

ADOLF GALLAND

Por Reinaldo V. Theodoro



Adolf Galland talvez seja o piloto alemão mais famoso da 2ª Guerra Mundial. Não tanto pelo número de aviões inimigos abatidos, mas por outros méritos. Ele foi o mais jovem general de todo o conflito (29 anos), um dos mais capazes táticos e um dos melhores pilotos de caça de todos os tempos. Além disso, tinha um carisma próprio e um senso de cavalheirismo típico dos grandes ases.

Nasceu a 19/03/12, em Westerholt, na Westfália, filho de Adolf e Anne Galland. O pai era administrador de terras e ele foi o segundo filho de quatro irmãos (Fritz, o mais velho, Wilhelm e Paul*).

Desde a infância, Adolf foi fascinado por aviões. Ele começou a construir modelos aos 12 anos e aos 16 começou a pilotar planadores, então em moda na Alemanha. Em 1932, Galland entrou para a *Verkehrsfliegerschule*, em Braunschweig, e em 1933 obteve o brevê de piloto, estagiando na Lufthansa. Em 15/02/34, ingressou no 10º Regimento de Infantaria de Dresden para treinamento básico e a 01/10/34 tornou-se Tenente. A 12/03/35, foi transferido para o *Jagdgeschwader Richthofen*, em Doberitz.

Em 1935, durante um treinamento, ele caiu com um Focke Wulf Fw-44 e ficou em coma por três dias. Ele teve sérias fraturas no crânio, quebrou o nariz e ficou parcialmente cego do olho esquerdo. Apesar disso, seu comandante, o Major Rheitel (um veterano da 1ª Guerra Mundial) acompanhou a sua recuperação e apoiou o seu retorno à ativa. No ano seguinte, porém, caiu novamente, dessa

* Seus irmãos mais moços também serviram na Luftwaffe, mas não sobreviveram à guerra: Paul (que tinha então 17 vitórias) foi abatido e morto a 31/10/42 (ironicamente, por outro piloto do JG 26, por engano); Wilhelm (54 vitórias, detentor da Cruz de Ferro) foi abatido um ano depois.

vez em um Arado Ar-68, ficando mais algum tempo no hospital.

Em 1937, foi voluntário para um grupo de pilotos que iria para a Espanha apoiar os nacionalistas na Guerra Civil Espanhola. Este grupo ficaria famoso como a "Legião Condor".

Galland chegou a El Ferrol, Espanha, a 07/05/37, tornando-se logo líder do 3/J88 ("Esquadrão Mickey Mouse"), equipado com Heinkel He-51. Estreou em combate em julho, no front de Brunete, tendo cumprido mais de 300 missões nos céus espanhóis. Por sua atuação, ele recebeu a comenda Cruz Espanhola em Ouro com Diamantes, concedida até então apenas 12 vezes em toda a história da Espanha.

Em 1938, Galland retornou à Alemanha. Tirando proveito de sua experiência, a Luftwaffe ordenou-lhe que organizasse as suas unidades de ataque ao solo.

No início da 2ª Guerra Mundial, Galland voou na invasão da Polônia pilotando biplanos Henschel Hs 123. Recebeu então a Cruz de Ferro.

Em 01/10/39, foi transferido para o JG 27, pilotando agora o Messerschmitt Me 109. Durante a campanha francesa, a 12/05/40, abateu 2 Hurricanes do 87º Esquadrão da RAF, suas primeiras vitórias aéreas. A 09/06/40, havia abatido 12 aviões inimigos.

No início da "Batalha da Inglaterra", Galland foi transferido para o JG 26 como comandante (*Gruppenkommandeur*) do III/JG 26. Em sua primeira missão nesse grupo, abateu dois caças da RAF. A 18/07/40, foi promovido a Major e, a 01/08/40, recebeu a *Ritterkreuz* (Cruz de Cavaleiro). A 22/08/40, assumiu o comando de todo o JG 26. Os intensos combates aéreos desse período fizeram o seu escore aumentar rapidamente e a 25/09/40 recebeu, das mãos do próprio Hitler, as Folhas de Carvalho para a sua Cruz de Cavaleiro, após a sua 40ª vitória. Em 01/11/40, ele conse-

guiu a sua 50ª vitória, sendo promovido a *Obers-leutnant* (Tenente-Coronel). Galland tornou-se o piloto alemão com maior número de vitórias na Batalha da Inglaterra (57).



Galland e seu cão, França, 1940.

A 21/06/41, Galland foi abatido por Spitfires. Ele conseguiu pousar seu avião de barriga e, após o almoço, decolou para nova missão. Nesta, ele derrubou sua 70ª vítima, mas seu avião foi novamente atingido e pegou fogo. Após desesperadas tentativas de abrir o canopy, que estava emperrado, conseguiu por fim sair e saltar de pára-quedas, embora tarde demais, batendo com força no solo e ficando bastante ferido. Galland teve assim a dúbia distinção de ter sido abatido duas vezes no mesmo dia!

A 26/06/41, recebia as Espadas para a sua Cruz de Cavaleiro.



O Mickey Mouse fumando, seu símbolo pessoal.

A 02/07/41, apesar de ter ordens de não decolar por ainda estar convalescendo dos ferimentos anteriores, enfrentou uma força de Blenheins, sendo atingido por um Spitfire do 308º Esquadrão (polonês). O projétil foi detido por uma placa de blindagem instalada por seu mecânico naquela mesma manhã. Apesar de ferido, Galland voltou para a sua base e, como forma de agradecimento, deu ao seu mecânico 100 Reichsmarks.

A 09/08/41, teve a notável cortesia de receber o ás britânico Douglas Bader, que havia sido abatido pouco antes por caças do JG 26 (Bader retribuiu-lhe a cortesia mais tarde, quando Galland tornou-se prisioneiro de guerra).

A 08/12/41, é promovido a Coronel. Ao fim de 1941, com o suicídio de Ernst Udet e a morte em acidente aéreo de Werner Mölders, Galland foi nomeado *General der Jagdflieger* (General dos Caças), apesar de ainda ser Coronel.

A 28/01/42, Galland recebeu os Diamantes para a sua Cruz de Cavaleiro, mais uma vez das mãos do *Führer*. Pouco depois, recebeu a patente de Tenente-General. Agora como General, Galland foi desautorizado a participar de missões de combate, mas em duas ocasiões ele “deu uma escapada”, ostensivamente para “testar” o Fw 190. Na primeira, no outono de 1943, ele abateu um B-24 e, na segunda, na primavera de 1944, abateu um B-17 sobre Magdeburg (e quase foi abatido por um P-51).

Em fevereiro de 1942, planejou a cobertura aérea para a “Corrida do Canal”, a saída dos cruzadores Scharnhorst, Gneisenau e Prinz Eugen pelo Canal da Mancha.

Defendeu o abandono do Me 109 em favor do Fw 190 e tornou-se entusiasta do potencial do avião a jato, lutando para que o Me 262 fosse usado como caça, contrariando a determinação de Hitler de fazer dele um bombardeiro. De dezembro de 1941 a dezembro de 1944, ele manteve-se fora de unidades de combate, mas teve sempre problemas com seus “patrões” (Hitler e Goering).

Em janeiro de 1945, Galland apoiou a “Revolta dos Caças”, quando oficiais comandantes de caça da Luftwaffe protestaram junto a Goering, recusando-se a aceitar serem considerados responsáveis pelo fracasso na defesa do céu alemão. Galland foi removido de seu posto e preso, sendo ameaçado de corte marcial. Porém, em março, recebeu autorização para criar uma unidade especial equipada com o Me 262. Foi criado então o *Jagdverband* (JV) 44, uma unidade de elite, arregimentando os pilotos de caça veteranos que ainda restavam na Alemanha. A nova unidade realizou uma série de missões, com resultados variáveis. Alguns aviões usavam o foguete ar-ar R4M. Em seu primeiro ataque com foguetes, Galland abateu dois B-26 Marauder.

A sua última missão foi a 26/04/45. Ele atacou uma formação de Marauders com seus canhões de 30 mm. Seu avião foi atingido pelo artilheiro de ré do avião americano, mas ele manobrou para liquidá-lo. Nesse momento, porém, um P-47D** surpreendeu Galland. Os projéteis do Thunderbolt destruíram seu painel de instrumentos e feriram

** Este P-47 era pilotado pelo Tenente James Finnegan, do 50º Grupo de Caça. Em 1979, ambos se encontraram e ficaram amigos.

seu joelho direito. Apesar das avarias, Galland retornou à sua base, chegando quando ela era alvo de um ataque de metralhamento por aviões aliados. Apesar disso, conseguiu pousar e evitar as rajadas inimigas.

A 14/05/45, é preso pelos aliados e passa por intenso interrogatório. Passa dois anos como prisioneiro de guerra.

Libertado no início de 1948 e proibido de voar, trabalha como guarda florestal.

Nesse mesmo ano, Galland foi convidado por Juan Perón para organizar a Força Aérea Argentina. Ele estabeleceu escolas de treinamento e desenvolveu programas de treinamento tático (que foram muito úteis durante a Guerra das Malvinas, em 1982). Em 1951, apresenta ao General Perón o Pulqui II, o primeiro caça de fabricação argentina. No outono de 1952, conhece a Condessa Sylvia von Donhoff, com quem se casaria a 12/02/54. No mesmo ano, publica a sua autobiografia, *The First and Last* (O Primeiro e Último).

Em 07/02/55, a Argentina lhe concede um título de Piloto Militar Honorário da Força Aérea Argentina. Nesse mesmo ano, volta para a Alemanha. Consegue uma permissão especial para voar um jato Piaggio 149 em um show aéreo italiano.

No outono de 1955, é nomeado como Comandante-em-Chefe da nova Força Aérea Alemã.

Em 1957, muda-se para Bonn e abre um escritório de consultoria. Em 1962, compra um Beechcraft Bonanza para seu uso particular (que ele batiza de "O Gordo").

A 07/11/66, nasce seu primeiro filho, Andreas-Hubertus (ele tinha então 54 anos). Três anos depois, nasce sua filha Alexandra-Isabella.

Em 1968, ele participou da produção do filme "*Battle of Britain*" (A Batalha da Inglaterra).

Em 1977, participou do documentário "*The World at War*" (O Mundo em Guerra), onde ele foi entrevistado duas vezes (nos episódios sobre a Batalha da Inglaterra e sobre o Dia-D).

Em 1982, compareceu ao funeral de Douglas Bader.

A 10/02/84, casa-se com Heidi Horn. Adolf Galland faleceu em sua casa a 09/02/96, aos 83 anos, de parada cardíaca.

Ele era então detentor da Cruz de Cavaleiro com Folhas de Carvalho, Espadas e Diamantes. É creditado com 104 aviões inimigos abatidos (todos aliados ocidentais), dos quais 16 pilotando o Me 262. Ele também ficou conhecido pelas modificações que ele fazia em seu avião, melhorando o seu poder de fogo e a proteção ao piloto e instalando até um acendedor de cigarros!

Entre suas citações famosas, estão o pedido de Spitfires que ele fez a Goering durante a Batalha da Inglaterra (num gesto de pura insolência) e um comentário feito após voar em um Me 262: "É como se um anjo estivesse empurrando você".

O obituário do jornal inglês "*The London Times*" de 14/02/96 declarou: Galland tipificava um nível de cavalheirismo que existia entre os combatentes do ar e foi uma figura popular nas reuniões das forças aéreas de seus velhos adversários.