

GERMAN WWII FIGHTER 1:48 SCALE PLASTIC KIT

ProfiPACK



eduard

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

úvodem

Ve druhé polovině 2. světové války patřil Focke-Wulf Fw 190 různých verzí k tomu nejlepšímu, čím Luftwaffe disponovala. Stíhací verze Fw 190 představovaly výkonný, těžce vyzbrojený stroj. Jeho nesnadný vývoj začal v roce 1938 na základě specifikací Technisches Amtu RLM. První prototyp poprvé vzlétl 1. června 1939. Po řadě změn a mnohdy radikálních úprav se vývoj na podzim roku 1940 dopracoval k předseriové verzi Fw 190 A-0, vyrobené ve 28 kusech. Šest těchto strojů obdržela na jaře 1941 zkušební jednotka Erprobungsstaffel 190 na letišti v Rechlinu, která s nimi prováděla provozní zkoušky. Ty odhalily takové množství nedostatků, že RLM téměř zastavil další vývoj. Nicméně, na doporučení personálu zkušební jednotky dostal stroj šanci. Po provedení více než 50 změn na draku letounu vydalo RLM povolení k zařazení Fw 190 do řadové služby u Luftwaffe. V červnu 1941 převzala Luftwaffe první za sta objednaných sériových Fw 190 A-1, vyzbrojených čtyřmi kulomety MG 17 ráže 7,9 mm. V září 1941 jimi byla vyzbrojena celá II/JG 26 na západní frontě. V listopadu pak začala výroba další verze, Fw 190A-2, poháněné motorem BMW 801C-2 a vyzbrojené dvěma kulomety MG 17 a dvěma kanóny MG 151 ráže 20 mm v křídlech. Část této série měla také přídavné kanóny MG FF ráže 20 mm, čímž se výzbroj dostávala na pozdější vysoký standard. K významné změně došlo na jaře 1942, kdy byl k dispozici motor BMW 801 D-2, jehož montáž dala vzniknout verzi A-3. V červenci pak výroba plynule přešla na zlepšenou verzi A-4. Obě už byly standardně vyzbrojeny dvěma trupovými kulomety MG 17, dvěma 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 zvyšující výkon motoru vstříkovaním oxidu dusného do motoru. Část produkce verze A-8 byla vyrobená 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 801 TS o výkonu 2000 k (1470 kW). Paralelně s vývojem stíhacích verzí probíhal vývoj bitevních verzí Fw 190 F. Tyto stroje měly křídelní výzbroj redukován na dva kanóny MG 151 na vnitřních pozicích. Výkon motoru byl optimalizován pro operace v nižších letových hladinách. Stroje disponovaly velkou škálou podvěšené výzbroje pro 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 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 v 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 A-8 a její pancéřovaná varianta A-8/R2. Tyto stroje s jejich zesílenou výzbrojí byly pro spojenecké bombardéry skutečně nevděné. 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 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下さい。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 EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVIT

PARTS



DÍLY



TEILE



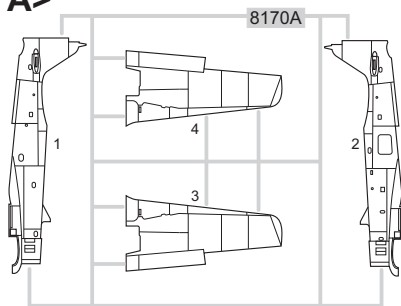
PIÈCES



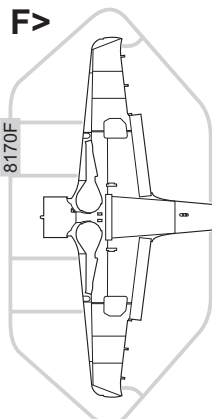
部品

A>

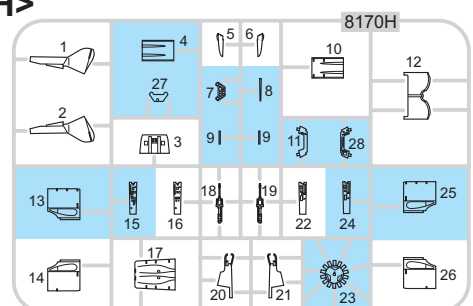
PLASTIC PARTS



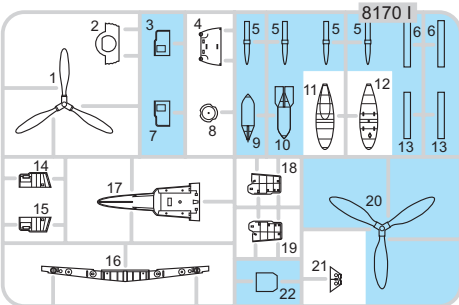
F>



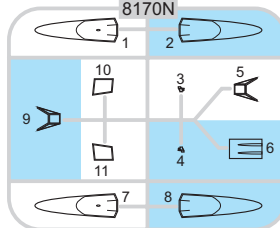
H>



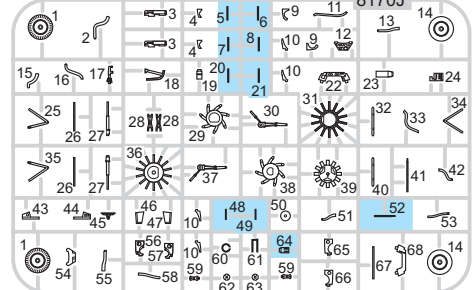
I>



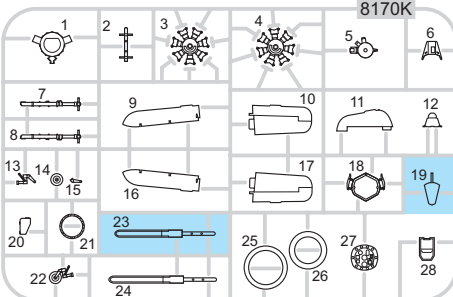
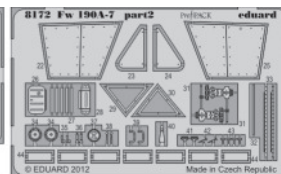
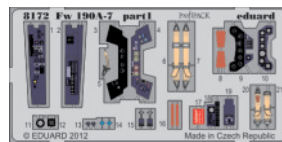
N>



J>



K>

PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTSeduard
MASK

-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



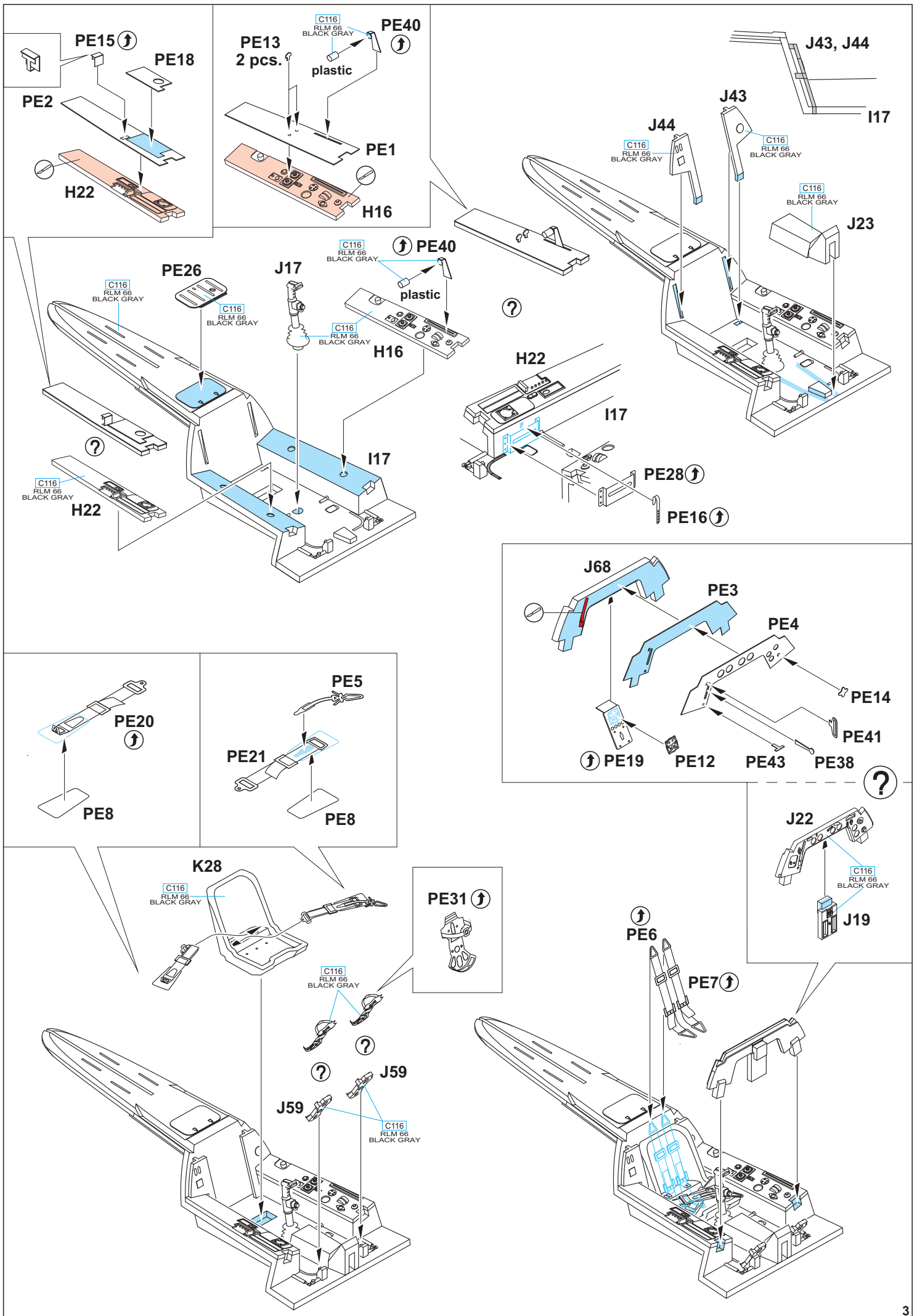
PEINTURE

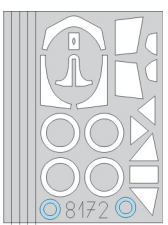
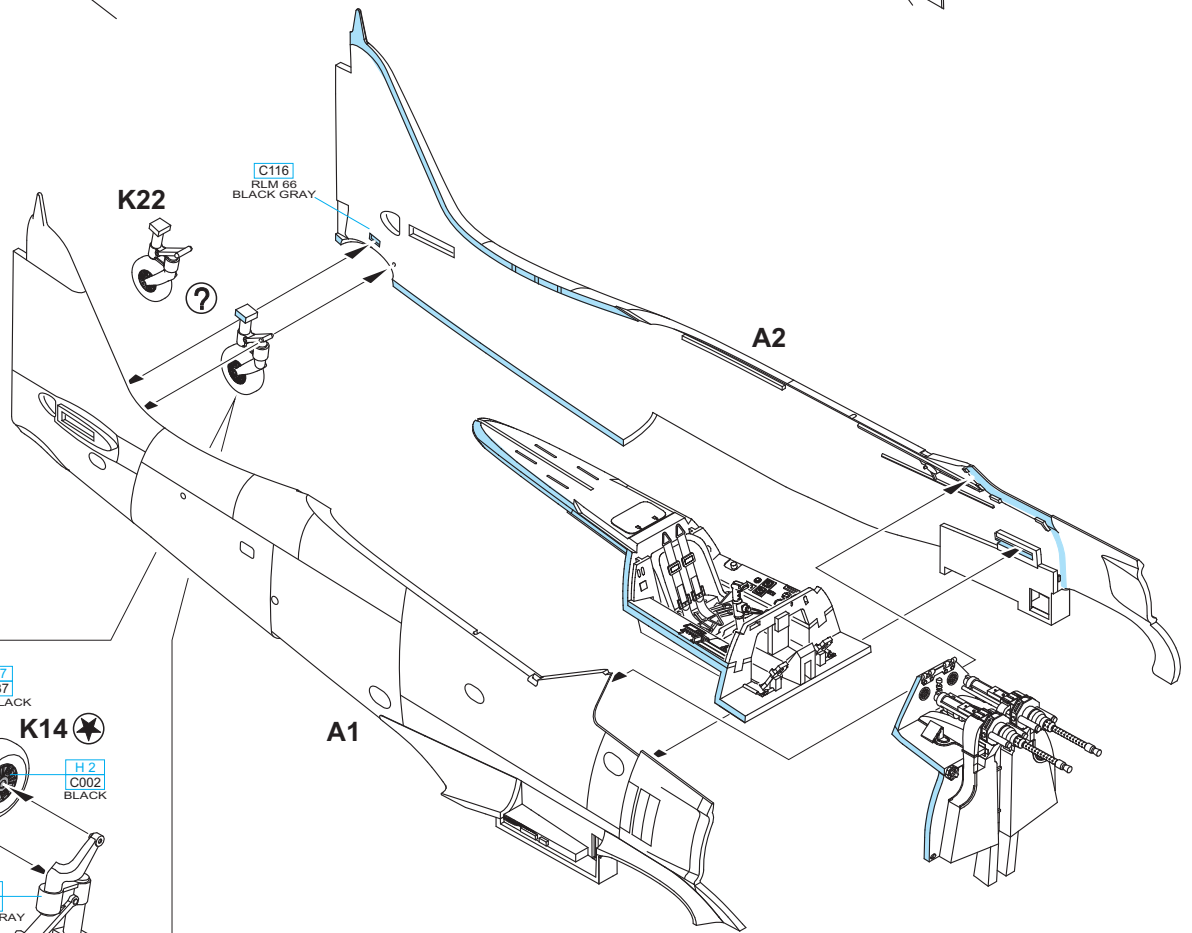
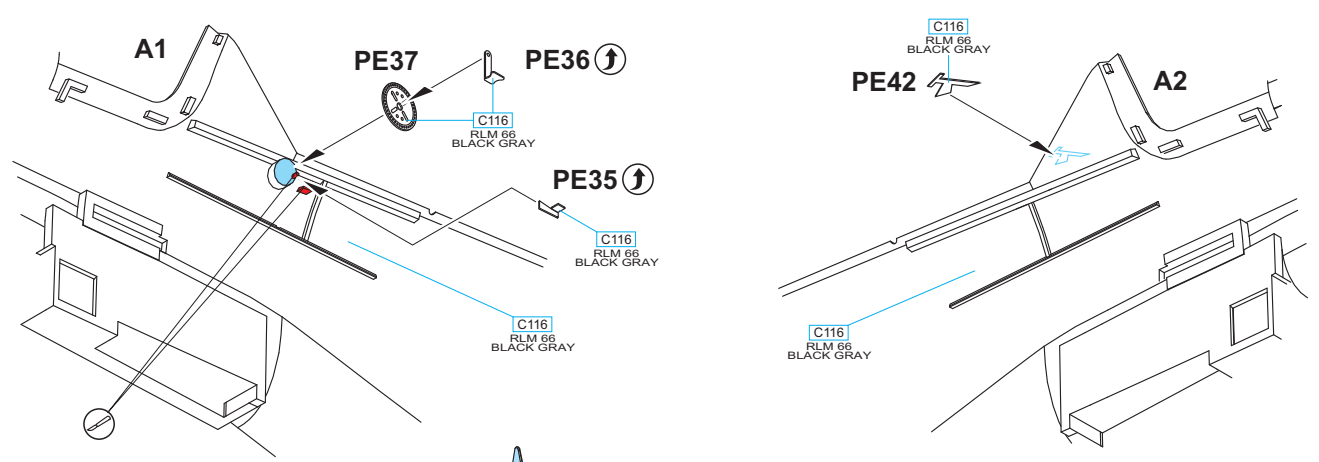
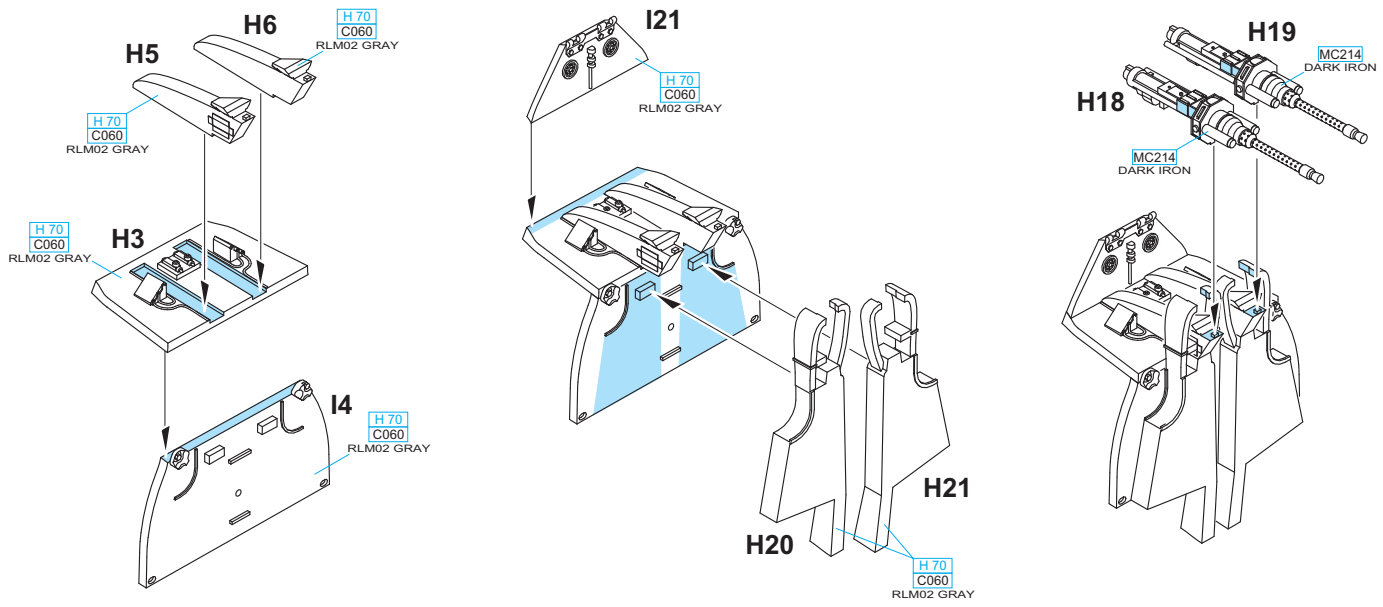


色

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 2	C002	BLACK
H 4	C004	YELLOW
H 12	C018	FLAT BLACK
H 13	C003	RED
H 47	C041	RED BROWN
H 65	C018	BLACK GREEN
H 68	C036	DARK GRAY
H 69	C037	GRAY
H 70	C060	GRAY

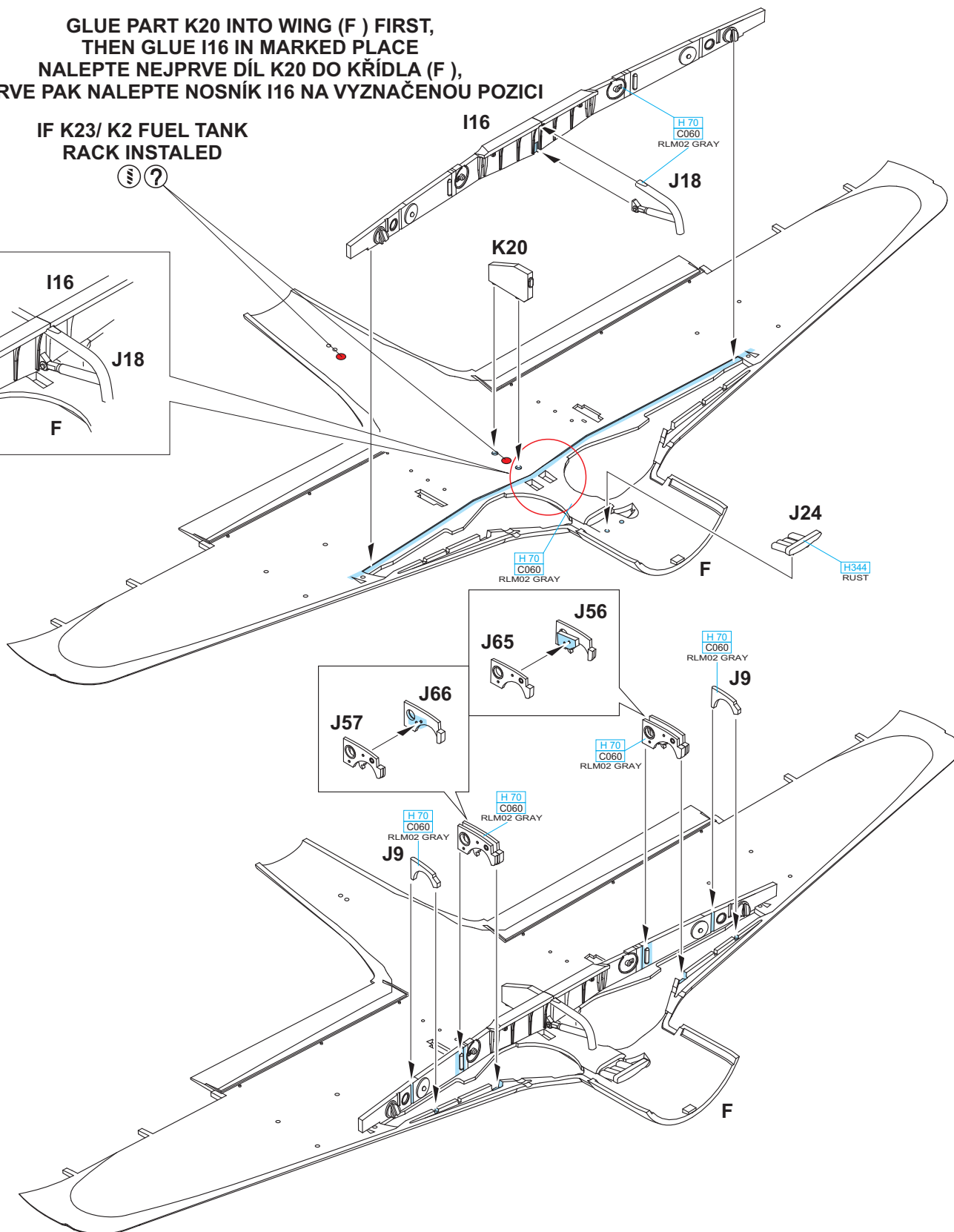
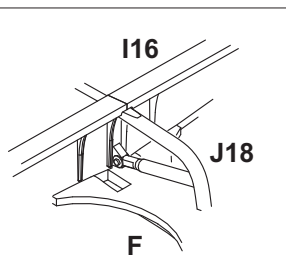
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H 77	C137	TIRE BLACK
H 344		RUST
	C116	BLACK GRAY
	C117	LIGHT BLUE
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
MC213		STEEL
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM06		CHROME SILVER



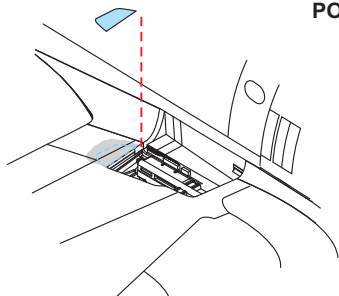
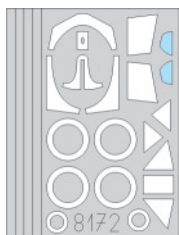


GLUE PART K20 INTO WING (F) FIRST,
 THEN GLUE I16 IN MARKED PLACE
 NALEPTE NEJPRVE DÍL K20 DO KŘÍDLA (F),
 TEPRVE PAK NALEPTE NOSNÍK I16 NA VYZNAČENOU POZICI

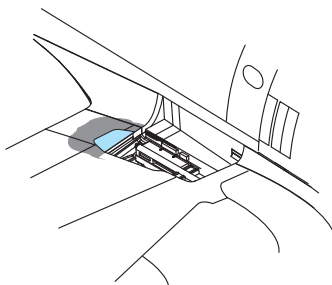
IF K23/ K2 FUEL TANK
 RACK INSTALLED



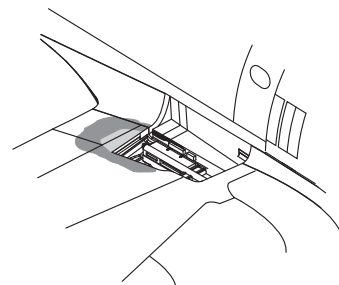
A SMALL NATURAL METAL COLOR AREA IS VISIBLE ON THE WING WHEN CANON BAY DOORS ARE OPENED.
 PO OTEVŘENÍ ZBRAŇOVÝCH ŠACHET ZŮSTANE NA KŘÍDLE PLOŠKA V BARVĚ KOVU.



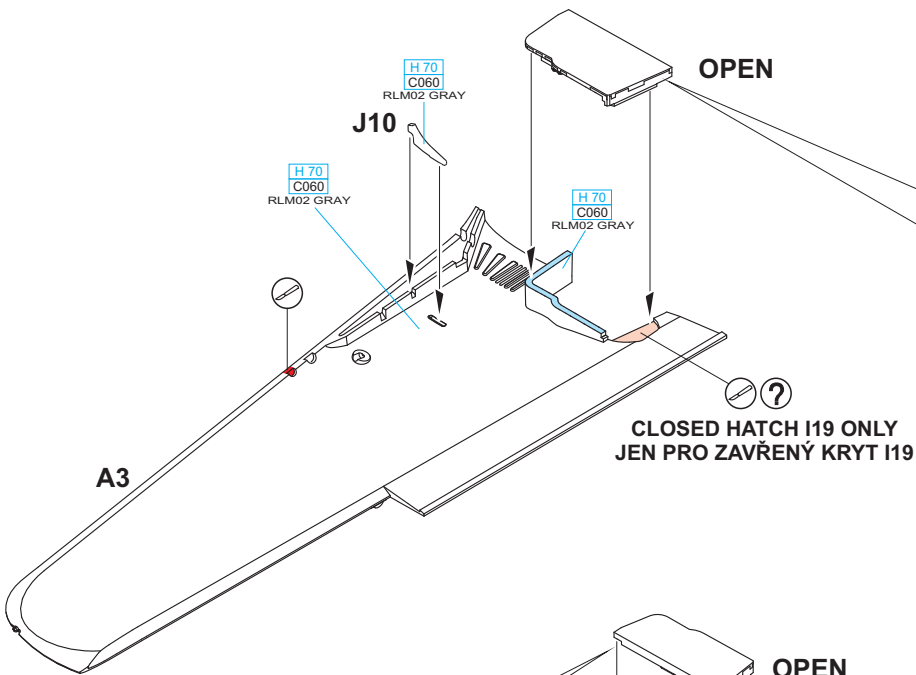
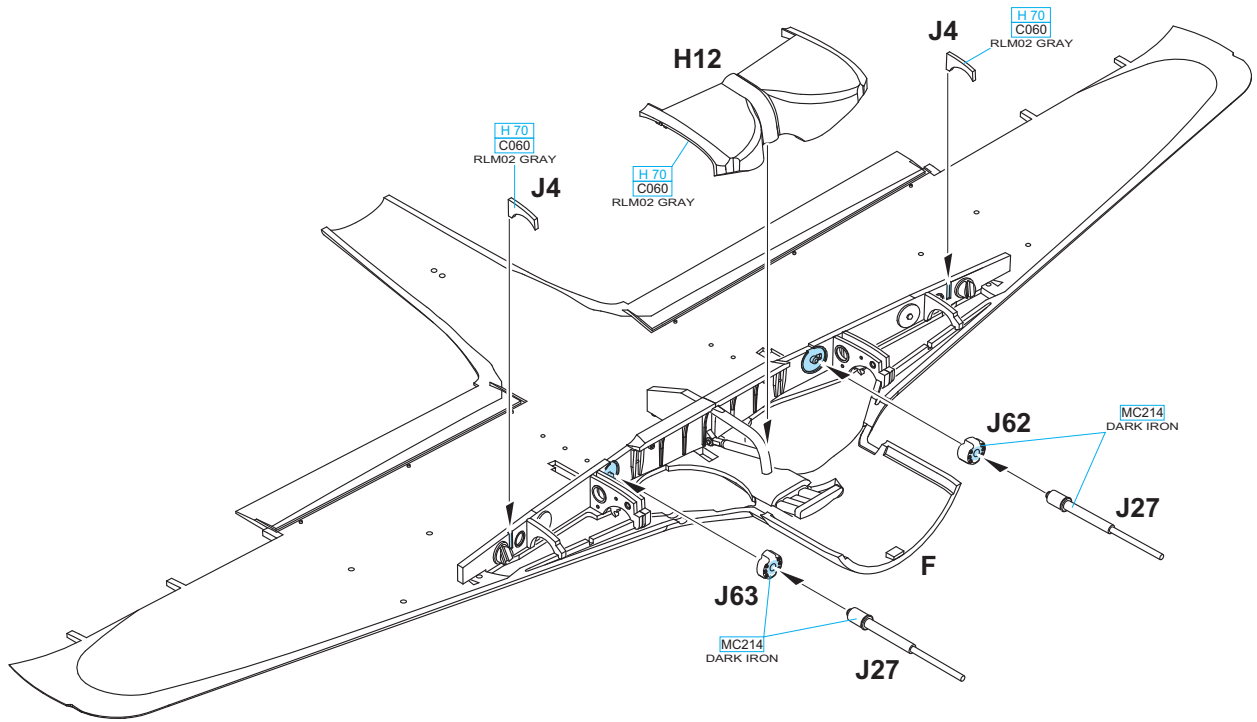
1. PAINT METAL COLOR.
2. MASK THE METAL AREA.
1. NANESTE BARVU KOVU.
2. APLIKUJTE MASKU.



3. PAINT CAMOUFLAGE.
3. NANESTE KAMUFLÁŽNÍ BARVU.

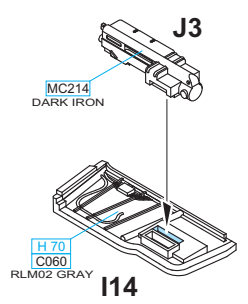


4. REMOVE THE MASK.
4. ODSTRANĚTE MASKU.



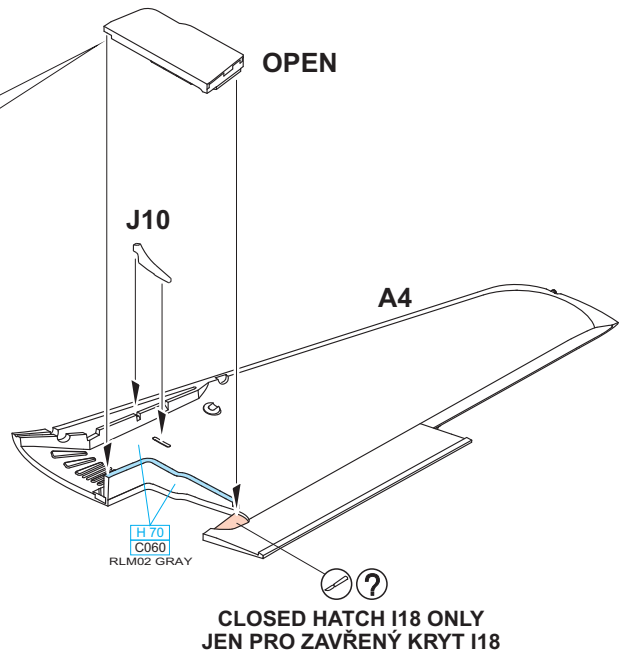
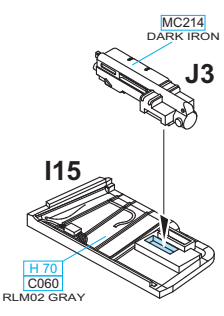
**DON'T USE PART J3
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION**

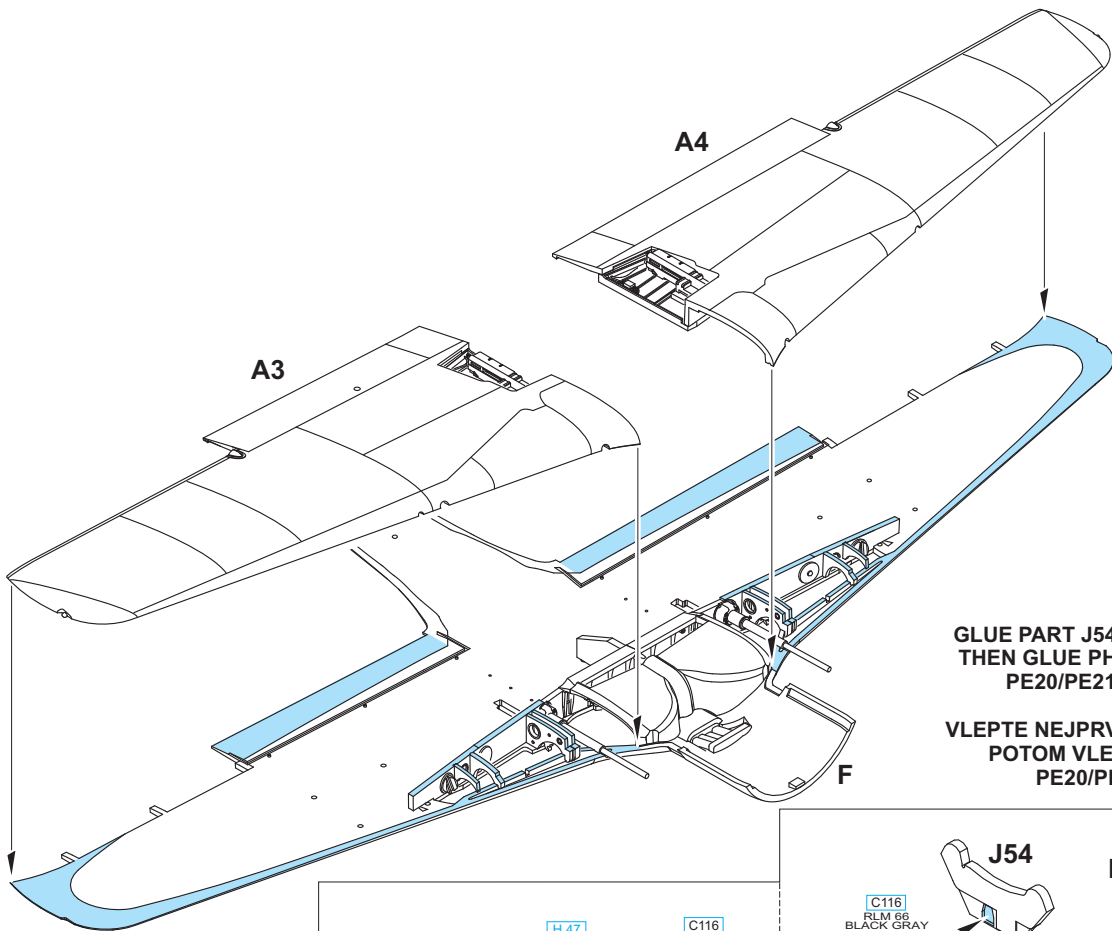
**NEINSTALUJTE DÍL J3
POKUD MÁ BÝT KRYT KANONU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**



**DON'T USE PART J3
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION**

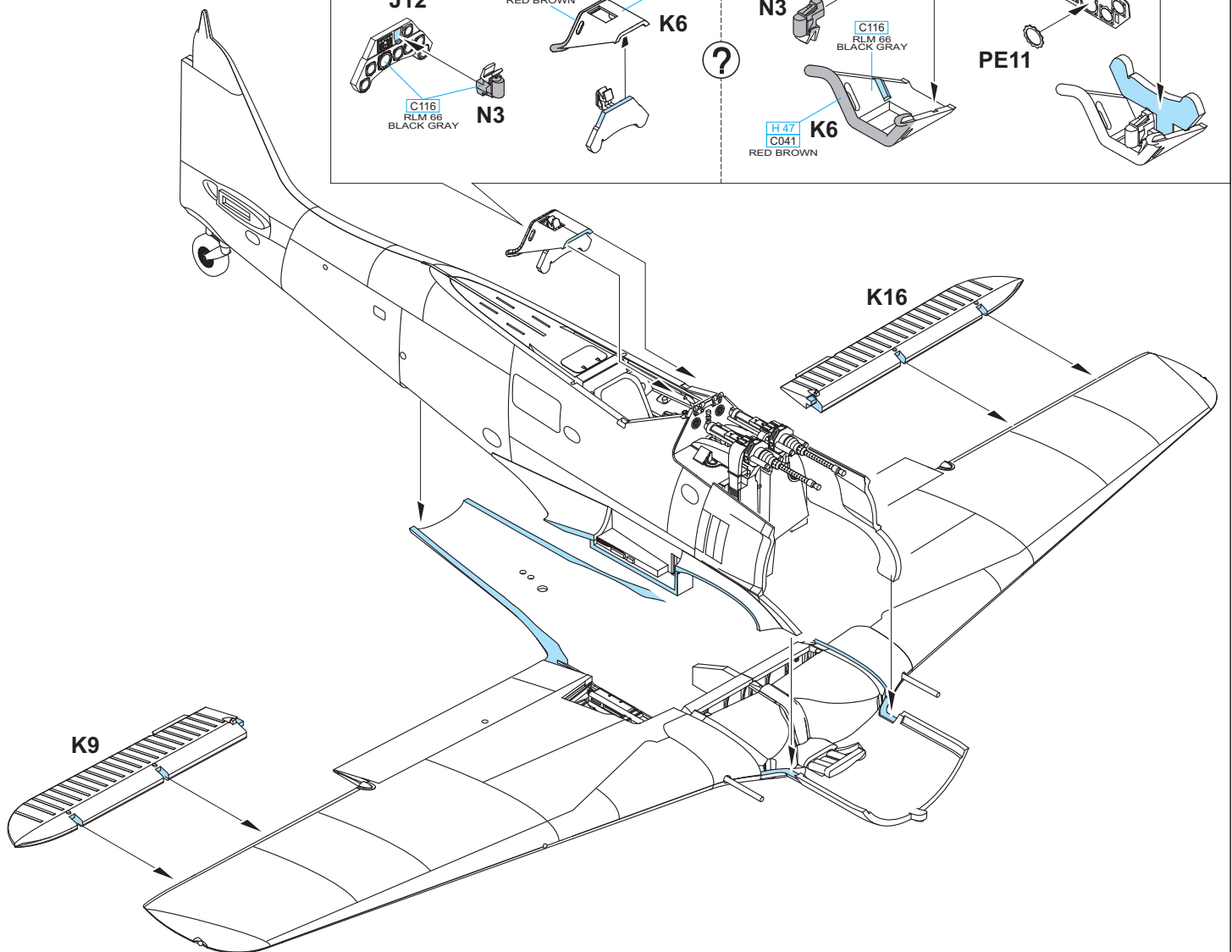
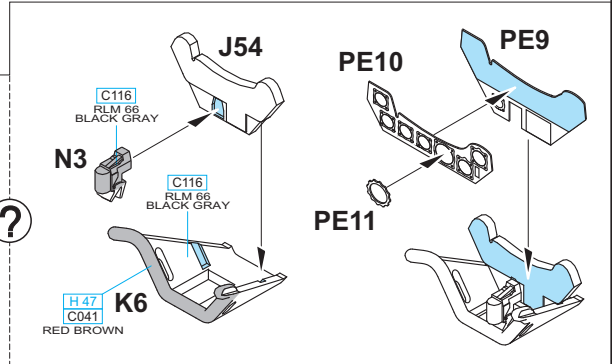
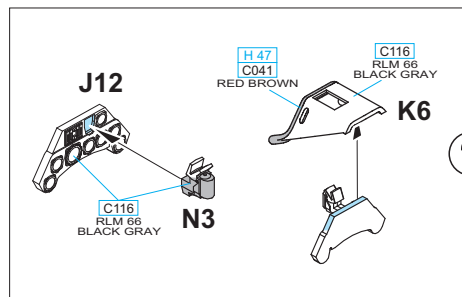
**NEINSTALUJTE DÍL J3
POKUD MÁ BÝT KRYT KANONU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**

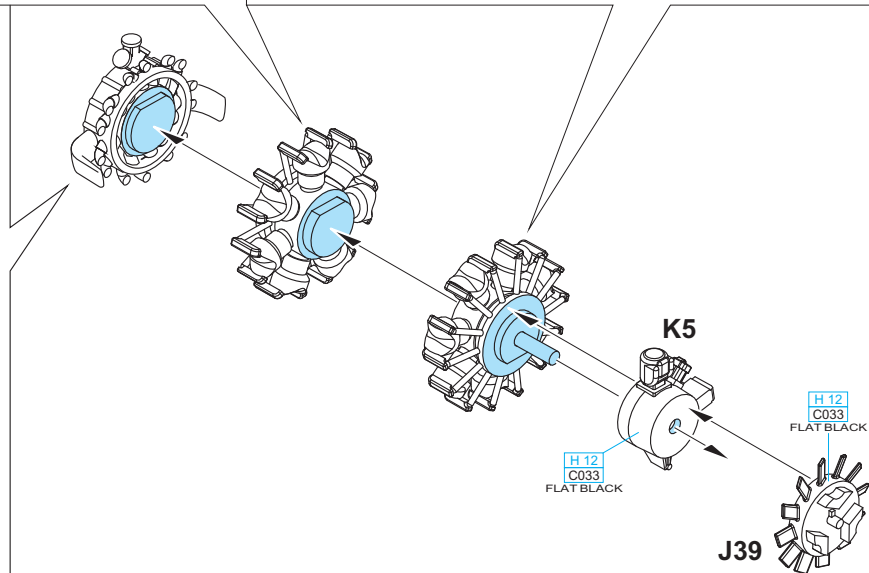
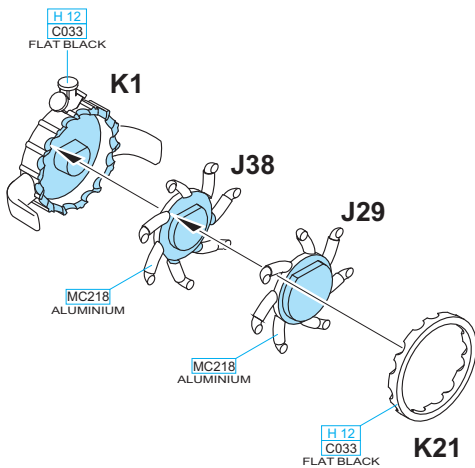
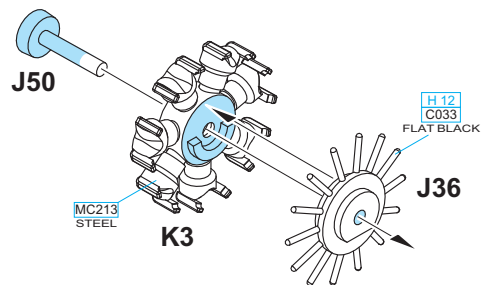
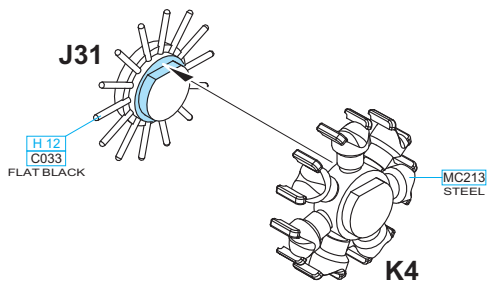




GLUE PART J54 INTO PART K6 FIRST,
THEN GLUE PHOTO-ETCHED PARTS
PE20/PE21 ONTO PART J54

VLEPTE NEJPRVE DÍL J54 DO DÍLU K6,
POTOM VLEPTE KOVOVÉ DÍLY
PE20/PE21 NA DÍL J54



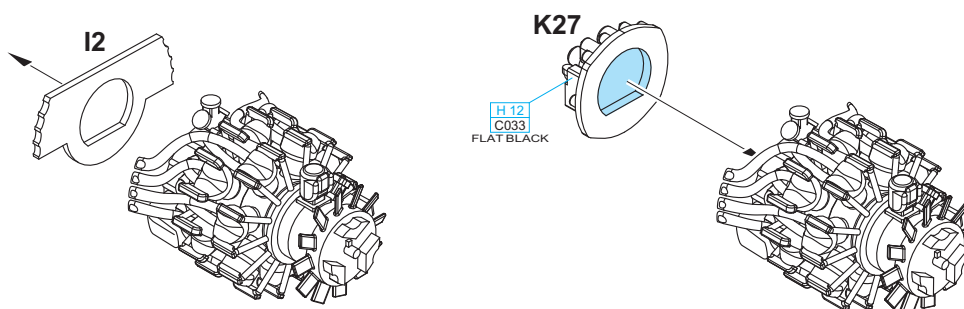
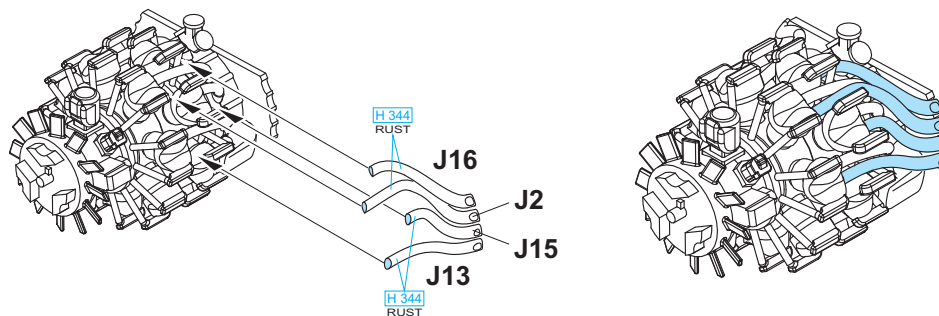
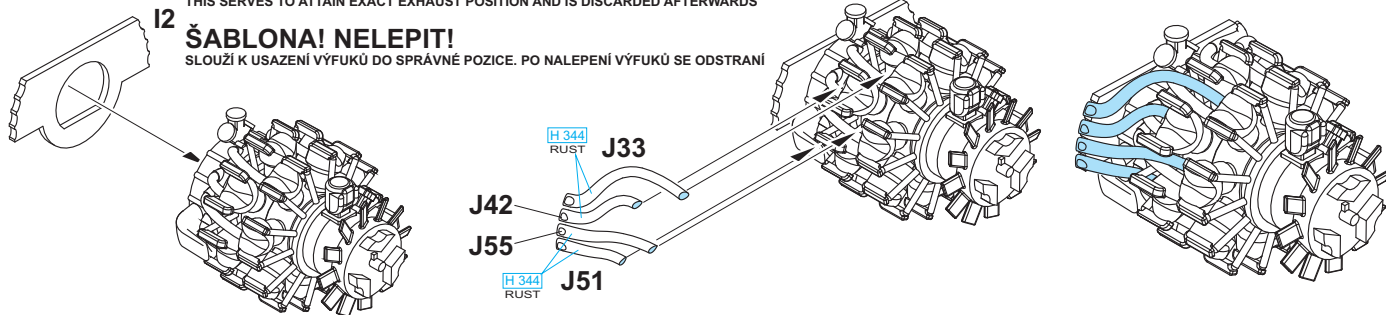


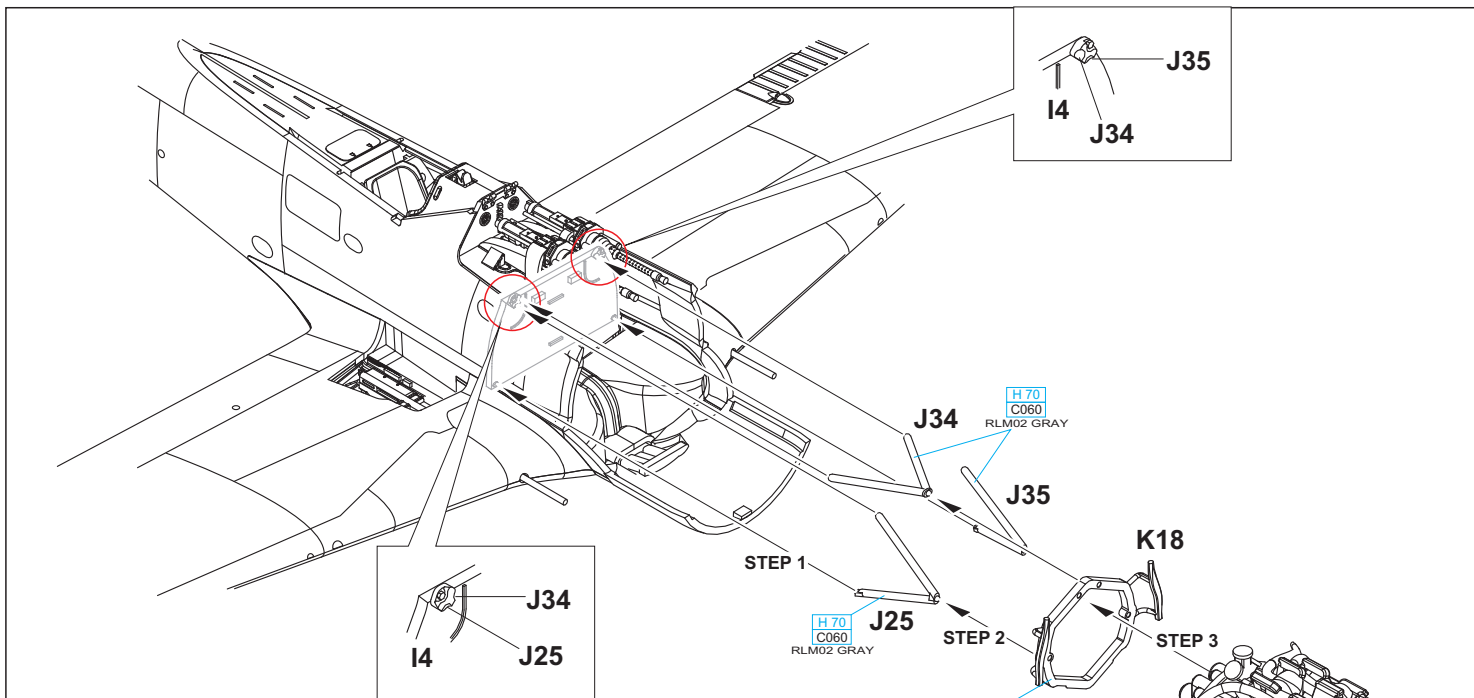
TEMPLATE ONLY! DO NOT GLUE!

THIS SERVES TO ATTAIN EXACT EXHAUST POSITION AND IS DISCARDED AFTERWARDS

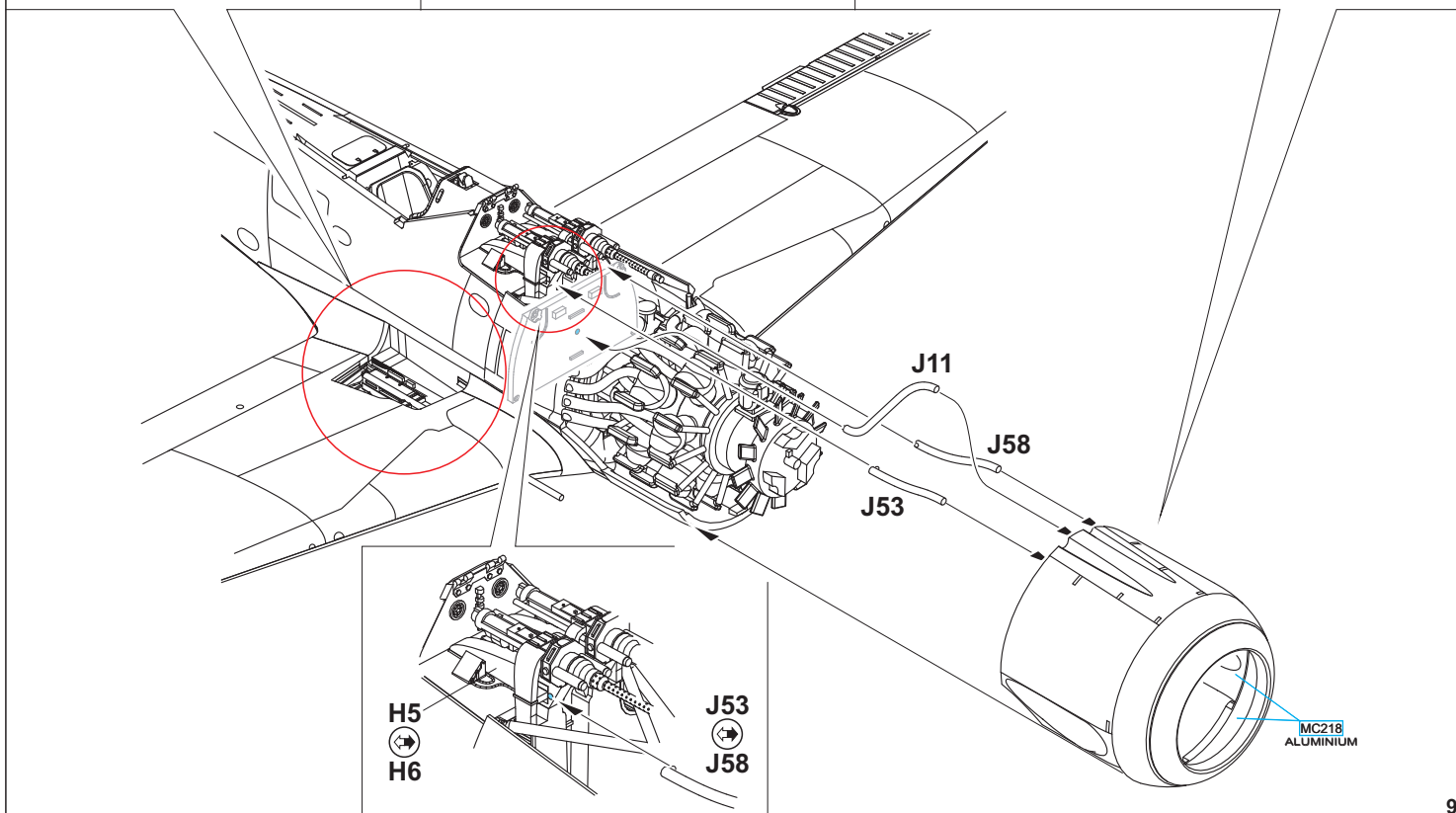
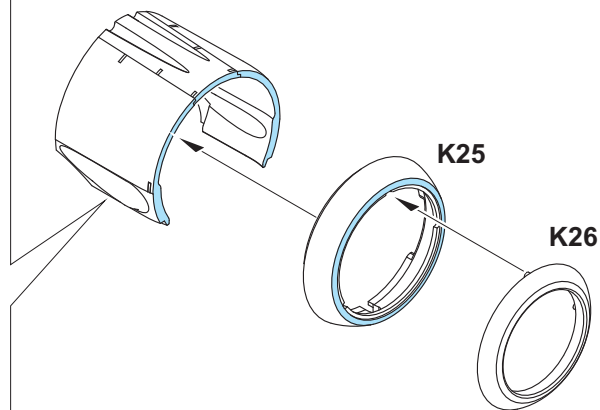
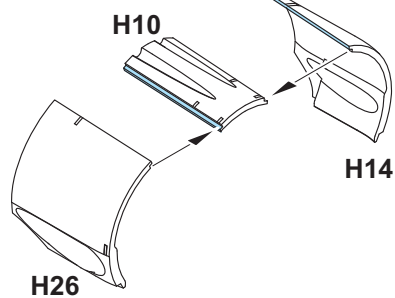
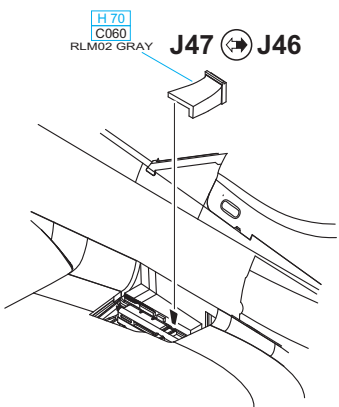
ŠABLONA! NELEPIT!

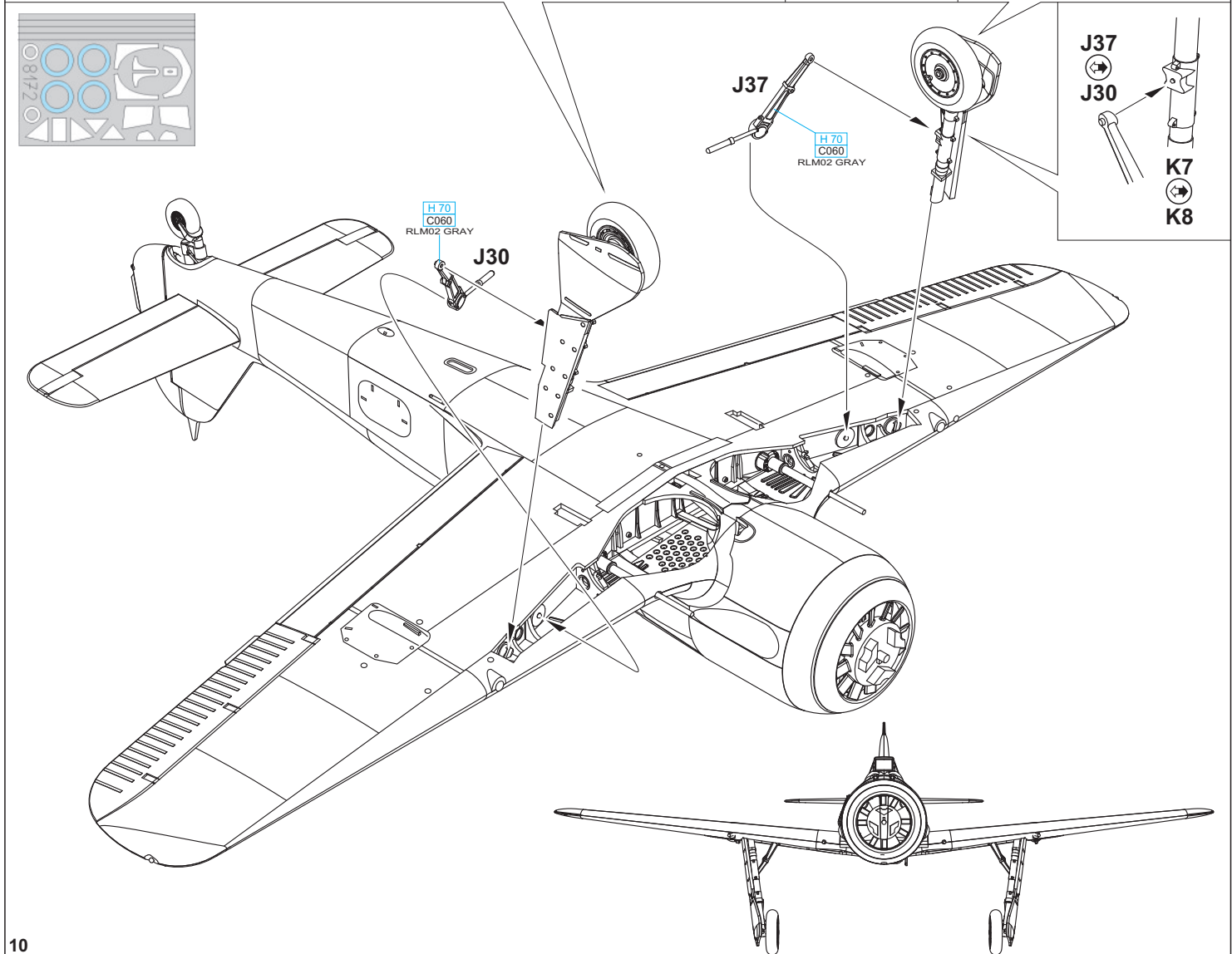
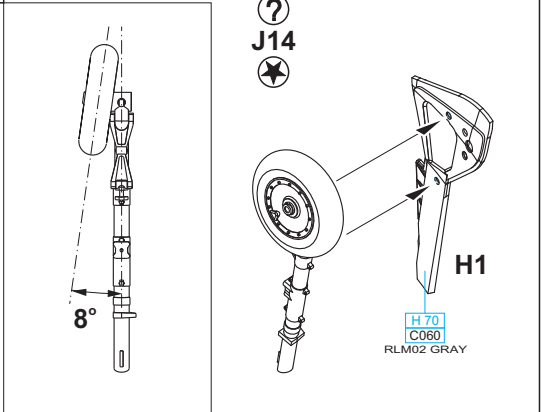
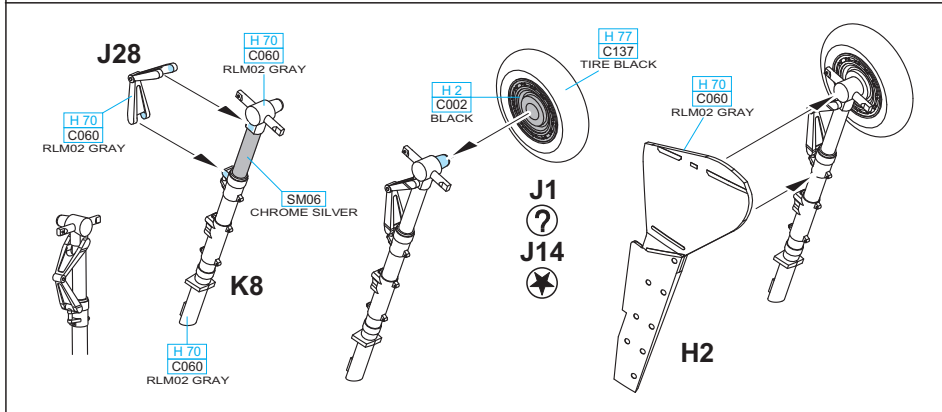
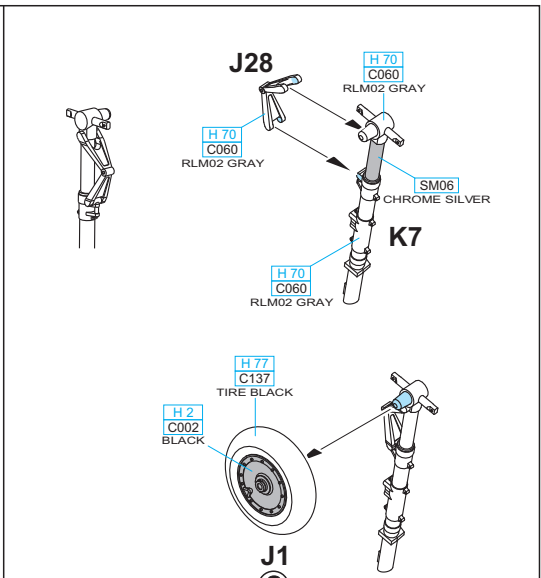
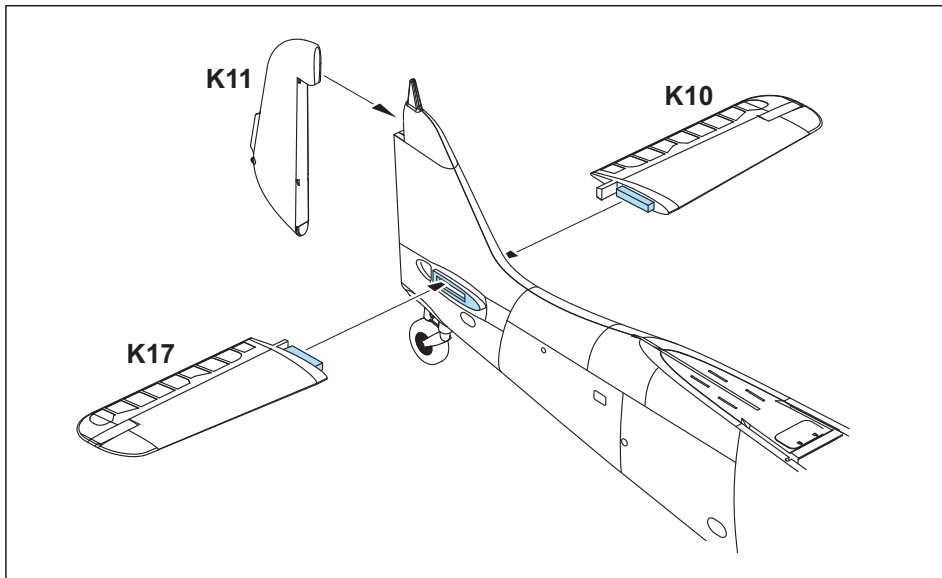
SLOUŽÍ K USAZENÍ VÝFUKŮ DO SPRÁVNÉ POZICE. PO NALEPENÍ VÝFUKŮ SE ODSTRANÍ

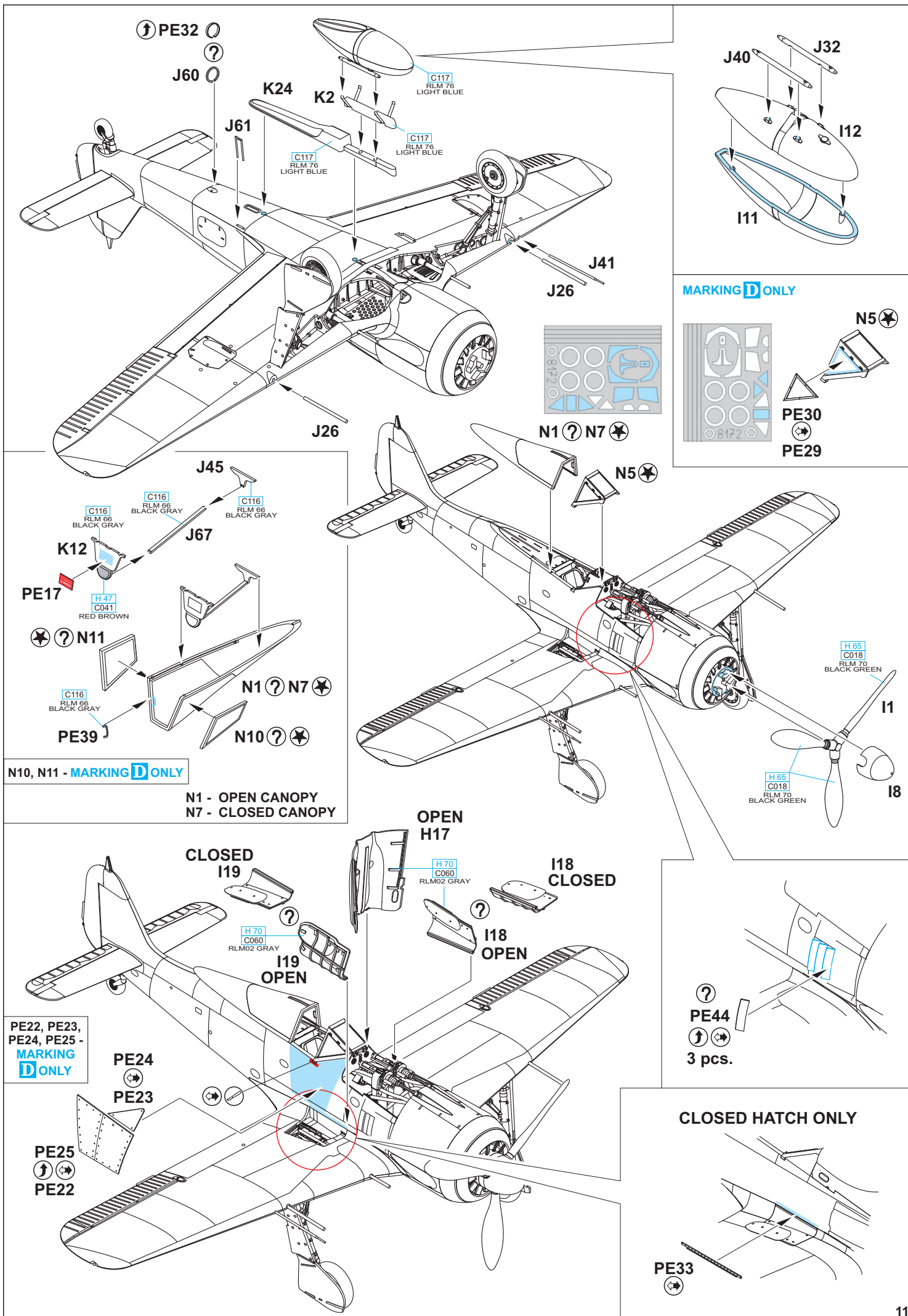




**DON'T USE
IF CANNON BAY HATCH I18/ I19
IS TO BE CLOSED POSITION
NEINSTALUJTE
POKUD MÁ BYT KRYT KANÓNU
I18/ I19 ZAVŘENÝ**







PE32
J60

J61

K24

K2

C117
RLM 76
LIGHT BLUE

C117
RLM 76
LIGHT BLUE

J40

J32

I12

I11

J41

J26

MARKING D ONLY

N5

PE30

PE29

N1 N7

J45

J67

C116
RLM 66
BLACK GRAY

C116
RLM 66
BLACK GRAY

C116
RLM 66
BLACK GRAY

K12

PE17

H 47
C041
RED BROWN

N11

N1 N7

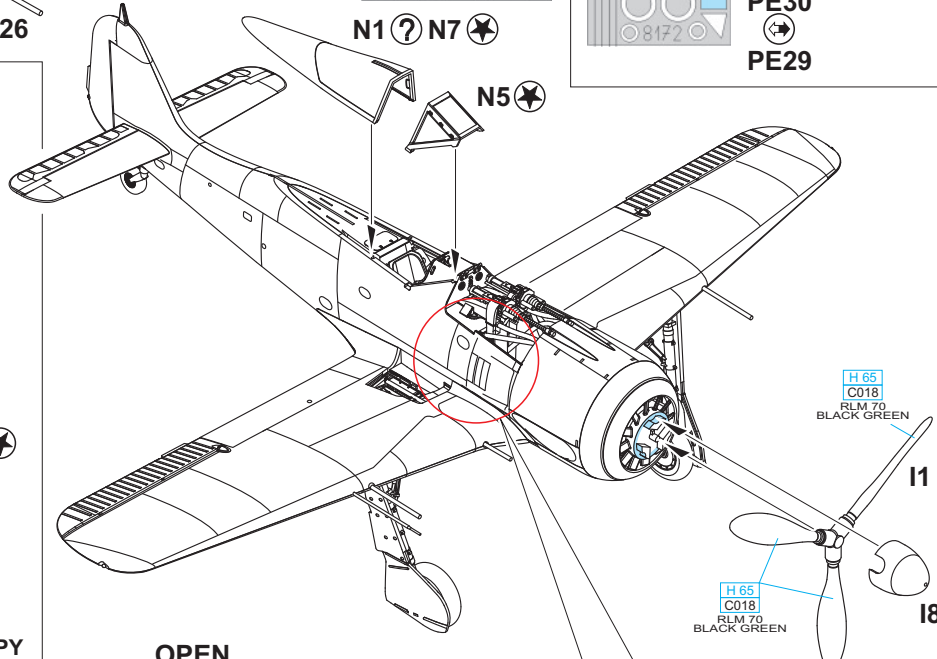
C116
RLM 66
BLACK GRAY

PE39

N10

N10, N11 - MARKING D ONLY

N1 - OPEN CANOPY
N7 - CLOSED CANOPY



H 65
C018
RLM 70
BLACK GREEN

I1

H 65
C018
RLM 70
BLACK GREEN

I8

OPEN
H17

H 70
C060
RLM02 GRAY

I18
CLOSED

CLOSED
I19

H 70
C060
RLM02 GRAY

I19
OPEN

I18
OPEN

PE22, PE23,
PE24, PE25 -
MARKING D ONLY

PE24

PE23

PE25

PE22

PE44

3 pcs.

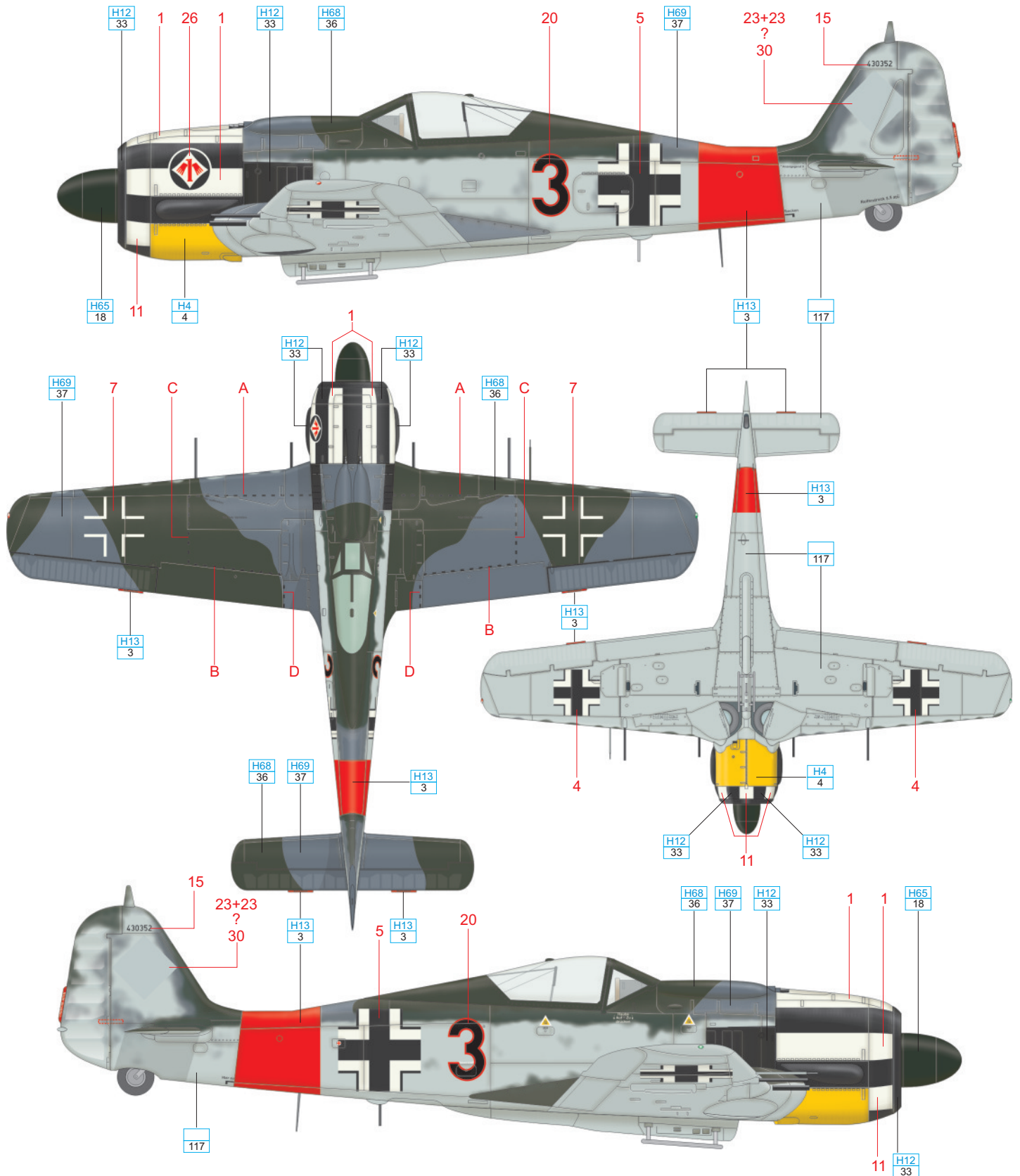
CLOSED HATCH ONLY

PE33

A W.Nr. 430352, 2. /JG 1, Dortmund Airfield, Germany, January, 1944

The Focke-Wulf Fw 190s of I. Gruppe, JG 1, are famous for their colourful markings, especially for their checkered or striped cowlings. Black & white stripes identified the Gruppe's Stab aircraft and appeared in the second half of 1942 for the first time. After the surprise attack by the 78th FG's Thunderbolts against JG1's airbase on October 8, 1943, the remainder of the Gruppe (1st, 2nd and 3rd Staffel) changed their checkered cowlings, being too similar to those of the 78th FG, to black and white stripes. The stripes completely disappeared from JG 1 aircraft during the first half of 1944. The red horizontal band on the fuselage was typical in the fall of 1943 and early 1944, and not only on JG 1 aircraft. It's meaning is not currently clear, and should not be confused with the Reich Defence marking used from the summer of 1944 on.

Focke-Wulfy Fw 190 od I. Gruppe JG 1 jsou známé díky svému pestrému zbarvení, kdy létaly s kostkovaným či pruhovaným vzorem na motorovém krytu. Černo-bílé podélné pruhy označovaly stroje štábu této Gruppe a objevily se v druhé polovině roku 1942. Po útoku Thunderboltů od 78th FG ozdobených podobným kostičkovaným markingem dne 8. října 1943 na černo-bílé pruhy přešly také stroje 1. až 3. Staffel, které od dubna 1943 nosily na motorových krytech kostkovaný vzor, podobný jako P-47 z 78th FG. Pruhy z motorových krytů zmizely během první poloviny roku 1944. Červený pruh okolo zádě stroje pak na přelomu let 1943 a 1944 nosily nejen stroje JG 1, ale také dalších jednotek. Jeho význam není přesně znám a nelze jej zaměňovat za pruh jednotek obrany Říše používaný od léta 1944.

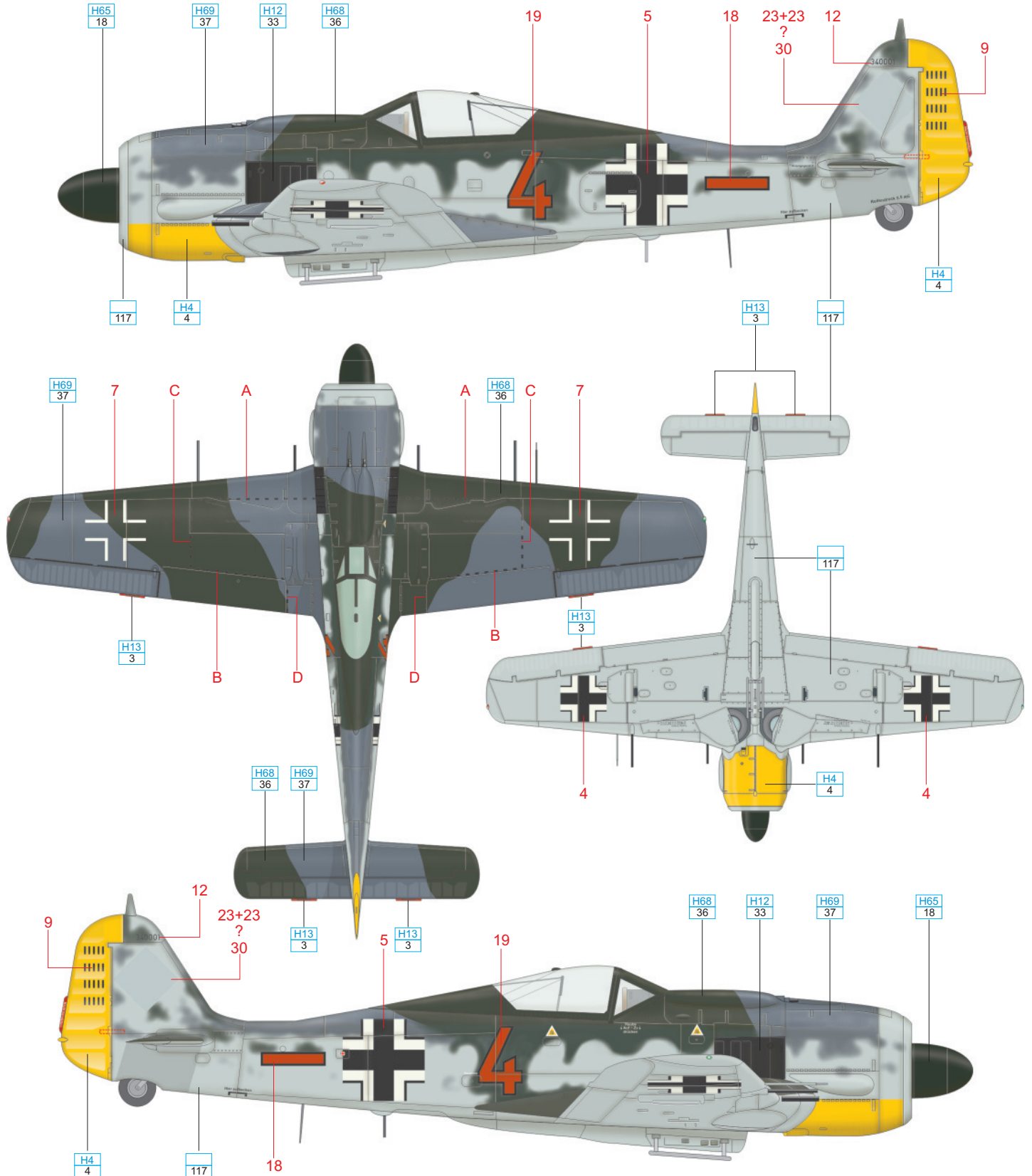


RLM 76	117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 36	YELLOW	H4 4	RED	H13 3	RLM 70	H65 18	BLACK	H12 33
--------	-----	--------	--------	--------	--------	--------	------	-----	-------	--------	--------	-------	--------

B W.Nr. 340001, flown by Oblt. Waldemar Radener, CO of 7./JG 26, Cambrai-Süd Air Base, France, May, 1944

Radener's personal A-7 sports 20 kill marks on the rudder from the period between May 9 and May 11, 1944. The very next day, on May 12, the airplane was damaged in an emergency landing performed by another pilot. The W.Nr. 340001 identifies this as the first aircraft built within Block 340 by the Focke-Wulf Cottbus factory in December, 1943. Waldi Radener served with two Jagdgeschwaders during WWII, JG 26 and JG 300. From January 30, 1945, he led II./JG 26 for a short time, and on February 22 became the CO of II./JG 300. Radener achieved 37 confirmed aerial kills, including a dozen four-engine bombers. At the very end of the war, on April 12, 1945, he was awarded the Ritterkreuz.

Takto vypadal Radenerův osobní stroj mezi 9. a 11. květnem 1944, kdy měl na kontě dvacet sestřelů, vyznačených na směrovce. Již 12. května byl tento letoun poškozen jiným pilotem při nouzovém přistání. W.Nr. 340001 byl první postaveným strojem výrobního bloku továrny Focke-Wulf v Cottbusu z prosince 1943. Waldi Radener sloužil během války u dvou Jagdgeschwader – JG 26 a JG 300. Od 30. ledna 1945 krátce velel II./JG 26, od 22. února pak převzal velení II./JG 300. Jeho celkové skóre čítá 37 potvrzených sestřelů, včetně dvanácti čtyřmotorových bombardérů. Na samém sklonku války, 12. března 1945, obdržel Rytířský kříž.

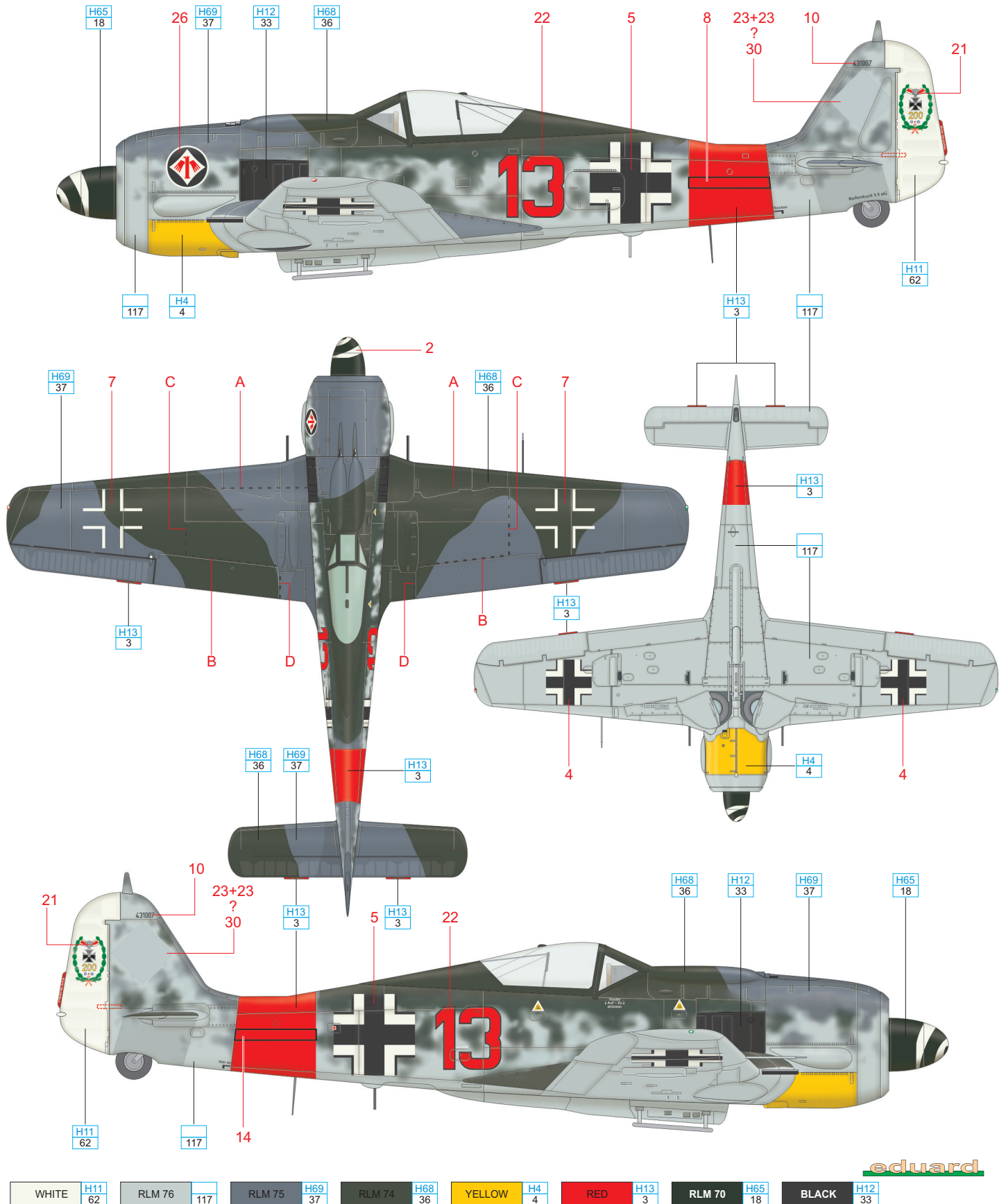


RLM 76	117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 36	YELLOW	H4 4	RED	H13 3	RLM 70	H65 18	BLACK	H12 33
--------	-----	--------	--------	--------	--------	--------	------	-----	-------	--------	--------	-------	--------

C W.Nr. 431007, flown by Heinz Bär, CO of II./JG 1, Störmede Air Base, Germany, April, 1944

The personal mount of Heinz Bär wears the typical camouflage scheme of RLM 74, 75 and 76. The yellow lower cowling identified German aircraft flying over the Western Front. The white rudder was often used by the formation leaders from 1943 through to the second half of 1944. The red fuselage band was seen on aircraft of several fighter units during the spring of 1944. Besides JG 1, the same marking could be found on JG 300 aircraft. Heinz Bär is the eighth ranking fighter ace of the Third Reich, shooting down 221 enemy aircraft. He was awarded the second highest German military honor – the Knight's Cross with Oak Leaves and Swords. He became the CO of the famous JV 44 unit armed with Me 262 jet fighters and colourful Fw 190 D-9s.

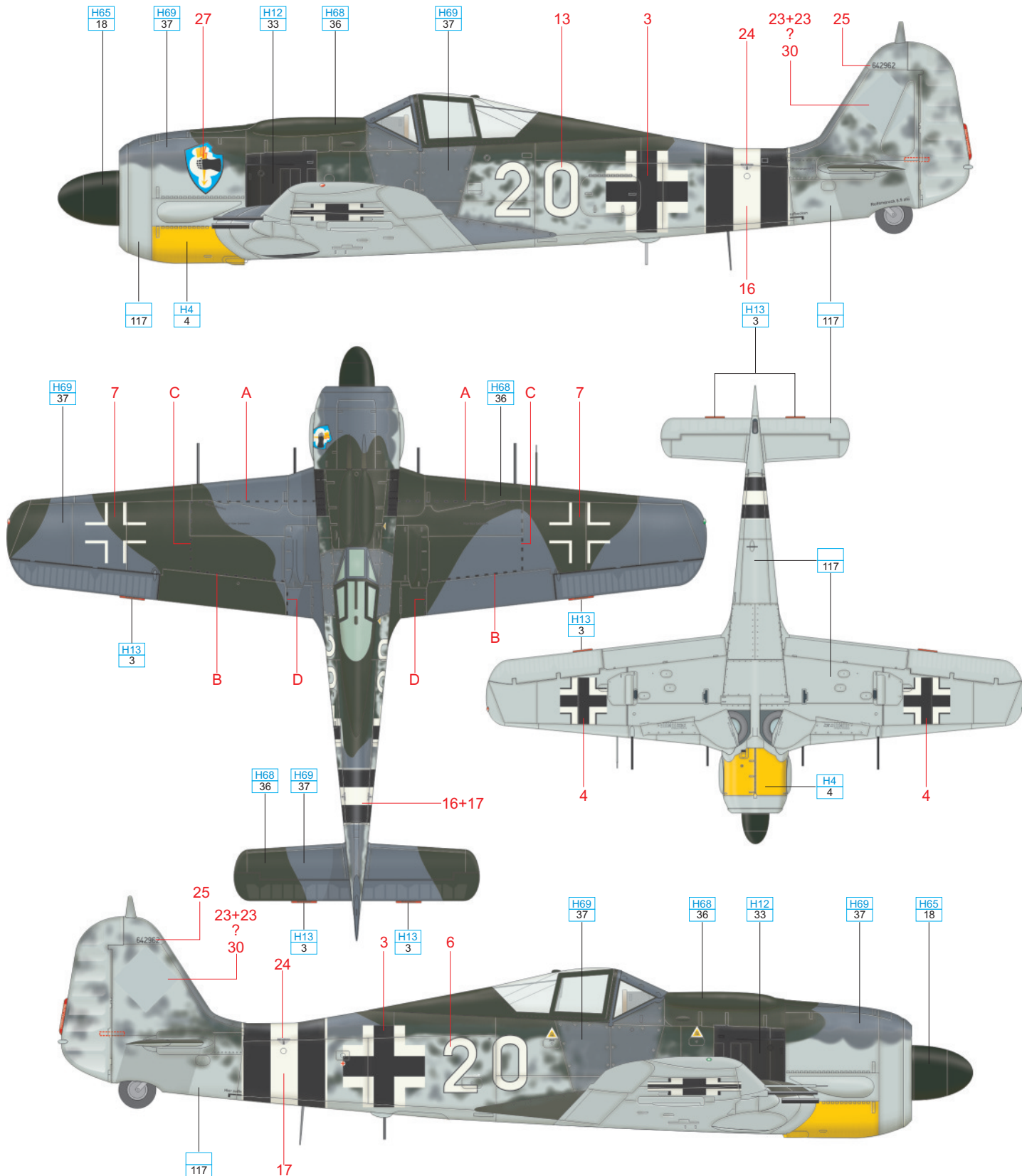
Osobní stroj Heinze Bára nese standardní kamufláž tvořenou barvami RLM 74, 75 a 76. Žlutý spodek motorového krytu byl běžným identifikačním prvkem letounů sloužících na západní frontě. Bílá směrovka byla od roku 1943 do poloviny roku 1944 často používaným identifikačním znakem na letounech velitelů formací. Červený pruh okolo zádě pak nosily na jaře 1944 stroje několika jednotek, kromě JG 1 také např. JG 300. Heinz Bär byl osmým nejúspěšnějším stíhačem Třetí říše. Dosáhl celkem 221 sestřelů a obdržel Rytířský kříž s dubovou ratolestí a meči, druhý nejvyšší stupeň tohoto nejvyššího německého vojenského vyznamenání. Na samém konci války velel elitní JV 44 vyzbrojené proudovými Me 262 a pestrými Fw 190 D-9.



D W.Nr. 642962, flown by Maj. Hans-Günther von Kornatzki, CO of Sturmstaffel 1, Salzwedel Air Base, Germany, February, 1944

Von Kornatzki joined the Luftwaffe in 1933. His combat experience grew during the Battle of Britain as he acted as CO of II./JG 52. From October 1943, he led Sturmstaffel 1, the specialized unit focused on combat against four-engined bombers. Von Kornatzki died in an emergency landing on September 12, 1944, caused by return fire from a B-17 Flying Fortress. The black-white-black band identifies this as a Sturmstaffel 1 aircraft. The Sturmstaffel 1 Fw 190s, the forerunners of the Fw 190 A-8/R2 Sturmböcke, had the additional protection of bullet-proof glass on the canopy and armoured plates on the cockpit sides. Note the Sturmstaffel 1 badge on the left side of the cowling.

Von Kornatzki vstoupil do řad Luftwaffe v roce 1933. Bojové ostruhy získal během bitvy o Británii, kdy velel II./JG 52. Od října 1943 zastával funkci velitele Sturmstaffel 1, speciální jednotky určené pro boj se čtyřmotorovými bombardéry. Von Kornatzki padl dne 12. září 1944 při nouzovém přistání způsobeném odvetnou palbou z B-17. Standardně kamuflovaný letoun nese na zádi černobílý pruh označující letouny ze stavu Sturmstaffel 1. Stroje této jednotky, předchůdci Fw 190A-8/R2 Sturmböck, měly na bocích kabiny a odsuvné části překrytu kabiny instalováno přídatné pancéřování. Na levé straně motorového krytu je znak Sturmstaffel 1.



RLM 76	117	RLM 75	H69 37	RLM 74	H68 36	YELLOW	H4 4	RED	H13 3	RLM 70	H65 18	BLACK	H12 33
--------	-----	--------	--------	--------	--------	--------	------	-----	-------	--------	--------	-------	--------

