

Fw 190A-8/R2

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

WEEKEND
edition



item # 84114

Ve druhé polovině druhé světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Fw 190 přitom plnily 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 vzletl 1. června 1939 a po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k předsériové 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.

Do boje

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, 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 (18. září 1941).

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 vyzbrojeny dvěma trupovými kulomety MG 17, dvěma křídelnými kanóny MG 151 a dvěma kanóny MG FF, montovanými rovněž do křídla vně podvozkových šachet.

Masová produkce

V roce 1942 už výroba nabírala obrátky a rozjela se rovněž licenční stavba u firmy Fieseler. I díky tomu dosáhla celková produkce roku 1942 1878 strojů. 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 zesílené křídlo, v němž byly na vnější pozici instalovány kulomety MG 151. 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 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 vstříkáním oxidu dusného do motoru. Část produkce A-8 byla vyrobena ve verzi A-8/R2 a A-8/R8, vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křidel, a přídatným pancéřováním pilotního prostoru a překrytí 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 Fw 190F. Ty 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. Vzniklo rovněž několik variant verze Fw 190G, 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 (Erhöhe Notleistung) používaným u stíhacích variant A-8. Ten zvyšoval maximální výkon na 1460 kW. Když zlověstná mračna spojeneckých čtyřmotorových bombardérů začala devastovat Třetí říši, byla z Fw 190A-8 vyvinuta těžká stíhací verze A-8/R2. Vnější křídelní kanóny ráže 20 mm u ní nahradily MK 108 ráže 30 mm. Protože obranná palba bombardérů z četných kulometů ráže 12,7 mm byla pro útočníky velmi nebezpečná, přibýly také pancéřové desky na bocích kokpitu i na překrytí kabiny coby dodatečná ochrana pilota. Fw 109A-8/R2 byl skutečným těžkým stíhacím letounem s mimořádně ničivou palebnou silou, ale přidaná hmotnost snižovala jeho letové výkony a ovlivňovala také manévrovací schopnosti letounu. Sturmbocky, jak byly tyto Focke-Wulfy přezdívány, byly v důsledku toho v boji s nepřátelskými stíhači ve vážné nevýhodě a samy potřebovaly stíhací krytí.

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

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

PARTS



DÍLY



TEILE

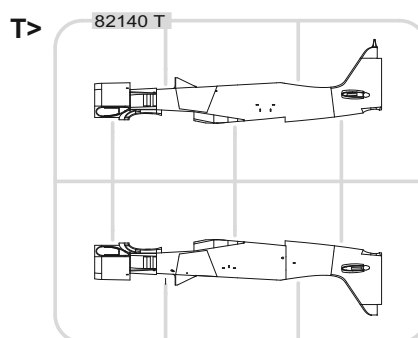
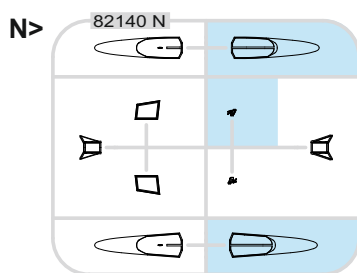
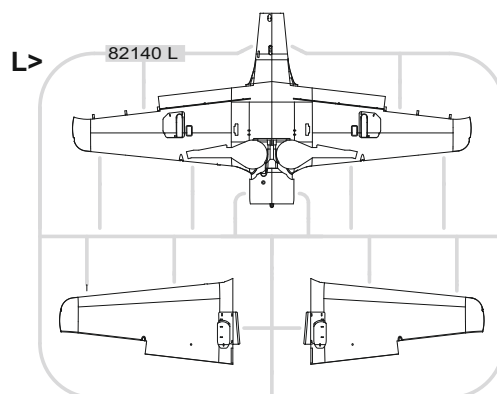
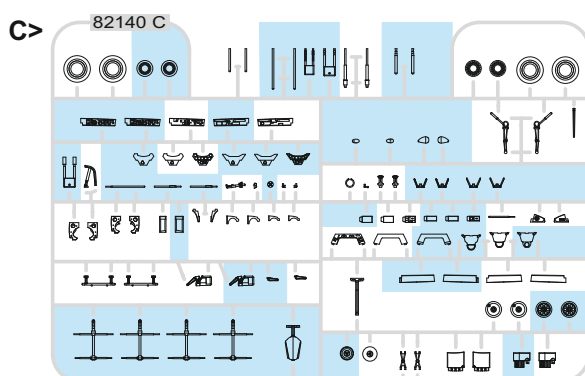
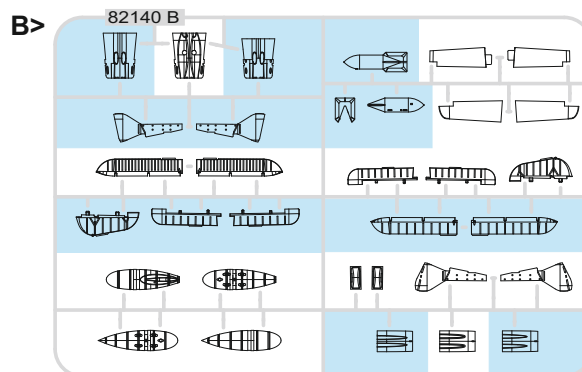
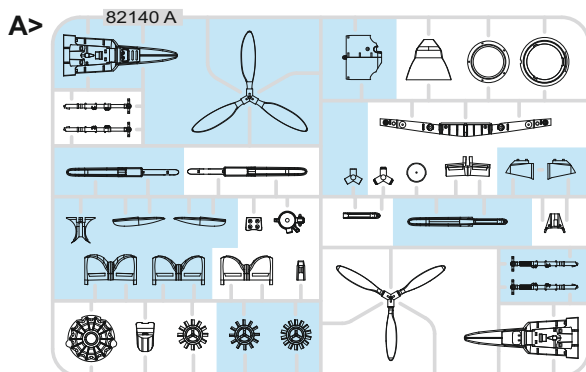


PIÈCES



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



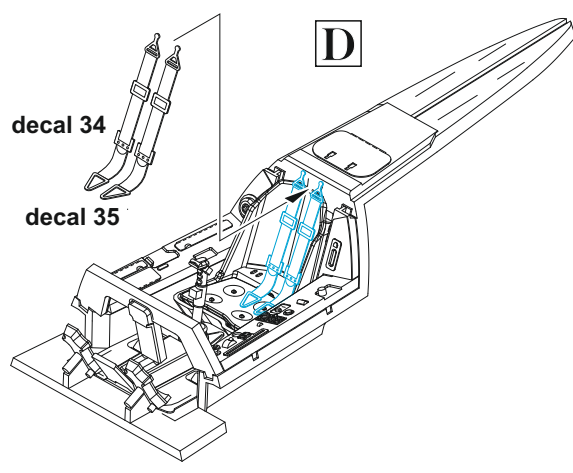
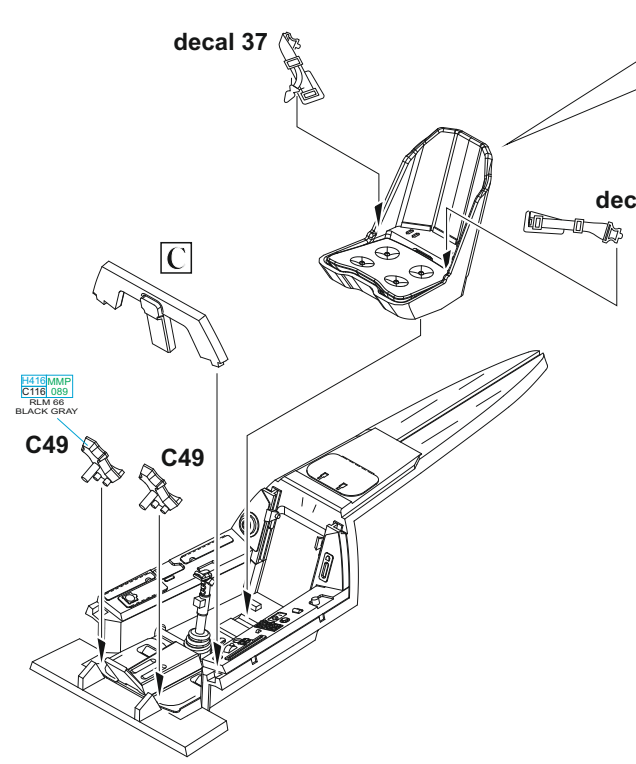
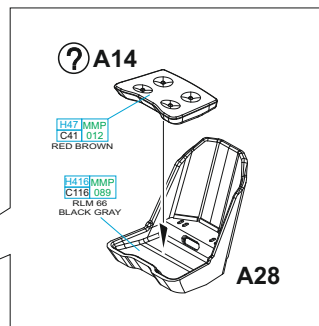
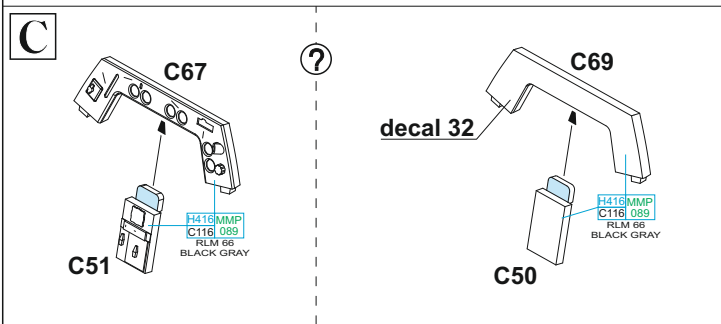
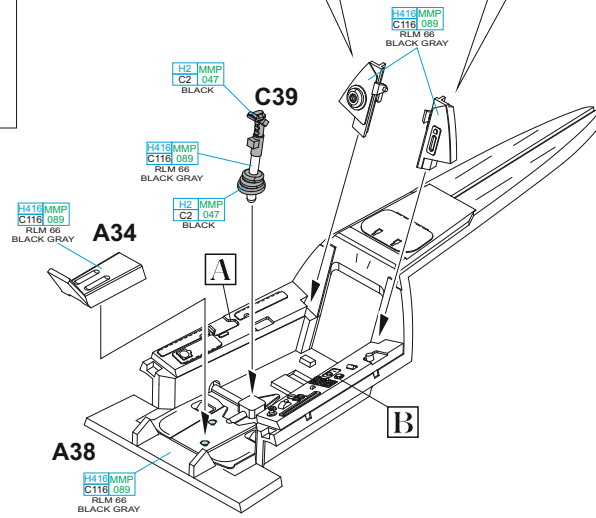
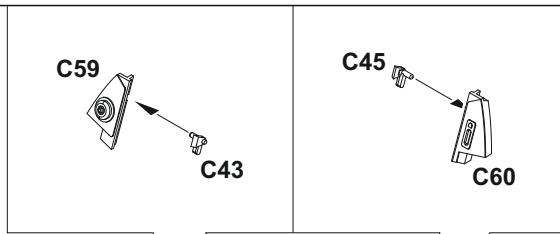
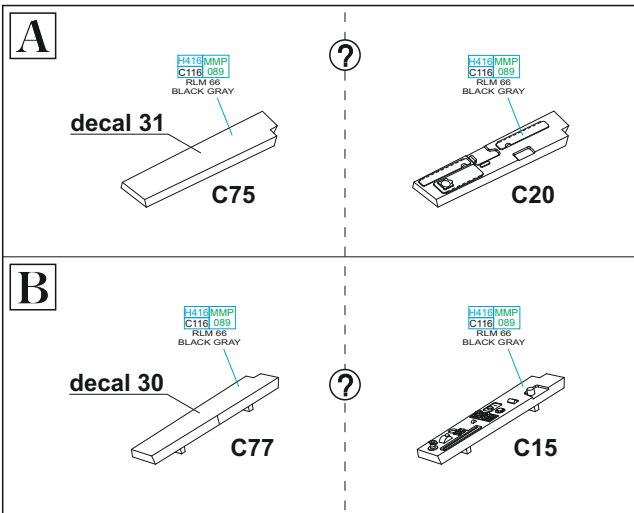
PEINTURE

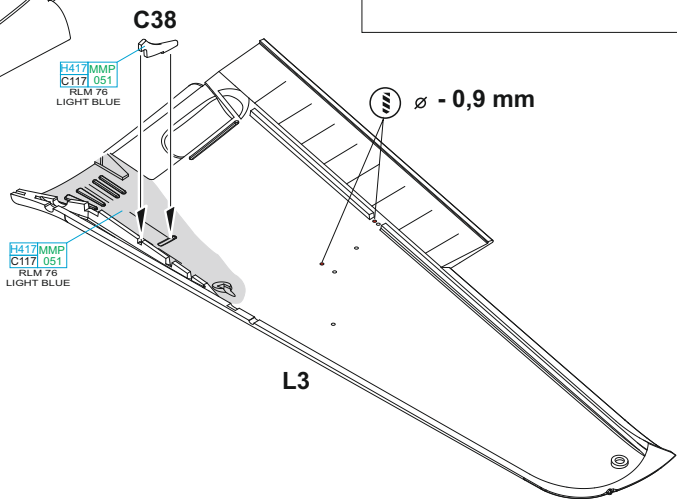
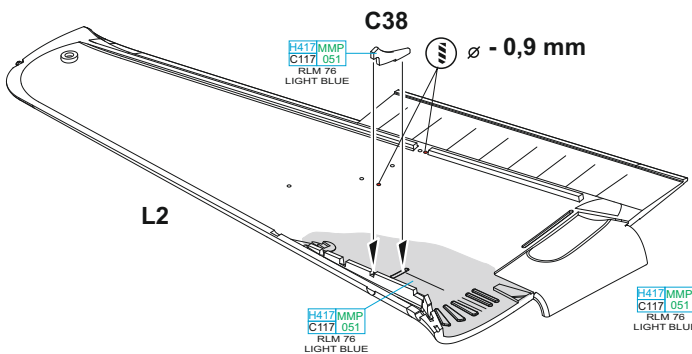
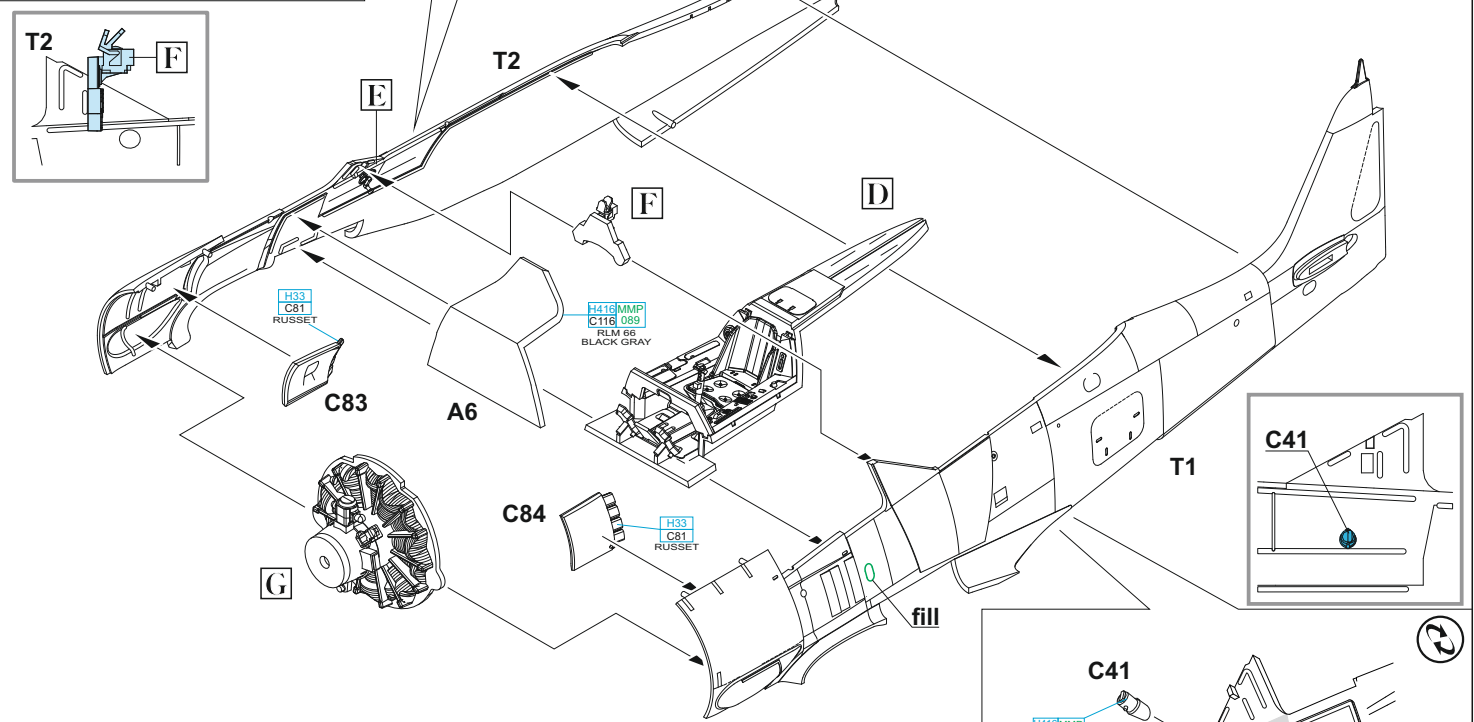
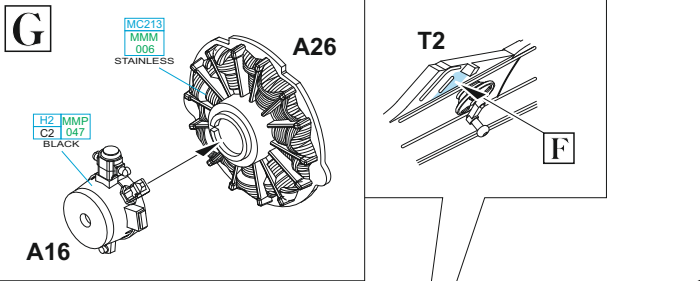
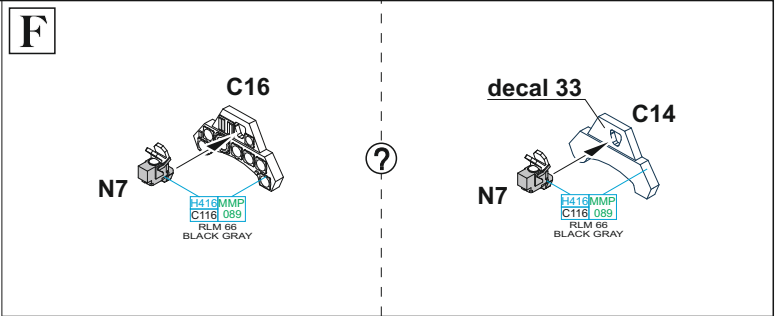
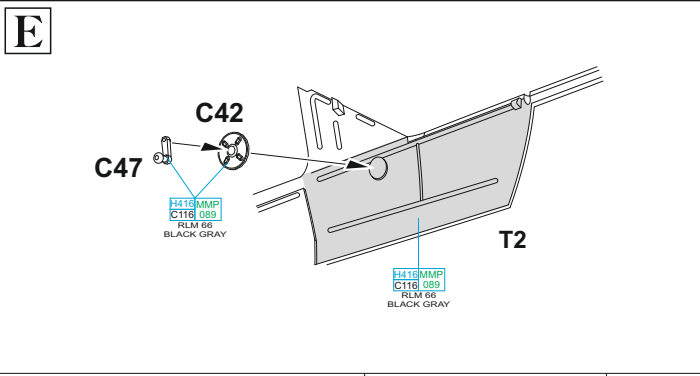


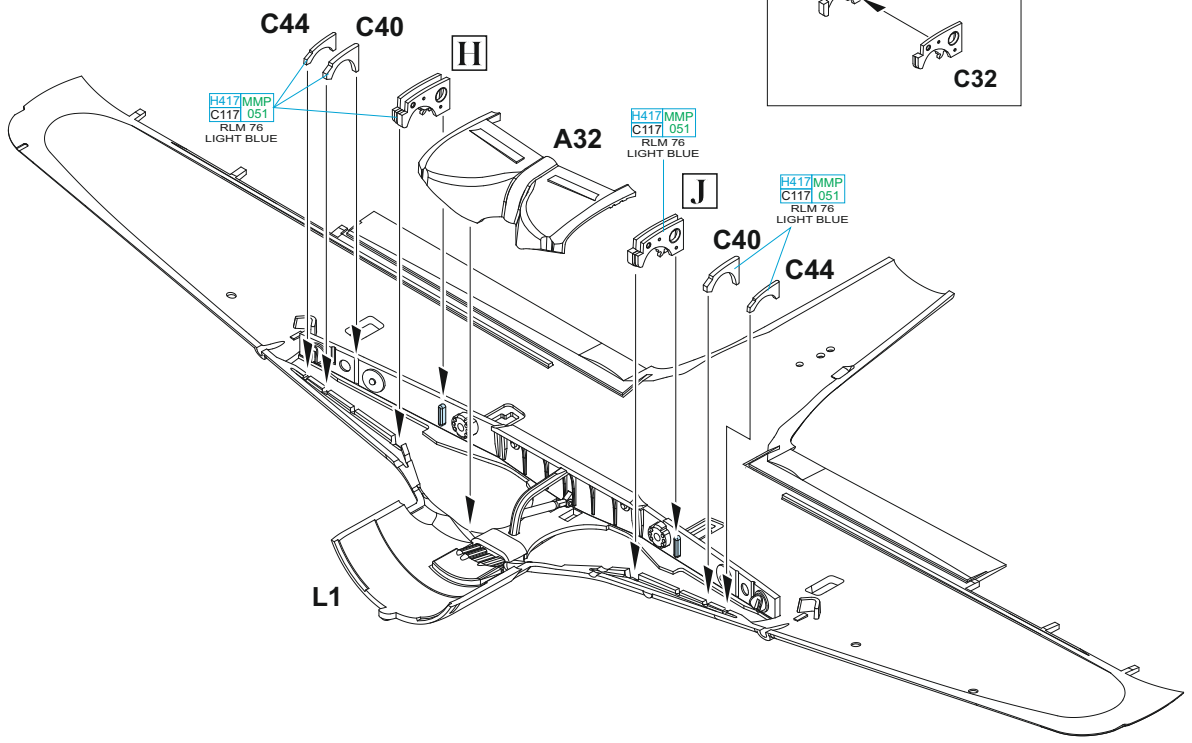
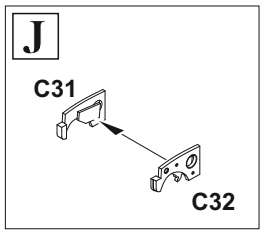
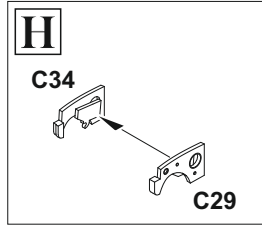
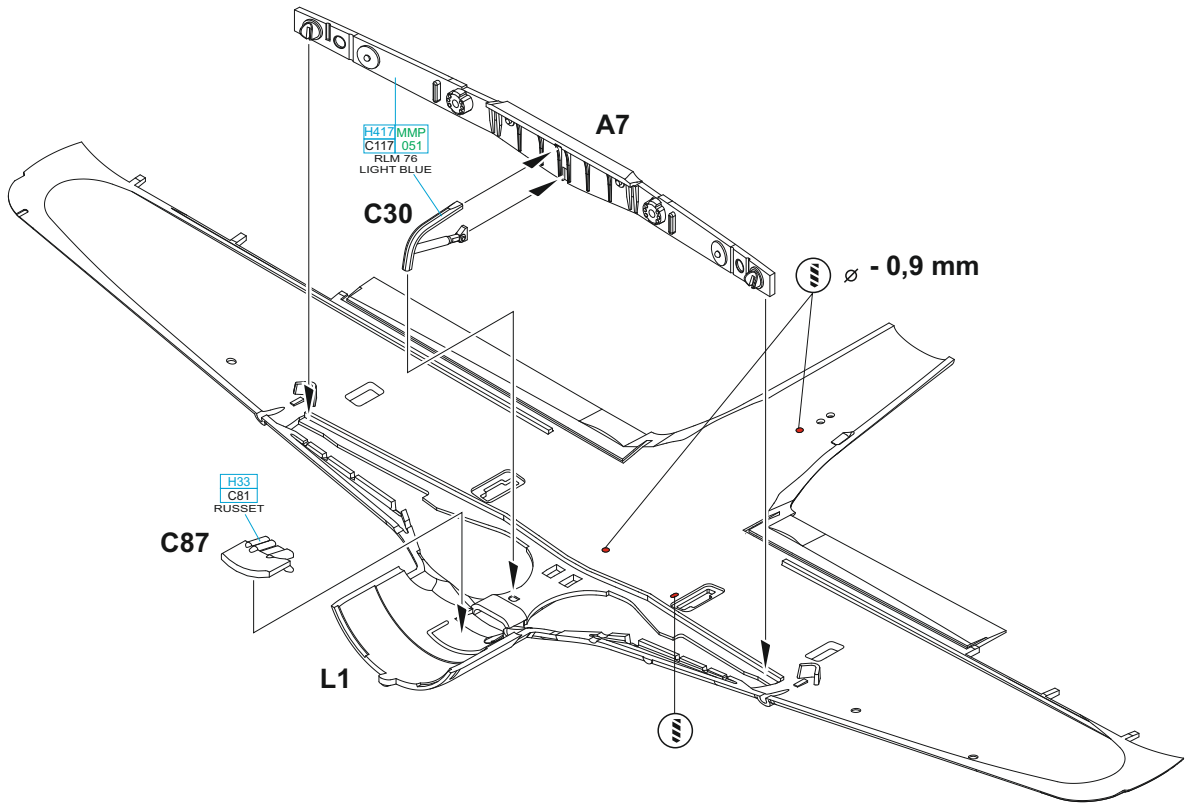
色

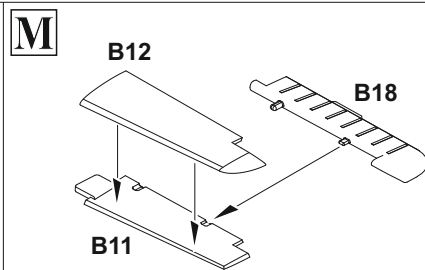
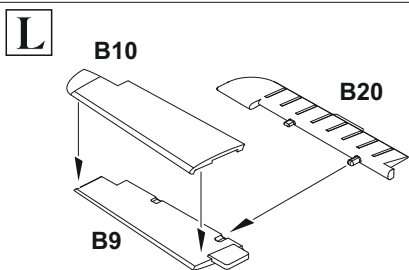
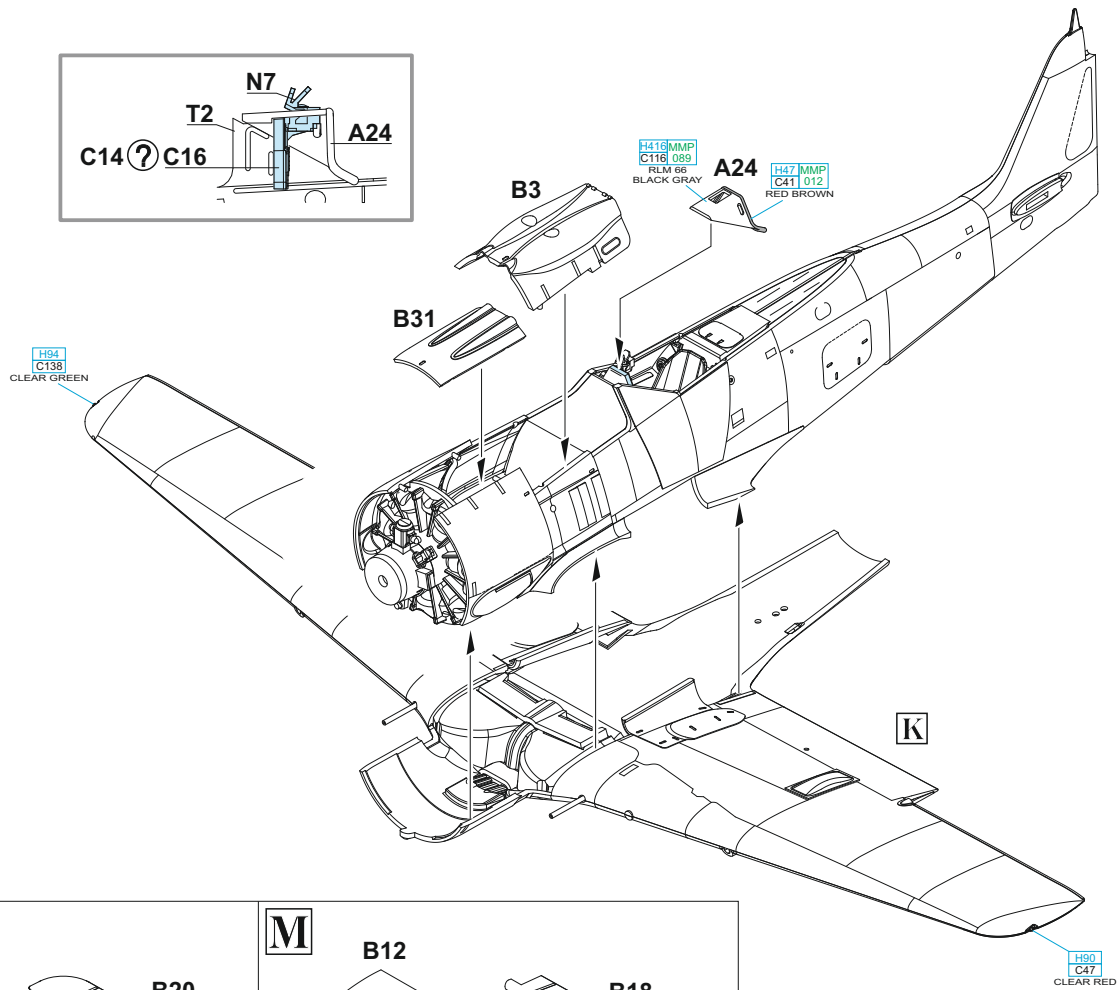
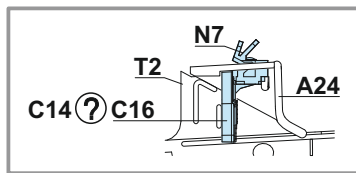
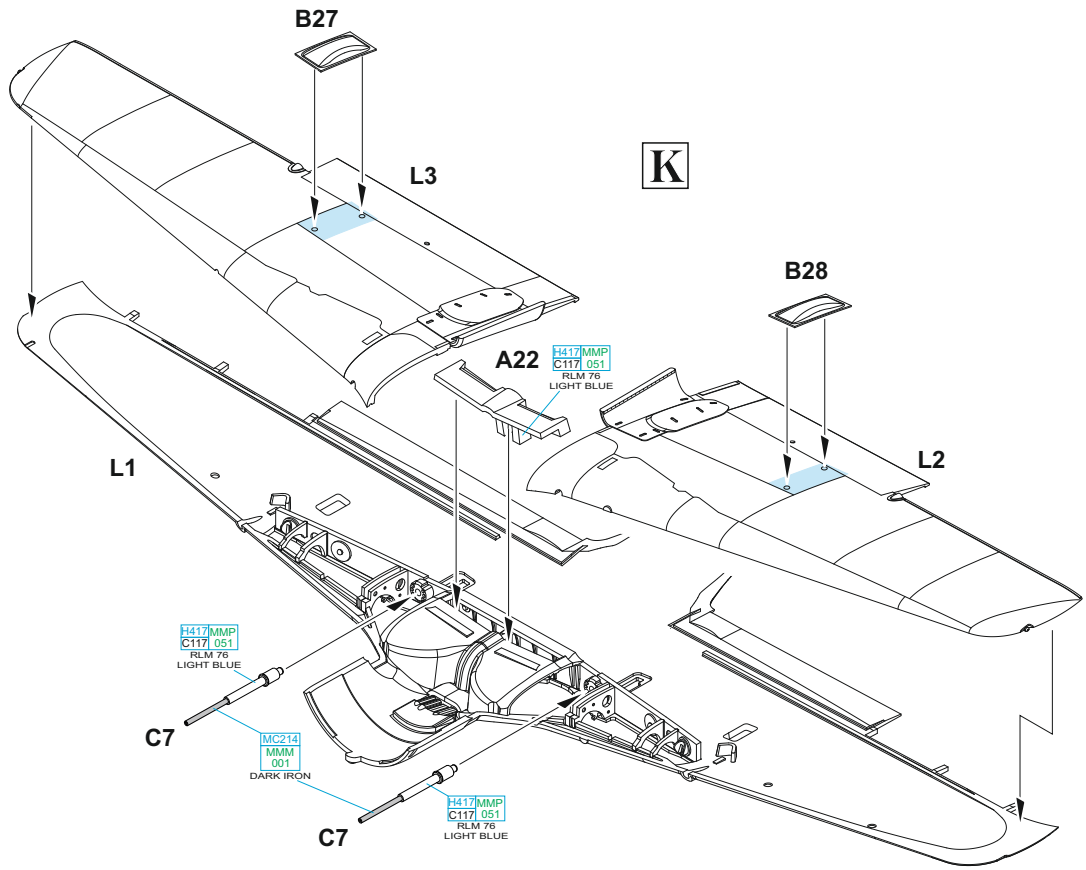
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H1	C1	MMP-001	WHITE
H2	C2	MMP-047	BLACK
H11	C62	MMP-001	FLAT WHITE
H12	C33	MMP-047	FLAT BLACK
H15	C65		BRIGHT BLUE
H33	C81		RUSSET
H47	C41	MMP-012	RED BROWN
H65	C18	MMP-088	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	MMP-049	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	MMP-050	RLM75 GRAY
H70	C60	MMP-056	RLM02 GRAY
H77	C137	MMP-040	TIRE BLACK

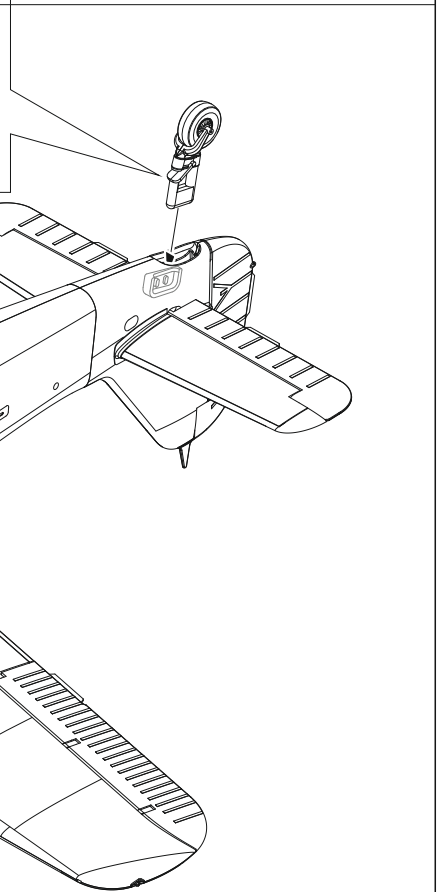
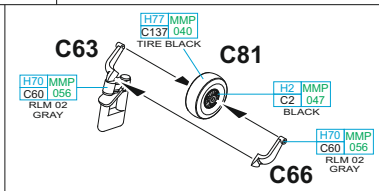
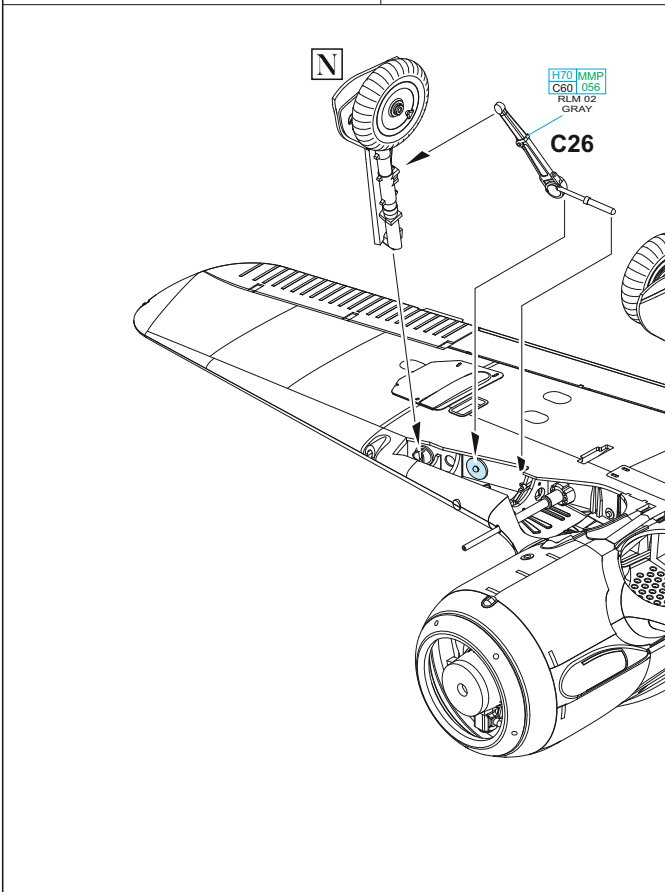
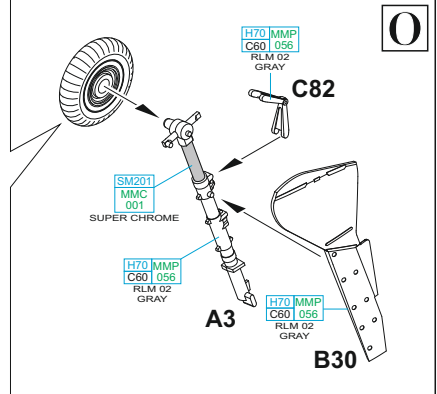
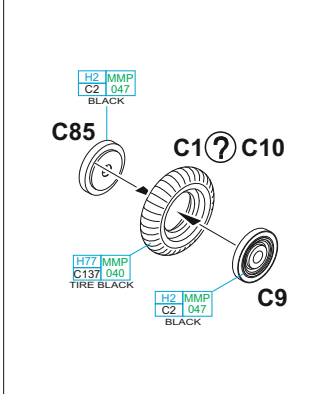
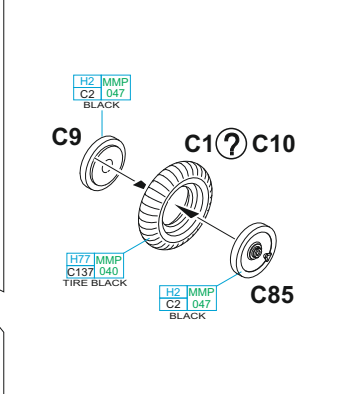
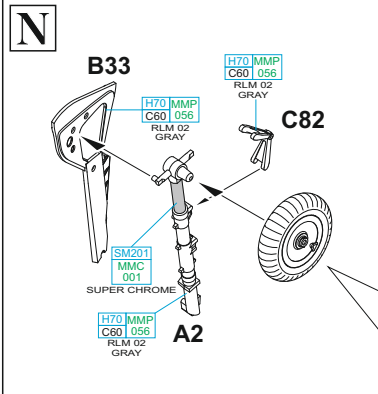
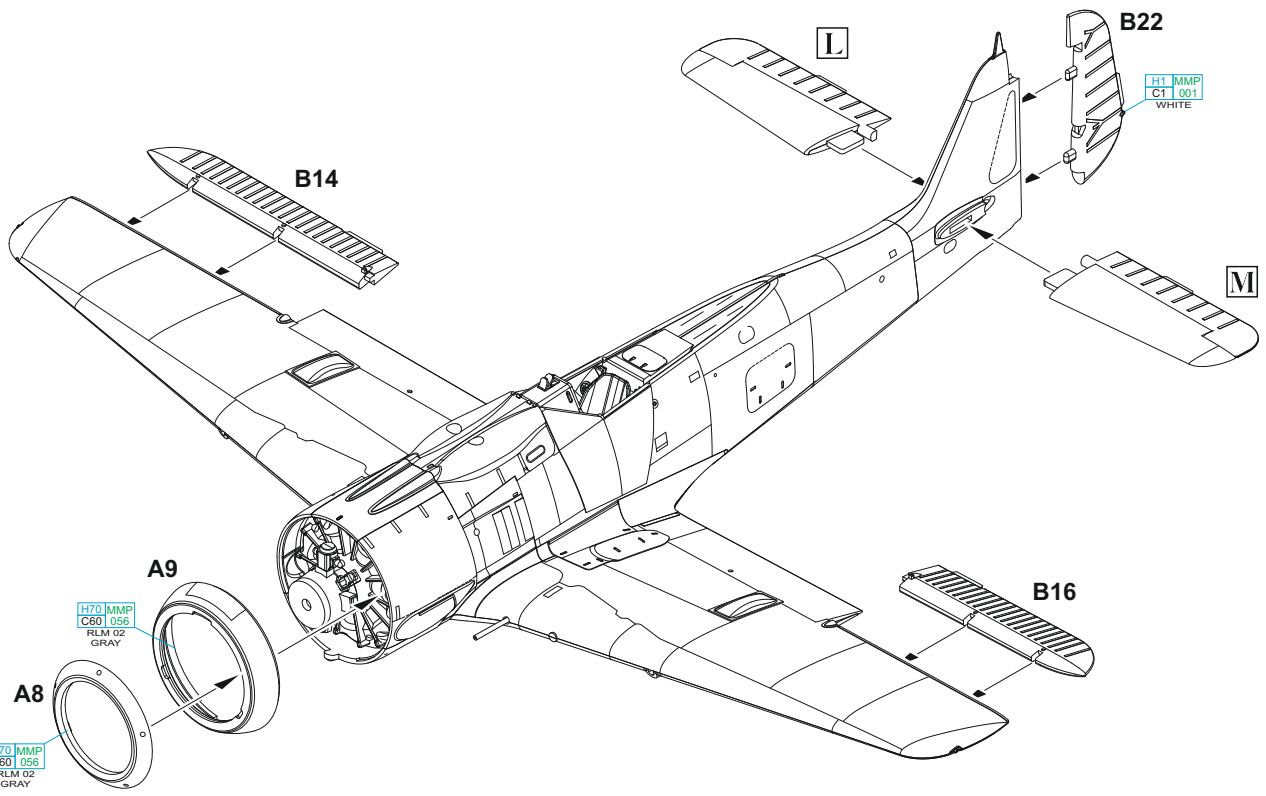
GSI Creos (GUNZE)		MISSION MODELS	
AQUEOUS	Mr.COLOR	PAINTS	
H90	C47		CLEAR RED
H94	C138		CLEAR GREEN
H413	C113	MMP-090	RLM04 YELLOW
H414	C114		RLM23 RED
H416	C116	MMP-089	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	MMP-051	RLM76 LIGHT BLUE
	C125	MMP-108	COWLING COLOR
Mr.METAL COLOR		METALLICS	
	MC213	MMM-006	STEEL
	MC214	MMM-001	DARK IRON
Mr.COLOR SUPER METALLIC		METALLICS	
	SM201	MMC-001	SUPER CHROME





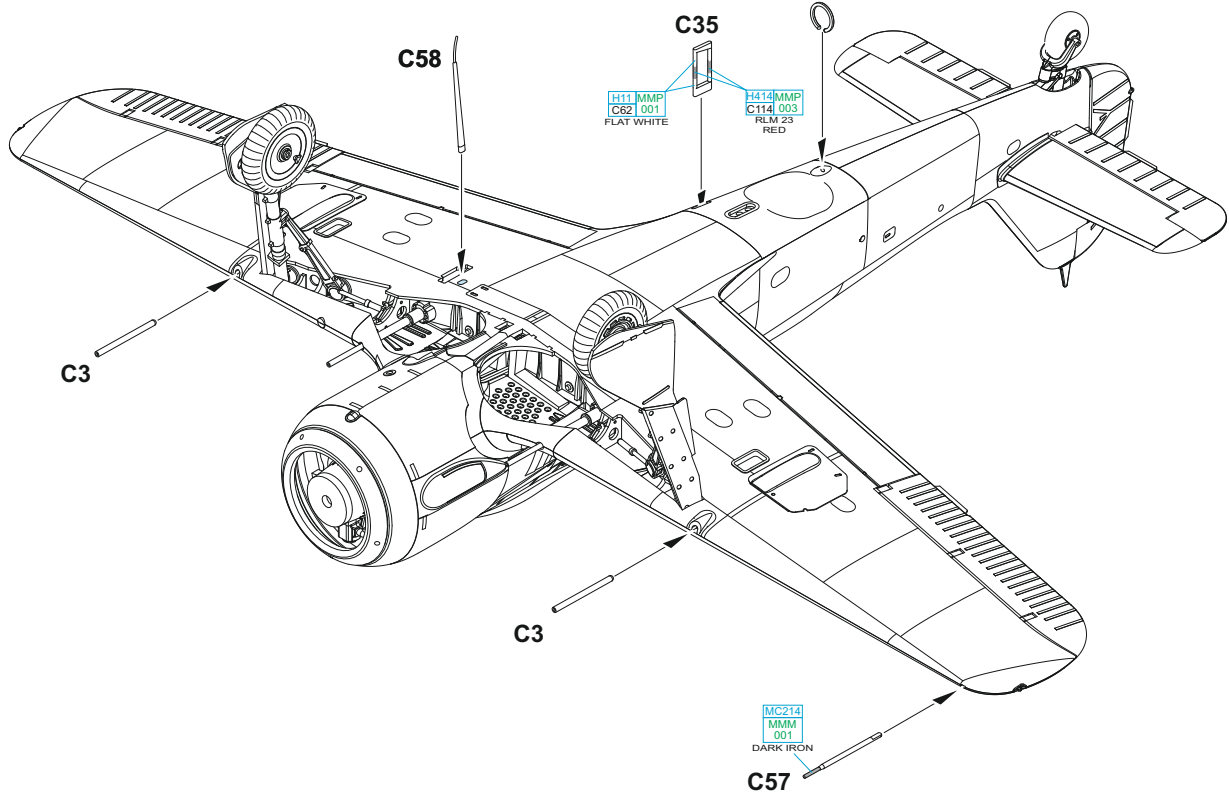




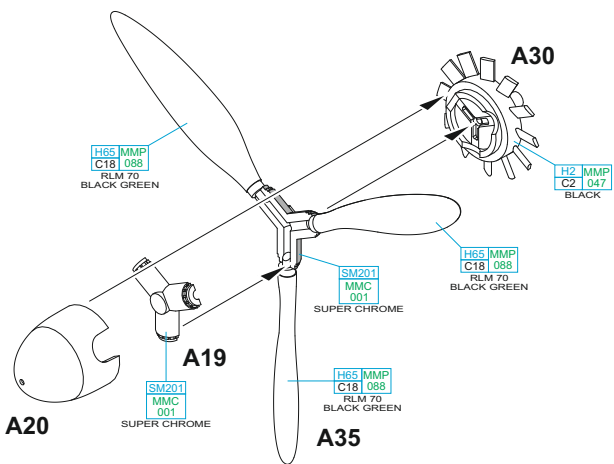


C46 - MARKINGS B, C, D ONLY

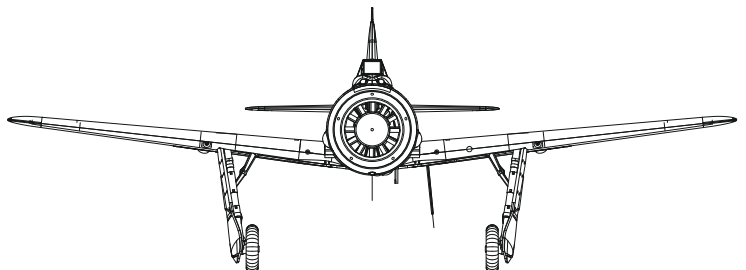
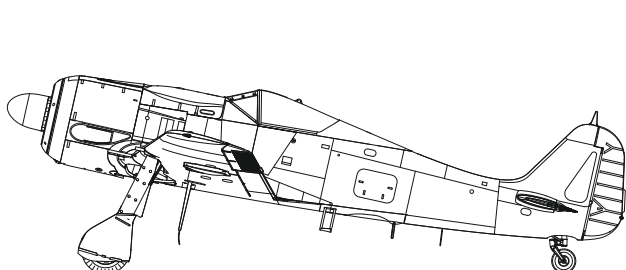
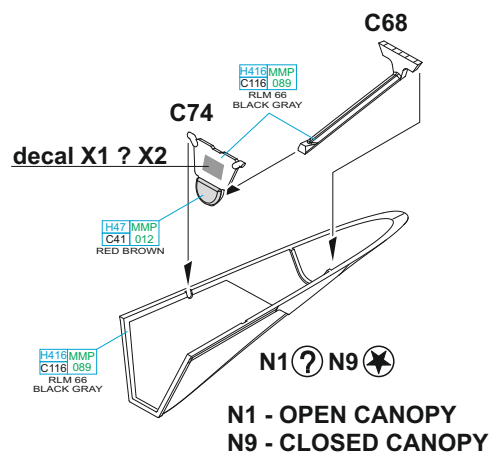
? C46



P

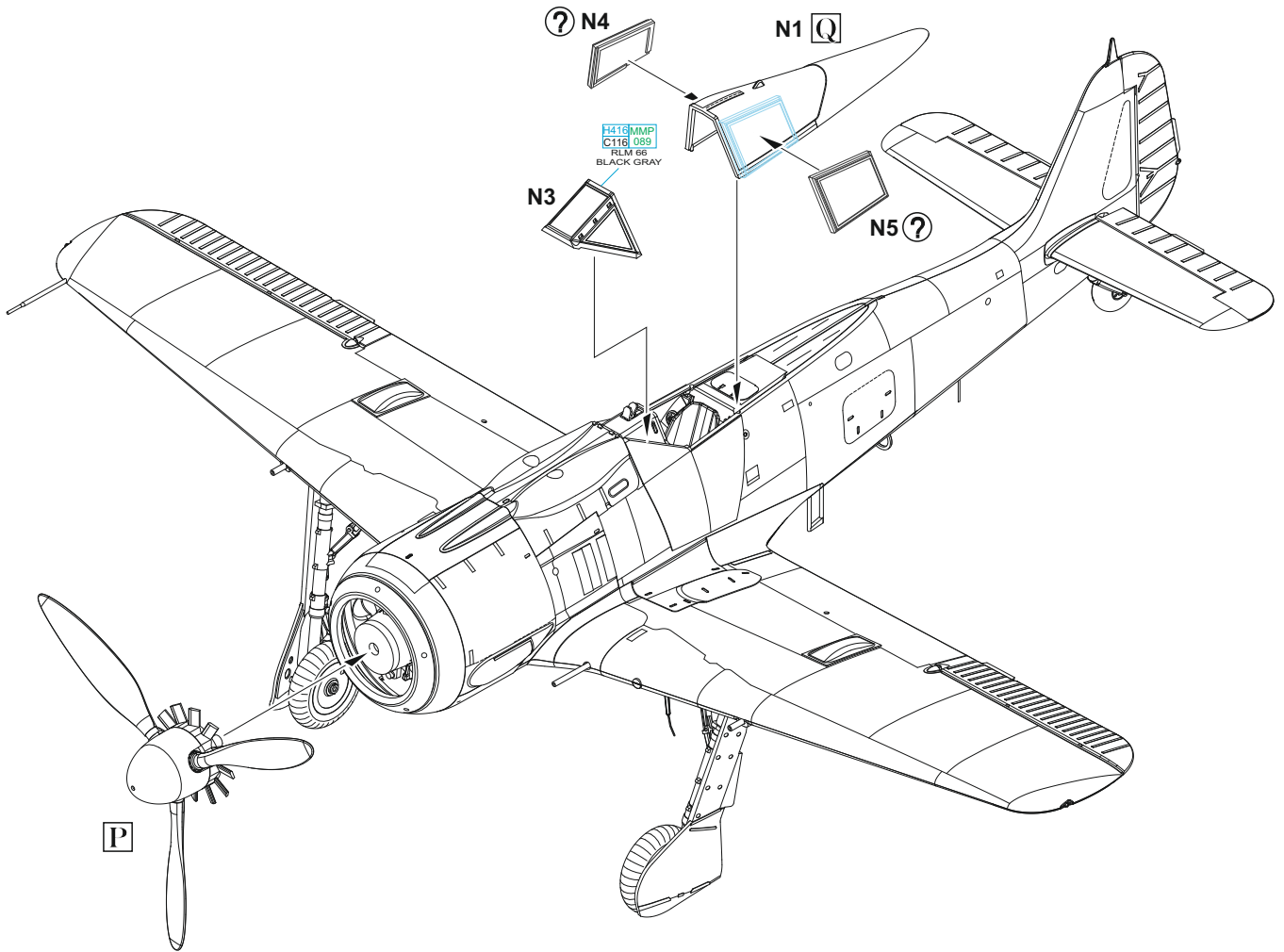


Q



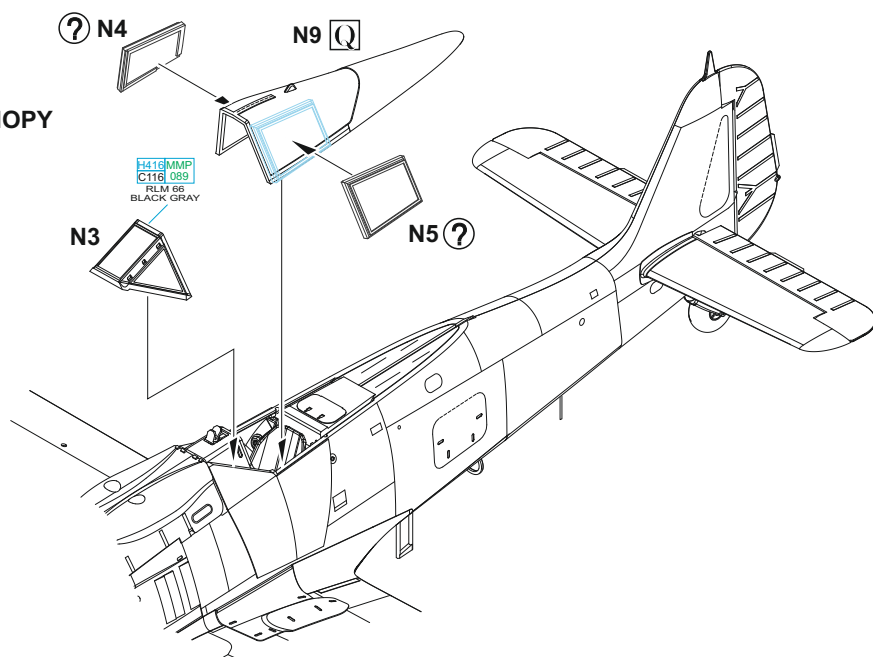
N4, N5 - MARKINGS A;C ONLY

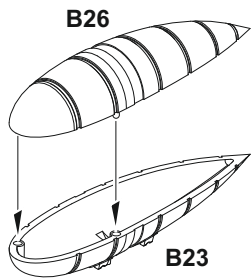
OPEN CANOPY



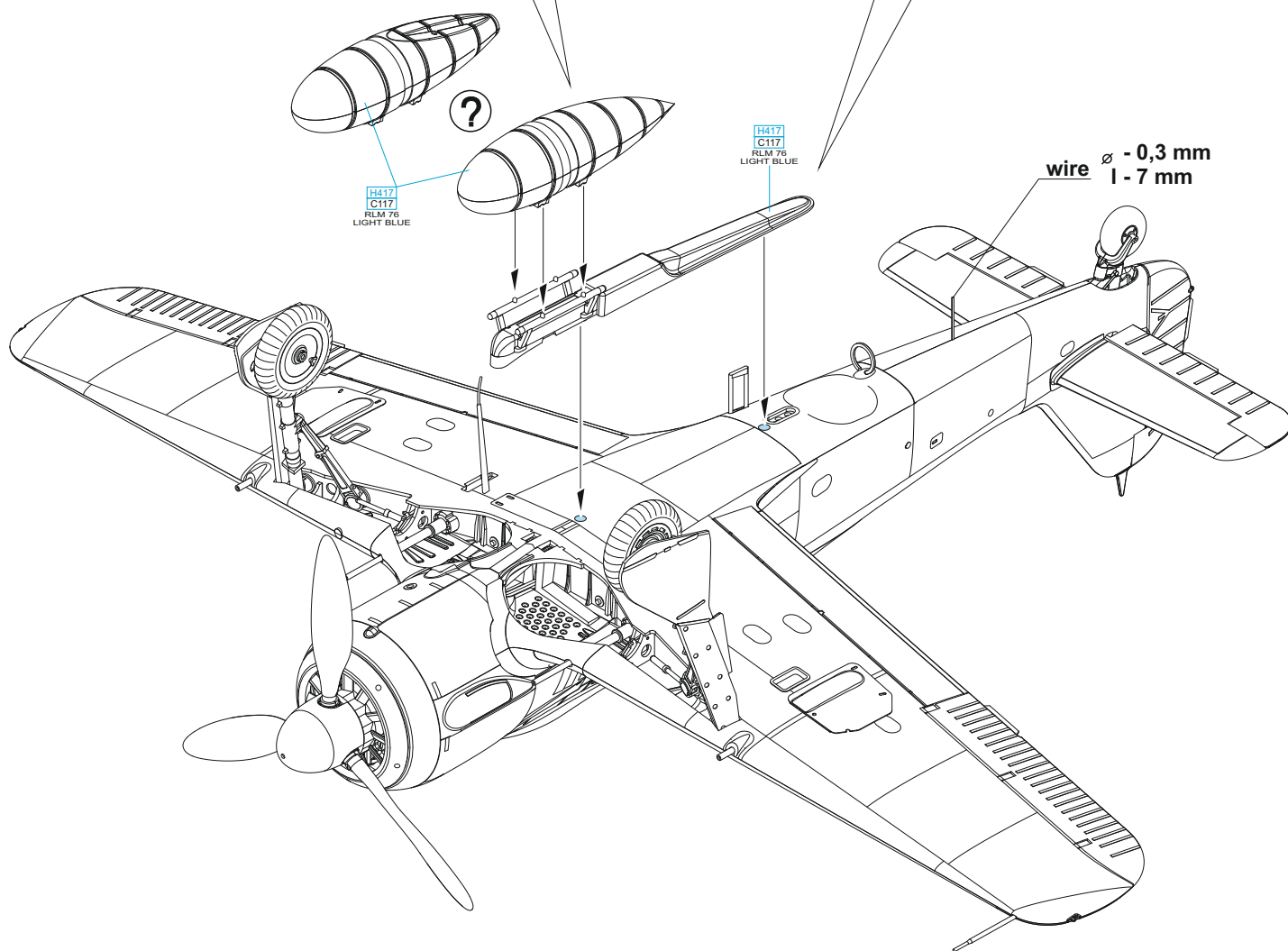
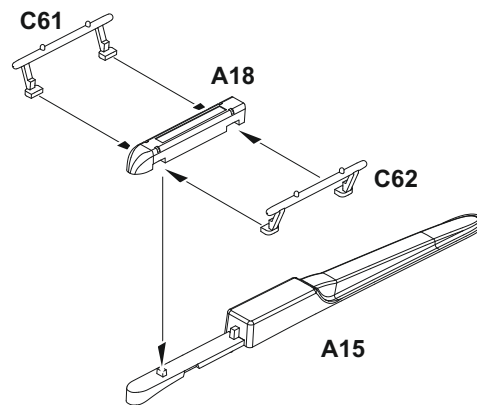
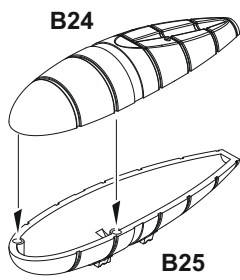
N4, N5 - MARKINGS A;C ONLY

CLOSED CANOPY



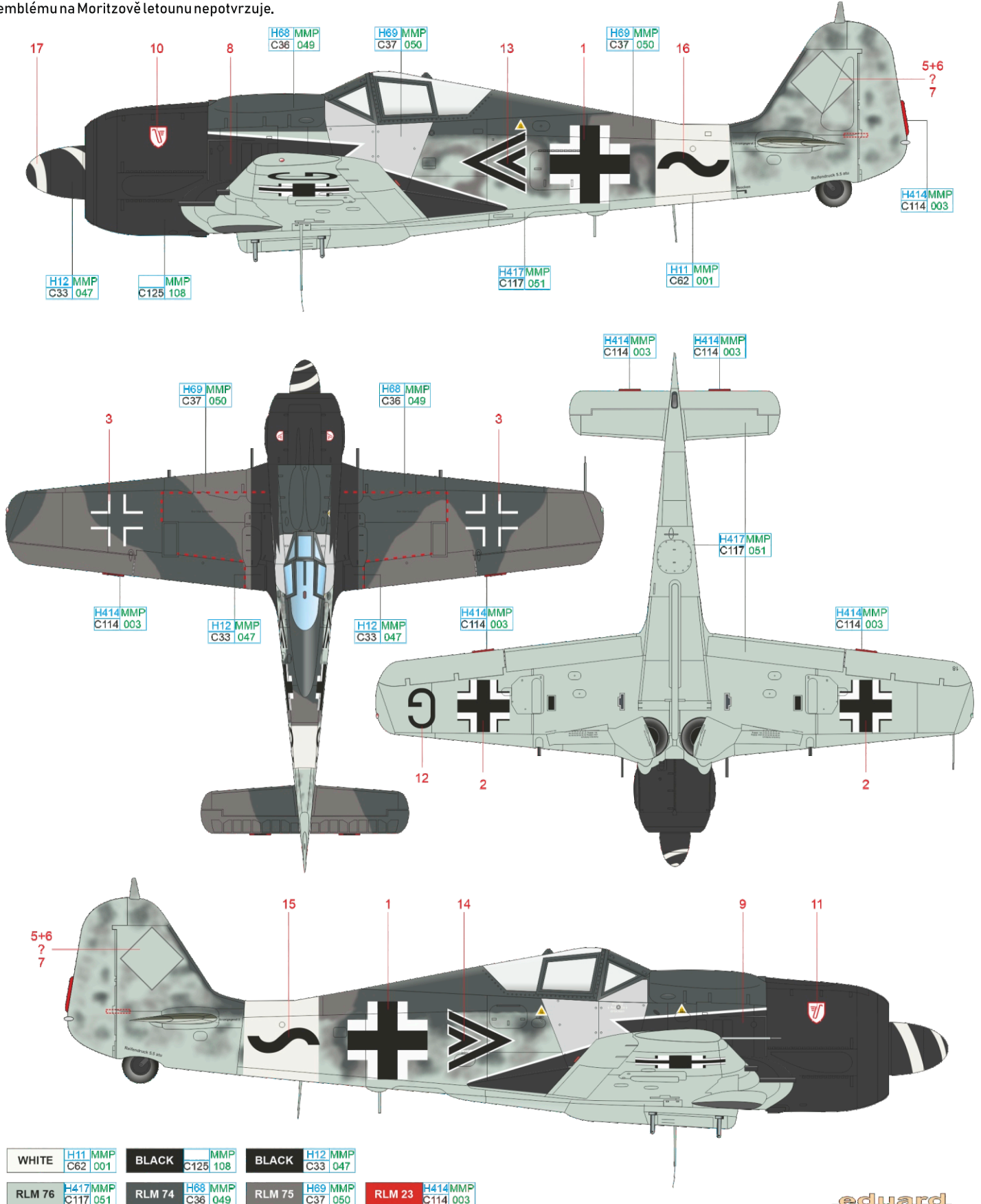


?



A Hptm. Wilhelm Moritz, IV.(Sturm)/JG 3, Memmingen, Německo, červenec 1944

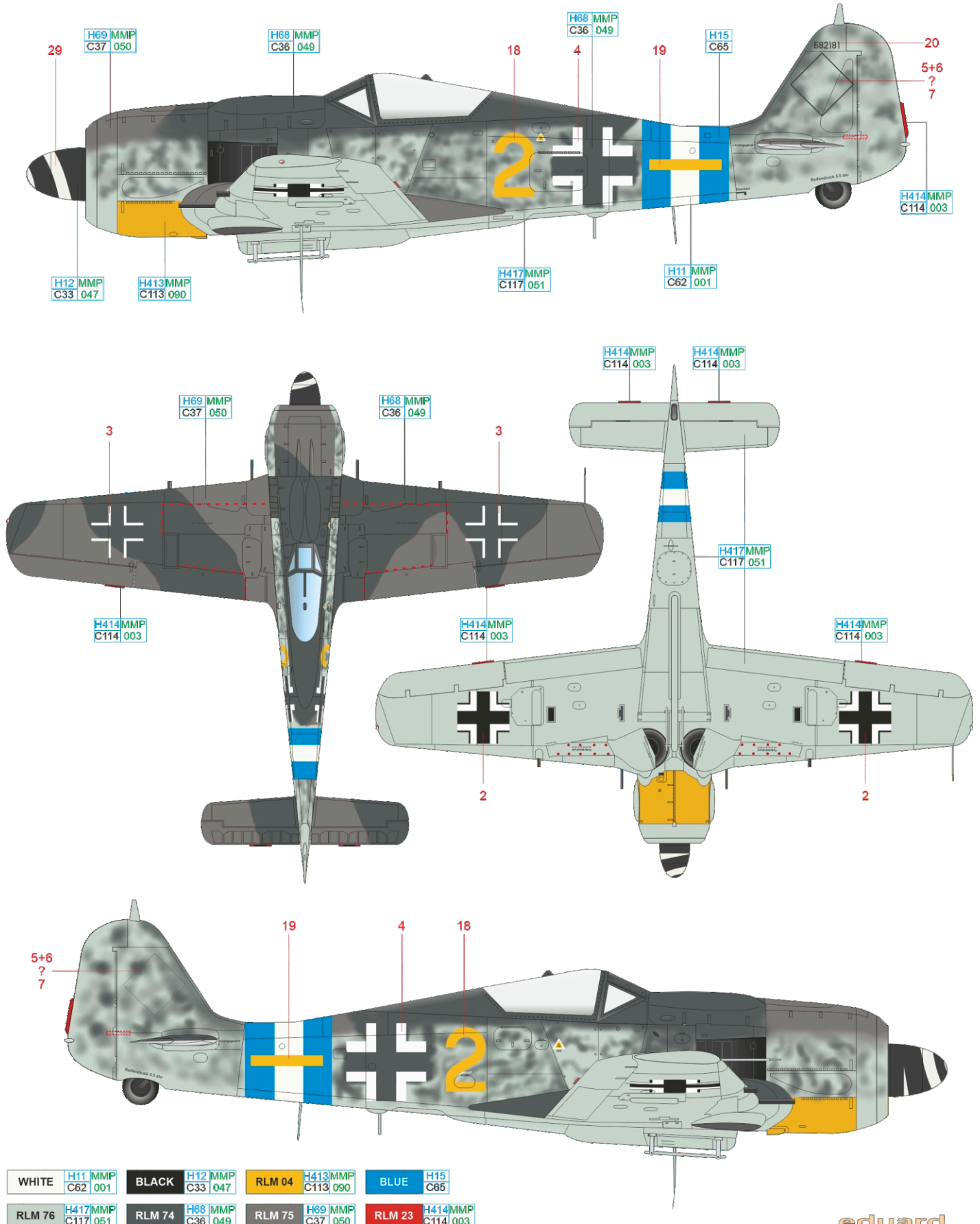
Wilhelm Moritz se narodil 29. června 1913 v Hamburku, v roce 1933 vstoupil do německé armády. Poté byl přeřazen k Luftwaffe a absolvoval výcvik stíhače. Začátek války jej zastihl mezi piloty dvoumotorových Bf 110 u II./ZG 1. V létě 1940 byl zařazen do 6./JG 77. V dubnu 1942 sloužil jako velitel 11./JG 1, v září 1942 byl převelen k JG 51 na východní frontu, kde sestřelil 25 letadel. Dne 19. října 1943 se stal Staffelkapitänem 6./JG 3. Celá JG 3 byla součástí stíhací obrany německé říše (Reichsverteidigung) a Wilhelm Moritz se 18. dubna 1944 ujal funkce velitelem její IV. Gruppe. Tato Gruppe se specializovala na útoky těžce ozbrojenými a pancéřovanými jednomotorovými stíhačkami proti spojeneckým čtyřmotorovým bombardérům. Dne 5. prosince 1944 byl po nervovém zhroucení zproštěn funkce velitele IV. Gruppe a po odpočinku převzal velení doplňovací jednotky IV./EJG 1. Na konci války se vrátil k bojovému útvaru, když 18. dubna 1945 převzal velení II./JG 4 a v jejím čele zůstal do konce války. Celkem má uznáno sestřelení 44 nepřátelských letadel. Dne 18. července 1944 byl vyznamenán Rytířským křížem. Moritzův stroj je kamuflován standardními barvami stíhacích letadel Luftwaffe. Letouny IV./JG 3 měly motorové kryty nastříkány černou barvou. Dvojitý klín je označením letounu velitele Gruppe, vlnovku na zádi trupu nesly stroje IV. Gruppe. Pancéřové plechy chránící kokpit jsou nastříkány světlou barvou, pravděpodobně RLM 75. Většina strojů JG 3 nosila na motorovém krytu emblém jednotky, fotografie však přítomnost tohoto emblému na Moritzově letounu nepotvrzuje.



WHITE	H11 MMP C62 001	BLACK	MMP C125 108	BLACK	H12 MMP C33 047
RLM 76	H417 MMP C117 051	RLM 74	H68 MMP C36 049	RLM 75	H69 MMP C37 050
				RLM 23	H414 MMP C114 003

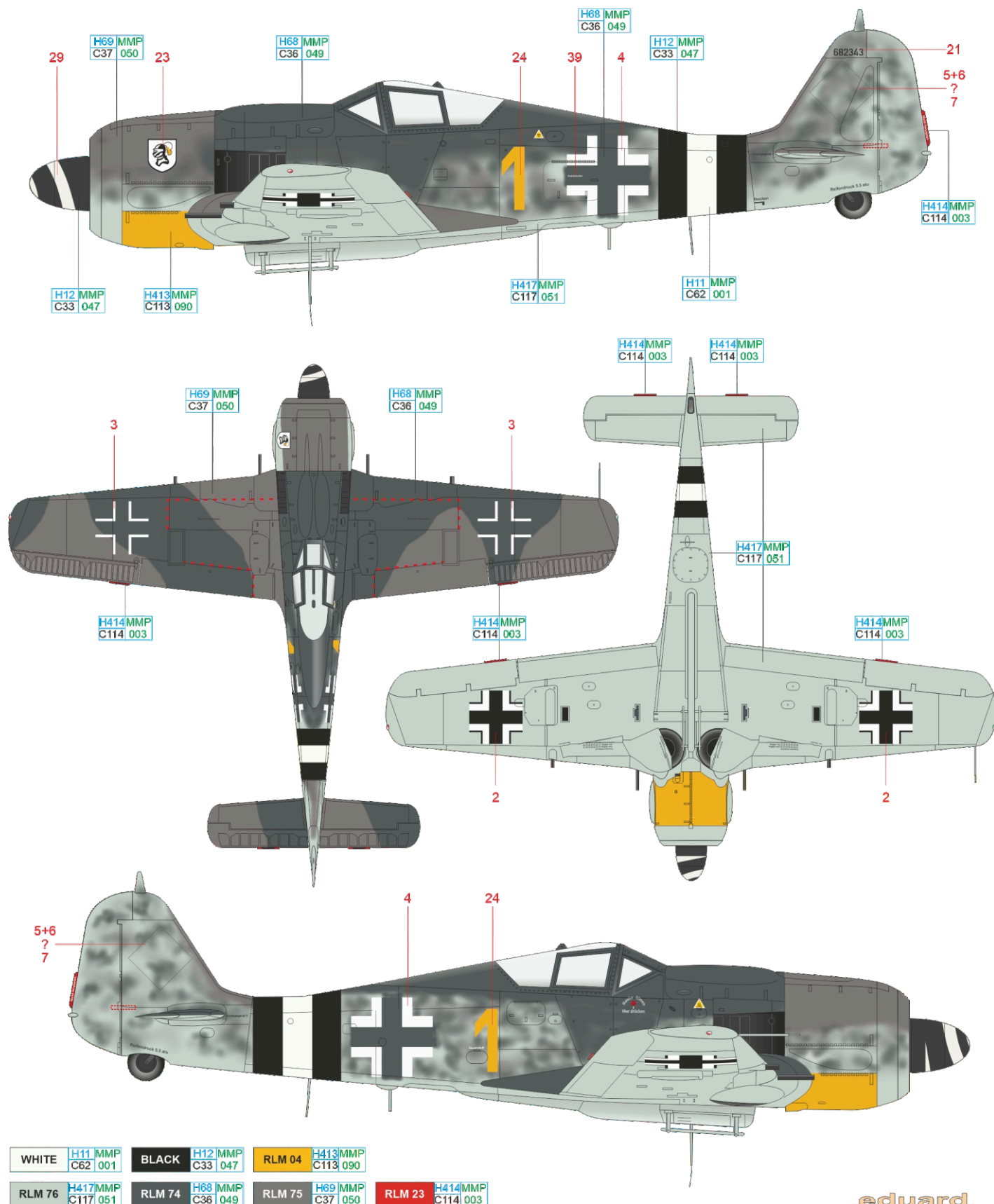
B WNr. 682181, Fw. Hubert Engst, 6.(Sturm)/JG 300, Löbnitz, Německo, začátek roku 1945

Rodák ze saského Krauschwitz, Hubert Engst, se narodil 10. listopadu 1921 a po ukončení výcviku u JG 110 v červenci 1943 byl odvelen k JG Herrmann (později přejmenované na JG 300), používající taktiku Wilde Sau (noční útoky proti bombardérům prováděné jednomotorovými denními stíhačkami). Zde hned během první bojového letu, tři hodiny po svém příjezdu, dosáhl sestřelu britského Stirlingu. U 5. a později u 6. Staffel JG 300, která byla od svého počátku zařazena do jednotek Obrany říše, létal Hubert Engst až do konce války. Uvádí se, že během ní sestřelil přibližně dvacet nepřátelských letadel. Sám byl dvakrát sestřelen, trosky jeho Fw 190A-8/R2 WNr. 681361 žlutá 7 byly v roce 2011 nalezeny poblíž obce Otín na Jindřichohradecku a nyní jsou součástí sbírky Muzea Jindřichohradecka. Hubert Engst žil po válce v tehdejší Německé demokratické republice a zemřel v roce 1981. Standardní provedení kamufláže barvami RLM 74/75/76 doplňuje označení strojů JG 300 z konce války v podobě modro-bílo-modrých pruhů o předepsané celkové šířce 900 mm. Přes ně je namalovaný vodorovný pruh označující stroje II. Gruppe, jeho žlutá barva identifikuje stroje 6. Staffel.



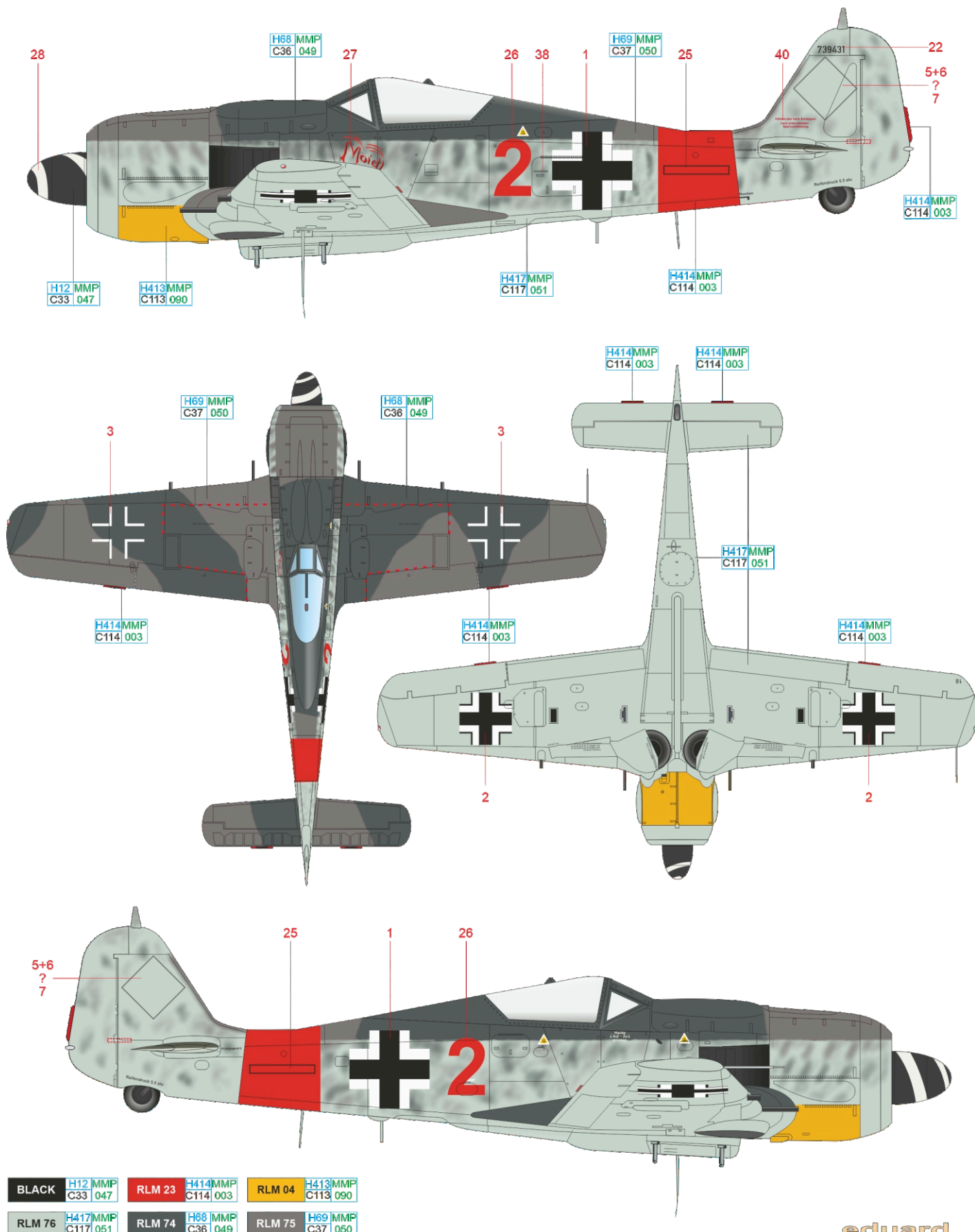
C WNr. 681343, Lt. Karl Kleemann, 7./JG 4, Welzow, Německo, září 1944

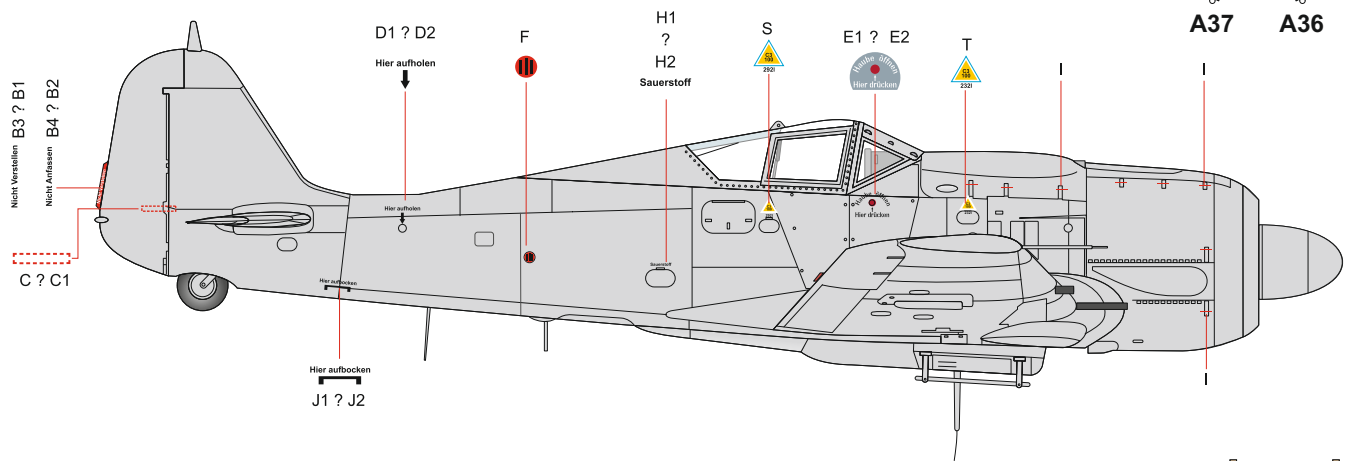
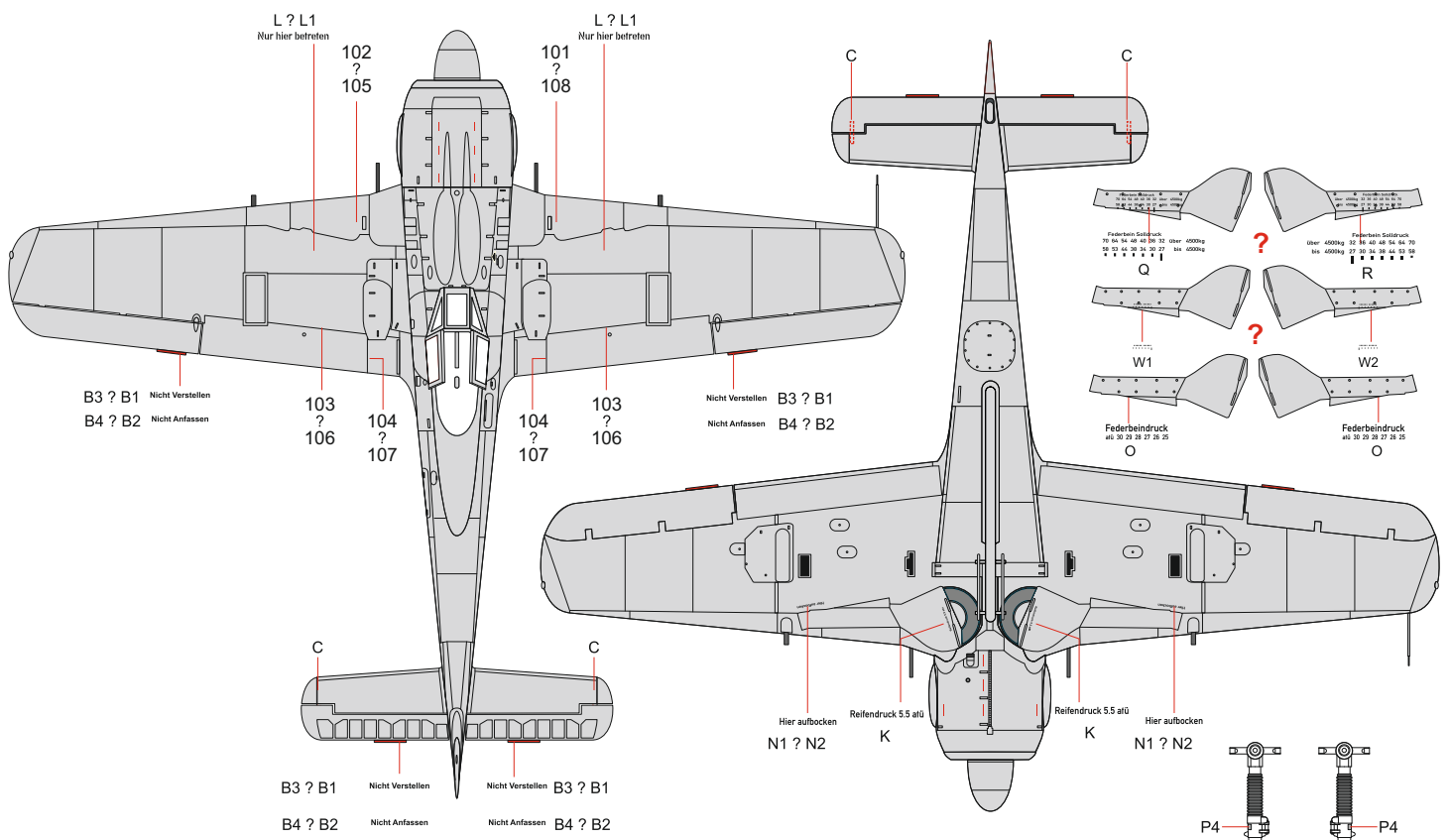
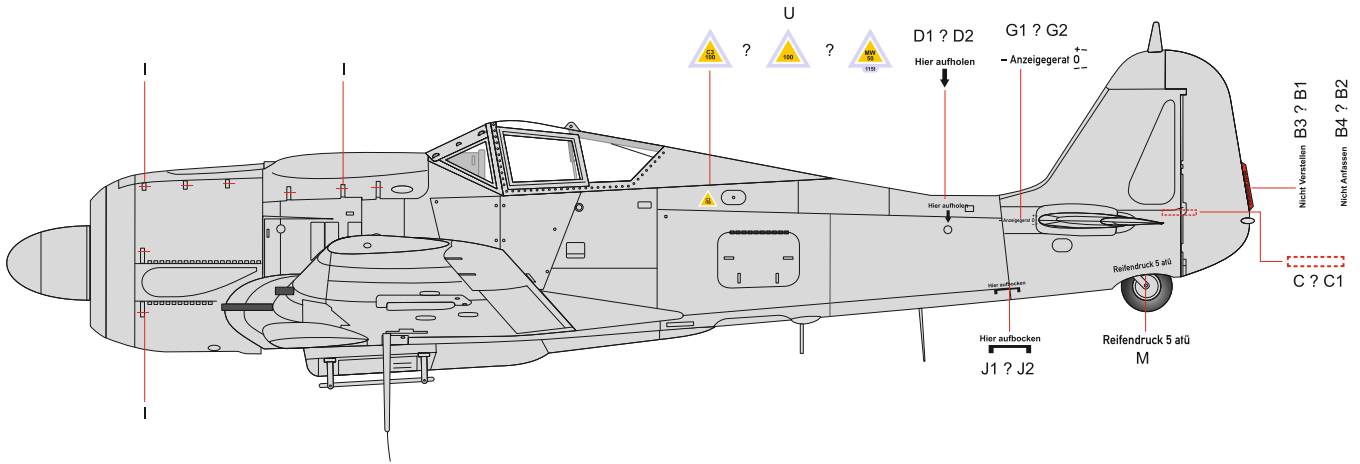
Karl Kleemann se stal příslušníkem 7. Staffel II.(Sturm)/JG 4 v srpnu 1944. Nově zformovaná jednotka byla určena pro boj s formacemi spojeneckých čtyřmotorových bombardérů. K jejímu prvnímu nasazení došlo 11. září 1944, kdy dosáhla v boji s letouny z 3rd Bomb Division značných úspěchů. S podporou Messerschmittů z III. Gruppe se jí podařilo sestřelit 14 B-17, především ze stavu 100th Bomb Group. Sturmgruppe za to zaplatila ztrátou nejméně 20 Sturmbocků a 12 padlými piloty. Jedním z nich byl i Karl Kleemann v letounu označeném „žlutá 1“. Ve snaze uniknout z oblasti bitvy se mnoho pilotů Sturmbocků dostalo do soubojů s americkými stíhači. Kleemannův stroj se krátce po 12:10 objevil ve výšce 50 metrů nad městem Thum, pronásledován několika P-51. Po prudké zatáčce nad středem města letoun havaroval na poli těsně za městskou nemocnicí a explodoval. Tělo pilota, které bylo i se sedačkou vytrženo z kokpitu, bylo nalezeno 110 metrů od místa dopadu a pohřbeno 14. 9. na místním hřbitově. V září 2018 byl v blízkosti místa havárie odhalen pomník, který je zároveň koncipován jako pomník všem obětem bitvy nad Krušnohořím. Kleemannův Sturmbock nesl standardní zbarvení používané u II.(Sturm)/JG 4. Schéma barev RLM 74/75/76 bylo doplněno trupovým označením JG 4 dle systému obrany Říše (bílo-černo-bílý pruh). Vodorovný pruh II. Gruppe nebyl na letounech JG 4 v tomto období používán. Emblém na motorovém krytu mohl mít chochol rytířské přílbice obarvený žlutě, nebo mohl zůstat bez zbarvení. V předmětném období JG 4 na svých Fw 190 stále ještě používala boční pancéřová okna. Trupové kulometry byly odstraňovány.



D WNr. 739431, Lt. Norbert Graziadei, 5./JG 300, Löbnitz, Německo, říjen 1944

Rodák z Vídně, Norbert Graziadei, se narodil 20. února 1920. V roce 1941 vstoupil do Luftwaffe, absolvoval pilotní výcvik, po němž létal u transportní letky. V dubnu 1944 se přihlásil ke stíhačům, absolvoval noční stíhací výcvik a 14. června byl odeslán k II./JG 300, která v té době podnikala noční lety s jednomístnými stroji proti britským bombardérům. Následovalo přesunutí jednotky k Obráně říše a tím i ke změně její činnosti, kdy se stala denní bojovou jednotkou. Graziadei si vybral velitel 6./JG 300, který jej jmenoval svým zástupcem a Technisches Officierem. V září došlo opět e změně a z II. Gruppe se stala Sturmgruppe, tedy speciální skupina pro boj s bombardéry. Dne 25. září 1944 byl Lt. Graziadei, přezdívaný Naggi, převelen k 5. Staffel, u níž byl Lt. Bretschneiderem také jmenován jeho zástupcem, zároveň vykonával funkci technického důstojníka. Nasazení během bojů 2. světové války Norbert Graziadei přežil, sestřelil celkem deset nepřátelských strojů. Zemřel v roce 1999. Během působení u 5.(Sturm)/JG 300 létal s nejméně dvěma Fw 190A-8/R2, označenými červená 2, které na pancíři pod čelním štítkem nesly nápis Moidl, v tyrolském nářečí výraz pro děvče (Mädchen).





Eduard goodies for

Fw 190A-8/R2 1/48

- 48973 Fw 190A-8/R2 (PE-Set)
- 48974 Fw 190A-8/R2 landing flaps (PE-Set)
- FE863 Fw 190A seatbelts STEEL (PE-Set)
- 644005 Fw 190A-8/R2 LööK (Brassin)
- 648356 Fw 190A wingroot gun bays (Brassin)
- 648366 Fw 190A propeller (Brassin)
- 648381 Fw 190A exhaust stacks (Brassin)
- 648426 Fw 190A-8/R2 cockpit (Brassin)
- 648482 Fw 190A-8/R2 engine (Brassin)
- SIN64852 Fw 190A-8/R2 ESSENTIAL (Brassin)
- SIN64860 Fw 190A-8/R2 ADVANCED (Brassin)
- D48036 Fw 190A-8/R2 national insignia (Decal set)
- 3DL48027 Fw 190A-8/R2 SPACE (3D Decal set)
- EX587 Fw 190A TFace (Mask)



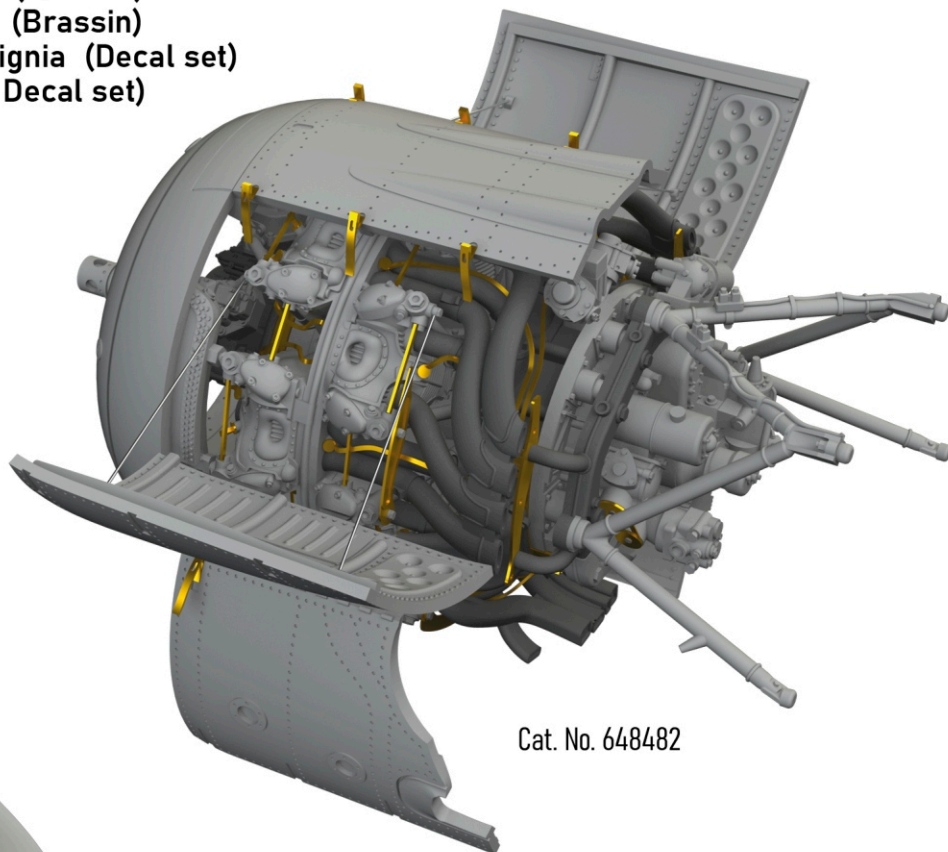
Cat. No. 644005



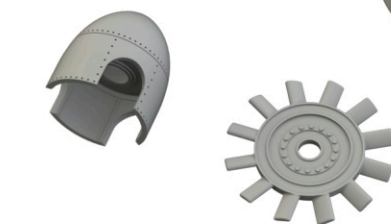
Cat. No. 648356



Cat. No. 648366



Cat. No. 648482



Cat. No. 648426

