

SEMBLANZA DE CARLOS DE HAYA, AVIADOR, INVENTORY DEPORTISTA

Francisco Javier Hidalgo del Valle
Académico de Número de la Academia Malagueña de Ciencias

El 1 de marzo, en la villa de Bilbao, nacía en el seno de una familia acomodada, Carlos de Haya y González, siendo el segundo de once hermanos del matrimonio formado por don José de Haya Querejeta y doña María Dolores González Ubieta. Él, un padre emprendedor y recto, con el sentir carlista propio de su estirpe, administraba las rentas del capital que hizo en Cuba. Ella, una madre esforzada y alegre, a pesar de que perdió tres hijos con corta edad; alegría, sin duda, sustentada en sus convicciones profundamente religiosas que, compartidas por ambos, trasmisieron a todos sus hijos.

Cursa bachillerato en los Padres Escolapios donde se formará hasta obtener el título de profesor mercantil, finalizando sus estudios medios en 1917. Interesó su ingreso en la Academia de Intendencia Militar de Ávila, a la que se incorpora como alumno en julio de 1918, jurando bandera el 14 de octubre. Durante su formación brilló por su excelencia, siendo en el último curso Cabo Galonista y terminando como el 2º de su promoción.

En julio de 1921 sale promovido al empleo de Alférez, siendo su primer destino la 6ª Comandancia de Tropas de Intendencia, acuartelada en Burgos (Fig. 1). Como voluntario se incorpora con su unidad para Marruecos, partiendo hacia Melilla en abril de 1922 y presentándose ante sus superiores el día 12 en Kandussi, poblado situado al suroeste de Melilla. En dicho destino apenas estuvo mes y medio, demostrando sus dotes de mando y capacidad de organización. Comprueba, en primera persona, las dificultades, limitaciones, corruptelas y no pocas miserias que nuestro Ejército sufre en tierra africana, desempeñando, entre otras misiones, la jefatura de convoyes de aprovisionamiento en posiciones avanzadas, participando en combates y la reconquista de la posición de Afrau.

En mayo pasa a la península, tras una repatriación de fuerzas. Embarca en el vapor



Figura 1. Carlos de Haya González.

“Villarreal” y arriba al puerto de Sevilla para continuar por tren hasta Orduña, en Vizcaya, incorporándose a su Compañía. En octubre es destinado de nuevo a Burgos, a la 1ª Compañía de Víveres Montada. Pasa en abril de 1923 a la 3ª Compañía de Panadería Automóvil, destacada en Vitoria. Es ascendido a teniente de Intendencia con antigüedad de 7 de julio, y en agosto toma el mando y administración de la Compañía.

A principios de 1924, De Haya es destinado de nuevo a la Comandancia de Tropas de Intendencia de Melilla, pasando a la 5ª Compañía de Montaña donde se incorpora en marzo en Tafersit, prestando servicios de aprovisionamiento a las posiciones avanzadas. Después, pasa a la 4ª Compañía de Automóviles, finalizando ese año allí.

Comienza el año de 1925 y Carlos continúa su eficaz esfuerzo en Marruecos, si bien, su ideal es servir a España desde el aire. Así, por R.O. de 8 de junio, se ordena la incorporación de este oficial a la Escuela Civil de Albacete para recibir el Curso de Piloto de Aeroplano que había solicitado con franca aspiración.

Pues bien, merced a lo explicado, la primera fase del programa de instrucción lo desarrollará en Albacete, coincidiendo en su presentación con el también alumno, teniente de Infantería, Joaquín García Morato, futuro as de la Aviación española. Este encuentro los llevará a una relación de afecto y confraternidad que durará de por vida.

Completó su adiestramiento en la Escuela de Transformación de Cuatro Vientos a la que es destinado en septiembre, como alumno de la 27ª promoción de pilotos militares, obteniendo finalmente el título de Piloto Militar de Aeroplano, ingresando en el Servicio de Aviación Militar y siendo destinado directamente al primer Regimiento en Getafe. Mientras tanto, en Marruecos se había producido en septiembre el exitoso desembarco de Alhucemas, suponiendo el principio del fin del conflicto.

En 1926 regresa al Protectorado, pero ya encuadrado en la Primera Escuadrilla de aviones Bristol en Melilla, incorporándose en enero al Aeródromo de Nador. Comienza, en el frente de Alhucemas, con misiones de apoyo a fuerzas terrestres, protección de columnas, ametrallamientos, bombardeos de hostigamiento, reconocimientos y toma de fotografías, proporcionando importante información sobre el emplazamiento y la magnitud de las fuerzas enemigas. Con sus compañeros Sanjurjo, Goded y Castro Girona ensaya y realiza por vez primera, el ataque del tipo "cadenas" muy conocido durante la Guerra Civil. La Jefatura Superior de Aeronáutica lo designa para la realización de un curso de Hidros en Los Alcázares, Murcia. Terminado, regresa al Protectorado, siendo condecorado con la Medalla Militar de Marruecos con el pasador de Melilla.

En el año 1927 continúa con los servicios de guerra que incluyen, vuelos nocturnos y práctica de navegación aérea con navígrafo y radio a bordo, además de correo aéreo y aprovisionamiento de posiciones, siendo herido no grave el 17 de junio, al ser alcanzado en la espalda por fuego de tierra al cooperar al avance de la columna del teniente coronel Capaz. Tras su recuperación, vuelve a su destino el 9 de julio, coincidiendo, casi, con el final de la campaña, dado que, al día siguiente, el general Sanjurjo, entonces alto comisario de España en Marruecos, dirigió Orden al Ejército de África por la que se ponía punto final a las labores de pacificación en el Protectorado que se iniciaron en 1913. En la mañana del día 11, las siete escuadrillas terrestres (entre ellos Haya) volaron en formación de paz sobre los lugares de pasados combates.

En septiembre pide un permiso de cuatro días, para realizar la Vuelta Aérea a España,

llevando como copiloto al teniente Pedro Tauler Pastor. Preparan una vuelta a España con el siguiente trayecto: Melilla-Almería-Los Alcázares-Barcelona-Logroño-Vitoria-Bilbao-Santander-León-Salamanca-Madrid-Badajoz-Sevilla-Málaga y Melilla. El vuelo se realizó en un aparato De Havilland DH-9A Napier número 66 y utilizaron el sistema de navegación por radiogoniómetro, bastante novedoso en aquellos momentos. Equipan el avión con un integral giroscopio (Fig. 2), un estímetro o calculador de vuelos y un inclinómetro o escoliómetro, instrumentos ideados por el teniente Haya. Vuelan de noche con apoyo en tierra funcionando con total eficacia sus nuevos instrumentos. Las previsiones de los pilotos determinan una duración de cuarenta y ocho horas, pero, concluyen la vuelta en setenta y dos, por problemas meteorológicos y una pequeña avería.

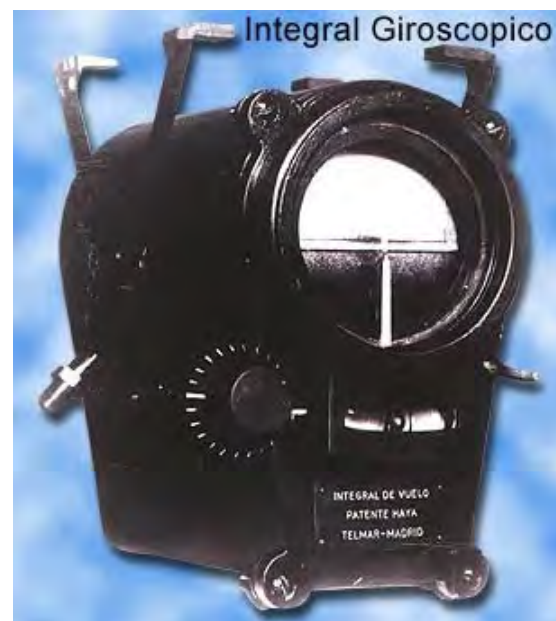


Figura 2. Integral Giroscópico de Carlos de Haya.

En octubre es condecorado con la Orden Militar de María Cristina (actual Cruz de Guerra) en atención a sus servicios prestados en Marruecos y, en diciembre, le es concedida la Medalla de Sufrimientos por la Patria producto de sus heridas en servicio.

En enero de 1928 fue clasificado en el Servicio de Aviación con la categoría de Oficial Aviador y, compaginándolo con su destino, fue agregado a la Escuela de Mecánicos. En mayo se le concede el título de Radiotelegrafista de

Primera y se le autoriza a realizar la vuelta a Europa en avioneta, dándole carácter oficial, pero sin dietas. Se ejecutó el vuelo a bordo de una avioneta "Avro-Avian" con motor "Cirrus" de 80 CV. La tripulación estaba compuesta por el teniente Carlos de Haya y su amigo Álvaro García Ogara, como observador. Recorren 9.000 kilómetros en casi dos meses, llegando hasta Constantinopla y haciendo escalas en la mayor parte de los países europeos.

Emprende 1929 como profesor agregado de la Escuela de Mecánicos y, a la par, de la Escuadra de Instrucción de Cuatro Vientos. En junio se le condecora con una segunda María Cristina por su último periodo en Marruecos. En septiembre, también en Cuatro Vientos, es nombrado alumno de un Curso de Observadores de Aeroplano que terminará a finales de año. Prueba y perfecciona sus inventos, y, para ello, realiza vuelos con cabina cerrada y vuelos sin visibilidad exterior. Como vemos, su formación, actividad y vuelos son incesantes. En ese mismo año, Ramón Franco le pide ayuda para la preparación de su vuelo de larga duración. Los méritos del joven Carlos de Haya, a pesar de su juventud, 27 años, y sobre todo su experiencia en el vuelo nocturno, son más que suficientes para que su opinión, destreza y cualidades sean tenidas en cuenta por el comandante.

Haya es declarado apto para cubrir la vacante aeronáutica de Jefe de Escuadrilla (capitán aviador) y es nombrado Observador de Aeroplano. A sus servicios de profesor en la Escuela de Mecánicos habrá de sumar la de un curso de Paracaídas en la misma Unidad. En junio realiza, como tripulante, un vuelo en el globo esférico "Comandante Molas", despegando en Guadalajara y aterrizando en Binéfar, Huesca.

En lo deportivo, el teniente de Haya como piloto y el Capitán Cipriano Rodríguez, como observador, despegarían del Aeródromo de Tablada, los días 7 y 11 de octubre, en un "Breguet 12-71", tipo "Gran Raid" equipado con un motor "Hispano Suiza" de 600 CV. El objetivo era batir varios records de velocidad y permanencia en el aire que se encontraban en poder de los franceses, en concreto, el de velocidad en circuito cerrado sobre 5.000 km y el de velocidad sobre 2.000 km con y sin carga. En sus vuelos alcanzaron una media de 208 km/hora en el primero y 220 en el segundo,

realizándolos con y sin visibilidad de día y de noche de forma ininterrumpida. La Federación Aeronáutica Internacional les homologaba como dos nuevos records del mundo de velocidad en 5.000 y 2.000 y también el record mundial sobre 2.000 sin carga. Por esos logros, Haya recibió el Trofeo Harmon y los vuelos merecieron el Diploma de Honor y la Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores de 1930 (Fig. 3).



Figura 3. Medallas de records mundiales.

En junio de 1930 se le autoriza a participar en la "Challenge International". Sale desde Getafe en un avión civil y, tras diversas escalas, llega hasta Berlín. Allí realiza un circuito de 7.560 km con escalas oficiales en Alemania, Francia, Gran Bretaña, España, Suiza, Austria, Checoslovaquia, Polonia, terminando en Berlín. En su regreso atravesó de nuevo Europa y cruzó toda España. Su itinerario fue Burgos-Madrid-Granada-Málaga-Granada, terminando en la base aérea de Getafe (Madrid) el 14 de agosto. En noviembre es comisionado a París para informar de los adelantos aeronáuticos que se exhiben.

No sabemos las razones íntimas de Carlos, pero, probablemente la inestabilidad política, en especial dentro de la propia Aviación, pudo hacer que por voluntad propia solicitara la baja en el Servicio de Aviación el 16 de febrero de 1931, volviendo a Intendencia. El caso es que regresa el 27 de abril, incorporándose en los Servicios de Instrucción como profesor de la Escuela de Pilotos de Alcalá de Henares y en noviembre de "vuelos sin visibilidad". En diciembre es destinado al Grupo de Hidroaviones de Los Alcázares y sigue, en comisión de servicio, en la Escuela.

En el contexto de los raids que se suceden en la aviación mundial, con el capitán Cipriano Rodríguez, presenta a la superioridad el proyecto del vuelo Madrid-Bata, que es autorizado. El avión será de nuevo el Breguet; la ruta que seguirán será a ortodrómica y la navegación será astronómica y a la estima. Deciden, cercana a la fecha prevista, el cambio

de partida al Aeródromo de Tablada, para aprovechar el nivel del mar para el despegue con sobrepeso, que será 4.265 kg. Ataviados con sendos monos provistos de resistencias eléctricas para la calefacción y colgadas de sus cuellos la medalla de la Virgen de Loreto, despegan a las 10,41 del jueves 24 de diciembre de 1931. Faltando un minuto para el mediodía pasan por la vertical de Estepona hacia el mar de Alborán.

Adentrados en Marruecos, el crepúsculo coincidirá con la entrada al Sáhara; a las 5,30 cortaban el paralelo 30. Siendo las 10,30 atraviesan el trópico de Cáncer y a las 12 de la noche sobrevuelan un macizo montañoso en el centro del Sáhara, el Adrar de los Iforas, en Malí. En ese momento toman una copa de coñac para celebrar la Nochebuena. Durante la noche atraviesan el desierto, llegando a la sabana. A las 10 de la mañana en su perpendicular se presenta el río Benue, principal afluente del Níger. Continúan por la selva ecuatorial, componiendo las copas de los árboles un mar verde en el que destaca -a lo lejos- una enorme "isla" el pico del monte Camerún, que en realidad es un volcán. El verdadero mar lo alcanzan a las 11,43, divisando la Isla de Fernando Poo.

El avión marcha rumbo sur, costeano cruzan el islote Malimba y, la hermosa vista les depara, interminables playas blancas y cocoteros. Haya comienza la aproximación a Bata y, tras saludar a la ciudad con una airosa vuelta, toma sur para aterrizar en un improvisado aeródromo, junto al río Ekueku. Las ruedas rozan la fresca hierba de la Guinea Española a las 13,52. Habían recorrido 4.312 km durante 27 horas y 11 minutos a una velocidad media de 158 km/hora. Ese día de Navidad toda la colonia se encuentra allí, el recibimiento fue entusiasta. La noticia será conocida y festejada en la Península al día siguiente. Las precarias condiciones del campo de Bata imposibilitan que el avión despegue con la carga máxima para hacer el vuelo de vuelta de una sola vez. Se proyecta entonces cinco etapas. El 3 de enero, a orto, entre nativos y peninsulares despegan de Bata, llegando a las 6 de la tarde a Niamey, capital de Níger, entonces colonia francesa, siendo agasajados por las autoridades.

El día 5 parten para Bamako, capital de Malí, pero una tormenta de arena a las 5 horas de vuelo les obliga a tomar tierra sin incidentes

en Krondongon; pasado el peligro despegan, pero la rotura de una pata hace que se aborte, rompiendo un plano, sin sufrir los tripulantes rasguño alguno. Había terminado el raid. En el periódico "The Times" el 4 de enero de 1932 podía leerse: "Dos aviadores españoles han logrado vencer por el aire las misteriosas junglas del continente africano". A partir de ese momento se debe a ellos la apertura de una nueva ruta militar y civil. La civilización les debe ese gran servicio que han prestado. Sus nombres quedarán grabados en la historia del Mundo. Obtiene por este raid su segundo Trofeo Harmon, el Diploma de Honor y la Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores de 1932. A principios del año retoma el profesorado de la Escuela de Pilotajes de Alcalá y en abril es declarado apto para pilotar aviones polimotore, de caza e hidroaviones.

El 16 de julio nuestro piloto casa con doña Josefina Gálvez Moll, hija del famoso ginecólogo malagueño don José Gálvez Ginachero. Llegó a conocer Carlos a la que sería su mujer de la mano de su buen amigo, el piloto Joaquín García Morato que, a su vez se había desposado en 1929 con la otra hija de Gálvez, M^a Carmen. Hicieron el viaje de novios en avioneta, llegando hasta Roma (Fig. 4).



Figura 4. Enlace De Haya-Gálvez.

En septiembre de 1932 se le concede el empleo de capitán de Intendencia, y es destinado a la Escuadra de Aviación Militar nº 2, en Sevilla, pasando en octubre a mandar la 3ª Escuadrilla del Grupo nº 22 de Reconocimiento, pilotando un Loring R. III, uno de los modelos del ingeniero malagueño Jorge Loring Martínez.

El año 1933 continuará en el mismo destino, haciendo infinidad de vuelos por España y el Protectorado, probando y mejorando su "integral giroscópico", ideado para volar sin visibilidad. De nuevo es comisionado por un mes a París para efectuar, ante el servicio técnico francés, pruebas de vuelo sin visibilidad exterior con el integral de su invención. Precisamente, se publica un artículo sobre su invento en la revista de Aeronáutica de marzo, el instrumento que había patentado.

En 1934 realizará vuelos por toda la península y, en junio, formará parte de una Escuadrilla de Hidros "Dornier" que, bajo las órdenes del comandante Ramón Franco, durante 15 días recorrerán buena parte de la península, partiendo de Los Alcázares. En agosto se le hará jefe de la 2ª Escuadrilla, dotada de Breguet XIX.

Comienza el año 1935 y en febrero realiza un ejercicio de 30 minutos de permanencia a 4.000 metros de altura sobre el nivel del mar. En mayo se publica, en la Revista de Aeronáutica, otro artículo suyo sobre "Vuelos sin visibilidad" que coincide con su marcha a Madrid para participar en la prueba militar de la vuelta a España. En junio registra la patente de su calculador de vuelo, siendo ofrecida y aceptada por el arma de Aviación y la Aeronáutica Naval. La Dirección General de Aeronáutica, lo propone para que se le agregue a esa Dirección, nombrándolo Secretario Técnico en noviembre, acudiendo nuevamente a París en esa condición. El mes antes, la Revista de Aeronáutica publica un nuevo artículo suyo, sobre "*Un calculador de vuelos o estímetro*" de su invención.

En lo personal, el matrimonio De Haya Gálvez, había tenido prontamente dos hijos, Carlos y Mirentxu y, en 1936, su mujer se encontraba de nuevo encinta en un embarazo de riesgo, dado que esperaba mellizos. Por ello, Josefina se había desplazado a Málaga para ser atendida por su padre durante todo el proceso.

El 18 de julio, día del Alzamiento Militar, Carlos se encontraba en Málaga de permiso oficial, al haber nacido recientemente los mellizos, llamados Héctor y Aquiles. Ante tales circunstancias sus otros dos hijos, habían sido trasladados a toda prisa a Gibraltar junto con sus primos, llevados por su tía, la mujer de García Morato. Por la radio oye el bando declarando el Estado de Guerra del general Queipo de Llano conminando a la inmediata incorporación de todos los militares a sus unidades. Busca cómo reincorporarse lo antes posible. Se despide de su mujer y mellizos e intenta marchar vía aérea, sin éxito; tampoco hay ya trenes. Cerrada también está la vía terrestre. Al final consigue embarcar, en el "Navimar", atracado en Málaga, con rumbo a Sevilla a las 6 de esa misma tarde; deja la ciudad aun completamente tranquila, según el mismo escribe. Llega al día siguiente a Chipiona y al avistar Sanlúcar un práctico les obliga a fondear, informando que no se podía seguir río arriba. Espera al 21 para llegar a su destino en una barcaza gasolinera que había contratado, pero, según el mismo cuenta "por temor no vino". Decide entonces alcanzar la playa a nado. El capitán Díaz Trechuelo, que lo está esperando, lo recoge y lleva en coche hasta Jerez, pernoctando en el Cuartel de Caballería. El día 22 llega a Sevilla en una avioneta De Havilland, gracias a que había venido expresamente de allí para recogerle. Esa misma noche -por orden de Queipo de Llano- vuela con un trimotor Fokker F-VII sobre Madrid y Getafe y bombardea sus proximidades, para evitar víctimas civiles.

El 25 de julio por la mañana, con un Breguet XIX, bombardea los barcos Jaime I, Libertad y Cervantes y, por la tarde, con un avión Douglas DC-2 republicano capturado en Tablada, comenzará a realizar el Puente Aéreo del Estrecho con vuelos de transporte de las tropas de África y material, así como vuelos de reconocimiento. En noches sucesivas bombardea los aeródromos de Málaga y Andújar, al detectarse aviones republicanos destacados. Se le nombra Oficial de Información de Operaciones en el Estado Mayor de la Jefatura del Aire en Sevilla, también se le asigna el transporte de altos mandos militares. El 4 de agosto vuelve a bombardear el aeródromo de Málaga al encontrarse más aviones, así como los de Madrid y Badajoz, actuando en ese frente.

Haya desconocía que, a principios de agosto, mientras que volaba sin cesar, su mujer

había sido denunciada por un vecino y, tras ser sacada de la casa de su padre con sus mellizos, fue detenida y conducida ante el Tribunal Popular que actuaba en la calle Echegaray número 9. El *tribunal* decretó su encarcelamiento en lugar desconocido para evitar que su marido bombardeara Málaga. Josefina pidió separarse de sus hijos ante el temor de que a los tres les dieran el "paseillo" y, entre lágrimas, los besó y entregó a su padre. El abuelo, descompuesto, volvió a casa con sus nietos y, en pocos días, enfermaría uno de ellos al faltarle leche materna. La mujer del jardinero del vecino se enteró y, por compasión, se ofreció como ama de cría al haber dado a luz recientemente. Mientras tanto, en secreto, Josefina era confinada en los bajos del Gobierno Civil. A mediados de ese mes de agosto, Haya recibiría carta de su mujer, informándole de todo; ello le llevó, si cabe, a aumentar sus misiones para ocupar su mente y poder descansar por agotamiento.

El 20 de agosto, el bando republicano pretendía llegar a Córdoba para tomarla con una importante columna de infantería comandada por Pérez Salas, pero un arriesgado bombardeo a baja altura de Haya sobre ella, consiguió dislocarla por completo y ponerla en huida, salvando a la ciudad. Se le designa como oficial de enlace con los Saboya italianos. A finales de septiembre apoya desde el aire la toma de Talavera de la Reina y Toledo, que culmina con la salvación del Alcázar por el bando Nacional.

Mientras se luchaba en el centro por la batalla de Madrid, en el frente Sur se produjo un hecho insólito. En plena zona republicana se erigía un istmo nacional a 700 metros de altura en la jiennense Sierra de Andújar, era el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza. Allí, bajo las órdenes del capitán de la Guardia Civil, Santiago Cortés González, se habían parapetado unos quinientos efectivos, acompañados de mil personas más entre mujeres, niños y ancianos. Si, en principio, aparentaron neutralidad para burlar a las autoridades, prontamente pasaron a la rebeldía ante las exigencias republicanas. Ello supuso el aislamiento y un sangriento asedio que comenzaba el 15 de septiembre.

Nada más enterarse Haya, a pesar de sus obligaciones y servicios ya confiados, se quita más horas de descanso para abastecer desde el aire al lugar sitiado, efectuando su

primer vuelo de auxilio el 9 de octubre en su DC-2, lanzando en seis pasadas 628 kilos de víveres. A medida que pasan los meses se irá complicando el abastecimiento del Santuario con la presencia de cazas enemigos, artillería antiaérea y la necesidad de vuelos nocturnos.

Junto con el abastecimiento al Santuario ha de conjugar otros servicios de bombardeo de distintos objetivos enemigos, el transporte de tropas y mandos militares por toda la geografía, ya fueran Mola, Queipo de Llano o el mismísimo Franco y verán por qué.

En la noche del 10 de noviembre, Franco tomaba una taza de té ojeando el parte diario de incidencias, cuando lee que el sargento piloto Ananías Sanjuán a los mandos de un Junker 52 había desertado. Soltó la taza de un golpe y cogió el parte con ambas manos para releerlo. El asombro estribaba en que, Ananías era el segundo piloto habitual para sus transportes y, justo el día anterior, había volado con él de Salamanca a Escalona acompañado de más personal, habiendo tenido una pequeña discusión en el vuelo nocturno en cuanto al rumbo, y en el que el mismo Franco le corrigió. Ante tan graves noticias que afectaban directamente a su seguridad, el generalísimo resuelve designar un piloto personal de su absoluta confianza y, sin vacilar, nombra a Carlos de Haya.

Volviendo al Santuario, su preocupación y tesón le lleva a idear y estudiar todo tipo de soluciones para abastecerlo. Sugerido por el capitán Cortés, ensaya una posible zona cercana de aterrizaje que, por imposible, desecha. En vuelo nocturno, el 13 de noviembre los abastece utilizando una bomba de metralla incendiaria de su invención para lanzar víveres, seis palomas mensajeras, cartuchos, una ametralladora y le da tiempo para bombardear a los sitiadores. Pero ha de continuar con sus otras obligaciones de guerra, interrumpiendo el servicio. En este periodo se llevan a cabo entonces algunos aprovisionamientos por parte de la Legión Cóndor alemana con Junker 52, si bien no son suficientes. Buscando horas y vuelos donde no había, consigue Haya hacer el 30 de diciembre dos vuelos de abastecimiento y cuatro el 31, acompañado por la Patrulla Azul del capitán García Morato. Consigue hacer otro vuelo el 1 de enero de 1937.

Estudia y solicita al mando para que se le asigne un solo aparato "rápido" para poder

actuar en la forma y tiempo que “se estimara más conveniente, para despistar al enemigo”, según el mismo escribe. Conseguido le llamarían los defensores, el “panadero”. Sus actuaciones son continuas, dedicándose en exclusiva a este fin, según le permite el tiempo y el enemigo, todas las hará con un Douglas DC-2 que, a partir de febrero, lo sustituirá por un Savoia 81, numeral 21-20, cedido por la Aviación Legionaria italiana.

Haya estaba muy pendiente del avance de las tropas nacionales hacia Málaga, siguiendo a diario la situación, ya que su permanente angustia residía en que su mujer y gemelos seguían allí. Nada más conocer la toma de Málaga el 8 de febrero, despega desde Sevilla en una avioneta Falcon pilotada por el capitán Vázquez. Ilusionado, acude a casa de su suegro para el anhelado encuentro y, para su triste sorpresa, descubre que su mujer no ha sido liberada y uno de sus hijos había muerto por falta de leche materna. También averigua que Josefina ha sido llevada por el Gobernador Civil de Málaga, Luis Arráez, como rehén y ha tomado con aquel el camino de la carretera de Almería junto a cientos de civiles y milicianos armados que temen las represalias que pudieran producirse tras la entrada de las tropas nacionales en la ciudad. Desolado, al día siguiente vuelve a Sevilla en la misma avioneta, prestando tres servicios en el Santuario.

Al hilo de la obligada marcha de su esposa hacia Almería, debemos decir que, el bombardeo que se produjo en la carretera hacia Almería es conocido, o mal conocido, por la constante difusión que se le da. En una reciente publicación (BRENES SÁNCHEZ & FERNÁNDEZ MARTÍN, 2016) se ha llegado incluso a afirmar que Carlos de Haya fue quien ordenó el día 2 de enero cortar la carretera. Sin embargo, a la vista de los documentos históricos (Archivo Histórico del Ejército del Aire, archivos 2161 y 204) y otros hechos contrastados, debemos reflejar lo siguiente:

1. Haya como oficial de Información proyectó, ordenado por sus superiores, diversos informes y estudios sobre bombardeos señalando objetivos militares, propios de cualquier contienda, que firmó con su única y clara firma “Carlos de Haya”. A Haya le enseñaron en la Academia de Intendencia que su firma había de ser inteligible para que

se distinguiera claramente quién era el oficial responsable de cada documento.

2. En esa publicación, se presenta un primer archivo (El 2161, fechado los días 2 y 6 de enero, en Sevilla, con una firma desconocida). Se trata de dos oficios para bombardeos de objetivos de la zona de la carretera de Almería en los que no está la firma de Carlos de Haya. Ese documento, en cualquier caso, nada tiene de extraño pues señala objetivos militares y otros puntos estratégicos, como el de la carretera de Málaga a Almería.

3. Se mezcla a la vez, en esa publicación, un segundo archivo (el 204, de 9 de enero, en Salamanca, firmado por Carlos de Haya) titulado “Interrupción de las vías de comunicación”. Se indican ahí los posibles cortes en diversas carreteras entre las que estaba la de Motril y Almería y otras distintas a las del primer archivo. Es, por tanto, un simple informe, no orden alguna, porque, además, no podía ni por empleo ni por función (Fig. 5).

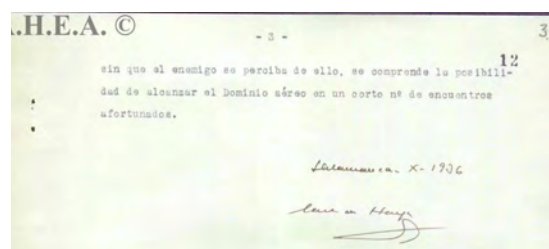


Figura 5. Firma de Haya en el documento 204.

4. En igual sentido, a poco que se conozca la cadena de mando, un capitán, el que sea, carece de autoridad para ordenar un bombardeo, solo ejecuta lo que le es ordenado.

5. Para los más imaginativos, ni tan siquiera Haya estuvo en la fecha del bombardeo en aquella zona, tal lo muestra su parte de vuelo. Estuvo el 8 de febrero en el Santuario, voló ese día 8 en una avioneta Falcon a Málaga para ver a su familia y volvió en ella a Sevilla el 9, prestando tres servicios el mismo día 9 en el Santuario, como hemos relatado antes.

Aclarado lo anterior y volviendo a la realidad de la contienda, al llegar hasta Valencia el vehículo en el que viajaba de rehén Josefina, fue detenido -fusil en mano- por una cuadrilla de milicianos. Desalojada del mismo, fue llevada a empujones hacia un grupo que era dirigido, a un patio cercano, para ser fusilada con el resto. Tras los disparos, se desplomó

en el suelo. El conductor del Gobernador Civil de Málaga corrió en busca del auxilio de los Guardias de Asalto que, personados, rescataron de entre los cadáveres a una Josefina ensangrentada que había sido dada por muerta; le salvó la vida su pérdida de conocimiento al producirse la descarga. Los guardias la llevaron ante el ministro de la Gobernación, Ángel Galarza que, con presteza, le proporcionó una falsa identidad, como su sobrina "Carmen de la Torre Vidal", y un salvoconducto para poder ser atendida en el hospital y, después, bajo custodia policial, curarse de sus heridas en el Hotel Victoria.

En febrero, Haya vuela en su Savoia rumbo al Santuario y es alcanzado. Continúa los vuelos con otro Savoia y también es alcanzado. Una vez reparado seguirá con nuevos vuelos de abastecimiento, arrojando cerca de 4.000 kg. Tras estos aprovisionamientos es destinado a Salamanca al mando de una escuadrilla de Junker-52 de vuelo nocturno, realizando varios servicios de transporte a Franco y otros mandos militares. En su afán por optimizar el suministro de medicamentos, idea un peculiar sistema para lanzar cestos en paracaídas; los paracaídas serían pavos y, tras su aterrizaje, podrían comerse (Fig. 6).



Figura 6. Lanzamiento de pavos.

Durante los meses de marzo y abril realiza innumerables vuelos de suministro, siendo alcanzado su aparato por varios impactos. En tierra, el cerco al Santuario se estrecha cada vez más y, a pesar de las peticiones del capitán Cortes, los esfuerzos de guerra se priorizan en otros frentes. El asalto al Santuario es inminente, decenas de cañones, carros de combate y morteros bombardean a los sitiados y, por la mañana, con tan solo 50 combatientes ilesos,

la lucha es inútil, el último parte de Cortés decía: "imposible resistir más, Viva España", poco después será herido mortalmente en el vientre. En la tarde del 1 de mayo Haya vuela con suministros y bombas, pero en los restos del Santuario solo quedan los muertos. Divisa una larga caravana de supervivientes que baja por la carretera de Andújar escoltada por las Brigadas Internacionales. Se había perdido el Santuario tras doscientos días de asedio. De los 121 servicios de abastecimiento que se completaron con éxito, casi el 70% fueron realizados por Haya siendo, en su mayoría, vuelos nocturnos.

A todo esto, Josefina proseguía cautiva en Valencia, ya se habían iniciado conversaciones entre ambos bandos, a través del Comité de la Cruz Roja Internacional y la embajada británica en Valencia, para intentar ser intercambiada por prisioneros republicanos. A pesar de que se le ofrecen al gobierno de Valencia hasta 20 detenidos, no accede. Por suerte, sí había para la República un canje interesante. Era Arthur Koestler, un escritor comunista húngaro que trabajaba como periodista para la Unión Soviética, capturado en Málaga al producirse la liberación y condenado a muerte por espionaje, (curiosamente, años después se convertirá, con sus obras, en una de las más feroces voces en Europa contra el totalitarismo comunista). Una vez cuajaron las negociaciones, el propio Haya viajó hasta Algeciras, el 12 de mayo, llevando como pasajero al escritor, tras haberle sido confiado en la cárcel de Sevilla. Según el acuerdo, su esposa habría de estar en el destructor inglés Hunter. A la par, Haya pondría en la frontera con Gibraltar a Koestler para su canje que, finalmente, se produciría el día 16. Al día siguiente, Haya abrazaba a su mujer, tras su cautiverio y con un permiso de diez días.

Tras su permiso se reincorpora a su escuadrilla de Junkers 52 de vuelo nocturno que él mismo mandaba y que estaba encuadrada en el Grupo 1-G-22, efectuando misiones de bombardeo y participando en la Batalla de Brunete. Posteriormente, pudo demostrar su experiencia y pericia para el abastecimiento en vuelo en el municipio zaragozano de Belchite, en la conocida batalla. A finales de octubre, había quedado vacante el mando del Grupo al que pertenecía y, esperaba, en justa aspiración, que le fuera dado. Sin embargo, el mando le fue entregado

a un piloto más moderno e inexperto que él. Esta situación agotó su paciencia, ya que Haya venía padeciendo este desencaje durante toda la guerra, a pesar de ser probablemente el más preparado de toda la aviación. La razón fundamental era que, al provenir del Cuerpo de Intendencia, los ascensos se sucedían conforme al mismo, suponiendo, en la práctica, que el resto de aviadores de otras armas del Ejército ascendían mucho más rápido al correrles el escalafón por las bajas que se iban produciendo. En fin, Haya, hartado, amén de otros desencuentros con Kindelán, solicitó pasar a la Legión en noviembre de 1937. La petición fue denegada dos veces: *“S.E. el Generalísimo me dice: Vista la instancia que en solicitud de destino a la Legión eleva el Capitán Piloto D. Carlos de Haya González... he resuelto considerar más útiles y necesarios sus servicios en Aviación donde siempre se ha distinguido y en la que, por consiguiente, conviene que continúe”*, pero como quiera que era del mismo Bilbao, fue a por la tercera y es cuando, finalmente, se le dio la orden el 18 de noviembre de 1937, por el General Jefe del Aire, Alfredo Kindelán: *“Deberá Vd. presentarse en Zaragoza al Sr. General Jefe de la Aviación Legionaria, el cual destinará a Vd. agregado a un Grupo de Caza. Deberá Vd. estar presente, al lado del Jefe del Grupo a que se le destine, en todos los actos del servicio, en tierra y aire”*.

Fue recibido con lógica alegría y admiración por esa Unidad y agregado a la Escuadrilla 19, encuadrada en el XXIII Grupo de Caza “Asso di Bastoni”. Tras adiestrarse con aviones biplanos Bücker y Fiat CR-32 “Chirri”, comienza con misiones de protección a otros aparatos y de crucero en el frente de Guadalajara y Teruel con unas condiciones climáticas durísimas, llegando a soportar 40° bajo cero en vuelo.

Durante el mes de enero efectuó diversos vuelos de prueba y transporte, realizando en febrero al menos 14 servicios de guerra reconociendo el terreno y protegiendo formaciones de bombarderos sobre el sector del río Alfambra, al norte de Teruel. Solicitó unos días de permiso tras tener noticia de la agónica enfermedad de su madre y, tras cuidarla, a los pocos días se produciría su muerte, enterrándola el día 20. Después de la inhumación, condujo su vehículo durante toda la noche desde Bilbao hasta Bello (en Teruel) que es donde se encontraba el aeródromo

de su unidad, presentándose en la mañana del 21 de febrero. Visiblemente cansado y afectado, su escuadrilla de Fiat “Chirris” se hallaba dispuesta para despegar para actuar en el frente de Teruel. Solicita incorporarse, pero le es negado por su jefe inmediato Nobili y también por su jefe de Grupo Zotti. Sin embargo, el empeño y firmeza de Haya hacen que, finalmente se le autorice a tener un puesto en la formación.

El Grupo volaba en tres escalones cuando a las 11:15 encontraron sobre la Puebla de Valverde cerca de cuarenta cazas enemigos que habían iniciado combate contra diecisiete Messerschmitt. El primer escalón del Grupo donde iba Haya atacó a dos formaciones de “chatos” que volaban entre 3.000 y 4.000 metros. En la primera fase del combate, como era habitual en él, con extraordinarias piruetas, dispuso su proa en ataque hacia los aparatos enemigos que iba seleccionando y, en poco tiempo, había vaciado la munición de sus dos ametralladoras. En una segunda fase, Haya ve como, bajo él, un “chato” comenzaba a pegarse peligrosamente a la cola de un “Chirri” (Fig. 7). Sin pensarlo, acudió en su auxilio con lo que tenía, su propio avión, lanzándose rápidamente sobre él. Probablemente pretendía tocar con su tren de aterrizaje el plano superior del avión enemigo para romperlo y, de esa forma, abortar la maniobra de ataque. El propio piloto del “chato”, el entonces sargento republicano Viñals relataba: *“Creí haberle dado un golpe a un Fiat, pero no tuve forma de comprobarlo porque en el mismo momento en que volvía a recuperar la altitud, se lanzó contra mí un aparato que estaba más alto y que me pareció que estaba solo. Intenté realizar un viraje para no presentar la cola, pero fue en un instante cuando noté un golpe y lo vi caer delante de mí. Me encontré con el flap plegado y la semiala superior izquierda dañada, el parabrisas y el colimador habían desaparecido y faltaba también la ventanilla de la derecha. Todavía hoy no me explico el milagro: habría podido matarme”*. Logrando salvar a su compañero, Haya había muerto en combate, exactamente a las 24 horas de enterrar a su madre. Continúa el piloto Viñals: *“Me interesa decir que no he afirmado nunca, ni entonces ni después, haber abatido al capitán Haya. No podía saber quién estaba a los mandos del aparato con el cual choqué, se dedujo más tarde, cuando llegó la noticia de su muerte. De lo que estaba seguro es que se trataba de un Fiat y en ese sentido hice mi informe”*.



Figura 7. Combate entre un "Chirri" y un "Chato".

A la semana de su muerte, el 28 de febrero, García Morato volaba sobre el aeropuerto enemigo de Almería y lanzaba lo siguiente: *"Carta abierta a los coroneles Jefes de la Aviación Republicana D. Ignacio Hidalgo de Cisneros y D. Antonio Camacho Benítez. Sobre el frente de Teruel, cerca del Puerto de Escandón, ha caído en combate el Capitán Haya. No me dirijo a los amigos de ayer ni a los enemigos de hoy; lo hago a vosotros, precisamente, por ser compañeros de Arma del finado. Su mujer solicita su cadáver. Yo hago mía su petición, y si algún día nos encontramos en el aire, antes de comenzar la lucha os saludaré reconocido"*. Nunca tuvo respuesta, sin embargo, lo cierto es que el piloto García Lacalle convenció a Hidalgo de Cisneros para que lo investigase y pudo saberse que había sido enterrado por unos campesinos en el mismo lugar donde se estrelló y, por el avance del frente, se había recuperado la zona por las fuerzas nacionales.

El ministro del Aire italiano, le concedía la Medalla de Oro al Valor Militar. La Aviación española le distinguía con la Medalla Militar Individual y el ascenso por méritos de guerra al empleo de comandante. Posteriormente le será concedida también La Cruz Laureada de San Fernando "por su heroica actuación en el frente de Córdoba en el mes de agosto de 1936". Coincidiendo con la finalización de la reconstrucción del Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, el 16 de abril de 1945 se le daría solemne sepultura, junto al también Laureado, capitán Cortes (Fig. 8). Pasaba a la Historia de la Aviación uno de los más completos aviadores de su época, heroico militar, avezado inventor y excepcional deportista.

Terminada casi la guerra, Viñals se rendiría con su avión y sería juzgado en Valencia. De nuevo, según sus propias palabras: "Durante

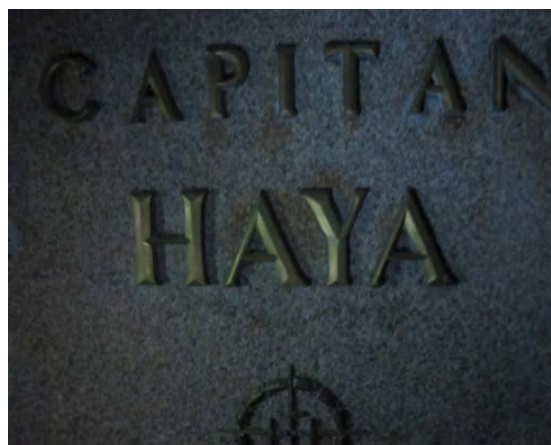


Figura 8. Tumba de Haya en el Santuario.

el juicio, el fiscal hará declarar como testigos de cargo a la viuda de Carlos de Haya y a un hermano de éste, teniente de aviación, para acusar de asesinato al teniente Viñals y al resto de los pilotos de la escuadrilla. Pero la declaración de la mujer del aviador nacional no será la esperada por el fiscal, pues ella afirma que nadie había asesinado a su esposo, sino que había muerto a causa de un combate aéreo en el frente de Teruel". Finalmente será condenado a muerte por "adhesión a la rebelión", sentencia que fue reduciéndose a veinticinco años, luego a ocho años, hasta quedar en dos años y cuatro meses.

Sirva el comportamiento de la familia de Haya como aviso al presente y espejo en el que debieran mirar las futuras generaciones para olvidar, definitivamente, los rencores de una guerra entre hermanos en la que muchos murieron por la creencia de unos ideales, unos sueños o una fe. Sea esta conferencia en memoria de todos ellos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUILAR HORNOS J. 1983. Vuelos de Haya y Rodríguez. En VV.AA. *Grandes Vuelos de la Aviación española*, capítulo XI, pp. 217-227. Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos, Espasa-Calpe, Madrid.
- BOE 1940. Edicto de 20 de septiembre de 1940 sobre juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al comandante don Carlos de Haya González. N° 302, 28 de octubre de 1940, pp. 7395-7398.
- BRENES SÁNCHEZ, MI & FERNÁNDEZ MARTÍN A. 2016. 1937. *Éxodo Málaga Almería*.

- Nuevas fuentes de investigación*. Aratispi Ediciones, Málaga.
- CORTÉS CAMACHO JP. 2010. *La epopeya del silencio*. Autor-editor, Jaén.
- DE HAYA GONZÁLEZ C. 1935. Vuelos sin visibilidad. *Revista de Aeronáutica* 38: 222-228.
- DE HAYA GONZÁLEZ C. 1935. Un calculador de vuelos o estímetro. *Revista de Aeronáutica* 42: 442-445.
- DE MADARIAGA FERNÁNDEZ R. 1990. Facetas menos conocidas de un gran aviador: Carlos Haya, inventor. *Aeroplano, Revista de Historia Aeronáutica* 8: 70-81.
- EMILIANI A. 2006. Carlos Haya un piloto respetado y admirado por amigos y adversarios 1ª parte. *Revista Española de Historia Militar* 76: 133- 141.
- EMILIANI A. 2006. Carlos Haya un piloto respetado y admirado por amigos y adversarios 2ª parte. *Revista Española de Historia Militar* 77: 205-212.
- G. DE ELEDIO M. 1946. Carlos Haya y el "Junkers-52". *Revista de Aeronáutica* 66: 81-82.
- HERRERA ALONSO E. 1983. Vuelos de Haya y Rodríguez. En VV.AA. *Grandes Vuelos de la Aviación española*, capítulo XII, pp. 229-241. Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos, Espasa-Calpe, Madrid.
- HERRERA ALONSO E. 2000. *Héroes de la guerra aérea*. Monografías del CESEDEN, La Aviación en la Guerra Española, pp. 69-89. Ministerio de Defensa, Madrid.
- ÍÑIGUEZ GRACIÁ D. & GESALÍ BARRERA D. 2015. *Francesc Viñals Darrer cap de la segona de xatos*. A.D.A.R. Associació d'Aviadors de la República, Barcelona.
- JUNOD M. 1985. *El tercer combatiente*. Comité Internacional de la Cruz Roja, Ginebra.
- KOESTLER A. 2011. *Memorias*. Lumen, Barcelona.
- MINISTERIO DE DEFENSA, EJÉRCITO DEL AIRE. Archivo General e Histórico del Aire. *Archivo 204*, firmado por el capitán Carlos de Haya González.
- MINISTERIO DE DEFENSA, EJÉRCITO DEL AIRE. Archivo General e Histórico del Aire. *Archivo 2161*, firmado por capitán desconocido.
- MINISTERIO DE DEFENSA, EJÉRCITO DEL AIRE. *Hoja de Servicios y Vuelos del capitán don Carlos de Haya González*. Archivo Histórico del Ejército del Aire.
- MONTERO A. 2015. Carlos de Haya González (I): de las envidias del pasado a la ignorancia del presente. *Rescate, Revista de Historia y Cultura Aeronáutica* 19/20: 11-18.
- MONTERO A. 2015. Carlos de Haya González (II): de las envidias del pasado a la ignorancia del presente. *Rescate, Revista de Historia y Cultura Aeronáutica* 21/22: 3-8.
- PAYÁ LÓPEZ P. 2013. *Ni paz, ni piedad, ni perdón. La guerra después de la guerra y la erradicación del enemigo en el partido judicial de Monóvar: La responsabilidad compartida (1939-1945)*. Tesis doctoral. Universidad de Alicante.
- RODRÍGUEZ DE CUETO J. 1938. *Los héroes del Santuario de Santa María de la Cabeza Carlos de Haya*. Ediciones Rayfe, Burgos.
- ROLDÁN VILLÉN A. 2011. Los grandes vuelos de la Aviación Española. *Aeroplano, Revista de Historia Aeronáutica* 29: 108-155.
- SALAS LARRAZABAL J. 2011. La Guerra Civil 1936-1939. *Aeroplano, Revista de Historia Aeronáutica* 29: 158-201.
- SÁNCHEZ MÉNDEZ J. 2015. Comandante de Intendencia y aviador militar Carlos de Haya González El heroico piloto del Santuario de Santa María de la Cabeza. En: Sánchez Méndez J. *Los primeros aviadores de la Guardia Civil.*, capítulo X, pp. 164-191. Fundación de la Guardia Civil, Madrid.
- SIN AUTOR 1932. Información Nacional. *Revista de Aeronáutica* 2: 88-89.
- SIN AUTOR 1933. El integral giroscópico de vuelo del capitán Carlos Haya. *Revista de Aeronáutica* 12: 130-132.