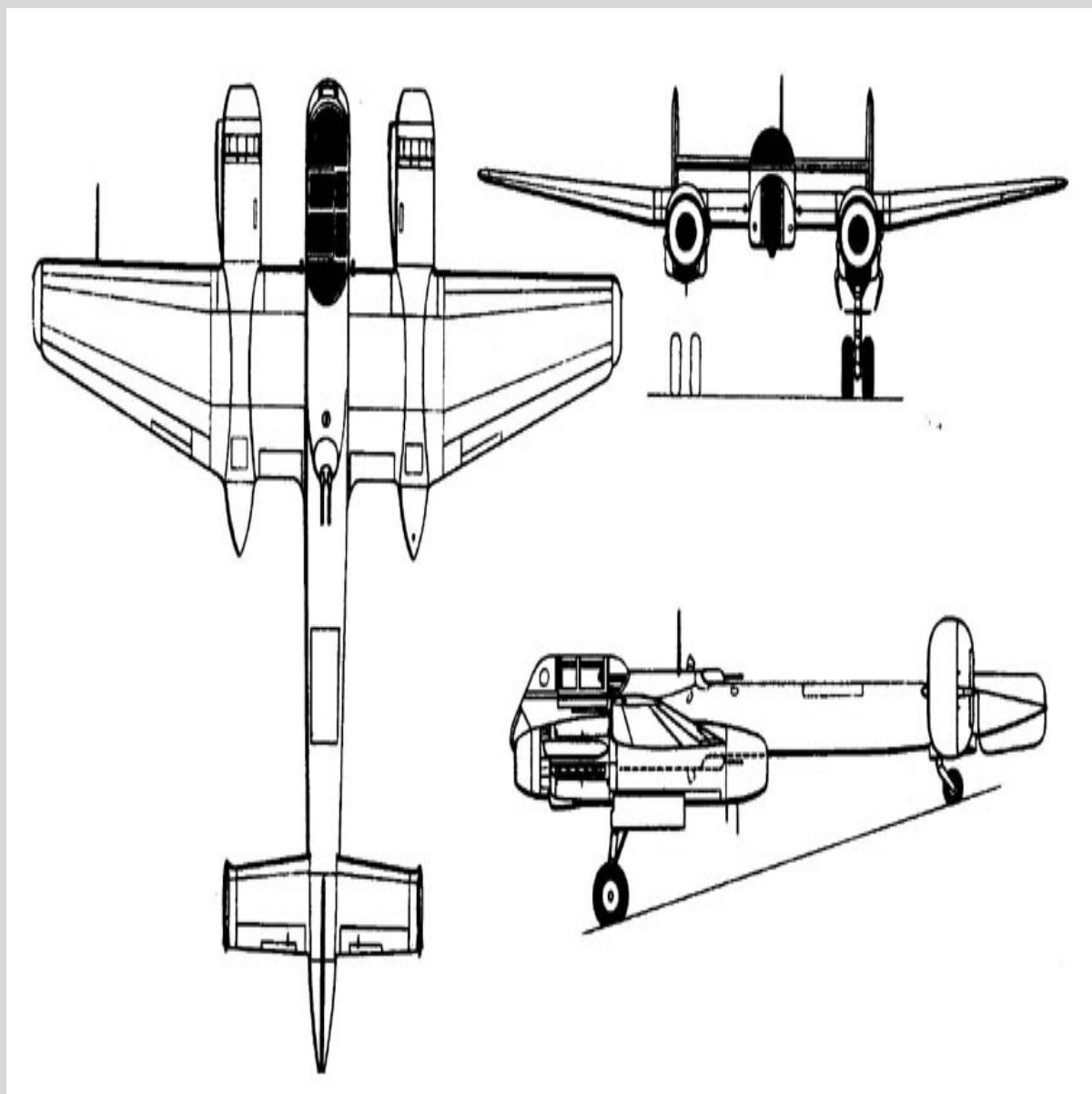


Nom de l'avion : Arado Ar 240 A-0

Type d'avion : Appareil de reconnaissance à long rayon d'action bimoteur biplace



MOTORISATION

Daimler-Benz DB 601E



Moteur de 12 cylindres en V à 60 % inversé entraînant une hélice tripale métallique VDM Hamilton Standard à pas variable et vitesse constante de 3 m et 20° de débattement d'incidence refroidi par un mélange eau et glycol avec 4 soupapes par cylindres. L'arbre du porte-hélice est creux pour permettre le passage du canon de 30 mm central
Puissance développée: 1175-1350 ch

ARMEMENT

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm alaires avant](#)

[4 mitrailleuses jumelées MG81Z en barbettes FA13](#)

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 620 km/h à 6000 m

Vitesse croisière= maxi: 555 km/h à 6000 m

Temps montée= 6000 m en 11'

Plafond pratique= 10500 m

Rayon action= autonomie maxi: 2000 km à 6000 m avec res auxi. de 600 litres en croisière

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,35 m	12,80 m	3,95 m	31,30 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
6200 kg	9450 kg	10295 kg

HISTOIRE

En 1939, le RLM lança un programme pour la réalisation d'un chasseur lourd de deuxième génération, en vue de remplacer le Messerschmitt Bf 110, considéré comme vieillissant et dépassé. Deux constructeurs furent sollicités, Messerschmitt et Arado. Le premier, bien considéré des hautes autorités, proposa son prototype Bf 210, pas encore au point et loin de pouvoir être produit en série ; le second, firme moins importante mais connue pour ses réalisations techniques innovantes, proposa de matérialiser l'Ar 240, un projet considérablement plus ambitieux. Le RLM, assez intéressé, donna un peu de temps à Arado pour parfaire son étude et accorda son autorisation pour la construction de prototypes. Le nouvel appareil vola pour la première fois le 25 juin 1940. Il concrétisait le rêve de son créateur, Walter Blume, directeur des études chez Arado depuis le milieu des années 30. L'avion présentait des créations techniques d'avant-garde et paraissait ultramoderne pour l'époque. Mais ces innovations, de conception et de développement ardues, retardèrent la mise au point pendant près de deux ans et faillirent même faire abandonner le projet. Cependant, les premiers prototypes, incomplètement équipés, se prêtèrent à divers essais d'utilisation. L'Ar 240 était un chasseur lourd bimoteur multi-rôles à aile basse, entièrement métallique, à train d'atterrissage classique escamotable, avec deux hommes d'équipage. Les principales nouveautés techniques étaient les suivantes : les ailes étaient munies du système breveté de volets permettant les décollages et atterrissages courts ; l'habitacle était pressurisé et les armes ne pouvant être directement manipulées par le navigateur-tireur, elles étaient placées dans des tourelles-barbettes plates, couplées à un système optique placé au dessus et au dessous du fuselage et télécommandées par un circuit hydraulique. Selon les exigences du cahier des charges d'un multi-rôles, l'appareil devait être apte à la chasse, de jour comme de nuit, à l'attaque au sol, à la reconnaissance (En 1942, il fut le premier bimoteur à survoler l'Angleterre sans être inquiété) et au bombardement en piqué. Les ailes encombrées des volets STOL et leur commande, on ne pouvait y ajouter des freins d'intrados ; c'est donc l'extrémité arrière du fuselage, ouvrant en pétales à droite et à gauche, qui remplit cette fonction. Les moteurs, en V12 inversé, étaient refroidis par liquide ; Arado créa des radiateurs annulaires, placés à l'avant, prolongés par une casserole d'hélice tronconique. Cette disposition originale, à la ressemblance d'un moteur radial, fut reprise par d'autres avions allemands, comme le Junkers Ju 88 ou le Focke-Wulf Fw 190 D. Les prototypes (de V1 à V12), avec chacun des modifications portant sur les moteurs, l'armement ou tout autre aménagement, furent finalement désignés modèles de série A, B ou C à partir du V6. Au total, 15 Arado Ar 240 furent construits, et les derniers appareils avaient des performances remarquables. Quelques-uns d'entre eux furent utilisés sur le front de l'est, proche de Kharkov et au nord de la Finlande. A la fin de 1942, le RLM estima que trop de temps avait été perdu, trop d'énergie et de compétences s'étaient dispersées, et il fit arrêter l'entreprise au moment même où la production en série allait être lancée. 1er vol en octobre 1942 Masse à vide équipé : 7285 kg Pression alaire : 300 kg/m² Réservoirs: 8 à fermeture automatique de 2270 litres 1 supplémentaire de 600 litres

Sitographie

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

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



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/allemagn/ar240a_0.htm

