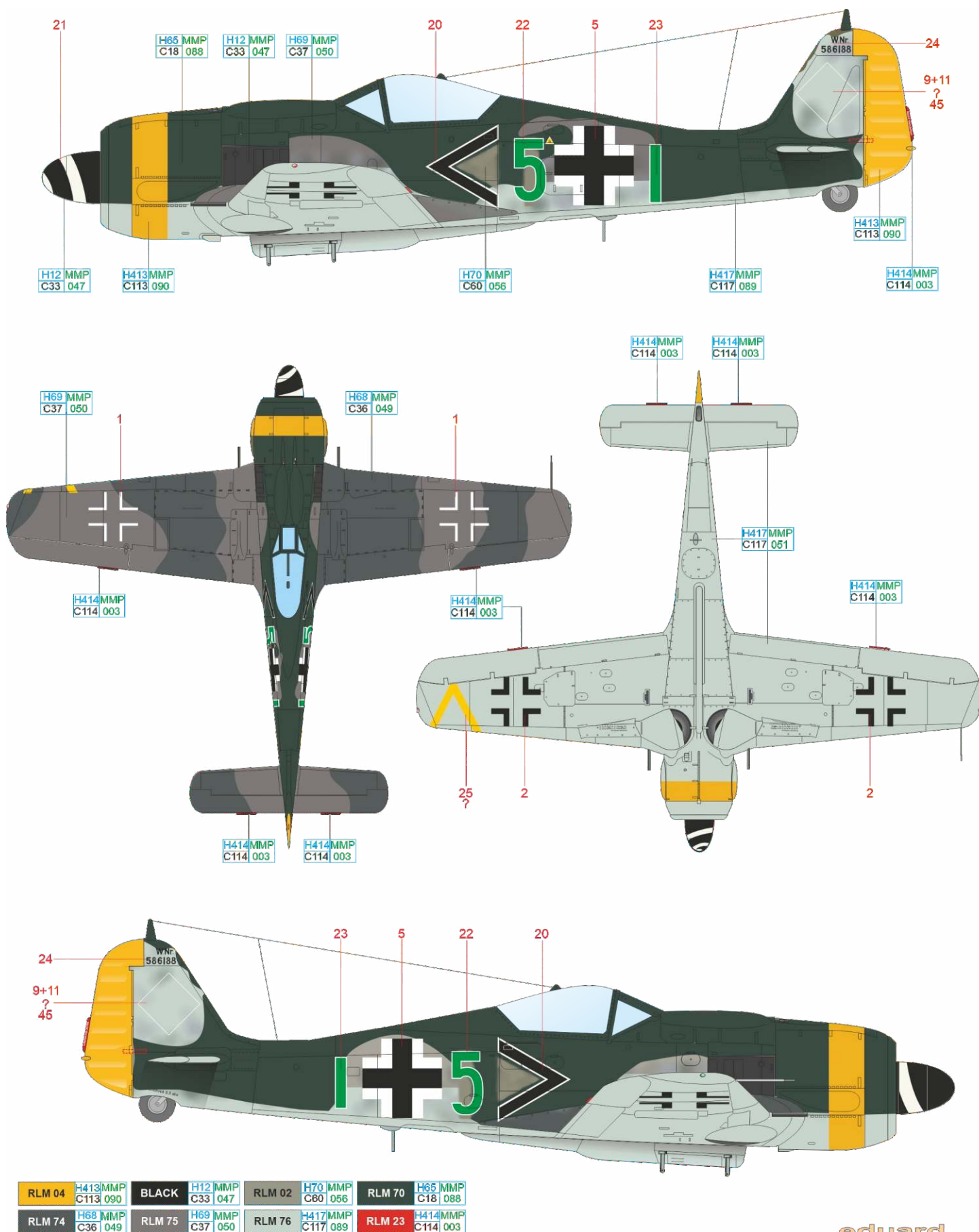


B 1./SG 4, Airasca, Itálie, červen 1944

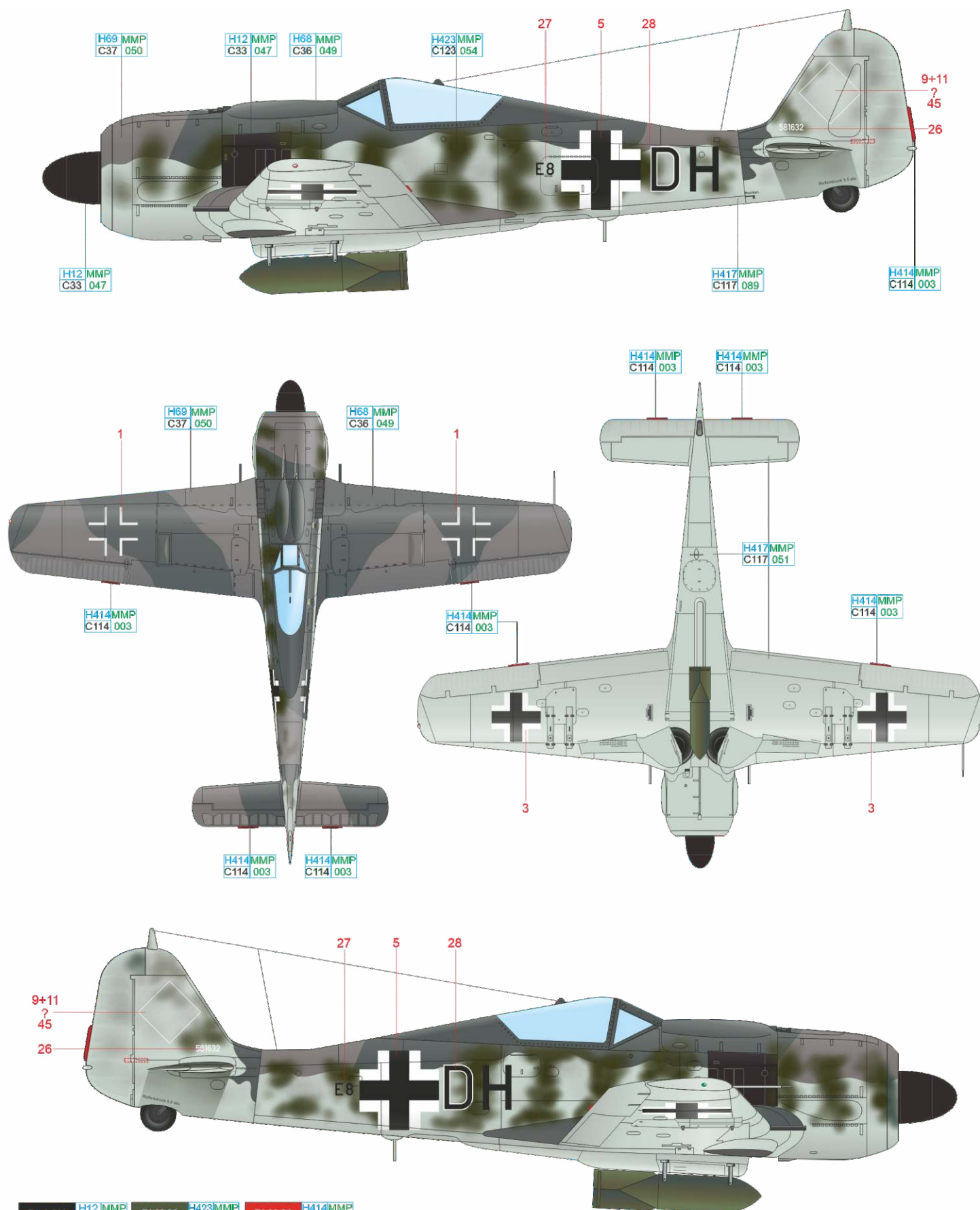
I./SG 4 byla zformována z II./Sch.G. 2 v říjnu 1943 v Itálii. V té době používala Fw 190 verze A a G. Do konce května 1944 přišla na italském bojišti při bojové činnosti téměř o šedesát letounů, neboť v tomto období Luftwaffe čelila v Itálii silné vzdušné převaze Spojenců. Na tomto letounu jsou přestříkány kříže na horních plochách i horní polovina bílého pruhu na trupu, aby se snížila jeho viditelnost nad bojištěm. Přezbrojení I./SG 4 na Fw 190F-8 proběhlo v červnu 1944 na základně Airasca během přestávky v bojovém nasazení. V červenci se přesunula na východní frontu pod velením Maj. Wernera Dörnbacka, který se později stal Kommodorem SG 4. Na konci války měla I./SG 4 základnu v Kostelci na Hané.



Tento letoun byl na konci války nalezen po nouzovém přistání v Dolní Kamenici a pravděpodobně náležel k SG 10. Kamufláž barvami RLM 74, 75 a 76 je doplněna na horních plochách nátěrem tmavou barvou, pravděpodobně RLM 70. Žluté „V“ a pruh na krytu motoru byly používány na letounech Luftlotte 4 od září 1944. Šlo o prvky rychlé identifikace zavedené kvůli rumunskému letectvu, které přešlo na stranu Spojenců a používalo německé letouny. Od července 1944 do dubna 1945 byl velitelem III./SG 10 Hptm. Horst Steinhardt, bývalý příslušník I./JG 2 „Richthofen“ a Sch.G. 1. V posledních týdnech války jednotce velel Major Arnulf Blasig, který létal na Stukách již před válkou a postupně sloužil u St.G. 77, IV.(Stuka)/LG 1 (pozdější I./St.G. 5) a St.G. 51. Rytířským křížem byl vyznamenán v září 1941 a celkem absolvoval asi 200 bojových letů.

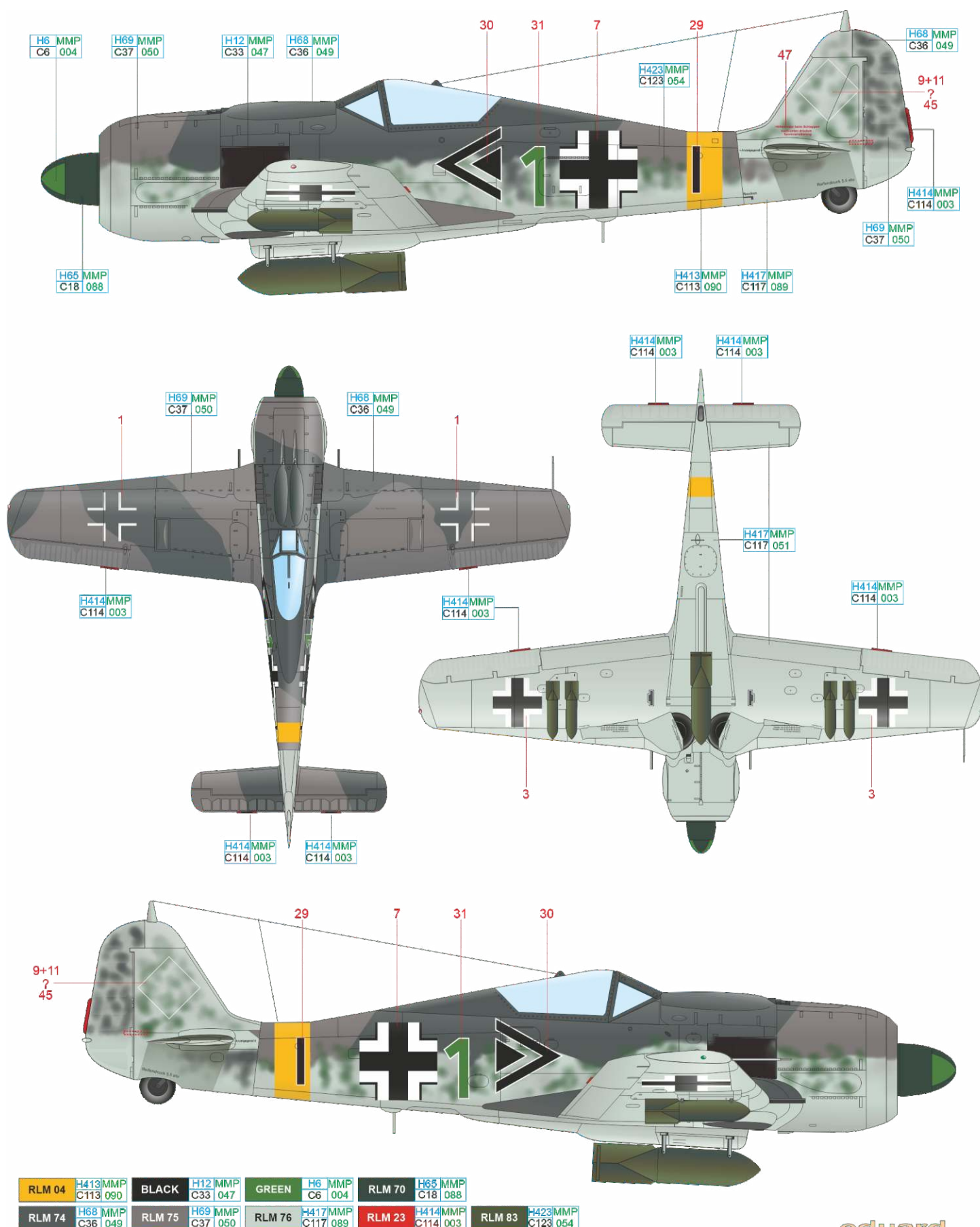


Tento letoun je zbarven odstíny RLM 74, 75 a 76 se skvrnami zelené barvy na bocích trupu. Kvůli nočním bojovým letům byl zřejmě vybaven radiostanicí (IFF) FuG 25a. Nachtschlachtgruppe 9 byla zformována v Itálii na konci roku 1943 a pro noční bombardovací akce používala letouny Ju 87, Fiat Cr.42 a Caproni Ca 314. Během roku 1944 kompletně přezbrojila na Stuky. Jedinou částí NSGr. 9, která počátkem roku 1945 obdržela Focke-Wulff Fw 190F, byla 1. Staffel, která používala stroje verzí F-8 a F-9. Velitelem NSGr. 9 byl Obstlt. Dipl. Ing. Karl Vehmeyer, který dříve velel několika Gruppe Lehrgeschwader 1. Od podzimu 1944 byl velitelem 1./NSGr. 9 bývalý pilot Bf110 u ZG 26 Hptm. Karl-Heinz Kuhle.

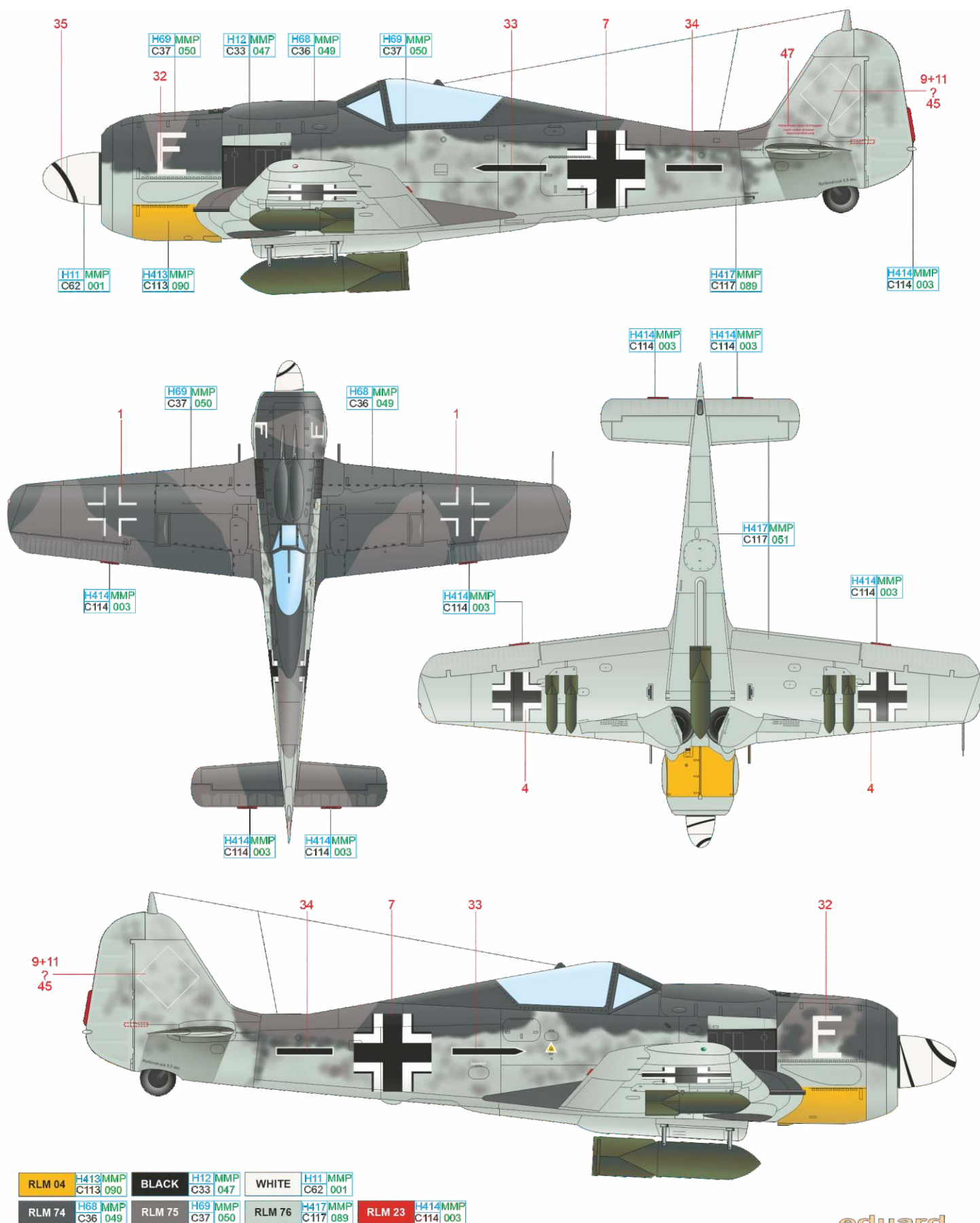


BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 83	H423 MMP C123 054	RLM 23	H414 MMP C114 003
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 089

Tento letoun je identifikován jako stroj Stab III./SG 1, ale není vyloučeno, že patřil jiné jednotce. Tato Gruppe byla v říjnu 1943 přejmenována z III./St.G. 1. Až do května 1944 používala Junkersy Ju 87D-5, ale již od března přezbrojovala na Focke-Wulfy Fw 190 verzí A a G, v květnu dostala první stroje verze F-8. Velitelem III./SG 1 byl od dubna 1944 Major Karl Schrepfer. Na Stukách létal již před válkou a po celou dobu své frontové služby působil u St.G. 1 (SG 1). Prošel nasazením v bitvě o Británii, absolvoval nálety na Maltu, africké tažení a od června 1941 bojoval na východní frontě. Od května 1943 do března 1944 vedl dvě výcvikové jednotky. Absolvoval přibližně 800 bojových letů a jako poslední bitevní letec obdržel 28. dubna 1945 dubovou ratolest k Rytířskému kříži. Zemřel při nehodě v září 1946 ve Wertheimu.



Tento letoun pravděpodobně náležel ke štábu SG 77. Trupové označení náleží wingmanovi v rámci štábu eskadry. Bílé E identifikuje stroj pátého wingmana. Stab SG 77 dostal bitevníky Fw 190 F-8 v červnu 1944 a ve svém stavu měl šest strojů. Od února 1943 do listopadu 1944 byl velitelem SG 77 Oberst Helmut Bruck. Do Luftwaffe vstoupil v roce 1935 a po celou dobu válečné služby byl zařazen u St.G. 77 (SG 77). Při přepadení Polska byl 1. září 1939 sestřelen, ale zachránili jej němečtí tankisté. V srpnu 1940 převzal velení nad I./St.G. 77 a pak se zúčastnil tažení pro Jugoslávii a bojů na Krétě. Po zbytek své frontové služby byl nasazen na východní frontě. Dvakrát přistál v týlu nepřítele aby vyzvedl sestřelenou osádku. Od ledna do dubna 1945 velel operačně výcvikové SG 151. V dubnu byl jmenován do funkce General der Schlachtfieger-Nord. Absolvoval 973 bojových letů, z toho 15 s Fw 190. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí.



Tento letoun ulétl 8. května 1945 z Kuronského bojiště v Pobaltí a v 17 hod 55 minut kvůli navigační chybě přistál v Glemminge (Ystad) ve Švédsku. Na jeho palubě byli tři příslušníci Luftwaffe – pilot Stabsfeldwebel Werner Skirlo, Fw. Johann Gruber a Fw. Adolf Karnel. Původně chtěli doletět na dánský ostrov Bornholm. Části letounu byly v listopadu 1945 předány do SSSR. Neobvyklá kamufláž barvami RLM 74, 75 a 76 je doplněna na horních plochách nátěrem tmavou barvou, pravděpodobně RLM 70. Zřejmě posledním velitelem III./SG 3 byl Hptm. Erich Bunge. Do armády vstoupil v roce 1935, nejdříve sloužil u dělostřelctva, později v průzkumné letecké jednotky. Od roku 1941 působil jako instruktor a v únoru 1944 se stal velitelem 5./SG 4. O měsíc později obdržel Deutsches Kreuz in Gold. V červenci 1944 se stal velitelem výcvikové I./SG 151 a v březnu 1945 velel III./SG 3 v Kuronsku.

