

Fw 190A-3 light fighter

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK edition



item No. 82141

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

Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, těžce vyzbrojený stroj. Nesnadný 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 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, protože 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 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 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 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 křídla, 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 výzbroje pro útoky na pozemní cíle, zahrnující bomby různých ráží a řadu 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. 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-5

Po prvních sériích Fw 190A-1 a A-2 došlo k významné změně konstrukce instalací motoru BMW 801 D-2. Tato jednotka nabízela maximální výkon 1300 kW, což bylo o 120 kW více ve srovnání s předchozí jednotkou BMW 801C-1. Zvýšení výkonu bylo dosaženo především vylepšením přeplňování a vyšším kompresním poměrem. Kvůli těmto změnám bylo nutné používat 100oktanové palivo (C3) namísto 87oktanového (B4). Výzbroj byla stejná jako u pozdějších A-2, tj. dva kanóny MG 151/20E ráže 20 mm v kořenech křídla, dva vnější kanony MG FF stejné ráže a dva kulomety MG 17 ráže 7,92 mm v přední části trupu.

Jako opatření ke snížení hmotnosti a zlepšení ovladatelnosti verze Fw 190A-3 bylo zavedeno lehké stíhací provedení. Jeho jediným rozdílem oproti základní verzi byly vypuštěné vnější kanóny, čímž se vrátil ke standardu raných Fw 190A-2.

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



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

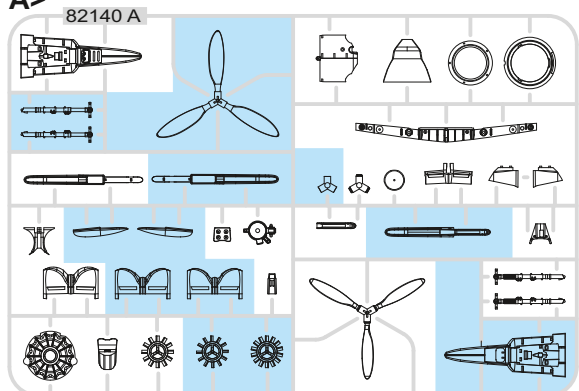


PIÈCES

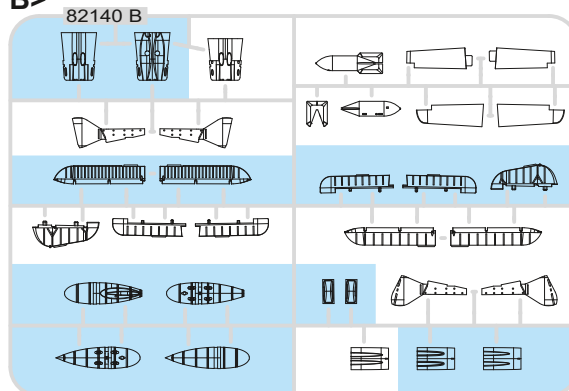


部品

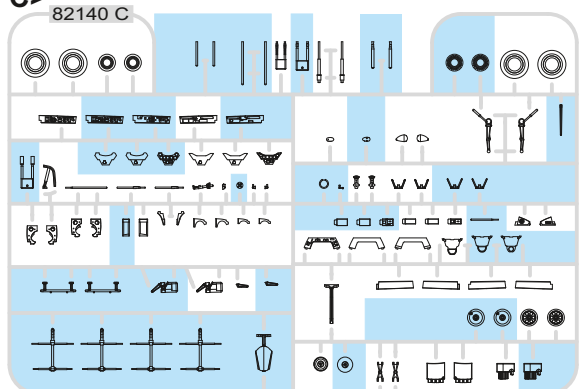
A> 82140 A PLASTIC PARTS



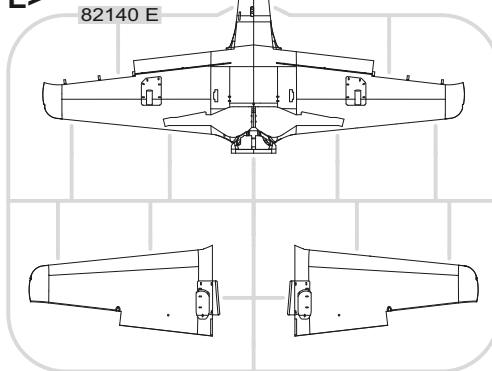
B> 82140 B



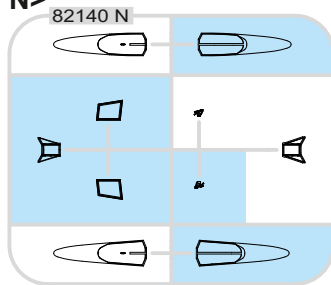
C> 82140 C



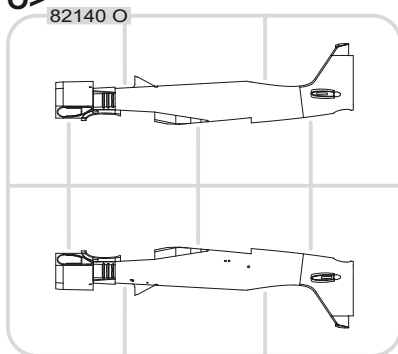
E> 82140 E



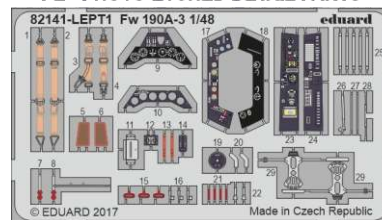
N> 82140 N



O> 82140 O



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



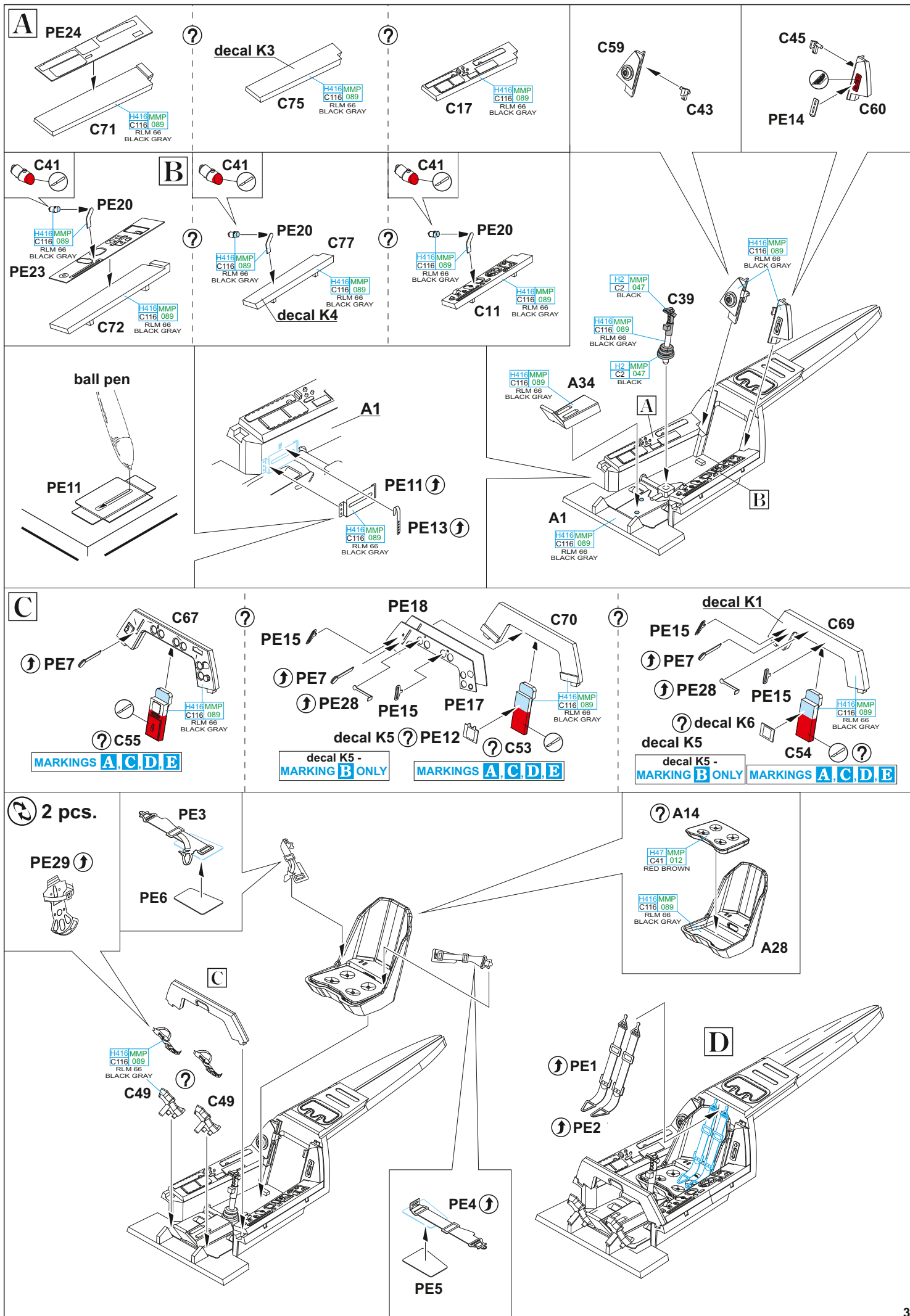
PEINTURE

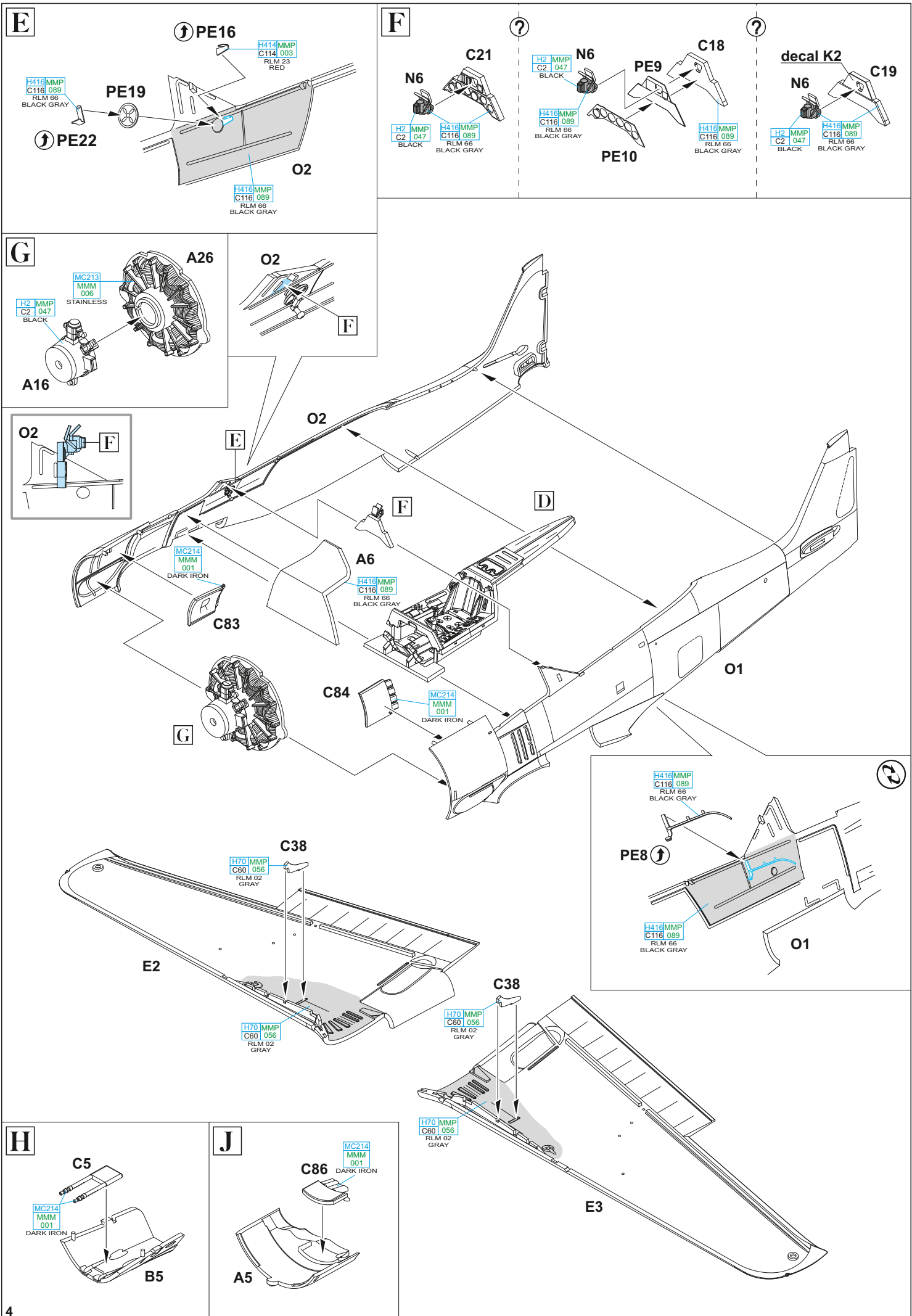


色

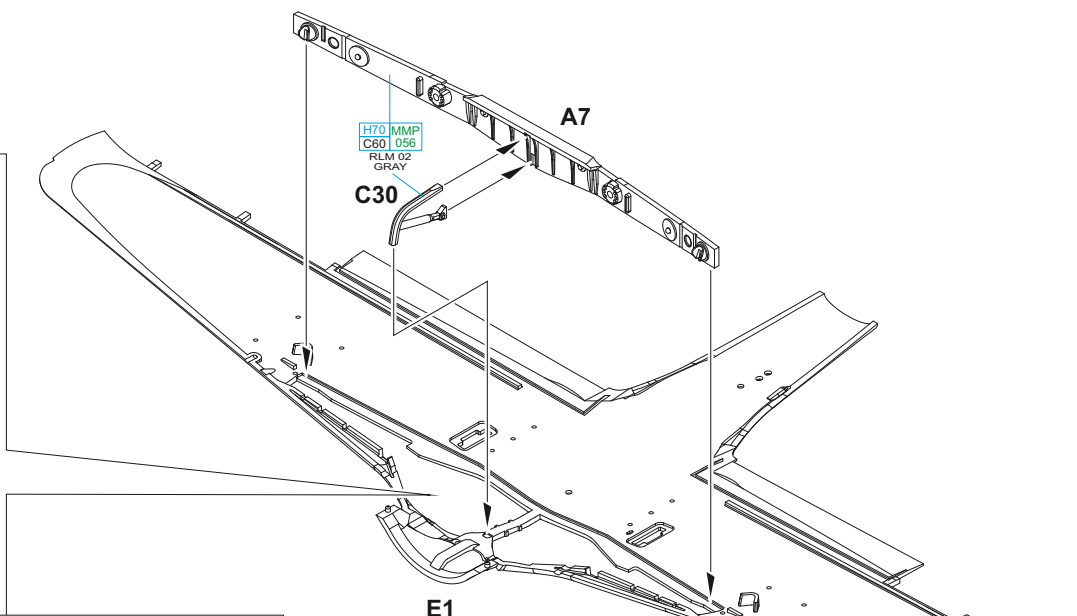
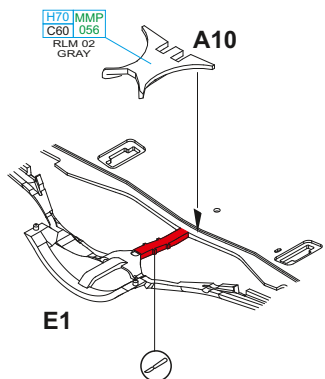
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H64	C17	MMP-087	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 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		
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
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER 2

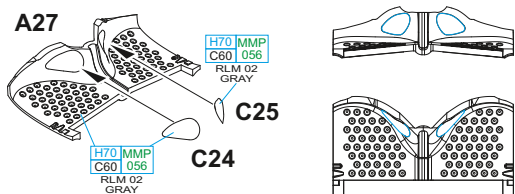




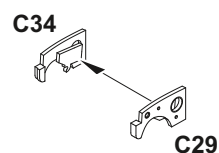
MARKING B ONLY



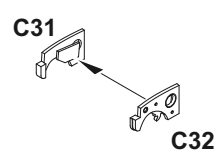
K



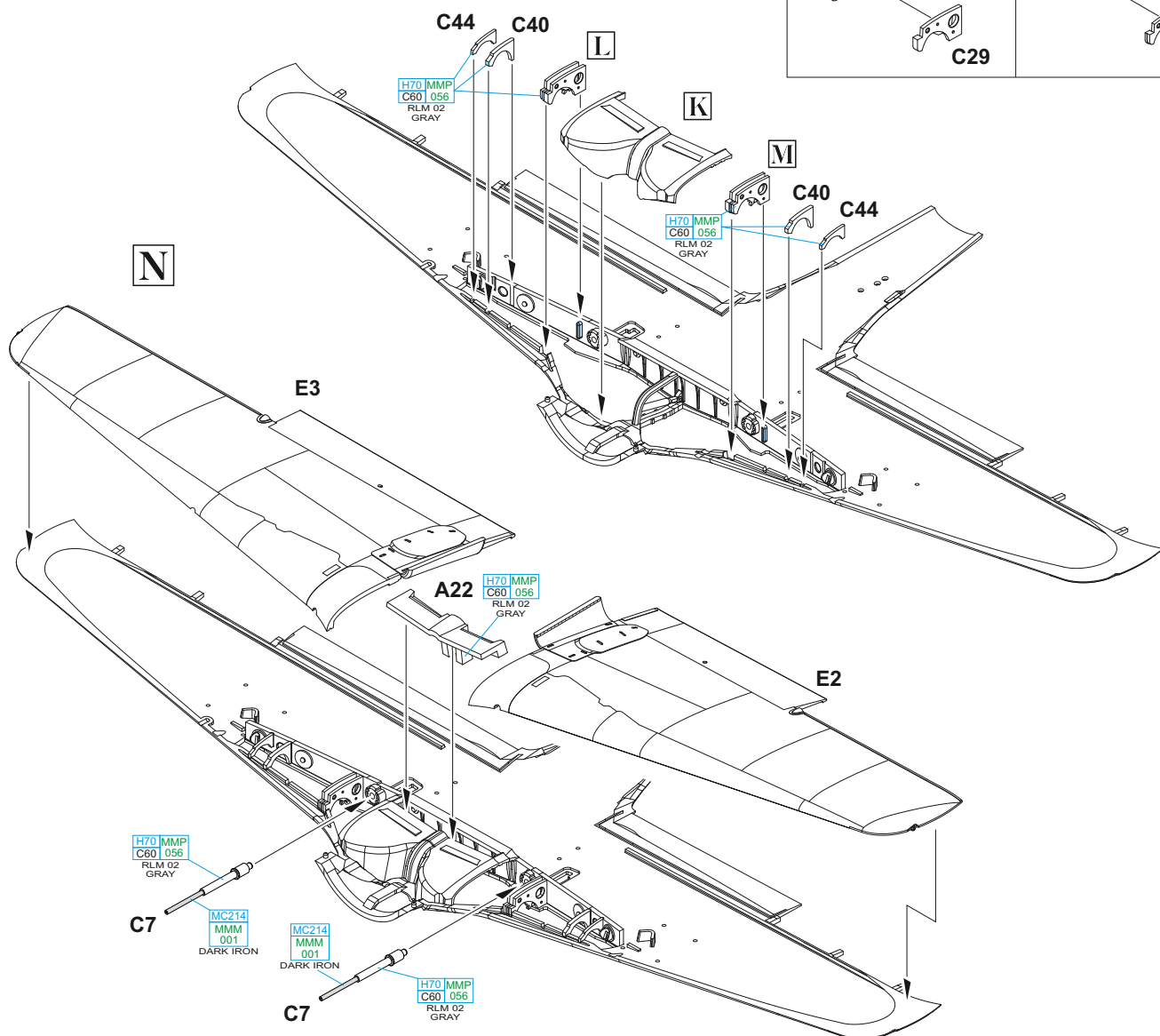
L

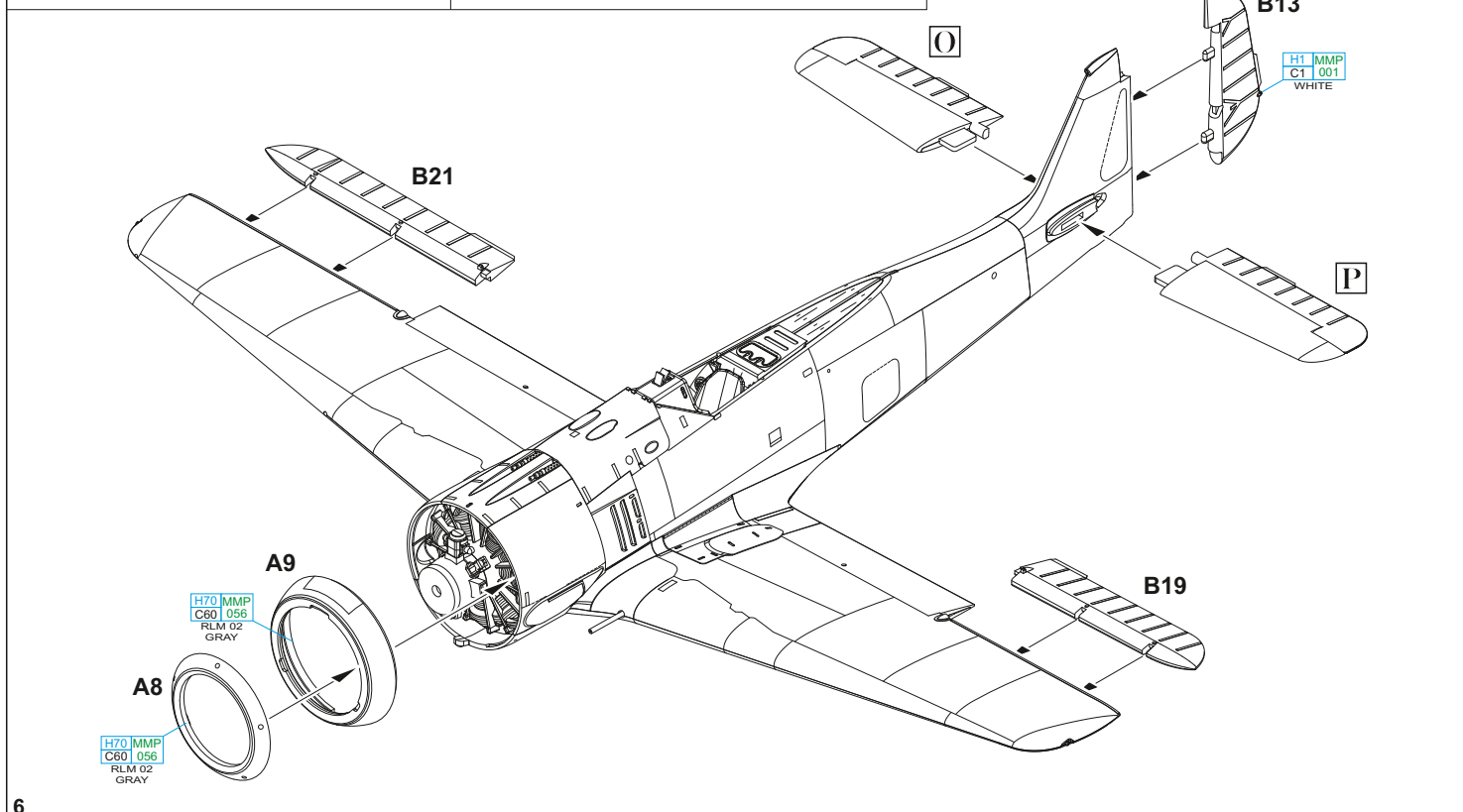
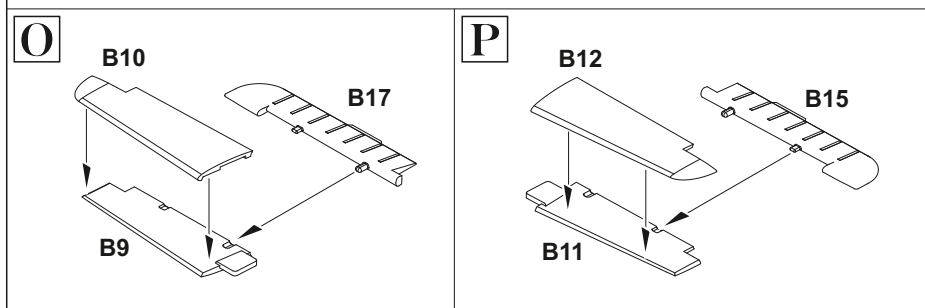
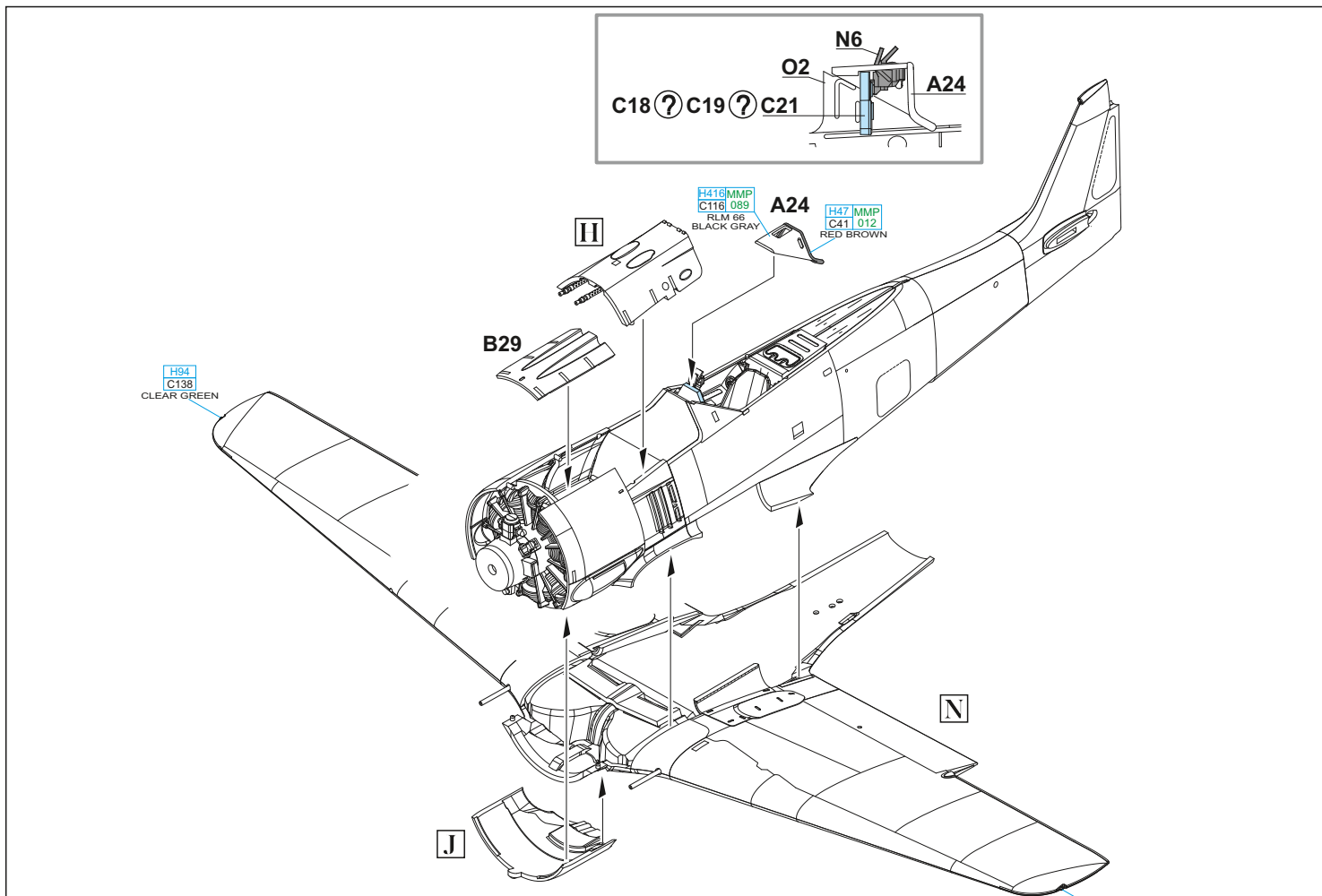


M



N

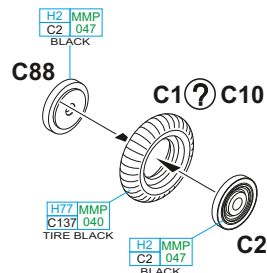
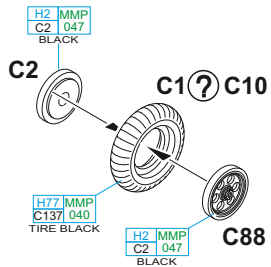
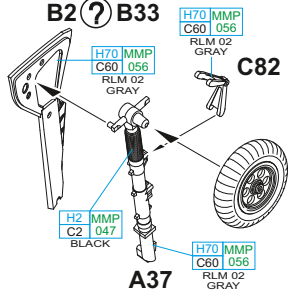




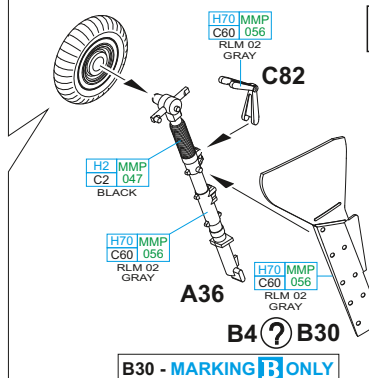
Q

B33 - MARKING B ONLY

B2 ? B33

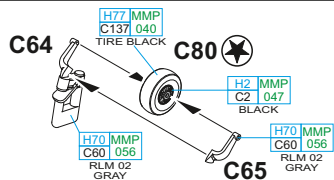
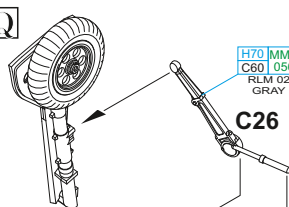


R

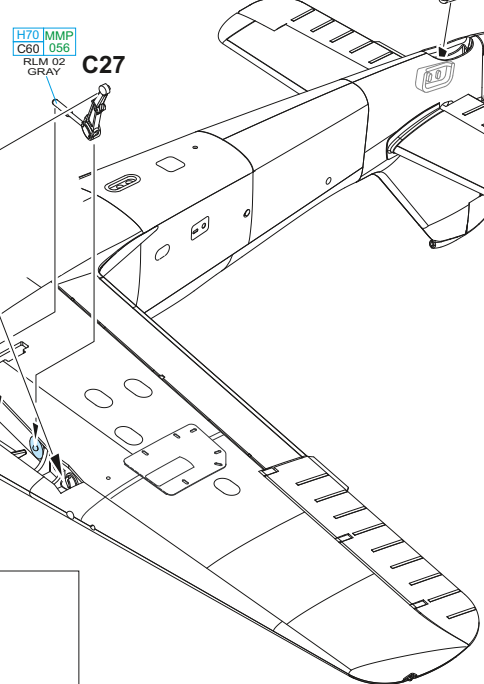


B30 - MARKING B ONLY

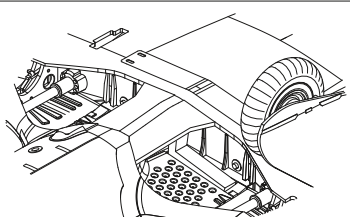
Q



R

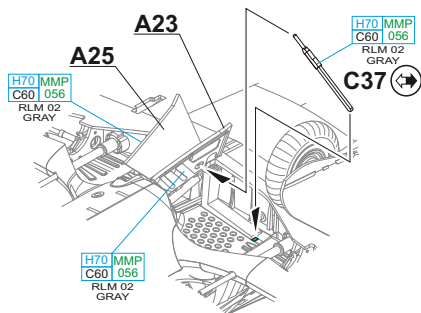
C22 - MARKINGS
A, C, D, E ONLY

? C22



?

MARKINGS A, C, D, E ONLY



PE26

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

C36

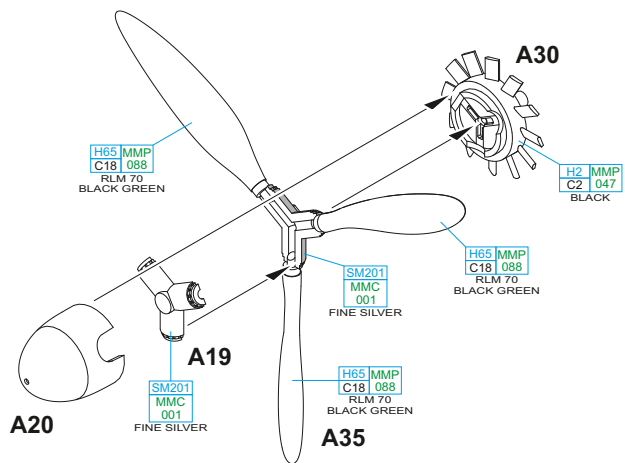
H11 MMP
C62 001
FLAT WHITEH414 MMP
C114 003
RLM 23
RED

PE27

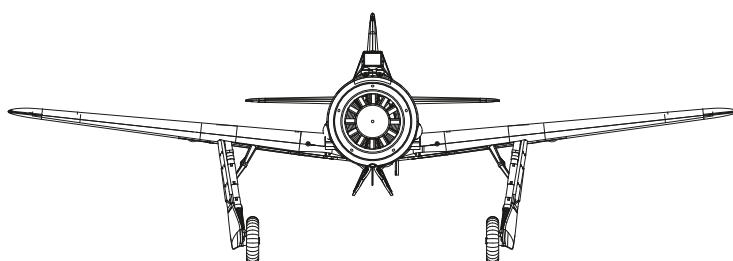
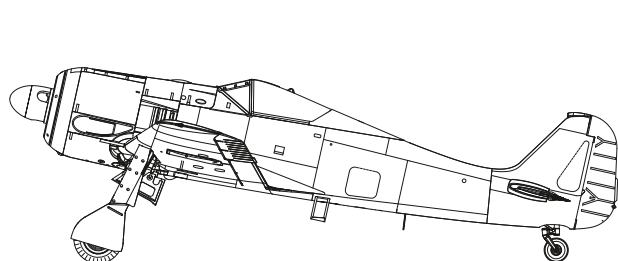
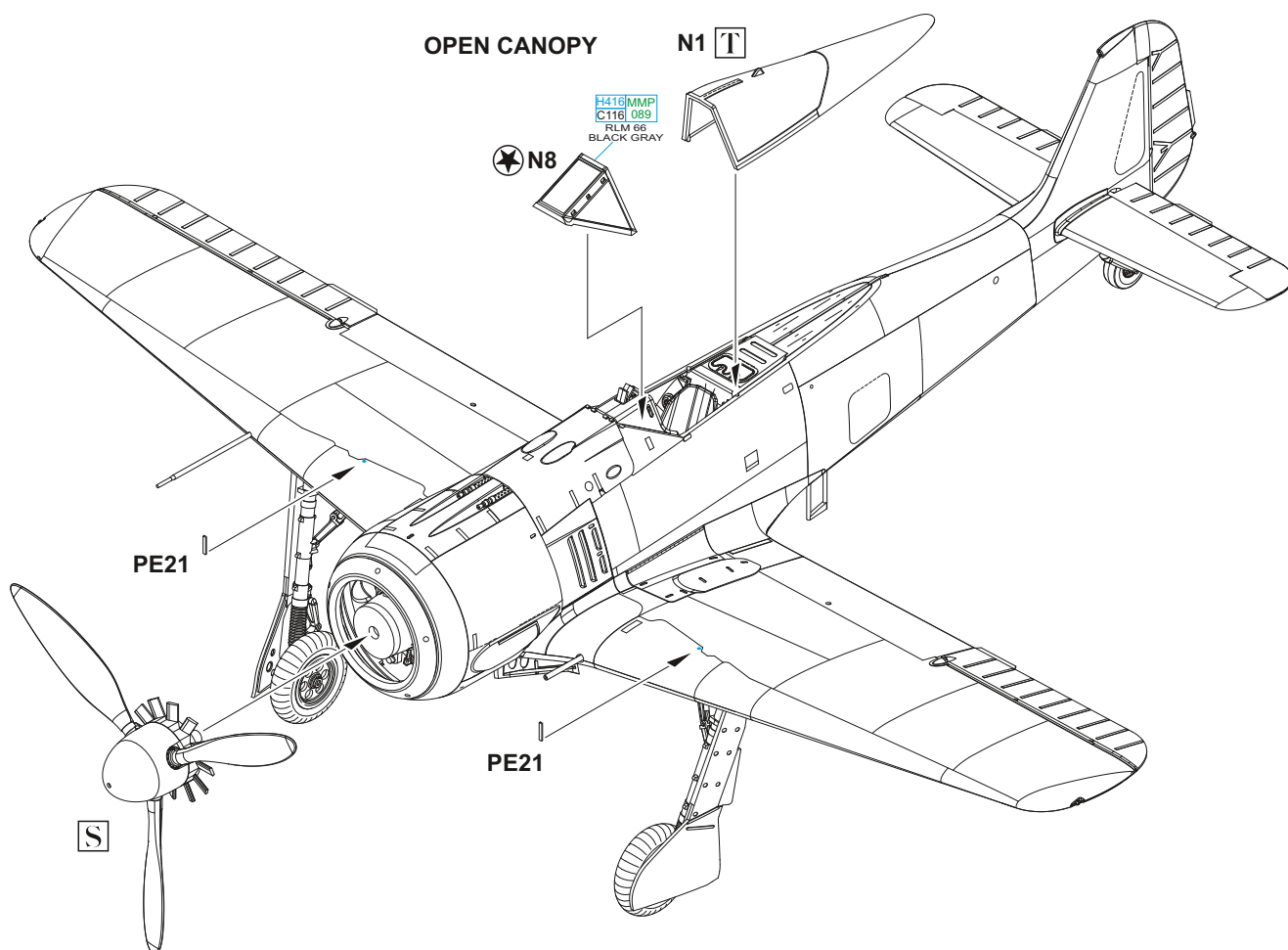
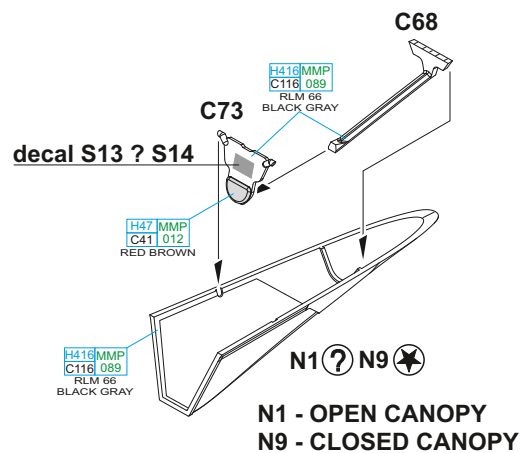
MC214
MMM
001
DARK IRON

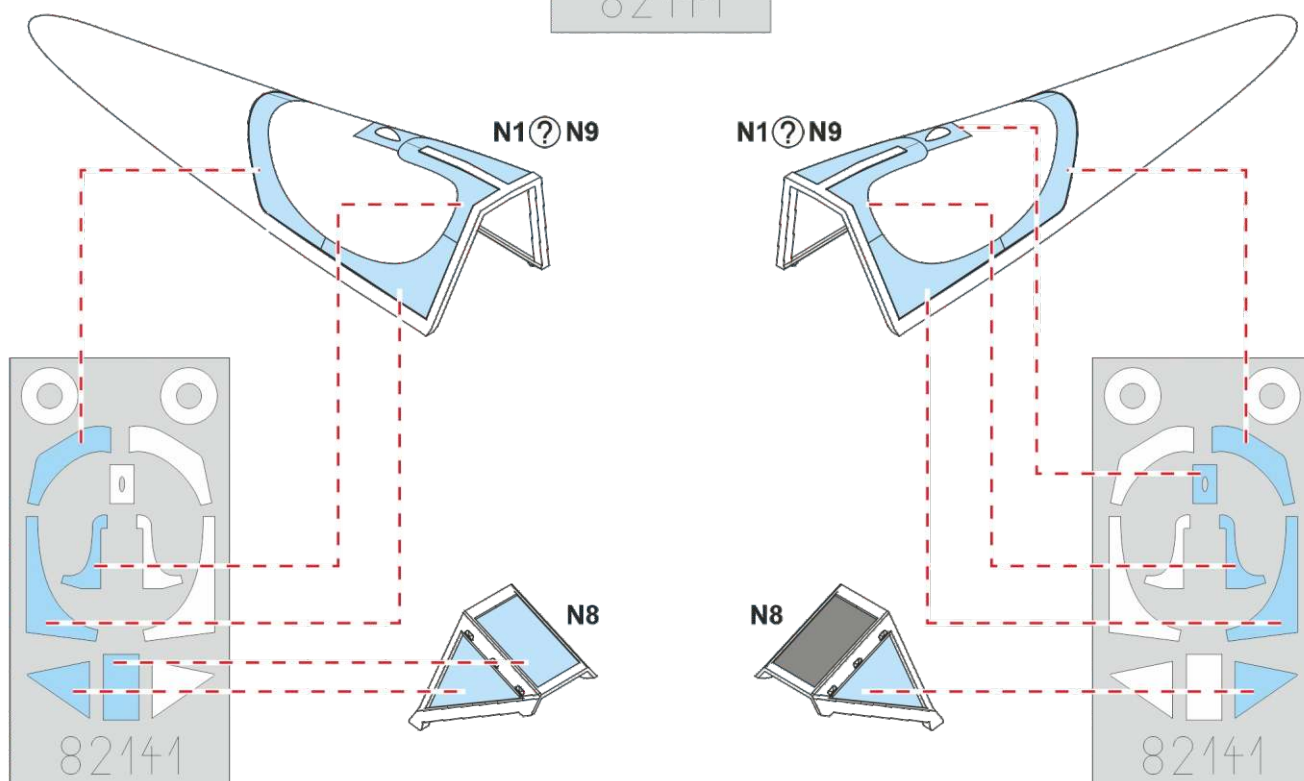
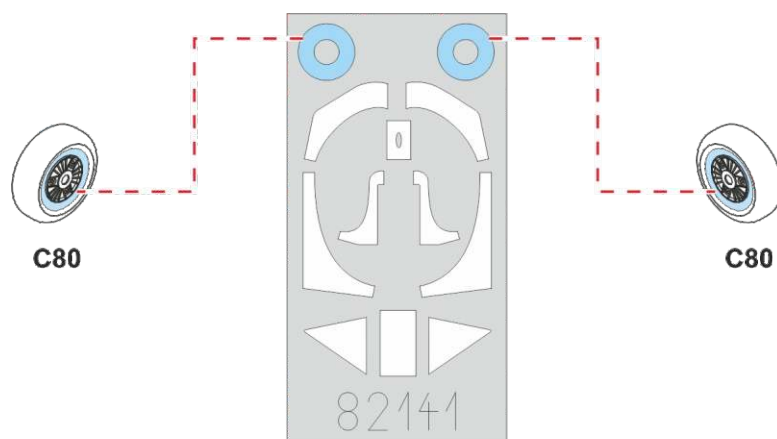
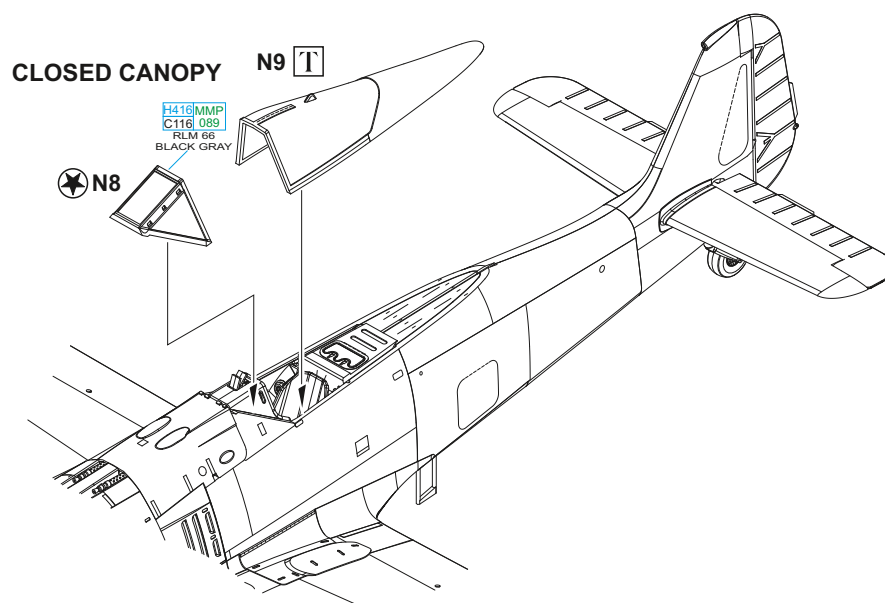
C33

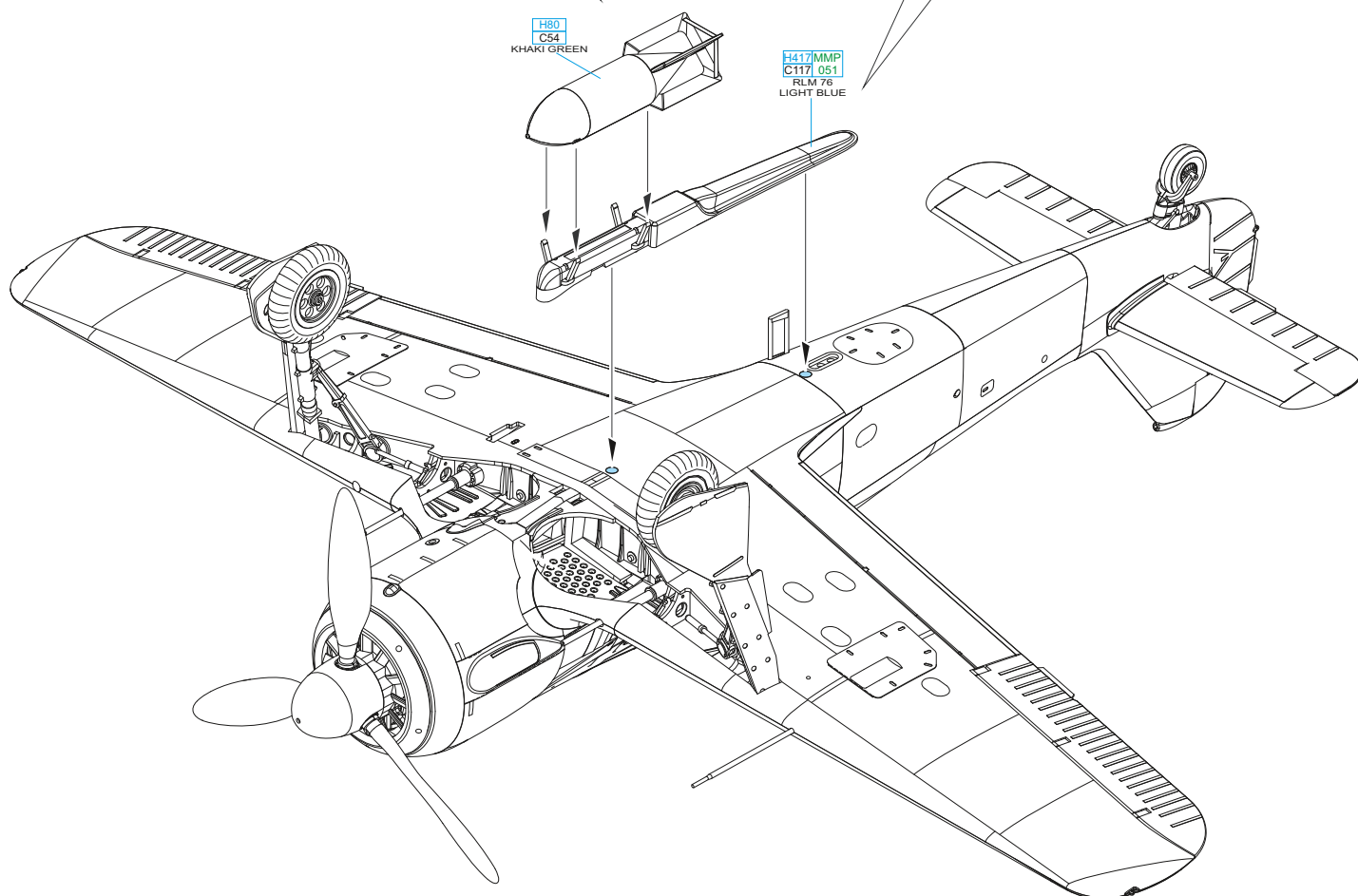
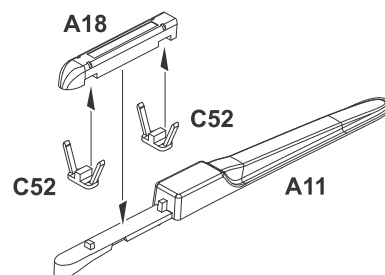
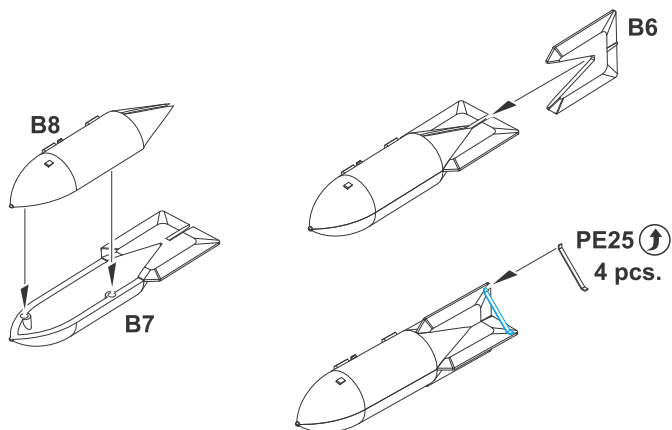
S



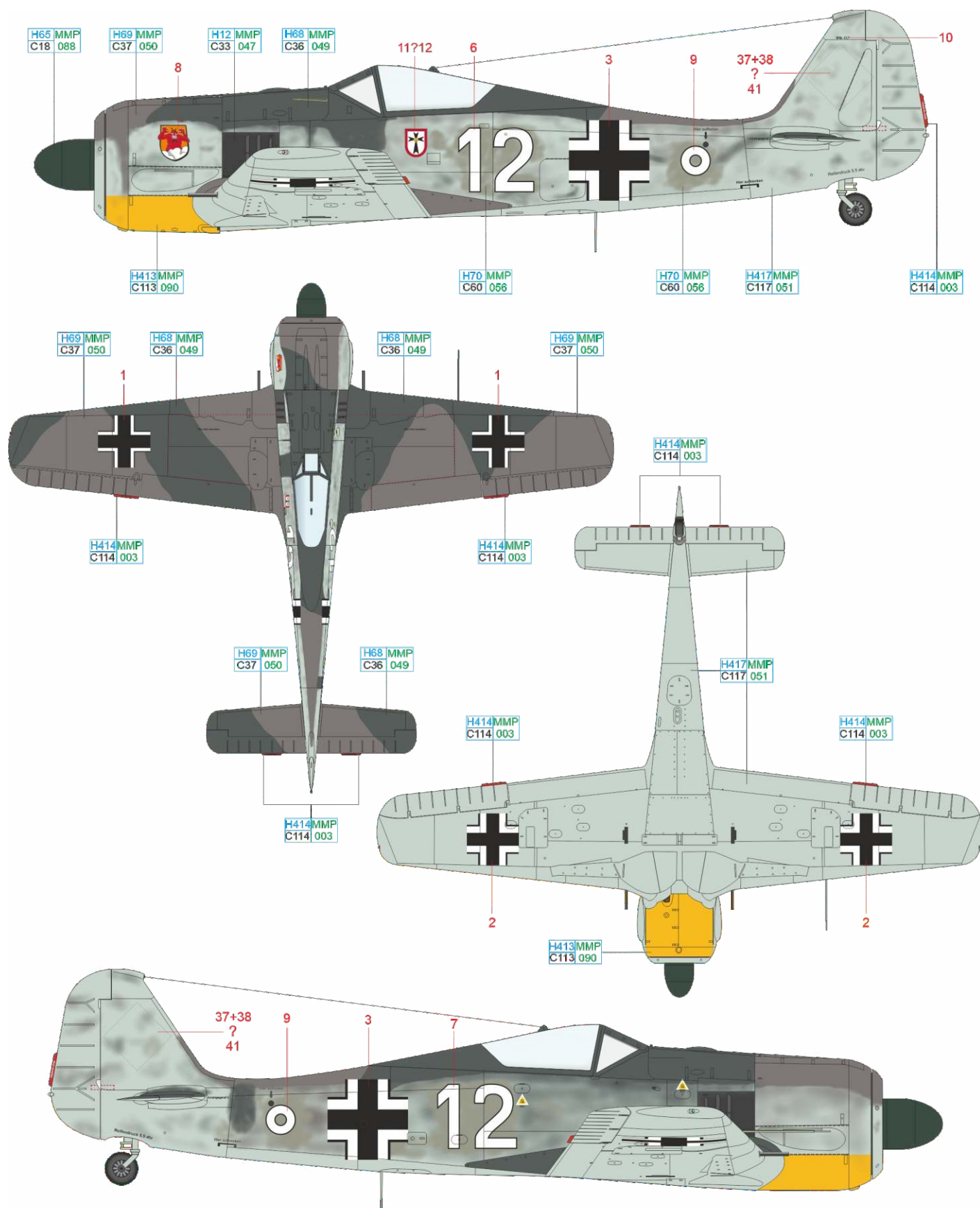
T







Prvního sestřelu nepřátelského letadla dosáhl Uffz. Rathenow na tomto Fw 190A-3 dne 4. července 1942, obětí byl Boston Mk.III od No. 226 Squadron RAF. Britský bombardér spadl do moře dvacet kilometrů západně od holandské obce Callantsoog. Johannes „Boulette“ Rathenow během 2. světové války dosáhl celkem sedmi sestřelů, kromě britského Bostonu byly všechny ostatní oběti americké B-17. Osudnou se mu stala akce, při které vzletl 3. listopadu 1943 v sestavě 1./JG 1 proti americkým bombardérům a jejich doprovodným stíhacím P-38, které mířily k náletu na Wilhelmshaven. Rathenowův Fw 190A-6 nad Bad Zwischenahnen po zásahu explodoval.

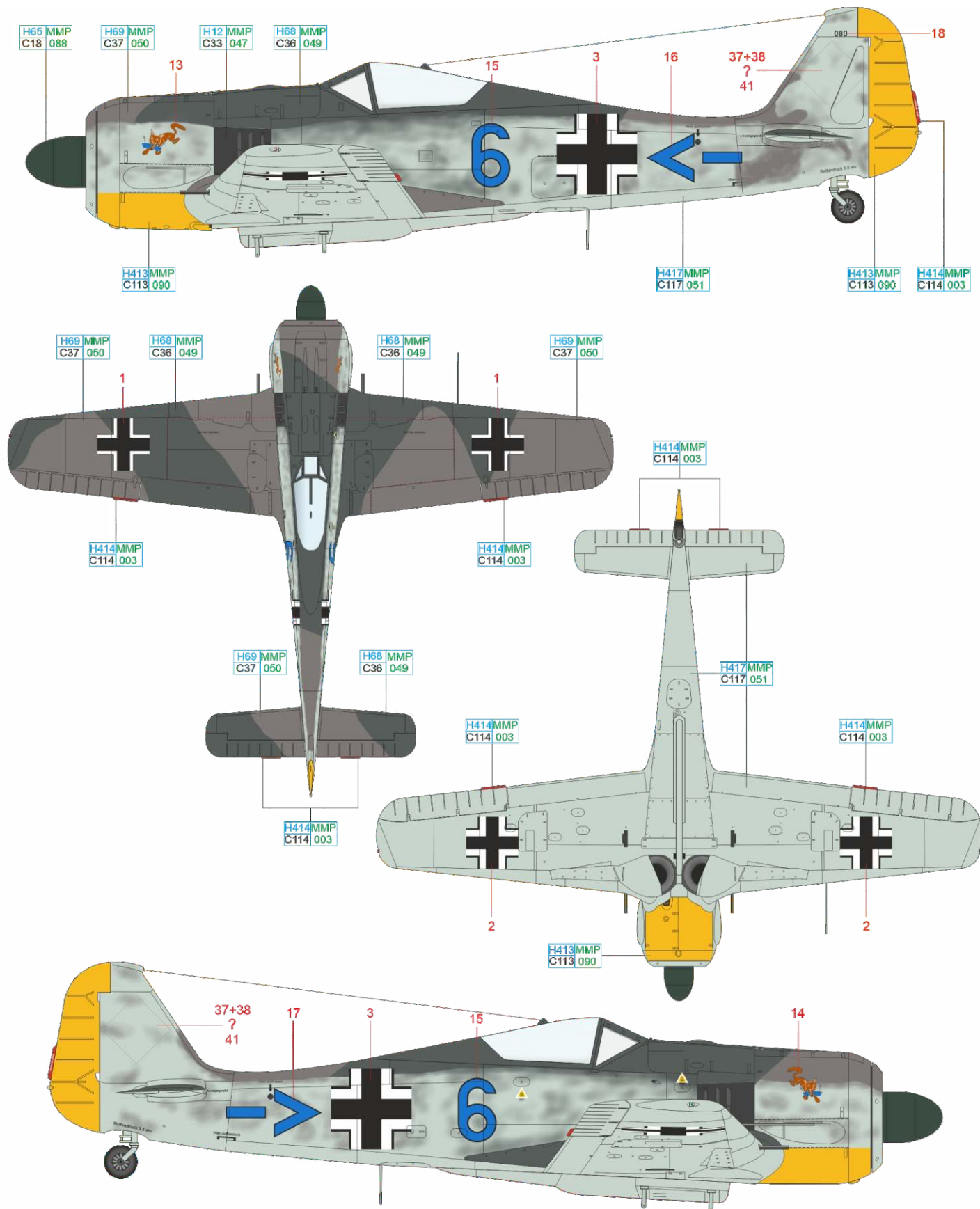


RLM 04 H413MMP C113 090 RLM 23 H414MMP C114 003

RLM 70 H65 MMP C18 088 RLM 76 H417MMP C117 051 RLM 74 H68 MMP C36 049 RLM 75 H69 MMP C37 050 RLM 02 H70 MMP C60 056 BLACK H12 MMP C33 047

eduard

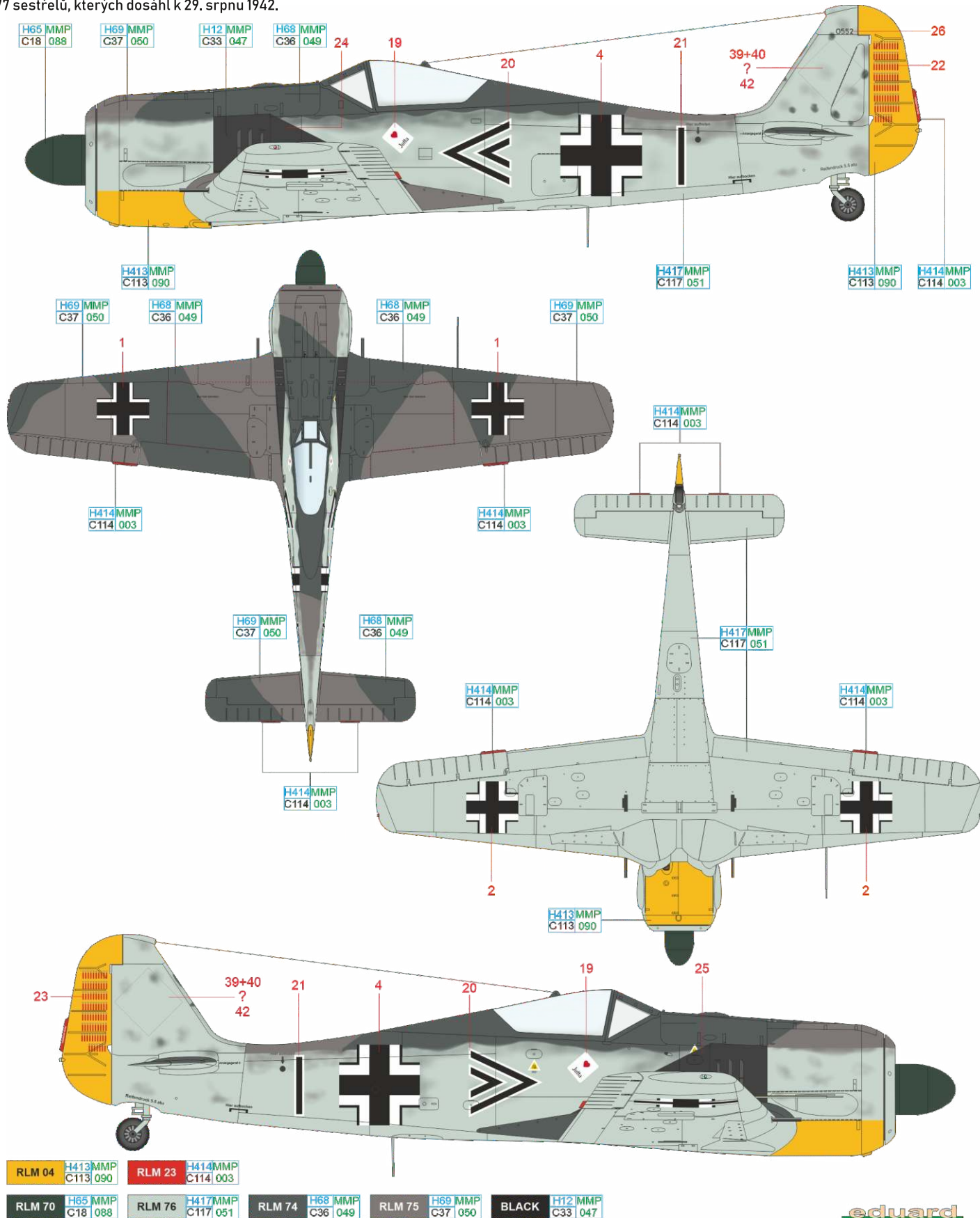
Koncem roku 1941 uvažovala Luftwaffe o obnovení bombardování Velké Británie a příbřežní lodní dopravy. Bylo stanoveno, že z každé stíhací jednotky bojující proti Velké Británii bude vyčleněna jedna Staffel, určená k provádění bombardovacích útoků typu „uder a uteč“. V rámci JG 2 působila v této roli 10.(Jabo) Staffel. Pod velením Oblt. Franka Liesendahla potopila během čtyř měsíců 20 lodí s celkovým výtlakem 630 000 BRT. Modrá 6, jež létala u 10.(Jabo)/JG 2, nesla standardní kamufláž denních stíhačů Luftwaffe tvořenou barvami RLM 74/75/76. Znakem jednotky byla liška, která překusuje loď. Dne 26. srpna 1942 byl tento Focke-Wulf, v té době již létající u 10.(Jabo)/JG 26 s označením černá 13, sestřelen protiletadlovou palbou kanadské jednotky u Eastbourne. Pilot Ofw. Werner Kassa byl zabit.



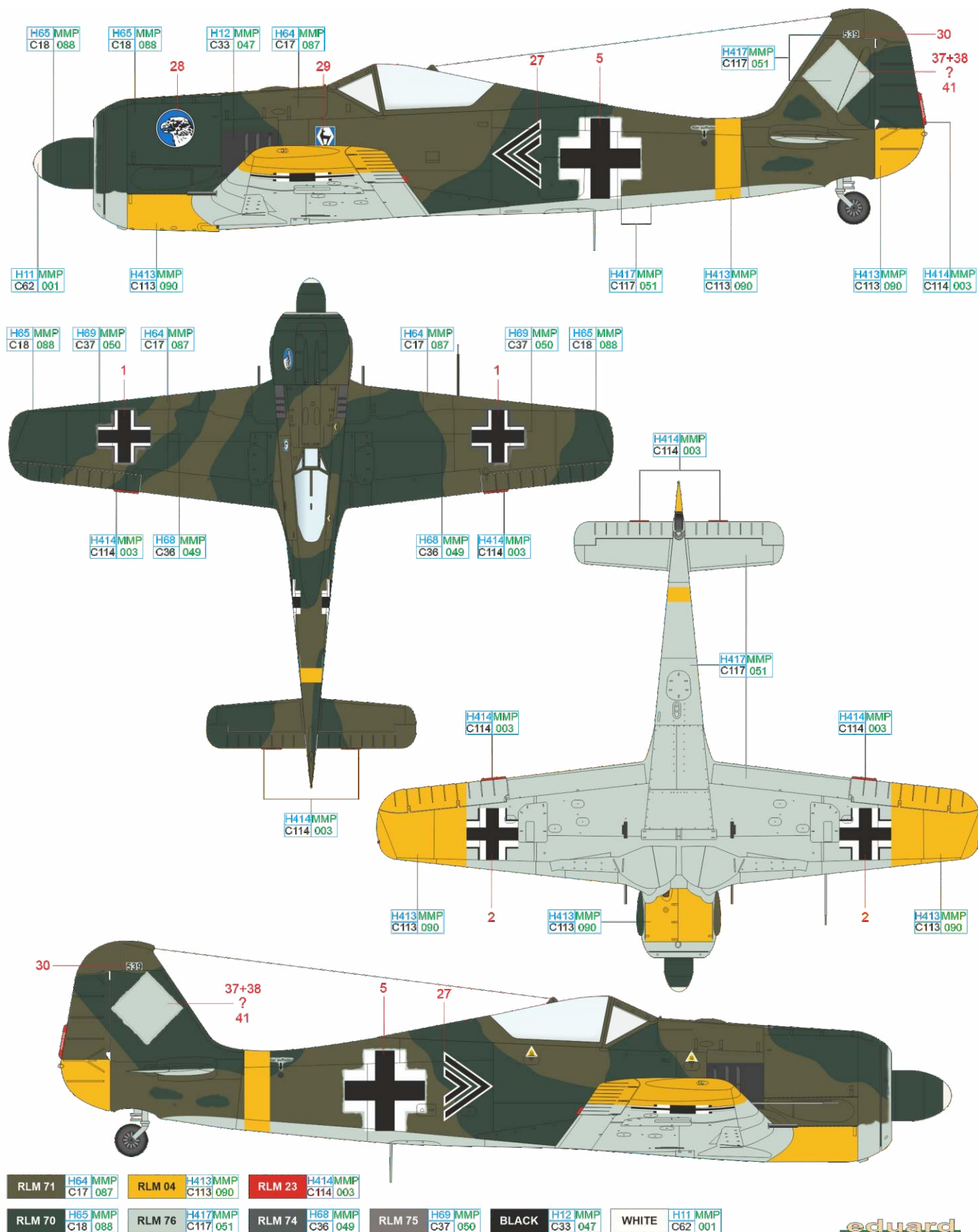
RLM 04	H413	MMP	RLM 23	H414	MMP
	C113	090		C114	003

RLM 70	H65 C18	MMP 088	RLM 76	H417 C117	MMP 051	RLM 74	H68 C36	MMP 049	RLM 75	H69 C37	MMP 050	BLACK	H12 C33	MMP 047
--------	------------	------------	--------	--------------	------------	--------	------------	------------	--------	------------	------------	-------	------------	------------

Josef „Pips“ Priller se narodil 27. července 1915 v bavorském Ingolstadtu. V roce 1935 vstoupil do Wehrmachtu, ale již za rok, v říjnu 1936, byl přijat k letectvu a absolvoval stíhací výcvik. Prvního sestřelu dosáhl ve funkci velitele 6. Staffel JG 51, když 28. května 1940 sestřelil Spitfire nad Dunkerque. V listopadu 1940 byl jmenován velitelem 1./JG 26, 6. prosince 1941 se stal velitelem III./JG 26 a od 11. ledna 1943 již velel celé Jagdgeschwader 26. Počet sestřelů na jeho kontě dále narůstal a za své úspěchy byl 20. prosince 1941 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí a meči. Dne 28. ledna 1945 byl jmenován do funkce Inspekteur der Jagdflieger Ost, v níž setrval až do konce války. Celkové Prillerovo skóre čítá 101 zničených nepřátelských letadel. Všechny své sestřely přitom dosáhl na západní frontě. Po válce se oženil s majitelkou pivovaru Johannou Riegele a stal se generálním manažerem pivovaru Riegele v Augsburgu. Zemřel 20. května 1961 na infarkt. Stroj ve standardní kamufláži stíhaček Luftwaffe se žlutou směrovkou a spodní částí krytu motoru, s níž létal Josef Priller v květnu 1943, nesl nejprve označení velitele Geschwader, aby v průběhu měsíce byl přeznačen na černou 13 a jeho marking byl doplněn o tzv. Adlerflügel za výfuky. Prillerův stroj byl pod trupem vybaven závěsníkem Erla. Stroj ve standardní kamufláži stíhaček Luftwaffe se žlutou směrovkou a spodní částí krytu motoru, s nímž létal Josef Priller v pozdním létě 1942, nesl označení velitele III. Gruppe. Na směrovce je zobrazeno 77 sestřelů, kterých dosáhl k 29. srpnu 1942.



Heinz Kraft se narodil 13. srpna 1914 v Bilíně v Rakousku-Uhersku (nyní Česká republika). Po vzniku Československa se s rodiči odstěhoval do Německa, kde v roce 1935 vstoupil do Wehrmachtu, následující rok byl přijat k Luftwaffe. V roce 1939 sloužil u 3./JG 51. Během západního tažení dosáhl čtyř sestřelů, 11. listopadu 1940 byl jmenován velitelem 3. Staffel, kterou následně vedl během přepadení Sovětského svazu. Dne 18. března 1942 mu byl propůjčen Řítyřský kříž po dosažení 48. sestřelu a 1. června 1942 byl ustanoven velitelem celé I. Gruppe. Po srpnovém přeškolení na Fw 190, se jeho I./JG 51 vrátila zpět na východní frontu k Leningradu. Svého posledního sestřelu s pořadovým číslem 78 dosáhl 10. prosince 1942. Čtyři dny poté byl sestřelen protiletadlovou palbou sovětské jednotky jižně od obce Bělji v Rževa a zahynul při nouzovém přistání. Fw 190A-3, v němž Heinz „Gaudi“ Krafft padl, obdržel nestandardní kamufláž tvořenou dvěma odstíny tmavě zelené barvy. O jaké barvy šlo, není zcela zřejmé. Jednou z možností je kombinace barev RLM 70 a RLM 71. Žluté konce dolní poloviny křídla a pruh téže barvy okolo trupu za trupovým křížem identifikovaly letouny působící na východní frontě. Motorový kryt nese znak JG 51, pod čelním štítkem se nachází znak I./JG 51.



Tento letoun byl vyroben jako Fw 190A-2. Během služby byl ovšem do jeho draku namontován motor BMW 801D-2, čímž došlo ke změně verze na Fw 190A-3. Dne 15. prosince 1943 s ním krátce po startu z letiště Herdla kvůli poruše motoru hladce přistál na hladinu moře Fw. Kundrus. Po téměř 63 letech byl letoun vyzdvižen a od roku 2007 je součástí sbírky muzea ve městě Herdla. Stroj v barvách RLM 74/75/76 nese marking letounů z východní fronty – žluté spodní konce křídla a směrové kormidlo. Na motorovém krytu se nachází znak IV./JG 5, pod čelním štítkem pak znak 12./JG 5.

