



# Les avions de combat à réaction de la Deuxième Guerre Mondiale

Par Alfred Price et Jeff Ethell. Traduit de l'anglais par Michel Bénichou

# Messerschmitt 262

## Derrière le mythe, le calvaire de la réalité

**Ce récit est le premier d'une longue série consacrée à la carrière opérationnelle, en général très mal connue, des premiers avions de combat à réaction de la Deuxième Guerre mondiale. Nous commençons par le plus mythique de ces avions, le Messerschmitt 262.**

**Les autres aéronefs, dont la carrière sera racontée dans cette série, seront les Messerschmitt 163, Gloster «Meteor», Arado 234, Yokosuka «Ohka», Heinkel 162, Lockheed P-80 «Shooting Star», Ryan FR-1 «Fireball», Bachem Ba 349 «Natter». Nous terminerons par un comparatif réalisé en 1945 entre un de Havilland «Vampire» Mk 1 et un «Spitfire» Mk XIV, afin d'évoquer le «Vampire» qui n'a pas été mis en service pendant le conflit mondial, mais juste après.**

**Ce comparatif sera un ajout au texte original de cette série qui a été publiée en Grande Bretagne sous le titre *World War II Fighting Jets*, par Airlife Publishing Ltd.**

© Alfred Price et Jeff Ethell, 1994.

**Les photos de Messerschmitt 262 sont rares ! Il semble que celle-ci a fait l'objet de divers commentaires. La légende officielle des services de propagande américains, affirme qu'elle a été filmée par la caméra embarquée d'un P-51 «Mustang», peu avant la destruction du Me 262. Quoiqu'il en soit, cette image est symbolique de la carrière du Me 262, attaqué par un avion à moteur à pistons qui plonge sur lui en coupant facilement à l'intérieur de son interminable virage à droite... On peut ensuite imaginer le Me 262 succombant sous le nombre des Américains.**

Photo USIS / DITE

**D**ans l'histoire de l'aviation, peu d'avions ont été autant controversés que le Messerschmitt 262. Certains commentateurs tirèrent parti de son histoire pour démontrer l'inaptitude d'Hitler et d'autres chefs allemands, qui, disent-ils, ne surent pas favoriser son développement avec la vigueur nécessaire, ni ne surent l'utiliser comme il le fallait. Certains sont allés assez loin pour suggérer que, convenablement employé, le Me 262 aurait modifié le cours de la Deuxième Guerre mondiale. Des affirmations aussi radicales méritent d'être analysées soigneusement. Pour cette analyse, nous considérerons non seulement le développement technique de l'avion, mais aussi, le contexte militaire et politique de ce développement.

Le Messerschmitt 262 découle du projet n°1065 de la firme, étude consécutive à un appel d'offres du ministère de l'Air allemand (RLM), en 1938, portant sur un avion expérimental propulsé par deux des nouveaux moteurs à turbines à gaz P 3302 en cours de développement chez BMW. A l'époque, il était espéré que le P 3302 donnerait une poussée d'un peu plus de 585 kg ; officieusement, BMW espérait disposer d'une paire de ces moteurs pour essais en vol à la fin de 1939... Ce qui se révéla exagérément optimiste.

La cellule fut conçue par le Dr Woldemar Voigt et son équipe, avec une aile basse en légère flèche, deux réacteurs et un train d'atterrissage classique. Dès le départ, cette équipe fit en sorte qu'un intercepteur pût être ensuite développé du projet, bien que le programme de la Luftwaffe n'en fit pas mention. En mars 1940, la société Messerschmitt reçut commande de quatre exemplaires du nouvel avion, désormais désigné Me 262 : trois étaient destinés aux essais en vol, un aux essais statiques.

C'est à cette occasion que BMW, avec ses nouveaux moteurs, se révéla très en retard sur les délais prévus. Ce n'est pas avant la fin de 1940, avec un an de retard, que le premier

moteur put être testé au banc... et l'on découvrit alors qu'il ne donnait que 260 kg de poussée. Entre-temps, la société Heinkel avait pris de l'avance avec ses propres moteurs à turbine à gaz ; le 27 août 1939, trois jours avant le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, l'un d'eux, d'une poussée de 500 kg, avait été le propulseur unique d'un avion expérimental spécialement construit, le He A8.

Résultat des problèmes rencontrés par BMW, la première cellule de Me 262 fut achevée longtemps avant ses moteurs. Par conséquent, afin d'évaluer ses qualités de vol, le prototype vola pour la première fois le 18 avril 1941, propulsé par un moteur à pistons Jumo (1) 210 de 690 ch, monté dans le nez. Pour ce vol inaugural, le pilote d'essais Fritz Wendel décolla de l'aérodrome d'Augsbourg.

C'est finalement en novembre 1941 que la première paire de BMW 003 (alias P 3302) «bons de vol» arriva à Augsburg pour être montée sur le Me 262. Le 25 mars 1942, Fritz Wendel s'envola avec le nouvel avion propulsé par le Jumo à pistons et les deux réacteurs ; il est heureux que le moteur à pistons ait été conservé, car, peu après le décollage, les deux réacteurs défailirent l'un après l'autre et Wendel put tout juste ramener sur la piste la machine très sous-motorisée.

**I**l était clair désormais que la mise au point du BMW 003 demanderait encore un travail considérable. Aussi le Me 262 fut-il adapté au nouveau turboréacteur Jumo 004 qui, à la fin de 1941, avait réussi un essai de 10 heures et produisait 980 kg de poussée. Le 18 juillet, Fritz Wendel fit décoller le Me 262 sur la seule puissance de ses réacteurs.

Ce vol fut normal, sauf le décollage : l'avion roulant queue basse, les gouvernes de profondeur étaient masquées par les ailes et n'avaient aucune efficacité ; ainsi lorsqu'il atteignit la vitesse de décollage, Wendel dut utiliser les freins pour soulever la queue ; la profondeur

.....  
(1) Jumo est l'abréviation de Junkers Motoren. NdT



La préparation du Messerschmitt 262 V3, le prototype n° 3, encore à train classique, avant la mise en route des turboréacteurs. Des batteries sont déjà en place, sur un chariot glissé sous le fuselage.

Collection Alfred Price

agit alors normalement et il put prendre l'air.

Bien que le Me 262 eût atteint une vitesse d'environ 800 km/h et des performances en montée très supérieures à celles de n'importe quel autre avion de chasse alors en service, il suscita, dans un premier temps, peu d'intérêt dans la Luftwaffe. Pendant cet été de 1942, le Focke Wulf 190A et le Messerschmitt 109G étaient équivalents ou supérieurs à tout ce qu'utilisaient la Royal Air Force, l'USAAF ou la force aérienne soviétique ; l'Allemagne n'était pas encore menacée par les bombardements de jour, et les principaux fronts étaient loin en Union Soviétique et en Afrique du Nord. Sur les très rustiques aérodromes de campagne, un avion aussi nouveau que le Me 262 n'aurait guère été utile, avec des moteurs à réaction au potentiel faible, mal mis au point, exigeant un entretien très soigneux. Pour la victoire finale, il fallait des chasseurs classiques en nombres toujours plus grands, plutôt que des nouveautés au comportement imprévisible, même si leurs performances étaient très supérieures. Néanmoins, pour préserver l'avance technologique, la Luftwaffe commanda, en mai 1942, une première série de 15 exemplaires qui fut augmentée à 30 en octobre. Le développement du nouveau chasseur devait être poursuivi jusqu'au point où la production en grande série pourrait être éventuellement lancée.

L'ambiance régnant au printemps 1943 peut être estimée grâce aux minutes d'une conférence de production qui se déroula à Berlin le 31 mars, sous la présidence du Generalfeldmarschall Ehrhard Milch. Le Messerschmitt 209, descendant en droite ligne du 109, était l'objet de la réunion ; si la production en masse

du 262 devait être lancée, ce serait aux dépens du 209. Milch déclara :

*«Dinort [Oberst Oskar Dinort, l'un des officiers de l'état major de Milch] a proposé d'abandonner le Me 209 et de tout concentrer sur le 262. Nous avons discuté du sujet et je considère qu'un tel changement est prématuré.»*

Le Generalmajor Adolf Galland, Inspecteur de la chasse, était d'accord : *«Nous ne devons pas le faire»*.

Le Me 209 devait être construit aussi rapidement que possible ; le Me 262 pouvait le remplacer ensuite, si la guerre durait assez longtemps.

**C**ependant, dans les semaines qui suivirent, se produisit un changement d'opinion radical, en faveur du Me 262. En mai, Adolf Galland visita Lechfeld et vola avec le quatrième prototype ; il fut si impressionné qu'à son retour à Berlin, il réclama que la production du Me 262 fût lancée aussi tôt que possible, et reçut la priorité sur toutes les autres. Milch accepta les recommandations de Galland ; le Me 209 devait être retiré du plan de fabrication.

Quelques jours plus tard, le 28 mai, la pression s'accrut encore pour faire avancer le Me 262. L'ingénieur Oberst Dietrich Schwenke, chef du bureau d'évaluation des performances des matériels ennemis, fit savoir, lors d'une réunion à Berlin, qu'un prisonnier bavard avait laissé échapper que, lors d'une visite à Farnborough pendant le précédent Noël, il avait vu *«... un avion sans hélice voler à une hauteur d'environ 300 m et, selon lui, très vite. Ceci est la première mention d'un chasseur*

*ennemi à réaction...»*

Le Generalmajor Wolfgang Vorwald, chef du département technique de Milch, ajouta que l'existence d'une telle machine chez l'adversaire était possible. Voilà qui semblait indiquer clairement où était l'avenir ; mais, pour le présent, la situation devenait de plus en plus difficile pour l'Allemagne, puisque les derniers chasseurs britanniques, américains et soviétiques se montraient malheureusement égaux aux meilleurs machines en service dans la Luftwaffe. Il était clair désormais que seul le Me 262 pouvait accomplir le bond en performances nécessaire pour compenser l'avantage numérique dont allait certainement bientôt profiter la chasse ennemie.

Au cours de la conférence de production du 29 juin, à laquelle participait Willy Messerschmitt, Milch fut informé de l'état du programme de construction du Me 262 :

*«La construction des ailes et l'assemblage final auront lieu à Augsburg, et celles des queues et des fuselages à Regensburg. En concentrant nos efforts, et si certaines hypothèses se confirment, nous pourrions recevoir la livraison du premier avion de série en janvier 1944. Les livraisons passeront pendant le second mois à huit, le troisième à 21, en avril à 40 et en mai à 60 avions. A la mi-mai, nous devrions atteindre le nombre requis de 100, la production se maintenant à 60 par mois jusqu'à novembre...»*

Il n'était plus temps de finasser, mais c'est pourtant ce qui arriva. Le coupable fut Willy Messerschmitt. Vexé par le rejet de son 209, il résolut d'en maintenir la production parallèlement à celle du 262, et tenta, pour y parvenir, d'augmenter son personnel qualifié. Bâtitseur

## LA RAISON DU TURBORÉACTEUR

**Le travail sur les turbines à gaz et les moteurs-fusées destinés aux avions militaires n'a commencé sérieusement qu'à la fin des années 30, bien que les idées qui sous-tendent ces propulseurs ne fussent en rien nouvelles. Deux facteurs étaient, dans ces domaines, à l'origine de ce développement.**

**D'abord, tandis que les menaces de guerre s'amorcelaient en Europe et dans d'autres parties du monde, l'amélioration des performances des avions militaires et, en particulier, des chasseurs était vivement encouragée. Ensuite, conséquence de ces pressions, les concepteurs d'avions prenaient conscience que les lois implacables de la physique empêcheraient les avions à hélice de dépasser 800 km/h. Ce problème fondamental était dû à l'utilisation de l'hélice comme moyen de conversion de la puissance en poussée : au fur et à mesure que la vitesse augmentait, l'efficacité de l'hélice s'effondrait.**

**Quelques chiffres serviront d'illustration : globalement, le «Spitfire» atteignait la vitesse maximale d'environ 480 km/h avec un moteur de 1 000 ch. L'hélice avait alors un rendement de 80 % et les 450 kg de poussée qu'elle produisait équilibraient la traînée de la cellule.**

**Considérons maintenant la puissance motrice nécessaire pour propulser le même avion au double de cette vitesse, 960 km/h. La traînée croissant au carré de la vitesse, si la vitesse double, la traînée quadruple. Les 450 kg de traînée à 480 km/h deviennent 1 800 à 960 km/h : pour équilibrer ceci l'avion a besoin de 1 800 kg de poussée. Il peut être démontré que ceci est l'équivalent de 6 400 ch. Mais à 960 km/h, le rendement de l'hélice est à peine supérieur à 50 %. Donc, pour propulser l'avion à cette vitesse avec un moteur à pistons, ce n'est pas 6 400 ch qu'il faut, mais 12 800 ! En 1945, le meilleur moteur à pistons disponible pour les chasseurs donnait un peu plus de deux chevaux par kilo. Ainsi un moteur à pistons développant la puissance nécessaire à notre avion à 960 km/h aurait pesé environ 4 950 kg, environ le double de la masse maximale des premiers «Spitfire».**

**Pour voler à hautes vitesses, le moteur à turboréacteur ou à fusée était fondamentalement plus efficace. Il produit sa poussée directement, sans pertes de puissance en transformation. Cette poussée reste plus ou moins constante quelle que soit la vitesse de l'avion. Le turboréacteur 003 du He 162 délivrait une poussée de 913 kg pour une masse inférieure à 630 kg, et propulsait l'avion à 900 km/h. Aucune combinaison d'hélice et de moteur à pistons n'offrait de rapport puissance-poids un tant soit peu équivalent ; il était clair que les jours de cette dernière étaient comptés sur les avions à hautes performances.**

d'empire invétéré, il tira suffisamment de ficelles au parti nazi pour réussir à maintenir le 209 dans le plan pendant plusieurs mois après que Galland et d'autres officiers de haut rang de la Luftwaffe eurent déclaré qu'il n'était plus utile. Mais le personnel nécessaire pour faire fonctionner deux chaînes de fabrication au lieu d'une n'étant pas disponible, les deux programmes prirent du retard. Ce n'est pas avant novembre 1943 que le 209 fut, finalement, abandonné et que l'entreprise pût porter tous ses efforts sur le 262.

Entre-temps, le programme d'essais du Me 262 avait pris de l'ampleur. En juillet, le cin-

quième prototype, le premier muni d'un train d'atterrissage tricycle – mais fixe –, devait faire son premier vol. Il fut suivi en novembre par le sixième, premier avion de présérie à train tricycle escamotable et nacelles-moteur légèrement modifiées.

Jusqu'alors, le Messerschmitt Me 262 avait été envisagé seulement comme un destructeur de bombardier. Mais, comme les autres chasseurs de la Luftwaffe (et, en fait, ceux des autres forces aériennes), il fut prévu qu'il aurait à emporter des bombes avec pour mission secondaire la chasse-bombardement.



**Le troisième prototype, premier à voler grâce à ses seuls turboréacteurs, peu avant son vol inaugural à Leipheim, le 18 juillet 1942.**

Transit film

Compte-tenu de la fréquence avec laquelle l'histoire du Me 262 chasseur-bombardier a été déformée, il est important d'en rappeler ici le détail.

Lors des grandes batailles aériennes au-dessus de l'Allemagne, pendant l'été et l'automne de 1943, les défenses s'étaient bien acquittées de leur tâche. Les destructeurs de bombardier du moment, en particulier les Me 110 et 410 lourdement armés, avaient démontré qu'ils pouvaient infliger des pertes énormes aux formations de bombardiers sans escorte. Pour beaucoup de chefs de la Luftwaffe, il semblait alors que, compte-tenu de l'accroissement du nombre des destructeurs de bombardier classiques, la menace des bombardiers diurnes disparaîtrait bientôt. Cependant, il ne pouvait y avoir de doute que les alliés occidentaux préparaient intensivement une opération d'invasion capitale pour l'année suivante, quelque part au nord-ouest de l'Europe. Hitler comprit que la bataille pour s'assurer les têtes de pont aurait des conséquences décisives sur le cours de la guerre. Si les Allemands parvenaient à repousser l'invasion, les pertes alliées seraient presque certainement si importantes qu'elles retarderaient une nouvelle tentative d'une ou, peut-être, deux années ; pendant ce temps, des forces puissantes seraient disponibles pour le front de l'Est. Mais, si la bataille défensive était perdue et si les Alliés étaient capables de s'établir sur le continent, l'Allemagne serait coincée entre les fronts de l'est et de l'ouest, comme une noix dans un casse-noix. Les premières heures d'un débarquement face à l'ennemi s'annonçaient terriblement difficiles et confuses, et combien seraient-elles plus compliquées encore si la Luftwaffe disposait d'une centaine de chasseurs-bombardiers très rapides pour bombarder et mitrailler les troupes arrivant au rivage ! Quelques heures de retard dans l'établissement de la tête de pont devaient être suffisantes pour permettre à l'armée allemande de déplacer ses réserves et repousser l'invasion.

Les pensées d'Hitler commençaient à se cristalliser : ce qu'il fallait était un avion d'attaque pourvu de la vitesse nécessaire pour pénétrer les puissantes défenses aériennes qui protégeraient toute invasion de ce genre. Son esprit se tourna vers le seul avion qui semblait disponible pour cette tâche, le Messerschmitt 262.

Le 2 novembre, Göring, accompagné par Milch et Vorwald, visita les usines Messerschmitt à Augsburg, pour discuter de la production du Me 262. Après avoir parcouru les installations avec son entourage, le Reichsmarschall Göring mentionna le souhait d'Hitler de disposer d'un chasseur-bombardier très rapide, et demanda si le Me 262 pouvait emporter des bombes.

Messerschmitt répondit :

«Herr Reichsmarschall, depuis le début nous avons pensé à l'installation de deux supports de bombes : donc il peut emporter des bombes ; soit une de 500 kg, soit deux de 250. (2)»

.....

(2) Un sténographe était présent lors de la conversation et la transcription a survécu.

Le chef de l'entreprise confia ensuite que le nouveau chasseur pourrait même emporter deux bombes de 500 kg ou une d'une tonne, et continua en affirmant, en réponse à une question de Göring, que le chantier de modifications à apporter pour emporter des bombes pourrait être achevé en deux ou trois semaines.

Trois semaines plus tard exactement, le 26 novembre, le Me 262 fut présenté à Hitler à Instertburg. Examinant les quatrième et sixième prototypes, le Führer répéta sa question : pouvait-il emporter des bombes ? Une fois de plus, Messerschmitt le lui assura : il pouvait en emporter une d'une tonne ou deux de 500 kg sans difficultés. C'était la réponse qu'attendait Hitler. Il tenait le «Blitz-bomber» (bombardier éclair) qu'il cherchait.

**D**ès lors, le Me 262 prit une place prééminente dans les plans anti-invasion d'Hitler. Lors d'un conseil de guerre, le 20 décembre, il expliqua confidentiellement à des officiers haut gradés de la Wehrmacht :

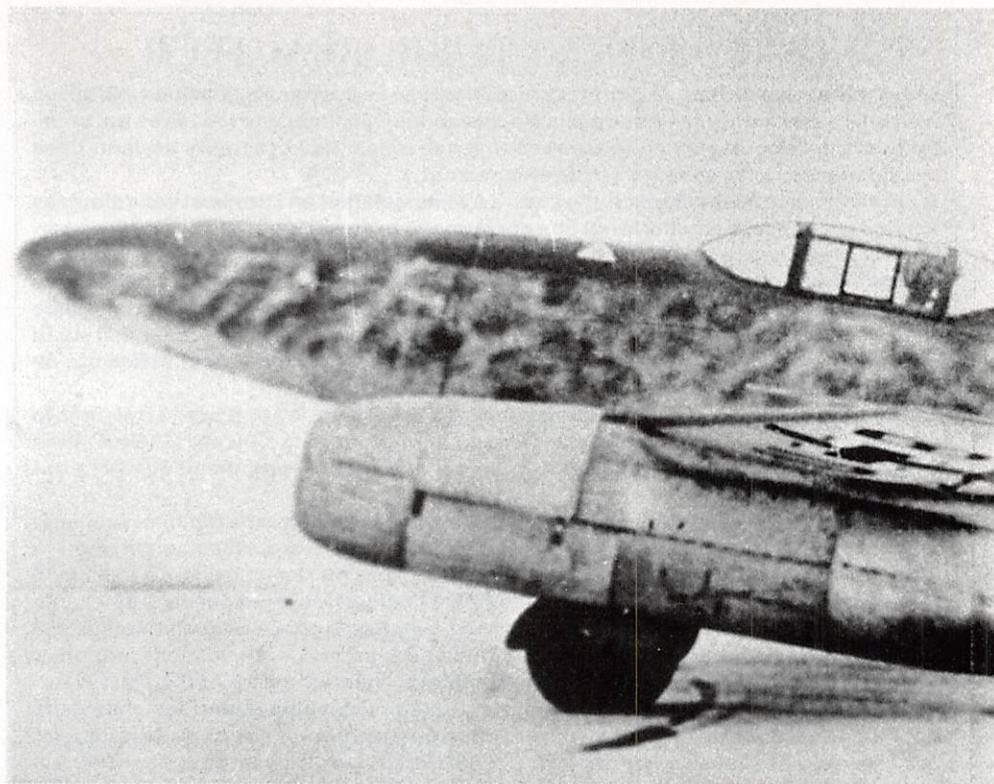
*«Chaque mois qui passe, la probabilité que nous disposions d'au moins un groupe d'avions à réactions s'accroît. Le plus important est que quelques bombes leur [les Alliés] tombent sur la tête au moment où ils essaieront d'envahir. Ça les obligera à se mettre à couvert, et ainsi à perdre des heures et des heures ! Mais après une demi-journée, mes réserves seront déjà en route. Donc, vous comprenez ce que ça veut dire, si nous pouvons les clouer sur les plages seulement pendant six à huit heures.»*

Après quelques modifications, le Me 262 aurait certainement pu remplir le rôle auquel Hitler songeait. Il n'existe aucune preuve qu'à cette époque, des officiers de la Luftwaffe aient tenté de détourner Hitler de ses vues. Mais, comme d'habitude, Messerschmitt ne fit pas commencer les travaux, ni même étudier un prototype de Me 262 bombardier.

Cette divergence entre les souhaits exprimés par Hitler et le cours suivi par le développement du Me 262 était le début du compte à rebours de l'explosion qui ravagea le programme.

Milch, de son côté, reconnut l'importance de l'avion en tant que chasseur-bombardier, mais en faisant la sourde oreille à Hitler, il tenta d'obtenir la mise en service du Me 262 comme destructeur de bombardier dans les délais les plus courts. La confirmation de cette mission fut donnée en décembre 1943, après le premier vol, du huitième prototype, premier à porter un armement. Il était armé avec quatre canons MK 108 de 30 mm, armes à faible vitesse initiale dont les obus explosifs étaient très efficaces contre les bombardiers, mais qui n'étaient pas vraiment adaptés à l'attaque au sol. Il n'est pas douteux que l'attitude de Milch ait été influencée à ce moment par les rapports dérangeant des services de renseignement sur la nouvelle génération de bombardiers lourds américains. Lors d'une conférence à Berlin, le 19 janvier 1944, il donna la liste des développements attendus au cours de l'année :

*«Cette année, les nouveaux bombardiers B-29 et B-32 entreront en service. Ils attaqueront depuis des altitudes comprises entre 10 600 m et 11 800 m. Aucun canon antiaérien ne peut*



**Le deuxième prototype du Messerschmitt 262 ne fit son premier vol qu'en octobre 1942, après le prototype n° 3.**

Collection Alfred Price

*atteindre de telles altitudes. La seule contre-mesure que nous ayons est notre [futur] programme de chasseurs. Nos chasseurs actuels ne sont pas en mesure d'attaquer l'ennemi à de telles altitudes...»*

En fait, aucun des bombardiers lourds B-29 et B-32 ne fut utilisé contre l'Allemagne. En aucun cas ils n'étaient capables d'attaquer entre «10 600 et 11 800 m» comme Milch l'avait annoncé. Les minutes de la conférence nous apportent une indication précieuse sur les

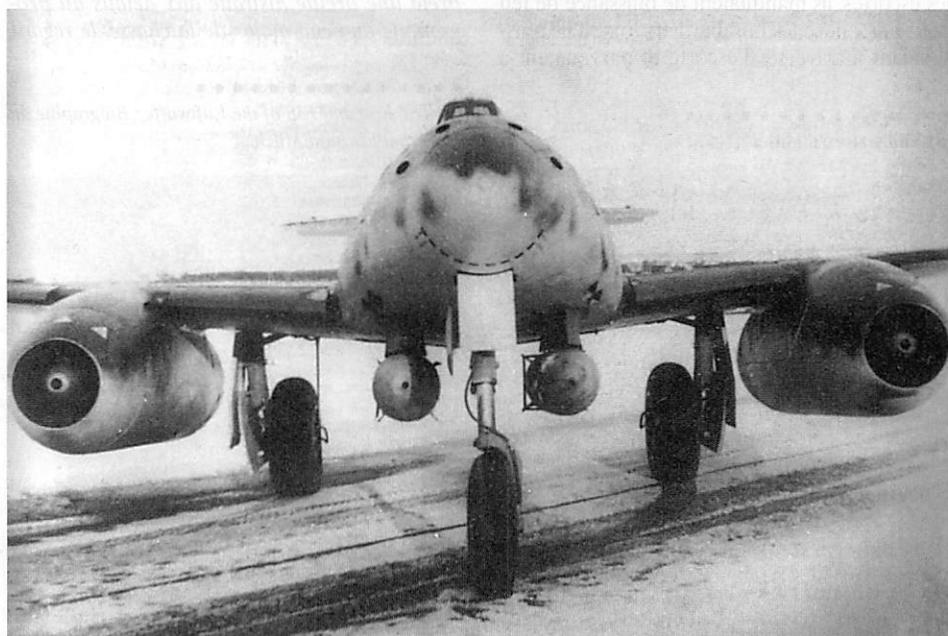
A la fin de janvier, le neuvième prototype du Me 262 avait volé ; 23 autres cellules du premier lot de présérie avaient été achevées mais manquaient de moteurs. Junkers rencontrait des difficultés considérables pour produire le 004 en série. Non seulement l'entreprise travaillait aux limites des techniques du moment – le 004 était la première turbine à gaz produite en série dans le monde –, mais encore elle devait pallier l'absence d'alliages d'acier capables de résister aux efforts en températures élevées.

**Milch rétorqua :  
«Nous avons  
besoin de Me 262  
avant tout autre  
chose, parce que,  
sans cet avion,  
la production  
d'armements sera  
impossible»**

informations, en réalité fausses, qui le faisaient agir. Plus tard, au cours de la conférence, le Dr Krome, du ministère de l'Armement, lui demanda ce qui était le plus important de la fusée V-2 ou du Me 262. Milch rétorqua : *«Nous avons besoin de Me 262 avant tout autre chose, avant les sous-marins et les chars, parce que, sans cet avion, la production d'armements sera impossible...»*

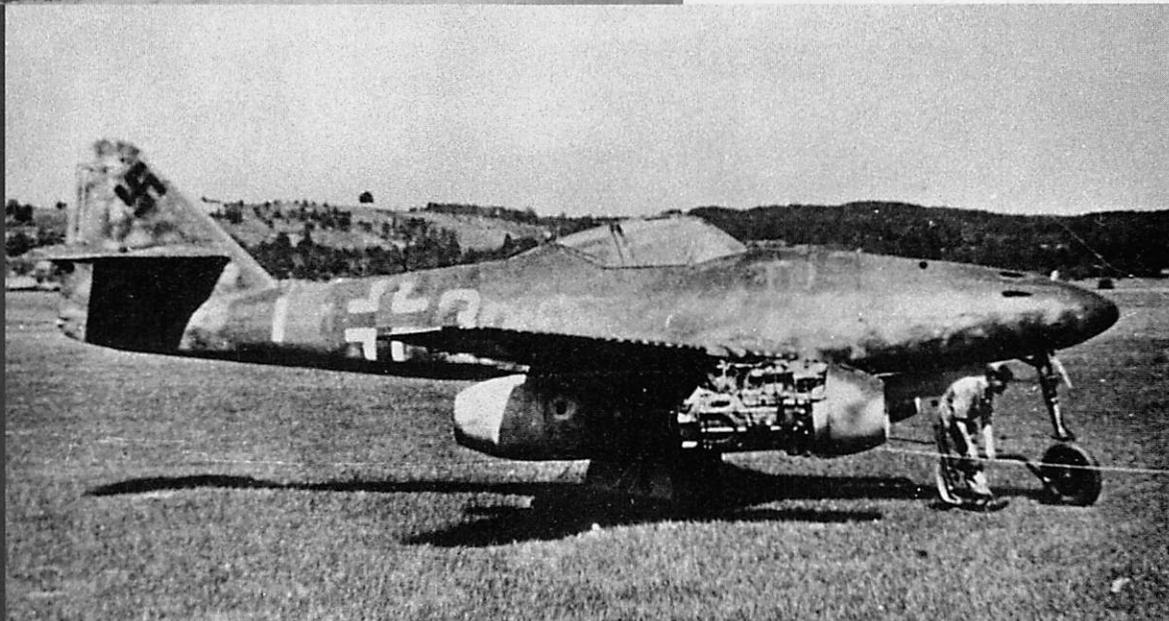
**E**n 1944, les approvisionnements de l'Allemagne en chrome et nickel étaient désespérément faibles et insuffisants pour la production de turboréacteurs. Junkers devait fabriquer un moteur utilisable avec les matériaux de substitution disponibles. Par exemple, les chambres de combustion du 004 étaient en acier ordinaire, recouvert à chaud d'aluminium pulvérisé. Par conséquent, panes et incendies étaient communs sur les premiers moteurs de série qui, au début, avaient un potentiel d'environ 10 heures. Près de six mois s'écoulèrent avant que des solutions essentielles fussent apportées aux principaux problèmes qui avaient été découverts, et que des 004 raisonnablement fiables sortissent des chaînes en grande quantité. L'absence de moteurs, plus que toute autre raison, limita de manière drastique le nombre de Me 262 achevés au milieu de 1944.

Conséquence de la pénurie de moteurs, les livraisons de 262 à la Luftwaffe ne débutèrent qu'en avril avec les 16 premiers. Le mois suivant, ils ne furent que sept, mais, il y avait enfin assez de Me 262 pour constituer une unité expérimentale, et, fin avril, l'Erprobungskommando 262 (détachement d'essais) fut créé à Lechfeld, en Bavière, sous le commandement du Hauptmann Werner Thierfel-



Ci-dessus : deux bombes SC de 250 kg accrochées sous le nez d'un Me 262 opérationnel.

Ci-dessous : ce n'est pas vraiment la question de faire du Me 262 un bombardier rapide qui retarda sa mise en service, mais les graves problèmes rencontrés par la mise au point puis la fabrication en série des réacteurs BMW 003 puis Jumo 004. Collection Alfred Price



der. Thierfelder lui-même, ainsi que plusieurs autres pilotes provenaient du III. Gruppe de la Zerstörergeschwader 26, doté de la version destructeur de bombardier du Me 110.

L'Oberleutnant Günther Wegmann, l'un des premiers à rejoindre l'unité, a rappelé plus tard qu'il avait trouvé le Me 262 facile à piloter dès lors qu'il avait maîtrisé l'usage des manettes de gaz. Avec les premiers moteurs, les gaz devaient être ouverts vraiment lentement, sous peine de surchauffe et d'incendie.

De même, lorsqu'un pilote fermait les gaz à basse altitude, il était contraint de se poser ; s'il tentait une remise de gaz, les moteurs étaient si longs à reprendre que l'avion paraissait devoir percuter le sol d'abord. Autrement, Wegmann ne se souvient pas d'avoir eu beaucoup de difficultés à piloter le Me 262. Il faut cependant souligner qu'il avait accumulé une expérience considérable avec le Messerschmitt 110 bimoteur, et avait été entraîné au pilotage aux instruments — dont les avantages allaient apparaître plus tard. Sans doute des pilotes de monomoteurs moins expérimentés, venant d'unités de chasse de jour, jugèrent-ils sensiblement plus compliqué le biréacteur très rapide mais à faible autonomie.

**L**e Leutnant «Quax» Schnörner, un autre des premiers pilotes, se souvient qu'il était courant de remorquer le Me 262 jusqu'à la piste avant chaque décollage :

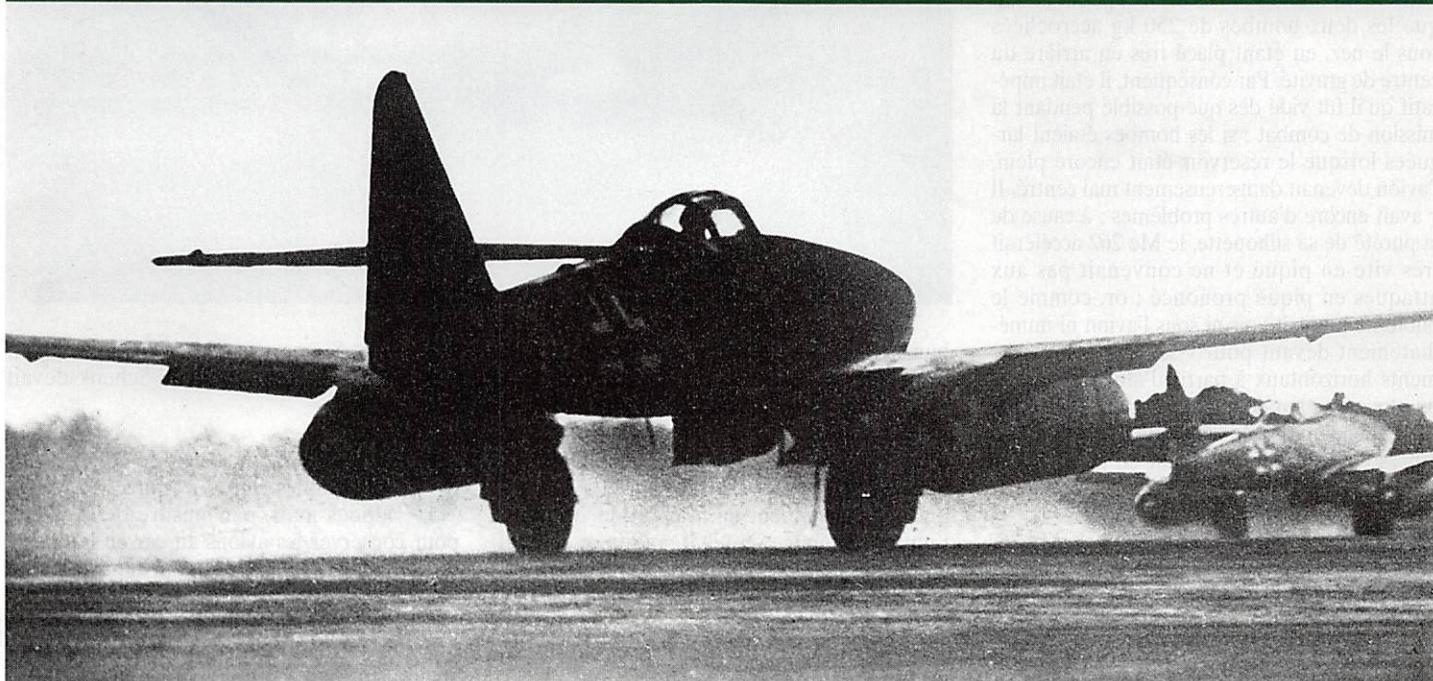
*«Avec du carburant pour 40 à 60 minutes de vol seulement, on ne pouvait en perdre 10 à rouler. Les moteurs étaient mis en route et les gaz ouverts très lentement, freins serrés. Dès que le régime atteignait 8 400 tours, nous relâchions les freins et nous élançions. Immédiatement après le décollage, à une hauteur d'environ 10 ou 20 m, rentrer le train et les volets. Une fois en l'air, apparaissait une sensation merveilleuse de vitesse et de puissance sans effort. Mais, en corollaire, la navigation commençait à poser des problèmes, car, lorsque l'on en avait terminé avec le décollage, l'avion était déjà à plusieurs kilomètres du terrain.»*

Peu à peu, cependant, les pilotes de



Basé à Juvincourt, en France, en juillet 1944, le Kommando Schenk fut la première unité de Me 262 qui entra en action. Ci-dessous, deux de ses avions décollent en emportant deux bombes SC 250 chacun. Employés à moyenne altitude, ces avions étaient inefficaces comme bombardiers.

Collection Alfred Price



semblant perdu au-dessus des montagnes, jusqu'à ce que fût mentionnée la planification du chasseur à réaction Me 262. Ici, il coupa : « Je croyais que le 262 devait venir comme bombardier très rapide. Combien des 262 déjà construits peuvent emporter des bombes ? » Milch lui dit : « Aucun, mein Führer. Le Me 262 est construit exclusivement comme avion de chasse ». Il y eut un silence pesant. Milch expliqua que l'avion ne pouvait emporter de bombes sans modifications importantes, et même après, pas plus de 500 kg.

Hitler perdit son calme. Il comprenait que l'invasion alliée en France pouvait se produire à tout moment; l'avion-miracle sur lequel reposait une grande partie de ses espoirs de victoire ne viendrait probablement pas à temps. Excité, il interrompit Milch : « Ça ne fait rien ! Je veux seulement une bombe de 250 kg. » Il demanda des chiffres précis sur les masses emportées par la version de chasse – blindages, armes, munitions – « Qui porte la plus petite attention aux ordres que je donne ? » s'exclama-t-il. « J'ai donné un ordre catégorique et n'ai laissé personne douter que cet avion devait être équipé comme un chasseur-bombardier. »

Non seulement Hitler était amèrement déçu par la perte d'un de ses plus importants moyens de s'opposer à l'invasion, mais encore était-il extrêmement furieux d'avoir été délibérément trompé sur la capacité des Me 262 de série à emporter des bombes.

Pour conclure, Hitler attribua à Göring la responsabilité personnelle de la mise en service du Me 262 comme chasseur-bombardier aussi rapidement que possible, quelles qu'en fussent les conséquences sur la production de la version de chasse.

Le lendemain de la rencontre du Berghof, lors

d'une réunion, Göring discuta avec les haut-grades de la Luftwaffe des modifications nécessaires pour adapter le biréacteur au rôle de chasseur-bombardier. Il fut expliqué que cela signifiait le démontage d'une grande partie du blindage, l'installation de réservoirs supplémentaires sous le siège du pilote et à l'arrière du fuselage, ainsi que la fixation des lance-bombes.

En soit, ce n'était pas important, les modifications pouvaient être effectuées assez facilement sur les avions en construction ; mais elles restaient extrêmement difficiles à mettre en œuvre sur les fuselages déjà produits. Göring, qui avait

**«Le Me 262 doit entrer en service exclusivement comme bombardier. Ce n'est plus un chasseur jusqu'à nouvel ordre.»**

senti passer le vent du boulet pour ne pas avoir fait en sorte que l'avion soit un chasseur-bombardier, voulait maintenant brûler les étapes : « Le Führer doit avoir une bien étrange opinion de vous. De tous les côtés, y compris Messerschmitt, depuis le début, personne n'a laissé planer le moindre doute à ce sujet. En ma présence [à Insterberg], Messerschmitt a dit au Führer que sa société avait, dès le départ, pris des dispositions pour produire l'avion comme chas-

seur-bombardier. Et maintenant, tout d'un coup, c'est impossible ! ».

Le 27 mai, Göring télégraphia à Milch, avec emphase : « Le Führer a ordonné que le Me 262 entre en service exclusivement comme bombardier à grande vitesse. L'avion ne doit plus être considéré comme un chasseur jusqu'à nouvel ordre. »

La première victime de l'affaire du Me 262 fut Erhard Milch lui-même. Hitler n'avait plus confiance en l'homme qu'il blâma pour l'avoir trompé ; dans les semaines qui suivirent, Milch perdit progressivement ses différentes charges. Avec le recul, il est étonnant que le Führer n'ait pas fait plus que ça. De toutes façons, quoiqu'Hitler, Milch, Göring ou Messerschmitt eussent ou n'eussent pas fait jusqu'alors, le fait est que le facteur principal du ralentissement de la production du Me 262, chasseur ou chasseur-bombardier, était la fabrication en série du réacteur Jumo 004. Elle n'avait pas commencé. Ainsi, lorsque les troupes alliées forcèrent leur chemin sur les côtes de Normandie, le 6 juin 1944, juste 10 jours après la conférence houleuse de Berchtesgaden, moins de 30 Me 262 avaient été livrés à la Luftwaffe et ni ces avions, ni leurs pilotes n'étaient prêts pour l'action. Pour le « Blitzbomber » (Bombardier éclair), l'occasion en or avait passé de bouleverser les événements... si, toutefois, il en avait été capable.

Pendant ce temps, le travail avait commencé avec retard pour convertir les Me 262 en chasseurs-bombardiers. Le dixième prototype fut modifié avec les lance-bombes pour deux projectiles de 250 kg sous le nez. De même que presque tout son blindage protecteur autour du pilote, la version chasse-bombardement avait perdu deux des quatre canons ; étrangement, le

► MK 108 à faible vitesse initiale, inadéquat, avait été conservé. Pour allonger le rayon d'action, 595 l de carburant devaient être emportés dans un réservoir supplémentaire, à l'arrière du fuselage, mais celui-ci pesait autant que les deux bombes de 250 kg accrochées sous le nez, en étant placé très en arrière du centre de gravité. Par conséquent, il était impératif qu'il fût vidé dès que possible pendant la mission de combat ; si les bombes étaient larguées lorsque le réservoir était encore plein, l'avion devenait dangereusement mal centré. Il y avait encore d'autres problèmes : à cause de la pureté de sa silhouette, le Me 262 accélérât très vite en piqué et ne convenait pas aux attaques en piqué prononcé ; or, comme le pilote ne pouvait voir ni sous l'avion ni immédiatement devant pour viser, les bombardements horizontaux à partir d'altitudes hautes ou moyennes auraient certainement été imprécis. Cependant, le Me 262 pouvait être efficace à basse altitude, en attaquant en palier ou en léger piqué.

**M**algré toutes ces limitations, le Me 262 satisfaisait désormais le vœux d'Hitler. Mais son emploi comme chasseur bombardier à grande vitesse devait être temporaire, jusqu'à la venue du plus efficace Arado 234 bombardier. Cette situation fut confirmée par Hitler lors d'une conférence, le 25 juin, après laquelle Albert Speer nota :

*«Le Führer a encore réitéré, lors d'une réunion avec le Reichmarschall (Göring), toujours la même demande de produire en série immédiatement des bombardiers à réaction. Jusqu'à ce que puisse être lancée la production en série du 234, la fabrication en série du 262 doit être accélérée à toute force, l'avion devant être disponible pour cette mission...»*

A cette époque fut formée la première unité de Me 262 chasseurs-bombardiers, l'Erpro-



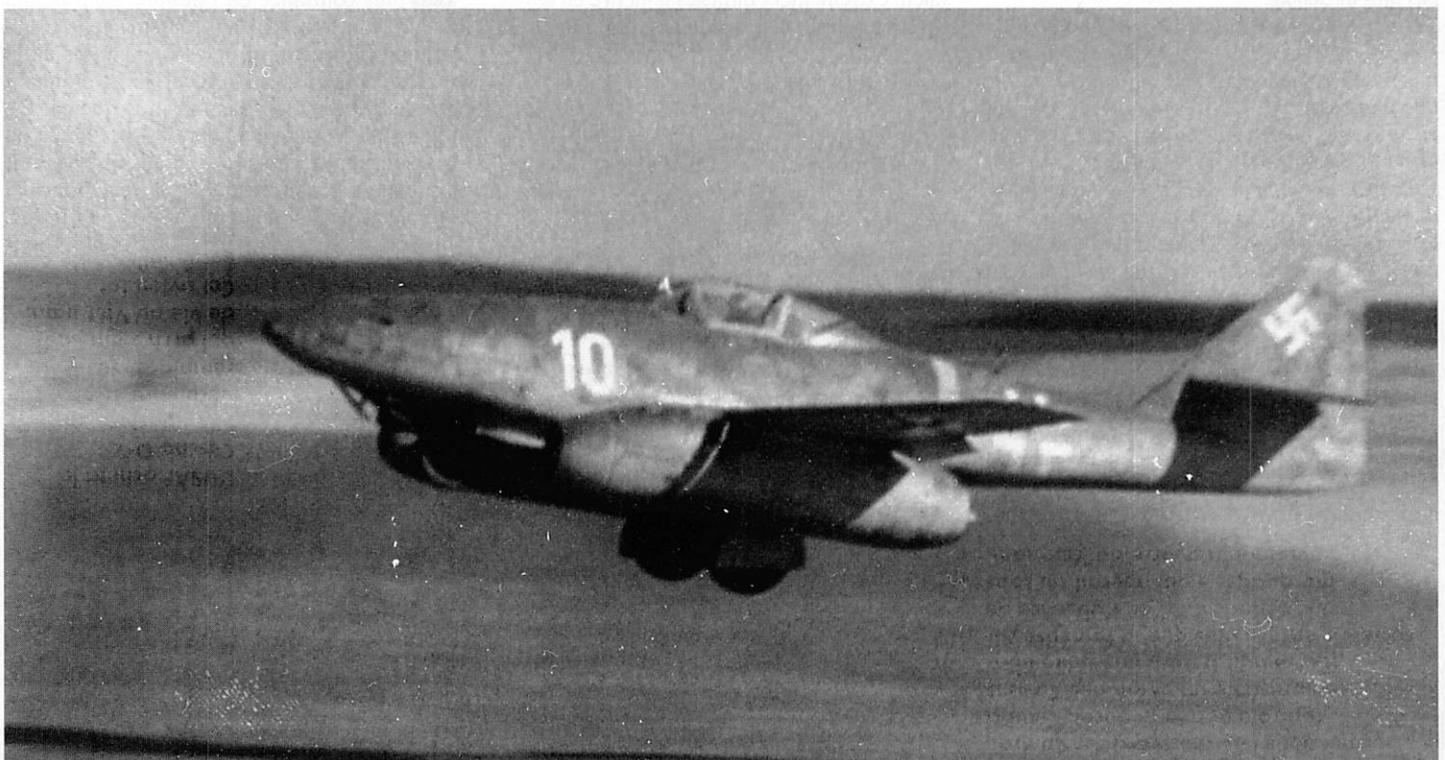
bungskommando Schenk, à Lechfeld, sous le commandement de l'as du bombardement, le Major Wolfgang Schenk. Elle faisait organiquement partie de la Kampfgeschwader 51 d'où provenaient beaucoup des pilotes. La transformation hâtive sur le nouvel avion prit presque exactement un mois, et, le 20 juillet, l'unité déménagea à Châteaudun avec neuf avions et des pilotes prêts pour monter les premières opérations de bombardiers à réaction dans le monde.

La poursuite de l'effort en faveur du Me 262 chasseur-bombardier, si longtemps après l'établissement des têtes de pont alliées en Normandie, pourrait sembler contradictoire avec le but affiché par Hitler d'utiliser ces avions pour contrer un débarquement dans sa phase initiale. Mais il faut se rappeler qu'à cette époque, beaucoup de chefs allemands croyaient encore que le débarquement de Normandie était une feinte pour attirer les forces allemandes loin du Pas-de-Calais où le débarquement principal aurait lieu. A cette époque, les Alliés montaient de vastes opérations de leurage pour renforcer ce sentiment des

Allemands. Si une seconde invasion avait bien lieu, l'Erprobungskommando Schenk devait être prêt.

**C**ette unité commença des opérations sporadiques contre les forces terrestres alliées mais, par mesure de sécurité, pour conserver les avions au cas où le débarquement principal se produirait comme il était attendu, les pilotes reçurent des instructions strictes pour ne pas attaquer en dessous de 4 000 m. Comme les pilotes des 262 n'avaient aucun moyen de viser depuis une telle altitude, leur précision était médiocre, et leurs attaques obtinrent peu de résultats. Lorsque, à la mi-août, la retraite des Allemands hors de France s'amorça, le détachement désigné désormais 1<sup>er</sup> Groupe du Kampfgeschwader 51 reçut l'ordre de se retirer vers Creil, au nord de Paris, le 15 août, puis vers Juvincourt, dans la région de Reims, le 22, et finalement à Chièvres en Belgique, le 28 août.

C'est seulement lors du dernier jour de la retraite que la chasse alliée eut un contact avec l'un de ces si furtifs chasseurs-bombardiers.



En fin d'après-midi du 28, le Major Joseph Meyers conduisait une escadrille de P-47 du 78<sup>e</sup> Fighter Group, en protection haute d'autres avions du même groupe qui attaquaient des cibles terrestres. Soudain, comme ce dernier le rapporta :

«En errant à l'ouest de Bruxelles à 11 000 pieds, j'aperçus ce qui paraissait être un B-26 volant à environ 500 pieds, cap au sud, et très vite. Je me mis immédiatement à descendre pour l'identifier, mais, bien que piquant à 45° à 450 mph IAS (720 km/h de vitesse indiquée), je ne faisais pas mieux que maintenir la distance avec l'avion non identifié. Arrivé à environ 5 000 pieds au-dessus et presque à sa verticale, j'ai pu voir que ce n'était pas un B-26, bien que sa silhouette en plan ressemblât à celle du B-26. Il était peint d'une couleur bleu ardoise, avait un long nez arrondi, mais je n'ai pas vu d'armes, parce qu'à ce moment, il a engagé une manœuvre évasive consistant en petits changements de direction avec pas plus de 90° de virage. Le rayon de virage était très grand, et bien que je fûs en piqué à environ 450 IAS, j'eus très peu de difficultés à virer en dedans et à l'obliger à un nouveau changement de direction. Il ne fit jamais aucun effort pour monter ou virer de plus de 90°. Je me suis approché à 2 000 pieds au-dessus de lui et directement derrière, et j'ai mis la puissance maximale en piquant à 45° pour tenter de me rapprocher. A cette distance, je pouvais constater parfaitement les similitudes

entre cet avion et les silhouettes de reconnaissance du Me 262. Avec la puissance maximale, et l'avantage de l'altitude, j'ai commencé progressivement à m'approcher de l'avion ennemi et suis parvenu jusqu'à 450 m derrière ; j'allais ouvrir le feu quand l'avion ennemi a coupé les gaz et s'est posé sur le ventre dans un champ labouré. Il a touché le sol au moment où je tirais. J'ai donc continué à tirer jusqu'à être à 100 m de lui, observant de nombreux impacts dans l'habitacle et les moteurs à réaction. Il a glissé à travers plusieurs champs, s'est immobilisé et a pris feu. Le pilote a sauté dehors et a commencé à courir.»

Le pilote allemand, l'Oberfeldwebel «Ronny» Lauer, du I./KG 51, put se mettre à l'abri.

**A**insi finit la première phase des opérations de Me 262 chasseurs-bombardiers. Les efforts énormes de la Luftwaffe pour tenir l'avion secret réussirent au-delà de toute espérance : il n'existe pas une seule mention dans les rapports de combat alliés ou des services de renseignement, de Me 262 chasseur-bombardier pendant la campagne de libération de la France. Il n'est pas douteux que l'inefficacité de ses bombardements ait contribué à conforter ce secret.

Entre-temps, loin en Bavière, l'Erprobungskommando 262 avait commencé les essais opérationnels de l'avion comme chasseur ; les cibles étaient les avions de reconnaissance solitaires des Alliés, lorsqu'ils s'approchaient de la base de l'unité à Lechfeld. C'est lors de l'une de ces missions que le commandant, le Hauptmann Werner Thierfelder, perdit la vie, le 18 juillet, dans des circonstances qui sont loin d'être claires. Selon les archives allemandes, son avion «abattu en combat» s'est écrasé près de Landsberg, avec le pilote toujours à bord.

Toutefois, une recherche minutieuse dans les archives britanniques et américaines n'a révélé aucun engagement en rapport avec cette perte (en outre, les avions de reconnaissance lointaine alliés étaient désarmés). Une cause possible du crash serait que Thierfelder aurait perdu le contrôle de son avion en tentant de suivre un avion de reconnaissance qui aurait piqué pour s'échapper. A plein gaz, en piqué léger d'environ 20° à partir de 26 000 pieds, un Me 262 pouvait très bien dépasser son seuil de compressibilité de Mach 0,83, avant d'avoir atteint 7 000 pieds. Toute augmentation de vitesse se traduisait alors par une augmentation forte de la tendance à piquer, imposant un effort de traction considérable sur le manche pour empêcher l'avion de creuser sa trajectoire, hors de contrôle. «Quax» Schnörner se souvient d'un incident au cours duquel il avait essayé de suivre le piqué d'un avion de reconnaissance avant de rencontrer ce problème :

«Je tirais de toute mes forces sur le manche, mais le 262 refusait de sortir du piqué. C'était épouvantable. Finalement, désespéré, j'ai éjecté ma verrière, ce qui a provoqué un changement d'assiette et l'avion est sorti du piqué de lui-même. Je me suis posé sans verrière, avec le revêtement des ailes fripé. Le 262 était hors d'usage.»

Au cours de la vie opérationnelle du 262, plusieurs pilotes en ont réchappé de peu, de cette manière. D'autres, moins chanceux, ont plongé dans le sol, apparemment sans raison. Le peu que l'on sait tend à suggérer que Werner Thierfelder, premier commandant d'une unité d'avions à réaction, aurait été victime du phénomène.

Il y eut peu de temps pour pleurer le chef disparu. Peu après la mort de Thierfelder, son successeur arriva à Lechfeld : le Major Walter Nowotny, un jeune pilote de chasse extrêmement populaire, crédité de 225 victoires sur le

Le «10 blanc» était un Me 262 du début de série, affecté à l'Erprobungskommando 262, unité d'évaluation du Me 262.

Le décollage resta toujours long, avec des accélérations très faibles à basse vitesse. Images extraites d'un film.

Collection Alfred Price



front de l'Est. Le travail continua pour gagner de l'expérience avec le nouveau chasseur.

Le premier rapport d'interception par un 262, le 25 juillet, suivit la mort de Thierfelder d'une semaine.

Le Flight Lieutenant A. Wall, de la RAF, pilotant un «Mosquito» de reconnaissance du Squadron 544, venait d'achever des prises de vue de Munich à environ 30 000 pieds lorsque le chasseur à réaction fut aperçu à 100 m derrière. Wall ouvrit les gaz en grand et abaissa le nez du «Mosquito» pour augmenter sa vitesse, et, en même temps, vira sec à gauche. Durant le quart d'heure suivant, le Me 262 accomplit trois passes de tir sur l'avion de reconnaissance. Wall découvrit que même s'il utilisait la pression d'admission maximale, le chasseur à réaction gagnait facilement sur lui. Néanmoins, il n'avait aucune difficulté à virer plus serré que son agresseur. A un moment, après trois tours, il se retrouva dans la queue du Me 262 et aurait pu le tirer s'il avait été armé. Vers la fin de l'action, l'équipage du «Mosquito» entendit deux détonations sourdes, et le navigateur se prépara à ouvrir la trappe d'évacuation au cas où l'abandon de l'avion aurait été nécessaire. Il ouvrit très difficilement la trappe intérieure pour constater que la porte extérieure avait disparu, arrachée près des charnières. Entre-temps, Wall avait réussi à se réfugier dans les nuages. Le «Mosquito» se posa à Fermo, près d'Ancône, en Italie, où l'équipage vit qu'il



Après son décollage, le «10 blanc» s'est éloigné. Plusieurs minutes après, ayant accéléré suffisamment, il passe de nouveau, à grande vitesse, devant la caméra.

Collection Alfred Price

n'avait pas été touché, mais que le bout de l'empennage gauche était endommagé, ayant presque certainement été heurté par la porte. Ceci expliquait les deux détonations entendues. Bien que le «Mosquito» s'en fût échappé, ce combat avertissait sans équivoque les pilotes

de reconnaissance alliés que leur quasi-invulnérabilité au-dessus de l'Allemagne approchait de sa fin.

Le mois suivant, en août, les pilotes de Nowotny revendiquèrent cinq victoires : un «Mosquito» pour le Leutnant Weber le 8, un B-17 isolé pour le Feldwebel Lennartz le 16, un «Lightning» pour l'Oberfeldwebel Baudach le 14, et, le 16, un «Spitfire» pour le Leutnant Schreiber et un «Mosquito» pour l'Oberfeldwebel Recker.

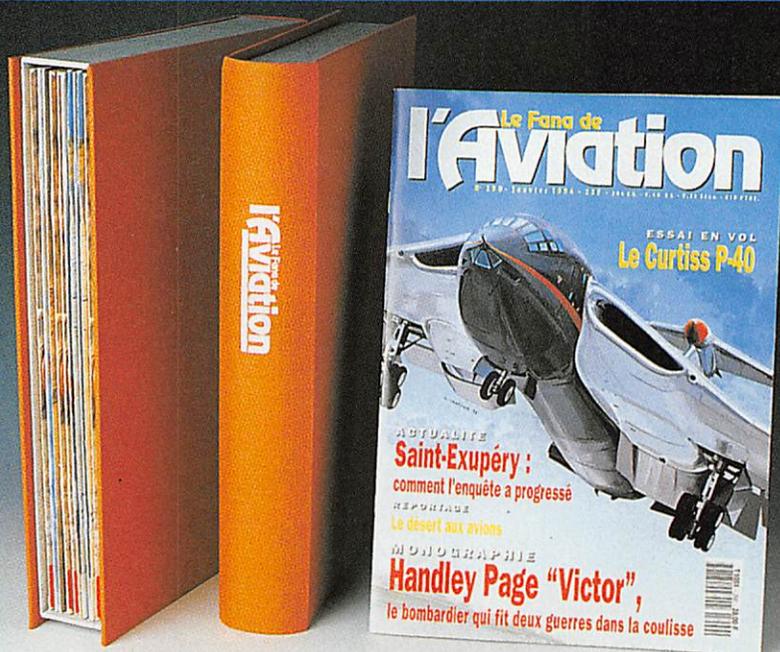
A suivre

## Le Fana de LA RELIURE L'AVIATION DISPONIBLE SUR COMMANDE

**BON DE COMMANDE**  
à adresser aux EDITIONS LARIVIERE

Le Fana de  
**L'AVIATION**

15/17 quai de l'Oise 75166 Paris cedex 19



**Veillez m'adresser**  écrins (s)  
au prix unitaire de 85 F (port et emballage compris)  
Ci-joint mon règlement :  
 chèque bancaire  à l'ordre  
 C.C.P. des EDITIONS LARIVIERE  
 mandat

NOM : .....

PRENOM : .....

ADRESSE : .....

.....

CODE POSTAL : .....

VILLE/PAYS : .....

# Les avions de combat à réaction de la Deuxième Guerre Mondiale

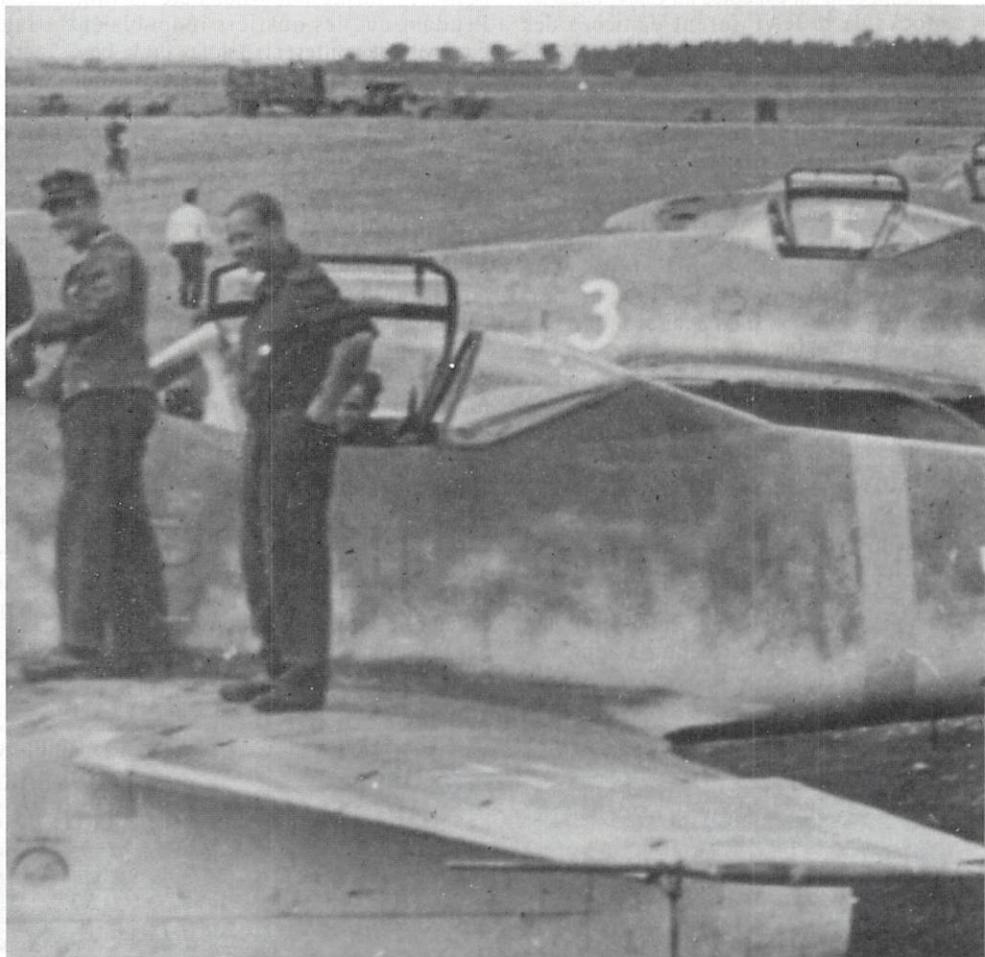
Par ALFRED PRICE et JEFF ETHELL ©. Traduit de l'anglais par Michel BÉNICHOU

## Messerschmitt 262

*Deuxième partie.*

*Le biréacteur de Messerschmitt a laissé une trace profonde dans l'histoire de l'aviation.*

*Pourtant, la carrière opérationnelle de ce formidable avion de chasse n'a duré que quelques mois ; jamais le Me 262 ne fut exploité à la mesure de ses qualités... qui n'étaient peut-être pas celles que vous croyez.*



## Derrière le mythe, le calvaire de la réalité

**E**n juillet 1944, de puissantes attaques avaient été portées contre les usines de pièces de Me 262, à Leipheim le 19, à Regensburg le 21. A cause du manque de pièces de cellule et de la pénurie, plus ancienne, de moteurs, le nombre des Me 262 livrés par mois à la Luftwaffe diminua sensiblement de 59 à 20 seulement en août.

Grâce à un document de la société Messerschmitt, nous savons que, le 10 août 1944, un total de 10 prototypes et 112 avions de série

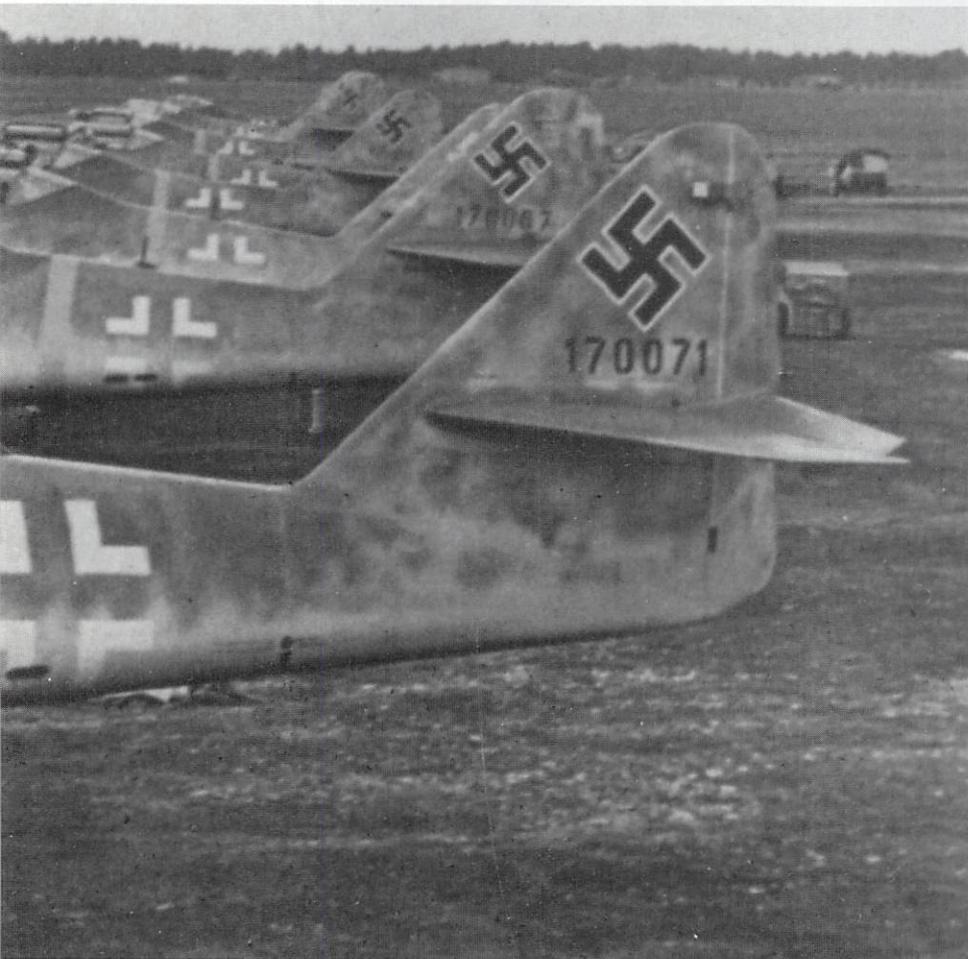
avaient été construits. Des premiers, les n° 1, 2, 4, 5, 6 et 7 avaient été perdus. 21 Me 262 avaient été détruits par les raids alliés sur les usines, 11 autres avaient été perdus au combat ou par accident. Les 84 avions restants étaient ainsi répartis :

<b>I. Gruppe / Kampfgeschwader 51</b>	<b>33</b>
<b>ErprobungsKommando 262</b>	<b>15</b>
<b>Centre d'essais de Rechlin</b>	<b>14</b>
<b>Essais chez Messerschmitt</b>	<b>11</b>
<b>Essais de moteur chez Junkers</b>	<b>1</b>
<b>Modification en biplaces chez Blohm &amp; Voss</b>	<b>10</b>

Quand le front se stabilisa à l'ouest, en septembre, le I./KG 51 put monter des attaques de harcèlement contre les positions alliées, depuis ses bases de Rheine et Hopsten, en territoire allemand. Celle qui fut lancée contre l'aérodrome de Cowe, base des « Spitfire » du Squadron 421 de la Royal Canadian Air Force, le 2 octobre 1944, est typique :

« L'attaque du terrain a commencé à 11h avec le bombardement de projectiles antipersonnel par un avion à réaction volant à 3 000 pieds. Au cours de cette incursion, trois pilotes ont été blessés ; un officier et six aviateurs ont été légè-

**Un alignement de Messerschmitt 262 du début de la série, à l'Erprobungskommando 262 de Lechfeld, probablement en juillet 1944. Cette unité d'expérimentation conduisit les essais opérationnels du biréacteur dans sa version de chasse. La carrière opérationnelle du Me 262 ne commença véritablement qu'en octobre 1944, et se termina à la fin avril 1945.**



rement touchés. Plusieurs tentes ont été percées et le paquetage de plusieurs officiers et aviateurs très endommagé.

Des tranchées-abris ont été creusées et les chapeaux en zinc [sic... Les casques] sont devenus à la mode. A midi, une seconde attaque survint, qui manqua son objectif. La troisième attaque a fait plusieurs morts parmi les personnels de l'escadre de la RAF, de l'autre côté du terrain ; quelques civils néerlandais vivant dans le voisinage ont été sérieusement blessés». (1)

Trois jours plus tard, d'autres pilotes canadiens, pilotant des «Spitfire» IX du Squadron 401, eurent leur revanche. Cette action est un exemple du genre de poursuite à chacun pour soi qui se sont multipliées avec les avions à réaction allemands pendant les mois suivants. Le Squadron Leader Roy Smith qui menait la patrouille a rapporté :

«Je conduisais le Squadron 401 à 13 000 pieds dans la région de Nimègue, à environ 18 km au nord-est du pont. Nous suivions une route au nord-est lorsque je vis un Me 262 arrivant de face, 500 pieds plus bas. Il est monté en virage à

gauche et j'ai viré à droite à sa poursuite avec plusieurs autres «Spitfire». C'est alors qu'il a piqué vers le pont, zigzaguant, tournant, roulant, à très grande vitesse. Il est passé au-dessus de Nimègue virant d'un bord sur l'autre. J'ai vu un «Spitfire» lui porter quelques coups et de la fumée blanche a jailli de l'emplanture de son aile gauche. Il a continué à très grande vitesse, cependant, mais j'ai réussi à me placer derrière lui et à tirer deux rafales de trois secondes à environ 200 ou 300 yards. Il est parti en chandelle très haut, et j'ai vu des impacts dans ses nacelles de gauche et de droite...»

Le Flight Lieutenant Hedley Everard était l'un des autres attaquants : «...Je passai sur le dos en le poursuivant et il commença une large spirale en descendant tout le temps. A 500 pieds, il s'est mis en palier, cap au sud. Réduisant les gaz pour ne pas le dépasser, j'ouvris le feu avec mes seules mitrailleuses à environ 150 yards. Un panache de fumée blanche jaillit et il accéléra rapidement en s'éloignant...»

Le Flying Officer John Mac Kay suivit Everard :

«... Je me suis mis dans la queue du Me 262, en

le suivant vers le sol, tirant chaque fois que je pouvais placer mon viseur sur l'avion. Vu des impacts sur la partie arrière du fuselage et les emplantures des ailes. L'avion était extrêmement manœuvrable. Le pilote était un bon et donnait tout ce qu'il savait...»

Le Flying Officer Gus Sinclair réussit aussi à toucher le 262, avant d'être bousculé par deux autres «Spitfire» piquant de plus haut.

Ensuite, le Flight Lieutenant Tex Davenport porta le coup de grâce :

«... Finalement, je me suis rapproché à 300 m derrière et j'ai vidé le reste de mes chargeurs, environ 10 ou 12 secondes, dans le piège, observant des impacts partout dans les moteurs et le fuselage. L'avion brûlait pendant tout ce temps. Le pilote qui semblait indemne s'est bien bagarré pendant tout ça, et, comprenant à la fin que le combat était terminé, a tenté de percuter Rouge 1 (Smith) en tombant vers le sol où il s'est écrasé et a brûlé.»

Le pilote allemand, le Hauptmann Hans Christoph Buttman du I./KG 51, s'était effectivement bien battu avant de périr dans l'écrasement ; il avait démontré tout ce qu'il fallait de supériorité aérienne pour contrer la menace du Me 262.

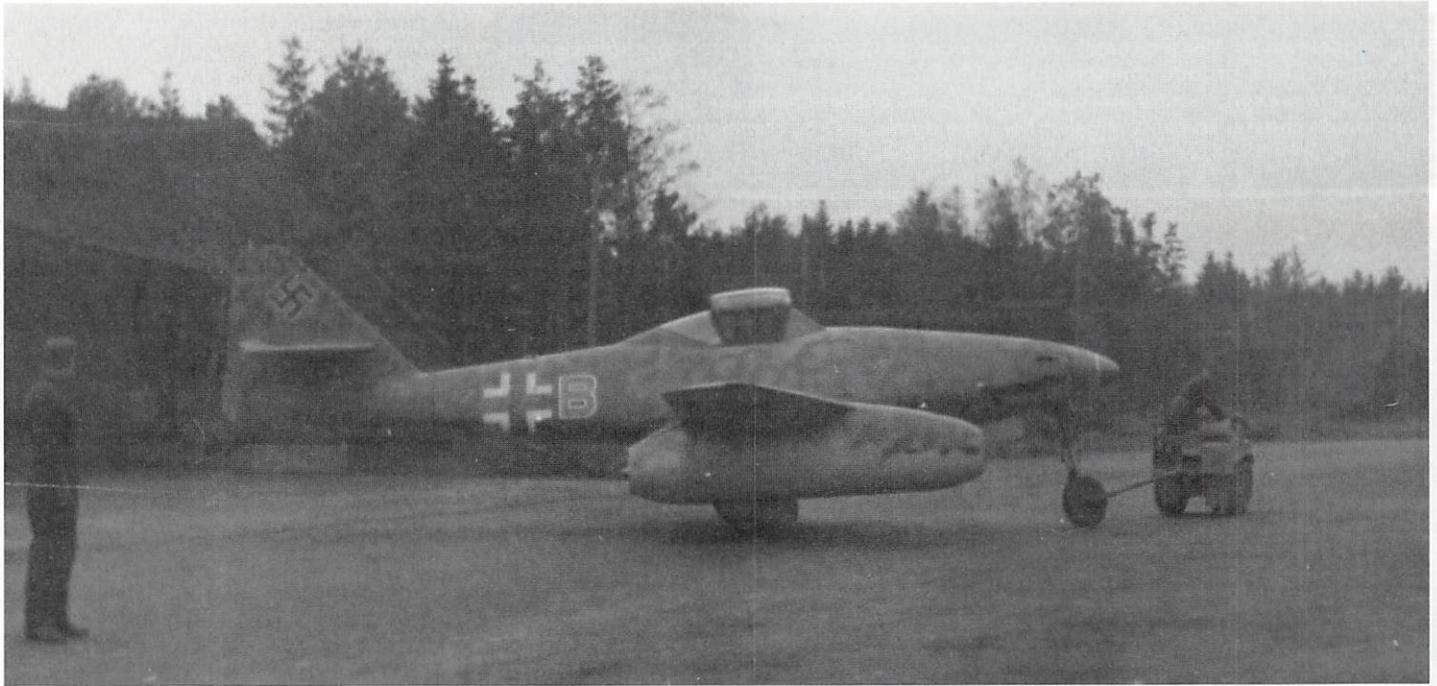
Si les chasseurs à moteurs à pistons des Alliés ne pouvaient rivaliser avec le Me 262 en vitesse horizontale et en montée, ils étaient souvent si nombreux que quelques uns pouvaient attaquer de plus haut, convertissant leur avantage d'altitude en vitesse équivalente à celles des avions à réaction. Un autre avantage des pilotes de chasse alliés, était le nouveau viseur gyroscopique qui calculait automatiquement à quelle distance il fallait tirer devant un adversaire arrivant de côté ou en virage pour l'atteindre. Appelé viseur gyroscopique Mk II dans la RAF et K 14 dans l'USAAF, il permettait à ses utilisateurs de toucher des cibles très rapides sur des trajectoires se croisant et améliorait sensiblement l'efficacité de l'armement air-air. Ce viseur était employé par la plupart des pilotes canadiens impliqués dans le combat du 5 octobre, et a beaucoup contribué au succès des Alliés contre les avions de combat à réaction allemands pendant le reste du conflit.

Un rapport qui circula parmi les unités d'artillerie antiaérienne alliées en octobre, affirme que la plus grande partie de la maigre activité aérienne de l'ennemi au dessus des Pays-Bas fut le fait des Me 262 chasseurs-bombardiers :

« Lorsqu'il est utilisé pour le bombardement, l'avion fait normalement son approche en descente, et a, jusqu'à présent, bombardé plutôt au hasard avec des projectiles antipersonnel, qui, bien qu'en faisant quelques victimes, ont provoqué peu de dégâts. La vitesse normale semble se situer entre 480 et 560 km/h et la vitesse maximale d'environ 800 km/h n'a, en principe, jamais été atteinte avant que les bombes soient lâchées. Jusqu'à présent, il n'a pas été fait état que l'avion a attaqué des cibles [terrestres] au canon, et, si, comme on le croit aujourd'hui, cet armement est de quatre canons air-air de 30 mm à faible vitesse initiale, il est douteux que ce soit un jour le cas.»

Le 13 octobre, un pilote du I./KG 51 en

(1) The RCAF overseas, the sixth year.



Un Me 262 chasseur-bombardier du KG 51, remorqué vers la piste. Afin d'économiser le carburant qu'il emportait en quantité relativement réduite, le biréacteur était remorqué jusqu'à la piste où ses moteurs étaient mis en route. Collection Goetz

réchappa de peu. L'Unteroffizier Edmund Delatowski se frotta sans conséquence à un «Tempest» de la Royal Air Force piloté par le Pilot Officer Robert Cole du Squadron 3. Cole traversa le sillage (2) du Messerschmitt et dut rompre, puis il se relança à la poursuite de l'avion à réaction loin devant lui. Descendant légèrement à pleins gaz, Cole atteignit 770 km/h, mais, même à cette vitesse, le Me 262 s'éloignait peu à peu.

La chasse continua au-dessus de la Hollande, d'ouest en est sur environ 65 km, puis, pensant qu'il avait semé son poursuivant, Delatowski ralentit légèrement son Messerschmitt. C'était l'occasion qu'espérait Cole qui s'approcha à portée de tir et lâcha deux courtes rafales d'obus de 20 mm :

*«Le Messerschmitt a semblé exploser comme une bombe volante en éjectant beaucoup de morceaux, y compris le pilote en parachute. Il est descendu doucement en vrille pour exploser dans le sol où les débris se sont consumés.»*

Delatowski se posa près de Deventer, avec seulement des blessures légères à la tête et au bras gauche.

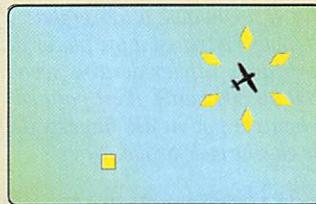
A la fin de la bataille de France, et lorsqu'Hitler cessa d'insister pour que le Me 262 fût utilisé comme chasseur-bombardier seulement, la voie s'ouvrit enfin à la mise en service du type comme chasseur de première ligne. En septembre 1944, les problèmes de production du turboréacteur Jumo 004 étaient résolus avec le résultat que durant ce mois, un total de 91 Me 262 furent livrés à la Luftwaffe.

Le Kommando Nowotny, comme l'Erprobungskommando 262 avait été nommé, com-

mença à prendre les dimensions d'un Gruppe ; le 30 septembre, il possédait 23 Me 262. Quatre jours plus tard, l'unité commença à faire mouvement vers les terrains avancés d'Achmer et Hesepe, près d'Osnabrück, à l'ouest de l'Allemagne. La cible principale des chasseurs à réaction allait être les chasseurs américains protégeant les raids de bombardiers ; si les premiers pouvaient être contraints de larguer leurs réservoirs supplémentaires, ils seraient empêchés d'escorter les bombardiers s'enfonçant au cœur de l'Allemagne. Les bombardiers pourraient alors être engagés avec plus d'efficacité par les chasseurs allemands à moteurs à pis-

tons. Cependant, d'emblée, Nowotny eut des difficultés sérieuses. Non seulement les nouveaux chasseurs avaient toujours des problèmes de développement, en particulier à cause du manque de fiabilité des moteurs, mais encore les Alliés découvrirent la position des bases d'avions à réaction et commencèrent à établir des patrouilles permanentes au-dessus de celles-ci. Il était impossible de camoufler les bases d'avions à réaction : les bases allemandes classiques avaient des pistes asphaltées, et le goudron était susceptible de s'enflammer à la chaleur des réacteurs. Aussi les bases d'avions à réaction avaient-elles des pistes en béton immédiatement identifiables sur les photos des avions de reconnaissance alliés, omniprésents. Lorsque ces bases furent découvertes, il ne fallut pas longtemps pour comprendre où était le talon d'Achille des avions de chasse à réaction : leur vulnérabilité lorsqu'ils volaient lentement juste après le décollage ou en approche pour l'atterrissage.

### LE VISEUR GYROSCOPIQUE



**La glace du viseur gyroscopique britannique GGS 2, alias K 14. Lorsque la cible était identifiée, le pilote l'indiquait au viseur avec un curseur, ce qui donnait aux losanges leur écartement initial. Il fallait ensuite enserrer la cible avec les losanges en tournant une molette sur la manette de gaz. Un calculateur mesurait ainsi la distance, puis affichait un point qu'il fallait amener sur la cible avant de tirer, avec la bonne déflexion.**

Le 7 octobre, le Kommando Nowotny lança plusieurs Me 262 pour la première fois, afin de s'opposer à des raids américains multiples contre Pölitz, Ruhland, Magdebourg, Kassel et Zwickau. Le First Lieutenant Urban Drew, pilotant un P-51 du 361<sup>e</sup> Fighter Group, escortait l'une des formations de B-17 qui survolaient à peu de chose près Achmer lorsqu'il vit deux Me 262 roulant vers la piste :

*« L'avion leader était aligné sur la piste est-ouest, l'avion qui roulait devant prendre position pour un décollage en formation. J'attendis que les deux avions fussent envolés pour basculer sur le dos à 15 000 pieds et attaquer avec tout le flight derrière moi. Je rattrapai le deuxième Me 262 alors qu'il atteignait 1 000 pieds au-des-*

(2) Turbulences très violentes qui peuvent retourner un avion. NdIR.

sus du sol ; j'allais à 720 km/h, l'avion à réaction ne devant pas dépasser plus de 320. Je commençai à tirer d'environ 400 m avec 30° de déflection. Tandis que je me rapprochais, je vis des impacts partout sur les ailes et le fuselage. Comme je le dépassais, je vis une traînée de flammes jaillir près de l'emplanture de l'aile droite.

En regardant vers l'arrière, je vis une gigantesque explosion et une traînée de flammes se répandre sur environ 300 m. L'autre avion à réaction était à environ 500 m devant moi, entamant un virage à gauche en montée rapide. J'avais toujours environ 650 km/h. Je dus tirer sur le manche pour rester près de lui. Je commençai à tirer avec environ 60° de déflection à 300 m ; mes balles frappaient juste la queue de l'avion ennemi [e/a dans les rapports de combats, soit enemy aircraft. NdT]. Je continuai à tirer sur le manche et mes balles remontèrent le long du fuselage jusqu'à l'habitacle. A ce moment, je vis la verrière s'envoler en deux parties, l'avion bascula et partit en vrille à plat. Il percuta sur le dos, sous un angle d'environ 60°.»

L'un des deux pilotes allemands, le Leutnant Gehrhard Kobert fut tué dans ce combat, l'autre, l'Oberleutnant Paul Bley réussit à sauter en parachute et en réchappa indemne.

Entre-temps, d'autres Me 262 du Kommando Nowotny montaient pour engager les formations de bombardiers et Nowotny lui-même, ainsi que l'Oberfaehnrich Heinz Russel et le Feldwebel Heinz Lennartz revendiquèrent chacun un B-24. Après sa victoire, cependant, Heinz Russel fut pris à parti et abattu par une paire de P-47 du 479<sup>th</sup> Fighter Group pilotés par Hubert Zemke et le Lieutenant Norman Benolt. Le pilote allemand se parachuta indemne.

Ainsi, pendant sa première véritable action, le Kommando Nowotny perdit trois Me 262 et un pilote, contre trois victoires revendiquées sur des bombardiers B-24. Le rapport n'était vraiment pas impressionnant, mais il allait



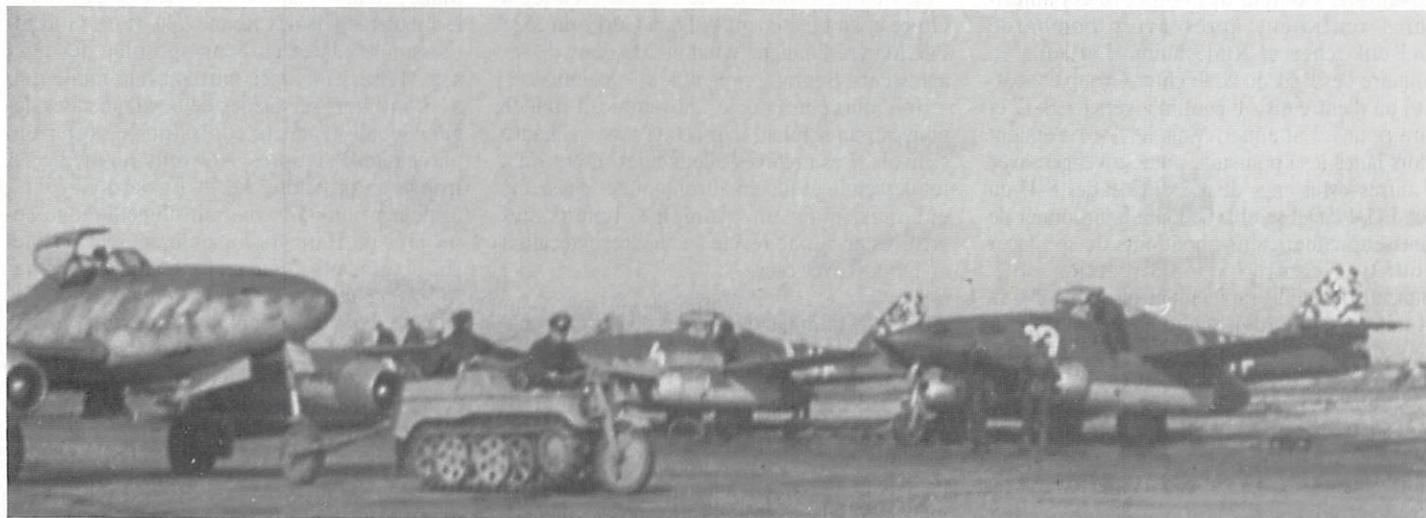
La verrière du Messerschmitt 262 basculait sur le côté, comme celle du Me 109. Cette photo permet d'apprécier la forme complexe de la partie mobile.

désormais rester constant tant que les avions à réaction allemands seraient lancés contre un ennemi très supérieur en nombre.

Entre le début d'octobre et la première semaine de novembre 1944, le Kommando Nowotny revendiqua quatre bombardiers lourds américains (tous des B-24), 12 chasseurs (P-47 et P-51) et trois avions de reconnaissance. Dans le même temps, il perdit 13 Me 262 dont six en combat, et en endommagea neuf au cours d'accidents.

Le 4 octobre, l'Oberleutnant Alfred Teumer se tua en essayant de se poser avec un réacteur éteint ; de même Paul Bley, le 28, heurté peu

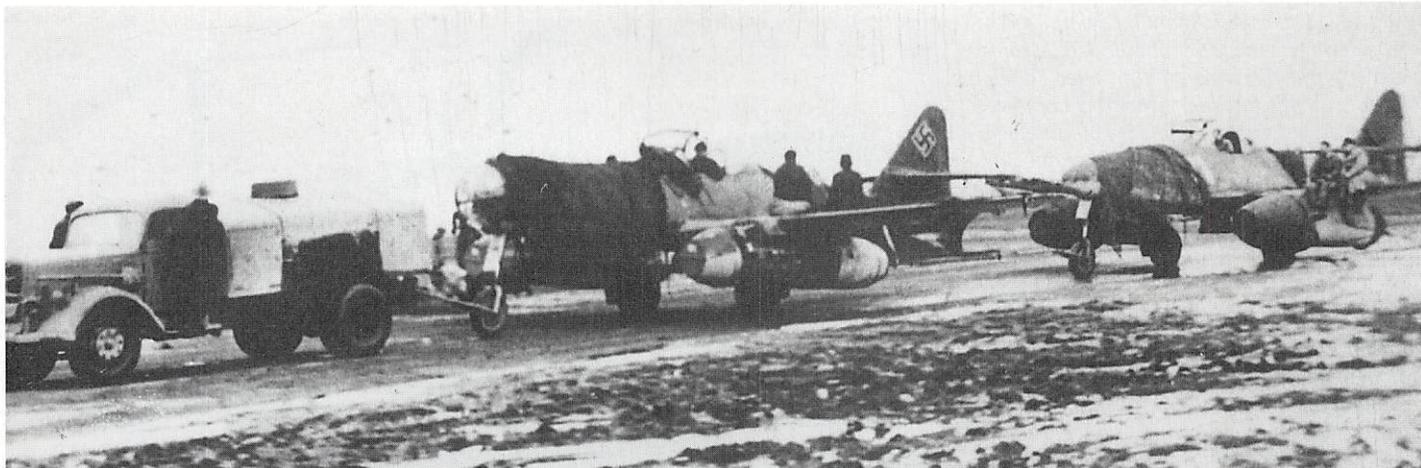
après son décollage par des oiseaux. Deux autres 262 furent détruits lors de tentatives d'atterrissage sur un moteur ; trois furent perdus, un autre endommagé à l'atterrissage ; un s'écrasa et quatre furent endommagés lors d'atterrissages en catastrophe, en panne de carburant ; deux furent endommagés à cause de panne ou du mauvais fonctionnement du train escamotable ; un dernier fut endommagé pour des raisons que l'on ne connaît pas. Le 29 octobre, le Leutnant Alfred Schreiber percuta le «Spitfire» de reconnaissance qu'il poursuivait ; les deux avions furent détruits, mais Schreiber put sauter en parachute.



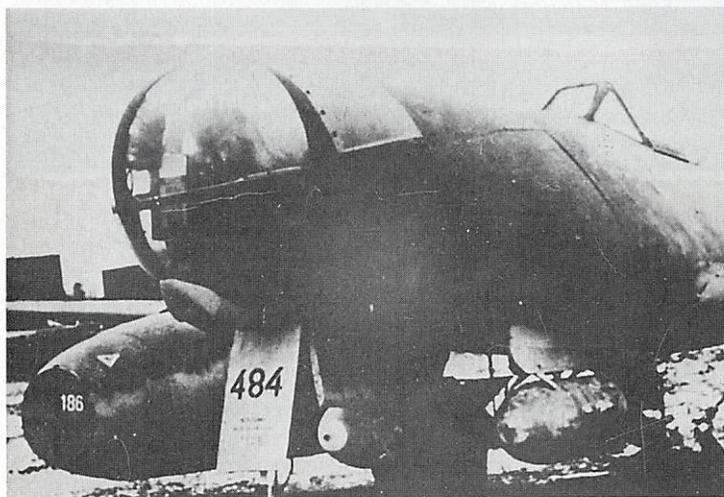
Les Me 262 du Kommando Nowotny pendant l'automne de 1944. Il est presque certain que cette photo a été prise à Lechfeld, en Bavière, où l'unité s'est entraînée avant de partir en opérations. Un tel alignement d'avions sur une base plus occidentale, aurait constitué une provocation pour les chasseurs-bombardiers alliés !

La moto chenillée, la Kettenkrad, était fréquemment utilisée pour remorquer les avions au sol.

Collection Bolkeman



Malgré sa médiocrité, cette photo méritait d'être agrandie. Un camion citerne remorque deux Me 262 partiellement recouverts par des bâches. Le premier est un prototype modifié pour le bombardement horizontal à haute altitude. Le nez a été sensiblement allongé et élargi pour contenir un bombardier, couché sur le ventre. Il semble que les essais n'aient pas donné satisfaction. Deux Me 262 furent ainsi modifiés.



Gros plan du nez de l'un des deux Me 262 modifiés pour emporter un bombardier dans le nez. Le chargement était celui des Me 262 chasseurs-bombardiers : deux bombes SC 250 accrochées sous le nez.

ajoutant à cela le harcèlement presque permanent des chasseurs alliés en patrouille autour des bases, et le doigté nécessaire pour poser le Me 262 à cause du manque de réponse des moteurs, on comprend combien de pièges étaient tendus aux pilotes novices. En conséquence, contrairement aux grands espoirs qu'il entretenait en tant que chasseur, le Me 262 se révéla décevant dans ce rôle pendant ses premiers mois d'opérations. Le succès, comme au supplice de Tantale, restait hors de portée du Kommando Nowotny.

Puis, le 8 novembre un désastre frappa cette unité d'avions de chasse à réaction. Elle avait envoyé plusieurs Me 262 contre un gros groupe de bombardiers revenant du Mitteland Kanal ; ils avaient obtenu quelques victoires ; le Lieutenant Frantz Schall revendiquait la destruction de trois P-51 et l'Oberleutnant Günther Wegmann une de plus. Mais, peu après la troisième victoire de Schall, le Lieutenant James Kenney du 357<sup>th</sup> FG avait réussi à se placer en bonne position derrière son Messerschmitt en ajustant une rafale qui avait mis hors service les deux commandes de gaz. Schall avait été contraint de sauter en parachute. Peu après, Nowotny lui-même se trouva en difficulté. Le Lt Edward Haydon, également du 357<sup>th</sup>, rentrait d'une attaque au sol près de Hanovre lorsqu'il aperçut un Me 262 descendant au sud du lac Dummer : «*Je me suis lancé à sa poursuite en mettant toute la gomme, et me suis rapproché lentement du 262 lorsque j'ai été dépassé par deux zéros du 20<sup>th</sup> Fighter Group. A ce moment, le 262 nous a conduits au-dessus d'un terrain au sud du lac Dummer, qui a immédiatement déchaîné sa DCA contre nous. Le Me 262 a cabré, est passé sur le dos et s'est écrasé à environ 100 pieds devant moi alors que je volais à environ 50 pieds. Je n'ai pas vu le pilote évacuer.*»

L'aérodrome au sud du lac Dummer était presque certainement Achmer. Le P-51 de tête du 20<sup>th</sup> FG était piloté par le Captain Ernest Fiebelkorn. Le dernier message de Nowotny à la radio fut : «*Ich bin getroffen*»

L'Oberfeldwebel Willi Banzaff eut de la chance en sauvant sa vie lors d'un combat le 1<sup>er</sup> novembre. Comme des bombardiers américains rentraient après avoir bombardé Gelsenkirchen et Rüdeseheim, il attaqua en solitaire des P-51 du 20<sup>th</sup> Fighter Group et abattit l'un d'entre eux. Il continua vers les B-17 et vira pour les attaquer. Mais les P-51 s'étaient alors lancés à sa poursuite pour se venger, avec d'autres «*Mustang*» du 352<sup>nd</sup> FG et des P-47 du 56<sup>th</sup> FG. Le ciel sembla soudain bourdonner de chasseurs américains impatients de se placer pour tirer contre l'avion à réaction isolé. Banzaff descendit rapidement jusqu'à 3 000 m et mit cap au nord à toute vitesse pour tenter de semer ses adversaires. Toutefois, ce faisant, il donna à quelques chasseurs américains l'occasion de s'approcher en coupant son virage. Des P-47 et des P-51 ouvrirent le feu à grande distance et le touchèrent au fuselage et sur l'aile gauche. Le Lieutenant Walter Groce du 56<sup>th</sup> FG ordonna par radio : «*disperser vous, on l'aura s'il tourne !*» Peu après, Banzaff vira, donnant à Groce l'occasion qu'il attendait. Il fut la cause de sa propre perte ; selon les termes rugueux du rapport du 56<sup>th</sup> FG :

«*Après des impacts répétés, le Me 262 commença à fumer ; le pilote largua sa verrière et*

*sauta à 8 000 pieds. Pas loin, deux P-51 non identifiés tirèrent le pilote sous son parachute.*»

La victoire contre le Me 262 fut créditée à Groce et au Lieutenant William Gerbe du 352<sup>nd</sup> FG. Malgré l'indigne conduite de deux de ses agresseurs, Banzaff rejoignit le sol indemne.

Trois jours plus tard, le 4 novembre, il était de nouveau au combat, mais, cette fois, sa chance s'évola. Les archives allemandes disent qu'il fut descendu et tué en affrontant des chasseurs ennemis, mais un examen soigneux des archives alliées ne révèle aucune revendication en rapport avec ceci.

L'effectif initial des pilotes de l'Erprobungskommando 262 avait été composé de pilotes expérimentés, beaucoup provenant d'unités de bimoteurs parfaitement entraînés au vol aux instruments. Au Kommando Nowotny, malheureusement, des pilotes de monoplaces manquaient d'entraînement au vol sans visibilité (le programme de formation standard des pilotes allemands ne comprenait qu'un enseignement rudimentaire au VSV). Pour ces hommes, le Me 262 n'était pas un avion facile avec sa grande vitesse, sa faible autonomie et ses problèmes de compressibilité dans les descentes trop rapides. En

(je suis touché), mais on ne sait s'il s'agissait de lui-même ou de son avion. Le Me 262 de Nowotny plongea presque aussitôt dans le sol à environ 6 500 m au nord d'Achmer ; la position correspond avec celle que mentionne le rapport de Haydon. Lors de cette action, le Kommando Nowotny perdit deux Me 262 – ceux de Schall et de Nowotny – ; aucune autre unité de 262 ne perdit d'avion ce jour-là. Il est clair, cependant, que le Me 262 poursuivi par Haydon et Fiebelkorn, était celui de Nowotny. Mais il reste une question : qui tira la rafale fatale ? Aucun des pilotes américains ne réussit à se mettre en position pour ouvrir le feu sur l'avion à réaction allemand, et aucun autre rapport de combat allié n'a trait à cette histoire. Le peu de ce que l'on sait suggère que l'as allemand a été abattu par erreur par la Flak d'Achmer.

**L**e Generalmajor Adolph Galland visitait précisément Achmer le 8 novembre pour mesurer l'efficacité du Kommando Nowotny. Il en vit assez pour comprendre que Nowotny devait assumer une tâche quasiment impossible : mettre en service un chasseur tout à fait nouveau, avec plusieurs équipements nouveaux, des pilotes qui n'avaient souvent pas l'entraînement nécessaire, le tout à partir d'aérodromes proches du front, dans une région où l'ennemi jouissait d'une énorme supériorité numérique. La réaction d'Adolph Galland fut typiquement décisive : il ordonna le déménagement de l'unité vers Lechfeld, en Bavière, pour la réorganiser et poursuivre son entraînement.

Le Kommando Nowotny reçut pour nouveau chef le Major Erich Hohagen, et fut redesigné III. Gruppe du Jagdgeschwader 7. Le nouveau Geschwader fut initialement baptisé *Hindenburg*, du nom de l'escadre de bombardement Kampfgeschwader 1 récemment dis-

soute, mais elle prit rapidement le nom de Nowotny en hommage à son chef disparu.

Ayant retrouvé la sécurité relative de la Bavière, le III./JG-7 put se consacrer à la tâche essentielle consistant à améliorer le niveau des pilotes les moins expérimentés. En outre, les survols réguliers d'avions de reconnaissance alliés permettaient aux pilotes allemands d'exercer leurs compétences. Le combat du 26 novembre est typique :

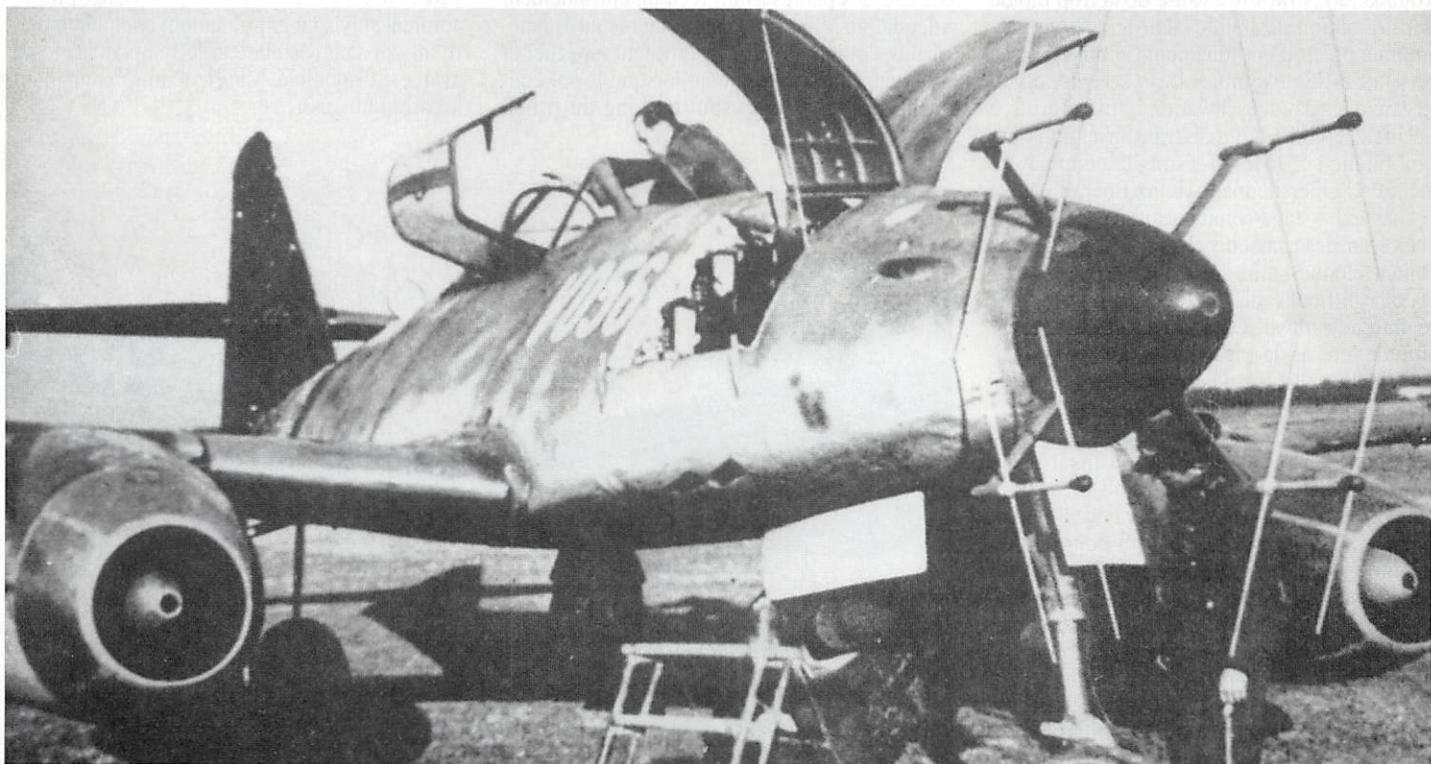
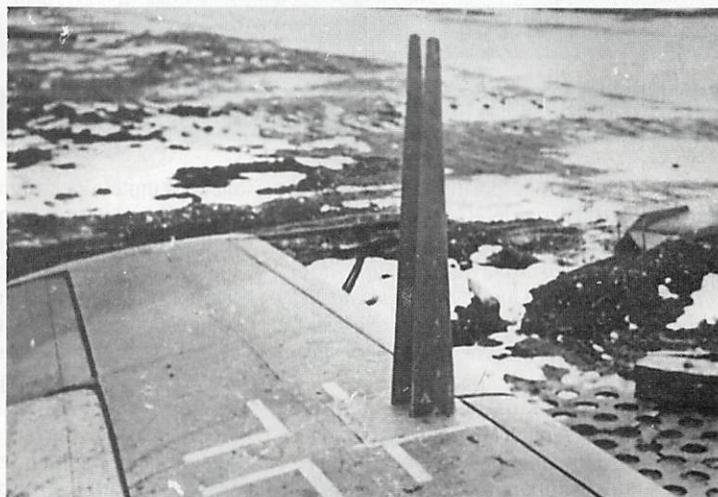
Le Major Rudolf Sinner décolla pour intercepter un P-38 de reconnaissance escorté par trois P-38 de chasse, en mission de reconnaissance à haute altitude au-dessus de Munich. Le pilote de l'avion de reconnaissance, le Lieutenant Renne, venait de terminer son passage au-dessus de l'objectif lorsqu'il vit le Me 262 de Sinner s'approcher rapidement. Aussitôt, il appela son escorte, largua ses réservoirs supplémentaires, ouvrit les gaz en grand et vira vers son adversaire pour lui offrir une cible très difficile. Les deux avions se croisèrent presque de face sans que Sinner

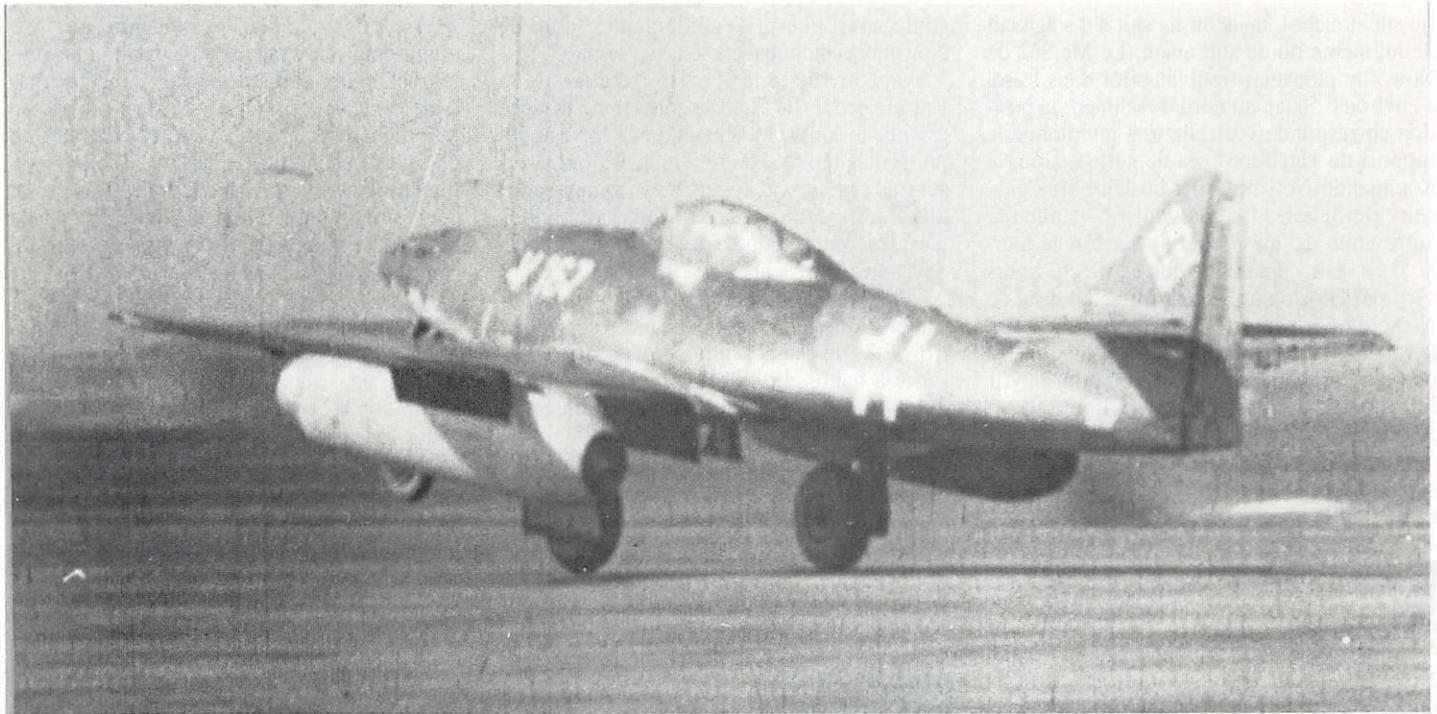
puisse ouvrir le feu, puis Renne mit son «Lightning» en virage serré à droite pour tenter d'affronter l'attaque suivante, de face également. Mais alors, les P-38 de l'escorte se rapprochèrent de Sinner qui fut contraint de dégager sèchement. Ce faisant, il laissa trop tomber le nez de son Me 262, et constata avec horreur qu'il piquait lors de contrôle : dans la hâte de s'échapper, il avait passé le seuil de compressibilité de l'avion.

**A**près quelques secondes épouvantables de lutte avec ses commandes, Sinner réussit à extirper son Me 262 du piqué en utilisant la commande du compensateur.

Le pilote allemand chercha ses ennemis et les vit loin au-dessus, vers le nord, tirant de longues traînées de condensation et se rejoignant avant de virer vers le sud et leur base en Italie. Courageusement (après ce à quoi il venait d'échapper de justesse), Sinner se résolut à les poursuivre, il poussa ses manettes de gaz, et cette fois, son avion, excellent grimpeur,

**Ci-dessous, le Me 262 V 56, chasseur de nuit monoplace, équipé d'un radar «Neptun» dont les antennes sur le nez, étaient inclinées pour améliorer son fonctionnement. Ci-contre, sur l'aile gauche, les antennes d'un système de guidage.**





Atterrissage d'un Me 262. Les capots du moteur gauche ne sont pas peints.

arriva sans être vu en position de tir derrière l'un des P-38 de l'escorte.

«La rafale de mes quatre canons de 3 cm frappa la queue et l'aile droite. Il passa sur le dos et tomba en flammes en tournant vers la gauche, a rappelé Simmer. J'ai redressé et viré à gauche vers la maison, cap sur Lechfeld, désormais à cours de carburant.»

Le pilote américain, le lieutenant Julius Thomas, sauta en parachute et se posa près de Kitzbühl où il fut fait prisonnier.

A la suite des difficultés rencontrées par le Kommando Nowotny à cause de la trop rapide transformation des pilotes de Me 262, un programme précis d'entraînement fut mis en place vers la fin de novembre. Le III. Gruppe von Ergänzungs Jagdgeschwader 2 fut reformé à Lechfeld, comme unité de transformation opérationnelle sur Me 262, sous le commandement de l'Oberstleutnant Heinz Baer, un as de la chasse. Le stage commençait avec 20 heures de vol sur des chasseurs classiques dont les gaz étaient bloqués, afin de familiariser les pilotes avec la difficulté de piloter un avion dont le régime ne pouvait être ajusté en vol à haute altitude (en cas de variation volontaire de régime à haute altitude, les réacteurs du Me 262 pouvaient s'éteindre).

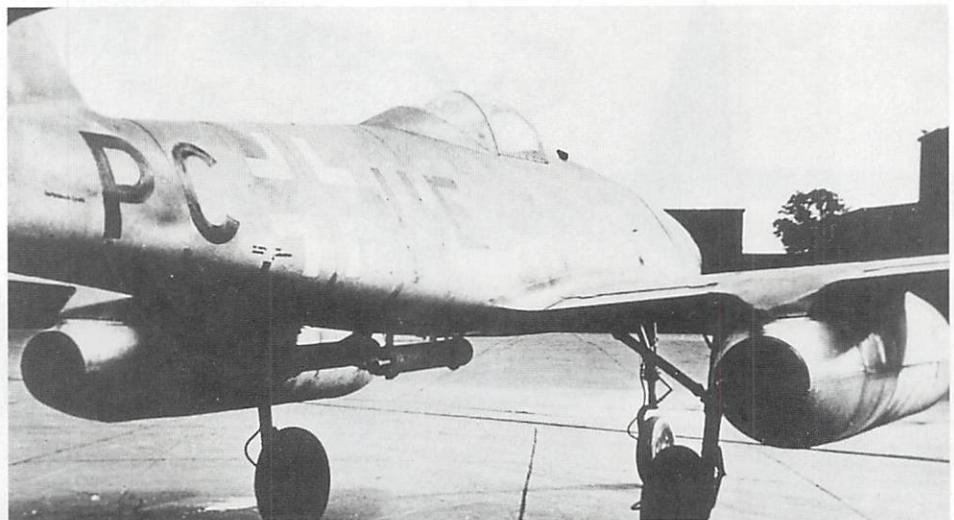
Pous les pilotes suivaient ensuite un cours théorique de trois jours sur l'utilisation et l'entretien des moteurs à réaction. Les pilotes qui ne possédaient aucune expérience des multimoteurs étaient ensuite envoyés pour un bref stage d'instruction à Landsberg. Cinq heures de vol sur Me 110 ou Siebel 204, les préparaient principalement au vol asymétrique. Après encore une journée d'instruction sur le Me 262, les aspirants pilotes d'avions à réaction suivaient un stage de pilotage et de tir en dix heures de vol sur Me 262. Les hommes étaient alors déclarés bons pour le combat et envoyés

dans les unités opérationnelles.

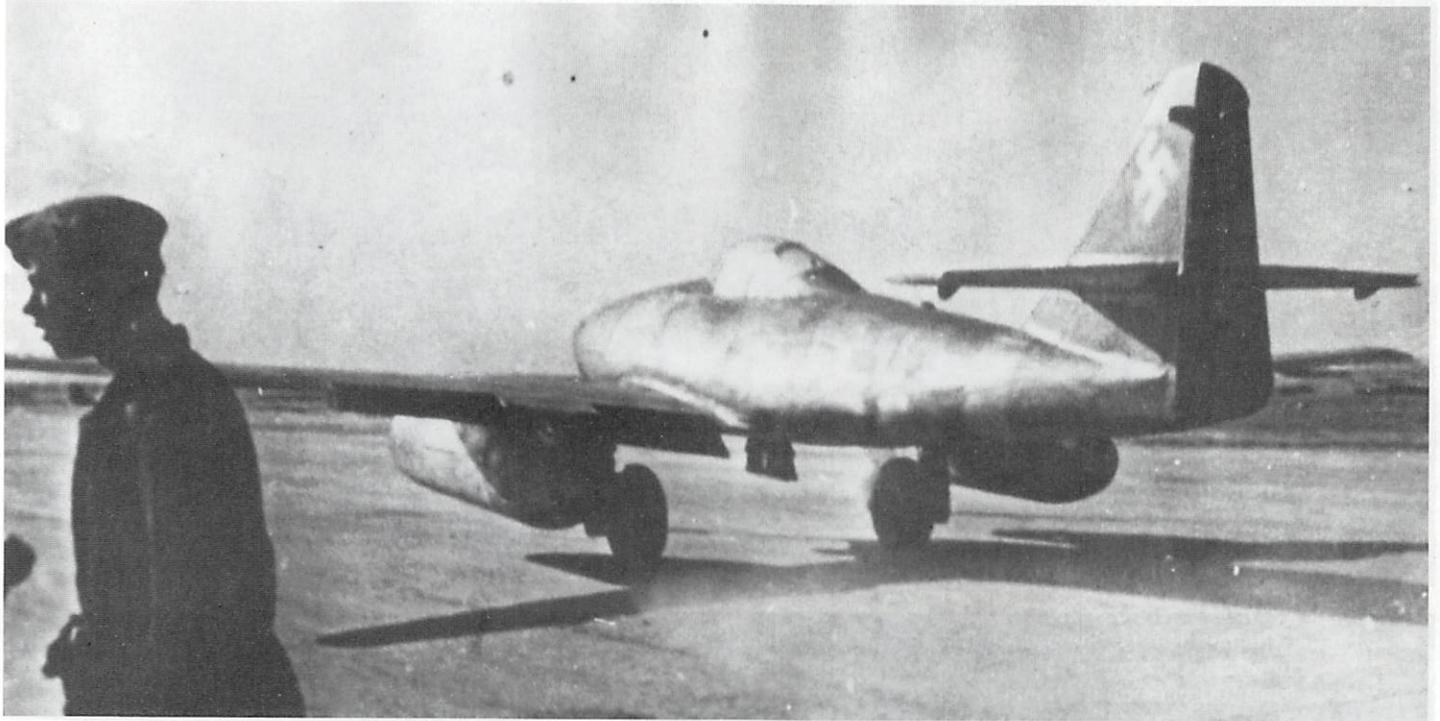
Ce n'était qu'une formation accélérée, surtout pour certains pilotes qui, provenant des unités d'entraînement avancé, n'avaient encore jamais volé au sein d'unités opérationnelles. Mais c'était certainement mieux qu'auparavant et, dans la situation désespérée où l'Allemagne se trouvait, le mieux qui pouvait être fait.

Le problème suivant auquel était confronté le haut commandement de la Luftwaffe était d'affecter aux unités de chasse de Me 262 des pilotes ayant reçu un entraînement adéquat au VSV. Les bombardiers lourds américains, équipés de radar, pouvaient naviguer et attaquer leurs cibles même lorsque le sol était caché par les nuages tout au long du trajet.

Cela signifiait qu'en de nombreuses occasions, les chasseurs allemands auraient à traverser les nuages s'ils voulaient apporter une défense efficace. Comme nous l'avons vu, la formation normale des pilotes de monomoteurs de chasse allemands ne comprenait pas de formation spéciale complète dans ce domaine, sauf exceptions. Or, une descente rapide à travers les nuages en Me 262 était une épreuve très difficile pour des pilotes sans compétences en VSV, avec la menace du phénomène de compressibilité prête à surprendre ceux qui n'y prenaient garde. Il est évident que les nouveaux pilotes auraient suivis un entraînement complémentaire au vol sans visibilité si le temps nécessaire avait été disponible. Mais le temps manquait et le carburant aussi.



Ce Me 262 semble muni, sous le ventre, de deux fusées d'appoint qui furent essayées pour améliorer une accélération fort médiocre au décollage.



Un Me 262 au roulage. Le bruit des réacteurs ne semble pas déranger la conversation du soldat, à droite de l'image.

Cependant, à la fin de 1944, la Luftwaffe disposait de nombreux pilotes qualifiés pour le vol aux instruments : ceux qui avaient appartenu aux unités de bombardement, lesquelles avaient été dissoutes lors de l'été précédent, faute d'essence. L'idée était désormais que ces hommes pourraient piloter des 262 au combat comme pilotes de chasse. Le sentiment était que les anciens pilotes de bombardiers très expérimentés dans les domaines du vol aux instruments et des multimoteurs seraient plus capables de manier des Me 262 dans les nébulosités que les pilotes de chasseurs monomoteurs sans qualification au VSV. Que les anciens pilotes de bombardement ne pussent être préalablement transformés en pilotes de chasse ne fut pas considéré comme rédhibitoire : ces Me 262 n'étaient pas censés engager des combats tournoyants avec les chasseurs ennemis, mais foncer tout droit sur les bombardiers quadrimoteurs pour les détruire. L'idée d'employer d'ancien pilotes de bombardement à cette tâche fut soutenue par les Oberst Gordon Gollob et Dietrich Pelz, et, surtout, par le General Karl Koller, chef de l'état-major général de la Luftwaffe, et par Göring. Le Generalmajor Galland et plusieurs chefs de la chasse allemande s'y opposèrent âprement, considérant que confier des Me 262 à des pilotes non préparés au combat aérien était une gaffe monumentale.

Plus tard, plusieurs récits ont lié cette controverse aux ordres précédents d'Hitler d'utiliser le 262 comme chasseur-bombardier uniquement ; les deux affaires n'ont, en fait, aucun rapport. Les auteurs ont soigneusement examiné les faits relatifs aux utilisations de Me 262 par des anciens pilotes de bombardiers, et pensent que chaque partie défendait des arguments valables.

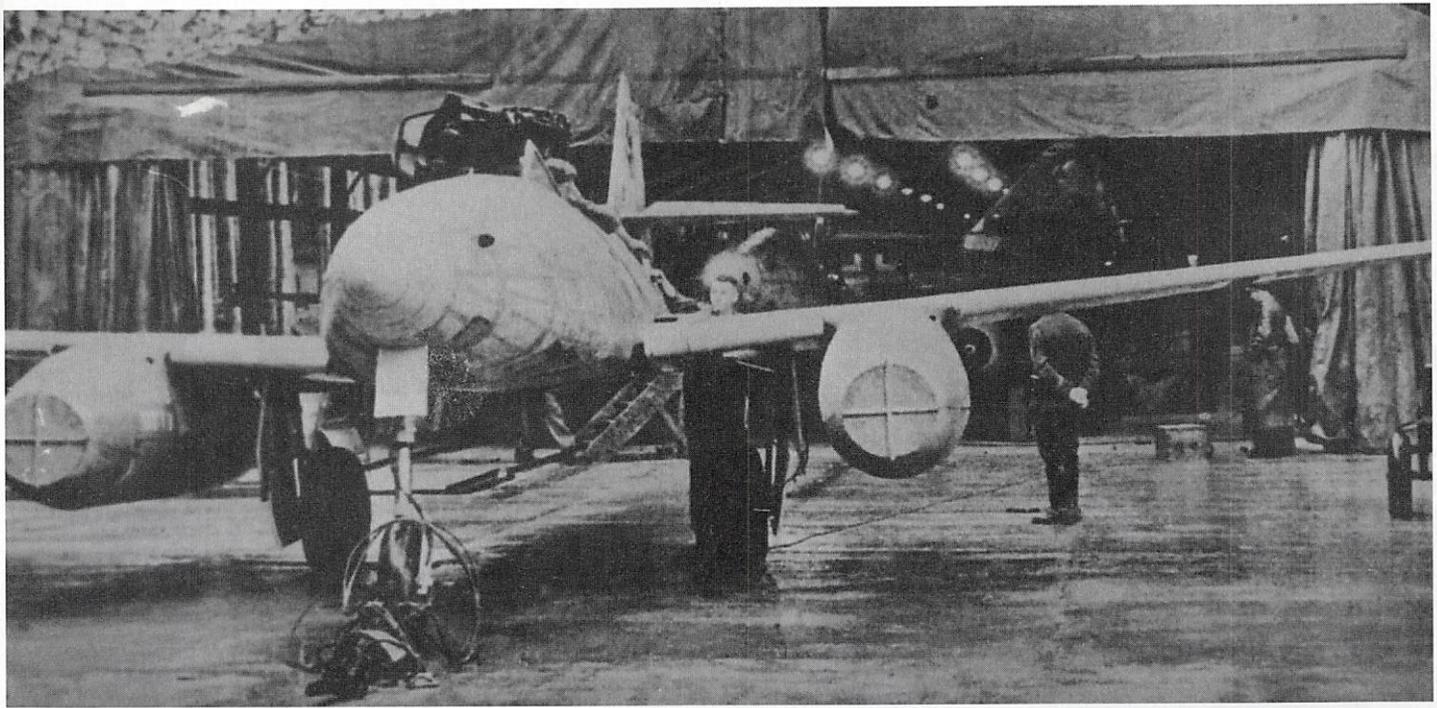
Le III<sup>e</sup> Reich à l'agonie, ses ennemis massant leurs forces à l'est, à l'ouest et au sud avant l'assaut final en Allemagne même, la querelle sur l'origine des pilotes auxquels confier le Me 262 dégénéra en incident majeur au sein du haut commandement opérationnel de la Luftwaffe. La conséquence de ceci, après d'autres heurts avec Göring, fut le limogeage du Generalmajor Galland de son poste d'Inspecteur de la chasse. Et le rééquipement en Me 262 d'anciennes unités de bombardement continua. La première, le Kampf-

**Les nouveaux pilotes auraient suivi l'entraînement au vol sans visibilité nécessaire, si le temps et le carburant n'avaient pas manqué**

geschwader (Jäger) 54 [54<sup>e</sup> Escadre de combat (chasseur) ; Kampfgeschwader désignait ce qui peut être assimilé aux escadres de bombardement alliées. NdT.], commença sa transformation à Giebelstadt, à la fin de novembre. Trois autres anciennes unités de bombardement, les Kampfgeschwader 6, 27 et 55 devaient recevoir leurs chasseurs à réaction au début de 1945.

Lors des trois derniers mois de 1944, un total de 342 Me 262 furent construits, ce qui signifiait qu'il y en avait désormais suffisamment pour accomplir d'autres missions. En novembre, le Kommando Welter fut créé, unité de chasse de nuit basée à Burg, près de Magdebourg, sous le commandement de l'Oberleutnant Kurt Welter. Au départ elle n'était dotée que de deux Me 262 monoplaces dont l'un était muni du radar FuG 218 «Neptun». L'objectif principal de ces premiers chasseurs de nuit à réaction étaient les bombardiers britanniques «Mosquito» qui volaient vite à haute altitude, et qui, jusqu'à présent avaient pu attaquer leurs cibles avec peu de risque d'être interceptés (3). C'est aussi à cette époque que fut créé le Kommando Brauegg, unité de reconnaissance tactique, sous le commandement du Hauptmann Brauegg. Pour cette tâche, le Me 262 reçut un nouveau nez avec, substitués aux canons, deux caméras Rb 50/30 filmant vers le bas et les côtés. Sur le dessus, devant la verrière, deux carénages en goutte d'eau recouvraient les magasins, au-dessus des caméras ; de plus, une fenêtre était ouverte dans le fond de l'habitacle, pour permettre au pilote de viser en regardant le sol sous l'avion. Toutefois, à la fin de 1944, la grande majorité des sorties des Me 262 était encore le fait des chasseurs-bombardiers du Kampfgeschwader 51 dont le premier Groupe était basé à Rheine et Hopsten, et le second dont les opérations sur 262 avaient débuté récemment, à Hesepe. Le 16 décembre, l'armée allemande lança sa dernière grande offensive de la guerre, dans la région des Ardennes, et des Me 262 furent fréquemment envoyés contre des concentrations

(3) Lire le Hors Série n° 4 du *Fana de l'Aviation*, consacré à la RAF dans la Deuxième Guerre mondiale.



**La sortie des chaînes de montage d'ateliers très camouflés, dans les bois, près d'Augsburg. Au cours des premiers mois de 1945, de très nombreux Me 262 furent réceptionnés par la Luftwaffe, mais très peu parvinrent aux unités opérationnelles, parce que les moyens de transport allemands étaient totalement désorganisés par les chasseurs-bombardiers alliés.**

de troupes et de matériels alliés. Pour se protéger, les Alliés organisèrent de nombreuses patrouilles permanentes au-dessus de la zone des combats. Ces attaques furtives n'ont pas beaucoup laissé traces d'importants dégâts. Le plus gros effet fut, probablement, qu'en mobilisant ainsi des chasseurs alliés, le Kampfgeschwader 51 les empêcha de bombarder et de mitrailler les troupes allemandes. Pendant les sinistres derniers mois de la guerre, les armées allemandes épuisées ne pouvaient rien espérer qui ressemblât plus à de l'appui aérien.

**L**e jour de l'an 1945, la Luftwaffe prit le pari de lancer ses chasseurs basés à l'ouest dans une attaque massive de presque 1 000 avions contre des aérodromes alliés de France, de Belgique et des Pays-Bas.

Quelques 20 Me 262 du KG 51 prirent part à l'opération contre Eindhoven et Heesch aux Pays-Bas. L'attaque contre Eindhoven, menée en compagnie de Me 109 et de Fw 190 du Jagdgeschwader 3, fut la plus réussie de toutes, provoquant la destruction ou l'endommagement de plus de 50 «Spitfire» et «Typhon» des trois Wings installés sur ce terrain. Au contraire, l'attaque contre Heesch, menée de concert avec le Jagdgeschwader 6, obtint peu de résultat. Au moins deux Me 262 furent perdus dont un abattu par la DCA près d'Heesch.

Pendant les premières semaines de 1945, le Kampfgeschwader 51 monta des attaques contre les positions alliées autant qu'il le put, en collaboration avec les Arado 234 du Kampfgeschwader 16. Le 10 janvier, il y eut 22 sorties de bombardiers à réaction contre Strasbourg, et, le 23, 30 autres.

Au début de 1945, 564 Me 262 au total avaient été réceptionnés par la Luftwaffe. La production était d'environ 36 par semaine. Or, les inventaires du quartier général de la Luftwaffe ne répertoriaient le 10 janvier, que 61 de ces avions en service dans les unités

opérationnelles, soit :

<b>I. et II./KG 51</b>	<b>52</b>
<b>(chasseurs-bombardiers)</b>	
<b>10./NJG 11</b>	<b>environ 5</b>
<b>(chasseurs de nuit)</b>	
<b>Kommando Brauegg</b>	<b>5</b>
<b>(recco-tactique)</b>	

Il est probable qu'au moins trois fois plus étaient répartis parmi les unités qui se préparaient à entrer en action ou formaient des pilotes : les trois Gruppen des Jagdgeschwadern 7 et KG (J) 54, l'unité de transformation III/Erg. JG 2 et les divers centres

étaient bloqués sur les voies ferrées allemandes.

Il est étonnant que, jusque presque la fin de la guerre, la plupart des Me 262 étaient démontés après leurs vols de réception et expédiés aux unités par rail ! Or, à ce moment et jusqu'au dernier jour de la guerre, un fort pourcentage des bombardements alliés était destiné à démanteler systématiquement le réseau ferroviaire allemand avec, pour résultat, que de nombreux Me 262 furent tout simplement perdus pendant leur acheminement.

## **Les attaques furtives des Me 262 chasseurs-bombardiers n'ont pas laissé traces d'importants**

d'essais. A l'époque, on estime que 150 Me 262 avaient été détruits par l'ennemi ou du fait d'accidents.

Ceci fait très certainement, au plus, 400 Me 262. Mais, comme à cette date quelques 600 Me 262 avaient été réceptionnés par la Luftwaffe chez les constructeurs, il faut se demander où étaient passés les 200 avions manquant, soit le tiers du total. Il n'est pas douteux qu'un grand nombre de ceux-ci

Il est intéressant de noter que, le 10 janvier, la liste du quartier général ne fait pas état de Me 262 chasseurs de jour en service dans les unités opérationnelles, quatre mois après qu'Hitler eut autorisé le Me 262 dans ce rôle. A cette époque, le III./JG 7 avait sa dotation complète mais continuait à se préparer avec un Staffel à Brandenburg-Briest, Oranienbourg et Parchim, c'est à dire tous dans la région de Berlin. Le I./JG.7, sous les ordres du Major Desdorffer, était en formation à Kaltenkirchen, près de Hambourg, de même que le II./JG 7 sous les ordres du Major Rudorffer à Briest. A la même époque, plus au sud, le I./KG (J) 54 était transformé en hâte sur Me 262 à Giebelstadt, près de Würzburg.

La première unité de Me 262 déclarée prête pour la nouvelle phase des opérations d'avions de combat à réaction fut le I./KG (J) 54 qui lança, le 9 février, 10 appareils contre 1 500 bombardiers américains attaquant des objectifs à Magdebourg, Weimar, Lutzendorf, Bielefeld, Paderborn, Arnsberg et Dalmen. Ce fut un échec sans appel pour la formation allemande dont les pilotes issus du bombardement avaient été envoyés au combat avec un entraînement minimal sur Me 262, et, surtout, sans le moindre entraînement au tir. Les P-51 «Mustang» des 78<sup>th</sup>, 357<sup>th</sup> et 359<sup>th</sup> Fighter Group revendiquèrent la destruction de cinq Me 262 pendant cette action au cours de laquelle un

B-17 fut endommagé. En fait, le I/KG (J) 54 perdit six Me 262 pendant cette journée, dont un seul peut être identifié avec certitude dans un compte-rendu de combat américain. Le Lieutenant John Carter, du 357<sup>th</sup> FG a rapporté que, pendant l'escorte de bombardiers dans la région de Felda, à environ 24 000 pieds, son escadron avait rencontré des chasseurs à réaction :

*«Le chef de la section Ciment Bleu a largué immédiatement ses réservoirs supplémentaires et attaqué les quatre Me 262 qui étaient plus bas, sur notre gauche. Les Me 262 se sont séparés, deux partant à droite, deux à gauche. Le chef de la section a pris l'un des Me 262 qui était parti à droite et moi l'autre. J'ai suivi le «jet» que j'avais choisi pendant environ 10 à 15 minutes. J'ai obtenu quelques bons impacts, mais il était hors de portée et augmentait tout le temps la distance qui nous séparait. J'étais toujours après ce 262 lorsque j'en vis un autre à environ 12 ou 15 000 pieds en dessous de moi, qui semblait descendre. J'ai abandonné celui que je poursuivais, fais un renversement vers l'autre, en dessous. Je l'ai rattrapé très vite et j'ai tiré plusieurs rafales. J'étais trop loin, mais j'ai eu quelques impacts. Je continuais de me rapprocher lorsque le pilote a sauté en parachute.»*

Cette revendication correspond à la perte du Me 262 piloté par le Major Otto Sehr, commandant le I/KG (J) 54, qui sauta en parachute au nord de Francfort avec une blessure par balle au menton ; la blessure n'était pas grave, cependant, et, moins d'une semaine plus tard, Sehrt revenait dans son unité. Le commandant du Geschwader, l'Oberstleutnant Baron Volprecht von Riedesel, eut moins de chance : il était encore à bord de son Me 262 lorsque celui-ci percuta le sol près de Limbourg, après avoir attaqué le raid.

Deux semaines plus tard tout juste, le KG (J) 54, mais cette fois le deuxième Gruppe récemment formé, connu autre jour noir. Le matin du 25, quatre Me 262 de l'unité qui décollaient pour un vol d'entraînement furent aperçus par



Le 25 avril 1945, à 8h 46, se posa à Dübendorf, en Suisse, le Me 262 n°500071, codé 3 + 1, le fuselage cerclé d'une bande bleue et rouge. Ce chasseur-bombardier avait les réservoirs presque vides.

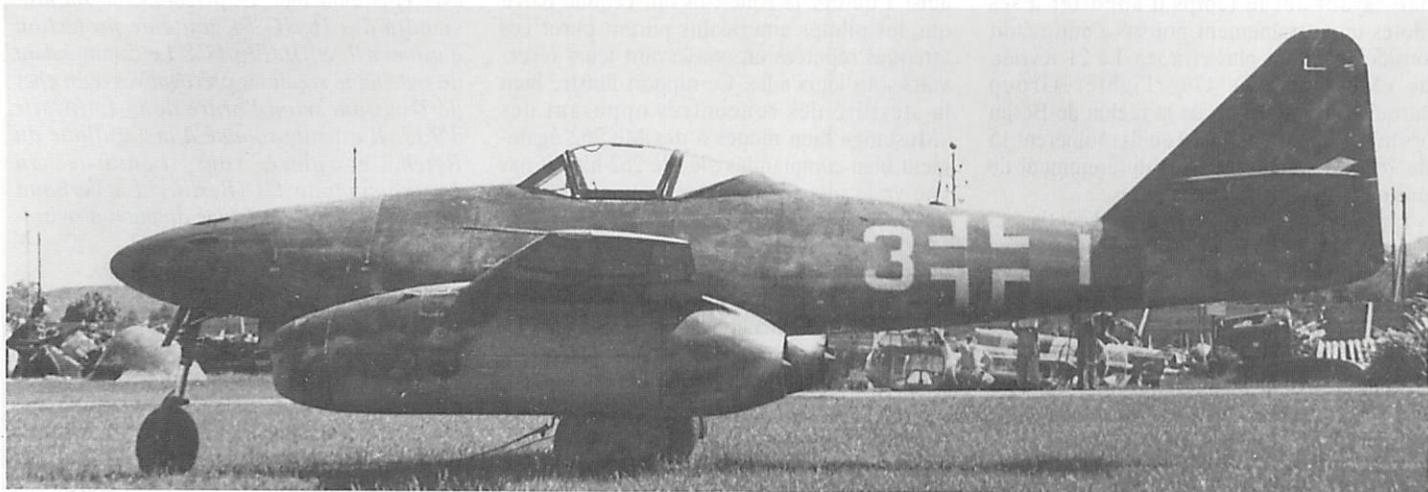
des «Mustang» du 55<sup>th</sup> Fighter Group. Le Captain Don Penn, qui menait une mission de chasse libre dans la région, a rapporté plus tard qu'il avait vu les avions décoller de Giebelstadt :

*«Nous volions à 13 000 pieds, et j'ordonnai au Squadron de larguer les bidons supplémentaires et d'engager les avions ennemis. Je piquai sur un «jet», avec 50 pouces de mercure à l'admission et 3 000 tours. Comme il virait légèrement vers bâbord à 1 000 pieds, revenant vers le terrain, je me mis en palier à 3 000 m derrière et mis toute la puissance. Ma vitesse indiquée était alors de 500 mph [800 km/h], et je m'attendais à ce qu'il utilisât toute sa puissance lui aussi pour essayer de s'éloigner. Cependant, je me rapprochais rapidement, tirant à partir de 1 000 m. A 500 m, je vis que le Me 262 avait le train descendu. Je réduisis les gaz, et, à 300 m, commençai à toucher l'avion ennemi dans le moteur droit. Me*

*rapprochant à 50 m, je dégageai violemment par dessus le «jet», et le regardai basculer sur le côté, y aller droit dedans et exploser.»*

D'autres pilotes de l'escadron de Penn attaquèrent les avions à réaction qui volaient bas, en abattant deux autres. Les Leutnant Hans Knobel et Josef Lackner, et le Feldwebel Heinz Klaussner furent tués dans ce bref combat. Au total, le KG (J) 54 perdit 12 Me 262 pendant cette seule journée, six en combat aérien, deux à cause de défaillances mécaniques, et quatre mitraillés au sol.

Le successeur de Von Riedesel à la tête du KG (J) 54 fut le Major Hans-Georg Baetcher, un pilote de bombardier expérimenté qui avait auparavant piloté des bombardiers à réaction Arado Ar 234 avec le KG 76. Lorsque Baetcher prit le commandement du Geschwader, ses trois Gruppen comptaient une vingtaine de Me 262 basés à Giebelstadt,



Le Me 262 posé à Dübendorf fit l'objet d'une inspection minutieuse. Les militaires suisses relevèrent ses dimensions et masses : envergure : 12,49 m. Longueur : 10,63 m. Hauteur : 3,60 m. Masse totale : 6 548 kg. Surface alaire : 19,5 m<sup>2</sup>. Poussée unitaire des moteurs Jumo 004 : 920 kg maximum, soit 744 kg à 80 % du régime maximal.



**Le Me 262 récupéré intact par les Suisses, en avril 1945. Il pouvait emporter 1 700 l de carburant dans deux réservoirs, consommait 3 420 l par heure à plein régime et 2 630 à 80 % de la puissance maximale ! Il restait 80 l quand l'avion s'est posé.**

Kitzingen et Neuburg. «Le KG (J) 54 avait été prématurément déclaré opérationnel, rappela Baetcher. La première chose que je fis, fut d'ordonner la poursuite de l'entraînement. Le principal problème était d'habituer d'anciens pilotes de bombardiers à des vitesses beaucoup plus élevées - le 262 croisait deux ou trois fois plus vite que les Ju 88 ou He 111 que les pilotes avaient connus auparavant. En outre nous n'avions que des Me 262 monoplaces, pas de biplaces. D'un autre côté, ils avaient tous pas mal d'expérience, et nous avons pu résoudre des problèmes qui auraient été beaucoup trop complexes pour des hommes moins expérimentés.»

En dépit des difficultés rencontrées par les anciens pilotes de bombardiers pendant leurs premiers combats, Baetcher continue de penser que, dans les circonstances du moment, la décision d'employer sur Me 262 des hommes qualifiés au pilotage sans visibilité était bonne, notamment pendant l'hiver, lorsque les nuages empêchaient les autres unités de chasse d'intervenir. «La plus grosse erreur, pense-t-il, fut de ne pas avoir d'emblée formé les pilotes de chasse au pilotage sans visibilité»

Ce n'est pas avant la troisième semaine de février que le III./JG 7 fut de nouveau considéré apte au combat ; mais désormais, ayant eut le temps d'apporter à ses pilotes un entraînement poussé, l'unité était considérablement plus efficace. Le 21 février, les «Mustang» du 479<sup>th</sup> Fighter Group patrouillaient au-dessus de la région de Berlin lorsqu'ils se heurtèrent à ce qu'ils estimèrent 15 Me 262 se comportant assez différemment de ceux qu'ils avaient déjà rencontrés :

«L'attaque fut portée contre Red Flight [la section rouge], car le Squadron était en léger virage à gauche, venant de l'est. L'attaque fut lancée dans nos trois heures, à notre altitude, par quatre Me 262 qui, dans la formation de combat américaine classique (4), ressemblaient à des «Mustang» avec des réservoirs supplémentaires. Notre Section Rouge fit face aux avions à réaction qui passèrent devant notre section en montant et s'éloignant. Une deuxième section de quatre Me 262 volant dans la formation de combat des avions américains nous attaqua alors par derrière, de plus haut, dans nos six heures. Notre section fit face à cette seconde section de 262 qui dégagea en montant. A ce moment, la première section de 262 revint vers

nous de plus haut et de derrière. Nous avons fait face et ceci a continué encore trois ou quatre fois sans que ni nous ni les «Jerries» (5) puissent se mettre à portée pour tirer. A chaque fois, nous virions vers eux, ils montaient tout droit et nous distançaient. Dans la formation des «Jerries», le numéro 4, pendant le virage, se laissait glisser vers l'arrière et vers le haut, de sorte qu'il fallait s'occuper de lui pour ne pas qu'il se retrouve derrière nous pendant que nous poursuivions le reste de sa formation.»

Les pilotes américains remarquèrent que les pilotes allemands... «étaient agressifs et expérimentés. Ils ne se laissaient pas surprendre en virage, et, quand c'était le cas, dégauchissaient et s'enfuyaient en montant. Il était impossible de les poursuivre, même en montant.» Il semble que le but des pilotes allemands, pendant ce combat sans résultat, était d'obliger les «Mustang» à larguer leurs réservoirs supplémentaires et de les forcer ainsi à quitter la zone ; ils ont échoué parce que les pilotes américains purent parer ces attaques répétées en conservant leurs réservoirs sous leurs ailes. Ce rapport illustre bien la stérilité des rencontres opposant des «Mustang» bien menés à des Me 262 également bien commandés ; le Me 262 n'était pas une vraie menace pour les premiers. Mais il

.....

(4) Cette formation de combat américaine - et britannique - était le «finger four», chaque avion occupant la position de «quatre doigts» écartés d'une main ouverte. Cette section (Flight) de quatre avions constituée de deux paires fut inventée par... les Allemands, pendant la guerre d'Espagne. En 1944, les quatre avions volaient le plus souvent de front. C'était le cas de ces Me 262 également.

Ou bien l'Américain croit que les Allemands imitent une formation américaine pour ruser, ou bien il manifeste son étonnement de voir quatre Me 262 en formation, car ils volaient plus souvent par trois. NdIR.

(5) «Jerry» : en français, boche. NdT.

ne fait aucun doute que le chasseur à réaction constituait une menace considérable pour les bombardiers américains, parce que, grâce à sa vitesse, il pouvait percer assez facilement l'écran des «Mustang» d'escorte.

En février 1945, le pilote d'avion de chasse à réaction qui réussit le mieux fut le Lieutenant Rudolf Rademacher du III./JG 7. Après avoir descendu un «Spitfire» de reconnaissance près de Brunswick le 1<sup>er</sup>, il fut crédité d'un B-17 le 4, de deux le 8, d'un quatrième le 14, d'un P-51 le 16, d'un autre B-17 le 23, d'un B-24 le 25, portant son palmarès pour le mois à huit victoires.

Vers la fin février, une nouvelle et très prometteuse unité de Me 262 de chasse, le Jagdverband 44, fut formée sous le commandement du Generalmajor Adolf Galland, récemment limogé de son poste d'inspecteur de la Chasse. L'ordre de création de l'unité, daté de 24 février, stipule :

«Le JV 44 est établi à Brandenburg-Briest avec effet immédiat. Le personnel au sol proviendra des 16./JG 54, unité de protection d'usines n°1, et III./ErgJG 2. Le commandant de cette unité reçoit les prérogatives d'un chef de Division, selon l'ordre de la Luftwaffe 3/9.17. Il est subordonné à la Luftflotte du Reich, et placé sous l'autorité du Luftkommando III (Berlin). La Verband [unité] «Galland» aura une dotation provisoire de 16 Me 262 et 15 pilotes.

Signé : Generalleutnant Char Koller, Chef d'état-major général de la Luftwaffe.»

Cet ordre concis créait la plus remarquable unité d'aviation de chasse jamais formée. Qu'elle fût commandée par un général n'était qu'une de ses particularités, car les activités des unités de chasse classique de la Luftwaffe étant, désormais, restreintes par le manque de carburant, Galland put rassembler à la JV 44, plusieurs des meilleurs pilotes de chasse de la Luftwaffe. Comme il le dit lui-même : «La Croix de Chevalier est, si l'on peut dire, l'insigne de notre unité.»

A suivre

# Les avions de combat à réaction de la Deuxième Guerre Mondiale

Par ALFRED PRICE et JEFF ETHELL ©. Traduit de l'anglais par Michel BÉNICHOU

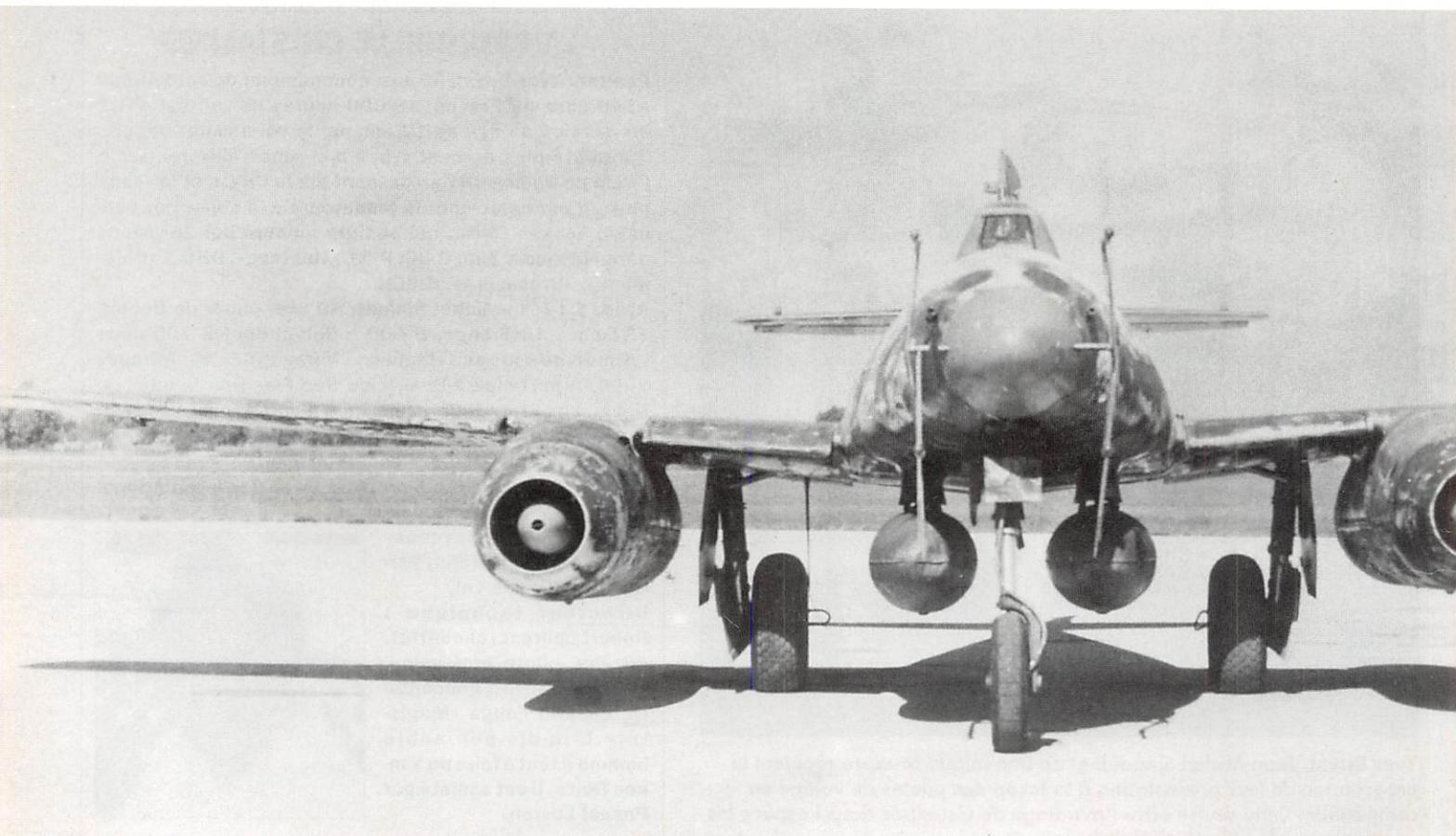
# Messerschmitt 262

## Derrière le mythe, le calvaire de la réalité

*Troisième et dernière partie.  
Selon certains, le Me 262  
était le meilleur avion de  
chasse de la Deuxième Guerre  
mondiale, mais il fut mis en  
service avant d'être  
véritablement mis au point.*

**O**utre Galland, étaient titulaires de cette décoration enviée les Oberst Johannes Steinhoff et Günther Lüt-zow, l'Oberleutnant Heinz Baer, les Major Gerhard Barkhorn, Erich Hohagen, Karl-Keinz Schnell et Willi Herget, l'Hauptmann Walter Krupinski, l'Oberleutnant Hans Grünberg, et les Leutnant Klaus Neumann et Heinz Sachsenberg. Mais, même pour une unité de tels experts, la préparation demandait du temps dans le chaos de la fin du Reich, et la JV 44 ne fut pas opérationnelle avant la fin de mars 1945.

Entre-temps, en février, le Kampfgeschwader 51 avait accompli plus de missions avec ses chasseurs-bombardiers que toutes les autres unités de Me 262 ensemble. L'un de ses assauts les plus puissants eut lieu le 14 février, lorsque plus de 55 bombardiers à réaction attaquèrent les forces britanniques qui avançaient près de Kleve. Trois des Me 262 furent surpris et abattus par des chasseurs de la 2<sup>nd</sup> Tactical Air Force en maraude, dont deux en volant vers l'objectif, par des «Typhoon» du Squadron 439 canadien. Lorsqu'il était chargé de bombes, le Me 262 était suffisamment lent pour être intercepté par des chasseurs classiques. Le Flight Lieutenant L. Shaver écrivit dans son rapport :





**Le Messerschmitt posé en Suisse par le Fähnrich Mutke, appartenait au 9./JG 7. Des mécaniciens commencent à ôter les panneaux démontables du compartiment de l'armement, après avoir enlevé les capots d'un moteur. On imagine l'étonnement des aviateurs des Troupes d'Aviation dont l'équipement en C-36, Me 109 E et autres MS 406, était démodé. (Collection Alain Pelletier)**

« Je menais une section de quatre avions du Squadron 439 pour une reconnaissance armée dans le secteur de Cösfeld-Enschede. Alors que nous volions vers l'ouest à 7 000 pieds et approximativement 35 km de Cösfeld, j'ai vu des Me 262 volant de front vers l'ouest à 3 000 pieds. J'ai informé les autres pilotes et piqué pour attaquer. Je suis arrivé derrière l'avion ennemi, légèrement en dessous et j'ai ouvert le feu avec une brève rafale de deux secondes à 100 yards (1). Aucun impact n'a été observé. J'ai remonté légèrement mon viseur, me suis

approché à 50 yards et ai ouvert le feu de nouveau avec une rafale de deux secondes. L'avion ennemi a explosé en l'air. J'ai traversé l'explosion et j'ai vu l'autre Me 262 qui dégageait vers bâbord. J'ai tiré des rafales de deux secondes de trois-quarts arrière, mais sans observer d'impacts. Alors, j'ai vu Rouge 3 (le F/O Fraser) attaquer l'avion ennemi de plus haut et de derrière. Les deux avions, l'ennemi et Rouge 3, ont disparu sous les nuages. J'ai vu un panache de fumée noire monter au-dessus des nuages. »

Fraser suivit sa victime sous les nuages et la vit percuter le sol. Les deux pilotes allemands, l'Oberleutnant Hans-Georg Richter et le

Feldwebel Werner Witzmann, tous les deux du II./KG 51, furent tués.

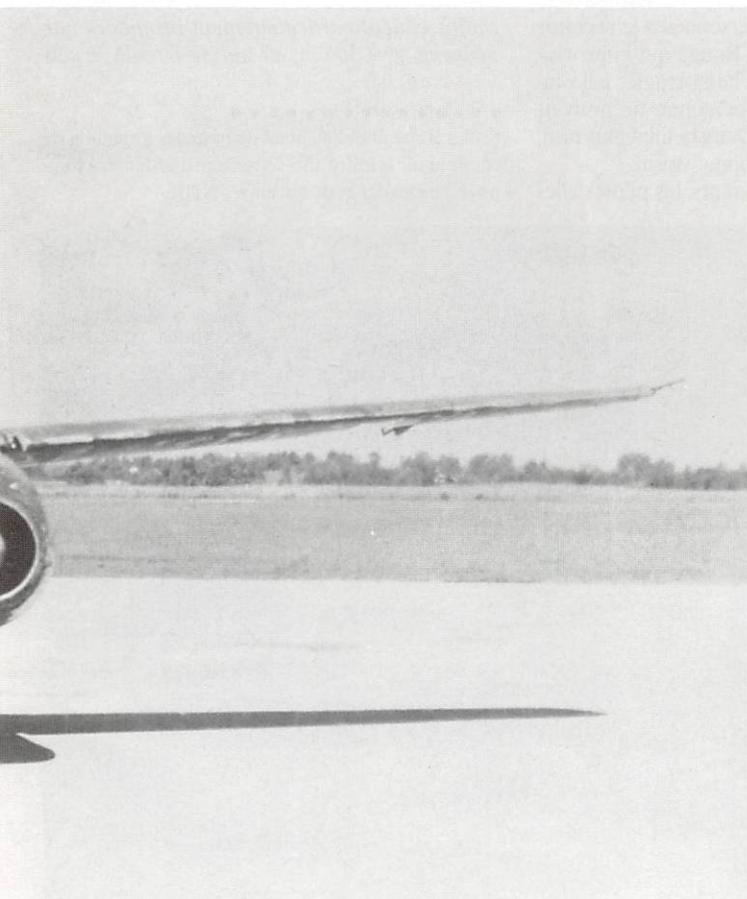
Au début de mars 1945, les formations de Me 262 chasseurs accomplirent leur première tentative d'attaque concertée contre les bombardiers américains. Le 3, 29 sorties de Me 262 furent effectuées, principalement par le III./JG 7, pour s'opposer aux bombardements de l'USAAF contre Magdebourg, Brunswick, Hanovre et Chemnitz, entre autres objectifs. 20 pilotes allemands rapportèrent avoir été au contact de l'ennemi et revendiquèrent la destruction de six bombardiers et deux chasseurs. Le Hauptmann Heinz Gutzmann du III./JG 7 fut abattu et tué durant cette action. Les archives de l'USAAF ne font état que de trois bombardiers et six chasseurs perdus ce jour-là, et d'aucune revendication de victoire contre un Me 262.

**A**près ce grand déploiement de force, les Me 262 de chasse furent peu actifs pendant plus de deux semaines. Puis, le 18 mars, 37 chasseurs à réaction furent lancés vers les 1 221 bombardiers et 632 chasseurs d'un bombardement massif de Berlin. Lors de cette action, les nouvelles roquettes air-air R4M furent utilisées pour la première fois ; 12 de ces projectiles autopropulsés de 55 mm, explosant à l'impact, étaient emportés sous chaque aile de Me 262, accrochés dans un lance-roquettes en bois, ce qui faisait 24 roquettes par avion, en plus des quatre canons de 30 mm. L'Oberleutnant Günther Wegmann du III./JG 7 conduisit six Me 262 armés de R4M contre l'un des groupes de bombardiers. Les pilotes allemands mirent leurs roquettes à feu contre des B-17 à 1 000 m de distance.

Les victimes appartenaient au 100<sup>th</sup> Bomb Group (le tristement célèbre *Bloody Hundredth*, le centième sanglant). Deux bombardiers lourds s'abattirent aussitôt et un troisième fut gravement endommagé. Lors des passes suivantes, un troisième B-17 eut tout l'empennage arraché, tandis que le bombardier blessé précédemment était achevé. Ensuite, les Me 262 durent s'éloigner pour éviter les P-51 qui piquaient vers leurs protégés.

Günther Wegmann rentra à Parchim lors-

.....  
(1) Un yard = 91,4 cm. Ndt



**Un Messerschmitt 262 chasseur de nuit, armé de deux canons de 3 cm, équipé d'un radar et muni de deux bidons supplémentaires, sous le nez, à l'endroit où les bombes étaient emportées par les Me 262 chasseurs-bombardiers. Cet avion a été photographié à Wright Field, après sa capture par les Américains.**

(Coll. A. Pelletier)



Peu après avoir quitté le sol, le pilote de l'Erprobungskommando 262 escamote le train de son Me 262.

qu'il vit d'autres B-17, et, après s'être mis en position, les attaqua au canon. Il ouvrit le feu sur le bombardier à droite de ce groupe et vit des impacts sur l'aile à tribord. Mais alors, les mitrailleuses de la défense commencèrent à faire mouche et le Me 262 fut secoué par plusieurs impacts. Wegmann ressentit un choc violent contre sa jambe droite au moment où son pare-brise feuilleté était étoilé par une balle ennemie et son tableau de bord éclaté par une autre. Il accéléra pour s'éloigner des bombardiers et de leur escorte, et examiner la situation. Il passa la main le long de sa jambe et sentit avec horreur qu'une balle de 12,7 mm l'avait traversée de part en part, laissant un trou assez large pour y mettre les doigts ; il fut surpris de ne ressentir aucune douleur. Sa première intention fut d'essayer de ramener à Parchim son chasseur avarié, bien que, avec plusieurs instruments détruits, il dut piloter

«aux fesses», et contrôler les moteurs à l'oreille. Puis, alors qu'il descendait en-dessous de 13 000 pieds, une langue de flammes jaillit du moteur droit. Cette fois, il ne pouvait être question de rejoindre Parchim : il devait sauter en parachute avant que le feu n'atteignît les réservoirs de carburant. Wegmann éjecta sa verrière, déboucla son harnais, ôta son casque et son laryngophone, et poussa le manche en avant. La force centrifuge le fit sauter hors de l'habitacle comme un bouchon de champagne hors d'un goulot.

Le pilote blessé se posa près de Wittenberge où l'une des premières personnes à le secourir fut une sœur de la Croix-Rouge qui improvisa un garrot pour arrêter l'hémorragie. Elle lui sauva ainsi la vie, mais personne ne pouvait plus rien pour sa jambe. Deux heures plus tard, il était emporté vers un hôpital voisin.

Lors des combats du 18 mars, les pilotes alle-

mands ont revendiqué la destruction de 12 bombardiers et d'un chasseur (tous sauf deux bombardiers au profit de la JG 7). En fait, il est probable que huit bombardiers lourds seulement ont été abattus par les Me 262. Outre l'avion de Wegmann, un autre Me 262 du III./JG 7 fut perdu dans cette action : celui de l'Oberleutnant Karl-Heinz Seeler que l'on vit approcher d'un groupe de bombardiers, mais qui disparut sans laisser de traces. Plus à l'ouest, le Groupe basé à Kaltenkirchen, près de Hambourg, perdit deux Me 262 dans une collision au décollage qui coûta la vie à l'Oberleutnant Hans Waldmann, un as de la Chasse, et à l'Oberfähnrich Günther Schrey.

Le jour suivant, le 19, les unités de Me 262 chasseurs accomplirent 45 sorties ; 28 donnèrent lieu à une rencontre avec l'ennemi, conclues par les revendications de six victoires sur des bombardiers et la perte de deux Me 262 avec leurs pilotes. Le 20, 29 missions d'avions de chasse à réaction eurent lieu, avec 24 combats, neuf victoires revendiquées contre des bombardiers et la perte de quatre Me 262.

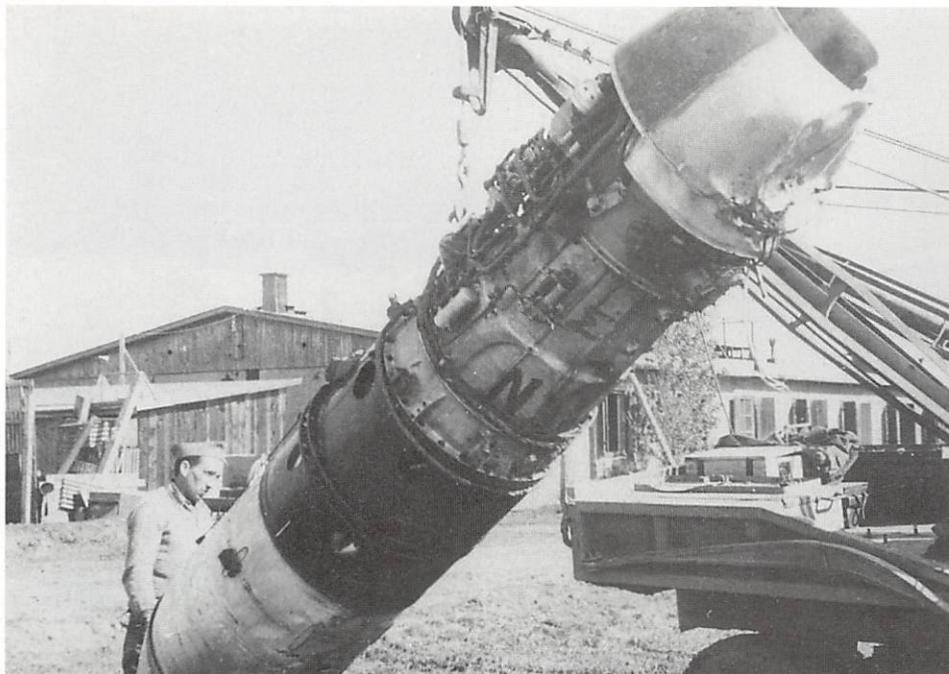
Le 21 mars, les unités de Me 262 effectuèrent 31 sorties contre plus d'un millier de bombardiers lourds attaquant des aérodromes à Handorf, Hesepe, Vorden, Zwischenahn, Marx, Wittmundhafen, Ahlhorn, Achmer, Hopsten, Rheine et Essen / Mühlheim, la plupart utilisés par des avions à réaction. 25 pilotes de Me 262 mentionnèrent un contact avec l'ennemi dans leur rapport ; l'un d'eux était le Leutnant Fritz Müller du II./JG 7 :

« J'ai décollé avec ma Rotte (2) le 21-3-45 à la rencontre d'un raid ennemi massif dans le secteur Dresde-Leipzig. Ce jour-là, nos émissions radios étaient particulièrement brouillées par l'ennemi. A 7 500 m, au sud de Dresde, je suis

.....  
(2) La Rotte était l'élément de base des formations de chasseurs de la Luftwaffe. Il s'agissait d'un binôme composé d'un leader et de son ailier. NDIR.

Un Me 262 A-1a en Bavière, en mai 1945, comme les Alliés en découvrirent beaucoup. Pendant les semaines qui précédèrent et suivirent la capitulation allemande, les Alliés se livrèrent à la chasse au trésor, en particulier dans le sud de l'Allemagne pour s'approprier documents, matériels et... ingénieurs ennemis.





**Le partage des dépouilles donna lieu parfois à d'âpres disputes. Ici, le chargement, à Mungen, en juin 1945, d'un turboréacteur Jumo 004 à destination de la France.**

tombé sur un B-17 volant vers l'est à l'altitude de la force principale des bombardiers, mais à environ 10 km sur le côté et environ 4 en arrière, escorté au-dessus par quatre « Mustang ». Il m'a semblé que cet appareil accomplissait une sorte de mission spéciale, et j'ai décidé de l'attaquer. Le brouillage de la radio était si puissant que toute communication était impossible. Je me suis rapproché en passant sous les « Mustang » qui suivirent ma Rotte en tirant de la fumée noire [ce qui signifie qu'ils volaient à plein régime], mais, en regardant mon indicateur de vitesse, j'ai compris que je n'avais pas à m'en soucier. Le Boeing était maintenant devant moi, tournant à gauche, de sorte que je me trouvais 10° à sa gauche et 5 au-dessus. A environ 1 000 m, le mitrailleur de queue commença à me harceler. Puis tout a été terminé en quelques secondes. A environ 300 m, mon ailier et moi-même avons déclenché nos canons en courtes rafales avec une légère déflexion. Nous avons vu une douzaine d'obus exploser sur le fuselage et entre les moteurs. Et puis nous l'avons dépassé. En entamant une large courbe (avec les « Mustang » derrière nous, traînant toujours de la fumée, mais devenant de plus en plus petits), nous avons observé la fin du bombardier. Il est descendu en vrille pendant environ 2 000 m en perdant plusieurs gros morceaux d'ailes et de fuselage, et a explosé. Aussitôt, le brouillage a cessé. »

Quelle que fût la mission de ce B-17 solitaire ce jour-là, ce n'était très probablement pas le brouillage. La seule unité de la 8<sup>e</sup> Air Force affectée à cette tâche était le 36<sup>e</sup> Bombardment Squadron, doté de B-24 ; il utilisa trois avions pour brouiller les radios allemandes, le 21 mars, et tous rentrèrent indemnes. L'explication la plus plausible de l'arrêt soudain du brouillage est que les émetteurs emportés par les avions du 36<sup>e</sup> BS devaient être coupés lorsque d'autres avions américains devaient, à proximité, utiliser leur radar pour bombarder, faute de quoi le brouillage perturbait le fonctionnement des équipements de bombardement sans visibilité.

L'examen des archives semblerait montrer que cinq bombardiers lourds furent abattus par les Me 262 lors de ces combats, alors que les Allemands en revendiquaient 13. Les chasseurs de l'USAAF revendiquèrent la destruction de neuf Me 262, mais la JG 7 ne perdit ce même jour que deux pilotes et le I./KG J 54 un seul. Le seul rapport de combat américain corroboré par une perte allemande ce jour-là est celui du Lieutenant Harry Chapman du 361<sup>e</sup> FG, qui sut faire bon usage du viseur K-14 de son P-51D.

### **Schnörrer, touché par les mitrailleurs des B-17, mit son Me 262 sur le dos, largua sa verrière et tomba**

« Etant Yorkshire Blue 3, le 21 mars à environ 0955 [9h 55] dans la région de Dresde, Allemagne, et escortant des B-17 à 20 000 pieds, mon « box » de bombardiers a été attaqué par une section de quatre Me 262. Après avoir frappé les bombardiers, ils ont poursuivi leur trajectoire à travers ma section. Nous avons fait face et mon chef de section a confirmé leur identité. Le n°4 de la section ennemie a continué de virer pour faire une passe frontale contre moi. Le viseur K-14 réglé à 2 400 pieds [800 m], j'ai mis le point lumineux sur sa verrière et j'ai tiré une rafale d'une seconde à une seconde et demie avec 10 à 20° de déflexion. J'ai observé des impacts sur le nez de l'ennemi, et son côté gauche, à partir du bord d'attaque

de l'aile, s'est enflammé. Il est passé sur ma gauche et a été vu en train de fumer et de descendre en spirale par les autres pilotes du Squadron. Un pilote de la section Yorkshire Yellow l'a vu percuter le sol et exploser. »

La victime était presque certainement l'un des deux Me 262 du III./JG 7 qui s'écrasèrent dans les environs de Dresde à peu près au même moment. Les pilotes, le Leutnant Joachim Weber et l'Unteroffizier Kurt Kolbe furent tués tous les deux.

A ce moment de la guerre, la Luftwaffe possédait l'équivalent du viseur gyroscopique allié, le viseur EZ 42 produit par la société Askania. Cependant, dans la pratique, son calculateur se montrait si peu fiable que, à bord des Me 262, l'EZ 42 était le plus souvent utilisé comme le vieux viseur Revi, avec son réticule fixe.

Des changements intervenus sur le Me 262 depuis sa mise en service presque un an plus tôt, le plus important était l'installation des moteurs améliorés Jumo 004 de la série B. Ceux-ci avaient un potentiel un peu plus long (25 heures nominalement, bien qu'ils tombassent souvent en panne avant), et pouvaient accepter un maniement un peu plus rude sans exploser. Une autre modification très appréciée des pilotes était le nouveau manche, avec une extension qui offrait un plus grand bras de levier à grande vitesse (car, bien sûr, les commandes hydrauliques n'existaient pas encore).

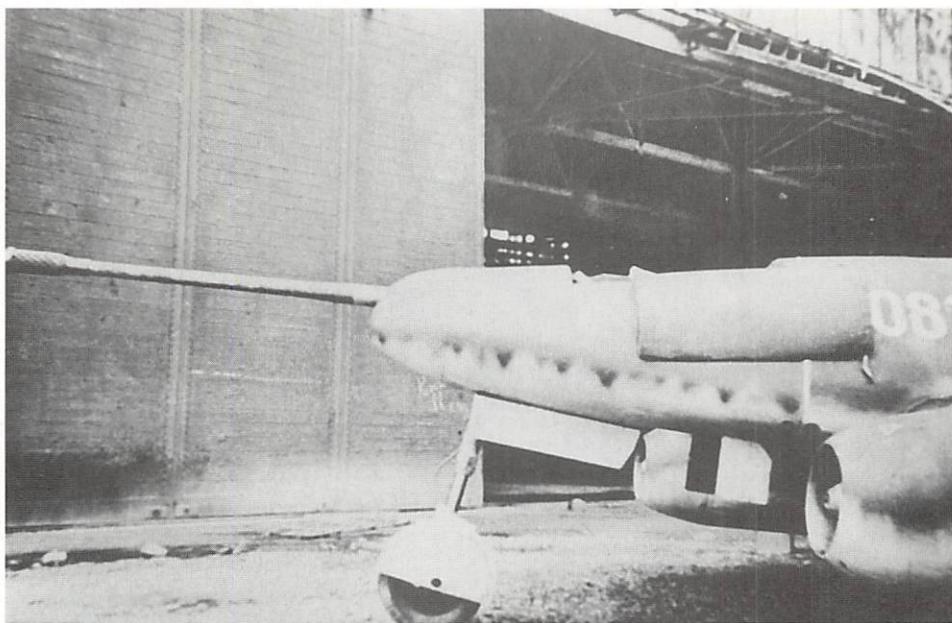
Lorsque le 21 mars, plusieurs accrochages ponctuels mais quotidiens opposèrent les Me 262 et les formations américaines jusqu'au 25 ; suivit une période calme de quatre jours avant la nouvelle grande bataille. Le 30 mars, la Luftwaffe lança 31 avions de chasse à réaction à l'encontre de puissantes attaques de Hambourg, Brème et Wilhelmshaven, menées par la 8<sup>e</sup> Air Force. L'un des pilotes allemands en action ce jour-là était le Leutnant « Quax » Schnörrer, du III./JG 7 qui, avec son ailier, l'Oberfähnrich Victor Petermann, alla au contact d'une formation de B-17 près de Hambourg. Les deux pilotes attaquèrent les bombardiers et enregistrèrent quelques impacts, mais le Me 262 de Schnörrer, touché par les mitrailleurs ennemis, dut s'éloigner avec le réacteur gauche éteint. Il vira en descendant vers le sud-est, cherchant un aérodrome pour y poser son avion endommagé. Malheureusement, c'est alors qu'une section de quatre « Mustang » le vit et se dirigea vers lui. Incapable de combattre ou de s'enfuir, Schnörrer mit son Me 262 sur le dos, largua la verrière, déboucla son harnais et tomba ; mais, en passant le long de la queue de son avion, il ressentit un choc très fort contre sa jambe droite. Si le parachute s'ouvrit normalement, l'atterrissage fut extrêmement douloureux. Sa jambe avait été gravement fracturée contre l'empennage. Recueilli par des civils, il fut conduit à l'hôpital d'Ulzen.

Les avions à réaction allemands continuaient d'être vulnérables à l'atterrissage ou au décollage. Le même jour, le Captain Robert Sargent, du 339<sup>e</sup> Fighter Group, commandait une paire de P-51 escortant des bombardiers en direction de Hambourg lorsque :

« J'ai vu deux avions ennemis décoller de

l'aérodrome de Kaltenkirchen. J'ai averti et nous avons piqué vers eux en retournement. Malheureusement, à cause de leur camouflage, nous les avons perdus de vue une seconde, et, lorsque nous sommes arrivés à leur altitude, je n'en ai retrouvé qu'un seul. A partir de là, ça a été facile. Ma vitesse était de 430 mph [690 km/h], et j'estimai la sienne à 230 [370 km/h]. Nous nous sommes rapprochés et je lui ai envoyé une longue rafale en voyant des impacts immédiatement ; le moteur gauche a commencé à vomir de la fumée blanche, et de gros morceaux de verrière se sont détachés. Le pilote a évacué. Nous étions à 300 pieds à ce moment et l'avion a piqué vers le sol et explosé en provoquant un incendie ressemblant à un feu de pétrole qui s'est éteint presque d'un seul coup. Le parachute du pilote n'a pas pu s'ouvrir complètement et la dernière chose que j'ai vue de lui était son corps près de l'avion, avec le parachute étendu derrière. Le Lt Kunz a fait un travail formidable en surveillant mes arrières, et, après la rencontre, nous sommes remontés en cherchant le deuxième «jet». Mais, quand nous l'avons vu, il filait ventre à terre vers le cœur de l'Allemagne, et nous n'avons pas pu le rattraper.» Le pilote abattu par Sargent, Erich Schulte du I./JG 7, fut tué.

Les B-17 et B-24 de la 8<sup>th</sup> Air Force étaient les principales proies des Me 262, mais pas les seules. Durant les derniers mois de guerre, le Bomber Command de la Royal Air Force organisa de puissantes attaques de nuit contre l'Allemagne. Le 31 mars, 460 «Lancaster» et «Halifax» des Groupes n° 1, 6 et 8 s'élancèrent pour attaquer les usines de sous-marins de Hambourg. Il avait été prévu que les bombardiers rencontreraient leur escorte – 12 escadrons de «Mustang» de la Royal Air Force – au-dessus des Pays-Bas. Finalement, la troisième vague de bombardiers provenant du Groupe n°6

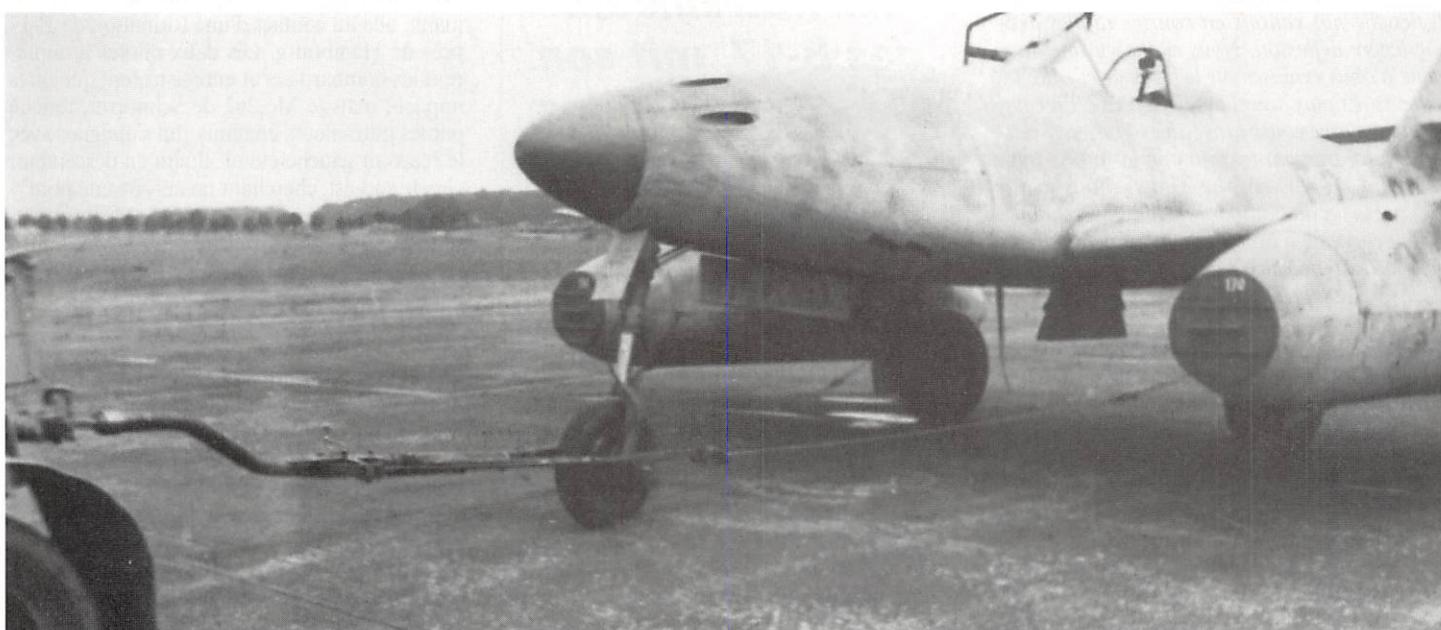


**Le canon MK 214 de 50 mm qui fut essayé à la place des quatre MK 108 de 30 mm, dont la portée efficace était insuffisante, par manque de vitesse initiale. Ces armes étaient destinées à la destruction des bombardiers lourds américains.**

canadien, arriva en retard et manqua son escorte. Au-dessus de l'objectif, les «Mustang» écartèrent plusieurs tentatives des Me 262 contre les deux premières vagues. Mais la troisième n'avait plus leur protection, et perdit en succession rapide 19 «Halifax» et quatre «Lancaster» pendant les âpres combats qui s'ensuivirent. A la suite de cette action, les pilotes allemands, qui appartenaient au III./JG 7, prétendirent avoir abattu 10 «Lancaster», et les mitrailleurs des bombardiers quatre chasseurs à réaction sûrement et trois autres probablement. En fait, aucun des Me 262 ne fut perdu pendant cette partie de l'action. La vitesse des avions à réaction était quelque chose de tout à fait nouveau pour la plupart des équipages de bombardiers de la RAF, et le rapport officiel de la mission raconte que :

« La tactique habituelle des chasseurs propulsés par réaction paraît être une approche par l'arrière de trois-quarts, peut-être d'un peu plus haut de préférence. Dans certains cas, cependant, le feu est ouvert à 300 ou 400 m. Les rapports de combat précisent que la vitesse de rapprochement de ces chasseurs est si grande qu'ils n'ont le temps de tirer qu'une seule rafale. Plus d'un mitrailleur de queue rapporte que bien qu'il ait commencé à tirer à 900 ou 1 000 mètres de distance, il n'a pas eu le temps de tirer plus de 200 coups avant que le chasseur ne dégage, 3 ou 4 secondes plus tard à 30 ou 50 mètres, et l'un mentionne qu'il n'a pas pu manœuvrer sa tourelle assez rapidement pour toucher le chasseur à cette distance, bien qu'il eût ouvert le feu à 900 m... »

Il est presque certain que la mention des chasseurs «ouvrant le feu à 800-900 m» fait



**Une barre de remorquage de Me 262. Elle n'était pas très simple. Elle était munie d'un système de câbles qui pouvaient être tendus, et étaient accrochés aux jambes de l'atterrisseur principal.**

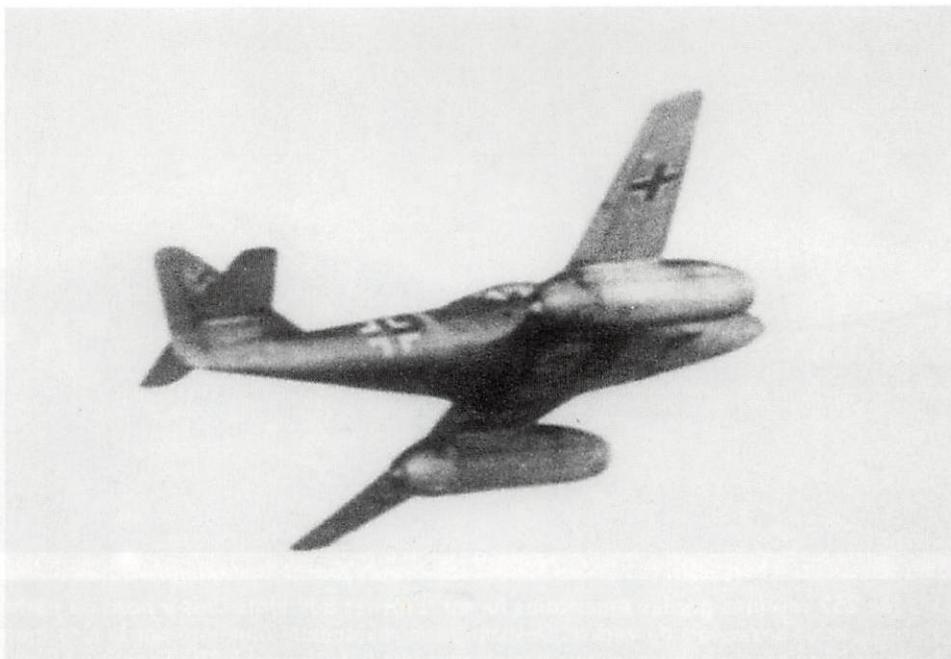
référence aux tirs de R4M commencés à cette distance. Les équipages des bombardiers lourds de la RAF, qui volaient par «vics» de trois en groupes éparpillés et non en formations rigoureuses comme leurs homologues américains, engageaient leur célèbre manœuvre du tire-bouchon (corkscrew) lorsqu'ils étaient attaqués par les chasseurs. Ces évolutions, qui étaient quelque chose de nouveau pour les pilotes de Me 262, ont probablement empêché les pertes en bombardiers d'être beaucoup plus élevées.

**L**ors d'une série de missions défensives en face des bombardiers de la RAF et de l'US Army Air Force, le 31 mars, la JG 7 totalisa 38 sorties de Me 262 et perdit quatre avions. Les archives alliées confirment que les avions à réaction ont probablement abattu 14 bombardiers lourds et deux chasseurs, faisant de ce jour le plus fructueux pour les Me 262.

À la fin de mars 1945, le Me 262 avait aussi commencé à se bâtir une réputation d'efficacité contre les «Mosquito» bombardiers de la RAF qui attaquaient de nuit la région de Berlin, jusqu'alors impunément. Peu après sa création, le Kommando Welter fut redésigné 10. Staffel du Nachtjagdgeschwader 11. À l'origine, il avait été basé à Burg, près de Magdebourg, mais les Alliés ayant rendu cet aérodrome inutilisable, les opérations continuèrent à partir d'une section droite d'une Autobahn (autoroute) voisine. Le 24 janvier, le palmarès personnel de Welter avec le Me 262 de nuit était de quatre bombardiers quadrimoteurs et deux «Mosquito», confirmant ainsi l'utilité du chasseur à réaction dans les opérations nocturnes. Fin janvier, les premiers biplaces d'entraînement Me 262B étaient arrivés à Staaken, près de Berlin, afin d'être équipés pour la mission très spécialisée de chasseur de nuit. Ces avions emportaient le radar FuG 218 «Neptun» avec ses écrans et ses commandes dans le poste arrière. Les antennes fixes du nez amputaient d'environ 60 km/h la vitesse maximale du Me 262, mais lui laissaient un ample excès de vitesse, même sur le «Mosquito».

Les premiers chasseurs de nuit biplaces entrèrent en action en février, mais la transformation progressait lentement, et, en réalité, la plupart des opérations de nuit étaient conduites avec des monoplaces dépourvus de radar ; leurs pilotes devaient compter sur les projecteurs de la DCA pour trouver leurs cibles. La plupart des 13 «Mosquito», sinon tous, perdus de nuit dans la région de Berlin pendant les trois premiers mois de 1945, ont probablement été victimes de Welter et de son 262. Certains ont crédité Welter de 20 victoires de nuit sur «Mosquito», mais ce chiffre est probablement trop élevé. D'autres pilotes allemands ont réussi dans ce rôle. L'un d'eux était le Feldwebel Karl-Heinz Becker qui revendiqua la destruction de cinq «Mosquito» de nuit, entre le 21 et le 30 mars ; à chacune de ses revendications correspond une perte britannique. Becker obtint ses victoires sur un Me 262 monoplace sans radar.

En avril 1945, fut atteint le plus grand nombre des accrochages entre les Me 262 et les raids américains, car, désormais, de même que



**Le Me 262 avait un trop grand rayon de virage. La meilleure méthode pour échapper aux mitrailleurs des bombardiers était de frôler les bombardiers à grande vitesse. Elle exigeait des nerfs d'acier.**

la JG 7 et le KG (J) 54, la Jagdverband d'élite commandée par Galland était opérationnelle depuis l'aérodrome de Munich-Riem. La première bataille notable du mois eut lieu le 4, lorsqu'un peu moins de 1 000 bombardiers frappèrent les aérodromes de Parchim, Perleberg, Wesendorf, Fassberg, Hoya, Dedelsdorf et Eggebeck, ainsi que les usines de sous-marins de Kiel. Désormais, les pilotes américains avaient perfectionné l'art de surprendre les chasseurs à réaction allemands au moment où ils décollaient et montaient en s'éloignant de leur base, et, tandis que les bombardiers approchaient, les «Mustang» prirent position au-dessus des aérodromes ennemis.

**L**e Major Rudolf Sinner du III./JG 7 s'éloignait de Parchim en montant vers les bombardiers par une trouée à travers les nuages, accompagné par sept Me 262, lorsqu'il vit soudain les «Mustang» plongeant du soleil vers son groupe. Manquant de vitesse pour s'échapper, les Messerschmitt rompirent leur formation et rebroussèrent chemin en piquant à l'abri de la Flak de l'aérodrome. Les assaillants de Sinner étaient des «Mustang» du 339<sup>th</sup> Fighter Group. Le Captain Kirke Everson a écrit dans son rapport :

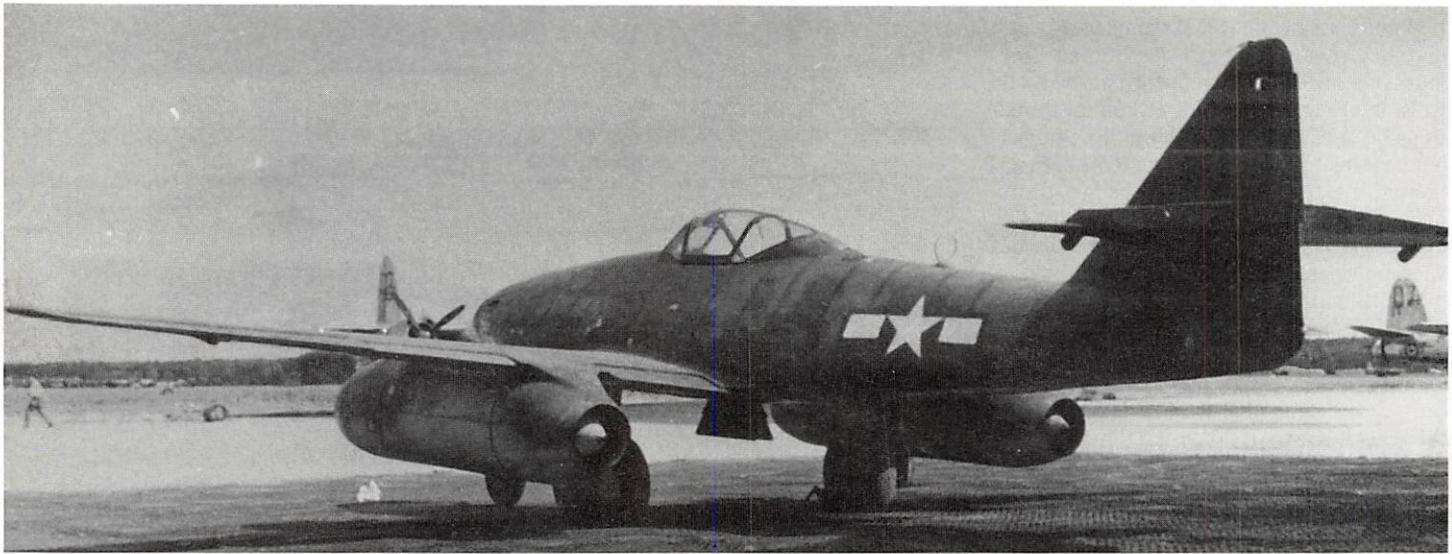
*« A environ 0915, la section rouge a plongé sous les nuages éparés pour observer un aérodrome à Parchim, tandis que les autres sections tournaient en cercle à 10 000 pieds. Plusieurs Me 262 sont apparus au-dessus des nuages et notre escadron a immédiatement plongé à leur rencontre. Le Lt Croker et moi-même avons attaqué celui qui était le plus près ; il a immédiatement plongé dans un nuage pour s'échapper. Lorsqu'il est sorti du nuage, il était à environ 1 600 pieds (550 m) de distance à l'altitude de 2 000 pieds. Nous lui avons envoyé deux autres rafales et son moteur droit a prit feu. Il est entré*

*de nouveau dans un nuage, mais, quand il est sorti, nous étions toujours dans sa queue. »*

Sinner se trouva dans une position presque désespérée. Les «Mustang» en piqué étaient beaucoup plus rapides que lui, et, à cause de la proximité du sol, il ne pouvait piquer pour accélérer. Il compta alors huit «Mustang» qui s'approchaient pour l'hallali. Alors qu'il cherchait la protection des nuages, il reçut les premiers coups. Ses manettes de gaz étaient poussées en avant, mais le chasseur à réaction prenait de la vitesse avec une lenteur presque douloureuse. Pour tenter de réduire sa traînée et accroître son accélération, le pilote allemand pressa le bouton de mise à feu des roquettes R4M, mais le mécanisme ne fonctionna pas ; elles restèrent fermement en place. Sinner comprit ensuite que son avion était de nouveau touché ; cette fois, il brûlait, et la cabine commença à se remplir de fumée. Le pilote allemand éjecta sa verrière et sauta du Messerschmitt qui volait alors à plus de 700 km/h. Il eut la chance de passer à côté de l'empennage et d'ouvrir son parachute juste avant de toucher le sol. Brûlé au visage et aux mains, il fut conduit en urgence à l'hôpital.

Le Lieutenant Franz Schall, qui avait décollé de Parchim avec Sinner, fut lui aussi rattrapé par les «Mustang» et abattu ; il réussit à se parachuter indemne.

Les Messerschmitt 262 des autres bases réussirent cependant à s'envoler sans être inquiétés, et redevinrent de formidables chasseurs lorsqu'ils eurent atteint leur vitesse de combat. A peu près au moment où Sinner était attaqué à Parchim, le Lieutenant Fritz Müller emmenait d'autres Me 262 hors de la base de Lärz. Il échappa facilement à des «Thunderbolt» qui balayaient le ciel devant les bombardiers, puis vit une formation de «Liberator» faisant route au sud-est depuis la région de Brême. Il appro-



**Les Me 262 capturés par les Américains furent ramenés aux Etats-Unis à bord du porte-avions USS Ranger. L'un d'eux fut confié à Hughes, pour des essais de vitesse. Désarmé, son revêtement amélioré par le masticage de toutes les ouvertures et une peinture brillante, il se révéla beaucoup plus performant que le Lockheed F-80 «Shooting Star», l'avion à réaction américain le plus rapide du moment. Selon certains, le Général Arnold, commandant l'USAAF, se serait opposé à son engagement dans les courses d'avions de la coupe Thomson... qu'il aurait sans doute largement gagnées !**

cha rapidement de sa proie dans un virage descendant à droite :

« J'ai tiré toutes mes R4M d'une distance de 600 m, en visant à environ 50 m devant le premier «Liberator» pour la déflection. Elles ont frappé le fuselage et le milieu des ailes d'un des «Liberator» qui volait au milieu de la formation. Il est monté en freinant, est retombé, puis s'est abattu. »

Müller vit sa victime se rétablir en palier et pensa qu'il faudrait une seconde attaque pour l'achever :

« Mais avant que je puisse m'approcher à porter de tir, le «Liberator» a commencé à descendre rapidement en large spirale à gauche. J'ai vu six parachutes l'abandonner. Puis le «Liberator» s'est dressé sur son empennage et a plongé à la verticale de 2 000 m vers un banc de nuages, dans la région de Brème. »

Il est presque certain que l'unité attaquée par le Staffel de Müller était le 448<sup>th</sup> Bomb Group dont trois B-24 furent abattus en succession rapide par les chasseurs à réaction. Selon les archives allemandes, la Luftwaffe lança 47 sorties de chasseurs à réaction le 4 avril ; 44 ont donné lieu à des contacts avec l'ennemi, avec pour résultat les revendications de la destruction sûre de sept bombardiers et deux chasseurs, et de la destruction probable de trois bombardiers. Huit chasseurs à réaction furent perdus et cinq endommagés : cinq pilotes furent tués ou portés disparus, et trois blessés.

Les pilotes allemands en transformation sur Me 262 en mars et avril 1945 furent ballottés dans le chaos des dernières semaines de la guerre, sans avoir le temps de suivre un véritable cycle de formation. L'un d'eux était le Leutnant Walter Hagenah, un pilote de chasse expérimenté avec plusieurs victoires remportées sur Me 109 et Fw 190. Il se souvient bien de l'entraînement superficiel qu'il suivit

lorsqu'il fut muté au III./JG 7 : « Notre «cours théorique» a duré un après-midi. On nous a parlé des particularités des moteurs à réaction, du danger d'extinction à haute altitude, et de la faible accélération à basse vitesse. On a beaucoup insisté sur l'importance vitale de manier les gaz avec prudence, pour que les moteurs ne prennent pas feu. Mais nous n'avons pas été autorisés à regarder les moteurs eux-

**« Des pilotes de 262 n'avaient qu'une centaine d'heure de vol. C'était presque un crime de les engager au combat. »**

mêmes, à l'intérieur des capots – on nous a dit qu'ils étaient très secrets et que nous n'avions pas besoin d'en savoir plus ! »

Vers la fin de mars, Hagenah fit un vol en double commande dans un Me 262B biplace, un vol en solo, puis fut déclaré qualifié sur monoplace. Comme il était transformé au sein d'une unité opérationnelle, il ne pouvait voler que si un avion n'était pas envoyé au combat. D'autres difficultés existaient : « Lorsque je suis arrivé au III./JG 7, il n'y avait pas assez de pièces détachées ni de moteurs ; parfois, le carburant J-2 manquait. Je suis sûr que tout ceci existait et que la production était suffisante,

mais à ce moment de la guerre, les transports étaient si chaotiques que le matériel n'arrivait pas toujours aux unités de première ligne » se souvient-il. Pilote éprouvé ayant déjà des connaissances en pilotage sans visibilité, Hagenah fut transformé sur 262 sans gros problèmes ; mais il était entouré d'autres pilotes moins expérimentés qui essayaient de faire la même chose, et, pour eux, les difficultés étaient beaucoup plus grandes.

« Dans notre unité, pour piloter les Me 262, des pilotes avaient un total d'une centaine d'heures de vol. Ils étaient capables de faire décoller l'avion et de le poser, mais j'ai toujours eu le sentiment qu'ils ne valaient pas grand-chose en combat. C'était presque un crime de les mettre en action avec si peu d'entraînement. Ces jeunes-gens faisaient de leur mieux, mais payaient très cher leur manque d'expérience. »

À la fin de la première semaine d'avril 1945, plus de 1 200 Me 262 avaient été réceptionnés par la Luftwaffe. Le 9 avril, cependant, environ 200 seulement – soit un sur six – servaient dans les unités de première ligne, selon la répartition suivante :

<b>Stab/JG 7 (chasseurs)</b>	<b>5</b>
<b>I./JG 7 (chasseurs)</b>	<b>41</b>
<b>III./JG 7 (chasseurs)</b>	<b>30</b>
<b>Jagdverband 44 (chasseurs) environ 50</b>	
<b>I./KG (J) 54 (ex-pilotes de bombardier surchasseurs)</b>	<b>37</b>
<b>10./NJG 11 (chasseurs de nuit) environ 9</b>	
<b>I./KG 51 (chasseurs-bombardiers)</b>	<b>15</b>
<b>II./KG 51 (chasseurs-bombardiers)</b>	<b>6</b>
<b>NAGr 6 (reco. ex-Kommando Brauegg)</b>	<b>7</b>

Le nombre de 200 Me 262 en service dans des unités opérationnelles ne fut probablement jamais dépassé. Du millier d'autres qui furent réceptionnés, il est possible que la moitié ait été détruite par l'ennemi en l'air ou au sol, ou par accident. Les autres attendaient, sur des voies ferrées ou dans des parcs.



Les Américains capturèrent 19 Me 262 à Lechfeld. Neuf purent être remis en état de vol par le 54<sup>th</sup> Air Depot Squadron après le 27 mai 1945, et convoyés en vol à Cherbourg, via Melun-Villaroche, au cours de l'opération LUSTY (Luftwaffe Secret Technology, technologie secrète de la Luftwaffe).

Pendant le dernier mois de guerre, confrontée aux attaques destructrices des Alliés contre les aérodromes et les moyens de communication, la Luftwaffe n'eut plus les moyens de mettre en œuvre qu'un petit pourcentage des 262 disponibles.

Le 10 avril, les opérations de Me 262 connurent leur apogée avec 55 sorties de chasseurs – il n'y en aurait plus jamais autant – contre plus de 1 100 bombardiers lourds et leur forte escorte de chasseurs, au-dessus d'objectifs militaires autour d'Oranienbourg et des aérodromes de Neuruppin, Briest, Zerbst, Burg près de Magdebourg, Rechlin, Lärz et Parchim.

Walter Hagenah, dont c'était la première mission opérationnelle en Me 262, fut l'un de

ceux qui décollèrent à la rencontre des raiders. Il partit de Lärz avec un jeune Feldwebel sans expérience pour ailier ; son compte-rendu de l'action est une illustration saisissante des problèmes que devaient affronter les pilotes allemands :

*« Une fois au-dessus des nuages à environ 5 000 m, je pouvais voir distinctement les formations de bombardiers à environ 6 000 m. Je volais à environ 550 km/h en légère montée, et virai vers eux. C'est alors que, en vieux pilote expérimenté, j'ai senti à un « picotement derrière la nuque » que quelque chose n'allait pas. J'ai fouillé le ciel, et devant et très haut, j'ai vu six « Mustang » qui nous arrivaient par-dessus presque de face. Au début, j'ai pensé qu'ils ne*

*m'avaient pas vu, et j'ai continué vers les bombardiers. Mais, pour m'assurer, j'ai regardé derrière. C'était une bonne chose, car les « Mustang » se détachaient en virage, par paires, et plongeaient vers nous deux. »*

Les « Mustang » accélérant dans leur piqué, Hagenah ralenti par sa montée, les premiers s'approchèrent rapidement et ouvrirent le feu en limite de portée. Les traçants commencèrent à encadrer les chasseurs à réaction, d'étonnamment près.

*« J'ai abaissé un peu le nez pour accroître ma vitesse en décidant d'essayer de virer plus court que les « Mustang ». Je n'ai tenté aucune manœuvre pour déstabiliser leur visée ; je savais que dès que je tournerais, ma vitesse tomberait et ils seraient sur moi. J'ai dit au Feldwebel qui était avec moi de laisser aller, mais, de toute évidence, les traçants lui avaient fait peur, parce qu'il virait d'un bord sur l'autre. C'était justement ce qu'attendaient les pilotes des « Mustang ». Ils furent sur lui en un rien de temps. Son avion reçut de nombreux coups, et je le vis tomber et s'écraser. »*

**P**endant toute l'action, les « Mustang » avaient ignoré Hagenah. De suffisamment loin, il vit les chasseurs ennemis se rassembler et mettre le cap à l'ouest vers l'écure. Ils les poursuivit pour se venger.

*« Je me suis approché rapidement par derrière, mais, quand je suis arrivé à 500 m, le « Mustang » leader a commencé à battre des ailes, et j'ai compris que j'avais été vu. Aussi ai-je lâché après eux mes 24 R4M. »*

Hagenah sembla certain qu'une ou deux roquettes avaient frappé des chasseurs ennemis, mais des recherches importantes dans les archives américaines n'ont permis de retrouver aucune mention à ce sujet.

Conservant une vitesse élevée, le pilote allemand s'éloigna des « Mustang » et les laissa bientôt loin derrière lui. Le niveau de son carburant



L'un des Me 262 de l'opération LUSTY dans un hangar de Melun-Villaroche. Baptisé Julie, celui-ci était piloté par le Lt K. Holt, de l'USAAF. Le Me 262 n° 3332 fut cédé au gouvernement français, grâce à l'insistance de Jean, fils de Louis Blériot !



Un Me 262 porteur des cocardes de l'Armée de l'Air. Le premier français qui pilota un Me 262 semble avoir été Pierre Clostermann, en Allemagne. Le premier pilote français d'un 262 à cocardes françaises fut Paul Badré, le 19 juin 1945. Huit Me 262 furent examinés en France, dont trois furent remis en état de vol au CEV, et utilisés jusqu'en octobre 1948.

commençant à baisser, Hagenah chercha où il était et vit qu'il était proche de Köthen.

« J'ai appelé l'aérodrome et dit que je voulais m'y poser. Ils m'ont répondu d'être prudent : il y avait des «indiens» (des chasseurs ennemis) dans les parages. Quand je suis arrivé, j'ai vu des chasseurs ennemis en train de mitrailler le terrain, mais la Flak légère leur menait la vie dure et j'ai pu m'approcher sans être vu. Puis il semble que j'ai été aperçu parce que les pilotes de «Mustang» ont dégagé comme un seul homme ou presque. Leur chef a peut-être cru que j'amenais des chasseurs avec moi pour les combattre. Il n'a certainement pas compris que j'étais seul, à court de carburant. J'ai fait une approche serrée, j'ai coupé les gaz et précipité le Messerschmitt sur

l'herbe. Cependant, avant d'avoir pu souffler, content d'être arrivé entier en bas, le leader des «Mustang» a compris ce qui se passait, et ils sont revenus. Heureusement, la Flak a réussi à les repousser, et je n'ai pas été touché. »

**E**ntre-temps, d'autres Me 262 avaient pu se faufiler jusqu'aux bombardiers. En plusieurs passes contre une force d'environ 400 B-17 au-dessus d'Oranienbourg, les chasseurs à réaction abattirent cinq bombardiers. On peut lire dans le rapport de combat du 41<sup>e</sup> Combat Wing [Escadre de bombardement] : « La formation a été attaquée par cinq avions à réaction juste après la largage des bombes. Les avions sont descendus de haut dans les 5h 30 et 6 h, et ont abattu deux avions, tous les deux

occupant la position n°2 dans les éléments supérieurs du Squadron de tête et du Squadron bas. » Le rapport du 94<sup>e</sup> Combat Wing qui faisait partie du même groupe dit : « Attaqués juste après l'objectif par trois ou quatre Me 262 attaquant les uns après les autres, se suivant. Attaques prononcées dans les 5 et 7 h, de la même altitude ou de plus haut. Les avions ennemis ont commencé leur attaque à environ 1 000 m, s'approchant jusqu'à 50 m avant de dégager vers la droite de la formation des bombardiers. Pilotes ennemis semblaient très agressifs et audacieux... » Après l'action, les mitrailleurs à bord des bombardiers ont rapporté que « ces Me 262 avaient deux ou trois canons dans chaque aile, contre les moteurs, à l'extérieur... », référence évidente aux R4M qui étaient tirées



L'histoire des Me 262 «français» a été racontée dans nos numéros 39 à 42. Jean Receveau fit un compte-rendu détaillé des qualités de vol de cet avion qu'il qualifia de «magnifique», et jugea très agréable à piloter, sauf à basse et très grande vitesse. Les Français atteignirent Mach 0,82 en palier, mais l'avion devenait difficile à contrôler à partir de Mach 0,78. Il décrochait vers 210 km/h.

en rafales de dessous leurs rails sous les ailes.

Des 55 pilotes de Me 262 qui avaient décollé pour cette action – la plus puissante réponse des avions de chasse à réaction allemands contre une attaque américaine –, 48 allèrent au contact de l'ennemi. 10 bombardiers lourds furent détruits, les Allemands en revendiquant neuf sûrs et trois probables. Cependant, les contre-attaques américaines furent vigoureuses et efficaces ; 27 Me 262, presque la moitié de l'effectif engagé, furent détruits ; cinq pilotes allemands furent tués et 14 portés manquants. Les chasseurs d'escorte revendiquèrent un total de 20 Me 262 détruits, chiffre qui est globalement confirmé par les rapports de perte allemands.

**P**our cette intervention, la plus puissante des avions à réaction allemands contre une attaque américaine, le tiers des Me 262 disponibles dans les unités de première ligne ont décollé. Ils ont infligé aux assaillants des pertes faciles à supporter, mais les Allemands ont perdu ce jour-là le dixième de leur effectif de pilotes de chasse opérationnels sur Me 262.

La bataille du 10 avril fut suivie par une rapide diminution des opérations de Me 262, car, désormais, les armées alliées pénétraient profondément en Allemagne, par l'ouest et par l'est. Ce jour-là, Hanovre tomba tandis que la pointe de l'avance américaine atteignait Nuremberg. A l'est, l'Armée rouge se préparait à traverser l'Oder, sur des positions à 60 km de Berlin. Le fléchissement de la situation militaire se refléta instantanément dans l'ordre de bataille des unités d'avions de chasse à réaction, car les ressources qui s'épuisaient furent concentrées pour maintenir en œuvre un petit nombre de Gruppen sélectionnés. Le 11 avril, le jour suivant le pic d'activité des Me 262, les I./JG 7 et I./KG (J) 54 furent dissous ; de même disparurent les unités de Me 262 de chasse pilotés par d'anciens pilotes de bombardement, les KG (J) 6 et II./KG (J) 54 qui ne furent jamais opérationnelles. Les unités de chasseurs à réaction survivantes furent confinées dans des secteurs qui n'étaient pas directement menacés par l'avance alliée : le Schleswig-Holstein, le Danemark, au nord, la Bavière, l'Autriche et la Tchécoslovaquie au sud.

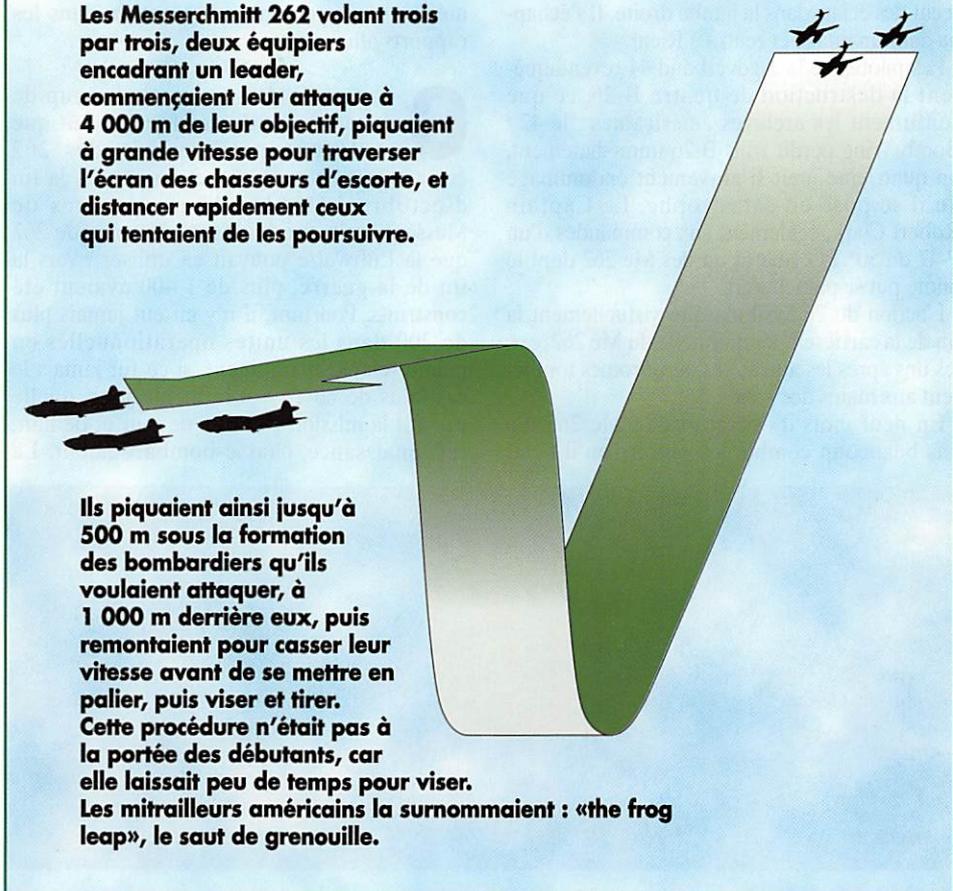
Pendant la semaine qui suivit, les Me 262 furent peu actifs. Puis, le 19, ils rappelèrent leur présence de manière dramatique au cours d'une attaque brutale contre des B-17 du 490<sup>th</sup> Bomb Group, près de Prague. D'abord un Me 262 fit une passe frontale sur la formation et abattit un bombardier du Squadron de tête ; puis deux autres avions à réaction attaquèrent et descendirent trois autres bombardiers. Les chasseurs appartenaient au III./JG 7 qui s'était replié de ses bases menacées, dans la région de Berlin, à Prague-Ruzyně. Toutefois, ils ne s'en tirèrent pas sans frais, car les «Mustang» du 357<sup>th</sup> Fighter Group en revendiquèrent sept dans le secteur.

Afin d'essayer de donner au Me 262 la capacité de détruire les bombardiers ennemis à plus grande distance, un avion fut armé avec un unique canon MK 214 de 50 mm à grande vitesse initiale et testé en opération. Le MK 214, version modifiée d'un canon conçu pour

## LA TECHNIQUE D'ATTAQUE DES BOMBARDIERS, MISE AU POINT PAR LA JV 44 D'ADOLPH GALLAND

**Les Messerschmitt 262 volant trois par trois, deux équipiers encadrant un leader, commençaient leur attaque à 4 000 m de leur objectif, piquaient à grande vitesse pour traverser l'écran des chasseurs d'escorte, et distancer rapidement ceux qui tentaient de les poursuivre.**

**Ils piquaient ainsi jusqu'à 500 m sous la formation des bombardiers qu'ils voulaient attaquer, à 1 000 m derrière eux, puis remontaient pour casser leur vitesse avant de se mettre en palier, puis viser et tirer. Cette procédure n'était pas à la portée des débutants, car elle laissait peu de temps pour viser. Les mitrailleurs américains la surnommaient : «the frog leap», le saut de grenouille.**



les blindés, tirait des obus de 1,5 kg avec une portée utile de 1100 m environ. La cadence de tir était de 150 coups / minute, et un seul obus était assez lourd pour détruire le plus gros des bombardiers en frappant sa structure à peu près n'importe où. Mais, en pratique, le système d'alimentation automatique, trop sensible aux accélérations, tombait fréquemment en panne. Le Major Willy Herget, de la Jagdverband 44, chargé des essais, constata que le canon fonctionnait suffisamment bien en tirant sur des cibles au sol. Cependant, lors de ses deux tentatives d'engagement de bombardiers le canon MK 214 s'enraya ; la deuxième fois, tandis qu'Herget s'échinait à le réarmer, il s'aventura trop près des bombardiers qu'il voulait attaquer, et leurs mitrailleuses démolirent un de ses moteurs, l'obligeant à rompre. Après ceci, le développement du MK 214 air-air pour le Me 262 fut abandonné, et Herget revint à la version standard du chasseur.

**L**ors des derniers jours d'avril, les Me 262 intervinrent sporadiquement, sans grand résultat, à cause de la suprématie aérienne d'Alliés omniprésents. L'un des rares combats notables eut lieu le 26, lorsque le Generalmajor Adolph Galland conduisit six Me 262 de la Jagdverband 44 vers des bombardiers ennemis, à partir de Münich-

Riem. L'un des chasseurs fit rapidement demi-tour à cause d'une défaillance mécanique ; les autres interceptèrent les bombardiers, des B-26 «Marauder» français de la First Tactical Air Force. Arrivant quasiment de face, les Me 262 les survolèrent et virèrent pour les attaquer par l'arrière. Galland s'aligna sur l'un des bombardiers, mais, dans le feu de l'action, oublia de mettre en circuit la batterie des R4M. Les roquettes restèrent stupidement sous les ailes lorsqu'il pressa le bouton de mise à feu. Ce répit ne sauva pas le «Marauder». Après une rafale précise d'obus de 30 mm, il explosa. Le pilote allemand contourna les débris, engagea un deuxième bombardier et vit ses obus exploser contre lui. Puis, au moment où il s'inclinait pour observer le résultat, son Messerschmitt fut pris à parti par l'un des P-47 de l'escorte, piloté par le Lieutenant James Finnegan du 50<sup>th</sup> Fighter Group qui écrivit plus tard :

*« Je vis deux Me 262 arriver de nulle part et, en un clin d'œil, faire littéralement exploser deux bombardiers. Peu après, je vis l'un des Me 262 en-dessous de moi, volant dans la direction opposée. Je passai sur le dos, tirai fort sur le manche et eut presque aussitôt l'avion ennemi dans mon viseur. Je tirai deux courtes rafales, mais ne pus rien voir parce que j'avais relevé le nez de mon avion pour avoir la bonne*

► *déflexion. Cependant, quand je laissai le nez redescendre, j'observai ce que je pensais être des morceaux et des pièces sortis du capot. En plus, je vis de la fumée sortir de l'aile. »*

Finnegan ne se trompait pas. Ses balles s'étaient écrasées sur le tableau de bord et les moteurs du Messerschmitt. Galland lui-même reçut des éclats dans la jambe droite. Il s'échappa dans un nuage et rentra à Riem.

Les pilotes de la Jagdverband 44 revendiquèrent la destruction de quatre B-26, ce que confirment les archives américaines : le 42<sup>nd</sup> Bomb Wing perdit trois B-26 immédiatement, un quatrième était si gravement endommagé qu'il se posa en catastrophe. Le Captain Robert Clark, également aux commandes d'un P-47 du 50<sup>th</sup> FG, abattit un des Me 262 dont le pilote put se parachuter.

L'action du 26 avril marque virtuellement la fin de la carrière opérationnelle du Me 262, car, les uns après les autres, ses aérodromes tombèrent aux mains des Alliés.

En neuf mois d'opérations, le Me 262 n'a pas beaucoup comblé les espoirs qu'il avait

suscités un peu plus tôt dans la guerre. Une étude minutieuse des archives britanniques et américaines montre que, comme chasseur, il a provoqué la destruction de 150 avions alliés seulement, en perdant une centaine des siens en combat aérien. Ses attaques de chasseur-bombardier furent si inefficaces qu'elles méritèrent rarement une mention dans les rapports alliés.

**C**e manque de succès a beaucoup de raisons ; par dessus tout, le fait que seule une petite partie des 262 construits entrèrent en action. Après la fin d'octobre 1945, les diverses usines de Messerschmitt produisaient bien plus de 262 que la Luftwaffe pouvait en utiliser ; vers la fin de la guerre, plus de 1 400 avaient été construits. Pourtant, il n'y en eut jamais plus de 200 dans les unités opérationnelles en même temps, et rarement, si ce fut jamais le cas, plus de 60 en vol le même jour, quelle que fût la mission – chasse de jour et de nuit, reconnaissance, chasse-bombardement. La

situation chaotique des transports allemands pendant les six derniers mois de guerre, à cause des incessantes attaques alliées, pesa lourdement sur les opérations de Me 262.

En dépit de ce que beaucoup ont dit, les auteurs pensent que l'insistance d'Hitler pour utiliser d'abord le Me 262 comme bombardier afin de contrer un débarquement en France n'était pas déplacée. Dans une situation aussi précaire, comme celle d'Omaha Beach le Jour J, lorsque les envahisseurs furent bloqués sur les plages pendant plusieurs heures et subirent des pertes lourdes, il est peu douteux que quelques coups au but de chasseurs-bombardiers à réaction résolument lancés sur les troupes alliées auraient pu modifier le cours des choses et les contraindre à abandonner le débarquement. De même, les ordres d'Hitler n'ont pas beaucoup retardé l'entrée en service de la version de chasse. A cause des difficultés de la mise en production du moteur Jumo 004, le Me 262 ne fut pas disponible en quantité avant octobre 1944. A cette époque, l'ordre de n'utiliser l'avion que comme chasseur-bombardier avait été rapporté, et, finalement, ne retarda que de moins de six semaines le déploiement du premier Gruppe de chasse doté de Me 262, le Kommando Nowotny.

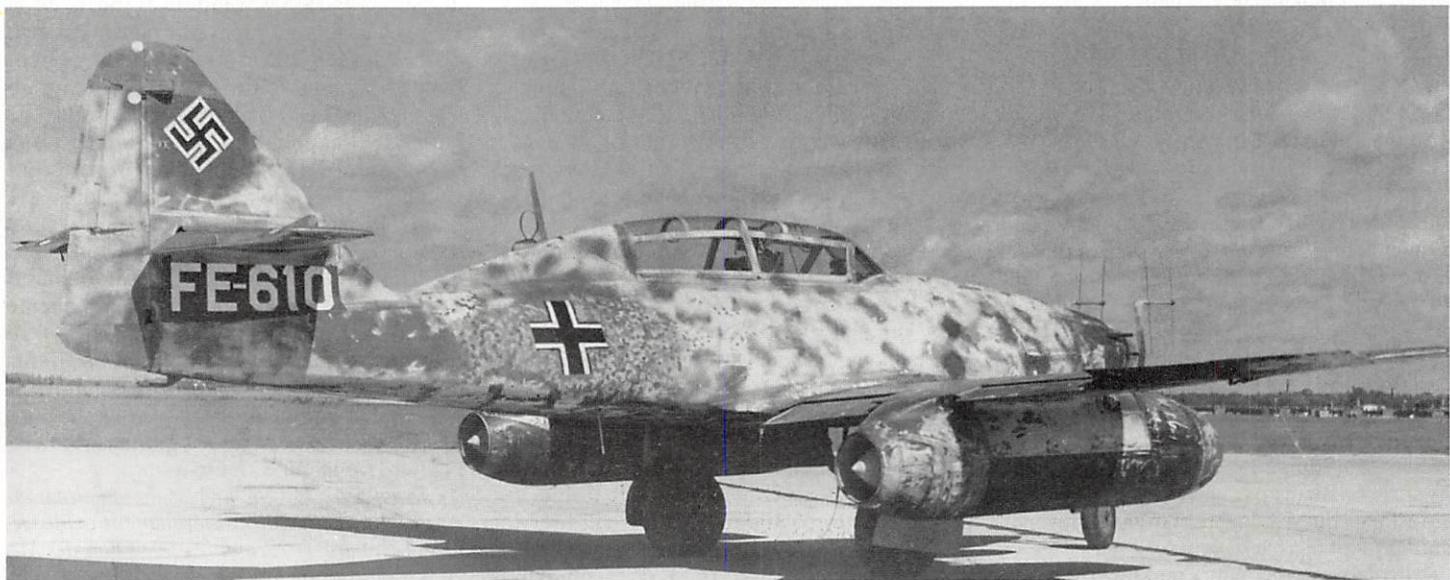
Le Me 262 fut certainement le meilleur de tous les chasseurs de la Deuxième Guerre mondiale, mais sa marge de supériorité sur les meilleurs chasseurs d'en face, et, en particulier le «Mustang», n'était pas suffisante pour compenser l'énorme infériorité numérique de la Luftwaffe à la fin de la guerre.

## Le Me 262 vu par les Alliés

Après la guerre, les officiers de renseignement alliés interrogèrent plusieurs Allemands qui avaient piloté des Me 262 au combat.



Les Tchécoslovaques ont aussi récupéré plusieurs Me 262 dont ce biplace, photographié après une démonstration devant des officiels tchécoslovaques et Yougoslaves.



Une autre vue du biplace chasseur de nuit présenté en ouverture de cet article. S'il porte encore des marques allemandes et son camouflage d'origine, il a reçu un matricule FE attribué par les Américains aux avions ennemis capturés. (Collection Alain Pelletier)



Une douzaine de Me 262 ont été réassemblés à partir d'éléments existant, par Avia, en Tchécoslovaquie avec la désignation C-92 pour les monoplaces et CS-92 pour les biplaces.

Leur rapport, intitulé *The Me 262 as a Combat Aircraft*, donne une vision fascinante des caractéristiques techniques de l'avion, mais aussi de l'usage qui en était fait. Ce qui suit est basé sur ce rapport.

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

#### MANCHE MODIFIÉ

A environ 800 km/h, les ailerons et la profondeur du Me 262 devenant très difficiles à manœuvrer avec le manche traditionnel, un nouveau manche fut mis au point afin d'éliminer le problème mécaniquement ; il fut installé sur les avions de série.

Il était muni d'une extrémité télescopique qui pouvait être verrouillée levée pour augmenter le bras de levier.

#### VISEUR GYROSCOPIQUE EZ 42

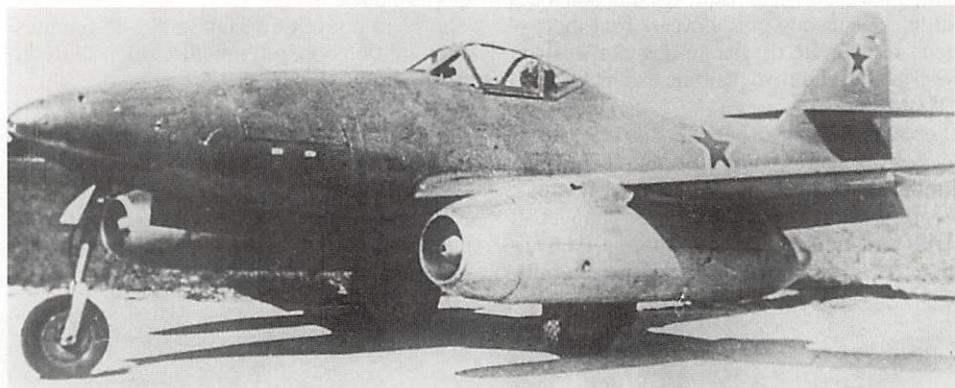
L'EZ 42 gyroscopique a équipé plusieurs avions de la JV 44, mais une installation défectueuse le rendait inutile. Il fut verrouillé de façon à être employé comme le viseur à collimateur et réticule fixe.

#### CONTROLE AUTOMATIQUE DES GAZ

Sur les Me 262 en service, les gaz devaient être ouverts doucement jusqu'à 6 000 tours pour éviter la surchauffe les moteurs. Au-dessus de 6 000 tours, la manette pouvait être poussée d'un coup jusqu'en butée parce qu'un régulateur automatique de pression et de débit de carburant empêchait une augmentation trop brutale du débit et la surchauffe consécutive. Vers la fin de la guerre, un nouveau régulateur avait été mis au point, de façon que les manettes pouvaient être placées n'importe où, le nouveau régulateur assurant une accélération progressive en sécurité jusqu'au régime voulu. Le nouveau régulateur a été essayé avec satisfaction juste avant la fin de la guerre.

#### ASSISTANCE AU DÉCOLLAGE

Plusieurs expériences de décollage assistés par des fusées ont été conduites avec le Me 262 ; deux fusées de 495 kgp raccourcissaient la distance de décollage sans bombes ni roquettes de 250 à 300 m. Des décollages ont été réussis sur pas plus de 400 m avec deux



En URSS, le Me 262 fit l'objet d'une polémique. Certains préconisèrent la construction en série de copies, mais c'est Alexandre Yakovlev qui triompha et fit valoir les productions locales d'avions d'armes à réaction.

fusées de 990 kgp, sans bombes ni roquettes.

#### CALCULATEUR DE PERFORMANCES

L'autonomie et la vitesse du Me 262 dépendaient de variables telles que la température, la pression atmosphérique et la masse. Pour aider les pilotes à calculer celles-ci, une règle spéciale circulaire fut produite par Messerschmitt et distribuée dans les unités.

#### NOUVEAUX PARACHUTES

La grande vitesse du Me 262 rendait dangereuse l'évacuation en vol avec un parachute ordinaire, car si le pilote tirait sur la poignée tout de suite après avoir évacué, la décélération brutale pouvait endommager le parachute et blesser le pilote. Deux nouveaux parachutes furent mis au point. L'un avait des bagues de métal pour retenir les suspentes par paires juste sous la coupole, réduisant ainsi la circonférence et diminuant l'effet immédiat. Une fois le choc de l'ouverture absorbé, les bagues descendaient le long des suspentes, autorisant l'ouverture totale. L'autre était le Bänderfallschirm (parachute à bandes) dont la coupole était faite de bandes de soie espacées au lieu d'une seule pièce. Il s'ouvrait plus lentement et le taux de descen-

te était plus rapide. Il a rapidement été écarté parce que les pilotes, plus généralement vulnérables au décollage et à l'atterrissage, avaient besoin d'un parachute s'ouvrant rapidement au cas où ils auraient à sauter à basse altitude.

#### QUALITÉS DE VOL

A cause de la plage de vitesse sur laquelle il pouvait être employé – de 250 à 945 km/h – le Me 262 était un compromis. Il ne pouvait virer aussi bien que la plupart des chasseurs classiques de son époque. Accélération et décélération en palier étaient relativement plus lentes sur le Me 262 que sur les chasseurs précédents, mais la pureté de la silhouette et l'absence d'hélice lui permettaient de piquer très vite.

Entre 645 et 1000 km/h, l'écoulement autour du chasseur approchait la vitesse du son, et les gouvernes n'avaient plus d'efficacité. Le résultat variait d'un avion à l'autre ; certains basculaient sur une aile en piqué, tandis que d'autres entraient dans un piqué qui s'accroissait. Les piqués verticaux n'étaient pas autorisés parce que le 262 atteignait trop vite son nombre de Mach limite.

**A** cause de l'étendue de la plage des vitesses, et de la consommation importante et des modifications de centrage afférentes, le réglage des compensateurs devait être constant dès que la vitesse variait et que le carburant s'épuisait.

### DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE

Les distances de décollage variaient sensiblement selon la température de l'air et la pression. Les chiffres suivants sont donnés pour un Me 262 avec le plein chargement de carburant et 24 roquettes R4M.

Bande en herbe : 1 800 à 2 000 m.

Piste en dur : 1 500 à 1 800 m.

La distance d'atterrissage minimale avec presque tout le carburant brûlé et sans roquettes était de 1 100 m sur piste en herbe ou en dur.

### PLAFOND

L'altitude de 11 700 m a été atteinte par le Me 262 lors des essais, mais le plafond opérationnel des formations de Me 262 était fixé à 9 150 m à cause de la difficulté de tenir la formation plus haut, et le risque d'extinction à des altitudes beaucoup plus élevées. Tout mouvement de manette de gaz au-dessus d'environ 6 000 m pouvait provoquer une extinction.

### MAINTENANCE

Les Jumo 004 du 262 étaient supposés durer de 25 à 35 heures, mais en pratique ne fonctionnaient environ que 10 heures. Il fallait théoriquement trois heures pour changer et vérifier un moteur, mais, en pratique, il en fallait entre huit et dix à cause du mauvais ajus-



La double verrière des Me 262B biplaces. L'avion est le biplace essayé en Tchécoslovaquie après la guerre, notamment par les Yougoslaves.

tage des pièces et du manque de formation des mécaniciens.

Le plein pouvait être fait en 8 à 15 minutes en conditions opérationnelles, selon le débit de la pompe.

### VOL SUR UN MOTEUR

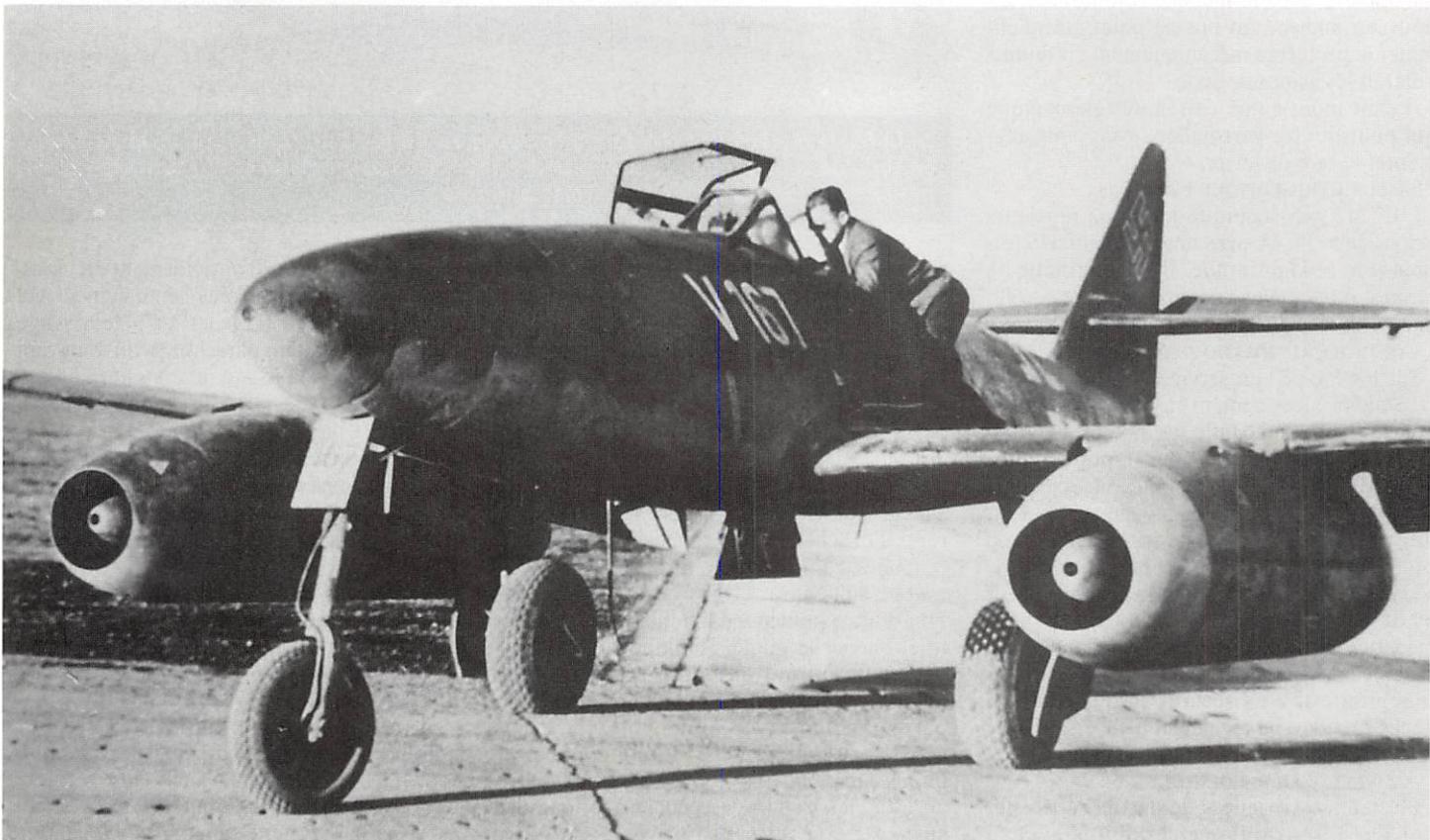
Le Me 262 volait bien sur un moteur, et des vitesses de 450 à 500 km/h ont ainsi été tenues pendant jusqu'à 2,5 heures.

En tentant des vols de ce genre, l'altitude d'environ 7 600 m devait d'abord être atteinte avant de couper un moteur, et l'avion devait

redescendre en-dessous de 3 000 m environ pour remettre en route. L'atterrissage sur un moteur était possible mais considéré comme dangereux et devant être évité autant que possible.

### ARMEMENT

L'armement standard était constitué par quatre canons de 30 mm MK 108. La concentration des canons dans le nez paraissait idéale, mais des problèmes ont été rencontrés en virage lorsque les forces centrifuges déformaient parfois les bandes d'obus. Le problème fut plus



Une photo un peu mystérieuse d'un Me 262 allemand. Peut-être d'un avion réservé à des essais. La marque V 167 n'a pas pu être décryptée.



Dans un hangar du CEV probablement, le Me 262 n° 1 français, l'un des trois qui furent employés pendant presque trois ans à familiariser les pilotes français avec l'aviation à réaction. Le Messerschmitt est parqué au milieu de Junkers Ju 88, derrière le prestigieux planeur biplace CM7 02. Celui-ci a volé en juin 1949. La photo date au plus tard de cette époque.

tard résolu en modifiant le système d'alimentation. Les canons étaient harmonisés pour converger à 400 ou 500 m devant l'avion.

Contre les bombardiers, les Me 262 de la JV 44 emportaient 24 roquettes R4M, 12 sous chaque aile. Chacune contenait 500 gr d'hexogène, avec un très puissant effet de souffle. Les roquettes étaient mises à feu avec des angles différents de façon à couvrir une zone dont le diamètre était l'envergure d'un bombardier quadrimoteur à 600 m de distance. Plusieurs victoires ont été remportées avec des R4M ; il était prévu d'en fixer jusqu'à 48 sous les ailes du Me 262 pour en augmenter l'effet. La trajectoire était presque la même que celle des obus du MK 108, aussi le viseur ordinaire pouvait-il être utilisé.

#### UTILISATION TACTIQUE DU Me 262

Le Me 262 fut employé pour la chasse, la chasse-bombardement, le bombardement en léger piqué et la reconnaissance.

#### UTILISATION PAR LA JV 44

##### CONTRE LES BOMBARDIERS AMÉRICAINS.

En janvier 1945, avec l'autorisation spéciale de Göring, une nouvelle unité de chasse fut formée par le Generalmajor Galland, sous la désignation de Jagdverband 44 ou Jagdverband Galland. Formés à la JG 7, les 40 ou 50 pilotes dont 20 novices doués, opérèrent de Riem, puis de Salzboung-Maxglan où ils furent capturés par les troupes américaines le 3 mai 1945.

Pendant la brève période d'opérations, Galland et ses pilotes les plus expérimentés mirent au point certaines procédures d'emploi du Me 262. Ils menèrent quelques attaques contre les formations de bombardiers alliés et obtinrent quelques succès en dépit de lourdes pertes par les escortes omniprésentes qui les harcelaient sans cesse.

Rarement il y eut plus de 16 avions de la JV 44 disponibles pour une même mission, avec la conséquence que durant toute attaque contre des bombardiers américains, ils étaient numériquement dominés par la chasse d'escorte. Leur mission principale était la destruction des bombardiers, et le combat contre des chasseurs devait être refusé sauf s'il était inévi-

table. Donc l'usage du Me 262 a constamment été entravé par l'infériorité numérique et une stricte limitation de la mission.

Le grand rayon de virage et l'accélération médiocre du Me 262 fit de la Kette (trois avions) une formation de base plus pratique que le Schwarm (quatre avions) ; cependant la JG 7 volait en formations de quatre éléments. La JV 44 préféra la Kette parce le manque de manœuvrabilité rendait plus difficile le maintien en formation d'un plus grand nombre d'avions. En virage, la formation était tenue en

**Les principaux avantages du Me 262 comme chasseur étaient sa vitesse et son taux de montée**

couplant le virage plutôt qu'en utilisant les gaz. Les deux avions qui se tenaient derrière le leader essayaient de passer dessous pour ne pas le perdre de vue, car la visibilité vers le bas était médiocre.

La formation de trois était imposée par un autre facteur : à cause de la grande vitesse atteinte par l'avion à basse altitude et à cause de son autonomie relativement brève, le rassemblement après le décollage était plus difficile qu'avec des chasseurs à moteurs à pistons. Il fallait donc que chaque élément décolle en même temps, et les pistes allemandes étaient juste assez larges pour trois Me 262 côte à côte.

Pour l'attaque de bombardiers, étaient utilisées des formations de la dimension d'un Staffel, environ neuf avions en trois éléments de trois. Pendant l'approche, la formation était

constituée d'un élément leader et de deux autres, sur les côtés, un peu plus haut et derrière. L'intervalle entre les avions de chaque élément était d'environ 100 m en montée, et 150 en palier, les éléments étant séparés d'environ 300 m. S'il y avait plus d'un Staffel, l'autre était réparti sur les flancs un peu plus haut, ou sur un côté, en échelon. Compte tenu de la grande vitesse du Me 262, la protection haute n'était pas nécessaire.

Les formations étaient guidées du sol par radar. Une fois les bombardiers aperçus, les chasseurs à réaction manœuvraient pour en attaquer un groupe par l'arrière. La mise en place était souvent difficile à cause de la grande vitesse et du grand rayon de virage des chasseurs. La décision devait être prise bien à l'avance, à de telles distances qu'il était difficile de juger de l'altitude et du cap des bombardiers.

Pour plus d'efficacité, il était jugé préférable de détacher un Staffel par groupe de bombardiers. La meilleure approche était commencée à 5 000 m derrière les bombardiers, environ 2 000 m plus haut, mais elle pouvait commencer à environ 2 000 m, en arrière des bombardiers.

Les Me 262 en trois Ketten se suivant plongeaient, de façon à se trouver 500 m plus bas que les bombardiers, 1 500 m derrière eux, puis remontaient pour ralentir et continuer en palier les derniers 1 000 m. Le piqué avait pour but d'accélérer jusqu'à environ 850 km/h afin de semer l'escorte qui, presque certainement, s'approchait déjà. Cependant, pour mieux viser, une vitesse moins élevée était préférable. Il était essentiel pour les chasseurs à réaction de rester en formation et d'attaquer sur toute la largeur du groupe de bombardiers, pour contraindre les mitrailleurs à disperser leur tir.

Les pilotes de la JV 44 avaient peint sur leur pare-brise deux lignes espacées pour qu'elles encadrent l'envergure d'un B-17 à 700 m. A cette distance, les 24 R4M étaient tirées sur le bombardier visé. Les quatre canons MK 108 éteint ensuite utilisés. Les pilotes visaient la silhouette du bombardier car la distance était

trop grande pour viser plus précisément.

En pratique, il était difficile de se placer à temps exactement derrière le bombardier, et s'il y avait la moindre déflexion, il fallait viser devant la cible.

Les trois Ketten se rapprochaient jusqu'à environ 150 m et commençaient à dégager. A cause de leur grande vitesse, les Me 262 n'avaient pas à dégager sous les bombardiers, mais pouvaient traverser leur formation ou passer au-dessus, évitant d'exposer leur ventre en virage. La meilleure manière de s'éloigner était une montée à faible pente en passant au-dessus des éléments supérieurs des bombardiers, aussi près que possible, pour gêner la visée des mitrailleurs. En passant sous les bombardiers, les moteurs pouvaient aspirer des débris qui les endommageaient.

**A**près être passés au-dessus ou à travers la formation des bombardiers, les Me 262 pouvaient rompre leur attaque et rentrer vers leur base, ou attaquer d'autres bombardiers devant eux. S'ils rompaient, une légère descente leur permettait de gagner assez de vitesse pour distancer les chasseurs alliés les plus rapides.

S'il leur restait assez de munitions, les Me 262 pouvaient attaquer le groupe de bombardiers devant eux de la même manière, mais, si trop de vitesse avait été perdue pendant la première attaque, la seconde était périlleuse, car, désormais, l'escorte était en bonne position pour attaquer en piqué.

Les Me 262 ne se rassemblaient normalement pas après une attaque parce qu'ils étaient trop dispersés et manquaient de carburant. Chaque élément rentrait séparément, comptant sur sa vitesse pour échapper aux chasseurs alliés.

Il y eut quelques attaques frontales, mais la vitesse de rapprochement était trop grande pour viser, tirer convenablement et observer le résultat.

Les pilotes allemands pensaient que le Me 262 utilisé en masse aurait été efficace contre les bombardiers diurnes. Mais leur infériorité numérique et le manque de carburant et de bons pilotes empêcha d'explorer toutes les capacités du 262 au combat.

## L'UTILISATION DU ME 262 CONTRE

### LES CHASSEURS ET

### CHASSEURS-BOMBARDIERS ALLIÉS.

Le Me 262 fut lancé contre les bombardiers parce qu'il n'y avait pas d'autres chasseurs pour le faire et parce qu'il fallait arrêter les raids alliés ou y faire obstacle. Mais les pilotes allemands considéraient que le Me 262 était idéal pour trouver et détruire les chasseurs et chasseurs-bombardiers alliés. Ils étaient certains que l'usage de quelques centaines d'avions à réaction contre les escortes alliées aurait contraint les Alliés à utiliser des avions à réaction eux aussi, ou à réduire drastiquement leurs opérations diurnes au-dessus de l'Allemagne.

Les deux principaux avantages du Me 262 comme chasseur étaient sa vitesse et son taux de montée. Il était sans contestation moins manœuvrant que les chasseurs à moteur à pistons, mais ses deux qualités inégalées pouvaient être utilisées, disaient les Allemands, pour s'attribuer les deux atouts du combat



**Fin d'un vol à l'Erprobungskommando 262, devant les caméras de la propagande. Le biracteur suscitait alors les espoirs les plus fous.**

aérien : la surprise et l'altitude supérieure. A l'altitude habituelle des combats aériens, les pilotes de Me 262 pouvaient accepter ou refuser la confrontation comme ils le désiraient. Ils pouvaient monter et, en même temps, distancer les formations alliées. Lorsqu'ils étaient attaqués de plus haut, les pilotes de chasse alliés faisaient face avec une belle discipline ; mais, parfois, des traînards pouvaient être abattus, le Me 262 dégageant en montant pour recommencer.

**D**es Me 262 ont été perdus en essayant de «s'enrouler» avec des chasseurs alliés, et surtout des P-51 «Mustang» ; leurs pilotes commirent l'erreur de ralentir pour mieux manœuvrer, or les P-51 restaient toujours plus manœuvrants. Si les alliés formaient un cercle défensif, il était considéré facile de piquer et de tirer en accomplissant un tiers ou un demi-tour avec eux, avant de remonter. Virer plus longtemps désavantageait toujours le Me 262.

Attaqué du dessus et de trop près pour pouvoir faire face, le Me 262 n'avait que la solution de piquer un peu pour s'éloigner puis virer et revenir. Attaqué par derrière de la même altitude, le Me 262 pouvait facilement semer ses assaillants en montant.

Contre des chasseurs-bombardiers à 5 000 m ou plus bas, la supériorité du Me 262 était encore plus grande. Sa marge de vitesse sur des chasseurs ordinaires était la plus grande à basse altitude ; en outre, les chasseurs-bombardiers étaient ralentis par leurs bombes et leur blindage. La vitesse du 262 permettait à son pilote de voler bas et de voir la silhouette de chasseurs-bombardiers se détachant sur les nuages, puis d'attaquer en montant, ce qui n'était pas possible avec un avion à moteur à pistons.

Les Me 262 ont engagés les chasseurs alliés en de rares occasions lorsque l'attaque des bombardiers était impossible. Mais les pilotes alliés considéraient que le bon emploi du 262

était d'attaquer les escortes et de les occuper loin des bombardiers qui devenaient ainsi des proies faciles pour les chasseurs à moteurs à pistons allemands. Mais en fait, lorsque les unités de Me 262 furent prêtes, le carburant manqua et l'état-major dut ordonner aux chasseurs de se concentrer sur les bombardiers.

## UTILISATION DU ME 262 AU BOMBARDEMENT EN LÉGER PIQUÉ ET AU MITRAILLAGE.

Au KG 51, le Me 262 emportait une bombe de 500 kg ou deux de 250, et sa précision était celle du FW 190. Grâce à sa grande vitesse, il pouvait opérer à basse altitude, malgré la supériorité aérienne alliée. Cependant à leurs débuts opérationnels, les 262 du KG 51 ne furent pas autorisés à évoluer en dessous de 4000 m au-dessus des territoires tenus par les Alliés, pour ne pas tomber entre leurs mains. Leur bombardement était très imprécis.

Des formations de quatre Me 262 attaquaient en ligne de front et en léger piqué à environ 5 000 m, espacés d'environ 100 m. La cible était approchée obliquement, et, lorsqu'elle disparaissait sous l'une ou l'autre nacelle moteur, les pilotes engageaient un piqué à 30° et alignaient l'objectif avec le viseur habituel. Ils atteignaient une vitesse de 850 à 900 km/h. Pour ne pas la dépasser, ils réduisaient à 6 000 tours et, au besoin, diminuaient l'angle de piqué. Les bombes étaient larguées à 1 100 m. Il était vital que le réservoir arrière fût vide pour éviter que le nez ne se relève trop brutalement et que les ailes ne se brisent. Plusieurs pilotes et leurs avions furent perdus pour cette raison.

A plusieurs reprises, le Me 262 fut utilisé pour attaquer des troupes alliées, mais les pilotes allemands ne pensent pas que cet avion était le plus approprié pour cela. Le canon MK 108 avait une faible vitesse initiale qui obligeait à attaquer à 350 m ou moins pour être précis ; en outre, le chargement de 360 obus était insuffisant. Par ailleurs, le Me 262 manquait de blindage.

*Prochain article, le Messerschmitt 163*