



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 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, 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 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 Fw 190 A-8 byla vyrobena jako varianta A-8/R2 a A-8/R8, vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křidel, a přídatným pancéřováním pilotního prostoru a překrytí 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 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-2

Motor BMW 801 C-2 dal vzniknout verzi Fw 190A-2, která byla představena v říjnu 1941. V rámci modernizace došlo také k úpravě výfukového systému dle návrhu technického důstojníka III./JG 26 Rolfa Schrödera. Přidání nových ventilačních klapek na boku trupu pomáhalo řešit problémy s přehříváním motoru, kterým trpěly jak prototypy, tak verze A-1. Další úpravy postihly výzbroj v křídle. Dvojice kulometů MG 17 ráže 7,92 mm byla nahrazena kanóny MG 151/20E ráže 20 mm. Zároveň byl zaměřovač Revi C12/C nahrazen modernějším C12/D. Společně s verzí A-3, která nebyla ve výrobních statistikách od A-2 rozlišována, bylo vyrobeno 910 kusů mezi říjnem 1941 a srpnem 1942.

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 * 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

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

PARTS



DÍLY



TEILE



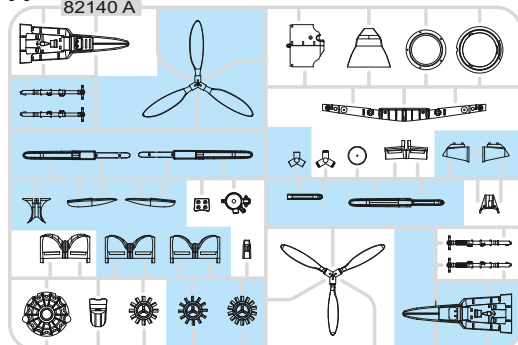
PIÈCES



部品

A>

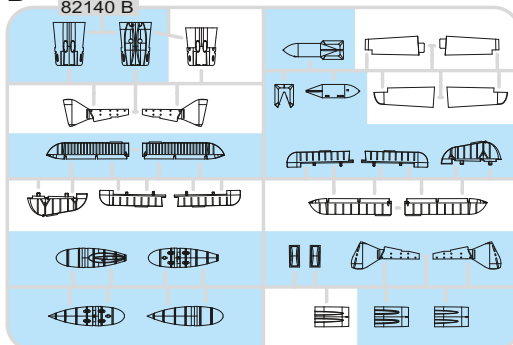
82140 A



PLASTIC PARTS

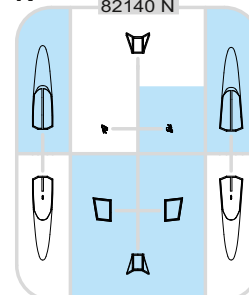
B>

82140 B



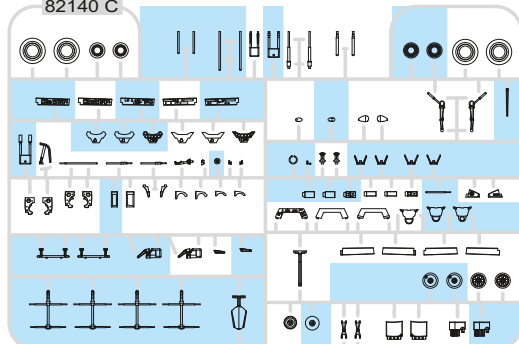
N>

82140 N



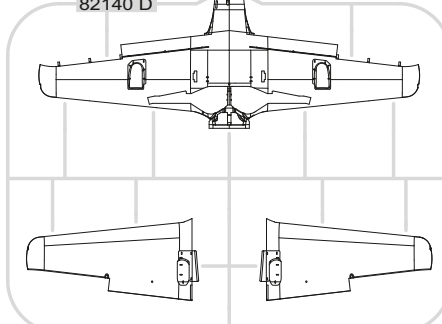
C>

82140 C



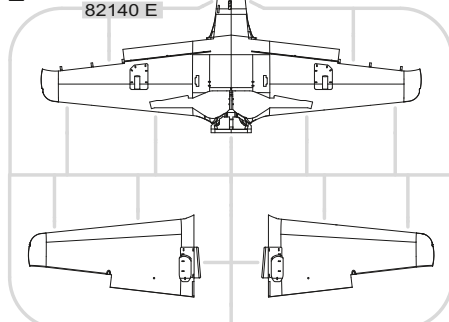
D>

82140 D

eduard
MASK

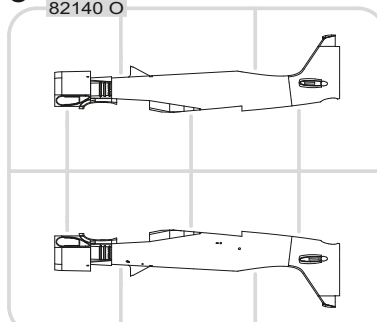
E>

82140 E



O>

82140 O



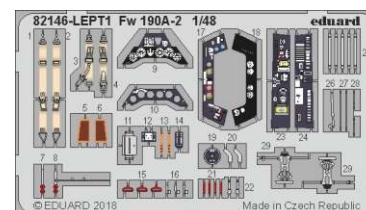
RP - RESIN PARTS

eduard
BRASSIN

R81



R82



-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



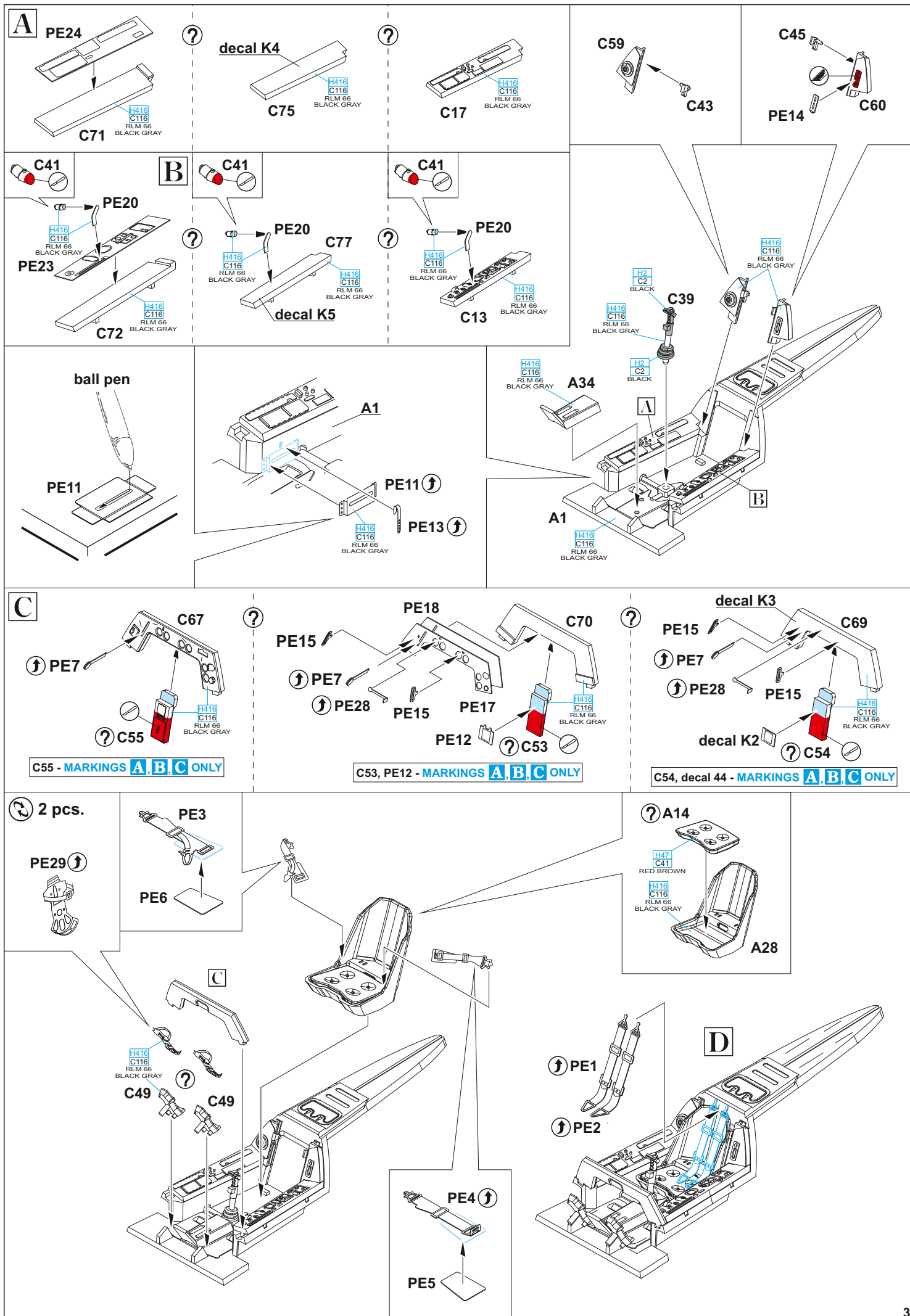
PEINTURE

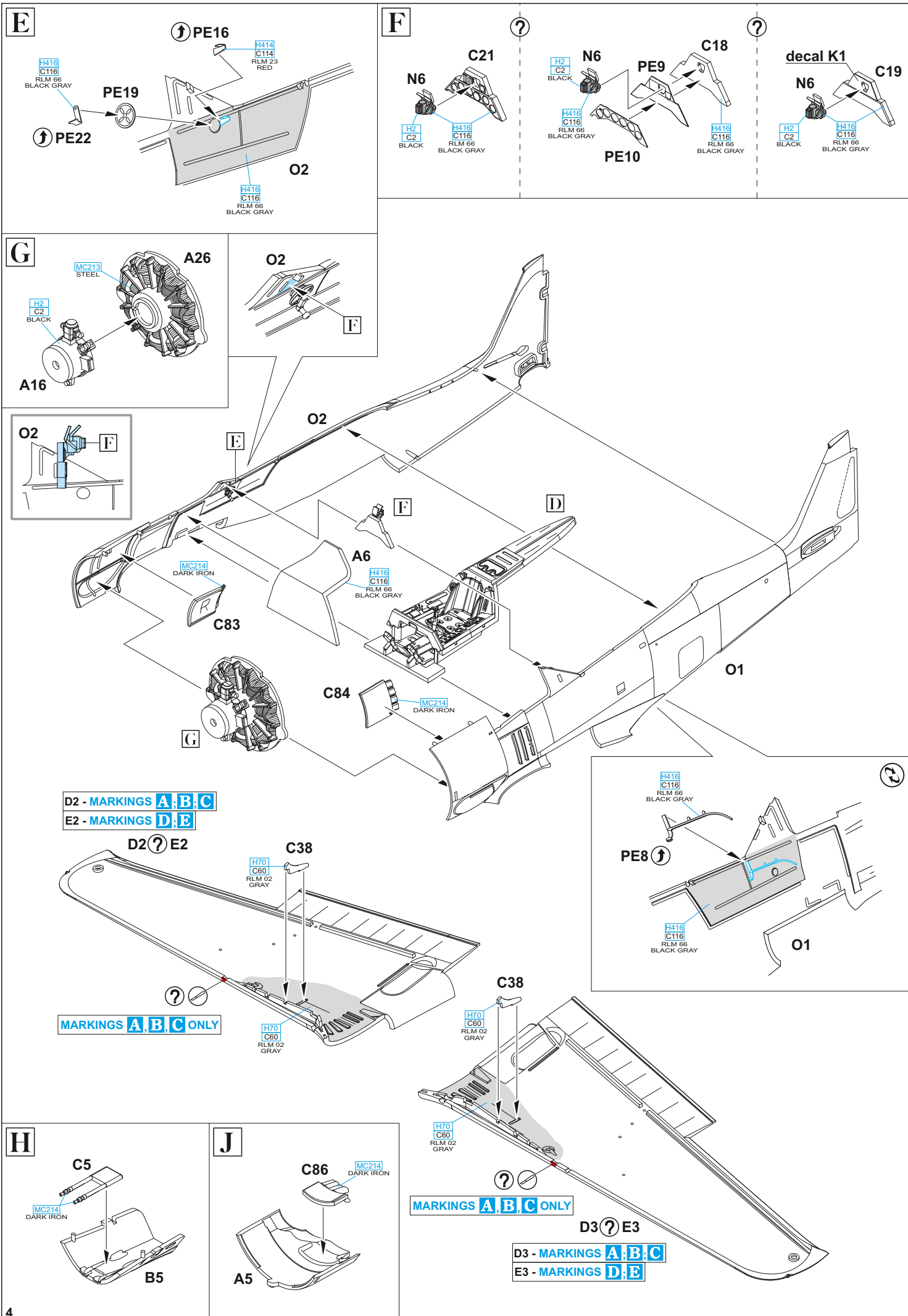


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER 2





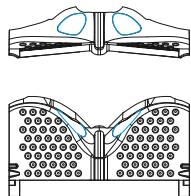
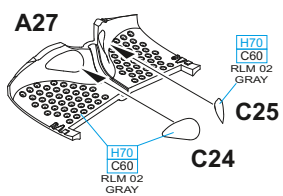
MARKINGS **A, B, C** ONLY

D1 - MARKINGS **A, B, C**
E1 - MARKINGS **D, E**

D1 ? E1

K

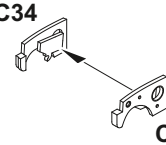
A27



MARKINGS **A, B, C** ONLY

L

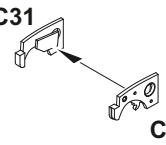
C34



C29

M

C31



C32

C44

C40

L

K

M

C40

C44

D3 - MARKINGS **A, B, C**
E3 - MARKINGS **D, E**

D3 ? E3

N

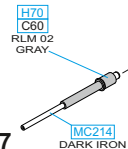
A22

H70
C60
RLM 02
GRAY

D2 - MARKINGS **A, B, C**
E2 - MARKINGS **D, E**

D2 ? E2

C7

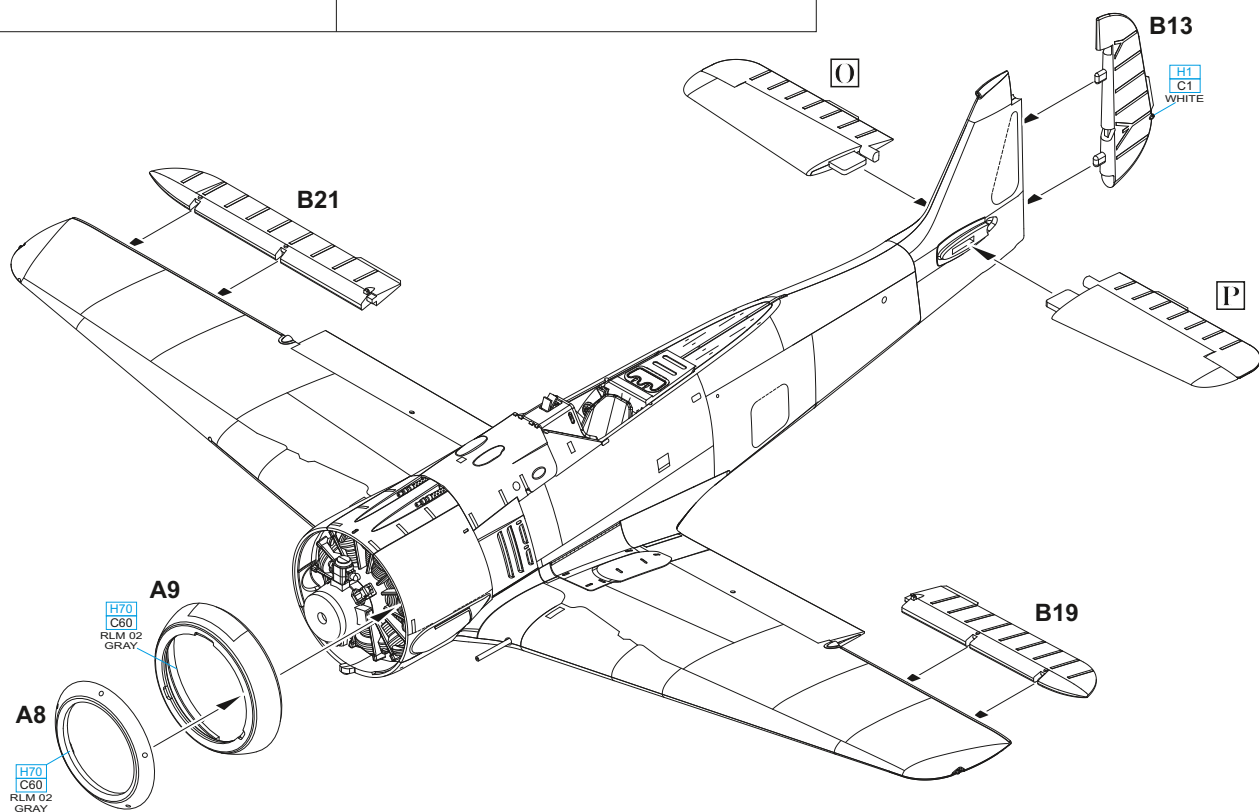
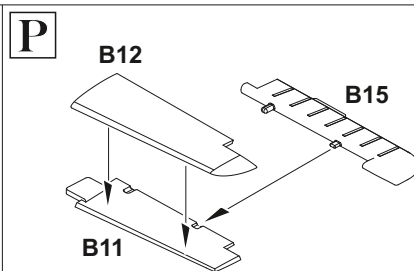
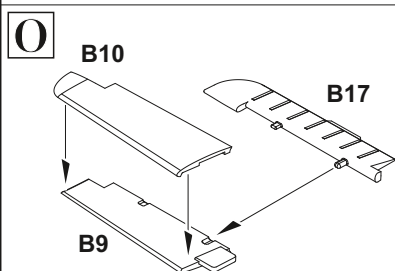
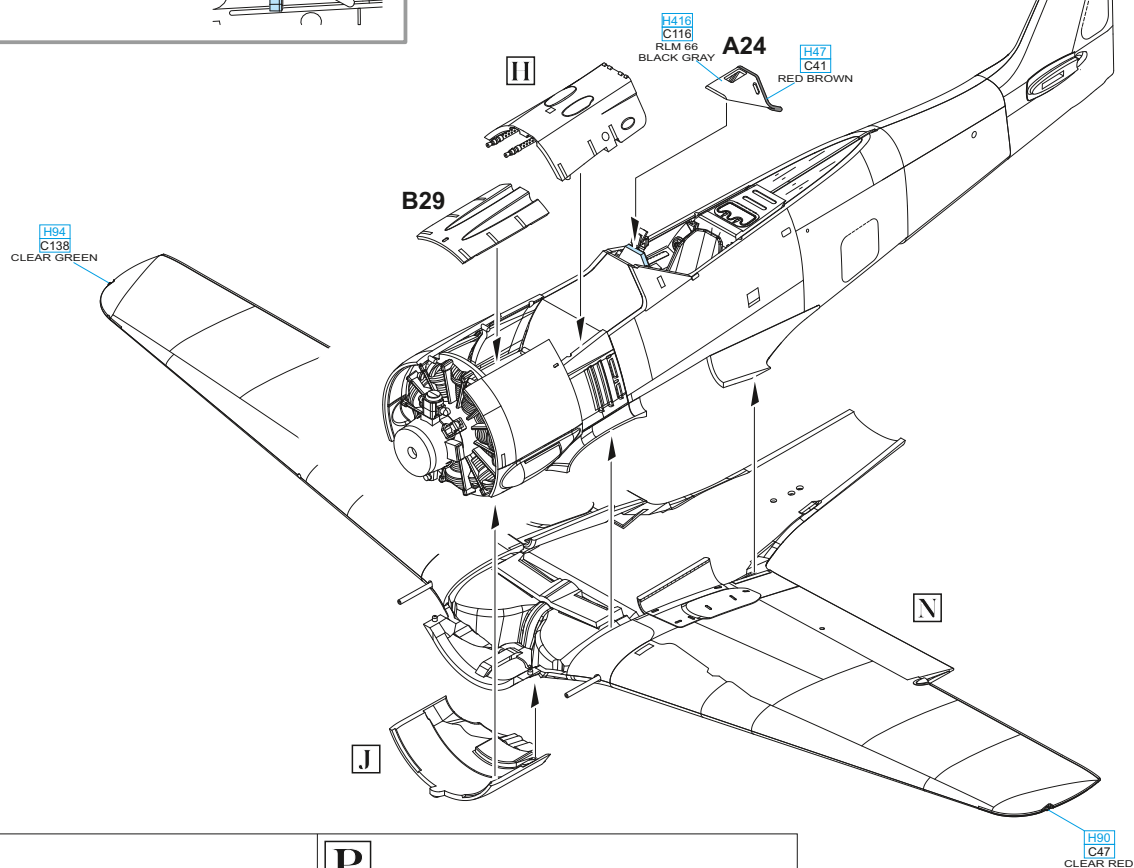
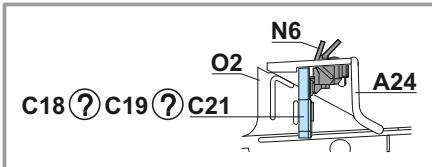


MC214
DARK IRON

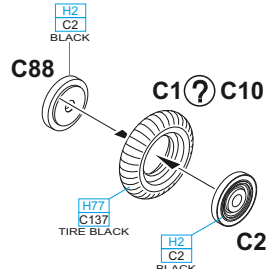
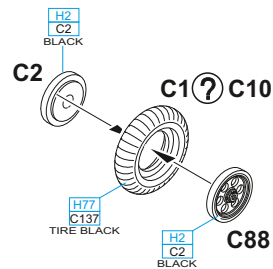
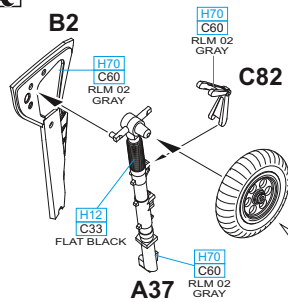
MC214
DARK IRON

C7

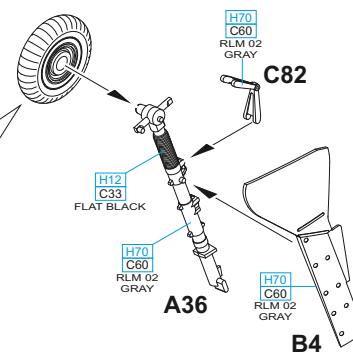
H70
C60
RLM 02
GRAY



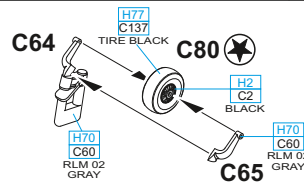
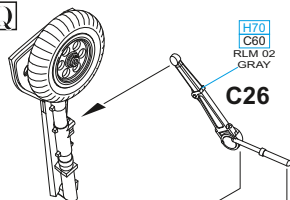
Q



R



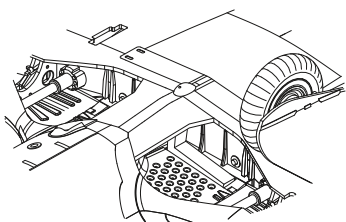
Q



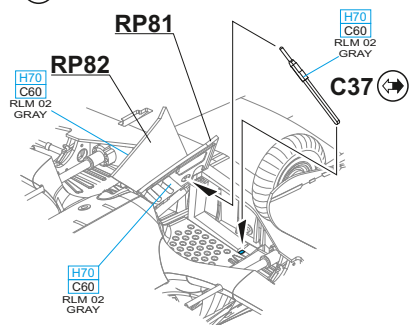
R



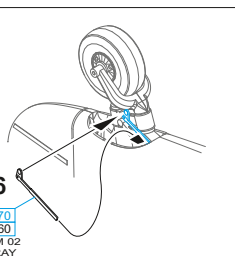
C22



?



PE26



C36



PE27 ?

PE27 - MARKING E ONLY

? C8

C8 - MARKINGS A, B, C ONLY

C8 - MARKINGS A, B, C ONLY

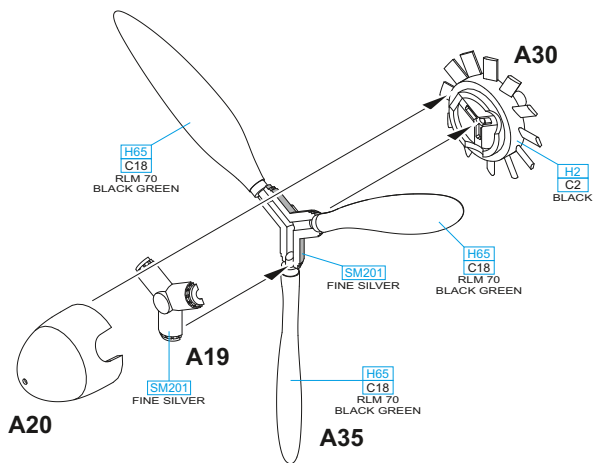
? C8

MC214 DARK IRON

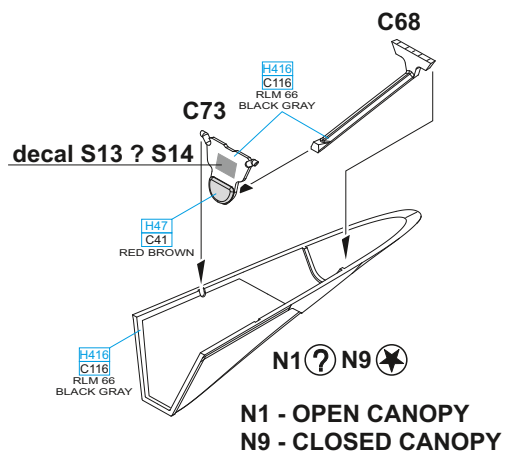
MC219 BRASS

C33

S

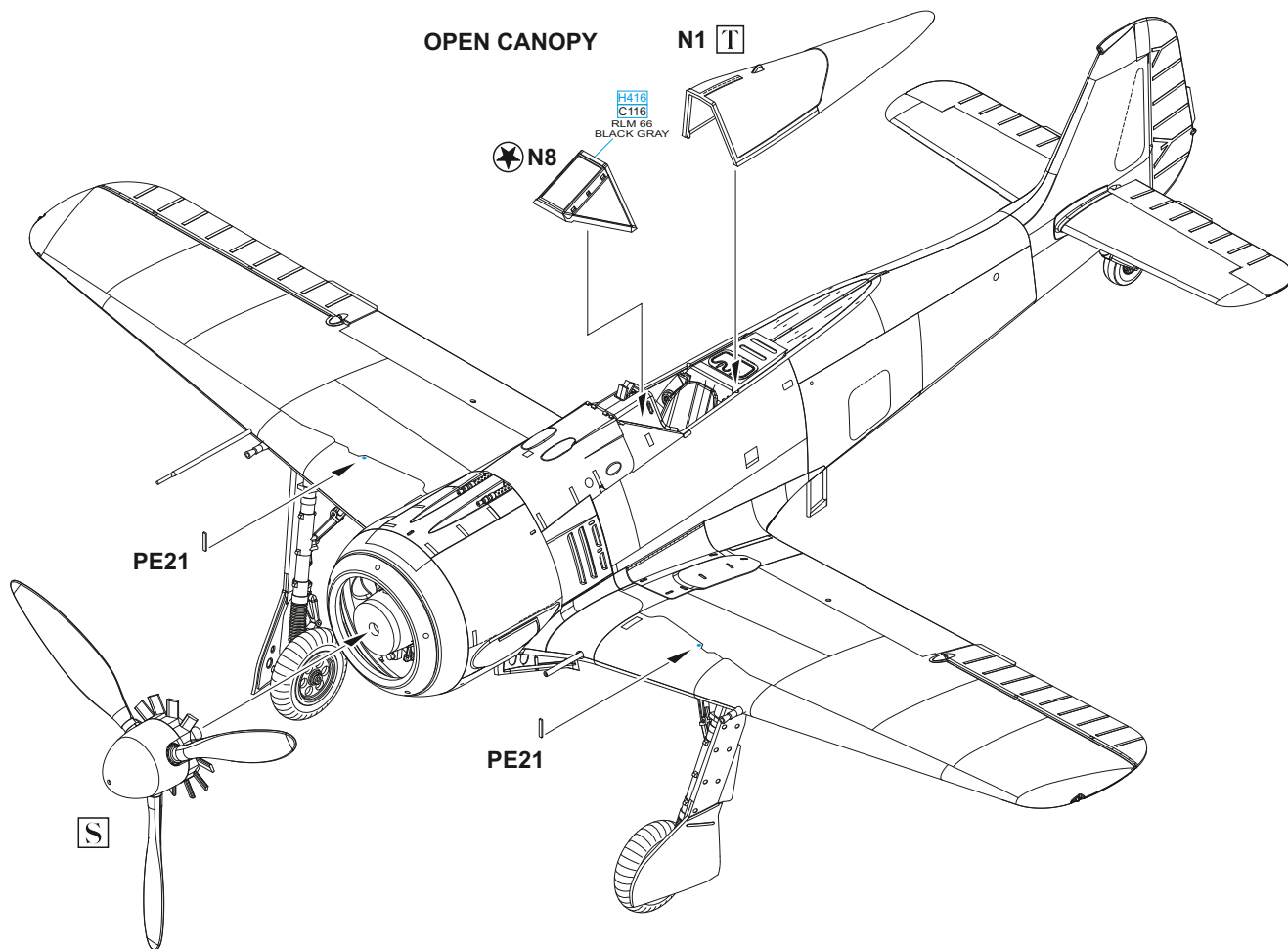


T

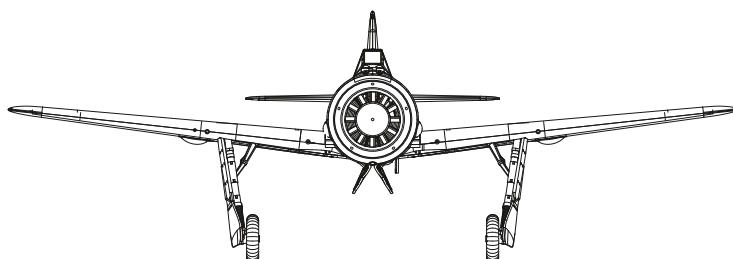
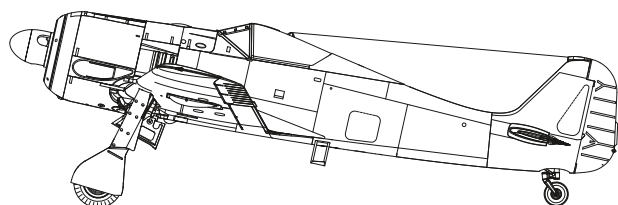


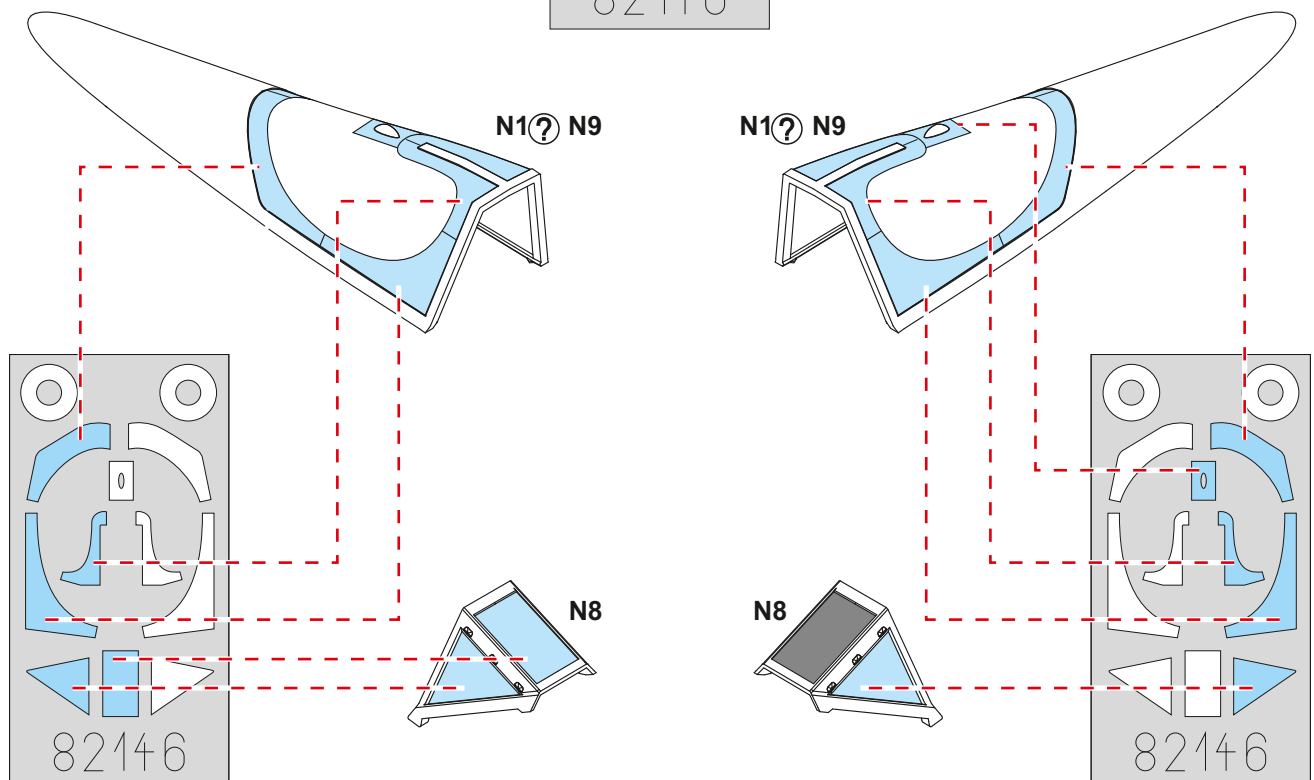
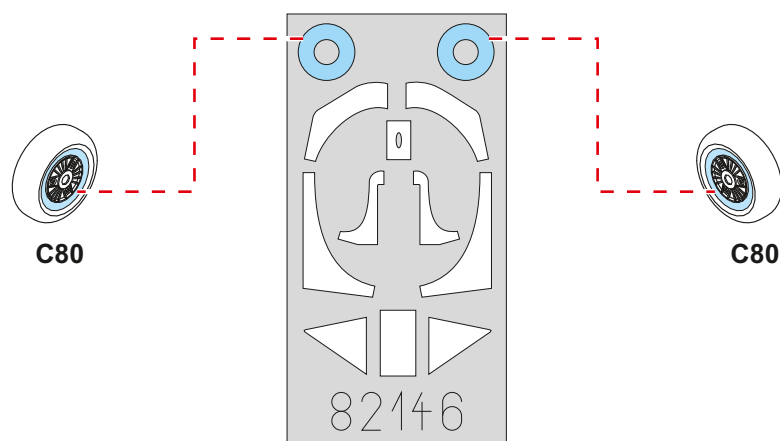
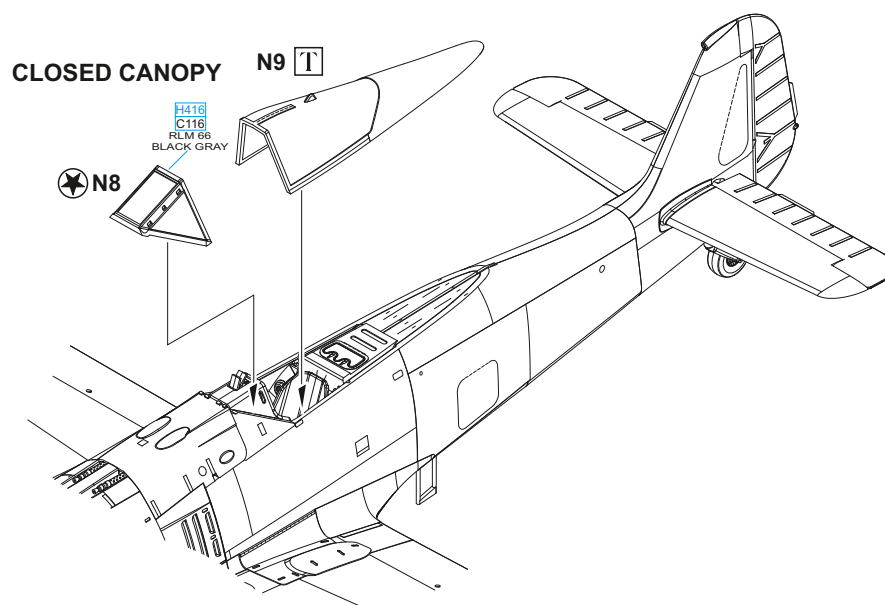
OPEN CANOPY

N1 T

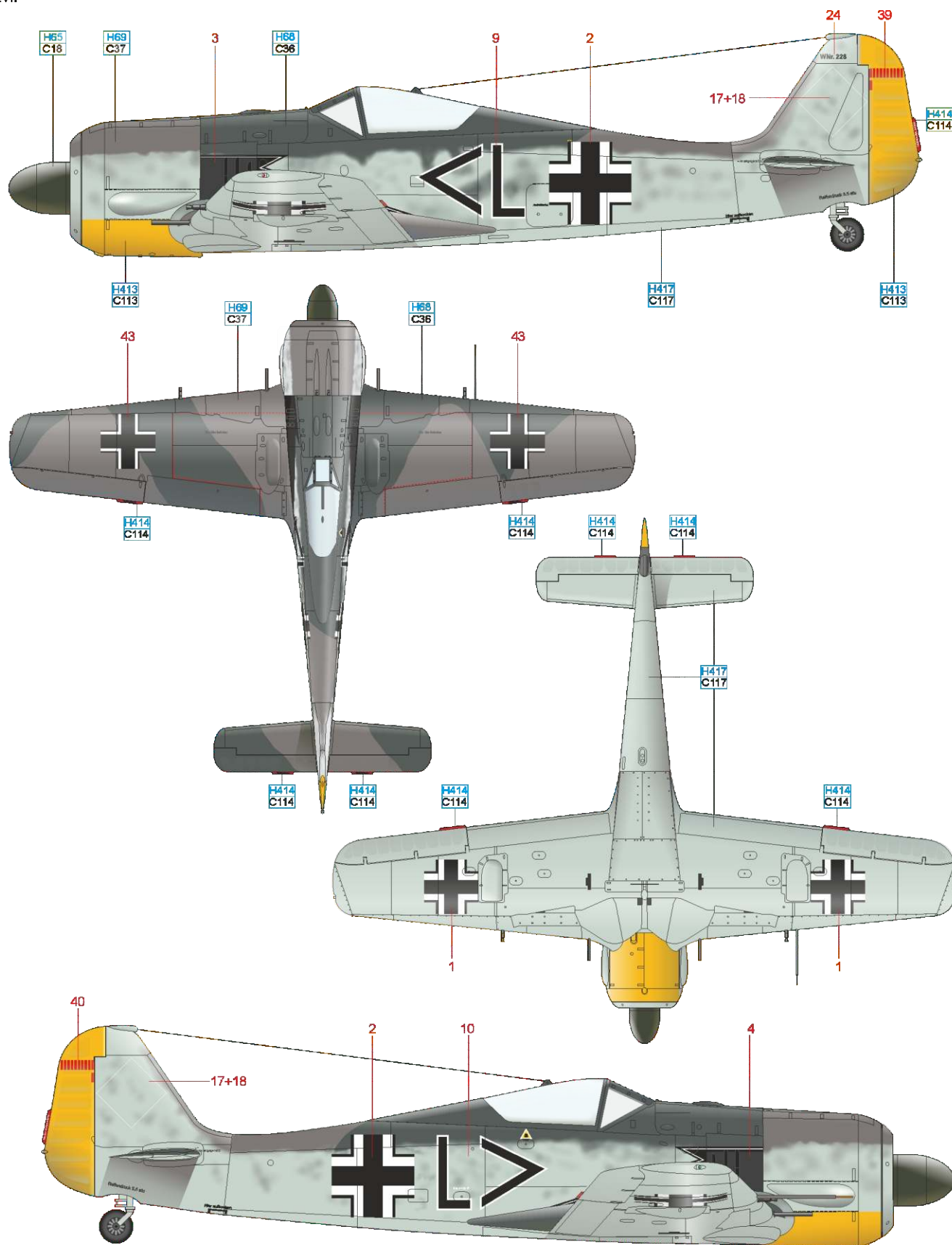


S

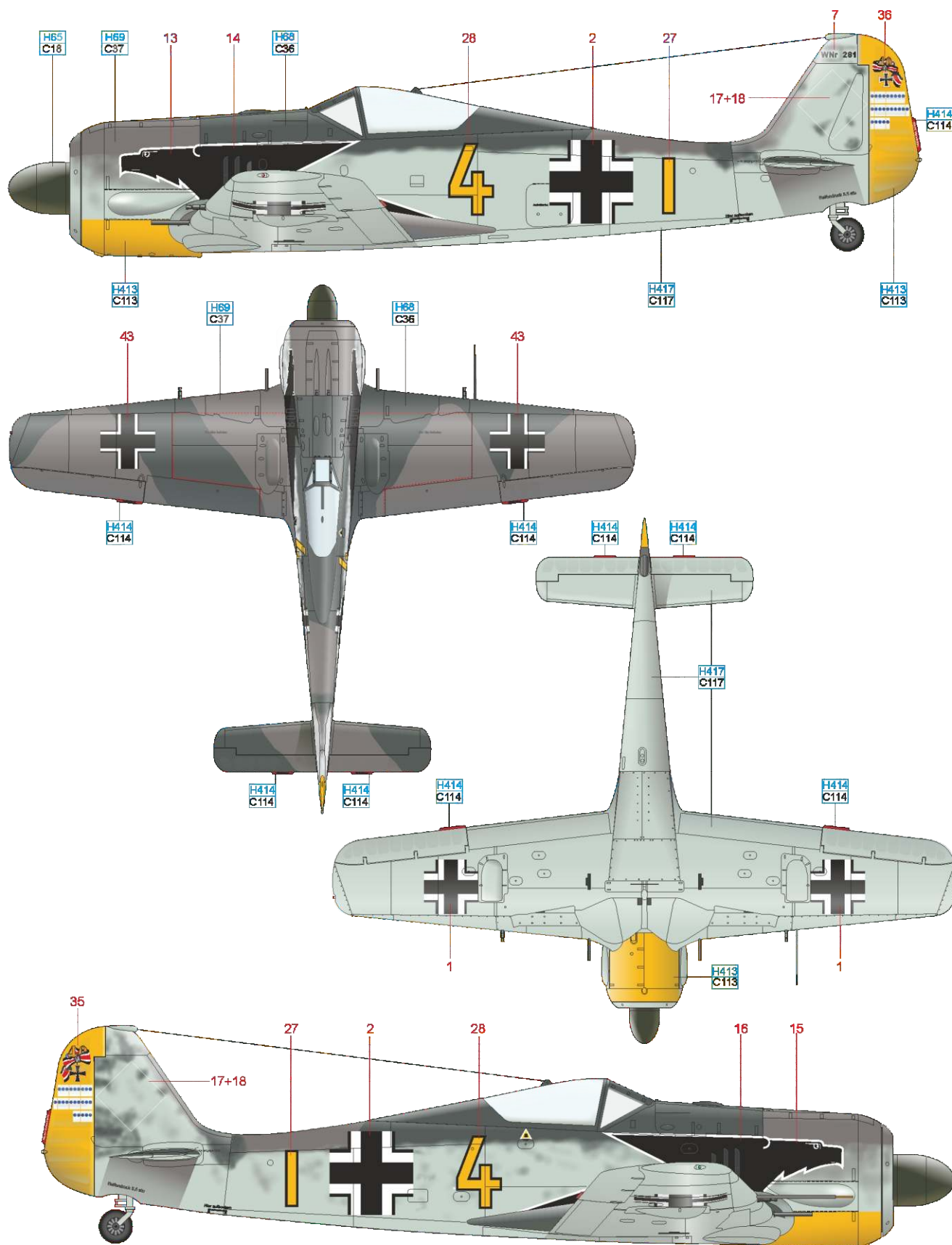




Německé stíhací eso z Jagdgeschwader 26 Erwin Leibold dosáhl svého jedenáctého a posledního sestřelu 12. července 1942. Tehdy sestřelil v odpoledních hodinách nad Licques ve Francii průzkumné Mosquito PR Mk.II, které letělo fotografovat Štrasburk a Ingolstadt. Oba britští piloti zahynuli. Osud jejich přemožitele se naplnil 14 dní poté, kdy se Ofw. Leibold účastnil útoku I./JG 26 proti Spitfirům z Biggin Hillu, operujícím nad Francií. Stroj Ofw. Leibolda, letícího jako dvojka velitele Gruppe Hptm. Seiferta, po útoku Spitfiru explodoval. Pilot byl spatřen na padáku, jak přistává do vod Kanálu. Pátrání po něm však bylo neúspěšné. Standardně kamuflované stroje, působící u štábu I. Gruppe, byly nestandardně označeny písmeny či iniciálami svých pilotů. Písmeno L (Leibold) bylo doplněno o označení strojů štábu v podobě klínu a na žluté zbarvené směrovce nesl letoun jedenáct proužků označujících dosažená vítězství.



Siegfried „Wumm“ Schnell, rodák z nynějšího polského města Sulęcín (tehdy Zielonizg v Braniborsku), vstoupil do řad Luftwaffe v roce 1936 a na počátku 2. světové války sloužil v řadách 4./JG 2. Prvního vítězství dosáhl v bojích nad Francií 14. května 1940, dalších pak nad Británií a v bojích s britskými a americkými letci nad západní Evropou. Po převelení k JG 54 byl nejprve zařazen k III. Gruppe a 1. února 1944 byl jmenován velitelem IV. Gruppe. V této funkci byl 25. února 1944 nad Narvou sestřelen sovětským stíhačem a zahynul. Za svou bojovou činnost byl 9. července 1941 vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, uznáno mu bylo celkem 93 vítězství. Fw 190A-2 Oblt. Schnella nesl standardní kamuflážní schéma stíhaček Luftwaffe tvořené barvami RLM 74/75/76. Na žluté směrovce byly symboly 64 dosažených sestřelů a na bocích trupu a motorového krytu byl namalován tzv. Adlerflügel.



Max Bucholz se narodil 3. listopadu 1912 v Zerbstu a na počátku války sloužil u Jagdgeschwader 3. S touto jednotkou se zúčastnil bojů nad Francií a Velkou Británií a také operace Barbarossa (přepadení Sovětského svazu). Na začátku října 1941 byla I./JG 3 odeslána na odpočinek do Německa. Poté se přesunula do Nizozemska a k 6. ledna 1942 přejmenována na II./JG 1. Oblt. Buchholzovi bylo svěřeno velení nad 6. Staffel. Dne 12. února 1942 dosáhl svého 28. sestřelu, kdy při operaci Donerkeil (letecká podpora při prolupání německých bitevních křižníků Scharnhorst a Gneisenau spolu s těžkým křižníkem Prinz Eugen z Brestu kanálem La Manche do německých přístavů) sestřelil britský Blenheim. Od poloviny roku až do konce války sloužil v administrativních funkcích. Zemřel 19. července 1996 v Německu. Špička vrtulového kuželu Buchholzova stroje, kamuflovaného barvami RLM 74/75/76, nesla na červeném podkladu tenkou bílou spirálu. Marking, označující stroj velitele 5. Staffel v podobě číslice v černé barvě, byl doplněn o označení strojů II. Gruppe (vodorovný pruh v barvě Staffel) a pod kabinou byl doplněn o osobní pilotův emblém, stylizovaného racka v letu. Na motorovém krytu byl namalován bájný červ Tatzelwurm v červené barvě – označení strojů 5./JG 1.

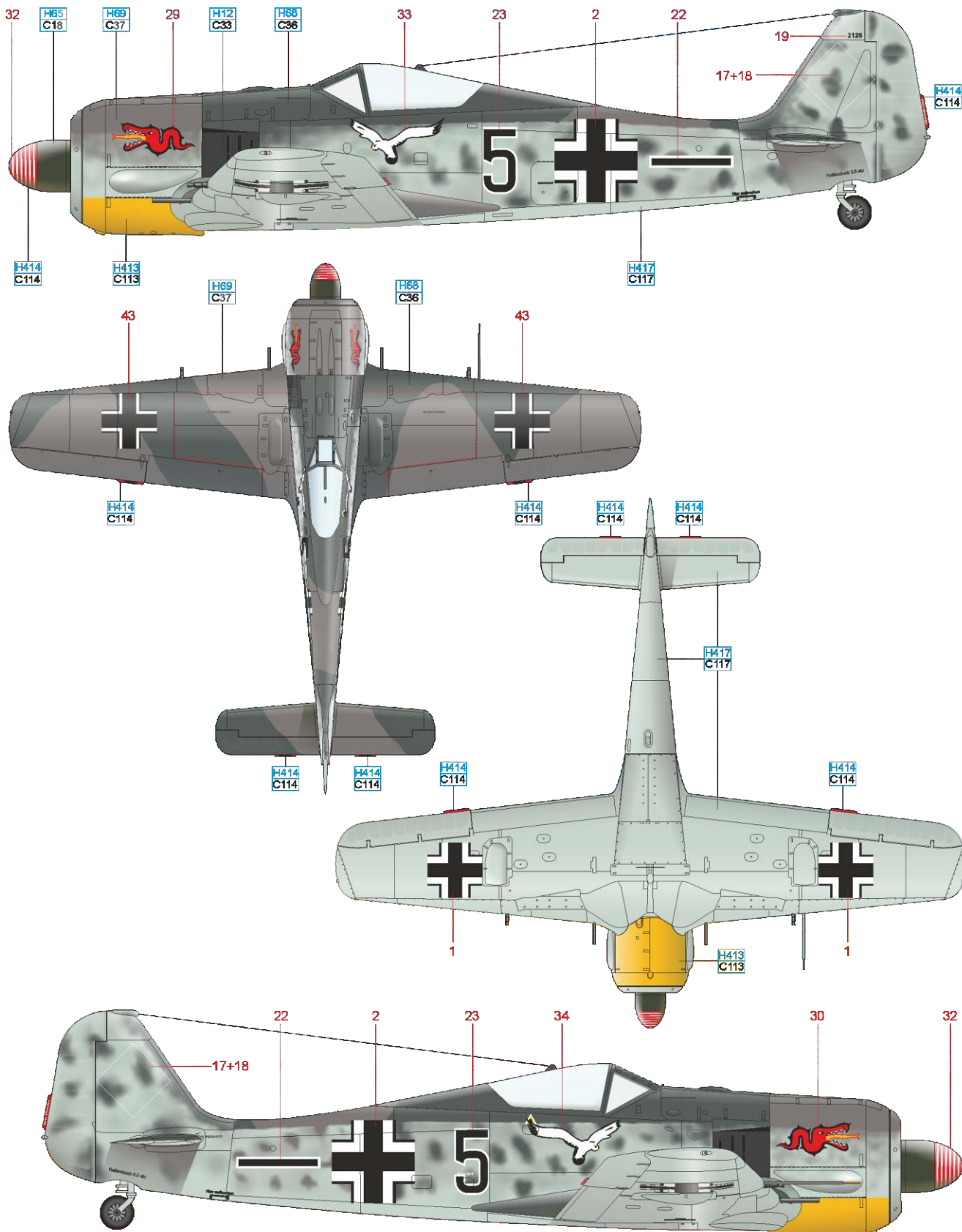
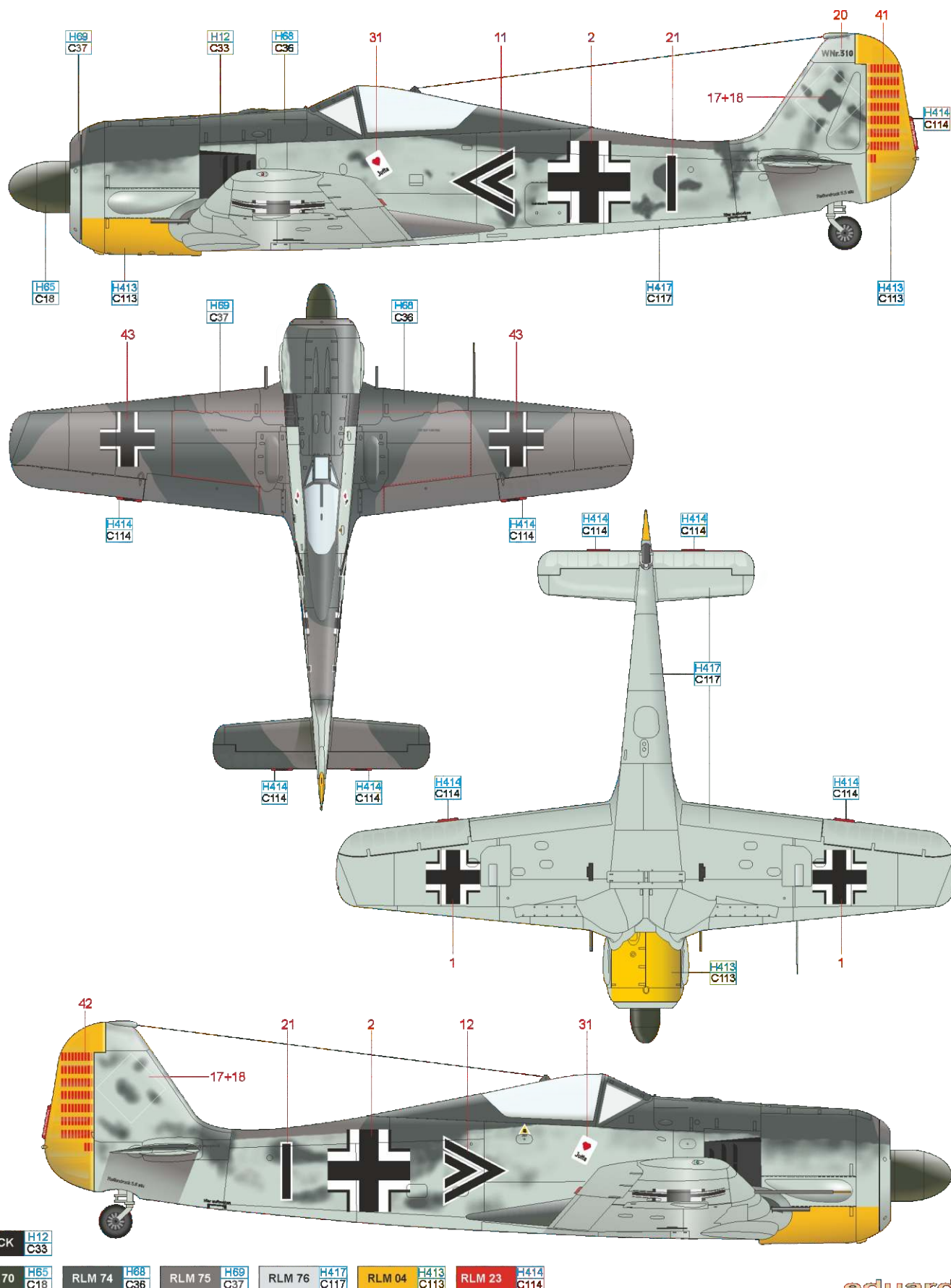


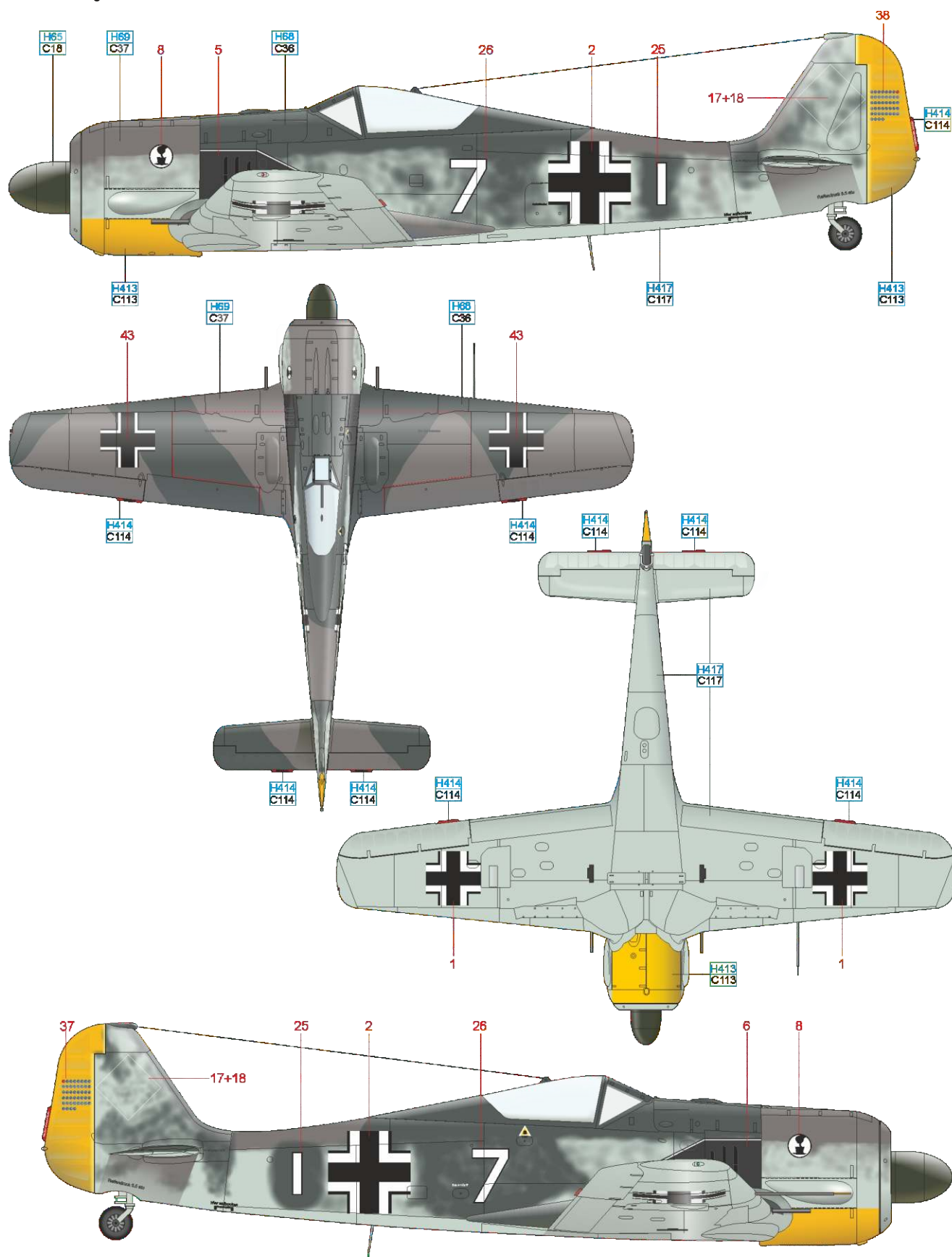
Figure 1: Schematic representation of the experimental design. The figure shows a sequence of stimuli: "BLACK" (black box), "H12 C33" (blue box), "RLM 70" (dark grey box), "H65 C18" (light grey box), "RLM 74" (dark grey box), "H68 C36" (light grey box), "RLM 75" (dark grey box), "H69 C37" (light grey box), "RLM 76" (dark grey box), "H417 C117" (light grey box), "RLM 04" (yellow box), "H413 C113" (light grey box), "RLM 23" (red box), and "H414 C114" (light grey box).

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 leteckému výcviku stíhače. 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, od 11. ledna 1943 velel celé Jagdgeschwader 26. Jeho počet dosažených sestřelů dále narůstal, za své úspěchy byl dekorován 20. prosince 1941 Řítyřským křížem s dubovou ratolestí a mečí. 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 a všech svých sestřelů 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 stíhače Luftwaffe se žlutou směrovkou a spodní částí krytu motoru, s nímž létal Josef Priller v červnu 1942, nesl označení velitele III. Gruppe. Na směrovce bylo zobrazeno 73 sestřelů, kterých dosáhl k 1. červnu 1942.



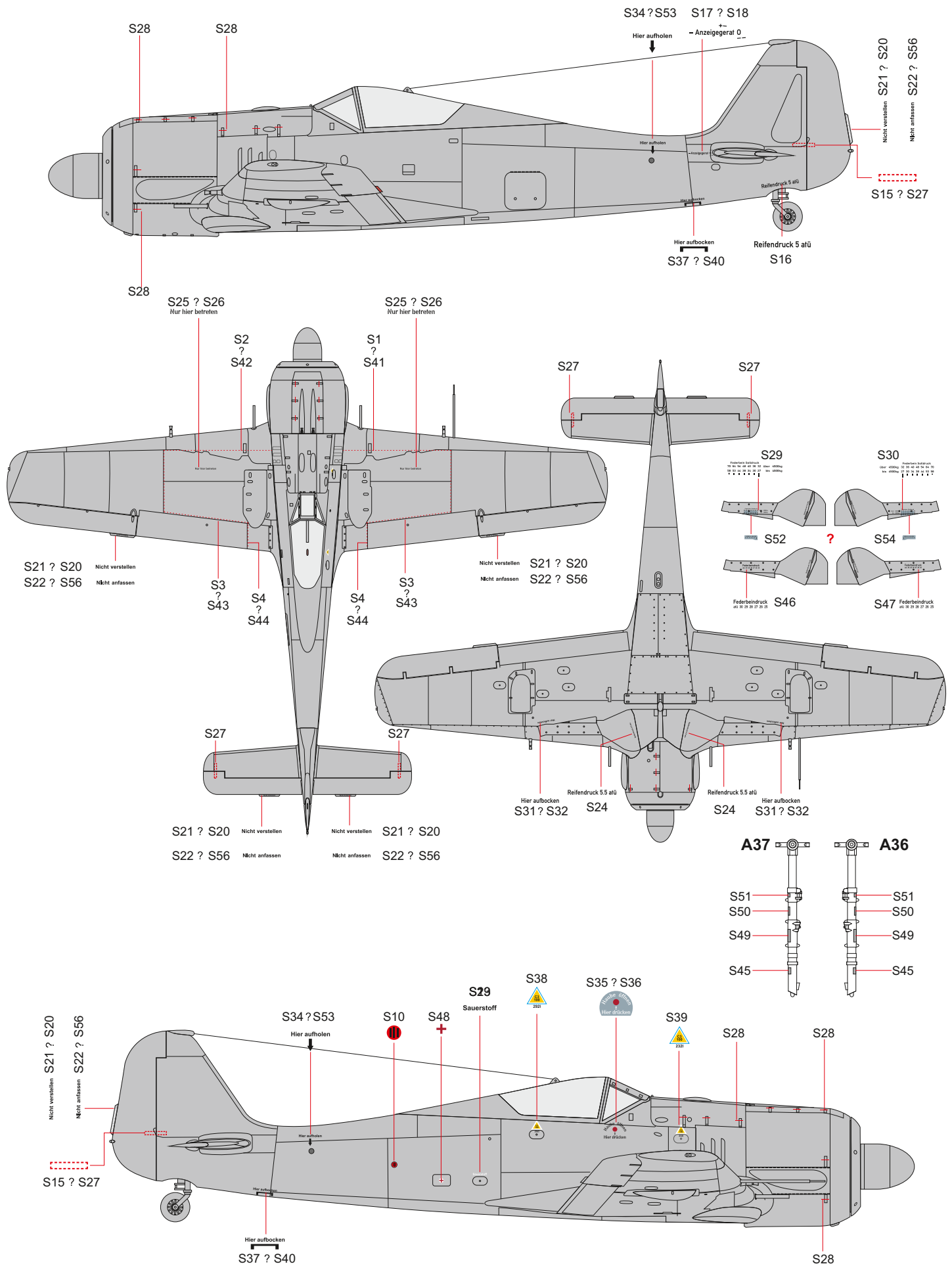
E Oblt. Egon Mayer, 7./JG 2, Théville, Francie, léto 1942

Egon Mayer se narodil 19. srpna 1917 v Konstanci a do Luftwaffe vstoupil v roce 1937. V prosinci 1939 byl po ukončení výcviku zařazen k Jagdgeschwader 2, v jejíž řadách se zúčastnil bojů nad Francií a Velkou Británií. Nejprve jako řadový člen, od 10. června 1941 ve funkci velitele 7. Staffel a od listopadu 1942 velitel celé III. Gruppe. V té době již měl na kontě 52 sestřelů nepřátelských letadel. Dne 23. listopadu poprvé sestřelil americký čtyřmotorový bombardér. Spolu s Georgem-Peterem Ederem vypracoval taktiku čelních útoků na americké bombardovací svazy. Velitelem celé JG 2 byl jmenován 1. července 1943. Dne 2. března 1944 vedl formaci stíhačů od JG 2 proti americkému bombardovacímu svazu, během boje nad Montmédy byl sestřelen doprovodnými P-47 a zahynul. Posmrtně byl vyznamenán Mečíř Rytířským křížem. Standardně kamuflovaný Fw 190 Egona Mayera nesl na motorovém krytu označení strojů 7. Staffel JG 2, na žluté směrovce bylo vyznačeno 44 sestřelů v podobě francouzských a britských kokard. Předchozí označení stroje je přestříkáno barvou RLM 74 Graugrün.



RLM 70 H65 C18 RLM 74 H68 C36 RLM 75 H69 C37 RLM 76 H417 C117 RLM 04 H413 C113 RLM 23 H414 C114

eduard



Fw 190A-2

1/48

#82146

ProfiPACK
edition

RELATED PRODUCTS:

- FE863 Fw 190A seatbelts STEEL 1/48 (PE-Set)
- 648356 Fw 190A wingroot gun bays 1/48 (Brassin)
- 648366 Fw 190A propeller 1/48 (Brassin)
- 648371 Fw 190A control surfaces early 1/48 (Brassin)
- 648373 Fw 190A Pitot tubes early 1/48 (Brassin)
- 648379 Fw 190A-2 undercarriage legs BRONZE 1/48 (Brassin)
- 648381 Fw 190A exhaust stacks 1/48 (Brassin)

eduard

