

Fw 190A-8

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit



ProfiPACK
edition

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 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 mnohých radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 do-pracoval k předsériové verzi Fw 190A-0, vyrobené ve 28 kusech. Šest 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 Hurricane, ale také modernější Spitfire. 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, címkou 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 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 kulometry 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 jako varianta A-8/R2

nebo A-8/R8, obě vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křídel 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 redukovánu na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimizován pro operace v nižších letových hladinách a stroje disponovaly širokou škálou podvěsné výzbroje pro útoky na pozemní cíle, zahrnující bomby různých rází 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-8/R2

Díky prodloužení trupu od verze Fw 190A-5 dále, ke kterému došlo kvůli změně těžiště letounu, se konstruktérům otevřely možnosti dalšího vývoje výzbroje a pancéřování. Přínosem byl také vyšší výkon motoru BMW 801D-2 (poprvé použitého u varianty A-3) o výkonu 1250 kW, což bylo o 103 kW více ve srovnání s předchozí variantou C-2. Další vývoj dospěl v únoru 1944 do fáze Fw 190A-8, a tato verze se stala nejpočetnějším vyráběným Fw 190 vůbec s přibližně 6655 kusy. Kromě standardního motoru BMW 801D-2 se vyráběla také jednotka 801Q se silnějším pancéřováním prstencového chladiče oleje, který byl produktem vývoje firmy BMW. Samotný motor byl vybaven systémem nouzového zvýšení výkonu (Erhöhte Notleistung) používaným u stíhacích variant A-8. Ten zvyšoval maximální výkon na 1460 kW. Pilot mohl tento využívat po dobu 10 minut.

Výroba Fw 190A-8 byla zahájena verzí se standardním křídlem, které zahrnovalo unifikovanou výzbroj. V každé polovině křídla byly instalovány dva 20mm kanony MG 151 ve vnitřní a vnější poloze, tuto již tak poměrně silnou výzbroj doplňovaly dva 13mm kulomety MG 131 v trupu nad motorem. Později dostaly Fw 190A-8 také tzv. univerzální křídlo, umožňující instalaci různých zbraní ve vnější zbraňové šachtě, a to včetně 30mm kanonů Mk 108.

item No. 82147

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 dobre větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požáru drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS ★ INSTR. SYMBOLY ★ INSTRUKTION SINNBILDER ★ SYMBOLES ★ 記号の説明



OPTIONAL VOLBA



BEND OHNOUT



SAND BROUSIT



OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE OTOČIT



APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽÍT EDUARD MASK NABARVIT

PARTS



DÍLY

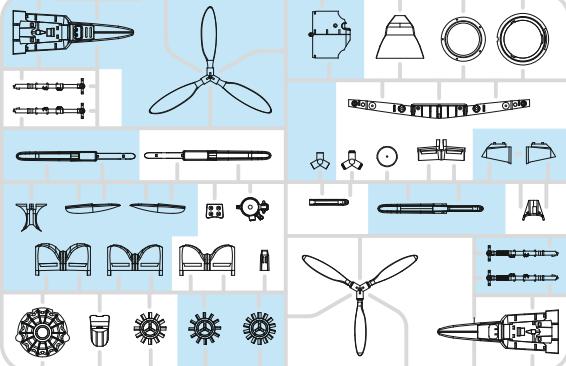
TEILE

PIÈCES

部品

A>

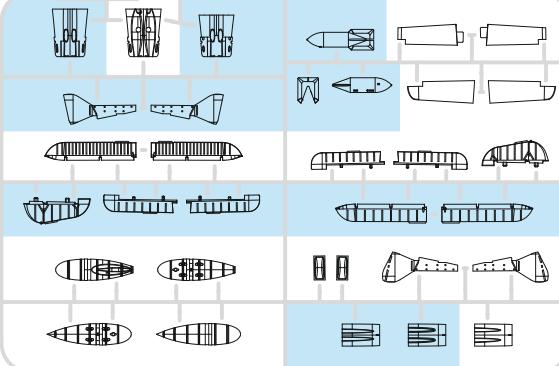
82140 A



PLASTIC PARTS

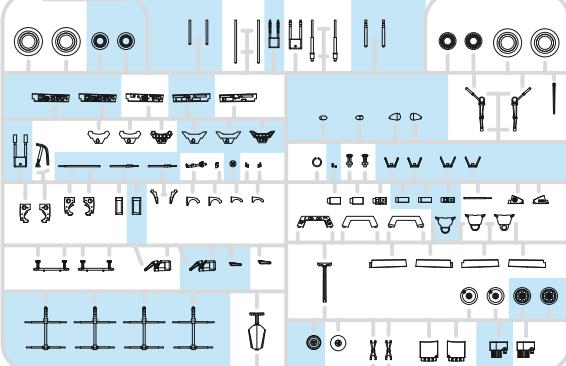
B>

82140 B

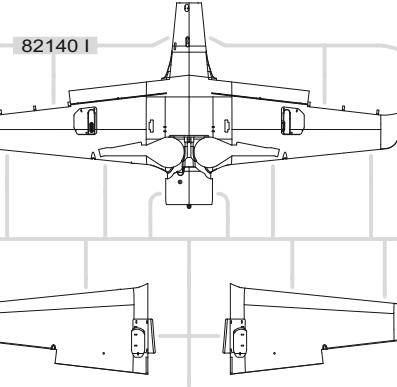
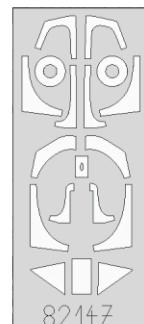


C>

82140 C

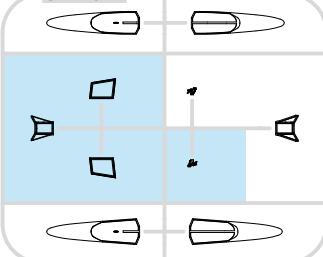


D>

eduard
MASK

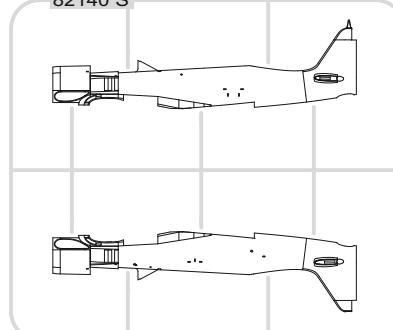
N>

82140 N

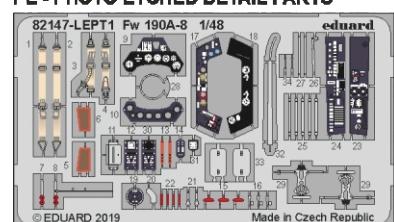


S>

82140 S



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-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



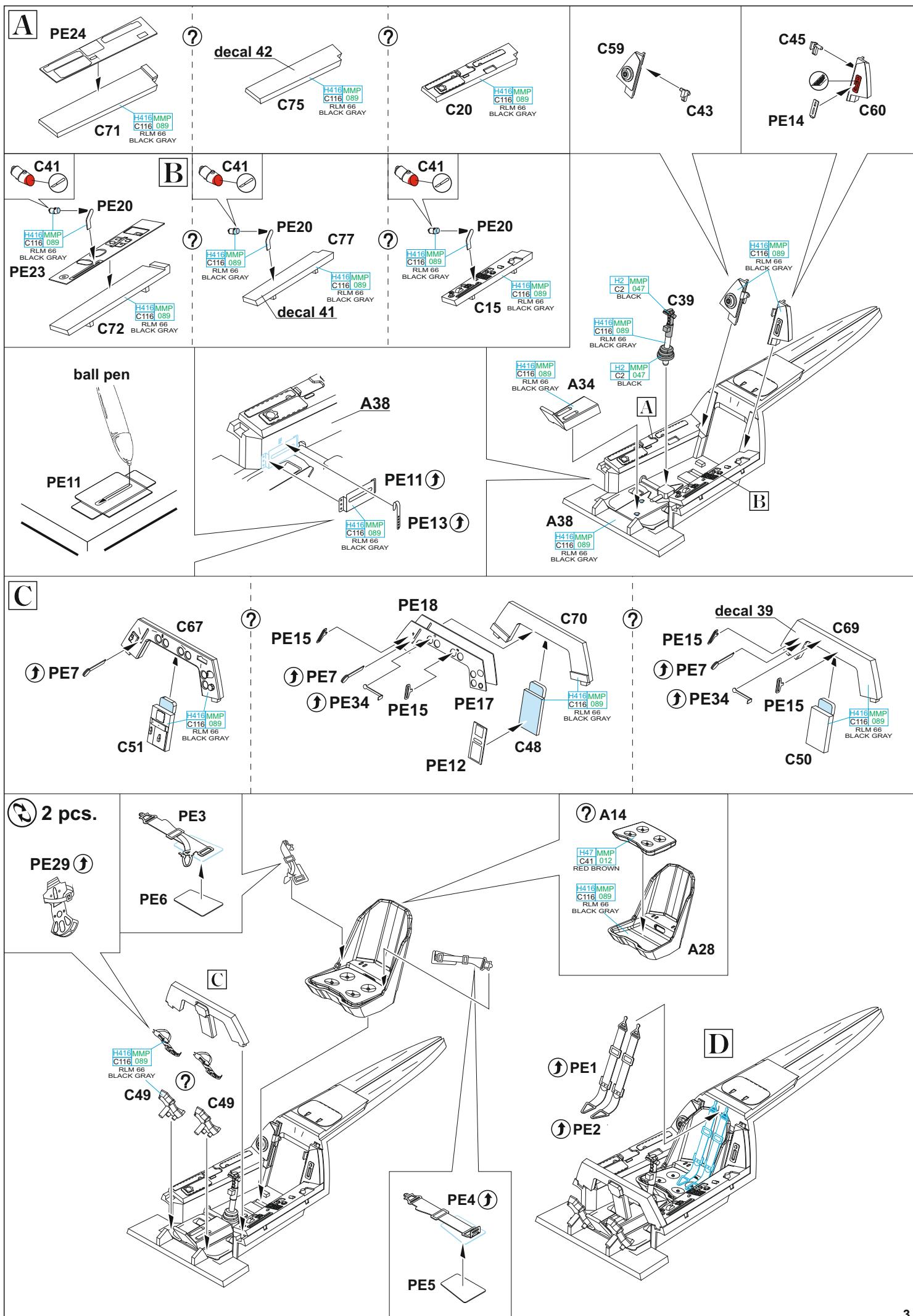
PEINTURE



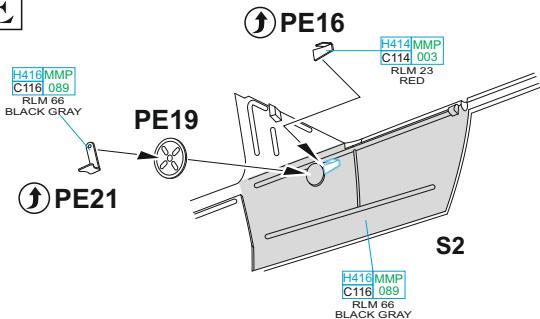
色

GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS
H1	C1	MMP-001
H2	C2	MMP-047
H11	C62	MMP-001
H12	C33	MMP-047
H15	C65	BRIGHT BLUE
H25	C34	SKY BLUE
H33	C81	RUSSET
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

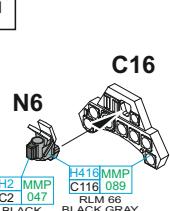
GSi Creos (GUNZE)		MISSION MODELS
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS
H90	C47	CLEAR RED
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
Mr.METAL COLOR		METALLICS
MC213	MMC-006	STEEL
MC214	MMC-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS
SM201	MMC-001	SUPER FINE SILVER 2



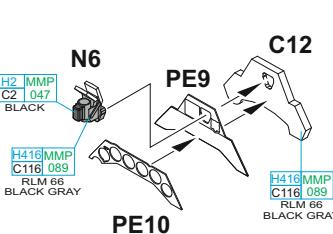
E



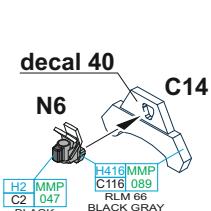
F



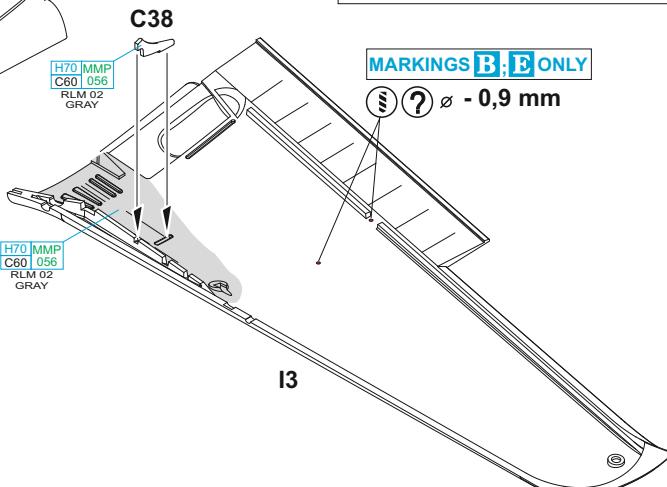
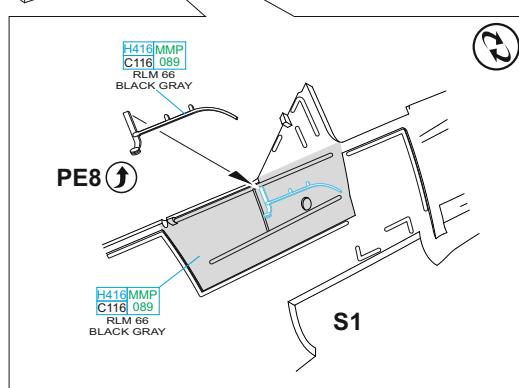
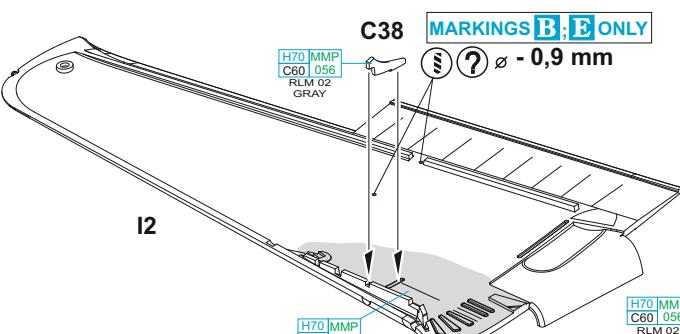
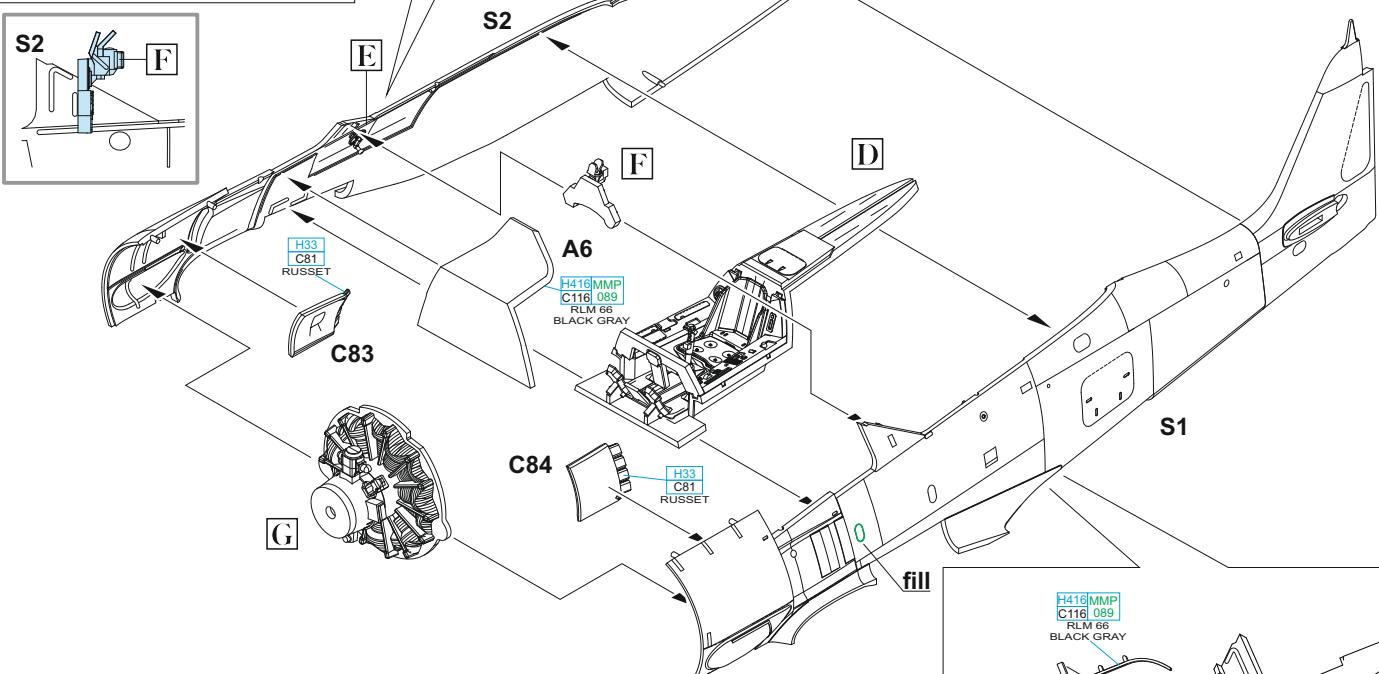
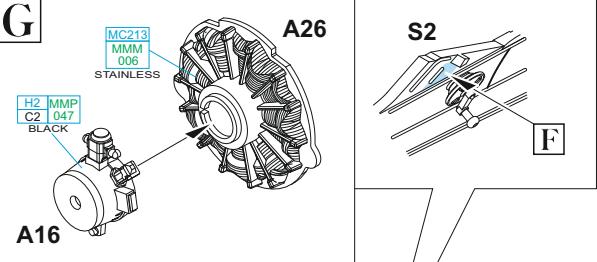
?

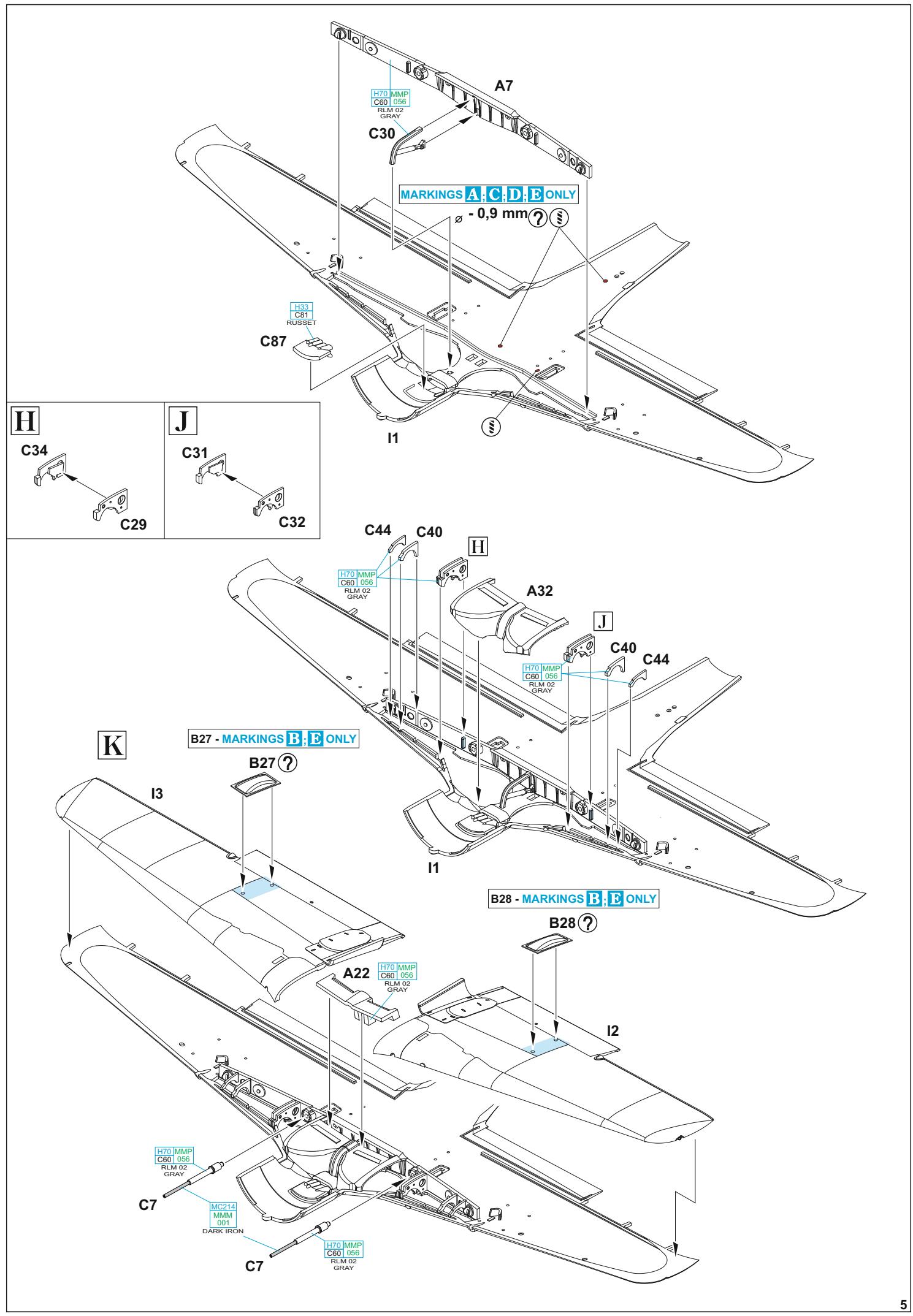


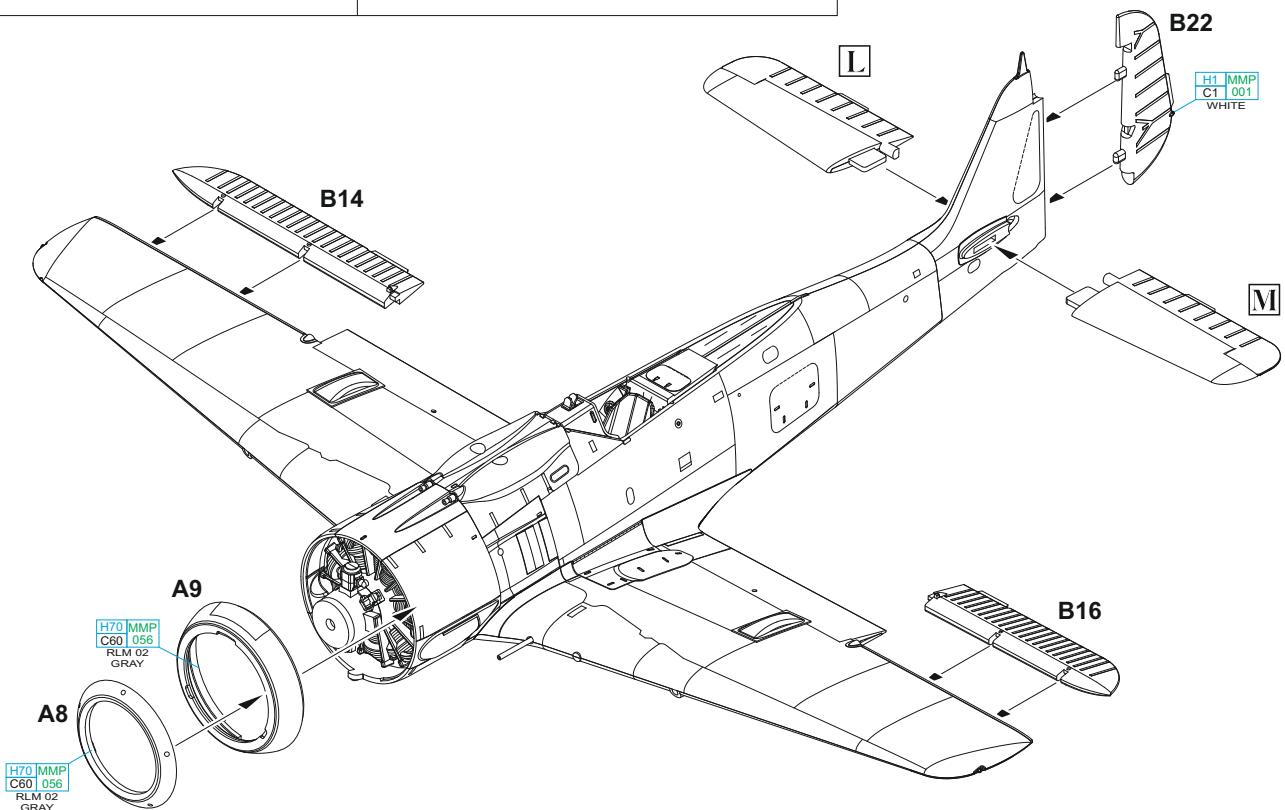
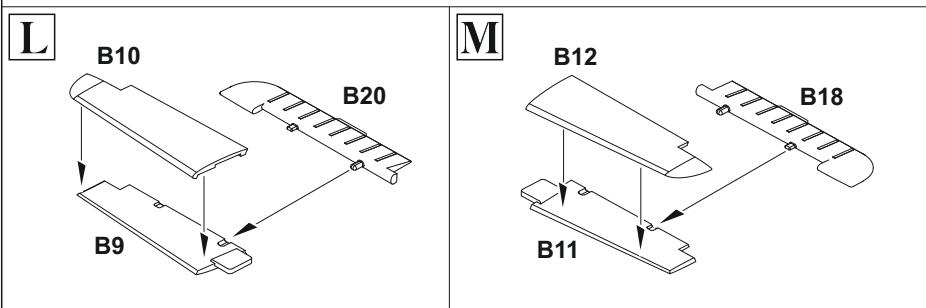
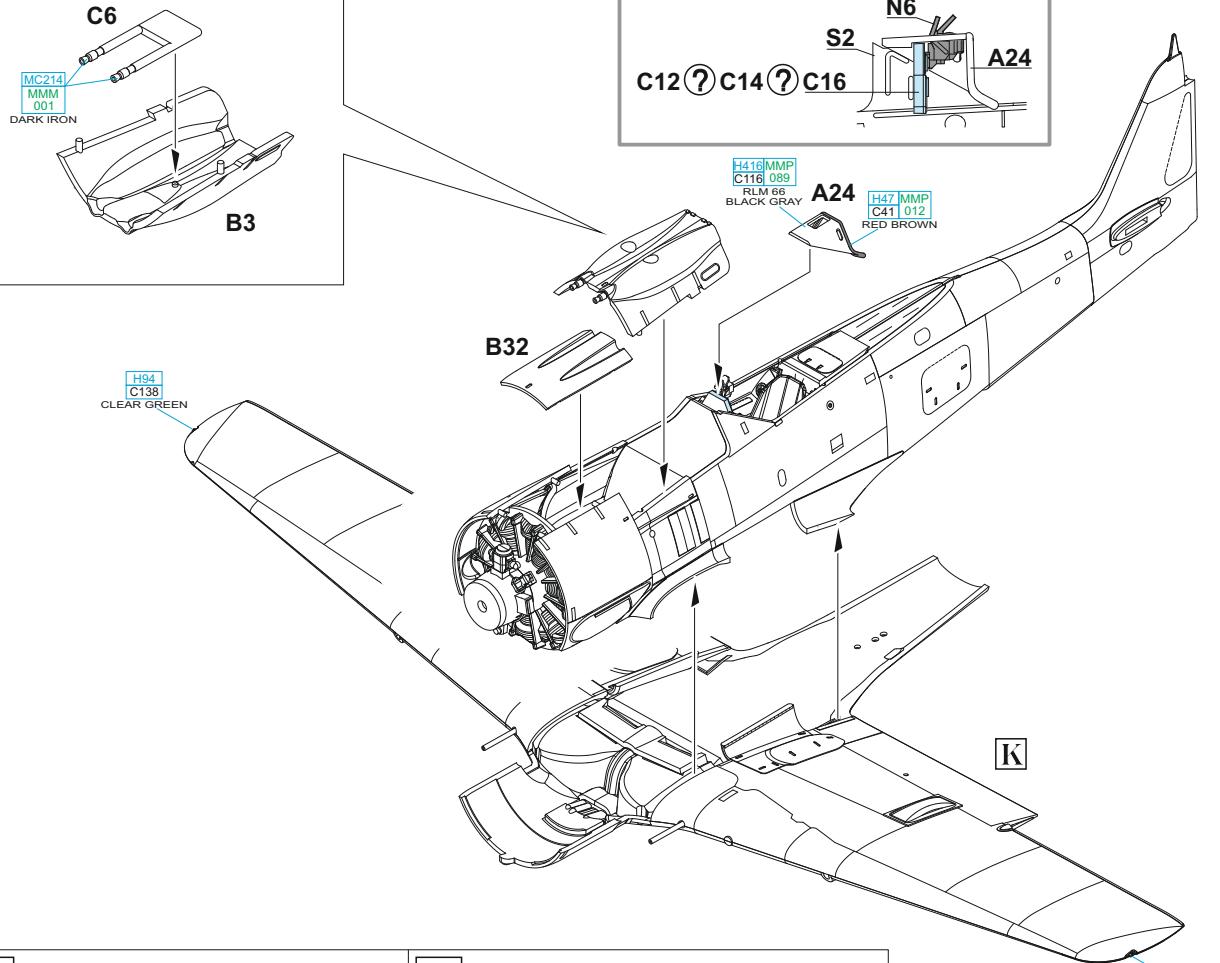
?

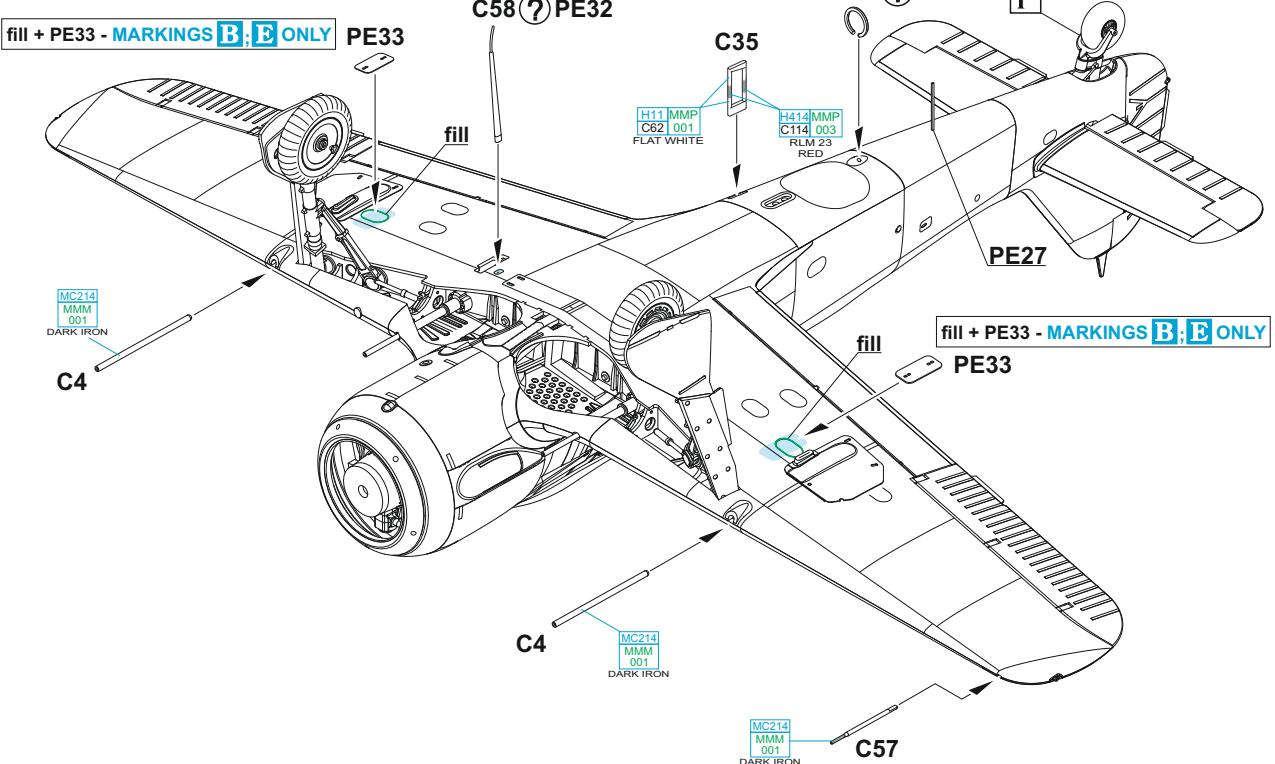
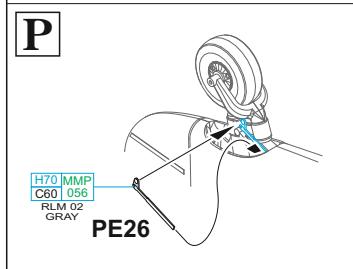
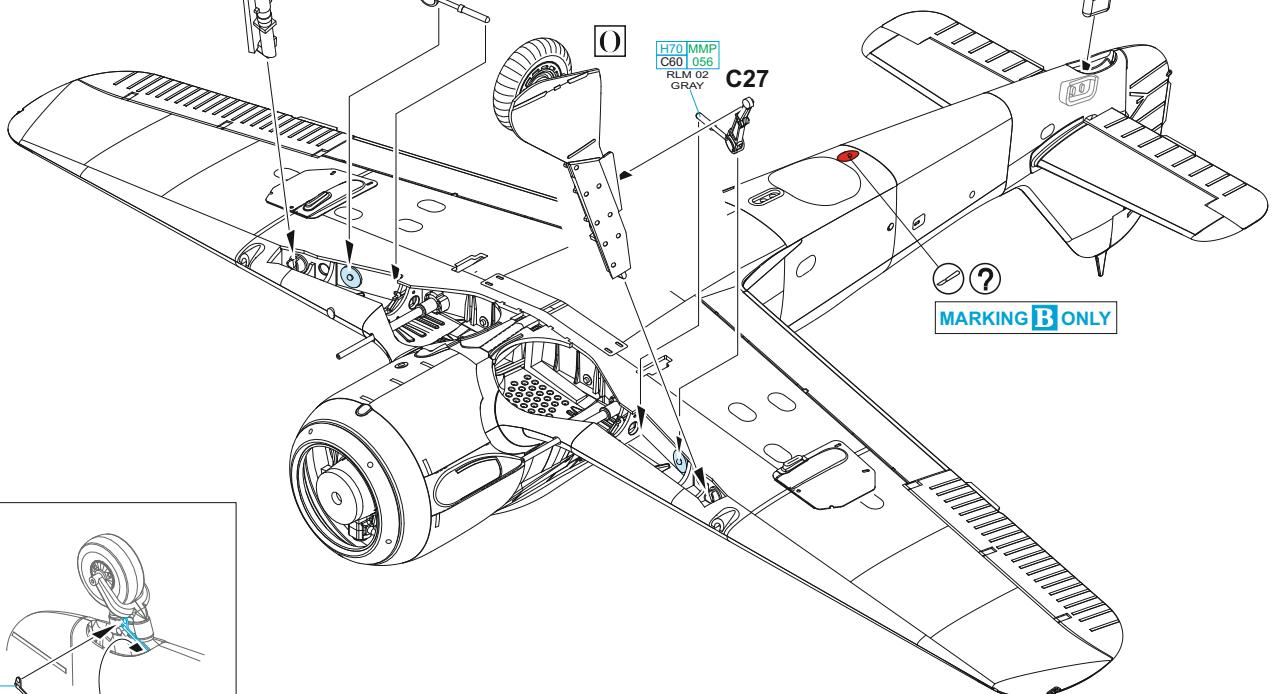
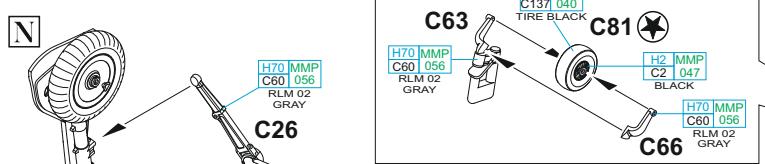
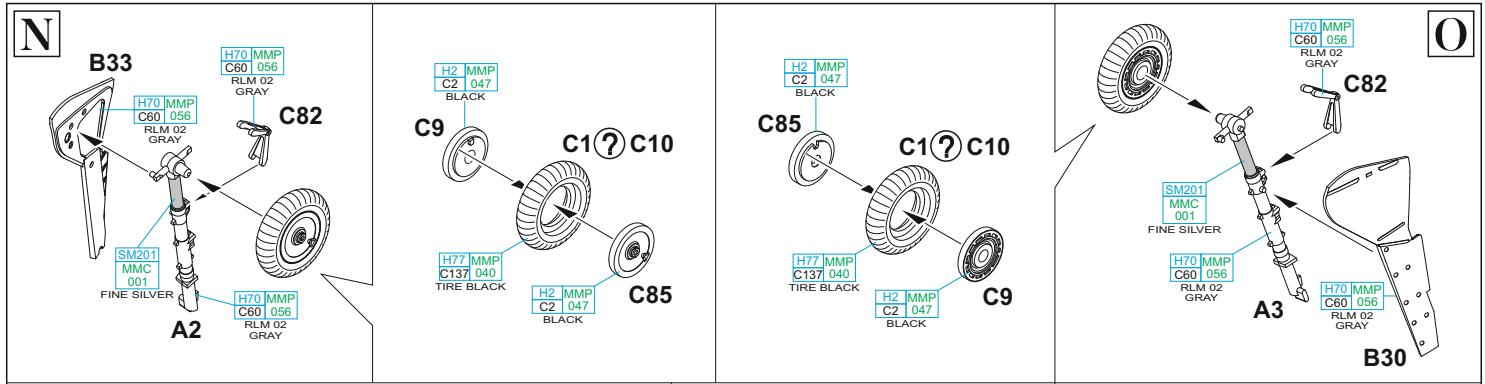


G

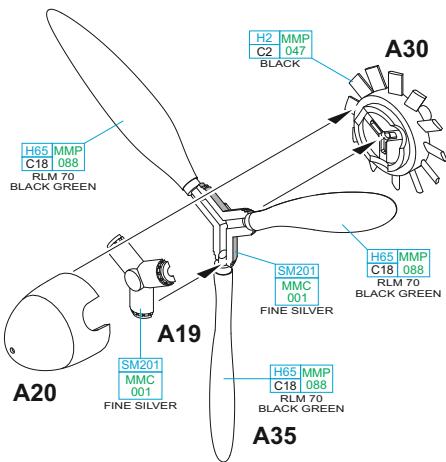




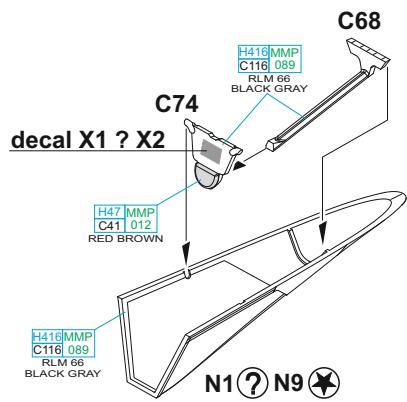




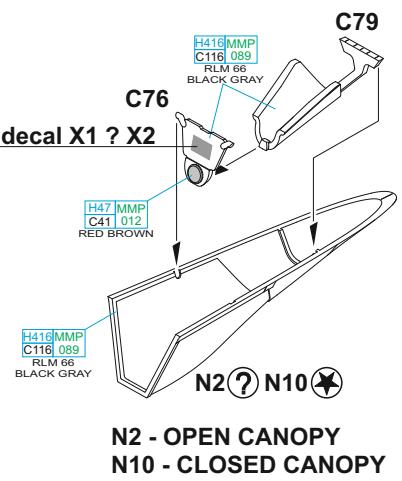
Q



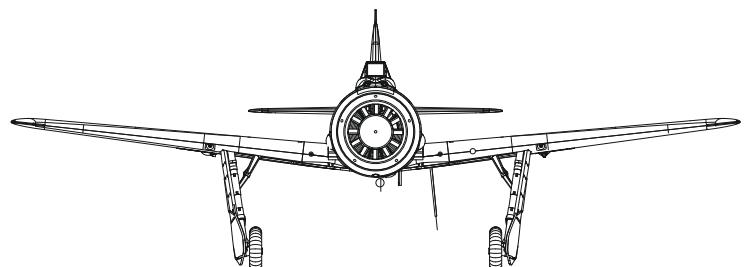
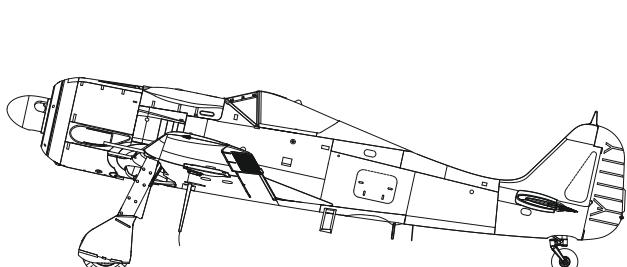
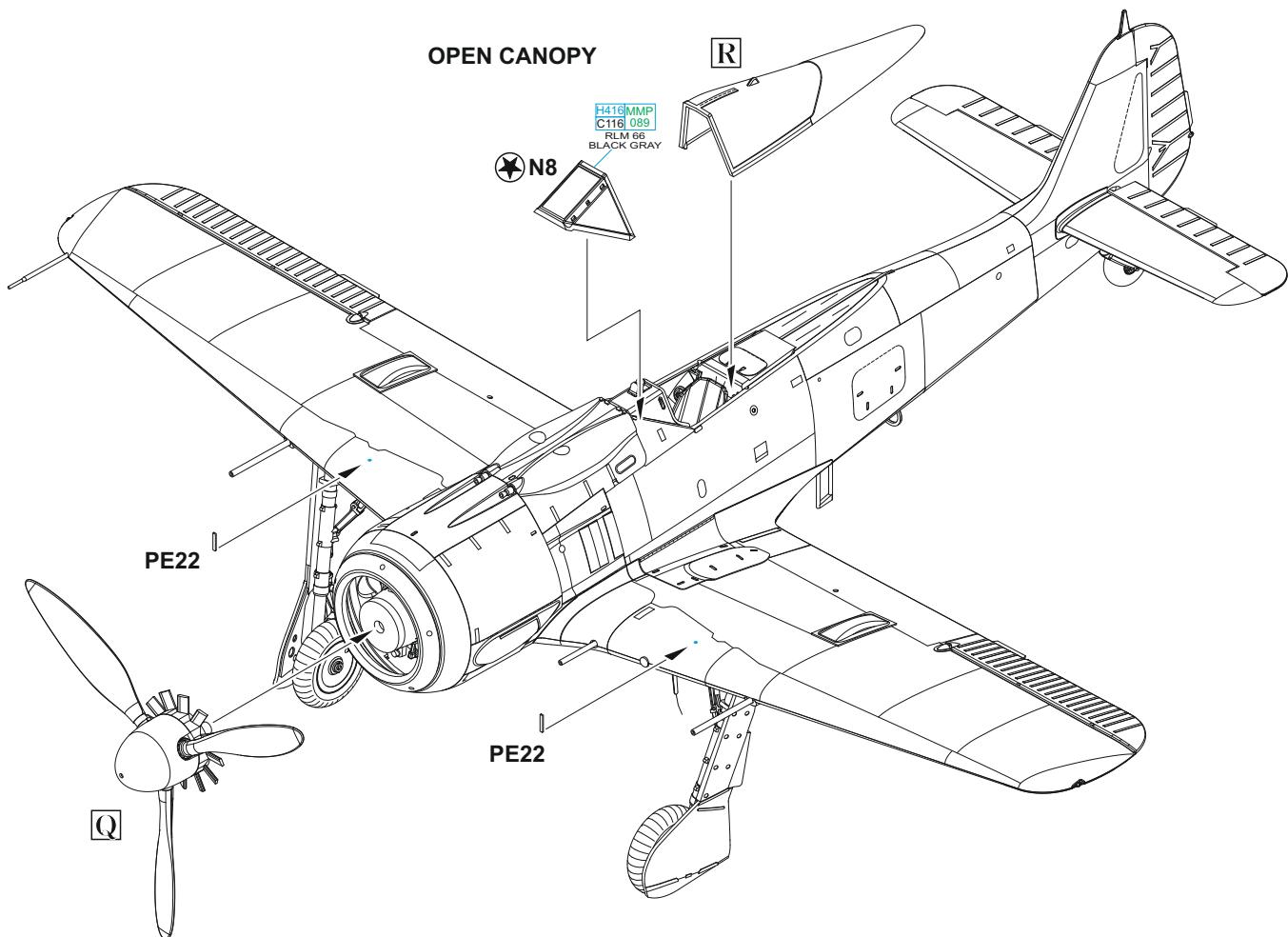
R

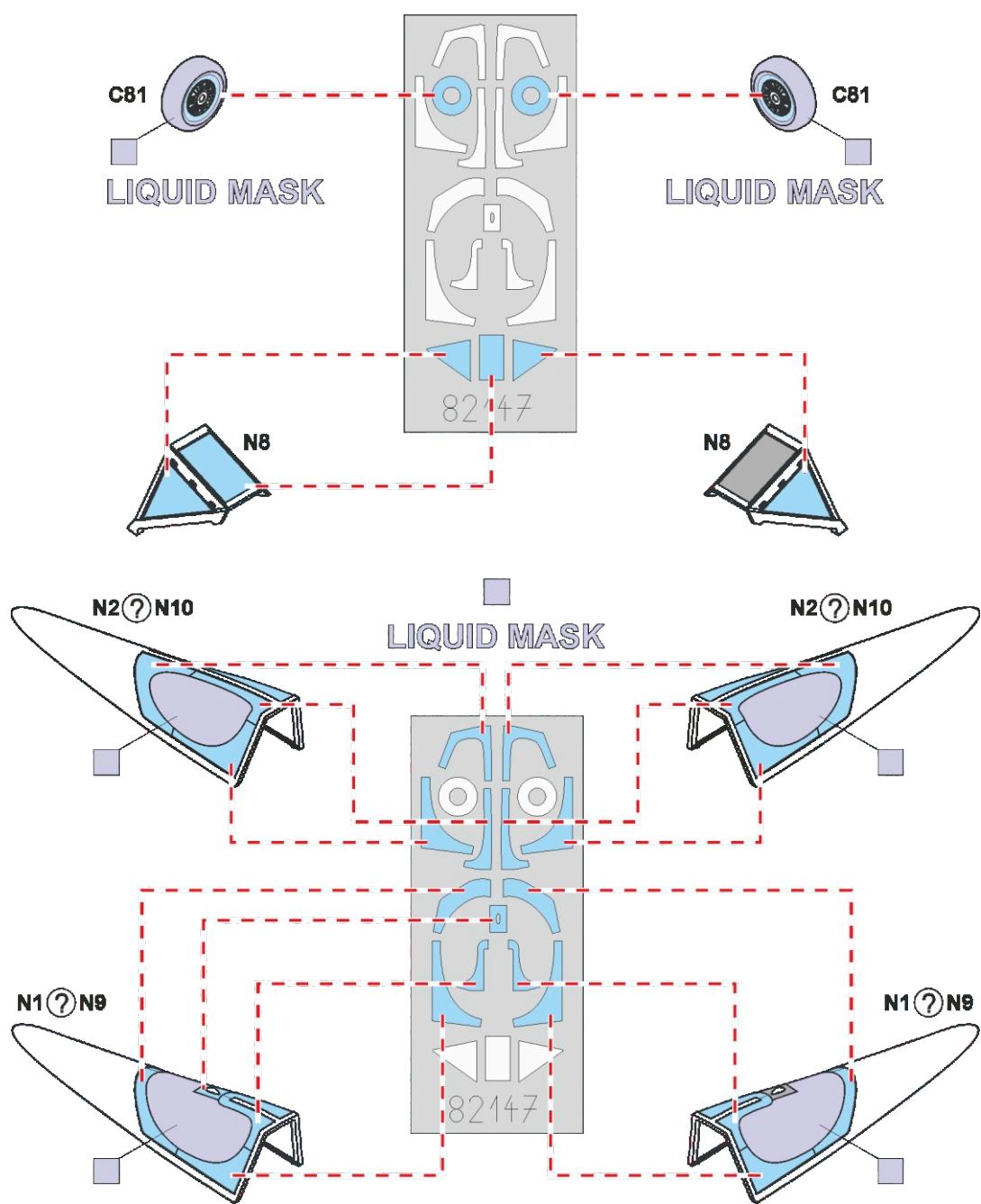
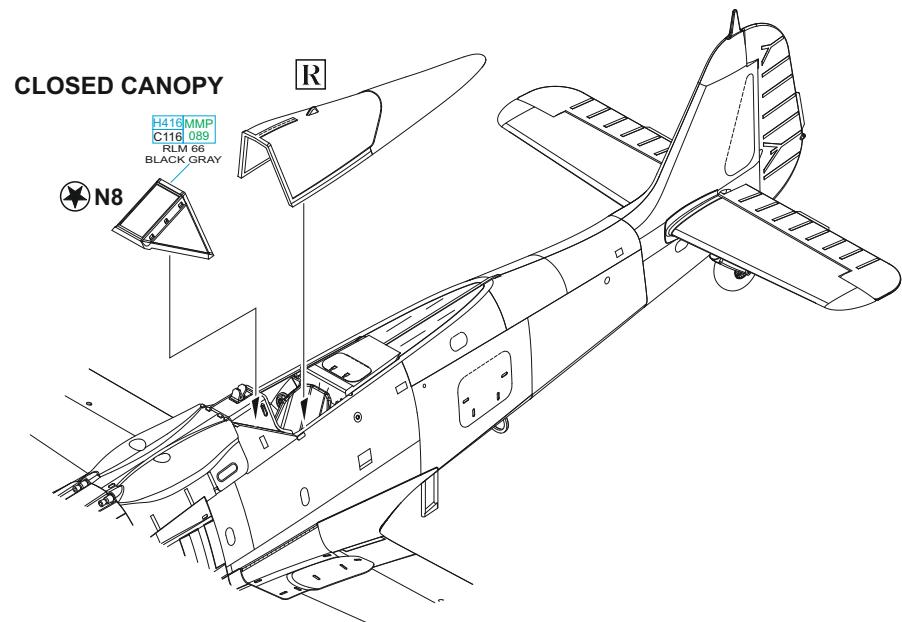


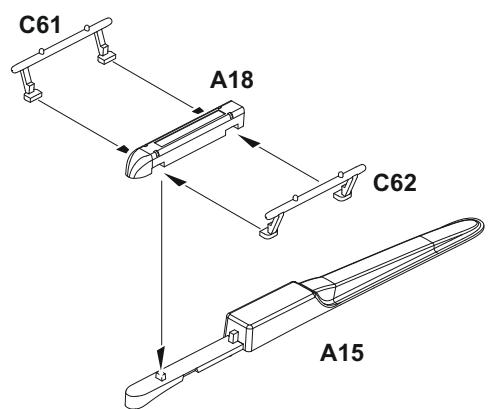
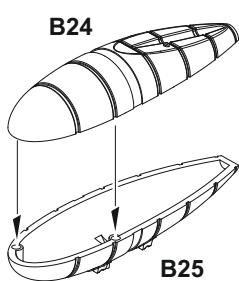
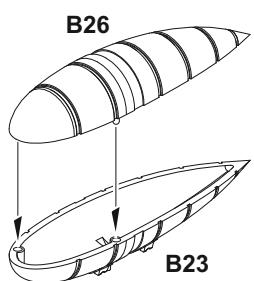
MARKING A ONLY

N1 - OPEN CANOPY
N9 - CLOSED CANOPYN2 - OPEN CANOPY
N10 - CLOSED CANOPY

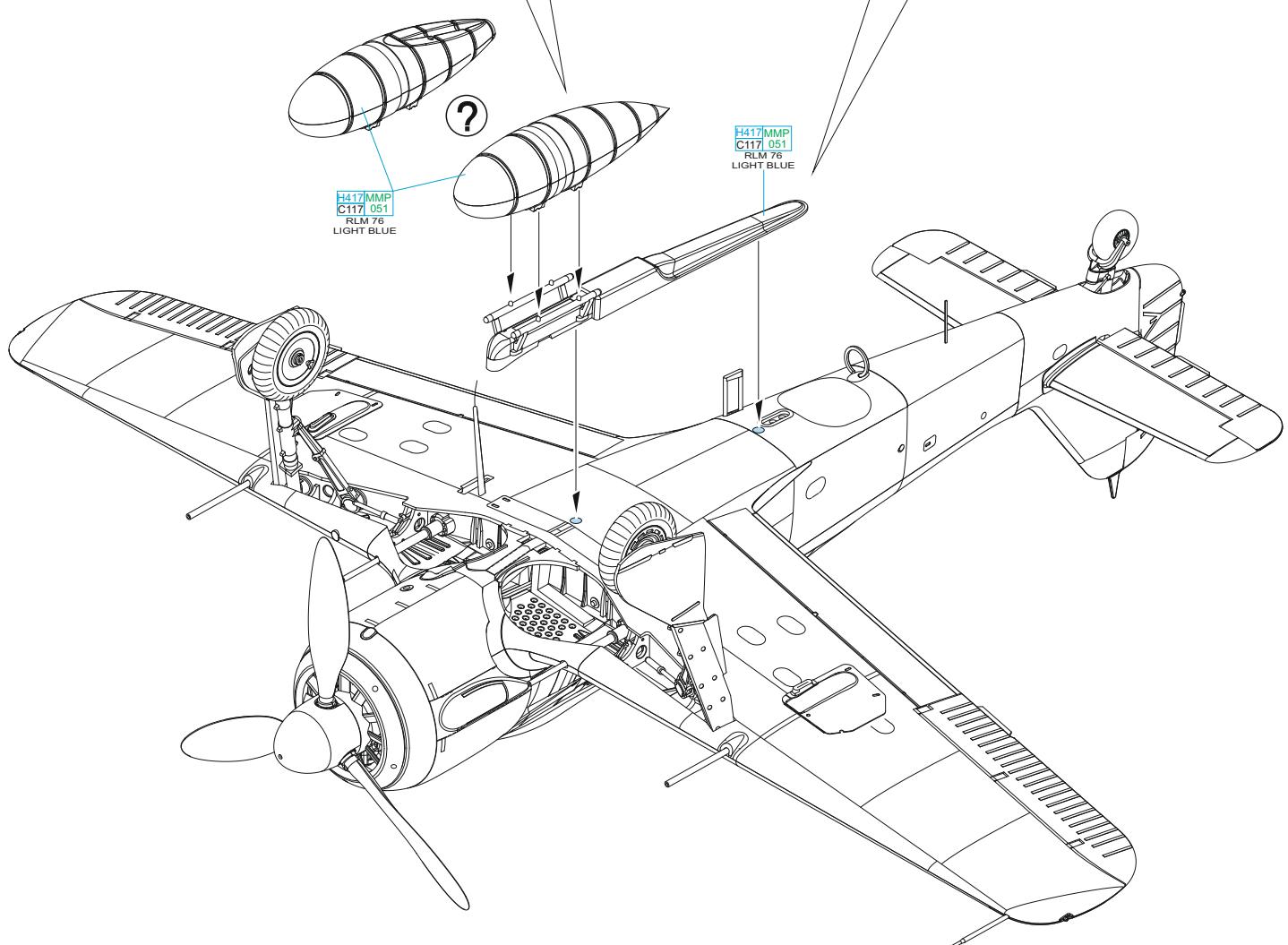
OPEN CANOPY





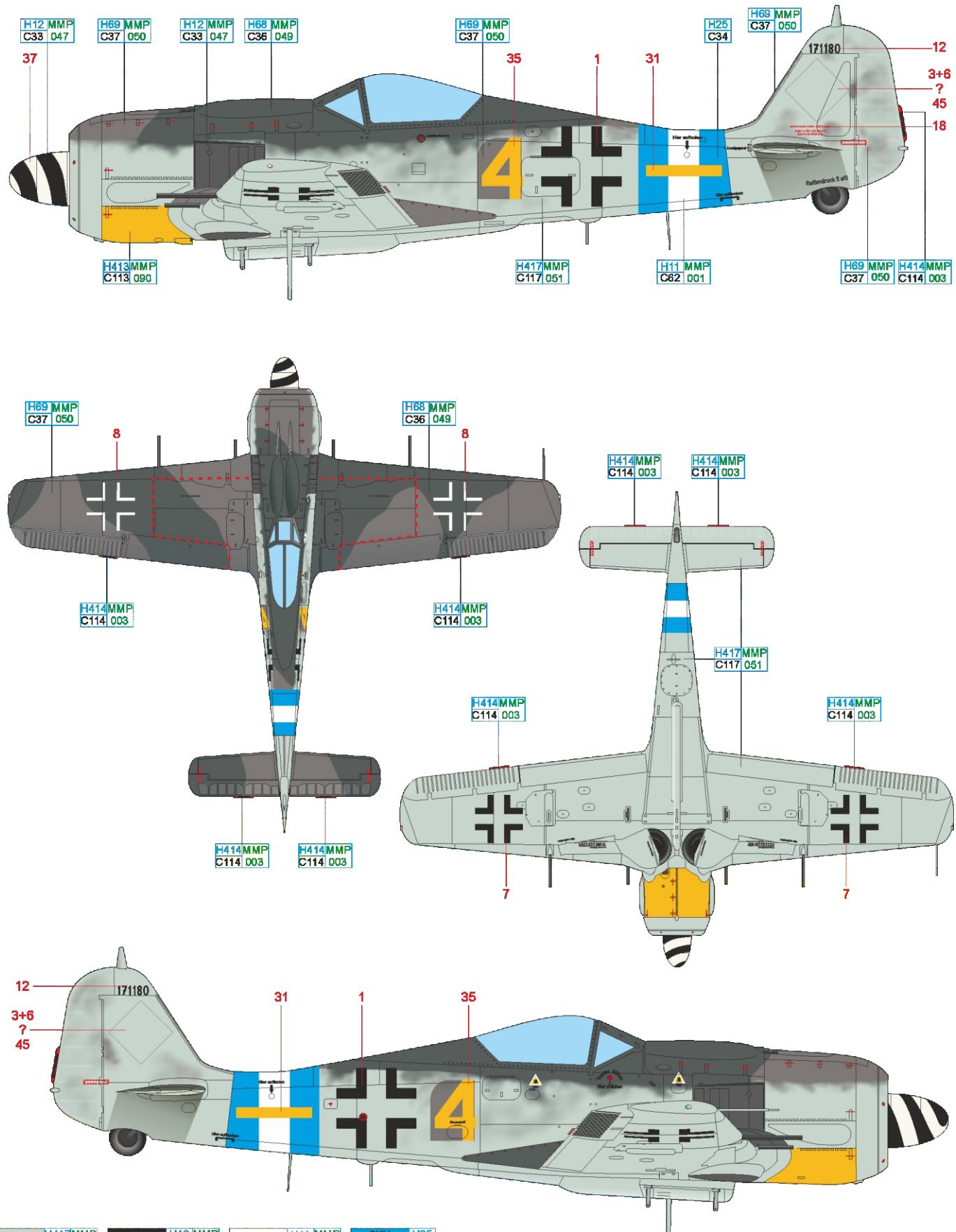


MARKINGS A;C;D;E ONLY



A W. Nr. 171180, 6./JG 300, München-Neubiberg, Německo, duben–květen 1945

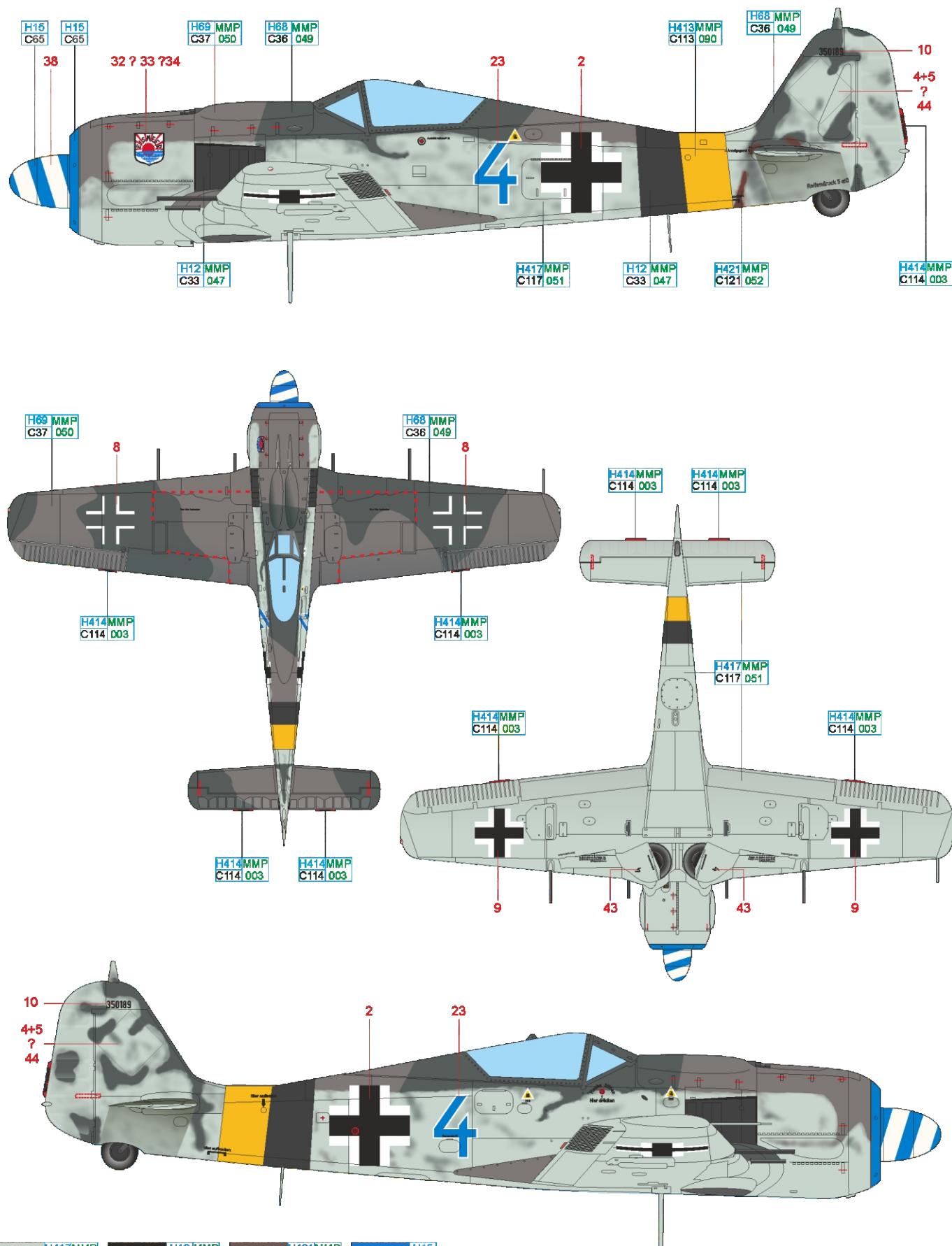
Fw 190A-8 WNr. 171180, vyrobený v mateřské továrně v Cottbusu, byl nalezen na konci války spojeneckými vojáky na letišti Neubiberg nedaleko od Mnichova. Poškozen byl během pojízdění 24. dubna 1945 a do konce války se již nedočkal opravy. JG 300, operující nad Německem v rámci Obrany říše, označovala v roce 1945 své stroje modro-bílo-modrým pruhem o šířce 900 mm. Používání předchozího označení v podobě červeného pruhu bylo ukončeno v lednu 1945 a nadále bylo používáno pouze u JG 1. Původní trámový kříž na trupu byl přetřen a nahrazen zjednodušeným křížem v podobě černých úhelníků. Stejně tak i předchozí číselné označení stroje bylo zastříkáno a nahrazeno žlutou 4.



RLM 76	H417MMP C117 051	BLACK	H12MMP C33 047	WHITE	H11MMP C62 001	SKY BLUE	H25C34
RLM 74	H86MMP C36 049	RLM 75	H69MMP C37 050	RLM 23	H414MMP C114 003	RLM 04	H413MMP C113 090

B WNr. 350189, 12./JG 5, Herdla, Norsko, jaro 1945

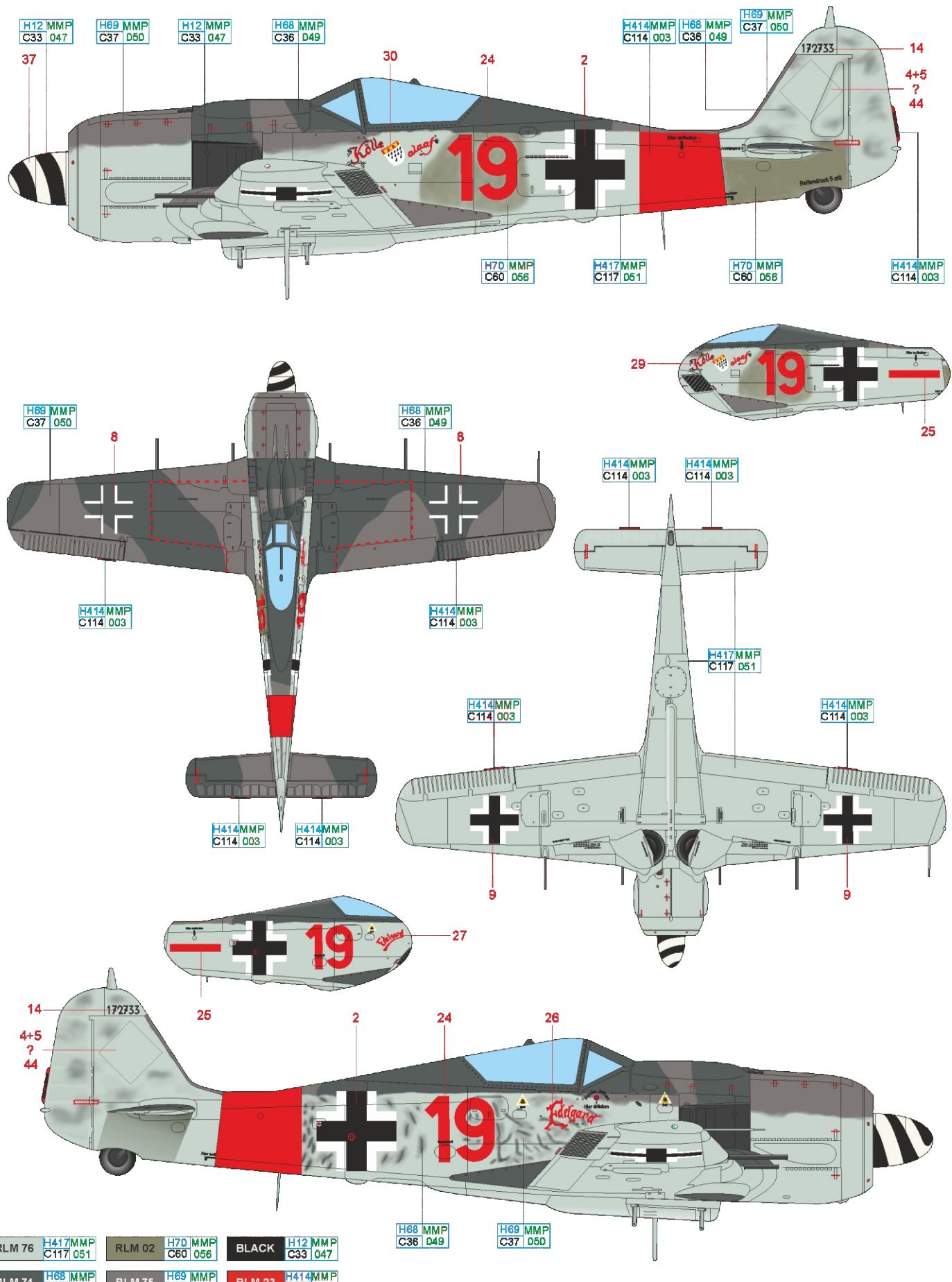
Konec války zastihl 9. a 12. Staffel JG 5 na letišti Herdla. Zatímco 9. Staffel byla vyzbrojena směsicí typů Fw 190A-2/3/8 a dokonce i několika Fw 190F-8, používaných výhradně ve stíhací roli, 12. Staffel byla vyzbrojena jen stroji verze A-8. Fw 190 používané 12./JG 5 byly standardně kamuflované barvami RLM 74/75/76 a jsou zachyceny na několika fotografiích, potvrzujících, že tyto stroje nesly na zádi trupu černo-žlutý pruh, což bylo označení JG 5 v rámci Obrany říše. Označení číslicemi v rámci Staffel je provedeno modrou barvou, kterou je natřena i příd' stroje a vrtulový kužel.



RLM 76	H417MMP C117 051	BLACK	H12MMP C33 047	RLM 81	H421MMP C121 052	BLUE	H15 C65
RLM 74	H68MMP C36 049	RLM 75	H69MMP C37 050	RLM 23	H414MMP C114 003	RLM 04	H413MMP C113 090

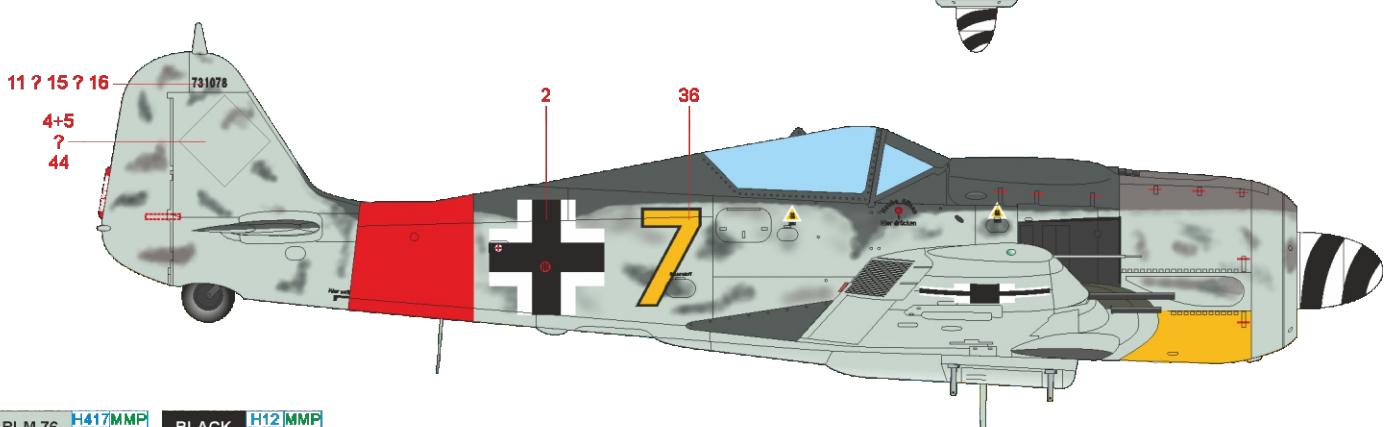
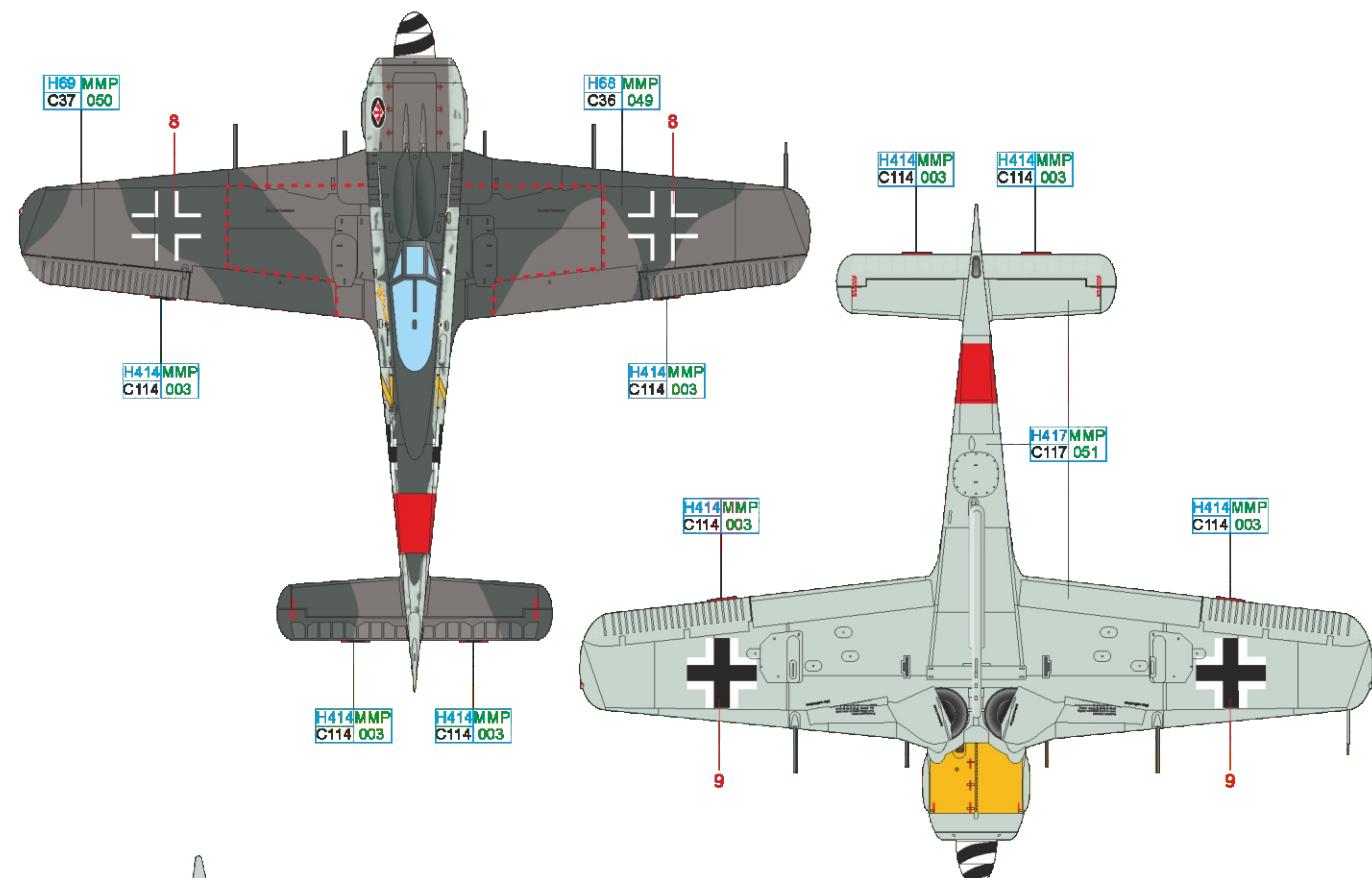
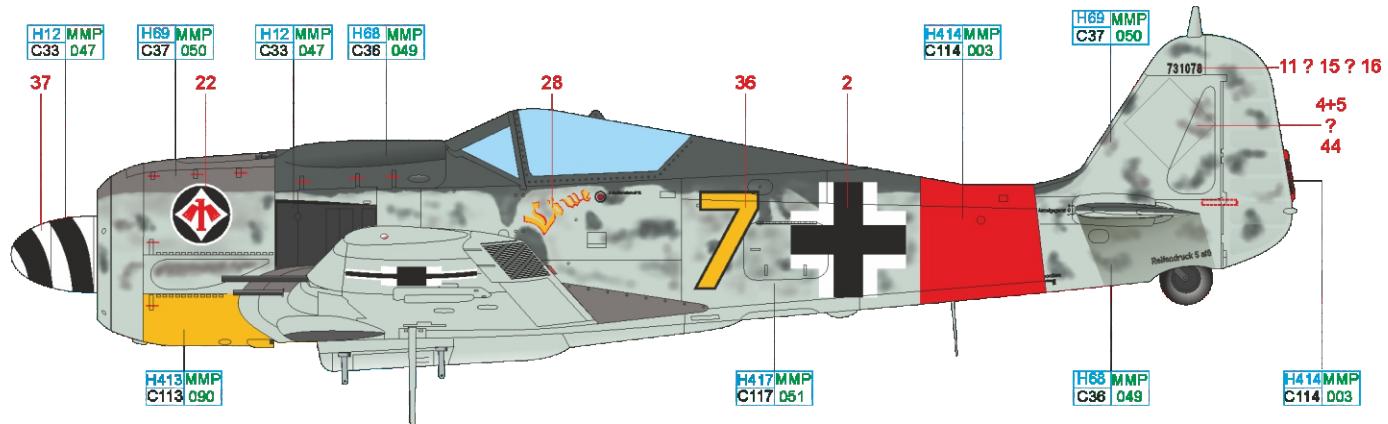
C WNr. 172733, Uffz. Ernst Schröder, 5./JG 300, Löbnitz, Německo, říjen-listopad 1944

Stroj Ernsta Schrödera nesl v říjnu 1944 označení strojů II. Gruppe v podobě vodorovného pruhu za trupovým křížem v barvě Staffel. Na levé straně byl nakreslen pokřík Kölle alaaf (ve volném překladu Dycky Kolín) a erb města Kolín nad Rýnem, na pravé straně bylo napsáno jméno Schröderovy přítelkyně Edelgard. V listopadu označení II. Gruppe zmizelo pod červeným pruhem o šířce 900 mm, obepínajícím zád' trupu, zároveň došlo k vystínování erbu i druhé části nápisu a přibyl vykřičník. Také jméno Schröderovy přítelkyně prošlo proměnou, nyní bylo provedeno zdobnějším písmem.



D Ofhr. Walter Köhne, 3./JG 1, Bad Lippspringe, Německo, květen 1944

Walter Köhne byl krátce po zahájení útoku na Sovětský svaz těžce zraněn. Následovala dlouhá rekovaience, po níž byl 4. června 1943 zařazen k 2./JG 1, sídlící v té době na letišti Deelen v Nizozemsku. Na západoevropském bojišti létal až do konce 2. světové války. Podařilo se mu sestřelit celkem 30 nepřátelských letadel, převážnou většinu z tohoto počtu tvořily čtyřmotorové bombardéry B-17 a B-24. Standardní kamufláž strojů Fw 190A-8 doplňuje označení strojů JG 1 v rámci obrany říše, tedy červený pruh o šířce 900 mm, obepínající zád' trupu, dále znak JG 1 a pilotovo osobní označení stroje v podobě jména psího maskota 3. Staffel.



RLM 76 H417 MMP C117 051 BLACK H12 MMP C33 047

RLM 74 H68 MMP C36 049

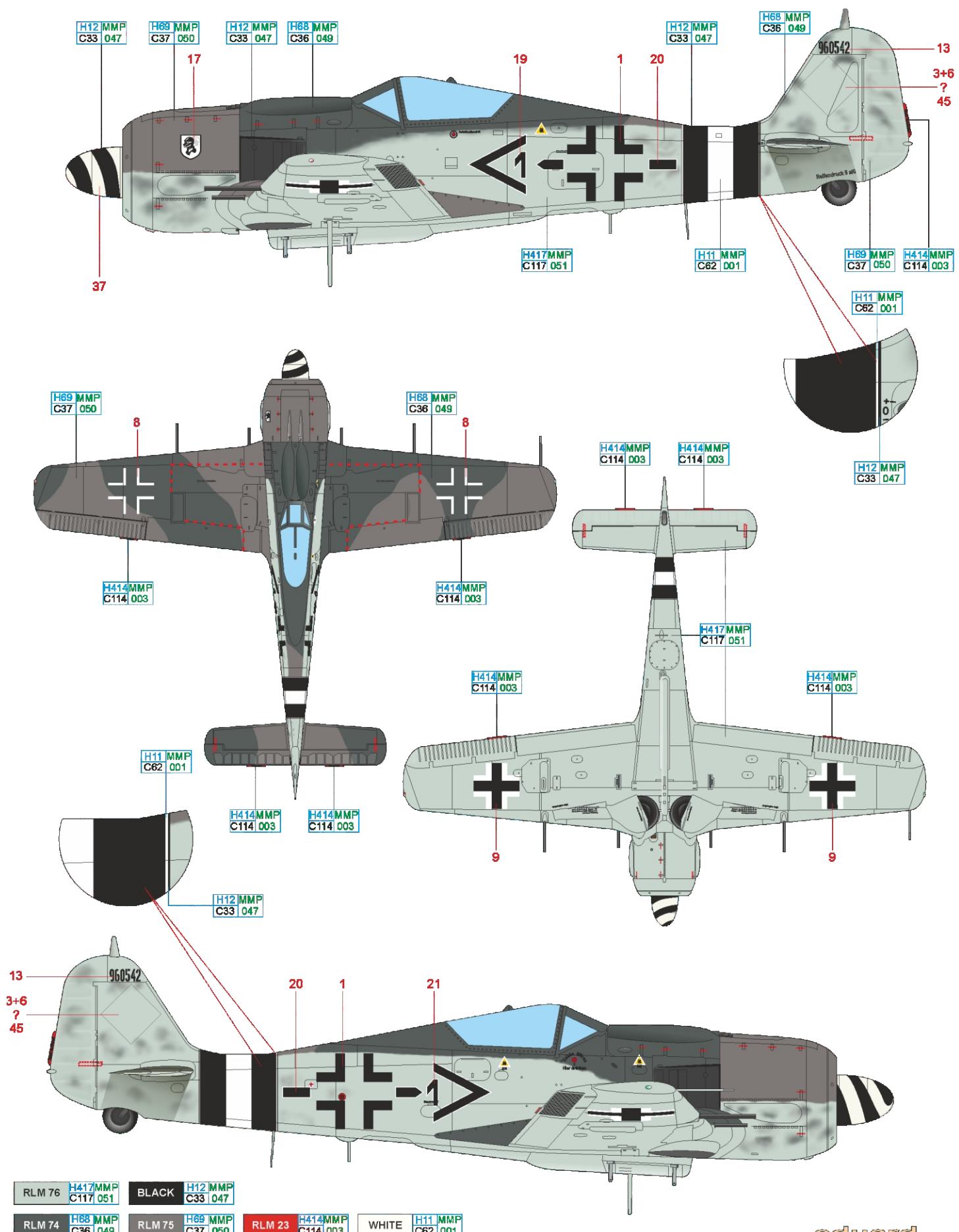
RLM 75 H69 MMP C37 050

RLM 23 H414 MMP C114 003

RLM 04 H413 MMP C113 090

E WNr. 960542, Stab/JG 4, Jüterbog-Damm, Německo, jaro 1945

Štábní jednotka JG 4 používala v bojích proti Spojencům stroje Fw 190D-9, tento Fw 190A-8 sloužil pravděpodobně jako záložní. Pocházel z licenční výroby u firmy Norddeutsche Dornier ve Wismaru a je kamuflován standardními kamuflážními barvami RLM 74/75/76. Letouny JG 4 nasazované v rámci Obrany říše nesly černo-bílo-černé pruhy okolo zádě trupu. Znak JG 4 byl nastříkán na levé straně motorového krytu.



D Ofhr. Walter Köhne, 3./JG 1, Bad Lippspringe, Německo, květen 1944

Walter Köhne byl krátce po zahájení útoku na Sovětský svaz těžce zraněn. Následovala dlouhá rekovaience, po níž byl 4. června 1943 zařazen k 2./JG 1, sídlící v té době na letišti Deelen v Nizozemsku. Na západoevropském bojišti létal až do konce 2. světové války. Podařilo se mu sestřelit celkem 30 nepřátelských letadel, převážnou většinu z tohoto počtu tvořily čtyřmotorové bombardéry B-17 a B-24. Standardní kamufláž strojů Fw 190A-8 doplňuje označení strojů JG 1 v rámci obrany říše, tedy červený pruh o šířce 900 mm, obepínající zád' trupu, dále znak JG 1 a pilotovo osobní označení stroje v podobě jména psího maskota 3. Staffel.

