

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

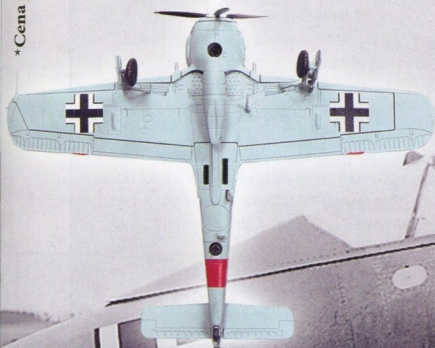


Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
Focke-Wulf Fw 190 A-8

42

*Cena platná pouze pro Slovensko



ISBN 978-83-252-1573-6



9 788325 212308

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

VOJENSKÁ
LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TÉTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

GLOSTER METEOR F.8	GRUMMAN F9F PANTHER
REPUBLIC P-47D THUNDERBOLT	LAVOČKIN LA-7
REPUBLIC F-84 THUNDERJET	BOEING P-26 PEASHOOTER
HAWKER TEMPEST	BAC LIGHTNING



Pořídte si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.

POZOR: MODELY JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTKÁCH:
1 : 72 (MENŠÍ LETADLA) A 1 : 100 (VĚTŠÍ LETADLA).

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE
PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ,
Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.



V příštím čísle
GLOSTER METEOR F.8

Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR a objednávky starších čísel:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel. 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.

Předplatné za 6 čísel – 34,20 €

Předplatné za 12 čísel – 68,40 €

Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1573-6

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.

Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.

Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
příložených modelů.

Model vyroben v ČR.

FOCKE-WULF FW 190 A

KDYŽ BYL DO VÝZBROJE LUFTWAFFE ZAŘAZEN JAKO STANDARDNÍ STÍHAČÍ LETADLO MESSERSCHMITT Bf 109, JEVILO SE KONCEPCE JEDINÉHO TYPU STÍHAČKY ROZUMNĚ, A TO JAK Z DŮVODŮ LOGISTICKÝCH (STEJNÉ STŘELIVO, NÁHRADNÍ DÍLY, PROVOZNÍ KAPALINY), TAK VZHLEDEM KE ZJEDNODUŠENÍ ÚDRŽBY, SERVISU A VÝCVIKU LETECKÉHO I POZEMNÍHO PERSONÁLU. BYL TO TAKÉ JEDEN Z DŮVODŮ, PROČ NEBYLA PODÁNA OBJEDNÁVKA NA VELKOSÉRIOVOU VÝROBU NADĚJNÉHO STROJE HEINKEL HE 112. FIRMA MESSERSCHMITT NAVÍC UJIŠŤOVALA, ŽE MOŽNOSTI MODERNIZACE JEJICH LETADLA BUDOU STAČIT JEŠTĚ NA ŘADU LET. VZHLEDEM K ESKALACI ZBROJENÍ VŠAK MUSELO ŘÍŠSKÉ MINISTERSTVO LETECTVÍ (RLM – REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUM) SVŮJ NÁZOR PŘEHODNOTIT A ZAŘADIT DO VÝZBROJE DRUHÝ TYP STÍHAČKY, COŽ BYLA TENDENCE PŘÍZNAČNÁ PRO VŠECHNY VÁLČÍCÍ STÁTÝ S ROZVINUTÝM LETECKÝM PRŮMYSEM. NAVZDORY VŠEMOŽNÝM PROBLÉMŮM TAK V NĚMECKU VZNIKL NOVÝ STÍHAČÍ LETOUN, JEŽ BYL V POROVNÁNÍ S Bf 109 UNIVERZÁLNĚJŠÍ A TECHNOLOGICKY VYSPĚLEJŠÍ.

PROJEKT

Na přelomu let 1937 a 1938 vypracoval Technický úřad RLM (Technisches Amt) obecné technické specifikace na novou stíhačku a zaslal je několika leteckým producentům. Firma Heinkel Flugzeugwerke z Warnemünde představila dvě letadla s řadovými motory, kdežto firma Focke-Wulf Flugzeugbau AG z Brém jedno letadlo s hvězdicovým motorem. Konstrukční kancelář druhého z těchto podniků vedená Kurtem Tankem a Rudolfem Blaserem se navzdory odporu RLM, které preferovalo řadové motory, rozhodla pro hvězdicový motor coby perspektivnější a méně náchylný k poškození. Existoval ještě druhý, pragmatický aspekt této volby – zatímco výrobcům řadových motorů, jako byli Junkers či Daimler Benz, se jen s obtížemi dařilo plnit zakázky Luftwaffe, výrobci hvězdicových motorů měli nevyužitou výrobní kapacitu. Projekt společnosti Focke-Wulf byl do jisté míry podobný závodnímu letadlu H-1

známého amerického byznysmena a leteckého konstruktéra Howarda Hughese. Bezproblémové dodávky hvězdicových motorů byly nakonec rozhodujícím faktorem toho, že RLM projekt akceptovalo a objednalo čtyři prototypy. Detailní vypracování projektu bylo svěřeno skupině, v níž pod vedením Rudolfa Bläsera pracovali Willi Käther, Ludwig Mittelhuber a Andreas von Fählmann. Práce postupovaly velice rychle. Po schválení makety byla již na podzim 1938 zahájena stavba prototypů.

Jednalo se o celokovový dolnoplošník (pouze kormidla a křídélka byla potažena plátnem) se zatahovacím podvozkiem o rozchodu kol 3500 mm. Pohánět jej měl osmnáctiválcový dvouhvězdicový motor BMW 139 o výkonu 1140 kW (1550 k), který vznikl spojením dvou motorů BMW 132. Měl tedy podstatně silnější výkon než řadové agregáty DB 601 a Jumo 211, které byly nejsilnější ve své kategorii, a to vyrovnávalo nevýhodu většího čelního odporu hvězdicového motoru. Právě z důvodu snížení čelního odporu byl pro novou stíhačku vyvinut vrtulový kužel stejného průměru jako motor. Chlazení válců měl zajistit velký otvor v jeho přední části. Kvůli zlepšení výhledu byla pilotní kabina umístěna blízko motoru.

PROTOTYPY

První prototyp pod označením Fw 190 V1 (W.Nr.0001) s civilní registrací D-OPZE byl dokončen na jaře 1939. Po pozemních zkouškách s ním firemní šéfpilot Hans Sander 1. června poprvé vzlétl. Stroj létal poměrně dobře, pouze křídélka vyžadovala jisté konstrukční úpravy. Zato tunelový vrtulový kužel zcela zklamal naděje, které do něj jeho konstruktéři vkládali. Motor BMW 139 se



STÍHAČKY Fw 190 A ZE 7. LETKY JG 2 „RICHTHOFEN“ KTERÁ BYLA SPOLEČNĚ S JG 26 „SCHLAGETER“ VYZBROJENA PRVNÍMI LETADLY TOHOTO TYPU.



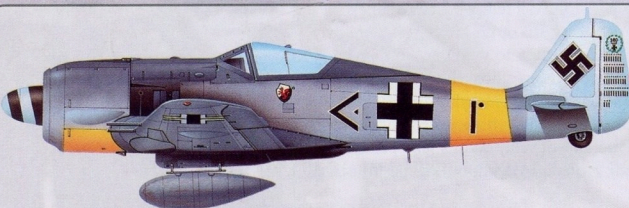
◀ LETADLO Fw 190 V8 – PRVNÍ EXEMPLÁŘ VERZE A-0 S DELŠÍMI KŘÍDLY TESTOVANÝ SE ZÁVĚŠNÍKEM ER 4 NA ČTYŘI BOMBY SC-50 O JEDNOTKOVÉ HMOTNOSTI 50 KG.

FOCKE-WULF FW 190 A

BOJOVÝ DEBUT NOVÉ NĚMECKÉ STÍHAČKY V ZÁŘÍ 1941 ZCELA ZASKOČIL BRITSKÉ LETECTVO, PONĚVADŽ FOCKE-WULF FW 190 A PO VŠECH STRÁNKÁCH PŘEDČIL NEJLEPŠÍ SOUDOBOU BRITSKOU STÍHAČKU SPITFIRE Mk. V. NAVÍC BYL TENTO STROJ NEOBYČEJNĚ ADAPTABILNÍ, TAKŽE MOHL BÝT AŽ DO KONCE VÁLKY VYRÁBĚN A POUŽÍVÁN V RŮZNÝCH MODIFIKACÍCH JAKO STÍHAČKA, STÍHACÍ BOMBARDÉR ČI PRŮZKUMNÉ LETADLO.



FW 190 A-4 VRCHNÍHO ŠIKOVATELE JOSEFA „PEPIHO“ JENNEWEIFA (86 SEŠTRĚLŮ) Z 3./JG 51, ČERVEN 1943, OREL. Tento pilot zaznamenal za svou kariéru pozoruhodnou sérii vícenásobných vítězství. Letoun nese netypickou letní kamufláž, kterou tvoří nepravidelné plochy pískové (RLM 79 Sandbraun) a olivově zelené (RLM 80 Olivgrün) barvy.



FW 190 A-6 MAJORA ANTONA „TONIHO“ HACKLA (192 SEŠTRĚLŮ), VELITELE III./JG 11, DUBEN 1944, OLDENBURG. Pilot s druhým nejvyšším počtem sestřelených čtyřmotorových bombardérů absolvoval 1 000 vzdušných soubojů a zničil 131 letadel na východní frontě a 61 v Africe a na západní frontě; 34 z těchto zničených strojů byly čtyřmotorové bombardéry.



KAMUFLÁŽ:
NA ILUSTRACI JE STÍHAČKA FW 190 A-1 NADPORUČÍKA WALTERA SCHNEIDERA (20 SEŠTRĚLŮ), VELITELE

6. LETKY JG 26, KTERÝ ZAHYNUL PŘI HAVÁRII 22. PROSINCE 1941 NEDALEKO BOULOGNE. LETADLO NESE STANDARDNÍ KAMUFLÁŽ STÍHAČEK LUFTWAFFE Z TOHOTO OBDOBÍ – HORNÍ PLOCHY S TMAVĚ ZELENÝMI (RLM 74 DUNKELGRÜN) A STŘEDNĚ ŠEDÝMI SEGMENTY (RLM 75 MITTELGRAU), SPODNÍ PLOCHY SOUVISLE SVĚTLE ŠEDÉ (RLM 76 HELLGRAU). NA SMĚROVCE JE ZAZNAMENÁNO 19 VZDUŠNÝCH VÍTĚZSTVÍ.



MODEL FOCKE-WULF FW 190 A-8
MĚŘÍTKO 1 : 72

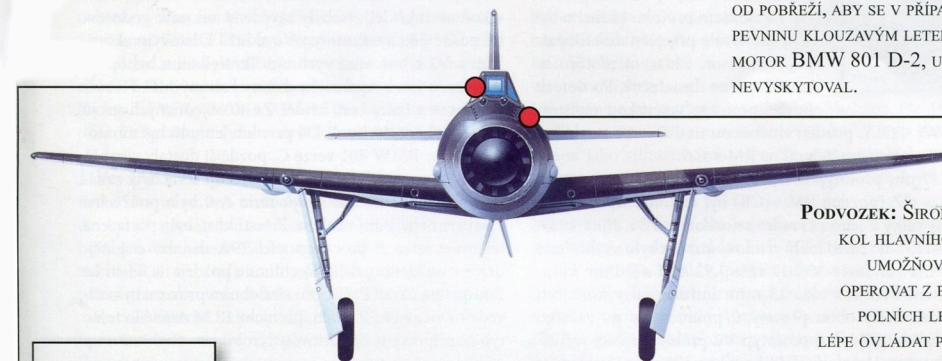
Model představuje letadlo Fw 190 A-8 podplukovníka Walthera Dahla (128 sestřelů) ze Stab/JG 300, leden 1945, Jüterbog.



VÝZBROJ: RANĚ SÉRIOVÉ EXEMPLÁŘE A-0 BYLY VYZBROJENY ČTYŘMI KULOMETY MG 17 RÁŽE 7,92 MM V HORNÍ ČÁSTI TRUPU NAD MOTOREM A V NÁBĚŽNÝCH HRANÁCH U KOŘENŮ KŘÍDEL. LETADLO, NA NĚMŽ LÉTAL NADPORUČÍK SCHNEIDER, MĚLO V KŘÍDLECH NAVÍC KANONY MG FF/M RÁŽE 20 MM.



MOTOR: VERZE A-1 BYLA POHÁNĚNA MOTOREM BMW 801 C-1, KTERÝ MĚL TENDENCI K PŘEHŘÍVÁNÍ. Z TOHOTO DŮVODU MĚLI PILOTI NAŘÍZENO LÉTAT NAD MOŘEM POUZE V TAKOVĚ VZDÁLENOSTI OD POKRÝTÍ, ABY SE V PŘÍPADĚ NOUZE MOHLI VRÁTIT NAD PEVNINU KLOUZAVÝM LETEM. OD VERZE A-3 BYL MONTOVÁN MOTOR BMW 801 D-2, U NĚHOŽ SE JIŽ ZMÍNĚNÝ PROBLÉM NEVYSKYTOVAL.

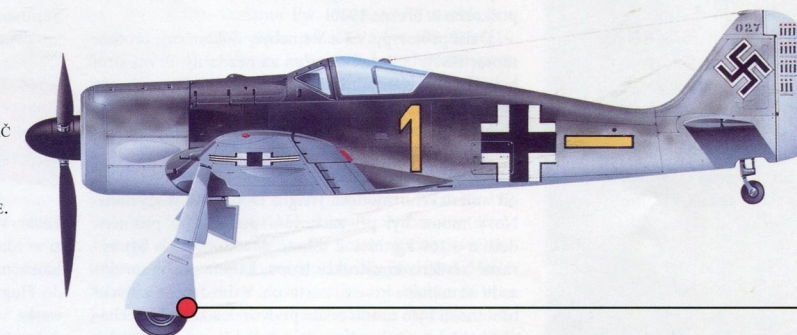


PODVOZEK: ŠIROKÝ ROZCHOD KOL HLAVNÍHO PODVOZKU UMOŽŇOVAL STÍHAČCE OPEROVAT Z PRIMITIVNÍCH POLNÍCH LETIŠŤ A MĚNĚ ZKUŠENÍ PILOTI JI MOHLI LÉPE OVLÁDAT PŘI POJEZDU. BYLA TO VELKÁ VÝHODA VE SROVNÁNÍ S LETADLEM Bf 109.



KABINA: PILOTNÍ KABINA UMOŽŇOVALA VELMI DOBRÝ VÝHLED VŠEMI SMĚRY, JENŽ BYL

V DALŠÍCH VERZÍCH JEŠTĚ VYLEPŠOVÁN. PŘI ÚTOKU NA PROTIVNÍKA POUŽÍVAL PILOT REFLEXNÍ ZAMĚROVAČ REVI C/12D A PODLE VZDÁLENOSTI A TYPU CÍLE NA NĚJ MOHL PÁLIT NEZÁVISLE Z KAŽDÉHO PÁRU HLAVNÍ NEBO POUŽÍVAT RŮZNÉ KOMBINACE VÝZBROJE.



TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU Fw 190 A-8

Typ: jednomístná přepadová stíhačka a stíhací bombardér, dolnoplošník celokovové konstrukce se zatahovatelným podvozkem.

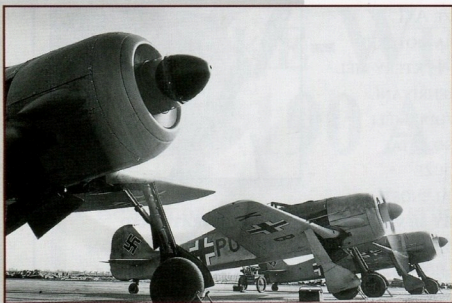
Motor: dvouhvězdicový vzduchem chlazený čtrnáctiválec BMW 801 D-2 o startovním výkonu 1 272 kW (1 730 k) při 2 700 ot/min, výkonu při stoupání 1 103 kW (1 500 k) při 2 400 ot/min a trvalém výkonu 1 059 kW (1 440 k) ve výšce 5 700 m.

Výkony: maximální rychlost nad mořskou hladinou 571 km/h, maximální rychlost ve výšce 5 500 m – 647 km/h, ve výšce 6 300 m – 656,5 km/h; stoupavost 13 m/s; dostup 10 300 m, dostup s použitím MW 50 nebo GM-1 11 400 m; dolet 800–1 516 km.

Hmotnost: prázdného letadla 3 050 kg, maximální vzletová 4 272 kg.

Rozměry: rozpětí 10,51 m, délka 8,95 m, výška 3,95 m, nosná plocha 18,3 m².

Výzbroj: nad motorem dva kulomety MG 131 ráže 13 mm (2× 400–475 nábojů); v křídlech u kořenů dva kanony MG 151/20E ráže 20 mm (2× 250 nábojů) a ve střední části dva kanony MG 151/20E ráže 20 mm (2× 125 nábojů); bomba 500 kg nebo bomba 250 kg nebo čtyři bomby po 50 kg.



RANÉ EXEMPLÁŘE LETADLA Fw 190 A-0 VYFOTOGRAFOVÁNÉ V LÉTĚ 1941 BĚHEM TESTOVÁNÍ VE ZKUŠEBNÍM STŘEDISKU V RECHLINU.

► Fw 190 A-5 z DOPLŇOVACÍ STÍHAČÍ SKUPINY VÝCHOD (JAGDGERGÄNZUNGSGRUPPE OST) DISLOKOVANÉ V PRVNÍ POLOVINĚ ROKU 1943 V OKOLÍ BORDEAUX. NA TOMTO STROJI LÉTAL VELITEL SKUPINY MAJOR HERMANN GRAF, KTERÝ DO KONCE VÁLKY DOSÁHL 212 SESTŘELŮ, ALE VĚTŠINOU S LETADLEM Bf 109 NA VÝCHODNÍ FRONTĚ.

RANÉ EXEMPLÁŘE Fw 190 A-0 V DOBĚ TESTŮ V RECHLINU, LÉTO 1941. LETADLA NA SNÍMKU MAJÍ JAK KRATŠÍ, TAK DELŠÍ KŘÍDLA.



přehřival, a navíc do kabiny pronikaly spaliny.

Během státních zkoušek dosáhl nevyzbrojený prototyp V1 rychlosti 595 km/h ve výšce 4000 m. Po návratu do mateřského podniku byl demontován nepraktický vrtulový kužel a nahrazen novým, podstatně menším, který kryl pouze náboj vrtule. Ke zlepšení průtoku vzduchu byl na hřídel vrtule připojen desetilpatkový ventilátor. Chlazení motoru se zlepšilo, ale ne dostatečně. Po testech obdržel prototyp vojenskou registraci WL-FOLY, později změněnou na FO + LY a v lednu 1940 potřepti změněnou na RM + CA.

Druhý prototyp FW 190 V2 (W.Nr.0002) s registrací FL + OZ (později RM + CB) byl dokončen po vypuknutí války a jeho první let se uskutečnil 31. října 1939. Toto letadlo mělo malý vrtulový kužel a bylo vyzbrojeno dvěma kulomety MG 17 ráže 7,92 mm a jedním kulometem MG 131 ráže 13 mm umístěnými v kořenech křídel. Testy obou prototypů pokračovaly na začátku roku 1940. Když si prototyp V2 prohlédl říšský ministr letectví Hermann Göring, okamžitě nechal objednat 40 předvýrobních exemplářů. Druhý prototyp byl vážně poškozen 2. března 1940.

Další prototypy V3 a V4 nebyly dokončeny, protože motor BMW 139 byl označen za nezdařilý. První stroj byl použit na náhradní díly a druhý byl určen na lámací zkoušky. Zato prototyp V5 se od svých předchůdců výrazně lišil. Především byla pohonná jednotka nahrazena čtrnáctiválovým motorem BMW 801 o výkonu 1 177 kW (1 600 k) odvozeným od amerického modelu Wright Double Row Cyclone. Nový motor byl při zachování podobného průměru delší a o 160 kg těžší. Z tohoto důvodu musela být výrazně zesílena konstrukce trupu, kabina posunuta dozadu a změněna hřbetní nástavba. Vzhledem ke zvýšení hmotnosti bylo nutno zesílit podvozek a změnit mechanismus jeho zatahování z hydraulického na elektrický. Prototyp V5 (W.Nr.0005) byl zalétán na začátku jara 1940. Po prvních letových zkouškách musela být vyměněna křídla za nová s plochou 18,3 m². Při zachování rozpětí 10 506 mm byly změněny koncovky, prodloužena tětíva křídel a náběžné hrany posunuty dopředu. Po této modifikaci dostalo letadlo označení V5g (grosser = větší) a označení původní verze bylo změněno

na V5k (kleiner = menší). Rychlost větší verze se snížila, zato se zřetelně zlepšily letové vlastnosti.

Fw 190 A-0

První dva prototypy V6 a V7 a exempláře předvýrobní série byly dokončeny v říjnu 1940. Jelikož byly vyrobeny před výměnou nosných ploch, dostaly tyto a další stroje až do W.Nr. 0015 stará křídla. Výzbroj tvořily čtyři kulomety MG 17 ráže 7,92 mm (dva nad motorem a dva v kořenech křídel). Nebyly zavedeny ani nové vodorovné nosné plochy. Prototyp V6 sloužil k letovým zkouškám a V7 k testování výzbroje. Tento letoun byl oproti standardu navíc vyzbrojen dvěma kanony MG FF ráže 20 mm ve střední části křídel. Ze 40 objednaných strojů bylo vyrobeno 28 kusů. Do prvních letounů byl montován motor BMW 801 verze C, pozdější dostaly verzi D. Dodávky ostatních letadel předvýrobní série byly zahájeny v listopadu. Část strojů série A-0 byla používána k experimentálním účelům. Z šesti kusů byla postavena testovací letka Erprobungsstaffel 190, dislokovaná nejdříve v meklenburském Rechlinu a později na letišti Le Bourget na okraji Paříže. Po zkušebním provozu bylo zavedeno více než 50 změn, po nichž RLM označilo tento typ za připravený na sériovou výrobu.

Fw 190 A-1

Sériovou výrobu letadla Fw 190 připravovala firma ve dvou svých továrnách – v mateřském podniku



Focke-Wulf Bremen v Brémách a v jedné z jeho divizí v Marienburgu (v současnosti Malbork v Polsku). Licenční výroba měla být zahájena v podnicích Arado Flugzeugwerke ve Warnemünde a AGO Flugzeugwerke v Oschersleben. První letadla verze A-1 byla dokončena v Marienburgu v červnu 1941, v srpnu své první stroje expedoval podnik Arado a v říjnu podnik AGO. Do konce října byla také realizována kompletní zakázka na 102 letadel. První bojovou jednotkou, která obdržela nové stroje, byla II. skupina 26. stíhací eskadry (II. Gruppe/Jagdgeschwader 26 „Schlageter“) a poprvé se její letadla Fw 190 střetla s britskými stíhačkami 1. září 1941 nad Dunkerquem, kde čtyři focke-wulfy sestřelily čtyři spitfiry bez vlastních ztrát. Již v tomto prvním boji prokázala nová německá stíhačka výraznou převahu nad britským strojem Spitfire Mk. V v rychlosti, obratnosti a stoupavosti, i když z důvodu přehřívání motoru a následných častých požárů byly možnosti použití této verze prozatím dost omezené. Minimálně jeden exemplář byl vybaven vylepšeným motorem BMW 801 D-2 o výkonu 1 272,5 kW (1 730 k) a obdržel označení Fw 190 A-1/U1. Na část strojů verze A-1 a některé A-0 bylo instalováno identifikační zařízení FuG 25. Všechna letadla verze A-1 byla vybavena radiostanicí FuG 7 a měla pancéřovanou kabinu, palivovou nádrž a chladič oleje. Výzbroj tvořily čtyři kulomety MG 17 ráže 7,92 mm (dva nad motorem a dva

v kořenech křídel) a dva kanony MG FF ráže 20 mm (ve střední části křídel).

Fw 190 A-2

Jde o verzi, která dostala motor BMW 801 C-2 s vylepšeným chlazením zadní hvězdičky. Tato modifikace se uplatnila ve většině exemplářů verze A-1, přesto nebyly problémy s chlazením zcela vyřešeny. Jelikož se objevily nové synchronizátory, byly kulometry MG 17 v křídlech nahrazeny kanony MG 151/20E ráže 20 mm. Reflexní zaměřovač Revi C/12 C byl vyměněn za C/12 D. Od této verze letadla již bylo možno montovat podtrupový závěsík ETC 501, ale pravděpodobně ještě nebyl použit. Na letadle W.Nr. 120315 (CM + CN) byl testován autopilot. Celkem bylo vyrobeno 426 kusů verze A-2.

Fw 190 A-3

První sériová verze s motorem BMW 801 D-2. Na letadlo byl již standardně montován závěsík ETC 501 pro bomby o hmotnosti 250 kg nebo 500 kg nebo s adaptérem ER 4 pro čtyři bomby po 50 kg, eventuálně pro přídavnou palivovou nádrž o objemu 300 l. Část letadel nedostala křídelní kanony MG FF. Variantám s různými úpravami bylo označení doplněno o písmeno U nebo R (Úmrüstbausätze/Rüstbausätze = přezbrojovací/vyzbrojovací stavební sady). Jeden exemplář pod označením Fw 190 A-3/U1 s ložem motoru delším o 150 mm se stal prototypem verze A-5. Na letadle Fw 190 A-3/U2 byly testovány raketnice pro rakety Rheinmetall-Borsig RZ 65 (Föhn) ráže 73 mm umístěné pod křídly. V jednom exempláři existovala verze Fw 190 A-3/U3 s přidávanými závěsíky, 12 kusů bylo modifikováno na průzkumnou variantu Fw 190 A-3/U4 se dvěma fotokamerami Rb 12.5/7x9 a ve třech exemplářích vznikla výšková varianta Fw 190 A-3/U7 s jiným kompresorem a výzbrojí redukovanou na dva kanony MG 151/20. Celkem vzniklo něco přes 509 kusů verze A-3. Na export do Turecka bylo vyrobeno 72 letadel Fw 190 A-3a (ausländisch = zahraniční) s výzbrojí A-1.

Fw 190 A-4

Výroba verze A-4 byla zahájena v červenci 1942. Do této verze byl montován motor BMW 801 D-2, který byl teoreticky upraven k instalaci zařízení MW-50 ke vstřikování směsi metanolu a vody (po 50 %) do motoru, které nakrátko zvyšovalo jeho výkon na 1 545 kW (2 100 k). V praxi se však toto zařízení nepoužívalo. Byla instalována nová radiostanice FuG 16Z s úchytem antény na svislé ocasní ploše. Výroba letadel této verze se rozběhla rovněž v podniku Gerhard-Fieseler-Werke v Kassel-Waldau. Celkem bylo vyrobeno 894 kusů verze A-4. Opět vzniklo i několik variant. Stíhací bombardér Fw 190 A-4/U1 dostal podkřídelní závěsíky, ale neměl kanony MG FF. Poháněl jej starší motor BMW 801 C-2. Motor BMW 801 D-2 byl montován do bitevní varianty Fw 190 A-4/U3 (později přeznačené na Fw 190 F-1). Průzkumná varianta bez kanonů MG FF a se dvěma kamerami nesla označení Fw 190 A-4/U4. Dálkový stíhací bombardér Fw 190 A-4/U8 (později přeznačené na Fw 190 G-1) nesl pod křídly dvě odhazovatelné přídavné nádrže o jednotkovém objemu 300 l a pod trupem závěsík ETC 501. Hlavní výzbroj byla redukována na dva kanony MG 151/20. Va-

rianta Fw 190 A-4/R6 měla pod křídly dvě raketnice pro rakety WGr.21 ráže 210 mm.

Fw 190 A-5

Jednalo se o verzi s prodlouženým trupem a částečně změněným vybavením. Základní výzbroj se skládala ze dvou kulometů MG 17 dvou kanonů MG 151/20 a dvou kanonů MG FF. Bylo vyráběno mnoho variant s výzbrojí a výstrojí přizpůsobenou ke konkrétním úkolům. Varianta Fw 190 A-5/U1 se starším motorem BMW 801 C-2 byla používána jako stíhací bombardér. Ke stejnému účelu, ale k nočním nasazením, vznikla varianta Fw 190 A-5/U2 bez kanonů MG FF, přídavnými nádržemi a tlumiči plamenů na výfucích. Do jednoho exempláře byl experimentálně instalován radar FuG 217. Další stíhací bombardér Fw 190 A-5/U3 (později přeznačené na Fw 190 F-2) byl vyráběn rovněž v tropické variantě A-5/U3/tp s protiprachovými filtry. Varianta Fw 190 A-5/U4 sloužila k leteckému průzkumu a varianta Fw 190 A-5/U8 (později přeznačená na Fw 190 G-2) byla znovu stíhacím bombardérem vyzbrojeným jen dvěma kanony MG 151/20. Varianta Fw 190 A-5/U9 vznikla jen ve dvou kusech jako těžká stíhačka a Fw 190 A-5/U10 byla vyrobená v jediném kusu, jenž se stal prototypem verze Fw 190 A-6. V jednom kusu vznikla rovněž varianta Fw 190 A-5/U11 se dvěma kanony MK 103/108 ráže 30 mm v křídlech a ve dvou kusech varianta Fw 190 A-5/U12 se dvěma kanony MG 151 ráže 20 mm v gondolách pod křídly. Fw 190 A-5/U13 byl experimentální stíhací bombardér, jenž se stal prototypem verze Fw 190 G-3. Fw 190 A-5/U14 byl pokusně vyzbrojen torpédem LT F5b, a proto měl vyšší ocasní podvozkové kolečko a širší svislou ocasní plochu. Na Fw 190 A-5/U15 byla testována řízená kluzáková bomba Blohm & Voss BV 246 Hagelkorn. Ve výzbroji jediného exempláře těžké stíhačky Fw 190 A-5/U16 nahradily kanony MG 151 experimentálně dva kanony MK 103/108 ráže 30 mm. Bitevní varianta Fw 190 A-5/U17 dostala přídavné pancéřování a později byla vyráběna pod označením Fw 190 F-3. K boji proti spojeneckým bombardérům sloužila varianta Fw 190 A-5/R6 vyzbrojená raketnicemi WGr.21. Celkem bylo vyrobeno 723 letounů.

Fw 190 A-6

V této verzi byly kanony MG FF standardně nahrazeny kanony MG 151/20 a do trvalé výbavy se již dostala také radiostanice FuG 16ZE. Bylo vyrobeno celkem 529 kusů této verze a znovu vznikla řada variant. Těžká stíhačka Fw 190 A-6/R1 dostala vedle tradiční výzbroje pod křídla dvě gondoly, každou se dvěma kanony MG 151/20. Prototyp Fw 190 A-6/R2 nesl také dvě podkřídelní gondoly, ale v každé bylo po jednom kanonu MK 108/30. Další



PŘEPADOVÁ STÍHAČKA Fw 190 A-4 S RAKETNICEMI PRO RAKETY WGr.21 RÁŽE 210 MM POUŽÍVANÉ K ÚTOKŮM PROTI SEVŘENÝM FORMACÍM SPOJENECKÝCH TĚŽKÝCH BOMBARDÉRŮ.



LETADLO Fw 190 A-6 PODPLUKOVNÍKA JOSEFA „PIPSE“ PRILLERA (101 SESTRĚLŮ), VELITELE JG 26 „SCHLAGETER“ JEMUŽI POZEMNÍ PERSONÁL POMÁHÁ VYSTOUPIT Z KÓKPITU, JARO 1944.



Fw 190 A-0/U3 ANEB PROTOTYP V8 STÍHAČÍHO BOMBARDÉRU Fw 190 A-3/U3. MODIFIKACE SPOČÍVALA V MONTÁŽI ZÁVĚSNÍKU NA BOMBU O HMOTNOSTI 250 KG.

► DVOJICE LETADEL Fw 190 F-8, KTERÁ VZNIKLA PŘESTAVBOU VERZE A-5, STARTUJE K BOJOVÉMU LETU. STROJE Fw 190 F BYLY POUŽÍVÁNY K BITEVNÍM ÚKOLŮM PŘEDEVŠÍM NA VÝCHODNÍ FRONTĚ.

Fw 190 A-3 (W.Nr.135313) NADPORUČÍKA ARMINA FABERA Z III./JG 2 „RICHTHOFEN“ KTERÝ PO VÍTEZNÉM SOUBOJI SE SPITFIREM F/SGT FRANTIŠKA TREJTNARA Z 310. ČESKOSLOVENSKÉ STÍHAČÍ PERUTĚ 23. ČERVNA 1942 ZTRATIL ORIENTACI A OMYLEM NOUZOVĚ PŘISTÁL NA LETIŠTI RAF PEMBREY V JIŽNÍM WALESU. BRITOVÉ TAK MOHLI PROZKOUMAT OBÁVANOU NĚMECKOU STÍHAČKU V NEPOŠKOZENÉM STAVU, I KDYŽ V TÉ DOBĚ BYLA JIŽ VERZE A-3 NAHRAZOVÁNA NOVĚJŠÍ VERZÍ A-4.



prototyp Fw 190 A-6/R3 nesl ve dvou gondolách po jednom kanonu MK 103 ráže 30 mm. Oba prototypové stroje byly vyrobeny v jediném kusu. Varianta Fw 190 A-6/R6 nesla navíc pod křídly dvě raketnice pro rakety WGr. 21 ráže 210 mm, Fw 190 A-6/R7 měla přidavné pancérování kabiny, Fw 190 A-6/R11 s radarem FuG 217 Neptun sloužila jako noční stíhačka a vznikla rovněž varianta Fw 190 A-6/R12, jež byla kombinací variant R2 a R11. Na jednom nebo dvou exemplářích verze A-6 byl testován motor BMW 801 TS s dřevěnou vrtulí.

Fw 190 A-7

V listopadu 1943 se začala vyrábět verze Fw 190 A-7 s výzbrojí otestovanou na letadle A-4/U9, tzn. se dvěma kulomety MG 131 ráže 13 mm a čtyřmi kanony MG 151/20 E ráže 20 mm. Pro změněnou výzbroj nad motorem musely být použity nové, vypuklé kryty. Do letadla byl instalován nový reflexní zaměřovač Revi 16 B. Na podtrupový závěsník ETC 501 byla podvěšována přídatná palivová nádrž o objemu 300 l. Z části letadel určených k leteckým soubojům se stíhačkami byly demontovány dva kanony ráže 20 mm. Také v této verzi vznikly varianty s prakticky stejným označením a stejnou výzbrojí jako ve verzi A-6. Do ledna 1944 bylo vyrobeno pouze 80 kusů verze A-7

Fw 190 A-8

Tato nejpočetnější verze měla identickou výzbroj jako A-7. Novinkou byla zařízení MW 50 pro zvýšení výkonu vstřikováním metanolu a vody do motoru s nádrží na 115 l směsi za kokpitem (pravděpodobně však nikdy nebylo nasazeno v bojových podmínkách). V případě potřeby mohla nádrž sloužit i na pohonné hmoty. K vyrovnání těžiště po přidání této nádrže byl závěsník ETC 501 posunut o 200 mm dopředu. Instalována byla radiostanice FuG 16 ZY s přídatnou anténou. Pitotova trubice byla přemístěna na konec pravého křídla. Bylo vyrobeno celkem 1 334 letadel této verze. Nově se výroba rozběhla rovněž ve filiálkách firmy Focke-Wulf v Chotěbuzi (Cottbus) a Aslau (v současnosti Osla v Polsku), licenčně též v podniku NDW (Norddeutsche Dornier-Werke). Do letadel verze A-8 mohly být montovány výzbrojní sady R (Rüstsätze). Některé exempláře obdržely motory BMW 801 TU a navigační radiokompas FuG 125 Hermine, některé zase radar FuG 218. Na verzi A-8 byla rovněž testována hlavníová výzbroj střilející šikmo vzhůru, tzv. Schräge Musik (šikmá hudba). Zkoušeny byly výzbrojní sady SG 116 Zellen-dusche se třemi kanony MK 103, SG 117 se šesti kanony MK 103, Rohrblock 108 se sedmi kanony MK 108, Sondergerät Harfe firmy HASAG se třemi až čtyřmi patnáctihlavňovými bloky ráže

20 mm anebo řízené střely Ruhrstahl X-4 s přenosem povelů po vodiči.

Fw 190 A-9

Poslední vyráběná verze Fw 190 měla být poháněna motorem BMW 801 F o výkonu 1 765 kW (2 400 k), ale poněvadž se nepodařilo včas spustit jeho výrobu, musel být používán motor BMW 801 TS o výkonu 1 470 kW (2 000 k) se čtrnáctilopátkovým ventilátorem, novým pancérováním chladičem oleje a větší olejovou nádrží. Část letadel dostala dřevěné vrtule, část měla kovové. Kabina dostala lepší pancérovou ochranu převzatou z verze F-8. Na některé stroje byly montovány větší svislé ocasní plochy z nového typu stíhačky Focke-Wulf Ta 152. Z některých exemplářů byly demontovány vnější kanony. Bylo vyrobeno 406 letadel této verze. Plánovaná výroba bitevní verze Fw 190 A-10 s motorem BMW 801 F se nakonec neuskutečnila.



JINÉ VERZE

K přeškolení pilotů letadel Ju 87 Stuka přecházejících na bitevní verze Fw 190 byl přestavěn nevelký počet exemplářů verze A-5 a A-8 na dvoumístné stroje S-5 a S-8 (Schulflugzeug = školní letadlo). Letecký instruktor seděl vzadu v prodloužené kabině.

Ve Francii, kde byla letadla Fw 190 montována a opravována v jedné z továren firmy SNCAC (Société nationale de constructions aéronautiques du Centre) v Cravantu, bylo po válce ze skladových zásob náhradních dílů smontováno 64 letadel A-5 a A-8, která byla francouzskému letectvu (Armée de l'air) dodána pod označením NC 900. Kvůli vleklým technickým problémům však byla v krátkém čase vyřazena ze služby. Na počátku 3. tisíciletí byla obnovena malosériová výroba Fw 190 A-8 (přesněji A-8/N), všech deset vyrobených strojů je ale na rozdíl od svých předchůdců vybaveno upraveným motorem AŠ-82, tedy paradoxně jednotkou, jež poháněla mimo jiné sovětské stíhačky La-5.

Celkem bylo vyrobeno zhruba 20 000 letadel nesoucích označení Fw 190 včetně pozdějších verzí F, G, a D. Dokud západní Spojenci nezavedli do výzbroje svých vzdušných sil stroje Spitfire Mk. IX a North American P-51B/C, měl Focke-Wulf Fw 190 nad jejich stíhačkami jasnou převahu, pak se ale situace obrátila. Na východní frontě byla do léta 1944 německá dominance absolutní ve všech letových hladinách, až teprve příchod stíhaček Jakovlev Jak-3 a Lavočkin La-7 ukončil převahu Luftwaffe, zejména však v menších výškách.