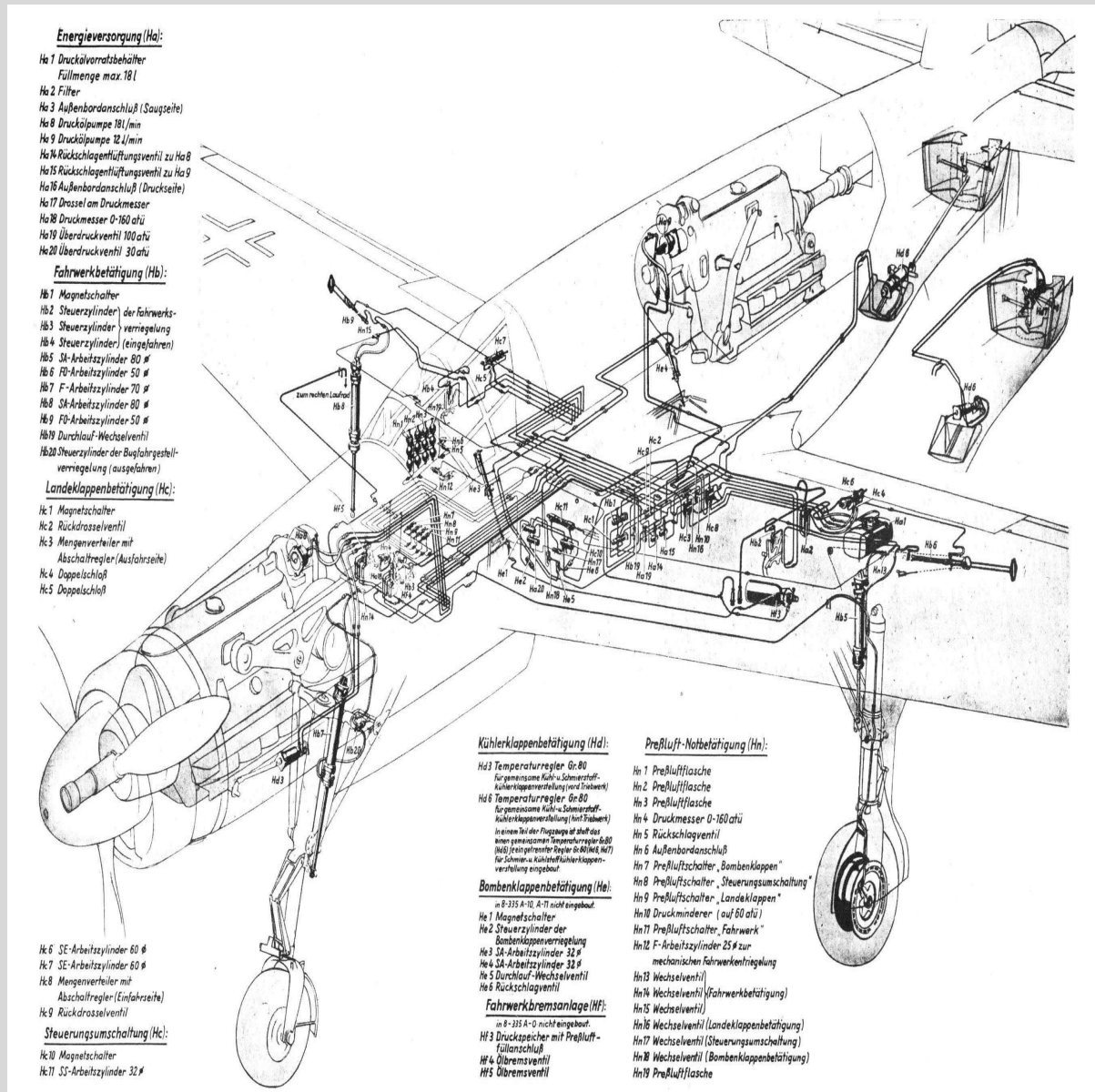


Nom de l'avion : Dornier Do 335 A-1 Pfeil

Type d'avion : Chasseur-bombardier nocturne bimoteur biplace

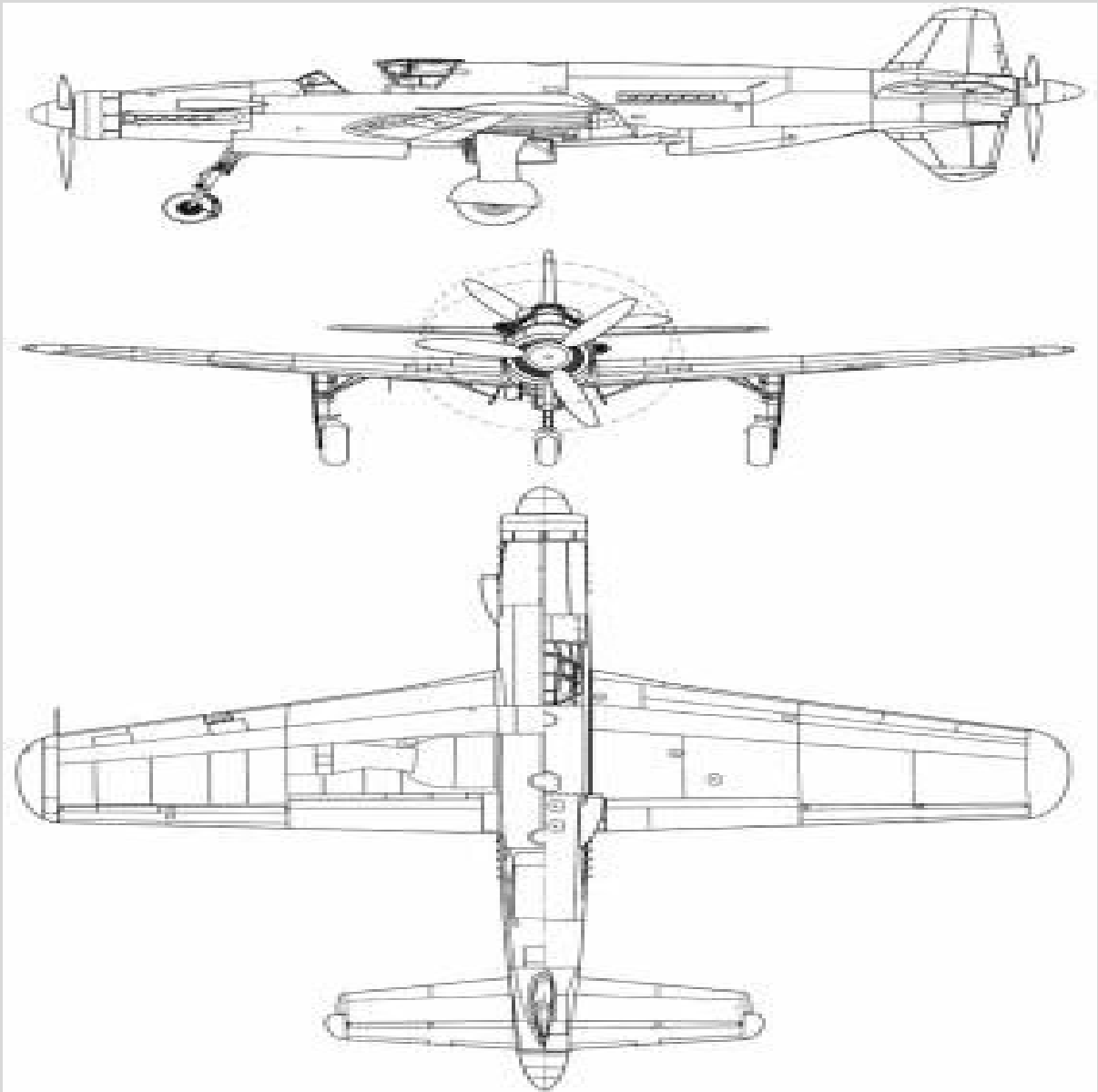


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 603A-2

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 MK103 de 30 mm avec 70 coups](#)

[2 mitrailleuses MG151/15 de 15 mm avec 200 coups](#)

500 kg de bombes ou 2 bombes de 250 kg externe



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 650 km/h à 8000 m - 765 km/h à 6400 m

Vitesse croisière= maxi: 685 km/h à 7100 m- atter: 180 km/h - éco : 550 km/h à 6000 m

Temps montée= 1000 m en 55" - 8000 m en 14' 30"

Plafond pratique= 11000-11400 m

Rayon action= norm : 1380 km - 2050 km en vitesse croisière éco.



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,80 m	13,85 m	5,0 m	38,50 m ²

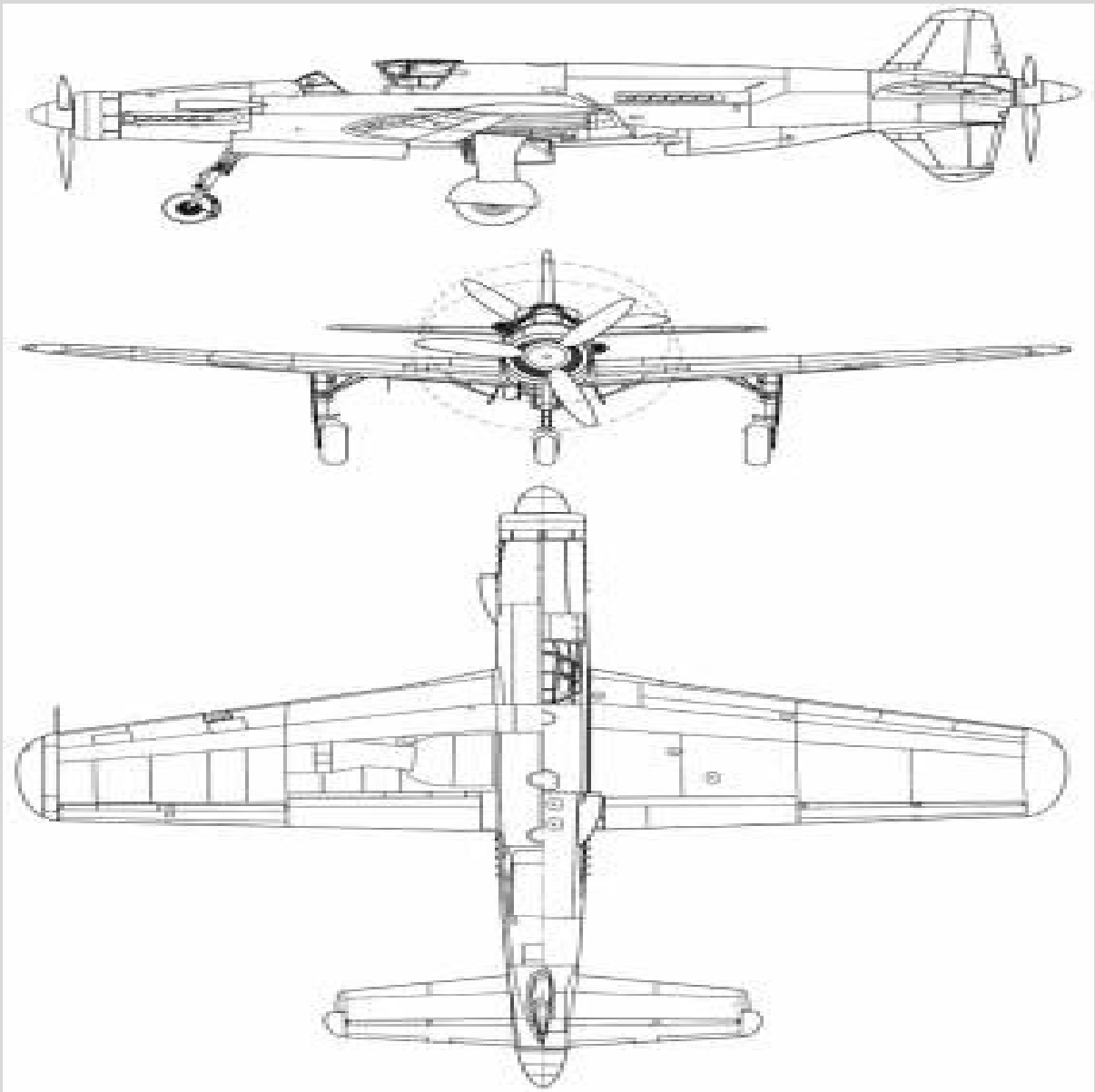
Do 335A-1 (M1), найденный в Оберпфaffenхофене. Камуфляж RLM 81/82/65.

За кабиной панель из неокрашенного дюрала.



MASSES

Vide	Charge	Maximale
7400 kg	9610 kg	0 kg



HISTOIRE

Le Dornier Do 335 Pfeil en français, "flèche" est un avion de chasse construit par l'Allemagne nazie à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il avait des performances de vitesse particulièrement élevées pour un avion propulsé par des moteurs à pistons classiques. Le Dornier Do 335 fut conçu à l'origine pour servir comme bombardier rapide (sous le nom de Dornier Do P-231). Mais sa construction particulière (avec deux moteurs en configuration push-pull : l'un à l'avant en position classique, l'autre dans l'arrière du fuselage de l'appareil en propulsion), qui lui assurait des caractéristiques de vitesses élevées, poussa la Luftwaffe à en faire un chasseur. L'appareil se présentait comme un avion massif à l'allure peu fine perché sur un haut train d'atterrissage tricycle. Le moteur avant était refroidi par un radiateur annulaire (concept cher aux allemands qui l'utilisèrent avec grand succès sur le Junkers Ju 88, le Focke-Wulf Fw 190 D et le Focke-Wulf Fw Ta 152) donnant à celui-ci un faux air de moteur radial tandis que le moteur arrière était "fondu" dans la partie arrière du fuselage avec des ouvertures de refroidissement ventrales et latérales (qui ne garantissaient pas un refroidissement suffisant, d'où de nombreuses casses moteur sur les appareils de présérie). Ces moteurs étaient dotés du dispositif d'injection d'eau-méthanol MW-50 permettant d'accroître leur puissance pendant un court laps de temps (environ 10 minutes). Les ailes étaient de conception classique, à fort dièdre positif et à l'épaisseur caractéristique, contenant des réservoirs de carburant. La queue présentait l'originalité d'être cruciforme, avec une dérive ventrale en plus de la dérive dorsale et l'hélice propulsive au bout. Cette hélice et la dérive dorsale étaient munies de boulons explosifs, désolidarisant ces pièces de l'appareil en cas d'éjection du pilote, garantissant à celui-ci une évacuation plus sûre sans risquer une collision particulièrement dangereuse avec ces éléments. À l'inverse des concepts allemands de l'époque qui voulaient des appareils de conception simple à la maintenance aisée (tels que le Messerschmitt Me 109, par exemple), le Dornier Do 335 était compliqué à fabriquer, requérait des métaux stratégiques en quantité et était réputé difficilement réparable. Son premier prototype vola en septembre 1943. Il s'ensuivit la construction d'une vingtaine d'appareils de pré-série monoplaces (Dornier Do 335 A-0) ainsi que de quelques exemplaires d'entraînement biplace (Dornier Do 335 B-0) destinés à la conversion des pilotes sur cet appareil. Dans son livre *Le Grand Cirque*, l'as français Pierre Clostermann raconte une des premières rencontres en combat d'un Dornier Do 335 avec l'aviation alliée, en avril 1945. À la tête d'une patrouille de quatre Hawker Tempest de l'escadron 3 de la Royal Air Force dans la région d'Osnabrück, au nord de l'Allemagne, Clostermann rencontra par chance un Dornier Do 335 isolé au ras des arbres. Ayant détecté la menace, le pilote allemand fit demi-tour à vitesse maximum. Un seul des quatre Tempest réussit à se mettre en position de tir (sans résultat), mais le très rapide Dornier Do 335 distança aisément ses poursuivants malgré la vitesse de pointe supérieure à 750 km/h du Hawker Tempest. Le Dornier Do 335 ne connut qu'une courte utilisation au sein de l'Erprobungskommando 335, une unité d'évaluation opérationnelle, qui ne rencontra que rarement les appareils alliés. Fin 1944, le Do 335 A-1 a suivi. Il était identique au A-0, mais avec des moteurs DB603E-1 et deux points d'ancrage sous les ailes pour des bombes ou des réservoirs supplémentaires. Il pouvait voler à 763 km/h à 21325 pieds avec la surpuissance MW50, ou à 686 km/h sans. Il pouvait surclasser tout chasseur allié rencontré. Il pouvait de plus emporter une charge de bombes de 500kg sur 1450km.

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/do335a_1.htm

