

La chronique du CESA

3 octobre 1944 : le Messerschmitt Me 262 Schwalbe

L'innovation technique contre le nombre

En 1938, l'ingénieur et entrepreneur Willy Messerschmitt s'engage dans des recherches relatives à un chasseur à réaction qui reçoit la désignation de Me 262. La réalisation du turboréacteur Jumo censé équiper cet appareil se révélant très complexe, ce n'est qu'en juillet 1942 que le premier prototype est achevé.

Intercepteur ou bombardier ?

En 1943, l'avion est présenté à Hitler, qui souhaite l'employer comme bombardier rapide en vue de frapper l'Angleterre. De leur côté, les chefs de l'aviation de chasse, dont le général Galland, inspecteur de cette spécialité, y discernent un chasseur exceptionnellement adapté à l'interception des bombardiers alliés qui ne cessent de pilonner le territoire du Reich. Le débat qui s'engage entre les tenants de l'une et l'autre thèse, combiné avec divers problèmes techniques, entraîne des retards considérables dans la mise en service opérationnel du Me 262. L'appareil dispose pourtant de nombreux atouts, tels que sa vitesse de 850 km/h et un armement de 4 canons de 30 mm, parfaitement adapté à l'attaque des B-17 et autres B-24 américains.

Trop peu, trop tard

Ce n'est qu'à la fin de juin 1944 que Galland peut constituer une unité expérimentale affectée à des missions de défense aérienne. Celle-ci, devenue opérationnelle le 3 octobre de la même année, sous l'appellation de *Kommando Nowotny*, parvient à détruire une centaine de quadrimoteurs de bombardement alliés. Elle n'en ralentit pas pour autant leur déferlement sur une Allemagne au bord de la défaite. Le Me 262 aurait-il pu infléchir le cours de la guerre aérienne à l'Ouest et ravir la maîtrise du ciel aux Anglo-Américains, comme l'affirment certains aviateurs allemands ? Galland assure à ce propos que le chasseur à réaction n'y serait jamais parvenu et n'aurait fait que retarder quelque peu l'issue finale.

