



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.

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 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.

Do boje

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, 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 vedly další úpravy ke vzniku Fw 190A-8, která se stala nejrozšířenější verzí tohoto letounu s bezmála 1400 vy-

robenými stroji. Nejpodstatnější změnou byla instalace zařízení GM-1, krátkodobě zvyšujícího výkon motoru vstřikováním oxidu dusného do motoru. Část produkce A-8 byla vyrobena ve verzi 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 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 Fw 190G, 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

Fw 190A-4 byl velmi úspěšnou variantou, nicméně bylo více než zřejmé, že konstrukce „sto devadesátky“ toho nabízí ještě mnohem víc. Mimo jiné i díky tomu, že počínaje verzí A-3 byl letoun poháněn motorem BMW 801D-2, který poskytoval maximální výkon 1250 kW (1677 k), což bylo o 103 kW (238 k) více v porovnání s předchozí verzí motoru označovanou C-2. Vyšší výkon, jehož bylo mimo jiné dosaženo spalováním 100oktanového paliva namísto 87oktanového, nabízel vyšší nosnost, čehož chtěli konstruktéři samozřejmě využít. Za tím účelem byl motor posunut o 15 cm vpřed, čímž došlo také k posunu těžiště letounu stejným směrem. Tato změna umožňovala zvýšit nesenou zátěž, která naopak posouvala těžiště vzad. Pozdější verze Fw 190 této možnosti využívaly velmi extenzivně, ať již co do instalace výzbroje nebo přídavného pancéřování.

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



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



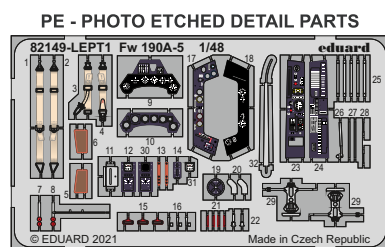
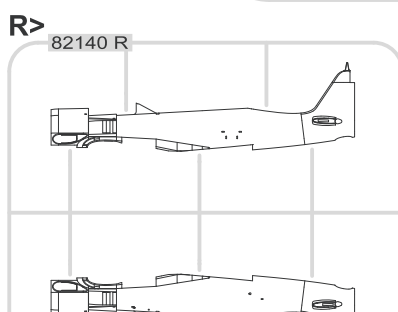
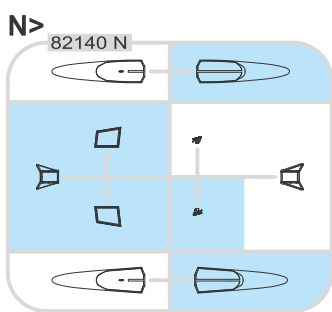
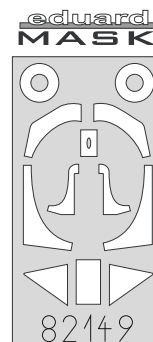
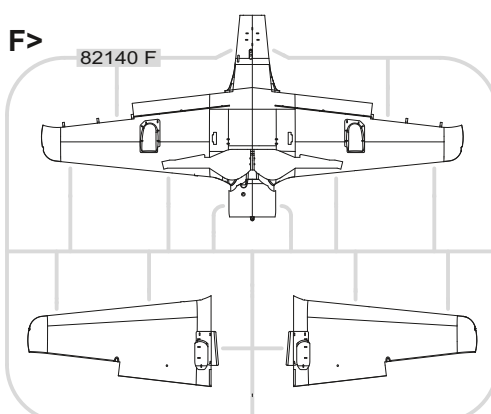
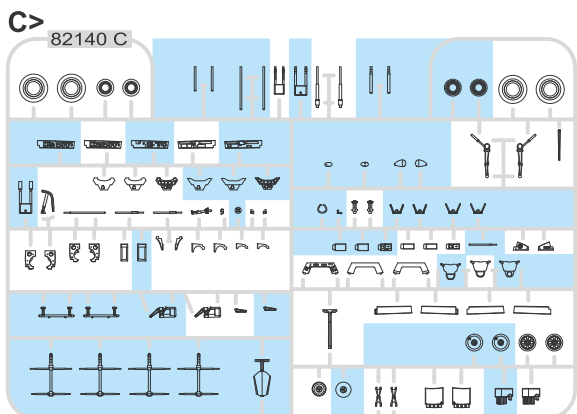
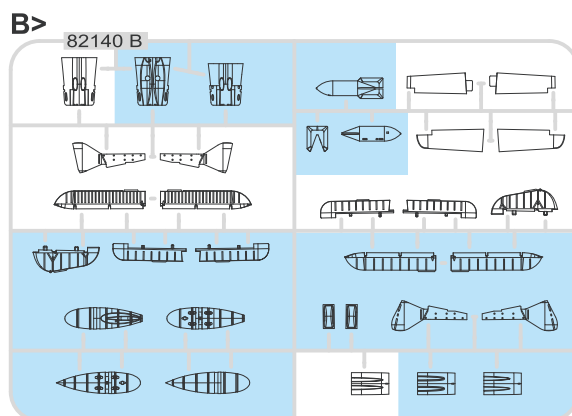
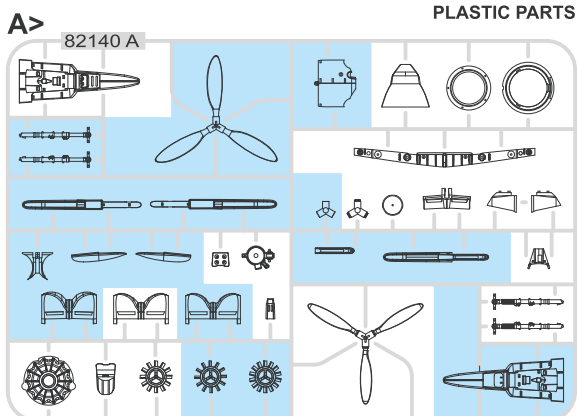
TEILE



PIÈCES



部品



-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



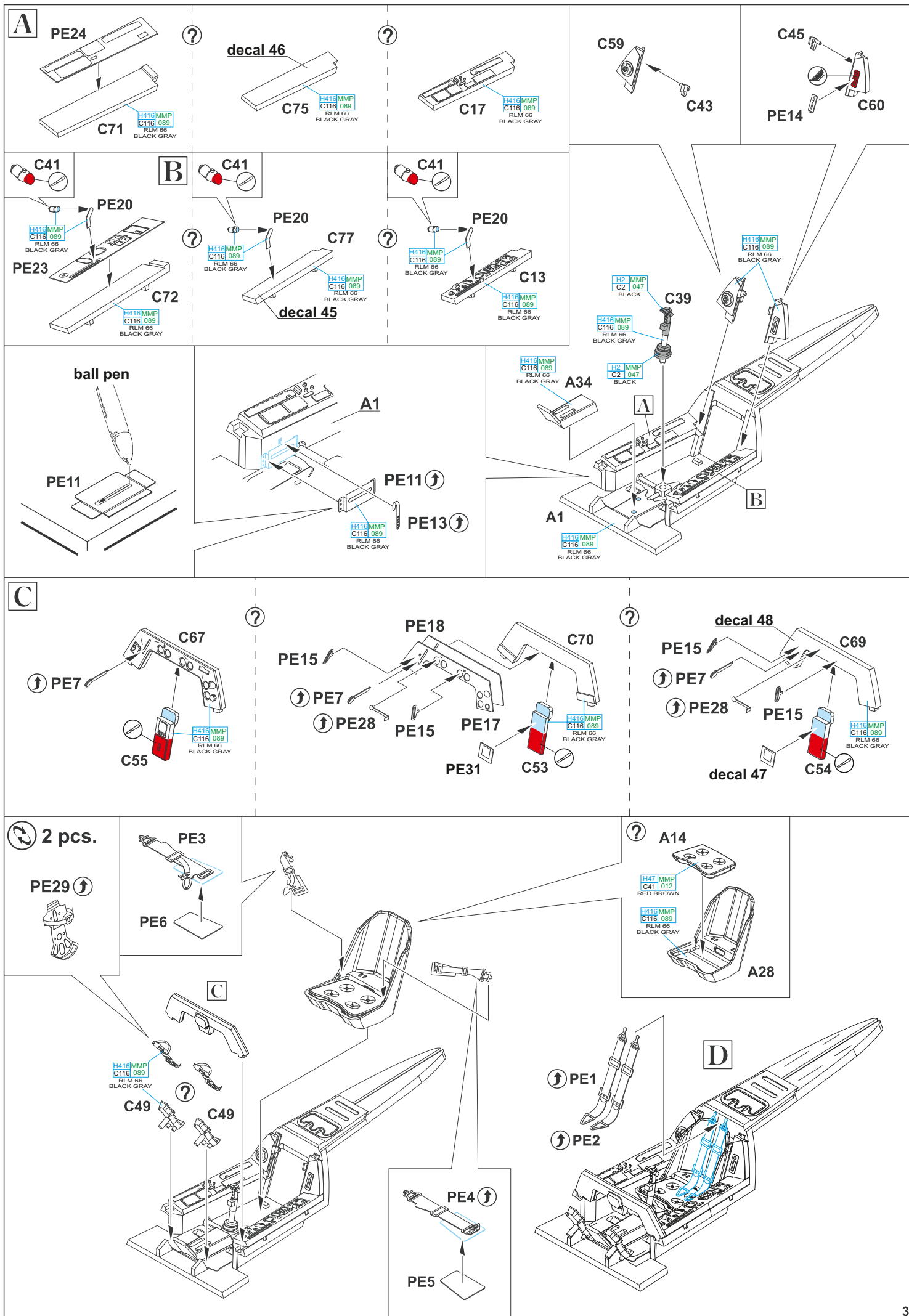
PEINTURE

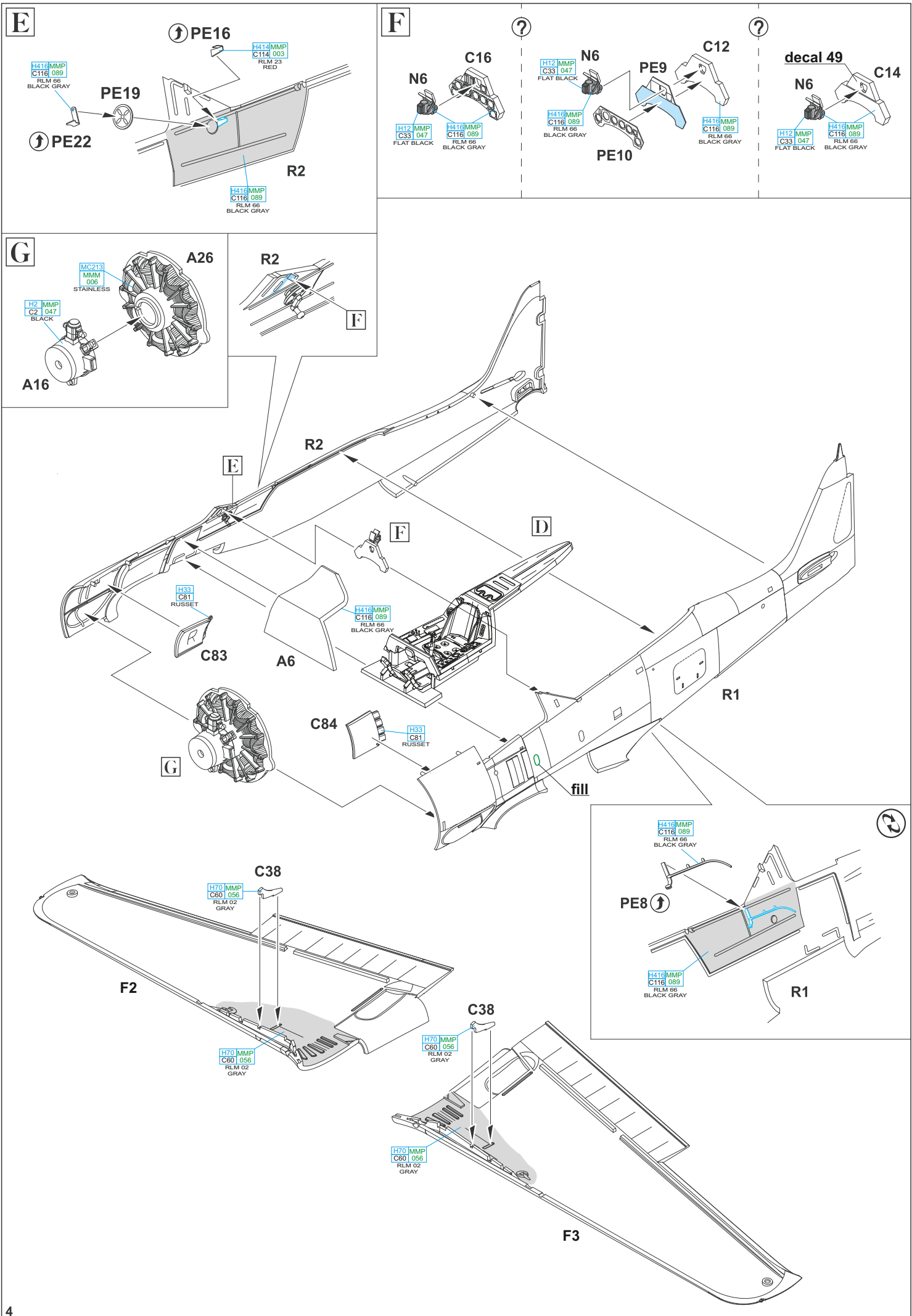


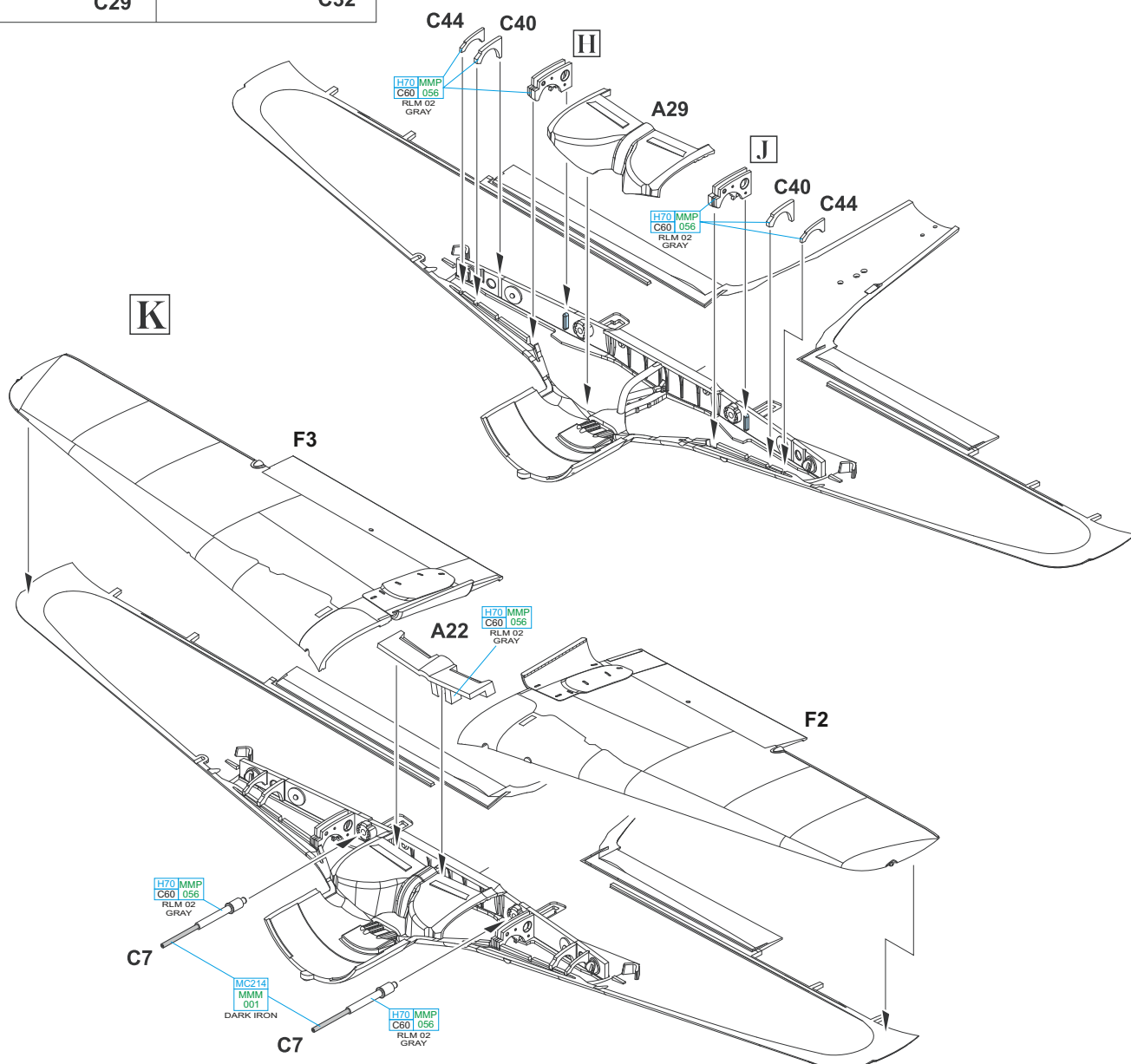
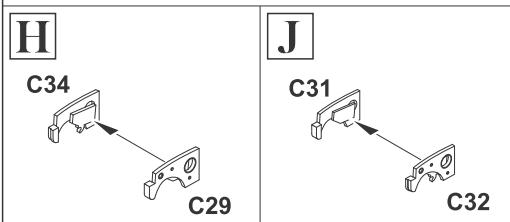
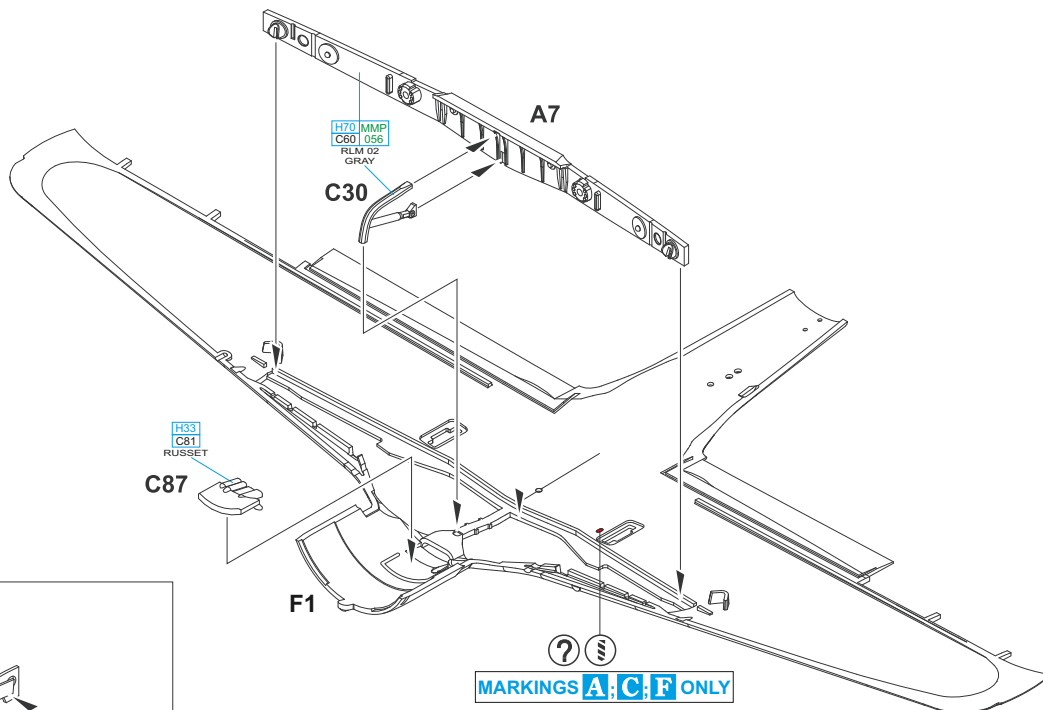
色

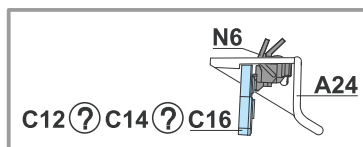
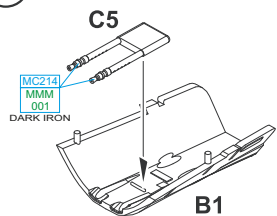
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H2	C2	MMP-047	BLACK
H6	C6	MMP-004	GREEN
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H33	C81		RUSSET
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H94	C138		CLEAR GREEN
H312	C312		GREEN
H406	C406		CHOCOLATE BROWN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114		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	
SM206		MMC-001	CHROME SILVER









H94
C138
CLEAR GREEN

B29

H416 MMP
C116 089
RLM 66
BLACK GRAY

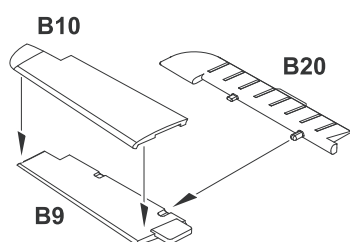
A24

H47 MMP
C47 012
RED BROWN

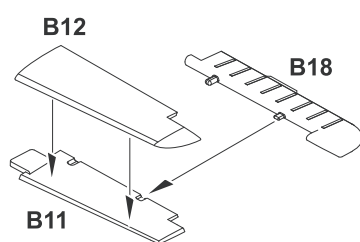
K

H90
C47
CLEAR RED

L



M



B22

H1 MMP
C1 001
WHITE

L

M

B14

A9

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

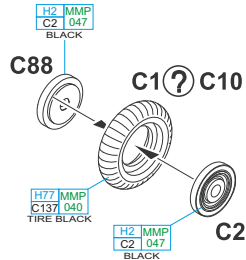
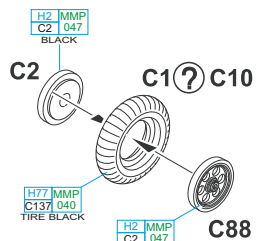
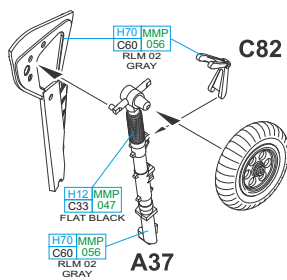
A8

H70 MMP
C60 056
RLM 02
GRAY

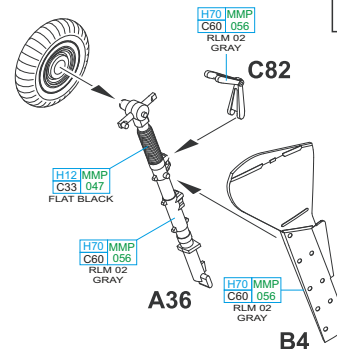
B16

N

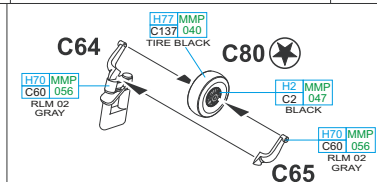
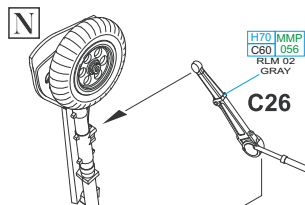
B2



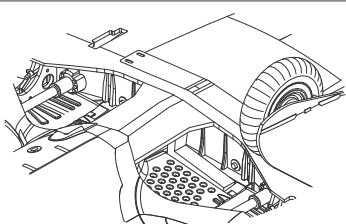
O



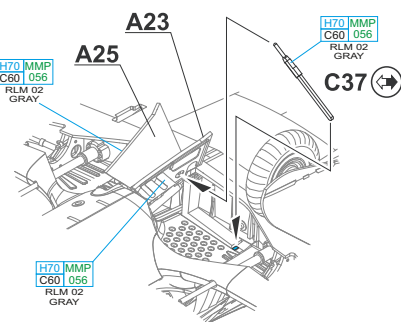
N



O

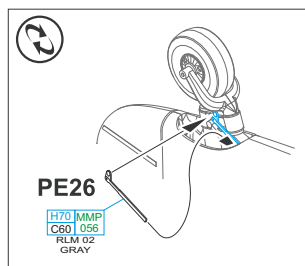


?



C58 ? PE32 - MARKINGS
A, C, F ONLY

PE32 ? C58



PE26

C35



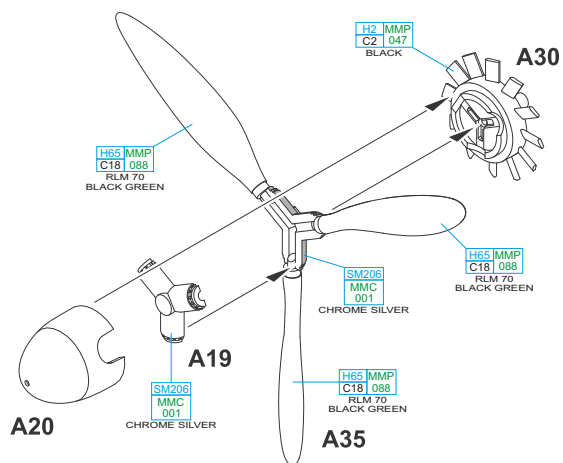
PE27 ?

PE27 - MARKINGS D, E ONLY

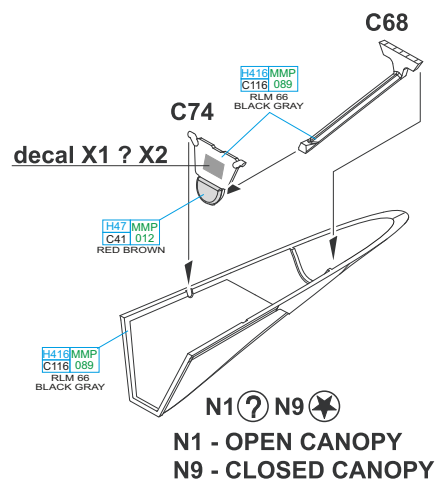


C33

P

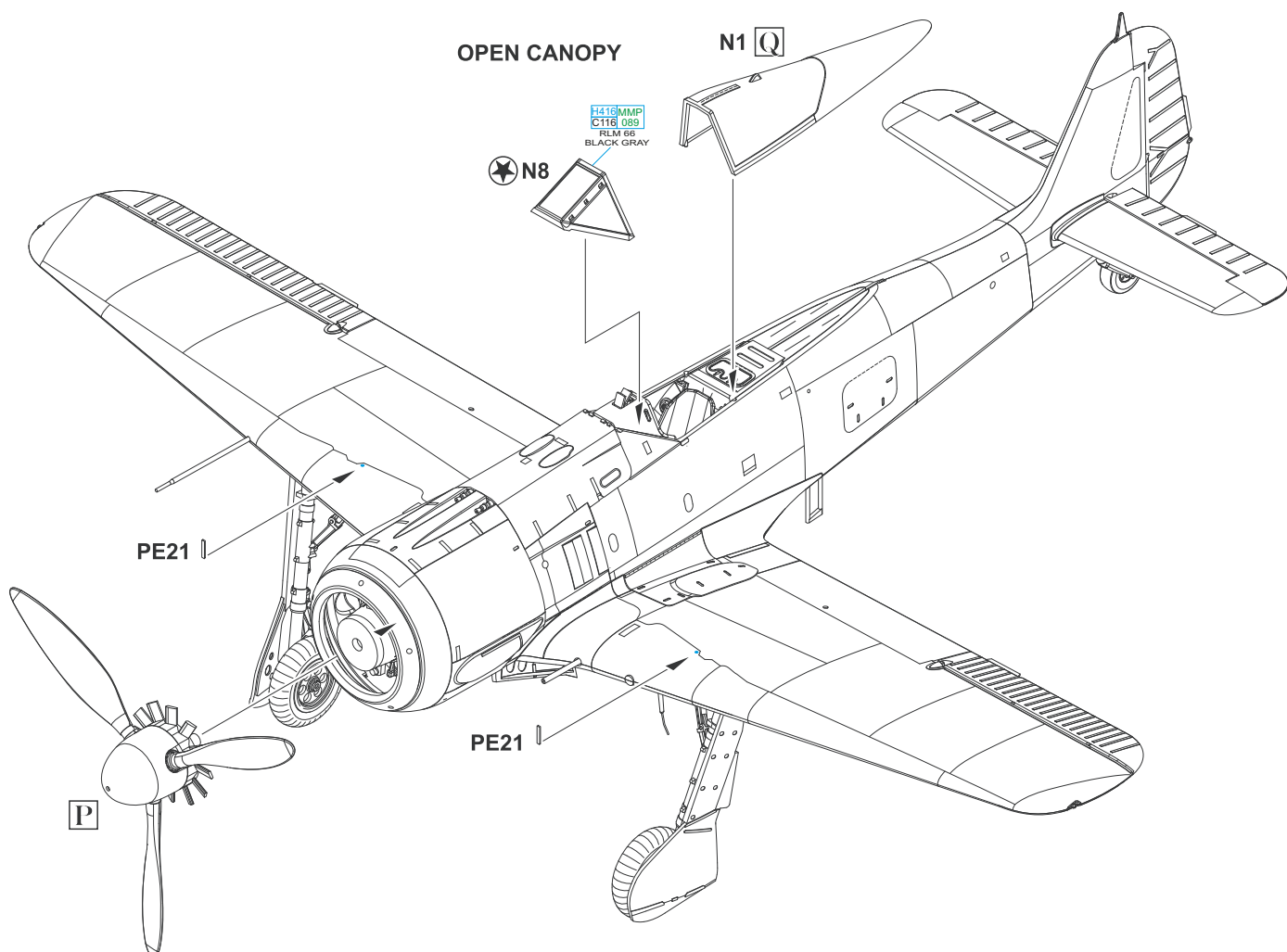


Q

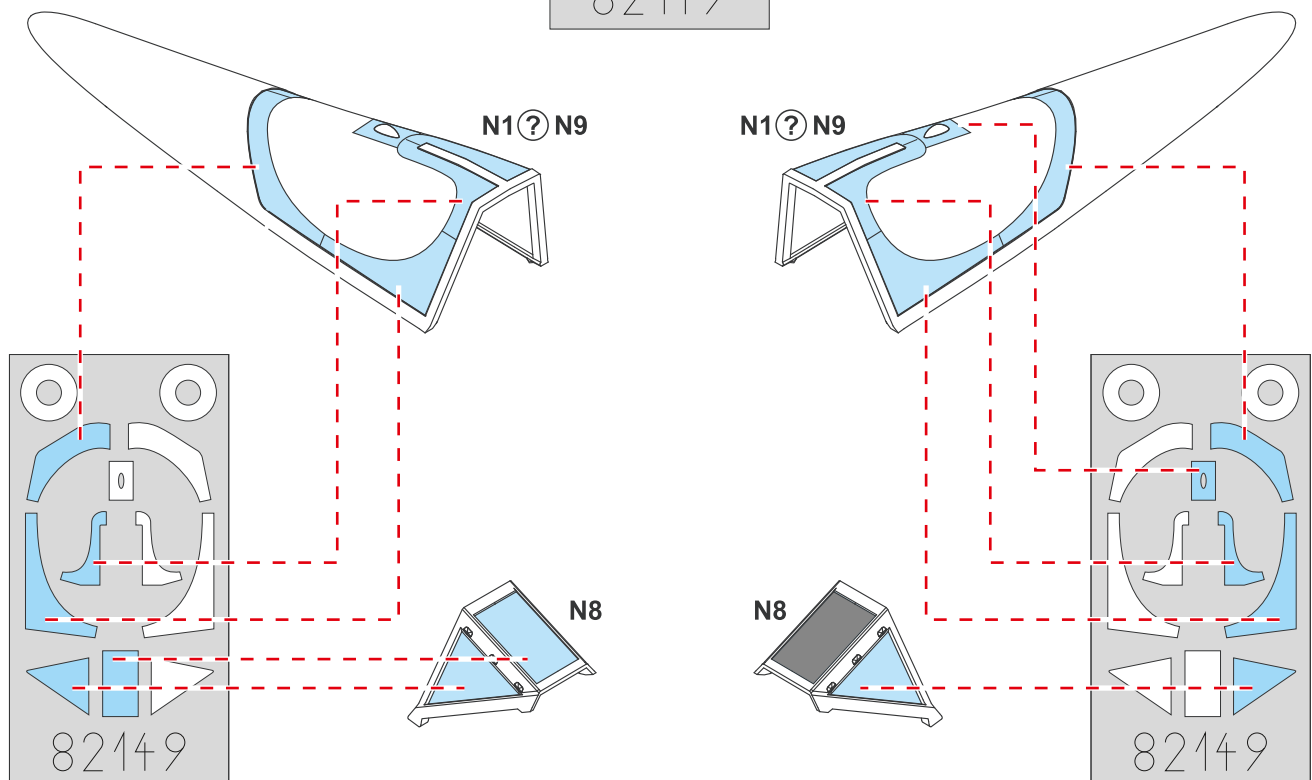
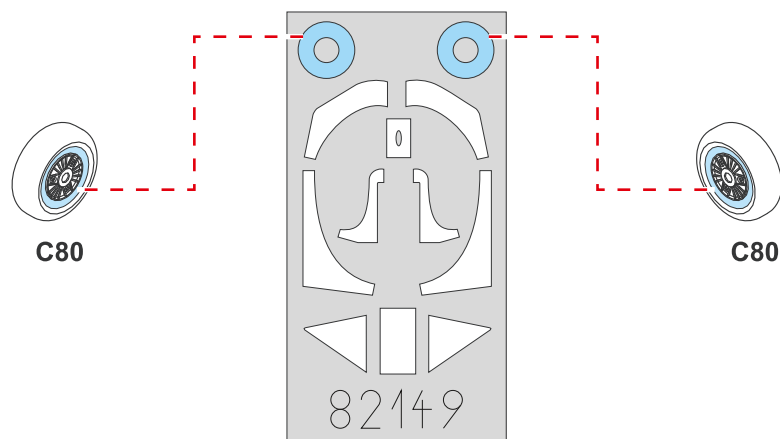
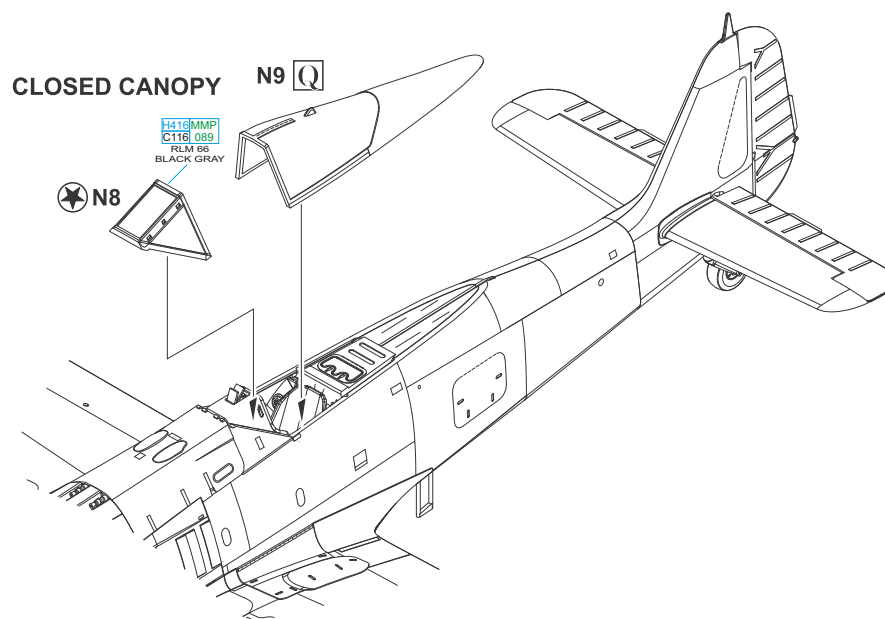


OPEN CANOPY

N1 Q

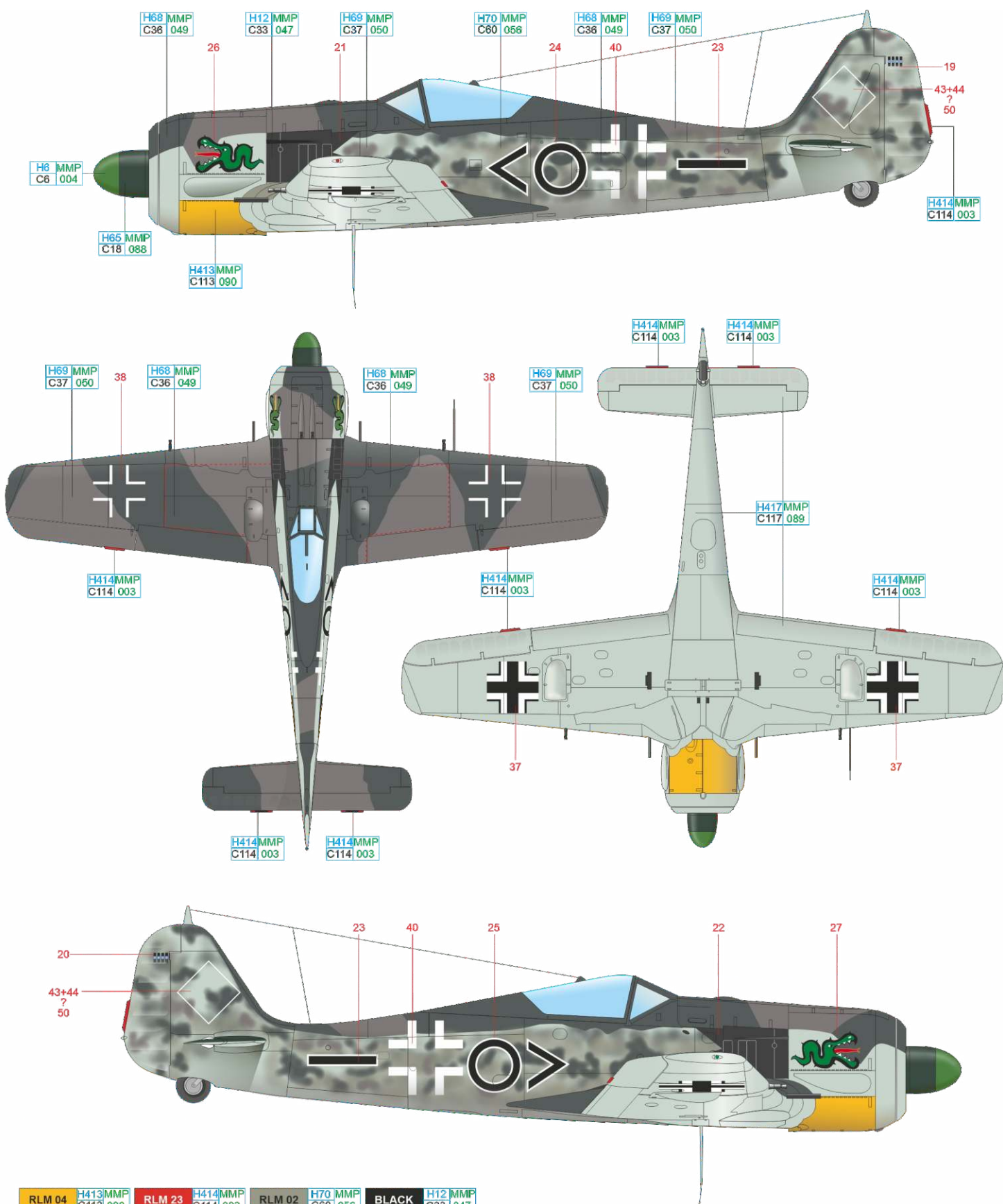


P



A Lt. Rüdiger von Kirchmayr, II./JG 1, Woensdrecht, Nizozemí, jaro 1943

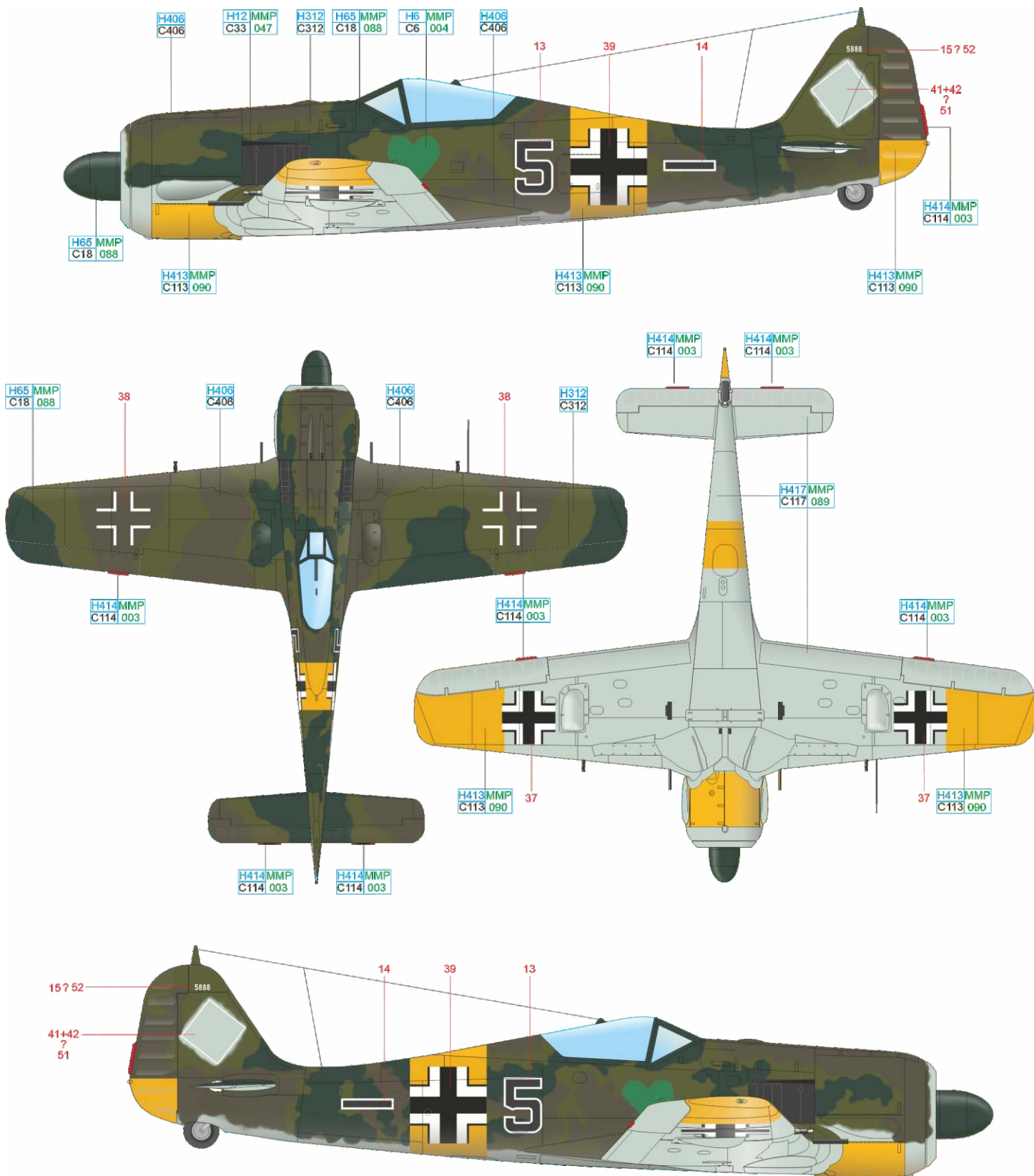
Kamufláž tvoří barvy RLM 74, 75 a 76, vrtulový kužel je v odstínu RLM 70. Znakem II./JG 1 (dříve I./JG 3) je mýtické alpské zvíře Tatzelwurm. Tento Fw 190 současně používala JG 300. Rüdiger von Kirchmayr se narodil v roce 1921 v rakouském Klosterneuburgu. Od léta 1941 byl přidělen k 4./JFS 5 ve Francii a dosáhl pěti vítězství. V únoru 1942 byl převelen k Ergänzung-Jagdgruppe West. Na počátku června 1942 byl von Kirchmayr zařazen k 4./JG 1 v Nizozemí a v dubnu 1943 se stal technickým důstojníkem štábu II./JG 1. Poté se stal Staffelkapitänem 5./JG 1 a během tohoto období sestřelil nebo těžce poškodil 17 bombardérů B-17 a B-24. V souboji s americkými stíhači 13. srpna 1944 byl sestřelen a zraněn. Von Kirchmayr byl v říjnu 1944 jmenován velitelem I./JG 11 a od ledna 1945 bojoval na východní frontě. V dubnu opustil JG 11 a přidal se ke Gallandovu legendárnímu JV 44 se stíhačkami Me 262. Dosáhl pravděpodobně 50 vítězství při 392 bojových letech.



RLM 04	H413 MMP C113 090	RLM 23	H414 MMP C114 003	RLM 02	H70 MMP C60 056	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 089	RLM 70	H65 MMP C18 088
						GREEN	H6 MMP C6 004

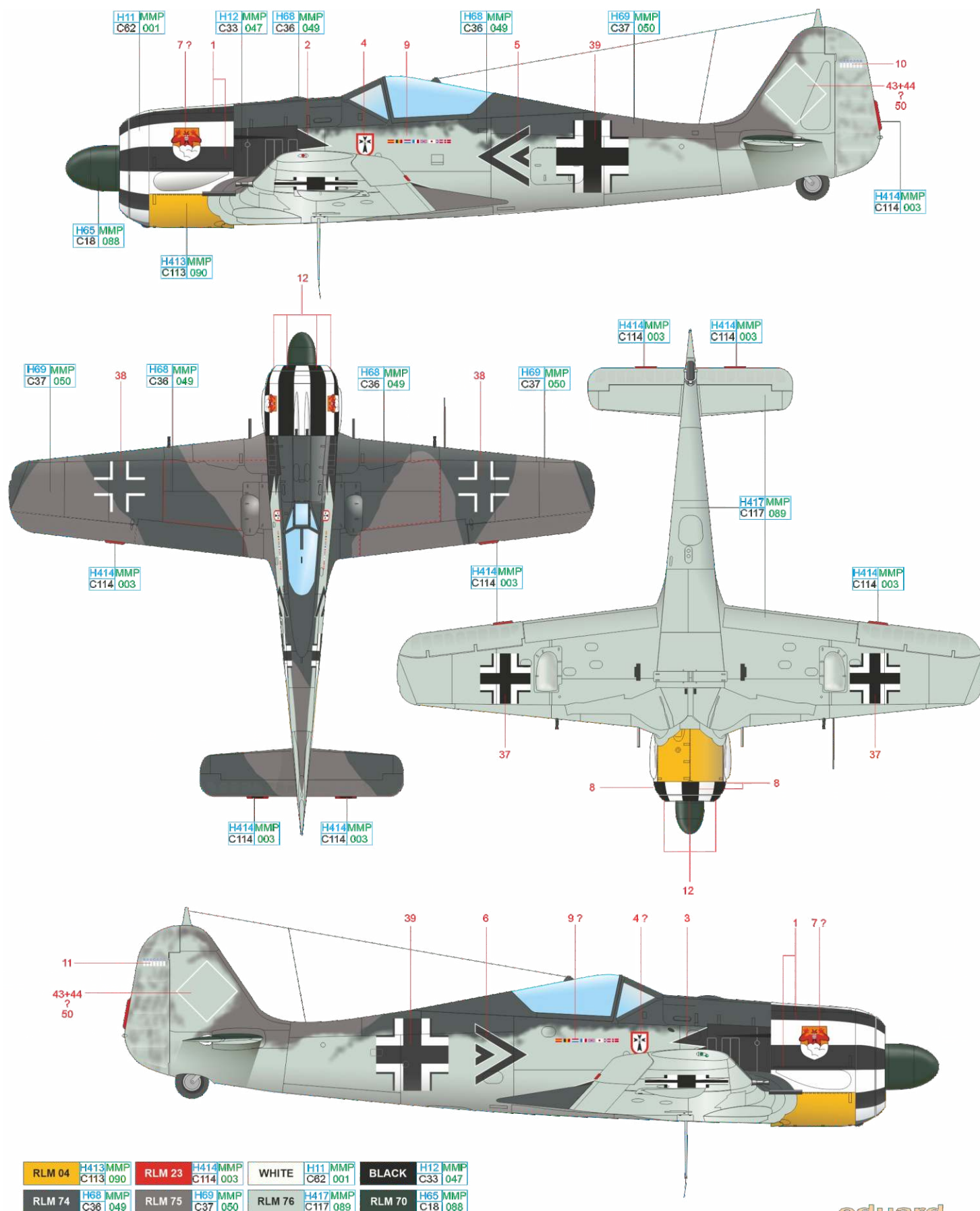
B Oblt. Maximilian Stotz, 5./JG 54, Siverskaja, Sovětský Svaz, květen 1943

Letoun je pravděpodobně WNr. 5888 vyrobený u firmy Arado ve Warnemünde na počátku roku 1943. Kamufláž je tvořena zelenými a hnědými odstíny na horních plochách, RLM 76 na spodních plochách, vrtulový kužel je v odstínu RLM 70. Stotz se narodil v roce 1912 v Rakousku, v roce 1933 vstoupil do rakouské armády. Od roku 1938 patřil k rakouskému akrobatickému týmu. V německé Luftwaffe byl Stotz zařazen k 1./JG 76 (pozdější 4./JG 54 "Grünherz") a prvního vítězství docílil v listopadu 1939. Během francouzské kampaně dosáhl 12 vítězství, ale v bitvě o Británii utrpěl zranění. Po nasazení na Balkáně bojoval na východní frontě a v červnu 1942 po 53. vítězství obdržel Rytířský kříž. Dubovou ratolest získal po 100. vítězství v říjnu téhož roku. Od dubna 1943 byl velitelem 5./JG 54, ale 19. srpna zůstal nezvěstný se svou "černou 7" po nečekaném čelním střetu s nepřátelskými stíhači. Jeho původní "černou 5" při tomto letu pravděpodobně pilotoval jeho wingman Uffz. Heribert Koller (50 v.), který pak nouzově přistál. "Černá 5" (WNr. 5888) byla zničena 7. října 1943, když s ní byl sestřelen flakem a zraněn Lt. Karl-Heinz Lühau (12 v.). Stotz měl na kontě 182 vítězství. Posmrtně byl povýšen do hodnosti Hauptmann.



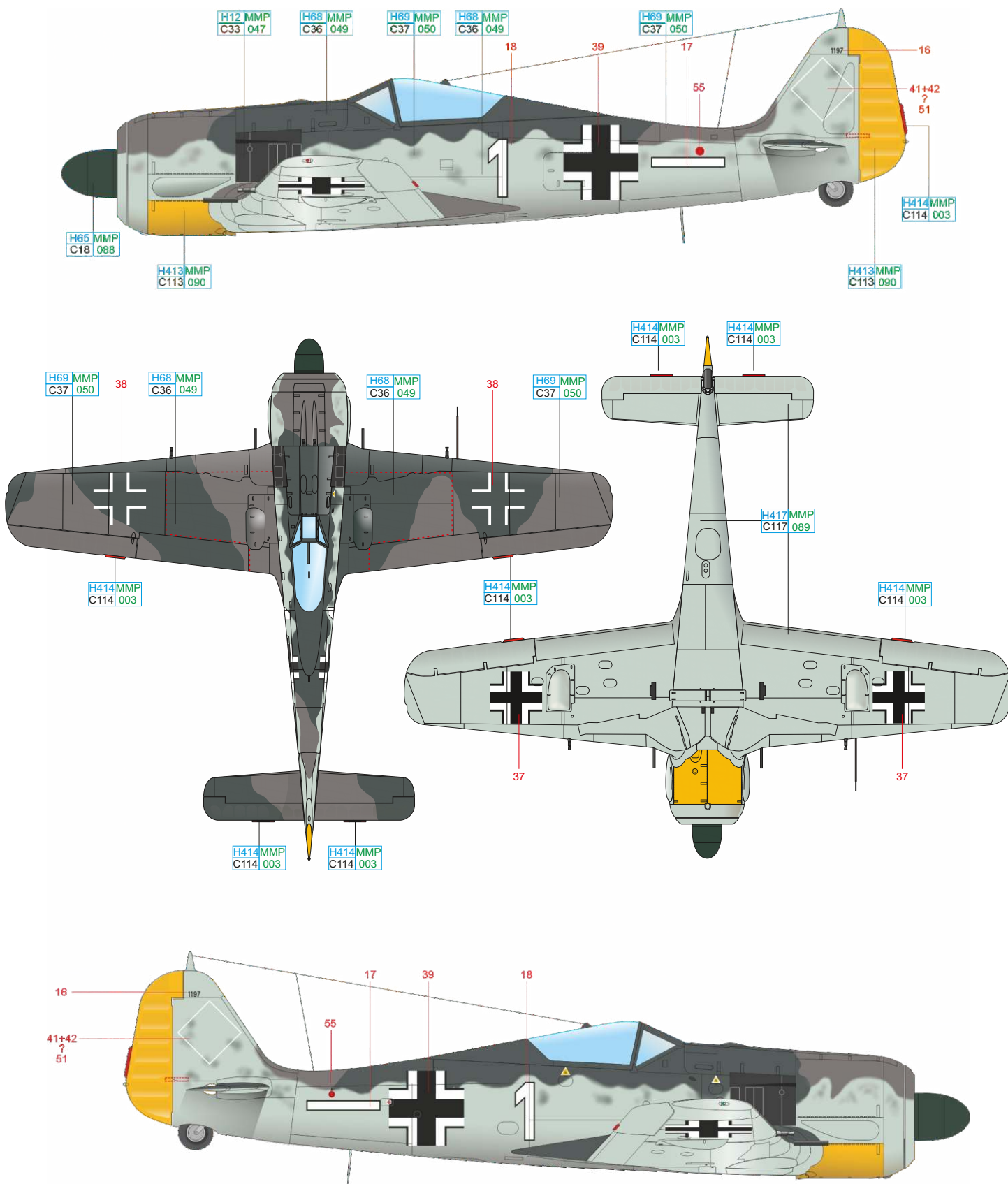
RLM 76	H417 MMP C117 089	RLM 61	H406 C406	RLM 62	H312 C312	GREEN	H6 MMP C6 004
RLM 04	H413 MMP C113 090	RLM 23	H414 MMP C114 003	BLACK	H12 MMP C33 047	RLM 70	H65 MMP C18 088

Kamufláž tvoří barvy RLM 74, 75 a 76, vrtulový kužel v odstínu RLM 70. Fritz Losigkeit (1913–1994) se narodil v Berlíně a od října 1936 sloužil u JG "Richthofen". V březnu 1938 vstoupil do Legie Condor ve Španělsku, ale byl sestřelen a zajat. V dubnu 1939 přešel k 2./JG 26 a později se stal jejím velitelem. Od června 1941 byl členem diplomatického zastoupení v Tokiu. Po návratu se v březnu 1942 ujal vedení IV./JG 1 (později přeznačené na I./JG 1) v Nizozemí. V červnu 1943 převzal velení I./JG 26, ale v témže měsíci byl převelen na východní frontu do čela III./JG 51. V dubnu 1944 se stal Kommodorem JG 51 a o rok později převzal JG 77. Docílil 68 vítězství v přibližně 750 bojových letech a obdržel Rytířský kříž. Fw 190 má pod kabinou vlaječky znázorňující kampaně a zahraniční mise, jichž se Losigkeit účastnil. Znak čerta IV./JG 1 a symboly vítězství na směrovce nejsou fotograficky potvrzeny. Po válce Losigkeit pracoval pro organizaci Gehlen, kterou kontrolovala CIA, později se stal sekretářem politické strany FDP.



D WNr. 1197, Oblt. Otto Stammerger, 4./JG 26, Abbéville-Drucat, Francie, květen 1943

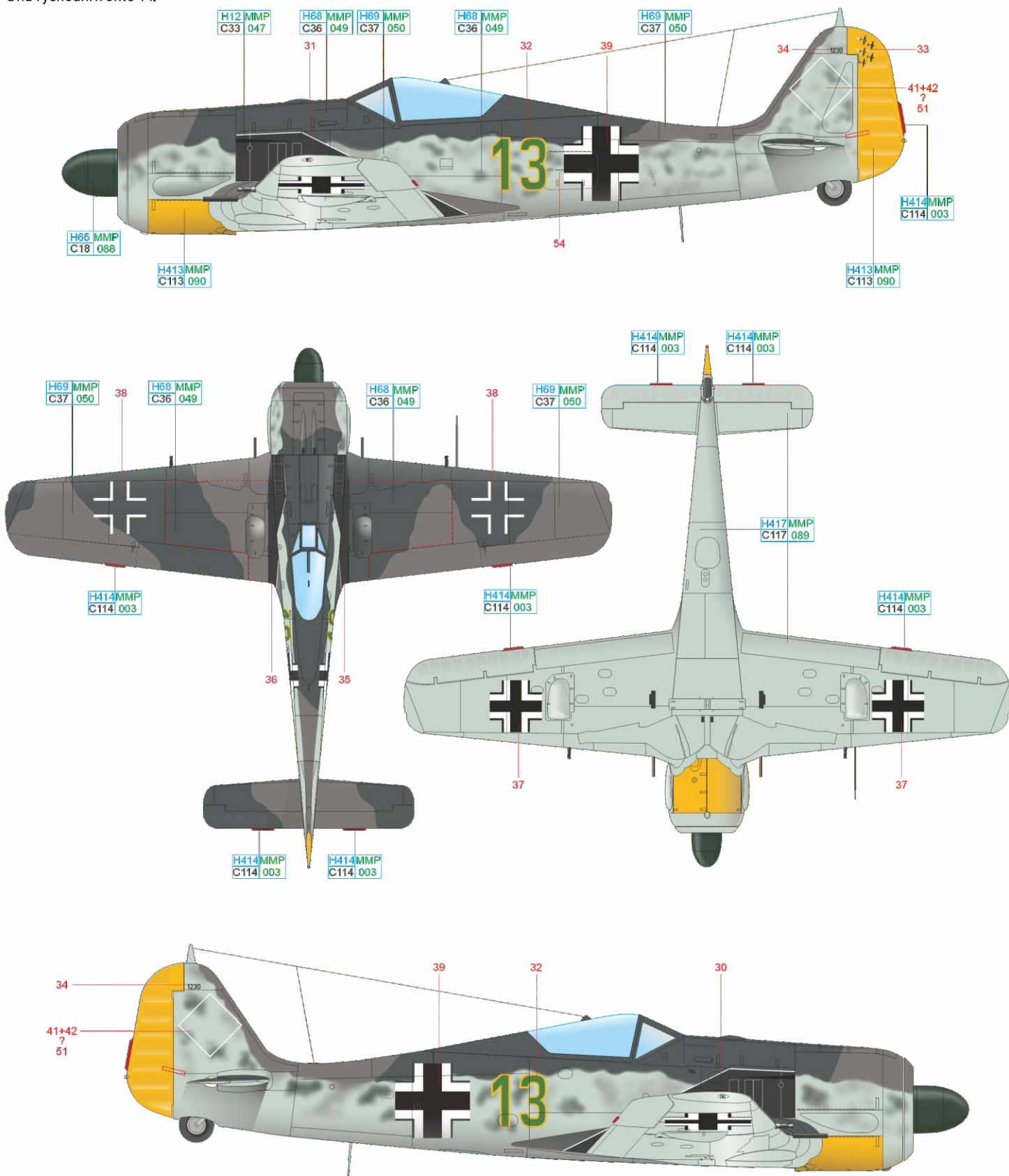
Letoun byl vyroben v závodu Focke-Wulf v Marienburgu v první polovině roku 1943. Kamufláž tvoří barvy RLM 74, 75 a 76, vrtulový kužel je v odstínu RLM 70. Otto "Stotto" Stammerger (1920 – 2001) vstoupil do Luftwaffe 1. září 1939 a v únoru 1941 byl přidělen k 9./JG 26. Prvního sestřelu, Spitfiru nad Dieppe, dosáhl 19. srpna 1942. V únoru 1943 byl Stammerger jmenován Staffelkapitánem 4./JG 26. Dne 13. května 1943 jej u St Omer sestřelil a zranil pilot Spitfiru No. 331 (Norwegian) Squadron. Stammerger se k JG 26 vrátil v říjnu, ale nesměl bojově létat. Následovalo převelení k operačně výcvikové 2./JGr West ve francouzském Biarritzu. Posledního, sedmého vítězství dosáhl 31. prosince 1943 u Bergeracu, sestřelil B-17. Další zranění utrpěl 21. ledna 1944 během startu. Zbytek války strávil ve štábních funkcích u JG 26. Po válce se Stammerger stal ředitelem velkého obchodního domu.



RLM 04	H413 MMP C113 090	RLM 23	H414 MMP C114 003	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050	RLM 76	H417 MMP C117 089
				RLM 70	H65 MMP C18 088

E WNr. 1230, Obstlt. Walter Oesau, Stab/JG 2, Beaumont le Roger, Francie, červen 1943

Letoun byl vyroben v závodě Focke-Wulf v Marienburgu v první polovině roku 1943. Kamufláž tvoří barvy RLM 74, 75 a 76, vrtulový kužel jev odstínu RLM 70. Na směrovce je znázorněno pět vítězství (č. 101 - 105), jichž Oesau dosáhl proti čtyřmotorovým bombardérům. Walter "Gulle" Oesau (1913) vstoupil do JG "Richthofen" před válkou a v dubnu 1938 byl zařazen k Legion Condor ve Španělsku. V dubnu 1940 se stal velitelem 7./JG 51 a po dosažení dvaceti vítězství od začátku války byl vyznamenán Rytířským křížem. Poté krátce velel celé III./JG 51 a v listopadu se stal velitelem III./JG 3. Během bojů na východě dosáhl 15. července 1941 osmdesátého vítězství a byl vyznamenán meči. Na konci července se stal velitelem JG 2 ve Francii. Oesau dosáhl stého vítězství 26 října 1941. V listopadu 1943 byl po smrti Hanse Philippa jmenován Kommodorem JG 1. Oesau padl v boji s P-38 u St. Vith 11. května 1944, letěl na Bf 109G-6/AS (W.Nr. 20 601) "zelená 13". "Gulle" Oesau dosáhl 127 vítězství při 300 bojových letech. Ve Španělsku zaznamenal 9, na západě 74 a na východní frontě 44.



RLM 04	H413/MMP C113 090	RLM 23	H414/MMP C114 003	BLACK	H12/MMP C33 047
RLM 74	H68/MMP C36 049	RLM 75	H69/MMP C37 050	RLM 76	H417/MMP C117 089
				RLM 70	H65/MMP C18 088

F Maj. Hans Philipp, Stab/JG 1, Deelen, Nizozemí, červenec 1943

Kamufláž tvoří barvy RLM 74, 75 a 76, vrtulový kužel je v odstínu RLM 70. Na trupu jsou skvrny v odstínech RLM 74, 75 a 02. Fw 190 patřil Komodorovi Philippovi, "Minke" a "Pinke" byla jména jeho jezevčků. V červnu 1943 s tímto neobvyklým strojem létal také adjutant I./JG 1 Lt. Eberhard Burath (7 v.). Hans "Fips" Philipp (1917) pocházel ze Saska. V roce 1938 zahájil leteckou službu u jednotky Stuk, ale před začátkem války byl převelen k I./JG 76 (pozdější 4./JG 54 "Grünherz"). Philipp dosáhl prvního vítězství v Polsku a přidal dalších sedm během francouzské kampaně. V říjnu 1940 byl za 20 vítězství vyznamenán Rytířským křížem. Během útoku na Jugoslávii sestřelil dva nepřátelské Bf 109. Na východní frontě docílil 178 vítězství a od února 1942 vedl I./JG 54. V dubnu 1943 se stal velitelem JG 1 v Nizozemí. Padl v boji s americkými bombardéry a stíhači 8. října 1943. Byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí a meči. Docílil 206 vítězství při 500 bojových letech.

