



intro

The second half of the Second World War saw the Focke-Wulf Fw 190, 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 1st of June, 1939. After a series of improvements and even some radical changes, the design culminated in the fall of 1940 in the pre-series version Fw 190A-0 to the tune of twenty-eight planes built. Six of these were retained by the test unit Erprobungsstaffel 190 at Rechlin, 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 Fw 190 to be taken into inventory of the Luftwaffe. In June, 1941, the Luftwaffe accepted the first of 100 ordered Fw 190A-1s, armed with four 7.9 mm MG 17s. 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 Fw 190A-2, powered by a BMW 801C-2, and armed with two 7.9 mm MG 17s and two MG 151s of 20 mm caliber in the wings. Part of this series received an additional pair of 20mm MGFFs, thus attaining an armament standard of later types. A significant advancement to the design came in the spring of 1942, when the BMW 801D-2 became available. With installation of this power unit the Fw 190A-3 was born and July of the same year saw the development of the improved Fw 190A-4. Both versions were armed with what became the standard two fuselage mounted MG 17s machine guns, two wing mounted MG 151 cannons and two MG FF cannons, placed outboard 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 Fw 190A-5 was initiated in April, 1943, with an identical wing to the Fw 190A-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 MG 151s instead of the MG FFs in the outer position. The adoption of this wing meant Fw 190A-6 version birth. Further changes developed into the Fw 190A-7, produced during the end of 1943. This version came about with the replacement of the fuselage mounted MG 17s with 13mm MG 131s. Further improvements led to the Fw 190A-8, and this version became the most widely produced with some 1,400 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. Part of A-8 production was built as the A-8/R2 and A-8/R8, armed with MK 108 30 mm cannon in the outer wing location, and with armour slabs added to the cockpit sides and a modified canopy. The final production version of the BMW 801 powered fighter was the Fw 190A-9, equipped with the BMW 801TS of 2000 hp (1470 kW). There was a parallel development of fighter optimized aircraft with a dedicated fighter bomber version, the Fw 190Fs. These aircraft had reduced wing armament to two MG 151 cannon in the wing root position. The engine was optimized for low level operation, and the armament options varied to suit better to the ground attack role, including bombs of various weight classes and a variety of anti-tank rockets. This branched into the extended range Fw 190G version. Development of the thoroughbred fighter continued in the guise of the Fw 190D, which began to reach Luftwaffe units in the second half of 1944, and was the result of an in-line Jumo 213A-1 engine installation into a modified Fw 190A-8 airframe. Although the Fw 190 never achieved the widespread usage of the Bf 109, its contribution to the Luftwaffe was certainly significant through the second half of WWII. Fw 190s 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 Fw 190A-8 was instrumental, along with A-8/R2 armoured version, which firepower very daunting for the bomber crews. From the second half of 1944, the danger of Fw 190s was kept in check to a degree by escorting P-47 Thunderbolts and excellent P-51D Mustangs.

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 byl zahájen v roce 1938 na základě specifikací Technisches Amt RLM. První prototyp vzletl 1. června 1939 a po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k předseriové verzi Fw 190A-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 nový letoun ještě šanci a po provedení více než padesáti změn na draku letounu vydalo RLM povolení k zařazení Fw 190 do řadové služby u Luftwaffe. Ta převzala v červnu 1941 první ze stovky objednaných sériových Fw 190A-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 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 přídatné 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 Fw 190A-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 1878 strojů oproti 224 kusům vyrobeným v roce 1941. V dubnu 1943 pak výroba přešla na velkosériovou verzi Fw 190A-5, s identickým křídlem jako u verze A-4, ale s prodlouženým trupem, který se stal základní součástí draku všech pozdějších verzí až po A-9, včetně bitevních verzí Fw 190F. V červenci bylo k dispozici nové, zesílené křídlo, v němž byly na vnější pozici instalovány kulomety MG 151 místo MG FF. Instalací tohoto křídla vznikla verze Fw 190A-6. Další změnou na výrobních linkách byla verze A-7, vyráběná na konci roku 1943. Ta vznikla nahrazením trupových kulometů MG 17 kulomety MG 131 ráže 13 mm. V únoru 1944 pak další úpravy vedly ke vzniku Fw 190A-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 Fw 190A-8 byla vyrobena ve variantě A-8/R2 a A-8/R8, vybavené kanóny MK 108 ráže 30 mm na vnějších křídelních pozicích, a přídatným pancéřováním pilotního prostoru a překrytí kabiny. Poslední sériově vyráběnou stíhací verzí s motorem BMW 801 byla v roce 1945 verze A-9, vybavená motorem BMW 801TS o výkonu 2000 k (1470 kW). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních verzí Fw 190F. Tyto stroje měly křídelní výzbroj redukován na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích a výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách. Stroje disponovaly velkou škálou podvěšené výzbroje pro útoky na pozemní cíle. Zahrmovala 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 významná především verze Fw 190A-8 a její pancéřovaná varianta A-8/R2. Tyto stroje byly díky své zesílené výzbroji pro spojenecké bombardéry skutečně vraždné. Od druhé poloviny roku 1944 ovšem jejich hrozbu stále úspěšněji eliminovaly doprovodné stíhačky P-47D a především vynikající P-51D Mustang.



ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



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 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.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



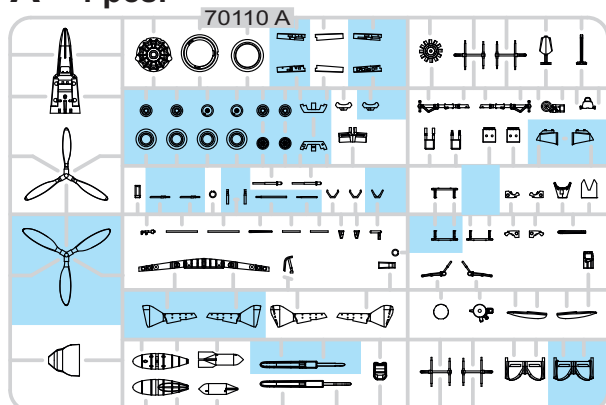
PIÈCES



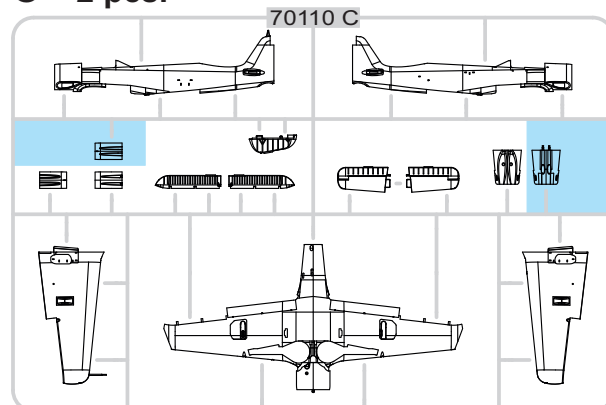
部品

A > 4 pcs.

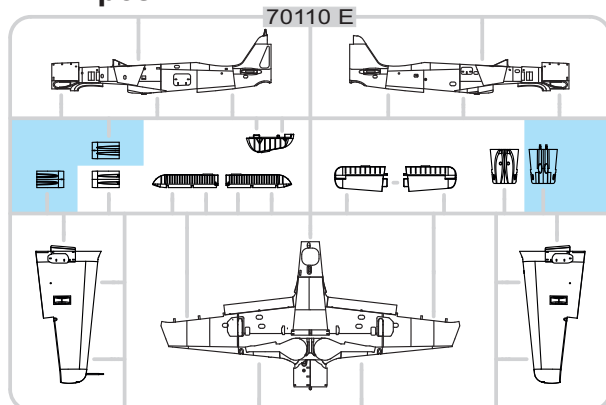
PLASTIC PARTS



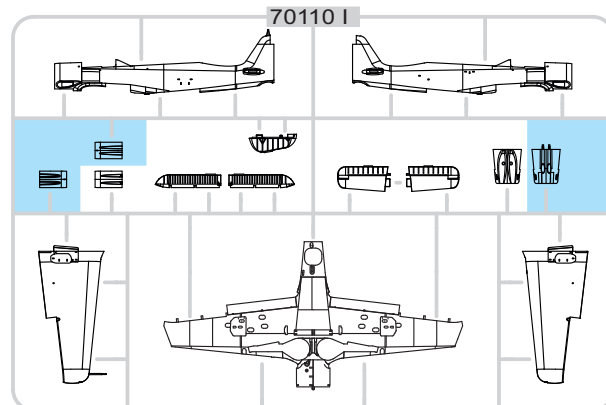
C > 2 pcs.



E > 2 pcs.

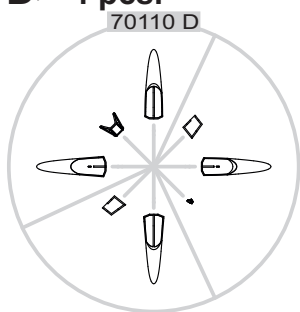


I >

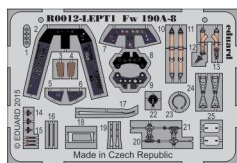


D > 4 pcs.

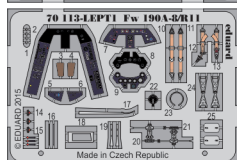
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



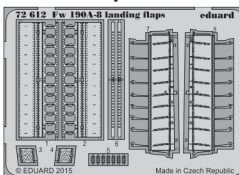
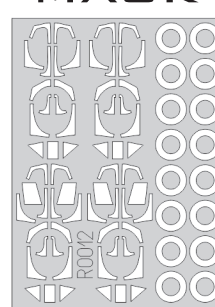
3 pcs.



1 pc.



4 pcs.

eduard
MASK

RP - RESIN PARTS

eduard
BRASSIN

R1 4 pcs.



R2 4 pcs.

-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



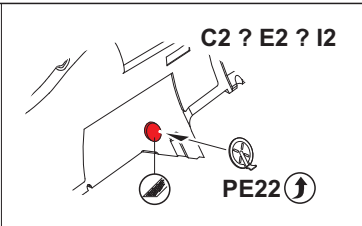
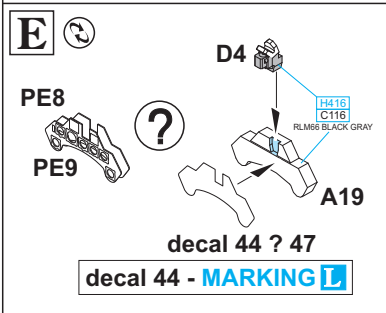
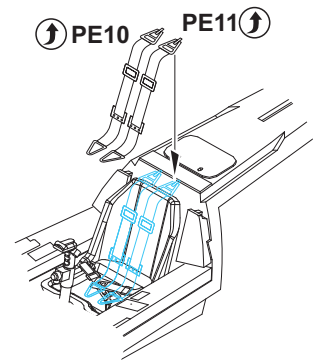
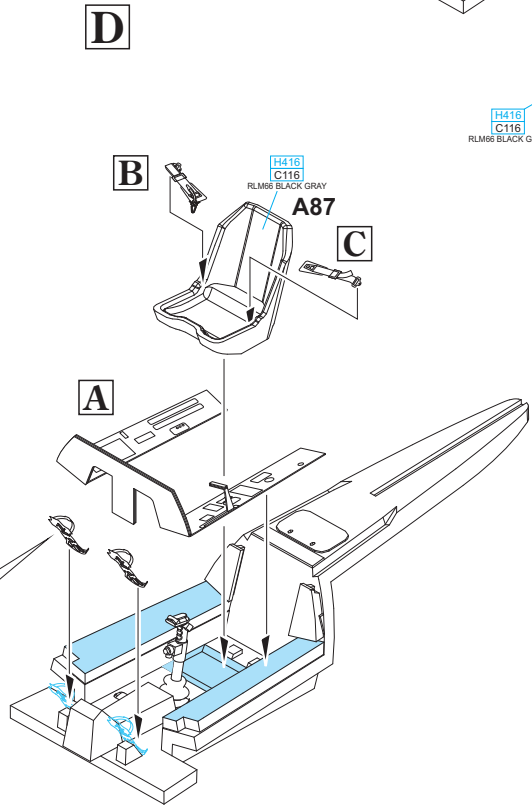
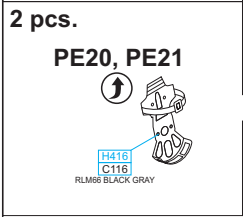
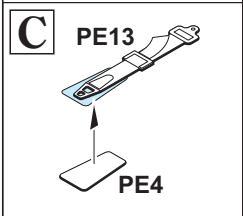
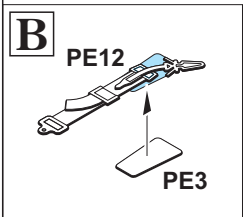
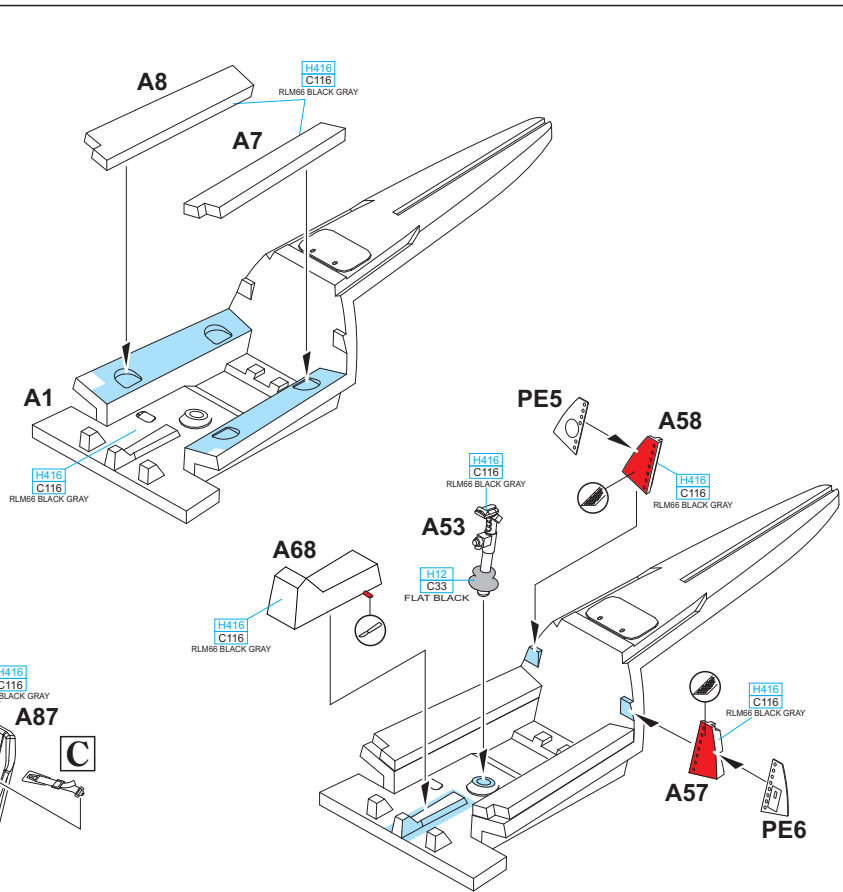
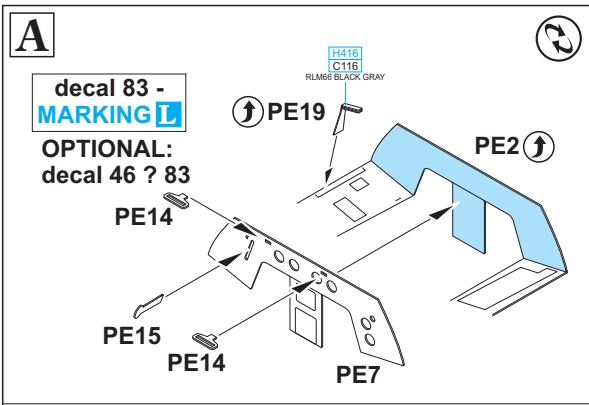
PEINTURE



色

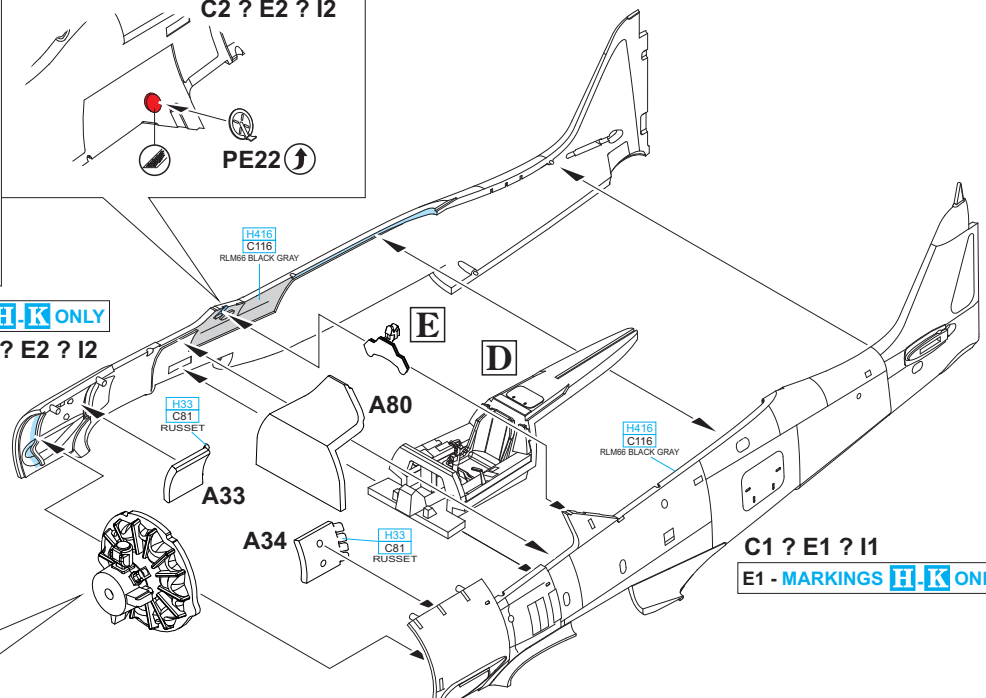
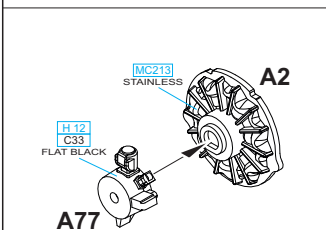
GSI Creos (GUNZE)			
AQUEOUS	Mr. COLOR		
H 3	C3	RED	
H 4	C4	YELLOW	
H 7	C7	BROWN	
H 11	C62	FLAT WHITE	
H 12	C33	FLAT BLACK	
H 25	C34	SKY BLUE	
H 28	C66	BRIGHT GREEN	
H 33	C81	RUSSET	
H 47	C41	RED BROWN	RLM71
H 64	C17	DARK GREEN	RLM71
H 65	C19	BLACK GREEN	RLM70
H 68	C36	DARK GRAY	RLM74
H 69	C37	GRAY	RLM75

AQUEOUS	Mr. COLOR		
H 70	C60	GRAY	RLM02
H 77	C137	TIRE BLACK	
H 80	C54	KHAKI GREEN	
H 308	C308	GRAY	
H 416	C116	BLACK GRAY	RLM66
H 417	C117	LIGHT BLUE	RLM76
H 421	C121	BROWN VIOLET	RLM81
H 423	C123	DARK GREEN	RLM83
Mr. METAL COLOR			
	MC213	STAINLESS	
	MC214	DARK IRON	
Mr. COLOR SUPER METALLIC			
	SM06	CHROME SILVER	



E2 - MARKINGS H-K ONLY

C2 ? E2 ? I2

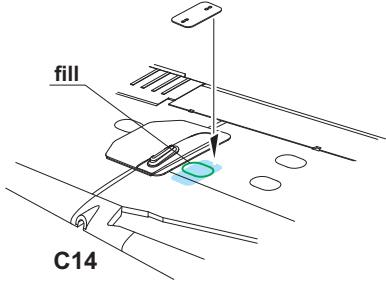


C1 ? E1 ? I1

E1 - MARKINGS H-K ONLY

MARKINGS C-G ONLY

PE25



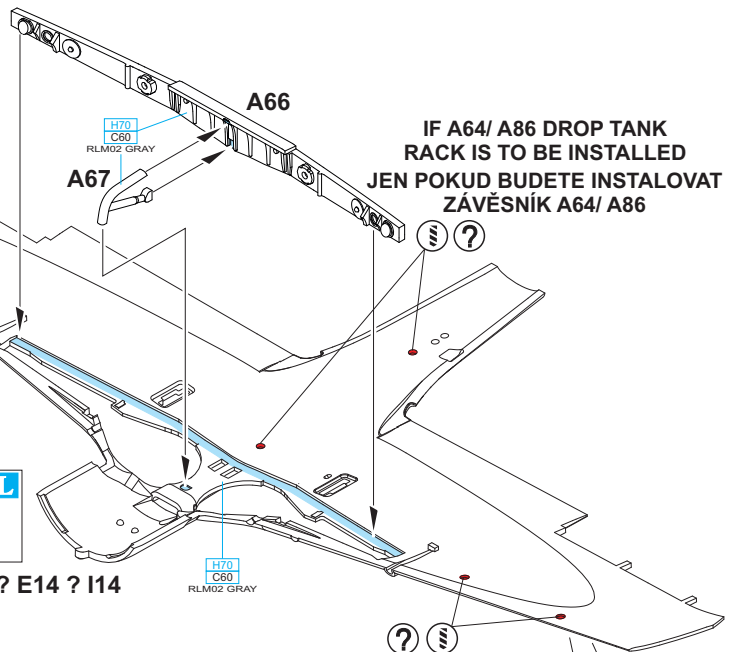
C14

MARKING L ONLY

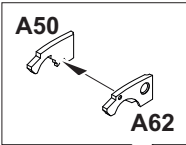
C14 - MARKINGS B-G; J; L
 E14 - MARKINGS H; I; K
 I14 - MARKING A

C14 ? E14 ? I14

IF A64/ A86 DROP TANK RACK IS TO BE INSTALLED
 JEN POKUD BUDETE INSTALOVAT ZÁVĚSNÍK A64/ A86



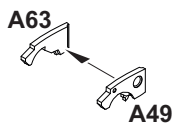
MARKING L ONLY



A50

A62

A89



A63

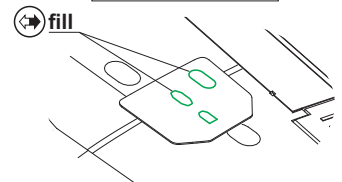
A49

A71

H33
 C81
 RUSSET

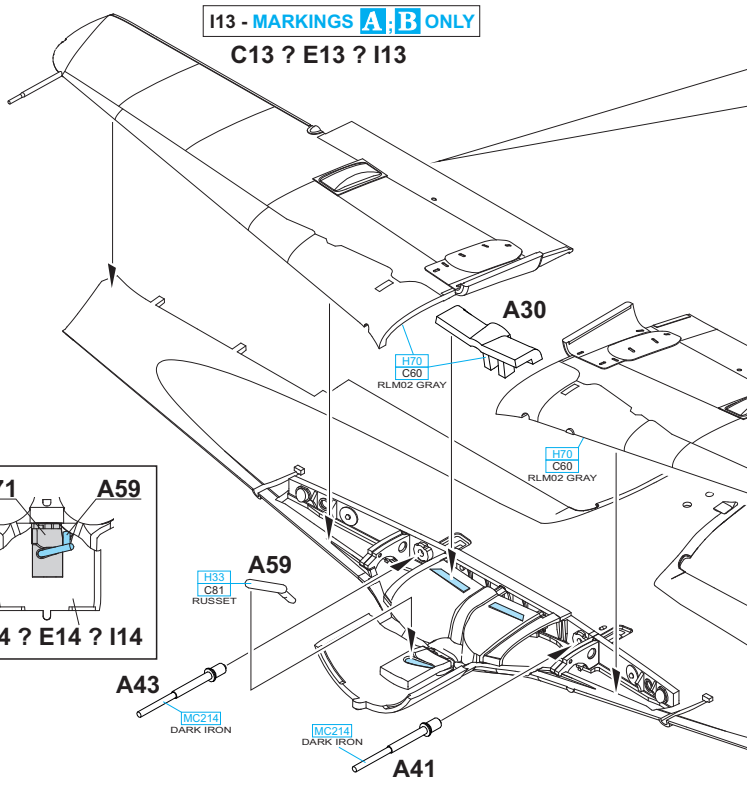
H70
 C60
 RLM02 GRAY

MARKING A ONLY



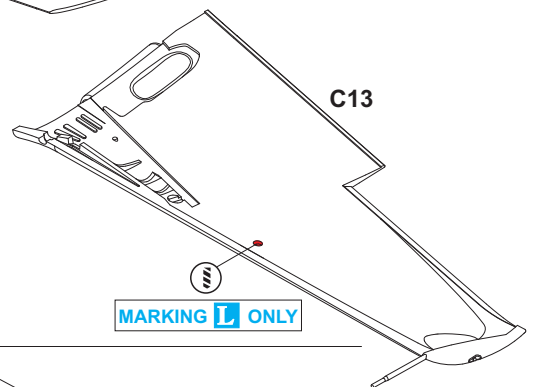
I13 - MARKINGS A; B ONLY

C13 ? E13 ? I13

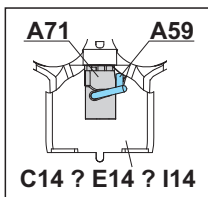


C15 ? E15 ? I15

I15 - MARKINGS A; B ONLY



MARKING L ONLY



A71

A59

C14 ? E14 ? I14

H33
 C81
 RUSSET

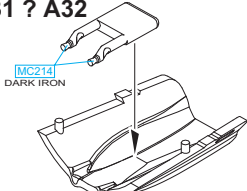
MC214
 DARK IRON

MC214
 DARK IRON

A41

A31 - MARKING **L**
 A32 - MARKINGS **A-I;K**

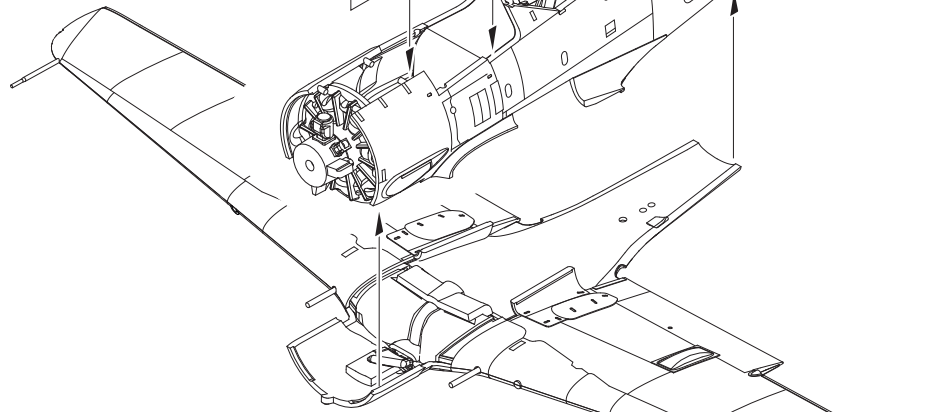
A31 ? A32



C11 ? E11 ? I11

C3 ? C4 ? E4 ? I4
 C3 - MARKING **J** ONLY

H418
 C118
 RLM86 BLACK GRAY
 A51



C9 ? E9 ? I9

C8 ? E8 ? I8

C6 ? E6 ? I6

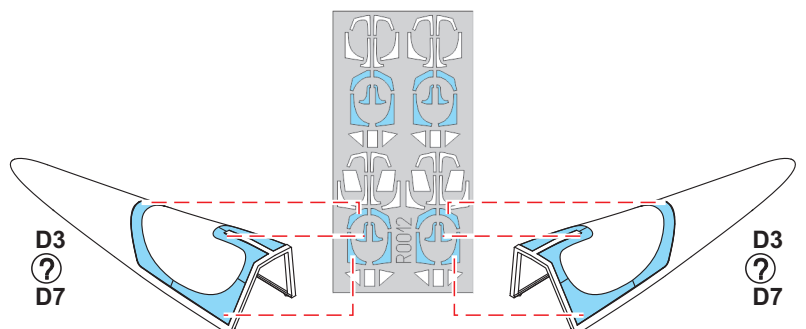
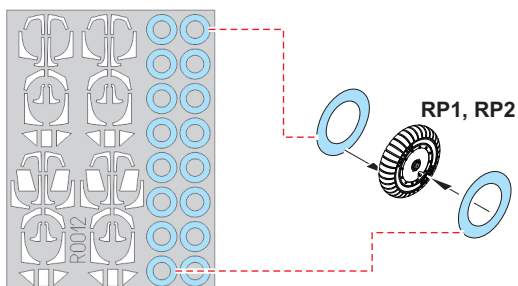
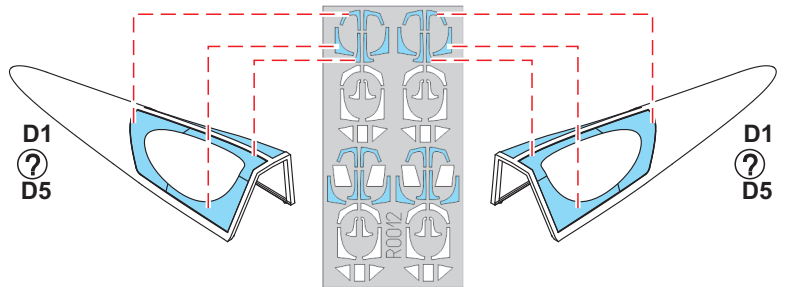
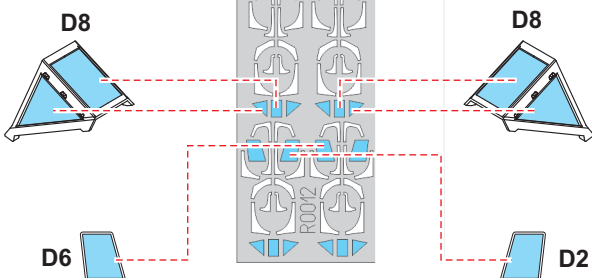
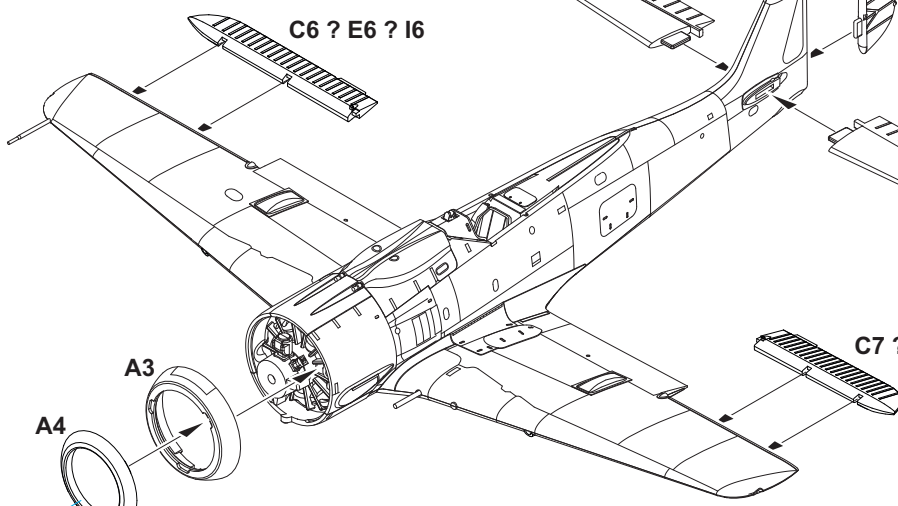
C10 ? E10 ? I10

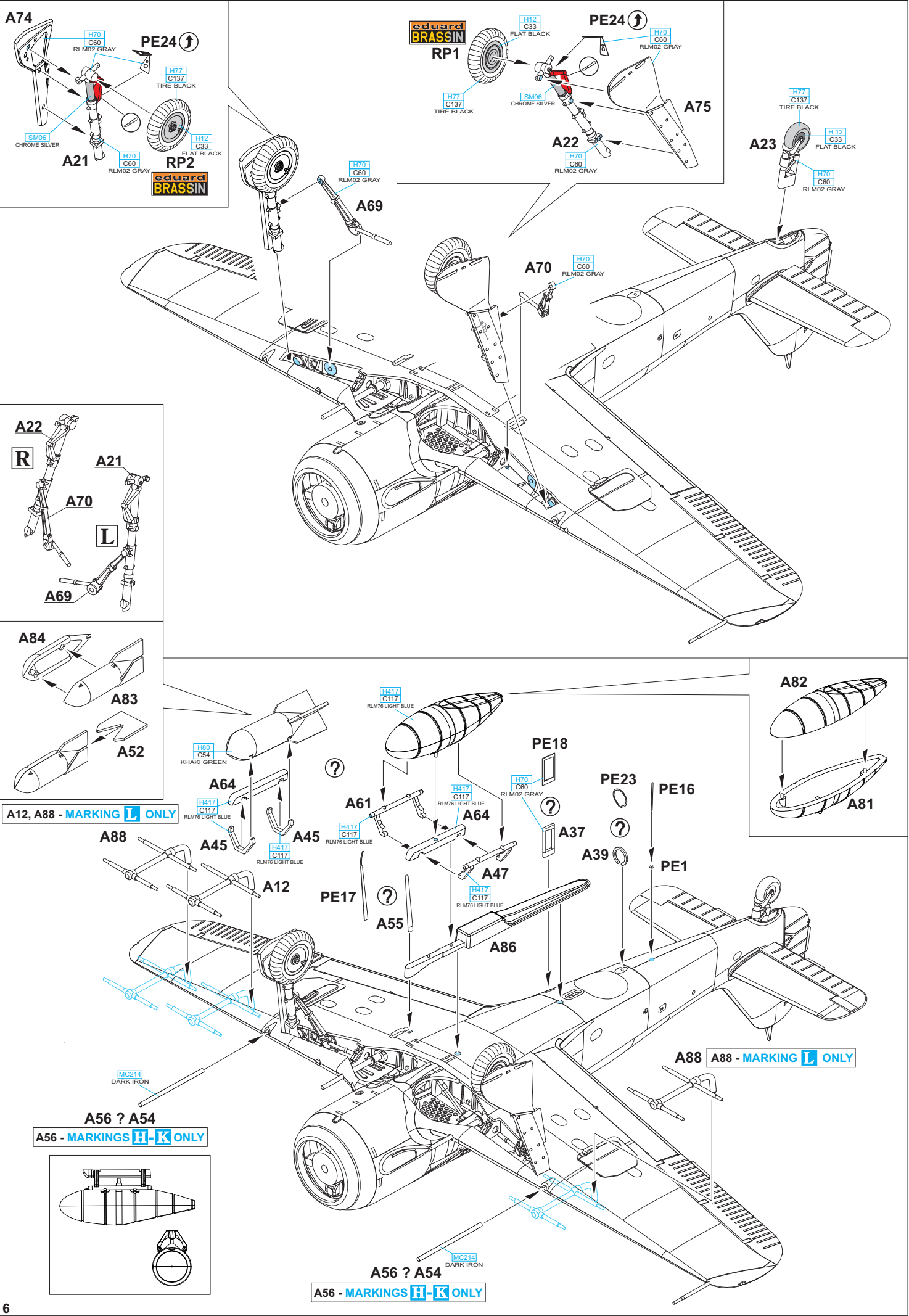
C7 ? E7 ? I7

A3

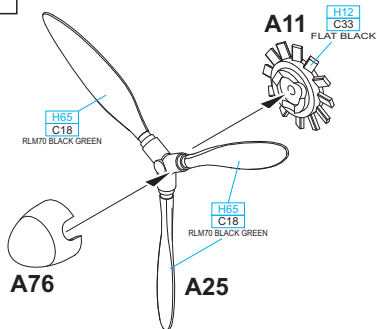
A4

H70
 C60
 RLM02 GRAY

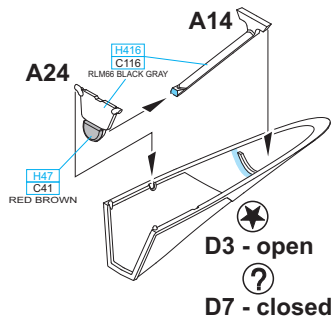




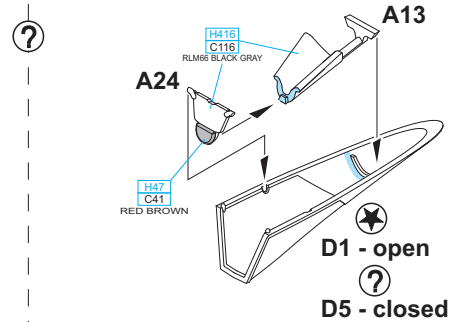
F



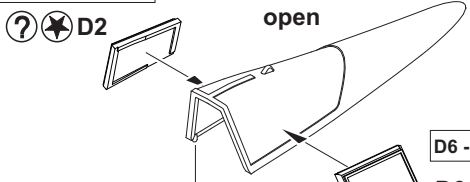
MARKINGS C;E;L



MARKINGS A;B;D



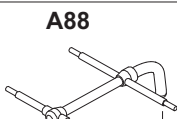
D2 - MARKINGS H; I ONLY



D6 - MARKINGS H; I ONLY



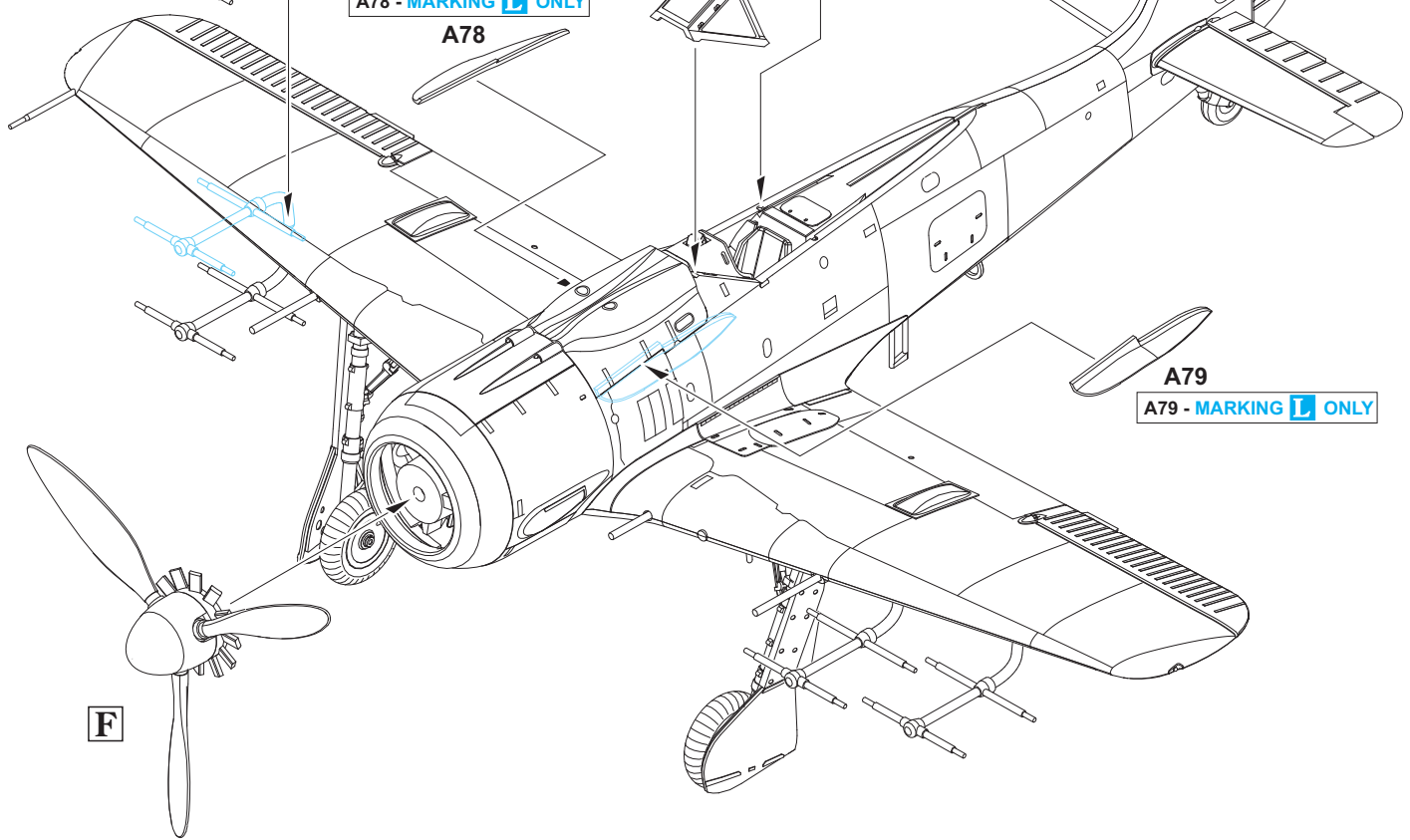
A88 - MARKING L ONLY



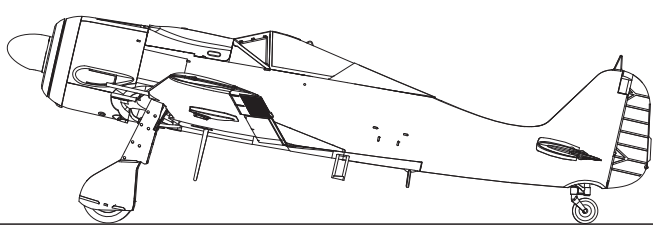
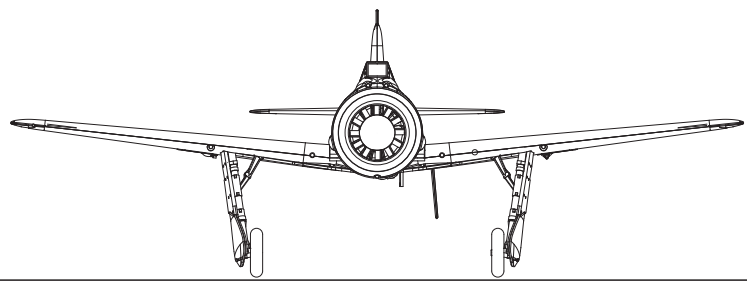
A78 - MARKING L ONLY



A79 - MARKING L ONLY

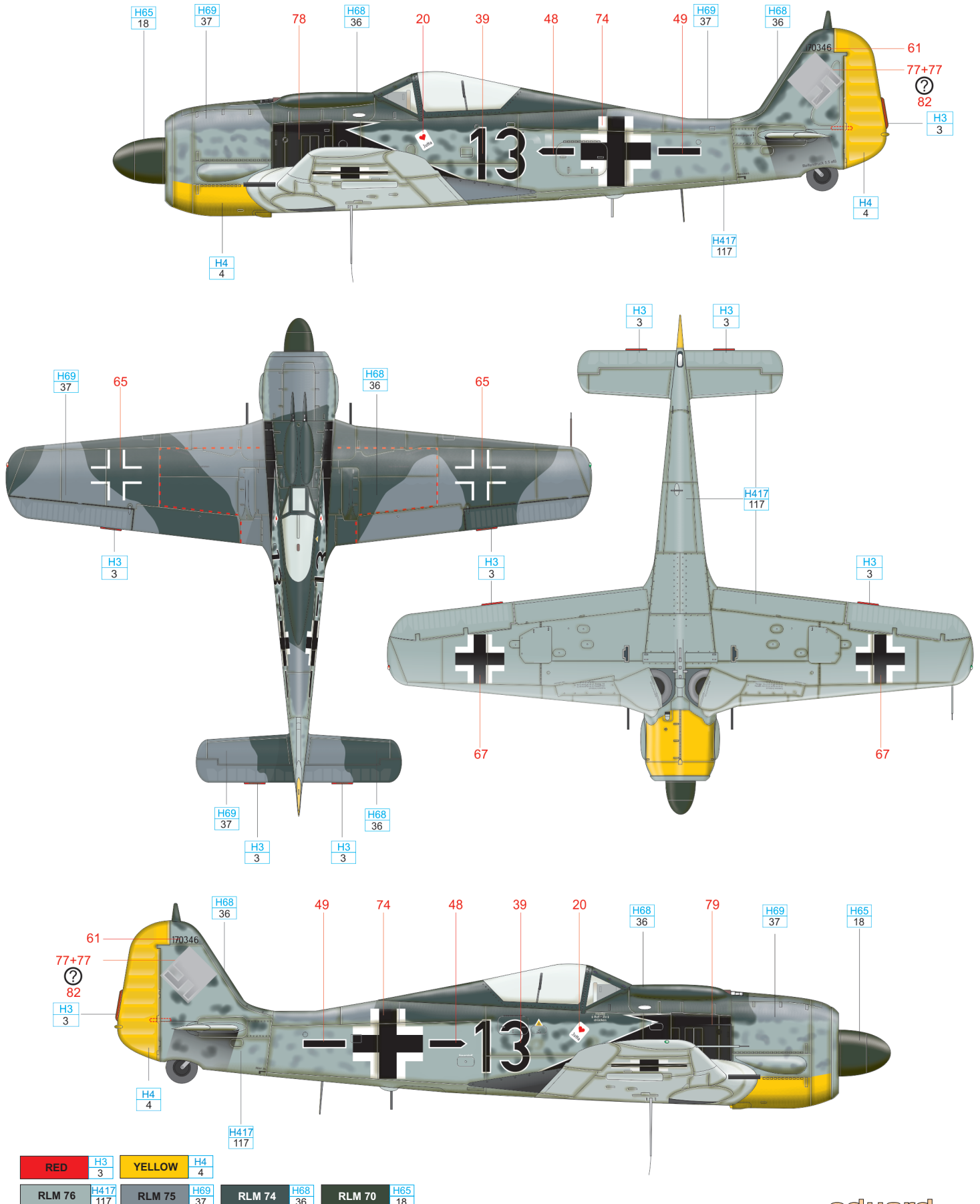


F



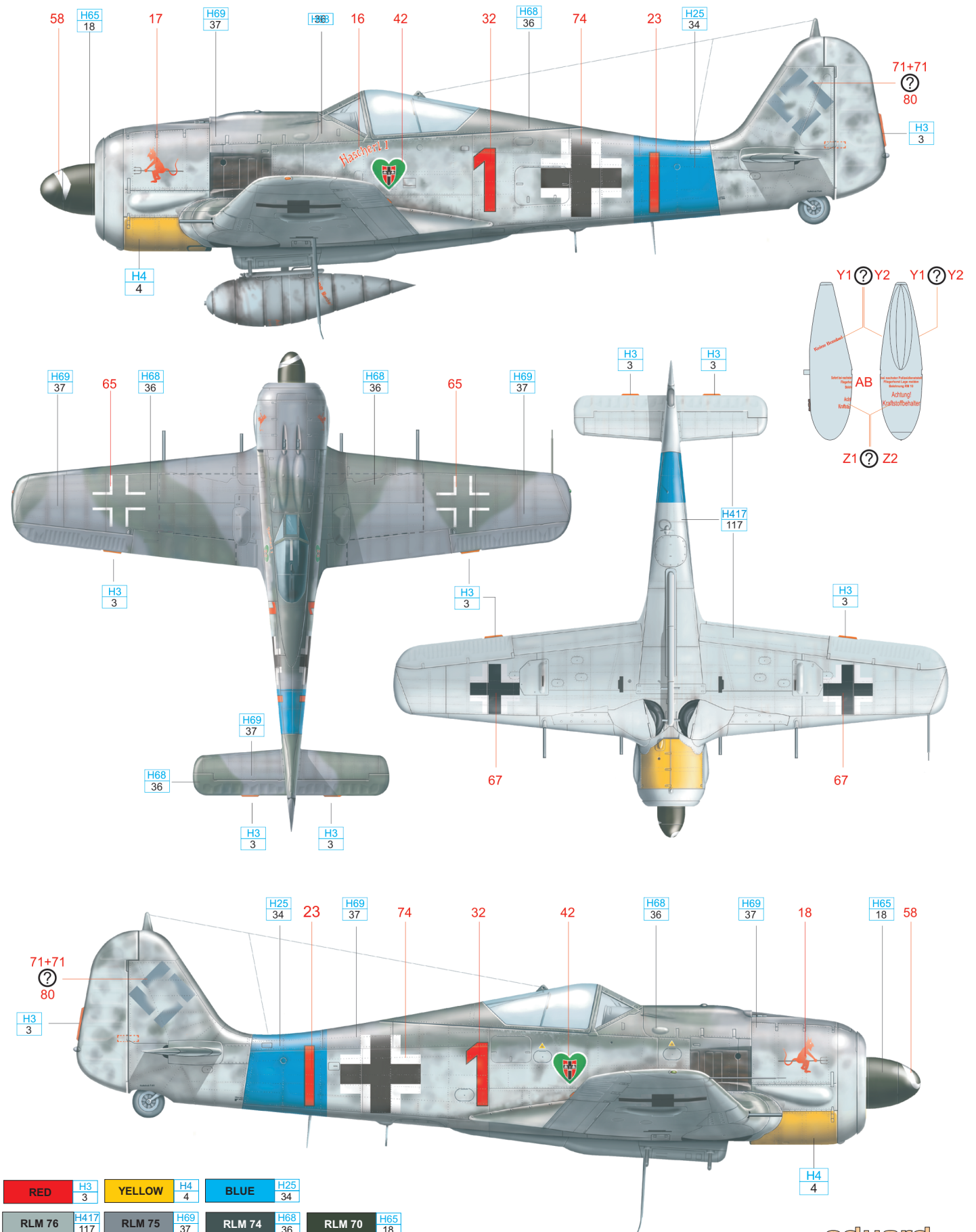
A Fw 190A-8, flown by Obstlt. Josef Priller, the CO of JG 26, Rambouillet, France, Summer 1944

Černá 13 byla osobním strojem velitele JG 26 „Schlageter“, Oberstleutnanta (podplukovníka) Josefa Prillera, nositele rytířského kříže s dubovou ratoletí a meči. Válku zakončil se 101 sestřely, což z něj dělá osmého nejúspěšnějšího stíhače západní fronty (nikdy nebojoval na východní frontě). Jeho stroj ve standardním kamuflážním schématu RLM 74/75/76 nesl pod kabinou osobní symbol, kartu s červeným srdcem a nápisem Jutta. Za výfuky byl namalován černý „Adlerflügel“ s bílým lemem. Před trupovým křížem v místě označení Geschwaderkommodora byla patrná nedbale zastříkaná písmena SH, pozůstatek Stammkennzeichen (továrnou přidělený čtyřmístný volací kód). Další dvě písmena za křížem již patrná nebyla. S tímto letounem a doprovázen svým číslem Heinzem Wodarczykem provedl Priller 6. června 1944 jeden z nemnoha útoků Luftwaffe na vyloďující se jednotky v Normandii. Od 28. ledna 1945, kdy byl jmenován inspektorem stíhacích jednotek na západní frontě (Inspekteur der Jagdflieger West) již bojově nelétal. Vnější křídelní kanony byly demontovány.



B Fw 190A-8, flown by Lt. Hans Dortenmann, the CO of 2./JG 54, Villacoublay, France, June 1944

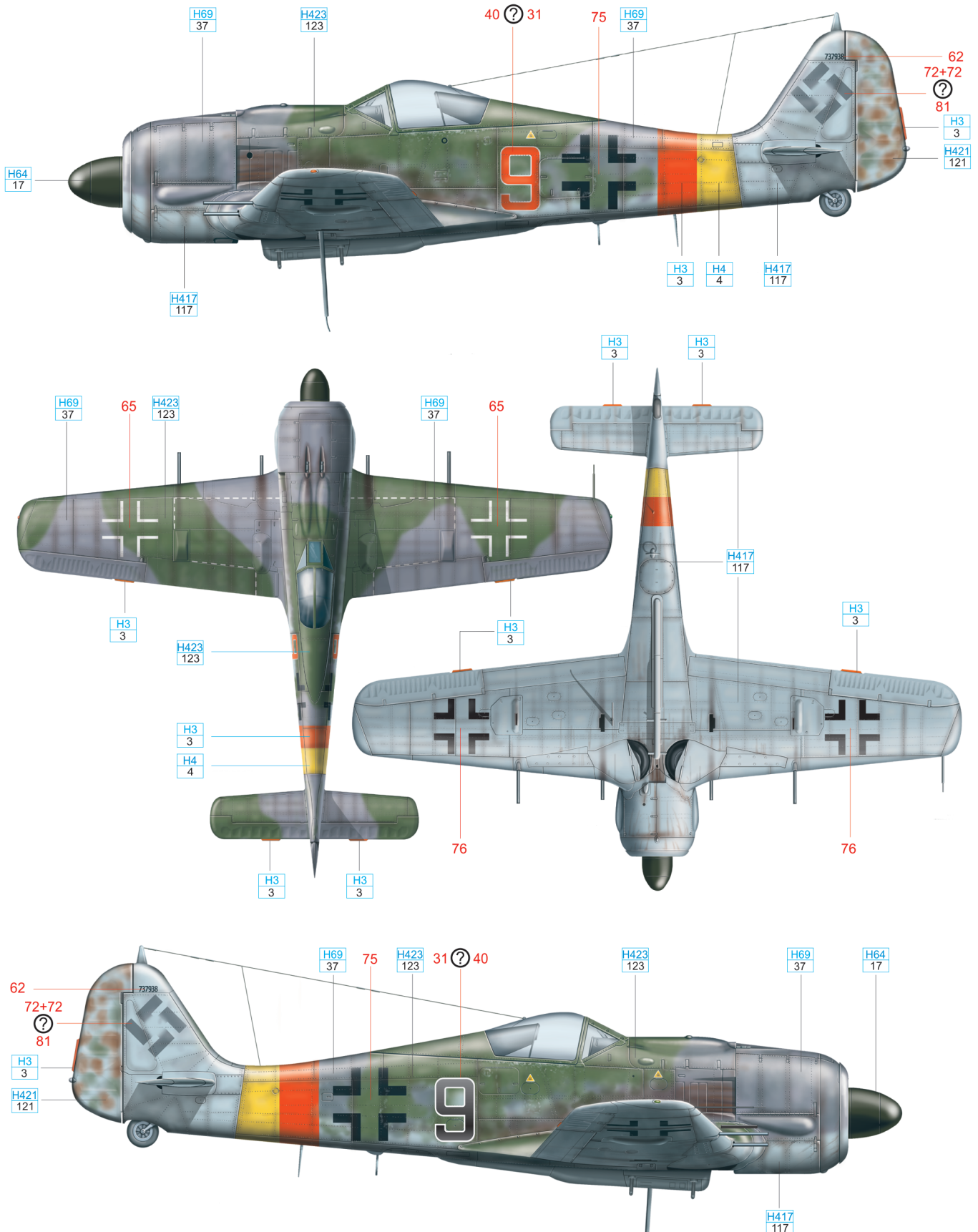
Dortenmannova 2. Staffel byla v červnu 1944 převelena z Východní fronty a byla připojena k III. Gruppe v rámci JG 54 „Grünherz“. Proto Dortenmannův stroj nese svislý pruh jako identifikaci III. Gruppe a emblém srdce se znakem III. Gruppe pod kabinou, jehož používání je prokázáno z obou stran trupu. Modrý pruh je prvkem rychlé identifikace JG 54 v rámci jednotek Obrany Říše. „Hascherl 1“ je osobním označením Dortenmannova stroje a čertík s vidlemi je znakem 2./JG 54. Bohužel není známo, zda byl používán i na pravé straně motorového krytu. Dortenmann byl s tímto strojem sestřelen 26. června 1944 v souboji se Spitfiry nad Paříží a seskočil na padáku. Hans Dortenmann dosáhl 38 vítězství a byl vyznamenán Rytířským křížem. Po dobu téměř 8 měsíců používal jeden letoun Fw 190D-9, který na konci války na letišti osobně zničil.



RED	H3 3	YELLOW	H4 4	BLUE	H25 34
RLM 76	H417 117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 36
				RLM 70	H65 18

C Fw 190 A-8, JG 301, North Germany, May 1945

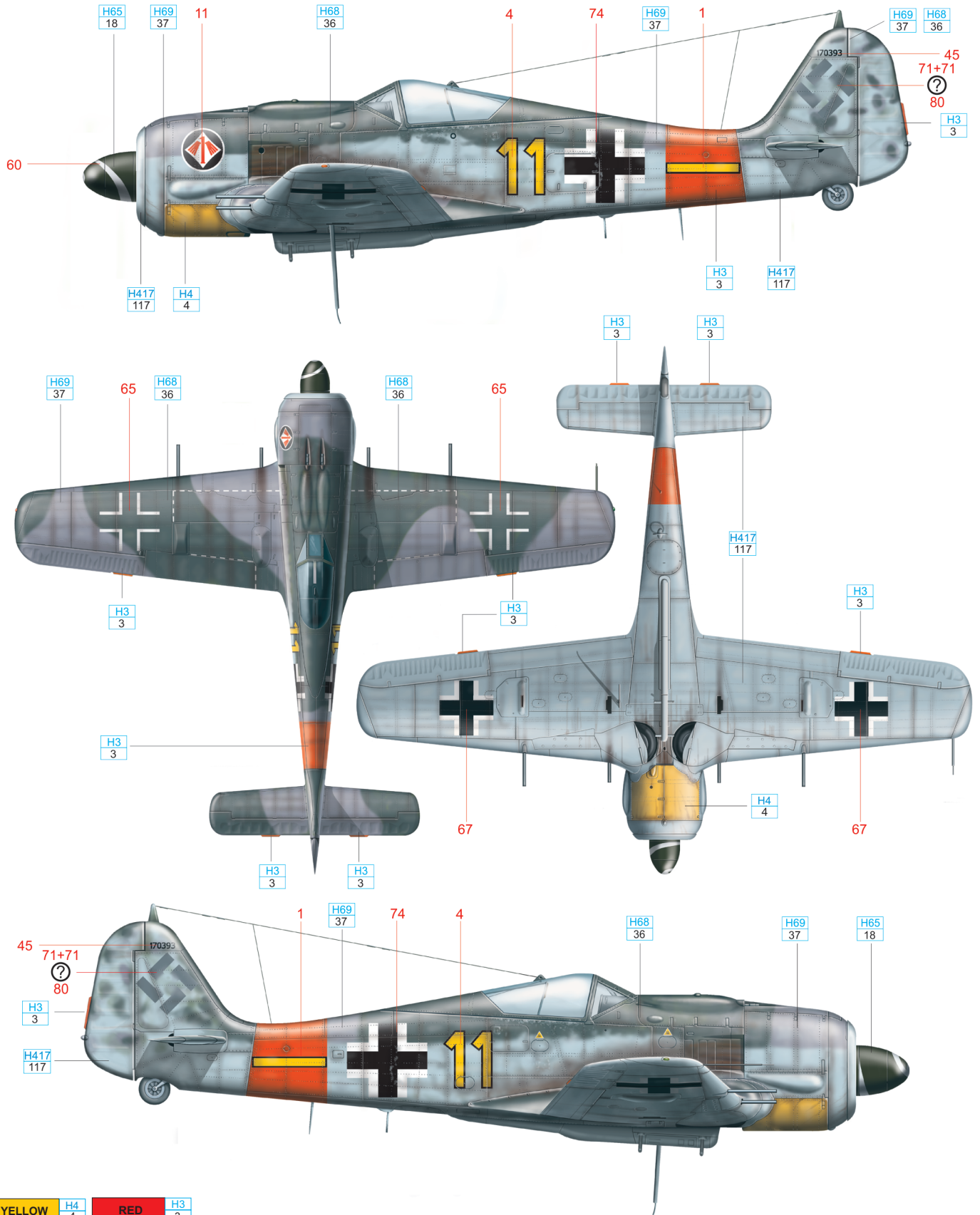
Červeno-žlutý pruh na trupu tohoto letounu značí jeho příslušnost k JG 301. Údajně měl výrobní číslo 737 938, ale je možné, že ocasní část a tedy i výrobní číslo pocházely z jiného stroje. JG 301 byla založena jako jedna z „Wilde Sau“ Gruppen, tedy útvarů pro noční stíhání s jednomotorovými stroji. Později bojovala proti americkým bombardovacím svazům a na konci války byla nasazena v rámci obrany Berlína. Kapitulovala v Lecku na severu Německa. Trupové číslo 9 bylo červené, možná je i černá varianta.



YELLOW	H4 4	RED	H3 3	RLM 81	H421 121
RLM 76	H417 117	RLM 75	H69 37	RLM 83	H423 123
		RLM 71	H64 17		

E Fw 190A-8, flown by Fw. Alfred Bindseil, 6./JG 1, Störmede, Germany, Spring 1944

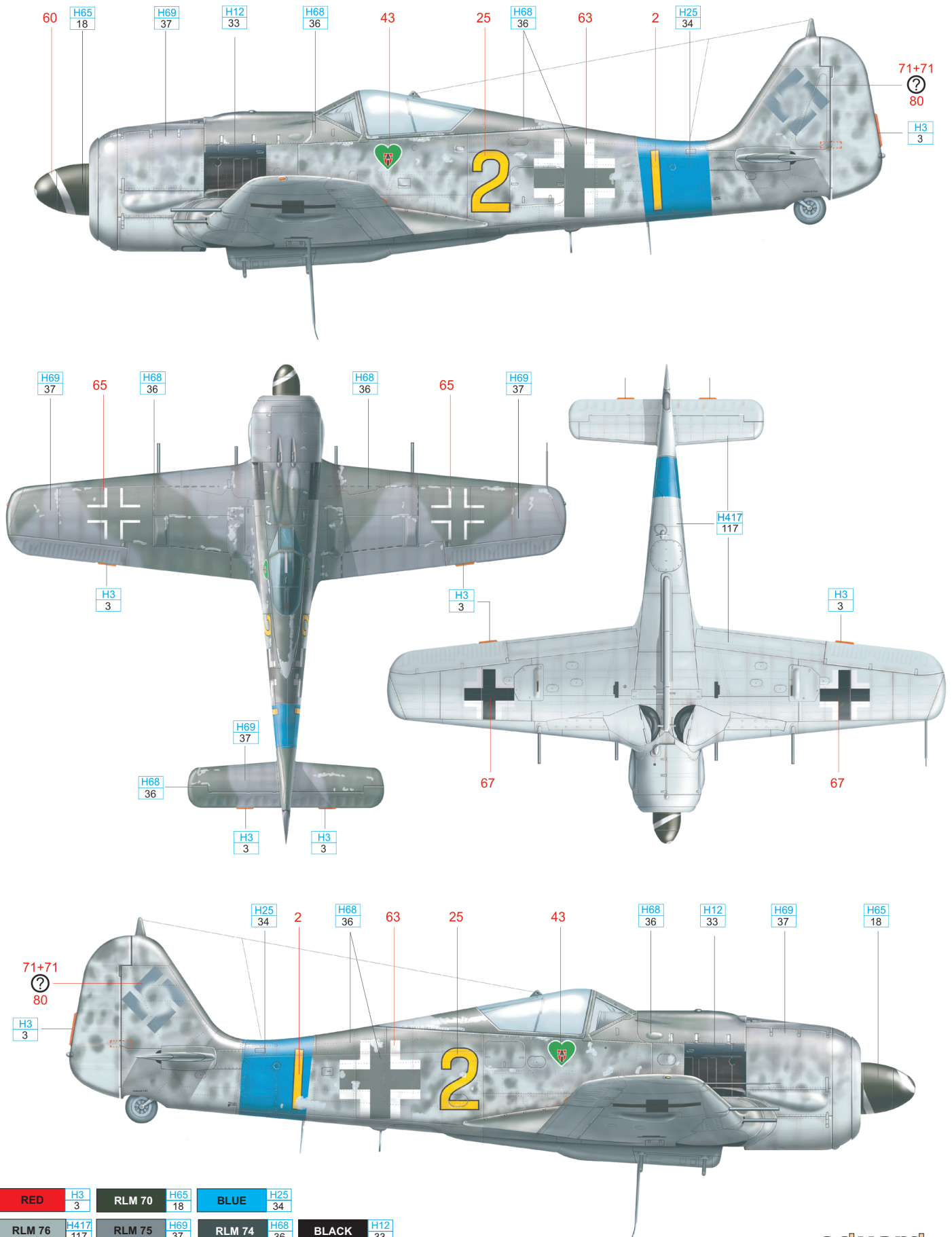
Pilotom tohoto stroje byl Feldwebel Alfred Bindseil, jehož velitelem byl v té době proslulý Heinz Bär. Fw. Bindseil dosáhl celkem pěti vítězství, jednoho z nich odseknutím části ocasních ploch americkému Mustangu dne 13. května 1944. Navzdory poškozené vrtuli se mu podařilo bezpečně přistát na své základně. Od 20. července 1944 je nezvěstný po boji se Spitfiry u St. Lo ve Francii. Části osmi různých vraků byly po válce použity pro rekonstrukci jednoho Fw 190A-8 do podoby Bindseilova stroje. Dnes je tento exemplář vystaven v leteckém muzeu Hannover-Laatzten v Německu.



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

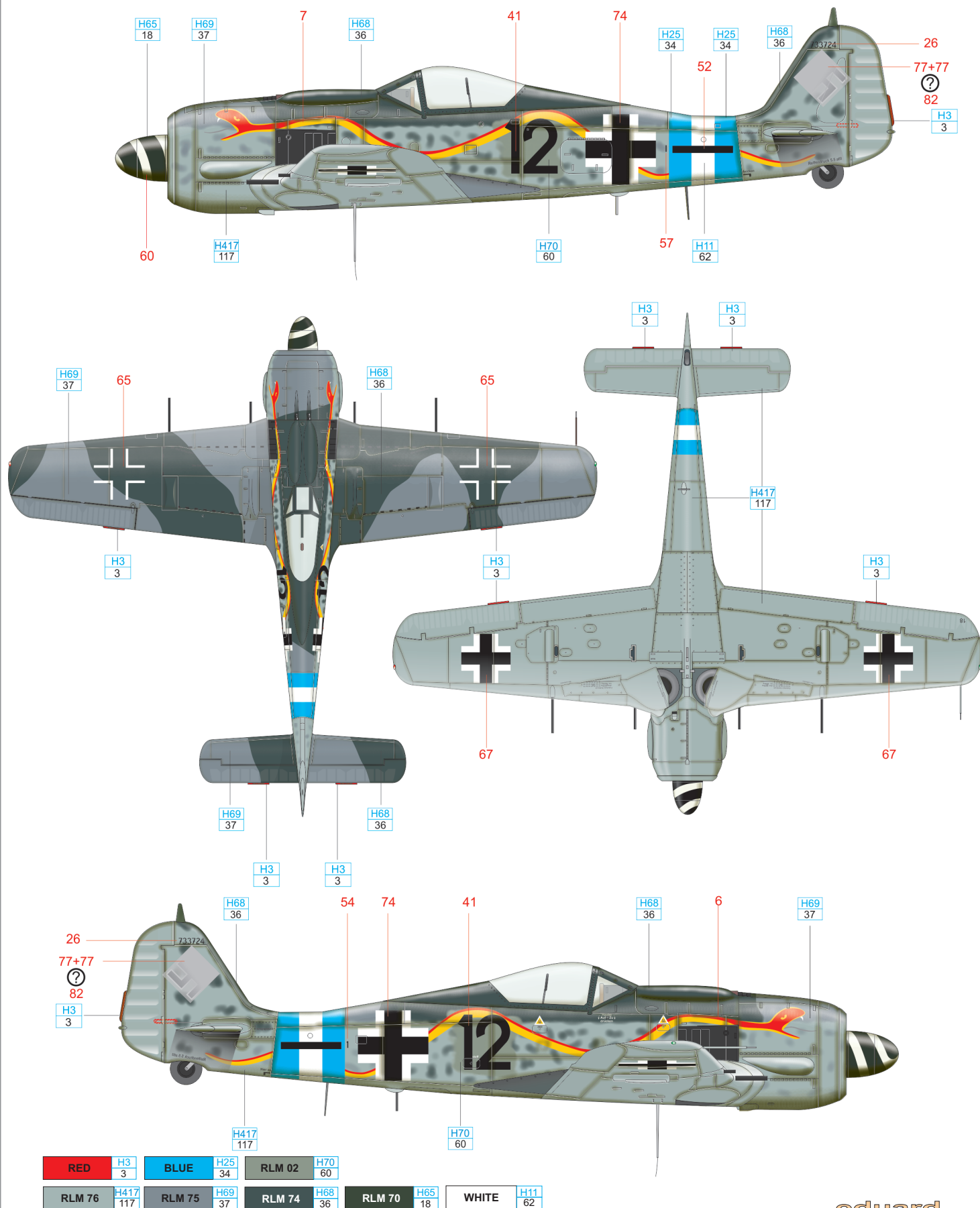
F Fw 190A-8, 9./JG 54, Villacoublay, France, Summer, 1944

Provozně opotřebovaná ale pestrá „žlutá 2“ od 9. Staffel/JG 54 z období bojů v létě 1944. Kamufláž RLM 74/75/76 i spirála na vrtulovém kuželu odpovídají standardům Luftwaffe. Modrý pruh na zádi trupu je označením JG 54 v rámci systému obrany Říše. Příslušnost k 9. Staffel identifikuje žluté provedení označení Gruppe a trupového čísla. Trupový kříž má tmavý střed nastříkán barvou RLM 74. Znak III./JG 54 (zelené srdce), k níž 9. Staffel náležela, se nacházel na obou stranách trupu. III./JG 54 působila po přesunu ze Smolenska na západní frontu v únoru 1943 z letišť ve Francii a Německu. Její piloti bránili dobyté území před spojeneckými stíhacími sweeepy i bombardovacími akcemi. V průběhu května a června 1944 jednotka přezbrojila z Bf 109 na Fw 190 a následně se podílela především na obraně Německa před nálety USAAF.



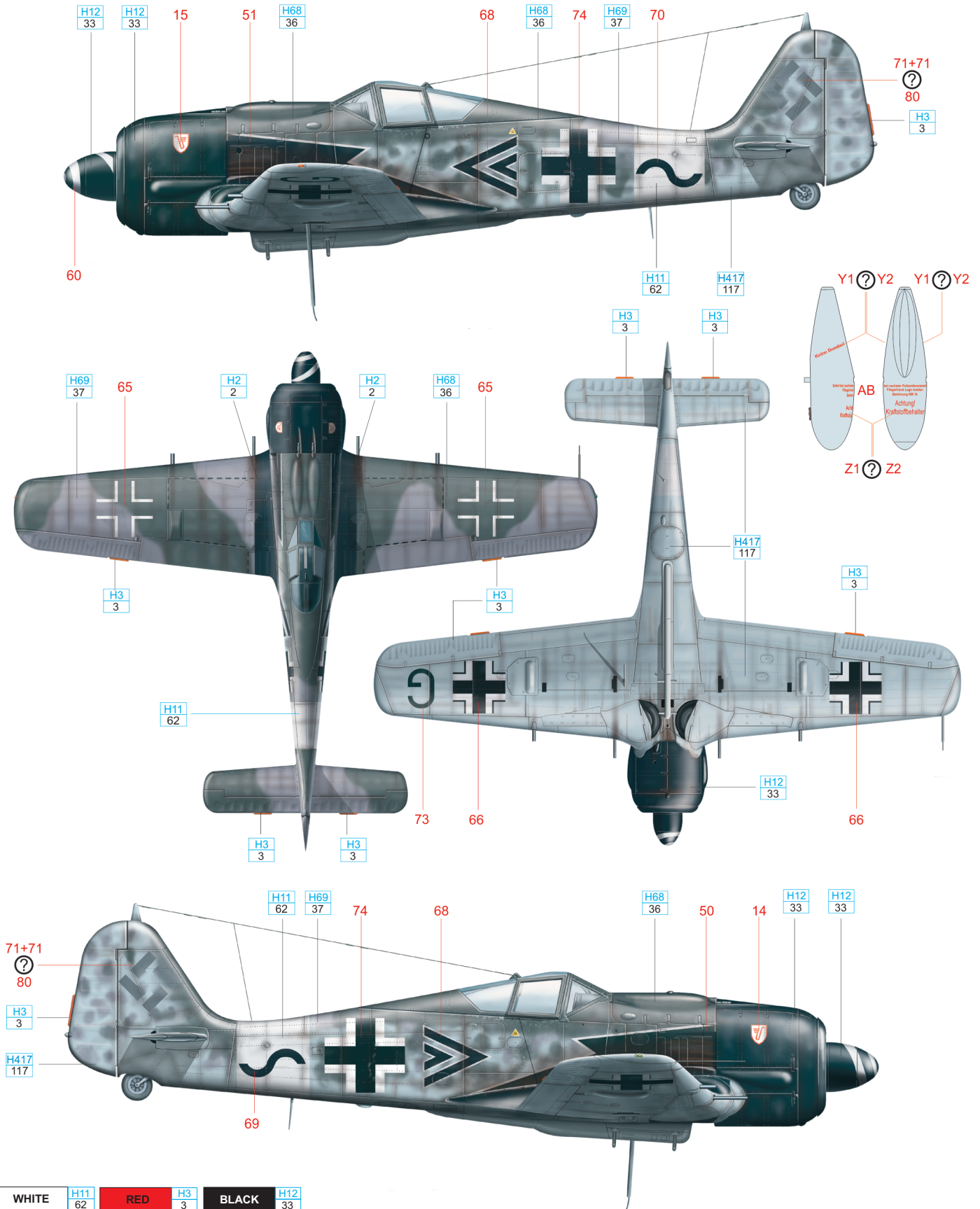
G Fw 190A-8, 73372?, II./JG 300, Bayreuth-Bindlach, Germany, Spring 1945

Tento stroj původně sloužil u Jagdgruppe 10. Jejím úkolem byly zkoušky nových taktik a zbraní pro boj se spojeneckými bombardéry. Stroje JGr. 10 nesly kresbu žluto-červeného hada na obou stranách trupu. Zobrazený stroj byl na sklonku války přeřazen k II./JG 300 a dostal odpovídající prvky markingu, tedy modrobílý pruh na zádi rozlišující stroje JG 300 v systému obrany říše. Tento pruh částečně překryl malé kódové označení I1, které náleželo JGr. 10. Na levé straně tak zůstalo viditelné písmeno I, na pravé číslice 1. Vodorovný černý pruh na zádi značí příslušnost k II. Gruppe. Zbytky letounu byly nalezeny v květnu 1945 na letišti Bayreuth-Bindlach, které sloužilo od roku 1944 jako opravárenské a konverzní centrum pro jednotky taktického průzkumu.



Fw 190A-8/R2, flown by Hptm. Wilhelm Moritz, the CO of IV. (Sturm)/JG 3, Memmingen, Germany, July, 1944

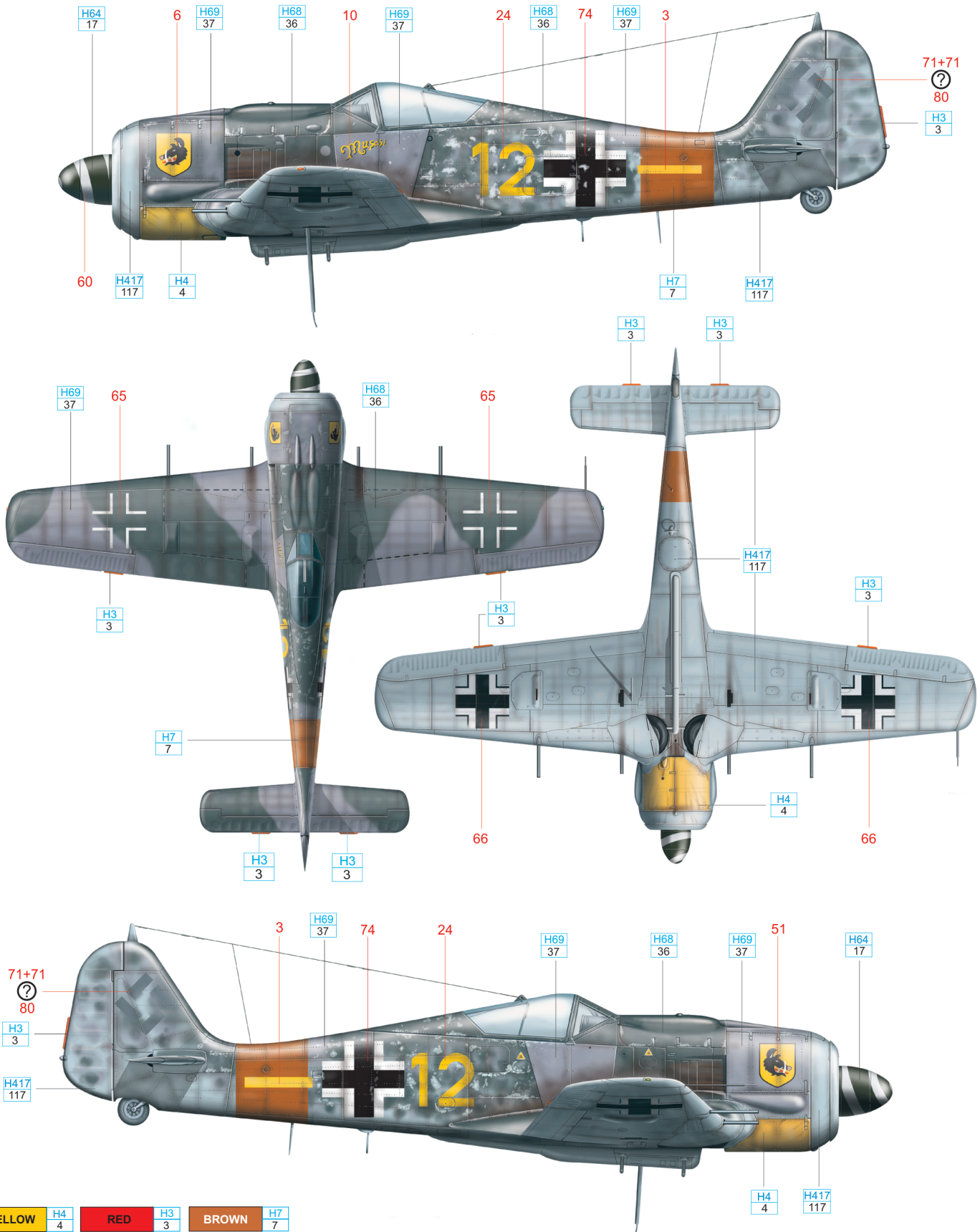
Velitel IV.(Sturm)/JG 3 „Udet“ Hptm. Wilhelma Moritze, který byl iniciátorem černého zbarvení přídí Focke-Wulfů své jednotky. Emblém eskadry „Udet“ byl na motorových krytech Focke-Wulfů namalován většinou jen z levé strany, tento stroj byl jednou z výjimek a měl emblém i napravo. Moritz absolvoval během druhé světové války na západní a východní frontě přes 500 bojových letů a sestřelil 44 letounů. Byl vyznamenán Rytířským křížem a patřil mezi neúspěšnější velitele stíhacích jednotek nasazených proti čtyřmotorovým bombardérům.



WHITE	H11 62	RED	H3 3	BLACK	H12 33
RLM 76	H417 117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 36

J Fw 190A-8/R2, flown by Uffz. Paul Lixfeld, 6./JG 300, Löbnitz, Germany, late 1944

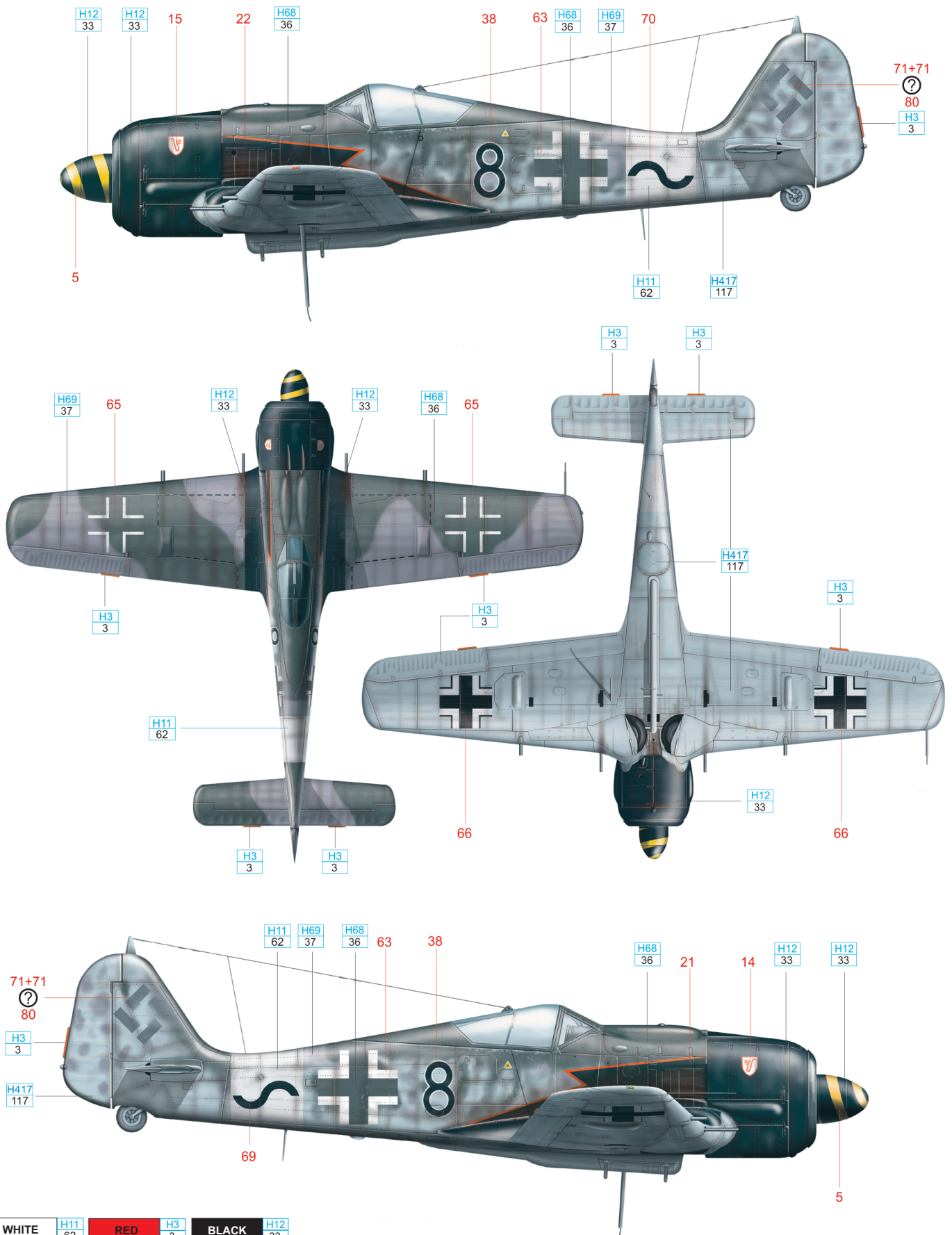
Stroj v té době teprve osmnáctiletého Uffz. Paula Lixfelda měl odmontované kulometry a nevyužitě výstřelné kanály byly zakapotovány aerodynamickými kryty. 6./JG 300 byla součástí II. (Sturm)/JG 300 a jednou ze tří Sturmgruppe, které Luftwaffe zorganizovala speciálně pro boj se čtyřmotorovými bombardéry. Lixfeld dosáhl dvou vzdušných vítězství, jedním z nich byl B-24 Liberator, který sestřelil 17. prosince 1944 nad Moravou z bezprostřední blízkosti. Při prolétnutí troskami své oběti byl jeho letoun poškozen a Lixfeld se musel zachránit na padáku. Letoun spadl nedaleko obce Troubky. V roce 2000 bylo z místa havárie vyzvednuto torzo motoru, jež se dnes nachází v depozitu muzea v Lešanech. V roce 2014 byly v zemi v hloubce zhruba dvou metrů nalezeny další fragmenty stroje.



YELLOW	H4 4	RED	H3 3	BROWN	H7 7
RLM 76	H417 117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 36
		RLM 71	H64 17		

K Fw 190 A-8/R2, flown by Uffz. Willi Maximowitz, IV.(Sturm)/JG 3, Dreux, France, June, 1944

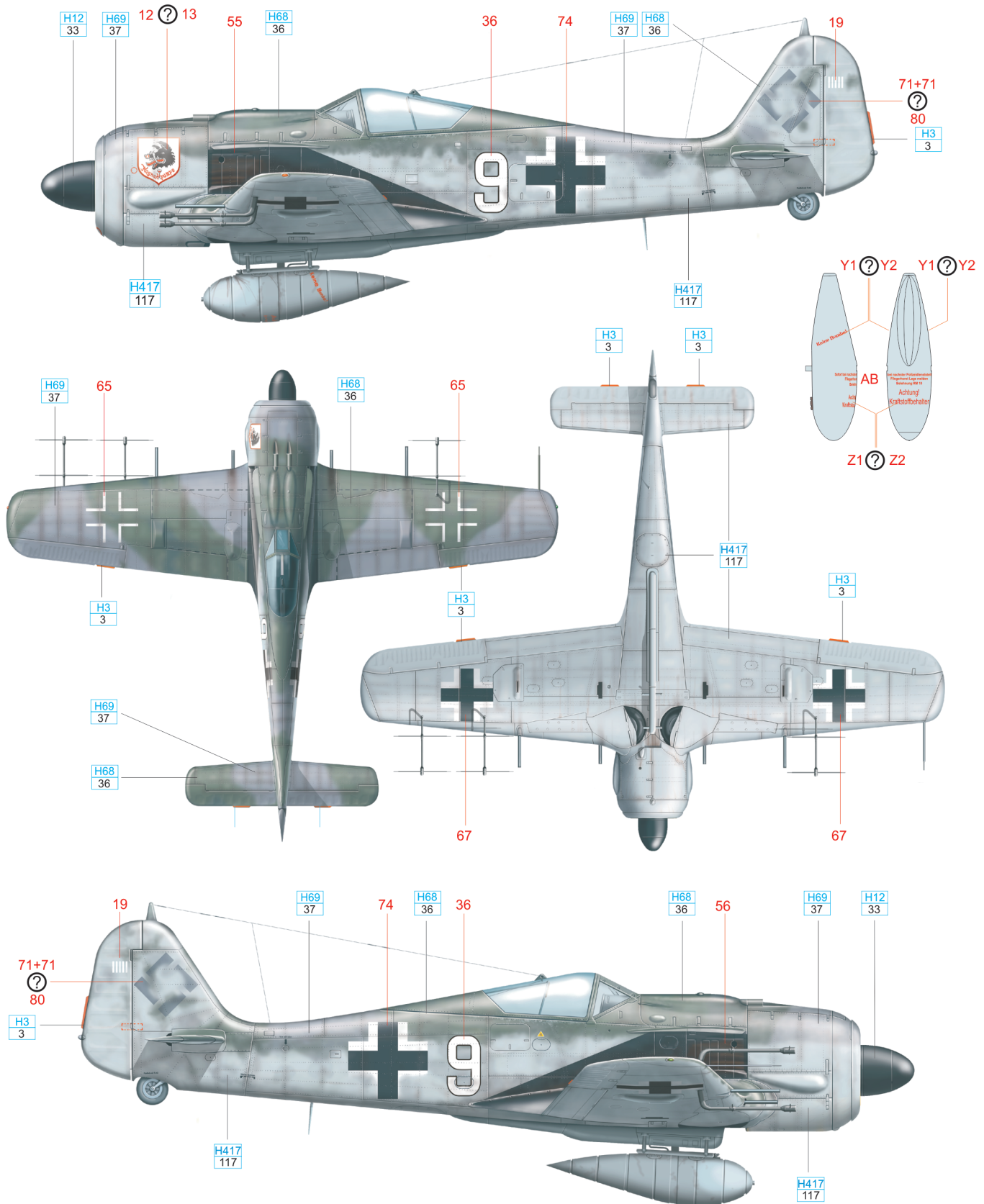
S tímto letounem létal z Dreux v červnu 1944 během spojenecké invaze Uffz. Willi Maximowitz, příslušník 11. Staffel IV.(Sturm)/JG 3 „Udet“. Jeho stroj byl v tomto období vybaven pumovým závěsníkem. Maximowitz začal bojově létat na počátku roku 1944 u Sturmstaffel 1, která ověřovala nové metody boje proti čtyřmotorovým bombardérům. Do konce války dosáhl 22 vítězství, většinou nad čtyřmotorovými bombardéry. Zůstal neznámý po boji se sovětskými stíhači 20. dubna 1945 u Frankfurtu a posmrtně byl vyznamenán Německým křížem ve zlatě.



WHITE	H11 62	RED	H3 3	BLACK	H12 33
RLM 76	H417 117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 36

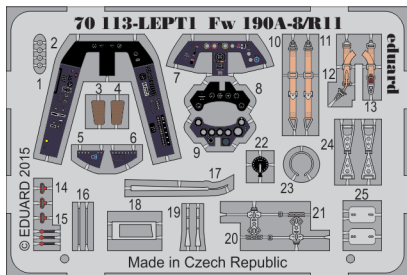
L Fw 190A-8/R-11 „Neptun“, flown by Fhj. Ofw. Günther Migge, 1./NJGr. 10, Werneuchen, Germany, 1944

Pro noční stíhání upravené Fw 190A-8/R11 „Neptun“ používala také Nachtjagdgruppe 1 (zformovaná k 1. lednu 1944 z částí JG 300), působící především z letišť východně od Berlína. Jednotka 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. 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 „Kognakpumpe“ a skleničku. Okraj emblému byl, stejně jako nápis, velmi pravděpodobně červený. Nelze však vyloučit ani jeho černou variantu. Bílá ramena trámového kříže na bocích trupu jsou ve spodní části značně omšelá. Často uváděné W.Nr. 29210 bude pravděpodobně nesprávné. Symboly vítězství na pohyblivé části směrovky se vztahují k předešlé pilotové činnosti u JG 300. Přesto však na zobrazeném letounu dosáhl Günther Migge u NJGr. 10 několika vzdušných vítězství.



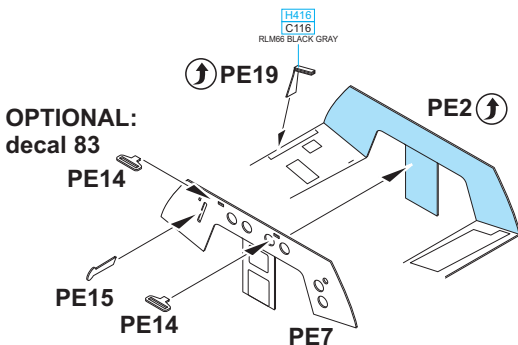
RED	H3 3
BLACK	H12 33
RLM 76	H417 117
RLM 75	H69 37
RLM 74	H68 36
RLM 70	H65 18

Fw 190A-8/R11 photo-etched dashboards

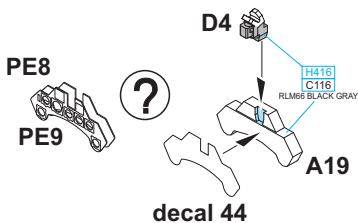


MARKING 
ONLY

A



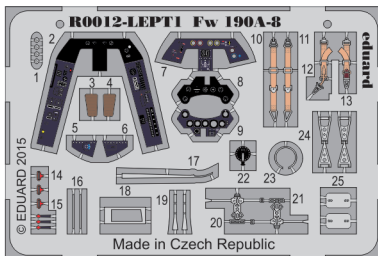
E



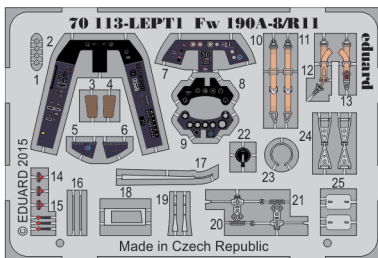
R0012 - NAV2

PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

3 pcs.



1 pc.



4 pcs.

