

Fw 190A-8

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82147

Ve druhé polovině druhé světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, co Luftwaffe měla. Fw 190 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 Kurta Tanka 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 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 zesílené křídlo, v němž byly na vnější pozici instalovány kulomety MG 151 místo MG FF. Jeho instalací 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 vniku 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 s kanóny MK 108 na vnějších pozicích křídla a s 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 nižší letové hladiny 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 P-47D a především vynikající P-51D Mustang.

Tato stavebnice: Fw 190A-8

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 a pilot jej mohl využívat po dobu 10 minut.

V každé polovině křídla byly instalovány dva 20mm kanony MG 151 ve vnitřní a vnější poloze, tuto již tak poměrně silnou výzbroj doplňovaly dva 13mm kulomety MG 131 v trupu nad motorem. Později dostaly Fw 190A-8 také tzv. univerzální křídlo, umožňující instalaci různých zbraní ve vnější zbraňové šachtě.

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. 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

I>

82140 I

N>

82140 N

S>

82140 S

eduard MASK

82147

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

*

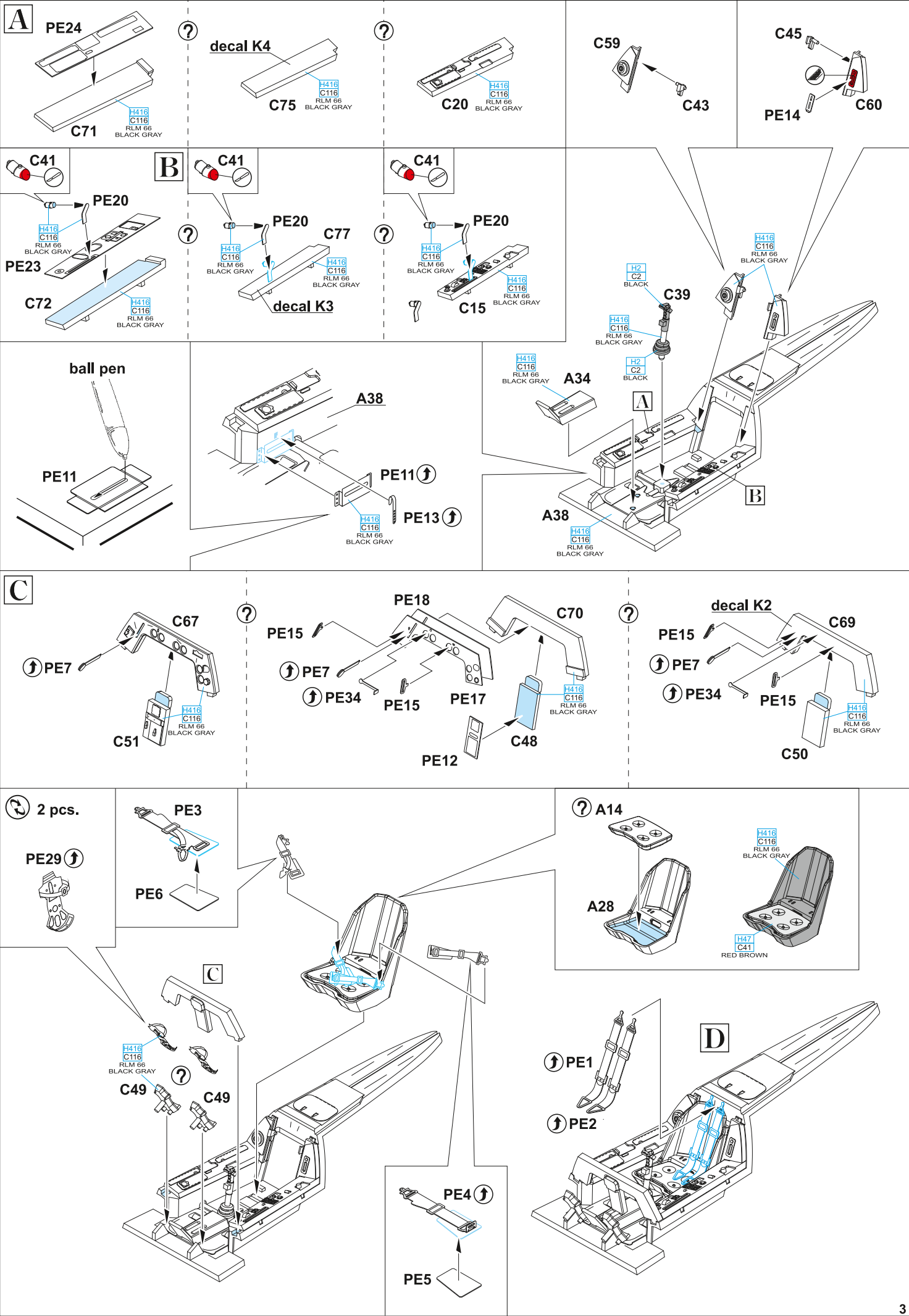
PEINTURE

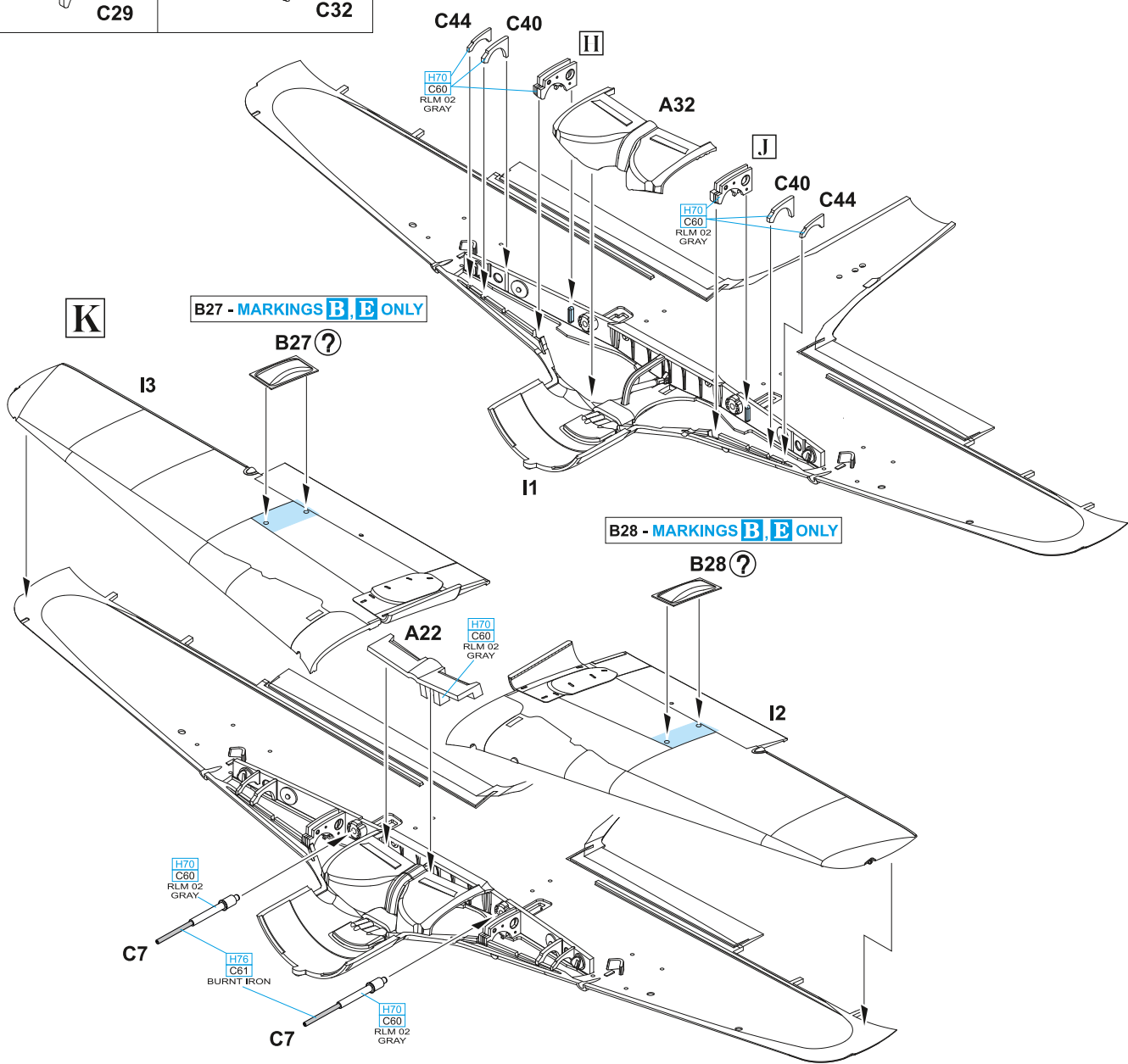
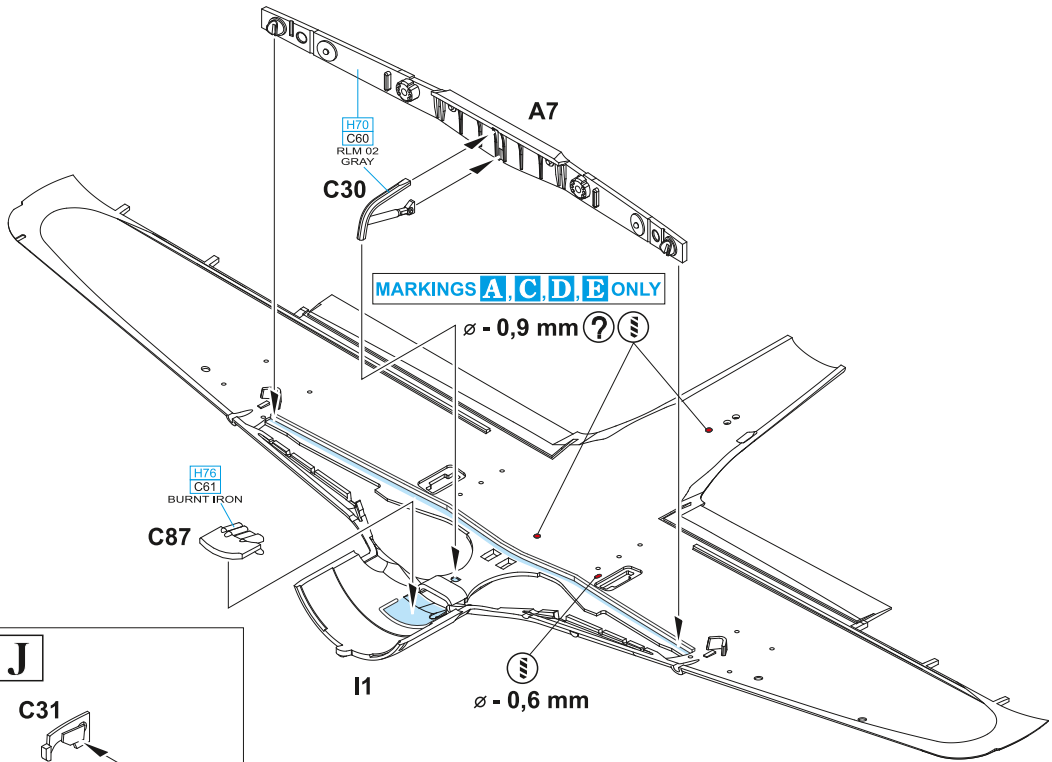
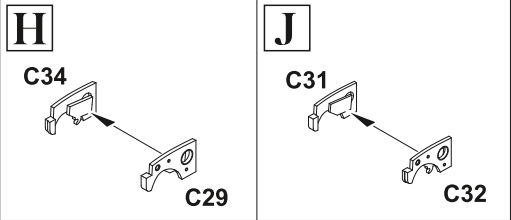
*

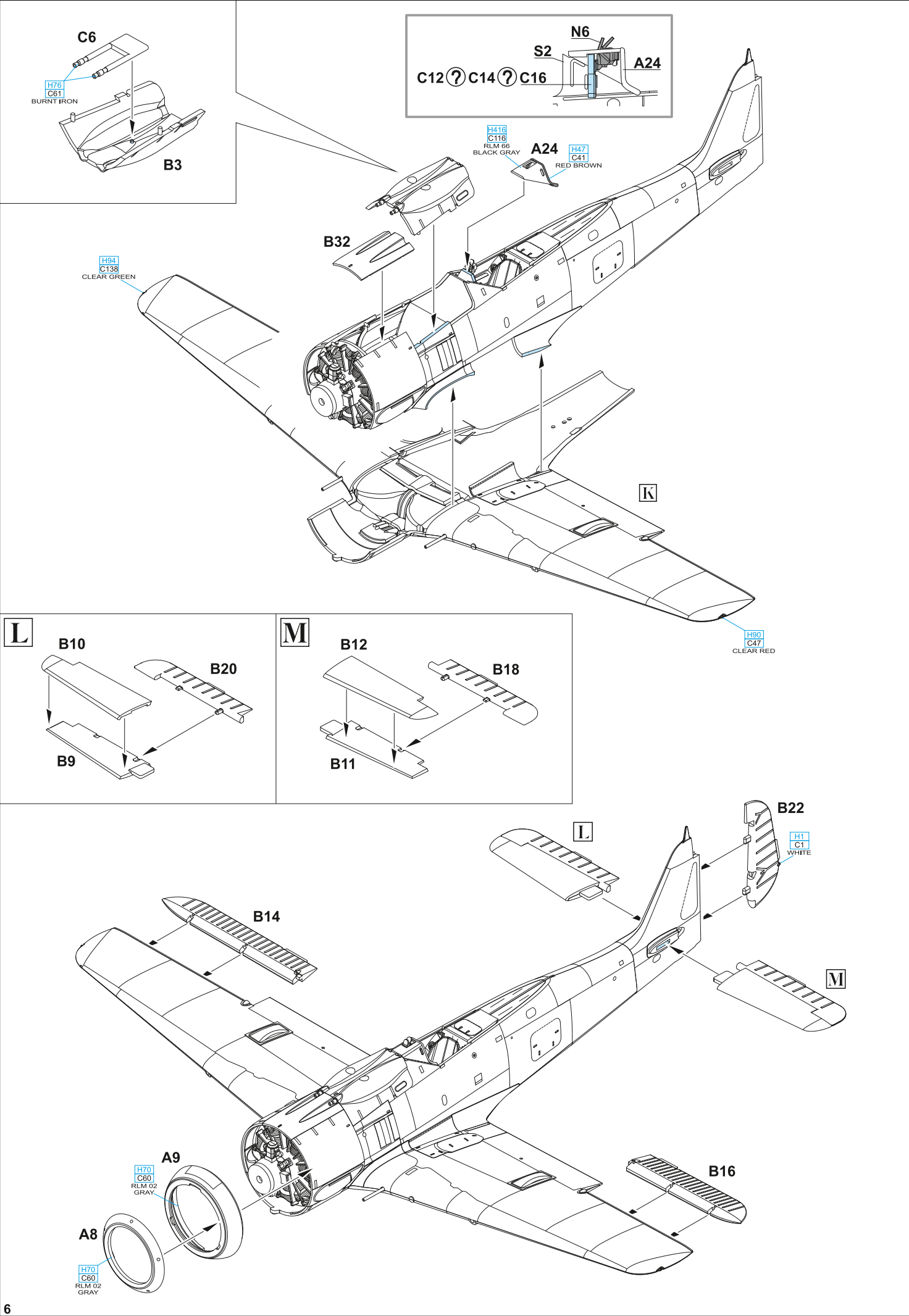
色

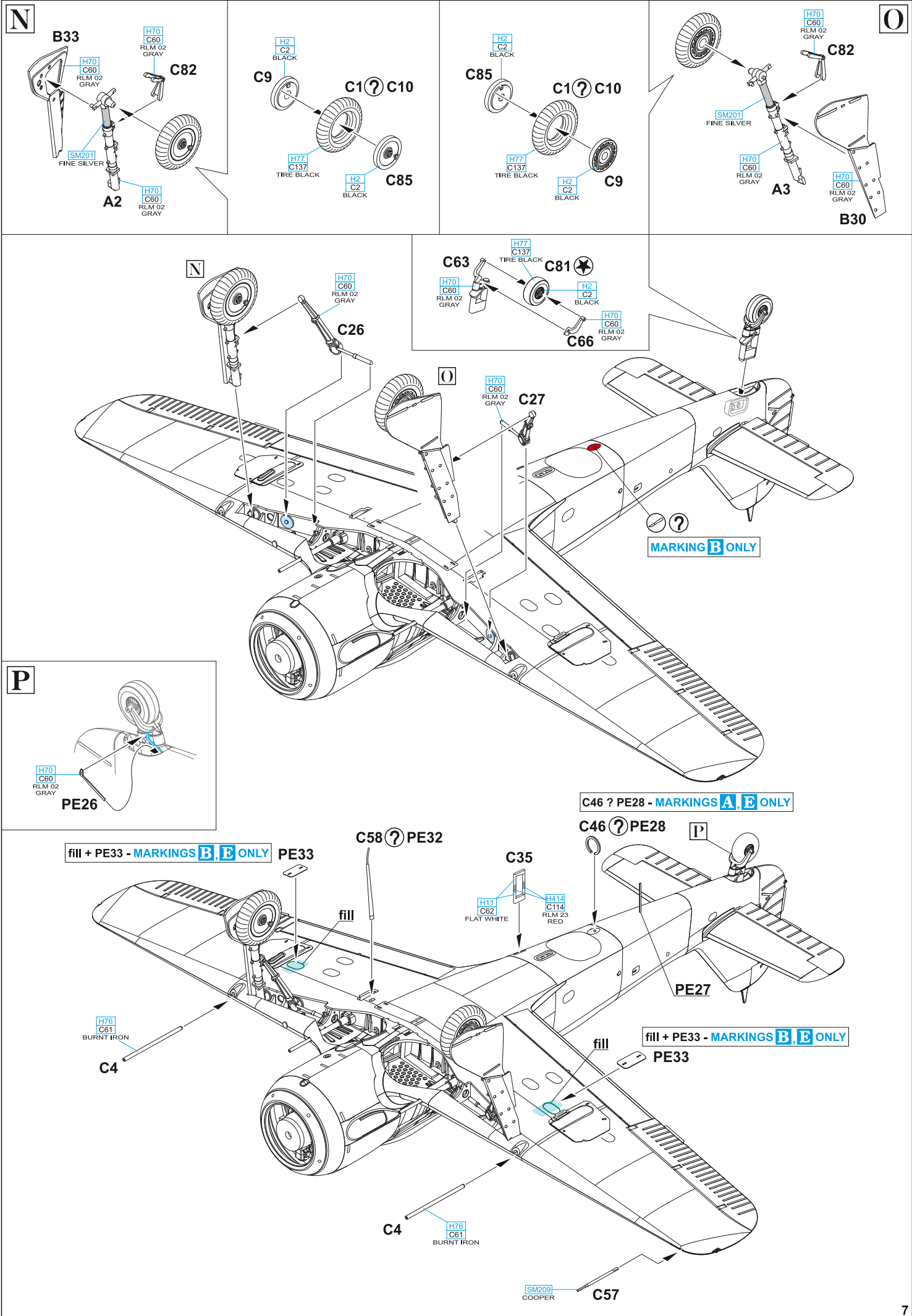
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H15	C65	BRIGHT BLUE
H25	C34	SKY BLUE
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON

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
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER 2
SM204		SUPER STAINLESS
SM209		COPPER









Q

R

MARKING A ONLY

OPEN CANOPY

R

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

Q

PE22

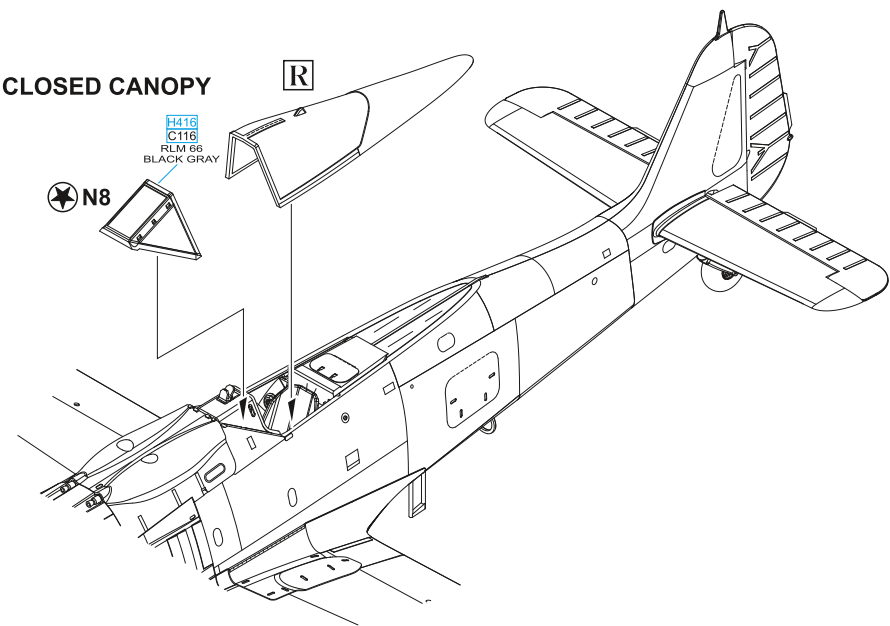
Q

PE22

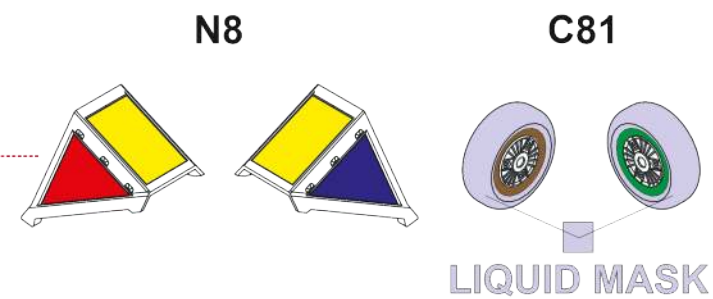
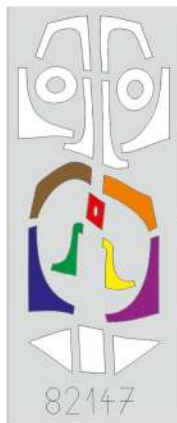
Q

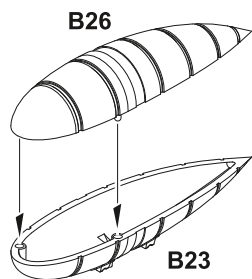
PE22

Q

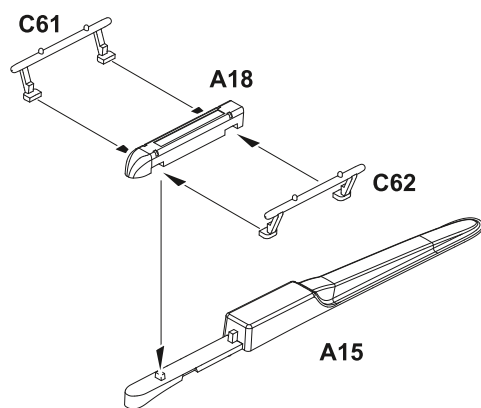
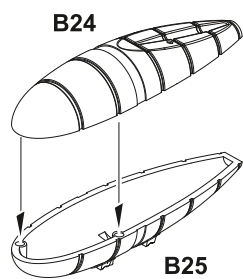


eduard
MASK
82147

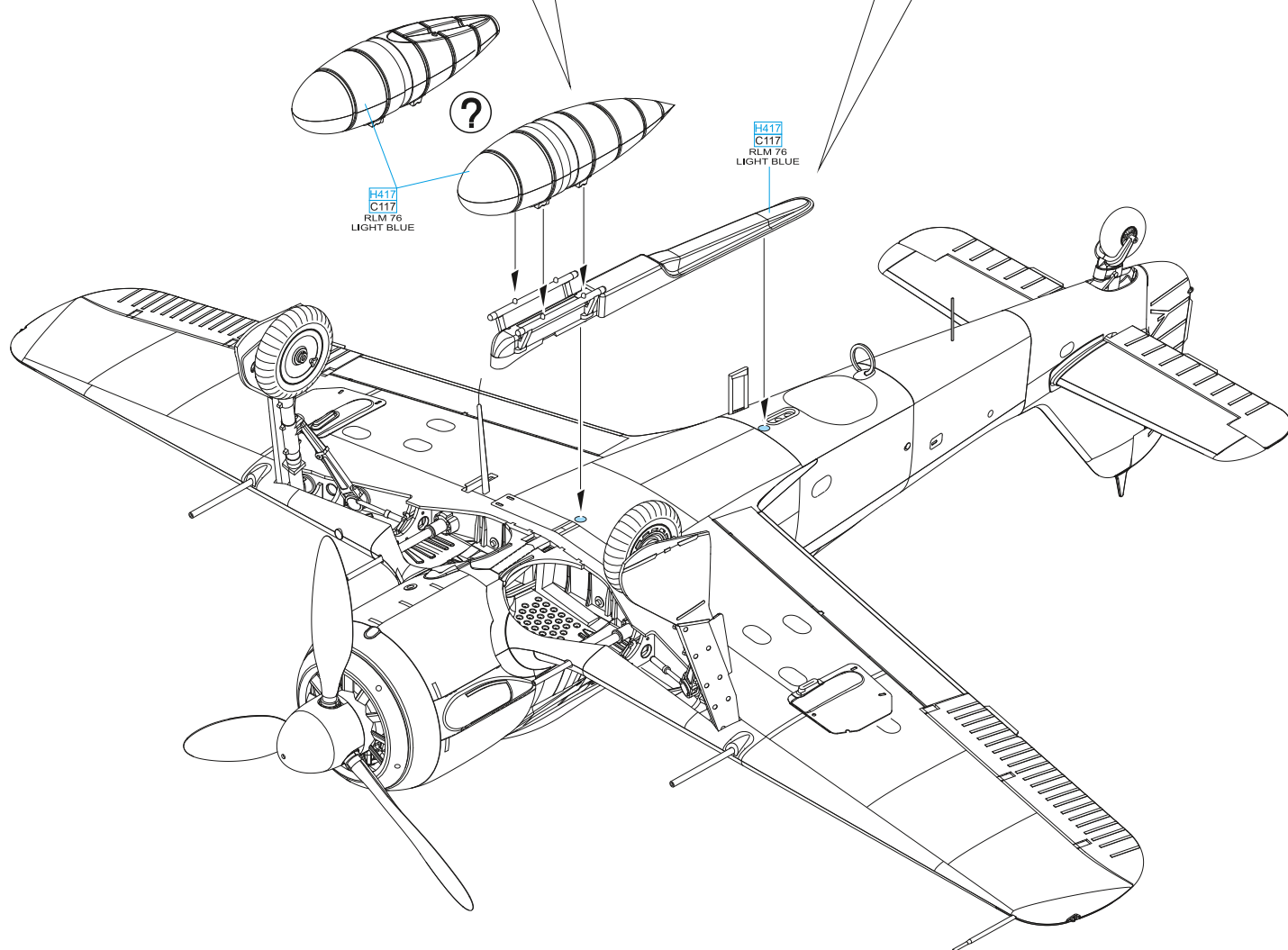




?

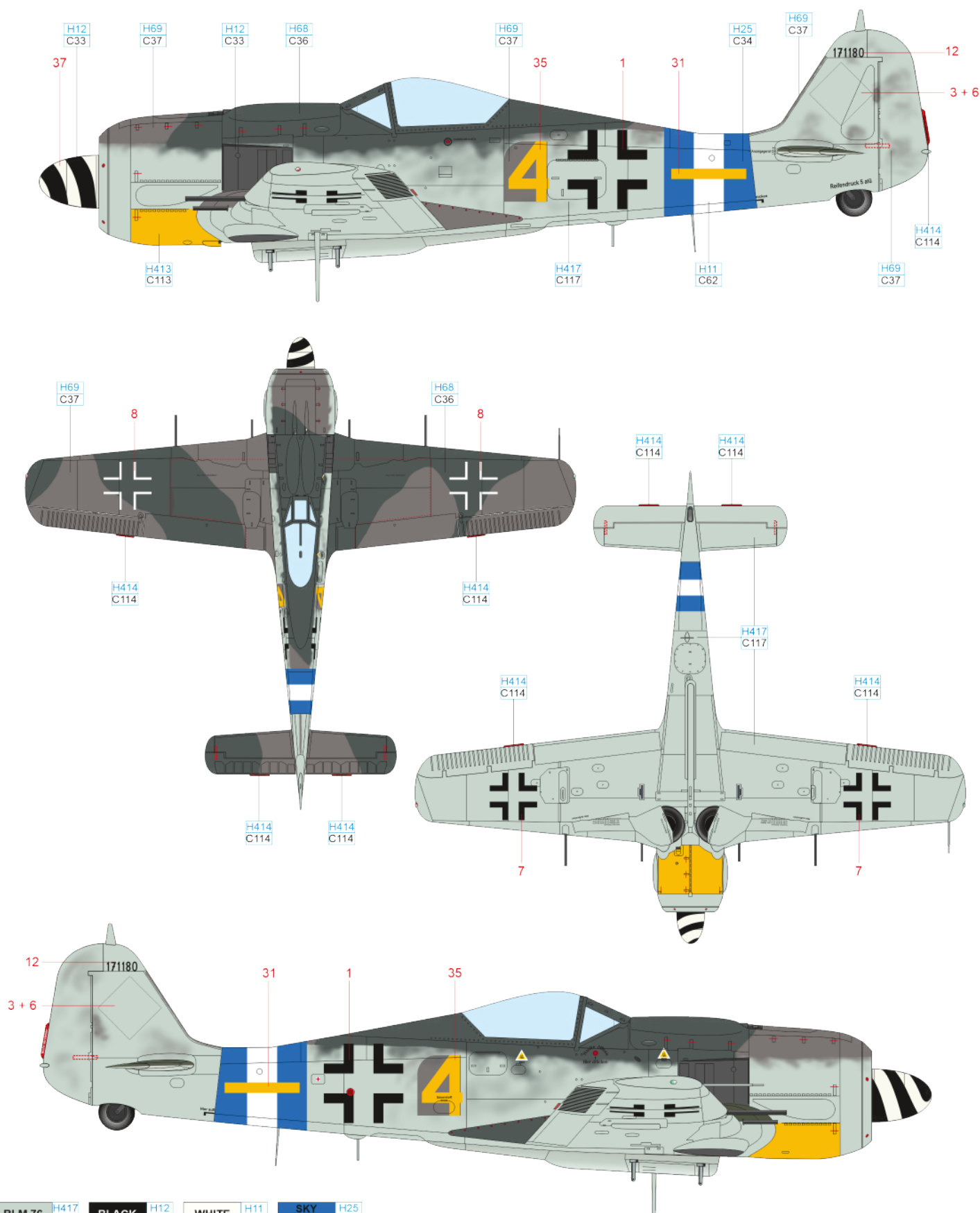


MARKINGS **A, C, D, E** ONLY



A W.Nr. 171180, 6./JG 300, München-Neubiberg, Německo, duben–květen 1945

Fw 190A-8 W.Nr. 171180, vyrobený v mateřské továrně v Cottbusu, byl nalezen na konci války spojeneckými vojáky na letišti Neubiberg nedaleko od Mnichova. Poškozen byl během pojíždění 24. dubna 1945 a do konce války se již nedočkal opravy. JG 300, operující nad Německem v rámci Obrany říše, označovala v roce 1945 své stroje modro-bílo-modrým pruhem o šířce 900 mm. Používání předchozího označení v podobě červeného pruhu bylo ukončeno v lednu 1945 a nadále bylo používáno pouze u JG 1. Původní trávový kříž na trupu byl přetřen a nahrazen zjednodušeným křížem v podobě černých úhelníků. Stejně tak i předchozí číselné označení stroje bylo zastříkáno a nahrazeno žlutou 4.



RLM 76	H417 C117	BLACK	H12 C33	WHITE	H11 C62	SKY BLUE	H25 C34
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113

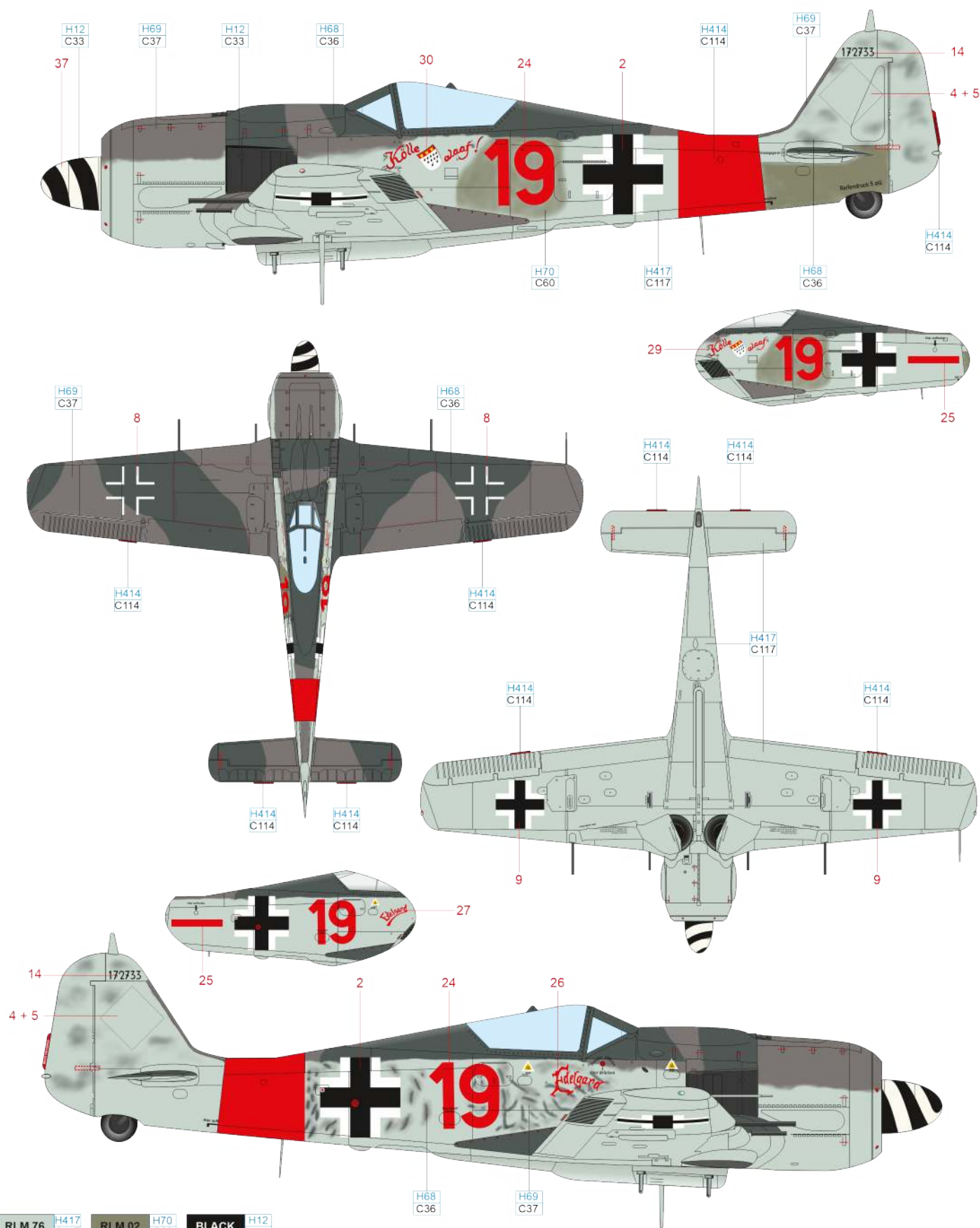
B

Konec války zastihl 9. a 12. Staffel JG 5 na letišti Herdla. Zatímco 9. Staffel byla vyzbrojena směsicí typů Fw 190A-2/3/8 a dokonce i několika Fw 190F-8, používaných výhradně ve stíhací roli, 12. Staffel byla vyzbrojena jen stroji verze A-8. Fw 190 používané 12./JG 5 byly standardně kamuflované barvami RLM 74/75/76 a jsou zachyceny na několika fotografiích, potvrzujících, že tyto stroje nesly na zádi trupu černo-žlutý pruh, což bylo označení JG 5 v rámci Obrany říše. Označení číslicemi v rámci Staffel je provedeno modrou barvou, kterou je natřena i přední stroje a vrtulový kužel.



C W.Nr. 172733, Uffz. Ernst Schröder, 5./JG 300, Löbnitz, Německo, říjen–listopad 1944

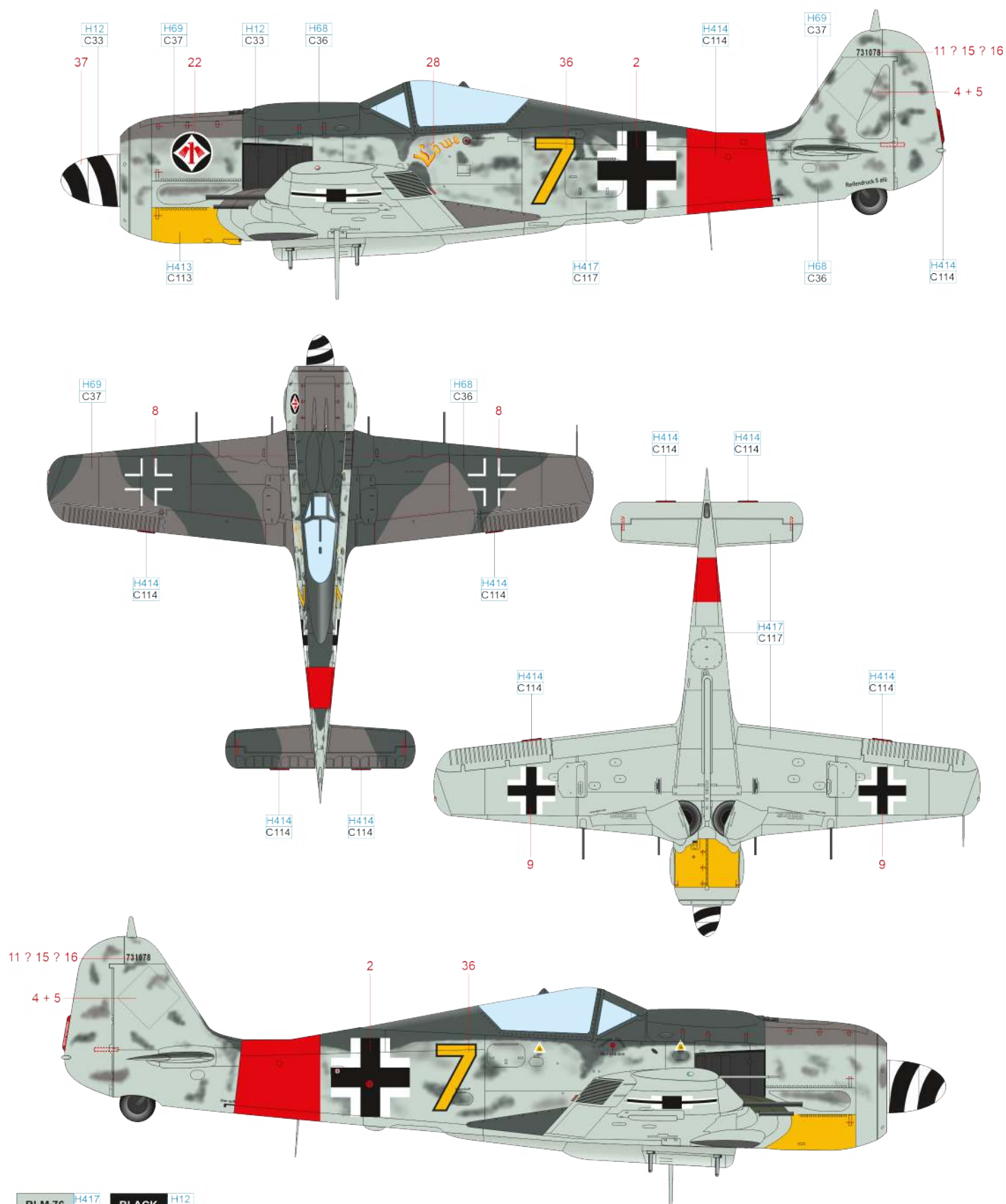
Stroj Ernsta Schrödera nesl v říjnu 1944 označení strojů II. Gruppe v podobě vodorovného pruhu za trupovým křížem v barvě Staffel. Na levé straně byl nakreslen pokřik Kölle alaaf (ve volném překladu Dycky Kolín) a erb města Kolín nad Rýnem, na pravé straně bylo napsáno jméno Schröderovy přítelkyně Edelgard. V listopadu označení II. Gruppe zmizelo pod červeným pruhem o šířce 900 mm, obepínajícím zadní trup, zároveň došlo k vystínování erbu i druhé části nápisu a přibyl vykřičník. Také jméno Schröderovy přítelkyně prošlo proměnou, nyní bylo provedeno zdobenějším písmem.



RLM 76	H417 C117	RLM 02	H70 C60	BLACK	H12 C33
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37	RLM 23	H414 C114

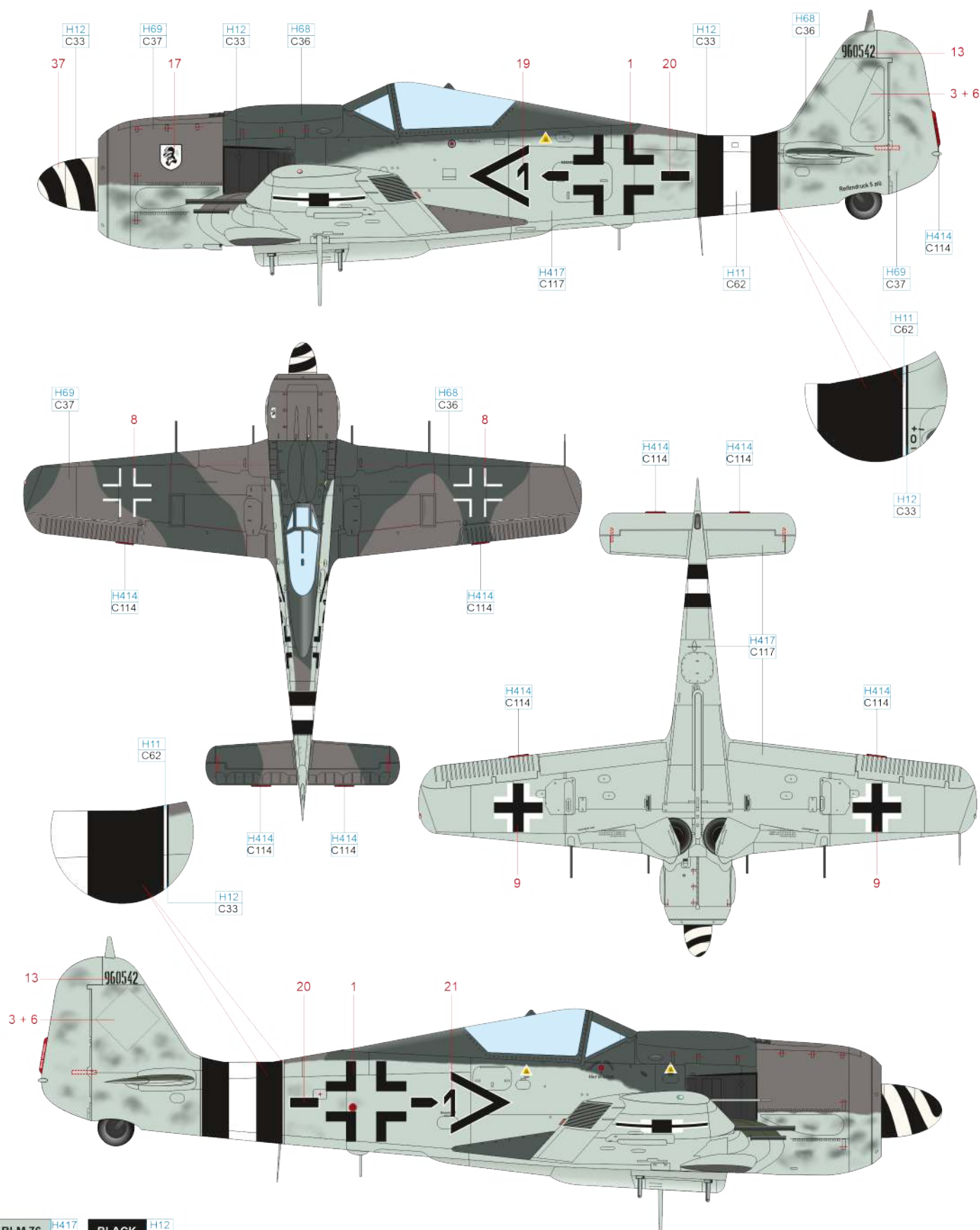
D Ofhr. Walter Köhne, 3./JG 1, Bad Lippspringe, Německo, květen 1944

Walter Köhne byl krátce po zahájení útoku na Sovětský svaz těžce zraněn. Následovala dlouhá rekonvalescence, po níž byl 4. června 1943 zařazen k 2./JG 1, sídlící v té době na letišti Deelen v Nizozemsku. Na západoevropském bojišti létal až do konce 2. světové války. Podařilo se mu sestřelit celkem 30 nepřátelských letadel, převážnou většinu z tohoto počtu tvořily čtyřmotorové bombardéry B-17 a B-24. Standardní kamufláž strojů Fw 190A-8 doplňuje označení strojů JG 1 v rámci Obrany říše, tedy červený pruh o šířce 900 mm, obepínající záď trupu, dále znak JG 1 a pilotovo osobní označení stroje v podobě jména psiho maskota 3. Staffel.



E W.Nr. 960542, Stab/JG 4, Jüterbog-Damm, Německo, jaro 1945

Štábní jednotka JG 4 používala v bojích proti Spojencům stroje Fw 190D-9, tento Fw 190A-8 sloužil pravděpodobně jako záložní. Pocházel z licenční výroby u firmy Norddeutsche Dornier ve Wismaru a je kamuflován standardními kamuflážními barvami RLM 74/75/76. Letouny JG 4 nasazované v rámci Obrany říše nesly černo-bílo-černé pruhy okolo zádě trupu. Znak JG 4 byl nastříkán na levé straně motorového krytu.



RLM 76	H417 C117	BLACK	H12 C33
RLM 74	H68 C36	RLM 75	H69 C37
	RLM 23	H414 C114	WHITE
		H11 C62	

