



El capitán KNÜPPEL a los mandos de un He-51 en el aeródromo de Sanjurjo. La escuadrilla de Galland fue la última en operar con este tipo de aviones.

—¿Cómo se realizaban los encuentros con la Aviación republicana que ya poseía los veloces Polikarpov I-16?

—Normalmente nosotros con los Heinkel evitábamos los combates contra cazas, pero cuando no podíamos hacerlo los aceptábamos aunque teníamos muchas pérdidas, pero también infligimos algunas al enemigo. Un gran amigo mío, Eduard Neumann, sufrió mis iras, fuimos atacados en el frente del norte cerca de Llanes, Neumann observó a un aparato enemigo que se disponía a aterrizar y se lanzó a por él. Los aviones que no conocíamos los llamábamos «Curtis», vi un aparato que se estrellaba y pensé que era Neumann, puesto que cuando llegamos a la base él no aterrizó. Una vez en el aeródromo me mostré muy enojado con mis pilotos ya que en una situación como ésta formábamos un círculo defensivo que los españoles denominaban «pescadilla». Esta maniobra no funcionó aquel día; cuando Neumann llegó le acusé de poca disciplina y de no acatar las órdenes de vuelo. Cuando terminé me dijo: Mi capitán, tengo que informarle que he derri-

“Justamente cuando tomé el mando los He-51 finalizaban sus misiones como cazas dada la manifiesta inferioridad que presentaban”



WERNER MÖLDERS, máximo «As» de la Legión Cóndor y primer piloto del mundo en alcanzar los 100 derribos. Junto con GALLAND fue la figura más representativa de los pilotos alemanes.

“El Me-109 era un avión muy inestable con el tren de aterrizaje muy estrecho y al más mínimo descuido se hacía un «caballito»”

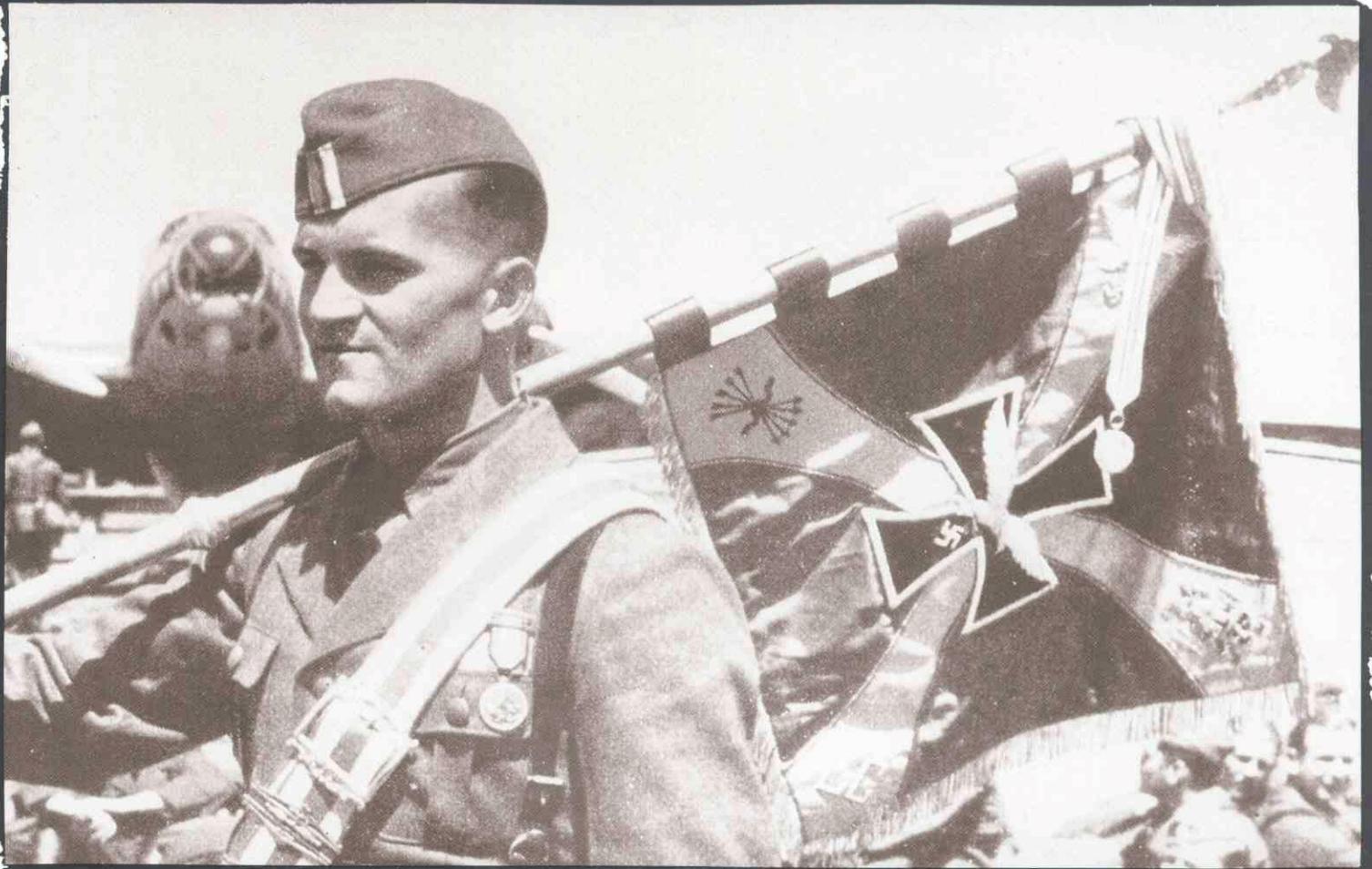
bado un «Curtis» en Llanes. Este aeródromo estaba situado en un monte que creo recordar se llamaba Tablero. Era muy peligroso, ya que si tomabas tierra con demasiada velocidad corrías el riesgo de caer por el otro lado; era como un portaaviones.

—¿Qué opinión tenían de sus compañeros, los pilotos españoles?

—Eran buenos pilotos, con un buen espíritu de ataque pero con una instrucción insuficiente; cometían muchos errores en despegues y aterrizajes. El Me-109 era un avión muy inestable con el tren de aterrizaje muy estrecho y al más mínimo descuido se hacía un «caballito». Tampoco el He-51 era un avión fácil de volar, necesitaba un piloto que supiera lo que hacer con viento cruzado.

—¿Cuáles fueron las enseñanzas más importantes que adquirió la Luftwaffe durante la Guerra de España?

—Aprendimos la nueva táctica de combate con cazas, el hombre que la impulsó y desarrolló fue mi gran amigo Werner Mölders. También fueron de gran impor-



El Banderín de la Legión Cóndor tras ser condecorado con la Medalla Militar individual.

tancia nuestras experiencias en ataque en picado y apoyo de las tropas de tierra, ya que el mando proyectaba la anexión de Checoslovaquia y no sabía lo que podía pasar. Por ello, cuando regresé a Alemania me dieron el mando para entrenar a los pilotos de 6 escuadrones equipados con He-51 y con los anticuados He-45, los debía entrenar en base a mis experiencias adquiridas en España.

—¿Cómo se produjo su relevo y vuelta a la patria?

—El primer oficial que llegó para sustituirme era de una generación más antigua y sus ideas no eran las más adecuadas; antes de volar con él yo sabía que no valía por lo que mandaron a otro. Tampoco me gustó el nuevo oficial pero tenía la orden de entrenarle y darle el mando de la escuadrilla. Nosotros nunca volábamos en línea recta para dificultar el tiro de la defensa anti-aérea, la formación estaba constantemente en movimiento. Este oficial en una tijera chocó contra otro aparato, precipitándose ambos contra el suelo y muriendo los dos pilotos instantáneamente.*

Al cabo de unos días llegó un nuevo piloto, me lo presentaron en el hotel Cristina de Sevilla, era Werner Mölders. Únicamente volé con él tres misiones, pero me di cuenta rápidamente de que era un gran piloto, además tuvo la suerte de que la escuadrilla fuese equipada con Messerschmitt Bf-109.

—Durante su etapa como piloto de la Legión Cóndor, Galland escribió una serie de informes sobre operaciones de apoyo aéreo a las tropas. Esos informes formalizaban sus ex-

periencias de más de 300 salidas operaciones en España. La recompensa por su trabajo no fue la que él esperaba, ya que en vez de ser destinado a una unidad de caza le mandaron al escuadrón de aviones en picado II(S) LG2 donde le sorprendió el comienzo de la 2.ª Guerra Mundial.

—Yo estaba al mando de una escuadrilla de Henschel-123, este avión era el primer aparato Stuka, nosotros habíamos volado algunos ejemplares en la Legión Cóndor. Estaba equipado con 4 bombas de 50 kg y 10 de 10 kg; esta carga no era suficiente y por eso se sustituyó por el Junkers Ju-87. Nosotros intuíamos que la guerra contra Polonia era inminente. El primer día recibimos la orden de atacar un cuartel militar, misión en la que no tuvimos ninguna resistencia. No recuerdo exactamente cuanto duró la ofensiva contra Polonia, pero mi escuadrón realizó 72 misiones, estábamos constantemente hostigando al ejército polaco; el reavituallamiento de combustible y munición se hacía con el motor en marcha para no perder ni un segundo.

También recuerdo que volé sobre Varsovia; esto era una demostración del mando alemán para enseñar

al mundo la fuerza de la nueva flota alemana. Los Ju-52 tiraban las bombas hasta con la mano, aunque este procedimiento únicamente duró un día. Yo tenía la orden de atacar la embajada inglesa, pero me fue completamente imposible ya que todo estaba cubierto de humo y fuego.

—Tras la finalización de la campaña de Polonia, Galland consigue regresar a una unidad de caza la JG27 con base en Krefeld, donde consigue sus primeras victorias.

—Mi General usted obtiene sus primeras victorias el 12 de mayo de 1940 ¿qué sintió al derribar su primer avión enemigo?

—Para mí fue muy simple el derribar unos Hurrícanes que en principio pensé que eran belgas pero pertenecían a la Fuerza Aérea Británica. Esto constituyó una sorpresa para nosotros que no teníamos noticia de la existencia de escuadrones ingleses en la zona. Recuerdo que me acerqué al último de la formación, le disparé y cayó; atacué al siguiente y cayó de la misma manera. Fue tan fácil que pensé «Adolf, esto no puede ser el combate aéreo, no te confíes». Estos primeros combates me enseñaron que el sorprender por completo al enemigo, equivalía a su derribo sin lugar a dudas. Aprendí a estar constantemente alerta.

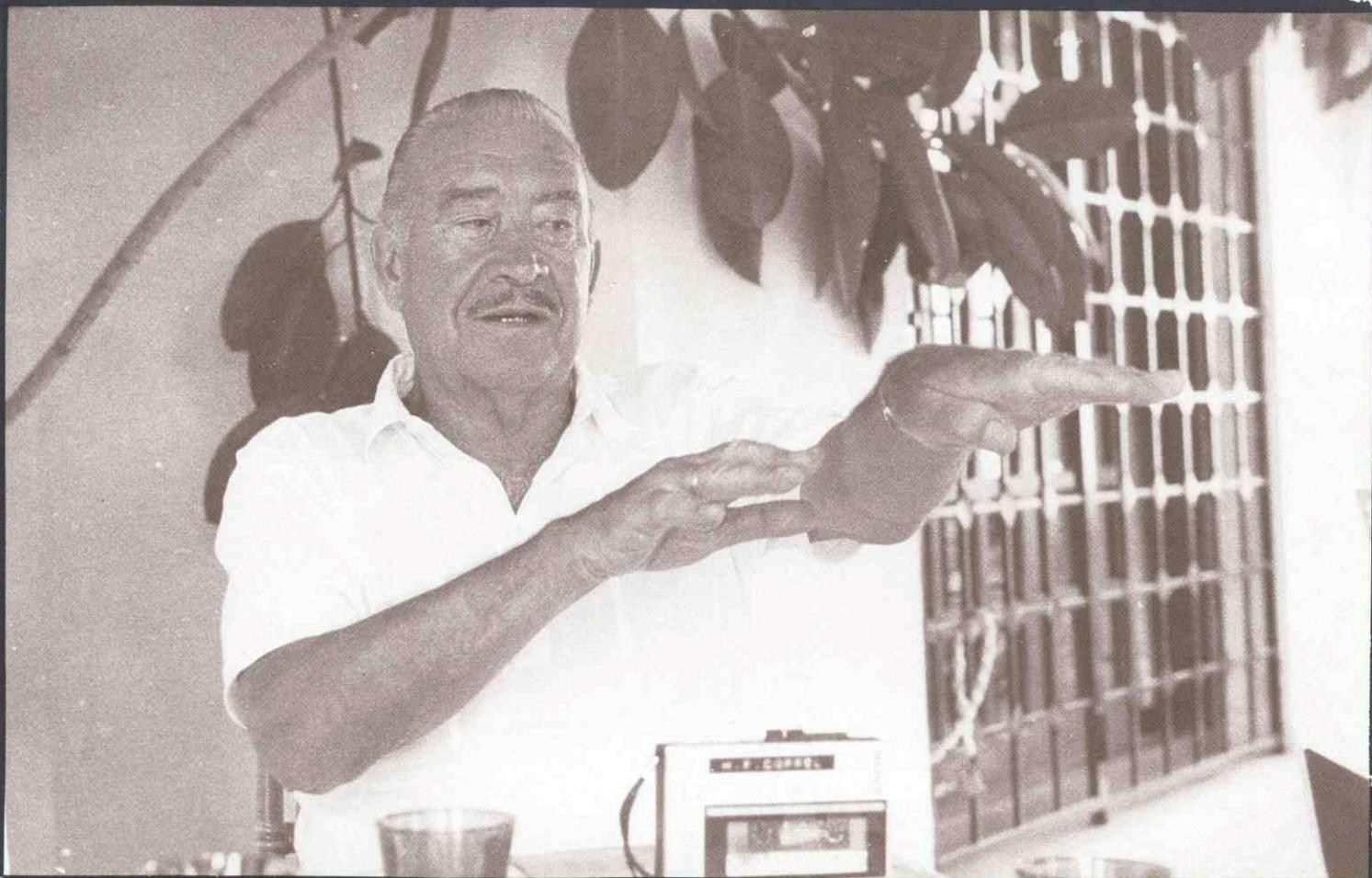
—En junio de 1940 Galland fue destinado a la unidad con la que alcanzaría la gloria como piloto de caza, la JG26 SCHLAGETER. Con ella comenzó su etapa más dura como piloto; la Batalla de Inglaterra.

—¿Cuál cree usted que fue el error más importante que cometió la Luftwaffe durante la Batalla de Inglaterra?

—La Luftwaffe tuvo muchos errores, mejor dicho el mando de la Luftwaffe cometió muchos errores, pero hay que tener en cuenta que nosotros no teníamos una

“Los primeros combates me enseñaron que el sorprender por completo al enemigo, equivalía a su derribo sin lugar a dudas”

* Los oficiales muertos en este accidente, el 30 de marzo de 1938 sobre Alcaraz (Lérida) fueron el capitán Hubertus Hering y el teniente Manfred Michaelis.



A pesar de su 76 años, GALLAND recuerda cada combate de su dilatada vida como piloto.

experiencia de guerra aérea total. Es difícil para mí decir cual fue el error más importante. Creo que el factor que decidió la batalla fue que terminamos demasiado pronto la lucha contra la defensa aérea británica, es decir contra los cazas y sus bases, desviando nuestra atención hacia su capital, Londres.

El 25 de septiembre de 1941 ganó las hojas de roble para su Cruz de Caballero y se le encomendó el mando de la JG26, sustituyendo a otro veterano de la Legión Cóndor, Gotthardt Handrick.

—¿Nos podría hacer una valoración entre los verdaderos protagonistas de la Batalla de Inglaterra, el Messerschmitt Bf-109 y el Spitfire?

—Estos dos cazas estaban muy parejos en construcción y en performances. El Spitfire era un poco más maniobrero mientras que el Me-109 era un poco más rápido y su aceleración, superior a la del caza británico; con respecto a los primeros Spitfires ingleses teníamos la ventaja de los motores de inyección, lo que nos permitía volar en invertido sin que los motores fallaran, cosa que los Spitfires no podían hacer. Cuando teníamos problemas metíamos gases a fondo y picábamos. El Spitfire cuando se encontraba en una situación peligrosa normalmente hacía un medio tonel y se dejaba caer. Yo derribé unos diez de estos aparatos cuando realizaban esta maniobra, ya que mostraban un blanco superior.

—El 22 de junio comienza la ofensiva alemana contra la Unión Soviética y una nueva etapa para sus pilotos de caza.

¿Cuáles eran las diferencias tácticas empleadas en el frente ruso en comparación con el occidental?

—Los rusos al principio estaban muy mal entrenados y después de las primeras pérdidas terribles que

sufrieron únicamente se podían retirar. Una fuerza aérea es muy difícil que pueda operar en buenas condiciones si constantemente se está trasladando de aeródromos por presión del enemigo; esto hace una mella considerable en la moral de los soldados. Cuando los Messerschmitt aparecían únicamente tenían la idea de huir. En cuanto a tácticas, nosotros nos podíamos permitir en Rusia volar en formaciones más pequeñas, la mayoría compuestas únicamente por cuatro aparatos, dos parejas, a diferentes alturas; esto tenía la ventaja de no ser visto y nos permitía mandar al aire muchas formaciones. En Inglaterra necesitábamos muchos aviones en una formación; después, en la defensa de Alemania, nos pasó lo mismo, necesitábamos grandes formaciones.

Un error gravísimo fue la orden de que la escolta de cazas se tuviese que mantener a la misma altura y velocidad que los bombarderos, es decir, operar de una forma diferente. Sólo a un cuarto de los cazas se les autorizaba a operar como tales. Cuando se fuerza a este arma a operar de una forma defensiva únicamente

“Un error gravísimo fue que la escolta de cazas se tuviese que mantener a la misma altura y velocidad que los bombarderos”

se aprovecha el 50% y además contábamos con la mala experiencia de los cazas bimotores Messerschmitt-110 que eran tan inferiores en comparación con los cazas aliados que su escolta era casi nula. Estos bombarderos y bimotores tenían terribles pérdidas; cuando llegaban los 110 a nuestra área, nosotros teníamos que defenderlos a ellos también. Göring tenía la opinión de que la Luftwaffe era invencible y que sus aviones eran superiores a todos, mientras que no se daba cuenta de que carecíamos de bombarderos pesados.

Los bombarderos volaban al 50% de la velocidad que nosotros necesitábamos para combatir. Como ejemplo, los americanos evitaron este error, aunque cometieron muchos otros, como atacar ciudades civiles, sin llegar a igualar el número de ataques de los británicos. Como decía antes, los americanos dejaban vía libre a sus cazas, ellos poseían unos bombarderos capaces de defenderse por sí solos.

—A los 30 años se convierte en el General más joven del Ejército alemán y tras la muerte de su amigo Mölders le sustituye como Comandante en Jefe de la caza. ¿Cómo era Werner Mölders, máximo As de la Legión Cóndor y el primer piloto del mundo en alcanzar los 100 derribos?

—Werner Mölders era un hombre excepcional, muy disciplinado, era un aviador muy fino, excelente instructor; y además el padre de la nueva táctica de combate con cazas. Su muerte en accidente aéreo fue un golpe muy duro para todos los pilotos de caza.

—¿Durante su etapa como Jefe de la Caza Alemana, tuvo algún contacto con las Escuadrillas Españolas que operaban en el frente ruso?

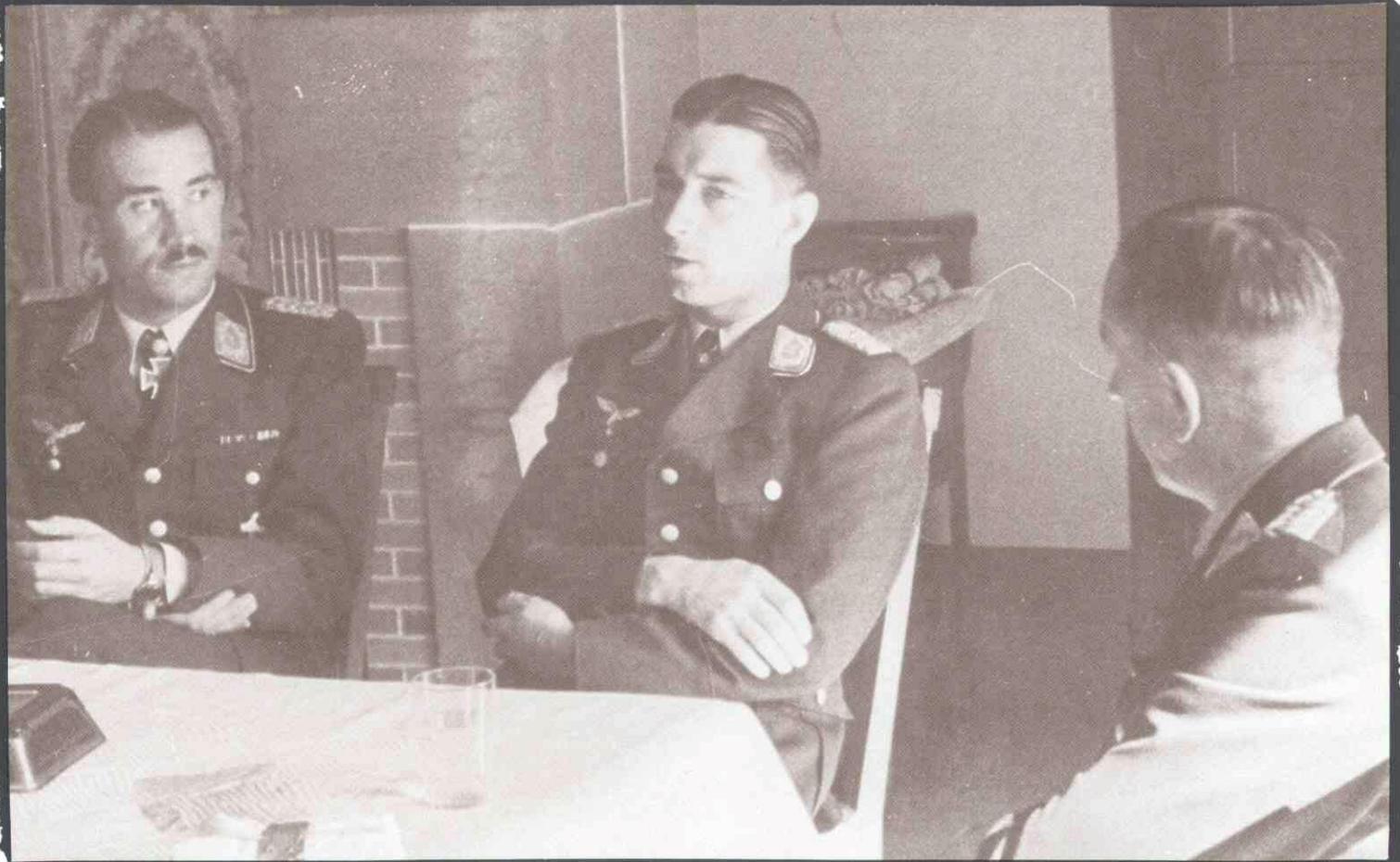
—Sí, visité a los españoles una vez acompañado de

Mölders, aunque los jefes de cada escuadrilla debían pasar por mi oficina en Berlín.

Cuando estuve en la Legión Cóndor tuve un intérprete alemán, un hombre excepcional se llama Luis Wienken. Cuando acababa de comenzar la guerra contra la Unión Soviética me mandó una carta de recomendación para intentar un traslado a otro puesto ya que él estaba destinado en una batería antiaérea en una de las pequeñas islas del canal. Yo en este momento tenía un grave problema, necesitaba un intér-

“Fui derribado únicamente cuatro veces, todas por cazas, y dos veces el mismo día. El 90% de los ases alemanes fueron derribados al menos tres veces”

nos echaron encima. Una ráfaga bien dirigida inutilizó mi radiador y el motor no tardó en pararse, pude escapar como experimentado piloto de vuelo a vela que fui en mi juventud, vi un buen campo y aterricé con el tren metido sin muchos desperfectos. Al cabo de algunos minutos conseguí ponerme en contacto con mi escuadrón y me mandaron una avioneta Storch para recogerme. Al llegar al campo cogí el avión de reserva y me dispuse a despegar solo, ya que mi punto había sido derribado también. Intenté reunirme con los demás,



Las dos figuras más representativas de la caza alemana, GALLAND y MÖLDERS junto a otro «As» de la I Guerra Mundial, el General THEO OSTERKAMP.

prete urgentemente para las Escuadrillas Españolas, esta carta fue un milagro para mí. Le ayudé y le mandé a Rusia, esta ayuda le salvó la vida sin yo saberlo, ya que el barco en el cual se trasladaba su batería fue hundido.

—¿Cuál cree usted que fueron las causas más importantes por las que los pilotos alemanes obtuvieron un número tan elevado de victorias en comparación con los aliados?

—Varias razones: primera, Alemania, la Luftwaffe debía batirse sin mantener ninguna reserva. No teníamos los suficientes pilotos entrenados para sustituir a los que caían. Fuimos forzados a mantenerlos en el frente para volar con los jóvenes que venían con un entrenamiento insuficiente. Únicamente los pilotos experimentados estaban capacitados para evitar las numerosas pérdidas que teníamos.

Además no teníamos un sistema de rotación de pilotos como los americanos que tenían un sistema de puntos. Cada contacto con el enemigo sumaba puntos, cada derribo también y al alcanzar un número determinado eran relevados del frente. Para nosotros esto era increíble pero para un país tan rico, con tantas posibilidades como los americanos, no era problema. A mí,

como responsable de la caza, me reclamaban a los pilotos experimentados para las escuelas, pero era imposible, no podíamos.

Otra de las razones era que nosotros teníamos pilotos con más de diez saltos en paracaídas causados por el enemigo, teníamos varios pilotos que volaban con un ojo, mancos y cojos. Era tal la superioridad del enemigo que no se podían comparar las posibilidades que nosotros teníamos para entablar combate con ellos. Ellos se podían repartir las victorias, eran muchos, nosotros no. El 90% de los ases alemanes fueron derribados al menos 3 veces.

—¿Cuántas veces fue derribado?

—No muchas, únicamente cuatro, todas por cazas y dos veces el mismo día. El 21 de julio de 1941, en la defensa de Francia. Yo por esa época tenía dos Me-109 a mi disposición, ya que por un fallo mecánico no podía permitirme el lujo de perder una misión. Recuerdo que despegamos tres escuadrones y atacamos una formación de Blenheims británicos; me acerqué rápidamente al primero y le derribé, maniobré para colocarme en posición favorable cuando los Spitfires se

pero cuando me hallaba en camino descubrí un solitario Spitfire, yo pensé que era el último de una formación, ipero me equivoqué! lo conseguí derribar pero casi sin darme cuenta se me colocó otro caza británico en mi cola. Pronto me pude dar cuenta de que el piloto inglés no era un novato ya que todas mis maniobras evasivas no dieron resultado. Sus disparos eran ciertos y concentrados, el avión parecía que iba a explotar, todo vibraba, es una sensación muy difícil de describir. Todavía no sé como conseguí escapar, el motor se paró pero mi altura era suficiente para intentar el regreso a la base. De repente comenzaron a entrar chorros de gasolina ya ardiendo en la cabina, era una situación muy miserable. Sabía que tenía que abandonar el avión lo antes posible, pero cuanto intenté abrir el techo de la cabina no pude, estaba bloqueada; moví la palanca de mando y empujé con todas mis fuerzas, todavía es un misterio para mí como conseguí salir de aquel horno.

En aquella ocasión alcancé el bonito número de 70 victorias y me convertí en el primer oficial alemán que conseguía las Espadas para mi Cruz de Caballero con Hojas de Roble. A la satisfacción que me produjo reci-

bir la condecoración se unió mi decepción por la orden que la acompañaba «Se le prohíbe volar en misiones de guerra». Al principio cumplí la orden, puesto que me encontraba herido. Cuando me recuperé comencé a volar en vuelos de prueba que sí me estaban autorizados, pero cuando me encontraba en el aire aprovechaba para entrar en combate y luego explicaba que me había visto forzado a hacerlo en defensa propia. En uno de estos vuelos mi mecánico Meyer se empeñó en ponerme un blindaje en la espalda. Yo le dije que no servía para nada, pero él insistió. Justo cuando terminé de instalarlo despegué para una alarma y un Spitfire me alcanzó con un disparo de 20 mm. Si no hubiera sido por él en estos momentos estaría bajo tierra.

—Tras las continuas derrotas alemanas a partir de 1943, Göring comenzó a culpar y criticar a los pilotos de caza, acusándoles de cobardes. Tras las discusiones con Göring es usted sustituido como Comandante en Jefe de la Caza. ¿Qué sintió en aquel momento?

—Me vi obligado a combatir esa orden, porque yo sabía que el hombre llamado a sustituirme no era bueno para la caza y además los pilotos no querían que abandonara el puesto. La rebelión de los pilotos de caza era una cosa única en plena guerra, porque nos arriesgábamos a ser fusilados al instante.

—Cuando es sustituido se le autoriza a crear la primera unidad de cazas a reacción, la JV-44. ¿Nos podría hablar de la creación de la unidad?

—Yo estaba en una situación muy difícil antes de recibir la orden de crear la JV-44. Me mandaron forzoso de vacaciones aunque regresé y sufrí un arresto domiciliario. En esta época el mando tenía muchas cosas en mi contra, políticas, personales, etc... Speer (ministro de armamento) gran amigo mío, tenía noticias de mi situación. Una noche, cuando mi situación era crítica, fue al Bunker y habló con Hitler; éste dió la orden de que me liberaran de inmediato y quería que le visitara urgentemente. Cuando llegué a verle no me pudo recibir y me envió a su ayudante el Coronel Klaus von Below, éste me dijo: «Galland no se preocupe, Hitler conoce el asunto y sabe que Göring necesita una cabeza de turco para tapar sus errores, tiene usted su permiso para formar la unidad de cazas a reacción.»

Yo personalmente creo que el mando pensó «Mandamos a este hombre al combate y si lo derriban se acabó el asunto Galland». La guerra estaba casi terminada y la situación era insostenible.

—La mayoría de los pilotos de caza de esta unidad eran Ases con un promedio de 80 derribos como Lutzow, Steinhoff, Nowotny...

—No, Nowotny era anterior, él llevaba operando desde hacía algún tiempo con los cazas a reacción. Era un chico joven y alegre, con gran capacidad para el mando y además un gran piloto con más de 250 derribos. Yo estaba presente cuando él murió. Estaba en el centro de control cuando le oímos por la radio, nos dijo que estaba atacando a un cuatrimotor pero que había sido alcanzado, nosotros salimos a la pista y oímos el inconfundible sonido de un Me-262 aproximándose, de repente cayó casi verticalmente y se estrelló. Al mismo tiempo baja un P-51, yo pienso que este caza derribó a Nowotny y además tomó fotos del impacto para tener testigos.

—¿Cuál era el espíritu que reinaba en esta unidad de Expertos?

—Yo tenía la orden de reunir a los pilotos que quisiera y en especial a los que habían tomado parte en la rebelión de la caza.

Nosotros sabíamos que no podíamos hacer nada por cambiar el curso de la guerra, pero cuando usted



HERMAN GÖRING, Comandante en Jefe de la Luftwaffe, observa las 95 victorias obtenidas por GALLAND pintadas en el timón de cola de su Me-109.

es un militar profesional que está viendo como son arrasadas ciudades enteras y tiene el mejor caza del mundo, tiene pilotos, tiene combustible..., usted no puede decir: «La guerra está perdida, yo me voy.»

—Usted ha luchado contra pilotos de todas las naciones. ¿Nos podría hacer una comparación entre ellos?

—Los ingleses eran grandes pilotos y unos adversarios difíciles de batir. En la Batalla de Inglaterra se portaron estupendamente y con gran valor. Yo creo que ellos salvaron a Inglaterra.

Los americanos tenían un entrenamiento muy bueno y unas máquinas excelentes, eran un complemento perfecto para los británicos.

Los franceses tenían el mismo problema que los soviéticos, al principio siempre estaban retrocediendo y les era muy difícil operar con esa desventaja.

Los rusos eran valientes, seguían las órdenes sin titubear, pero cuando llegaba el combate tenían tendencia a perder los nervios. Podíamos adivinar cuando tratarían de romper el contacto y escapar y ese era el momento en que los derribábamos. Había formaciones

de bombarderos que iban siendo derribados uno tras otro sin desviarse un metro de la ruta marcada. Al final de la guerra estaban muy bien equipados y tenían unidades de élite con pilotos con más de 60 victorias.

—Sin duda los adversarios más peligrosos fueron los británicos. ¿Y entre los alemanes, cuál fue el mejor?

—Es muy difícil decir cuál fue el mejor, no cabe duda de que Mölders se encontraba entre los primeros, al igual que Wick y Balthasar. Marseille era un virtuoso del vuelo, lo que en España llaman un manitas, pero era muy indisciplinado; una de las causas por las que fue trasladado a África fue su gran éxito con las mujeres; a las francesas las traía locas. No tenía capacidad para el mando debido a su individualismo; volaba de una forma peculiar, pero no cabe duda de que era un gran piloto de combate.

Nuestro máximo As, Erich Hartmann, era un gran piloto y un gran artillero, necesitaba pocos disparos para derribar a su enemigo, pero era demasiado joven para el mando, únicamente estaba capacitado para dirigir una escuadrilla.

—Cuando finaliza la contienda es usted condenado a dos años de prisión. ¿Cuál fue la causa de su condena?

—Esta misma pregunta me la he hecho yo mismo infinidad de veces. Todos los Generales y Oficiales del Alto Estado Mayor estuvimos prisioneros por un periodo de casi dos años; los que tuvimos la suerte de no caer en manos de los soviéticos, si no hubieran sido diez años de prisión como mínimo. Yo personalmente puedo decir que recibí un trato muy correcto.

—Cuando le liberan usted marcha a la Argentina.

—No exactamente, antes me fui un año a la zona Norte de Alemania, cerca de Kiel. Luego me llamaron para ir a la Argentina, ya que su fuerza aérea había adquirido unos cazas a reacción Gloster Meteor y no tenían pilotos capacitados para volarlos; por lo que me dediqué a entrenar



GALLAND y su famoso «puro». Llegó a fumar diez diarios y aunque tuvo que dejar de hacerlo en 1966 sus admiradores le siguen enviando cientos de ellos.

a nuevos pilotos. Allí estuve hasta el año 1955 en que regresé a Alemania.

A su regreso de la Argentina, Galland se dedicó a negocios particulares relacionados con la aviación y en sus ratos libres volaba su Bonanza. Sin duda es uno de los hombres más extraordinarios que haya alcanzado un alto grado en cualquiera de los dos bandos.

Atrás quedan sus 104 victorias, todas sobre aviones occidentales, su bigote bien cortado y su famoso «puro», con el que volaba en todas las misiones; para ello utilizaba un cenicero instalado en la cabina del Me-109 a fin de dejar su cigarro cuando debía entrar en combate o utilizar el oxígeno.

A pesar del largo tiempo transcurrido desde el final de la II G.M., Galland sigue siendo considerado un ejemplo a seguir como persona y especialmente como piloto de caza, ya que por algo ha sido uno de los más grandes de la historia. ■



«EL CAPITANO», como le llaman sus íntimos amigos recordando su paso por la Legión Cóndor, durante un momento de la entrevista. A su derecha su amable y guapa mujer, HEIDI.