

Los ases republicanos

Leopoldo Morquillas y una tumba en el Cáucaso

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

RECORDANDO MÚLTIPLES EPISODIOS, HE podido absolutamente convencerme de que aquellas cualidades españolas de desprecio al peligro, amor a la libertad, independencia de decisiones, unidas a manos hábiles, ojos certeros y reacción instantánea, hacen de cada español un volador en potencia..." "La brillante historia de la Aviación Española, tanto militar como deportiva o comercial, respaldan lo dicho".

Así se expresaba Leopoldo Morquillas, un extraordinario piloto de caza, jefe de patrulla y luego de escuadrilla volando los "Chatos" I-15 en la Guerra de España, cuando se decidió a plasmar sus experiencias por escrito en mayo de 1982, un par de años después de su última visita a España en octubre de 1979. Lo hacía a petición de sus antiguos compañeros y subordinados de la Aviación Republicana española.

Teniendo en su familia ascendientes militares, el joven de 18 años ingresó en Aviación como voluntario a comienzos de 1933, siendo destinado a El Prat en Barcelona, en el Grupo 13 que mandaba el comandante Sandino. "Cuántas colas levanté y cuan-

tos kilos de jabón pasé por agua dando brillo a los fuselajes de nuestros Breguet XIX y Nieuport 52 de aquellos tiempos, darían cifras astronómicas". Recibido su bautismo del aire con el teniente Lorenzi en un Breguet, el vuelo le entusiasmó desde el primer momento, considerando a partir de ese día todo lo concerniente al mismo con una tremenda afición. Ya en Logroño como cabo primero en 1934, participa con entusiasmo en las secciones de paracaidas así como en Meteorología, Fotografía, Bombardeo, Tiro Aéreo y todo lo que caía en sus manos, realizando innumerables vuelos de "paquete".

LOS COMIENZOS EN GETAFE

SE ENCONTRABA CON PERMISO EN MADRID en julio de 1936 y se incorporó al aeródromo de Getafe que mandaba Camacho, con las Escuadrillas asignadas a Tourné y Martín Luna. Como escaseaba el personal volante, se presentó al comandante Camacho, solicitándole volar como ametrallador-



Leopoldo Morquillas Rubio en Santander. Frente del Norte en el año 1937. Jefe de la Escuadrilla de Chatos.

bombardero y se le concedió la plaza.

Comienza inmediatamente a volar en Breguet XIX con el ayudante Garrido (Aeronáutica Naval), que actúa como piloto, en servicios a la Sierra y alrededores de Madrid, volando durante los siguientes tres meses aquellas misiones de bombardeo ligero, que por días se iban haciendo más peligrosas, a medida que los aviones enemigos comienzan a progresar. Vuela con todos los pilotos republicanos que se atrevían con aquellos servicios casi suicidas, sin protec-



Adolf Galland

Los ases alemanes

Visita al último héroe: Adolf Galland

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

PARA CUALQUIER PILOTO DE CAZA QUE HAYA tenido en el pasado o todavía conserve una mediana afición a ese arte supremo de la guerra en el aire, que es el combate aéreo, tener la oportunidad de conocer al general del Arma de Caza Aérea de la Luftwaffe por excelencia, se puede convertir en una de las experiencias más apasionantes. Nuestro joven y ya experto compañero en la tarea de ir completando las diferentes "historias" de la Aviación Española para "Aeroplano", Jorge Fernández Coppel, ha tenido la suerte de conocer y tratar a gran número de los más distinguidos pilotos de la Legión Cóndor y de la Luftwaffe que lucharon en la Segunda Guerra Mundial. También tuvo la constancia y el interés de culti-

Adolf Galland con su inseparable cigarro habano, ante un Me-109 que lleva pintada su mascota Mickey Mouse.

var su amistad, viajar múltiples veces por toda Alemania, frecuentándolos y acudir a numerosas visitas y reuniones privadas con muchos de ellos.

Conociendo a Galland desde hace tantos años, Jorge ha tenido la gentileza de hacernos partícipes de su familiaridad con el gran piloto, y estas notas atestiguan nuestra emoción.

EL VIEJO LEON AL SOL DE LEVANTE

NUESTRO HÉROE, QUE TIENE AHORA OCHENTA y un años, posee aún una gran vitalidad y pasa los inviernos en Alemania, en su hermosa casa de Bad Godesberg en Bonn. Los veranos y algunos días en otoño, se traslada a su precioso bungalow próximo a la costa alicantina, pero ya ascendiendo hacia las cercanas montañas, donde puede aprovechar du-

ción apenas, como Rafael Peña "Peñita", con Manuel Gascón y Gumersindo Areán en Potez 540 o con el teniente Ramos. A finales de octubre de 1936 participó en el último servicio que hicieron los obsoletos Breguet XIX en Madrid al Sector de Pegerinos: de cinco aviones sólo volvió uno al campo y sin ametrallador, que eyectado en vuelo se salvó con el paracaídas. El suyo, pilotado por el sargento Valls fue derribado y tomaron tierra en un sembrado. Durante este período voló con los pocos oficiales de aviación que habían permanecido fieles a la República en Getafe, como Arcega, Gimenez, Salvoch, Hortelano, Lurueña, Ricote, Cremades y los ya citados, sin tener en cuenta a los pilotos de caza.

Después de éste, su tercer derribo en tres meses, Hidalgo de Cisneros les ofrece a Morquillas y a su amigo Augusto Lecha hacer el curso de pilotos, ingresando en la Escuela de la Ribera en diciembre. A principios de noviembre de 1936 había asistido en el aeródromo de Alcalá de Henares a la llegada de los primeros Chatos I-15, sin sospechar que poco tiempo después estaría volando ya en ellos durante el resto de la guerra a través de todos los frentes.

PILOTO AL FIN

EN LA ESCUELA, DE LA CUAL HACE COMENTARIOS muy curiosos, fue instruido por el teniente Rogi y voló varias veces con el venerable teniente coronel Gómez Spencer, uno de los más distinguidos y caracterizados pilotos españoles de la pre-guerra. A excepción de otro vuelo para enseñarle barrenas, que le dio el mismo Spencer, no volvió a volar nunca con ningún instructor. Volaban los aviones que había en vuelo, cada día uno distinto, con las paternaes recomendaciones del mecánico de tierra. "El método de enseñanza se caracterizaba por una absoluta falta de disciplina y absoluta independencia de acción, méto-

do españolísimo, que no se practica en ninguna escuela del Mundo".

Sus compañeros de promoción, fueron pilotos muy notables de la caza republicana futura, como Manuel Zarauza, Rodríguez Panadero y Zambudio. La anterior había formado en sus filas a otros notables cazadores como Magriñá, Comas, Justo, Castañeda, Ortiz, etc. que completaron la Escuadrilla de Lacalle.

Después de una actuación inicial con Nieuport 52 en Reus y en Extremadura, comenzó a volar el Chato en Los Alcázares e inmediatamente fueron pasados al Norte, donde se les reunieron otros pilotos, llegando a Bilbao a finales de marzo de 1937 y formando parte de la Escuadrilla vasca de Chatos, primero al mando de Felipe del Río y luego de Baquedano. Morquillas, que en febrero de 1937 había sido promovido a brigada, es ascendido a teniente el 24 de marzo y nombrado poco después jefe de la Escuadrilla de Chatos, actuando de forma constante durante meses, participando en muchísimos combates con caza enemiga en circunstancias muy adversas, con gran superioridad del enemigo y teniendo que liderar y retener en muchos casos, los impulsos de los pilotos jóvenes, para no facilitar la desaparición total de los pocos aviones de caza republicanos en aquel frente.

Más tarde llegué al convencimiento de que la aviación es un arma que, como todas las demás, exige el empleo de una táctica sensata que, asegurando mínimas pérdidas, cause al enemigo el máximo daño". En agosto de 1937, días antes de perderse Santander y encontrándose enfermo a causa del agotamiento, es destinado a Barcelona, al mando de una patrulla de protección de la ciudad, en el Prat. Pide de nuevo pasar a una unidad de combate y la destinan a la 3ª de Chatos como segundo jefe de Comas, y algo después a la 2ª de Chatos como jefe, relevando a Chindasvinto González. Al mando de esa Segunda Escuadrilla realizó el resto de la gue-

rra; frentes de Teruel, Aragón, Segre, Levante, Ebro, Extremadura y Cataluña, ascendiendo a capitán en marzo de 1938.

SUPERVIVIENTE DEL NORTE

LA CAMPAÑA DEL NORTE FUE PARA nosotros, jóvenes pilotos republicanos, muy difícil, pero de grandes enseñanzas para el futuro. El que aguantó aquello, podía y pudo aguantar lo que siguió. En el Norte se formaron y llenaron de experiencia muchos de los futuros jefes de la Aviación Republicana como Comas, Duarte, Zambudio, González Feo, Barbero y otros brillantes pilotos".

Morquillas reflexionaba a menudo sobre las tácticas empleadas, sobre el mando de grandes formaciones y la angustiada -muchas veces- necesidad de radio en los aviones. El -según su amigo y subordinado más querido, Joaquín Calvo- enseñó a sus pilotos a no temer a los ME-109, los temibles Messerschmidt, que eran una pesadilla para los pilotos de Chato. Les decía que antes de tirarse sobre ellos -pues siempre aparecían más altos- alabeaban un par de veces, normalmente a la izquierda, para asegurarse de la posición de las víctimas. Morquillas les echaba un "bronzazo" enorme por no saber aguantar. Según él, la técnica era aguantar sin denotar que se les veía: en el momento oportuno, virar fuerte y rápido hacia ellos, de frente, dándoles el morro y disparándoles con todo por derecho. El motor radial del Chato protegía mucho al piloto y seguía girando hasta con 2 y 3 cilindros menos. Los Messers raramente aguantaban esta maniobra y se volvían hacia arriba. "Morquillas siempre llevaba el peor avión, el Chato que menos potencia daba. La Segunda Escuadrilla, bajo su mando, fue la que mejor sobrevivió a toda la Guerra" según Joaquín Calvo.



El cementerio de los héroes en Berlín Este, adosado al Muro, es un lugar sagrado donde reposan los restos de los héroes del Ejército alemán de diferentes guerras, desde hace más de 100 años, y ha estado en completo abandono hasta hace bien poco. En él se encuentran las tumbas de Richtofen, Udet, Möelders y muchos otros aviadores. El 22 de noviembre de 1991, se cumplieron 50 años de la muerte de Möelders acaecida el 22 del mismo mes de 1941, con 28 años y siendo jefe del Arma de Caza de la Luftwaffe, el primer piloto que había alcanzado 100 victorias. El jefe del Estado Mayor del Aire alemán reúne en esta ceremonia a cientos de pilotos, generales, jefes, oficiales y suboficiales alemanes. Sus antiguos enemigos de la RAF y los americanos han enviado representaciones y sus coronas correspondientes. Suenan los himnos lentos y completos: primero el español, versión completa, cerca de 3 minutos. Después el alemán y el "Yo tenía un camarada". Sólo hay dos españoles presentes, que colocan con emoción contenida, una corona de flores en la tumba de Werner Möelders y otra la depositan en la tumba del teniente Luis Alcocer Moreno-Abella, primer caído de las Escuadrillas Expedicionarias, enterrado allí a dos pasos de Möelders. Son el teniente general José Ramón Gavilán Ponce de León, miembro de la Tercera Escuadrilla y Jorge Fernández Coppel. Las Escuadrillas Expedicionarias en Rusia formaron parte, excepto la Primera, de la Unidad JG-51 Möelders, organización de élite sirviendo en el Frente del Este.

rante semanas el brillante sol de España, que tanto le agrada desde que lo conociera hace 60 años. Su esposa Heidi, una elegante dama de cabellos oscuros y grandes ojos claros, comparte con él su afición por la aviación, por el sol y el aire libre y con su simpatía le ayuda pacientemente a deshacerse de los kilos de correspondencia que el general recibe cada mes y de los visitantes pegajosos como nosotros. No tiene teléfono en su casa de Levante, nos parece una decisión inteligente y necesaria. Su esposa y sus amigos íntimos le llaman Dolfo; en el fondo de sus pupilas todavía brillan los resplandores del joven "Tigre" que siempre fue, y se produce con simpatía y jovialidad, en inglés y en un estupendo castellano poblado de modismos y giros "postmodernos".

Adolf Galland vino a España con 26 años, al mando de una de las unidades de Caza de la Legión Cóndor, algo después de la primera tanda de pilotos alemanes que comenzaron a volar los Heinkel HE-51. Desde mayo de 1937 hasta el mismo mes del año siguiente, estuvo al mando de la Escuadrilla 3-J-88 y con ella recorrió diferentes escenarios de la Guerra de España, como el Norte, Teruel y el Centro. Ya se había demostrado la poca eficacia de los HE-51 en combate contra los Chatos y Ratas republicanos y el avión se empleaba en misiones de apoyo a tierra, precursoras de las famosas "Cadenas".

Galland recuerda sus actuaciones en Bilbao, Santander y Gijón y posteriormente su larga estancia en Calamocha durante las misiones al frente de Teruel. Realizó unos 300 servicios de guerra y a mediados de 1938 fue relevado por Möelders, a quien conoció en Sevilla en el Hotel Cristina, donde se alojaban. Desde

SINCERA PERO AMARGA CRITICA

NO CABE DUDA DE QUE LEOPOLDO MORQUILLAS fue un gran jefe, carismático, querido por sus pilotos, respetado y con ideas propias. Critica duramente la actitud de sus propios mandos: "¿Quién nos había instruido en tiro aéreo, enseñado a disparar? ¿A qué distancias? Nadie en absoluto". Y en otros párrafos: "A mi parecer nuestros órganos de dirección, nuestra jefatura, subsecretaría, seis regiones aéreas, etc., no estuvieron a la altura que exigían las circunstancias. En qué se ocupaban, para mí, hasta el día de hoy, es un enigma. No se les veía por ninguna parte en el frente. En los frentes, desde la Campaña del Norte, incluyendo a jefes de Grupo y Escuadra, nuestros jefes no volaban. ¿Cuáles eran sus actividades? Los mapas eran "Michelin", no teníamos otros; boletines de información sobre táctica, características, armamento enemigos no existían. La situación en el frente, la sabíamos aproximada, donde estaban emplazados los aeródromos enemigos, qué unidades, tipos y cantidades de aviones, no teníamos la menor idea. No se practicaban medidas de estímulo militar excepto ascensos por méritos de guerra. No se condecoraba a nadie, ni había recompensas o títulos a las mejores unidades". "Todo esto hubiera sido un razonable estímulo para mejorar el resultado de las operaciones".

EN LA GRAN GUERRA PATRIOTICA

EL DIA 1 DE SEPTIEMBRE DE 1938 MORQUILLAS fue ascendido a comandante (mayor) junto a Comas, Duarte y Zarauza, después de haber mandado algunas semanas el Grupo de Chatos completo. A mediados del mismo mes es enviado a Rusia para hacer un curso profesional en la Escuela Superior Táctica de Aviación, acompañado por los tenientes Marciano Díez de Moscas, Manuel Orozco, Rómulo Negrín y

Ramón Llorente, de Chatos como él, y Alfonso García Martínez y Anselmo Sepúlveda de Katuskas. A excepción de Negrín, el grupo permaneció en la URSS al acabar la Guerra Civil. Durante año y medio cursaron en la Academia de Lipezk, acabando en otoño de 1939, pasando a ser profesores de vuelo en escuelas durante el primer año de la Segunda Guerra Mundial y jefes de unidades de asalto y caza después.

Durante las campañas en que participó, había derribado 21 aviones enemigos. En Rusia ascendió a teniente coronel después de hacer la Guerra Mundial como inspector de pilotaje de una división aérea y como inspector de Regimientos de Caza, habiendo recibido a lo largo de todos esos diez años numero-



Leopoldo Morquillas en 1977 en su lugar de residencia en Tula, en la URSS.

sísimas condecoraciones soviéticas. Al retirarse en 1948, fijó su residencia en Tula, se casó y formó una familia, dirigiendo un complejo industrial. En octubre de 1979 visitó España y el 20 de mayo de 1982 firmaba unas cuartillas con los recuerdos de sus experiencias en la Guerra, anteponiendo a su firma, sin duda los que consideraba sus títulos más apreciados: comandante de la Aviación Republicana española, teniente coronel de la Fuerza Aérea soviética y cabo primero de la Real Aviación española.

Falleció en Tula en diciembre de 1989.

"Que estas mis letras puedan servir a los aviadores de hoy, gente joven y animosa, solamente como memoria y ejemplo de compañerismo, ayuda mutua, agresividad, maestría y desprecio al peligro, que siempre caracterizaron a la Aviación Española".

EPILOGO: UNA TUMBA EN EL CAUCASO

AL TÉRMINO DE LA GUERRA CIVIL Y DESPUÉS de unos meses muy dramáticos para los aviadores de la República, muchos de los pilotos de Caza se encontraron proyectados fuera de España en múltiples direcciones. Algunos grupos arribaron en fechas sucesivas a la Unión Soviética, donde inicialmente se establecieron en ciudades diversas y comenzaron a trabajar en fábricas y complejos industriales en Moscú, Jarkov y Gorki. Para muchos de ellos, la firma del pacto ruso-alemán fue una purga muy amarga de tragar.

Por todo ello y quizás más aún debido a su furor contenido, al invadir Hitler Rusia en junio de 1941, los españoles y especialmente los pilotos se presentaron como voluntarios por docenas, tratando de participar en la lucha junto a la "Patria Soviética" y alineándose inicialmente como guerrilleros y combatientes de a pié.

Encuadrados en pequeños núcleos, aunque nunca en unidades netamente españolas, se van incorporando a la lucha en las Fuerzas Aéreas que los

el primer vuelo con él, se dio cuenta de con quien estaba tratando: Möelders iba a ser uno de los más brillantes "ases" de la caza alemana, hasta su desgraciada muerte en un estúpido accidente en un avión de transporte en noviembre de 1941. En aquél momento, mediados de 1938, aquella unidad de Caza de la Cónдор, también cambió de avión, cediendo el reto de los HE-51 a los hispanos y obteniendo Messerschmidt ME-109, como los que tenían ya las otras escuadrillas.

COMIENZOS EN ESPAÑA

EL GENERAL CONOCIO A TODOS NUESTROS grandes pilotos de caza en la Guerra Civil, como Morato, Salas y Muñoz "El Corto". Después también tuvo oportunidad durante la guerra en Europa, de entrar en contacto con los jefes de las Escuadrillas Expedicionarias en Rusia, como Salvador, Ferrándiz y Murcia. Sus grandes éxitos como jefe de Gru-

po, de Ala y al suceder a Möelders como el más joven general con 29 años, jefe de la Aviación de Caza, han sido contados, repetidos y analizados. Su libro "Los Primeros y los Ultimos" ha sido reproducido en innumerables ediciones y completado ahora, hace pocos meses, con una nueva biografía producida por los infatigables Constable y Toliver, autores impecables de otras obras sobre pilotos aliados y alemanes. Fue derribado cuatro veces, dos de ellas en el mismo día, siempre en combate y en aviones de caza. Posee 104 victorias, todas ellas sobre aviones de combate aliados, ingleses, franceses o americanos.

Como tal jefe de la Caza alemana hasta su destitución a mediados del 44, por su enfrentamiento con las equivocadas directivas de Hitler, conoció bien a todos los grandes ases, a aquella mítica docena con más de 200 derribos cada uno y a muchos otros de los siguientes en la lista. Fue y sigue siendo gran amigo de Johannes Steinhoff, a quien seleccionó personalmente en los últimos meses de la guerra para volar como jefe de la JG-7, el primer Escuadrón de Cazas a Reacción en el Mundo, con los Messerschmidt ME-262, poco después de la muerte de Walter Nowotny el 8 de noviembre de 1944, y que algo más tarde continuó volando los reactores en la JV-44, el "escuadrón de expertos de Galland" hasta su final. ¿Cómo no recordar aquella visita de "Macky" Steinhoff, como teniente general inspector de la nueva Luftwaffe al Escuadrón de F-104G en Torrejón a finales de los sesenta? La voz nos temblaba de emoción al presentarnos y dar la mano a aquél superviviente insigne de cientos de combates, cuya cara destrozada atestiguaba su valor, su tesón y su tremenda determinación.



Galland en su chalet de la costa alicantina firma láminas para aficionados. De izquierda a derecha: Enrique Fernández Coppel, Jorge Fernández Coppel, Adolf Galland y su esposa Heidi.

rusos denominaban de apoyo a las fuerzas terrestres, en el seno de Regimientos y Divisiones de las V-VS o Voenny -Vozdusshniye Sily, auxiliados en su empeño de volver a volar, por algunos oficiales y generales que habían estado en España volando durante la Guerra Civil, como el ahora teniente general Alexandr Stepanovich Osipenko, piloto de Chatos.

En conjunto más de 70 pilotos y algunos navegantes, bombarderos y mecánicos tomaron parte en la Guerra desde 1941, hasta llegar a mayo del 45 a Berlín. El total de nombres, algunos de los cuales ya eran famosos al acabar la guerra de España, como Meroño, Bravo, Duarte, Zarauza, Morquillas, Arias, Lario, se completarán ahora con otros procedentes de la 4ª Promoción de pilotos españoles que se encontraban en Kirovabad al terminar las hostilidades en España y aún otro pequeño contingente de los llamados "niños españoles en Rusia".

ACTUACIONES EJEMPLARES

DE TODOS ELLOS, ALGUNOS HALLARON heroica muerte derribados o caídos en accidentes y en acciones de guerra, después de cubrirse de gloria en cientos de combates, como José Pascual Santamaría que con 12 derribos en su haber fue abatido sobre Stalingrado después de derribar a su vez tres aviones en ese combate final en octubre de 1942, al igual que Isidoro Nájera, Antonio Uribe, Agustín Morales, Antonio Peinado, José Luis Larrañaga, Anselmo Sepúlveda, Celestino Martínez y muchos otros.

El historial de muchos de ellos se podría resumir brevemente en el recuerdo de Manuel Zarauza Clavel, uno de los más populares jefes de Escuadrilla de Caza en la Guerra de España. Con una gran experiencia ganada en todos los frentes de la guerra civil y en Rusia, había derribado más de 30 aviones y tomado parte en 100 combates aéreos. Sus ascen-



Monumento en la tumba de Manuel Zarauza Clavel en el cementerio de Bakú.

tos lo fueron por méritos de guerra.

En el Cáucaso, en la Escuadrilla que ahora mandaba en el aeródromo de Kizli, entrenaba cuidadosamente a sus pilotos en tomas y despegues, acrobacia, tomas con viento cruzado, enseñándoles cuestiones prácticas de combate real. Siendo un jefe muy correoso y agresivo, para quitarles el miedo a sus pilotos, solía echárseles encima en las formacio-

nes y combates, terminando a veces a punto de colisión, hasta ver si el otro se apartaba.

ZARAUZA, LA TUMBA DE UN VALIENTE

MURIO COMO HABIA VIVIDO, ARRIESGADAMENTE, EN una colisión con su punto, el sargento primero Sasha Riapishev (Rianishov) el 7 de octubre de 1942, a las 10 de la mañana. Su entierro constituyó una tremenda manifestación de duelo, reposando los restos de ambos pilotos en el cementerio de Bakú. El mismo día del entierro moría su hijo de un año en Tashkent.

Espíritu de aventura, generosidad, desprecio de las dificultades, entrega total a una causa justa, todas esas virtudes fueron orgulloso palmarés de los pilotos españoles en Rusia. Demostración en fin, de que la española ha sido y es una de las grandes estirpes del planeta, es aquel viejo, nostálgico y patrioterro verso, que viene a decir, que en este ancho mundo no ha habido nunca un palmo de tierra donde no hubiera una tumba española.

En el XXX Aniversario de la Victoria Aliada sobre Hitler, el 9 de mayo de 1975, escribía Leopoldo Morquillas: "Es reconocido en la Unión Soviética, que allí donde estubo un aviador español, estuvieron el coraje combativo, la más alta técnica de pilotaje, el verdadero espíritu de camaradería y ayuda mutua, el honor nacional y republicano, los más altos ideales democráticos" ■

BIBLIOGRAFIA

Boletines *Alas Gloriosas* de la Asociación de Aviadores de la República. Diferentes números y fechas.
Revista *Icaro* números 118 y 130/*La Guerre d'Espagne*, Tomo 1 y 2.
Entrevistas personales con supervivientes.
Artículos en *Historia y Vida*.
Aviadores Españoles en la Gran Guerra Patria. Francisco Meroño. Editorial Progreso. Moscú 1986.
La Aviación Republicana Española. Patrick Laureau. Tomos I y II.



Adolf Galland y Enrique Fernández Coppel ante el Fleet de la Fundación Infante de Orleans.

VEINTISIETE HEROICOS CABALLEROS

AHORA EL TENIENTE GENERAL ADOLF GALLAND es el último superviviente de los Caballeros de la Cruz de Hierro más distinguidos: veintisiete super-héroes de todas las armas entre los

cuales se contaban infantes como Rommel, Dietrich, submarinistas como Wolfgang Lüth y pilotos, la flor y nata y a su vez la mayoría entre ellos, como Rudel con la única Cruz de Caballero con Hojas de Roble Doradas, Möelders, Marseille, Hartmann, Lent, Schaffer, Nowotny,

Graff y Gollob. Hace unos meses ha muerto "Buby" Hartmann, 352 victorias, el piloto con más derribos en la Historia de la Aviación mundial, teniendo en cuenta que voló 800 misiones de guerra. Desde ese momento, Galland, que fue el primero de los Caballeros que añadió las Espadas a las Hojas de Roble sobre su Cruz de Hierro, y el segundo que obtuvo los diamantes añadidos a todo lo anterior, pasa a ser el último caballero superviviente de los veintisiete que consiguieron la más preciada condecoración, en sus grados más elevados.

Al volver a su blanca casita en las alturas que dominan la costa sobre Benidorm, hemos dado un último repaso a los temas que tanto nos apasionan, a los viejos ases de la caza de todos los países, aviadores todos al fin y al cabo, y muchos de ellos manteniendo entre sí una gran amistad, años después de la guerra que los enfrentó. Ha muerto hace poco Doolittle, del cual era gran amigo, y Stanford Tuck que era padrino de su hijo.

El viejo "Tigre", con su bigote que ya no es tan negro, pero cuya mirada sigue siendo igual de acerada, se yergue en el porche de la casa para decirnos adiós con la mano, mientras su encantadora esposa nos despide atenta. Los recuerdos, las frases, las citas, la enorme consistencia del personaje a su edad, que corrige de memoria fechas y datos con toda exactitud, todo eso se agolpa en nuestra cabeza: imágenes indelebles de un día soleado de noviembre de 1993, que perdurarán en nuestra retina para siempre: el día que conocimos a Adolf Galland ■