

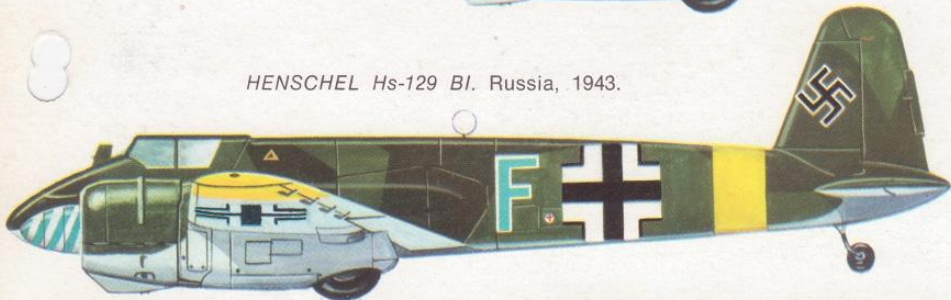
HENSCHEL Hs-129 B 2R/2. Russia, 1943.



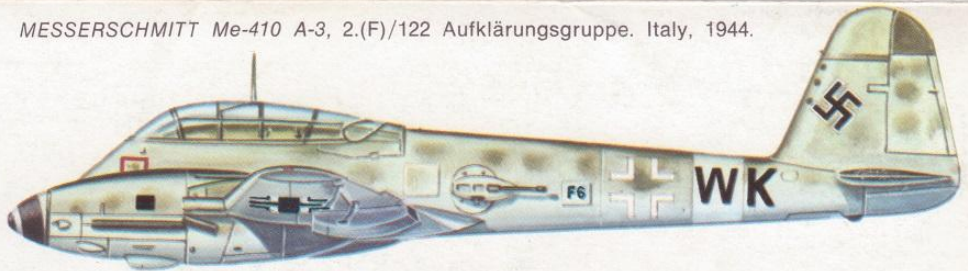
HENSCHEL Hs-129 B 2'/R2. Russia, 1942.



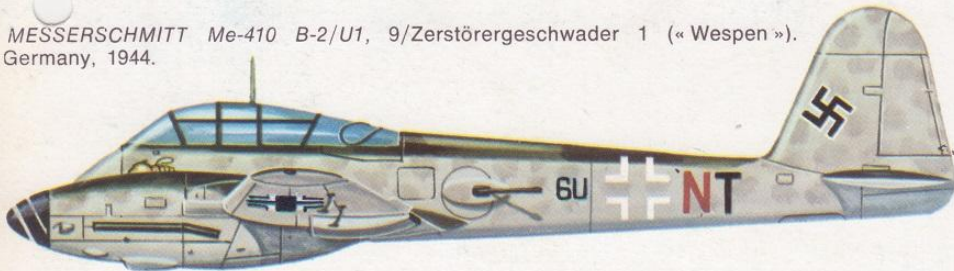
HENSCHEL Hs-129 B1. Russia, 1943.



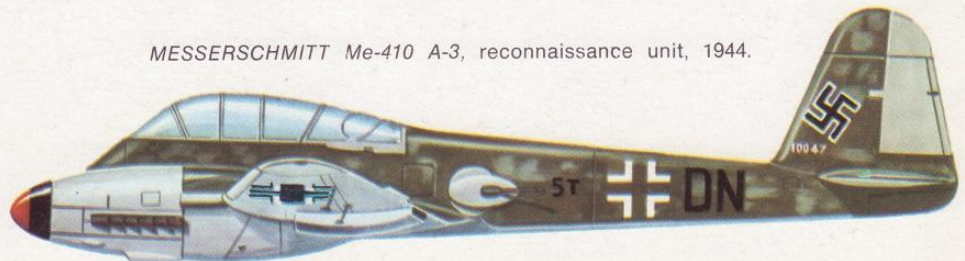
MESSERSCHMITT Me-410 A-3, 2.(F)/122 Aufklärungsgruppe. Italy, 1944.



MESSERSCHMITT Me-410 B-2/U1, 9/Zerstörergeschwader 1 (« Wespen »). Germany, 1944.



MESSERSCHMITT Me-410 A-3, reconnaissance unit, 1944.



## HENSCHEL HS-129



1



2



3



4



5



6

Ideato dall'ing. Friedrich Nicholaus, capo-progettista della Henschel Flugzeugwerke A.G., l'Henschel Hs-129 nacque in risposta ad una precisa richiesta del Ministero dell'Aviazione (Reichluftfahrtministerium) per un aereo monoposto in grado di operare con la massima efficacia in attacchi al suolo contro particolari e muniti obiettivi. Sviluppato sfruttando le dirette esperienze acquisite durante la Guerra Civile Spagnola (con Ju-87 ed Hs-123), questo nuovo aereo, in relazione ai duri compiti da svolgere, ebbe quali conseguenze e logiche caratteristiche, protezione ed armamento. I primi prototipi (1939), delusero tuttavia le aspettative; insufficientemente potenziati da due Argus As 410 (465 HP), essi risultarono oltremodo appesantiti (dalle massicce corazze protettive e dal notevole armamento), poco manovrabili e limitati nel raggio d'azione per scarsa visibilità; i pochi aerei prodotti furono così relegati a compiti di secondaria importanza. Solo più tardi, con gli sviluppi della Guerra, la Luftwaffe, catturati numerosi motori Gnôme Rhône 14M (740 HP), decise di sfruttare nuovamente, previa sistemazioni e modifiche, il progetto dell'Henschel Hs-129A, adattando su tale aereo i più potenti motori di cui era venuta in possesso; nacque così l'Henschel Hs-129B che diede subito eccellenti prestazioni, dimostrandosi quantomai adatto agli attacchi al suolo e principalmente nel ruolo anti-carro. I maggiori teatri operativi per questo aereo furono il fronte nord-africano e soprattutto il fronte Orientale, ove esso si distinse in numerose azioni contro le forze corazzate sovietiche.

Conceived by Eng. Friedrich Nicholaus, head-designer for Henschel Flugzeugwerke A.G., the Henschel Hs-129, was the answer to the specific request by the Air Force Ministry (Reichluftfahrtministerium) for a single-seater plane capable of operating with maximum efficiency in ground attacks against particular, armed objectives. This new plane, developed taking advantage of the direct experience gained during the Spanish Civil War (with Ju-87 and Hs-123), had in relation to the difficult tasks assigned it, protection and armament as its consequent and logical characteristics. The first prototypes (1939) however disappointed the expectations. Insufficiently powered by two Argus As 410 (465 HP), they were in addition, weighed down by massive protective armour plating and considerable armament, difficult to manoeuvre, and limited in their range of action due to scarce visibility. The few planes constructed were thus relegated to tasks of secondary importance. Only later with the development of the war, did the Luftwaffe, with the capture of numerous Gnôme Rhône 14M (740 HP) engines, decide to take advantage again, although with modifications, of the project for the Henschel Hs-129A, adapting to this plane the most powerful motors they had come into possession of. Thus the Henschel Hs-129B was created, and soon gave an excellent performance, showing itself to be particularly suitable for ground attacks, mainly as an anti-tank aircraft.

The principal operative theaters for this plane were the North African front, and above all, the Eastern front where it distinguished itself in numerous missions against the Soviet armoured forces.

Conçu par l'ing. Friedrich Nicholaus, chef de la division projets de la Henschel Flugzeugwerke A.G., l'Henschel Hs-129 naquit en réponse à une précise demande du Ministère de l'Aviation (Reichluftfahrtministerium) pour un avion monoplace capable d'opérer avec le maximum d'efficacité dans les attaques au sol contre des objectifs spéciaux bien défendus. Ce nouvel avion, qui fut développé en exploitant les expériences directes acquises pendant la Guerre Civile Espagnole (avec Ju-87 et Hs-123), eut comme caractéristiques principales, étant donné ses lourdes tâches, la protection et l'armement. Les premiers prototypes (1939) toutefois décevèrent l'attente générale; insuffisamment équipés par deux Argus As 410 (465 HP), ils se révélèrent excessivement alourdis (par les massives cuirasses protectrices et par le remarquable armement), peu agiles et limités dans leur rayon d'action à cause d'une visibilité insuffisante; les quelques avions produits furent ainsi rélégués à des tâches d'importance secondaire. Ce ne fut que plus tard que, suite aux développements de la guerre, la Luftwaffe, ayant capturé plusieurs moteurs Gnôme Rhône 14M (740 HP), décida d'utiliser à nouveau le projet de l'Henschel Hs-129A, après arrangements et modifications préalables, en adaptant sur cet avion les moteurs plus puissants dont elle était venue en possession; ce fut ainsi que naquit l'Henschel Hs-129B, qui offrit immédiatement d'excellentes performances en se révélant très utile pour les attaques au sol et surtout dans le rôle d'anti-char.

Les plus importants théâtres opérationnels de cet avion furent le front nord-africain et surtout le front Oriental, où il se distingua dans de nombreuses actions contre les forces cuirassées soviétiques.

Das Henschel Hs-129, geplant vom Ing. Friedrich Nicholaus, Planungsleiter der Henschel Flugzeugwerke A.G., entstand in Antwort einer genauen Anfrage des Reichluftfahrtministeriums über ein einsitziges Flugzeug, das imstande sein sollte, mit grösster Wirksamkeit in Bodenangriffen gegen besondere befestigte Ziele verwendet zu werden. Entwickelt durch die Ausnützung der direkten Erfahrungen während des Spanischen Bürgerkriegs (mit Ju-87 und Hs-123), bekam dieses Flugzeug, in Zusammenhang mit den strengen vorgesehene Aufgaben, als entsprechende und logische Eigenschaften Schutz und Bewehrung. Die ersten Prototypen (1939) entsprachen aber nicht den Erwartungen; mit 2 ungenügenden Argus As 410 (465 HP) versehen, zeigten sie sich als allzu schwer belastet (durch die massiven Schutzpanzer und die bemerkenswerte Bewehrung), kaum wendig und begrenzt durch die schwache Sichtbarkeit in der Reichweite; die wenigen hergestellten Flugzeuge fanden deshalb nur in nebensächlichen Aufgaben Verwendung. Erst später entschloss die Luftwaffe infolge der Entwicklungen des Krieges und nachdem zahlreiche Gnôme Rhône-Motore 14M (740 HP) erbeutet wurden, neuerdings durch Abänderung und Anpassungen den Entwurf vom Henschel Hs-129A auszunützen, wobei sie auf dem Flugzeug die leistungsfähigeren Motore anbrachte, die sie sich angeeignet hatte. So entstand das Henschel Hs-129B, das sofort ausgezeichnete Leistungen leistete und sich sehr geeignet für die Bodenangriffe insbesondere als panzerbrechend zeigte.

Die wichtigsten Operationsgebiete dieses Flugzeuges waren die Nordafrikanische und vor allem die Ostfront, wo es sich in mehreren Aktionen gegen die sowjetischen Panzerdivisionen auszeichnete.

1 Distintivo della Fanteria « d'assalto ». (Su fusoliera come da disegno e su parte frontale del « muso »).

2 Distintivo del 4(Pz)/Sch.G. I. (Subito sotto la carlinga).

3 Distintivo del 5(Schlacht)/LG2. (Subito sotto la carlinga).

4 Distintivo del 8/Sch.G2. (Subito dopo la carlinga, alla stessa altezza dei finestroni).

5 Distintivo del 2/NAG12. (In centro, su fusoliera, poco prima della « coda »).

6 Distintivo del 2(H)/32. (In centro, su fusoliera, poco prima della « coda »).

1 Badge of the « Assault infantry » (on the fuselage as a design and on the front of the « nose »).

2 Badge of the 4(Pz)/Sch.G. I (right under the cockpit).

3 Badge of the 5(Schlacht)/LG2 (right under the cockpit).

4 Badge of the 8/Sch. G.2 (right under the cockpit, at the height of the windows).

5 Badge of the 2/NAG12 (in the center on the fuselage, right before the « tail »).

6 Badge of the 2(H)/32 (in the center, on the fuselage, right before the « tail »).

1 Insigne de l'Infanterie « d'assault ». (Sur fusolière comme d'après dessin et sur partie antérieure du « museau »).

2 Insigne du 4(Pz)/Sch.G. I. (Immédiatement sous la carlingue).

3 Insigne du 5(Schlacht)/LG2. (Immédiatement sous la carlingue).

4 Insigne du 8/Sch.G2. (Immédiatement après la carlingue, à la même hauteur des fenêtres).

5 Insigne du 2/NAG12. (Au centre, sur fusolière, peu avant la « queue »).

6 Insigne du 2(H)/32. (Au centre, sur fusolière, peu avant la « queue »).

1 Abzeichen der « Sturminfanterie ». (Auf dem Rumpf, lt. Zeichnung, und auf der Frontseite der « Schnauze »).

2 Abzeichen des 4(Pz)/Sch.G. I. (Gleich unter Führerstand).

3 Abzeichen des 5(Schlacht)/LG2. (Gleich unter Führerstand).

4 Abzeichen des 8/Sch.G2. (Gleich nach Führerstand, an der selben Höhe der Fenster).

5 Abzeichen des 2/NAG12. (In der Mitte, auf dem Rumpf, kurz vor dem « Schwanz »).

6 Abzeichendes 2(H)/32. (In der Mitte, auf dem Rumpf, kurz vor dem « Schwanz »).

## MESSERSCHMITT ME-210/410

Derivato dal Messerschmitt Bf-110 («Zerstörer»), il Me-210 fu concepito come il suo predecessore quale potente e versatile caccia strategico a lungo raggio, ma come il suo predecessore, si dimostrò un vero fallimento. Privo delle pubblicizzate ma inesistenti doti di polivalenza, scarsamente manovrabile e pericolosamente instabile, il Me-210 raccolse su tutti i fronti ove combatté, clamorosi insuccessi. Di poco superiore fu il suo derivato Me-410, modello potenziato prodotto in varie versioni ed impiegato in differenti ruoli (intercettatore, caccia notturno, bombardiere-leggero, ricognitore, ecc.). Estremamente vulnerabile, anche questo aereo ebbe un'ingloriosa carriera, e solo in rare occasioni riuscì a distinguersi; ma il merito di tali successi fu il più delle volte dovuto alla potenza dell'armamento e soprattutto all'eccezionale abilità dei piloti tedeschi.

The Me-210, derived from the Messerschmitt Bf-110 («Zerstörer»), was created as was its predecessor, as a powerful and versatile long range strategic fighter. As its predecessor, it was a true failure. Deprived of its publicized but nonexistent polyvalent qualities, scarcely manoeuvrable and dangerously unstable, the Me-210 was terribly unsuccessful on all the fronts where it fought. Slightly superior was its derivative, the Me-410, a more powerful model constructed in various versions, and used in a variety of roles as interceptor, night fighter, light bomber, reconnaissance, etc. This plane, extremely vulnerable as it was, had an unglorious career, and only on rare occasions did it distinguish itself. The merit of such successes was due for the most part to the powerful armament, and above all to the exceptional ability of the German pilots.

Dérivé du Messerschmitt Bf-110 («Zerstörer»), le Me-210 fut conçu, ainsi que son prédécesseur, en tant que puissant et agile chasseur stratégique à long rayon d'action, mais ainsi que son prédécesseur il se révéla un échec complet. Dépourvu des qualités de polyvalence dont on vantait l'existence, peu manoeuvrable et dangereusement instable, le Me-210 collectionna d'éclatants échecs sur tous les fronts où il combattit. Son dérivé Me-410 fut de peu supérieur: il s'agissait d'un modèle amélioré produit dans des versions différentes et utilisé pour plusieurs rôles (intercepteur, chasseur de nuit, bombardier-léger, avion de reconnaissance, etc.). Extrêmement vulnérable, cet avion aussi eut une peu glorieuse carrière et ce ne fut que très rarement qu'il sut se distinguer; mais le mérite de ces succès fut presque toujours dû à la puissance de son armement et surtout à l'habileté exceptionnelle des pilotes allemands.

Vom Messerschmitt Bf-110 («Zerstörer») abgeleitet, wurde das Me-210 wie sein Vorgänger als starker und beweglicher Jäger mit grosser Reichweite entworfen, zeigte sich aber, so wie sein Vorgänger, als ein tatsächlicher Misserfolg. Ohne den hochgepreisten aber nicht vorhandenen Eigenschaften der Polyvalenz, sammelte das kaum wendige und gefährlich unbeständige Me-210 an allen Fronten wo es eingesetzt wurde aufsehenerregende Misserfolge. Kaum besser war sein Nachfolger Me-410, verstärkter Modell in verschiedenen Versionen hergestellt und in mehreren Rollen verwendet (Verteidiger, Nachtjäger, Leichtbomber, Aufklärer, usw.). Ausserst verwundbar, hatte auch dieses Flugzeug eine ruhmlose Laufbahn; nur in seltenen Gelegenheiten konnte es sich auszeichnen; das Verdienst dieser Erfolge ist aber meistens der starken Bewehrung und vor allem der ausserordentlichen Fähigkeit der deutschen Piloten zuzuschreiben.



1



2



3



4

1 Distintivo del 2(F)/122. (Subito sotto inizio carlinga).

2 Distintivo del ZG1 (Zerstörergeschwader 1) «Vespen»; fronte nazionale, 1944. (Subito sotto inizio carlinga).

3 Distintivo del KG51 «Edelweiss». (Sotto carlinga).

4 Distintivo del II/ZG26 «Horst Wessel»; fronte nazionale, 1944. (Su parti esterne copertura motori, subito dopo il mozzo dell'elica).

1 Badge of the 2(F)/122 (right after the beginning of the fuselage).

2 Badge of the ZG1 (Zerstörergeschwader 1) «Vespen». National front, 1944 (right after the beginning of the fuselage).

3 Badge of the KG51 «Edelweiss» (under the fuselage).

4 Badge of the II/ZG26 «Horst Wessel», National Front, 1944 (on the external engine cover, right after the propeller cap).

1 Insigne du 2(F)/122. (Immédiatement au-dessous du commencement de la carlingue).

2 Insigne du ZG1 (Zerstörergeschwader 1) «Vespen»; front national, 1944. (Immédiatement au-dessous du commencement de la carlingue).

3 Insigne du KG51 «Edelweiss». (Au-dessous de la carlingue).

4 Insigne du II/ZG26 «Horst Wessel»; front national, 1944. (Sur les parties extérieures de couverture des moteurs, immédiatement après le moyeu de l'hélice).

1 Abzeichen des 2(F)/122. (Gleich unterhalb Beginn des Rumpfes).

2 Abzeichen des ZG1 (Zerstörergeschwader 1) «Vespen»; National-front, 1944. (Gleich unterhalb Anfang des Rumpfes).

3 Abzeichen des KG51 «Edelweiss». (Unter dem Rumpf).

4 Abzeichen des II/ZG26 «Horst Wessel»; Nationalfront, 1944. (Auf den Aussenseiten Motorenabdeckung, gleich nach der Schraubennabe).