

Hs 123



J. WRÓBEL
1995

Wydawnictwo
Militaria

Henschel 123

(Ss 123)

JANUSZ LEDWOCH



Okladka – **Jarosław Wróbel**
Plansze kolorowe – **Wiesław Bączkowski**
Opracowanie redakcyjne – **Artur Winiarski**
Photo Credits: Waldemar Trojca, BRD
Zdjęcia: Zbiory własne autora

Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, Warszawa, Polska
Der Adler, Berlin, Deutschland

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej książki nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi ani elektronicznymi łącznie z wykorzystaniem systemów przechowywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Układ graficzny znaku firmy, nazwa firmy prawnie chronione. Nadużywanie jest karalne sądownie.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written permission from copyright owner.

©Copyright by Wydawnictwo MILITARIA®, Warszawa 1995

All rights reserved

ISBN 83-86209-30-5

Skład, wyciągi: NO FUTURE – Warszawa, ul. Wilcza 8 m 28

Druk: GRAF – Pruszków, al. Armii Krajowej 11

Printed in Poland

Wydawnictwo MILITARIA®, 00-961 Warszawa 42, skr. poczt. 106

Książki Wydawnictwa "MILITARIA" można nabyć bezpośrednio u Wydawcy po uprzednim opłaceniu należności na konto Wydawnictwa *Kredyt Bank SA. I Oddział Warszawa nr. 625001-5601-2541.*

Cena jednej dowolnie wybranej książki wynosi 7zł.-

Dotychczas ukazały się następujące pozycje,

1. Lublin R-XIII

2. PZL P.24

3. PZL 38 "Wilk" PWS 33 "Wyżeł"

4. Henschel 123

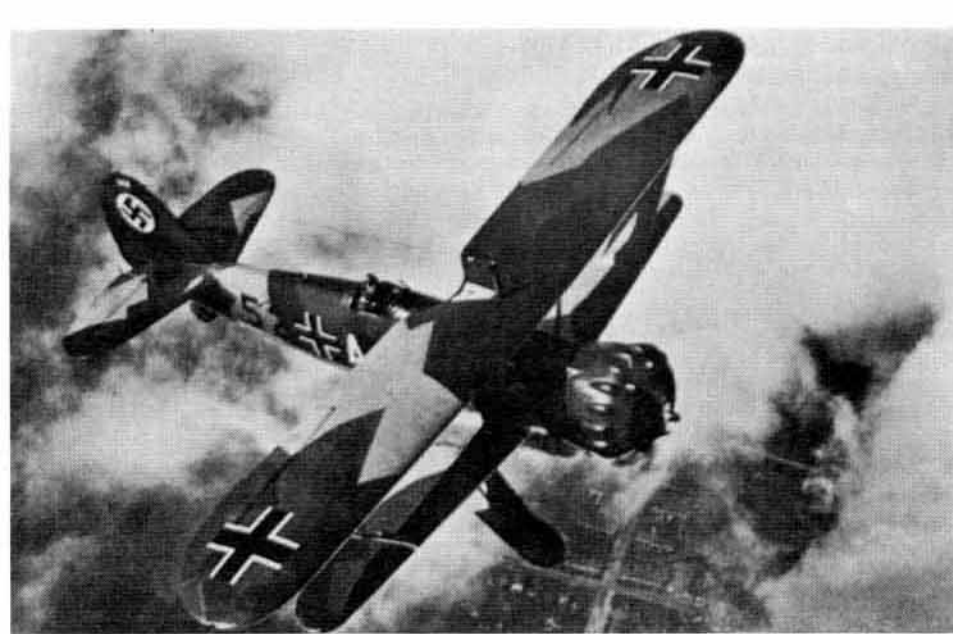
Asy Luftwaffe cz. I

w przygotowaniu

5. Fokker D-XXI

6. Fw 190D/Ta 152

Asy Luftwaffe cz. II



Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) z 2./StG 165 „Immelmann”, 1937 rok. Henschel 123 A-1 (Hs 123A-1) of the 2./StG 165 'Immelmann', 1937

Najbardziej znanym bombowcem nurkującym hitlerowskiej Luftwaffe był osławiony Junkers 87 „Stuka”. Jednak na wyposażeniu jednostek bombowców nurkujących lotnictwa niemieckiego znajdował się w latach 1936-1938 jego poprzednik – dwupłatowy samolot bombowy Henschel 123. Samolot Hs 123 był używany bojowo podczas wojny domowej w Hiszpanii, i z powodzeniem jeszcze podczas II wojny światowej. Henschle dokonywały ataków bombowych i ostrzeliwały wojska lądowe. Działały na linii frontu jako tzw. samoloty szturmowe (Schlachtflugzeuge). Samolot Hs 123 był eksportowany do Hiszpanii i Chin.

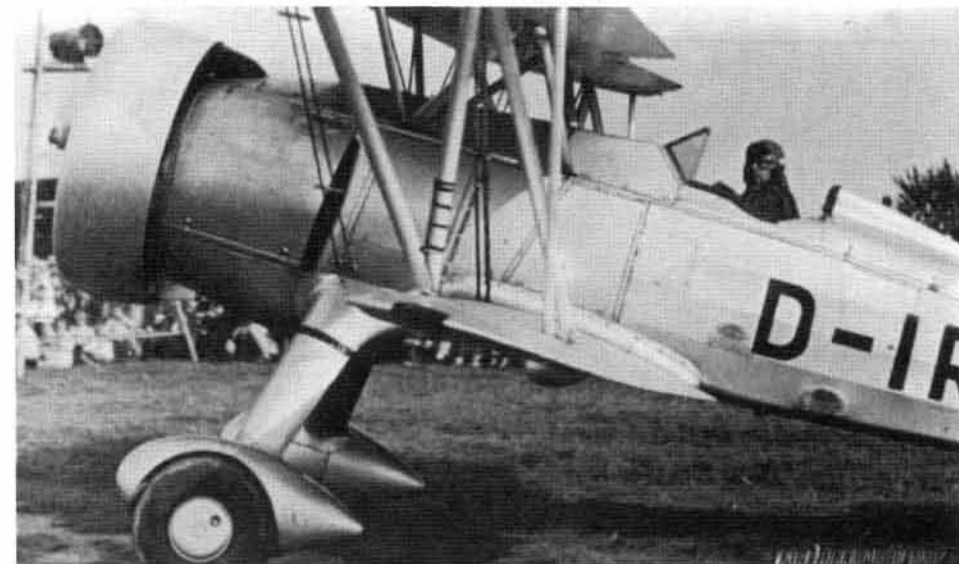
Opis historii samolotu Henschel Hs 123 należy poprzedzić krótką historią powstania i rozwoju bombowców nurkujących. W okresie I wojny światowej ataki bombowe wykonywano tylko podczas lotu horyzontalnego. Doświadczenia przeprowadzone przez pilotów myśliwskich brytyjskiej Royal Navy Air Service wykazały, że celowanie (karabiny maszynowe) i rzut bomb

jest dokładniejsze podczas lotu nurkowego (jest to określenie umowne, gdyż lot odbywał się pod kątem 20-25°) niż podczas lotu horyzontalnego. W czasie pierwszej wojny światowej na przeszkodzie w praktycznym wykorzystaniu tego spostrzeżenia stanął brak odpowiednich samolotów mających konstrukcję na tyle wytrzymałą by zniosła przeciążenia występujące podczas lotu nurkowego. Brak było też niezawodnych silników prawidłowo pracujących podczas lotu nurkowego. W latach dwudziestych pierwsze bombowce nurkujące skonstruowano w Japonii i w USA.

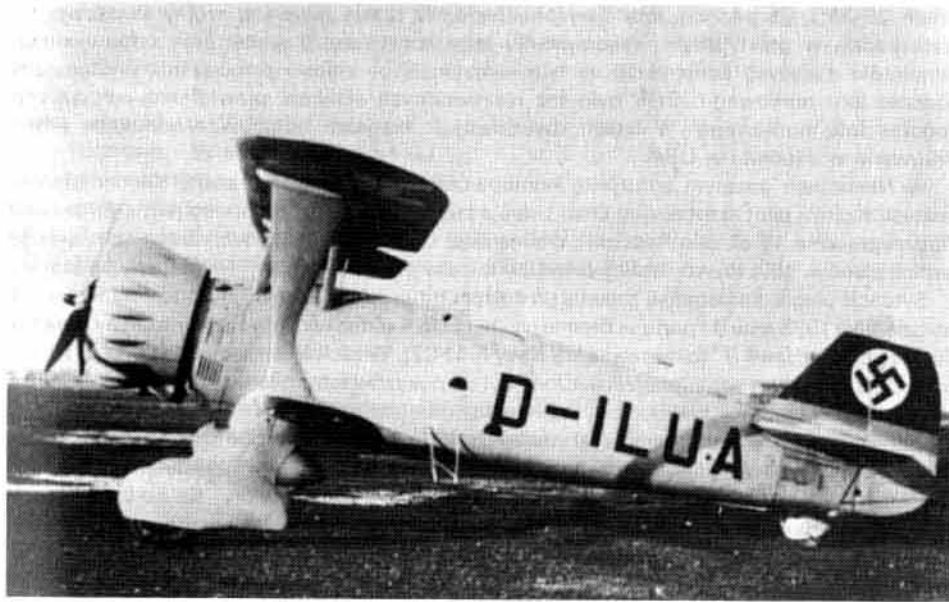
W Niemczech gorącym entuzjastą bombowców nurkujących był znany pilot myśliwski z okresu wojny i pilot akrobacyjny Ernst Udet, a także właściciel wytwórni lotniczej *Ernst Udet Flugzeugwerke*. W okresie Republiki Weimarskiej Udet nie miał żadnych szans na realizację swoich planów, gdyż rozwój lotnictwa był limitowany postanowieniami Traktatu Wersalskiego.

Sytuacja uległa diametralnej zmianie po dojściu Hitlera do władzy 30 stycznia 1933 roku. 19 października 1933 roku do portu w Bremie przybył z USA statek wiozący rozmontowany samolot Curtiss „Export Hawk II” (oznaczenie US Navy F-11 C2). Właścicielem samolotu był oczywiście Ernst Udet. Oficjalnie samolot przeznaczony był do pokazów lotniczych, zaś nieoficjalnie służył do praktycznej realizacji idei budowy bombowca nurkującego.

Założenia techniczne bombowca nurkującego określono już pod koniec 1930 roku. *Fliegergeräte-Inspection Luftschütz Amt* (Inspektorat Uzbrojenia i Wyposażenia Biura Obrony Powietrznej) określił parametry taktyczno-techniczne nowego samolotu. Na podstawie tych danych Ernst Heinkel w 1931 roku skonstruował dwupłatowy samolot bombowy Heinkel 50. W 1932 roku He 50 uczestniczył w testach ataku z lotu nurkowego. Z samolotu dokonano doświadczalnego zrzutu betonowej makiety bomby o masie 500 kg. Celem były morskie tarcze strzelnicze zakotwiczone w okolicach Breitling koło Warnemünde. Udet jednak uznał, że samolot He 50 jest zbyt duży i za mało zwrotny jak na bombowiec nurkujący. Szybko znalazł poparcie dla swoich planów w osobie innego weterana lotnictwa myśliwskiego cesarskich Niemiec ministra Prus i ministra spraw wewnętrznych Rzeszy Hermanna Göringa.



Curtiss F 11C „Hawk” D-IRIK, Berlin, 1935 rok. Curtiss F 11C 'Hawk' D-IRIK, Berlin, 1935



Prototyp Henschel 123V1 (Hs 123V1) D-ILUA – W.Nr. 265. *The Henschel 123V1 (Hs 123V1) D-ILUA – W.Nr. 265 prototype*



Hs 123V2 W.Nr. 266



Henschel 123V3 (Hs 123V3) D-IKOU – W.Nr. 267



Heinkel 50B (He 50B)



Henschel 123V3 (D-IKOU) – W. Nr. 267



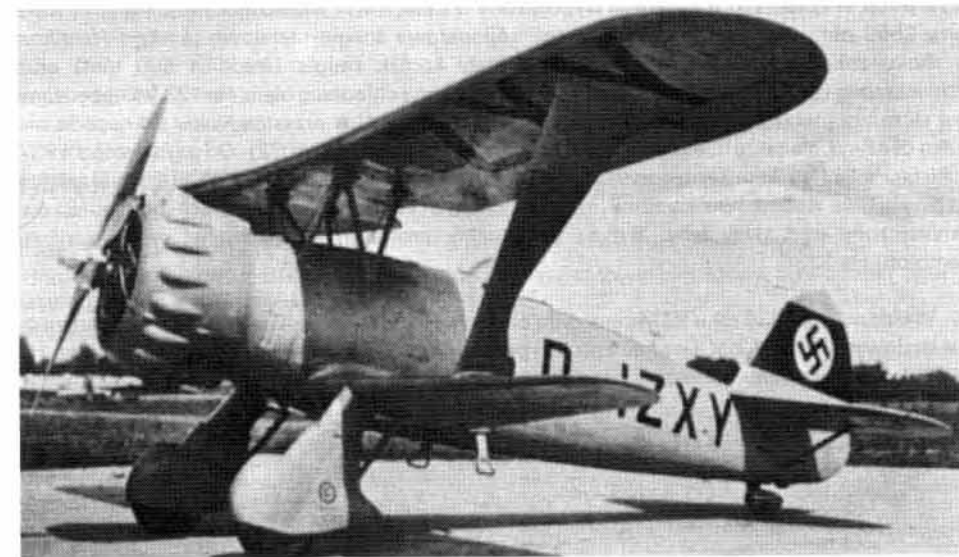
Bomby SC 50 podwieszone pod skrzydłem Hs 123V3. SC 50 bombs on Hs 123V3 underwing racks

Samolot He 50 był od początku traktowany jako typ przejściowy i dlatego też RLM (*Reichs Luftfahrt Ministerium*) we wrześniu 1933 roku opracowało założenia konstrukcyjnego nowego typu dwupłatowego bombowca nurkującego. RLM położyło nacisk na zapewnienie dobrej zwrotności samolotu i małe wymiary płatowca. W założeniach konstrukcyjnych RLM widać „zauroczenie” amerykańskim samolotem Curtiss „Hawk”. Powstały dwa projekty nowego bombowca. Inżynier Friedrich Nicolaus z zakładów Henschel opracował projekt samolotu Henschel 123, a inż. Reinhard Mewes z zakładów Fieseler samolot Fi 98.

Pierwszy prototyp, Hs 123 V1 (Werk Nummer 265, rejestracja cywilna D-ILUA) został oblatany (*nomen omen*) 1 kwietnia 1935 roku. Napęd samolotu stanowił silnik gwiazdowy BMW 132A o mocy 534 kW (725 KM) przy 2050 obr./min, który napędzał trójłopatowe metalowe śmigło VDM. Silnik BMW 132 był licencyjną wersją amerykańskiego silnika Pratt & Whitney „Hornet”. Budowa prototypu Hs 123V1 została poprzedzona budową (lipiec 1934 roku) pełnowymiarowej drewnianej makiety, na której sprawdzono m.in. zabudowanie uzbrojenia pokładowego.

Wiosną 1935 roku zbudowano dalsze prototypy: Hs 123 V2 (W. Nr. 266) i Hs 123 V3 (W. Nr. 267, D-IKOU). Drugi prototyp – Hs 123 V2 – napędzany był silnikiem Wright „Cyclone” GR-1820-F52 o mocy 567 kW (770 KM) przy 2150 obr./min i otrzymał powiększoną osłonę silnika typu NACA, trzeci prototyp napędzany był silnikiem BMW 132. Samoloty Hs 123V2 i V3 zostały oblatane w maju 1935 roku.

W lutym 1935 roku RLM podpisało z zakładami Henschel umowę przedwstępną na dostarczenie 18 samolotów Hs 123. W dniu 22 lipca 1935 roku został podpisany kontrakt na dostawę tych samolotów. W maju 1935 roku Ernst Udet wykonał na Hs 123V1 na lotnisku



Henschel 123V4 (D-IZXY) – W. Nr. 670

Berlin-Johannisthal lot pokazowy. Lot był obserwowany przez licznych przedstawicieli dowództwa Luftwaffe i RLM. W czerwcu 1935 roku Hs 123V1 i V2 zostały wysłane do ośrodka doświadczalnego w Rechlinie. W lipcu do Rechlina przybył Hs 123 V3. Próby samolotów trwały do początku 1936 roku. W tym czasie głównie wykonywano próby uzbrojenia i lotów nurkowych. Samolot Hs 123 V1 odbył 95 godzin lotów, a Hs 123 V3 77 godzin lotów próbnych. Prototyp V1 wykonywał głównie loty nurkowe, zaś V3 testowany był zrzut bomb. Wiele lotów doświadczalnych wykonał osobiście Ernst Udet. Natomiast prototyp Hs 123 V2 został uszkodzony w listopadzie 1936 roku w wyniku kapotażu i został przebudowany na samolot z silnikiem *BMW 132*. Po zakończeniu prób, w kwietniu 1937 roku samolot otrzymał oznaczenie Hs 123V8.

Pod koniec 1935 roku zamówiono kolejny prototyp, który miał być wzorcem dla serii samolotów Hs 123A-0, napędzanych silnikiem *BMW 132* oraz wyposażonych w dwułopatowe metalowe śmigło *Hamilton-Jumo*. Hs 123 V4 otrzymał rejestrację D-IZXY (W. Nr. 670). Prototyp Hs 123V4 został wysłany do Rechlina w kwietniu 1936 roku.

Wiosną 1936 roku ruszyła produkcja serii samolotów Hs 123A-0 (*Werk Nummer* 628-635 i 788-795). Samoloty były budowane w zakładach Henschla w Berlinie (Berlin-Schönefeld), zaś oprzyrządowanie do montażu powstało w zakładach AGO w Oschersleben.

W marcu 1936 roku RLM zamówiło dwa dalsze prototypy samoloty: Hs 123 V5 (W. Nr. 769, D-INRA) i Hs 123 V6 (W. Nr. 797 D-IHDI). Samoloty zostały zbudowane w celu praktycznego sprawdzenia możliwości zainstalowania nowych typów silników o mocy większej niż *BMW 132*. Samolot Hs 123 V5 był prototypem wersji Hs 123 B napędzanej silnikiem *BMW 132G* o mocy 611 kW (830 KM) przy 2230 obr./min. Samolot Hs 123 V5, jeszcze przed zakończeniem lotów testowych, w lipcu 1937 roku, został wyposażony w silnik *BMW 132J* o mocy 670 kW (910 KM) przy 2550 obr./min. Samolot posiadał też trójłopatowe śmigło metalowe *Junkers-Hamilton* o skoku zmiennym nastawnym w locie i mały kołpak śmigła (średnica 500 mm) oraz powiększoną (przedłużoną) osłonę silnika i powiększoną chłodnicę oleju. Hs 123 V6 napędzany był silnikiem gwiazdowym *BMW 132J*. Silnik *BMW 132J* był przystosowany do napędu nie tylko benzyną, ale także mieszaną benzynowo-alkoholową (paliwo C2). Od października 1937 roku na Hs 123 V5 testowano nowy silnik *BMW 132 KV 109W* Nr. 55053. Hs 123 V6 miał zakrytą kabinę i dwa dodatkowe karabiny maszynowe MG 17 z zapasem amunicji 500 pocisków umieszczone pod skrzydłami. Był to ewentualny prototyp proponowanej wersji seryjnej samolotu Hs 123C.

W listopadzie 1936 roku RLM zamówiło prototyp Hs 123 V7 (D-IUPO) napędzany silnikiem gwiazdowym *BMW 132K*. Ostatnim prototypem był Hs 123 V8, czyli odbudowany prototyp Hs 123V2 przystosowany do testów uzbrojenia pokładowego.



Henschel 123V5 (D-INRA) – W. Nr. 769



Henschel Hs 123V7 (D-IUPO)

FIESELER 98 (Fi 98)

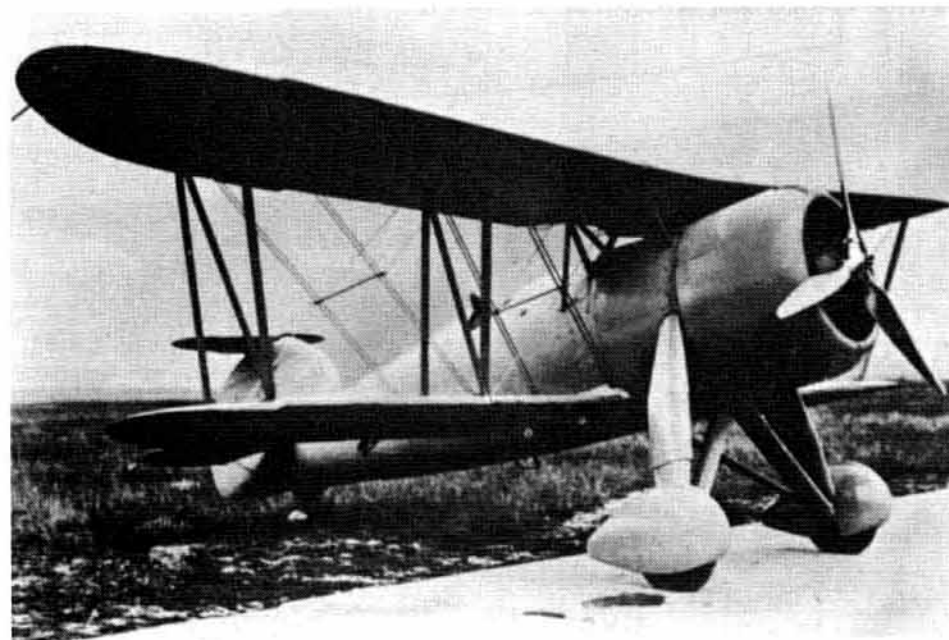
Konkurentem samolotu Henschel 123 był samolot skonstruowany w zakładach Fieseler.

W ramach tzw. *Sofort Programm* zakłady Fieseler miały opracować prototypy dwupłatowego metalowego samolotu przystosowanego do ataków bombowych z lotu nurkowego. RLM zamówiło dwa samoloty prototypowe oznaczone jako Fieseler 98 (Fi 98).

Samolot, skonstruowany przez Reinholda Mewesa, miał konstrukcję bardziej tradycyjną niż samolot Henschla. Był to dwupłatowy samolot o metalowej konstrukcji półskorupowej. Interesującym rozwiązaniem była niewielka eliptyczna powierzchnia ustateczniająca zamontowana na szczycie statecznika pionowego, która ukierunkowywała obieg strug powietrza podczas lotu nurkowego i jednocześnie zwiększała powierzchnię statecznika poziomego.

Pierwszy prototyp Fi 98a został oblatany na początku 1935 roku. Samolot miał być uzbrojony w dwa karabiny maszynowe *Rheinmetall-Borsig* MG 17 kalibru 7,92 mm. Samolot był przystosowany do zabierania czterech bomb o masie 50 kg. Samolot Fi 98a był testowany w Rechlinie. W czasie prób okazało się, że Fi 98a ma gorsze osiągi niż Hs 123V1.

Drugi prototyp Fi 98b nie został ukończony. Gerhard Fieseler bezskutecznie próbował zainteresować samolotami Fi 98 lotnictwo japońskie, które jednak nie zakupiło tych samolotów.



Fieseler 98a (Fi 98a)

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE

Załoga: 1 osoba (pilot),

Jednostka napędowa: dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy chłodzony powietrzem typu BMW 132A-3 o mocy 479 kW (650 KM),

Wymiary: – długość 7305 mm,

– rozpiętość 11270 mm,

– wysokość –,

Prędkość maksymalna: 294 km/h na wysokości 1995 m,

Prędkość przelotowa: 272 km/h,

Masa startowa: 2162 kg,

Masa własna: 1451 kg,

Zasięg: 470 km,

Wznoszenie: 1 min 6 sek na 1000 metrów,

Pułap: 8975 m.

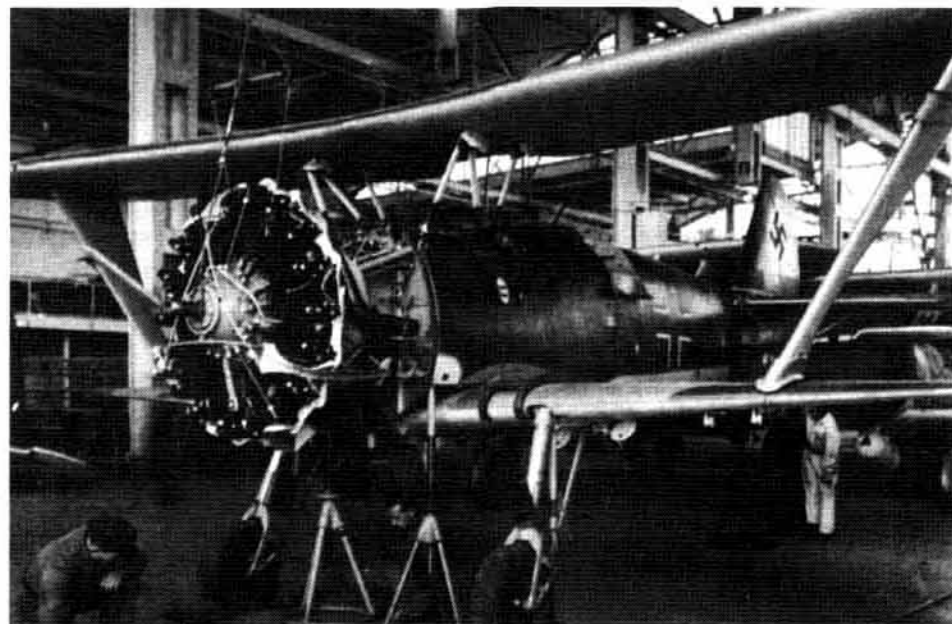
Samoloty Henschel Hs 123A-0 i A-1 w 1936 roku trafiły do jednostek bombowców nurkujących Luftwaffe. Jedną z pierwszych takich jednostek była I./StG 162, która używała sprzętu „zastępczego” myśliwców Ar 65 i bombowców He 50. W 1936 roku powstały dwa dalsze dywizjony I./StG 165 „*Immelmann*”; Samoloty Henschel 123A-0 i A-1 stanowiły pierwsze wyposażenie jednostek bojowych i w dalszej perspektywie te samoloty miały być zastąpione nowoczesnymi samolotami Junkers 87 „*Stuka*”, które od 1937 roku były sukcesywnie wprowadzane do jednostek bombowców nurkujących Luftwaffe.

Po decyzji o powiększeniu liczby jednostek bombowców nurkujących przyspieszono produkcję Ju 87A. W kwietniu 1937 roku ostatnie Hs 123A-1 produkcji AGO trafiły do linii. StG 162 została przebrojona w 1937 roku, zaś dwa dywizjony StG 165 „*Immelmann*” w połowie 1938 roku. *Oberkommando der Luftwaffe* zezwoliło w 1938 roku na utworzenie pięciu dywizjonów lotnictwa szturmowego (*Schlachtfliegergruppen*). Stało się to m.in. pod wpływem sugestii generała Wolframa von Richthofena, który wykazał wielką skuteczność działania tego lotnictwa podczas działań w Hiszpanii. Jako pierwsze powstały dwa dywizjony SFG 10 i SFG 50. Samoloty Hs 123 traktowano cały czas jako sprzęt przejściowy, który miał być zastąpiony przez Ju 87. Po zakończeniu operacji zajmowania Sudetów jednostki szturmowe zostały praktycznie rozwiązane a 9 (12?) samolotów Hs 123A-1 sprzedano (za 2.018.000, RM-) do Chin. Część samolotów trafiła do szkół lotniczych, zaś w linii została utrzymana tylko jedna jednostka wyposażona w te samoloty SFG 10, stacjonująca na lotnisku Tutow, która wówczas została przemianowana na jednostkę doświadczalną II. (Schlacht)/LG 2.

W szkołach lotniczych samoloty Hs 123 były używane m.in. w *Fliegerführerschulen*/FAR 41 we Frankfurcie nad Odrą, Sch./FAR 32, Sch./FAR 22.



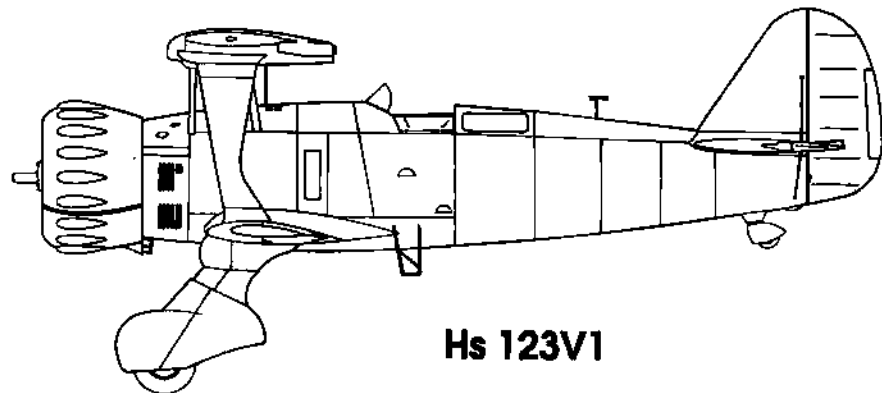
Hs 123A-1 (WL-IPNC) ze szkoły Sch./FAR 41 we Frankfurcie nad Odrą, wrzesień 1939 roku. Hs 123A-1 (WL-IPNC) of the Sch./FAR 41, Frankfurt/Oder, September 1939



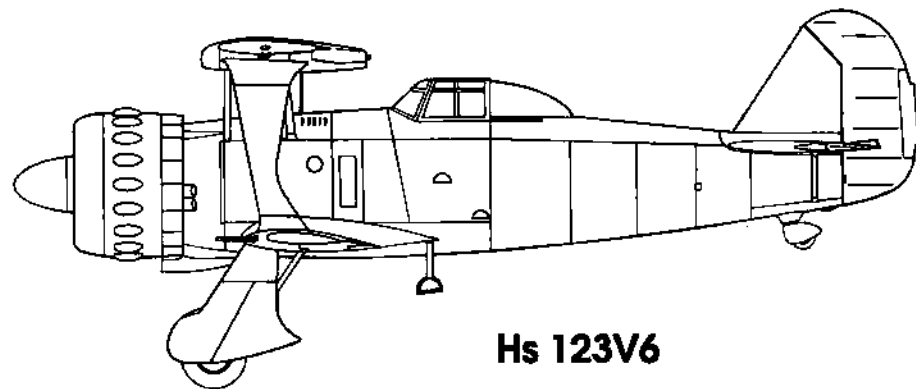
Montaż samolotu Hs 123A-1. Assembly of the Hs 123A-1 plane

PRODUKCJA SERYJNA

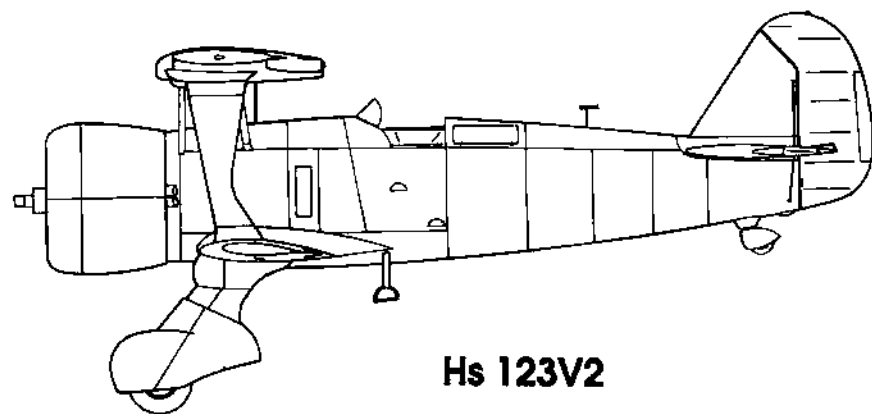
Samoloty szturmowe (bombowce nurkujące) Henschel Hs 123 były produkowane w zakładach Henschel w Belinie-Schönefeld oraz w zakładach AGO w Oberschleben. 18 samolotów pierwszej serii produkcyjnej – oznaczonych Hs 123A-0 – zostało zbudowanych w zakładach Henschel w okresie od lipca do grudnia 1936 roku. W tym samym miesiącu ruszyła produkcja samolotów Hs 123A-1. Samoloty Hs 123A-1 miały niewielkie modyfikacje m.in. oprofilowany koziol antykapotażowy za fotelem pilota, opancerzenie tyłu i boków kabiny pilota i ułatwienia technologiczne ułatwiające montaż samolotu. Później do produkcji weszły samoloty Hs 123 B-1. Samoloty Hs 123B-1 miały skrzydła kryte blachą, zmodyfikowane stery pozione, kryte całkowicie blachą. Do kwietnia 1937 roku Henschel wykonał 100 samolotów, zaś zakłady AGO 129 samolotów. Łącznie wyprodukowano 265 samolotów Hs 123 wszystkich wersji.



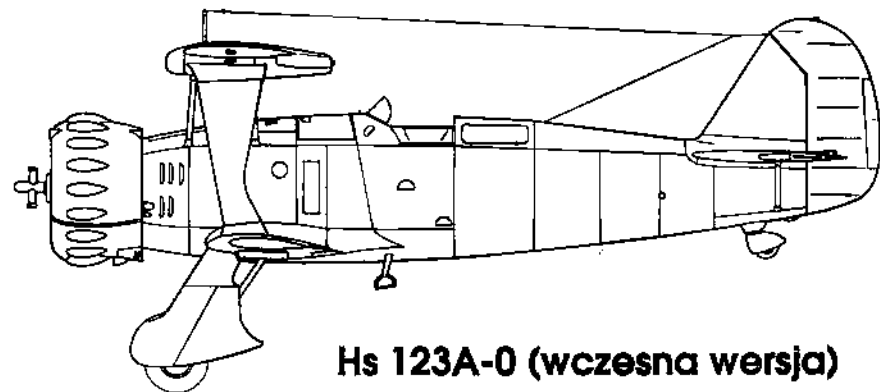
Hs 123V1



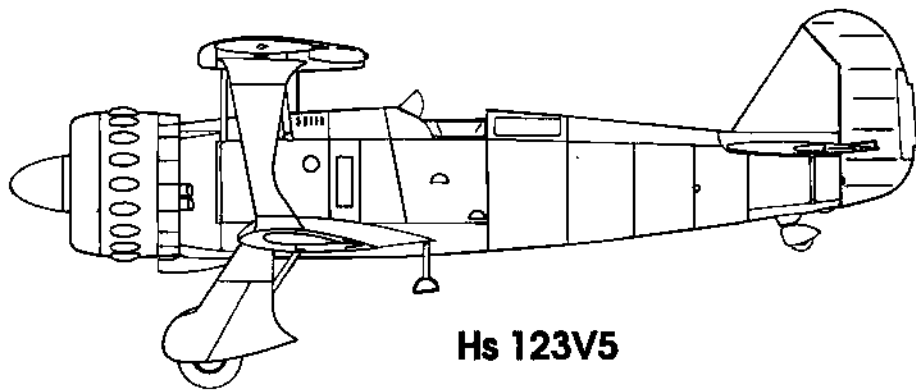
Hs 123V6



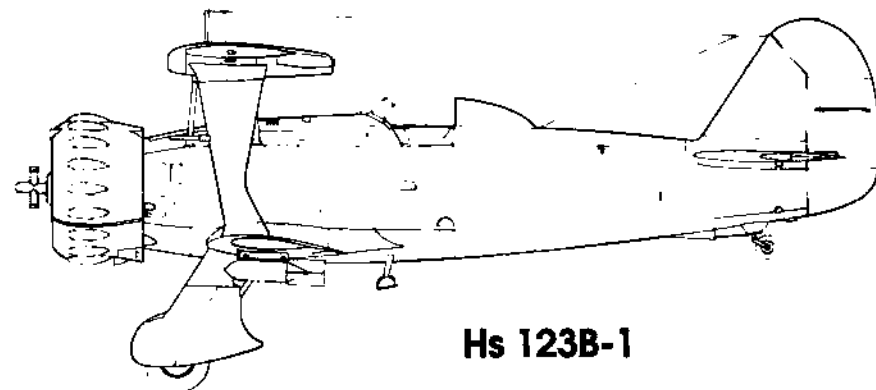
Hs 123V2



Hs 123A-0 (wczesna wersja)



Hs 123V5



Hs 123B-1

ZASTOSOWANIE BOJOWE

Samoloty Henschel Hs 123 przeszły chrzest bojowy już podczas wojny domowej w Hiszpanii (1936–1939). W grudniu 1936 roku do jednostki doświadczalnej „*Legionu Condor*” VJ/88 trafił pierwszy samolot Hs 123A-0 (Wk.Nr. 791). Samolot był testowany m.in. na lotnisku Tablada. W późniejszym okresie do Legionu trafiły prawdopodobnie jeszcze cztery samoloty Hs 123. Były one używane bojowo w Estramadurze. Wiosną, a dokładniej 29 marca 1937 roku w „*Legionie Condor*” został utworzony Stuka/88 mający trzy samoloty Hs 123A-0 i A-1. W marcu Henschle operowały z lotniska Avraça i Sangio, zaś w kwietniu 1937 roku przeleciały na lotnisko Vitoria w północnej Hiszpanii (Baskonia). 25 marca 1937 roku w niewyjaśnionych okolicznościach eksplodował w powietrzu (rejon Avraça) samolot pilotowany przez sierżanta Conrada Rückerta, pilot wyskoczył ze spadochronem, ale został zastrzelony w powietrzu przez żołnierzy republikańskich. Piechota marokańska „*Moros*” cztery razy bezskutecznie próbowała wydostać ciało pilota z „ziemi niczyjej”. 13 maja 1937 roku nad Bilbao został zestrzelony inny pilot Hs 123 ppor. Wendel. Pilot wyskoczył ze spadochronem i dostał się do niewoli. Wolność odzyskał dopiero po kapitulacji Bilbao. 11 czerwca lotnictwo frankistowskie utraciło Hs 123 pilotowanego przez plutonowego Willmsena. Na wyposażenie lotnictwa frankistowskiego trafiło jeszcze dodatkowo 10 samolotów Hs 123. Samoloty te zostały zmontowane na lotnisku w Léon. Samoloty Hs 123A-1 nosiły oznaczenia kodowe 24 i numery 21-1, 24-2, 24-3, 24-4, 24-5, 24-6(?) (samoloty dostarczone w 1936 roku) oraz 24-7(?) do 24-17 (samoloty wysłane później). Łącznie do Hiszpanii trafiło 16 samolotów Henschel Hs 123A-0 i A-1.

W lotnictwie frankistowskim samoloty Hs 123, w Hiszpanii nazywane „*Angelito*”, trafiły do grupy bombowców nurkujących 9-G-24 (Hs 123 i Ju 86D). Nie wszystkie samoloty były stale gotowe do akcji, bo przykładowo 23 grudnia 1938 roku sprawne były tylko dwa Hs 123. Hiszpańskie Henschle operowały głównie m.in. z lotnisk w Calamacha i Tereul. Hs 123 atakowały przede wszystkim zgrupowania wojsk republikańskich, drogi i inne obiekty wojskowe. Podczas działań w czasie wojny domowej Hiszpanie utracili prawdopodobnie dwa samoloty. Wiosną 1939 roku hiszpańskie Hs 123 operowały w Katalonii. Po zakończeniu wojny hiszpańskie Hs 123 zostały skierowane do 61. Eskadry Lotniczej. W 1946 roku oznaczenie samolotów zmieniono na BV-1 (*Bombardero Verticalo typ 1* – bombowiec nurkujący typ 1). W służbie lotnictwa hiszpańskiego Hs 123 były używane do końca 1949 roku.

Drugim zagranicznym użytkownikiem samolotów Henschel Hs 123 były Chiny (Kuomintang), które na początku 1937 roku zakupiły 9 (12?) samolotów typu Hs 123A-1. Samoloty przeznaczone dla Chin nosiły numery ewidencyjne 1501-1509. Hs 123 zostały włączone do 15. eskadry lotnictwa chińskiego. Eskadra działała w dorzeczu rzeki Jangcy. Atakowała japoński transport morski, przeprawy, drogi. Samoloty Hs 123 zostały prawdopodobnie szybko zniszczone w walce lub zbombardowane na lotniskach, gdyż wykaz sprzętu lotnictwa chińskiego z 25 maja 1940 roku nie wykazuje już na stanie samolotów tego typu.

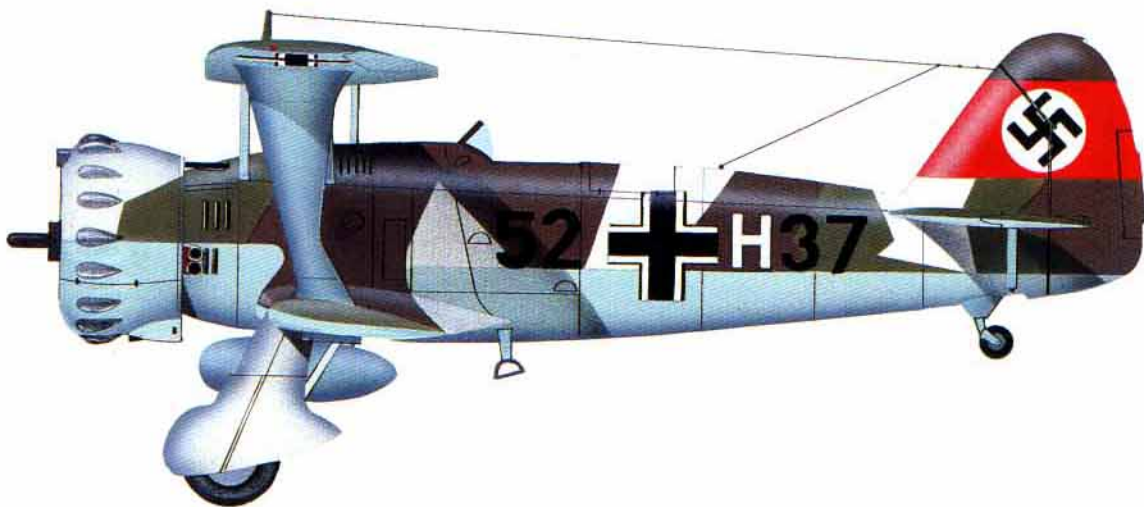
Podstawowym użytkownikiem samolotów Henschel Hs 123 była jednak niemiecka Luftwaffe. W drugiej połowie sierpnia 1939 roku II.(Schlacht)/LG 2 została w trybie alarmowym przeniesiona z lotniska Tutów na lotnisko Alt Rosenberg położone w pobliżu granicy z Polską. Jednostka posiadała etatową liczbę 40 samolotów, z tego 37 (36?) samolotów było sprawnych. II.(Schlacht)/LG 2 miała wspierać działania wojsk niemieckich na głównym kierunku przełamania. Dowódcą jednostki był major Walter Spielvogel, zaś zastępcą dowódcy (tak, tak!) kapitan Adolf Galland, późniejszy czołowy as lotnictwa myśliwskiego Luftwaffe.



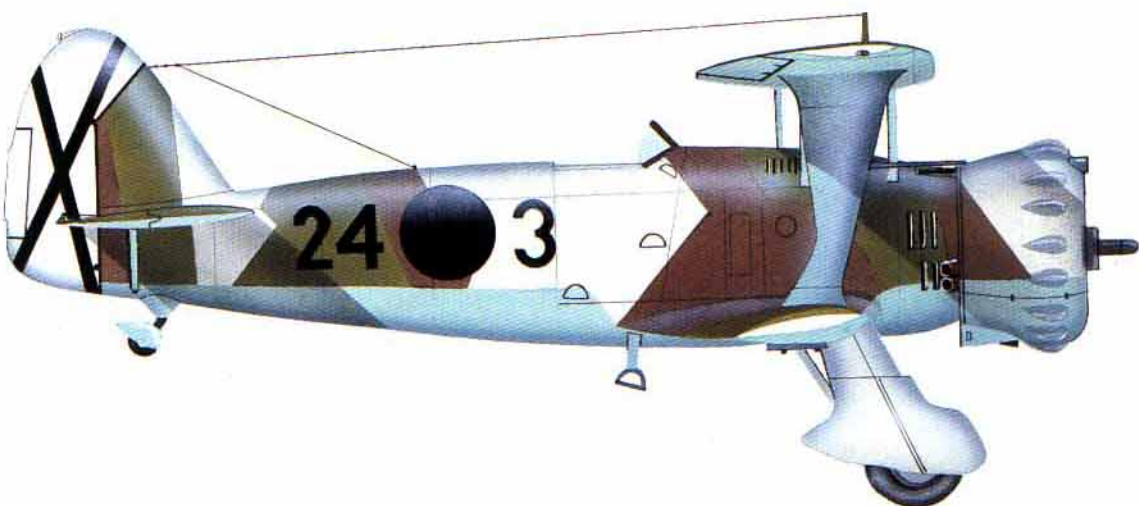
Hs 123A-1 „Angelito” przeznaczone dla lotnictwa hiszpańskiego oczekują na montaż na lotnisku w Léon. Hs 123A-1 'Angelito' for Spanish Air Force wait to assembly at Léon.



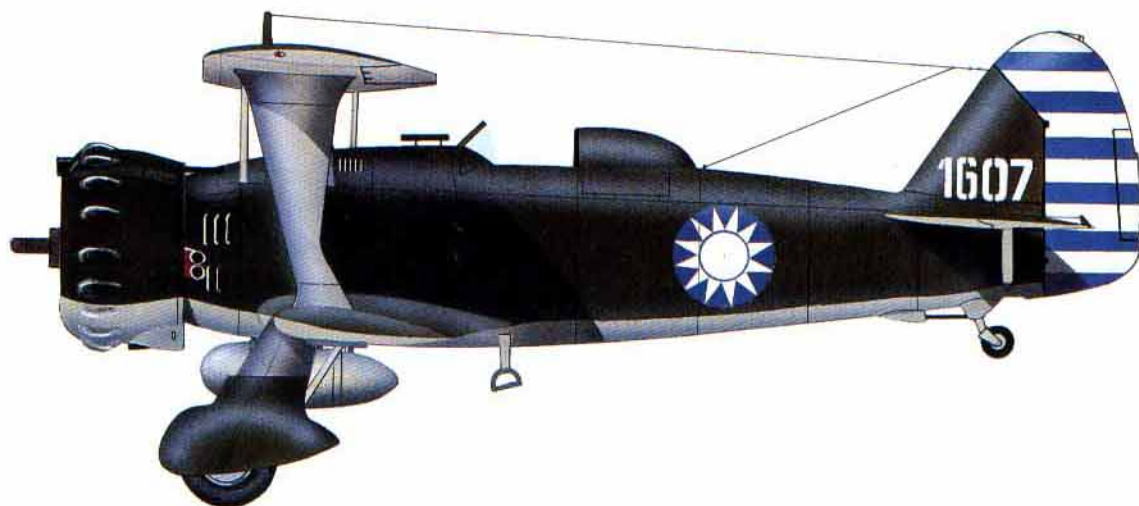
Dwa Hs 123A-1 (24-5 i 24-4) na lotnisku w Vitoria. Na samolocie 24-5 namalowane godło Stuka/88. Two Hs 123A-1 of the Stuka/88 based at Vitoria airfield. Note badge of the Stuka/88 painted on 24-5 plane



Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) z 7./StG 165 „Immelmann”, Fürstenfeldbruck, październik 1937 roku. Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) of the 7./StG 165 „Immelmann”, Fürstenfeldbruck, October 1937



Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) z Stuka/88 „Legionu Condor”, Avraca, marzec 1937 roku. Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) of the Stuka/88 'Legion Condor', Avraca, March 1937



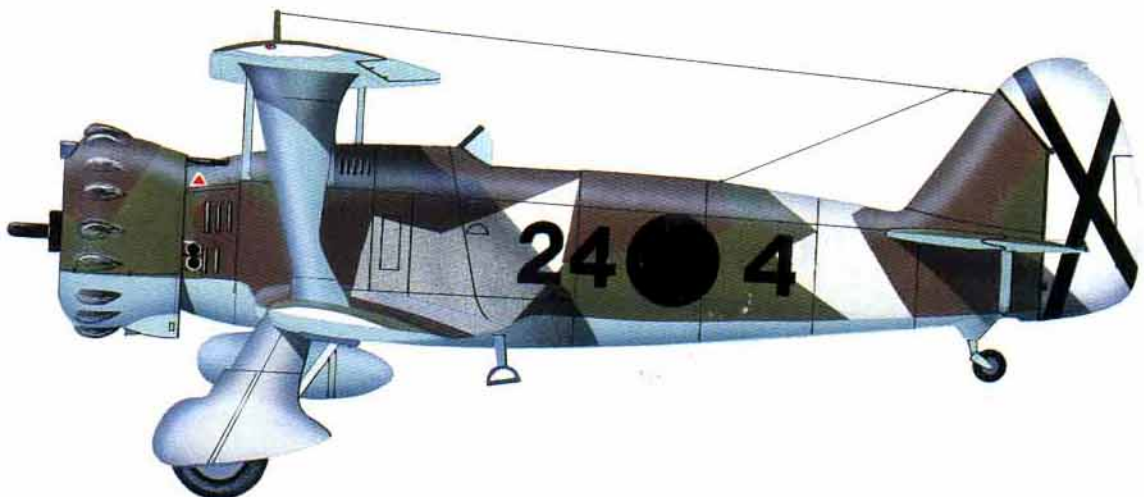
Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) z 15. Eskadry lotnictwa chińskiego, Chiny, 1938-1939. Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) of the 15. Squadron Chinese Air Force, China, 1938-1939



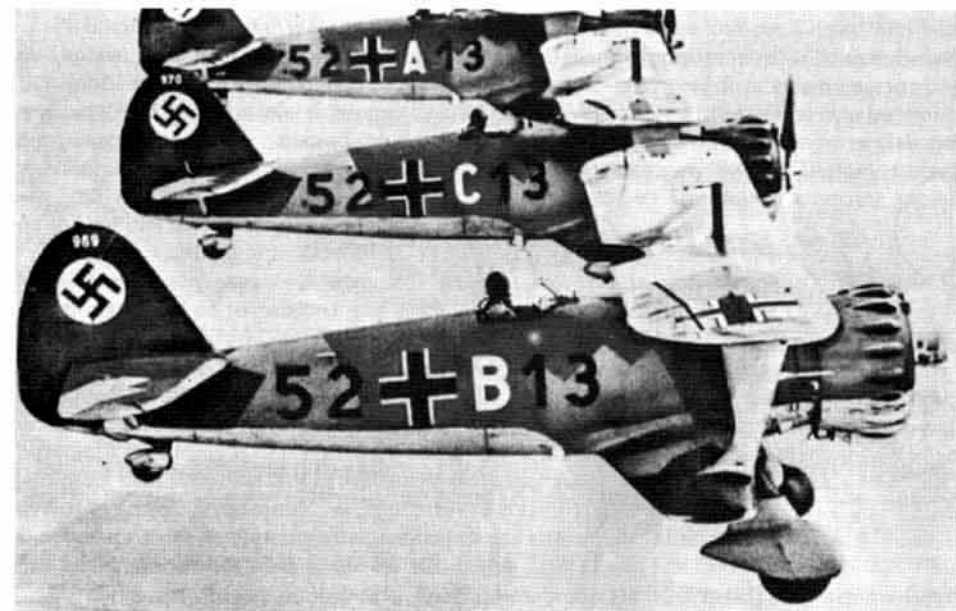
Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) z II./SG 1, front wschodni, 1943 rok. *Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) of the II./SG 1, Eastern Front, 1943*



Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) [BV-1] z 61. Eskadry lotnictwa hiszpańskiego 1945. *Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) [BV-1] of the 61. Squadron Spanish Air Force, 1945*



Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) z Gruppo 24-G-1 lotnictwa frankistowskiego, Tablada, 1939 rok. *Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) of the Gruppo 24 Arma de Aviation (Spanish Air Force), Tablada, 1939*



Hs 123A-1 z 2./StG 165 „Immelmann”, 1937



Gazownia w Warszawie – cel ataku Hs 123 we wrześniu 1939 roku. Zdjęcie gazowni wykonane z niemieckiego samolotu rozpoznawczego przed nalotem. Hs 123 attacked gasworks in Warsaw, September 1939. Note German aerial photo taken before attack

1 września dywizjon samolotów Hs 123 atakował już o 4.50 pozycje wojsk polskich w rejonie Przysań-Panki. Henschle zrzuciły m.in. tzw. „Flammбомbe”, czyli bomby wypełnione mieszkanką zapalającą o składzie zbliżonym do dzisiejszego napalmu. Bomby zapalające wszystko wypalały niemal wszystko na dość dużej przestrzeni. Pierwszego dnia wojny Henschle interweniowały też pod Moką wspierając działania 4. Dywizji Pancerniej. Henschle wspólnie z samolotami Ju 87B-1 z I./StG 76 bombardowały Wieluń. Podczas ataków został lekko uszkodzony samolot zastępcy dowódcy II.(Schlacht)/LG 2 kapitana Adolfa Gallanda. W następnych dniach Henschle operowały pod Radomskiem i Piotrkowem Trybunalskim. II.(Schlacht)/LG 2 posuwał się wraz z frontem za nacierającymi wojskami Wehrmachtu i został przebazowany na lotnisko polowe na Kruszynie koło Częstochowy, a później na lotnisko polowe w Wolborzu. Po podejściu wojsk XVI. Korpusu Pancernego pod Warszawę dywizjon miał atakować cele na przedpolach stolicy Polski. 9 września 1939 roku podczas rozpoznawania pozycji wojsk polskich nad Okęciem został zestrzelony samolot Fieseler Fi-156C „Storch”, którym leciał dowódca II.(Schlacht)/LG 2. Major Walter Spielvogel zginął, zaś dowództwo objął przejściowo kapitan Galland. 9 września 1939 roku o godzinie 9.30 samoloty Hs 123 dokonały ataku na pozycje polskie na Woli. Atakowano stanowiska wojsk polskich m.in. na ulicy Wolskiej.

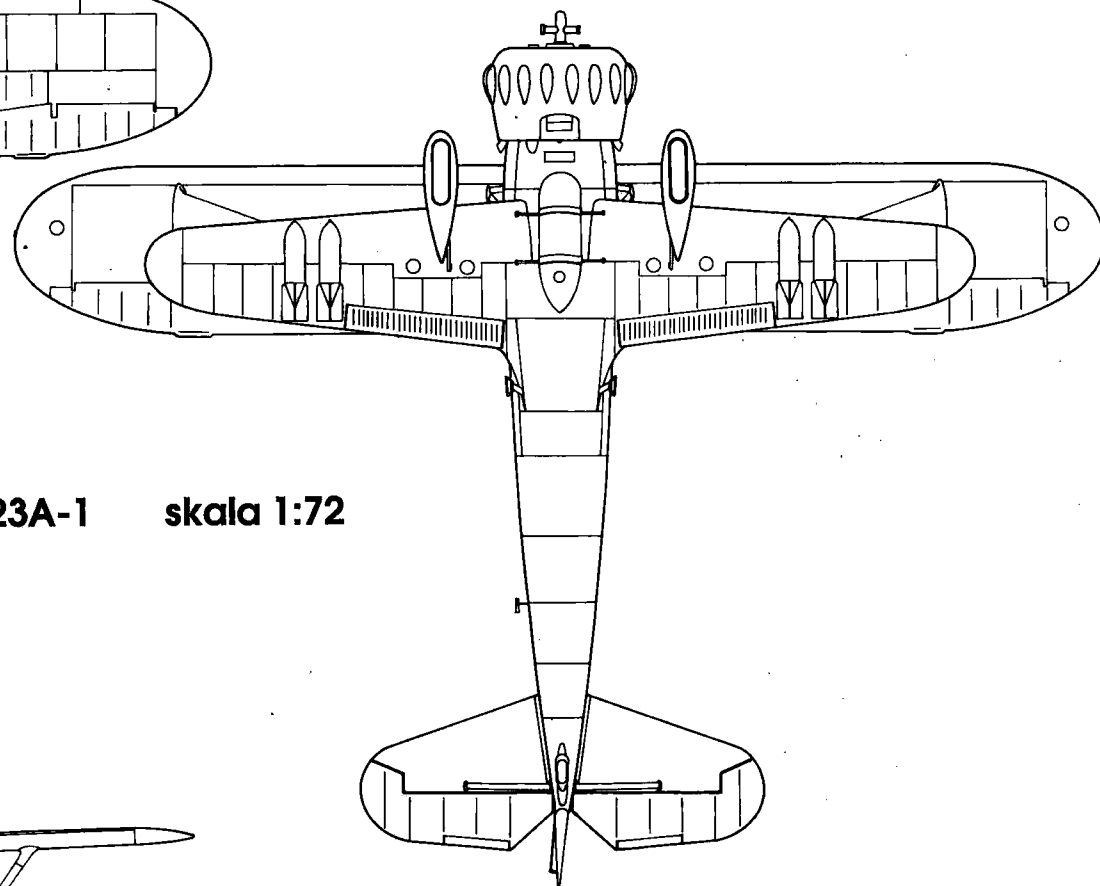
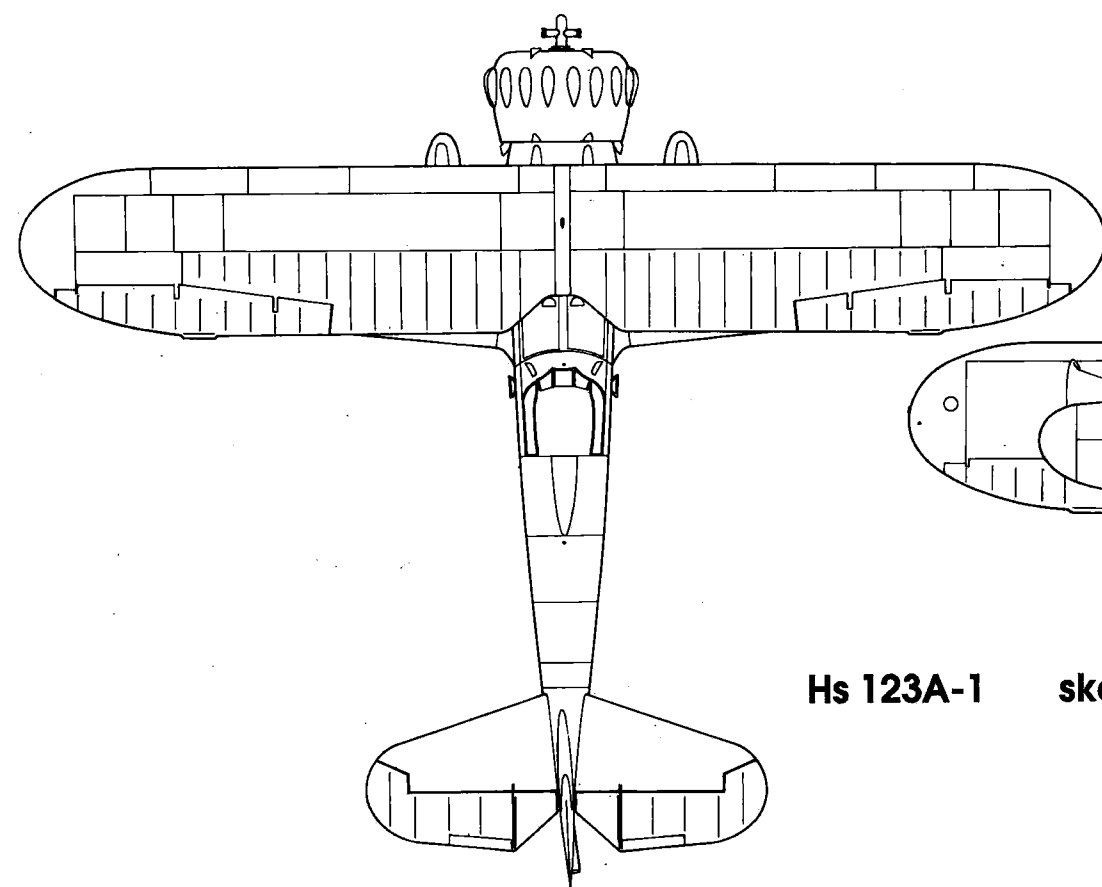
Samoloty Hs 123 atakowały też, lecz bez powodzenia mosty na Wiśle w Warszawie. Uzyskały tylko jedno trafienie w Most Poniatowskiego, jednak bomba SC 50 (50 kg) nie wybuchła.

Od 11 września Henschle atakowały wojska polskie nad Bzurą. Henschle startujące z lotniska polowego w Wolborzu zaatakowały z lotu koszącego oddziały polskie atakujące w rejonie Piątek-Bielawy. 13 września 1939 roku Henschle z II.(Schlacht)/LG 2 uczestniczyły w dużym (183 samoloty) ataku bombowym na Warszawę. Hs 123 atakowały Gazownię Warszawską przy ulicy Dworskiej (obecnie ul. Kasprzaka). Atak był źle skoordynowany i samoloty niekiedy kilka razy atakowały te same cele. Polska obrona przeciwlotnicza zestrzeliła jednego Hs 123. 14 września 1939 roku samoloty Hs 123 zostały przebazowane na lotnisko polowe w okolicach Sandomierza.

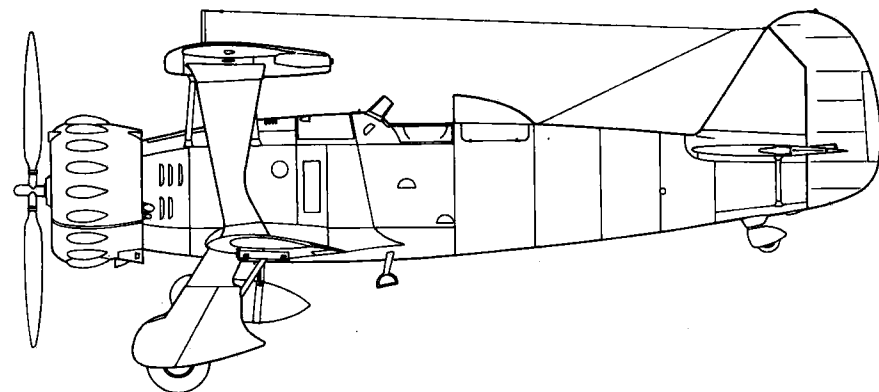
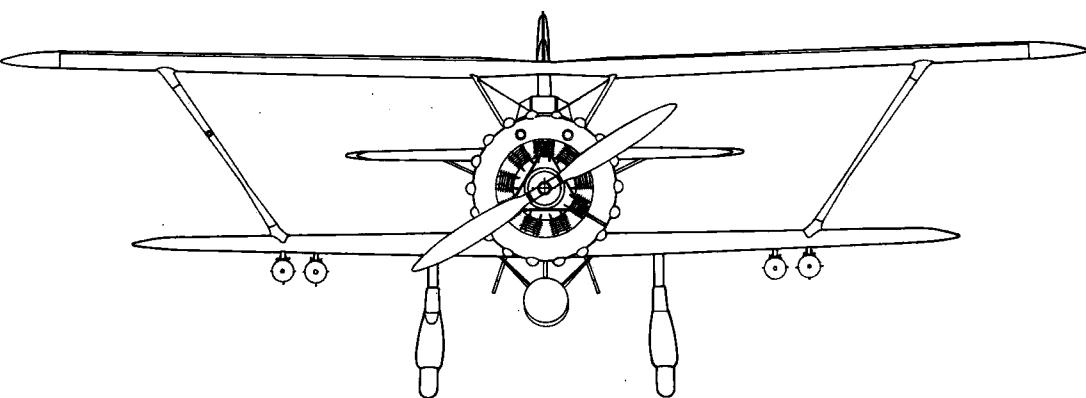
W ostatniej fazie kampanii w Polsce II.(Schlacht)/LG 2 działał w ramach Lotnictwa do Zadań Specjalnych dowodzonego przez gen. por. Wolframa von Richthofena. Hs 123 operowały nad Lubelszczyzną (Tomaszów Lubelski, Chełm, Zamość). Od 24 września Henschle brały ponownie udział w działaniach przeciwko Warszawie. 25 i 26 września Hs 123 uczestniczyły w zmasowanych nalotach na Warszawę (operacja „Wasserkatte”). W przeciwieństwie do bombardowców Do 17 i Ju 52/3m (samolotów transportowych doraźnie przystosowanych do bombardowania, He 111 nie brały udziału w atakach na Warszawę), samoloty Hs 123 atakowały cele punktowe m.in. elektrownię i filtry.

Trudno jest dokładnie powiedzieć ile samolotów Hs 123 straciła Luftwaffe we wrześniu 1939 roku. Straty tego typu samolotu, z uwagi na małą liczbę użytych bojowo samolotów, nie były wykazywane oddzielnie, ale w rubryce „samoloty łącznikowe i inne”. Meldunek końcowy sporządzony po zakończeniu działań w Polsce wskazuje na stratę 9 samolotów w tej grupie. Pewne jest natomiast zestrzelenie 5-6 samolotów Fi 156 i jednego Junkersa W34. Zatem, o ile pozostałe straty dotyczyłyby samolotów typu Hs 123 to Luftwaffe w Polsce straciła 2-3 samoloty Henschel 123. Jest to bardzo prawdopodobna liczba biorąc pod uwagę intensywność lotów bojowych i ewentualne straty całkowite Luftwaffe w Polsce we wrześniu 1939 roku. Kilka samolotów odniosło też uszkodzenia.

W czasie działań w Polsce piloci niemieccy zauważyli, że silnik BMW 132 pracujący na niskich obrotach (ok. 1800 obr./min) wydawał odgłos przypominający wystrzał karabinu maszynowego i choć wówczas zsynchronizowane karabiny maszynowe nie mogły strzelać to jednak zjawisko wywoływało to duży efekt psychologiczny wśród wojsk przeciwnika.



Hs 123A-1 skala 1:72



Po zakończeniu działań w Polsce II. (Schlacht)/LG 2 powróciła na lotnisko Tutow. Natomiast pod koniec 1939 roku jednostkę opuścił A. Galland. Galland po prostu nie czuł powołania jako *Schlachtflieger* (pilot szturmowy) i za wszelką cenę pragnął powrócić do latania bojowego jako myśliwiec (tak jak wcześniej w Hiszpanii). Jego służba w jednostce szturmowej była jak można przypuszczać po prostu ...nagrodą za dobre wyniki jakie osiągnęła dowodzona przez Gallanda w Hiszpanii jednostka szturmowa (formalnie była to jednostka myśliwska) Legionu Condor – 3.J/88. Oficjalnie zaś Galland podawał, że nie mógł latać na samolotach z odkrytą kabiną, gdyż... cierpiał na reumatyzm.

Podczas kampanii na Zachodzie (1940) II. (Schlacht)/LG 2 operowała z lotniska Laufenberg koło Neuss w składzie VIII. Korpusu Lotniczego dowodzonego przez generała Richthofena. Grupa (dywizjon) miał wówczas na stanie 50 samolotów Hs 123A-1 w tym 45 sprawnych. Pierwszego dnia ataku Henschle atakowały wojska belgijskie nacierające na zdobyte przez niemieckich spadochroniarzy mosty na Kanale Alberta. 12 lub 13 maja II. (Schlacht)/LG została wyłączona ze składu 2. Floty Powietrznej i włączona do 3. Floty w celu wsparcia *Panzergruppe „Kleist”* atakującej przez Ardeny. 13 maja Henschle atakowały pozycje wojsk francuskich pod Dyle i nad Mozą m.in. pod Sedanem. Kolejnym zadaniem jednostki było wsparcie XIX. Korpusu Pancernego generała Guderiana. 21 maja 1940 roku dywizjon przeleciał na lotnisko w Cambrai. II. (Schlacht)/LG 2 atakowała wojska alianckie pod Dunkierką i walczyła podczas przełamania frontu nad Sommą (6 czerwca 1940 roku). Podczas działań utracono kilka samolotów Hs 123.

Działania we Francji potwierdziły dużą przydatność Hs 123 do działań szturmowych. Samolot był bardzo zwrotny i odporny na uszkodzenia. Krótki start pozwalał na operowanie z nawet niewielkich lotnisk polowych.

Po zakończeniu działań bojowych we Francji jednostka została wycofana do Brunshwiku w celu przebrojenia w wersję myśliwsko-bombowe samolotów Messerschmitt Bf 109E-1/B i E-4/B. Piloci rozpoczęli trening na Bf 109E na lotnisku w Böblingen. Jednostka nie brała udziału w Bitwie o Anglię.

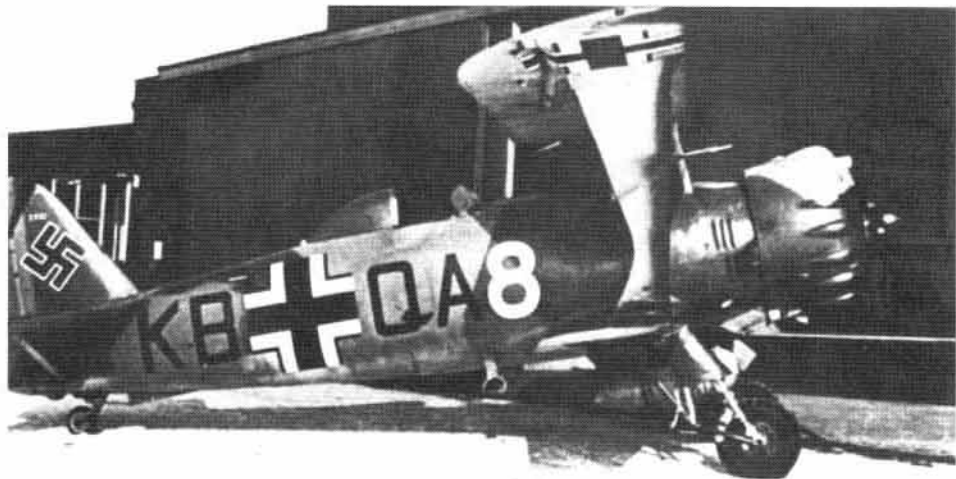
Zupełnie niespodziewanie w kwietniu 1941 roku częściowo już przebrojona w Bf 109E II. (Schlacht)/LG 2 została wysłana do Bułgarii. Jednostka stacjonowała na lotnisku Sofia-Wrażdebna. Jedna eskadra miała wówczas jeszcze na wyposażeniu Hs 123 (10. eskadra), zaś dwie eskadry Bf 109E-4/B. Henschle atakowały wojska jugosłowiańskie pod Niszem i w okolicach Belgradu. Brały też udział w operacjach w Grecji. 18 kwietnia 1941 roku podczas atakowania pozycji wojsk brytyjskich w Grecji brytyjska artyleria przeciwlotnicza poważnie uszkodziła jednego Hs 123.

W maju 1941 roku II. (Schlacht)/LG 2 została przeniesiona na lotniska polowe na terenie Polski (m.in. Sadków koło Radomia). Grupa brała udział w ataku na ZSRS bombardując zgrupowania wojsk, mosty, linie kolejowe i inne obiekty wojskowe. Jednostka operowała na Ukrainie.

W styczniu 1942 roku eskadra nadal latająca na Hs 123 (10. (Schlacht)/LG 2) weszła w skład nowo utworzonego pułku lotnictwa szturmowego Schlachtgeschwader SG 1 jako 8./Sch.G 1. Pułk został sformowany w Werl i Lippstadt. Składał się z dwóch dywizjonów. Każdy dywizjon miał cztery eskadry. Uzbrojenie jednostki stanowiły samoloty Henschel Hs 123 i Hs 129 oraz Messerschmitt Bf 109E. Walki w Rosji wykazały dwie niezaprzeczalne zalety samolotów Hs 123: dużą wytrzymałość konstrukcji i odporność na uszkodzenia oraz możliwość operowania z lotnisk polowych. Po zdjęciu owiewek goleni podwozia Henschle mogły startować nawet z bardzo błotnistych lotnisk polowych. Samoloty operujące w Rosji były uzbrajane w cztery bomby SC 50 podwieszane pod skrzydłami, dwa zasobniki z małymi bombami odłamkowymi SC 2 (każdy zasobnik zawierał 92 bomby SC 2 o masie 2 kg) lub dwa zasobniki z podwieszonymi działkami



Hs 123A-1 (BV-1) w lotnictwie hiszpańskim (61. eskadra), 1945 rok. *Hs 123A-1 (BV-1) of the 61. Squadron Spanish Air Force, 1945*



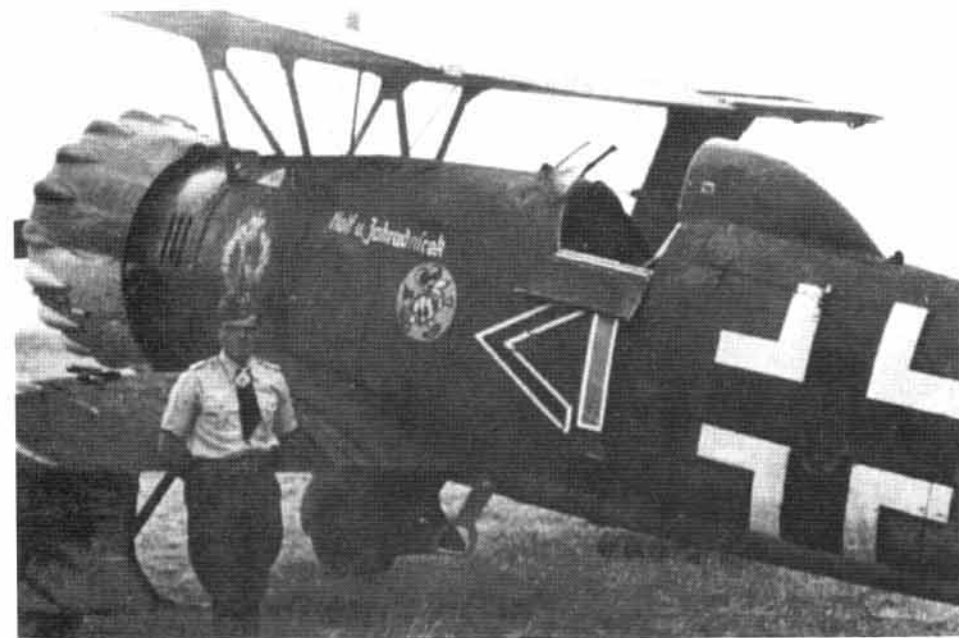
Hs 123B-1 (W. Nr. 2732) ze szkoły FFS w Prostejowie. *Hs 123B-1 (W. Nr. 2732) of the FFS at Prostejov*

Rheinmetall-Borsig MG FF kalibru 20 mm. Stałe uzbrojenie Hs 123 stanowiły dwa zsynchronizowane karabiny maszynowe *Rheinmetall-Borsig* MG 17 kalibru 7,92 mm. Samoloty Hs 123 znajdowały się w II./Sch.G 1 od października 1943 przemianowanej na II./SG 2.

Samoloty Hs 123 były używane aż do całkowitego wyniszczenia sprzętu. Ostatnie Hs 123 zostały wycofane z jednostek dopiero jesienią 1944 roku. Warto jeszcze dodać, że kilkakrotnie planowano powtórne uruchomienie produkcji seryjnej samolotu. Z takim postulatem wystąpił m.in. 16 stycznia 1943 roku generał lotnictwa Wolfram von Richthofen (produkcja 1000 samolotów Hs 123!). Na przeszkodzie stanął brak oprzyrządowania linii produkcyjnej w zakładach AGO, które zostało zniszczone (!) w 1940 roku.



Hs 123B-1 z 8./Sch.G 1 na lotnisku polowym, Rosja, 1942 rok. *Hs 123B-1 of the 8./Sch.G 1 on airfield in Russia, 1942*



Hs 123B-1 z 8./Sch.G 1, front wschodni, 1942 rok. Na samolocie godło jednostki, odznaka szturmowa piechoty („Infanterie-Sturmabzeichen”) i napis „Rolf und Zahradnick”. *Hs 123B-1 of the 8./Sch.G 1, Eastern Front, 1942. Note badge of the Sch.G 1 ('Mickey Mouse'), infantry assault badge ('Infanterie-Sturmabzeichen') and name 'Rolf und Zahradnick'*



Hs 123A-0 z VJ/88 w Tablada, 1936 rok. *Hs 123A-0 of the VJ/88 at Tablada, 1936*



Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) z II.(Schlacht)/LG 2, lotnisko St. Trond (Belgia), maj 1940 roku. Samolot w starym malowaniu RLM 61/62/63/65. *Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) of the II.(Schlacht)/LG 2, St. Trond airfield (Belgium), May 1940. Note old pre-war camouflage RLM 61/62/63/65*

OPIS TECHNICZNY

Samolot Henschel Hs 123A-1 był dwupłatowym samolotem szturmowym i bombowym (bombardowanie z lotu nurkowego) o konstrukcji mieszanej.

KADŁUB

Kadłub o konstrukcji skorupowej całkowicie metalowy kryty blachą duralową. Długość kadłuba od początku łoża silnika do osi steru kierunku wynosiła 6145 mm. Największa szerokość kadłuba wynosiła 1055 mm, zaś największa wysokość kadłuba wynosiła 1490 mm. Kadłub składał się z dziesięciu wręg głównych oznaczonych numerami od 1 do 10 oraz wręg pomocniczych 2a, 5a, 6a, 9a i 9b. Wręgi 1 i 2 były jednocześnie przegrodami ogniowymi kadłuba samolotu, między wręgami znajdował się zbiornik paliwa. Między wręgami 2 i 2a znajdowały się kadłubowe wyrzutniki bombowe, zaś między wręgami 2a i 3 zasobniki amunicyjne do karabinów maszynowych MG 17. Wzmocnione wręgi 5a i 6 zabezpieczały kabinę pilota. Do wręgi 5a mocowany był fotel pilota. Do wręgi 1 i 2 mocowany był baldachim górnego płata.

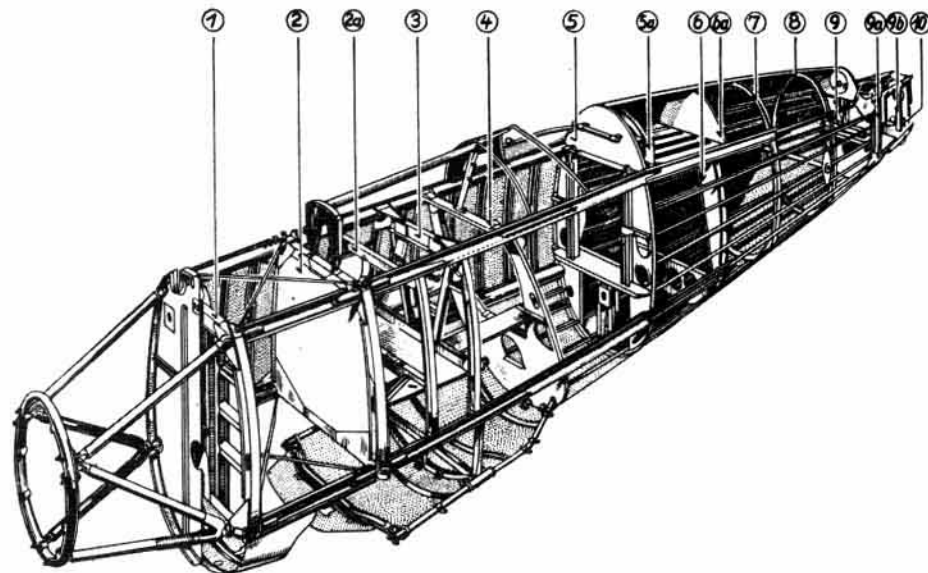
Wręgi dodatkowo były usztywnione podłużnicami. Stosowano cztery podłużnice główne i kilka podłużnic pomocniczych, które usztywniały kadłub tylko w tylnej części.

W środkowej części kadłuba znajdowała się odkryta kabina pilota. W kabinie umieszczona była tablica przyrządów z zestawem przyrządów kontroli pracy silnika i przyrządów nawigacyjnych. Tablica składała się z dwóch części: głównej (*Hauptgerätetafel*) i pomocniczej (*Hilfsgerätetafel*). Spust karabinów maszynowych umieszczony na tablicy (rysunek). Celownik *Revi IIIa* mocowany był do wysięgnika umieszczonego na podstawie tablicy przyrządów. Fotel pilota tłoczony z blachy był mocowany do wręgi nr 5. Fotel był przystosowany do spadochronu siedzeniowego. Wsiadanie do kabiny ułatwiał dwa stałe strzemiączka zamocowane do boku kadłuba samolotu oraz osłonięty klapką stopień. Wejście do kabiny było możliwe za pomocą otwieranego boku kadłuba samolotu.

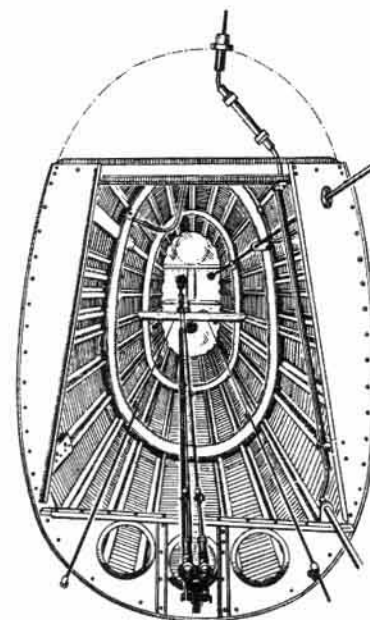
SKRZYDŁA

Górny płat dwudźwigarowy dwudzielny o obrysie prostokątnym z zaokrąglonymi końcówkami. Płat o konstrukcji metalowej, kryty płótnem i blachą – Hs 123A-1 lub blachą Hs 123B-1. Górny płat składał się z 21 żebier. W wersji B-1 górny płat kryty był blachą i posiadał nowy typ mocowania zawiasów lotek na końcach żebier 11, 15 i 19. Dolny płat jednodźwigarowy o konstrukcji metalowej, kryty płótnem i blachą. Każde skrzydło składało się z 14 żebier oznaczonych 0-13. Do ostatniego żebra skrzydła mocowana była końcówka skrzydła. W dolnym płacie zamontowane były klapy o konstrukcji metalowej. Dolny płat łączony z kadłubem za pomocą węzła.

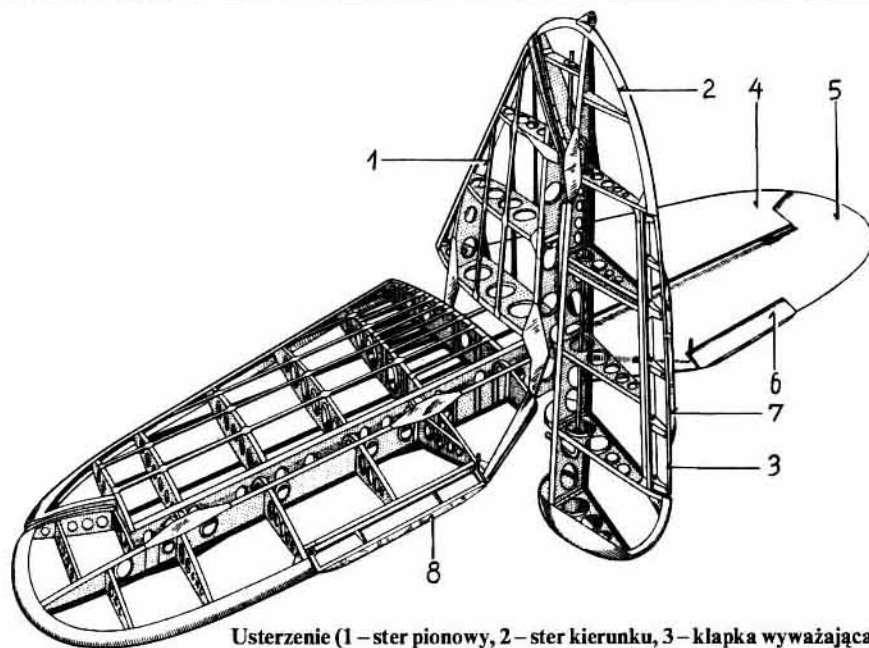
Oba płaty były połączone za pomocą oprofilowanego wspornika międzyskrzydłowego, który był połączony ze skrzydłami. Lotki o konstrukcji szczelinowej kryte płótnem. Lotki odciążone masowo były poruszane za pomocą popychaczy, klapy szczelinowe uruchamiane z kabiny pilota za pomocą mechanizmu popychaczy. Ciężiwa płata wynosiła 1630 mm.



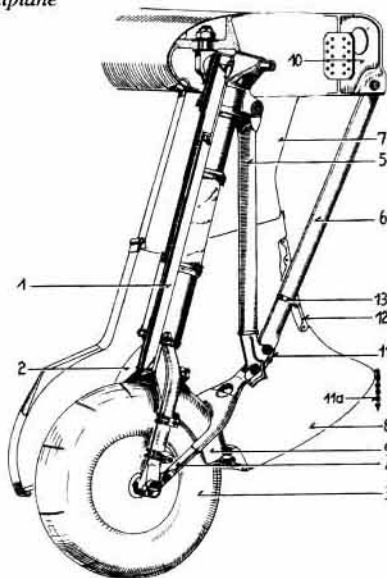
Konstrukcja kadłuba samolotu (nr 1-10 wręgi). Fuselage (No 1-10)



Tył kadłuba. Rear part of the fuselage



Usterzenie (1 – ster pionowy, 2 – ster kierunku, 3 – klapka wyważająca steru kierunku, 4 – ster poziomy, 5 – ster wysokości, 6 – klapka wyważająca steru wysokości, 6, 8 – ruchome listwy ustateczniające).
Tailplane



Podwozie główne, goleń, koło, owiewka. *Fixed undercarriage*

USTERZENIE

Usterzenie wolnonośne o konstrukcji metalowej. W samolotach Hs 123 A-1 stery były kryte płótnem, zaś w Hs 123 B-1 blachą. Usterzenie poziome o obrysie trapezowym z zaokrąglonymi końcówkami podparte było pojedynczym zastrzałem wykonanym z rury i oprofilowaną blachą duralową o przekroju owalnym. Statecznik poziomy był przestawialny w zakresie od -2° do $+2^\circ$ przy użyciu ręcznego pokrętki umieszczonego po lewej stronie kabiny i uruchamianego przez zespół linek stalowych. Samoloty Hs 123 B-1 miały zmodyfikowaną konstrukcję stateczników m.in. wzmocnioną konstrukcję krawędzi natarcia. Napęd sterów wysokości odbywał się za pomocą popychaczy i linek stalowych.

Usterzenie pionowe pojedyncze o konstrukcji metalowej, stery kryte blachą lub płótnem (Hs 123 A-1). Ster kierunku napędzany linkami stalowymi. Ster pionowy wyposażony w klapkę wyważającą ustawianą z kabiny samolotu. Stery odciążone rogowo i wyważone aerodynamicznie.

Sterowanie za pomocą drążka sterowego typu *KG II a* i pedałów sterowniczych.

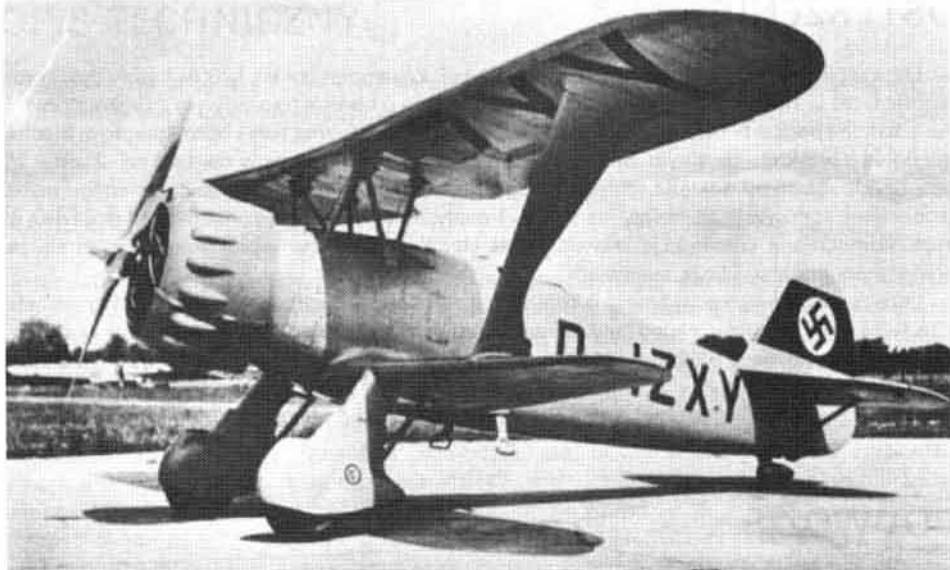
PODWOZIE

Podwozie stałe o układzie klasycznym z kółkiem ogonowym. Kółko tylne jednogoleniowe osłonięte owiewką wykonaną z blachy elektronowej R 1802 produkcji firmy *Elektron* z Cannstatt lub duraluminiowej 8-3503 B produkcji firmy *Kronprinz* z Solingen. Owiewka dwuczęściowa łączona nitami (w warunkach polowych owiewka kółka ogonowego była demontowana). Kółko ogonowe z oponą o wymiarach 290x110 produkcji firmy *Continental* z Hanoweru (Hannover). Normalne ciśnienie w oponie 3,25 atm. Goleń kółka ogonowego z widelcem posiadała tłumienie hydrauliczne. Goleń kółka ogonowego była mocowana do wręgi nr 9 kadłuba.

Podwozie główne jednogoleniowe mocowane do węzłów zamontowanych w dolnym płacie samolotu. Golenie podwozia z amortyzacją sprężynową. Goleń podwozia wzmocniona dodatkową tylną podporą z widelcem mocowaną do dolnego skrzydła. Koła były wyposażone w hamulce bębnowe włączane pedałami sterowania. Rozstaw kół podwozia głównego 2342 mm. Koła i goleń podwozia głównego była osłonięta owiewką, która jednak w warunkach polowych była zdejmowana, aby ziemia nie blokowała koła. Owiewką składała się z osłony goleni podwozi i dwuczęściowej osłony koła podwozia głównego. Poszczególne części owiewek były łączone za pomocą zatrzasków.

JEDNOSTKA NAPĘDOWA

Samoloty Hs 123 A-1 i B-1 były napędzane dziewięciocylindrowymi gaźnikowymi silnikami gwiazdowymi chłodzonymi powietrzem *BMW 132A*. Średnica cylindra silnika wynosiła 155,5 mm, skok cylindra 162 mm, pojemność cylindra 3,076 dm³, silnika 27,7 dm³, stopień sprężania 1:6. Paliwem była benzyna etylizowana o liczbie oktanowej 87. Metalowy główny zbiornik paliwa (*Hauptbehälter*) o pojemności 270 dm³ umieszczony był w kadłubie samolotu między wręgami 1 i 2. Zbiornik wyposażony był w zawór do awaryjnego szybkiego zrzutu paliwa. Pod kadłubem mocowany był dodatkowy, opadowy zbiornik paliwa o pojemności 130 dm³.



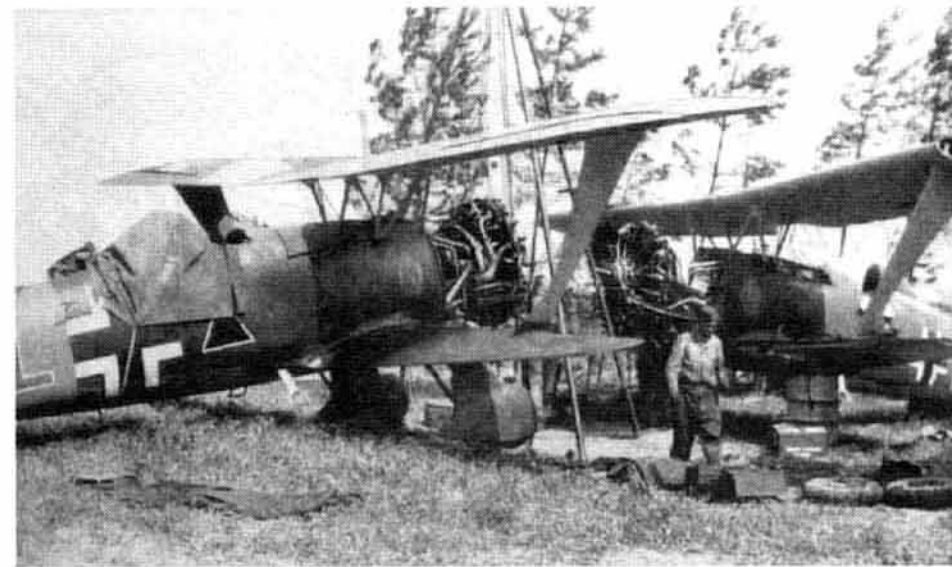
Henschel 123V4 D-IZXY W.Nr. 670



Henschel 123A-1 (Hs 123A-1)



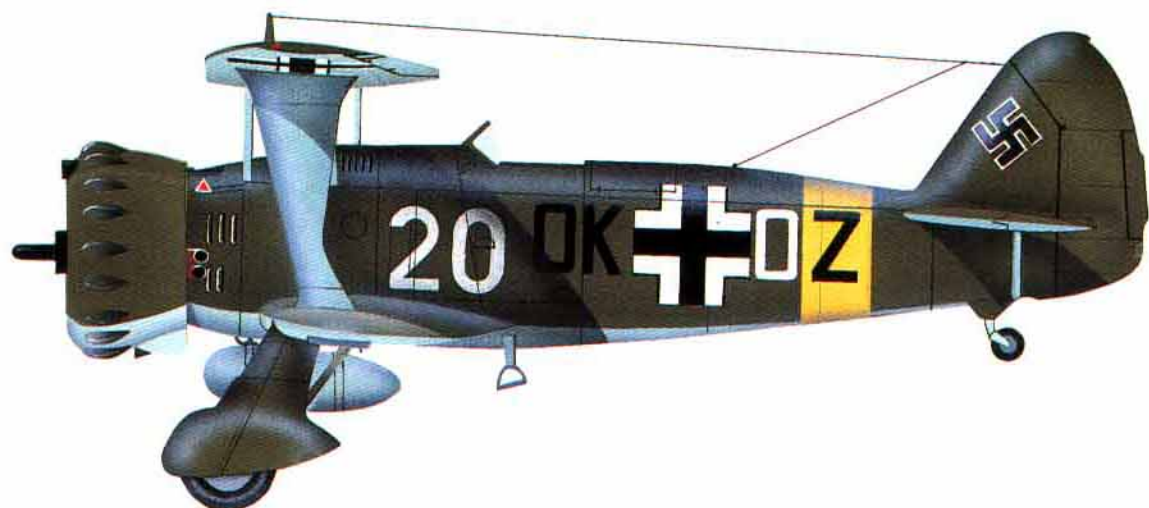
Tankowanie Hs 123B-1 z SchG 2, front wschodni, 1943 rok. *Refueling of the Hs 123B-1 of the SchG 2, Eastern Front, 1943*



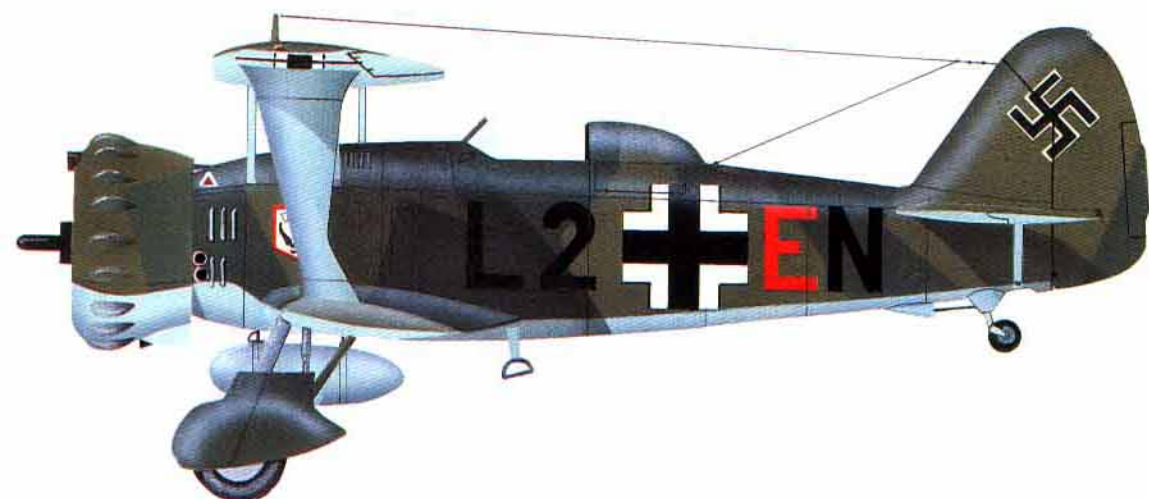
Dwa Hs 123B-1 z SchG 2, front wschodni, 1943 rok. *Two Henschels 123B-1 of the SchG 2, Eastern Front, 1943*



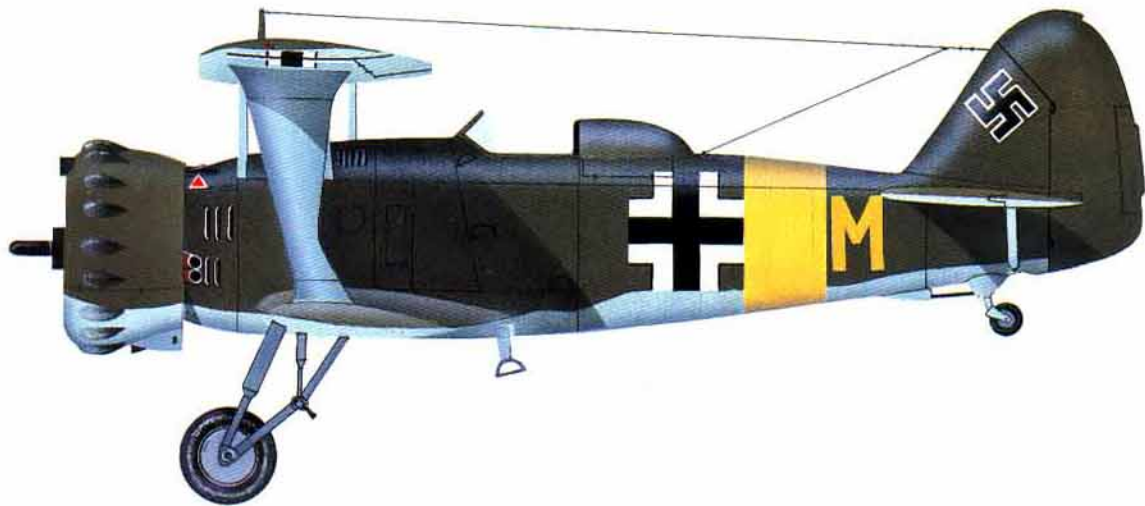
Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) ze szkoły A/B Schule 71, Prossnitz, Protektorat Czech i Moraw, lato 1941 roku. Henschel 123A-1 (Hs 123A-1) of the A/B Schule 71, Prossnitz, Moravia, Summer 1941



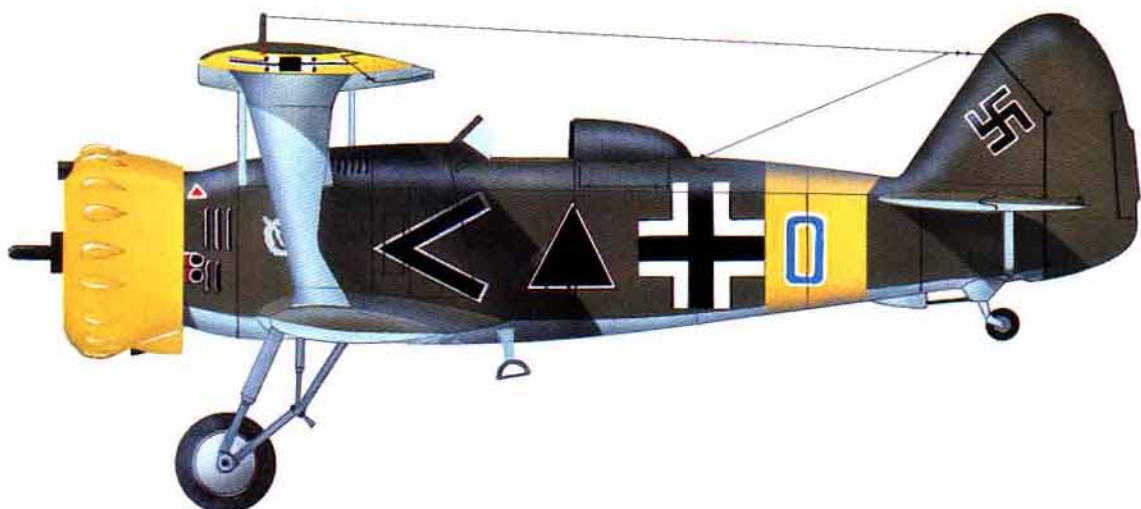
Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) z Flugzeugführerschule Prostějov, Protektorat Czech i Moraw, 1941 rok. Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) of the Flugzeugführerschule Prostějov, Moravia, 1941



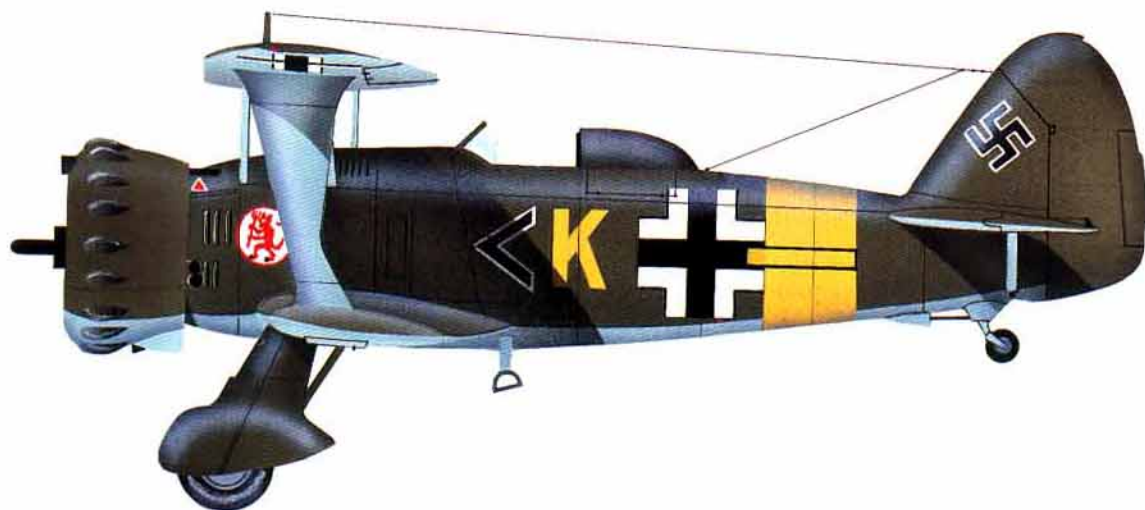
Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) z 5./LG 2, Niemcy, 1940-1941. Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) of the 5./LG 2, Germany, 1940-1941.



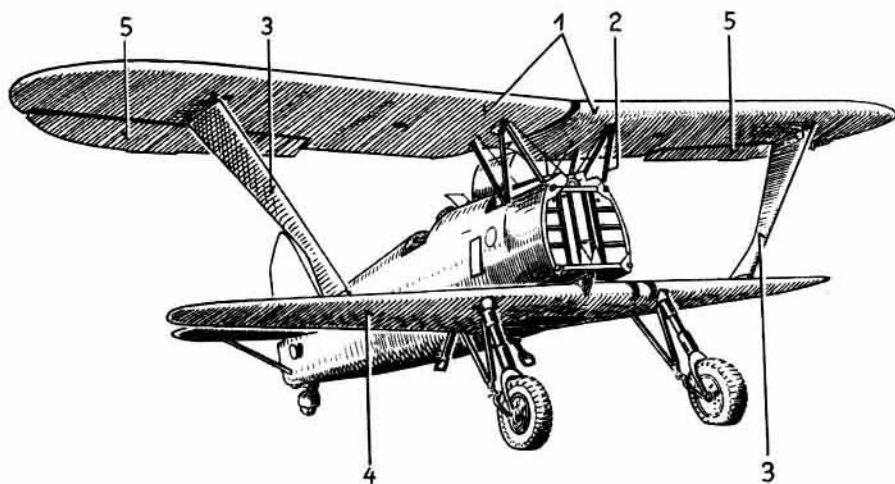
Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) z II./SG 2, front wschodni, 1943 rok. Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) of the II./SG 2, Eastern Front, 1943



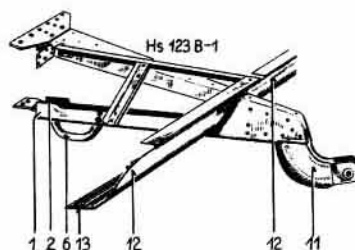
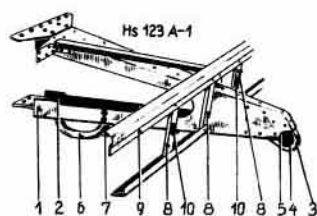
Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) z 4./SchG 2, Rosja, 1942 rok. Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) of the 4./SchG 2, Russia, 1942



Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) z II./SG 1, front wschodni, 1943 rok. Henschel 123B-1 (Hs 123B-1) of the II./SG 1, Eastern Front, 1943



Henschel 123A-1 (1 – górny płat, 2 – baldachim górnego płata, 3 – rozpory międzyskrzydłowe, 4 – dolny płat, 5 – lotki, 6 –). Henschel 123A-1



Sposób mocowania lotki samolotów Hs 123A-1 i Hs 123B-1. Aileron hinge of the Hs 123A-1 and Hs 123B-1

(*Abwerfbarer Behälter*), który był połączony ze zbiornikiem głównym dwoma zaworami. Wlew do zbiornika dodatkowego umieszczony był z przodu zbiornika paliwa. W przypadku pożaru samolotu zbiornik zapasowy mógł być odrzucany. Zbiornik zapasowy był mocowany do kadłuba samolotu Hs 123 za pomocą dwóch podwieszni mocowanych do gniazd umieszczonych w kadłubie samolotu.

Silnik posiadał jeden dwuprzepływowy, dwugardzielowy gaźnik *Pallas-Stromberg* NYA-9A z ogrzewaczem wykorzystującym powietrze od rur wydechowych samolotu. Pompa paliwowa *Ehrich und Graetz* ZD 350. Prądnica *Bosch* LJ 600/24 A1 10. Dwa iskrowniki *Bosch* GE 9-BRS wyposażone w urządzenie do elektrycznego regulowania kąta wyprzedzenia zapłonu. Rozrusznik *Bosch* SKH 375/10 000 A R1.

Silnik chłodzony był powietrzem. Instalacja olejowa składała się ze zbiornika o pojemności 48,7 dm³ umieszczonego za silnikiem samolotu. Do zbiornika nalewano 40 dm³ oleju. Obieg oleju wymuszony przez pompę olejową uruchamianą przez silnik. Do rozruchu zimnego silnika można było stosować mieszankę rozruchową.

Silnik wyposażony był w cztery kolektory spalin, które odprowadzały spaliny. Pierwszy kolektor odprowadzał spaliny z cylindrów 5 i 6, drugi z cylindrów 8, 9 i 1, trzeci z cylindrów 2 i 3, zaś ostatni kolektor (dolny kolektor umieszczony z prawej strony silnika) z cylindrów 4 i 7. Na końcach kolektorów umieszczone były wyloty okrągłych rur wydechowych, które przez wycięcia w osłonie silnika wystawały na zewnątrz.

Łoże silnika wykonane z rur stalowych mocowanych ze sobą za pomocą węzłów z połączeniami śrubowymi. Łoże mocowane było do wręgi nr 1 kadłuba w czterech punktach. Osłona silnika wykonana z blachy duralowej, dwuczęściowa, posiadała wytłoczenia na osłony popychaczy zaworów cylindrów. Osłona od wewnątrz była wzmocniona dodatkowymi usztywnieniami. W górnej części osłony były umieszczone dwa otwory wylotów kanałów pocisków z karabinów maszynowych MG 17 kalibru 7,92 mm umieszczonych na kadłubie samolotu.

Śmigło metalowe, dwułopatowe typu *Ju Pak Hornet* o średnicy 3100 mm, o skoku zmiennym nastawnym na ziemi.

UZBROJENIE

Uzbrojenie stałe samolotu Henschel Hs 123A-1 składało się z dwóch zsynchronizowanych karabinów maszynowych *Rheinmetall-Borsig* MG 17 kalibru 7,92 mm umieszczonych na grzbiecie kadłuba. Karabiny maszynowe strzelały między cylindrami silnika i dalej przez specjalne otwory umieszczone w osłonie silnika. Zapas amunicji do MG 17 wynosił 500 naboji. Przeładowywanie broni za pomocą instalacji pneumatycznej.

Uzbrojenie bombowe najczęściej składało się z czterech bomb burzących SC 50 (SC – *Sprengbombe Cylindrisch*) o masie 50 kg (ładunek 21-24 kg TNT) każda, zawieszonych na zaczepach bombowych ETC 50/VIIIb umieszczonych pod dolnym płatem. Stosowano kilka typów bomb SC 50: SC 50 B1, SC 50 Grade 1: Ja, L, Stabo, SC 50 Grade II: JB, JC, J, J2. W okresie wojny używano głównie bomb SC 50 Stabo wyposażonych w długą zaokrągloną końcówkę uniemożliwiającą rykoszt bomby zrzuconej z małej wysokości.

Na zaczepach można było wymiennie podwieszać cztery bomby przeciwpancerne typu SD 50 (*Sprengbombe – Dickwandig*) w wersjach D 50, D 50 D (ładunek 16,4 kg TNT lub amatol) oraz SD 70 (ładunek 24 kg TNT, amatolu lub trialenu). Używano też małych bomb przeciwpancernych SC 10 i SD 10A mocowanych na rurowych pojemnikach umieszczonych w kadłubie samolotu. Sporadycznie stosowano także inne typy bomb jak burząco-zapalającą C 50,



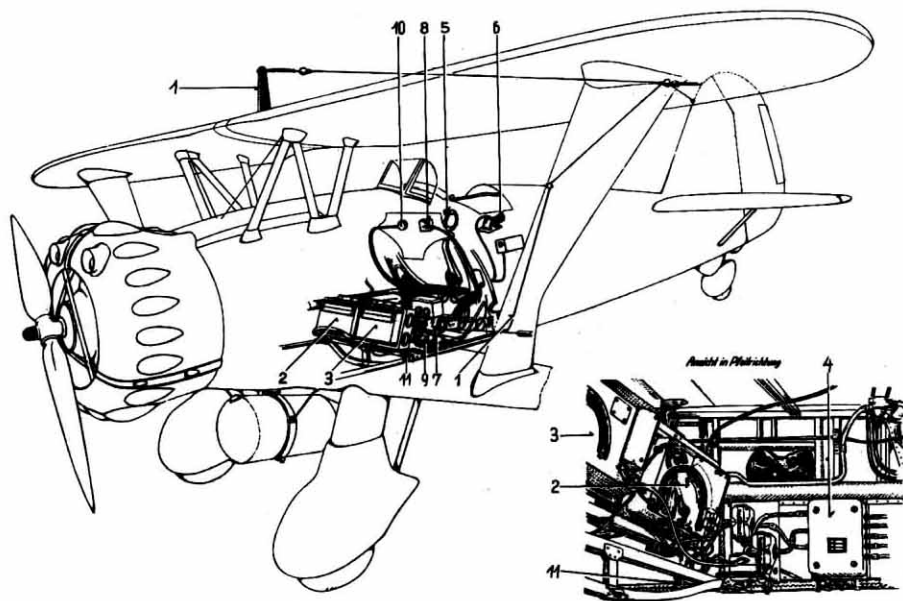
Henschel 123A-1, widok z przodu (*front view*)



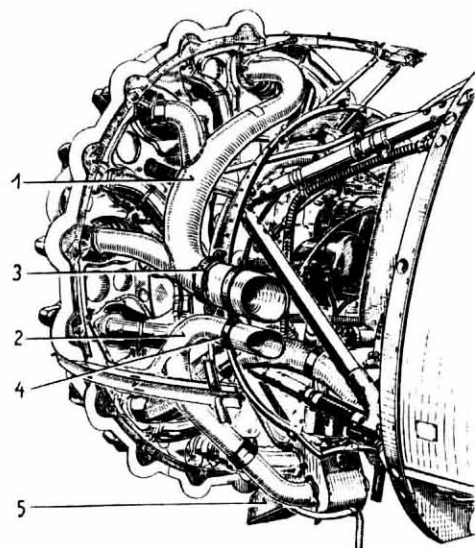
Henschel 123B-1 z 8./SchG 2, front wschodni, 1942 rok. *Henschel 123B-1 of the 8./SchG 2, Eastern Front, 1942*



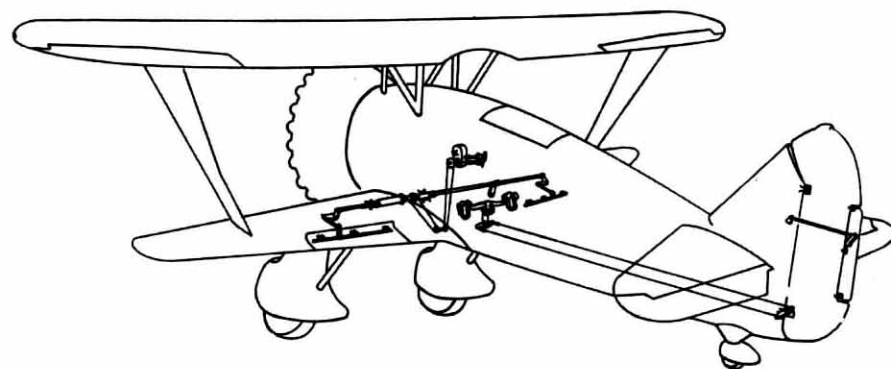
Uszkodzony Hs 123A-1 z 5./LG 2, Belgia, maj 1940 roku. *A damaged Hs 123A-1 of the 5./LG 2, Belgium, May 1940*



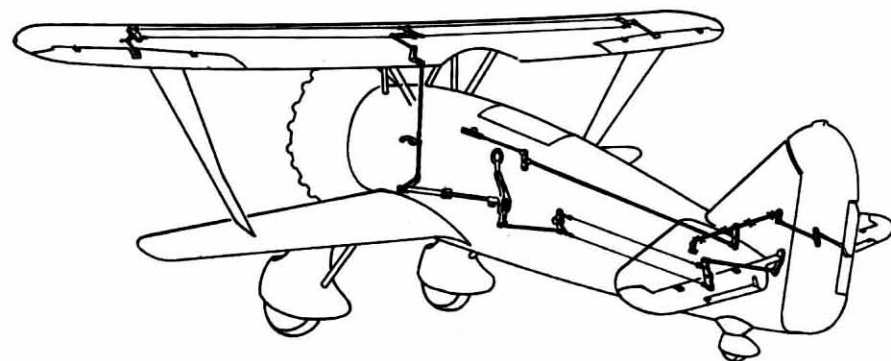
Wposażenie radiowe. *Radio equipment*



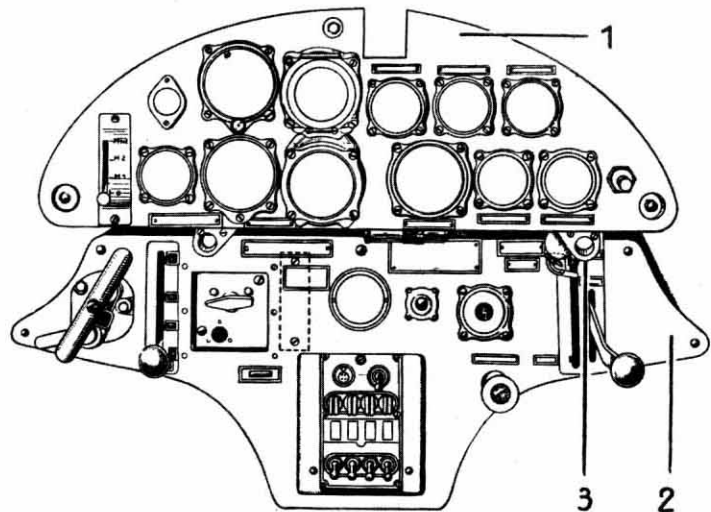
Układ wydechowy silnika (widok z lewej strony), 1- górny kolektor spalin, 2 - dolny kolektor spalin, 3 - rura wydechowa, 4 - rura wydechowa, 5 - kolektor spalin. *Exhaust of the BMW 132A-1 engine*



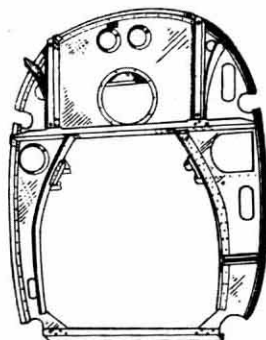
Układ sterowania: klapy, ster kierunku. *Flaps and rudder*



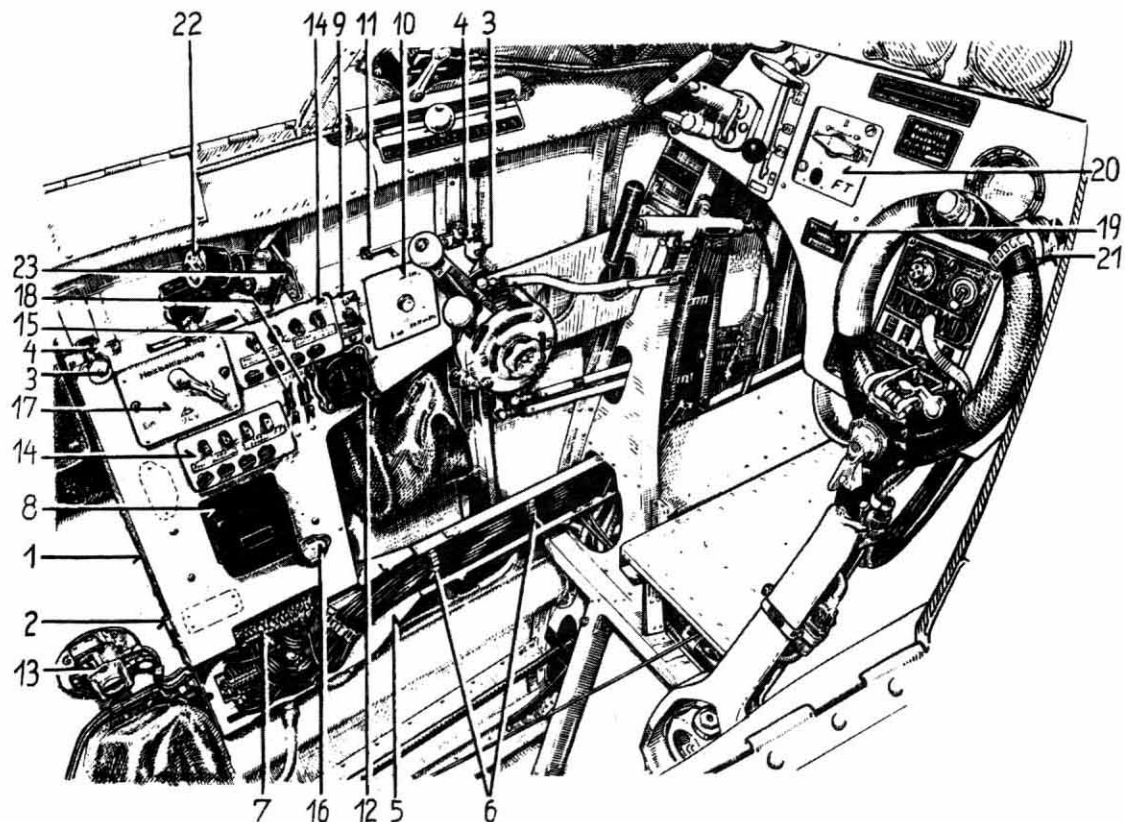
Układ sterowania: lotki, stery wysokości i stery kierunku. *Ailerons, elevators and rudder*



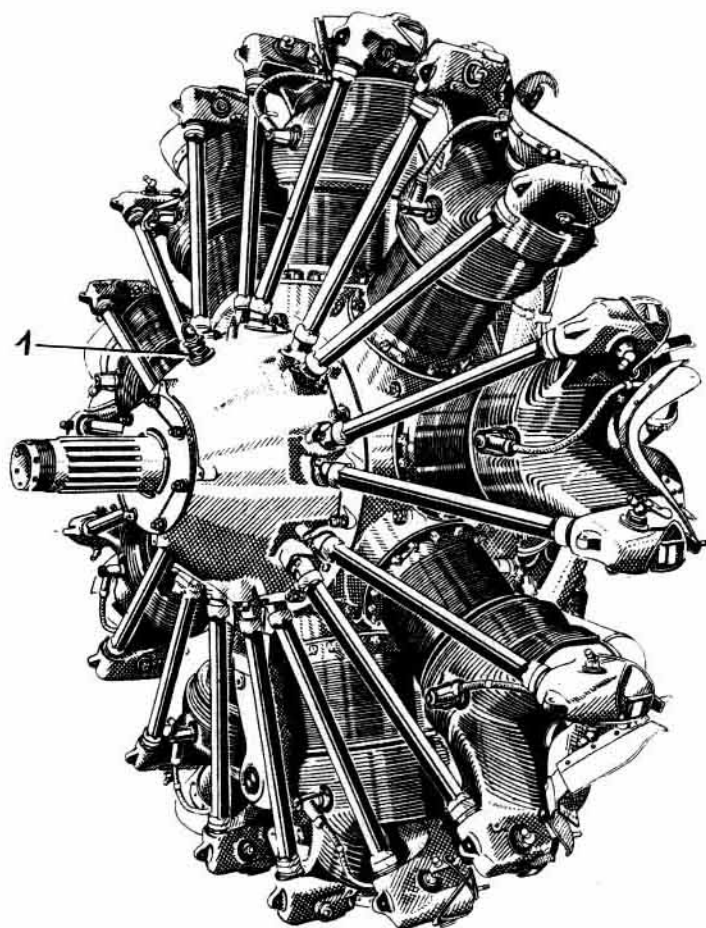
Tablica przyrządów (1 – główna tablica przyrządów, 2 – pomocnicza tablica przyrządów, 3 – dźwignia przełączania karabinów maszynowych). Pilot's control panel



Wrega nr 4. Fuselage frame No 4



Kabina pilota. Pilot's cockpit



Silnik BMW 132A-1. *BMW 132A-1 engine*

fosforowe bomby zapalające C 50A. Bomby AB 70 były w istocie zasobnikami mieszczącymi w środku 50 małych bomb odłamkowych (przeciwpiechotnych) SD 1. Pod skrzydłami mogły być też podwieszone dwa zasobniki z bombami odłamkowymi SD 2 o masie 2 kg (w zasobniku znajdowały się 92 takie bomby) lub dwa zasobniki z działkami *Rheinmetall-Borsig (Oerlikon)* MG FF kalibru 20 mm z zapasem amunicji. W okresie wojny w jednostkach bojowych przystosowano kilka samolotów do zrzutu bomb o masie 250 kg podwieszonych na zaczepie ETC 500 mocowanym centralnie pod kadłubem w miejscu mocowania dodatkowego, opadowego zbiornika z paliwem.

Stosowano celownik refleksyjny *Revi IIIb*, który był zamontowany przed wiatrochronem kabiny pilota i częściowo wystawał przed wiatrochron przez wycięcie w pleksi.

WYPOSAŻENIE RADIOWE

Samolot posiadał radiostację krótkofalową *FuG VII* produkcji firmy *Telefunken* umieszczoną w kadłubie. Odbiornik i nadajnik znajdowały się u dołu kadłuba tuż przed kabiną pilota. Radiostacja pracowała w zakresie od 2500 do 3750 kHz. Antena mieczowa, wykonana z drewna, była umieszczona na środku górnego skrzydła tuż u nasady krawędzi natarcia skrzydła. Linka antenowa była rozpięta między słupkiem antenowym a szczytem statecznika pionowego.

Po prawej stronie wnętrza kadłuba, obok tablicy przyrządów umieszczony był pistolet sygnałowy (raketnica) LP (*Leutch Pistole*) kalibru 27 mm z zapasem siedmiu rakiet sygnałowych zamocowanych w „koszycku” z boku kadłuba samolotu Hs 123.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

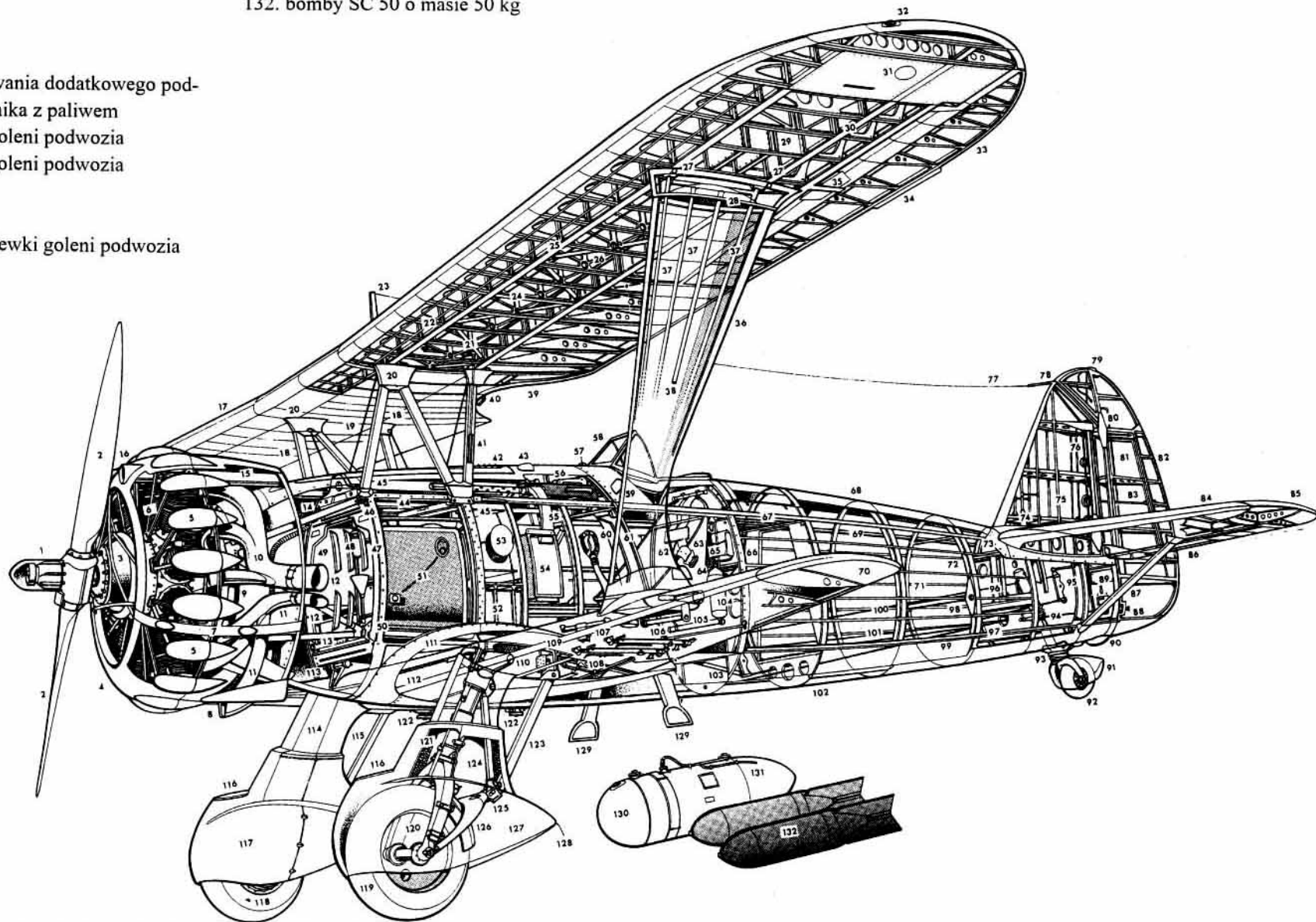
Instalacja elektryczna jedнопроводова ekranowana o napięciu znamionowym 24 V. Jako źródło prądu służył generator napędzany przez silnik samolotu oraz akumulator ołowiowy montowany w kadłubie samolotu. Tablica rozdzielcza instalacji elektrycznej była umieszczona po prawej stronie kabiny pilota.

WYPOSAŻENIE

Samolot Hs 123 wyposażony był apteczkę umieszczoną w kadłubie samolotu. Samolot miał dwie automatyczne gaśnice skierowane na łożo silnika samolotu.

1. kołpak śmigła
2. śmigło
3. mechanizm zmiany skoku śmigła
4. osłona silnika typu NACA
5. owiewki popychaczy zaworów
6. dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy BMW 132A
7. zatrzaski osłony silnika
8. pomocniczy wlot powietrza do gaźnika
9. łożo silnika
10. górny kolektor spalin
11. dolny kolektor spalin
12. rury wydechowe
13. dolna podpora łoża silnika
14. górna podpora łoża silnika
15. kanał wylotu lufy karabinu maszynowego MG 17
16. wylot kanału MG 17
17. pokrycie skrzydła
18. zastrzały górnego skrzydła
19. wykrzyżowania
20. podpory górnego skrzydła
21. popychacze lotek
22. żebra
23. maszt antenowy
24. żebra
25. przedni dźwigar płata
26. wzmocnienia skrzydła
27. zamocowania podpory skrzydeł
28. podpora łącząca skrzydła
29. środkowa część żebra skrzydła
30. tylny dźwigar skrzydła
31. wziernik
32. światło pozycyjne (czerwone)
33. konstrukcja lotki
34. blaszka wyważająca lotki
35. mocowanie lotki
36. wzmocnienia podpory skrzydeł
37. wewnętrzne cięgna wzmacniające
38. pokrycie
39. centralna część górnego skrzydła
40. lusterko wsteczne
41. linkie sterujące lotkami
42. otwory wlotu powietrza chłodzącego karabiny maszynowe MG 17
43. wlot powietrza
44. górna podłużnica kadłuba
45. łączenie konstrukcji kadłuba ze skrzydłem
46. wręga pełna kadłuba, przegroda ogniowa
47. wręga
48. wloty powietrza
49. zbiornik oleju
50. gniazdo łączenia łoża silnika z wręgą kadłuba
51. zbiornik paliwa 270 l
52. kadłubowa komora bombowa 10 bomb odłamkowych o masie 10 kg każda
53. wziernik
54. zasobniki amunicyjne (500 pocisków kal. 7,92 mm)
55. wyrzutnik łusek
56. dwa karabiny maszynowe MG 17 kal. 7,92 mm
57. celownik Revi IIIb
58. wiatrochron
59. zaczep ułatwiający wsiadanie
60. drążek sterowy
61. wręga
62. fotel pilota
63. pasy
64. stopień wejściowy
65. torba na dodatkowe wyposażenie
66. wręga
67. radiostacja FuG VII
68. konstrukcja kadłuba samolotu
69. podłużnica
70. końcówka dolnego skrzydła
71. podłużnice kadłuba
72. wzmocnienia
73. gniazdo mocowania statecznika do konstrukcji kadłuba
74. ,75. konstrukcja statecznika pionowego
76. zaczep mocowania steru kierunku
77. antena
78. zaczep anteny
79. tylne światło pozycyjne
80. górny zaczep mocowania steru kierunku
81. konstrukcja steru kierunku
82. klapka wyważająca steru kierunku
83. mechanizm klapki wyważającej
84. lewy statecznik poziomy
85. lewy ster wysokości
86. klapka wyważająca steru wysokości
87. cięgna wzmacniające konstrukcję steru kierunku
88. dolny zaczep steru kierunku
89. tylna wręga kadłuba
90. zderzak
91. osłona kółka tylnego
92. stałe kółko ogonowe
93. goleń kółka tylnego
94. amortyzator kółka tylnego
95. mechanizm przestawiania statecznika
96. wręga pełna
97. Bowden kółka ogonowego
98. otwór do unoszenia ogona samolotu
99. dolna podłużnica kadłuba
100. linki sterowe
101. linki steru wysokości
102. pokrycie kadłuba
103. mechanizm sterowy
104. butla z tlenem
105. dolne wzmocnienie fotela pilota
106. podskrzydłowe wyrzutniki bombowe ETC 50
107. pedały
108. napęd klap
109. mocowanie wzmocnienia goleni podwozia
110. gniazdo mocowania goleni podwozia głównego
111. gniazdo mocowania dolnego skrzydła z kadłubem samolotu
112. krawędź natarcia dolnego skrzydła
113. gniazdo mocowania skrzydła z wręgą
114. owiewka prawego koła

- 115. wzmocnienie goleni
- 116. stopień
- 117. przednia część owiewki goleni podwozia
- 118. prawe koło podwozia
- 119. lewe koło
- 120. widelec koła
- 121. amortyzator
- 122. zaczepy mocowania dodatkowego podkadłubowego zbiornika z paliwem
- 123. wzmocnienie goleni podwozia
- 124. wzmocnienie goleni podwozia
- 125. połączenie
- 126. błotnik
- 127. tylna część owiewki goleni podwozia
- 128. ugięcie statyczne goleni podwozia do 700 mm
- 129. stałe stopnie wejściowe
- 130. zewnętrzny dodatkowy zbiornik paliwa
- 131. odpowietrzenie zbiornika
- 132. bomby SC 50 o masie 50 kg



MAŁOWANIE I OZNAKOWANIE

Samoloty Henschel Hs 123 były malowane tak jak inne samoloty Luftwaffe w tym okresie.

Brak jest pełnych informacji na temat malowania prototypów samolotu. Samolot Hs 123 V1, a także prototypy V2 i V3 malowane były prawdopodobnie jednolicie kolorem RLM 63 *Grau* (FS 595B; odmiana szarozielona 36165).

Natomiast prototypy Hs 123 V4 i V5 były malowane kolorem RLM 02 *Grau* (FS 595; 36165). Podobnie prawdopodobnie były malowane samoloty Hs 123 V5, V6 i V7.

Ciekawostką był fakt, że samoloty Hs 123 V1-V8 obok oznaczeń lotnictwa wojskowego nosiły także rejestracje cywilne.

Samoloty wojskowe malowane były początkowo według schematu trójbarwnego RLM 61 *Brun* (FS 595B; 30040), RLM 62 *Grün* (FS 595B; 34128) i RLM 63 *Grau* (FS 595B; odmiana szara 36373). Dolne powierzchnie samolotu malowane były kolorem RLM 65 *Hellblau* (FS 595B; 35352-35414). Schemat dokładnie określał rozmieszczenie i wielkość kolorów na samolocie. Stosowano dwa schematy malowania określane jako schemat „A” i „B” różniące się rozmieszczeniem kamuflażu.

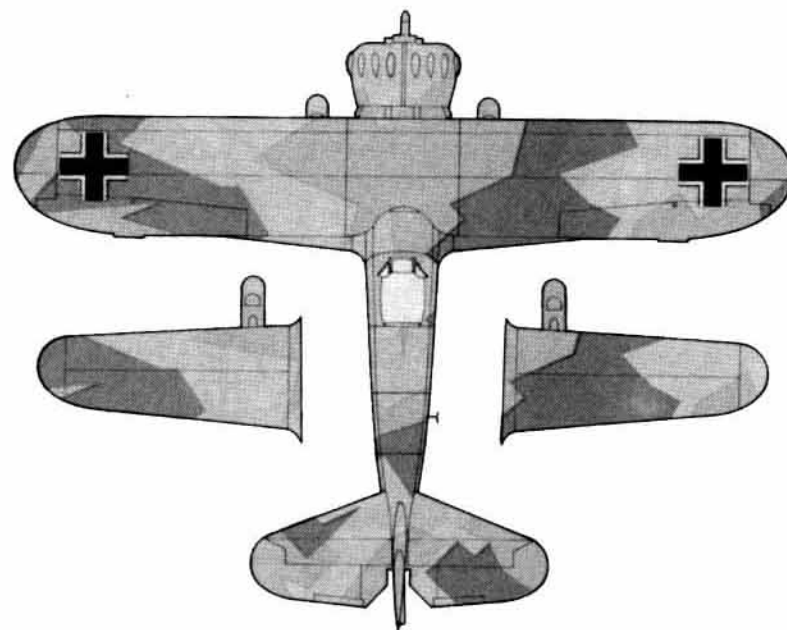
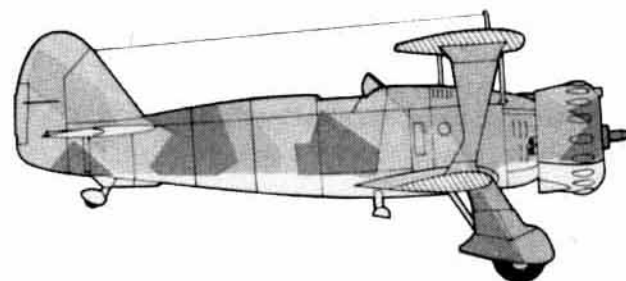
Samoloty Henschel Hs 123 zostały w okresie późniejszym przemalowane (prawdopodobnie po zakończeniu kampanii francuskiej) według schematu obowiązującego dla samolotów bombowych tj. dwoma kolorami zielonymi RLM 70 *Schwarzgrün* (FS 595B; 34050) i RLM 71 *Dunkelgrün* (FS 595B; 34079). Dolne powierzchnie malowane były kolorem *Hellblau* RLM 65.

Znaki rozpoznawcze – krzyże belkowe (*Balkenkreutz*) malowane były po obu stronach górnego płata oraz po obu stronach kadłuba samolotu. Stosowano standardowe znaki rozpoznawcze. Po przemalowaniu samolotów według schematu malowania 70/71/65 zmianie uległy też znaki rozpoznawcze. Wprowadzono znaki rozpoznawcze o wymiarach przyjętych w 1940 roku.

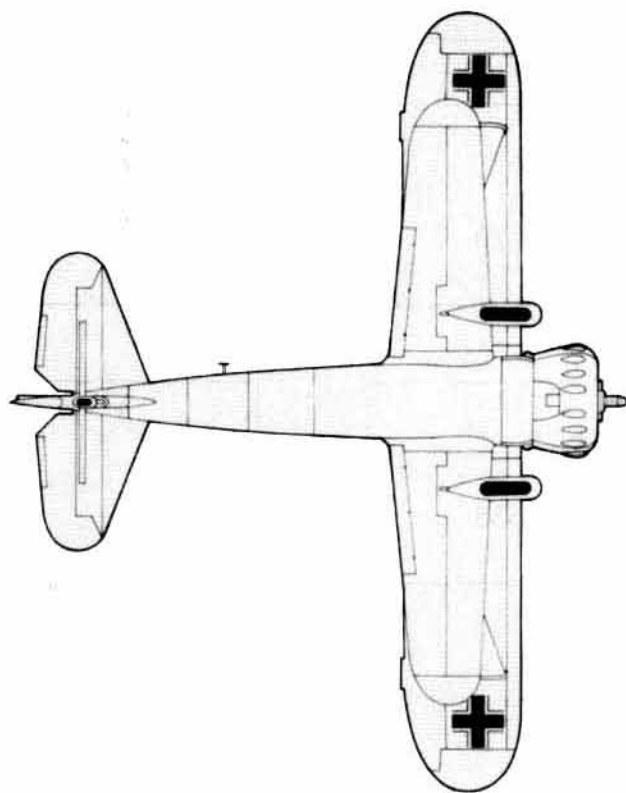
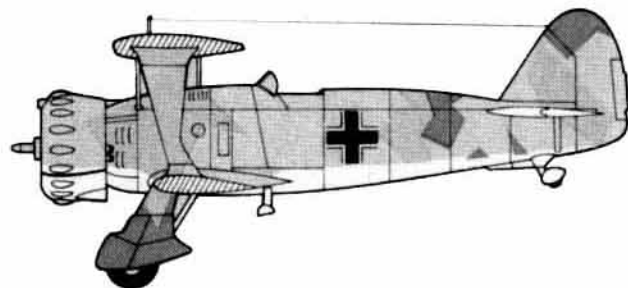
Prototypy Hs 123 V1-V3 nosiły znaki rozpoznawcze ustalone 6 lipca 1935 roku tj. swastykę malowaną po lewej stronie usterzenia pionowego, zaś po prawej stronie usterzenia pionowego szarfę w barwach narodowych: czarno-biało-czerwoną. Pod koniec 1938 roku zamalowano czerwoną szarfę na ogonie, wewnątrz której namalowana była swastyka, pozostawiając tylko *Hakenkreutz*. Pole, na którym namalowana była szarfa i biały okrąg znaku rozpoznawczego najczęściej zamalowano farbą RLM 61 *Dunkelbraun*. Samoloty Hs 123A-1 i B-1 aż do 1941 roku latały ze swastykami umieszczonymi pośrodku statecznika, a nie jak w standardowym malowaniu w jego przedniej części.

Oznaczenia cywilne prototypów samolotów Hs 123 były zgodne z przyjętym kodem, gdyż rejestrację D-I... przyznano samolotom wojskowym klasy B1 o masie od 1000 kg do 2500 kg i załozde składającej się z 1-4 osób.

Samoloty Hs 123 z StG 162 i 165 nosiły standardowe pięciznakowe oznaczenia jednostek, gdzie pierwszy znak kodu oznaczał okręg lotniczy (*Luftkreis*), drugi oznaczał numer pułku (*Geschwader*), trzeci zaś indywidualny znak samolotu, czwarty i piąty odpowiednio dywizjon (*Gruppe*) i eskadrę (*Staffel*). I tak samoloty I./StG 162 miały oznaczenie 23+X11/2/3, II./StG 162 23+X24/5/6, zaś III./StG 162 23+X37/8/9. Samoloty Hs 123A-1 z StG 165 „*Immelmann*” miały oznaczenia: I./StG 165 52+X11/2/3, II./StG 165 52+X24/5/6, a III./StG 165 52+X37/8/9. Przykładowo samolot 52+A (białe) 13 to samolot 3. eskadry, 1. dywizjonu StG 165 „*Immelmann*”.



Schemat malowania „A” – RLM 61/62/63/65. Camouflage scheme 'A' – RLM 61/62/63/64/65



Samoloty II. (Schlacht)/LG 2 nosiły standardowe oznaczenia tej jednostki L2+..., takie jak samoloty bombowe i Bf 110. Samoloty 4. eskadry miały indywidualne litery identyfikacyjne w kolorze białym, 5. eskadry czerwone z białą obwódką, zaś 6. eskadry żółte z czarną obwódką.

Samoloty Hs 123 A używane w Baskonii wiosną 1937 roku miały malowane z przodu kadłuba godło jednostki Stuka/88 białego diabła. W okresie wojny były malowane na niektórych samolotach różne godła Sch.G 1 (SG 2). Samoloty Sch.G 1 nosiły też oznaczenie jednostek lotnictwa szturmowego w postaci czarnych trójkątów malowanych na kadłubie samolotu. Niektóre samoloty Sch.G 1 były malowane jednolicie kolorem RLM 70 *Dunkelgrün* i RLM 65 *Hellblau*.

Samoloty używane w szkołach nosiły oznaczenia radiowego kodu wywoławczego, a od 1939 roku oznaczenie okręgu lotniczego zmieniono na WL, zaś w marcu 1940 roku każda szkoła lotnicza otrzymała własny blok znaków rozpoznawczych kodu radiowego.

Samoloty Hs 123 używane na Bałkanach i na froncie wschodnim nosiły elementy szybkiej identyfikacji w postaci żółtych pasów namalowanych wokół tylnej części kadłuba. Na żółto malowane były też końcówki górnego płata. Używano do tego farby RLM 04 *Gelb* (FS 595B; 33538).

DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE

Załoga: 1 osoba (pilot),

Uzbrojenie: dwa karabiny maszynowe MG 17 kalibru 7,92 mm z zapasem amunicji 500 naboj,

Prędkość maksymalna: na wysokości 0 m – 288 km/h,
na wysokości 4000 m – 278 km/h,
na wysokości 5000 m – 265 km/h,
na wysokości 7000 m – 240 km/h,

Zasięg na wys. 0 m z 100 kg bomb – 825 km,
0 m z 200 kg bomb – 530 km,
4000 m z 100 kg bomb – 890 km,
4000 m z 200 kg bomb – 570 km.

Rozpiętość górnego płata – 10500 mm,

Rozpiętość dolnego płata – 8000 mm,

Długość całkowita – 8950 mm,

Wysokość całkowita – 3650 mm,

Powierzchnia górnego płata – 16,24 m²,

Powierzchnia dolnego płata – 8,61 m²,

Powierzchnia nośna – 24,85 m²,

Masa własna – 1492 kg,

Masa użyteczna – 522 kg,

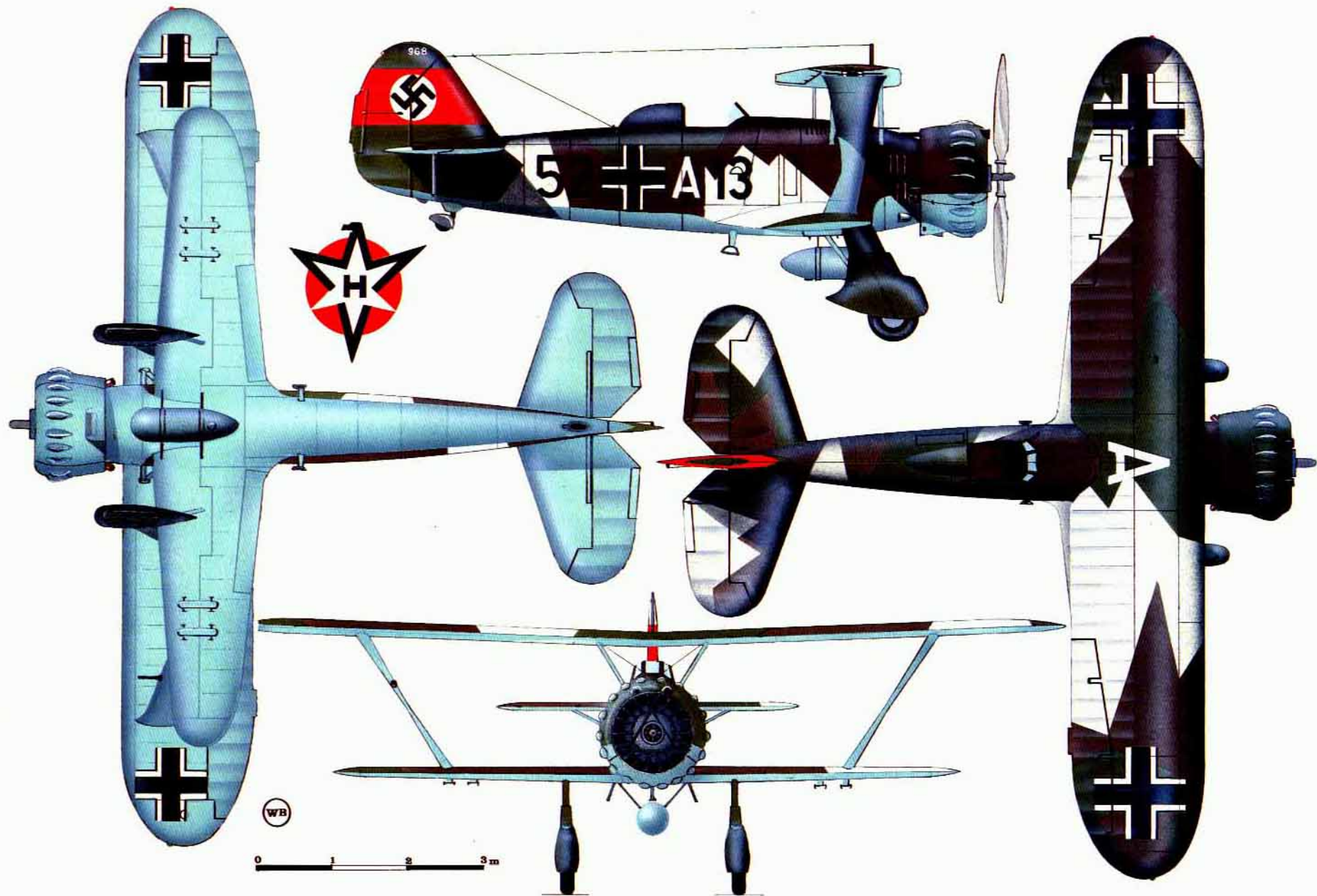
Masa startowa – 2020 kg,

Wznoszenie na wysokość 4000 metrów — 12 minut 6 sekund,

5000 metrów — 19 minut 8 sekund,

6000 metrów — 40 minut,

Pułap — 6000 metrów.



Genschel 123A-1