

# Semblanzas

EMILIO HERRERA ALONSO, Coronel del Arma de Aviación

## MANUEL ZARAUZA CLAVERO

(1917-1942)

Con ocasión de la batalla de Guadalajara en marzo de 1937, se formó en la zona gubernamental la 3.ª escuadrilla dotada con monoplanos I-16 "Mosca", mandada por el aviador soviético Boris Smirnov "Pligunov"; en ella formaban, además de tres rusos y dos norteamericanos, los españoles, Aguirre, Claudín y Zarauza. A propósito de este último diría Andrés García Lacalle: *"... entre los pilotos que me impresionaron por su valentía, habilidad y sus insospechadas dotes de mando, destacó Manuel Zarauza... muy valiente y extraordinario piloto... fue de los que yo conocí el que mejor voló el I-16; pese a la gran velocidad a que aquel aparato tomaba tierra (165 km/h.), él lo hacía en el mismo espacio que si de una avioneta ligera se tratase"*.

Manuel Zarauza Clavero había nacido en la cántabra localidad de Santoña, el 3 de noviembre de 1917. Hijo de un alférez de Infantería, y aprendiz de mecánico, recién cumplidos los diecisiete años ingresó en Cuatro Vientos como soldado voluntario de Aviación, juró bandera en diciembre de 1934 y realizó el curso de cabo, siendo declarado apto en abril de 1936, pero no ascendió en julio de aquel año, ya que sus antecedentes políticos familiares no inspiraban confianza a sus jefes. Ascendió finalmente en octubre, y un mes después comenzó el curso de piloto en La Ribera, siendo uno de sus profesores el capitán Sampil que diría de él: *"Es un piloto de condiciones excepcionales de habilidad y arrojo"*. Obtenido el título de piloto militar y promovido a sargento, realizó el curso de caza y, tras un breve paso por una escuadrilla de biplanos I-15 "Chato", y luego de un curso de adaptación al I-16 "Mosca", fue designado para formar parte de la 3.ª escuadrilla de este material que se organizaba en España.

Aunque repetidamente se ha di-



cho que estuvo en el Norte, nunca Zarauza combatió en aquel frente, pues aunque debía haber ido a Santander con la escuadrilla de "Pligunov", a mediados de agosto, no llegó a hacerlo. Se dijo que no se lo permitieron por la situación de su padre, preso en Santander a la sazón.

Obtuvo Zarauza su primera victoria aérea en septiembre de 1937, durante la batalla de Belchite, en un combate aéreo sobre Fuentes de Ebro en el que derribó un Fiat italiano que cayó en Mediana.

En octubre era ya jefe de patrulla, y al ascender a teniente, por méritos de guerra, en noviembre, recibió el mando de la 4.ª escuadrilla del Grupo 21, y con ella tomó parte en la durísima batalla de Teruel, en la que los combatientes de ambos bandos escribirían con su sangre páginas de heroísmo en la nieve de aquel crudísimo invierno. El 15 de diciembre, al regreso de una misión de escolta a bombarderos "Natacha", sorprendió la escuadrilla de Zarauza a una formación de trimotores Junkers 52, derribando aquél uno, y entablando combate con los Me-109 que escoltaban a los bombarderos, logró Zarauza abatir uno

que, envuelto en llamas, cayó frente a Villastar.

El 1 de marzo de 1938, Zarauza, cuya escuadrilla estaba estacionada en el aeródromo de Liria, se encontraba patrullando en misión de vigilancia y protección del puerto de Valencia, interceptando a cuatro trimotores Savoia 81, derribando uno y haciendo internarse a los otros en el mar.

Fue ascendido a capitán por méritos de guerra el 7 de marzo, y tres días más tarde, el 10, alcanzó su quinta victoria y la categoría de "As" al derribar un Me-109. Su escuadrilla hubo de mantener los días 11, 12 y 13 muy duros combates, y el 25 derribaría el capitán Zarauza un Me-109 mientras protegía una formación de "Katiuska"; el 10 de mayo, sobre la carretera de Lucena del Cid a Castellón de la Plana, abatió un Fiat cuyo piloto se salvó con el paracaídas.

Al ser derribado y muerto Claudín por la antiaérea sobre Puebla de Valverde, el 5 de julio, Zarauza lo reemplazó en el mando del Grupo 21 de la 11 Escuadra. El Grupo sufrió graves pérdidas en julio y agosto (7 pilotos muertos y 3 desaparecidos), quedando en cuadro. En noviembre ya tenía Zarauza 10 victorias aéreas comprobadas, y el 8 de diciembre fue ascendido a mayor por méritos de guerra.

Distinguíendose siempre por su arrojo, habilidad y deseo de lucha, combatió hasta que en febrero de 1939, al ser ocupada Cataluña por las fuerzas nacionales, hubo de entrar en Francia, siendo internado en el campo de Argelès Sur Mere, del que logró salir para marchar a Rusia en cuya Fuerza Aérea ingresó, luchando en la Guerra Mundial y alcanzando el empleo de coronel.

El 12 de octubre de 1942, mientras realizaba un vuelo en formación sobre Bakú, chocó su aparato con el de uno de sus puntos, muriendo allí aquel excepcional piloto. ■