



A FEW WORDS FIRST

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 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 Fw 190A-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 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 20 mm MG FFs, 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, who's installation gave birth to the Fw 190A-3. July saw the development of the improved A-4. Both were armed with what became the standard two fuselage mounted MG 17s, two wing mounted MG 151 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 MG 151s 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 MG 17s with 13 mm MG 131s. Further improvements led to the Fw 190A-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 MK 108 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 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 these fighter optimized aircraft with a dedicated fighter-bomber version, the Fw 190F. These aircraft had reduced wing armament to two MG 151 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 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 mounting an in-line Jumo 213A-1 engine into a modified Fw 190A-8 airframe. Although the Fw 190 never achieved the widespread usage of the competing Bf 109, its contribution to the German Air Force 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 A-8 version was instrumental, along with it's 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.

NĚKOLIK SLOV ÚVODEM

Ve druhé polovině 2. světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různým verzím 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 Amt RLM. První prototyp poprvé vzletl 1. června 1939. 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 stroj šanci. Po provedení více než 50 změn na draku letounu vydalo RLM povolení k zařazení Fw 190 do řadové služby u Luftwaffe. V červnu 1941 převzala Luftwaffe první za sta 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 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 vyzbroj dostávala na pozdější vysoký standard. K významné změně došlo na jaře 1942, kdy byl k dispozici motor BMW 801D-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 křídelními 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 kulometry 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 kulometry 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 vstříkáváním 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 křidel, a přídavným 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 2 000 k (1 470 kW). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních verzí Fw 190F. Tyto stroje měly křídelní vyzbroj redukován na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách. Stroje disponovaly velkou škálou podvěšené vyzbroje pro protizemní 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 213A-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 vyzbrojí 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 A-8 a její pancéřovaná varianta A-8/R2. Tyto stroje s jejich zesílenou vyzbrojí byly pro spojenecké bombardéry skutečně vražedné. Od druhé poloviny roku 1944 ovšem jejich hrozbu stále úspěšněji eliminovaly doprovodné stíhačky P-47D a především vynikající P-51D Mustang.

Fw 190A-8/R2 of 5./JG4, piloted by Oberfahnrich Franz Schaar. Despite his age of twenty, he was the commander of the Staffél. It would appear that the aircraft in question is his third 'White 16', and explains the insignia 'Fratz III'. He achieved four kills, and two of these, B-17s, came on September 11, 1944. With this aircraft, he bellied in after downing a B-24 on the 27th of September. On January 1st, 1945, Schaar was shot down by light flak flying Operation Bodenplatte in 'White 18', which was photographed earlier at Prague-Kbely airfield. One of his subordinates, Gefr. Walter Wagner, was taken prisoner at St. Trond with his well known Focke-Wulf 'White 11'.

Fw 190A-8/R2 z 5./JG4 pilota Oberfahnricha Franze Schaara. Ačkoli mu bylo jen 20 let, byl už velitelem Staffél. Jedná se zřejmě o jeho třetí „bílou 16“, a proto ji má označenou jako Fratz III. Docítil přinejmenším 4 vítězství, z toho dvě (B-17) připadají právě na 11. září 1944. S tímto strojem přistál 27. září na břicho po sestřelu Liberatoru. Schaar byl 1. ledna 1945 při operaci Bodenplatte sestřelen lehkým flakem s letounem „bílá 18“, který by dříve vyfotografován na základně Praha-Kbely. Jeden z jeho podřízených, Gefr. Walter Wagner, padl do zajetí na základně St. Trond s dobře známým Focke-Wulfem „bílá 11“.



TECHNICAL SPECIFICATIONS

Fw 190A-8:
Span: 10.506 m
Length: 9.100 m
Empty Weight: 3,050 kg
Take-Off Weight: 4,272 kg
Maximum Speed at 5500m: 647 km/h
Cruising Speed: 480 km/h
Climb Rate: 17.5 m/sec
Time to 6,000 m: 9.1 minutes
Ceiling: 10,300 m
Range: 1,035 km (1,470 km with external drop tank)
Powerplant: One BMW 801D-2, 2100 hp (1567 kw) 14 cylinder engine
Armament: Varied, but typically two 13 mm MG131 machine guns, and four 20 mm MG 151 cannon

TECHNICKÁ DATA Fw 190A-8

rozpětí: 10,506 m
délka: 9,1 m
prázdná váha: 3 050 kg
vzletová váha: 4 272 kg
maximální rychlost: ve výšce 5 500 m 647 km/h
cestovní rychlost: 480 km/h
stoupavost: 17,5 m/s
doba výstupu do 6 000 m: 9,1 min
dostup: 10 300 m
doleť 1 035 km (s přídavnou nádrží 1 470 km)
motor: BMW 801D-2 o výkonu 1730 k (1272 kW)
vyzbroj: 2x MG 131 ráže 13 mm, 4x MG 151 ráže 20 mm

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 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.



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.



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.



組み立てる前に必ず説明書をお読み下さい。接着剤や塗料をご使用の際は、窓を開けて十分な換気をおこない、火のそばでは使用しないで下さい。小さな子供の手の届かない所に必ず保管してください。部品や破片を噛んだり、なめたり、飲んだりすると大変危険です。又、部品を取り出した後のビニール袋は、小さな子供が頭から被ったりすると窒息する恐れがありますので、破り捨てして下さい。

INSTRUKTION SIGNS * INSTR. SYMBOLY * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA
FACULTATIF
NACH BELIEBEN
選択する



BEND
OHNOU
PLIER SIL VOUS PLAIT
BITTE BIEGEN
折る



OPEN HOLE
VYVRAT OTVOR
FAIRE UN TROU
OFFNEN
穴を開ける



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
MONTAGE SYMÉTRIQUE
SYMMETRISCHE AUFBAU
左右均等に組み立てる



NOTCH
ZÁŘEZ
L INCISION
DER EINSCHNITT
切る



REMOVE
ODŘÍZNOU
RETIRER
ENTFERNEN
移す



APPLY EXPRESS MASK
POUŽIT EXPRESS MASK
NABARVIT PŘED SLEPENÍM
AND PAINT BEFORE
GLUING

PARTS



DÍLY



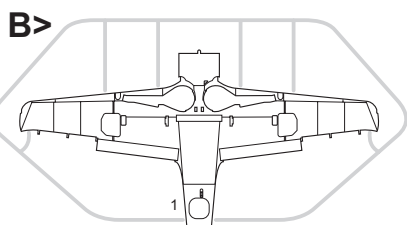
TEILE



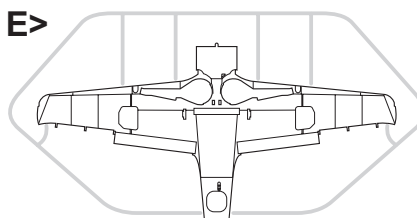
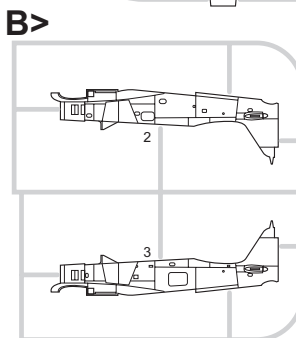
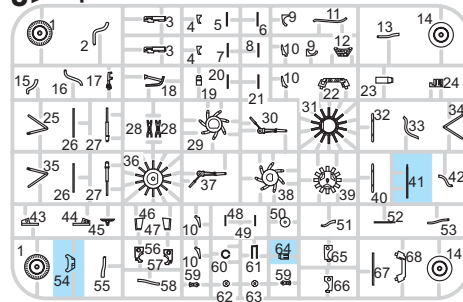
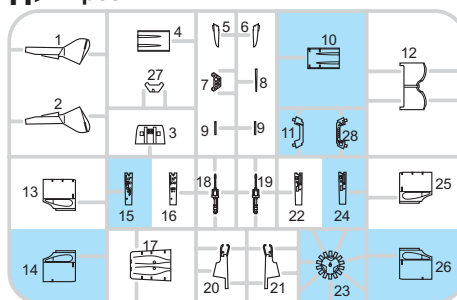
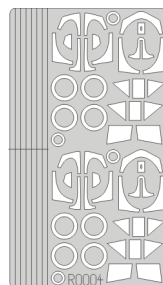
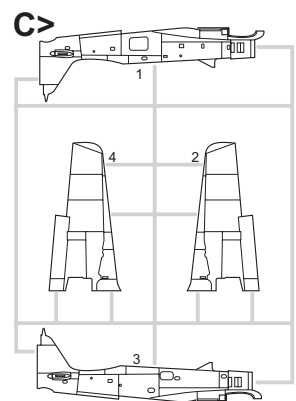
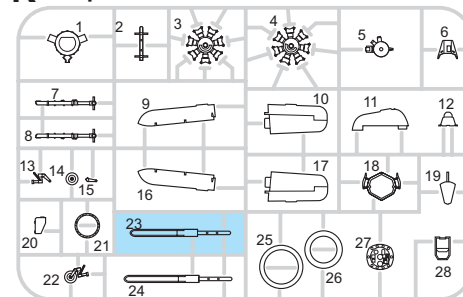
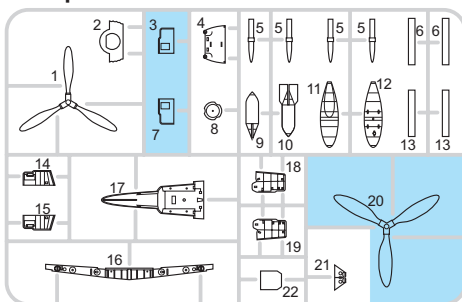
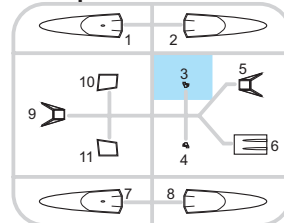
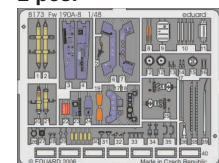
PIÈCES



部品



PLASTIC PARTS

**J> 2 pcs.****H> 2 pcs.**eduard
MASK**K> 2 pcs.****I> 2 pcs.****N> 2 pcs.**PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS
2 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



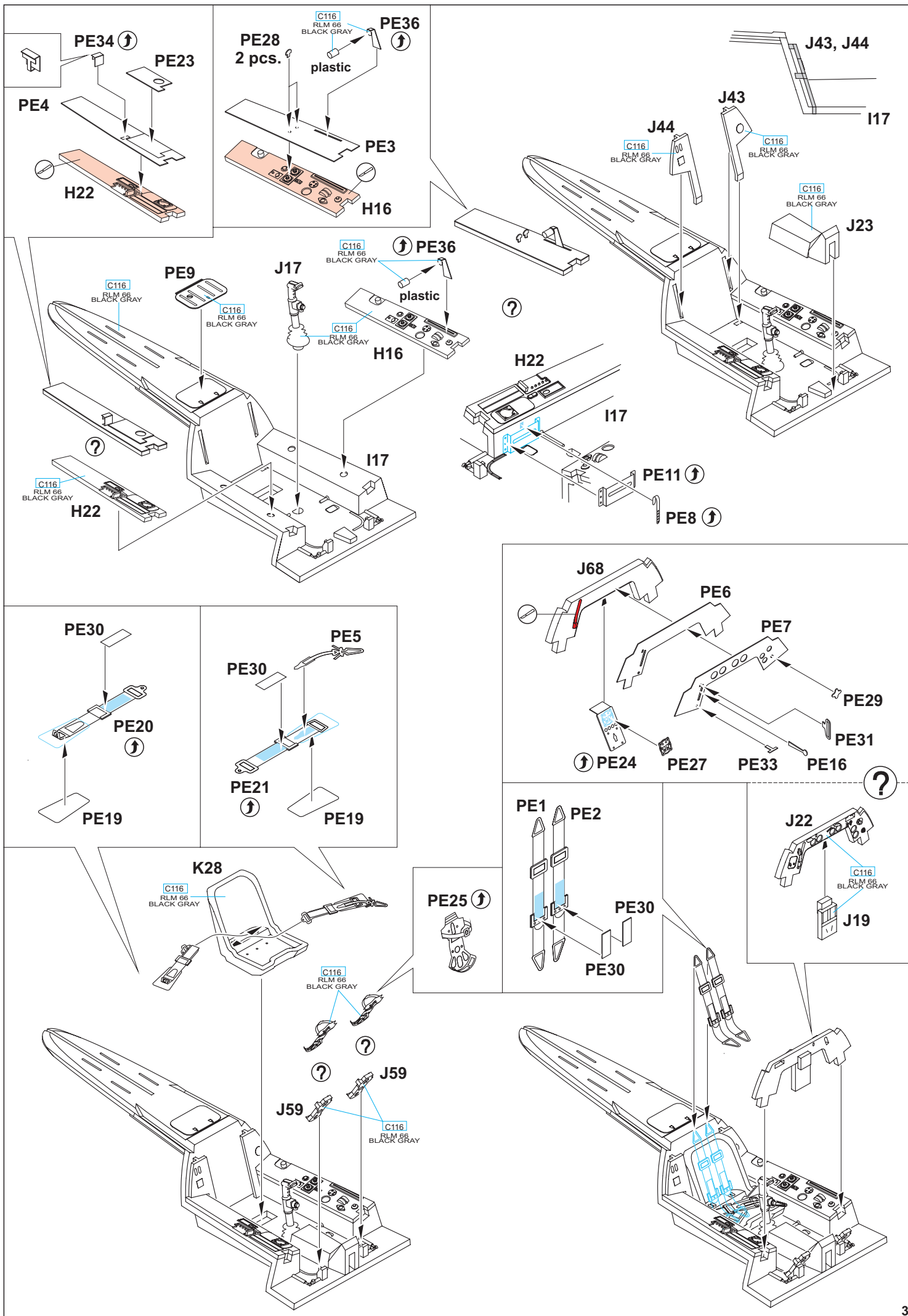
PEINTURE



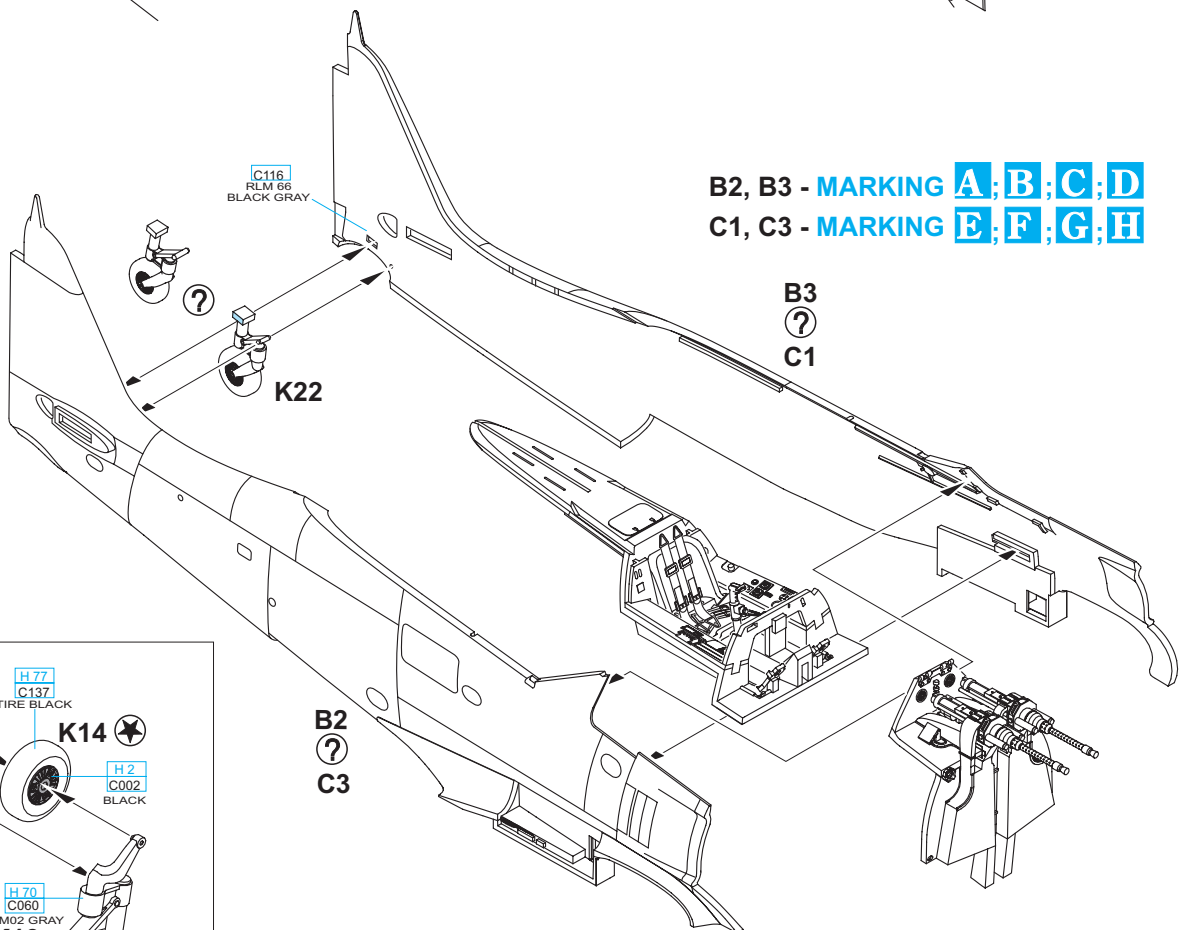
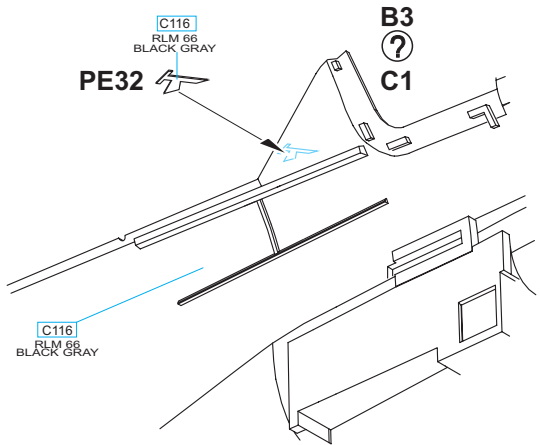
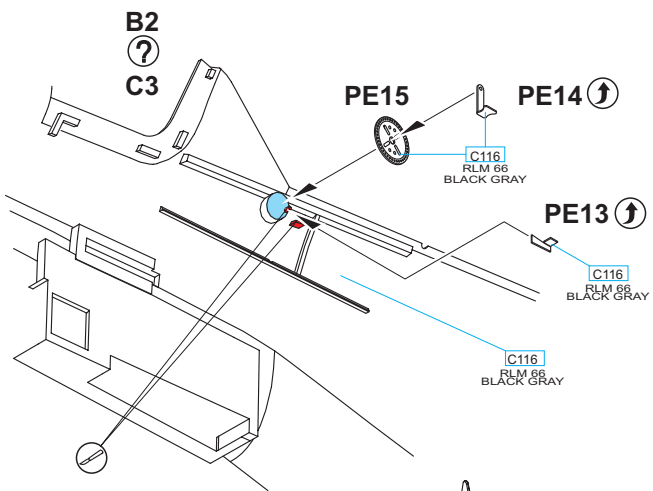
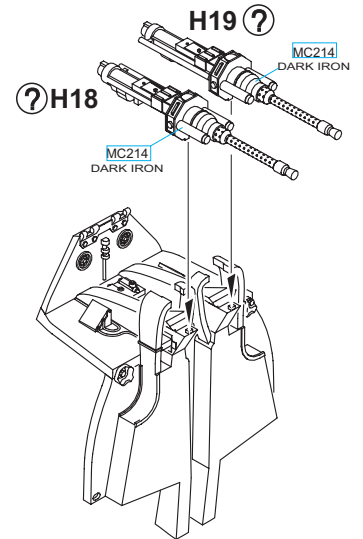
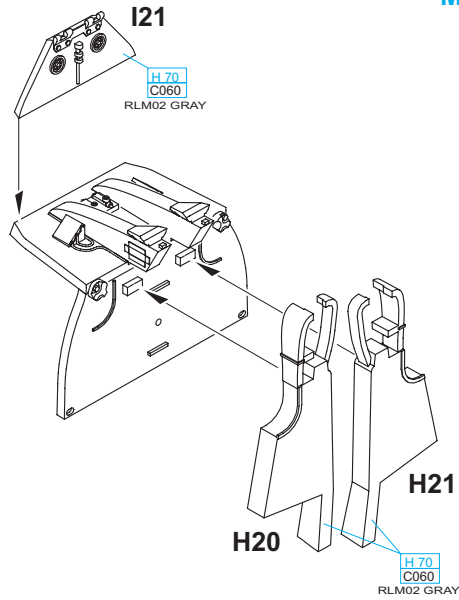
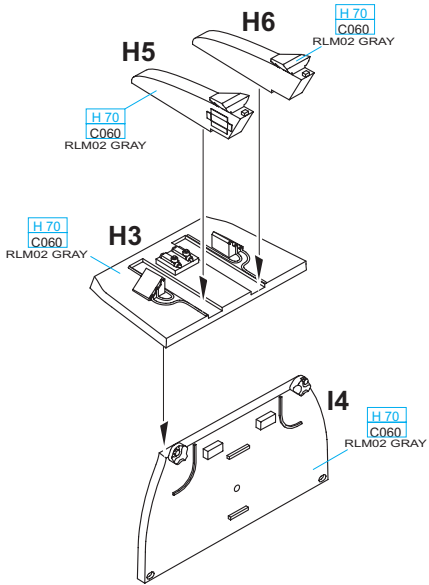
色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 2	C002	BLACK
H 3	C003	RED
H 4	C004	YELLOW
H 7	C007	BROWN
H 11	C062	FLAT WHITE
H 12	C018	FLAT BLACK
H 47	C041	RED BROWN
H 64	C017	RLM71 DARK GREEN
H 65	C018	RLM70 BLACK GREEN
H 69	C037	RLM75 GRAY
H 70	C060	RLM02 GRAY
H 77	C137	TIRE BLACK

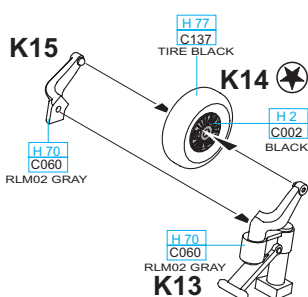
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 304	C304	OLIVE DRAB
H 344		RUST
H 421	C121	RLM81 BROWN VIOLET
	C116	RLM86 BLACK GRAY
	C117	RLM76 LIGHT BLUE
	C123	RLM83 DARK GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC213		STEEL
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM01		SUPER CHROME



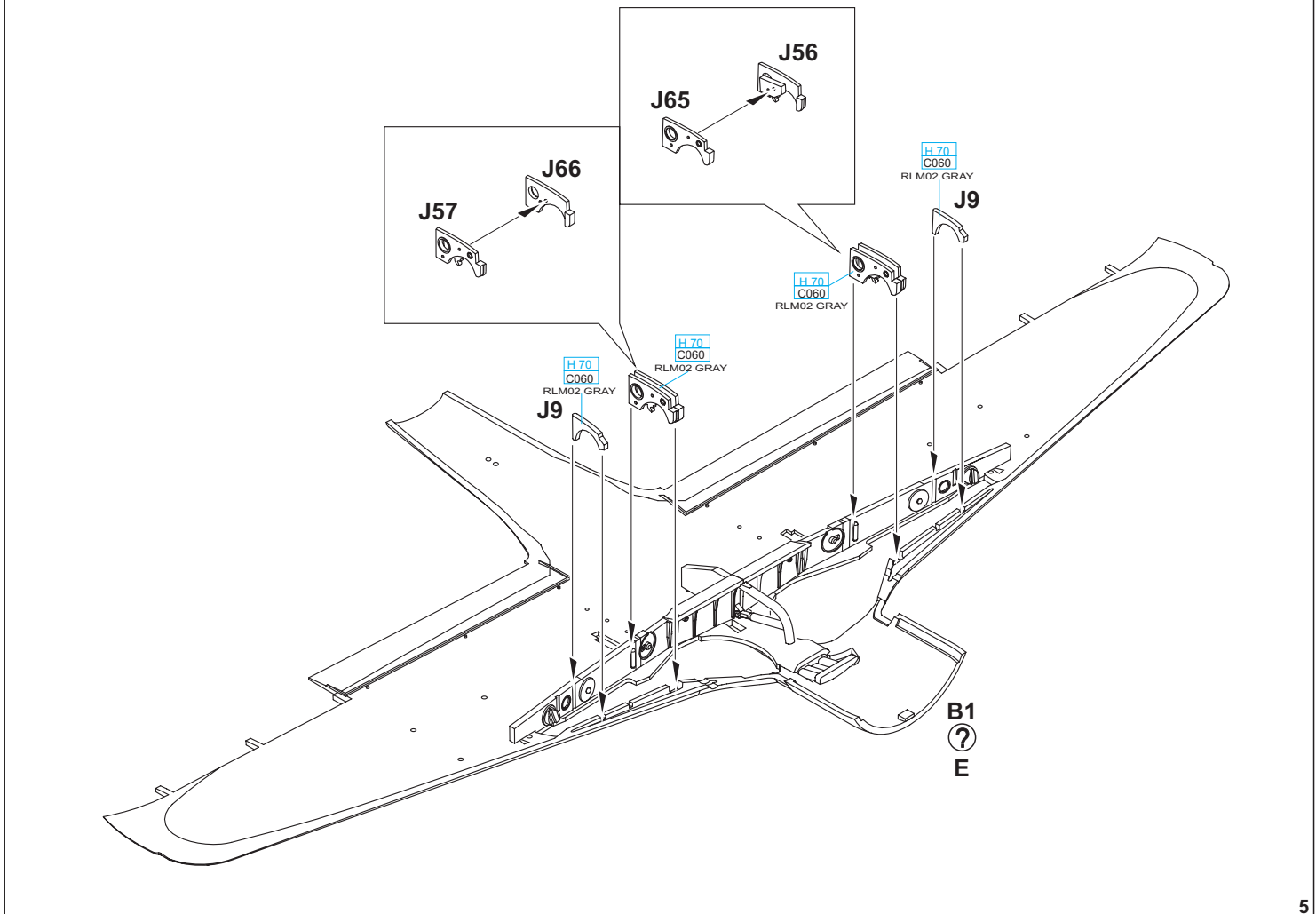
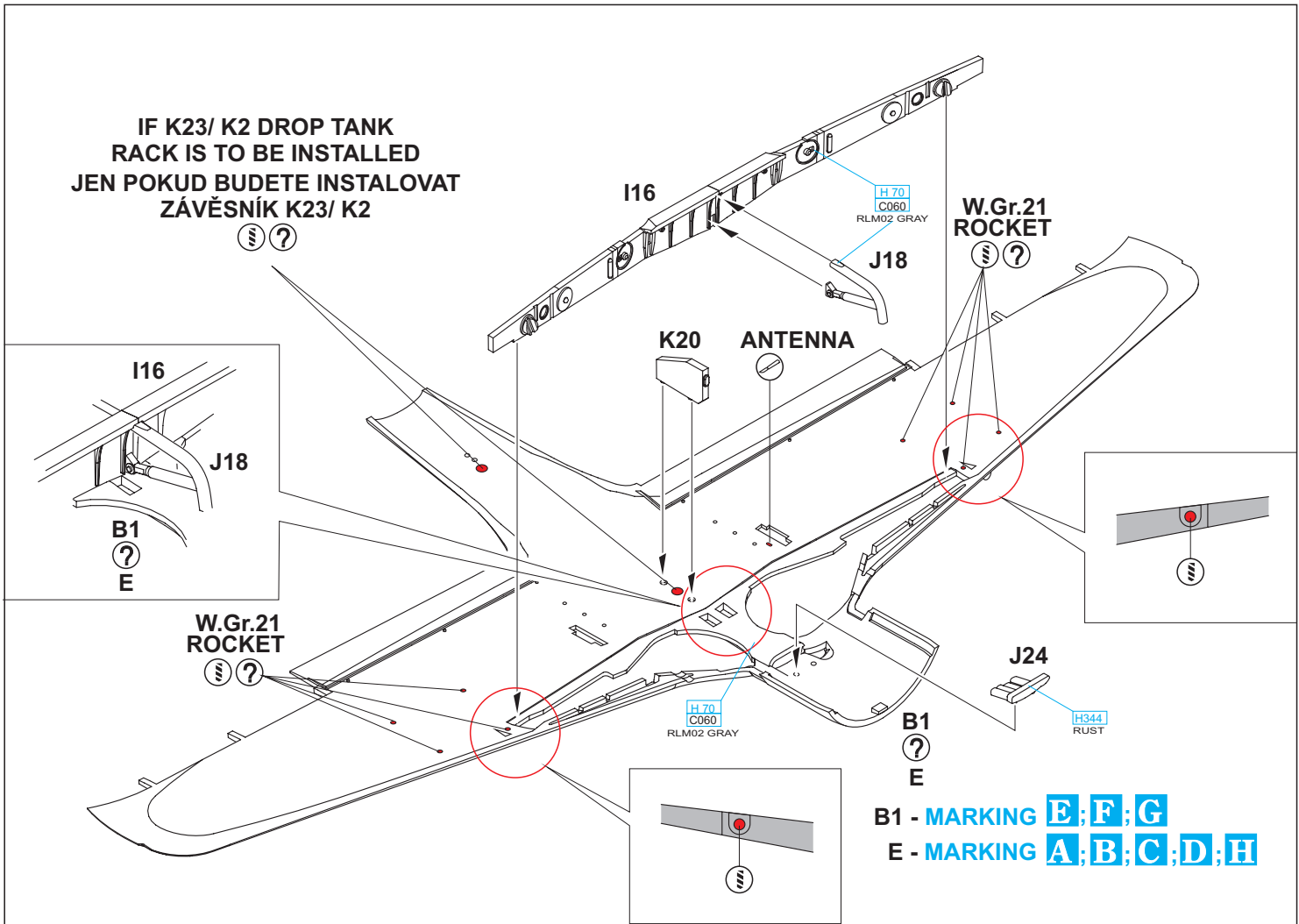
MARKING **A;B;C;D;E** ONLY

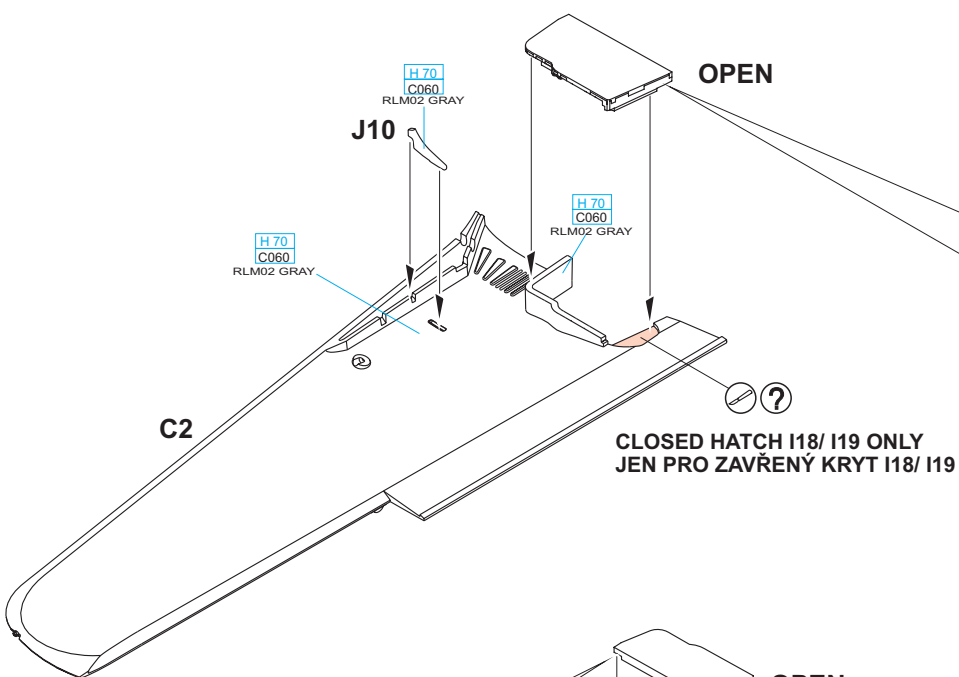
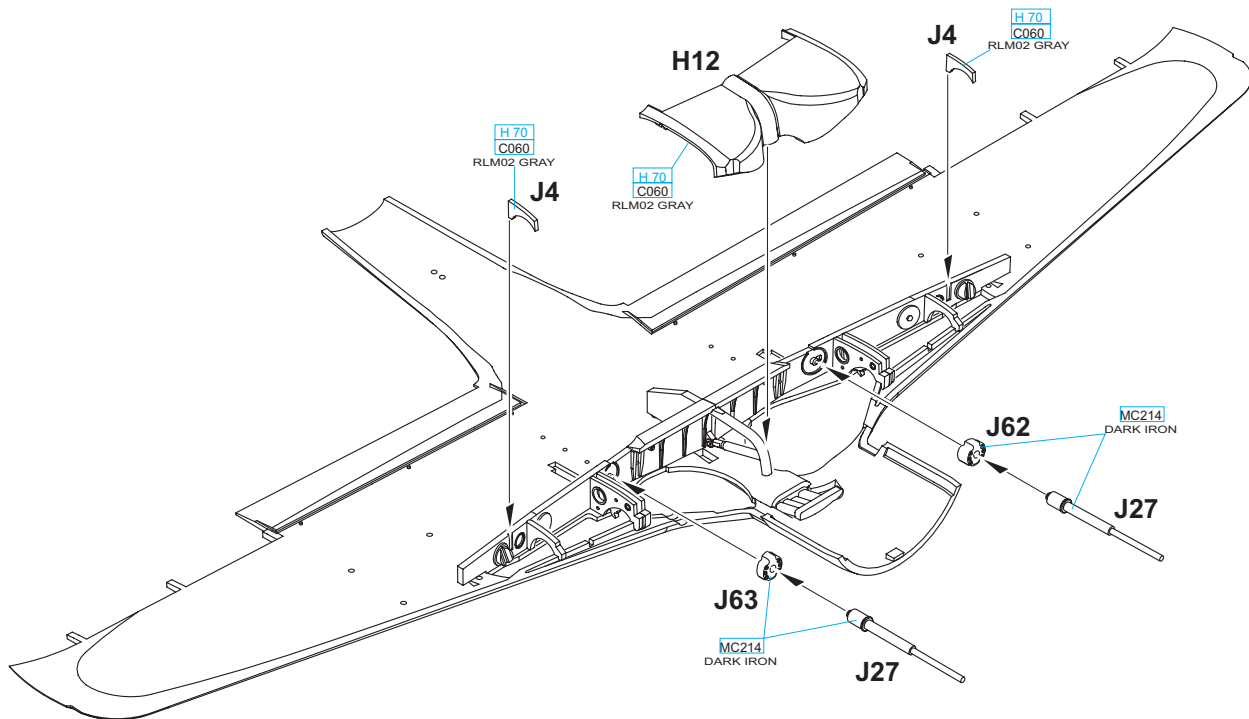


B2, B3 - MARKING **A;B;C;D**
C1, C3 - MARKING **E;F;G;H**

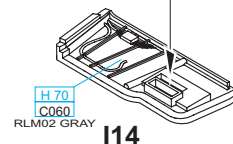
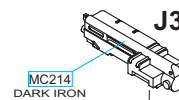


IF K23/ K2 DROP TANK
RACK IS TO BE INSTALLED
JEN POKUD BUDETE INSTALOVAT
ZÁVĚSNÍK K23/ K2

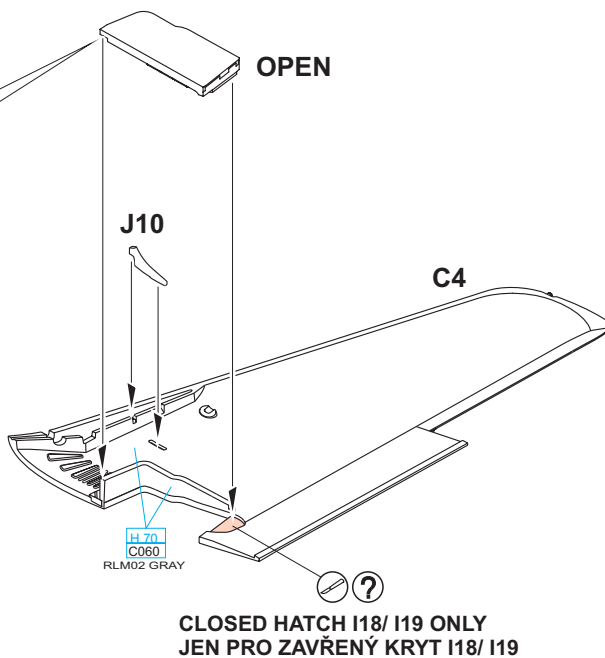
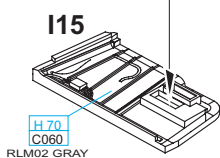
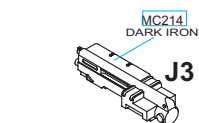


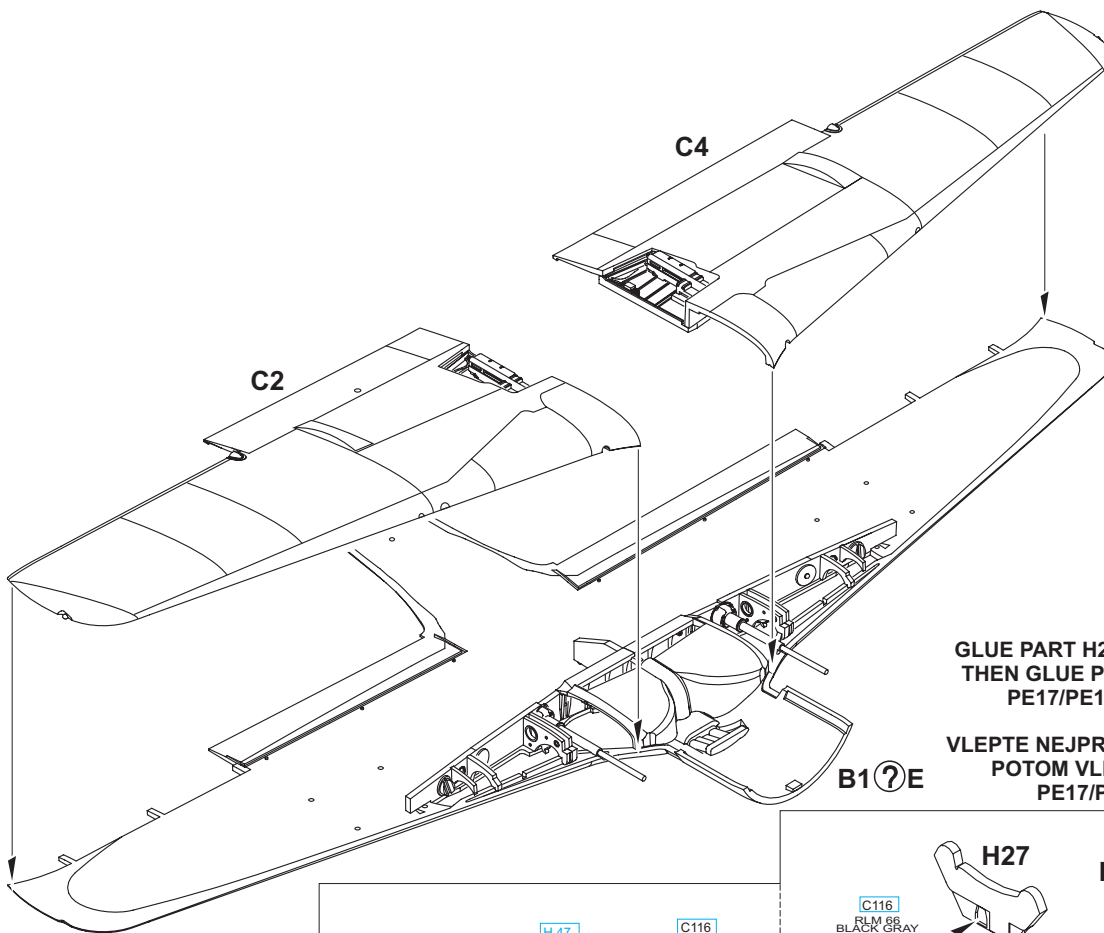


**DON'T USE PART J3
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION
NEINSTALUJTE DÍL J3
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**



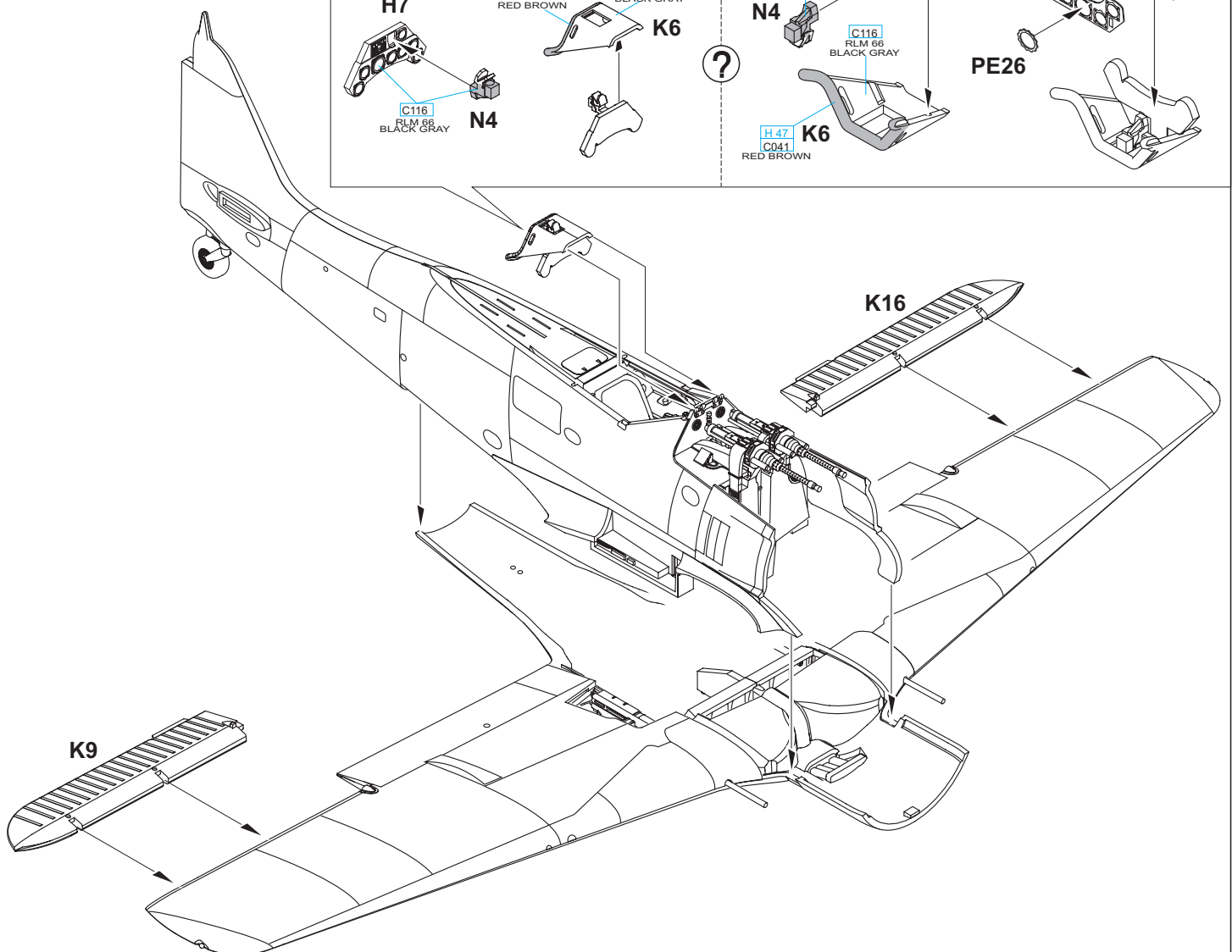
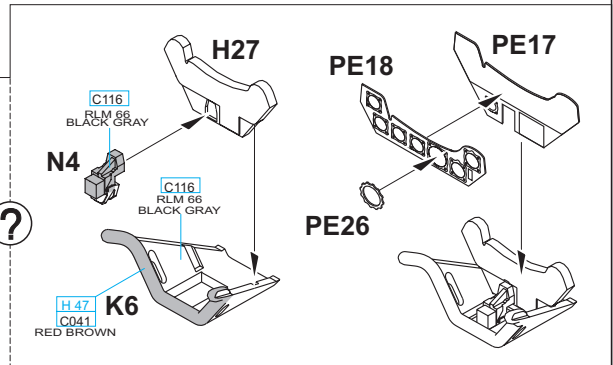
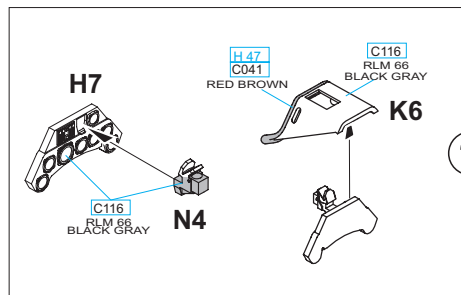
**DON'T USE PART J3
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION
NEINSTALUJTE DÍL J3
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**

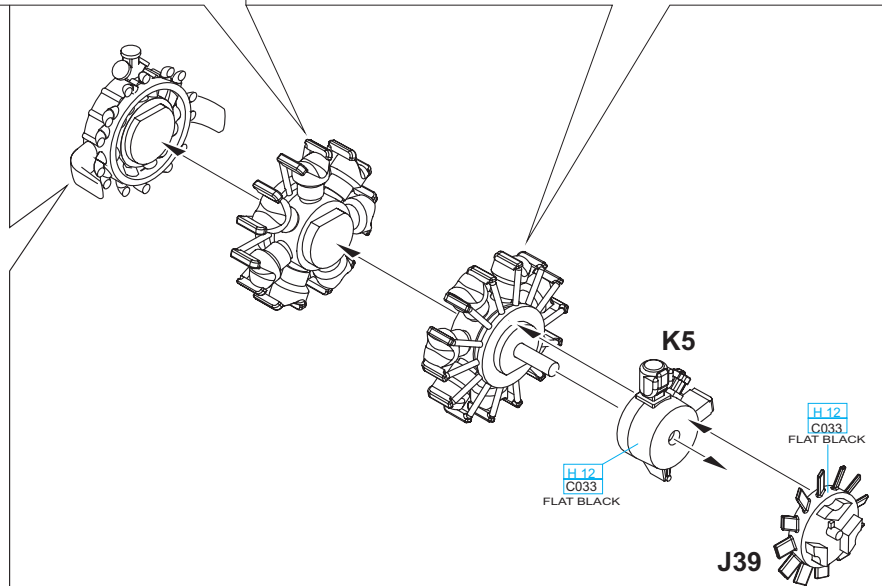
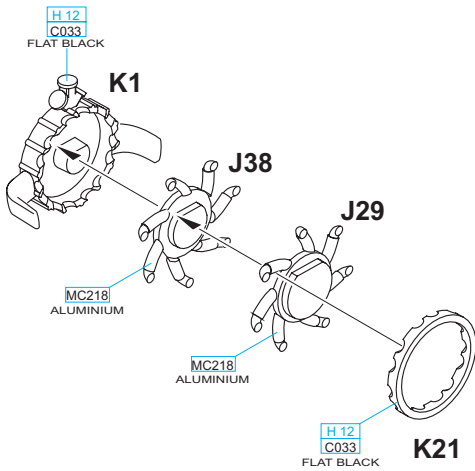
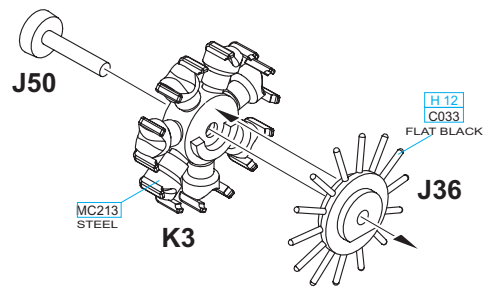
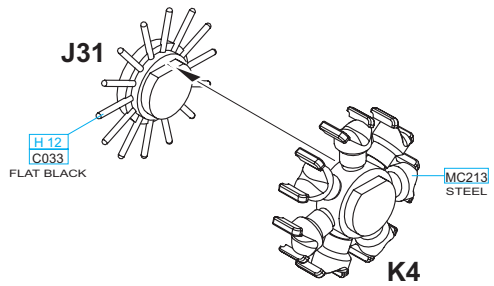




GLUE PART H27 INTO PART K6 FIRST,
THEN GLUE PHOTO-ETCHED PARTS
PE17/PE18 ONTO PART H27

VLEPTE NEJPRVE DÍL H27 DO DÍLU K6,
POTOM VLEPTE KOVOVÉ DÍLY
PE17/PE18 NA DÍL H27



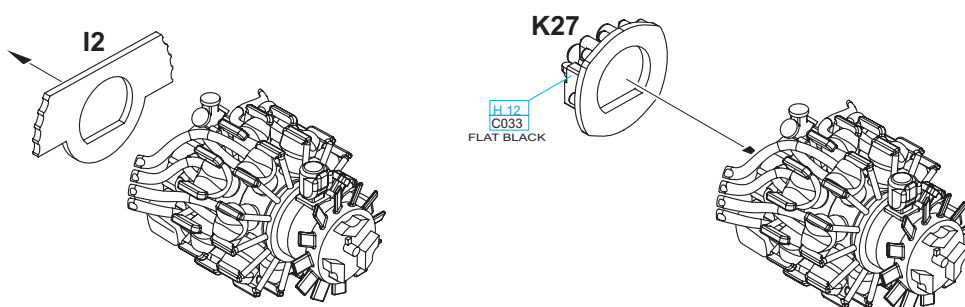
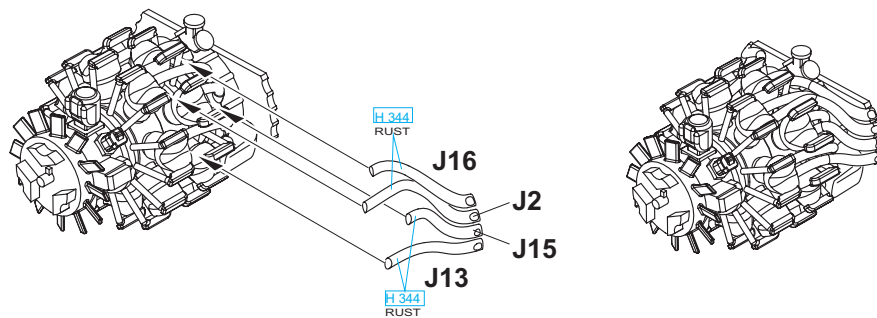
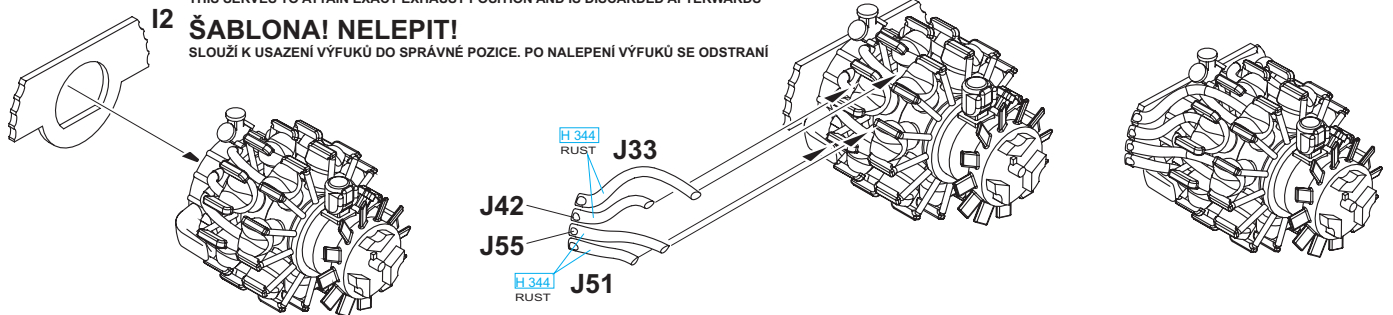


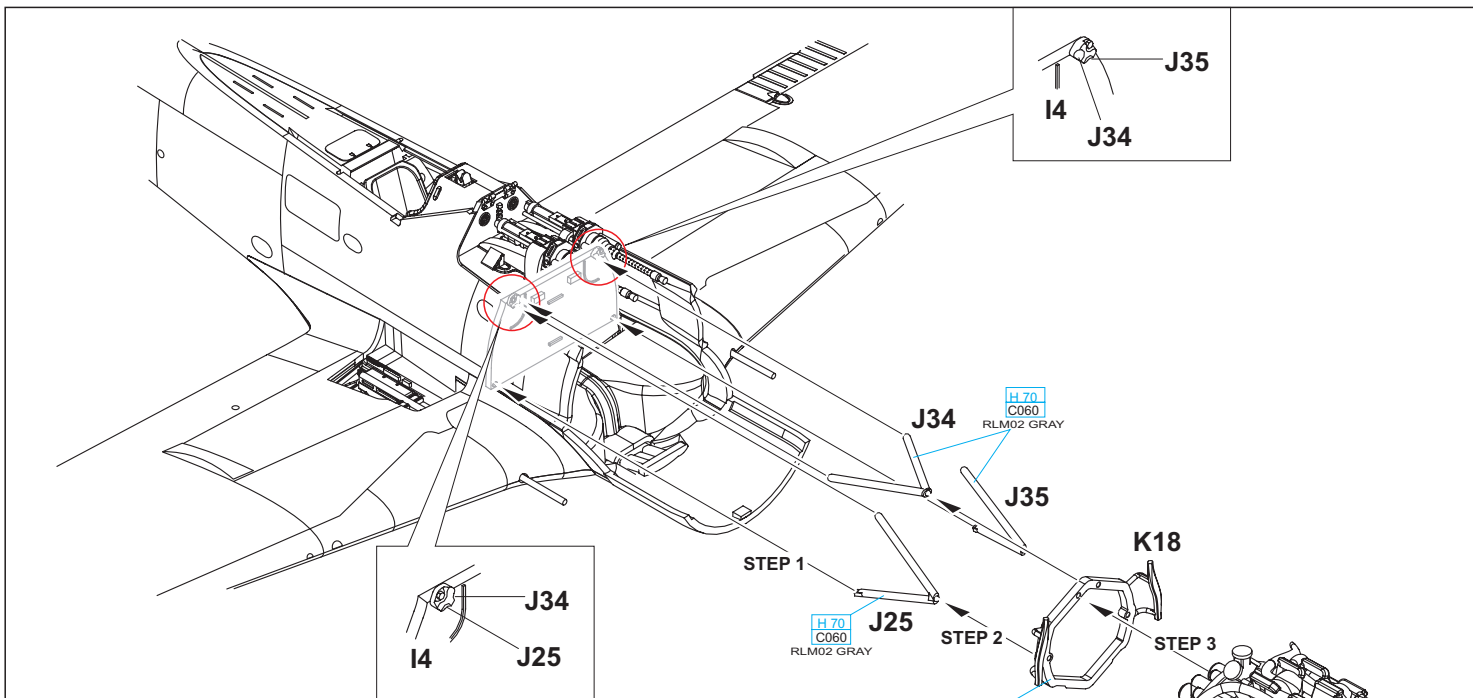
TEMPLATE ONLY! DO NOT GLUE!

THIS SERVES TO ATTAIN EXACT EXHAUST POSITION AND IS DISCARDED AFTERWARDS

12 ŠABLONA! NELEPIT!

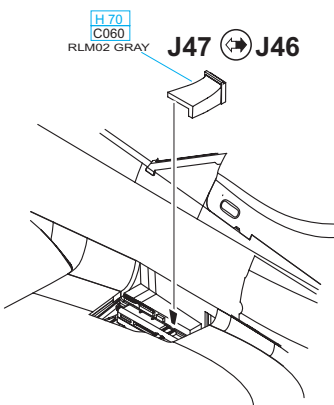
SLOUŽÍ K USAZENÍ VÝFUKŮ DO SPRÁVNÉ POZICE. PO NALEPENÍ VÝFUKŮ SE ODSTRANÍ



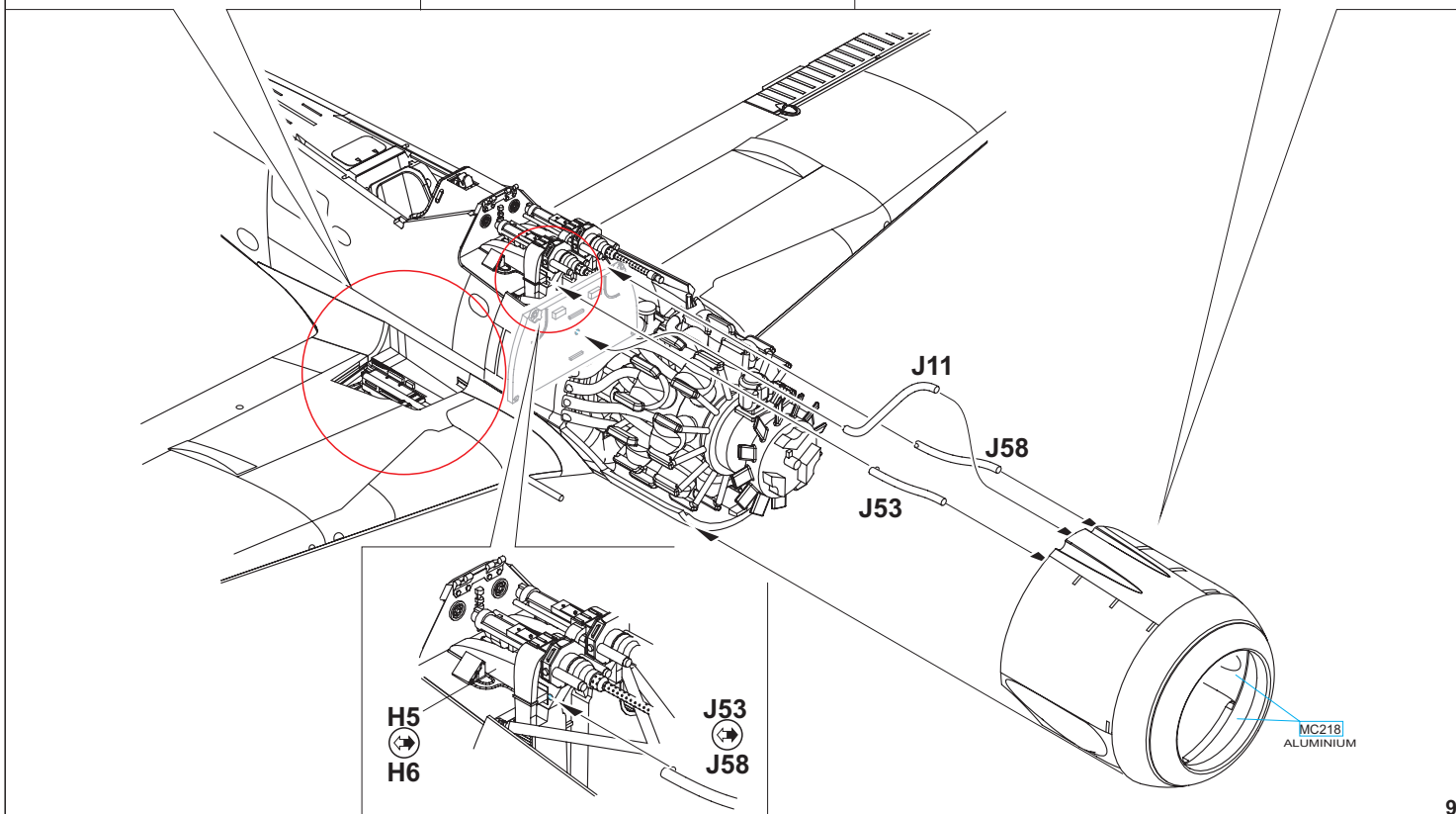
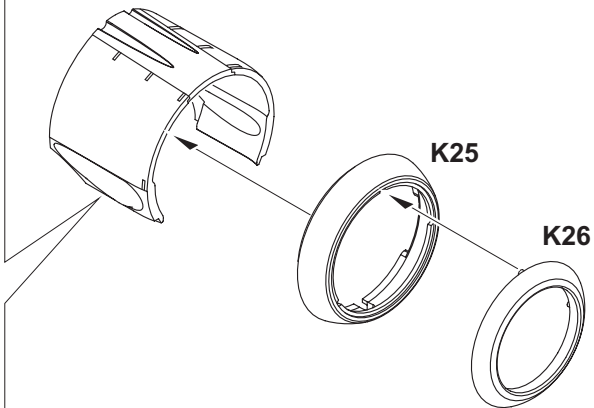
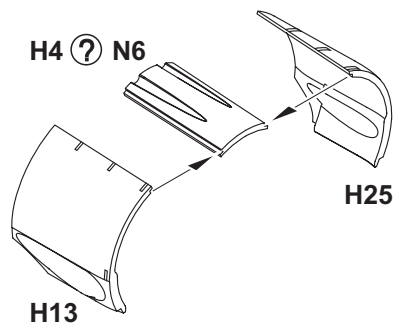


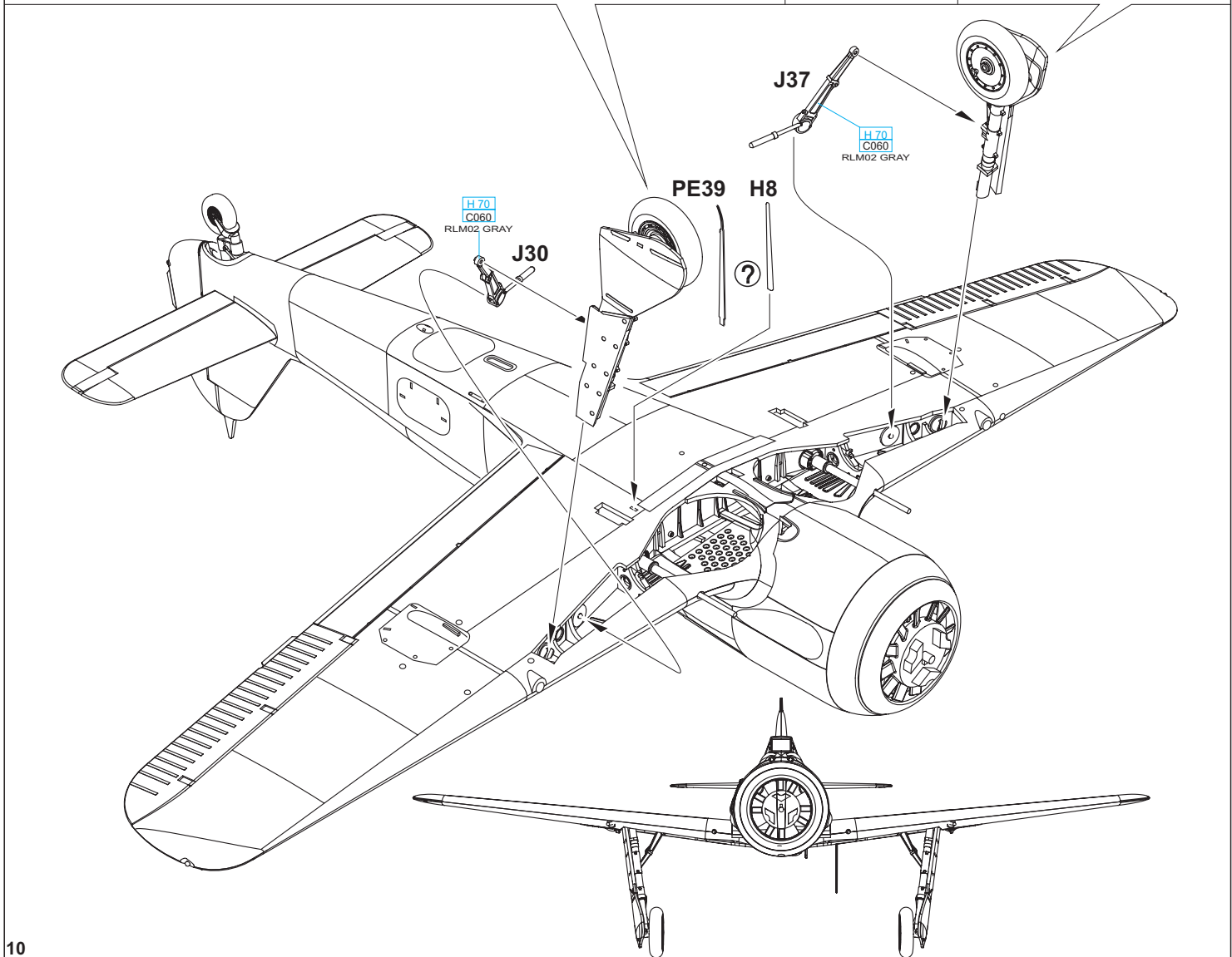
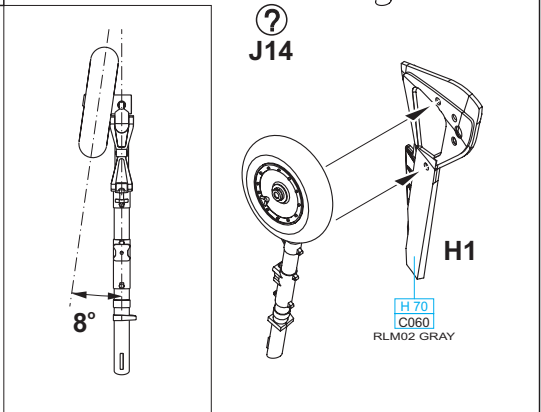
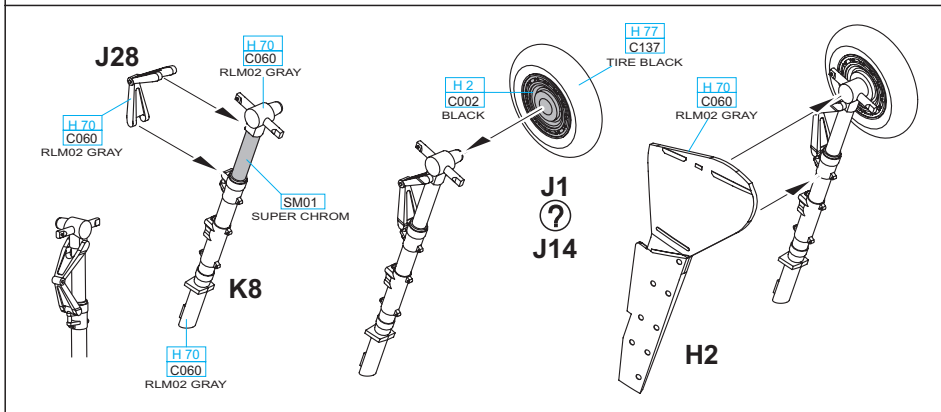
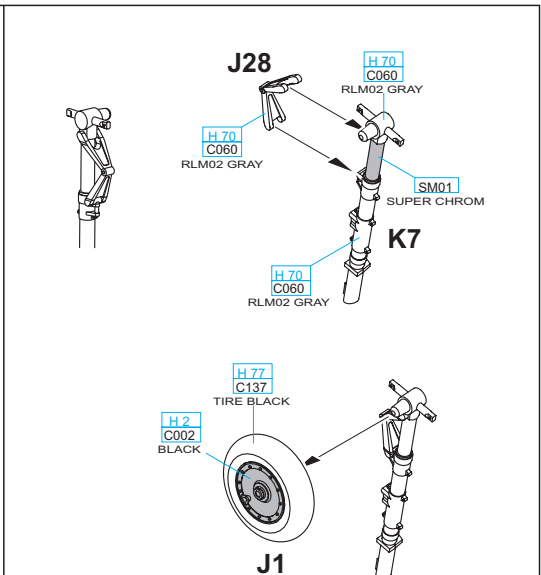
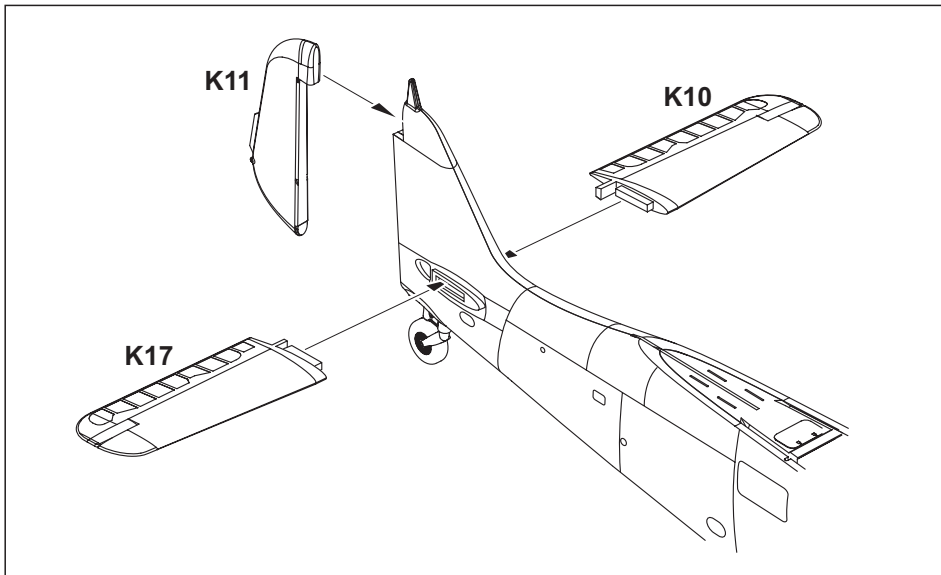
**DON'T USE
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION**

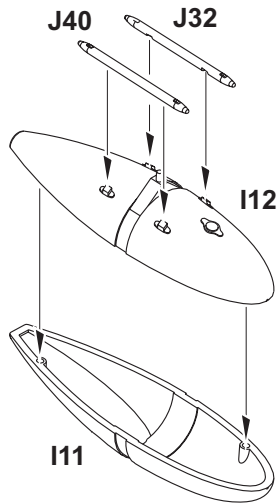
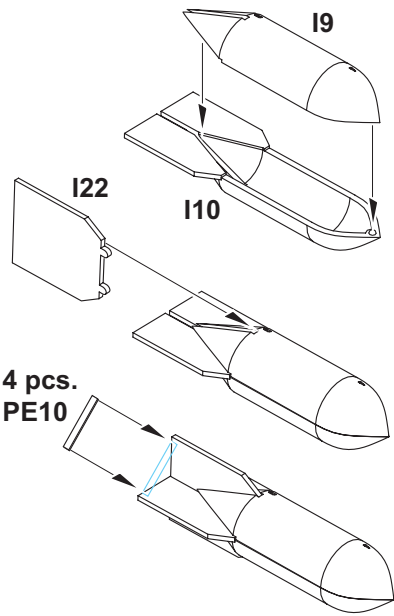
**NEINSTALUJTE
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**



N6 - MARKING 

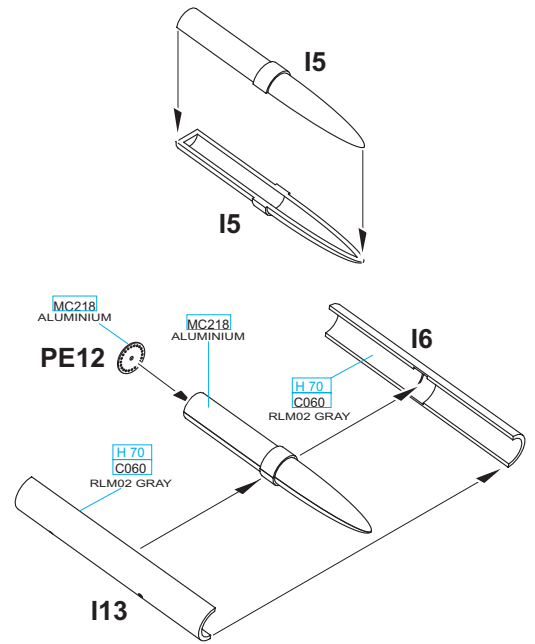






2 pcs.

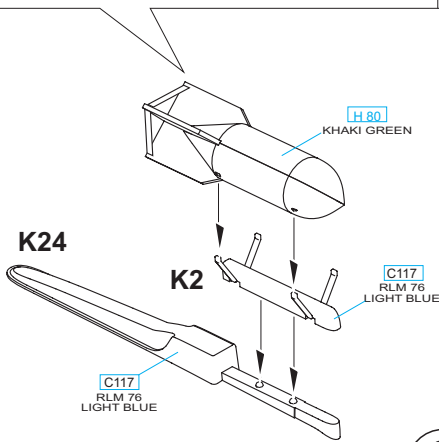
W.Gr.21 ROCKETS USED ON SOME AIRCRAFT ONLY
RAKETY W.Gr.21 BYLY POUŽITY
JEN NA NĚKTERÝCH LETADLECH



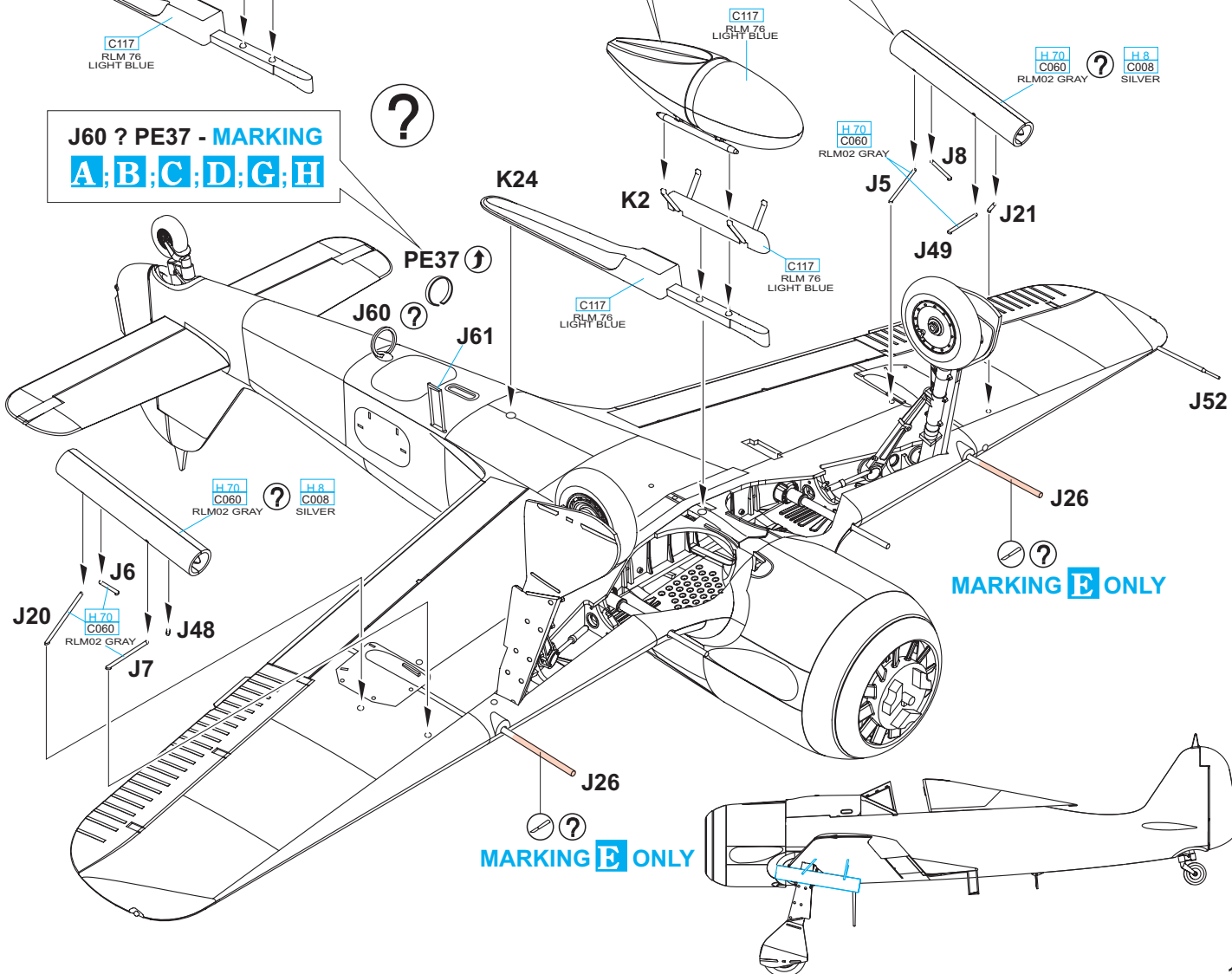
MC218 ALUMINIUM
PE12
MC218 ALUMINIUM
H 70 C060 RLM02 GRAY
H 70 C060 RLM02 GRAY

I13 → I16

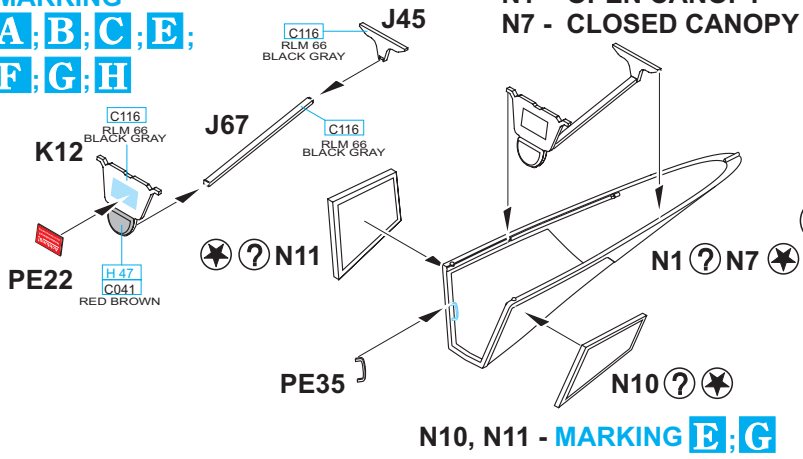
FWD →



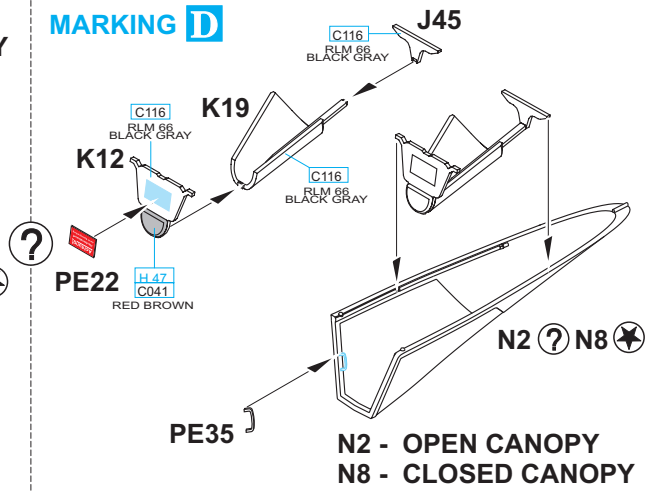
J60 ? PE37 - MARKING
A; B; C; D; G; H



MARKING
A;B;C;E;
F;G;H



MARKING D

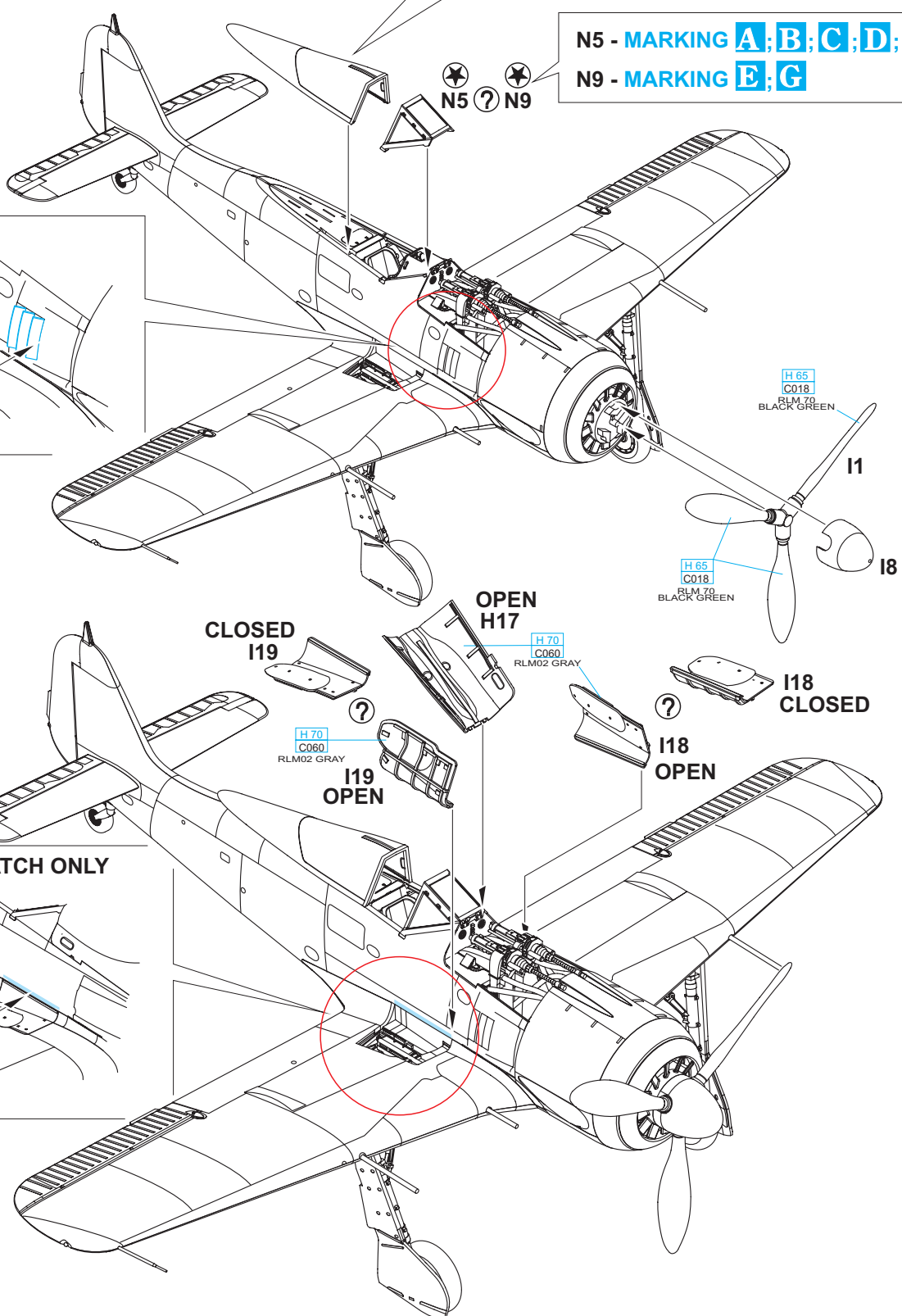


N10, N11 - MARKING E;G

N5 - MARKING A;B;C;D;F;H

N9 - MARKING E;G

?
PE40
 (up arrow) (down arrow)
3 pcs.



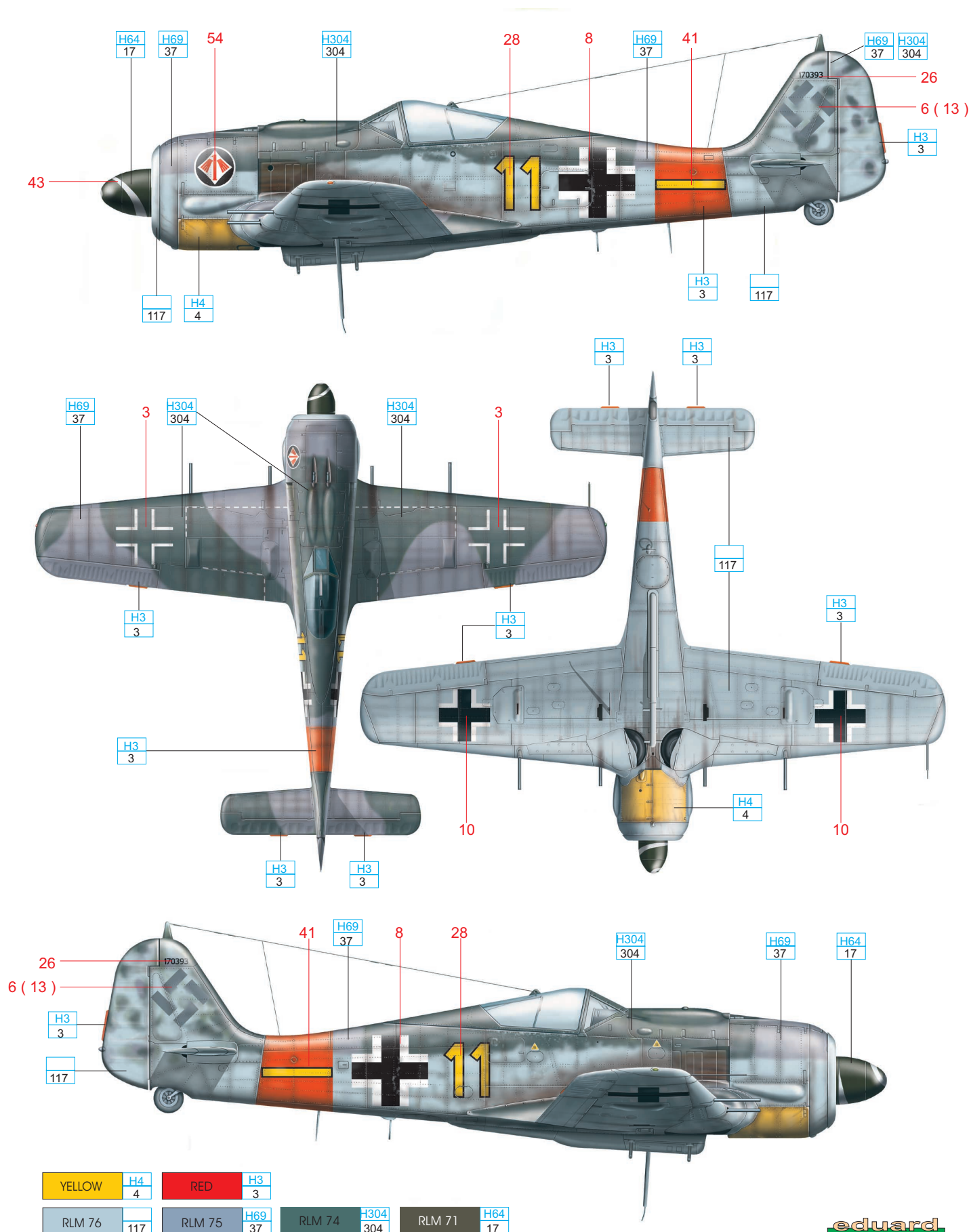
CLOSED HATCH ONLY

PE37
 (right arrow)

A ALFRED BINDSEIL, 6./JG 1, Störmede, Germany, Spring 1944

Fw 190A-8, 6./JG 1, based at Störmede, Germany, spring of 1944. The pilot of this machine was Feldwebel Alfred Bindseil, who's commanding officer at the time was Heinz Bär. Bindseil achieved five victories, one of which was on the 13th of May, 1944, when he severed the tail surfaces of a Mustang with his propeller. Despite damage to his own aircraft, he managed to land safely back at his base. He went MIA on June 20, 1944, after combat with Spitfires at St. Lo, in France. His aircraft is currently reconstructed and displayed in Germany.

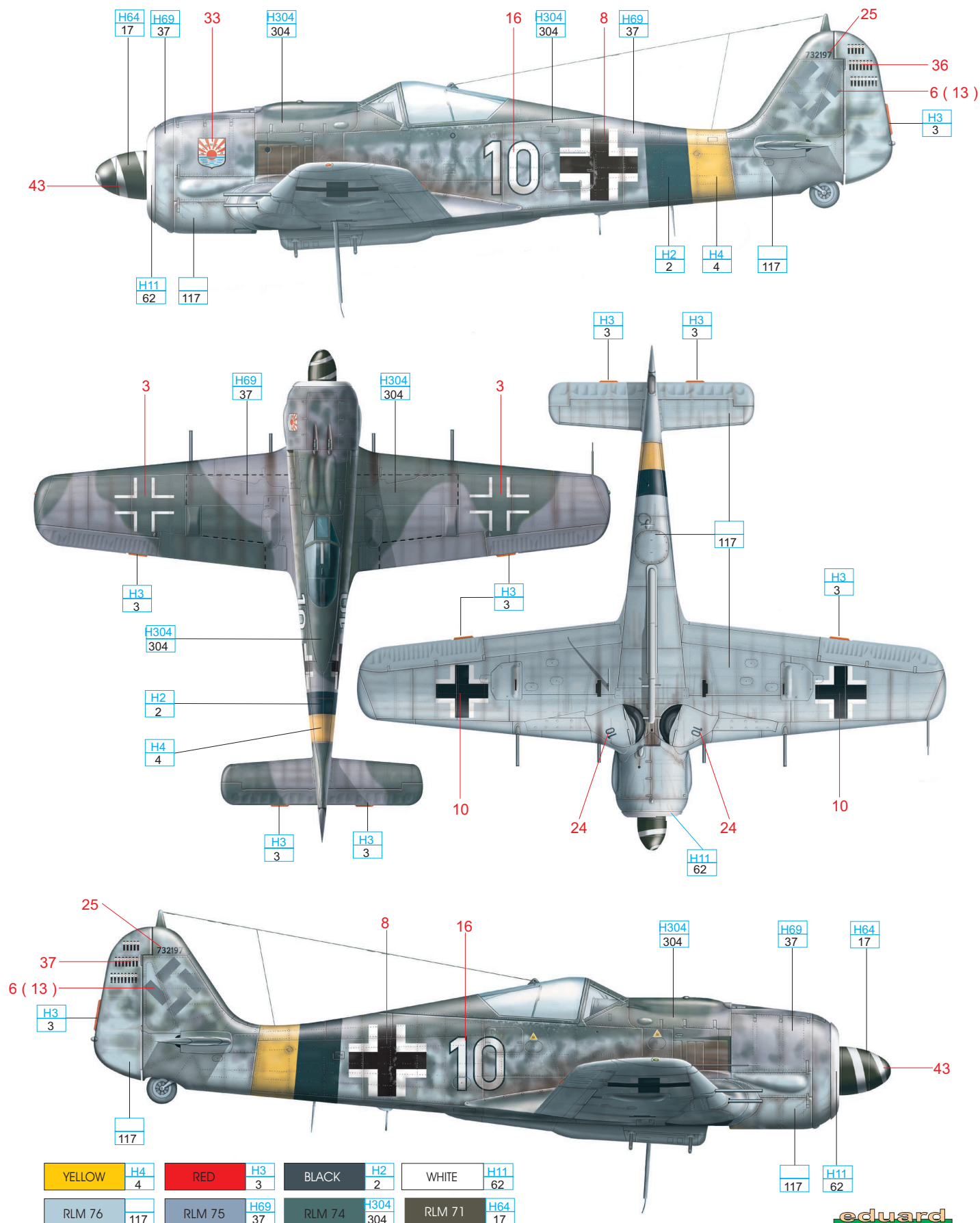
Fw 190A-8, 6./JG 1, základna Störmede, Německo, jaro 1944. Pilotem tohoto stroje byl Feldwebel Alfred Bindseil a jeho velitelem byl v té době proslulý Heinz Bär. Fw. Bindseil získal celkem 5 vítězství. Jedno z nich, Mustang z 13. května 1944, docílil tak, že svou vrtulí odsekl protivníkovou stroji část ocasních ploch. Jeho Focke-Wulf měl poškozenou vrtulí, ale podařilo se mu bezpečně přistát na základně. Od 20. července 1944 je neznámý po boji se Spitfiry u St. Lo ve Francii. Jeho letoun je v současnosti v této podobě zrekonstruován a vystaven v Německu.



B RUDOLF ARTNER, 9./JG 5, Herdla, Norway, Spring 1945

One of the personal mounts of Rudolf Artner, in which he flew combat against British aircraft on February 9th, 1945. During this engagement, he achieved two aerial victories. His total ran to some twenty, and besides Soviet and British aircraft to his credit, he also counted two Finnish aircraft towards the end of the conflict. One of these was a Ju 88, which he destroyed flying a Bf 109 on the 10th of October, 1944. He also downed Soviet P-40s, Airacobras and Bostons. Artner hailed from southern Austria, and for his capabilities as a pilot, he was chosen as a wingman by such aces as Heinrich Ehrler and Walter Schuck.

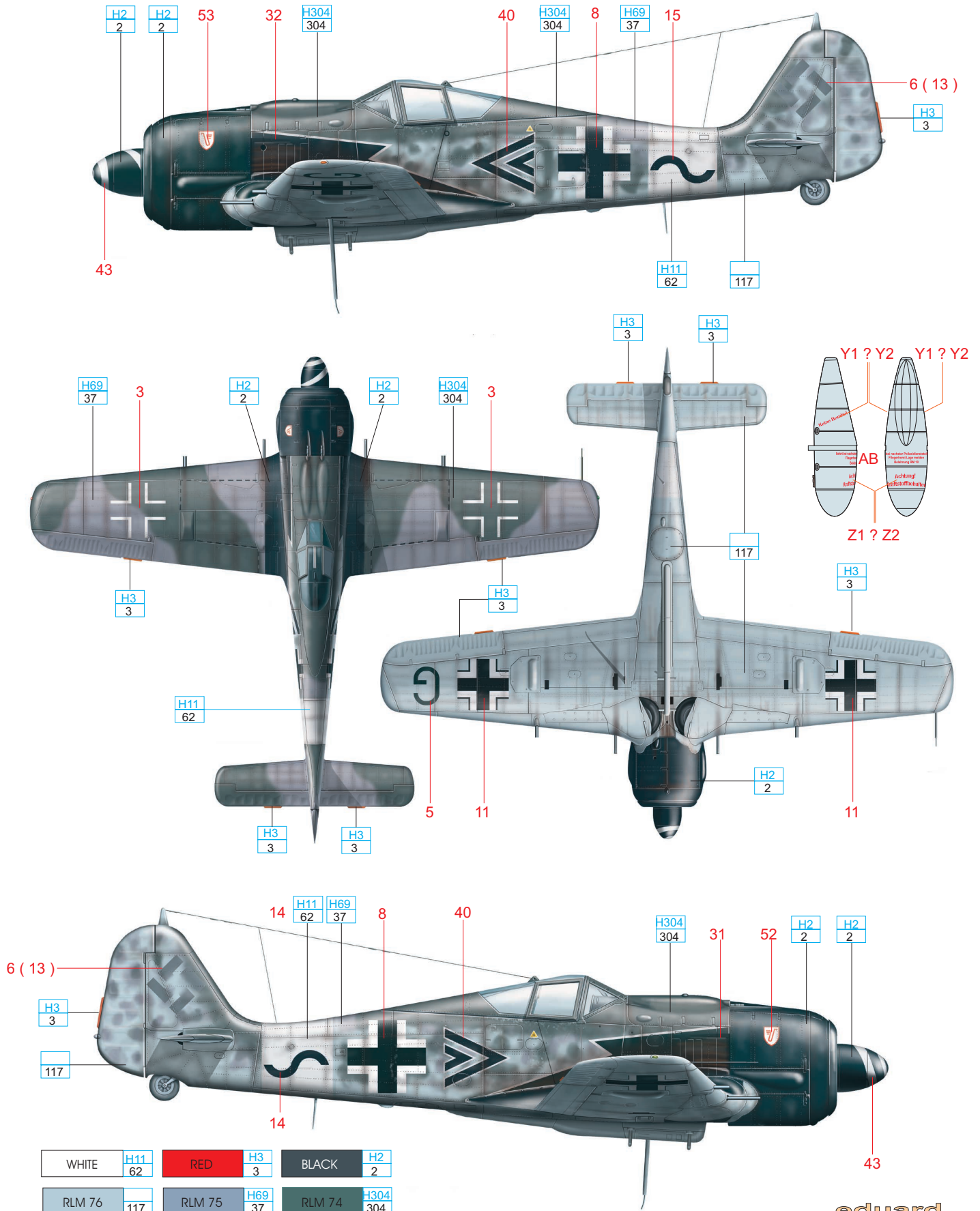
Jedná se o osobní letoun Fw. Rudolfa Artnera, který s ním absolvoval proslulý boj s britskými letouny 9. února 1945. Během tohoto střetnutí docílil dvou sestřelů. Celkem měl cca 20 vítězství. Mimo britských a sovětských letounů byly na jeho kontě i dva finské stroje z tzv. Laponské války. Jeden z nich byl Junkers Ju 88, který Artner se svou stodevítkou zničil v boji 10. října 1944. Na jeho kontě jsou i ruské Curtissy P-40, Airacobra a Bostony. Artner pochází z Dolního Rakouska a kvůli jeho pilotním a střeleckým schopnostem si ho brali jako wingmana taková esa jako Heinrich Ehrler nebo Walter Schuck.



E WILHELM MORITZ, IV.(Sturm) / JG 3, Memmingen, Germany, July 1944

Fw 190A-8/R2, flown by Commander of IV.(Sturm) / JG 3 'Udet', Hptm. Wilhelm Moritz. The aircraft was based at Memmingen, June, 1944. Moritz propagated the dark coloring of the front end of the Focke-Wulfs of his Gruppe. The unit emblem of 'Udet' appeared typically on the starboard side of the engine cowling only. Moritz accumulated a total of over 500 combat flights over the Eastern and Western Fronts, and achieved 44 victories. He was awarded the Knight's Cross and was among the most successful of fighter unit commanders tasked with confronting four engined heavy bombers.

Fw 190A-8/R2 velitele IV.(Sturm) / JG 3 „Udet“ Hptm. Wilhelma Moritze. Základna Memmingen, červenec 1944. Moritz byl iniciátorem tmavého zbarvení přídi Focke-Wulfů jeho Gruppe. Emblem eskadry „Udet“ byl na motorových krytech Focke-Wulfů většinou jen zprava. Moritz během druhé světové války na západní a východní frontě absolvoval přes 500 bojových letů a sestřelil 44 letounů. Byl vyznamenán Rytířským křížem a patřil mezi nejúspěšnější velitele stíhacích jednotek nasazených proti čtyřmotorovým bombardérům.

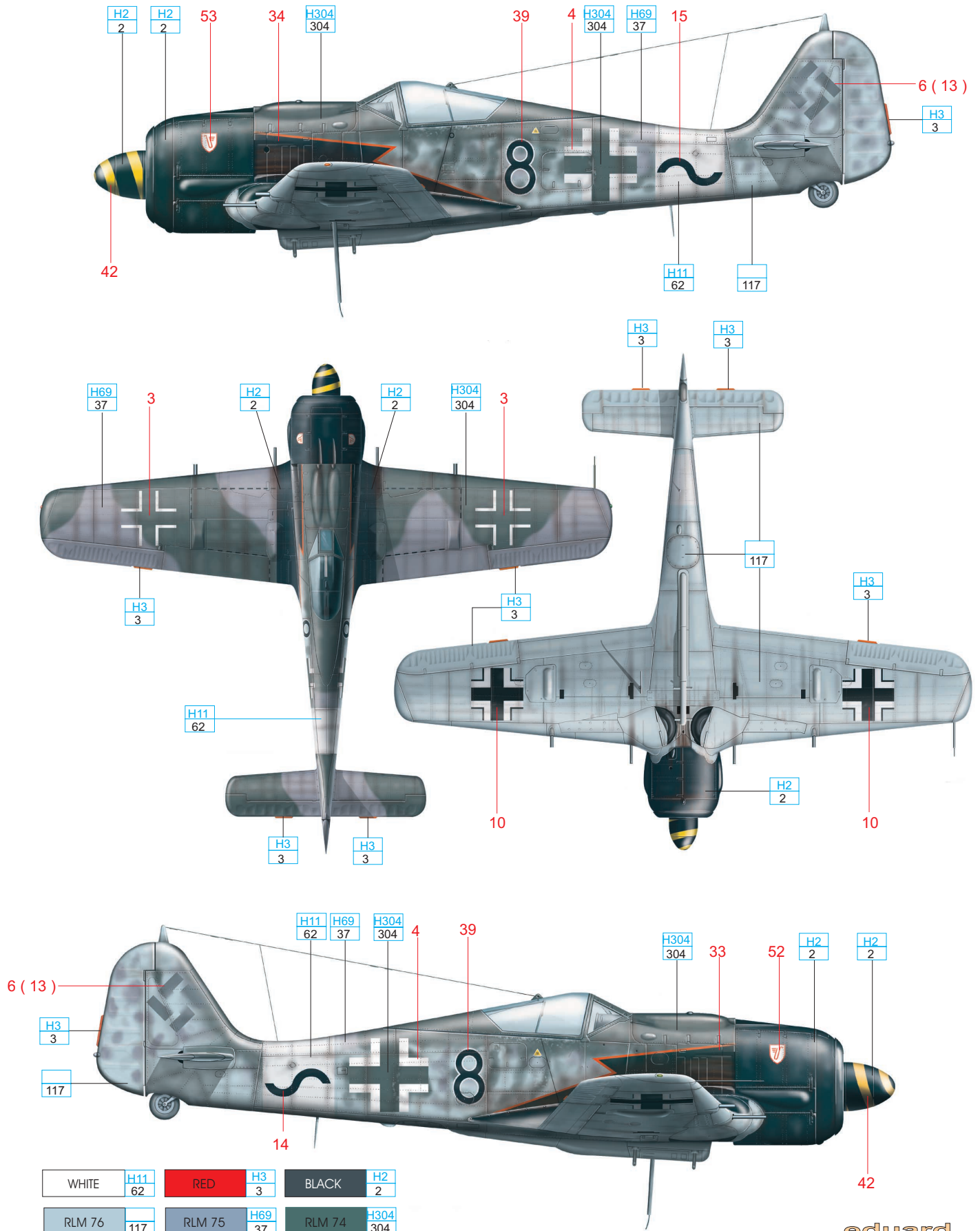


WHITE	H11 62	RED	H3 3	BLACK	H2 2
RLM 76	117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H304 304

F WILLI MAXIMOWITZ, IV.(Sturm) / JG 3, Dreux, France, June 1944

Fw 190A-8/R2, 11. Staffel IV. (Sturm)/JG 3 "Udet", flown out of Dreux by Uffz. Willi Maximowitz during the invasion in June, 1944. At the time, this aircraft was equipped with bomb racks. Maximowitz began combat flying at the beginning of 1944 with Sturmstaffel 1, which was tasked with the development of tactics to combat four-engined heavy bombers. He achieved a total of 22 aerial victories, and was awarded the German Cross in Gold. He went MIA after engaging Soviet fighters on the 20th of April, 1945, near Frankfurt. Most of his victories were four engined bombers.

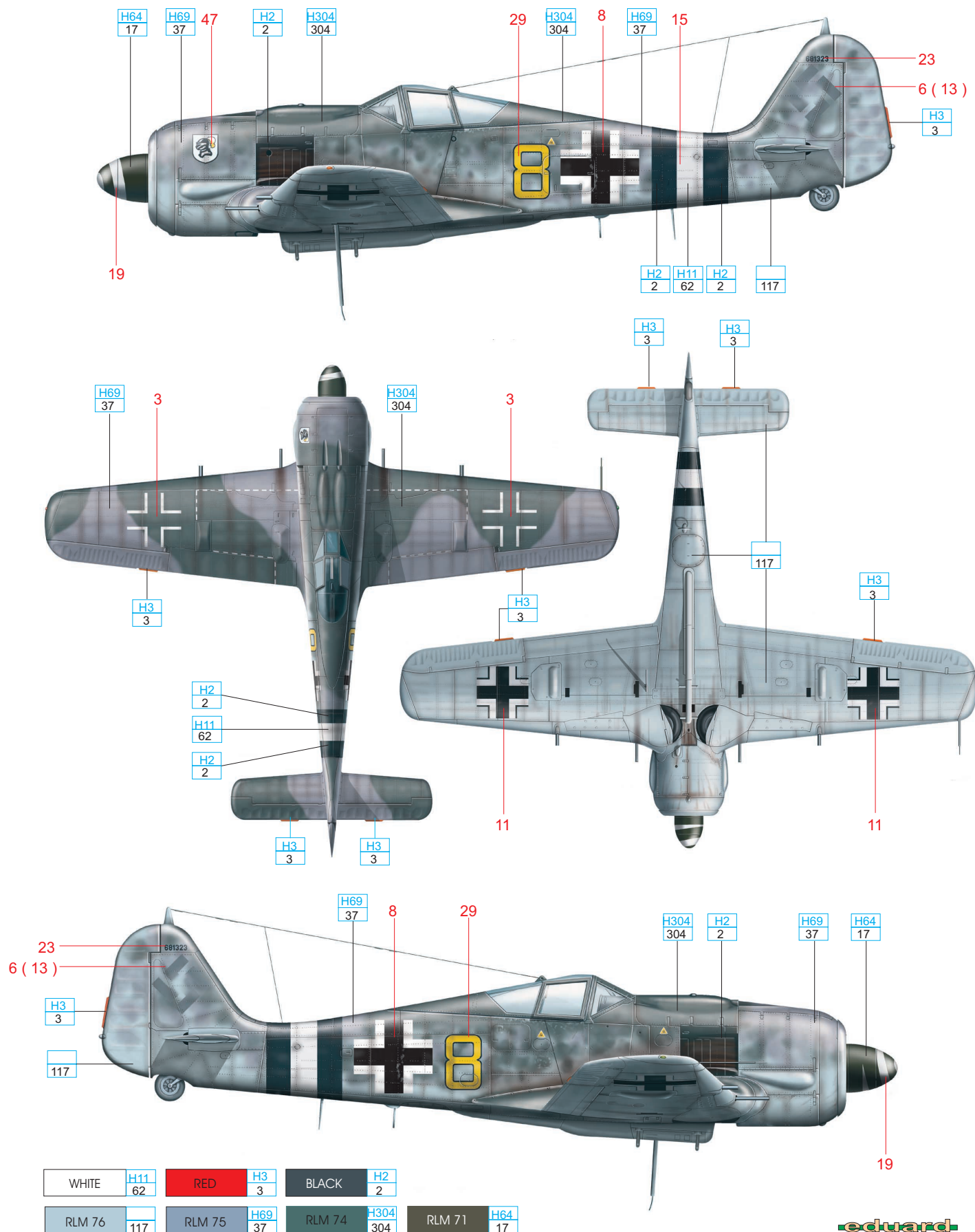
Fw 190 A-8/R2 s ním létal z Dreux v červnu 1944 během spojenecké invaze Uffz. Willi Maximowitz u 11. Staffel IV.(Sturm) / JG 3 „Udet“. Jeho stroj byl v této době vybaven závěsníkem pro pumový náklad. Maximowitz začal bojově létat na počátku roku 1944 u Sturmstaffel 1, která ověřovala nové metody boje proti čtyřmotorovým bombardérům. Do konce války získal 22 vítězství a byl vyznamenán Německým křížem ve zlatě. Zůstal neznámý po boji se sovětskými stíhači 20. dubna 1945 u Frankfurtu. Většinu jeho vítězství představovaly čtyřmotorové bombardéry.



G FRIEDRICH-KARL FRANK, II.(Sturm) / JG 4, Welzow, Germany, September 1944

Reconstruction of Fw 190A-8/R2 (W.Nr. 681323), Yellow '8', of II.(Sturm) / JG 4, which was shot down on September 11th, 1944 over the Ore Mountains, and a piece of which is included with your kit. The pilot, Fw. Friedrich-Karl Frank, bailed successfully. II.(Sturm) / JG4 fielded a good number of aircraft in the fall of 1944. For example, the inventory at the beginning of September included 71 Focke-Wulfs. However, during the course of the same month, over 40 of these were lost, and thirty had to go through general repairs and overhauls.

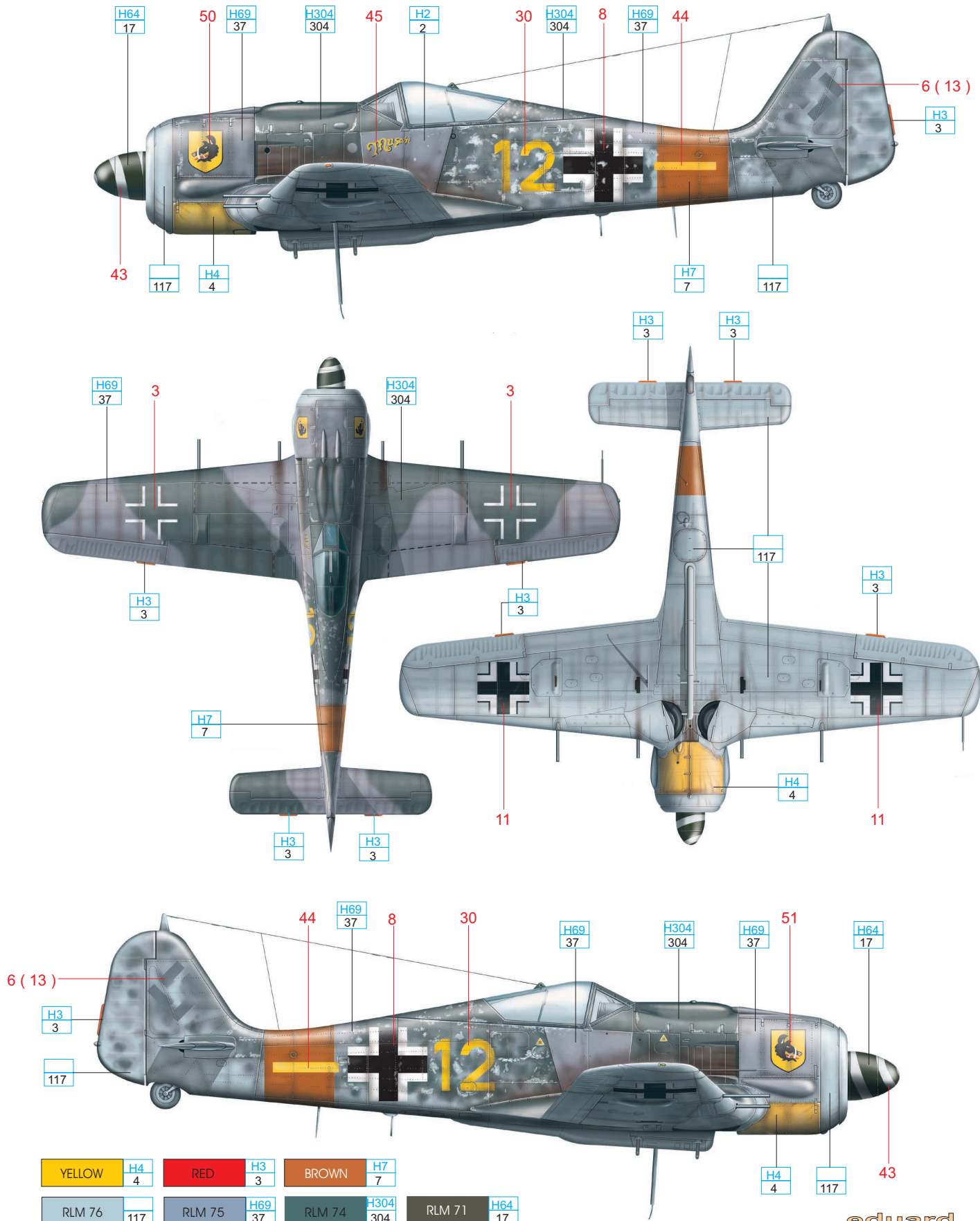
Rekonstrukce stroje Fw 190A-8/R2 (W. Nr. 681323) „žlutá 8“ z II.(Sturm) / JG 4, který byl 11. září 1944 sestřelen v boji nad Krušnohořím a jeho část je přibalena k vaší stavebnici. Jeho pilot, Fw. Friedrich-Karl Frank, seskočil na padáku. II.(Sturm) / JG 4 disponovala na podzim 1944 vysokým počtem letadel. Například na počátku září měla 71 Focke-Wulfů. Avšak během tohoto měsíce bylo přes 40 jejich strojů sestřeleno a asi 30 jich muselo být předáno ke generální opravě.



H PAUL LIXFELD, 6./JG 300, late 1944

Fw 190A-8/R 2, 6./JG 300 'Wilde Sau' piloted by Uffz. Paul Lixfeld. This machine had its machine guns removed, and the unused troughs were faired over with special aerodynamic fairings. 6./JG 300 was a part of II.(Sturm) / JG 300. It was one of three Sturmgruppe, which were formed by the Luftwaffe specifically to counter four engine heavy bombers. Lixfeld achieved two aerial victories, one of which was a B-24 Liberator, on December 17, 1944, over Moravia. He was downed during combat and managed to bail out of his stricken aircraft.

Fw 190A-8/R 2, 6./JG 300 „Wilde Sau“ jehož pilotem byl Uffz. Paul Lixfeld. Stroj měl odmontované kulomety a nevyužité výstřelné kanálky byly kapotovány speciálními aerodynamickými kryty. 6./JG 300 byla součástí II.(Sturm) / JG 300. Byla jednou ze tří Sturmgruppe, které Luftwaffe zorganizovala speciálně pro boj se čtyřmotorovými bombardéry. Lixfeld docítil celkem dvou vítězství. Jedním z nich byl B-24 Liberator, který sestřelil 17. prosince 1944 nad Moravou. Sám byl ale v boji sestřelen a seskočil na padáku.



YELLOW	H4 4	RED	H3 3	BROWN	H7 7
RLM 76	117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H304 304
				RLM 71	H64 17

