

El capitán general Angel Salas Larrazábal se ha ido

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ
General de Aviación

EL caluroso julio madrileño del 94 ha pasado a formar parte de la Historia del Ejército del Aire: el día 19 falleció su capitán general Angel Salas Larrazábal. Faltaban dos meses y doce días para que hubiera cumplido ochenta y ocho años.

Su figura fue tratada con extensión y rigor en la Revista *Aeroplano* nº 10 correspondiente a 1992. El autor, destacado historiador, miembro de número del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica y general de división del cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, unió a sus amplios conocimientos históricos y documentado archivo, la circunstancia del lazo fraterno. Nadie mejor que Jesús Salas para escribir del hombre y del militar, aunque es muy posible que dejara sin decir muchas cosas por no herir la innata modestia y humildad de su hermano y superior jerárquico.

Hoy, con menos pretensión biográfica, pero con gran sentimiento por esta pérdida, bebemos de aquellas fuentes para hacernos portavoz del Ejército del Aire y de sus miembros y recordar al hombre de brillantísima carrera militar, cuyos servicios prestados tuvieron gran proyección no sólo en el Ejército del Aire, sino también en el ámbito político dentro y fuera de nuestra Patria.

Vasco de nacimiento y por línea materna y burgalés por la paterna, quizá conformaran su carácter recio, tenaz, prudente, discreto, parco de palabras, sobrio de ademanes, con fino sentido del humor y de extremada cortesía. Su gran talla histórica y física impresionaban a quienes estaban con él, aunque en ocasiones pudieran crearse algunos momentos embarazosos por sus prolongados silencios. Pero jamás tuvo reacción violenta ni dio contestación desabrida a ningún subordinado.

Fue artillero desde 1921, sufriendo grandes vicisitudes de tipo orgánico y

personal con motivo de las sucesivas disoluciones y recreaciones del Cuerpo que afectaron negativamente a su carrera. Se hizo aviador en 1927 y hasta 1936 pasó por diferentes Escuelas y Unidades en la Península y en África, realizando grandes servicios a la Corona y a la II República.

Durante la Guerra Civil combatió en el bando nacional entrando inmediatamente en la aviación de caza. Fue el primer jefe de Escuadrilla que ensayó el procedimiento de ataque al suelo denominado "la cadena" y que fue normalizado en 1937. Por la acometividad demostrada por la Escuadrilla Salas, fue reclamada en pleno por García Morato para integrarse en el Grupo 2-G.3 que estaba formando en Tablada con Fiat CR-32. Combatió en todos los frentes obteniendo 17 victorias y, aunque las balas le respetaron, en varias ocasiones regresó con el avión atravesado por los impactos y algún proyectil entre sus ropas.

Ascendido a comandante en 1940, partió hacia Rusia en 1941 al mando de la primera Escuadrilla Expedicionaria y en sólo diez semanas de operaciones con periodos de inactividad forzosa por el mal tiempo o por el frío excepcional de uno de los inviernos más gélidos del siglo, realizó 70 servicios de guerra y derribó 7 aviones. A su vuelta a España en 1942 es ascendido a teniente coronel por méritos de guerra; su segundo ascenso por méritos extraordinarios. Ocupó la Jefatura de Estudios de la Escuela Superior del Aire.

Enviado a Alemania como agregado aéreo y acreditado también ante los Gobiernos de Budapest, Estocolmo y Helsinki, terminó esta actividad a la caída de Berlín.

Por su buen hacer en la diplomacia como lo hiciera con las armas, se designó al coronel Salas para acompañar en 1951 al ministro del Aire en el viaje a



EE.UU., precursor del acuerdo de amistad y cooperación. Y cuando en 1952 se pretendió la primera aproximación española a la OTAN cuya sede residía entonces en París, se le nombró Agregado Aéreo en la nación vecina.

De nuevo en España, realizó el curso de reactores a la edad de 50 años, volando posteriormente el monoplaza F-86F que dotaba las unidades de combate a reacción. Desempeñó el puesto de Jefe de Fuerzas Aéreas de la Defensa con el empleo de coronel y de general de brigada hasta 1963. En este periodo de reencuentro con la aviación de caza, logró una alta operatividad, haciendo que el Ejército del Aire fuera muy tenido en cuenta también en el ámbito internacional.

Ascendido a general de división, fue nombrado Jefe de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental, volviendo a Madrid como 2º Jefe del CESEDEN y Jefe de Estudios de ALEMI.

En 1966, ya teniente general, pasó a ostentar la Jefatura de la Región Aérea del Estrecho y de la Aviación Táctica hasta 1972 en que, por la edad, pasó a la situación B.

En cumplimiento de la legislación vigente formó parte del Consejo del Reino y como tal, del Consejo de Regencia que asu-

mió por dos días la Jefatura del Estado en noviembre de 1975, transmitiendo los poderes a S.M. el Rey D. Juan Carlos I.

Estando ya en la reserva y fuera de toda actividad, en la legislatura 1977-79 de las Cortes Generales fue designado senador por nombramiento Real.

Y como colofón, el Real Decreto 657/1991 de 26 de abril le ascendió a capitán general "en atención a los méritos personales excepcionales".

Es poseedor de altas recompensas: Medalla Militar individual y tres colectivas; Medalla Aérea y siete Grandes Cruces; la Legión de Honor francesa y la del Mérito de EE.UU.; Cruz de Oro de Alemania; Cruces de Hierro de 1ª y 2ª Clase; Orden de la Corona italiana; Comendador de la orden Militar de Avis y otras muchas más nacionales y extranjeras.

No es necesario esforzarse mucho para reconocer que fue un militar excepcional con todas las virtudes para cumplir en paz y en guerra. Como representante diplomático, sus servicios fueron éxitos en tres difíciles momentos: defender los intereses de España en Alemania cuando las relaciones eran tensas por la retirada de la "División Azul"; mantener un trato cordial y correcto con el Jefe de la Casa Real española en Berna y Lisboa cuando no eran fáciles ni amistosas con Madrid; y preparar la aproximación entre España y Francia y, a través de ésta, con la OTAN, tan renuentes y hasta hostiles con nuestra Patria.

No quiso ocupar cargos políticos, por lo que no aceptó el de Subsecretario de Aviación Civil aunque realizara los trabajos de organización; tampoco el de Consejero Nacional, ni el de Procurador en Cortes e incluso el de Ministro. Sólo quebró esta línea de consulta cuando consideró deber indeclinable su nombramiento como senador por S.M. el Rey.

Seguros estamos que tras su último vuelo habrá aterrizado en una pradera celestial donde le habrán impuesto su última y muy alta recompensa eterna ganada por sus méritos de hombre bueno y honesto.

Descanse en paz nuestro capitán general.



Foto: Cte. Larraza

Tiger Meet

ENTRE los días 2 y 10 de mayo ha tenido lugar en la Base Aérea de Cambrai (Francia) la 33 edición del Nato Tiger Meet.

En esta ocasión se han reunido un total de 18 escuadrones pertenecientes a distintos países de la Alianza en su cita anual, siendo el anfitrión el 1/12 Escuadrón de L'Armée de l'Aire francés. Como único representante español en esta Asociación, el 142 Escuadrón, de la Base Aérea de Albacete, destacó 8 pilotos y 30 mecánicos con un total de 4 aviones Mirage F-1.

Como actividad principal de este destacamento, el 142 Escuadrón ha efectua-

do 33 salidas (45:40 horas de vuelo) en las que, además de los aviones miembros, se contaba con la presencia de otras unidades aéreas y de AAA. Así, en 4 ocasiones se efectuaron misiones conjunto-combinadas en las que participaron simultáneamente más de 40 aviones, contabilizándose al finalizar el ejercicio un total de 342 salidas.

Además de variadas actividades de carácter social y militar y de diversas competiciones deportivas entre los distintos escuadrones, se desarrollaron 3 conferencias sobre temas de gran interés operativo.

Por todo esto se puede considerar al Tiger Meet como uno de los destacamentos de más alto valor operativo en los que se puede participar en la actualidad.



Foto: Cte. Larraza