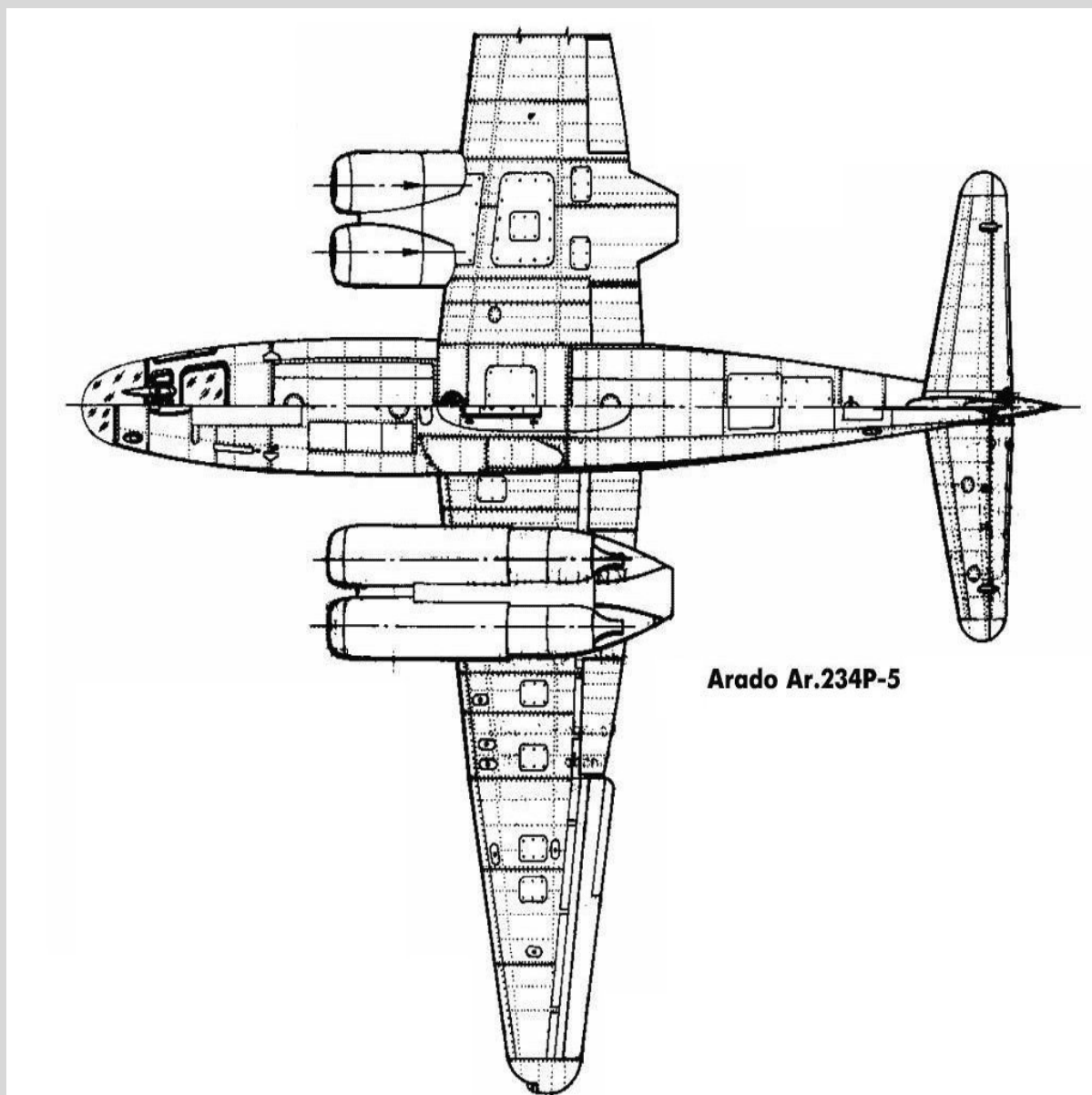


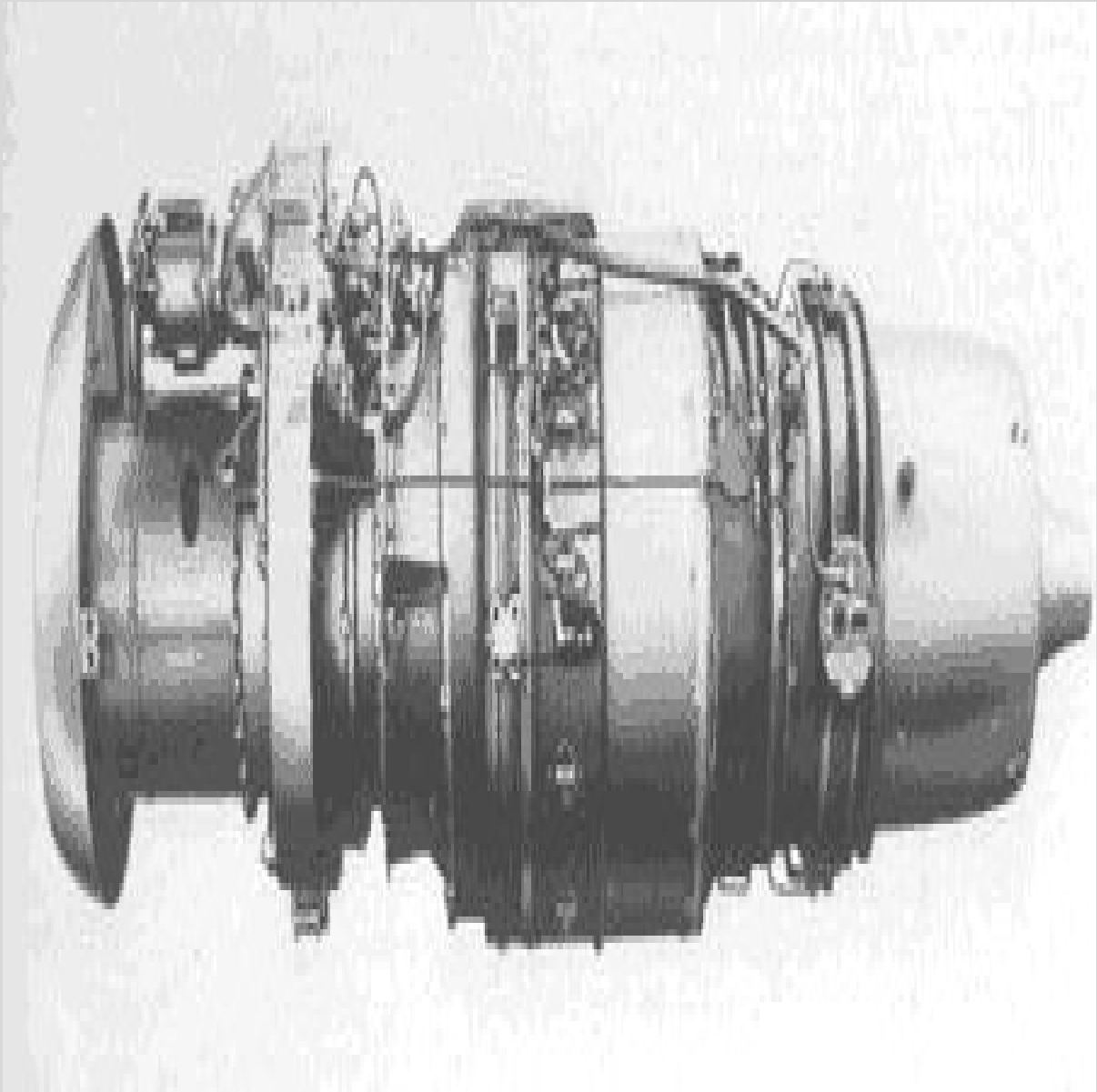
Nom de l'avion : Arado Ar 234 P-5

Type d'avion : Bombardier-reconnaissance quadrimoteur triplace

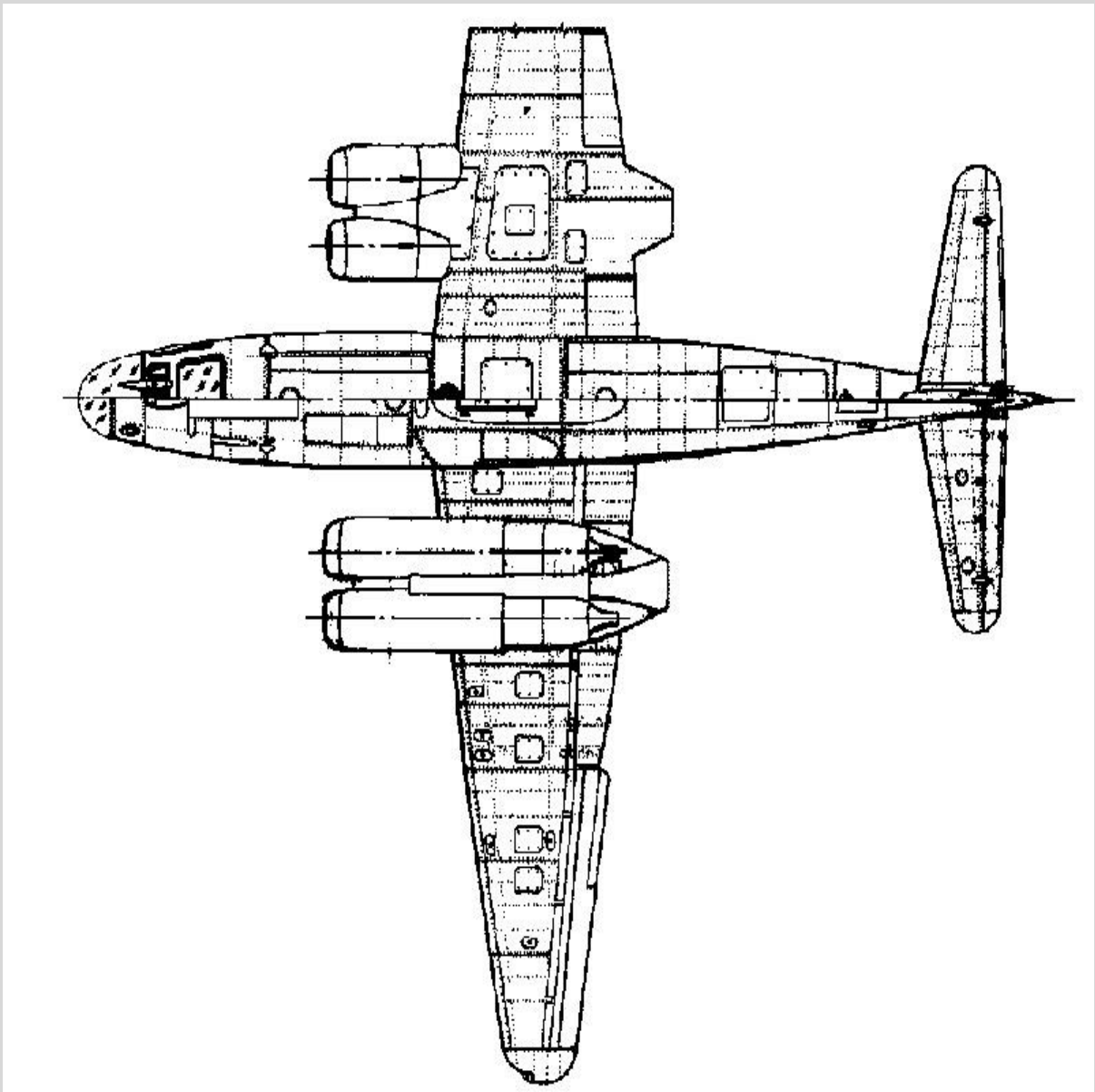


MOTORISATION

Heinkel HeS 11A



Turboréacteur à simple flux axial
Puissance développée: 1250 kg/t de poussée statique



ARMEMENT

4 canons MK 108 de 30 mm

[1 canons MG151/20 de 20 mm](#)

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 820 km/h

Plafond pratique= 10500 m

Rayon action= end: 2h 30'

DIMENSIONS

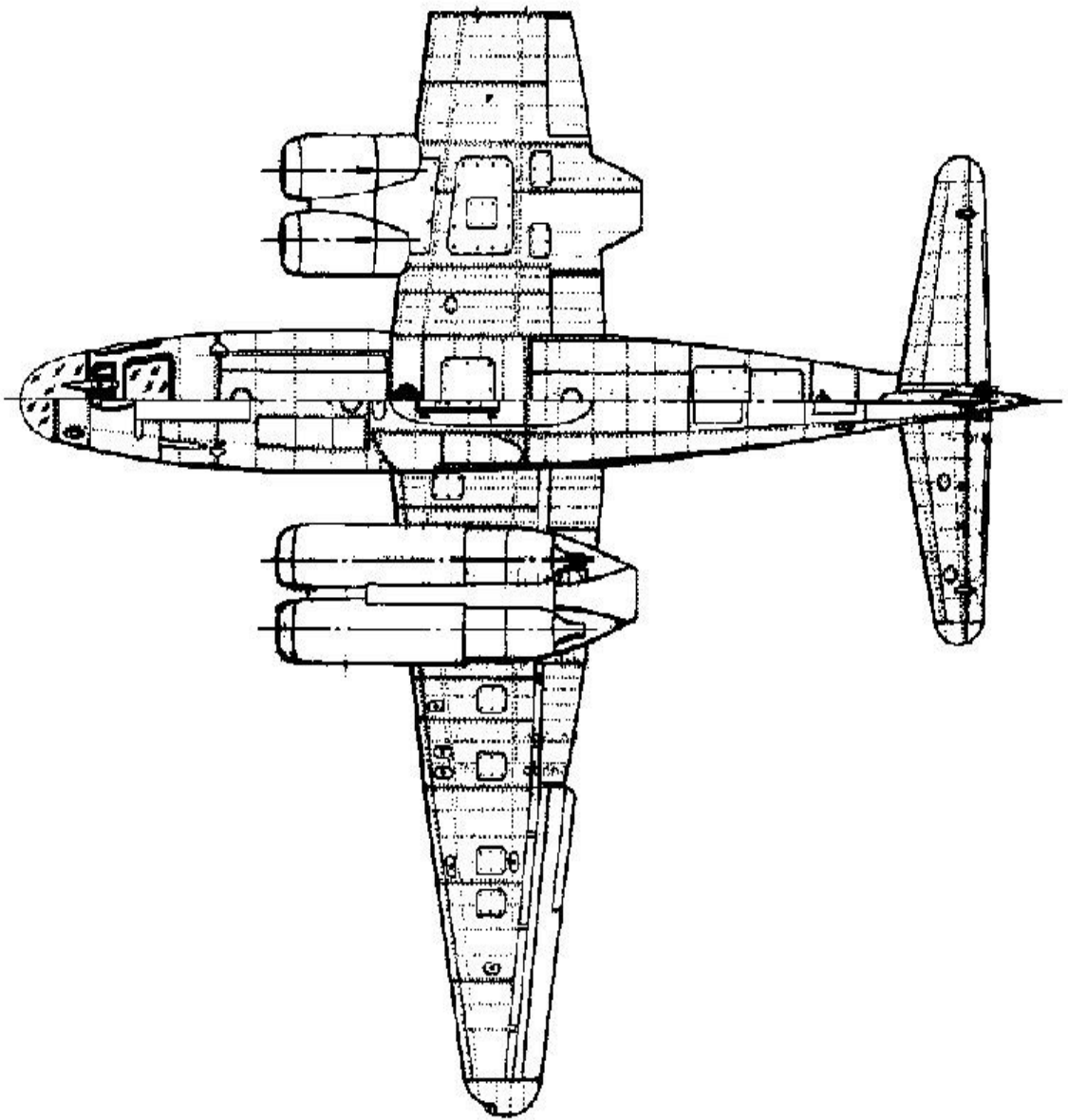
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
-----------	----------	---------	----------------

14,40 m	12,90 m	4,30 m	27,0 m ²
---------	---------	--------	---------------------



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg



HISTOIRE

Le projet (édité par Walter Blume et Hans Rebeski) a en cours au début de 1941 et elle se composait d'un monoplane à aile haute avec les moteurs (deux des nouveaux moteurs à réaction Jumo 004 Junkers dans la phase finale de développement) logés dans des nacelles placés sous les panneaux d'aile. La cabine de pilotage était entièrement vitrée et située loin en arrière du fuselage. Ces caractéristiques ont conduit à considérer d'abord l'utilisation d'un système de décollage basé sur un support amovible de tricycle, alors que le débarquement aurait lieu sur les chaussures montées sur le ventre du fuselage et sous les nacelles des moteurs. Le retard dans la livraison du premier moteur, en dépit de deux prototypes d'avions qui avaient déjà été achevés d'ici la fin de 1941 et au début 1942, il voulait dire que le premier vol pourrait avoir lieu seulement en juin 1943. Dès le début du Blitz a montré d'excellentes caractéristiques de vol tout en ne se manifestant pas des défauts majeurs. Les prototypes (Versuch) moteurs V6 et V8 sont équipés expérimentalement de 4 BMW 003, respectivement positionnés dans quatre gondoles individuelles ou deux gondoles couplées. Même les versions ultérieures ont été conçues avec cette configuration pour des performances incriminables[3]. En mars 1944 vola le prototype V9, dont les caractéristiques sont celles utilisées pour la production d'une plus grande série (Ar 234 B) qui, pour la première fois, a été équipée d'un train d'atterrissage rétractable de type tricycle avant. Équipé de moteurs Junkers Jumo 004 B, le premier Ar 234 ont été livrés aux divisions opérationnelles en juin 1944. Que ce soit comme un bombardier, à la fois scout, il était presque impossible d'intercepter les combattants alliés mais, comme tous les avions allemands construits dans la phase finale de la guerre mondiale, il est venu sur la scène trop tard pour changer le cours du conflit.[2] Un Arado 234 était le dernier avion de la Luftwaffe pour survoler l'Angleterre, en avril 1945.[4] Bien entravée par la pénurie de carburant, ces avions ont joué un rôle important sur tous les fronts européens au cours des derniers mois du conflit. Au total 210 échantillons ont été livrés en excluant les prototypes, les versions avec quatre moteurs et une copie inachevée qui aurait dû avoir une aile plus large.[5] Communément appelé blitz (foudre en allemand), En fait, le nom devait être renvoyé uniquement à la version bombardier B-2 et on ne sait pas si elle avait été formellement appliquée ou simplement dérivée de la contraction du terme informel « Blitz-Bomber » (traduit par « bombardier éclair »). L'autre terme qui est également définie, Hecht ("brochet«), Dérivé du nom de l'une des unités équipées de l'Ar 234, Sonderkommando Hecht.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>



Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/allemaign/allemaign.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/allemaign/ar234p_5.htm