

כנעולות ה"לופטוואפה" בחזית הרוסית



ד. ע.

של הוורמאכט בהשגת ניצחון מכריע על הרוסים, נבע בעיקר משגיאות שעשו המפקדים של כוחות היבשה. אולם גם מפקדי חיל האוויר שגו שגיאות רציניות, והעיקריות — לפי דברי פלוחר — הן:

- הכישלון באי ביצוע הפצצות אסטרטגיות על תעשיות החימוש הרוסיות.
- הפרשת כוח אוירי בלתי מספק לאגף הצפוני של החזית, דבר שאיפשר לרוסים להפעיל את נמלי מורמנסק וארחנגל, דרכם עזרו בעלות-הברית לרוסיה להתאושש מהאבידות הכבדות של חודשי המלחמה הראשונים.

לאחר שחיל-האוויר הרוסי נהרס במרביתו, ולחיל-האוויר הגרמני לא נותרו אלא מבצעים אסטרטגיים בודדים, למעשה הפך הלופט-וואפה לחלק מכוחות היבשה, כ"ארטילריה מעופפת", כמסייע בתובלה, וככוח קרקעי נוסף. הכוחות הנ"ל, אשר להם היו מעט מטרות אוויריות לירי, הפכו ליחידות ארטילריות בקו החזית. מאוחר יותר, כאשר כוחות היבשה הגרמניים נקלעו לסכנת כיתור, נגרר גם הלופטוואפה אחריהם, ולא פעם קרה שהשתמשו במפציצים למשימות סיוע והספקה. המאמץ האווירי לסייע לכוחות גרמניים מכותרים, גרם ללופטוואפה אבידות רבות. בינתיים הופיעו בזירה מטוסים רוסיים חדשים, ושיווי-המשקל בחזית החל לנטות לטובת הרוסים. לקראת סוף 1943, הפסידו הגרמנים את העליונות האווירית שהיתה להם בשמי רוסיה. הלופטוואפה הפך, לפי הגדרת פלוחר ל"מכבי אש": הוא נקרא בלי-הרף למשימות חירום, לסתום פצצות ביחידות הקרקעיות הלחוצות, ושוב כמעט נמנעה ממנו היכולת ליזום ולהפעיל כוח בתחום הלוחמה האווירית וה-אסטרטגית.

כיצד הגיבו הרוסים?

להוציא את הימים הראשונים, בהם הושמדו המטוסים הרוסיים בבסיסהם על הקרקע, הגיבו הרוסים על העליונות האווירית הגרמנית המוחצת, בצורה ההולמת את המצב, תוך הפגנת כישרון ויכולת רבה בתחום ההסוואה וההונאה. פסי הברזל, אשר הונחו על השלג לא שקעו עם הפשרת השלגים, כיוון שהם נתמכו בסמך-כות מתחת לשלג. אניות שנראו כאילו הן טבועות-המצחצח, נמצאו למעשה בתיקון, כאשר הירכתיים הוצפו כדי לאפשר תיקונים בחרטום. גנרל אויבה כותב: "תגובות הרוסים על המבצעים האוויריים של הגרמנים — ככל שהיו פרימיטיביות ותחבולתיות באופיין וככל שנראו גולמיות בעיני יריביהם המערביים — הוכיחו את עצמן תוך כדי המלחמה כיעילות מאוד, והן תרמו חלק חשוב למדי לתבוסה הגרמנית".

עם תום מלחמת-העולם השנייה, אספה המחלקה להיסטוריה של חיל-האוויר האמריקני חומר רב, במגמה להכיר היטב את הצבא הרוסי — החבר לקרב של האתמול, והאויב הפוטנציאלי של המחר. המחלקה ריכזה מאמציה באיסוף חומר על חיל-האוויר הגרמני, אשר הגישה אליו באופן טבעי היתה קלה, ותוך בדיקת מבצעיו, הישגיו וכשלונותיו בחזית הרוסית, ניסתה לבחון ולהקיש על התגובות הרוסיות. גנרלים גרמנים שהיו מעורבים ישירות במלחמה בחזית המזרחית, התבקשו לרכז ולערך את החומר שנאסף, ושבסופו של דבר ראה אור בשמונה ספרים. כל ספר נכתב על-ידי גנרל אחר, כדלקמן: נקודות מפנה היסטוריות במאמץ המלחמתי של חיל-האוויר הגרמני — ריכרד זוכנווירט; חיל-האוויר הגרמני נגד רוסיה בשנים 1941 עד 1943 — גנרל הרמן פלוחר; חיל-האוויר הגרמני במבצעי סיוע לכוחות הקרקע — גנרל פאול דייחמן; מבצעי ההובלה בהיטס של חיל-האוויר הגרמני — גנרל פריץ מורציק; המטה הכללי של חיל-האוויר הגרמני — אנדראס נילזן; חיל-האוויר הרוסי בעיני מפקדים גרמניים — ואלטר שְבֶאבֶדֶסון; תגובות הרוסים לכוח האוויר הגרמני במלחמת-העולם השנייה — גנרל קלאוס אויבה; הכוח האווירי והמלחמה הפרטיזנית הרוסית — גנרל קרל דרס.

תא"ל טלפורד טיילור, שכתב את ההקדמה לספרים אלה, מסכם אותם בצורה תמציתית ומרוכזת. ברשימה זו מוגשת המחצית השנייה של הקדמתו, המתייחסת למסקנות ולקחים. מצאתי לנכון לדלג על המחצית הראשונה של ההקדמה, כיוון שהיא עוסקת בתיאור אישיותם של הגנרלים-הסופרים ובהערכתם. ניכר בהקדמתו של טיילור, שהוא חסיד הדוקטרינה האמריקנית בקשר ליעדיו של כוח אוירי ואופן תפעולו. בעיקר מודגש הדבר כאשר הוא מתייחס לסדר העדיפויות בין תקיפות אסטרטגיות אוויריות לבין השתתפות בלוחמת הקרקע.

כישלון לופטוואפה

גנרל פלוחר — אשר ריכוז את החומר על המבצעים האוויריים של חיל-האוויר הגרמני בחזית המזרחית — שימש כראש מטה של קורפוס אוירי בחלק הדרומי של החזית. הוא כיהן בתפקיד זה עד המחצית השנייה של 1943, כך שהוא מהווה מקור ידיעות מוסמך ביותר, על המבצעים המוצלחים של הלופטוואפה בימים הראשונים של המלחמה. (ביולי 1941, כזכור, כמעט הושמד חיל-האוויר הרוסי ועימו גם המערכים הגדולים של מינסק, קייב וברניסק, שניים ורבע מיליון חיילים רוסיים נפלו בשבי, והכוחות הרוסיים נדחקו עד שערי לנינגרד, מוסקבה, וגדות הנהר דון). לדעתו, אין ספק שכשלונו

מבצעים באיכויות דומות ביצעו הפרטיזנים הרוסים מאחורי הקוים הגרמניים, כפי שכתב גנרל דרס. היחידות הפרטיזניות נשענו על האוירה — בהספקה, בפקוד, בתגבורות, בפינוי נפגעים ובכל עזרה נחוצה אחרת. כל אלה הושגו באמצעות מטוסים מיושנים מאוד, ובאימפרוביזציה של שימוש יעיל בציד. הגרמנים סמכו על הכרעה מהירה, על „בליצקריג“, ולכן לא עשו כל הכנות כנגד מלחמת פרטיזנים מתמשכת. מטוסים לא הוכשרו ולא כוונו נגד ההספקה לפרטיזנים. לא הוקמה אפילו מפקדה אחת לטיפול בבעיה זו. זאת ועוד: מדיניות כיבוש ברוטאלית דחפה את התושבים לזרועות הפרטיזנים. כשלוש הגרמנים לנקוט אמצעי-נגד יעילים מהווה דוגמא לכך, שעליונות מוחצת בנשק כבד ובצבא מתוחכם עדיין אינה ערובה להצלחה נגד גורמי ההפתעה וההונאה.

הצורה בה רואה שבאבדיסון את חיל-האוויר הרוסי היא מעניינת ביותר. לדעתו, יכולתו של חיל-האוויר הרוסי בספרד ובפינלנד לא הרשימה במיוחד. ב-1941, לפני ההתקפה הגרמנית על רוסיה, היה ללופטוואפה מידע מדויק על חיל-האוויר הרוסי, אשר היה אמנם גדול מהלופטוואפה, אך נחות ממנו בציד, בפקוד ובהדרכה. הגרמנים העריכו שיוכלו למחות את חיל-האוויר הרוסי, ואכן הצליחו בכך. אולם הם לא העריכו נכונה את כושר החיות הרוסית. רוב המטוסים הושמדו על הקרקע ורק מעטים הופלו בקרבות-אוויר, כך שהאבידות בטיסים רוסים היו מעטות יחסית. תעשיות הנשק הרוסיות הועברו במהירות מזרחה, וחורף קשה שבא בטרם עת, עצר בעד הלופטוואפה והעניק לרוסים אורך-נשימה. בחורף 1941-42 התחילו להופיע בחזית יחידות אוויריות רוסיות, מצוידות היטב. ב-1942 עדיין נשאר הלופטוואפה הכוח הדומיננטי בשמי רוסיה, בעל יכולת מבצעית עדיפה. אולם ב-1943 החלה להתבטא העליונות המספרית הרוסית, תוך שיפור בטכניקה ובניסיון. במשך שתי שנות המלחמה האחרונות עברה העליונות האווירית הכללית לידי הרוסים, עליונות שנשמרה ואף התחזקה עד לסיום המלחמה. אולם עליונות אווירית מוחלטת, כפי שהושגה על-ידי בעלות-הברית בחזית המערבית, לא הושגה אף פעם על-ידי הרוסים.

הובלה בהיסט

מבצעי ההובלה בהיסט הגרמניים נפתחו בהצלחה רבה בחזית המערבית. מבצעים אלה כללו הצנחה, דאיה והנחתה. יחידות מוטסות גרמניות נחתו בשדות התעופה העיקריים של נורבגיה ודנמרק, וליד צמתים וגשרים בהולנד ובלגיה. גנרל מוריצק מסכם מבצעים אלה בפירוט רב, כולל המבצע „מרקור“ בכרתים, וכן התכניות המבצעיות להובלה בהיסט באנגליה, גיברלטר ומלטה. „סוס העבודה“ התובלתי של הלופטוואפה היה המטוס התלת-מנועי „יונקרס 52“ (מטוס מקביל לדקוטה DC-3 האמריקני, שימש בשנות ה-30 את חברת התעופה הלאומית הגרמנית). זהו מטוס וורסטילי ואמין וייצרו ממנו אלפים רבים, אולם בתום המלחמה נותרו ממנו פחות ממאתים. שבריהם של כל האחרים מפוזרים ברוסיה, בעיקר בסביבות דמיאנסק וסטאלינגרד.

בנסיגה מחזית מוסקבה בפברואר 1942, כותר הקורפוס הגרמני השני (שמנה כ-100,000 איש) באיזור דמיאנסק. היטלר אסר על פריצה אחורה, והחליט להצניח לקורפוס אספקה מן האוויר. הדבר אכן בוצע, אך במחיר לא קטן: 160 רכבות דלק, 265 מטוסי „יונקרס 52“, אבידות כבדות בצוותים מנוסים ופגיעה קשה בתכניות הכשרה העיישים. המחיר הפסיכולוגי היה גבוה אף יותר. עשרה חודשים מאוחר יותר נאלץ גרינג להבטיח מתן הספקה לפאולוס, מפקד הארמיה השישית, שכל 300,000 חייליה כותרו בסטאלינגרד. באותו זמן נותרו ללופטוואפה רק 750 מטוסי „יונקרס 52“ אשר מחציתם הושמדו במאמץ התובלתי הנ"ל. כן עמד לרשות הגרמנים מספר רב של מפציצים, אשר הוסבו למשימות תובלה כדי לענות על המחסור במטוסי תובלה. מבצעי ההסטה התובלתיים בוצעו בהתאם למצב החזית, ואילו ההפצצות האסטרטגיות הוחזרו על-ידי הלופטוואפה מתחילת המלחמה ועד סופה. המשימה העיקרית היומיומית היתה סיוע ישיר למבצעי היבשה, תקיפת יחידות רגלים, תקיפת מעוזים ושריון, ניתוק אמצעי התחבורה מן החזית ואליה, וכן מודיעין אווירי כללי.

קצינים בכירים בלופטוואפה

גנרל נילזן מתאר בצורה מפורטת את אופיים ותכונותיהם של המפקדים בפקוד הגבוה של הלופטוואפה, ואת השפעתם על פעולותיו. הוא טוען שהיטלר לא גילה עניין מיוחד בכוח האוויר, וכל זמן שהצבא הגרמני התקדם לפי התכניות, נשאר לגרינג חופש פעולה מירבי. אולם בחלוף תקופת ההצלחות, סבל גרינג מירידה תלולה בכוח השפעתו. הפיהרר שיתף את עצמו בניהול הלופט-וואפה, בלי שנודעה לשיתוף זה עזרה ממשית כלשהי. החלטותיו של היטלר היו בלתי שקולות וחפוזות, ואך תרמו להגברת הדמורליזציה הכללית. עד ירידתו מגדולתו היה גרינג הקובע העיקרי, פרט לסגנו לפקוד, ארהרד מילך. לזה האחרון היו קשרים טובים עם היטלר והשפעה במפלגה הנאצית. כמנהל-לשעבר של ה„לופט-הנסה“ וכאדם בעל ניסיון וכומר ארגון, התנגד להקמתו של המטה הכללי האווירי ולהרחבתו. לאחר שהתנגדותו לא נשאה פרי, נלחם על מעמדו האישי שלא ייפגע על-ידי סמכויותיו של ראש המטה. מכל מקום, נוצר מצב של תחרות מתמדת ומתיחות מתמשכת בין מילך לבין ראשי המטה. שבעה ראשי מטה שירתו במשך 12 שנה, בשמשם יועצים מבצעיים לגרינג.

פרופ' זוכנווירט, מתייחס למבנה הארגוני של הפיקוד הגרמני, ואומר כי לקראת סיום המלחמה היה הלופטוואפה שרוי במצב של חוסר אינטגרציה מלא, שהביא לקבלת החלטות צולבות ומנוגדות ותוצאה מכך לכשלונות רבים.

לדעתו, ייתכן שהשגיאות העיקריות נעשו עוד לפני המלחמה, והן נבעו מחוסר מפקדים מנוסים בלופטוואפה. הנס „שונק“, קצין מקצועי בעל ניסיון טיסה מועט בתום מלחמת-העולם הראשונה, כיהן כראש המטה של חיל-האוויר מתחילת 1939 ועד להתאבדותו ב-1943. אמונתו בהיטלר היתה מוחלטת, וכן גם בגרינג, עד סמוך לסופו. הוא האמין לכל ה„הבטחות“ של היטלר כי המלחמה תהיה קצרה, „בליצקריג“, ובהתאם לכך פעל כראש מטה, ולא הקדיש תשומת-לב ראויה להדרכה ולכשרה, התעלם מכוח התובלה האווירי, התנגד לפיתוח מפציץ אורך-טווח, וריכוז את כל יכולתו ומאמציו בסיוע לכוחות היבשה, תוך שימת-דגש על מפציץ הצלילה. בשנה הראשונה למלחמה לא התבלטו חולשותיו של הלופטוואפה, אולם כשלונו במלחמה על בריטניה, וחוסר האפשרות לשמור על העליונות בחזית המזרחית, היו תוצאה ישירה של המחדלים מלפני המלחמה. מחדלים אלו בוודאי שלא היו באשמתו הבלעדית של ראש המטה; שותפים לכך היו אודט, גרינג והיטלר עצמו.

סיכום

בשנת 1936, כאשר ביקש פרנקו, רודן ספרד מהיטלר לסייע לו בהעברת כוחות מאפריקה לספרד, נשלחו מטוסי ה„יונקרס 52“ לבצע את המשימה. תשע שנים מאוחר יותר, סמוך לנפילתו של הרייך השלישי, היו עדיין המטוסים שנותרו מטוסי התובלה הסטנדרטיים של הלופטוואפה. בתחום זה בלטה במיוחד חולשתו של חיל-האוויר הגרמני. „מסרשמיט 109“, ו-„110“, „דורנייר 17“, „היינקל 111“, „יונקרס 87 שטוקה“ ו„יונקרס 88“ — כל המטוסיים הללו היו בידי הגרמנים כבר לפני תחילת המלחמה. יוצא דופן אחד הוא ה„פוקה וולף 190“, שהיה במעט עדיף בביצועיו על ה„מסרשמיט 109“. במלחמה לא ניתוסף שום סוג מטוס עיקרי ללופטוואפה. זאת, עד לשנת המלחמה האחרונה, בה הוכנסו מטוסי הסילון והרקטה הראשונים. בראיה לאחור, אפשר לקבוע כי הלופטוואפה הגיע לשיא יכולתו בתחילת המלחמה. הניצחון הגרמני, ללא שפיכת דמים, במינכן, הושג בעיקר הודות למפציצים של גרינג, שהאיום בכוחם אמנם היה אמיתי, על אף שההגזמה בכך היתה רבה. נצחונות הלופטוואפה על פולין, נורבגיה, הולנד, ואפילו על צרפת ככל שהיו מרשימים, לא חיבו התגברות על התנגדות חזקה. כבר בשלב המוקדם של מבצע דונקירק התחיל להתגלות מצבו של הלופטוואפה, מצב של ירידה איטית עד חורף 1941-42, שהפכה להידרדרות מואצת יותר ויותר. את הסיכום לסיפור המתואר היטב בספרים שנזכרו לעיל ניתן לתמצת בחמש מילים: כיצד לא להפעיל חיל-אוויר.