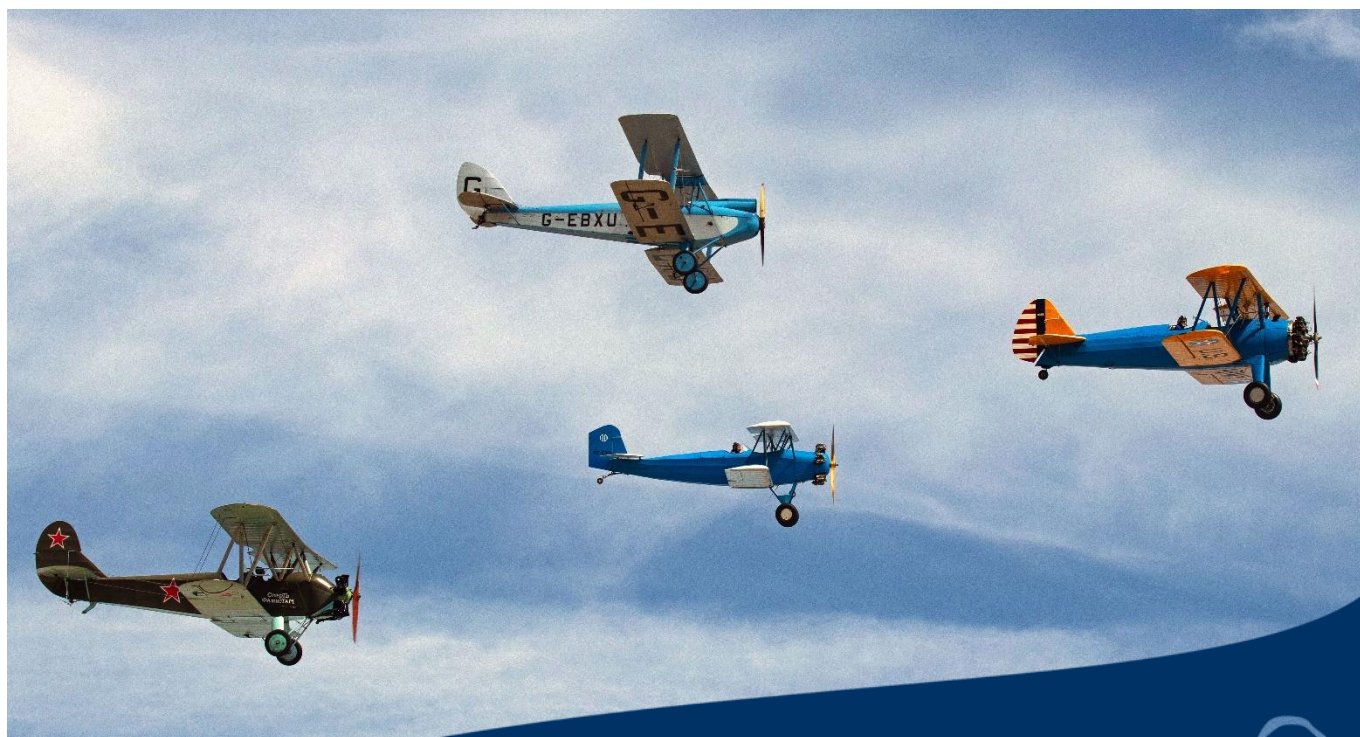


## Noticias FIO



Vuelve el público a  
las demostraciones  
FIO

¡¡¡ Bienvenidos !!!



## Noticias FIO



Foto Original © Paco Rivas, 2021



Foto Original © Paco Rivas, 2021



SHERY



SHERY



SHERY



Foto Original © Paco Rivas, 2021



## Día a día del C. R. M.





Revisión Miles Falcon Six y  
Focke Wulf 44 Stieglitz



## Una leyenda viviente, Adolf Galland

Entrevista realizada por el patrono de la FIO Jorge Fernández-Coppel y publicada en la revista *Aeroplano* en octubre de 1989



*La personalidad del general queda reflejada en esta foto. Viste un traje de vuelo forrado de lana capturado, hallado en el que fuera depósito de la RAF en Saint Pol, Francia.*

Pocos pilotos militares pueden presentar una hoja de servicios tan completa y extensa como Adolf Galland.

Sin duda fue el piloto más importante en la Luftwaffe tras la muerte de su amigo Werner Mölders. Su propio historial militar va unido íntimamente a España; además de poseer una preciosa casa en las cercanías de Alicante, donde pasa sus vacaciones, Galland mandó una escuadrilla de caza durante la Guerra Civil.

Nacido el 19 de marzo de 1912 en Westerholt, a los 17 años comienza a practicar el vuelo a vela, ya que por el tratado de Versalles los vuelos en aviones de motor estaban restringidos en Alemania. Al finalizar el bachillerato su padre accedió a comprarle un excelente velero, en el cual pudo demostrar sus excelentes cualidades para el vuelo

Una vez superados los difíciles exámenes de ingreso en la Escuela de Vuelo que la aviación civil poseía en Braunschweig comienza a volar para Lufthansa. Tras la subida de Hitler al poder, se comienza a crear el arma aérea alemana, la Luftwaffe. Los alumnos son enviados de forma clandestina a la Unión Soviética e Italia. El 15 de febrero de 1934 ingresa Galland en la Luftwaffe y el 1 de octubre del mismo año recibe el despacho de teniente. En 1937 es seleccionado para acudir a la guerra española encuadrado en la Legión Cóndor.



- *Mi general, en 1937 comienzan a llegar los rumores a Alemania de que pilotos alemanes volaban en la guerra de España. ¿Qué requisitos se necesitaban para formar parte de la Legión Cóndor?*

- **El primer requisito era que el piloto estuviese totalmente entrenado y que tuviera algunos años de experiencia volando los más modernos aeroplanos, que en esta época eran los Heinkel y posteriormente los Messerschmitt Bf-109. La selección era cosa del comandante, es decir, que cada grupo tenía que elegir a uno o dos pilotos por unidad. Yo no tuve problema ya que llevaba algunos años como piloto de caza y había realizado un curso de tiro aéreo en Italia.**

**En abril de 1937 fui seleccionado y se me comunicó que debía hacer el traslado en barco. Esto nunca lo podré olvidar; era un terrible barco de carga sin ninguna instalación para personas, además tuve la mala suerte de ser el oficial más antiguo de la expedición, por lo que me dieron el mando del grupo alemán, en total trescientos setenta soldados sin equipo y de paisano. El barco encontró muy mal tiempo, el viaje había sido calculado para ocho o diez días como máximo y duró doce; no teníamos agua, las camas se caían y para colmo de males cuarenta hombres enfermaron y no teníamos ni un doctor. Recuerdo que era un barco de origen checoslovaco y bandera panameña que había sido apresado por los nacionales. Una experiencia terrible.**

Una vez que el barco llegó al puerto de El Ferrol, Galland comenzó a volar el ya anticuado Heinkel 51, muy inferior a los cazas con que contaba la República.

- *Cuando llegó a España, comienza a volar los Heinkel 51, ¿con qué unidad quedo encuadrado?*

- **Cuando llegué fui nombrado como jefe de la compañía de servicios técnicos y generales, incluidas las comunicaciones; esta compañía estaba basada en Ávila. Creo que este mando me lo dieron para dos o tres meses y comencé a volar las primeras misiones con Harder (posteriormente alcanzaría once victorias) en el frente de Brunete; teníamos la orden de apoyar a los Junkers 52 y atacar las posiciones antiaéreas. Recuerdo muy bien nuestra primera baja, que fue el teniente Reuter, los republicanos tenían antiaéreos de 20 mm. cuádruples, arma muy peligrosa para aviones con esta velocidad y a baja altura.**



- *¿Por qué cree usted que el mando alemán mantenía los He-51 teniendo ya los potentes Me-109?*

- Cuando yo llegué nosotros teníamos únicamente una escuadrilla de Me-109 y dos con He-51, yo fui jefe de la tercera "Micky Mouse". Justamente cuando tomé el mando los He-51 finalizaban sus misiones como cazas dada la manifiesta inferioridad que presentaban, y únicamente se utilizaban como aviones de ataque en picado y de apoyo directo a las tropas. Esta cooperación resultaba tan eficaz que los jefes del ejército no querían desprenderse de nuestro apoyo. La ayuda era tal que muchas veces nos llamaban para indicarnos cómo era el terreno y los objetivos a batir. Por la noche o al atardecer nos indicaban los objetivos y si al día siguiente el tiempo no era favorable para volar, retrasaban el ataque lo máximo posible.

- *¿Cómo se realizaban los encuentros con la aviación republicana, que ya poseía los veloces Polikarpov I-6?*

- Normalmente nosotros con los Heinkel evitábamos los combates contra cazas, pero cuando no podíamos hacerlo los aceptábamos aunque teníamos muchas pérdidas, pero también infligíamos 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 Neuman, 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 aquél 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 derribado 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.





*Cuatro de los mejores pilotos con que contó la Legión Cóndor. De izquierda a derecha SHELLMANN, GALLAND, SCHLICHTING y D'ELSA .*

**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 importancia 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 seis 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 antiaérea, 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.**

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

**Al cabo de unos días llegó un nuevo piloto, me lo presentaron en el hotel Cristina de Sevilla, era Wemer 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 experiencias de más de 300 salidas operaciones en España. La recompensa por su trabajo 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 2ª Guerra Mundial.

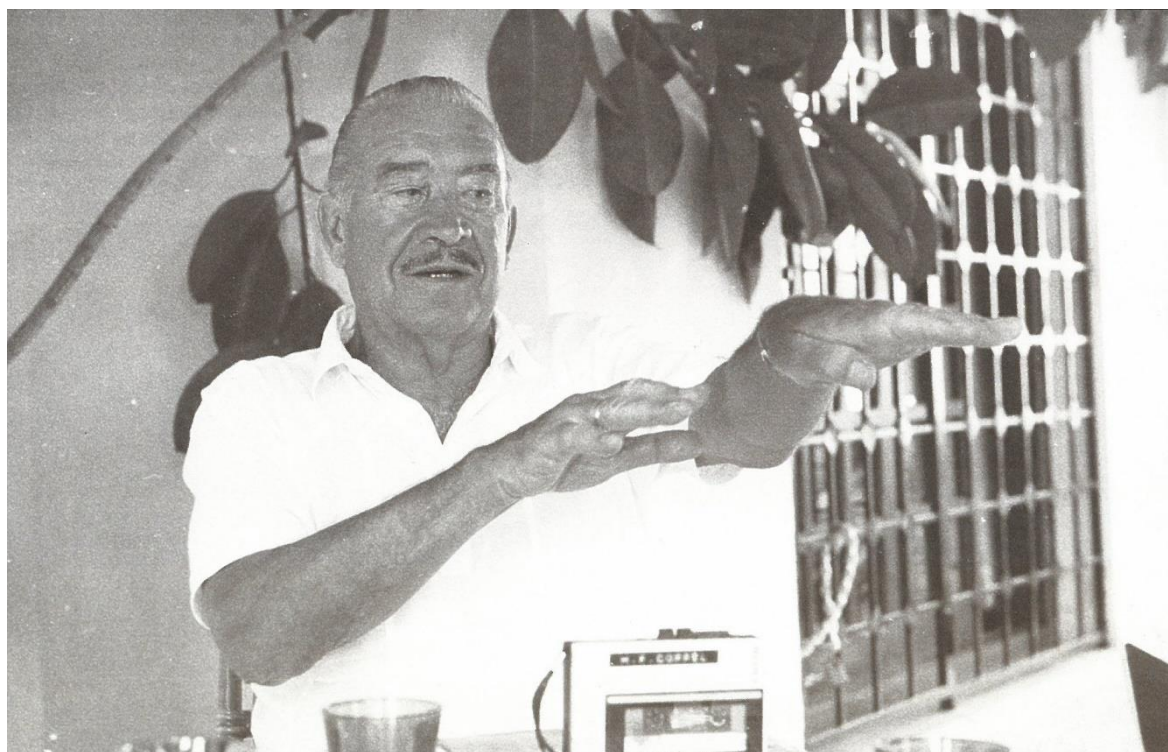
**- Yo estaba al mando de una escuadrilla de Henschel-123; este avión era el primer aparato Stuka, nosotros habíamos volado algunos ejemplares en la Legión Cóndor. Estaba equipado con 4 bombas de 50 kg y 10 de 10 kg; esta carga no era suficiente y por eso se sustituyó por el Junkers Ju-87. Nosotros intuíamos 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 cuánto duró la ofensiva contra Polonia, pero mi escuadrón realizó 72 misiones, estábamos constantemente hostigando al ejército polaco; el re-avitallamiento 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 derribar unos Hurricanes 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; atacé 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 sorprender por completo al enemigo, equivalía a su derribo sin lugar a dudas. Aprendí a estar constantemente alerta.



*A pesar de su edad, Galland recuerda cada combate de su dilatada vida como piloto.*

- 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 experiencia de guerra aérea total. Es difícil para mí decir cuál 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 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. Göering 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 el 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 que se llamaba 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 intérprete 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.



- *¿Cuáles 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 de 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 tres 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 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, pero cuando me hallaba en camino descubrí un solitario Spitfire; yo pensé que era el último de una formación, ¡pero 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 certeros y concentrados, el avión parecía que iba a explotar, todo vibraba, es una sensación muy difícil de describir. Todavía no sé cómo 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 cuando 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 cómo conseguí salir de aquel horno.



*Herman Göring, Comandante en Jefe de la Luftwaffe, observa las 90 victorias obtenidas por Galland pintadas en el timón de cola de su Me-109*

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 recibir 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 terminó 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 dio 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 conocer 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 es un militar profesional que está viendo cómo 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 cuándo 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.**

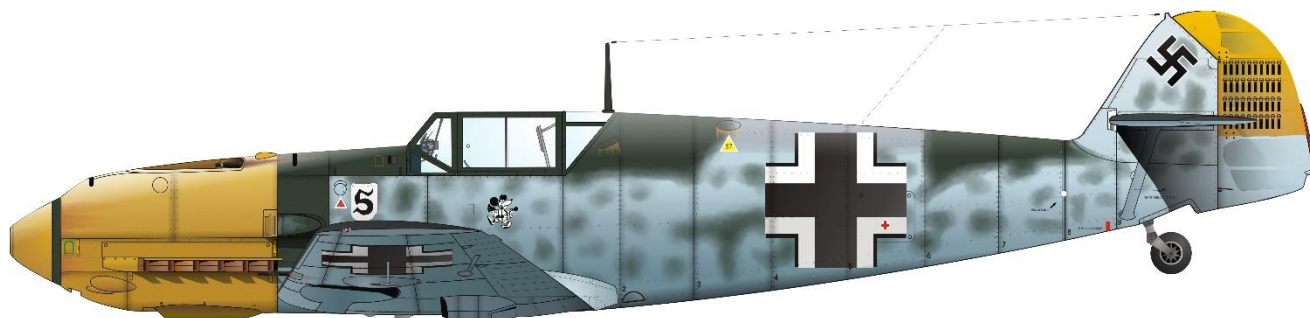


- Cuando finaliza la contienda es usted condenado a dos años de prisión. ¿Cuál fue la causa de su condena?

- Esta misma pregunta me la he hecho yo mismo ininidad 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 a nuevos pilotos. Allí estuve hasta el año 1955 en que regresé a Alemania.





*"El Capitano", como lo 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.*

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 Guerra Mundial 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 general Adolf Galland falleció el 9 de febrero de 1996**



## Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola



# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA  
Miembro del IHCA

### Accidente

Albacete 17 septiembre 1935

Como ya tienen noticia nuestros lectores (ver R de A y A sep 2000), cuando en el curso del festival aéreo celebrado en el aeródromo de Los Llanos, el teniente Ramiro Pascual Sanz ejecutaba una exhibición acrobática de alta escuela, debido a un fallo de motor el Avro "Cadet" que pilotaba se estrelló contra el suelo. Por fortuna, aunque con serias heridas ha salido con vida del trance.

En la fotografía, momentos antes del despegue, lo vemos (dcha en mangas de camisa) junto a su amigo el capitán Manrique Montero.



### Hace 90 años

## Capuchino alado

Madrid 16 septiembre 1921

En la Subsecretaría de la Presidencia nos han informado del curioso ofrecimiento hecho al Gobierno por el fraile capuchino Emiliano María Revilla quien, por vía aérea, ha llegado a la capital procedente de Burgos, en cuyo aeródromo ha realizado el curso de piloto aviador,

El citado clérigo, se ofrece a prestar sus servicios como sacerdote-aviador en Melilla, con el fin de asistir espiritualmente a los heridos en las posiciones avanzadas trasladándose de unas a otras rápidamente.

Además de los servicios de capellán, está dispuesto a desarrollar en África un plan de penetración religiosa.



### Hace 60 años

## Virtuoso

Bilbao 25 agosto 1950

Con motivo de la escala en el aeropuerto "Carlos Haya" de Sondica, de las avionetas partici-pantes en el Rallye Internacional, organizado por el Aero Club de Santander, desde Burgos se desplazó el comandante Esteban Ibarreche, oriundo de estas tierras. El reconocido As" de la *Escuadra Morato* y de la 1ª *Escuadrilla Azul* en Rusia, llegó a emocionar al numerosísimo público asistente, con una soberbia exhibición acrobática, premiada con aplausos y una cálida ovación. En la fotografía, mientras su hermano Miguel le ayuda con los alatajes, suplica: *Por favor Esteban, no te pases.*

### Hace 75 años

## Donación

Zaragoza 1 septiembre 1936

Con un donativo de 200 pesetas por parte de D. Cipriano González Ortega, se inicia la suscripción popular para la compra del avión que llevará el nombre de "Zaragoza".



## Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

### Hace 65 años Buen debut

Logroño 16 septiembre 1945

El notable incremento que entre los productores de la Maestranza Aérea de Logroño iba adquiriendo la afición al deporte, fue motivo de estudio por la Jefatura de la misma que, tomando como base el "Deportivo Águilas", integrado por



entusiastas aficionados de la factoría venía actuando en partidos amistosos, y accediendo a los anhelos de su personal, se decidió organizar un Campeonato de Fútbol entre los equipos representativos de sus distintos talleres y dependencias, denominado "I Copa Jefe Maestranza". Fue entonces cuando surgió la idea de crear el Deportivo Maestranza Aérea, que causó alta la temporada 1943-44 en la primera categoría regional, proclamándose campeón con opción a promocionar para el ascenso a Tercera División de Liga. Proeza semejante, exigía la construcción de un terreno propio, dentro del casco urbano de la capital, surgiendo el elegante y moderno campo de Las Chiviritas, inaugurado con todos los honores en partido contra el Atlético Aviación el 20 septiembre de 1944.

Hoy, en su debut en la categoría nacional, ha vencido al Tudelano por 6 a 1. ¡Aupa Maestranza!

### Hace 80 años Buscando campos

Huesca 23 septiembre 1930

Procedente de Getafe, vía Zaragoza, ha llegado al campo de Hospitalado—a poco más de 40 km. de ésta— una escuadrilla de 8 aparatos de la Escuadra de Instrucción, al mando del comandante jefe de Grupo Juan Ortiz. Según se nos ha informado, están inspeccionando terrenos para establecer campos de socorro, y de éste han elogiado su gran amplitud. Saludados los aviadores por las autoridades, mañana partirán para Pamplona.

### Hace 65 años Volando

Buenos Aires 30 septiembre 1946

Dejándose llevar por su pasión por el vuelo, la cámara sorprendió en esta ocasión al teniente coronel Isidoro López de Haro, marqués de Chinchilla y Agregado Aéreo a la embajada de España, en el parque del Retiro, dando un paseo a sus hijos. Tras él aparecen M<sup>rs</sup> José, Antonio "Titito" y José Ramón "Sorito".

*Nota de El Vigía:* Siguiendo la tradición, Titito se hizo ingeniero aeronáutico y "Sorito"—que proviene de Sori, el tan popular apodo de su padre— ya en el curso de piloto civil en Argentina, hizo bueno el dicho "de tal palo tal astilla", al demostrar sus excelentes cualidades



para el vuelo, refrendadas más tarde en Villafra, en la Milicia Aérea Universitaria. Ingresó en Iberia, alcanzando la cima y como comandante de "Jumbo" se jubiló al cumplir la edad. Voló a la eternidad en Mallorca, ahora hace poco más de un año.



### Hace 55 años Intercambio

Manises 12 septiembre 1956

Con dos saltos de 1,10 y 1,00 horas, procedentes de Istrana vía Istres, acompañados de un DC-3 del Ala 35, han tomado tierra en esta base los ocho "Sabres" del Ala de Caza n<sup>o</sup> 1 que invitados por la Aeronáutica Militar Italiana se desplazaron el pasado día 6 a la sede de la 51 Aerobrigada de Caza.

Al mando del teniente coronel Hevia integraron la expedición el capitán Balanzategui y los tenientes Peraita, Cánovas, Núñez Flores, González Conde, Juste y Álvarez del Castillo. Con independencia de la Patrulla Acrobática, que el pasado junio voló a Italia para participar en la MAF-56, ha sido citada la formación, la primera que se desplaza al extranjero. Nuestros pilotos de caza se deshacen en elogios acerca de la hospitalidad y los agasajos de que han sido objeto por parte de sus amigos italianos, capitaneados por el coronel Enrico Pucci Edvidge.

### Hace 75 años Nombramiento

Madrid 7 septiembre 1936

Por sendos decretos firmados hoy, ha sido nombrado subsecretario del Aire el coronel de Aviación don Ángel Pastor Velasco y jefe de las Fuerzas Aéreas el comandante don Ignacio Hidalgo de Cisneros



## Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

### Hace 75 años Fallecimiento

Frankfurt 7 septiembre 1935

En la localidad de Bad Kissingen donde pasaba sus vacaciones, víctima de rápida y penosa enfermedad, ha fallecido el comandante José Legórburu Domínguez (52), agregado aéreo de la Embajada de España en París.



### Hace 80 años Suerte

Cuatro Vientos 1 septiembre 1931

Anteayer teníamos noticia del accidente sufrido en este aeródromo por el sargento Elías

Juanas, quien dando el "bautismo del Aire" a la señorita Elisa Prieto, "Mis Aero Popular", incrustó su DH-6 en el tejado de uno de los edificios. Hoy traemos la imagen del percance que afortunadamente, a pesar de su espectacularidad, no tuvo graves consecuencias.



Capitán de Caballería, luego de su bautismo de fuego en la campaña del Rif, donde brillantemente destacó en la ocupación de Monte Arruit y defensa de Alcazarquivir, al obtener en 1916-17 el título de piloto, pasó al Servicio de Aviación, en 1919 se le encomienda al mando del aeródromo y Escuadrilla de Larache (DH "Rolls") y en 1928, acompañado por el teniente Carlos de Haya, a bordo de un Avro 504 vuela hasta Bilbao, tomando tierra en una campa del valle de Asúa, donde precisamente más tarde se construiría el aeropuerto (en la fotografía dcha). A lo largo de su actividad aérea sufrió diversos accidentes, de los que salió con suerte; entre ellos, el que motivó la baja del célebre hidro tetramotor "Numancia". En uno de aquellos, luego de notificárselo al general Marina, al acusar recibo su ayudante, preguntándole por el estado en que había quedado el aeroplano y omitiendo el menor interés por el estado del piloto, Legórburu contestó con aquel célebre telegrama que decía:

*Tengo el honor de dirigirme a V.E. para comunicarle que del accidente ocurrido en el avión nº 19, no queda aprovechable más que el reloj, el altímetro y el que suscribe.*

Los últimos años, había estado al frente de la Jefatura de Instrucción y ayudante de campo del Presidente de la República.



### Hace 90 años Globos

Madrid 1 septiembre 1921

El ministro de la Guerra ha traído de Melilla la impresión de que para realizar los servicios de información y vigilancia del enemigo hay algo que utilizar más adecuado que el servicio de aeroplanos, y este algo es la vigilancia del enemigo por globos militares.

No es un secreto para nadie que el aeroplano, por su extraordinaria movilidad, es más útil en los menesteres de verdadero combate que en los de simple información. La misión del aeroplano es bombardear, castigar al enemigo parapetado o en situación de esquivar las balas de los cañones o de los fusiles. La misión del globo fijo es descubrir los emplazamientos de baterías, concentraciones enemigas y condiciones del terreno.

Ya en la guerra de 1909 (foto), la sección de globos prestó al mando inestimables servicios de información y levantamiento de croquis y planos. Ahora, seguramente, a estos servicios añadirá el de descubrir exactamente las fuerzas concentradas, y esos cañones emplazados en el Gurugú, que es preciso, urgente, desmantelar y destruir.

En breve pues, saldrá para Melilla la Compañía de Aerostación del Parque de Guadalajara.



### Hace 85 años Bizarros

Melilla 23 septiembre 1925

Toda la Aviación de la zona, —casi medio centenar de aparatos— ha participado en la toma del monte Malmusi, en manos de Abd el Krim. Los aviadores para abrir paso a las columnas han echado el resto, hasta que a la caída de la tarde, los infantes han clavado en su cima la bandera de España. La sobresaliente actuación del capitán José M<sup>o</sup> Ibarra Montis, (en la foto), ha merecido una felicitación en la Orden General del Ejército de Marruecos.



## Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola



Hace 85 años

### Rapidez

Burgos 22 julio 1927

**A** las cinco menos cuarto de esta tarde salió del aeródromo de Gamonal con dirección Madrid un aeroplano pilotado por el el capitán Bellod, llevando como observador a un teniente. Realizó el viaje en una hora cuarenta y cinco minutos, regresando sin novedad a las nueve y media de la noche . Se trata de una prueba de viaje rápido.

Sr. Don Carlos Valle Torralbo  
Presidente del Patronato  
Fundación Infante de Orleans

17-9-2021

Distinguido amigo:

Permítame que me dirija a Ud. como amigo pues como tal le considero y confío en que si termina de leer esta carta comprenderá la libertad que me tomo. Desde hace años soy modesto socio de la Fundación Infante de Orleans y en más de una ocasión he pensado transmitirle mi felicitación y mi agradecimiento por la labor que Ud. y su equipo vienen realizando desde hace años, ejemplo vivo de un trabajo bien hecho que bien merece la consideración de excelente. Hoy le transmito mi enhorabuena aprovechando que creo obligado dirigirme a Ud. para solicitar una pequeña rectificación. Se trata de lo siguiente: En el nº 111 del FIO Digest de Julio 2021 aparece una foto en la página de Colaboraciones " Revista de Aeronáutica y Astronáutica-Canario Azaola", en el ángulo inferior derecho, bajo el título " Hace 85 años" "Rapidez "cuya leyenda es errónea ya que se atribuye al Capitán Bellod cuando en realidad se trata de mi padre Carmelo de las Morenas Alcalá que obtuvo su título de piloto en 1917 y se distinguió como tal batiendo un récord de altura, realizando el primer vuelo nocturno en España y el primer vuelo internacional entre otros méritos. Fue uno de los primeros Ingenieros Aeronáuticos de España, estudios que hubo de cursar en Paris por su inexistencia en nuestro país y murió en 1962 siendo General de División e Inspector del Cuerpo.

Sin duda se trata de un error de mi admirado amigo Canario Azaola a quien ( si no recuerdo mal ) yo mismo le envié la foto en cuestión cuyo original conservo. Tratándose de mi padre, comprenderá que no tengo duda respecto al error que, si bien, carece de importancia, conviene aclarar por tratarse de la Historia.

Yo no seguí la carrera aeronáutica pero desde niño me acompaña el interés y el cariño por la aviación. Por eso le considero amigo distinguido.

Reciba mi felicitación y quedo a su disposición.

Atentamente

Firmado: Carmelo de las Morenas López



# CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



# CABINAS DE AVIONES



# CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



**Boeing B-737 MAX**



# CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Boeing B-747-256B



# CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Boeing B-757-200



# CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Boeing B-767-300





**Colaboran en este número:**

Juan Antonio García Ruiz  
Jorge Fernández Coppel  
Javier López  
Paco Rivas  
Shery  
"Canario" Azaola  
Diseño original de Luis Díaz

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS



MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

**Aviso legal**

Todos los contenidos de este boletín son propiedad de la Fundación Infante de Orleans y de sus autores. No está permitida su copia o utilización sin autorización expresa.