

LUFTWAFFE WWII NIGHT FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT



eduard

intro

ProfIPACK



The second half of the Second World War saw the Focke-Wulf Fw190, in its various forms, emerge as the best of what was available to the Luftwaffe. The dedicated fighter version was a high performance, heavily armed machine. Its development had a precarious beginning, against a 1938 specification issued by the Technisches Amt, RLM. The first prototype took to the air on June 1, 1939. After a series of improvements and even radical changes, the design culminated in the fall of 1940 in the pre-series version Fw190A-0 to the tune of twenty-eight pieces. Six of these were retained by the test unit Erprobungsstaffel 190 at Rechlin, which was tasked with conducting service trials. These revealed a wide range of flaws to the point where the RLM halted further development. Despite this, on the basis of urgings from the test unit staff, the aircraft was not shelved. After a series of some fifty modifications, the RLM gave the go ahead for the Fw190 to be taken into inventory of the Luftwaffe. In June, 1941, the Luftwaffe accepted the first of 100 ordered Fw190A-1s, armed with four 7.9mm MG17s. By September, 1941, II/JG 26 was completely equipped with the type, operating on the Western Front. November saw the production of the next version Fw190A-2, powered by a BMW801C-2, and armed with two 7.9mm MG17s and two MG151s of 20mm caliber in the wings. Part of this series received an additional pair of 20mm MG FFs, thus attaining an armament standard of later types. A significant advancement to the design came in the spring of 1942, when the BMW801D-2 became available, whose installation gave birth to the Fw190A-3. July saw the development of the improved A-4. Both were armed with what became the standard two fuselage mounted MG17s, two wing mounted MG151 cannon, and two MG FF cannon, placed inboard of the wheel wells. During 1942, production had intensified, and a production facility was set up under license at Fieseler. Thanks in part to this, production rose in 1942 to 1,878 units as opposed to 224 in 1941. Large-scale production of the A-5 was initiated in April, 1943, with an identical wing to the A-4, but with a nose extension that would become standard on all subsequent Fw-190A versions up to the A-9, and also on the corresponding F types. July saw the development of a new, strengthened wing, which incorporated MG151s instead of the MG FFs in the outer position. The adoption of this wing developed the A-6 version. Further changes developed the A-7, produced during the end of 1943. This version came about with the replacement of the fuselage mounted MG17s with 13mm MG131s. Further improvements led to the Fw190A-8, and this version became the most widely produced with some 1400 units made. The most significant change to this variant was the installation of the GM-1 nitrous-oxide injection system, for temporary power boost in combat. A portion of A-8 production was built as the A-8/R2 and A-8/R8, armed with MK108 cannon in the outer wing location, and with armoured slabs added to the cockpit sides and a modified canopy. The final production version of the BMW801 powered fighter was the Fw190A-9, equipped with the BMW801TS of 2000hp (1470kW). There was a parallel development of these fighter optimized aircraft with a dedicated fighter-bomber version, the Fw190F. These aircraft had reduced wing armament to two MG151 cannon in the wingroot position. The engine was optimized for low level operation, and the armament options varied to satisfy the ground attack role, including bombs of various weight classes and a variety of anti-tank rockets. This branched into the extended range Fw190G version. Development of the thoroughbred fighter continued in the guise of the Fw190D, which began to reach Luftwaffe units in the second half of 1944, and was the result of mounting an in-line Jumo213A-1 engine into a modified Fw190A-8 airframe. Although the Fw190 never achieved the widespread usage of the competing Bf109, its contribution to the German Air Force was certainly significant through the second half of WWII. Fw190s saw service on the Western Front as well as in the East. As heavy fighters with imposing firepower, they found themselves integral components, from 1943 onwards, within the units tasked with the protection of the Reich from the ominous clouds of allied four-engined bombers. This is where the A-8 version was instrumental, along with its A-8/R2 armoured development. This version, with its firepower, was a very ominous and daunting foe for the bomber crews. From the second half of 1944, their danger was kept in check to a degree by escorting P-47s, and necessitated the development of the P-51 Mustang.

úvodem

Ve druhé polovině 2. světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, těžce vyzbrojený stroj. Jeho nesnadný vývoj začal v roce 1938 na základě specifikací Technisches Amtu RLM. První prototyp poprvé vzletěl 1. června 1939. Po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k předseriové verzi Fw 190 A-0, vyrobené ve 28 kusech. Šest těchto strojů obdržela na jaře 1941 zkušební jednotka Erprobungsstaffel 190 na letišti v Rechlinu, která s nimi prováděla provozní zkoušky. Ty odhalily takové množství nedostatků, že RLM téměř zastavil další vývoj. Nicméně, na doporučení personálu zkušební jednotky dostal stroj šanci. Po provedení více než 50 změn na draku letounu vydalo RLM povolení k zařazení Fw 190 do řadové služby v Luftwaffe. V červnu 1941 převzala Luftwaffe první za sta objednaných sériových Fw 190 A-1, vyzbrojených čtyřmi kulomety MG 17 ráže 7,9 mm. V září 1941 jimi byla vyzbrojena celá II/JG 26 na západní frontě. V listopadu pak začala výroba další verze, Fw 190A-2, poháněné motorem BMW 801C-2 a vyzbrojené dvěma kulomety MG 17 a dvěma kanóny MG 151 ráže 20 mm v křídlech. Část této série měla také přídavné kanóny MG FF ráže 20 mm, čímž se výzbroj dostávala na pozdější vysoký standard. K významné změně došlo na jaře 1942, kdy byl k dispozici motor BMW 801 D-2, jehož montáž dala vzniknout verzi A-3. V červenci pak výroba plynule přešla na zlepšenou verzi A-4. Obě už byly standardně vyzbrojeny dvěma trupovými kulomety MG 17, dvěma křídelnými kanóny MG 151 a dvěma kanóny MG FF, montovanými rovněž do křídla vně podvozkových šachet. V roce 1942 už výroba nabíhala do vysokých obrátek, rozjela se rovněž licenční stavba Fw 190 u firmy Fieseler. I díky tomu dosáhla celková produkce roku 1942 1 878 strojů, oproti 224 kusům vyrobených v roce 1941. V dubnu 1943 výroba přešla na velkosériovou verzi A-5, s identickým křídlem jako u verze A-4, ale s prodlouženým trupem, který se stal nadále základní součástí draku všech pozdějších verzí až po A-9, včetně bitevních verzí Fw 190 F. V červenci bylo k dispozici nové, zesílené křídlo, v němž byly na vnější pozici instalovány kulomety MG 151 místo MG FF. Instalace tohoto křídla přinesla verzi A-6. Další změnou na výrobních linkách byla verze A-7, vyráběná na konci roku 1943. Vznikla nahrazením trupových kulometů MG 17 kulomety MG 131 ráže 13 mm. V únoru 1944 pak další úpravy vedly k verzi A-8, která se stala nejrozšířenější verzí tohoto letounu s bezmála 1400 vyrobenými stroji. Nejpodstatnější změnou byla instalace zařízení GM-1, krátkodobě zvyšujícího výkon motoru vstříkáním oxidu dusného do motoru. Část produkce verze A-8 byla vyrobena ve variantě A-8/R2 a A-8/R8, vybavené kanóny MK 108 na vnějších pozicích křídla, a přídavným pancéřováním pilotního prostoru a překrytu kabiny. Poslední sériově vyráběnou stíhací verzí s motorem BMW 801 byla v roce 1945 verze A-9, vybavená motorem BMW 801 TS o výkonu 2000 k (1470 kW). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních verzí Fw 190 F. Tyto stroje měly křídelní výzbroj redukovánou na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách. Stroje disponovaly velkou škálou podvěšené výzbroje pro pozemní útoky, zahrnující bomby různých ráží a řadu variant protitankových raket. Vzniklo rovněž několik variant verze G, což byl stíhací bombardér s prodlouženým doletem. Vývoj čistě stíhacích verzí pokračoval verzí Fw 190D, dodávanou jednotkám Luftwaffe od srpna 1944. Fw 190D vznikl instalací motoru Jumo 213 A-1 do upraveného draku Fw 190A-8. Ačkoli Fw 190 nikdy nedosáhl u stíhacích jednotek Luftwaffe tak velkého rozšíření jako konkurenční Bf 109, stal se významnou součástí válečného úsilí německého letectva ve druhé polovině 2. světové války. Fw 190 bojovaly jak na západní, tak na východní frontě. Jako těžké stíhací stroje s impozantní výzbrojí získávaly od roku 1943 na významu v jednotkách protivzdušné obrany Říše, kde se uplatnily v boji proti těžkým čtyřmotorovým bombardérům. V této roli byla především verze A-8 a její pancéřovaná varianta A-8/R2. Tyto stroje s jejich zesílenou výzbrojí byly pro spojenecké bombardéry skutečně vřezané. Od druhé poloviny roku 1944 ovšem jejich hrozbu stále úspěšněji eliminovaly doprovodné stíhačky P-47D a především vynikající P-51D Mustang.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

* INSTR. SYMBOLS

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE

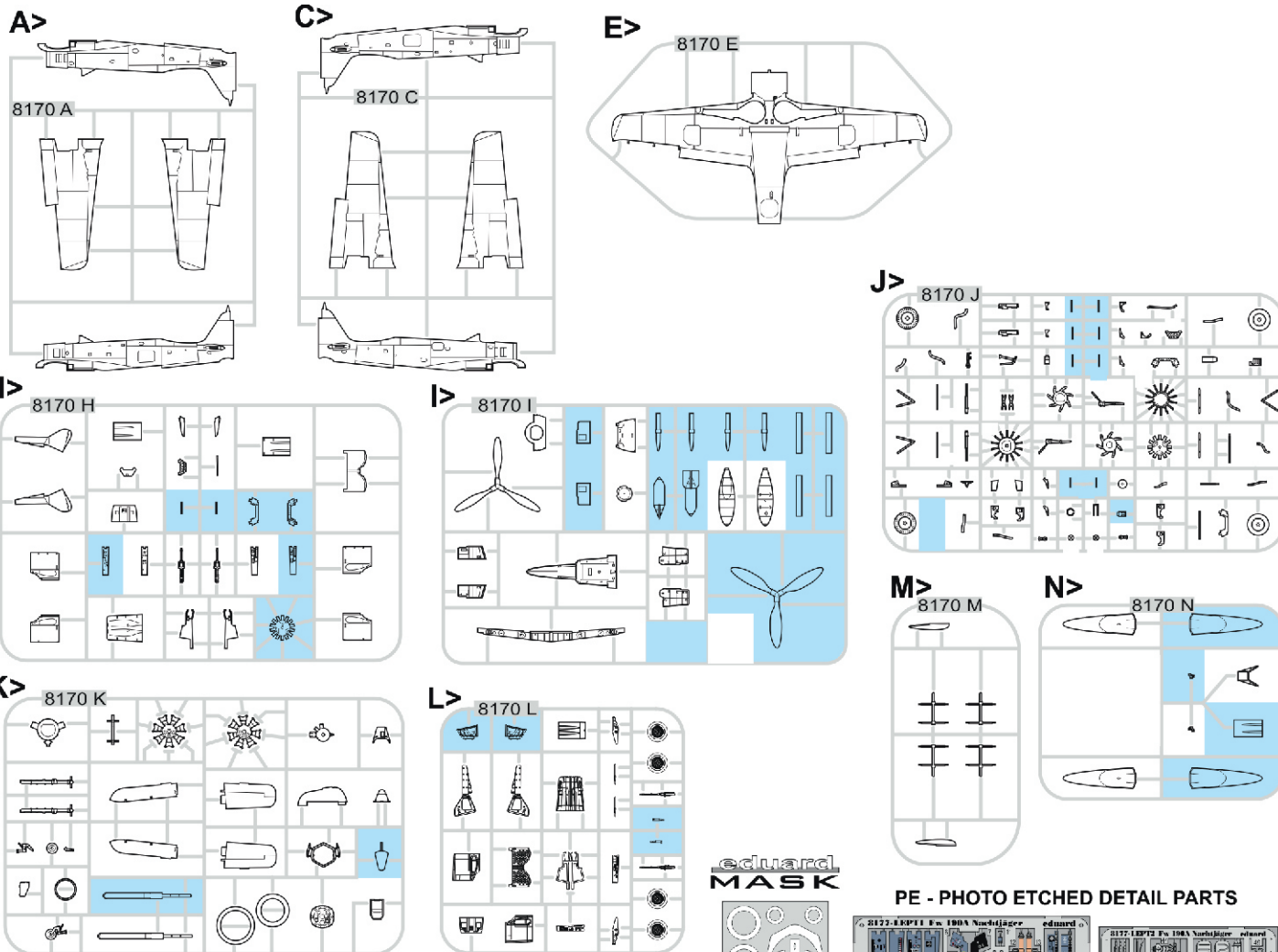


PIÈCES



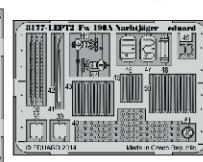
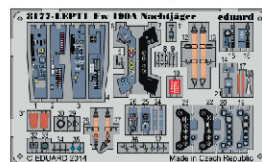
部品

PLASTIC PARTS



eduard
MASK

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



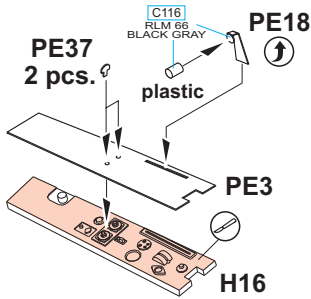
PEINTURE



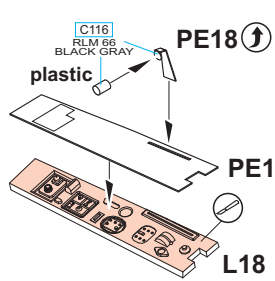
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 1	C001	WHITE
H 2	C002	BLACK
H 3	C003	RED
H 4	C004	YELLOW
H 6	C006	GREEN
H 12	C018	FLAT BLACK
H 13	C003	RED
H 47	C041	RED BROWN
H 65	C018	RLM70 BLACK GREEN
H 68	C036	RLM74 DARK GRAY
H 69	C037	RLM75 GRAY

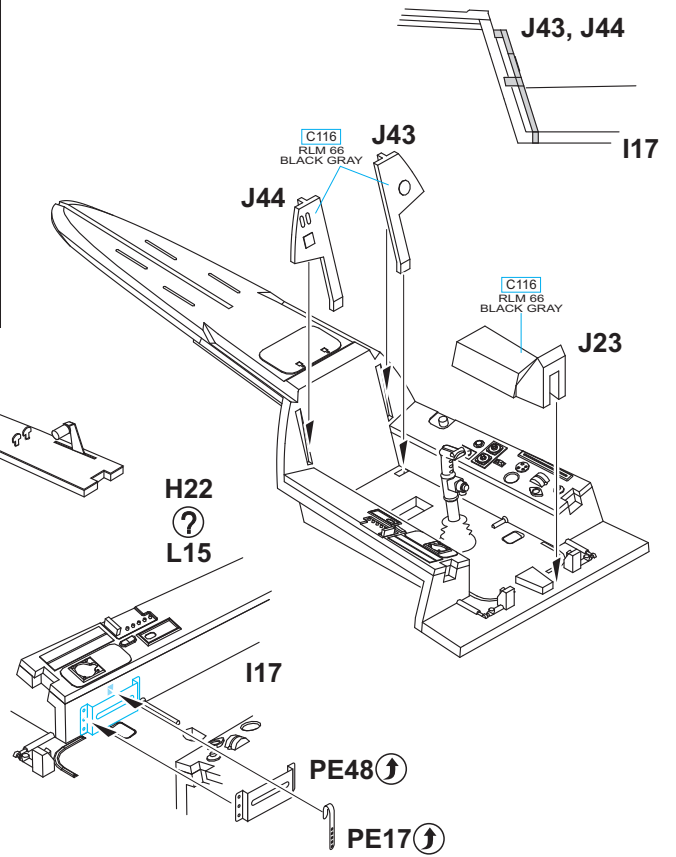
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 70	C060	RLM02 GRAY
H 77	C137	TIRE BLACK
H 344		RUST
H 417	C116	RLM66 BLACK GRAY
	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
	MC214	DARK IRON
	MC218	ALUMINIUM
	MC213	STEEL
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
	SM01	SUPER CHROME



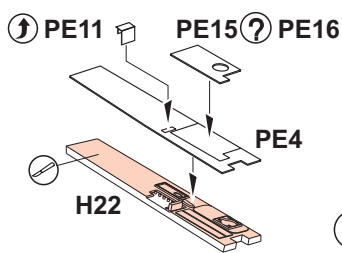
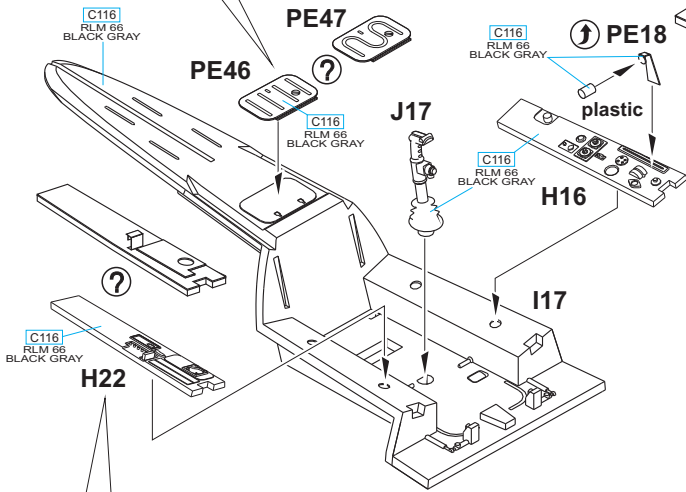
MARKINGS **A, D**



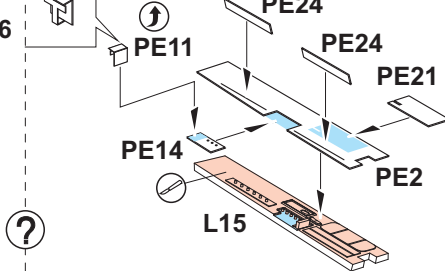
MARKINGS **B, C**



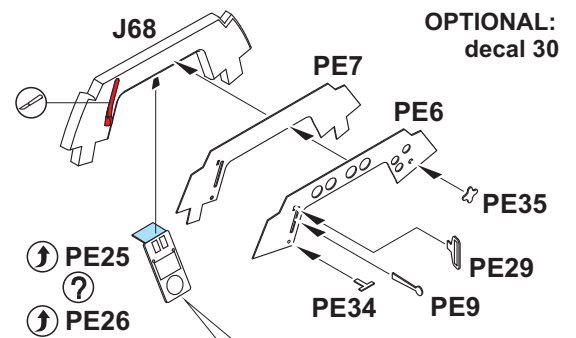
PE46 - MARKING **A** ONLY



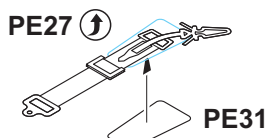
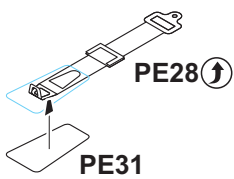
MARKINGS **A, D**



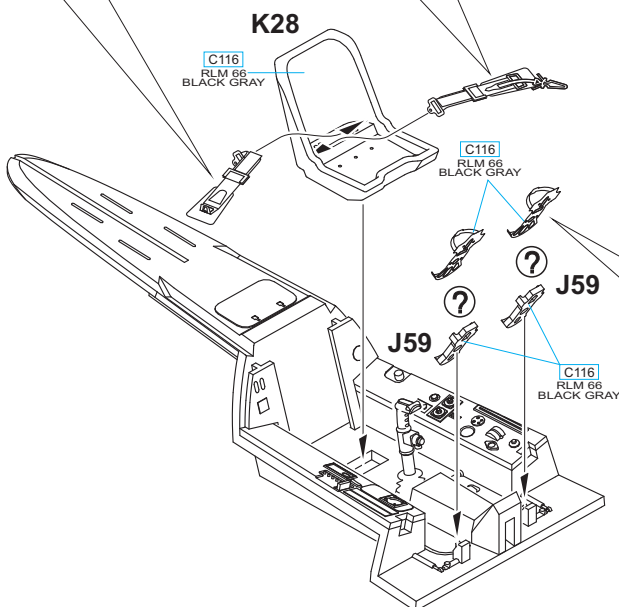
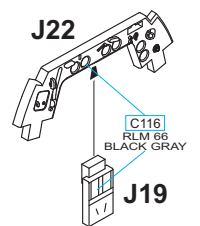
MARKINGS **B, C**



OPTIONAL:
decal 30

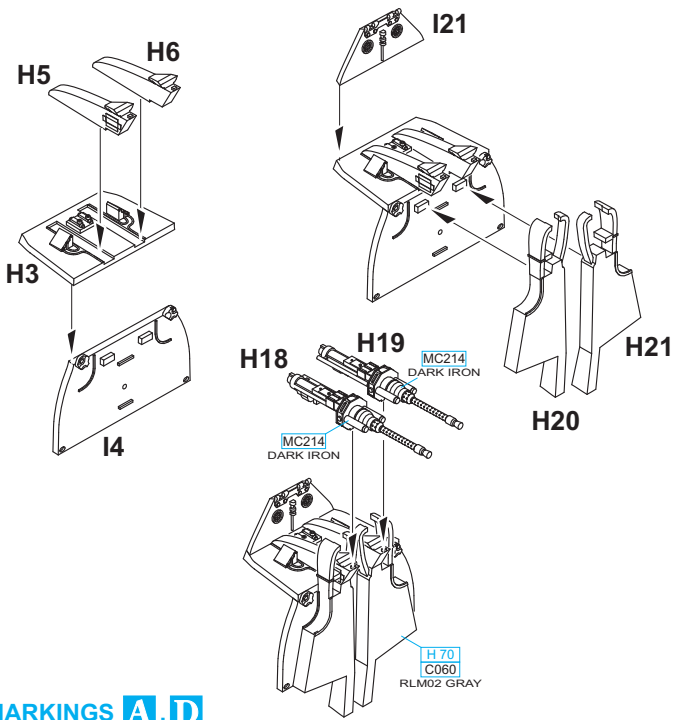


PE26 - MARKINGS **A, D**
PE25 ? PE26 - MARKINGS **B, C**

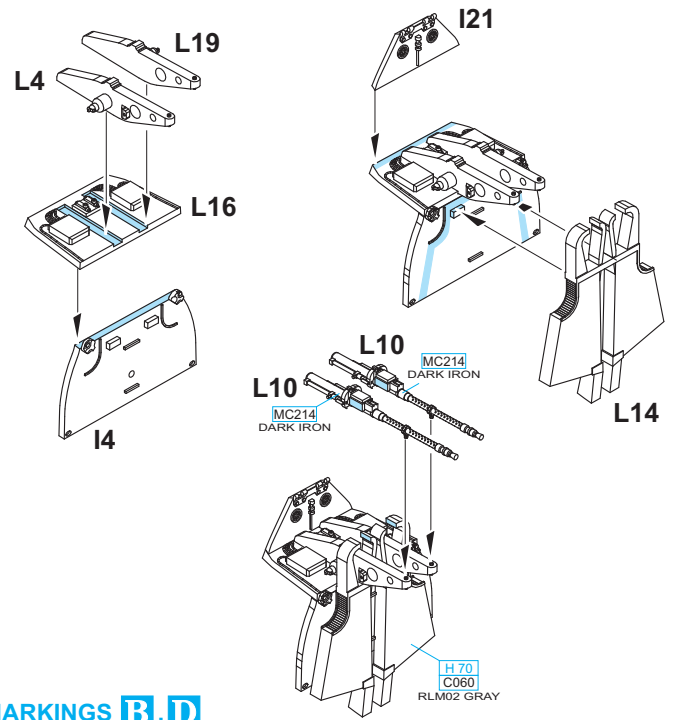


2 pcs.
PE44

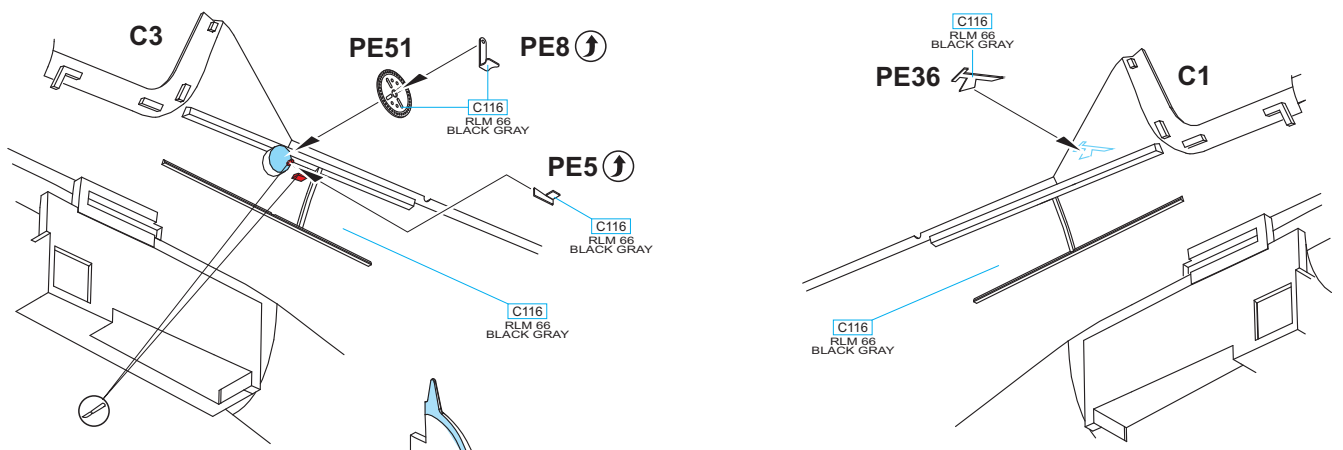




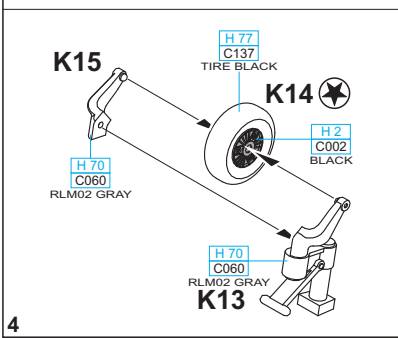
MARKINGS **A, D**



MARKINGS **B, D**



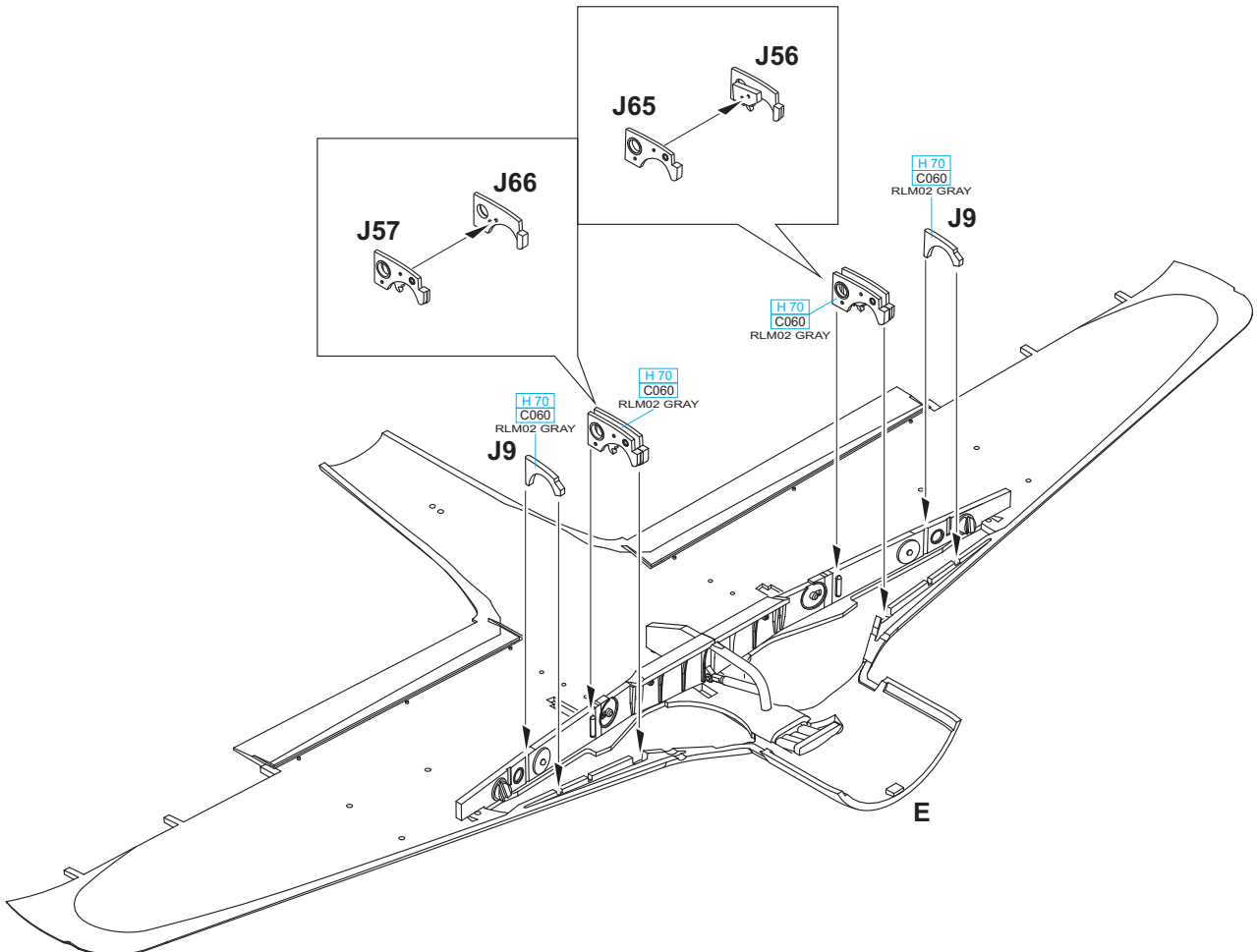
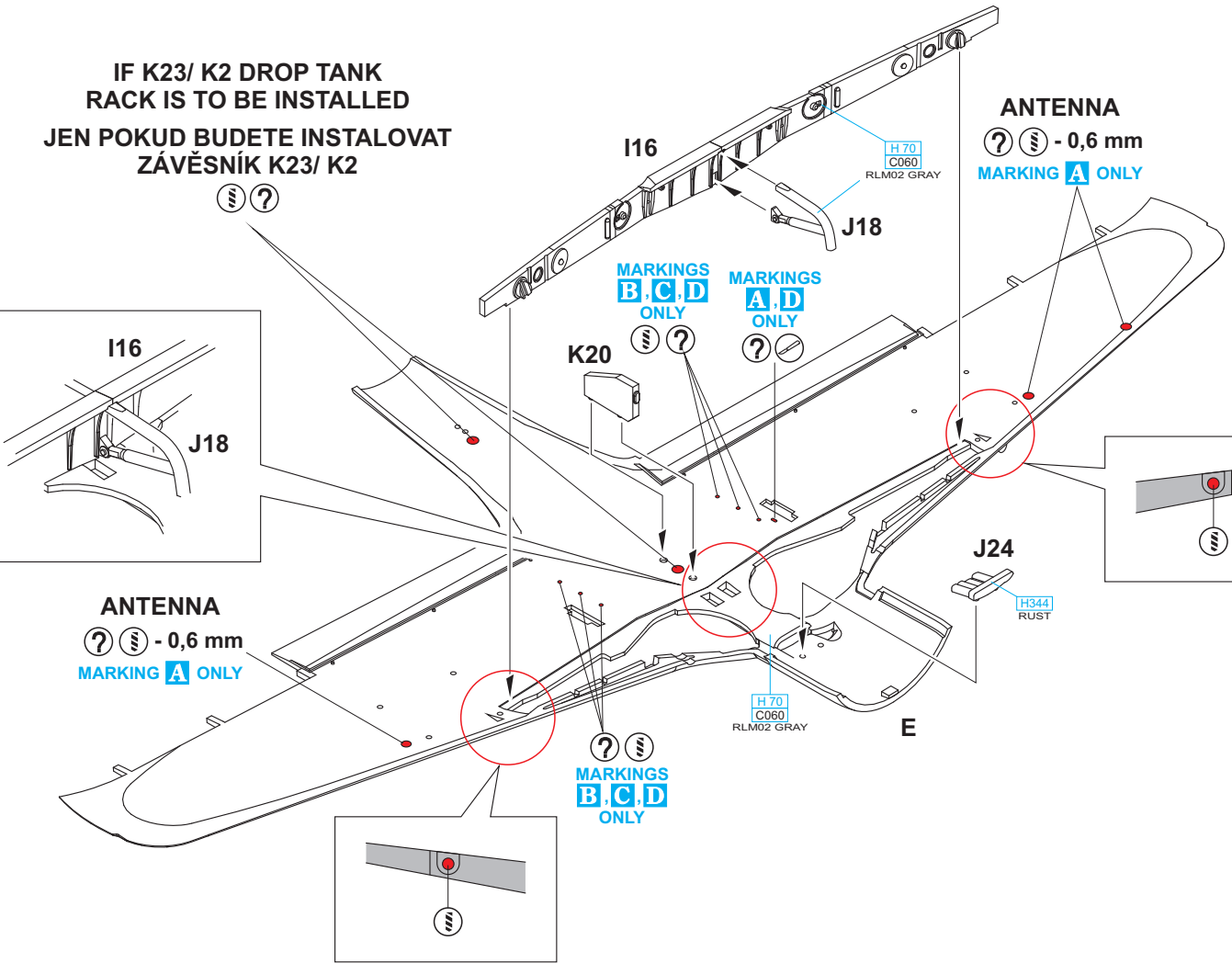
C1, C3 - MARKING A
A1, A2 - MARKINGS B, C, D

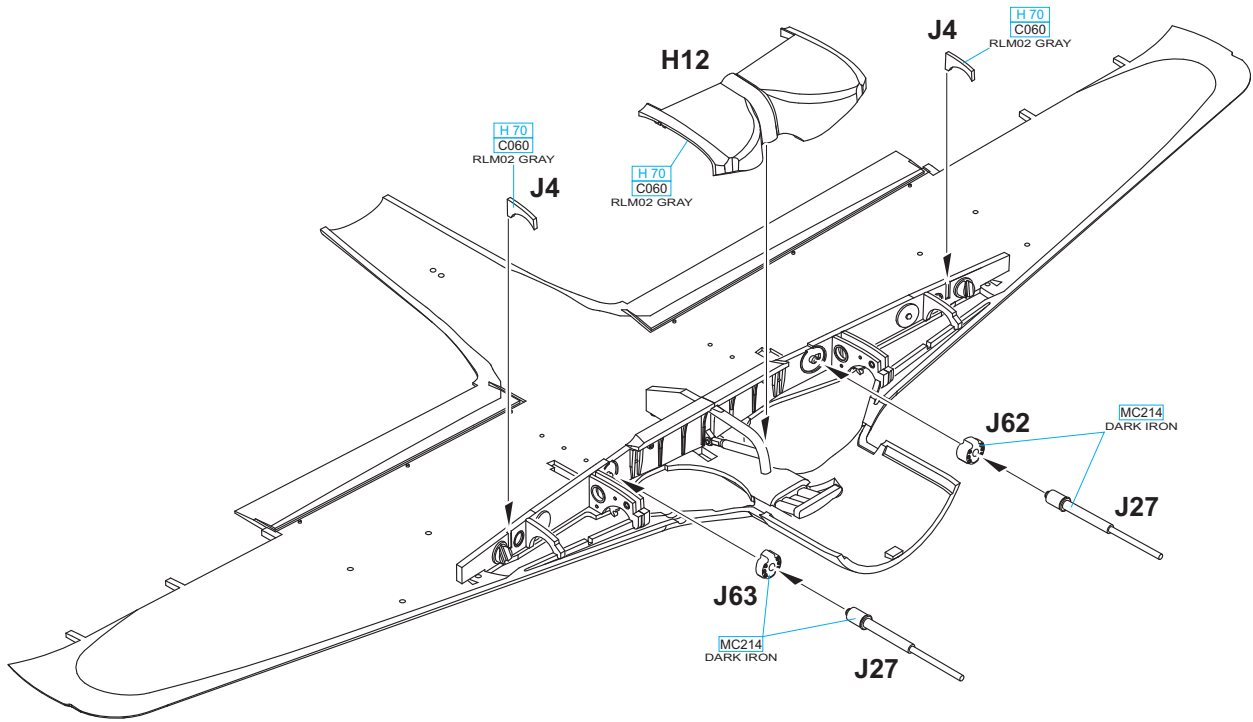


A1
?
C3

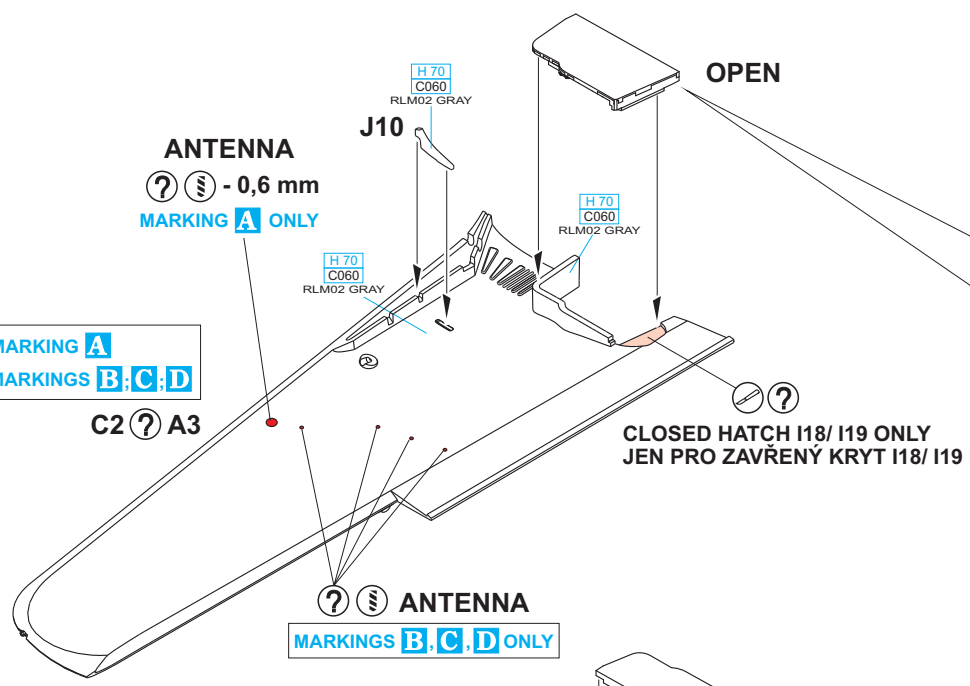
IF K23/ K2 DROP TANK
RACK IS TO BE INSTALLED
JEN POKUD BUDETE INSTALOVAT
ZÁVĚSNÍK K23/ K2

ANTENNA
⓪ Ⓜ - 0,6 mm
MARKING A ONLY

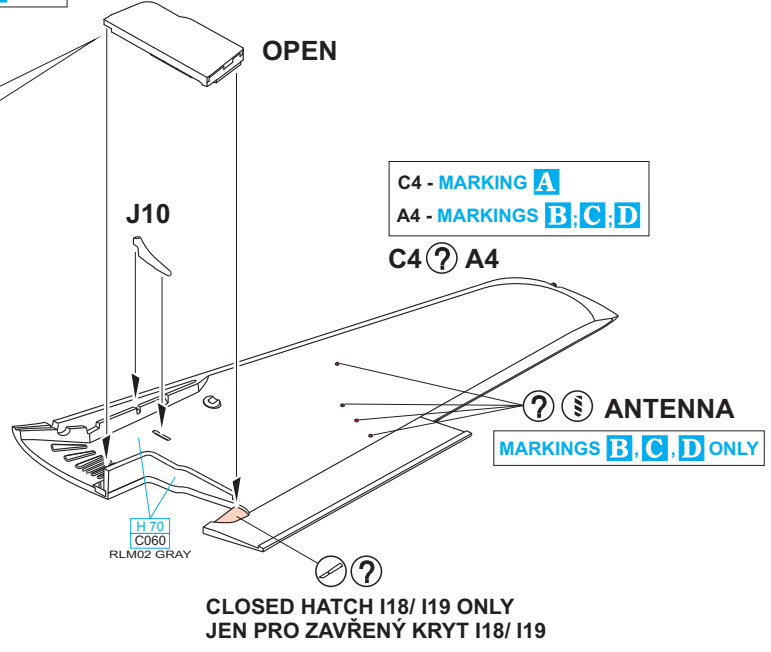




**DON'T USE PART J3
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION
NEINSTALUJTE DÍL J3
POKUD MÁ BÝT KRYTŮ KANÓNU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**



**DON'T USE PART J3
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION
NEINSTALUJTE DÍL J3
POKUD MÁ BÝT KRYTŮ KANÓNU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**

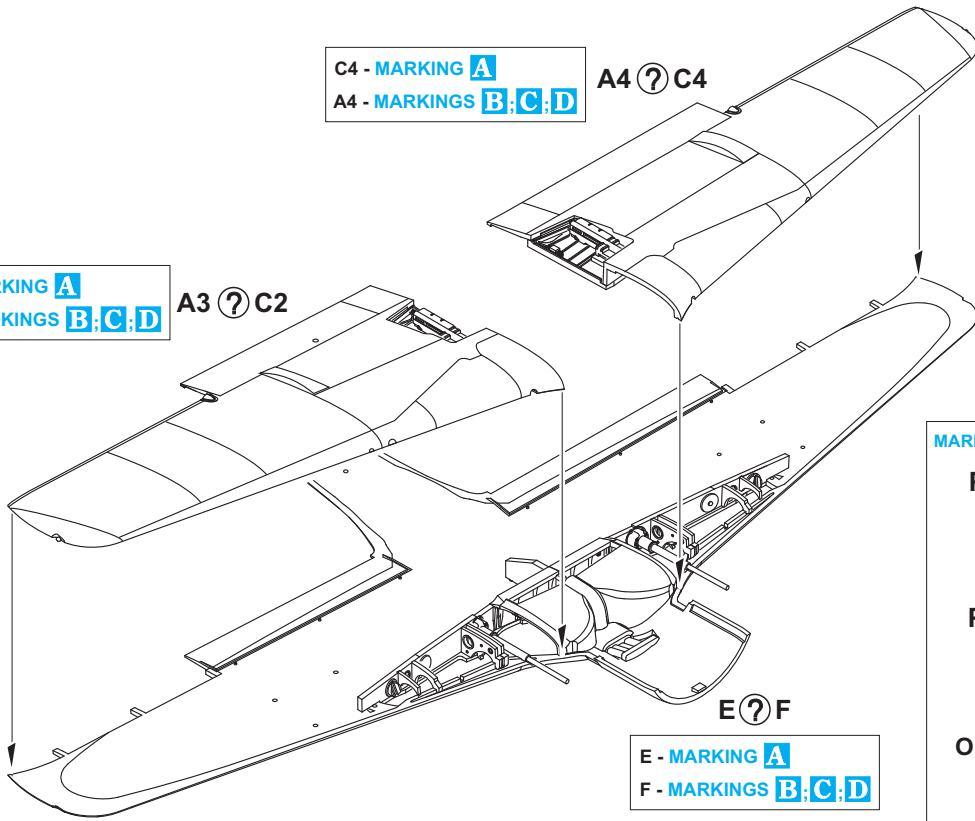


C4 - MARKING **A**
 A4 - MARKINGS **B;C;D**

A4 ? C4

C2 - MARKING **A**
 A3 - MARKINGS **B;C;D**

A3 ? C2



E ? F

E - MARKING **A**
 F - MARKINGS **B;C;D**

MARKINGS **A;D**

PE19

PE22

PE30

PE32 ? PE33

OPTIONAL:
 decal 29

MARKINGS **B;C**

H27

PE20

PE23

C116
 RLM 66
 BLACK GRAY

N4

PE30

PE32 ? PE33

OPTIONAL:
 decal 29

H7

H47
 C041
 RED BROWN

C116
 RLM 66
 BLACK GRAY

K6

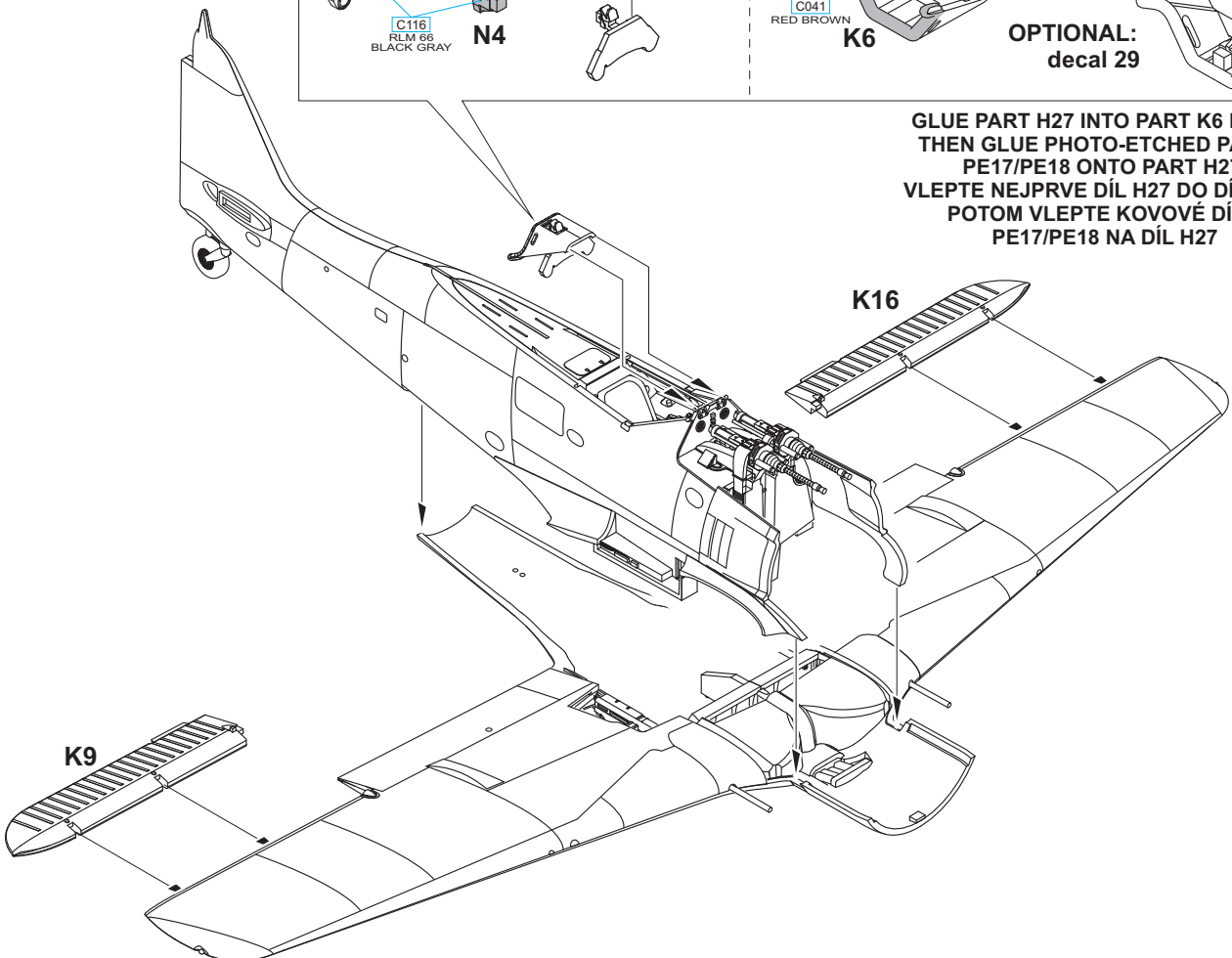
C116
 RLM 66
 BLACK GRAY

N4

H47
 C041
 RED BROWN

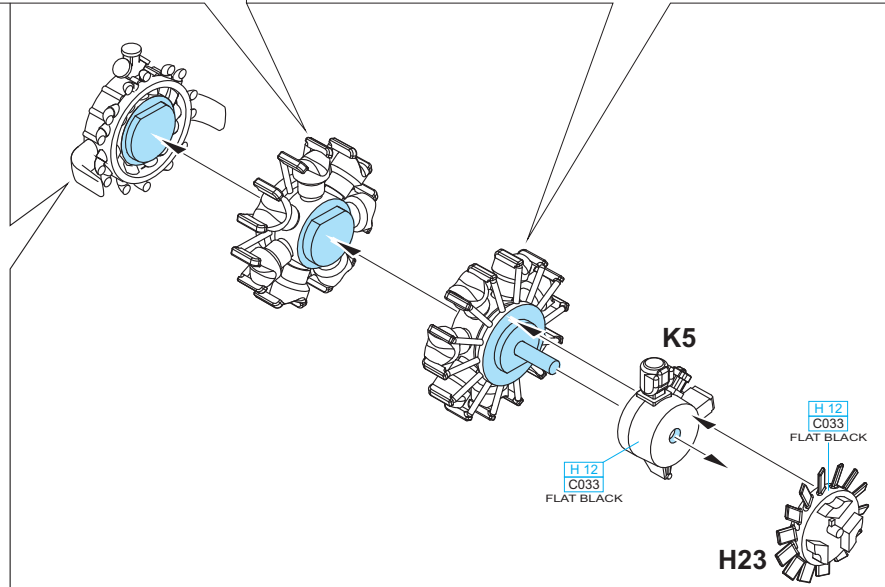
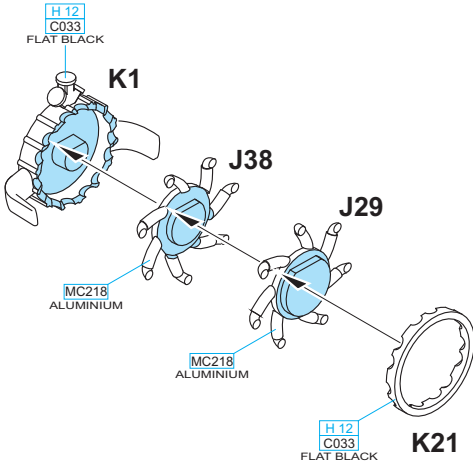
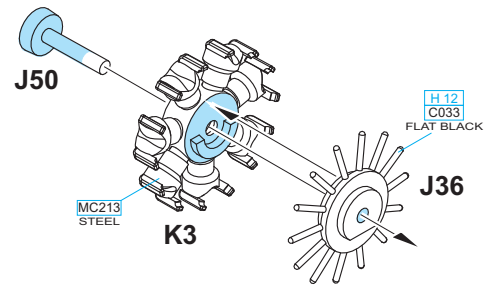
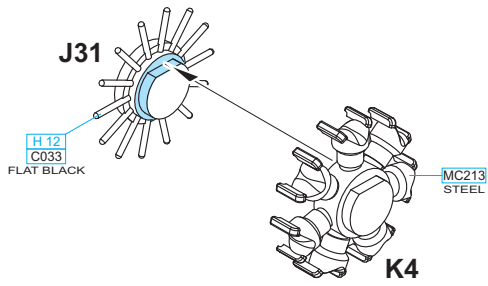
K6

GLUE PART H27 INTO PART K6 FIRST,
 THEN GLUE PHOTO-ETCHED PARTS
 PE17/PE18 ONTO PART H27
 VLEPTE NEJPRVE DÍL H27 DO DÍLU K6,
 POTOM VLEPTE KOVOVÉ DÍLY
 PE17/PE18 NA DÍL H27

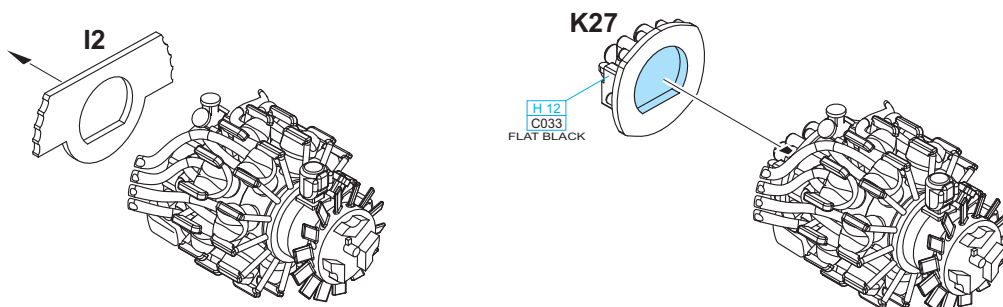
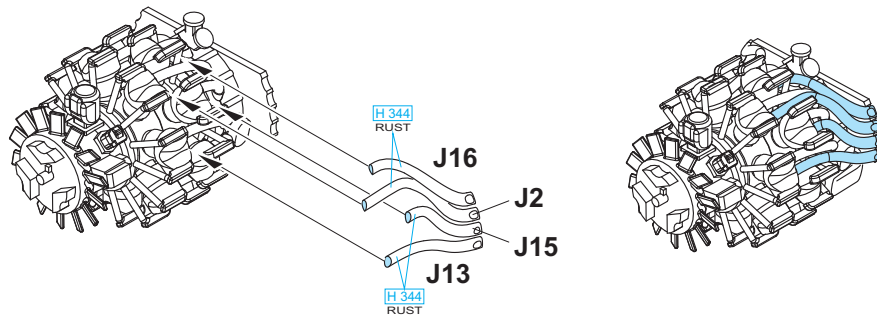
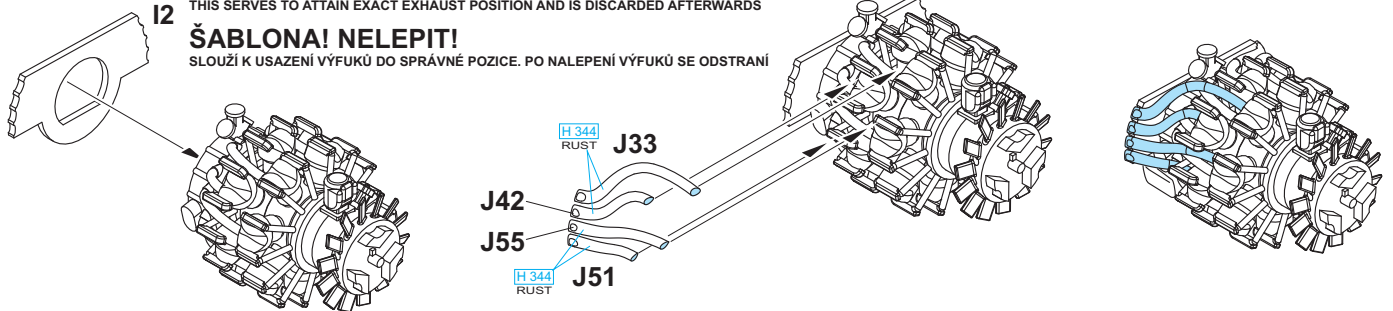


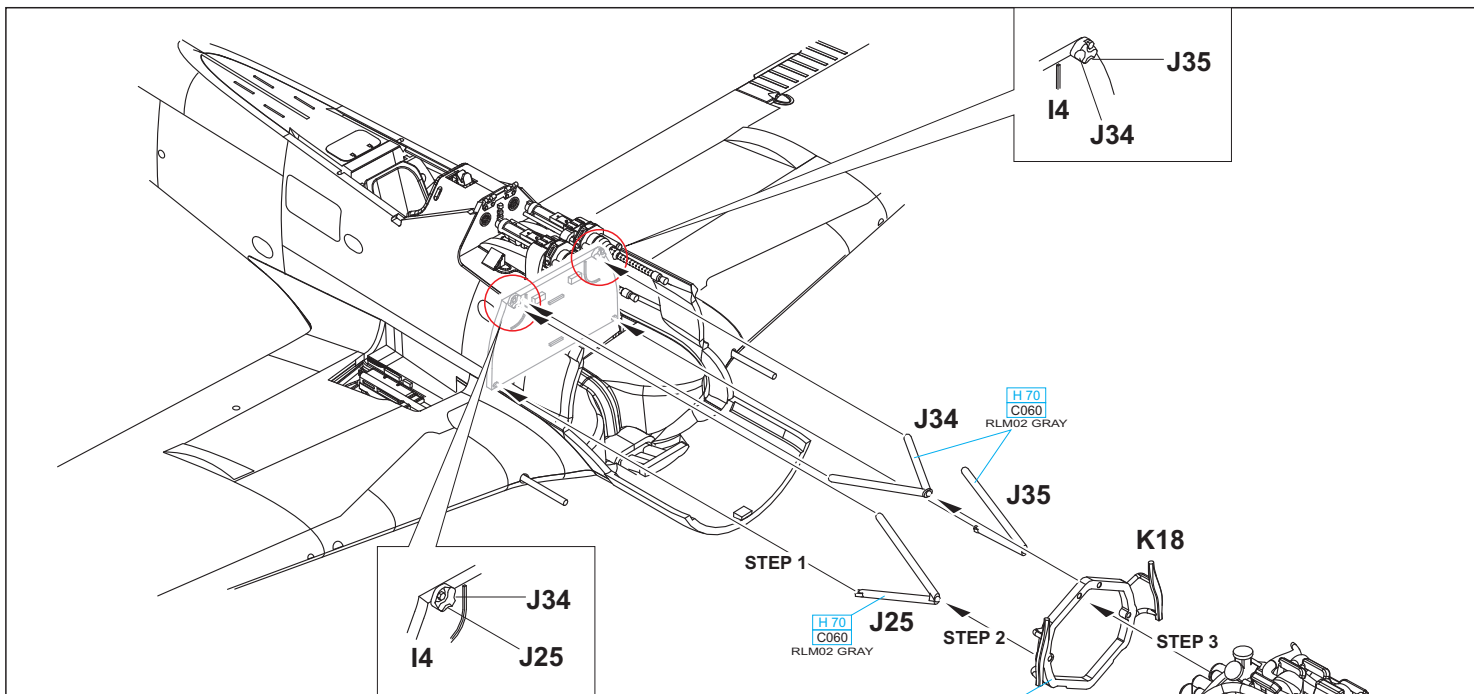
K9

K16

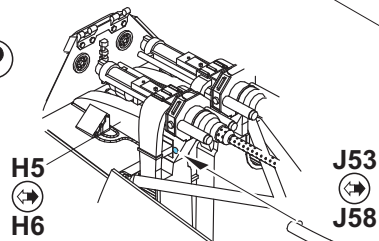
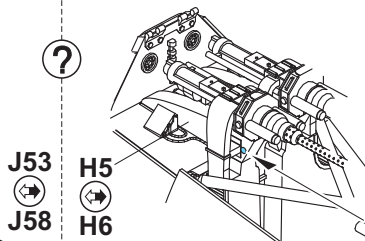
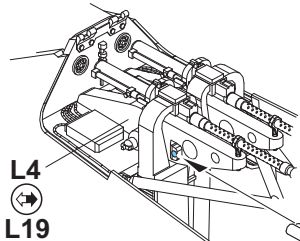
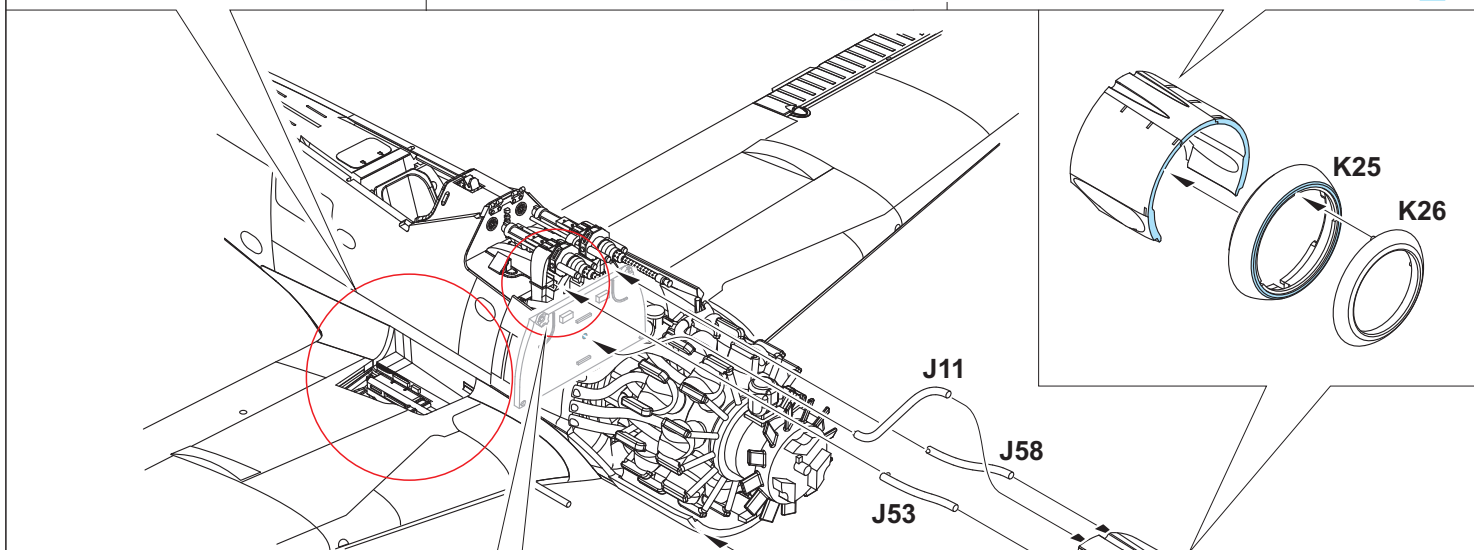
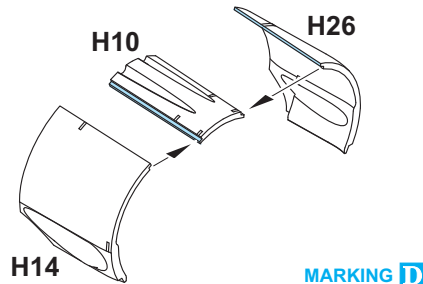
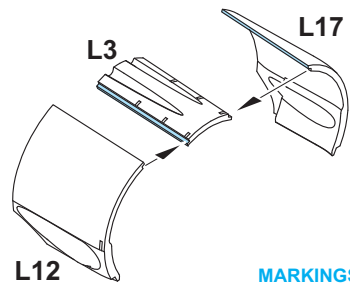
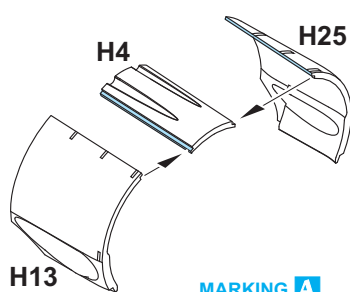
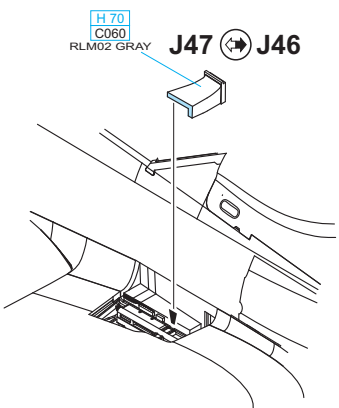


TEMPLATE ONLY! DO NOT GLUE!
 THIS SERVES TO ATTAIN EXACT EXHAUST POSITION AND IS DISCARDED AFTERWARDS
ŠABLONA! NELEPIT!
 SLOUŽÍ K USAZENÍ VÝFUKŮ DO SPRÁVNÉ POZICE. PO NALEPENÍ VÝFUKŮ SE ODSTRANÍ

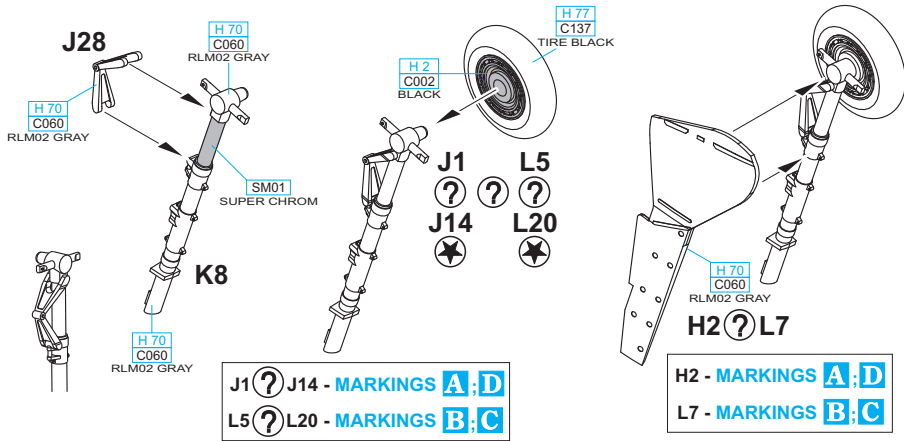
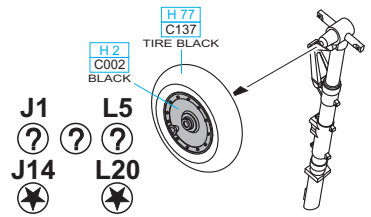
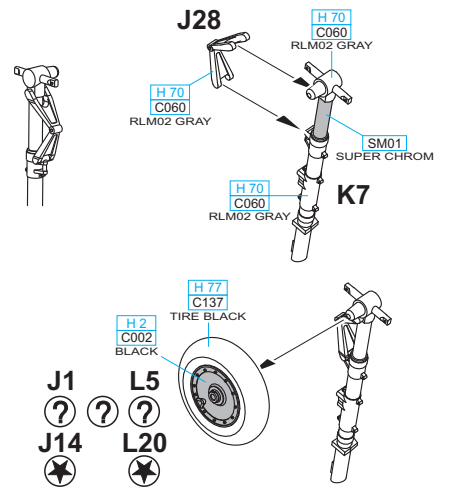
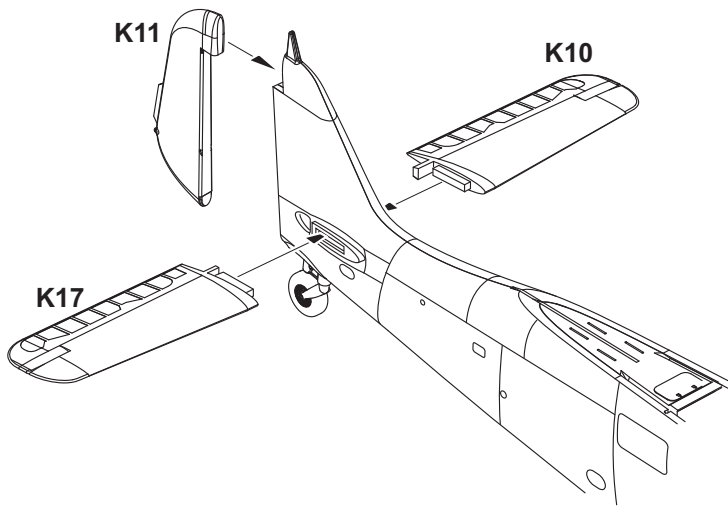




**DON'T USE
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION
NEINSTALUJTE
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**



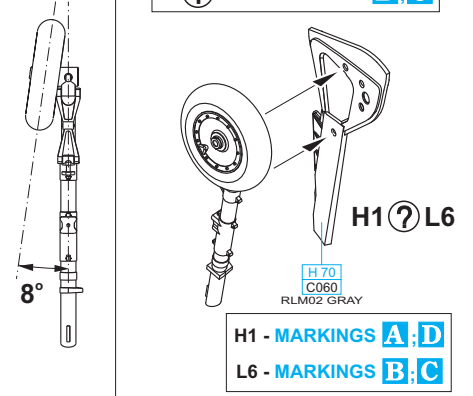
J53 J58



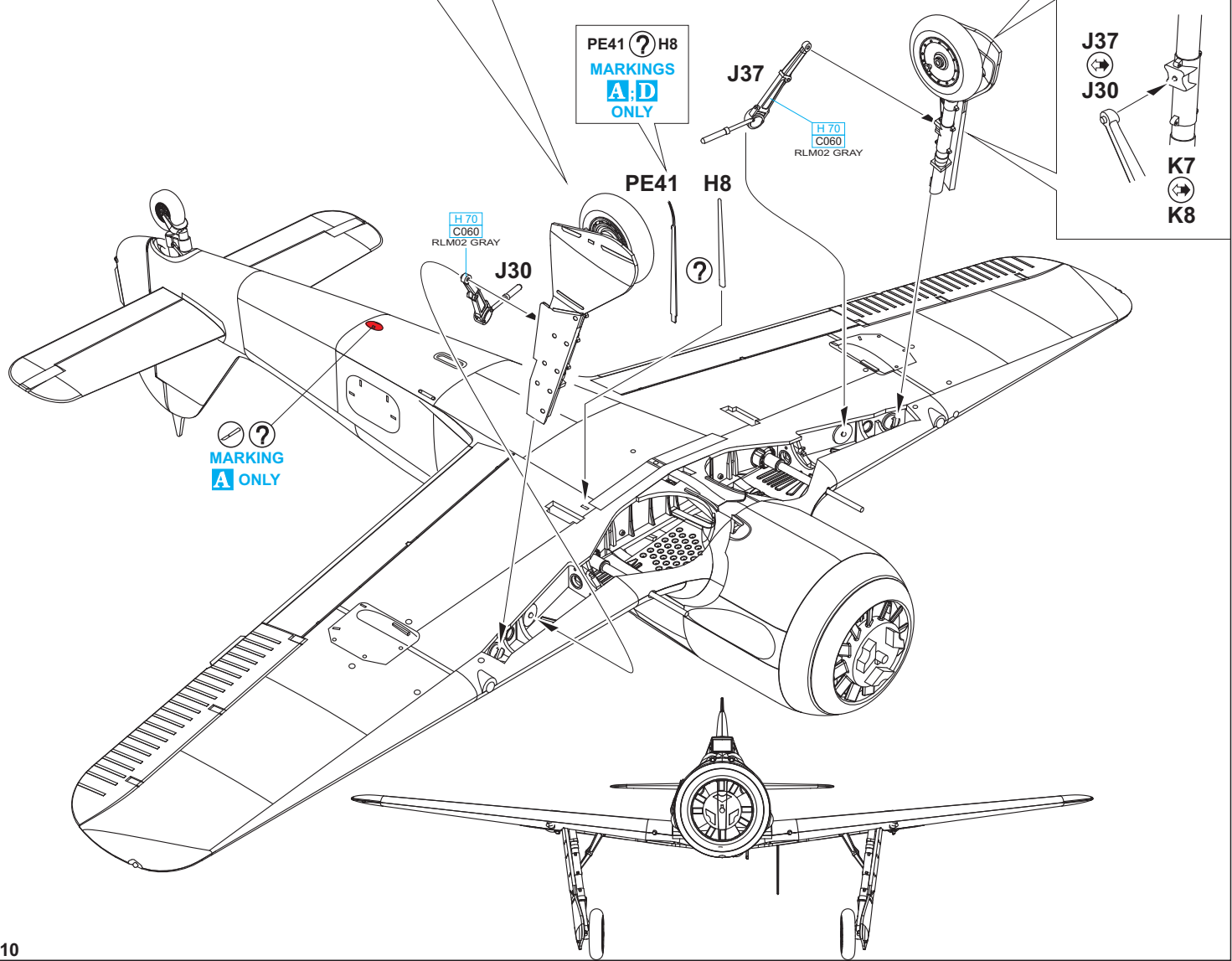
J1 ? J14 - MARKINGS A; D
L5 ? L20 - MARKINGS B; C

H2 - MARKINGS A; D
L7 - MARKINGS B; C

J1 ? J14 - MARKINGS A; D
L5 ? L20 - MARKINGS B; C



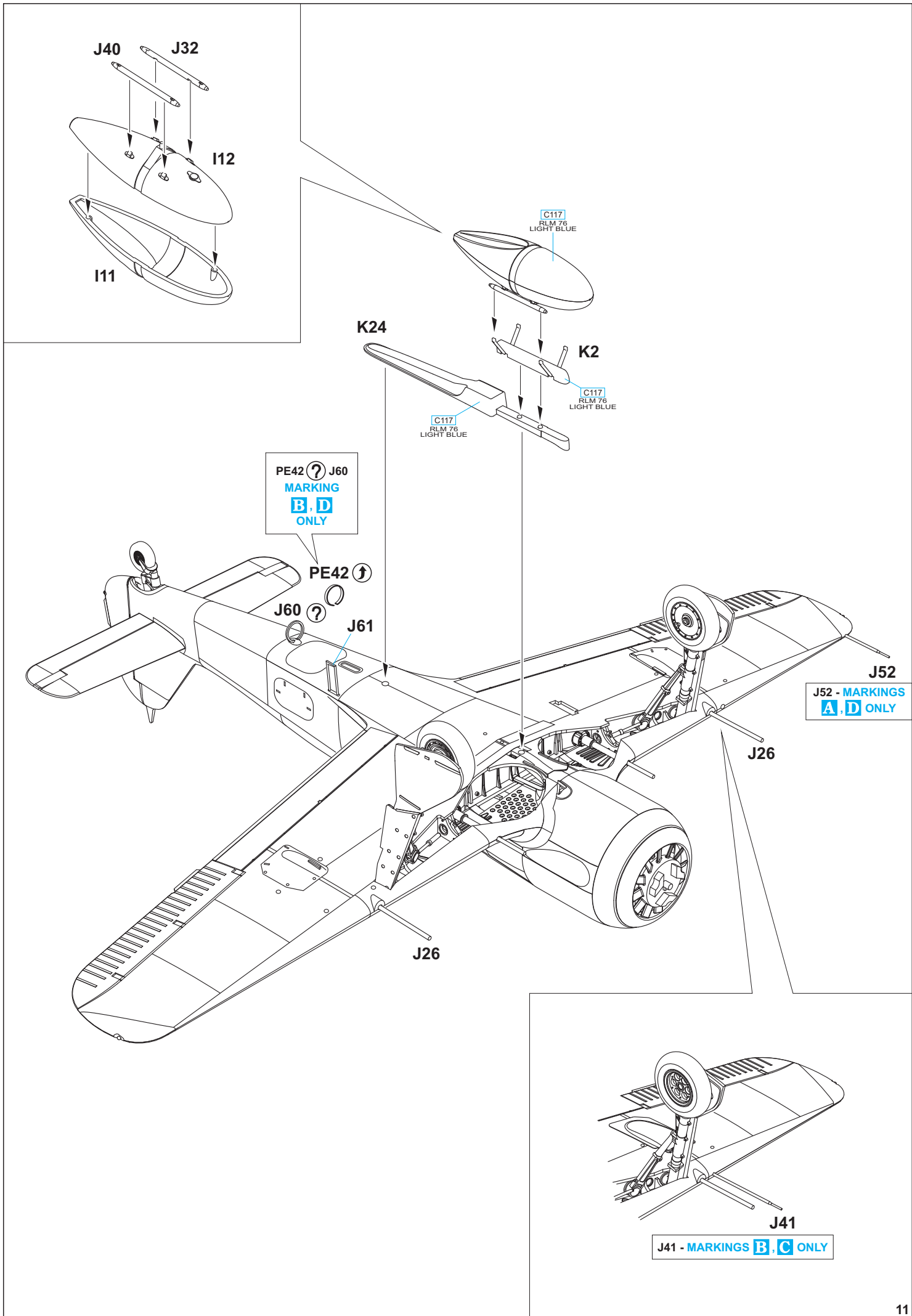
H1 - MARKINGS A; D
L6 - MARKINGS B; C



PE41 ? H8
MARKINGS A; D
ONLY

MARKING A ONLY

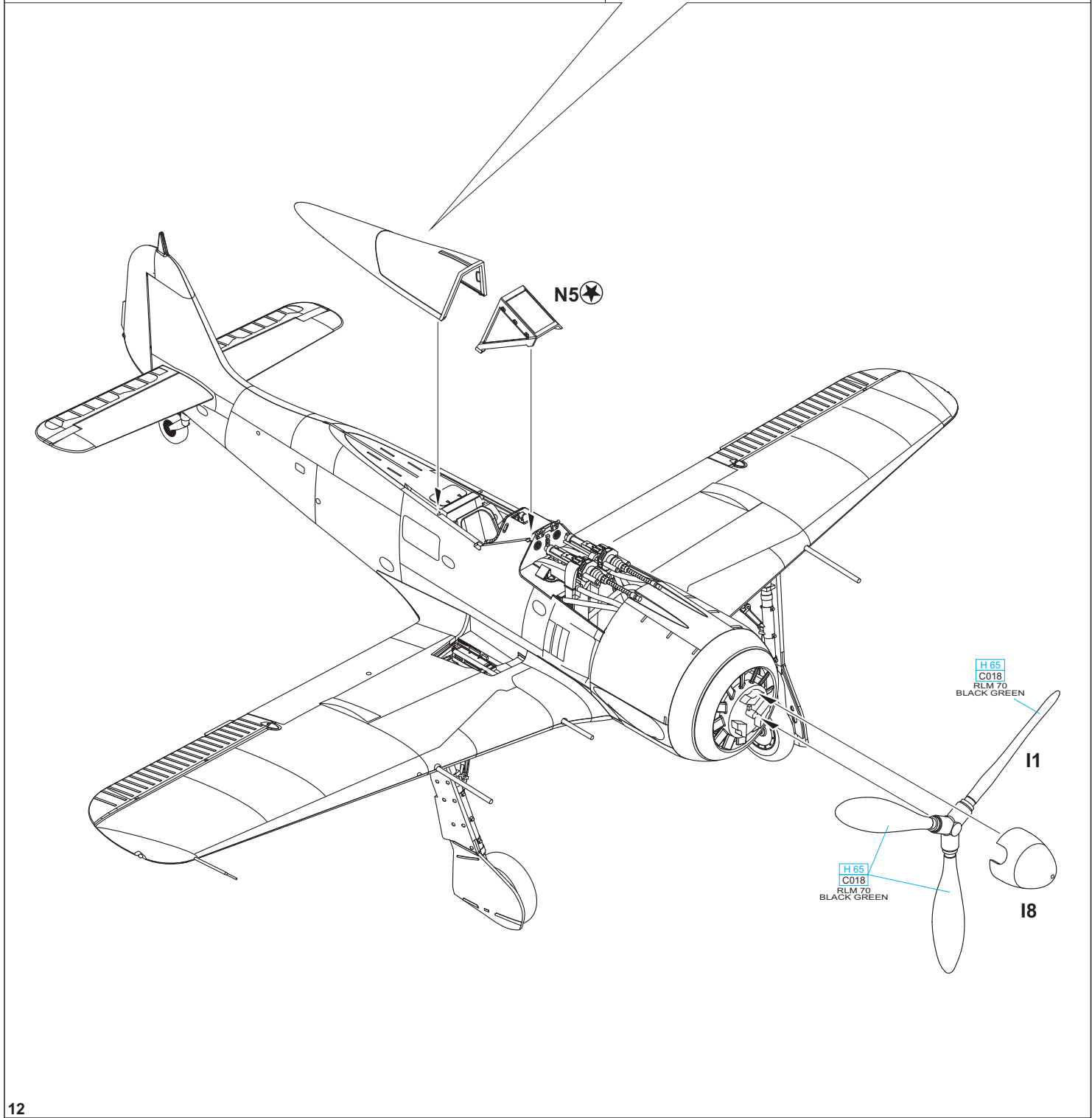
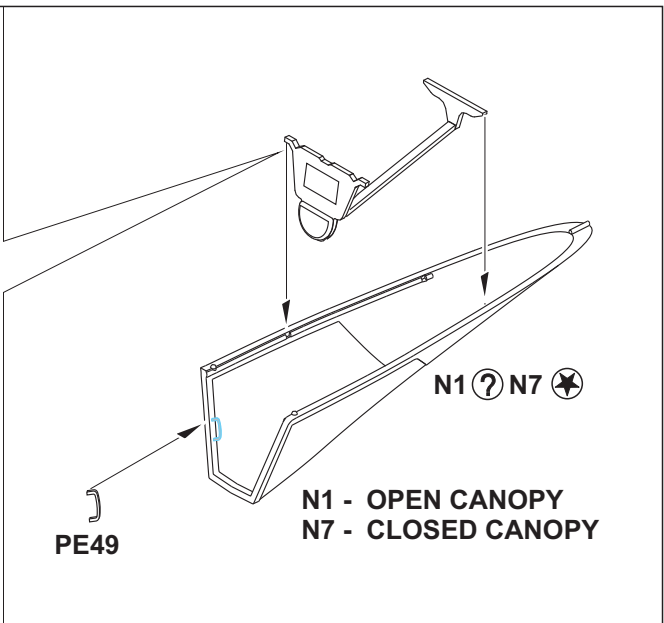
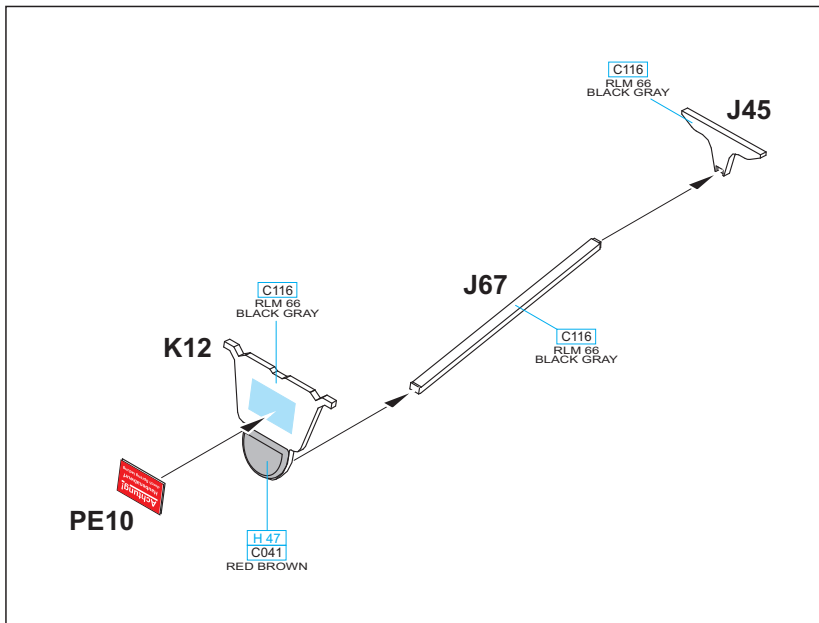
J37
J30
K7
K8

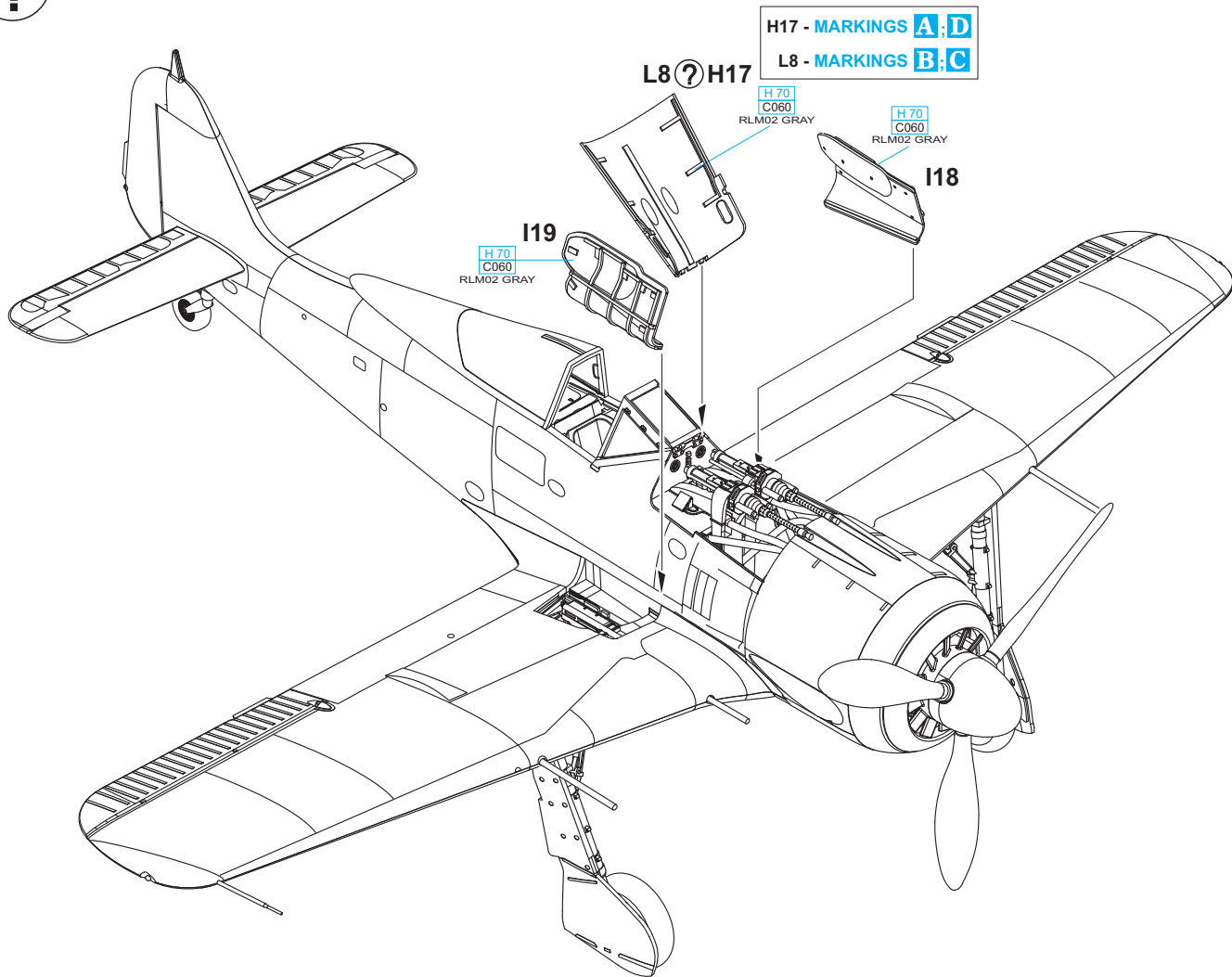
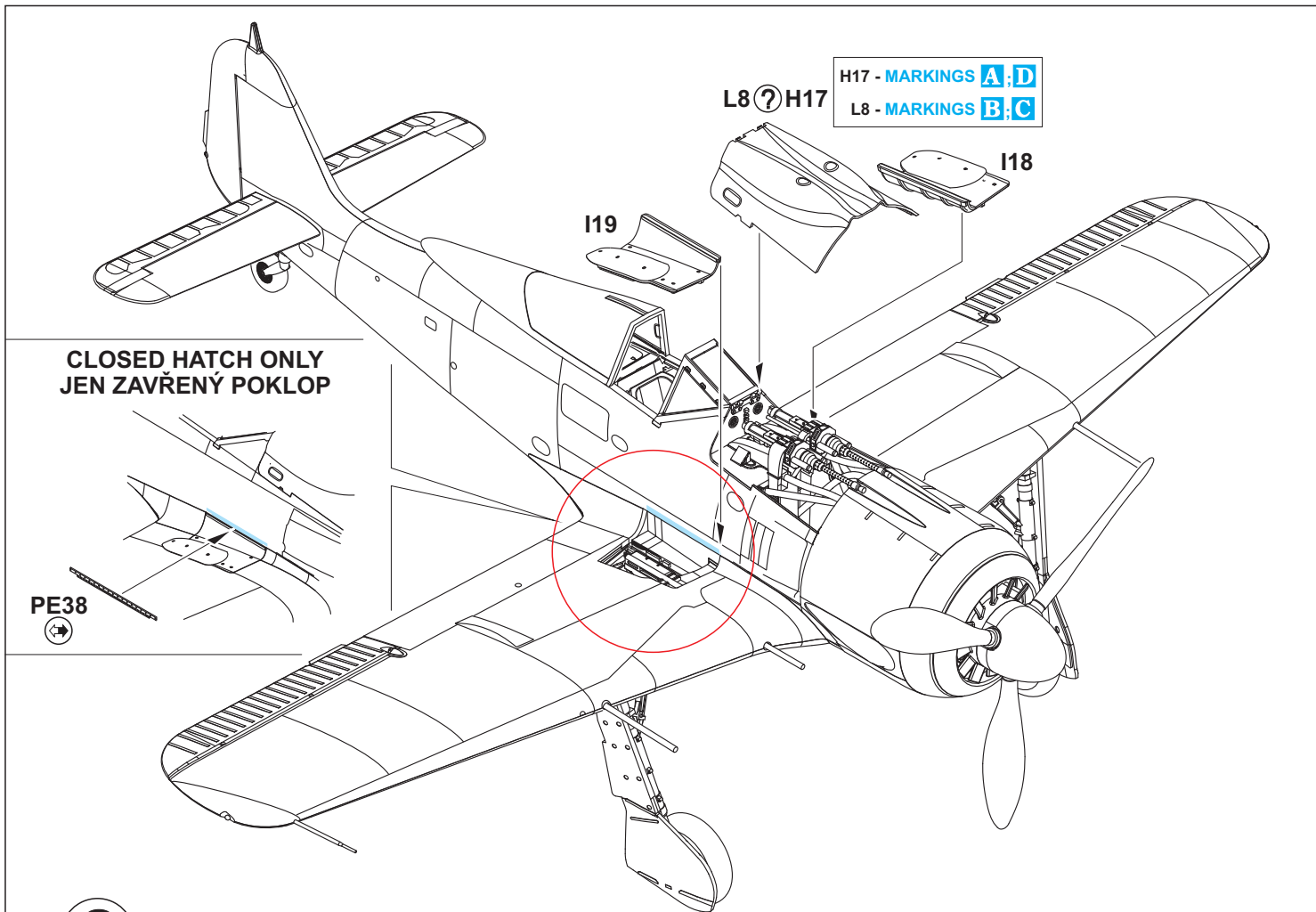


PE42 ? J60
MARKING
B, D
ONLY

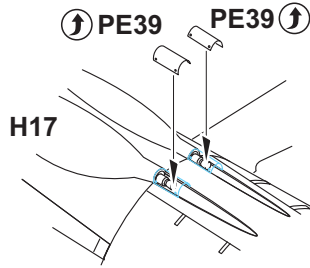
J52 - MARKINGS
A, D ONLY

J41 - MARKINGS B, C ONLY

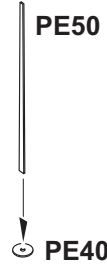




MARKINGS A, D ONLY



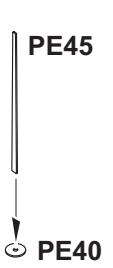
A



B

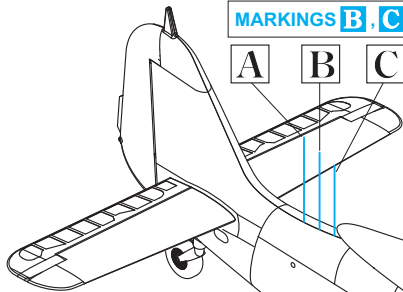


C



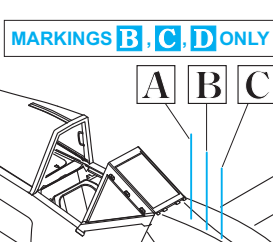
MARKINGS B, C, D ONLY

A B C



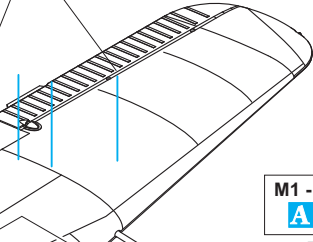
MARKINGS B, C, D ONLY

A B C



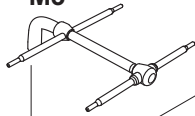
MARKINGS B, C, D ONLY

A 4 pcs.



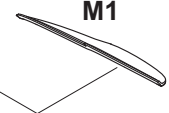
MARKING A ONLY

M3



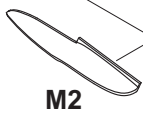
M1 - MARKINGS A, B ONLY

M1



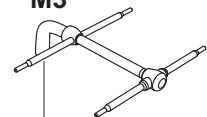
M2

M2 - MARKINGS A, B ONLY



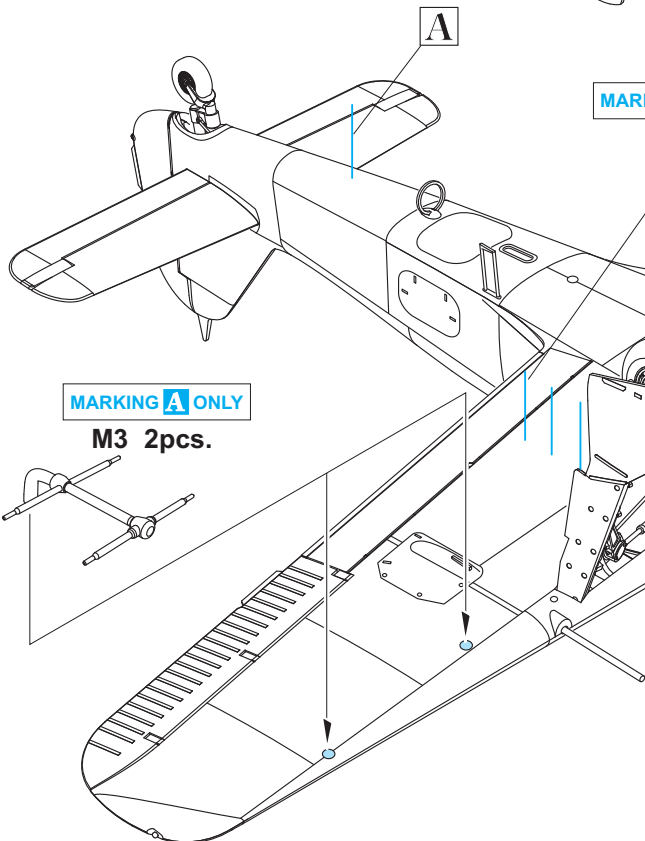
MARKING A ONLY

M3



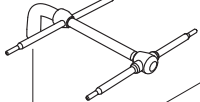
MARKINGS B, C, D ONLY

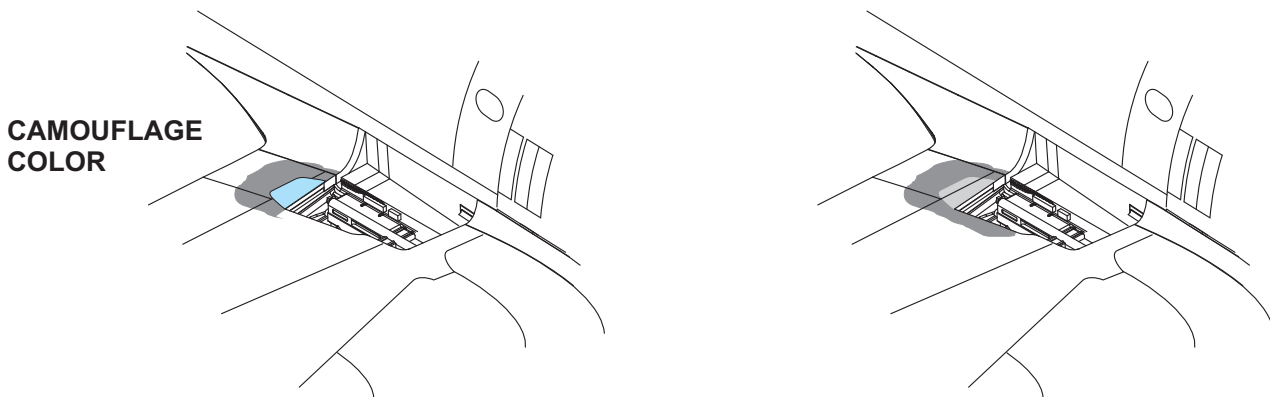
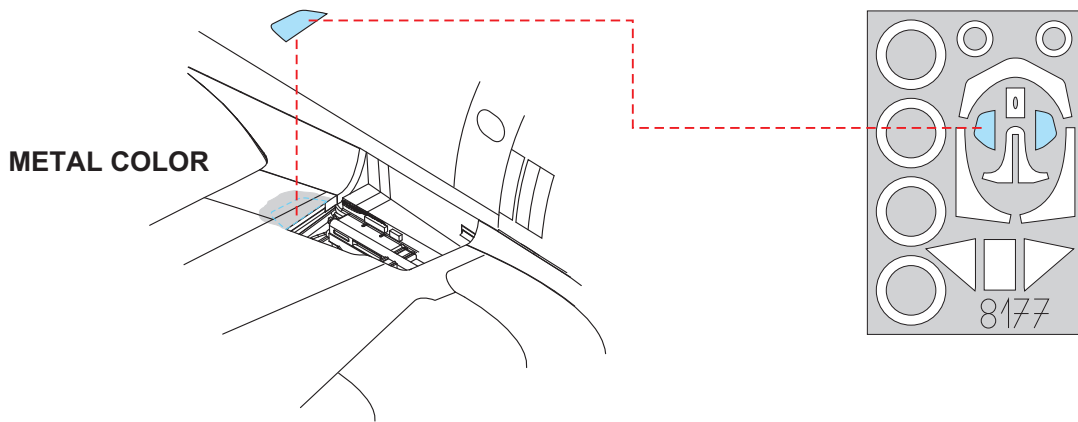
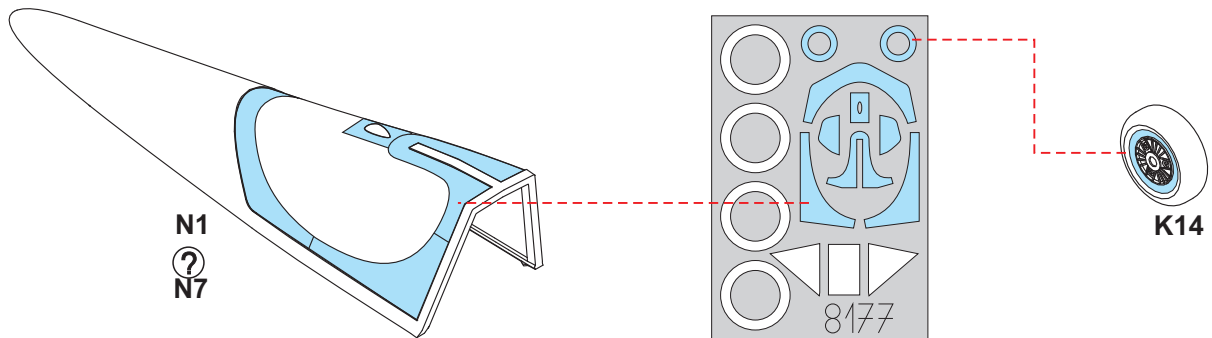
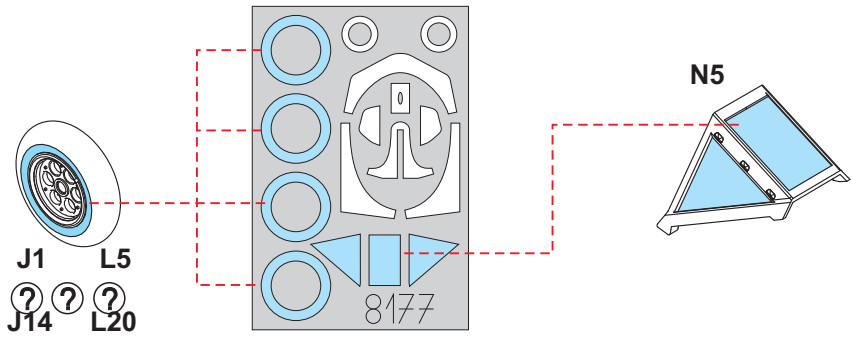
B 6 pcs.



MARKING A ONLY

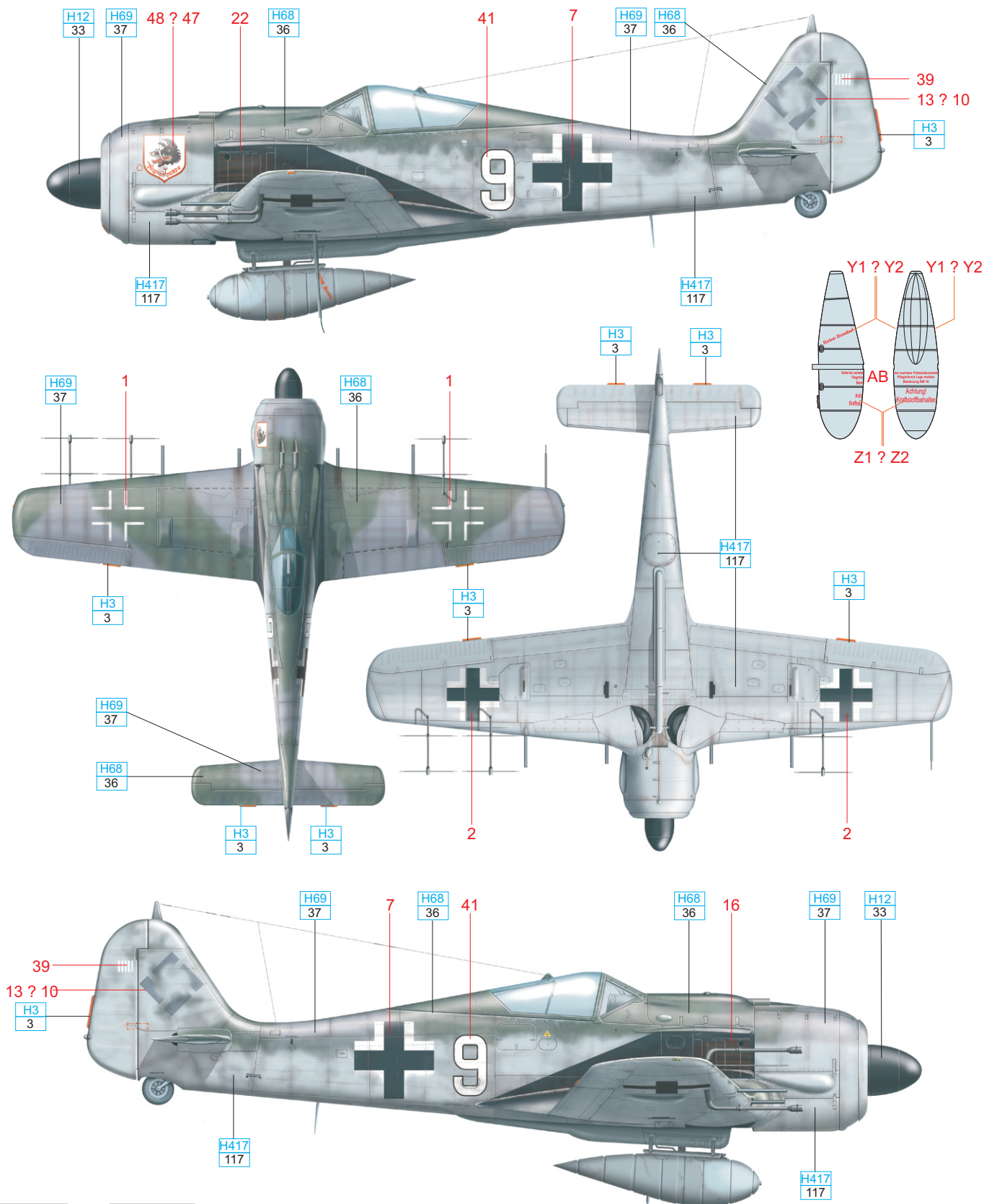
M3 2 pcs.





A A-8/R11 'Neptun' Fhj. Ofw. Gunter Migge, 1./NJGr. 10, Werneuchen, 1944

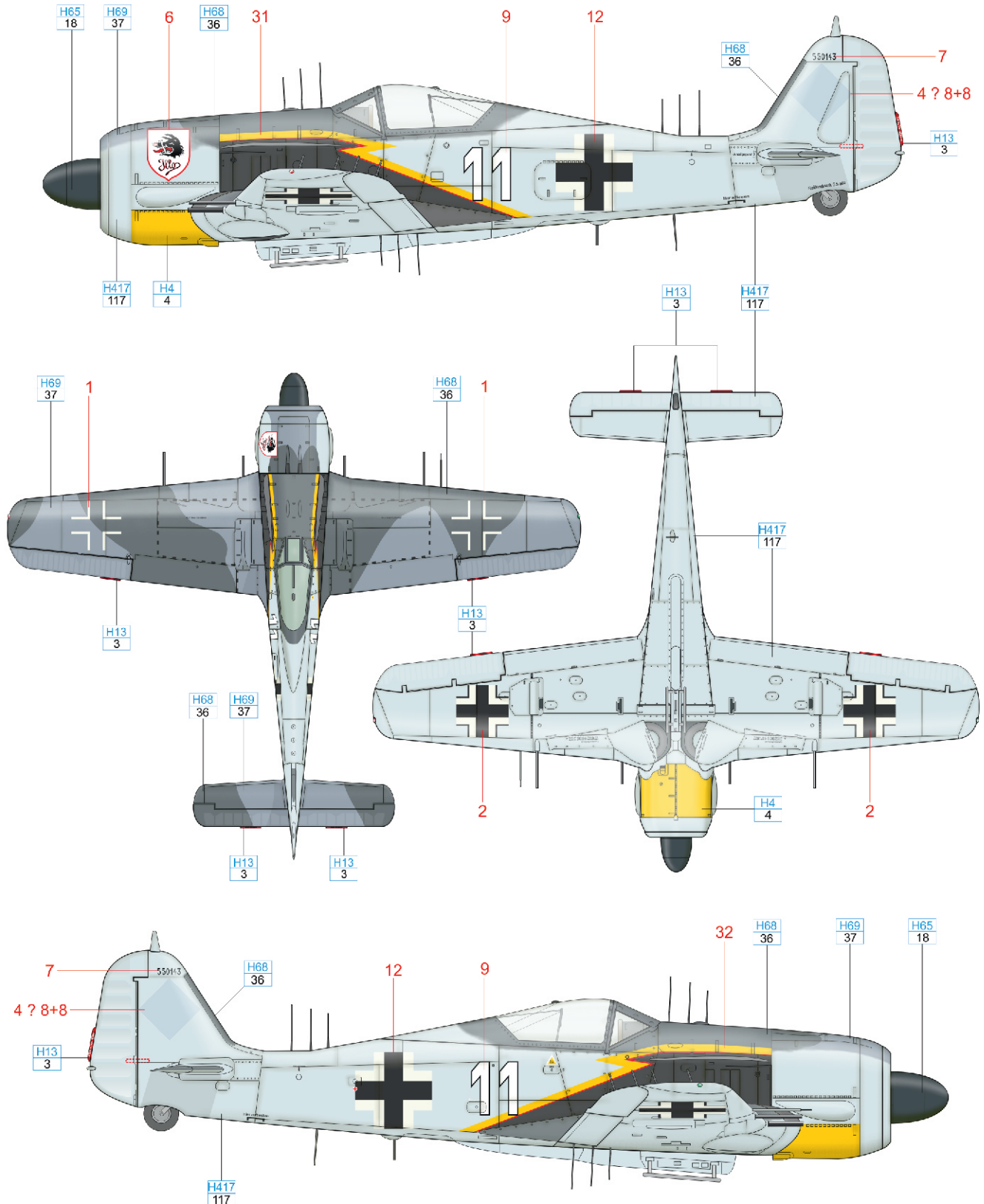
Pro noční stíhání upravené Fw 190A-8/R11 „Neptun“ používala také Nachtjagdgruppe 1 (zformovaná k 1. 1. 1944 z částí JG 300), působící především z letišť východně od Berlína. Jednotka sestávající z pouhých tří Staffel létala s velmi rozličným leteckým parkem (kromě Fw 190 měla také Bf 109, Bf 110, Ju 88, He 219 a Ta 154) a měla za úkol ochranu důležitých německých měst. Především však měla v boji testovat nová zařízení pro noční stíhače Luftwaffe. Staffel, ze které je i zobrazený stroj, používala Fw 190 verzí A-5 až A-8 od ledna do července 1944, kdy začaly být její Fw 190 vyměňovány za Bf 109G-6. S nimi se přetrafovala na jednotku pro stíhání britských Mosquit. V únoru 1945 se z ní stala 2. /NJG 11. Jedním z pilotů 1. Staffel NJGr. 10 byl také Fhj.Ofw. Günther Migge, bývalý noční stíhač od JG 300. Jeho Fw 190 nesl emblém „Wilde Sau“ doplněný o nápis „Kognak pumpe“ a vyobrazenou skleničku s oblíbeným Miggeho nápojem. Okraj emblému byl, stejně jako nápis, velmi pravděpodobně červený. Nelze však vyloučit ani jeho černou variantu. Letoun byl ve standardní kamufláži RLM 74/75/76 a jediným vizuálním ztmavením byl pro dané období méně obvyklý Adlerflügel v podobě černého klínu za výfuky motoru. Černé byl také natřen vrtulový kužel. Bílá ramena trámového kříže na bocích trupu jsou ve spodní části značně omšelá. Často uváděné W.Nr. 29210 bude pravděpodobně nesprávné, přesto je najdete na obtiskovém aršíku jako alternativu. Symboly vítězství na pohyblivé části směrovky jsou v podobě jednoduchých bílých pruhů. Tato vítězství se vztahují k předešlé pilotové činnosti u JG 300. Přesto však na zobrazeném letounu dosáhl Günther Migge u NJGr. 10 několika vzdušných vítězství. Další zdroje: Luftwaffe at War: Nightfighters over the Reich; Classic Colours: Luftwaffe Night Fighter Units; Kagero: Fw 190, vol. 1, 3



BLACK	H12 33	RED	H3 3
RLM 76	H417 117	RLM 75	H69 37
RLM 74	H68 36	RLM 70	H65 18

B A-6/R11, W.Nr. 550143, Oblt. Fritz Krause, 1./NJGr 10, letiště Werneuchen, Německo, leden 1944

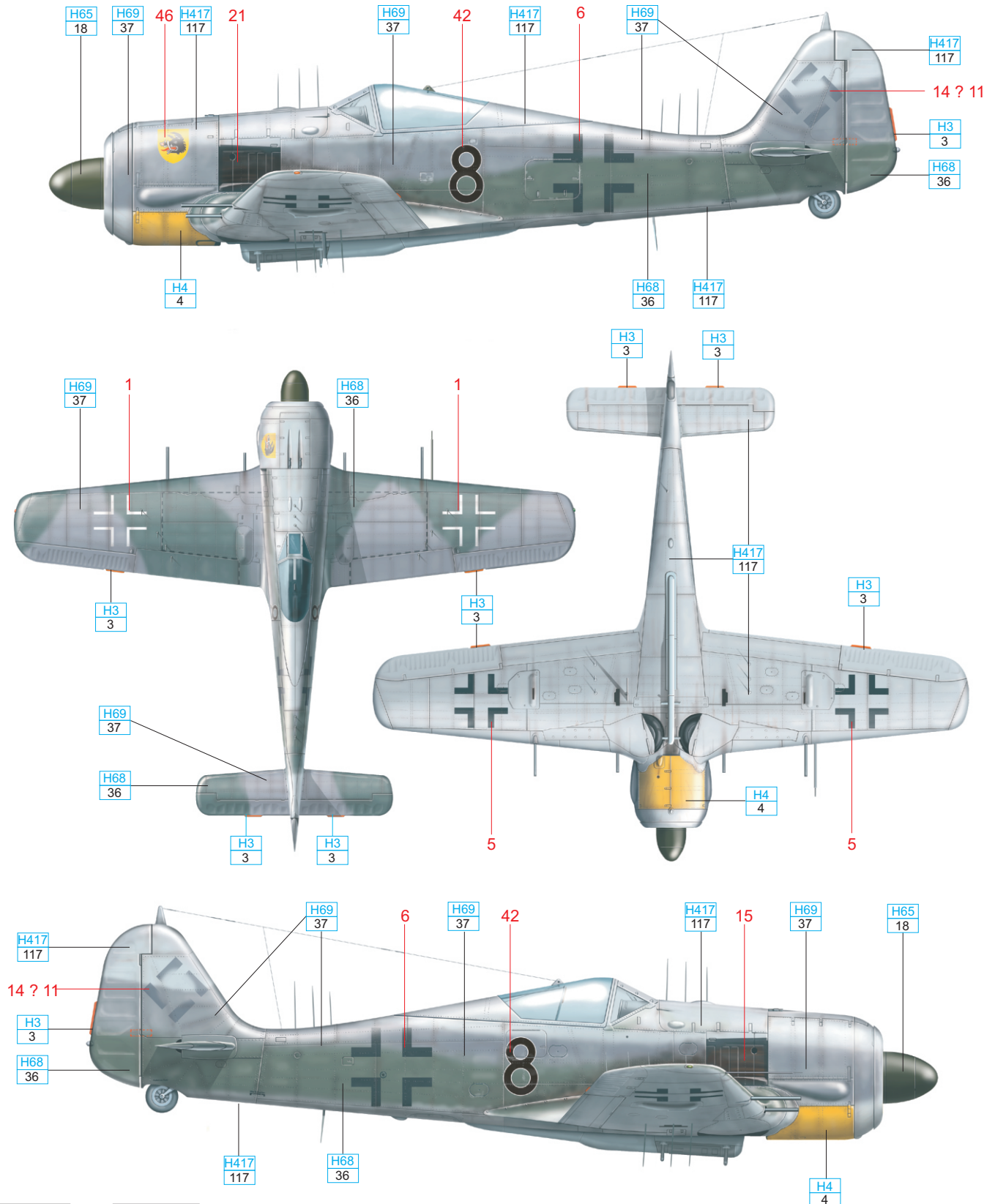
NJGr. 10 byla ustavena k 1. lednu 1944 jako noční stíhací jednotka. Létala s pestrou směsicí letounů, 1. Staffel měla ve stavu Bf 109G a Fw 190A. Letouny nesly na svých palubách radary FuG 217 Neptun a měly v bojových podmínkách ověřit jejich efektivitu. Celkem bylo radarem vybaveno 48 Fw 190A různých verzí. Fritz Krause létal na tomto stroji pouze krátce, protože již v létě 1944 byly Fw 190 předány leteckým školám a jednotka nadále používala Bf 109G-6/AS, jež byly díky svým výkonům vhodnější pro stíhání spojeneckých bombardérů a Mosquit. Znak na motorovém krytu má své kořeny u JG 300, jejíž personál tvořil základ pro ustavení 1./NJGr.10.



RED	H3	3
YELLOW	H4	4
RLM 76	H417	117
RLM 74	H68	36
RLM 75	H69	37
RLM 70	H65	18

C A-6/R-11 'Neptun' II./JG 300, Lobnitz, Fall, 1943

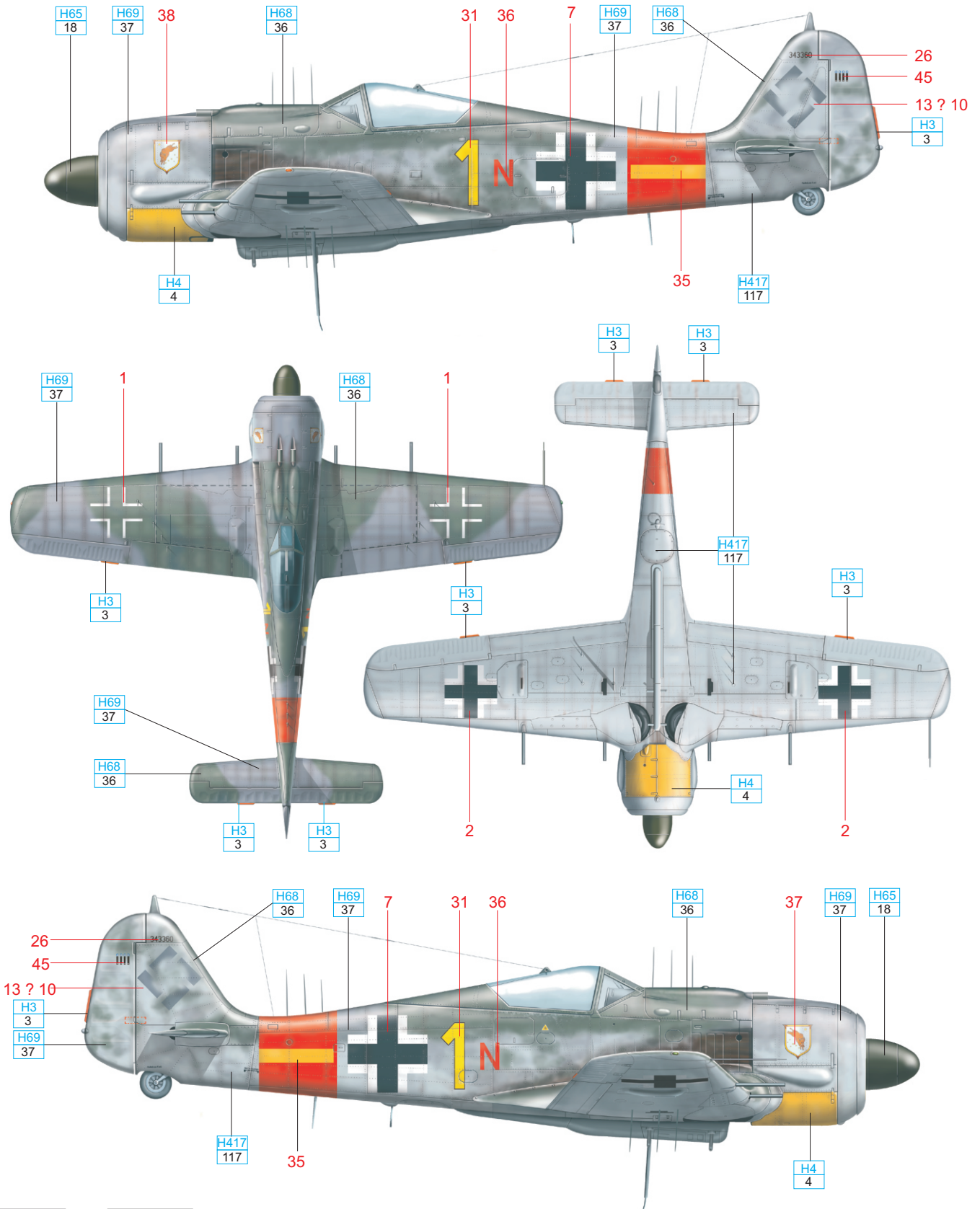
Jagdgeschwader 300 „Wilde Sau“ vznikla v JG Hermann v červenci 1943 a její prvotní doménou bylo pokračování ve vývoji taktiky nočního stíhání jednomotorovými letouny. Kromě vizuálního vyhledávání cíle se započalo i s bojovými zkouškami palubních radarů. Podle antén trčících ze siluety stroje bylo radarům samotným a také jimi vyzbrojeným Fw 190 přezdívalo „Neptun“. Zobrazený Fw 190 „Černá 8“ v polní úpravě R11 pro noční stíhání byl jedním ze zcela řadových „Neptunů“ od JG 300. Zajímavým se však tento letoun stal díky aplikované kamufláži. Ve snaze o nalezení schématu vhodného pro noční stíhání se objevovaly i velmi zvláštní barevné varianty. Zobrazený Fw 190 získal světlejší náštřík vrchní části trupu (RLM 76) s přechodem do tmavých boků (RLM 75 a RLM 74) a zcela zespod pak opět do RLM 76. Známé fotografie stroje bývají interpretovány tak, že boky trupu tvořily ostrý klínový přechod mezi barvami RLM 76 a 74. Ve skutečnosti však nebyl kontrast mezi „světlými“ a „tmavými“ plochami tak výrazný a přesnější interpretaci ukazuje naše rekonstrukce. Kamufláž horních i spodních ploch křídel odpovídá standardu RLM 74/75/76. Znak „Wilde Sau“ v klasické podobě užívané u JG 300 na žlutém podkladu byl aplikován podle zvyklostí jednotky pouze z levé strany. Varianta tvaru podvozkové šachty tohoto letounu není známá. Existují zde tedy dvě alternativy dílů stavebnice pro spodní část křídla – rámeček F (pozdní varianta) nebo rámeček G (starší varianta). V případě použití dílu F použijte pneumatiky J1 nebo J15 (a kryt podvozkové nohy H1 a H2). Pokud zvolíte díl G, použijte pneumatiky L5 a L20 (a kryt podvozkové nohy L6 a L7). Další zdroje: Classic Colours: Luftwaffe Night Fighter Units, pg. 120; Eduardo Soler & Aurelio Gimeno: Fw 190 & Ta 152.



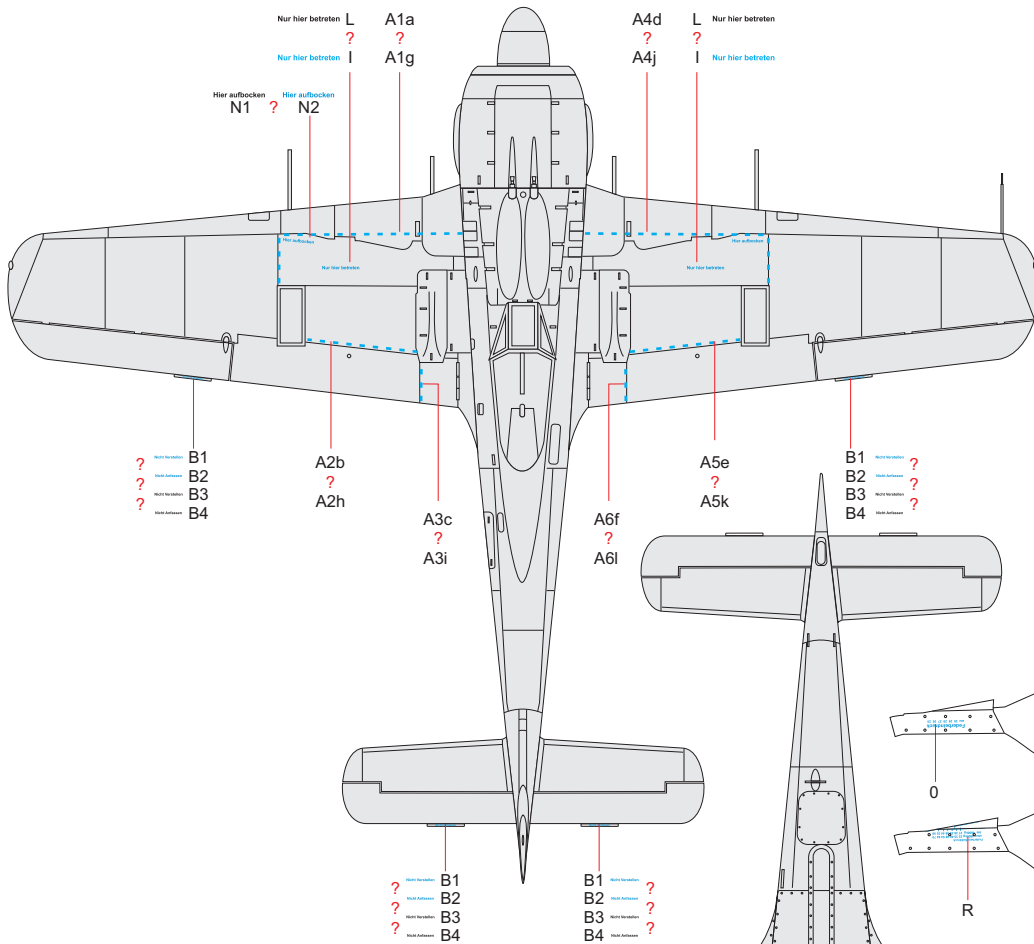
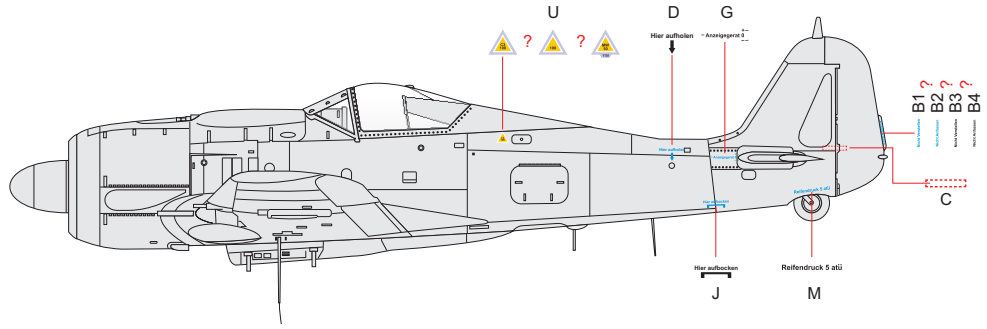
YELLOW	H4	RED	H3
	4		3
RLM 76	H417	RLM 75	H69
	117		37
RLM 74	H68	RLM 70	H65
	36		18

D A-7/R-11 'Neptun' Lt. Klaus Bretschneider, 6./JG 300, Rheine, March, 1944

Držitel Rytířského kříže Oblt. Klaus Bretschneider byl zcela jistě jednou z nejvýraznějších osobností JG 300. Až do své smrti 24. 12. 1944, ve funkci velitele 5. Staffel JG 300, dosáhl 34 vítězství, z toho 14 nočních. Mezi jeho denními i nočními obětmi bylo třicet čtyřmotorových bombardérů! Ačkoli se mu osudným stalo nasazení ve „Sturmböcku“ (Fw 190A-8/R2), speciální variantě pro denní boj s formacemi amerických bombardérů, několik měsíců před tím se jako noční stíhač podílel na vývoji taktiky Wilde Sau i na zkouškách modifikace R11 pro Fw 190, což byla instalace radarové výstroje pro noční stíhání. Zobrazený Fw 190A-7/R11 s anténami radaru FuG 217 používal Klaus Bretschneider v předjaří 1944 a dosáhl na něm několika ze svých nočních vítězství. Standardní kamufláž RLM 74/75/76 doplňuje červený pruh na trupu, identifikace JG 300 v systému obrany Říše. Žlutý vodorovný pruh označuje příslušnost ke II. Gruppe. Ačkoliv známé rekonstrukce podoby tohoto stroje žlutý pruh postrádají, dostupné fotografie potvrzují jeho přítomnost. Kryt motoru je světlejší (bez skvrn RLM 74). Působivý emblém II. Gruppe JG 300 je zcela jistě aplikován z obou stran. To, že také vítězství na směrovce jsou z obou stran, je pouze předpoklad. Fotografie dokládají, že letoun v některých obdobích létal bez pancéřové opěrky hlavy pilota. Další zdroje: Lorant Jean-Yves, Goyat Richard: JG 300 / June 1943 - September 1944 (vol. 1)



YELLOW	H4	RED	H3
	4		3
RLM 76	H417	RLM 75	H69
	117		37
RLM 74	H68	RLM 70	H65
	36		18



VARIANTS

