

#### FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

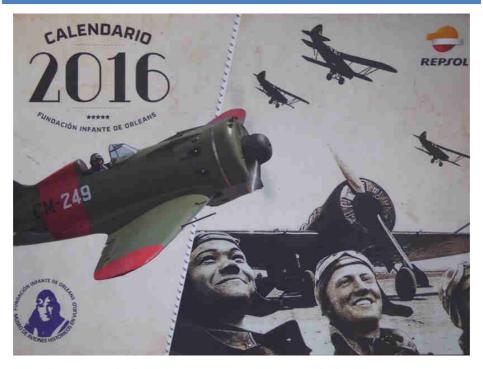


**52** 

Febrero 2016

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

### **Noticias FIO**



Como es habitual en estas fechas, los socios protectores de la FIO reciben por correo en su domicilio la última edición del calendario Repsol-FIO, correspondiente a 2016. El avión protagonista es el Fairchild W24, integrado en la colección a la espera de un patrocinador que contribuya a aportar los fondos necesarios para su adquisición definitiva. La importancia histórica de este modelo estriba en que es idéntico al utilizado por los aviadores filipinos Arnáiz y Calvo en su histórico vuelo de 1936 entre Manila y Madrid, en devolución de los tres vuelos españoles en sentido contrario que tuvieron lugar en 1926 (Patrulla Elcano), 1932 (Loring E-II)y 1933 (Comper Swift "Ciudad de Manila"). El Fairchild recibió el nombre de "Commonwealth of the Philippines" y lamentablemente se perdió en su viaje de regreso a Filipinas al ser hundido el barco carguero en el que era transportado desde Barcelona. Su incorporación a la FIO cerraría el círculo histórico al unirse al Comper Swift del vuelo de 1933 de Rein Loring, precisamente en el octogésimo aniversario del "raid" filipino.





### **ESQUEMAS BIGRAFICOS DE CARLOS HAYA**

**Autor: Jaime Velarde Silió** 

Cuando de niño le preguntaban a Carlos Haya qué quería ser de mayor, contestaba con tres opciones; torero, obispo y aviador. En su adolescencia, le apasionaba la épica, devorando con los ojos, más que leyendo, tanto los Episodios Nacionales de Galdós, como la Odisea o La Iliada de Homero. Llegado ya a la madurez, pudo ser ésta la razón por la que sus dos hijos gemelos recibieron los nombres míticos de Héctor y Aquiles.

Nacido en Bilbao el 1 de Marzo de 1902, Haya ingresó a los dieciséis años en la Academia Militar de Avila, de donde salió el fatídico año 21 como Alférez de Intendencia, para participar activamente en la Guerra del Rif. En su destino de Melilla se esfuerza inicialmente en mejorar los abastecimientos a las tropas y el estado de los vehículos en los que éstos se realizan, pasando luego a formar parte de varios convoyes de suministro a primera línea, para intervenir más adelante en el combate que lleva a la conquista de Afrau, en la costa oriental de Alhucemas y no lejos de la posición de Annual, donde están aún presentes los recuerdos del tremendo desastre.



A los 23 años y en la escuela de Albacete, se hace piloto con el famoso Avro 504, regresando luego a Marruecos, donde inicia su experiencia bélica aeronáutica en la Escuadrilla Bristol de Melilla. En el verano de 1926, se traslada a Los Alcázares para realizar el curso de hidros, de los que vuela varios tipos, pero especialmente el Dornier Wal (cubierto de gloria por esas mismas fechas, en las que el "Plus Ultra", al mando de Ramón Franco acaba de vencer el Atlántico Sur, zarpando desde el puerto de Palos, como lo hiciera Colón, hasta llegar al Río de La Plata). Tras de aquellos gratos días, en los que además se va a rendir Abd el Krim, pasa Haya al De Havilland 9A "Napier", que opera desde las bases de Larache y Tetuán, sin desdeñar otros vuelos ocasionales en aviones más modernos, como los Fokker C.4, Potez XV, Breguet 19 sesquiplano y, sobre todo, el caza Nieuport 29 de la escuadrilla de "Paco" Vives, enviada a Marruecos ante la posibilidad de que pudiera haber pilotos mercenarios al servicio de los rifeños. De esta forma participa Haya en la gestación del llamado "vuelo a la española", consistente en ataques rasantes de ametrallamiento y bombardeo sobre las posiciones enemigas, que daría lugar después a las famosas "cadenas" de nuestra guerra civil. Interviene en la victoriosa acción sobre la cabila de Beni Urriaguel, tras de la cual Abd el Krim se entrega a los franceses.

# FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS DIGEST

#### Artículo del mes

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Del 9 al 12 de Septiembre del 27 y junto a su compañero Pedro Tauler, realiza con uno de sus "Napier", especialmente equipado para la tarea, una vuelta aérea a España en la que partiendo de Melilla, recorren más de 3000 Km. en veintiocho horas de vuelo, tanto de día como de noche, a través del Mediterráneo, Cantábrico y un trocito del Atlántico.



Ya en otoño del 27 y mientras en la zona occidental efectúa un reconocimiento a baja altura protegiendo el avance de la intrépida columna del Coronel Capaz, Haya recibe su bautismo de sangre, un balazo en la espalda, que por fortuna no le impide regresar a la base, gracias a su observador, que pudo taponarle la herida.

En este mismo año 27, en el que Haya comienza ya a aprovechar cada oportunidad que se le brinda, no sólo para subirse en cualquier artilugio volador que se ponga a tiro, sino también para practicar navegación radiogoniométrica y sin visibilidad, un ingeniero llamado Cañete había construido en los Talleres de Aviación Militar de la Mar Chica melillense el primer hidroavión español, monoplano en chapa galvanizada llamado "Pirata", que se hizo al aire con cierto éxito el 17 de Agosto. Meses antes, el propio Cañete diseñó también un hidro planeador al que llamó "Gaviota", del cual sólo disponemos de la escueta información que nos proporciona el Cuaderno de Navegación de Carlos Haya. Dice textualmente: 13 de Enero de 1927: Avión Gaviota. Tiempo de vuelo, segundos. Entra en pérdida y el piloto pasa al hospital sin conocimiento. Suponemos que este fue el primero, brevísimo y último vuelo del pobre "Gaviota". Por fortuna, tres días después Carlos Haya estaba volando sin novedad un De Havilland Napier.

Pacificado el territorio, a comienzos del 28 Haya regresa a la metrópoli, destinado como profesor a la prestigiosa escuela de mecánicos que dirige D. Alberto Alvarez de Rementería y en la cual se siente nuestro protagonista como pez en el agua, ya que la mecánica es una de sus mayores aficiones, aparte la garantía que en aquellos tiempos supone su conocimiento para un aviador. Con seiscientas cincuenta horas de vuelo en su haber y una bien fundada confianza en sí mismo, Haya no debe poner muchas trabas a la propuesta que le hace un amigo suyo de Bilbao, Alvaro García Ogara, dueño de una flamante avioneta británica Avro "Avían", para realizar juntos el siguiente verano un viaje al misterioso Oriente, en el que Haya se encargará de lo referente al vuelo y él de todo lo demás. El resultado es un viaje de mes y medio de duración y 9000 Km. de recorrido, que a través de Europa les lleva a Estambul y vuelta hasta Madrid, sin ningún incidente de relevancia, bueno, salvo la multa que le ponen al piloto español por la magnífica, pero no solicitada, demostración acrobática que efectúa sobre el aeródromo berlinés de Tempelhof. Aparte del espléndido viaje, Haya sí ha planificado su tiempo, para realizar en este año los cursos de telegrafía y paracaidismo.

# DIGEST

#### Artículo del mes

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO



Con todo esto, es tal el prestigio que Haya está adquiriendo, que el propio Ramón Franco le pide que marche a Los Alcázares para realizar con él unos vuelos de prueba con un Dornier Wal especialmente preparado. De este modo, Franco, Haya y Madariaga como mecánico, alzan el vuelo el 23 de Mayo del 29 con el "Dornier 16", para volar durante 19 horas y 50 minutos sobre un circuito Los Alcázares-Barcelona-Los Alcázares, con tiempo inestable y fuertes chubascos. Tras de finalizar el duro vuelo (el Wal tenía cabina abierta) Franco escribió un informe en el que textualmente decía "me ayudaron grandemente las excepcionales condiciones de Carlos Haya, así como la fiabilidad de los motores Hispano". Esta prueba con el "Dornier 16" (que era más bien el 15 y motivó sanciones disciplinarias contra el héroe del Plus Ultra, y su consiguiente deriva rebelde) sirvió para preparar un intento de vuelta al mundo, que se llevó a cabo dos meses más tarde con Franco, Gallarza, Ruiz de Alda y Madariaga como tripulación y no terminó en tragedia porque Dios no lo quiso, pues debido a una avería, tuvieron que amerizar en pleno Atlántico no lejos de las Azores, hasta que, exhaustos y sedientos, fueron rescatados al cabo de siete días a la deriva por el portaaviones británico "Eagle".

No fue por cierto éste el único caso en que Haya prestó su apoyo a un compañero que lo requería, pues de igual modo ayudó eficazmente a Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias en la planificación de los notables vuelos del "Jesús del Gran Poder", e incluso tiempo después Mariano Barberán, que había contado con él como piloto para el "raid" Sevilla-Habana del "Cuatro Vientos", al menos disfrutó de su colaboración en los cálculos previos. Y volviendo al 29, como el saber no ocupa lugar, Haya lo aprovecha para realizar el curso de Observador de Aeroplano y experimentar el placer de volar en solitario un globo esférico libre, con el que se traslada a merced del viento desde Guadalajara hasta Binéfar (Huesca) donde debe al final posarse en la copa de un olivo. La anotación que sobre este vuelo hace el piloto en su cartilla, dice lo siguiente: "La toma de tierra "buena", con la ayuda de un olivo protector".



El 2 de Julio de ese mismo año, prueba en vuelo el prototipo de una avioneta llamada CASA III, primer proyecto original de la que con el tiempo habría de ser fábrica de aviones española de más prestigio mundial. Tras de superar algunos problemas que surgen en su desarrollo, en el verano del año 30 Haya participa con la avioneta, ya solo a bordo y fuera de concurso, en el 2° "Challenge Internacional de Turismo", que, con Berlín como punto de partida, se celebra en Europa, y que transcurre a través de Francia, Inglaterra, España, Suiza, Austria, Checoslovaquia y Polonia, en un viaje que se lleva a cabo sin el menor percance y dura un mes, recorriendo más de 10000 Km. entre prueba y traslados. No contento con ello, el siguiente 7 de Octubre y a bordo de un Brequet "Bidon" también construido por CASA, bate, acompañado por su colega y amigo Cipriano Rodríguez "Cucufate", el "record" mundial de velocidad con carga de 500 Kg. sobre la distancia de 5000 Km. en circuito cerrado, a una velocidad media de 208 Km/h. y tres días después ambos baten con el mismo avión, las marcas mundiales sobre 2000 Km. tanto con carga como sin ella, a una media de 220 Km/h. En la Nochebuena de ese año, con el mismo avión y compañero, realiza el vuelo directo de Sevilla a Bata (Guinea Española) atravesando por primera vez el desierto del Sahara por su parte más extensa y sobrevolando más tarde la inexplorada selva del Níger. Estos vuelos le llevarán a obtener los acreditados Harmon Trophy de 1930 y luego del 32, que se otorgan en Norteamérica a los hechos aeronáuticos más relevantes realizados en el mundo durante el año.









# DIGEST

#### Artículo del mes

Ya en 1931 y en casa de su compañero Joaquín García Morato, casado con Mari Carmen Galvez, hija de un prestigioso médico malagueño, conoce a Josefina, otra hija del doctor, con la que contrae matrimonio en Julio del 32. Por cierto, que también ese verano, los dos inolvidables aviadores y amigos han puesto en vuelo "al alimón" un gracioso biplano diseñado por otro entusiasta ingeniero y asimismo amigo malagueño, llamado Pepe Freüller. Tal vez la nueva condición de hombre casado, unida a un también nuevo destino, que le conduciría a ser profesor de vuelo sin visibilidad en la Escuela de Alcalá de Henares, así como el hecho de haber sido durante toda su carrera un aviador riguroso, muy al tanto de los avances científicos, lleva a Carlos Haya a perfeccionar un navegador giroscópico que ha inventado (un horizonte artificial que lleva además incorporado un indicador de virajes, con lo que se facilita extraordinariamente el vuelo instrumental) que con el tiempo será homologado para su empleo, no sólo por el servicio español de aeronáutica, sino también en los submarinos de la Armada, bajo el nombre de "Integral Haya".



Más tarde inventará también Haya un calculador de vuelo que ayuda a resolver problemas cotidianos tales como tiempo y distancia que queda hasta un punto determinado, velocidad sobre el suelo, corrección de deriva, etc. Igualmente, por esas fechas, concibe Haya una bomba a la que incorpora una cápsula aneroide, que, lanzada desde un caza sobre una formación de bombarderos, la disipa al explotar sobre ellos. Parece ser que esta bomba llegó a ser empleada en nuestra guerra civil, y su idea ciertamente utilizada por la Luftwaffe alemana años más tarde, cuando gigantescas formaciones de bombardeos aliados machacaban sistemáticamente el territorio del Reich. En Alcalá vuela los De Havilland 9 Hispano, provistos en la carlinga del alumno de una capucha, que cuando se extiende, impide toda visión exterior, forzándole por tanto a volar únicamente por instrumentos.

#### FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS



#### Artículo del mes

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Pasa destinado a Sevilla, donde pilota los ya vetustos Loring R.III, en los que también utiliza su integral de vuelo y la navegación con radioayudas, volando asimismo los Nieuport 52 de caza en cuanto tiene ocasión, e incluso los tres antediluvianos Brequet XIV que aún se levantan del suelo. Hacia finales del 34 son dados de baja los R.III, a los que reemplazan los sesquiplanos Breguet 19. En Diciembre del 35 regresa Haya a Madrid, donde acaba de ser nombrado Secretario Técnico de la Dirección General de Aeronáutica que preside el General Goded. En esta función, aparte de probar el bimotor de bombardeo Potez 54 que guieren vendernos los franceses y por desgracia nos venderán poco después en nuestra guerra civil, vuela las versiones militares del trimotor Fokker F-VII que en España ha fabricado Loring, y del bimotor De Havilland Dragon recién llegado de Inglaterra. En el ambiente cada vez más tenso que se va respirando en nuestra patria, Haya recibe dos tentadoras ofertas por parte alemana; la primera es una invitación de Lufthansa para viajar de Sevilla a Buenos Aires en el famoso dirigible "Graff Zeppelin", y la segunda consiste en trasladarse a Alemania para volar como probador de aviones en la fábrica que dirige el no menos famoso Ernst Heinkel; junto a Claudius Dornier y Willy Messerschmitt, uno de los tres mayores genios de la pujante ingeniería aeronáutica germana. Rechazada la primera (suponemos que precisamente por la incierta situación española) mientras se considera la segunda Calvo Sotelo es asesinado y España comienza a arder.

El alzamiento militar sorprende a Haya en Málaga, donde disfruta de sus vacaciones veraniegas, y este hecho le lleva a tomar una trascendental decisión: la que le indican su forma de pensar y concepto del deber; unirse a los sublevados, aún al alto precio de abandonar a su familia, recientemente aumentada con el nacimiento de dos gemelos. Con el fin de lograrlo y por intermedio de un amigo armador, embarca en el "Montemar", que zarpa de noche con destino Nueva York. Al pasar frente a Chipiona, y en un chinchorro lanzado desde el navío, Haya llega a remo hasta la playa, desde donde prosigue por carretera hasta Jerez. Allí le espera una avioneta "Moth" traída por Pablo Atienza, notable piloto civil que más tarde habrá de recibir por sus servicios (entre ellos varios vuelos a la Virgen de la Cabeza junto al propio Haya) la Medalla Militar Individual. Ambos llegarán a Sevilla el 22 de Julio a media mañana, y el capitán se pondrá de inmediato a las órdenes del General Queipo de Llano, quien con no menor premura le nombrará Jefe de Operaciones de la Zona Sur.

Esa misma noche y con Mario Ureña de copiloto, Haya realiza con un trimotor Fokker el primer bombardeo de Madrid, teniendo buen cuidado en atacar sólo objetivos militares fuera del cinturón de la capital, en un servicio que dura en total 5h. 35m. de vuelo. En los días siguientes y tras de realizar un bombardeo de los navíos republicanos Jaime I, Libertad y Cervantes, prueba en vuelo el Douglas DC-2 que, gracias al valor de Vara de Rey, han capturado los alzados en el campo sevillano de Tablada. A partir del día 26 y con este avión, el EC-EFF (poco más tarde rematriculado militarmente 42-1) se dedica casi en exclusiva al traslado de legionarios y regulares desde Marruecos a Sevilla. Entrado el mes de Agosto, empieza ya a diversificar los servicios, alternando transporte con misiones de bombardeo en el avance hacia Extremadura, que a veces se llevan a cabo mediante el simple procedimiento de puerta del fuselaje abierta, lanzamiento manual de las bombas, arrojo, y estar sujeto firmemente al avión\*.

\* En uno de éstos servicios, Haya anota en su cartilla de vuelos: "un impacto de cañoncito de 20 mm. rompe una pieza del tren"





El 9 de Octubre realiza el primer abastecimiento del Santuario de la Virgen de la Cabeza y las misiones son cada día más diversas, incluyendo de cuando en cuando servicios en los que lleva a bordo al propio General Franco. Los de aprovisionamiento al santuario, muchos de ellos nocturnos, sobre un terreno escarpado y generalmente con fuerte reacción antiaérea, tienen el riesgo añadido de contar los republicanos con un campo de aviación que han acondicionado en la localidad próxima de Andújar. No obstante, Haya realizó nada menos que 86 de estos servicios, en los nueve meses que duró el asedio.\*\*

En la noche del 7 al 8 de Febrero entran en Málaga las tropas de Queipo de Llano junto a las italianas del también General Roatta, sin encontrar una especial resistencia, y Haya aprovecha que otro buen amigo, Vazquez Figueroa, pone a su disposición en la misma mañana del 8 la avioneta que tiene a su cargo, una Miles "Falcón", para tratar de encontrar a su familia en la ciudad recién tomada. Sin embargo, sólo encuentra a Héctor, uno de los gemelos, pues el otro, Aquiles, ha muerto víctima de las carencias que un niño de apenas unos meses no ha podido soportar. En cuanto a Josefina, la madre, ha sido tomada como rehén por los republicanos en su huída y los otros dos hijos han podido refugiarse en Gibraltar, acogidos por un amigo inglés de la familia. Regresa Haya con su hijo Héctor en la Falcon de Figueroa, y quiere el Destino que en la caída de la ciudad andaluza haya sido capturado el famoso escritor y periodista húngaro Arthur Koestler, acérrimo comunista en aquel tiempo. Esto hace que a partir de entonces (y reanuda sus vuelos el mismo día 9) Haya no aparte su pensamiento del canje de Josefina por el escritor.

Continúa nuestro héroe sus servicios en el Douglas, pero pilotando ya también con frecuencia el Junkers 52 alemán y el Savoia 81 italiano, avión éste que considera el más idóneo para los abastecimientos, debido a su gran capacidad de carga. Sin embargo y a pesar de los esfuerzos empleados, el 1 de Mayo cae el santuario. Cinco días después Haya, pilotando la misma Falcon con que viajara a Málaga y llevando consigo a su suegro el Doctor Galvez, se dirige a Salamanca, donde ambos se entrevistan con el ya nombrado Generalísimo. Regresan a Sevilla el día 8 y el 9 vuela Haya hasta Algeciras (en donde han improvisado un pequeño aeródromo) a bordo de una "Monocoupé", ligera avioneta biplaza lado a lado, suponemos que para familiarizarse con el campo.\*\*\*

<sup>\*\*</sup> Con el fin de amortiguar el golpe contra el suelo y el correspondiente deterioro de los suministros lanzados, Haya se ingenió el procedimiento de atarlos firmemente a las patas de pavos vivos, para que estas aves, al batir sus alas en la caída, aminorasen el impacto. Recordando dicho procedimiento, en el emblema de la Primera Promoción de Intendencia del Aire, que representaba un pavo que sujeta un par de bolsas con las patas, figuraba la divisa "Haya lo Halló"

<sup>\*\*\*</sup> El investigador británico Gerald Howson sostiene que con toda probabilidad la avioneta en cuestión era la Freüller Vals diseñada por el ya mencionado amigo de Haya. Se basa en que Koestler afirmaba que durante el vuelo "iba sentado al lado de Haya", lo cual es cierto, porque esta es también la configuración de la Monocoupé en la que, según consta en el cuaderno de navegación de Haya, se realizó el vuelo.



Lo cierto es que el día 15 vuela de nuevo con la avioneta de Sevilla a Algeciras "llevando a X", según la anotación que figura en su cartilla de vuelos. Para despejar la incógnita y como el lector habrá probablemente sospechado, diremos que X no es otro que el autor de "El cero y el infinito", quien, según parece, llegó a Gibraltar, lugar en donde tuvo lugar el canje, en mediano estado físico, ya que el piloto, en su euforia ante el próximo reencuentro con Josefina, no paró de hacer "loopings", "tonneaus" y demás maniobras acrobáticas, en los cincuenta minutos que duró el trayecto.

Tras de un breve permiso de diez días junto a la familia recuperada, Carlos, Josefina, Carlitos, Mirenchu y Héctor, la readaptación de los niños no es fácil, pues entre los cuatro años que tiene el mayor y los traumas sufridos, apenas reconocen a sus padres ... pero la guerra es cruel y Haya debe incorporarse a la escuadrilla de bombardeo enteramente española que acaban de poner bajo su mando, compuesta por cinco Junkers 52 y a la que con sentido del humor llaman "escuadrilla gorrión", en contraposición con la poderosa Legión Cóndor alemana. El 14 de Agosto, el mismo día en que comienza la ofensiva contra Santander, uno de los trimotores explota en el aire con la pérdida de sus cinco tripulantes, debido a un fallo eléctrico que hizo detonar una de las bombas.

Con la caída de Asturias en otoño del 37, termina la campaña del Norte y al mando del Coronel Saenz de Buruaga se forma la 1 ª Brigada Aérea Hispana, que incluye un fuerte Grupo de bombardeo, a cuyo mando con toda lógica debido a su experiencia aspira Haya, que sin embargo sólo tiene la graduación de capitán, al proceder del cuerpo de intendencia, donde los ascensos son más lentos que en el Servicio de Aviación, del que proviene el jefe finalmente asignado. Decepcionado, pero siempre acorde con su arraigada disciplina militar, Haya pide ser destinado al cuerpo de la Legión.

Es el propio Franco quien deniega la petición, al considerar que el mejor piloto de vuelo instrumental que tiene España debe seguir volando. Pasa Haya como agregado al grupo de caza "Asso di Bastoni" de la Aviación Legionaria italiana, que manda Andrea Zotti, para lo que en la última semana de Noviembre se incorpora a la escuela sevillana de El Copero, donde pilota inicialmente la Bücker de escuela, reejercitándose luego en el vuelo acrobático y combate simulado, para subirse el día 27 por primera vez al famoso Fiat CR-32 "Chirri" de caza, en el que realiza unas seis horas de entrenamiento en figuras acrobáticas, combate y tiro, incorporándose de hecho al grupo italiano el uno de Diciembre. Tras de un periodo de adaptación y un combate simulado con uno de los mejores pilotos del Grupo, el Capitán Guido Nobili, el día 18 tiene sobre Cogolludo (Guadalajara) su primer encuentro real, contra seis "Martín Bomber". Pasa después a los activos frentes de Teruel y el Alfambra, cuando en el mes de Febrero recibe la triste noticia del fallecimiento de su madre en Bilbao







Desde la capital vizcaína en la que asiste al entierro, el 21 de Febrero regresa en automóvil a su base, el aeródromo de Bello, en Teruel. Insiste en salir en el primer servicio para el que la escuadrilla es requerida (no olvidemos que la ofensiva nacional para reconquistar la ciudad está en pleno vigor) y en efecto, toma parte en la durísima batalla aérea que ese día se origina, hasta agotar la munición, pero al notar la difícil situación en que se encuentra un compañero de la caza italiana, atacado desde detrás por un "chato" republicano, decide embestirle a su vez, confiando quizá en la legendaria robustez del Fiat. Sin embargo, en esta ocasión es el caza ruso el que sale vencedor del tremendo choque, ya que, aunque sin estabilizador vertical, logra llegar a su base, mientras que el gran Carlos Haya no consigue dominar su maltrecho aeroplano y se precipita en barrena hasta el suelo.

Entre las múltiples manifestaciones de dolor que se expresaron después de este épico final, es de resaltar una que, en forma de carta y "con laconismo militar en su estilo" arroja desde su Fiat Joaquín García Morato, su amigo, compañero y cuñado, en rápida "pasada" sobre el

aeródromo republicano de Almuriente.

En el frente de Teruel, en las inmediaciones del Puerto de Escandón, ha caído en combate el Capitán Haya. No me dirijo a los amigos de ayer ni a los enemigos de hoy; lo hago a vosotros, precisamente, por ser compañeros de Arma del finado.

Su mujer solicita el cadáver. Yo hago mía su petición, y si algún día nos encontramos en el aire, antes de comenzar la lucha, os saludaré reconocido.

La carta, digna de un antiguo Cantar de Gesta, fue recibida, pero por razones que desconocemos, no así atendida. Tiempo después, los restos del que tal vez sea más completo aviador español de nuestra Historia, fueron enterrados junto a los del defensor del Santuario de Santa María de la Cabeza, Capitán Cortés, en dicho Santuario.

Llegada la paz, en virtud de su magnífica Hoja de Servicios, le fue concedida a Carlos Haya la Gran Cruz Laureada de San Femando. Los italianos a su vez, sabiendo apreciar la categoría aeronáutica del capitán español y el heroísmo de su último gesto, le otorgaron la Medalla de Oro

al Valor Militar, máxima condecoración que otorga su país.

Permítaseme ahora que, tras la figura del piloto, intente exponer la enorme dimensión humana que, junto a la evidente talla física, se encontraba con frecuencia embutida en un mono de vuelo. Aquel niño que leía "La llíada", efectivamente no ya se hizo aviador, sino un formidable aviador. Prestó servicio en los duros tiempos del Desastre de Annual, en tierra primero y desde el aire después, recibiendo ya en esta campaña una Medalla Militar. Dedicado luego a la técnica aeronáutica, el éxito le sonríe, su "Integral de vuelo" es eficaz y él vuela a través de Europa como quien va de excursión, bate "records" mundiales ... y además se casa con Josefina, guapa, inteligente, con carácter e hija de uno de los médicos más prestigiosos de España.

## FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS



#### Artículo del mes

Carlos Haya es por añadidura un hombre cordial, lleno de amigos, inteligente y culto, que habla fluidamente francés e inglés. Le encanta la música y toca aceptablemente el laúd. Emprende con éxito el arte de modelar figuras en el barro, afición que poco a poco se va cambiando por el dibujo y la pintura, tareas en que llega a alcanzar la maestría de un profesional. (Valga como muestra un precioso busto de su hermana Lolita y un no menos atractivo óleo de un paisaje cortijero andaluz, lleno de gracia, luz y movimiento, que como una reliquia guarda en casa su hijo Héctor). Tiene también cuatro hijos sanos y guapos, además de un negrito huérfano que se trajo a España tras de su vuelo a Bata, a quien protegió y educó hasta su muerte, pero entonces el guineano ya rondaba los dieciocho años y podía valerse por sí mismo.

Serio y meticuloso en todo lo referente al servicio, aunque nada puritano (en más de una ocasión ha pasado con su avioneta bajo el "puente colgante" de su ciudad natal) tiene una marcada afición por la enseñanza, con lo que se gana el cariño de sus subordinados, que sienten por él verdadera devoción, y no siempre el de sus superiores, pues no es el clásico oficial que ríe sistemáticamente los chistes del coronel, ni comulga con ruedas de molino, por lo que no dejó de tener, más que roces, serios encuentros con más de uno.

Muy amiguero, se muestra feliz en el simpático ambiente malaqueño en el que adquiere gran popularidad, en parte por su matrimonio con Josefina, la guapa e inteligente hija del venerado Doctor Galvez y en parte aún mayor por la cordialidad y hombría de bien que él mismo emana. Los veraneos en que se reúnen los García Morato, Haya y Pepe Freüller con su simpática hermana, probando entre todos los avioncitos que éste diseña, deben ser una delicia... pero llega la guerra (a la que ninguno de los tres sobrevivirá) y todo cambia drásticamente.

Carlos Haya, hombre de extraordinaria inteligencia y gran sensibilidad, tiene una profunda fe religiosa, y su estructura mental está en buena parte acuñada por su formación militar: el Deber, la Patria y el Honor. Ello le lleva a unirse a los sublevados, pues para él la Patria está incluso por encima de la familia, por muy guerida que ésta sea. Sin embargo, Josefina, madre ya de cuatro hijos, de los cuales dos son gemelos nacidos hace sólo un par de meses, no puede compartir esa opinión, que le impide su sentido maternal, ahora más desarrollado que nunca.

Llegado a Sevilla, comienza para Carlos una tarea febril, organización de su zona aérea, transporte de tropas, bombardeos, abastecimientos al Santuario, vuelos con el propio General Franco, e incluso algún que otro combate aéreo, todo ello con un avión Douglas de transporte y siempre con la intranquilidad de no tener noticias de su familia. En cuanto a Josefina, escucha por radio las charlas de Queipo de Llano, en las que éste alaba las hazañas de su marido, hasta que, en fecha que no puede recordar, es tomada como rehén por las nuevas autoridades locales. Sus aprehensores convencen a Josefina para que, a través de Gibraltar, mande una carta a Carlos, en la que detallan las condiciones que ha de cumplir para lograr la puesta en libertad de su familia en el Marruecos francés. Básicamente, le piden que deserte. Llega en efecto la carta y Haya no puede tomarla en consideración, aunque volando, como lo hace, un rápido DC-2, bien fácil le hubiera resultado seguir la indicación, pero simplemente su honor y sentido del deber no se lo permiten. Sin embargo, esto es un factor más de preocupación cuando llegan las lógicas dudas: ¿Qué va a pasar ahora? ¿hice lo correcto? etc.







La situación mejora cuando tras la toma de Málaga ya puede poner, no todo su esfuerzo, puesto que sus tareas siguen siendo agotadoras, pero sí todo su tiempo disponible en el canje por Koestler. Ya cabe albergar esperanzas de volver a tener con él a su familia. Se cumple lo convenido, y marido y mujer se abrazan por fin en Algeciras. Es el momento del reencuentro familiar ... pero allí recibe Josefina la peor de las noticias, la muerte de su hijo Aquiles, que hasta entonces desconocía. Esto es un mazazo para esta mujer valiente que, aún demacrada tras de los padecimientos sufridos en su cautiverio, había sabido afrontarlos, así como el dantesco viaje que realiza huyendo por carretera el 7 de Febrero desde Málaga a Valencia, varios días junto al gobernador y unos milicianos, pasando en el recorrido terroríficos controles de los anarquistas, en los que llegó a presenciar fusilamientos y, sobre todo, destrozada por la incertidumbre y el consiguiente temor de no volver ya nunca a reunirse con sus hijos. En este tan esperado momento recibe esta pobre madre la confirmación de todos sus temores. Los diez días que pueden pasar juntos distan bastante de lo que habían imaginado. Están unidos, pero falta uno. Los niños apenas los reconocen y ellos ... ya no son los mismos. Las heridas son muy profundas y en ese tiempo no se cura una tensión mayor de la que un ser humano puede soportar.

Cuando en los días siguientes y dando vueltas en la cabeza a sus preocupaciones familiares Carlos sobrevuela Extremadura, Castilla y Aragón, atravesando yermos y quebradas, tal vez rememore los terribles versos de Machado, "Verás llanuras bélicas y páramos de asceta -no fue por estos campos el bíblico jardín- son tierras para el águila, un trozo de planeta por donde vaga errante la sombra de Caín".



Viene luego la campaña de Santander, en la que la "Escuadrilla gorrión" participa muy activamente y terminada ésta, el 13 de Septiembre, ya con base en Zaragoza y volando todo el Grupo Junkers, tiene lugar un hecho bastante significativo. En un bombardeo al sur de Canredondo (Guadalajara) el Teniente Coronel Gallarza, que encabeza el Grupo, antes de llegar al objetivo, de difícil localización, delega el mando en el Capitán Haya, y el servicio se cumplimenta con todo éxito, por lo cual el teniente coronel felicita oficialmente al capitán. Sin embargo, cuando el nombre de éste no figura como elegido para mandar el Grupo 22 de la nueva Brigada Hispana, Haya, que cree tener ya suficientes motivos de queja en cuanto a la consideración recibida últimamente, debe pensar que esta es la gota que colma el vaso, y dentro de todos los cauces disciplinarios que siempre respetó, solicita pasar a la Legión, como puesto "de mayor riesgo y fatiga".

Vimos que fue el propio Franco quien denegó la petición, alegando que al mejor piloto de vuelo nocturno que tiene España no deben cortársele las alas, y se decide que pase a un grupo de caza de la Aviación Legionaria italiana, el "Asso di Bastoni", donde debido a su prestigio y forma de ser, es recibido con los brazos abiertos.

Tras de un somero entrenamiento en monomotores, su contacto con el "Chirri", y sus primeras acciones bélicas, Haya recibe, dentro del cúmulo de golpes morales que sin cesar se van acumulando desde que la guerra comenzó, la tristísima noticia de la muerte de su madre. Asiste en Bilbao a su entierro, y tras de él regresa en automóvil a su base aragonesa, imaginemos en qué estado moral y físico después del largo viaje, el 21 de Febrero del 38.

Pese a las circunstancias, insiste en salir a volar en el primer servicio y así lo hace, en uno de los más violentos combates aéreos de la batalla de Teruel, hasta el punto de apurar la lucha hasta agotar el último cartucho. Y de pronto, ve a un Fíat con un "Chato" republicano a su cola... Está sin municiones y no hay modo de ayudar al compañero en peligro ... pero sí, sí que lo hay, y entonces, con la rapidez de decisiones que requiere el combate aéreo, arremete contra el adversario, y en esta ocasión es el Chato quien resulta vencedor, pues su piloto, Joaquín Viñals, pese a haber perdido en el brutal impacto el empenaje vertical y su timón de dirección, consigue a duras penas volver hasta el campo, mientras que Haya con su "Chirri" no supera el terrible choque y cae dando vueltas de barrena hasta "estrellarse en una hoguera, y en humo de gasolina subir hasta las estrellas".\*\*\*

En ese misterioso camino hacia lo alto, Carlos Haya debió escuchar una voz que le decía "Bienaventurados los limpios de corazón, porque ellos verán a Dios"

\*\*\*\* "Romance de las Cadenas del Aire". Teniente General Francisco Vives, "Paco Vives" para Haya y tantos otros amigos





Y aquí podría concluir este boceto biográfico sobre el gran aviador, pero no, porque esta especie de tragedia griega, que para nuestra desgracia es fratricida y española, continúa ... Joaquín Viñals, el piloto republicano contra el que se precipitara Haya en la batalla de Teruel, es tomado prisionero nada más acabar la lucha y sometido a consejo de guerra junto con todos los componentes de su escuadrilla, para los que el Fiscal pedía nada menos que ¡la pena de muerte, bajo el cargo de asesinato!

Enterada Josefina de la terrible "vendetta" a la que se pretende dar forma legal, no permanece impasible y, llevando de la mano a su hijo Héctor, se persona en la fase oral de la vista, y haciendo un derroche de valentía, nobleza y espíritu cristiano, pide la palabra para manifestar apasionadamente que, en aquel combate, como en cualquier otro de la lucha aérea, igual que cayó su marido, pudieron haber sido derribados cualquiera de los que allí se encontraban en calidad de acusados. Su alegación fue escuchada por el juez, que redujo la pena a cadena perpetua, la cual de hecho se redujo a pocos años de prisión.

En cuanto al pequeño Héctor, nacido dos meses antes del comienzo de la guerra y con menos de dos años cuando quedó huérfano, apenas llegó a conocer a su padre, que difícilmente podía sacar tiempo para atender a sus hijos entre servicio y servicio. En Tablada mientras duró la guerra, cuando esta terminó, la atormentada familia regresó a su querida Málaga, recuperándose allí poco a poco bajo el amparo de la colosal figura que representa el Doctor Galvez.

Héctor Haya va creciendo, y en su cabeza va agigantándose asimismo la figura del padre perdido, y afianzándose en consecuencia un firme deseo de emulación, en medio de un entorno esencialmente aeronáutico. En 1954 ingresa en la Academia General del Aire de San Javier, y los años que en ella transcurren son cualquier cosa menos "un paseo militar", ya que el ilustre apellido, en lugar de un privilegio supone un continuo reto, puesto que un hijo de Carlos Haya no puede limitarse a ser como los demás ... En su último año de cadete, Héctor tuvo un compañero muy especial con el que compartió una particular cercanía, D. Juan Carlos de Borbón, entonces Príncipe de España y hoy Rey Juan Carlos I. Superado el Curso Básico de Salamanca con el legendario T-6 "Texan" de transformación, pasa a la Escuela de Reactores de Talavera, donde vuela otros dos míticos aviones; el Lockheed T-33, llamado "T.Bird" por los americanos o simplemente T-33 en España, y el F-86 "Sabre" de combate, todavía con la aureola que le otorga el haber vencido en Corea a los en un principio imbatibles MiG-15 soviéticos. Con él pasa a volar en el Ala nº 4 que manda el prestigioso coronel "Don Felipe Galarza", en la Base Aérea mallorquina de Son San Juan. Como el propio Héctor dice, y no le falta razón, "éramos felices, volábamos mucho y nos comíamos el mundo".





Quien esto escribe, entonces un novel comandante de DC-3 en Iberia, destacado en la paradisíaca isla balear, recuerda el 11 de Octubre del 62, uno de esos días de transición entre el verano y el otoño en los que, como se dice en "argot" marinero, "al Mediterráneo se le hinchan las narices". En un tiempo sorprendentemente corto, el paraíso comenzó a mostrar un aire más bien infernal, con cielo repentinamente negro, viento racheado con más de treinta nudos, lluvia intensa, rayos y truenos alimentados por enormes cúmulonimbus súbitamente formados (recuerdo que el simpático "pater" de Son San Juan los llamaba "cúmulus malignus"). Todo este "pandemonium", por seguir con términos latinos, ocurría en esa fecha, cuando un notable número de Sabres se encontraba regresando a la base, no muy sobrados de combustible. Con vuelo ya a baja cota y por tanto alto consumo, campo bajo mínimos e inciertas condiciones para proceder al alternativo, se decide intentar la toma en la base, objetivo que consigue la mayoría, pero no cuatro de ellos, incluído el del Teniente Haya, que tras de un "motor y al aire" al encontrar la pista ocupada por otro F-86, decide hacer un aterrizaje fuera de campo con ánimo de salvar su avión, lo cual realiza en la localidad de Campos del Puerto, donde hace una toma de fortuna, de la que sale un tanto maltrecho, pero sin mayores males. En la base malloragina permanece Héctor hasta el año 63, en el que pasa destinado al menos envidiable campo de Morón, pero en el que tiene la oportunidad de ser seleccionado para participar como miembro del equipo español de vuelo acrobático en el campeonato mundial de la especialidad, que se ha de celebrar en Sondica (Bilbao) en Septiembre del 64 y que sería finalmente ganado por nuestro inolvidable Capitán Tomás Castaño de Meneses.

Ese mismo año 64 comienza para Héctor una nueva etapa de su vida, dedicada ahora a líneas aéreas, y más concretamente a Iberia, donde llegará a volar como comandante los aviones Convair "Metropolitan", Douglas DC-9, Boeing 727, DC-8/63, DC-10 y finalmente el "Jumbo 747", hasta que en el 96 le llegó su retiro forzoso al cumplir los sesenta. Pero tampoco termina aguí la saga de los Haya, pues fruto de su matrimonio con una atractiva y joven noruega, tiene dos estupendos hijos, Héctor y Christian, que, siguiendo la tradición familiar, ingresan como cadetes en las promociones 41 y 42 de San Javier. Pero el futuro ha de ser también cruel con estas dos almas generosas, entusiastas militares y brillantes deportistas, que han vivido entre aviadores, escuchando sin parar divertidos relatos (más o menos adornados) de mil historias aeronáuticas. Lógicamente, con estos antecedentes no tienen mayores problemas para superar las pruebas que dan acceso a las alas. Pero el Destino llama a sus elegidos y Héctor, que sólo tiene 21 años, se mata, junto a su instructor, el Capitán Montaño, el 29 de Septiembre del 87, a bordo de una avioneta Beechcraft "Mentor", en el vuelo que precedía a su "suelta" como piloto y en jel único accidente mortal ocurrido con estos espléndidos entrenadores en los treinta años que prestaron servicio con nuestro Ejército del Aire!





En cuanto a Christian, que está en la Academia cuando muere su hermano, supera con entereza el tremendo golpe, e incluso denota una innata predisposición para el vuelo, que le hará, no sólo superar todas las pruebas, sino incluso obtener en el cómputo final el número 1 de su promoción en lo referente al vuelo. Con este motivo y cuando va a recibir su despacho de teniente, le entregan también un galardón especial de la USAF, consistente en una palanca de mando, de las que en las escuelas de caza americanas distinguen a sus números 1; los llamados "TOP GUN" Destinado a reactores de combate, pasa Christian a volar en Canarias los Northrop F-5 que en España ha fabricado CASA, y es más tarde trasladado a Valencia, para pilotar allí los "Mirage III" de origen francés y después en Albacete los "Mirage F-1" de la misma procedencia. Ascendido a capitán, es destinado al Grupo de Ensayos (CLAEX) de Torrejón. Tras realizar el 13-3-95 un vuelo de prueba sobre la zona de Levante con un reactor C-101 "Mirlo" de entrenamiento, de los que también construye CASA, terminada la prueba quiere saludar a sus antiquos compañeros de Manises, dando una "pasada" baja sobre la pista, seguida de un tonel. Algo falla en la maniobra, y el avión se estrella cerca de los límites del campo, causando la muerte de su piloto y poniendo de este modo fin a la ilustre y no menos trágica saga de los Haya en la Aviación Militar Española.



Decía Rabindranath Tagore que "un hombre feliz es aquel que no ha perdido un hijo". De modo semejante, piensa Héctor que la prueba a que él ha sido sometido es algo imposible de superar, aunque hay que vivir con ello. Un tercer pensamiento, expresado en forma de himno fúnebre "cuando la pena nos alcanza por un amigo perdido, cuando el adiós dolorido busca en la fe su esperanza ... " nos lleva al jesuita José María Díaz Alegría y su "Yo creo en la esperanza". Estas nobles, firmes, positivas ideas, nos inducen a pensar que Carlos Haya y su estirpe, como tantos otros aparentes derrotados, brillarán con luz propia en el esperado reencuentro del Más Allá





Colaboran en este número: Jaime Velarde Javier Aranduy Javier Permanyer

Diseño original de Luis Díaz

Contenidos propiedad de sus autores