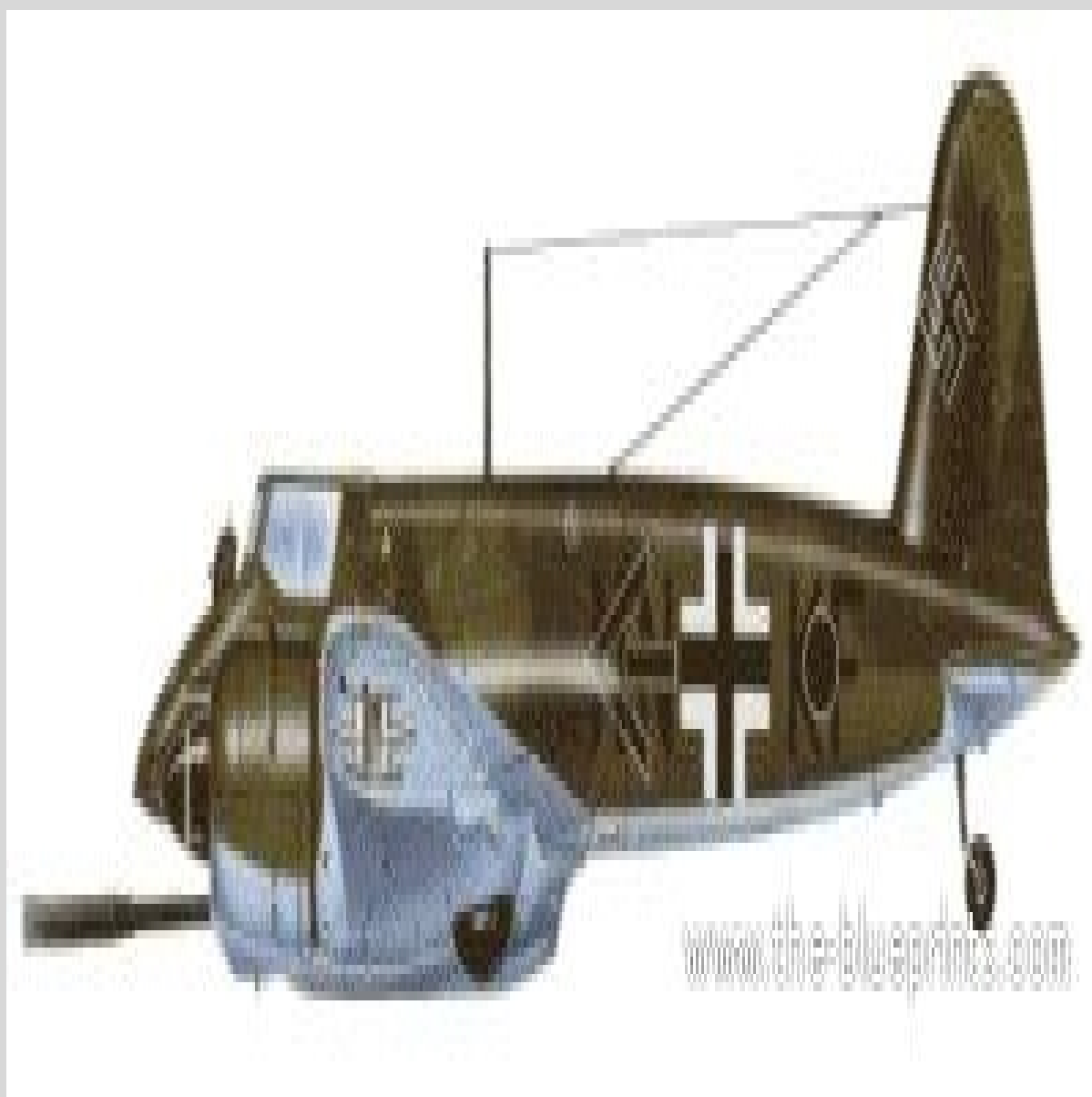


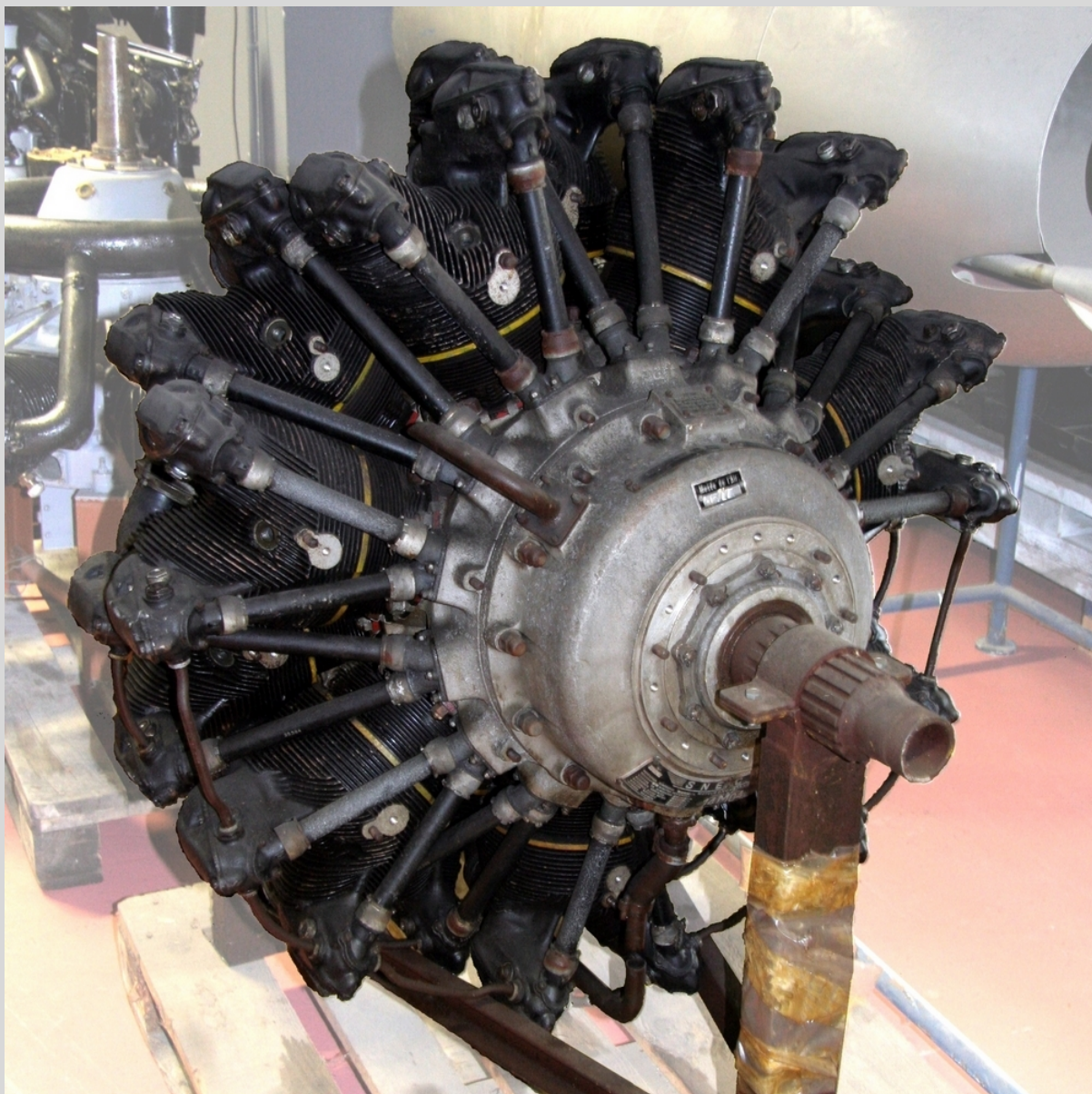
Nom de l'avion : Henschel Hs 129 B-3/Wa

Type d'avion : Appareil d'attaque au sol antichar bimoteur

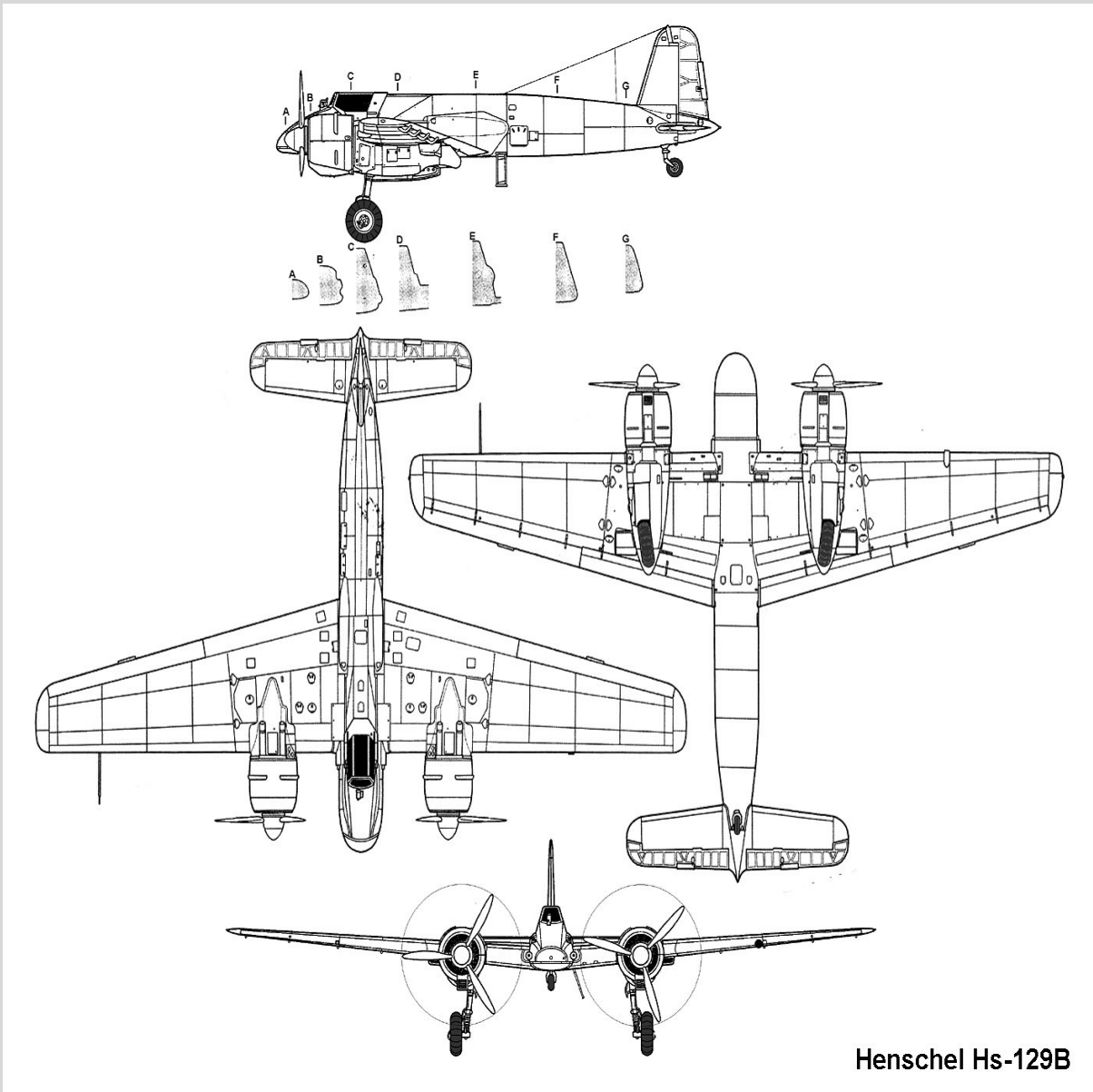


MOTORISATION

Gnome-Rhone 14M



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

2 canons de 20 mm
 1 canon BK 7,5 de 75 mm
 2 mitrailleuses de 7,9 mm

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 320 km/h au niveau marin - 405 km/h à 3810 m
 Plafond pratique= 8990 m

DIMENSIONS

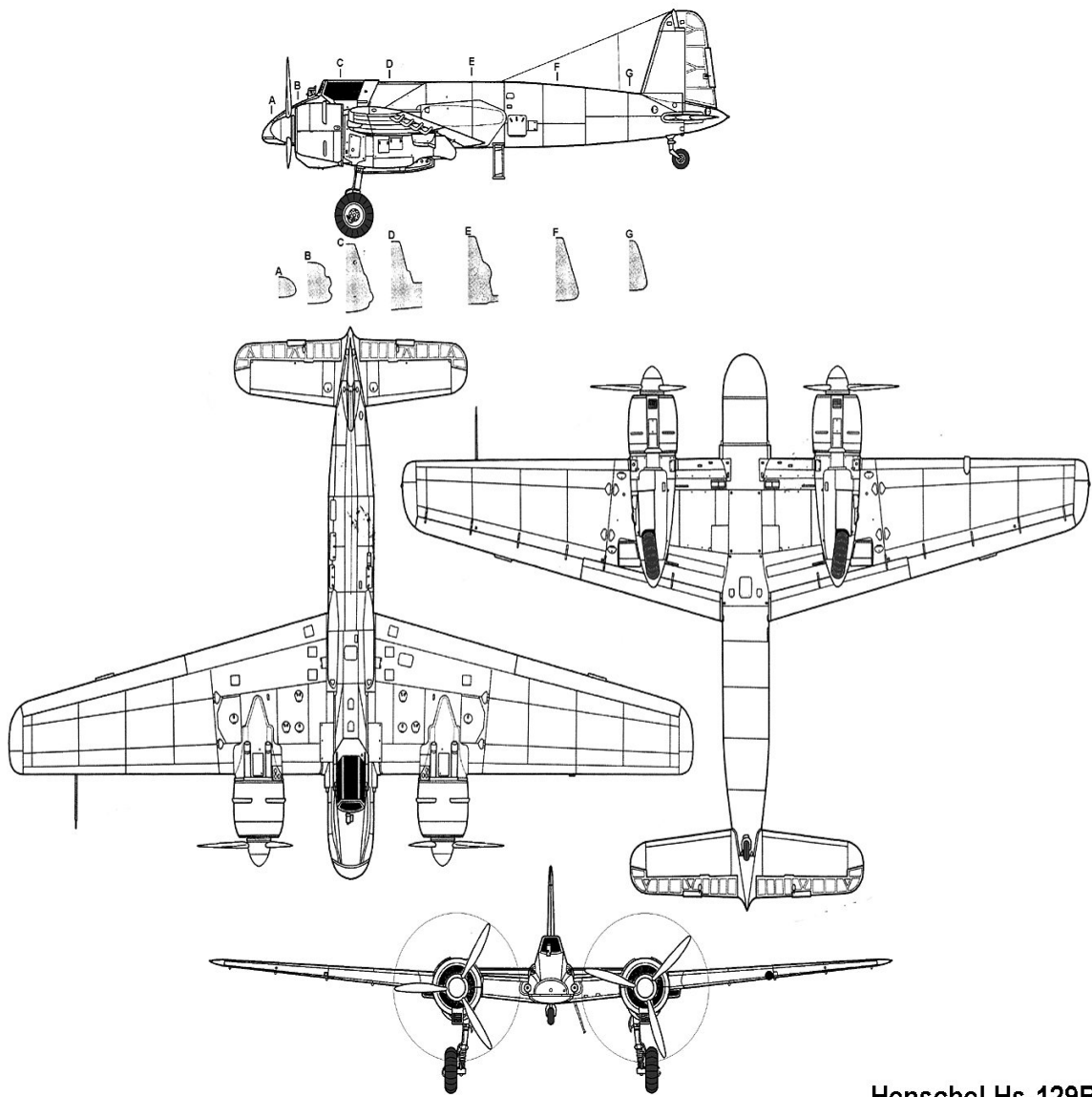
| Envergure | Longueur | Hauteu | Surface |
|-----------|----------|--------|---------|
|-----------|----------|--------|---------|

| | | | |
|---------|--------|----------|------------------|
| | | r | alaire |
| 14,20 m | 9,75 m | 0 m | 0 m ² |



MASSES

| | | |
|-------------|---------------|-----------------|
| Vide | Charge | Maximale |
| 0 kg | 0 kg | 0 kg |



Henschel Hs-129B

HISTOIRE

Durant les années 1930, l'aviation européenne connut de grands développements, sur le plan de la conception et de la construction d'avions militaires, mais également d'un point de vue théorique. Les grandes puissances européennes commencèrent à investir de manière croissante pour remplacer les anciens modèles en service, et en prévision de futurs conflits. L'Allemagne prit une part importante à ces développements, grâce à son importante industrie aéronautique. Les aviateurs allemands avaient expérimenté durant la Première Guerre Mondiale les attaques au sol à partir de biplans modifiés, tels que le Halberstadt CL II. Des réflexions qui suivirent naquit l'idée que ce genre d'attaques, s'il était risqué, pouvait causer de sérieux dommages aux troupes au sol, pourvu que l'on utilise un armement efficace. La conception de nouveaux canons plus petits et plus performants aptes à être embarqués en vol représenta une solution. En avril 1937, le ministère allemand de l'Air (RLM) s'adressa à plusieurs entreprises allemandes. Les autorités demandaient la réalisation d'un appareil d'attaque bimoteur capable de porter deux canons de 20 mm et doté d'un blindage protégeant l'équipage et les moteurs. Cette demande découlait notamment des enseignements tirés de la participation d'unités allemandes dans la guerre civile espagnole. Les avions allemands s'étaient révélés vulnérables aux armes de l'infanterie adverse, et pas assez armés. Le 1er octobre 1937, deux modèles furent l'objet d'un contrat officiel, le Focke-Wulf Fw 189 C Uhu et le Henschel Hs 129 (d'abord désigné comme le Henschel P.46). Les deux prototypes posèrent de sérieuses difficultés lors de leur conception, et les essais soulevèrent de nombreuses questions. Le premier Henschel Hs 129 effectua son premier vol le 26 mai 1939. Cependant, le RLM finit par désigner l'avionneur Henschel pour équiper la Luftwaffe, à l'automne 1939. Conçu par l'ingénieur Friedrich Nicolaus, le Henschel Hs 129 n'était clairement pas un appareil élégant. Il avait un fuselage à revêtement en alliage léger travaillant, présentant une section triangulaire, abritant l'habitacle. Ce dernier, très réduit et très étroit, offrait un champ visuel très limité. La voilure était montée en position médiane sur le fuselage, et supportait les moteurs installés à proximité du cockpit. La motorisation fut cause de nombreux soucis pour le Henschel Hs 129. Les ingénieurs avaient choisi au départ une paire d'Argus As-410 : ceux-ci, supposés fournir chacun 465 ch de puissance, en fournissaient en réalité 430. Sous-motorisé, le Henschel avait des performances limitées et son comportement en vol s'en ressentait négativement. L'invasion de la France au printemps 1940 offrit une solution inattendue aux ingénieurs, avec la saisie de moteurs Gnôme et Rhône 14M, d'une puissance unitaire de 700 ch. Ces moteurs refroidis par air entraînaient chacun une hélice tripale. Conformément aux demandes du RLM, la protection du Henschel fut sérieusement étudiée. Les composantes essentielles de l'appareil (moteurs, réservoirs de carburant...) reçurent un épais blindage : les plaques les plus épaisses atteignaient 12 mm. Le cockpit fit l'objet de toute l'attention des ingénieurs : outre un pare-brise renforcé, l'équipage était protégé par une section de nez formée d'une épaisse plaque de blindage. L'armement fixe de base était constitué de deux canons MG FF de calibre 20 mm, plus deux mitrailleuses MG 17 de calibre 7,92 mm. Il devait s'alourdir tout au long du conflit : outre les versions officielles, on connaît aussi de nombreuses séries modifiées sur le terrain (désignées avec le suffixe R pour Rüstsatz) . Ainsi, pour répondre à l'accroissement des blindages des chars adverses, on monta parfois un canon MK101 de calibre 30 mm sous le fuselage (sur le Henschel Hs 129 B-1/R2), ou un calibre 37 mm (sur le Henschel Hs 129 B-2) . L'arme la plus lourde installée sur le Henschel Hs 129 fut le redoutable canon PAK-40 de calibre 75 mm, monté sous le fuselage de l'appareil (Henschel Hs 129 B-3/Wa) . Cette arme très puissante était cependant fort lourde, peu précise sauf à très courte portée et limitait sensiblement la maniabilité déjà médiocre du Hs-129 . Elle fut utilisée sur quelques avions durant l'hiver 1944-1945 . Quelques appareils du type Hs 190A-0 rejoignirent à l'automne 1940

l'escadrille 5 Schlacht/LG2 pour évaluation opérationnelle . La Luftwaffe opposa un refus à l'entrée en service actif de l'appareil, jugé trop défectueux . L'arrivée des Gnôme et Rhône donna naissance au Henschel Hs 129 B-0 de présérie, puis au Henschel Hs 129 B-1 dont 10 exemplaires furent livrés à partir de la fin 1941 . Plus satisfaisants, les Henschel Hs 129 B entrèrent en production en 1942 . Livrés à partir du printemps 1942, les premiers appareils furent engagés sur le front en mai . A partir de 1943, pour faire face aux formations blindées de l'Armée Rouge, la série Henschel Hs 129 B-2 fut lancée dans la guerre . Ils furent dotés d'une nacelle d'armement supplémentaire sous le fuselage . Le Henschel Hs 129 B-2/R1 était équipé de deux MG 151/20 de 20 mm et de deux mitrailleuses de 13,2 mm . A la fin 1944, le Henschel Hs 129 B-3, construit à 25 exemplaires, fut équipé d'un canon antichar PAK-40 de 75 mm, pouvant tirer 12 obus de 12 kg . Cette arme redoutable, pesant plus d'une tonne, était capable de détruire la quasi-totalité des blindés alliés . Des charges extérieures pouvaient également être emportées sous le fuselage (charge maximale : une bombe de 250 kg) et surtout sous la voilure : un des contenus les plus utilisés consistait en deux conteneurs, contenant chacun 48 bombes anti-personnel SD-2, de 2 kilos chacune. Ces conteneurs pouvaient être remplacés par deux bombes de 50 kg. Les Henschel Hs 129 furent surtout engagés sur le front de l'Est. Quelques-uns arrivèrent en Afrique du Nord à partir de novembre 1942, où le climat chaud et sec leur convint très mal. Un exemplaire y fut capturé et transféré aux Etats-Unis pour y être testé (il y reçut l'immatriculation FE-4600, FE pour Foreign Equipment) De manière générale, l'appareil fut une déception pour ses utilisateurs. Sous-motorisé même avec ses nouveaux moteurs français, lent et peu maniable, le Hs-129 souffrit aussi durant toute sa carrière de problèmes de fiabilité et d'un entretien difficile. Les chiffres de production s'en ressentent : on estime à environ 900 le nombre d'appareils produits, qui servirent surtout dans la Luftwaffe. Quelques exemplaires furent fournis aux forces aériennes bulgares et roumaines. La plupart des Henschel Hs 129 furent retirés du service actif à partir de 1943, au profit de versions du Focke-Wulf Fw 190 dédiées à l'attaque au sol. La production cessa à l'automne 1944. Les derniers appareils survivants furent souvent victimes de la pénurie d'essence et de pièces détachées qui frappa l'ensemble de l'aviation allemande à partir de 1944 et surtout de 1945. Seule une poignée d'exemplaires volait encore à la fin du conflit .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/alleagn/alleagn.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/alleagn/alleagn.htm)



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/alleagn/hs129b_3.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/alleagn/hs129b_3.htm)

