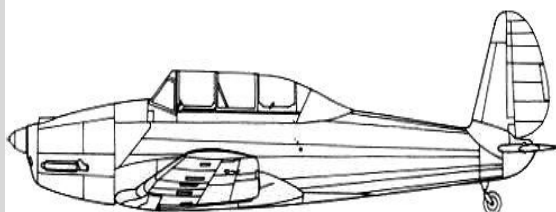


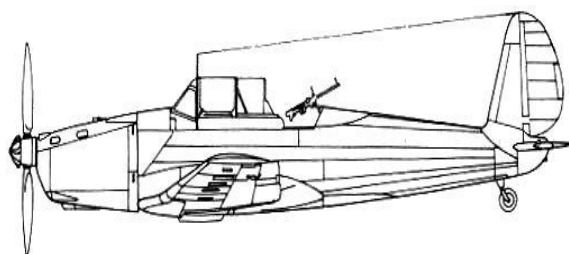
Nom de l'avion : Arado Ar 96

Type d'avion : Appareil d'entrainement biplace

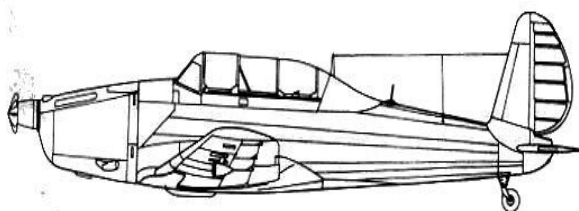
Arado Ar 96A



Arado Ar 96B/MG

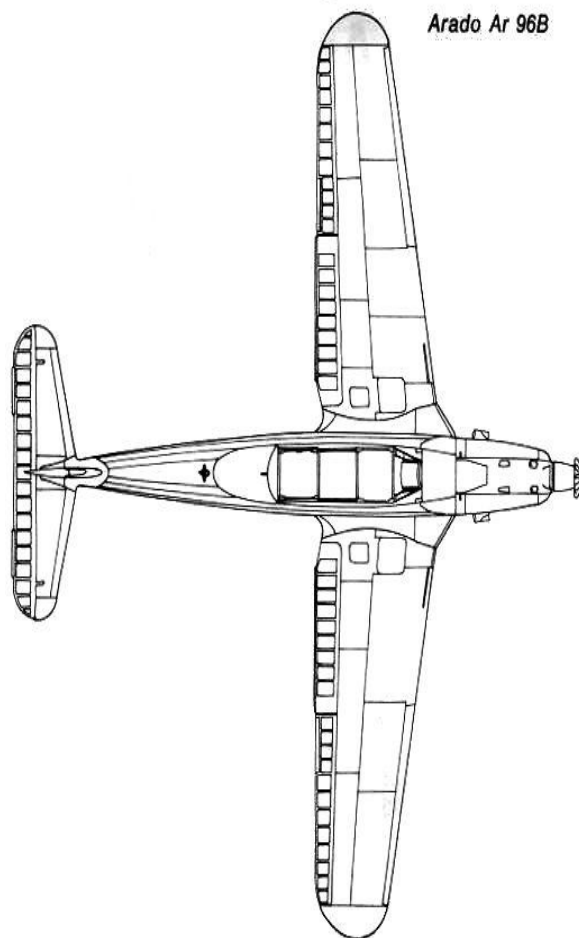


0 1 2 3 4 5m



Arado Ar 96B

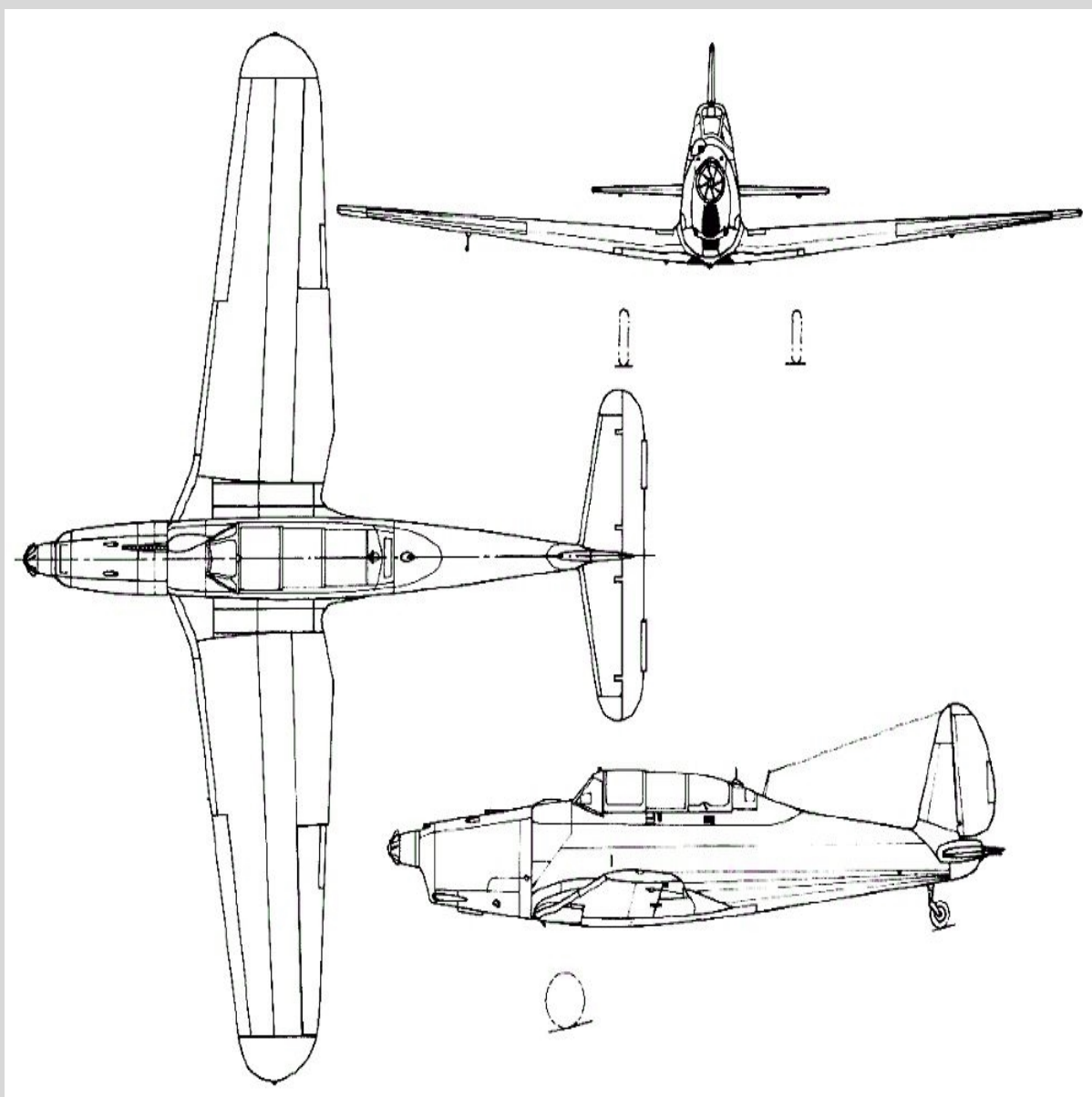
Arado Ar 96B



MOTORISATION

Argus As 410A-1

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 mitrailleuse MG17 de 7,9 mm](#)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 330 km/h

Vitesse croisière= 295 km/h

Vitesse ascension= 5,10 m/s

Plafond pratique= 7100 m

Rayon action= 990 km



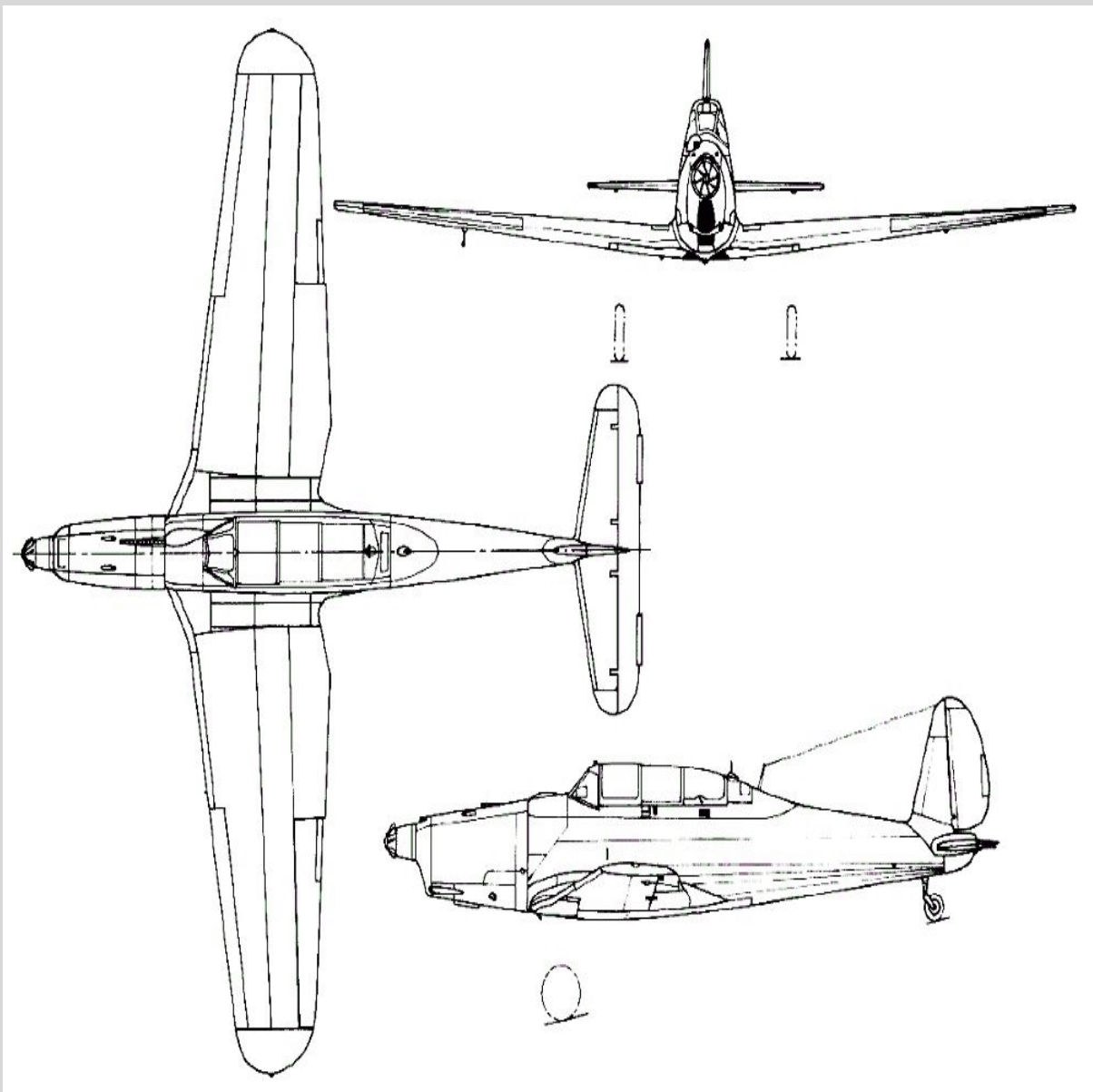
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,0 m	9,10 m	2,60 m	17,10 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1295 kg	0 kg	1700 kg



HISTOIRE

Le monde aéronautique fait souvent appel à des codes bien précis dans la conception des aéronefs, des principes liés en fait à l'architecture de ces machines. Les avions de formation et d'instruction initiale font pas exception. Depuis plus de 60 ans ces appareils répondent aux mêmes particularités : monoplans, généralement à aile basse, biplace en tandem, disposant d'un d'atterrissage classique rétractable et d'une roulette de queue, et bien entendu propulsé par un moteur à hélice. En fait, l'un des tous premiers avions de ce genre est un modèle apparu dans l'Allemagne nazie et qui fut le principal avion d'entraînement avancé de la Luftwaffe durant toute la Seconde Guerre mondiale : l'Arado Ar 96. C'est à la fin de l'année 1937 que la Luftwaffe fit savoir à l'ingénieur Walter Blume qu'elle recherchait un nouvel avion d'entraînement avancé afin de préparer au mieux ses futurs pilotes à voler sur des avions modernes comme le Messerschmitt Bf 109 ou encore le Junkers Ju 87. À cette époque là l'aviation nazie faisait reposer son entraînement avancé sur des biplans comme l'Arado Ar 66 et le Gotha Go 145 beaucoup plus taillés pour l'entraînement initial et intermédiaire. En fait l'ingénieur, alors à la tête des bureaux d'études Arado, avait depuis plusieurs mois fait état de son intention de concevoir un tel avion. Et il y travaillait secrètement. Si bien que lorsque le RLM fit connaître sa commande pour un tel prototype les travaux étaient déjà bien avancés. Blume avait même déjà sélectionné le moteur en question : un Argus AS.10C de 240 chevaux, le propulseur équipant alors les mêmes biplans d'entraînement que son monoplan devait remplacer. Le futur avion reçut la désignation d'Ar 96 dans la nomenclature allemande. Son prototype Ar 96V-1 vola pour la première fois au printemps 1938. Une première commande fut passée début 1939 à l'issue d'une campagne d'essais en vol assez rapide. Environ 200 Ar 96A de série furent commandés, très similaires au prototype. En fait rapidement l'Arado Ar 96A s'avéra décevant pour les instructeurs allemands. Si l'avion avait en effet une architecture plus moderne et une manœuvrabilité accrue vis à vis des biplans, sa motorisation était jugée trop légère et son absence d'armement en faisait plutôt un avion de formation initiale. Walter Blume fut sommé de revoir sa copie. Au début de l'été 1939, il présenta l'Ar 96B plus puissamment motorisé et proposé en deux versions : l'Ar 96B-1 désarmé d'entraînement intermédiaire et avancé, et l'Ar 96B-2 armé d'entraînement avancé et de formation au tir. Dans le même temps fit son apparition l'Ar 96C d'entraînement au bombardement en piqué, doté de bombes légères. Plusieurs centaines d'Ar 96B-1 et Ar 96B-2 furent alors commandés tandis que l'Ar 96C ne dépassa pas le stade de la présérie. Rapidement l'avion devint le véritable formateur avancé de la chasse mais aussi des formations de bombardiers allemands. Lorsque l'Allemagne attaqua la Belgique puis la France au printemps 1940 plus de 2000 Ar 96B volaient dans les rangs de la Luftwaffe. Afin de protéger l'outil industriel d'Arado, la production de cet avion fut confiée à l'avionneur tchécoslovaque Avia, passé sous contrôle allemand après l'invasion de ce pays. Dans la nomenclature de ce constructeur l'Ar 96 devint le C.2. Des Avia C.2 furent d'ailleurs livrés aux aviations hongroises et roumaines, alliées des Allemands. L'Arado Ar 96 demeura en service dans les rangs de l'aviation allemande durant toute la Seconde Guerre mondiale. Beaucoup furent cependant perdus, et pas uniquement lors d'accidents d'entraînement. Ces avions représentaient en effet des cibles assez aisées pour la chasse alliée qui se faisait de plus en plus menaçante au fur et à mesure que le conflit évoluait. D'autant que plusieurs unités de combat firent usage de leurs Ar 96B-1 comme avions de liaisons et de communications. En février 1944 Arado développa une version améliorée de l'Ar 96 désigné Ar 396 dont l'usinage fut confié à l'avionneur français SIPA installé à Bourges. Cependant la Libération du pays par les forces anglo-américaines modifia rapidement la donne et l'Ar 396 n'entra jamais en service dans les rangs allemands, mais vola plusieurs années pour le compte de l'Armée de l'Air sous la désignation de SIPA S.10. Certaines de ses sous-versions

participèrent même aux combats contre les résistants algériens de l'ALN entre 1954 et 1962. Lorsque la Seconde Guerre mondiale prit fin plus de 11000 exemplaires de cet avion avaient été produits. Beaucoup se retrouvèrent sur le marché de l'aviation civile et volèrent dans les aéroclubs allemands, mais aussi belges, britanniques, ou encore français. La chaîne d'assemblage tchécoslovaque fonctionna jusqu'en 1948, des Avia C.2B évoluant dans les rangs de l'aviation de ce pays jusqu'en 1963 et leur remplacement par des Yakovlev Yak-11 considérés comme plus évolués. Souvent considéré comme le premier véritable avion d'entraînement moderne l'Arado Ar 96 inspira bon nombre d'avions postérieurs, et notamment le formidable De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk. De nos jours plusieurs d'entre eux volent dans des meetings aériens, aux côtés des biplans de leur temps ou encore des Messerschmitt Bf 108 Taifun. D'autres font le bonheur des conservateurs de musées aéronautiques un peu partout dans le monde.

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/ar96.htm

