



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 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 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 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 křídelnými kanóny MG 151 a dvěma kanóny MG FF, montovanými rovněž do křídla vně podvozko-vých 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 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 jako varianta A-8/R2 nebo A-8/R8, obě 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

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-8/R2

Díky prodloužení trupu od verze Fw 190A-5 dále, ke kterému došlo kvůli změně těžiště letounu, se konstruktérům otevřely možnosti dalšího vývoje výzbroje a pancéřování. Přínosem byl také vyšší výkon motoru BMW 801D-2 (poprvé použitého u varianty A-3) o výkonu 1250 kW, což bylo o 103 kW více ve srovnání s předchozí variantou C-2. Další vývoj dospěl v únoru 1944 do fáze Fw 190A-8, a tato verze se stala nejpočetnějším vyráběným Fw 190 vůbec s přibližně 6655 kusy. Kromě standardního motoru BMW 801D-2 se vyráběla také jednotka 801Q se silnějším pancéřováním prstencového chladiče oleje, který byl produktem vývoje firmy BMW. Samotný motor byl vybaven systémem nouzového zvýšení výkonu (Erhöhte Notleistung) používaným u stíhacích variant A-8. Ten zvyšoval maximální výkon na 1460 kW. Pilot mohl tento využívat po dobu 10 minut.

Když zlověstná mračna spojeneckých čtyřmotorových bombardérů začala devastovat Třetí říši, byla z Fw 190A-8 vyvinuta těžká stíhací verze A-8/R2. Vnější křídelní kanóny ráže 20 mm u ní byly nahrazeny zbraní MK 108 ráže 30 mm. Protože obranná palba bombardérů z četných kulometů ráže 12,7 mm byla pro útočníky velmi nebezpečná, přibýly také pancéřové desky na bocích kokpitu i na překrytu kabiny coby dodatečná ochrana pilota. Fw 109A-8/R2 byl skutečným těžkým stíhacím letounem s mimořádně ničivou palebnou silou, ale přidaná hmotnost snižovala jeho letové výkony a ovlivňovala také manévrovací schopnosti letounu. Sturmbocky, jak byly tyto Focke-Wulfy přezdívány, byly v důsledku toho v boji s nepřátelskými stíhači ve vážné nevýhodě a samy potřebovaly stíhací krytí.

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 započítím 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
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

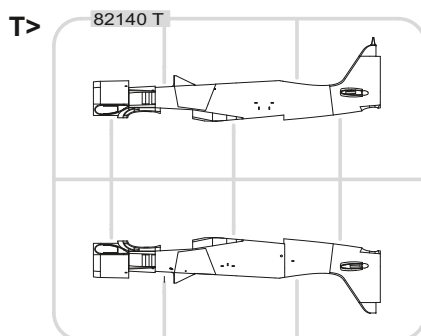
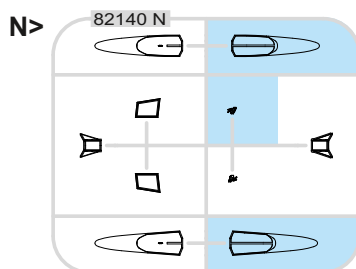
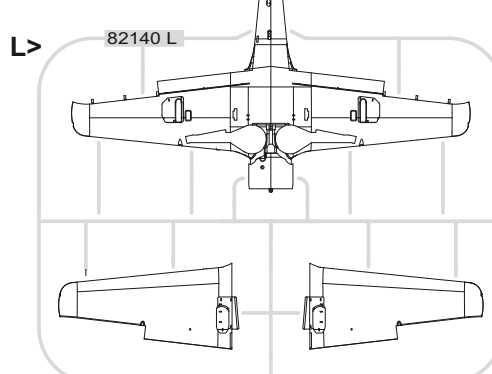
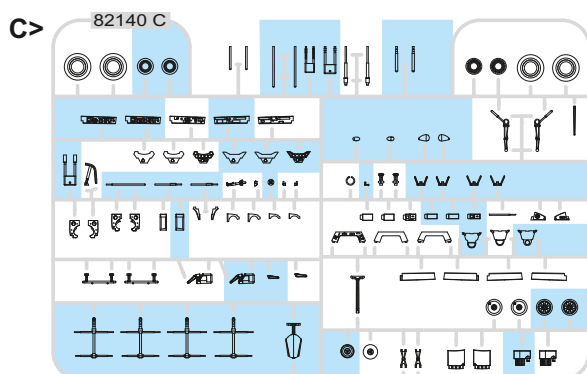
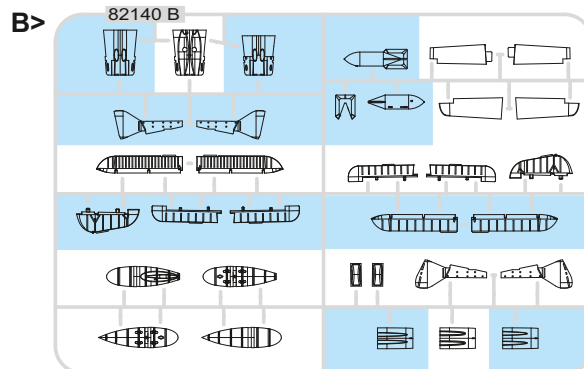
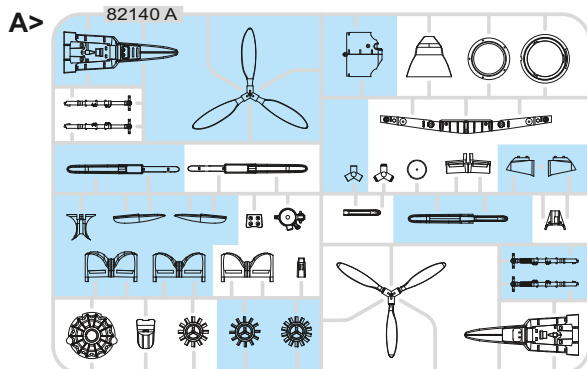


PIÈCES

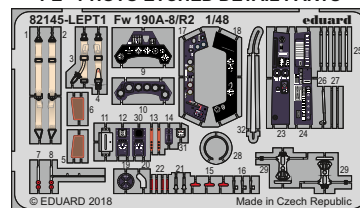


部品

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



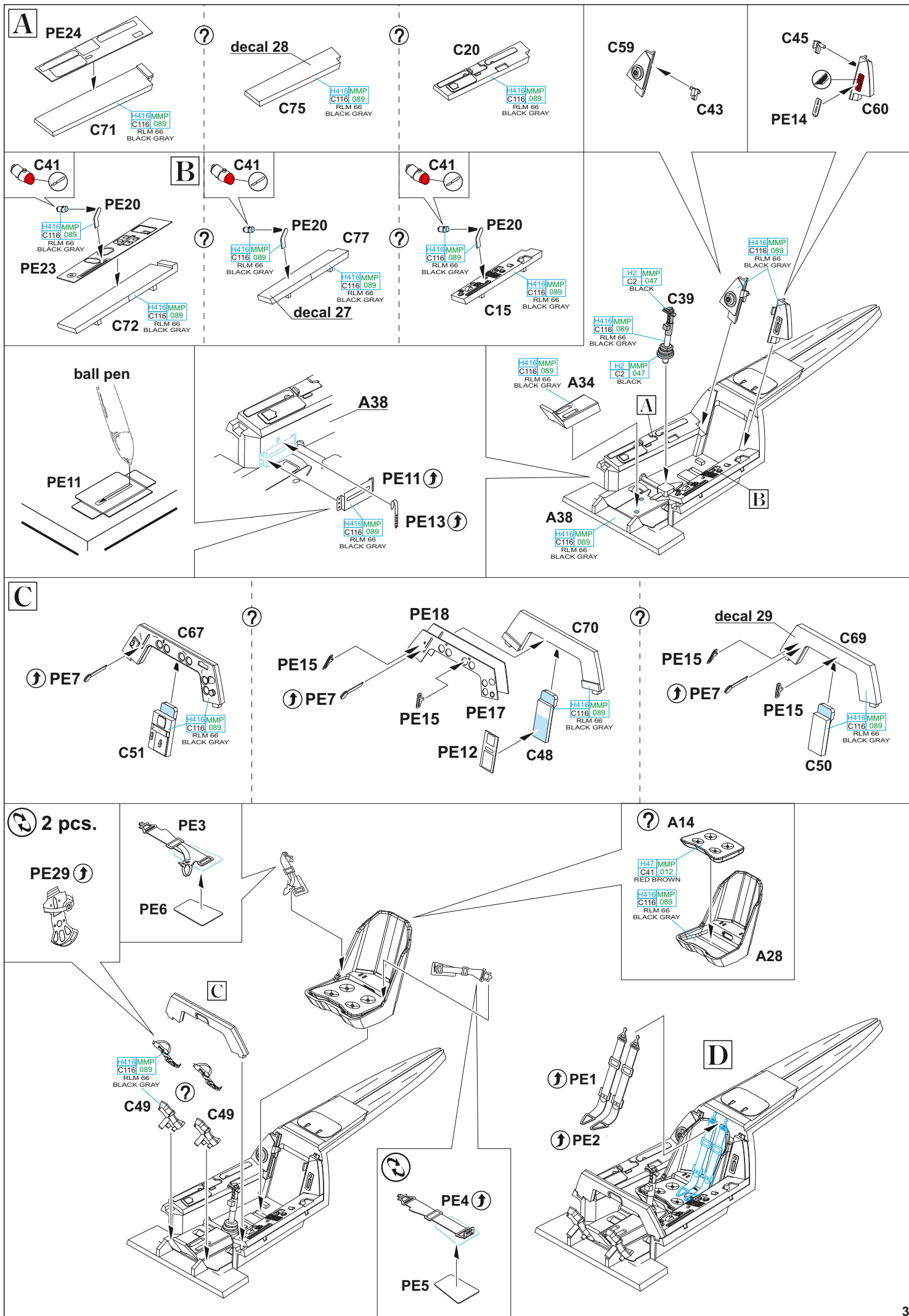
PEINTURE

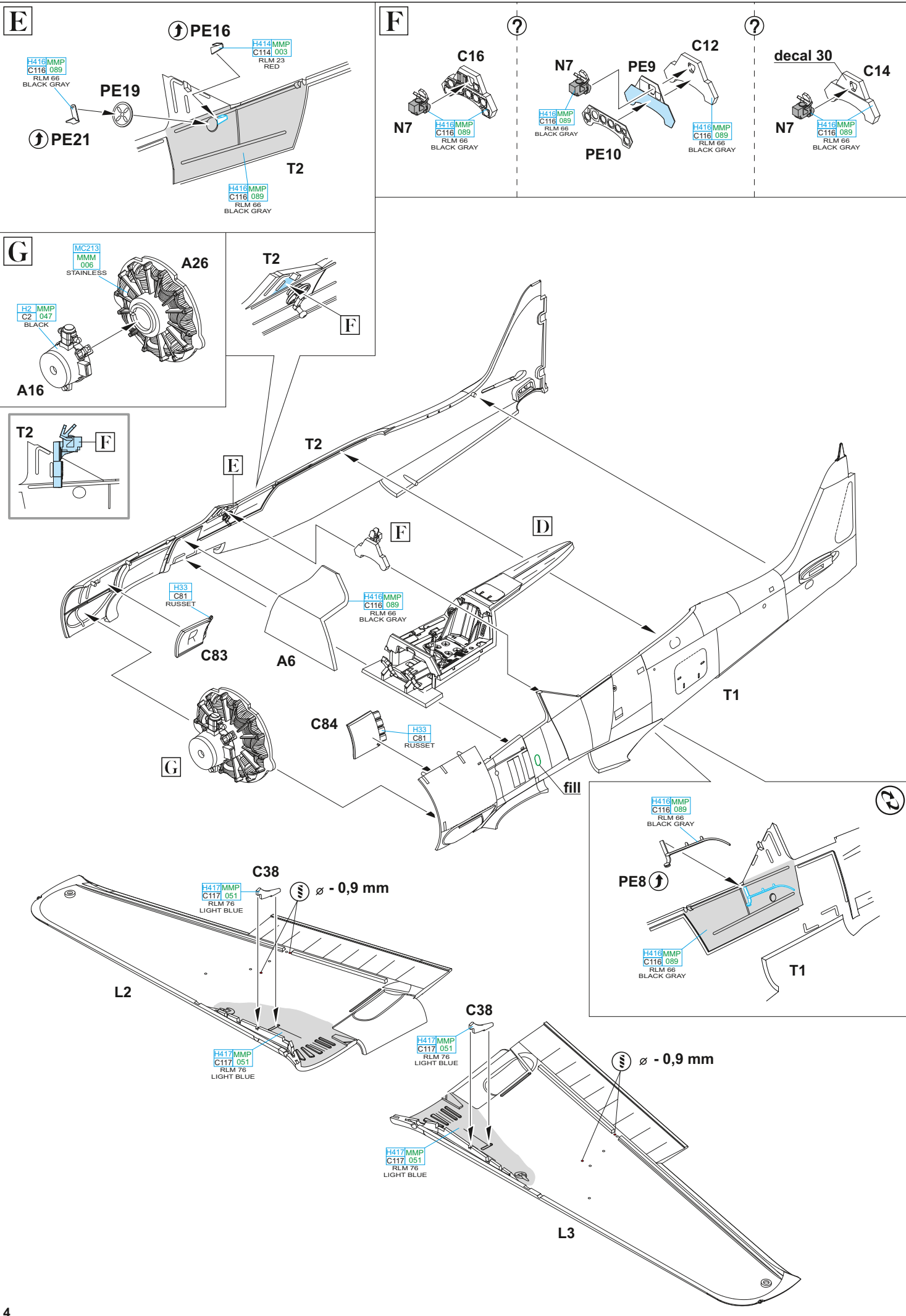


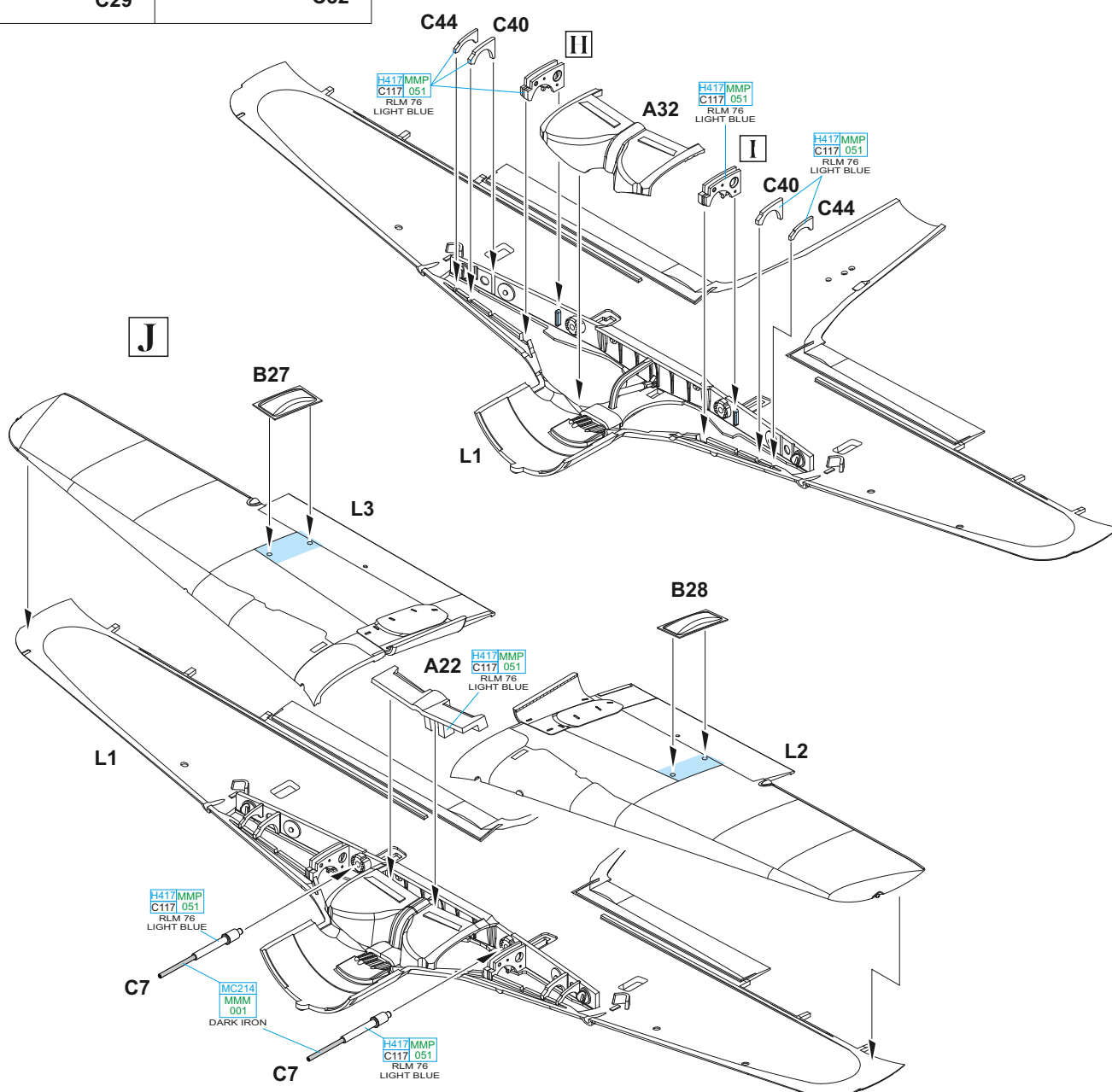
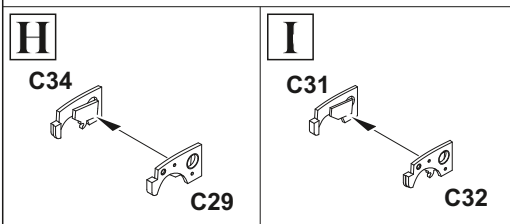
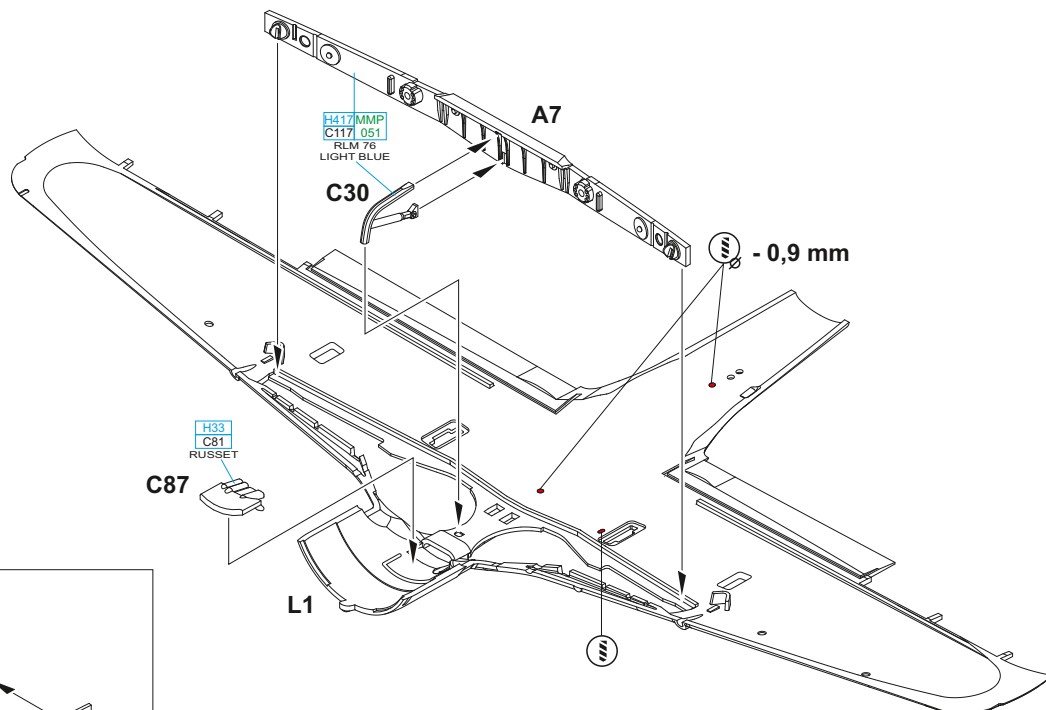
色

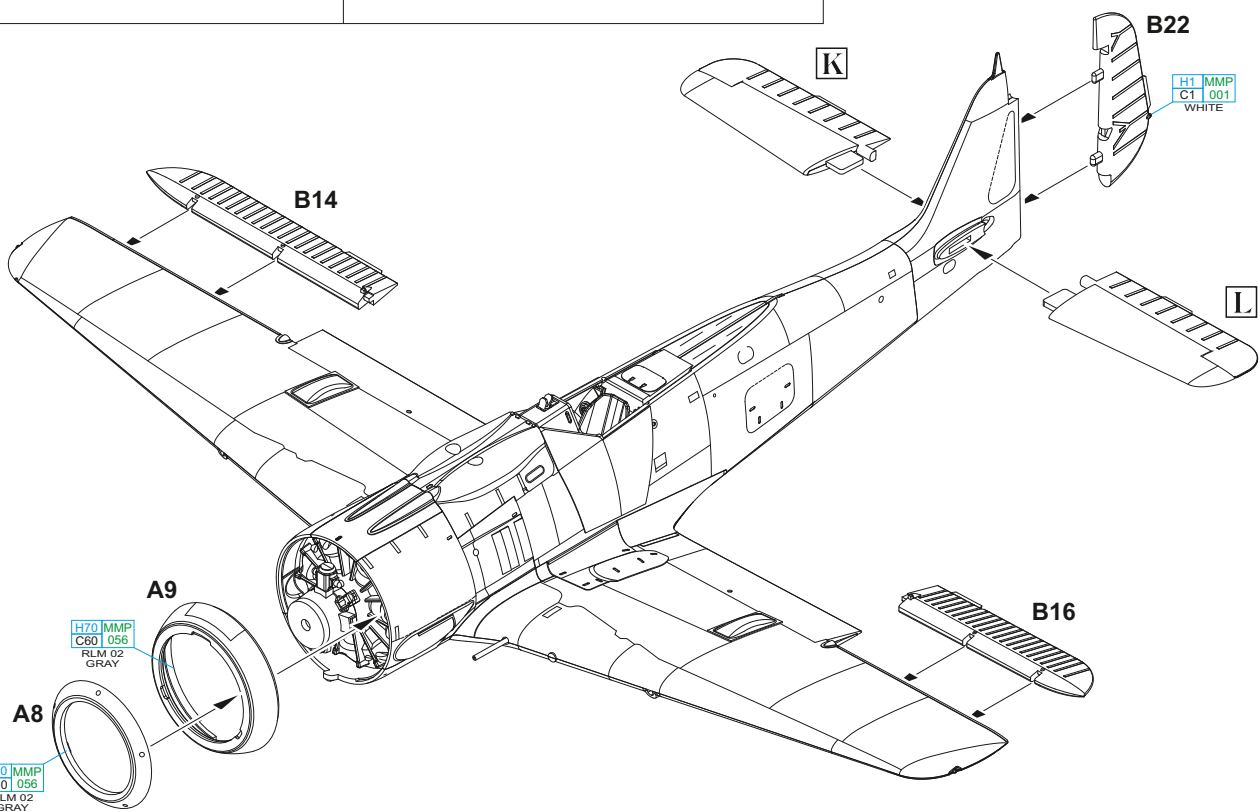
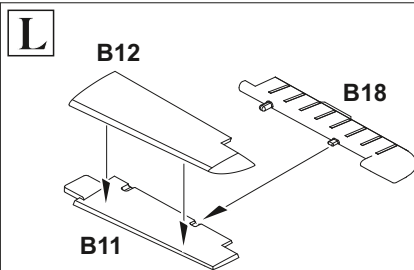
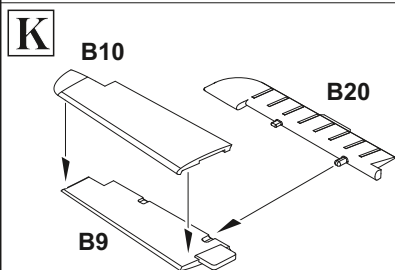
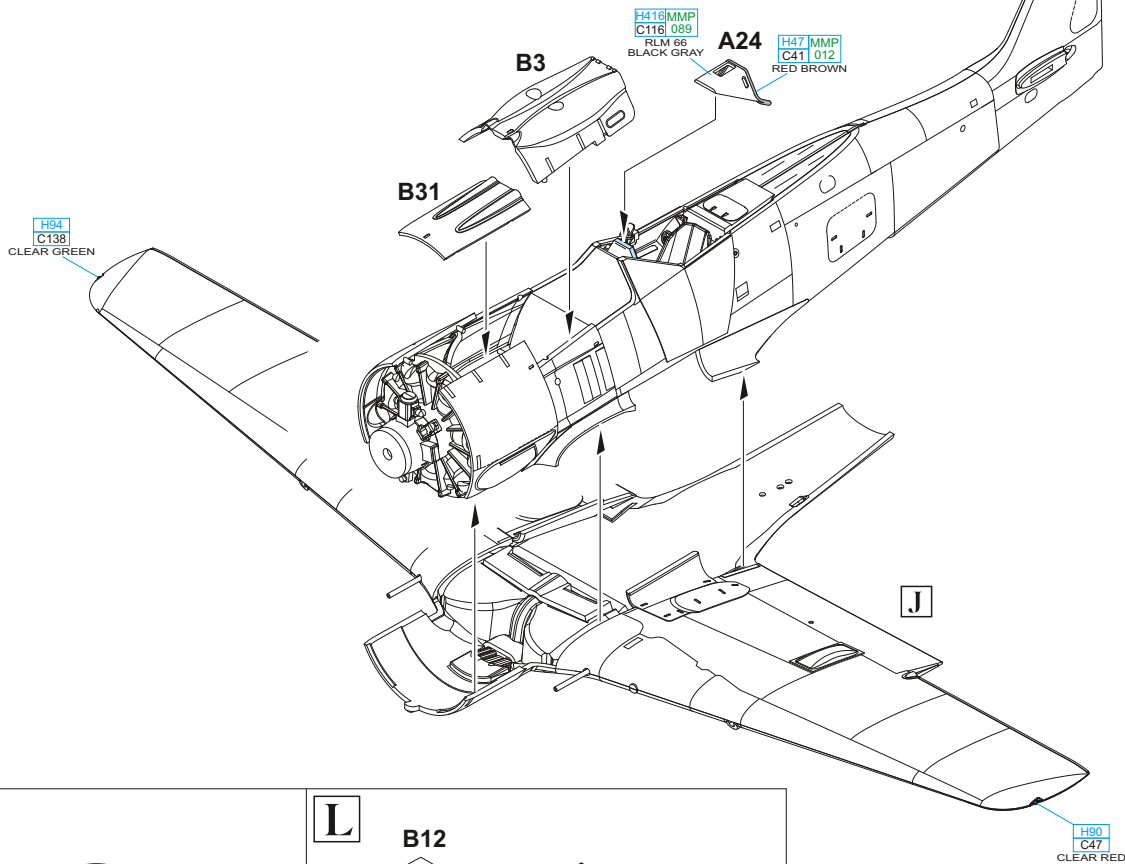
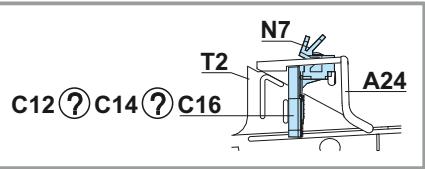
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
H33	C81		RUSSET
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

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		RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
	C125	MMP-108	COWLING COLOR
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC213		MMM-006	STEEL
MC214		MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER



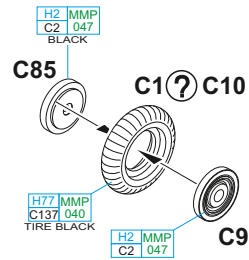
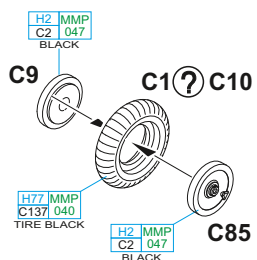
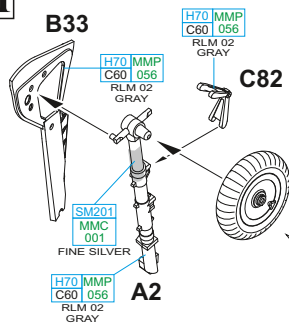




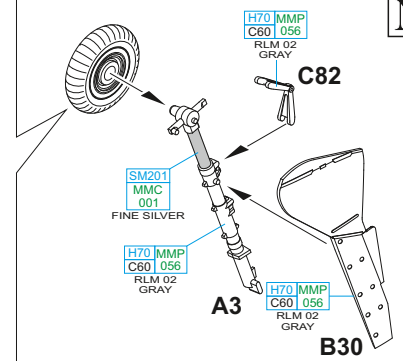


M

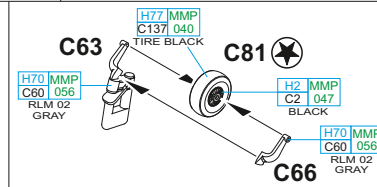
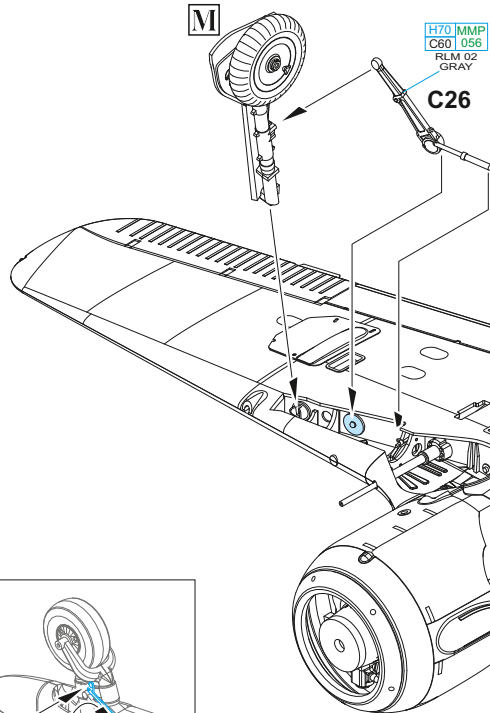
B33



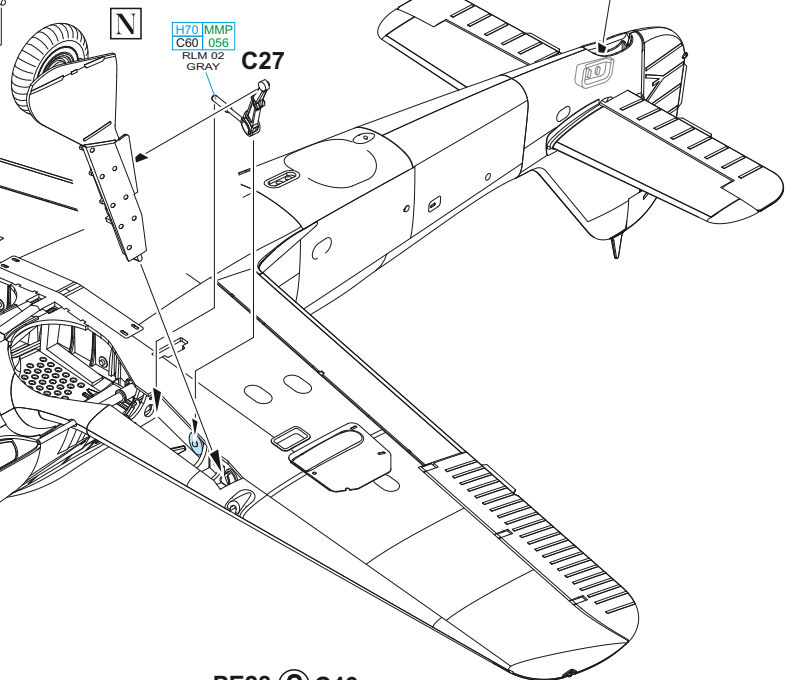
N



M

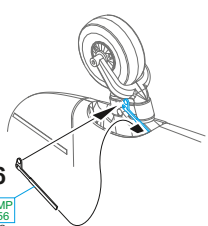


N



O

PE26

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

PE28 ? C46

PE32 ? C58

C35

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

PE27

C3

C3

MC214
MMM
001
DARK IRON

C57

C74

**H418/MMP
C116 089**
RLM 66
BLACK GRAY

C68

decal X1 ? X2

**H47/MMP
C41 012**
RED BROWN

N1 ? N9

N1 - OPEN CANOPY
N9 - CLOSED CANOPY

OPEN CANOPY

N8 - MARKING **A**

N3 ? N8 ★

★ ? N4

N1 Q

H416	MMP
C116	089

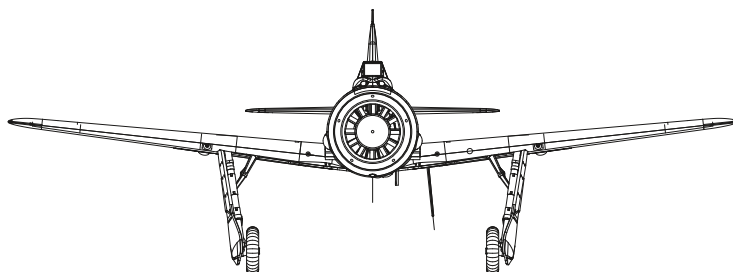
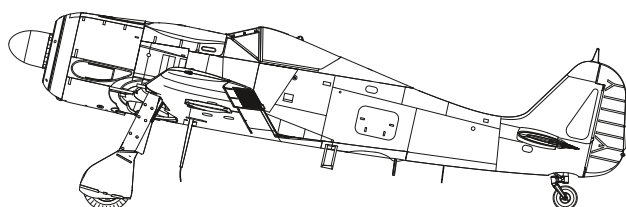
RLM 66
BLACK GRAY

N5 (?) (★)

PE22

PE22

P



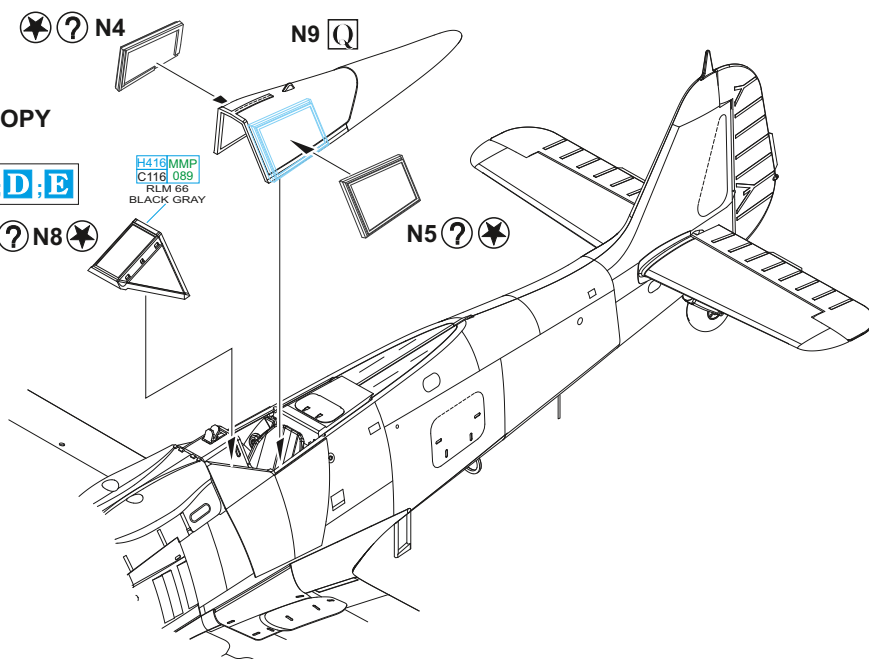
N4, N5 - MARKINGS A; B ONLY

CLOSED CANOPY

N3 - MARKINGS B; C; D; E

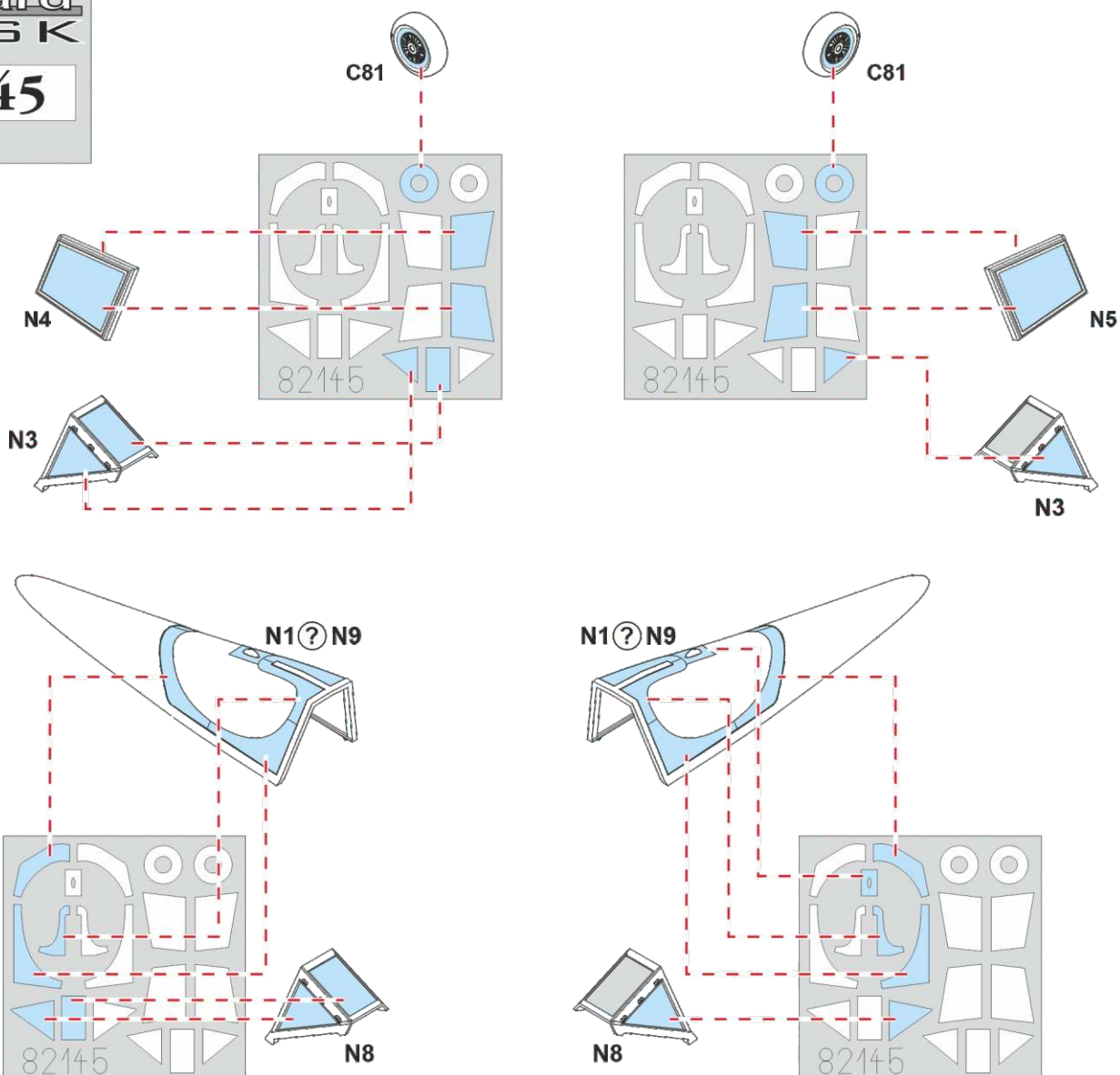
N8 - MARKING A

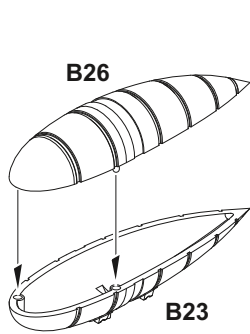
H416 MMP
C116 089
RLM 66
BLACK GRAY



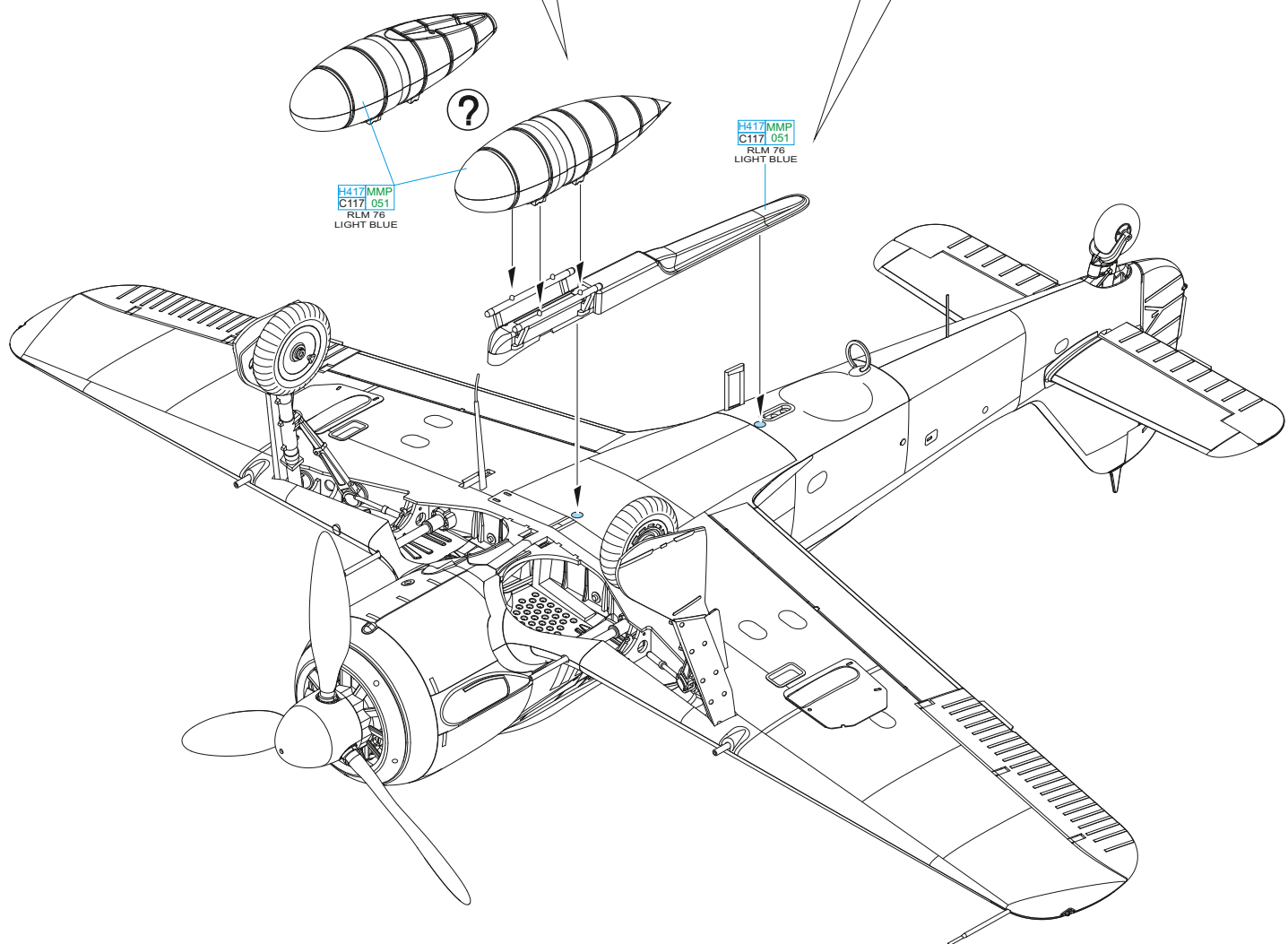
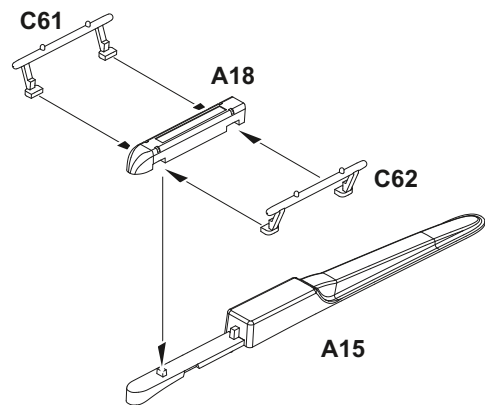
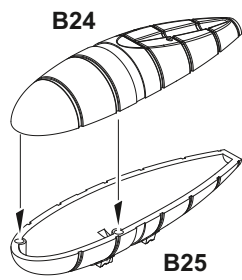
eduard
MASK

82145



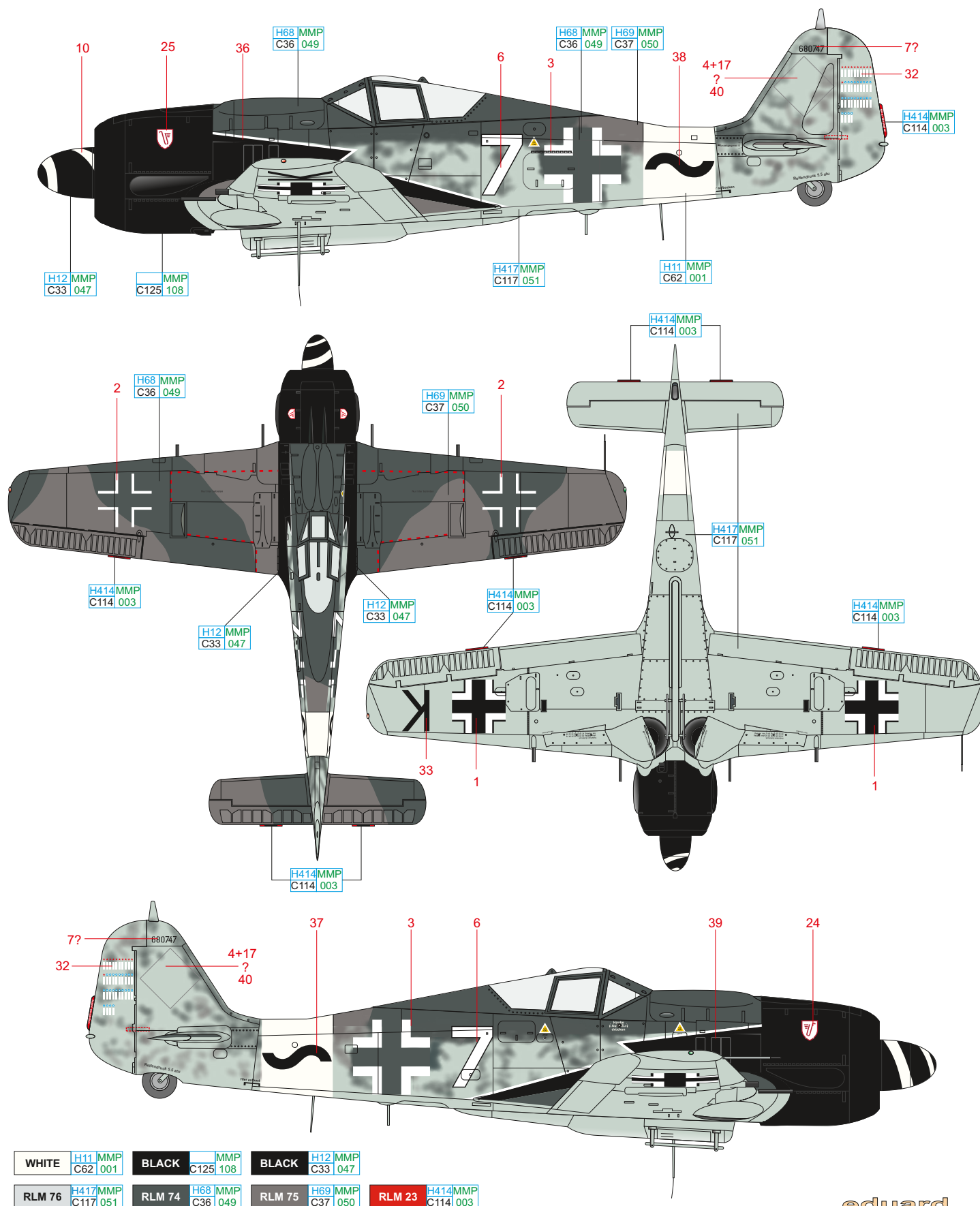


?



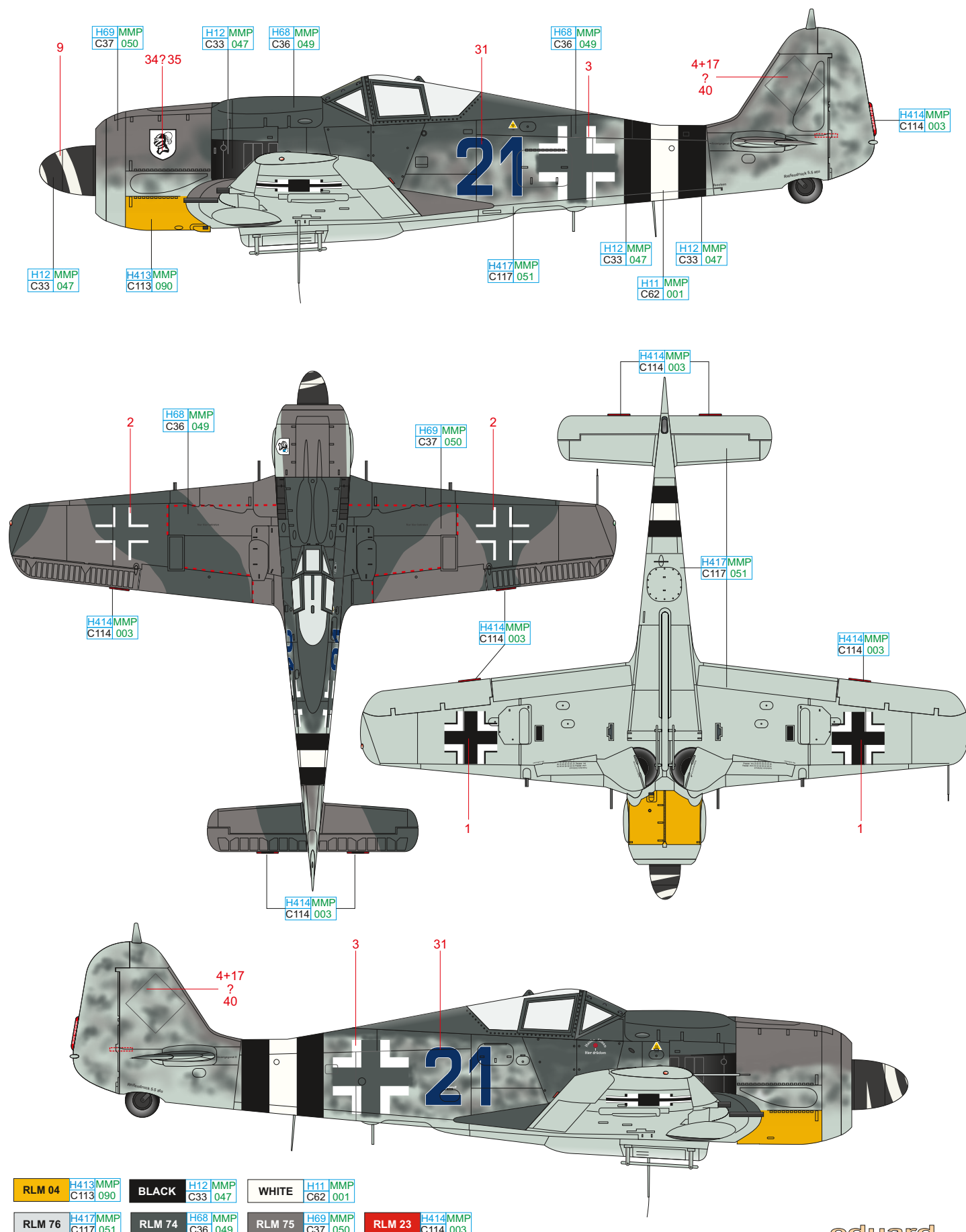
A WNr. 680747, Oblt. Hans Weik, 10.(Sturm)/JG 3, Memmingen, Německo, červen 1944

Hans Weik se narodil 6. července 1922 v Heilbronnu a do Luftwaffe vstoupil v říjnu 1941. Po ukončení výcviku byl 21. února 1943 odvelen ke štábu JG 3 na východní frontu, kde sestřelil deset sovětských letadel. Od května do listopadu působil jako instruktor u 4./JGr Ost. Zde dosáhl prvního sestřelu čtyřmotorového bombardéru B-17. Následně byl převelen k 9./JG 3 a 10. února 1944 převzal velení nad 10. Staffel JG 3, v jejíž řadách dosáhl 23 sestřelů spojeneckých letadel. Dvacet z nich byly čtyřmotorové bombardéry. Za dosažené úspěchy mu byl propůjčen 27. července 1944 Rytířský kříž. V dubnu 1945 se jeho novým působištěm stala III./EJG 2, kde podstoupil výcvik na Me 262. Po válce vystudoval Hans Weik architekturu a podle jeho projektů bylo postaveno mnoho staveb. V důchodu se věnoval ložnímu modelářství. Zemřel 5. června 2001 v Heidenheimu an der Brenz. Weikův stroj nese marking strojů IV. Gruppe JG 3, tedy černý motorový kryt a stylizovaný Adlerflügel na bocích trupu. Na zádi trupu nese bílý pruh, který označoval stroje JG 3 v rámci Obrany říše. Na něm je vlnovka označující stroje IV. Gruppe. Na směrovce je vyobrazen počet sestřelů k začátku června 1944.



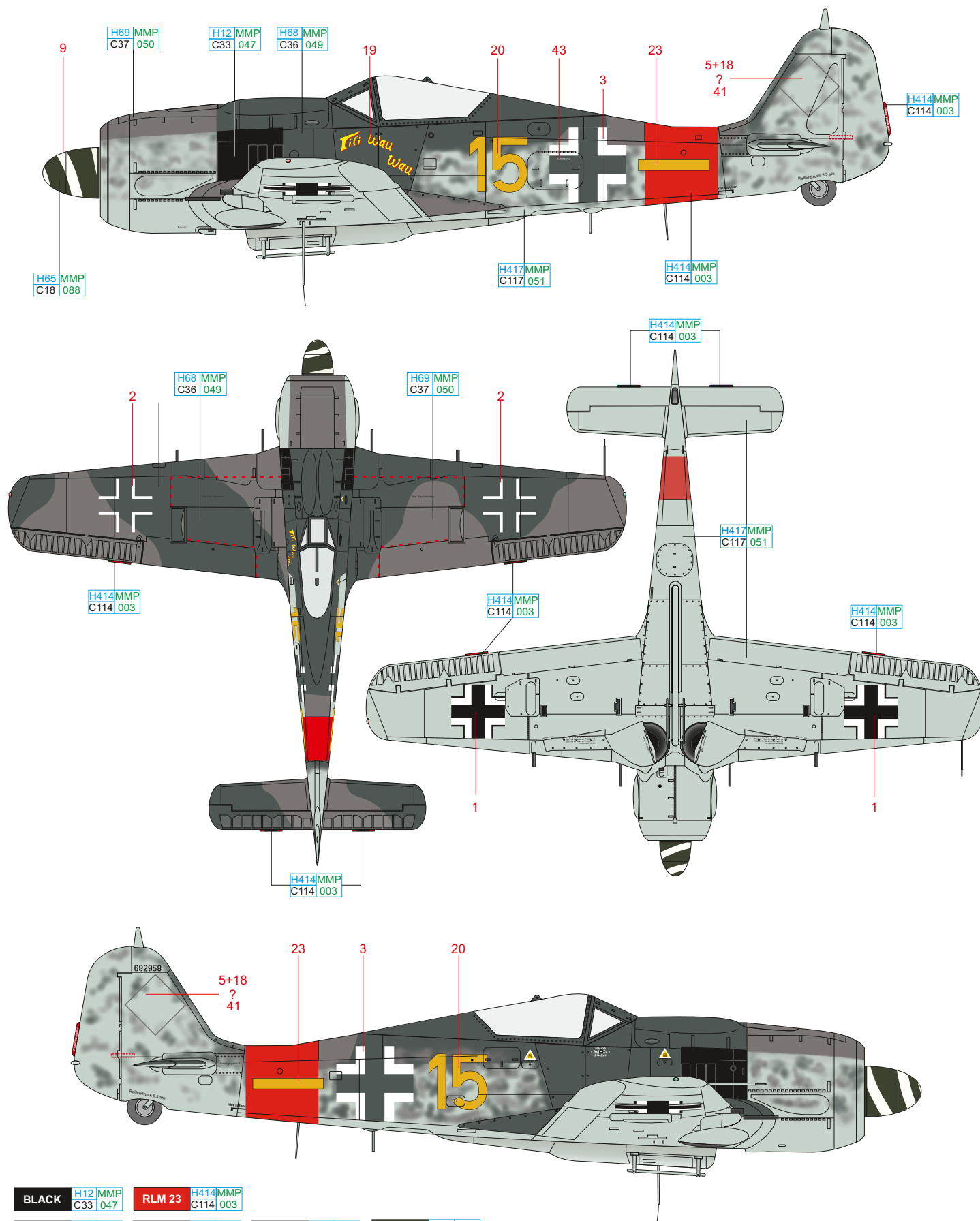
B Hptm. Gerhard Schröder, II.(Sturm)/JG 4, Welzow, Německo, září 1944

Po smrti Obstlt. Hanse-Günthera von Kornatzki, který zahynul 12. září 1944 poté, co jeho poškozený stroj při nouzovém přistání zachytil o vedení vysokého napětí, převzal velení II./JG 4 dvaatřicetiletý Hptm. Gerhard Schröder, dosavadní velitel 8. Staffel. Na postu velitele Gruppe zůstal až do počátku března 1945, kdy byl nahrazen uzdraveným Maj. Wilhelmem Moritzem, jenž v čele II./JG 4 působil až do konce 2. světové války. Historici uvádějí, že důvodem výměny velitele II. Gruppe byla nepodařená účast této jednotky při operaci Bodenplatte. Stroj ve standardní kamufláži barvami RLM 74/75/76 má na přídi znak JG 4, před ocasními plochami nese označení strojů JG 4 v rámci Obrany říše v podobě černo-bílo-černých pruhů.



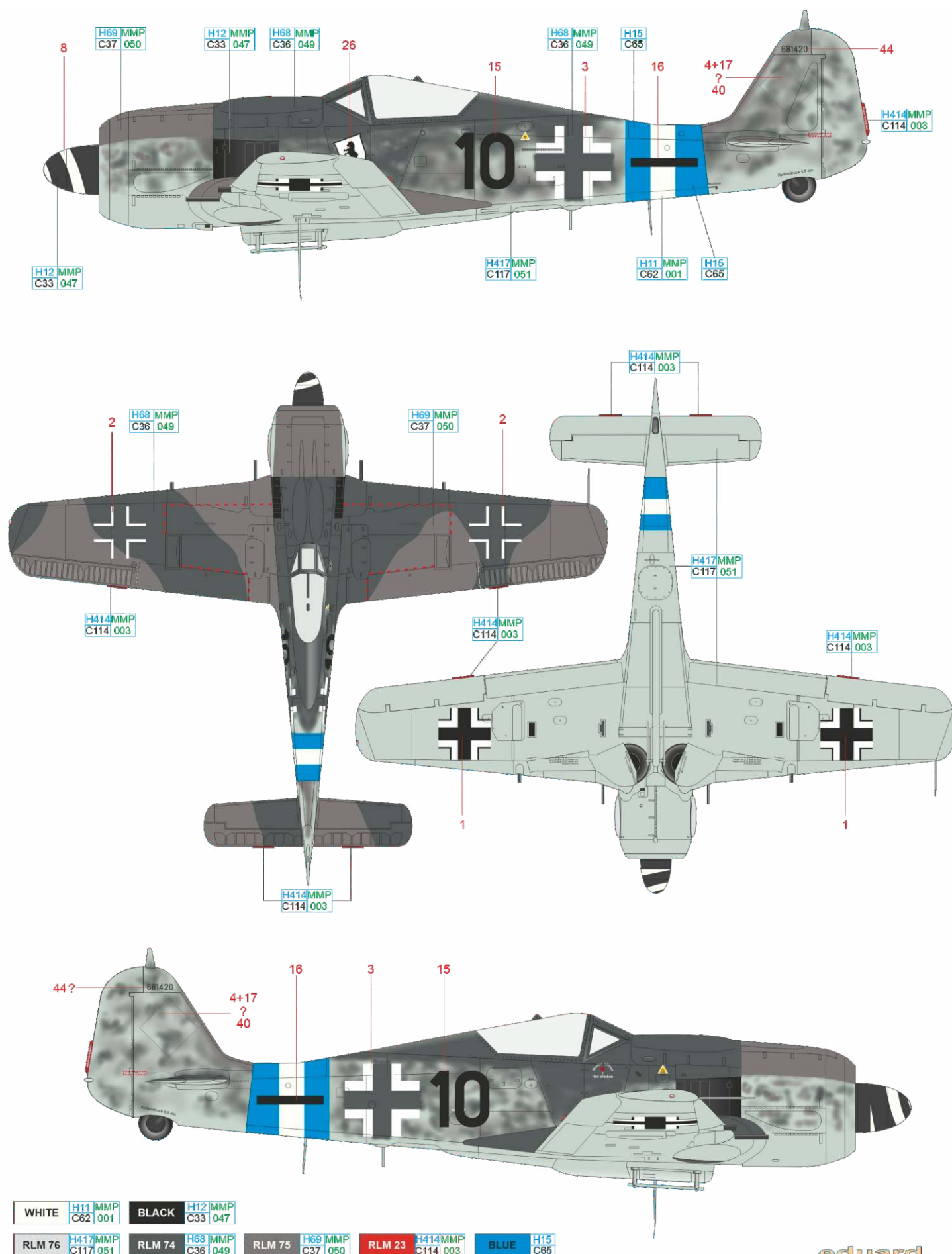
C Fw. Adalbert Koch, 6./JG 300, Löbnitz, Německo, podzim 1944

Stejně jako sesterská JG 301, také JG 300 byla původně určená k nočnímu stíhání spojeneckých bombardérů útočících na cíle v okupované Evropě. Začátkem roku 1944 se však přeorientovala na denní stíhání. Její II. Gruppe, zformovaná v červenci 1943, byla v létě roku 1944 vyzbrojena těžce vyzbrojenými a pancéřovanými stroji Fw 190A-8/R2 nebo R8 určenými k útokům na spojenecké bombardéry a nadále byla označována jako Sturmgruppe. Jedním z jejích pilotů se stal Fw. Adalbert Koch, který na podzim roku 1944 používal stroj označený „žlutá 15“. Na pancéřových plátech na boku trupu byl namalován nápis „Titi Wau Wau“. Označením strojů JG 300 v rámci obrany Říše byl červený pruh okolo zádě trupu. V této době již byl jen málokterý stroj vybaven pancéřovými skly na odsuvné části překrytu. Piloti je nechávali odstranit, protože na nich kondenzovala během letu ve výškách vlhkost a zamlžení bránilo pilotovi ve výhledu.

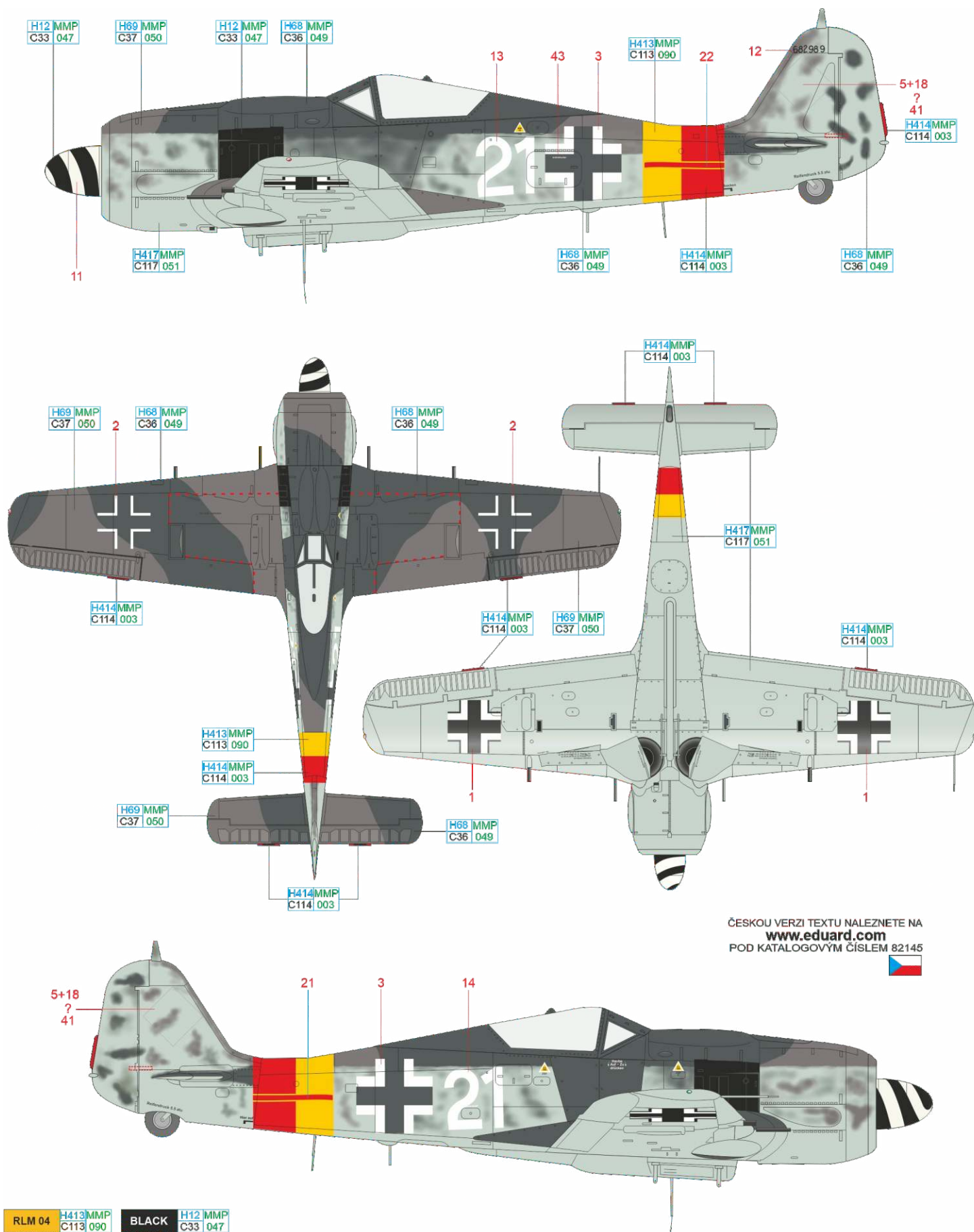


D Lt. Karl Spenst, 8./JG 300, Löbnitz, Německo, leden 1945

Rekonstrukce podoby stroje Fw 190A-8/R2 „černá 10“, se kterým létal velitel 8./JG 300 Lt. Karl Spenst v prosinci 1944. Tento stroj byl fotograficky zachycen 27. listopadu 1944 v Löbnitz, kdy ještě nesl cihlově červený pruh na trupu. Označení JG 300 bylo v lednu 1945 změněno na modro-bílo-modré pruhy, zobrazené i na tomto schématu. Emblém berlínského medvěda na levé straně je osobním znakem pilota. Karl Spenst dosáhl minimálně jednoho vítězství.



Rozkaz k založení Jagdgeschwader 301 byl vydán 26. září 1943, přičemž měla být vyzbrojena jednomotorovými stíhačkami a určena k nočnímu stíhání. V březnu 1944 byla její role změněna na denní stíhání v rámci obrany Říše. Jednotka byla původně vyzbrojena stíhačkami Bf 109G-6, v průběhu doby došlo k přezbrojení na Fw 109A-8 a A-9, po nichž následovaly Fw 190D-9. JG 301 byla jako první jednotka vyzbrojena na začátku března 1945 stroji Ta 152. Zobrazený Sturmböck byl v květnu 1945 nalezen spojeneckými jednotkami. Žluto-červený pruh okolo zádě stroje identifikoval letouny JG 301 zařazené do obrany Říše.



ČESKOU VERZI TEXTU NALEZNETE NA
www.eduard.com
 POD KATALOGOVÝM ČÍSLEM 82145



RLM 04 H413 MMP C113 090 BLACK H12 MMP C33 047

RLM 76 H417 MMP C117 051 RLM 74 H68 MMP C36 049 RLM 75 H69 MMP C37 050 RLM 23 H414 MMP C114 003

eduard

