



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. 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 před sériové 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, 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 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 insta-

lace 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 křidel, a přidavným 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 redukován 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-4 „engine flaps & two wing guns“

Fw 190A-4 byl zaveden do služby v červenci 1942 jako další vývoj verze A-3. Dostal nové radiovybavení FuG 16Z namísto FuG VIIa, anténa byla uchycena nově na krátkém sloupku na vertikálním stabilizátoru. Některé stroje byly vybaveny klapkami regulace chlazení motoru namísto standardních jednoduchých štěrbin. Nejednalo se ovšem o automatický systém a byly ovládány pilotem. Některé stroje měly také vymontovány vnější křídelní kanóny MG FF, a to primárně z důvodu snížení vzletové hmotnosti a zvýšení obratnosti, čehož využívali především úspěšní stíhači, kteří byli zároveň dobrými střelci a postačovala jim tedy výzbroj dvou kanónů MG 151 a dvou kulometů MG 17. Uspořádaná hmotnost také zajišťovala lepší výkony v případě použití podvěsné výzbroje. Za tím účelem bylo vyvinuto několik továrních Umrüst-Bausätze, používaly se také polní sady Rüstsatz. Například A-4/R6 byla vybavena raketometem BR 21, zatímco subverze A-4/U1 disponovala centrálním podtrupovým závěsníkem ETC 501. V tomto případě byly ovšem kromě kanónů MG FF demontovány také trupové kulomety MG 17.

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
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTION ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



PIÈCES

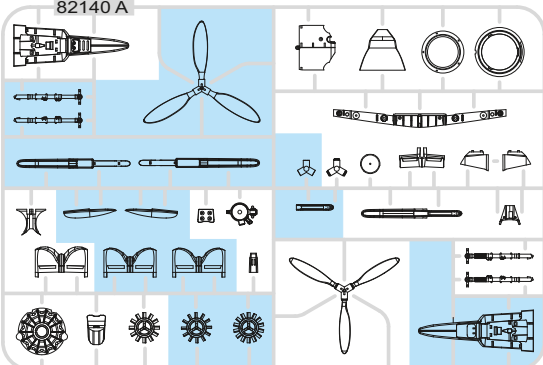


部品

PLASTIC PARTS

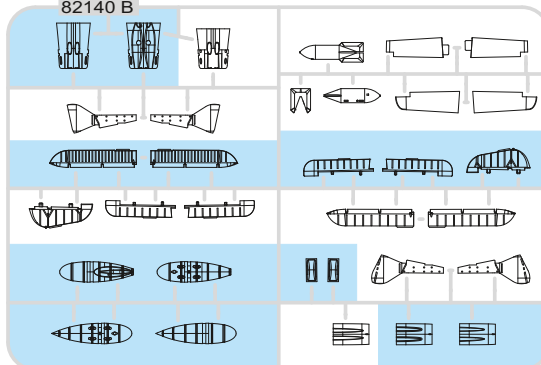
A>

82140 A



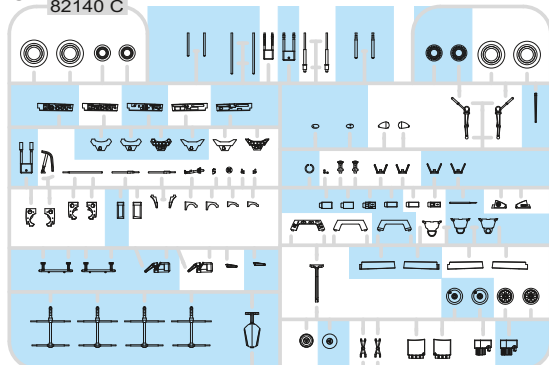
B>

82140 B



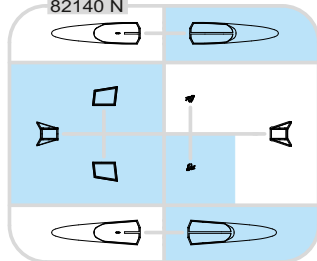
C>

82140 C



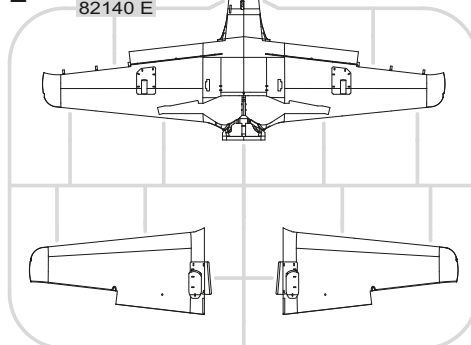
N>

82140 N



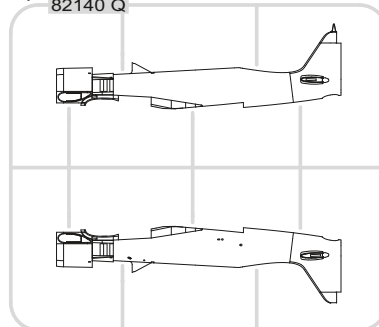
E>

82140 E



Q>

82140 Q



-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



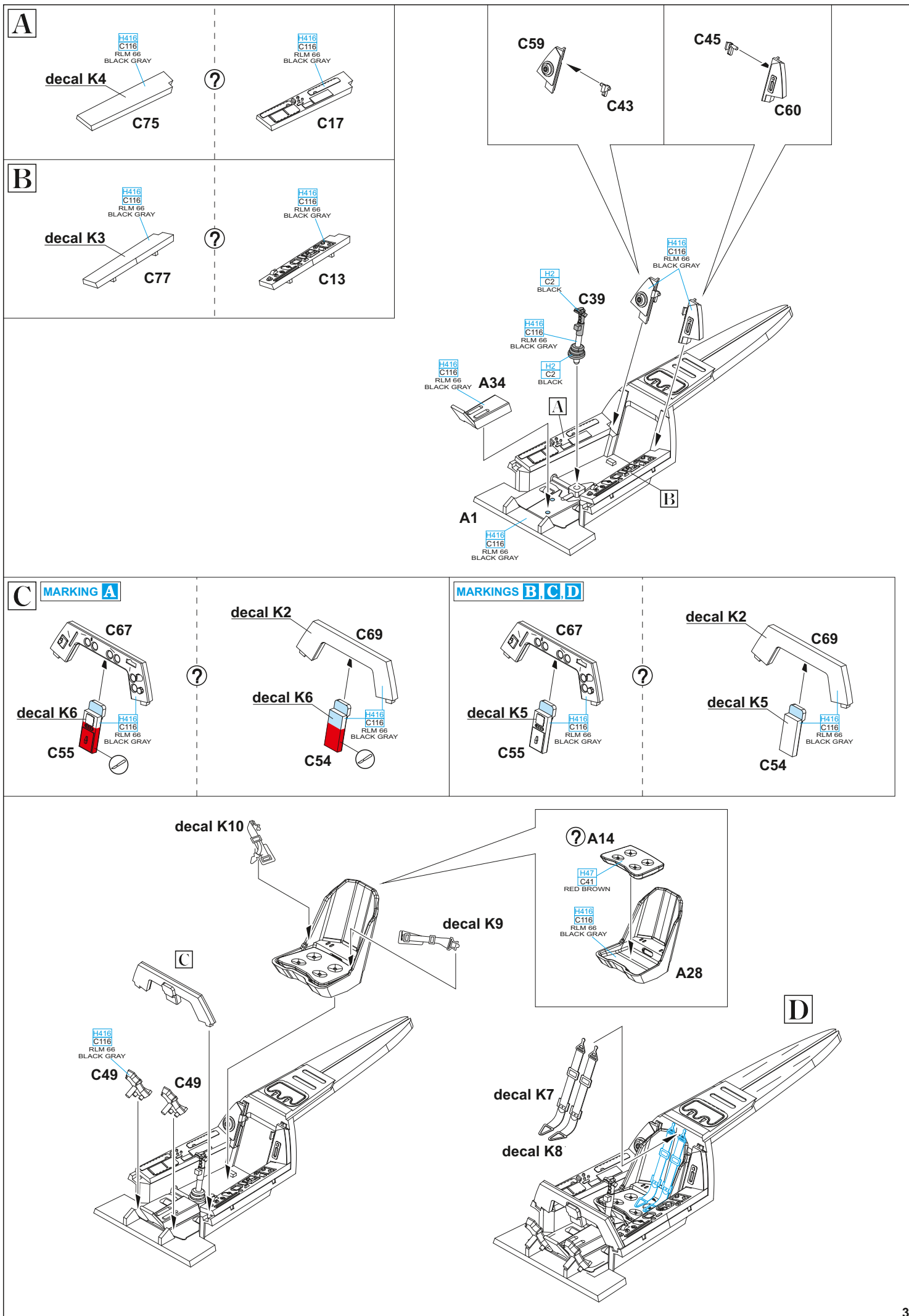
PEINTURE

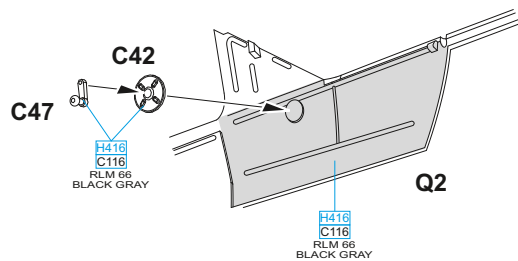
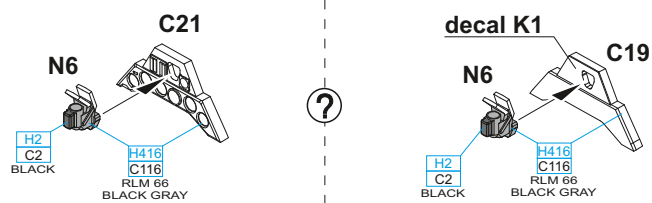
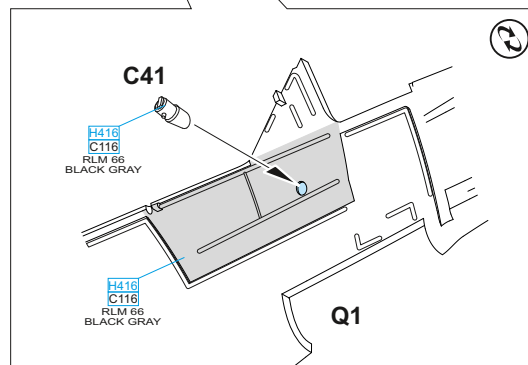
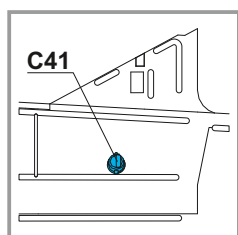
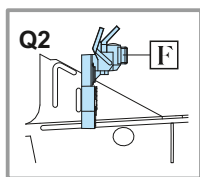
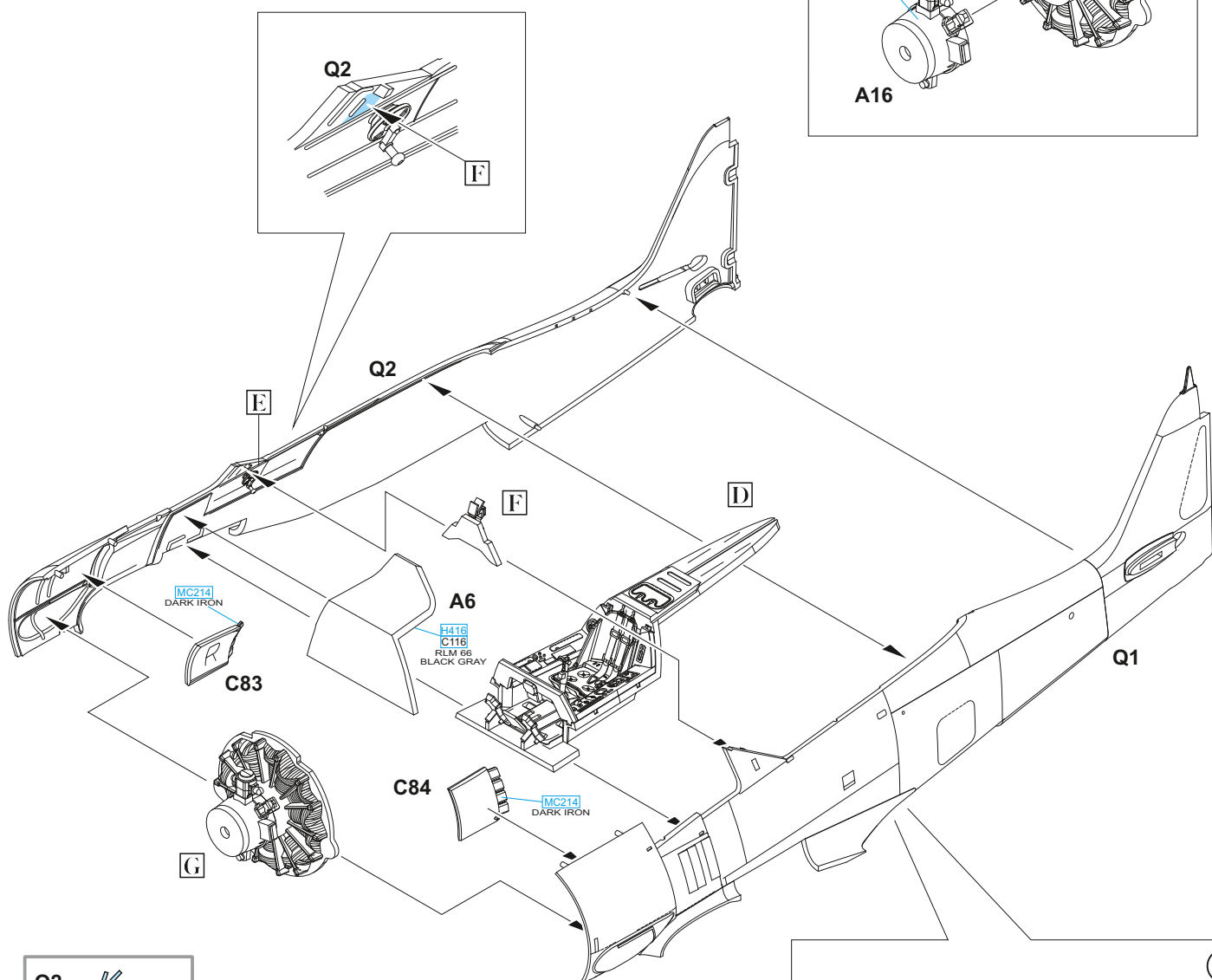
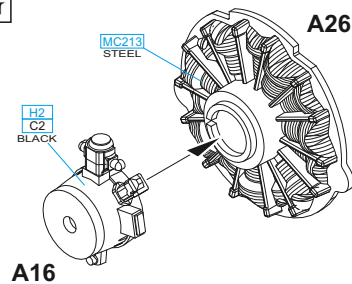


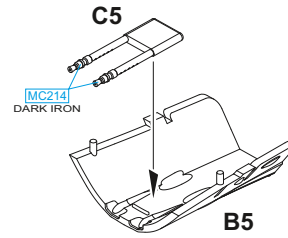
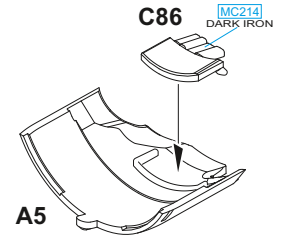
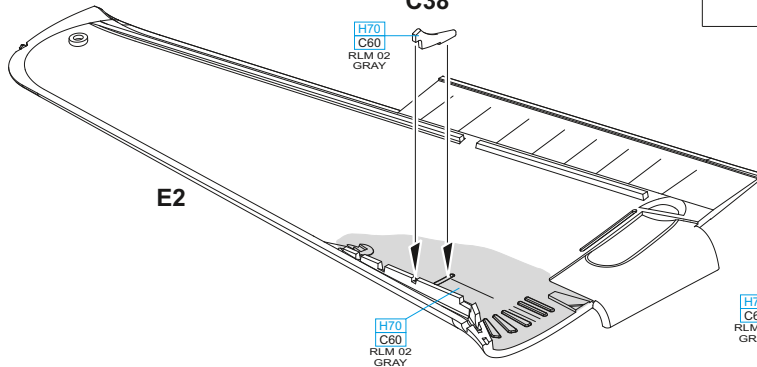
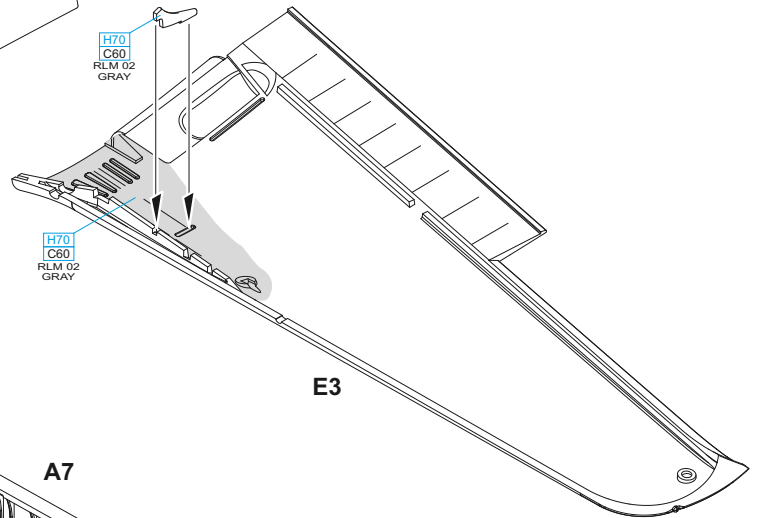
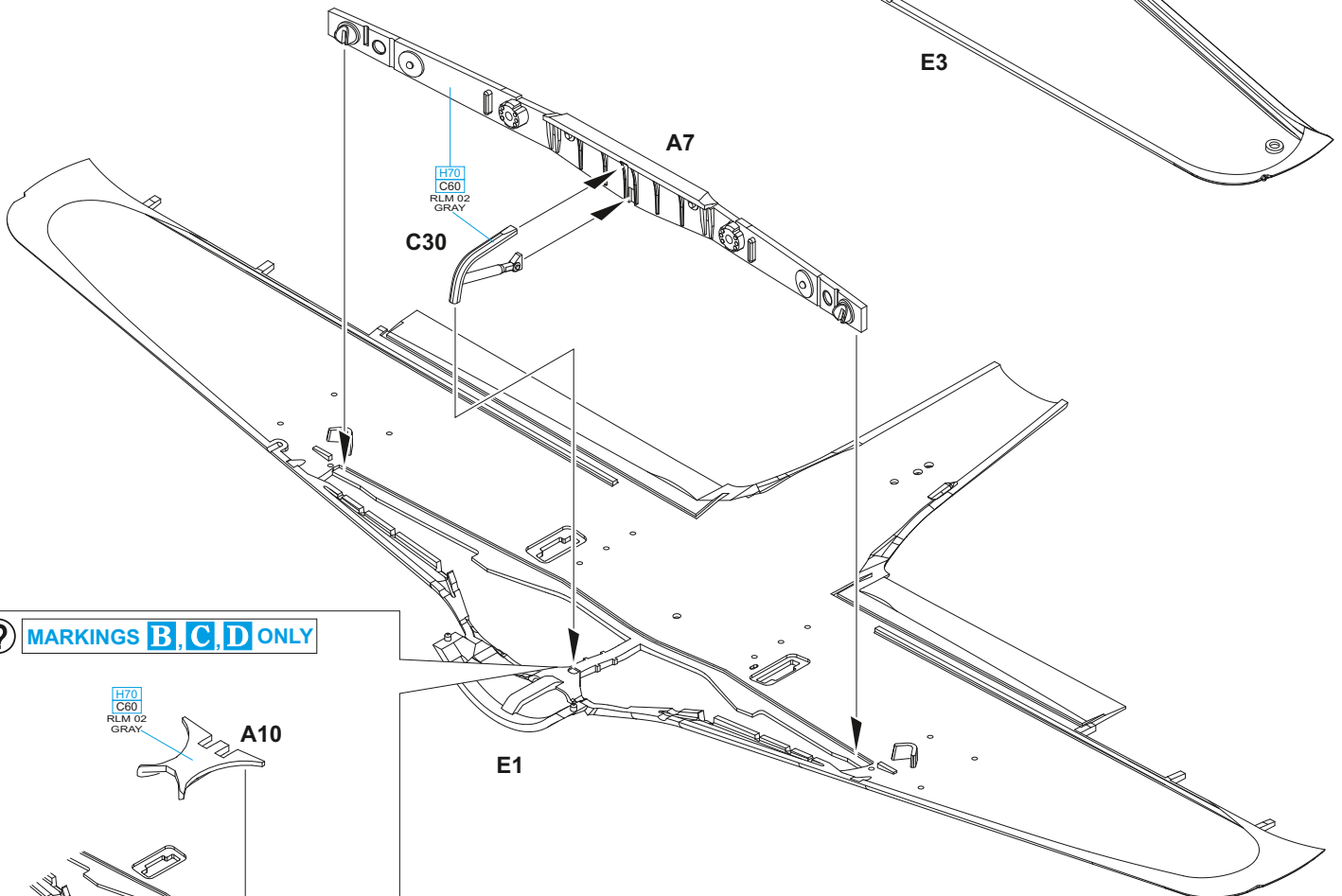
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H67	C115	RLM65 LIGHT BLUE
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK

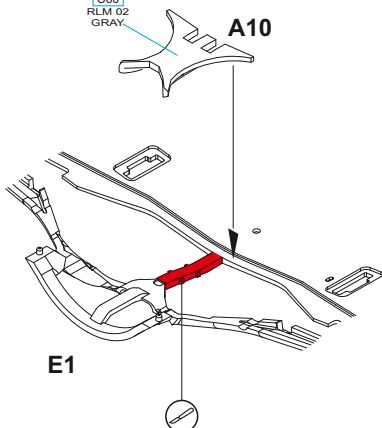
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H80	C54	KHAKI GREEN
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H310	C310	BROWN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER

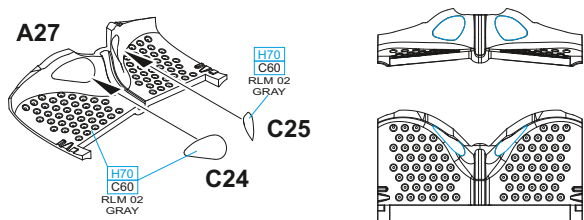
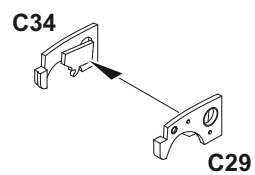
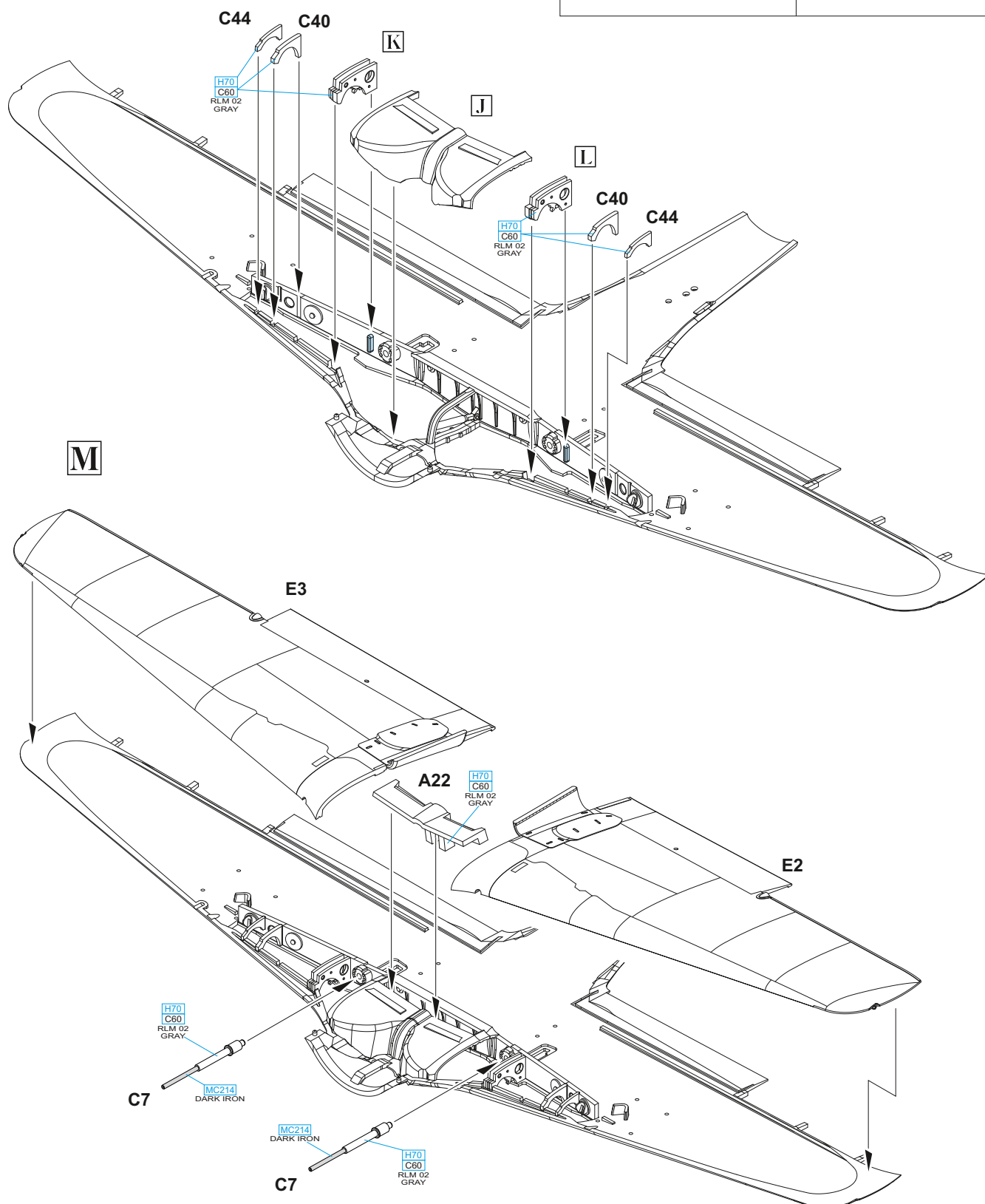
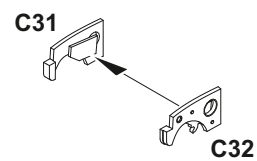


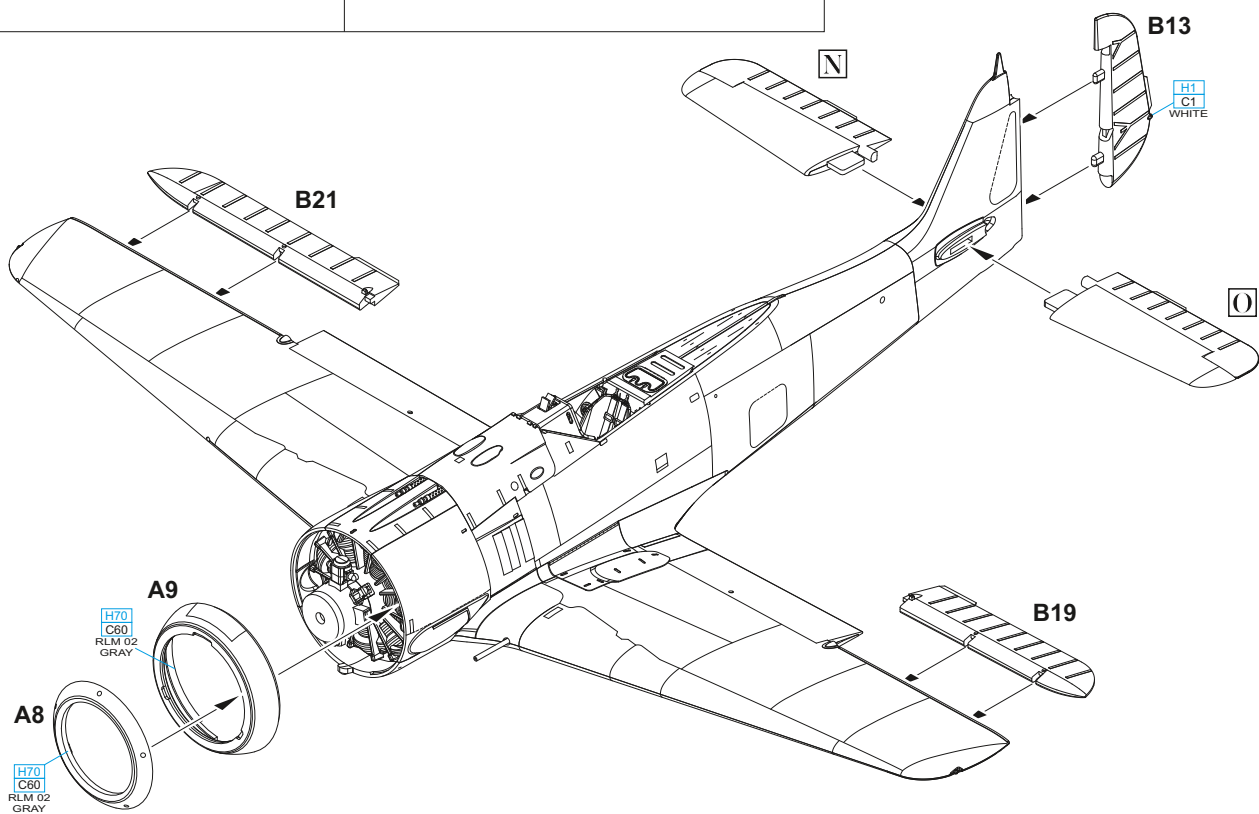
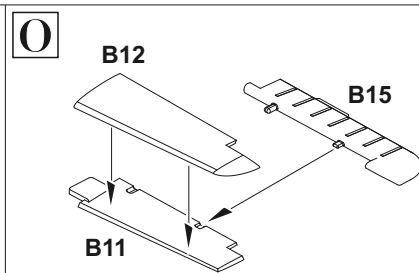
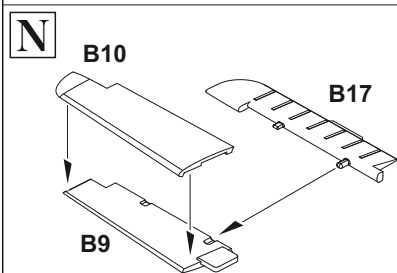
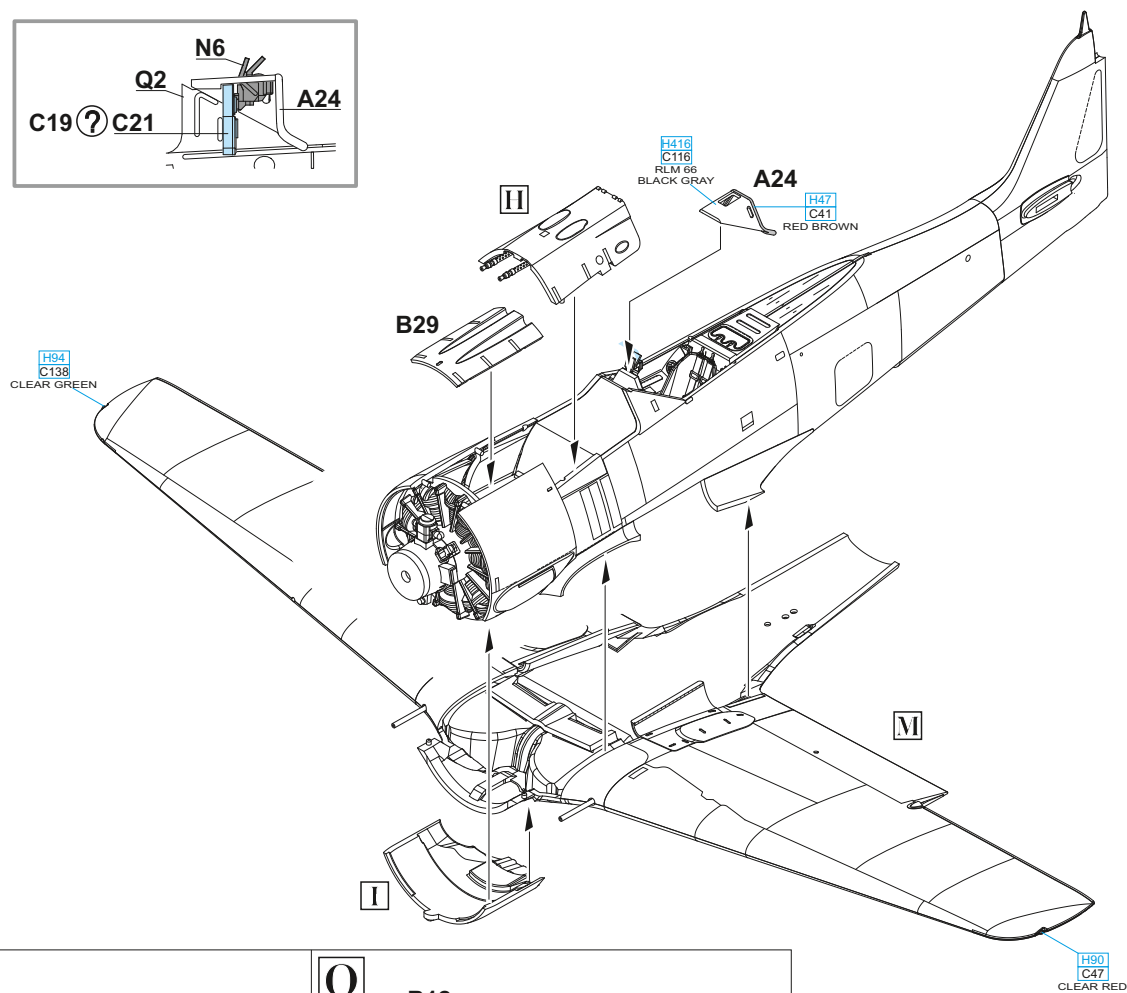
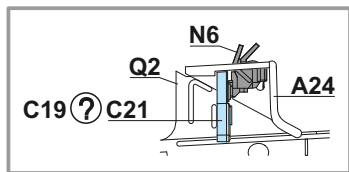
E**F****G**

H**I****C38****C38****A7****C30****MARKINGS B, C, D ONLY**

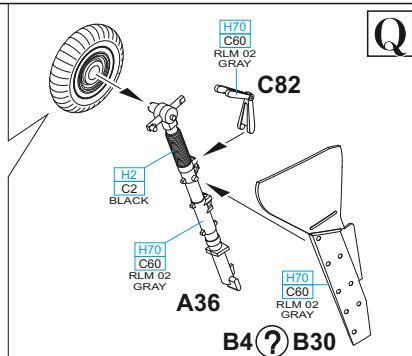
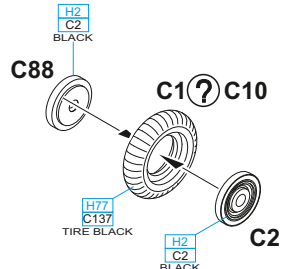
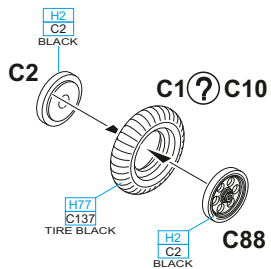
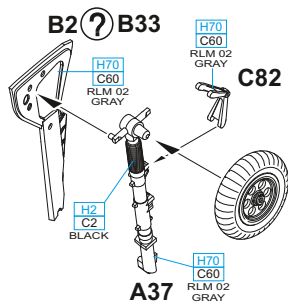
H70
C60
RLM 02
GRAY

A10

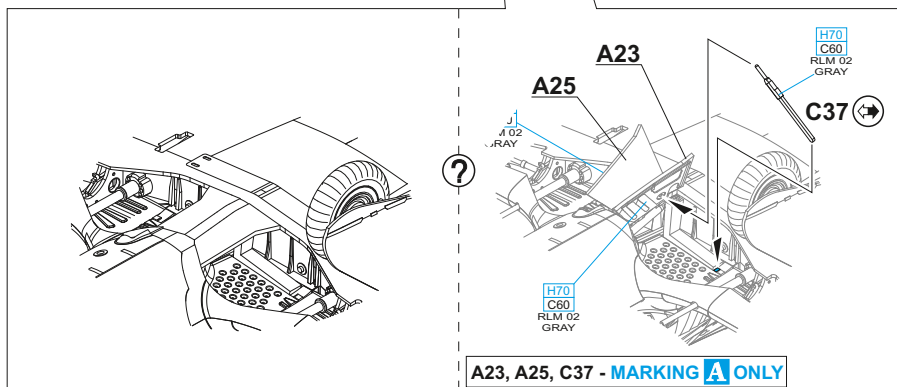
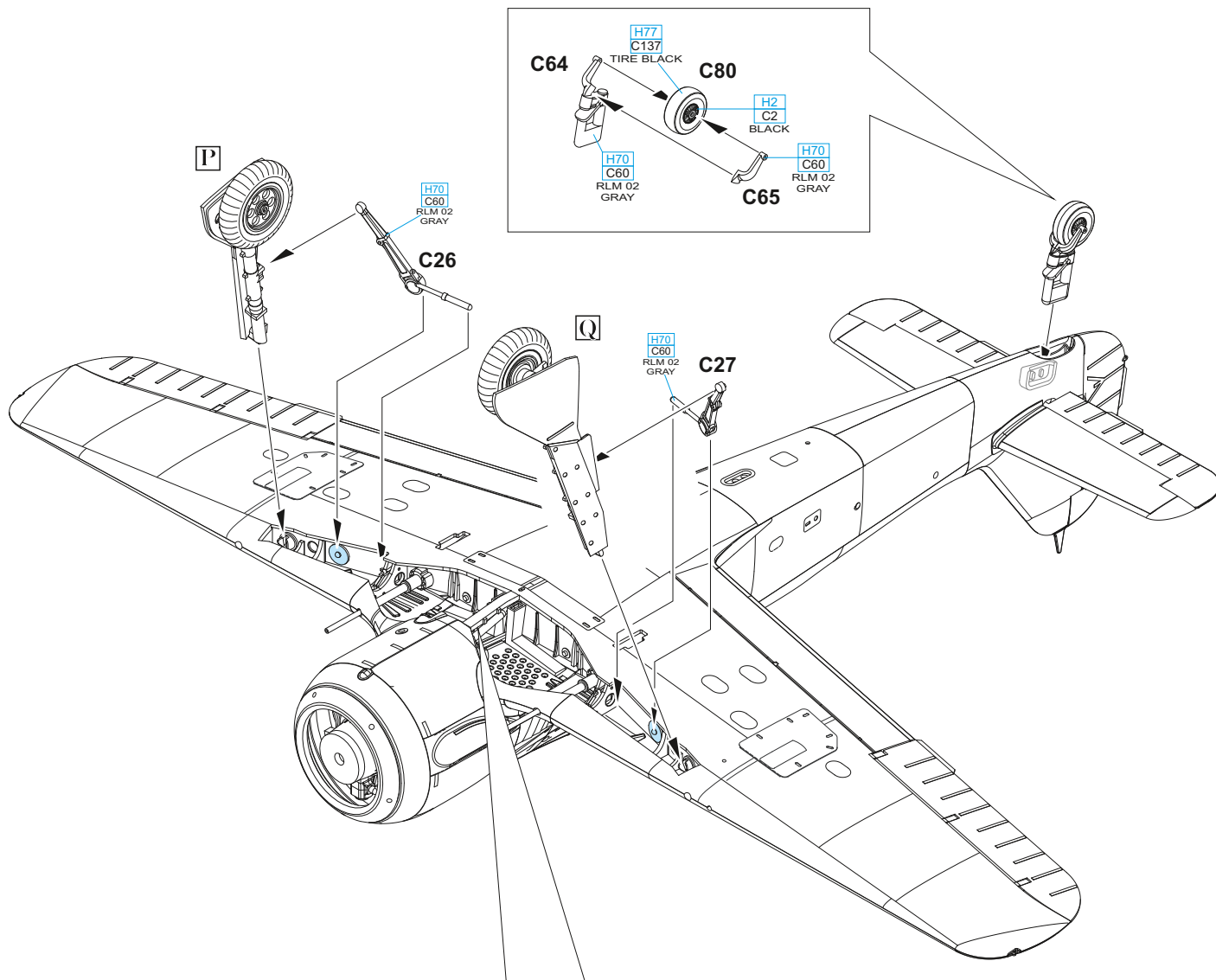
J**K****L**



P B2 - MARKINGS **A, D**
B33 - MARKINGS **B, C**



B4 - MARKINGS **A, D**
B30 - MARKINGS **B, C**

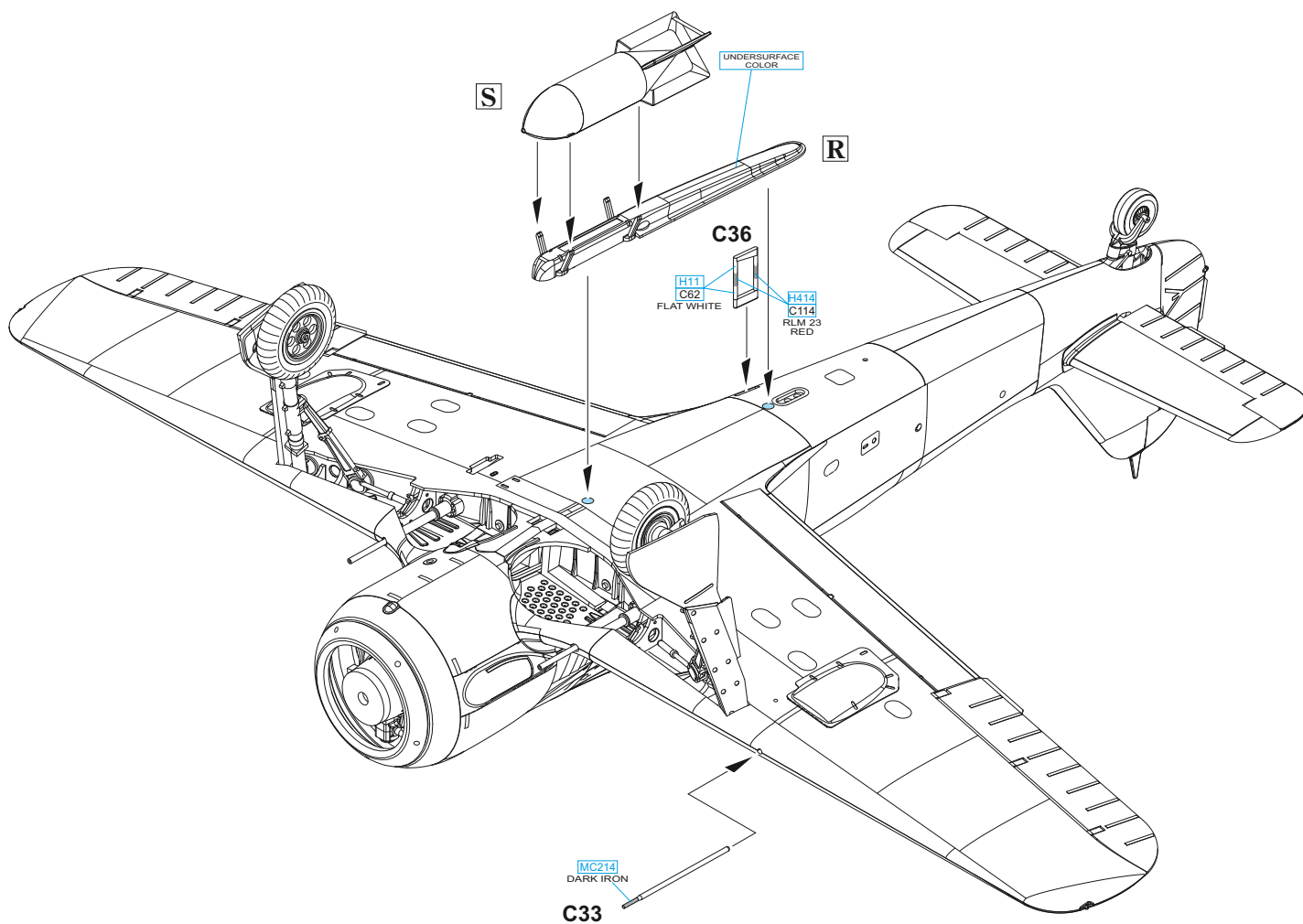


A23, A25, C37 - MARKING **A** ONLY

B6



Diagram of a B-29 bomber with color callouts for RLM 70 Black Green, Khaki Green, and RLM 68 Black Gray.



decal S13 ? S14

C68

**H416
C116**
RLM 66
BLACK GRAY

C73

**H47
C41**
RED BROWN

**H416
C116**
RLM 66
BLACK GRAY

N1 (?) N9

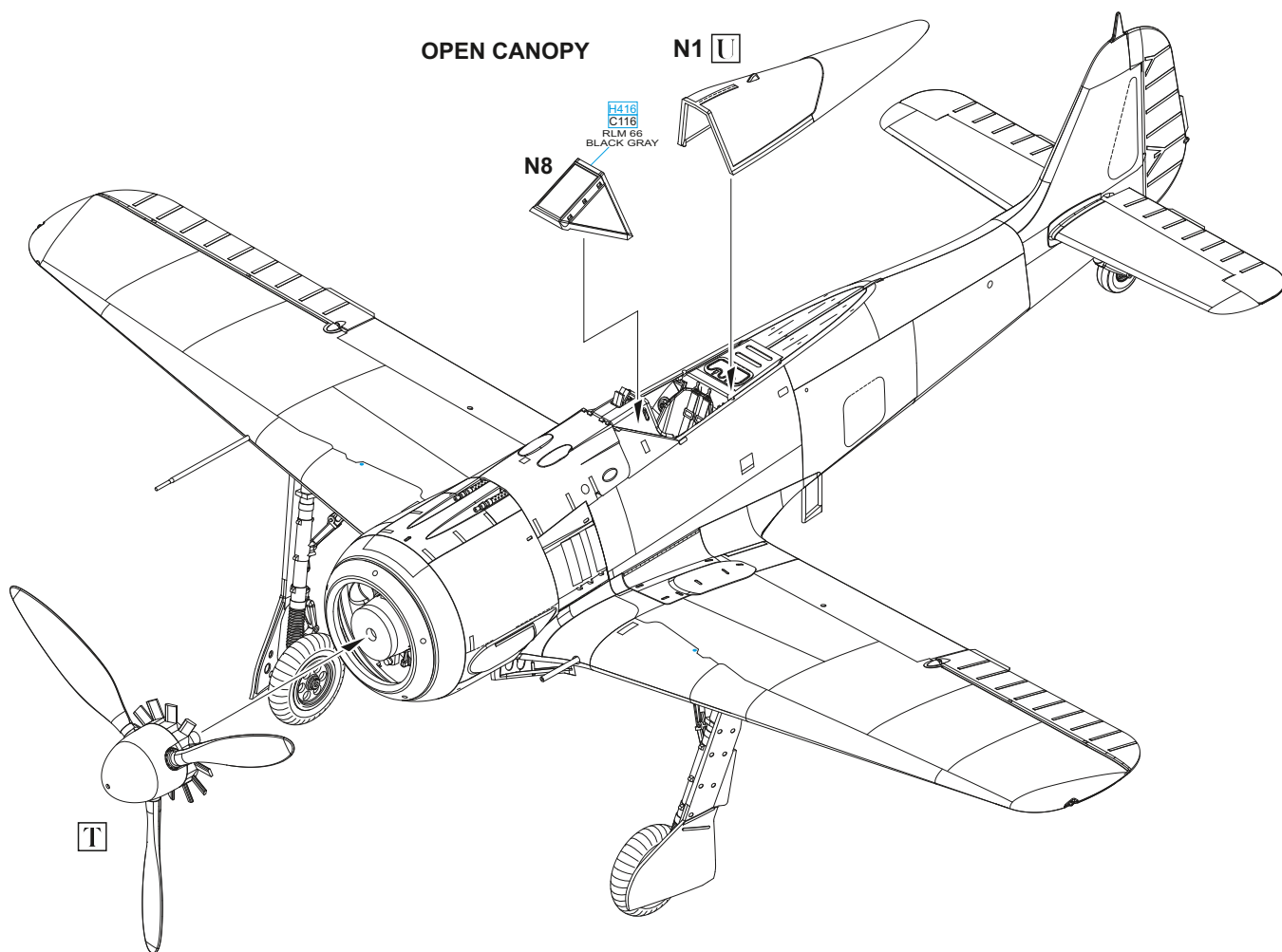
N1 - OPEN CANOPY
N9 - CLOSED CANOPY

OPEN CANOPY

N1 U

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

N8

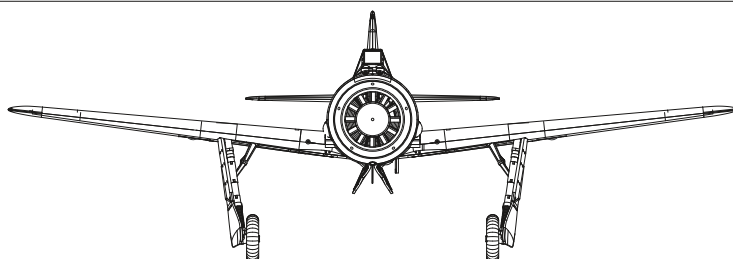
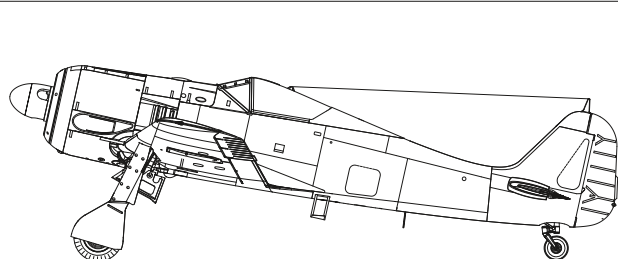
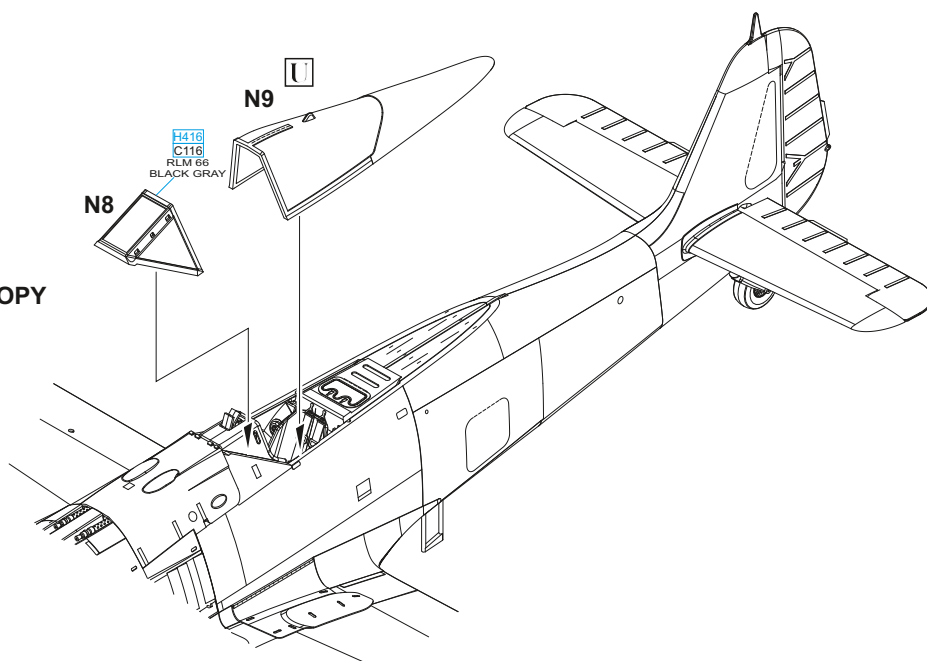


CLOSED CANOPY

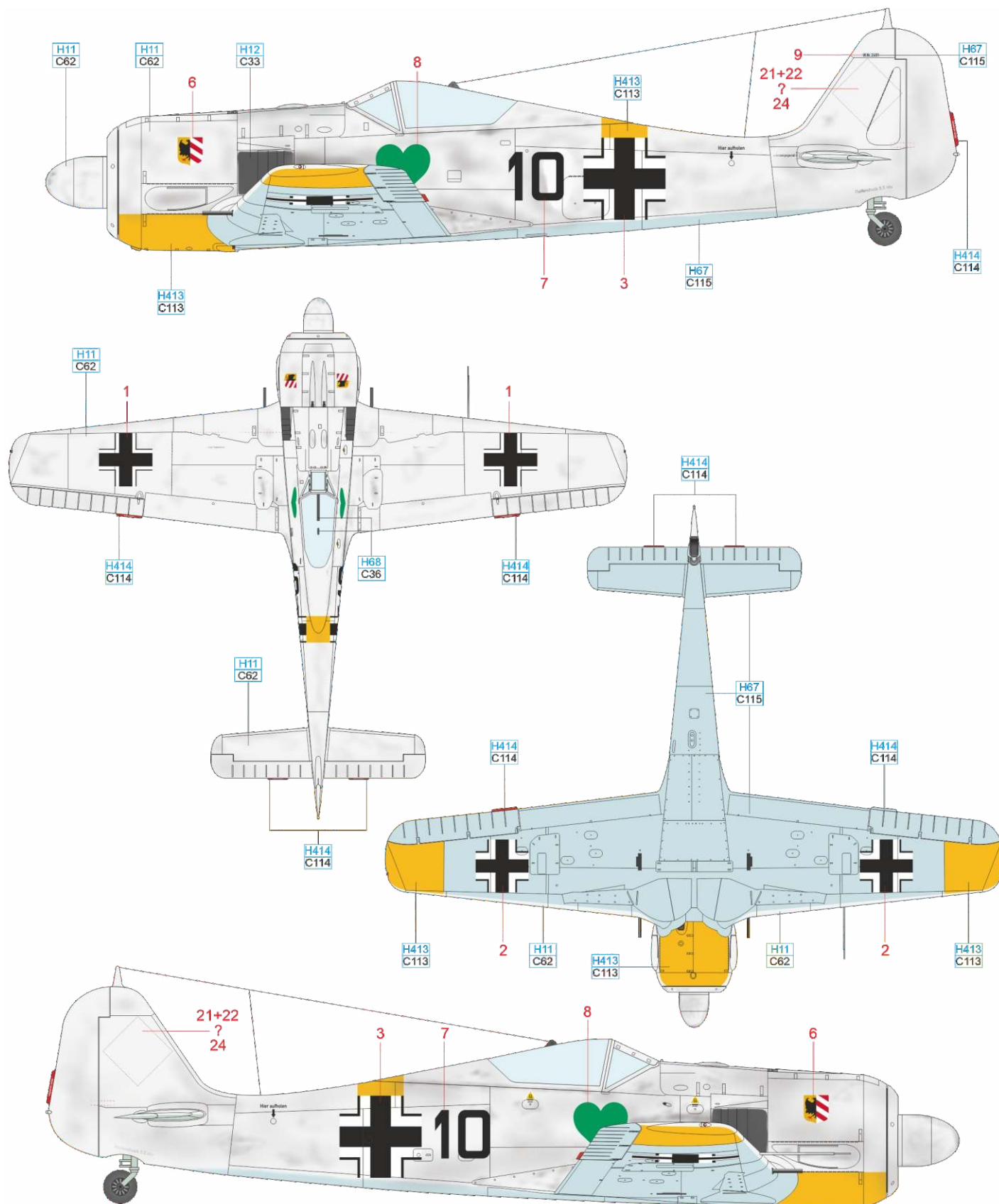
N9 U

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

N8

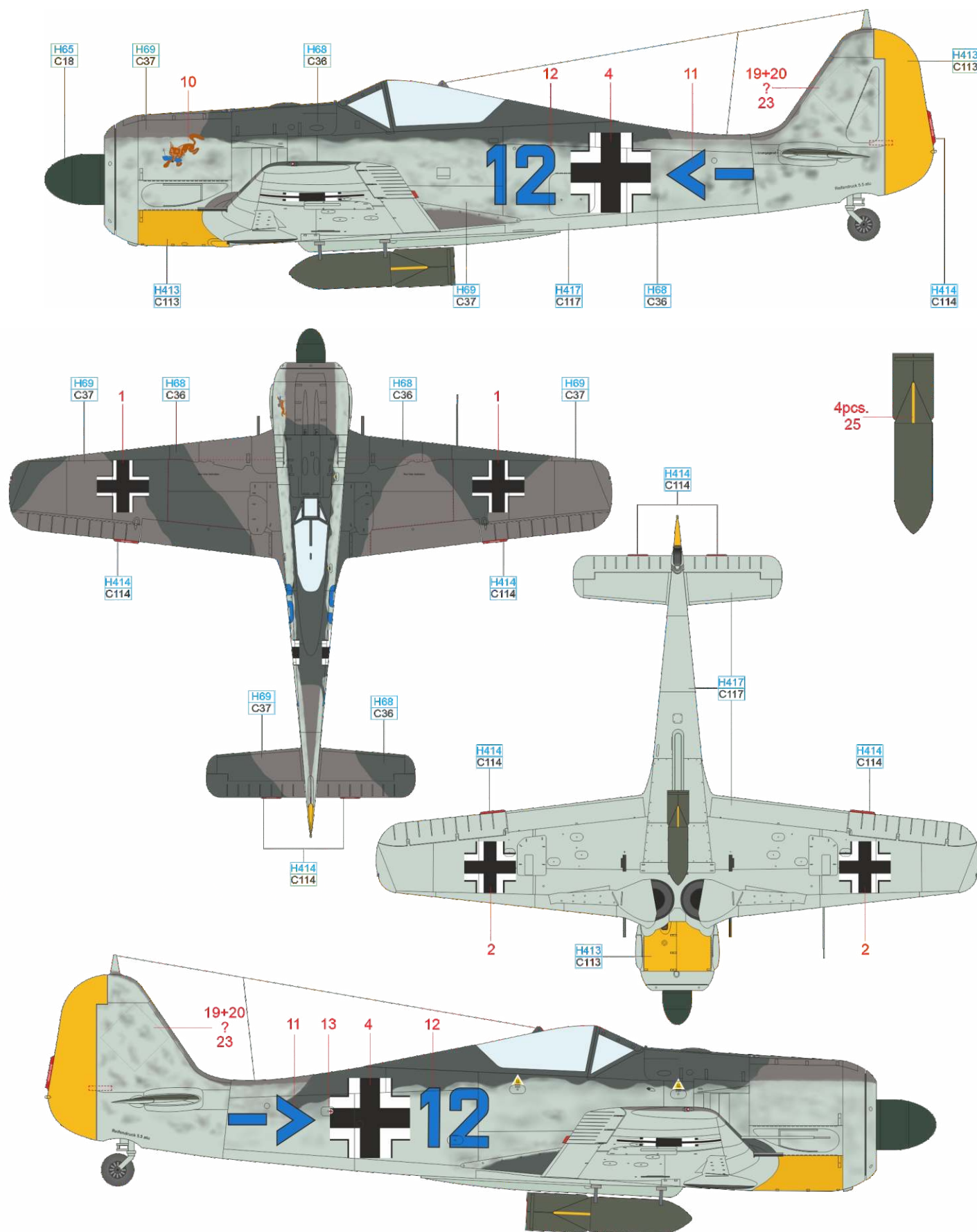


Otto Kittel se narodil 21. února 1917 německým rodičům v Korunově (německy Kronsdorf, od roku 1945 Krasov) u Krnova v Rakousku-Uhersku. Po vyhlášení Československé republiky se Krnovsko stalo její součástí, ale po Mnichovské dohodě bylo jedním z těch území, které muselo Československo pod nátlakem velmocí odstoupit Německu. Obyvatelé, hlásící se k německé národnosti, se následně stali občany Německa. Kittel se v Mladé Boleslavi vyučil automechanikem, ale v roce 1939 vstoupil do Luftwaffe. Své první bojové nasazení absolvoval při bojích v Jugoslávii v řadách JG 54, která byla při útoku na SSSR nasazena z Východního Pruska na podporu skupiny armád Sever při postupu na Leningrad. Dne 24. června 1941 zaznamenal Otto Kittel svá první dvě vzdušná vítězství a 14. září 1943 dosáhl svého stého sestřelu. Domů z války se ale nevrátil. Jeho stroj po souboji s formací 14 letounů Il-2 spadl v plamenech u Džukste v Lotyšsku. Není ale jasné, kdy k tomu došlo, uvádí se buď 14. nebo 16. února 1945. Během 2. světové války sestřelil 267 nepřátelských letadel, všechny na východní frontě. Tento výsledek jej řadí na 4. místo v žebříčku stíhacích es Luftwaffe.



B Lt. Leopold Wenger, 10./JG 2, Caen-Carpiquet, Francie, únor 1943

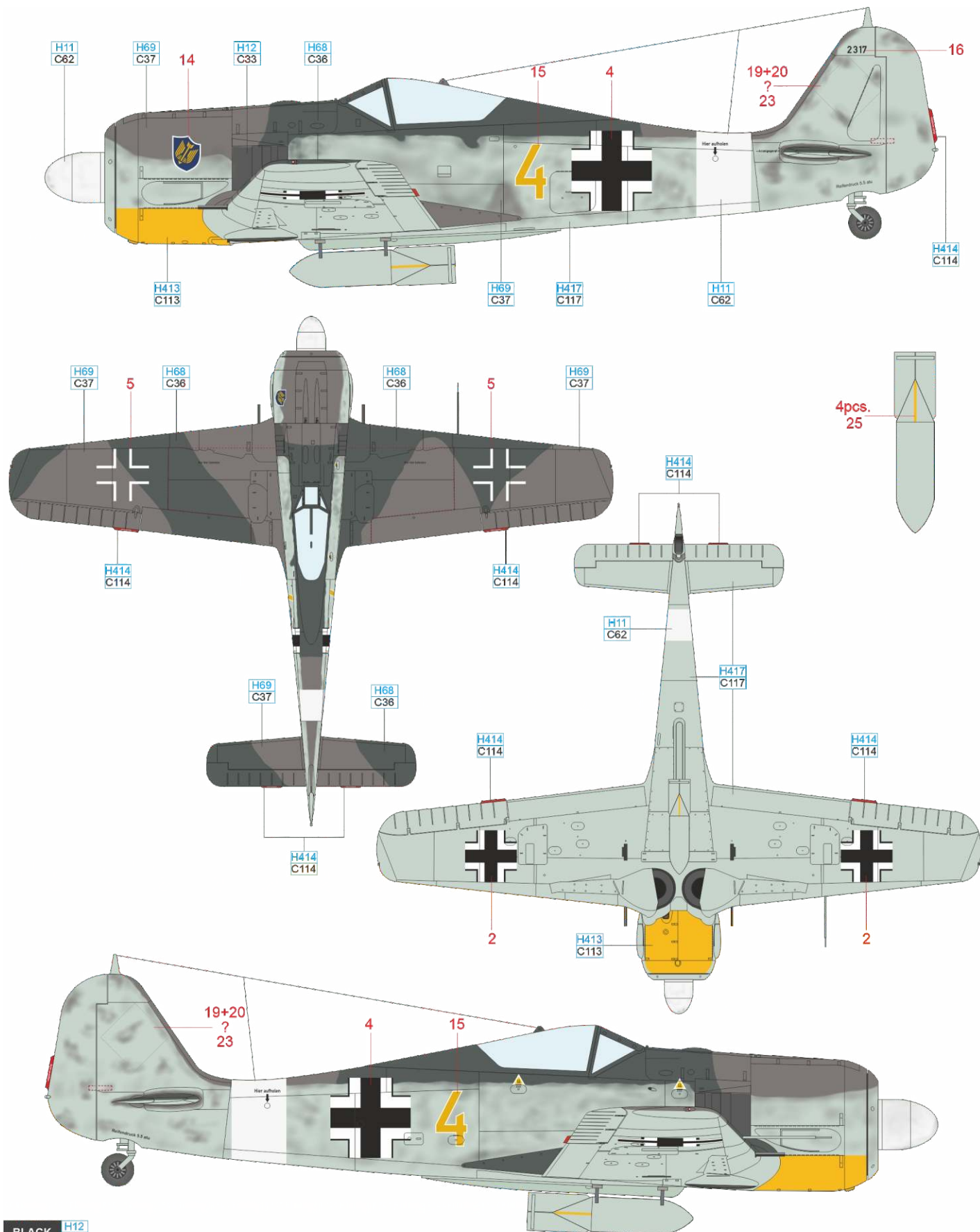
Koncem roku 1941 uvažovala Luftwaffe o obnovení bombardování Velké Británie a příbřežní lodní dopravy. Bylo stanoveno, že z každé stíhací jednotky bojující proti Velké Británii bude vyčleněna jedna Staffel, určená k provádění bombardovacích útoků typu „udeř a uteč“. V rámci JG 2 působila v této roli 10.(Jabo) Staffel. Pod velením Oblt. Franka Liesendahla potopila během čtyř měsíců 20 lodí s celkovým výtlakem 630 000 BRT. Wengerův stroj nesl standardní kamufláž denních stíhačů Luftwaffe tvořenou barvami RLM 74/75/76. Kresba lišky, která překusuje loď, byla znakem 10.(Jabo) Staffel. Jedním z pilotů této jednotky byl Leopold Wenger, narozený 19. listopadu 1921 ve Štýrském Hradci. Padl 10. dubna 1945, když byl sestřelen nad Vídní.



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

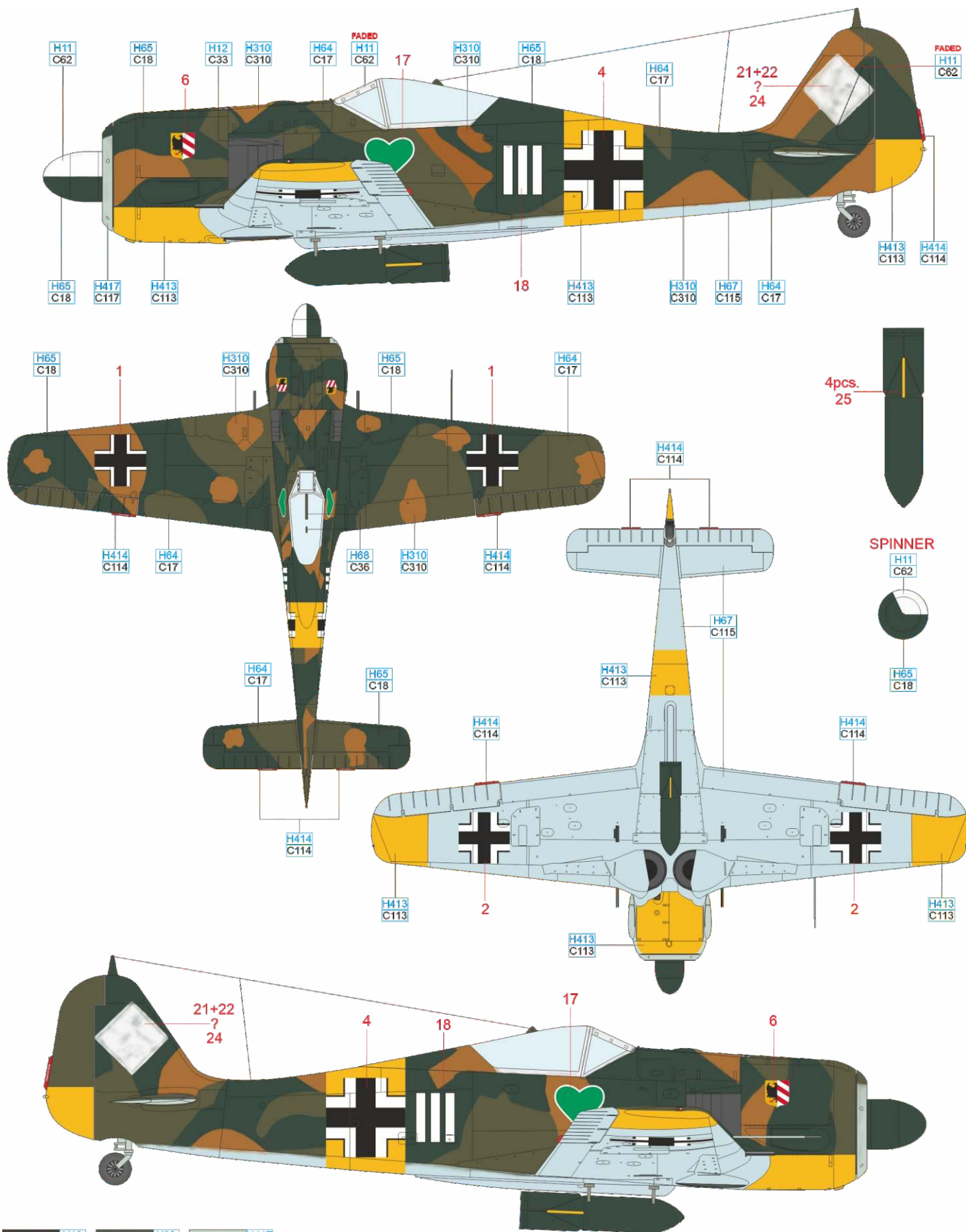
eduard

Rozkazem vydaným 30. listopadu 1942 byla 15. prosince 1942 III./ZG 2 přeznačena na III./SKG 10. Jednotka však zůstala zaměřena na stejnou bojovou činnost – podporu pozemních jednotek, bombardování a ničení nepřátelských pozemních jednotek, letišť a přístavů v Tunisku. III./SKG 10 zde operovala až do 30. dubna 1943, kdy předala své čtyři zbývající stroje II./Schl.G. 2, s níž sdílela stejné letiště. Během bojů zničili piloti III./SKG 10 stovky tanků a vozidel Spojenců, sestřelili 13 spojeneckých letadel a potopili nebo poškodili 12 lodí. Letoun Feldwebela Seifa byl kamuflován barvami RLM 74/75/76. Bílý pruh okolo zádě trupu identifikoval stroj působící na středomořském bojišti. Levá strana motorového krytu nesla znak III./SKG 10, žlutý okřídlený šíp na modrém štítu.

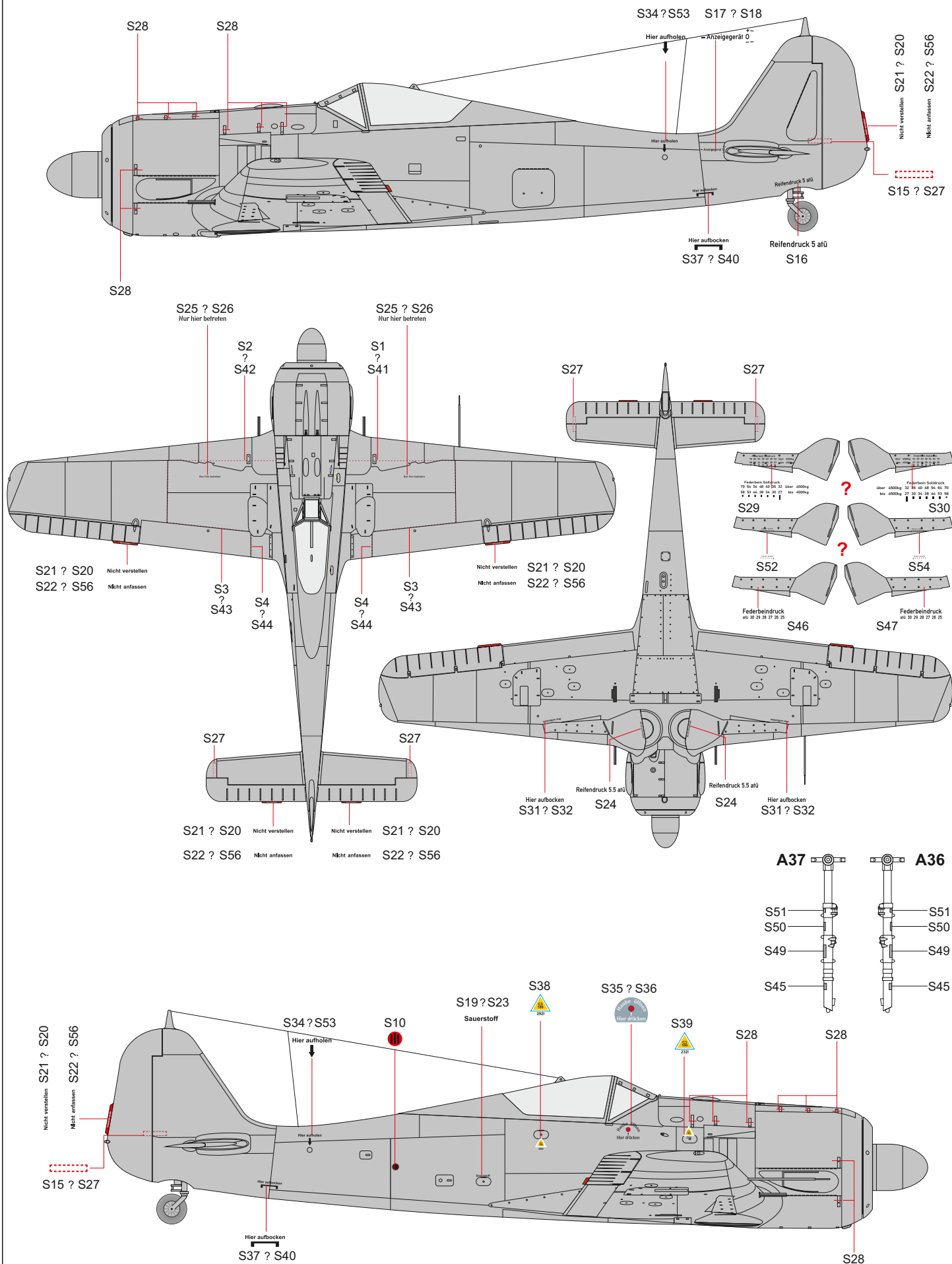


BLACK	H12 C33
RLM 76	H417 C117
RLM 75	H69 C37
RLM 74	H68 C36
RLM 04	H413 C113
RLM 23	H414 C114
WHITE	H11 C62

JG 54 obdržela své první stroje Fw 190A-4 začátkem února 1943, na horních plochách měly kamufláž tvořenou bílou barvou, spodní plochy byly v barvě RLM 65. Dne 19. února 1943 si připsala JG 54 své 4000. vzdušné vítězství, kterého dosáhl Fw. Otto Kittel. Po zimním období byly stroje na horních plochách zbarveny černozelenou RLM 70, tmavě zelenou RLM 71 a hnědou barvou. Jak bylo u JG 54 zvykem v rozmanitých kamuflážních polích. Na některých méně opotřebovaných místech zůstala zimní bílá barva. Stroj s římskou číslicí III je toho příkladem a jeho ztvárnění je na mnoha místech pouhou rekonstrukcí podle zdokumentovaných strojů u JG 54. Římskými číslicemi se v tomto období označovaly štábní stroje.



BLACK	H12 C33	RLM 74	H68 C36	RLM 76	H417 C117				
RLM 65	H67 C115	RLM 71	H64 C17	BROWN	H310 C310	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113
								RLM 23	H414 C114
								WHITE	H11 C62



- 48936 Fw 190A-4 landing flaps (PE-Set)
- FE863 Fw 190A seatbelts STEEL (PE-Set)
- 648351 Fw 190A-4 cockpit (Brassin)
- 648352 Fw 190A-4 engine (Brassin)
- 648354 Fw 190A-4 fuselage guns (Brassin)
- 648355 Fw 190A-4 engine & fuselage guns (Brassin)
- 648356 Fw 190A wingroot gun bays (Brassin)
- 648366 Fw 190A propeller (Brassin)
- 648371 Fw 190A control surfaces early (Brassin)
- 648381 Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
- 648778 Luftwaffe rudder pedals PRINT (Brassin)
- SIN64837 Fw 190A-4 advanced (Brassin)
- SIN64839 Fw 190A-4 essential (Brassin)
- D48038 Fw 190A-4 national insignia (Decal Set)
- EX587 Fw 190A TFace (Mask)

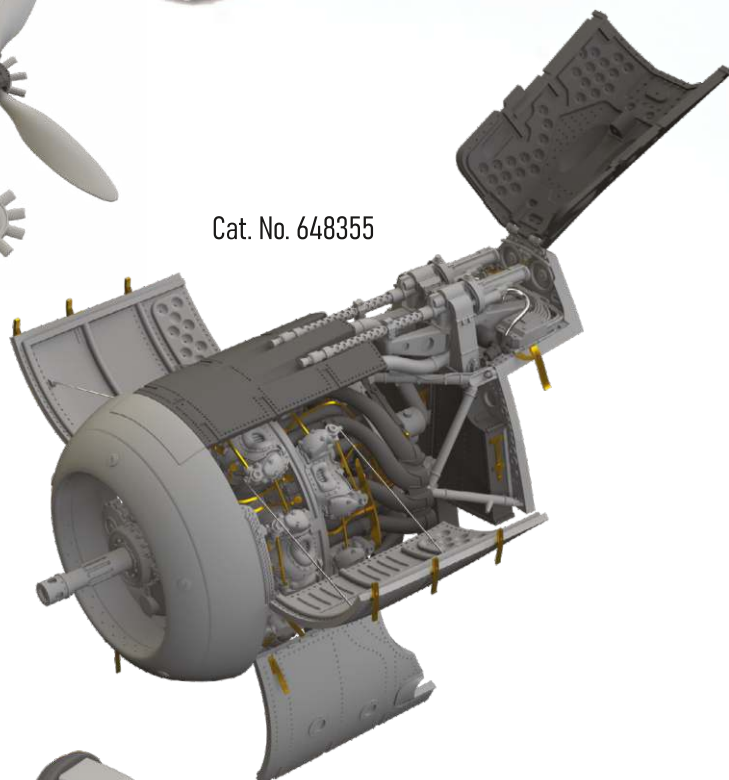
Cat. No. 648778



Cat. No. 648366



Cat. No. 648355



Cat. No. 648356



Cat. No. 648351

