

José Sánchez Méndez



LOS PRIMEROS AVIADORES DE LA GUARDIA CIVIL





A Mirentxu de Haza con mi afecto,
agradecimiento y asistencia, por su ayuda
en la redacción de este libro.

Un abrazo

27, ENERO 2016



FUNDACIÓN GUARDIA CIVIL

DIRECTOR GERENTE

General José Antonio Sánchez Arroyo

© Fundación Guardia Civil

© José Sánchez Méndez

DISEÑO y FOTOMECÁNICA

Filmacrom, S. L.

IMPRESIÓN

Jomagar

Depósito Legal: M-28410-2015

Capítulo X

Comandante de Intendencia y aviador militar

CARLOS DE HAYA GONZÁLEZ

El heroico Piloto del Santuario de Santa María de la Cabeza



Después de haber investigado en diversas fuentes, incluida su Hoja de Servicios, la vida profesional de este heroico Oficial, sinceramente considero que ha sido el Aviador más completo de nuestra Aeronáutica Militar. Dado lo denso de su carrera como piloto militar que requeriría un libro exclusivamente dedicado a su biografía, voy a reflejar en este capítulo referente a su persona solamente aquellos aspectos más destacados de su historial aeronáutico y en concreto los relacionados con sus misiones de abastecimiento y defensa de los hombres, mujeres y niños de la Guardia Civil en el Santuario de Santa María de la Cabeza.

Nacido en Bilbao el 1 de marzo de 1902, sus padres fueron José de Haya Querejeta y Dolores González Ubieta. El matrimonio tuvo once hijos en trece años, de los que tres fallecerían a temprana edad antes de llegar a la edad adulta. Con 16 años fue nombrado alumno de la Academia de Intendencia, tal como recogía la Real Orden de 11 de julio 1918 que publicó el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra número 156 y una vez incorporado en dicho Centro el 2 de septiembre comenzaría sus estudios. Pocos días más tarde, el 14 de octubre, prestaría Juramento de Fidelidad a las Banderas en la Academia de Intendencia, donde permanecería durante tres años hasta la finalización de sus estudios el 11 de julio de 1921, día en el que la Real Orden de dicha fecha (Diario Oficial 152) lo promovía al empleo de Alférez de Intendencia, siendo destinado el día 26 del mismo mes por otra disposición de igual rango a la 6ª Comandancia de Tropas de Intendencia, en Burgos, donde permanecería prestando servicios de su clase hasta la finalización del año.

Al año siguiente cambiaría de destino a fin de incorporarse a la Compañía Expedicionaria de la Comandancia de Melilla, que lo haría con fecha 12 de abril en Kandusi y durante los días restantes del mes efectuaría diversos convoyes a varias posiciones avanzadas de la Comandancia, teniendo que participar en duros combates así como en la reconquista de la posición de Afrau. Esta actividad continuaría durante el mes de mayo hasta el día 23, para embarcar el día 27 en el vapor *Villarreal* con rumbo a la Península y posteriormente continuar por ferrocarril a la localidad vasca de Or-

duña, donde el 1 de junio comenzaría a prestar en la Compañía los servicios propios de su empleo. Por disposición del Coronel de la Comandancia pasaría destinado a la 1ª Compañía de Víveres Montada estacionada en Burgos y allí terminaría el año.

En 1923 volvería a Melilla, pero solamente unos días, pues ello se debió a su asistencia a la Bendición y entrega del Estandarte a la Comandancia de Tropas de Intendencia, regresando a Burgos el 9 de abril para posteriormente ser destinado a la 3ª Compañía de Panadería Automóvil en Vitoria. La Real Orden de 21 de agosto, Diario Oficial número 184, le concedió el ascenso al empleo de Teniente de Intendencia y el 9 de diciembre se haría cargo del mando y administración de la citada Compañía de Burgos. El 25 de febrero del año 1924 Melilla sería otra vez destinado a la Comandancia de Tropas de Intendencia, pero el 1 de mayo pasó a prestar sus servicios a la 4ª Compañía de Automóviles.

INICIA SU VIDA PROFESIONAL COMO AVIADOR

Pero el año siguiente, 1925, vendría a cambiar totalmente su vida militar, pues el 9 de junio, el Diario Oficial número 126, publicaba una Real Orden de la Sección de Aeronáutica y que firmaba el Duque de Tetuán, por la cual se ordenaba la incorporación con urgencia del Teniente Carlos de Haya González a la Escuela Civil de Albacete para seguir un curso de Pilotos de aeroplano, quedando disponible en la Primera Región y en comisión de servicio en la Aeronáutica Militar. Una vez que el 12 de junio se incorporó en Albacete comenzaría a recibir las clases teóricas y prácticas de vuelo, para posteriormente y por Orden de la Jefatura de Aviación de fecha 24 de septiembre pasar destinado a la Escuela de Transformación de Cuatro Vientos. Curiosamente, el entonces Jefe de la Escuela Civil de Albacete, era el Capitán de la Guardia Civil y aviador militar José Arias Jiménez.

Carlos de Haya pasaría a formar parte de la Veintisiete Promoción de Pilotos Militares, compuesta además por los diez siguientes Oficiales:

Teniente de Infantería

Antonio Martínez Aguado Azuela

Teniente de Artillería
Enrique Márquez Marín

Teniente de Infantería
Gerardo Fernández Pérez

Teniente de Caballería
Adrián Castro Alonso

Teniente de Infantería
Joaquín García Morato

Teniente de Infantería
Pedro Atauri Manchola

Alférez de Infantería
Mariano Armijo Fernández Alarcón

Teniente de Infantería
Jesús Domenech Ramírez de Arellano

Teniente de infantería
Mariano García Montero

Alférez de Caballería
Jesús Montesinos Bueno

Alférez de Artillería (E.R.)
José María Pagola Biribeu

Terminado su aprendizaje en esta Escuela con el título de Piloto Militar de Aeroplano, Haya sería destinado el 28 de octubre al Primer Regimiento incorporándose a Getafe, donde continuaría realizando vuelos durante el resto del año. A los pocos días de comenzar el año 1926, concretamente el 28 de enero, es destinado a la 1ª Escuadrilla de aeroplanos *Bristol F2B* estacionada en el aeródromo melillense de Nador. Desde aquí efectuaría numerosas misiones de bombardeo, ametrallamiento y reconocimiento de numerosos objetivos, así como de protección de columnas en varios sectores, como Anual, Yebel-Uddía, Afrau, Tizzi-Assa, Peñón de Vélez, etc., y también vuelos de instrucción y de prueba de motor.

Por Orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica de 1º de julio fue designado para que asistiera a un curso de Hidroaviones que tendría lugar en la Base de Los Alcázares, donde el día 18 de dicho mes iniciaría las clases y prácticas de vuelo correspondientes. Terminado el curso se incorporaría a Melilla el 27 de septiembre donde continuaría realizando vuelos locales, de bombardeo y reconocimiento. Una Real Orden de 17 de diciembre le

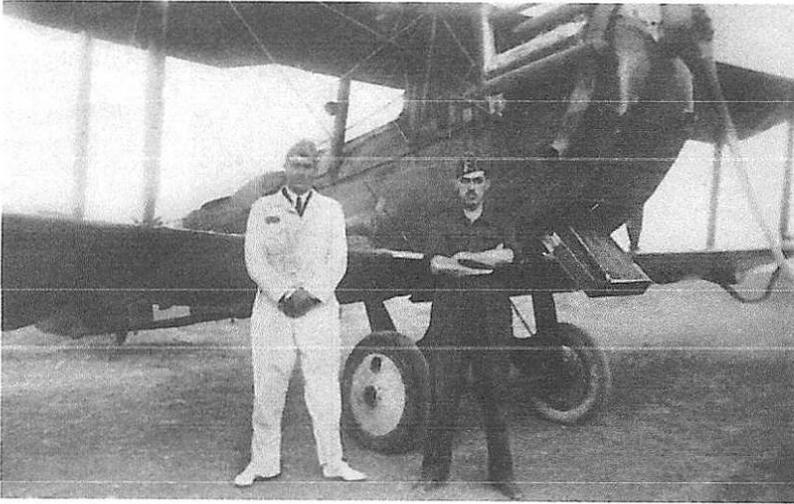


Un jovencísimo Carlos de Haya con el uniforme de Cadete de Intendencia

concedía la Medalla Militar de Marruecos con pasador de Melilla. Al terminar el año, y sin contar las horas de vuelo de escuela, sumó un total de 173 horas y 35 minutos. El año 1927 comienza en el aeródromo de Auámara, próximo a Larache, con su Escuadrilla de *Bristol*, efectuando misiones muy similares a las del año anterior, de bombardeo y ametrallamiento de objetivos como Tazarut y kábila de Beni Arós, de reconocimiento del frente, correo aéreo, aprovisionamiento de varias posiciones y pruebas de motor. Es de destacar la del día 17 de junio, cuando al cooperar al avance de la columna del Teniente Coronel Capaz resultaría herido menos grave al ser alcanzado por el fuego de tierra en la espalda y siendo citado como *distintivo*.

LA VUELTA AÉREA A ESPAÑA

También hay que citar los vuelos realizados en el mes de agosto de prueba de equipos de Radiotelegrafía y muy en especial la Vuelta Aérea a España que tuvo lugar entre los días 9 al 12 de septiembre, que tenía previsto tomar tierra en Los Alcázares, Barcelona, Logroño, León, Getafe, Sevilla, Tetuán y Nador, pero hubo que cancelar por



Haya y su compañero el Teniente Pedro Tauler, posan delante del De Havilland, bautizado "Teniente Oñate", durante una de las etapas de la Vuelta a España

mal tiempo las escalas en Vitoria, Bilbao y Santander. El vuelo se efectuó con el *De Havilland DH-9A Napier* número 66, (bautizado Teniente Oñate, en recuerdo de este aviador caído en Tehuacán) llevando como copiloto al Teniente Pedro Tauler Pastor y algunas de las etapas fueron voladas intencionadamente de noche con el fin de probar durante todo el trayecto el *Integral Giroscópico*, instrumento inventado por Carlos de Haya para volar sin visibilidad, así como con el *Inclinómetro*, lo que permitía hacer el vuelo por instrumentos también sin visibilidad exterior, apoyándose con el Radiogoniómetro para la navegación, demostrando su gran competencia en el manejo de dichos sistemas. Por una Real Orden de 1º de octubre le fue concedida la Cruz de la Orden Militar de María Cristina en atención a los servicios que había prestado en Marruecos entre el 1º de octubre de 1925 y el 30 de septiembre de 1926. Otra Real Orden del primero de diciembre le concedería la Medalla de Sufrimientos por la Patria y por otra disposición de la Jefatura Superior de Aeronáutica del 6 de diciembre es destinado al Curso de ampliación de Radio que tendría lugar en Cuatro Vientos y por otra Orden de la misma Autoridad pasa destinado a la Escuadra de León pero continuaba agregado al referido Curso de Radio. Durante el año voló 247 horas y 33 minutos.

El 7 de enero de 1928, en una Orden Circular que publicaba el Diario Oficial número 8, era clasificado en el Servicio de Aviación con la categoría de Oficial Aviador y posteriormente por Orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica del día 23 del

mismo mes era destinado como agregado a la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos sin causar baja en su actual destino. Una Real Orden Circular del 5 de mayo (Diario Oficial nº 102) le concedía el Título de Radiotelegrafista de Primera y durante el primer semestre del año efectuaría diversos vuelos a distintos aeródromos, bien de carácter nocturno y algunos otros sin visibilidad exterior. Por Real Orden del 12 de julio sería autorizado para realizar un viaje aéreo con una avioneta particular por Francia, Italia, Grecia, Turquía, Bulgaria, Yugoslavia, Hungría, Austria, Checoslovaquia, Alemania, Dinamarca, Holanda y Bélgica, pero aunque se le daba al viaje carácter oficial, lo fue sin devengar dietas ni viáticos de ninguna clase. El viaje lo hizo con una avioneta *Aero Avión*, que Carlos de Haya traería en vuelo desde Londres el 17 de julio y lo comenzó el día 29 de ese mes para llegar a Madrid el 14 de septiembre. A su regreso realizó numerosos vuelos a distintos puntos de la España peninsular por orden de la Jefatura Superior de Servicios Técnicos, habiendo volado durante el año 320 horas y 5 minutos.

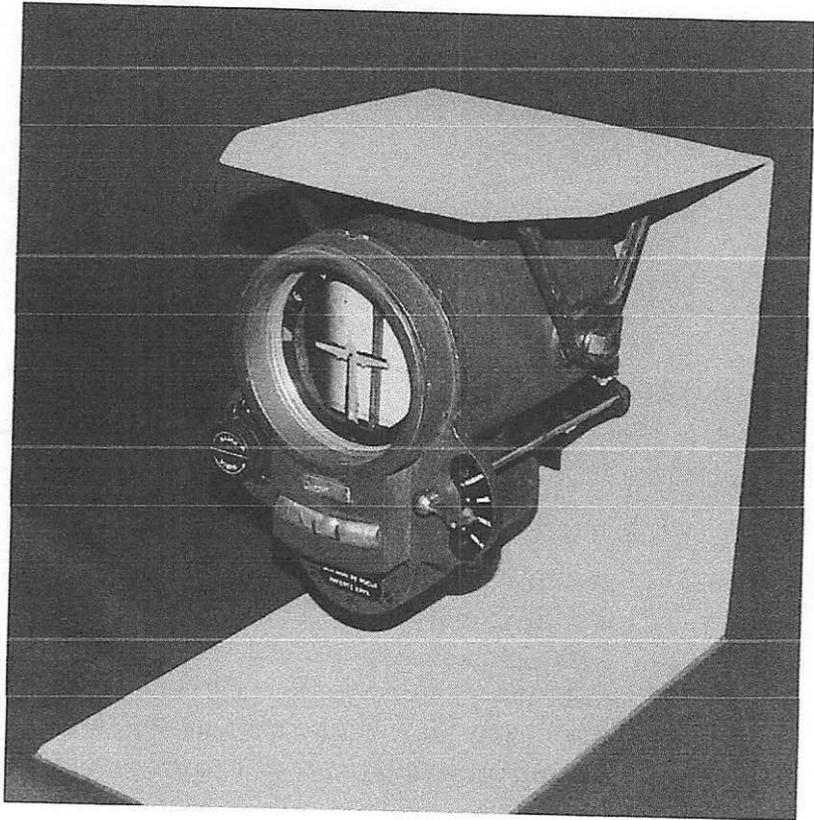
Comenzaría el año 1929 destinado en Cuatro Vientos y agregado a la Escuela de Mecánicos como Profesor de la misma, y la Jefatura Superior de Aeronáutica lo destina por una Orden del día 18 de enero a la Escuadra de Instrucción en Cuatro Vientos pero continuando como agregado a la Escuela de Mecánicos. Al mismo tiempo realizaría muchos vuelos a diferentes aeródromos, algunos sin visibilidad exterior, perfeccionando el *Integral Giroscópico* y el *Calculador de Vuelo* de su invención. Una Real Orden de 21 de junio (Diario Oficial número 138) le concede una segunda Cruz de la Orden Militar de María Cristina por su actuación en Marruecos entre el 1º de octubre de 1925 al 12 de octubre de 1927. En el mes de agosto la Jefatura Superior de Aeronáutica le nombra alumno de un Curso de Observadores de Aeroplano que daría comienzo el 15 de septiembre en Cuatro Vientos, donde una vez incorporado comenzaría a realizar los vuelos y prácticas correspondientes. Terminado el Curso mencionado continuaría como Profesor en la Escuela de Mecánicos. En este año efectuó vuelos con una duración de 274 horas y 12 minutos. Uno de esos vuelos fue con el famoso

aviador Comandante Ramón Franco, quien en su libro *Águilas y Garras*, página 84 decía: "Quiero hacer un vuelo de prueba y resistencia y cargado el Dornier-15 con 3.000 litros de combustible, yendo tripulado por Carlos Haya, piloto de grandes méritos y especialista de vuelos nocturnos, el mecánico Mada-riaga y yo...Una vez terminado este vuelo de veinte horas, en el que me ayudaron grandemente las excepcionales condiciones de Carlos Haya, hice colocar el avión..."

El primero de enero de 1930 continuaba en la misma situación y desempeñando idénticos cometidos, pero con una feliz noticia, pues una Real Orden del 22 de enero le declaraba apto para cubrir la vacante de la categoría aeronáutica de Jefe de Escuadrilla que se produjese durante el año y otra disposición similar de la misma fecha le nombra Observador de Aeroplano. El día 1º de abril una Orden de la Jefatura de Aviación disponía que, sin perjuicio de su destino como Profesor de la Escuela de Mecánicos, prestase además el correspondiente al Servicio de Paracaídas, igualmente en Cuatro Vientos. En las semanas posteriores vuela varias veces a Sevilla para realizar algunos intentos junto con el Capitán Cipriano Rodríguez Díaz, de batir la marca mundial de velocidad de velocidad en circuito cerrado de 5.000 kms. con el *Breguet XIX tipo Bidón número 71*, fabricado por Construcciones Aeronáuticas, pero el vuelo definitivo se retrasaría hasta el mes de octubre. El 16 de junio por Orden de la Jefatura de Aviación al haber terminado el Curso de Paracaídas cesaba de prestar sus servicios en el mismo y el último día de dicho mes efectuó una ascensión libre como tripulante del globo esférico Comandante Molas, saliendo de Guadalajara y aterrizando en la localidad oscense de Binéfar.

BATE DOS MARCAS AÉREAS MUNDIALES

Por Real Orden de del 30 de junio (Diario Oficial número 144) fue autorizado para participar en la Challenge International, organizada por el Aeroclub de Berlín, para todas las naciones europeas, excepto Rusia, que tendría lugar entre los días 6 de julio y 10 de agosto y aterrizando en los 57 aeródromos europeos y españoles más importantes. Carlos de Haya lo haría con una avioneta civil. De regreso en España se trasladó a Sevilla a



principio del mes de octubre y el día 7, a las 6 horas, 32 minutos y 5 segundos despegaba el *Breguet XIX* antes mencionado llevando a los mandos al Teniente Haya y como Observador al Capitán Cipriano Rodríguez, popularmente apodado como *Cucufate*, permaneciendo en el aire durante

El Integrador de Vuelo Haya que se encuentra en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos



La Medalla de Honor que la Liga Internacional de Aviadores concedió a a Carlos de Haya en 1930



Primera Promoción de Paracaidistas. Arriba, segundo por la izquierda, José Méndez Parada, cuyo nombre lleva hoy día la Escuela de Paracaidistas del Ejército del Aire. Abajo y sentados, también el segundo por la izquierda Carlos de Haya

25 horas y 16 minutos, y batiendo la marca mundial de velocidad en circuito cerrado de 5.000 kilómetros que estaba en 188, 097 kms/hora en poder de dos aviadores franceses, Cotes y Codos y establecerla en 208,152 kms/hora. Cuatro días después batirían igualmente la marca mundial de velocidad en circuito cerrado de 2.000 kilómetros y con una carga útil de 500 kilos, que estaba también en manos francesas con 214,533 kms/hora. Haya y Rodríguez la establecerían en 220,428 kms/hora. La Liga Internacional de Aviadores le concedería la Medalla de Oro junto con el Diploma de Honor y el Trofeo Harmon de 1930. El 22 de noviembre le fue asignada una comisión de servicio a París para conocimiento de los adelantos presentados en las Ramas de Aeronáutica. Finalizaría el año en su destino en Cuatro Vientos.

No se especifican en su Hoja de Servicios las razones por las que solicitó a petición propia la baja en el Servicio de Aviación, publicada en el Diario Oficial número 38 del 16 de febrero de 1931, pero después de prestar sus servicios como Teniente de Intendencia en la Comandancia de Ingenieros de Madrid, volvería a causar alta en el Servicio de Aviación Militar el 27 de abril. Sería destinado por una Orden Circular del 4 de mayo como Profesor de Vuelos a la Escuela del Campo del Ángel de Alcalá de Henares y posteriormente, el 9 de noviembre, también comenzaría a dirigir como Profesor de Vuelos sin Visibilidad un cursillo específico de dicha Escuela, especialidad en la que era el más cualificado de nuestra Aviación Militar.

EL VUELO A LA GUINEA ESPAÑOLA

El éxito obtenido con las dos marcas mundiales y el buen comportamiento del *Breguet XIX número 71*, harían que tanto él como Cipriano Rodríguez, se decidieran a efectuar un vuelo directo a la entonces Guinea Española, pero sin escalas. Para ello, y con un buen criterio aeronáutico, eligieron como punto de partida el aeródromo sevillano de Tablada y cuya distancia hasta Bata es de 4.572 kilómetros. Igualmente decidieron escoger un día de luna llena pues parte del trayecto tendrían que hacerlo de noche, pues el aviador Carlos de Haya era el piloto español más experimentado en el vuelo nocturno y si visibilidad. La fecha de salida coincidiría con el 23 de diciembre, día de Nochebuena, y a las 10 horas y 40 minutos de la mañana iniciaron el despegue. Una vez en el aire el avión mantenía una velocidad de 135 kms/hora, continuando el vuelo con toda normalidad, hasta que alrededor de las 6 de la tarde se adentraban en el desierto cuando comenzada la noche. A la 1,30 de la madrugada del día 24 habían llegado a la mitad del camino y a las 8 de la mañana, cruzaban el río Níger. Las horas transcurrieron sin novedad y a las 13 horas y 52 minutos aterrizaban sin novedad en el aeródromo de Bata después de un vuelo de 27 horas y 11 minutos. En la Guinea Española permanecieron hasta el 3 de enero de 1932, fecha en la que emprendería el vuelo de regreso, que ahora habían planeado hacerlo en 5 etapas. Pero ahora la suerte les sería adversa ya que en la segunda etapa les sorprendió una tormenta de arena que les obligaría a efectuar un aterrizaje imprevisto en un campo improvisado. Cuando reanudaron el vuelo Carlos de Haya, notó en el despegue que la rueda derecha del tren de aterrizaje tenía un fuerte rozamiento y al abortar la carrera el avión le hizo un inesperado "caballito", dañándose el plano izquierdo, acabando así el vuelo a la Península. Con ayuda de un puesto militar francés se pudo embalar el avión para su traslado a España. Después de las peripecias sufridas se incorporaría al aeródromo de Alcalá de Henares el 1º de marzo donde continuaría sus clases de vuelo como Profesor. De todas formas la Liga Internacional de Aviadores le concedería una nueva Medalla de Oro y el Diploma de Honor, así como un segundo Trofeo Harmon.



La “Fundación Guardia Civil” tiene entre sus principales objetivos difundir la Imagen Institucional de nuestra Benemérita, por lo que toda aquella iniciativa o publicación que colabore a dar a conocer aquellos aspectos pocos conocidos de la Historia de la Guardia Civil o de determinados miembros de la misma que se hayan distinguido por su heroísmo, sacrificio y entrega al servicio de nuestra querida Patria, siempre será acogida con gratitud y reconocimiento.

Este es el caso del libro titulado “*Los Primeros aviadores de la Guardia Civil*”, escrito por el General del Ejército del Aire, reconocido investigador de la Historia de la Aeronáutica Militar. Esta obra presenta la vida profesional de unos aviadores militares, pertenecientes a los Cuerpos de la Guardia Civil y de Carabineros que fueron ejemplo de las mejores virtudes y valores humanos y que durante cien años fueron protagonistas de unas gestas que realizaron con generosidad y heroísmo tanto desde el cielo de Marruecos como sobre el suelo de España.

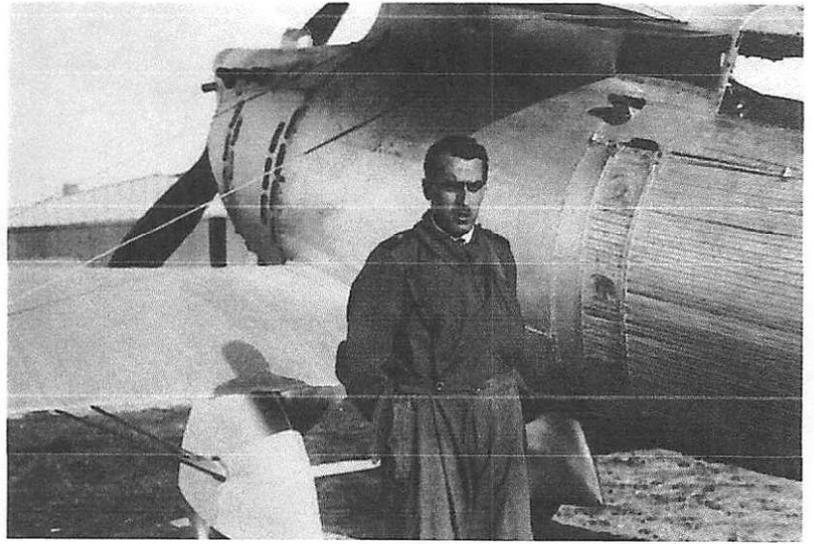
En la Roma antigua con muchísima frecuencia se repetía una hermosa frase escrita por el gran poeta romano Quinto Horacio en su Oda Carmina, “*Dulce et decorum est pro Patria Mori*”, es decir, “*Dulce y honorable es Morir por la Patria*”, oración que figura a la entrada del Cementerio Nacional de Arlington de los Estados Unidos y que a lo largo de nuestra Historia son innumerables los españoles que la han llenado de contenido con su ejemplo.

El autor ha tenido la gentileza, que le agradezco muy sinceramente, de recoger, en el último capítulo, tras un simple comentario que le hice al respecto, la figura de aquel gran piloto de nuestra Aviación Militar, que fue el laureado aviador Carlos de Haya Martínez, que si bien no fue ni procedía de la Guardia Civil, durante nuestra Guerra Civil se distinguió con su inestimable servicio y sacrificio al abastecimiento y alivio de los heroicos defensores y de sus familias del Santuario de Nuestra Santa María de la Cabeza. Por su ejemplar conducta sus restos reposan en la Cripta del histórico y emblemático lugar junto a los del valeroso Capitán Cortés.

Al General Sánchez Méndez toda mi admiración y gratitud. Su trabajo investigativo inestimable, que ha sabido plasmar de manera admirable en este libro, sin duda, va a contribuir a que conozcamos aspectos de “nuestra” historia, que sin su esfuerzo, ilusión, excelente pluma y vastos conocimientos seguirían en el arcano.

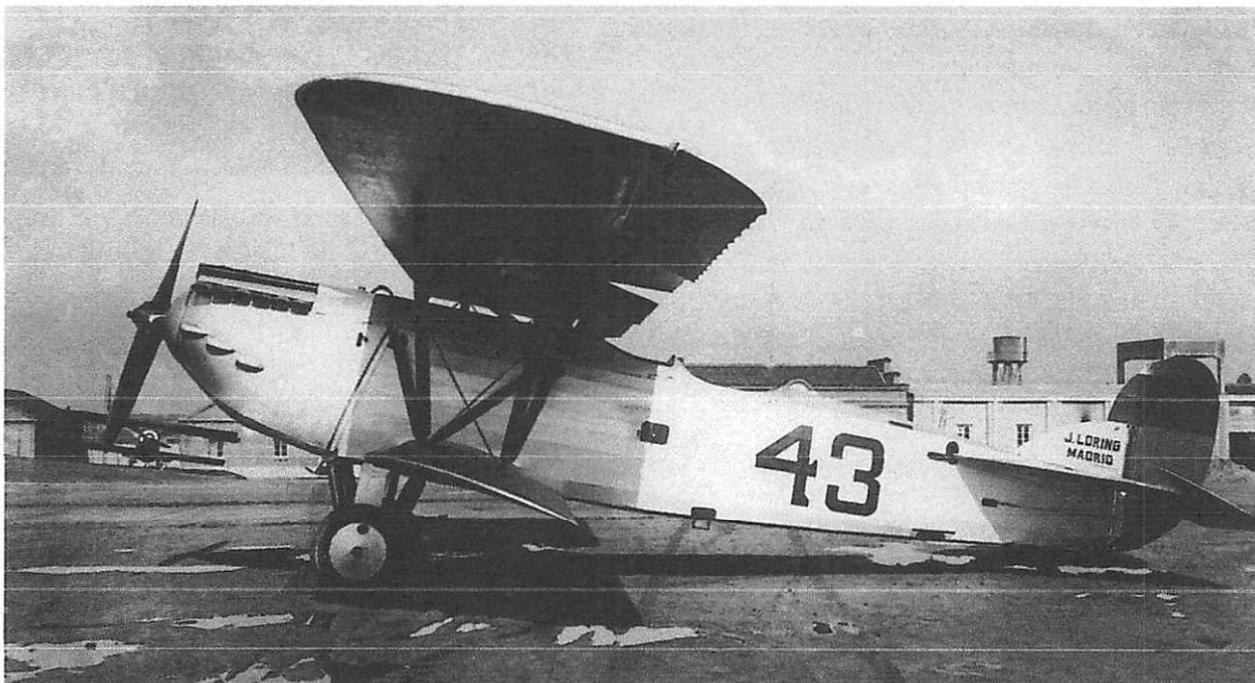
General José Antonio Sánchez Arroyo
 Director Gerente de la Fundación Guardia Civil

Por una Orden Circular del 19 de abril se le declara con aptitud acreditado para pilotar aviones polimotores, de caza e hidroaviones. El 16 de julio contrajo matrimonio con la joven malagueña Josefina Gálvez, cuñada de otro gran aviador, Joaquín García Morato, lo que influiría de alguna forma en su futuro para ser destinado en Sevilla. Otra Orden Circular del 9 de septiembre le concedía el empleo de Capitán de Intendencia, para posteriormente ser destinado a la Escuadra de Aviación Militar nº 2 de Sevilla, pasando a mandar la 3ª Escuadrilla del Grupo 22 de Reconocimiento. Aquí comenzaría a volar los aviones *Loring R.III*. En el año siguiente 1933 continuaría en su destino y efectuando numerosos vuelos y viajes por la Península y a Tetuán con los *R.III*, perfeccionando continuamente su *Integral Giroscópico*, que pasaría a la Historia de nuestra Aviación con el nombre de *Integral Haya*. Otra Orden Circular del 18 de septiembre, recogida en el Diario Oficial número 223, le concedía una comisión del Servicio no indemnizable de un mes de duración para París al objeto de efectuar vuelos de demostración sin visibilidad exterior ante el Servicio Técnico Francés con el *Integral Giroscópico Haya* del que era autor. Las experiencias prácticas de nuestro gran aviador causarían una gran impresión a los técnicos franceses y su invento sería patentado en seis naciones europeas. De regreso a su destino en Es-



paña continuaría realizando vuelos y terminó el año con un total de 129 horas y 59 minutos. Entre sus actividades aeronáuticas más importantes del año 1934 hay que citar el viaje, del que formó parte, de la Escuadrilla de Hidroaviones *Dornier*, que mandaba el Comandante Ramón Franco, desde Los Alcázares, Huelva, Vigo, La Coruña, Santander, San Sebastián, Bilbao, Santoña, Amposta, Rosas, Pollensa y Cartagena con vuelta a Los Alcázares, realizado entre los días 30 de junio y 16 de julio. Una Orden Circular del 18 de julio lo destinaría al Servicio de otros Ministerios, pero continuando efectuando vuelos con la Escuadra

Haya con el Breguet XIX listo para iniciar el Vuelo a la entonces Guinea Española



Un Loring III, similar al que Haya volaría en el Grupo 22 de Reconocimiento



Los Tenientes Haya y Cipriano Rodríguez con sus trofeos por haber batidos las marcas mundiales de velocidad

de Sevilla y durante el año sumaría 159 horas y 50 minutos.

Durante el primer semestre de 1935 el Capitán Haya realizaría numerosos vuelos y viajes nocturnos, de ellos al mando de su Escuadrilla, esto último serviría de entrenamiento de su Unidad, puesto que el 25 de junio participaría con la Escuadrilla en la prueba militar de la Vuelta a España. Su gran experiencia como aviador estudioso e inventor haría que una Orden Circular del 23 de noviembre, publicada en el Diario Oficial número 272, lo destinaba como Secretario Técnico de la Dirección General de Aeronáutica. Este nombramiento le traería cierto resentimiento e incluso envidia de algunos compañeros más antiguos que aspiraban a dicho puesto. Terminaría el año habiendo volado 215 horas y 13 minutos.

LA HEROICA PARTICIPACIÓN EN NUESTRA GUERRA CIVIL

En julio de 1936 se encontraba destinado en el aeródromo sevillano de Tablada, como jefe de la 2ª Escuadrilla de Breguet XIX del Grupo 22. Cuando estaba de permiso oficial en Málaga por

un mes, pues su esposa acaba de dar a luz a dos niños mellizos, a los que darían los nombres de dos personajes mitológicos griegos, Aquiles y Héctor. El 18 de julio y al escuchar las noticias que daba la radio, se dirigió por la tarde al Despacho del Ayudante del Gobernador Militar y allí tuvo conocimiento del Bando del General Queipo de Llano que declaraba el Estado de Guerra y en el cual se ordenaba la incorporación de los militares a sus destinos. Ante la situación el Capitán Haya decidió marchar a Sevilla para reintegrarse a la sede de su Escuadra. En una declaración jurada suya, firmada el 8 de octubre de 1937, narraba:

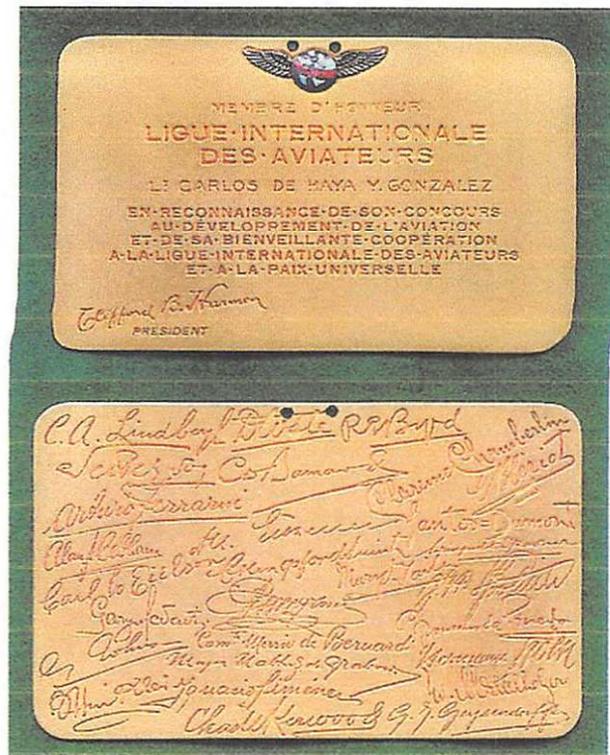
“No habiendo trenes a esa hora aproveché que el barco Navimar salía a las 6 de la tarde y despidiéndome de mi Familia rápidamente, pues Málaga estaba tranquila a esa hora, me embarqué rumbo a Sevilla. Pero al llegar a Sanlúcar el Práctico nos informó que no se podía continuar y fondeó allí. Al amanecer y al no poder contratar una gasolinera fuimos a la Comandancia Militar, donde nos informaron que estaban incomunicados con Jerez y la carretera cortada. El día 21 con un coche conseguimos llegar a Jerez, donde pasamos la noche en el Cuartel de Caballería y al día siguiente en una avioneta llegada de Sevilla pude incorporarme a Sevilla. En la noche de ese mismo día 22 y por orden del General Queipo de Llano, bombardeamos los alrededores de Madrid y Getafe”. La avioneta procedente de Sevilla era una De Havilland Moth, que pilotaba su amigo Pablo Atienza y las citadas primeras operaciones de bombardeo las efectuaría en vuelo nocturno con un Fokker F-VII, llevando como segundo piloto al Teniente Mario Ureña Jiménez-Coronado y como radio al Brigada Juan Guil Ruiz.

Su amor a la Patria se sobrepone a la angustia de haber dejado a su esposa y a sus dos hijos en Málaga y a sus padres en Bilbao, que ha quedado en poder del Gobierno vasco. Capturado un Tablada un Douglas DC-2, gracias al valor y decisión del Capitán Vara de Rey, Carlos Haya continuaría con ese aparato su actuación en la guerra y como él mismo afirma en la mencionada declaración jurada, *“En noches sucesivas bombardeamos los aeródromos de Málaga y Andújar pues había aviones rojos. Durante el día alternaba los servicios de transporte de las fuerzas de África y efectuó un segundo bombardeo sobre Madrid. Soy nombrado Oficial de Información*

y Operaciones en el Estado Mayor de la Jefatura del Aire de Sevilla, en cuyo aeródromo organicé la Oficina correspondiente. En unión del Coronel Federichi (Ruggero Bonomi, Comandante de la Aviación del Tercio) colaboré en la preparación aérea así como en la ejecución del paso del primer convoy marítimo por el Estrecho de Gibraltar, bombardeando y persiguiendo al destructor Alcalá Galiano". Haya continúa ametrallando a los barcos enemigos que intentan bloquear el Estrecho y efectuando vuelos de enlace entre los Generales Franco y Mola en Burgos y con el DC-2 auxilia al pueblo de Llerena que es atacado por una columna, obligando a huir al enemigo, bombardeándolo. Durante el mes de agosto efectuaría continuas misiones de ataque y de transporte de tropas, apoyando a las operaciones del Ejército de Andalucía hacia Granada y Málaga, así como a las del Ejército de África en su progresión a Mérida y Badajoz.

En su declaración jurada señala que el 9 de agosto: "Sorprendimos a un Douglas rojo bombardeando a nuestras fuerzas en Almendralejo y con nuestro Douglas les atacamos interrumpiendo su ataque, persiguiéndolo durante 20 minutos en dirección a Toledo y como consecuencia de nuestra reacción nunca más volvería a nuestra zona". Más adelante continúa su relato diciendo: "El día 25 de agosto soy requerido para realizar un transporte de tropas desde Tetuán, que estaba suspendido porque allí había niebla y pude efectuarlo llevando a Sevilla sin novedad al contingente, teniendo como segundo al Capitán Guerrero. Igualmente tuve que realizar a finales de agosto dos servicios en Naval Moral de la Mata y Guadalupe, encomendados a la Escuadrilla de Junker-52 del Comandante Carrillo, fui solicitado por dicho Jefe para que lo efectuase puesto que tendrían que regresar de noche. Al llegar a la zona y sobre el último objetivo observamos a un Breguet con un caza Nieuport rojo muy próximo. Éste al vernos se marchó con toda rapidez. En Cáceres y luego en Talavera de la Reina organicé una nueva Oficina de Información y Operaciones y como Oficial de la misma tomé parte en las diferentes operaciones que condujeron a la toma de Toledo".

Pero lo que Carlos Haya no sabía que su esposa, Josefina Gálvez, había sido detenida en Málaga a principios de agosto y separada de sus dos hijos pequeños, los cuales quedarían a cargo de su suegro y una joven madre, mujer del jardi-



Placa firmada por aviadores famosos nombrándole Miembro de Honor de la Liga Internacional de Aviadores por su cooperación al desarrollo de la Aviación

nero de enfrente de su casa, quien al saber de los dos niños enfermos por falta de leche materna, se ofreció para hacer de ama de cría de los niños. A mediados del mes recibiría una carta de su esposa dándole cuenta de su detención y triste situación, lo que influiría en querer ejecutar todas las misiones que fuesen posible, quizá para mantener su mente ocupada permanentemente y no tener tiempo para pensar en su penosa situación familiar.

EL PRIMER VUELO DE SOCORRO AL SANTUARIO SANTA MARÍA DE LA CABEZA

Mientras tanto el Capitán de la Guardia Civil Santiago Cortés González, se había hecho fuerte en el Santuario jienense de Santa María de la Cabeza, situado en el Cerro del Cabezo. A su cargo tenía unas 1.300 personas, incluidas la que estaban en Lugar Nuevo. De las cuales la mayoría eran mujeres, niños y ancianos. El asedio del enemigo comenzaría el 15 de septiembre. En los arcos de la entrada del cementerio que tuvo que improvisar, el Capitán Cortés mandó escribir: **La Guardia Civil muere pero no se rinde**. Tan pronto como el Capitán Haya tuvo noticia del asedio al Santuario, el 9 de octubre efectuaría su primer vuelo de aprovisionamiento a sus defensores y de reconocimiento



Haya y sus
compañeros
miembros de la
Segunda
Promoción de
Vuelo Sin
Visibilidad
Exterior

aéreo de la zona con el DC-2, vuelo que tuvo una duración de 2 horas y 13 minutos. En esta misión, acompañado por el Capitán de la Guardia Civil Rodríguez Cueto, que de acuerdo con Cortés había logrado evadirse a las líneas nacionales, se pudieron lanzar en seis pasadas 628 kilos de víveres, contenidos en sacos. Para ello habían quitado la puerta y colocado una rampa que permitiese que los sacos resbalasen para caer al exterior y para aumentar la capacidad de carga se eliminaron igualmente los asientos de pasajeros. Varios compañeros, entre ellos el Brigada Juan Guil, que lo acompañaría en muchas de las misiones, fueron los que colaborarían en preparar el lanzamiento de la carga en cada una de las pasadas. Sería la primera de las misiones de socorro que haría en apoyo del Santuario y que sería su principal objetivo durante la guerra hasta su caída el 1 de mayo de 1937. Haya pertenecía al Cuerpo de Intendencia y había sido jefe de la Compañía de Víveres cuando estuvo destinado en Orduña, por lo que sabía la cantidad mínima de alimentos diaria que para sobrevivir necesitaban 1.300 personas, que además de la tensión emocional no disponían de un alojamiento adecuado.

HAYA SE CONVIERTE EN EL PILOTO PERSONAL DEL GENERALÍSIMO FRANCO

El 9 de noviembre Franco debía trasladarse por aire desde Salamanca, donde estaba su Cuartel General, a Escalona en la provincia de Toledo. La tripulación al efecto, la componían el ya citado

Teniente Mario Ureña, que llevaba como segundo piloto al Sargento Ananías Sanjuán, que tenía más experiencia en vuelos nocturnos que el primero. Sanjuán, de sentimientos republicanos, había planeado que al regreso cuando se le confiaran los mandos pensaba dirigirse al aeródromo Barberán y Collar de Alcalá de Henares y entregar a los republicanos al Generalísimo Franco. Pero el hombre propone y Dios dispone, dice el refrán, pues Franco tomó asiento en el puesto de copiloto junto a Ureña y Sanjuán tuvo que volar sentado detrás entre los dos escoltas armados del General. Al día siguiente, Sanjuán aprovechando que tenía que llevar uno de los Junker-52 al depósito de bombas volaría hasta Alcalá y se pasó a los republicanos.

Descubierto lo ocurrido, el probado prestigio y la profesionalidad del Capitán Haya harían que fuese destinado a las órdenes del Generalísimo Franco, desempeñando las funciones de Ayudante y como piloto personal del Douglas DC-2 a su servicio. Como diría el entonces Comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea, Jefe del Sector Aéreo Central, "Ninguno de nosotros goza de tanto aprecio como el Capitán Haya. Debe ser su piloto personal y ayudante". Este cargo lo simultanea con el de oficial de Enlace con los Saboyas-81 de los legionarios de Talavera de la Reina, realizando como observador bombardeos nocturnos de Pozuelo, Aravaca, Algete y Barajas, así como la destrucción de la columna enemiga que el 24 de noviembre atacó la propia localidad talaverana.

LOS ABASTECIMIENTOS AL SANTUARIO

Los días posteriores al 9 de octubre no fueron malos para los defensores del Santuario de Santa María de la Cabeza, ya que al estar casi finalizado el paso aéreo del Estrecho, bombarderos Savoia-81 y Junker-52, lograrían arrojar víveres y también palomas que servirán para enviar mensajes al General Queipo de Llano y poder informar sobre la situación. Pero la situación comenzaría a ponerse difícil por el bombardeo aéreo y el fuego de los cañones enemigos a partir del 1 de noviembre. En un mensaje del día 17 el Capitán Cortés sugería la posibilidad de poder utilizar un pequeño aeródromo situado en Lugar Nuevo. Recibida la información Carlos Haya lanza otro mensaje en el que expone la

idea de un posible intento de aterrizaje con una avioneta, recomendando también la audición de Radio Sevilla todos los días a las nueve de la mañana. Enseguida Carlos Haya se pone manos a la obra y comienza a estudiar la posibilidad de utilizar el pequeño campo de Lugar Nuevo, que a veces habían utilizado con avionetas los hermanos Ansaldo. Por eso solicitó del General Queipo de Llano el vuelo de un avión de reconocimiento para fotografiar el terreno para poder obtener el mayor número de datos. El 18 de noviembre Cortés comunicó que se podía efectuar el aterrizaje y que garantizaba la protección del aparato contra el fuego de tierra enemigo, puesto que éste estaba situado a dos kilómetros del campo y carecía de artillería emplazada en el sector. La idea era tentadora pues si se podía aterrizar con el *Douglas DC-2*, además de poder llevar armamento y víveres a los defensores e incluso voluntarios, también se podría evacuar a mujeres, niños, heridos y ancianos. A la mañana siguiente, cuando despegaba desde Tablada para una misión en Talavera de la Reina, hizo la primera prueba de recorrido en despegue. El resultado fue que se necesitaban al menos 480 metros, lo que traducido a Lugar Nuevo, bastante más elevado, tendrían que ser como mínimo 500 metros. Después de efectuar pruebas con otros aviones de transporte y en otros aeródromos llegaría a la triste conclusión que ninguno de los aviones de transporte disponibles podía aterrizar o despegar de Lugar Nuevo.

El día 13 de este mes de noviembre, el Capitán Haya, aprovecha un rápido viaje desde Salamanca a Sevilla para efectuar pruebas sobre las marismas de una bomba "H" de metralla incendiaria de su invención para realizar un abastecimiento nocturno al Santuario, lanzando una buena cantidad de víveres, seis palomas, cartuchos y una ametralladora y además bombardear las posiciones de los sitiadores. Pero Haya no para de realizar otros servicios durante el mes de noviembre, como son el transporte del Generalísimo a diversos puntos del teatro de la guerra y de varios altos mandos militares, como Queipo de Llano, Mola y otros, así como bombardear mañana y noche numerosos objetivos enemigos y efectuar transporte de tropas. Al mismo tiempo su corazón está en Málaga donde están su esposa y sus dos hijos gemelos re-

cién nacidos, pues aunque sabía de la detención de su esposa Josefina no tenía noticia alguna de los niños. Haya comprendía mejor que nadie la situación personal y familiar del Capitán Cortés, que también tenía a su mujer e hijos lejos en zona roja y desconocía su suerte y que lo había abandonado todo para defender aquel Santuario y la vida de sus subordinados y de su familias.

El Capitán Cortés pudo disponer de dos Palomas Mensajeras. La número 46.403 llegó a realizar hasta cinco vuelos, manteniendo la comunicación entre el Santuario y el Gobierno Militar de Córdoba. La número 46.415 en uno de sus vuelos fue herida por un disparo del enemigo, cayendo a tierra pero arrastrándose entre los matorrales pudo llegar hasta las líneas del Santuario y entregar su mensaje, muriendo en el cumplimiento de su deber. Su propietario el señor Quintela Barrios, miembro de la Sociedad Colombófila de Córdoba, ya disecada, la entregó al Museo del Ejército, donde se puede contemplar en la actualidad.

Mientras tanto los aprovisionamientos aéreos al Santuario son llevados a cabo por *Junker-52* de la Legión Cóndor alemana, que dirige Von Morau. Pero en la segunda quincena de diciembre la situación del Santuario se agrava de forma alarmante y el día de Nochebuena sólo se pudo disponer de un plato de legumbres y una sardina de lata de conserva por persona sin nada de pan. Entonces el Capitán Haya haría un esfuerzo sobrehumano y sin descanso alguno efectuaría el día



La histórica Paloma Mensajera nº 46.415 que se encuentra disecada en el Museo del Ejército (Fotografía cedida y autorizada por la Dirección del Museo)

30 de diciembre dos vuelos de abastecimiento, cuatro el 31 y uno el 1 de enero de 1937. El Capitán Cortés informaría al General Queipo de Llano que los mejores fueron los del día del Fin de Año, pues ese día se recogieron nada menos que tres kilos y medio de víveres por persona y añadía: "Al volar la tarde de ayer día 30 la Aviación sobre este Campamento y arrojarnos los elementos de vida que nos trajo, dada la apuradísima situación en que estábamos, el optimismo empieza a renacer, al encontrarnos los medios para poder resistir en esta odisea cada vez penosa". Y después del vuelo del día 1 de enero, el Capitán Santiago Cortés escribiría en su Diario: "Con la despensa mejor surtida en todo el tiempo que llevamos de asedio y puesto que la fatiga de la guerra, de unos días a esta parte ha pasado a segundo lugar, todos nos encontramos satisfechos y animosos." Después de esos vuelos las reservas de alimentos alcanzarían hasta el día 8 de enero. Durante los vuelos de los dos últimos días del año fueron escoltados por la Patrulla Azul del Capitán García Morato.

SU PLENA DEDICACIÓN PARA ABASTECER AL SANTUARIO

En un documento que se conserva en el Archivo Histórico Militar, hay un escrito de finales del mes de diciembre del Capitán Carlos Haya, en el cual expone una idea para poner en práctica y de la cual él mismo se ofrece voluntario: "El honor de nuestra Aviación está completamente empeñado, no

solamente para impedir que se rindan los Héroes del Santuario, sino para evitar que pasen hambre y privaciones. Existe una solución muy sencilla: dedicar un avión rápido a este único cometido; rápido para que pueda actuar sin necesidad de protección; único cometido, que no pasen privaciones. Podría hacer sus servicios en la forma que se estimara más conveniente para despistar al enemigo: Un día varias veces, otro ninguna, entrando siempre en direcciones distintas. Para el Mando sería lo mismo que suponer que ese avión se había perdido; dejaría de tener la preocupación de los abastecimientos del Santuario y esa brava gente podría esperar en condiciones relativamente buenas el momento en que las columnas los rescataran". Esta sería la concepción del que se llamaría avión "panadero", como los defensores bautizarían cariñosamente al aparato del Capitán Haya cuando efectuaba las misiones que él había propuesto.

El 13 de enero había comenzado un temporal de agua y niebla que dificultaba los vuelos de aprovisionamiento, pero ante la información que envía el Capitán Cortés el 15 de enero que: "Llevamos tres días alimentándonos de cardillos y otras plantas silvestres", Haya se vuelca en llevar toda clase de víveres de manera ininterrumpida en los 8 vuelos que efectúa desde el 17 de enero hasta el día 18, algunos días incluso realizando hasta cuatro vuelos. Pero su actuación no la limita al abastecimiento de los sitiados, pues cuando termina su socorro sobrevuela toda la zona alrededor del Santuario

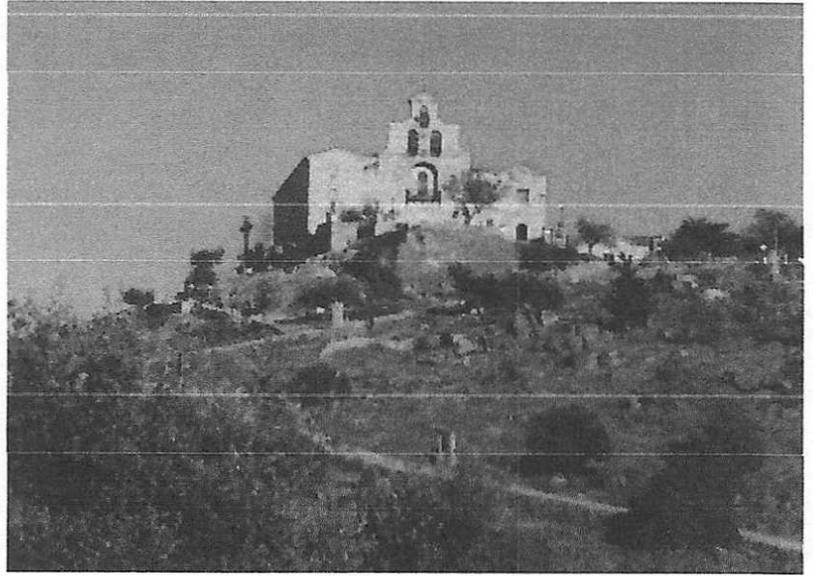
El histórico avión Douglas DC-2, con el nombre Capitán Vara de Rey con el que Haya comenzaría sus vuelos de abastecimiento al Santuario



bombardeando las avanzadillas enemigas y sus baterías y más de una vez interceptaría aviones enemigos que despegaban desde el cercano aeródromo de Andújar e incluso derribó a más de uno. Las misiones que efectuó hasta el 28 de enero las realizaría con su querido *Douglas DC-2*. A partir del 1 de febrero había conseguido también que los italianos pusieran a su disposición el *Savoia-81 número 21-20*. Este aparato empleaba al principio 28 tubos del tipo pequeño, pero después se le suprimieron los lanzabombas y se le instalaron compuertas laterales a través de las cuales se lanzaban paquetes con una doble envoltura de saco y los abastecimientos más delicados se hacían dentro de cestos de medio kilo y los limones, por ejemplo, en un periódico doblado y atado por los extremos. También se arrojaron cartuchos que iban envueltos en varias mantas.

Su entrega para alimentar y proteger a los heroicos defensores del Santuario de Santa María de la Cabeza es total. El aviador había conseguido que se le asignase un avión en misión exclusiva de abastecer a los supervivientes, incluidos los que resisten en Lugar Nuevo. Cortés que el 3 de febrero ha podido comenzar a transmitir con el heliógrafo, que acababa de ser instalado en el Santuario, lo agradece en un mensaje que dice: *"Nuestra situación ha cambiado después del día en que empezó el suministro diario del aparato que tenemos asignado"*. Y en otro mensaje escribiría: *"A las 14 horas viene el simpático aparato que de tan magistral manera desempeña la misión de suministrarnos; hasta los rojos deben admirar la maestría de sus vuelos en estos picachos, donde utilizando el valor de los accidentes, los sortea para descargar los avituallamientos, quedando además fuera mientras tanto de la acción antiaérea del enemigo"*.

A principios 1937, se libró la batalla definitiva de Málaga, que terminaría el día 8 de febrero con la caída de la ciudad en poder del ejército nacional. Días previos a la toma de Málaga cundió el pánico ante la posible represión, por lo que muchos civiles y milicianos optaron por huir por la carretera de Almería. Entonces el día 8 de febrero el Gobernador de Málaga, Luis Arraiz huyó hacia Valencia llevándose consigo prisionera a Josefina Gálvez la mujer del Capitán Haya. Ante la liberación de Málaga el día 8 el Capitán Haya volaba como pasajero desde Sevilla en una avioneta *Fal-*



con pilotada por el Capitán Vázquez Figueroa con la intención de recoger a su esposa suponiéndola liberada. Pero en este viaje descubre que su esposa había sido llevada a Valencia y conocería la muerte de uno de sus hijos gemelos, el pequeño Aquiles, por falta de leche materna. El día 9 vuelve en el mismo avión *Falcon* a Sevilla pilotado por el Capitán Vázquez y a pesar de su profunda tristeza interior se reincorpora, prestando ese mismo día 3 servicios de abastecimiento al Santuario de la Virgen de la Cabeza. Al llegar a Valencia el vehículo en el que viajaba la mujer de Haya fue interceptado por un grupo de milicianos. Posteriormente sería llevada a un patio con un grupo que iba a ser fusilado. Caería al suelo sin conocimiento y cuando lo recobró estaba en medio de un grupo de cadáveres. Se salvaría porque los milicianos la dieron por muerta y unos guardias de Asalto que habían sido alertados por los conductores del Gobernador de Málaga, la vendaron y la llevaron a presencia del Ministro de la Gobernación republicano que le trataría con educación y delicadeza, facilitando su traslado al hospital para ser atendida y le proporcionó un pase como salva conducto, con el nombre de su sobrina Carmen de la Torre Vidal, para que pudiera salir a curarse del Hotel Victoria donde fue alojada, pero siempre estrechamente vigilada por la Policía y acompañada por una escolta.

El 14 de febrero el *Savoia* de Haya había sido alcanzado por un disparo cuando efectuaba el primer servicio, razón por la cual tuvo que reducir la

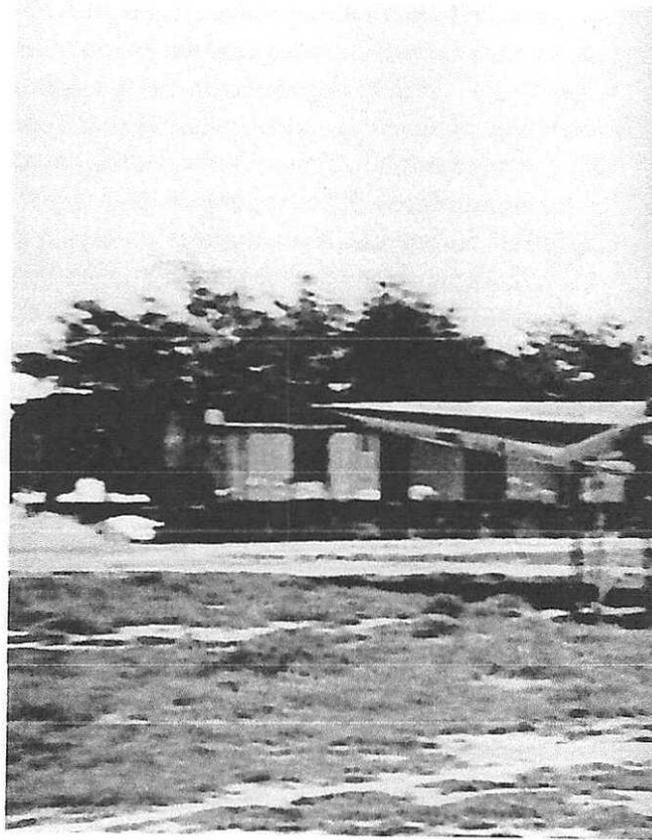
Imagen del Santuario de Santa María de la Cabeza antes de 1936

duración del vuelo a 55 minutos pero eso no le impediría realizar ese día un segundo vuelo de aprovisionamiento también de la misma duración. Al día siguiente el servicio lo hizo por la noche y cuando el día 17 utilizó un nuevo *Savoia*, el 21-4 (que sustituía al 21-20 por unos días) sufriría también un nuevo impacto, por lo que en una segunda misión que efectuó por la tarde volvería a emplear el DC-2, pero ahora para bombardear Andújar. Durante el día 18 de febrero pudo efectuar hasta tres vuelos de aprovisionamiento, todos ellos desde Córdoba, con el *Savoia-81*, arrojando un total de nada menos que 3.900 kilos, una marca realmente increíble para un solo avión.

LAS OTRAS PREOCUPACIONES DEL CAPITÁN HAYA

Desde la llegada a Valencia de Josefina Gálvez, esposa de Haya se habían incrementado las negociaciones entre el Gobierno de la República y el Cuartel General de Salamanca, para intentar intercambiarla por prisioneros republicanos, pero a pesar que se ofrecían hasta 20 detenidos que estaban en Sevilla por la esposa de Haya, las conversaciones no progresaban. Actuaba de intermediaria la Embajada británica en Valencia. Pero cuando Málaga fue liberada, fue detenido el escritor comunista húngaro Arthur Koestler en dicha ciudad, mientras se ocultaba en casa de un ciudadano británico, lo cual aceleraría las negociaciones, pues era un preso en el que sí estaba interesado el Ministro de la Gobernación de la República.

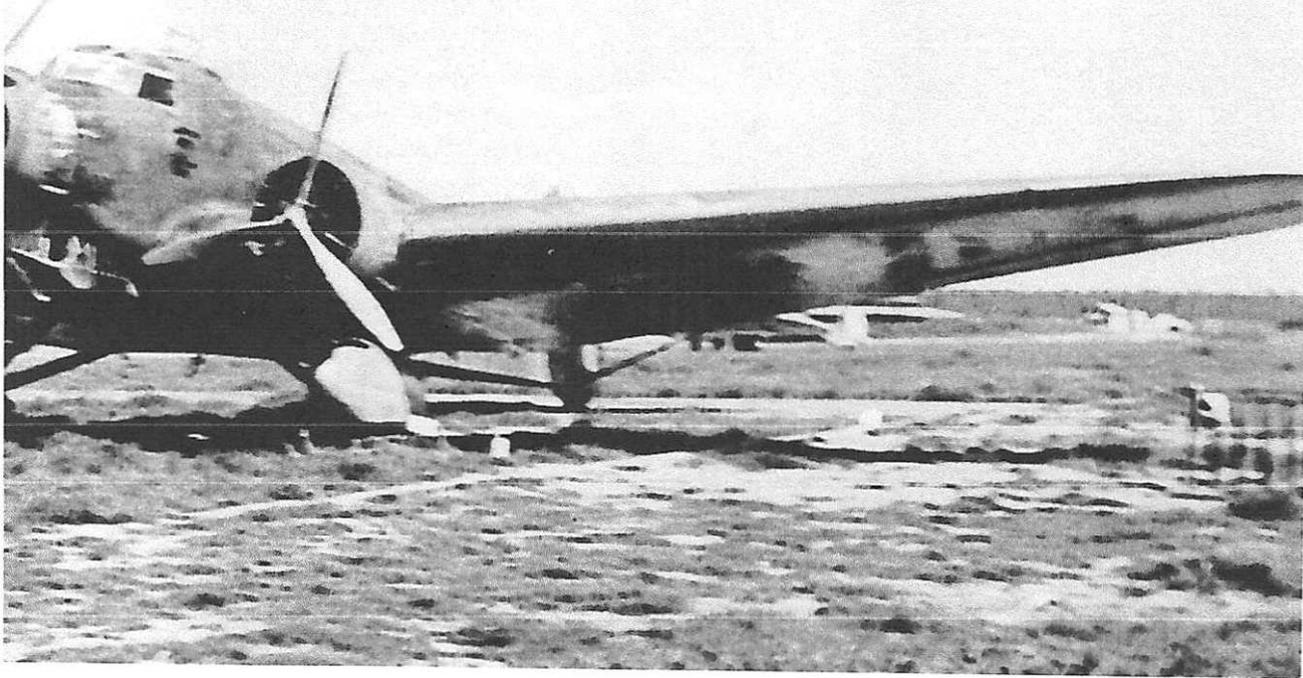
Pero al Capitán Carlos de Haya se le añadiría una nueva preocupación. Procedía del Cuerpo de Intendencia y sus compañeros aviadores de las diferentes Armas del Ejército de Tierra. Éstos iban ascendiendo antes que él a pesar de ser más antiguo y además las bajas que iba causando la guerra hacían que el escalafón corriese con mayor rapidez. Se encontraba incómodo con la situación al tener que estar a las órdenes de Oficiales más modernos, con menor experiencia de vuelo y menos servicios de guerra. El 18 de julio de 1936 no había en nuestra Aviación Militar un piloto de su edad y empleo que tuviese más horas de vuelo que Haya, que sumaban ya más de 2.425, mientras que el siguiente, que era compañero de su Promoción y al mismo tiempo su conuñado, el Capitán Joa-



quín García Morato, procedente del Arma de Infantería, no llegaba a las 1900.

Por otra parte, el 18 de febrero de 1937, día de su último abastecimiento al Santuario, el Capitán Haya era destinado a Salamanca al mando de una Escuadrilla de vuelo nocturno equipada con aviones *Junker-52*, por lo que tuvo que interrumpir los vuelos a Santa María de la Cabeza, aunque continuaría hasta el 5 de marzo realizando servicios de transporte con el DC-2 al Generalísimo, Queipo de Llano y otras autoridades militares. Pero con la creación de la Escuadrilla mencionada la Jefatura del Aire le retirará también del servicio a las órdenes directas del General Franco. En la primera quincena del mes de marzo dicha Jefatura decide enviar a Alemania a algunos Oficiales para participar en un Curso de vuelo sin visibilidad con vistas a constituir posteriormente una Unidad de bombardeo nocturno. Pero del grupo no forma parte Haya, que había sido el precursor del vuelo instrumental en España. Precisamente a esos Oficiales a su regreso a España serían a los que se les confiarían los puestos de mando cuando la Unidad se constituyese. Haya guarda silencio, ahora

Ejemplar de un Savoia M-81 similar al utilizado por Carlos de Haya



su principal preocupación sigue siendo su familia y los abastecimientos al Santuario.

CARLOS HAYA CONTINÚA APROVISIONANDO AL SANTUARIO

Los escasos medios de que se disponía al principio de los abastecimientos, obligaron a agudizar el ingenio e idear la forma de poder hacer llegar con precisión y seguridad los suministros tan necesarios como imprescindibles, pero que desgraciadamente en algunas ocasiones no serían tan abundantes como hubiera sido deseable, tanto por la escasez de aviones que no se podían distraer de otras misiones de guerra, como por la insuficiencia de dispositivos para garantizar un lanzamiento seguro. Pero Carlos Haya, en su empeño de conseguir que los suministros al Santuario tuviesen el mayor rendimiento de lo transportado, ideó un sistema que complementaba el máximo transporte de víveres con el mínimo de elementos necesarios para garantizar la seguridad de lo lanzado. La idea consistió en acomodar los envíos ligeros en cestos que se ataban a las patas de pavos vivos, de manera que se lograba un amortiguamiento eficaz en la caída con el aleteo de las aves,

a la vez que servía como alimento el "sistema de frenado de las caídas" empleado.

El 8 de marzo el valeroso Capitán Santiago Cortés había enviado un largo heliograma al General Queipo de Llano en el que exponía la durísima situación que estaban sufriendo, no solo de falta de víveres sino también de medicamentos, de lugares apropiados para descansar, falta de prendas de abrigo y de los ataques del enemigo. Pero dedicaba un emocionante y sentido agradecimiento a aquellos que desde el aire se sacrificaban para socorrerles, en especial a Carlos Haya, con estas palabras:

A todos los aviadores en general, que tan admirables pruebas de sacrificio vienen dando, nuestra felicitación más entusiasta. Y a ese gran valor, el Capitán Haya, que en cuantos momentos de angustia pasamos lo adivinamos en el aire, viéndolo lleno de desprendimiento acudir en nuestro auxilio, siguiendo las generosas órdenes de V.E., nuestra más sincera gratitud y el vivo deseo de que sus familiares, que según noticias se encontraban en Málaga, gocen de la alegría de verle a su lado, al igual que nosotros soñamos pensando en los nuestros, que también están ausentes sin saber qué suerte correrán, aunque en el corazón llevamos prendido nuestro sagrado

emblema y en el de todos los españoles se rendirá culto terno a las grandes voluntades del Ejército, que tan alto están poniendo el nombre de España.

El 17 de marzo estaban prácticamente agotadas las reservas de víveres de los defensores del Santuario. Pero el día 20 la Escuadrilla de vuelo nocturno de Salamanca que había sido trasladada a Sevilla para apoyar a las fuerzas del General Queipo de Llano ya estaba lista para actuar. Ese mismo día Haya decidía volver a socorrer a los sitiados en el Santuario con dos de los *Junker-52* de su Unidad, uno de ellos pilotado por él mismo. Los vuelos se efectuarían al atardecer pero fueron atacados por la caza enemiga, razón por la cual a partir del día 22 la mayoría de las misiones se harían por la noche, utilizando también a veces el *Savoia 21-20*. Entre el 22 de marzo y el 1 de abril Carlos Haya hizo 17 vuelos de suministros, de ellos 4 también de bombardeo del aeródromo enemigo de Andújar, debiendo resaltar que el día 25 de marzo efectuó nada menos que 4 misiones. El despegue de la primera fue a las 18,45 y el aterrizaje de la última a las 03, 55 de la noche; en total 5 horas y 33 minutos de vuelo agotador. El Capitán Cortés agradecería este esfuerzo en un heliograma en el que decía: *Los vuelos de anoche magníficos; habiendo recibido 1.700 kilos de pan, 20 de jabón, 15 de chorizo, 10 de café, 95 de semillas, 129 de higos y 119 de tocino, haciendo presente para satisfacción del aviador que la bomba caída destruyó la caseta del peón caminero*".

El 25 de marzo al recibir una llamada desde Málaga que su pequeño hijo Héctor estaba enfermo, después de realizar un vuelo de bombardeo del aeródromo de Andújar y dos de abastecimiento al Santuario, ya de noche en una avioneta particular volaría para visitar al pequeño. Esta visita la repetiría el día 27, sin interrumpir sus vuelos de abastecimiento.

El avión del Capitán Haya sería reiteradamente atacado los días 28, 30 y 31 y en el vuelo del día 30, su veterano compañero, el *Savoia 21-20*, recibió

varios impactos y dos miembros de la tripulación, el sargento-ametrallador Ragosín y el mecánico Jaren resultaron heridos.

Nuestro aviador no pudo efectuar vuelos de abastecimiento a los sitiados durante los días 2, 3 y 4 de abril pero sí los días 5, 6, 7 y 8. Al tener que replegarse por el intenso fuego enemigo hacia el Santuario la guarnición de Lugar Nuevo, bajo las órdenes del Teniente Ruano Beltrán, en la noche del día 12, tuvieron que hacerlo en una marcha muy arriesgada y muy dura bajo la lluvia. (Lo que

quizás no podría haber conocido todavía este Oficial, es que su hermano Luis, miembro también de la Benemérita y aviador militar, había sido asesinado en Rivas Vaciamadrid por un grupo de milicianos comunistas el 5 de noviembre del año anterior). A la mañana siguiente Cortés envió un corto mensaje en el que informaba que no se hicieran más suministros a Lugar Nuevo, pero que al aumentar el número de refugiados era muy urgente el envío de suministros. Carlos Haya no necesitaría más estímulos para re-

emprender los vuelos de aprovisionamiento, que iniciaría nuevamente el día 14 de abril. Cuando el día 16 comienza un auténtico asalto contra el Santuario con decenas de cañones y carros de combate, tres de los *Junker-52* de la Escuadrilla de vuelo nocturno de Haya, con éste pilotando el primero de los aviones, el 22-64, bombardean duramente a los atacantes, ataque que repitieron al día siguiente por lo que el enemigo fue obligado a frenar el avance. Esto permite que el día 18 se pueda efectuar un vuelo de abastecimiento por la noche, que Haya efectúa con el *Savoia-81* pudiendo además lanzar un mortero, fusiles ametralladores y la munición correspondiente.

El día 19 el Capitán Cortés envía con el heliografo una petición urgentísima: *Urge la ayuda de la Aviación que debe batir el espacio entre el Santuario y la carretera. Urge que venga la Aviación esta tarde o de lo contrario llegará el final. ¡Viva España!*. Como respuesta Haya y sus hombres efectúan un bom-



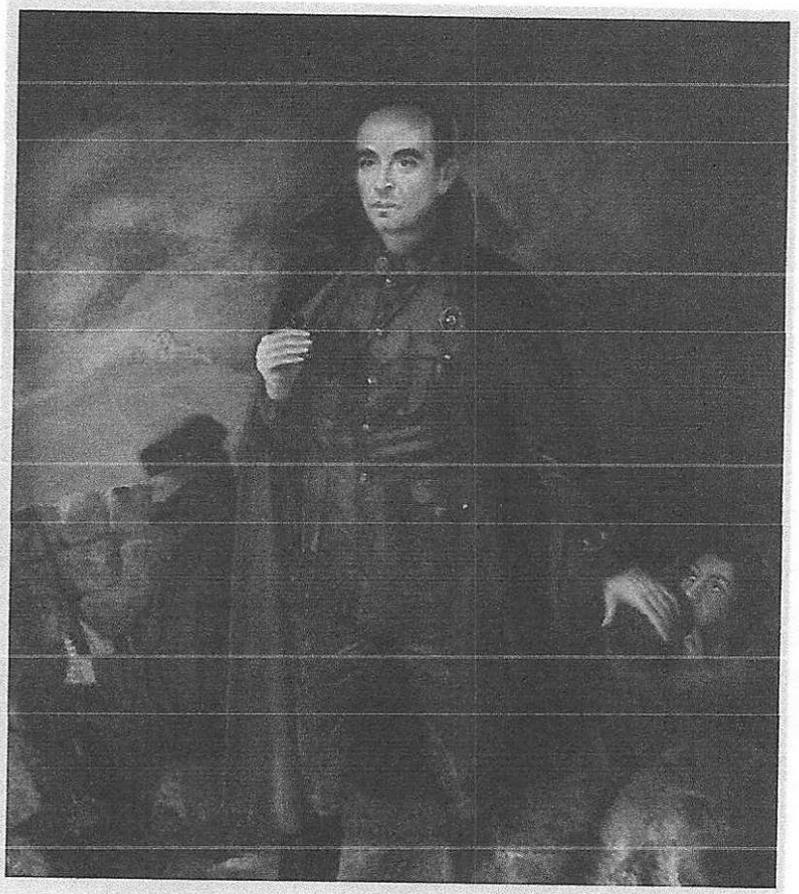
Fotografía firmada de un joven Capitán Santiago Cortés

bardeo tan intenso que al día siguiente Cortés muy agradecido enviaría un heliograma con este texto: *Con tres actuaciones diarias de la Aviación en la forma realizada hoy resolveríamos la situación.* Pero la Aviación era necesaria también en el Frente Norte donde se estaba decidiendo la campaña de Vizcaya y por consiguiente el curso de la guerra. A pesar de ello Haya continúa realizando vuelos de abastecimiento durante los días 20, 21 y 23 de abril.

LA CAÍDA DE SANTA MARÍA DE LA CABEZA

Mientras se estaban llevando a cabo conversaciones y negociaciones entre el Gobierno del Caudillo, la Cruz Roja y el Gobierno republicano para una posible rendición del Santuario que garantizase la vida de sus defensores, el enemigo arreciaba en sus ataques y día 25 a pesar del mal tiempo un *Junker* de la Escuadrilla de Haya pudo realizar un vuelo de aprovisionamiento mientras un *Heinkel-70* de la Escuadrilla de reconocimiento de la Legión Cóndor sobrevolaba el recinto y lanzó palomas, pero regresaría con la impresión de que todos los edificios estaban prácticamente en ruinas. A última hora del 27 de abril el Capitán Haya realiza un vuelo de dos horas de duración arrojando mil kilos de suministros más 200 bombas de mano y gasolina, único medio para combatir a los ataques de los carros de combate enemigos. Los días 29 y 30 son de relativa calma, pero éste último día Cortés recibe un mensaje desolador enviado desde Salamanca en el que se le comunica que los abastecimientos al Santuario se efectuarían solamente de día, ya que había pocos pilotos para efectuar vuelos nocturnos y eran necesarios en otros servicios de mayor rendimiento. A pesar de ello el mismo día 30 Carlos Haya realizaría un vuelo de bombardeo durante dos horas y diez minutos contra las fuerzas enemigas.

El sábado 1 de mayo se produciría el asalto final. Ese día el perímetro defensivo de 2,8 kilómetros estaba defendido por tan solo 50 combatientes ilesos y otro centenar de valientes combatientes heridos leves. Al atardecer despegaban del aeródromo de Tablada dos *Junker-52* de la Escuadrilla de Haya, volando él en el primero, que después de dos horas y diez minutos de vuelo regresarían sin poder lanzar su carga ni bombardear



por haber observado que algo anormal había ocurrido: Una larga caravana humana caminaba desde el Santuario por la carretera de Andújar. El heroico Capitán Cortés había sido herido mortalmente herido en el vientre por la explosión de una granada. El desconcierto que ello provoca hace que uno de los Guardias de Asalto detenido levantara una bandera blanca. Ya no habría ninguna resistencia. Una vez de regreso en Sevilla, Haya marcharía a entrevistarse con el General Queipo de Llano. Informándole de la dramática pérdida del Santuario de Santa María de la Cabeza.

Cuadro del heroico Capitán Cortés que se encuentra en el Museo de la Dirección General de la Guardia Civil

LIBERACIÓN DE SU ESPOSA JOSEFINA GÁLVEZ

Una vez que fue detenido Arthur Koestler, Carlos Haya en una avioneta *Falcon* viajó a Algeciras con el fin de preparar el canje del escritor húngaro por el de su esposa, que iba a tener lugar en Gibraltar. Las autoridades españolas habían exigido que Josefina Gálvez debía estar a bordo de un buque inglés antes de autorizar la entrada en Gi-

braltar de Koestler. Una vez que la esposa de Haya se encontraba a bordo del buque británico *Hunter*, el aviador español voló nuevamente a Algeciras el día 15 de mayo, llevando como pasajero al escritor. Al día siguiente se produciría el canje y el día 17 Haya volaría a Sevilla para devolver la avioneta. La larga, dura y triste pesadilla había terminado. Con diez días de permiso el Capitán Haya se reuniría con su esposa a la mañana siguiente.

CARLOS DE HAYA PASA AL XXIII GRUPO ITALIANO "ASSO DI BASTONI"

Tras la caída del Santuario el mismo día 2 de mayo, la Escuadrilla de vuelo nocturno equipada con *Junker-52* que mandaba el Capitán Haya, se integra en el Grupo 1-G-22, que mandaba el Comandante Carrillo. El día 28, Haya, después del permiso que se le había concedido por la liberación de su esposa, se incorporaría a su destino. Durante los días de agosto efectuaría diversas misiones de bombardeo, participando en la Batalla de Brunete. Pero cuando la dura Batalla de Belchite dicha localidad había quedado sitiada, fue necesario realizar misiones de abastecimiento aéreo a la misma, momento en el que pudo demostrar su impecable capacidad y experiencia en este tipo de vuelos. A finales del mes de octubre, habiendo quedado libre el mando del Grupo 1-G-22, y teniendo en cuenta que venía actuando en el mismo desde su constitución, Haya aspiraba a que se le concediera dicho cargo, pero el puesto fue asignado a otro piloto más moderno que él y con menor experiencia. Esto sería la gota de agua que colmó el vaso y entonces solicitó pasar a la Legión en noviembre de 1937.

Sin embargo su petición le sería rechazada por dos veces desde el Cuartel General del Generalísimo. Pero Haya volvería a insistir y recibiría una tercera contestación el 18 de noviembre, en la cual se le ordenaba que debería presentarse en Zaragoza al General Jefe de la Aviación Legionaria, donde sería destinado como agregado al Mando del XXIII Grupo de Caza, en todos los actos de servicio, en tierra y aire. En esta Unidad quedaría como adjunto del Comandante italiano Andrea Zotti, militar que gozaba de una gran estima, siendo dicho Grupo popularmente conocido como el *As de Bastos*.

En el Grupo fue agregado a la Escuadrilla número 19 y cuando se incorporó a la Unidad sería recibido con todo honor, simpatía y afecto por sus nuevos compañeros, conocedores de la brillantísima trayectoria profesional de tan extraordinario aviador militar. Después de unos vuelos de adaptación al caza *Fiat CR-32 Chirri*, buen piloto acróbata, se prepararía para participar en las primeras misiones de combate que iban a tener lugar en el Frente de Teruel, en unas condiciones climatológicas muy duras durante el crudo invierno de diciembre de 1937 y enero de 1938, en el cual se llegaron a alcanzar los 40 grados bajo cero, temperaturas que tuvieron que sufrir los pilotos que tenían que volar en cazas con cabinas, como eran los *Fiat CR-32*. En esta ofensiva la Fuerza Aérea de la República había desplegado en varios aeródromos a unos 200 aviones, de los cuales 125 eran de caza, básicamente *I-15 Chatos* y *Moscas I-16*. Tras la toma de la ciudad el día 7 de enero por los republicanos, las fuerzas nacionales emprenderían una contraofensiva logrando cruzar el río Alfambra a mediados de febrero y cortar las comunicaciones de Teruel con Valencia, forzando la retirada de las fuerzas republicanas. Durante el transcurso de la Batalla de Teruel, en especial durante su segunda fase, la guerra aérea tuvo una influencia decisiva que iría inclinando la superioridad hacia el lado de la Aviación nacional, desarrollándose unos combates aéreos muy duros en un ambiente de 30 grados bajo cero.

Carlos de Haya había tenido que desplazarse a Bilbao porque su madre había fallecido y después de su entierro se incorporaría a su Unidad después de un largo viaje nocturno por carretera, y regresaba muy triste y cansado a primeras horas del 21 de febrero. Ese mismo día, víspera de la reconquista de Teruel, el *Grupo As de Bastos* estaba preparado para despegar con la misión de proporcionar escolta directa a una formación de *Heinkel-45 Pavos*, que iban a bombardear la zona de Valdecebro y otra protección indirecta a unos *Savoia-81* que atacaban la de Calvastro. El Capitán Haya pidió con insistencia al Comandante Zotti, que le autorizase para participar en la acción, a lo que el piloto italiano no se pudo negar. Minutos después del despegue, los 24 *Fiat* del Grupo sobrevolaban a unos 4.000 metros el Puerto de Escandón y divisaron a

una masa de 40 cazas enemigos, compuesta por *Chatos* y *Moscas*. Los primeros volaban en dos escallones, unos a 3.000 metros y los otros a 4.000 y que previamente habían tenido un enfrentamiento con 17 *Messerschmitt Me-109* de la Legión Cóndor. Los *Moscas* volaban a 4.500 metros como si estuvieran vigilando el escenario.

Pronto comenzaría el combate entre los *Fiat* y los *Chatos* y aunque los *Moscas* retrasaron su entrada en el enfrentamiento unos minutos, no tardarían en entrar en liza. Pronto aquel elevado número de aviones de caza se iría fraccionando en diversas escaramuzas entre los combatientes. El Capitán Haya, aunque su experiencia en la guerra había sido como piloto de bombardeo y de transporte y no de caza, sin embargo poseía un extraordinario espíritu de combate y agresividad por lo que rápidamente se dirigió al centro donde se desarrollaban los más duros enfrentamientos aéreos. Quizá por ello pronto agotaría la munición de sus ametralladoras, pero en ese momento divisó a un caza *I-15 Chato* que se estaba colocando a la cola de uno de los *Fiat* y que se estaba preparando para abrir fuego. Ante el peligro que corría su camarada, no dudó un instante y metiendo gases a fondo aceleró al máximo la velocidad de su avión para intentar chocar con las ruedas del tren de aterrizaje de su avión contra los planos superiores del caza enemigo. Desgraciadamente la colisión se produjo con el morro del *Fiat* lo que hizo que el aparato cayera sin control y se estrellara contra el suelo en el término de Aldehuela, a pocos kilómetros del Puerto de Escandón. La terrible fuerza del choque entre ambos aviones sería probablemente la causa de la muerte instantánea en el aire del Héroe de Santa María de la Cabeza. El piloto del *Chato* pudo dar un fuerte viraje y efectuar un aterrizaje forzoso en un terreno sembrado cercano del pequeño pueblo de Formiche Bajo, próximo a Teruel.

Sobre la muerte del Capitán Carlos de Haya hay varias versiones. He preferido utilizar la de un testigo presencial, la del piloto Juan Lario Sánchez, quien en el libro *Habla un Aviador de la República*, del cual es su autor, en sus páginas 183 y 184, decía lo siguiente:

Pronto nos vimos con la cabeza girando en todos los sentidos. Ya se han formado las clásicas "pescadillas"

mordiéndose la cola. Nos perseguimos y disparamos con nuestras armas. Globos de fuego y humo aparecen con deslumbrante resplandor para después transformarse en veloces cometas que descienden hasta la madre Tierra. Morir luchando por algo, es de humanos, aunque la misma lucha sea inhumana. Por eso combatimos con energía y pasión.

Pero, ¿Qué ocurre allí? ¿Porqué ese Fiat perseguido por un Mosca se lanza contra un Chato, que algo confiado vuela horizontalmente? Quizá éste no puede ver nada porque su atención está concentrada en otro Fiat que vuela delante y a menor altura. Ya inicia la maniobra para atacar. Yo me hallo a 500 metros y he observado todo el proceso, cómo las dos ruedas del Fiat y algunas carenas se desprenden y todavía tropiezan con el Chato, que efectuando un profundo viraje intenta abandonar aquella zona. El Fiat cae gravemente herido. En el Resumen de nuestras actividades, entre todos los que observamos la colisión, rehicimos los hechos lo más verazmente posible, señalando que el Sargento piloto Viñals entró en colisión con un Fiat que consideramos derribado. Su aparato pudo regresar a la base habiendo sufrido importantes daños en los dos planos superiores y en el inferior izquierdo.

Al día siguiente llegó un motorista que entregó un documento al Jefe de la Escuadrilla Teniente Morquillas. Al caer la tarde mandó formar a todo el personal y leyó aquel documento con membrete de las Fuerzas Aéreas y firmada por Ignacio Hidalgo de Cisneros. Morquillas felicitó a Viñals por su ascenso a Teniente. Se le consideraba como instrumento de una importante pérdida en las filas del enemigo. La víctima era un aviador español de gran valía y renombre en los círculos aeronáuticos: Capitán Carlos de Haya.

Pero el ascenso a Teniente del Sargento Viñals Guarro, no se debió por la muerte del Capitán Haya sino por haber conseguido aterrizar con su biplano *Polikarpov* dañado. Como él mismo comentaría posteriormente: *No he afirmado nunca, ni entonces ni después, haber abatido al Capitán Haya. No podía saber quien 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 este sentido hice mi informe.*



El Cuadro recoge el lanzamiento de pavos vivos que llevaban colgando de sus patas cestos con abastecimientos, desde el DC-2 "Vara de Rey"

La muerte del Capitán Carlos de Haya González y además cómo había muerto, en una muestra de generosidad, compañerismo y valor, dando su vida para salvar la de un compañero, causaría una profunda impresión y dolor entre los aviadores nacionales y también un sincero sentimiento entre los pilotos republicanos. Así por ejemplo, se expresaría el conocido piloto de caza republicano, Andrés García Lacalle:

El Capitán Haya era, según mi opinión, el piloto más completo que tenía la Aviación franquista y por quien yo sentía admiración y respeto. Personalmente lo había visitado en Bilbao, en su casa de la Gran Vía, solicitando su consejo referente a la conveniencia o no de hacerme piloto civil, para después pasar a efectuar el curso de piloto militar. Y digo que era el más completo porque dominaba todas las especialidades teóricas y prácticas.

Una semana después, el 28 de febrero, García Morato envió un mensaje a los Coroneles de la Aviación republicana, Hidalgo de Cisneros y Camacho Benítez pidiendo la devolución del cuerpo de su compañero en estos términos:

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.

No habría contestación, sin embargo García Lacalle que había conocido el texto del mensaje de manos de Hidalgo de Cisneros, convencería a éste para que se investigase donde podría haber sido sepultado el cuerpo de Haya. Pudo conocerse que en el lugar donde había caído había sido enterrado por unos campesinos, cuyo terreno había sido ya ocupado por las fuerzas nacionales.

RECONOCIMIENTO DE LOS MÉRITOS DEL CAPITÁN HAYA

El Teniente Coronel Jefe de la Región Aérea del Centro, José Rodríguez y Díaz de Lecea, elevó una propuesta el 1 de abril de 1938 proponiendo el ascenso del Capitán Haya al empleo superior, en un detallado informe sobre su actuación desde el 22 de julio al 31 de diciembre de 1936, detallando todos los servicios de guerra que había realizado y en los cuales había volado 302 horas y 17 minutos. En el mismo enumeraba sus vuelos de protección a los convoyes para el paso del Estrecho, los de transporte de altas autoridades, tropa y material, de abastecimiento a Santa María de la Cabeza y bombardeo de las posiciones enemigas, de pruebas de la espoleta de su invención, apoyo a las fuerzas propias para su entrada en Badajoz, Mérida, Talavera, Santa Olaya, Toledo y frente de Madrid y bombardeo del enemigo en El Escorial, Navalperal, Pozuelo, Andújar y Córdoba, etc. La propuesta que hizo suya Alfredo Kindelán, como General Jefe del Aire, la cursaría el 26 de abril con el comentario siguiente:

El Capitán Haya es un caso excepcional. Su vida fue durante muchos años consagrada por entero a la Aviación, siendo un verdadero místico de este Arma y uno de los aviadores mejor preparados y aptos en todos los aspectos.

Incansable, inteligente y entusiasta, su muerte ha constituido una pérdida para el futuro del Arma Aérea, donde estaba llamado a desempeñar un importante papel por sus grandes conocimientos e interesantes iniciativas en los órdenes técnico y táctico.



El emblema del XXIII Grupo de Caza de la Aviación Legionaria Italiana, As de Bastos

El General que suscribe apoya la concesión del Empleo de Comandante que se solicita.

Esta propuesta autorizada por el Generalísimo abriría la apertura del juicio contradictorio sumarísimo para el ascenso, que le sería concedido con efecto retroactivo, el 1 de marzo de 1938.

Todo el reconocimiento por parte de la Jefatura de la Aviación nacional y del Cuartel General del Generalísimo de los méritos del Capitán Carlos de Haya, se había quedado ahí, sin concederle la Cruz Laureada de San Fernando y ni tampoco la Medalla Militar, algo difícil de explicar. Carlos de Haya, había sido Ayudante y piloto personal de Franco y de transporte de Altas personalidades. Del total de los vuelos de abastecimiento al Santuario había efectuado el 67 por ciento, volando 144 horas y 23 minutos, de las cuales el 70 % lo fueron en vuelos nocturnos. Por otra parte, había realizado decenas de misiones de bombardeo y de reconocimiento, etc. pero además hasta el 15 de mayo de 1937, todos sus servicios de guerra desde el 22 de julio de 1936 fueron hechos con su esposa detenida en el bando republicano y había perdido a un hijo. Por otra parte había batido 2 veces las marcas del mundo de velocidad, había realizado el vuelo directo a la Guinea Española desde Sevilla y recibido dos Premios de la Liga Internacional de Aviadores y dos Trofeos Harmon y para no extenderme demasiado, había inventado el Integral Giroscópico y una bomba con espoleta y fue prácticamente el creador en España del vuelo sin visibilidad. Pero sobre todo había muerto por salvar la vida de otro compañero ¿Había en esos momentos un aviador con más méritos? Al gran piloto de caza García Morato, su compañero de Promoción, amigo y pariente, le fue concedida en vida y con todo merecimiento la Laureada por su heroico comportamiento en la Batalla Aérea del Jarama. Pero ¿Porqué se envió a una Unidad de Caza a un piloto de bombardeo y transporte?



LA MEDALLA DE ORO AL VALOR MILITAR ITALIANA

Sin embargo surgiría un agradecimiento mucho más profundo y sincero por parte de la Reggia Aeronautica italiana, porque el Ministro del Aire italiano, por un Real Decreto de fecha 2 de septiembre de 1938, le concedería la Medalla de Oro al Valor Militar, propuesta por el Comandante de la Aviación Legionaria, General del Aire Adriano Monti. En una carta dirigida a Josefina Gálvez de Haya, viuda de nuestro héroe, le era enviada una copia del citado Real Decreto cuyo texto en italiano es:

Ho l'onore di informarVi che S.E. il Ministro dell'Aeronautica, su proposta di questo Comando, ha concesso con Regio Decreto in data 2 Settembre 1938, alla memoria del Capitano pilota dell'Aviazione Nazionale Spagnola HAYA Carlos, la Medaglia d'Oro al Valore Militare con la seguente motivazione:

Combattente di eccezionale valore, Campione di ogni virtù civile e militare, fautore entusiasta degli ideali, chiese di combattere nei ranghi dei fratelli italiani.

Nel combattimento del 21 Febbratto 1938 nel cielo di Teruel lanciandosi tutto solo in soccorso di un nostro apparecchio attaccato da numerosi caccia nemici, nel generoso tentativo di abbattere un velivolo avversario lo serrava tanto da vicino da investirlo, incontrando morte gloriosa.

Esemplare sublime di fratellanza, di senso del dovere e di consciente arditezza.

Cielo di Teruel 21 Febbraio 1938

IL Comandante dell'A. L.

(Generale di D.A. Adriano Monti)

El informe de su Jefe de Grupo que figura en su Hoja de Servicios tenía la calificación del Valor como *Acreditado* y sus Notas eran todas de *Mucha*, con las excepciones de las referentes a las Dotes de Mando, que decía *Tiene*, la de Conducta *Muy Buena* y la Concepción General de *Excelente*. En

Carlos de Haya con el caza Fiat CR-32 del As de Bastos en Almuradiel en 1937



MINISTERO DELL'AERONAUTICA

S. M. il Re d'Italia Imperatore d'Etiopia

Con suo decreto in data 2 Settembre 1938 - XVI
Visto il decreto Luogotenenziale 10 Febbraio 1918 - N° 264
Visto il R. D. 4 Novembre 1932 - XI N° 1423
Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Aeronautica

ha conferito la

Medaglia d'Oro al Valore Militare

Haya Carlos

Capitano Pilota dell'Aviazione Naz. Spagnola
(alla Memoria)

"Combattente di eccezionale valore, campione di ogni virtù civile e militare
fautore entusiasta degli ideali fascisti, chiese di combattere nei ranghi dei
fratelli Italiani - Nel combattimento del 21 Febbraio 1938, nel cielo di
Teruel lanciandosi tutto solo in soccorso di un apparecchio legionario attac-
cato da numerosi caccia nemici, nel generoso tentativo di abbattere un veli-
volo lo serrava tanto da investirlo, incontrando morte gloriosa."

Esempio sublime di fratellanza, di senso del dovere, e di coscienza arditerza
Cielo di Teruel, 21 Febbraio 1938 - XVI

Il Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Aeronautica rilascia quindi il
presente documento per attestare del conferito onorifico distintivo.

Roma, addì 15 Ottobre 1938 XVI

Il Ministro

Registrato alla
Corte dei Conti
20 Sett. 1938 XVI
Reg. Aeronautica
N° 5 - Foglio 32

La Orla donde
está la concesión
por el Rey de
Italia y
Emperador de
Etiopía al
Capitán Haya de
la Medalla de
Oro al Valor
Militar, que por
primera vez es
dada a conocer
públicamente,
gracias a su hija

la fecha de su muerte el 21 de febrero de 1938 había acumulado desde el comienzo de la guerra 760 horas de vuelo, con lo que el total de su vida como aviador ascendía a 3.125.

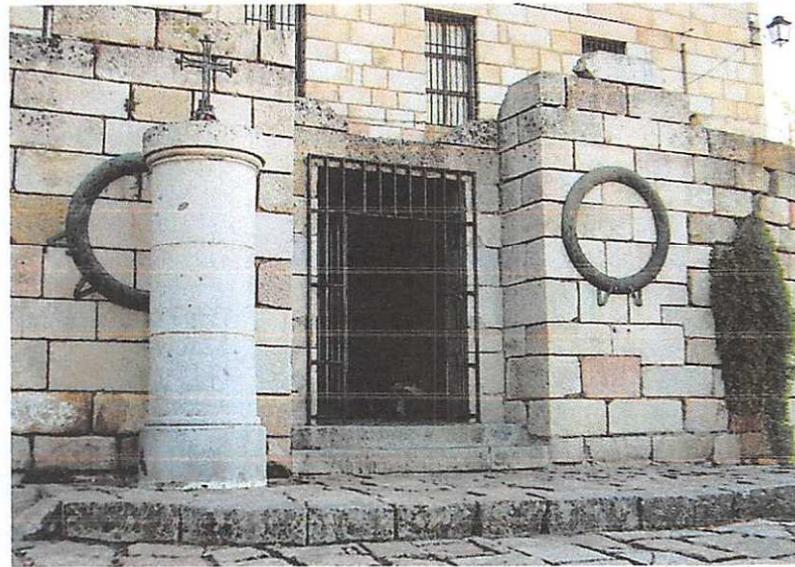
LA CONCESIÓN DE LA MEDALLA MILITAR INDIVIDUAL

La concesión de la Medalla de Oro al Valor Militar por la Aviación Militar italiana puso en una delicada situación a la Jefatura de la Aviación nacional, no solo ante sus pilotos, sino también ante la opinión pública del propio bando. Quizá fuese esta la razón por la que más de un año después, exactamente en el mes de noviembre de 1939, se ordenase la apertura del reglamentario Juicio Contradictorio, cuyo Juez Instructor fue el Comandante de Aviación y piloto, Antonio Llop Lamarca. Tres serían los Aviadores que declararían en el juicio mencionado. El Capitán Manuel Presa Alonso, que había estado en el Escuadrón *Junker-52* con Haya, manifestaría que fue el alma de los abastecimientos a Santa María de la Cabeza haciendo vuelos nocturnos y demostrando extraordinarias dotes de mando, considerándole acreedor a la Medalla Militar. El Comandante José Avilés Bascuas resaltaría también las dotes de mando e igualmente que merecía tan preciada condecoración. El tercero fue el también Comandante Gerardo Fernández Pérez, quien lo había tenido a sus órdenes en Talavera de la Reina, afirmando que era el primero en el Arma tanto técnica como moralmente, pero discrepó de sus otros compañeros al decir: *Que No lo consideraba merecedor de la Medalla Militar, pues solamente la Cruz Laureada de San Fernando podía servir para premiar tan valiosos servicios.*

AL FIN LA CRUZ LAUREADA DE SAN FERNANDO

Finalizado el Juicio Contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al heroico Capitán de la Guardia Civil, Santiago Cortés, defensor hasta su muerte del Santuario de Santa María de la Cabeza, le sería concedida a título póstumo el 9 de noviembre de 1937.

Sinceramente, no puedo explicarme porqué hasta 5 años después no le fue concedida la misma Recompensa al también heroico Capitán Carlos de Haya.



En el Archivo Histórico del Ejército del Aire del Castillo de Villaviciosa de Odón, hay un escrito, firmado el 31 de agosto de 1942, por el entonces Ministro del Aire, General Vigón, que recoge literalmente, lo dispuesto en el Boletín del Ministerio del Aire número 105, publicado el 1 de septiembre de 1942, en sus páginas 807 y 808. Dicho escrito señala que como resultado del expediente de Juicio Contradictorio instruido al efecto, el Generalísimo le concedía tan preciada Condecoración al ya Comandante Haya: *Por su heroica actuación en el frente de Córdoba en el mes de agosto de 1936 y cuyos méritos se relacionan sucintamente a continuación.*

Los méritos que se relacionaban textualmente eran éstos:

Evadido de Málaga en los primeros días del Movimiento se hizo cargo de un aparato Douglas que había quedado en nuestro poder, con el que comenzó a prestar servicios valiosísimos, entre los que destaca el ataque realizado contra una columna que con dos baterías del 10,5 y al mando del Comandante Pérez Salas se dirigía hacia Córdoba con el propósito de ocuparla. La heroica actuación del Comandante HAYA, impidió que las fuerzas rojas llevaran a cabo su misión, mediante arriesgados bombardeos que realizó sobre la columna hasta que consiguió desbaratarla completamente, evitando con ello una situación peligrosísima para la ciudad, que en aquella sazón se encontraba con escasos medios de defensa.

Entrada a la Cripta en el Santuario donde reposan los restos de los héroes, Capitanes Cortés y Haya y los Tenientes de la Guardia Civil Ruano, Rueda y Porto



El Cementerio de los Héroes en el Santuario de Santa María de la Cabeza

Durante el asedio a Santa María de la Cabeza realizó con extraordinario desprecio de su vida constantes servicios de abastecimiento de dicho Santuario sin protección alguna de la Caza, ya que ésta se hallaba ocupada en otros frentes y protegió dicha posición con constantes bombardeos contribuyendo en alto grado a mantener el elevado espíritu de sus defensores. Con ocasión del ataque de una columna de cinco mil hombres que se dirigían contra el Santuario, el entonces Capitán Haya consigue desarticularla con sus bombardeos nocturnos realizados en vuelo muy bajo y con absoluto desprecio del fuego de la artillería antiaérea y de la circunstancia de existir en las proximidades un aeródromo de caza roja, se mantuvo constantemente en la vertical del objetivo para asegurar la eficacia de su actuación. Consiguió en otra ocasión neutralizar el fuego de dos baterías que disparaban contra el Santuario, destruyendo algunas de las piezas, todo lo cual lo realizó el Comandante HAYA, en condiciones de extremado

riesgo, verificando siempre sus agresiones desde escasa altura. Consigue así mismo destruir una batería antiaérea de veinte milímetros colocada en las inmediaciones del Santuario para impedir su abastecimiento, recibiendo en esta ocasión un impacto directo en el motor, a pesar de lo cual pudo regresar a un aeródromo cercano, salvando así el aparato.

Para efectuar todos estos servicios, tenía que atravesar setenta y ocho kilómetros de zona enemiga, acometido en todo momento por la caza roja, a la que en cierta ocasión derribó un aparato de entre los que le atacaban, haciendo huir al resto y levantando con ello notablemente la moral de los sitiados. De estos servicios regresaba muchas veces con impactos que llegaron a treinta y siete en una ocasión y en otra a producir en el costado contrario a la puerta de la cabina un boquete de cincuenta centímetros cuadrados de extensión.

Su serenidad y arrojo y el desprecio heroico que hacía de su vida constantemente, remediaba la escasez de medios de que disponía, consiguiendo elevar hasta el máximo la eficacia de sus bombardeos, como lo demuestra el hecho de haber producido veinte muertos en una de las trincheras rojas que asediaban el Santuario de Santa María de la Cabeza.

Combatió siempre contra considerables fuerzas terrestres de todas las Armas, a distancia eficaz de tiro de fusil, deteniendo su avance o rechazándolo en medio de una aplastante superioridad del fuego enemigo y, finalmente, llevado de su elevado espíritu alcanzó gloriosa muerte en el Frente de Teruel al chocar llevado de su codicia en el ataque contra el avión enemigo que perseguía.

Estela del lugar donde cae Carlos Haya



DOUGLAS DC-2

En julio de 1936, la Compañía Líneas Aéreas Postales Españolas, L.A.P.E. primera línea aérea comercial europea que adquirió el avión de transporte Douglas DC-2, tenía en servicio cuatro aparatos de este tipo, a los que asignó los números 21, 22, 24 y 25. Ese día por la mañana había llegado a Sevilla los aviones 22 y 25 con orden del Gobierno de la República de bombardear el Marruecos español, que no pudo cumplimentar el número 25 al ser averiado un motor por los disparos de mosquetón hechos por el Capitán Carlos Martínez Vara de Rey.

Una vez reparado y puesto en vuelo el 25 de julio, con este avión el Capitán Carlos de Haya comenzaría a realizar un gran número de vuelos de transporte de tropas y de carga, así como de bombardeo y reconocimiento en apoyo del Puente Aéreo del Estrecho. Posteriormente Haya lo utilizaría para llevar al Generalísimo y a otros Altos mandos militares. A partir del día 9 de octubre, ya con matrícula militar 42-1, Haya comenzaría a efectuar los vuelos de abastecimiento del Santuario Santa María de la Cabeza, realizando con este avión hasta 21 misiones de apoyo al Santuario. Al terminar la Guerra Civil, el Ejército del Aire lo entregó a las Líneas Aéreas IBERIA, con matrícula civil EC-AAD y con el nombre Carlos de Haya.

CARACTERÍSTICAS

Longitud: 18,9 metros	Envergadura: 25,9 metros
Altura: 4,95 metros	Peso vacío: 5.453 kilos
Peso máximo: 8.263 kilos	Velocidad máxima: 320 km/hora
Planta motriz: Dos motores Cyclone R-1820F de 1,420 cv. y hélices tripala Hamilton	



SAVOIA SM.81 (Pipistrello)

Este trimotor italiano de bombardeo era de tren de aterrizaje fijo carenado y su carga máxima de bombas era de 2.016 kilos y para su defensa llevaba cuatro ametralladoras Breda de 7,7 mm para la protección posterior y dos Lewis del mismo calibre para la protección lateral. Estuvieron propulsados por tres tipos de motores diferentes, pero la mayor de los que vinieron a España lo hicieron con Alfa Romeo 125.

Los nueve primeros llegaron a España el 30 de julio de 1936, pero no pudieron entrar en acción hasta el 5 de agosto porque el combustible que utilizaban sus motores era de 87 octanos. Ese mismo día apoyaron el paso del Convoy de la Victoria por el Estrecho de Gibraltar desde Ceuta a Algeciras. Posteriormente a volar en misiones en Andalucía, valle del río Tajo, Asturias y Madrid, con tripulaciones italianas y españolas. Al año siguiente llegarían otros doce, que se establecerían en el aeródromo de Soria y desde allí operarían en la Batalla de Guadalajara y en la Campaña de Vizcaya.

A partir del 1 de febrero de 1937 el Capitán Haya consiguió que la Aviación Legionaria italiana le dejase el *Savoia.81* número 21-20 para las misiones de abastecimiento al Santuario y también de bombardeo a las baterías y posiciones enemigas que lo asediaban, llevando a cabo con dicho avión nada menos que 41 misiones del total de las de socorro que efectuó. Cuando este aparato no podía volar por mantenimiento o reparaciones, fue sustituido por el *Savoia.81* número 21-4, con el que Haya realizaría 10 vuelos de abastecimiento y a veces también de bombardeo.

CARACTERÍSTICAS

Longitud: 17,8 metros

Altura: 4,4 metros

Peso máximo: 10.505 kilos

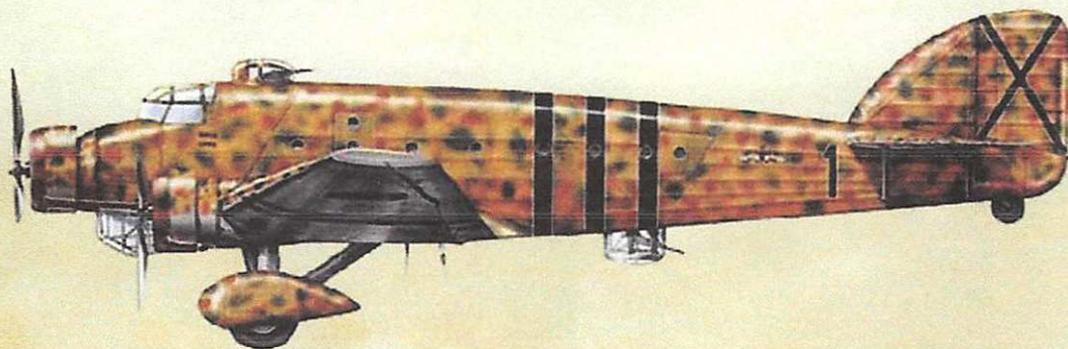
Planta motriz: Tres motores Alfa Romeo

Envergadura: 24 metros

Peso vacío: 6.800 kilos

Velocidad máxima: 340 km/hora

125 de 2.040 cv. y hélices tripala



JUNKER JU 52

Este avión fue elegido por la Luftwaffe como su bombardero estándar antes del comienzo de nuestra Guerra Civil. Su armamento defensivo lo constituían dos ametralladoras MG-15 calibre 7,92 mm, una dorsal situada detrás de los planos principales y otra ventral que podía ser retraída. Su carga ofensiva, variaba según el peso de la bomba elegida, que podía ir desde una de 250 kilos hasta 144 de 1 kilo.

Al comenzar nuestra Guerra Civil el 18 de julio, las autoridades militares requisaron en Canarias un *Junker 52* que utilizaría el Capitán Arranz para volar a Alemania y solicitar ayuda militar. El resultado fue la compra de 20 aparatos más 6 cazas *Heinkel 51* y aquel *Ju 52* requisado participaría con otros aviones en el Puente Aéreo del Estrecho trasladando tropas de la Legión y de Regulares desde Tetuán a Sevilla. El resto de los *Junker* adquiridos fueron llegando a España a finales de julio y primeros días de agosto, que haciendo escala en Italia se recuperaban en Sevilla y Tetuán.

Lento pero muy seguro, era un avión muy dócil y manejable, que se distinguía por la estructura metálica rizada de sus alas y de la parte superior del fuselaje. Fueron la base de la Escuadrilla de vuelo nocturno creada por el Capitán Carlos de Haya en marzo de 1937, cuyos números 22-47 y 22-64 realizarían los últimos vuelos de bombardeo de la artillería enemiga que atacaba el Santuario y de abastecimiento a los heroicos defensores del mismo.

CARACTERÍSTICAS

Tripulación: 2 pilotos, navegante-bombardero, radio-operador y ametrallador

Longitud: 18,9 metros

Envergadura: 29,5 metros

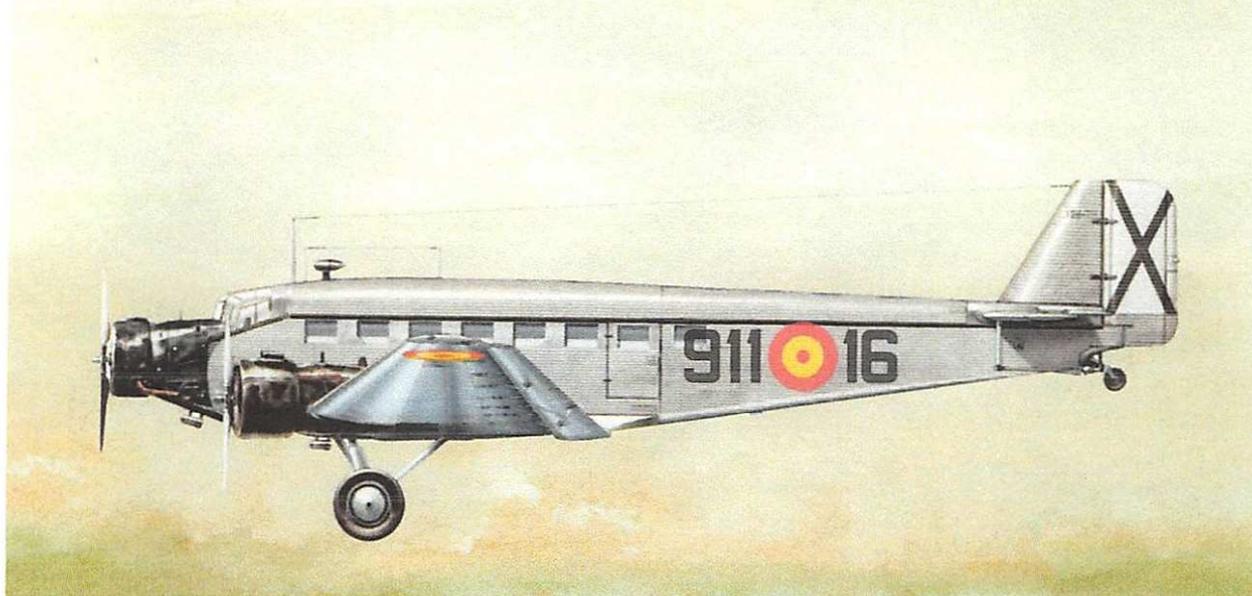
Altura: 4,5 metros

Peso vacío: 5.700 kilos

Peso máximo: 9.500 kilos

Velocidad máxima: 290 km/hora

Planta motriz: 3 motores BMW de 660 cv.



FIAT CR-32 "CHIRRI"

Fue un caza sesquiplano elegante muy ágil y muy maniobrero, robusto y de fácil fabricación y mantenimiento. Su tren de aterrizaje era fijo, pero estaba muy bien carenado y contaba con amortiguadores hidráulicos y frenos de aire. Su armamento eran dos ametralladoras Breda de 7,7 mm, que posteriormente serían sustituidas por otras dos de la misma marca pero de calibre 12,7 mm. Tenía un punto débil, el área frontal del radiador del motor.

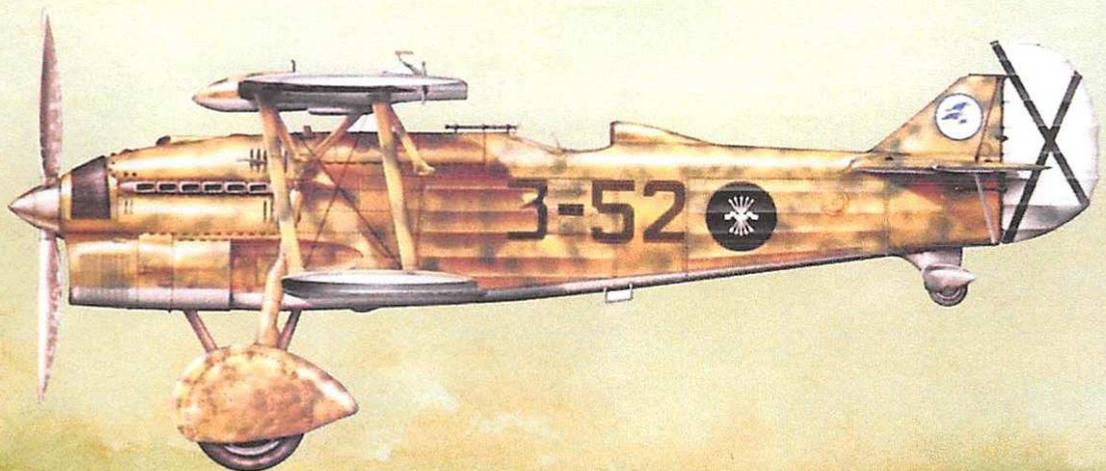
Los primeros CR-32 que llegaron a España lo hicieron por vía marítima hasta Melilla, donde una vez montados a mediados de agosto de 1936, se dirigieron a Sevilla. Comenzarían a operar el 20 de agosto de 1936 en el Frente de Córdoba y pronto inclinarían la superioridad aérea a favor de la Aviación nacional hasta que avanzado el otoño la República recibiera los nuevos cazas soviéticos *Chatos* y *Moscas*. El CR-32 sería el caza empleado por la famosa Escuadrilla que mandaba el Capitán Joaquín García Morato.

La Aviación Legionaria italiana había organizado en la primavera de 1937 el Grupo XXIII de caza, cuyo emblema era el *As de Bastos*, que mandaba el Comandante Zotti y que tendría una destacada actuación en Brunete y Belchite e igualmente en las batallas de Teruel y Levante. En febrero de 1938 el *As de Bastos* recibió al Capitán Haya, cuando estaba actuando en el frente de Aragón y como ya se señaló en su biografía moriría en heroico combate el 21 de febrero.

CARACTERÍSTICAS

Tripulación: Un único piloto
 Envergadura: 9,50 metros
 Cabina: abierta
 Peso máximo: 1.900 kilos
 Motor: Fiat A 30 R.A. de 600 cv

Longitud: 7,45 metros
 Altura: 2,63 metros
 Peso vacío: 1.450 kilos
 Velocidad máxima: 354 km/hora



Bibliografía

- *Historia de la Aeronáutica Española*. José Gomá Orduña
- Archivo Histórico del Ejército del Aire de Villaviciosa de Odón. Hojas de Servicio de los diez Aviadores
- Archivo General del Ministerio del Interior. Sección Guardia Civil. Documentación de los nueve Aviadores que estuvieron destinados en la Benemérita
- *La Aviación Española en la Campaña de Marruecos (1909-1927)*. José Sánchez Méndez y Alfredo Kindelán Camp. Revista Aeroplano. Especial. Año 2011. Número 29.
- *La Aviación Española en el Desembarco de Albuemas*. José Sánchez Méndez. Conferencia en el CESEDEN. Octubre 2012
- *Aviones Militares Españoles*. Instituto de Historia y Cultura Aérea. Madrid 1986
- *Carlos de Haya González. Un piloto respetado y admirado por amigos y adversarios*. Angelo Emiliani. Storia Militare. Nº 152. Maggio 2006. Publicado en Revista Española de Historia Militar. Número 76. Año VIII.
- *Los aprovisionamientos al Santuario*. Jesús Salas Larrazábal. Revista de Aeronáutica y Astronáutica. 1972. Números 377 y 378.
- Hemeroteca de la Biblioteca Virtual de Defensa
- Hemeroteca del Diario ABC
- Hemeroteca del Diario La Correspondencia de España

Agradecimientos

Al Teniente General del Ejército del Aire y anterior Director General de la Guardia Civil, D. Carlos Gómez Arruche por su estímulo y apoyo para que escribiera este libro.

Al General de Brigada de la Guardia Civil y Director Gerente de la Fundación Guardia Civil, D. José Antonio Sánchez Arroyo por la cordial y cálida acogida a este libro

Al Capitán de la Guardia Civil D. Sebastián García Polo, Jefe de la Sección Guardia Civil del Archivo General del Ministerio del Interior, por su inestimable y generosa colaboración al facilitar documentación de los nueve aviadores.

A Dña. Mirentxu de Haya Gálvez, hija del gran aviador, que me ha apoyado y ofrecido su ayuda en todo momento.

A Dña. Paloma Bengoechea Martí, Administrativa de la Biblioteca del Archivo Histórico del Ejército del Aire, por su desinteresada colaboración en la búsqueda y localización de las Hojas de Servicio de los nueve aviadores y de Carlos de Haya.

Al Técnico de Archivos D. Eloy Blanco González del Archivo Histórico del Ejército del Aire, por su eficaz colaboración en la localización de documentación de los aviadores y coordinación con el Archivo Militar de Segovia.

Al Cabo Primero, D. José Miguel Sánchez Canalejo, del Archivo Histórico del Ejército del Aire, por la colaboración en la búsqueda y restitución de todas las fotografías de este libro.

A D. Cecilio Yusta Viñas, por su pronta ayuda y colaboración en cualquier consulta o petición.

A D. Juan Abellán, por sus magníficos dibujos realizados para el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, algunos de los cuales han servido para ilustrar páginas de este libro.

A D. Josué Hernández Carrillo, por la realización de las fotografías de los monumentos relacionados con el capitán Máximo Ramos Martínez.