

## Focke-Wulf Ta 152 H-0

### Das Original:

Die Focke-Wulf Ta 152 war die Weiterentwicklung des Jagdflugzeugs Focke-Wulf Fw 190. Waren die Baureihen Fw 190 A, F und G mit einem luftgekühlten 18-Zylinder-Doppelsternmotor BMW 801 ausgestattet, so besaß die D-9-Reihe, die als Übergangslösung auf dem Weg zur Ta 152 gedacht war, den wassergekühlten 12-Zylinder-Reihenmotor Junkers Jumo 213 A. Von der Ta 152 wurden verschiedene Varianten entwickelt. Das Jagdflugzeug Ta 152 C mit Daimler-Benz DB 603-Motor wurde aber bloß in wenigen Exemplaren gebaut. Nur der Höhenjäger Ta 152 H mit Junkers Jumo 213 E wurde noch in Kleinserie produziert. Die Serienproduktion begann November 1944. Je nach Quelle wurden bei diversen Firmen - u. a. Focke-Wulf in Cottbus ( $\geq 43$ ), ATG in Leipzig ( $\geq 37$ ), Rewe in Erfurt ( $\geq 4$ ), MMW in Erfurt (unbekannte Anzahl) und Siebel in Halle (3) - einschließlich aller Prototypen maximal bis zu höchstens 200 Flugzeuge hergestellt. Wenig bekannt ist, dass die Ta 152 als einziges deutsches Jagdflugzeug ab 1945 auch noch in zwei unterirdischen Werken in Norditalien gebaut werden sollte. Aber der rasche Vormarsch der Alliierten verhinderte diese Pläne.

Zum Einsatz gelangten nur noch einzelne Ta 152 C bei Versuchsverbänden und Ta 152 H in nennenswerter Anzahl bei der III. Gruppe des Jagdgeschwader 301. Zur E-Stelle nach Rechlin kamen 12 Maschinen, zur Jagdstaffel „Roggentin“ 8 Stück, weitere 6 Exemplare an das JG 11 und 3 Flugzeuge zur Jagdgruppe 10. Die Ta 152 H gehörte zu den schnellsten einmotorigen Propellerflugzeugen des Zweiten Weltkriegs. Mit Wasser-Methanol-Einspritzung (MW 50) für niedrige und mittlere Flughöhen und Lachgas-Einspritzung (GM-1) für große Einsatzhöhen ab 8 km erreichte die Ta 152 H-1 mit B4-Treibstoff (87 Oktan) Geschwindigkeiten bis 756 km/h und Flughöhen bis 14.800 m. Damit lag sie weit über den Leistungen alliierter Jagdflugzeuge. Bei Kriegsende sollte noch auf C-3-Kraftstoff mit 96 Oktan umgestellt werden. Eine Versuchsmaschine hat damit eine Geschwindigkeit von 770 km/h und eine Höhe von 17.000 m erreicht.

Da die Ta 152 sich weit von der Focke-Wulf Fw 190 wegentwickelt hatte, wurde anstelle des Kürzels „Fw“ nun „Ta“ für den Chefkonstrukteur Kurt Tank verwendet. Um die Motorkanone unterzubringen, wurde der Vorderrumpf gegenüber der Fw 190 D-9 um 772 mm verlängert. Zum Ausgleich wurde in das Rumpfhinterteil ein 500 mm Zwischenstück eingesetzt, aus Schwerpunktgründen die Tragfläche um 420 mm nach vorn verlegt und aus Stabilitätsgründen eine größere Seitenflosse verwendet. Um in großen Höhen operieren zu können, wurde beim Höhenjäger Ta 152 H die einteilige Tragfläche auf eine Spannweite von 14,44 m vergrößert, das Flugzeug erhielt eine Druckkabine und einen mechanischen zweistufigen Höhenlader mit Dreiganggetriebe. Weitere Merkmale der Ta 152 H waren die fehlende Bewaffnung über dem Motorblock und die größere Spurweite des Fahrwerks.

Die Vorserienflugzeuge Ta 152 H-0 besaßen noch keine Druckkabinen, keine Tragflächentanks und auch die MW 50- oder die GM 1-Anlagen waren noch nicht eingebaut. Dennoch erreichte die Ta 152 H-0 eine Höchstgeschwindigkeit von 718 km/h in 10.700 m Höhe (Volldruckhöhe) und war damit amerikanischen Jagdflugzeugen vom Typ P-51 D „Mustang“ oder P-47 „Thunderbolt“ und britischen Jagdflugzeugen vom Typ Spitfire Mk. XIV oder Hawker Tempest Mk. V überlegen. Aufgrund des eingebauten Höhenladers ging die Leistung zum Erstaunen der Alliierten auch in großen Flughöhen nicht zurück. Durch die Piloten, die die Ta 152 noch fliegen durften, wurde das Muster sehr gut beurteilt. Insbesondere das enge Kurven, die geringe Neigung zum Abkippen, die kurze Start- und Landestrecke, die enorme Steigleistung und die hohe Geschwindigkeit wurden hervorgehoben.

Die ersten Ta 152 H-0 müssen bereits Ende Dezember 1944 an die III./JG 301 ausgeliefert worden sein, da im Flugbuch von Josef Keil bereits am 2. Januar 1945 ein Flug mit der Ta 152 H „Rote 9“ und am 10. Januar 1945 ein Flug mit der Ta 152 H „Rote 1“ eingetragen sind. Weitere 12 Maschinen wurden am 27. Januar 1945 in Cottbus-Neuhausen übergeben und am 2. Februar 1945 noch 4 weitere, darunter auch die hier dargestellte „Gelbe 2“. Weitere 16 Flugzeuge standen abholbereit in Cottbus, wurden jedoch durch Tiefflieger am 16. Februar 1945 zerstört bzw. beschädigt. Zwei davon konnten aber wiederinstandgesetzt werden. Die letzten beiden Ta 152 H-1 mit Druckkabine sowie MW 50- und die GM 1-Anlagen, wurden am 8. April 1945 vom Fertigungswerk Rewe 2 in Erfurt überführt. Kurz darauf sind weitere 18 abholbereite Ta 152 auf dem Fliegerhorst Celle zerstört worden.

Wie viele Ta 152 H die III./JG 301 erhalten hat, lässt sich nicht mehr eindeutig bestimmen. Zu den vorgenannten 18 Flugzeugen zwischen Ende Januar und Anfang April 1945 kommt noch eine unbestimmte Anzahl, die bereits Anfang Januar 1945 vorhanden gewesen ist. Leutnant Wilhelm Hagedorn, ein Flugzeugführer der 9. Staffel des JG 301, berichtete später, dass allein an die III./JG 301 mindestens 24 bis 26 Maschinen Ta 152 H-0 und H-1 ausgeliefert und dort eingesetzt worden sind. Möglicherweise wurden noch weitere Ta 152 H an die III. Gruppe übergeben, da neben dem in der Literatur bekannten Einsatzfoto von mehreren Ta 152 H in Altano mit gelben Ziffern (11. Staffel) auch weiße Ziffern (9. Staffel), rote Ziffern (10. Staffel) und schwarze Ziffern (12. Staffel) entweder fotografisch oder durch Flugbücher belegt sind. Je nach Quelle waren es aber höchstens ca. 40 Flugzeuge.

Den ganzen Februar 1945 hindurch wurden alle Flugzeugführer der III. Gruppe JG 301 zunächst auf der Ta 152 H geschult. Von einzelnen Einsätzen gegen alliierte Aufklärer oder einzeln fliegende Maschinen abgesehen erfolgten die ersten Feindflüge zur Reichsverteidigung mit jeweils bis zu 12 beteiligten Ta 152 H zwischen dem 25. Februar und dem 12. März 1945. Ab dem 13. März wurden alle Ta 152 H mit ihren Piloten in den erweiterten Gruppenstab versetzt und die Flugzeuge erhielten daher jetzt grüne Ziffern. Die Ta 152 H flogen nun entweder als Platzschutz während der Starts und Landungen für die II./JG 301, die mit Fw 190 D-9 ausgerüstet war oder Einsätze gegen alliierte Tiefflieger, Jagdbomber und Aufklärer. Während der Schlacht um Berlin kam es auch zu Luftkämpfen mit russischen Jägern. Der letzte Einsatz von Ta 152 H war am 30. April 1945 über Berlin.

Die Flugzeugführer der wenigen eingesetzten Ta 152 H erzielten mindestens 12 Luftsiege, darunter eine B-17, eine P-51, eine P-47, eine Tempest Mk. V und acht Jak-9. Erfolgreichster Pilot war Oberfeldwebel Josef Keil mit 5 Abschüssen. Obwohl das Flugzeug aufgrund der geringen Stückzahl und der katastrophalen Nachschublage sowie dem Mangel an Ersatzteilen nie sein volles Potential entfalten konnte, sicherte es seinen Piloten in den letzten Wochen des Krieges das Überleben, da es gegnerischen Flugzeugen aufgrund des kraftvollen und zuverlässigen Triebwerks mit überlegener Geschwindigkeit einfach davonfliegen oder mit enormer Leistung einfach davonsteigen konnte. Selbst im Luftkampf war die Ta 152 H sowohl in Bodennähe wie auch in großer Höhe durch die Fähigkeit, engere Kurven fliegen zu können, im Vorteil.

Heute existiert nur noch eine einzige Ta 152 H. Die von den Engländern in Tirstrup bei Aalborg/Dänemark erbeutete und an die Amerikaner übergebene Maschine ist die Ta 152 H-0 mit der Werknummer 150010 und dem Stammkennzeichen CW + CJ. Dieses Flugzeug besitzt das seltene Holzleitwerk, das nur an wenigen Flugzeugen eingebaut war und wurde bis März 1945 in Rechlin erprobt, bevor es an die Jagdstaffel „Roggentin“ und später an das JG 11 ging. Bei der III./JG 301 ist es voraussichtlich nicht im Einsatz gewesen. Bei der Restaurierung wurden als taktische Ziffern eine „2“ sowie eine „Schwarze 6 oder 8“ entdeckt. Diese Maschine steht heute restauriert im „Udvar-Hazy Center“, einer Außenstelle des National Air and Space Museums (NASM), am Washington Dulles International Airport in Virginia/USA. Das wiederaufgebaute Flugzeug kann dort besichtigt werden.

### Technische Daten und Leistungen der Ta 152 H-0 (ohne MW 50- und GM 1-Anlagen):

Spannweite Tagfläche:	14.440 mm
Spannweite Höhenleitwerk:	3.650 mm
Länge:	10.820 mm
Höhe:	3.360 mm
Spurweite:	3.600 mm
Luftschraubendurchmesser:	3.600 mm
Flügelfläche:	23,500 m <sup>2</sup>
Leergewicht/Leermasse:	3.920 kg
Abfluggewicht/Startmasse:	4.760 kg
Höchstgeschwindigkeit:	718 km/h in 10.700 m Höhe mit Notleistung
Dienstgipfelhöhe:	13.650 m (ohne Druckkabine)
Reichweite:	885 km ohne 300 l-Zusatztank
Flugdauer:	70 Minuten ohne 300 l-Zusatztank
Steigleistung:	20 m/s am Boden, durchschnittlich 14,58 m/s
Steigzeit:	7.000 m in 8 Minuten
Tankinhalt intern:	595 l bzw. 710 l mit einem dritten Behälter im Rumpf
Motor:	Junkers Jumo 213 E
Motortyp:	Wassergekühlter 12-Zylinder-Reihenmotor
Startleistung:	2.050 PS
Bewaffnung:	1 x 30 mm-Maschinenkanone MK 108 mit 90 Schuss 2 x 20 mm-Maschinenkanonen MG 151/20 mit je 175 Schuss

### Tarnung und Markierungen des Flugzeugs:

Das Flugzeug Ta 152 H-0, „Gelbe 2“, der 11. Staffel des Jagdgeschwaders 301 ist durch ein Foto belegt. Die Originalaufnahme entstand auf dem Liegeplatz Alteno bei Luckau östlich von Berlin vermutlich am 2. Februar 1945 oder kurz danach und stellt bisher das einzige bekannte Einsatzfoto von Ta 152 H dar. Neben der „Gelben 2“ sind auf dem Bild noch die „Gelbe 1“ und die „Gelbe 3“ sowie drei weitere Ta 152 H-0 zu erkennen. Bei dem Flugzeug rechts im Bild soll es sich um die „Gelbe 7“ mit der Werknummer 150007 handeln.

Die Maschinen der Vorserie H-0 waren in den Farben RLM 76 (hellgraublau) auf der Unterseite, RLM 82 (hellgrün) und RLM 81 (braunviolett) auf der Oberseite sowie mit wolkig aufgetragenen Flecken in diesen beiden Farben auf dem Seitenleitwerk lackiert. Durch die von oben bis zur Rumpfmittle heruntergezogene flächige Tarnung entfiel eine Fleckentarnung auf dem Rumpf nahezu vollständig. Die Vorserienflugzeuge H-0 sind durch eine dichte Fleckentarnung auf dem Leitwerk in RLM 81 und RLM 82 sowie durch das Wellenprofil des Tarnverlaufes auf den Tragflächenvorderkanten von den späteren Maschinen der Ta 152 H-1-Reihe zu unterscheiden. Die Propellerhaube war bei Flugzeugen der Vorserie H-0 werksmäßig schwarz und die hölzernen Propellerblätter schwarzgrün (RLM 70) lackiert.

Die Hoheitsabzeichen bestehen nur noch aus einfachen Winkeln in weiß auf der Oberseite sowie in schwarz auf der Unterseite und auf dem Rumpf. Auffällig ist das gelb-rote Rumpfband, das auf den Einsatz des Flugzeugs im JG 301, einem Verband, der in der Reichsverteidigung (RV) eingesetzt wurde, hinweist. Der horizontale Balken über dem gelb-roten RV-Band zeigt den Einsatz der Maschine in der III. Gruppe an und die gelbe Farbe des Balkens weist ebenso wie die gelbe Kennziffer „2“ auf die 11. Staffel des Geschwaders hin. Persönliche Markierungen eines Piloten sind nicht angebracht, da gegen Ende des Krieges bestimmte Flugzeuge meist nicht mehr einzelnen Piloten zugeordnet wurden, sondern den Flugzeugführern erst bei Einsatzbeginn eine einsatzbereite Maschine zugewiesen wurde. Ausnahmen bildeten im Regelfall hier nur die Flugzeuge des Geschwader-Kommandores und der Gruppenkommandeure.

### Der Pilot:

Das abgebildete Flugzeug, die „Gelbe 2“, wurde am 2. Februar 1945 von Leutnant Wilhelm Hagedorn, 9. Staffel JG 301, vom Herstellerwerk von Focke-Wulf in Cottbus-Neuhausen zum Liegeplatz der III. Gruppe des Jagdgeschwaders 301 nach Alteno bei Luckau östlich von Berlin geflogen. Anschließend wurde die Maschine zunächst den ganzen Februar über zur Schulung aller Piloten der vier Staffeln in der III. Gruppe verwendet und anschließend in der Reichsverteidigung eingesetzt. Auch Wilhelm Hagedorn führte im Februar 1945 mehrere Einweisungs- und Übungsflüge auf Flugzeugen des Musters Ta 152 H-0 durch. Wilhelm Hagedorn war mindestens an einem Feindflug mit einer Ta 152 H im Februar 1945 beteiligt, bei der insgesamt drei Maschinen gegen hoch einfliegende britische „Mosquito“-Aufklärer eingesetzt wurden. Der Verbleib der Ta 152 H-0 „Gelbe 2“ ist nicht bekannt. Wilhelm Hagedorn erzielte auf einer Focke-Wulf Fw 190 A-8 oder A-9 am 2. März 1945 einen bestätigten Luftsieg gegen einen viermotorigen amerikanischen Bomber vom Typ B-17 im Raum Magdeburg. Er überlebte den Krieg.

### Das Modell:

Bausatz: Pacific Coast Models  
Maßstab: 1/32  
Bauteile: ca. 78 (Kunststoff)  
Sonstige: Resin, Fotoätzteile, Messingrohre, Drahtstifte, Klarsichtfolie und Fäden)  
Bauzeit: etwa 85 Stunden an 70 Bautagen  
Bauzeitraum: vom 01.07.2018 bis zum 28.09.2018