

# Focke-Wulf Fw 190D-9

eduard  
WEEKEND  
EDITION

84100

1:48



## FW 190D-9 INTRO

The fighter burden placed on the Fw 190A by the Luftwaffe was enormous. This very versatile aircraft found itself fulfilling fighter, fighter-bomber and ground support duties (Eduard Cat.No. 8171, 8173, 8174, 8175, 8179 in ProfiPACK boxings, 8429, 8430 as Weekend editions, and 1144 as a Limited Edition release). Thanks to a robust airframe, the type was able to carry a wide variety of ordinance, which vastly improved upon the multi-role capabilities of the Luftwaffe's main fighter type, the Bf 109. Despite this, the design, which dated back to 1939, was finding its age showing towards the end of the war. The Fw 190A was falling short of its adversaries, especially at higher altitudes.

The design development led first through the Fw 190B, powered by a BMW 801 with a turbo supercharger, followed by the Fw 190C, powered by an in-line DB 603, but was finalized on the Fw 190D.

Conversion to the D version, and namely the Fw 190D-9, involved the installation of a new liquid cooled 12 cylinder Jumo 213A, rated at 1,726hp. The front of the aircraft was therefore lengthened from the Fw 190A, which was fitted with a BMW 801 radial. In order to maintain the centre of gravity, there was a 50 cm extension at the rear of the plane, and a relocation of some of the interior components. The overall length of the Fw 190D-9, compared to the A-9, was increased by 1.52m (just under five feet). The aircraft gained a new, more elegant shape, and was dubbed 'Langnasen Dora' ('Longnose Dora'). Other important changes in the type were the addition of MW50 water methanol injection, temporarily boosting power output to 2,071hp (1,545 kW), and increasing maximum speed to 680km/h at 6600m (426mph at 21,650ft). A standard feature on the D-9 was the bulged canopy, covering an armored head and back rest for the pilot. Despite this, the first series of the Fw 190D-9 were equipped with the older, flat style canopy. The armament was composed of two 13mm MG 131 machine guns mounted over the engine, and two MG 151/20 20mm cannon in the wing roots. The modifications through which the Fw 190D went through, were different enough to virtually consider it a new aircraft from the A, F and G.

The first Fw 190D-9s were allocated to III./JG 54 in September, 1944. This was followed by I./JG 26 in November, and towards the end of the war there were 183 Doras in service. According to some sources, there over 1800 Fw 190Ds built.

The D-9 led to other versions, of which only the D-11 and D-13 (Eduard Cat.No. 8185) saw practical use. The more widely used D-11 (by some sources, the Luftwaffe took delivery of 17 pieces) differed from the D-9 first and foremost in armament, missing the 13 mm machine guns, but adding two outboard wing mounted 30 mm cannon, and by the installation of the upgraded Jumo 213E, along with other improvements. The armament of the D-11 was similar to the Fw 190A-8/R-2, which is indicative of the planned use of the type against Allied formations of heavy bombers. Out of over a thousand ordered D-13s, only seventeen were built, and only a handful reached combat units. The armament installation of the D-13 composed of two 20mm cannon in the wing roots and one firing through the propeller hub. The D-13 also had all-weather flying equipment, along with other relatively modern avionics. Some later Doras were equipped with a larger tail unit („Einheitsheck“) standardized on the Ta 152.

Volumes could (and have) be written covering the problematic subject of service camouflage schemes, which is quite varied and influenced by time and place of manufacture and the deteriorating conditions in Germany. The schemes consisted of RLM colors 70 and 80, as well as areas that remained in natural metal or fabric. Variations are also indicated in the scheme options in this kit.

The longnose Dora was built mainly to adapt the proven Fw 190A to combat operations at high altitudes, above 7,000m (20,000ft), where allied bomber formations operated. Due to the development of events, these operational altitudes were rare. Even so, this was a fighter that could stand up to the best the Allies could field, and along with the Ta 152, represented the epitome of German piston-engined fighter design.

Váha, kterou na sobě ve stíhacím letectvu Luftwaffe nesl Fw 190A, byla enormní. Velmi univerzální letoun působil především jako stíhací, stíhací-bombardovací, i bitevní (Eduard Cat. No. 8171, 8173, 8174, 8175, 8179 v edici ProfiPACK, 8429, 8430, v edici Weekend a 1144 v Limited edition). Díky robustní konstrukci dokázal nést velké množství rozličné výzbroje, což možnosti jeho použití v porovnání s hlavním stíhacím typem Luftwaffe, Messerschmittem Bf 109, značně rozšiřovalo. Přesto však tato konstrukce, s kořeny sahajícími do roku 1939, s blížícím se koncem války zastarávala. Fw 190A nestačil na své protivníky zejména ve vyšších výškách.

Vývoj, který šel nejprve cestou Fw 190B (se stávajícím motorem BMW 801, vybaveným turbokompresorem) a Fw 190C (s řadovým motorem DB 603), nakonec vyústil ve verzi Fw 190D.

Úpravy pro verzi D (respektive její hlavní variantu D-9) spočívaly zejména v instalaci nového motoru, kterým byl kapalinou chlazený řadový 12ti válec Jumo 213A (1726 hp). Před letounu tak byla výrazně delší než u verzí A (s hvězdicovým motorem BMW 801). Z důvodu stability tak musel být trup prodloužen o 50 cm ve své zadní části a změněno uspořádání některých vnitřních instalací letounu. Celková délka Fw 190D-9 se oproti verzi A-9 prodloužila o 1,52 m. Letoun tak dostal nové, elegantnější vzezření a díky výrazně dlouhé přídi si brzy vysloužil přezdívku „Langnasen Dora“ (Dlouhonosá Dora). Dalšími důležitými úpravami nového letounu byla instalace zařízení MW 50 (nebylo původně montováno do strojů nejstarších sérií), umožňující krátkodobě zvýšit výkon motoru až na 2071 hp (1,545 kW) a dosáhnout tak výrazného zrychlení a rychlosti 680 km/h ve výšce 6600 m. Standardem pro letouny D-9 se stal také vypouklý překryt kabiny s pancéřováním za zády a hlavou pilota. Přesto však Dory dřívějších sérií používaly starší rovnou kabinu, jak dokumentuje naše stavebnice. Výzbroj letounů Fw 190D-9 se skládala ze dvou 13 mm kulometů MG 131 uložených nad motorem a dvou kanonů MG 151/20 ráže 20 mm v kořenech křídla. Úpravy, kterými Fw 190D-9 prošly, je natolik odlišily od letounů verzí A (ev. F a G), že je nutno brát Dory jako zcela novou konstrukci.

První Fw 190D-9 byly dodány k III./JG 54 v září 1944. Následovala I./JG 26 v listopadu a ke konci roku 1944 bylo ve službě 183 dlouhonosých Dor. Podle některých zdrojů bylo vyrobeno více než 1800 Fw 190D.

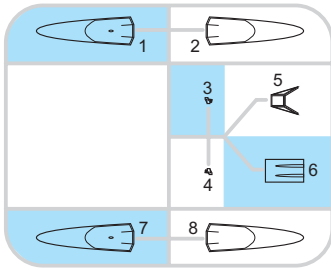
Na D-9 navazovaly další varianty, z nichž byly bojově nasazeny pouze D-11 a D-13 (Eduard Cat. No 8185). Rozšířenější D-11 (podle některých zdrojů bylo Luftwaffe dodáno 17 kusů) se od D-9 odlišovala především zbraňovou výbavou – postrádala 13 mm kulomety nad motorem, naopak přibyla dvojice 30 mm kanonů ve vnějších částech křídla, a také pohonnou jednotkou, kterou se stal vylepšený motor Jumo 213E, a dalšími úpravami. Výzbrojí se D-11 podobaly Fw 190A8/R-2, což dobře naznačuje jejich plánované použití proti formacím spojených bombardérů. Z více než tisíce objednaných D-13 jich bylo vyrobeno sedmáct a pouze hrstka z nich se dostala k bojovým jednotkám. Výzbroj D-13 se skládala ze dvou 20 mm kanonů v kořenech křídla a jednoho střelícího osou vrtule. Varianta D-13 měla také nainstalované zařízení pro létání za velmi špatného počasí a další poměrně moderní avionické prvky. Některé z pozdních Dor měly namontovány větší svislé ocasní plochy („Einheitsheck“), používané Ta 152.

Samostatnou kapitolou problematiky tohoto letounu je používané zbarvení, které je velmi rozličné vzhledem k místu a době výroby a také podmínkám v hrotícím se Německu. Na Dorách se objevovaly RLM barvy řady „70“ i „80“ a jejich různé kombinace, stejně jako části povrchu stroje ponechané v původní barvě použitého materiálu. Rozmanitost zbarvení ukazuje také jednotlivé profily výběru této stavebnice.

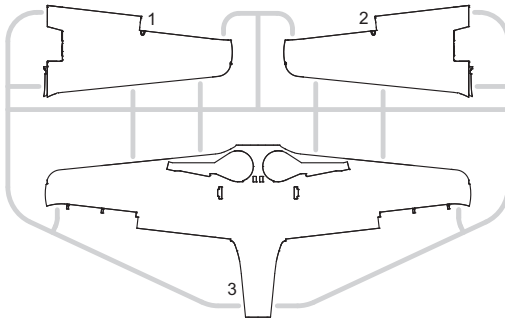
Dlouhonosá Dora byla konstruována především ve snaze efektivně přizpůsobit prověřenou a kvalitní konstrukci Fw 190 bojům ve výškách nad 7000 m (20 000 ft), ve kterých operovaly spojenecké bombardovací svazy. Vzhledem k vývoji situace však „Dory“ do těchto operací příliš nezasáhly. I tak to byl ale stíhač, který se dokázal postavit nejmodernějším letounům protivníka, a spolu s Ta 152 zajisté znamenal vrchol německé letecké konstrukce s oblastí stíhacích letounů s pístovými motory.

# PLASTIC PARTS

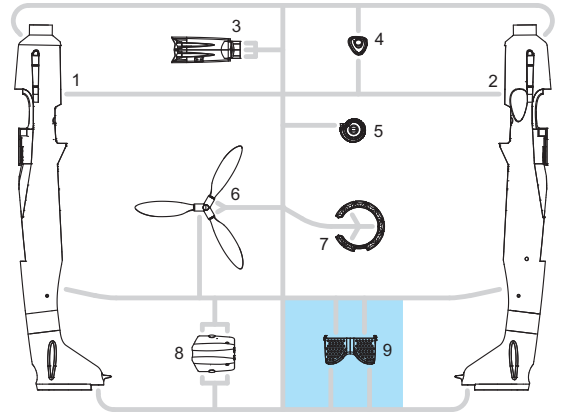
N>



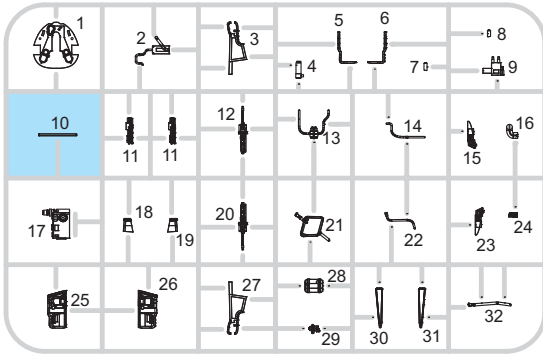
P>



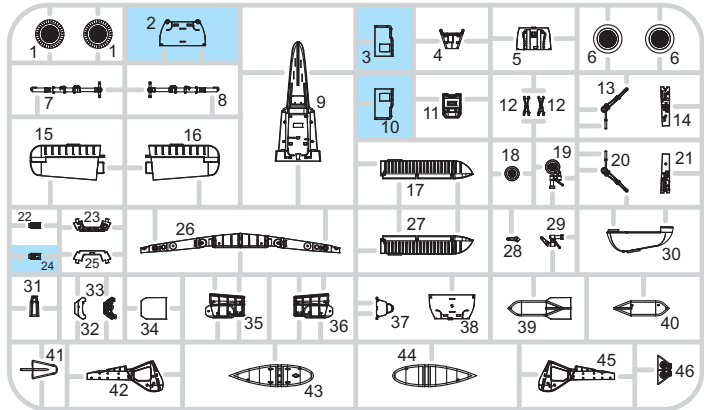
R>



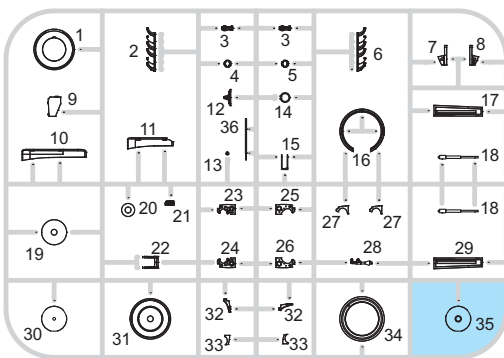
W>



X>



Y>



Mr.COLOR	
C2	BLACK
C3	RED
C4	YELLOW
C18	RLM70 BLACK GREEN
C33	FLAT BLACK
C41	RED BROWN
C54	KHAKI GREEN
C60	RLM02 GRAY
C62	FLAT WHITE
C116	RLM66 BLACK GRAY
C117	RLM76 LIGHT BLUE

Mr.COLOR	
C122	RLM82 LIGHT GREEN
C123	RLM83 DARK GREEN
C137	TIRE BLACK
AQUEOUS	
H344	RUST
Mr. METAL COLOR	
MC214	DARK IRON
MC218	ALUMINIUM
Mr. COLOR SUPER METALLIC	
SM01	SUPER CHROME

Parts not for use. -Telle werden nicht verwendet. -Pieces a ne pas utiliser.  
-Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

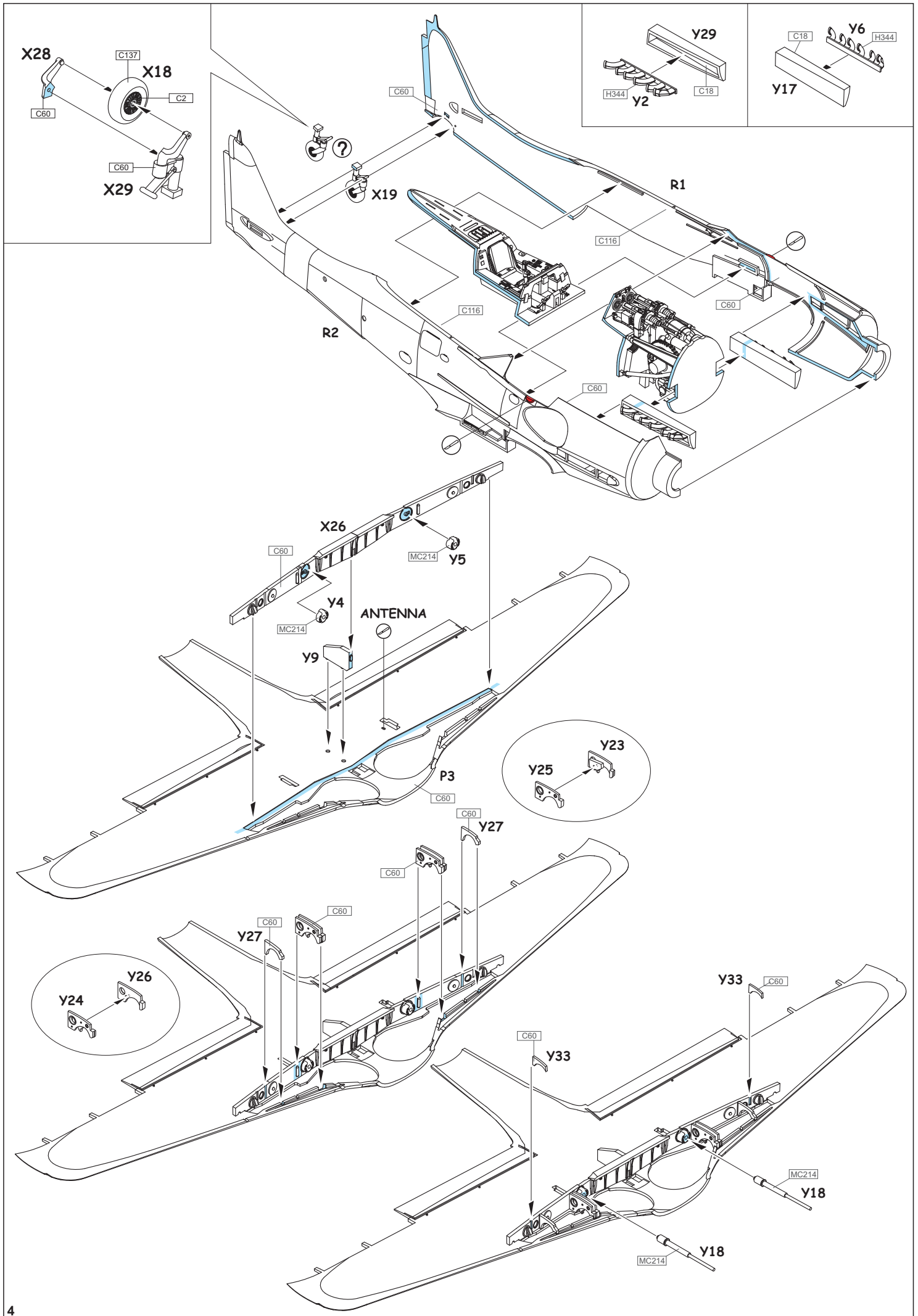
## ATTENTION \* UPOZORNĚNÍ \* ACHTUNG \* ATTENTION

- (GB)** 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.
- (CZ)** 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.
- (D)** Von dem Zusammensetzen die Bauanleitung gut durchlesen. Kleber und Farbe nicht nahe von offenem Feuer verwenden und das Fenster von Zeit zu Zeit Belüftung öffnen. Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.
- (F)** Lire soigneusement la fiche d'instructions avant d'assembler. Ne pas utiliser de colle ou de peinture à proximité d'une flamme nue, et aérer la pièce de temps en temps. Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

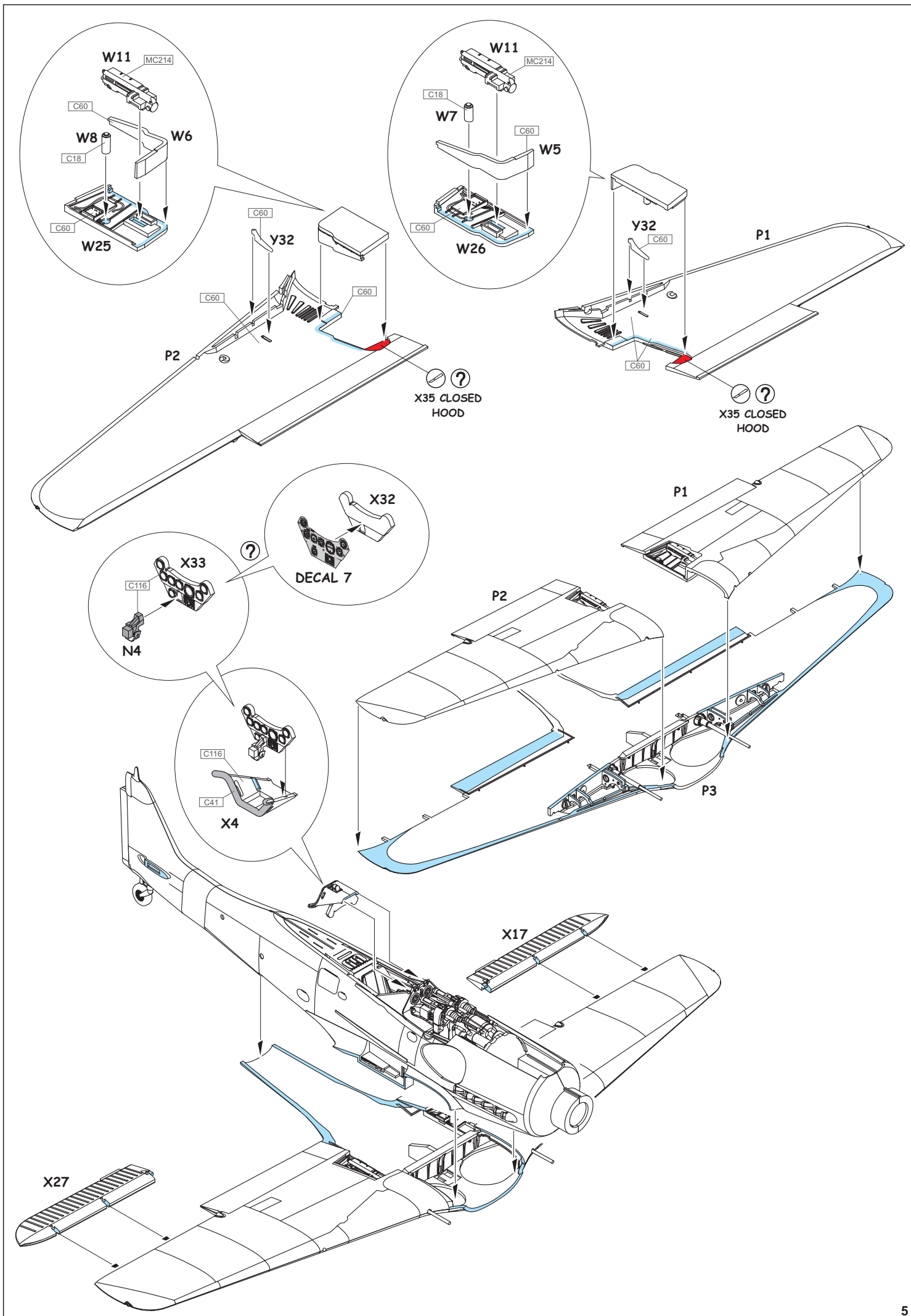
## INSTRUCTION SIGNS \* INSTR. SYMBOLS \* INSTRUKTION SINNBILDEN \* SYMBOLES

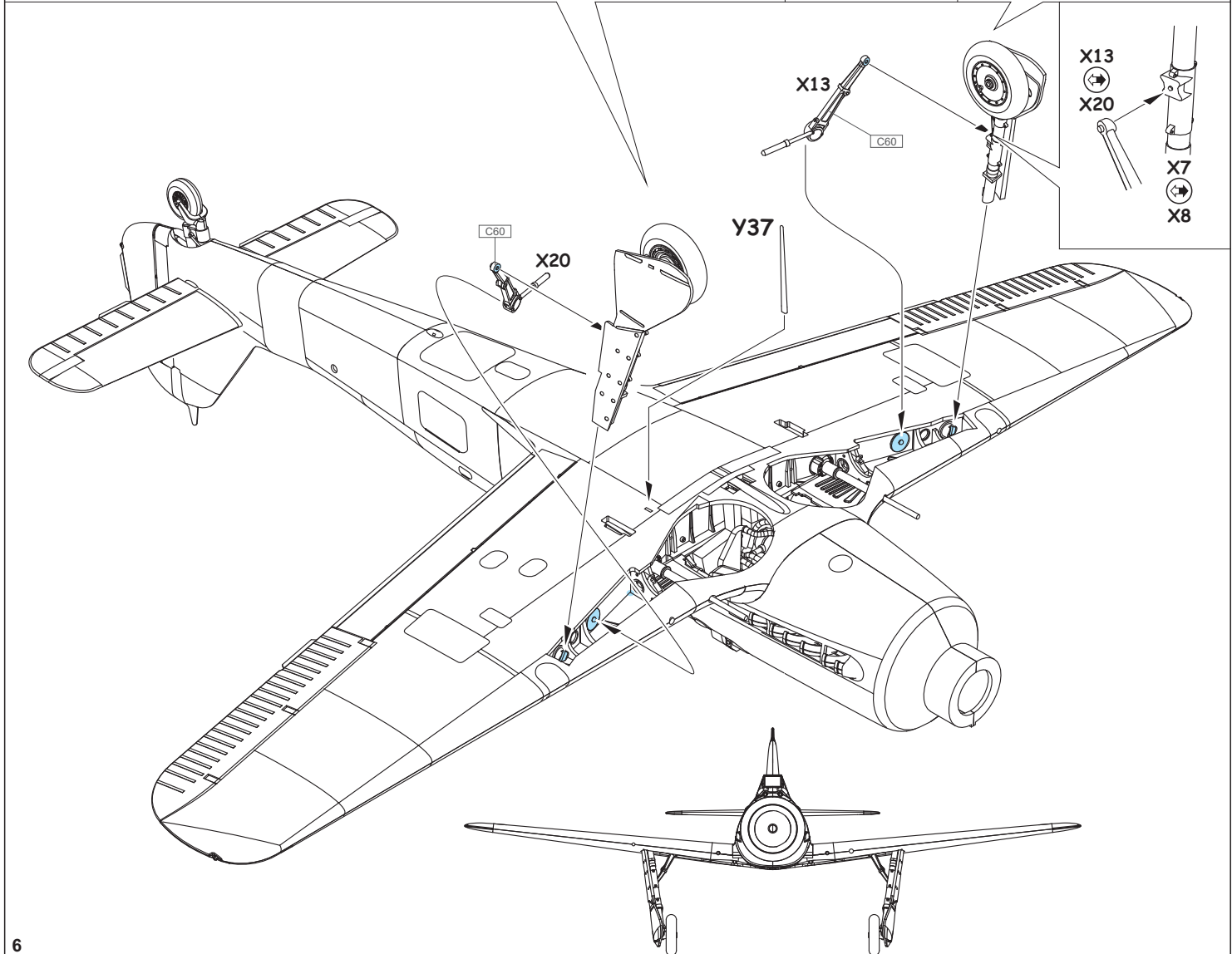
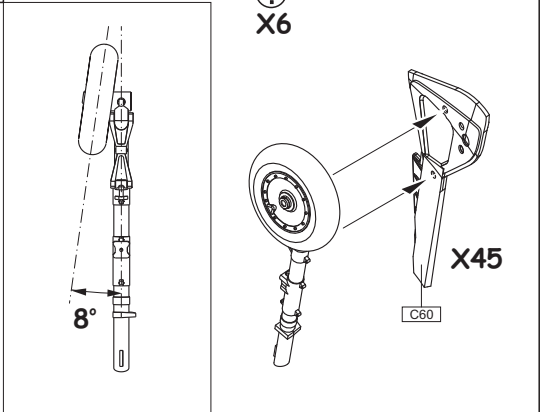
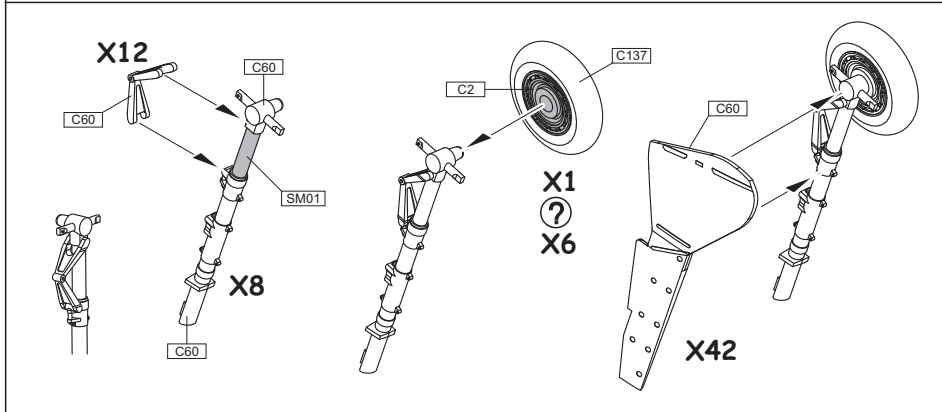
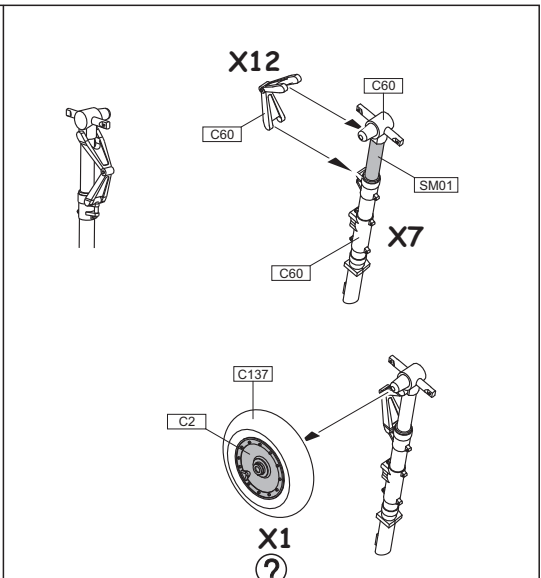
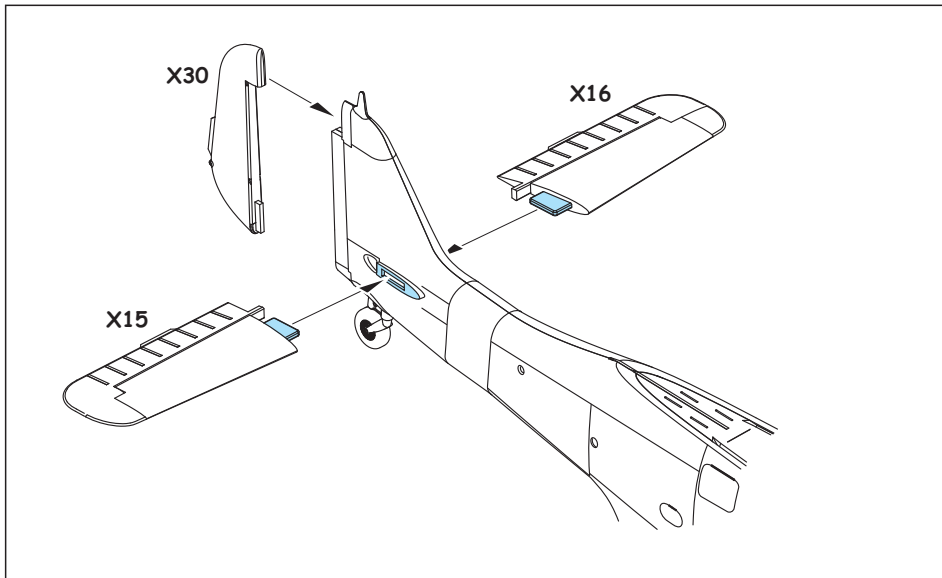
- OPTIONAL  
FACULTATIF  
NACH BELIEBEN  
VOLBA
- BEND  
PLIER SIL VOUS PLAÎT  
BITTE BIEGEN  
OHNOUT
- OPEN HOLE  
FAIRE UN TROU  
OFFNEN  
VYVRTAT OTVOR
- SYMMETRICAL ASSEMBLY  
MONTAGE SYMÉTRIQUE  
SYMMETRISCHE AUFBAU  
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- NOTCH  
L INCISION  
DER EINSCHNITT  
ZÁŘEZ
- REMOVE  
RETIRER  
ENTFERNEN  
ODŘÍZNOUT

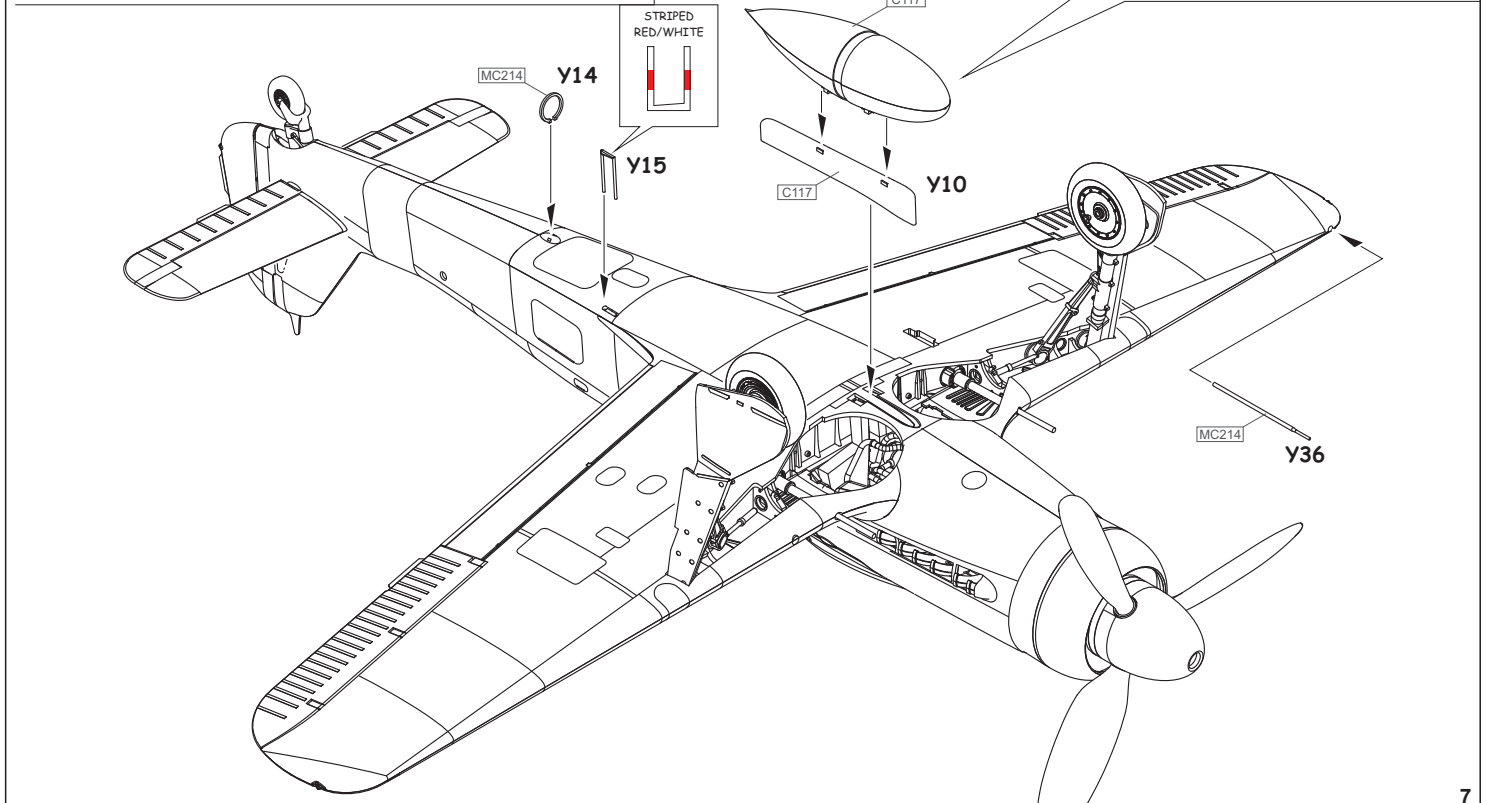
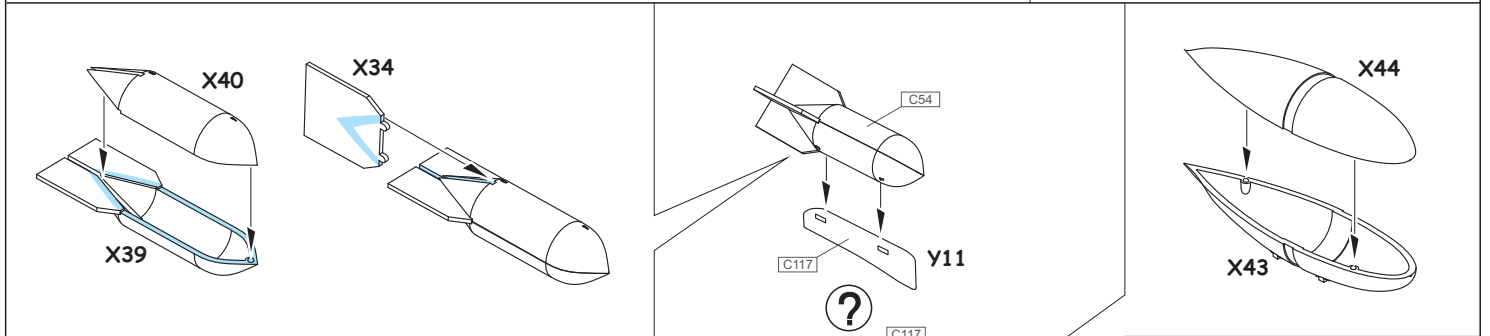
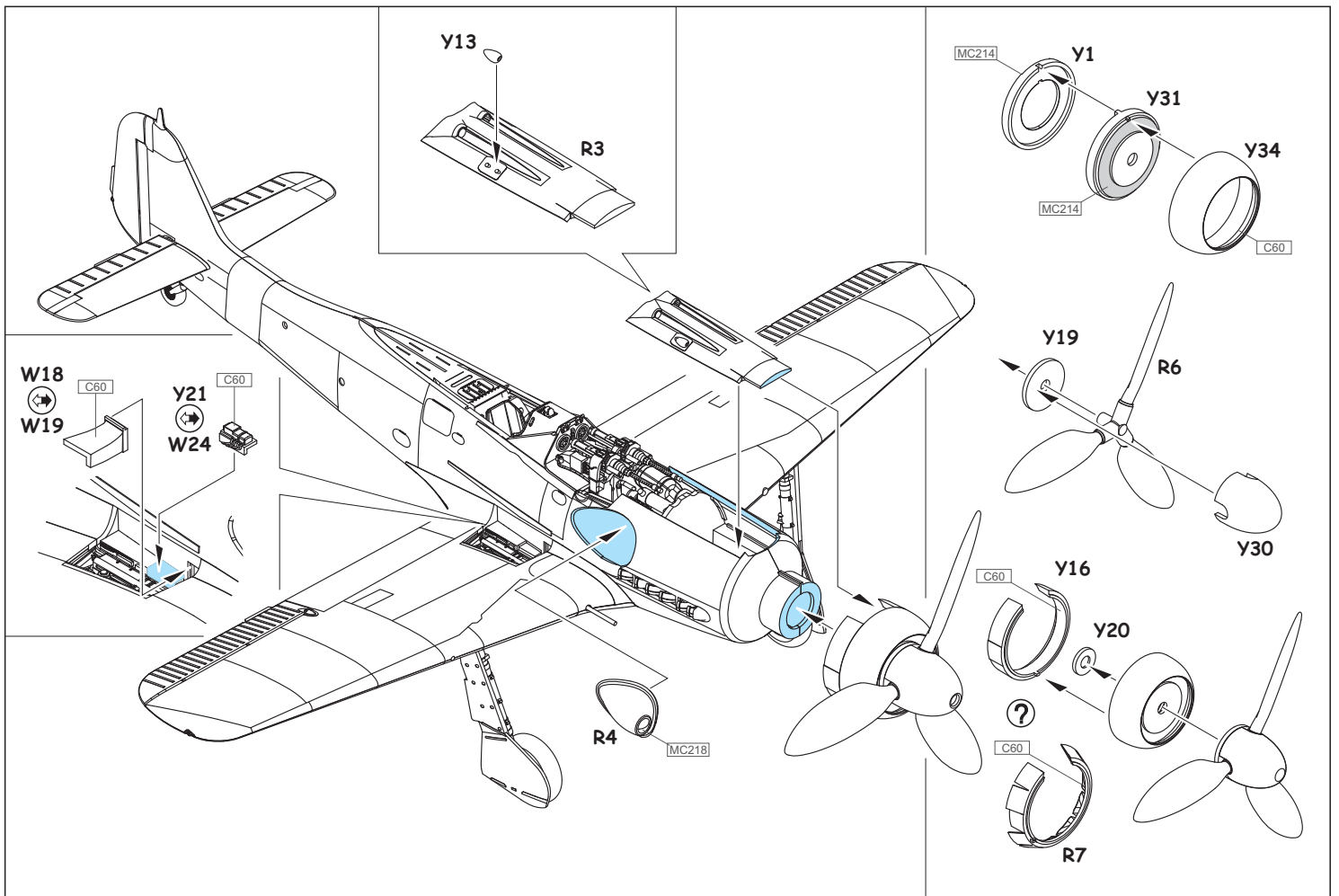


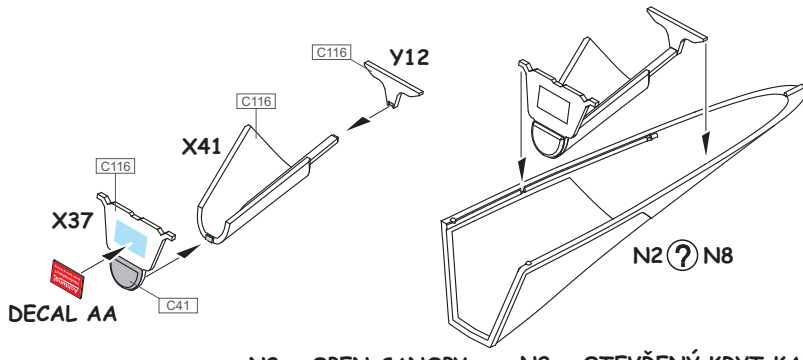






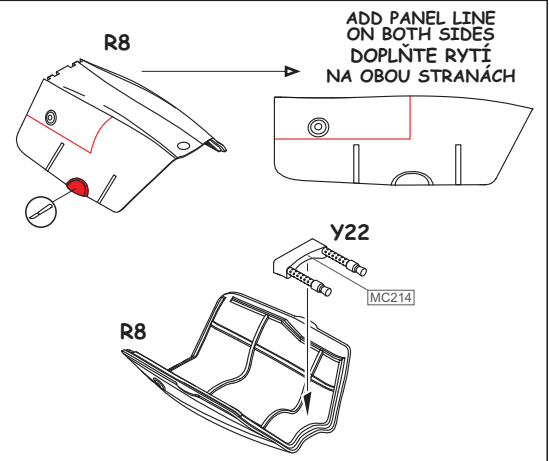




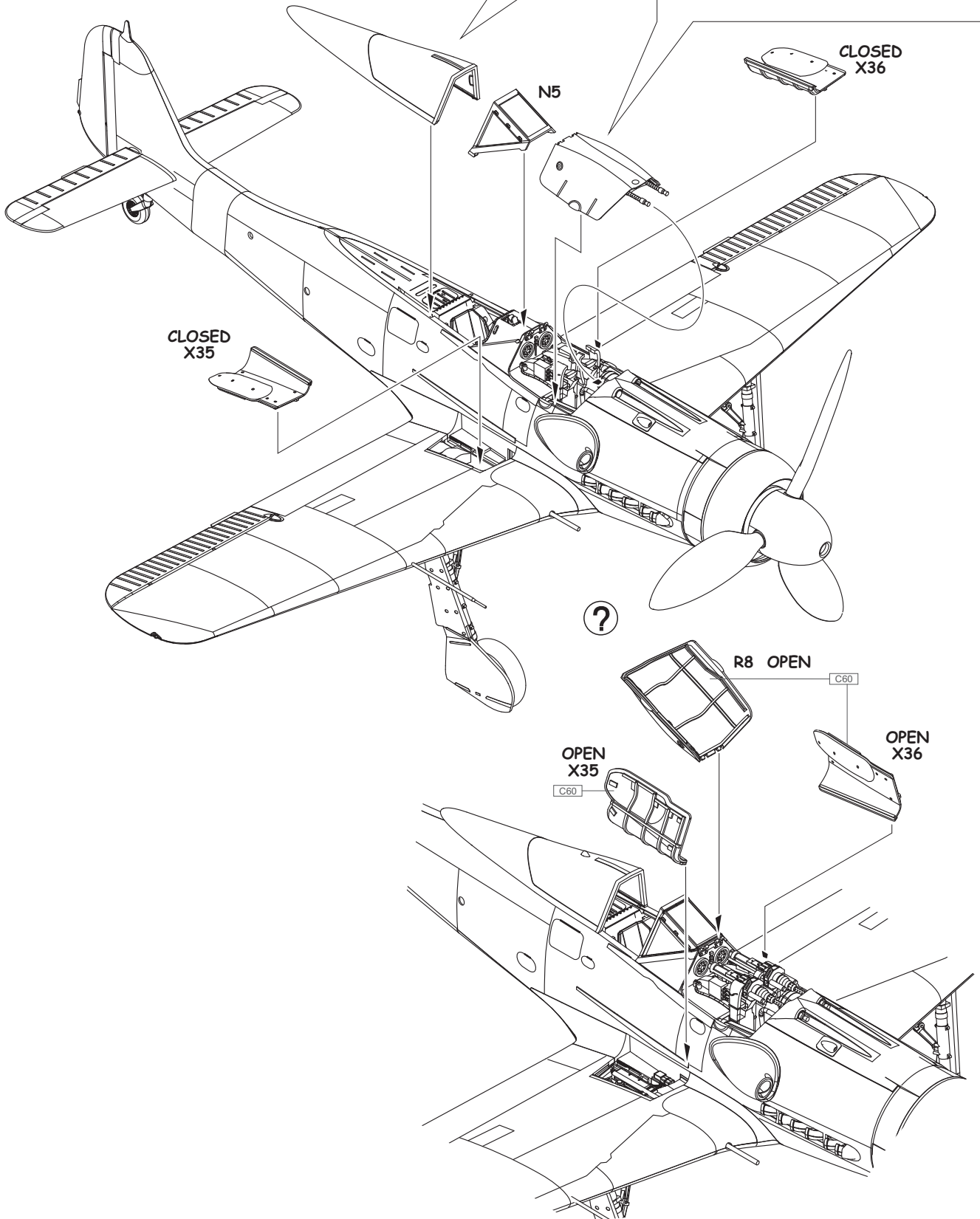


DECAL AA

N2 - OPEN CANOPY    N2 - OTEVŘENÝ KRYT KABINY  
 N8 - CLOSED CANOPY    N8 - ZAVŘENÝ KRYT KABINY



ADD PANEL LINE ON BOTH SIDES  
 DOPLŇTE RYTÍ NA OBOU STRANÁCH

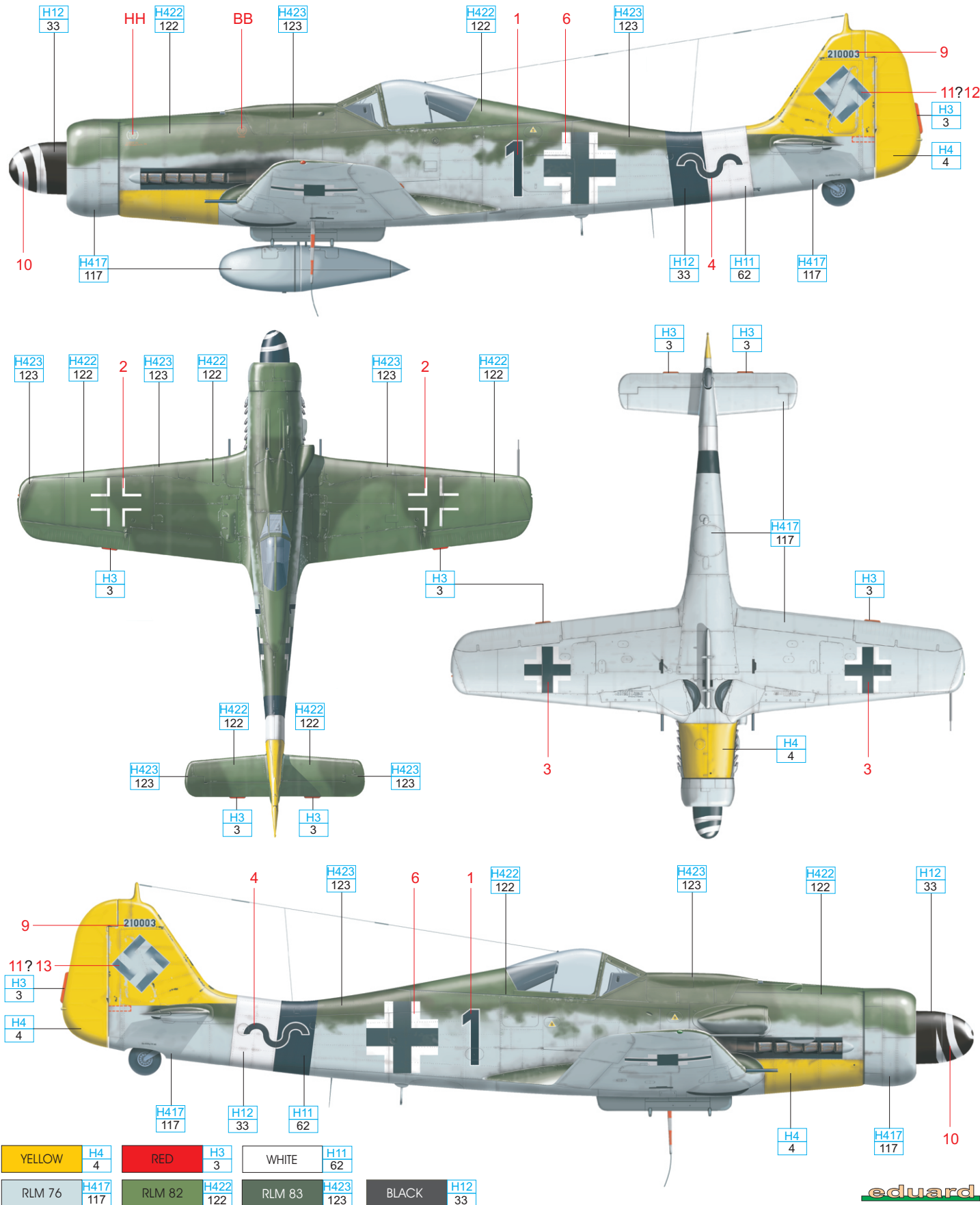




# Oblt. Hans Dortenmann, IV./JG 26, 1945

Oblt. Hans Dortenmann, a 38 kill fighter ace and Knight's Cross holder, noted in his memoirs that he used Dora W.Nr. 210003 as a personal mount from September 1944 to the end of hostilities. He personally destroyed her at the end of hostilities to avoid falling into enemy hands. At first, during Dortenmann's service with III./JG 54, the airplane was marked 'Red 1'. In late February, III./JG 54 was redesignated IV./JG 26, and Dortenmann was appointed Staffelkapitän of 12./JG 26. His Dora became 'Black 1'. The White-Black band appeared on the tail as well as IV. Gruppe's wave. According to Dortenmann's memoirs, the original RLM 75/83 camouflage scheme was changed to RLM 82/83, but the reason for re-painting remains unknown. A new-style blown canopy was installed instead of the original flat one. The vertical part of the tail unit was painted yellow from JG 54 days.

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



YELLOW	H4 4	RED	H3 3	WHITE	H11 62
RLM 76	H417 117	RLM 82	H422 122	RLM 83	H423 123
		BLACK	H12 33		

