

## Focke Wulf FW 190



FW-190 byl typickým představitelem druhé generace jednomotorových jednomístných stíhaček. Byl také nositelem typické konstrukční filozofie, kterou se značně lišil od svých předchůdců. Konstruktor letounu diplomovaný inženýr Kurt Tank se snažil maximálně využít poznatků z bojů „Legion Condor“ ve Španělské válce. Nová konstrukční filozofie byla zaměřena na velmi snadnou údržbu letounu v polních podmínkách a zejména pak na snadnou výrobu letounů FW 190 ve velkých sériích s využitím nekvalifikované pracovní síly.

Kurt Waldemar Tank narodil se 24 února 1898. Po studiích leteckého inženýrství pracoval pro společnost Albatros Flugzeugwerke až do jejího bankrotu v roce 1929. Po rozpadu této společnosti přešla celá řada konstruktérů ke společnosti Focke Wulf. Mezi těmito konstruktéry byl i velice talentovaný Kurt Tank. Jeho první prací v nové společnosti byl komerčně velmi úspěšný letoun FW 44. Právě úspěch tohoto letounu umožnil připravit infrastrukturu společnosti pro vojenskou výrobu.

Tankovou nejznámější konstrukcí je však stíhací letoun FW 190, který v posledních verzích dostal do označení iniciály konstruktéra Ta-152.

Po skončení války odešel do latinské Ameriky, kde pokračoval v práci v Instituto Aerotécnico v Córdobě pod jménem prof. Dr. Pedro Matthes. Instituto Aerotécnico se později změnilo na Fábrica Militar de Aviones – Argentinská továrna na vojenská letadla. Dnes se jedná o součást společnosti Embrarer. Tank zde navrhl letoun IAe Pulqui, který vycházel z jeho letounu Focke-Wulf Ta 183.



## IAe Pulqui

V době vzniku se jednalo o pravděpodobně nejpokrokovější konstrukci proudového letounu na světě. Vyrobeno bylo pouze 5 prototypů tohoto letounu. Projekt ukončila finanční krize v Argentíně. Thankův tým opustil Argentínu v roce 1955. Část konstruktérů odešla do USA, Thank odešel do Indie kde pracoval pro Hindustan Aeronautics. Zde vytvořil první indické vojenské letadlo – stíhací bombardér HF-24 Marut. Letoun byl používán až do roku 1985.



HF-24 Marut

V 70-tých letech se Tank vrátil do Německa, zemřel v Berlíně 5. června 1983. Kurt Thank byl vynikající konstruktér. Jako mnozí jeho němečtí vrstevníci nikdy nepřiznal svoji spjatost s nelidským nacistickým režimem. Nikdy také nepřiznal (a nebylo to prokázáno), že věděl, jak se zachází s vězni a zajatci v továrnách, kde se letoun FW-190 vyráběl.



Dipl.-Ing Prof.Dr.-Ing.ch.Flugkapitän  
Kurt Waldemar Tank

Kurt Waldemar Tank

FW-190 v době vzniku vynikal mimořádnými výkony a překonával všechny známé stíhací letouny té doby. Motor tohoto letounu BMW 801C byl v té době zřejmě nejmodernějším motorem na světě. Jeho systém vstřikování paliva byl nejpokrokovější ze všech užívaných. Letouny FW 190 měly také velmi silnou a účinnou výzbroj. Všechny tyto faktory způsobily, že za prvních 6-7 měsíců operačního nasazení způsobil tento letoun vedený vynikajícími piloty Luftwafe doslova zděšení mezi stíhacími eskadrami RAF. FW-190 překonával Spitfira V ve všech ohledech a do příchodu Spitfira IX s motorem Merlin 61 bylo v roce 1941 ještě daleko.

Démonizaci letounu FW-190 zastavil až navigační omyl nadporučíka Luftwafe Armina Fabera, který 23. června 1942 přistál omylem na letišti RAF a byl i s letounem zajat. Jeho letoun FW-190 A-3 byl podroben důkladným zkouškám, které potvrdily to, co už RAF věděla. Je to skvělý bojový stroj. Bylo ale také zjištěno, že pilot FW-190, který by chtěl vést boj se Spitfirem klasický boj v ostrých zatáčkách to

má „spočítané“, protože v tomto režimu byl britský Spitfire lepší ve všech rychlostech. Byla to však spíš útěcha než povzbudivé zjištění. Jeden z předních pilotů RAF okamžitě prohlásil, „Zatáčkami se souboje nevyhrávají“. A piloti Luftvafe se většinou tohoto pravidla drželi.

Jedním z pilotů RAF kteří FW 190 A3 Armina Fabera létali byl kpt. Eric Brown. Jeho názor na tento letoun je převzat z knihy Křídla Luftvafe:



kapitán E. Brown – britský pilot, který testoval ukořistěná německá letadla

„Zjistili jsme, že motor BMW 801D naskakuje bez výjimky napoprvé. Z letounu byl vynikající výhled. Lepší než ze Spitfiru, Mustangu a Bf-109 a pojíždět s ním bylo velmi snadné. Pozoruhodnou vlastností letounu bylo, že nevyžadoval v různých fázích letu změny vyvážení kormidel. Nejvýznačnějším rysem německé stíhačky byla extrémně vysoká klonivá rychlost. Letadlo bylo schopné tak rychlých výkřutů, jaké by u Bf-109 utrhly křídla. Celkově měl FW-190 mimořádně dobrou říditelnost. Při střemhlavém letu mohl FW-190 nechat Spitfira V daleko vzadu bez jakýchkoli potíží a nelze popřít, že pokud šlo o obratnost byl německý letoun ztelně lepší ve všem, kromě zatáček o malém poloměru. Spitfire V jej nemohl následovat do výkřutů a nejhorší výška, kdy se pilot Spitfira V mohl se soupeřem na FW-190 zaplést do souboje byla 5485 – 6705m a pod 900m.

Technickou nadřazenost FW-190 se podařilo srovnat až s příchodem Spitfira IX s motorem Merlin 61. Maximální rychlost ve výšce 5640 byla pak u FW – 190 a Spitfira IX stejná, a také dostup 10670m byl prakticky stejný. Očividně byly FW-190 a Spitfire IX natolik shodně výkonná letadla, že se rozhodujícím činitelem ve vzájemném souboji stala zručnost pilota.

Oba stroje byly v té době a třídě svrchovanými pány, oba byly po technické stránce skvělé a velmi odolné.“

## Technická Data

Údaje platí pro verzi FW-190 A-8

- *Počet míst* : 1
- *Rozměry*:
  - *Rozpětí* :10.49m (34'55ft)
  - *Délka* : 9 m (29ft)
  - *Výška* : 3.96m (13ft)
- *Hmotnost*:
  - *prázdná* : 3200kg (7,055lb)
  - *max* : 10 800 kg (4,900lb)
- *Motor* : 1700hp BMW 801 14 válců (2x7)
- *Výkony*:
  - *max rychlost* : 653km/h (408mph)
  - *max stoupavost* : 15,000ft in 7.5 min
  - *dostup* : 37,400ft (11,410m)

- dolet : 900km (560miles)

Celkem bylo vyrobeno přibližně 20 000 letounů typu FW-190. Zde je nutné připomenout, že část letounů byla vyrobena v nelidských podmínkách nacistických pracovních táborů vězňů a válečnými zajatci.

23.2.  
07



Rekonstrukce FW-190 do letuschopného stavu. V současnosti létá jen několik málo exemplářů.

24.6.07

Na letošním aerosalonu v Le Bourget jsem našel velmi zajímavou informaci o FW-190. Za války se část produkce FW-190 vyráběla ve Francii ve společnosti SNCA ve městě Cavat. Po válce, ve snaze znovu vybudovat francouzské letectvo, bylo vyrobeno ještě 64ks FW-190 verzí A5 a A8. Byly francouzskému letectvu dodány pod označením SC900. Ironií osudu byla těmito letouny vyzbrojena slavná GC111/5 Normandie Niemen, známá francouzská jednotka dobrovolníků která bojovala s německou Luftwafe na východní frontě v sestavě sovětského letectva. Výroba NC900 byla ukončena na jaře 1946. Letectvo Francie je používalo až do přezbrojení moderními letouny s proudovým pohonem.

Letoun FW-190 A5, který je v Le Bourget v leteckém muzeu je jeden z přeživších NC900. Nyní však nese zbarvení Luftwafe a iatrikulaci letounu, na kterém létal slavný major Joseph „Pips“ Piller od JG 26 v roce 1943. (pod kabinou srdcové eso s nápisem JUTTA)