



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.

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 Hurricaney, ale také modernější Spitfirey. 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 křidel, 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 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 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 imponantní 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, bylo však evidentní, že potenciál konstrukce tohoto stroje ještě nebyl ani zdaleka vyčerpán. 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 kvalitnějšího paliva o oktanovém čísle 96, namísto 87, nabízel také zvýšenou nosnost. Toho 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 v podvěsu nesenou zátěž, která naopak posouvala těžiště vzad. Pozdější verze Fw 190 této možnosti využívaly velmi extenzivně ať již co do instalace výzbroje nebo přídatného 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 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. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



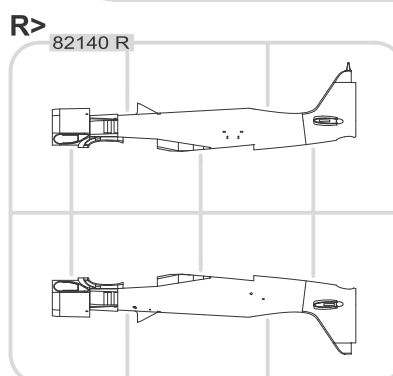
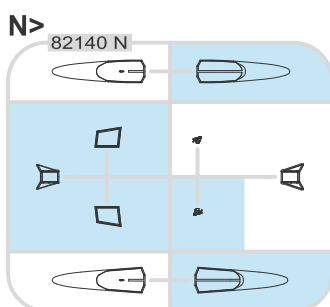
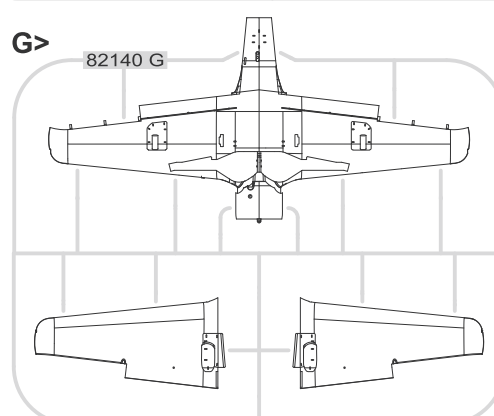
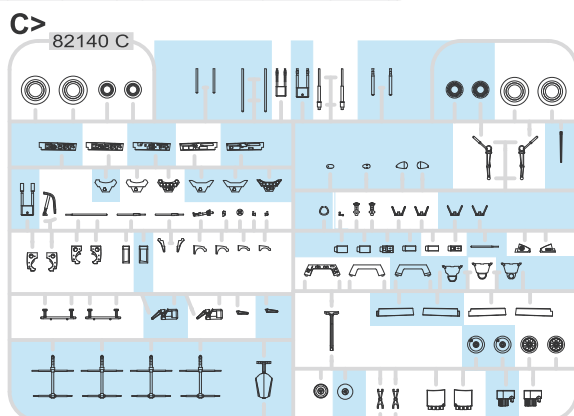
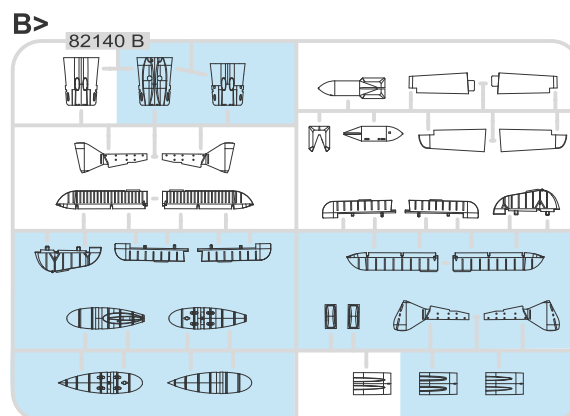
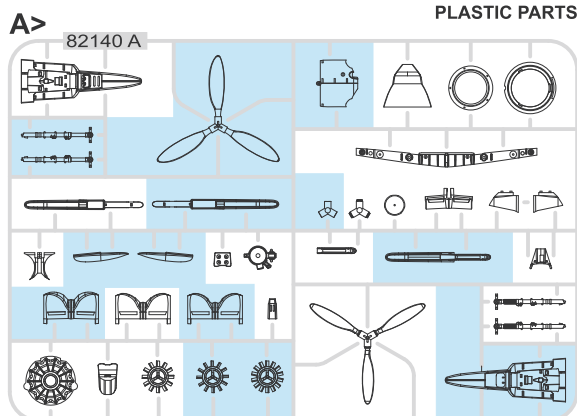
TEILE



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



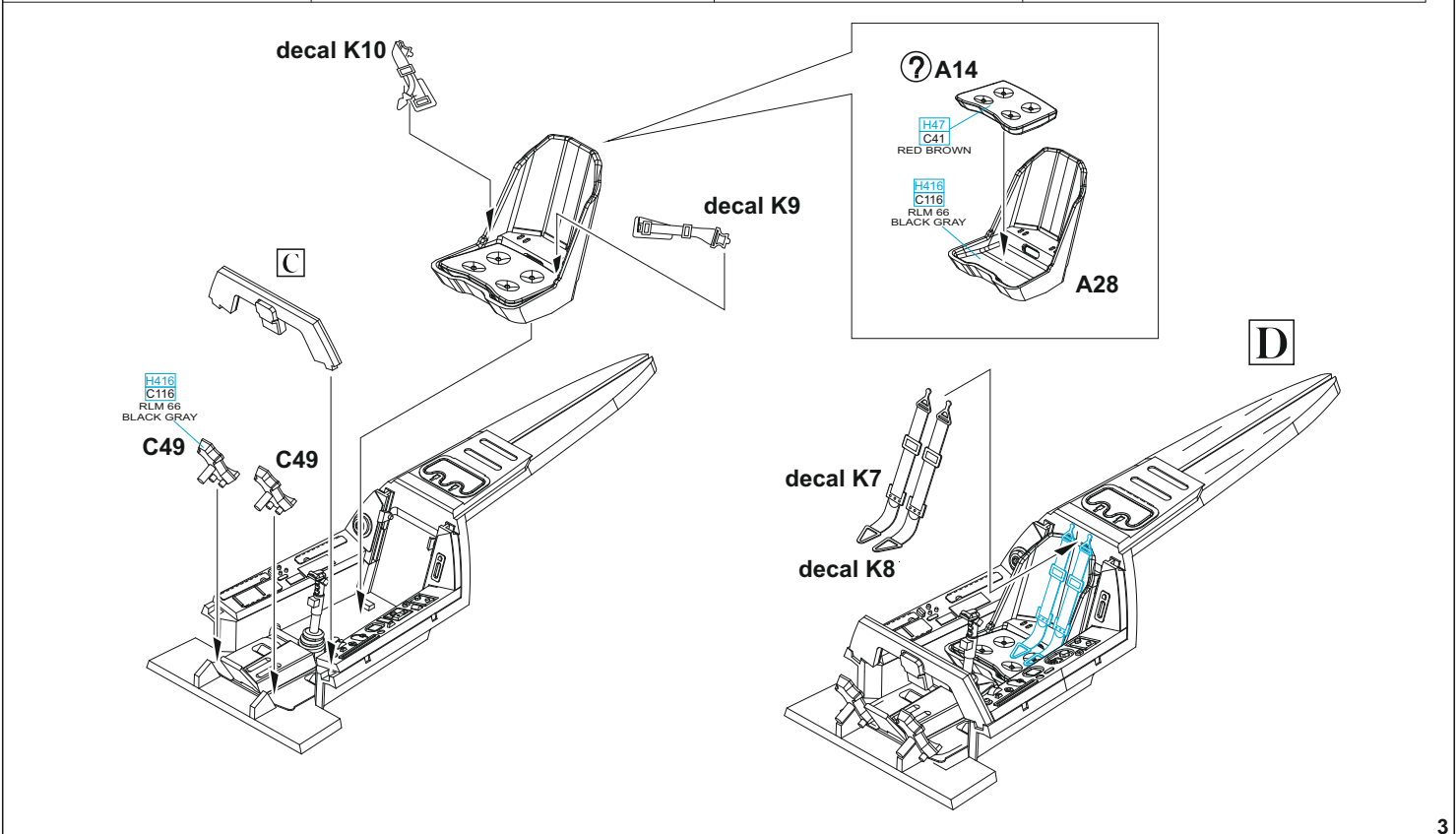
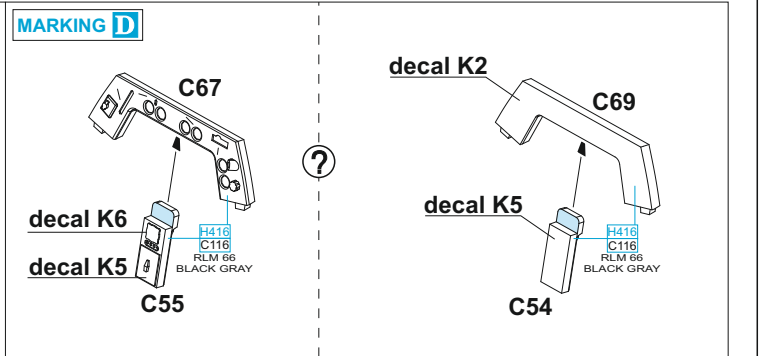
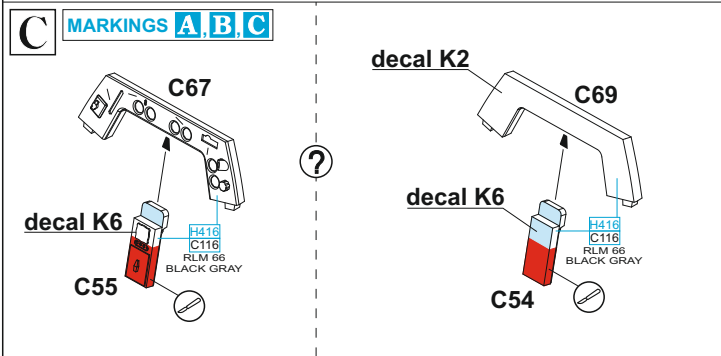
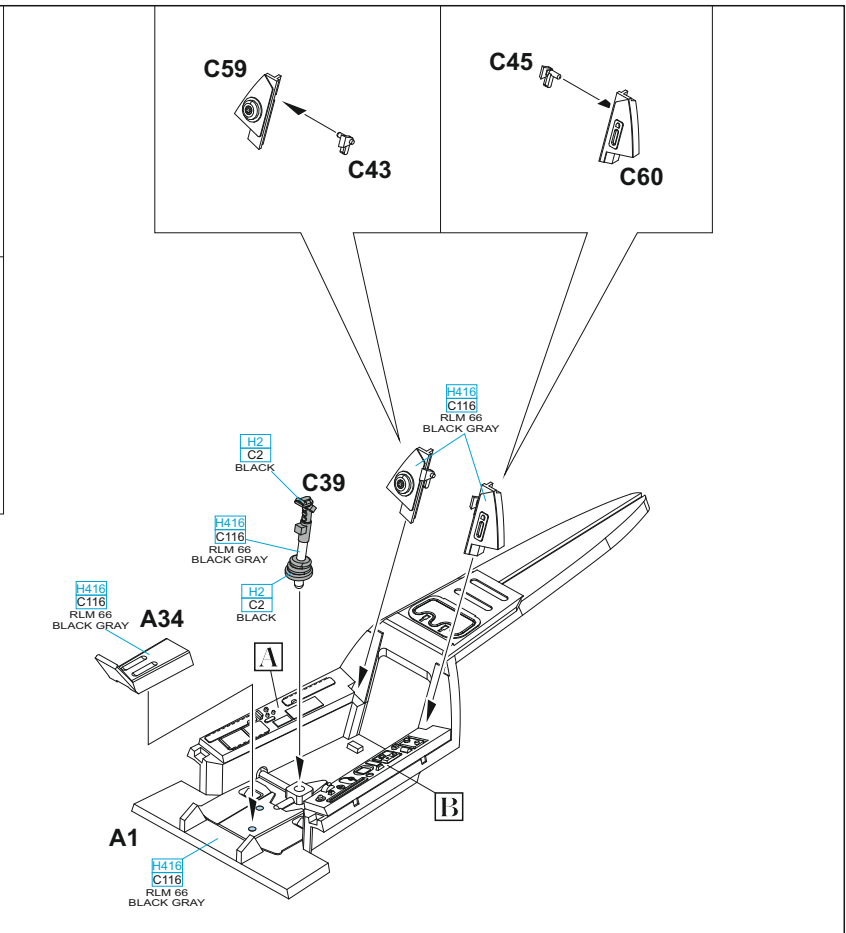
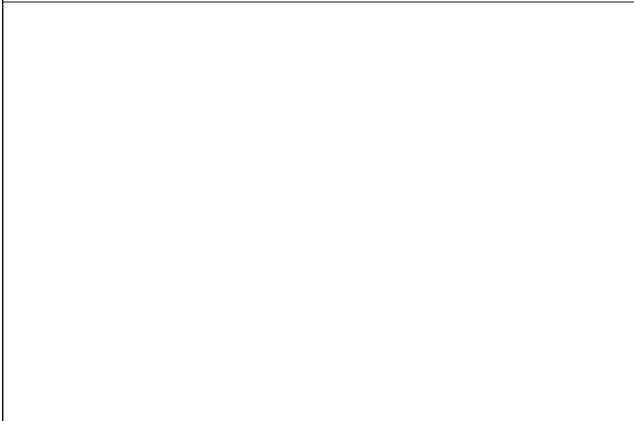
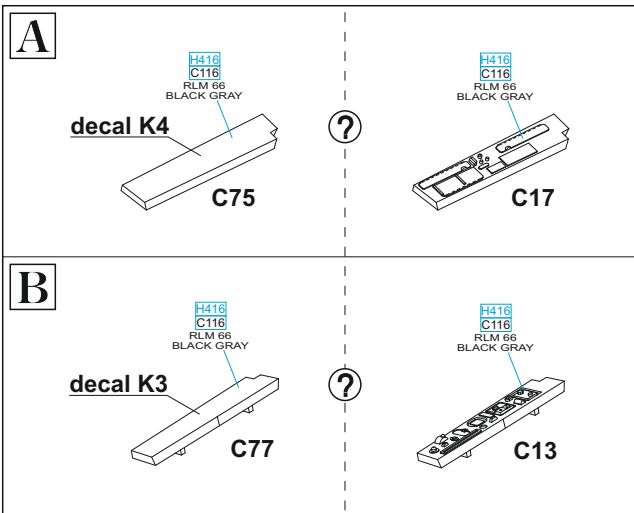
PEINTURE

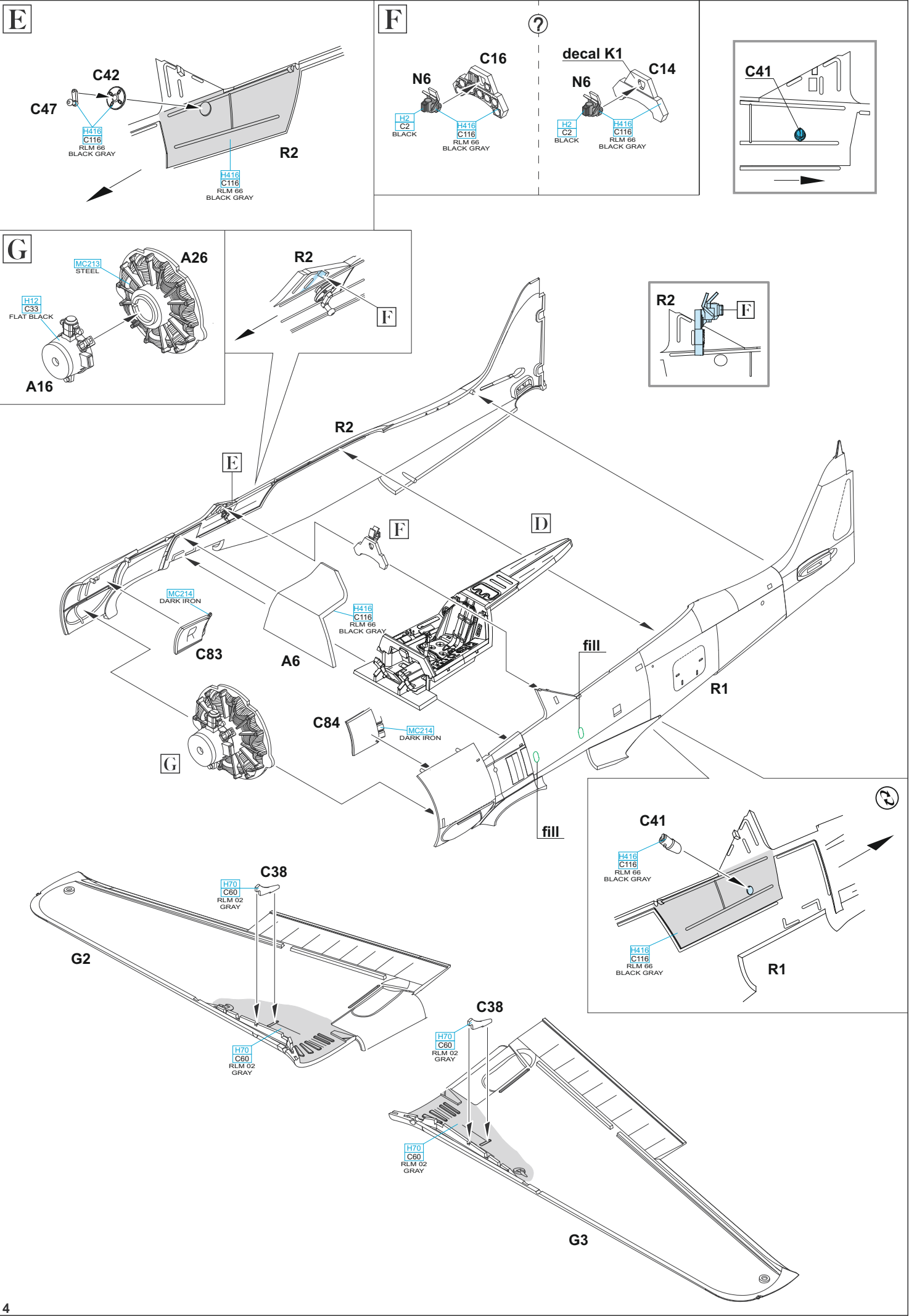


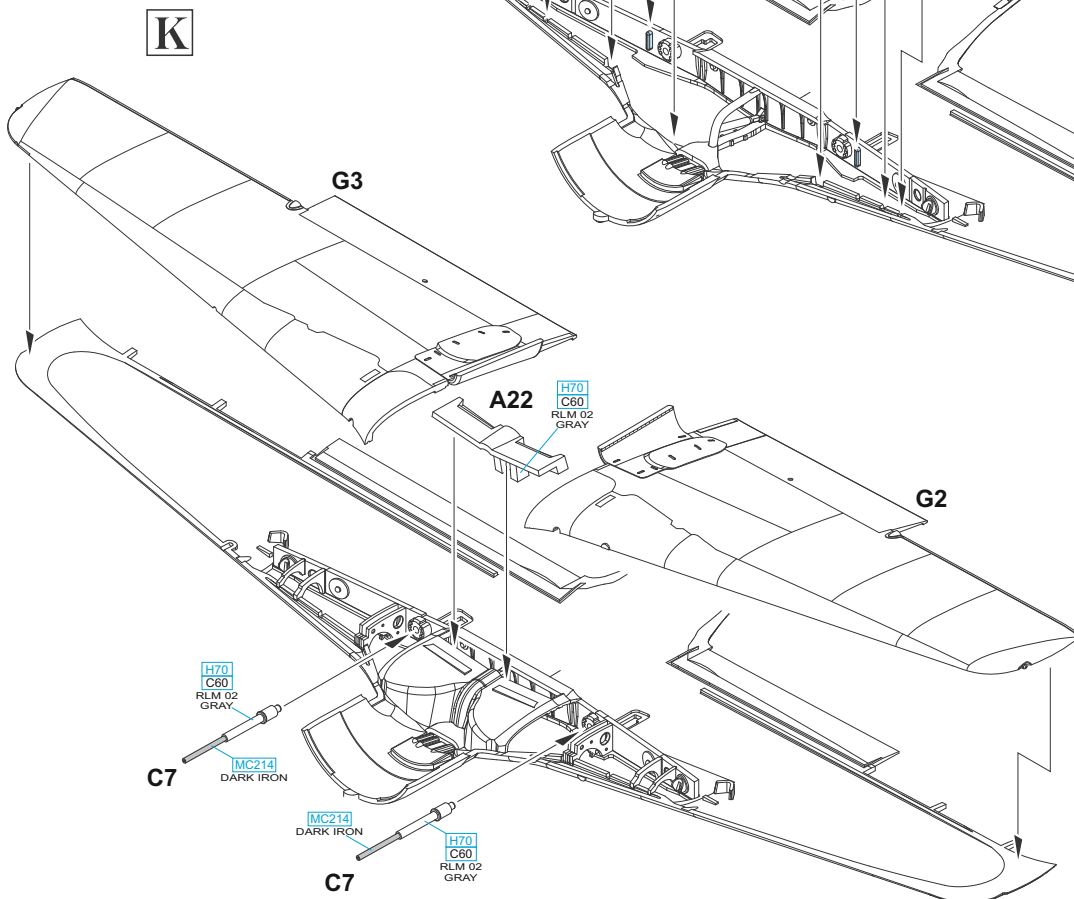
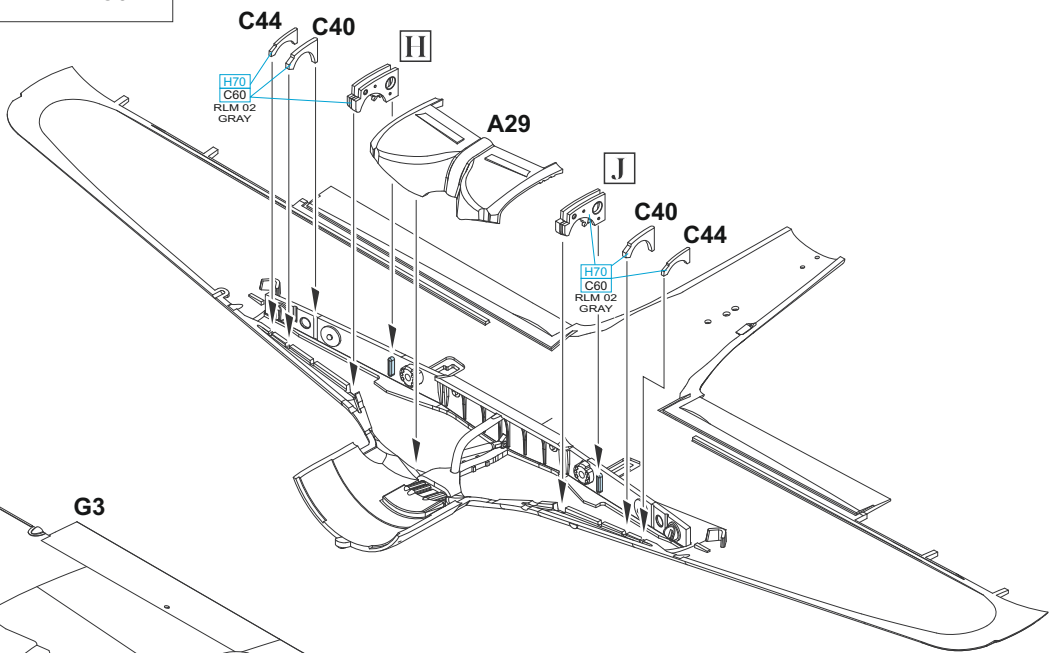
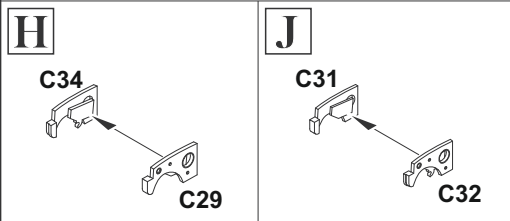
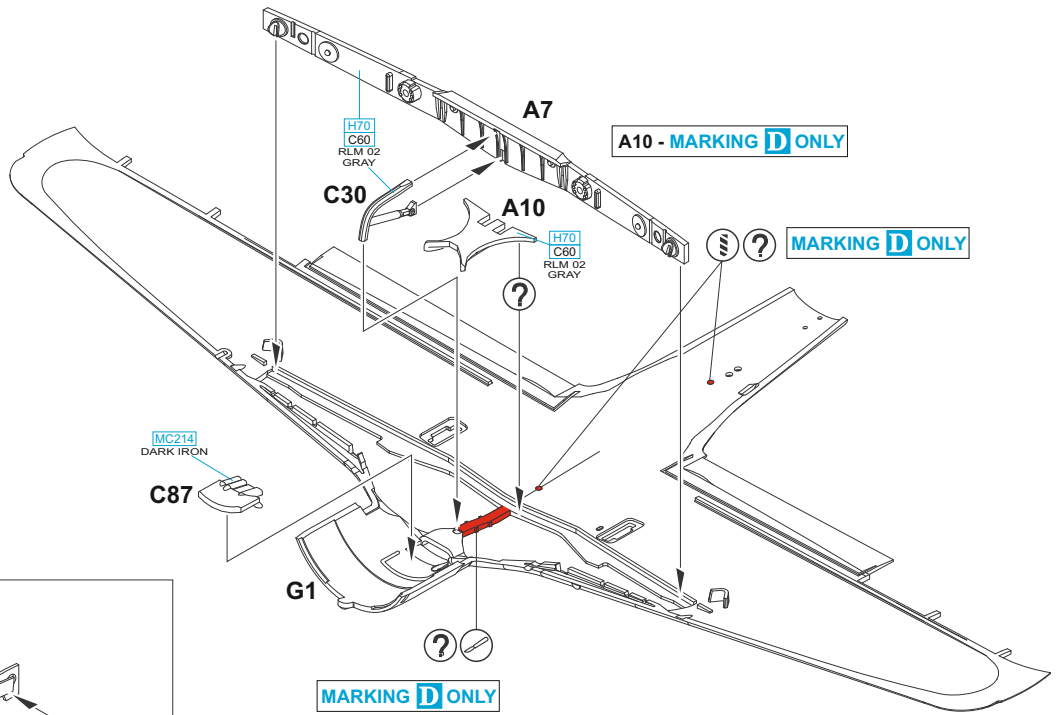
色

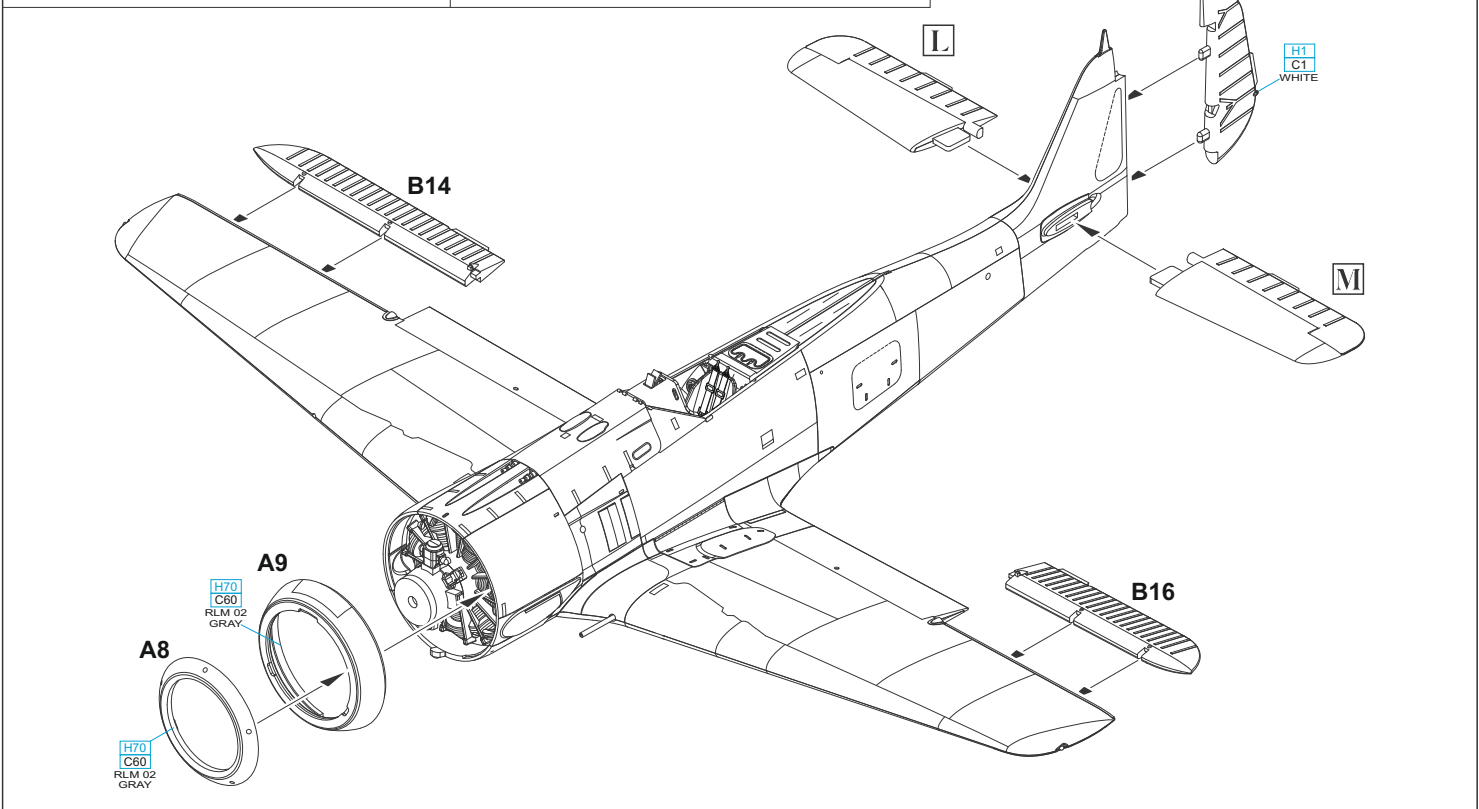
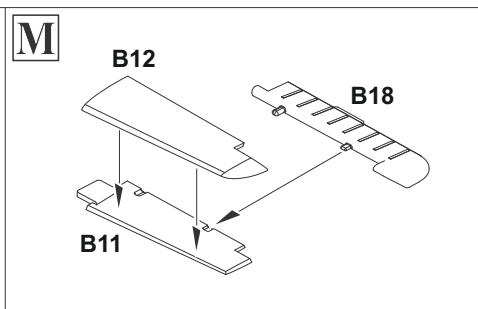
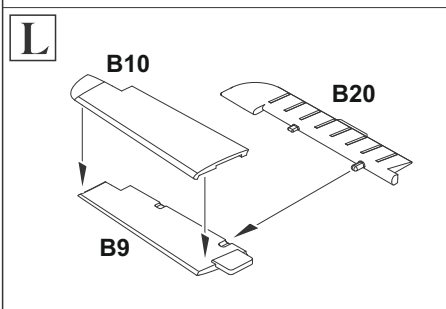
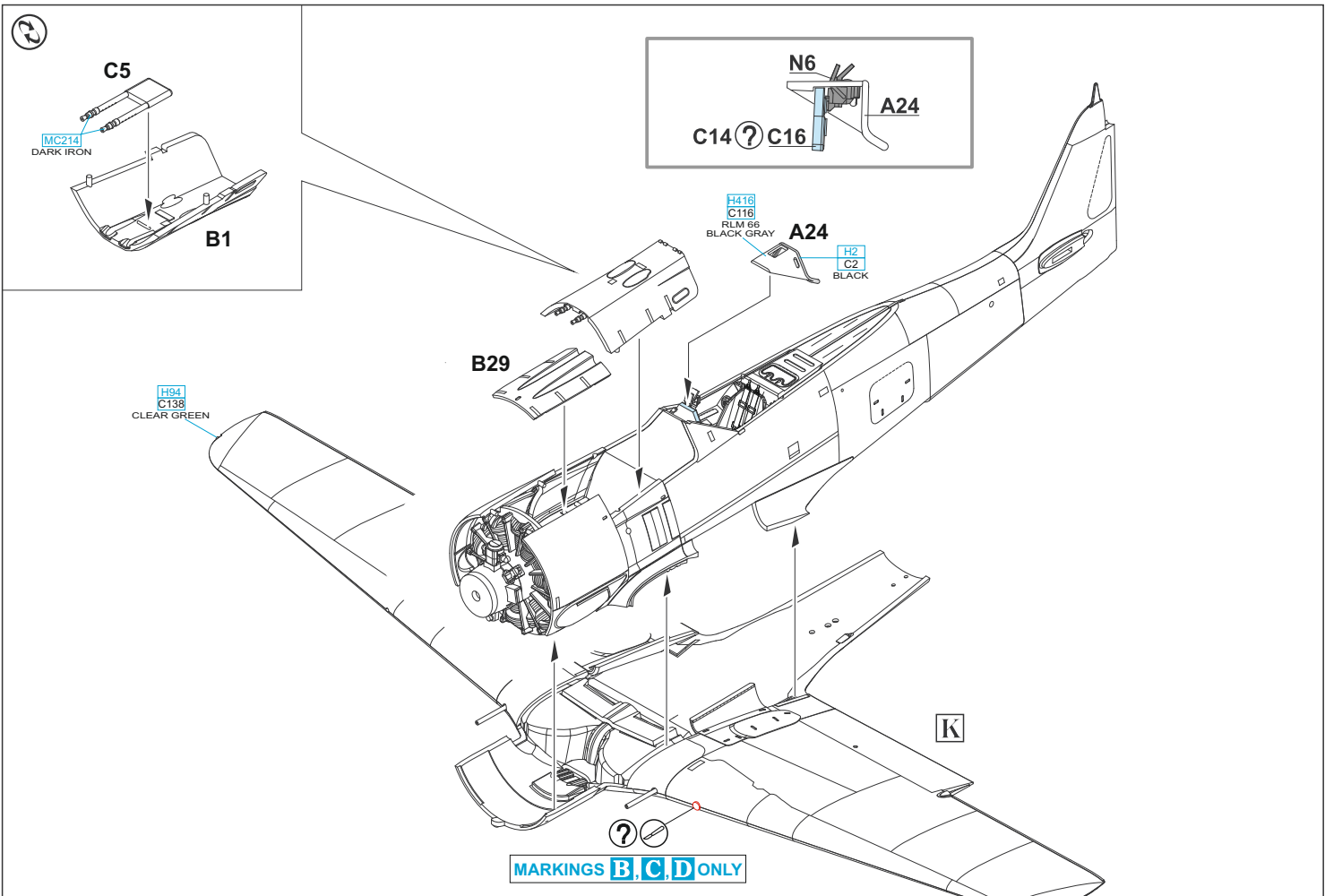
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H77	C137	TIRE BLACK
H80	C54	KHAKI GREEN
H90	C47	CLEAR RED

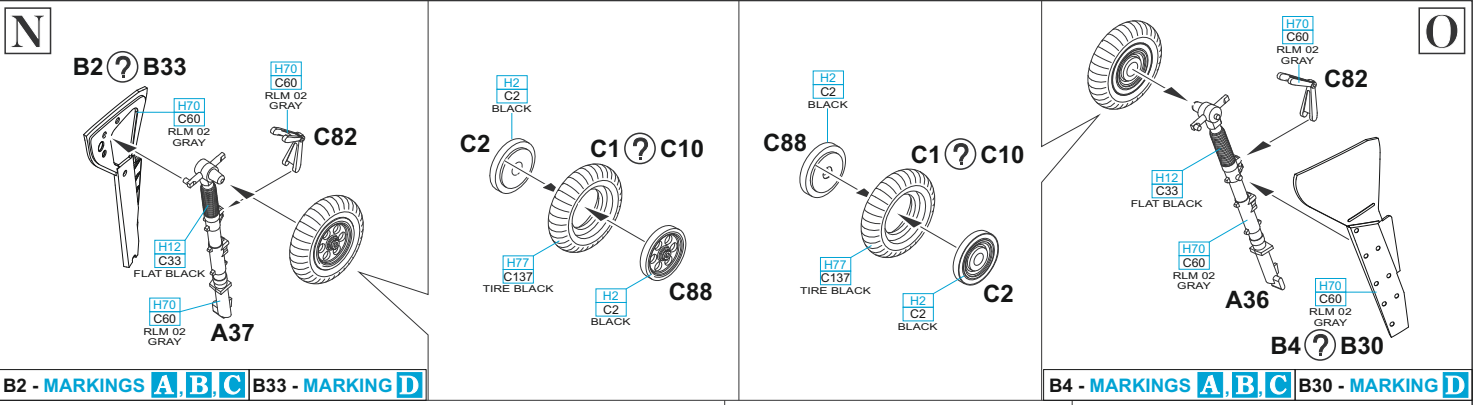
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC213		STEEL
MC214		DARK IRON
MC219		BRASS
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER





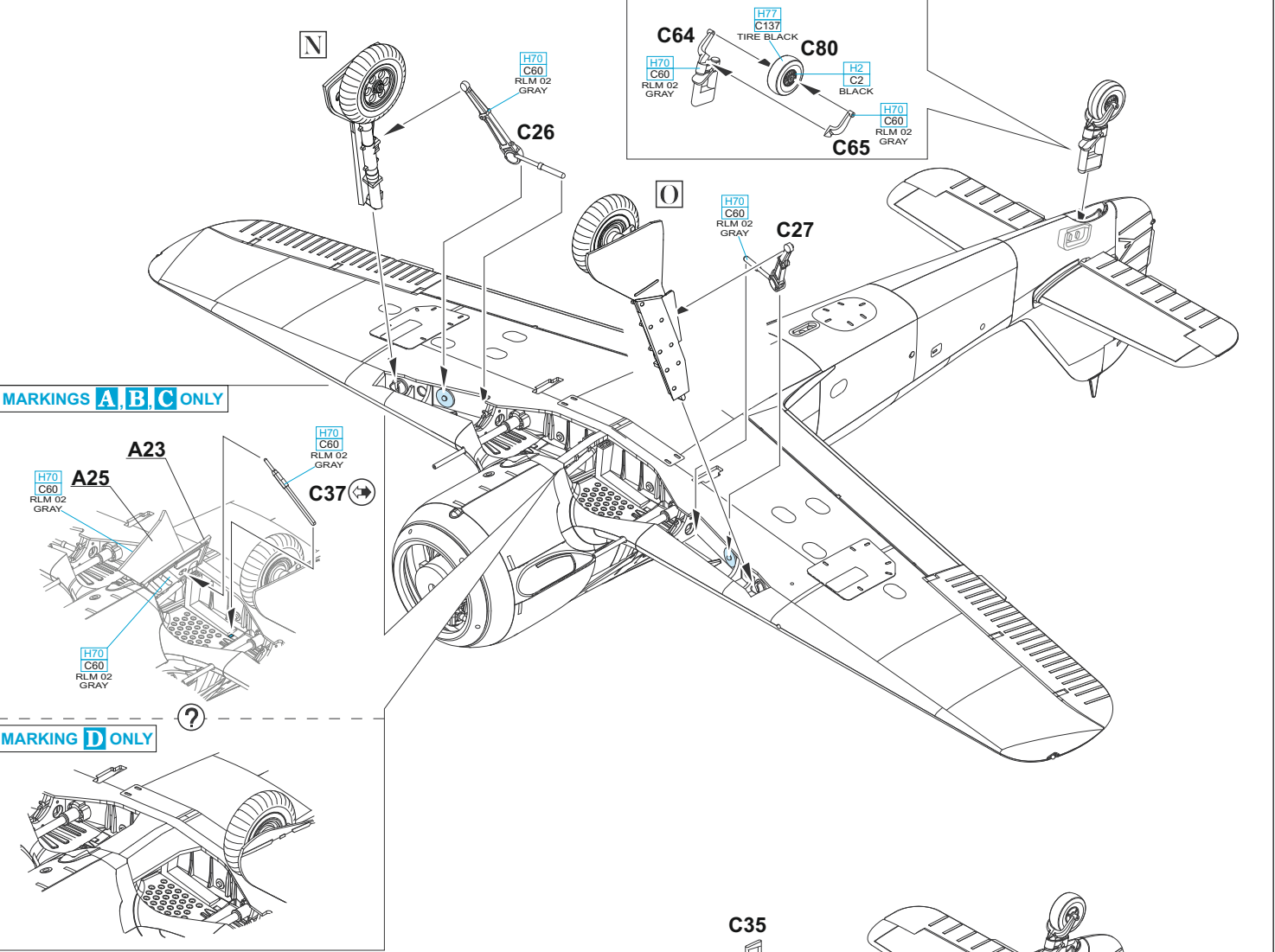




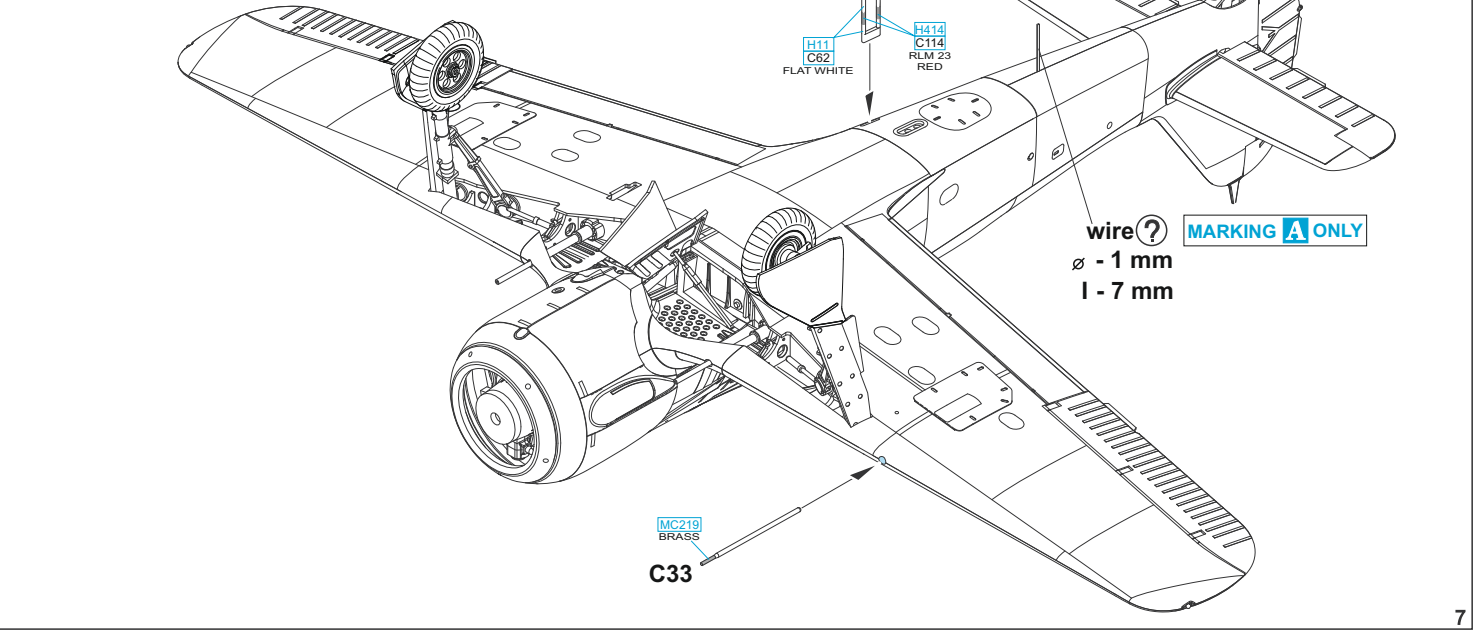
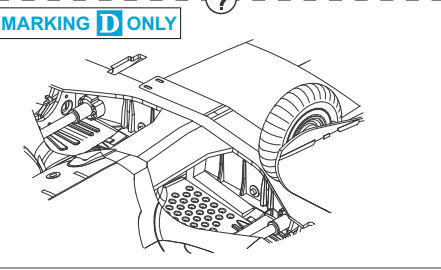
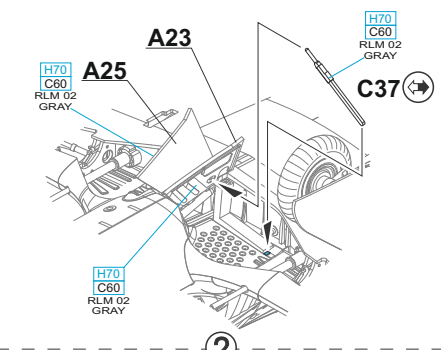


B2 - MARKINGS **A, B, C** B33 - MARKING **D**

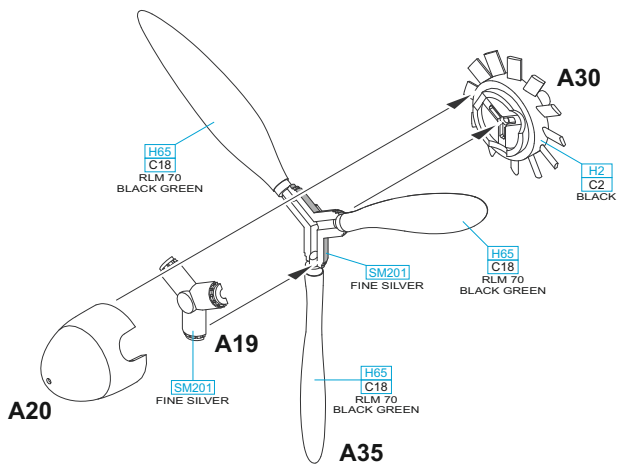
B4 - MARKINGS **A, B, C** B30 - MARKING **D**



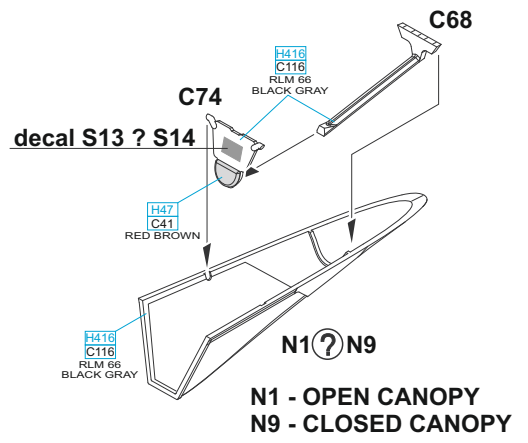
MARKINGS **A, B, C** ONLY



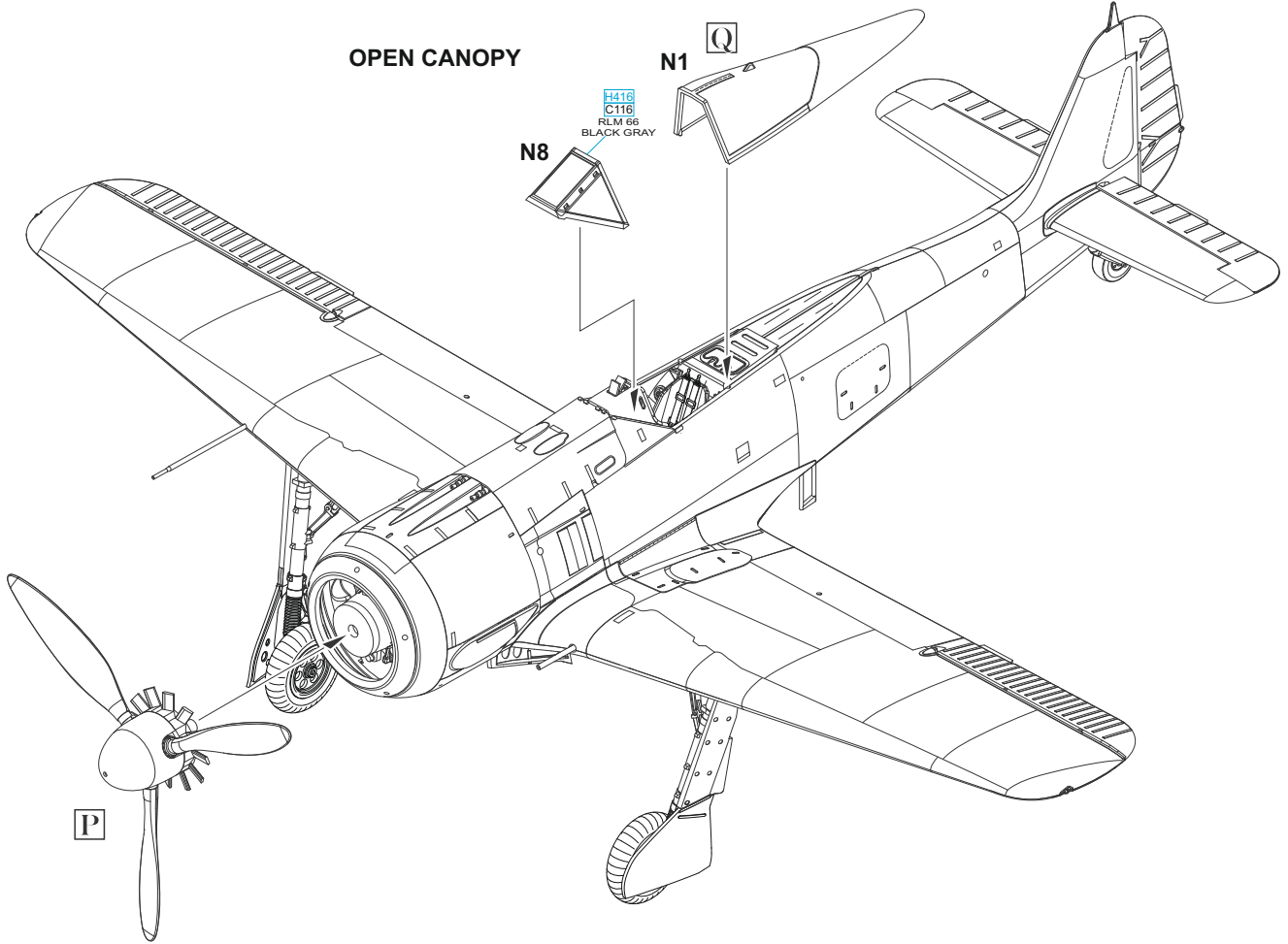
P



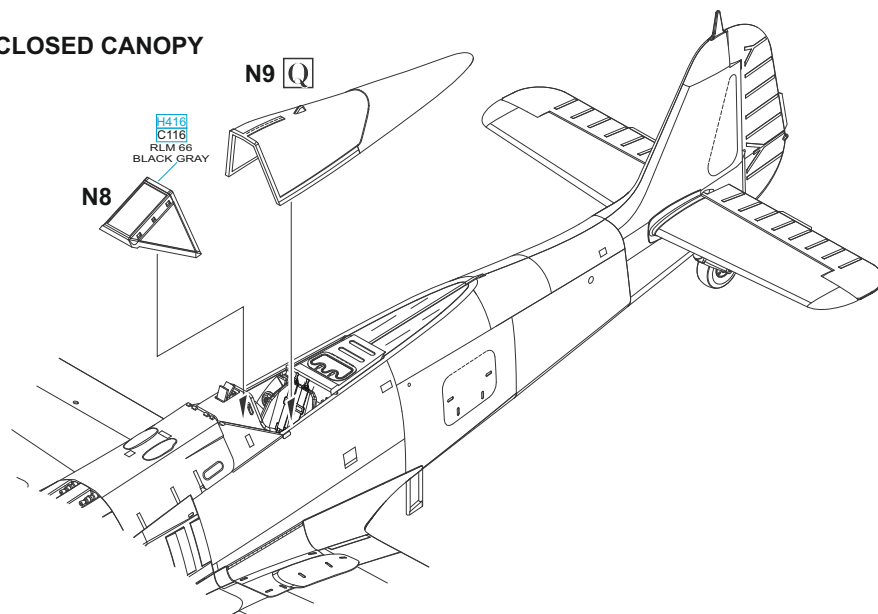
Q

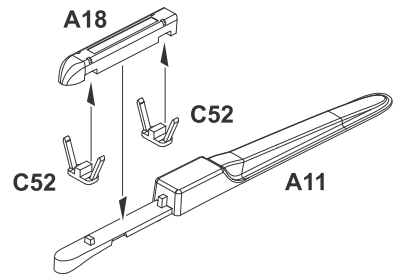
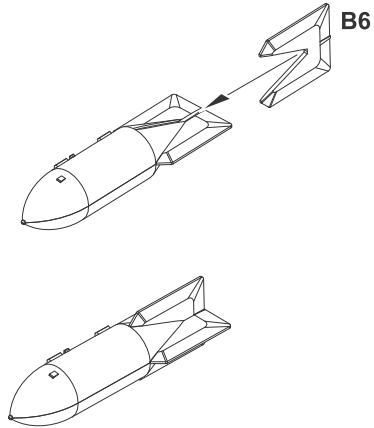
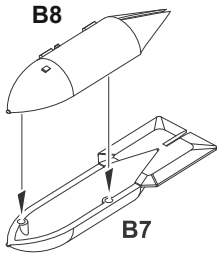
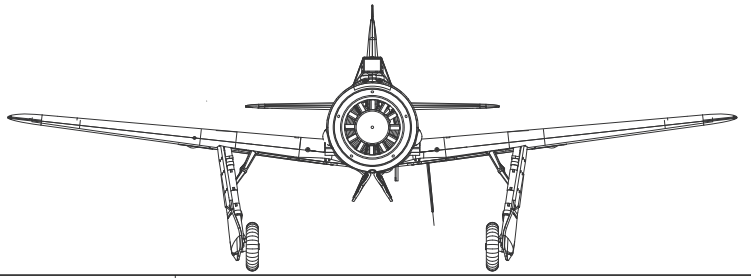
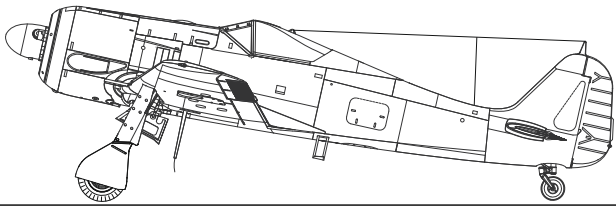


OPEN CANOPY



CLOSED CANOPY

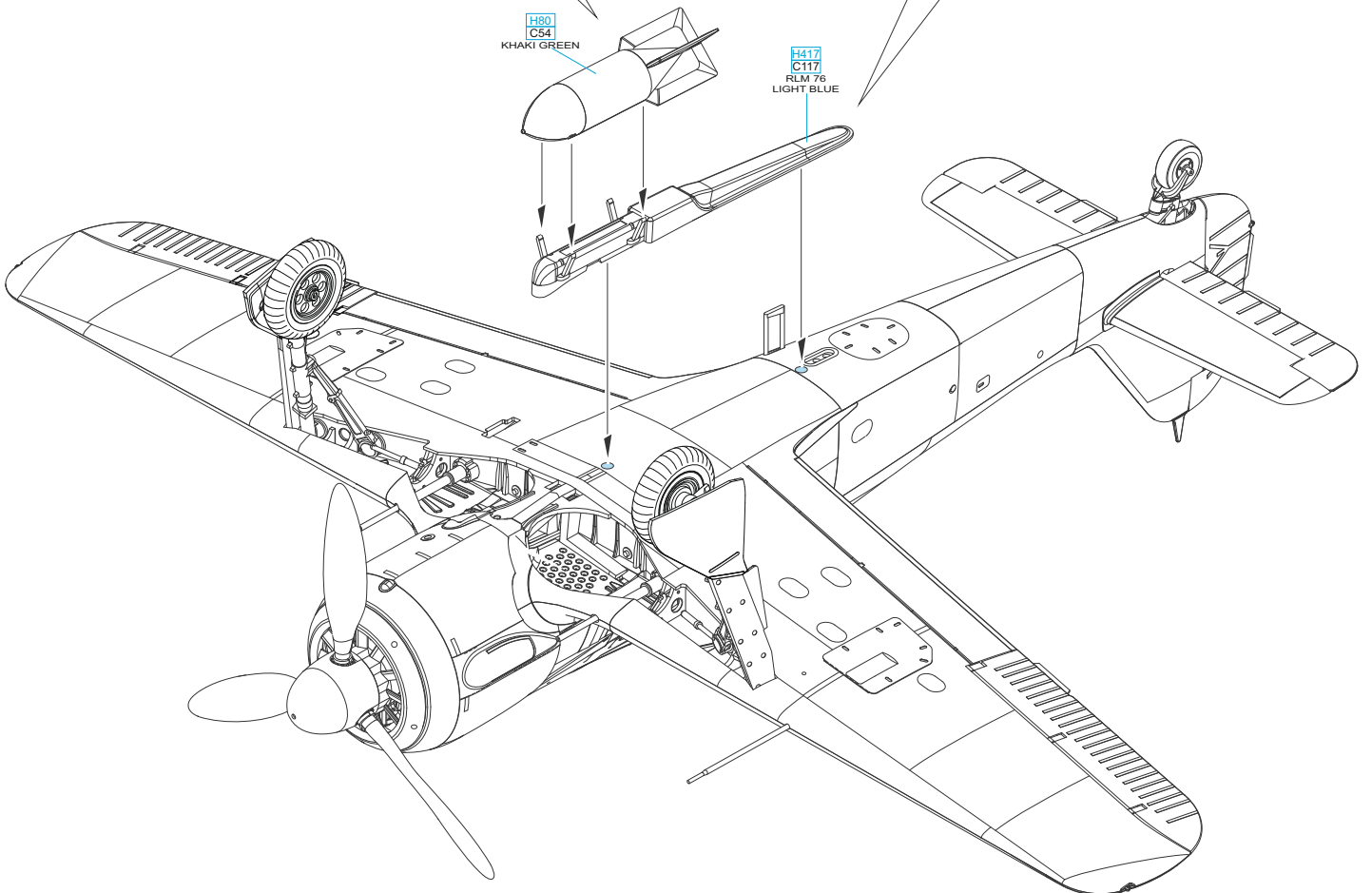




MARKING **D** ONLY

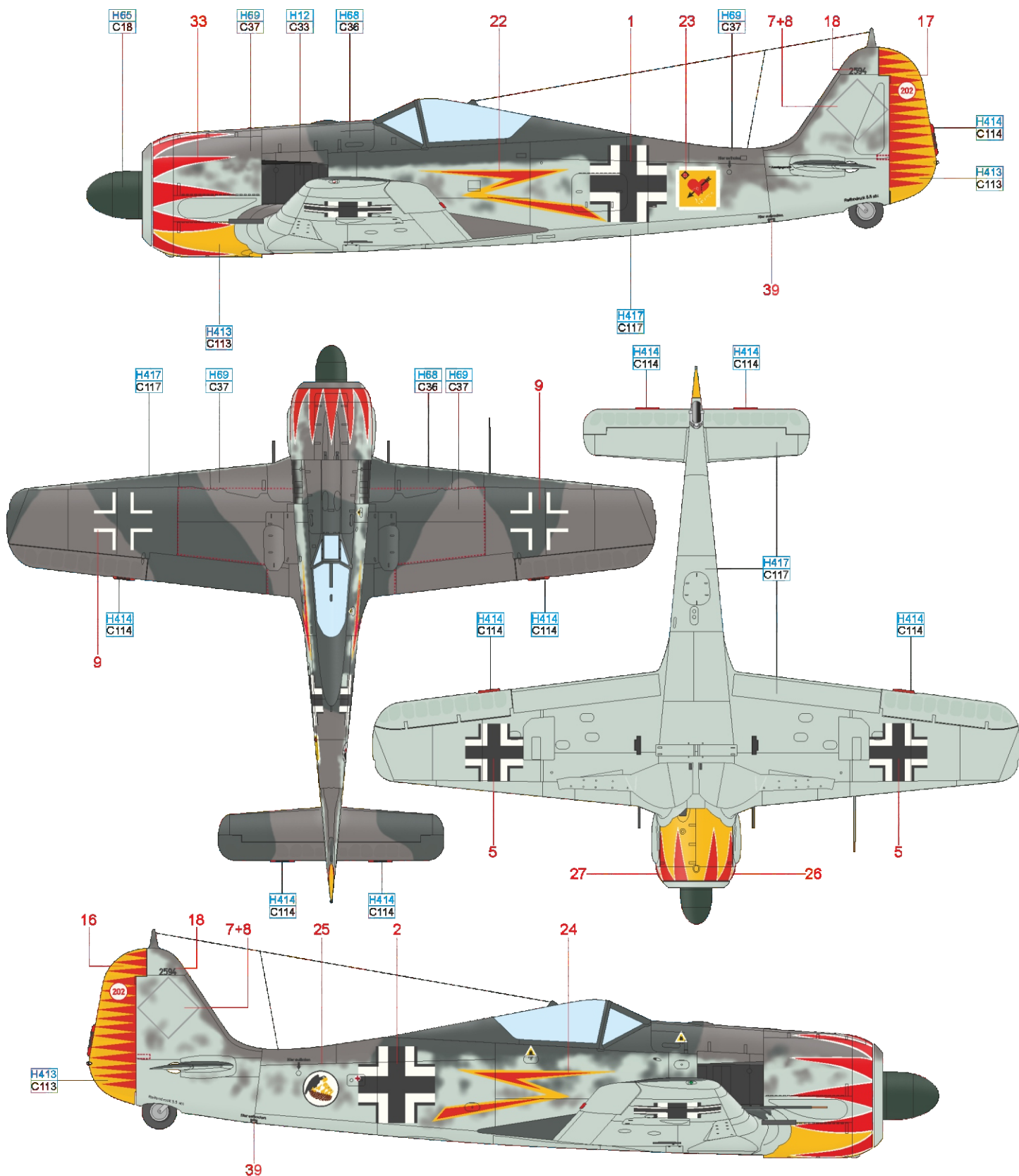
H80
C54
KHAKE GREEN

H417
C117
RLM 76
LIGHT BLUE



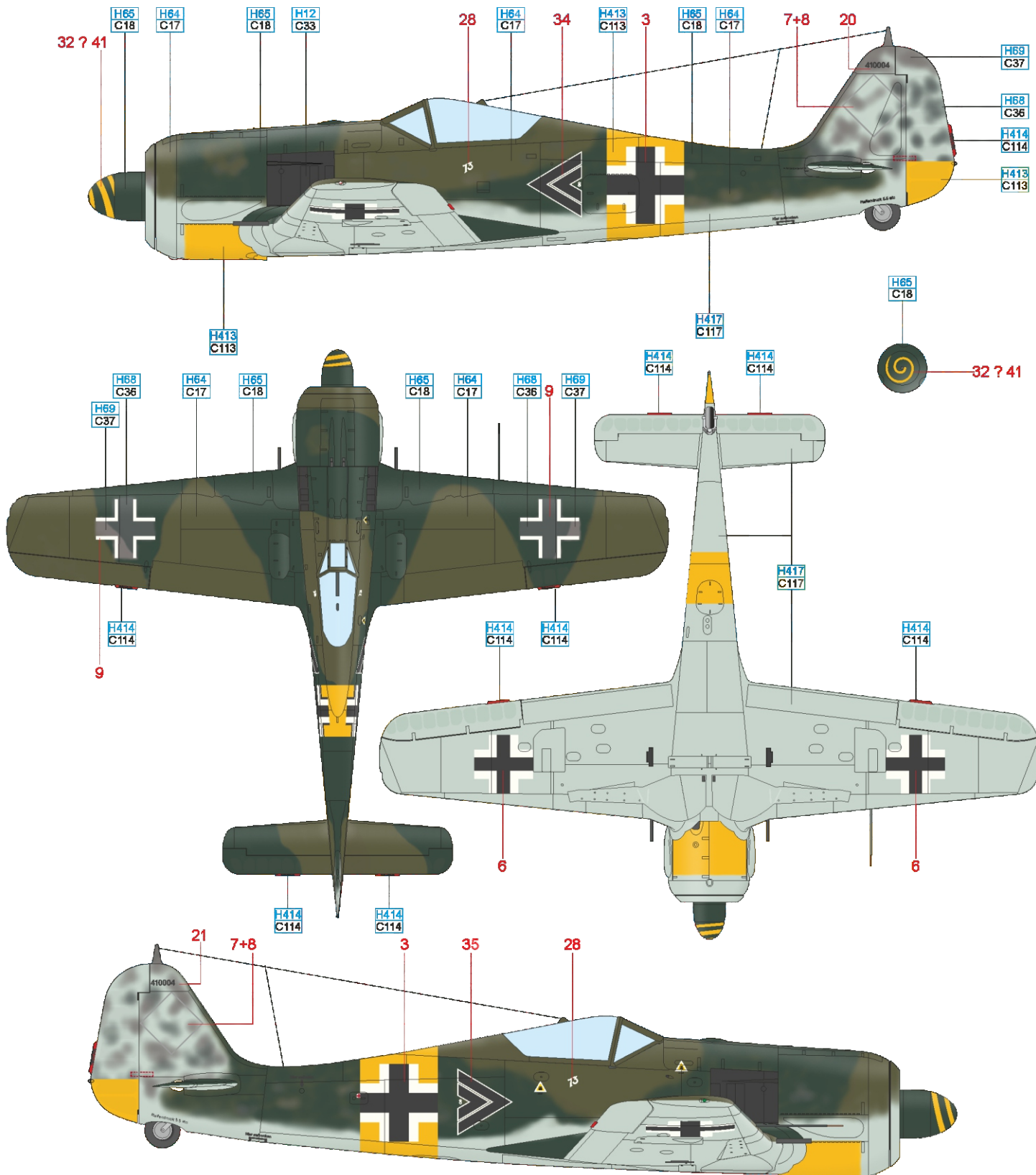
B Fw 190A-5, WNr. 0152594, Maj. Hermann Graf, JGr Ost, Toulouse-Blagnac, Francie, duben 1943

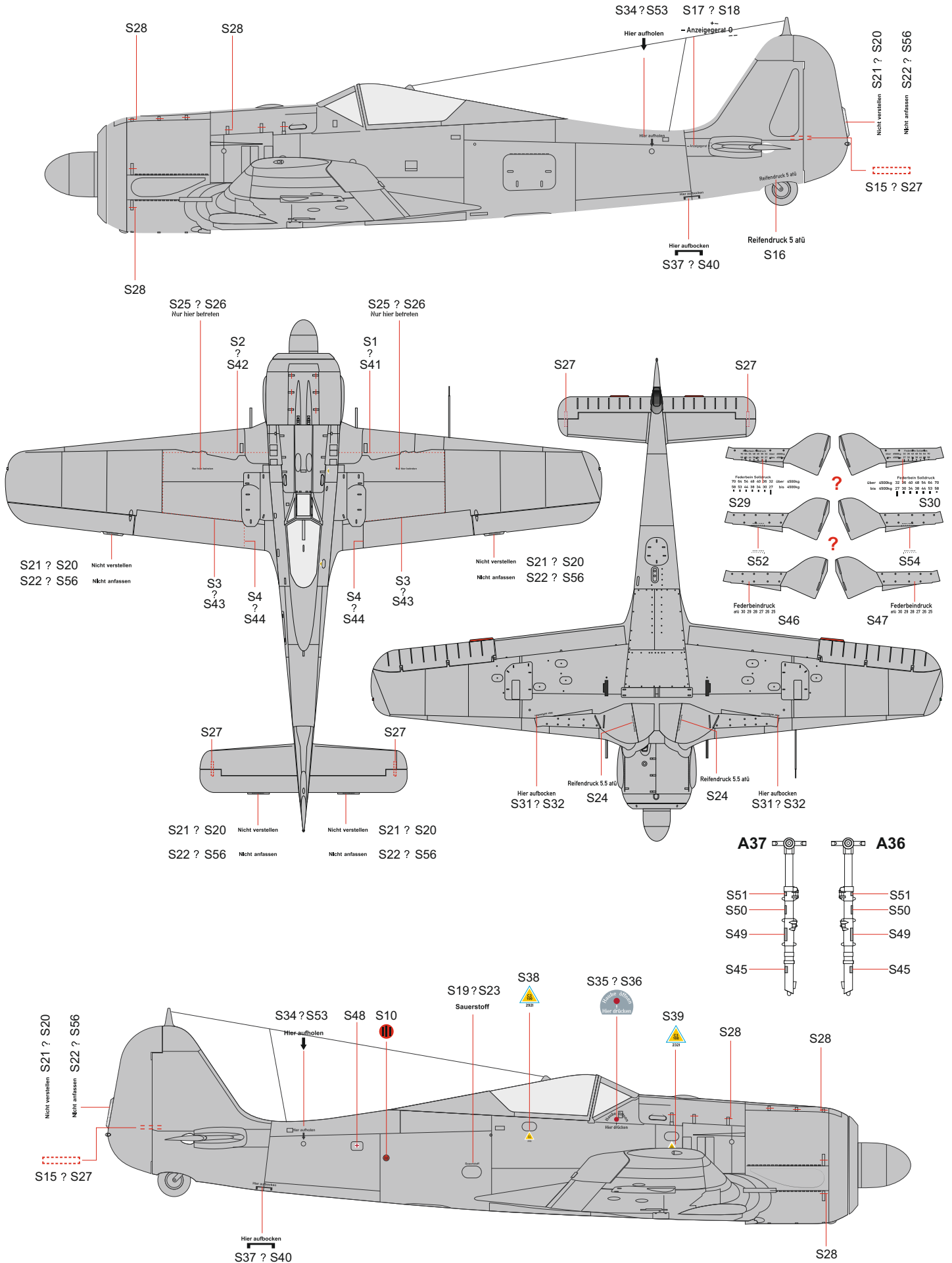
Hermann Graf, přestože v řadách Luftwaffe létal již od začátku 2. světové války, začal bojově létat až během bojů nad Krétou. Prvních sestřelů však dosáhl až nad pláněmi tehdejšího Sovětského svazu jako pilot JG 52. Dařilo se mu a během 13 měsíců dokázal sestřelit 202 sovětských letadel. Dne 16. září 1942 byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty, v té době nejvyšším německým vyznamenáním. Poté byl stažen z fronty a jmenován velitelem cvičné JGr Ost. Po krátkém intermezzu u JG 50 byl v říjnu 1943 jmenován velitelem JG 1 a 11. listopadu 1943 se stal velitelem JG 11. Do čela své bývalé JG 52 se postavil 1. října 1944 a vedl ji až do konce války. Po jejím konci byl Američany předán Sovětům, a ti jej ze zajetí propustili až 25. prosince 1949. Hermann Graf zemřel 4. listopadu 1988 v Engenu. Během svého působení u JGr Ost používal dva stroje: Fw 190A-4 a Fw 190A-5. Kamufláže jeho strojů byly doplněny o červený tulipán na žlutém motorovém krytu, podobný motiv byl i na směrovém kormidle s vyznačeným počtem dosažených sestřelů. Na zádi trupu se na levé straně nacházel Grafův osobní marking, na pravé straně pak znak jednotky – orel poučující svá mláďata o létání.



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

Německý stíhač rakouského původu, rodák z Gmündu ležícího u hranic s tehdejším Československem Walter „Nowi“ Nowotny, vyznamenaný Rytířským křížem s dubovou ratolestí, meči a brilianty, sestřelil během 442 bojových letů celkem 258 nepřátelských letadel. Jeho samotného smrt zastihla při havárii Me 262 Schwalbe po souboji se stíhacím doprovodem amerických bombardérů poblíž letiště Hesepe 8. listopadu 1944. „Nowiho“ stroj obdržel nestandardní kamufláž tvořenou dvěma odstíny tmavě zelené barvy, pravděpodobně RLM 70 a RLM 71. Žluté konce dolní poloviny křídla a pruh téže barvy okolo zádi trupu identifikovaly letouny působící na východní frontě. Stroje JG 54 nosily žlutý pruh na trupu pod trupovými kříži, spodní část směrovky byla žlutou barvou nastříkána také. Přední část vrtulového kuželu nesla pravděpodobně bílou spirálu. Pod kabinou stroj nesl bílou 13 a ve štábním označení bílou 8.



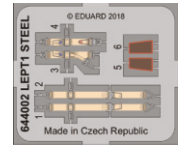


Eduard goodies for Fw 190A-5 light fighter 1/48

- 48949 Fw 190A-5 (PE-Set)
- 48950 Fw 190A-5 landing flaps (PE-Set)
- FE863 Fw 190A seatbelts STEEL (Brassin)
- 644002 Fw 190A-5 LööK (Brassin)
- 648152 Fw 190 wheels early (Brassin)
- 648373 Fw 190A Pitot tubes early (Brassin)
- 648381 Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
- 648390 Fw 190A-5 cockpit (Brassin)
- 648391 Fw 190A-5 engine (Brassin)
- 648392 Fw 190A-5 fuselage guns (Brassin)
- 648408 Fw 190A-5 engine & fuselage guns (Brassin)
- 648436 Fw 190A-5 undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- SIN64843 Fw 190A-5 ADVANCED (Brassin)
- SIN64851 Fw 190A-5 ESSENTIAL (Brassin)
- 3DL48047 Fw 190A-5 SPACE (3D Decal Set)
- D48029 Fw 190 A stencils (Decal)
- D48039 Fw 190A-5 national insignia (Decal)
- EX724 Fw 190A-5 TFace (Mask)



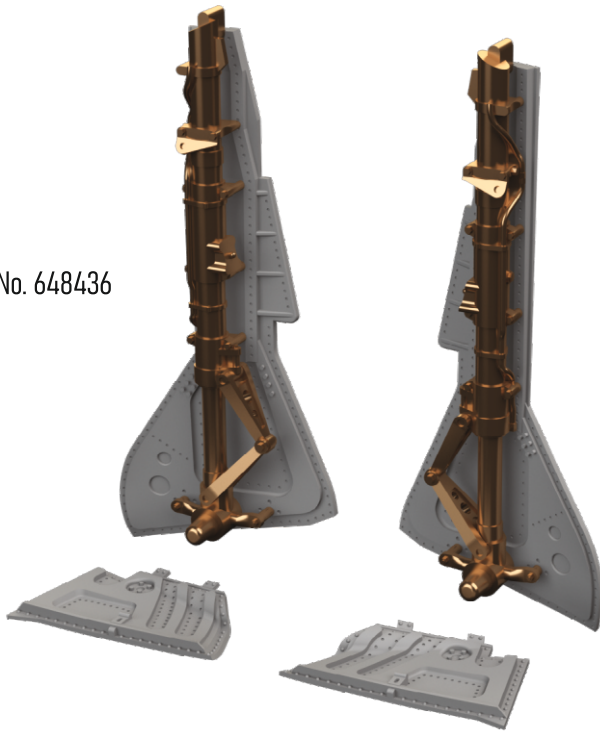
Cat. No. 644002



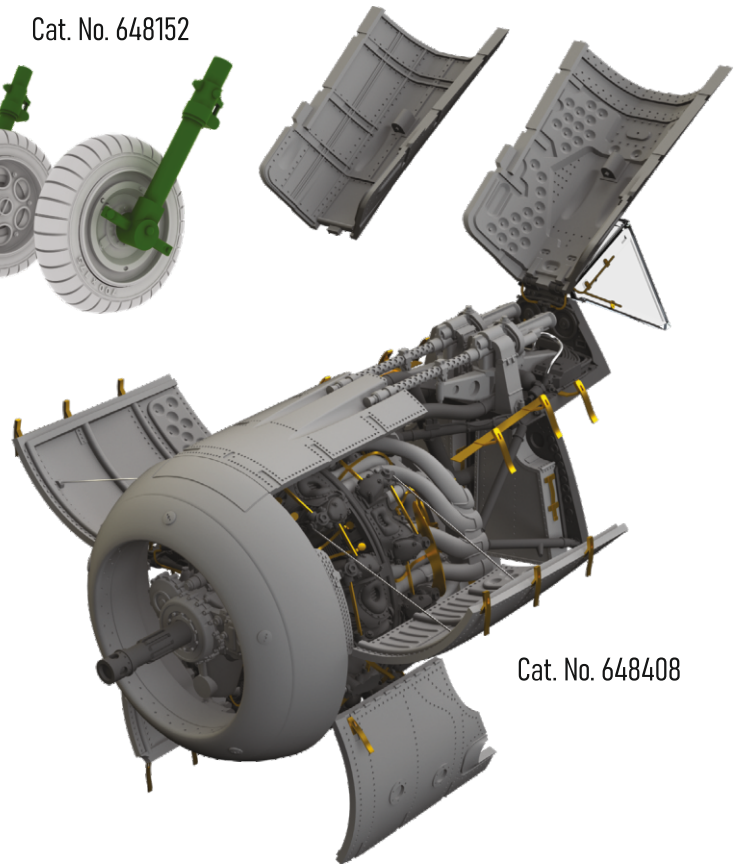
Cat. No. 648152



Cat. No. 648436



Cat. No. 648408



Cat. No. 648390

