

Focke-Wulf Ta 152 H-1

Das Original:

Die Focke-Wulf Ta 152 H-1 unterschied sich von den Flugzeugen der Vorserie H-0 durch den zusätzlichen Einbau von insgesamt 6 weiteren Tragflächentanks mit zusammen 470 l. Davon war der linke innere Behälter mit 70 l Inhalt als MW 50-Behälter (Wasser-Methanol-Einspritzung) zur Leistungssteigerung bis 9.500 m Flughöhe vorgesehen. Anstelle des möglichen Einbaus eines weiteren 115 l-Treibstoffbehälters im Rumpfhinterteil wurde in das Modell H-1 nun ein 85 l-Behälter für die GM 1-Anlage (Lachgas-Einspritzung) zur Leistungssteigerung für Flughöhen ab 8.000 m eingebaut. Durch diese Maßnahmen nahm zwar das Abfluggewicht geringfügig zu, aber auch die Flugdauer, die Reichweite, die Steigleistung, die Dienstgipfelhöhe und die Höchstgeschwindigkeit wurden deutlich verbessert.

Weiter wurde jetzt ein in der Mitte geteilter Flügel anstelle der durchgehenden Tragfläche eingebaut, um Wartung, Reparatur und Austausch der Fläche zu erleichtern. Auch wurde die Ta 152 H-1 nun mit einer Druckkabine versehen, die mit einer beschlagungsfreien Doppelverglasung und Silika-Gel-Patronen zum Trockenhalten des Zwischenraumes ausgelegt war. Zur Steigerung der Startleistung erhielten die Ta 152 H-1 jetzt Triebwerke vom Typ Junkers 213 E-1, bei denen die Leistung von 2.050 PS auf 2.100 PS gesteigert wurde. Zur Produktion, zu weiteren Variantenunterschieden und dem Einsatz des Flugzeugmusters Ta 152 H-1 wird auf die Angaben bei dem zuvor eingestellten Modell „Focke-Wulf Ta 152 H-0“ verwiesen.

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

Spannweite Tragfläche:	14.440 mm
Spannweite Höhenleitwerk:	3.650 mm
Länge:	10.820 mm
Höhe:	3.360 mm
Spurweite:	3.954 mm
Luftschraubendurchmesser:	3.600 mm
Flügelfläche:	23,500 m ²
Leergewicht/Leermasse:	3.920 kg
Abfluggewicht/Startmasse:	5.220 kg
Höchstgeschwindigkeit:	756 km/h in 12.500 m Höhe mit Sondernotleistung (GM-1)
Dienstgipfelhöhe:	14.800 m (mit Druckkabine)
Reichweite:	1.140 km ohne und 2.000 km mit 300 l-Zusatztank
Flugdauer:	120 Minuten ohne und 174 Minuten mit 300 l-Zusatztank
Steigleistung:	17,5 m/s
Steigzeit:	7.000 m in 8 Minuten und 10.000 m in 10 Minuten
Tankinhalt intern:	1.010 l (max. 680 l im Rumpf und 330 l in den Tragflächen)
Sonderkraftstoffe:	85 l GM-1 im Rumpf und 70 l MW-50 in der Tragfläche
Motor:	Junkers Jumo 213 E-1
Motortyp:	Wassergekühlter 12-Zylinder-Reihenmotor
Startleistung:	2.100 PS
Bewaffnung:	1 x 30 mm-Maschinenkanone MK 108 mit 90 Schuss im Rumpf 2 x 20 mm-Maschinenkanonen MG 151/20 mit je 175 Schuss

Tarnung und Markierungen:

Die Rümpfe der Maschinen aus der Serie H-1 waren in den Farben RLM 76 (Hellgraublau) bzw. RLM 76 „spät“ (Hellblaugrün) auf der Unterseite sowie RLM 82 (Hellgrün) und RLM 81 (Braunviolett) auf der Oberseite sowie mit wolkig aufgetragenen Flecken in diesen beiden Farben auf den Rumpfsseiten und dem Seitenleitwerk lackiert. Die flächige Tarnung auf dem Rumpf war gegenüber den Vorserienmaschinen von oben nur noch bis zum oberen Rumpfdrittel heruntergezogen. Dafür wurde eine leichte Fleckentarnung auf dem Rumpf und auf dem Leitwerk in RLM 81 und RLM 82 ausgeführt. Das Wellenprofil des Tarnverlaufs auf der Tragflächenvorderkante entfiel gegenüber den Vorserienflugzeugen. Die Tragflächenunterseite blieb unlackiert. Die Motorhaube war in RLM 83 (Dunkelgrün) bereits herstellerseitig (Junkers-Werke) von oben zu zwei Drittel bis über die Auspuffanlage heruntergezogen. Die Propellerhaube war in der Farbe des Gruppenstabs RLM 25 (Hellgrün) mit weißer Spirale lackiert und die hölzernen Propellerblätter wiesen werksmäßig Schwarzgrün (RLM 70) auf.

Das Flugzeug Ta 152 H-1, „Grüne 9“ (in RLM 25, der Farbe des Gruppenstabs), Werknummer 150168, ist durch zahlreiche Fotos belegt. Die Originalaufnahmen entstanden direkt nach Kriegsende auf dem Liegeplatz Leck in Schleswig-Holstein im Mai 1945 sowie als Beutemaschine 1946 in England. Die deutschen 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 eingesetzt wurde, hinweist. Persönliche Markierungen eines Piloten sind nicht angebracht, da gegen Ende des Krieges bestimmte Flugzeuge 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-Kommodores und der Gruppenkommandeure.

Der Pilot:

Willi Reschke wurde am 03.02.1922 in Mühlow bei Crossen in Brandenburg auf der Ostseite der Oder (heute Polen) geboren. Er meldete sich im Februar 1940 mit 18 Jahren als Freiwilliger zur Luftwaffe, wurde aber erst im Februar 1941 einberufen. Ab 1942 besuchte er die Segelflugschule in Thorn/Ostpreußen, 1943 erfolgte die Verlegung zur Flugzeugführerschule 51 nach Elbing und ab April 1943 begann die Ausbildung zum Flugzeugführer in Neisse. Im Juni 1943 erfolgte die Verlegung zur Jagdflugzeugführerschule der Jagdflugvorschule Magdeburg-Süd. Dort wurde die Schulung auf Heinkel He 51, Arado Ar 96, Messerschmitt Bf 108 sowie Messerschmitt Bf 109 E und F durchgeführt. Anschließend wurde Willi Reschke zunächst als Jagdfliegerlehrer in Zerbst eingesetzt, bevor er seine Ausbildung beim Jagdgeschwader 110 in Altenburg auf Messerschmitt Bf 109 G-6 einschließlich Blindflugausbildung fortsetzen und abschließen konnte.

Am 20.06.1944 wurde er zum Jagdgeschwader 302 nach Wien versetzt und flog mit der Messerschmitt Bf 109 G-6 bis Ende August 1944 Kampfeinsätze über Ungarn, Österreich und Süddeutschland. Anfang 1944 wurden die verbliebenen Piloten des JG 302 in das JG 301 eingegliedert, wo er in der 9. Staffel auf der Focke-Wulf 190 A-8 Einsätze in der Reichsverteidigung nun auch über Norddeutschland flog.

Ab Dezember 1944 wurde die III./JG 301 ausgewählt, um als erste Einheit die neue Ta 152 H zu fliegen. Willi Reschke erhielt am 10.12.1944 eine Einweisung auf der Ta 152 H bei der „Erprobungsstelle der Luftwaffe“ in Rechlin. Ab dem 27.01.1945 wurde dann die III./JG 301 aus dem Einsatz herausgenommen, um den ganzen Februar auf das neue Muster umzuschulen. Voraussichtlich wurde nur die 11. Staffel (Gelbe Kennziffern) vollständig mit Ta 152 H ausgerüstet, aber auch die 9. Staffel (Weiße Kennziffern) sowie 10. Staffel (Rote Kennziffern) und die 12. Staffel (Schwarze Kennziffern) haben zumindest teilweise noch dieses Flugzeugmuster erhalten.

Willi Reschke nahm als Flugzeugführer der 9. Staffel mit Ta 152 H an zwei Einsätzen der Reichsverteidigung mit je bis zu 12 beteiligten Ta 152 H zwischen dem 25.02. und dem 12.03.1945 teil. Ab dem 13.03. wurden alle Ta 152 H mit ihren Piloten in den erweiterten Gruppenstab versetzt. Die Ta 152 H flogen nun Platzschutz während der Starts und Landungen für die II./JG 301, die mit Fw 190 D-9 ausgerüstet war oder auch Einsätze gegen alliierte Tiefflieger, Jagdbomber und Aufklärer. In der zweiten Märzhälfte wurde Willi Reschke auf eine hochfliegende britische „Mosquito“ angesetzt, die er aber nicht wirksam bekämpfen konnte, da der dritte Gang des Höhenladers ausfiel. Am 14.04.1945 gelang ihm mit der Ta 152 H „Grüne 1“ im engen Kurvenkampf auf Baumwipfelhöhe bei Ludwigslust der Luftsieg über einen britischen Jagdbomber der 486th Squadron vom Typ Hawker Tempest. Am 24.04.1945 flog er seinen letzten Einsatz auf der Ta 152 H-1, „Grüne 9“, mit der Werknummer 150168 von Neustadt-Glewe in den Raum südöstlich von Berlin. Dabei gelang es ihm zwei russische Jak-9 abzuschießen.

Willi Reschke wurde von Ende Juni 1944 bis zum Kriegsende auf insgesamt ca. 70 Feindflügen eingesetzt, davon entfielen 48 Einsätze in der Reichsverteidigung. Er flog dabei die Messerschmitt Bf 109 G-6, die Focke-Wulf Fw 190 A-8 und die Ta 152 H im Einsatz. Mit der Ta 152 H sind es mindestens 5 Feindflüge gewesen. Er entwickelte sich in den ca. 10 Monaten seiner Einsatzzeit zu einem Experten bei der Bekämpfung viermotoriger amerikanischer Bomber. Er bezwang insgesamt 27 gegnerische Flugzeuge, darunter elf B-17 „Flying Fortress“ (davon eine als „Herausschuss“), neun B-24 „Liberator“ (davon eine durch Rammen), drei P-51 „Mustang“, eine P-47 „Thunderbolt“, eine britische Hawker „Tempest“ und zwei russische Jak-9. Die drei letztgenannten erzielte er mit der Ta 152 H. Willi Reschke wurde selbst achtmal abgeschossen; davon stieg er viermal mit dem Fallschirm aus und legte vier Bruchlandungen hin. Er wurde einmal verwundet. Willi Reschke wurde am 13.03.1945 mit dem Deutschen Kreuz in Gold und am 20.04.1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Willi Reschke wurde am 08.05.1945 erst in Sande bei Leck und dann in Lütjenholm von den Engländern interniert, bevor er entlassen wurde. Er ging vor Gründung der DDR zurück in den Osten Deutschlands, wo er sich in Erfurt eine zivile Existenz aufbaute. Er fand Ausbildung sowie Arbeit in einem Molkereibetrieb und gründete eine Familie. Später legte er die Meisterprüfung ab und war bis zur Pensionierung als Prüfenieur in der Qualitätssicherung beschäftigt. Am Steuer eines Flugzeugs saß er nicht mehr. Erst nach dem Fall der Mauer und der Wiedervereinigung Deutschlands konnte er seine Erinnerungen an die Zeit bei den Jagdgeschwadern 302 und 301 mit den ihm verbliebenen Aufzeichnungen sowie Dokumenten zu Papier bringen - in der DDR wäre das nicht möglich gewesen - und veröffentlichte die Chronik „Jagdgeschwader 301/302 'Wilde Sau'“ in den 1990er-Jahren als Buch. Willi Reschke war der letzte noch lebende Flugzeugführer, der die Ta 152 H im Einsatz geflogen hat. Er verstarb am 05.07.2017 im Alter von 95 Jahren in Stotternheim bei Erfurt in Thüringen.

Das Modell:

Das abgebildete Flugzeug wurde im April 1945 von Oberfeldwebel Willi Reschke, Stab III. Gruppe JG 301, vom Liegeplatz bei Neustadt-Glewe aus in der Reichsverteidigung geflogen. Oberfeldwebel Reschke erzielte drei seiner 27 Luftsiege auf dem Muster Ta 152 H, den ersten am 14.04.1945 - eine britische Hawker Tempest Mk. V - auf einer Ta 152 H-0 „Grüne 1“ und die beiden letzten am 24. April 1945 - zwei russische Yak-9 - auf der dargestellten Ta 152 H-1 „Grüne 9“, Werknummer 150168. Willi Reschke flog während seiner Zeit bei der III. Gruppe bzw. beim Stab III./JG 301 mehrere Ta 152 H. Darunter lassen sich einmal die Ta 152 H-0 „Grüne 1“ der Stabsstaffel beim Abschuss der Hawker Tempest am 14.04.1945 und zum anderen eine „Weiße 7“ der 9. Staffel nachweisen. Daneben hatte er bereits am 13. und 14.03.1945 die „Schwarze 3“ (eine Maschine der 12. Staffel), Werknummer 150007, von Sachau nach Stendal und zurück überführt. Mit der Ta 152 H-1 „Grüne 9“, Werknummer 150168 führte er seinen letzten Einsatz am 24.04.1945 durch, auf dem er zwei Jak-9 bezwang.

Das Flugzeug Ta 152 H-1, „Grüne 9“, Werknummer 150168, wurde bei Kriegsende im Mai 1945 auf dem Flugplatz Leck in Schleswig-Holstein von den Engländern erbeutet, als „Air Min 11“ registriert und zerlegt im Frachtraum einer Arado 232 B am 03.08.1945 von Schleswig auf die britischen Inseln nach Farnborough zum „Royal Aircraft Establishment“ (Testcenter) gebracht. Dort wurde es wieder zusammengebaut, kurz von dem bekannten englischen Testpiloten Eric Brown geflogen und bewertet sowie anschließend am 18.08.1945 nach Brize Norton auf dem Luftweg zum Einlagern überführt. Am 22.10.1945 wurde das Flugzeug zurück nach Farnborough geflogen, um es auf der Beuteausstellung mit deutschen und japanischen Flugzeugen vom 29.10. bis zum 12.11.1945 auszustellen. Da die Alliierten mehr an der deutschen Strahltriebwerkstechnik sowie an deutschen Düsenjägern und -bomben interessiert waren, hatten deutsche Propellerflugzeuge, auch wenn es Hochleistungskolbenmotorjäger wie die Ta 152 H waren, nicht mehr die oberste Priorität. Das Flugzeug wurde 1946 in Farnborough verschrottet.

Bausatz:	Zoukai-Mura
Maßstab:	1/32
Bauteile:	ca. 198 (Kunststoff)
Weitere:	Resin, Fotoätzteile, Messingrohre, Drahtstifte, Folien und Fäden)
Bauzeit:	etwa 135 Stunden an 102 Bautagen
Bauzeitraum:	vom 10.05.2018 bis zum 26.11.2018