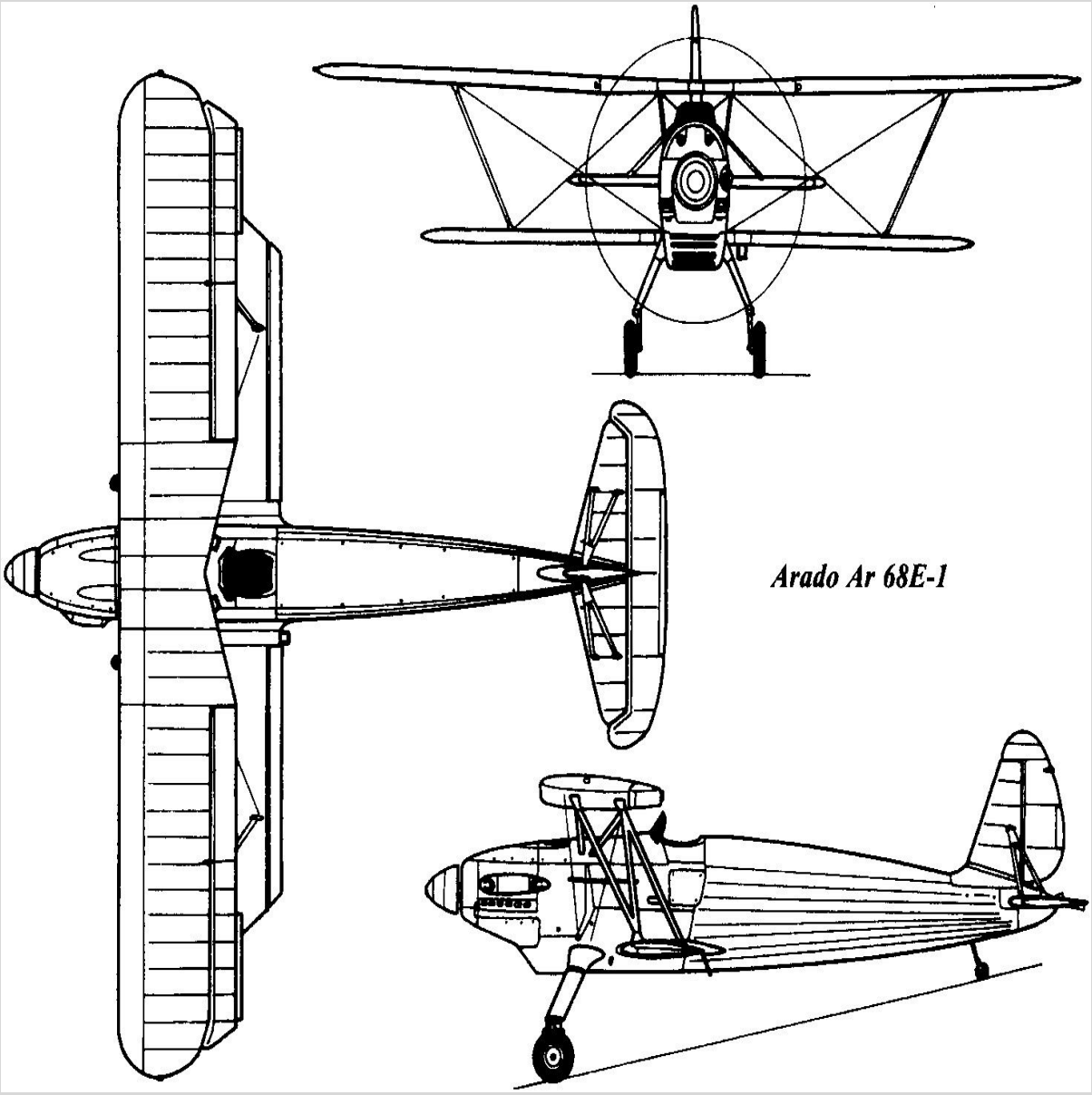
Nom de l'avion : Arado Ar 68 E-1

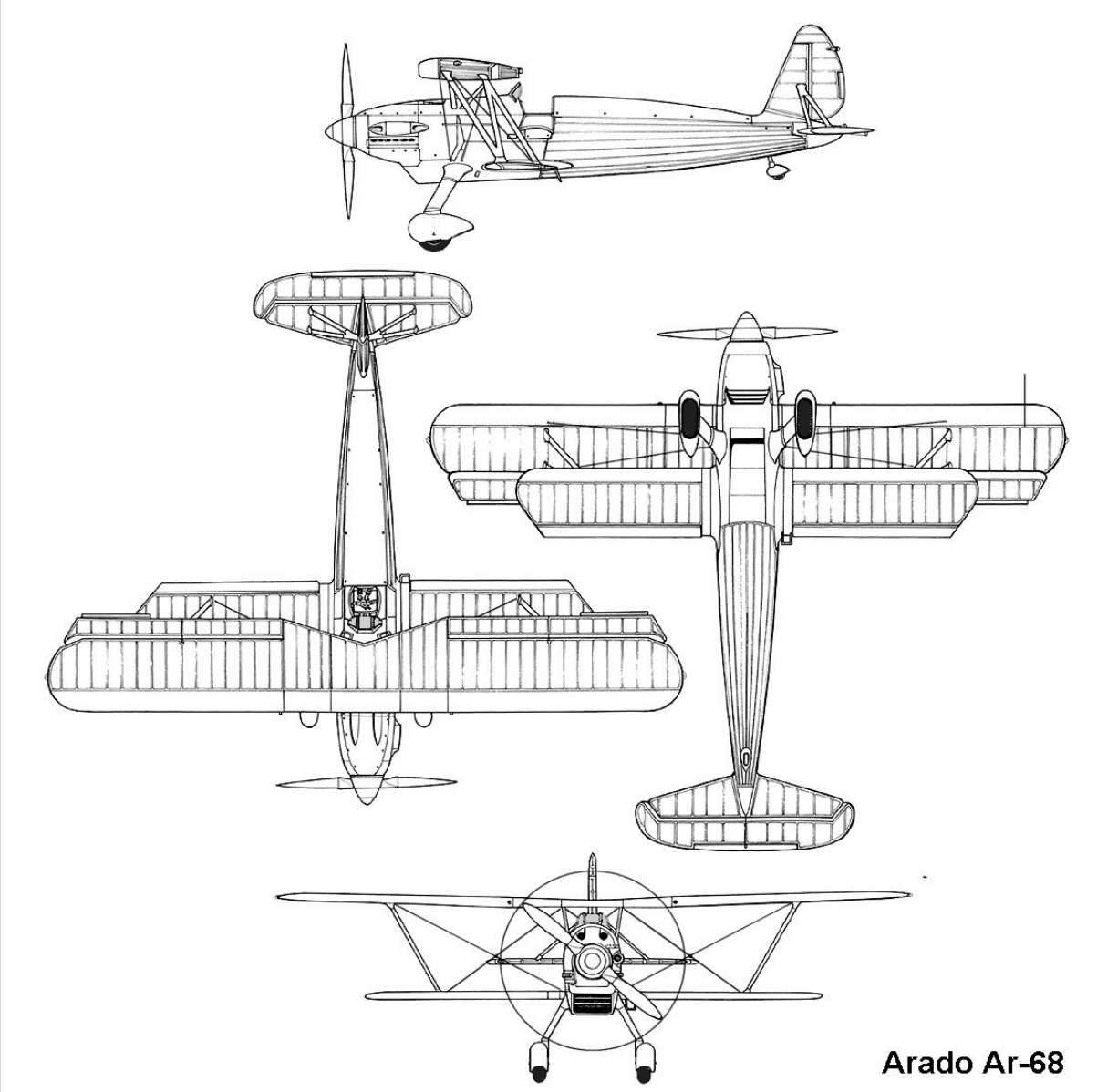
Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace



MOTORISATION

Junkers Jumo 210Ea

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



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 305 km/h au niveau marin, 335 km/h à 2650 m, 325 km/h à 4000 m, 295 km/h à 6000 m
Vitesse croisière= atter: 95 km/h
Vitesse ascension= init : 12,60 m/s
Temps montée= 6000 m en 10'
Plafond pratique= 8100 m
Rayon action= 415-500 km

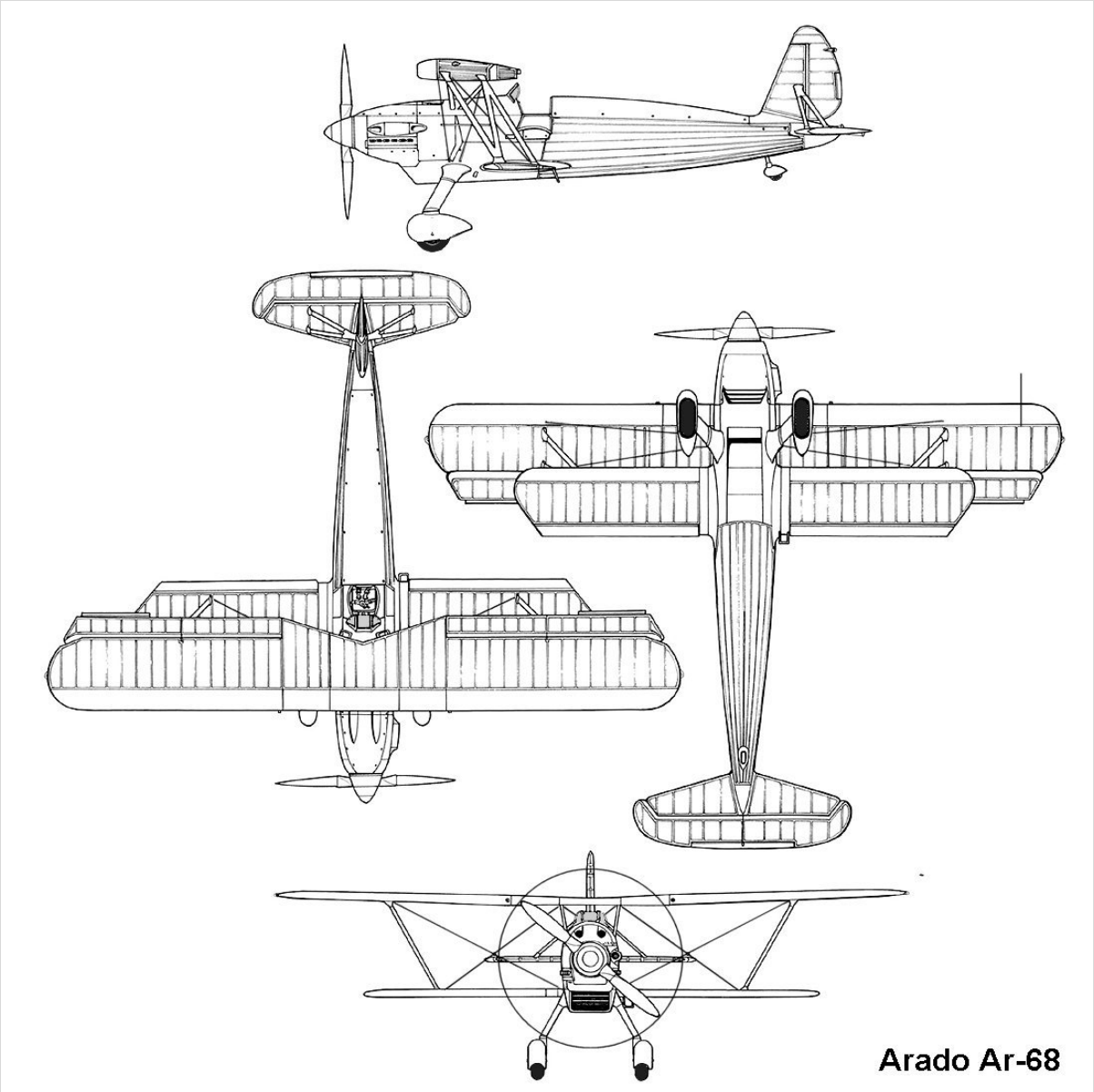


DIMENSIONS

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


Arado Ar-68

HISTOIRE

En 1919, le Traité de Versailles qui entérinait la victoire des Britanniques et des Français sur les Allemands interdisait à ces derniers de disposer de la moindre force armée. Toutefois l'arrivée au pouvoir en 1933, d'Adolf Hitler conjuguée avec des travaux secrets menés en Suède et en Suisse par les avionneurs allemands mit fin à cet état de fait. A cette époque les constructeurs aéronautiques placés sous l'autorité des nazis développaient déjà leurs propres avions militaires, parmi lesquels le chasseur Arado Ar 68. Basés en Suisse à l'époque de la république de Weimar, le constructeur Arado Werke s'était lancé en 1932 dans le développement d'un chasseur monoplace de nouvelle génération destiné à l'aviation militaire allemande renaissante. Après l'arrivée au pouvoir des nationaux-socialistes l'année suivante, et le réarmement engagé plus ou moins ouvertement, l'industriel poursuivit les travaux sur son nouvel appareil en Allemagne. Désigné Arado Ar 68 V-1, un premier prototype fut assemblé à l'été 1933. Il se présentait sous la forme d'un sesquiplan monoplace monomoteur. Construit en bois, métal, et toile, le nouveau chasseur possédait deux mitrailleuses MG17 d'un calibre de 7.92mm tirant à travers le pas de l'hélice. Par ailleurs celui-ci pouvait emporter des bombes légères sous voilure. La motorisation était assurée par un BMW type VI en ligne de 660 chevaux entraînant une hélice en bois bipale. L'avion possédait en outre un train d'atterrissage tricycle fixe et un empennage classique assez haut et fin. L'Arado Ar 68 V-1 vola pour la première fois en novembre 1933. Malgré de bonnes qualités de vol et un armement efficace, l'avion ne donnait pas pleinement satisfaction pas plus au RLM (ministère de l'air) qu'aux pilotes d'essais allemands. Si bien qu'il fallut cinq avions de présérie avant de concevoir celui qui allait donner naissance à un des premiers chasseurs opérationnels du IIIème Reich. Désignés Arado Ar 68 E, ces premiers avions de série étaient propulsés par un moteur Junkers Jumo 210 d'une puissance de 610 chevaux. Par la suite, Arado fournit à la Luftwaffe des Arado Ar 68 F et Arado Ar 68 G de série, cette seconde étant la série principale. Entrés en service au début de l'année 1936, les Arado Ar 68 E permirent à l'aviation allemande d'asseoir la domination nazi sur les états et régions qu'elle annexait dans le cadre de l'Anschluss, l'Autriche en tête. Les petits sesquiplans allemands étaient à l'époque supérieurs à bien des monoplans de première génération. Toutefois, en 1938 la Luftwaffe commença le retrait de ces machines au profit des Messerschmitt Me 109 B nettement plus modernes. Pourtant, cela ne signifia pas le retrait total des Arado Ar 68. En effet, des Arado Ar 68 F et Arado Ar 68 G prirent le chemin des unités de chasse de nuit, où dotés de puissants phares en lieu et place des bombes légères, ils menèrent des missions de surveillance et de supériorité aérienne nocturnes, notamment durant les accords de Munich. Bien que dénué du moindre radar embarqué, les Arado Ar 68 remplirent efficacement leur mission de chasseur de nuit jusqu'au tout début de l'année 1940. En effet, à l'époque l'état-major de la Luftwaffe comprit qu'aussi efficaces qu'ils furent, les Arado Ar 68 étaient incapables d'affronter la chasse française, et notamment ses Morane-Saulnier MS-406 tant redoutés à l'époque. Malgré cela, certains de ces avions affrontèrent la chasse polonaise lors de l'invasion de ce pays en septembre 1939. En 1938, les Arado Ar 68 E furent massivement versés aux Jagdfliegerschule (école d'aviation de chasse) où ils servirent à la transformation opérationnelle des jeunes pilotes destinés à voler sur appareils de combat monoplaces . Ils furent rejoints début 1940 par plusieurs Arado Ar 68 F et Arado Ar 68 G . Bien que monoplaces, ces avions firent de très bonnes machines d'instruction et demeurèrent en service dans ce rôle jusqu'à la fin de l'année 1941 . Construit au total à plus de 500 exemplaires, l'Arado Ar 68 ne fut pas exporté . Une version Arado Ar 68 H fut envisagée mais ne dépassa pas le stade du prototype . Il s'agissait d'une version à moteur BMW en étoile et à cockpit fermé . Cette version donna par ailleurs naissance au chasseur embarqué Arado Ar 197, un avion destiné à servir sur le porte-avions Graf Zeppelin .

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/ar68e_1.htm 