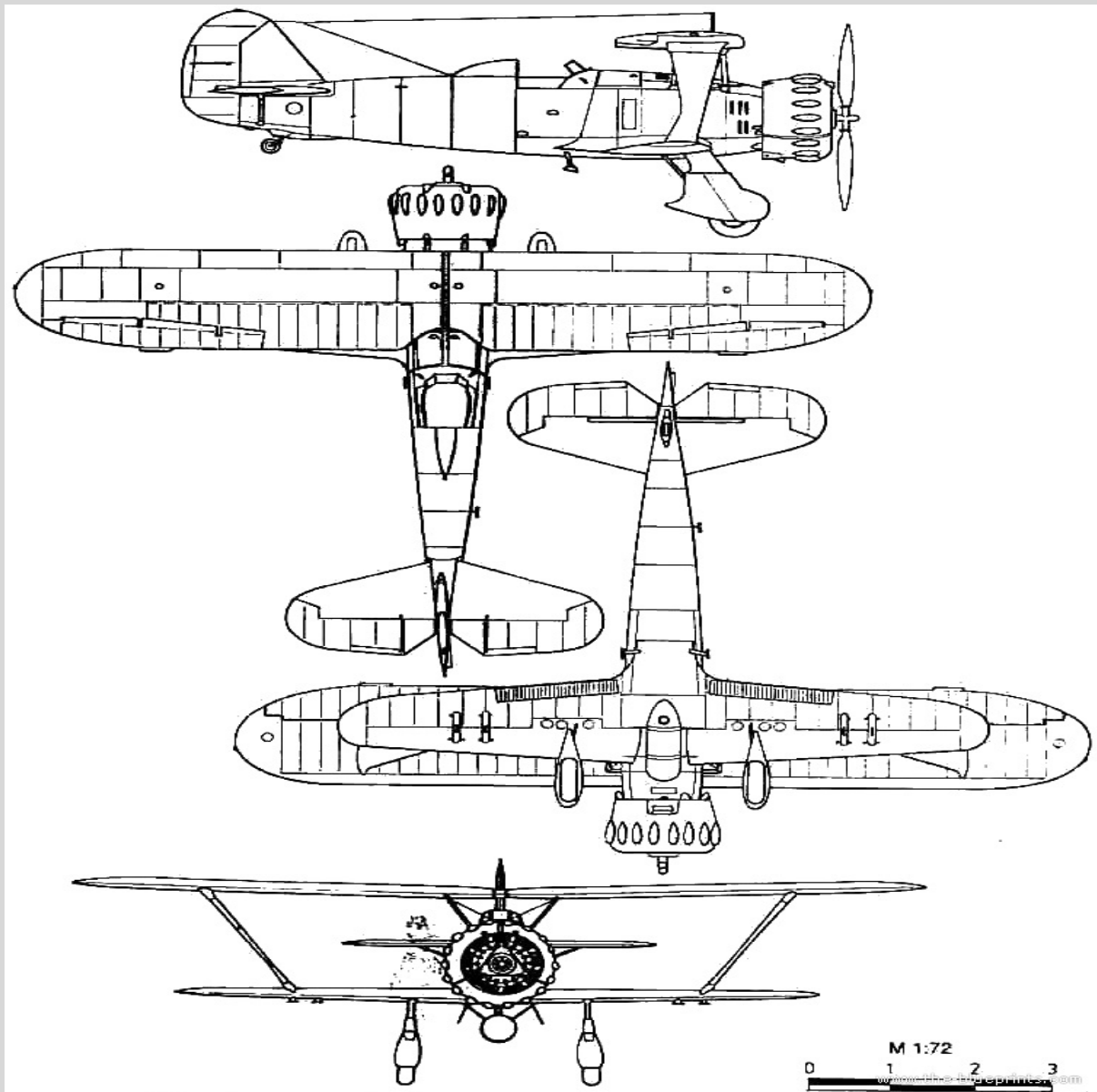


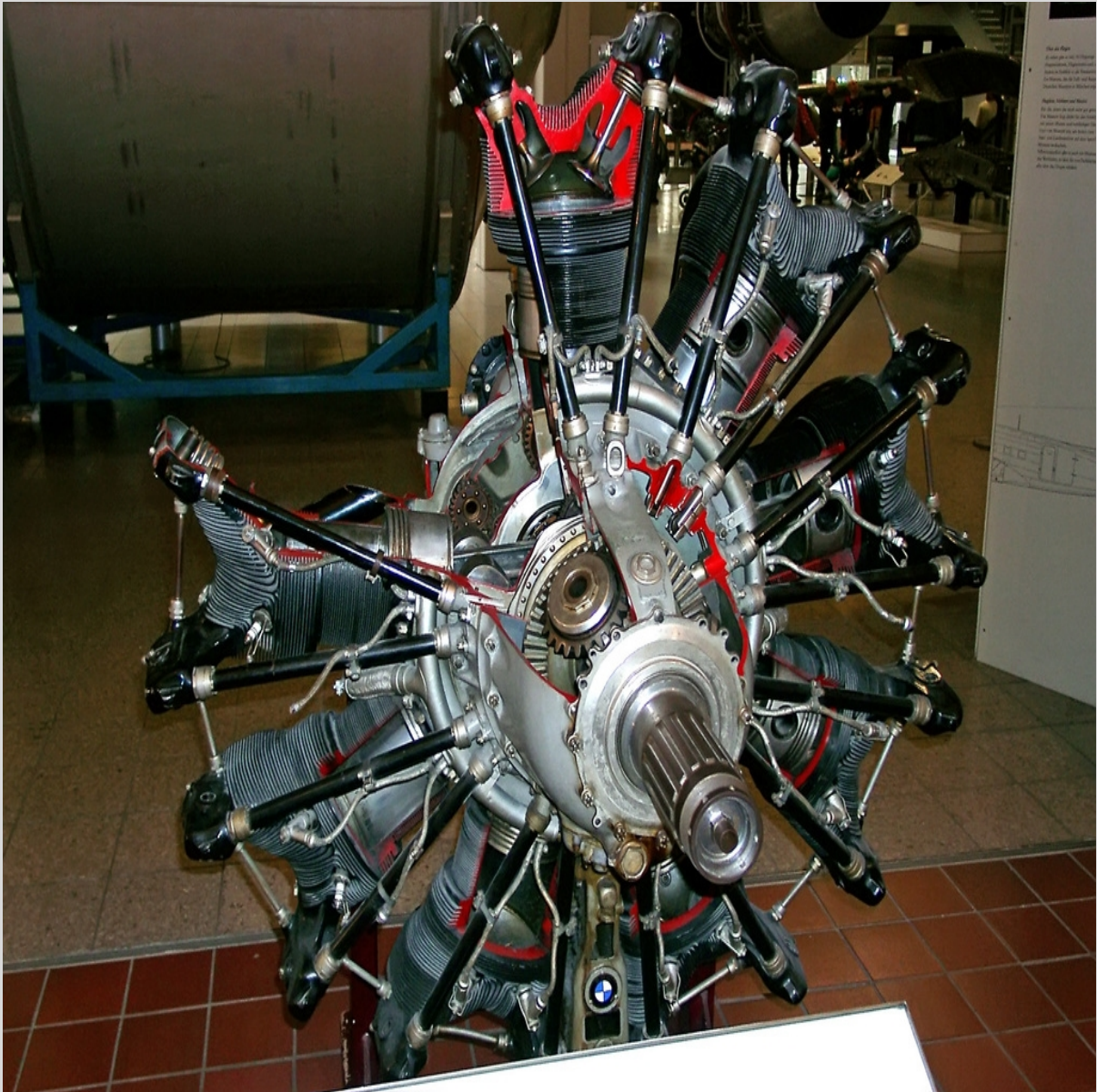
Nom de l'avion : Henschel Hs 123 A-1

Type d'avion : Biplan d'appui rapproché monomoteur monoplace

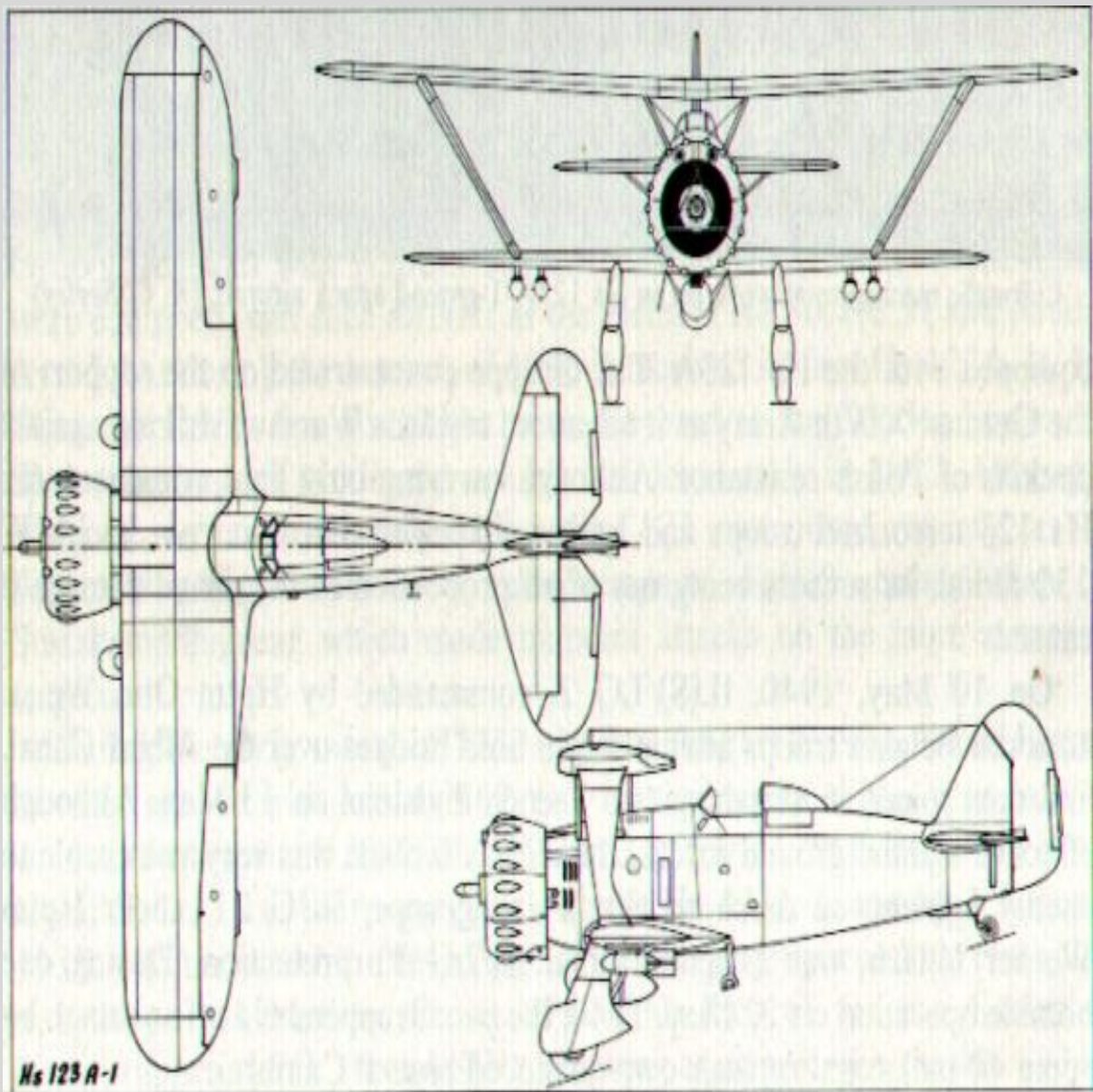


# MOTORISATION

BMW 132Dc



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 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm fixes à l'avant](#)

- point d'emport sous le fuselage : 1 bombe SC250 de 250 kilos ou 1 réservoir auxiliaire de 130 litres de carburant - points d'emport sous voilure : 4 bombes SC50 de 50 kilos ou 2 conteneurs à sous-munitions SD2

## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 340 km/h à 1200 m

Vitesse croisière= 315 km/h à 2 000 m

Plafond pratique= 9000 m

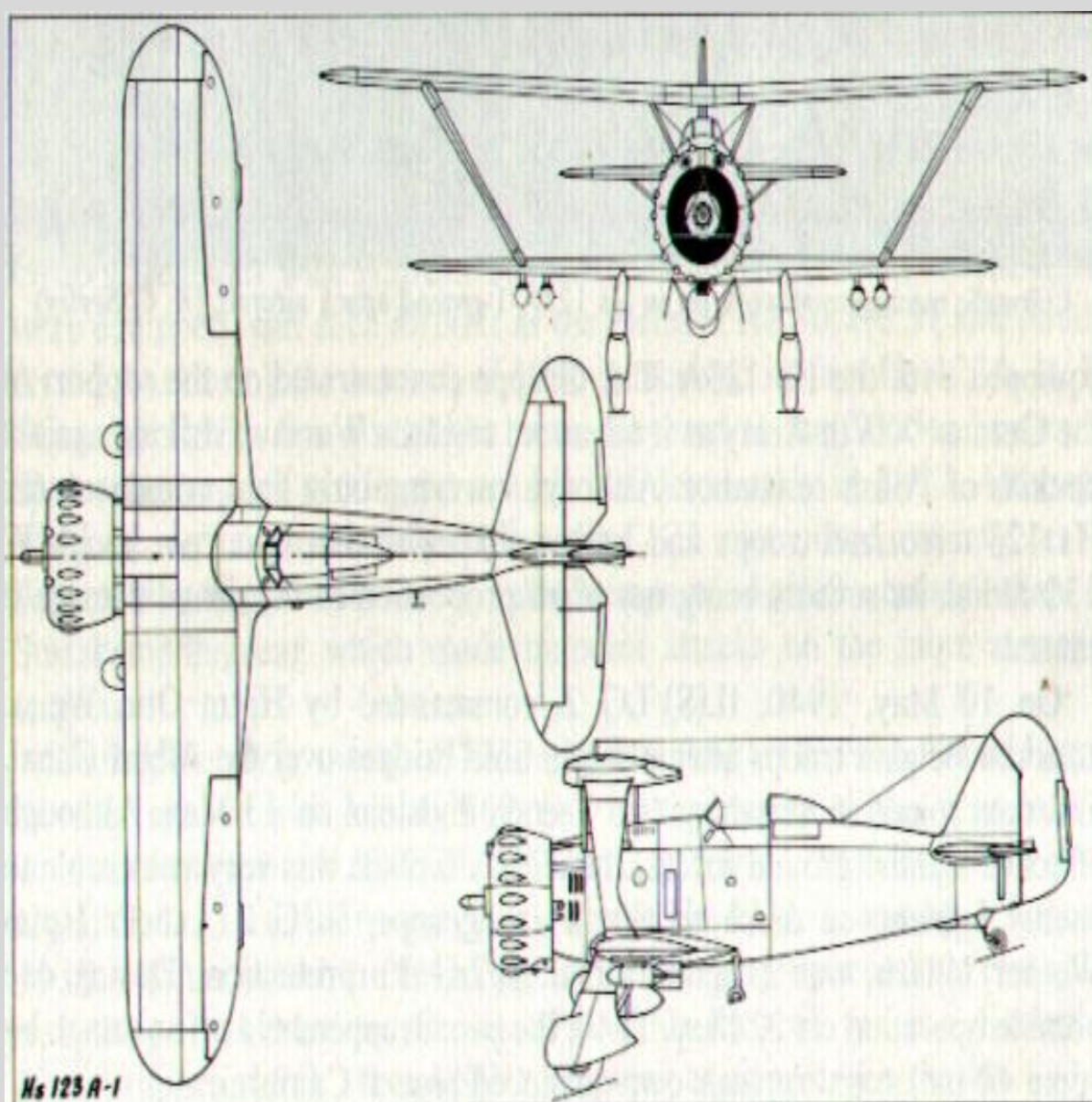
Rayon action= 855 km

## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,50 m	8,35 m	3,20 m	24,85 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
1500 kg	0 kg	2215 kg





## HISTOIRE

En 1933, l'arrivée au pouvoir des nazis en Allemagne ouvrit la voie à un programme de réarmement de moins en moins clandestin et de plus en plus massif. Des sommes considérables furent investies dans l'organisation des forces militaires allemandes. La volonté des nouvelles autorités allemandes ne manqua pas d'être notée par de nombreux industriels du pays, soucieux de profiter de la manne des commandes publiques et d'être bien vu du nouveau régime. L'entreprise Henschel, basée à Cassel et jusque-là spécialisée dans la fabrication de locomotives ferroviaires, décida de se lancer dans la conception et la production de matériels militaires. Elle fut notamment l'une des plus importantes firmes allemandes pour la construction de chars. Mais en 1933, Henschel fit aussi le choix de développer une filiale aéronautique avec deux usines principales, Schönefeld et Johannistahl. Après avoir suscité l'intérêt de la Luftwaffe avec un premier prototype d'avion d'entraînement (le Henschel Hs 121), l'entreprise fut autorisée à poursuivre ses efforts. Les aviateurs allemands, parmi lesquels l'ancien as de la Première Guerre Mondiale Ernst Udet, s'intéressaient alors de près à une méthode de bombardement particulière, le bombardement en piqué. Le Ministère de l'Air allemand, le RLM, s'adressa donc aux constructeurs allemands pour qu'ils développent un bombardier en piqué. Deux entreprises répondirent : Fieseler et Henschel. Les ingénieurs d'Henschel mirent alors au point un modèle dédié, le Henschel Hs 123. Trois prototypes furent assemblés (Hs 123 V1, V2 et V3) qui se distinguaient surtout par des choix aérodynamiques différents. Le 1er avril 1935, le V1 décolla pour la première fois avant d'être présenté en vol au public le 8 mai suivant. En août 1935, les trois Hs 123 et le Fieseler Fi-98 furent testés sur la base aérienne de Rechlin. Bien que durant ces essais le Fi-98 se soit révélé inférieur à son rival, la partie n'était pas gagnée pour autant. Deux des Hs 123 s'écrasèrent au sol après des piqués, leurs ailes supérieures s'étant disloquées durant la manœuvre. Il fallut en urgence trouver une solution : le Hs-123 V4 vit sa structure renforcée au niveau des ailes et passa avec succès la phase de tests. Convaincu, le RLM passa officiellement commande du modèle Henschel, rebaptisé Hs 123A-1. Le Hs 123 était un appareil sesquiplan, le plan supérieur de la voilure étant plus long de 2,5 mètres que le plan inférieur. La cellule était entièrement métallique, à l'exception des gouvernes (entoilées). Le train d'atterrissage se composait de deux jambes principales et d'une roulette de queue, toutes trois recouvertes d'un carénage (fréquemment enlevé durant les opérations à partir de terrains peu préparés). Les premiers prototypes du Hs 123 avaient été équipés d'un BMW 132A-3 de 725 ch. Ce moteur fut remplacé sur les avions de série par un BMW 132Dc de 880 ch entraînant une hélice bipale. Avec une vitesse de pointe de 341 km/h à basse altitude, le Hs-123 était plus rapide que son équivalent japonais, l'Aichi D1A (309 km/h). Une tentative de remotorisation avec un BMW 132K de 960 ch (Hs-123B) ne suscita aucune commande officielle, de même qu'une version avec cockpit fermé et deux nouvelles mitrailleuses (Hs-123C). Le rayon d'action du Henschel atteignait à peu près les 400 kilomètres avec le plein de carburant. Le pilote du Hs 123, installé dans un cockpit ouvert à l'avant du fuselage, disposait de deux mitrailleuses fixes de calibre 7,92 mm. Il n'était protégé par aucun blindage, mais la cellule de l'avion se révéla très robuste et très résistante au feu ennemi. L'arme principale de l'avion prenait place sous la voilure. Quatre points d'emport sous le plan de voilure inférieur permettaient de porter quatre bombes SC50 de 50 kilos chacune. Sous la partie centrale du fuselage, un cinquième point fut installé pour porter une bombe SC250 de 250 kilos. A l'usage, cette bombe fut souvent remplacée par un réservoir auxiliaire de 130 litres de carburant. Après une première série d'avions de présérie (He-123A-0), les Hs 123A-1 entrèrent en service à l'automne 1936. Ils furent intégrés dans des unités spécialisées dans le bombardement en piqué, les Stukageschwader. Dans le même temps, une unité d'évaluation fut déployée en Espagne, alors déchirée par la guerre civile entre les nationalistes et les

républicains. Cinq Hs 123 furent envoyés combattre aux côtés des nationalistes au sein de la Legion Condor. Les rapports allemands signalèrent le peu d'efficacité du Hs 123 en bombardement horizontal. En revanche, l'efficacité et la précision de l'appareil dans les missions d'appui rapprochée furent largement mises en avant. Capable d'encaisser un feu ennemi très nourri, pouvant opérer à partir de terrains peu préparés, le Hs-123 était également très manœuvrant et doté d'une bonne vitesse ascensionnelle (900 mètres par minute au niveau de la mer). Si les militaires nationalistes se montrèrent suffisamment impressionnés pour acquérir les cinq Hs 123 d'évaluation ainsi que onze exemplaires neufs supplémentaires et si la Chine nationaliste s'en procura douze, la production cessa dès le mois d'octobre 1938 en Allemagne. En effet, le Henschel avait été prévu comme un appareil de transition, devant être remplacé dès que possible par un modèle plus évolué. Ce nouvel appareil devint le Junkers Ju-87 Stuka et sa production devint vite une priorité du régime nazi. Seuls 250 exemplaires devaient être finalement assemblés. La chaîne d'assemblage fut démontée en 1940, ce qui eut des conséquences pour la suite. En septembre 1939, les Hs 123 étaient dispersés entre les unités d'instruction de la Luftwaffe et un unique groupe, le II (Schlacht)/LG 2. Cette formation n'était plus destinée au bombardement en piqué, mais à l'appui rapprochée. Un peu moins de quarante Hs 123 servirent au sein de cette formation en Pologne, puis en Belgique et dans le nord de la France. Ils s'y montrèrent redoutables et furent très demandés sur le front. En revanche, ils ne furent pas engagés dans la bataille d'Angleterre, leur rayon d'action trop faible le leur interdisant. En 1941, après un séjour dans les Balkans, les Hs 123 encore en première ligne participèrent à l'opération Barbarossa contre l'Union Soviétique. D'abord déployés dans la partie septentrionale du front, ils furent ensuite intégrés à une toute nouvelle formation d'attaque au sol, le Schlachgeschwader 1. Ils se révélèrent très adaptés au front de l'Est, bien que leur cockpit ouvert fasse souffrir leurs pilotes en hiver. Rustiques, pouvant être déployés n'importe où ou presque, capables d'endurer des conditions très sévères, les Hs-123 participèrent à toutes les grandes opérations méridionales, que ce soit en Crimée, dans la région de Kharkov (mai 1942), le sud de la Russie (plan Bleu, été 1942) ou encore durant la bataille de Koursk (juillet 1943). Ils furent également très employés dans des opérations de harcèlement nocturne en arrière de la ligne de front. Diverses améliorations furent testées sur le terrain. Certains Hs 123 auraient opéré avec une paire de canons MG FF de calibre 20 mm sous la voilure. D'autres utilisèrent en lieu et place de leurs bombes les redoutables sous-munitions SD 2, montées dans des conteneurs. Des plaques de blindage furent aussi montées sur plusieurs appareils. Les chasseurs soviétiques rencontraient beaucoup de difficultés durant les combats avec les Hs 123. Bien qu'ils ne soient pas équipés d'armes tirant vers l'arrière, leur grande résistance et leur capacité à voler lentement les rendait difficiles à aborder. Les besoins sur le front de l'Est étaient tels que plusieurs officiers allemands de haut rang, dont le maréchal Wolfram von Richtofen, demandèrent au début de l'année 1943 la reprise de la production en série du Hs 123. Mais la chaîne avait été démantelée et décision fut prise de ne pas la remettre en état. On se contenta de réparer autant d'appareils que possible et de transférer sur le front les avions des unités d'instruction. Malgré tout, l'usure progressive du parc de Hs 123 finit par détruire l'intégralité des exemplaires encore utilisables, sans doute vers le milieu de l'année 1944. Quelques exemplaires espagnols survécurent aux années 1940. L'ultime exemplaire semble avoir été rayé des effectifs en 1952. Aucun appareil n'a subsisté jusqu'à aujourd'hui.

## 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/allemand/allemand.htm](http://orange.fr/allemand/allemand.htm)



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

[orange.fr/allemand/hs123a\\_1.htm](http://orange.fr/allemand/hs123a_1.htm)

