

Historial del Capitán General Angel Salas Larrazábal

JESUS SALAS LARRAZABAL

Angel Salas Larrazábal nació el 1 de octubre de 1906 en la muy noble y muy leal ciudad de Orduña, única del señorío de Vizcaya, y cumplió en 1991, por tanto, 85 años de edad y 70 de vinculación a las Fuerzas Armadas, pues ingresó en la Academia de Artillería de Segovia el 27 de agosto de 1921, cuando en Africa se vivía la dolorosa etapa del hundimiento de la Comandancia General de Melilla.

Promovido a teniente el 10 de julio de 1926, fue destinado al 2.º Regimiento de Artillería Pesada y allí le sorprendió la primera disolución del Cuerpo de Artillería. Reintegrado al servicio el 10 de diciembre, volvió a Mérida, esta vez al Primer Regimiento de Artillería a Pie, de donde pasó en mayo de 1927 al 11 Regimiento Ligero, de guarnición en Burgos, solar de su familia paterna, y en agosto del mismo año a la Agrupación de Artillería de Campaña de Melilla, en donde hizo su presentación el 5 de septiembre, incorporándose a la 3.ª batería, en el Jemis de Tensaman.

A finales de diciembre compareció al concurso para poder optar al 2.º Curso de Oficiales Aviadores, que superó, siendo nombrado alumno del citado curso por Real Orden Circular del 26 del mismo mes, que le dejaba en situación de disponible en la 1.ª Región Militar y en comisión en el Servicio de Aviación.

Comenzaba este curso en la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos, de donde se pasaba a la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares. Angel Salas terminó esta primera parte del curso en el verano de 1928 y obtuvo el título de observador de aeroplano con antigüedad del 14 de julio.

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.



El capitán Salas junto al capitán Guerrero García

Salas estuvo destinado en 1928, y hasta el 24 de enero del año siguiente, en el Grupo 33 de la Escuadra de León, mandado por el comandante Gómez Jordana, que residía en el burgalés aeródromo de Gamonal, no lejano a la Cartuja de Miraflores, cuyos monjes solían pasear por los alrededores de la base aérea.

Los componentes del primer grupo Morato (2-G.3) en junio de 1937. De izquierda a derecha: Muntadas, Allende, Salas, García Morato, García López-Rengel, Salvador, Bermúdez de Castro, Senra, García Pardo, Ansaldo (Jouquin), Rubio Paz, Guerrero, Mazarredo y Vázquez Sagastizábal.





García Morato impone la insignia del grupo al popular literato y conferenciante Federico García Sanchiz. De izquierda a derecha: Serra (Carlos), x, Salvador, García Sanchiz, García López, Senra, Bengo, García Morato, Simón, Salas y García Pardo.

El 31 de enero de 1929 Salas se incorporó al Grupo 3 de Tetuán, dotado de aviones "Breguet XIV", en donde permaneció hasta el 11 de septiembre. En esta época seguían los enfrentamientos de los artilleros con el dictador, quien por segunda vez disolvió el Cuerpo en febrero de 1929, lo que no afectó mucho a Salas por estar destinado en África y en comisión en el Servicio de Aviación.

Las enseñanzas de pilotaje las recibían parte de los alumnos en Alcalá de Henares (Escuela Elemental militar) y el resto en Albacete (Escuela civil contratada), pasando luego todos a la Escuela de Clasificación de Guadalajara. Angel Salas se incorporó el 17 de septiembre a la Escuela de Alcalá, en la que voló el Avro hasta marzo de 1930, pasando en abril a Guadalajara, cuando ya había dimitido Primo de Rivera; aquí voló en De Havilland "DH-9", "Breguet XIX" y Avro hasta finales de octubre de dicho año, siéndole reconocido el título de piloto por Real Orden del 21.11.1930 (Diario Oficial 265), que incluía una lista por él encabezada. Huarte Mendicoa, uno de los nueve oficiales que terminaron el curso dos meses después, igualó la puntuación de Salas, pero el título le fue reconocido después de que el Decreto de 8 de enero de 1931 hubiese disuelto el Arma de Aviación y fue escalafonado por su antigüedad en Artillería y no como Oficial Avia-

dor. Parecía que Salas no comenzaba con buen pie su carrera militar, al haber sufrido tres disoluciones en tres años y medio y haber perdido, por la tercera, varias decenas de puestos en el escalafón, retrocediendo por detrás de los capitanes y tenientes más antiguos de su promoción (una treintena, el 60% del total del curso), a los que había adelantado por su mejor puntuación, y de los que cursaban en las promociones 3.^a y 4.^a.

La mala suerte que le acompañaba en el plano orgánico se vio compensada por la gran fortuna en el ámbito personal, que se comprobó ya en la Escuela, al salir ileso el 13 de febrero de 1930 de un choque con el avión de otro alumno, y que no le fallaría nunca a lo largo de su dilatada carrera.

La calificación del curso le valió ser seleccionado para la aviación de caza y destinado a la Escuadrilla Martinsyde de Getafe, la única de la especialidad con material de vuelo en aquel entonces, y no en muy buen estado. Pocos días después de que Salas abandonase Getafe el teniente Esparza

se mató con el Martinsyde que había volado allí normalmente.

Después de la disolución del Arma de Aviación, en febrero de 1931, Salas fue destinado a Tetuán, a la Plana Mayor de lo que se denominó 4.^o Batallón de Aviación Militar, hasta que la II República, proclamada el 14 de abril, restableció el nombre de Escuadra, que más adelante cambió por el de Fuerzas Aéreas de África. Los aviones existentes entonces en Tetuán eran los "Breguet XIV y XIX", el "Loring R.III" y el Avro.

En marzo de 1932 la Jefatura de Aviación designó a Salas para asistir en La Marañosa a un curso de gases y enmascaramiento, quedando afecto al Servicio Central de Armamento y luego al de Guerra Química, de nueva creación; en febrero de 1933 se le reconoció el derecho preferente para cubrir vacantes en las Unidades de Caza y en febrero de 1934 representó a la Aviación Militar en la Comisión interministerial encargada de realizar los estudios y experiencias precisos para la elección de un modelo de máscara contra gases.

De estos períodos de residencia en Madrid, Angel 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" con salida al ras del suelo, que le valió una fuerte reprimenda, y el proyecto con Jiménez Ugarte de un viaje trasatlántico con uno de los "Breguet XIX" de gran raid, y su preparación concienzuda para la navegación astronómica, sin que la propuesta fuese autorizada por la Jefatura de Aviación Militar.

En agosto de 1934 fue destinado a la Escuadrilla Mixta del Sahara, incorporándose el 14 de septiembre a Ifni (ocupado cuatro meses antes) y Cabo Juby, y volando a Smara, la ciudad santa, el día 28.

Con motivo de los sucesos revolucionarios en Asturias, en los que participó con el primer Fokker-VII militar y los EC-AMA y PPA de LAPE, se trasladó en Breguet XIX de Cabo Juby a Tetuán y Cuatro Vientos en los días 4 y 5 de octubre, siguiendo el 8 a León, en donde permaneció hasta el 28 del mismo mes, fecha de su retorno a Cuatro Vientos, camino de Tetuán y Cabo Juby. De su estancia en el Sahara en 1934-36 rememora la gran abundancia de marisco en sus aguas costeras, especialmente de percebes, que podían capturar en cantidades impensables.

Un nuevo ejemplo de su suerte personal se produjo el 8 de noviembre de 1934, cuando tuvo que lanzarse en paracaídas en la segunda parte del viaje a Cabo Juby-Ifni-Tetuán, en la forma que él mismo nos relata:

"Hasta Ifni volé en el puesto principal del "Breguet XIX", pasando luego a ocupar el del 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 quedamos pegados al asiento, situación en la que permanecemos algún tiempo, dando la muerte por inevitable. Inesperadamente se partieron las puntas de los planos, 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."

El 2 de febrero de 1935 fue designado por la Jefatura de Aviación para asistir en Cuatro Vientos a un curso de Meteorología, que empalmó con otro de Armamento en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, retornando a Africa el 2 de mayo. En septiembre volvió a Cuatro Vientos para probar, recepcionar y transportar al Sahara el avión 20-2, segundo de los Fokker "F-VII" militares y primero construido en España por la antigua Loring, llamada ya AISA.

Por orden circular de 21.10.31 (DO n.º 244) se le concedió la Cruz del Mérito Militar de 1.ª clase con distintivo rojo, en premio de su distinguido comportamiento y méritos contraídos en la ocupación de Smara (Sahara español) y labor desarrollada en la ocupación de Ifni. Previamente se le había reconocido el derecho al uso del distintivo de la Medalla Militar concedida a la Escuadra n.º 1, como agregado a la misma durante las operaciones de octubre de 1934.

En este año 1935, Angel Salas voló 366 horas con 31 minutos, que, unidas a las casi 1.000 horas anteriores, elevaban su total general a 1.352 horas.

Ascendido a capitán de Artillería en abril de 1936, con antigüedad de 17 de febrero, es destinado a eventualidades y agregado a la Escuadrilla Mixta del Sahara. En el primer semestre de 1936 se mostró aún más activo que en 1935, totalizando en seis meses 273 horas de vuelo.

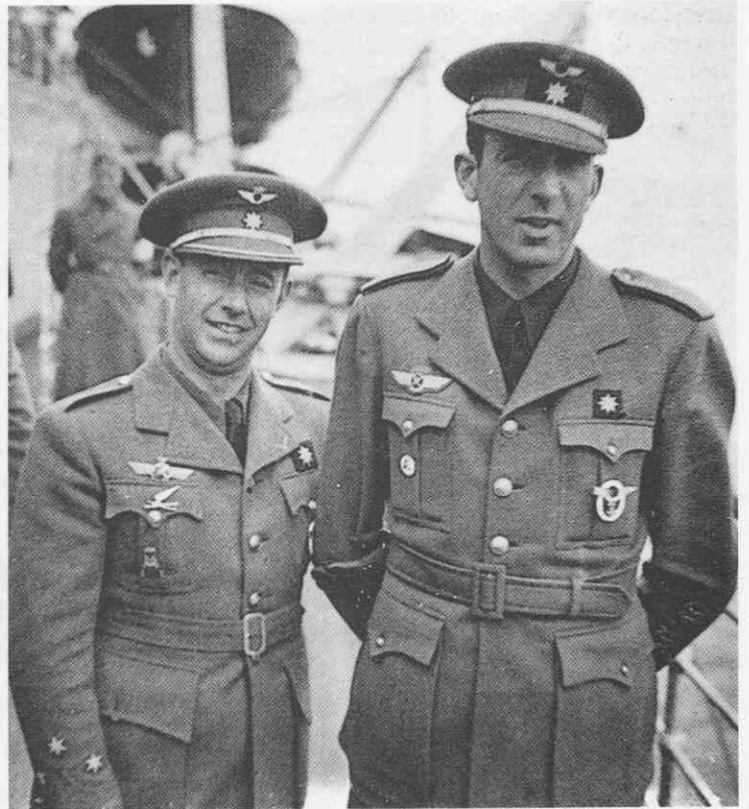
El 25 de junio se traslada por el aire de Cabo Juby a Larche y de allí sigue a Madrid para disfrutar de dos meses de licencia colonial, con autorización para desplazarse a Alemania (con motivo de los Juegos Olímpicos), Dinamarca, Checoslovaquia, Austria, Suiza, Italia, Holanda, Bélgica y Francia.

El 17 de julio aún no había emprendido el viaje a Berlín y por la noche se presentó en el aeródromo de Getafe. Nombrado para bombardear Melilla con una patrulla de "Breguet XIX", se puso de acuerdo con los otros dos pilotos en la madrugada del día 18 para no cumplir este servicio y dirigirse los tres a Pamplona, donde fueron arrestados y sus aviones temporalmente inutilizados, pues Mola aún no se había sublevado.

Sus primeros servicios fueron de enlace de Pamplona con Burgos, Tetuán y Sevilla, en "Breguet XIX", avión que simultaneó en estas primeras jornadas con el Dragon Rapide capturado en Zaragoza y otro civil, a los que incorporó una ametralladora frontal para usarlos como cazas, llegando a combatir contra un Nieuport "Ni-52" el 27 de julio y frente a un Hawker "Fury" y algunos Nieuport entre el 7 y el 10 de agosto.

El 17 de este mes trasladó a Villafría y Gamonal (Burgos) el primer Fokker "F-XII" llegado a España, que había sido dejado en Vitoria por el piloto polaco que lo trajo a nuestra patria, sin manuales ni instrucción alguna de su manejo.

A partir del día siguiente comenzó a volar en los cazas Nieuport "Ni-52", primero en Burgos y luego en Olmedo, Zaragoza y Calamocha, consiguiendo el 23 de agosto su prime-



José Muñoz "El Corto", y Salas en un viaje a Alemania, en mayo de 1939.

ra victoria aérea en el frente de Teruel. Su actividad aérea y terrestre había sido tan intensa en el primer mes de contienda (50 servicios de guerra, 116 horas de vuelo y muchos trabajos nocturnos en el Parque de Artillería de Burgos para mejorar los aviones o su armamento), que este mismo día hubo de ser hospitalizado por agotamiento físico. El 27 de agosto se incorpora de nuevo a Olmedo, del 31 de este mes al 4 de septiembre vuela en "Junkers52" y el 11 de septiembre comienza a hacerlo en Fiat "CR-32".

Ante la insistencia italiana en 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 él 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 el "Potez-54" pilotado por Mellado (el más activo hasta aquel momento), el 29 de octubre un "Katiuska", el 5 de noviembre un "Chato" y el 13 de este mes otro "Katiuska", llegando con ello a su quinta victoria, lo que le incluía en la lista de los ases. En este momento eran ya tres las escuadrillas Fiat italianas y en diciembre se crearían dos más, pasando Salas a ejercer el mando de una de ellas, por poco tiempo.

En febrero de 1937 la Jefatura del Aire le encomendó la organización de una escuadrilla española con unos anticuados cazas polacos "PWS-10", que pronto cambió por "Heinkel 51" alemanes, superiores a los polacos, pero muy inferiores a los Fiat italianos y a los "Chatos" enemigos.

Con los "He 51" operó diez días desde León, del 5 al 15 de marzo y a partir de esta última fecha desde Navia. Los 25 días de estancia en esta localidad asturiana condicionaron su vida futura, pues en ellos conoció a una bella joven evacuada de Oviedo, Rosario Collantes, con la que contraería matrimonio poco después de finalizar la guerra.

El 10 de abril se trasladó desde Navia a Zaragoza, con escala en Burgos, y el 13 de abril ensayó por primera vez en combate el procedimiento que luego se llamaría "cadena" y que fue normalizado en el mes de julio. Angel Salas nos aclara que anteriormente se habían hechos muchos ametrallamientos al suelo, pero sin que después de la pasada, siste-

máticamente, el primero de la formación se situara por detrás del último y se repitiese este proceso cuantas veces fuera necesario. El 13 de abril el apoyo fue tan próximo que se ametralló pocos metros por delante del legionario que avanzaba en cabeza portando la bandera nacional, para levantar el asedio a una posición propia cercada por gran cantidad de fuerzas enemigas en trincheras rectas, muy fáciles de batir; los partes gubernamentales reconocieron que la mayor parte de las numerosas bajas propias fueron debidas al ametrallamiento aéreo.

El 16 de abril Salas abatió un "Chato" y el 17 combatió, al frente de sus cinco "He 51" y de otro agregado, contra diez "Chatos", que luego fueron reforzados por otras dos formaciones 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 la lucha hasta que las formaciones enemigas se retiraron. Luego me dirigí a Calamocho, donde aterricé cuando ya lo habían hecho 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 Angel Salas éste fue, sin duda, 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 Borrás o el norteamericano Tinker.

Dada la acometividad de la Escuadrilla Salas en este combate, García Morato la reclamó en bloque para integrarla en el Grupo Fiat que estaba organizando en Sevilla, el 2-G-3, al que se incorporó como su segunda escuadrilla. Al frente de esta unidad, Salas actuó en Aragón y en las batallas de La Granja, de Huesca, de Brunate, de Santander y de Belchite, batalla esta última en la que derribó dos "Chatos".

Emplazado García Morato para la jefatura de Operaciones de la 1.ª Brigada Aérea, Salas tomó el mando del Grupo el 10-9-37, que conservaría durante el resto de la contienda y en los primeros meses de la postguerra. A su frente demostró su buen hacer en el ataque al suelo en la campaña de Asturias y en la lucha contra la caza enemiga en la batalla de Teruel.

En la ofensiva de Aragón protagonizó varios sucesos singulares, dos de los cuales, hacer prisionero a un "I-15" enemigo en el aire y a tres Caudron en el suelo, que se produjeron el 24 y el 25 de marzo de 1938, nos los relata él mismo:

"El 24 de marzo de 1938, cuando terminé una misión de acompañamiento a unos "Heinkel 51", vi una docena de cazas "I-15" y conseguí ametrallar a uno de ellos durante mu-

cho tiempo. El piloto, seguramente herido, huyó hacia nuestras líneas, defendiéndose cada vez menos y siguiendo luego por derecho y a muy baja altura. Formé a su lado para ver donde caía y empujarle más al interior, pero, de improviso, el Messerschmitt "Bf-109" n.º 51 lo ametralló cuando era prácticamente prisionero y lo incendió, cayendo cerca de Quinto, muy próximo al Cuartel General de Yagüe". Esta victoria, que evidentemente correspondería a Angel Salas, se la apuntó la Legión Cóndor, que ese día reclamó el derribo de tres "Chatos", a cargo del 1.º teniente Schellmann, el teniente Awe y el suboficial Stark.

El apresamiento en tierra de tres aviones lo recuerda así Angel Salas:

"El 25 de marzo, volando al frente de 17 Fiat, ametrallé una columna de camiones más allá de Aguaviva hasta terminar mis cartuchos. Al regreso vi tres aviones enemigos que toma-

ban tierra en el aeródromo de Mas de las Matas, ya abandonado por sus ocupantes, pero aún no alcanzado por las tropas atacantes. Aterricé de inmediato, para evitar que pudieran escapar, dejando a mis subordinados en el aire en misión de protección, que me 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 ("BOE" n.º 531, de 5 de abril), tras siete meses de mando efectivo y brillante de un Grupo de Caza.

El 8 de abril, finalizada la escolta a una formación de "Junkers 52" y "Heinke 45" y cuando ametrallaba concentraciones enemigas en retirada, el avión de Salas fue alcanzado 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. Angel 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". Logró posar el avión cuesta arriba con tal maestría que

sólo sufrió el tren y el plano inferior izquierdo. Esta fue una de las cuatro veces que durante la Guerra Civil su avión fue descendido por fuego enemigo; a lo largo de esta guerra 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 vuelo.

Una semana más tarde, el 15 de abril de 1938, una formación de 15 Fiat mandada por Salas obligó a una embarcación a volver a puerto, poco antes de su ocupación por las fuerzas terrestres. Morato relató así el suceso:

"... la capitana Cala Morlanda, ante la metralla bien dirigida al puente, perdía su gobierno y amenazaba con embarrancar... El ataque cesó. 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



Angel Salas junto a su Fiat.

guiaron al jefe; supo hábilmente conducir a puerto seguro aquel barco de motor... para custodiarlo ha quedado un piquete de soldados de Aviación. 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, y el 31 de dicho mes su avión recibió ocho impactos de caza enemiga que le rompieron una diagonal, pero pudo regresar a su base, a pesar de la trepidación consiguiente.

Otro signo tuvo para Angel Salas la campaña de Extremadura del verano de 1938, que culminó con su hazaña del 2 de septiembre, día en el que, en un sólo combate, abatió tres "Katiuskas" de la 4.ª Escuadrilla y al jefe de la 1.ª Escuadrilla de cazas "I-16" de escolta, pilotado por el hijo de un ex-alcalde accidental de Madrid, dato que naturalmente ignoraba. Salas nos relata así los hechos:

"Al cabo de 50 minutos de patrullar por el frente vi nueve "Katiuskas" que venían hacia nuestras líneas a una altitud algo superior a la nuestra y decidí iniciar un vuelo ascendente hacia las posiciones enemigas, para poder dominarlo en altura y cortarles la retirada. Bombardearon en Monterrubio y a la vuelta caí sobre ellos, ametrallando al punto izquierdo de la primera patrulla e incendiándole el motor del mismo lado; disparé luego sobre el motor izquierdo del jefe de la patrulla, que comenzó a arder y, por último, hice lo mismo con el tercero, que siguió la misma suerte. Al salir del picado atacué de abajo hacia arriba al jefe de la segunda patrulla, que dejó una estela de humo blanco. Vi entonces a los "I-16" y combatí con uno de ellos largo rato, hasta que echó un poco de humo y se lanzó el piloto en paracaídas al norte de Belalcázar. Le acompañé en el descenso y le saludé al llegar a tierra, contestándome de la misma manera."

Al llegar al aeródromo de Mérida, Salas se enteró de que aquella misma mañana, de madrugada, su hermano Ignacio había muerto en Bot (Tarragona), víctima de un bombardeo de otra escuadrilla de "Katiuskas".

La batalla del Ebro tampoco se dio mal a Salas, que la superó 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 respetó en estos meses, pero el 27 de noviembre, a la vuelta de un servicio de rutina, se le presentó una repentina hernia estrangulada y tuvo que ser trasladado urgentemente al hospital de Zaragoza, donde fue operado.

El 12 de enero, aunque la herida seguía supurando, tomó de nuevo el mando de la fracción del 2-G-3 que permanecía en Escatrón, que el día 17 se trasladó a la base más avanzada de Balaguer (Lérida) en donde permaneció hasta el final de la campaña de Cataluña, y el 15 de febrero a Posadas (Córdoba), donde se reunió todo el Grupo.

El 26 de marzo Salas se agregó al aeródromo de Griñón (Madrid), para ser uno de los primeros que entrasen en Madrid, el 28 de este mes, donde su padre pasó toda la guerra refugiado en una embajada.

Durante la guerra, Salas efectuó 618 servicios bélicos, cifra superior a la de cualquier otro aviador (el que le seguía, capitán García Pardo, totalizó 600 y murió al cumplir el que hacía ese número), y en su realización invirtió 1.215 horas de vuelo. Finalizó la contienda de capitán como la había comenzado, habilitado, eso sí, para el mando de comandante.

Poco después de su terminación, el 25 de julio, contrajo matrimonio en Oviedo con Rosario Collantes Alvarez-Buylla, con la que ha tenido siete hijos.

En septiembre de 1939 se le dio el mando del recién creado 21 Regimiento de Caza Fiat, heredero de la Escuadra conducida por Morato hasta su muerte en accidente, que se produjo días después de finalizada la contienda, y por José Muñoz ("el Corto") en los primeros meses de postguerra. Salas simultaneó dicho puesto con el de jefe de la 4.ª Sección de Estado Mayor del Ministerio del Aire, hasta que el 30 de marzo de 1940 pasó a la Escuela Superior del Aire, en la que



Angel Salas ascendió a Comandante en febrero de 1940.

fue nombrado profesor y alumno de la primera promoción de Estado Mayor.

Promovido a Comandante de Aviación el 16 de febrero de 1940 ("BOE" n.º 50), con antigüedad de 26-12-39, posteriormente se le ascendió al mismo grado por méritos de guerra, modificándose su antigüedad a 18-3-38, que finalmente quedó fijada en la del primer día de la paz, el 1-4-39. Fue condecorado, asimismo, con una Medalla Militar individual y dos colectivas (aparte de la que tenía anteriormente) y otras muchas cruces y medallas no tan destacadas.

Cuando el 22 de junio de 1941 Alemania comenzó su ofensiva contra la Unión Soviética, España decidió enviar al frente ruso una División de Infantería y una Escuadrilla de Aviación y abrió de inmediato oficinas de reclutamiento de voluntarios.

La primera expedición de la que se llamaría División Azul salió hacia Alemania el 13 de julio y la Escuadrilla Expedicionaria partió de Madrid, por tren, el 24 del mismo mes, cruzando la frontera francesa el día de Santiago. Según el plan preparado por el Ministerio del Aire español esta unidad debería ser relevada cada seis meses, previéndose que los primeros jefes sucesivos fueran los comandantes Salas, Muñoz y Salvador.

Angel Salas permaneció al frente de la Escuadrilla Expedicionaria siete meses y medio, desde julio de 1941 hasta el 1.º de marzo de 1942, período que se subdividió en tres, de una duración similar, de los que sólo el intermedio fue de participación activa en operaciones bélicas.

El centenar largo de miembros de la Escuadrilla, entre personal volante y de apoyo, fue destinado inicialmente a la Escuela de Caza de Werneuchen, cercana a Berlín por su parte oriental, en la que estuvieron hasta finales de septiembre.

A partir del 2 de octubre la Escuadrilla participó en la ofensiva hacia Moscú, encuadrada en el 27.º Grupo de Asalto (comandante Weiss) del VIII Cuerpo Aéreo, cuyo mando era ejercido por von Richthofen, antiguo jefe de la Legión Cóndor.

Salas consiguió sus dos primeras victorias aéreas el 4 de octubre y las 4.ª y 5.ª el 14 de este mes, antes de que se cumpliesen las dos semanas de actuación en el frente de combate. La suerte empezó a no ser tan favorable algo después y así, del 19 al 24 de octubre la Escuadrilla estuvo cercada en el aeródromo de Kalinin y el 4 de noviembre Salas fue alcanzado por los disparos de la caza enemiga y tuvo

que tomar tierra entre líneas, de donde pudo ser rescatado con una "Cigüeña", lo que le permitió regresar a su base al día siguiente.

Esto no arredró a Salas, quien voló sobre Moscú el 14 del mismo mes al frente de una patrulla de Messerschmitt "Me-109" españoles, en momento en que la temperatura en tierra era ya de 22 grados centígrados bajo cero, y poco después conseguiría su 7.ª victoria. A principios de diciembre comenzó la contraofensiva rusa y el día 10 la Escuadrilla fue de nuevo cercada, esta vez en Klin, de donde pudo salir a pie el 12, excepto dos pilotos que lograron poner sus aviones en marcha y despegar con ellos hacia aeródromos de retaguardia.

En diez semanas 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, Angel Salas efectuó 70 servicios de guerra y derribó siete enemigos, lo que eleva sus victorias a 24.

El 6 de enero la Escuadrilla recibió la orden de repatriación, el 12 de febrero inició el regreso hacia Alemania, el 17 llegó a Werneuchen, el 28 a la frontera española y el 1.º de marzo a Madrid.



A su vuelta a España fue ascendido a teniente coronel por méritos de guerra, y este segundo ascenso extraordinario le permitió recuperar, sensiblemente, la posición que había perdido en 1930 por la disolución del Arma de Aviación.

En 1942 ocupó la Jefatura de Estudios de la Escuela Superior del Aire y cuando la guerra cambió de signo se le envió a Berlín como Agregado Aéreo, acreditado también ante los gobiernos de Budapest, Estocolmo y Helsinki. Al caer Berlín terminó el período reglamentario en Berna y Lisboa, ciudades ambas en las que coincidió con D. Juan de Borbón, al que cumplimentó oficialmente. Cuando cesó en Lisboa, para volver al Estado Mayor del Aire, 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... Sin simpatías estudiadas, sin afectaciones ni vanidades, Angel Salas ha servido a España -en la diplomacia- con igual sencillez y reciedumbre que en las armas... El prestigio de Salas en tierra firme ha sido tan útil a España como en el aire..."

El éxito conseguido en esta misión diplomática hizo que se pensase en el ya coronel Salas para acompañar al Ministro del Aire en su viaje de 1951 a los Estados Unidos, precursor del acuerdo de 1953, y cuando se pretendió la primera apro-

ximación española a la OTAN, cuya sede central residía entonces en París, adonde Salas fue enviado como Agregado Aéreo, aunque con la misión superior de representante del Jefe del Alto Estado Mayor, Teniente General Vigón, anterior Ministro del Aire, buen conocedor de las cualidades del elegido.

En París permaneció desde 1952 a 1956 y llegó a ser el decano de los Agregados, lo que le permitió organizar un acto comunitario, para cuya preparación escogió una terna que incluía un representante ruso. En el discurso que Angel Salas pronunció expuso los siguientes conceptos, que aún hoy día parecerían atrevidos:

"Faisons donc des vœux pour que les dirigeants sur lesquels retombe l'écrasante responsabilité des destins du monde, voient leurs esprits éclairés et trouvent les solutions bénéfiques et pacifiques a tous les problèmes qui leur sont posés.

Si, sur cette route de la concorde Universelle, que tous nous souhaitons, les hommes politiques trouvant un jour une formule pour rendre inutile l'existence des Forces Armées que nous représentons, je ne doute pas qu'elle serait cordialement accueillie par nous tous, en dépit de l'amour que nous portons à notre carrière..."

Con motivo de su cese, el Embajador de España en París, Conde de Casas Rojas, informó al Ministro de Asuntos Exteriores lo 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. Siempre hallé en él un colaborador leal que tuvo la atención de tenerme al corriente de todas sus actividades y que llevó a cabo cuantas misiones le encomendé con el mayor tino y acierto."

Al volver a España efectuó el curso preciso para pilotar los cazas reactores "F-86" y alcanzó la aptitud de profesor de vuelo en este modelo de avión, ya cumplidos los 50 años, y fue nombrado Jefe de las Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa,

Angel Salas a bordo de un avión F-5, en la Base Aérea de Morón.

puesto que desempeñó como coronel hasta 1959 y de general de brigada hasta 1963.

Salas acometió con gran entusiasmo su reencuentro con la Caza española, cuyo estado de operatividad fue mejorando a pasos agigantados y permitió que el 3 de mayo de 1959 desfilara sobre Madrid una formación cerrada de 88 "F-86" (Sabre), encabezada por él mismo, que despegó en bloque desde la Base Aérea de Torrejón de Ardoz. Salas piensa hoy en día que se afrontó un riesgo excesivo y que el público apenas pudo apreciar aquella importante hazaña, bien valorada, eso sí, por los entendidos.

En noviembre de este mismo 1959 tuvo lugar en el polígono de tiro de Las Bárdenas el ejercicio "Milano" y en 1962 se celebró el primero Concurso Nacional de Tiro, en las modalidades aire-aire, aire-tierra, bombardeo y cohetes, y con dos clasificaciones: individual y por Unidades (patrullas de cuatro aviones, de los Escuadrones 11, 12, 21, 41 y 61).

Preocupado Salas por la indefensión aérea de Canarias, quiso demostrar personalmente que los "F-86" podían desplazarse en vuelo a Gando y, para ello, voló desde Morón a dicha Base, acompañado por su ayudante, teniente coronel Azqueta, invirtiendo dos horas justas en el viaje, tiempo máximo de vuelo hasta aquel momento en una misión con este tipo de avión. El vuelo de ida se efectuó el 8 de abril de 1961

y el de vuelta dos días después; en la jornada intermedia volaron a Smara, en el Sahara.

Desde 1956 a 1963 las Fuerzas Aéreas de la Defensa pasaron de la nada a ser "un conjunto vigilante y dispuesto para el combate, con los medios y el personal apto para servirlos, capaz de detectar y no dejar fácil acceso al espacio aéreo nacional, a quien tratara de hacerlo con fines agresivos", como Salas escribió al cesar en su mando.

No todo fueron satisfacciones en estos años. En una ocasión, Angel Salas estuvo más cerca de perder la vida volando el "Sabre" en tiempo de paz que en sus siete centenares de servicios de guerra. En un vuelo instrumental entre nubes que llegaban a poca altura del suelo, salió de ellas en una postura tan comprometida que, para evitar estrellarse contra el terreno, hubo de tirar de la palanca de mando con todas sus fuerzas, hasta superar el factor de carga última del avión. Tuvo la fortuna de que, a pesar de su edad, su organismo soportara mejor esta aceleración extrema que la estructura del aparato.

En el segundo semestre de 1963, Salas organizó la Subsecretaría de Aviación Civil, que no quiso ejercer en titularidad. El 28 de diciembre de este año se le concedió la Medalla Aérea y fue promovido a General de División y destinado a la Jefatura de la Zona Aérea de Canarias y Africa Occidental, que ejerció sólo unos meses, pues, al crearse el CESEDEN, se le nombró Segundo Jefe de este Centro y Jefe de Estudios de ALEMI (Escuela de Altos Estudios Militares).

Ascendido en 1966 a Teniente General, ocupó la Jefatura de la Región Aérea del Estrecho y de la Aviación Táctica, cargos que desempeñó hasta el 1.º de octubre de 1972, en que por imperativo de la edad pasó a la situación B.

Uno de sus antiguos subordinados, Jesús Sáiz, le despedía con un artículo en el "ABC" de Sevilla 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, 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 él podría aplicarse la frase de Saint-Exupery: Ama el mando, pero sin decirlo."

En 1974, en cumplimiento de la legislación vigente, fue nombrado miembro del Consejo del Reino en su calidad de Teniente General en activo de mayor antigüedad y, como tal, del Consejo de Regencia, que estaba constituido por el Presidente de las Cortes, el Prelado de mayor jerarquía entre los que eran procuradores y el militar más representativo de los tres Ejércitos.

Lo eran en aquel momento Don Alejandro Rodríguez de Valcárcel, monseñor Don Pedro Cantero Cuadrado, Arzobispo de Zaragoza, y el General Don Angel Salas Larrazábal; estos tres hombres asumieron por dos días la Jefatura del Estado, en noviembre de 1975, correspondiéndoles transmitir sus poderes al Rey Don Juan Carlos.

Continuó como miembro del Consejo del Reino hasta el 1.º de octubre de 1976, fecha en la que, por cumplir los 70 años, pasó a la situación de Reserva y se retiró a vivir a Majadahonda, donde reside.

Como reconocimiento a su destacada trayectoria, en la legislación 1977-79 de las Cortes Generales, que habrían de ser Constituyentes, fue uno de los 50 Senadores de nombramiento real, que se unieron a los de representación popular para dar a España su Constitución democrática. Al cesar en el cargo, por supresión del estamento de Senadores de nombramiento real, se apartó de toda actividad pública.

Al cumplirse los quince años de la transmisión de Poderes a Su Majestad D. Juan Carlos I, previa deliberación del Consejo Superior Aeronáutico, el Jefe de Estado mayor del Aire propuso a la Superioridad su ascenso a Capitán General "en atención a los méritos personales excepcionales" que reunía. Dicha frase se recoge en el Real Decreto 657/1991, de 26 de



El general Salas durante una visita a la Escuela de Reactores de Talavera, saludando al entonces comandante Mora Bañó.

abril, por el que fue promovido a la citada dignidad.

Se halla en posesión de una Medalla Militar individual y de tres colectivas, de la Medalla Aérea, de siete Grandes Cruces (las de los tres Ejércitos y las de San Hermenegildo, Cisneros, Isabel la Católica y Carlos III), de la Legión de Honor francesa y del Mérito de los Estados Unidos, ambas en su grado de oficial, de la Cruz de Oro de Alemania, de las Cruces de Hierro de 1.ª y 2.ª clase, de la Orden de la Corona italiana, de la Orden Militar de Avis en su grado de comendador y de otras muchas condecoraciones nacionales y extranjeras.

Su 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 su vestir y en el actuar, su falta de ambiciones y su capacidad y eficacia, le han hecho acreedor a la admiración y el afecto de superiores, compañeros y subordinados, y al respeto de todos.

A pesar de sus prolongados silencios, es hombre con fino sentido del humor y exquisita cortesía, y 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 un trato correcto y cordial con el entonces Jefe de la Casa Real Española, el Infante Don Juan, en Berna y 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 esta potencia, con la OTAN, muy reuentes 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 aquéllos que por imperativo de la Ley le correspondían. Preconizado Subsecretario de Aviación Civil, únicamente consintió en realizar el trabajo oscuro de organizar la Subsecretaría, pero en la sombra, y sin aceptar el nombramiento, y la misma conducta observó cuando se le quiso hacer Consejero nacional, Procurador en Cortes e incluso Ministro. Esta norma la quebró únicamente cuando consideró un deber indeclinable su nombramiento como Senador por Su Majestad el Rey en los cruciales años 1977-79.