

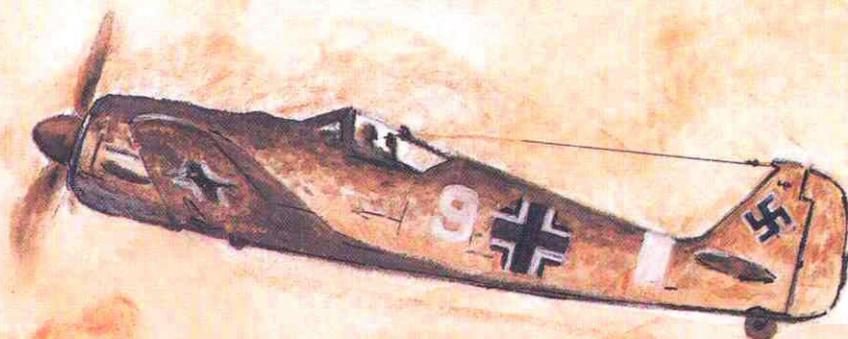
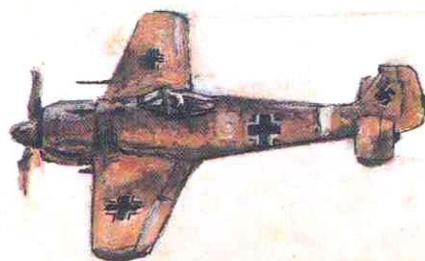
Francisco Valiente, la última victoria de la Escuadrilla Azul

ANTONIO ZARRAGA LLORENS

EL doce de enero de mil novecientos cuarenta y cuatro tenía lugar la última victoria de un piloto español en los cielos de Rusia al abatir un bombardero Douglas Boston. Fue este por tanto el último derribo conseguido por nuestros aviadores en la Segunda Guerra Mundial. Su autor fue el entonces teniente Don Francisco Valiente Zárraga, piloto de caza y componente de la 4.ª escuadrilla de Voluntarios Españoles en Rusia, quien además un mes antes había logrado vencer a otro Douglas Boston

que también sería el penúltimo de la Escuadrilla Azul, por lo que los dos últimos derribos en Rusia fueron de este aguerrido y formidable piloto.

Francisco Valiente, nacido en Erandio (Vizcaya) el 15 de febrero de 1919, sintió el deseo de ser piloto cuando era un estudiante de 17 años al contemplar un día, en plena Guerra Civil, el desarrollo de un combate aéreo que llamó poderosamente su atención, y a partir de entonces ser piloto pasó a ser su mayor ilusión.



CUERVA '92

“Para poder entrar en los cursos de Aviación antes me alisté voluntario en la 4.^a Bandera de Castilla con la cual estuve en el sector de Belchite y más tarde en Teruel”.

En el frente de Aragón fue herido de bala dos veces, y en 1938 sigue en Avila un curso de Alferces Provisionales de Infantería hasta que finalmente en julio del mismo año fue llamado para asistir a los cursos de Piloto de Avión de Guerra, del que salió siendo nombrado Alférez Provisional un mes antes de terminar la guerra.

Ya con el título de piloto vivió sus primeros momentos de angustia cuando tuvo que realizar un aterrizaje forzoso por avería del motor en pleno vuelo. “Ocurrió cuando sobrevolaba la provincia de Segovia y el motor de mi aparato comenzó a dar síntomas

de estar averiado. La situación se volvió apurada pues no podía regresar y en aquel terreno tan montañoso no encontraba ninguna extensión llana para poder tomar tierra. Así me mantuve dando vueltas hasta que por fin divisé a lo lejos el humo del tren y me dirigí hacia él. Con un poco de suerte pude llegar hasta el Parque de Artillería de Segovia, y pude aterrizar en el patio, entre dos filas de cañones”.

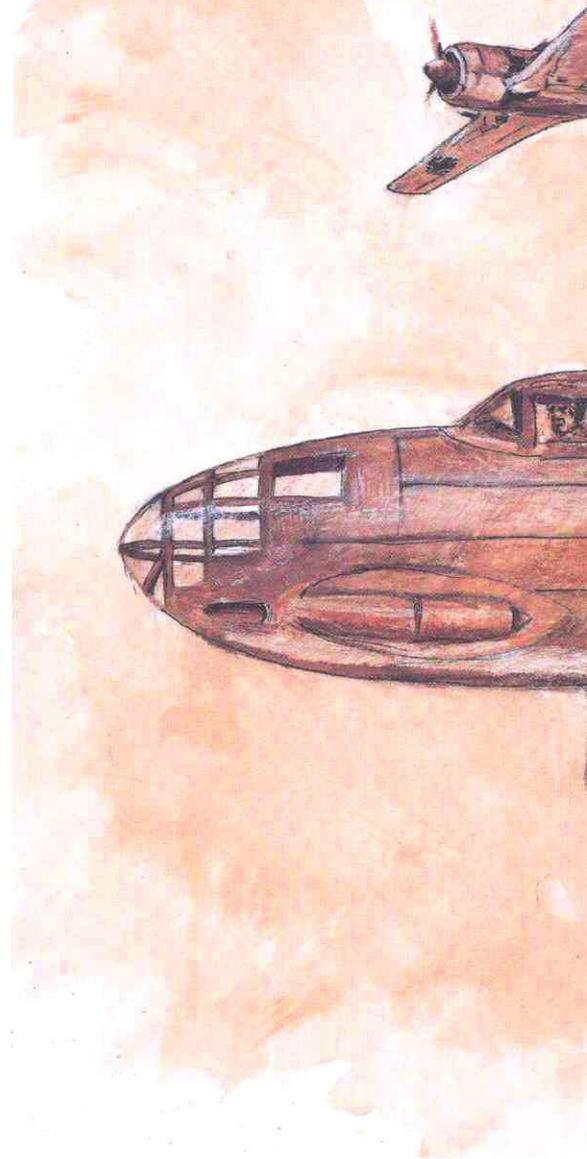
En 1941 entra como alumno de la 1.^a promoción de la Academia de Aviación de León, siendo promovido a teniente profesional en febrero de 1943, y en mayo de ese mismo año es llamado por el comandante Mariano Cuadra, que sería el jefe del cuarto relevo de la Escuadrilla Azul para formar parte del mismo.

Arma de Aviación 4 ^a Escuadrilla de Voluntarios	
Tte. Valiente	
Cap. Salazar	
1^a Patrulla	
Cap. Oca	
Tte. Valeriano	
Camuñer	
Arjona	
Cañete	
Arango	
M. Caldeira	
Uchotarro	
Amigo	
2^a Patrulla	
Cap. Torres	
Tte. Lucas	
Mesa	
Ullate	
Pereira	
Castro	
Pigarras	
M. Muñoz	
Recurros	
Agrupados	
Tte. Torres	
Tte. Muñoz	
M. Muñoz	
M. Muñoz	

Pizarra en la que aparecen los nombres de los componentes de la 4^a Escuadrilla de Voluntarios y en la que se puede apreciar el nombre del Tte. Valiente como uno de los integrantes de la 2^a Patrulla.

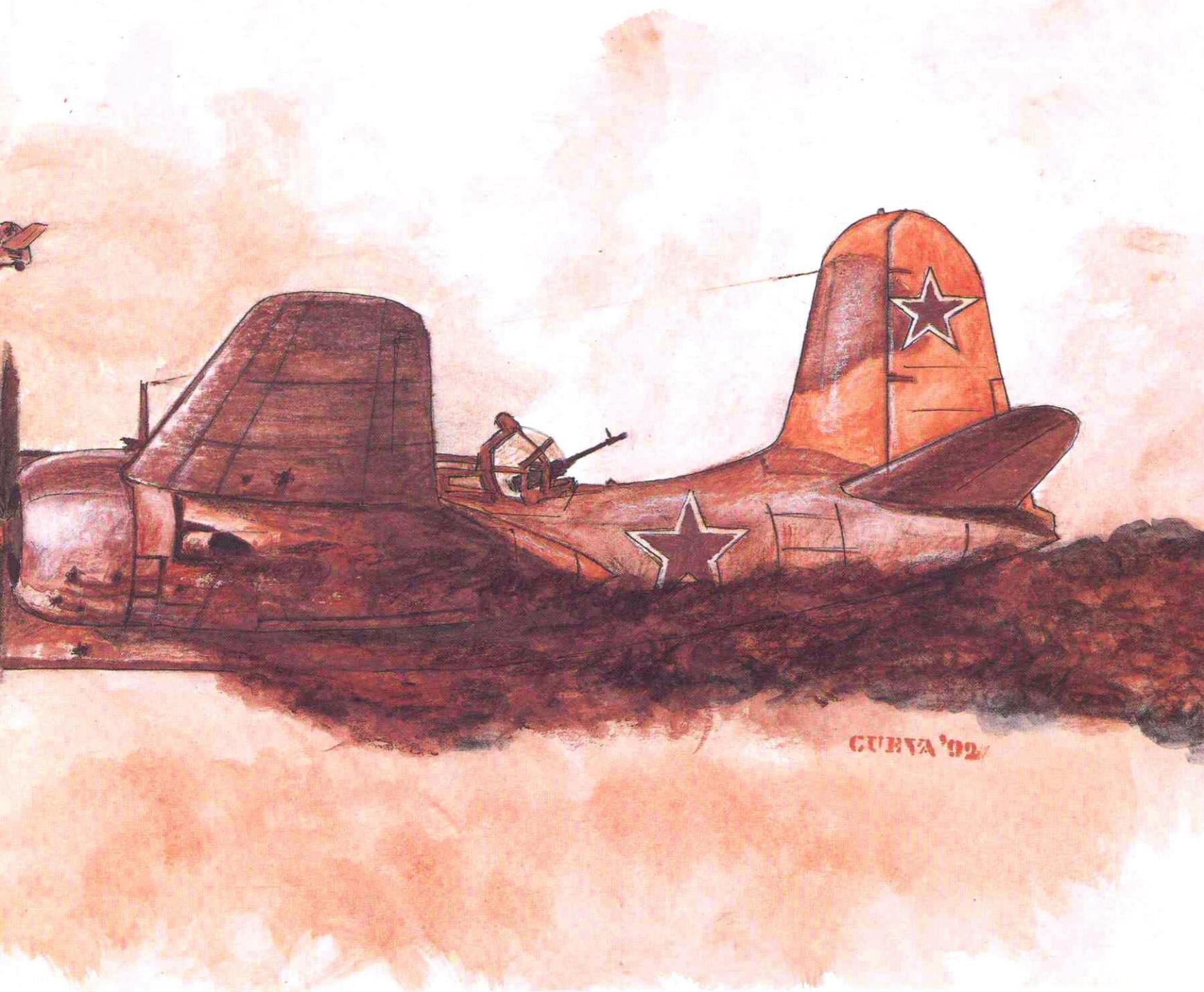


Un mecánico español chequea la radio de un FW-190



Ya en Rusia, a los mandos de los Focke Wulf 190, el mejor caza de la Luftwaffe, llevaban a cabo entre otras, misiones de protección a los bombarderos alemanes Heinkel 111 y a los bombarderos rápidos Junkers 88, y servicios de Protección de reconocimiento que llevaban a cabo los aviones Fw 189.

“De los servicios que hacíamos siempre he preferido el vuelo de protección de bombarderos, pues volábamos mucho más alto que ellos, y era como llevar un cebo para atraer a los cazas enemigos. Desde arriba los veías dirigirse directos hacia los bombarderos y entonces bajabas en picado hacia ellos aprovechando la ventaja que proporcionaba para el combate estar a más altura. Sin embargo, la protección de reconocimiento resultaba muy aburrida, pues como los aviones eran muy lentos los superábamos a gran velocidad y teníamos que pasarnos todo el rato dando vueltas y vueltas para estar en su línea”.



— *¿Cómo se establecían las Patrullas de alarma?*

Solíamos volar por parejas. Uno de los pilotos con quien más volaba fue con Serra, que era más antiguo que yo y con quien me unía una buena amistad. Por alguna razón, aunque él debía volar de jefe, prefería hacerlo de punto y que fuese yo el que dirigiese la formación. Incluso si alguna vez teníamos que ir más de dos y Serra estaba al mando, siempre me ponía a mí de jefe, aunque hubiese otros pilotos más antiguos que yo.

Llegados al tema central de esta entrevista Francisco Valiente nos cuenta como llevó a cabo aquél último derribo.

Aquel día volaba de pareja con Lucas. Nos dieron la alarma y depegamos. Muchas veces se producía la alarma y no encontrá-



Emblema de la 4ª Escuadrilla de Voluntarios en la que acuaba el Teniente Francisco Valiente.

bamos nada, pero esta vez fue diferente. Divisamos una formación de siete Douglas Boston que volaban en uve y se dirigían hacia sus líneas después de realizar algún servicio de bombardero. Llevaban dos escalones de caza, el primero de los cuales iba unos mil metros más alto que los bombarderos. Nosotros estábamos a la altura del primer escalón. Entonces nos vieron y yo iba a tirarme por ellos, pero Lucas me dijo que esperase. Alabeó su aparato y los rusos nos respondieron. Debieron pensar que éramos de los suyos, a veces con el contraluz fuerte no se ven los colores de los aviones ni se distinguen sus formas, y los nuestros eran muy parecidos a su Lag-5, que también tenía el motor en estrella.

Y entonces vi como los Douglas se metían en una nube aislada, y en cuanto el primero salió de la nube me tiré encima suyo. Mientras descendía en fuerte picado, acabó de sa-

lir de la nube toda la formación. Al ver que descendía sobre ellos comenzaron a dispararme y también avisaron a sus cazas, que se lanzaron a por mí. El Douglas tenía una torreta arriba y otra abajo, ¡pero servida por el mismo hombre! Así que que rebasé el avión y los atacé desde abajo. Como el ametrallador disparaba desde la torreta superior, no debí verme. Disparé mis cuatro ametralladoras, e inmediatamente di el tirón, pues creí que me estrellaba contra él. En seguida

el Douglas inició una repentina caída del ala y entró en pérdida mientras su motor izquierdo despedía llamas como un soplete. Tardó unos diez segundos en comenzar a caer contra el suelo.

– *¿No fueron atacados por los cazas rusos en ese momento?*

No, al principio se tiraron detrás, pero luego dejaron de seguirme, quizás porque Lucas

se quedó arriba, o porque irían mal de gasolina. Esto es uno de los servicios más bonitos que realicé. No choqué de milagro, me acerqué hasta unos treinta metros disparando y pegué un tirón que me pareció enorme. Como yo me había lanzado por la vertical, iría a unos 850 km/h y él a unos 400. A esa velocidad, cuando te das cuenta, estás encima.

– *Entre las victorias de la 4.ª Escuadrilla también figura el derribo de un globo de observación, en el cual intervino toda la escuadrilla. Con este globo los rusos podían orientar el tiro artillero, que estaba haciendo bastante daño entre la infantería alemana. Siempre que los cazas intentaban atacarlo, eran divisados de lejos y el globo era arriado antes de que estuviese al alcance de tiro.*

Aquel día nos internamos en territorio enemigo volando a gran altura, y dando uno rodeo nos dirigimos hacia el lugar donde se hallaba emplazado el globo. Sus defensores, al vernos venir desde sus propias líneas y con el sol detrás nuestro, nos confundieron con los suyos, y antes de que pudiesen reaccionar nos lanzamos ametrallando el globo.

PERDIDO SOBRE LA ESTEPA HELADA

Recuerda Valiente una ocasión en que al terminar una escaramuza sobre territorio enemigo y remontarse no pudo ver hacia ningún lado otros aviones, ni amigos ni enemigos. Desorientado y perdido el control por radio, no encontraba ningún punto de referencia en la inmensa estepa cubierta de nieve para poder regresar a sus líneas.

Seguiría buscando el camino de vuelta hasta que se me acabara el carburante, y cuando eso ocurriera tendría que saltar en paracaídas. Pero lo que más miedo me daba era que como estaba sobre territorio ruso sería hecho prisionero, ¡y entonces sí que no podría volver durante mucho tiempo! Por fin logré llegar hasta la carretera de Moscú, que era lo único que se distinguía con claridad sobre todo el suelo helado, y entonces ya sólo tuve que decidir si tomar izquierda o derecha. Decidí ir hacia la izquierda y tuve suerte, pues al poco logré llegar hasta nuestras líneas, donde aterricé sin novedad. La suerte de ser hecho prisionero o no dependió de eso, una decisión de ir hacia la izquierda o la derecha sin ningún tipo de referencia.



Amenizados por la música española que interpreta el Capitán Llaca (tumbado a la izquierda) con su acordeón, los pilotos de la 4ª en estado de alarma junto a sus aviones "matan" el rato jugando una partida. A la derecha, el Valiente Zárraga.



El Teniente Valiente Zárraga y su equipo.

Es sabido que la 4.^a Escuadrilla soportó intensos combates y tuvo gran número de bajas frente a un enemigo numéricamente superior, pues le correspondió actuar en la época en ya había comenzado el repliegue alemán.

Entre los nuestros existía un cuerpo a los que llamamos "los funerarios" porque llevaban un rombo de color negro en la guerrera, y eran los encargados de dinamitar las instalaciones militares cuando estas eran abandonadas en las retiradas. Durante una operación de repliegue tuvimos una misión consistente en volar hasta la primera línea de combate para ayudar a cubrir la retirada, pero la distancia existente desde nuestro aeródromo hasta el frente nos obligaba a la vuelta a repostar gasolina a mitad de camino. Y para repostar tuvimos que tomar tierra en el aeródromo abandonado de Smolensko, donde no quedaba nadie más que los funerarios, dispuestos a volarlo todo una vez hubiésemos llenado los tanques de carburante y emprendido el vuelo. Era sobrecogedora la sensación que se tenía al aterrizar en un aeródromo donde ya no queda nadie y que va ser volado un minuto después, con el enemigo a nuestra espalda avanzando a marchas forzadas.

—¿Alguna vez se vió a punto de ser derribado?

Nunca fuí tocado por tiro de otro avión, pero sí desde tierra por las baterías antiaéreas. Cuando eres alcanzado el ruido del impacto recorre todo el fuselaje metálico del avión.

Una vez se me pegó un ruso a la cola y no tenía manera de quitármelo de encima. Inicié un fuerte picado vertical y el otro aparato continuaba persiguiéndome, entonces remonté y cerré los ojos. Dirigí el morro de mi aparato directamente hacia el sol. Si el otro seguía detrás mío al menos tampoco podía verme, con lo que pude aprovechar para escabullirme.

—¿No se mareaban al hacer un picado tan fuerte?

No, cuando estás entrenado, no. A veces la sangre se te va y pierdes la vista. primero ves todo rosa y luego negro, pero reacciona

mentalmente, porque luego tiras, y al ceder vuelves a ver, pasando otra vez del negro al rosa. Te advierto que miedo pasas muy pocas veces. Son momentos muy cortos, además, y mientras no ves nada, piensas que si el otro te está siguiendo le está pasando lo mismo que a tí.

Ten en cuenta que la palanca de gases la llevas en la mano izquierda, y si antes de iniciar el picado no tienes la mano puesta en los gases, cuando pegas el tirón hay veces que quieres recoger y no puedes poner la mano en la palanca. No tienes la fuerza para levantar el brazo por lo mucho que te pesa el cuerpo a causa de la fuerza centrífuga, pero una vez cogida, ya no exige esfuerzo al echar hacia atrás la palanca.

A finales de abril de 1944 la 4.^a Escuadrilla inició su regreso a España. De los quince voluntarios que con ella fueron sólo regresó la mitad. Entre ellos Francisco Valiente, con seis victorias apuntadas en su cartilla de vuelo. Clasificado entre los ases españoles como el número 25 en la lista que encabeza Morato, fue ascendido a Capitán en 1945, retirándose posteriormente del Ejército del Aire y pasando a la Escala de Complemento. Por su audaz actuación en Rusia le fue concedida la Medalla Militar Individual 27 años más tarde, en 1971 con antigüedad de 1944, y en 1979 fue nombrado Comandante, cuando causó baja definitiva en la Escala de Complemento ■

