

Nom de l'avion : Arado Ar 234 B-2 Blitz

Type d'avion : Bombardier-reconnaissance biréacteur monoplace

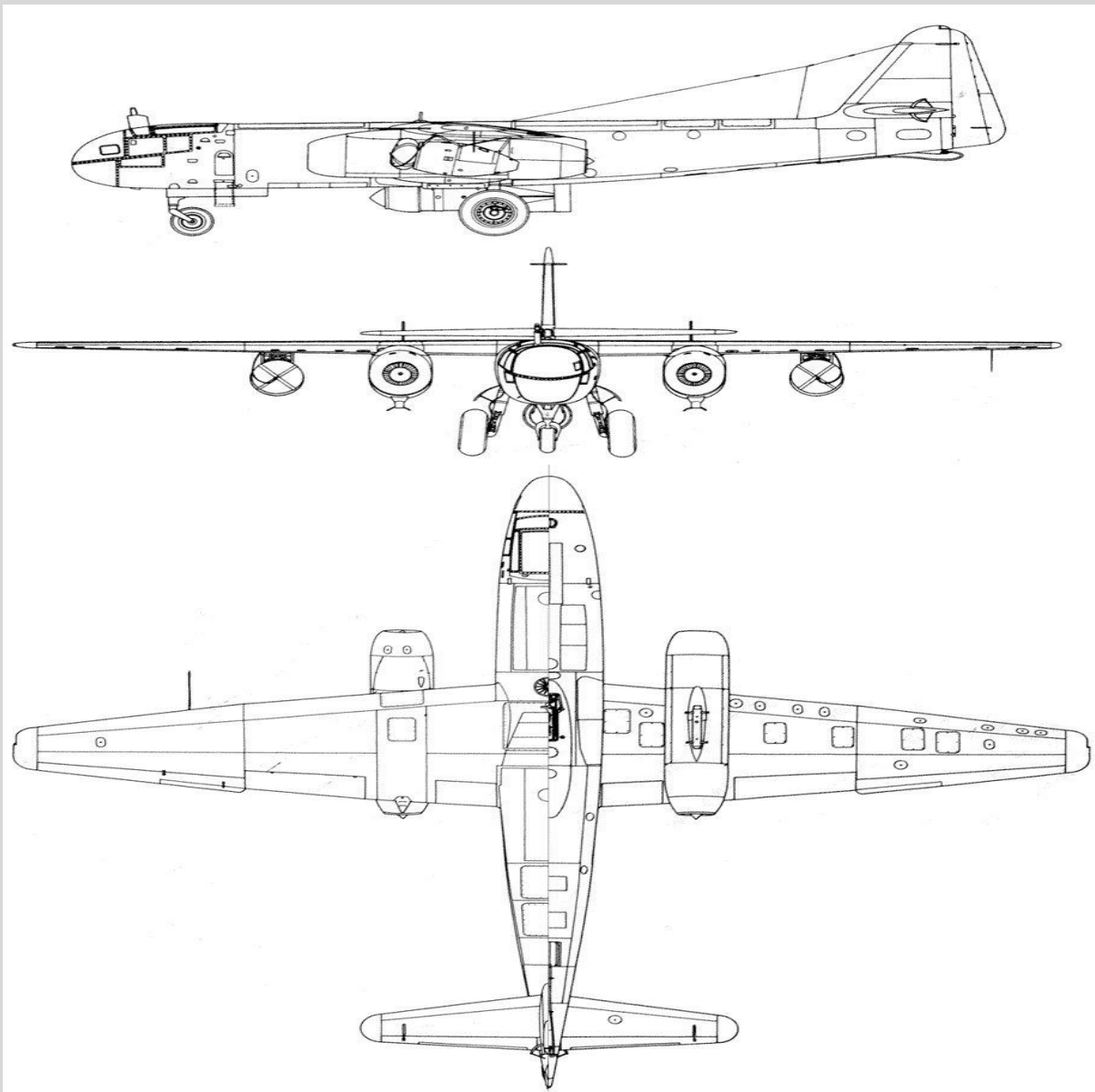


MOTORISATION

Junkers Jumo 109-004B-1 Orkan

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

[2 canons MG151/20 de 20 mm avec 200 coups](#)
[ou 2 mitrailleuses MG151 de 15 mm avec 250 cpm](#)

1000-1500 kg sur ratelier ETC503



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 735 km/h à 6000 m- 740 km/h au niveau marin- 700 km/h à 10000 m

Vitesse croisière= atterr:165 km/h

Temps montée= 6000 m en 12' 50 " - 8000 m en 26' 54" au poids maxi - 6000 m avec 1500 kg bombe: 17' 30"

Plafond pratique= 10000 m - 8800 m au poids maxi

Rayon action= 1100 km au poids maxi - maxi: 1630 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,40 m	12,65 m	4,30 m	27,00 m ²

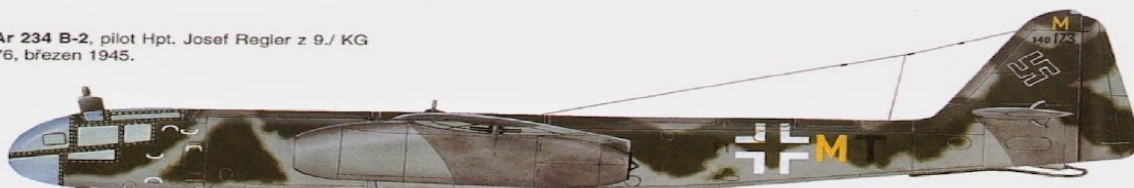
Ar 234 B-2, pilot Hpt. Dieter Lukesch – velitel Einsatzstaffel III./KG 76, letiště Münster-Handorf, prosinec 1944-leden 1945.



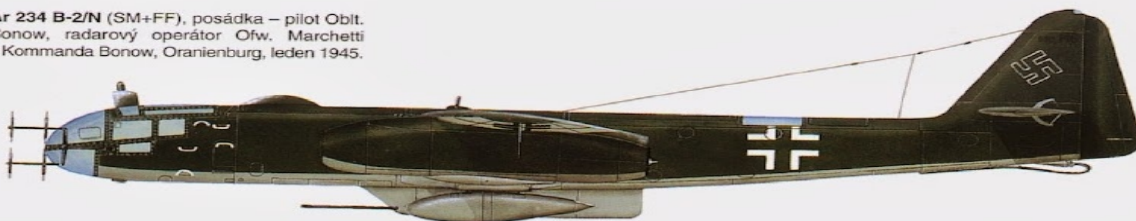
Ar 234 B-2, pilot Kommodore KG 76 Obstl. Robert Kowalewski, z období útoků na most u Remagenu v rámci Gefechtsverband Kowalewski, březen 1945.



Ar 234 B-2, pilot Hpt. Josef Regler z 9./KG 76, březen 1945.



Ar 234 B-2/N (SM+FF), posádka – pilot Obtl. Bonow, radarový operátor Ofw. Marchetti z Kommando Bonow, Oranienburg, leden 1945.



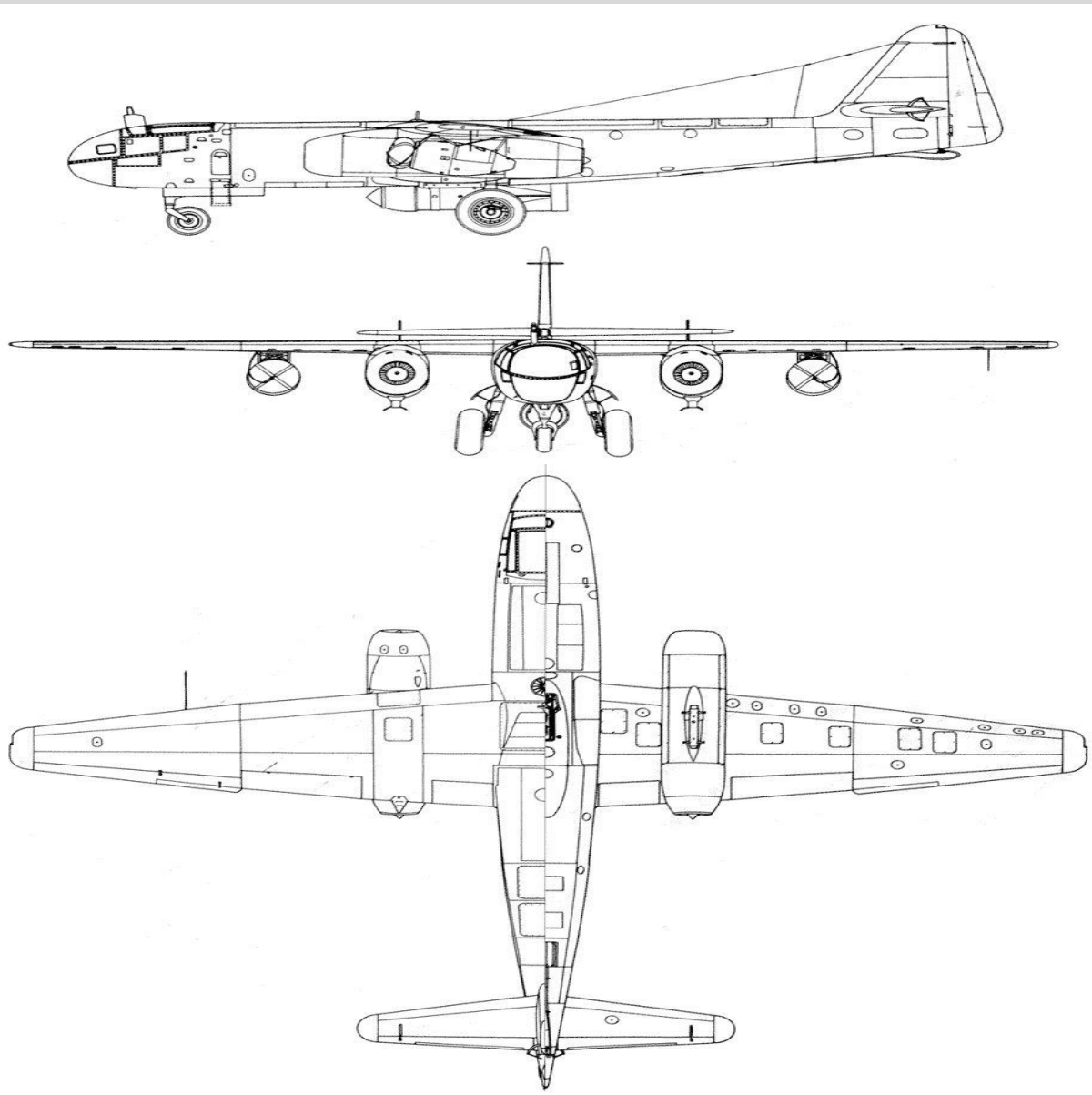
Ar 234 B-2/N (SM+FE), posádka – pilot Hpt. Bisping, radarový operátor Hpt. Vogl z Kommando Bonow, Oranienburg, leden 1945.



Měřitko 1:72
Kreslil Seweryn Fleischer

MASSES

Vide	Charge	Maximale
5200 kg	8675 kg	10010 kg



HISTOIRE

L'Arado Ar 234 Blitz fut développé en 1941 par le Pr. Walter Blume. Deux prototypes furent construits en 1941 mais les moteurs Jumo 004 ne furent livrés qu'à la fin du printemps 1943 et le premier vol d'essais eut lieu en juin près de Münster. L'Arado fut d'abord créé comme avion de reconnaissance (c'est lui qui ramena les meilleures photos du débarquement) puis comme bombardier à réaction, ce qui le rendait pratiquement ininterceptable ! Dans son premier rôle d'avion de reconnaissance et piloté par Horst Goetz et Erich Sommeril permit aux allemands de connaître très exactement la composition et les positions de l'armée alliée sur les plages de Normandie. Il devait décoller d'un chariot et se poser sur un patin, procédé qui fut aussi utilisé pour le Messerschmitt Me 163. Les essais en vol ne rencontrèrent aucun problème hormis le chariot qui se détruisait après le décollage car les parachutes ne s'ouvraient pas. Pour remédier à ce problème le chariot fut large immédiatement après le décollage et revenait donc dans un état pratiquement impeccable. Fin 1943, d'autres prototypes volèrent et des lors les essais en vol, bénéficièrent de la plus haute priorité. L'Arado Ar 234 B Blitz était la version de bombardement. L'avion était si petit et réclamait un chariot pour le décollage qu'il était impossible de loger des bombes dans une soute ou de les accrocher sous les ailes. On décida donc de l'équiper d'un train escamotable pour pouvoir lui accrocher 1500 kg de bombes sous les ailes au détriment de la vitesse et de l'autonomie. Les pilotes utilisaient trois tactiques de bombardement : léger piqué, horizontal à basse altitude, horizontal à haute altitude. (La première tactique fut la plus utilisée). Une autre innovation était le parachute frein monté en série destiné à raccourcir la distance d'atterrissage ou encore un réservoir V-1 ! Ils ne firent qu'un vol d'essai et arrêterent les vols avec le réservoir tout de suite après. Ils ont aussi tentés d'en faire un chasseur de nuit équipé d'un radar FuG 218 et de deux canons de 20mm sous le nom de Arado Ar 234 B-2/N Blitz "Nachtigall" . Wilhelm van Nes qui travaillait chez Arado avait déjà proposé depuis 1943 une version de chasse de l'Arado, mais ce n'est qu'en 1944 qu'on se lança dans le développement de ce projet. Le 8 Novembre vola le premier prototype avec deux canons de 20mm et un FuG 218 Neptune ainsi qu'un FuBl 2 (équivalent de l'ILS aujourd'hui). A la mi-novembre la firme Arado ne reçut plus de d'Arado Ar 234 Blitz pour la conversion car le RLM voulait tous ses bombardiers à réaction pour la Bataille des Ardennes. Pendant ce temps l'Oberkommando der Luftwaffe créa sa première escadrille de chasseurs de nuit équipée d'Arado sous le commandement de Josef Bisping. Il mourut le 13 février 1945 à bord de son Arado lors du décollage car accidentellement les lumières de la piste s'étaient éteintes et qu'il était monté trop brutalement. Les Arados ne remportèrent aucune victoire . Ensuite vint la série Arado Ar 234 C Blitz qui différait visuellement par deux Jumo en plus. En mars 1944 on commença à faire des plans de la sous-série : Arado Ar 234 C-1 Blitz version de reconnaissance ; Arado Ar 234 C-2 Blitz bombardier; Arado Ar 234 C-3 Blitz bombardier avec cabine pressurisée et une verrière légèrement bombée afin d'améliorer la visibilité vers l'arrière ainsi que propulsé par des Jumo 004D. Ces améliorations furent aussi faite sur la version Arado Ar 234 C-4 Blitz de reconnaissance. Arado Ar 234 C-5 Blitz et Arado Ar 234 C-8 Blitz étaient des bombardiers et Arado Ar 234 C-6 Blitz et Arado Ar 234 C-7 Blitz étaient des avions de reconnaissance à long rayon d'action et des chasseurs de nuit . Le premier prototype de la série Arado Ar 234 C Blitz , le Arado Ar 234 V-19 Blitz (PI+WX) vola la première fois le 16 octobre . Quelques projets de l'Arado Ar 234 Blitz ne furent pas construits tel la version Arado Ar 234 D Blitz avec des Daimler-Benz DB 021 . Date de production = 1944

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/ar234b_2.htm

