

INFO

EDUARD

Ročník 10 • číslo 6 • červen 2010

Upgrade technologie potisku leptů	1
BRASSIN: DB 601 1/32 !	4
Limited Su-22/Su-17M3	6
Weekendový Eindecker	7
Červnový BRASSIN	8
Nových pět BIG EDů	9
Nové lepty a masky	10
Eduard ve Shizuoco	12
Eduard na IPMS RIO, Brazílie	13
Workshop - jak na dlouhé nosy	23

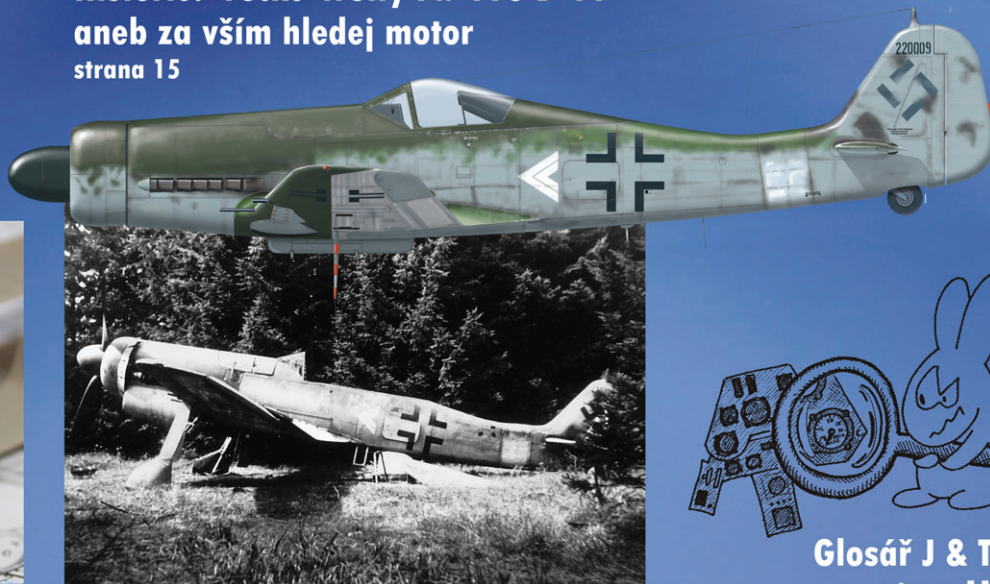


Brassin pro
Su-22/Su-17M3
strana 5

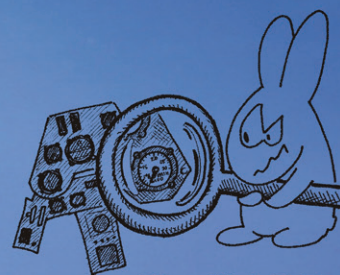
Testovací stavba červencového
Albatrosu D.III Oeffag 253
strana 3



Historie: Focke-Wulfy Fw 190 D-11
aneb za vším hledej motor
strana 15



První postavený
Fw 190D-11
strana 22



Glosář J & T
strana 11

ÚVODNÍK

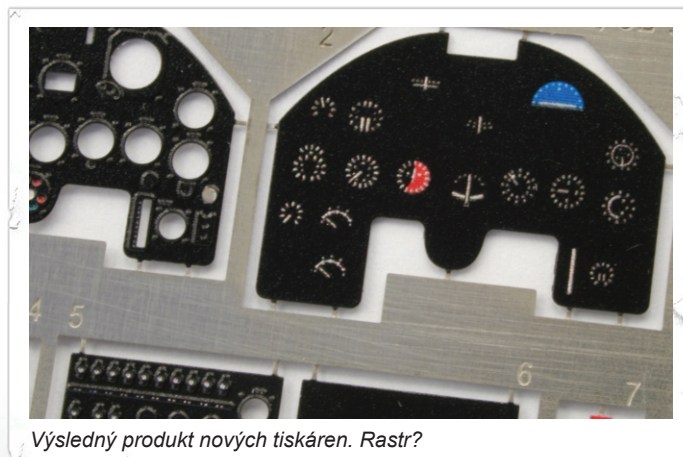
Z letošního května se nakonec vyklubal zatraceně zajímavý měsíc, a to jak na naší domácí půdě, tak ve světě kolem nás. Povodně zaplavily postupně kus Moravy, Polska a Německa. Evropská unie intenzivně řešila své problémy s poněkud rozmařilými jižany, Češi vyhráli v dramatickém finále mistrovství světa v hokeji a na samém konci měsíce jsme zažili nebývale zajímavý volební víkend s fatálními důsledky pro řadu politických celebrit České republiky. Všechna tato vnější dramata mají víceméně pozitivní vyústění, alespoň tedy pro nás Čechy. Chápu, že v Rusku mohou leccos vidět úplně jinak. Na pozadí světodějných dramát jsme řešili své vlastní eduardí problémy. Do května jsme vstupovali pěkně zamotaní do kapacitních potíží, na rovinu řečeno jsme nestíhali vyrábět ani lepty, ani modely. Jasně, bylo to především kvůli velkým objednávkám, ale nenechalo nás to v klidu. Tak jsme řešili, a jak doufám i vyřešili. V úterý 11. května k nám dorazily dva nové stroje na potisk barevných leptů. Mají pro nás zcela zásadní význam, a to nejen kvůli zvýšení kapacity výrobní linky. Jak známo, poslední dobou jsme byli pod palbou kritiky za kvalitu barevného tisku leptů. Jde hlavně o rastr, který byl na některých sériích leptů výraznější, než by se nám líbilo. V uplynulém roce jsme s tím tvrdě, a podle mě i úspěšně, bojovali. Zavedli jsme řadu techno-



Nové tiskárny přicházejí. Za řízením mistr údržby pan Malý

logických změn a zpřesnili výstupní kontrolu, nicméně bylo nám jasné, že trvalé zlepšení přinese jen zásadní reorganizace. Tak proto ten radikální nákup dvou strojů najednou. Během týdne jsme je zprovoznili a celá produkce barevných leptů už běží na nových tiskárnách. Na jejich kvalitě je to vidět, rastr na nich naopak moc vidět není. Ale jo, chápu. Rastr je věčný. Je tam, je hrozný, dřív to bylo lepší, a Číňani nám to nakonec ukážou. Já tedy myslím, že neukážou, ale nebudu to říkat moc nahlas, abych nedopadl jako Paroubek.

S výrobními kapacitami jsme byli na štíru po celé jaro. Kromě barevných leptů jsme měli problém i s lisováním modelů. Během května jsme rozjeli lisovnu na tři směny a do konce května jsme se víceméně srovnali. To znamená, že jsme vrá-



Výsledný produkt nových tiskáren. Rastr?

tili do nabídky většinu modelů, jejichž prodej jsme dočasně pozastavili. Ovšem, jak jste si mohli všimnout na Facebooku, rychlé zvýšení výroby není bez rizika. Do procesu přijdou noví, nezkušení lidé, a stát se může ledacos. Nás to stálo zničení formy na křídlo Fw 190D-11, což byla jedna z příčin nedostatku těchto modelů po celý květen. Opravu jsme sice zvládli poměrně rychle, za nějaké dva týdny, ale i tak jsme ztratili kus času. Takže Dory D-11/D-13 už jsou taky zpět v prodeji. Abychom se trochu zklidnili, rozhodli jsme o posunutí termínu vydání čtvrtkového OEFFAGu 253 na červenec. S opravou zničené formy to souvisí jen okrajově, hlavním důvodem je snaha o vytvoření časové rezervy pro důkladné doladění modelu. I když zatím to vypadá, že toho ladění moc potřebovat nebude. V neděli jsem si první zkušební model slepil. Výsledek mě potěšil. Měl jsem opravdu první zkušební výlisky, což dělám často, ale tentokrát jsou už první výlisky v podstatě dokonalé a moc zásahů potřebovat nebudou.

I tak jsme si dali na OEFFAGu záležet. Nový model nemá nic společného se starými Albatrosy, kterých jsme už vydali skoro nepočítaně. Vše je nové. Na modelu jsou i nová konstrukční řešení. Porty a šití už jsme zavedli dříve, na OEFFAGu jsou už běžným detailem, byť tentokrát trochu jinak provedeným. Teď přidáváme další novinky. Například uložení vzpěr a montáž křidel. Montáž horního křídla a udržení geometrie sestavy křidel je díky tomu tentokrát překvapivě snadná. Stejně je to u podvozku nebo u instalace ovládacích ploch. K tomu jsme ještě přidali výrazné detaily, které možná nejvíc vyniknou na motoru. Když k tomu přidáme ješ-



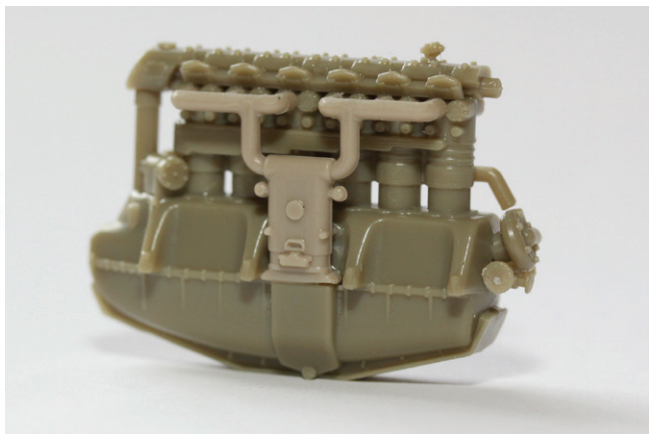
Hlavní model července 2010 Albatros D.III OEFFAG 253 1/48 Profipack edition



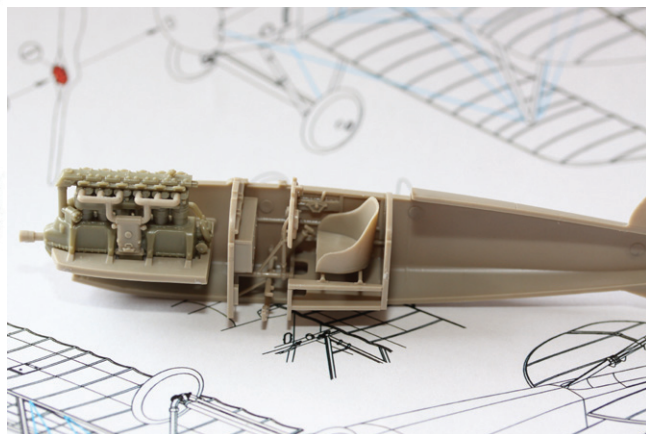
František Toman, mistr nástrojárny, doladuje poslední usazení formy



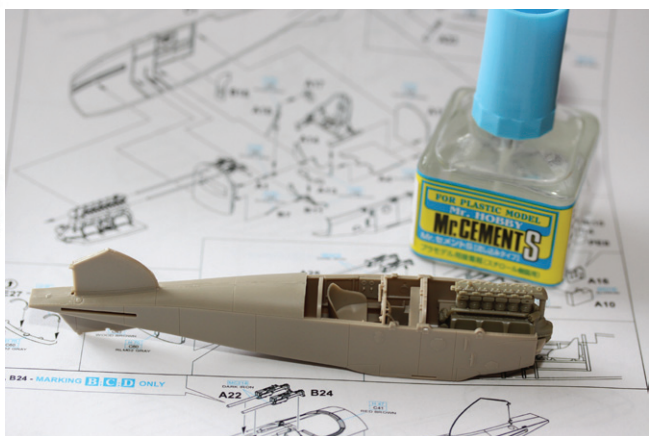
První test forem, a poté i zkušební stavba OEFFAGa, proběhla nad očekávání dobře. Je to poprvé v historii výroby modelů u naší firmy, kdy jsme mohli postavit kompletní model z výlisků z prvního testu nových forem.



Motor Austro-Daimler je podle mnohých modelem sám o sobě.



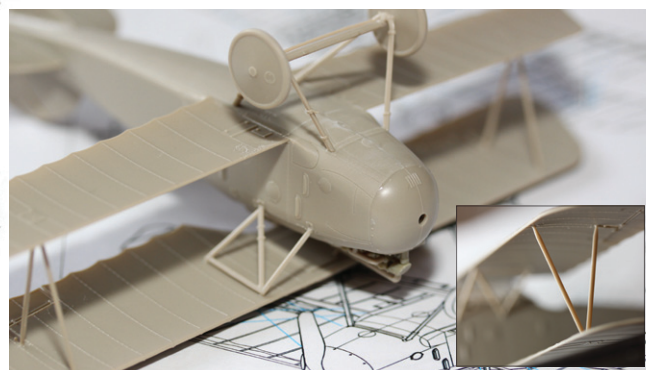
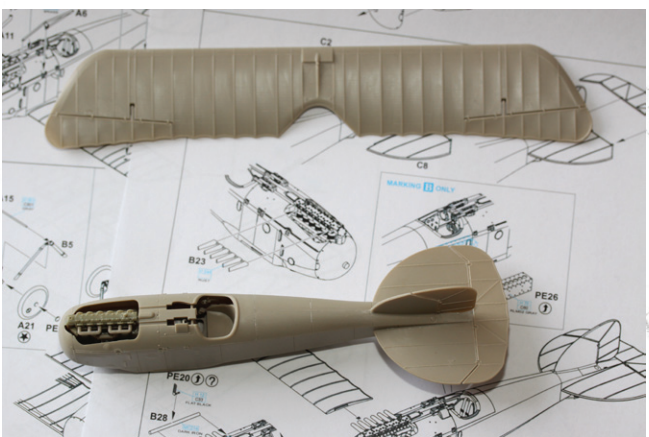
Zabudování motoru a pilotní sekce do trupu.



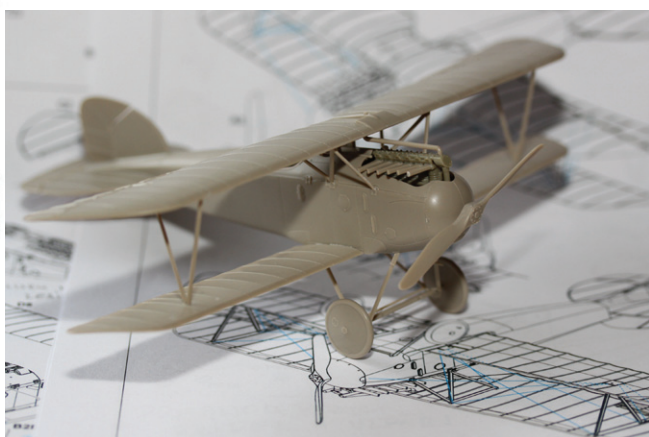
Nepřehlédněte použitý typ lepidla :-)



Otevřený prostor motoru dovolí vyniknout mnoha jeho detailům.



Novátorský způsob ukotvení vzpěr v křídlech a trupu dává přesnou vzájemnou pozici dílů a fixuje celou soustavu křídel do přesné vzájemné polohy. Udržení geometrie modelu je u našeho OEFFAGA na dvouplošník překvapivě snadné.



Fertig, Herr Oberst!



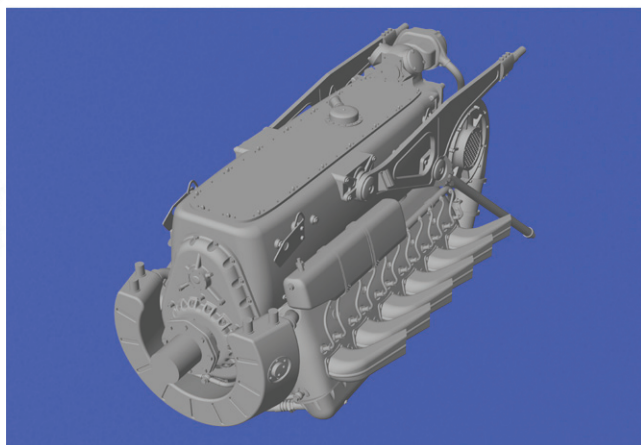
Konstruktéři modelu Václav Pospíšil a Stanislav Archman.

tě barevné lepty, pochopitelně tištěné na novém stroji, a atraktivní markingy rakousko-uherských stíhacích es, podpořené obtisky od Cartografu a našimi barevnými schémata, dostanete nádherný model. K dokonalosti už mu chybí jen King Kong.

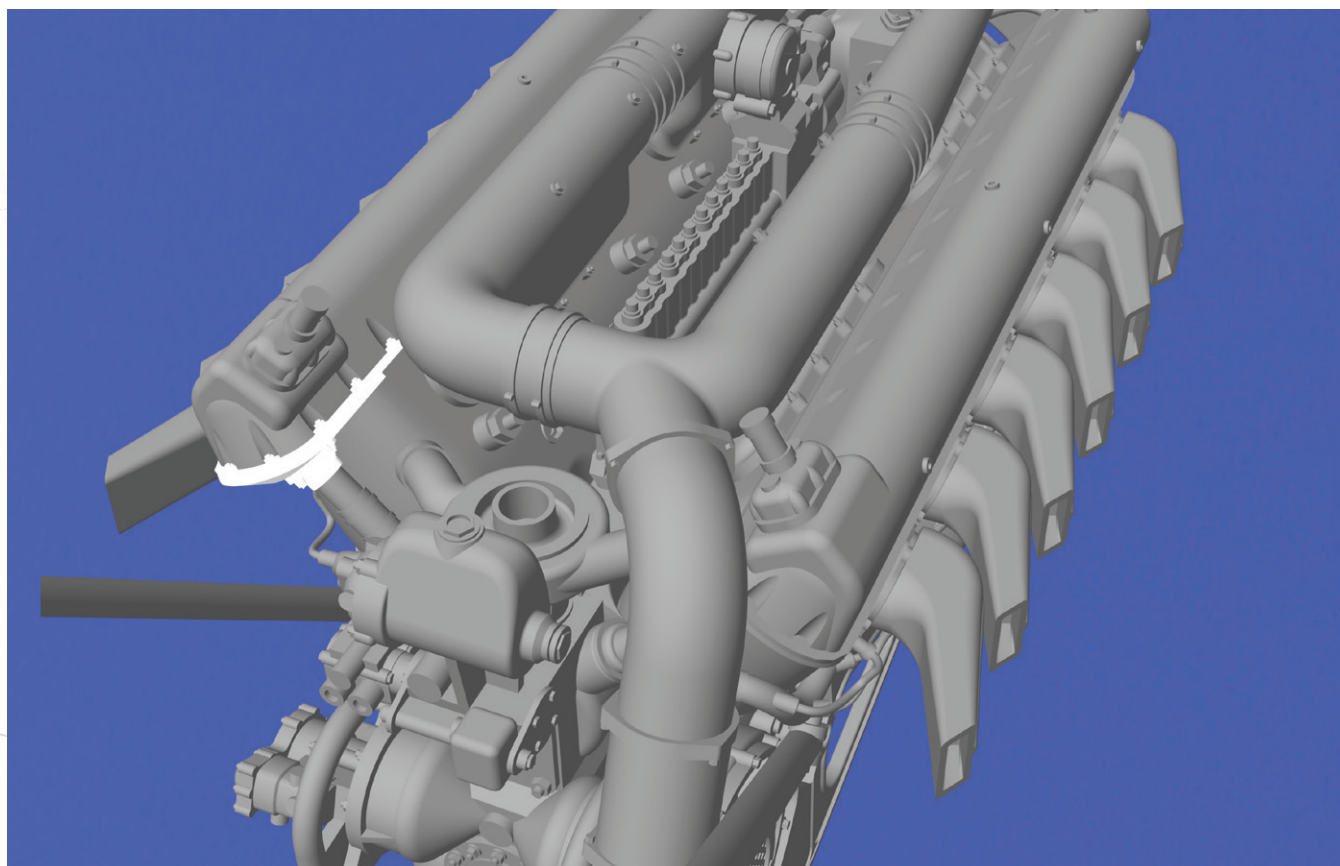
Jelikož jsme si OEFFAGa nechali na červenec, je hlavním modelem pro červen Su-22/Su-17M3. Už se vedla debata, co vše je tam špatně, ale co třeba jednou hledat, co by tam mohlo být dobře? Lepty, obtisky? Brassinový cockpit? S Brassinovou sedačkou v Su-7 jsme zabodovali, a tady to nebude jiné. Troufnu si tvrdit, že sedačka u Su-22 je ještě lepší než ta v Su-7, navíc Su-22 obsahuje i Brassinový cockpit a několik menších dílů pro exteriér. A propó, už jste viděli Brassinový motor DB 601? Je to dvaatřicetina, pro naše vlastní stavebnice Bf 109E. Ještě se neprodává, ale už to nebude dlouho trvat. Je to premiérový Brassinový set na druhoválečné letadlo, a měl by naznačit, co se od nás dá v tomto segmentu čekat. V budoucnu bychom rádi vydávali podobné doplňky pro naše vlastní stavebnice ve stejném nebo velmi podobném čase, kdy budou vydávány i modely. Ty budou v základu jednodušší, ale připravené pro výrazné vylepšení jak Brassiny, tak lepty. Tak třeba připravovaný Bf 109F už nebude obsahovat plastový motor, jako jeho předchůdce Bf 109E. Fridrich bude velmi kompaktní, relativně jednodu-



Cockpit se sedačkou do modelu Su-22/Su-17M3



Celkový pohled na Brassinovou sestavu motoru DB 601 pro modely Bf 109E od Eduardu



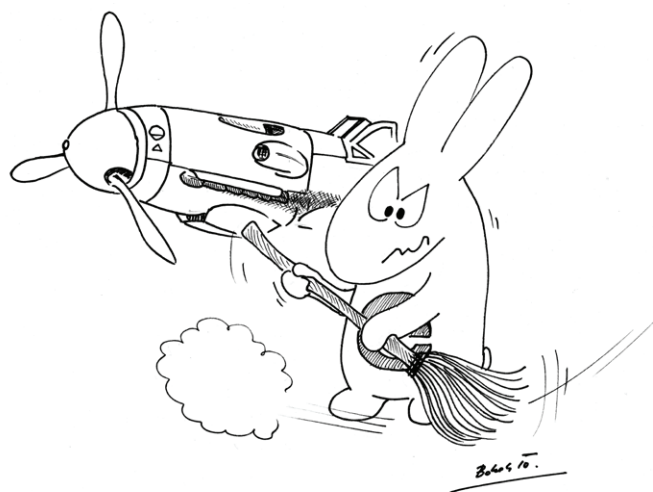
Pohled na motor zespod, do vnitřního prostoru invertního V, s palivovým čerpadlem, rozvodem vzduchu od kompresoru a dalšími agregáty.

chý, byť z hlediska povrchových detailů dobře vybavený model. Tím pádem si ve své základní verzi podrží velmi příznivou cenu. Brassinové sady ho pak umožní dovést k dokonalosti i po stránce vnitřních detailů. Mimochodem, nedávno jsme řešili problém s provedením výstřelných kanálů pro trupové kulometry. Ty vycházejí při lisování polovin trupu za roh, což vede různé výrobce k různým řešením, většinou k odříznutí vrchní části krytu motoru. My jsme zvolili jinou cestu, a oddělili jsme jen samotné kanály. Tak to ostatně bylo i na skutečném Messerschmittu. Nebojte se, že to nebude pasovat. Bude. Standa Archman, konstruktér, který prosadil tohle řešení, se mnou uzavřel dohodu, že pokud by to dokonale nepasovalo, bude po dva měsíce každý den zametat dvůr. Kdyby mu to opravdu nevyšlo, koupím mu k Vánocům kvalitní rýžové koště. No ale já věřím, že to je z jeho strany bez rizika. OEFFAG je také Standova práce, a výsledek je dokonalý.



Brassinový motor bude pochopitelně použitelný také v Bf 109E-1 1/32 Weekend edition - novinka srpna 2010

Na konci června budeme v Brně, na Modellbrnu. Už se těšíme. Oeffaga, který měl mít v Brně premiéru, jsme sice posunuli na červenec, ale vzhledem k tomu, že Brno je až na konci měsíce, máte šanci, že tam přivezeme už zabalené modely. Osobně o to velmi stojím. I tak přivezeme do Brna řadu novinek, ostatně v červnu bude hitem Su-22/Su-17M-3 v Limited Edition a i kdyby bylo Sůčko na konci června už vyprodané, pár si jich do Brna jistě schováme. Kromě toho přivezeme do Brna celý sortiment leptů včetně vrcholně zajímavých červnových novinek, a samozřejmě i nové Brassiny.



Bud' kit!

Vladimír Šulc



MODELLBRNO 2010

Evropské setkání plastikových modelářů a soutěžní výstava

26. ČERVNA 2010, 9:00 - 17:00

BRNĚNSKÉ VÝSTAVIŠTĚ, PAVILON B

www.modellbrno.cz

Po Su-7BKL/BMK (kat. č. 1148) vydaném v březnu pokračujeme tento měsíc se Suchoji z bývalé produkce Kovožavodů Prostějov. Stejně jako v prvním případě, i Su-22/Su-17M3 (jak se nazývala původní sovětská řada tohoto letounu) obsahuje vylepšení a korekce původního modelu nejen pomocí fotoleptů, ale i poměrně velké sady z produkce Eduard Brassin. Zaznamenáváme stesk zejména českých a slovenských modelářů, že nová stavebnice neobsahuje české markingy. Nezoufejte. Stavebnice pokrývá variantu, která v ČSLA nebyla používána. Ta správná „naše“ Dvaadvacítka přijde na řadu

ve druhé polovině roku. Tato edice Su-22 (Su-17) tedy neobsahuje československé zbarvení, přináší však velmi zajímavé sovětské, peruánské a libyjské markingy.

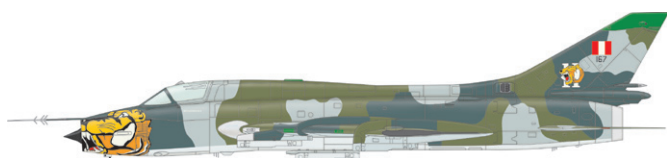
Druhým modelem tohoto měsíce je weekendová varianta našeho velmi úspěšného modelu krásného jednoplošníku z počátků 1. světové války, Fokkeru Eindeckeru. Komu by nestačilo jednoduché weekendové řešení, můžeme Fokkera Eindeckera (E.I, E.II a E.III) v 1/48 nabídnout i jako limitku nebo profipack (kat. č. 1141, resp. 8156). (JZ)

1149 Su-22/Su-17M3 Fitter 1/48 LIMITED EDITION

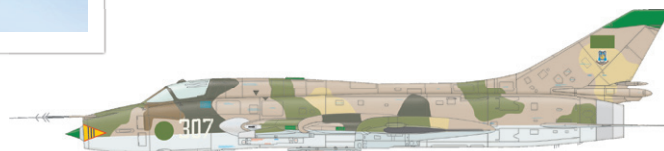


Sovětský stíhací bombardér z konce studené války

Model z produkce Kopro, s doplňky od Eduardu a 5 atraktivními markingy. 133 plastových a resinových dílů, fotoleptané díly, obtisky od Cartographu. Eduard BRASSIN sedačka, pilotní prostor a další doplňky.



Su-22, Grupo Aéreo No11, Escuadrón Aéreo 111, základna Talara, Peru



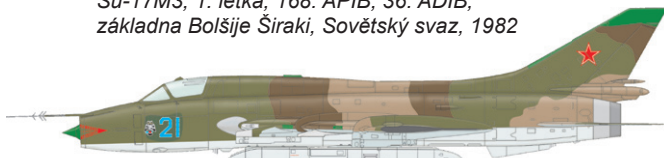
Su-22, 1032. squadrona, základna OkbaBin Nafaa El' Woutia', Libye



Su-17M3, 1. letka, 168. APIB, 36. ADIB, základna Bolšije Širaki, Sovětský svaz, 1982



Su-17M3, námořní letectvo SSSR, 80. léta 20. století



Su-17M3, 101. ORAP (samostatný průzkumný letecký pluk), Sovětský svaz, konec 80. let

eduard
BRASSIN

Kompletní řešení sedačky, pilotního prostoru a dalších doplňků



8418 Fokker Eindecker 1/48 WEEKEND EDITION

Tento Fokker E.II 68/15 byl zničen při přistání Leutnantem Brückmannem. Černobílé pruhy na trupu určují příslušnost k leteckým jednotkám, přiděleným Armee Abteilung Geade na alsaské frontě. Černě natřená směrovka byla pravděpodobně označení stroje Kampfeindecker Halbabweilung při FFA9b. Z tohoto půloddílu se později stal KEK Ensisheim, základ budoucí Jasta 16.



Fokker E.II 68/15, Lt. Brückmann, konec roku 1915

Na jaře roku 1915 řešila letectva států, bojujících ve světové válce, otázku výzbroje bojových letadel. Jako nejefektivnější výzbroj se jevil vpřed střelející kulomet, tomuto řešení ovšem bránila rotující vrtule. Různá letectva a jejich dodavatelé letadel preferovali různá řešení tohoto problému. Francouzi upřednostňovali kulomet montovaný na horní ploše horního křídla a přeštelující okruh vrtule, nebo střelbu přímo skrz okruh vrtule s deflektory odrážejícími kulky od vrtule. Britové zavedli do výzbroje řadu letadel s tlačným motorem a gondolou pro pilota a jeho kulomet. Nejefektivnější a nejmodernější systém zavedli Němci, když Anthony Fokker, Holanďan v německých službách, vyvinul synchronizační zařízení. Toto zařízení zastavilo palbu kulometu v době, kdy vrtulový list procházel jeho paleb-

ným polem. Fokker namontoval takto synchronizovaný kulomet na jednomístný jednoplošník M5K, který na přelomu května a června 1915 osobně předváděl na frontě. Úspěch byl okamžitý a úplný, následovala objednávka na dodávku těchto strojů německému letectvu. Výroba se rozběhla okamžitě a dala celkem 415 kusů stíhacích jednoplošných Fokkerů E.I až E.IV. Když se tyto stroje dostaly v létě a na podzim roku 1915 na frontu, přinesly s sebou významnou změnu ve vedení letecké války. Pilotovány letci zaujatými pro stíhací boj, jako byli Boelcke nebo Immelmann, Fokkery změnilly stíhací letoun v nebezpečnou zbraň a staly se symboly převahy německého letectva ve vzdušných bojích druhé poloviny roku 1915 a začátku roku 1916.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

Délka: 7,30 m

Rozpětí: 10,04 m

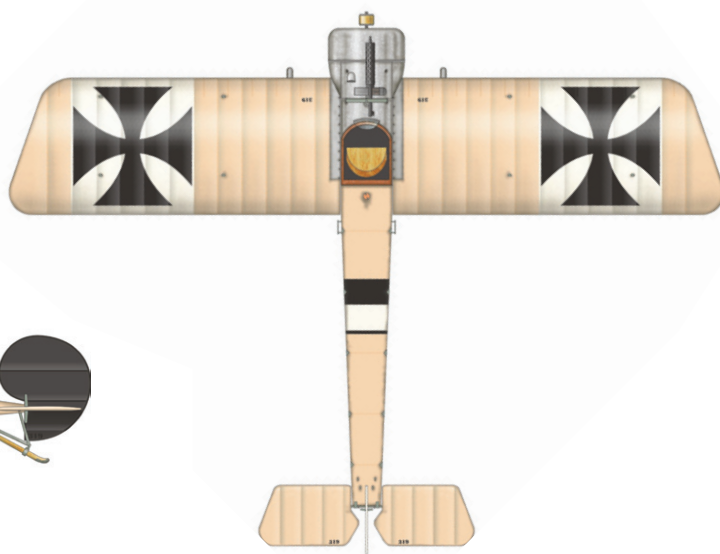
Hmotnost prázdného letounu: 349 kg

Vzletová váha: 604 kg

Maximální rychlost 150 km/h

Motor: 100 hp Oberursel U.I

Výzbroj: 1x LMG 08/15 ráže 7,62 mm



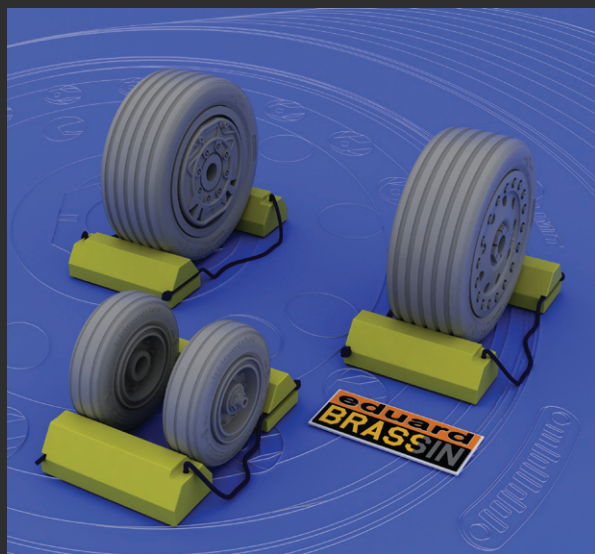
BRASSIN MĚSÍCE

Z Brassinové kuchyně Eduardu vám tento měsíc přinášíme dvě varianty kol pro F-4. Pro rodinu Phantomů od Hasegawy již v produkci máme sedačku a kola pro verze F-4C/D/E/F/G (kat. č. 648009, resp. 6480012). Se sedačkou ke kolům vydávaným tento

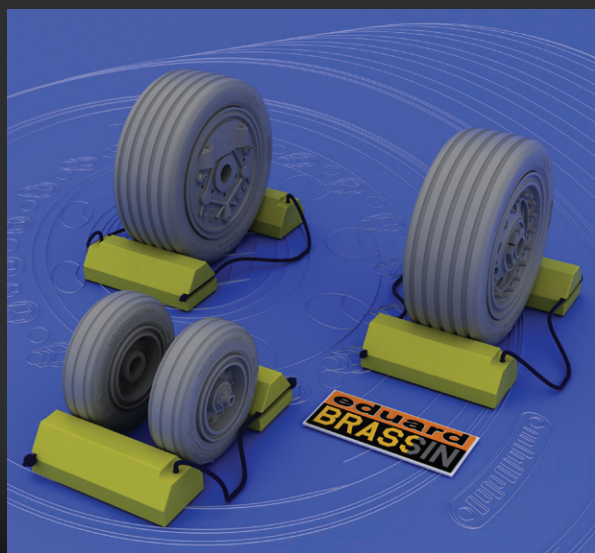
měsíc (verze J/N a S) se setkáte v červenci pod názvem „F-4B/J/N/S Seat“, kat. č. 6480019. Ani to však není zdaleka konec doplňků pro F-4 Phantom 1/48 od Hasegawy z produkce Eduard Brassin. (JZ)



648014 F-4J/N wheels 1/48 (Hasegawa)



648015 F-4S wheels 1/48 (Hasegawa)



**SPOJTE SE S NÁMI NA FACEBOOKU
A DEJTE O SOBĚ VĚDĚT!**

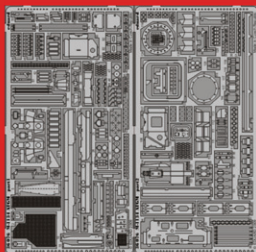
www.facebook.com/EduardCompany



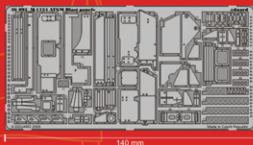
BIG ED

BIG3571 M-1134 ATGM 1/35 (Trumpeter)

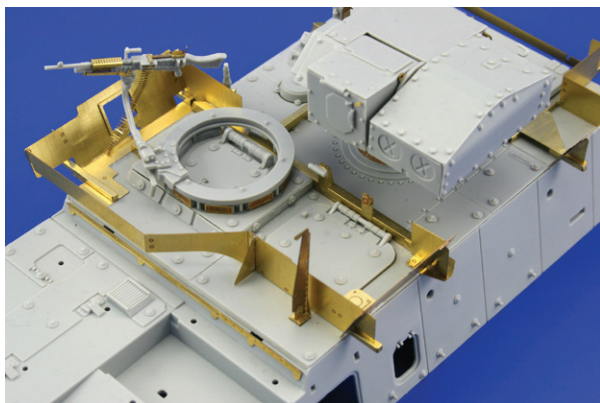
36076 M-1134 ATGM



36093 M-1134 ATGM blast panels



* items of this set are displayed in the same scale



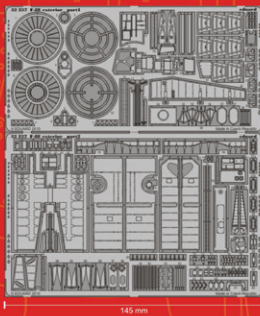
36093 M-1134 ATGM blast panels

BIG3284 F-8E US NAVY 1/32 (Trumpeter)

32233 F-8E/J weapon



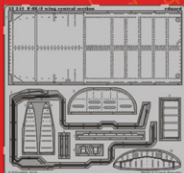
32237 F-8E exterior



32501 Remove Before Flight



32241 F-8E/J wing central section



32647 F-8E/J M.B.Mk. 7A USN seatbelts



JX088 F-8E



32637 F-8E interior S.A.



32237 F-8E exterior

BIG4927 B-24J 1/48 (Revell/Monogram)

48618 B-24J exterior



48621 B-24J rear interior



48647 B-24 surface panels



49440 B-24J front interior

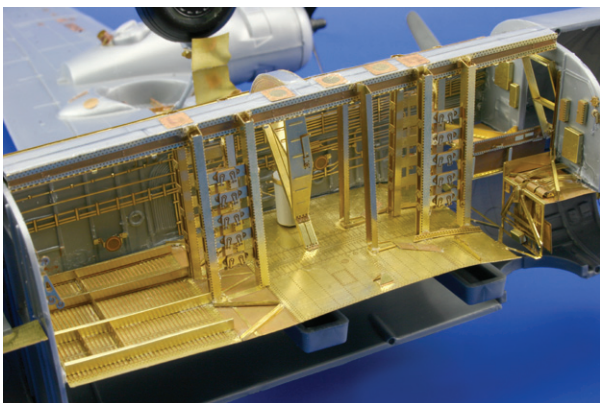


210 mm

48634 B-24 bomb bay



EX136 B-24J



48634 B-24 bomb bay

BIG4928 F-15K 1/48 (Academy)

140 mm

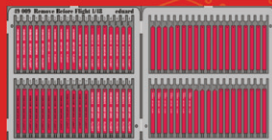
48648 F-15K exterior



49476 F-15K seatbelts



49009 Remove Before Flight



49464 F-15K interior S.A.

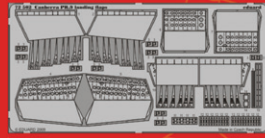


EX278 F-15K

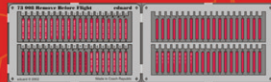


BIG7256 CANBERRA PR.9 1/72 (Airfix)

72502 Canberra PR.9 landing flaps



73008 Remove Before Flight



73352 Canberra PR.9 S.A.



72506 Canberra PR.9 ladder



CX251 Canberra PR.9



73352 Canberra PR.9 S.A.

Tento měsíc vám přinášíme jednadvacet sad leptů v základní edici a osm jejich zoomových variant. Dovolím si upozornit na pokračující sady z rozsáhlé kolekce doplňků k B-24 od Revellu a Monogramu v měřítku 1/48, čtvrtkové sady pro B-57B od Airfixu a exteriér i interiér pro Swordfische 1/32 od Trumpeteru. Dvě sady pro EF 2000 1/32 jsou určeny pro Revell, ovšem schody (ladder) lze použít i u EF 2000 od Trumpeteru.

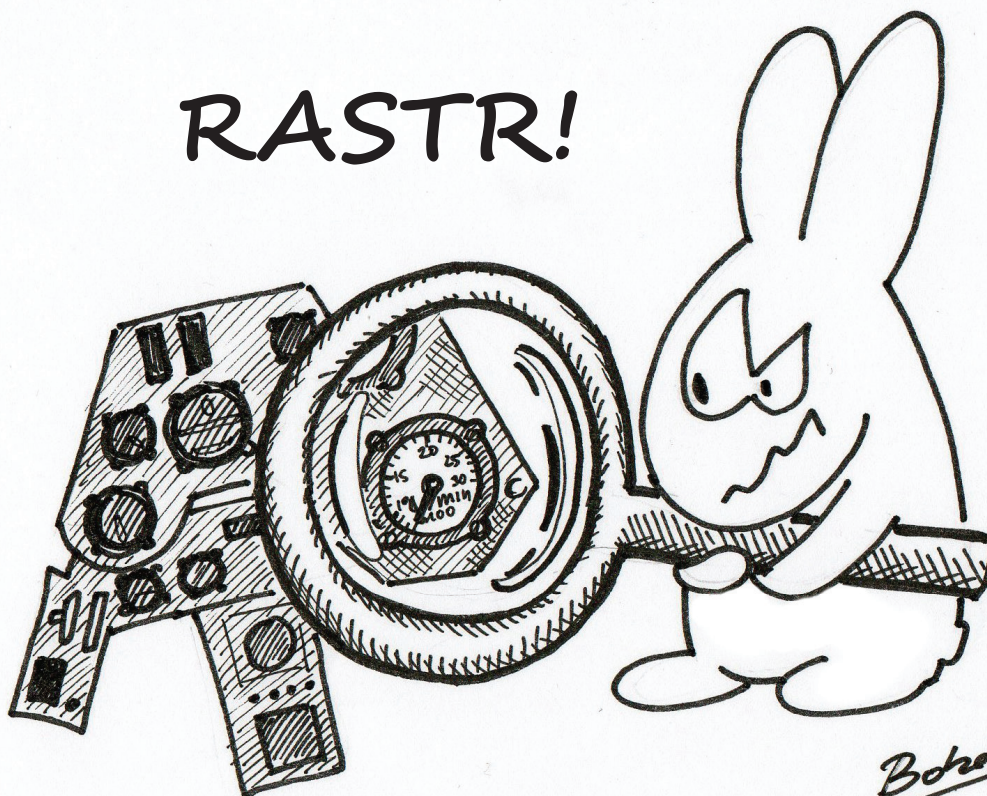
Majitelé F6F-3 od Hobby Bossu, nepřehlédněte naše sady pro exteriér a interiér, které vám dovolí, aby se tento model ve správnosti detailů alespoň částečně přiblížil svému vzoru. Řada modelů, pro které vydáváme sady v červnu, bude, jako obvykle, obsloužena i v následujících měsících. Zobrazeny zde jsou pouze některé z nabízených leptových sad, celou produkci naleznete na následující stránce. (JZ)



KITS					
1149	Su-22/Su-17M3	1/48	Limited edition	33067	Swordfish Mk.II interior S.A.
8418	Fokker Einedecker	1/48	Weekend edition	FE465	B-57B interior S.A.
BRASSIN				FE470	F-100C interior S.A.
648014	F-4J/N wheels	1/48	Hasegawa	FE472	A-4B S.A.
648015	F-4S wheels	1/48	Hasegawa	FE478	F6F-3 interior S.A.
PE-SETS				FE484	F-16I SUFA interior S.A.
32245	EF 2000 Single Seater exterior	1/32	Revell	SS349	HAS.2 S.A.
32248	EF 2000 ladder	1/32	Revell/Trumpeter	SS357	J 35Ö Draken S.A.
32250	Swordfish Mk.II exterior	1/32	Trumpeter	MASKS	
32671	Swordfish Mk.II interior S.A.	1/32	Trumpeter	CX260	F-100C
36114	T26E4 Super Pershing	1/35	Hobby Boss	CX261	Ju 88A
48635	B-24D exterior	1/48	Revell/Monogram	CX262	F/A-18D
48636	B-24D rear interior	1/48	Revell/Monogram	EX299	Tornado IDS
48639	F-100C exterior	1/48	Trumpeter	EX301	Ta 152C
48642	F6F-3 exterior	1/48	Hobby Boss	EX302	Bf 110D
48649	A-4B landing flaps	1/48	Hasegawa	JX108	Bf 109E-3
48653	F-16I SUFA exterior	1/48	Hasegawa	XT160	M-26 wheel masks
48656	F-100C undercarriage	1/48	Trumpeter	XT161	Challenger Enhanced armor wheels
49465	B-57B S.A.	1/48	Airfix	XT163	Crusader III wheel masks
49470	F-100C interior S.A.	1/48	Trumpeter	BIG-ED sets	
49472	A-4B S.A.	1/48	Hasegawa	BIG3571	M-1134 ATGM
49475	B-24D seatbelts	1/48	Revell/Monogram	BIG3284	F-8E US NAVY
49478	F6F-3 interior S.A.	1/48	Hobby Boss	BIG4927	B-24J
49484	F-16I SUFA interior S.A.	1/48	Hasegawa	BIG4928	F-15K
49495	B-57B seatbelts	1/48	Airfix	BIG7256	CANBERRA PR.9
73349	HAS.2 S.A.	1/72	Hobby Boss		
73357	J 35Ö Draken S.A.	1/72	Hasegawa		

GLOSÁŘ J&T

RASTR!



Božek 10.

Eduard ve Shizuoco

Ve dnech 13. – 16. května 2010 se konala tradiční prodejní výstava Shizuoka Hobby Show, která je tak trochu japonskou obdobou Toy Fair v Norimberku. Nemůže zde chybět nic, co v oblasti hraček, hobby a modelářství na japonských ostrovech něco znamená. Eduard zde byl zastoupen prostřednictvím svého japonského distributora, Beaver Corporation a v neposlední řadě i Karlem Pádárem, jednatelem naší společnosti. Jak jistě víte, Karel Pádár v Eduardu odpovídá za vývoj a výrobu leptů, a v Japonsku je velmi respektovaný a populární, mimo jiné i díky své celoživotní modelářské specializaci na japonské letectvo. (JZ)



Slavnostní zahájení 49th Shizuoka Hobby Show. Druhý zprava je Mr. Irisawa, majitel Beaver Corp., náš distributor v Japonsku



15. května byl prvním dnem výstavy pro veřejnost. Stánek Beaveru byl chvílemi plný tak, že se ani samotní pracovníci společnosti do něho nemohli dostat.



Karel Pádár při prezentaci aplikace fotoleptů. Karlova show je v Japonsku přijímána stejně nadšeně jako doma v Čechách, i přes jistou jazykovou bariéru. Nejsme si však jisti, zda nás má těšit přítomnost většího počtu chlapků s visačkami Lion Roar na jedné z předváděček.





1144 Fw 190A „Nachtjäger“ – Dual Combo v 1/48



8184 Fw 190D-9 v 1/48, novinka roku 2010.

Děkujeme Daisuke Jasutakemu, Marketing Manager, Beaver corporation za fotografie a zprostředkování informací z výstavy.

EXPO 2010 IPMS Rio, Brazílie

Již podruhé se Eduard v roli vyhlášovatele cen zúčastnil hlavní brazilské modelářské soutěže pořádané IPMS Rio.

Tento rok byla soutěž tématicky zaměřena na americké letectvo. Eduard pro soutěž vyhlásil a zabezpečil několik zvláštních cen, včetně již tradiční Eduard Trophy.

- 1) **Eduard Trophy** – nejlepší námořní letoun USA do roku 1945 (Best Navy Plane up to 1945) - cenou byl F6F-3 Hellcat
- 2) **cena Brassinu** – pro nejlepší proudový letoun

napříč kategoriemi. Vítěz získal tři sady Brassinu na konkrétní model podle vlastního výběru

- 3) **nejlepší letoun 1. světové války** – vítěz získá Dual Combo WWI od Eduardu dle vlastního výběru
- 4) **nejlepší model od Eduardu** s cenou Profipacku naší produkce dle vlastního výběru
- 5) **nejlepší použití PE od Eduardu** – cenou byl BIG ED dle vlastního výběru

A výsledky? Stojí za to:



1) Nejlepší letoun US Navy do roku 1945 - Eduard Trophy: Helldiver od Academy v měřítku 1/72 od Alysson Cesar Oliveira De Castro - modeláže z Fortaleza/CE, přibližně 2 500 km od Ria. Soutěž navštívil podruhé a opět získal řadu ocenění.



2) Nejlepší proudová stíhačka: F-18 od Hasegawy 1/48 od Carlose Magno Leal - zároveň soška orla potvrzuje, že šlo o jeden z „top ten“ modelů amerických letadel na výstavě. Cenu IPMS-RIO Trophy 2010, vymodeloval Rodrigues Vaz.



3) Nejlepší model z 1. sv. války: Zeppelin Staaken od Rodenu, 1/72. Model postavil profesionální modelář Afonso Giordano Neto (dioráma zároveň obsahuje Fokker D.VII od Revellu a Fokker E.V od Eduardu)



4) Nejlepší model od Eduardu: Bf 108 1/48 od Afonso Giordano Neto



5) Nejlepší příklad použití fotoleptů: Fw 190D-9 od Eduardu 1/48 z dílny Eduardo Brettase

Rok 2011 bude v Brazílii zaměřen na italské letectvo... tedy uvidíme, s čím modeláři na jihu Ameriky přijdou... V každém případě přejeme organizátorům pevné nervy a vytrvalost při organizování svého dalšího ročníku. (JZ)

GSI CREOS

Fixy od GUNZE pro drobné detaily i patinování
více na www.gunze.cz



Vybarvovací fixy - plochý hrot

Lze použít k vybarvení drobných součástek.
Lze umýt zmizikovým fixem Erasure Marker GM300, který odstraňuje i Gunze barvy.

Sady: GMS105, GMS106, GMS114
(součástí těchto sad je černý fix s úzkým hrotem)
Sady: GMS108, GMS109, GMS115

Patinovací fixy - 2 hroty špičaté

Slouží k vytažení linek paneláže, znázornění ušpinění, k patinování.
Lze je umýt nebo částečně zeslabit zmizikem, který je součástí sady.
Sady: GMS112, GMS113



Vybarvovací fixy - úzký hrot

Lze použít k vybarvení drobných součástek.
Sady: GMS110, GMS111



700,-
100,-

DO VYPRODÁNÍ
ZÁSOB

eduard

Focke-Wulfy Fw 190 D-11 aneb za vším hledej motor

Jan Bobek

Vývoj a výroba vojenských letounů v Německu byla na konci války ovlivněna nedostatkem snad všeho na co jste si vzpomněli – chyběly strategické suroviny, vývoj nových motorů měl zpoždění, bylo málo kvalitního paliva C3 a především chyběl čas.

Když se rozhodovalo o řadovém motoru, který se zabuduje do Focke-Wulfu Fw 190, celkem rychle padla volba na Junkersův Jumo 213A. Ne proto, že by byl nejlepší dostupný, ale výkonnější motory buď byly ještě ve stadiu vývoje, nebo jejich výroba naplno zásobovala jiné typy (Daimler Benz DB 605 pro Messerschmittův Bf 109G).

Zástavbou motoru Jumo 213A vznikla „Dora“ neboli Fw 190 D-9 a začala se vyrábět v srpnu 1944. U bojových jednotek byla nejdřív přijata s mnoha výhradami, ale piloti „Dlouhonosé Doře“ přišli rychle na chuť. Motor měl výkon 1750 koňských sil a s použitím zařízení MW 50 pro krátkodobé zvýšení výkonu motoru mohl ještě sympaticky stoupnout. Výzbroj sestávala ze dvou 13 mm kulometů MG 131 nad motorem a dvou 20 mm kanonů v kořenu křídla.

Dora tedy byla úspěšně uvedena do boje a celkem pochopitelně se konstruktéři začali brzy zabývat tím, jak z ní udělat ještě rychlejší a silněji

vyzbrojené letadlo. Během léta a podzimu 1944 začali pracovat na prototypch Fw 190 D-12 a Fw 190 D-13. Měly společné dvě hlavní věci. Jako pohonnou jednotku dostaly dlouho očekávaný motor Jumo 213F (s výkonem 1870 k a 2050 k s použitím MW 50 při startu). Motor byl upraven tak, aby mu stačilo palivo B4 s oktanovým číslem 87 namísto paliva C3, které sice mělo vyšší oktanové číslo, ale jeho výroba zoufale vážla.

Výzbroj v trupu se změnila z dvou 13 mm kulometů nad motorem na kanón, který měl hlaveň uloženou v hřídeli motoru. V případě Fw 190 D-12 to měl být 30 mm MK 108 a u verze D-13 to byl 20 mm MG 151. Mimoto měly být obě verze vybaveny přístroji pro let za ztížených povětrnostních podmínek a některé měly dostat gyroskopický zaměřovač EZ 42, který se u bojových jednotek začal zkoušet na podzim 1944.

Dory D-12 se měly vyrábět u firem Arado a Arbeitsgemeinschaft Roland. U posledně jmenované firmy byly vyráběny první Fw 190 D-13. Jenže zahájení výroby obou verzí se pořád zpožďovalo. Zdá se, že u verze D-12 se nikdy nerozbehla a u Focke-Wulfů Fw 190 D-13 byly první stroje předávány jednotkám až v březnu 1945.

Proto v závěru roku 1944 došlo k rozhodnutí zahájit výrobu verze Fw 190 D-11 jako „mezisérie“ (Zwischenserie) mezi verzemi D-9 a D-12/13. Zkoušky



Na snímku je zachycen výrobní závod Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH v Sorau. Spojenci během války na výrobní závod této firmy podnikli 61 náletů. Dvakrát byla bombardována i továrna v Sorau, k oběma náletům došlo během jara 1944 a pokaždé došlo k přibližně 50% zničení areálu. Avšak výrobu se dařilo obnovovat velmi rychle, většinou s pomocí externích pracovníků, kteří nebyli v šoku po bombardování. Takto se v Sorau v jednom případě podařilo obnovit provoz nástrojárny během 48 hodin.

Díky spojeneckým útokům byla výroba firmy Focke-Wulf během roku 1944 splněna jen z 73% oproti plánu a asi 50 000 pracovních hodin muselo být použito na odklizení trosk a opravy. V závodu Sorau, v němž se na konci války vyráběly Fw 190 D-11, pracovalo 4 500 lidí. Firma celkem zaměstnávala asi 30 000 lidí, z nichž v závěru války tvořilo asi 50% vězni z koncentračních táborů a totálně nasazení občané okupovaných zemí.

Mezi největší problémy, které výrobě stíhaček Fw 190 způsobilo bombardování, patřilo poškození koncentrového závodu v Gossenu, kde se vyráběly přípravky pro výrobu a přerušení výroby plexiskla u firmy Rohm & Hass v Darmstadtu.

(NARA, via Footnote.com)

prototypů Fw 190 D-11 začaly již v srpnu a září 1944. „Dory 11“ se začaly vyrábět u firmy Focke-Wulf v Sorau (dnes Żarów v Polsku). Sorau ale v polovině února 1945 dobyla Rudá armáda. Je možné, že výroba pokračovala ve výrobním závodu firmy Focke-Wulf v Chotěbuzi (Cottbus), dokud i toto město nepadlo do rukou nepřítele (v druhé polovině dubna).

Uvádí se, že před koncem války bylo vyrobeno asi 20 „Dor 11“. Toto číslo ale bude patrně vyšší. Nasvědčují tomu dva dobové dokumenty. Z hlášení Jumo-Aussendienst (útvary externích služeb) vyplývá, že v Sorau bylo do „Dor 11“ namontováno celkem 40 motorových jednotek. A aby to nebylo tak jednoduché, mělo se jednat o modernější motory Jumo 213 F-1. Tato informace ovšem neznamená, že těchto 40 strojů se dostalo k leteckým jednotkám. Poslední z nich asi byly v různém stádiu dokončení a je možné, že část z nich byla zničena při boji o město nebo ukořistěna sovětskými jednotkami. Druhým dokumentem je zpráva Luftwaffe z poloviny února 1945, která uvádí, že v Sorau a Chotěbuzi chybí díly pro dokončení 40 letounů, které má z Prahy dodat firma Arado. Současně zpráva říká, že firma Focke-Wulf má v přípravě 50 Fw 190 D-9 a 100 Fw 190 D-11 (přičemž celkový počet D-11 má být 140).

Tyto elegantní Dory tedy byly vybaveny jednou z verzí motoru Jumo 213F (v návodu stavebnice Eduard je chybně uveden Jumo 213 E), ale v trupu nenesly vůbec žádnou výzbroj. Naopak, do křídla jim ke dvěma 20 mm kanonům přibýly ještě dva 30 mm kanony MK 108, které byly uloženy ve vnějších zbraňových schránkách (mohly být nahrazeny i 20 mm kanony MG 151). Z dobových záznamů víme, že k jednotkám bylo z výroby dodá-

no do konce března 15 stíhaček Fw 190 D-11, z nichž 4 byly vybaveny gyroskopickým zaměřovačem EZ 42. Motor Jumo 213F ale trpěl řadou problémů a létat s touto Dorou asi nebyla záležitost pro nováčky. Zatím známe tři jednotky, které tyto unikátní stroje používaly.

VERBANDSFÜHRERSCHULE DES GENERALS DER JAGDFLIEGER (VFS des G.d.J.)

Tato výcviková jednotka byla založena v září 1944 v Königsbergu-Neumark (dnes Chojna v západním Polsku). Používala hlavně Messerschmittů Bf 109 G-6 a Focke-Wulfů Fw 190 A-8, ale počátkem roku 1945 se u ní objevily i Bf 109G-14 nebo Fw 190F-8. Škola podléhala Generálovi stíhačů (General der Jagdflieger), jímž byl v tomto období Adolf Galland a měla za úkol připravit velitele jednotek na boj se svazy čtyřmotorových bombardérů. Jejím školením prošli jak talentovaní mladí stíhači, tak velitelé stíhacích jednotek, kteří v boji s bombardovacími svazy vykazovali nedostatky a v neposlední řadě i velitelé bombardovacích jednotek, kteří měli své útvary přeškolit na stíhací letouny a uspět v boji s Američany.

Školou prošel například Werner Schroer (114 v.), známý spíše z působení ve Středomoří u JG 27. Ve škole strávil takřka tři měsíce a absolvoval asi 30 cvičných letů. Převážně létal na Fw 190 A a nejčastěji používal stroje s trupovým označením „<75“ a „<58“ (nezaměňovat s Fw 190 D-11 „<58“!). Dvouciferné číslice s klínem byly charakteristickým označením stíhaček této jednotky. V únoru 1945 se Schroer stal Kommodorem Jagdgeschwader 3 „Udet“ a úspěšně se s ní zapojil do bojů na Východní frontě.



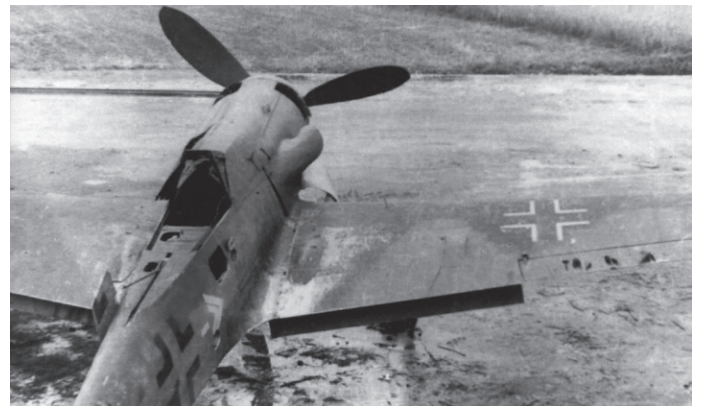
Fw 190 D-11 W.Nr. 220 009 náležící štábu Verbandführerschule des Generals der Jagdflieger v Bad Wörishofenu. Není vyloučeno, že toto je jeden ze strojů, které si v závěru války vyzkoušel velitel této školy Major Günther Rall

(JaPo)

To byla ale spíše výjimka. Podle názoru Günthera Ralla (275 v.), který této výcvikové jednotce velel od listopadu 1944, většina velitelů, kteří do školy přicházeli, neměli dostatečně rychlé reakce, potřebnou flexibilitu a iniciativu.

Pod velením G. Ralla se škola musela v lednu 1945 přesunout z Königsbergu, k němuž se blížila Rudá armáda, na jih Německa do Bad Wörishofenu. Mimo jiné zde sídlily i části výcvikového útvaru I./JG 101 a rovněž i speciální jednotka přezdívaná „Zirkus Rosarius“, která předváděla německým letcům ukořistěnou nepřátelskou techniku. Günther Rall si tak mohl vyzkoušet let se stroji, kterým dříve čelil v boji - Spitfire, Mustang, Lightning a Thunderbolt.

Major Rall dostal v polovině února rozkaz převzít funkci Kommodora Jagdgeschwader 300, ale než opustil školu Generála stíhačů, měl příležitost vyzkoušet si let s Fw 190 D-11. Vzpomíná na to ve svých pamětech, ale přesnější informace bohužel nemáme, protože jeho zápisník letů z konce války se nezachoval. Dnes je známa již řada Fw 190 D-11 s označením VFS des G.d.J., po skončení bojů se dostaly do hledáček fotoaparátů amerických vojáků i místních leteckých fandů. První Fw 190 D-11 byly z výroby přelétávány během února. Je prakticky jisté, že stroje s dvojitým klínem, které dnes známe, byly ještě přiděleny veliteli školy. A nelze vyloučit, že právě s nimi létal Günther Rall.



Fw 190 D-11 W. Nr. 220 017 (uvádí se i 220 012) náležící štábu Verbandsführerschule des Generals der Jagdflieger v Bad Wörishofenu. Fhr. Otto Leisner z I./JG 300 s tímto strojem podnikl cvičné lety 14. a 15. března 1945.

(JaPo)

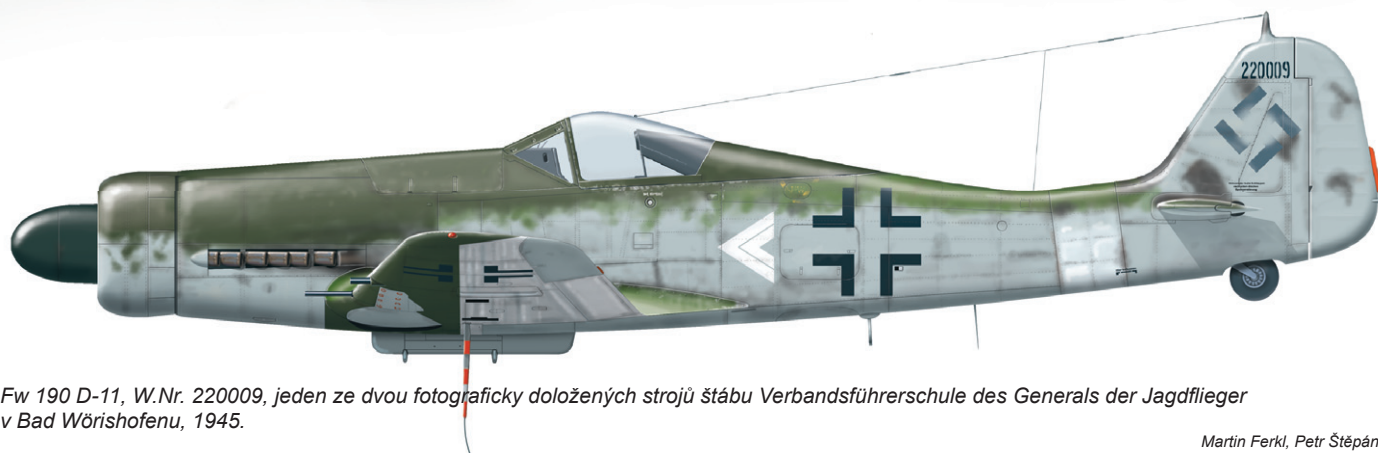
Proč si to troufám tvrdit, když měl G. Rall odejít k JG 300? S rozkazy k převelení a převzetí funkcí to nebylo tak jednoduché. Je to podobné, jako když odchází ředitel firmy. Někdy to trvalo i pár týdnů, než byla stará a nová funkce řádně předána.

Na konci dubna 1945 byla tato výcviková jednotka rozpuštěna, většina jejích Fw 190 D-11 (i dalších letounů) zůstala v Bad Wörishofenu a na satelitních letištích, některé si ale zřejmě našly cestu k bojovým útvarům ve stejném regionu. Proč ale unikátní první sériově vyrobené Fw 190 D-11 přišly právě k této škole a ne



Günther Rall (1918 – 2009), jehož jednotky v závěru války používaly i stíhačky Fw 190D-11, byl se svými 275 vítězstvími třetím nejúspěšnějším stíhačem v historii. V srpnu 1939 nastoupil k III./JG 52 a setrval u ní až do jara roku 1944. První vítězství získal v Bitvě o Francii, pak (již jako velitel 8. Staffel) absolvoval Bitvu o Británii a účastnil se i bojů nad Krétou. Své druhé vítězství docílil až na začátku ruského tažení. Do konce listopadu 1941 získal dalších 34 vítězství, ale sám byl sestřelen, havaroval a utrpěl těžké zranění páteře, ze kterého se léčil téměř osm měsíců. V tomto období se seznámil s lékařkou, která se později stala jeho ženou. V červenci 1942 se vrátil na Východní frontu a za své 100. vítězství byl vyznamenán Dubovou ratolestí k Rytířskému kříži, který obdržel jen o necelé dva měsíce dříve! V dubnu 1943 docílil jubilejního 5 000. sestřelu JG 52 a na konci srpna se mu podařilo získat své 200. vzdušné vítězství. Od začátku července 1943 byl jmenován velitelem III./JG 52, která byla nejúspěšnější částí celé JG 52. Tato jednotka docílila více než 10 000 sestřelů a Rallova III. Gruppe se na tomto rekordu podílela více než 4 000 vítězstvími. Jeho rekordním měsícem byl říjen 1943, během něhož zničil 40 sovětských letounů. Na jaře 1944 musela JG 52 vybrat pět velitelů se zkušenostmi v boji proti stíhačům a odeslala je do Německa, aby se podíleli na Obráně Říše. Günther Rall se 19. dubna stal velitelem II./JG 11, ale již za necelý měsíc, 12. května, byl sestřelen v boji s Thunderbolty z 56. FG a utrpěl zranění ruky. Na podzim 1944 se stal velitelem Verbandsführerschule des Generals der Jagdflieger a na jaře 1945 vedl JG 300. Po válce se vrátil k létání i vojenskému letectvu a postupně dosáhl druhého kariérního vrcholu. Prodělal výcvik v USA a stal se jedním z průkopníků letounů F-104 v Německu. V 60. letech byl Kommodorem Jagdbombgeschwader 34, později velel 3. a 1. Lutwaffendivision a počátkem 70. let zastával funkci Inspekteur der Luftwaffe. Do roku 1975 byl německým atašé v NATO. Až do loňského roku se intenzivně věnoval veteránským setkáním v zahraničí a práci v Německém svazu letců. Je autorem velmi dobrého memoáru, který vyšel jak v němčině (Mein Flugbuch), tak i v angličtině (My Logbook). Pan Rall se i přes svá zranění a vysoký věk vyznačoval vitalitou, vstřícností a doslova sršel energií. Ale po autogramiádě v Praze konstatoval, že ho podepisování takového množství autogramů vyčerpalo víc, než boj s Thunderbolty v květnu 1944.

(Bundesarchiv Bild 146-1990-021-11A via Wikimedia Commons)



Fw 190 D-11, W.Nr. 220009, jeden ze dvou fotograficky doložených strojů štábu Verbandsführerschule des Generals der Jagdflieger v Bad Wörishofenu, 1945.

Martin Ferkl, Petr Štěpánek



Z poválečných fotografií je zřejmé, že „červená 4“ ze slavného „Sachsenberg Schwarmu“ dříve létala v Bad Wörishofenu u Verbandsführerschule des G. d. J. s označením „< 58“. Tato jednotka poskytovala speciální výcvik velitelům stíhacích jednotek. Protože se jednalo o pilotní školu, stroj nemá spirálu na vrtulovém kuželu, jež byla vyhrazena bojovým stíhacím jednotkám (najdete ve stavebnici Fw 190D-11/D-13, katalogové číslo 8185).

Ilustrace z návodu na Fw 190 D-11, Martin Ferkl, Petr Štěpánek

k bojové jednotce? Dovolím si dvě možná vysvětlení a nevylučuji i další alternativy:

- Ve své době to byl jeden z nejvýkonnějších letounů, které Luftwaffe měla k dispozici, byly tedy ideálním strojem pro přípravu na pilotáž proudového Me 262, které byly jedním z budoucích stěžejních typů používaných jednotek Obrany Říše.

- Problémy s motorem Jumo 213 F byly takového rázu, že si velení netroufalo předat Fw 190 D-11 k bojovým jednotkám a čekalo se na montáž pokročilejšího Jumo 213 F-1 do Fw 190 D-12 a D-13. Na jednom z Fw 190 D-11, které patřily k VFS des G.d.J. byly po válce nalezeny rošty s podvěšenými raketami R4M. To je poněkud neobvyklé, ale stejná výzbroj byla nalezena i na některých Fw 190 D-9. Mimoto je známo, že zkušební jednotka Jagdgruppe 10 tuto výzbroj na Fw 190 D-9 používala jak proti vzdušným, tak i proti pozemním cílům. Velitelé, kteří procházeli školením u Ralloy jednotky, v řadě případů směřovali k útvarům vyzbrojeným proudovými Me 262, které rakety R4M používaly proti nepřátelským bombardérům. Je tedy celkem pochopitelné, že mělo smysl vyzkoušet si odpal raket R4M z Fw 190 D.

JAGDGESCHWADER 300 (JG 300)

Dalším útvarem, k němuž se Fw 190 D-11 dostaly, byla stíhací eskadra JG 300. Vznikla v červnu 1943 jako jednotka specializovaná pro noční stíhání s jednomotorovými stíhacími letouny Bf 109 G a Fw 190 A. Postupně vznikly čtyři Gruppe v rámci této Geschwader a později byly používány k boji s denními nálety čtyřmoto-

rových bombardérů. Její II. Gruppe (II./JG 300) získala v létě 1944 status „Sturmgruppe“. Znamenalo to, že její letci používali těžce pancéřované Fw 190A k pronikání mezi americké bombardéry a útočili na ně z bezprostřední blízkosti. Patřila mezi nejobávanější stíhací jednotky, které v Obrance Říše působily. Mezi její proslulé piloty patřil například Kommodore Walther Dahl (129 v.), Klaus Bretschneider (34 v.) nebo Konrad Bauer (57 v.).

Mezi unikátní osobnosti v řadách JG 300 patřil i Major Alfred Lindenberger, jenž byl po jistou dobu velitelem II./JG 300 a docílil čtyř vítězství. To by nebylo nic výjimečného, kdyby se nejednalo o pilota, který za první světové války dosáhl 12 leteckých vítězství! Patřil mezi významná esa u legendární Jasta 2 „Boelcke“. Tento „Alte Adler“ u JG 300 létal až do konce války a i přes svůj věk (nar. 1897) patřil mezi vynikající piloty. Modeláři budou také patrně znát Fw 190 A „červená 19“ Ernsta Schrödera z II./JG 300. Tento pilot je dodnes aktivním veteránem a láska k létání ho přivedla i ke stavbě plastických modelů. Byl také jedním z pilotů, kteří se u JG 300 setkali s neobvyklými Dorami.

JG 300 měla ve výzbroji převážně Messerschmitty Bf 109. Pouze štáb eskadry a II./JG 300 používaly Focke-Wulfy Fw 190 A. Na konci války se zbylé části JG 300 nacházely v jižním Německu a primárně plnily úkoly související s útoky na pozemní cíle a se stíháním spojeneckých hloubkařů. Jednou ze základen, kterou II./JG 300 využívala byl i Neubiberg jižně od Mnichova. Jako

nouzovou vzletovou a přistávací plochu u této základny letci z JG 300 využívali také část neda-
leké mnichovské dálnice!

Existovaly plány na přezbrojení JG 300 na proudové Me 262. Díky tomu se někteří piloti z JG 300 seznámili s Fw 190 D-11 dříve, než se tento typ objevil ve výzbroji JG 300. Například Fhr. Otto Leisner, který dosud létal na Bf 109G u I./JG 300, se v rámci přípravy pro přeškolení na Me 262 dostal u VFS des G.d.J. v Bad Wörishofenu k několika letům na Fw 190 D-11 „<<-“ a „<61“. Později měl přejít k JG 7 a létat na Me 262.

V únoru 1945 se Kommodorem JG 300 ve skutečnosti ještě nestal G. Rall, ale velení nad Geschwader se ujal její dosavadní příslušník Major Kurd Peters. Major Rall se u JG 300 v Holzkirchenu objevuje až v polovině dubna 1945, tedy v době, kdy se ruší jeho VFS des G.d.J. v neda-
lekém Bad Wörishofenu. Brzy na to se ve stavu Stab a II./JG 300 objevují i Fw 190 D-11. Je to známo z hlášení zpracovaných 23. dubna a v několika následujících dnech. Vyplývá z nich, že u Stab JG 300 (tedy u Rallova štábu) jsou pouze dva letouny, a to Fw 190 D-11. Ve stejných hlášeních se uvádí, že II./JG 300 disponuje více než třiceti stroji Fw 190 D-9 a D-11. Počet strojů jednotlivých verzí není znám. Avšak dosud není známa ani jediná fotografie Fw 190 D-9 nebo D-11, který by prokazatelně patřil k JG 300.

Ernst Schröder vzpomíná, jak na konci dubna v Holzkirchenu viděl u štábu II./JG 300 nejen Fw 190 D-9 ale také jiný typ Dory. Mechanici mu vysvětlili, že nad motorem tyto stroje nemají kulometry MG 131. Ve svých vzpomínkách typ určil jako Fw 190 D-12. Rovněž odhaduje, že u celé II./JG 300 viděl asi tři až pět Fw 190 D, z toho jednu nebo dvě Fw 190 D-12. S největší pravděpodobností se jednalo o Fw 190 D-11, které jsou uváděny ve výše zmíněných hlášeních.

V posledních dnech války byly zbylé části Jagdgeschwader 300 nouzově sloučeny do Jagdgruppe 300 a Günther Rall dostal rozkaz, aby se se svou jednotkou přesunul do Prahy. Část letců do Prahy skutečně odle-



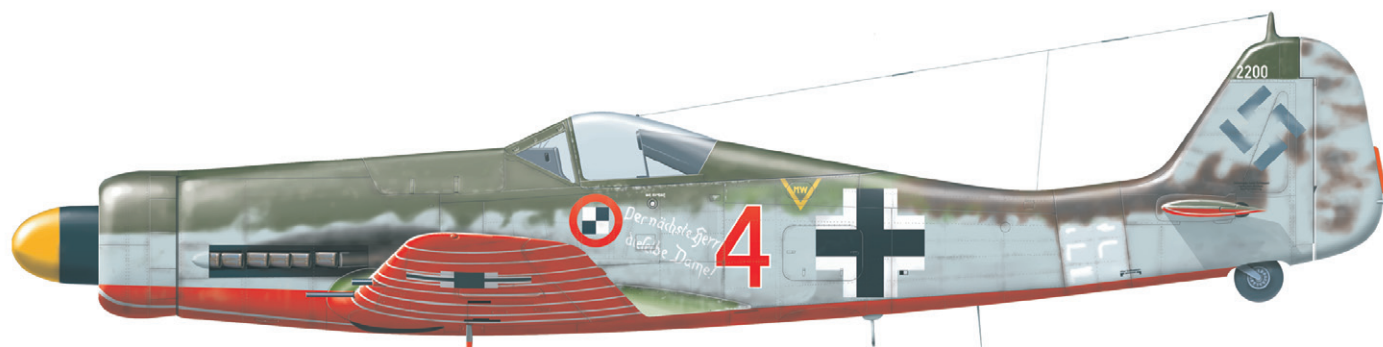
Feldwebel Konrad „Pitt“ Bauer a jeho Fw 190 A-8 „Kornjark“ s označením „červená 3“ a W. Nr. 171 641. Bauer původně létal na Východní frontě u JG 51, ale od jara 1944 působil v Obraně Říše nejdříve u JG 3, poté přešel k 5. Staffel v rámci Sturmgruppe II./JG 300. Údajně byl celkem sedmkrát sestřelen, ale sám zničil 57 nepřátelských letounů, z toho 32 mělo být čtyřmotorových bombardérů. Dnes je zdokumentováno přibližně 40 z jeho vítězství. Za své úspěchy byl vyznamenán Rytířským křížem a rovněž byl navržen na udělení Dubové ratolesti. Při boji s Mustangy 11. září 1944 byl zraněn (přišel o dva prsty pravé ruky, ale sestřelil tři Mustangy), avšak brzy se vrátil do boje a létal na Fw 190 se speciálně upraveným řízením. Na počátku roku 1945 byl jmenován velitelem 5./JG 300, během února měl zákaz operačních letů, ale poté bojově létal až do počátku dubna 1945. Jeho oblíbeným wingmanem byl veterán z první světové války Alfred Lindenberger. V závěru války II./JG 300 obdržela stíhačky Fw 190 D-9 a D-11.

(Bundesarchiv Bild 183-J27642 via Wikimedia Commons)

těla a poslední z nich byli bojově nasazeni ještě 8. května 1945 z letiště v Žatci (Saaz). Většina personálu a letecké techniky JGr. 300 však zůstala v Bavorsku a Rakousku.

JAGDVERBAND 44 (JV 44)

Poslední jednotkou, o které je zatím známo, že používala Fw 190 D-11 je elitní stíhací Jagdverband 44 založený Adolfem Gallandem. Za vznikem této jednotky stály rozpory Gallanda s velitelem Luftwaffe Hermannem Göringem. Galland byl na počátku roku 1945 odvolán z funkce Generála stíhačů a nahradil jej jeho rival Gordon M. Gollob. Göring chtěl Gallanda doslova nějak uklidit a proto mu umožnil vytvořit vlastní stíhací



Nejslavnější jednotkou, která používala Dory, je JV 44. Dodnes je známo pět Focke-Wulfů Fw 190D sloužících u této jednotky v rámci tzv. Sachsenberg Schwarmu. Popularitu jí zajistily pestře zbarvené spodní plochy, které upozorňovaly vlastní protiletadlové dělostřelce, že se jedná o vlastní letoun. Tyto Dory ochraňovaly proudové Me 262 Schwalbe z JV 44 během vzletu a přistání, kdy byly ze strany spojeneckých stíhačů nejzranitelnější. Červená 4 s nápisem „Der nächste Herr - diesselbe Dame“ (v češtině lehce frivolní „další pán, ta samá dáma“) je připisována Lt. Karl-Heinzovi Hofmannovi. Letoun zakončil svou pouť na letišti Mnichov-Riem (najdete ve stovebnici Fw 190D-11/D-13, katalogové číslo 8185).

Ilustrace z návodu na Fw 190 D-11, Martin Ferkl, Petr Štěpánek

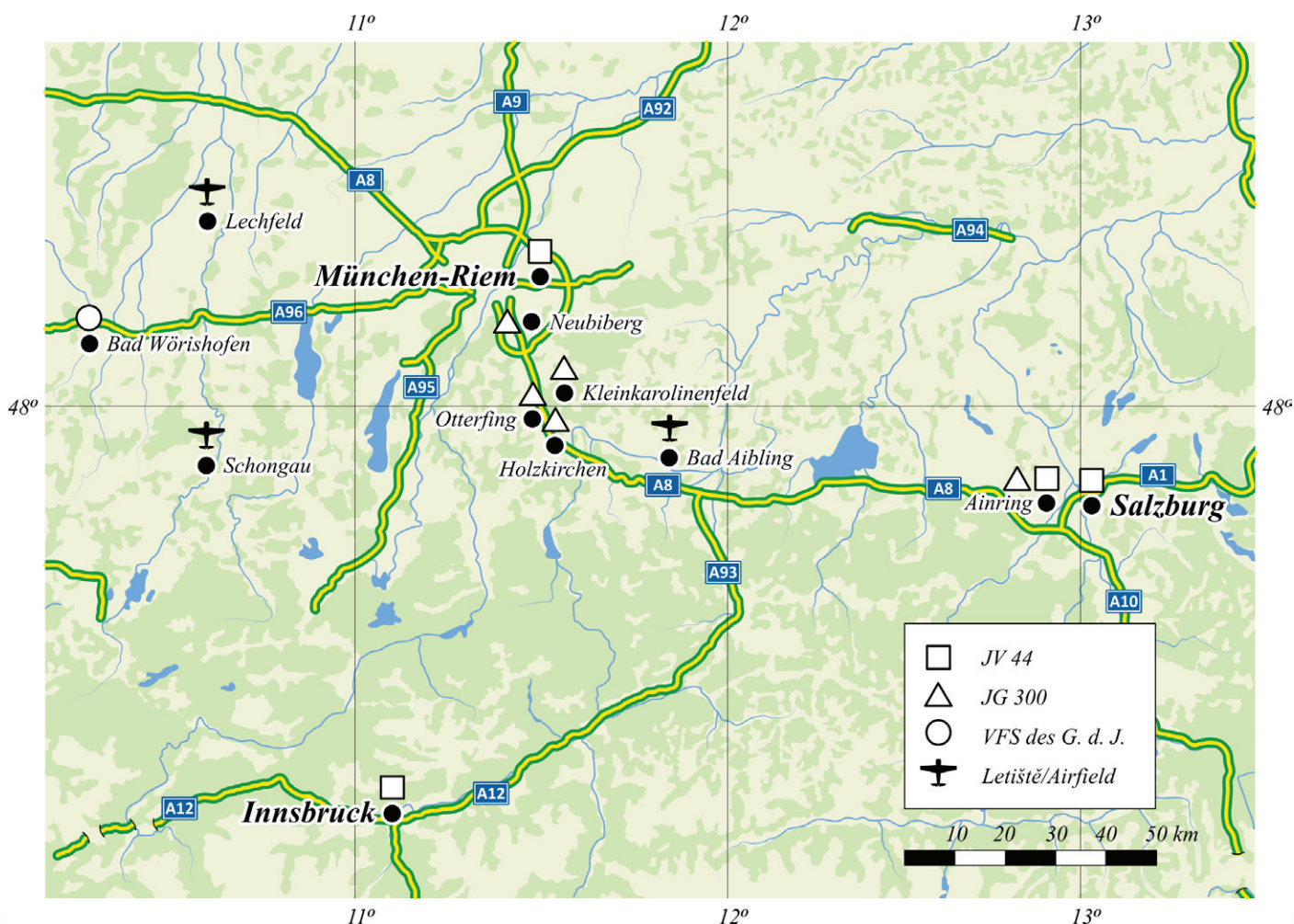


jednotku vybavenou moderními proudovými Me 262. Byla naprosto neobvyklá z několika důvodů:

- Nepodléhala velení žádné standardní nadřízené složky Luftwaffe, ale spadala přímo pod Vrchní velitelství Luftwaffe (OKL), jinými slovy, do značné míry si Galland mohl dělat co chtěl.

Adolf Galland (vpravo) na snímku z roku 1943, který byl pořízen ve zkušebním středisku Rechlin. V této době Galland již bojově nelétal a zastával funkci General der Jagdflieger. Rozpory s německým vedením jej postupně dostaly do izolace, což paradoxně vedlo k tomu, že si v roce 1945 směl založit vlastní bojovou jednotku Jagdverband 44, která používala mimo Me 262 i stíhačky Fw 190 D. Vlevo se založenými rukama stojí ministr zbrojního průmyslu Albert Speer, uprostřed s doutníkem pozoruje nebe Erhard Milch, Göringův zástupce a představitel Luftwaffe odpovědný za leteckou výrobu v Německu.

(Bundesarchiv Bild 183-H28056 via Wikimedia Commons)



Letiště v Bavorsku a Rakousku, která byly na konci dubna a začátku května 1945 využívána jednotkami, které disponovaly Focke-Wulfy Fw 190 D-11 (Martin Léb)l)

- Galland u JV 44 shromáždil téměř dvě desítky stíhačů vyznamenaných Rytířským křížem, to bylo v závěru války zcela výjimečné.

- V závěru bojů Galland zahájil vyjednávání s nepřáteli o tom, že jeho útvar při kapitulaci přejde ke Spojencům s kompletním letovým parkem, pozemním vybavením a pozemním personálem. To je v historii letecké války něco zcela bezprecedentního.

JV 44 převážnou část svých bojových akcí absolvovala na jihu Německa z letiště Mnichov-Riem. Během dubna 1945 její piloti docílili asi 60 vzdušných vítězství. Vliv JV 44 na válečné dění byl tedy zanedbatelný a její historie spíše podává důkaz o neuvěřitelných poměrech v Třetí Říši na konci války.

Proudové Me 262 byly nejzranitelnější během startu a přistání. Stroje u JV 44 nebyly výjimkou, protože při nízké rychlosti byl Me 262 hůře ovladatelný a s plynovou přípustí motorů se muselo manipulovat velmi citlivě, jinak hrozil výpadek motoru, nebo požár. V posledních měsících války bylo u Luftwaffe běžnou praxí, že proudové letouny byly při těchto kritických fázích letu chráněny stíhačkami s pístovým motorem. U JV 44 byla proto zorganizována ochranná letka s Fw 190 D pod velením Lt. Heino Sachsenberga (104 v.). Jeho letci museli současně čelit i dalšímu nebezpečí – vlastním protiletadlovým dělostřelcům. Obsluhy flaku v Mnichově, a přinejmenším část tvořily ženy, příliš nerozlišovaly mezi vlastními a cizími stroji. Jedině Me 262 byly v relativní bezpečí díky své neobvyklé siluete a charakteristickému zvuku motoru. Patrně proto byly spodní plochy Dor u JV 44 natřeny červeně a doplněny bílými pruhy.

Také JV 44 hlásila 23. dubna, že má ve stavu nejen Fw 190 D-9, ale i D-11. Celkem disponovala pěti Dorami, z toho byly čtyři provozuschopné. V devadesátých letech byly objeveny fotografie Fw 190 D-11 „červená 4“, která po válce zůstala v Mnichově. Původně se mělo za to, že jde o prototyp Fw 190 D-11 V58, ale dnes to vypadá, že jde o bývalý stroj z VFS des G.d.J. s původním trupovým označením „<58“, které je pro tuto školu charakteristické. Z dalších snímků jsou známy tři stíhačky Fw 190 D-9, které rovněž patří k JV 44 („červená 1“, „červená 3“ a „červená 13“). Jedna z nich také zůstala v Mnichově, dvě byly nalezeny v Ainringu. Chyběl tedy poslední, pátý stroj. A asi hodně lidí, včetně mě, očekávalo, že to bude opět Fw 190 D-9.

Snad za největší překvapení minulého roku si troufnu označit snímky chybějící páté Dory z JV 44. Zveřejnil je ve své publikaci Jerry Crandall a jedná se o Fw 190 D-11 „červená 2“. Po válce byla nalezena v Bad Aiblingu. Detektivka ještě zdaleka nekončí. Zatím chybí detailní snímky na její levý bok, takže nevíme, zda a jak byl tento letoun vybaven osobním označením pilota. Možná, že na fotografiích

z Bavorska se postupem času objeví další Dory. Například v Ainringu byla na konci války prý ještě jedna Dora, mohlo by se jednat o jeden z Focke-Wulfů JG 300 a třeba to bude také verze D-11.

Fotografie strojů velitele Verbandsführerschule des Generals der Jagdflieger laskavě poskytl vydavatelství JaPo.

Za spolupráci na přípravě článku děkuji Kurtu Braatzovi, Martinovi Ferklovi, Tomáši Porubovi a Matti Salonenovi.

Hlavní prameny:

- Crandall, J.: *The Focke-Wulf Fw 190 Dora, Volume Two, Fw 190 D-11 D-13, Eagle Editions Ltd., Hamilton, 2009*

- Deboeck, M., Larger, E., Poruba T.: *Focke-Wulf Fw 190 D Camouflage, & Markings Part I a Part II, JaPo, Hradec Králové, 2005 a 2007*

- Forsyth, R.: *Jagdverband 44 Squadron of Experten, Osprey Publishing, Oxford, 2008*

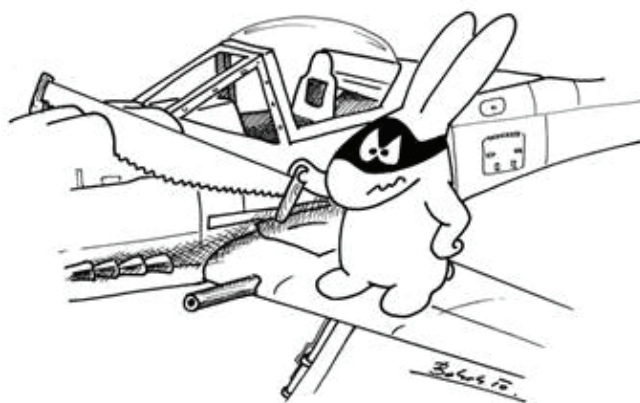
- Lorant, J.-Y., Goyat R.: *Jagdgeschwader 300 „Wilde Sau“ Volume Two September 1944 – May 1945, Eagle Editions Ltd., Hamilton, 2007*

- Obermaier, E.: *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe, Band I, Jagdflieger, Verlag Dieter Hoffmann, Mainz, 1989*

- Rall, G.: *Mein Flugbuch, Erinnerungen 1938 – 2004, NeunundzwanzigSechs Verlag, Moosburg, 2004*

- Rodeike, P.: *Focke Wulf Jagdfugzeug Fw 190A, Fw 190 Dora, Ta 152 H, Eutin, 1998*

- UNITED STATES STRATEGIC BOMBING SURVEY, AIRCRAFT DIVISION, AIRFRAMES, PLANT REPORT NO 5, FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GmbH, (FOCKE-WULF AIRCRAFT INC), (COMPLEX), BREMEN, GERMANY, 26. Sept. 1945



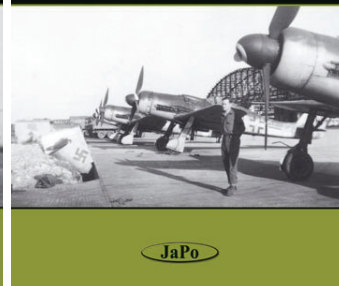
Focke-Wulf Fw 190D

camouflage & markings
Part II



Focke-Wulf Fw 190D

camouflage & markings
Part I

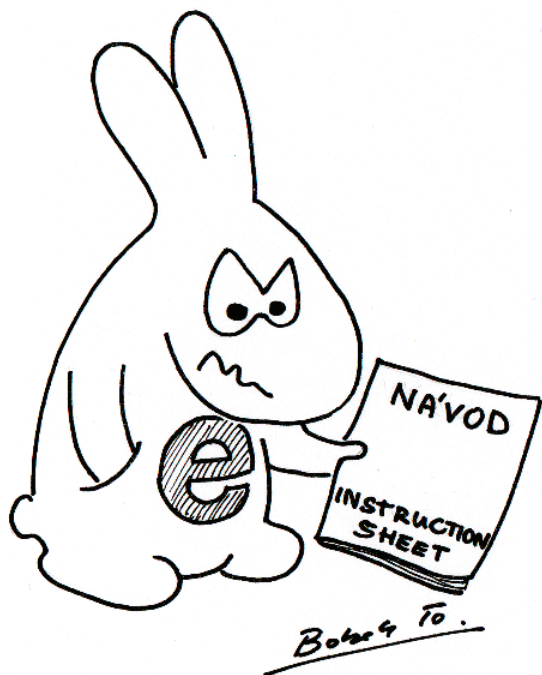


Fotografie strojů velitele Verbandsführerschule des Generals der Jagdflieger laskavě poskytl vydavatelství JaPo.

POSTAVENO!

První z našich prezentačních Fw 190D-11 v měřítku 1/48 (katalogové číslo 8185), postavený Jiřím Pospíšilem st. (z KPM při Muzeu letecké bitvy nad Krušnohořem 11. 9. 1944 Kovářská), v kamufláži letounu z *Verbandsführerschule des Generals der Jagdflieger* v Bad Wörishofenu, 1945



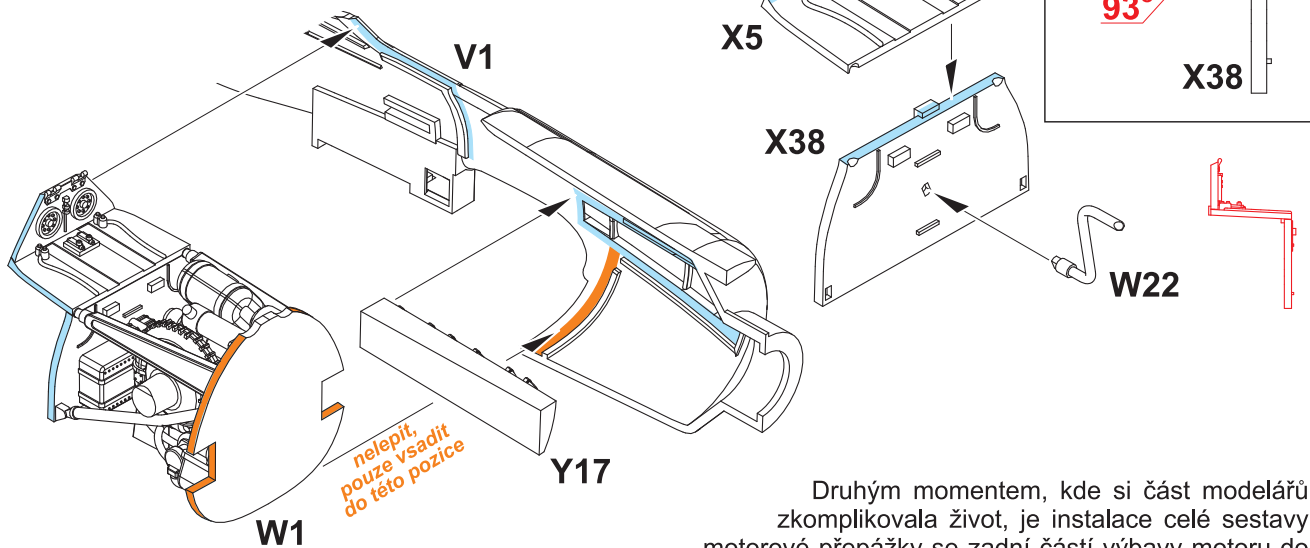


NÁVOD TADY NENÍ PRO SRANDU KRÁLÍKŮM!

V minulých týdnech jsme se setkali s problémem, který postihl některé stavitele našich Fw 190D-11/D-13 a také dřívějších D-9, kde občas docházelo k potížím v sestavení přední části trupu a následné napasování trupu na křídla, kde někdy záhadně vznikala neočekávaná malá mezera, nebo naopak sekce trup a křídlo na sebe nedokázaly dosednout. Rozhodli jsme se věc podrobit důkladné analýze a došli k závěru, že tento problém je způsoben nepřesným dodržením stavebního postupu, resp. nejednoznačnosti v plánu, v oblasti přední trupové sekce. Nesprávným sestavením komponent mezi zadní částí motoru a trupovou přepážkou za motorem a zejména jejich nepřesným vsazením do polovin trupu, vzniká efekt, kdy jsou poloviny trupu od sebe více roztaženy, nebo je trup naopak užší v oblasti pilotního prostoru a centroplánu. Zpracovali jsme tedy detailní popis, jako doplněk standardního plánu, který by vás měl snadno popsány úskalími provést. (JZ)

Doporučení pro zabudování sestavy přední části trupu modelů Fw 190D-9 a Fw 190D-11/D-13

Klíčovým problémem pro úspěšné sestavení trupu je přesné slepení trupové (motorové) přepážky a přesné dodržení vzájemné pozice jejich tří dílů – X5, X38 a X46. Na první pohled to vypadá, že vzájemný úhel mezi těmito díly je vždy 90°, ale tak to není. Tento úhel je ve skutečnosti 93°! Proto si tyto úhly přesně hlídejte. Buď podle přiloženého bokorysu celé sestavy, nebo podle listů pro usazení sestavy přepážek v dílech polovin trupu (V1/V2).



Druhým momentem, kde si část modelářů zkomplikovala život, je instalace celé sestavy motorové přepážky se zadní částí výbavy motoru do trupu. Doporučujeme vlepít do trupu jen zadní část celé sestavy, tu výše popsanou z dílů X5, X38 a X46. Přední část celé sestavy, instalovanou na přepážce W1, do trupu nelepte. Jen jí tam volně vložte, výřezem v dílu W1 na díly Y17/Y29 do pozice za vertikálními lištami narytými zevnitř na polovinách trupu V1/V2. Nebojte se, po slepení obou polovin trupu (V1/V2) k sobě se přepážka mezi poloviny trupu přesně zamkne, ale nebude nijak negativně ovlivňovat vzájemnou pozici polovin trupu. To se naopak může stát, pokud přepážku W1 do trupu zalepíte, protože sestavení polovin trupu k sobě je na přesnou pozici tohoto dílu velmi citlivé. Když to necháte být, tak si to samo sedne tam kam má!

BEZTMELOVÁ DIETA



Albatros D.III OEFFAG 253
Cat.No. 8242 1/48 PROFIPACK EDITION



UŽ V BRNĚ!

Velká válka po našem:



Fokker D.VII (O.A.W.)

Cat.No. 8131

1/48

PROFIPACK REEDITION



Spad XIII

Cat.No. 7053

1/72

PROFIPACK EDITION



Albatros D.V

Cat.No. 8112

1/48

PROFIPACK EDITION

VÍCE NA WWW.EDUARD.CZ

A ŠLUS!