

Fw 190F-8

eduard

GERMAN WWII FIGHTER-BOMBER

1/72 SCALE PLASTIC KIT

ProfIPACK
edition

#70119



ÚVODEM

Ve druhé polovině 2. světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, těžce vyzbrojený stroj. Jeho nesnadný vývoj začal v roce 1938 na základě specifikací Technisches Amtu RLM. První prototyp poprvé vzletl 1. června 1939. Po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k předseriové verzi Fw 190 A-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 odhalily takové množství nedostatků, že RLM téměř zastavil další vývoj. Nicméně, na doporučení personálu zkušební jednotky dostal stroj šanci. Po provedení více než 50 změn na draku letounu vydalo RLM povolení k zařazení Fw 190 do řadové služby u Luftwaffe. V červnu 1941 převzala Luftwaffe první ze sta objednaných sériových Fw 190 A-1, vyzbrojených čtyřmi kulomety MG 17 ráže 7,9 mm. V září 1941 jimi byla vyzbrojena celá II/JG 26 na západní frontě. V listopadu pak začala 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 přidavné kanóny MG FF ráže 20 mm, čímž se výzbroj dostávala na pozdější vysoký standard. K významné změně došlo na jaře 1942, kdy byl k dispozici motor BMW 801 D-2, jehož montáž dala vzniknout verzi A-3. V červenci pak výroba plynule přešla na zlepšenou verzi A-4. Obě 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. 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 1 878 strojů, oproti 224 kusům vyrobených v roce 1941. 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 190 F. V červenci bylo k dispozici nové, zesílené křídlo, v němž byly na vnější pozici instalovány kulometry MG 151 místo MG FF. Instalace tohoto křídla přinesla verzi A-6. Další změnou na výrobních linkách byla verze A-7, vyráběná na konci roku 1943. Vznikla nahrazením trupových kulometů MG 17 kulometry MG 131 ráže 13 mm. V únoru 1944 pak další úpravy vedly k verzi A-8, která se stala nejrozšířenější verzí tohoto letounu s bezmála 1400 vyrobenými stroji. Nejpodstatnější změnou byla instalace zařízení GM-1, krátkodobě zvyšujícího výkon motoru vstříkáváním 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 přidávaným pancéřováním pilotního prostoru a překrytu kabiny. Poslední sériově vyráběnou stíhací verzí s motorem BMW 801 byla v roce 1945 verze A-9, vybavená motorem BMW 801 TS o výkonu 2000 k (1470 kW). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních verzí Fw 190 F. Tyto strojem měly křídelní výzbroj redukovánou na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách. Stroje disponovaly velkou škálou podvěšené výzbroje pro protizemní útoky, 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, dodávanou jednotkám Luftwaffe od srpna 1944. Fw 190D vznikl instalací motoru Jumo 213 A-1 do upraveného draku Fw 190A-8. 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. Jako těžké stíhací stroje s impozantní výzbrojí získávaly od roku 1943 na významu v jednotkách protivzdušné obrany Říše, kde se uplatnily v boji proti těžkým čtyřmotorovým bombardérům. V této roli byla významná především verze A-8 a její pancéřovaná varianta A-8/R2. Tyto stroje se jejich zesílenou výzbrojí byly 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.

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. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽNOTCH
ZÁREZREMOVE
ODRÍZNOUTAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍ EDUARDS MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



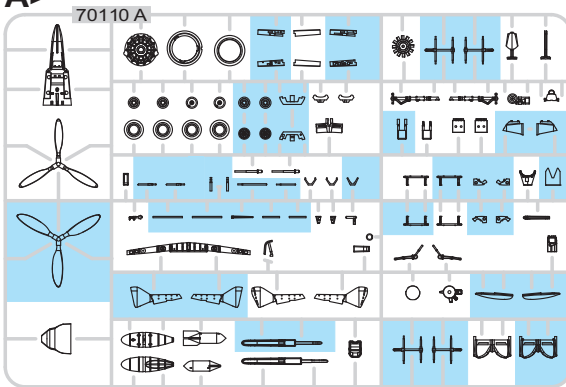
PIĚCES



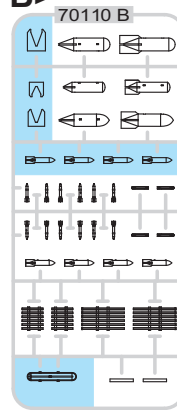
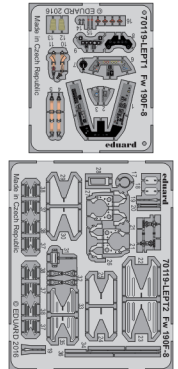
部品

A>

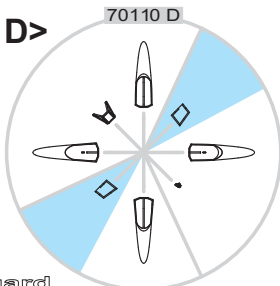
PLASTIC PARTS



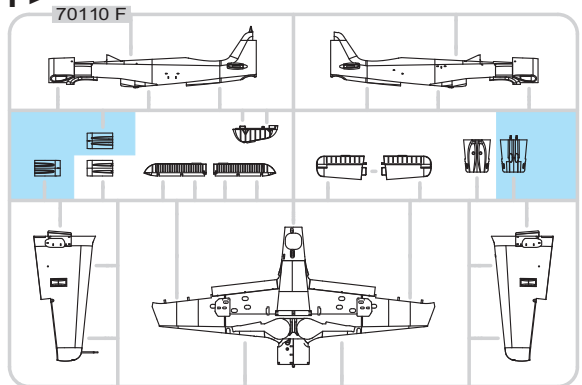
B>

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS

D>



F>

eduard
MASK

Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívajte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



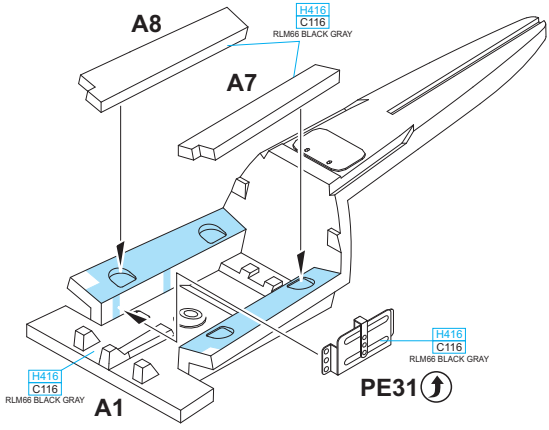
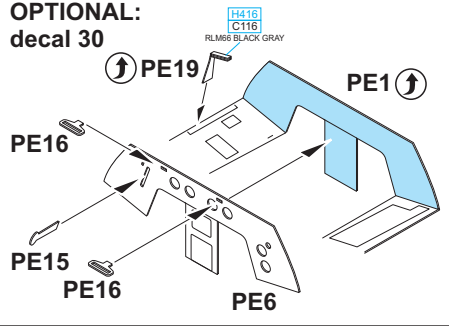
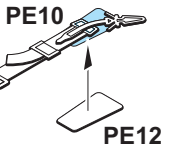
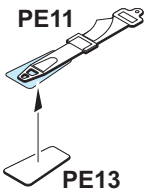
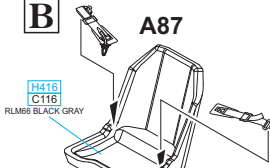
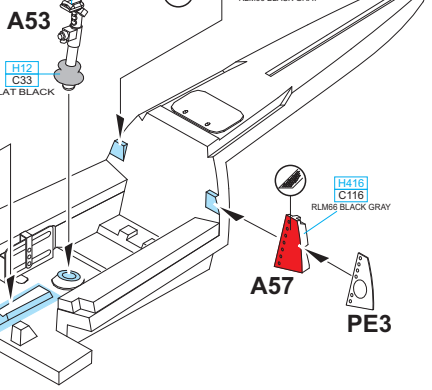
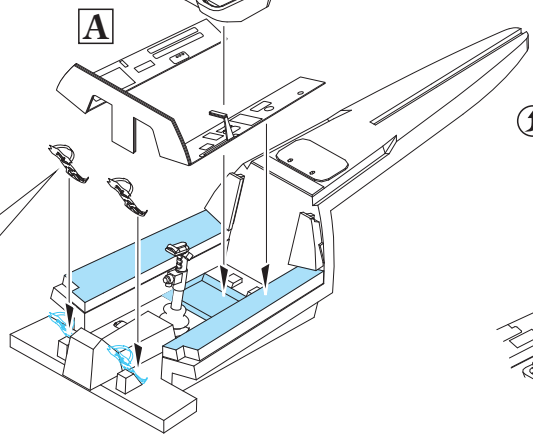
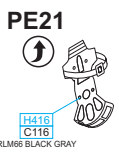
PEINTURE

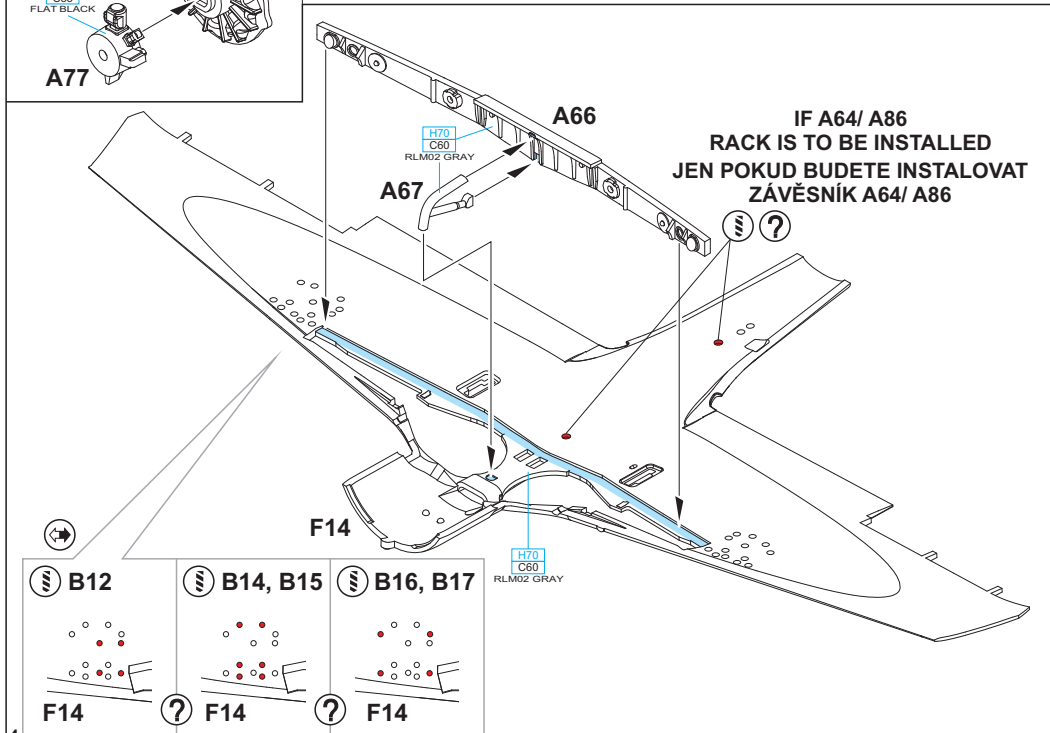
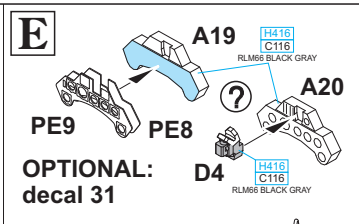
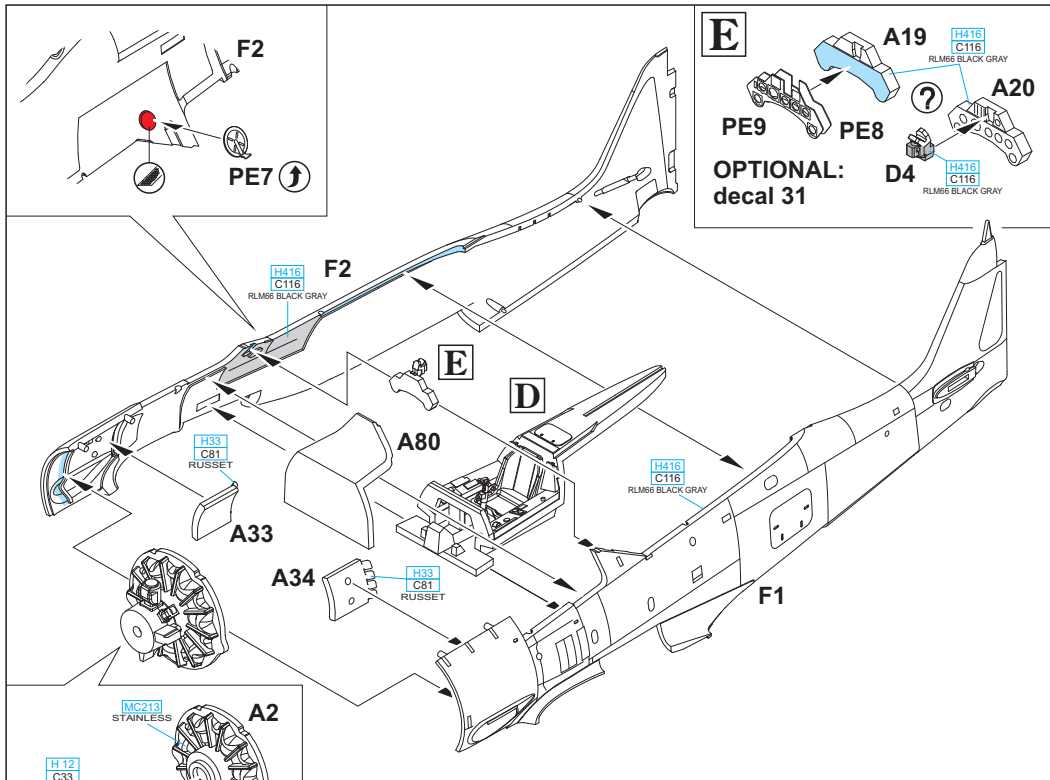


色

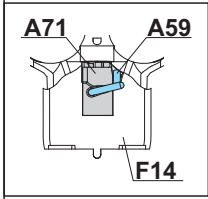
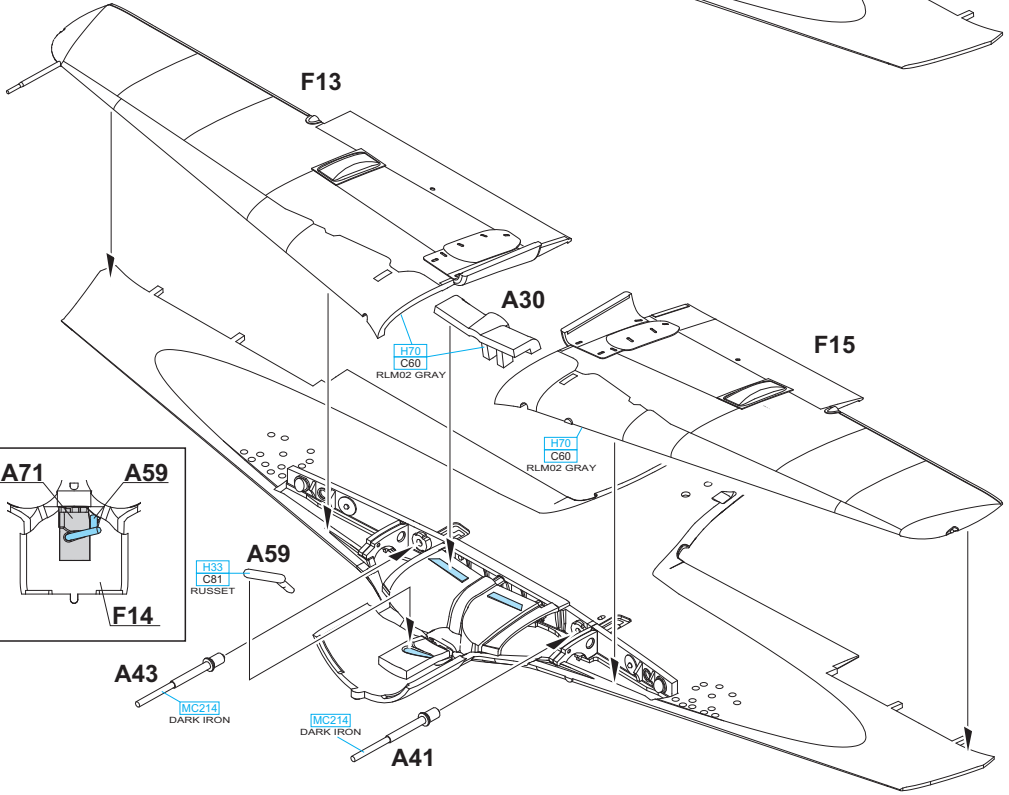
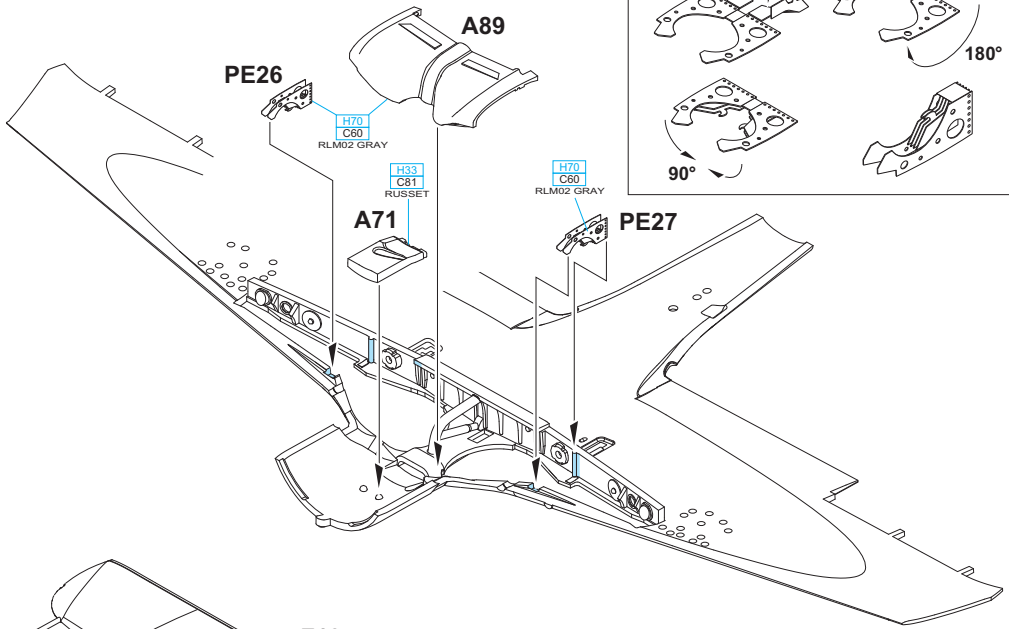
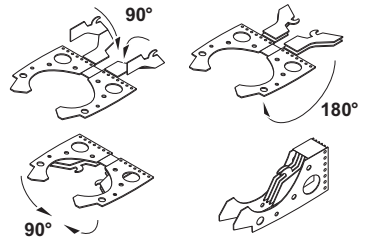
GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H2	C2	BLACK	
H11	C62	FLAT WHITE	
H12	C33	FLAT BLACK	
H33	C81	RUSSET	
H47	C41	RED BROWN	
H65	C18	BLACK GREEN	RLM70
H66	C119	SANDY BROWN	RLM79
H68	C36	DARK GRAY	RLM74
H69	C37	GRAY	RLM75
H70	C60	GRAY	RLM02
H77	S137	TIRE BLACK	
H80	C54	KHAKI GREEN	

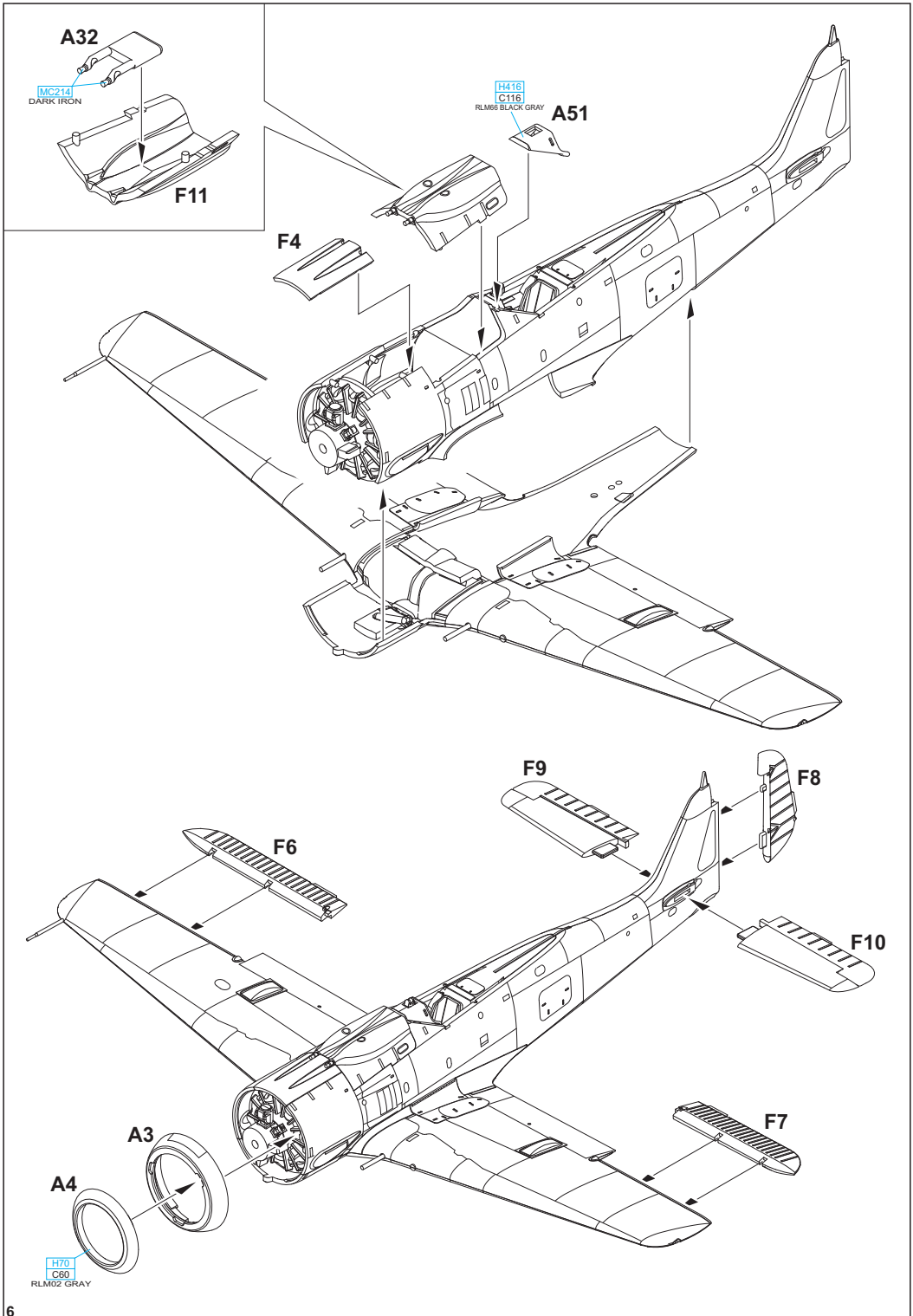
AQUEOUS	Mr.COLOR		
H413	C113	YELLOW	RLM04
H414	C114	RED	RLM23
H416	C116	BLACK GRAY	RLM66
H417	C117	LIGHT BLUE	RLM76
H420	C120	OLIVE GREEN	RLM80
H421	C121	BROWN VIOLET	RLM81
H423	C123	DARK GREEN	RLM83
Mr.COLOR SUPER METALLIC			
S401		SUPER FINE SILVER	
S405		CHROME SILVER	
Mr.METAL-COLOR			
M213		STAINLESS	
M214		DARK IRON	

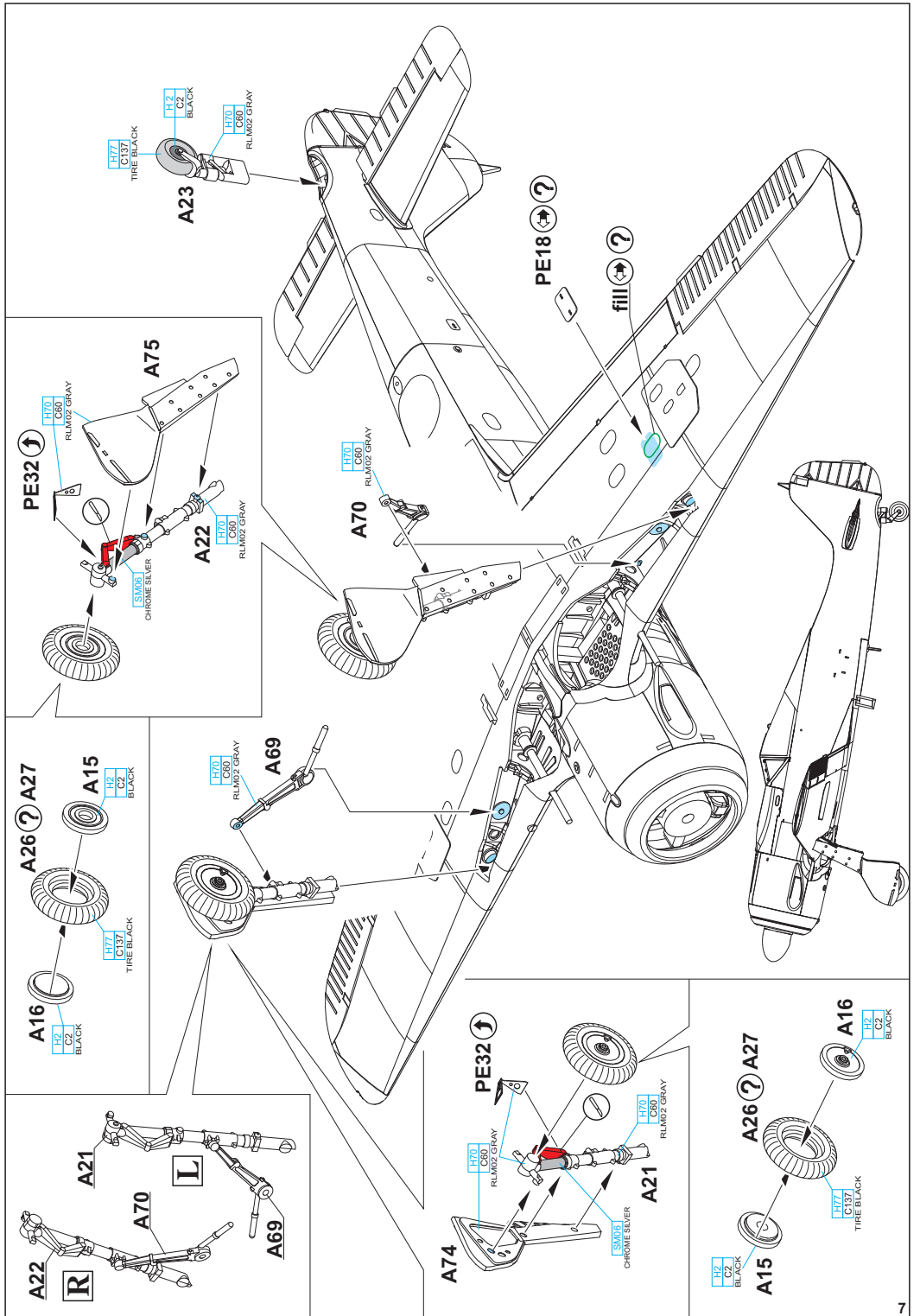
A**OPTIONAL:
decal 30****B****C****B****H416
C116
RLM66 BLACK GRAY****H12
C33
FLAT BLACK****H416
C116
RLM66 BLACK GRAY****H416
C116
RLM66 BLACK GRAY****D****2 pcs.****PE5****PE4**

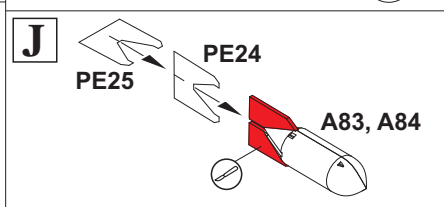
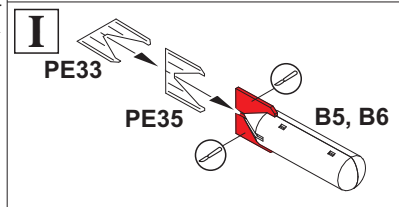
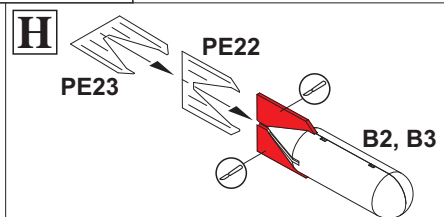
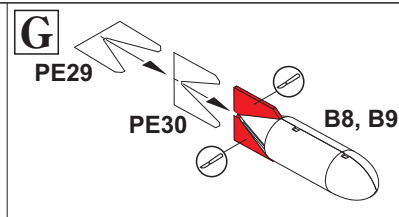
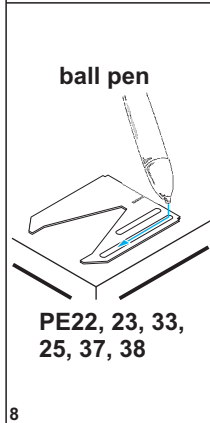
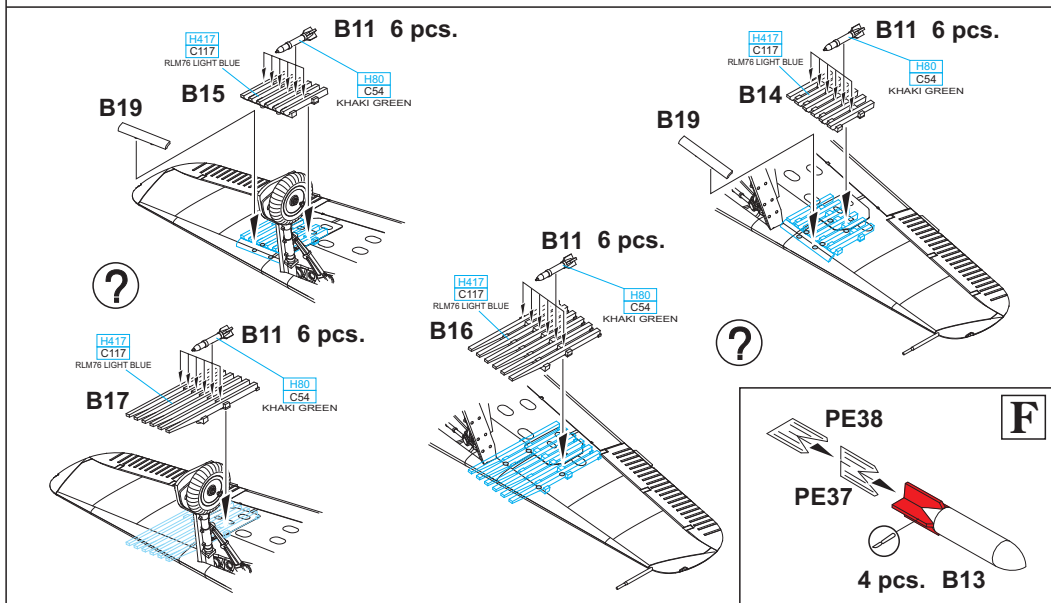
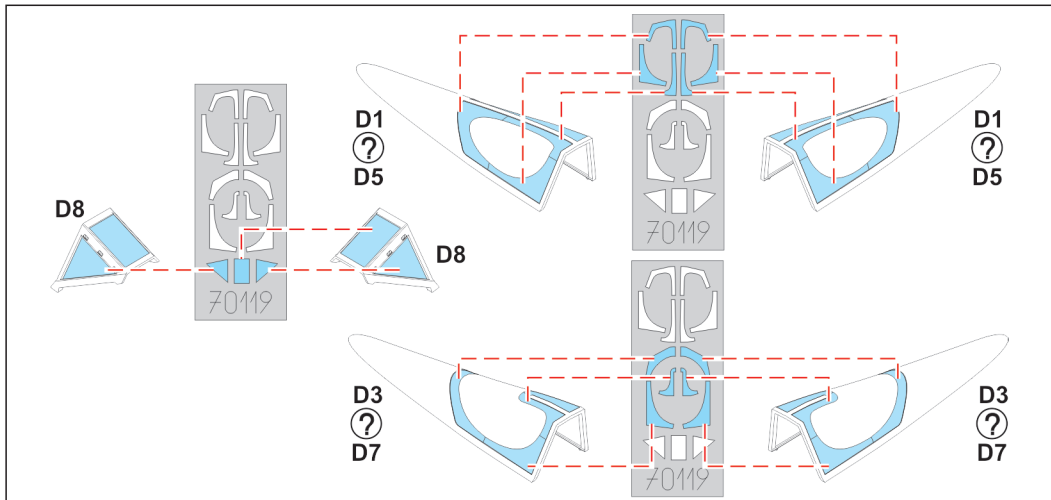


PE26   PE27



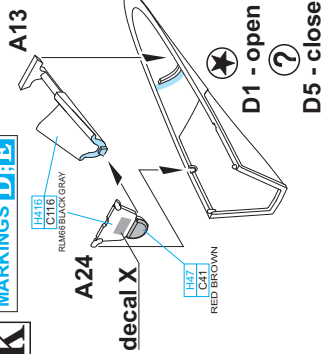




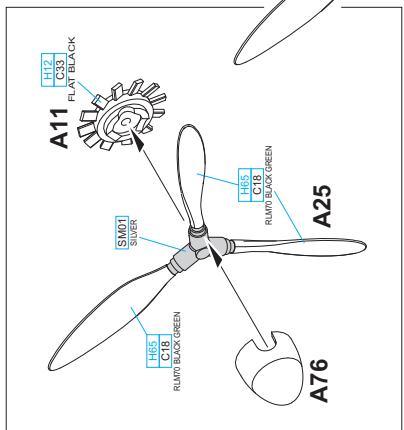
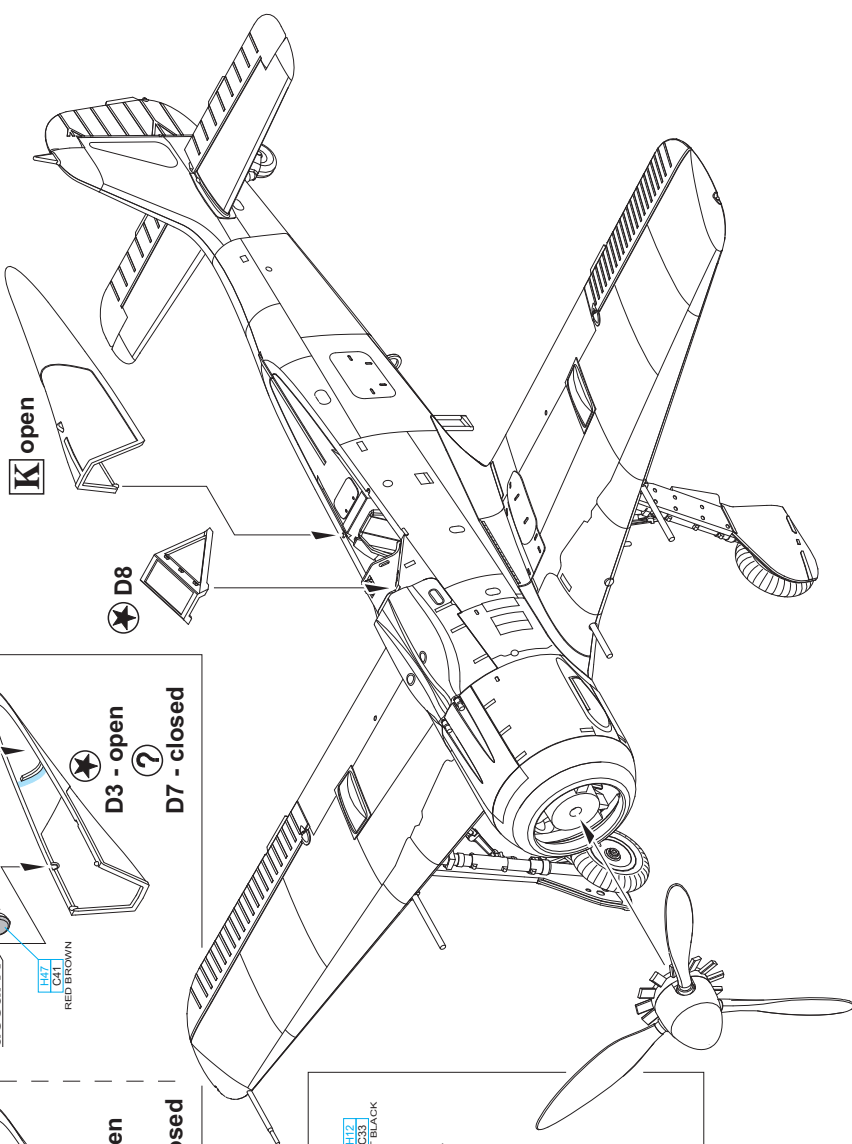
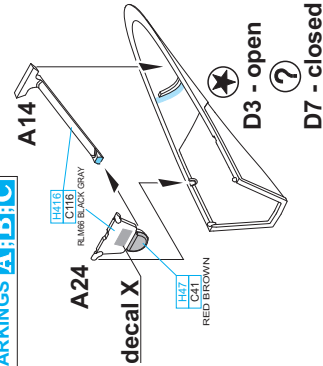


K

MARKINGS D:E



MARKINGS A:B:C



A 5./SG 77, základna Cottbus, Německo, počátek 1945

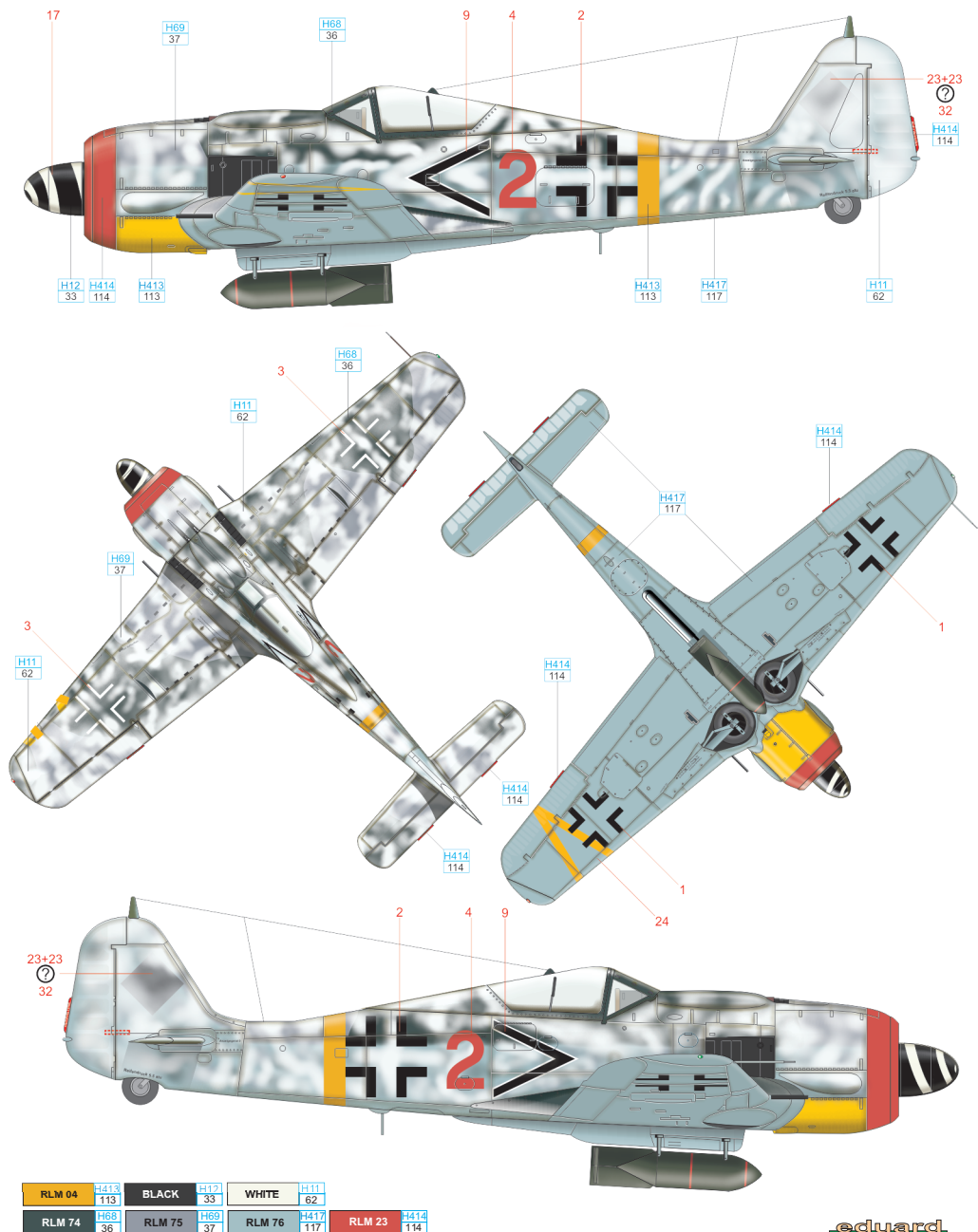
Tento letoun byl na počátku roku 1945 vyfotografován na letišti Cottbus. Nese standardní kamuflážní schéma složené z barev RLM 74 a 75 na horních a RLM 76 na spodních plochách. Černé provedení vodorovného proužku řadí tento stroj do stavu 5. Staffel SG 77. Význam červeného blesku na motorovém krytu není znám.



RLM 04	H413	BLACK	H412
	113		33
RLM 74	H68	RLM 75	H69
	36		37
		RLM 76	H417
			117
		RLM 23	H414
			114

B SG 2, Maďarsko, prelom 1944 / 1945

Standardní kamufláž tohoto letounu z barev RLM 74 a 75 byla na horních a bočních plochách překryta nepravidelnými skvrnami bílé barvy. Žlutý pruh okolo tropu by doplněn žlutým markingem na křídle. Tento marking byl zaveden Fliegerkorps IV poté, co Rumunsko přešlo na druhou stranu konfliktu a bylo nutné vizuálně odlišit vlastní německé letouny od nyní již nepřátelských letounů rumunských.



C 1./SG 4, základna Piacenza, Itálie, 1944

V době působení Schlachtgeschwader 4 v Itálii, kde se tato jednotka podílela na zdržování postupu Spojenců, dostaly její Fw 190F-8 zajímavý kabát. Horní plochy byly přestříkány pískově hnědou barvou, doplněnou o nepravidelné olivové skvrny. Tato kamuflážní úprava probíhala narychlo v polních podmínkách, přičemž došlo k částečnému zastříkání výstředního označení. V horní části byl přestříkán i bílý pruh označující nasazení jednotky ve Středomoří. Zobrazený stroj náležel k I. Gruppe. Na přídí nese znak jednotky. Vrtulový kužel byl pravděpodobně v černé barvě s bílou spirálou.



WHITE	H11 62	BLACK	H12 33
RLM 76	H417 117	RLM 80	H420 120
		RLM 79	H66 119
		RLM 23	H414 114

D W.Nr. 584592, SG 2 or SG 10, základna Neubiberg, Německo, květen 1945

Žlutá 14, patřící II. Gruppe SG 2 nebo SG 10 a zanechaná na konci války příslušníky Luftwaffe na základně v Neubibergu, představuje podobu Fw 190F-8 posledních výrobních sérií. Horní plochy tvořila pole barev RLM 75/76/81/83, zatímco spodní byly nastříkány RLM 76. Obdobně, jako např. u Fw 190D-9, vyrobených v závěru války, byla část spodní plochy křídla ponechána v barvě kovu. Vztlakové klapky, křídélka a spodní část trupu byly opět nastříkány RLM 76. Spodní strana výškovky se na fotografii jeví tmavá, jde však o jiné natočení vůči zdroji světla. Přes příď byl nastříkán žlutý pruh, označující v tomto období bitevní letouny Luftwaffe.



RLM 04	H413 113	RLM 83	H423 123	RLM 81	H421 121	RLM 23	H414 114
RLM 75	H69 37	RLM 76	H417 117	RLM 70	H65 18	SILVER	SM01

E SG 10, České Budějovice, Československo, květen 1945

Jedním ze strojů, které Stab SG 10 a některé její Gruppe zanechaly na letišti v Českých Budějovicích, byl i Fw 190F-8 s označením „Žluté K“. Stroj nesl známky kamuflážních úprav některých strojů SG 10 v závěru války. Celé horní plochy byly v polních podmínkách štětcem přefény tmavě zelenou barvou RLM 83 nebo barvou velmi podobnou. Zelená tak dosahovala nepravidelně i do spodních ploch. Za své při tomto natírání vzalo z části i výsostné označení na trupu i horních hranách křídel. Po těchto barevných úpravách dostalo Žluté K náhradou za poškozené ocasní plochy nové, ze zničeného Fw 190 s klasickou šedo-šedou kamufláží. Také z toho důvodu je zde nesoulad ve stylu aplikovaných trámových křížů a svastiky. V květnu 1945 byla „štetcová“ zelená kamufláž již značně omšelá. Identifikační žlutý pruh „Jabo“ obkružoval motorový kryt. Nejednotné vykládání předpisu o tomto pruhu vedlo k různým aplikacím, pokud šlo o šíři pruhu i jeho polohu na přídi. Pro tento profil byl žlutý pruh zrekonstruován podle nejčastějšího výskytu v rámci SG 10. Za povšimnutí stojí odstranění spodních krytů kol hlavního podvozku, což mělo zabránit provozním obtížím na rozbahněných letištích. Letoun nesl pod křídly závěsníky ETC 50 pro čtyři 50 kg pumy.

