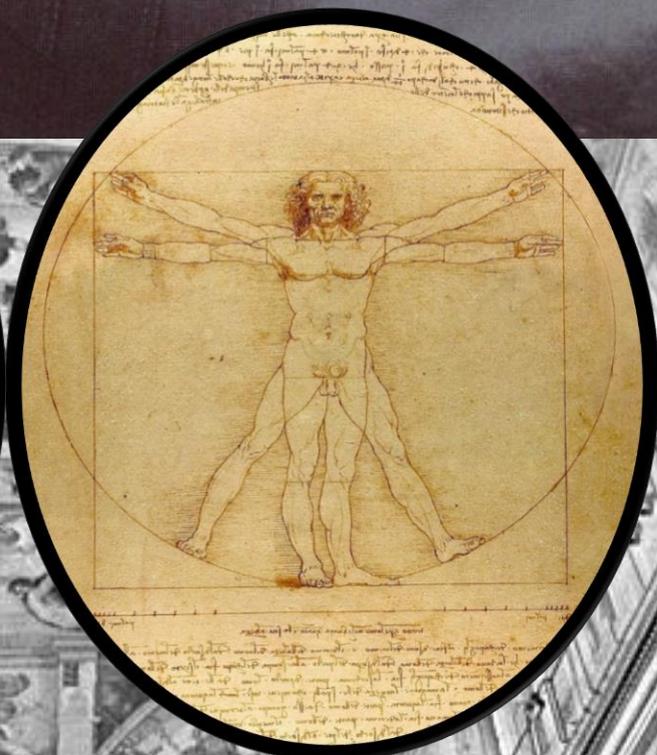


CAPITÁN HAYA



ESPÍRITU RENACENTISTA



PREMIOS EJÉRCITO DEL AIRE 2018
AULA ESCOLAR AÉREA

ÍNDICE

1. NADIE ES PROFETA EN SU TIERRA
2. PRIMEROS AÑOS Y PRIMEROS DESTINOS
3. LA FORJA DE UN HÉROE
4. CAPITÁN HAYA, INNOVADOR E INVENTOR
5. EL SENTIDO DEL DEBER
6. TRISTE EPISODIO, TRISTE FINAL
7. MÉRITOS Y RECONOCIMIENTOS
8. EL HOMBRE DE VITRUVIO
9. EPÍLOGO

1. NADIE ES PROFETA EN SU TIERRA

«Nadie es profeta en su tierra», pensaba Mirentxu, la hija del capitán Carlos de Haya y González de Ubieta, al descender del avión que acababa de tomar tierra en Barajas procedente de Washington, donde el *Smithsonian Nacional Air and Space Museum* había realizado un sencillo pero sentido homenaje a la trayectoria de su padre como piloto e inventor. De hecho, ella fue la elegida para entregar a la institución los ilustres *Harmon Trophies* cosechados por su padre en 1930 y 1932. Sus magníficas sensaciones en la exposición temporal *Time and Navigation: Navigating in the Air* se habían desvanecido al regresar a España.



El mes de abril también se despedía al mismo tiempo que daba la bienvenida a un sorprendente y frío mayo al llegar a Madrid. Todo parecía ser una contradicción, como el tratamiento que le daban a su padre en uno u otro lugar.

«Son cosas de la climatología, ¿del cambio climático, tal vez?», se atrevió a conjeturar según avanzaba a recoger su equipaje. «Todo es tan imprevisible. Como los tiempos que corren y las circunstancias que les acompañan».

Aturdida por el viaje, por el *jet-lag*, y el cansancio normal debido a su edad, Mirentxu se sobresaltó con la continua vibración de su móvil que recobraba vida y cobertura «hispana» mientras esperaba ver en pantalla el número de la cinta en la que aparecería su maleta.

Esta vez, de manera casi providencial, sonó el móvil y se trataba del profesor de un instituto cuyos alumnos estaban trabajando sobre, ¡qué casualidad!, su padre. Uno de los chicos quería hacerle unas preguntas y, en ese mismo momento, Mirentxu recordó que había quedado en hablar con él tras regresar a España.

Como estaba un tanto apurada, el profesor pospuso la llamada para que, con tranquilidad, hablasen un par de días después tras llegar al destino final de su Málaga querida. Allí, seguramente, Mirentxu habría tenido tiempo de revisar todas esas notas sobre su padre y esos grandes logros que, de manera inesperada, había recordado en un museo de prestigio en los Estados Unidos.

Esa breve conversación había hecho que se sintiera abrumada por el interés de esos jóvenes españoles que querían recabar datos sobre la vida y obra de su padre, sus inquietudes por la música, la escultura o la pintura para establecer una serie de semejanzas con el «Hombre de Vitruvio», ese perfil de hombre y espíritu renacentista que el instituto en cuestión planteaba. ¡Qué gran honor! ¡Su padre, un producto de Leonardo Da Vinci!



Resultaba paradójico pensar que mientras su familia luchaba en los tribunales por preservar el honor del capitán en la toponimia de algunas ciudades, unos jóvenes de 15 años quisieran indagar en facetas casi desconocidas para el público en general y, lo peor, para aquellos que retiraban reconocimientos ganados a pulso a

lo largo de una trayectoria profesional repleta de éxitos, descubrimientos y todo tipo de avances pioneros para la aeronáutica de hace casi un siglo. Ver para creer.

«Nadie es profeta en su tierra», volvió a pensar con lástima al coger el AVE en Atocha con destino a Málaga un par de horas después de haber pisado tierra española.

En el tren, sacó un documento y se puso a releer una serie de notas sobre lo más relevante de su padre, el hombre que le había dado la vida. Ese documento era lo que quería transmitir ahora a esos adolescentes que pretendían seguir las huellas del personaje por el que sentían tan gran admiración.

2. PRIMEROS AÑOS Y PRIMEROS DESTINOS

Carlos de Haya y González de Ubieta nació en Bilbao el 1 de marzo de 1902. Allí realizaría sus estudios de Primaria y, posteriormente en plena adolescencia, el Bachillerato que terminaría en junio de 1918 para, con 16 años, ingresar en la Academia de Intendencia de Ávila e iniciar su primer contacto con el Ejército y la rígida disciplina del mundo castrense.

Después de tres años en Ávila, el capitán salió de allí como número dos de su promoción habiendo alcanzado el grado de alférez en 1921.

Su primer destino fue la Comandancia de Tropas de Intendencia de Burgos, donde permanecería hasta la primavera de 1922, cuando fue llamado a formar parte de una compañía expedicionaria con rumbo al frente de Melilla tras el Desastre de Annual.

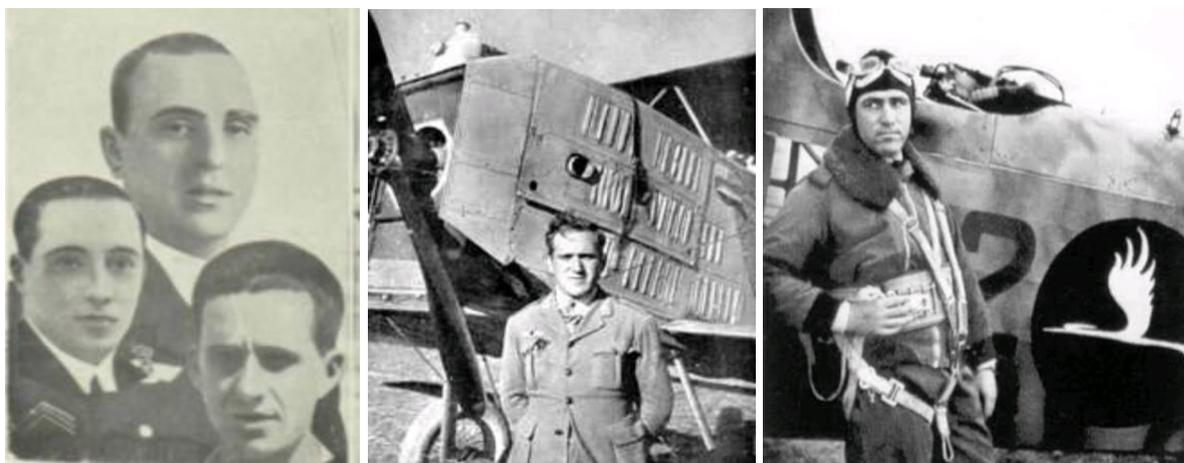
Durante todo aquel período, el capitán Haya realizó multitud de servicios de abastecimiento en convoyes a las posiciones avanzadas y participó en las acciones

de las columnas de operaciones. Cuando su unidad fue relevada, regresó a la Península donde sería ascendido a teniente el 7 de julio de 1923. En febrero del año 1924, volvió como voluntario a Melilla para colaborar en el aprovisionamiento a través de servicios de la Comandancia norteafricana.

Su primera vinculación con el mundo de la aviación se produjo a finales de marzo de 1925 al comenzar el curso de piloto en la Escuela Civil de Albacete para, seis meses después, continuar como piloto militar en el Aeródromo de Cuatro Vientos donde formaría parte de la 27ª promoción de aviadores militares en el Primer Regimiento de Aviación de Getafe. Su siguiente destino como aviador militar le llevó a la Escuadrilla Bristol en Nador, junto a Melilla, en febrero de 1926. Sin duda alguna, esta experiencia le serviría para realizar continuas operaciones de combate en sus múltiples vuelos de ametrallamiento y bombardeo o reconocimiento y protección de columnas en los sectores de Dar-Misiam, Annual, Yebel-Udíá, Afrau, Tissi-Assa, Meseta de Tesle o el Peñón de Vélez.

En julio de 1926 se trasladaría a Los Alcázares en Murcia, primera base hispana de hidroaviones, donde realizaría un nuevo curso de vuelo. Al finalizar, regresó de nuevo a su escuadrilla melillense hasta el final de la campaña en el Rif. Esta última etapa en el norte de África le permitió el contacto con otros grandes aviadores del momento como Pedro Tauler, Julio Ruiz de Alda, Joaquín García-Morato o Cipriano Rodríguez, conocido como «Cucufate», su inseparable «pareja de baile» en los futuros retos que ambos emprenderían dentro de sus *raids* internacionales. Con el Rif ocupado en 1927 y desaparecido el frente oriental del Protectorado, su escuadrilla fue trasladada al Aeródromo de Aumara, perteneciente a la Comandancia de Larache en la zona occidental. En las operaciones sobre

poblaciones como Royarsa y el Zoco el Had de Beni Berkul, el capitán resultaría herido.



3. LA FORJA DE UN HÉROE

El capitán Haya había destacado por su inteligencia, voluntad y clarividencia en la ejecución de sus peligrosas misiones. El hecho de buscar la perfección en todos y cada uno de sus movimientos había, por otro lado, creado una cierta aureola sobre su figura que, además, iba acompañada del trato afable, cercano y los valores que transmitía a los que se hallaban en su entorno.

Su exigencia en los trabajos que llevaba a cabo era digna de mención hasta el punto de que los trabajadores de otros servicios, en ocasiones, se sentían molestos por tener que ampliar su jornada laboral para atender posibles urgencias de los alumnos que volaban de madrugada. Y la atención por lo minucioso, por los pequeños detalles, quedaba refrendada por la disciplina y el trato al material del que hacía uso. Todo tenía un fin, la gestión adecuada de las situaciones que cualquier maniobra requería. Por eso, para mostrar esa pericia en el manejo de los instrumentos, el capitán hacía gala de un gran control de las situaciones y, en la medida de sus posibilidades, buscar una solución inmediata a la hora de tener todo

a punto. De hecho, en estos años, también completó su formación con cursos de globos, planeadores, paracaidismo, radiotelegrafista y mecánica. Cualquier situación adversa a bordo de una nave podría requerir este tipo de aptitudes y el conocimiento de estas disciplinas.



4. CAPITÁN HAYA, INNOVADOR E INVENTOR

Con el paso de los años y las experiencias recogidas, el capitán Haya comenzó a poner en práctica su ingenio y capacidad de innovación para, con trabajo y dedicación, convertirse en todo un experto en una de las facetas que tanto le llamó la atención: la visibilidad en vuelos nocturnos y la dificultad en este tipo de aterrizajes; sobre todo, tras su participación en la campaña africana.

Pero, independientemente de su curiosidad, nuestro protagonista no dejó aparcado el estudio y observación a la hora de volar. De hecho, prestaría especial atención a la astronomía o las sombras a la hora de manejar la aeronave, los obstáculos que la orografía o las poblaciones le presentaban y las proyecciones que se dibujaban en el terreno. Todos estos elementos, de menor importancia inicial, le iban a permitir conseguir grandes logros en cuestiones de seguridad aérea que, además,

serían reforzados con sus opiniones sobre la construcción de aeródromos en función del tipo de vuelo realizado.

Y todo ello tiene mucho más mérito por el hecho de que no todos los pilotos de la época desarrollaron una labor paralela a la hora de lograr mejoras instrumentales e investigar sobre aspectos técnicos que facilitasen y mejorasen sus propios vuelos. Su capacidad de análisis y estudio, no exenta de un gran sentido del deber y la responsabilidad, le convertirían en referente del mundo aeronáutico español y, también, mundial. Y no sólo hablamos de lo acontecido hace casi un siglo, sino de las consecuencias de sus hallazgos años después.



Ya, en septiembre de 1927, se había interesado por mejorar las condiciones de visibilidad nocturna (VSV) y, tras la Guerra de Marruecos, daría una vuelta aérea durante muchas horas sin luz solar. Este año, concretamente, había sido grande para la aviación mundial con el primer vuelo de Charles Lindbergh a través del Atlántico y el preámbulo del periodo comprendido entre 1928 y 1931 en el que la aparición de nuevos sistemas de navegación aérea facilitarían el que los trayectos fuesen más seguros y fiables aparte del desarrollo de nuevas operaciones comerciales y militares en vuelos de larga distancia.

Estas situaciones supondrían un impulso para el estudio de la colocación del radiogoniómetro y las antenas para localizar mejores señales en el horizonte. También, para las inquietudes que le surgieron tras una breve estancia en París a finales de 1930 con el objetivo de conocer los últimos avances en su campo y desarrollar el vuelo instrumental con ajustes, métodos y estudio que pudiesen definir de manera sencilla desde la posición de un vuelo hasta la línea o localización del mismo.

5. EL SENTIDO DEL DEBER

Finalizada la guerra en Marruecos, la década de 1930 comenzaba con dificultades para los españoles por una serie de circunstancias políticas que, pocos años después, iban a conducirnos a una cruel guerra fratricida. España, además, tampoco había tenido la suerte de gran parte de la población mundial y aquellos felices años 20 que nuestro país había vivido inmerso en diversos campos de batalla de zonas del Protectorado.

La sociedad necesitaba gente con criterio, personajes públicos comprometidos con el bienestar de una nación que, sin apenas tiempo de recuperarse, se iba introduciendo en una violenta espiral, antesala de un conflicto bélico. Eran tiempos difíciles, política y socialmente convulsos y hombres de peso debían dar un paso al frente para intentar reconducir la situación a la que España se veía abocada.

Uno de ellos fue el navarro Julio Ruiz de Alda, también piloto, que dejó la aviación por el mundo de la política. Tras su exitosa aventura en el viaje del «Plus Ultra», su popularidad nacional había subido como la espuma de igual manera que sus acciones en la Guerra del Rif. Ruiz de Alda llegó a contactar con el capitán Haya

para el ejercicio de la política, pero la afición de éste por la aviación le impediría dar ese paso a pesar de la amistad de dos hombres comprometidos con lo que, en cada momento, creían necesario para sus intereses personales. Su entusiasmo por el desarrollo del instrumental aeronáutico era consecuencia del deber, la responsabilidad y progreso que precisaba para avanzar en ese mundo tan poco explorado. Gracias a su firme criterio y a la decisión de seguir con la evolución, el capitán Haya no abandonó su prioridad profesional y se mantuvo fiel a sí mismo, a ese sueño cuyas metas iba cruzando con el paso de los años.

De ese tremendo sentido del deber y compromiso con su responsabilidad como piloto se cuenta una anécdota en la que se negó a trasladar a Franco en su avión debido a las adversas condiciones climatológicas. Poco después, despegaría para realizar el trayecto solo y dejar constancia de las precauciones que solía tomar.

6. TRISTE EPISODIO, TRISTE FINAL

Y así fue. Como cualquier guerra; sobre todo, la librada entre hermanos de una misma nacionalidad. Ocurrió entre 1936 y 1939 entre familias, amigos u oficiales del ejército que años o, incluso, meses antes no habían tenido bandos. Simple y llanamente, el de ser y sentirse españoles. Muchos de ellos habían servido a España en el norte de África. Por eso, se le hizo difícil al capitán Haya tomar esta o aquella decisión durante el verano de aquel trágico 1936 en el que comenzaron las hostilidades. Por desgracia, España olía a guerra desde hacía tiempo y ésta se había apoderado de unos y otros de manera trágica. No se trata de entrar en detalles, de estar a favor o en contra cuando lo que hoy día ha de imperar es la conciliación y el sentido común. Parece que, tras décadas de silencio, hay

intereses en echar sal a las heridas con un desalmado propósito que sólo está al servicio del desconcierto de una sociedad, la española, que brillantemente parecía haber superado aquel trauma con la llegada de la democracia.

Desafortunadamente, como en muchos otros casos, muchas familias quedaron separadas y la distancia de la guerra sería insalvable en un futuro próximo. De hecho, la mujer del capitán Haya estuvo bajo el control de la milicia republicana hasta conseguir un cambio de prisioneros por el escritor Arthur Koestler, que había sido hecho preso por el bando nacional.

La situación, por lo tanto, no tuvo que ser fácil para un hombre dedicado plenamente a su actividad como piloto y con un ritmo agotador de todo tipo de vuelos. El número de pilotos era exiguo. La necesidad de ellos, abundante. A todo ello, la dificultad añadida de estar separado de su mujer y, al inicio de la guerra, de cuatro hijos de corta edad, de los que perdería a uno, el mellizo de Héctor, su hijo más pequeño, como consecuencia de las típicas penurias y desnutrición que tantas familias sufrían en España

La lucha, la incertidumbre o el riesgo también fueron constantes compañeros de viaje del capitán. Y sus éxitos, como sus acciones de aprovisionamiento en el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza en octubre de 1936, fueron aclamados por unos y reprendidos por otros, la propaganda del bando opuesto. Su carácter disciplinado e introvertido, la seriedad ante el mando y el alto nivel de responsabilidad le convertirían en hombre de confianza en misiones de gran riesgo y en la escolta aérea de la columna que, desde Sevilla, avanzaba hasta Madrid tras cruzar el Estrecho y tomar plazas clave en Extremadura y, posteriormente, la provincia de Toledo. Una de esas acciones, el certero ataque a una columna mandada por el general Miaja tras quedar Córdoba en manos del bando nacional,

le supondría la concesión a título póstumo de la Cruz Laureada de San Fernando a bordo de su Junker JU-52.

Avanzada la guerra y tras el funeral de su madre en Bilbao en la mañana del 20 de febrero de 1938, el capitán Haya se incorporaría al frente en Teruel, donde, curiosamente, hallaría su muerte 24 horas más tarde del entierro materno. El adiós del piloto se debió a su colisión con la nave del sargento republicano Francesc Viñals cuando éste perseguía a un piloto italiano al que iba a derribar. Muchas han sido las teorías sobre su última acción de guerra, su estado de ánimo o la improvisada inclusión en una escuadrilla italiana, pero lo cierto es que el capitán cayó a tierra y su caza quedó destrozado. No pudo saltar y se estrelló contra el suelo. Como no podía ser de otra manera, su muerte en el Puerto Escandón de Teruel causó un gran impacto y una gran ausencia; sobre todo, después de los 300 servicios de combate en 19 meses de guerra. Después de ser enterrado por unos campesinos en el lugar donde cayó, su cuerpo fue recuperado para ser trasladado en abril de 1945 al santuario jienense sobre el que, poniendo su vida en constante peligro, tanto tiempo había volado para dejar comida y medicinas a los asediados.



7. MÉRITOS Y RECONOCIMIENTOS

I. CAPITÁN HAYA, PILOTO

a. Vuelta aérea a España en avión Havilland DH-9 Nº 66 del 9 al 12 de septiembre de 1927: Los Alcázares, Barcelona, Logroño, León, Getafe, Sevilla, Tetuán y Nador.

b. Vuelta a Europa en avioneta en 1928: España, Francia, Reino Unido, Holanda, Alemania, Checoslovaquia, Austria, Hungría, Bulgaria, Grecia, Italia, Francia y España.

c. II Challenge Europea en 1930: España, Francia, Reino Unido, Francia, Alemania, Polonia, Checoslovaquia, Austria, Alemania, Suiza, Francia y España.

d. Primer TROFEO HARMON, Diploma de Honor y Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores de 1930 por:

- 7 de octubre de 1930: Record mundial de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km. a una media de 208,158 km/h, volando con el Breguet XIX Nº 71, tipo "Gran Raid", desde Tablada (Sevilla). Capitanes Carlos de Haya y Cipriano Rodríguez.

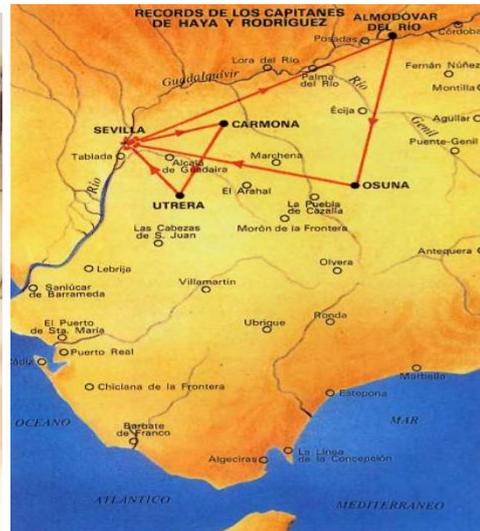
- 11 de octubre de 1930: Record mundial de velocidad sobre base de 2.000 km. a una media de 220,458 km/h, batiendo la anterior marca de los franceses Codes y Costes. En el mismo vuelo, según informó más tarde la Federación Internacional de Aeronáutica, también batieron el record mundial sin carga a 218,31 Km/h y 500 kg. de carga comercial, batiendo la anterior marca del francés Lasne.

e. Segundo TROFEO HARMON, Diploma de Honor y Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores de 1932 por vuelo de larga distancia:

- 24 de diciembre de 1931: Vuelo sin escalas Sevilla-Bata (Guinea Española) a bordo del Breguet XIX Nº 71. Los capitanes Carlos de Haya y Cipriano Rodríguez hicieron 4.312 km. tras un vuelo de 27 horas y 11 minutos a una velocidad media de 158,08 km/h.

II. CAPITÁN HAYA: INVENTOR, DISEÑADOR Y CONSTRUCTOR

- Patente de calculador de vuelo Nº 123.609. España.1931.
- Patente de calculador de vuelo Nº 739.107. Francia.1932.
- Patente de integral de vuelo Haya (giroscópico) Nº 128.205. España. 1932
- Patentes posteriores en Gran Bretaña, Francia, Italia, Polonia y Portugal.
- Cesión de patentes de calculador de vuelo e integral de vuelo Haya. Arma de Aviación y Aeronáutica Naval. España. 1935.



III. TÍTULOS Y CONDECORACIONES

- Título de Piloto Militar de aeroplano, 1925.
- Título de Piloto de Hidroavión, otoño 1926.
- Medalla Militar de Marruecos con el pasador Melilla, 1926.

- Cruz de la Orden Militar de María Cristina, 1927.
- Medalla de Sufrimientos por la Patria, 1927.
- Título de Radio-Telegrafista de Primera, 1928.
- Cruz de la Orden Militar María Cristina, 1929.
- Título de Observador de Aeroplano, 1930.
- Medalla conmemorativa de campaña con pasador Marruecos, 1934.
- 2.425 horas de vuelo antes de la Guerra Civil, 1925-1936.
- Medalla de Oro Italiana (Laureada Italiana), 1939.
- Cruz Laureada de San Fernando, 1940.

8. EL HOMBRE DE VITRUVIO

Si hay un aspecto casi desconocido en la biografía del capitán Haya es la especial sensibilidad que desarrolló en las Artes. Y, dentro de esta faceta tan particular, no podemos referirnos a una única actividad que le convirtiese en un icono con un perfil renacentista vinculado al estudio y ejecución de diversas disciplinas artísticas y culturales.



Entre sus principales aficiones, la pintura ocupaba gran parte de su tiempo como demuestran algunos de los ejemplos anteriores.

Pero, también, trabajaba la cerámica o tocaba el laúd. Tenía gran predilección por la música y, siempre que su tiempo se lo permitía, solía asistir a los conciertos de los lugares en los que se encontraba destinado o donde pasaba algunos días de descanso.

A nivel lingüístico, el capitán Haya hablaba inglés y francés además de disfrutar enormemente de nuestras Letras y admirar a Cervantes y las historias de Don Quijote. El capitán era un hombre ingenioso, como nuestro hidalgo más universal. Era válido para la resolución de problemas de todo tipo que, con su manejo específico de detalles, resolvía a través de grandes e inesperadas soluciones.

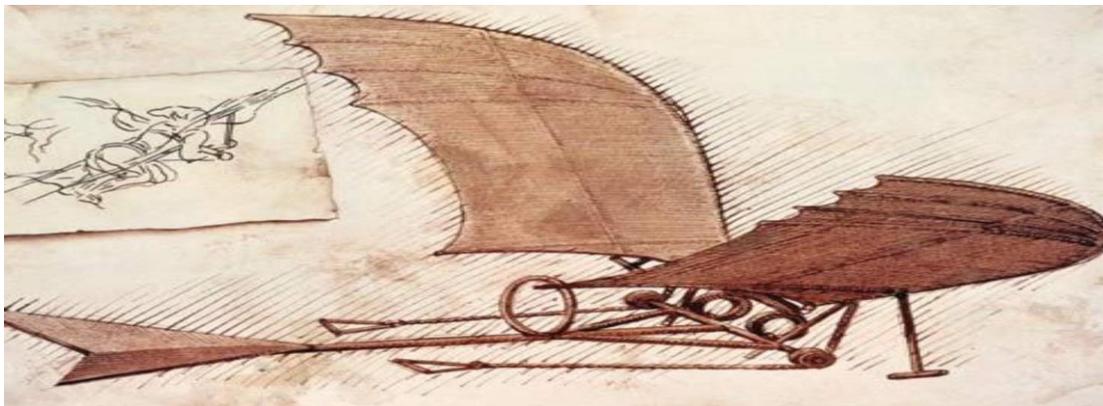
El hombre renacentista siempre pretendió explotar sus inquietudes, dar el potencial máximo de su trabajo, competir en todos los campos y aspectos posibles, huir de la especialización y cumplir sus deseos a la hora de alcanzar la aptitud o la excelencia en múltiples disciplinas.

Nuestro capitán logró dominar diversas facetas como consecuencia de los objetivos académicos y profesionales que, con el paso de los años, se fue marcando. El hecho de fijarse una serie de metas es un espejo en el que nosotros, los adolescentes y jóvenes actuales, hemos de mirarnos para que nuestro horizonte no conozca límites. Y el esfuerzo tiene mucho que ver en el enfoque que hemos de dar a la perspectiva que nos ha dado el estudio de la vida y obra de un hombre como el capitán Haya.

Sus posibilidades creativas están lejos de toda duda. Su originalidad, por otro lado, jamás le obligó a dejar de lado el entorno social u otros campos o aspectos que llenaban su existencia vital.

También, sus logros le pusieron en el camino de la excelencia, un camino al que no todas las grandes mentes tienen acceso debido a otras carencias que, por desgracia, presenta la personalidad humana. Es primordial llegar allí, rozarla con los dedos tras conseguir la experimentación en distintas áreas de estudio. De esta forma, el entendimiento es mayor, el de uno mismo y el del entorno que te rodea. Ahí, hemos de reconocer que el capitán Haya fue un personaje ejemplar dentro de una época en la que fue difícil destacar.

El conocimiento supuso el punto vital sobre el que gravitar con el desarrollo de unas competencias que evolucionaban al profundizar en diversas áreas. Si el hombre renacentista demostraba su saber en, al menos, dos o tres disciplinas, el capitán Haya dio sobradas muestras del manejo de las Artes, de las Ciencias, de la Historia, además de cumplir con los estudios específicos para el desarrollo de su carrera profesional como piloto.



Y para todo ello, el culto al cuerpo es un buen complemento. El cumplimiento del *mens sana in corpore sano* no ha de estar reñido con la actividad laboral en la que estemos inmerso. Tampoco nuestra rutina diaria ha de ser la excusa para olvidarnos de nuestro buen estado de salud y la consecución de un buen tono físico. Leonardo da Vinci, sin ir más lejos, combinó su creatividad científica con una

gran preparación física que no le restó tiempo para dejarnos grandes muestras de su obra pictórica, sus inventos o sus composiciones musicales.

Y al hablar del gran Da Vinci, el arte o el «Hombre de Vitruvio» no pueden quedar al margen. Su faceta artística está unida a ese perfil de hombre renacentista. Y, aquí, es donde aparece nuestro hombre como piloto, deportista, inventor, pintor o mito haciendo uso del estudio, la acción, la superación, la creatividad o la leyenda.

Claro que sí. El capitán Haya reconoció su creatividad como elemento de un todo y supo jugar con el amplio conocimiento derivado de su esfuerzo. Su gestión en diversas disciplinas, principalmente artísticas, supuso el refuerzo a lo que su trabajo le había dado y esa grandeza de espíritu que le proporcionó la competencia deportiva. Todo tenía un fin, el beneficio de su desarrollo profesional y, en consecuencia, el de sus contemporáneos del primer tercio del siglo XX.

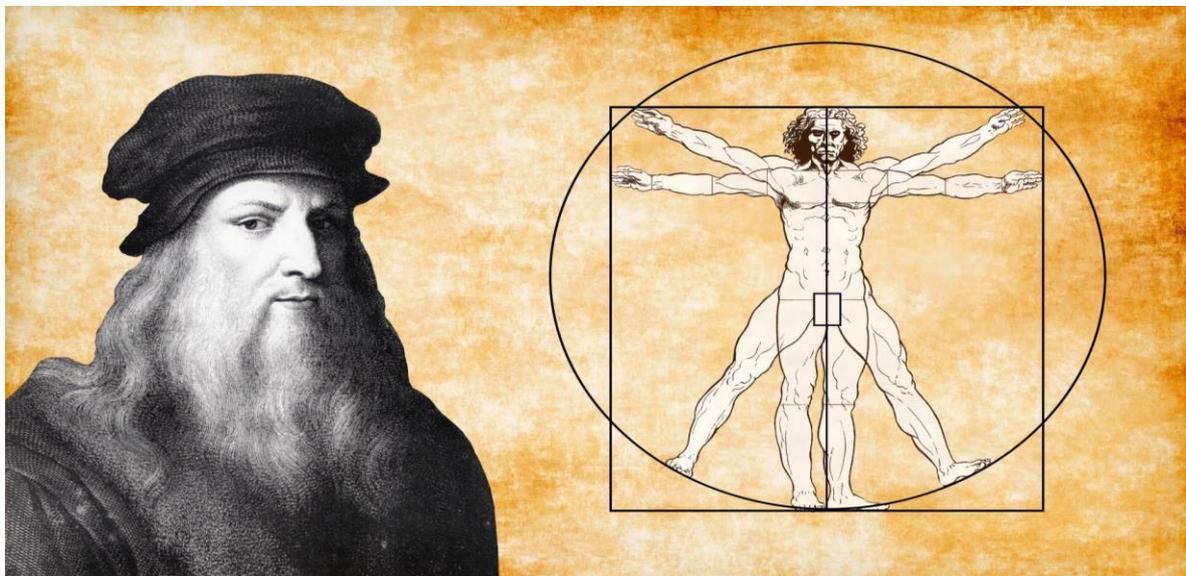
9. EPÍLOGO

¿Por qué el título del trabajo? ¿Qué relación hay entre el Capitán Haya y el perfil del hombre renacentista con el que le relacionamos? ¿Qué evidencias hemos hallado en el estudio de nuestro héroe?

Podríamos aventurarnos con una o varias respuestas. Podríamos imaginarnos a un destacado piloto. Podríamos imaginarnos a un genial inventor. Podríamos imaginarnos a un atlético deportista. Podríamos imaginarnos a un gran estudioso. Podríamos imaginarnos a un polifacético artista. Podríamos imaginarnos a un intrépido aventurero. Podríamos imaginarnos a un héroe, a un mito, a una leyenda, a un icono. Podríamos llegar, en definitiva, a contestar nuestras propias preguntas, a nuestras propias conclusiones. Pero como aseguraba el filósofo rumano Mircea

Eliade, experto en el estudio de los mitos, podríamos caer en el error de catalogar toda una vida como eso mismo, como ese mito, como una historia sagrada que narra un acontecimiento sucedido en un tiempo primigenio.

O, quizás, como afirmaba José Manuel Losada, el mito puede ser un relato explicativo, simbólico y dinámico de uno o varios acontecimientos extraordinarios personales con un referente dotado de trascendencia. Imaginando todo lo expuesto, podríamos imaginarnos un mismo punto, una meta alejada, casi desconocida.



Considerando todas estas imaginaciones, podríamos concluir en el estereotipo de un hombre de perfil renacentista, el capitán Haya, cuya grandeza no reside en la adquisición de la perfección, sino en el continuo intento de la búsqueda del conocimiento, del disfrute de sus aficiones y la superación de los retos que la vida le puso en el camino de convertirse en un piloto de altura.