

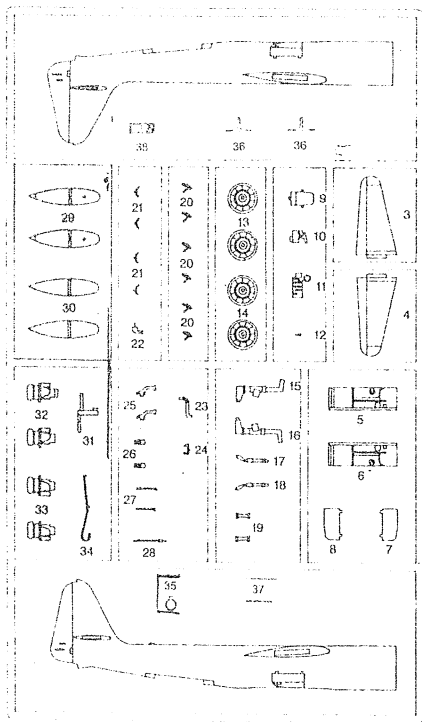
Arado Ar 234 C & E 381

Der Prototyp Arado Ar 234 V-1 wurde von zwei Junkers Jumo 004B Turbojets angetrieben und flog erstmals am 15. Juni 1943. Er wurde als ein schnelles Aufklärungsflugzeug entworfen und nutzte ein einmaliges, abwerfbares Dreirad-fahrwerk beim Starten und einziehbares Kufen beim Landen aus. Zu der Zeit wurde dieses sehr fortschrittliche und effiziente Design auch für die Luftwaffe in einen schnellen Bomber umgerüstet, der ein herkömmliches Fahrgestell hatte. Die serienmäßigen Ar 234 B standen von Juli 1944 bis zum Kriegsende bei mehreren Aufklärungs- und Bombergeschwadern sowie beim Kommando Bonow, einer experimentellen Nachtjägereinheit im Dienst. Eine fortschrittlichere und leistungsfähigere Viermotorversion wurde auch entwickelt, und die Ar 234 C-3 sollte die wichtigste Mehrzweckversion für Einsatz als Aufklärungsflugzeug, Bomber und Nachtjäger werden. Mehrere Prototypen wurden gebaut und geflogen. Sie wurden mit BMW 003A-1 Sturm-Turbojets ausgerüstet, von denen jedes einen Schub von 800 kg (1.764 Pfund) und eine Höchstgeschwindigkeit von 798 km/h in Meereshöhe hatte. Diese Version trat nicht den Dienst an, weil der Krieg zu Ende ging, bevor irgendein serienmäßiges Flugzeug geliefert werden konnte. Das Design der Ar 234 C wurde auch als Grundlage für sehr viele fortschrittliche Projekte benutzt. Manche von ihnen wurden in Tests aber niemals in tatsächlichen Einsätzen geflogen. Bei einem Projekt wurde versucht, das Problem effektiver, schneller und kurzfristiger Verteidigung während der schweren Bombenangriffe am Tage über Deutschland zu lösen. Der E381 war einer der von Arado vorgeschlagenen Abfangjäger, der unter dem Rumpf der Ar 234 C transportiert und dicht bei den Bombenverbänden ausgelöst werden sollte. Der Bau sollte verhältnismäßig einfach sein. Ein Pilot lag auf dem Bauch im Bug des röhrenförmigen Rumpfgehäuses des E381, der von einem Raketenmotor mit C- und I-Treibstoff in den Tanks beim und hinter dem Piloten angetrieben wurde. Wenn der Treibstoff ausging, sollte das Flugzeug zur Erde schweben, auf seiner einziehbaren Kufe landen und für den nächsten Einsatz abgeholt werden. Hätte dieses Projekt jemals das Zeichenbrett verlassen, dann ist es möglich, daß das KG200, ein Bombergeschwader, an den Versuchen teilgenommen hätte, weil diese Einheit große Erfahrung beim Fliegen der Mistel-Bomber-/Jägerkombinationen hatte.

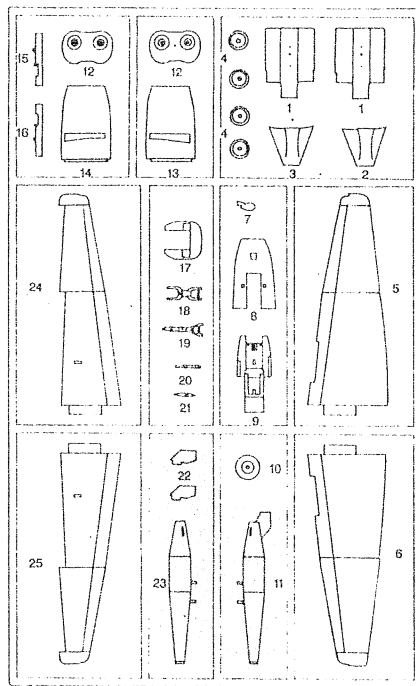
Arado Ar 234 C & E 381

Designed as a high speed reconnaissance aircraft using a unique jettisonable tricycle dolly undercarriage for take-offs and retractable kids for landing, the prototype Arado Ar 234 V-1 was powered by two Junkers Jumo 004B turbojets and first flew on 15 June 1943. By this time the German Air Force also required this very advanced and efficient design to be adapted for the fast bomber role, for which a conventional undercarriage was fitted; production Ar 234 Bs served with several reconnaissance and bomber units and also an experimental night fighter unit (Kommando Bonow) from July 1944 until the end of the war. A more advanced and higher performance four engine version was also developed and the Ar 234 C-3 was to be the major production multi-purpose version for use in the reconnaissance, bombing and night fighting roles. Several prototypes were built and flown, powered with BMW 003A-1 Sturm turbojets each rated at 800 kg (1,764 lbs) thrust, giving a maximum speed of 798 km/h at sea level. This version failed to enter service as the war ended before any production aircraft could be delivered. The Ar 234 C design was also used as the basis for many very advanced projects, some of which were test flown although none achieved operational status. One such project was an attempt to solve the problem of making effective high speed short duration interceptions of the mass daylight bombing raids on Germany; one of the interceptors proposed by Arado was the E381, to be carried aloft under the fuselage of the parent Ar 234 C and released close to the bomber formations. Construction was to be relatively simple, the tubular fuselage housing a pilot lying prone in the nose and powered by a rocket motor using C-Stoff and T-Stoff propellant mixture contained in tanks around and behind the pilot when the fuel was exhausted, the E381 would glide back to earth land on its retractable skid and be collected for re-use. Had this project progressed further than the drawing board, it is possible that KG200 - although a bomber unit - would have been involved in trials as this unit had considerable experience of flying the Mistel bomber/fighter combinations.

A

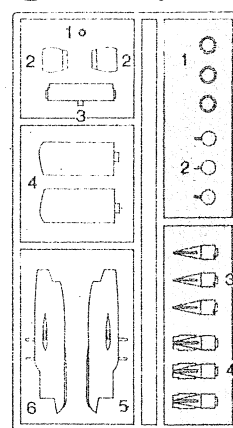


C



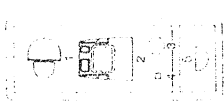
G

F



= Nicht benötigte Teile
 Parts not used
 Pièces non utilisées
 Niet benodigde onderdelen
 Piezas no necesarias
 Peças não utilizadas
 Partii non usate
 Teile använda delar
 Tarpeitonnat osat
 Ikke nødvendige dele
 Deler som ikke er nødvendige
 Неиспользуемые детали
 Elementy niepotrzebne
 μη χρησιμοποιημένα εξαρτήματα
 Gereksiz parçalar
 Nepotrebné diely
 fel nem használt alkatrészek
 Nepotrební deli

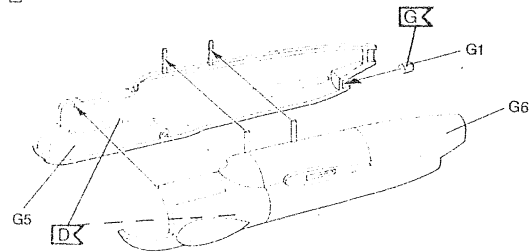
J



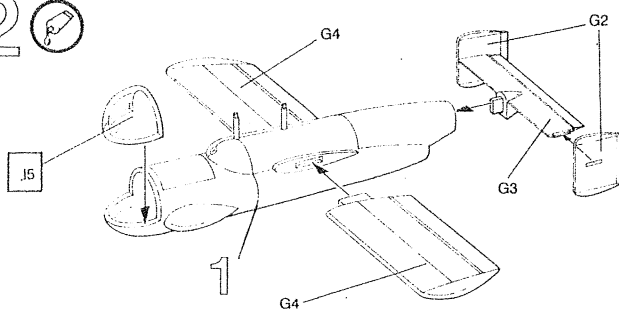
H



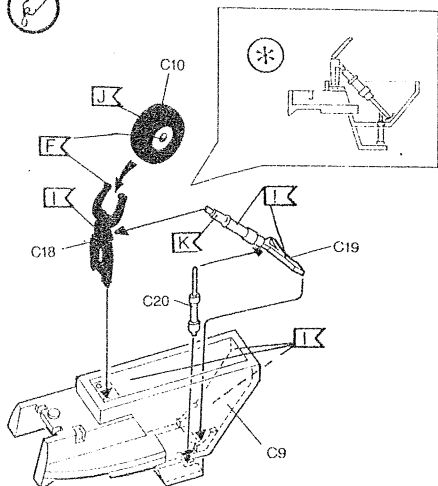
1



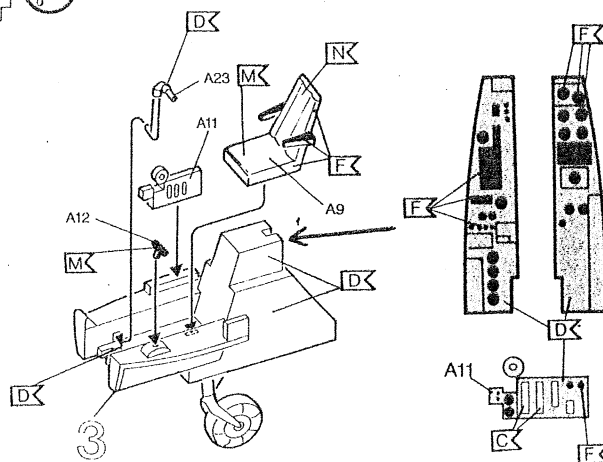
2

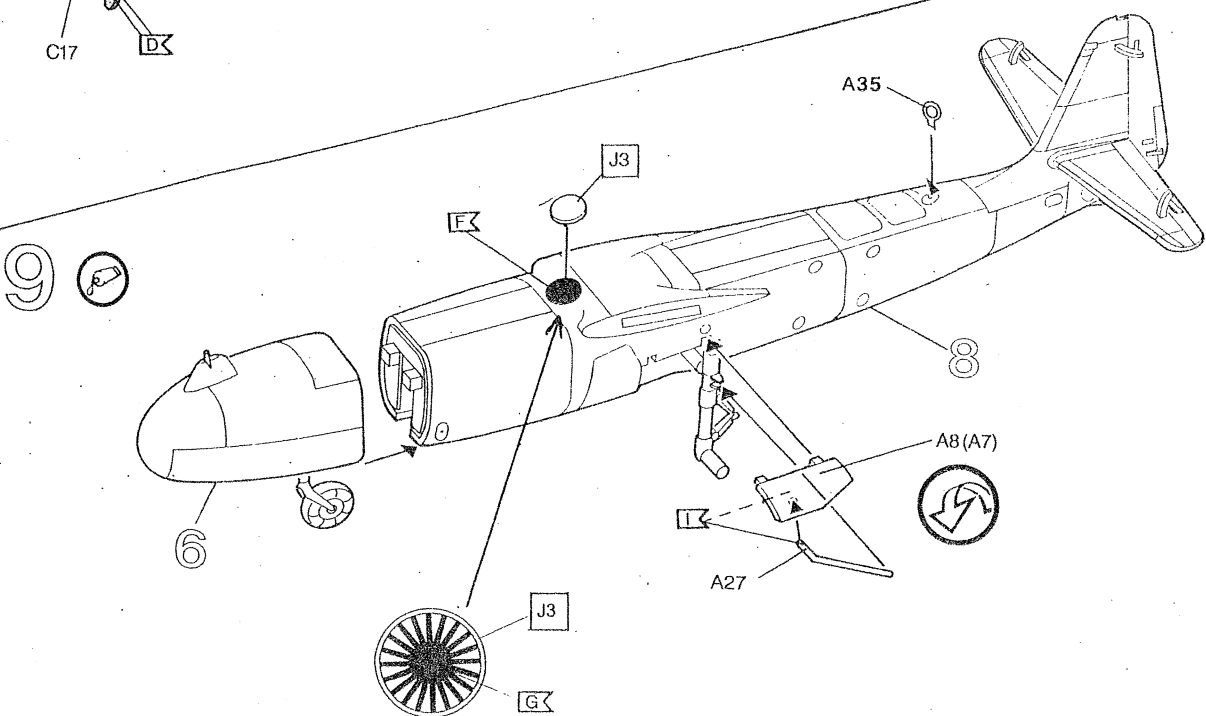
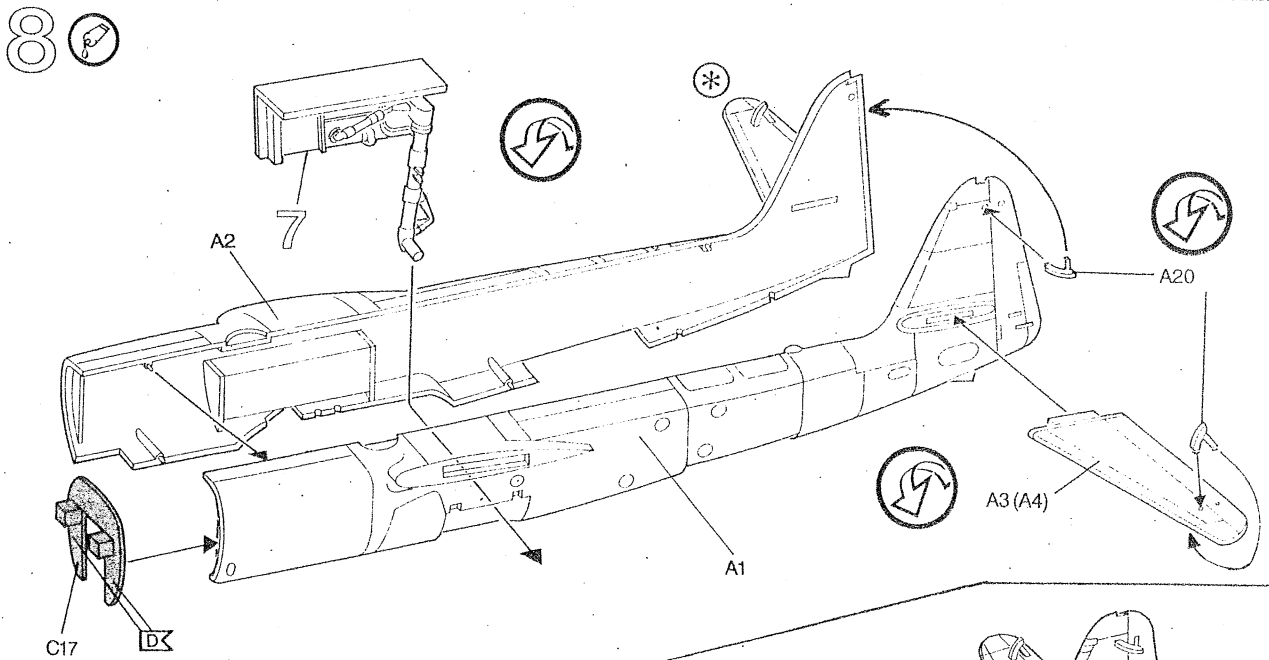
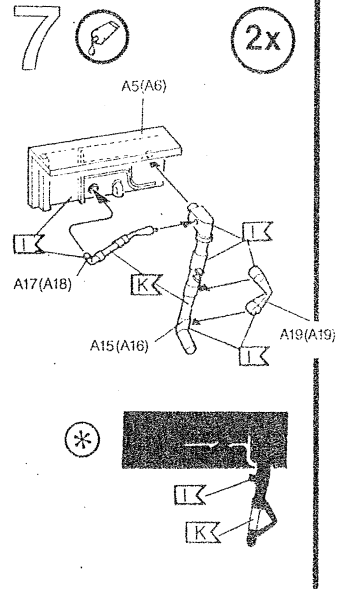
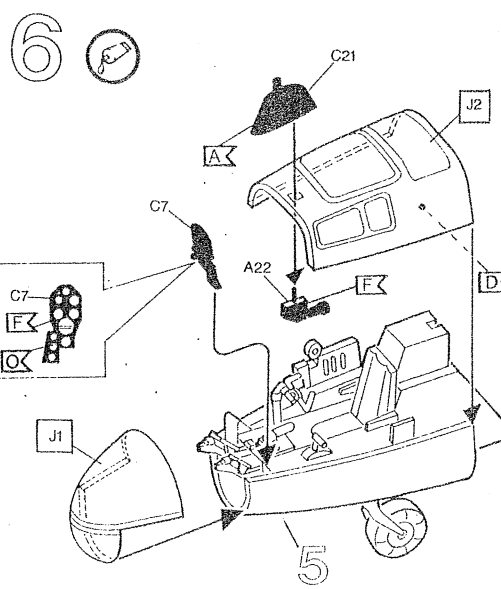
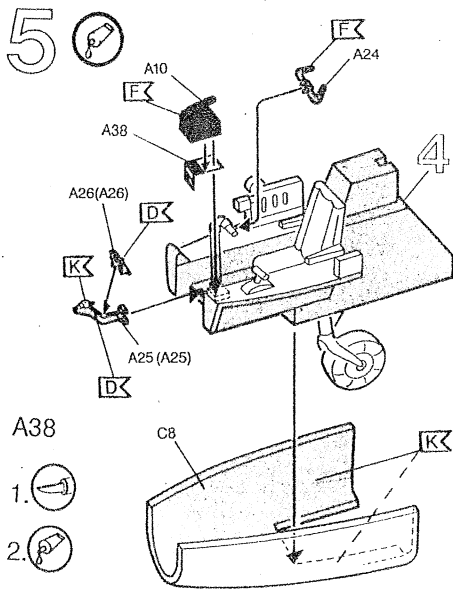


3

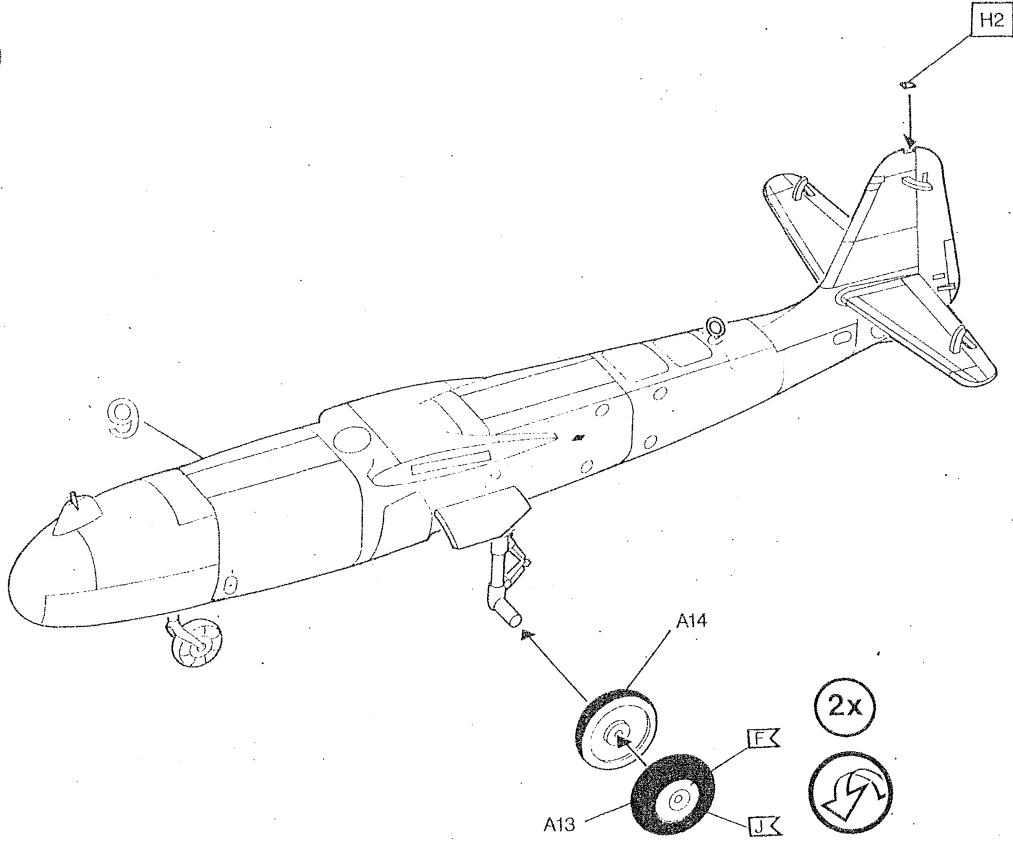


4

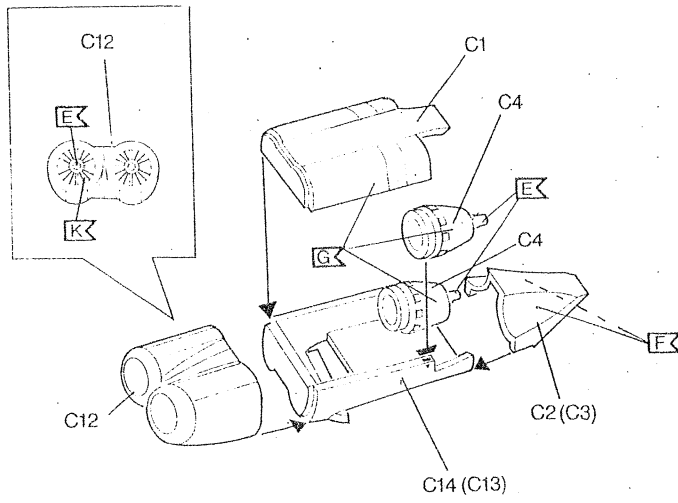




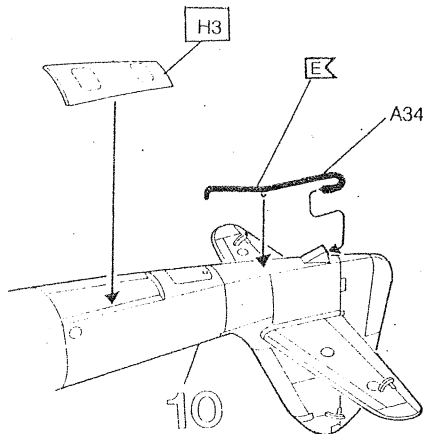
10



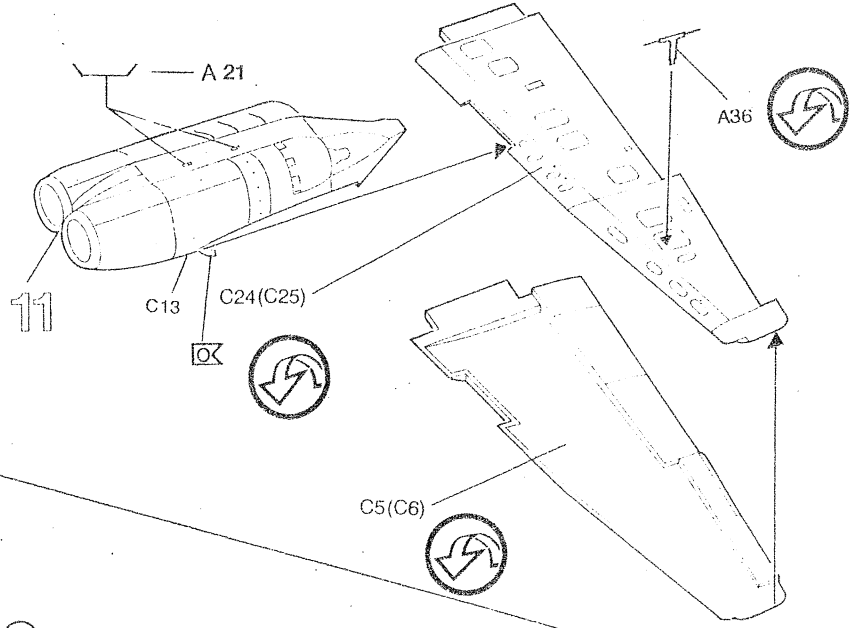
11



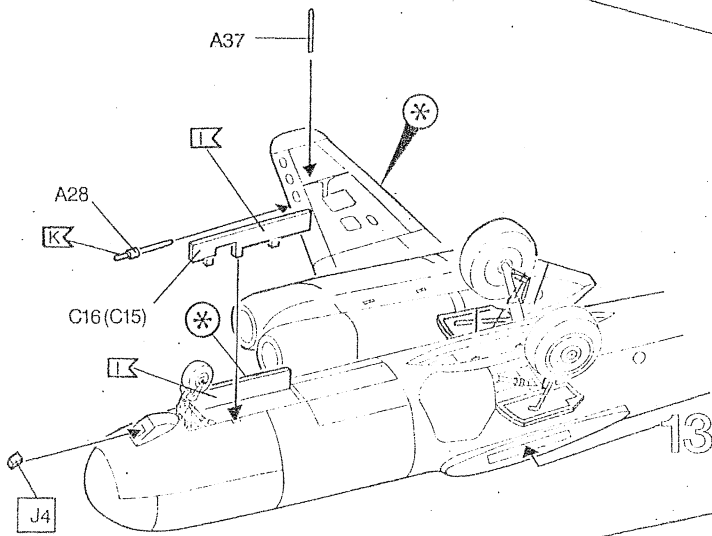
12



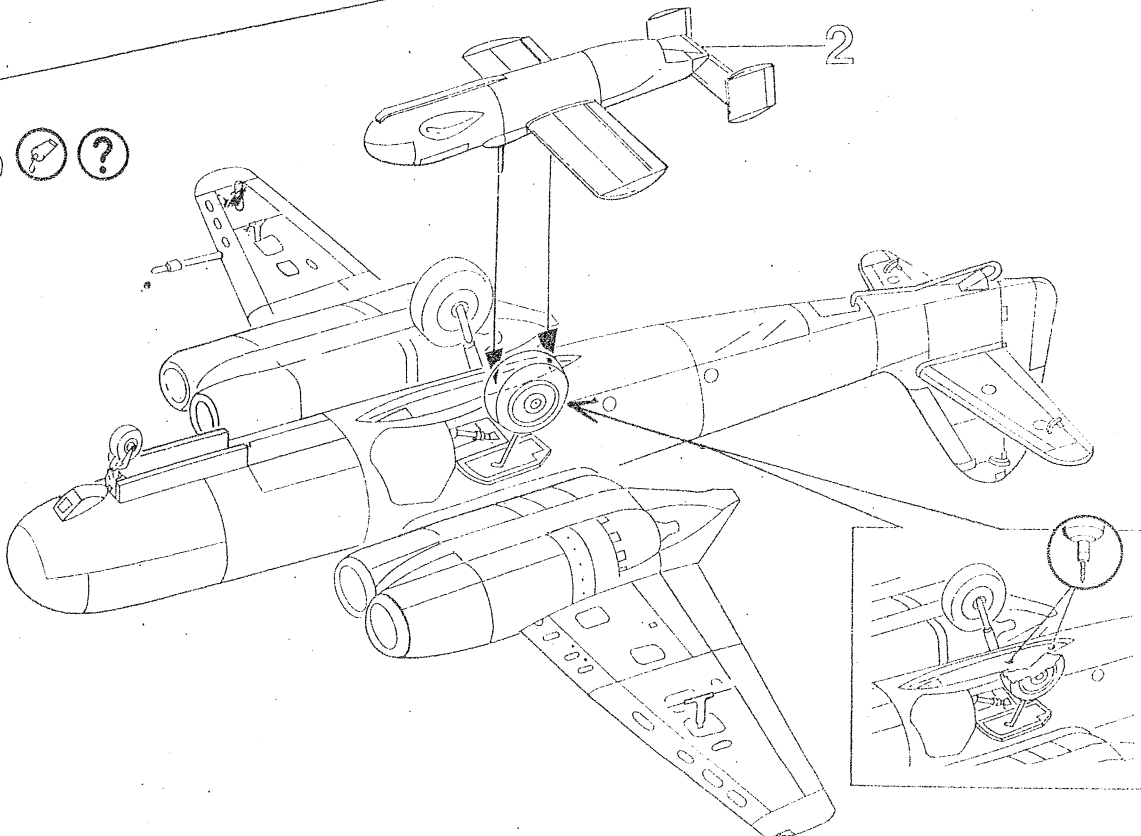
13



14

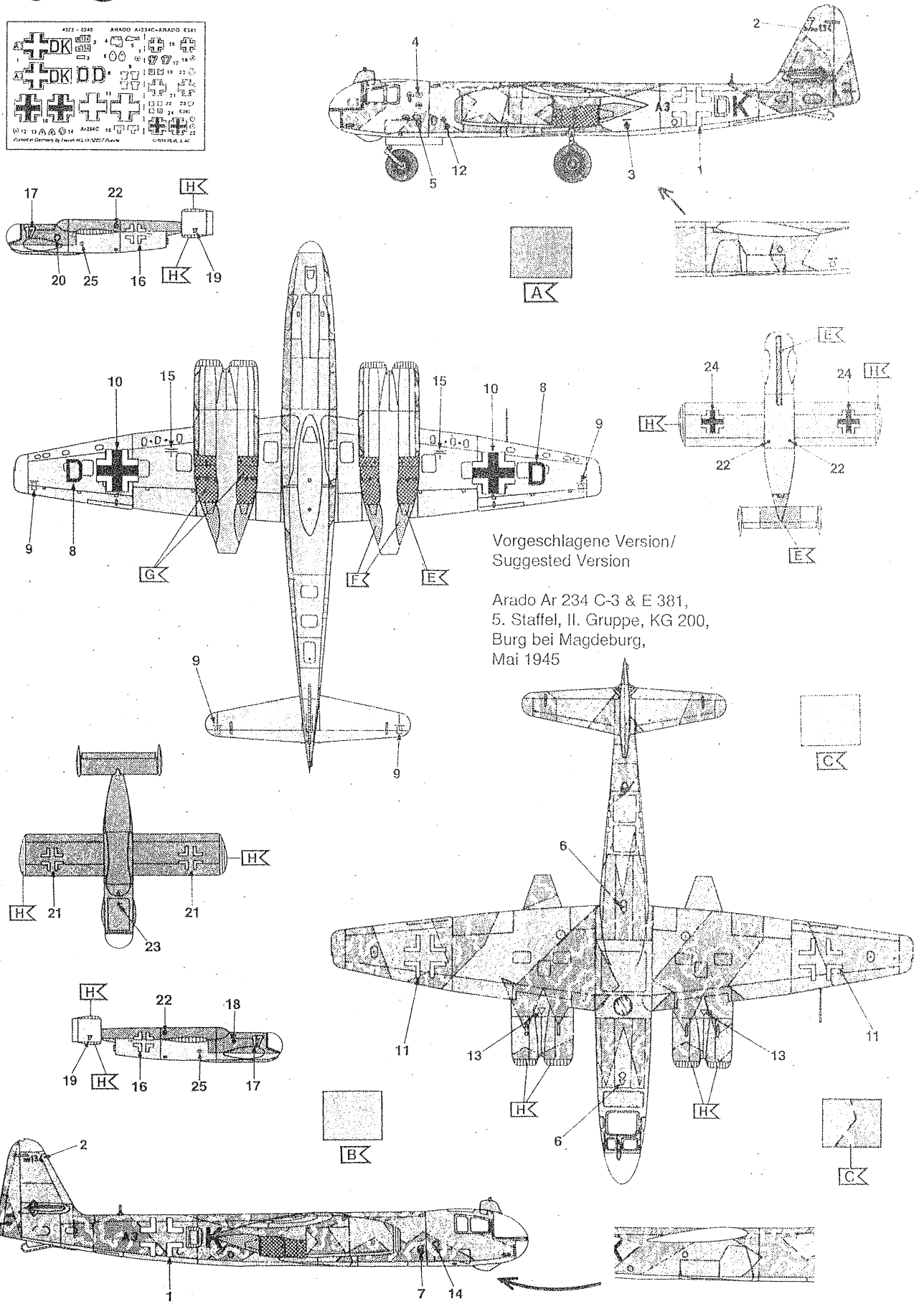


15



4373 - 0240 ARADO AR 234C-ARADO E241

Copyright © Germany by Revell AG, D-91022 Bayreuth © 1984 Revell & Co.



Vorgeschlagene Version/
Suggested Version

Arado Ar 234 C-3 & E 381,
5. Staffel, II. Gruppe, KG 200,
Burg bei Magdeburg,
Mai 1945