

# HENSCHEL HS. 129



MADE IN ITALY

KIT. 4002 1/48 th Scale - Echelle 1/48 ème



La ditta Henschel, che si era creata un'invidiabile reputazione nel campo dello « Schlachtflugzeuge » (aereo da appoggio tattico) grazie al suo Hs. 123 (kit ESCI n. 4001), partecipò nel 1937, in concorrenza con la Focke-Wulf, ad un concorso per un nuovo velivolo « tattico ».

Il progetto della Henschel, l'Hs. 129, diede vita ad un bimotore senza particolari caratteristiche, se si eccettua il « muso » ed il posto di pilotaggio, che, fortemente corazzati, conferivano all'aereo l'aspetto di un vero e proprio « carro armato volante ». L'abitacolo infatti risultò come un « guscio » protetto da lamiere di spessore variabile tra i 6 ed i 12 mm. e con piccoli finestrini di vetro blindato spesso 75 mm.

Il primo esemplare (Hs. 129 V-1) volò per la prima volta nella primavera del 1939. La versione di serie Hs. 129 A-1 fu però respinta dalla Luftwaffe, che, a questa, preferì la successiva versione B-1 con motori radiali in sostituzione a quelli precedenti in linea, e con un abitacolo più confortevole per il pilota. I primi Hs. 129 B-1 di serie furono inviati sul fronte russo nel maggio 1942; qui i loro motori Gnôme Rhône 14M a 14 cilindri si dimostrarono scarsamente efficienti; altre macchine furono inviate in Tripolitania, ma il caldo e la sabbia ebbero effetti ancora più dannosi dell'ambiente della steppa.

La successiva sottoversione di serie, Hs. 129 B-2, standardizzò la possibilità di montare un cannone MK-101 da 30 mm. ed un'arma ancora più potente come il cannone anticarro BK 3,7 da 37 mm. (versione Hs. 129 B-2/Wa.). Ulteriormente perfezionato nel ruolo di « caccia-carri », l'Hs. 129 fu dotato infine nella versione B-3/Wa. di un cannone BK-7,5 da 75 mm.; circa 25 aerei furono prodotti con questo armamento (distinguibili per la lunga canna e per il freno di bocca del tipo « mille fori ») ed utilizzati per la caccia ai carri sovietici.

Nel complesso non si può dire che l'impiego degli Hs. 129 abbia segnato un grosso successo operativo, ma non si può per altro attribuire tale fallimento esclusivamente all'aereo;

se la specialità dell'appoggio tattico e della caccia ai mezzi corazzati fosse stata presa in considerazione con maggiore attenzione, molto probabilmente infatti, i difetti di gioventù del mezzo sarebbero stati eliminati in tempo.

È interessante ricordare che gli Hs. 129 prestarono servizio (32 esemplari) anche nell'Aviazione rumena, che, dal 24 agosto 1944 li impiegò contro le stesse forze tedesche.

Henschel had already won a reputation for themselves with the « Schlachtflugzeuge » (tactical support plane) with their Hs. 123 (ESCI kit no. 4001) and in 1937, in competition with Focke-Wulf, took part in a request for bids for a new tactical plane.

The Henschel design, the Hs. 129, gave life to a twinengined plane without special characteristics, except for the « nose » and the pilot seat which were heavily armoured and made the plane look like a real « flying tank ». The cockpit was in fact like a « shell » protected by plate with a thickness varying between 6 and 12 mms and with tiny windows in armoured glass 75 mms thick.

The first edition of the Hs. 129 (V-1) flew for the first time in the spring of 1939. The mass produced version the Hs. 129 A-1 was, however, turned down by the Luftwaffe which preferred the subsequent B-1 version with radial engines in replacement of the previous ones, and with a more comfortable cockpit for the pilot. The first mass produced Hs. 129 B-1s were sent to the Russian front in May 1942; here their Gnôme-Rhône 12M 14 cylinder engines proved to be inefficient; other machines were sent to Tripolitania, but the heat and the sand had even more disastrous effects than the steppe. The next mass produced subversion, the Hs. 129 B-2, standardized the possibility of fitting a 30 mm MK-101 gun or an even more powerful weapon such as the 37 mm BK 3.7 anti-tank gun (Hs. 129 B-2/Wa.). Further improved in the role of « tank-fighter », the Hs. 129 was used in the B-3/Wa. version with a 75 mm BK-7.5 gun; about 25 planes were made

with this weapon (which can be distinguished by the long barrel and by « thousand hole » type gun brake) and used for fighting soviet tanks.

Generally speaking it cannot be said that the use of the Hs. 129's marked a big operational success, but this failure cannot entirely be put down to the plane; if the speciality of tactical support and tank fighting had been taken into more consideration, most probably the early faults of the plane would have been eliminated in good time.

It is interesting to remember that the Hs. 129's (32 of them) also served with the Roumanian air force which, as of August 24 1944, used them against the German forces.

L'entreprise Henschel qui s'était créé une réputation enviable dans le domaine du « Schlachtflugzeuge » (avion d'appui tactique) grâce à son Hs. 123 (kit ESCI n. 4001) participa en 1937, en concurrence avec la Focke-Wulf, à un concours pour le nouvel avion « tactique ».

Le projet de la Henschel, le Hs. 129, aboutit à un bimoteur sans caractéristiques particulières exception faite du « nez » et du poste de pilotage qui, fortement cuirassés, donnaient à l'avion l'aspect d'un véritable « char d'assaut volant ». En effet l'habitacle était une « coquille » protégée par des tôles d'une épaisseur variant de 6 à 12 mm et avec des petites fenêtres en verre blindé de 75 mm d'épaisseur.

Le premier exemplaire (Hs. 129 V-1) vola pour la première fois au printemps 1939. Toutefois la version de série Hs. 129 A-1 fut refusée par la Luftwaffe qui lui préféra la version successive B-1 avec moteurs radiaux remplaçant ceux montés précédemment en ligne et avec un habitacle plus confortable pour le pilote. Les premiers Hs. 129 B-1 de série furent envoyés sur le front russe en mai 1942; à cette occasion les moteurs Gnôme Rhône 14M à 14 cylindres se montrèrent peu efficaces; d'autres appareils furent envoyés en Tripolitaine, mais la chaleur et le sable eurent des effets encore plus nuisibles que l'atmosphère de la steppe.

La sous-version suivante de série, Hs. 129 B-2, standardisa la possibilité de monter un canon MK-101 de 30 mm ou une arme encore plus puissante telle que le canon anticar BK 3,7 de 37 mm (version Hs. 129 B-2/Wa.). Perfectionné ultérieurement pour son rôle de « chasseurs de chars », le Hs. 129 fut équipé enfin dans la version B-3/Wa. d'un canon BK-7,5 de 75 mm; 25 appareils environ furent produits avec cet armement (se distinguant par le long canon et par le frein de bouche du type « mille trous ») et utilisés pour la chasse des chars soviétiques.

Dans l'ensemble on ne peut pas dire que l'utilisation des Hs. 129 ait été un gros succès opérationnel, mais on ne peut pas cependant attribuer cet échec exclusivement à l'appareil; si la spécialité de l'appui tactique et de la chasse des moyens cuirassés avait été prise en considération avec plus d'attention, très probablement les défauts de jeunesse de cet appareil auraient pu être éliminés en temps voulu.

Il est intéressant de rappeler que les Hs. 129 ont été également en service dans l'Aviation roumaine (32 exemplaires) qui les utilisa à partir du 24 août 1944 contre les forces allemandes elles-mêmes.

Die Firma Henschel, die sich im Bereich der « Schlachtflugzeuge » (zur taktischen Unterstützung) dank ihres Hs. 123 (kit ESCI Nr. 4001) einen beneidenswerten Namen erworben hatte, nahm 1937, in Konkurrenz mit der Firma Focke-Wulf, an einem Wettbewerb für ein neues « taktisches » Flugzeug teil. Mit dem Projekt der Henschel für den Typ Hs. 129 wurde ein zweimotoriges Flugzeug ohne besondere Eigenschaften geschaffen, abgesehen von der Form des Bugs und des Pilotensitzes, die durch die starke Panzerung dem Flugzeug den Aspekt eines wahren « fliegenden Panzers » verliehen. Die Kabine sah tatsächlich einer Schale ähnlich, die mit Blechen verschiedener Stärken zwischen 6 - 12 mm verkleidet und mit kleinen gepanzerten 75 mm starken Fenstern versehen war. Das erste Exemplar (Hs. 129 V-1) startete im Frühjahr 1939 zu seinem ersten Flug. Das Modell der Serie Hs. 129 A-1 wurde aber von der Luftwaffe abgelehnt, welche den darauffolgenden Typ B-1 mit Radialmotoren, als Ersatz der vorher-

gehenden linienmässig aufgestellten Motoren, und mit einer bequemeren Pilotenkabine bevorzugte.

Die ersten serienmässig hergestellten Hs. 129 B-1 wurden im Mai 1942 an die russische Front geschickt, wo sich deren Motoren Gnôme Rhône 14 M mit 14 Zylindern als ungenügend erwiesen. Andere Maschinen wurden nach Tripolitanien entsandt, aber die Hitze und der Sand übten in dieser Wüsten- gegend eine noch schlimmere Wirkung aus.

Die darauffolgende Untergruppe der Serie Hs. 129 B-2 standardisierte die Möglichkeit eine 30 mm-Kanone MK 101 oder eine noch stärkere Waffe, wie die 37 mm-Panzerabwehrkanone BK 3,7 (Modell Hs. 129 B-2/Wa) zu montieren. Nach Vervollkommnung des Typs Hs 129 zur « Panzerabwehr » wurde das Modell B-3/Wa mit einer 75 mm-Kanone BK 7,5 ausgerüstet. Mit dieser Ausrüstung wurden ca. 25 Flugzeuge gebaut (unterscheidbar durch das lange Rohr und durch die Mündungsbremse Typ « Tausendschönchen ») und zur Jagd gegen sowjetische Panzer eingesetzt.

Im Grossen und Ganzen kann man wohl sagen, dass der Einsatz des Hs. 129 keinen grossen operativen Erfolg verzeichnete, aber man kann andererseits dieses Scheitern auch nicht einzig und allein dem Flugzeug zuschieben; wäre die Besonderheit der taktischen Unterstützung und der Panzerjagd vielleicht mit grösserer Aufmerksamkeit erwogen worden, hätte man möglicherweise die anfänglichen Mängel des Flugzeuges rechtzeitig ausschliessen können.

Es ist interessant daran zu erinnern, dass die Hs. 129 (32 Exemplare) auch in der rumänischen Luftwaffe ihren Einsatz fanden, die diese dann vom 24.8.1944 ab gegen die deutschen Streitkräfte selbst einsetzte.

La firma Henschel que se había creado una envidiable reputación gracias a su Hs. 123, avión de apoyo táctico « Schlachtflugzeuge » (kit ESCI n. 4001), participó en 1937 en competencia con la Focke-Wulf, a un concurso para un nuevo avión táctico.

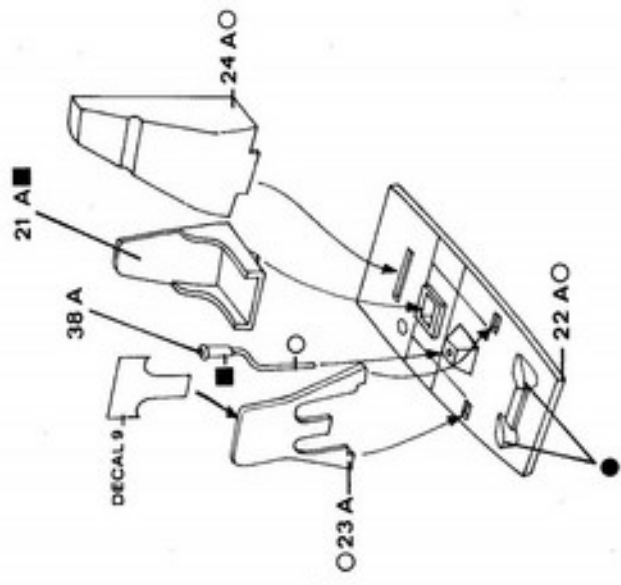
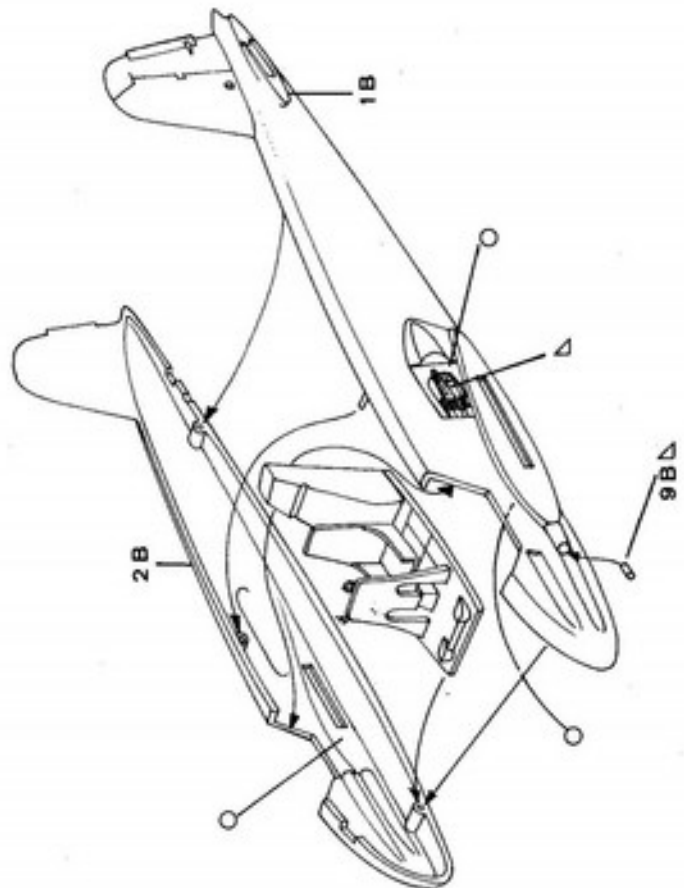
El proyecto Henschel, el Hs. 129, dio lugar a un bimotor sin características particulares, salvo el « hocico » y el puesto de pilotaje que estaban muy acorazados y le daban al avión un aspecto de « tanque aéreo ». De hecho, su interior tenía el aspecto de un caparazón protegido por chapas cuyo espesor variaba entre 6 y 12 mm., con pequeñas ventanillas blindadas con vidrio de 75 mm. de espesor. El primer ejemplar voló por primera vez en primavera de 1939. La versión de la serie Hs. 129 A-1 fue rechazada por Luftwaffe que le prefirió las versiones B-1 con motores radiales en sustitución de los anteriores lineales y con un alojamiento más confortable para el piloto. Los primeros Hs. 129 B-1 de serie fueron enviados al frente ruso en mayo de 1942, donde los motores Gnôme Rhône 14M de 14 cilindros se revelaron escasamente eficientes. Otros aparatos de este tipo fueron enviados a Tripolitania, pero el calor y la arena fueron todavía más dañinos que el clima de la estepa rusa.

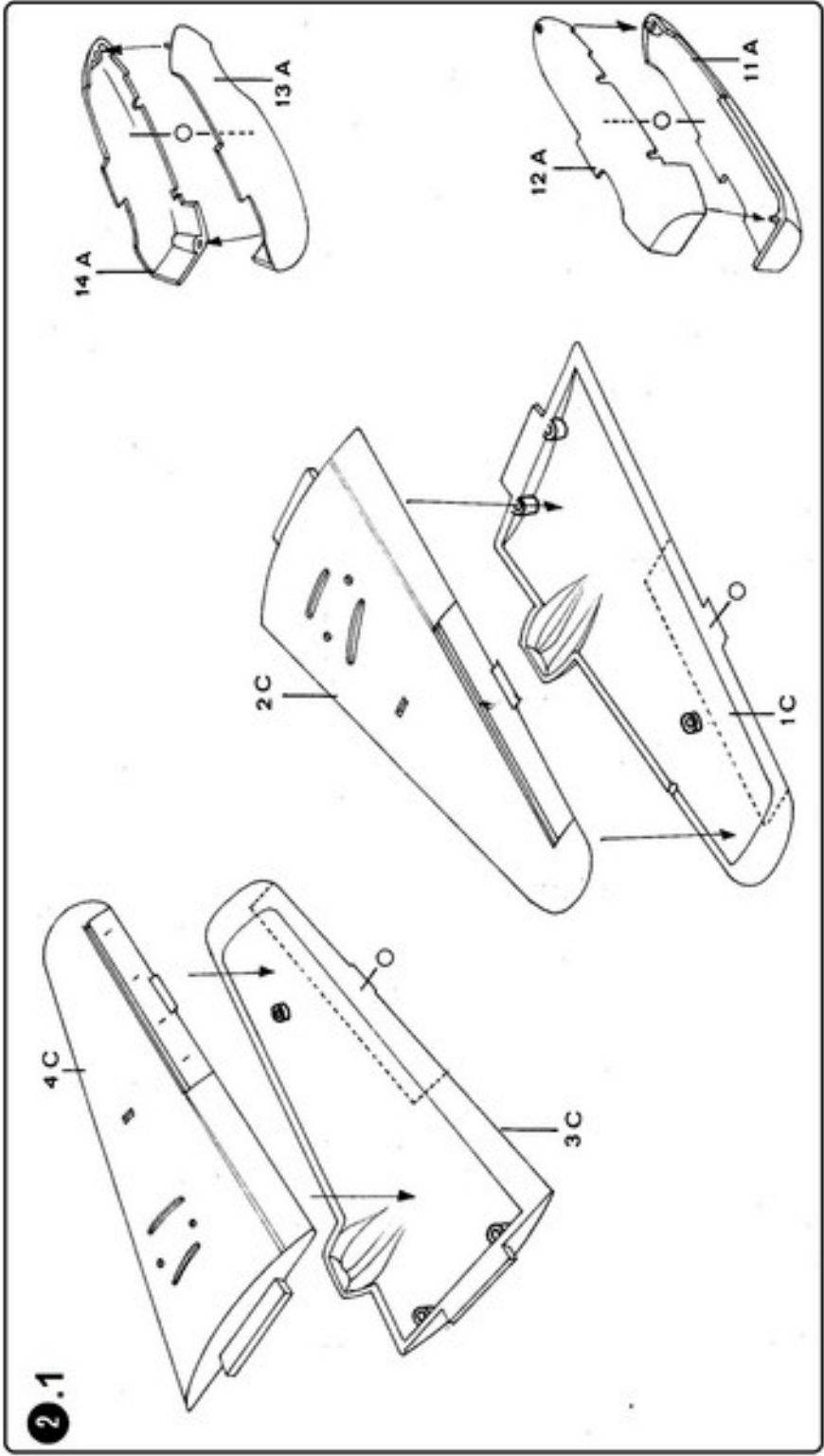
La sucesiva sub-versión de la serie Hs. 129 B-2, estandarizó la posibilidad de montar un cañón MK-101 de 30 mm. o un arma todavía más potente: el cañón anticarro BK 3,7 de 37 mm. (versión Hs. 129 B-2/Wa). Fue ulteriormente perfeccionado para el empleo « cazador de carros o tanques » y equipado finalmente en su versión B-3/WA con un cañón BK-7 de 75 mm.

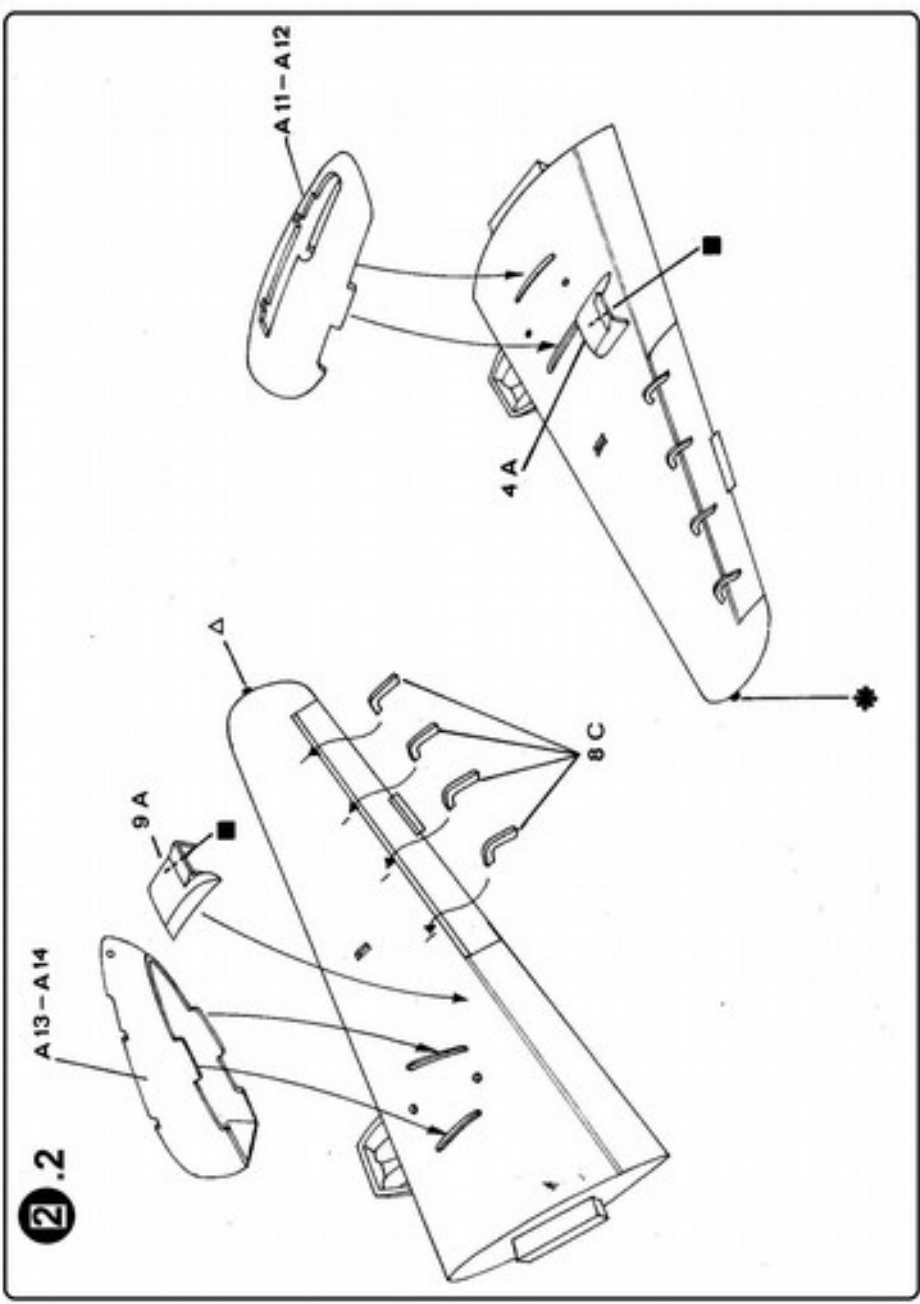
Con este armamento se produjeron aproximadamente 25 aviones (se distinguen de los demás por el caño largo y el freno de boca del tipo « mil agujeros ») que fueron utilizados para las acciones de caza anticarro, en la campaña soviética.

En conjunto podríamos decir que el empleo de los Hs. 129 no ha marcado una gran etapa de éxito operativo, pero no se le puede atribuir el fracaso al avión. Si la especialidad del apoyo táctico y de caza a los medios armados hubiese sido tomada mayormente en consideración, con toda probabilidad los defectos « juveniles » del aparato habrían sido eliminados con tiempo. Es interesante recordar que los Hs. 129 fueron empleados en número de 32 por la aviación rumana que, a partir del 24 de agosto de 1944, los empleó contra las fuerzas alemanas.

1

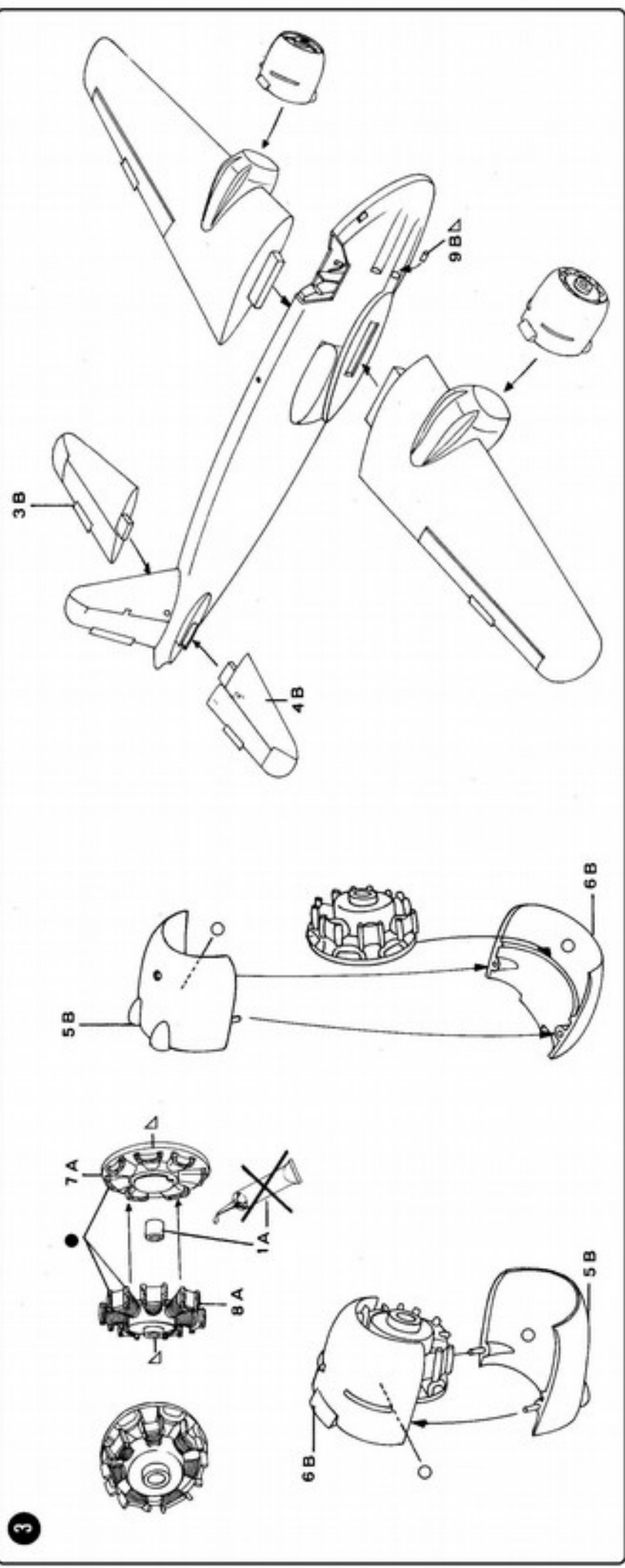






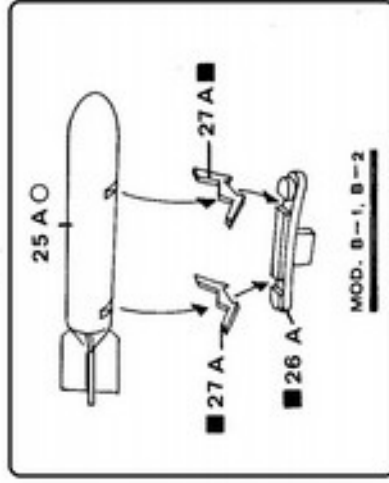
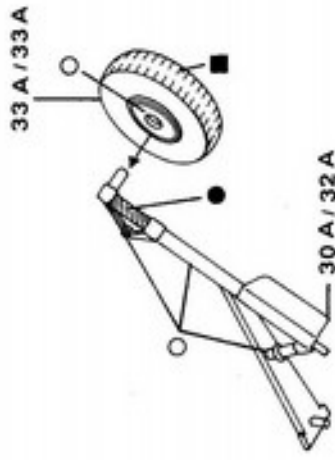
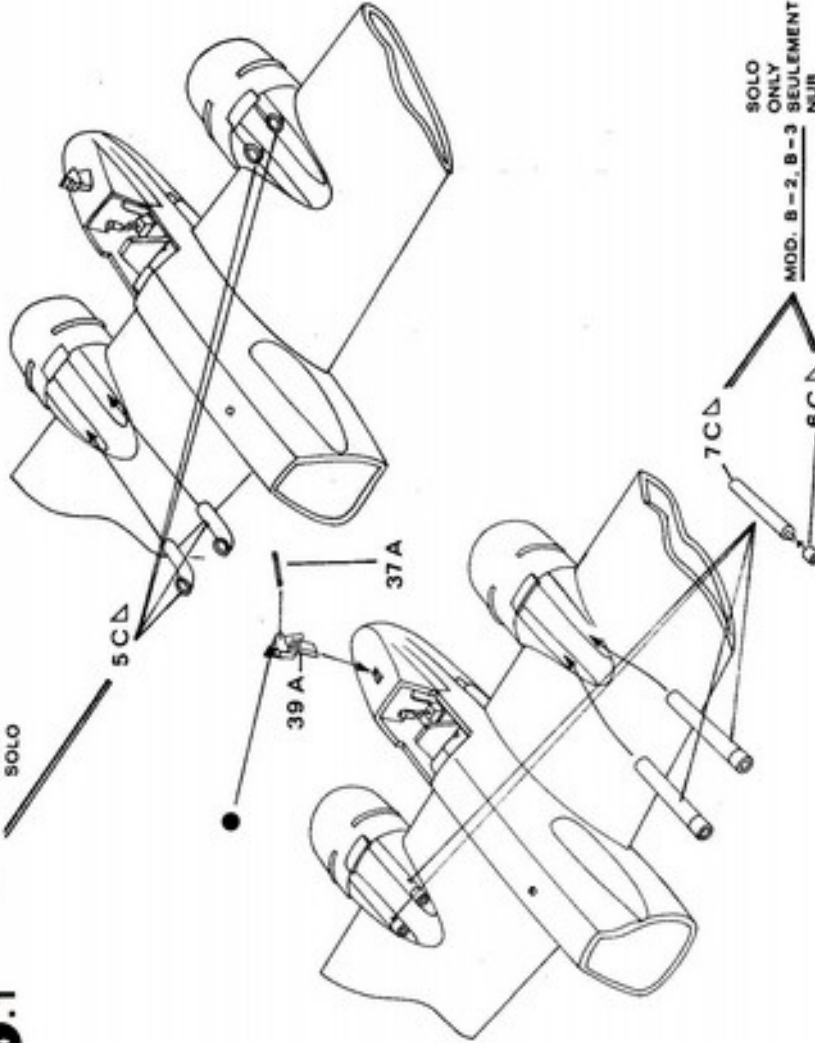
**2**.2

3

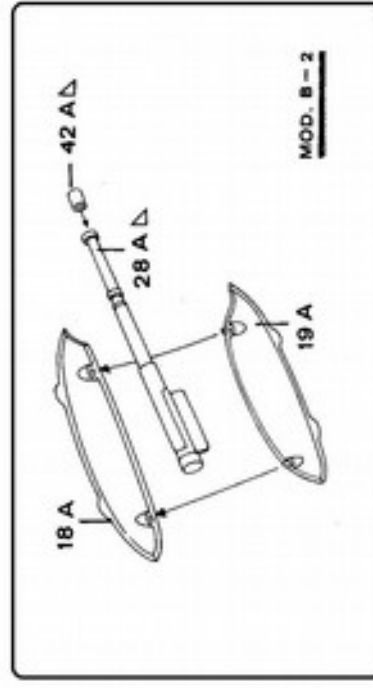
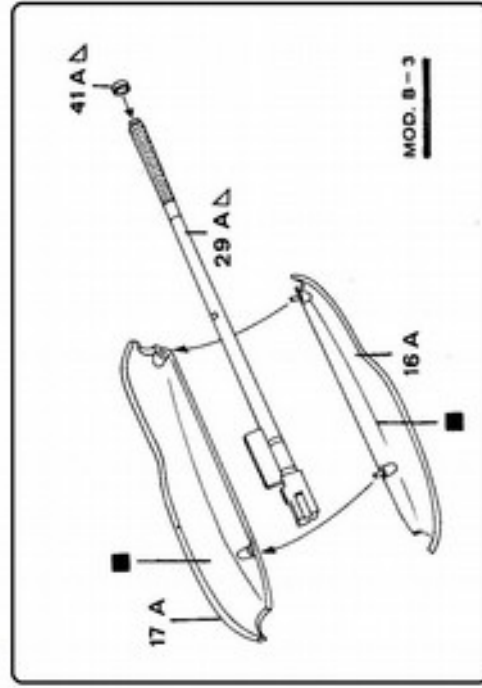


**4.1**

SOLO ONLY  
MOD. B-1 SEULEMENT  
NUR SOLO



④ .2





5

MOD. B-2, B-3

SOLO  
ONLY  
SEULEMENT  
NUR  
SOLO

MOD. B-1, B-2

MOD. B-2

10 B

32 A / 33 A

10 A

30 A / 33 A

15 A

MOD. B-1  
B-2

MOD. B-3

7/8 B

7 B

8 B

MOD. B-1

SOLO  
ONLY  
SEULEMENT  
NUR  
SOLO

ALTERNATIVE

35 A

34 A

36 A

6 A

20 A

40 A Δ

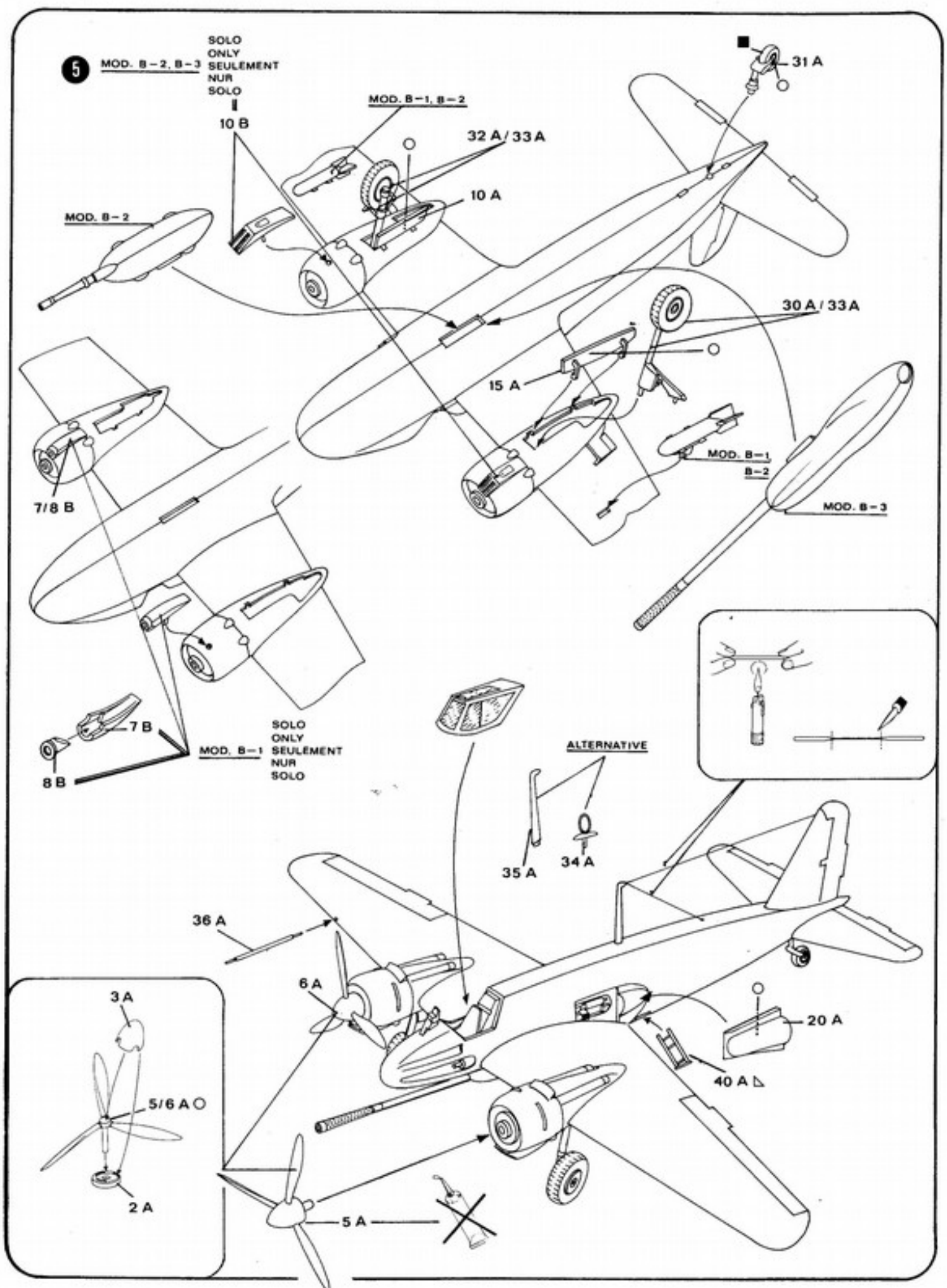
3 A

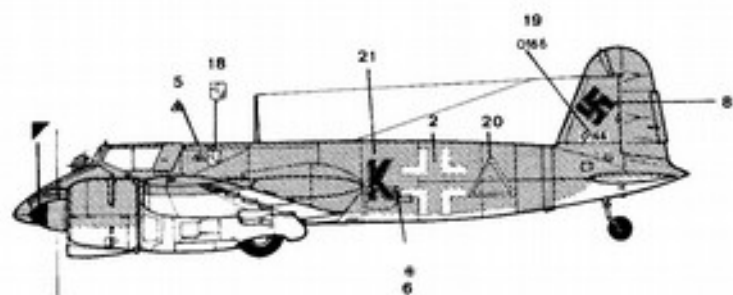
5/6 A O

2 A

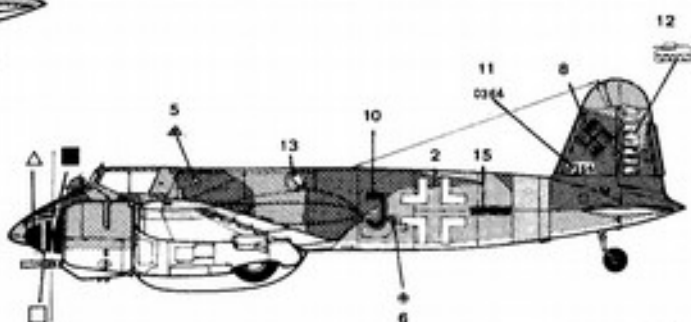
5 A

31 A

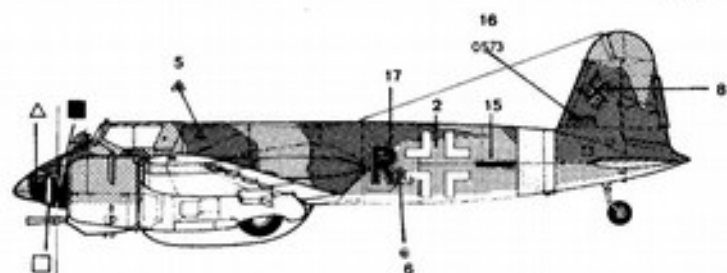




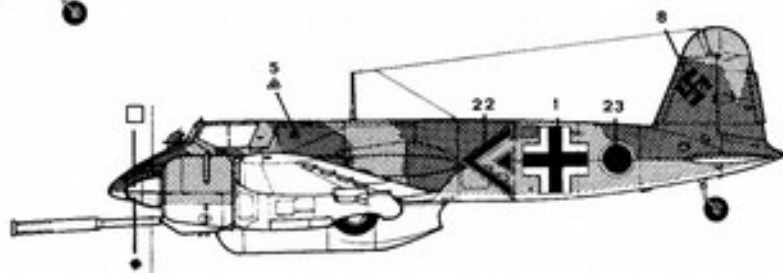
① Hs. 129 B-1 - 8 Sch. G 2



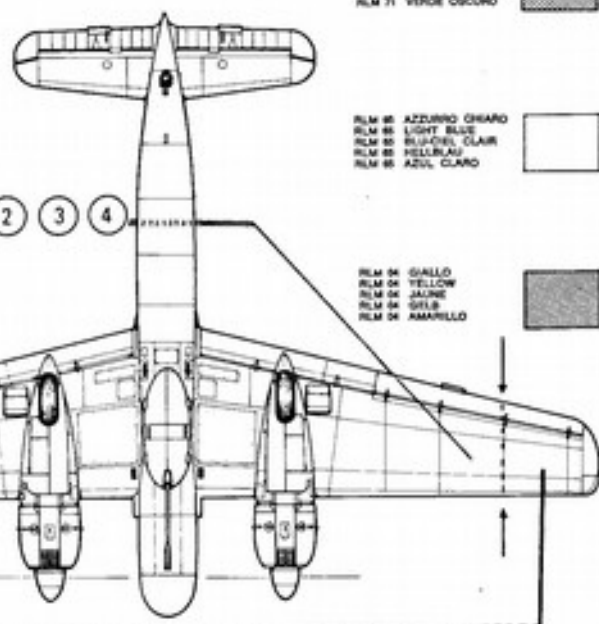
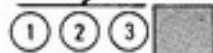
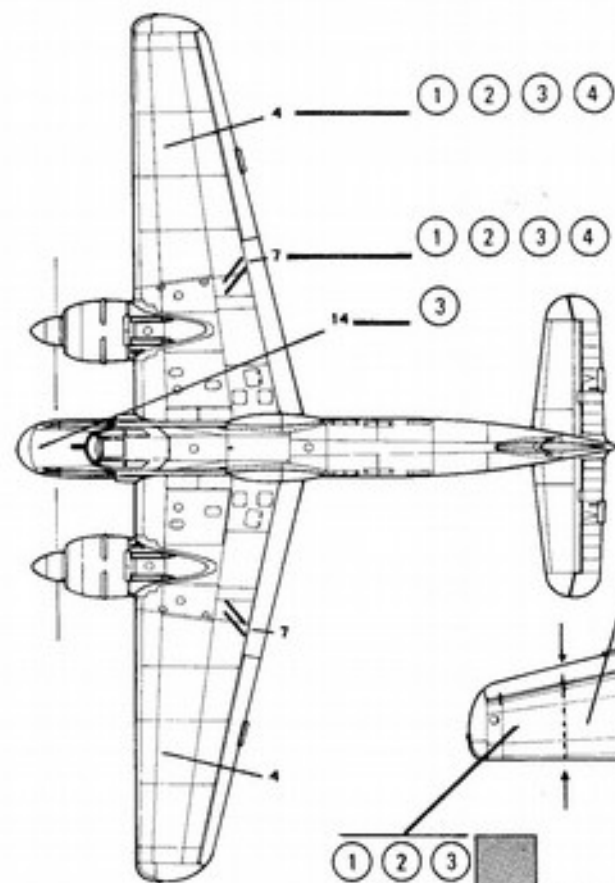
Hs. 129 B-2/R-2 - 10 (Pz) SG. 9 ③



② Hs. 129 B-2/R-3 - 10 (Pz) SG. 2



Hs. 129 B-3/WA - IV (Pz) SG. 9 ④



RLM 70 VERDE CHIARO  
RLM 70 BLACK-GREEN  
RLM 70 VERT-AGRI  
RLM 70 SCHWARZGRÜN  
RLM 70 VERDE-NEGRO



RLM 71 VERDE SCURO  
RLM 71 DARK GREEN  
RLM 71 VERT-FONCÉ  
RLM 71 DUNKELGRÜN  
RLM 71 VERDE OSCURO

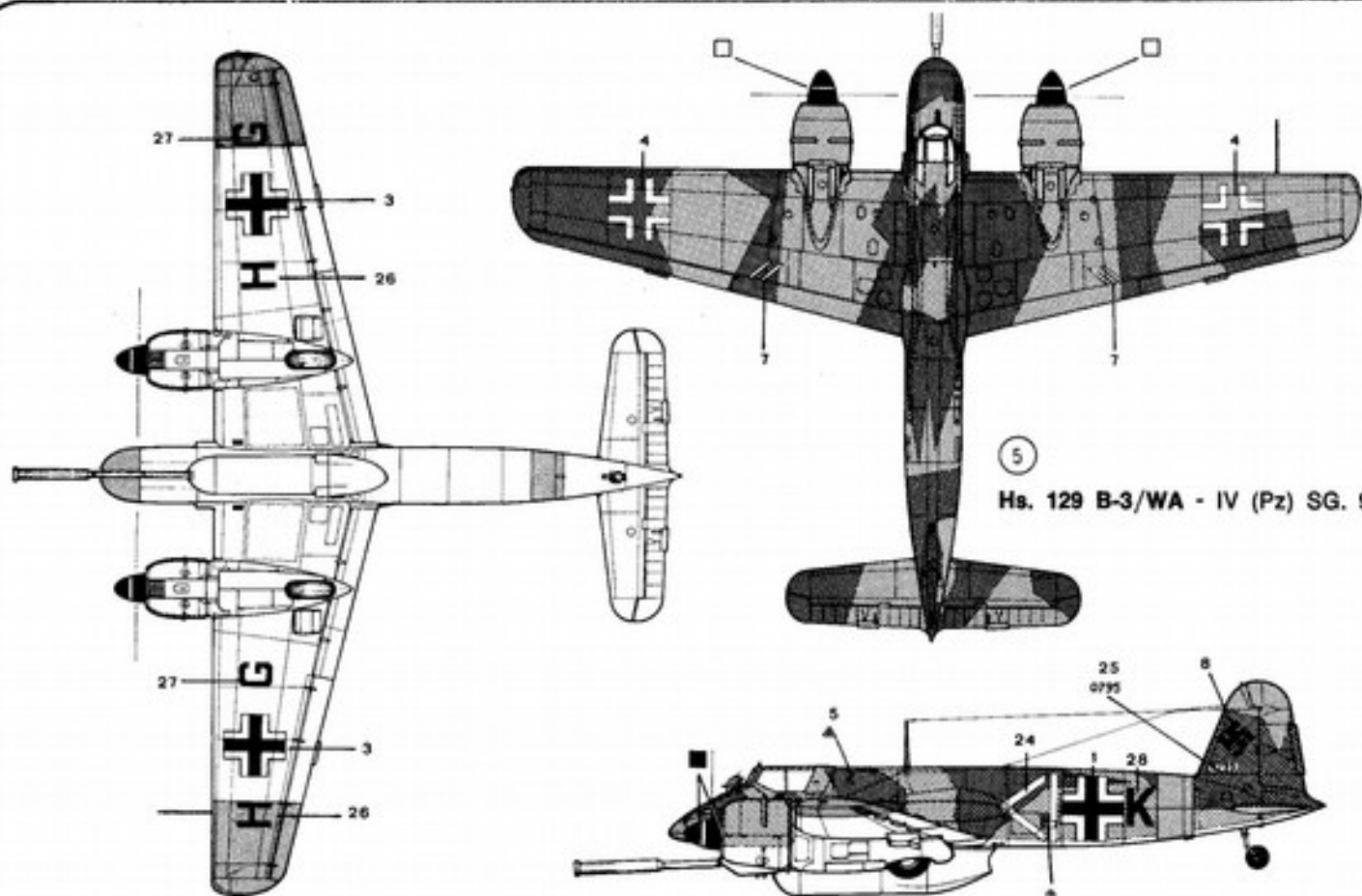


RLM 80 AZZURRO CHIARO  
RLM 80 LIGHT BLUE  
RLM 80 BLEU-CLAIR  
RLM 80 HELLBLAU  
RLM 80 AZUL CLARO



RLM 84 GIALLO  
RLM 84 YELLOW  
RLM 84 JAUNE  
RLM 84 GELB  
RLM 84 AMARILLO





Hs. 129 B-3/WA - IV (Pz) SG. 9

**COLORAZIONE - PAINTING - COLORATION - FAERBUNGEN - COLORACION**

□ BIANCO  
WHITE  
BLANC  
WEISS  
BLANCO

■ NERO  
BLACK  
NOIR  
SCHWARZ  
NEGRO

▲ FILM 04 GIALLO  
FILM 04 YELLOW  
FILM 04 JAUNE  
FILM 04 GELB  
FILM 04 AMARILLO

△ ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT  
ROJO

○ FILM 02 GRIGIO  
FILM 02 GRAY  
FILM 02 GRIS  
FILM 02 GRAU  
FILM 02 GRIS

● ARGENTO  
SILVER  
ARCENT  
SILBER  
PLATA

△ METALLO BRUNITO  
BURNISHED METAL  
METAL BRUNI  
BRONZIERTE METALLFARBE  
METAL BRUNIDO

▽ FILM 05 AZZURRO CHIARO  
FILM 05 LIGHT BLUE  
FILM 05 BLEU-CIEL CLAIR  
FILM 05 HELLBLAU  
FILM 05 AZUL CLARO

● FILM 07 VERDE CHIARO  
FILM 07 BLACK-GREEN  
FILM 07 VERT-NOIR  
FILM 07 SCHWARZGRÜN  
FILM 07 VERDE-NEGRO

**CARATTERISTICHE E DATI TECNICI (Hs. 129 B-2)**

**Motore:**  
due motori radiali Gnôme-Rhône 14M-4/5 a 14 cilindri raffreddati ad aria; 700 CV al decollo e 660 CV in volo.

**Dimensioni:**  
lunghezza m. 9,75 - altezza m. 3,25 (eliche in moto) - apertura alare m. 14,20 - superficie alare mq. 29.

**Pesi:**  
a vuoto Kgs. 3.800 - a vuoto equipaggiato Kgs. 4.020 - con cannoni MK-105 da 30 mm. Kgs. 4.192 - totale max. al decollo Kgs. 5.250.

**Prestazioni:**  
velocità max. 407 Km/h a 3.000 m. - velocità di crociera 315 Km/h a 3.000 m. - velocità di salita iniziale 8,1 m/sec. - quota di tangenza pratica 9.000 m. - autonomia 690 Km.

**Armamento:**  
due mitragliatrici MG-17 da 7,92 mm. e due cannoni MG-151 da 20 mm., più cannone MK-101 da 30 mm. e quattro mitragliatrici MG-17 da 7,92 mm.

carico bellico: quattro bombe SC-50 da Kgs. 50 o 96 spezzoni SD-2 anti-uomo da Kgs. 2 o una bomba SC-250 da Kgs. 250 (sotto la fusoliera) e due bombe SC-50 (48 SD-2) sotto le ali.

**CARACTERISTIQUES ET DONNEES TECHNIQUES (Hs. 129 B-2)**

**Moteur:**  
deux moteurs radiaux Gnôme Rhône 14M-4/5 à 14 cylindres avec refroidissement par air; 700 CV au décollage et 660 CV en vol.

**Dimensions:**  
longueur 9,75 m - hauteur 3,25 m (hélices en mouvement) envergure des ailes 14,20 m - surface alaire 29 m<sup>2</sup>.

**Poids:**  
à vide 3.800 kg - à vide équipé 4.020 kg - avec canon MK-105 de 30 mm 4.192 kg - total max. au décollage 5.250 kg.

**Performances:**  
vitesse max. 407 km/h à 3.000 m - vitesse de croisière 315 km/h à 3.000 m - vitesse de montée initiale 8,1 m/sec. - altitude de plafond pratique 9.000 m - autonomie 690 km.

**Armement:**  
deux mitrailleses MG-17 de 7,92 mm et deux canons MG-151 de 20 mm, plus un canon MK-101 de 30 mm et quatre mitrailleses MG-17 de 7,92 mm.

chargement de guerre: quatre bombes SC-50 de 50 kg ou 96 grenades antipersonnel de 2 kg ou une bombe SC-250 de 250 kg (sous le fuselage) et deux bombes SC-50 (48 SD-2) sous les ailes.

**SPECIFICATIONS AND TECHNICAL DATA (Hs. 129 B-2)**

**Engine:**  
Two 14 cylinder 14M-4/5 Gnôme-Rhône radial engines air cooled; 700 CV at take off and 660 CV in flight.

**Size:**  
length 9.75 m - height 3.25 m (propellers revolving) - wing span 14.20 m - wing surface 29 sq.m.

**Weight:**  
empty 3800 kgs - empty but equipped 4020 kgs - with 30 mm MK-105 gun 4192 kgs - total maximum weight at take off 5250 kgs.

**Performance:**  
Maximum speed 407 Km/h at 3000 m - cruising speed 315 Km/h at 3000 m - initial rising speed 8.1 m/sec - service ceiling 9000 m - fuel distance 690 kms.

**Arms:**  
two 7.92 mm MG-17 machine guns and two 20 mm MG-151 guns, plus a 30 mm MK-101 gun and 4 7.92 mm MG-17 machine guns.

war load: 4 50 kg SC-50 bombs or 96 2 kg man-fighting SD-2 incendiary bombs or one 250 kg SC-250 bomb (under the fuselage) and two SC-50 (48 SD-2) under the wings.

**CARACTERISTICAS Y DATOS TECNICOS (Hs. 129 B-2)**

**Motor:**  
dos motores radiales Gnôme Rhône 14M-4 de 14 cilindros, enfriamiento de aire, 700 CV al despegar y 660 en vuelo.

**Dimensiones:**  
longitud m. 9,75 - altura m. 3,25 (hélices en movimiento) apertura alar m. 14,20 - superficie alar mc. 29.

**Peso:**  
vacío Kgs. 3.800 - vacío pero equipado Kgs. 4.020 - con cañón MK-105 de 30 mm. Kgs. 4.192 - total máx. al despegar: Kgs. 5.250.

**Prestaciones:**  
velocidad máx. 407 km/h a 3.000 m. - velocidad de crucero 315 Km/h a 3.000 m. - velocidad inicial de subida 8,1 m/sec. - cuota de tangencia práctica 9.000 m. - autonomía 690 Km.

**Armamento:**  
2 ametralladoras MG-17 de 7,92 mm. y 2 cañones MG-151 de 20 mm, más 1 cañón MK-101 de 30 mm. y 4 ametralladoras MG-17 de 7,92 mm.

**Carga bélica:**  
4 bombas SC-50 de kgs. 50 ó 96 bombas incendiarias SD-2 avihombre de kgs. 2 ó una bomba SC-250 (debajo del fuselaje) y 2 bombas SC-50 (48 SD-2) debajo de las alas.