

www.flugzeugclassic.de
ISBN 978-3-86245-483-9
Schweiz sFr. 19,00
Österreich EUR 11,50
BeNeLux EUR 11,70

Focke-Wulf Fw 190

Teil 2: Von der A-4 bis zur A-5

3D-Ansichten der Jabo-
und Schlachtflieger-Version

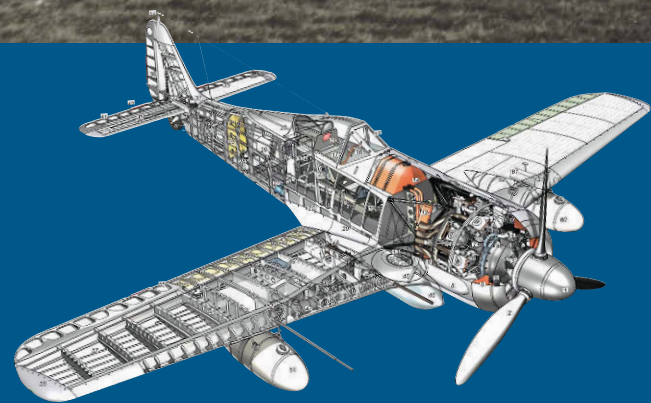


Mit mehr als 40 Farbprofilen!



Jäger, Schlachtflieger und Jagdbomber

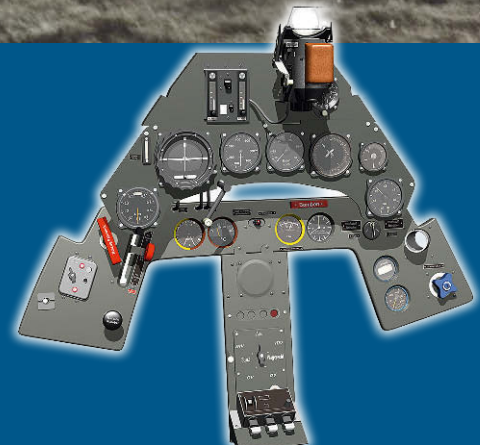
Die Fw 190 als Multitalent



Röntgenbilder und originales Handbuch
Vom Triebwerk bis zur Zelle –
die Varianten der A-4 und A-5



Asse und ihre Maschinen
Piloten im Porträt



In Farbe rekonstruiert
Das Cockpit im Detail



Legenden der Lüfte

4
FLUGZEUGCLASSIC



He 219
Das Cockpit des
Nachtjägers
im Detail



»Test Pilot«
Hollywoods
grandioser
Fliegerfilm



€ 5,90
April 2017

Osterreich € 6,90
Schweiz € 7,90
Luxemburg € 6,90
Italien € 7,50
Dänemark DKK 67

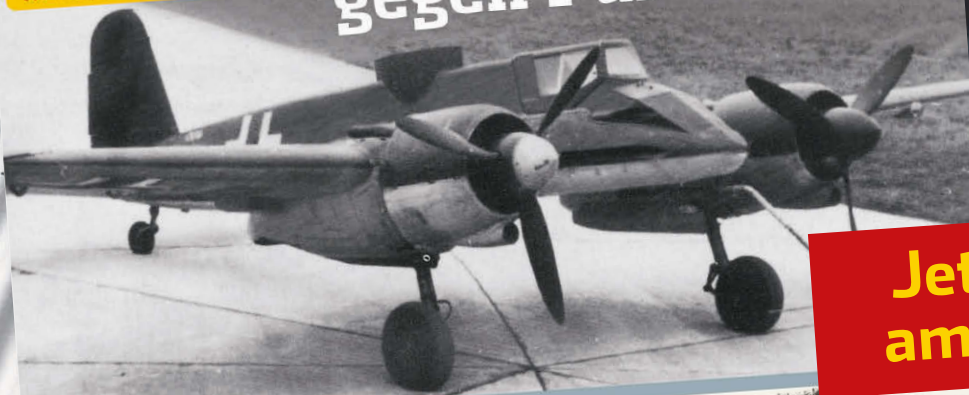
FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



**Fw 190 & Hs 129 mit
»Förstersonde«**

Mit Schrotschuss gegen Panzer



**Jetzt neu
am Kiosk!**



Hochleistungsjäger Hawker Tempest
Englands Geheimwaffe gegen V1 & Me 262!



Erst Ju 87, dann Heli bei der Bundeswehr
Die zweite Karriere eines Ex-Jabo-Piloten

Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.flugzeugclassic.de/abo

Vorwort

Als Jäger hat die Fw 190 ein Ausrufezeichen im Luftkrieg gesetzt. Nun hatten die Deutschen eine wirksame Waffe im Arsenal. Aber warum soll man sein bestes Pferd im Stall nur zu einem Rennen schicken? Gerade die Luftwaffe hatte große Mühe, Schlachtflugzeuge und Jabos in die Luft zu bringen, die ihre Ziele möglichst unbeschadet erreichten. Somit war es nur eine Frage der Zeit, bis Focke-Wulf seine Maschine entsprechend umrüstete. Das hört sich einfach an, war es aber keineswegs.

Dietmar Hermann, der die Fw 190 kennt wie kaum ein Zweiter, erklärt, wie der Jäger zum »Schlächter« wurde und wie sich die Fw 190 in ihren neuen Rollen bewährte. Rollen, die den »Würger« sogar weit nach England brachten.

»Vielseitigkeit« lautet das Zauberwort, und eben diese war es, die der Fw 190 zu ihrem durchschlagenden Erfolg verhalf.

*Viel Lesevergnügen wünscht
Stefan Krüger*

Inhalt

- **Gefürchteter Gegner** 4
Jäger mit Spitzenleistungen
- **Vierseitenansicht: Fw 190 A-4** 8
- **Der Albtraum Südinglands** 14
Die Fw 190 wird zum Jabo
- **Die Fw 190 triumphiert** 24
Dieppe – die größte Luftschlacht seit 1940
- **Zusatztank unter dem Rumpf** 34
Mehr Reichweite für die Fw 190
- **Die italienische Fw 190** 36
Die Besten aus Deutschland und Italien im Vergleich
- **Der »Würger« wird zum Schlächter** 44
Die Fw 190 im Brennpunkt der Schlacht
- **3D-Ansicht: Fw 190 F-1** 48
- **Vierseitenansicht: Fw 190 A-4/U3** 50
- **Ausgestattet mit »Navi«** 56
Das Cockpit der Fw 190 A-4/A-5
- **Anatomie der Fw 190** 60
Einblicke in die Technik
- **Der »Blitzbomber«** 68
Die Fw 190 Jabo-Rei
- **3D-Ansicht: Fw 190 G-2** 72
- **Vierseitenansicht: Fw 190 A-4/U8** 76
- **Röntgenansicht: Fw 190 G-2** 78
- **Fw-190-Fliegerasse** 82
Drei erfolgreiche Fw-190-Piloten im Porträt
- **Vom Wrack zum Wundervogel** 88
Die A-5 »Weiße A« der Flying Heritage
- **Farbprofile** 96
- **Epilog** 98

FLUGZEUG CLASSIC EXTRA

vereinigt mit **FLUGZEUG**

www.flugzeugclassic.de

Redaktionsanschrift

Postfach 40 02 09, D-80702 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
E-Mail: redaktion@geramond.de

Chefredakteur Markus Wunderlich

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktion Stefan Krüger,
Dietmar Hermann, Peter W. Cohausz

Zeichnungen Herbert Ringlstetter

Illustrationen Asen Atanasow

Fotos Umschlag Dietmar Hermann,
Herbert Ringlstetter

Text und Bild (Inhalt)
Dietmar Hermann

Layout Karin Vierheller

Gesamtanzeigenleitung

Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung Flugzeug Classic

Uwe Stockburger
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigendisposition

Flugzeug Classic
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt **Anzeigenpreisliste**

Nr. 27 vom 1.1.2017

Litho

ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck

IPRESS CENTER, Ungarn

Verlag



GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München,
www.geramond.de

Geschäftsführung

Clemens Hahn

Leitung Marketing und

Sales Zeitschriften

Andreas Thorey

Vertriebsleitung

Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung

Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV, Unterschleißheim

Leserservice, Kundenservice, GeraMond-Programm

Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)

Fax 0180 – 505 16 20 (14 Cent/Min.)

leserservice@flugzeugclassic.de

Im selben Verlag erscheinen außerdem: Clausewitz ModellFan SCHIFF Classic

AUTO CLASSIC MILITÄR & GESCHICHTE
TRAKTOR CLASSIC BAHN EXTRA
TRAKTOR XL LOK MAGAZIN
FLUGMODELL STRASSENBAHN MAGAZIN

Preise: Einzelheft € 9,90 (D),
11,50 € (A), sFr. 19,00 (CH), € 11,70 (LUX)
(bei Einzelversand zzgl. Porto);

ISSN 2194-7120

Erscheinen und Bezug: FLUGZEUG CLASSIC EXTRA ist eine Sonderausgabe der Zeitschrift FLUGZEUG CLASSIC und erscheint im Jahr 2017 einmal. Sie erhalten FLUGZEUG CLASSIC in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

© by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

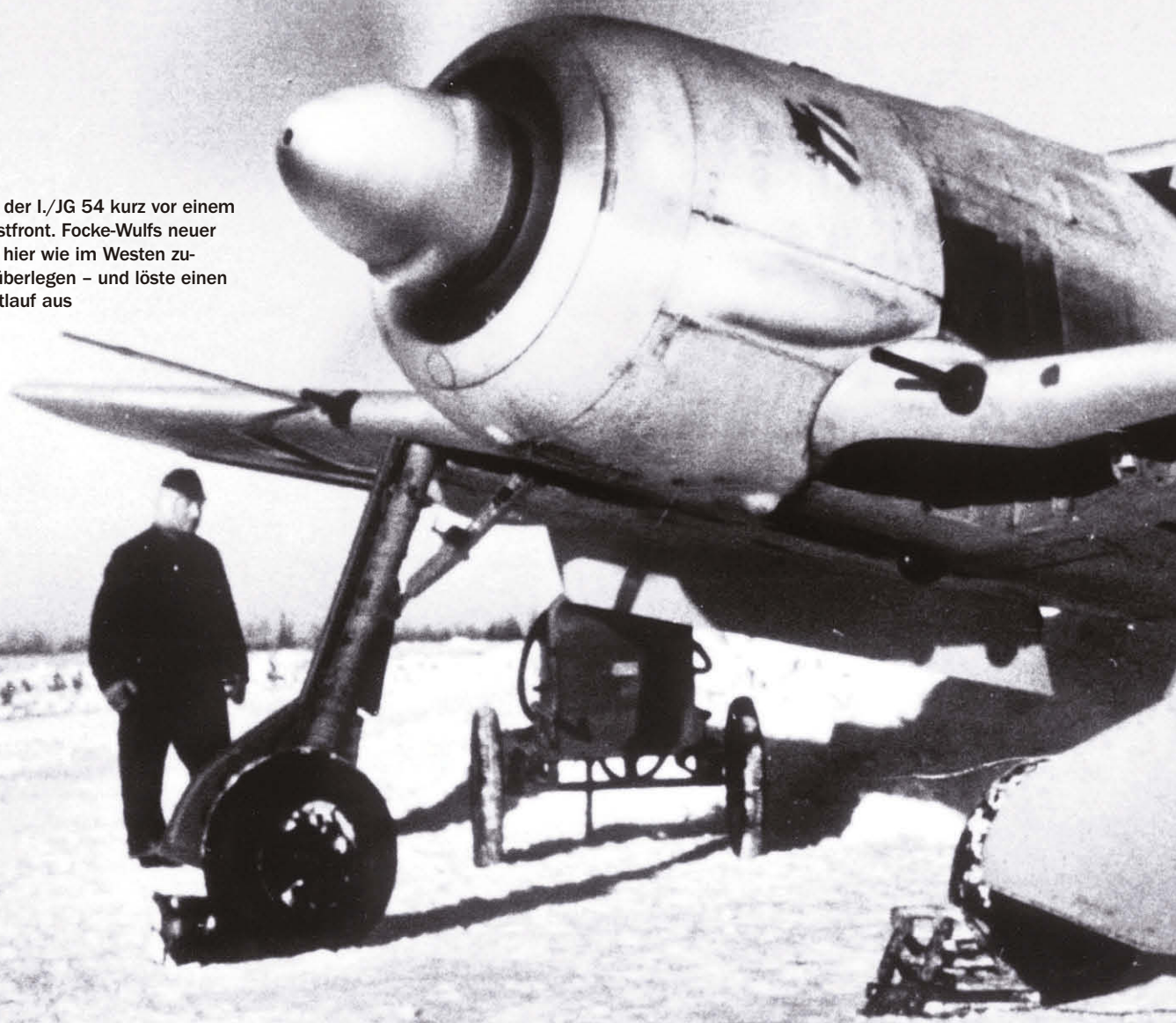
Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

FOCKE-WULF VERBESSERT DIE FW 190

Gefürchteter Gegner

Überdurchschnittliche Flugleistungen und massive Bewaffnung: Diese Garantien machten die Fw 190 ab 1942 zum Standardjäger an der Westfront. So hatte der »Würger« bald die Bf 109 F bei den Jagdverbänden weitgehend verdrängt

Eine Fw 190 A-4 der I./JG 54 kurz vor einem Einsatz an der Ostfront. Focke-Wulfs neuer Jäger zeigte sich hier wie im Westen zunächst deutlich überlegen – und löste einen technischen Wettlauf aus



an allen Fronten

Der Druck war enorm: Die Einsatzverbände schrien förmlich nach neuen Jägern, um sich gegen die Übermacht zu stemmen. Doch die Probleme, vor denen die Ingenieure standen, waren groß. Dabei startete das Projekt vielversprechend: Die zweite Baureihe der Fw 190 mit dem BMW 801 D war die Version A-4. Ihre Serienproduktion begann im Juni 1942 und wies in technischer Hinsicht als wesentliche Änderung das neue Funkgerät FuG 16 Z anstelle des FuG VIIa auf. Die modernisierte Anlage arbeitete betriebssicherer im UKW-Bereich und ermöglichte darüber hinaus einen Zielflugeinsatz. Rein äußerlich sind die A-4-Jäger sehr gut an dem Horn für die Antennenhalterung auf dem Seitenruder zu erkennen. Bis August 1943 lief die A-4-Serie mit insgesamt 863 Stück bei den Firmen AGO, Arado, Fieseler und natürlich Focke-Wulf von den Bändern. Doch es gab auch Probleme mit diesem »Erfolgsmuster«.

Mit dem BMW-801-D-Motor machte die Fw 190 zwar einen deutlichen Schritt nach vorn. Aber das Problem der Kühlung war immer noch nicht endgültig beseitigt. Das hatte zur Folge, dass man ab März 1942 die Leistungen begrenzen musste. So regelten die Verantwortlichen die Start-Notleistung für drei Minuten auf den Ladedruck von 1,35 ata bei 2450 U/min zurück und die Kampfleistung für 30 Minuten Dauer auf 1,28 ata und 2350 U/min. Dies entsprach einem Verlust von 150 PS.

Der Weg zum Einheitstriebwerk

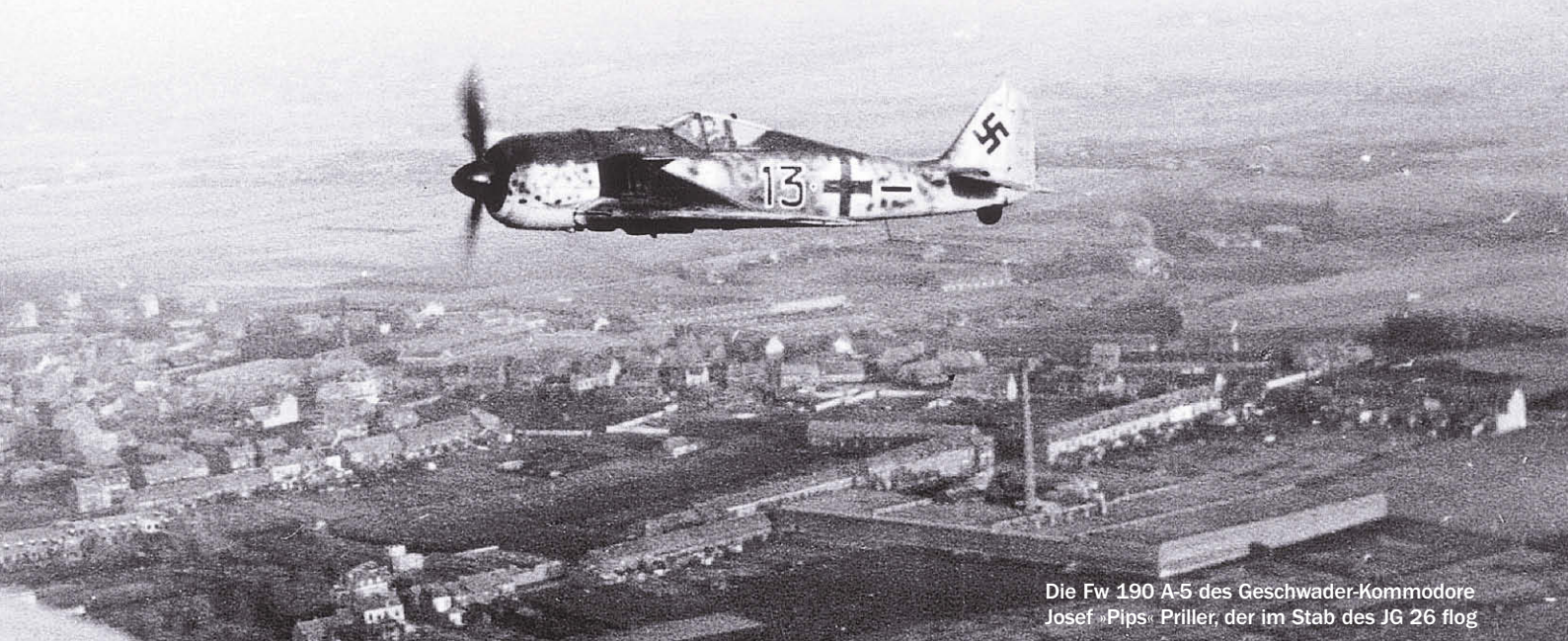
Laut Handbuch galten diese Richtlinien, bis die zellenseitige Kühlung die zulässigen Zylindertemperaturen gewährleisten konnte. Damit besaß Focke-Wulf den »Schwarzen Peter«. Denn bis zu diesem Zeitpunkt lieferten die Motorenhersteller nur den nackten Antrieb und die Zellenhersteller waren für die

Konstruktion und den Bau des kompletten Triebwerks zuständig. Bedingt durch die Probleme wuchs der Druck auf Kurt Tank – das von FW entwickelte Triebwerk sei hinsichtlich der Betriebssicherheit schnellstens in Ordnung zu bringen, so die Forderung. Es dauerte ein halbes Jahr, bis BMW im Oktober 1942 die volle Leistung wieder freigab – zumindest unter bestimmten Bedingungen.

Um dieses Problem zukünftig auszuschalten, gab das Reichsluftfahrtministerium (RLM) den Startschuss für die Entwicklung von sogenannten Einheitstriebwerken. Die Motorenfabrikanten erhielten erstmals den Auftrag, zukünftig komplette Antriebe abzuliefern. Damit wollte man erreichen, dass von Anfang an voll funktionsfähige Triebwerke in den Flugzeugzellen Platz fanden. Doch dies verursachte neue Probleme.

Der BMW 801 D-2 war zwar ein hervorragender Bolide für niedrige bis mittlere



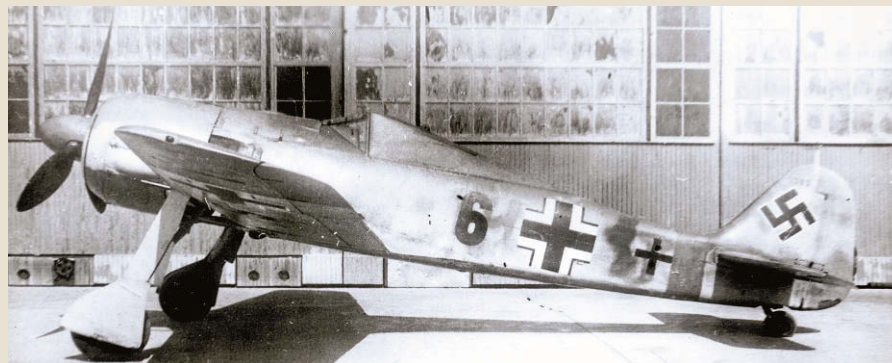


Die Fw 190 A-5 des Geschwader-Kommodore Josef »Pips« Priller, der im Stab des JG 26 flog

■ WILLKOMMENE BEUTESTÜCKE

Es passierte nicht nur über England. Auch den Sowjets fielen moderne Focke-Wulf-Jäger in die Hände. Und die Rotarmisten nahmen sie genauso gründlich unter die Lupe. So etwa die Werknummer 142362 des Unteroffiziers Erwin Grossmann von der

11./JG 51, der am 12. Juli 1943 mit seiner Focke-Wulf Fw 190 A-4 bei Nowossil landete. Nahezu unbeschädigt erbeuteten die Sowjets kurz darauf seine »Schwarze 6« und ließen sie anschließend von Experten ausgiebig testen. ■



Die »Schwarze 6« von Unteroffizier Grossmann fiel den Sowjets in die Hände

Flughöhen, doch ab sieben Kilometern ließ seine Leistung stark nach. Ähnlich wie bei der Bf 109 konnte die sogenannte GM-1-Anlage auch der A-4 einen ordentlichen Schub verpassen. Dieser Apparat benutzte einen Sauerstoffträger, auch als Druckstoff bezeichnet, der in den Motor eingespritzt wurde. Damit konnte man die Verbrennung in großen Höhen wesentlich verbessern. Diese Anlage bestand aus einem Einbau- und einem Rüstsatz mit zwei mal drei Druckflaschen. Insgesamt betrug ihr Gewicht 110 Kilogramm und war gegen den Rüstsatz der MG FF im Außenflügel voll austauschbar. Um die Baureihenverbesserungen und die Wirksamkeit des neuen Apparats zu testen, zog Focke-Wulf die Fw 190 mit der Werknummer 140561 aus der Serie und baute sie zur Fw 190 V24 um.

Fw 190 bleibt unverzichtbar

Bei der Werkerprobung erzielte Focke-Wulf damit ab acht Kilometer Höhe eine Verbesserung der Steiggeschwindigkeit von vier bis



Unter Feldbedingungen werden hier die Bordwaffen einer Fw 190 der II./JG 54 in Dorpat justiert



Selbst unter widrigen Bedingungen war die Fw 190 A-4 gut zu warten. Mit wenigen Handgriffen war ein Arbeiten an den Rumpfwaffen möglich



fünf Meter pro Sekunde und eine Zunahme der Horizontalgeschwindigkeit von rund 50 km/h. Die Betriebsdauer der Anlage lag zwischen sechs und sieben Minuten. Die Dienstgipfelhöhe steigerte sich um 600 Meter. Thermische Schwierigkeiten traten dabei nicht auf. In welchem Umfang diese Anlage tatsächlich bei der Fw 190 zum Einsatz kam, ist bis heute ungeklärt. Allerdings scheinen es nur wenige gewesen zu sein, denn das RLM entschied im Oktober 1942, dass die Fw 190,

Fw 190 in der Höhe einfach zu wenig leistete. Anstelle der Fw 190 sollte deshalb wieder die Bf 109 (Ausführung G) im Westen eingesetzt werden, die dann aber mit 13-Millimeter-Waffen ausgestattet war. Doch diese G-Variante überzeugte nur teilweise. Beispielsweise vermerkte der Technische Außendienst von BMW im Bericht vom 8. Oktober 1942, »dass der Geschwaderstab vom JG 26 auf Bf 109 G umrüsten konnte, jedoch nach Prüfung der 109 G und Vergleich mit der Fw 190 doch bei der Fw 190 blieb«.

■ Fw 190 A-4 der II./JG 2, Kairouan, Tunesien, Ende 1942. Pilotiert wurde sie von Gruppenkommandeur Hauptmann Adolf Dickfeld

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

» Nach hohen Verlusten gab die Gruppe nur zwei Monate später alle Maschinen ab. «

bedingt durch die unbefriedigenden Höhenleistungen, ab Frühjahr 1943 in den Osten verlegen sollten.

Dieser Entschluss wog schwer, weil sich die Maschine insgesamt gut bewährt hatte. Insbesondere hinsichtlich der Bewaffnung war der »Würger« sehr gut ausgerüstet. Trotzdem schien dieser Schritt erforderlich zu sein, weil die

Nur wenige Verbände stiegen auf die Messerschmitt Bf 109 G um. Die II./JG 26 erhielt im Dezember 1942 die ersten Bf 109 G-4. Nach hohen Verlusten gab die Gruppe nur zwei Monate später alle Maschinen wieder ab. Die II./JG 2 begann die Umrüstung auf die Bf 109 G erst im April 1943. Andere Gruppen wie die III./JG 26 setzten für eine gewisse Zeit parallel die G-Mes-

serschmitt und Fw 190 A ein und rüsteten erst im Oktober 1943 vollständig auf die Bf 109 G um. Allein waffentechnisch überzeugte die Messerschmitt nicht. Deshalb konnten die Deutschen im Westen nicht auf die Fw 190 verzichten, die bei den feindlichen Jäger aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit gefürchtet war.

Fw 190 gegen Spitfire IX

Auf die Überlegenheit der neuen Fw 190 A reagierten die Engländer mit der neuen Spitfire LF Mk.IX, die den neuen, 1680 PS starken Rolls-Royce-Merlin-66-Motor besaß. Erstmals konnten die Briten mit diesem Muster wieder Anschluss an die starke Fw 190 gewinnen. Im Gegensatz zur bisherigen Spitfire Vb, die dem

→ Weiter auf Seite 10

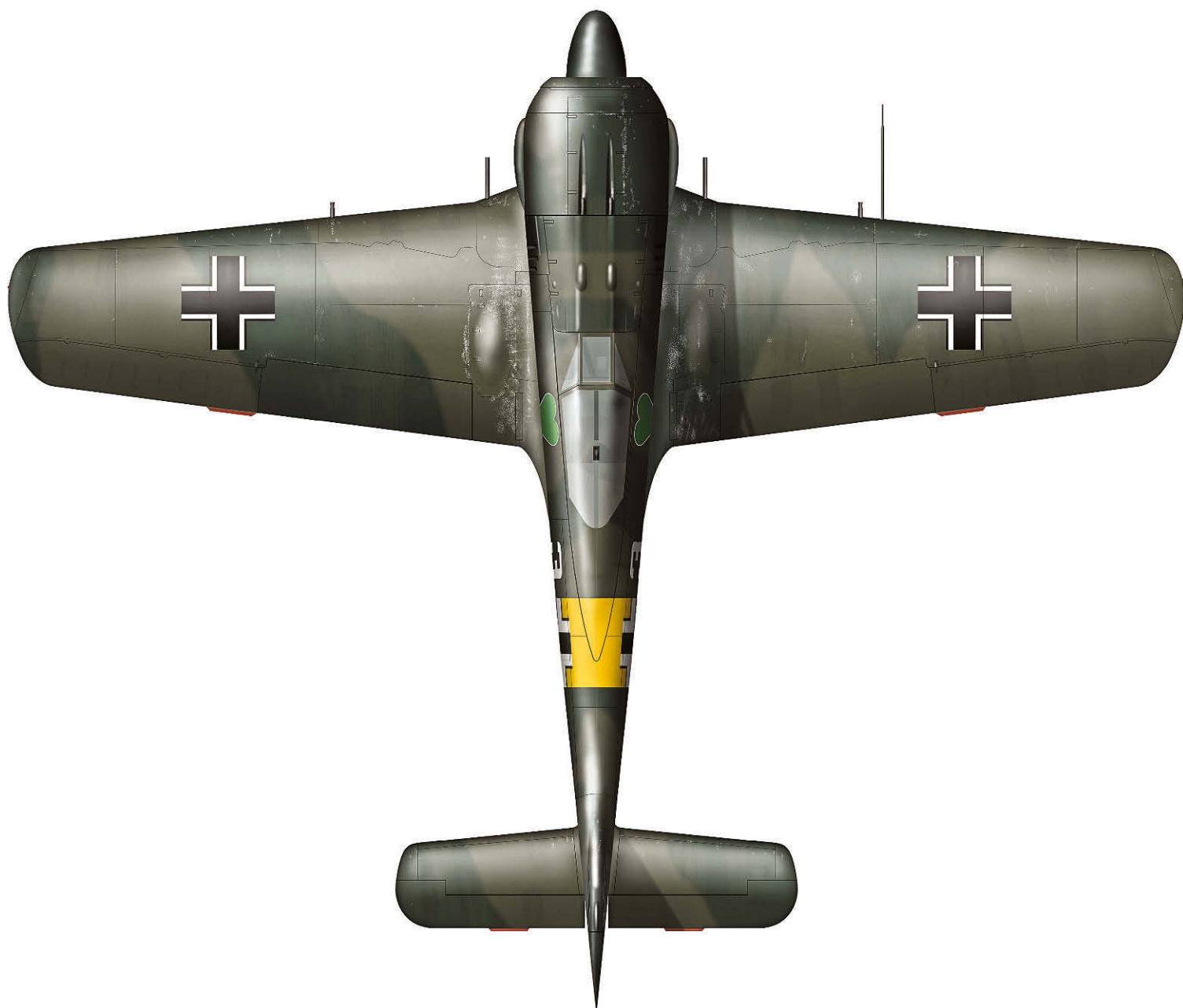


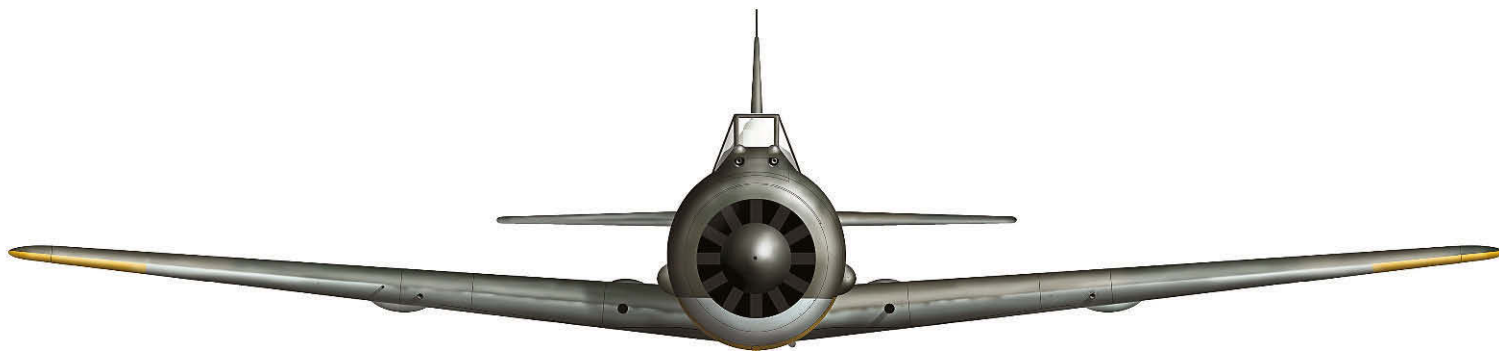
Die II./JG 26, hier die »10« der 4. Staffel bei Wartungsarbeiten an der Waffenanlage, erhielt im Dezember 1942 erstmals Bf 109 G-4. Doch die Maschine fand keinen Zuspruch

■ **Focke-Wulf Fw 190 A-4**

Fw 190 A-4 der 1./JG 54 mit feldmäßig verändertem Anstrich, geflogen von Feldwebel Peter Bremer, Orel, Russland, im Sommer 1943

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus







Fw 190 mit dem Schriftzug »Anni« und der ungewöhnlichen Kennung »21«. Diese von Fieseler gebaute A-5 mit der Werknummer 7336, RP+IJ, flog im Stabsschwarm vom JG 51. Der junge Flugzeugführer ist unbekannt

»Würger« nicht gewachsen war, unterschieden sich beide Maschinen bis 6700 Meter Flughöhe leistungsmäßig kaum noch. Den Entwicklungsvorsprung der Deutschen mit der Fw 190 A machten die Engländer damit wieder wett. Allerdings dauerte es noch, bis eine nennenswerte Anzahl dieser Jäger zur Verfügung stand. Und bis dahin dominierte die »190« an den Fronten – nicht nur im Westen.

Robuster und zuverlässiger

Denn in dem Moment, als die Industrie die Fw-190-Produktion ausweitete, begann sich das Flugzeug auch an der Ostfront zu etablieren. Gerade unter den widrigen Verhältnissen auf dem östlichen Kriegsschauplatz besaß die Fw 190 deutliche Vorteile gegenüber der Bf 109. Bei den schlechten Bodenverhältnissen ermöglichte das Breitspurfahrwerk sichere Starts und Landungen. Ebenso war der BMW-801-Stern- deutlich robuster als der wassergekühlte Reihenmotor der Bf 109. Ein defekter Öl- oder Wasserkühler zog bei der Messerschmitt unweigerlich in kurzer Zeit den Totalausfall des Triebwerks nach sich. Demgegenüber konnten die Fw-190-Maschinen selbst mit zerschossenen Zylindern vom Einsatz zurückkehren. Hinzu kam, dass Bauchlandungen der Bf 109 fast immer strukturelle Schäden und damit längere Reparaturen nach sich zogen. Hier konnte die Focke-Wulf wesentlich mehr wegstecken. Der größte Pluspunkt gegenüber der »veralteten« Bf 109 war allerdings die stärkere Bewaffnung.

Im August 1942 überschritt die Produktion erstmals die 200er-Marke. Dies war die notwendige Zahl, um den Ersatz der Jagdverbände sicherzustellen. Im gleichen Monat begann die I./JG 51 auf Fw 190 A-2 und A-3 umzurüsten. Im November 1942 erhielt die I./JG-54-Gruppe 34 Maschinen vom Typ A-4 und A-5 und die zweite Gruppe folgte im Dezember mit 35 neuen Fw 190. Dabei war im Osten das größte Problem, den Nachschub für den dringend notwendigen C3-Kraftstoff für die BMW-

801-Motoren zu gewährleisten. Die Luftflotte 6 benötigte beispielsweise im Juni 1943 insgesamt 8634 Tonnen an B4-Kraftstoff für die Bf-109-Verbände, erhielt aber nur 5722 Tonnen (66 Prozent). Schlimmer sah es beim C3-Kraftstoff für die Fw 190 aus. Von den geforderten 1079 erhielt die Luftflotte nur 441 Tonnen, weniger als die Hälfte. Das ging eindeutig zu Lasten der Gefechtsstärke und hielt eigentlich einsatzklare Maschinen am Boden.

Die Fw 190 als Stuka-Ersatz?

Dessen ungeachtet nahm das Einsatzspektrum des »Würgers« immer weiter zu. Denn bereits im Sommer 1942 kristallisierten sich bei den Besprechungen im RLM Veränderungen für den Dienst der Fw 190 heraus.

Generalfeldmarschall Erhard Milch sah die Zukunft der Maschine immer mehr in der Rolle des Tiefangriffsflugzeugs, des Nahauflärers, Jagdbombers und als neues Schlachtflugzeug. Nur noch in einem gewissen Maße sollte die Fw 190 als reiner Jäger an der Front fliegen. Damit driftete ab der Baureihe A-4 auch die waffentechnische Entwicklung der Serien so weit auseinander, dass daraus vollkommen neue Fw 190 entstanden.

Die Neuentwicklungen sollten nun die Aufgabe von veralteten Mustern übernehmen, die immer noch ihren Dienst versahen wie beispielsweise der legendäre Sturzkampfbomber Junkers Ju 87.

Der Stuka von Junkers war der Inbegriff des deutschen »Blitzkrieges«, doch bald gehörte er zum »alten Eisen«. Die Verluste an der

IM FREMDEN KLEID



Fw 190 mit japanischen Hoheitszeichen

Mindestens eine Fw 190 A-5 erreichte auf dem Seeweg Japan und wurde dort 1943 ausgiebig erprobt. Da man auf alliierter Seite fälschlicherweise annahm, dass die Fw 190 in Lizenz gebaut und bei der japanischen Luftwaffe eingesetzt werden würde, erhielt sie sogar den Codenamen »Fred«. Japan nutzte die Fw 190 für ausgiebige Untersuchungen, ein Nachbau fand nicht statt. Die Fw 190 nahm aber Einfluss bei der Entwicklung der Kawasaki Ki-100. ■