

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 a jejich vrcholem bylo provedení D s řadovým motorem.

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 služby u jednotek Luftwaffe.

První verze, první ztráta

Luftwaffe převzala v červnu 1941 první ze sta objednaných Fw 190A-1, vyzbrojených čtyřmi kulomety MG 17 ráže 7,9 mm. 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 Spitfiry. 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, včetně licenční produkce u firmy Fieseler. I díky tomu dosáhla roku 1942 celková produkce 1878 strojů. V dubnu 1943 přešla výroba na velkosériovou verzi A-5 s identickým křídlem jako u verze A-4, ale s prodlouženým trupem, který se stal 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 kulometry MG 151 místo MG FF. Instalace tohoto křídla dala vzniknout verzi Fw 190A-6.

Další změnou 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 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 A-8/R2 a A-8/R8 s

kanóny MK 108 na vnějších pozicích křidel, a přídatným pancéřováním pilotního prostoru a překrytu kabiny.

Dlouhonosá proměna

Zátěž, kterou na Fw 190 kladla Luftwaffe, byla obrovská. Všestranný letoun plnil stíhací úkoly, stejně jako působil v roli stíhacího bombardéru i letounu přímé letecké podpory. Díky robustnímu draku byl schopen nést širokou škálu výzbroje, což ještě zvyšovalo víceúčelovost typu Fw 190 v porovnání s hlavním stíhacím typem Luftwaffe, Messerschmittem Bf 109. Přesto se na konstrukci z roku 1939 začalo projevat ke konci války její stáří. Fw 190A zaostával za svými protivníky zejména ve větších výškách. Vývoj konstrukce vedl od Fw 190B s motorem BMW 801 přepřínovaným turbodmychadlem přes Fw 190C s řadovým motorem DB 603 až po Fw 190D. Přestavba na verzi D, konkrétně na Fw 190D-9, zahrnovala instalaci nového kapalinou chlazeného dvanáctiválce Jumo 213A o výkonu 1270 kW (1726 k). Přední část trupu byla kvůli tomu prodloužena a kvůli zachování těžiště došlo také k prodloužení zadní části letounu o 50 cm. Celková délka Fw 190D-9 se oproti Fw 190A-9 zvětšila o 1,52 m. Letoun tím dostal nové, elegantnější tvary a začalo se mu říkat „Langnasen Dora“ (Dlouhonosá Dora). Dalšími důležitými změnami bylo přidání zařízení MW 50 pro vstřikování směsi vody a metanolu, které dočasně zvýšilo výkon na 1545 kW (2071 k) a zvýšilo maximální rychlost na 680 km/h ve výšce 6600 m. Standardním prvkem Fw 190D-9 byl vypouklý překryt kabiny, kryjící pancéřovanou opěrku hlavy a zad pilota. První série Fw 190D-9 však byly vybaveny starším, plochým typem překrytu. Výzbroj tvořily dva 13mm kulometry MG 131 umístěné nad motorem a dva 20mm kanóny MG 151/20 v kořenech křidel.

Dory podrobněji

Úpravy, kterými musel Fw 190 projít při přestavbě na standard D, byly tak zásadní, že lze tuto verzi považovat za nový letoun. První stroje Fw 190D-9 přibýly v září 1944 k III./JG 54, následovala I./JG 26 v listopadu. Ke konci války bylo ve službě 183 zbylých Dor, podle některých zdrojů bylo přitom postaveno více než 1800 těchto letounů. Verze Fw 190D-9 vedla ke vzniku dalších verzí, z nichž se bojové služby dočkaly pouze D-11 a D-13. Rozšířenější D-11 se od D-9 lišila především výzbrojí, neboť z ní byly vypuštěny 13mm kulometry a přibýly dva vnější křídelní 30mm kanóny. Spolu s dalšími vylepšeními byl instalován také modernizovaný motor Jumo 213E. Výzbroj D-11 byla podobná jako u případě Fw 190A-8/R-2, což svědčí o plánovaném použití typu proti spojeneckým formacím těžkých bombardérů.

Z více než tisíce objednaných D-13 bylo postaveno pouze sedmáct kusů a k bojovým jednotkám se jich dostala jen hrstka. Výzbrojí D-13 tvořily dva 20mm kanóny v kořenech křidel a jeden střelející středem vrtulového kužele. Fw 190D-13 byl také vybaven přístroji pro létání za každého počasí a další moderní avionikou. Některé pozdější Dory dostaly zvětšenou směrovku („Einheitsheck“) z typu Ta 152.

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. SYMBOLS

* INSTRUKTION

* SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODŘÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

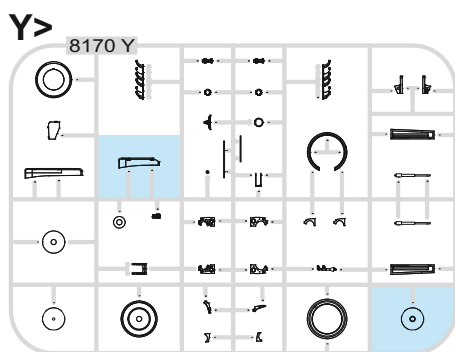
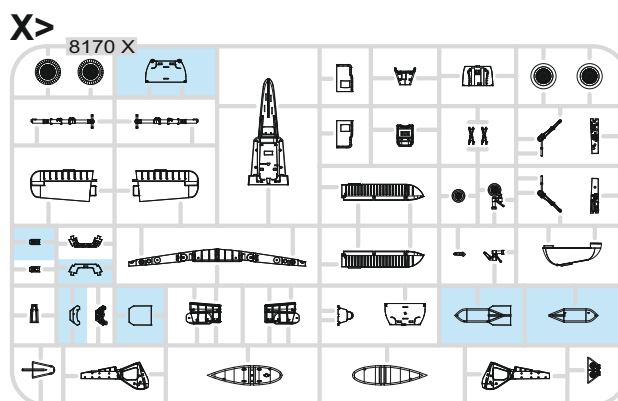
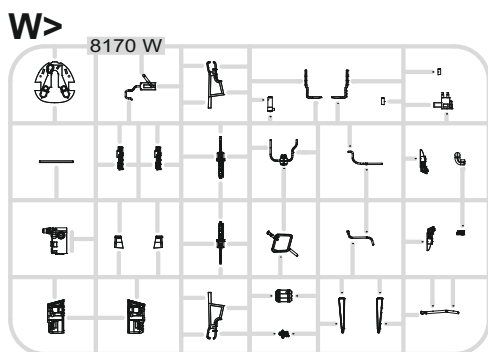
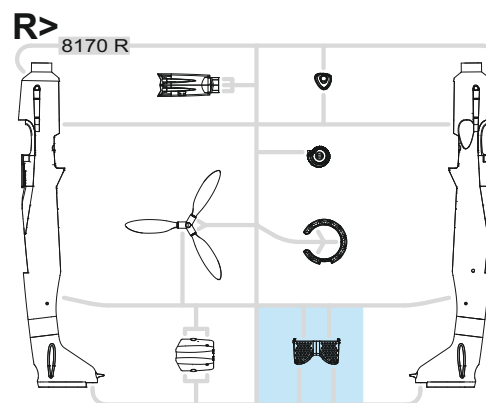
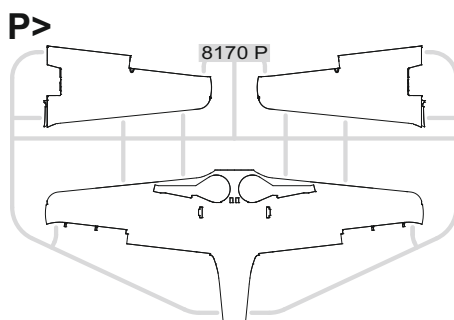
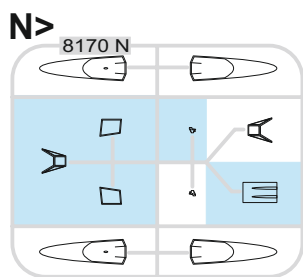


PIÈCES



部品

PLASTIC 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



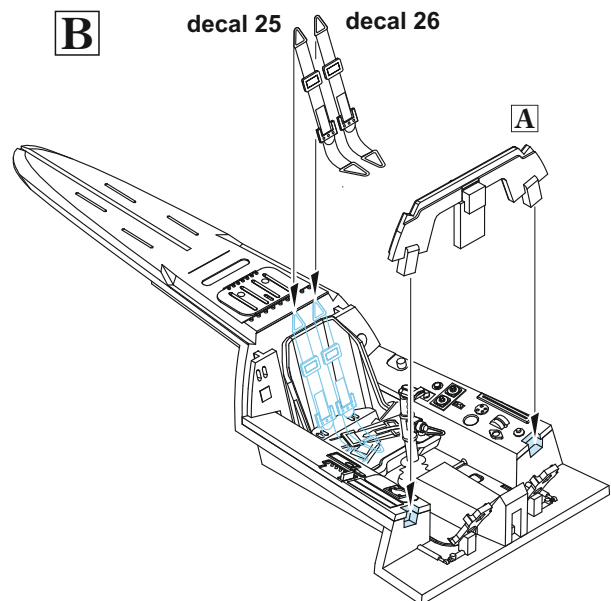
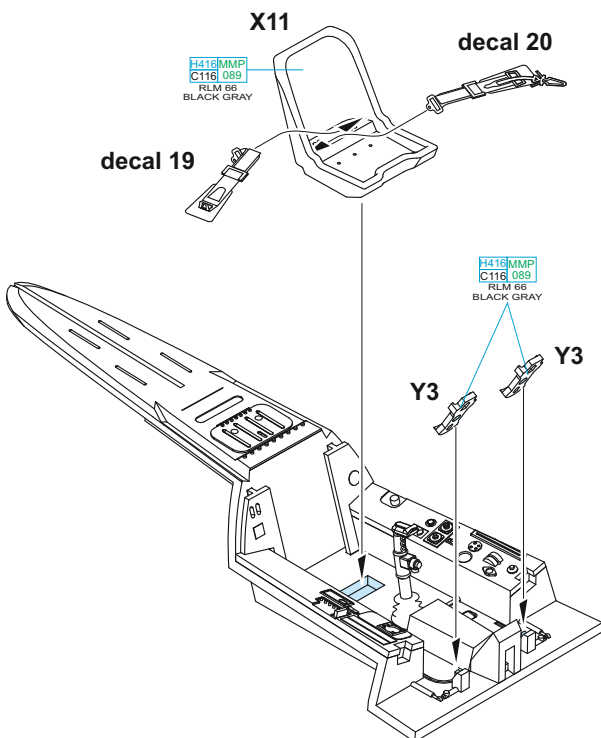
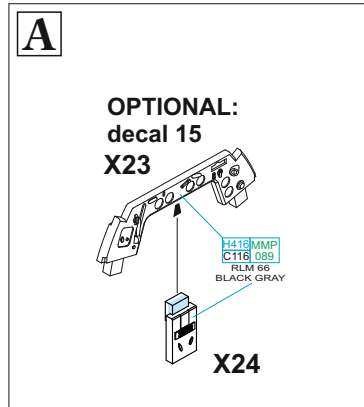
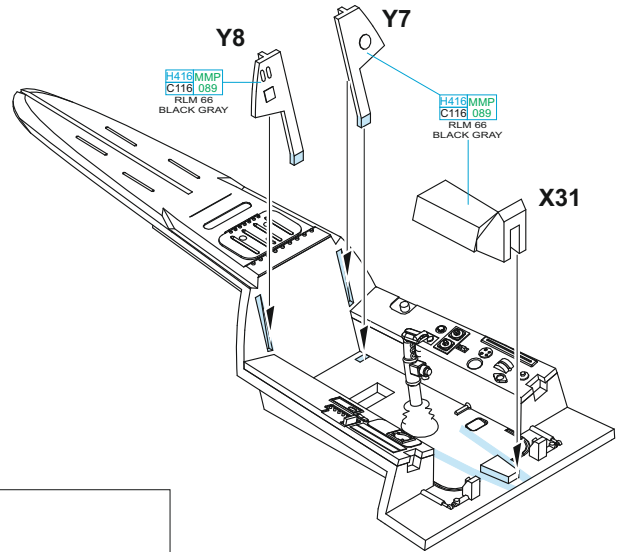
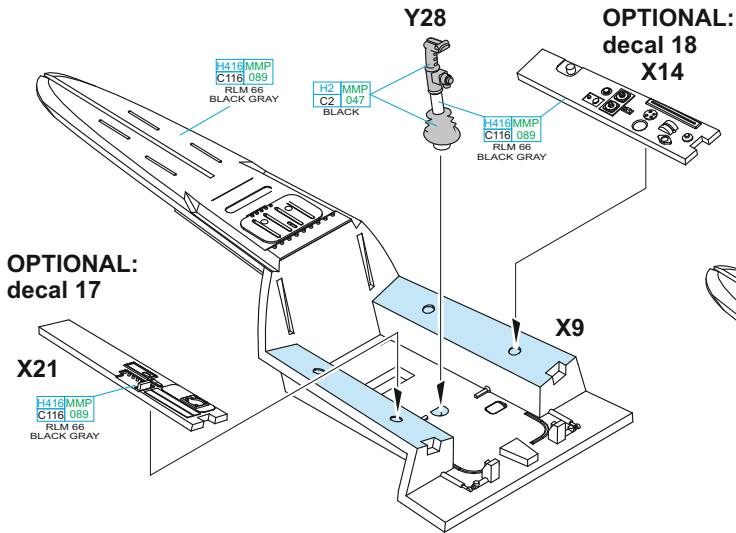
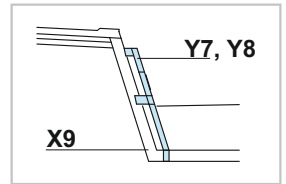
PEINTURE



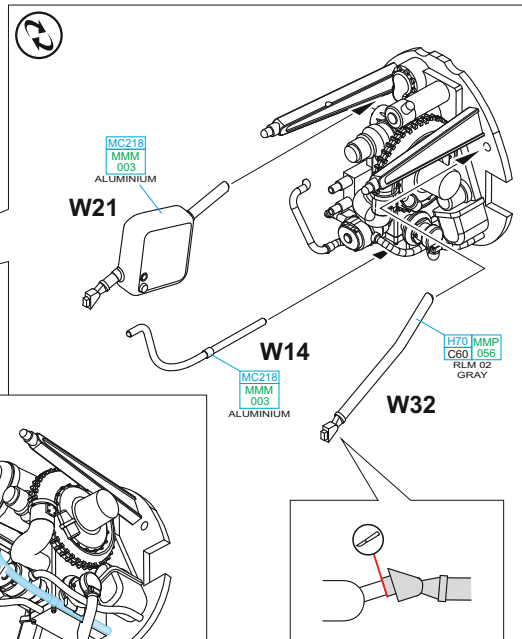
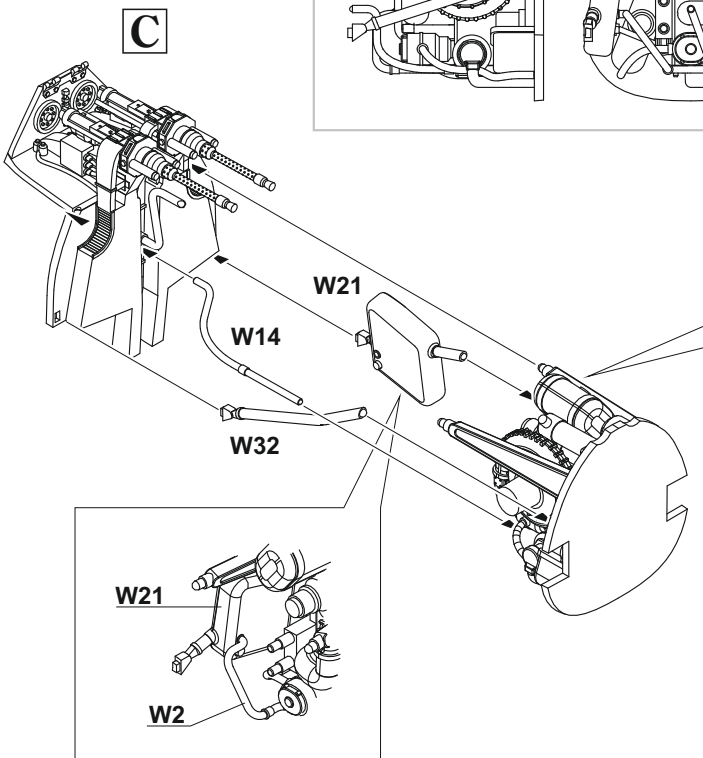
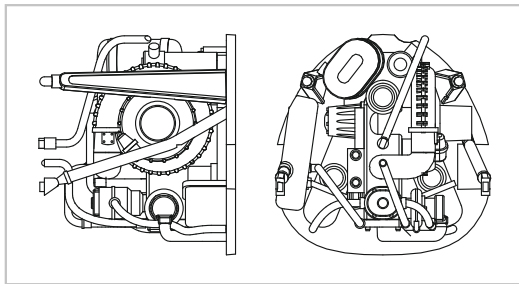
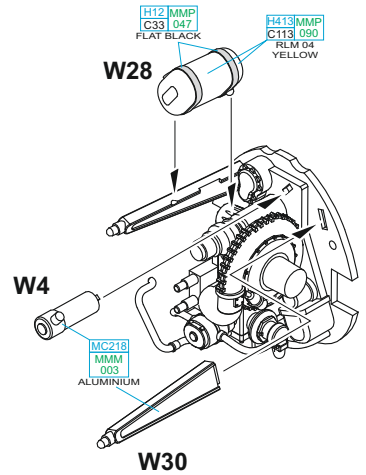
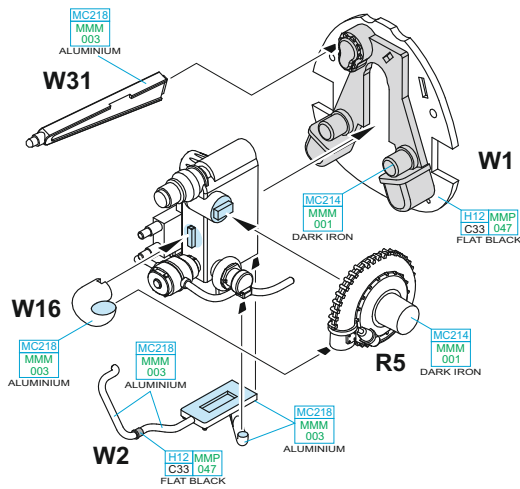
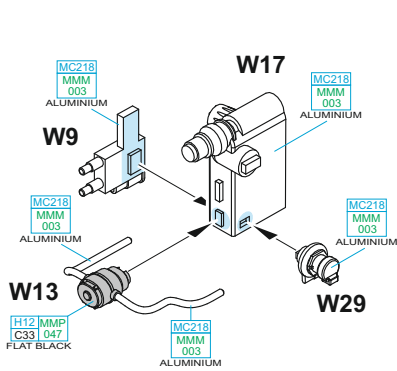
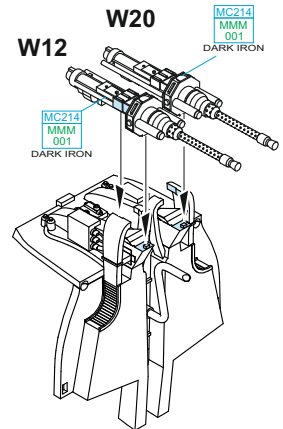
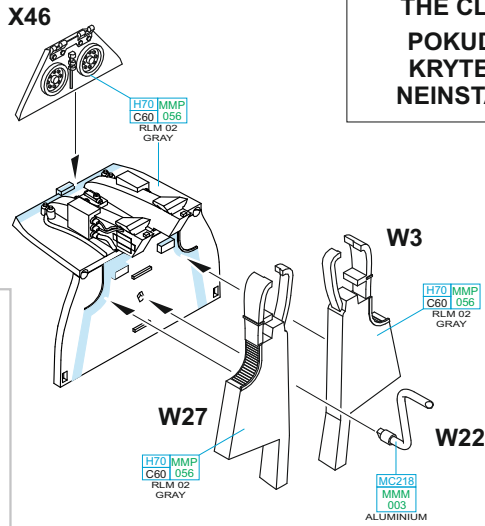
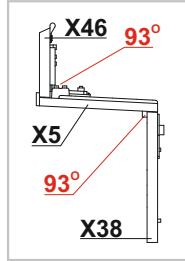
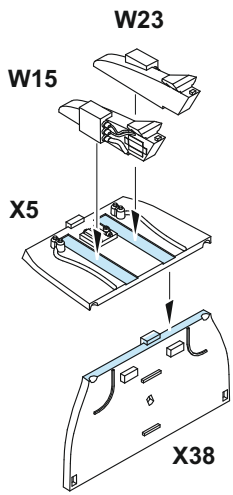
色

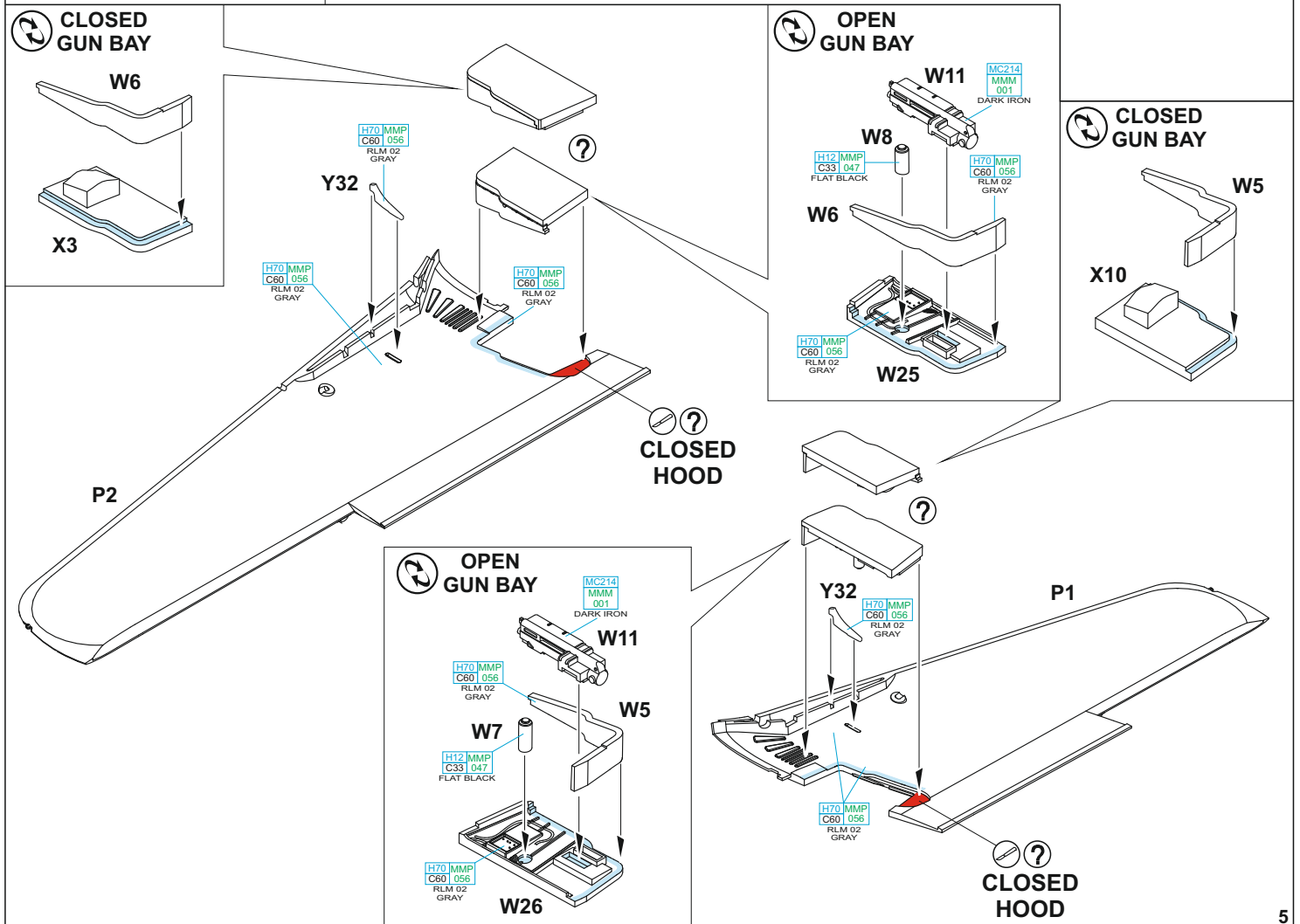
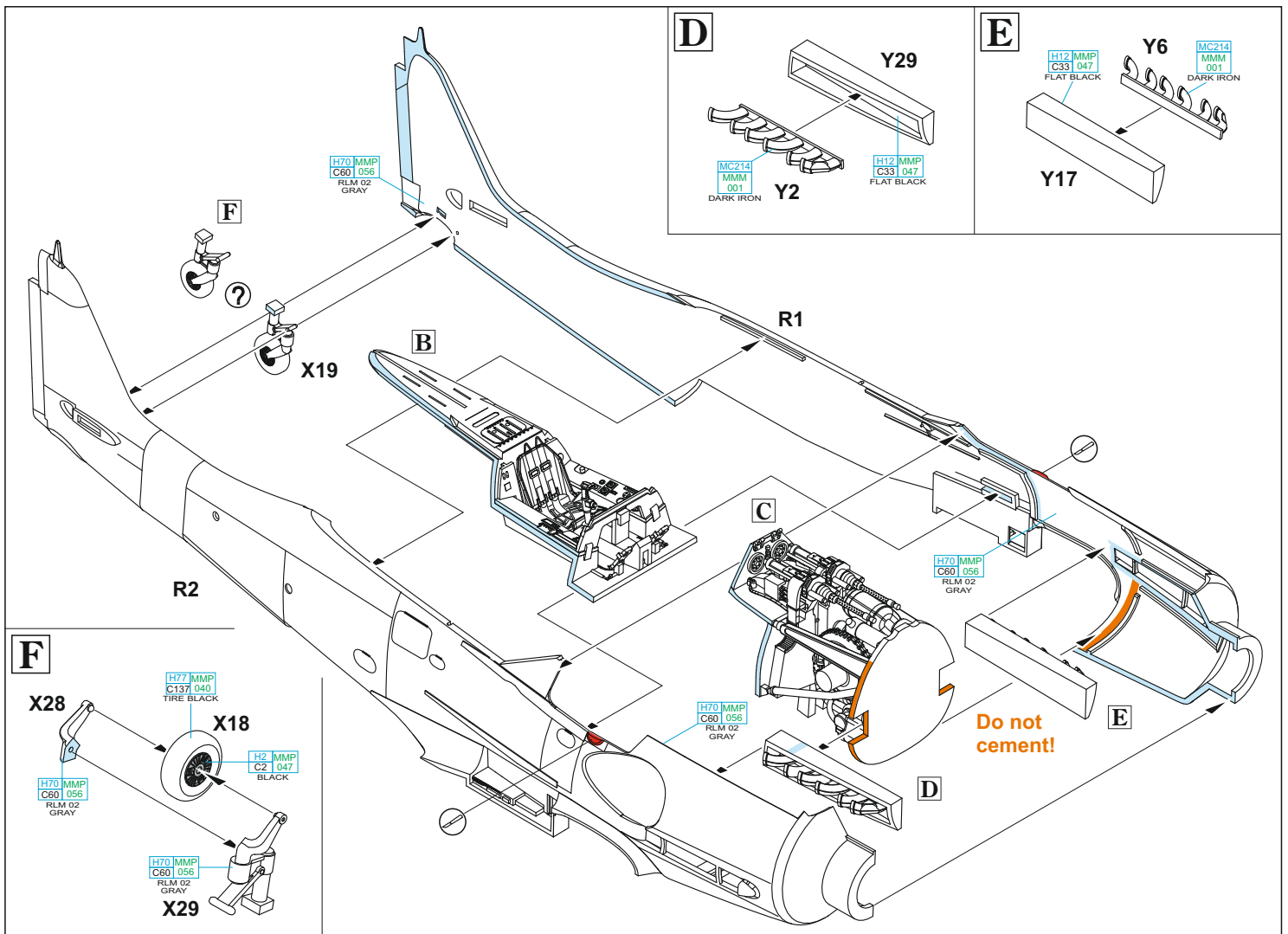
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H2	C2	MMP-047	BLACK
H8	C8		SILVER
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN

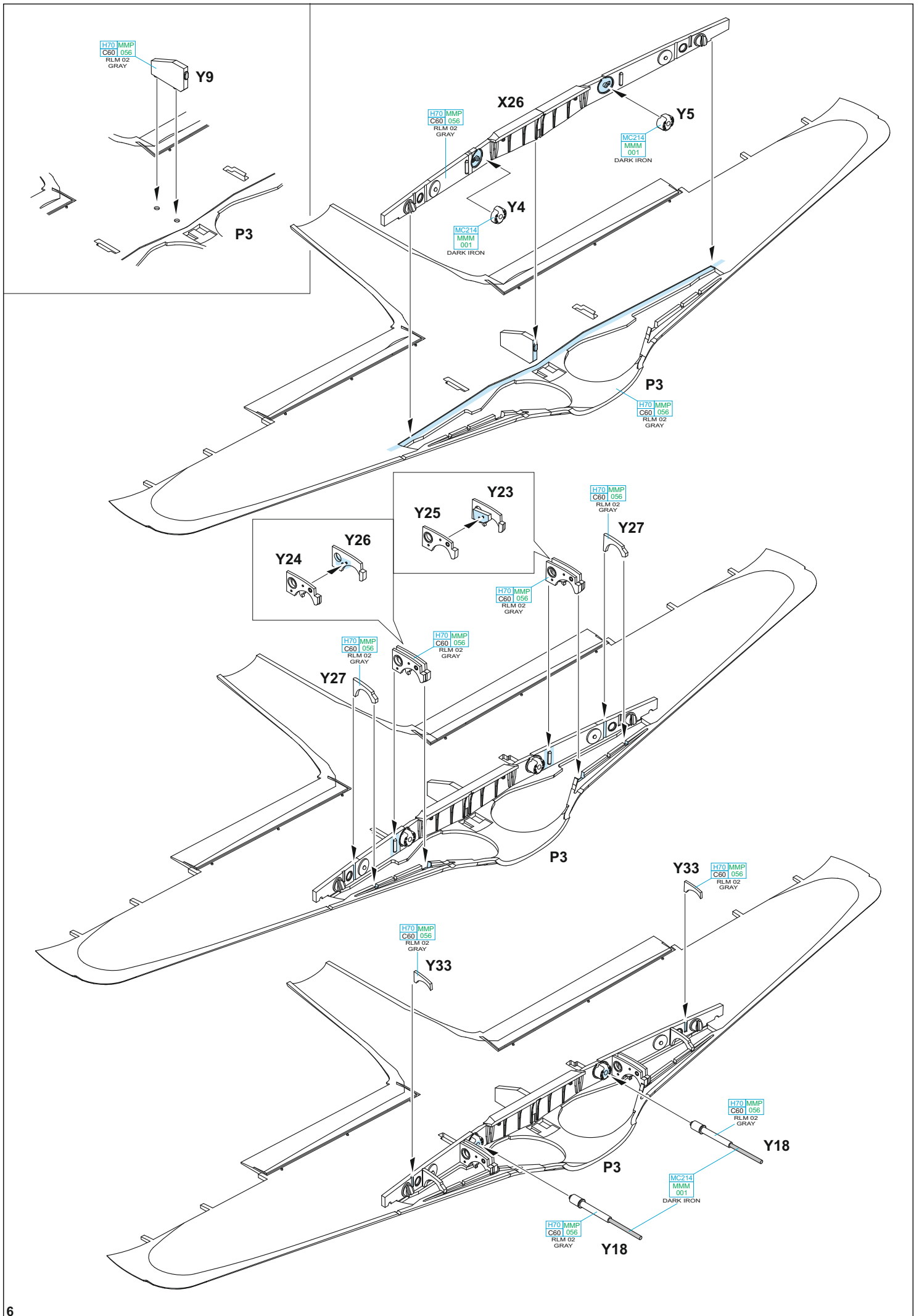
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114	MMP-003	RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
H421	C121	MMP-052	RLM81 BROWN VIOLET
H422	C122	MMP-053	RLM82 LIGHT GREEN
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
MC214		MMM-001	DARK IRON
MC218		MMM-003	ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
SM201		MMC-001	SUPER FINE SILVER

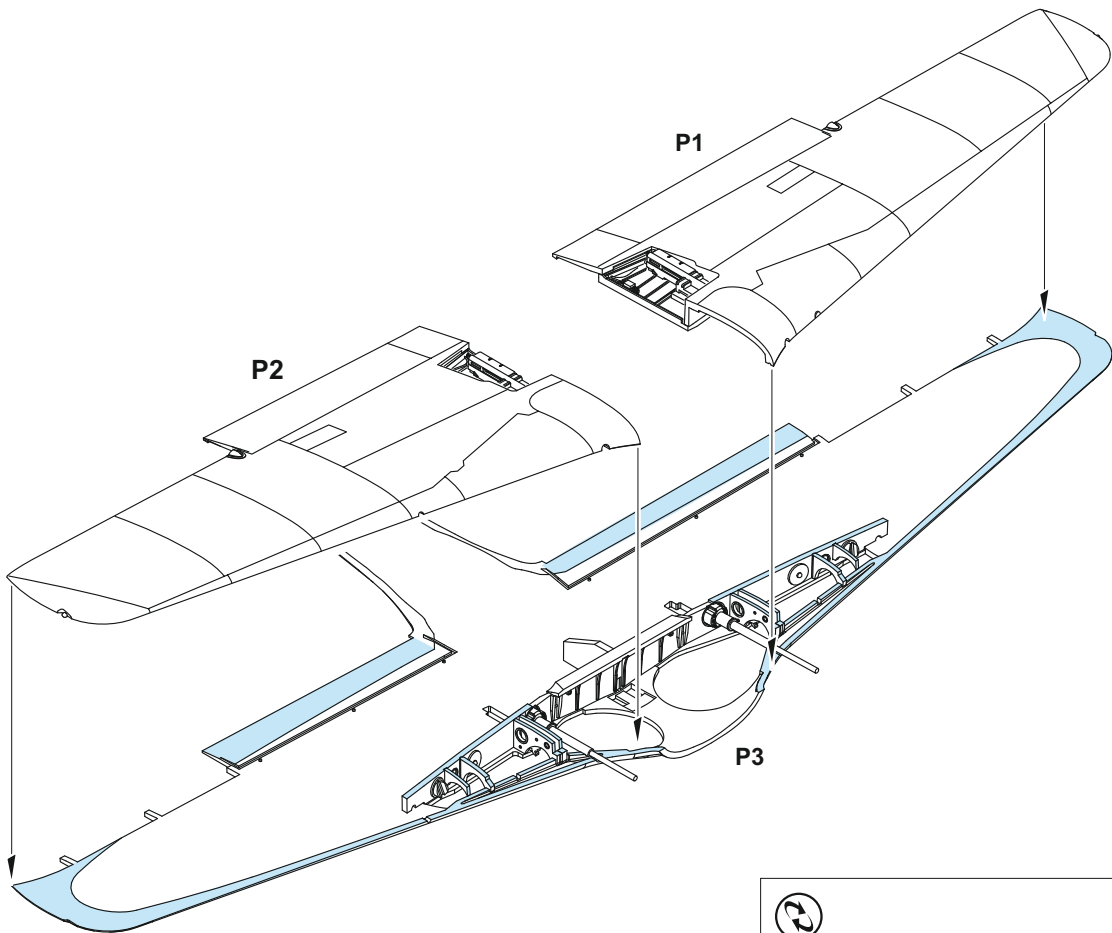


**DON'T INSTALL PARTS W12, W20, W3 AND W27 IF YOU ARE BUILDING THE MODEL WITH THE CLOSED FUSELAGE MG HOOD (R8).
POKUD STAVÍTE MODEL SE ZAVŘENÝM KRYTEM TRUPOVÝCH KULOMETŮ (R8),
NEINSTALUJTE DÍLY W12, W20, W3 A W27**









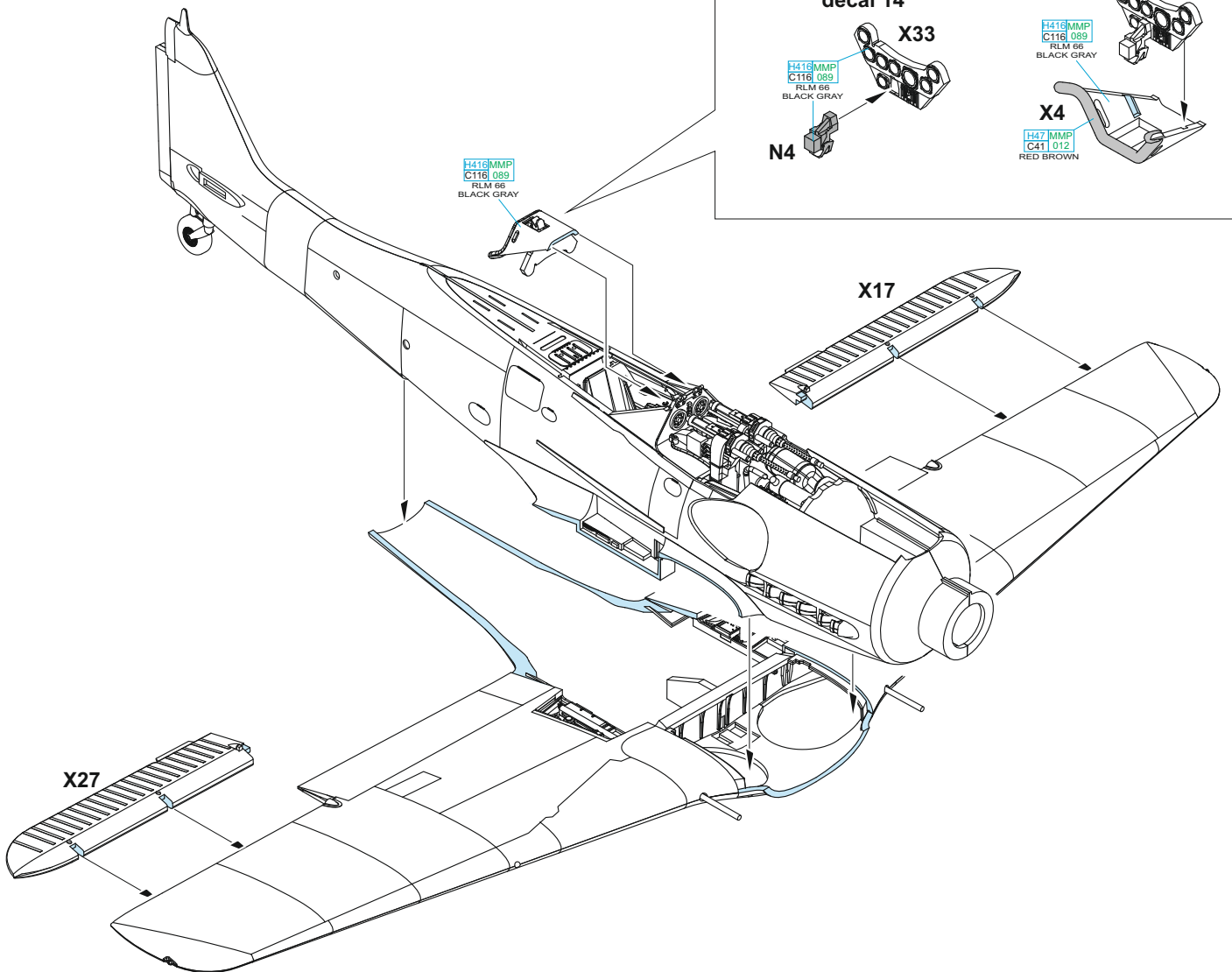
**OPTIONAL:
decal 14**

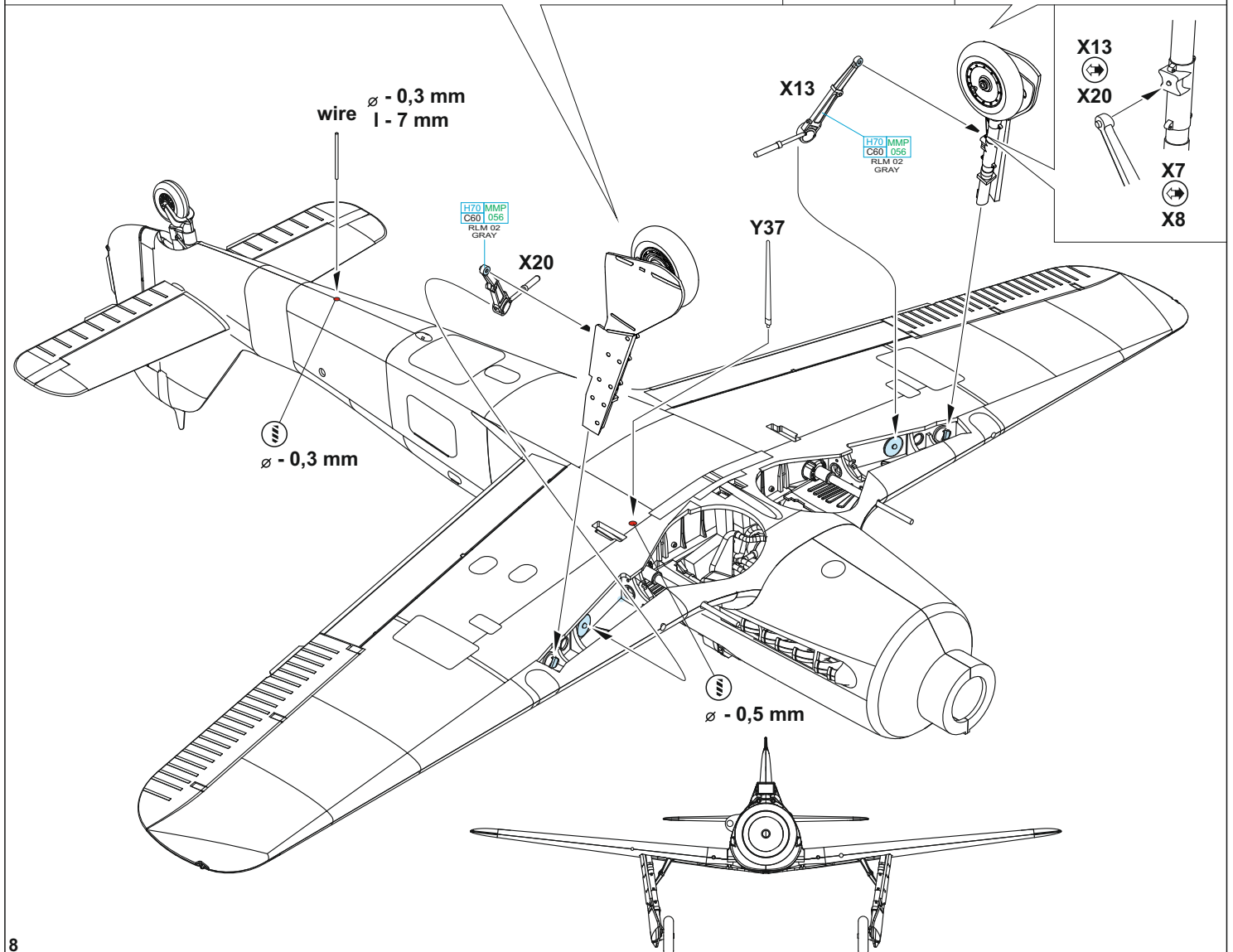
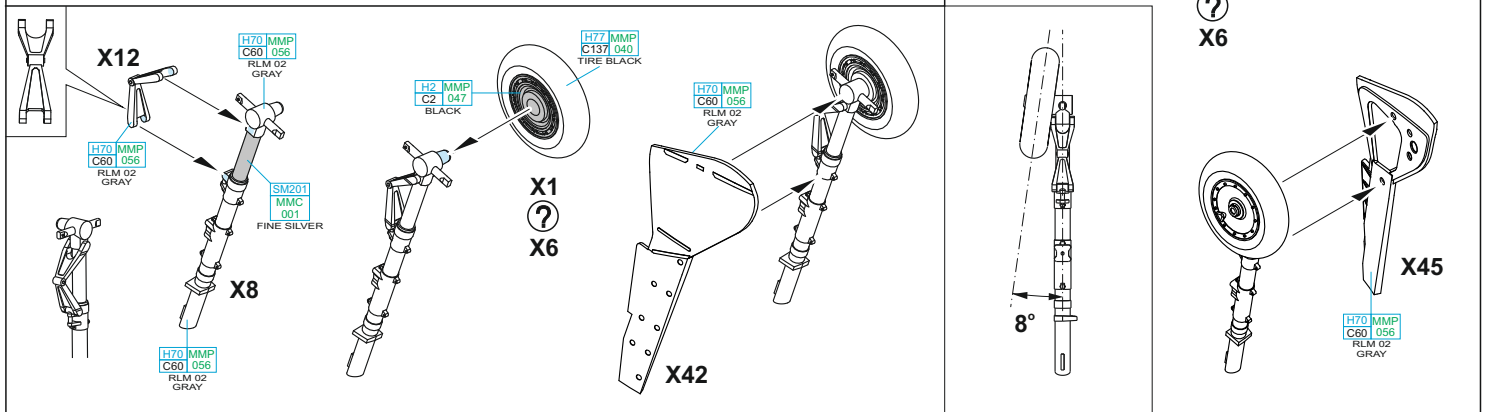
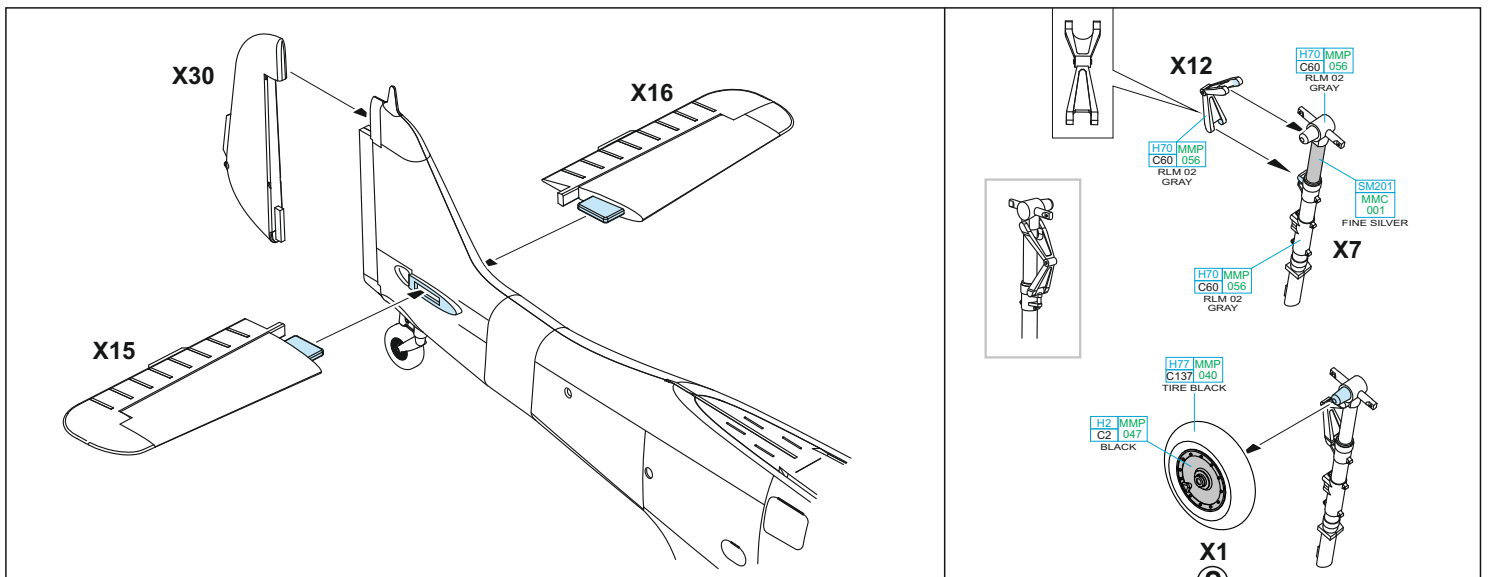
X33
 H418 MMP
 C116 099
 RLM 66
 BLACK GRAY

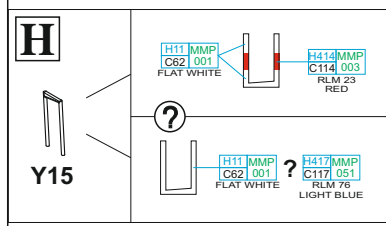
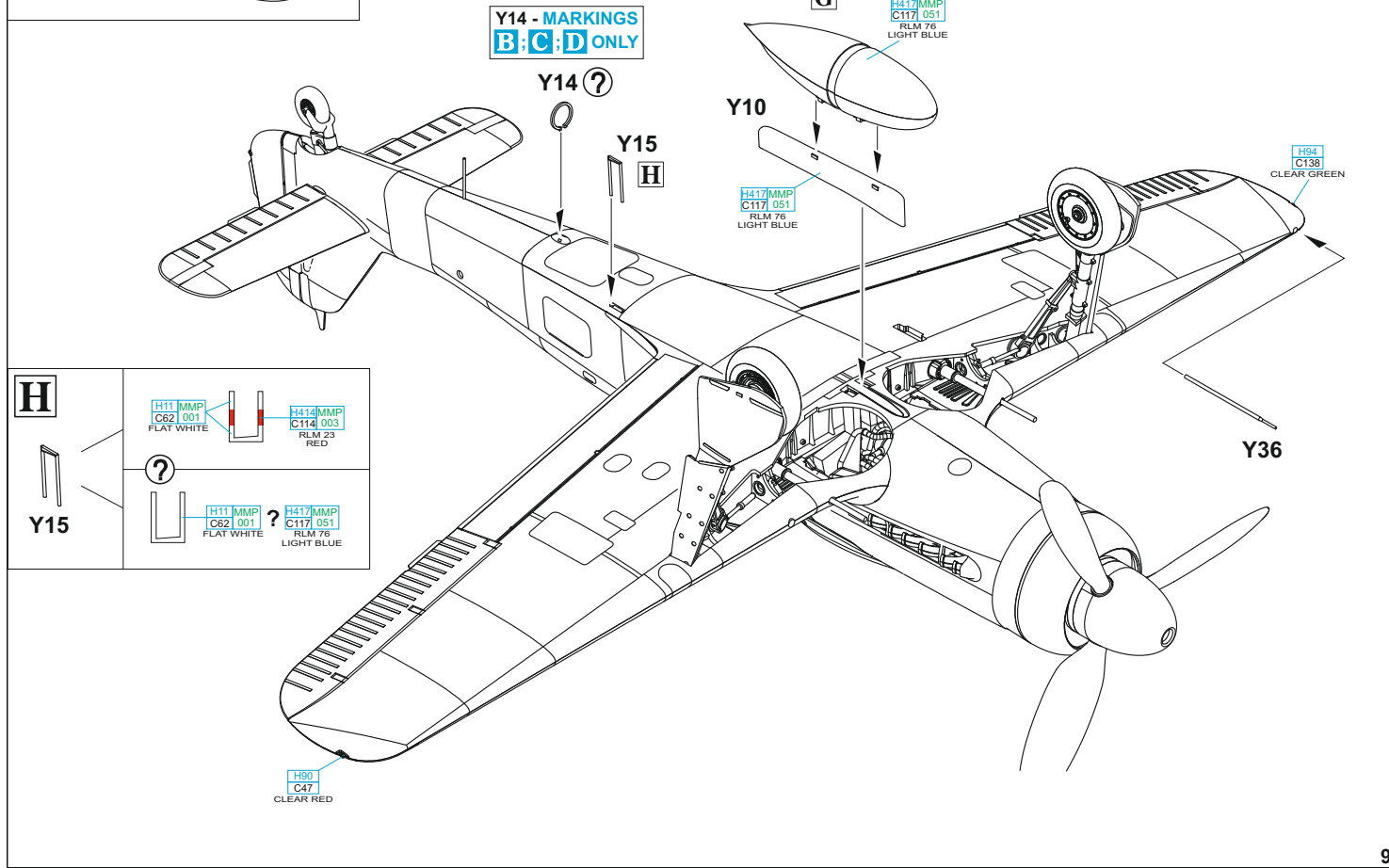
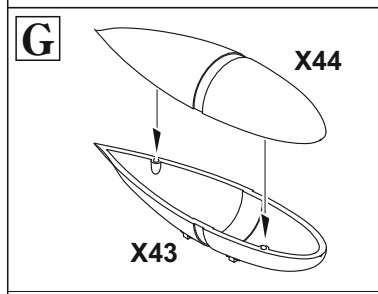
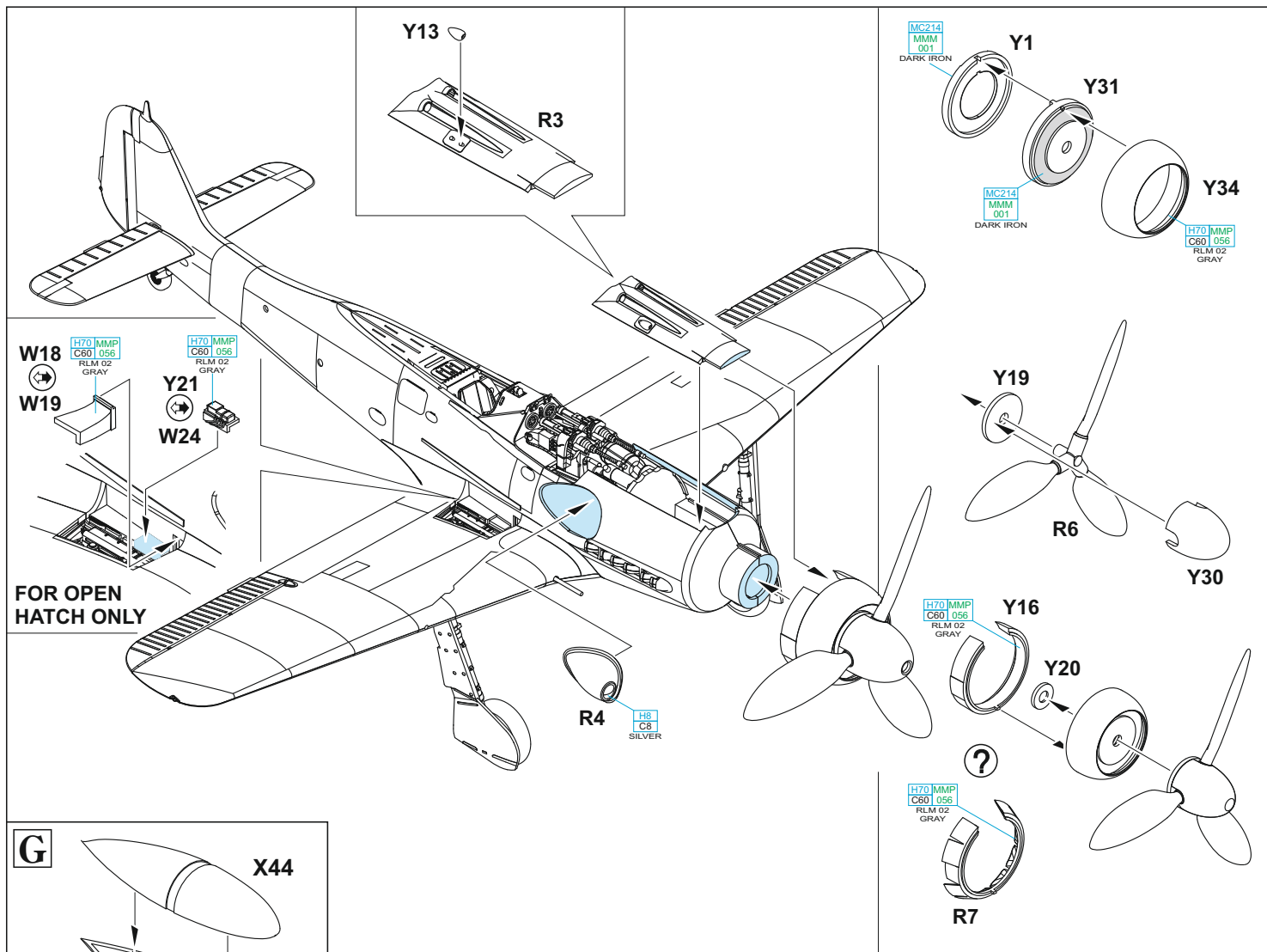
N4

X4
 H427 MMP
 C41 012
 RED BROWN

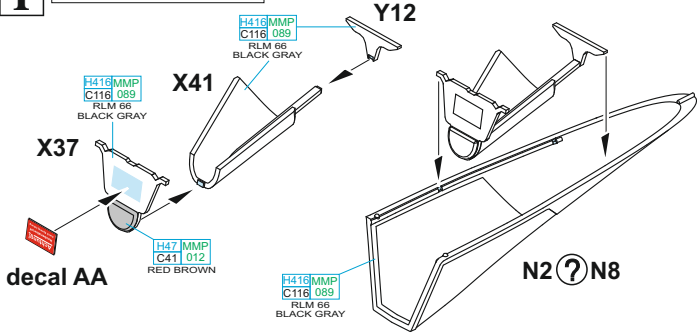
H416 MMP
 C116 099
 RLM 66
 BLACK GRAY





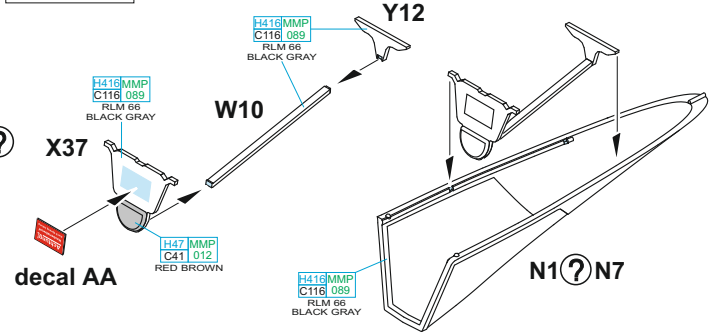


I MARKINGS **A,C,D**



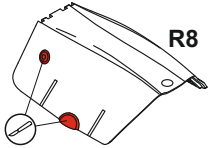
N2 - OPEN CANOPY N8 - CLOSED CANOPY

MARKING B

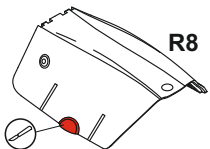


N1 - OPEN CANOPY N7 - CLOSED CANOPY

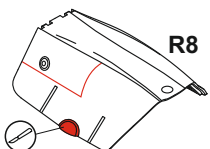
MARKINGS A,C



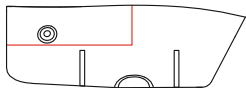
MARKING B



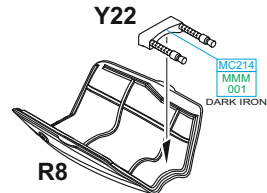
MARKING D



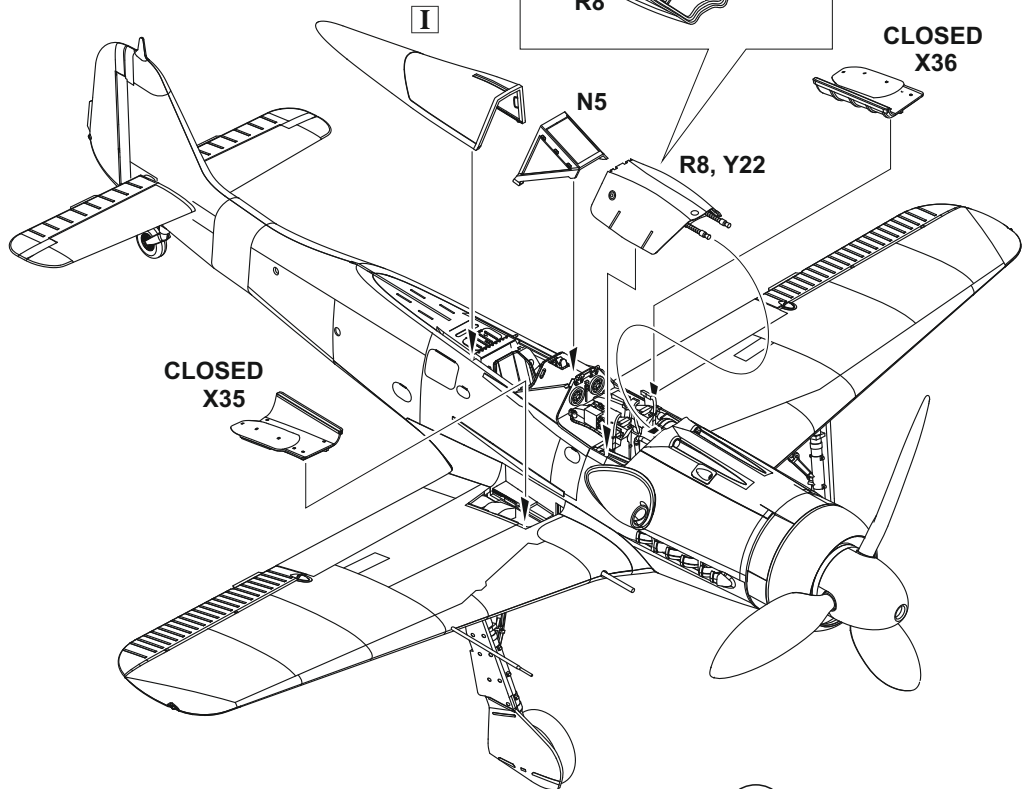
ADD PANEL LINE ON BOTH SIDES



CLOSED HOOD



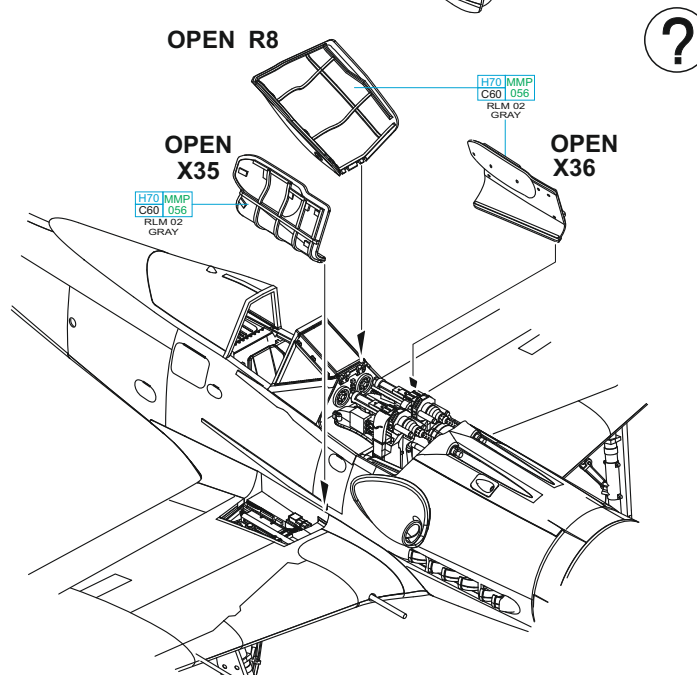
CLOSED X36



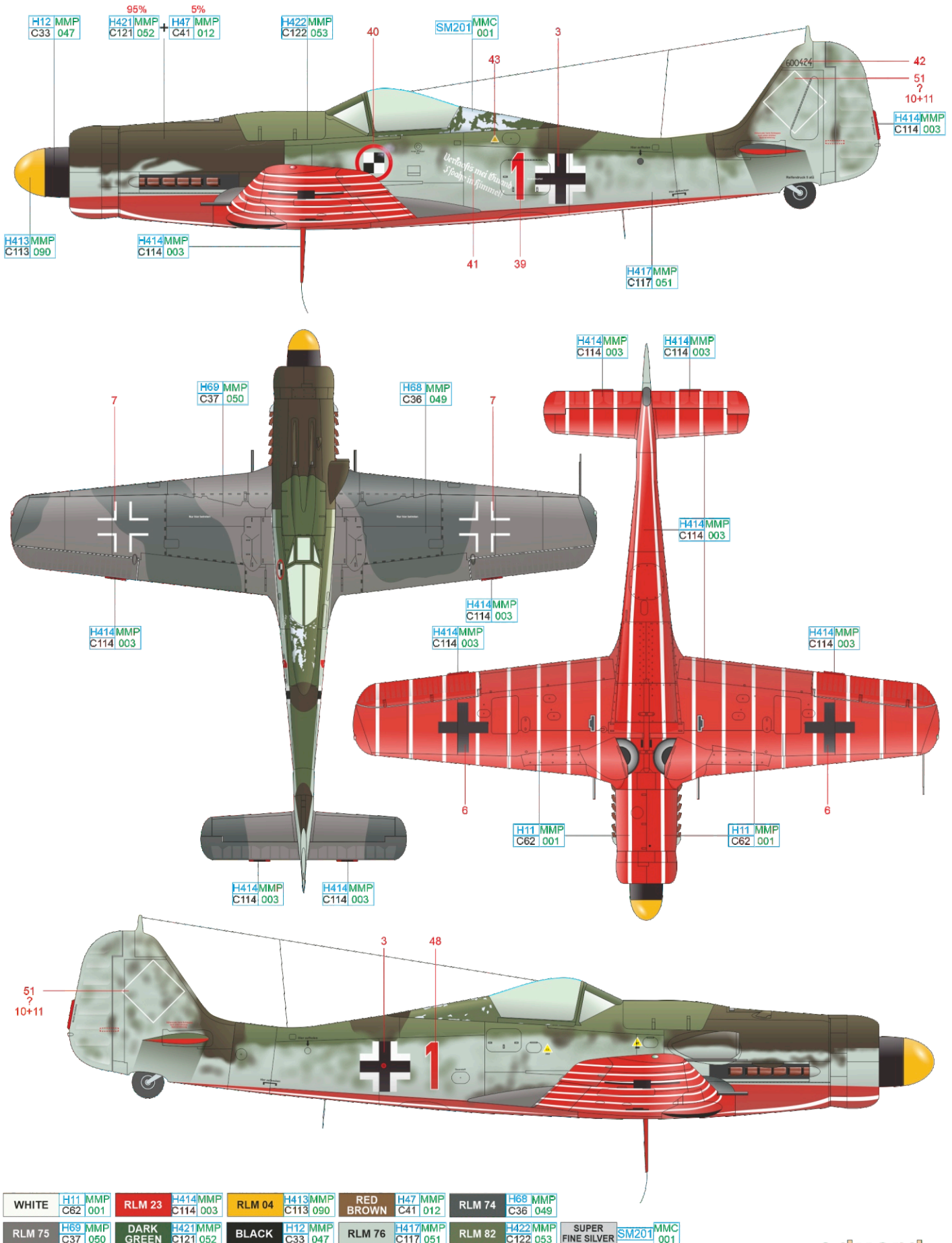
OPEN R8

OPEN X35

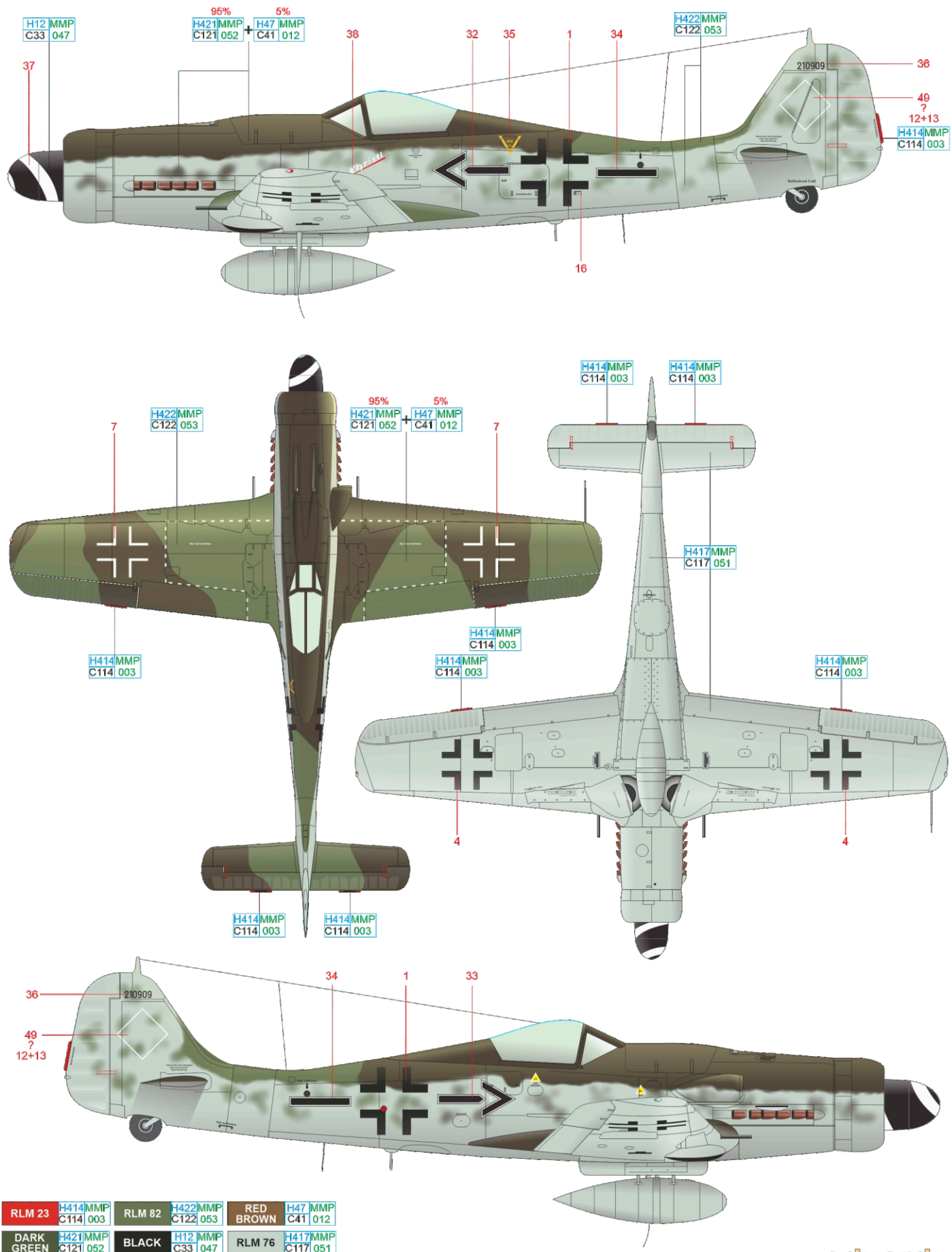
OPEN X36



Lt. Heinz Sachsenberg (104 v.) byl velitelem Platzschuttschwarmu, který působil v rámci JV 44. Stroj, který je Sachsenbergovi připisován, nesl na levém boku trupu bavorské přísloví „Verkaaft's mei Gwand 'l foahr in himmel“, což v překladu znamená „Prodejte můj rubáš, odcházím do nebe“. Nápis je vyveden v tehdy populárním švabachovém písmu. Sachsenberg, držitel Rytířského kříže, pocházel z letecké rodiny. Jeho strýc Gotthard létal během 1. světové války, sestřelil 31 letounů a získal vyznamenání Pour le Mérite. Heinzův bratr, též Gotthard, létal u nočních stíhačů, u NJG 3. Sestřelil dva britské bombardéry a padl 8. března 1943. Sachsenbergova Dora byla na konci války nalezena na letišti Mnichov-Riem, kde zůstala po odletu JV 44 na rakouská letiště na konci dubna 1945.

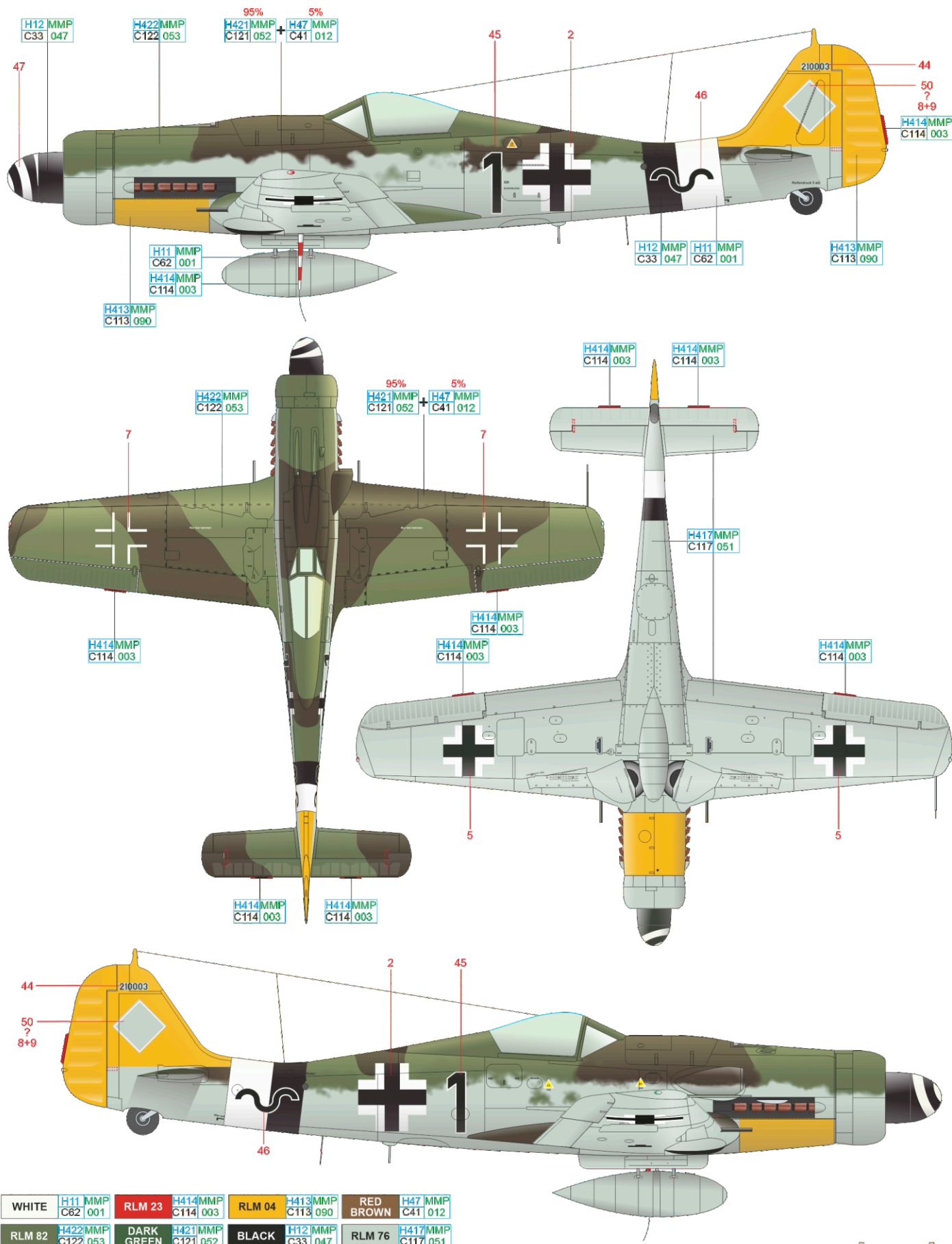


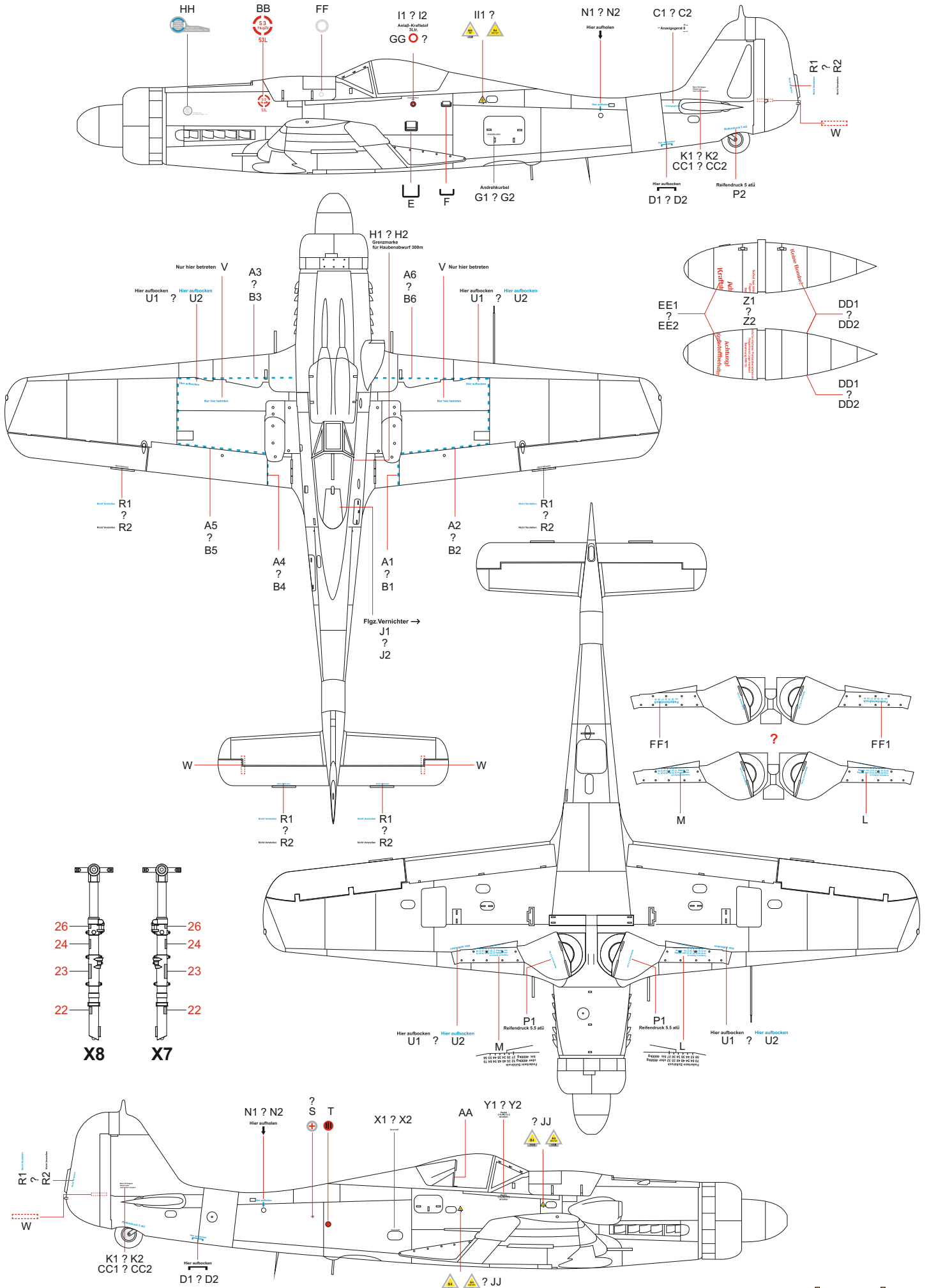
Osobní stroj velitele JG 6 Majora Gerharda Barkhorna byl vyroben továrnou Focke-Wulf v Sorau. Nápis „Christl“ pod kabinou je zdrobnělinou jména Barkhornovy manželky Christy. Označení na trupu identifikuje letoun velitele Geschwader. Během války dosáhl Barkhorn celkem 301 vítězství, což jej řadí na druhé místo v žebříčku nejúspěšnějších stíhacích es. Všechny sestřely si připsal v řadách JG 52. Prvního dosáhl 2. července 1941 a posledního 5. ledna 1945. Poté velel JG 6 a na samém konci války se stal příslušníkem JV 44 vyzbrojené proudovými Me 262. Za dosažené úspěchy v boji byl dne 23. srpna 1942 vyznamenán Rytířským křížem, k němuž 11. ledna 1943 přibyla dubová ratolest a 2. března 1944 meče. Po válce sloužil v Bundesluftwaffe.



D WNr. 210003, Oblt. Hans Dortenmann, 12./JG 26, Německo, 1945

Oblt. Hans Dortenmann, eso s 38 sestřely na kontě a držitel Rytířského kříže, používal podle svých vzpomínek tento Fw 190D-9 WNr. 210003 od září 1944 až do konce války, kdy stroj osobně zničil. Tato Dora se tak stala nejdéle bojově sloužícím strojem tohoto typu. Svou kariéru měla zahájit jako „červená 1“ ještě v době, kdy byl Dortenmann příslušníkem III./JG 54. Na konci února byla III./JG 54 přeznačena na IV./JG 26, což přineslo i změnu podoby stroje. Dortenmann jako Staffelkapitän 12./JG 26 měl na své Doře černou „1“, na zádi se objevil typický bílo-černý pruh identifikující JG 26 a vlnovka značící příslušnost ke IV. Gruppe. Zároveň měla být upravena kamufláž, kdy byly barvy RLM 74/75 nahrazeny odstíny RLM 81/82. Místo původního plochého překrytu kabiny byl namontován novější vypouklý. Spodní plochy měly nést souvislý nátěr RLM 76. Kýlovka a směrovka získaly nátěr žlutou barvou ještě v době působení v řadách JG 54.





Eduard goodies for

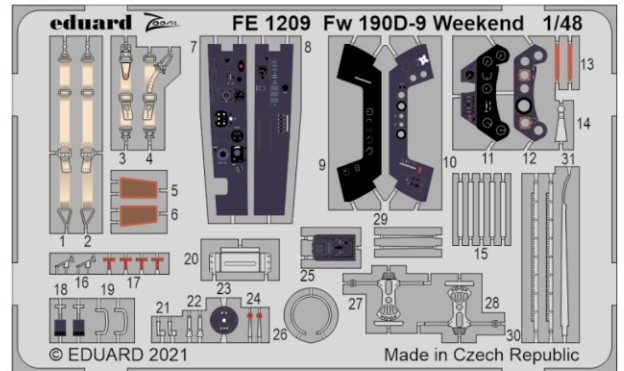
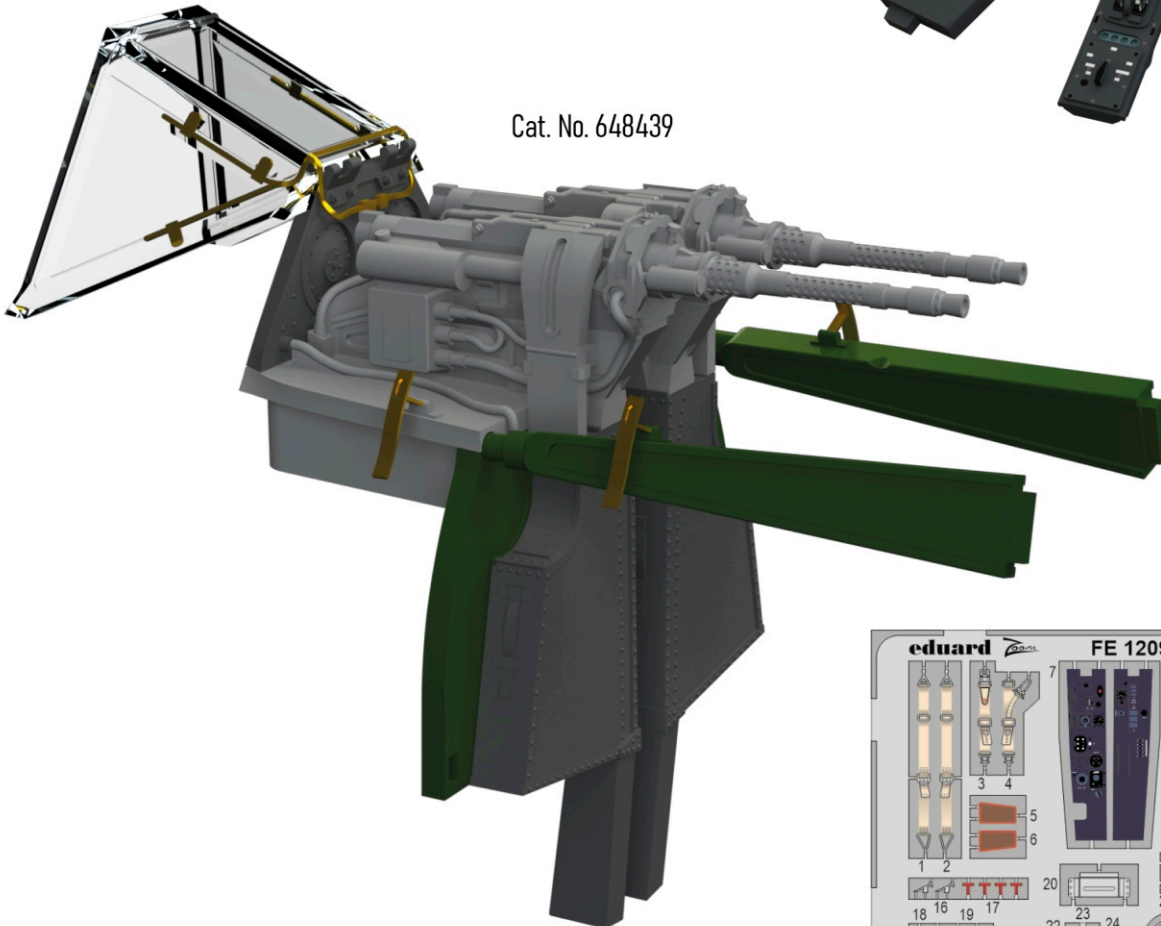
Fw 190D-9 1/48

- 48651 Fw 190D-9 (PE-Set)
- FE1209 Fw 190D-9 Weekend (PE-Set)
- 644014 Fw 190D-9 LööK (Brassin)
- 648150 Fw 190 wheels late (Brassin)
- 648356 Fw 190A wingroot gun bays (Brassin)
- 648439 Fw 190D fuselage guns (Brassin)
- EX328 Fw 190D Weekend (Mask)

Cat. No. 644014



Cat. No. 648439



Cat. No. 648356



Cat. No. 648150

