

# Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA



Pág. 3

*Carlos de Haya González (II):  
de las envidias de antaño  
a la ignorancia del presente*

ANTONIO MONTERO  
Miembro de Número del Consejo Asesor del SHYCEA



Pág. 31

*Piloto africana*

BAYARDO JOSÉ ABÓS COTO  
General de División (r) del Ejército del Aire  
Ex Jefe del SHYCEA



Pág. 9

*Ignacio Hidalgo de Cisneros  
y López de Montenegro*

JOSÉ FÉLIX MENÉNDEZ ROMERO  
Miembro del Círculo Aeronáutico



Pág. 37

*Tora! Tora! Tora!*

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ  
Licenciado en Filología Románica  
Miembro del Círculo Aeronáutico



Pág. 18

*El otro «gran vuelo»  
De San Javier a Dubai con la Patrulla Águila*

BAYARDO ABÓS ÁLVAREZ-BUIZA  
Tool. del E. A., ex Jefe de la Patrulla Águila



Pág. 41

*«Los Centauros del Aire» (VIII)  
Mick Mannock y el SE-5a...  
y el fuego...*

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA  
Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro



Pág. 20

*La transformación del Ejército  
del Aire (I)*

FEDERICO YANIZ VELASCO  
General del Ejército del Aire (R)  
Miembro del CASHYCEA



Pág. 45

*El paracaídas*

A. C. S. (Revista AEREA, 1924)



Pág. 27

*Juan Pombo Ibarra  
Licencia N.º 33 (25-02-1913) Civil*

DAVID LAVÍN BORDAS  
Investigador histórico, miembro del Círculo Aeronáutico

## Consumado piloto, inventor visionario, apreciado docente y minucioso organizador

# Carlos de Haya González (II): de las envidias de antaño a la ignorancia del presente

ANTONIO MONTERO

*Miembro de Número del Consejo Asesor del SHYCEA*

### Secretario Técnico de Aeronáutica

En agosto, Haya dejó el mando de la Tercera Escuadrilla para asumir el de la Segunda, dentro del mismo Grupo nº 22. Su nueva unidad estaba equipada con el Breguet XIX.

El 18 de diciembre, el Grupo nº 22 de Tablada escoltó al dirigible germano Graf Zeppelin en su vuelo sobre la Baja Andalucía. A bordo del dirigible iban el jefe del gobierno, Alejandro Lerroux, y tres ministros de su gabinete.

Al día siguiente, el Jefe de Aviación, Apolinar Sáenz de Buruaga, envió un escrito a Haya, solicitándole una copia de la serie de las detalladas instrucciones concernientes al régimen interior y de vuelos, que éste había redactado y puesto en vigor dentro de la unidad de su mando, al objeto de que fuesen estudiadas por la Jefatura y estimar si procedía su inclusión en los reglamentos correspondientes. Lo que suponía, de forma implícita, todo un reconocimiento a la extraordinaria capacidad organizativa del capitán Carlos de Haya.

En junio de 1935, la patente del calculador de vuelo de su invención, que había sido debidamente registrada tanto en España como en Francia, fue ofrecida tanto al Arma de Aviación como a la Aeronáutica Naval, aceptando ambas dicho ofrecimiento.

El 23 de noviembre de 1935, a propuesta de la Dirección General de Aeronáutica —a cuyo frente se encontraba el general Goded—, se dispuso su agrega-



Carlos de Haya en fechas anteriores a su boda.

ción a dicha Dirección, para desempeñar el cargo de Secretario Técnico. Antes de efectuar el nombramiento —que suponía de hecho asumir de una forma oficiosa la jefatura, dado que Goded, que no pertenecía al Cuerpo ni era aviador, ocupaba su cargo a raíz de una decisión política emanada de la coalición de derechas que había ganado en las elecciones de 1934—, el Director había consultado con figuras del máximo prestigio en Aviación como Gallarza, Lecea o Jiménez, y todos coincidieron en que el más idóneo para el puesto era Haya, por sus conocimientos técnicos e ideas sobre la organización de la aviación. Al parecer, Haya desempeñó el cargo anteriormente men-

cionado hasta el estallido de la guerra civil en julio de 1936.

En enero de 1936, Haya tuvo el significativo gesto de redactar una instancia dirigida al Ministro de Marina, en la que ofrecía los derechos de la patente de su integral giroscópico a la Aviación Naval.

### Un puente aéreo sobre el Estrecho

El 17 de julio de 1936, Carlos de Haya, que continuaba como jefe de la 2ª Escuadrilla del Grupo nº 22, se encontraba en Málaga disfrutando de un permiso. Su esposa acababa de dar a luz a mellizos, que recibirían los nombres de Héctor y Aquiles. En la mañana de ese día, escuchó por la radio el bando del general Queipo de Llano, declarando el estado de guerra y conminando a todos los militares a incorporarse de

inmediato a sus unidades. Con las comunicaciones terrestres cortadas, e imposible su regreso a Sevilla por vía aérea debido a la falta de medios, se unió a la sublevación del Gobierno Militar de Málaga, pero al fracasar ésta, logró embarcar en el puerto de la ciudad a bordo de una motonave que zarpaba esa misma noche. Llevado por su sentido del deber, no dudó en dejar en Málaga a su mujer y a sus dos hijos más pequeños —los otros dos, Carlos y Mirentxu, junto con sus primos, pasarían un prolongado tiempo en Gibraltar.

El barco no tenía previsto hacer más escalas en España, pero se desvió de su ruta para que a la altura de Chipiona, junto a la desembocadura del Guadalquivir, Carlos se lanzase al agua y ganase la costa nado. Luego se desplazó sucesivamente hasta Sanlúcar de Barrameda y Jerez, junto al capitán Díaz Trechuelo, y finalmente pudo volar hasta Sevilla en la mañana del día 21, en una avioneta De Havilland Moth que pilotó Pablo Atienza Benjumea.

Desde su incorporación a Sevilla, su actividad fue frenética. La noche del día 22 voló con un trimotor Fokker sobre Madrid y Getafe, cuyas proximidades bombardeó. Tres días después, utilizó un Breguet para bombardear los buques republicanos Jaime I, Libertad y Cervantes. Tras este servicio, se dedicó a transportar tropas desde Marruecos a la Península, empleando el Douglas DC-2 «Capitán Vara de Rey». En su cuaderno de vuelos se llegaron a anotar hasta once servicios diarios, incluidos vuelos nocturnos de bombardeo sobre los aeródromos de Andújar, Málaga y Barajas. Realizó igualmente vuelos de hostigamiento a la escuadra enemiga, y el 5 de agosto tomó parte en la cobertura aérea del denominado «Convoy de la Victoria», habiendo colaborado además en su planificación.

### El piloto de Franco

Debido a su excepcional capacidad como aviador, fue nombrado piloto personal del general Franco, tarea que combinó con las misiones de guerra. También transportó por aire ocasionalmente a varias de las principales figuras del bando nacional, entre las que se contaron los generales Queipo, Mola, Aranda, Asensio, Yagüe, Varela y Kindelán.

Efectuó bombardeos a las posiciones del cinturón defensivo de Badajoz, así como otros de apoyo a las fuerzas propias que asaltaron y tomaron la ciudad.

El día 20 de agosto, a la altura de Torres Cabrerías, su decidida actuación de bombardeo a baja altura desbarató y puso en fuga a una gran columna terrestre enemiga, articulada por Pérez Salas, que incluía dos cañones de 10,5 cm y que se dirigía a Córdoba con la intención de tomarla.

También asumió las funciones de oficial de Información y Operaciones en el E. M. de la Jefatura del Aire en Sevilla, en cuyo aeródromo organizó la Oficina de Información y Operaciones, y ejerció asimismo como oficial de enlace con los Saboya legionarios.

Prestó apoyo aéreo en las ocupaciones de Talavera de la Reina y Toledo, presenciando el día 27 de septiembre, desde el aire, la entrada de las tropas nacionales en el Alcázar de la ciudad.

### Alma del abastecimiento al Santuario

El 9 de octubre realizó el primero de sus numerosos vuelos de aprovisionamiento al Santuario de la Virgen de la Cabeza, enclave donde resistían cerca de 1.150 personas, de las cuales casi 250 eran combatientes, a cuyo frente se encontraba el capitán de la Guardia Civil Santiago Cortés. Haya completaría 86 de las 166 misiones de aprovisionamiento, bombardeo y reconocimiento que se efectuaron hasta el 1 de mayo de 1937, fecha de la capitulación del Santuario. Se convirtió en el alma de toda la operación, ideando todo tipo de ingeniosos sistemas para lograr que la carga llegase a los defensores en las mejores condiciones posibles.

No por ello dejó de atender otros servicios como el transporte regular de autoridades, servicios de guerra en el frente, y vuelos de prueba para ensayar una espoleta a tiempo y una bomba de metralla de su invención, destinada a ser lanzada contra formaciones de aviones enemigos. Estos ingenios, al igual que sucedió con el integral de vuelo y el calculador también concebidos por él, fueron ofrecidos por su autor al General Jefe del Aire, Kindelán. Las pruebas de la denominada «Espoleta a tiempo para Aviación», fueron realizadas con todo éxito, y su modelo fue solicitado de oficio a la Jefatura de Aviación por la fábrica de Artillería para su empleo en las bombas de humo. Por orden del general Franco, fue ensayada como mina portátil, y en su presencia se efectuaron las pruebas correspondientes.

### Severas críticas al Mando

Una de las más acendradas virtudes de Haya era su sagrado sentido del compañerismo, que ejercía de forma incondicional. Valga como ejemplo el suceso ocurrido el 1 de diciembre de 1936, cuando, enterado del derribo de un piloto italiano en la zona de San Bartolomé (Añoover de Tajo), que logró salvar la vida saltando en paracaídas hasta caer en territorio enemigo, Haya reaccionó de inmediato efectuando hasta tres servicios para intentar tomar tierra en campo enemigo, transportando a un puñado de falangistas

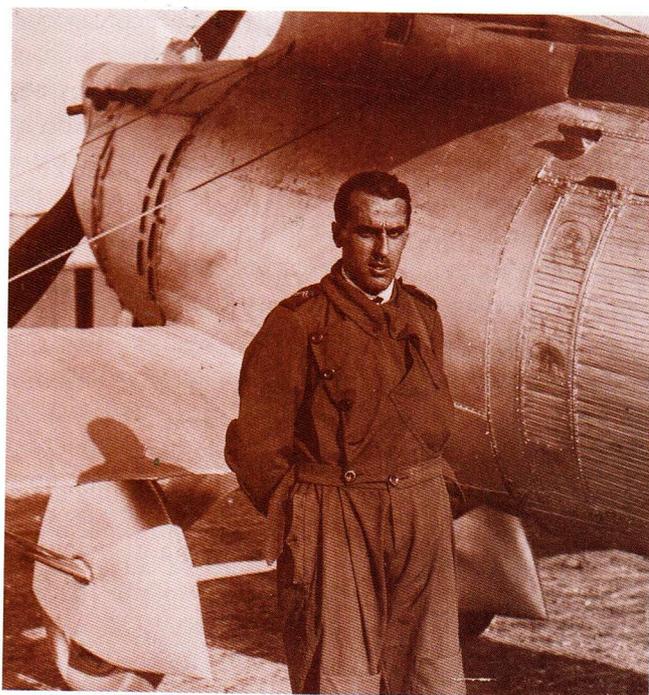
voluntarios que había seleccionado con antelación. Lamentablemente, el piloto ya había sido capturado y estuvo prisionero el resto de la guerra.

Haya, en los aspectos técnicos y organizativos, siempre fue un profesional extraordinariamente competente y capaz, que no disimulaba su preocupación ni por las carencias que observaba en el Mando, ni tampoco por la falta de organización y dirección adecuada en la Aviación nacional. Esto le llevó a efectuar abiertas críticas que le enfrentaron con el general Kindelán, sufriendo las consecuencias. Por tres veces, llegó a solicitar su pase para combatir en la Legión, hastiado y resentido por un trato que, a todas luces, no merecería, como se irá viendo.

### Un arma de doble filo

Después de la batalla del Jarama, a finales de febrero del 37, se organizó, a instancias del propio general Franco, bajo órdenes directas del Mando Aéreo, y con base en Matacán, una escuadrilla independiente para operaciones especiales nocturnas, cuyo mando recayó en Haya —aunque no faltaron voces que mencionaron que este nombramiento era una forma encubierta de separar a Haya del puesto de piloto personal de Franco, pues había personas en el alto mando del Aire que no veían con buenos ojos la fluidez de comunicación entre ambos—. Los medios con que se dotó a la nueva unidad eran muy escasos y abiertamente insuficientes: dos trimotores Junkers 52 y dos oficiales pilotos, pero sin sus correspondientes segundos pilotos. No obstante, se le prometieron recursos humanos y materiales adicionales tan pronto fuese posible. Desde Matacán operaban fuerzas de la Legión Cóndor germana, y debido a la enorme desproporción existente entre el material aeronáutico de ambas, en clave de humor la escuadrilla española fue bautizada como la «Gorrión». Desde el 5 de marzo, Haya realizó un enorme esfuerzo para poner a punto a su unidad, la cual debutó apenas diez días después, con tan mala fortuna que el Junkers tripulado por el propio Haya perdió a su observador, el capitán Canalejos, al caer éste accidentalmente desde el aparato al poco de despegar, y el servicio hubo de suspenderse —Canalejos no obstante sobrevivió milagrosamente a la caída—. En cuanto al segundo Junkers que debía intervenir, sufrió una pérdida de potencia tras la carrera de despegue y se estrelló, afortunadamente sin consecuencias fatales para la tripulación.

El 19 de marzo, la unidad se trasladó a Tablada, desde donde Haya pudo dedicarse casi en exclusiva al abastecimiento del Santuario. La instalación de piezas antiaéreas enemigas a primeros de abril en las proximidades de este foco de resistencia, obligó a la



Ante su avión en el vuelo a Guinea.

planificación de vuelos nocturnos. El lanzamiento de la carga también se vio dificultado por el cada vez más reducido perímetro de la posición, por lo que Haya agudizó su ingenio empleando nuevos sistemas que además amortiguasen el impacto contra el suelo. También concibió una manera de desviar la atención de la artillería republicana, empleando otro avión como señuelo, mientras el que transportaba los suministros realizaba arriesgadas maniobras a muy baja altura.

En abril, un ataque republicano puso en jaque a una posición clave del dispositivo nacional en el frente de Madrid. Imposibilitada la aviación propia de intervenir durante el día debido al mal tiempo, el día 11 Haya recibió una llamada telefónica transmitiéndole la orden del Mando Supremo de trasladar su escuadrilla a cualquier aeródromo del Centro para actuar de inmediato por la noche. Haya contestó a su interlocutor, el comandante Arranz, haciéndole ver que la penuria tanto en personal como en material aeronáutico y de apoyo terrestre, impedían a la escuadrilla la realización de servicios de guerra nocturnos. Arranz dio orden de que se preparase la entrega de un cuarto Junkers para unirse a los tres con que ya contaba la unidad, los cuales acusaban diversos problemas y carencias debido al intensivo uso de que habían sido objeto.

### Arresto y felicitación

Con fecha 16 de abril, Haya redactó un informe dirigido a Kindelán. En él se pormenorizaban tanto la situación de su unidad como sus necesidades

básicas; se explicaban las condiciones técnicas que necesita una unidad aérea para operar de noche, y llegaba al extremo de reprochar el perjuicio que, para la moral de las unidades de vuelo, suponía la ausencia de felicitaciones o meras frases de elogio a la actuación de las mismas por parte de la Jefatura de Aviación, lo que contrastaba con la actitud de los mandos de las unidades terrestres, que sí les reconocían sus méritos, lo que, aseguraba, había servido para rectificar algunos juicios ligeros.

Esta audacia le supuso la imposición de un arresto de cuatro días por parte de Kindelán, comunicado el día 23 a través del Jefe de las Fuerzas Aéreas del Sur, teniente coronel Roberto White, quien, no obstante y con la misma fecha, le remitió también otro escrito, de naturaleza diametralmente opuesta al primero, en el cual le ponía al corriente de la calurosa felicitación que el General Jefe del Ejército del Sur le hacía objeto, debido a los servicios prestados tanto por Haya como por el personal a sus órdenes, en los aprovisionamientos al Santuario de Santa María de la Cabeza. El sonado arresto lo exhibió Haya sin ningún disimulo, ordenando que le raparan la cabeza según la vieja costumbre disciplinaria aplicada a las clases de tropa.

### El difícil reencuentro

El capitán Haya y su unidad seguirían empeñados de forma incansable en los servicios de abastecimiento al Santuario, hasta que el día 1 de mayo, la resistencia no pudo sostenerse más y los defensores se rindieron. Haya recogió en su libreta de vuelos este hecho, que sin duda fue todo un mazazo a sus esfuerzos, con un lacónico «se pierde la posición».

Mientras tanto, habían proseguido las negociaciones con el gobierno de Valencia para obtener la liberación de su esposa. Se decidió que fuese canjeada por el escritor comunista Arthur Koestler, prisionero en la zona nacional. Fue el propio Haya quien se hizo cargo de él en Sevilla el 15 de mayo, transportándolo de inmediato en una avioneta Monocoupe hasta Algeciras.

Su mujer llegó por vía marítima hasta Gibraltar desde Valencia. La esperaban su padre y el arcipreste católico que ofició su boda y bautizó a sus hijos. Haya mientras tanto esperaba impaciente en el Gobierno Militar de Algeciras. Tras el emocionado reencuentro, ambos se trasladaron a Málaga a recoger a su hijo Héctor. Aquiles, su hermano gemelo, había fallecido de inanición tras hacerse cargo de los dos una sirvienta de la casa de su padre. Finalmente, la atribulada familia regresó a su antigua vivienda sevillana de los pabellones de Pineda, donde permanecería unida tan sólo unos pocos días, antes de que Josefina viese partir de nuevo a su esposo.

Muy afectado por la imposición de arresto de que había sido objeto, Haya solicitó el 20 de mayo la baja en Aviación para prestar servicio en unidades terrestres, pero Kindelán se la denegó, comunicándole a través de su Jefe de Grupo, el comandante Alfonso Carrillo.

### Frustrada esperanza

La escuadrilla independiente para operaciones especiales nocturnas fue disuelta a finales de mayo. Haya fue destinado a un Grupo aéreo nocturno de nueva formación, el 1-G-22. Para posibilitar la creación de esta nueva unidad, se había enviado a Alemania a una serie de oficiales para su formación, prescindiendo de Haya, que era el máximo conocedor de las particularidades del vuelo nocturno en España. Cuando dichos oficiales regresaron tras completar el curso, Kindelán seleccionó a uno de ellos, precisamente su antiguo jefe Alfonso Carrillo, para el mando del Grupo, lo que Haya acusó como un golpe moral para él. Haya había depositado sus lógicas esperanzas en ser él el elegido; según refiere Jesús Salas, «al organizarse la Primera Escuadra de Ju-52 no pudo acceder al mando del Grupo Nocturno por ser de Intendencia».

Haya fue nombrado jefe de una de las escuadrillas del Grupo, la 1-E-22, cuyo mando asumió el 22 de junio. El mando de la otra, 2-E-22, correspondió a Luis Bengoechea Bahamonde. Tras un periodo de organización e instrucción con su nueva unidad, y según consta en su libro de vuelos, desde mediados de agosto comenzó de nuevo a intervenir en el frente, operando desde el aeródromo de Villafría (Burgos). Según su propia declaración de servicios realizados «tomo parte en las operaciones del frente de Mérida, conquista de Santander, ofensiva roja de Zaragoza y aprovisionamiento de día y de noche a Belchite». A partir del 25 de agosto, su escuadrilla estuvo basada en el aeródromo Sanjurjo (Zaragoza).

El 13 de septiembre, coincidente con la reanudación de la ofensiva nacional al norte del Ebro, los grupos españoles de Junkers llevaron a cabo tres servicios, el más prolongado de los cuales, de dos horas y cuarenta minutos, tenía como objeto el bombardeo del Bosque El Pinar, al sur de Canredondo. El jefe de la formación, teniente coronel Gallarza, se desvió del rumbo, y consciente de su error entregó el mando a Haya, que efectuó las correcciones necesarias para cumplir con éxito la misión. Gallarza lo felicitó por ello y le mantuvo como líder hasta el regreso al aeródromo, por lo que el avión de Haya tomó tierra en primer lugar. Los otros dos servicios durante la jornada consistieron en el bombardeo de una concentración de vehículos en Albortón y un



Con su esposa y sus hijos Carlos y Mirentxu.

bombardeo nocturno sobre el aeródromo de Sariñena, éste último a cargo de los Ju-52 pilotados por Haya y el oficial español de origen ruso Vsebolod Marchenko.

En la noche del día siguiente se volvió a repetir el bombardeo de Sariñena, partiendo primero el trimotor de Marchenko, que fue seguido poco después por el de Haya. Pero esta vez, la caza enemiga estaba alerta y el aparato de Marchenko fue abatido. Al conocerse la existencia de una escuadrilla de caza entrenada para operar de noche, la aviación nacional suspendió este tipo de misiones y el Grupo 1-G-22 fue trasladado a León el 22 de septiembre. Haya tuvo que soportar fuertes críticas que de una manera oportunista, le hacían directo responsable de la muerte de Marchenko y sus compañeros de vuelo.

El exitoso ataque aéreo efectuado el día 15 de octubre por la aviación republicana sobre el aeródromo Sanjurjo, sorprendió al Grupo 1-G-22 de vuelta en dicho emplazamiento —ocupando el hueco dejado por el 2-G-22, que se había trasladado a León para someterse a una revisión de su material—, y tres de sus Junkers resultaron incendiados. En los ocho días que siguieron, Haya realizó una serie de misiones de reconocimiento, gran parte de las cuales a los mandos de He-70.

### Piloto de caza

Haya, blanco constante de las envidias de personas mucho menos capaces que él, y muy decepcionado por lo que consideraba un trato discriminatorio del Mando de Aviación hacia su persona, solicitó nuevamente el 8 de noviembre el pase a la Legión, que le fue denegado por el general Franco. En este estado de cosas, el 18 de noviembre de 1937, el General Jefe del Aire, Kindelán, remitió a Haya un escrito en el que le ordenaba presentarse al General Jefe de la Aviación Legionaria, el cual iba a destinarle

agregado a un grupo de caza, significándole además que «deberá usted estar presente, al lado del jefe del grupo al que se le destine, en todos los actos del servicio, en tierra y aire».

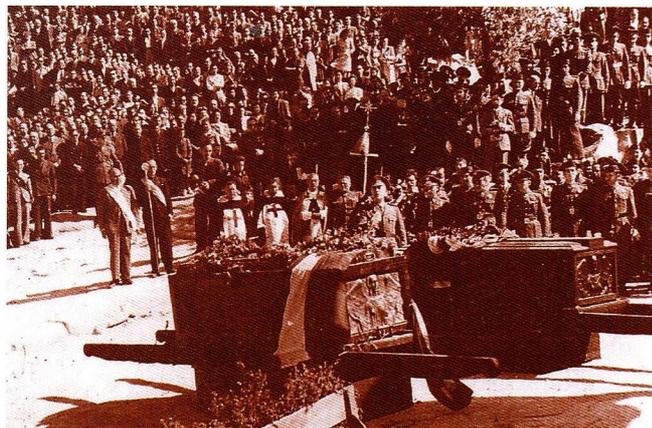
Fue agregado a la primera escuadrilla (18<sup>a</sup>) de Guido Nobili, encuadrada en el XXIII Grupo de caza «Asso di Bastoni» de la Aviación Legionaria. Haya completó a partir del 22 de noviembre en El Coperó tres jornadas de entrenamiento acrobático e instrucción de combate con biplanos Büker, continuando luego en Tablada donde se inició con la que iba a ser su montura en el frente, el Fiat CR-32.

El 2 de diciembre efectuó su despedida oficial de la que había sido su unidad, el Grupo 1-G-22, y ese mismo día en Zaragoza se incorporó a la Caza Legionaria. Su nueva escuadrilla actuaba desde el aeródromo de Almaluez (Soria). Tras adiestrarse en diferentes figuras de acrobacia, vuelos de patrulla y ejercicios de tiro, el 18 de diciembre debutó en combate con una misión de protección de aparatos Romeo 37 sobre el frente de Guadalajara. Durante dos días más volvió a sobrevolar este sector, y entre el 26 y el 30 de este mismo mes, realizó seis vuelos de protección y crucero sobre el frente de Teruel.

El día de Navidad, el capitán pagador de la Primera Brigada Aérea comunicó por escrito a Haya que había dado instrucciones a una sastrería de Zaragoza para que le entregase uno de los equipos de vuelo de cuero que habían sido confeccionados con cargo a dicha brigada. No obstante, añadía, «el coronel Buruaga me dice que la entrega sea provisionalmente, pues si en su día hubiese alguna necesidad muy urgente, habría que contar con él, cosa que procuraré no se lleve a efecto». Curioso cuando menos el mezquino trato recibido por este extraordinario aviador, que desde el primer momento había servido sin reservas a la causa nacional, anteponiéndola incluso por delante de su propia familia.

### El talento despilfarrado

Durante el mes de enero de 1938, efectuó diversos vuelos de pruebas y transporte, y hasta el 4 de febrero no volvió a intervenir en misiones de combate. Desde esta fecha, y con su unidad desplegada ahora en el aeródromo de campaña de Bello (Teruel), realizaría no menos de catorce servicios de guerra, reconociendo el terreno y protegiendo formaciones de bombarderos sobre el sector de Alfambra. La última anotación en su cuaderno de vuelo lleva fecha 11 de febrero. En los días siguientes estuvo en Bilbao, dedicando su atención a su madre, que se hallaba muy enferma. Tardó pocos días en fallecer, y fue enterrada el día 20. Ese día envió la última carta a su esposa, anunciándole su regreso a su unidad al día siguiente.



Imposición de la Laureada de San Fernando a los capitanes de Haya y Cortés.

Después de haber viajado toda la noche en automóvil desde Bilbao hasta Bello, encontró al Grupo de Caza italiano a punto de despegar para intervenir en el frente aragonés. Tanto Andrea Zotti, jefe del Grupo, como Guido Nobili, su jefe de escuadrilla, se opusieron inicialmente a dejarle participar en la misión por razones evidentes: no se hallaba en condiciones de hacerlo. La tenaz insistencia de Haya y la momentánea ausencia de Nobili al partir en un vuelo de reconocimiento, favorecieron las aspiraciones de aquél, que acabó consiguiendo un puesto en la formación. Hacia el mediodía, los Fiat italianos entablaron combate al noroeste de la Puebla de Valverde con cazas I-15 «Chato». Uno de éstos, perteneciente a la 2ª Escuadrilla del Grupo 26, y pilotado por el sargento Francisco Viñals, perseguía a un Fiat cuando Haya, en un intento de proteger a su compañero, se descolgó sobre el Chato y se produjo una colisión entre ambos. El aparato de Viñals quedó muy dañado, pero aún lo suficientemente gobernable para que su piloto lograra aterrizar de emergencia en un sembrado cerca de la población de Fermiche Bajo (Teruel). Haya no tuvo tanta suerte, y su Fiat se estrelló contra el suelo, en el Puerto de Escandón, sin que su piloto pudiese salvarse.

El 15 de marzo de 1940, el ministro del Aire, Juan Yagüe, remitió a la viuda del comandante Haya en su domicilio malagueño el diploma por el que el ministro del Aire italiano le concedía la Medalla de Oro al Valor, máxima distinción de ese país. Iba acompañado de una atenta nota en la que resaltaba las virtudes del aviador, muy apreciadas por él al haberlo tenido bajo su mando. La Aviación Nacional había distinguido a Haya con la Medalla Militar y su ascenso al empleo superior inmediato por méritos de guerra. El 31 de agosto de 1942, el general Juan Vigón, sucesor de Yagüe, firmó el escrito por el que se le condecoraba a título póstumo con la Cruz Laureada de San Fernando «por su heroica actuación en el frente de Córdoba en el mes de agosto de 1936».

El nombre y el recuerdo de Haya, figura aeronáutica de talla mundial y verdadero lujo de la aviación española, perduró en la posguerra utilizado interesadamente por el bando vencedor de la contienda, y hoy en día aún subsiste en los nombres de algunas calles y de forma precaria en determinado hospital de una capital andaluza, hostigado sin descanso por vengativas leyes abiertamente injustas y por el desinterés de un pueblo que, salvo honrosas excepciones, nunca se ha distinguido por el amor a la propia historia y sí por la satisfecha ignorancia que de ella hace gala.

La muerte de Carlos de Haya pudo ser perfectamente evitable. Sus capacidades y conocimientos deberían haber sido aprovechados sin duda alguna en puestos de una naturaleza muy diferente al que ocupaba cuando falleció, rindiendo otro tipo de servicios acordes con sus aptitudes. Pero una serie de desafortunados factores, como la manifiesta falta de capacidad de ciertos mandos superiores; las envidias de personas carentes de su brillantez; y su propia personalidad y carácter, que le empujaron siempre y de forma obstinada a solicitar las responsabilidades más arriesgadas y complejas en una situación crítica para la nación, en la que apenas podía soportar que «los extranjeros viniesen a sacarnos las castañas del fuego», utilizando sus propias palabras de respuesta a Kindelán cuando éste quiso retirarlo del frente para emplearlo como profesor en la escuela de vuelos de Valladolid; confluyeron de manera trágica y nefasta para despilfarrar su singular talento, y privar al futuro Ejército del Aire de la posguerra de una de sus mentes más brillantes y dinámicas. La mente del aviador más completo que España había dado nunca. ■

#### TÍTULOS Y CONDECORACIONES OBTENIDOS POR CARLOS DE HAYA

- Título de Piloto Militar de aeroplano, 1925
- 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 de María Cristina, 1929
- Título de Observador de aeroplano, 1930
- Medalla conmemorativa de -Campana- con el pasador Marruecos, 1934
- Medalla Militar individual, 1938
- Cruz Laureada de San Fernando, 1942