



写真提供：航空情報
Photograph Provided By AREVIEW

※写真は、キットのH-1型ではなくH-0型となります。
Photograph shown is of the Ta 152 H-0 type, not the H-1 type.

Inhaltsverzeichnis

Contents／目次

Teil 1	-1. Eigentliches Flugzeug	Actual Aircraft Specifications／実機 諸元	3.
	-2. Motor und Maschinengewehre	Engine and Machine Guns／エンジン・機銃	4.
Teil 2	Montage-Informationen	Assembly Information／組み立てについて	5.
Teil 3	-1. Cockpit	Cockpit／コクピット	6.
	-2. Motor	Engine／エンジン	10.
	-3. Rumpf	Fuselage／胴体	14.
	-4. Flügel	Main Wings／主翼	17.
	-5. Rumpf, Flügel und Motor	Fuselage, Main Wings and Engine／胴体・主翼・エンジン	20.
	-6. Kühler und Motorhaube	Radiator and Cowling／ラジエータとカウル	22.
	-7. Höhenleitwerk und Spornrad	Empennage and Tail Wheel／尾翼と尾輪	23.
	-8. Hauptfahrwerk	Landing Device／主脚	24.
	-9. Letzte Ausrüstung	Final Outfitting／最終機装	27.
Teil 4	Vollendungsfoto	Finished Photograph／完成写真	29.
Teil 5	Färbung und Abziehbild	Painting and Decal／塗装とデカール	30.
Teil 6	Kommentar der Markierung	Explanation of Marking／マーキング解説	32.
Teil 7	Teileliste	Parts List／パーツリスト	34.

Luftwaffe Höhenjäger Ta152H-1

ドイツ空軍 高々度戦闘機 Ta152H-1

1945年2月、最後まで進化を続けたフォッケウルフシリーズの最終形となる強力な機体を実戦投入された。その戦闘機こそ、戦況が悪化の一途をたどるドイツ本土防空戦へ投入されたルフトバッフェ最後の戦闘機「Ta152H」である。

その開発の始まりは1940年半ばから1941年にかけての英国本土航空戦までさかのぼる。ドイツ軍戦闘機は、しばしば高高度戦闘においてイギリス軍戦闘機に苦汁を飲まされていた。スピットファイアの上昇限度がドイツ機と比べ数百メートル以上も高く、格闘戦になると常にイギリス側が優勢に立つことになり、結果としてドイツ側の被害は甚大なものとなっていた。

時を同じくして、英独の戦火の推移を見守っていたアメリカ合衆国陸軍航空隊は、ヨーロッパ大陸内の目標に対して大規模な爆撃を行い、かつ、帰還できる航続力を持つ「大陸間爆撃機B-17」の装備を進めていた。

そして1941年9月、ノルウェー上空で撃墜したB-17から排気タービンを回収したことがきっかけとなり、これまで高高度戦闘機の必要性を軽視していた国家元帥ゲーリングは、その主張を撤回し「われわれが必要とするものは高度だ」と発言。ついにドイツの各メーカーに対して高高度戦闘機の製作要求が出されたのである。

メッサーシュミット社はまったくの新型機「Me262」を開発し、フォッケウルフ社はFw190の改良型「Ta152」の開発を進行した。こうして、レシプロ戦闘機として開発を許された最後の新型戦闘機が誕生するのである。Ta152の開発計画には、中高度戦闘と戦闘爆撃を狙った「C型」と、高高度戦闘を狙った「H型」の2種が存在していたが、ごく少数の「H型」だけが実戦に間に合った。

1945年1月1日に行われた”ボーデンプラッツ作戦”での大損失により、ドイツ軍の終焉が始まっていた。

Ta152は本土防空の任務にあたっていたJG301（第301戦闘航空団）に配備されて実戦投入されることになる。JG301は夜間作戦“ヴィルデ・ザウ”のために創設された航空団であり、同時にルフトバッフェでは数少ない全天候出撃が可能な航空団でもあった。このJG301のパイロットたちはTa152を駆り、もはや逆転することのない戦況の中、空戦へと身を投じて行ったのである。

パイロット達はTa152Hの運動性の良さに喜んだ。高高度戦闘用に開発された機体は予想外に中低空での運動性も良く、旋回半径が小さかった。その運動性は、このときの主たる敵機「P-51D」に後から食いつかれても、逆に敵の後ろを取り返すことが出来たほどである。もはやP-47やテンペストも恐れる心配は無くなったが・・・。

1945年5月、ドイツ降伏。

Ta152が本来の求められたはずの超高高度での迎撃任務にあたることは遂に無かった。ただ、中低空戦闘においても、その長大な翼を活かした旋回性能により実戦での戦果を得ていた点から、クルト・タンク博士の「戦闘機は競走馬ではなく、軍馬でなければならない」とする理念は十分に発揮されていたと考えられる。

2010年現在、アメリカの国立航空宇宙博物館（NASM）が保有するTa152H-0（製造番号150010、識別番号CW+CJ）が、確認されている限り現存する唯一のTa152である。

ともあれ、Ta152に与えられた「究極のレシプロ戦闘機」の一機という名声は、この後も長く語り継がれて行くであろう。

February 1945: Continuing to evolve until the very end, the powerful fuselage of the final form of the Focke-Wulf series was hurled into combat. That fighter plane, released into the deteriorating course of the German mainland's air defense campaign, was Luftwaffe's last fighter plane, the Ta 152H.

The development process began halfway through 1940, and continued through 1941 and the aerial campaign against the British mainland. In high-altitude combat, battles against British fighter planes often had bitter outcomes for German fighters. As the ceiling of the Spitfire was several hundred meters higher than that of German planes, the British side would stand superior in dogfights, resulting in serious damages for the German side.

At the same time, the United States Army Air Forces, which had been tracking the changes in the war between Britain and Germany, began a large-scale bombing campaign of landmarks in the European continent, and moreover, started rapidly equipping "B-17 Flying Fortresses," which retained enough cruising power to return home.

Then in September 1941, an opportunity to collect the exhaust turbine of a B-17 arose when one was shot down in Norwegian skies, and Reich Marshal G. ring, who had originally ignored the necessity of having high-altitude fighters, withdrew such claims, declaring, "What we need is altitude." Finally, the production demand for a high-altitude fighter went out to all the German manufacturers.

Messerschmitt AG developed a completely new aircraft, the "Me 262," and Focke-Wulf Flugzeugbau AG continued development on an improved Fw 190, the "Ta 152." Thus, the final new-model fighter plane approved for development with a reciprocating engine was born. In the Ta 152 development plan, there were two versions, the Ta 152C for mid-altitude combat and ground attack, and the Ta 152H for high-altitude combat, but only a few of the Ta 152H ever saw battle.

The final German demise began on January 1, 1945, with the heavy losses suffered during "Unternehmen Bodenplatte (Operation Baseplate)."

The Ta 152 was deployed to JG 301 (Jagdgeschwader 301, Luftwaffe fighter wing #301), which was assigned to homeland aerial defense, and where it made its combat debut. JG 301 was a fighter unit established for the purpose of "Wilde Sau" night warfare, and at the same time one of the few Luftwaffe units capable of all-weather sorties. The pilots of JG 301 flew the Ta 152, throwing themselves into dogfights in the midst of a war which it was already clear they were doomed to lose.

The pilots rejoiced in the Ta 152H's ease of maneuverability. Unexpectedly, the fuselage developed for the purpose of high-altitude combat was also very maneuverable in both low and middle altitudes, having a very small turning radius. This maneuverability was such that, even when being chased by the "P-51D," the principal fighter plane of the opposition, it was possible to reverse the situation and gain the enemy's rear. And just when worries about the P-47 and the Tempest had all but disappeared...

May 1945: Germany surrenders.

The mission of extremely high-altitude interception that the Ta 152 was originally demanded for was finally gone. However, even in low- and mid-altitude battles, the turning ability that capitalized on those super-long wings bore fruit in actual combat, and it can certainly be thought that the the ideal of Dr. Kurt Tank, "Fighter planes shouldn't be racehorses, they need to be cavalry horses," was amply demonstrated.

Now in 2010, the Ta 152 H-0 (serial number 150010, identification number CW+CJ) in storage at the American National Air and Space Museum (NASM) is, as far as can be verified, the only existing Ta 152.

In any case, the Ta 152's reputation as one of the "ultimate reciprocating engine fighter planes," will surely endure long into the future.