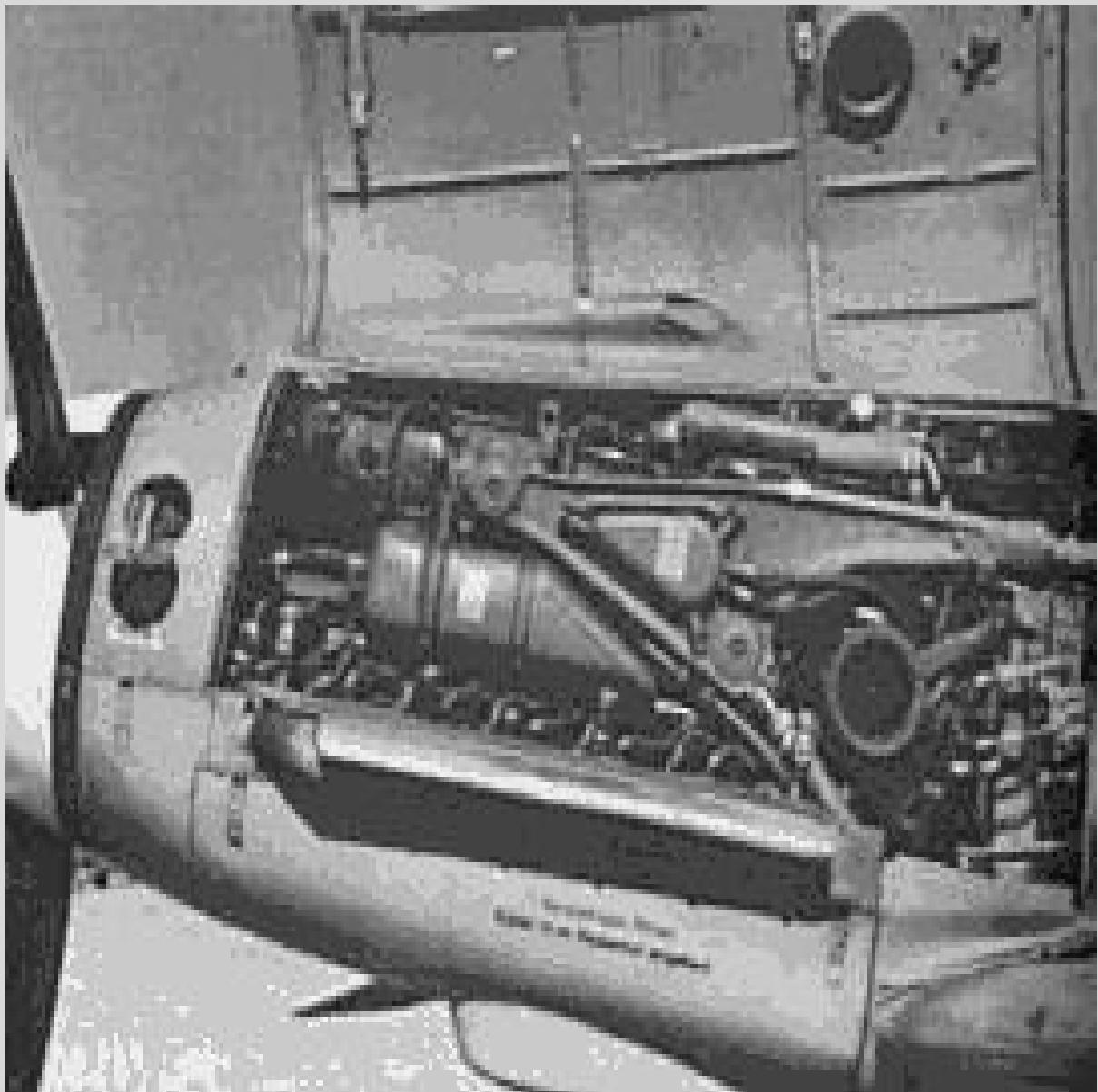


Nom de l'avion : Arado Ar 240 A-1

Type d'avion : Appareil de reconnaissance à long rayon d'action bimoteur biplace

MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601E



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

1000 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 615 km/h à 6000 m

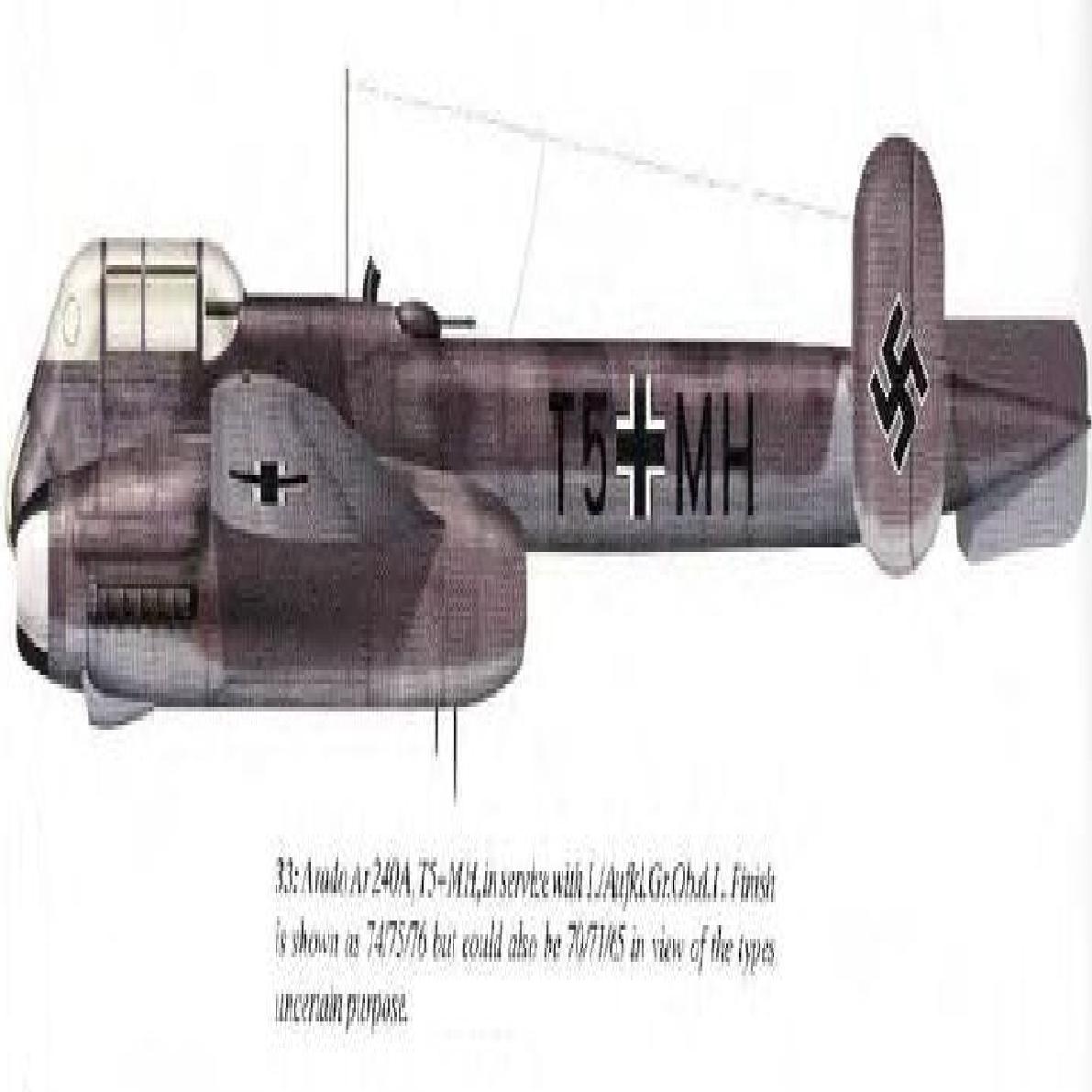
Vitesse croisière= 550 km/h à 6000 m

Temps montée= 6000 m en 11'

Rayon action= 1990 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,30 m	12,80 m	3,95 m	30,90 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
6200 kg	9460 kg	0 kg

HISTOIRE

Le sixième avion de reconnaissance en tant que prototype. A effectué son premier vol en Octobre 1942. Avec 5e prototype Ar.240V-5 (Ar.240A-01) [code GL + QA] servi en 1943 dans le JG5 dans le Nord de la Finlande. En été 1953 cet avion transféré à la 2. (F) / 122 en Italie, près de Rome. L'Arado Ar 240 est un chasseur lourd bimoteur allemand de la Seconde Guerre

mondiale. Développé par Arado Flugzeugwerke GmbH durant la Seconde Guerre mondiale pour succéder au Messerschmitt Bf 110. Handicapé par des problèmes de développement, ce programme ambitieux fut finalement annulé en 1942 au profit du Messerschmitt Me 210.

Histoire La doctrine de la Luftwaffe ayant mis l'accent sur les bombardiers moyens rapides, l'industrie allemande s'intéressa assez peu à l'emploi de tourelles défensives sur les bombardiers lourds. Pourtant dès 1938 la firme Rheinmetall-Borsig développa en collaboratin avec le DVL une tourelle télécommandée baptisée FA-13, qui fit l'objet d'essais sur un bimoteur Bf 110. A la suite de ces essais le RLM émit un cahier des charges pour un bimoteur rapide polyvalent pouvant recevoir deux tourelles FA-13. Deux projets furent soumis au T.Amt, mais l'AGO Ao 225 était trop révolutionnaire pour retenir l'attention. C'est donc le projet E 240 d'Arado, confié à l'ingénieur Hans Rebeski, qui fut retenu. Le futur appareil se présentait comme un classique bimoteur à aile médiane, empennage bidérive et train classique escamotable. Deux hommes devaient prendre place dans un poste de pilotage pressurisé aménagé en tandem. Le premier prototype, Ar 240V-1, prit l'air le 25 juin 1940, sans armement, la mise au point de la tourelle FA-13 connaissant de multiples retards. On releva immédiatement des problèmes de pilotages et une tendance à la surchauffe des moteurs DB 601A au roulage. Pour régler les problèmes de stabilité du bimoteur, le second prototype, Ar 240V-2, fut modifié pour recevoir des ailerons plus importants et une surface verticale supplémentaire sur les aérofreins, tandis que de petits radiateurs furent fixés sur les jambes du train d'atterrissement principal pour améliorer le refroidissement au roulage. Les tourelles FA-13 n'étant toujours pas disponibles, ce prototype prit finalement l'air le 6 avril 1941 après un nouveau chantier de modification. Il fut en effet achevé avec 2 canons MG 151/20 de 20 mm dans la pointe avant du fuselage et 2 mitrailleuses MG 17 de 7,9 mm dans les emplantures d'aile. Ce prototype restait très instable en vol et fut finalement conservé par Arado pour des essais-constructeur, un nouveau prototype étant mis en chantier. L'Ar 240V-3 se distinguait des deux premiers prototypes par un fuselage allongé de 1,25 m, l'avancement du poste de pilotage et la suppression des aéro-freins, remplacés par des surfaces verticales additionnelles. Cet appareil qui prit l'air au printemps 1941 offrait de meilleures qualités de vol et fut alors équipé de deux tourelles FA-13 (dorsale et ventrale) équipées chacune d'une mitrailleuse MG 81 de 7,92mm. Au début de l'été 1941 les mitrailleuses furent déposées, remplacées par deux caméras Rb 50/30. Livré pour évaluation au 3./Aufklärungsgruppe Oberbefehlshaber der Luftwaffe stationné dans le nord de la France, cette machine effectua plusieurs sorties sur la Grande-Bretagne piloté par l'Oberst Knemeyer, échappant facilement à toute tentative d'interception en raison de ses performances. Cet appareil retourna ensuite en usine pour être modifié comme Ar 440V-1. Un dernier prototype, l'Ar 240V-4, prit l'air le 19 juin 1941 avec des moteurs DB 603A et de nouveaux aérofreins montés dans la pointe arrière du fuselage, puis une série de 40 exemplaires fut commandée à l'usine AGO d'Oschersleben.

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/ar240a_1.htm

