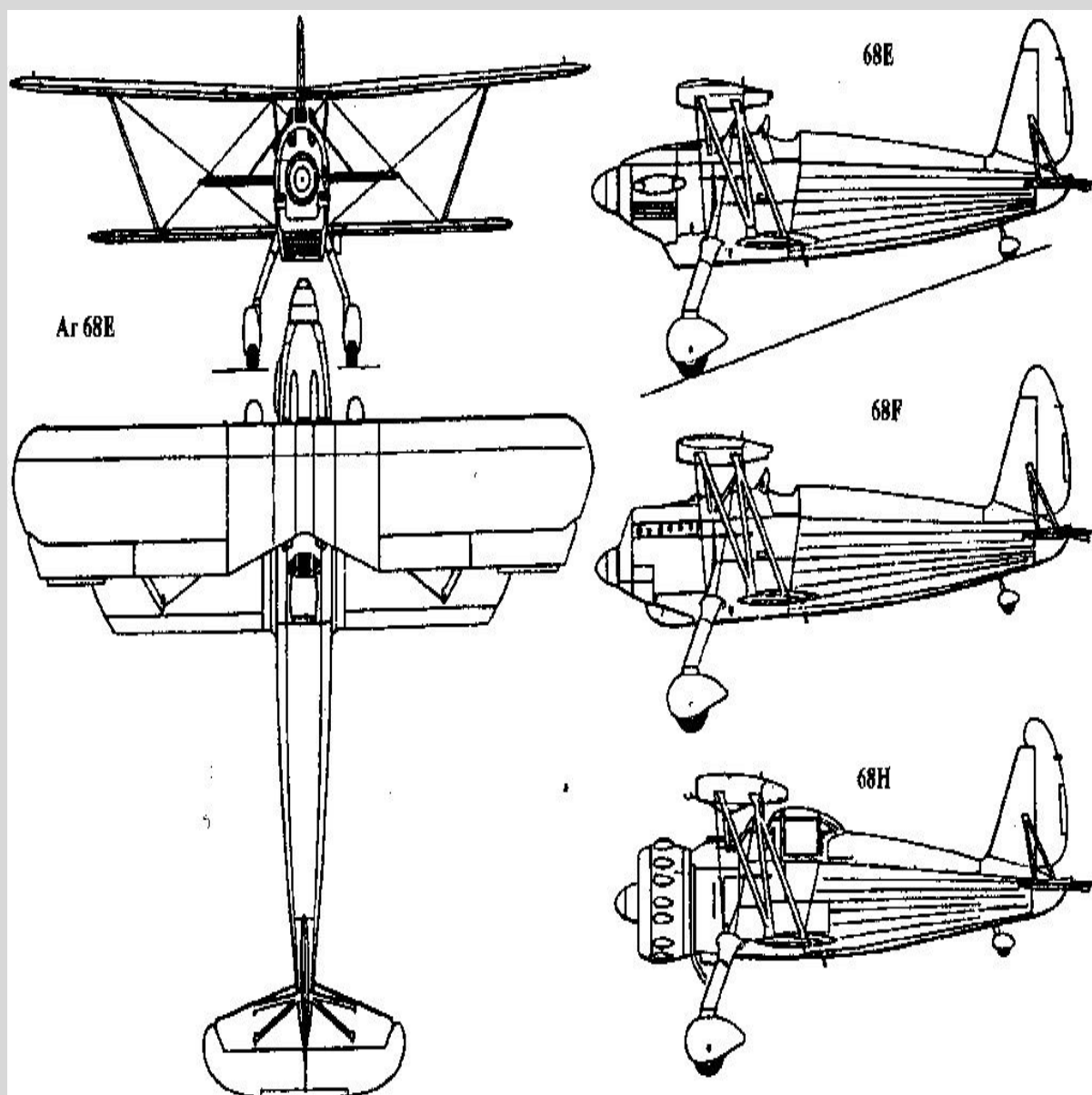


Nom de l'avion : Arado Ar 68 E

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

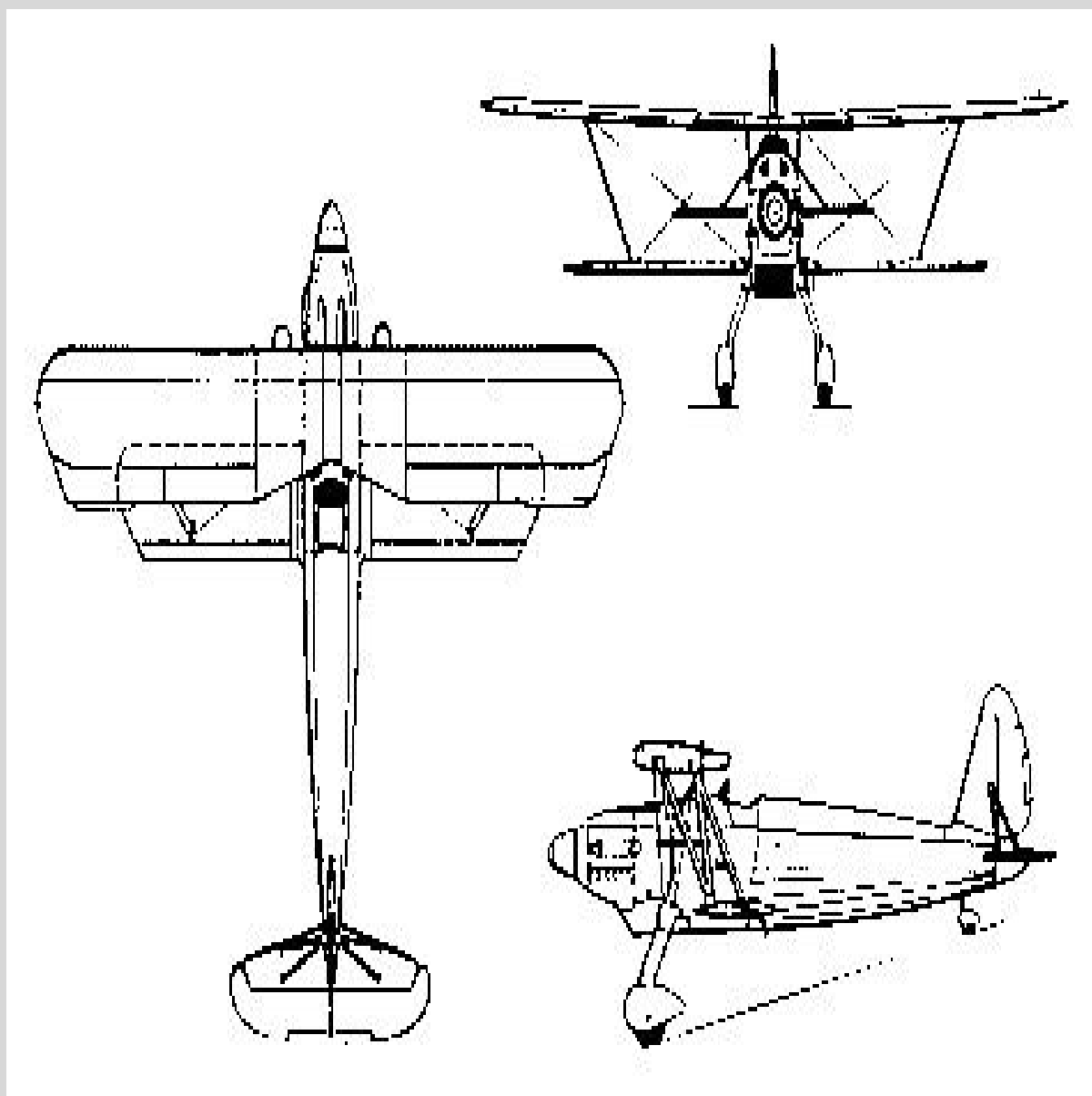


MOTORISATION

Junkers Jumo 210Da

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

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm avec 500 coups](#)

6 bombes SC10 de 10 kg



Copyright Francisco Andreu

AviationCorner.net

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 305 km/h au niveau marin - 335 km/h à 2650 m

Vitesse croisière= vitesse atter : 95 km/h

Vitesse ascension= 755 m/mn

Plafond pratique= 7400 - 8100 m

Rayon action= 415 km



Copyright© Francisco Andreu

AviationCorner.net

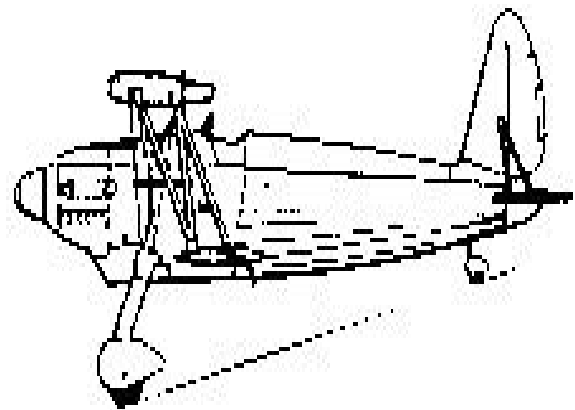
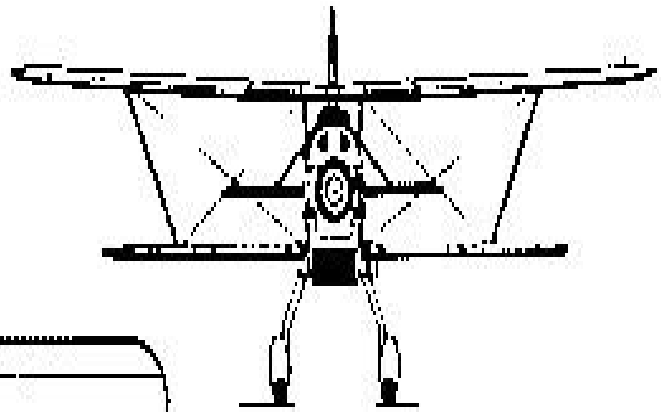
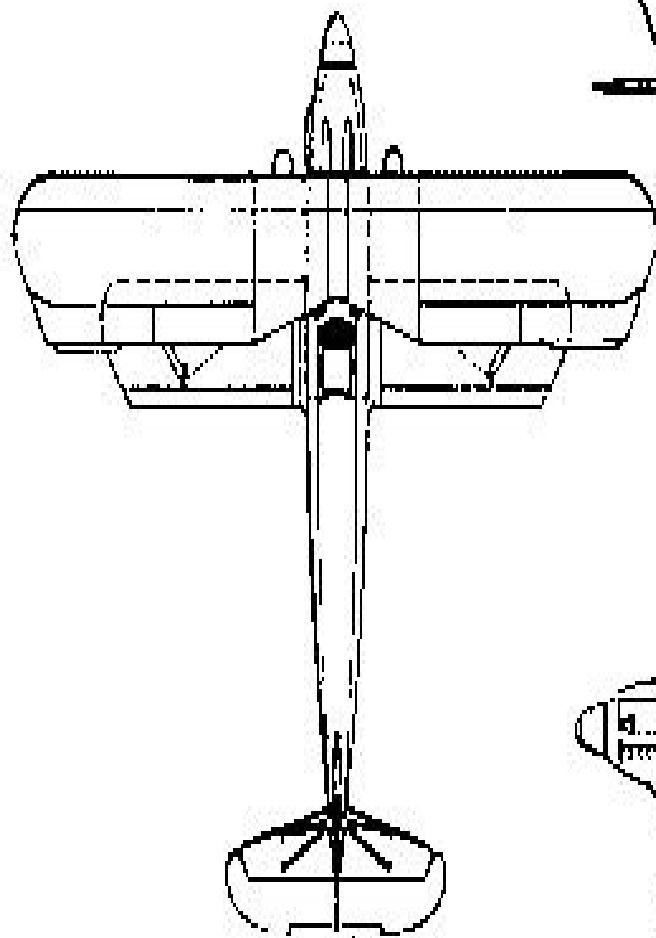
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,0 m	9,50 m	3,30 m	27,30 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1600 kg	2020 kg	2475 kg



HISTOIRE

Le Traité de Versailles empêchait le développement et la mise en service d'avions de combat en Allemagne après 1919, mais les concepteurs de ce pays ne restèrent pas inactifs et créèrent un grand nombre d'avions de tourisme et de sport pour acquérir la technologie pour de futurs avions militaires. Walter Rethel de la société Arado conçut une série de biplans d'entraînement dont le premier type fut l'hydravion SSDI de 1930. De ce modèle, furent dérivés vingt chasseurs Arado Ar 64 affectés à des unités d'entraînement, suivis de 85 Arado Ar 65, dont une douzaine fut expédiée en Bulgarie. En 1933-1934, Rethel conçut deux prototypes, l'Arado Ar 67 doté d'un moteur de 640 CV Rolls-Royce Kestrel et l'Arado Ar 68 équipé d'un BMW VI d de 750 CV. Le dernier type fut retenu et vola comme Arado Ar 68 A, en fin de l'été 1934. Les prototypes suivants furent l'Arado Ar 68 B équipé de flotteurs et doté d'un Junkers Jumo 210 et l'Arado Ar 68 C propulsé par un Argus As 10c V-8 inversé de 240 CV. L'Arado Ar 68 était un sesquiplan avec l'aile supérieure plus avancée que l'inférieure basée sur une structure formée de tubes soudés recouverte de panneaux métalliques au niveau du moteur et sur le dos du fuselage. La queue était également métallique ainsi que les volets montés sur les ailes basses, mais le reste était entoilé. L'armement comprenait deux mitrailleuses MG 17 montées sur le dessus du capot. La première version de production fut l'Arado Ar 68 F-1 mis en service en 1936 dans le I/JG 134. Cette machine fut précédée de peu par le Heinkel He 51, en tant que premier chasseur de la nouvelle Luftwaffe. Les deux chasseurs avaient des performances presque semblables sur le papier, mais l'Arado était plus facile à piloter et fut moins victime d'accidents lors des entraînements. Ernst Udet pilota un Arado Ar 68 F au cours d'essais contre un Heinkel He 51 aux mains d'un des meilleurs pilotes de la Luftwaffe et l'Arado fut vainqueur à chaque fois. La production fut continuée avec l'Arado Ar 68 E équipé d'un Junkers Jumo 210 Ea V12 inversé à compresseur de 690 ch. Ce type avait de meilleures performances en altitude que son prédécesseur. Ce modèle était le chasseur le plus répandu jusqu'en 1938 quand le Messerschmitt Me 109 devint prépondérant. Il fut employé comme chasseur de nuit et pour la mise au point de stratégies militaires malgré le fait qu'il n'était pas équipé de radar, ni de radio. Trois Arado Ar 68 E furent envoyés en Espagne pour une évaluation en combat. Employés comme chasseurs nocturnes, volant principalement au crépuscule sans grand succès, ils furent ensuite employés pour des missions d'attaques au sol. En 1940, les Arado Ar 68 furent retirés des premières lignes pour être affectés à l'entraînement. Ils rencontrèrent de manière occasionnelle les chasseurs Alliés tout au long de la guerre .

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/allemand/allemand.htm



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/allemagn/ar68e.htm

