

"Amate il vostro paese, combattete per la vostra patria. Credete nella libertà, e questo è tutto"
(Johannes Steinhoff)

Johannes Steinhoff: L'Aquila della Luftwaffe

Questo articolo fu scritto da Collin D.Heaton, e pubblicato nel Febbraio del 2000 dalla rivista americana World War II, e tradotto dall'inglese a cura di Bear_EAF51. Steinhoff è deceduto nel 1994, poco tempo dopo aver rilasciato questa intervista.

Johannes Steinhoff fu uno dei più affascinanti assi della Luftwaffe nella Seconda Guerra Mondiale. I suoi successi divennero leggendari.. Prese servizio nella Luftwaffe fin dai primi giorni di guerra. Fino all'Aprile del 1945, quando la sua carriera di pilota ebbe termine in un tragico incidente di volo. Prese parte ad oltre 900 missioni, nelle quali ingaggiò in combattimento oltre 200 aerei nemici, operando su tutti i fronti di guerra, da quello Occidentale a quello Orientale ed al Mediterraneo, ottenendo 176 vittorie. Fu abbattuto una dozzina di volte, ed una volta fu ferito. Riuscì ad uscire dal suo aereo distrutto sempre con il morale alto. Tentò sempre di riportare a terra il suo aereo, non nutrendo mai molta fiducia nel paracadute.

Steinhoff sopravvisse ad una lunga esposizione al combattimento, alla perdita di amici e camerati, al volgere delle sorti della Germania, al dramma politico che avrebbe distrutto il più forte degli uomini. Piloti come Johannes Steinhoff, Hannes Trauloft, Adolf Galland, e molti altri, combatterono non soltanto contro i piloti alleati, ma anche contro la corruzione dei loro capi, pronti a sacrificare le vite di migliori e più coraggiosi piloti tedeschi, per ottenere i loro obiettivi personali. In entrambi i casi essi combatterono una guerra per la sopravvivenza.

Assi come Steinhoff rischiarono ogni giorno la vita per difendere la loro nazione e, gridando la loro opposizione alle incredibili decisioni degli Alti Comandi del Terzo Reich, rischiarono le loro carriere e le loro vite. Steinhoff fu alla guida della rivolta dei piloti nel Gennaio del 1945, quando Galland fu sostituito al comando generale della caccia. Un gruppo dei più valorosi e decorati piloti affrontarono il Comandante della Luftwaffe e delfino del Fuehrer, il Reichmarshall Hermann Goering. Con una lista di richieste per la sopravvivenza del loro servizio. La preoccupazione maggiore era la mancanza di competenza del Reichmarshall e d il rifiuto di ascoltare i piloti e di supportarne le richieste, di fronte a false accuse di codardia e tradimento. Essi vennero accusati delle sconfitte tedesche. La franchezza di Steinhoff gli procurò il processo sotto corte marziale, e l'esilio in Italia, con pene simili a quelle previste per l'ammutinamento.

La capacità di ripresa di Steinhoff dalle ferite sofferte durante lo schianto quasi fatale con un Messerschmitt Me-262 negli ultimi giorni di guerra mostrò la sua forza di volontà ed il suo carattere, e la sua incredibile capacità di superare tutte le prove che la vita gli rovesciava addosso. La sua storia è fonte di ispirazione di coraggio morale e personale. Steinhoff morì nel Febbraio del 1994, poco dopo aver rilasciato questa intervista. Sono ancora viventi due suoi fratelli, Bernd e Wolf Steinhoff, sua moglie Ursula, e sua figlia Ursula Steinhoff Bird, moglie di un senatore in pensione del Colorado, Michael Bird. Durante questa intervista, Steinhoff parlò apertamente di molti argomenti, inclusi la Guerra, i suoi superiori, e la sua filosofia a proposito del ruolo della Germania nel periodo post bellico, successivamente al collasso del Terzo Reich.



Johanne Steinhoff

WWII: Dove e quando siete nato, Generale?

Steinhoff: Sono nato a Bottendorf, in Thuringia, una regione della Germania centrale, il 15 Settembre 1913.

WWII: Ci descriva la sua famiglia, la sua gioventù e l'educazione.

Steinhoff: Mio padre era un agricoltore. Lavorava in un mulino a vento. Mia madre era la classica donna di casa. Era davvero una donna meravigliosa. Il mio fratello più giovane, Bernard, è un ingegnere e vive a Columbus, Ohio, negli USA. Il mio fratello più vecchio; Wolf, è un medico, e vive qui in Germania. Ho due sorelle. Una vive in Germania, l'altra è deceduta. A proposito della mia educazione, ho frequentato il *Gymnasium*, che è simile alla vostra High School, dove ho studiato i classici, il Francese, il Latino ed il Greco. Questo tipo di educazione classica mi è servito molto in seguito.

WWII: Il suo inglese è impeccabile. Dove lo ha perfezionato?

Steinhoff: Ho imparato l'inglese in campagna e durante la Guerra, parlando con gli aviatori catturati. Dopo la Guerra sono tornato a scuola, e ho migliorato.

WWII: Cosa le ha fatto venire la voglia di diventare un pilota da caccia?

Steinhoff: Ho studiato per diventare un insegnante, per educare la gente, ma nelle condizioni nelle attuali era la Germania quando ero giovane, avrei voluto lavorare ma non ho trovato lavoro. Mi sono quindi arruolato nella marina, dove sono stato per un anno. Ero in marina con un altro dei nostri, Dietrich Hrabak, ed entrambi divenimmo cadetti dell'Aviazione di marina. Più tardi fummo entrambi trasferiti alla Luftwaffe, dopo che Goering ne divenne comandante in capo.

WWII: Dove ha iniziato a volare?

Steinhoff: Fu nel 1935, insieme ad Hrabak, Trautloft, Galland, Gunther Lützow e molti altri. Fummo istruiti alla stessa scuola e divenimmo ben presto amici con molti altri allievi, molti dei quali divennero in seguito assi pluridecorati. Sfortunatamente, non tutti sopravvissero alla Guerra, ed ogni anno che passa ne perdiamo qualcuno.

WWII: Descriva il suo primo combattimento. Cosa fu per lei?

Steinhoff: era la fine del 1939, dopo la campagna di Polonia, mentre ero assegnato in Olanda. Combattevo contro i bombardieri della RAF, che attaccavano le installazioni industriali sulla costa. Fu molto prima della battaglia di Inghilterra, ma già da quel momento potemmo intuire che le cose stavamo diventando più difficili. Attaccai una formazione di bombardieri Vickers Wellington e ne abbattei uno. Fu un caso. Ma più tardi ne abbattei altri due sopra Wilhelmshaven, quando ero *Staffelkapitän* del 10/JG.26 "*Schlageter*" [10° *Staffel* (Squadron) del *Jagdgeschwader* (Fighter Wing) 26] verso la fine del 1939. Fui poi trasferito al 4/JG.52 nel Febbraio del 1940, dove rimasi durante la campagna di Francia e fino all'inizio della Battaglia di Inghilterra.

WWII: Come era il combattimento sulla manica?

Steinhoff: Gli inglesi sono piloti da caccia nati, ben addestrati e molto sportive. Erano coraggiosi, e non ho mai combattuto contro piloti migliori per tutto il resto della Guerra, Americani inclusi.

WWII: Quale era la differenza nel combattere Americans e Inglesi?

Steinhoff: Ebbene, prima di tutto quando abbiamo combattuto contro la RAF, fu soprattutto un combattimento tra caccia, dei veri dogfight, anche negli Schwarm (le formazioni da caccia tedesche). Questo fu un vero test sia per gli uomini che per i velivoli, e solo i migliori sopravvissero. O imparavi rapidamente o non tornavi a casa. Quando arrivarono gli Americani, essi arrivavano con tali forze che quando ritornai dalla Russia per combatterli non c'era più alcuna opportunità di ingaggiarli in un contesto "sportivo". Attaccare centinaia di bombardieri B-17 e B-24 scortati dai caccia non era un contesto che potevo considerare "sportivo", anche se devo ammettere che ebbi molti momenti di eccitazione e di genuino terrore.

WWII: Secondo lei, quale fu la ragione del fallimento della *Luftwaffe* nel cercare di acquisire la superiorità aerea sopra la Gran Bretagna nel 1940?

Steinhoff: Ci furono svariati fattori. Il primo fu il limite operativo dei nostri caccia. Dopo essere arrivati sul posto, avevamo circa 20 minuti di autonomia prima di dover ritornare alla base, e gli inglesi lo sapevano. In secondo luogo noi fummo mandati in missioni di scorta ai bombardieri. E questo eliminava il nostro vantaggio di quota e altezza, entrambi essenziali per un pilota da caccia, e quindi perdemmo l'elemento sorpresa. Un altro fattore era l'utilizzo del Radar da parte degli Inglesi, il che fu uno shock per noi piloti, anche se i nostri capi ne erano a conoscenza. Questo sistema di allarme consentiva agli inglesi di concentrare le loro forze, inferiori di numero, ma con una autonomia di volo maggiore, sopra le aree operative, ingaggiando nel momento nel quale eravamo più vulnerabili. Un altro problema che pregiudicò il nostro successo fu Goering: egli impedì che la Guerra fosse proseguita secondo la logica, Un esempio sopra gli altri fu il cambiamento degli obiettivi della *Luftwaffe*, distolta da quelli militari e della RAF, e impiegata contro le città ed i docks, che in seguito portò a risultati disastrosi.

WWII: Quale fu la differenza nel combattere i Russi e gli Inglesi?

Steinhoff: I Sovietici erano disciplinati, con precisi principi, e qualche volta intelligenti, ma certamente poco addestrati nelle tattiche. Erano molto coraggiosi nella maggior parte dei casi, ma al contrario di Inglesi ed Americani, essi rompevano il combattimento dopo pochi minuti e qualche giravolta. I piloti Sovietici per la maggior parte non erano cacciatori nati.

WWII: da quello che capisco, I concetti di cavalleria e di competizione sportiva erano del tutto assenti dalla Guerra in Russia. E' corretto?

Steinhoff: Assolutamente corretto. Nel combattere i Sovietici noi combattevamo l'apparato, non un comportamento umano. Questo faceva la differenza. Non c'era flessibilità nel loro orientamento tattico, nessuna libertà individuale e di azione. In questo senso erano un po' stupidi. Se abbattavamo il leader di un gruppo di caccia, il resto diventava semplicemente un gruppo di "sitting ducks", che aspettavano di essere abbattuti.

WWII: Ivan Kozhedub, il più grande asso alleato della seconda Guerra mondiale, una volta disse che quando combatteva contro al Luftwaffe, i piloti Tedeschi sembravano lavorare meglio come team, mentre i Sovietici applicavano un metodo di combattimento individuale, che egli cercò di cambiare. Lei è d'accordo?

Steinhoff: Sì, anche questo è vero. Abbiamo combattuto come un team sin dall'inizio. Abbiamo avuto un eccellente training e grandi leader in combattimento fin dalla Guerra Civile Spagnola, così come nelle campagne in Polonia e nell'Ovest, che ci hanno guidato con il loro esempio. Abbiamo fatto fruttare questa esperienza durante la Battaglia d'Inghilterra, e questo ha salvato le vite di molti piloti tedeschi.



Ivan Kozhedub – fonte: Типы Броня и Устройства No 57

WWII: Perché il Fronte Russo è stato così duro, dal momento che gli Alleati sul fronte occidentale avevano sin dall'inizio migliori aerei e piloti migliori?

Steinhoff: I piloti Sovietici migliorarono molto. C'erano alcuni bravi piloti che si erano formati nelle unità chiamate Red Banner, che avevano i migliori piloti del mondo. Ho avuto occasione di

confrontarmi con essi in Crimea, e più tardi in Caucaso. Ma per rispondere alla sua domanda, la cosa più dura sul Fronte Russo fu il clima, dannatamente freddo. La seconda cosa, e molto probabilmente la più importante, era sapere che se fossi stato abbattuto o ferito, e fossi stato fatto prigioniero e diventato prigioniero di guerra – questo nel caso in cui non ti avessero ucciso prima – sarebbe stata una esperienza terribile. Non c'era alcun rispetto reciproco. Si era al sicuro soltanto dietro le proprie linee. I Sovietici non trattavano molto bene i nostri uomini dopo che li avevano fatti prigionieri. Ma come abbiamo imparato in seguito, sfortunatamente anche i Sovietici catturati dai tedeschi non furono trattati molto meglio. Quando combattevamo contro Americani ed Inglesi, per lo meno capivamo che c'era una cultura comune, una sorta di rispetto professionale. Ma con i Sovietici non se ne sentì mai parlare. Era una guerra completamente diversa.



Una foto dei piloti del JG52 in Russia con Heinz Schmidt (173 vittorie con il JG52, ucciso il 5 Settembre, 1943) un pilota non identificato, Steinhoff, e Barkhorn.

WWII: Così, al contrario degli alleati, i Sovietici non trattavano i piloti e gli ufficiali nemici da gentiluomini?

Steinhoff: Certamente no . Non c'era rispetto reciproco. Gli Americani e gli Inglesi ci hanno trattato come gentiluomini, così come abbiamo fatto noi, con i piloti nemici che abbiamo catturato. I Sovietici erano completamente alieni al concetto di cavalleria.

WWII: Come influì l'inverno russo sulle operazioni?

Steinhoff: Fu molto difficile. In molti casi non ci furono operazioni. Il freddo congelava tutte le macchine e le parti mobili. Talvolta non potevamo volare perché la neve era caduta così alta che non avevamo modo di rimuoverla. Era un tempo pessimo, e la navigazione era assolutamente impossibile. Questo ed il freddo erano i maggiori handicap. Fu assolutamente il periodo peggiore.

WWII: Qualcuno degli uomini con i quali ha volato divennero leggende. Per esempio, nel 1940 in Francia aveva ai suoi ordini un giovane pilota chiamato Hans-Joachim Marseille. Cosa ricorda di lui?

Steinhoff: Marseille era nel mio stormo 4/JG.52, giusto prima della Battaglia d'Inghilterra, e vi fu poco tempo dopo l'inizio. Io ero il suo Squadron Leader e lo tenevo d'occhio. Sapevo che era un tipo brillante, molto intelligente, determinato ed aggressivo, ma passava troppo tempo a cercare le

ragazze, e quindi la sua testa spesso non era nelle operazioni. Di fatto ha dovuto essere sollevato dalle operazioni di volo più di una volta, perché era così esausto da quello che aveva fatto durante la notte in città, se riesce a capire cosa voglio dire.

WWII: Così lei direbbe che era un playboy?

Steinhoff: Era il perfetto playboy, ma anche un vero combattente. Ma era molto individualista, non era un team player. Aveva conseguito sette vittorie quando ho deciso di trasferirlo, non perché non era un buon pilota, ma perché fu abbattuto quattro volte per conseguire queste vittorie. Non aveva il concetto del Rottenflieger (la responsabilità del wingman), e molti piloti non volevano volare con lui come wingman. E questo è molto negativo per il morale. Così pensai che la cosa migliore per lui fosse trasferirlo lontano dalle donne. Divenne una leggenda in Nord Africa, naturalmente, guadagnandosi i diamanti (Croce di Cavaliere con frode di quercia spade e brillanti), e totalizzando 158 vittorie. Fu un uomo di grande carattere, l'incarnazione del pilota da caccia della prima guerra mondiale. Ma noi non stavamo combattendo la prima guerra mondiale.



Hans-Joachim Marseille

WWII: So che è una domanda difficile, ma quali degli uomini con i quali ha volato erano i migliori leader?

Steinhoff: Questa è una domanda alla quale è impossibile rispondere, dal momento che non abbiamo mai avuto realmente un comandante di caccia che non fosse un buon leader. Non si poteva raggiungere quella posizione se non si era stati provati, e non si era stati capaci di dimostrare che si era all'altezza della situazione.

WWII: Più tardi lei prese il comando del JG77 nel Mediterraneo dopo la morte di Joachim Muencheberg il 23 marzo. Ha avuto modo di conoscere anche lui?

Steinhoff: Sì. Era un grande leader. Un pilota di grande successo. Fu ucciso quando il suo Me-109 perse un'ala in un combattimento nei cieli della Tunisia, combattendo contro gli Americani. Io presi il comando dell'unità, dove avevo prestato servizio in precedenza, come già le ho detto.



Joachim Muencheberg

WWII: Lei ha avuto frequenti incontri con Goering. Quale è la sua opinione personale a proposito della sua leadership nella Luftwaffe?

Steinhoff: Göring era un brillante e buon leader prima della Guerra. Era stato un grande asso nella prima Guerra mondiale e fu molto energico ed importante nella creazione della Luftwaffe. Negli anni 30. Durante la Battaglia di Inghilterra divenne pigro. Goering cominciò a dedicarsi al collezionismo d'arte, di diamante e di oggetti preziosi, e non si interessò più delle operazioni della Luftwaffe. Verso la fine della Guerra personalmente lo odiavo. Molti piloti morirono senza motivo a causa sua, uccisi prima che imparassero a guidare gli uomini. Andai a Berlino con Galland, Lutzow, Trautloft e altri a Berlino per vedere il Generale Robert Ritter von Greim per convincerlo a esautorare Göring ed a rimpiazzarlo, ma tutto ciò non accadde. Greim ci disse nel Gennaio 1945 che era troppo tardi e che Adolf Hitler non avrebbe mai rimosso uno dei suoi più vecchi e leali amici dalla sua posizione. Questo fu ciò che più tardi guidò alla rivolta dei piloti da caccia verso Goering, ed egli minacciò di corte marziale me, e minacciò Lutzow che sarebbe stato fucilato per tradimento. Hitler mi ordinò, o meglio mi esiliò in Italia, per la mia stessa sicurezza personale, insieme a Lutzow, mentre Trautloft fu rispedito sul Fronte Orientale. Galland fu rimpiazzato come General der *Jagdflieger* [generale della caccia] dal Colonnello Gordon Gollob, che non era un pilota da caccia competente ed un buon leader, ma era un fervente supporter di Hitler e un uomo piccolo e cattivo, odiato praticamente da tutti, me compreso. E' inutile dire che nessuno dei Kommodore fu entusiasta di questa decisione. E quindi rifiutarono di accettarla. Tutti gli altri comandanti rimasero leali a Galland, e furono sempre in contatto con lui, il che fece infuriare sia Goering che Gollob, in quanto questo mostrava che gli uomini più decorate e più alti in grado della caccia stavano ancora facendo le cose a modo loro.

WWII: Mi hanno detto che Gollob era solo preoccupato del proprio ego, che era solo marginalmente capace di essere un leader, e che non fu capace di guadagnare la fiducia dei propri uomini. E' vero?

Steinhoff: Dirò questo, e poi non dirò più nulla a proposito di Gollob. La sconfitta attendeva sotto la sua leadership dovunque egli arrivasse, come Goering nella Prima Guerra Mondiale. Scelse i comandanti delle varie unità non in funzione della loro competenza, ma della loro lealtà al partito nazista (e ce ne erano davvero pochi nella Jagdwaffe (l'Aeronautica Militare)

WWII: Pensa che la nomina di Galland a Comandante della Caccia fu un bene per l'arma? Se sì, perché?

Steinhoff: Certamente sì. Galland era un uomo pieno di energia, un grande condottiero ed un grande combattente, di successo, leale con gli uomini, un gentleman onesto e onorevole. Non fu mai succube di Hitler o Goering, e rispose sempre in modo veritiero su qualsiasi argomento essi lo interrogassero. Galland era un visionario che sapeva come cambiare le sorti della guerra aerea e come ricostruire la caccia. Ma il fatto che supportò i suoi piloti contro Goering e Hitler, così come per molti altri, diede a Hitler la scusa per rimpiazzarlo. Fu un grosso errore. Onestamente a Berlino Galland non era molto ben visto.



Adolf Galland

WWII: Ci racconti di quando incontrò Hitler. Quale fu l'impressione che ebbe di lui?

Steinhoff: Ho incontrato per la prima volta Hitler il 3 Settembre 1942, quando mi decorò con le Fronde di Quercia. Egli chiese a quelli di noi che erano presenti di raccontare della Guerra, che avremmo dovuto vincere, e cosa pensavamo a proposito dei nuovi territori che avrebbero dovuto essere incorporate nel Reich ad Est.

Io accennai al fatto che "speravo che il Fuhrer non diventasse troppo attaccato a questo, perché non pensavo che avremmo potuto mantenerli per lungo tempo. Mi guardò come se stesse per avere un infarto. Quando mi chiese di chiarire meglio ciò che stavo dicendo, io gli dissi semplicemente che dal momento che gli Stati Uniti erano entrati in Guerra, ed essi, insieme all'Inghilterra, stavano rifornendo la Russia, mentre noi non avevamo alcuna possibilità di attaccare l'industria oltre gli Urali, non pensavo saremmo stati in grado di estendere le nostre conquiste. Egli stette seduto ed in silenzio per un momento, poi disse qualcosa del tipo: "faremo fuori la Russia

presto, e quindi rivolgeremo di nuovo le nostre attenzioni all'ovest di nuovo. Si accorgeranno che supportare il Bolscevismo non porta loro alcun beneficio". Quindi fummo accomiatati.

Lo incontrai ancora fuori da Stalingrado alcuni mesi dopo, durante una visita al fronte. Egli mi disse: "Adesso ho la Russia, e anche il Caucaso. Adesso penetrerò attraverso il fiume Voga, e dopo di questo il resto della Russia sarà mio". Ricordo che ci guardammo l'un l'altro tra le persone intorno a lui, pensando che non sapeva quello che diceva.

Ho incontrato Hitler la volta successiva quando mi ha decorato con la Croce di cavaliere con Fronde di Quercia e Spade. Fu la settimana dopo il complotto della bomba per tentare di ucciderlo, ed egli non era più lo stesso uomo. Probabilmente più chiuso nelle sue fantasie a proposito di tutto quello che riguardava la guerra. Tutto quello che desideravo era prendere la mia medaglia e andarmene all'inferno via di lì. Non potevo stare con lui. La volta successiva fu in occasione di un incontro ufficiale. Noi Kommodores fummo convocati a Berlino per incontrare lui e Goering, poco prima della rivolta. Stava camminando avanti e indietro, rimuginando a proposito delle nuove armi segrete, di come potevamo mostrare agli alleati una o due cose, e via così. Fu molto deprimente comprendere che il nostro paese era nella mani di un pazzo lunatico come lui. Dopo il complotto ed il tentativo di ucciderlo del 20 Luglio, non ci fu più possibile avvicinarlo portando la nostra pistola di ordinanza, che pur faceva parte della nostra uniforme di servizio. Non si fidava più di nessuno.

WWII: Pensa che Hitler fosse indifferente alla preoccupazione del suo popolo, dei soldati e per la situazione che lui stesso aveva creato?

Steinhoff: Sì, come lei ha detto, quella situazione l'aveva creata lui stesso. Non gliene poteva importare di meno. Ma è stato il nostro destino dover pagare per i suoi crimini, e la Germania non potrà mai liberarsi di questo peso.

WWII:

Da quello che ho capito, malgrado gli abusi attribuiti alla Luftwaffe da Goering e da Hitler, l'aviazione aveva supporto dalla Wehrmacht: Per esempio il Generale Haso Von Manteuffel affermò varie volte che le sue divisioni panzer non avrebbero conquistato nulla senza il supporto della Luftwaffe, e che, senza l'industria che produceva aerei, e senza le scuole ed i leader che addestravano i nuovi piloti, la guerra sarebbe stata persa. Albert Speer condivideva questa visione. Quale è la sua opinione?

Steinhoff: Avevano assolutamente ragione, ma noi venivamo incolpati, e molte delle accuse venivano da Goering, e da qui scaturì la rivolta. Egli ci fece delle grandi promesse, e convinse Hitler che i suoi uomini erano in grado di fare qualsiasi cosa in qualunque momento. Sfortunatamente, egli non ci consultava prima riferire queste roboanti affermazioni.

WWII: Quali cambiamenti, se ci furono, lei fu in grado di osservare quando gli Stati Uniti entrarono in Guerra, e quale era la sua opinione in proposito?

Steinhoff: Quando questo accadde eravamo nel bel mezzo del primo inverno russo, ed eravamo davvero troppo occupati per pensarci. Io mi trovavo a sud di Mosca quando ebbi la notizia. In ogni caso più tardi penetrò nella mia mente, e fu un passo decisivo. Gli americani avevano una tremenda forza di volontà ed un ineguagliabile capacità produttiva industriale nel costruire grandi bombardieri, caccia, navi eccetera. Fu più o meno la fine della Guerra: era solo questione di tempo vedere per quanto avremmo potuto sopravvivere.



Steinhoff in Sicilia nel 1944, con il JG77

WWII: Lei fu trasferito al Fronte Occidentale dopo alcuni anni in Russia e nel Mediterraneo. Ci racconti al sua esperienza. Come era combattere all'Ovest rispetto alle sue precedenti esperienze nel 1940?

Steinhoff: Non appena presi il comando del JG.77 partecipai alla mia prima missione attaccando i B-24 Liberator, e mi accorsi immediatamente che si trattava di una guerra totalmente diversa da quella del 1940. Non appena persi il controllo del mio aereo, e mi buttai con il paracadute per la prima ed ultima volta, mi accorsi anche di quanto avevo dimenticato. Era diverso combattere contro le forze combinate anglo-americane rispetto a quando combattevamo contro i Sovietici, anche se i Sovietici erano in numero ancora maggiore rispetto a noi. Gli Alleati avevano ulteriormente migliorato i loro armamenti, già di primissima scelta. Mi ero anche dimenticato di quanto potevano essere flessibili, e , e di come potevano adattare le loro tattiche per adattarsi alle situazioni più diverse, ed orchestrare brillanti attacchi.

WWII: Perché l'Alto Comando non consultò i Kommodore ed i Comandanti della Caccia, che avevano conoscenza ed esperienza, prima di implementare assurdi ordini e raccomandazioni?

Steinhoff: Questa è una domanda che voi storici continuerete a domandare per lunghi anni dopo che tutti noi saremo ormai morti. Io penso che la mentalità di Berlino fosse basata principalmente sull'orgoglio e sull'ego. Ma a quel punto era troppo tardi comunque.

WWII: Secondo la sua esperienza, quale era l'aereo più difficile da attaccare?

Steinhoff: Senza dubbio era il B-17 Flying Fortress. Volavano in Box difensivi, con formazioni dotate di una potente difesa, e con le loro potenti armi calibro .50, ed era pericolosissimo avvicinarsi. Alla fine adottammo la tattica dell'head-on attack sviluppata da Egon Mayer and Georg Peter Eder. Ma solo pochi esperti erano capaci di applicarla, e ci volevano nervi d'acciaio. E poi c'erano i caccia di scorta a lungo raggio, che ci resero la via difficile, fino a che non cominciammo a volare con i Jet Me-262, armati con 4 cannoni da 30mm e 24 razzi R4M. In questo modo potevamo provocare grossi buchi anche nelle formazioni più serrate, lontano dal loro fuoco difensivo, infliggere loro danni considerevoli, e poi ritornare e finire gli aerei danneggiati con il fuoco dei cannoni.

WWII: Ci racconti del divertente incontro con un pilota di un P-38, chiamato Widen, in Italia nel 1944

Steinhoff: Questa è una bella storia! Stavo effettuando un volo di prova con un Me-109 con il mio nuovo aiutante vicino alla nostra base di Foggia, durante il mio primo turno come Kommodore del JG.77. Fummo attaccati a bassa quota da una formazione di P-38 Lightning di circa 100 velivoli, tutti insieme. Ci chiedemmo: perché non attaccare? Girammo verso di loro, e io volai attraverso la loro formazione andando nella direzione opposta, riuscendo a colpirne un paio. Sparai una bella raffica contro questo P-38. L'aereo si rovesciò, ed io vidi il pilota lanciarsi. Lo ripresi anche con la gun camera. Bene, fu catturato e fu fatto prigioniero di guerra., ed io lo invitai nella mia tenda per bere qualcosa e per la cena, e lo invitai anche a fermarsi per la notte. Bevemmo del vino locale... e continuammo a bere e poi ancora a bere. Mi domandai: "Cosa farò con quest'uomo?". Mezzanotte era passata da un pezzo, così mi sdraiai nella tenda ed allungai le gambe, in modo tale da poter raggiungere la sua testa. Egli si svegliò improvvisamente e disse: "Non si preoccupi, non tenterò di scappare, e lei ha la mia parola di ufficiale e gentiluomo. E poi, sono troppo ubriaco per farlo". Ci addormentammo profondamente, ed egli mantenne la sua parola, nonostante io non avessi piazzato alcun uomo di guardia.

WWII: Cos' ha sottomesso il nemico con l'alcool?

Steinhoff: Sì, è vero. E funzionò perfettamente. Era un uomo molto piacevole, e io fui molto soddisfatto di avere ottenuto quella vittoria, ma come gli dissi più tardi, fui ancora più contento di vederlo poi indenne, sano e salvo.

WWII: Di tutti i caccia alleati che ha incontrato, quale fu il più difficile da combattere, con un buon pilota ai suoi comandi?

Steinhoff: Il Lightning. Era veloce, con un basso profilo, ed un caccia fantastico, un reale pericolo quando si trovava sopra di te. Era vulnerabile solo quando riuscivi a stargli in coda, lievemente più basso, e avvicinandoti rapidamente, oppure virando più stretto di lui. Ma in fase di attacco era un aereo assolutamente terribile. Uno mi abbatté sparandomi da grande distanza nel 1944. Era certamente il numero uno, anche se il P51 [Mustang] era letale, a causa della sua grande autonomia. e poteva quindi coprire qualsiasi aeroporto in Europa. Questo rese le cose più difficile, specialmente in seguito, quando volavamo con i Jet.

WWII: Come fu trasferito all'incarico di ufficiale reclutatore al JV44?

Steinhoff: Dopo la morte di [Walter] Nowotny, presi il comando del JG.7 nel December 1944, ed i Jet furono dispersi in unità individuali. Scelsi vari comandanti di Squadriglia come [Erich] Rudorffer, [Gerhard] Barkhorn, [Heinz] Baer ed altri. Dopo l'Operazione Bodenplatte e la rivolta dei piloti della caccia, fui naturalmente rimandato in Italia e trasferito dal mio lavoro sui Jet. Galland mi richiamò quando ebbe il permesso da Hitler di creare il suo "Squadron of Experts," il che non era nel suo intento originale, ma alla fine fu esattamente quello che successe. Galland mi diede pieni poteri di scovare e reclutare i migliori piloti. Visitai tutte le basi e tutte le sale di gioco, e persino gli ospedali e le unità di prima linea, fino a che non ebbi un gruppo di 17 volontari, con altri in arrivo. Era impressionante, e nel gruppo c'erano solo due o tre piloti senza esperienza di Jet, ma sembravano molto promettenti.

WWII: Così lo Squadrone degli Assi fu soltanto questo?

Steinhoff: Sì. Molti di noi avevano riportato molte vittorie, e nove di noi ne avevano accreditate più di 100. Alcuni, come Baer, più di 200, e Barkhorn ne aveva 300. Quasi tutti erano decorati con la Croce di cavaliere, e persino con decorazioni più elevate, e centinaia di missioni all'attivo. Molti erano ufficiali superiori, con esperienza di comandante di Stormo, con il grado di Leuteneant General. Era una buona unità, e non penso che ce ne sarà mai un'altra come quella.

WWII: Le tattiche erano simili nel JV44 e le JG.77, o erano diverse nelle strategie di attacco?

Steinhoff: Direi che erano molto simili. L'unica differenza significativa era che potevamo creare le nostre tattiche non appena incontravamo qualche nuova minaccia, mentre nelle altre unità più convenzionali si doveva attendere che la nuova tattica raccomandata fosse approvata, e poi autorizzata, il che significava perdere tempo prezioso. Ci accorgemmo che attaccando di fianco, penetrando nella formazione nemica da un lato, ed attaccando con i razzi poteva portare buoni risultati. Era come farli saltare in aria sparando con un cannone. L'attacco da dietro era anche buono, anche se i target offrivano un profilo minore. Quando attaccavamo di lato, puntavamo sul nemico per un attimo, lanciavamo i razzi, e poi facevamo una manovra evasiva verso l'alto o di lato, per ritornare poi per un passaggio da dietro sui sopravvissuti, utilizzando i cannoni da 30 mm. Questo danneggiava i portelli delle bombe, o addirittura faceva esplodere le bombe stesse. Contro i caccia, un solo colpo di cannone di solito bastava a bruttarli giù.

WWII: Ritieni che i Me-262, se fossero stati prodotti fin da principio in grande numero, avrebbero avuto effetto sull'evoluzione della Guerra?

Steinhoff: È una buona domanda a cui è difficile rispondere. Anche se i jet fossero stati prodotti in gran numero, non avevamo i piloti addestrati a condurli, e persino il carburante. Successe tutto troppo tardi, e non avremmo potuto in ogni caso vincere la guerra. Comunque, se avessimo avuto i Jet nel 1943, le cose sarebbero state diverse, ne sono sicuro, ma non accadde. Fu questo il nostro destino.

WWII: Ho parlato con Hajo Hermann, il quale pensa che il dibattito a proposito del Me-262, se dovesse essere un bombardiere ed un caccia, era privo di senso. Egli dice che se anche gli argomenti fossero stati a favore dell'utilizzo come caccia o come bombardiere, nelle fasi finali della guerra non avrebbe potuto essere altro che un caccia. Lei cosa pensa di queste discussioni?

Steinhoff: Era possibile utilizzare un jet esclusivamente come caccia, come Galland fu in grado di dimostrare dopo in azione. È vero, perché era troppo tardi.

WWII: Cosa pensa della possibilità che Heinrich Himmler e le SS prendessero il controllo delle operazioni con i jet?

Steinhoff: Oh, sì, lo sapevamo, ma era una idea insana. Era un controsenso, non era possibile. Il periodo di istruzione richiesto e il personale necessario lo avrebbero reso impossibile. Era semplicemente privo di senso.

WWII: Dopo la rivolta dei caccia, quale era il sentimento dei piloti a proposito della guerra? Come era il loro morale?

Steinhoff: Gunther Lützow, Galland, Traut-loft e me, così come molti altri, eravamo profondamente coinvolti. Il morale era molto basso, Galland era lasciato praticamente da solo, e l'importanza della caccia era del tutto dimenticata. Erano tempi molto duri.

WWII: Quante volte fu abbattuto durante la guerra?

Steinhoff: Fui abbattuto 12 volte. Nel tredicesimo incidente quasi morii nell'incidente.

WWII: Quante volte si è lanciato con il paracadute?

Steinhoff: Mi sono lanciato una sola volta. Non mi sono mai fidato del paracadute. Ho sempre portato a terra il mio aereo anche se danneggiato, sperando di non schiantarmi nella planata con l'aereo danneggiato. Fui ferito solo una volta, leggermente, ma mai seriamente, fino all'incidente.



Quello che resta del Me262 di Steinhoff, dopo il fatale incidente del 18 Aprile 1945 all'aeroporto di Muncher-Reim

WWII: Ci raccontati dell'incidente fatale.

Steinhoff: Ne hanno parlato molti scrittori, ma ben pochi mi hanno chiesto di descrivere cosa è successo, ad eccezione di Raymond Toliver. Ecco dunque la vera storia. Stavo decollando in formazione il 18 Aprile del 1945, per la mia novecentesima missione. Galland era il capo formazione, composta da Gerhard Barkhorn, [Klaus] Neumann, [Eduard] Schallmoser, [Ernst] Fahrman e me. Dovevamo decollare ed intercettare una formazione di bombardieri Americani. Il nostro aeroporto aveva sofferto parecchi danni negli ultimi giorni a causa degli attacchi alleati. Mentre il jet stava prendendo velocità, il carrello destro urtò contro un cratere di bomba rabberciato alla meno peggio. Persi la ruota, e l'aereo fece un balzo di per aria, forse di un metro. Io tentai di alzare da terra anche l'altra ruota. Ero troppo basso per abortire il decollo, ma la mia velocità non era ancora sufficiente per facilitare il distacco da terra. Mentre correvo verso la fine della pista mi accorsi che stavo per schiantarmi. Il 262 urtò il terreno con un forte schianto, ed il cockpit fu avvolto dalle fiamme. Mentre tentavo di sganciare le cinture una esplosione squassò l'aereo, e sentii un calore intenso. I 24 razzi R4M erano esplosi, ed il carburante mi stava bruciando vivo. Ricordo solo che sganciai il tettuccio e saltai fuori, con le fiamme che mi circondavano. Mi sentii cadere e cominciai a rotolare. Le esplosioni continuavano, e l'onda d'urto

terribile mi ributtava a terra ogni volta che tentavo di alzarmi e correre lontano. Il dolore era indescrivibile.

WWII: Dopo essere riuscito ad uscire dall'aereo, è stato portato all'ospedale?

Steinhoff: Sì, certo. Pensavano sarei morto. Persino i chirurghi non pensavano che sarei sopravvissuto. Ma gli ho fatto un bello scherzo..

WWII: Per molti anni dopo la Guerra lei ha subito molte operazioni chirurgiche. Può raccontarci qualcosa a questo proposito?

Steinhoff: Nel 1969 un dottore Inglese, un chirurgo plastico, mi ricostruì le palpebre usando la pelle dei miei avambracci. Fino ad allora, dal momento dell'incidente, non avevo potuto più chiudere gli occhi, e portavo sempre occhiali scuri per proteggerli. Ho subito dozzine di interventi chirurgici nel corso degli anni, e recentemente mi hanno impiantato un by-pass cardiaco, e per questo abbiamo dovuto ritardare la sua intervista. Potrei dire che adesso sono pieno di parti di ricambio...

WWII: Vi incontrate spesso con molti dei vecchi amici e dei vecchi nemici. Le piace partecipare a queste riunioni?

Steinhoff: Sì, incontro spesso [Douglas] Bader, [Robert Stanford] Tuck and Johnnie Johnson, così come molti americani, come [Francis] Gabreski, [Hubert] Zemke ed altri. Siamo anziani, e apprezziamo molto che nessuno incolpa gli altri per nulla di quanto è successo. Siamo una piccola confraternita, e siamo ancora grandi amici.



Assi tedeschi in una foto del dopoguerra. Da sinistra: Adolf *Galland*, *Johannes Steinhoff*, *Walter Krupinski* e *Gunther Rall*.

WWII: Quante furono le sue vittorie confermate durante la guerra?

Steinhoff: Ho avuto 176 vittorie, di cui 7 con I jet.

WWII: Tutti I suoi camerati ed ex nemici hanno un grande rispetto di lei, compreso Hajo Herrmann, che la venne a trovare in ospedale dopo l'incidente. Lei già lo conosceva, vero?

Steinhoff: Sì. Ci incontrammo una o due volte. Sapevo chi era. Era un brav'uomo.

WWII: Lei si è ritirato nel 1970 dopo molti decenni in servizio. Come successe che fu coinvolto nella Bundesluftwaffe dopo la guerra?

Steinhoff: E' una lunga storia. Ma è anche una bella storia. Ho passato due anni in ospedale dopo l'incidente. Ero ancora bloccato a letto. Fui avvicinato da Trauloff e da altri. Mi convinsero che avrei potuto fare molto di più se fossi stato fuori dall'ospedale invece che dentro ad esso. Così decisi di vestire nuovamente l'uniforme. Il pericolo comunista era ancora una componente molto importante, e con il passare degli anni vedemmo la Guerra Fredda molto più chiaramente di quanto accadde da voi in America. Per noi era proprio alle porte di casa.

WWII: Lei ha scritto molti libri di successo sulla Guerra, ed è diventato internazionalmente famoso e molto rispettato. Come spende oggi il suo tempo dopo essere andato in pensione?

Steinhoff: Ero abituato ad andare ad un sacco di conferenze, viaggiando e partecipando a tutti i seminari, parlando ai giovani, e raccontando loro quello che abbiamo fatto. Mi piace incontrare i giovani. Essi sono il nostro futuro, e dobbiamo avere cura di loro.

WWII: Presto compirà 80 anni. Quale consiglio darebbe alle giovani generazioni oggi?

Steinhoff: Questa è davvero una bella domanda. Direi loro: *Amate il vostro paese, combattete per la vostra patria. Credete nella libertà: questo è tutto*