

# L'Arado 234,

## photographe insaisissable, bombardier anodin

*Le meilleur avion de reconnaissance  
de la Deuxième Guerre mondiale  
devint bombardier par la force  
des choses, ce qui lui réussit  
beaucoup moins bien.*



**Sur la base de Rheine, pendant l'automne 1944, préparation d'un Arado 234B du Kommando Sperling de reconnaissance. L'avion porte, sous les ailes, à côté des moteurs, deux fusées d'appoint et leurs parachutes.**

# à réaction de la Deuxième Guerre mondiale

Par ALFRED PRICE et JEFF ETHELL  
Traduit de l'anglais par Michel BENICHO

L'Arado 234, premier véritable bombardier à réaction de l'histoire, fut l'un des grands et vains espoirs de la Luftwaffe au cours de la dernière année de la Deuxième Guerre mondiale. C'était la machine capable de distancer les intercepteurs ennemis les plus rapides et de percer les défenses les plus puissantes. Si la guerre avait duré au-delà de l'été de 1946, il aurait pu, comme prévu, doter la plupart des formations de bombardement de la Luftwaffe. Mais ce n'est pas ce qui arriva : lorsque la guerre cessa, 210 seulement avaient été construits, mais dans une telle pagaille qu'après le début de 1945, moins de la moitié avaient atteint les unités opérationnelles.

On se souvient de l'Arado 234 surtout comme du premier véritable bombardier à réaction qui entra en service, toutefois il fut conçu comme avion de reconnaissance, entra ainsi en action, et fut ainsi une réussite totale.

L'étude de ce nouvel avion de reconnaissance

pour la Luftwaffe commença au début de 1941, sous la responsabilité du Pr. Walter Blume, directeur de la société Arado, à Brandenburg.

Le projet, initialement désigné E-370, prit la forme d'un monoplan à aile haute, très pur, avec deux turboréacteurs Jumo 004 attachés sous les ailes dans deux nacelles. La masse totale prévue était d'environ 7 950 kg. Hormis le mode de propulsion, le seul élément de l'E-370 sortant de l'ordinaire était la méthode de décollage et d'atterrissage : il devait décoller sur un chariot à roues largable, et se poser sur des patins escamotables. Le ministère de l'Air allemand souhaitant qu'il fût capable de parcourir 2 150 km sans escale, il n'avait été possible d'emporter le carburant nécessaire dans une cellule étroite qu'en la débarrassant de la masse et du volume du train d'atterrissage. Les performances calculées étaient une vitesse maximale de 780 km/h à 6 000 m, un plafond opérationnel supérieur à 10 800 m et une distance franchissable, avec réserves, de 2 000 km. Cette dernière était un peu inférieure aux spécifications de la Luftwaffe, mais le projet fut accepté et deux prototypes désignés Arado 234 furent commandés.

Fin 1941, les deux cellules étaient pratiquement achevées, et l'attente commença car Junkers, comme BMW, rencontrait des difficultés avec son nouveau turboréacteur. Arado ne reçut deux 004 qu'en février 1943, et encore ne s'agissait-il que de moteurs de présérie utilisables pour des essais de roulage uniquement.

Finale, une paire de Jumo 004 bons pour le vol fut disponible à la fin du printemps, et l'Arado 234 fit son premier vol le 30 juin à Rheine, près de Münster, piloté par le Capitaine Selle. Le vol se déroula sans incident, sinon un problème avec le chariot dont les parachutes ne s'ouvrirent pas, après son largage à 60 m de hauteur. Un chariot de remplacement fut amené d'urgence à Rheine pour le deuxième vol, mais lui aussi fut détruit en s'écrasant parce que ses parachutes ne s'ouvrirent pas convenablement. Dès lors, le chariot fut largué aussitôt que l'avion atteignait la vitesse de décollage, de sorte qu'il était à peine soulevé au-dessus du sol.

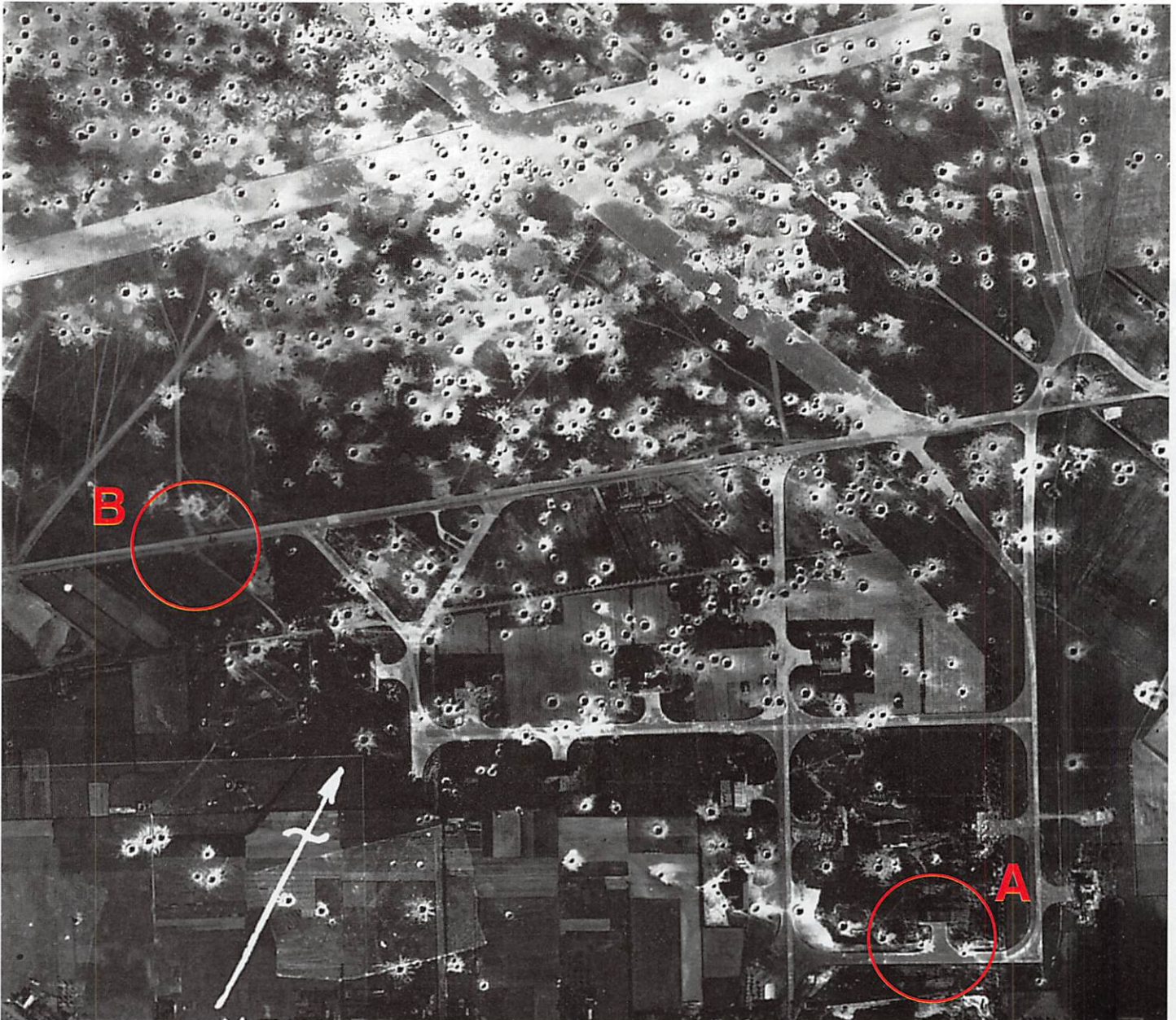
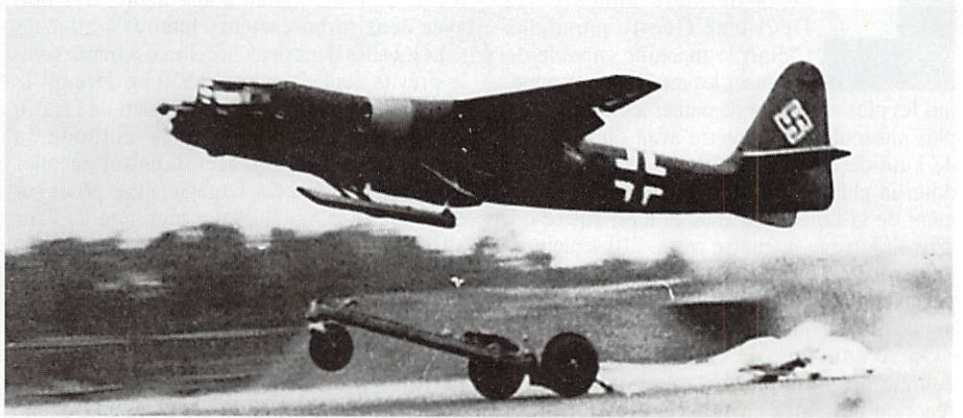
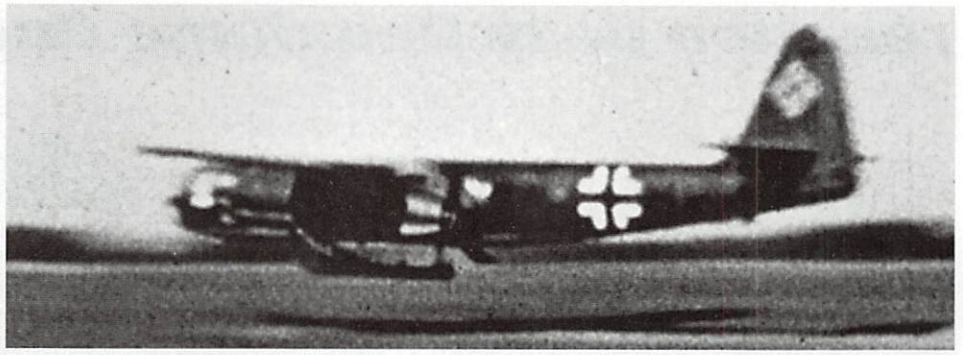
A la fin de septembre 1943, trois autres prototypes d'Ar 234 avaient volé et les essais bénéficièrent de la plus haute priorité. A cette



Ci-contre :  
atterrissage sur le patin de l'un des  
premiers Arado 234.

Ci-contre :  
le troisième décollage du premier  
prototype de l'Arado 234A. Le chariot a  
été largué juste avant de quitter le sol.  
L'avion s'est écrasé au retour de ce vol.

Ci-dessous :  
la base de Volkel, aux Pays-Bas,  
photographiée par un «Spitfire» de  
reconnaissance, après l'attaque d'une  
centaine de «Lancaster», le 3 septembre  
1944. Erich Sommer décolla sur la  
bande de roulement le lendemain (en  
B). Son avion était parké dans le  
hangar en A. Les cratères qui pouvaient  
le gêner avaient été comblés et  
maquillés sur le sol et le béton, pour  
tromper les observateurs les moins  
méticuleux.



époque, l'avion avait suscité un intérêt considérable, non seulement pour la reconnaissance, mais aussi pour le bombardement. Ce rôle avait été évoqué avant même le premier vol, au cours d'une conférence au ministère de l'Air allemand, présidée par Erhard Milch, le 9 juillet : l'Oberst Peltz, inspecteur du bombardement, avait exprimé ses craintes à propos des lourdes pertes infligées à ses unités par les défenses sans cesse plus puissantes des Alliés.

**M**ilch (plaisantant) : «*Nous en arrivons au sujet des bombardier à réaction. Peltz est toujours modeste. Le voici qui fait une demande pour deux petites centaines et qu'il les veut pour novembre au plus tard !*»

Peltz : «*Décembre !*»

Oberst Pasewalds (membre de l'état-major de Milch) : «*Nous avons donc l'Arado 234. Les travaux progressent sur les 20 premiers du premier lot de 100. Il n'a pas encore volé. Quand le fera-t-il ?*»

Frieble (représentant Arado) : «*Dans une semaine.*»

Pasewalds : «*L'Arado 234 a fait bonne impression, mais attendons [les essais en vol de] cette machine, pour voir si nos espoirs seront réalisés. Il faut cependant se souvenir que l'Arado 234 a été conçu pour la reconnaissance, son utilisation comme bombardier a été étudiée depuis peu.*»

Cet avion était si petit qu'il ne pouvait aucunement emporter de bombes dans le fuselage ; en outre, l'usage du chariot pour le décollage empêchait d'accrocher des projectiles sous le fuselage ou les moteurs. Par conséquent, le ministre de l'Air commanda deux prototypes d'une nouvelle version, l'Arado 234B, muni d'un train classique, se rétractant dans le fuselage. Le programme d'essais prit progressivement de l'ampleur, malgré un coup dur le 2 octobre quand le Capitaine Selle fut tué en s'écrasant avec le deuxième prototype. L'ingénieur Hoffmann, de la société Arado, expliqua les circonstances de l'accident à Milch, lors d'une conférence à Berlin, trois jours plus tard :

«*L'objet de ce vol était de déterminer le taux de montée. La montée fut achevée à 8 900 m. Tous les 300 m, Selle relevait la température et la pression ; puis son moteur gauche a eu une défaillance. Il est descendu en piqué de 8 950 m à 4 500 m à la vitesse indiquée d'environ 305 km/h, et, a senti vibrer sa profondeur. Il a noté que les patins, qu'il voulait abaisser, refusaient de se déployer à 4 400 m. Puis l'indicateur de vitesse est tombé en panne. Il a rapporté tout ceci par radio, de sorte que cela soit consigné par écrit. Il a alors sorti les patins manuellement et a demandé qu'on vérifie s'ils l'étaient : il n'en savait rien dans son habitacle, car l'indicateur ne fonctionnait plus. A 1 500 m, il a annoncé que son moteur gauche s'était éteint ; il a essayé de le rallumer. Une minute et demie plus tard, il*



**Les techniciens-photographes aux prises avec les chargeurs des caméras d'un Arado 234B.**

*a rendu compte de secousses et de vibrations provenant des gouvernes de profondeur et des ailerons. Aux jumelles, il était alors possible de voir que le moteur gauche était en feu...»*

Une aile basse, l'avion glissa droit dans le sol depuis environ 1 200 m. En examinant l'épave, les ingénieurs d'Arado découvrirent qu'il y avait le feu à l'intérieur de l'aile lorsque Selle avait annoncé la première panne de moteur.

**L**a canalisation du tube Pitot et les bielles des ailerons et des patins couraient au-delà du moteur ; l'incendie les endommagea ou les coupa. Le moteur en feu se détacha de l'aile peu avant que l'avion s'écrasât, Selle toujours à son bord.

Tandis que progressaient les travaux sur les Arado à roues, quatre autres avions sur chariot volèrent en décembre 1943 et au début de 1944 ; les 5<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> prototypes, semblables aux machines antérieures, le 6<sup>ème</sup> avec quatre turbo-réacteurs BMW 003 de 800 kg de poussée en nacelles séparées sous les ailes.

Pour que l'avion puisse décoller à pleine charge sur de petits aérodromes, sans ou avec

peu de vent, le 5<sup>ème</sup> prototype et les bimoteurs suivants furent aménagés pour recevoir sous les panneaux extérieurs de voilure deux fusées d'appoint Walter 109-500 poussant chacune 495 kg pendant environ 30 secondes, et pesant 280 kg. Une fois l'avion en l'air et le carburant liquide des accélérateurs épuisés, ceux-ci étaient largués, descendant sous un parachute pour être réutilisés.

Un système de contacts électriques à pression faisait en sorte que si une fusée ne donnait pas sa poussée, l'autre s'éteignait, afin d'empêcher que la poussée ne devint dangereusement asymétrique.

**E**n mars 1944, le 9<sup>ème</sup> prototype de l'Arado prit l'air. C'était le premier B à train d'atterrissage. Cependant, avant qu'il eût volé, l'usine d'Alt Lönnewitz, en Saxe, s'outillait pour le produire en série. Destiné au bombardement ou à la reconnaissance, l'Ar 234B était propulsé par deux Jumo 004B et pesait 5 160 kg à vide et 8 350 en charge. En lisse, sa vitesse maximale était de 740 km/h à 6 000 m.

La charge maximale des bombes, accrochées à l'extérieur, était de 1 500 kg. Avec ces bombes ou des réservoirs supplémentaires, la vitesse était réduite de 60 à 80 km/h.

L'autonomie dépendait de l'altitude puisque, à vitesse égale, le moteur à réaction consomme environ trois fois plus au niveau de la mer qu'à 10 000 m ; à cette altitude, en lisse, l'avion avait une autonomie de 1 600 km, trois fois plus qu'à basse altitude. En pratique, cela signifiait que le bombardier avait, avec une bombe de 500 kg et des réserves suffisantes de

carburant, un rayon d'action de 480 km à haute altitude et d'environ 200 à basse altitude. En reconnaissance, à haute altitude avec deux réservoirs largables supplémentaires de 300 l, son rayon d'action était de 725 km.

Trois modes de bombardement étaient possibles : en léger piqué, horizontalement à basse altitude, horizontalement à haute altitude. Le premier fut le plus utilisé.

La méthode était de descendre gaz réduits de 5 000 à 1 400 m, tout en visant à travers un périscope, à travers le toit de l'habitacle. Le bombardement horizontal à basse altitude, assez imprécis, ne fut pratiqué que lorsque la visibilité ou le plafond interdisaient l'usage des autres méthodes. Le pilote survolait simplement son objectif, et lâchait ses bombes à vue.

Le mode d'attaque des Arado le plus intéressant techniquement était le bombardement horizontal à haute altitude. Au moyen du compas et de la montre ou d'aides de radio-navigation, le pilote naviguait jusqu'à un point d'entrée, à 35 km de son objectif. Il branchait alors le pilote automatique trois-axes Patin et basculait le volant sur sa droite. Ceci fait, il défilait les sangles d'épaules de son harnais, et se penchait en avant dans la position du bombardier, vers l'oculaire du viseur Loft. Les commandes du viseur étaient reliées au pilote automatique par l'intermédiaire d'un calculateur simplifié. ▶

## ARADO 234

▶ Tout ce qu'avait à faire le pilote était de maintenir le réticule du viseur sur l'objectif ; le viseur envoyait des signaux au pilote automatique via le calculateur et pilotait ainsi l'avion sur sa passe de bombardement. Lorsque l'avion atteignait le point de largage, les bombes tombaient automatiquement. Le pilote se redressait alors sur son siège, resserrait son harnais, remettait le volant en place, débrayait le pilote automatique et virait vers sa base. Tout bien considéré, ce système était remarquablement moderne pour un avion de 1944.

**U**ne autre innovation de l'Ar 234B était le parachute frein pour abrégé la course à l'atterrissage ; il fut le premier avion muni de ce dispositif en équipement standard.

Au début de juin 1944, moins d'un an après le premier vol de l'Ar 234A, les 20 premiers 234B de présérie étaient achevés. En juin 1944 également, les 5<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> prototypes furent équipés de caméras et livrés au 1. Versuchstaffel des Oberkommando der Luftwaffe, le premier escadron d'expérimentation du haut commandement de la Luftwaffe. L'Oberleutnant Horst Götz prit les avions en charge et, avec un autre pilote, le Leutnant Erich Sommer, commença à s'entraîner pour pouvoir prendre rapidement l'alerte. Sommer se souvient d'avoir eu des petits problèmes avec le chariot de décollage ; il était important de bien s'aligner avant de s'élancer car, à faible vitesse, le contrôle en direction était médiocre. A environ 160 km/h, le nez de l'avion se soulevait de lui-même et le pilote actionnait le levier de largage du chariot ; débarrassé d'une masse de 600 kg, l'Arado s'envolait proprement. Après l'atterrissage sur les patins, il fallait une vingtaine de minutes pour soulever l'avion et le remettre sur le chariot ; alors seulement l'Arado pouvait être remorqué. Lors d'un de



**Un Arado 234B du KG 76 en approche à Burg, volets sortis au maximum.**

ses premiers vols, Götz décolla sans pouvoir se séparer du chariot. Après avoir tourné autour du terrain pour brûler son carburant, il ramena habilement l'avion sur la piste d'Oranienbourg, en utilisant presque toute la longueur du terrain pour s'arrêter.

Les Ar 234 de Götz furent chacun équipés de deux caméras R6 50/30 dans l'arrière du fuselage. Munies d'objectifs de 500 mm de focale, ces caméras, placées en tandem, étaient pointées vers le bas, inclinées de 12° vers l'extérieur. A

9 900 m pieds, cette installation permettait de balayer une bande de terre d'un peu plus de 10 km de large sur la trajectoire de l'avion.

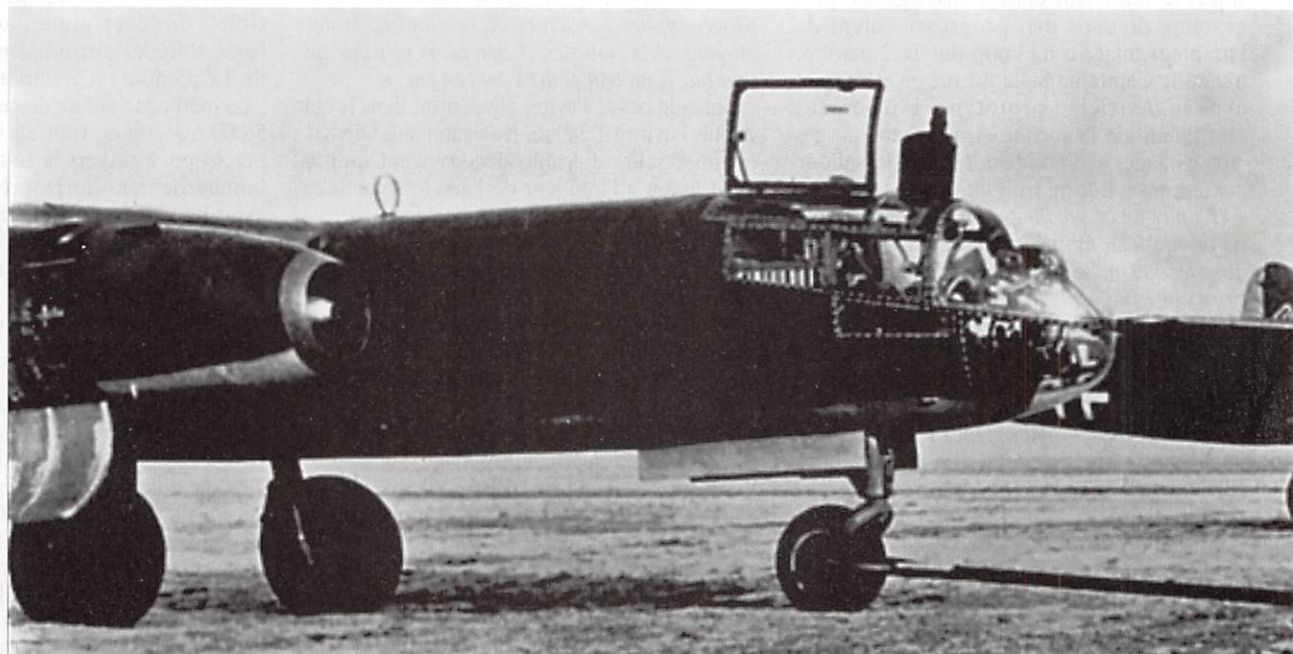
**T**andis que Götz et Sommer se préparaient à leurs futures missions avec les deux Arado, les Alliés avaient pris pied en Normandie. Les unités de reconnaissance de la Luftwaffe qui tentaient de photographier les zones de débarquement subissaient de lourdes pertes, à cause des chasseurs ennemis, et, fréquemment, ne parvenaient même pas jusqu'à leur objectif. Les chefs de l'armée allemande ignoraient presque totalement ce qui se passait au-delà du front, et, souvent, étaient avertis d'une attaque par son bombardement préparatoire. Afin de pallier cette incapacité, Götz reçut l'ordre de déplacer son détachement à Juvincourt, près de Reims et d'y commencer les opérations. Cependant, dès le début, des problèmes apparurent. Le 25 juillet, les deux Arado décollèrent d'Oranienbourg, mais l'avion de Götz eut une panne de moteur et fit demi-tour. Sommer continua et se posa à Juvincourt sans incident. Après son atterrissage, son avion fut hissé sur

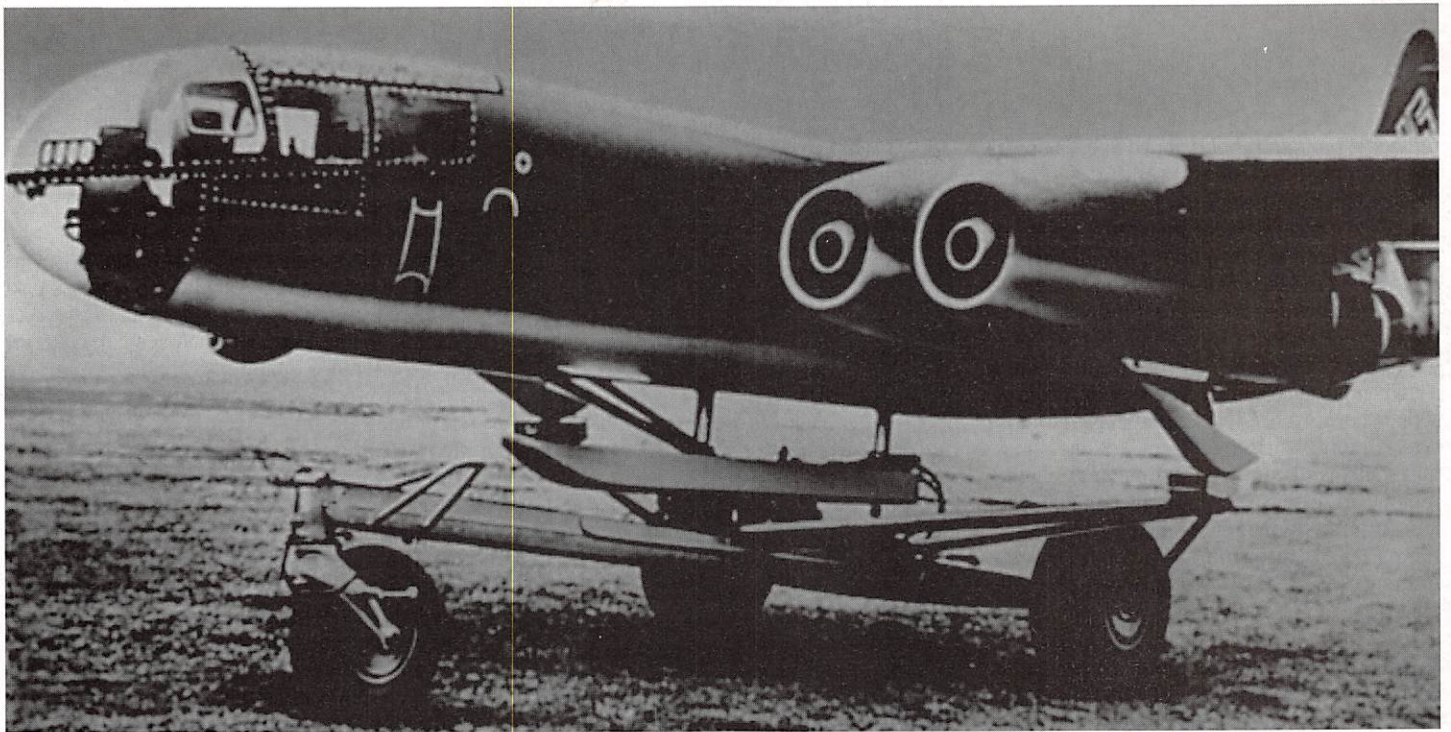
un camion à plateau bas, et conduit dans un hangar. Et là, l'avion de reconnaissance le plus moderne du monde resta, inutilisable, dans l'attente de son chariot de décollage, expédié d'Oranienbourg par train. Il fallut plus d'une semaine avant que les wagons chargés de vérins spéciaux et autres équipements au sol, rechanges et fusées, ne fussent acheminés jusqu'à une voie de garage de Juvincourt.

Finalement, le matin du 2 août, tout fut prêt pour la première mission de reconnaissance d'un avion à réaction. L'Arado 234 équipé d'accélérateurs fut remorqué vers la piste principale est-ouest. Sommer s'installa à bord, se sangla, fit les contrôles nécessaire et mit les

**Les Ar 234B du 9./KG76 à Burg, près de Magdebourg, à la fin de 1944 ; l'unité était en cours de transformation. Le viseur périscopique est dressé sur le toit de l'habitacle, devant la trappe d'accès.**

**(Archives du KG 76)**





**Le prototype de l'Arado 234C quadrimoteur n'avait pas de train d'atterrissage. Les quatre moteurs devaient raccourcir la distance de décollage. Cet avion surmotorisé atteignait très vite les limites de son domaine de vol.**

moteurs en route. Ayant vérifié que tout allait comme il fallait, il lâcha les freins et ouvrit les gaz en grand. Après une course d'environ 200 m, il appuya sur le bouton de mise à feu des accélérateurs, et sentit qu'il était raisonnablement poussé dans le dos, tandis que l'accélération augmentait.

**P**eu à peu l'avion s'alléga sur le sol et lorsque Sommer déverrouilla le chariot, l'Arado sauta en l'air, traînant la fumée de ses fusées. Un quart de minute après le décollage, celles-ci cessèrent de pousser, leur carburant épuisé. Sommer appuya sur le bouton d'éjection ; elles tombèrent. Leurs parachutes s'ouvrirent et elles descendirent doucement vers le sol. Sommer stabilisa son avion en montée à 12,5 m/ seconde, à la vitesse indiquée de 412

km/h d'abord. Comme il s'était envolé vers l'ouest, il n'eut besoin que d'une petite correction pour mettre le cap vers le secteur de son objectif. Plus l'Arado montait dans un air qui se raréfiait, plus il accélérât. Il fallut environ 20 minutes à Sommer pour monter jusqu'à 10 000 m ; à ce moment il était presque arrivé sur les lieux de la bataille.

De temps en temps, il inclinait l'avion pour voir si, derrière, des traînées de condensations indiquaient sa position aux chasseurs ennemis ; il n'y en avait pas.

Très haut, au-dessus du Cotentin, il mit le cap à l'est, laissant le nez de l'avion s'abaisser et descendit d'environ 500 m pour accélérer jusqu'à environ 740 km/h.

Puis il se remit en palier et se concentra pour voler parfaitement droit à altitude constante afin de photographier. Déjà, il

avait ouvert les trappes protégeant les objectifs ; enfin, il fit basculer le contact qui mettait les caméras en marche, un mécanisme automatique prenant une photo toutes les 11 secondes.

**C**'était une magnifique journée d'été, presque sans nuages. Du point d'observation de Sommer, presque aucun signe du combat mortel qui se déroulait en-dessous n'était visible. Des chasseurs ennemis tentèrent de l'intercepter ; ils ne les a jamais vus. Il était trop occupé à tenir une trajectoire parfaite, de sorte que ses caméras pussent photographier la plus vaste région possible, malgré la quantité limitée de pellicule dans les chargeurs. Le premier parcours, proche de la côte, dura environ 10 minutes. Sommer fit alors demi-tour et redressa pour effectuer un second parcours parallèle au premier, 10 km vers l'intérieur des terres, face à l'ouest. Cette branche parcourue, il revint face à l'est pour une troisième, parallèle aux deux premières, et décalée de 10 km. Presque à la fin de cette dernière branche, le compteur des caméras indiqua 0 ; les magasins étaient épuisés.

Sa mission remplie, Sommer poursuivit vers l'est. Son seul but désormais était de ramener à la base sa précieuse pellicule. Gardant un œil bien ouvert pour surveiller la présence de chasseurs, il revint à Juvincourt en descendant à toute vitesse et posa l'avion sur l'herbe. Avant même que l'avion ne fût immobilisé, les hommes accouraient de toutes les directions. Tandis que Sommer grimpait hors de son habitacle, les fermetures des compartiments des caméras étaient ouvertes et les chargeurs de films exposés démontés. On se précipita pour les faire développer.

Lors de cette unique sortie, Sommer avait réussi mieux que l'ensemble des unités de reconnaissance à l'ouest depuis les deux derniers mois : en un seul vol de moins d'une heure et demie, il avait photographié presque tous les secteurs tenus par les Alliés en Normandie. Les 380 photos prises par son Arado firent sensation comme jamais. A cette époque, les Alliés avaient débarqué plus d'1,5 million d'hommes, 1,5 million de tonnes de marchandises et près de 330 000 véhicules en France. Une équipe de 12 interprètes travailla pendant deux jours d'affilée pour



## PORTRAIT DE L'ARADO 234B

### - MOTEURS :

Deux Junkers Jumo 004B, à compresseur axial, de 900 kgp

### - ARMEMENT OU CHARGE MILITAIRE :

#### Bombardier :

Normalement, une seule bombe de 500 kg ou un conteneur à fragmentation sous le fuselage. Les Ar 234 ont été essayés avec jusqu'à trois fois cette charge, mais jamais en opérations. Normalement, l'Ar 234B bombardier n'emportait pas d'armes de bord, mais quelques avions de fin de série emportaient deux canons Mauser MK 151 de 20 mm tirant vers l'arrière, avec 200 obus chacun.

#### Reconnaissance :

Deux caméras Rb 50/30 dans l'arrière du fuselage, inclinées de 12° vers l'extérieur.

#### - PERFORMANCES :

Vitesse maximale (lisse) : 742 km/h à 6 000 m ; 692 km/h avec 500 kg de bombes à 6 000 m. Distance franchissable à 6 000 m avec 500 kg de bombe, sans réserves : 1 560 km. Montée à 6 000 m, avec une bombe de 500 kg, en 12'48".

- Masse à vide équipé : 5 200 kg ; en charge normale avec deux accélérateurs et une bombe de 500 kg : 9 465 kg.

#### - DIMENSIONS :

Envergure 14,4 m ; longueur 12,64 m ; surface alaire 26,4 m<sup>2</sup>.

rédigé le premier rapport sur ce que les tirages montraient. L'examen détaillé des photos demanda deux semaines.

«Après cette première mission, beaucoup d'officiers de haut rang vinrent à Juvincourt pour voir l'avion, se rappelle Sommer, mais tout restait très secret et ils ne furent pas autorisés à approcher.»

Le 2 août également, Horst Götz arriva enfin à Juvincourt avec l'autre Ar 234. Lors des trois semaines suivantes, les deux avions accomplirent 13 autres missions. Enfin, les chefs militaires allemands sur le terrain reçurent régulièrement les images des positions ennemies qui leur avaient si longtemps fait défaut. Mais le temps où ces informations auraient eu une influence décisive sur le cours de la bataille était passé depuis longtemps.

Déjà, lorsque les premières photos ramenées par Sommer étaient en cours d'interprétation, les Américains avaient ouvert leur première tête de pont pour se répandre en Bretagne. La bataille de Normandie était terminée et la grande percée à travers la France allait commencer. Les Arado 234 ramenèrent des milliers de photos de l'avance alliée, mais ne firent pas beaucoup plus que montrer dans les moindres détails au haut commandement allemand le déroulement d'une bataille déjà perdue. Comme le Me 262 de Schenk (1), l'Ar 234 de Götz semble être passé inaperçu pendant la bataille de France. C'est probablement le plus beau compliment qui puisse être adressé aux avions de reconnaissance très rapides et à leurs pilotes dont la mission était de s'insinuer vers leurs objectifs et de les photographier avec le maximum de discrétion, puis de revenir à la base avec leur précieuse pellicule.

Le 28 août, tandis que les blindés américains approchaient de Reims, Götz reçut l'ordre de déplacer ses deux Ar 234 de Juvincourt à Chièvres. C'est alors que les forces «amies» réussirent ce que la chasse ennemie avait manqué. Alors que Götz tournait autour de Chièvres avant de s'y poser, la Flak qui en était venu à considérer presque tout avion approchant l'aérodrome comme suspect, ouvrit le feu sur lui. Un projectile frappa l'Ar 234 sous l'habitacle, coupant les systèmes électrique et hydraulique. Götz interrompit son approche et constata que ses volets et ses patins ne pouvaient être abaissés. L'avion volait encore cependant, aussi décida-t-il de le ramener à Oranienbourg où il recevrait les réparations nécessaires. Götz y fit un atterrissage de précaution, sans volets, sur le ventre, touchant le sol à environ 305 km/h. Quelques cailloux crevèrent le nez vitré et Götz fut égratigné, mais hormis ceci l'avion s'immobilisa, remarquablement peu endommagé. Götz était sorti de l'habitacle lorsque l'avion reçut le coup de grâce ; un jeune pilote de chasse, décollant sur la piste sans imaginer trouver un tel obstacle devant lui, percuta l'arrière de l'Arado de plein fouet, et découpa l'empennage avec son hélice. Götz, blessé par des

pierres et des débris de verre, ne retrouva la vue qu'après plusieurs semaines ; son Ar 234 n'était plus qu'une épave.

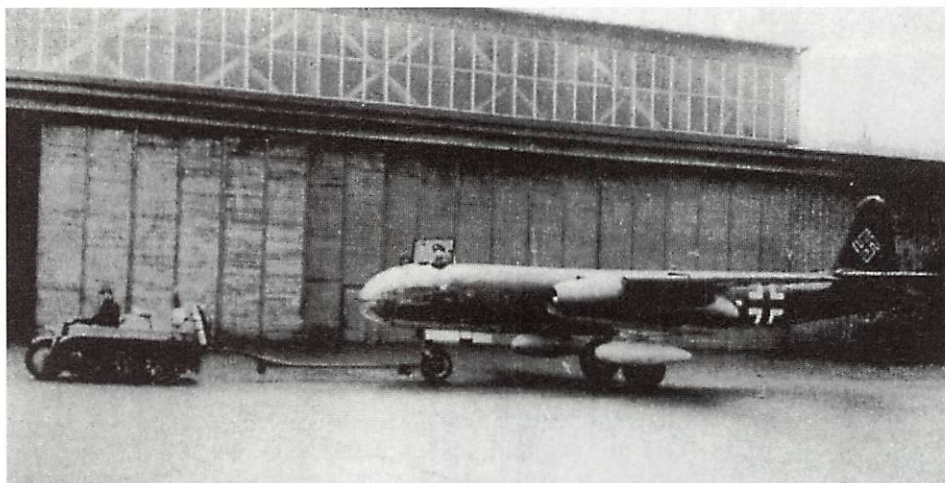
Sommer posa son Ar 234 à Chièvres sans problème, mais quelques jours plus tard eut à partir pour Volkel, aux Pays-Bas, car les blindés alliés approchaient. Il y parvint le 3 septembre quand plus d'une centaine de «Lancaster» de la Royal Air Force attaquèrent l'aérodrome en plein jour. Bien que tout le terrain fût parsemé de cratères, l'Ar 234 de Sommer resta intact dans son hangar. L'aérodrome ayant été jugé inutilisable pour les opérations normales, il décolla le lendemain 4 septembre sur son chariot, en utilisant une bande de roulement dont les cratères avaient été comblés. Il se posa à Rheine, près d'Osnabrück, nouvelle base des opérations de reconnaissance à réaction.

Le replis en Allemagne marqua la fin des missions d'Arado 234 à patins car, en septembre 1944, la version B, améliorée avec un train d'atterrissage, commença à arriver. La largeur un peu plus grande du fuselage, pour loger le train, réduisait la vitesse d'environ 35 km/h, mais l'avion restait encore assez rapide pour échapper à l'interception par des chasseurs. Le rayon d'action était aussi diminué, aussi deux réservoirs largables de 300 l devaient être emportés sous les moteurs pour les missions les plus longues. Au prix de ces limitations de peu d'importance tactique dans le contexte défensif où l'Allemagne se trouvait,



Le Major Hans-Georg Bätcher (en blouson de vol), commandant le III. Gruppe du KG 76, au début de 1945. Le pilote prenait place à bord par le toit de l'habitacle. (Arch. KG 76)

(1) Voir *Le Fana de l'Aviation* n° 323 à 325



l'Ar 234B avait gagné une flexibilité considérablement supérieure, et pouvait être exploité sur des aérodromes sans équipements spéciaux.

A Rheine, l'unité de Götz, désormais baptisée Kommando Sperling, grandit peu à peu jusqu'à compter neuf avions. Les reconnaissances d'avions à réaction se banalisaient. Les patrouilles de chasseurs alliés au-dessus de la base constituaient un problème permanent car, comme pour le Me 262, le seul moment où l'Ar 234 était vulnérable aux attaques de chasseurs était lorsqu'il volait relativement lentement après le décollage ou en approchant pour se poser. Götz avait son propre réseau de guetteurs autour de l'aérodrome lorsque les Ar 234 opéraient, pour avertir de la présence d'avions ennemis. Les avions à réaction étaient remorqués vers la piste, uniquement si le ciel était clair. Alors, les moteurs étaient mis en route et les avions décollaient aussitôt. Les pilotes de Götz avaient l'ordre de conserver leur vitesse en approchant de la base au retour, et de ne se poser qu'en l'absence de chasseurs ennemis. En cas de danger, ils se posaient sur un proche terrain de dégagement. Une forte Flak couvrait les axes de décollage et d'atterrissage à Rheine, mais Götz pensait qu'elle ne serait jamais assez puissante pour dissuader un ennemi vraiment déterminé.

Le Kommando Sperling effectua des missions au-dessus de la France, de la Belgique et des Pays-Bas, mais aussi de l'Angleterre. Le 5 octobre, par exemple, Götz partit pour deux heures photographier le trafic maritime au large des côtes de Norfolk et du comté de Lincoln. Le lendemain, il décolla pour une reconnaissance du sud de l'Angleterre, mais faillit se frotter à une demi douzaine de P-47 qui arrivaient au-dessus de Rheine juste au moment où, en fin de décollage, il larguait ses fusées. Heureusement pour lui, ses guetteurs avaient pu l'avertir par radio juste à temps. Le pilote allemand abandonna ses réservoirs supplémentaires, abaissa le nez de son Arado pour accélérer plus vite, et distança facilement ses adversaires avant de prendre de l'altitude. Privé du carburant de ses bidons, Götz dut raccourcir sa reconnaissance, mais put encore rapporter quelques photos utiles.

**Ci-dessus, un Arado 234B de reconnaissance, chargé, sous les moteurs, de deux bidons supplémentaires de 300 litres.**

**A califourchon sur la nacelle d'un turboréacteur Jumo 004, un mécanicien vérifie le niveau d'huile avant la mise en route. En travers du trou central, on distingue l'anneau de lancement du moteur-démarrateur.**

En comparaison avec les autres unités de chasseurs à réaction, le Kommando Sperling eut assez peu d'ennuis avec ses moteurs Jumo 004. Le secret, pour ménager la durée de vie des premiers turboréacteurs était un maniement prudent de la manette de gaz ; or le pilote de reconnaissance n'avait pas à modifier presque sans cesse le régime du moteur comme, par exemple, pour voler en formation.

Götz subit une des rares pannes de moteur le 15 novembre 1944, au-dessus de la mer du Nord, à 10 000 m, sur le chemin du retour, après avoir photographié des aérodromes de l'East Anglia. Son Ar 234B fut soudain prit de vibrations inquiétantes ; de toute évidence un moteur commençait à jouer les trouble-fête. Mais lequel ? Les instruments donnaient tous des indications normales. Götz joua mentalement à pile ou face, et réduisit le moteur droit...

Perdu ! Ce moteur – le bon – s'éteignit instantanément, et refusa de redémarrer. Les vibrations persistantes obligèrent Götz à couper le gauche. Il était désormais aux commandes d'un planeur très rapide, avec un taux de descente désagréablement élevé. L'avion avait atteint environ 2 000 m, lorsqu'enfin il put relancer le moteur droit et rentrer à Rheine. On découvrit peu après qu'une aube de turbine

avait été éjectée par le moteur gauche, déséquilibrant tout l'ensemble mobile.

Bien que les Ar 234 de Götz opérassent depuis presque quatre mois et que lui-même eût à faire à des chasseurs ennemis six semaines plus tôt, ce n'est pas avant le 21 novembre 1944 que les pilotes de chasse alliés eurent un contact visuel avec un Ar 234 en vol. Ce jour-là, des P-51 du 339<sup>th</sup> Fighter Group escortaient des bombardiers et traversaient les Pays-Bas en direction de leurs objectifs lorsque l'Ar 234 fit son apparition :

«L'avion à réaction approcha la formation de chasseurs et de bombardiers en venant du nord, à l'altitude de 27 000 pieds (8 200 m), environ 1 000 pieds au-dessus des bombardiers. L'avion à réaction passa à la verticale de la formation, apparemment moteurs éteints, à une vitesse évaluée à 300 mph (480 km/h). Lorsqu'il fut dans les trois heures des bombardiers et des chasseurs, l'avion à réaction émit de la fumée par les nacelles des moteurs pendant environ 10 secondes, accélérant en disparaissant dans le soleil.» A cette époque, des combats simulés entre un Ar 234B et un FW 190 mirent en lumière les points forts et les points faibles de l'avion à réaction désarmé. Un rapport de la société Arado dit :

«**L**a meilleure arme de l'Ar 234B contre les chasseurs à hélice est la vitesse. En virage serré, le FW 190 a pu facilement se placer en position de tir. Mais si l'Ar 234B continuait tout droit, montait ou descendait en conservant les ailes horizontales, il distançait rapidement le FW 190. Si des virages doivent être faits, ils doivent être de grand rayon ; c'est-à-dire, très larges. Un problème est que la visibilité vers le bas et vers l'arrière est restreinte et nulle à 30° de part et d'autre du fuselage vers l'arrière. Ce manque de visibilité empêche de voir un attaquant venant de plein arrière...»

Le rapport conclut que le FW 190 avait une chance d'engager un 234B correctement piloté, en attaquant par surprise, sinon l'avion à réaction pouvait facilement s'échapper grâce à sa grande vitesse.

Entre-temps, pendant les derniers mois de 1944, le III. Gruppe du Kampfgeschwader 76 s'était préparé avec la version de bombardement de l'Ar 234B à Burg, près de Magdebourg. Le 17 décembre, le Hauptmann Dieter Lukesch, commandant du 9. Staffel, reçut l'ordre de faire mouvement vers l'ouest, vers Münster-Handorf, avec un détachement de 16 avions, et de commencer ses opérations, en soutien à l'offensive lancée par les Allemands dans les Ardennes quelques jours auparavant. Le 21, le détachement était en place, mais le mauvais temps, qui interdisait les opérations aériennes alliées, empêchait aussi celles de la



Luftwaffe. Les Arado restèrent au sol pendant les deux jours suivants.

Enfin, le jour de Noël, les Ar 234B bombardiers entrèrent en action pour la première fois. A 10h 14, ce matin-là, Lukesch décolla de Münster-Handorf suivi en rapide succession par les huit autres bombardiers du détachement, cap sur Liège. Chaque Ar 234B emportait sous le fuselage une unique bombe de 500 kg. Les bombardiers à réaction qui avaient peu à craindre de la chasse tant qu'ils volaient vite, se suivaient en file indienne, espacés.

**A**près le décollage, ils mirent le cap au nord-est pendant quelques kilomètres, de façon à camoufler leur provenance au cas où ils seraient tombés sur des avions ennemis, puis virèrent au nord-ouest vers leur objectif, commençant à monter vers leur altitude de croisière de 4 000 m. 35 minutes après le décollage, Lukesch commença l'attaque en léger piqué, descendant jusqu'à 2 000 m. Il lâcha sa bombe sur un site industriel, les autres bombardèrent les voies de chemin de fer de l'agglomération ; les pilotes rapportèrent avoir rencontré une faible DCA dans le secteur de l'objectif. Après leur attaque, les bombardiers restèrent à 2 000 m et rentrèrent directement vers leur base, à tire d'aile. Sur le chemin du retour, Lukesch croisa un «Spitfire» qui, par hasard, lui coupa la route. Le pilote britannique, qui ne pouvait pas savoir que la seule arme à bord de l'avion à réaction allemand était le pistolet du pilote, s'inclina brutalement et piqua pour échapper à «l'attaquant» qui arrivait par derrière. Tous les Ar 234B rentrèrent sains et saufs à Münster-Handorf, bien que l'un d'entre eux eût un problème de train qui provoqua quelques dommages légers à une aile, lors de l'atterrissage. Le pilote, l'Unterfeld Webel Ninguth, ne fut pas blessé.

Dans l'après-midi, pendant une opération



**Mise en place d'un accélérateur sous l'aile d'un Arado 234B. Le parachute de récupération était replié à l'avant du conteneur.**

semblable contre le même objectif, Lukesch conduisit huit Ar 234B qui tous, une nouvelle fois, rentrèrent sans dommages.

Le lendemain, jour de Noël, deux opérations de plus furent menées contre Liège, toutes deux avec huit Ar 234B.

Pendant celle du matin, les bombardiers à réaction furent interceptés par des «Tempest» du Squadron 80 de la Royal Air Force. Le Pilot Officer R. Verran réussit à s'approcher de l'un des Arado, et annonça avoir touché le moteur gauche avant de s'être trouvé à court de munitions. L'avion atteint était piloté par le Leutnant Alfred Frank ; il fut détruit lors de l'atterrissage en catastrophe qui s'ensuivit aux Pays-Bas, mais son pilote ne fut pas blessé.

Lors de cette mission, l'Oberfeldwebel Diaks rentra avec un moteur en panne. Son avion fut endommagé à l'atterrissage, mais il ne fut pas blessé lui non plus. Au retour de la deuxième mission du jour, l'Oberleutnant Friedrich Fendrich éclata un pneu à l'atterrissage, ce qui causa quelques dommages au nez de l'avion.

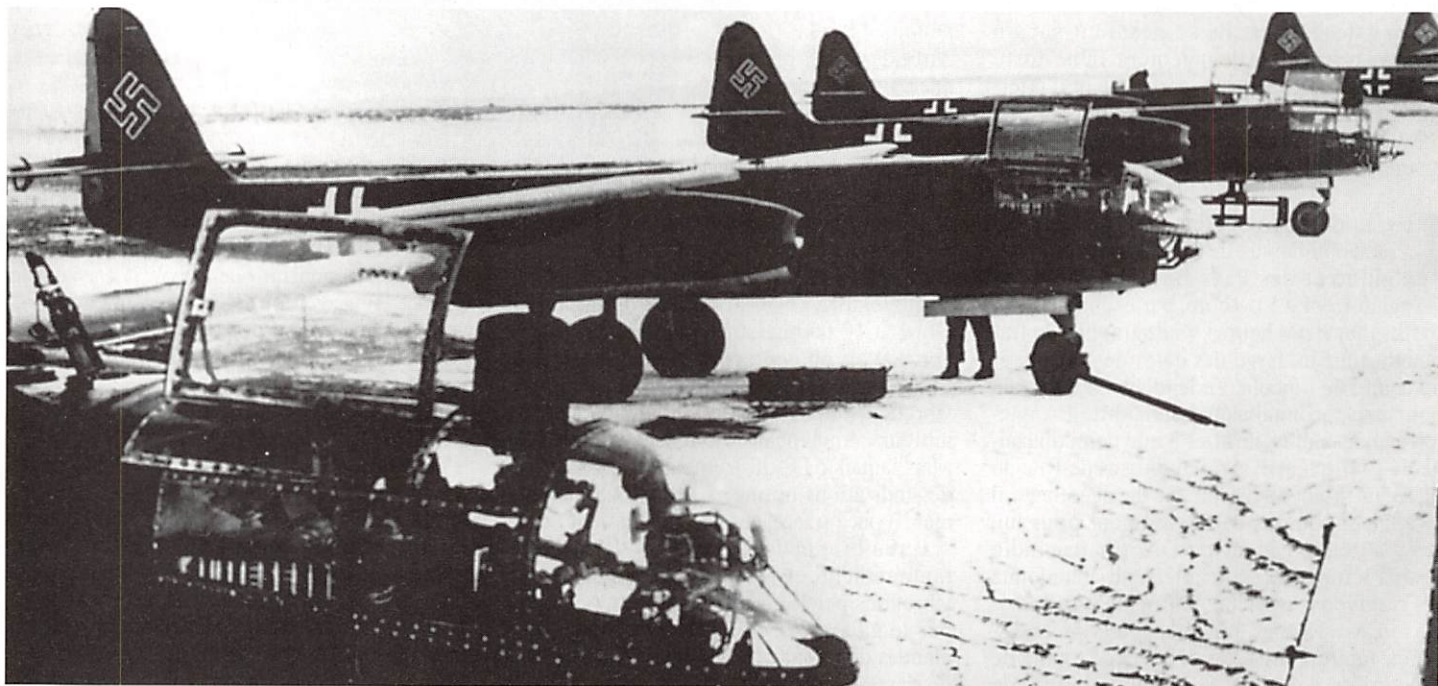
Le Staffel eut sa première perte humaine lors d'une mission de combat, le 27. En décollant pour attaquer des positions alliées près de Neufchâteau, le Leutnant Erich Dick heurta le mur anti-souffle d'une batterie de Flak et fut grièvement brûlé dans l'incendie qui détruisit son avion.

**L**es opérations continuèrent à ce rythme pendant les jours qui suivirent, tant que le temps le permettait. Pendant toutes ses premières missions, les Ar 234B attaquèrent en léger piqué, comme à leurs débuts. Lukesch n'était pas favorable au bombardement horizontal à haute altitude et ne le pratiqua jamais lors des missions qu'il conduisit.

*«Lors de ce genre d'attaque, le pilote ne voyait pas derrière ; il était constamment inquiet de ne pas être surpris par un chasseur ennemi ; un chasseur, piquant de 1 000 ou 2 000 m plus haut, pouvait facilement atteindre notre vitesse, surtout si nous portions des bombes. Entre outre, le vol en ligne droite pendant si longtemps aurait facilité la tâche de la DCA ennemie... la seule justification qu'aurait eu ce genre d'attaque à haute altitude aurait été l'allongement du rayon d'action (2), mais tous les objectifs que nous bombardions étaient assez proches pour que nous puissions les atteindre à altitude moyenne».*

Dans la pénombre de l'aube du 1<sup>er</sup> janvier

.....  
(2) Un turboréacteur consomme d'autant moins que l'avion vole vite et haut. NdIR.



**Alignement des Arado 234B de Burg.**



**Lukesch, debout dans son habitacle, à Burg, pendant sa transformation sur Arado 234. Il accédait dans son avion en utilisant le marche-pied escamotable visible à la base du fuselage, puis en escaladant ce dernier jusqu'au dessus du fuselage.**

**(Archives du KG 76)**

1945, Lukesch mena quatre Ar 234B pour le premier bombardement de nuit par des avions à réaction, bien que cette attaque fût moins destinée à provoquer des dégâts qu'à tromper l'ennemi. Les avions partirent de Münster-Handorf, suivant une route courbe qui les fit passer par Rotterdam, Anvers, Bruxelles, Liège et Cologne, puis retour. Le but principal de la mission était de relever l'évolution de la météo au-dessus de la Belgique et des Pays-Bas avant l'opération *Bodenplatte*, l'attaque massive des aérodromes alliés par la Luftwaffe, prévue pour commencer aux premières lueurs du jour. Les Ar 234B lâchèrent leurs bombes sur Bruxelles et Liège pour casser l'objet réel de leur vol.

Plus tard dans la matinée, l'adjoint de Lukesch, l'Oberleutnant Artur Stark, conduisit six Ar 234B contre la base britannique de Gilze Rijen, aux Pays-Bas. Pour cette mission, chaque bombardier à réaction emporta un unique conteneur AB-500 chargé de 25 bombes antipersonnel de 15 kg.

**P**our le reste de janvier, la météo empêcha la plupart des opérations ; après le 1<sup>er</sup>, les Arado 234B ne purent attaquer que quatre fois, le 2 Liège, le 14 Bastogne, le 20 et le 24 Anvers.

La liste du Quartier Général de la Luftwaffe du 10 janvier 1945 n'inventorie que 17 Arado 234B en service dans des unités opérationnelles, répartis ainsi :

<b>Unité de bombardement :</b>	
<b>9. Staffel Kampfgeschwader 76</b>	<b>12</b>
<b>Reconnaissance :</b>	
<b>Kommando Sperling</b>	<b>4</b>
<b>Kommando Hecht</b>	<b>1</b>

A cette époque, le 1. Gruppe et le reste du 3. Gruppe du KG 76 se rééquipaient en Arado 234, mais aucun ne put monter d'opération avec un effectif qui approchât celui d'un Gruppe. Même en tenant compte des avions affectés à ces unités, il est évident que seule une petite proportion des 148 Arado 234 livrés à la Luftwaffe à la fin de 1944 entrèrent en service. Comme pour le Me 262, le crescendo des assauts aériens alliés contre les moyens de transport allemands ralentirent beaucoup la constitution des unités d'Ar 234B.

Comme les autres avions à réaction, les

Ar 234 étaient le plus vulnérables lorsqu'ils décollaient et se posaient. Le Major Hans-Georg Bätcher, commandant du III./KG 76, se souvient du jour où il rentra vers sa base d'Achmer pour y trouver au-dessus des chasseurs alliés et allemands se battant les uns contre les autres : «... et les artilleurs de Flak, neutres, qui tiraient sur tout le monde !»

**A** cours de carburant, Bätcher n'eut pas d'autre alternative que d'approcher très vite et de se poser «fissa». A 400 km/h, il sortit le train d'atterrissage. Dès que la vitesse tomba vers 350 km/h, il abaissa les volets. A 280, il plaqua son avion au sol et, immédiatement, déploya le parachute-frein. Ce traitement fut trop brutal pour le caoutchouc synthétique du pneu gauche qui éclata aussitôt. L'avion pivota hors de la piste, emportant pour une course folle dans l'herbe un Bätcher choqué, mais plus par la peur que le mal.

A la fin de la troisième semaine de janvier,



**Le Hauptmann Dieter Lukesch, commandant du 9./KG 76, mena le premier bombardement d'Ar 234.**

tout le III./KG 76 avait été reconverti sur Arado 234. Le 23, 18 Arado des 7<sup>me</sup> et 8<sup>me</sup> Staffeln décollèrent pour Achmer, leur nouvelle base d'opérations. Mais, alors que les bombardiers arrivaient au-dessus de l'aérodrome, des «Spitfire» du Squadron 401 canadien plongèrent sur eux. Lors du combat frénétique qui s'ensuivit, les «Spitfire» abattirent trois Arado et en endommagèrent deux. Deux pilotes allemands furent tués.

Le mois de février fut meilleur pour les bombardiers à réaction, et, lorsque l'approvisionnement en carburant fut suffisant, ils purent enfin éprouver leur nouvelle force. Le 8, une attaque de sept Arado fut montée contre des objectifs proches de Bruxelles.

Lors de l'attaque suivante, le 16, le III./KG 76 mit en œuvre un effectif bien plus important : deux attaques furent préparées contre des troupes britanniques près de Clèves, chacune avec 16 bombardiers à réaction. Le 21, le Gruppe totalisa ce qui allait être le plus grand nombre de sorties en un jour – 37 – contre des positions britanniques près d'Aix-la-Chapelle. D'autres missions avec des effectifs équivalents furent accomplies en février, jusqu'en mars.

Après la conversion du III. Gruppe, le II. Gruppe du KG 76 fut le suivant à se rééquiper avec le bombardier à réaction. A la fin de février, le 6. Staffel du II. Gruppe fut déclaré opérationnel et déménagea à Hesepe.

**L**e 7 mars, toute la stratégie défensive de l'Allemagne à l'ouest fut remise en cause lorsque, par un coup de main, les Américains s'emparèrent du pont Ludendorf sur le Rhin, à Remagen. Ce pont avait été très endommagé par les charges de démolition du génie allemand, mais il restait utilisable.

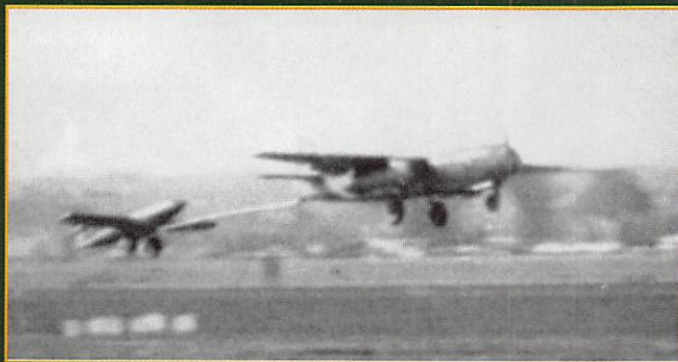
La capture du pont était une brèche dans la ligne d'obstacles naturels défensifs à l'ouest, et Göring désigna l'ouvrage comme cible de la plus haute importance.

Pendant presque toute la semaine après sa capture, le pont de Remagen fut protégé par des nuages bas qui empêchèrent les attaques de précision à basse altitude par des bombardiers et bombardiers en piqués de la Luftwaffe.

Le 9, trois Ar 234 attaquèrent le pont qui était alors protégé par une DCA de plus en plus dense ; l'un des bombardiers fut abattu.

## UN V-1 RÉSERVOIR

**Afin d'augmenter l'autonomie des Arado 234, un système fut essayé en transformant une bombe volante en planeur-réservoir à remorquer. Le V-1 était dépourvu de son moteur et de sa charge explosive. Cette dernière était remplacée par un réservoir. Le V-1 était aussi muni de roues pour décoller derrière le bombardier. Les essais ne furent pas poursuivis.**



▶ Cette attaque ne parvint pas à infliger des dommages significatifs, pas plus que celle d'une autre paire d'Arado, deux jours plus tard. Le 12, les bombardiers à réaction essayèrent une tactique différente. Pendant tout le jour, ils totalisèrent 18 sorties contre le pont en volant seuls et en bombardant de 5 000 à 4 000 m, au moyen du système de radio-bombardement en aveugle. Ces attaques, comme 19 autres le lendemain, ne réussirent pas à disloquer le pont.

Le lendemain 14, les nuages laissèrent apparaître un ciel clair au-dessus de Remagen. Il fut aussitôt rempli de chasseurs britanniques et américains en patrouilles permanentes à toutes les altitudes. 11 Arado décollèrent pour attaquer, mais lorsqu'ils approchèrent pour bombarder en léger piqué, les chasseurs alliés plongèrent sur eux. Après une série d'engagements à grande vitesse, quatre Arado furent abattus. Et le pont était toujours debout.

**L**es défenseurs avaient désormais perdu la bataille pour empêcher les Américains d'établir une solide tête de pont sur la rive droite du Rhin. Le 17 mars, le pont de Ludendorf, succombant aux dégâts infligés par les charges de démolition et les attaques aériennes, s'effondra dans le fleuve. Les pontonniers américains avaient, entre-temps, mis en place un pont de remplacement le long de l'ancien, et le flot des troupes se déversait vers l'est, ininterrompu.

Après les combats de Remagen, les bombardiers à réaction reprirent leurs attaques contre les positions ennemies, les véhicules et autres objectifs militaires. Le 19 mars, quatre Arado s'envolèrent vers des objectifs autour de Bruxelles, pour ce qui faillit bien être la confrontation du conflit entre avions à réaction ennemis. Le Leutnant Croissant attaqua Melsbroeck avec des bombes à fragmentation ABB 500 et infligea quelques dégâts légers aux «Meteor» du Squadron 616, sur le parking. Après l'attaque, plusieurs chasseurs alliés ten-

tèrent d'intercepter l'Arado, mais l'avion à réaction les distança rapidement.

Depuis septembre 1944, les Ar 234B de reconnaissance avaient travaillé régulièrement, photographiant les positions alliées, généralement sans opposition.

**A**u début de 1945, le Kommando Sperling de Götz avait pris l'importance d'un Staffel, et devint le 1. Staffel du Fernaufklärungs Gruppe 123 (groupe de reconnaissance à grande distance). Deux autres Staffeln furent attachés aux FAGr 100 et FAGr 33. En outre, Erich Sommer avait formé sa propre unité, le Kommando Sommer, doté en Arado 234B, et affecté au front italien.

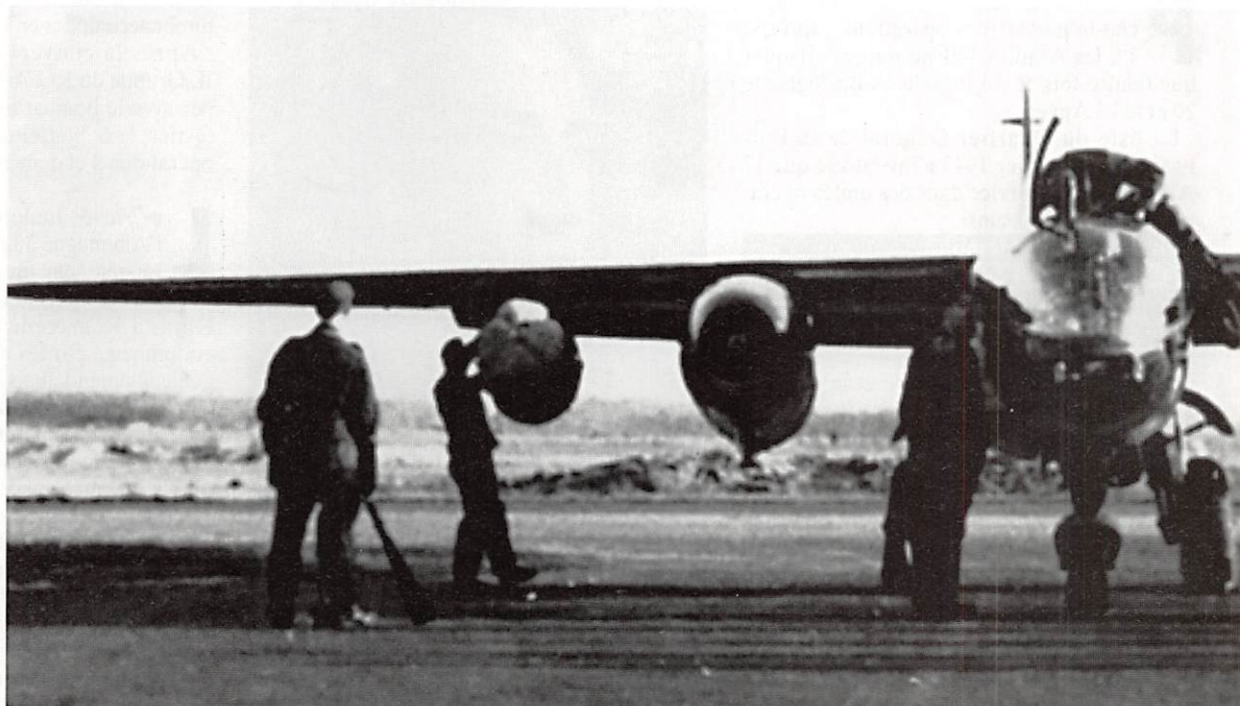
Six mois après la mise en service du type, le

11 février 1945, un premier Arado de reconnaissance fut abattu par un chasseur ennemi. Ce jour-là, le Squadron leader Fairbanks conduisait huit «Tempest» du Squadron 274 de la RAF en reconnaissance armée, lorsqu'il vit un avion à réaction solitaire qu'il prit pour un Me 262. Après une longue poursuite, cet avion fut rattrapé et abattu au moment où il ralentissait pour se poser à Rheine.

En fait, il s'agissait d'un Arado 234B de l'unité de Götz, piloté par le Hauptmann Hans Felden qui revenait d'une mission photo au-dessus du port de Hull. Felden fut tué dans l'écrasement de son avion.

Le commando d'Erich Sommer, basé à Udine, en Italie, subit sa première perte humaine le 11 avril. Le Leutnant Günter Gniesmer était en

**Au Kommando Sperling, le groupe électrogène est branché à l'avion ; le pilote de l'Arado 234B s'apprête à mettre en route les turboréacteurs Jumo 004. Un officier mécanicien ou, plus probablement, un autre pilote, penché vers l'habitacle, l'assiste.**



reconnaissance, seul, lorsqu'il eut la malchance de tomber nez à nez avec des bombardiers escortés de P-51 du 52<sup>nd</sup> Fighter Group, près de Bologne. Les Lieutenants Hall et Cooper réussirent à se placer en bonne position et le descendirent. Gneismer sauta en parachute, mais fut heurté par l'empennage de l'Arado et gravement blessé. Il atterrit dans le no-man's land, fut récupéré par des troupes allemandes, mais mourut à l'hôpital, deux ou trois jours plus tard.

Au début de 1945, en plus des missions de bombardement et de reconnaissance, quelques Arado 234B furent modifiés en chasseurs de nuit. Ils emportaient un radar FuG 218 «Neptun», avec ses antennes sur le nez ; l'opérateur du radar était assis dans un poste improvisé dans l'arrière-fuselage, après les ailes.

L'Arado 234B chasseur de nuit emportait un armement de deux canons MG 151 de 20 mm, dans un coffre, sous le fuselage. Au départ, une unité ad-hoc fut commandée par le Hauptmann Bisping qui perdit la vie dans un accident d'avion ; le Hauptmann Kurt Bonow lui succéda. Fin mars 1945, une paire de ces Ar 234B chasseurs de nuit improvisés étaient en service au Kommando Bonow. Ces avions, insuffisamment armés contre les bombardiers, n'ont, semble-t-il, jamais remporté de victoire de nuit. Le 10 avril 1945, date des dernières statistiques disponibles, à peine 38 Ar 234B étaient répertoriés en service dans des unités opérationnelles, soit :

<b>Unité de bombardement :</b>	
<b>9. Staffel Kampfgeschwader 76</b>	<b>2</b>
<b>6. Staffel</b>	<b>5</b>
<b>III Gruppe</b>	<b>5</b>
<b>Reconnaissance :</b>	
<b>1. Staffel Fernaufklärungs Gruppe 33</b>	<b>7</b>
<b>1. Staffel Fernaufklärungs Gruppe 100</b>	<b>6</b>
<b>1. Staffel Fernaufklärungs Gruppe 123</b>	<b>8</b>
<b>Kommando Sommer</b>	<b>3</b>
<b>Chasse de nuit :</b>	
<b>Kommando Bonow</b>	<b>2</b>



**Le Lieutenant Erich Sommer qui accomplit la première mission de reconnaissance en avion à réaction, le 2 août 1944, avec un Ar 234A. (Coll. Sommer)**

Vers la fin de la guerre, l'Arado 234C propulsé par quatre BMW 003 de 790 kg de poussée, allait être produit en grande série ; grâce à sa poussée supplémentaire, cette version pouvait décoller à pleine charge des aérodromes les plus étroits, sans l'assistance des fusées. Peter Kappus, un pilote d'essais civil de BMW qui pilota l'Ar 234C se souvient :

«... L'Ar 234C quadrimoteur avait des performances très élevées au décollage et en montée, mais il ne pouvait voler à pleine puissance en palier parce que, à très hautes vitesses, il rencontrait des problèmes de flutter.» Même en 1945, cependant, les problèmes de développement du BMW 003 n'avaient pas été entièrement résolus (rappelons qu'il fut envisagé pour motoriser le Me 262). Kappus eut «très chaud»

le 29 mars 1945 à Burg, à bord du 15<sup>ème</sup> prototype, un Ar 234B motorisé pour essais par deux BMW 003. Il venait de décoller lorsque : «J'ai remarqué soudain que le bruit de moteur était plus fort, ce qui ressemblait à un emballement. Je fus étonné de constater que le tachymètre du moteur n° 2 indiquait 11 000 tours. Instinctivement je réduisis. Puis, je réfléchis et conclus qu'à un tel régime (9 600 tours était le maximum), le moteur aurait dû instantanément cracher ses aubes de turbines et de compresseur. Par conséquent, la panne devait venir du compte-tour. Il n'était pas possible que le moteur eût tourné si vite, et, comme j'étais encore «tout sorti» – train et volets –, j'avançai de nouveau en confiance la manette de gaz pour faire le tour du terrain. Ce fut une grosse erreur ! »

Le moteur prit feu aussitôt, vomissant une traîne incandescente plus longue que l'avion lui-même, et que, heureusement sans doute, Kappus ne voyait pas. Il raccourcit son circuit, jeta l'Ar 234B sur la piste. Le camion de secours bloqua ses roues pour s'arrêter à côté de lui, tandis que les pompiers aspergeaient le moteur avec leurs extincteurs... Une fois hors de l'habitacle, Kappus fut horrifié au spectacle du moteur gauche qui avait perdu toutes ses aubes et sa prise d'air. Les aubes avaient volé dans toutes les directions, déchiquetant un volet. Plus tard, Kappus en retira une de l'enveloppe en caoutchouc d'un réservoir auto-obturant dans l'arrière du fuselage. Le tachymètre avait, tout le temps, donné des indications correctes ! La recherche du fautif désigna l'axe du régulateur de carburant, qui, indiquant que le régime diminuait, laissa passer de plus en plus de carburant vers les chambres de combustion, jusqu'à la perte de contrôle. Kappus l'avait vraiment échappé belle. Quelques secondes de plus et le feu aurait coupé les commandes de l'avion, irrémédiablement.

En mars 1945, les Soviétiques parvinrent à Alt Lönnewitz. L'usine Arado fut dynamitée pour qu'elle ne tombât pas en mains ennemies. Lorsque la production cessa, 210 Arado 234B et 14 Ar 234C avaient été livrés à la Luftwaffe.

Les Ar 234 poursuivirent leurs opérations pendant quelques semaines après la fin de la fabrication. Le 5 avril, les bombardiers survivant au KG 76 s'installèrent à Kaltenkirchen, près de Hambourg. Désormais souvent placée sous une très forte pression par les chasseurs alliés, l'unité se retrouva engagée sur des objectifs à l'ouest comme à l'est. Le journal de marche de l'unité retrace ainsi les dernières missions :

**6/4 (6 avril) :** 6. Staffel : attaque de véhicules blindés [britanniques] à l'ouest d'Achmer. A la suite de ce bombardement, le 6. Staffel cessa ses opérations jusqu'au 12 pour se regrouper.

**III. Gruppe :** attaque en léger piqué de 1 200 à 800 m d'un pont sur le canal, à Vinte, sud-ouest d'Achmer.

**7/4 :** III. Gruppe : attaque [de troupes soviétiques], secteur Jüteborg-Zossen, au sud de Berlin.

**10/4 :** III. Gruppe, le soir. Objectif : autoroute entre Bad-Öynhausen et Hannover. ▶





Derniers conseils avant la mise en route, au Kommando Sperling dont l'insigne était un moineau photographe «à réaction» ! (Coll. Götz)



Un Ar 234B du Kommando Sperling remorqué vers la piste. Il porte des accélérateurs sous les ailes. (Collection Götz)

► **13/4** : 6. Staffel. Midi : attaque d'une concentration de véhicules [britanniques] sur la tête de pont de la rivière Aller, à Essel, 30 km est-nord-est de Nienburg.

**15/4** : 6. Staffel, le matin : attaque de véhicules [britanniques] à Meine, à 11 km de Gifhorn, et de colonnes mécanisées sur l'autoroute de Hannover-Brunswick. Quatre chasseurs ennemis ont vainement tenté l'interception du Lt Croissant au-dessus de Gifhorn. A cause des chasseurs, il a gagné Ratzeburg, au sud de Lübeck, à basse altitude.

**P**endant l'atterrissage, à Kaltenkirchen, un chasseur qu'on croit être un «Tempest» a abattu l'Ofw Luther du 6.Staffel. Il s'est posé en catastrophe et a été gravement blessé [cette perte coïncide avec la revendication de deux pilotes de «Tempest» du Squadron 56].

**18/4** : Début d'après-midi : reconnaissance météo sur le secteur des ponts de l'Aller, près de Rethem, à 17 km au nord-est de Nienburg [pont emprunté par des colonnes britanniques]. Attaque des ponts à 500 m. Défenses de DCA de tous calibres et de chasseurs.

**19/4** : Midi, même opération que la veille. Le Major Polletien, [chef des opérations du Geschwader], a été abattu et tué par un chasseur britannique, en

revenant à Lübeck-Blankensee d'une mission sur Berlin, et en se posant malgré des avertissements par radio du terrain !

**20/4** : III. Gruppe, à Kaltenkirchen, le soir : attaque en léger piqué entre 2 500 et 1 000 m, de blindés et de véhicules [soviétiques] sur la route de Zissen à Baruth, au sud de Berlin. Défenses négligeables. Le vol vers l'objectif a commencé vers l'est au-dessus de la Baltique, avant la prise de cap vers Berlin.

**26/4** : Etat-Major, matin. Objectif : blindés russes à la porte d'Hallensch à Berlin. L'Ofw Breme a rapporté que dans le secteur de Tempelhof-Neu Köln, l'Hermanplatz est déjà occupée par les Russes, on n'y voit aucun départ de tir. Le nord d'Hermanplatz est en feu, avec des flammes montant jusqu'à 300 m. Une mer de feu près de la porte. Je n'ai pas voulu lâcher mes bombes là, aussi les ai-je laissés tomber dans un lac à l'est-sud-est de Schwerrin.

**29/4** : Etat-Major, matin. Objectif : Berlin. Soir : attaque en léger piqué sur une colonne blindée [soviétique] à l'est de Berlin. L'Ofw Breme complimente le Fw Wördermann sur la manière dont, depuis

la tour de contrôle, il a observé la situation aérienne (et les patrouilles de chasseurs ennemis) et l'a guidé à l'abri par radio et par signaux lumineux.

**30/4** : III. Gruppe : le Fw Drews, 8. Staffel, est arrivé en vol de Leck dans l'après-midi de la dernière opération rapportée par le journal du KG 76 : attaque en léger piqué de véhicules, entre 1 500 et 800 m, au sud de Bremerförde. Forte DCA.

**M**algré le courage indubitable de ceux qui le pilotaient, l'Ar 234 n'a pas obtenu de grands résultats comme bombardier. Il est certain que sa grande vitesse et une certaine invulnérabilité ont ému ses ennemis, mais ce n'était pas le but recherché. L'objet des attaques était la destruction des objectifs, et il n'y eut jamais assez d'Arado pour y parvenir. Même pendant les attaques les plus importantes, une seule fois, le 27 février, les 18,5 tonnes de bombes emportées par les 37 avions engagés n'ont pas provoqué autre chose qu'un petit dérangement à des troupes bien dispersées. Les groupes de bombardiers alliés emportaient plusieurs fois cette masse, même contre des objectifs secondaires. L'Ar 234 ne fit pas mieux comme chasseur de nuit improvisé. Cependant, dans sa mission de reconnaissance originelle, l'Ar 234 a toujours réussi à photographier ses objectifs et à rapporter les précieuses photos, la plupart du temps à l'insu de l'adversaire.

L'ironie de l'histoire est que lorsque les Allemands possédèrent ce moyen, ils n'avaient plus le pouvoir de l'exploiter.

© Alfred Price, Jeff Ethell

Prochain article : le Yokosuka «Ohka»