

**ARMAS SECRETAS**  
**DE**  
**HITLER**



# ARMAS SECRETAS DE HITLER

JOSÉ MIGUEL ROMAÑA



**Colección:** Historia Incógnita  
www.historiaincognita.com

**Título:** Armas secretas de Hitler  
**Autor:** © José Miguel Romaña

Copyright de la presente edición: © 2009 Ediciones Nowtilus, S.L.  
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid  
www.nowtilus.com

**Editor:** Santos Rodríguez  
**Coordinador editorial:** José Luis Torres Vitolas

**Diseño y realización de cubiertas:** Carlos Peydró  
**Diseño del interior de la colección:** JLTV  
**Maquetación:** Claudia Rueda

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece pena de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeran, plagiaran, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

**ISBN-13:** 978-84-9763-750-3  
**Fecha de edición:** Mayo 2009

**Printed in Spain**  
**Imprime:** Graphicems  
**Depósito legal:**

Si los alemanes hubieran logrado perfeccionar y emplear antes sus nuevas armas, la invasión de Europa habría sido muy difícil, por no decir imposible.

General Dwight D. Eisenhower,  
comandante en jefe de las fuerzas aliadas.

# Índice

Prólogo .....	11
Presentación .....	13
Primera parte:	
Los aviones más avanzados .....	31
Capítulo 1. En riguroso secreto .....	33
Capítulo 2. Una progresión imparable .....	41
Capítulo 3. Hacia el despegue vertical .....	49
Capítulo 4. Los más radicales diseños .....	55
Capítulo 5. El primer birreactor del mundo .....	61
Capítulo 6. Asombroso récord de desarrollo .....	67
Capítulo 7. Un cohete tripulado .....	79
Capítulo 8. En un vertiginoso picado .....	87
Capítulo 9. El Cometa de la Luftwaffe .....	91
Capítulo 10. Alas de flecha invertida .....	107
Capítulo 11. El avión de combate más idóneo .....	113
Capítulo 12. Un esbelto monoplano de ala alta .....	163
Capítulo 13. Con alas de geometría variable .....	173
Capítulo 14. Un espectacular diseño para el futuro .....	181
Capítulo 15. Siempre por delante de su tiempo .....	193

Segunda parte:

Minas, misiles y bombas guiadas . . . . .	205
Capítulo 16. Las minas magnéticas y acústicas . . . . .	207
Capítulo 17. Un misil tierra-tierra autoguiado . . . . .	227
Capítulo 18. La V-1 tripulada . . . . .	249
Capítulo 19. El Peenemünde A-4 (V-2) . . . . .	255
Capítulo 20. Bombas guiadas antibuque . . . . .	279
Capítulo 21. Misiles antiaéreos y aire-aire . . . . .	297

Tercera parte:

Submarinos revolucionarios, naves discoidales y “armas mágicas” . . . . .	309
Capítulo 22. Los submarinos del Tipo XXI . . . . .	311
Capítulo 23. Llegaron demasiado tarde... . . . .	333
Capítulo 24. La bomba “disgregadora” . . . . .	345
Capítulo 25. “Bolas de fuego” sobre Alemania . . . . .	351
Capítulo 26. Las primeras naves discoidales . . . . .	359
Capítulo 27. La energía implosiva y los OVNI's . . . . .	369
Capítulo 28. A un paso de la ciencia-ficción . . . . .	381

Archivos y colecciones . . . . .	387
----------------------------------	-----

Bibliografía . . . . .	389
------------------------	-----

Diarios y revistas . . . . .	395
------------------------------	-----

Soporte informático . . . . .	397
-------------------------------	-----

# Capítulo 12

## Un esbelto monoplano de ala alta

**N**os ocupamos ahora del segundo avión a reacción que entró en servicio en el mundo y el primero ya como bombardero, con un acabado excelente. Aunque ensombrecido por el mucho más célebre Messerschmitt Me 262 —otra de las “armas maravillosas” anunciadas con mucha vehemencia por Adolf Hitler en sus discursos—, el Arado Ar 234B-1 fue concebido originalmente en calidad de jet de reconocimiento de alta velocidad a finales de 1940, siguiendo el requerimiento del Reichsluftfahrtministerium. Aparato que daría excelentes resultados, pronto reveló que carecía de los defectos básicos que en la práctica hicieron nacer “muertos” a otros prototipos de aeroplanos no movidos por motores con hélice.

Muchos meses antes de que el Me 262 hiciera su primer vuelo —registrado a mediados de julio de 1942—, los ingenieros alemanes ya estaban planificando en secreto un reactor de mayor tamaño e incluso más avanzado, que luego dio lugar a un monoplaza de bombardero ligero destinado a operar a gran altitud. La era de las aeronaves propulsadas por motores convencionales de émbolo logró su máximo esplendor entre 1940 y 1944, con los ejemplares preparados precisamente por la Arado Flugzeugwerke GmbH; y a partir de ahí comenzó de hecho la época de los aviones dotados de turborreactores.

Tal como en la *Revista de Aeronáutica* señaló el coronel Jacobo de Armijo:

La propulsión a reacción había sido acogida en Alemania con gran entusiasmo y de ella decían los proyectistas de aviones que esta nueva tendencia simplificaba en gran manera los cálculos y proyectos de las células. Los numerosos establecimientos de investigación germanos, dotados algunos de ellos, como hemos dicho, de túneles aerodinámicos para ensayos a velocidades supersónicas, habían proporcionado a proyectistas y constructores un enorme caudal de datos preciosos, merced a los cuales acometían aquéllos con la mayor confianza y entusiasmo el estudio de los problemas relacionados con el vuelo a velocidades vecinas o superiores a la del sonido.

El Ar 234B-2, denominado *Blitz* (Relámpago), es el otro *jet* de la Luftwaffe que entró en servicio en gran escala, utilizando idéntica planta motriz que su “colega” el Me 262. Bastante más grande que este, se le acomodaría soportes para transportar bombas, distribuidos bajo el estrecho fuselaje y las góndolas motoras suspendidas. Cabe destacar ahora que la otra versión principal, aparte de esta última dedicada al bombardeo, la de fotocobertura, resultó sencillamente soberbia; y es que amplió, a límites nunca previstos por los Aliados, la ya de por sí escasa capacidad operativa de la Fuerza Aérea alemana en materia de reconocimiento en el transcurso del verano de 1944, tanto sobre la parte meridional de Inglaterra como en el norte de Francia e Italia.

Este polivalente biturborreactor logró obtener unas magníficas fotografías aéreas de gran valor durante los últimos ocho meses bélicos vividos por Europa, entre 1944 y 1945, y lo logró con una versatilidad realmente impensable para sus equivalentes con motor de pistón. Si el Arado en cuestión hubiese podido aparecer operativo con suficiente margen de tiempo, está claro que a los aliados occidentales les habría sido prácticamente imposible camuflar los grandes preparativos para efectuar con garantías la prevista invasión de Normandía o cualquier otra región francesa. Sin embargo, igual que todas las innovaciones alemanas presentadas cuando la suerte de la guerra había cambiado para siempre, esta que nos ocupa en el presente capítulo también llegó demasiado tarde para poder variar el negativo curso de las operaciones en marcha.

## LOS MÁS ELEVADOS RENDIMIENTOS

Fue en enero de 1940 cuando el Departamento de Diseño de la firma Arado Flugzeugwerke GmbH —dirigido al alimón por Hans Rebenksi y Walter Blume— concluyó un llamativo proyecto de estudio, todavía sobre simples bocetos y algún que otro plano de conjunto sin más, al que se denominó E.370. Bajo estricto control directo ya del ingeniero Rüdiger Kosin, se pensó en una aeronave que debía incorporar un sinfín de nuevas características. Constituía en sí un ágil y esbelto monoplano de ala alta, con fuselaje bastante aerodinámico para la época y de sección tan estrecha que incluso resultó imposible la utilización de un tren de aterrizaje convencional.

A fin de solucionar este problema, el primer prototipo presentaba unas ruedas lanzables, tras efectuar el despegue, y unos patines extensibles. Estos eran tres, uno situado en la panza o vientre, y los dos restantes bajo cada barquilla del motor. De esta forma, se logró reducir la resistencia al avance y el propio peso del avión. Aparte de ese tren de aterrizaje que se desprendía, los patines garantizaban el regreso sobre hierba. Esta idea de Kosin permitió dar más largura a los tanques de combustible, a fin de cumplir los requerimientos de alcance formulados por el Ministerio de Aviación del Estado.

Los dos motores previstos en el nuevo Arado Ar 234 V1, todavía en su fase final de desarrollo, iban suspendidos en barquillas. Al igual que había ocurrido con el Me 262, también este birreactor sufrió un considerable retraso con la entrega de los motores a reacción Junkers Jumo 109-004B-1. Por lo demás, la estructura de este singular aeroplano se pudo completar antes que su sistema de propulsión, pues tanto Junkers como BMW encontraron aún muchas dificultades con sus nuevos turborreactores en proyecto.

Hasta febrero de 1943 no llegó a Warnemünde esa esperada planta motriz, con lo que el primer prototipo a reacción de la empresa Arado no pudo iniciar sus pruebas de rodaje hasta el mes siguiente. Cuando este *jet* estuvo ya dispuesto con su flamante par de turborreactores, fue transferido al aeródromo de Rheine para proceder al vuelo inaugural. Se trataba del avión que, dentro de su categoría y ante los equipados con motor de émbolo, iba a proporcionar las más elevadas *performances* de la Segunda Guerra Mundial.

Una vez equipados los dos primeros prototipos con sus correspondientes motores a reacción, el Arado Ar 234 V1 pudo elevarse por fin el 15 de junio de 1943. Enseguida demostró unas características de vuelo realmente excepcionales, con ausencia de graves defectos. Ese histórico vuelo había transcurrido sin mayores problemas para un muy sobresaliente *jet*, equipado para rendir al máximo de lo previsto por los ingenieros de diseño, tanto en el capítulo de célula como en turborreactores.

A resaltar que en esta original técnica de despegue el nuevo y revolucionario avión debía desprenderse de las ruedas cuando se encontraba a unos 60 metros de altura. Gracias a la existencia de cinco paracaídas —todos de accionamiento automático— era posible la recuperación del citado tren de aterrizaje desprendible, pensando siempre en su posterior reutilización. Sin embargo, tras producirse la pérdida de hasta tres juegos de ruedas, a consecuencia de los golpes contra el suelo, se eligió la solución de desprenderlos justo nada más tomar altura el avión.

## CONSIDERACIONES POLÍTICAS

La variante equipada con este curioso sistema de ruedas fue finalmente clasificada como Ar 234A. El tercer prototipo —que voló el 22 de agosto de 1943, con asiento eyectable en la cabina presurizada— fue previsto para despegar totalmente cargado, tras realizar una corta carrerilla, cuando había poco o nada de viento. Se le dotó de cohetes aceleradores de combustible líquido Walter 109-500, instalados debajo de cada ala. Eran cohetes asistidos, para el despegue RATO —siglas correspondientes en inglés a *Rocket Assisted Take Off*—, que proporcionaron a la nueva aeronave un empuje adicional de hasta 500 kilogramos por unidad y ya durante unos treinta segundos. Después de su uso, esos grupos eran inyectados y descendían a tierra por medio de un paracaídas. Los respectivos vuelos del

cuarto y quinto prototipo tuvieron lugar el 15 de septiembre y el 20 de diciembre de ese mismo año.

Aparte de ese sistema de impulsores de cohetes para el despegue, en pistas cortas, debemos mencionar al menos que el prototipo llamado V6 sería dotado, a título de *test*, de cuatro turborreactores BMW 003A-1, de 800 kg de empuje unitario, volando por primera vez el 8 de abril de 1944. En el séptimo y último de los prototipos de la serie experimental A se volvió a un esquema bimotor; pero este aparato acabaría estrellándose al sufrir el incendio de uno de sus motores, falleciendo en el acto el jefe de pruebas de la Arado Flugzeugwerke GmbH, un capitán de vuelo llamado Selle. En cada uno de los prototipos construidos se irían implementando notables mejoras técnicas, tal como la inclusión de un asiento eyectable para emergencias y la presurización de la cabina, cuyo morro era de plexiglás de medio centímetro de espesor.

En el ínterin, las consideraciones de tipo político jugaron un papel decisivo sin lugar a dudas en los retrasos del Ar 234. Es que el Ministerio de Aviación del Estado había dado a la Messerschmitt AG prioridad absoluta en la asignación o reparto de los motores Jumo 109-004-1, prevista en un principio solo para el caza Me 262. A la aguda escasez de turborreactores axiales se unirían los fallos detectados en los ejemplares que al final recibió la empresa Arado. Todo ello ralentizó lo suyo el programa de vuelos previsto para el año 1943, a pesar de que la formidable ejecución y excelentes características de los primeros Ar 234 se hicieron enseguida evidentes hasta para los más escépticos especialistas del RLM.

Antes de producirse la primera prueba de vuelo prevista por Rüdiger Kosin y su equipo, se había recibido de Berlín, del Reichsluftfahrtministerium, la orden de configurar un nuevo avión a reacción como el bombardero ligero capaz de rendir en vuelos sin visibilidad y a grandes altitudes. Para cumplir ese exigente requerimiento, añadido ya al de fotorreconocimiento, se necesitó realizar un buen número de modificaciones técnicas. El Ar 234 quedó, por lo tanto, como la primera estructura construida para un bombardero de las series B, cubriendo su vuelo inicial el 10 de marzo de 1944. Los programas llevaron entonces a dos variantes de producción, a saber, la B-1, para reconocimiento, y la B-2, destinada a bombardeo.

## UN VISOR POR COMPUTADORA

Como el sistema de ruedas, ya descrito con anterioridad, resultaba del todo inaceptable para el servicio operativo, el equipo dirigido por Kosin reemplazó ese tren de aterrizaje —de tipo patín, poco práctico y fuente, además, de grandes problemas— por un triciclo convencional. Necesitó, para ello, efectuar un buen número de modificaciones, visibles ya en el prototipo Ar 234 V9. Como directa consecuencia, se dotó a los ejemplares de las series B —versiones de produc-

ción— de un fuselaje algo más ancho para permitir el empleo de un clásico tren de aterrizaje escamoteable. Se hizo sin reducir el espacio disponible para los tanques internos de combustible.

A las primeras unidades de preserie —listas en junio de 1944— seguirían las de producción en masa. Esta última orden llegó dos meses más tarde, comprendiendo dos centenares de aviones entre septiembre y diciembre del mismo año. Como lugar idóneo de fabricación, el RLM fijó el aeródromo de Alt-Lönnewitz, en Sajonia. A pesar de las cada vez peores condiciones de trabajo, por culpa de los fuertes bombardeos aliados, el Arado Ar 234B salió adelante. Uno de los prototipos, de las series B —numerado diez en la lista de aquéllos, el cual había volado por primera vez el 2 de abril, sin disponer aún de cabina presurizada ni asiento lanzable—, con soportes lanzabombas debajo de las barquillas de los turborreactores, fue utilizado a modo de banco de pruebas del sofisticado visor de puntería por computadora BZA 1 —llamado en alemán *Bombenzielanlage für Sturzflug*—, para altas cotas, si bien esta revolucionaria novedad era mecánica.

Al iniciarse definitivamente la producción en serie, la configuración de los Ar 234B quedó como la de un birreactor de tren de aterrizaje convencional, con unidades principales replegadas en una sección central de su fuselaje ligeramente ensanchada. Tras los ejemplares de preserie, llegarían los modelos B-1, de reconocimiento fotográfico, y el B-2, bombardero. Independientemente de las cámaras, lo único que distinguía entre sí a estos Arado Ar 234B era el armamento —con parte común, el estándar defensivo, compuesto por un par de cañones MG 151/20 de 20 mm, para tiro en retirada, que eran apuntados hacia atrás por el piloto, ayudándose con un periscopio, y con 200 proyectiles de reserva—, pues el previsto para lanzar bombas ETC 504 debía transportar hasta 1.500 kilogramos de estas, distribuidas en tres soportes, dos debajo de los motores a reacción y el restante en el vientre.

El Ar 234B era propulsado por dos turborreactores axiales marca Junkers Jumo 109-004B —de 800 kg de empuje unitario—, con los que lograba unas prestaciones bastante interesantes. Tenía un techo operativo de diez mil metros y un alcance de 1.630 kilómetros en configuración limpia. Este avión era capaz de alcanzar los 742 km/h a 6.000 metros de altitud. Tanto en función de monoplaza de observación o de bombardero ligero táctico, era capaz de lograr una velocidad de subida de 1.125 metros por minuto, siendo el techo operativo de 10.000 metros. El alcance se cifró en 660 kilómetros a nivel del mar, siendo de 1.630 km cuando volaba a la altitud donde lograba las mayores prestaciones. Vacío pesaba 5.200 kg y al despegar, 8.410 kg. Utilizando el sistema RATO de cohetes, su peso llegaba a 9.465 kg en el momento de iniciar la salida de pista. Sus dimensiones exteriores comprendían una envergadura de 14,10 m, una longitud de 12,64 m, una altura de 4,30 m y una superficie alar de 26,40 m<sup>2</sup>.

Una vez más, volvemos a transcribir la conferencia bonaerense de Adolf Galland, “Qué pasó en Alemania con los aviones a reacción”, y lo que este ex general de la Luftwaffe situaba ahora tras la invasión aliada de Normandía:

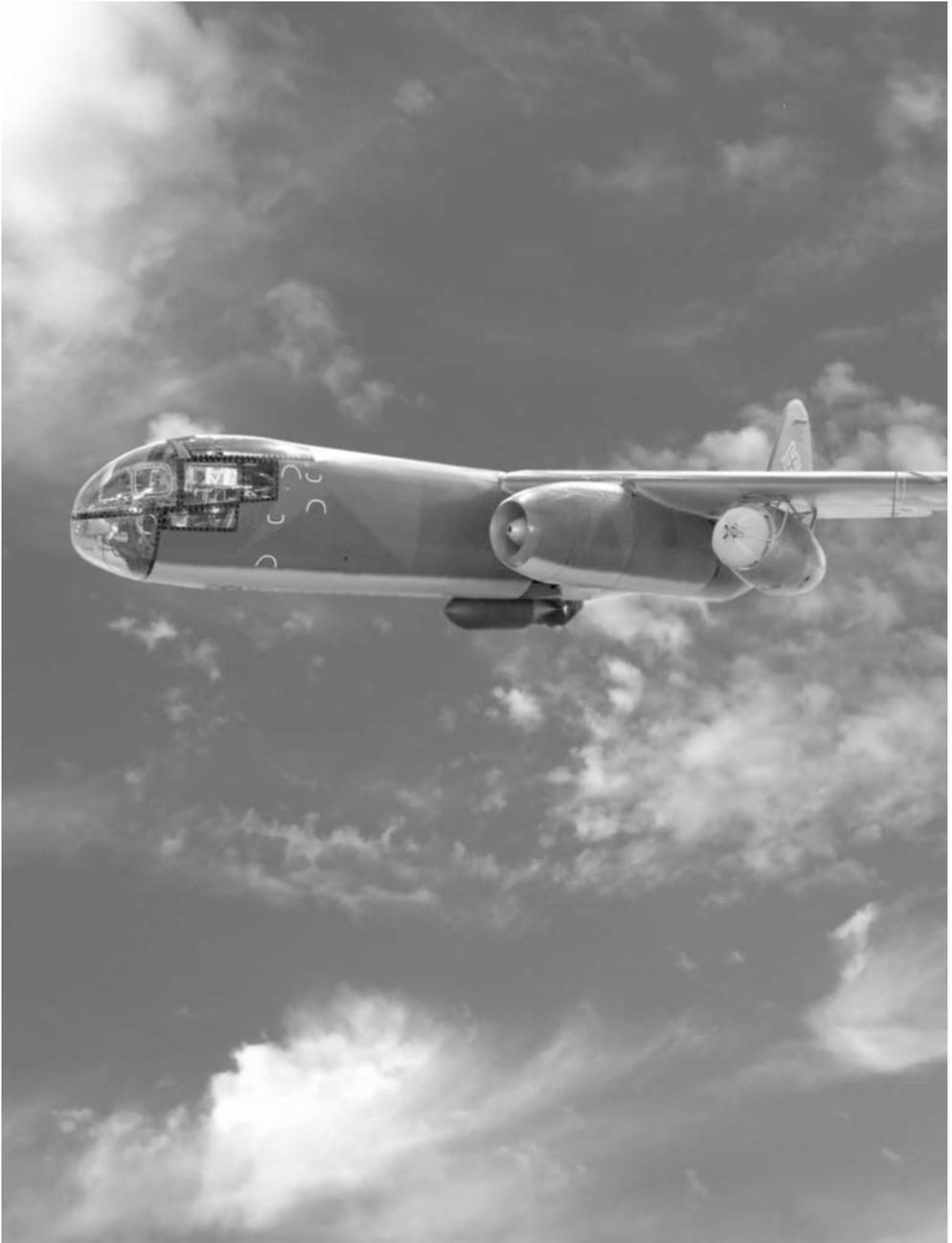
Los aviones con turbina presentaban exigencias mayores en lo que a dimensiones y aprestos del aeródromo se refieren. Pero los grandes esfuerzos para poner en pie su correspondiente infraestructura no fueron iniciados hasta después de la invasión. Partes sensibles de la Organización Todt —formación de trabajo y construcción semimilitar— fueron empleados para este fin. Aunque se hubiera mantenido el programa de construcciones del Me 262 y del Arado Ar 234, hubieran sufrido, no obstante, iguales serias limitaciones en sus empleos a causa de la escasez de eficientes aeródromos y de pistas adecuadas. En Alemania, desde principios de la guerra, no se había efectuado casi ninguna obra nueva en este sentido.

Sucedía que las grandes pistas de despegue estaban aún en construcción o recién terminadas cuando el aeródromo se hallaba en trance de ser tomado por los Aliados, debido a que un “bombardero relámpago”, que contaba con un poco más de 200 kilómetros de radio de acción táctico, tenía que ser colocado bien cerca del frente. Yo, en cambio, sostenía la idea de que si se hubiera empleado el Me 262 como caza, este debería haberse hallado primero en el corazón de la Patria, para ser empleado inicialmente como defensa sobre los centros de producción de guerra, para recoger las experiencias tácticas y técnicas necesarias y poder reunir una elevada fuerza de empleo; después, se habría podido extender la distribución de aquellos cazas de reacción en forma concéntrica, hasta llegar, finalmente, más allá de los frentes.

## MAGNÍFICAS FOTOGRAFÍAS

Inicialmente, el Arado Ar 234B-1 sirvió como versión desarmada de reconocimiento, y lo hizo con el 1./Versuchsverband Oberbefehlshaber der Luftwaffe o Unidad Experimental del Alto Mando de la Fuerza Aérea alemana. Dos prototipos entregados para su evaluación —el Ar 234 V5 y el Ar 234 V7— fueron los encargados de realizar la primera misión con los tenientes Horst Götz y Erich Sommer a los respectivos mandos. Era el 2 de agosto de 1944. Para entonces, la situación de las tropas del Tercer Reich en Francia podía considerarse desesperada tras el masivo desembarco aliado del 6 de junio en las playas de Normandía. El avance enemigo había aislado la pequeña península normanda de Cotentin, encontrando sus defensas totalmente desorganizadas. La situación no era mejor en el aire para los intereses de Hitler, pues los pilotos estadounidenses y británicos actuaban sin descanso, bombardeando o ametrallando las columnas alemanas en movimiento, siempre con absoluto dominio de la situación.

Sommer voló en su Ar 234 V7 sobre la cabeza de playa de Normandía, regresando sin problemas a la base de Juvincourt. Sus fotografías constituían excelentes pruebas de la masiva escalada contraria en esa zona de la costa francesa. Él y el otro piloto, el del Ar 234 V5, lograron así, en solo noventa minutos de vuelo, más información fiable que todas las unidades aéreas de reconocimiento juntas de la muy debilitada Luftwaffe en casi dos meses, con referencia ahora al frente abierto en el oeste. Los nuevos birreactores de la Arado Flugzeugwerke GmbH habían eludido fácilmente la presencia de absolutamente todos los cazas



Al principio, el Arado Ar 234B-1 realizó trabajo de reconocimiento, y lo hizo con el 1./Versuchsverband Oberbefehlshaber der Luftwaffe o Unidad Experimental del Alto Mando de la Fuerza Aérea alemana.

aliados que les salieron al paso, introduciéndose sin obstáculos detrás de las líneas enemigas para fotografiar sus objetivos.

Fue en septiembre de 1944 cuando se formó en Alemania el llamado Sonderkommando Götz —destinado en Rheine/Hopstein—, expresamente encargado del reconocimiento aéreo, a fin de prevenir con suficiente antelación cualquier eventual invasión de los Países Bajos por parte aliada. Las instantáneas obtenidas sobre el río Meuse, en Bélgica, jugaron un importante papel en los planes alemanes ante su ofensiva de las Ardenas; la que al final quedó convertida en el auténtico canto del cisne para la Wehrmacht en el frente del oeste.

Esa actividad resultó muy intensa, tanto que —hasta el final de 1944— la unidad había cumplido más de mil salidas de fotorreconocimiento a altitudes medias de 10.000 metros. A la vez, he aquí que el Ar 234B-1 efectuó numerosas misiones de observación sobre el suelo británico. Estas concluyeron definitivamente en abril de 1945, lo que incluyó un lejano vuelo hasta las islas Orcadas. Una vez allí, los magníficos *jets* de la firma Arado sacaron fotografías de los barcos de la Royal Navy fondeados en la gran base naval de Scapa Flow, la misma que al comienzo de las hostilidades “visitó” el submarino *U-47* con devastadores resultados.

## LAS “ARMAS MARAVILLOSAS”

La versión de bombardero que entró en producción pasaría al servicio activo en el Stabstaffel de la KG 76 —Ala de Bombardeo—, ya en diciembre de 1944. Su III. Gruppe contaba con veteranos pilotos llegados del frente oriental. Tras haber seguido un curso de entrenamiento en el distrito de Burg bei Magdeburg, dicha unidad quedó completamente desplegada en dos aeródromos de la parte occidental de Alemania: Rheine y Achmer, iniciando sus acciones de bombardeo en apoyo directo al ataque de las Ardenas a partir del día 24.

Pero en esas misiones el Arado Ar 234B-2 portaba solo una bomba de 500 kilogramos ante la falta de más suministro bélico; y por eso el par de docenas de esos aviones *Blitz* no demostró mucha efectividad. Igual que otras “armas maravillosas” —las que la propaganda alemana tanto mencionaba para mantener alta la moral de combate—, este nuevo *jet* tuvo muy poco efecto directo sobre la marcha de una guerra que Alemania perdía sin remedio.

Las operaciones en que se vio más implicado el Relámpago de la cada día menos operativa Luftwaffe alcanzaron su apogeo en el transcurso de marzo de 1945. Fue cuando todos los reactores disponibles se utilizaron en una serie de desesperados ataques contra la cabeza de puente estadounidense en Remagen, sobre el propio Rin. Los bombardeos de precisión del Ar 234-B2 sí demostraron entonces el auténtico valor de este sobresaliente aeroplano a reacción al dañar esa estratégica vía de comunicación, colapsada finalmente a cuenta del excesivo uso

que hicieron de ella los Aliados con sus carros Sherman y vehículos blindados M3. Sin embargo, las cada vez mayores dificultades de mantenimiento en sus dos bases aéreas, una aguda falta de combustible y la caótica situación en las semanas finales del Tercer Reich, no dejaron muchas oportunidades a los pilotos del *Blitz* para cumplir sus misiones.

Con todo y a pesar de tantos obstáculos, este *jet* alcanzó su mayor eficacia el 17 de marzo. En efecto, luego de diez días ininterrumpidos de ataques con bombas de mil kg de peso, siempre arrojadas a baja cota —tras realizar un ligero picado sobre tan importante objetivo—, el gran puente de Remagen resultó destruido por los primeros bombarderos que había en el mundo propulsados por turborreactores. Claro que eso no sirvió para nada, pues las tropas aliadas ya avanzaban imparables por Alemania a través de otras brechas abiertas en las defensas enemigas.

Se sabe que tras esas osadas y peligrosas misiones solo menos de la mitad de los 210 Arado Ar 234 construidos —con 24 versiones diferentes, incluida una dotada de radar para misiones de caza nocturna— pudieron entrar realmente en servicio operativo. Un puñado de ellos fue utilizado también como cazas nocturnos por el denominado Kommando Bonow. Además, el tetrarreactor Ar 234C —capaz de alcanzar 870 kilómetros por hora con sus motores BMW 003A-1— no logró ser transportado a ninguna unidad de combate al salir de fábrica justamente al término, en Europa, del conflicto armado más grande de todos los tiempos.

Sesenta Arado Ar 234, de las versiones B-1 y B-2, fueron capturados por los vencedores en condiciones óptimas de uso. De ese modo, algunos países aliados llegarían a disponer de un escuadrón completo en el verano de 1945 y con sus propias insignias. Sus técnicos valoraron así, en una precisa medida, un excelente avión que no soportaba demasiados problemas volando al Mach 0,80.

En cuanto a defectos del Arado Ar 234, que los tenía, hay que señalar su larga carrera de despegue —en configuración de bombardero—, a pesar de usar cohetes auxiliares aceleradores. Además, su tren de aterrizaje resultaba excesivamente alto y estrecho. Al soportar, la variante B-2, demasiada carga en los neumáticos, estos se convirtieron *de facto* en motivo de frecuentes accidentes. No obstante, cuando el *Blitz* estaba ya en el aire su carga máxima de bombas nunca le impedía maniobrar con facilidad. Finalmente, debemos anotar que los turborreactores siempre resultaron tan faltos de respuesta y poco fiables como los del más liviano *jet* Me 262.

A pesar de todos esos inconvenientes, lo rigurosamente cierto es que solo se perdió un Arado Ar 234B en combate, tras tener el resto de los ejemplares en servicio operativo un desgaste considerado normal. La Aviación aliada no se apuntó una victoria hasta el 24 de febrero de 1945. Ocurrió que un Relámpago de la Luftwaffe se quedó con un motor a reacción parado en pleno vuelo, viéndose poco después rodeado por varios cazas enemigos. Sería obligado a tomar tierra en las proximidades de Segelsdorf, en una carretera, y capturado, casi sin sufrir daños, al día siguiente.