

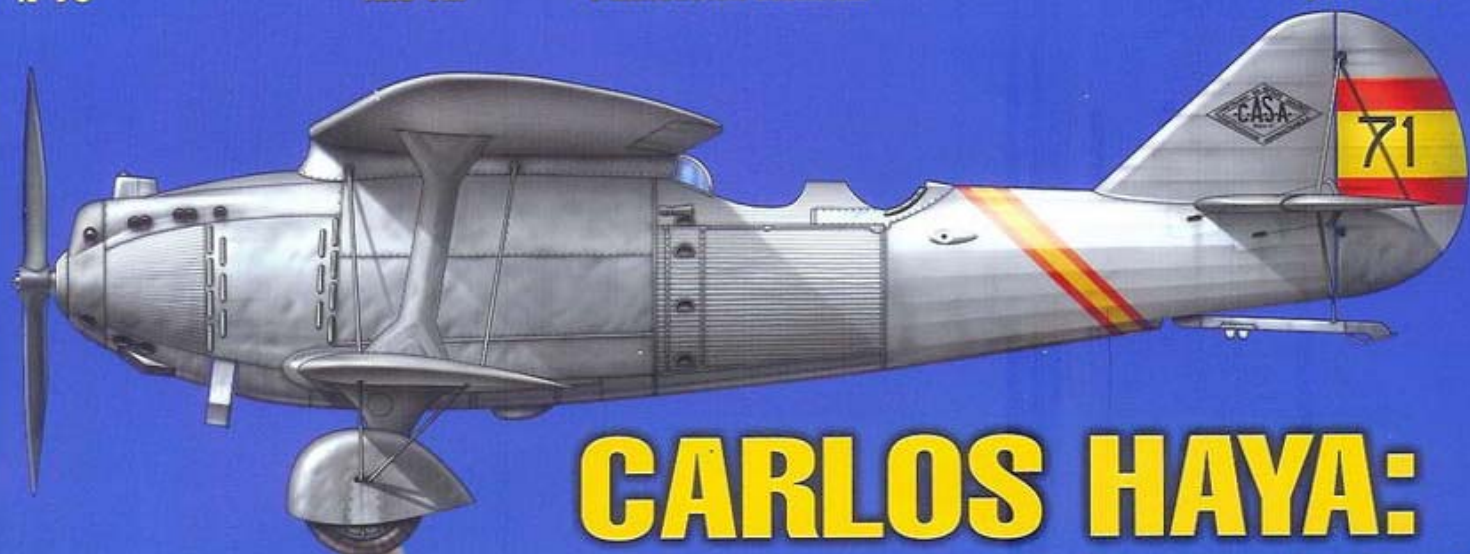
REVISTA ESPAÑOLA DE **HISTORIA MILITAR**

Nº 76

Año VIII

Publicación mensual

7,00 Euros



CARLOS HAYA:
un aviador respetado y admirado
por amigos y adversarios



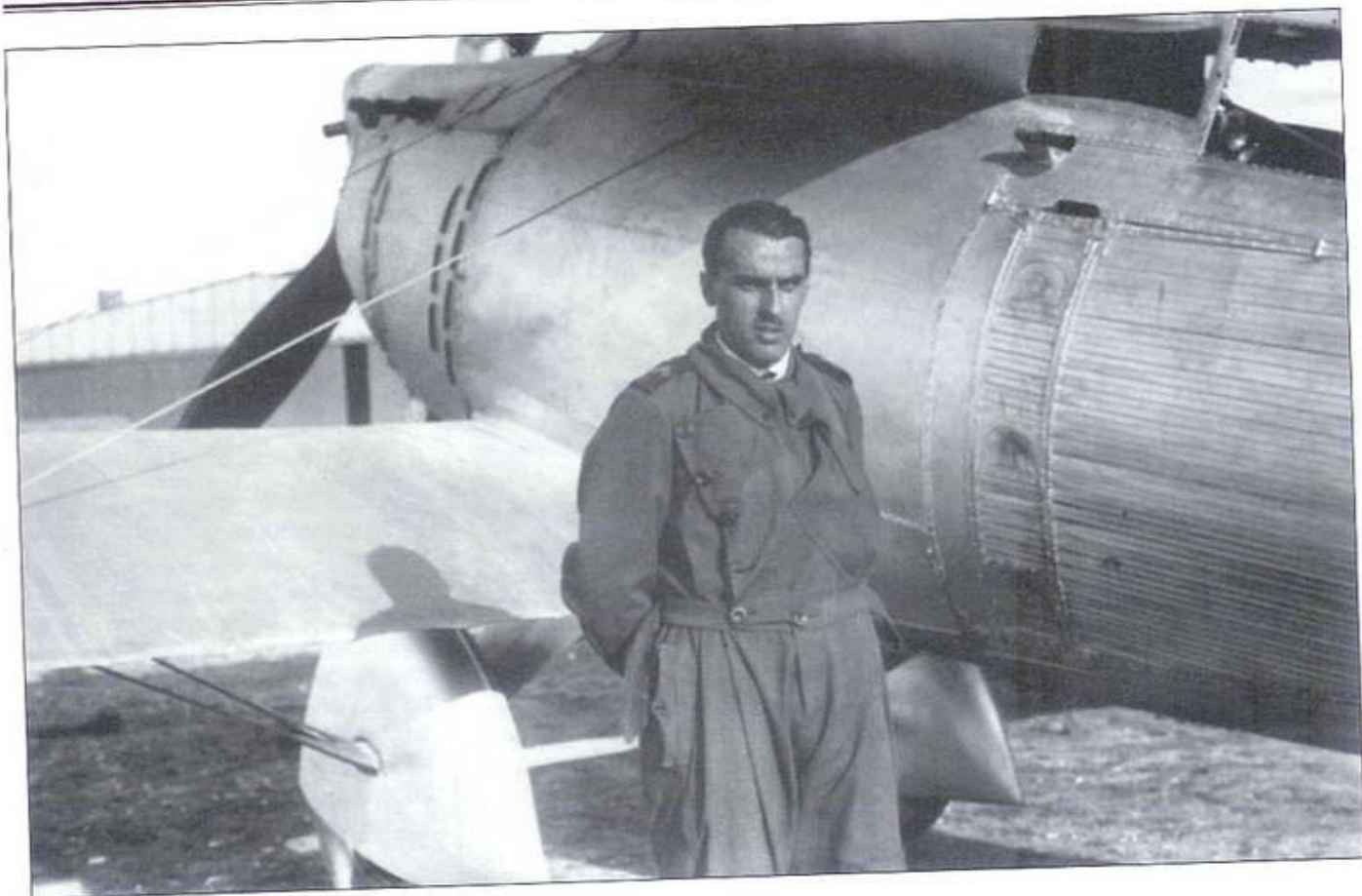
**Los morteros «Franco»
EN LA DIVISIÓN AZUL**

Con este número, la 26ª entrega del coleccionable:

«**LOS CARROS DE COMBATE DEL EJÉRCITO ESPAÑOL**»

y la 8ª entrega del coleccionable: «**EL EJÉRCITO DEL AIRE DURANTE LA II G.M.**»





CARLOS DE HAYA

UN PILOTO RESPETADO Y ADMIRADO POR AMIGOS Y ADVERSARIOS **1ª PARTE**

Por Angelo Emiliani

Publicado en *STORIA Militare* Nº 152. Mayo 2006

De las 56 Medallas de Oro al Valor Militar (MOVIM) concedidas por la Regia Aeronáutica para las Operaciones en España 1936-1939, dos fueron para los aviadores españoles: Joaquín García Morato y Carlos de Haya González. Sus biografías presentan puntos de contacto singulares: cuñados por haberse casado con dos hermanas —María del Carmen y Josefina Gálvez— juntos en el Curso de Hidros (Los Alcázares 1926) y en el de Vuelo sin Visibilidad impartido precisamente por Haya (Cuatro Vientos 1932), la misma elección de bando después de la sublevación militar del 18 de julio, ambos ascendidos al escalafón superior por méritos de guerra y ambos condecorados, además de con la

MOVIM italiana, con la Medalla Militar Individual y con la Cruz Laureada de San Fernando. Tanto Morato como Haya, cayeron pilotando Fiat CR.32; el primero en Griñón el 4 de abril de 1939 (tres días después del final de la guerra) y el segundo cerca de Teruel el 21 de febrero de 1938. Las similitudes, aun siendo significativas, terminan aquí. En realidad, eran hombres profundamente diferentes, incluso en el carácter y en el aspecto físico: Morato, de baja estatura, intuitivo y afable; Haya, alto, metódico, serio y reservado. El primero procedía de una familia de clase media, de la España tradicional de la época, y participaba activamente en la vida política dentro de las filas del movimiento falangista. El segundo era

La confianza puesta por Carlos de Haya en el CASA Breguet "bidón", que aparece tras de sí, fue coronada con tres récords mundiales y un meritisimo vuelo a Bata. Lástima, que el accidente sufrido al regreso, empañase ligeramente la hazaña. Foto archivo "Canario" Azaola.

miembro de una familia de la burguesía bilbaína, profundamente religioso y monárquico¹. Morato era un virtuoso del vuelo acrobático, Haya un magnífico piloto, pero sobre todo un estudioso del vuelo instrumental. Diferencias todas ellas que terminarán por pesar en sus avatares personales, en sus carreras militares e incluso en el puesto que se les ha asignado en la Historia de la Aviación de su país.

De Morato lo sabemos casi todo. Sus memorias de guerra y el



¡Quien iba a decir a aquel muchacho de dieciséis años, que muy sercico se retrata con el recién estrenado uniforme, le esperaba una vida plena, en la que desollaría como aviador y alcanzaría la gloria como un héroe!

Diario de Vuelo fueron publicados con el título de *Guerra en el Aire* en varias ediciones², con un prólogo del mismo general Franco. Su extraordinaria vida de piloto, de comandante y de as de la Aviación Nacional, queda acreditada por 40 victorias, a las que se han dedicado centenares de páginas y un dato más; para los 136 pilotos que al finalizar la guerra, constituían la Escuadra de Caza, el haber combatido —alguno solamente días— a las ordenes de Morato, era un timbre de distinción, que se fomentó en reuniones, a través de las cuales se mantuvo vivo el recuerdo a su admirado comandante.

La historia de Haya, por el contrario, se muestra sumaria y llena de lagunas, sobre todo de los meses que precedieron a su muerte, limitándose de forma invariable a reproducir frases hechas que no responden en términos convincentes a tantos interrogantes. Tras su muerte; en 1938, con el título *Los héroes del Santuario de Santa María de la Cabeza*. Carlos de Haya se editó un modesto libro que, abordando exclusivamente la citada gesta y su posterior muerte, apenas tuvo difusión.

Nacido en Bilbao el 1º de marzo de 1902, Carlos de Haya González

de Ubieta ingresa en la Academia Militar de Intendencia el 11 de julio de 1918 y sale tres años después con el grado de alférez. Pasa dos años y medio en la Sexta Comandancia de las Tropas de Intendencia y es destinado después a la Comandancia del mismo Cuerpo en Melilla. En 1925 obtiene el título de piloto militar, incorporándose al Servicio de Aviación, todavía dependiente del Ejército y muy ocupado en las operaciones de Marruecos, en las que participa en sendas escuadrillas de Bristol F2B y DH-9 Napier. En los dos años de permanencia en África, los continuos servicios de observación, bombardeo y ametrallamiento, y los tan arriesgados como gratificantes, de abastecimiento a posiciones cercadas, ponen en evidencia su valor, su acendrado espíritu de sacrificio, una inigualable resistencia física y una sorprendente pericia para el vuelo. La Medalla Militar de Marruecos con el pasador Melilla, dos Cruces de la Orden Militar de María Cristina, y la Medalla de Sufrimientos por la Patria, serían el merecido reconocimiento. De regreso a la Península, es destinado como profesor a la Escuela de Mecánicos, periodo en el que, sin desatender su función docente, elogiosamente recordada por sus alumnos, desarrolla una actividad colosal. Efectúa la primera vuelta a España de noche, obtiene los títulos de Radiotelegrafista de primera y Observador. En el aspecto deportivo, para enseñar a volar a su amigo Álvaro García Ogara, pilotando la Avro Avian de éste, lleva a cabo una completísima vuelta a Europa, llegando hasta Asia Menor.

Como técnico competente, sigue muy de cerca la fabricación y puesta a punto del Breguet Bidón nº 71 que construye CASA en Getafe, con el que, en compañía de Cipriano Rodríguez, el prestigioso y popular "Cucufate", bate tres récords mundiales de velocidad con carga útil³. Participa en el primer Curso de Paracaidas y nombrado profesor de la Escuela de Pilotos de Alcalá de Henares, imparte el primer curso de Vuelo Sin Visibilidad, practicando con el integral giróscopico (precursor del horizonte artificial) y calculador de vuelo de su invención.

Ya en octubre de 1932, con el empleo de capitán, es destinado a la 2ª Escuadra en Sevilla; donde, desde el 3 de octubre de 1932, hasta noviembre de 1935 ejerce el mando de la 3ª Escuadrilla del Grupo 22 de bombardeo dotada de sexquiplanos de reconocimiento Loring R-III

En posesión del curso de Hidros desde 1926, forma parte del grupo de escuadrillas que en julio de 1934, al mando del comandante Ramón Franco, recorre en su totalidad el litoral peninsular español, luego, acepta el importante cargo de Secretario Técnico de la Dirección General de Aeronáutica y viaja tres veces a París para estudiar los progresos de la aviación más allá de las fronteras españolas y realizar, en presencia de expertos franceses, algunas demostraciones de su "integral giroscópico"

En uno de sus permisos, vemos a Carlos en la casa solariega de Izarza, junto a sus padres D. José de Haya y Dª. Dolores González de Ubieta.



(patentado en seis países europeos y después adoptado y mandado fabricar también por el gobierno de la República).

La Guerra Civil

El estallido de la guerra le sorprende en Málaga. Decidido a llegar a la sede de su Escuadra en Tablada (Sevilla), deja a la familia y se embarca en el «Navemar». Noticias alarmantes sobre el riesgo de caer en manos enemigas, le inducen a dejar el barco lanzándose al agua en Sanlúcar de Barrameda, para seguir luego a pie y en coche hasta Jerez; desde donde, el 22 de julio su amigo Pablito Atienza⁴ a bordo de un De Havilland «Moth», lo traslada finalmente a su destino. La misma noche, por orden del general Gonzalo Queipo de Llano, realiza su primera acción de guerra en un Fokker F-VII, lanzando su carga de bombas sobre Madrid y Getafe. Las noches siguientes vuela de nuevo para atacar los aeropuertos de Málaga y de Andújar, donde se había detectado la presencia de aviones «rojos». Alterna bombardeos nocturnos sobre Madrid y sobre otros objetivos con vuelos diurnos para el transporte de las tropas del Ejército de África hasta la península. Él mismo escribe una declaración jurada redactada en León el 8 de octubre de 1937:

Fui nombrado oficial del Estado Mayor del Mando de Aviación en Sevilla, en cuyo aeródromo organicé la Oficina de Información y Operaciones. Junto con el coronel Federici (Ruggero Bonomi, comandante de la Aviación del Tercio), colaboré en la preparación de la



parte aeronáutica y en la ejecución del paso del Estrecho de Gibraltar por el primer convoy marítimo, bombardeando y siguiendo al destructor «Alcalá Galiano»⁵.

Éstas fueron las primeras de una serie infinita de acciones de guerra, realizadas con determinación y valor. En 14 meses ininterrumpidos de presencia en todos los frentes, sus horas de vuelo ascendieron a casi 670 —con una media de 40 horas y de 16 acciones al mes, que están entre las más elevadas desde el comienzo del conflicto— y a 3.082 desde 1925. No escasean, en su historial, anécdotas que ilustran muy bien las características que adquirió la guerra aérea que se desarrolló en España, especialmente en las semanas caóticas del verano de 1936, como el combate aéreo entre dos Douglas DC-2, hasta entonces al servicio de la com-

pañía LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas). Escribe el mismo Haya: *El día 9 de agosto sorprendimos a un Douglas «rojo» que bombardeaba nuestras fuerzas en Almendralejo y, con nuestro Douglas⁶, lo atacamos, obligándole a interrumpir el bombardeo y lo seguimos durante 20 minutos en dirección a Toledo. Abrimos fuego con nuestras ametralladoras a una distancia de 500 metros, después, viendo que por la carga de las bombas no podíamos alcanzarlo y que nuestro objetivo era Badajoz, abandonamos la persecución.*

Son numerosas las misiones que se le confiaron en condiciones

Bristol Fighter (B-15)
Ilustración: Luis Fresno Crespo.





críticas: el 21 y el 22 de agosto vuela sobre Naval Moral y Guadalupe, tomando el puesto en los Junkers 52 del comandante Carrillo, que no se sentían capaces de regresar al campo después de anochecer; el 25 vuela entre la niebla, para transportar tropas desde Tetuán a Sevilla; en las noches del 26 al 28 vuelve a atacar objetivos en Madrid. Su frenética actividad de vuelos acompaña a la de organizador metódico: establece una Oficina de Información y Operacio-

Aunque apenas se ha hecho mención a ello, Haya en Marruecos tuvo una brillante actuación; en la foto, lo vemos en el centro, junto al teniente Pedro Tauler (derecha) y otro aviador no identificado, ante el DH-9 "Napier" nº 66 bautizado teniente Oñate, en recuerdo de Manuel García López de Oñate, caído en Tetuán. (Foto archivo "Canario" Azaola)

nes también en Cáceres, después en Talavera de la Reina. El 9 de octubre inicia la larga estela de vuelos de aprovisionamiento a los sitiados en el Santuario de Santa María de la Cabeza —llevando a cabo hasta cuatro misiones en un solo día, como sucedió el 31 de diciembre y el 18 y el 19 de enero— primero a los mandos del Douglas y después de un Savoia S.81, en difíciles vuelos nocturnos la mayoría de las veces, obstaculizados por el mal tiempo y las baterías antiaéreas. Destinado en Salamanca como oficial a las órdenes directas del Generalísimo, desempeña las funciones de ayudante y de piloto personal con su Douglas DC-2. Al mismo tiempo, hace las funciones de oficial de enlace con los S.81 de la Aviación del Tercio, par-

De Havilland DH9 Napier (H-84)
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

ticipando en calidad de observador en vuelos nocturnos sobre Pozuelo, Aravaca, Algete y Barajas. Hasta la fecha del 1º de mayo de 1937 —cuando el Santuario se rindió, después de ser herido el capitán Santiago Cortés que había asumido el mando de los defensores— serán 84 las misiones de avituallamiento realizadas o intentadas por Haya, con vuelos de alrededor de unas dos horas cada uno, realizados en gran parte sobre territorio enemigo.

Mientras tanto, continúan los frecuentes vuelos relacionados con los desplazamientos, no sólo del general Franco, sino también de los otros jefes máximos de la revuelta: Queipo de Llano, Mola, Aranda. Y de notables marroquíes y diplomáticos italianos. Su probada experiencia y su absoluta dedicación hacen de él un piloto de confianza y seguro para las misiones más delicadas. Aunque empeñado en una actividad aérea extenuante, continúa con sus estudios teóricos y con los experimentos para perfeccionar técnicas, instrumentos y armas. El 30 de octubre de 1936, a los mandos de un Breguet XIX, efectúa pruebas de lanzamiento con bombas cebadas con una espoleta de su invención; en noviembre experimenta otros tipos de bombas en Sevilla y en Salamanca y también en marzo de 1937. Después, otros vuelos de bombardeo nocturnos y diurnos, el



lanzamiento de voluntarios y proclamas sobre ciudades y posiciones en manos de las fuerzas republicanas, reconocimientos, búsqueda de avia- dores caídos en zona enemiga o transporte de heridos.

En el primer año de la guerra, se le prodigan alabanzas por su esfuerzo y por los resultados obtenidos el 23 de abril, el 25 de mayo, el 12 y el 19 de junio y el 13 de julio.

El último vuelo anotado en su Expediente personal fue el del 26 de septiembre de 1937: 60 minutos en un Miles "Falcon" para ir desde Sevilla a Málaga. Aquí, por razones aparentemente inexplicables, su actividad se interrumpe bruscamente. Volverá a volar, salvo un breve paréntesis a El Coper, sólo el 6 de diciembre y en condiciones muy diferentes: a los mandos de un Fiat CR.32 de caza, entre los pilotos italianos de una división de la Aviación Legionaria, el XXIII Grupo "As de Bastos".

¿Por qué permaneció en tierra tanto tiempo? ¿Qué le indujo a pasarse de la Aviación Nacional a la Aviación Legionaria? ¿Por qué dejó los aviones polimotres en los que combatió durante más de un año, para ponerse al mando de un biplano de caza? Las biografías oficiales no lo dicen, se limitan a insinuar -citando al pie de la letra en términos casi idénticos en muchos escritos- su desilusión cuando comprendió que no se le confiaba el mando del Grupo de vuelo noc-

El Avro "Avian" con el que para enseñar a volar a su amigo Alvaro García Ogara, recorrió toda Europa, llegando hasta Constantinopla, nos muestra la graciosa estampa de Horacio el optimista, la mascota que les acompañó. Foto: archivo "Canario" Azaola.



turno en el ámbito de la Escuadra equipada con los Junkers Ju 52. Pero la cuestión es precisamente ésta: ¿por qué no se le confió aquel mando con el historial de servicio que tenía a las espaldas?

Desde el 5 de marzo anterior, Haya había estado al frente de la escuadrilla independiente formada en Salamanca para las misiones más difíciles, realizadas de noche y en condiciones de mal tiempo. La unidad inició sus actividades inmediatamente desde León, interviniendo en el frente cantábrico y el 20 del mismo mes bajó a Sevilla. Después fue a Córdoba para apoyar la ofensiva de Queipo de Llano en el Valle de Los Pedroches. La última fase de los avituallamientos al Santuario de Santa María de la Cabeza, contempló a la escuadrilla ocupada también en el bombardeo del aeródromo republicano de Andújar, en la zona de Jaén, desde el cual despejaban los cazas que acechaban los vuelos a baja altitud de los trimotores.

En mayo, con el regreso a España de algunos pilotos que habían seguido un curso en Alemania, se formó una segunda escuadrilla de vuelo instrumental confiada al capitán Luis Bengoechea. Junto con la de Haya formaron el Grupo 1-G-22 del comandante Alfonso Carrillo Durán, mientras el otro, el 2-G-22 de Vicente Gil Mendizábal, fue destinado a las acciones diurnas.

Desde mediados de junio hasta el 6 de julio, el Grupo 1-G-22 combatió en el frente de Extremadura, teniendo

Participante en la Vuelta Aérea a España para aviones de turismo, a su llegada a Barcelona, Haya relata las incidencias de la prueba, al presidente de la Generalitat Sr. Macià (en el centro con sombrero).

como base Tablada; después fue a Casavieja para tomar parte en la batalla de Brunete. En todas las operaciones el capitán Haya se mantuvo a la cabeza de sus pocos hombres, sin concederse un momento de reposo y sin echarse atrás, aunque ya desde el comienzo de la guerra, y por lo tanto desde hacía exactamente un año, estaba atormentado por las dudas sobre la suerte de su mujer, Josefina Gálvez, que estaba prisionera de los republicanos en el Hotel Inglés de Valencia, tratada con respeto, pero sometida a constante vigilancia por parte de la policía. Será intercambiada por Arthur Koestler, un periodista inglés de origen húngaro, corresponsal del "News Chronicle" y fue el mismo Haya quien, a bordo de un bimotor ligero, lo transportó desde La Línea para entregarlo a las autoridades británicas.

En agosto y en septiembre tripulaciones y aviones del Grupo 1-G-22 se vieron comprometidos en las batallas de Santander y Belchite. En octubre, las divisiones de la Aviación Nacional se reorganizaron contando con los trimotores Junkers. Desde Alemania llegó otra remesa de bombarderos He 111 destinados a la "Legión Cóndor" alemana, que pudo así ceder a los españoles los lentos Ju 52. Los ejemplares identificados con los códigos 22-71, 22-83, 22-89, 22-92, 22-95 y 22-99 fueron, por lo tanto, cedidos al Gru-



po 1-G-22. El comandante Carrillo deja el mando de la unidad y pasa a la Región Aérea del Sur. El mando de la Escuadra fue asumido por Eduardo González Gallarza y el de los dos Grupos que formaban parte de él, fue asignado a Manuel Gallego Suárez de Somonte y a Luis Roa Miranda. Las comparaciones en casos similares no son nunca oportunas ni elegantes, pero hay un hecho cierto: ninguno de estos oficiales ha dejado en la historia de la Aviación española, tanto en la paz como en la guerra, una huella com-

Arriba: Avro Avian IV.

Ilustración: Julio López Caeiro.

Izquierda: Con ocasión de recoger en Inglaterra una avioneta para el Aero Club de Madrid, en el transcurso de su escala en la playa de Ereaga (Algorta-Vizcaya) Haya subió al morro del aparato, regadera en mano procede a repostar.

Abajo: Tras el éxito del primer curso en 1932, también bajo la dirección de Haya, se celebró un nuevo curso de Vuelo sin Visibilidad Exterior. He aquí sus participantes (de izquierda a derecha, de pie) Abelardo Moreno Miró, Manuel Cascón, Rafael Botana, Cipriano Rodríguez Díaz, Joaquín García Morato, Carlos de Haya y José María Gómez del Barco. Sentados Luis Navarro Garnica y Carlos Tourné.





Magníficamente pertrechado como pocas veces se había visto a nuestros aviadores, Haya se retrata antes de su partida a Bata.

parable a la de Carlos de Haya. ¿Entonces, por qué no se le tuvo en cuenta?

Para responder a esta pregunta deberíamos retroceder en el tiempo, a la primera mitad de los años treinta, cuando en España la Aviación no era más que un Cuerpo del Ejército. El debate sobre su transformación en arma independiente dividió a los aviadores acerca de lo que debía hacerse. Para la formación de los escalafones, muchos —entre ellos el mismo Haya y los mejores hombres— consideraban que se debía proceder a oposiciones en las que primase el mérito, teniendo en cuenta las horas de vuelo, los conocimientos técnicos, el haber realizado vuelos de larga distancia o conquistado premios, ser

Breguet XIX Tr nº 71.

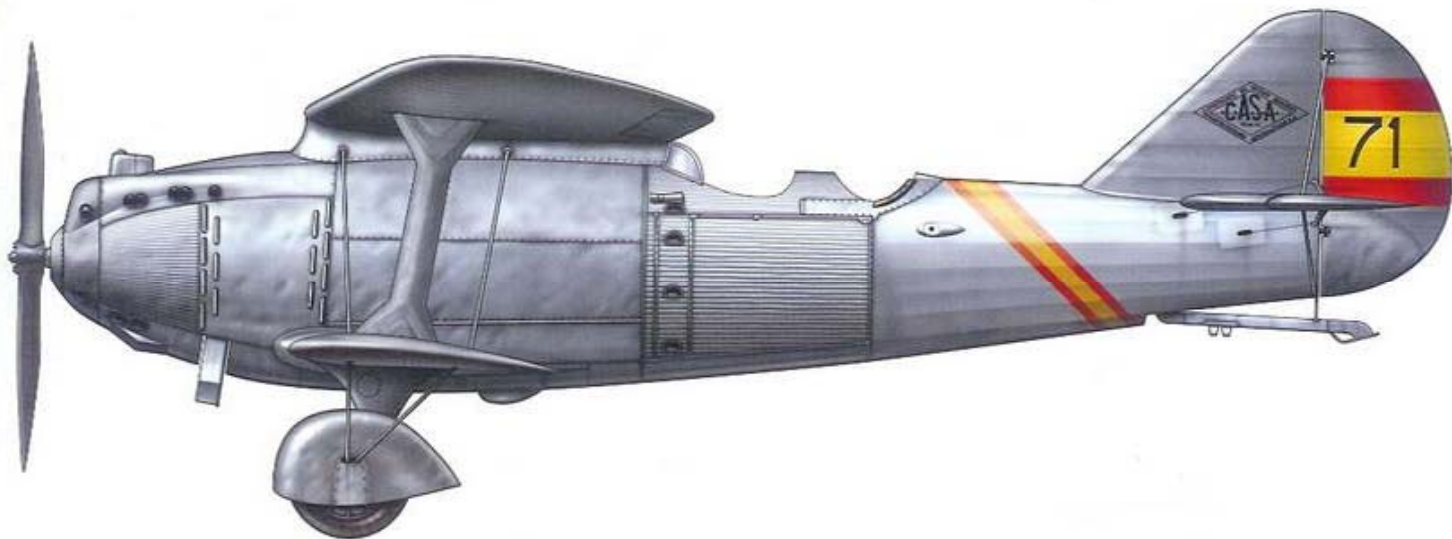
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

autores de obras científicas. Otros, quizás de forma interesada, optaban por una solución más simple y expeditiva: ascender desde los escalafones anteriores hasta el aeronáutico, disfrutando de los grados y la antigüedad obtenidos y devengados en los Cuerpos de procedencia. El estallido de la guerra truncará todas las discusiones al respecto salvo, una vez cerradas las hostilidades, proceder a la creación del Ministerio del Aire, aplicando precisamente el segundo de los conceptos sobre la ordenación del personal.

Después de las elecciones de 1934 que contemplaron la victoria de las derechas, fueron nombrados un nuevo Director de la Aviación Civil y su Secretaría Técnica como órgano ejecutivo. Se nombró también al

Director General de la Aviación Militar, en la persona del general Manuel Goded Llopis: un oficial que no pertenecía al Cuerpo y que no era ni siquiera aviador. Se trataba, como es evidente, de una elección puramente política: el mando real estaba en las manos del Secretario Técnico. Su nombramiento le competía al propio Goded, quien no conocía a casi ninguno de los hombres bajo su mando. Consultó con los más autorizados y acreditados, y todos señalaron unánimemente: el más apto para cubrir ese puesto, por sus conocimientos técnicos y

A bordo del Breguet nº. 71 junto al capitán Cipriano Rodríguez Díaz —el famoso "Cucufate"— a quien vemos en el puesto trasero, en el aspecto técnico-deportivo alcanzó la gloria y el reconocimiento internacional. Ambos perderían la vida en Acción de Guerra.



sus dotes organizativas, era el teniente Carlos de Haya. Puesto que ello no supone ascenso en el escalafón —fuera de alguna ventaja económica— el nombramiento acabó por dar lugar a una situación algo grotesca: un teniente teniendo a sus órdenes a oficiales de rango superior. Una incongruencia ésta que expondrá a Haya a la envidia y al resentimiento de quienes, aún habiéndolo recomendado, aspiraban al puesto que ahora desempeña. Y que hace todavía más difícil la perspectiva de la Aviación como cuerpo independiente.

Las elecciones de febrero de 1936 suponen la victoria de la coalición de izquierdas y se producen otros cambios en los puestos de mando. Pocos meses después del comienzo de la guerra, Haya es nombrado otra vez, sin haber movido un dedo para ascender, para asumir un puesto de gran responsabilidad. El 9 de noviembre el general Francisco Franco debía trasladarse por aire desde Salamanca a Escalona, en el frente de Toledo. La tripulación en aquella ocasión estaba formada por el primer piloto el teniente Mario Ureña Jiménez-Coronado y por el segundo piloto sargento Ananías Sanjuán, más experto que su superior en los vuelos nocturnos. De sentimientos pro-republicanos, el sargento proyectaba un golpe que podría cambiar el curso de los acontecimientos: espe-



raba que se le confiaran los mandos durante el vuelo de regreso para dirigirse al aeropuerto de Alcalá de Henares y entregar al Generalísimo al gobierno de la República. Sin embargo, las cosas sucederán de otra forma. El general Franco toma asiento junto al teniente Ureña, y Ananías Sanjuán debe sentarse por fuerza entre los dos hombres armados de la escolta, pálido e inseguro sobre su suerte por el temor de que su plan hubiese sido descubierto. La mañana siguiente, encargado de llevar un Junkers 52 próximo al depósito de bombas para cargarlo, despegue y llega sin incidentes a Alcalá de Henares, pasándose a los republicanos.

El gravísimo peligro corrido por el general Franco alarmó a sus más estrechos colaboradores e indujo a una mayor prudencia en el futuro.

Tourné, Ximénez de Sandoval y menda, escribió Haya al reverso de esta foto. Archivo "Canario" Azaola.

Fue José Rodríguez y Díaz de Lecea, comandante del Sector Aéreo Central, quien señaló al capitán Haya como piloto personal del Caudillo: "Ninguno de nosotros —dice en el curso de una reunión al objeto— goza de tanto aprecio como el capitán Haya. Debe ser él su piloto personal y su ayudante".⁹

Así pues, una vez más, se encuentra ocupando un puesto deseado por muchos, especialmente por la relación de confianza que comportaba con el Generalísimo. Ocupado en aquellos días en los extenuantes vuelos de avituallamiento al Santuario de la Virgen de la Cabeza, Haya decide asumir el cumplimiento de ambos cometidos: durante el día permanece en Salamanca a las órdenes del general Franco y al oscurecer vuela a Tablada donde lo espera un bimotor ya listo para otro despegue. A la mañana siguiente, en cuanto puede, regresa a Salamanca. Estos desplazamientos, sin embargo, no son tan frecuentes: después de haber sobrevivido al peligro del 9 de noviembre, el general Franco volará lo menos posible.

En febrero de 1937, bajo el pretexto de la constitución del grupo nocturno de bombardeo, la Jefatura del Aire retira a Haya del servicio a las órdenes directas del Generalísimo y le confía el mando de solo dos aparatos y de otros tantos pilotos —el ruso blanco Uselod Marchenko y Carlos Muntadas— con el compromiso del Jefe del Aire, general Alfredo

Guido Nobile, el prestigioso jefe del Asso di Bastoni, dedicó este retrato (en el reverso) Al capitán Haya querido compañero. (foto archivo "Canario" Azaola)





Encontrándose con base en el campo de Bello, en Teruel, Haya recibió la visita de un amigo de su familia, Antonio de Arceche y Villabaso marques de Buniel. (foto archivo "Canario" Azaola)

Kindelán Duany, de proporcionarle nuevos medios y hombres entrenados en un corto espacio de tiempo. Al transcurrir algunas semanas sin que ello se concretara, Haya decide escribir una larga carta en la cual expone las dificultades en las que se ve obligado a combatir, a falta de los recursos prometidos. Pone entonces de manifiesto la incongruencia de órdenes que le exponen a pérdidas inútiles con escasos resultados. Como respuesta, firmada por el comandante del Sector Aéreo del Sur, Roberto White, le llega una nota formal que debe de haberle dejado estupefacto: Kindelán en persona había dispuesto que se le aplicasen cuatro días de arresto, sin suspensión de los vuelos de guerra, "por haber presentado peticiones injustificadas e irrespetuosas hacia sus superiores". El mismo 23 de abril de 1937, no sabemos si por pura casualidad, o por cálculo sarcástico, el comandante White le envía una felicitación "por los servicios prestados a los sitiados en el Santuario de la Cabeza, que sin su patriotismo y su ayuda habrían muerto de hambre".

Transcurren otros meses de la guerra. La cúspide de la Aviación nacional decide enviar a algunos oficiales a Alemania, donde asistirán a un curso con vistas a la creación, esta vez real, de una unidad de bombardeo nocturno. Del grupo no forma

parte sin embargo el capitán Haya, quien habiendo sido el precursor del vuelo instrumental en España y encontrándose entre los pocos aviadores españoles que habían conquistado para su país un puesto en el reducido elenco de los que están a la vanguardia del progreso aeronáutico, había sido invitado por aviadores alemanes, precisamente la víspera del 18 de julio de 1936, para desarrollar un ciclo de conferencias en Alemania para ilustrar su integral de vuelo. Nada de ello se quiso tener en cuenta. Serán, pues, los oficiales que asistieron al breve curso de instrucción, a los que se confiarán los puestos de mando cuando la unidad se constituya. Alguno llegará a imputarle responsabilidades por el derribo del Junkers 52 de Marchenko la noche del 14 al 15 de septiembre de 1937 cerca de Sariñena. En aquella ocasión, anticipando una técnica que será ampliamente utilizada durante la segunda guerra mundial, Haya lanza bengalas para iluminar al objetivo, lo que le permitió al soviético Ivan Trofimovich Eriomenko, comandante de los I-15 del Grupo 26, localizar y atacar al trimotor. Hay que decir, sin embargo, que por entonces nadie sabía de la existencia de una escuadrilla de la Aviación republicana adiestrada para el combate nocturno.

Para Haya, que había tenido ya que pasar por algunos tragos amargos, fue la gota que colmó el vaso: solicitó dejar la aviación y pasarse a la Legión, con los hombres del general Yagüe. Una vez más se lo denegaron¹⁰. El mismo general Franco le escribió ordenándole ir a la Aviación Legionaria como agregado al Comando del XXIII Grupo de Caza, donde sus servicios podrían resultar más útiles. La elección no era casual. Los españoles tenían en alta consideración a la Unidad italiana, algunos de cuyos oficiales —como el mayor Andrea Zotti se casará con la hija del general Kindelán, y, sobre todo, el mayor Guido Nobili, al que le confiarán el mando de la Escuela de Caza— gozaban de un gran estima y respeto. D

Continúa en el número siguiente

1 A Julio Ruiz de Alda, copiloto durante más de 10.000 km. del Dornier Plus Ultra y triunfiro de la Falange, que pocos meses antes de la sublevación militar del 18

de julio lo invita a dedicarse a la política, Haya le responde que por nada del mundo abandonaría su profesión de aviador.

- 2 Editora Nacional, Madrid, 1940 y 1955.
- 3 Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores y el Harmon Trophy.
- 4 Piloto privado del Aero Club de Andalucía, en el seno de la "Escuadrilla" de avionetas e dicha institución, entre las que se encontraba la Stinson Reliant de su propiedad, realizó una meritísima labor, en los primeros meses de la guerra. Luego continuada en los Savoia S-79 y Caproni Ca-310 y recompensada con la Medalla Militar Individual.
- 5 Del Expediente conservado en el Archivo Histórico del Ejército del Aire. Villaviciosa de Odón. Madrid.
- 6 El DC-2 pilotado por Haya en las primeras semanas de la guerra, es el que Carlos Martínez Vara de Rey a tiros de fusil puso temporalmente fuera de servicio en Tablada la mañana del 18 de julio, para impedir que fuera empleado en acciones de bombardeo sobre las posiciones tomadas por los rebeldes en el Marruecos español.
- 7 Las escuadrillas nacionales de bombardeo contaban normalmente con tres trimotores cada una.
- 8 Joseph Charles Clemente, El árbol de la vida. La Cruz Roja en la guerra civil española 1936-1939. Madrid 1989, pág. 124. dr. Marcel Junod, Le troisième combat, Comité International de la Croix-Rouge. Ginebra 1989, págs. 142. Pierre Marqués, La Croix-Rouge pendant la guerre d'Espagne (1936-1939). L'Harmattan, Paris-Montréal, págs. 204 y ss.
- 9 Los hechos y las circunstancias que inducirán a Haya a pasarse a la Aviación Legionaria se refieren en un detallado relato conservado en el Archivo de su hija Mirentxu.
- 10 Algo parecido le había ya sucedido al mismo Morato: en agosto del 36, después de repetidos incidentes ocurridos a pilotos nacionales, debidos a su inexperiencia, los alemanes deciden recuperar sus Heinkel 51. Ofendido, Morato decide pasarse entonces a las tropas de tierra, en una división del Ejército de África, pero no se lo permiten. Realiza algunos vuelos en bombarderos, como segundo piloto de Haya a bordo del Douglas DC-2 y en el Ju 52 del alemán von Moreau; pero el 2 de septiembre está de nuevo al mando de un caza. Como era lógico y natural que sucediese.



CARLOS DE HAYA

UN PILOTO RESPETADO Y ADMIRADO

POR AMIGOS Y ADVERSARIOS 2ª PARTE

Por Angelo Emiliani

Publicado en STORIA Militare Nº 152. Mayo 2006

En la Aviación Legionaria

A primeros de diciembre, sobre el campo de Almaluez, Haya entra a formar parte del "As de Bastos", agregado a la 19ª Escuadrilla, pero con una gran independencia. Es fácil imaginar cuáles fueron sus relaciones con los mandos de la Aviación Nacional: la ruptura debió de ser en verdad profunda. Su permanencia en las filas del XXIII Grupo, actuando en condiciones climatológicas y operativas durísimas en el Frente de Teruel, fue de corta duración. Su último vuelo a los mandos del CR.32 fue el del 21 de febrero de 1938¹¹. Sobre el desarrollo de los acontecimientos en aquella mañana de combates existe aún mucha confusión, debido al agolparse las divisiones en un cor-

to espacio de tiempo, a los horarios claramente inexactos que refieren algunos documentos, a las declaraciones de los pilotos implicados y al contenido de los Partes (boletines de guerra), a las noticias contradictorias que llegan a los mandos de la Aviación Republicana y a su mismo gobierno. Intentaremos resumir los hechos, confrontando las versiones proporcionadas por las dos partes¹² e ignorando aspectos intrascendentes.

Veinticuatro biplanos del "As de Bastos", repartidos en dos escuadrones¹³, despegan de Bello a las 10:15 para escoltar directamente a las Pavos, Heinkel He 45, encargados de ametrallar la zona de Valde-

El capitán Haya, tercero por la izquierda de pie, junto a sus compañeros italianos del XXIII Grupo "Asso di bastoni" de la Aviación Legionaria.(foto archivo "Canario" Azaola)

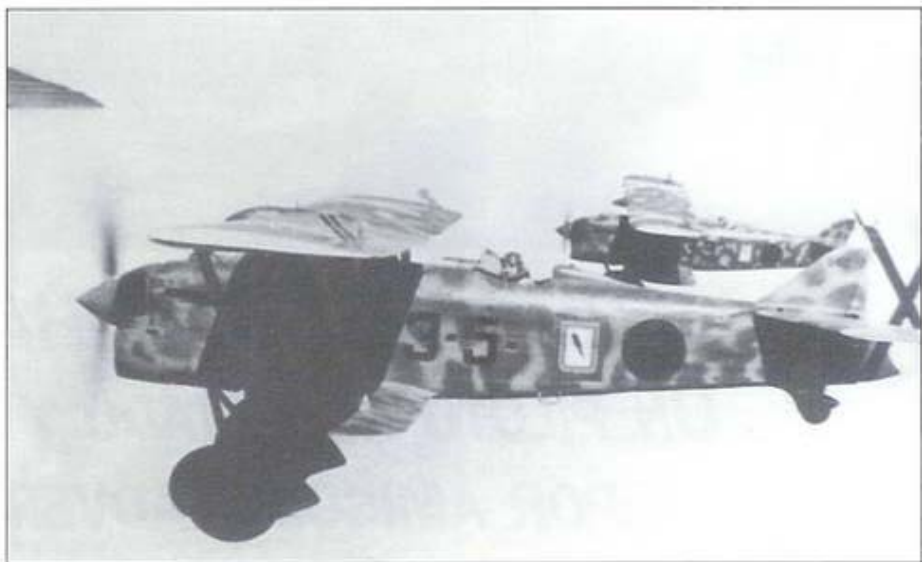
cebro, y para asegurarle una protección indirecta a una formación de quince S.81 italianos en acción sobre Calvastro¹⁴. Media hora después, apenas llegados a las líneas del frente, distinguen a una altitud inferior y en dirección a Puebla de Valverde a algunos I-16 que evolucionan como si estuviesen empeñados en un combate. Los pilotos de los CR.32 se dirigen hacia ellos, pero los pierden de vista y vuelven hacia Valdecebro. A las 11:35, mientras cruzaban sobre Calvastro a 4.300 metros, avistan hacia Aldehuela dos formaciones de cazas enemigos volando de este a



oeste. El comandante Zotti, juzga que la distancia de los mismos no constituye una amenaza para los S.81 y, durante una decena de minutos se limita a tenerlos controlados visualmente.

Precisamente, ante la inminencia del bombardeo, previsto para las 11:45, una formación de I-16, a la misma altitud que los cazas italianos, se lanza en una maniobra decidida contra los trimotores, que los estaban alcanzando por la derecha, y enseguida son atacados por los CR.32 del 1º escuadrón.

En su informe, el comandante Zotti hablará —emitiendo también una valoración sobre sus pilotos— de una táctica “prudencial” de los I-16, que fingen atacar para después zafarse y volver a su altitud. Un comportamiento debido quizás a que estaban asegurándose una escolta directa a los bombarderos de los aviones del XVI Grupo “Cucaracha” (el cual a la misma hora tenía a una parte de sus pilotos ocupados en vuelos de protección sobre los aeródromos de la zona de Zaragoza), o bien por la intención de romper las nutridas formaciones italianas. Por otra parte, en otro combate que se había producido casi una hora antes contra los Bf 109 de la “Legión Cóndor”, los I-16 de la 2ª de Moscas se llevaron la peor parte, perdiendo a cuatro monoplanos, cuyos pilotos, posiblemente novatos, es decir, en sus primeras experiencias de vuelos de guerra —logran por fortuna regresar a sus líneas, aunque heridos. En el



mismo combate participaron también diez I-15: el sargento Manuel Orozco Rovira de la 4ª de Chatos aterrizó con el timón de dirección y parte del plano casi destruidos por haberse chocado en vuelo con un Bf 109. Volviendo a los CR.32 del “As de Bastos”, el 2º escuadrón comandado por el capitán Carlo Calosso, obligado a mantenerse a mayor altitud por algunos I-16, sólo pudo intervenir en el combate un núcleo, y además con retraso.

En cuanto a la Aviación Republicana, en aquella que estaba convirtiéndose en una de las jornadas más duras de todo el conflicto, empleó a todos los cazas de que disponía. A las 10 despegan once I-16 de la 2ª de Moscas de Ivan Devotchenko. Son estos los aviones que debían sostener combate con los Bf.109 cuyo resultado le costará el puesto a su comandan-

Patrulla de cazas Fiat CR.32 del “Asso di bastoni”, en los días de la Batalla de la Alfranca, fase con la que concluyeron los durísimos combates en torno a Teruel. (foto archivo “Canario” Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo

te. Diez minutos después, fue el turno de los I-15: siete de la 3ª de Chatos y tres de la 4ª. Hacia las 10:50, probablemente informados del despegue de los bombarderos de la Aviación Legionaria y con la intención de impedirles la acción, los mandos republicanos mandaron en vuelo a los I-16 de Alcublas (ocho de la 1ª de Moscas del comandante Eduardo Claudín Moncada y otros tantos de la 5ª del soviético Platon E. Smolyakov), mientras que de Villar del Arzobispo salen otros seis de la 6ª de Konstantin M. Gusev con el comandante del Grupo 21 Manuel Aguirre López. En los mismos minutos despegan once I-15 de la 2ª de Cha-



Integrado en el Grupo de caza legionario Asso di Bastoni, el capitán Haya muestra el amenazador garrote, que en dicho naipe representa la divisa del mismo. (foto archivo "Canario" Azaola).

tos, cinco de la 3ª y tres de la 4ª, seguidos a las 11 por dos retrasados de esta última unidad. Y este conjunto de cazas¹⁵ se encontraron con los CR.32 del XXIII Grupo – cuyos pilotos calcularon haberse las tenido que ver con “40 entre Curtiss y Ratas” y con 17 Messerschmitt Bf 109, mientras, como hemos visto, los Fiat del XVI Grupo les aseguraban una protección cercana a los bombardeos y no se vieron implicados en los combates.

El último combate

Entre los pilotos de la 19ª del “As de Bastos” estaba también Haya. Acababa de regresar de un pesado viaje nocturno a Bilbao, donde había asistido al funeral de su madre. Estaba comprensiblemente cansado y deprimido, pero le insistió al comandante Zotti para participar en la acción. En su informe, el teniente Vittorio Pezzé testimoniará haberlo visto lanzarse en socorro de un compañero, chocando con fuerza contra el avión enemigo que lo estaba atacando. Recordaba entonces el sargento Federico Tassinari, también él de la 19ª y que voló en la misma acción:

El capitán Haya era mi jefe de patrulla. Había algunos Ratas encima de nosotros y un grupo de Curtiss abajo. De improviso vimos salir veloces de las montañas dos Curtiss: se metieron en el valle que va a Valencia. Haya se lanzó en picado para atacarlos y yo lo seguí durante un rato. Íbamos a mucha velocidad y nos comimos casi

4.000 metros de altitud, una maniobra imposible de realizar. Venía del bombardeo y había elegido estar con nosotros los italianos, pero no era un piloto de caza. Estaba desde había poco en la escuadrilla y se trataba sobre todo con los oficiales, los respetaba a todos y era respetado por todos.

Aunque sobre lo sucedido existan versiones discordantes, debidas a la confusión con otro choque del que fue víctima Orozco, no hay duda de que Haya chocó contra el I-15 del sargento Viñals Guarro de la 2ª de Chatos. He aquí como el mismo piloto reflexiona hoy sobre los acontecimientos de aquel día:

En la mañana del 21 de febrero efectuamos tres servicios de vuelo. Fue durante el curso del último, entre las 11 y mediodía, cuando

sostuvimos un combate con los Fiat al noroeste de la Puebla de Valverde, donde vimos también a algunos Messers. Creí haberle dado un golpe a un Fiat, pero no tuve forma de comprobarlo porque en el mismo momento en que volaba a recuperar la altitud, se lanzó contra mí un aparato que estaba más alto y que me pareció que estaba solo. Intenté realizar un viraje para no presentar la cola, pero fue en un instante cuando noté un golpe y lo vi caer delante de mí. Me encontré con el flap ple-

Tras la colisión en vuelo con el CR.32 de Haya, el sargento Francisco Viñals Guarro, a quien vemos junto a su Polikarpov I-15 Chato, fue ascendido a teniente, no por haber provocado la muerte del célebre piloto nacional, sino por haber logrado aterrizar con su biplano dañado, permitiendo así su recuperación. (foto archivo “Canario” Azaola)



*a la vez
miéndonos
afectuosamente 14-5-06
F. Viñals*



gado y la semiala superior izquierda dañada, el parabrisas y el colimador habían desaparecido y faltaba también la ventanilla de la derecha. Todavía hoy no me explico el milagro: habría podido matarme. Por un impulso, disparé una larga ráfaga que se perdió en el cielo¹⁶.

El I-15 de Viñals era el CC-030 que se le había asignado cuando entró a formar parte de la 2ª de Chatos. Continúa el piloto:

Me interesa decir que no he afirmado nunca, ni entonces ni después, haber abatido al capitán Haya. No podía saber quién estaba a los mandos del aparato con el cual choqué, se dedujo más tarde, cuando llegó la noticia de su muerte. De lo que estaba seguro es que se trataba de un Fiat y en este sentido hice mi informe. Después de la colisión, me vi obligado a hacer un aterrizaje de emergencia en un terreno agrícola cerca de Formiche Bajo, cerca de Teruel. Pasé la noche en Sarrión, desde donde llamé a los mecánicos que vinieron para hacer las reparaciones necesarias. Con algunos bueyes pusimos al Chato en la posición idónea, pude despegar y con muchas precauciones llegué al campo que no estaba muy lejos de El Toro.

La noticia de la muerte de Haya suscitó un profundo dolor entre los aviadores nacionales, pero no fue-

En plena guerra civil, Haya, que viste el típico mono de vuelo de preguerra, se retrata junto a su cuñado Joaquín García Morato. (foto archivo "Canario" Azaola)

ron pocos quienes lo recordarán y lamentarán su pérdida¹⁷ – y destacando en todo caso su capacidad y valor – también de la otra parte de la barricada. Aprovechando una pausa en las operaciones de guerra, fue el mismo Morato quien escribió el 28 de febrero un mensaje dirigido a los capitanes de la Aviación republicana y lo lanzó sobre el aeropuerto de Almuriense:

Carta abierta a los Coroneles Jefes de la Aviación Republicana D. Ignacio Hidalgo de Cisneros y D. Antonio Camacho Benítez.

Sobre el Frente de Teruel, cerca del Puerto de Escandón, ha caído en combate el Capitán Haya.

Pilotando Junkers 52, Haya participó en el Paso del Estrecho, en el abastecimiento a los sitiados en el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza y en servicios de bombardeo. En la foto, el avión codificado 22-55, que a su muerte se bautizaría Capitán Haya. (foto archivo "Canario" Azaola)

No me dirijo a los amigos de ayer ni a los enemigos de hoy; lo hago a vosotros, precisamente, por ser compañeros de Arma del finado.

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

No llegó ninguna respuesta de la otra parte, lo que indujo a Morato a hacer un comentario amargo y resentido.

"Que el mensaje fue recibido – escribe en su diario – lo prueba el hecho de que lo reprodujo la prensa roja y también lo dieron sus estaciones de radio. Pero nunca tuve contestación de ninguna clase. Los restos gloriosos de nuestro héroe quedaron en zona roja por el silencio de aquellos compañeros suyos, que ni aún, ante el ruego de una mujer, tuvieron un gesto de caballerosidad que pudiese en parte elevar su nivel espiritual".

Incluso considerando injusto el reproche, Lacalle reconoce que fue un error no responder al mensaje pero, añade, no habrían sido otra cosa que penosas explicaciones





En este óleo, obra de Juan Abellán, vemos una recreación del abastecimiento desde un DC-2, a los sitiados en el Santuario de Santa María de la Cabeza. Curiosamente, los paquetes son portados por pavos a los que se les había recortado las alas (vía Mirentxu de Haya)

de sus hermanos italianos. En el combate del 21 de febrero de 1938, en el cielo de Teruel, al lanzarse sólo en socorro de un aparato nuestro atacado por numerosos cazas enemigos, en una generosa tentativa de abatir a un avión enemigo, lo cercó tan de cerca que chocó contra él, encontrando una muerte gloriosa. Ejemplo sublime de hermandad, de sentido del deber y de consciente valor.

En cuanto a las autoridades nacionales, sólo después de su muerte parecieron acordarse de Haya y de su valor. El ascenso a comandante por méritos de guerra le fue reconocido el 1º de marzo del 38 y el 4 de junio siguiente el Boletín Oficial traía la noticia de la concesión de la Medalla Militar. En agosto —cuando con toda probabilidad son informadas de la intención de los italianos de condecorarlo con la MOVIM y más de cuatro meses después de la petición dirigida por el mayor Zotti al general Kindelán de

carentes de efecto práctico. Afirma que Cisneros le enseñó el contenido de la carta y (le habló) de su deseo de satisfacer el deseo de la viuda. Se dispuso enseguida una investigación: cuando se concluyó resultó que el cadáver de Haya había sido sepultado por algunos campesinos en el mismo lugar en que había caído y que ya aquella zona había sido superada con creces por las líneas del frente ante la

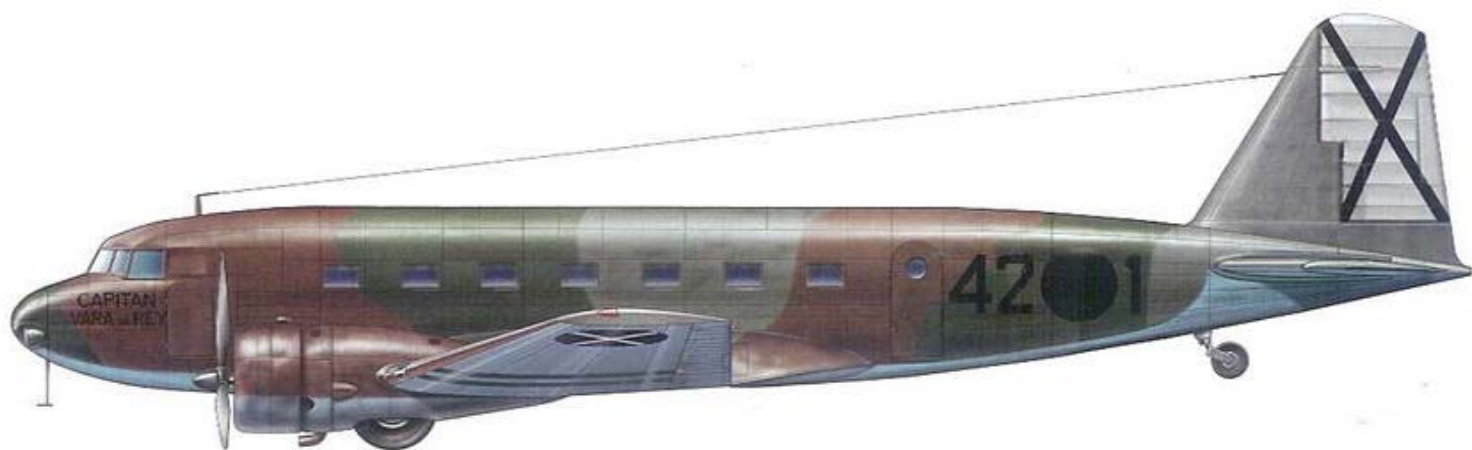
rápida avanzada de las fuerzas nacionales¹⁸.

Por Real Decreto del 2 de septiembre de 1938, se le concedió a Carlos de Haya la Medalla de Oro al Valor Militar con esta motivación:

Combatiente de valor excepcional, campeón de todas las virtudes civiles y militares, defensor entusiasta de los valores fascistas, solicitó combatir entre las líneas

El Savoia S.81 que Carlos de Haya pilotó en muchos de sus vuelos de avituallamiento a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, aparece en fase de revisión (foto archivo "Canario" Azaola)





concederle a Haya la máxima condecoración militar española¹⁹— inician los trámites para la Cruz Laureada de San Fernando. La decisión definitiva en tal sentido tardará aún más de cuatro años.

Es verdad, como afirma Jesús Salas Larrazábal, que en el campo nacional *“las recompensas perdieron su valor ejemplarizador porque fueron tardías y mal meditadas (además de carentes de toda referencia a los acontecimientos y a los hechos que las motivaron), y fueron causa de desilusiones y resentimientos”*²⁰, pero en el caso en cuestión parecen contemplarse otras consideraciones.

La Laureada se le concedió a Morato “en vivo” —caso único más que raro— en abierta polémica con los italianos. Dejemos que quien lo explique sea el teniente Corrado Ricci, comandante de la 3ª Escuadrilla de Caza en los días a que se refieren los acontecimientos mencionados por él mismo en sus memorias autobiográficas:

Los españoles querían que Italia les diese a toda costa los CR.32 para formar una verdadera unidad nacional; valiéndose entonces de las fricciones surgidas entre Morato y Salas por una parte y entre Fagnani por la otra, querían demostrar que no era posible realizar operaciones aéreas sobre el frente de Madrid ¡por la oposición del mismo Fagnani! Los Junkers tan apáticos que nosotros habíamos escoltado en aquellos días eran españoles, no alemanes como nosotros habíamos creído en un principio; el ataque de la infantería española al Jarama había sido bloqueado por los carros armados rusos y las tropas de tierra pedían insistentemente apoyo aéreo



para... ¡subir la moral! Fagnani, sin saber nada de estas intrigas, se había atenido a la lógica y había dirigido el uso de su reducido grupo con su consabida habilidad; esto, a sus espaldas, había sido muy criticado por los españoles que querían el combate por el combate, sin preocuparse de la desproporción de por lo menos dos a una de nuestras naves y de la dificultad de conseguir reemplazos de aviones y pilotos. Nosotros, en cambio, según las órdenes, combatíamos cuando era necesario para llevar a cabo la misión que se nos había confiado, o si éramos atacados directamente; una diferencia de mentalidad que sólo personas competentes pueden comprender y juzgar.

Una mañana, Morato, llamado desde el sur, había conferenciado con varios comandantes de las escuadrillas de caza: éstos le habían prometido hacer de yesca para suscitar un verdadero combate sobre la cabeza de la infantería

Bautizado con el nombre de capitán Vara de Rey, en honor de quien, en acción heroica fuera su captor, el Douglas DC-2, fue pilotado muy intensamente y en exclusiva por Carlos de Haya, hasta que en Marzo de 1937 se incorporó a los Junkers. (foto archivo “Canario” Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo

desmoralizada. El mismo general Kindelán, comandante de la Aviación española, lo había convocado después: debía provocar una especie de casus belli para demostrar que sólo se podía combatir si estaban presentes los españoles: ¡los italianos no querían combatir!

Fue por eso por lo que había visto llegar, a la chita callando y de forma inesperada, a los tres CR.32 (los de Morato, Salvador y Salas. Ricci se refiere al combate del 18 de febrero de 1937 sobre Morata de Tajuña, al sur de Madrid); fue por eso que Morato, cuando terminó el bombardeo y cuando nosotros nos habíamos dirigido a nuestras líneas, escoltando siempre a



Ante el injusto correctivo de Kindelán, Haya decidió magnificarlo, cortándose el pelo a cero como un "quinto", y de esta guisa lo vemos con el general Aranda, a la puerta del DC-2. (foto archivo "Canario" Azaola)

los trimotores, se había metido entre los Ratas y los Curtiss. Si yo no me hubiese dado cuenta y, rompiendo la formación, no me hubiese precipitado en su ayuda, habrían sido abatidos con mucha probabilidad, a pesar de todos los posibles esfuerzos. Yo les había salvado la vida; me lo reconoció el mismo Morato cuando, después de aterrizar, vino a abrazarme y a darme las gracias muy calurosamente. Debo hacer notar que yo fui el primero de los italianos en aterrizar, mientras los tres españoles habían llegado a tierra hacia un buen rato; se habían lanzado, pero apenas salvados de la riña, se habían vuelto a casa.

Estoy seguro de que Morato, al que había llegado a conocer bien, no se había arriesgado al combate por el acicate de la Laureada que el mismo Kindelán le había prometido. Lo había hecho sólo siguiendo sus órdenes: porque se jugaban la vida, él y sus pilotos, con el único fin de forzarles la mano a los mismos jefes. Años después de la guerra, Kindelán escribió en el ABC haberle ordenado, personalmente, a Morato iniciar el combate: me pregunto si aquel artículo no habría escrito nunca si los tres pilotos hubiesen sido abatidos. Así, cuando Franco nos hizo a mí y a mi patrulla escoltarle (¿y por qué no lo hicieron mismos pilotos?) pensaba

que al final los italianos habían sido obligados a combatir por el valor y por el ejemplo de los españoles; ¡por eso no consideró necesario ni siquiera dirigirnos un saludo!

Estoy contento de haber corrido a salvar las vidas de aquellos tres, pero no habría sido una gran desgracia si en España, aunque fuese también la de Franco, ¡alguno se hubiese atrevido, por fin, a decir la verdad!²¹

Concederle la Medalla de Oro a Carlos de Haya, un piloto que había dejado voluntariamente las filas de sus propios compatriotas para ir a luchar en la Aviación Legionaria, podía constituir un acto descortés hacia los aliados, pero también la forma de "pagarles con la misma moneda". No disponemos de pruebas documentales en tal sentido, pero la duda es legítima. Las relaciones italo-españolas no fueron nunca idílicas como se ha difundido, o las versiones edulcoradas querrían hacer creer²². Después, también se le concedió la MOVIM "a la memoria" de Morato, pero cuando la guerra ya había terminado, en un contexto que había cambiado y cuando fueron las valoraciones de orden político las que prevalecieron sobre las militares.

Con la muerte de Carlos de Haya, la aviación en general –y no sólo la que se identifica con una o con otra bandera– perdió a un gran protagonista, a un científico, a un hombre valeroso. Hay que preguntarse cuáles habrían sido

sus posibles contribuciones que hubieran podido impulsar desarrollo de la aviación si la guerra no hubiese interrumpido prematuramente sus investigaciones y sus experiencias.

José Jové Alujas, entonces mecánico en la Aviación republicana y que estuvo entre los fundadores del ADAR (Asociación de Aviadores de la República), dijo y escribió:

En todas las guerras se cometen barbaridades, la misma guerra lo es. No estoy aquí para juzgar a nadie, pero considero que no se le habría debido permitir al ingeniero González Gil²³ coger un fusil e irse a luchar a la Sierra, ni que Haya muriese pilotando un caza. Eran dos personas con ideales opuestos, pero habrían sido más útiles en la retaguardia, prosiguiendo con sus estudios y enseñando en las escuelas.²⁴

Agradecimientos

El autor quiere agradecer por su valiosa y gentil colaboración, al Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odon), a Mirentxu de Haya, al Servicio Histórico del Estado Mayor de la Aeronáutica Italiana, y a los amigos "Canario" Azaola, Simón Fiestas Martí, Carlos Lázaro Ávila, David Gesalí Barera, Paolo Variale y Alfredo Logoluso 

- 11 Entre las filas del Grupo "As de Bastos" Haya realiza 23 vuelos de guerra y siete de paz, con un total de 41 horas. Antes del combate del 21 de febrero, había disparado solo una vez: 270 tiros de 7,7 mm. ametrallando la zona de El Pobo.

Extraído de un grupo familiar, sin duda este es el último retrato de Carlos de Haya, realizado por Foto Garay en Bilbao, cuando acudió al funeral de su madre.

(Foto Mirentxu de Haya)





Al igual que la de García Morato, la efígie de Haya figuró en un sello de Correos, puesto en circulación el 14 de diciembre de 1945. No deja de ser curioso que, con todo lo que se magnificó a los generales y almirantes de Franco, tan solo a él, y a los aviadores citados, les cupo tal honor. (archivo "Canario" Azaola)

- 12 Concretamente, el informe del combate redactado por el Mayor Zotti, la reconstrucción de Andrés García Lacalle (en Mitos y verdades. Ediciones Oasis, México, 1973, pág. 342 y ss.) redactado sobre la base de lo mencionado en el Diario de la Escuadra de caza, las noticias referidas por Serghei Abrossov en *V nebé Ispanii* 1936-1939 (Moscú 2003) sobre la base de documentos soviéticos, además de numerosos testimonios escritos y orales.
- 13 El 1º Escuadrón estaba formado por dos núcleos, dirigidos por el mismo Mayor Zotti, con dos patrullas cada uno al mando del capitán Foschini y del capitán Haya. Este último tenía como ayudantes al subteniente Saverio Gostini y al sargento Federico Tassinari. Los dos núcleos del 2º escuadrón fueron confiados al capitán Carlo Calosso y al capitán Marco Larcher y las dos patrullas al subteniente Guido Beggiato y al subteniente Bruno Trevisan.
- 14 El ataque de las fuerzas republicanas contra Teruel – decidido y realizado en el curso de unos pocos días para conjurar el que habría podido resultar el ataque decisivo a Madrid por parte de los nacionales, cuyas fuerzas eran decididamente superiores después de liquidar el frente del Norte – estalla el 15 de diciembre de 1937. Los choques, en tierra y sobre todo en el aire por efecto de la altitud, se desarrollan bajo un clima durísimo: los pilotos de los CR.32, de los I-15 y de los I-16 afrontan en sus cabinas abiertas temperaturas que alcanzan los -40 grados. En febrero de 1938 los cazas de legión italiana quedan destacados en Alfamén con el XVI Grupo "Cucaracha", en Bello con el XXIII Grupo "As de Bastos" y en Utrilla con el VI Grupo "Pierna de Hierro. Los cazas nacionales están en Alfamén con el Grupo 2-G-3 y los BF de la Legión Cóndor en Calamocha. Los republicanos por su parte, sitúan a los I-15 en Barracas y en El Toro y a los I-16 en Villar del Arzobispo y Alcublas.
- 15 Documentos soviéticos mencionados por Serghei Abrossov (op. cit) hablan de 12 I-15 y 23 I-16 despegados a las 10:50, en lugar de los 19 y 22 mencionados respectivamente por el Diario de la Escuadra de Caza. Hemos optado por atenarnos a esta segunda fuente, incluso dando cuenta de la otra.
- 16 Carta del autor del 2 de noviembre de 2005. en *Habla un aviador de la república* (G. Del Toro, Madrid, 1973) el entonces piloto sargento Juan Lario Sánchez de la 2ª de Chatos afirma que, analizando el desarrollo del combate una vez aterrizados, los pilotos republicanos testigos de la colisión estaban convencidos de que Haya había chocado con un I-16.
- 17 Los documentos soviéticos mencionan la noticia de la muerte de Haya calificándole como "el mejor piloto de España" (ref. Archivo Militar del Estado Ruso – RGVA – Fond 35082, op. 1ª Delo N° 49, 1938).
- 18 Andrés García Lacalle, en *Habla un aviador de la República* pág. 347. Refiriéndose a Haya, escribe: "Era a mi entender, el piloto más completo de la aviación franquista, por él sentía respeto y admiración". Más adelante afirma que su abatimiento se debió al gravísimo error de permitirle entrar de forma imprevista en una escuadrilla italiana como un agregado cualquiera, sin haberse familiarizado con sus compañeros, probablemente sin conocerlos siquiera, para intervenir en un frente muy activo. Sepultado de prisa junto con algunos combatientes del Ejército republicano, el cuerpo de Haya fue después exhumado y llevado al Santuario de Santa María de la Cabeza.
- 19 En la documentación adjunta a la propuesta, el comandante Zotti escribe, entre otras cosas: "Desde hacía casi tres meses el capitán Haya, como oficial español agregado al Grupo para un período de prácticas de mando, había participado en casi todas las acciones de la División con un entusiasmo juvenil y un empeño que despertaron las simpatías y la estimación de los camaradas italianos, entre los cuales ya gozaba anteriormente de una admiración ilimitada". En *La guerra en el aire* (Editorial AHR. Barcelona 1958, pág. 284 y siguientes), el coronel José Gomá publica un relato del combate muy parecido al del comandante Zotti, atribuyéndoselo, sin embargo, al mayor Guido Novili (sic.), llamado de forma errónea "brillantísimo jefe del 23 Grupo".
- 20 Jesús Salas Larrazábal, *La guerra de España desde el aire*. Ediciones Ariel, Madrid 1972, pág. 429.
- 21 Corrado Ricci, *Vita di pilota*. Mursia, Milan 1976, págs. 49 y 50. Los mismos hechos narrados por C. Ricci terminarán por tener cierto peso en la muerte de Morato, suscitando interrogantes legítimos sobre sus verdaderas causas. Véase a propósito *Un giallo la morte di Morato? (¿Una novela de suspense la muerte de Morato?)* de A. Emiliani en *JP-4 Aeronáutica*, abril 1996. Las envidias y los celos de los cuales fueron víctimas suponen una similitud más en las trayectorias humanas y militares de Haya y Morato.
- 22 El general Kindelán, el hombre que más peso tuvo al decidir la suerte de Haya, en sus *Mis cuadernos de guerra* (Editorial Planeta. Barcelona, 1982) no lo cita ni siquiera una vez. Escribe, en cambio (op. cit., pág. 87), que a finales de marzo de 1937 sólo "una escuadrilla de bombardeo italiana y otra de caza habían venido en nuestra ayuda para luchar contra los aviadores rusos y rojos de las internacionales bien provistos de aviones. Y fue menor y más tardía aún la colaboración alemana". Es una clara deformación de los hechos: o Kindelán no estaba informado o bien actuaba de mala fe. Por otra parte, perdura aún, entre los historiadores pro-nacionales, la tendencia a infravalorar la aportación decisiva de los aliados en las operaciones y en el decidirse del resultado de la guerra.
- 23 Arturo González Gil, ingeniero aeronáutico y profesor en la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos, diseñador junto con José Pazó Montes del GP-1, un vehículo de adiestramiento y de conexión del que se construyeron 46 ejemplares. Murió en las primeras semanas de la guerra en la Sierra de Guadarrama, al mando de una compañía de milicianos.
- 24 De la conversación con su autor en El Saler, Valencia, en junio de 1981. El mismo concepto fue mencionado por José Jové en el n° 31 de *Alas Gloriosas*, el boletín periódico de la ADAR.