FLUGZEUGCLASSICEXTRA

Henschel Hs 129

Henschel Hs 129

Hs 129 A, B-1 bis B-3

www.flugzeugclassic.de
ISBN 978-3-96453-367-8
Schweiz sFr. 20,70
Österreich EUR 14,30
BeNeLux EUR 14,90
€ 12,95

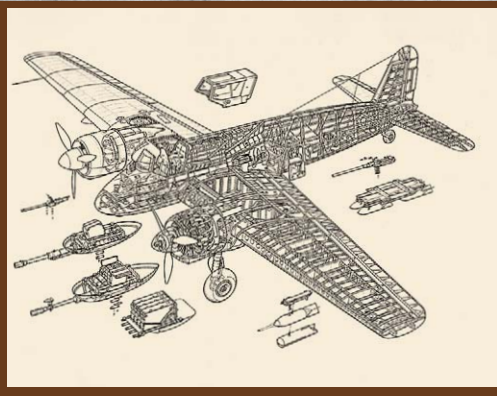
DIE ERFOLGREICHSTEN HS-129-PILOTEN

Der Panzerknacker

Entwicklung, Technik und Einsatz

Die Köpfe hinter der Maschine
So entstand die Hs 129

Die Einsätze des »Büchsenöffners«
Schrecken aller Panzer



Das sagt das Originalhandbuch
Anatomie der Henschel

FLUGZEUGCLASSICEXTRA

Henschel Hs 129 Geschichte des legendären Erdkampfflugzeugs

ANGEBOT zum ABHEBEN

3 Ausgaben für nur € 9,90
(statt € ~~19,50~~)*

Das Magazin für alle Freunde der Luftfahrt-Geschichte. Mit Exklusiv-Berichten über Bergungen und brillianten Bildern aus der Luftfahrt-Historie.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.flugzeugclassic.de/abheben

FLUGZEUG CLASSIC EXTRA
vereinigt mit FLUGZEUG
www.flugzeugclassic.de
Redaktionsanschrift
Postfach 40 02 09, D-80702 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
E-Mail: redaktion@geramond.de
Chefredakteur Markus Wunderlich
Herstellungsleitung Sandra Kho
Produktion/Herstellung Sabine Springer
Redaktion Stefan Krüger,
Peter Cronauer, Peter W. Cohausz,
Herbert Ringlstetter, Hans-Heiri Stapfer
Zeichnungen Herbert Ringlstetter
Illustrationen Anastasios Polychronis
Fotos Umschlag Peter Cronauer,
Herbert Ringlstetter
Text und Bild
(soweit nicht anders angegeben)
Peter Cronauer
Layout Karin Vierheller
Lektorat Michael Suck
Gesamtanzeigenleitung
Bernhard Willer
bernhard.willer@verlagshaus.de
Mediaberatung Flugzeug Classic
Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de
Anzeigendisposition
Flugzeug Classic
Rita Necker
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.552
rita.necker@verlagshaus.de
Es gilt die **Anzeigenpreisliste**
Nr. 31 vom 1.1.2021
Litho
ludwigmedia, Österreich
Druck
Walstead Central Europe, Poland

PEFC
PEFC/32-32-082
GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München,
www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler,
Oliver Märten, André Weijde
Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV, Unterschleißheim
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter
www.mykiosk.com

Leserservice, Kundenservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 505 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@flugzeugclassic.de

Clausewitz SCHIFF Classic
FLUGZEUG CLASSIC ModellFan Militär & Geschichte

Preise: Einzelheft € 12,95 (D),
14,30 € (A), sFr. 20,70 (CH), € 14,90 (BeNeLux)
(bei Einzelversand zzgl. Porto);
ISSN 2194-7120

Erscheinen und Bezug: FLUGZEUG CLASSIC EXTRA ist eine Sonderausgabe der Zeitschrift FLUGZEUG CLASSIC und erscheint im Jahr 2021 zweimal. Sie erhalten FLUGZEUG CLASSIC in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

© 2021 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Bernhard Willer, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Vorwort

Die deutsche Luftwaffe war berühmt und berüchtigt für ihre enorme Typenvielfalt. Die einzige Ausnahme stellten die Erdkampf-Flugzeuge dar. Hier gab es nur ein einziges Muster: die Hs 129, die im Gegensatz zu all den anderen improvisierten Varianten tatsächlich ein reinrassiger Erdkämpfer war.

Flugzeug Classic rückt mit dieser Extra-Ausgabe die Hs 129 in den Mittelpunkt und zeigt, wie sich der »Büchsenöffner« vom Küken zu einem gefürchteten Panzerknacker mauserte.

Erkenntnisreiche Lektüre wünscht
Die Redaktion

Inhalt

Geburt der Schlächter 4
Die Entstehung der deutschen Schlachtfliegerverbände

Der fliegende Sarg 6
Die schwere Geburt der Hs 129

Der Feuerspucker 16
Bewaffnungsvarianten der Hs 129
3D-Ansicht: Hs 129 B-3 20

Maßgeschneidert 28
Der Führerraum der Hs 129

Dickhäutiger Panzerknacker 34
Der holprige Weg zum Schlachtflugzeug

Büchsenöffner 44
Die Schusswaffenanlage der B-1, 2 und 3

Tödliche Fracht 50
Die Beladung mit Abwurfwaffen

Verstopfte Nase 52
Der Panzerknacker zieht in den Krieg
3D-Ansicht: Hs 129 B-1 56

Panzertod 64
Der T-34 und die Hs 129

Nervenstränge 72
Die Triebwerks-Bedien- und -Versorgungsanlage der B-1 und B-2

Junkers Gegenentwurf 76
Die Ju 87 D als Panzerknacker

Nur von kurzer Dauer 84
Die Hs 129 im Einsatz in Libyen

Schweres Geschütz 94
Die alliierten Konkurrenten

Das einzige Überbleibsel 104
Die letzte Hs 129

Die Besten 108
Hs-129-Verbände und -Piloten im Porträt

Epilog 114

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

DIE ENTSTEHUNG DER DEUTSCHEN SCHLACHTFLIEGER-VERBÄNDE

Geburt der Schlächter

Die deutschen Schlachtflieger setzten bereits im Ersten Weltkrieg ein Ausrufezeichen. Ein Erfolg, an dem die Schlachtflieger im nächsten Weltkrieg anknüpften

Von Peter Cronauer

Während des Ersten Weltkriegs griffen auf allen Seiten Flieger wiederholt in Bodenkämpfe ein. Mit »Fliegerpfeilen«, durch MG-Beschuss sowie mit Handgranaten- und Bombenabwurf richteten sie großen Schaden an. Die moralische Wirkung auf Freund und Feind war jedoch noch weitaus größer. 1917 systematisierte die deutsche Seite diese Einsatzart. Im Rahmen der Dritten Flandernschlacht begleiteten erstmals C-Flugzeuge des Kampfgeschwader 1 planmäßig die vorstürmenden Bodentruppen, um »in engster Zusammenarbeit mit den Kameraden auf der Erde« in die Kämpfe einzugreifen (von Hoeppner). Dies war die Geburtsstunde der Schlachtfliegerei, in der Folge wurde die neue Waffengattung »etatisiert«, man stellte erste »Schlachtstaffeln« auf und fasste sie später in »Schlachtgeschwadern« zusammen. Weil die tief fliegenden Schlachtflieger massivem Abwehrfeuer durch Flak und Infanteriewaffen vom Boden ausgesetzt waren, erlitten sie entsprechend hohe Verluste. Maschinen kehrten häufig zerschossen heim, Besatzungsmitglieder waren verwundet oder gar getötet.

Alsbald wurden neue, leistungsstarke und speziell für Tiefangriffe geeignete Flugzeuge entwickelt, allen voran der innovative, zukunftsweisende Doppeldecker Junkers J 4. Seinen Vorderrumpf mit Motor, Kraftstoffanlage, Tank sowie den Arbeitsplätzen für die zweiköpfige Besatzung schützte eine fünf Millimeter starke, aus einer Chrom-Nickel-Stahl-Legierung gefertigte Panzerung. Die wellblechbeplankten Tragflächen besaßen, ebenso wie der Rumpf, im Inneren ein Leichtmetall-Rohrgerüst. Dieses erste in Serie gebaute Ganzmetallflugzeug der Luftfahrthistorie erwies sich als außerordentlich beschussfest und war bei seinen Besatzungen sehr beliebt. Im Kampfeinsatz gingen nur einige wenige Exemplare der J 4 verloren, bei Kriegsende wurde sie zum begehrten Beutegut, die Siegermächte nahmen sie eingehend unter die Lupe.

Darüber hinaus schuf man auch spezielle Waffen für Flugzeuge im Tiefflugeinsatz. Man entwickelte Abwurfhalterungen für Handgranaten und kleine Bomben und experimentierte mit der Einbauweise von Schusswaffen. Beispielsweise ließ man fest im Cockpitboden eingebaute MG schräg nach unten feuern und erprobte auch größere Kaliber wie die 2-cm-Becker-Kanone. Die Feuerkraft späterer Schlachtflugzeug-Generationen deutete sich hier bereits an, doch das Ende des Ersten Weltkriegs und die Auflagen des Friedensver-

Eine Henschel Hs 129 B-1 auf dem Flugplatz Johannisbeerstrauch – während des Zweiten Weltkriegs avancierte der Typ zum »fliegenden Büchsenöffner«

trages von Versailles beendeten die deutsche Schlachtflugzeug-Entwicklung. Vorerst.

Anderthalb Jahrzehnte später, Anfang 1934, schrieb das Heereswaffenamt einen Wettbewerb um den Bau eines leichten Sturzkampfflugzeuges aus. Die Hs 123 der in Berlin angesiedelten Henschel Flugzeug-Werke AG ging daraus als Sieger hervor. Der Serienbau des Anderthalbdeckers mit bulligem Sternmotor begann 1936 und endete bereits zwei Jahre später, als die Junkers Ju 87 bereitstand. Das bedeutete jedoch keinesfalls das Aus für die Maschine. Im Gegenteil: Ihre lange Einsatzgeschichte als Schlachtflugzeug begann im Spanischen Bürgerkrieg, wo sie sowohl bei der »Legion Condor« als auch bei den spanischen Nationalisten im Einsatz war. Ab Beginn des Zweiten Weltkriegs flog sie über Polen und Frankreich, diente auch im Balkanfeldzug und schließlich an der Ostfront. Dort blieb die Hs 123 in kleinen Stückzahlen bis ins Jahr 1944 hinein im Einsatz. Eine zwischenzeitlich geforderte Wiederaufnahme der Produktion war nicht möglich, weil Henschel die dafür benötigten Werkzeuge und Bauvorrichtungen nach der Einstellung des Serienbaus vernichtete. Trotzdem überhöhte das Oberkommando der Wehrmacht ihren Einsatz propagandistisch, sprach gerne von »mehreren Schlachtgeschwadern«, bei denen der »Schlächter« im Einsatz stand. Tatsächlich setzte aber nur die II./LG 2 (Lehrgeschwader 2) die Hs 123 ein: insgesamt rund 36 Maschinen.

Die Junkers J 4 war das erste in Serie gebaute Ganzmetallflugzeug der Luftfahrthistorie und das erste reinrassige Schlachtflugzeug der Luftkriegsgeschichte Fotos (3) Sammlung Cronauer

Der Serienbau der Henschel Hs 123 endete bereits 1938, trotzdem blieb es bis weit ins Jahr 1944 hinein im Einsatz

Der Kanonenvogel

Die bereits erwähnte Junkers Ju 87 war kein Schlachtflugzeug im eigentlichen Sinne. Der Stuka (Sturzkampfbomber) war eine »Spezialwaffe zur Punktzielbekämpfung« und nur bedingt dafür geeignet, um im Tiefflug über Schlachtfeldern zu kreisen und in die Bodenkämpfe einzugreifen. Doch genau in diese Rolle wurde das Flugzeug zunehmend gedrängt, insbesondere an der Ostfront. Ab Ende 1942 suchte das von Hauptmann Hans-Karl Stepp geführte Versuchskommando für Panzerbekämpfung bei der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin nach geeigneten Mitteln und Wegen, um der numerischen Überlegenheit der Gegner Paroli bieten zu können. Darüber entstand unter anderem der »Kanonenvogel« Ju 87 G, der mit zwei untergehängten 3,7-cm-Flakkanonen samt Spezialmunition bis zum Kriegsende viele Panzer abschoss. Für diese Aufgabe veränderte man das Flugzeug, indem man die Sauerstoff-, die Bomben-Abwurfanlage und die Sturzflug-Bremsen entfernte. Dennoch waren die »Kanonenvögel« keine echte Schlachtflugzeug-Entwicklung, sondern nur modifizierte Serien-Stukas.

Fw 190 und Bf 109

Gleiches galt auch für die Schlachtflieger-Varianten der Fw 190. Ab Mai 1943 lief die F-Serie in mehreren Varianten vom Band, stärkere Panzerung und unterschiedliche Rüstsätze machten sie zu einem schnellen und gefährlichen Gegner. Mit verschiedenen Abwurfwaffen, Luft-Boden-Raketen und starker Feuerkraft fungierten sie als Schlachtflieger, bis hinein in den Berliner Häuserkampf zum Ende des Krieges. Und dennoch waren auch sie nur Modifikationen des ursprünglichen Jägers. Genauso wie verschiedene Varianten der Messerschmitt Bf 109, die ebenfalls bei diversen Schlachtverbänden im Einsatz war.

Der echte »Schlächter«

Die einzige echte und in Serie produzierte deutsche Schlachtflugzeug-Entwicklung zwischen 1935 und 1945 kam wiederum von Henschel. Die Hs 129 wurde von vornherein und ausschließlich als Schlachtflugzeug konzipiert und kam überwiegend an der Ostfront, aber auch in Nordafrika zum Einsatz. Die ab der Version B-0 eingebauten französischen Motoren vom Typ Gnôme & Rhône 14 M-04/05 machten den zweimotorigen Einsitzer zu einem leistungsfähigen und zuverlässigen Typ. Die beiden Antriebe liefen gegenläufig, was die gefährlichen Drehmomente der Triebwerke gegenseitig aufhob und die Maschine zu einem flugstabilen Waffenträger machte. Um gegnerischem Beschuss möglichst wenig Stirnfläche zu bieten, baute man die stark gepanzerte Henschel eng um den Flugzeugführer herum und dieser hatte, so wie auch schon die Besatzung der Junkers J 4 während des Ersten Weltkriegs, dank des aus Panzerblech geschweißten Rumpfbugs gute Überlebenschancen im Falle einer Bruchlandung. Auch für die Hs 129 gab es verschiedene Rüstsätze, bis hin zu großkalibrigen Waffen. Im Einsatz erwarb sie sich den Spitznamen »Fliegender Büchsenöffner«.

Schlachtflieger-Verbände

Bereits vor dem Beginn des Zweiten Weltkriegs gab es an deutschen Kampfflieger-Schulen Lehrgänge für »Schlachtflieger«, auch formte man erste Schlachtgruppen. Reguläre Schlachtgeschwader bildete man ab 1942, unter anderem aus vormaligen Stuka-Geschwadern und unter Einbeziehung bisheriger Nah-, Schnellkampf- und Störverbände sowie Kampfbeobachter- und Schlachtflieger-Schulen. Darüber hinaus formte man ab 1943 diverse Nacht-Schlachtgruppen, die den jeweiligen Luftflotten unterstanden. ■

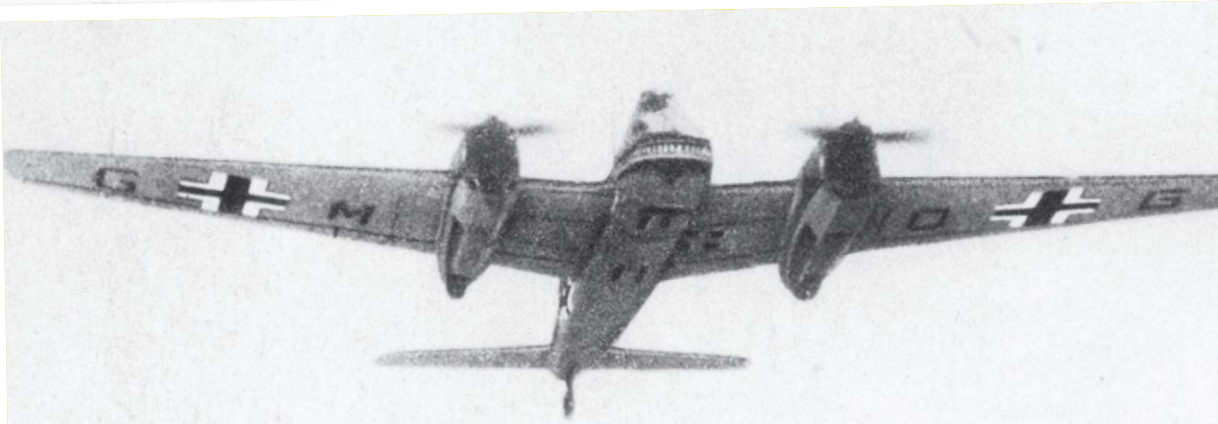
Der »fliegende Sarg«

DIE SCHWERE GEBURT DER HS 129

Die Entwicklung des zweimotorigen Schlachtflugzeugs Henschel Hs 129 war gekennzeichnet von vielen Herausforderungen: Pannen und ständige Modifikationen zögerten das Projekt hinaus. Doch mit einem neuen Motor gab man der Maschine frischen Schub

Von Peter Cronauer

Die »Hechtkopfbemalung« mit roten Lippen, weißen Zähnen und Augenringen sollten die Hs 129 A-0 gefährlich wirken lassen – doch war sie anfänglich vor allem für ihre Piloten eine Gefahr. Erst ein neuer, überarbeiteter Motor und weitere Modifikationen brachten das Flugzeug auf Erfolgskurs



Hier deutet sich bereits die schlanke Frontansicht der Hs 129 an. Die Stirnseite sollte möglichst wenig Angriffsfläche bieten

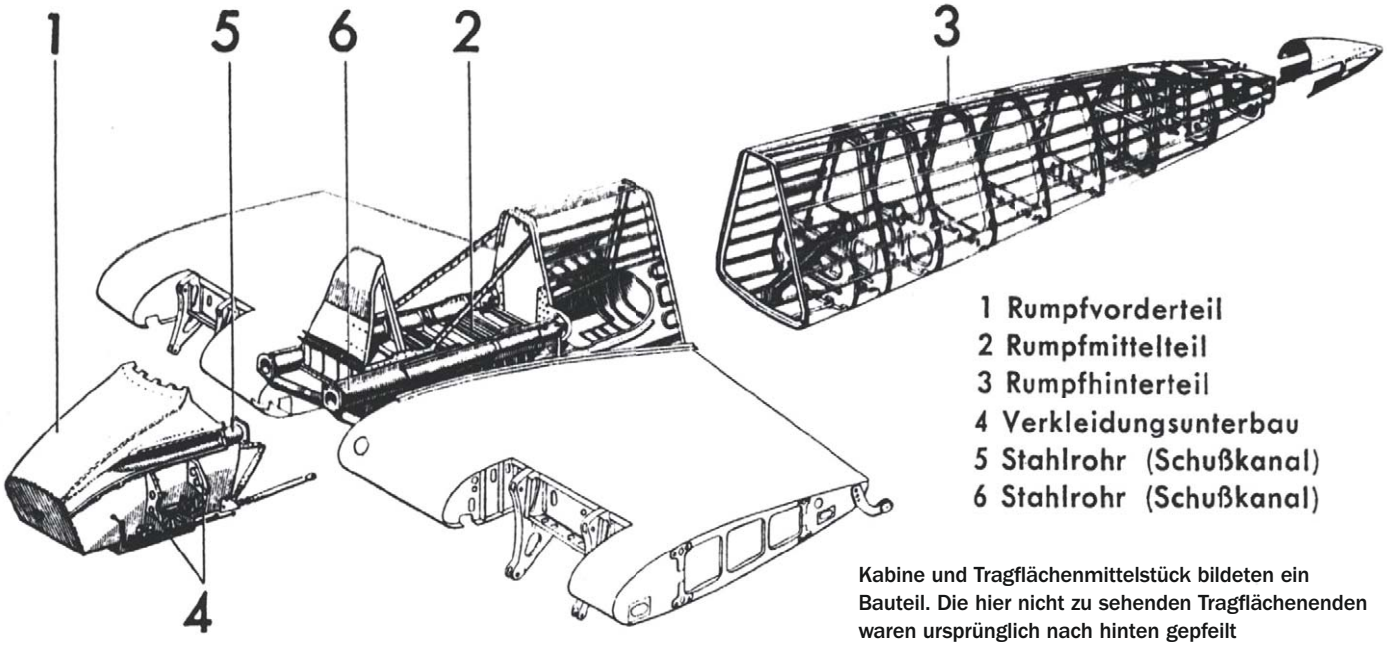
Der Konkurrent: Die Kabine der Fw 189 V-6 war so eng, dass sich die beiden Motoren einen umschaltbaren Drehzahlmesser teilen mussten

Ende Mai 1939: Wer auf dem Pilotensitz des ersten Prototyps der neuen Henschel Hs 129 V-1 Platz nahm, durfte nicht zu groß oder breit gewachsen sein und sollte vor allem keine Angst vor Enge haben. Der aus Panzerblech geschweißte Rumpfbug hatte einen ungefähr dreieckigen Querschnitt und umschloss die einsitzige Kabine. Ihr Inneres war deswegen so knapp bemessen, weil man die Stirnseite des Flugzeugs so klein wie nur möglich halten wollte, um Beschuss von vorne möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten. Nur wenige Zentimeter vor dem Gesicht des Piloten befanden sich zwei v-förmig angeordnete, massive Rahmen mit jeweils einer 75 Millimeter starken Panzerglasscheibe, davor, draußen auf der Flugzeugnase, waren das Revi und das Bombenzielgerät montiert.

Zahlreiche Probleme warten

Kleine Seitenfenster erlaubten den Blick auf die Instrumente für die Triebwerküberwachung, die außen an den beiden Motoren angebracht waren, die man wiederum nur von außen anlassen konnte. Ihre Anlassschalter waren in den Fahrwerkschächten untergebracht. Die miserablen Sichtverhältnisse, die sich zusätzlich noch durch unangenehme Lichtreflexe im Panzerglas verstärkten, waren nur eines von vielen Problemen, die gelöst werden mussten, bevor die Hs 129 als einsatztaugliches Schlachtflugzeug in Serie gehen konnte. Bis dahin vergingen noch rund zweieinhalb Jahre.

Ihre Geschichte begann zwei Jahre zuvor: Im Frühjahr 1937 schrieb das Technische Amt des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) die

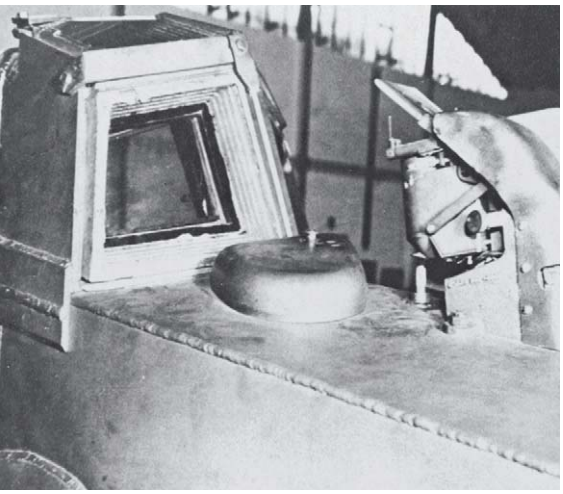


Kabine und Tragflächenmittelstück bildeten ein Bauteil. Die hier nicht zu sehenden Tragflächenenden waren ursprünglich nach hinten gepfeilt

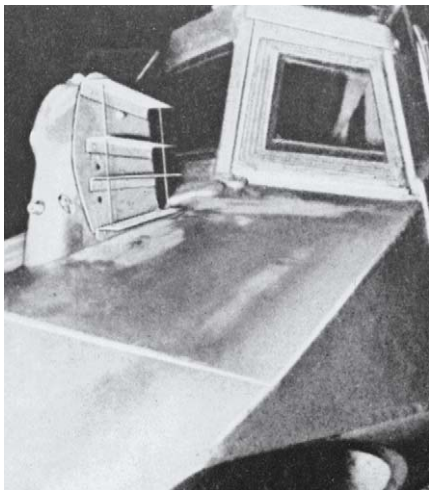
Foto Archiv Flugzeug Classic

Fotos, soweit nicht anders angegeben, Sammlung Peter Cronauer

Vorserienflugzeug Henschel Hs 129 A-0, W/Nr. 3010, mit Argus-410-Motoren im Kampfflugzeug-Tarnanstrich aus RLM 70/71/65 Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus



Wer in der Panzerkabine der Hs 129 V-1 Platz nahm, durfte nicht unter Klaustrophobie leiden. Zusätzlich zur beengten Perspektive …



… verdeckten auch noch Revi und Zielvorrichtung die Sicht. Das Cockpit blieb lange eine Herausforderung

Entwicklung eines Erdkampfflugzeuges für die Luftnahunterstützung aus. Das Flugzeug sollte klein, stark gepanzert und mindestens mit je zwei 20-Millimeter-Kanonen und 7,9-Millimeter-MG schwer bewaffnet sein. Vier Unternehmen wurden dafür angeschrieben und um diesbezügliche Vorschläge gebeten.

Die Hamburger Flugzeugbau (später Blohm & Voss), die Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH sowie die Henschel Flugzeugwerke AG reichten jeweils Entwürfe ein, die ebenfalls angeschriebene Gotha Waggonfabrik AG reagierte nicht. Der Vorschlag der Hamburger, eine Variante der asymmetrischen Ha 141, schied frühzeitig aus dem Wettbewerb aus. Die beiden übrigen lieferten sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen.

Komplett Neu

Focke-Wulfs Vorschlag basierte auf der bereits existierenden zweimotorigen und doppelrumpfigen Fw 189, deren V-1 man zur V-1 a/b mit kleiner Panzerkabine umbaute. Auch in Focke-Wulfs Schlachtfliegerentwürfen herrschte Enge: So hatte in der späteren Fw 189 V-6 nur ein elektrischer Drehzahlmesser Platz, den man wahlweise auf den rechten oder linken Motor umschalten konnte. Focke-Wulfs erster Entwurf sah noch eine zweiköpfige Besatzung vor, das RLM wünschte jedoch einen Einsitzer. Allerdings sprach für den Fw-Vorschlag, dass man hier auf bereits bewährte Bauteile aus der Serienproduktion der Fw 189 zurückgreifen konnte.

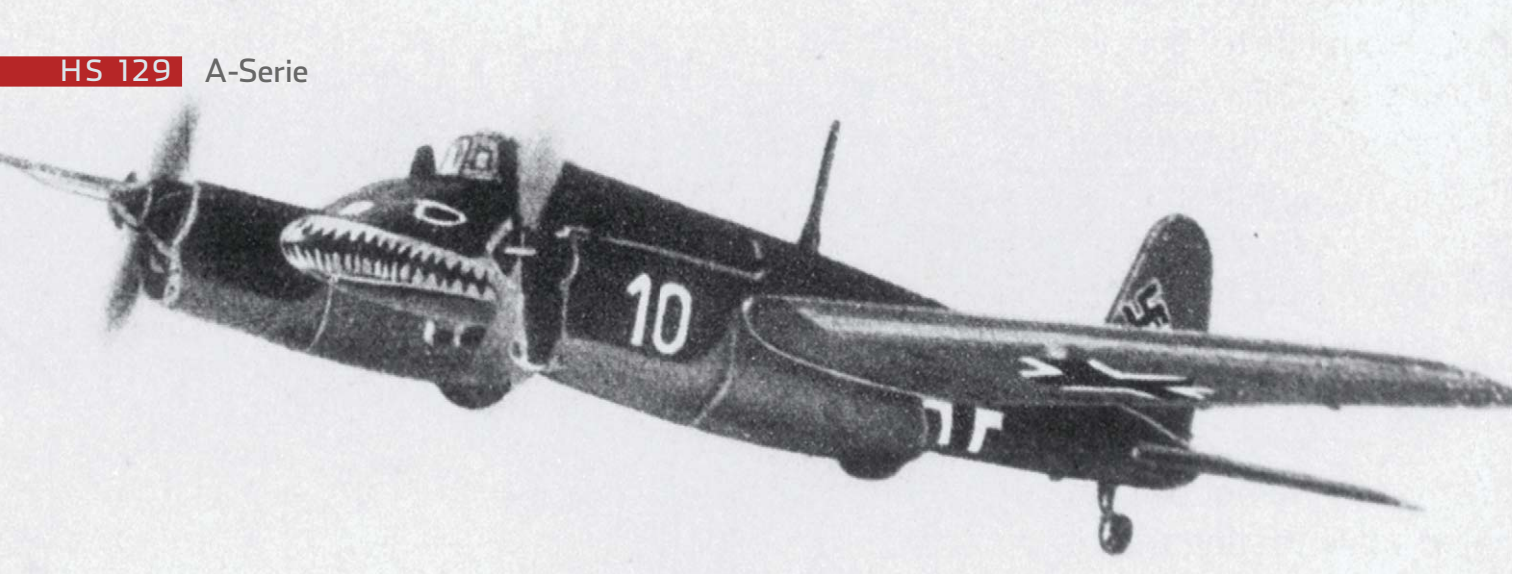
> » Für den **Preis** von drei Focke-Wulf-Schlachtflugzeugen bekam man vier Henschel Hs 129. «

Die Henschel Flugzeugwerke bauten hingegen nicht auf bereits Bewährtem auf. Das Projekt P.46, aus dem später die Hs 129 hervorging, war eine komplette Neuentwicklung: Der in Schalenbauweise gefertigte zweimotorige Tiefdecker hatte ein einziehbares Fahrwerk, Tragflächenmittelstück und Rumpf bildeten ein Bauteil, der Bug bestand aus geschweißtem Panzerblech. Die Trimmruder wurden elektrisch betrieben, Landeklappen und Fahrwerk hydraulisch ein- und ausgefahren. Mit Ausnahme der stoffbespannten Ruderflächen bestand das gesamte Flugzeug aus Metall. Die auf der Unterseite großflächig beplankten Tragflächen hatten zwei Holme und nur wenige Rippen, damit man in den Zwischenräumen genügend Treibstoff und Munition unterbringen konnte.

Darüber hinaus berücksichtigte der Chefkonstrukteur der Henschel-Werke, Friedrich Nicolaus, bei seinem Entwurf auch Faktoren wie günstige Produktionskosten und einen möglichst geringen Wartungsaufwand. »Die Hs 129 sollte die Hs 123 als Schlachtflugzeug ablösen und später auch zur Panzerbekämpfung dienen. Unser Entwurf sah eine schwer gepanzerte Kabine vor, die den Piloten gegen Abwehrfeuer und im Fall schwerer Bruchlandungen schützen sollte, ihre Bewaffnung sollte für die Bekämpfung von Bodenzielen und Panzerfahrzeugen

Der Henschel-Flugzeugbau

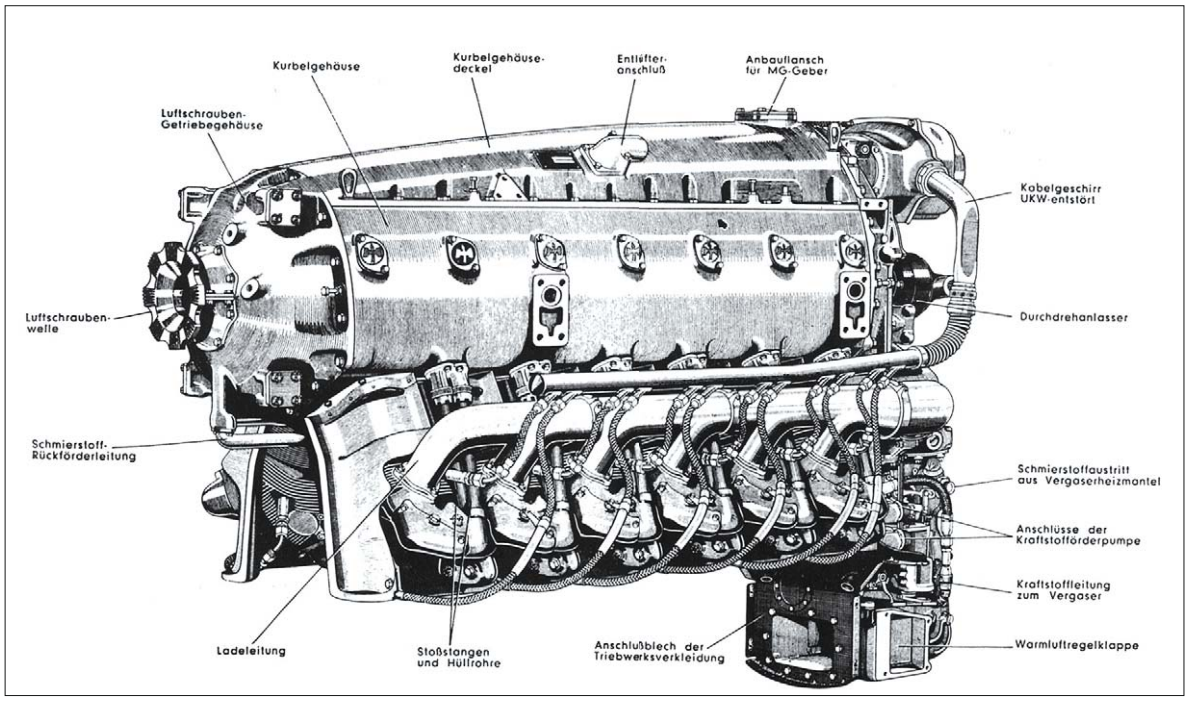
1810 gründete Georg Christian Carl Henschel in Kassel gemeinsam mit seinem Sohn Johann Werner die Firma Henschel & Sohn. Die anfängliche Gießerei entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einem Großkonzern, der zu einem führenden Hersteller von Lokomotiven avancierte. Ab Anfang der 1930er-Jahre bemühte sich das mittlerweile zum Mischkonzern gewordene Unternehmen um einen Einstieg in den Flugzeugbau. Ende März 1933 entstand das Tochterunternehmen Henschel Flugzeugwerke AG mit Produktionsstätten in Schönefeld und Johannisthal bei Berlin. 1936 kam die Henschel Flugmotorenbau GmbH als weiteres Tochterunternehmen hinzu. Neben Lizenzfertigungen und Entwicklungsaufträgen für andere Hersteller entwarf und baute Henschel auch mehrere eigene Flugzeugtypen, vom Übungseinsitzer bis zum Höhenbomber und -aufklärer. Diese kamen jedoch zumeist nicht über das Versuchsmusterstadium hinaus, wohingegen die Schlachtflugzeuge
Hs 123 und 129 sowie der zweisitzige Aufklärer Hs 126 in Serie gingen. Während des Krieges entwickelte Henschel dann auch noch weitere Systeme wie Waffenstände, Gleitbomben und Flugabwehrraketen. ■

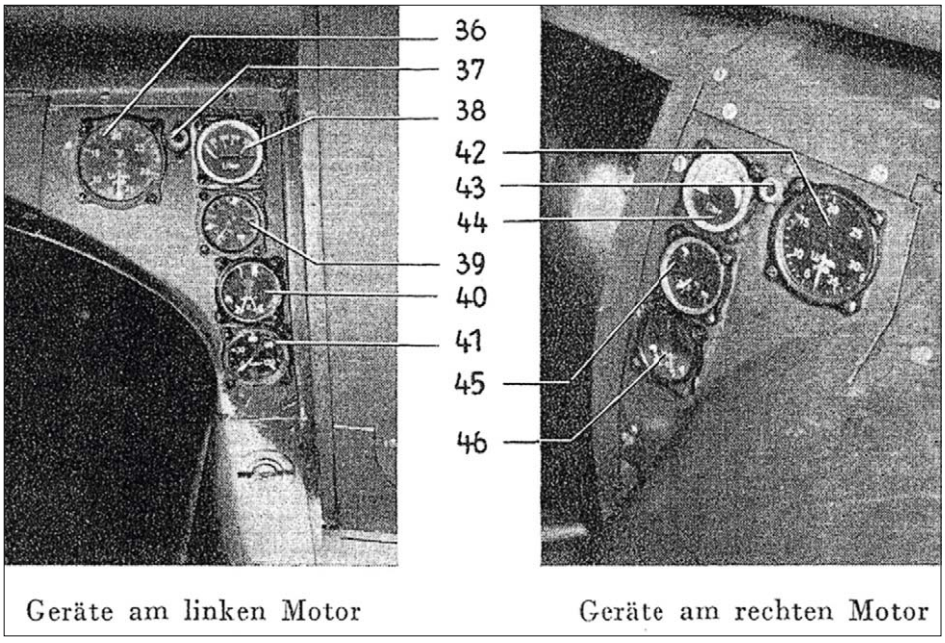


OBEN Die Hs 129 A-0 war bei Weitem nicht so gefährlich, wie sie aussah: Sie bot schlechte Sichtverhältnisse, war langsam und schwerfällig

MITTE Aus Platzmangel im Inneren montierte man die Anzeigen für die Motorüberwachung außen an den Motoren
Foto Archiv Hafner

Der Argus As 410 war als Antrieb für die Hs 129 ungeeignet, er lieferte zu wenig Leistung für das stetig wachsende Gewicht der Maschine





gleichermaßen geeignet sein. Zugleich sollte das gesamte Flugzeug alltagstauglich genug sein, dass man es auch auf improvisierten Flugfeldern in vorderster Front einsetzen kann. Zahlreiche Berichte zeigten uns später, dass unser Entwurf die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllte und dass die Hs 129 im Kriegseinsatz genauso beliebt war wie die Hs 123.«

Wichtige Erkenntnisse

Im Sommer 1938 wurden die ersten hölzernen Attrappen von Vertretern des Technischen Amtes besichtigt und abgenommen. Im November 1938 begann dann der Bau des ersten von drei geplanten Prototypen. Lieferengpässe beim Argus As 410 A-0 verzögerten den für April geplanten Erstflug um gut einen Monat, anschließend ging es zunächst darum, Kinderkrankheiten auszumerzen. Als am 24. Juni die Luftschraubenverstellung des linken Motors versagte und die Maschine in Schönefeld bruchlandete, nahm man die Mo-