

# GERMAN WW II HEAVY FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT

## Fw 190A-8/R2 intro

The developing onslaught that was the allied bomber offensive of 1942-43 forced the German Defense of the Reich into improving itself technically, in an attempt to counter both tactical development and especially the growing numerical allied superiority facing Germany. Besides American long range escort fighters, Luftwaffe pilots were also faced with the major problem of concentrated defensive fire from bomber crews from formations that did not allow attacks on individual aircraft that would otherwise be a relatively easy target. One system which the Luftwaffe had at its disposal to deal with the four-engined heavies, was the development of tactical attacks using single engine fighters that were capable of carrying adequate armament without a corresponding performance penalty, and so, maintaining fighter qualities. The basis of such a tactic was a concentrated attack by several modified fighters that would close to very short range, and result in the immediate destruction of the target bomber, or would at least cause enough damage as to disrupt the defensive fire of the combat box.

The father of "sturm" attack tactics is considered to be Maj Hans-Günther von Kornatzki, who on April 12, 1943, was entrusted with command of the newly formed Sturmstaffel 1. The purpose of the unit was to validate the concept, to develop the tactics, and to determine the optimum armament and equipment configurations to fulfill the necessary role. The first aircraft to be received by Sturmstaffel 1 were Fw 190A-6s, which were not greatly modified for the intended purpose. Most importantly, there was an upgrade to the armor protection of these aircraft, allowing a more direct approach when dealing with heavy bombers. By January, 1944, Fw 190A-7s were acquired, which provided even greater armor protection, but more importantly, introduced the trademark of the "Sturmbock" fleet, two 30mm cannon mounted in the wings. Based on the experiences of Sturmstaffel 1, it was decided that further resources should be allocated to the fulfillment of this tactic, and from April to August, 1944, three independent "Sturmgruppen" were formed, JG 3, JG 4 and JG 300. Sturmstaffel 1 was disbanded as such, and absorbed into JG 3. Around this time, the best known "Sturmbock" variant arrived on the scene, in the form of the Fw 190A-8/R2, who's standard armament comprised two 20mm MG151 and two 30mm MK108s. As opposed to the standard versions of the Fw 190, armor protection was improved by the addition of 5mm plates at the fuselage sides of the cockpit, and 60mm of armored glass in the windscreen. The Fw 190 thus became a very effective weapon with which to confront American bombers, capable of bringing formidable firepower to bear on a target from close range, and still provide a significant amount of protection for its pilot from defensive fire from the bombers. The modifications were not completely without penalty, though. These aircraft were, compared to the standard Fw 190A-8, some 454kg heavier, and 50km/h slower. Although the "Sturmbock" mounts were very effective in combat with the four-engined heavy bombers, their performance did suffer as far as fighters go, especially where maneuverability was concerned, and dealing with the escort fighters became an even greater challenge. The tactics employed by the Sturmbock units evolved to include a wave of the specialized Fw 190A-8/R2 (and later R8) escorted by lighter and more maneuverable Bf 109s, who were to act as a source of employment for the American escort fighters. This method of combat proved very effective against the Americans, but of course, came too late for Germany. Neither the Sturmgruppen, nor jet powered fighters, could do anything to stem the tide of increasing numbers of the USAAF. Sturmbock pilots often paid a price under conditions where their assigned lighter escorts could not, for various reasons, fulfill their mission. As 1944 faded into 1945, Sturmbock missions were on the decline, and individual aircraft modifications were gradually removed to the point where, by the end of the war, brave Sturmbock units reverted into units equipped with standard fighters, fulfilling standard fighter roles, and even ground support missions. That was, of course, assuming that they survived that long, as losses within the units were enormous. Despite all this, the Fw 190A-8/R2 managed to become a phenomenon that could not be ignored with respect to the air war over Europe in 1944.

Nástup spojenecké bombardovací ofenzivy v letech 1942-43 nutil německou Obranu Říše k reakcím na zlepšující se technický i taktický vývoj nepřítele a zejména na zvyšující se početní převahu Spojenců. Kromě amerických doprovodných stíhačů byla velkým problémem pilotů Luftwaffe koncentrovaná obrana palubních střelců bombardérů, sestavených v sevěřených formacích. Tím pádem nebylo možné zaútočit na ojedinelé stroje, jinak relativně snadno sestřelitelné. Jedním ze systémů, které měly Luftwaffe pomoci poradit si se „čtyřmotoráky“, bylo vytvoření taktiky útoku stíhačmi jednomotorovými letouny, které by byly schopny nést dostatečnou výzbroj a zároveň zcela neztratit své vlastnosti stíhačích letounů. Základem této taktiky spočíval v skupinovém útoku modifikovaných strojů na formace bombardérů z velmi malé vzdálenosti, přičemž zásahy koncentrovanou palbou měly spojenecké bombardéry buď okamžitě sestřelit, nebo alespoň způsobit taková poškození, aby stroje zaoštvávaly za formace a celistvost combat-boxu byla narušena.

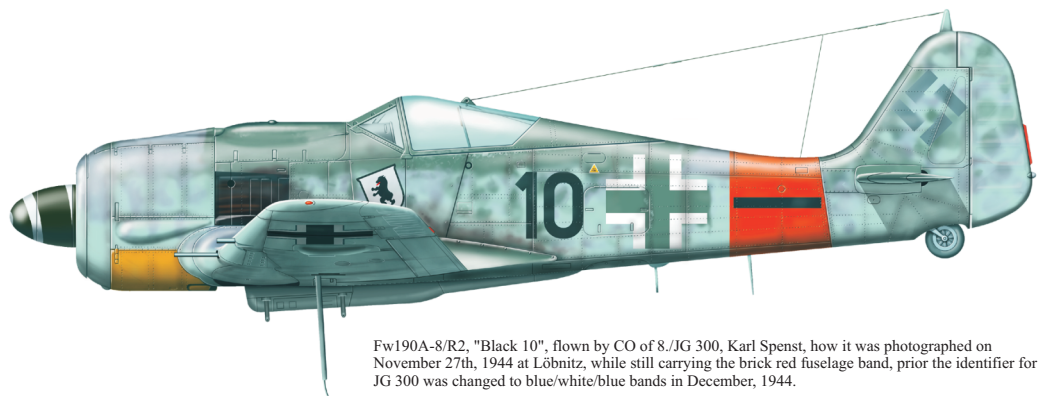
Za otce taktiky „sturmových“ útoků je považován Maj Hans-Günther von Kornatzki, kterému bylo 4.12.1943 svěřeno velení nově zformované jednotky Sturmstaffel 1. Ta měla ověřit efektivitu sturmových útoků a pomoci stanovit standard výzbroje a výstroje strojů k nim určených. První letouny, které Sturmstaffel 1 získala, byly Fw 190A-6, jejichž úpravy pro plánované speciální použití nebyly výrazné. Zesílilo bylo především pancéřování, aby mohli piloti těchto strojů jít „čtyřmotorákům“ více na tělo. Již v lednu 1944 pak byly dodány letouny verze A-7, které nesly výraznější pancéřování a především hlavní charakteristiku „Sturmbocků“, dva 30 mm kanóny namontované v křídle. Na základě zkušeností Sturmstaffel 1 bylo rozhodnuto o dalším využití a rozvinutí této taktiky. V průběhu dubna až srpna 1944 byly vytvořeny tři samostatné „Sturmgruppen“, zařazené do jednotek JG 3, JG 4 a JG 300, a Sturmstaffel 1 byla rozpuštěna, respektive začleněna do JG3. V tu dobu vstoupila na scénu nejznámější varianta Sturmbocku – verze A-8/R2, jejíž standardní výzbroj tvořily dva dvacetimilimetrové kanóny MG 151 a dva třicetimilimetrové MK 108. Oproti standardní verzi Fw 190 bylo rovněž zesílilo pancéřování, zejména 5 mm pláty na bocích pilotního prostoru a 60 mm pancéřovými skly na překrytu kabiny. Z Fw 190 se stal skutečně efektivní stroj pro boj s formacemi amerických bombardérů, schopný útočit ohromnou palbou silou z bezprostřední blízkosti a zároveň dobře chránící svého pilota před obranou palbou palubních střelců bombardérů. Speciální úpravy však měly i své nevýhody. Letoun byl oproti standardnímu Fw 190A-8 o 454 kg těžší a o téměř padesát kilometrů v hodině pomalejší. Sturmbock byl sice velmi účinný v boji se čtyřmotorovými bombardéry, ovšem ztratil mnoho na obratnosti a stoupavosti. V soubojích s americkým stíhačím doprovodem pak měl velké problémy. Taktika sturmových útoků se tedy ustálila na systému, kdy skupinu Fw 190A-8/R2 (později i R8) doprovázela druhá skupina lehčích a obratnějších Bf 109, jejichž úkolem bylo navázat na sebe americký stíhač doprovod. Tento způsob boje se úspěšně uplatnil v mnoha akcích proti Američanům, ale přišel pro Německo příliš pozdě. Ani Sturmgruppen, ani nově vytvářené jednotky proudových stíhačů nedokázaly již zvyšující se převahu USAAF zastavit. Piloti Sturmbocků navíc velmi často doplatili na boje, ve kterých je jejich stíhač doprovod z různých důvodů nedokázal účinně ochránit. S přelomem let 1944 a 1945 sturmové útoky ustávaly, mnohé ze Sturmbocků byly zpětně odlehčovány odstraněním pancéřování a mnohdy i 30mm kanónů, až se s koncem války stali z hrdých sturmjägerů standardní stíhači klasické stíhače, nebo dokonce bitevní úkoly. Pokud se ovšem jara 1945 dožili, neboť ztrátovost ve Sturmgruppách byla enormní. I přes to všechno se Fw 190A-8/R2 dokázal stát jedním z nepřehlédnutelných fenoménů letecké války nad Evropou roku 1944.

Piloti Sturmbocků navíc velmi často doplatili na boje, ve kterých je jejich stíhač doprovod z různých důvodů nedokázal účinně ochránit. S přelomem let 1944 a 1945 sturmové útoky ustávaly, mnohé ze Sturmbocků byly zpětně odlehčovány odstraněním pancéřování a mnohdy i 30mm kanónů, až se s koncem války stali z hrdých sturmjägerů standardní stíhači klasické stíhače, nebo dokonce bitevní úkoly. Pokud se ovšem jara 1945 dožili, neboť ztrátovost ve Sturmgruppách byla enormní. I přes to všechno se Fw 190A-8/R2 dokázal stát jedním z nepřehlédnutelných fenoménů letecké války nad Evropou roku 1944.



**Hans-Günther von Kornatzki** joined the Luftwaffe in 1933. Progressively, he served as Gruppenadjutant with I/JG 132, II/JG 132, I/JG 334, and I/JG 138. In September of 1939, he became CO of II/JG 52, with which he took part in the Battle of Britain. On August 26th, 1940, he was transferred to Jagdfliegerschule 1. He continued on with his Stab functions up to October, 1943, when he was given command of Sturmstaffel 1, a specialized unit formed to combat four-engined heavy bombers. When Sturmstaffel 1 was absorbed by JG 3, von Kornatzki took command of II.(Sturm)/JG 4. On September 12, 1944, he led his unit against a formation of B-17s over Magdeburg, and managed to shoot one down (his sixth and final victory), but he took serious hits. An attempt at a belly landing of Fw 190A-8/R2 W.Nr. 681424 "Green 3" would take his life.

**Hans-Günter von Kornatzki** vstoupil do Luftwaffe v roce 1933. Postupně sloužil jako Gruppenadjutant u I./JG 132, II./JG 132, I./JG 334, I./JG 138. V září 1939 se stal velitelem II./JG 52, s nímž se zúčastnil Bitvy o Británii. 26. srpna 1940 byl převelen do štábu Jagdfliegerschule 1. Pokračoval ve štábních funkcích až do října 1943, kdy se stal velitelem Sturmstaffel 1, speciální jednotky zaměřené na boj se čtyřmotorovými bombardéry. Poté, co se Sturmstaffel 1 stala v dubnu 1944 součástí JG3, převzal von Kornatzki velení II.(Sturm)/JG 4. 12.září 1944 vedl svoji skupinu proti formaci strojů B-17 nad Magdeburgem. Podařilo se mu sestřelit jeden z bombardérů (jeho šesté a poslední vítězství), ale sám byl zasažen palbou a při pokusu o nouzové přistání ve stroji Fw 190A-8/R2 W.Nr. 681 424 "zelená 3" zahynul.



Fw190A-8/R2, "Black 10", flown by CO of 8./JG 300, Karl Spenst, how it was photographed on November 27th, 1944 at Löbnitz, while still carrying the brick red fuselage band, prior the identifier for JG 300 was changed to blue/white/blue bands in December, 1944.

Fw 190 A-8/R2 "černá 10", se kterým létal velitel 8./JG 300 Lt. Karl Spenst, jak byl vyfotografován 27. listopadu 1944 v Löbnitz, kdy ještě nesl cihlově červený pruh na trupu. Označení JG 300 bylo v prosinci změněno na modro/bilo/modré pruhy.

### TECHNICAL SPECIFICATIONS: Fw 190A-8/R2

Span: 10.506m  
Length: 9.100m  
Empty Weight: 3.504kg  
Take-Off Weight: 4.974kg  
Maximum Speed: 620km/h  
Cruising Speed: 495km/h  
Powerplant: One BMW801D-2, 2100hp (1567kw)  
14 cylinder engine  
Armament: two 20mm MG 151 cannon and two 30mm MK 108 cannon

### TECHNICKÁ DATA Fw 190A-8/R2

rozpětí: 10,506 m  
délka: 9,1 m  
prázdná váha: 3 504 kg  
vzletová váha: 4 974 kg  
maximální rychlost: 620 km/h  
cestovní rychlost: 495 km/h  
motor: BMW 801D-2 o výkonu 1730k (1272 kW)  
výzbroj: 2 kanóny MG 151 ráže 20 mm a 2 kanóny MK 108 ráže 30 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、破り捨てて下さい。

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



OPTIONAL  
VOLBA  
FACULTATIF  
NACH BELIEBEN  
選択する



BEND  
OHNOUT  
PLIER SIL VOUS PLAIT  
BITTE BIEGEN  
折る



OPEN HOLE  
VYVRTAT 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  
ODŘÍZNOUT  
RETIRER  
ENTFERNEN  
移す



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

PARTS



DÍLY



TEILE

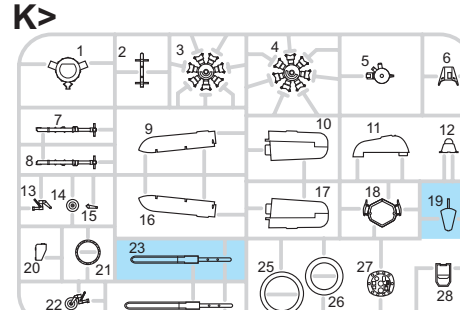
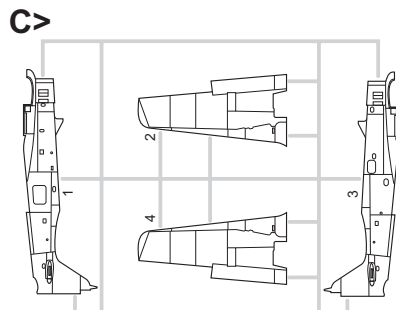
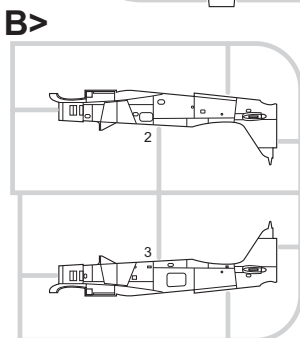
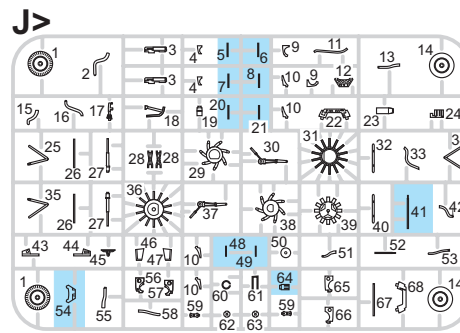
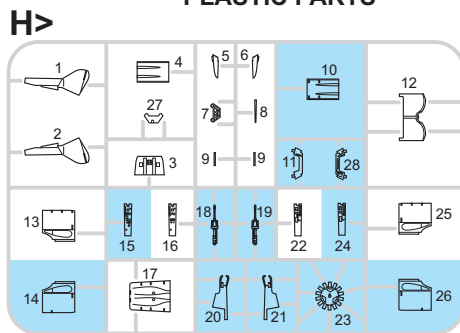
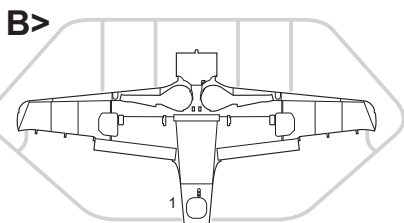


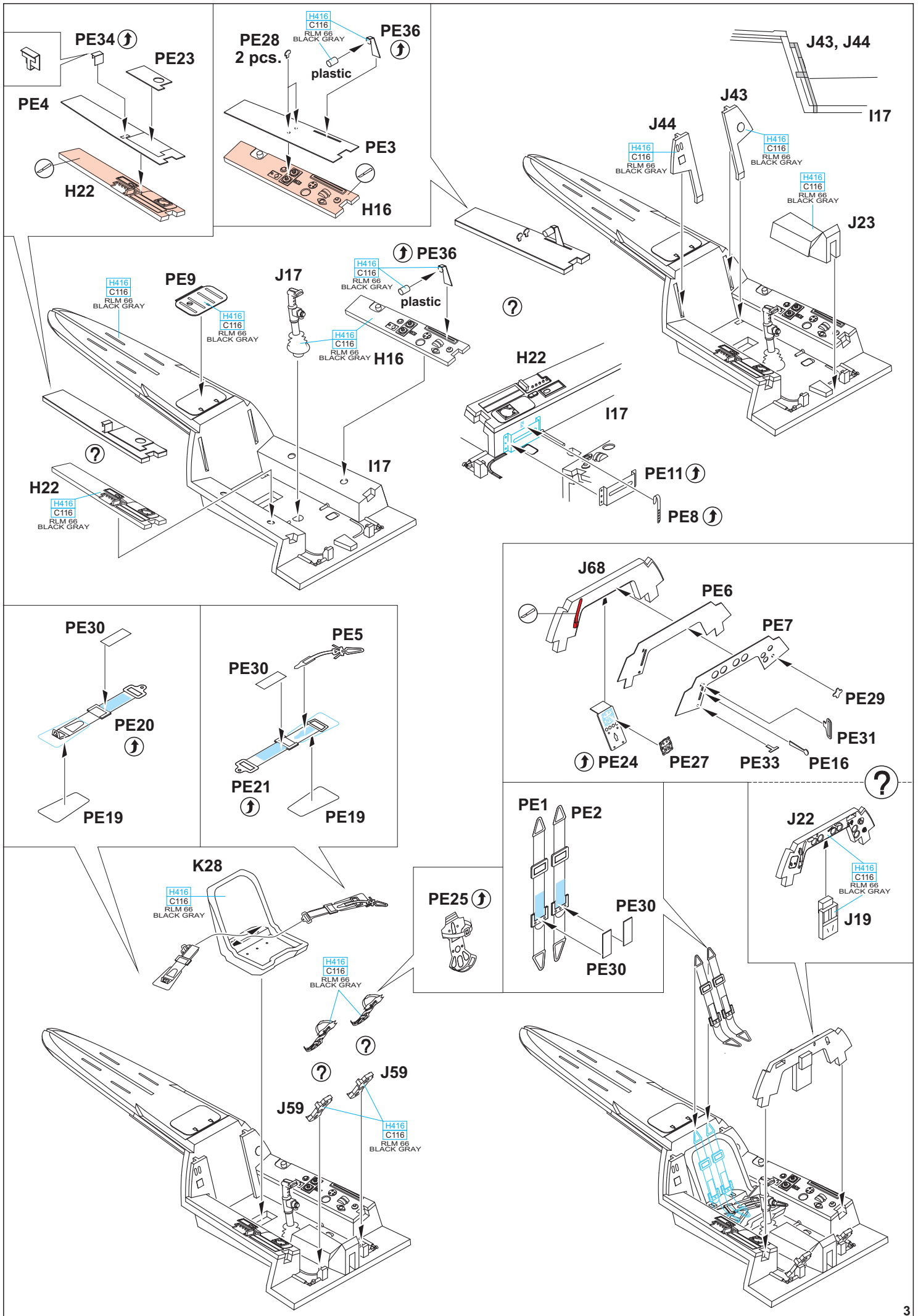
PIÈCES

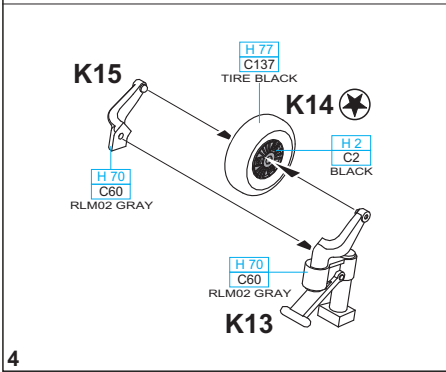
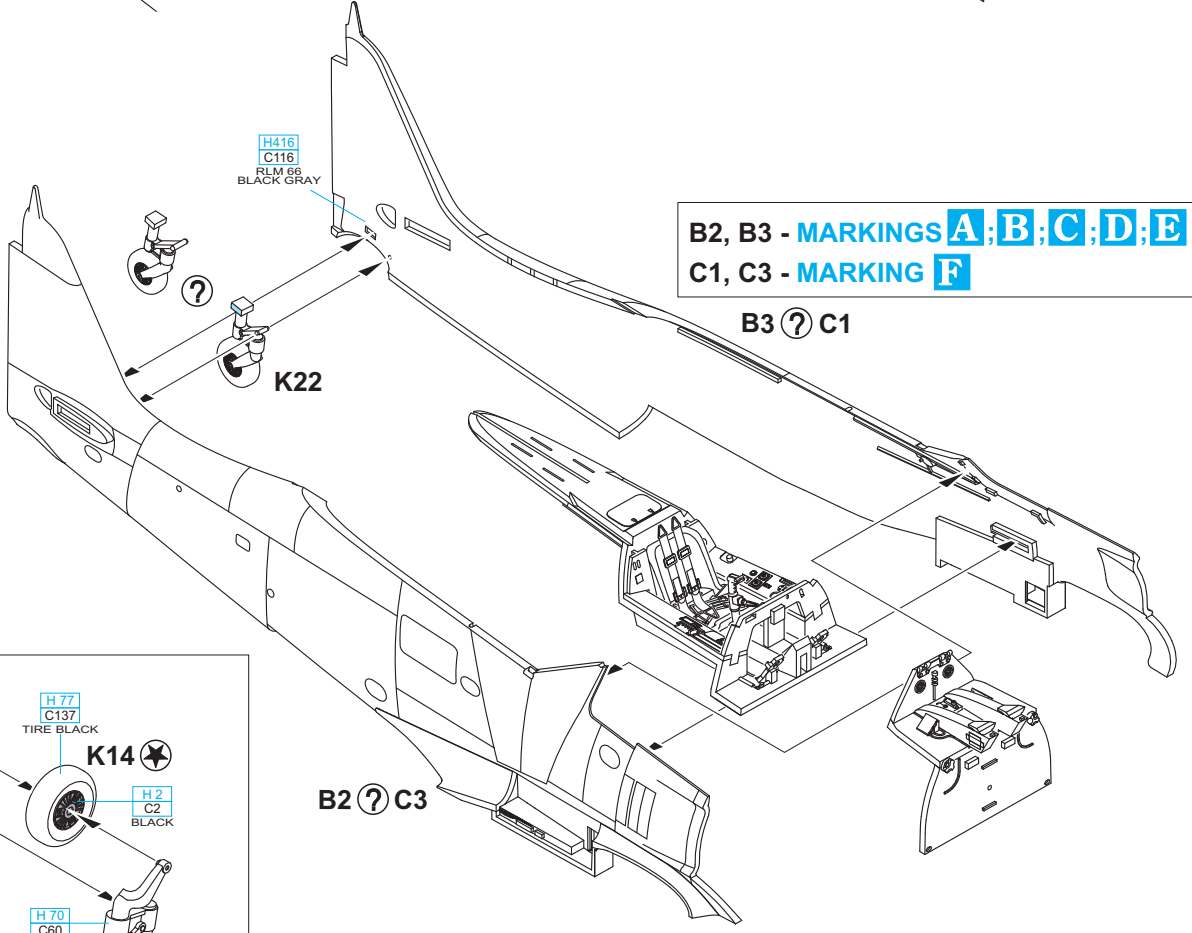
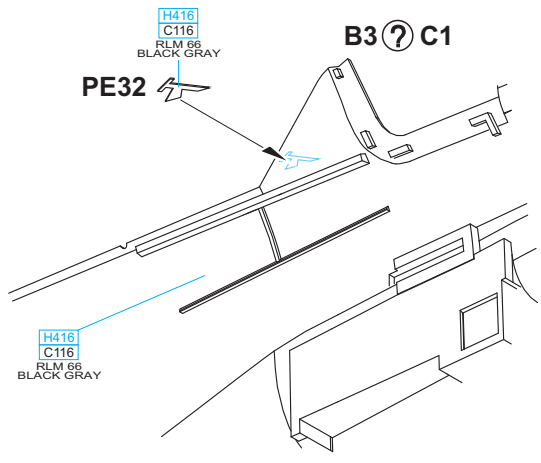
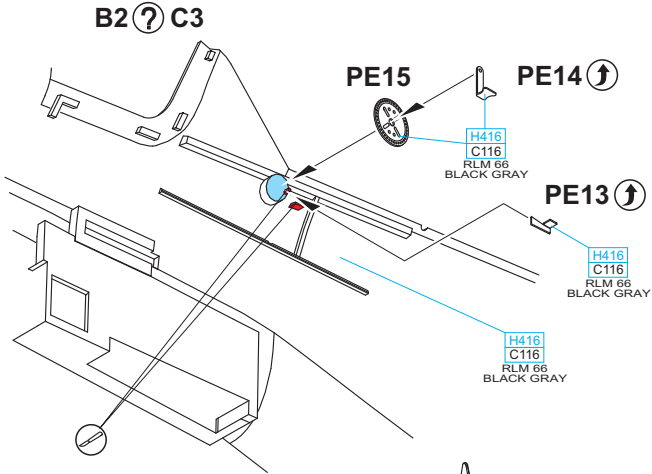
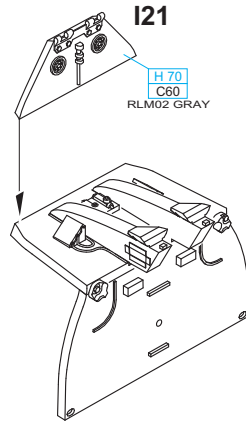
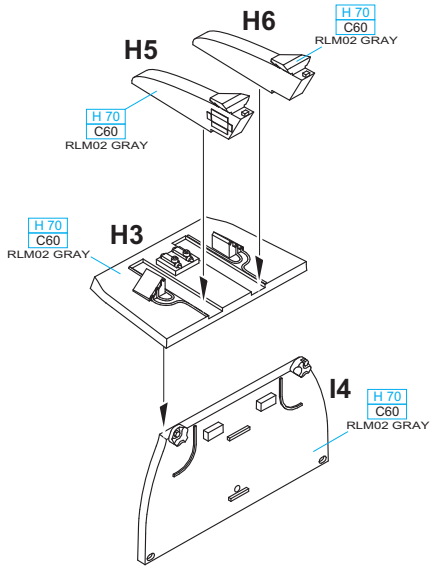


部品

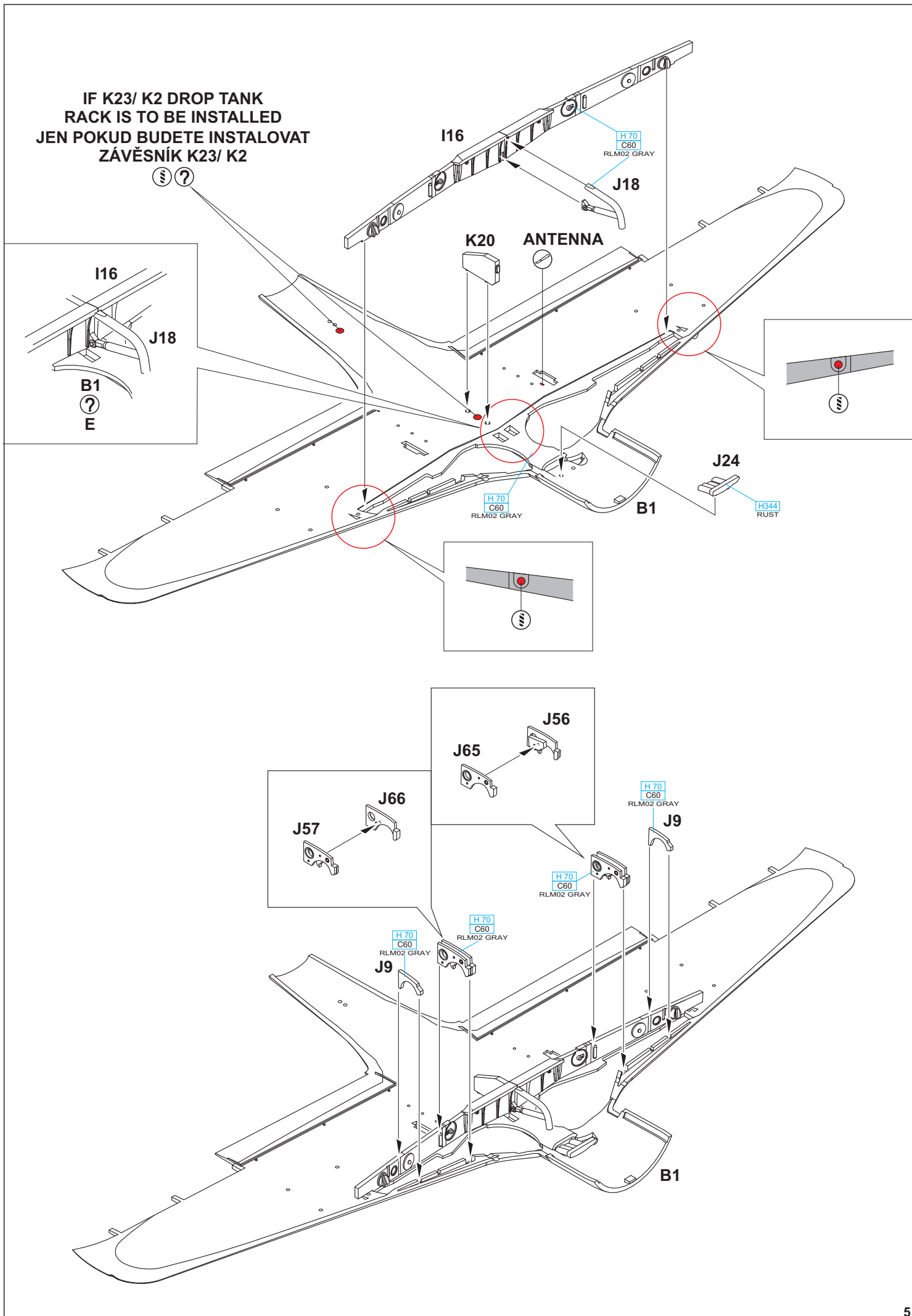
## PLASTIC PARTS

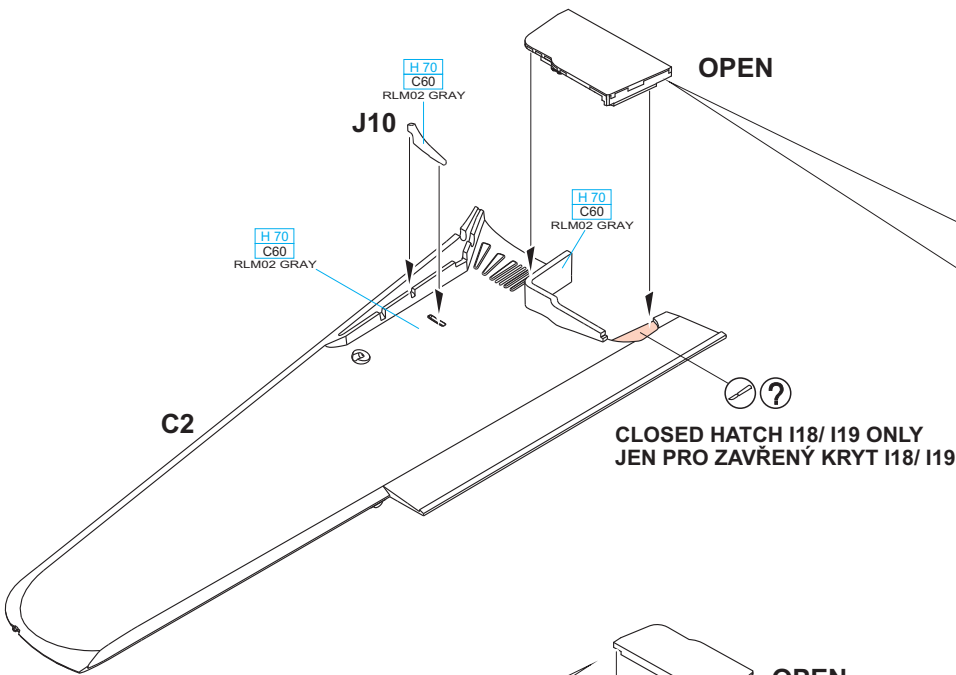
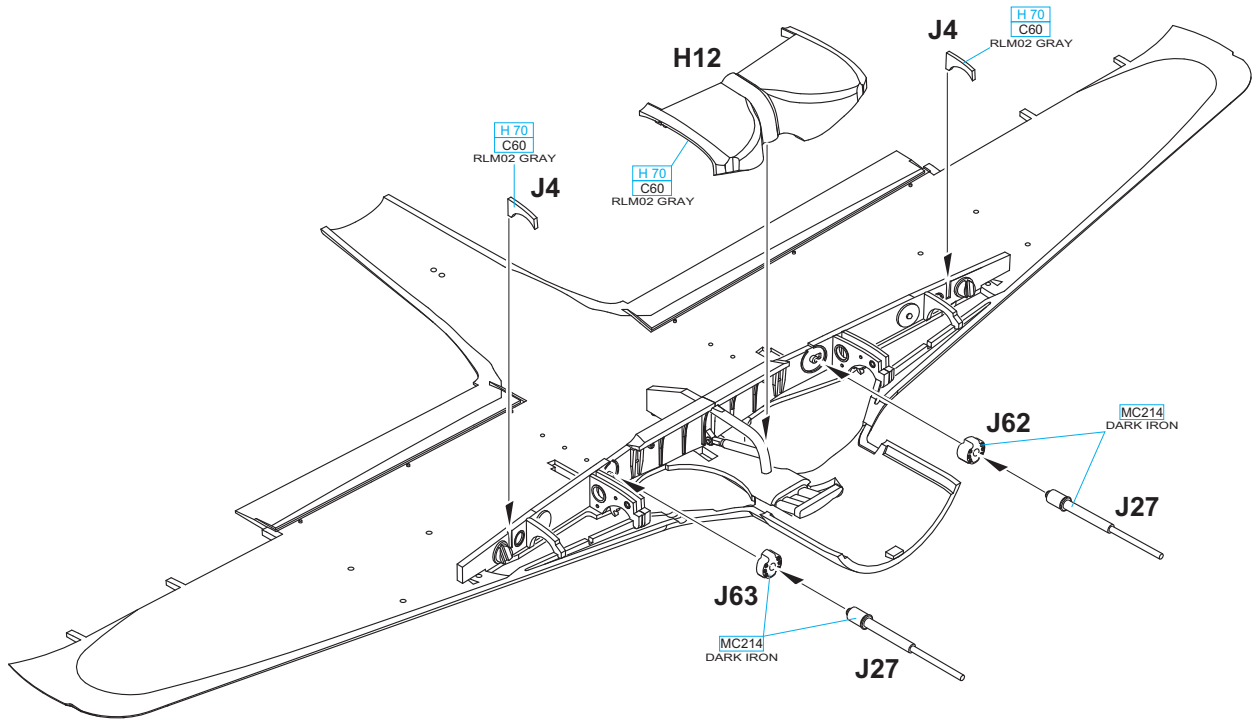






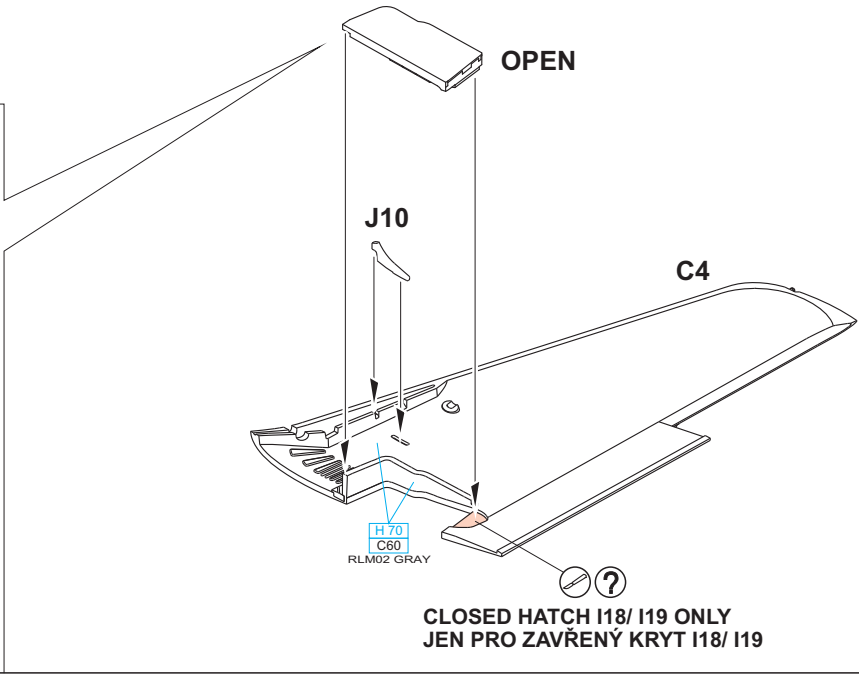
IF K23/ K2 DROP TANK  
RACK IS TO BE INSTALLED  
JEN POKUD BUDETE INSTALOVAT  
ZÁVĚSNÍK K23/ K2

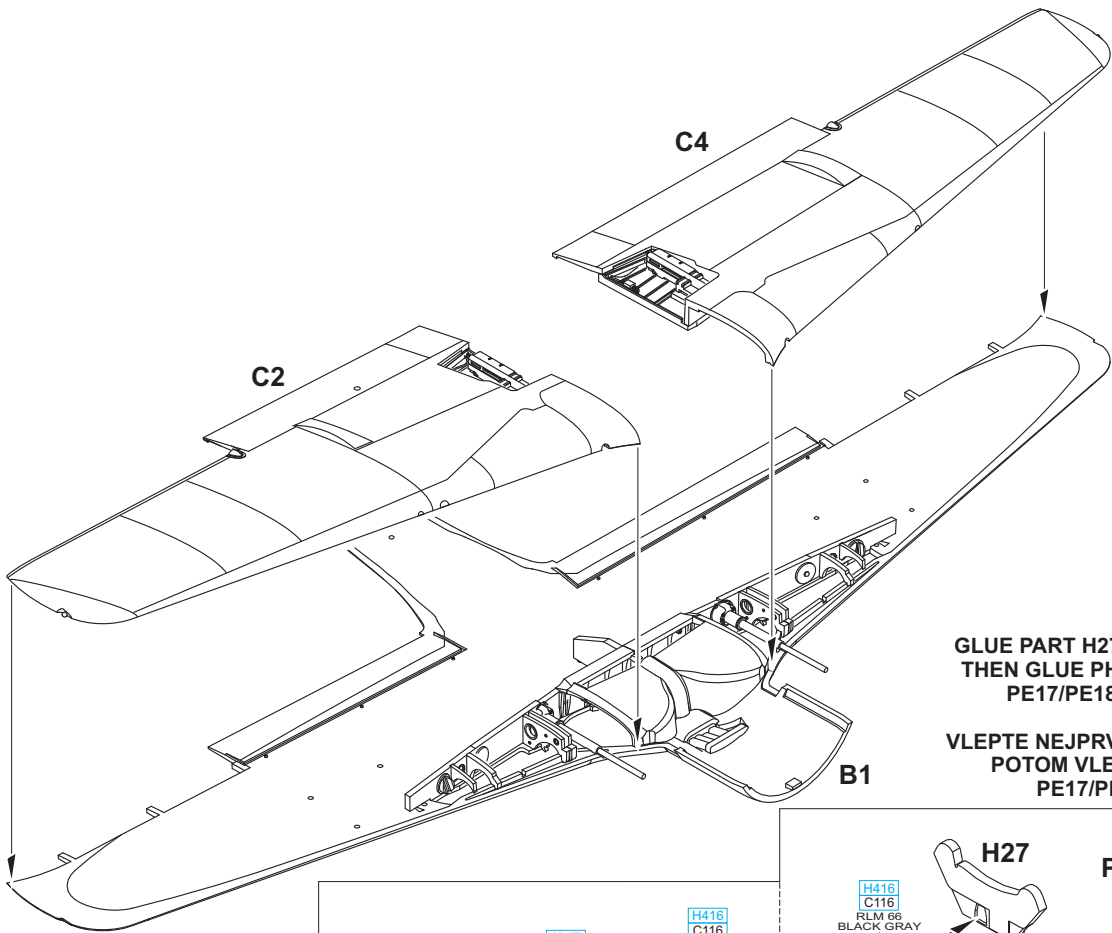




**DON'T USE PART J3 IF CANNON BAY HATCH I18/ I19 IS TO BE CLOSED POSITION  
NEINSTALUJTE DÍL J3 POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU I18/ I19 ZAVŘENÝ**

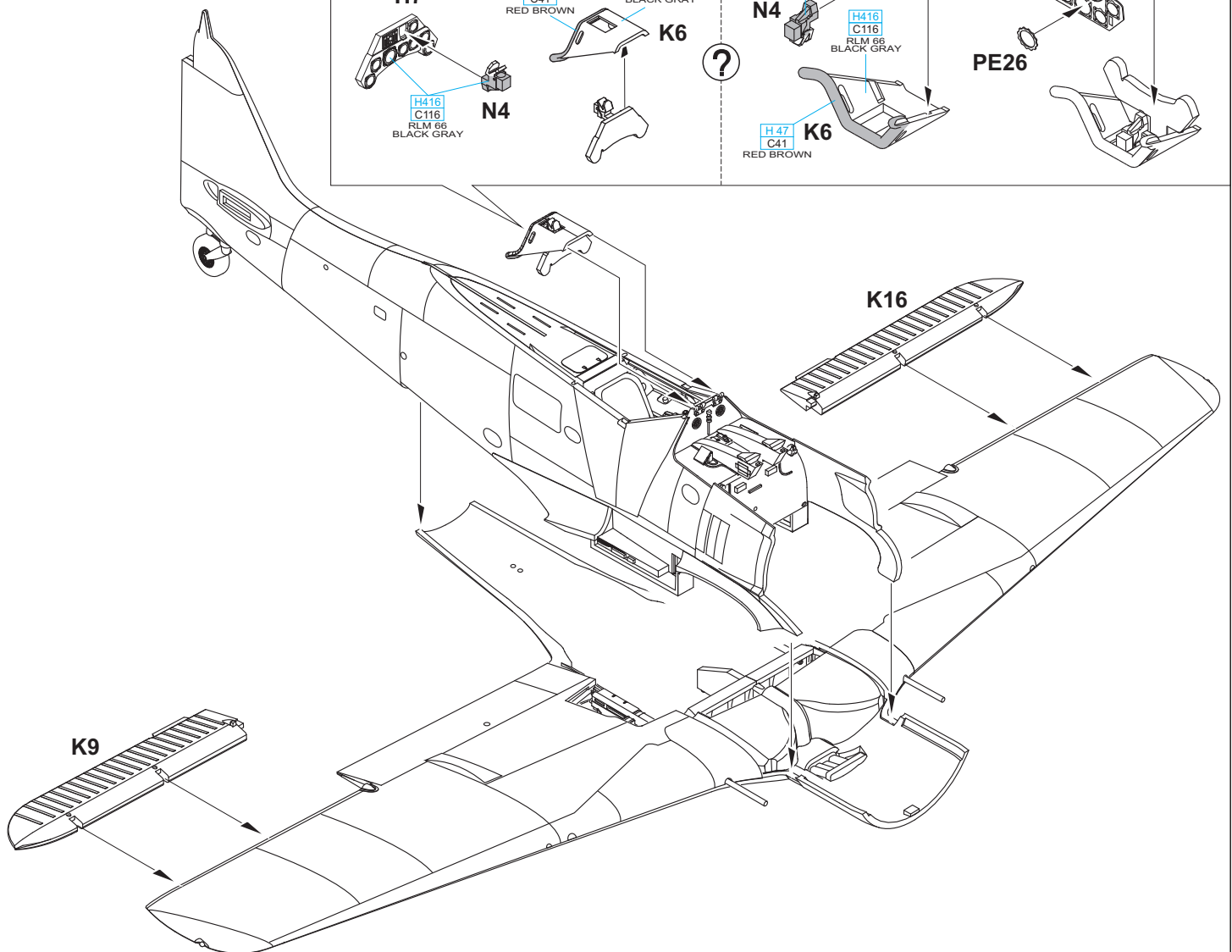
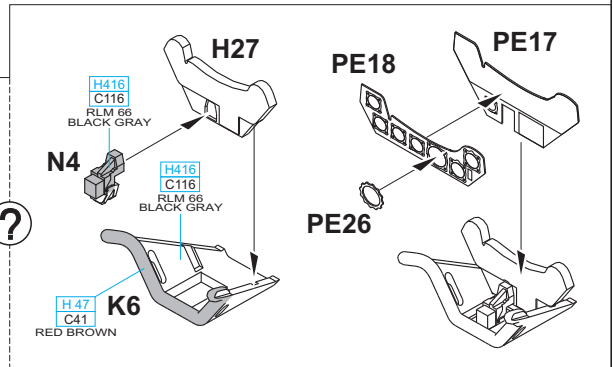
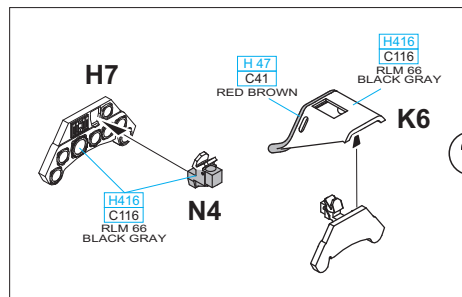
**DON'T USE PART J3 IF CANNON BAY HATCH I18/ I19 IS TO BE CLOSED POSITION  
NEINSTALUJTE DÍL J3 POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU I18/ I19 ZAVŘENÝ**

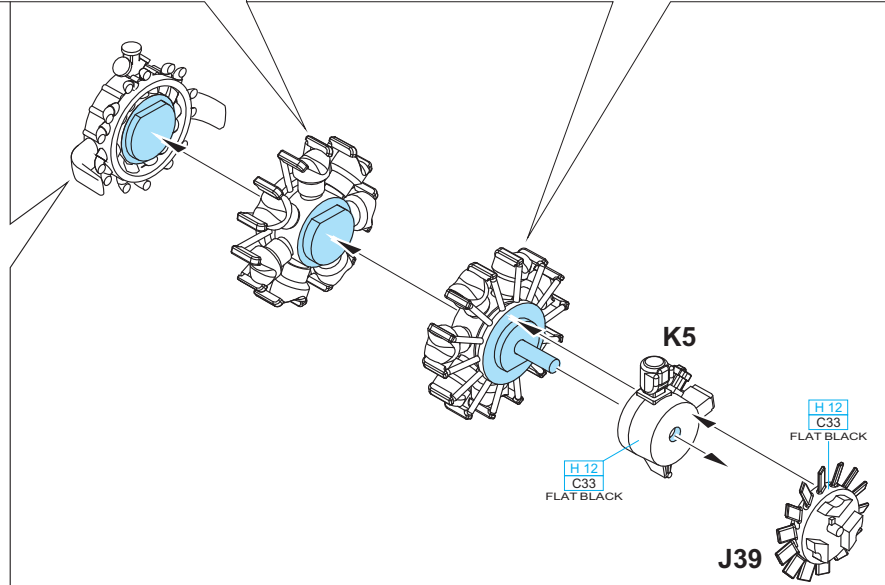
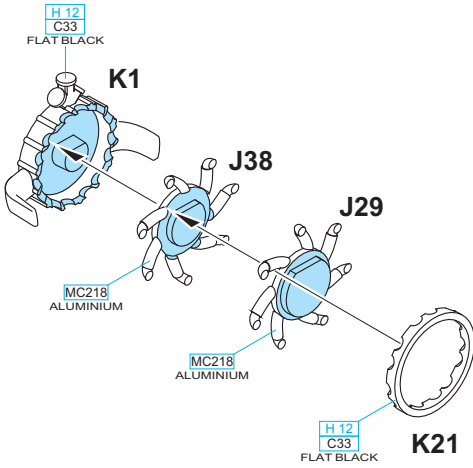
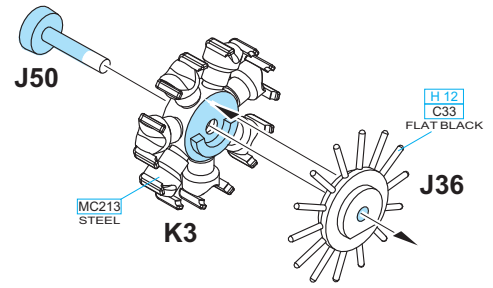
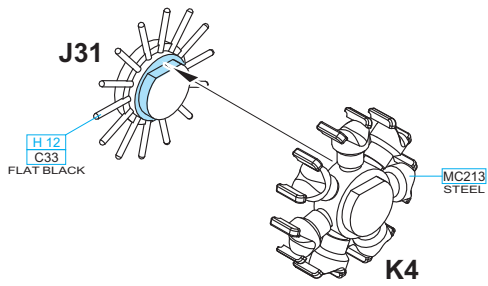




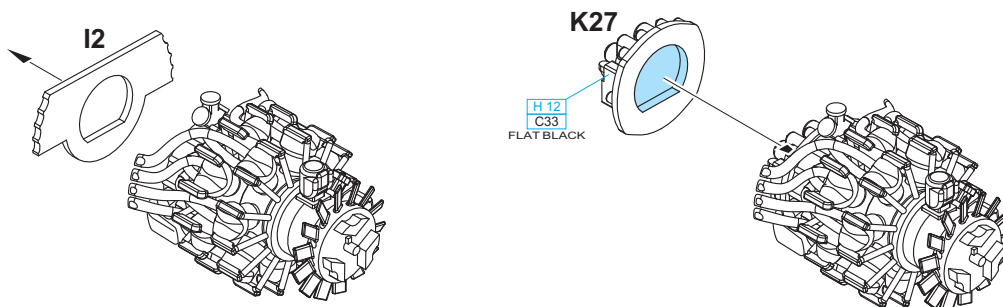
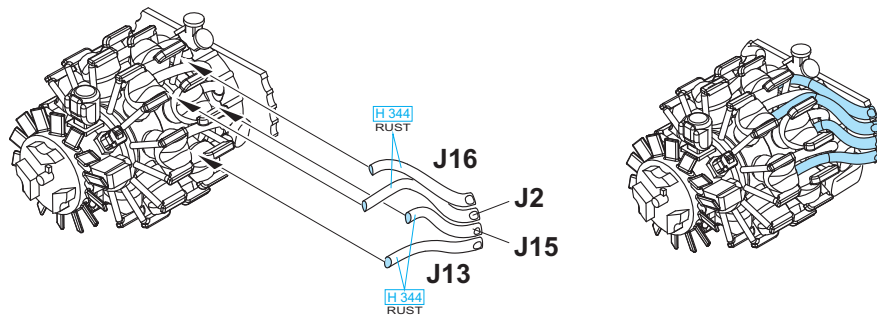
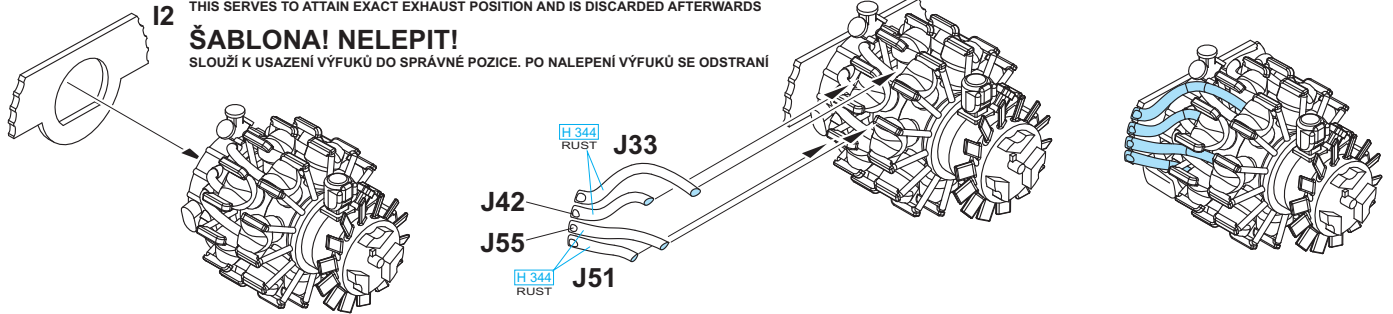
GLUE PART H27 INTO PART K6 FIRST,  
THEN GLUE PHOTO-ETCHED PARTS  
PE17/PE18 ONTO PART H27

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

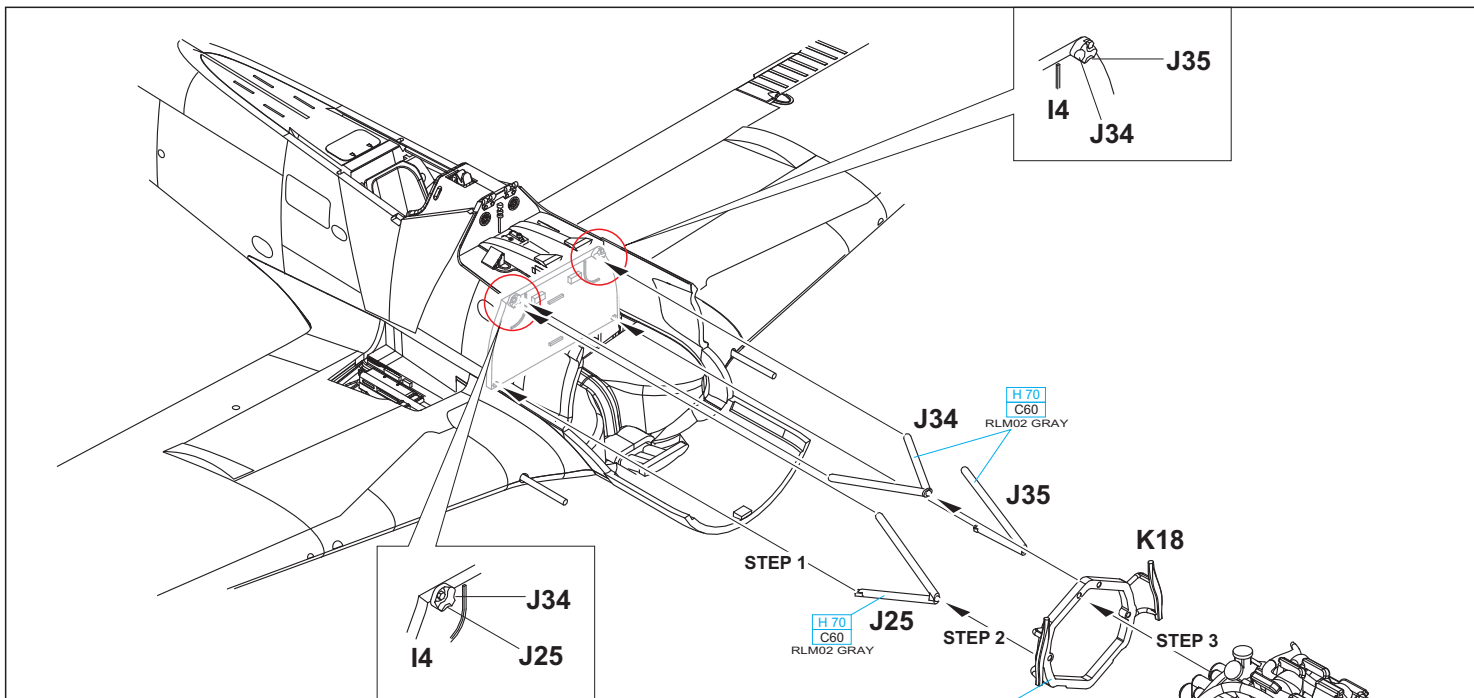




**TEMPLATE ONLY! DO NOT GLUE!**  
 THIS SERVES TO ATTAIN EXACT EXHAUST POSITION AND IS DISCARDED AFTERWARDS  
**ŠABLONA! NELEPIT!**  
 SLOUŽÍ K USAZENÍ VÝFUKŮ DO SPRÁVNÉ POZICE. PO NALEPENÍ VÝFUKŮ SE ODSTRANÍ

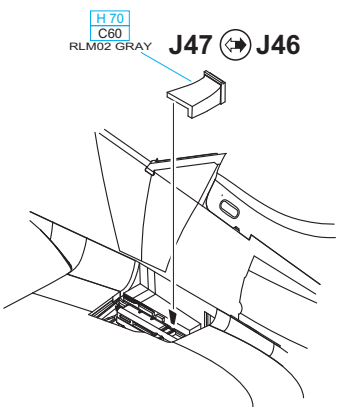




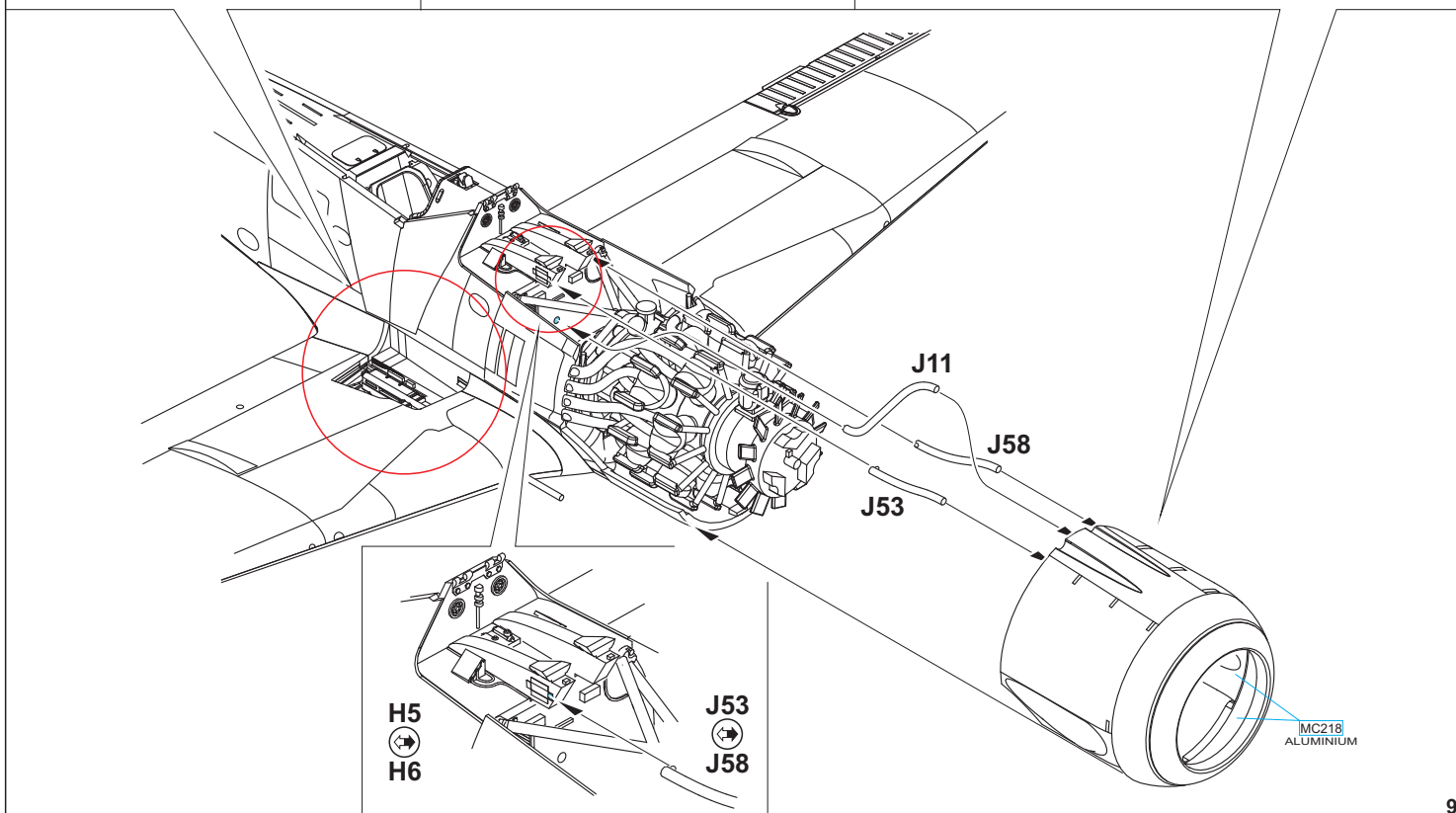
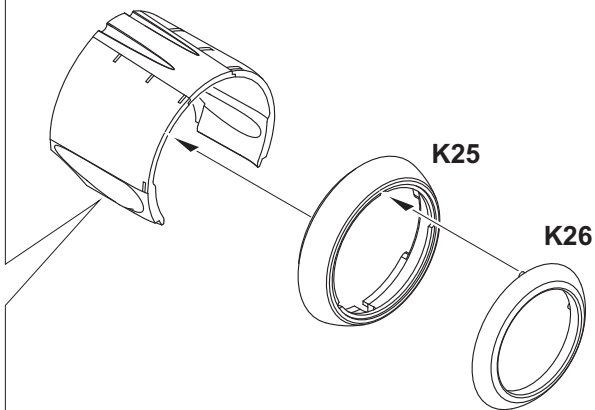
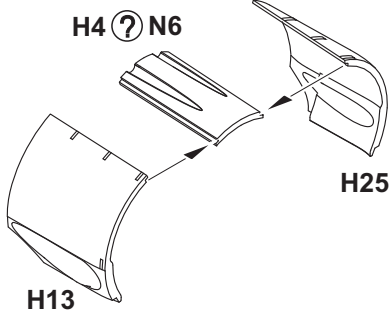


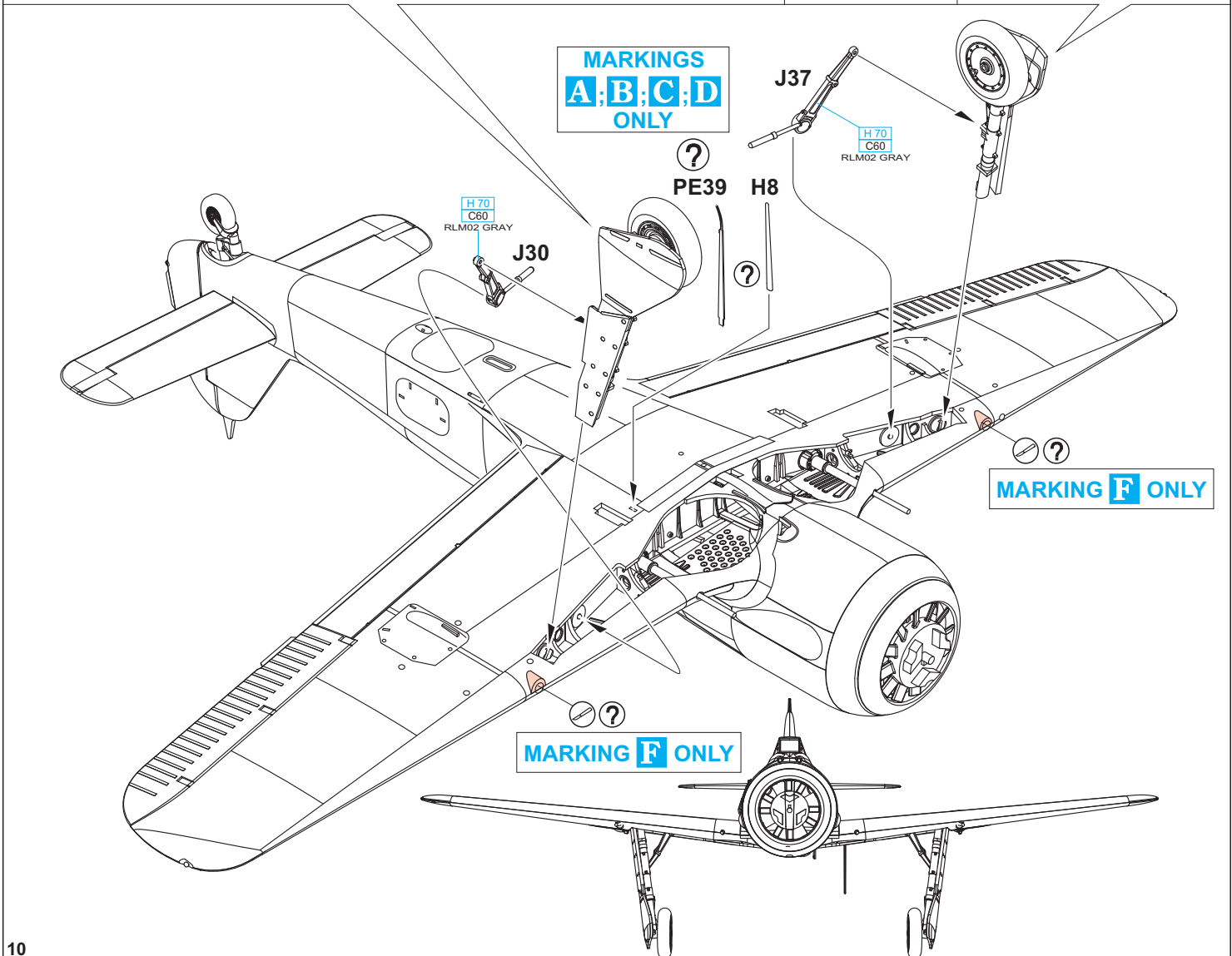
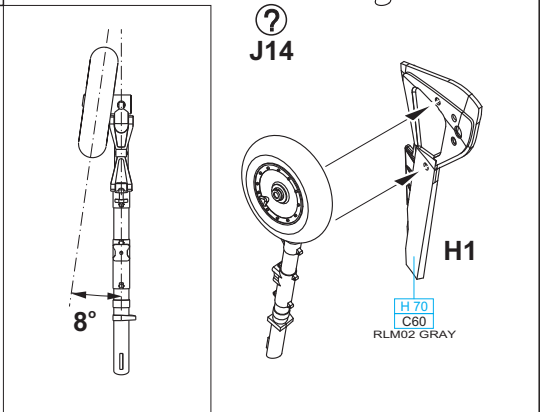
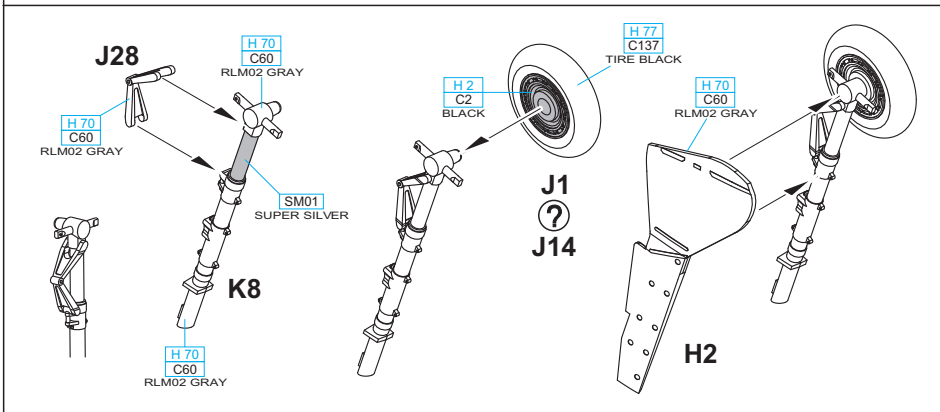
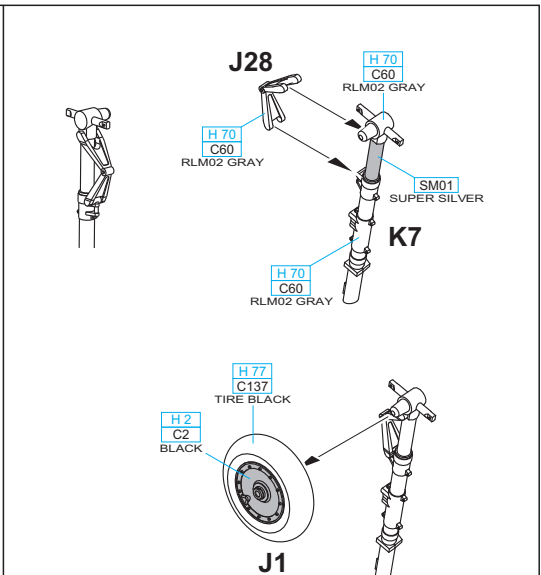
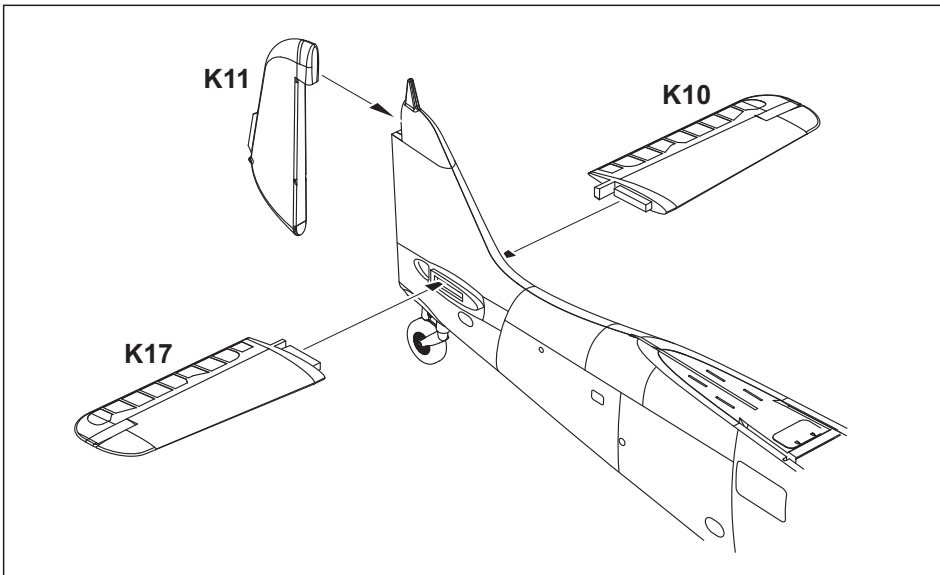
**DON'T USE  
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19  
IS TO BE CLOSED POSITION**

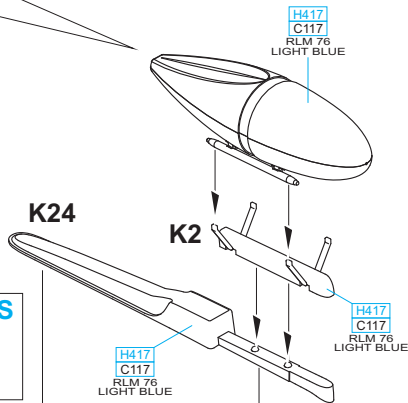
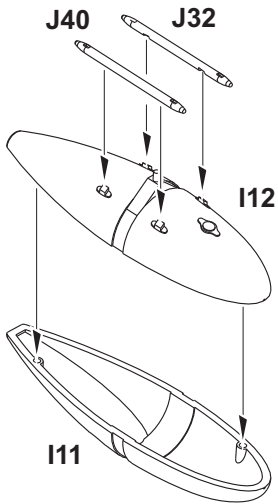
**NEINSTALUJTE  
POKUD MÁ BÝT KRYT KANÓNU  
I18/ I19 ZAVŘENÝ**



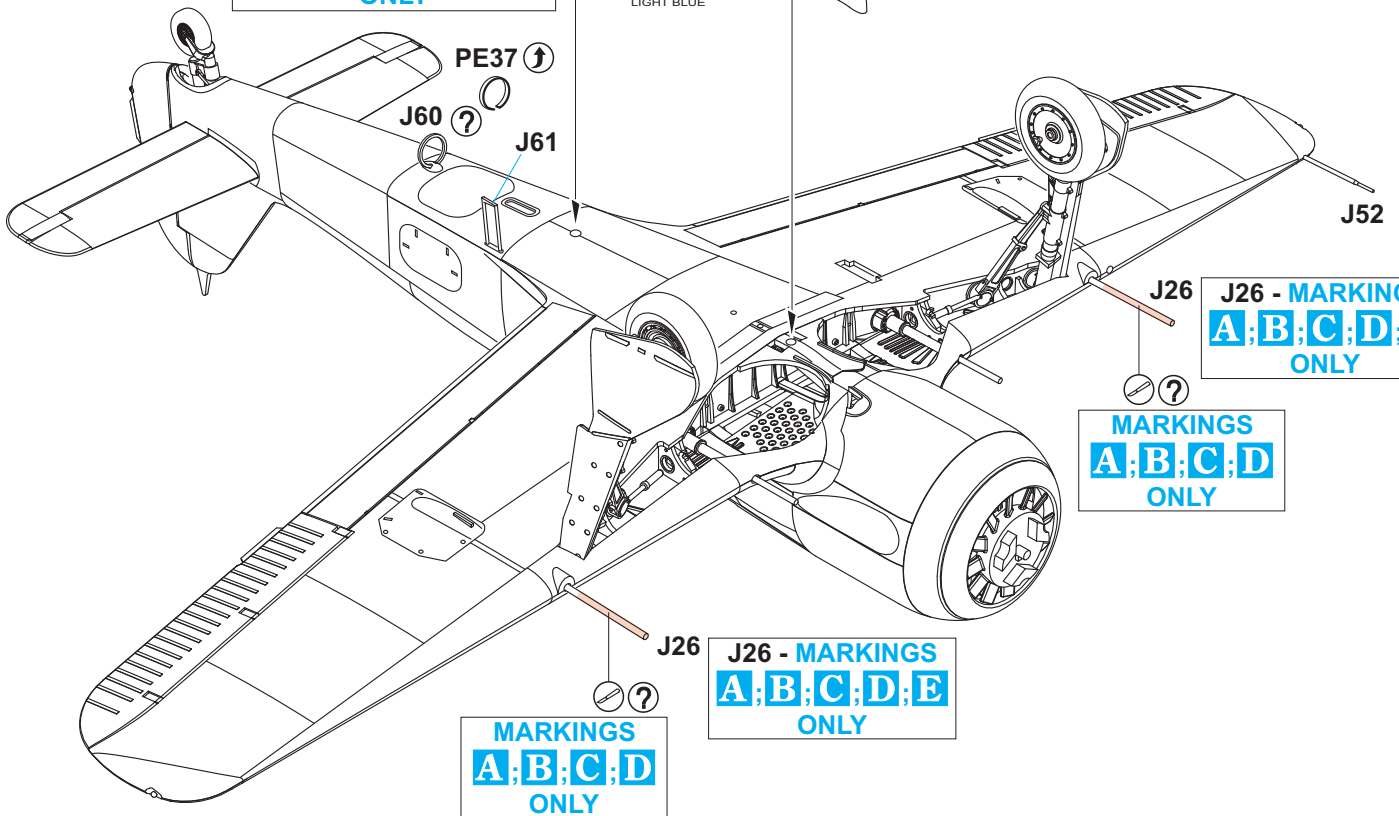
**N6 - MARKING C ONLY**







**J60 ? PE37 - MARKINGS  
A;B;C;D  
ONLY**

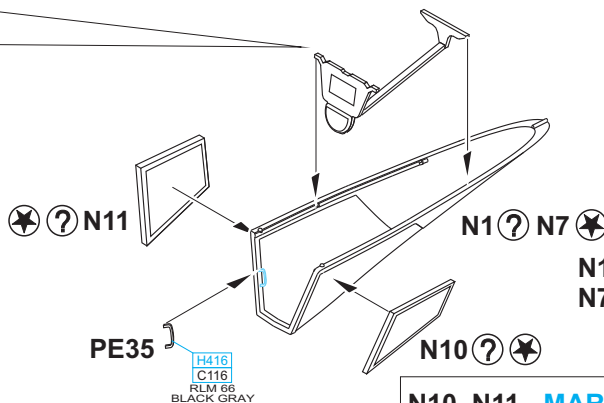
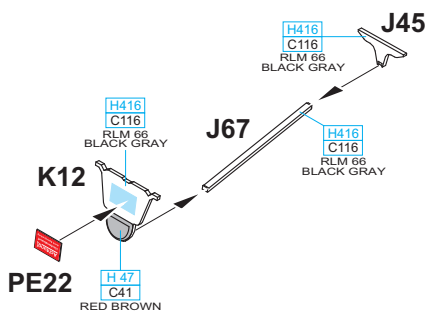


**J26 - MARKINGS  
A;B;C;D;E  
ONLY**

**MARKINGS  
A;B;C;D  
ONLY**

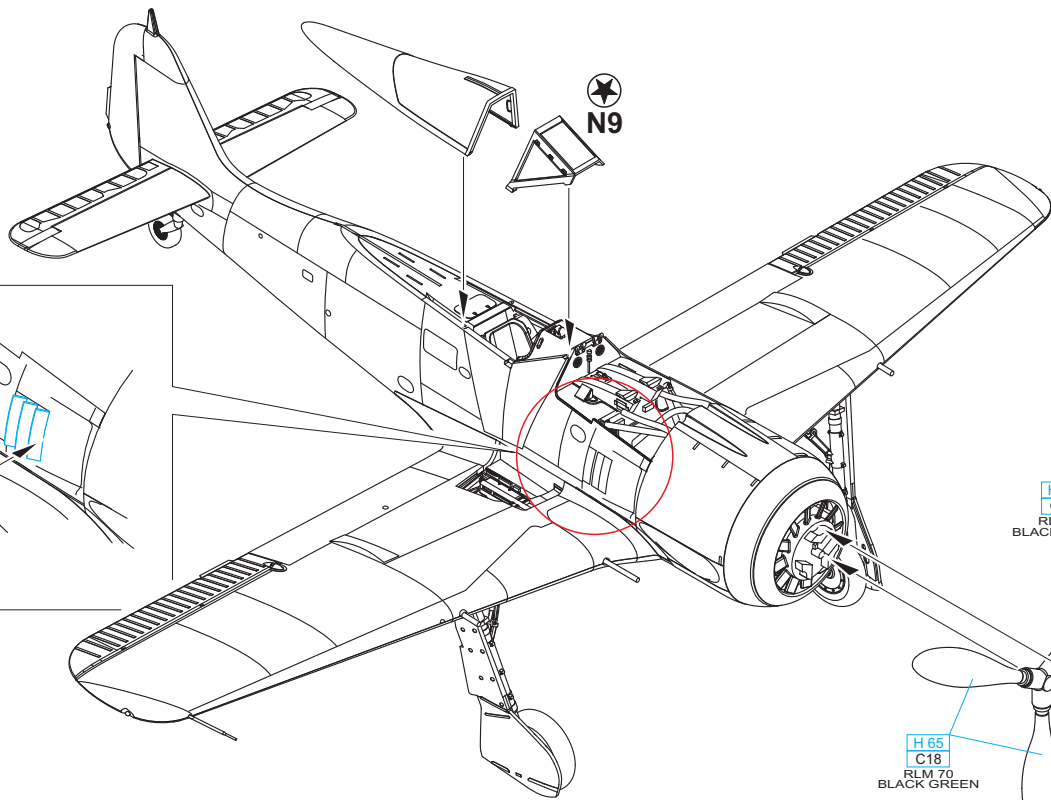
**J26 - MARKINGS  
A;B;C;D;E  
ONLY**

**MARKINGS  
A;B;C;D  
ONLY**

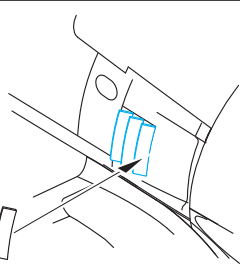


**N1 - OPEN CANOPY  
N7 - CLOSED CANOPY**

**N10, N11 - MARKINGS A;B ONLY**



?  
PE40  
3 pcs.



H 65  
C18  
RLM 70  
BLACK GREEN

H 65  
C18  
RLM 70  
BLACK GREEN

**CLOSED  
H17**

**CLOSED  
I19**

H 70  
C60  
RLM02 GRAY

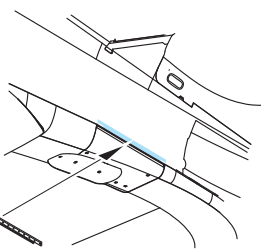
H 70  
C60  
RLM02 GRAY

**I19  
OPEN**

**I18  
OPEN**

**I18  
CLOSED**

**CLOSED HATCH ONLY**

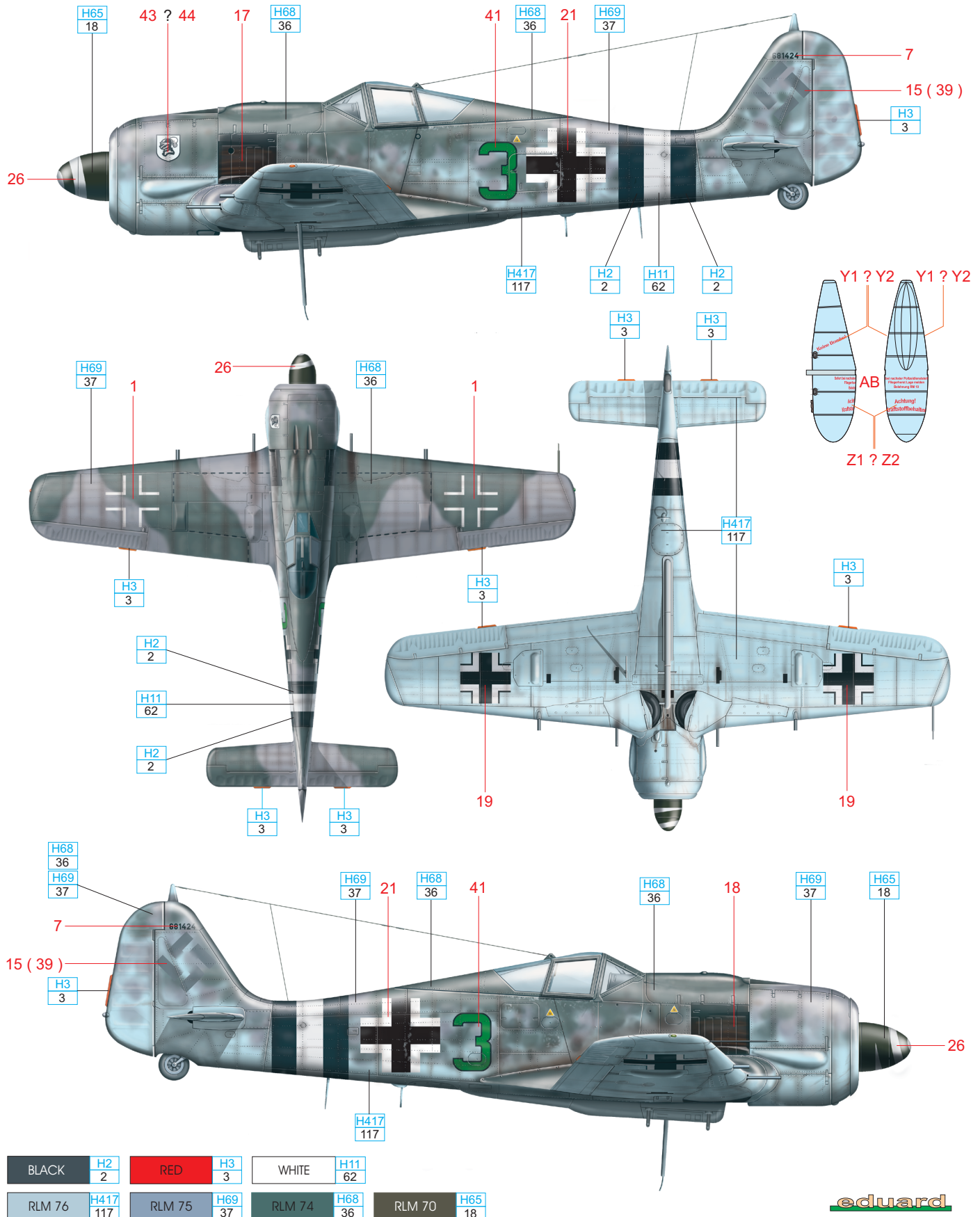


PE37

# A Hans-Günther von Kornatzki, Stab/II.(Sturm)/JG4, September 11th, 1944

Sturmböck W.Nr. 681424 "Green 3" was attached to Stab/II.(Sturm)/JG4, and became the personal aircraft of Oblt. Hans-Günther von Kornatzki, commanding officer of JG 4. "Green 3" saw combat with the enemy on two occasions. When, on September 11th, 1944, aircraft of II.(Sturm)/JG 4 engaged first time, the unit's commander did not participate, and this bird went into action with Uffz. Herbert Chlond at the controls. In the ensuing combat, Chlond managed to shoot down a 100th BG, 8th USAAF B-17G over the Ore Mountains, and returned "Green 3" in good order to Oblt. von Kornatzki. The very next day, September 12<sup>th</sup>, the unit entered combat with the Americans again. This time, Oblt. von Kornatzki was in control of "Green 3". Shortly after 1100h, he managed to take apart a B-17G with his 20 and 30mm cannon. He took serious hits from the defensive fire of the combat box, and was forced to disengage. During an attempt at a forced landing of "Green 3" in the vicinity of Zilla, high voltage line got in the way, and the aircraft slammed into the ground.

Sturmböck W.Nr. 681424 „Zelená 3“ byl přidělen ke Stab/II.(Sturm)/JG4 a stal se osobním strojem Oblt. Hanse-Günthera von Kornatzki, velitele II./JG4. Do střetu s nepřítelem se dostal pouze dvakrát. Když 11. 9. 1944 letěla II.(Sturm)/JG 4 poprvé vstříc nepříteli, její velitel ji nevedl. Přesto „Zelená 3“ v tento den vzlétla, pilotována Uffz. Herbertem Chlondem od 5.Staffel. V následujícím boji s bombardéry 100.BG 8.letecké armády USAAF nad Krušnými horami sestřelil Uffz. Chlond B-17G. V pořádku pak předal „Zelenou 3“ Oblt. von Kornatzkimu. Hned následující den se dostala II. (Sturm)/JG 4 do boje s Američany znovu. Tentokrát Oblt. von Kornatzki na kniplem „Zelené 3“ nechyběl. Krátce po 11. hodině se mu podařilo roztrhat svými 20 a 30 mm kanóny jednu B-17G. Sám ovšem inkasoval vážné zranění a byl nucen se z boje stáhnout. Při pokusu posadit poškozenou „Zelenou 3“ na břicho se mu u Zilly připletlo do cesty vedení vysokého napětí, do kterého stroj narazil a následně se roztrhl na kousky.

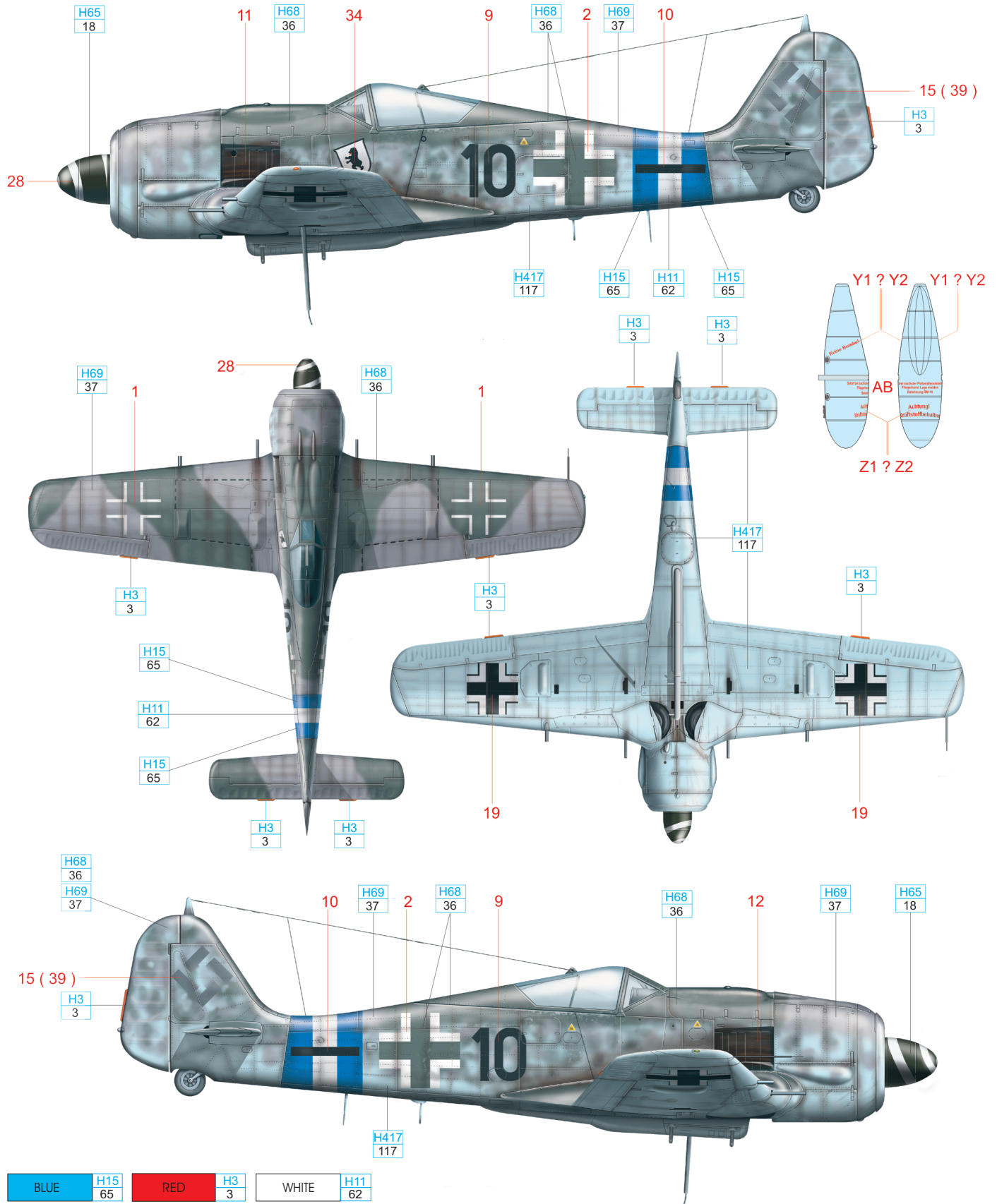




# C Karl Spent, 8./JG 300, December, 1944.

Reconstruction of Fw190A-8/R2, "Black 10", flown by CO of 8./JG 300, Karl Spent, in December, 1944. This aircraft was photographed on November 27th, 1944 at Lobnitz, while still carrying the brick red fuselage band. The identifier for JG 300 was changed to blue/white/blue bands in December, 1944. Our guide pictures the aircraft in this fashion. The emblem of the Berlin Bear on the left side is a personal marking of the pilot. Karl Spent achieved at least one kill.

Rekonstrukce podoby stroje Fw 190 A-8/R2 "černá 10", se kterým létal velitel 8./JG 300 Lt. Karl Spent v prosinci 1944. Tento stroj byl fotograficky zachycen 27. listopadu 1944 v Löbnitz, kdy ještě nesl cihlově červený pruh na trupu. Označení JG 300 bylo v prosinci změněno na modro/bílo/modré pruhy, zobrazené i na tomto bokorysu. Emblem berlínského medvěda na levé straně je osobním označením pilota. Karl Spent dosáhl minimálně jednoho vítězství.

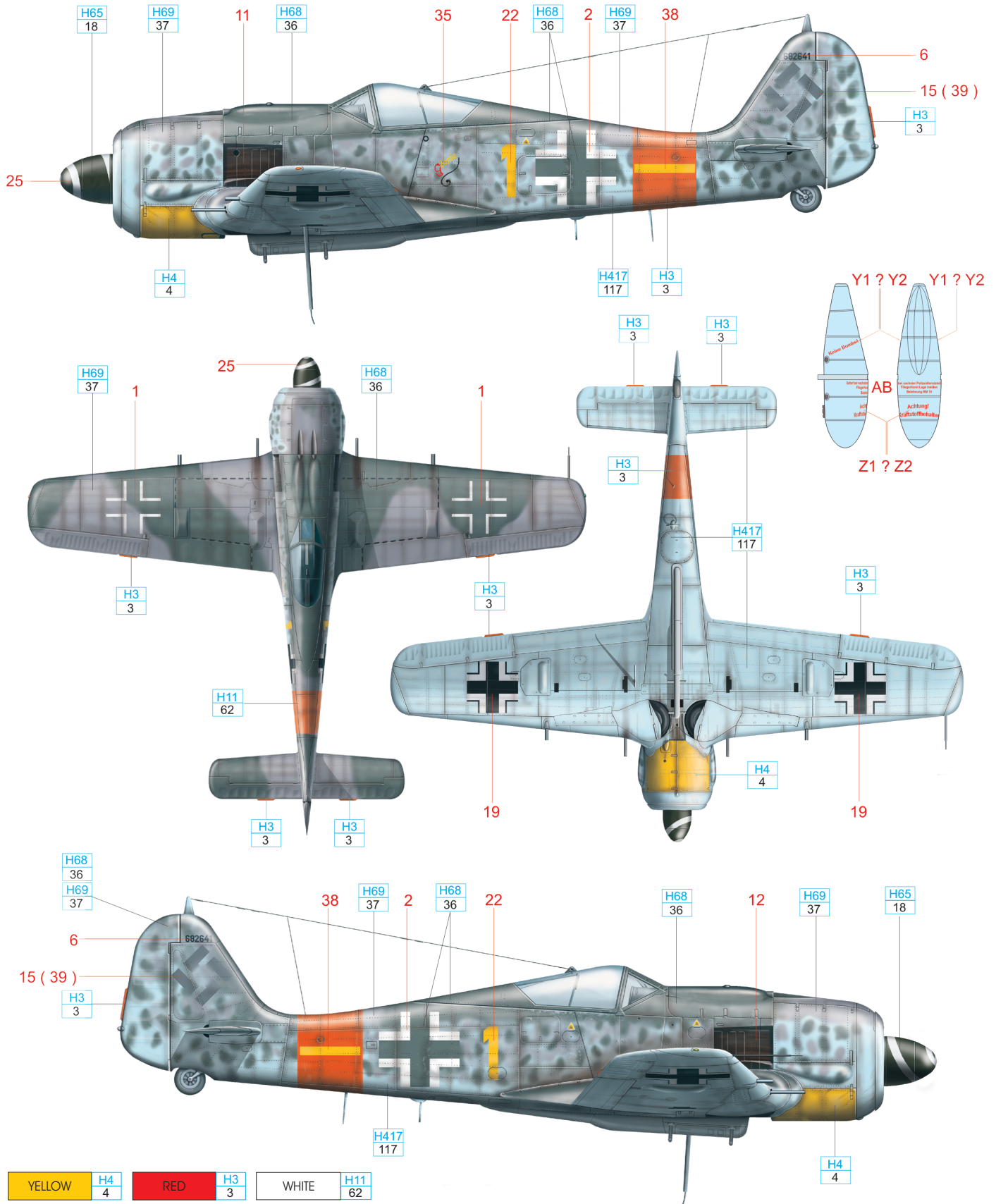


|        |             |        |           |        |           |
|--------|-------------|--------|-----------|--------|-----------|
| BLUE   | H15<br>65   | RED    | H3<br>3   | WHITE  | H11<br>62 |
| RLM 76 | H417<br>117 | RLM 75 | H69<br>37 | RLM 74 | H68<br>36 |
|        |             |        |           | RLM 70 | H65<br>18 |

# D Ewald Preiß, 6./JG 300, October, 1944

Fw190A-8/R2, W.Nr. 682641, "Yellow 1, Gloria", flown by 6./JG 300 pilot Fw. Ewald Preiß in October, 1944 at Löbnitz. Preiss was one of the more experienced members of the unit. By the time he was shot down by P-51 Mustangs on March 24, 1945, flying Fw190A-9 W.Nr. 205279 "Green 3", he had a minimum of six victories over four-engined bombers.

Fw 190 A-8/R2 W.Nr.682641 "žlutá 1, Gloria", s níž létal příslušník 6./JG300 Fw. Ewald Preiß v říjnu 1944 z letiště Löbnitz. Preiß patřil mezi zkušené příslušníky jednotky. Do 24.3.1945, kdy byl v cockpitu Fw 190 A-9 W.Nr.205279 „zelená 3“, sestřelen v boji se stíhačkami P-51 Mustang, dokázal dosáhnout minimálně 6 vítězství nad čtyřmotorovými bombardéry.



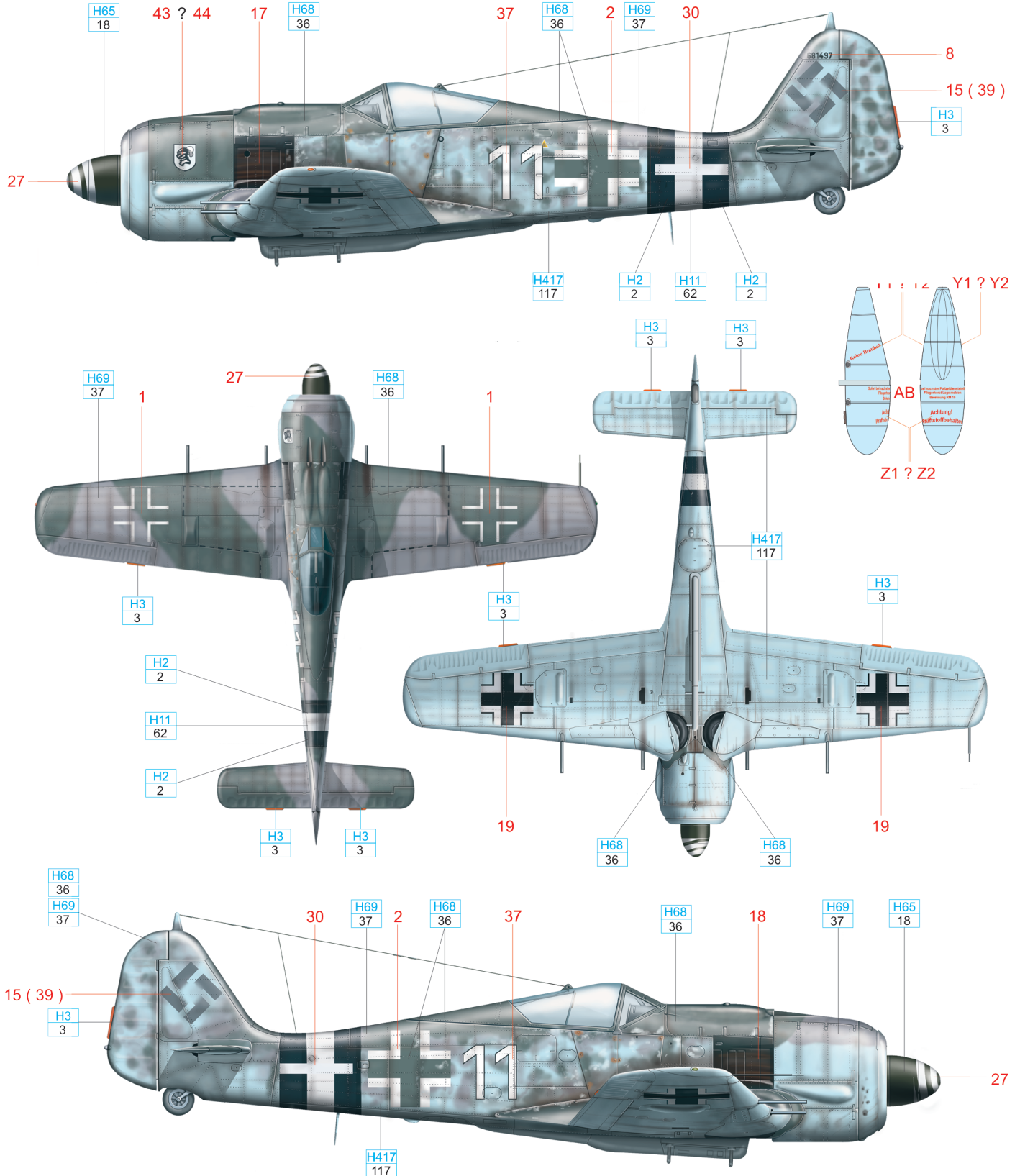
|        |             |        |           |        |           |
|--------|-------------|--------|-----------|--------|-----------|
| YELLOW | H4<br>4     | RED    | H3<br>3   | WHITE  | H11<br>62 |
| RLM 76 | H417<br>117 | RLM 75 | H69<br>37 | RLM 74 | H68<br>36 |
|        |             |        |           | RLM 70 | H65<br>18 |



# E Walter Wagner, 5./JG 4, January 1st, 1945

"White 11" is likely the best known, and best photographed, of aircraft flying with JG 4. In the brisk morning hours of January 1st, 1945, Gefr. Walter Wagner took off on what was only his third combat flight in participation of Operation Bodenplatte, a large offensive against allied airfields on continental Europe. His mission was to attack the airfield at LeCulot, but by error, he attacked American ground units near Bastogne, and the Belgian airfield at St. Trond. His plane was hit with an anti-aircraft ground and Wagner force landed south of the airfield, which at the time was occupied by 404th Fighter Group, 9th Air Army, USAAF. While Gefr. Wagner awaited his grim fate as a POW, his aircraft, virtually undamaged, became a major attraction for the crew of Thunderbolts on the American base. In preparation for test flights, the aircraft had its armament removed, as well as drop tank racks, and the cockpit side armor. The armor glass in the windscreen was, in all likelihood, removed while still on inventory with JG 4.

„Bílá 11“ je jistě nejznámějším a fotograficky nejlépe zdokumentovaným strojem JG 4. V brzkých ranních hodinách 1. 1. 1945 s ní odstartoval na svůj teprve třetí bojový let Gefr. Walter Wagner do operace Bodenplatte, velkému ofenzivnímu útoku Luftwaffe proti spojeneckým letištím v kontinentální Evropě. Jeho úkolem bylo zaútočit na letiště LeCulot, ale místo toho omylem zaútočil na americké pozemní jednotky v okolí Bastogne a na belgické letiště St. Trond. Jeho stroj byl při prvním průletu zasažen protiletadlovou palbou a Wagner s ním nouzově přistál jižně od letiště, které v tu dobu již obývala 404. stíhací skupina 9. letecké armády USA. Zatímco Gefr. Wagnera čekal fádni osud válečného zajatce, jeho stroj, téměř nepoškozený, se stal velkou atrakcí pro piloty a mechaniky Thunderboltů na americké základně. Pro plánované letové zkoušky byly z letounu odmontovány zbraně, závěsník přídavné nádrže a boční pancéřování pilotního prostoru. Pancéřová skla na překrytu kabiny měl letoun velmi pravděpodobně sejmuta již v době služby u JG 4.

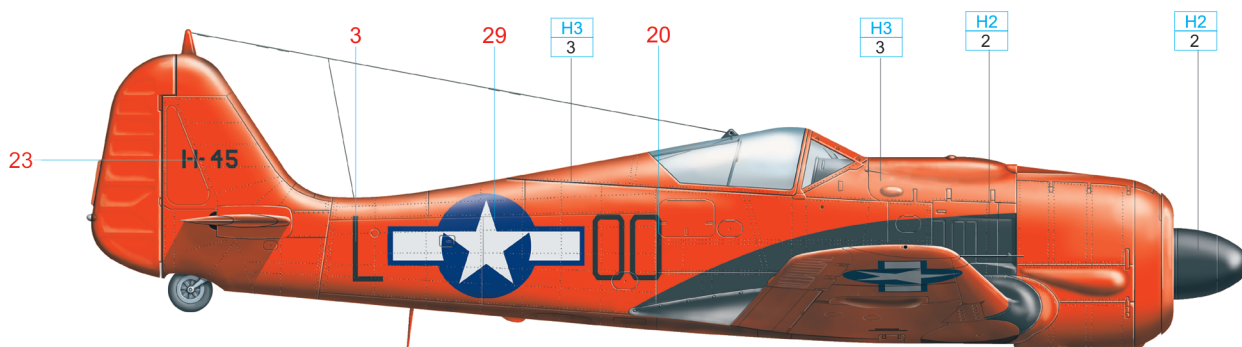
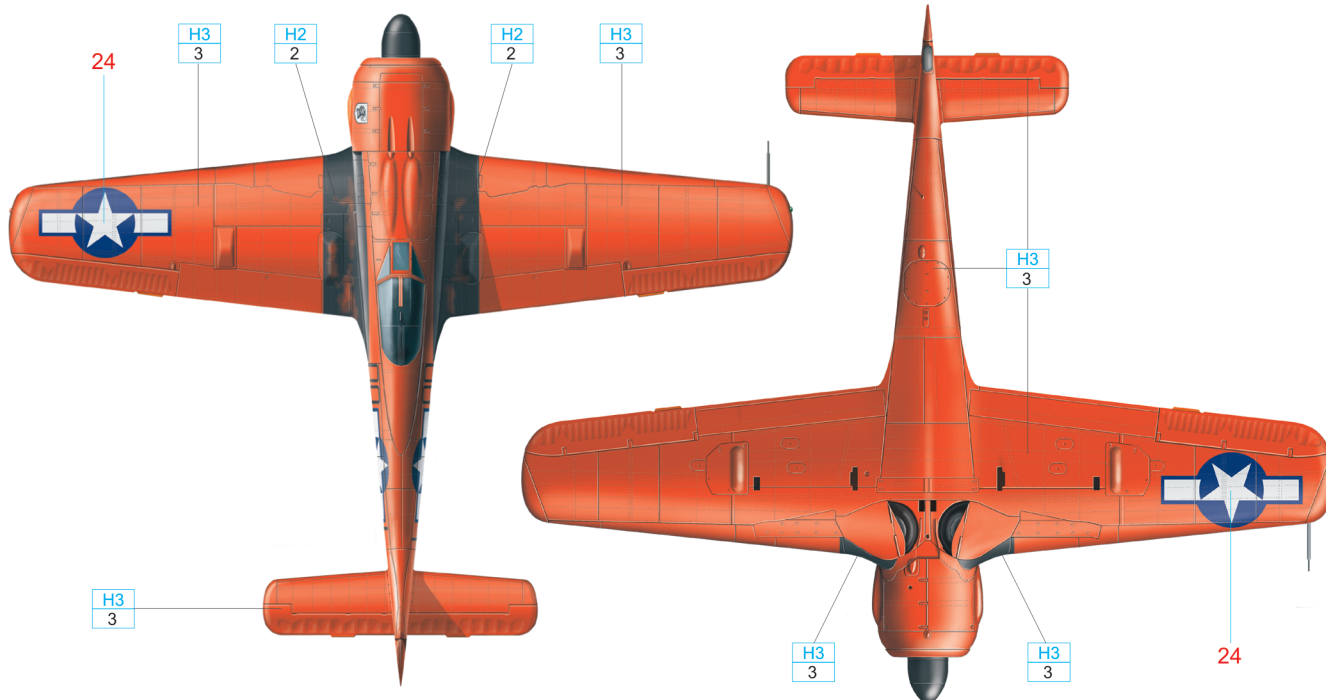
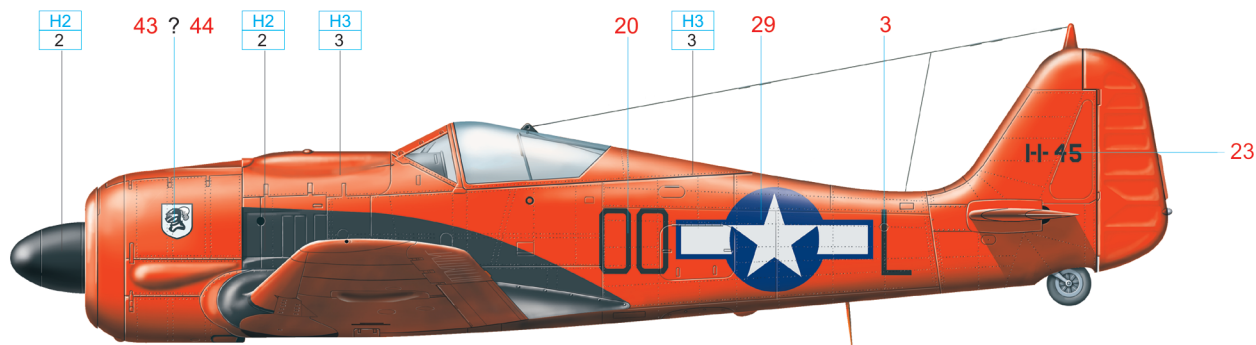


|        |             |        |           |        |           |
|--------|-------------|--------|-----------|--------|-----------|
| BLACK  | H2<br>2     | RED    | H3<br>3   | WHITE  | H11<br>62 |
| RLM 76 | H417<br>117 | RLM 75 | H69<br>37 | RLM 74 | H68<br>36 |
|        |             |        |           | RLM 70 | H65<br>18 |

# F Ex-white 11 of 5/JG4, Leo C.Moon, 404th FG, 9th USAF, February/March, 1945

The story of "White 11" of JG 4 that by way of forced landing at St. Trond did not end there. In the weeks that followed, the aircraft received a striking red guise, US national insignia, and the markings OO-L ("OO" as a Belgian code, and "L" for "Leo Moon"). The numerals "1-1-45" was applied on the tail, signifying the date when the aircraft entered USAAF inventory. On the upper wing surfaces, on both sides of the fuselage, there appeared gloss black walkways, extended up along the fuselage, where they arched from the exhaust to the wing trailing edges. Black was also applied to the inside faces of the wheels, and the spinner. The prop blades were painted black with yellow tips. The fan blades behind the spinner received a light color, probably white. The wing gun openings were faired over, while those of the MG131 over the engine cowling remained unfaired. With the exception of the missing position lights, the aircraft carried no signs of its forced landing. The aircraft underwent engine run-ups, as well as taxiing trials, but, due to landing gear worries, was never flown again.

Nouzovým přistáním na základně St. Trond peripetie „Bílé 11“ neskončily. V následujících týdnech dostal letoun výrazný nátěr červenou barvou na všech plochách, americké výsostné znaky a kódové označení OO-L (OO jako registrační kód belgických strojů a L jako „Leo Moon“). Na svislé ocasní ploše se objevilo označení „1-1-45“ (datum zařazení do inventáře USAAF). Na horní ploše křídla byly po obou stranách u centroplánu nastříkány černou lesklou barvou chodníčky, které zasahovaly až na trup, kde se táhly od výfuku až za odtokové hrany křídla. Stejnou barvou byly natřeny i vnitřní disky kol a vrtulový kužel. Vrtulové listy dostaly klasický nátěr černou barvou se žlutými konci. Růžice ventilátoru dostala světlou, pravděpodobně bílou, barvu. Byly zakryty otvory po kanónech v křídlech, zatímco výstřelné kanály po MG 131 nad motorem zůstaly nezakryty. Kromě absence pozičních světel na křídlech nenesl letoun výraznějších známek poškození. Byly s ním provedeny motorové a pojezdové zkoušky, ovšem kvůli poškození podvozku již nebyl nikdy zalétán.



|       |         |     |         |
|-------|---------|-----|---------|
| BLACK | H2<br>2 | RED | H3<br>3 |
|-------|---------|-----|---------|

# MASK APPLICATION GUIDE

