

Fw 190A-3

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84205

Ve druhé polovině druhé světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých 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, 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 vniku 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, vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křídel, 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 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-3

Po prvních sériích Fw 190A-1 a A-2 došlo k významné změně konstrukce instalací motoru BMW 801 D-2. Tato jednotka nabízel maximální výkon 1300 kW, což bylo o 120 kW více ve srovnání s předchozí jednotkou BMW 801C-1. Zvýšení výkonu bylo dosaženo především vylepšením přeplňování a vyšším kompresním poměrem. Kvůli těmto změnám bylo nutné používat 100oktanové palivo (C3) namísto 87oktanového (B4). Výzbroj byla stejná jako u pozdějších A-2, tj. dva kanóny MG 151/20E ráže 20 mm v kořenech křídel, dva vnější kanóny MG FF stejné ráže a dva kulomety MG 17 ráže 7,92 mm v přední části trupu.

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. SYMBOLY

*

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

PARTS

*

DÍLY

*

TEILE

*

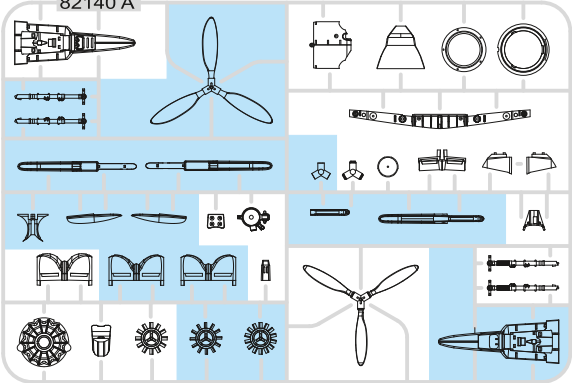
PIÈCES

*

部品

A>

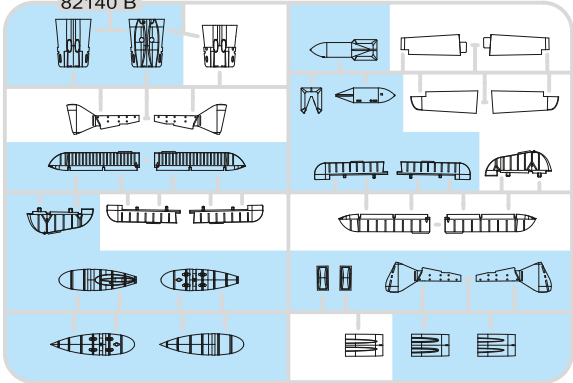
82140 A



PLASTIC PARTS

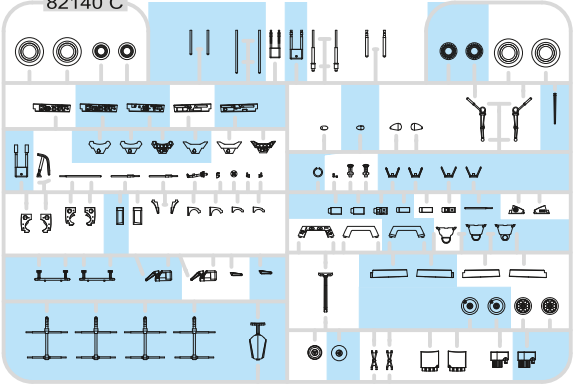
B>

82140 B



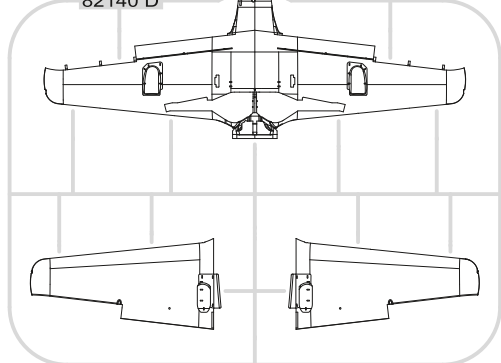
C>

82140 C



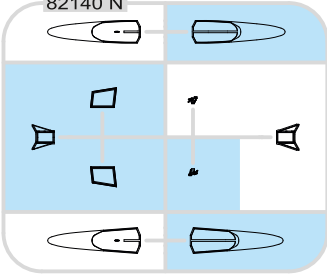
D>

82140 D



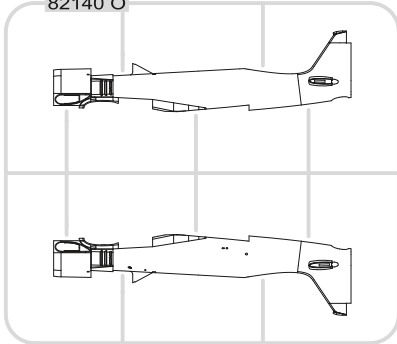
N>

82140 N



O>

82140 O



-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

*

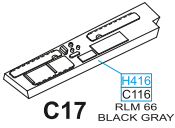
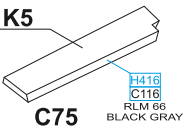
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H47	C41	RED BROWN
H64	C17	RLM71 DARK GREEN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
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
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM206		CHROME SILVER

A

decals K5

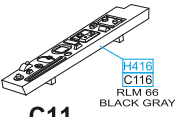


B

C77

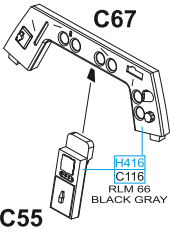


decals K4



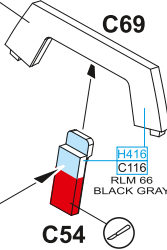
C11

C



C55

decals K2



decals K3



C54



C59

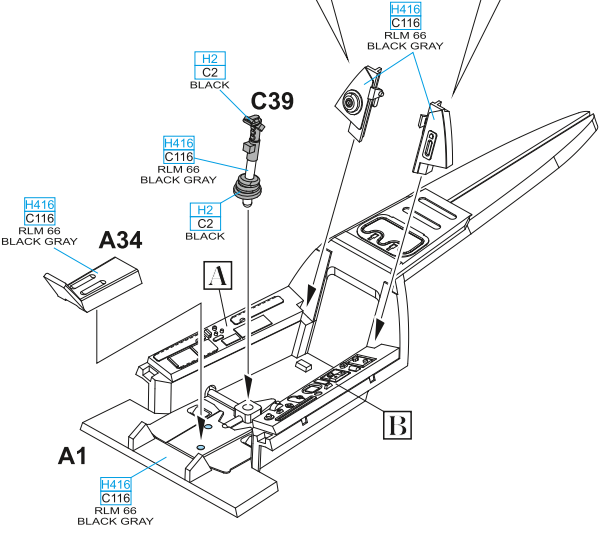


C43



C45

C60



A1

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

H2
C2
BLACK

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

H2
C2
BLACK

A34

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

A

B

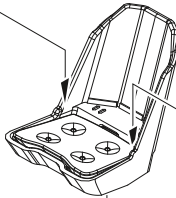
decals K9



H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

C49

C



decals K8



? A14

H47
C41
RED BROWN

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY

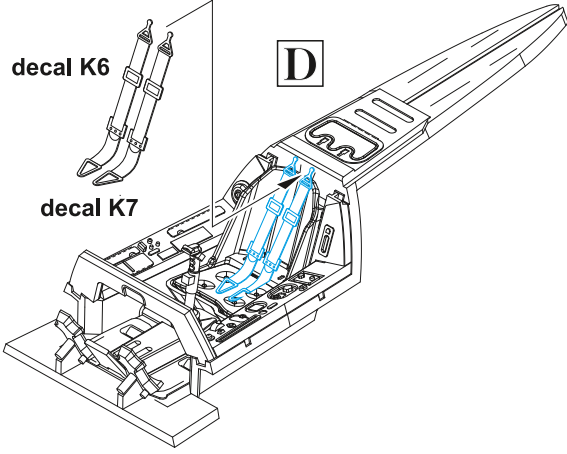
A28

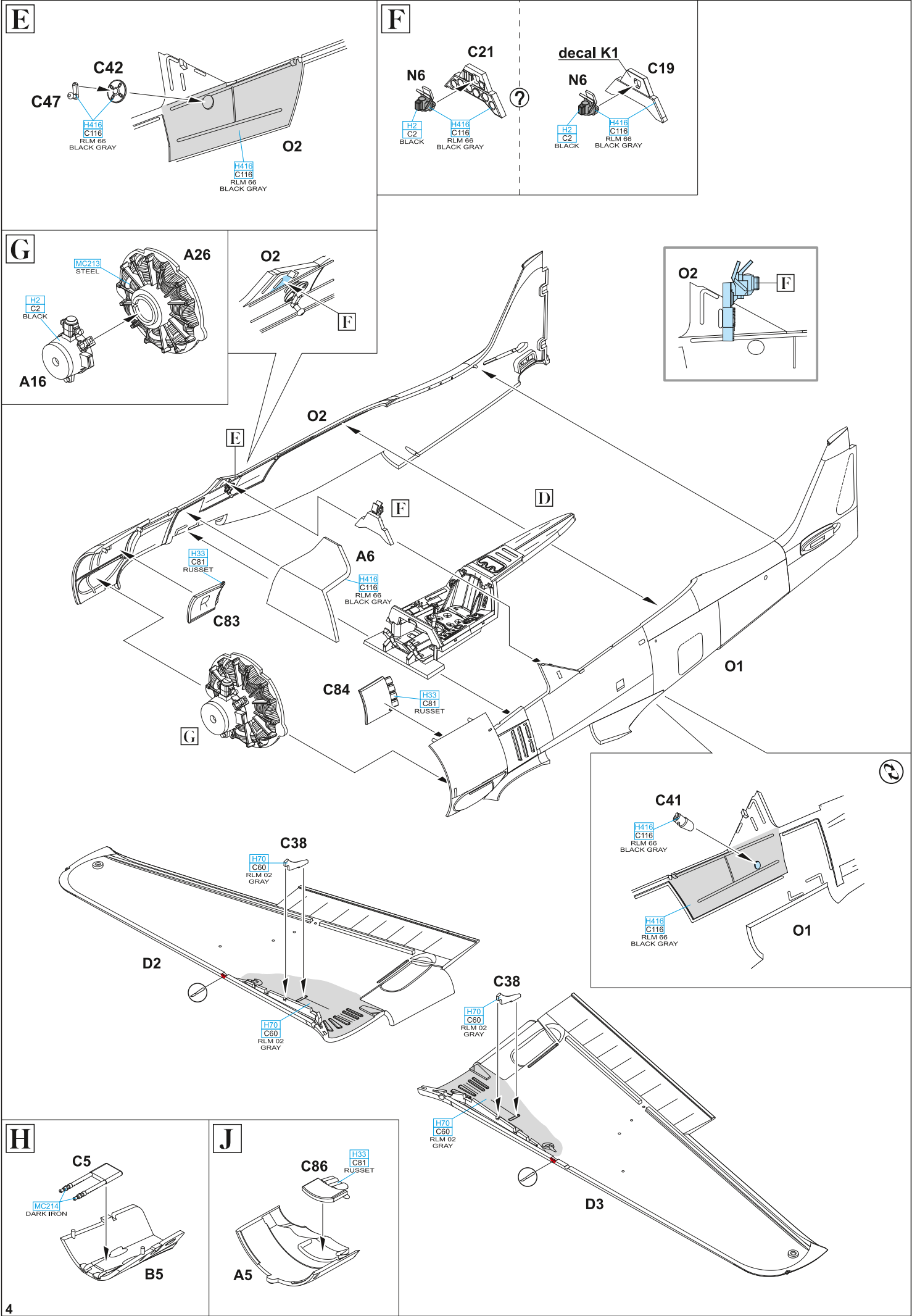
decals K6

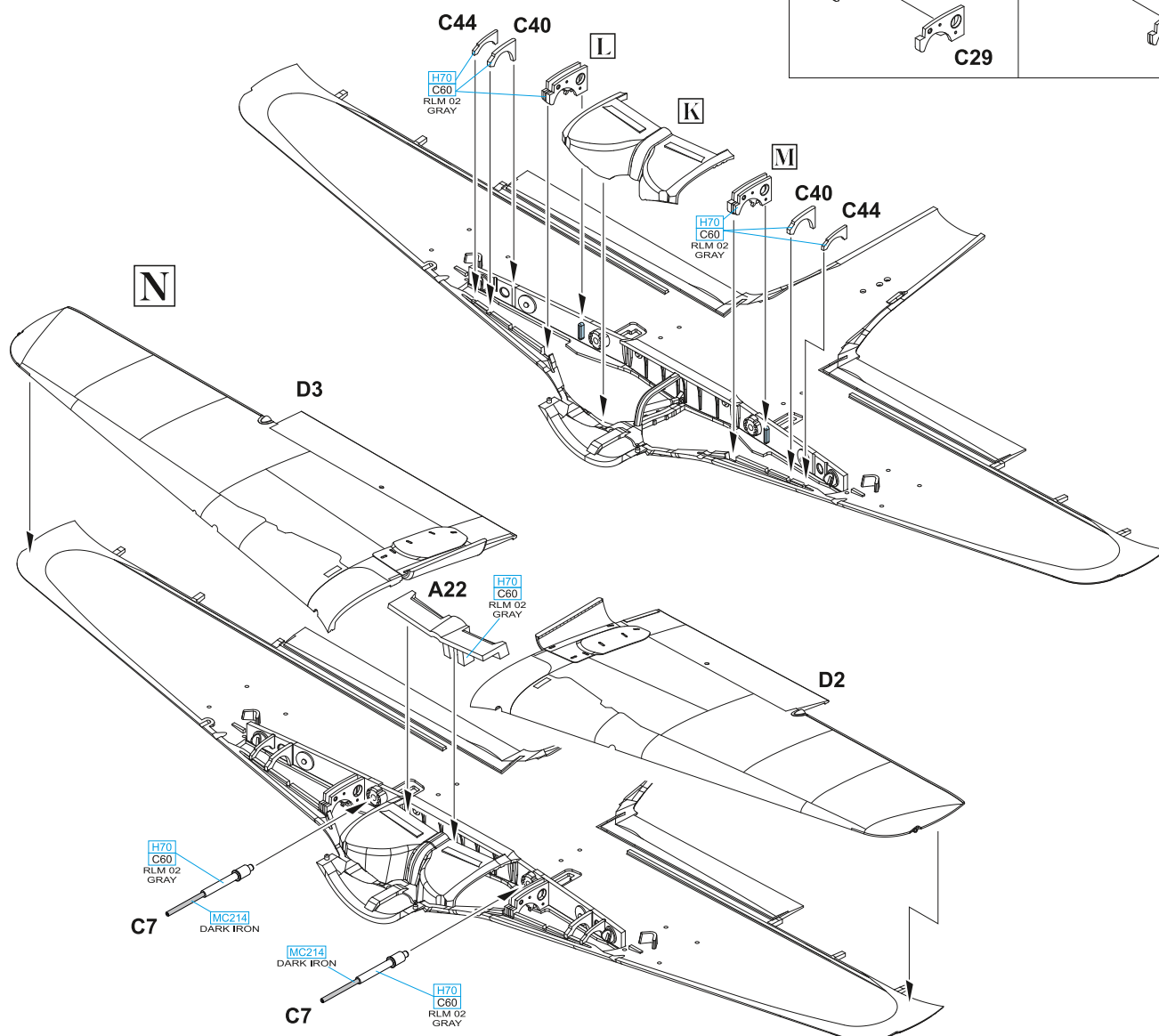
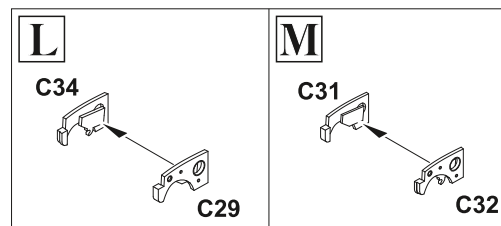
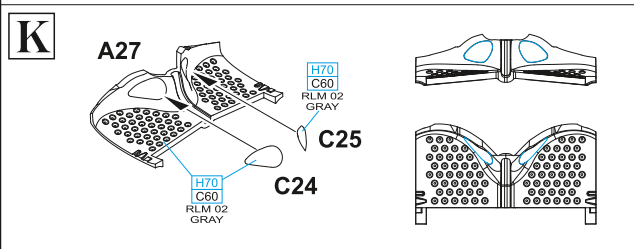
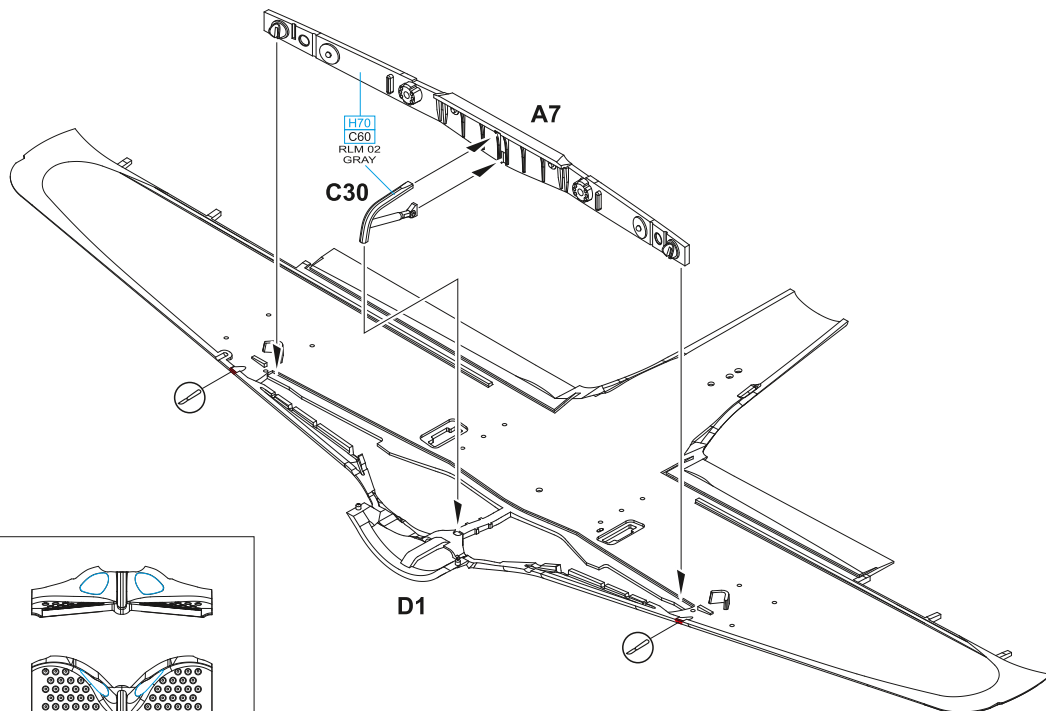


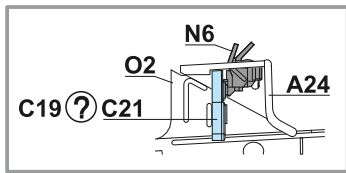
decals K7

D

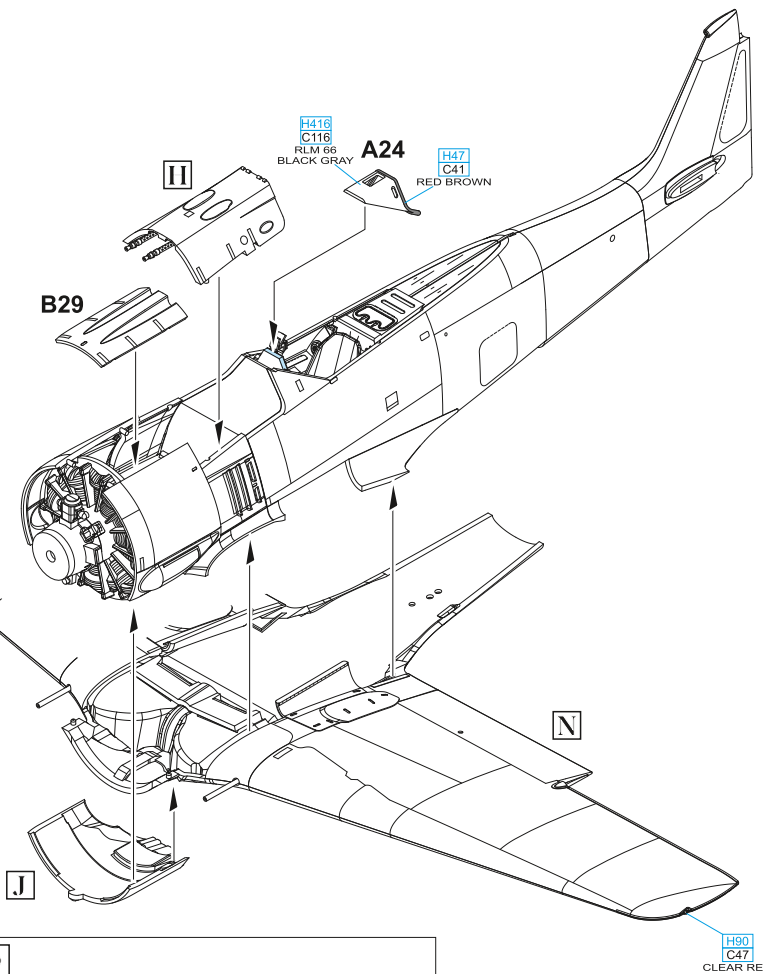




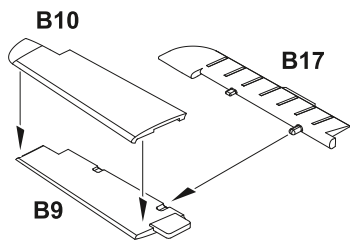




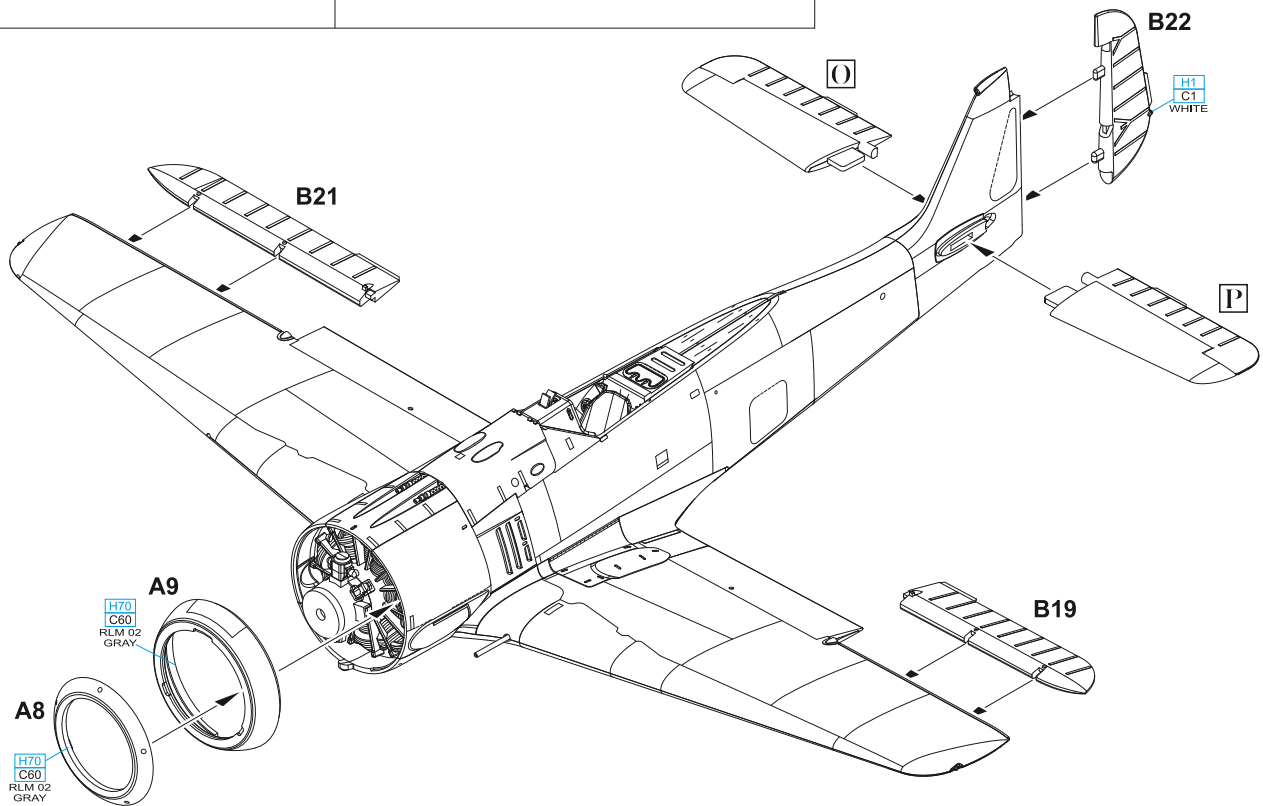
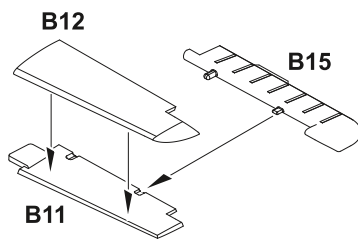
H94
C138
CLEAR GREEN

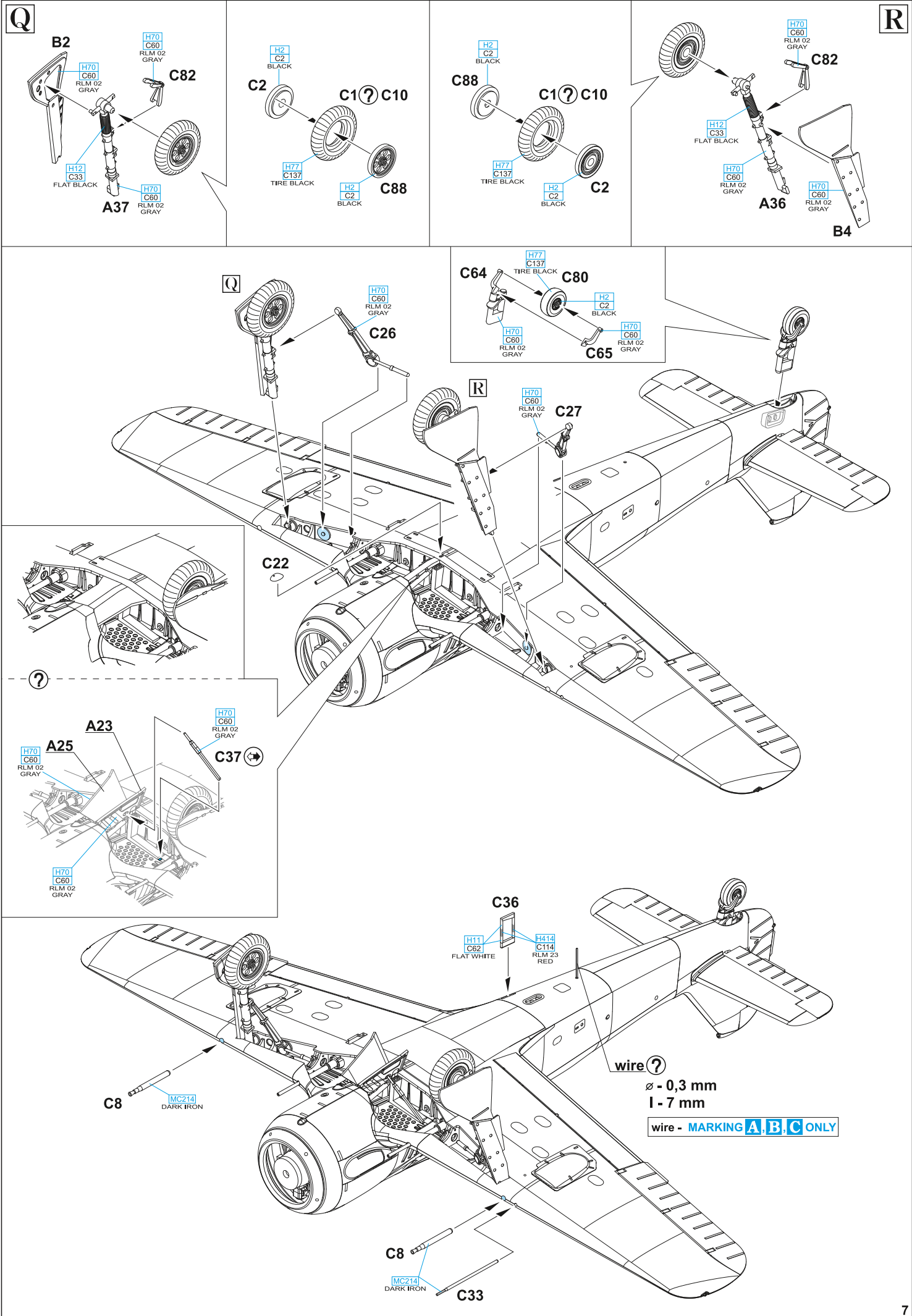


O

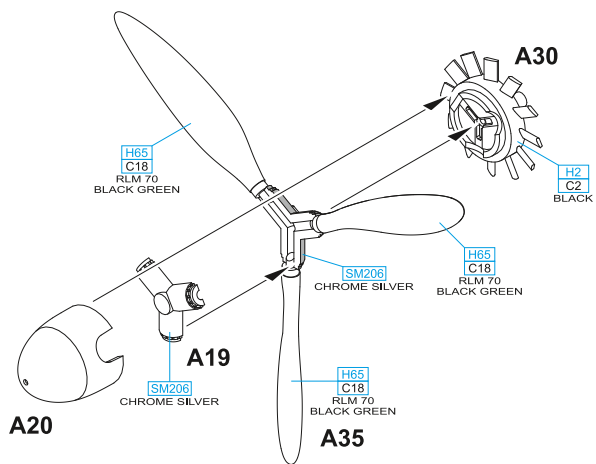


P

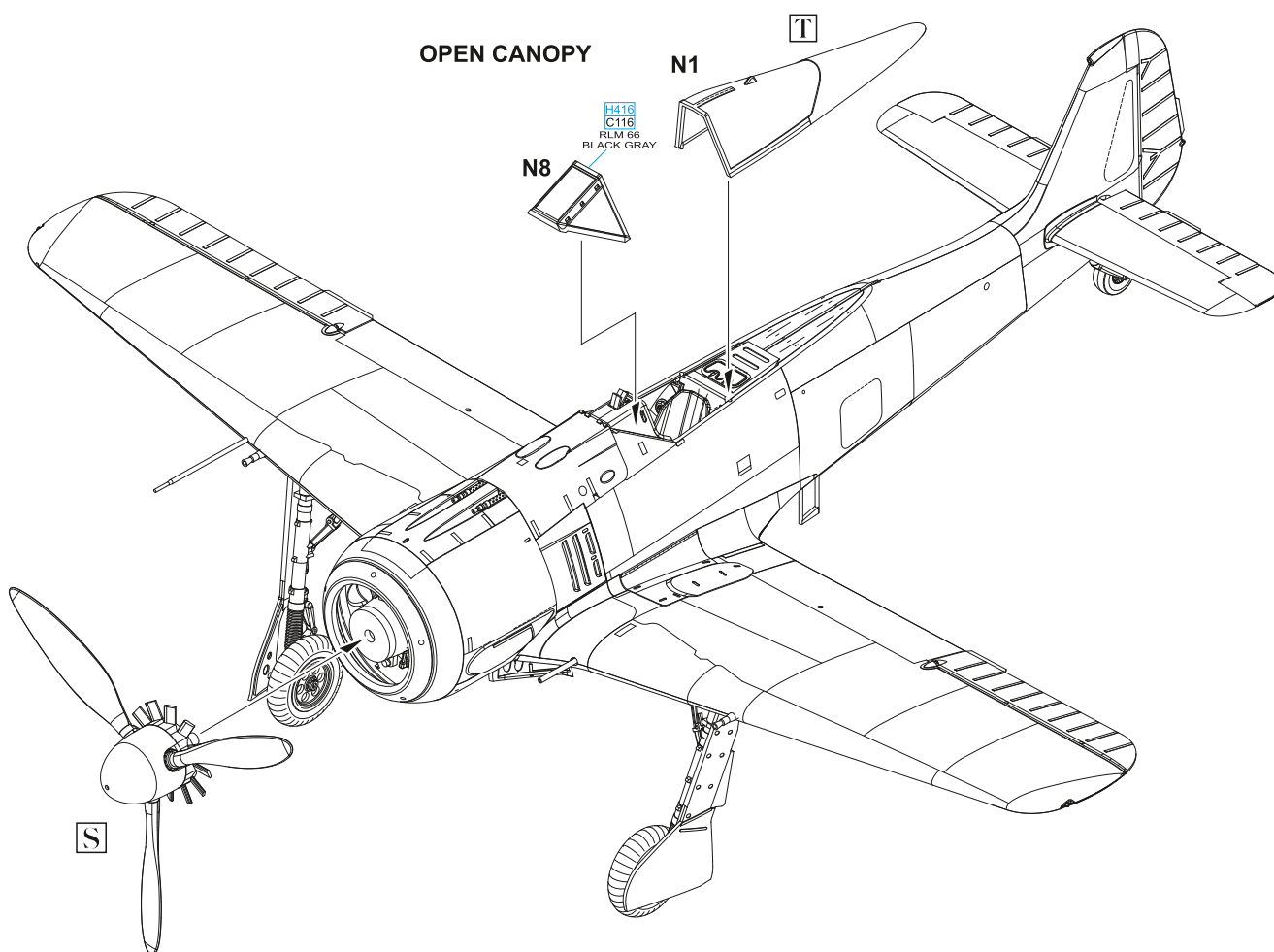
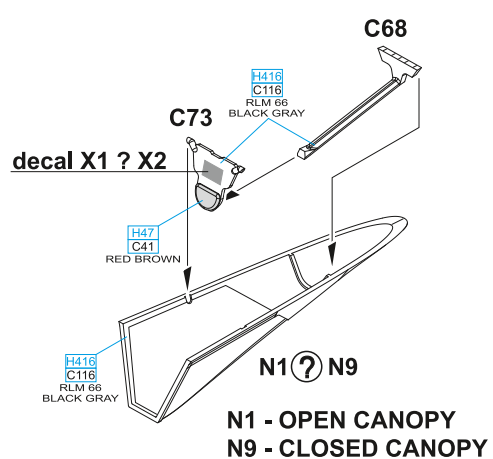




S



T

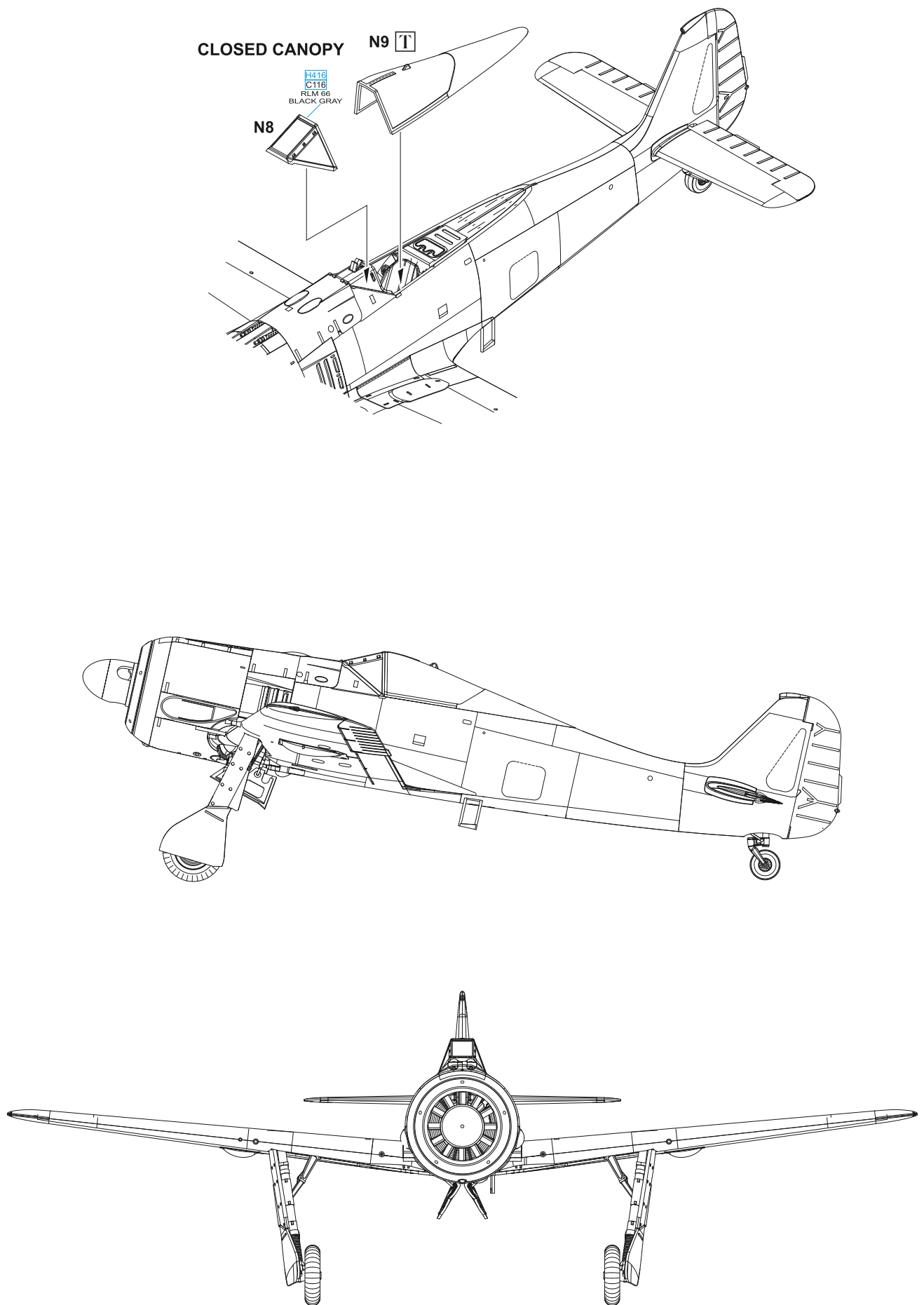


CLOSED CANOPY

N9 1

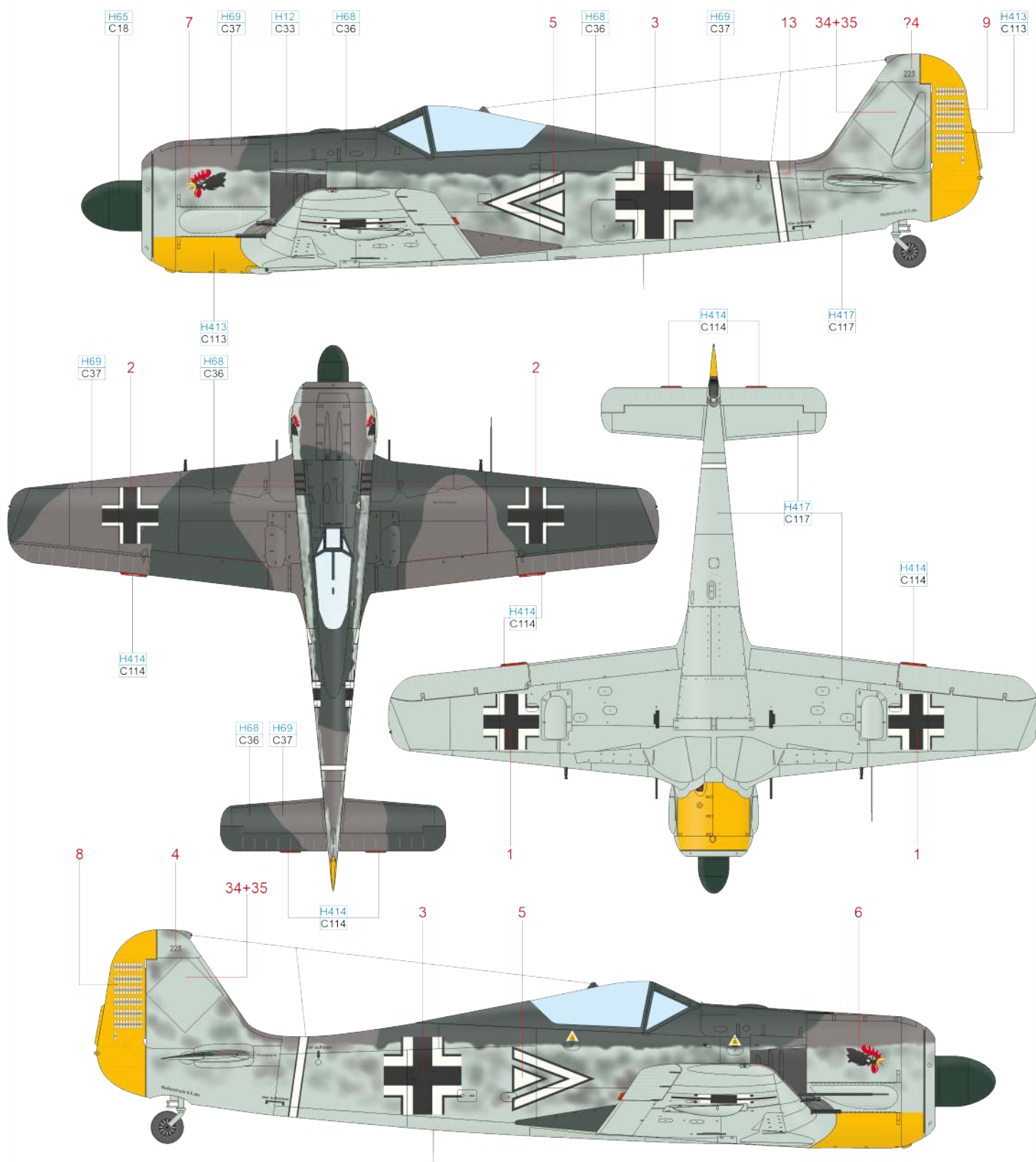
N8

4416
C116
RLM 66
BLACK GRAY



A WNr. 223, Hptm. Hans Hahn, III./JG 2, Beaumont le Roger, Francie, červen 1942

Hans „Assi“ Hahn, stíhací eso a nositel Rytířského kříže s Dubovou ratolestí, velel od prosince 1939 jednotce 4./JG 2 a od 29. října 1940 vedl III./JG 2. Celkem 61 symbolů sestřelů na směrovce se váže právě k Assiho působení na západní frontě. Při britském náletu na elektrárnu v Caen 6. května 1942 dosáhl Hahn během operace Circus 159 sestřelením dvou Spitfirů svého 60. a 61. vítězství. Jeho jednotka byla během května přezbrojena z typu Bf 109F na Fw 190A. Pravděpodobně se zobrazeným strojem dosáhl Hahn 6. června 1942 dalších tří vítězství nad Spitfiry. Počínaje 1. listopadem 1942 převzal velení II./JG 54 a tuto Gruppe vedl až do 21. února 1943, kdy byl sestřelen a padl do sovětského zajetí. Z něj byl propuštěn až v roce 1949 (napsal o svých zážitcích ve vězení knihu Zajatcem v Rusku). Do svého sestřelení dosáhl celkem 108 vítězství, 66 z nich na západní frontě. Hlava kohouta na jeho stroji byla označením letadel štábu III. Gruppe JG 2 a byla odvozena od Hahnova příjmení (der Hahn znamená v němčině kohout). Hans Hahn zemřel v roce 1982 a jeho žena se později provdala za nočního stíhacího letce Wolfganga Falcka.

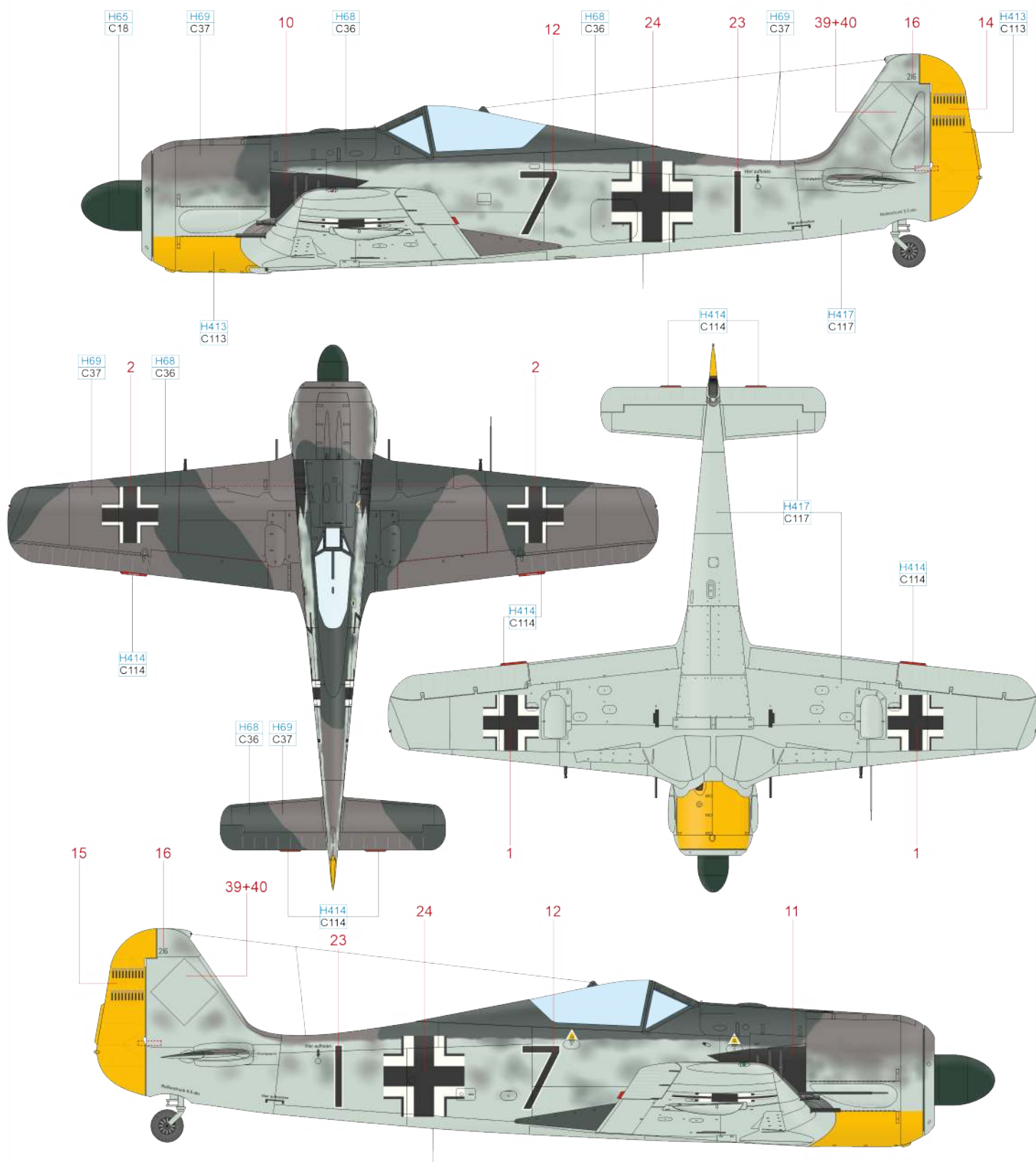


RLM 76 H417 C117 RLM 75 H69 C37 RLM 74 H68 C36 RLM 70 H65 C18 RLM 04 H413 C113 RLM 23 H414 C114 FLAT BLACK H12 C33

eduard

B WNr. 216, Oblt. Karl Borris, 8./JG 26, Wevelghem, Belgie, červenec 1942

Karl Borris byl jediným předválečným pilotem, který s JG 26 létal až do konce války. Narodil se 3. března 1916 v Heinsdorfu. Do Luftwaffe vstoupil v listopadu 1935 a prodělal velitelský výcvik u LKS 1 Dresden. Před válkou sloužil u I./JG 130 v Jesau a od září 1939 až do konce roku byl přidělen k JFS 1 ve Schleissheimu. V prosinci 1939 byl převelen k II./JG 26. V jejích řadách se účastnil francouzského tažení, ale 13. května 1940 byl v souboji s letouny RAF sestřelen. K jednotce se mu nicméně podařilo vrátit o čtyři dny později. Prvního vítězství dosáhl 1. června 1940 a do konce války jich získal dalších 42. V září 1940 se ujal pozice technického důstojníka II./JG 26 a podílel se na operačních testech Fw 190A. V listopadu 1941 byl jmenován Staffelkapitánem 8./JG 26 a od června 1943 až do konce války velel I./JG 26. Rytířský kříž obdržel 25. listopadu 1944 po dosažení 41. vítězství. Zemřel 18. srpna 1981 v Bornumu. Borrisův stroj s kamufláží RLM 74, 75 a 76 a žlutými prvky rychlé identifikace pro západní bojiště má na směrovce vyznačeno 20 vítězství.

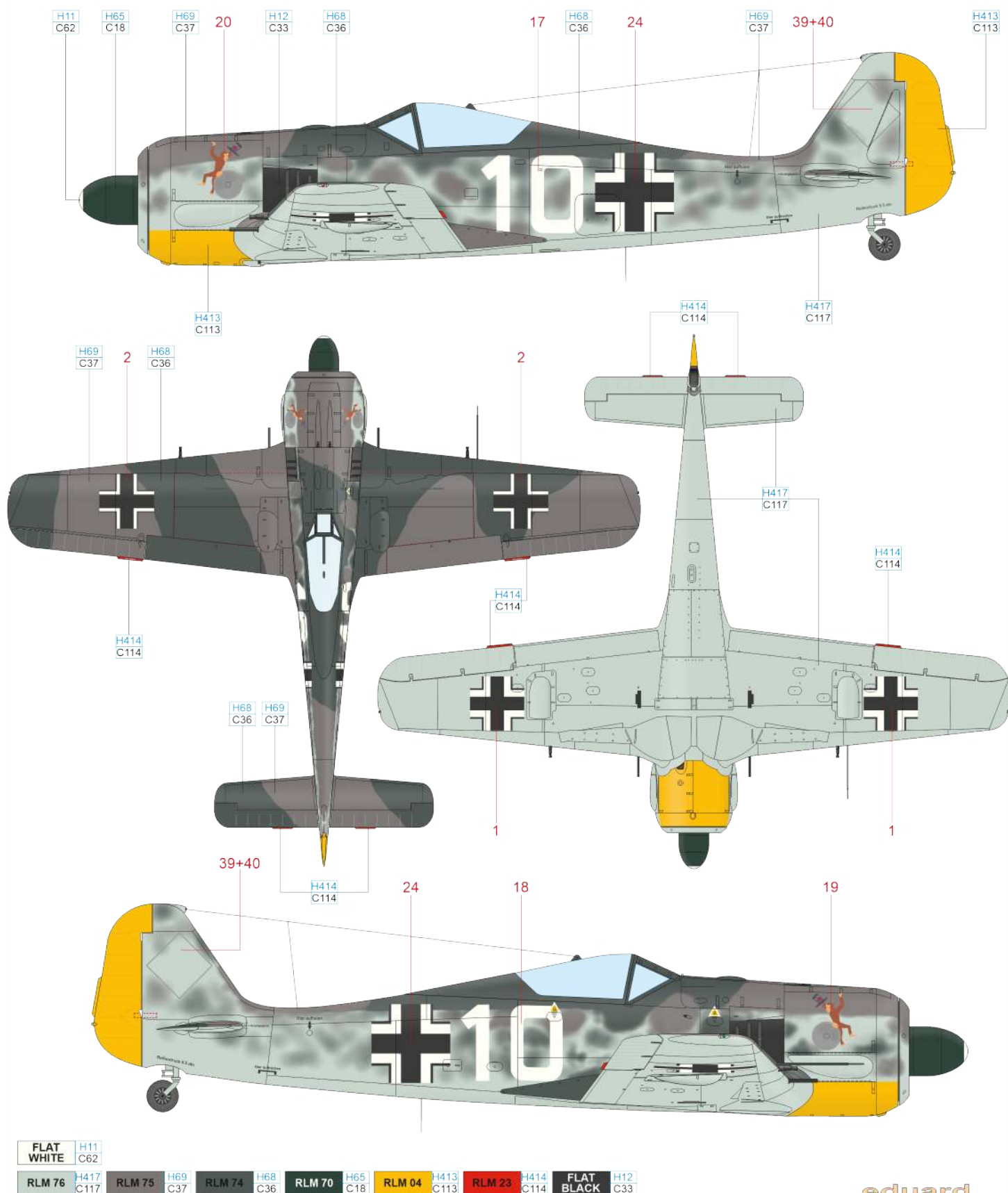


RLM 76 H417 RLM 75 H69 RLM 74 H68 RLM 70 H65 RLM 04 H413 RLM 23 H414
C117 C37 C36 C18 C113 C114

eduard

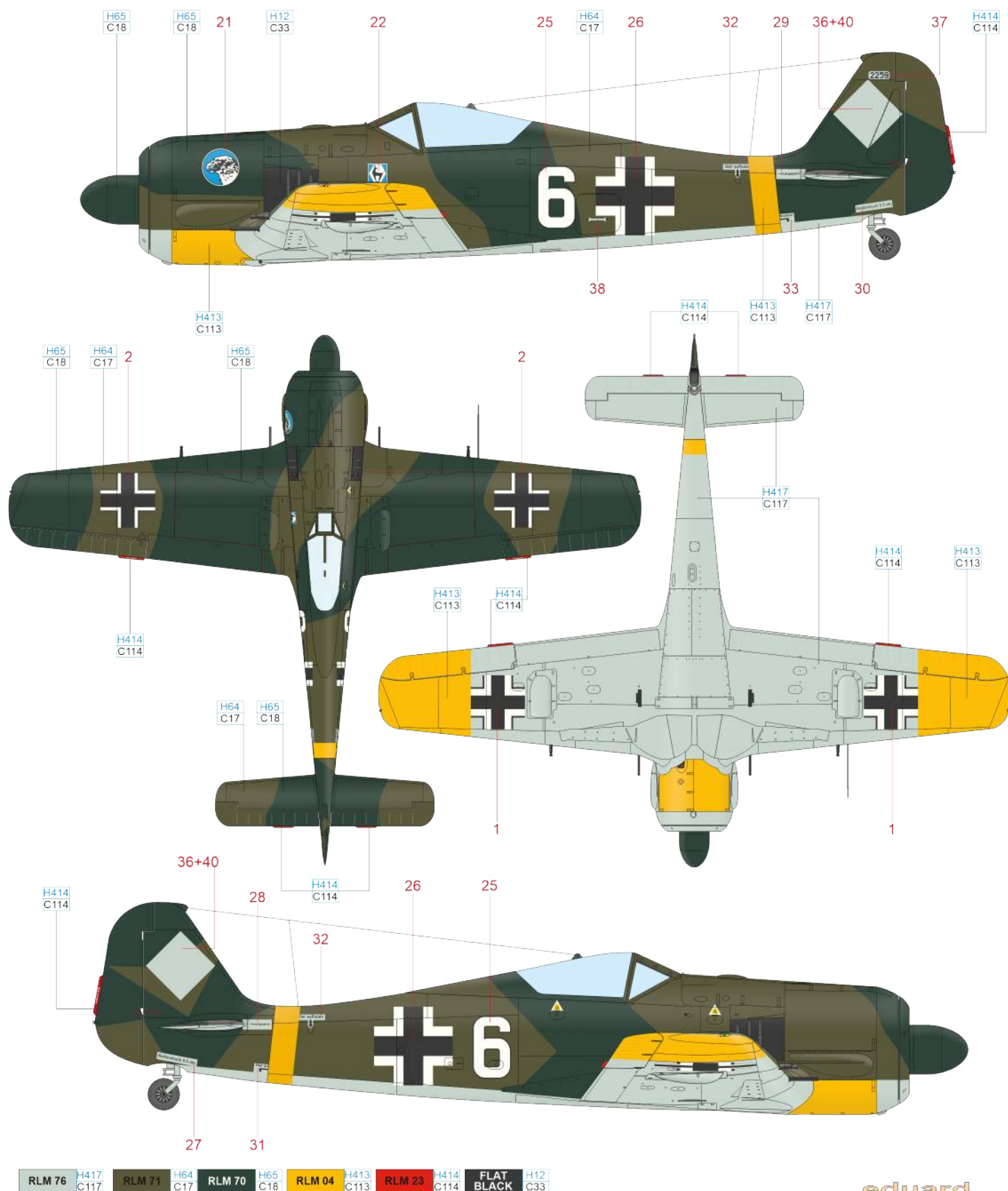
C Oblt. Wolfgang Kosse, 1./JG 5, Herdla, Norsko, říjen 1942

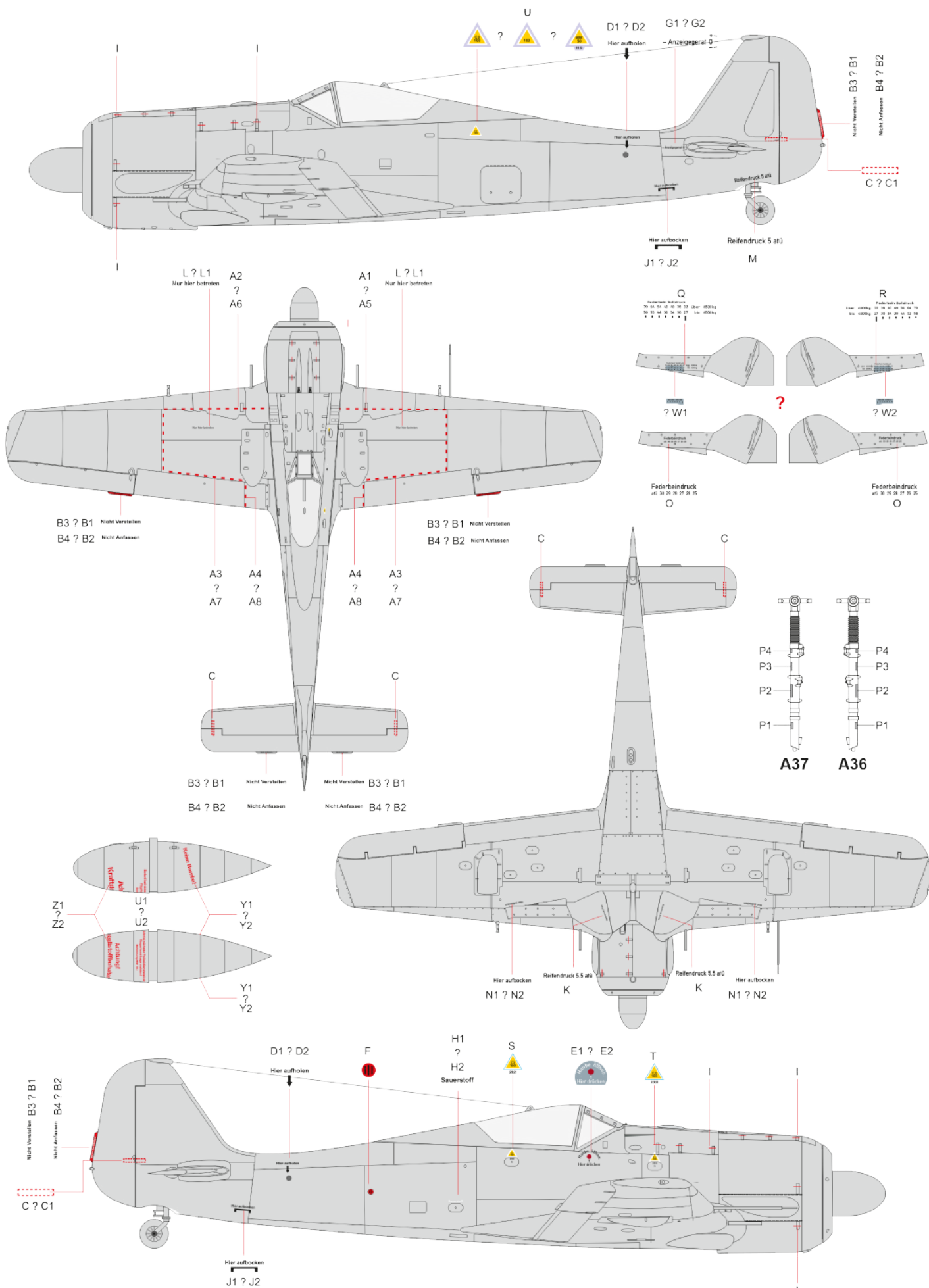
Wolfgang Kosse se narodil 27. září 1918 v Berlíně. V květnu 1940 zařazen k 6./JG 26 a v srpnu byl jmenován velitelem 5./JG 26. V řadách JG 26 zaznamenal celkem 11 vítězství, včetně Spitfiru z Tangmere Wingu, jehož pilotem mohl být Douglas Bader. Od května 1942 byl Kosse velitelem 1./JG 5 v Norsku, která procházela přezbrojením z typu Bf 109 na Fw 190A. Na konci roku 1943 byl kvůli letecké nekázni a poškození letounu zbaven velení a byl degradován z hodnosti Hauptmann na hodnost Flieger. Na počátku roku 1944 se dobrovolně přihlásil ke Sturmstaffel 1, jež optimalizovala taktiku boje zblízka se čtyřmotorovými bombardéry. V červnu 1944 se stal v hodnosti Oberleutnant velitelem 5./JG 5, jež bojovala na invazní frontě ve Francii a v obraně Říše. V srpnu byl zařazen k IV.(Sturm)/JG 3 s těžce pancéřovanými Fw 190A. Byl zařazen k její 14. Staffel, jež vznikla ze Sturmstaffel 1. V říjnu byl jmenován velitelem 13.(Sturm)/JG 3 a opět dosáhl hodnosti Hauptmann. Kosse zahynul 24. prosince 1944 v souboji se stíhači RAF u Liège v Belgii. Některé zdroje uvádí, že měl na kontě 28 vítězství. Jeho osobní letoun s kamufláží RLM 74, 75 a 76 a žlutými prvky rychlé identifikace pro západní bojiště má na přídi emblém opice, která sedí na cirkulárce a v ruce drží cylinder s britskou vlajkou.



D WNr. 2259, Oblt. Günther Josten, 1./JG 51, Ljubaň, Sovětský svaz, podzim 1942

Osmnáctiletý Günther Josten vstoupil do řad Luftwaffe v lednu 1940 a od listopadu 1941 prodělal stíhací výcvik u JGr. Drontheim v Norsku. Na konci srpna 1942 byl převelen k 3./JG 51 na východní frontě a svého prvního vítězství docílil 23. února 1943. O rok později obdržel Rytířský kříž, po dosažení 84. vítězství. Velitelem 3./JG 51 se stal 18. července 1944 a o dva dny později docílil svého 100. vítězství. Po dosažení 161. sestřelu z celkových 178 obdržel 28. března 1945 Dubovou ratolest k Rytířskému kříži. V posledních dvou týdnech války byl velitelem IV./JG 51. Do Bundesluftwaffe vstoupil 4. dubna 1956 a v roce 1962 byl jmenován velitelem JG 71. Do výslužby odešel 31. března 1981 v hodnosti Oberst jako zástupce velitele 4. Luftwaffendivision. Zemřel 7. července 2004. Jeho bratr Reinhard v řadách I./JG 51 padl 21. dubna 1942. Stroj G. Jostena obdržel u jednotky nestandardní kamufláž tvořenou dvěma odstíny tmavě zelené barvy, doplněnou o žluté konce dolní poloviny křídla, pruh na trupu téže barvy, což bylo označení strojů z východní fronty. Na motorovém krytu nese znak JG 51, pod čelním štítkem zase znak I./JG 51.





[illegible]

Eduard goodies for

Fw 190A-3 1/48

648356	Fw 190A wingroot gun bays (Brassin)
648366	Fw 190A propeller (Brassin)
648736	Fw 190A landing flaps PRINT (Brassin)
648371	Fw 190A control surfaces early (Brassin)
648381	Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
6481014	Fw 190A seat PRINT (Brassin)
6481038	Fw 190A seat w/ integral belts PRINT (Brassin)
3DL48046	Fw 190A-3 SPACE (3D Decal Set)
D48012	Fw 190A stencils (Decal Set)
D48041	Fw 190A-3 national insignia (Decal Set)
EX587	Fw 190A TFace (Mask)

6481038



648381



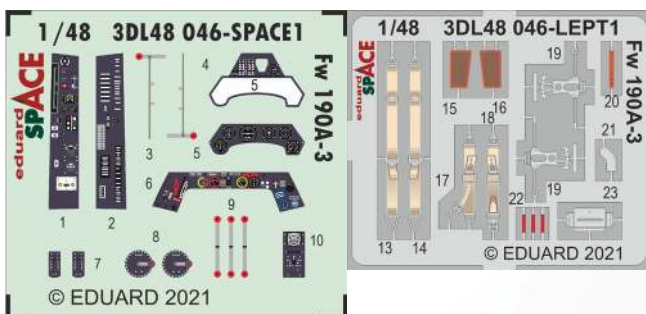
648356



648366



3DL48046



648736

