

# Centenario de ÁNGEL SALAS LARRAZÁBAL

MARY Y JESÚS SALAS LARRAZÁBAL

**Á**ngel Salas Larrazábal nació el 1 de octubre de 1906 en la muy noble y muy leal ciudad de Orduña, única del Señorío de Vizcaya, como rezan sus antiguos documentos.

De progenie vasco-castellana, su padre, Emerico Salas Orodea, era militar y su madre, María Jesús Larrazábal Eche-guren, pariente de monseñor Echeguren, natural de la cercana población de Amurrio y obispo de Oviedo.

Orduña era sede por aquel entonces de uno de los batallones del regimiento de La Lealtad; allí se conocieron sus padres. Se casaron y vivieron los primeros años de su matrimonio en la plaza de los Fueros. A la temprana edad de seis años Ángel Salas experimentó la terrible desgracia de perder en unas semanas a sus cuatro hermanos pequeños quedándose sólo por algún tiempo ya que sus padres tuvieron después abundante descendencia.

Destinado su padre a Vitoria y después a Burgos, en esta ciudad inició sus estudios preparatorios para el ingreso en la Academia de Artillería de Segovia, a la que accedió en el verano de 1921, cuando aún no había cumplido los quince años de edad y tenía la gran estatura de su edad madura; ello le obligó, para poder dar la medida de pecho reglamentaria, a efectuar prácticas intensas de gimnasia y natación, que continuaría practicando durante toda su vida.

Instaurada la dictadura de Primo de Rivera en 1923, pronto comenzaron los desencuentros entre el dictador y el Cuerpo de Artillería, que condujeron en el verano de 1926 a la disolución de este Cuerpo, a cuyo 2º Regimiento de Artillería Pesada, localizado en Mérida, se acababa de incorporar Ángel Salas tras ser promovido a teniente el 10 de julio. Reintegrado al servicio el 10 de diciembre de 1926, volvió a la histórica ciudad extremeña, destinado esta vez en el Primer

Regimiento de Artillería a Pie. En mayo de 1927 fue trasladado al 11 Regimiento Ligero, de guarnición en Burgos, solar de su familia paterna.

## AVIADOR DE LOS PRIMEROS TIEMPOS

**E**n 1926 se había creado en España el Arma de Aviación, dotada de grados, emblemas y uniforme propios, y estaban efectuando sus estudios y prácticas reglamentarias los alumnos de la primera promoción de Oficiales Aviadores. Convocado concurso para poder optar a la segunda promoción, Ángel Salas, que fue uno de los candidatos, superó las pruebas de ingreso, se incorporó en ene-

ro de 1928 a la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y pasó después a la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (Murcia). Terminó esta primera parte del curso en el verano del mismo año y obtuvo el título de observador de aeroplano con antigüedad de 14 de julio de 1928.

Las prácticas reglamentarias de esta especialidad, de un año aproximado de duración, debían realizarse en alguna unidad aérea, como paso previo a la incorporación a las escuelas de pilotaje. Salas las efectuó inicialmente en el Grupo 33 de la Escuadra de León, que residía en el aeródromo burgalés de Gamonal. No lejano a la Cartuja de Miraflores, con cuyos monjes que solían pasear por sus alrededores tuvo ocasión de conversar. El 31 de enero de 1929, poco antes de la segunda disolución del Cuerpo de Artillería, continuó las prácticas en el Grupo 3 de Tetuán, dotado de aviones Breguet Br-XIV, y de allí pasó el 17 de septiembre del mismo año a la Escuela Elemental de Alcalá de Henares y después a la Escuela de Clasificación de Guadalajara, en la que permaneció hasta finales de octubre del año siguiente. Se le reconoció el título de piloto por Real Orden del 21 de noviembre de 1930, publicada en el Diario Oficial 265, que incluía una lista por él encabezada.

Por su calificación en el curso se le destinó a la aviación de caza, a la Escuadrilla Martinsyde de Getafe, única de la especialidad con material de vuelo en aquel entonces y allí le sorprendió la disolución del Arma de Aviación y el cambio de designación de las escuadras aéreas por batallones de Aviación Militar.

Salas había sufrido tres disoluciones en tres años y medio y había perdido, por la tercera, varias decenas de puestos en el escalafón, retrocediendo por detrás de los capitanes y tenientes más antiguos de su promoción, a los que había adelan-



*Fotografía del capitán Salas, habilitado de comandante, con emblema de aviador militar italiano y español.*



*Comandante Salas en Rusia con Mölders, jefe de la Caza alemana.*

tado por su mejor puntuación, y detrás también de los que habían ingresado a finales de 1929 y 1930 (promociones 3ª y 4ª).

La mala suerte que le acompañaba en estos primeros años en cuanto a previsión de carrera se vio compensada por la gran fortuna en el ámbito personal, que se comprobó ya en la escuela, al salir ileso con sólo una pequeña herida en la nariz tras ser embestido por el avión de otro alumno que falleció en el trance. Esta buena suerte, como veremos, no le fallaría nunca a lo largo de su dilatada y activa carrera.

La afición por el riesgo llevó a Ángel Salas a interesarse por las corridas de toros. Siempre que pudo asistió en Pamplona al encierro de las fiestas de San Fermín. Incluso llegó a actuar como banderillero en Burgos, en las fiestas de San Pedro de esta capital, en una corrida benéfica figurando en el cartel con el nombre de "Angelillo" por el que le conocían familiarmente sus compañeros de profesión.

## ÁFRICA ENTRA EN SU VIDA

**E**n los primeros años de la II República, proclamada el 14 de abril de 1931, Salas estuvo destinado en Marruecos, en la Plana Mayor del 4º Batallón de



*Capitán García Morato y Salas, mostrando el diario "Amanecer".*

Aviación Militar, que pronto volvió a llamarse 4ª Escuadra y en noviembre cambió dicho nombre por el de Fuerzas Aéreas de África. En éstas permaneció hasta fin de marzo de 1932.

Salas fue comisionado al Curso de Gases de La Marañosá y luego pasó destinado a los Servicios de Material e Instrucción hasta fin de 1932. Disponible en la 1ª División Orgánica del Ejército en 1933 y en los primeros ocho meses de 1934, y en comi-

sión en su destino anterior, es nombrado representante por Aviación Militar en la comisión interministerial encargada de realizar los estudios y experiencias para la elección de un modelo de máscara contra gases.

De este período de residencia en Madrid, Ángel Salas recuerda su participación con un "Breguet XIX" en el festival conmemorativo de la proclamación de la República, en abril de 1933, en el que efectuó un "looping" marcando la trayectoria con una estela de gases, algo de uso habitual en nuestros días pero muy novedoso entonces. La salida fue a ras del suelo lo que le valió una fuerte reprimenda.

En agosto de 1934 fue destinado a la Escuadrilla Mixta del Sahara, dotada de trimotores Fokker F-VII y monomotores Breguet Br-XIX y con sede en Cabo Juby e Ifni, enclave ocupado poco antes. Desde allí el 28 de septiembre participó en el primer vuelo a la ciudad santa de Smara, cuya visita, prohibida hasta entonces, le impresionó vivamente; ello fue posible gracias a las magníficas relaciones de los aviadores españoles con la familia del Sultán Azul, el jefe espiritual de los saharauis.

Con motivo de los sucesos revolucionarios en Asturias voló desde León en el primer Fokker F-VII militar y en dos de los requisados a LAPE, del 8 al 28 de octubre, fecha de la iniciación de su retorno



a Cabo Juby. En recompensa a su actuación en Asturias se le reconoció el derecho a la Medalla Militar concedida a la Escuadra nº 1, como agregado a la misma durante las operaciones de octubre.

Un nuevo ejemplo de suerte personal se produjo el 8 de noviembre de 1934 cuando llevaba a la península un Breguet-XIX para la habitual revisión general exigida a causa del deterioro producido por la arena del desierto. En la segunda etapa del viaje Cabo Juby- Ifni -Tetuán se produjo un incidente que el mismo cuenta con estas palabras:

*“Hasta Ifni volé en el puesto principal del “Breguet XIX” pasando luego a ocupar el puesto de observador. Llevábamos más de dos horas de vuelo, nos encontrábamos sobre zona francesa, cerca de Mogador, e iba comiéndome un bocadillo, cuando sentí una fuerte trepidación y comprobé que se estaba rompiendo el timón de dirección. Ordené al piloto, brigada Moreno, que se lanzara en paracaídas, pero, antes de que lo hiciese, el avión entró en barrena y los dos quedamos pegados al asiento, situación en la que permanecimos algún tiempo, dando la muerte por inevitable. Inesperadamente se invirtió el sentido de la barrena y nos encontramos despedidos en el aire. Moreno sufrió una lesión de tobillo, que le dejó una leve cojera permanente, pero yo salí ileso, a pesar de que, por mi altura, rocé con las rodillas en el tablero”.*

Otra vez la buena suerte, ayudada por sus finos reflejos y su serenidad que le ayudaron a hacer las flexiones recomendadas en estos casos, le permitieron salir ileso del lance.



*Ángel Salas como teniente de Artillería, piloto y observador.*

Entre el dos de febrero y el dos de mayo de 1935 asiste en Cuatro Vientos a un curso de Meteorología y en Los Alcázares a otro de Armamento, en la Escuela de Tiro y Bombardeo. En septiembre volvió a Cuatro Vientos para probar, recibir y transportar al Sahara el avión 20-2, segundo de los Fokker F-VII militares y primero construido en España.

En sus períodos de estancia en Madrid, Ángel Salas proyectó con Jiménez Ugarte un viaje trasatlántico con uno de los Breguet-XIX de gran raid, y se prepara

rá concienzudamente para la navegación astronáutica, sin que la propuesta fuera autorizada. Sus hermanas recuerdan todavía cómo observaba los astros desde el balcón de su casa y cómo les hacía participar en el conocimiento de las estrellas que desde allí se divisaban.

Por Orden Circular de 21 de octubre de 1935 se le concedió la Cruz del Mérito Militar de 1ª clase con distintivo rojo, en premio a su comportamiento y méritos en la ocupación de Smara y la consolidación de Ifni.

Ascendido a capitán de Artillería en abril de 1936 es destinado a Eventualidades y agregado a la Escuadrilla Mixta del Sahara. En el primer semestre de 1936 voló 273 horas, que, unidas a las 1.352 anteriores elevaban su total a 1.625 horas.

Ángel Salas disfrutó mucho de su estancia en África y guardaba numerosos recuerdos de aquella época de su vida. De su estancia en el Sahara recordaba la gran abundancia de marisco en sus aguas costeras, que se podía capturar en cantidades impensables. Quizá por ello y porque le gustaba especialmente era un plato que se repetía habitualmente en el rancho cuando él era el encargado de la cocina, hasta el extremo de que la tropa llegó a solicitar una disminución en el consumo de mariscos.

## ACCIONES DE GUERRA

**H**abiéndosele concedido unos meses de licencia colonial, el 25 de junio se traslada por el aire de Cabo Juby a Larche y de allí sigue a Madrid, donde consigue autorización para desplazarse a Alemania para asistir a los juegos olímpicos y viajar después a varios países de Europa.

El 17 de julio de 1936 aún no había emprendido el viaje a Berlín y le sorprende en Madrid la noticia del alzamiento del Ejército en Marruecos. Esa misma noche se presentó en el aeródromo de Getafe y fue nombrado para bombardear Melilla formando parte de una patrulla de Breguet-XIX. En la madrugada del día 18 se puso de acuerdo con los otros dos pilotos, para no cumplir este servicio y dirigirse los tres a Pamplona, donde fueron arrestados, pues Mola aún no se había sublevado, y dio orden de desmontar las hélices de los aviones que habían servido de transporte para evitar que alguna otra persona hiciera uso de ellos.

Iniciado el alzamiento en Pamplona, en la madrugada del 19 de julio, Mola encomendó a Salas la entrega de un mensaje suyo al general Franco, a quien suponía en Córdoba. Salas se traslada a Burgos desde donde sale al día siguiente; no pudo tomar tierra con su Breguet ni en Córdoba ni en Sevilla, por lo que alargó su viaje hasta Tetuán, donde encontró a



*Recuerdo de su destino en el Sahara.*



Franco el día 20, y éste le dijo que había fallado el transporte marítimo de las tropas africanas y que debería hacerlo por el aire. Por indicación suya, en el vuelo de retorno aterrizó en Sevilla el 21, se presentó al general Queipo de Llano y siguió luego a Logroño, donde estaba Mola de paso.

Por lo tanto, los primeros servicios de Ángel Salas en la guerra civil fueron estos de enlace entre Pamplona, Burgos, Tetuán y Sevilla, en "Breguet XIX", para transmitir mensajes escritos y orales de los que nunca habló ni dejó nada escrito.

Desde el 22 de julio vuela en los frentes de las provincias vascongadas y de Somosierra y el 26 se hace cargo del Dragon Rapide, capturado en Zaragoza, al que incorporó una ametralladora frontal para usarlo como caza, llegando a combatir contra un Nieuport Ni-52 el 27 de julio.

El 1º de agosto se hizo cargo de otro Dragon Rapide llegado desde Inglaterra, con el que efectuó servicios de guerra en toda la cornisa cantábrica y en la Cordillera Central, y combatió con un Fury de caza en Buitrago, el 10 de agosto.

El 17 de este mes trasladó a Burgos el primer Fokker F-XII venido a España, que había sido dejado en Vitoria por el piloto polaco que lo trajo hasta nuestra patria, sin manuales ni instrucción alguna para su manejo. A partir del día siguiente, tras instruir a otro piloto en el manejo del F-XII, voló en caza Nieuport Ni-52 desde Burgos, Olmedo, Zaragoza y Calamocha, consiguiendo el 23 de agosto su primera victoria aérea en el frente de Teruel.

Su actividad aérea y terrestre fue tan intensa en los primeros 30 días de contienda (50 servicios de guerra, 116 horas de vuelo y trabajos nocturnos en el Parque de Artillería de Burgos para mejorar el armamento de los aviones) que el mismo 23 hubo de ser hospitalizado por agotamiento físico, pero el día 27 se incorpora de nuevo al servicio.

En septiembre empieza a volar en Fiat "CR-32". Ante la insistencia italiana sobre las dificultades de manejo de este avión de caza, Salas tuvo que aceptar cinco días de aprendizaje, que terminó efectuando por su cuenta y riesgo un "looping" invertido sobre Tablada, lo que disipó todas las dudas, a cambio, según el mismo nos dice *"de quedar impregnado de aceite por completo, pues el avión no estaba preparado para esta maniobra"*.

Incorporado al frente del Tajo el 21 de septiembre, cuatro días después derribó al famoso Potez Po-54 "Aquí te espero" y

entre el 29 de octubre y el 13 de noviembre otros tres aviones más, llegando con ello a su quinta victoria y entrando en la categoría de "as de la aviación".

En diciembre de 1936 se crearon las escuadrillas Fiat italianas 4ª y 5ª, y a Salas se le concedió el mando de la 4ª, que ejerció poco tiempo pues algo después de iniciado el año siguiente se le encomendó la organización de una escuadrilla con unos anticuados cazas polacos PWS-10, que pronto pudo cambiar por Heinkel He 51 alemanes, superiores a los polacos, pero muy inferiores a los Fiat italianos y a los "Chatos" rusos.

Con los He 51 operó desde León del 5



*El capitán Salas, ante los restos del Potez-54 "Aquí te espero".*

al 15 de marzo y a partir de esta última fecha desde Navia, localidad asturiana que condicionó su vida futura, pues en ella conoció a una bella joven evacuada de Oviedo, Rosario Collantes Álvarez-Buylla, con la que contraería matrimonio poco después de finalizar la guerra.

El 10 de abril se trasladó a Zaragoza y el 13 ensayó por vez primera el procedimiento de apoyo a las fuerzas terrestres que luego se llamaría "cadena". El apoyo fue tan próximo que se ametralló pocos metros por delante del legionario que avanzaba en cabeza portando la bandera nacional; las fuerzas enemigas ocupaban trincheras rectas, muy fáciles de batir, y los partes gubernamentales reconocen que la mayor parte de sus numerosas bajas fueron debidas al ametrallamiento aéreo.

Salas consiguió el 16 de abril su sexta victoria abatiendo un "Chato" y el 17 combatió al frente de seis He 51 contra diez "Chatos" que luego fueron reforzados por otras dos escuadrillas del mismo tipo de avión. He aquí como describe Salas su actuación:

*"Estando a 4.000 metros de altura encontré diez "I-15" que volaban a mayor altitud. Nos atacamos de frente hasta salir casi chocando y luego disparé a otro frontalmente, después de ver chocar un "He 51" y un "I-15" que hicieron explosión. En el largo combate que siguió ametrallé a otros tres "I-15" en cola y recibí 18 impactos, sin abandonar el lugar hasta que las formaciones enemigas se retiraron. Luego me dirigí a Calamocha, donde aterricé cuando ya lo habían hecho los otros tres "He 51" de mi escuadrilla, igualmente acribillados a balazos; el restante se vio forzado a tomar tierra cerca del frente, en líneas propias"*.

Para Ángel Salas este fue el combate más duro de todos aquellos en que participó a lo largo de la guerra, apreciación compartida por algunos de sus oponentes, como Juan Comas o el norteamericano Tinker.

García Morato felicitó efusivamente a Salas y reclamó a su escuadrilla en bloque para integrarla en el Grupo Fiat que estaba organizando en Sevilla (2-G-3), al que se incorporó como su segunda escuadrilla. Al frente de esta unidad Salas actuó en las batallas de La Granja, Huesca, Brunete, Santander y Belchite, batalla esta última en la que derribó dos "Chatos", sus octava y novena victorias aéreas.

Destinado García Morato a la jefatura de Operaciones de la 1ª Brigada Aérea, de nueva creación, Salas tomó el 10 de septiembre de 1937 el mando del Grupo 2-G-3, que mantuvo durante el año y medio que aún duró la contienda. A su frente demostró su buen hacer en la campaña de Asturias y en la batalla de Teruel.

En los días 24 y 25 de marzo de 1938 Salas protagonizó dos sucesos singulares: hacer prisionero a un I-15 enemigo en el aire y a tres Caudron de escuela en el suelo.

El 24 atacó a una docena de cazas I-15 y consiguió ametrallar a uno de ellos durante largo tiempo. El piloto, probablemente herido, se defendía cada vez menos y siguió luego por derecho hacia líneas nacionales y a muy baja altura. Salas formó a su lado para ver donde caía, pero, de improviso, el Bf 109 número 6-51 lo ametralló cuando era prácticamente prisionero y lo incendió. Ángel Salas se indignó por

esta acción pero el alemán además apuntó a la Legión Cóndor esta victoria, que evidentemente correspondería al español.

El 25, volando al frente de 17 Fiat, Ángel Salas ametralló una columna de camiones más allá de Aguaviva hasta terminar sus cartuchos. Al regreso vio tres aviones enemigos que tomaban tierra en el aeródromo de Mas de las Matas, ya abandonado por su guarnición, pero aún no alcanzado por las tropas atacantes. Aterrizó de inmediato, para evitar que pudieran escapar, dejando a sus pilotos en el aire en misión de protección, que le fue necesaria, pues los infantes de la primera avanzadilla no querían distinguir entre amigos y enemigos.

Días después de estos hechos Salas fue habilitado a comandante, tras siete meses de mando efectivo y brillante de un grupo de caza.

Días después, cuando ametrallaba fuerzas enemigas en retirada, el avión de Salas fue alcanzado el 8 de abril por fuego enemigo que le hizo perder todo el aceite del motor, no obstante lo cual pudo tomar tierra en una carretera de montaña a dos kilómetros al norte de Morella. Ángel Salas *“pensó en lanzarse en paracaídas, dado lo abrupto del terreno, y llegó a soltarse del asiento, pero al divisar una pequeña pradera practicable optó por intentar el aterrizaje y se volvió a atar”*. Efectivamente logró posar el Fiat cuesta arriba con tal maestría que sólo sufrió el tren de aterrizaje y el plano inferior izquierdo.

Una semana más tarde, el 15 de abril, una formación de 15 Fiat mandada por Salas obligó a una pequeña embarcación de motor, la Cala Morlanda, a volver a puerto, poco antes de su ocupación por las fuerzas terrestres. Morato relató que, tras un primer ataque al puente, *“el barco recuperó el mando y, de nuevo, cuando estaba a la altura de Benicarló, la presencia de los cazas le obligó a entrar en el puerto... Arrojo e inteligencia guiaron al jefe... Presa legítima del 2-G-3”*.

La campaña de Levante fue ingrata y dura para la Aviación. Salas, como otros muchos, la sufrió directamente y así el 5 de mayo tuvo que aterrizar en Aguilar, por fuego de tierra, con el motor parado y la hélice calada. Ésta y la de abril fueron dos de las cuatro veces que durante la Guerra Civil su avión fue descendido por fuego enemigo; a lo largo de esta guerra su avión recibió 117 impactos y tres de las balas quedaron incrustadas en su avión o en su traje de vuelo; una que lo hizo en el radiador de agua sirvió de tapón estanco hasta la terminación del



Foto del comandante Salas en la que muestra la Medalla Militar española y la Cruz de Hierro alemana.

vuelo.

Otro signo tuvo para Ángel Salas la campaña de Extremadura del verano de 1938, que culminó con su hazaña del 2 de septiembre de 1938, día en el que, en un sólo combate, abatió tres “Katiuskas” de la 4ª Escuadrilla y al jefe de la 1ª Escuadrilla de cazas I-16 que escoltaba a los bombarderos.

Salas había visto nueve bimotores en dirección a las líneas nacionales de Monterrubio a una altitud algo superior a la suya y decidió iniciar un vuelo ascendente hacia las posiciones enemigas, para po-



El general Salas, en su época de jefe de FF.AA. de la Defensa, recibiendo al Príncipe don Juan Carlos.

der dominarlos en altura y cortarles la retirada. Cayó sobre ellos cuando iniciaban el retorno e incendió el motor izquierdo de los tres aviones de una patrulla, comenzando por el del punto izquierdo y finalizando por el del punto derecho. Vio entonces a los I-16 de escolta y combatió con uno de ellos largo rato, hasta que se lanzó el piloto en paracaídas al Norte de Belalcázar; le acompañó en el descenso y le saludó al tocar tierra. Fue un gesto apreciado hasta por sus adversarios.

En el aeródromo de Mérida, donde tomó tierra, Salas se enteró de que aquella misma mañana, de madrugada, su hermano Ignacio había muerto en Bot (Tarragona), víctima del bombardeo de otra escuadrilla de “Katiuskas”.

La batalla del Ebro la superó Salas indemne, al contrario que sus compañeros desde principios de la lucha, Morato y Salvador; derribados ambos el 3 de octubre de 1938, aunque salvaron la vida. El fuego enemigo le siguió respetando en estos meses, pero el 27 de noviembre, a la vuelta de un servicio de rutina, se le produjo una repentina hernia estrangulada, de la que hubo de ser operado urgentemente en el hospital de Zaragoza. El 12 de enero, aunque la herida seguía supurando, tomó de nuevo el mando del 2-G-3.

El 28 de marzo Salas se las arregló para ser uno de los primeros que entraron en Madrid, donde su padre pasó toda la guerra, encarcelado primero y refugiado en una embajada después. El encuentro fue muy emotivo por ambas partes

Durante la guerra, Salas efectuó 618 servicios bélicos, cifra superior a la de cualquier otro aviador, y en su realización invirtió 1.215 horas. Finalizó la contienda de capitán, como la había iniciado, aunque habilitado para el mando de superior categoría.

## UNA NUEVA VIDA

**E**l 25 de julio de 1939, poco después de finalizada la guerra, contrajo matrimonio en Oviedo con Rosario Collantes, con la que tendría siete hijos.

En las nuevas circunstancias sociales y familiares siguió siendo recto, intachable, cumplidor responsable del deber y abierto siempre a nuevas experiencias.

Desde septiembre de 1939 simultaneó el mando del 21 Regimiento de Caza Fiat con la jefatura de la 4ª Sección del Estado Mayor del Ministerio del Aire, recién creado, hasta que el 20 de marzo de 1940 pasó a la Escuela Superior del Aire, en la que fue nombra-





*El general Salas en su visita a la base Edwards, en septiembre de 1962.*

do a un tiempo profesor y alumno de la primera promoción de Estado Mayor.

En 1940 fue promovido a comandante y en 1941 se le ascendió al mismo grado por méritos de guerra, con antigüedad del último día de la contienda, sólo nueve meses anterior a la que ya tenía. Fue condecorado asimismo, con una Medalla Militar individual y dos colectivas (aparte de la que ya tenía) y otras cruces y medallas no tan destacadas.

Cuando Alemania invadió la URSS en junio de 1941 España decidió enviar al frente ruso una división de Infantería y una escuadrilla de Aviación, cuyo mando se dio a Salas. Esta escuadrilla expedicionaria cruzó la frontera francesa el día de Santiago y permaneció en la Escuela de Caza de Werneuchen, cercana a Berlín, hasta finales de septiembre.

A partir del 2 de octubre participó en la ofensiva hacia Moscú, encuadrada en el 27º Grupo de Asalto del VIII Cuerpo Aéreo, bajo el mando de von Richthofen, antiguo jefe de la Legión Cóndor. En las dos primeras semanas de actuación en el frente de combate Salas consiguió cinco victorias aéreas a cambio de perder en accidente a uno de sus pilotos.



*El teniente general Salas en su época de jefe del Mando Aéreo Táctico y de la 2ª Región Aérea.*

La suerte se mostró más esquiva en adelante y, así, la escuadrilla estuvo cercada en el aeródromo de Kalinin del 19 al 24 de octubre. El 4 de noviembre Salas fue alcanzado por los disparos de la caza enemiga y tuvo que tomar tierra entre líneas, y permanecer largo tiempo en un terreno desconocido e inhabitado, con la radio averiada, de donde pudo ser rescatado por una avioneta tipo "Cigüeña".

En octubre y noviembre las bajas definitivas de pilotos se elevaron a cinco, entre ellos José Muñoz, su previsto sucesor. El 10 de diciembre de 1941 la escuadrilla fue cercada de nuevo, esta vez en Klin, de donde sólo pudieron despegar dos

aviones mientras el resto de los expedicionarios tuvieron que retirarse a pie.

En 70 días de operaciones, con muchas jornadas de inactividad forzosa por mal tiempo o por el frío excepcional de uno de los inviernos más gélidos del siglo, Ángel Salas efectuó 70 servicios de guerra y derribó siete aviones enemigos, lo que eleva sus victorias a 24. Fue condecorado con las cruces de 2ª y 1ª clase de la Cruz de Hierro y con la Cruz de Oro alemana.

El 6 de enero de 1942 se recibió la orden de repatriación. La escuadrilla cruzó la frontera española el 28 de febrero y el 1º de marzo llegó a Madrid. Salas fue ascendido a teniente coronel por méritos de guerra y este segundo ascenso extraordinario le permitió recuperar, más o menos, la posición que había perdido en 1930 por la disolución del Arma de Aviación.

Salas volvió a la Escuela Superior del Aire, ahora como jefe de Estudios, y en 1944, con la guerra cambiada de signo, se le envió a Berlín como agregado aéreo, acreditado también ante los gobiernos de Budapest, Estocolmo, Helsinki y Berna. Al caer Berlín en manos rusas se le ordenó pasar a Berna y en 1947 a Lisboa.

Cuando cesó en este último destino el corresponsal de la agencia EFE en Portugal enjuició así su labor:

*“Se nos va de Lisboa después de haber dado lección constante —sin pretenderlo— de modestia, de españolismo, de sencillez y buen hacer... El prestigio de Salas en tierra firme ha sido tan útil a España como en el aire...”*

Salas, ya coronel, acompañó al ministro del Aire, Eduardo González Gallarza, en su viaje de 1951 a los Estados Unidos, precursor del acuerdo de 1953. Cuando se pretendió en 1952 la primera aproximación a la OTAN, cuya sede central residía entonces en París, Salas fue allí enviado como agregado aéreo, aunque con la misión superior de representante del jefe del Alto Estado Mayor, teniente general Vigón, anterior ministro del Aire. En París permaneció cuatro años y llegó a ser el decano de los agregados, lo que le permitió organizar, pese a las reticencias francesas, un acto conmemorativo del décimo aniversario del final de la II Guerra Mundial, para cuya preparación escogió una terna que incluía a un representante ruso, lo que no dejó de sorprender y de ser valorado como un gesto de imparcialidad.

Con motivo de su cese en París, el embajador de España, conde de Casas Rojas, pasó al ministro de Asuntos Exteriores el informe siguiente:

*“Rara vez he encontrado un agregado militar tan completo por su competencia, por su celo, por su discreción, por sus buenos modales, por su eficacia profesional... llevó a cabo cuantas misiones le encomendé con el mayor tino y acierto”.*

Al volver a España ya cumplidos los 50 años, alcanzó la aptitud de profesor de vuelo en caza reactor F-86, lo que demuestra su buen estado físico y su capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías. Bajo su mando, la caza española fue mejorando su estado de operatividad a pasos agigantados y pudo desfilar sobre Madrid, el 3 de mayo de 1959, en una formación cerrada de 88 F-86 (Sabre) encabezada por él mismo, que había despegado en bloque de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, hecho sin precedentes.

Con la idea de asegurar la defensa aérea de las Canarias quiso demostrar personalmente que los F-86 podían desplazarse en vuelo a Gando y para ello, el 8 de abril de 1961, realizó, en dos horas, el viaje de Morón a dicha Base, acompañado por su ayudante, teniente coronel Azqueta.

En 1963 se le concedió la Medalla Aérea; fue promovido a general de división; y nombrado jefe de la Zona Aérea de Canarias. Quiso llegar a Las Palmas pilotando su propio avión y al conocer esta decisión el general Álvarez Pardo, se-

gundo jefe de este destino, dio orden de que los aviones disponibles salieran a su encuentro en perfecta formación. Fue una llegada espectacular y emocionante.

En 1966 ascendió a teniente general y ocupó la jefatura de la Región Aérea del Estrecho y de la Aviación Táctica, hasta el 1 de octubre de 1972, fecha en la que por imperativo de la edad, pasó a la situación B.

Uno de sus antiguos subordinados, Jesús Sáiz, le despidió con un artículo en el ABC, titulado “De Sevilla se nos va un señor”, en cuyo texto decía lo siguiente;

*“Se nos va de Sevilla y de la situación en activo, dejando el legado, magnífico, de una hoja de servicios, militar y aviatoria (sic), difícil de superar. Serio, pero amable, callado pero expresivo. Ejemplo de mesura. Sabiendo mandar con un gesto, hacer cumplir la disciplina con una mirada. Bien lo sabemos quienes tuvimos la suerte y el honor de volar tras él, en la guerra y en la paz”.*

A pesar de su nulo interés por ocupar cargos no militares, que rechazó una y otra vez, la legislación vigente le convirtió en 1974 en Consejero del Reino y miembro del Consejo de Regencia, en su calidad de teniente general en activo de mayor antigüedad. En noviembre de 1975, tras el fallecimiento de Franco, Rodríguez de Valcárcel, monseñor Cantero y Salas asumieron por dos días la Jefatura del Estado, que transmitieron luego a don Juan Carlos I.

En 1976 Ángel Salas pasó a la situación de reserva y, poco después, el Rey le nombró senador para la legislatura 1977-1978, en el cupo de 40 de libre designación que tenía el monarca. Al cesar en su cargo tras la aprobación de la Constitución se apartó de toda actividad pública.

En abril de 1991 el Consejo de Ministros le ascendió a capitán general honorario, “en atención a los méritos personales excepcionales” que reunía.

Aparte de las condecoraciones militares ya citadas, posee siete grandes cruces (entre ellas las civiles de Cisneros, Isabel la Católica y Carlos III), la Legión de Honor francesa, la del Mérito de los Estados Unidos, la Orden de la Corona italiana, la portuguesa Orden Militar de Avis y otras muchas de menor entidad.

## RASGOS DE SU PERSONALIDAD

**S**u trayectoria en paz y en guerra ha sido en todo momento ejemplar y tanto amigos como adversarios han resaltado su comportamiento caballeroso y veraz.

Su humildad, su prudencia, su discreción, su parquedad de palabra, su pulcritud en el vestir y en el actuar, su falta de ambiciones, su capacidad y eficacia, le han hecho acreedor de la admiración y el

afecto de superiores, compañeros y subordinados, y del respeto de todos.

A pesar de sus prolongados silencios, era hombre de fino sentido del humor y exquisita cortesía. Ambas cualidades le permitieron triunfar en las tres difíciles misiones diplomáticas que se le encomendaron: defender los intereses españoles en Alemania después de la retirada de la “División Azul”, cuando nuestras relaciones con Berlín eran tensas; mantener trato correcto y cordial con el entonces Jefe de la Casa Real Española, don Juan de Borbón, en Berna y en Lisboa, en momentos en los que no eran precisamente fáciles ni amistosas las existentes entre su entorno y las autoridades de Madrid; y, por último, preparar la aproximación entre España y Francia y, a través de esa potencia, con la OTAN, muy renuentes y hasta hostiles con el régimen español.

Estos rasgos de su personalidad ponen de manifiesto la enorme calidad humana de un hombre que, habiendo escalado los más altos puestos de la milicia, se negó siempre a ocupar cargos políticos, salvo aquellos que por imperativo de la Ley le correspondían.

Preconizado en 1963 como Subsecretario de Aviación civil, únicamente consintió en realizar el trabajo oscuro de organizar la Subsecretaría en la sombra sin aceptar el nombramiento. Rechazó también las propuestas de ser nombrado Consejero Nacional, Procurador en Cortes e incluso Ministro. Esta norma la quebró únicamente cuando consideró un deber indeclinable aceptar el nombramiento de Su Majestad el Rey como Senador en los cruciales años de 1977-1979.

## BIBLIOGRAFÍA SOBRE ÁNGEL SALAS

- E. PETIT, Historia Mundial de la Aviación, Barcelona, Ediciones Punto Fijo, 1967, p. 247
- J. GOMÁ, La Guerra en el Aire, Barcelona, Editorial AHR, 1958.
- J. VIGÓN, La Epopeya y sus Héroes, p.174, Barcelona, Editorial AHR, 1957, p. 174.
- A.GARCÍA LACALLE, Mitos y Verdades, Méjico, Ediciones Lito FOCET Fersa S.A., 1973.
- J. SALAS, La Guerra de España desde el aire, Esplugues de Llobregat, Ediciones Ariel, 1970.
- J. SALAS, en Historia Social de las FF.AA., Tomo 6, Madrid, Editorial Alhambra, 1986.
- R. SALAS y J. SALAS, Historia General de la Guerra de España, Madrid, Ediciones Rialp, 1986. INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AÉREA, Historia de la Aviación Española, Madrid, IHYCA, 1988.
- PLATÓN, Hablan los militares, p. 376-379, Barcelona, Editorial Planeta, 2001, pp. 376 a 379.
- J. SALAS, Guerra Aérea 1936/39, t. I a IV, Madrid, IHCA y SHYCEA, t. I a IV, 1998 a 2003.
- K.RIES y H.RING, Legion Condor, Mainz, Verlag Dieter Hoffmann, 1980.
- F. PEDRIALI, Guerra di Spagna y Aviazione italiana, Roma, Nuevo Studio Tecnica, 1992.
- G. HOWSON, Aircraft of the Spanish Civil War, Londres, Putnam Aeronautical Books, 1990.
- N. MALIZIA, Ali nella tragedia di Spagna, Modena, Mucchi Editore, 1986.
- P. LAUREAU y J. FERNÁNDEZ, La Legión Cóndor, Outreau, Editions Lala Presse.s/f, p. 22.