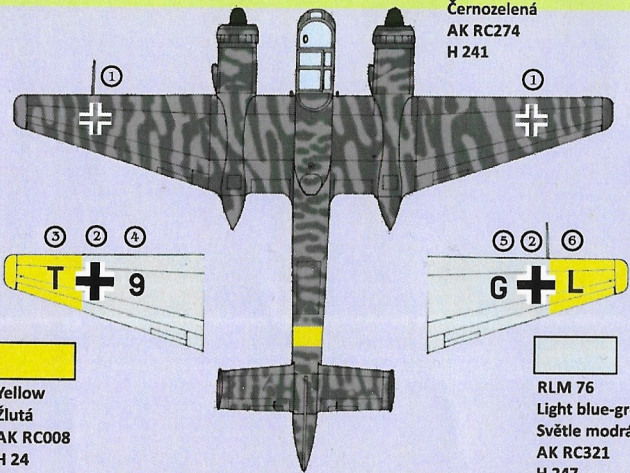


RLM 75
Grey-violet
Šedofialová
AK RC279
H 246

RLM 70
Black-green
Černozelená
AK RC274
H 241

RLM 74
Dark Grey
Tmavě šedá
AK RC278
H 245



Yellow
Žlutá
AK RC008
H 24

RLM 76
Light blue-grey
Světle modrá
AK RC321
H 247

NEW DECAL TECHNOLOGIES
Kora models - J. Wolkera 874 Rožnov p.R. 756 61
e-mail: kora-models@post.cz www.lfmodels.cz

Arado Ar-240A-0 – Německo 3.díl (A-04/U2)

Prvotním impulzem pro vznik tohoto letounu byly technické specifikace RLM zveřejněné v říjnu 1938 a požadující nástupce letounu Messerschmitt Bf 110 v kategorii „Zerstörer“. Firma Messerschmitt nabídla Me-210, který se pro firmu stal „noční můrou“ a po mnoha peripeticiích se jej nakonec povedl dotáhnout do stavu umožňující jeho využití u bojových jednotek. Firma Arado předložila ambiciózní projekt, který byl „nabit“ novinkami a zvláštnostmi které mu daly originální vzhled. Kabina měla kapkovitý tvar umožňující skvělý rozhled a byla přetlaková, což bylo možné i kvůli obranné výzbroji tvořené systémem s dálkovými ovládním. Bylo umístěno v zadní části kabiny v prostoru navigátora-střelce. Zaměřovač byl hydraulicky spojen s věžičkami se dvěma zdvojenými kulomety MG 81 na horní a dolní části letadla. Součástí systému byly periskopy na horní i dolní části letadla umožňující zaměřit se jakýmkoli směrem. Trup končil aerodynamickou brzdou umožňující stříemhlavé bombardování. Zavržená vypadala brzda jako bodec. V případě aktivace se rozvězla na čtyři strany jako jakési „okvětní lístky“. Směrovky byly kvůli výhledu a výtřehnému poli řešeny jako zdvojená.

Kvůli snížení odporu bylo použito křídlo malého rozpětí vybavené na náběžných hranách sloty. Křídlo mělo speciální křídélka a vztlakové klapy vlastní konstrukce. Když byly klapy vysunuty, horní část křídélka zůstala na svém místě, zatímco spodní část se vysunula dozadu, což zvětšilo plochu křídla. Tím byl zachován vztlak při nízkých rychlostech a přístávací rychlost zůstala v ještě přijatelných parametrech, byť mimořádně vysokých. V křídle byly instalovány samosvorné palivové nádrže. V případě jejich poškození bylo nutné nádrže vyjmout a kvůli tomu musely být snadno odnímatelné plechy kryjící křídla. Kvůli systému klapek a nádržím muselo mít křídlo extrémně lehou konstrukci, což zvýšilo jeho hmotnost.

Letoun poháněla dvojice motorů DB-601E pohánějící u prvních prototypů čtyřlístá a u pozdějších třílístá plně stavitelné vrtule. Chladiče motorů byly řešeny jako prstence umístěné před motory podobně jako na Ju-88A. Zvláštností bylo, že vzduch ke chladičům přicházel přes „duté“ vrtulové kužely. Gondoly ukryvaly podvozkové nohy se zdvojenými koly. Na nich byly umístěny i pomocné chladiče používané při pojíždění na zemi.

První prototyp V-1 vzlétl 10.5.1940 a o dva měsíce později byl zalétán V-2. Oba vykazovaly za letu velkou nestabilitu a letové vlastnosti byly tristní. Výsledkem prvotních zkoušek bylo přestavování celého letounu. Byl prodloužen trup a kabina se z oblasti centroplánu posunula zcela vpřed. Konec trupu byl opatřen stabilizačními ploškami. Křídlo bylo také přepracováno. Změny vstúpily ve stavbu třetího prototypu V-3, který byl zalétán na jaře 1941. Charakteristiky se sice zlepšily, ale boční stabilita byla stále nízká. Zlepšila se až instalací mnohem větších stabilizačních plošek nad a pod ocasem letounu, což vytvořilo jakousi třetí pomocnou „směrovku“. V tomto stavu byl předán letcivku ke zkouškám v létě 1941. Ar-240V-4 byl postaven jako střemhlavý bombardér s motory DB-603A.

Ar-240V-5 a V-6 vzlétly v říjnu 1942 a byly vzorem pro chystanou sériovou výrobu. Letové vlastnosti se konečně výrazně zlepšily použitím nového profilu křídla. Továrna AGO v Oscherslebenu měla vyrobit 40 sériových kusů. Výrobní zařízení a materiál byl již z 80% nachystán, ale Generalfeldmarschall Erhard Milch vše zastavil. Z nepochybného byly postaveny jen čtyři předserióvé Ar-240A-0 a další čtyři prototypy. V-7 a V-8 byly prototypy průzkumné Ar-240B vybavené motory DB-605AM. Vojenské zkoušky přinesly velmi špatné výsledky a doporučení provést další změny. V-9 (Zerstörer) a V-10 (noční stíhač) byly prototypy řady Ar-240C. Křídlo bylo prodlouženo ze 14,30 m na 16,60 m a byly instalovány motory DB-603A se čtyřlístými vrtulami. Testování prototypů řady Ar-240C začalo na jaře 1943, ale bez priority ze strany RLM. Krom vysoké rychlosti okolo 700 km/h bylo hodnocení strojů špatné a bylo nařízeno celý program zastavit. Celkem bylo vyrobeno pouze 14 strojů (10 prototypů a 4 předserióvé stroje).

Využití jako speciální průzkumné stroje se dočkaly čtyři předserióvé stroje a prototypy V-4, V-5 a V-6. Do zadních částí motorových gondol byly instalovány kamery pro letecké snímkování. Letouny byly pravděpodobně zbaveny ofenzivní výzbroje a zbytečně vybaveny. A-01 a A-02 létaly na východní frontě u 3./Aufkl.Gr.Ob.d.L. přeznačené od 27.1.1943 na 3.(F)/Aufkl.Gr.100. A-03 a A-04 byly zásadně přepracovány. Dostaly motory DB-603A se čtyřlístými vrtulami, delší křídla a byla demontována veškerá výzbroj. Do místa spodní střelce bylo byla instalována další kanera. A-03/U1 provedl u 2.(F)/Aufkl.Gr.122 v Itálii jediný let v červenci 1943 a po nouzovém přistání byl odepán. A-04/U2 se používal také v Itálii, na přelomu let 1943-1944 létal na průzkumné misi nad jižní Anglií a nakonec na východní frontě, kde havaroval a byl odepán.

Kamufliáž:

A) Arado Ar-240A-04/U2 WNr.240014 „T9+GL“ ze stavu 2.(F)/Aufkl.Gr.122 na letišti Perugia v prosinci 1943 a později 3./Erpr.Gr.Ob.d.L. na letišti Paris-Orly v únoru 1944. Spodní plochy a trup kryla světle šedá (RLM 76) a shora pole zelenošedá (RLM 74) a šedofialová (RLM 75). Skvrny těchto barev pokrývaly světle šedý nátěr trupu a směrovek. Vrtule byly černozelezná (RLM 70). Křížě byly na šesti pozicích a svastiky na směrovkách. Černý kód „T9+GL“ byl na trupu a křídle zespoda. Na trupu před výškovkou bylo černé WNr.240014.

B) Arado Ar-240A-04/U2 WNr.240014 „T9+GL“ ze stavu 1.(F)/Aufkl.Gr.100 na letišti Oranienburg na podzim 1944. Zbarvení a označení jako A). Pruh na trupu a konce křídla zespoda byly ve žluté barvě (RLM 04). Kód „T9+GL“ byl na trupu a křídle zespoda. Na trupu před výškovkou bylo černé WNr.240014.

Upozornění pro obtisk: Celolaková vrstva kryje celý obtisk. Před jejich ponořením do vody nutno obtisknout.

Použitá literatura a zdroje informací:

G.Lang: Arado Ar-240, Luftwaffe Profile Series No.8. Schiffer Military History, Atglen 1997
H.Nowara: Die Deutsche Luftführung 1933-1945, Band 1: Flugzeugtypen AEG-Dornier.
Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1993.
J.R.Smith, E.J.Creech, P.Petrick: Se zvláštními úkoly, DEUS, Praha 2009
H.Beauvais, K.Kösalter, M.Mayer, Ch.Regel: German secret flight test centres to 1945, Midland Publishing, Hinckley, 2002

Flugzeug 1997/5,6, 1998/1,2,3
Flugzeug Classic 2009/6
Le Fana 1971/12, L+K 1976/09.
Archiv KORA Models
Internet

A) Arado Ar-240A-04/U2 WNr.240014 „T9+GL“ from 2.(F)/Aufkl.Gr.122 on airfield Perugia in December 1943 and later from 3./Erpr.Gr.Ob.d.L. on airfield Paris-Orly in February 1944. Under surfaces were painted in light grey (RLM 76). The upper surfaces were painted with greenery (RLM 74) and greyviolet (RLM 75) splinter camouflage. Mottles of these colours were on fuselage and rudders: on light grey basis (RLM 76). Propellers were in blackgreen colour (RLM 70). German crosses were on six positions and on rudders were swastikas. Black codes „T9+GL“ were on the fuselage and wing below. Black WNr.240014 was on fuselage before elevator.

B) Arado Ar-240A-04/U2 WNr.240014 „T9+GL“ from 1.(F)/Aufkl.Gr.100 on airfield Oranienburg in autumn 1944. Camouflage and marking as A). Fuselage band and undersides of wing tips were in yellow colour (RLM 04). Codes „T9+GL“ were on the fuselage and wing below. Black WNr.240014 was on fuselage before elevator.

Warning for decals: Transparent lacquer s on whole area of the decal sheet. You must cut each decals, before plunge it into water.