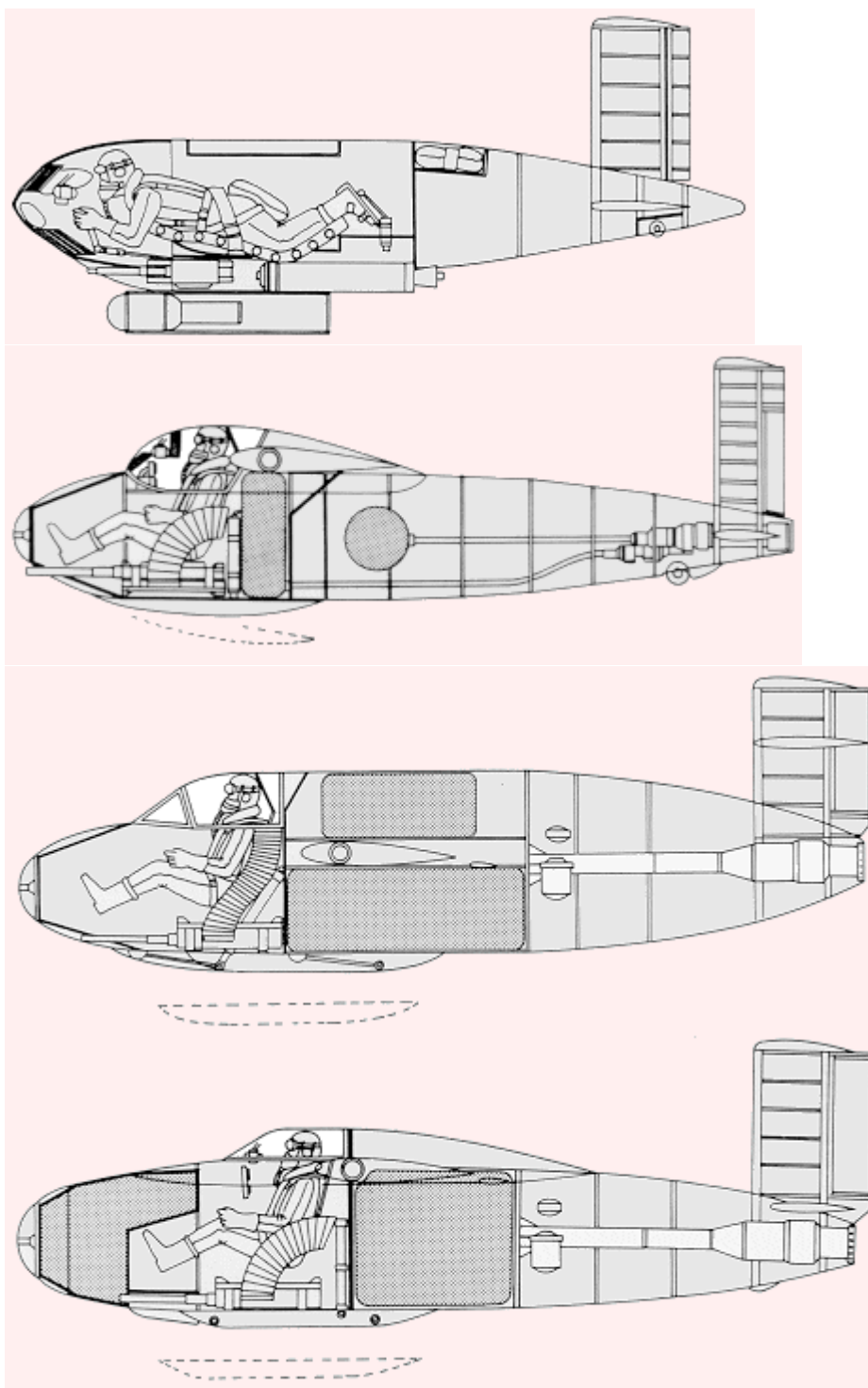


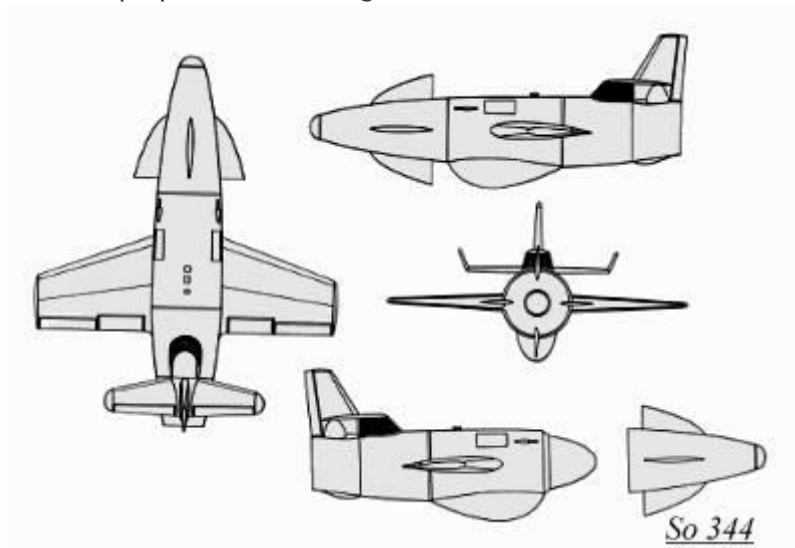


Fin 1944, Arado soumit leur projet de chasseur parasite miniature E. 381 au RLM. Celui-ci s'inscrivait dans le cadre d'un appel d'offre auquel d'autres constructeurs aéronautique allemands avaient répondu : Messerschmitt, avec les projets P.1103/I, P.1103/II, P.1104/I et P.1104/II,

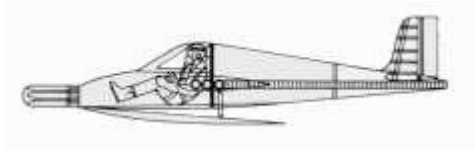


Sources Dan Johnson et Justo Miranda

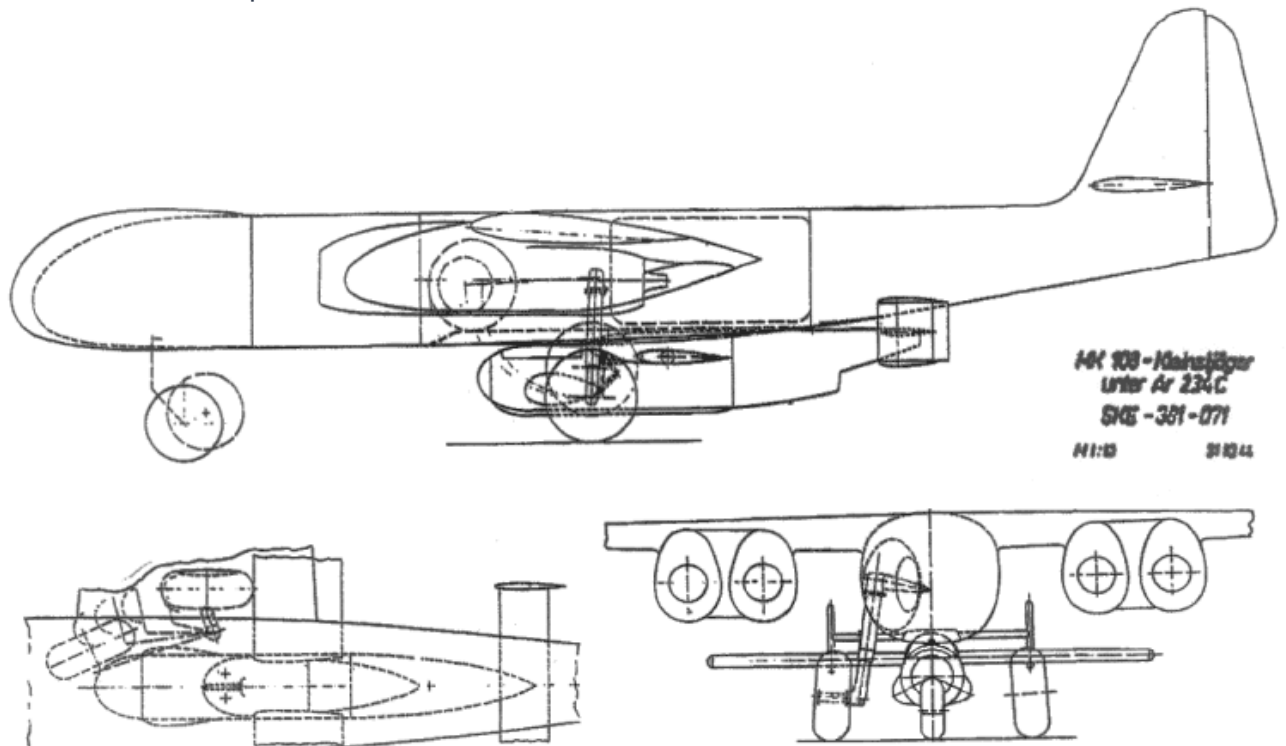
Sombold proposa son très original modèle 344

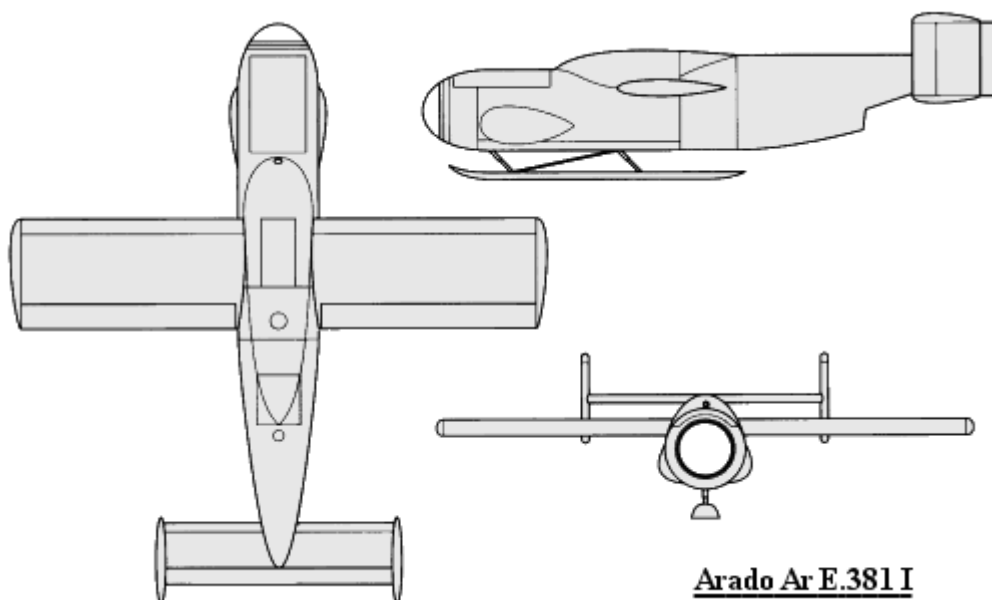


Et la société Zeppelin entra en lice avec son projet « Rammer »



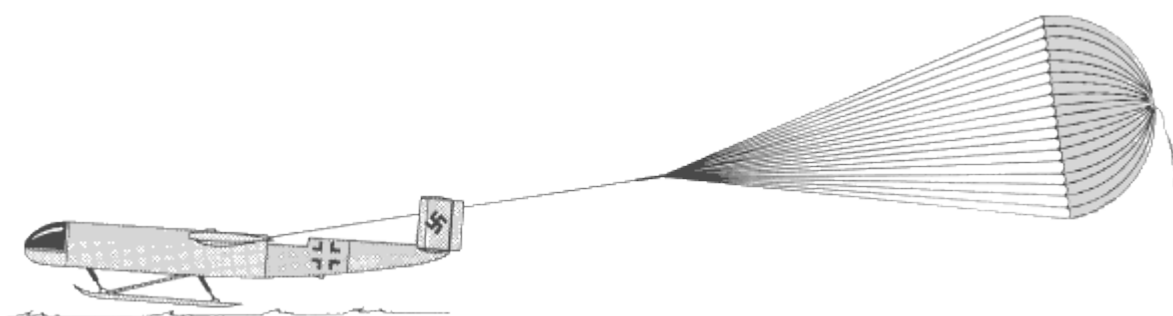
L'AR E.381 est passée par plusieurs stades de conceptions, chacun s'améliorant au fur et à mesure. Toutes les versions étaient fondamentalement un fuselage cylindrique blindé avec un petit moteur-fusées Walter 509B fournissant la puissance, et toutes les versions étaient équipées pour l'atterrissage d'un patin et d'un parachute de freinage. En outre, toutes les versions de l'Arado AR E.381 devaient être portées sous un bombardier à réaction d'Arado AR 234C-3 4.



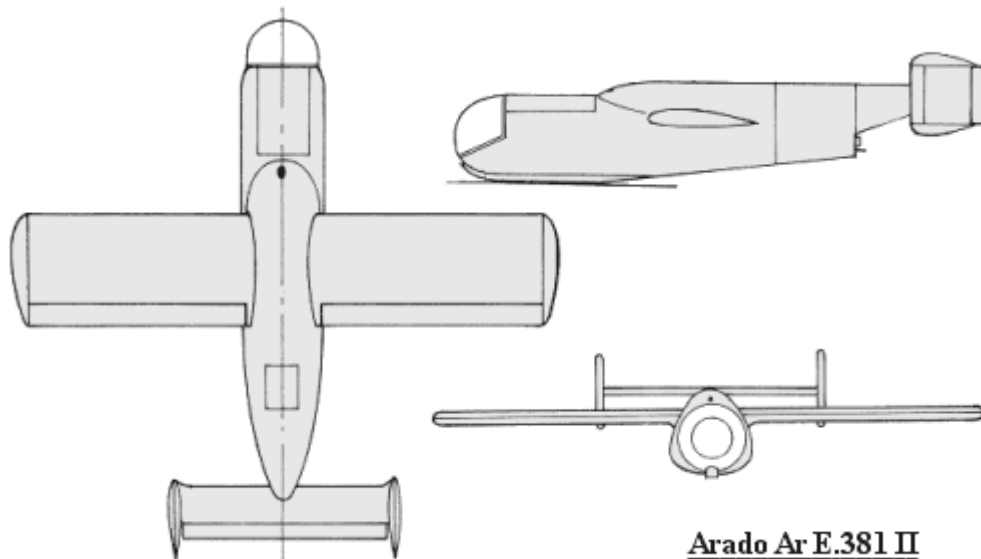


Arado Ar E.381 I

La première version avait un fuselage de section circulaire, avec une petite fenêtre ronde dans le nez pour la vision du pilote. De façon générale, le fuselage entier a été protégé par un blindage de 5mm. Le pilote devait être étendu en position allongé, très à l'étroit dans l'habitacle (comme le mousquetaire donc !). Un écran démontable en verre blindé de 140mm aurait été monté devant le pilote. Deux petites protubérances étaient situées des côtés de fuselage pour les coudes du pilote. À côté des jambes du pilote se situaient deux réservoirs de carburant C-Stoff et derrière ses pieds un réservoir unique de carburant de T-Stoff. Les ailes droites étaient montées à mi-fuselage, avec une protubérance au-dessus des ailes contenant l'unique canon Mk 108 de 30mm avec 60 obus, qui constituait l'armement. Le moteur-fusée prenait place sous la queue de l'appareil qui comportait les ailerons et les doubles gouvernails de direction. Un patin escamotable pouvait être abaissé pour l'atterrissage et un parachute de freinage (éjecté d'une trappe sur le fuselage supérieur arrière) devait également être déployé lors de l'atterrissage.

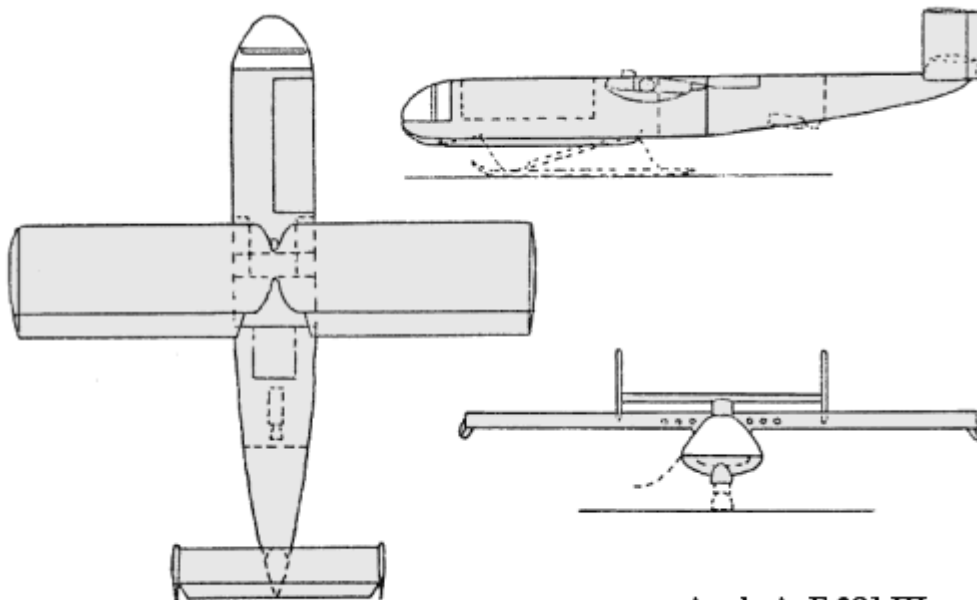


L'accès au cockpit ne pouvait se faire que par une trappe au-dessus de l'habitacle, ainsi le pilote aurait dû s'installer dans le E.381 avant que l'avion ne soit fixé sous son transporteur AR 234C-2 et n'aurait eu aucun moyen de s'échapper en cas d'urgence.



Arado Ar E.381 II

La deuxième version était très semblable à la première version de l'AR E. 381. Les dimensions hors-tout ont été légèrement agrandies, mais la disposition de base est demeurée la même. L'auvent avant a été agrandi, offrant une meilleure vision au pilote. La protubérance demeurait, en retrait de la trappe d'entrée placée sur du fuselage avant, et contenait l'unique canon Mk 108 de 30mm (avec 45 obus) et faisant feu au-dessus de l'habitacle. L'unité de queue était identique, les ailerons étant légèrement plus petits et plus ronds. La procédure d'atterrissage, de même que le moyen d'accès du pilote étaient les mêmes que pour la première version.



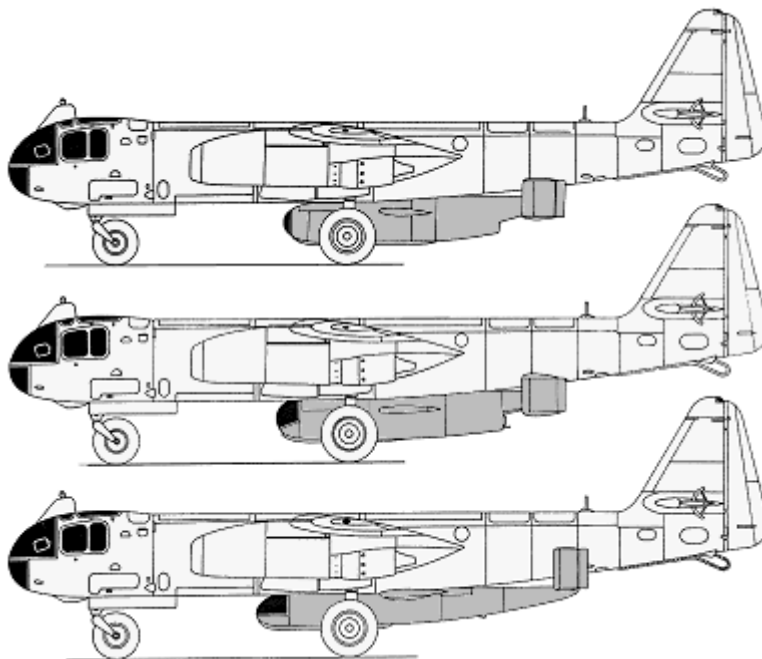
Arado Ar E.381 III

Avec la troisième conception E.381, les dimensions hors-tout ont été de nouveau légèrement agrandies. La forme de fuselage avait désormais une section transversale triangulaire encore plus petite que les versions précédentes. Le décrochement au-dessus du fuselage avait été éliminé, et l'aile était maintenant fixée en position supérieure. En outre, les saumons étaient orientés vers le bas. Au lieu de l'unique canon Mk 108 30mm, la troisième version aurait été armée de six roquettes stabilisées par rotation RZ65 ou RZ73, mises à feu à partir des bords d'attaque d'aile. L'unité de queue a été remodelée pour se positionner légèrement plus haut que le fuselage et ailerons et les gouvernails furent changés pour une forme rectangulaire plus simple. L'atterrissage était identique à celui des deux premières versions. Le problème d'évacuation de l'avion fut résolu en ajoutant une trappe sur le côté droit du fuselage avant.



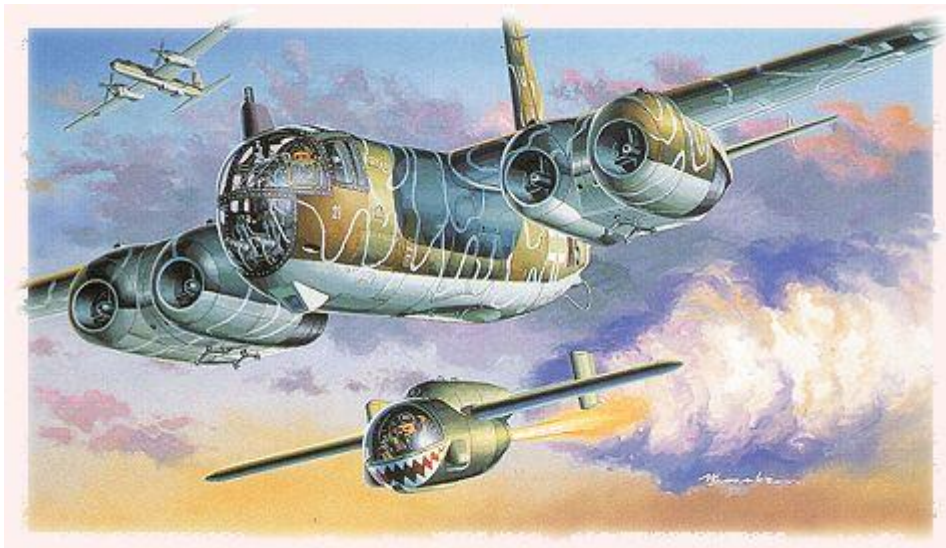
Image Andreas Otte

L'E.381 devait être attaché au-dessous de l'Arado AR 234C-3, très en arrière pour dégager la place nécessaire à la rétraction du train d'atterrissage. L'Ar 234 fournissait pendant le vol la liaison téléphonique (pour adapter la configuration des volets), le chauffage, et l'électricité à l'E.381. Ce dernier devait être largué 100 m au-dessus des formations de bombardiers ennemis. Il ferait alors son approche avec un piqué peu prononcé et très rapide, atteignant une vitesse de 820 km/h pour effectuer une première attaque. Le petit moteur-fusée Walter 509B serait alors allumé pour permettre une deuxième attaque. L'E.381 commencerait alors un long vol plané pour atterrir sur son patin, freiné par son parachute. L'E.381 pourrait être facilement démantelé (par élément d'aile, de fuselage et de queue), manipuler manuellement et alors chargés dans un camion.



On a estimé que la production prendrait 600 heures-homme de travail. Les matières employées devaient être 350 kilogrammes d'acier, 320 kilogrammes de tôle, 120 kilogrammes de bois et 40 kilogrammes de métal léger pour un total de 830 kilogrammes. Une maquette a été construite ainsi que certains éléments en bois du fuselage. Aucun exemplaire n'a été terminé et encore moins piloté, le RLM ayant rapidement mis fin au programme de chasseur parasite.

La maquette sera celle de Revell anciennement Dragon. Pi au 1/72eme hein!



Bon la maquette elle-même ne devrait pas me prendre trop de temps il va falloir que je meuble un peu ce chapitre alors j'ai décidé de m'intéresser au cas un peu spécial du pilote d'Ar 381 à savoir le pilotage allongé.

Que cela soit clair, le Kama-Sutra du pilote d'avion est particulièrement limité.

A part ce pauvre Santos-Dumont qui pilotait son 14bis debout, et quelques tentatives allongées, la quasi intégralité des appareils volants se sont pilotés bien posé sur son postérieur.

N'oublions pas que le premier à avoir volé l'a fait vautré sur son Flyer one.

En fait cette position fut totalement abandonnée jusqu'à ce que les allemands soient confrontés au problème pour les pilotes de supporter de fort facteur de charge en particulier lors de la mise au point des premiers bombardiers en piqué pendant les années 30.

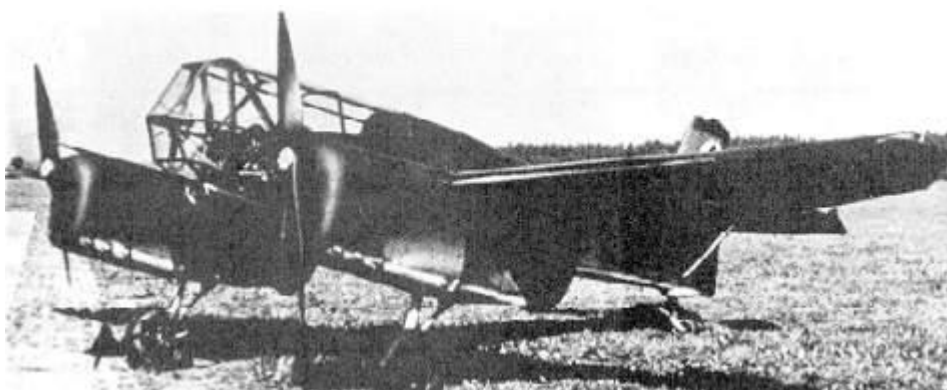
L'Akademisch Fliegergruppe de Stuttgart mis au point en 1937 le FS17, planeur à position allongée qui effectua son premier vol le 21 mars 1938. L'appareil pouvait supporter 14 g et une série de vol prouva que le pilotage allongé était possible et permettait d'encaisser un nombre de G plus élevé et de mieux supporter des prises de G de longue durée.

Les frères Horten adoptèrent aussi cette position en particulier pour leur planeur Horten HO IV, le pilote prenant place avec la partie supérieure du corps inclinée à 30° par rapport à l'horizontal.

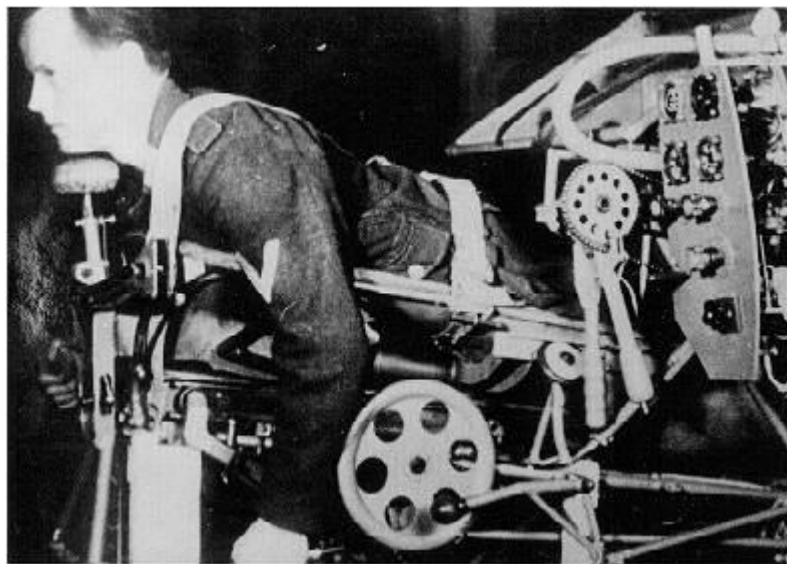
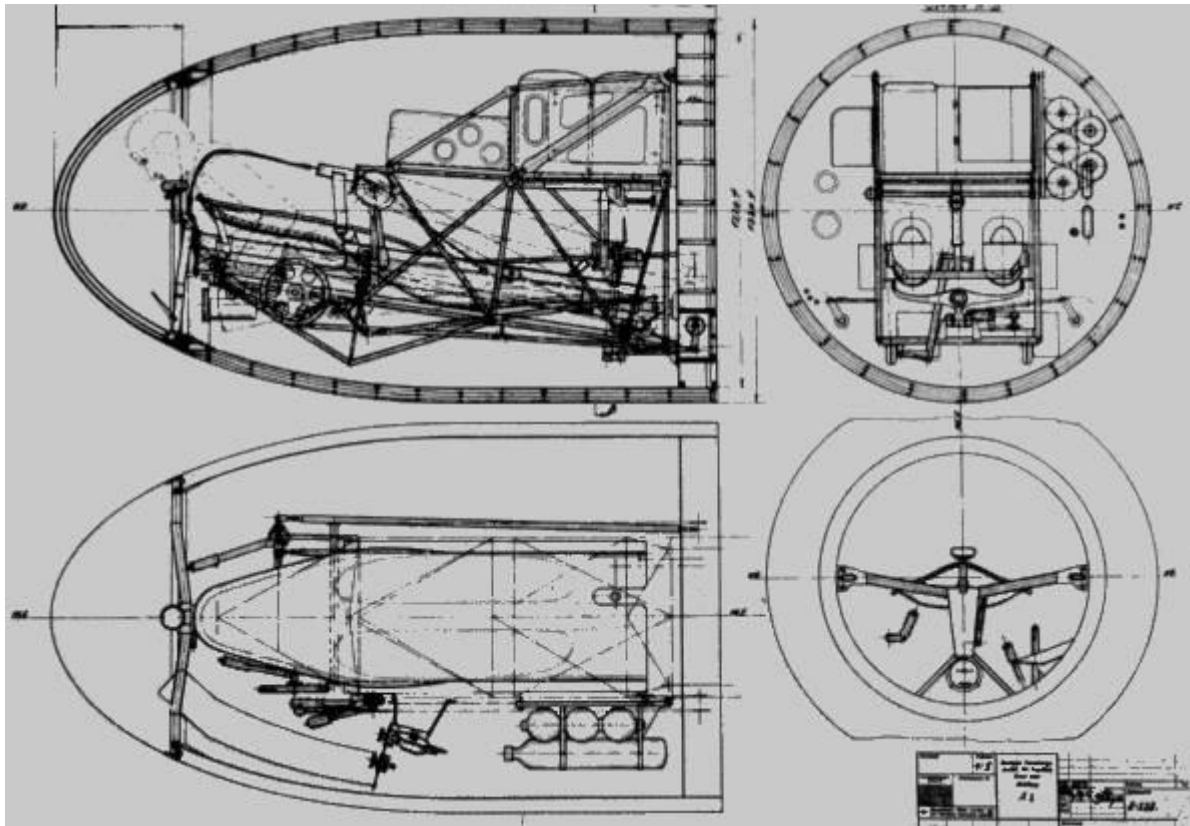
Selon Reimar Horten les avantages étaient multiples : position moins fatigante lors des longs vols (le HO IV pouvait rester en vol 10 heures !), excellente visibilité vers l'avant et le bas, diminution de la traînée (la marotte des frères Horten) et meilleure survivabilité en cas de crash (bonjour l'angoisse aussi !).



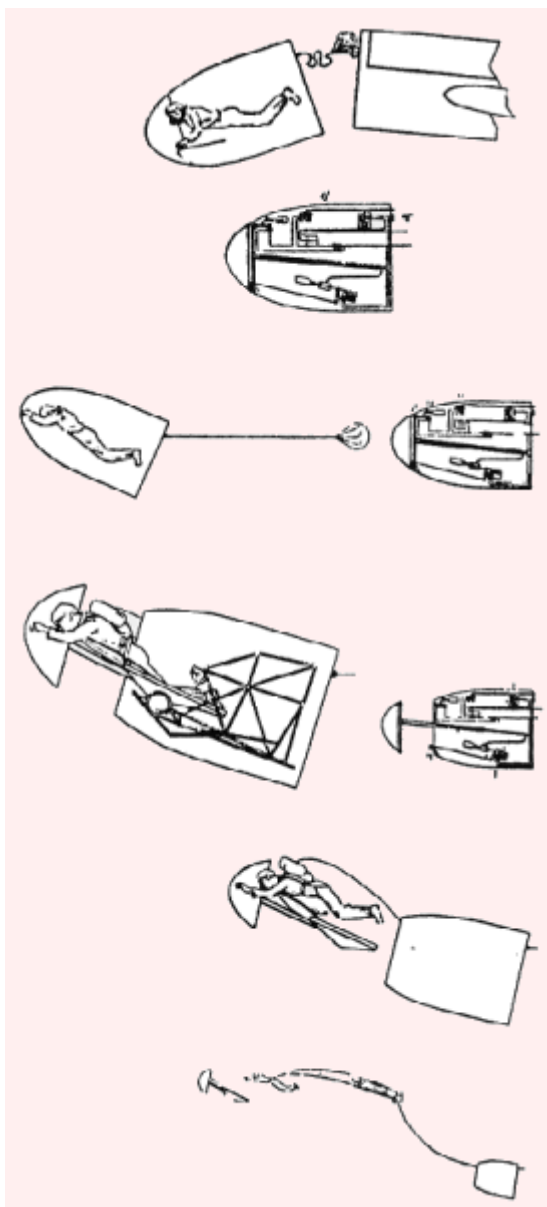
En 1943 le DVL (Deutsche Versuchsanstalt für Luft-fahrt) demanda la construction d'appareil motorisé à pilotage allongé. Celui-ci fut construit par FFG Berlin et le Berlin B9 vola avec succès au printemps 1943. Toute une série de test furent effectués, validant la position particulière de pilotage. L'avion pouvait supporter 22G !



Lancé en 1940, le projet supersonique allemand en trois étapes, initialisé par le DFS (DFs 228, Heinkel P1068 et DFS 346) intégrait un cockpit allongé pressurisé.



Le complexe système d'évacuation fut validé et fonctionna parfaitement sur le DF346 capturé, lors de ses essais en URSS après guerre, sauvant la vie de son pilote d'essai.



Application opérationnelle des essais du Berlin B9, le bombardier en piqué Henschel Hs 132 dont six prototypes furent commandés en Mai 1944 et dont la construction aurait dû commencer en Mars 1945, ne fut jamais terminé.



Dans la continuité de leur prototypes, les ingénieurs de Gotha proposèrent aussi une version de

Technical drawing of the Zeppelin LZ 129 Hindenburg, showing side and front views with dimensions and armament details.

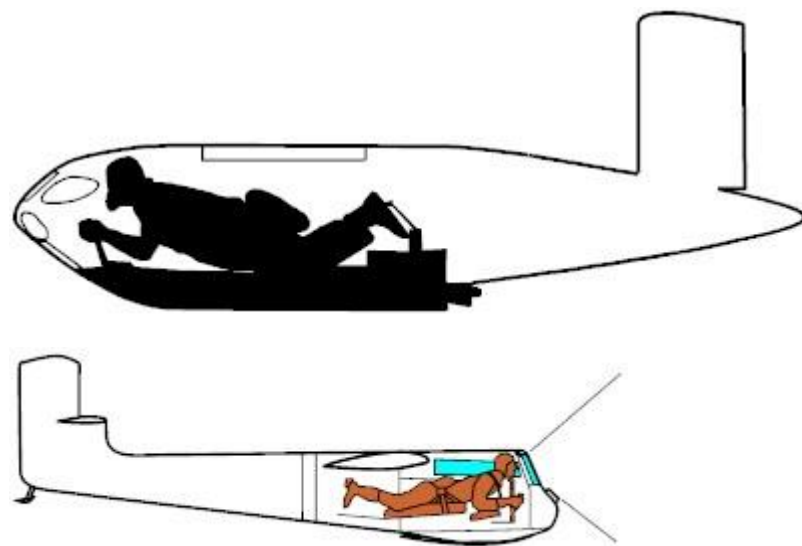
Dimensions:

- Length: 133,50 m
- Height: 42,00 m
- Span: 127,00 m
- Wheel diameter: 3,20 m

Armament Details:

- Waffenanlage 2x2 MG 141 max. 600 Schuß**
- Waffenanlage 2x1 MG 141 max. 250 Schuß**

C'est aussi le cas du heinkel P1077 Julia, du Messerschmit P1103, de l'Arado E381 (je recolle avec brio au sujet principal) et en particulier d'un projet du Dr Richard Vogt, le BV 40.



Le concept fut étonnement repris quasiment tel quel aux USA par Martin dans les années 50.



Les projets de VTOL, genre Heinkel Lerche intègrèrent aussi des cockpits allongés.

Notons que dans l'immédiat après guerre les alliés reprirent pas mal de projets avec pilote allongé comme le Northrop X-P79B ou les essais anglais à base de Meteor F8 ou Reid & Sigrist "Bobleigh"



Sûr que vous pouvez me dégouter de jolis prototypes années 50 (français aussi) car la « prone position » était à la mode sans déboucher sur une application concrète (pouvez compléter hein !).

M'enfin avec Modern Mekanix, en 1949 on y croyait encore !



Hergé placera d'ailleurs tout son petit monde dans sa fusée lunaire dans la position préconisée par Reimar Horten, 30 ans auparavant.

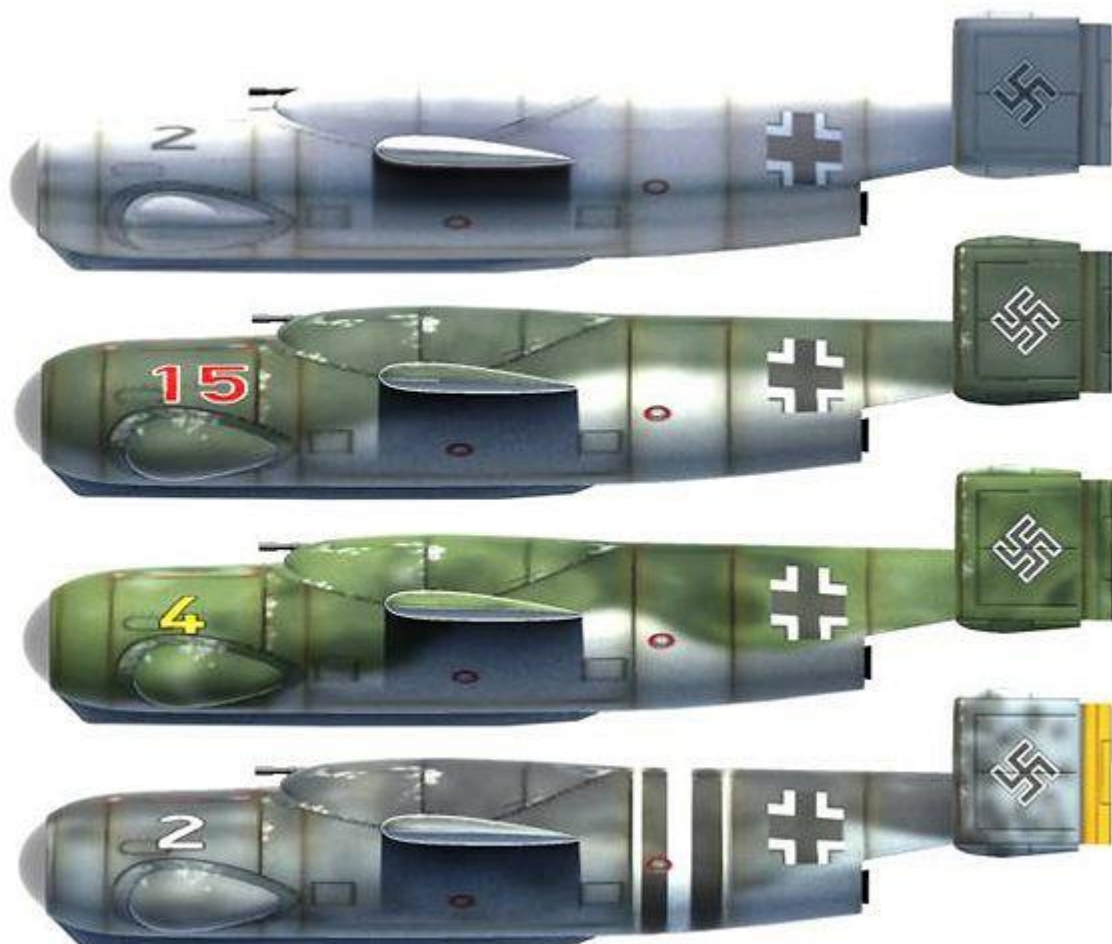
Sur ce, il me reste à dégouter un pilote couché au 1/72 pour le Ar 381 !!!!

Alors j'ai voulu voir ce que donnait exactement un testeur Epeda dans un avion.

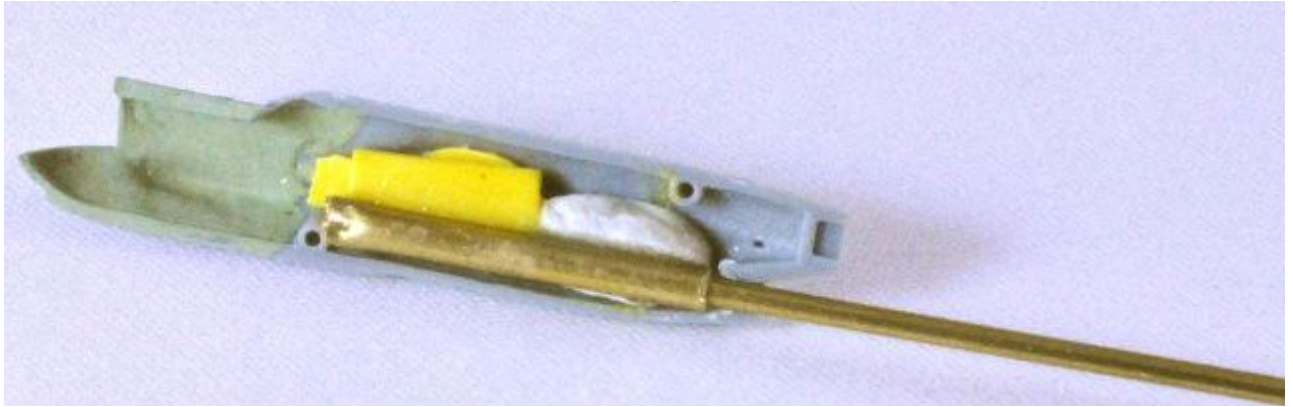
Le pilote est découpé puis reconstituer au Patafix pour tester.
Ben y a pas à tortiller, il n'y aura pas la place pour les galipettes dans son fuselage.



Le montage risque d'être rapide (m'enfin quand j'aurai le temps de m'y mettre)
 Montage rapide, il va déjà falloir penser à la peinture.
 Gino Marcomini nous ayant pondu des profils fort seyant, je n'ai que l'embarras du choix.
 Peut-être un mixte des deux derniers !



On en profite pour consolider sévèrement la tuyère histoire de pouvoir manipuler le tout plus tard.

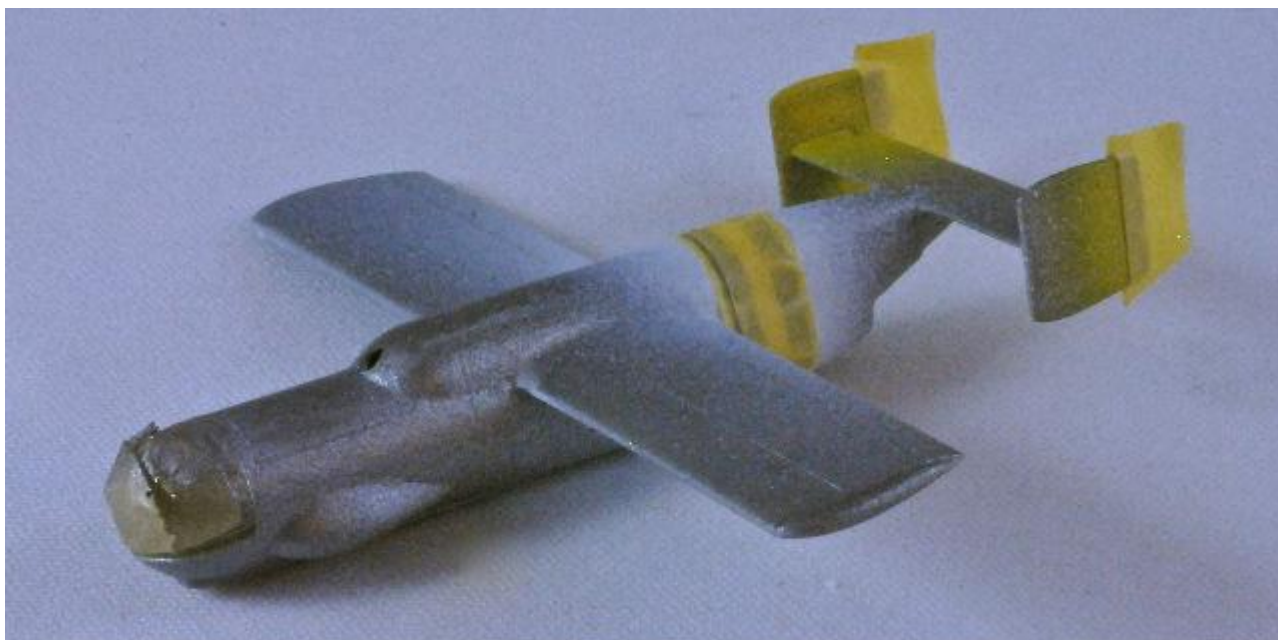


On continue tout doucement pour ne pas réveiller le pilote flemmard.....
Flemmard peut être mais il fallait être équipé autrement qu'un pilote d'A400M pour oser monter là-dedans !!!!



Dans la série sarcophage volant effectivement ça se pose là!
Reste à mastiquer un poil le tout et on pourra penser peinture.

Une sous couche métallisée pour la route et on pschitte (gorettement, like a goret quoi!) les futurs marquages.



J'ai distinctement entendu une dernière plainte étouffée avant de refermer la verrière.

Pschittage du Hellblau, du Dunklegrün pi du Braunviolett.

On démasque et on applique avec joie et entrain une couche de Klir salvateur.



Restera les décalques, chipping, weathering et les spaghettis de la mort qui tue car tout petit vu le modèle.

C'est du quasi-fini.

Pose des décalques sans histoire (ahhh plein de décalques, avec un vrai plan pour les poser...du délire)

Chipping des bords de trappe, pastel dans les lignes de structure et entamasse des nouillasse.

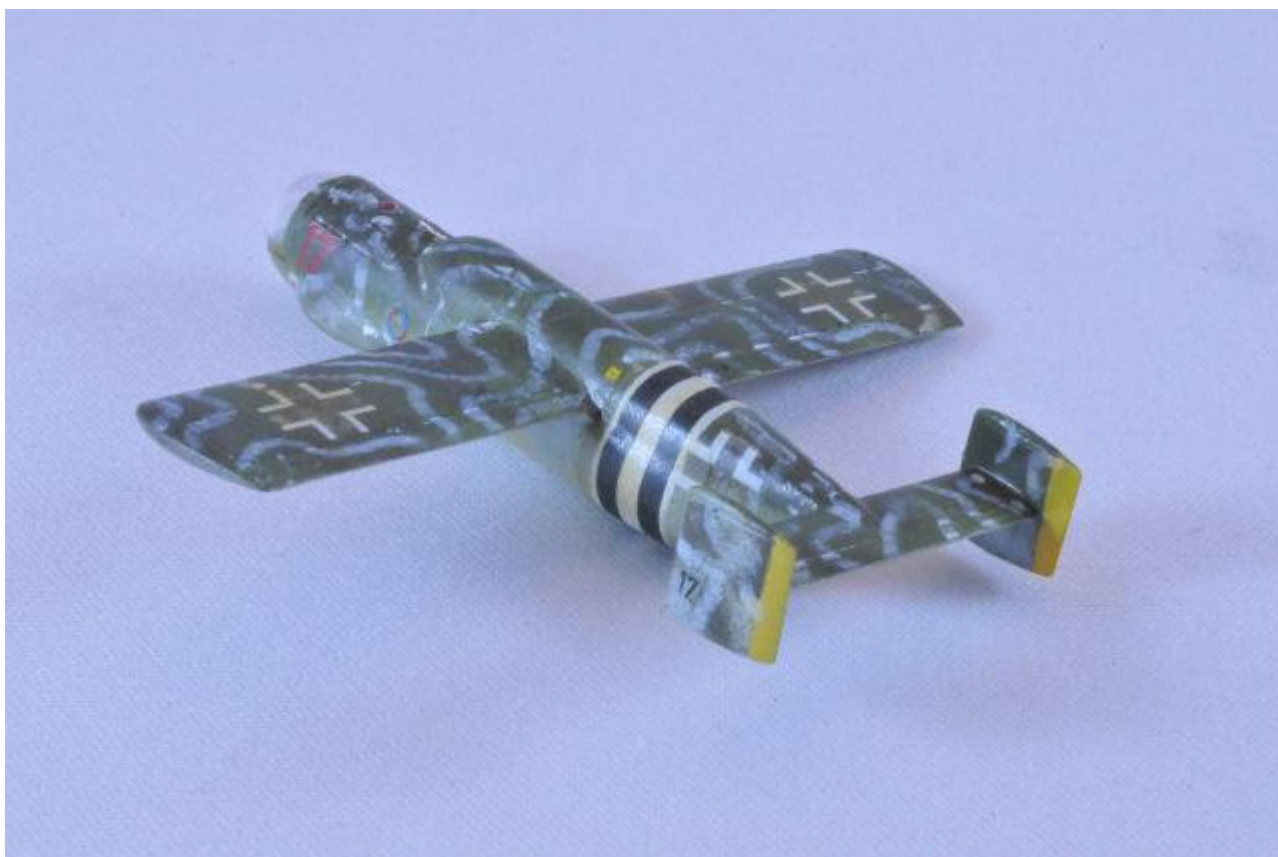
Après une tentative, disons, peu concluante à l'aéro (le modèle est vraiment trop petit!!!) Je me suis rabattu sur le pinceau avec de la Prince August Air, un truc pas prévu pour le pinceau et qui couvre que tchi (c'est le but). Plusieurs passage après, je micromesh mes nouilles pour les affadire encore plus.



Le Gizmo reste au final assez visible et semble toujours vivant (mais pas content!)



Le boulettor est collé au final et peint en Gun metal (c'est original!)



Décalques et marques sont repastellisés, jurant trop avec le reste.

Et je me galère royalement en ce moment en faisant des cochonneries sans nom (komplett Sauerei

dirait on)



J'étais déjà pas ben fan des soirées mousse du Macumba...mais là je suis vacciné.

Impossible de faire tenir cette matière en place. Alors je jongle avec les morceaux séchés.....une chance cela se coupe, se malaxe assez facilement. Suffisamment pour trancher le tout façon pain a hot dog, et morceaux par morceaux on monte sa brochette.



Bon, je suis encore mitigé. Le pauvre Arado sème de la Chantilly plus qu'il ne grimpe avec allégresse vers le petit matin glorieux. C'est sans doute le maxi que je puisse faire avec cette

matière, j'aurai voulu la "sculpter" un minimum plus vers l'arrière pour l'impression de vitesse. Et ce que d'après vous je tente un petit coup d'aéro genre ombrage par en dessus ou ça va être encore plus pitoyable? (les trainées d'un Me163 par exemple sont particulièrement blanches et franches)

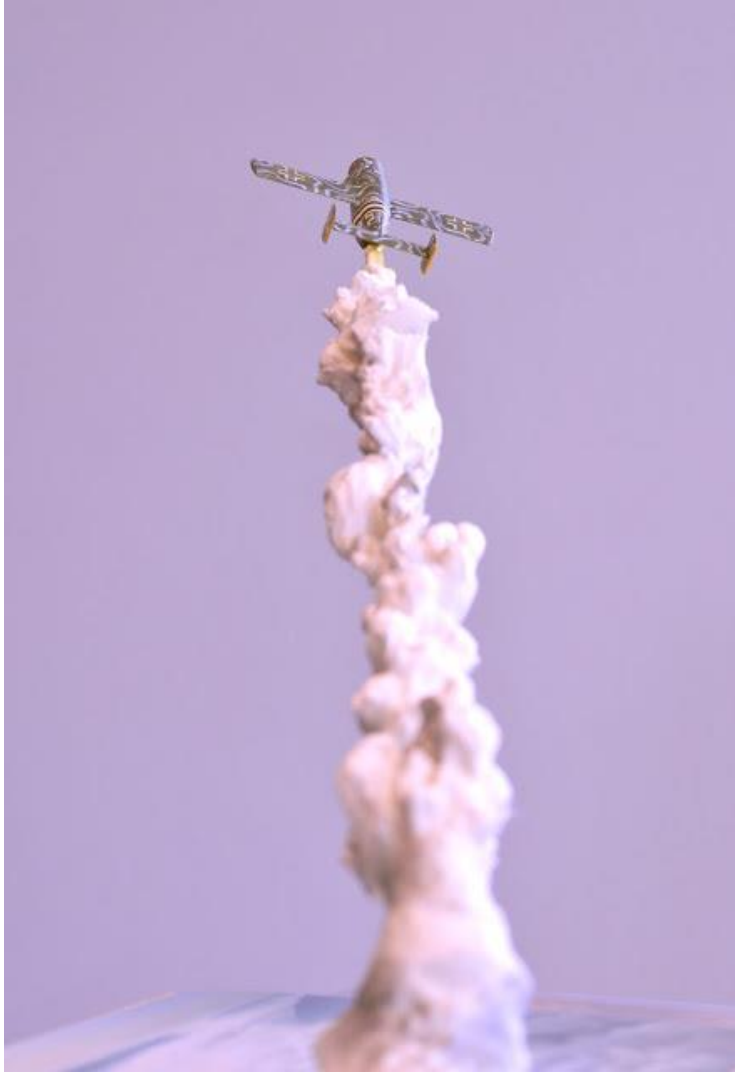
J'ai pensé reprendre le tout avec du coton effilé mais c'est encore pire!



Sous certains angles, ça passe...sous d'autre cela fait décidément Chantilly figée (donc rance)



Notons la maxillaire crispée du pilote (plus à mon avis d'autres muscles peu visible sous cette angle)



C'est pas encore "vers l'infini et au dela" car dans 3 secondes l'Ar e381 s'incrute dans le plafond.



" Wie einer Moskito, aber Ohoh!"

