

Henschel Hs 126



Au début des années 1930, les forces terrestres allemandes disposaient, comme la plupart des armées de terre occidentales, de moyens aériens de reconnaissance à court rayon d'action, destinés à éclairer l'avancée des troupes sur le sol adverse. A cette époque, ce rôle était dévolu en Allemagne à deux modèles du constructeur Heinkel, les He 45 et He 46, qui assuraient également des missions de bombardement léger. En 1935, un autre constructeur allemand, Henschel, jusque-là spécialisé dans la conception et la construction de locomotives (ce qu'il fait encore à l'heure actuelle), décida de se lancer dans le développement d'un appareil susceptible de remplacer à terme ces appareils, en réponse à une demande du ministère de l'Aviation du Reich. Henschel proposa le Hs 122, un biplace à voilure parasol, motorisé au départ par un Rolls-Royce Kestrel V-12 britannique, puis par un moteur Siemens SAM 22 B de 620 ch. Au moins trois prototypes et plusieurs appareils de pré-production, baptisés Hs 122B-0 furent construits, mais l'appareil ne fut finalement pas retenu, du fait notamment de ses performances décevantes. Cependant, le constructeur n'abandonna pas la partie et décida de retravailler le concept initial. Ces travaux furent menés sous la conduite de l'ingénieur en chef d'Henschel, Friedrich Nicolaus, et menèrent au Hs 126. Nicolaus reprit en partie la structure du Hs 122. Il modifia la voilure, formé par une nouvelle aile cantilever surélevée, équipée de volets à fente et de volets hydrauliques. Le train d'atterrissage d'origine fut redessiné, et les roues furent carénées. Le cockpit du pilote fut pourvu d'une verrière et installé sous l'aile, l'observateur-mitrailleur restant pour sa part à l'air libre, derrière le pilote. Les ingénieurs de Henschel semblaient avoir adopté partiellement les mêmes solutions techniques que celles choisies par les concepteurs du Westland Lysander britannique. Le Hs 126 effectua son premier vol à la fin de l'été 1936. Les essais démontrèrent le potentiel du nouvel appareil. Durant ces essais, le moteur fut changé, passant d'un Junkers Jumo de 610 ch sur le premier prototype (Hs 126 V1) à un Bramo Fafnir de 830 ch sur les deux suivants (Hs 126 V2 et V3). Les performances en furent notablement accrues. En 1937, Henschel lança la production de 10 appareils de présérie, désignés comme Hs 126A-0 et basés sur le troisième prototype. Quelques exemplaires furent confiés à une unité d'évaluation de la Luftwaffe au printemps 1938. Les essais étant concluants, Henschel reçut une commande et commença à produire le Hs 126A-1, quasiment similaire aux appareils de présérie à l'exception de son moteur, un BMW 132dc en étoile de 880 ch.

Les A-1 disposaient d'une caméra Rb.5/9X7 à objectif Zeiss, installée dans une trappe à l'arrière du fuselage, ainsi que d'une caméra manuelle dans le poste de l'observateur-mitrailleur. Les sites de production étaient principalement situés à Berlin, notamment à Schonefeld.



Bundesarchiv, Bild 101I-566-1492-17A
Foto: Stocker, Dr. | 1943

[Henschel Hs 126 de la Luftwaffe en 1943](#)

La première unité équipée de Hs 126 fut l'Aufklärungsgruppe 35 (AufklGr.35). 6 appareils furent confiés à la Légion Condor et envoyés en Espagne, avant d'être cédés par la suite à l'armée de l'air nationaliste. Henschel reçut dans la foulée une première commande à l'exportation, portant sur 16 appareils, livrés à la Grèce en 1939. Juste avant le début de la Seconde Guerre Mondiale, le constructeur proposa une version améliorée du Hs 126, baptisée Hs 126B-1. Les principales différences avec le A-1 consistaient en un nouvel équipement radio (FuG 17), une hélice à pas variable et un nouveau moteur Bramo 323A-1 (ou au choix, le 323A-2, poussé à 900 ch). Ces appareils entrèrent en service juste à temps pour participer à la campagne de Pologne en septembre 1939. En mai 1940, les Hs 126 se retrouvèrent en première ligne contre les armées belges, britanniques françaises et néerlandaises. Engagés au sein d'Aufklärungsstaffel (escadrilles de reconnaissance affectées à chaque corps d'armée de la Wehrmacht), les Hs 126 représentèrent une grande partie des moyens aériens de reconnaissance allemands. Conscient de leur importance, le commandement allemand leur assura de manière systématique une escorte aérienne. Efficacement protégés par les Messerschmitt Bf.109, les Hs 126 purent à peu près sans trop de problèmes fournir de nombreux renseignements aux officiers de la Wehrmacht. Cependant, les soldats alliés comprirent très vite ce à quoi ils avaient affaire, en constatant que les unités ou les obus allemands arrivaient en général peu de temps après les Hs 126. Plusieurs appareils furent abattus par des tirs venant du sol : durant les combats autour de Gembloux en Belgique, un Hs 126 fut ainsi pris pour cible par des tirs de fusils-mitrailleurs et d'armes légères et descendu. Après la campagne à l'Ouest, les Hs 126 furent déployés en Afrique du Nord, et surtout sur le front russe (48 Staffeln en étaient équipés). Les appareils grecs furent quant à eux engagés contre les forces italiennes à partir de la fin de l'année 1940 : un Hs 126A-1 grec fut le premier appareil grec de la guerre à être abattu. Quelques appareils furent également transférés à des forces aériennes de pays satellites de l'Axe, comme la Croatie. Par la suite, le Hs 126 commença à démontrer ses limites. Bien qu'armé de deux mitrailleuses, il ne faisait pas le poids face à une opposition aérienne déterminée.

Ses performances ne pouvaient le mettre à l'abri des chasseurs adverses. Il était aussi moins polyvalent que les nouveaux modèles qui commençaient alors à s'imposer dans la Luftwaffe, comme le Focke Wulf Fw.189 Uhu et surtout comme le petit Fieseler Storch. Il fut donc retiré progressivement des unités de première ligne. Ils furent affectés à des missions d'entraînement ou de remorquage de planeurs. A partir de 1943, plusieurs dizaines d'appareils trouvèrent une nouvelle affectation, au sein des Befehlskampverbände (rebaptisés en novembre 1942 Störkampfstaffeln, escadrilles de harcèlement) puis des Nachschlachtgruppen (NSGr). Ces unités un peu spéciales utilisaient des appareils anciens mais encore valables, dans des missions d'attaque au sol, généralement nocturnes. Equipés de bombes de 20 ou de 50 kg, voire de bombes plus légères ou plus simplement de cocktails Molotov (jetés depuis le poste de pilotage), les appareils de ces unités se livraient à des opérations de harcèlement très rentables, car causant des dégâts significatifs et affectant le moral des unités ennemies. Plusieurs NSGr employèrent des Hs 126, notamment le NSGr 7 (en Croatie) ou le NSGr 11. Sur les 913 exemplaires produits (jusqu'à la fin de l'année 1942), il en restait encore une centaine d'exemplaires en état de vol au printemps 1944.



The **Henschel Hs 126** was a German two-seat [reconnaissance](#) and observation aircraft of [World War II](#) that was derived from the [Henschel Hs 122](#). The [pilot](#) was seated in a protected [cockpit](#) under the [parasol wing](#) and the [gunner](#) in an open rear cockpit. The [prototype](#) aircraft frame was that of a Hs 122A fitted with a [Junkers](#) engine. The Hs 126 was well received for its good short takeoff and low-speed characteristics which were needed at the time. It was put into service for a few years, but was soon superseded by the general-purpose, [STOL Fieseler Fi 156 Storch](#) and the medium-range [Focke-Wulf Fw 189](#) "flying eye".

Development

The first prototype was not entirely up to [Luftwaffe](#) standards; it was followed by two more development planes equipped with different engines. Following the third prototype, ten pre-production planes were built in 1937. The Hs 126 entered service in 1938 after operational evaluation with the [Legion Condor](#) contingent to the [Spanish Civil War](#).

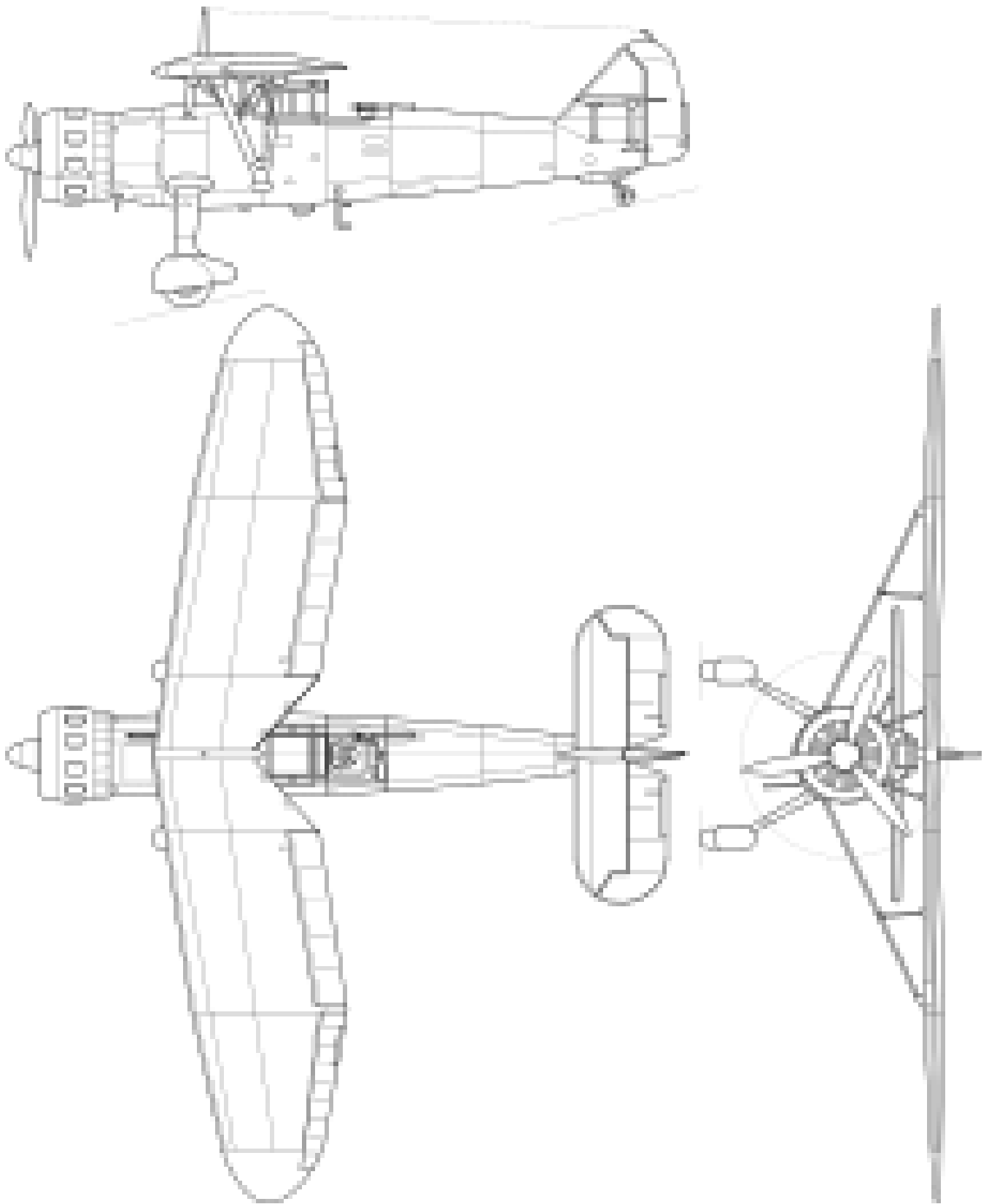
Operational history

By the time the Hs 126 A-1 joined the *Luftwaffe*, the re-equipping of reconnaissance formations was already well advanced. By the start of World War II in September 1939, the Hs 126 served with Aufkl.Gr 10, 11, 12, 13, 14, 21, 23, 31, 32 und 41. They were used with great success in the attack on Poland where it proved itself as a reliable observation and liaison aircraft. Its use continued after the end of the [Phony War](#) in May 1940. It suffered some losses when intercepted by Allied fighter aircraft: 20 Hs 126s were lost between 10 and 21 May 1940. Its successor, the [Focke-Wulf Fw 189](#) entered service in 1940 but the Hs 126 remained the main short range reconnaissance aircraft until 1942. 47 squadrons equipped with Hs 126s participated in the invasion of the Soviet Union in 1941. The Hs 126 was also used in North Africa, such as with the 2./Aufklärungsgruppe (H)/14 which used the type until the end of 1942. Late in the war, it was used in [glider](#) tug and night ground attack roles, but production of the Hs 126 ended in 1941 and the type was retired from the front line in 1943.^[1] On 12 September 1943 Henschel 126s were used to tow 10 DFS 230 attack gliders from [Pratica Di Mare airfield](#) near Rome to the Gran Sasso on [a raid](#) to rescue [Benito Mussolini](#). Mussolini had been imprisoned there after being deposed by the Grand Council of Fascism, followed by a decree from the King of Italy. The Henschel was a smaller tow plane compared the usual [Junkers Ju 52](#) three-engine tow plane and struggled to gain altitude to clear the mountains on the way. This led to confusion when the lead *Kette* of three gliders turned to gain altitude allowing [Otto Skorzeny](#)'s group of three gliders to assume the lead.^[2]

Greece

At the outbreak of [Greco-Italian War](#) of 1940–41, the [Royal Hellenic Air Force](#) (*Ellinikí Vasilikí Aeroporía*, RHAF) had in service 16 Henschels, with 3 Observation Mira, under III Corps, based in [Thessaloniki](#) and [Veria](#). Two days after the start of the war, on 30 October, there was the first air battle between Italian [Regia Aeronautica](#) and the RHAF when some Henschel Hs 126 of 3/2 Flight from 3 Observation *Mira* took off to locate [Italian Army](#) columns. But they were intercepted and attacked by [Fiat CR.42s](#) of 393^a *Squadriglia*. A first Henschel was hit and crashed, killing its observer, [Pilot Officer](#) Evangelhos Giannaris, the first Greek [aviator](#) to die in the war. A second Hs 126 was downed over [Mount Smolikas](#), killing Pilot Officer Lazaros Papamichail and [Sergeant](#) Constantine Yemenetzis.

Specifications (Hs 126 B-1)



General characteristics

- **Crew:** Two (pilot and observer/gunner)
- **Length:** 10.9 m (35 ft 7 in)
- **Wingspan:** 14.5 m (47 ft 7 in)
- **Height:** 3.8 m (12 ft 4 in)
- **Wing area:** 31.6 m² (340 ft²)
- **Empty weight:** 2,030 kg (4,480 lb)
- **Loaded weight:** 3,090 kg (6,820 lb)
- **Powerplant:** 1× [Bramo 323](#) 9-cylinder [radial engine](#), 625 kW (838 hp) (850 PS)

Performance

- **Maximum speed:** 356 km/h at 3,000 m (221 mph at 9,850 ft)
- **Range:** 998 km (620 mi)
- **Service ceiling:** 8,530 m (28,000 ft)
- **Rate of climb:** 550 m/min (1,800 ft/min)
- **Wing loading:** 97.8 kg/m² (20.1 lb/ft²)
- **Power/mass:** 0.21 kW/kg (0.13 hp/lb)

Armament

- 1 × forward-firing 7.92 mm (.312 in) [MG 17 machine gun](#)
- 1 × flexible 7.92 mm (.312 in) [MG 15 machine gun](#) in the observer/gunner
- Up to 150 kg (330 lb) of bombs



Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Henschel_Hs_126