

ידועים, בתחום זה — נכשל הלופט-וואפה בטעויות תכנון ממדרגה ראשונה בכך, שלא הקים זרוע להפצצה אסטרטגית ארוכת-טווח, וסבל מחסרוננו של מפציץ ארבע-מנועי בעל הגנה עצמית, שיכול היה לשמש אותו למטרה זו. מחדל זה נובע מאותה תפישה של מלחמת-בזק, שהכתיבה לחיל-האוויר הגרמני טקטיקה של שילוב מטוסי צלילה, „שטוקה“ (Stuka) לסיוע קרקע ולהלם אסטרטגי, עם מפציצים בינוניים בעלי טווח קצר ומטען מוגבל. מטוסים אלה היו כמעט חסרי מגן, ולכן נזקקו לליווי של מטוסי-קרב, שנאלצו „להיצמד“ למפציצים ואיבדו אפשרויות תמרון ועדיפות טכנית וטקטית. השילוב הזה היה נוח למלחמה קצרה, שבה מוצא האויב מיד בתחילת המלחמה משיווי משקלו על-ידי חיל-האוויר, בעוד שכוחות הקרקע, בשיתוף הדוק עם מטוסי-עושים את מלאכת ההכרעה וה-כיבוש.

שיטה זו הצליחה בפולין ובצרפת, אולם פגמיה החלו להתגלות ב„קרב על ברי-טניה“, שבו לא השתתף חיל-היבשה, ועיקר העול הוטל על חיל-האוויר הגרמני. מפציצי ה„שטוקה“ המגושמים וחסרי-המגן, לא יכלו למלא בו שום תפקיד. המפציצים הדו-מנועיים, בעלי הטווח המוגבל, הפגיעים ביותר לאש-מגן, לא יכלו להגיע לחלקי בריטניה המרוחקים, ונאלצו להסתפק בדרומה ובמערבה בלבד. כך נהנה פיקוד מטוסי-הקרב הבריטיים מרזרבה של שדות-תעופה ומטוסים. הקושי הגדל והולך שנתקלו בו הבריטים, היה בכוח-אדם — מציאת תחלופת לאבי-דויתיהם בטיסי קרב, שהיו זהות בערך לאבידות הגרמנים בתחום זה. ה„מפציץ Bf-109“ היה שקול בהחלט ל-„ספיטפייר“, ועלה על ה„האריקייין“ הבריטי ואף הטייסים היו שקולים ברמה וב-כושר. אולם, הבריטים גבו מן הגרמנים מסדמים כבד מאוד במפציצים, ובסיכום — היה הקרב על בריטניה שואה ל-לופטוואפה, בגלל האבידות הכבדות בצווי-ת-הפצצה.

הלכת שחייבים היו ללמוד הוא, כי חיל-האוויר הגרמני חייב לפתח מפציצים ארוכי-טווח בני ארבעה מנועים, המסוגלים לסייע בהגנה על עצמם. כמו ה„לנקפטר“ הבריטי וה„בואינג B-17“ (המבצר המ-עופף) האמריקני. לקח זה לא נלמד. רק לקראת סוף המלחמה נסתיימו יסורי לידתו



אשר לבשו לבסוף צורה של „מרד“ במ-פקדו הכל-יכול של חיל-האוויר — גרינג, האיש השני ברייך השלישי. כאשר ראינו כמה קציני לופטוואפה-לשעבר בעניין „שולי“ מבחינתם — שירותו של רב-הטבחים היידריך קקצין מילואים בחיל-האוויר — הם סירבו בכלל להתייחס לאותו רוצח, בטענה ששירות המילואים שלו נכפה על החיל מטעמים פוליטיים. כאשר נתמנה שטיינהוף למפקד חיל-האוויר המערבי-גרמני ב-1966 והחל בבדיקת האסונות התכופים של ה„פטאר-פיישר“ (בדיקותיו נשאו פרי ולבסוף צומצמו לגמרי נפילותיו ההמוניות של מטוס זה), ראינו אותו עובר „שידורי ישראל“ והוא מסר לי כבר אז חלק מן הדברים שפירסם אחר כך בספרו; על מחדלי תכנון ידועים ופחות ידועים, ועל מחדלים אופרטיביים גדולים של הלופט-וואפה. גילוי-ליבו של שטיינהוף סיבך אותו בשעתו ב„מרד“ קציני חיל-האוויר נגד גרינג, אשר לו מוקדש עיקר ספר הזכרונות.

מחדלי התכנון

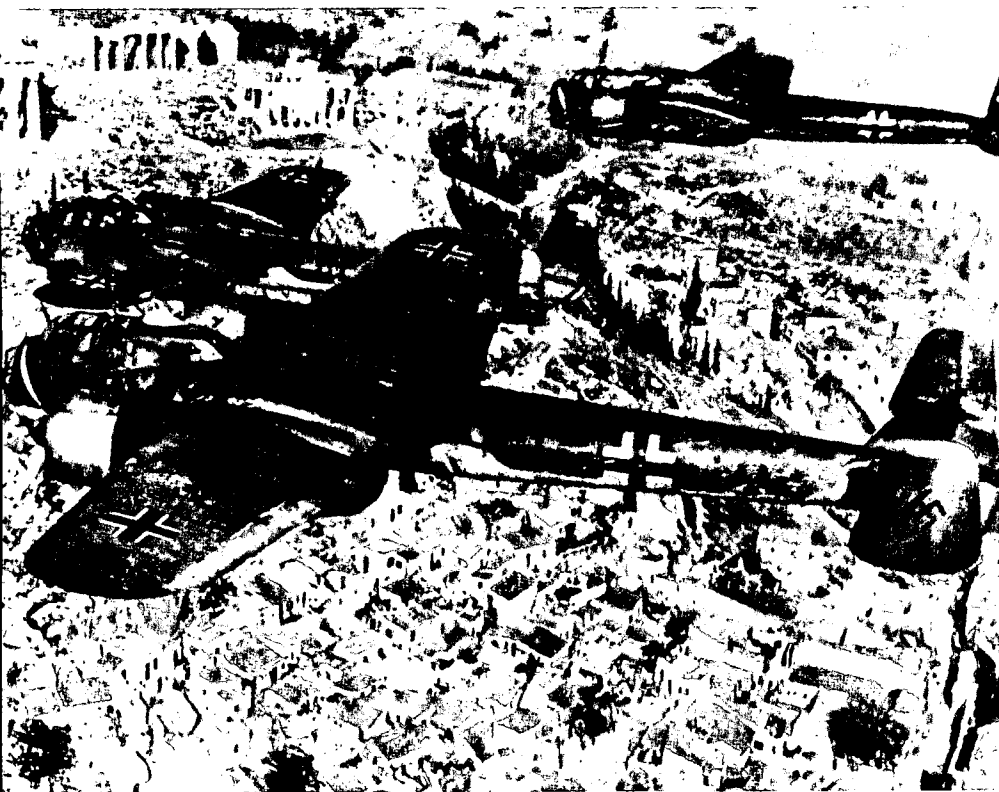
כפי שסיפר שטיינהוף בשעתו, והדברים

בין ספרי המחקר הרבים המתפרסמים עתה בגרמניה על מחדלי מלחמת-העולם השנייה, בולט ספר-זכרונות חדש: „ברגע האחרון“ מאת גנרל יהאנס שטיינהוף, שהיה בשעתו מפקד חיל-האוויר המערבי-גרמני, יו"ר ועדת התכנון הצבאי של כוחות נאט"ו במרכז-אירופה, ובימי המל-חמה — מפקד-כנף וטייס-קרב מן המצ-טיינים בלופטוואפה של הרמן גרינג. אף-על-פי שהספר אינו ספר מחקר, ואין לו יומרות מדעיות, נודע לזכרונות אלו ערך הסטורי רב. שכן, שטיינהוף, הידוע בלשונו הגלויה והחריפה, מגלה פרטים מעניינים על מערך האוויר הגרמני, וממילא על הניהול האסטרטגי והטקטי של המל-חמה, שרבים מחבריו העדיפו לשכוח ול-השכיח.

גילוי בזיונות

מוזר עד היכן שלט בקרב קציני חיל-האוויר הגרמני „מנהג הכבוד“ שמנע גילוי ודיון ב„בזיונות“, אפילו שנים רבות לאחר-מעשה; כך הועלמו מריבות וויכוחים עקרוניים על תפישות בלופטוואפה,

* Johannes Steinhoff — In Letzter Stunde, List Verlag, München, 1974.



של מפציץ גרמני ארוך-טווח ממשי — ה"היינקל 177" ("גרייף") שלא הצליח להתגבר על מחלות-הילדות שלו.

כך נפתכה גרמניה במלחמת-שחוקה, כאשר לרשותה חיל-אוויר לא מאוזן די צרכו, וכאשר בתחום מטוסי-הקרב היה לבריטים יתרון יחסי, אסטרטגיה-טקטי. הגרמנים נאלצו להפעיל את הזרוע החלשה יחסית של הלופטוואפה, ללא סיוע של כוחות הקרקע והצי — בעוד שלרשות האויב עמדו יתרונות טכנולוגיים כגון הראדאר, ויתרונות גיאוגרפיים של קרבה לבסיסיו. כל זאת, בגלל שכרון הנצחונות הראשונים ועמדתו הפוליטית-צבאית המיוחדת-במינה של גרינג.

"הקרב על גרמניה"

אם חיל המפציצים הגרמני ספג מכה קשה מעל בריטניה, הרי זרוע מטוסי-הקרב יצאה ממבחן זה בכבוד. גרינג החל מטפח בכוונה רבה פולחן של טייסי-קרב בעיצור מה של ההתמודדות הקשה ההיא, ונערים צעירים, שהפילו כך וכך מטוסי אויב, החלו עולים בסולם הדרגות ובסולם העיטורים במהירות מסחררת. קולונלים בני 25—28, דוגמת שטיינהוף עצמו, לא היו נדירים בימים ההם, ורובם ענדו על צוארם את "צלב האברירס" פלוס, "עלה אלון" פלוס חרבות ופלוס יהלומים (מעין "צלב ויקטוריה"). אולם, משנתברר כי הקרב על בריטניה נסתיים בפשלון הגרמנים, הטיל גרינג את האשמה לא פעם — ובפומבי, על טייסי-הקרב, שלא "הצליחו" להגן על המפציצים.

משהחלה מתקפת בעלות-הברית על גרמניה עצמה, אסף גרינג מן החזיתות השונות את מיטב טייסי הקרב, כדי להגן על הרייך עצמו. איש מוכשר ביותר, גנרל יוזף קאמהובר, שהופקד על הגנת המולדת, הקים פיקוד משולב: אתראה וזיהוי, כלים נ"מ קלים וכבדים ומטוסי-קרב יומיים וליליים. ואכן, בתחילה היו השגי הלופטוואפה ב"קרב על גרמניה" מרשימים ביותר. במיוחד הוכה קשות חיל-האוויר השמיני של ארה"ב, שניסה להפעיל לאור היום, "ארגוים" של מאות מפציצים להרע-עשה מדויקת ללא ליווי של מטוסי-קרב — מתוך אמונה, שכוח-האש של המפציצים (לרוב 10 מקלעים במפציץ), המחפים זה על זה במבנה סגור — יעמוד להם מפני מטוסי היירוט. אולם, אותה שעה עמד כבר לרשות הגרמנים — נוסף למ-

מינוי חדש שלא היה קיים עד אז. אולם, לאחר שלקקו את פצעייהם, המשיכו בעלות-הברית לבוא על גרמניה — הבריטים כלילה והאמריקאים ביום. אך הפעם נקטו בשיטת הפצצות-שטח לא מדויקות, על כל עיר גרמנית גדולה ובינונית במערב וב-צפון. המרת הפצצות-הדיוק בהפצצות-שטח, הגדילה את מספר המטרות לאין סוף, באורח שהלופטוואפה שוב לא יכול היה לרכז את כוחותיו למגננה יעילה בכל מקום. אט אט החלו בעלות-הברית מצריחות למפציציהן מטוסי-קרב ארוכי טווח, ככל שהתקדמו כוחות הקרקע ביבשה. "כשהתבוננתי סביבי", מספר שטיינהוף, "ראיתי פתאום פרצופים ילדותיים זרים ומתוחים. בכנף שלי — נשאתי יחיד בחיים, מכל בני דורי".

הביזיון של פינימונדה

גם ב"ימים הטובים" של "הקרב על גרמניה", ימי שוויינפורט וכיוצא בהם, ספגו הגרמנים כמה כשלונות כבדים במלחמות-האוויר, ועד היום ממעיטים יוצאי הלופט-וואפה לדבר בהם. הבולט בכשלונות אלה: הפצצת הדיוק הבריטית על מפעלי הטיילים V-2 בפינימונדה, אשר בים הבאלטי. בסיס פינימונדה מצוי היה בקצה הטווח של ה"לנקסטר"ים הבריטיים, ותקיפתו

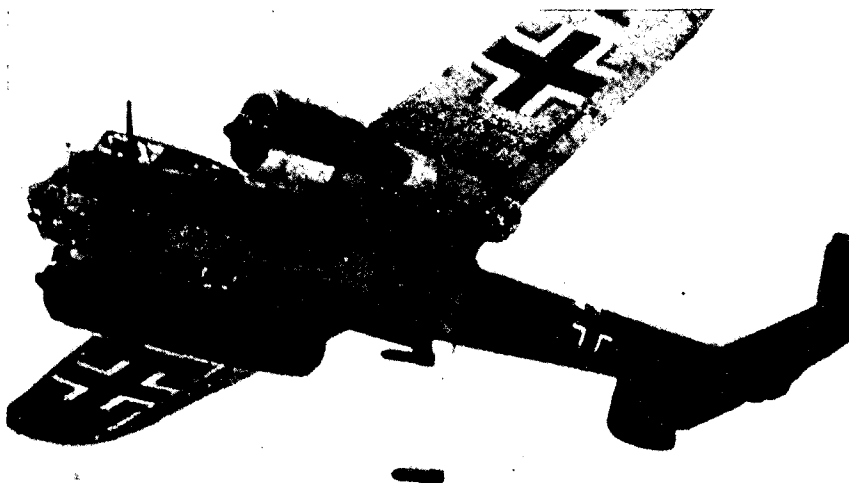
ערך ההגנה הקרקעית האדיר שהקים הגנרל קאמהובר — גם מטוס קרב חדש: "פוקה-וולף Fw-190", שהיה עד לסוף המלחמה, אחד הטובים שבמטוסים מסוג זה, אם לא הטוב שבהם. שילוב של Me-190 משופר ו-Fw-190 בהפעלה נכונה — היינו, רדי-פה רצופה אחרי גל המפציצים, עד למטרה צפויה מראש, והלאה — עד צאתו משמי יבשת אירופה — הסב לאמריקאים אבידות כבדות שלא יכלו לעמוד בהן. במיוחד זכורות הפצצות-הדמים של מפעלי המי-סבים בשוויינפורט, בהם איבד חיל-האוויר השמיני של ארה"ב פעמיים כ-10% (65 מפציצים = 650 אנשי צוות) מכלל הכוח התוקף, בעוד שכ-60% מן המטוסים האמריקניים — נפגעו וניזוקו. משך יומיים איבדו האמריקאים 1,300 אנשי צוותי אוויר, ואף-על-פי שקרובים היו מאוד לחתוך את עורק החיים של התעשייה הגרמנית, לא עמד בהם כוח-הרצון וההתמדה — ושוויינפורט נעזבה לנפשה ושוקמה.

טייסי היירוט הגרמנים נעשו שוב אלילי הנוער וחביבי הקהל: גלויות-פרסומת עם תצלומיהם התנוססו בכל קיוסק, משקאות ודברי מתיקה נקראו על שמם, והמצטיין שבהם (107 הפלות), קולונל אדולף גאלאנד — נתמנה ל"גנרל טייסי הקרב":

טורבינה", או "מטוס דחף" מבצעי, אולם בדיעבד לא נעשה בו שימוש של ממש. בזכרונותיו מספר גנרל שטיינהוף, שהיה מפקד הכנף המבצעית הראשונה בעולם של מטוסי סילון, כיצד בוזבו המטוס הזה, למרבה מזלם של חילות-האוויר המערביים. חברות המטוסים של הרייך ה-3, אשר נשארו בידיים פרטיות כל העת ההיא, החלו לפתח "מטוסי טורבינה", כפי שכינו את מגוון הסילון, כבר בשנת 1938. הראשון — "היינקל 176", טס בשנת 1939. מבין הדגמים הלא-מעטים שפותחו — בולט ביותר המפרשמיט Me-262, שטס ב-1942, ונעשה מבצעי בשנת 1943. המטוס הזה עבר את כל חבלי הלידה של פיתוח חלוצי, החל בלימוד בעיותיה של ההמראה הארוכה, הדרושה למטוס-סילון, דרך כללי ההתנהגות באויר, המוכתבים על-ידי מהירותו העצומה: צריך היה לשמור על מהירות קבועה, לבל ייכנס המטוס לתחום הטיסה העל-קולית, שלא היה בנוי לה. מהירותו הכתיבה את פיתוח מושב המפלט הראשון בהיס-טוריה, שכן אי-אפשר היה להיחלץ ממנו בקלות כמו ממטוס הבוכנה. מהירותו של מטוס Me-262 — היתה 850 ק"מ לשעה בטיסה אופקית, כ-200 ק"מ יותר ממטוסי הבוכנה המהירים ביותר באותה תקופה. זמן שהותו באויר נע מ-50 ועד 70 דקות. שני נתונים אלה היו עושים את Me-262 ליריב שאין לעמוד בפניו, לו הופעל במספרים גדולים נגד מפציצי בע-לות-הברית, כשהוא מצויד בטילי אויר-אויר (שפותחו בגרמניה באותם ימים), בארבעה תותחים ובמנוע-עזר רקטי מדגם "וולטר" לשעת חירום.

התפישה של היטלר

היטלר לא התרשם ביותר מן המטוס החדש ומיתרונותיו הבולטים. הוא הורה להתרכז בייצור המוני של מטוסי-קרב קונבנציונליים, בפיתוח הפצצות המעופפות "V-1" ובטילי ההתקפה הבאליסטיים "V-2". אורח מחשבתו של ה"פיהרר" הוסיף להיות הת-קפי גם לאחר שחילות-האוויר של בעלות-הברית החלו להחריב את גרמניה וכבר קנו שליטה אווירית מוחלטת על שמי בריטניה, התעלה האנגלית וצרפת. היטלר ביקש קודם-כל להיפרע מלונדון וכמו כן האמין, שאם יחזור לאופנסבה, יצליח לשבש את הכנות הפלישה של בעלות-הברית ליבשת. מאמץ הפיתוח הגרמני



פניה חדה מזרחה — טסו לעבר פני-מונדה, הגיעו אליה במהירות רבה מן הכיוון שנבחר לכך מראש, הריקו עליה את מטענם, ובלא כל התנגדות חזרו הביתה, שכן רוב מטוסי היירוט לא היו שם, אלא באיזור ברלין המרוחק. כמה מטוסים גרמניים שבכל זאת הצליחו ליירט את זנבו של גוש ה"לנקסטר"ים המתרחק, אף הפילו עשרות אחדות מהם: עד כדי כך היה כבד מחיר הדמים ששילמו המפציצים של בעלות-הברית בעת ההיא, אם העזו לחדור עמוק לצפון-מזרח גרמניה. אולם, מחיר זה היה אפסי ביחס להרס האדיר שנגרם למפעל הטי-לים; ייצור הטילים מדגם "V-2" נדחה בשמונה חודשים יקרים מפז, שבהם נחתו בעלות-הברית ביבשת אירופה. גם ללופטוואפה עצמו נגרם נזק כבד ביותר: מאות מטוסי-הקרב, שנקראו לבר-לין משדות רחוקים בהפרשי זמן וטווח שונים — החלו נוחתים, כשכלה הדלק במכליהם — בשדות לא מוכרים לטייסי-הם, בלא הכנה ותרגול. התוצאה: מטוסים רבים התנגשו ביניהם, אחרים ירדו מן המסלולים ופגעו במבנים לא מוכרים. שבעים טייסי-קרב גרמנים אבדו בתאונות בליל פינימונדה, שלא לדבר על החורבן הגדול במפעל הטילים עצמו.

מטוס הקרב הסילוני

הראשון בעולם וגלגוליו

כבר בעיצומה של מלחמת-העולם השנייה עמד לרשותה של גרמניה הנאצית, מטוס

עלולה היתה להסתיים באסון גדול מזה של שוויינפורט. אולם צ'רצ'יל החליט לתקוף, כיוון שבלונדון נתרכזו ידיעות ברורות ומסמרות-שיער על ההתקדמות הגרמנית הרצינית בפיתוח טילים באליס-טיים. עיכובה של התקדמות זו או שיבו-שה — הצדיקו קרבנות מרובים. פיקוד המפציצים שילח, איפוא, לבסיס הטיילים כ-700 "לנקסטר"ים בלילה, אולם ביצע בו-זמנית פעולת הטעיה: הוא הקדים ושילח כמה מטוסי "מוסקיטו" מהירים, אשר שימשו כמטוסי סיור וניתוב, לעבר ברלין.

התמונה שנתקבלה בפיקוד הגנת האויר של הרייך היתה, כי מטוסי ה"מוסקיטו" נמצאים בדרכם לברלין, ומאחוריהם יבוא ודאי גל ענק של מאות מפציצים כבדים, אשר יעשו את עיקר המלאכה. כיוון שעד אז מעולם לא התקפה ברלין על-ידי מסה כזאת של מטוסים, בגלל מיקומה בצפון-מזרח גרמניה, פשטה פאניקה גדולה בקרב הגרמנים. מאות מטוסי-קרב מכל קצוי הרייך, נאספו בבהלה ונשלחו לברלין — אחדים ממינכן — בדרום, ומשטוטגארט — בקצה דרום-מערב. בבואם לשמי ברלין, גילו כמה מטוסי "מוסקיטו" בגובה רב, שלא יכלו לייירטם, שכן כמעט עד לסוף המלחמה לא היתה לגרמניה תשובה לאותו מפציץ-סיור-קרב קל ומופלא, עשוי עץ. בעוד טייסי היירוט הגרמנים חגים כה וכה בועם, ממתנינם לזרם העיקרי של ה"לנקסטר"ים הכבדים והפגיעים הרבה יותר — ביצעו המפציצים הבריטיים



התרכו, איפוא, בשני תחומים: בטיילי-ההפצצה למיניהם, ובמפציצים. שכן, כאשר שוכנע היטלר בהצלחתו של ה-Me-262 — אותו הוסיפו לפתח ללא ידיעתו והסכימו — פקד להסב אותו למפציץ. על הרייך עצמו אמורים היו להגן מטוסי הבוכנה הישנים.

והנה, ביסודה של תפישה זו, כפי שאומר שר החימוש הגרמני לשעבר אלברט שפאר, מונחת היתה טעות פטאלית: הטילים למיניהם בלעו משאבים עצומים, ובסופו של דבר, לא היו אלא מטוסים — ללא-טייס, לשימוש חד-פעמי, מיועדים בדלק יקר ביותר. כמו-כן לא היו מוכנים בכמויות מספיקות ברגע הקריטי, והפעלתם לא פגעה במאמץ האסטרטגי של בעלות-הברית. כלומר, היה כאן משגה כפול: משאבים שבזבוזו יכלו לשמש פיתוחים אחרים, יעילים וזולים יותר. לא זו בלבד: מטוסי-הקרב הסילוני 'הראשון בעולם' — שהצטיין במהירות, כושר תמרון וכוח-אש, וניזון מנפט — דלק פשוט, לא יקר, ומצוי — הוסב למפציץ, יעוד שלא התאים לו כלל וכלל. אימון הטייסים נמשך זמן רב מאוד, ובינתיים הצליחו בעלות-הברית (ב-1944) לרכוש שליטה אווירית מוחלטת על שמי גרמניה, בעוד חילות היבשה מתקדמים במהירות לעבר גרמניה ולתוכה.

עמדתו של גרינג

מפקד חיל-האוויר הגרמני, הרמן גרינג, היה אותה עת שבר-כלי, מכור לסמים. עמדתו בחצר ה"פיהרר" — שנפגמה בעקבות, הקרב על בריטניה" וכשלונו הלופטוואפה בסטאליןגרד — הלכה ונת-ערערה. אמנם מטוסי היירוט שלו גבו מס-דמים כבד מאוד ממפציצי בעלות-הברית, אולם גם האבידות הגרמניות התרבו והלכו. הצירוף של אש-המגן של המפציצים, שטסו ב"תיבות" ענק בחיפוי הדדי, ושל מטוסי-הקרב המלווים אותם — יכול היה להיות קטלני לגרמנים, לו ביקשו לקיים את הטקטיקה שהיתה נקוטה בידם ברא-שיתו של, "הקרב על גרמניה": רדיפה רצופה אחרי מפציצי האויב, עד צאתם משמי הרייך. טקטיקה זו דורשת מספר המראות ונחיתות לאורך מסלולו של גל המפציצים, והיא חושפת את מטוסי היירוט לאש מטוסי הליוי. אפילו כשלא נקטו בשיטה זו, איבדו הגרמנים טייסים ומטוסי-סיים רבים — אם כי יחס-ההפלות נשאר

לטובתם. אולם, התוצאה הסופית היתה כמו-כן לטובת בעלות-הברית: אמנם, אבידותיהם במפציצים היו רבות יותר מאשר אבידות הגרמנים במטוסי יירוט. אך ערי גרמניה עלו באש, בתי-החרושת התמוטטו ולבסוף גם החלו להינתק עורקי החיים של הרייך — מפעלי הדלק הסינטטי וקוי התחבורה.

גרינג עשה כל אשר לאל ידו כדי לשמור על שארית מעמדו בחצרו של היטלר. הוא תבע מטייסי הקרב, "לשכוח" את מטוסי-הסילון, שכן נועדו על-ידי ה"פיהרר" להפצצה בלבד. במקביל, דרש מהם — במחיר האבידות שתבעה טאקטיקה זו — לשוב לרדיפה הרצופה אחרי גלי המפציצי-צים. משלא עמדו בכך, כינה אותם באורח פרטי ואפילו בפומבי בשמות גנאי: "פחדנים מתרברבים", "נערי שעשועים", "בטלנים רועי נערות". כמה ממפקדי הכנפות, ובראשם שטיינהוף, שקלו דרכים כיצד להתגבר על גרינג, מפני שראו דווקא בו (ולא בהיטלר) את המכשול העיקרי להסבת ה-Me-262 חזרה לטיסות-קרב.

"המרד"

בינתיים קיבל שטיינהוף פיקוד על כנף קרבית ראשונה של מטוסי יירוט סילוניים. אלא שכנף זו היתה מעט שבמעט ממה שהוא וחבריו, טייסי-הקרב הבכירים, תב-עו. אפילו בימים ההם — חמש דקות לפני שתים-עשרה, לא זנח היטלר את חלומו על אופנסיבה של הפצצה, ועל-כן סירב להעניק עדיפות לתחום אחר של פיתוח ולחימה. הוא סבור היה, כי הניח דעתם של טייסי היירוט ה"מתמרדים" שתבעו הסבת ה-Me-262 לצרכיהם על-ידי הקמת כנף אחת של מטוסי-קרב סילוניים (שלוש טייסות).

"מתמרדים" אלה, שלושה-ארבעה קולונילים, מפקדי כנפות, סברו כי גרינג אשם ואחראי לכשלונו הלופטוואפה בהגנה על הרייך, והם, "מרדו" בו וטסו למפקד הבכיר של חיל-האוויר במזרח, גנרל-קולוניל ריטר פון גרייט, וביקשו ממנו שישתדל אצל היטלר להדיח את גרינג ולהציע את עצמו במקומו, תוך פירוט מחדליו בעניין ה-Me-262. יש להניח שפון גרייט ידע היטב, כי מחדל זה מקורו בהיטלר עצמו. הוא אמנם קיבל את ה"קושרים" ביחס אבהי, אך שילחם מעל פניו בלא כלום.

כמה חודשים לאחר-מכן, כאשר פיטר היטלר את גרינג (מסיבות אחרות לגמרי) — נענה פון גרייט לקריאת ה"פיהרר" וקיבל את הפיקוד על הלופטוואפה, של-מעשה כבר חדל להתקיים. מכל מקום, כאשר שטיינהוף וחבריו חזרו מן הפגישה המאכזבת עם ריטר פון גרייט, הם נועדו עם גרינג. גרינג, שפעולתם של הקצינים האלה מאחורי גבו היתה ידועה לו, אודות להלשנה של קצינים "נאמנים" — איים להוציאם להורג. בדיעבד, לא היה צריך להעמידם לקיר, אלא לתת להם פשוט להמשיך לטוס.

הטיסה האחרונה

ה"מורד" שטיינהוף סולק מתפקידו כ-מפקד-כנף, אולם עד מהרה לא היו עוד כנפות בחיל-האוויר הגרמני. הלופטוואפה נמחץ מן האוויר ומן הקרקע, על-ידי כוחות בעלות-הברית שהתקדמו מכל העבר-רים. לפני כן, הספיק שטיינהוף לטוס פעם אחת ב-Me-262 כטייס יירוט נגד מפציצי בעלות-הברית והפיל מפציץ אחד. "לו החילונו לטוס ב-Me-262 ב-1943 — כשהוסב למפציץ — אזי יכולנו, בעזרת 80 סילונים בלבד, לעצור תוך כשנה את כל מתקפת המפציצים של בעלות-הברית על גרמניה" — כתב שטיינהוף, שהיה לימים יו"ר הוועדה המתכננת של נאט"ו. בראיון-רדיו אתי, הוסיף שטיינהוף מה שכונה, "לקח לישראלים":

"לעולם, לעולם אל יתקלעו למל-חמת שחיקה ממושכת, בתחום שבו יש יתרון יחסי לאויב. אל תאמינו כי רק בהעזה ובגבורה תתגברו על שפע חומרי ועל יתרונות טכניים של האויב. עשו — אם נגזר עליכם — מלחמות קצרות, שבהן לא יס-פיק יתרון השפע החומרי וכושר השיקום של אויבכם לבוא לידי ביטוי. זכרו שגם אומץ-לב, תושיה וכושר אלתור — אינם תחליף לעדיפויות בתכנון ובפיתוח לפני המל-חמה. אל תנסו לפתח או לקנות הכל. התרכזו במה שיש בכוחכם לקלוט ולתפעל ביעילות מירבית, ובתחום שבו גדול יתרונכם וקטן יחסית כוחו של האויב".