Nom de l'avion : Arado Ar 232 B-0

Type d'avion : Avion de transport lourd quadrimoteur

MOTORISATION

BMW-Bramo 323 Fafnir



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT

1 canon MG151/20 de 20 mm en tourelle dorsale

1 mitrailleuse MG131 de 13 mm nasale et 1 ou 2 mitrailleuses MG131 de 13 mm arrière
4580 kg de fret ou passagers

PERFORMANCES

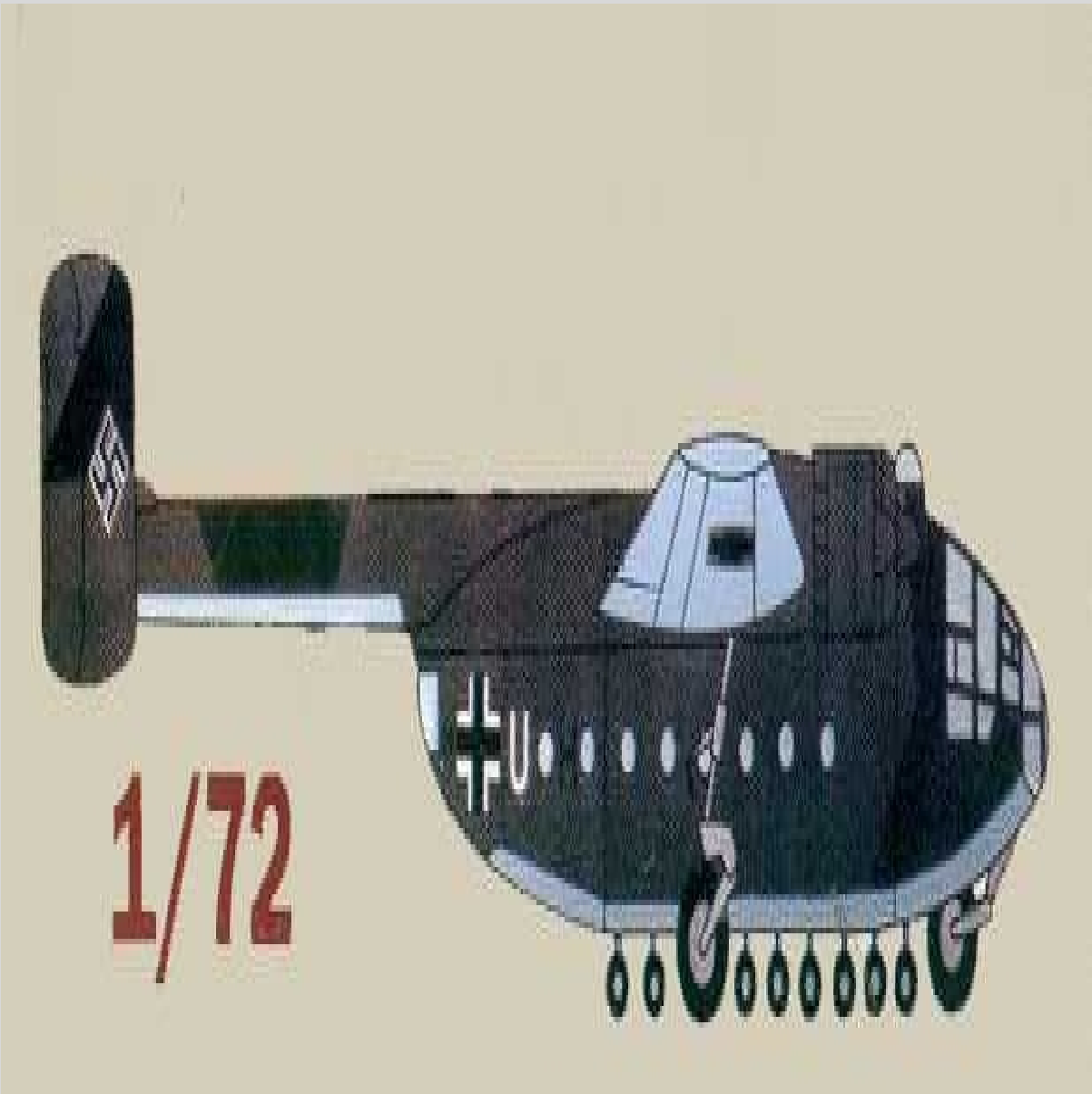
Vitesse maximale= 340 km/h à 4600 m - 305 km/h à 4000 m
Vitesse croisière= maxi: 290 km/h à 2000 m
Vitesse ascension= 285 m/mn
Plafond pratique= 8000 m
Rayon action= norm: 1060 - 1300 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire

33,50 m	23,50 m	5,70 m	142,60 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
12800 kg	20000 kg	21135 kg

HISTOIRE

L'Arado Ar 232 est un avion de transport militaire allemand de la Seconde Guerre mondiale. Avec son aile haute, un empennage surélevé permettant d'accéder à la soute au moyen d'une rampe arrière et un train d'atterrissage autorisant les opérations depuis des terrains

sommairement aménagés, ce cargo militaire surnommé Tausendfüssler (Mille-pattes) en raison de son train d'atterrissage très particulier fut le premier avion de transport tactique moderne. Mais il ne fut pas produit en grande série, la Luftwaffe ayant dès 1942 préféré commander des avions de combat, s'appuyant sur une large flotte d'appareils existants pour assurer ses missions de transport. Plus de 500 Junkers Ju 52 étaient entré en service au 1er septembre 1939, quand le Reichsluftfahrtministerium envisagea le remplacement de ce trimoteur. Il sollicita donc fin 1939 les constructeurs Arado, Fieseler et Henschel afin d'obtenir un appareil dont le chargement pourrait être réalisé par l'arrière, utilisant deux moteurs BMW 801A/B de 1 600 ch. Ce moteur était encore au stade prototype et n'équipait donc aucun avion de première ligne. Après étude des avant-projets celui d'Arado, encore désigné E440, fut retenu et trois prototypes commandés en 1940. Réalisé sous la direction de Wilhelm van Nes, l'Ar 232 se présentait comme un monoplan à aile haute très fortement hypersustentée, la totalité du bord de fuite pouvant reculer tout en s'abaissant. Le fuselage offrait directement derrière le poste de pilotage une soute de 6,6 m de long, 2,3 m de large et 2,0 m de haut. Cette soute était fermée à l'arrière par deux demi-coques à commande hydraulique, le plancher de soute se situant à hauteur du plateau des camions de la Wehrmacht. Pour faciliter l'approche de ces derniers ou de véhicules légers pouvant être chargés au moyen de rampes (2 Kübelwagen pouvaient prendre place dans le fuselage), l'empennage était supporté par une poutre fixée à l'arrière du longeron principal de l'aile. La principale originalité de cet appareil était son train d'atterrissage. Le classique atterrisseur tricycle à commande hydraulique pouvait s'effacer partiellement au sol pour permettre au fuselage de reposer sur une rangée de 11 paires de roues montées de pneus basse pression. Ces petites roues, utilisées principalement pour soutenir le fuselage durant les opérations de chargement et de déchargement, devaient également assister le train principal en cas d'atterrissage ou décollage sur terrain sommairement aménagé. Roulant à petite vitesse, l'Ar 232 devait également pouvoir franchir des fossés d'un mètre cinquante de large. En vol le train principal se relevait entièrement dans les fuseaux-moteurs, le train avant ne s'escamotait que partiellement et les roues additionnelles restaient fixes. Cet appareil recevait un armement défensif composé d'une MG 131 de 13 mm à l'avant du fuselage et utilisée par le navigateur, une arme identique à la partie supérieure arrière du fuselage, immédiatement sous la poutre porte-empennages, manipulée par le responsable de soute et une tourelle dorsale télécommandée équipée d'un canon MG 151/20 de 20 mm en arrière du poste de pilotage à disposition de l'opérateur radio. 8 mitrailleuses d'infanterie MG 34 de 7,9 mm pouvaient en cas de besoin être mises en oeuvre depuis les hublots latéraux du fuselage. Version quadrimoteur, qui se distinguait en outre par une voilure allongée de 1,70 m, allongement rendu nécessaire par le doublement du nombre des moteurs. Cette augmentation du nombre de moteurs entrainant un déplacement vers l'avant du centre de gravité, le fuselage fut allongé d'un mètre vers l'arrière, et seulement 10 diabolos sous le fuselage. L'armement défensif était également renforcé, les MG 81Z avant et arrière étant remplacées par des MG 131 tandis qu'un canon MG 151/20 de 20 mm faisait son apparition au poste dorsal. C'est le 3 août 1943 que le premier Ar 323B prit l'air. Contraint à un atterrissage forcé le même jour, au cours de son second vol, il fut détruit à 70% par un incendie après l'atterrissage. Il fut suivi de 9 Ar 232B-0, dont la construction s'acheva en février 1944, mais aucun Ar-232B-1 ne sortit d'usine. En effet le 1er juillet 1944 le Reichsmarshall Göring enterra le programme en raison de son utilisation intensive de matériaux stratégiques, contrairement au Ju 352 qui faisait un usage important d'acier et de bois pour sa construction.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm

Site Cyber Aéro breton du pays = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allemagn/allemagn.htm 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allemagn/ar232b_0.htm 