



Une autre photo assez connue et en couleurs cette fois du troisième prototype Me 262 V-3 en été 1942; l'appareil avait été peint en gris RLM 74 et 75 puis 76 dessus, seul le nez faisant exception avec une peinture vert (RLM 70?).

| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote | Cause/Lieu |
|----------------|-------|-------|-----------------------------|--------|------------|
|----------------|-------|-------|-----------------------------|--------|------------|

Dimanche 18 avril 1943

| | | | | | | |
|---------------------|-------|-------|---------------------|----------------------|---|--|
| Me 262 V-2 (000002) | PC+UB | 100 % | Usine Messerschmitt | Ofw Wilhelm Ostertag | T | Problème technique. Crash à Hiltentingen (Leipheim). |
|---------------------|-------|-------|---------------------|----------------------|---|--|

Wilhelm Ostertag trouva la mort lors de son quarante-huitième vol sur cette machine. Le second prototype ne totalisait que 18h 17 min de vol lors de sa destruction.

Samedi 22 mai 1943

| | | | | | | |
|---------------------|-------|-----|--------------|-------------------------|--|---|
| Me 262 V-3 (000003) | PC+UC | ? % | Erpr.Kdo 262 | Gen.Major Adolf Galland | | Turbine endommagée. Posé en urgence Lechfeld. |
|---------------------|-------|-----|--------------|-------------------------|--|---|

Second accident du prototype V3. Après ce vol, Adolf Galland – qui s'en est tiré indemne – déclarera avoir *voyagé sur les ailes d'un ange* et qu'il préférerait ce seul Me 262 à cinq Bf 109.

Né le 19 mars 1912, Adolf Galland a suivi un entraînement secret au pilotage en Italie avant d'entrer dans la *Lufthansa* en 1933. L'année suivante, il oblique vers la *Luftwaffe* et, deux années plus tard, gagne l'Espagne pour y opérer comme pilote au sein de la légion Condor. Il demeure une année dans ce pays avant de revenir dans le *Reich* et de passer dans l'aviation d'assaut. C'est avec cette arme qu'il vole sur la Pologne avant de revenir à la chasse lors de la *Westfeldzug*. Rattaché au *Stab JG 27*, il remporte très vite ses premières victoires, prenant la tête du III./JG 26 en juin 1940. Il se fait alors très vite un nom, obtient la *Ritterkreuz* (qu'il complètera rapidement par les épées, feuilles de chêne et diamants) le 1^{er} août 1940, étant de plus promu *Kommodore* de la JG 26 à 28 ans à peine! La mort accidentelle de Werner Mölders le propulse au poste d'inspecteur de la chasse à la fin de 1941. Il ne volera donc plus pendant trois années et le jeune général aura à affronter divers problèmes (opération *Donnerkeil*, combats en URSS, etc.), devenant par la force des choses et le déroulement de la guerre de plus en plus inféodé à ses supérieurs. En janvier 1945, il est démis de ses fonctions, vu les antagonismes se développant dans une atmosphère de défaite inéluctable. Il revient alors sur le front, prenant le commandement de la JV 44, une unité de Me 262 à réaction. Il remporte au printemps 1945 les dernières *Luftsiege* de son palmarès qui se monte à 107 victoires dont 94 confirmées (rappelons que les victoires revendiquées par les aviateurs de la *Luftwaffe* à cette époque n'eurent jamais le temps d'être officiellement homologuées avant la fin du conflit). Blessé en combat le 26 avril, il termine la guerre à l'hôpital. Après un emprisonnement de quelque deux années, il gagne l'Argentine pour y réorganiser les forces aériennes locales et, revenu en Allemagne en 1955, travaillera comme consultant pour des firmes aéronautiques. Il est décédé le 9 février 1996.



Un des "grands noms" de la *Luftwaffe*, Adolf Galland arbore ici une combinaison de vol en cuir ainsi que sa légendaire casquette. On aperçoit également la croix de chevalier de l'ordre de la Croix de fer, avec feuilles de chêne, épées et diamants.

Dimanche 26 juillet 1943

| | | | | | | |
|--------------------|-------|------|--|---------------------|--|------------------------------------|
| Me 262 V4 (000004) | PC+UD | 60 % | | Fl Kpt Gerd Lindner | | S'écrase au décollage. Schkeuditz. |
|--------------------|-------|------|--|---------------------|--|------------------------------------|

Le quatrième prototype est fortement endommagé lors de sa 51^e sortie. La journée étant caniculaire, le *Flugkapitän* Lindner rate son décollage. L'appareil totalisait alors 17h 18 min de vol.

Mercredi 4 août 1943

| | | | | | | |
|--------------------|-------|-----|------------------|--|--|--|
| Me 262 V5 (000005) | PC+UE | ? % | E-Stelle Rechlin | | | Endommagé lors d'essais de freinage. Lechfeld. |
|--------------------|-------|-----|------------------|--|--|--|

| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote Cause/Lieu |
|----------------|-------|-------|-----------------------------|-------------------|
|----------------|-------|-------|-----------------------------|-------------------|

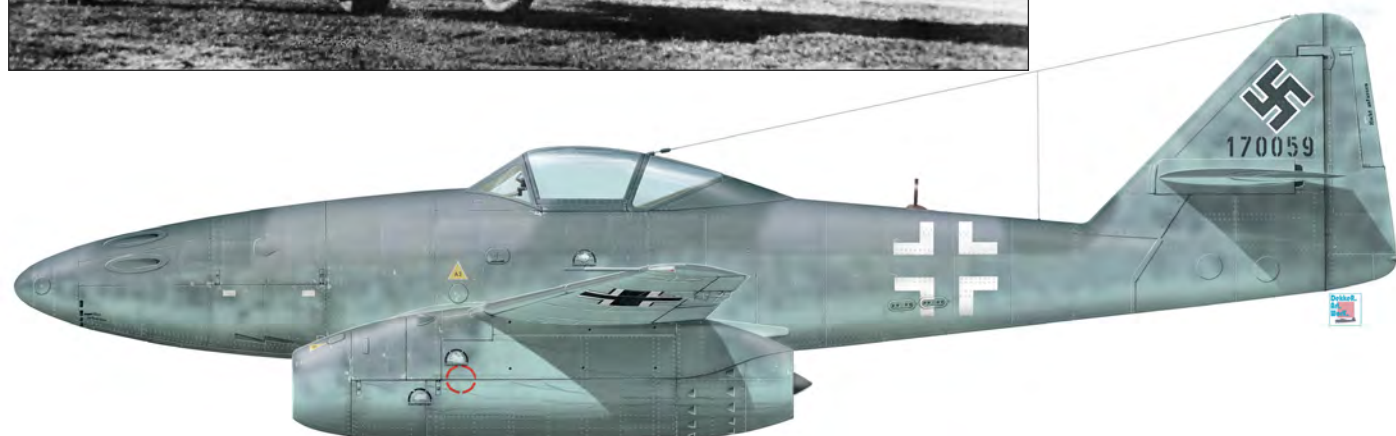
Dimanche 20 août 1944

| | | | | |
|----------------------------|------|--------------|--|-------------------------------|
| Me 262 A-1a (170059) KL+WM | 60 % | Erpr.Kdo 262 | Lt Hans-Günther Müller ou Lt Rolf Weidemann | Problème technique. Lechfeld. |
|----------------------------|------|--------------|--|-------------------------------|



Le Me 262 A-1a (Wnr 170059) de l'Erpr.Kdo sur le terrain de Lager-Lechfeld à la fin de l'été 1944. Ce *Düsenjäger*, signalé endommagé le 20 août 1944 à Lechfeld, sera réparé et livré par la suite à la KG 51 puis au III./EJG 2 (comme "6 blanc") en avril 1945. L'homme se tenant debout sur l'aile doit être l'Oblt Fritz Müller.

Messerschmitt Me 262 A-1a Wnr 170059 en service avec l'*Erprobungskommando 262* en juillet 1944. Il fut endommagé le 20 août 1944 mais put être réparé.



Mercredi 23 août 1944

| | | | |
|-------------|-----|-------------------------|---|
| Me 262 A-2a | ? % | Ekdo Schenck (3./KG 51) | Endommagé au décollage à Lechfeld. |
| Me 262 A-2a | ? % | Ekdo Schenck (3./KG 51) | Endommagé au décollage à Lechfeld. |
| Me 262 A-2a | ? % | Ekdo Schenck (3./KG 51) | Endommagé au décollage à Schwäbisch-Hall. |
| Me 262 A-2a | ? % | Ekdo Schenck (3./KG 51) | Atterrissage d'urgence. France. |

Neuf Me 262 décollent de Lechfeld en Bavière pour rejoindre et renforcer le *Kommando Schenck* basé à Juvincourt après avoir été contraint d'évacuer l'aérodrome de Creil face à l'avance des troupes alliées. De ces neuf appareils, seuls cinq arriveront à destination. Deux d'entre eux sont endommagés au décollage, le troisième s'écrase au décollage après une escale à Schwäbisch-Hall. Le quatrième ne parvient pas à identifier la piste de Juvincourt et sera contraint de se poser quelque part en France (on cite la région de Reims).

Jeudi 24 août 1944

| | | | |
|----------------------|------|--------------|-----------------------------|
| Me 262 A-1a (170061) | 25 % | Erpr.Kdo 262 | Train endommagé à Lechfeld. |
|----------------------|------|--------------|-----------------------------|

Le Wnr 170061 est transféré en novembre 1944 au Kdo Nowotny à Achmer. Il gagne alors le III./Erg. JG 2 avec le code "4 blanc". Transféré à la JV 44 le 26 avril 1945, il sera capturé par les GIs à Innsbruck.

Samedi 26 août 1944

| | | | | |
|----------------------------|------|--------------|-------------------|--|
| Me 262 A-1a (130169) SQ+WH | 25 % | Erpr.Kdo 262 | Ofw Helmut Rucker | Train endommagé à l'atterrissage à Lechfeld. |
|----------------------------|------|--------------|-------------------|--|

L'*Oberfeldwebel* Helmut Rucker avait mis hors combat près de Pondorf un Mosquito du 60 (SAAF) Sq venu d'Italie, avant de se poser.

Lundi 28 août 1944

| | | | | | |
|-------------|-------|-------|-------------------------|----------------------|--|
| Me 262 A-2a | 9K+GL | 100 % | Ekdo Schenck (3./KG 51) | Ofw Hieronymus Lauer | Atterri sur le ventre après combat avec P-47, près de Dendermonde (Termonde) |
|-------------|-------|-------|-------------------------|----------------------|--|

Le 28 août, le *Kommando Schenk* enregistre sa première perte face à quatre P-47D des Duxford Eagles, à 19h15, près de Termonde. Selon l'un des vainqueurs, le 1Lt Fred Bolgert, dans une lettre du 2 mai 1995 : *J'ai effectué 69 vols de guerre au sein du 82nd Fighter Squadron/78th Fighter Group de juin à décembre 1944 au départ de Duxford en P-47 Thunderbolt. Je suis alors revenu aux USA pour me reconvertir sur P-51. Le 28 août 1944, je volais dans un Flight de quatre appareils du 78^e qui abattit le premier avion à réaction de l'histoire. Notre 82^e devait opérer en couverture supérieure pour les 83rd et 84th Sq ayant pour mission de mitrailler et de bombarder des objectifs aux alentours de Bruxelles. Nous avons décollé à 16h50 et sommes revenus à 20h10. À 18h20, le Major J. Oberhansly aperçut un Ju 88 sur la région de Charleroi et piqua de 3400 m pour lui décocher une rafale. Il explosa en percutant le sol. Je volais en position N° 3 dans le Blue Flight avec, comme leader, le Major Joseph Myers, et comme ailier et N° 4, le 1Lt Manford Croy. Je ne me souviens plus du nom du quatrième pilote. À 19h15, sur le secteur de Termonde (Dendermonde), le Major Myers repéra un appareil non identifié volant très bas vers le Sud à grande vitesse. Nous avons alors piqué à angle aigu et notre badin atteignit les 500 km/h. J'aperçus l'avion seulement quand je fus à 1500 m juste derrière lui. Il n'arborait pas de marquage et était de couleur bleu foncé. Nous ne pûmes arriver à distance de tir qu'au moment où le pilote allemand se lança dans des virages qui nous permirent de le prendre dans notre collimateur. Il réduisit alors*

| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote | Cause/Lieu |
|--|-------|----------------|------------------------------|--------|--|
| Me 262 A-1a | 100 % | 2./Kdo Nowotny | Ofw Helmut Baudach | P | S'écrase après combat avec P-51. |
| Pour sa part, l' <i>Oberfeldwebel</i> Helmut Baudach aurait été victime près de Meppel, du Lt Anthony Maurice (361 st FG) volant sur P-51. Il s'en sort indemne et sera versé par la suite à la 10./JG 7. | | | | | |
| Me 262 A-1a (110400) TT+FN 8 Blanc | 100 % | Kdo. Nowotny | Major Walter Nowotny (Kdore) | T | Abattu à l'atterrissage par un P-51. Epe, 4 km NE de Bramsche. |

Si Hans-Joachim Marseille représente l'idéal allemand du pilote de chasse de la Seconde Guerre, Walter Nowotny fut son équivalent autrichien. Né le 7 décembre 1920 à Gmünd, fils d'un employé des chemins de fer, il entra à la Luftwaffe le 1^{er} octobre 1939, étant versé en février 1941 à la 9./JG 54. Il fera une grande partie de sa carrière à la *Grünherz* et recevra la *Ritterkreuz* dès le 4 septembre 1942 avant d'y ajouter les feuilles de chênes, les épées et les diamants. En novembre 1943, après sa 256^e victoire, il est interdit de vol. Rappelé du front oriental, il prend la tête de la JG 101 en France. Mais le 19 septembre 1944, il est appelé pour mener une unité de Me 262 portant son nom. Le 7 octobre 1944, aux commandes de son *Düsenjäger*, il abat un B-17. Ce 8 novembre, au PC d'Achmer, on annonce que des quadrimoteurs sont sur leur vol de retour. Bien qu'on le lui défende, le commandant Nowotny prend l'air. Quelques minutes plus tard, il revendique un B-24 et peut-être un P-51, mais la communication qui suit ne laisse présager rien de bon : *Un réacteur hors de fonctionnement. Tente l'atterrissage.* Nowotny aborde le terrain à basse altitude, toute une meute de Mustang américains à ses trousses. Le Capt Merle Allen et son ailier le Lt Edward Hayden, du 357th FG, qui reviennent d'une attaque sur Hanovre, repèrent le Messerschmitt isolé. Selon Allen : *J'ai aperçu le Me 262 à environ 7600 m. Il volait très bas dans la direction opposée à la mienne. Nous piquâmes et n'eûmes aucun problème pour l'intercepter car il rentrait à sa base à une altitude très basse.* Deux autres Américains, le Captain Ernest C. "Fieb" Fiebelkorn et son ailier du 20th FG, interviennent également. Tous sont pris sous le tir de la *Flak*. Soudain, le Me 262 passe sur le dos et s'écrase. L'as, tué dans le crash, sera inhumé à la place d'honneur dans le cimetière central de Vienne. En 2006, vu la pression du "politiquement correct", sa sépulture sera déplacée...



Le grand as autrichien Walter Nowotny, chevalier de la Croix de fer avec feuilles de chêne, épées et diamants. (coll. J. Charita)

Le cercueil dans lequel repose Nowotny est porté à Achmer par les pilotes du détachement portant son nom, en tête desquels Karl Schnörrer (premier à gauche), le futur commandant de la 9./JG 7.



| | | | | | |
|----------------------|------|----------------|------------------|--|---------------------------------|
| Me 262 A-1a (170293) | 35 % | 1./Kdo Nowotny | Fw Erich Büttner | | Pneu éclaté au roulage. Hesepe. |
|----------------------|------|----------------|------------------|--|---------------------------------|

Le WNr 170293 aurait ensuite été canardé par les P-51 des Capt Ernest Fiebelkorn et 1Lt Edward Hayden. Né en février 1919 en Thuringe, l'*Oberfeldwebel* Erich Büttner débute sa carrière militaire à la 2./JG 52 où il remporte 5 victoires confirmées avant d'être victime d'un accident le 19 octobre 1943. Après convalescence, il sera affecté à l'Ekdo 262 puis au *Kommando Nowotny*.

Samedi 11 novembre 1944

| | | | | | |
|-------------|-------|---------------|--|--|-------------------------------|
| Me 262 A-1a | 100 % | III./Erg.JG 2 | | | Erreur de pilotage. Lechfeld. |
|-------------|-------|---------------|--|--|-------------------------------|

Lundi 13 novembre 1944

Des tapis de bombes s'abattent sur Rheine et Hesepe.

L'ObIt Georg Peter Eder descend un P-38 à proximité de Schleissheim mais rentre à son terrain avec une entaille sur son Me 262. Le 17 du mois, Eder effectuera la dernière sortie du *Kommando Nowotny* qui sera sous peu inclus dans la JG 7.

Georg Peter Eder est né à Oberdachsteten le 8 mars 1921. Entré en 1938 dans la *Luftwaffe*, il est versé à la 2./JG 51 en septembre 1940 et combat sur l'Angleterre. Il remporte diverses victoires en URSS mais est blessé en août 1941. Après revalidation et un passage comme moniteur dans une école, il rejoint la 7./JG 2 en novembre 1942 et affronte les quadrimoteurs ; il en abat une douzaine à cette époque. *Kapitän* de la 5./JG 2 en septembre 1943, il est blessé à plusieurs reprises et, en février 1944, après nouvelle revalidation, prend la tête de la 6./JG 1. Il combat en Normandie et recevra la *Ritterkreuz* le 24 juin 1944 pour ses cinquante victoires. Le 1^{er} août 1944, il commande la 6./JG 26. Un mois plus tard, il prend la tête du II./JG 26 mais est appelé début octobre à l'Erpr. Kdo 262 dont il mène la 1^{re} escadrille après la mort de Walter Nowotny. Le 19 novembre, le *Hauptmann* Eder intègre la *Jagdgeschwader* 7 et, le 25 novembre 1944, se voit décerner les feuilles de chêne pour ses 60 victoires.

Le *Hauptmann* Georg Peter Eder est l'as ayant détruit le plus de quadrimoteurs américains (56 revendications). On lui attribue aussi douze victoires avec le Me 262, plus douze autres probables.



| | | | | | |
|----------------------------|------|----------------------|--------------------|---|--|
| Me 262 A-1a (500008) PQ+UC | 85 % | 1./Fl.ÜG 1 (Süd Ost) | Ofw Heinz Hagemann | T | Abattu par des chasseurs. S'écrase à Riem. |
|----------------------------|------|----------------------|--------------------|---|--|

Ce pilote d'une unité de convoyage, né à Bornholds le 27 octobre 1917, succombera à ses blessures le 14 novembre 1944. À 11 h 25, deux aviateurs du 486 (RNZAF) Sq volant sur Tempest V, le F/Lt Keith G. Taylor-Cannon et le P/O Owen D. "Ginger" Eagleson, se partagent la destruction probable d'un Me 262 sur le terrain de Rheine tandis que leur camarade le P/O J. Steedman se contente d'un "endommagé" au sol.

| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote | Cause/Lieu |
|---|-------|--------------|-----------------------------|--------|--|
| Me 262 A-2a | 100 % | 2./KG 51 | Ofw Erich Kaiser | T | Aterrissage forcé. Hopsten. |
| L'Oberfeldwebel Erich Kaiser, né le 3 mars 1914, a probablement été touché par des tirs de DCA lors de Bodenplatte. J. Manhro le cite comme membre de la 1./KG 1 décédé le 3 janvier 1945, des suites des graves blessures encourues à la colonne vertébrale après s'être "vautré" à Hopsten. | | | | | |
| De son côté, le 8 th USAAF célèbre la nouvelle année en lançant ses bombardiers sur les raffineries synthétiques situées dans le nord et le centre de l'Allemagne. Le III./JG 7 participe à l'interception mais ses appareils sont repoussés près de Fassberg par l'escorte de P-51 Mustang. | | | | | |
| Me 262A-1a (500021) PQ+UP | 100 % | 9./JG 7 | Lt Heinrich Lönnecker | T | S'écrase après combat avec chasseurs à 7,5 km O de Fassberg. |
| Né à Eickel le 24 mars 1918, "Heinz" Lönnecker était un ancien de la JG 300. En mission d'escorte pour des avions à piston au cours d'un raid américain sur Kassel, il fut éliminé des combats par des P-51 du 4 th FG, son vainqueur étant le 1Lt Franklin Young du 336 th FS. | | | | | |
| Me 262 A-1a/R1 (500039) | 10 % | 11./JG 7 | Uffz Helmut Detjens | | Réacteur à l'arrêt, atterrit sur le ventre et dépasse la piste de Jüterbog. |
| Né le 23 décembre 1914, Helmut Detjens avait auparavant appartenu à la JG 4 et était titulaire d'une victoire. Ne volant déjà plus que sur un réacteur lors d'un exercice, Detjens fut contraint de se poser en toute urgence. Sa deuxième turbine fut arrachée dans un cratère car le terrain où il se posa posé était un champ de tir expérimental pour l'artillerie. Le rapport rédigé par son <i>Stäffelkapitan</i> , le Lt Joachim Weber, ajoute à la confusion. D'après lui, son <i>Rottenführer</i> Detjens, décollant ce jour pour effectuer son premier vol opérationnel, éprouva des difficultés avec son train d'atterrissage et reçut l'ordre de rentrer à sa base. Vu son inexpérience, il aurait dépassé le terrain et effectué un atterrissage forcé imputable à un manque de carburant. L'arrêt d'un "brûleur" semble cependant plus plausible. | | | | | |
| Me 262 A-1a (110407) TT+FU | 80 % | III./JG 7 | | | Extinction des turbines. Posé en urgence près d'Ulzen. |
| Me 262 A-1a | 100 % | III/Erg.JG 2 | | | Erreur de pilotage. Lechfeld. |
| Me 262 A-1a/U3 (170111) | 5 % | Kdo Braunegg | Oblt Herward Braunegg | | Réacteur déficient au décollage. Train affaissé en se posant à Schwäbisch-Hall. |
| VL+PM | | | | | |

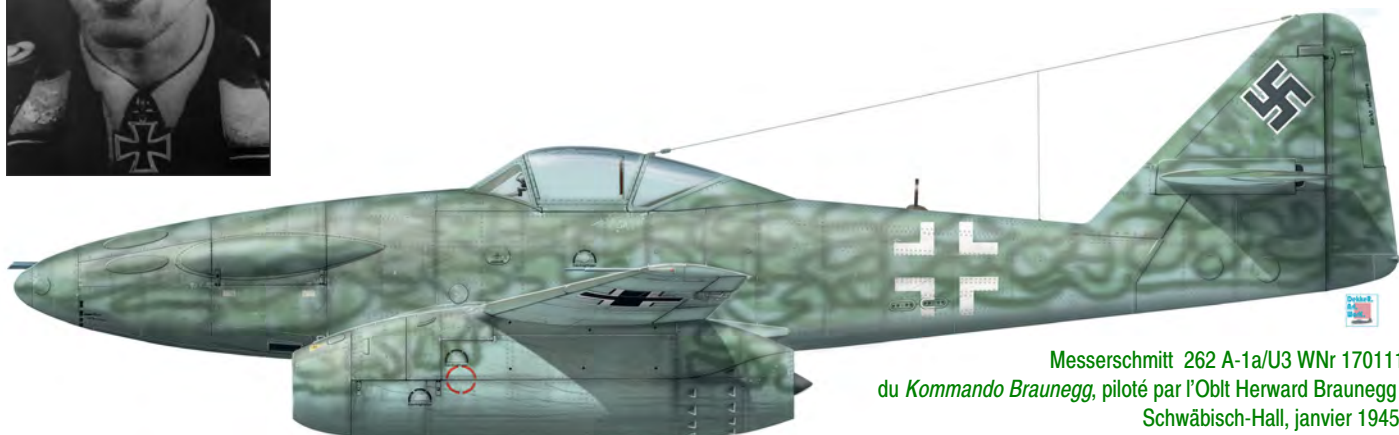
L'Oberleutnant Herward Braunegg est né le 26 décembre 1917 à Graz, alors en Autriche-Hongrie. Passé à la *Luftwaffe* après l'*Anschluss*, il devient pilote de Hs 126 à la 1.(H)/41 en 1940. Demeuré dans la reconnaissance, il se voit décerner la *Ritterkreuz* le 26 mars 1944 comme membre du *Nachtaufkl.Gr. 9*. À l'été 1944, il reçoit l'ordre de mettre sur pied une unité expérimentale à Lechfeld, le *Sonderkommando Braunegg* ou "Panther", embryon du premier groupe de reconnaissance sur avion à réaction, le *Nahaufklärungsgruppe 6* (NAGr. 6). Braunegg est décédé dans sa ville natale le 16 décembre 1983.



Me 262 A-1a/U3 (WNr 170111) piloté par l'Oberleutnant Herward Braunegg en personne. Le train s'est affaissé sur la piste de Schwäbisch-Hall après une panne du réacteur gauche au décollage. Endommagé à seulement 5 %, cet appareil sera réparé et deviendra le "26 blanc" de la 2./NAGr. 6. On distingue les deux caméras Rb 50/30 installées à la place des canons de 30 mm ainsi que l'unique canon de ce calibre conservé et repositionné entre les deux caméras.



Le chef du *Sonderkommando Braunegg*, l'Oblt Herward Braunegg. Il avait été décoré de la *Ritterkreuz* le 26 mars 1944 comme membre du *Nachtaufkl.Gr. 9*. (coll. J. Charita).



Messerschmitt 262 A-1a/U3 WNr 170111 du *Kommando Braunegg*, piloté par l'Oblt Herward Braunegg ; Schwäbisch-Hall, janvier 1945.

| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote | Cause/Lieu |
|--|-------|--------------|-----------------------------|--------|---|
| Me 262 A-2a (170068) 9K+BN | 100 % | 5./KG 51 | Oblt Hans-Georg Richter | T | Abattu par chasseur à l'atterrissage près d'Osterwick, 9 km NE de Coesfeld. |
| L' <i>Oberleutnant</i> Hans-Georg Richter était né en 1917 à Halle/Saale. Il passa la majorité de sa carrière dans des unités de planeurs de combat : III./LLG 1 en 1941, <i>Staka</i> de la 5./DFS 230 en juin 1942, <i>Staka</i> du <i>Schleppgruppe 3</i> en octobre 1943. Probablement après la dissolution de cette dernière unité, il fut versé en juillet 1944 à la 12./KG 51 avant d'être transféré à la 5. <i>Staffel</i> . Richter a été abattu par le <i>Flight Lieutenant</i> Lyal C. Shaver du 439 (RCAF) Sq. | | | | | |
| Me 262 A-2a (110489) NS+BQ | 10 % | I./KG 51 | | | Percute un obstacle au roulage après atterrissage à Essen-Mülheim. |
| Me 262 A-2a (110498) 9K+GL - NZ+BZ | 10 % | I./KG 51 | | | Accident à l'atterrissage à Essen-Mülheim. |
| Me 262 A-2a (110538) NH+MN | 20 % | II./KG 51 | | | Problème technique, atterri sur le ventre à Essen-Mülheim. |
| Me 262 A-2a (500059) | 35 % | II./KG 51 | | | Endommagé à l'atterrissage à Essen-Mulheim. |
| Me 262 A-2a (500064) | ? % | II./KG 51 | | | Endommagé en combat à Essen-Mulheim. |
| Me 262 PS+IX | 80 % | IV./Erg.KG 1 | | | Crash à l'atterrissage à Neubourg. |

Jeudi 15 février 1945

| | | | | | |
|--|-------|---------|------------------|---|---|
| Me 262 A-1a (110997) | 100 % | I./JG 7 | | | Problème technique. Rendu inutilisable |
| Me 262 A-1a (130171) SQ+WJ 1 blanc | 100 % | I./JG 7 | Uffz Hans Werner | T | Turbine gauche en feu. Crash au NE d'Alveslohe. |
| Selon le VLM, la date de naissance de l'Uffz Werner était le 12 janvier 1921. Le réacteur gauche de son appareil prit feu après vingt-cinq minutes lors d'un vol d'entraînement. Il sera inhumé au cimetière de Kaltenkirchen. C'est la première perte du I./JG 7. | | | | | |

| | | | | | |
|------------------------------------|-------|-------------|-----------------|---|--|
| Me 262 A-2a (110803) B3+GH - GW+ZW | 100 % | 1./KG(J) 54 | Uffz Kurt Lange | T | Circonstances inconnues. Crash à 21 km au NE de Giebelstadt. |
|------------------------------------|-------|-------------|-----------------|---|--|

L'*Unteroffizier* Kurt Lange était né le 16 septembre 1922 à Lodenitz. Il repose dans le cimetière de Treuchtlingen am Nagelberg.

| | | | | | |
|----------------------------|-------|-------------|------------------------|----|---|
| Me 262 A-1a (500057) | 100 % | I/KG(J) 54 | | Pa | S'écrase après combat avec chasseurs à Obergrasheim (Ingolstadt). |
| Me 262 A-1a (111601) NY+IA | 30 % | 8./KG(J) 54 | | | Erreur de pilotage. Posé en urgence à Mandelfeld. |
| Me 262 A-1a (500057) | 100 % | I/KG(J) 54 | | | Combat avec chasseurs. S'écrase près d'Obergrasheim. |
| Me 262 A-1a (110942) B3+LS | 100 % | 8./KG(J) 54 | Uffz Hermann Litzinger | Pa | Combat avec P-51. Obergrasheim. |

La flèche d'acier pilotée par l'Uffz Hermann Litzinger aurait été atteint à 12h 15 par une salve tirée par le 2Lt Dudley M. Amoss (38th FS/55th FG) sur P-51. Le rapport de combat signale le crash dans les environs d'Amberg.



Les cinémitrailleuses du 2Lt Dudley M. Amoss (38th FS/55th FG) confirment la victoire de ce pilote de P-51 sur un Me 262 (probablement de la KG(J) 54 le 15 février 1944 dans le secteur d'Amberg).

36TH FIGHTER WING
COMBAT FILM 66-332
LT. D. M. AMOSS
55 FTR. GP. 38 SQ.
15 FEBRUARY 1945

| | | | | | |
|------------------------------|------|---------------|---------------------------------|--|---|
| Me 262 A-1a (111621) NY+IU | 30 % | III./KG(J) 54 | | | Erreur de pilotage ou ennui technique. SO d'Ingolstadt. |
| Me 262 A-1a (500075) 7 rouge | 20 % | 10./NJG 11 | Kdo Welter Fw Karl-Heinz Becker | | Atterrissage forcé après combat à Münster-Handorf. |

Le *Feldwebel* Karl-Heinz Becker ayant décollé de Burg à 14h52 est crédité d'un Lockheed F-5, un Lightning de reconnaissance de l'USAAF, mais son jet est endommagé par des débris de l'avion ennemi. Il se voit donc contraint d'atterrir en catastrophe au retour de cette rare mission diurne. Après une révision complète, cet appareil participera à une mission nocturne dès le 17 mars 1945.

Vendredi 16 février 1945

La 15th *Air Force* mène un raid sur les aérodromes de Neubourg et d'Obertraubling. Seize Me 262 du III./KG(J) 54 seront écrasés sous les bombes américaines.

| | | | | | |
|----------------------------|-------|---------------|--|--|---|
| Me 262 A-1a (110665) GT+LK | 10 % | I/KG(J) 54 | | | Pneumatiques endommagés au décollage à Giebelstadt. |
| Me 262 A-1a (110933) | 100 % | III./KG(J) 54 | | | Strafing à Obertraubling. |
| Me 262 A-1a | 100 % | III./KG(J) 54 | | | Strafing à Obertraubling. |
| Me 262 A-1a | 100 % | III./KG(J) 54 | | | Strafing à Obertraubling. |
| Me 262 A-1a | 100 % | III./KG(J) 54 | | | Bombardement à Neubourg. |
| Me 262 A-1a | 100 % | III./KG(J) 54 | | | Bombardement à Neubourg. |

| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote | Cause/Lieu |
|----------------|-------|-------|-----------------------------|--------|------------|
|----------------|-------|-------|-----------------------------|--------|------------|

Dimanche 25 mars 1945

- Me 262 A-1a/R1** 100 % 9./JG 7 Oblt Schätzle T Abattu par P-51 à l'atterrissage à Rechlin-Lärz.
La perte de l'*Oberleutnant* Schätzle fut vivement ressentie au sein de sa *Staffel* car il avait instruit de nombreux pilotes de Me 262. Les Capt George Bostwick et 2Lt Edwin Crosthwait, du 63rd FS/56th FG volant sur P-47 revendiquent chacun un Me 262 sur l'aérodrome de Parchim.
- Me 262 A-1b (110796) GW+ZP** 100 % 9./JG 7 Fhr Günther Ullrich P + T Abattu à l'atterrissage 6 km NO de Parchim.
Günther Ullrich, un jeune pilote (né en avril 1925) versé à la 8./JG 27 (II./JG 27) à la mi-1944 et crédité de deux victoires sur P-47 à la fin de cette année, a été abattu par le 1Lt Edwin M. Crosthwait du 56th FG. Il évacua sa machine à seulement 250 m d'altitude, son parachute ne se déployant pas totalement. Grièvement blessé, il décéda peu après. Il avait à son actif 21 missions de combat.
- Me 262 A-1b (111738)** 100 % 10./JG 7 Fw Fritz Taube T Abattu par P-51 à Reinsehlen.
Le *Feldwebel* Fritz Taube, né à Mühlberg le 20 juin 1919, a entamé sa carrière dans la *Luftwaffe* comme pilote dans une *Transportgeschwader*. Probablement abattu par le Lt Eugene H. Wendt du 434th FS/479th FG, il avait 145 missions à son actif.
- Me 262 A-1b (110834)** 100 % 10./JG 7 Lt Günter von Rettberg B Réacteur droit en feu, s'écrase au décollage 1 km E de Parchim.
Günter von Rettberg, né à Bischofsroda le 3 avril 1920, est en 1942 pilote de transport attaché à la KGzBV 300. En avril 1943, il opère au I./KGzBV 323 (futur I./TG 5). Réentraîné en octobre 1944 à l'Erg.JGr Nord, il effectue un passage le mois suivant au III./Erg.JG 2. En décembre 1944, il est versé au III./JG 7. Lors de sa première mission de combat sur *Düsenjäger*, il est abattu par le *Captain* George E. Bostwick du 56th FG volant sur P-47. Une autre source prétend que son Me 262 s'est écrasé à un kilomètre à l'est de l'aérodrome de Parchim peu après son décollage, suite à un problème technique. Une correspondance de 1980 infirme le décès de von Rettberg le 25 mars 1945.
- Me 262 A-1a** 100 % 11./JG 7 Lt Fritz R.G Müller T Combat avec des B-24. Turbine en feu. Percute un hangar à Stendal.
Le Lt Fritz Müller détruit un B-24 mais l'un de ses réacteurs prend feu pendant le combat. Il effectue alors un atterrissage d'urgence à Stendal. Emporté par sa vitesse, l'avion emboutit un hangar abritant cinq Ju 88.
- Me 262 A-1a** 100 % 9./JG 7 Ofhr Walter Windisch Combat avec P-51. Atterrissage forcé près de Lärz.
Alors qu'il effectuait une mission de reconnaissance au-dessus de Bochohl entre 06h30 et 07h20, le Me 262 de l'Ofhr Windisch encaissa plus de trente coups de 12,7 mm d'un P-51. Le pilote effectua alors un atterrissage forcé. Un jet est revendiqué dans le secteur de Lärz par le 1Lt Raymond H. Littge (487th/352nd FG).

Le 3^e as du 352nd FG, le 1Lt Raymond H. Littge (10,5 victoires) converse avec son chef-mécanicien, le S/C W.C. Moekler. Le pilote américain est photographié sur l'aile de son P-51D-20-NA (s/n 44-72216), codé "HO-M" et portant le nom de *Miss Helen* en hommage à sa fiancée. C'est avec cette machine que Littge a remporté sa dernière victoire aérienne, le 25 mars 1945, au-dessus de Lärz-Rechlin. Il revendiquera encore deux jets détruits au sol lors d'un *strafing* à Platting, le 17 avril. (NARA)



Lundi 26 mars 1945

- Me 262 A-1a** 100 % 2./NAGr. 6 Circonstances inconnues. Région de Bochohl.
L'appareil s'écrasa à l'atterrissage, son pilote s'en sortant indemne.

Mardi 27 mars 1945

La III./Erg. JG 2 s'illustre au cours de cette journée lors d'une interception sur le secteur de Lechfeld. L'*Oberst* Walther Dahl revendique deux P-47 et le *Feldwebel* Rauchensteiner un troisième. Toutefois, seul un Thunderbolt du 367th FG est porté manquant. En soirée, la 10./NJG 11 revendique la destruction de quatre Mosquito pour la perte d'un appareil.

- Me 262 B-1a/U1 (110636)** 100 % 10./NJG 11 Lt Herbert Altner P Combat avec Mosquito. Turbine en feu. Havelberg.
9 rouge GM+UH Fw Reinhard Lommatsch T
- Plusieurs *Düsenjäger* du *Kommando Welter* décollent de Burg à 20h22 pour intercepter une formation de Mosquito. Le *Leutnant* Herbert Altner peut se sauver en parachute mais son radio, le *Feldwebel* Reinhard Lommatsch, heurte l'empennage durant son saut et est tué.
- Me 262 A-1a** ? % 3./JG 7 Lt Hans-Dieter Weihs Endommagé en combat.
Né en 1918, "Hadi" Weihs dut entrer vers 1940 dans la *Luftwaffe* et, en 1943, était élève-pilote à la 3./JG 105. En 1945, il est transféré au III./Erg.JG 2 puis à la 3./JG 7. Il sera crédité de 9 victoires, dont 8 sur Me 262.

Jeudi 29 mars 1945

Ce jour-là, on relève plusieurs pertes ne figurant pas dans les documents officiels du *Gen.Genst.Stab.6 Abt*. L'Ofw Gustav Weippert, un *Ritterkreuzträger*, l'Oblt Langendorf, l'officier technique du Stab NAGr. 6 et le Fw Fritz Oldenstädt ont reçu l'ordre de transférer trois appareils à Vörden. Le temps est exécrable et le plafond de nuages ne dépasse pas 250 à 300 m. Les trois pilotes perdent rapidement le contact visuel et, probablement, leur liaison radio.



Trois as et amis de la JG 5 devant un Bf 109 G-2 durant les derniers mois de 1943. De gauche à droite : Lt Theodor Weissenberger (RK le 19 novembre 1942), Lt Heinrich Ehrler (RK le 19 juin 1942, tué le 4 avril 1945) et Fw Rudolf Müller (RK le 19 juin 1942, décédé dans un camp de prisonniers soviétique). Weissenberger et Ehrler deviendront des as sur avions à réaction.

| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote | Cause/Lieu |
|----------------|-------|-------|-----------------------------|--------|------------|
|----------------|-------|-------|-----------------------------|--------|------------|

| | | | | | |
|----------------|-------|-----------|----------------------|---|---|
| Me 262 A-1a/R1 | 100 % | Stab/JG 7 | Ofw Gerhard Reinhold | T | S'écrase après combat avec P-51 à Neu-Chemnitz. |
|----------------|-------|-----------|----------------------|---|---|

Né en 1919, l'*Oberfeldwebel* Reinhold est d'abord incorporé au I./JG 5. *Unteroffizier* à la 2./JG 5 ; il est légèrement blessé dans un combat au nord-ouest de Paris le 8 juin 1944. Porteur de la DKiG, il rejoint le *Stab* JG 7 à la demande du *Kommodore* Theodor Weissenberger. Il sera aussi l'ailier du *Major* Erich Rudorffer. Gerhard Reinhold a revendiqué 41 victoires, dont 2 aux commandes du Me 262, au cours de ses 250 missions de guerre.

| | | | |
|----------------------------------|-------|------------------------|------------------------------------|
| Me 262 A-1a (111745) 5 blanc ? % | JV 44 | Ofw Eduard Schallmoser | Collision avec P-38 à Höhenlinden. |
|----------------------------------|-------|------------------------|------------------------------------|

L'Uffz "Edu" Schallmoser, accompagné du Lt Gottfried Fähmann, quitte Riem à 11 h 00. Vingt minutes après le décollage, la *Rotte* intercepte une formation de 12 Lightning du 49th FS/14th FG de la 15th U.S. Air Force au-dessus de Höhenlinden, à l'ouest de Riem. Schallmoser décide de mener une attaque frontale. Cependant, il ne maîtrise pas encore le système de tir des fusées air-air R4M de 55 mm et ne peut dompter la vitesse vertigineuse de son Me 262 "5 blanc". Ne pouvant éviter la collision, il sectionne la dérive du P-38L s/n 44-5761 piloté par le 2Lt William "Bill" Randle. Le bipoutre tombe en vrille mais Randle réussit à sauter en parachute. On ne relèvera que de légers dégâts sur la machine d'Eduard Schallmoser. Même si elle a été obtenue de manière peu académique, "Edu" peut célébrer la première victoire de sa carrière météorique dans la *Luftwaffe*.



L'*Unteroffizier* "Edu" Schallmoser (à droite) et un autre aviateur de la JV 44 photographiés sur le terrain de Riem. Derrière, on identifie le Me 262 "5 blanc" avec lequel Schallmoser obtint la première victoire aérienne de son unité sur l'USAAF en abordant un P-38L du 14th FG près de Munich le 4 avril 1945. Ce pilote détruira aussi 1 B-17 et 2 B-26 (dont encore un par abordage !) avant la fin du conflit.



Messerschmitt 262 A-1a WNr 111745 "5 blanc" de la JV 44 à Riem, piloté par l'Uffz Eduard Schallmoser lorsqu'il fut endommagé le 4 avril 1945.

Galland blessé, Steinhoff gravement brûlé et Lützow porté disparu en combat, la fatigue se lit sur le visage des trois derniers chefs de la JV 44 à Riem fin avril 1945. De gauche à droite : Major Erich Hohagen, Oberstleutnant Heinz Bär et Hauptmann Walter Krupinski. Ces trois officiers totalisent plus de 2 600 vols de guerre et 470 victoires aériennes. Dans quelques jours, la JV 44 déménagera à Salzbourg.



| Avion/WNr/Code | Perte | Unité | Grade/Prénom/Nom (fonction) | Pilote Cause/Lieu |
|--|-------|------------------|-----------------------------|---|
| Mai 1945 | | | | |
| Me 262 (111792) | 100 % | JV 44 (IV./JG 7) | | Découvert détruit sur une autoroute près d'Ulm. |
| Me 262 A-1a (500490) | 100 % | JV 44 | | Circonstances inconnues. Trouvé sur une autoroute vers Salzbourg. |
| Le WNr 500490 décolla le 1 ^{er} ou le 2 mai de Riem pour Innsbruck mais n'arriva pas à destination. | | | | |
| Me 262 A-1a/U3 (500539) 33 blanc KZ+DW | ? % | Stab NAGr. 6 | | Abandonné en pylône à Lechfeld. |

Mercredi 2 mai 1945

Me 262 A-1a/U3 2+ ? % Stab NAGr. 6 Ofw Friedrich Oldenstädt Problème technique, atterrissage forcé à Husum.
Le F/O G.N. Smith, du 411 (RCAF) Sq sur Spitfire IX, revendique en fin de matinée un Me 262 endommagé au sud-ouest de Lübeck, tandis qu'en fin de journée c'est le Pilot Officer Jeffries I. "Bay" Adams, du 3 Sq sur Tempest V, qui est crédité d'un Me 262 endommagé à l'est de Kiel.

Jeudi 3 mai 1945

Le Major Hans-Ekkehard Bob travaille d'arrache-pied à Innsbruck en prévision du déménagement de l'ensemble de la JV 44 sur place. Muté tardivement, Bob est un de ces as qui allait survivre à 700 missions de guerre menées principalement depuis 1940 avec la JG 54. Dans la capitale du Tyrol, il découvre des conditions plutôt primitives : *Il y avait deux champs d'aviation faits de bandes de terre et d'herbes. La logistique était désorganisée et nous manquions surtout de carburant. Les pistes étaient bien trop petites : 560 m, alors que le Me 262 avait besoin d'au minimum 1 200 m de roulement pour décoller sur herbe (...). Je n'ai jamais compris pourquoi on a demandé à douze Me 262 de faire escale à Innsbruck au début du mois de mai car il était insensé d'imaginer les voir en repartir.*

Mais il devient évident que les opérations de l'escadrille touchent à leur fin : *Les Américains se dirigeaient de Mittenwald vers Seefeld à travers les montagnes de Zirler dans le but de prendre Innsbruck. Conformément aux ordres du QG, je ne pouvais laisser les appareils tomber aux mains de l'ennemi. Pour éviter de semer la panique parmi la population civile, je devais non pas détruire les appareils mais enlever les régulateurs qui réglaient automatiquement le mélange air-carburant à toutes les altitudes. Le régulateur était en quelque sorte le cœur de l'avion.*

Le Major Hans-Ekkehard Bob se replie ensuite avec ses hommes dans le petit village de Koppl, à dix kilomètres de Salzbourg.

Un appareil de la JV 44 également photographié à Innsbruck en mai 1945.



Le Me 262 A-1a WNr 112372 de la 10./NJG 11 photographié au musée de la RAF à Hendon avec les couleurs de la JG 7. (coll. Hugh Llewelyn)

- 111925: Me 262 A-1. Endommagé à 30 % le 8 avril 1945.
 111932: Me 262 A-2a. Endommagé le 13 février 1945.
 111948: Me 262. Détruit le 23 mars 1945.
 111973: Me 262 A-2a. "9K+AL". Détruit le 21 mars 1945.
 111980: Me 262 B-1a/U1. "12 rouge". Appareil de la 10./NJG 11 piloté par le Lt Herbert Altner. Capturé à Schleswig-Land. Convoyé vers Gilze-Rijen par le Sq/Ldr Tony Martindale le 19 juin 1945. Accidenté suite à un problème de freins. Réparé. Arrive à Farnborough le 6 décembre 1945. Exposé à la *Blackpool Air Pageant* à Squires Gate Airport en juin 1947. Ferrailé durant l'hiver 1947-1948 à Sealand, probablement par manque de place.
 112249: Me 262 A-1a. Capturé très endommagé à Schwäbisch-Hall.
 112334: Me 262 A. Capturé sans camouflage et sans turbine dans une forêt près de Ulm.
 112372: Me 262 A-1a. Appareil produit probablement en février-mars 1945. Initialement à la JG 7 avant de passer à la 10./NJG 11 comme "2 rouge". Livré à Schleswig et numéroté "Air Min 51". Convoyé à Twente puis à Farnborough le 23 juin 1945 avec l'immatriculation RAF VK893. Testé le 6 septembre suivant et vole régulièrement jusqu'au 29 novembre 1945. En 1947 est au *Royal Air Force College* à Cranwell. Lors de la fermeture de cet établissement, transféré à Gaydon puis à Finningley avec le numéro de série 8482M. Exposé à Hendon en 1976 puis au musée de la RAF à St Athan (décembre 1985). Le seul Me 262 encore existant en Grande-Bretagne est actuellement exposé au musée de la RAF à Hendon.
 112385: Me 262 A-1a. "8 jaune". Appareil de la 3./JG 7 capturé en mai 1945 par la 5^e U.S. Armoured Division à Stendal (ou Kaltenkirchen).
 113332: Me 262 A-1. Capturé à Lechfeld et piloté par le Colonel Harold E. Watson le 4 juin 1945. Livré aux Français. Testé jusqu'en octobre 1948.
 113345: Me 262 A-1a. Capturé par des GIs à Oberschleisheim.
 115517: Me 262 A-1a. "9 blanc". Probablement détruit le 9 avril 1945.
 116620: Me 262. Endommagé à 25 % le 29 janvier 1945.
 119621: Me 262 A-1a. Détruit le 30 avril 1945.
 120260: cf. 110620.



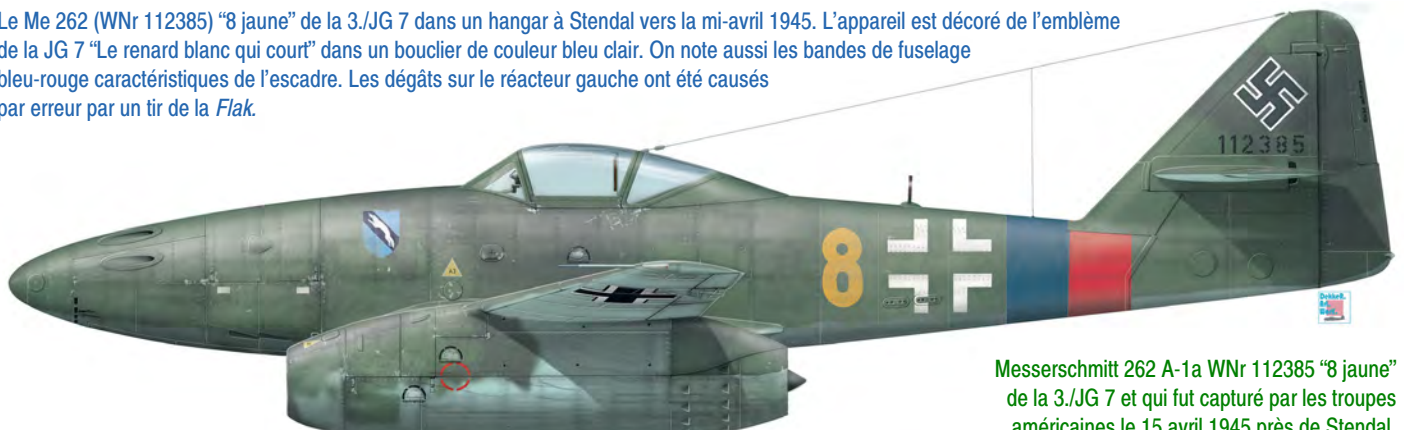
- 120620: cf. 110620.
 130001: Me 262 V6. VI+AA. Détruit le 9 mars 1944. Un rapport contradictoire le signale endommagé à 30 % le 18 mars 1944!
 130002: Me 262 V7. VI+AB. Endommagé à 10 % le 21 février 1944. Détruit le 19 mai 1944.
 130003: Me 262 V8. VI+AC. Endommagé à 10 % les 21 février 1944 et en octobre 1944.
 130005: Me 262 V-10. VI+AE. Endommagé à 10 % le 21 février 1944. Endommagé les 18 mars, 6 août et 12 septembre 1944 ainsi que les 5 février et 18 mars 1945. Capturé à Lechfeld en mai 1945.
 130006: Me 262 A-1a. S-1 (VI+AF). "1 rouge". Endommagé les 19 et 27 avril 1944 ainsi que le 11 juin 1944.
 130007: Me 262 V12. VI+AG. "3 rouge". Détruit le 19 juillet 1944.
 130009: Me 262 A-1 S-4. VI+AI. Endommagé en mai 1944. Détruit le 19 juillet 1944.
 130010: Me 262 A-1a S-5. VI+AJ. Endommagé à 50 % le 18 mars 1944. Devenu Me 262 B-1a. Détruit le 8 octobre 1944.
 130011: Me 262 A-1 S-6. VI+AK. Endommagé en mai 1944. Détruit le 18 juillet 1944.
 130012: Me 262 S-7. VI+AQ. Endommagé le 1^{er} juin 1944 et le 9 septembre 1944. Cité à deux reprises comme VI+AQ et non comme VI+AL!



Le Me 262 "3" effectua son premier vol le 25 mars 1947 aux mains du pilote d'essai de la SNCASO, Daniel Rastel. Il fut livré le 18 août suivant au CEV. Endommagé peu après par le Cne Minot en raison d'une panne de réacteur lors d'un vol de prise en mains, l'appareil dut être ferrailé. (coll. S. Joanne)



Le Me 262 (WNr 112385) "8 jaune" de la 3./JG 7 dans un hangar à Stendal vers la mi-avril 1945. L'appareil est décoré de l'emblème de la JG 7 "Le renard blanc qui court" dans un bouclier de couleur bleu clair. On note aussi les bandes de fuselage bleu-rouge caractéristiques de l'escadre. Les dégâts sur le réacteur gauche ont été causés par erreur par un tir de la *Flak*.



Messerschmitt 262 A-1a WNr 112385 "8 jaune" de la 3./JG 7 et qui fut capturé par les troupes américaines le 15 avril 1945 près de Stendal.

Ergänzungskampfgeschwader 1 (Erg.KG 1)

Créée à l'origine pour transformer les pilotes sur bombardiers à réaction Ar 234 et Me 262 (bombardier qui n'exista jamais que de nom pour ce dernier), l'activité de cette formation reste très mal connue. Constitué de quatre escadrilles (9.-12.) sur la base d'Alt-Lönnewitz, le III. Gruppe (ex-IV./JG 76) est déclaré opérationnel le 1^{er} janvier 1945. Il emploie surtout des Arado 234 B-2 et quelques Me 262 B-1a. Des Messerschmitt 262 parviennent de même au IV. Gruppe (ex-IV.KG 51), opérationnel depuis le 25 décembre 1944 à Neubourg avec les 13., 14., 15. et 16. Staffeln. On ne connaît qu'une seule perte de cette unité d'écolage: le Me 262 A-1a (WNR 170042) crashé sur la piste de Neubourg le 26 février 1945 avec le Lt Günther Elter (15. Staffel) à son bord, lors d'un vol de prise en main. Le 30 mars, plusieurs Me 262 du IV./Erg.KG 1 seront versés à la JV 44.

L'Oberstleutnant Volprecht Freiherr zu Eisenbach Riedesel, le Kommandeur i.f. du II./KG 76 (à gauche) et le Hauptmann Diether Lukesch (au centre), le Kapitän de la 9./KG 76 et un des vétérans de l'unité. En février 1945, Lukesch deviendra le dernier commandant du III./Erg.KG 1.



Ergänzungskampfgeschwader(J) (Erg.KG(J))



Le 21 novembre 1944, la décision est prise de faire de l'Ergänzungskampfgruppe (J) une nouvelle escadre de bombardement. Formé à partir du IV./KG 27, il est composé d'une escadrille d'état-major (Stabsstaffel) et de quatre Staffeln. Le 23 janvier 1945, cette unité, dont l'activité demeure très mal connue, devient officiellement l'Ergänzungskampfgeschwader(J). Le I. Gruppe se trouve à Pilsen tandis qu'un second Gruppe est constitué à Neubourg avec le personnel navigant des IV./KG 40 et 6./KG 101. Le 29 mars 1945, les I./Erg.KG(J) et II./Erg.KG(J) seront respectivement redésignés V. (qui ne sera jamais opérationnel) et II./Erg.JG 2.

Découverte classique par des soldats alliés au cours de leur progression dans le centre de l'Allemagne: un Me 262 dépourvu de ses moteurs, parqué en bordure d'une autoroute. (coll. W. Vandebrug)

Nahaufklärungsgruppe 6 (NAG 6)

Le NAGr. 6 est formé le 5 août 1944 avec des apports des Aufkl.Gr. 12 et 21, la 3.(H)/Aufkl. 21 devenant 1./NAGr. 6 et la 12.(H)/Aufkl.Gr. 12 la 2./NAGr. 6. L'unité reçoit initialement des Bf 109 G-8 à Herzogenaurach avant d'être rééquipée en Me 262 vers novembre 1944. On note le premier accident le 20 février 1945. Trois autres pilotes auraient été tués à l'entraînement mais il ne semble pas que ces informations aient survécu à la guerre. Le NAG 6 perçoit des Me 262 A-1a/U3, soit un Behelfsaufklärer, un chasseur-appareil de reconnaissance doté de deux réservoirs supplémentaires de 300 l et principalement utilisé pour des missions de reconnaissance photographique. Son Kommandeur est le Major Friedrich Heinz Schultze qui, en 1941, volait à la 2.(H)/14 comme observateur de Hs 126 dans le désert de Libye. Le 8 février 1945, le Gruppe est envoyé à Essen-Mülheim et Münster-Handorf. Entre-temps, le Kdo Braunegg avait étoffé la 2./NAGr. 6, probablement en janvier 1945. Les opérations de photo-reconnaissance débutent sur le front Ouest. Le 25 février 1945, un Me 262 de l'unité est détruit dans un bombardement de Schwäbisch-Hall.

Le 21 mars, une puissante attaque de Münster par l'USAAF détruit quasi totalement l'unité. Le personnel évacue alors vers Vörden où quelques appareils seront perchés au compte-gouttes. Des missions ont encore lieu mais, face à l'avance alliée, le Gruppe et ses quelques appareils évacuent à Fassberg, Burg, Rechlin, Kaltenkirchen, Jagel et enfin Hohn (près de Rensburg). La dernière mission aura lieu le 4 mai. Le lendemain, le Kommandeur doit gagner la Norvège avec un aide de camp en Me 262 biplace mais l'appareil n'est pas en état. Peu après, des blindés britanniques submergent l'aérodrome et la poignée de Me 262 ainsi que le personnel sont capturés.

Un Me 262 A-1/U3 du NAGr.6 retrouvé après guerre, probablement à Lechfeld. Il ne reste plus grand chose de l'immense hangar de cet aérodrome.

