

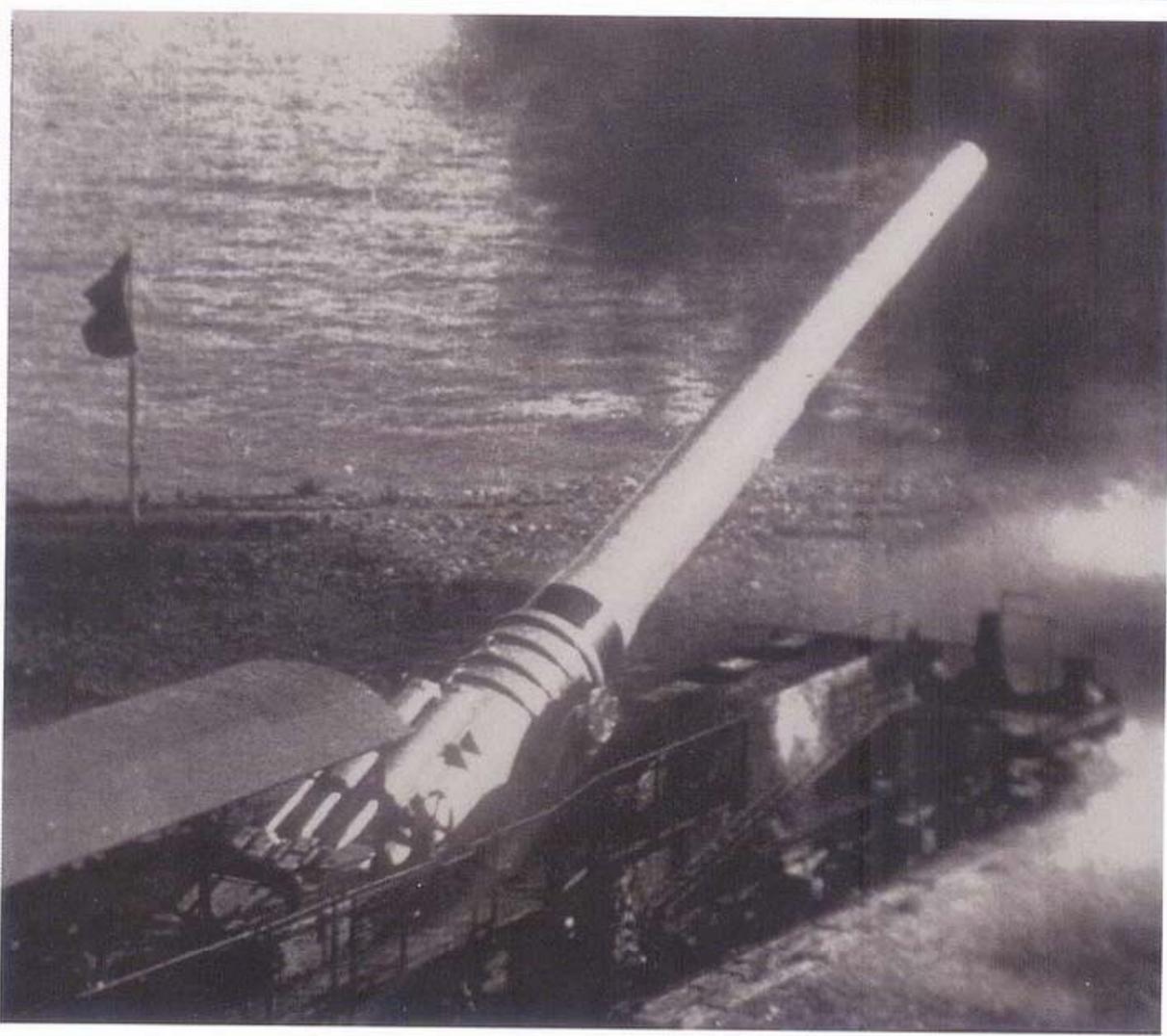
STORIA

MILITARE

N. 152 - ANNO XIV

MAGGIO 2006

€ 5,00



I 381/40 FERROVIARI AL FRONTE

LA NAVE PORTAEREI *IMPERO*?

MEDAGLIA D'ORO ITALIANA AD UN PILOTA SPAGNOLO

SULLE ROTTE DEI CONVOGLI - 2

CARRISTI ITALIANI PER I "TIGER"

Direttore
Erminio Bagnasco

**Comitati di redazione (*)
e tecnico-scientifico**

Giorgio Apostolo, Maurizio Brescia, Filippo Cappellano, Enrico Cernuschi, Andrea Curami, Augusto de Toro, Paolo Ferrari (*), Virgilio Ilari, Enrico Leproni, Renato Mancini, Tullio Marcon, Giovanni Massimello, Ferdinando Pedriali, Sergio Pelagalli, Nicola Pignato, Mario Piovano, Achille Rastelli (*), Achille Vigna

Collaboratori

G. Alegi, G. Alfano, F.S. Alonzo, P.P. Battistelli, F. Botti, K. Bonner, O. Bovio, F. Carloni, J. Caruana, E. Cecchini, L. Ceva, M. Cicogna, G. Colliva, L. Cortelletti, P. Crociani, A. Degl'Innocenti, F. G. Dorber, R. Dulin, A. Emiliani, A. Fraccaroli, Z. Freivogel, G. Galuppini, G.C. Garello, W. Garzke, M. Gemignani, R. Gentili, G.F. Ghergo, R. Greger, M. Gueli, D. Guglielmi, F. Harrauer, A. Hirst, P. Kemp, R. Luraghi, R. Maggi, M. Manni, A. Maraziti, A. Massignani, G. Menoni, L. Mondini, M. Montanari, A. Montemaggi, G. Neri, S. Nesi, F. Pascazio, C. Pecchi, A. Pellegrino, A. Pesce, G. Pesce, F. Petronio, G. Pitacco, C. Rinaldi, G. Rochat, J. Rohwer, D. Romano, F. Roncallo, A. Ross II, R. Rossotto, A. Santoni, G. Santi Mazzini, A. Sema, E. F. Sieche, G. Simone, G. Spazzapan, A. Starace, G. C. Stella, S. Tasselli, A. Turrini, V. Vascotto, M. Zamorani, D. Zorini

Pubblicazione mensile registrata al Tribunale di Parma con il n. 13/93 del 18.6.1993
Dir. resp.: Erminio Bagnasco

Editore

Albertelli Edizioni Speciali srl
Sito Internet:
www.storiamilitare-aes.com

**Commercializzazione
e pubblicità**

TUTTOSTORIA
Via Sonnino 34, Parma
tel. 0521/292733-fax 0521/290387

Redazione e amministrazione
Casella post. n. 1 - 43100 Parma

**Concessionaria
per la distribuzione in edicola**
SO.D.I.P. - Via Bettola 18
20092 Cinisello Balsamo (Mi)
tel. 02/660301 - fax 66030360

Fotolito e fotocomposizione
Optima s.a.s. - Tavazzano (LO)

Stampa

S.A.T.E., s.r.l.
Zingonia - Verdellino (BG)

Abbonamento annuale (12 numeri, a partire da qualsiasi numero) € 55 (Esteri € 75). Numeri arretrati € 6 (Esteri € 6,50) da richiedere mediante c/c postale n. 600437 intestato a Albertelli Editore - Gestione abbonamenti 43100 Parma. Archivio titoli articoli sul sito internet.

© Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte dei testi o delle illustrazioni può essere riprodotta con ogni mezzo senza l'autorizzazione scritta dell'Editore. La direzione si riserva il diritto di adattare i testi per esigenze editoriali. Manoscritti e illustrazioni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.



In copertina.

Tiri di prova al balipedio di un cannone da 381/40 in impianto ferroviario (g.c. Museo Nazionale d'artiglieria di Torino; si veda articolo a pag. 16).

n. 152 - maggio 2006

pag. 4 Carlos Haya González
(A. Emiliani)

pag. 16 Dialogo
Le artiglierie ferroviarie italiane da 381/40
(F. Cappellano)

pag. 26 Testimonianze
Sulle rotte dei convogli
(R. Del Minio - a cura e con annotazioni di E. Cernuschi)
Parte 2ª

pag. 39 Carri tedeschi "Tiger" per il Regio Esercito
(N. Pignato)

pag. 48 Recensioni

pag. 51 La portaerei Impero?
(E. Bagnasco - E. Cernuschi)

Questo numero di maggio 2006 contiene cinque articoli su argomenti alquanto diversificati. Quello di apertura - a firma di Angelo Emiliani - è dedicato alla breve ma intensa vita di un illustre aviatore spagnolo, Carlos Haya González, decorato della Medaglia d'oro italiana al valor militare. Durante la guerra civile, dopo essere stato, tra l'altro, il pilota personale del generale Francisco Franco, militò infatti con l'Aviazione Legionaria italiana nel XIII Gruppo caccia "Asso di bastoni", cadendo in combattimento ai comandi di un Fiat CR 32 il 21 febbraio 1938.

Segue, per la rubrica Dialogo, un ben documentato intervento di Filippo Cappellano - per di più illustrato con ottime foto - relativo alle inedite vicende dei cannoni Ansaldo da 381/40, già destinati alle incompiute corazzate della classe "Ammiraglio Caracciolo", che vennero montati su affusti ferroviari durante la Grande Guerra e impiegati dal Regio Esercito al fronte nel 1918.

Continua, con la seconda "puntata", la pubblicazione delle memorie del comandante Rodolfo Del Minio, iniziata nel numero precedente e dedicata ad uno dei periodi più difficili della difesa del traffico con la Tunisia: i primi mesi del 1943, durante i quali pesanti furono le perdite di siluranti italiane, soprattutto per bombardamenti aerei, mine e collisioni notturne in mare.

Nicola Pignato affronta quindi, nuovamente, l'argomento della programmata cessione da parte della Germania al Regio Esercito di carri pesanti "Tiger" nella primavera del 1943 che ora, grazie al ritrovamento di probanti documenti d'archivio italiani e tedeschi, può essere storicamente meglio inquadrato.

Infine, un inedito, ulteriore tassello della travagliata storia della mancata portaerei italiana negli anni Trenta e Quaranta. Più approfondite osservazioni e misurazioni di un modello esposto da anni al Museo Storico Navale di Venezia hanno rivelato che lo stesso non rappresenta uno dei progetti preliminari per la realizzazione dell'incompiuta portaerei Aquila, già transatlantico Roma, come sino ad oggi si era ritenuto, bensì di uno studio, probabilmente della fine del 1940, per l'allestimento come portaerei addirittura dello scafo di una moderna nave da battaglia da "35.000 tonnellate" della classe "Littorio". Un progetto che non ebbe seguito e del quale sino ad oggi non si era avuto nemmeno sentore, ma di cui, allo stato delle ricerche d'archivio, il modello di Venezia rappresenta l'unica, tangibile traccia.

Erminio Bagnasco



CARLOS HAYA GONZÁLEZ

Delle 56 Medaglie d'oro al valor militare concesse dalla Regia Aeronautica per le operazioni in Spagna dal 1936 al 1939, due andarono ad aviatori spagnoli: Joaquín García Morato e Carlos Haya González. Le loro biografie presentano singolari punti di contatto: cognati per aver sposato due sorelle - María del Carmen e Josefina Gálvez - assieme al Corso di volo senza visibilità a Cuatro Vientos nel 1932, stessa scelta di campo dopo la sollevazione militare del 18 luglio, entrambi promossi al grado superiore per merito di guerra ed entrambi decorati, oltre che della MOVIM italiana, della *Medalla Militar individual* e della *Cruz Laureada de San Fernando*. Sia Morato che Haya sono caduti ai comandi di un Fiat CR.32, il primo a Griñon il 4 aprile 1939 (tre giorni dopo la fine della guerra) e il secondo nei pressi di Teruel il 21 febbraio 1938. Le affinità, per quanto significative, si fermano qui. In realtà erano uomini profondamente diversi, persino nel carattere e nell'aspetto fisico: Morato basso di statura, istintivo e affabile; Haya alto, metodico, serio e riservato. Il primo veniva dagli ambienti benestanti, quelli che contavano nella Spagna tradizionale del tempo, e partecipava attivamente alla vita politica nelle fila del movimento falangista. Il secondo era di origini più modeste, profondamente religioso e monarchico (1). Morato era un virtuoso del volo acrobatico, Haya un ottimo pilota ma soprattutto uno studioso del volo strumentale. Differenze, tutte queste, che finiranno per pesare nelle vicende personali, nelle carriere militari e persino nel posto loro assegnato nella storia dell'aviazione del loro Paese.

Di Morato sappiamo quasi tutto. Il suo diario e il Libretto di volo sono stati pubblicati con il titolo *Guerra en el aire* in molte edizioni, le prime delle quali con la prefazione dello stesso generale Francisco Franco (2). Alla sua straordinaria vita di pilota, di comandante e di asso dell'Aviazione nazionalista accreditato di 40 vittorie sono state dedicate centinaia di pagine. La storia di Haya, al contrario, appare sommaria e lacunosa, soprattutto per i mesi che precedettero la sua morte, limitandosi invariabilmente a riproporre frasi fatte che non rispondono in termini convincenti a tanti interrogativi.

Nato a Bilbao il 1° marzo 1902, Carlos de Haya González de Ubieta entra all'*Academia de Intendencia* l'11 luglio del 1918 e ne esce tre anni dopo col grado di *alférez*. Trascorre due

Un ufficiale pilota spagnolo insignito della Medaglia d'oro al valor militare italiana durante la guerra di Spagna

ANGELO EMILIANI

Sopra il titolo. Caccia Fiat CR. 32 dell'"Asso di bastoni" in volo nei giorni della battaglia dell'Alfambra, fase conclusiva dei durissimi scontri attorno a Teruel.

Note:

(1) A Julio Ruiz de Alda, secondo pilota nel volo di oltre diecimila km del Dornier *Plus Ultra* e triumviro della Falange, che pochi mesi prima della sollevazione militare del 18 luglio lo invita a dedicarsi alla politica. Haya risponde che per nulla al mondo abbandonerebbe la sua professione di aviatore.



Carlos Haya González in uno dei suoi pochissimi ritratti.

(2) Prefazioni del Caudillo compagno, fra le altre, nelle edizioni della Editora Nacional, Madrid, del 1940 e del 1954.

(3) Di Carlos Haya è doveroso ricordare anche le imprese sportive: nel 1927 compie per la prima volta il giro della Spagna in volo notturno, l'anno dopo lo ripete a bordo di un biplano munito di un motore da 80 cv, nel 1930 conquista assieme al cap. Cipriano Rodríguez tre record assoluti di velocità su circuito chiuso (5.000 km con 500 kg di carico commerciale a 208,158 km/h, 2.000 km a 220,458 km/h e ancora sullo stesso percorso con 500 kg di carico utile alla media di 114 km/h), sempre nel 1930 si guadagna il Diploma d'onore e la Medaglia d'oro della Lega Internazionale degli Aviatori vincendo l'Harmon Trophy e nel 1931, ancora con il cap. Rodríguez, compie il volo diretto Siviglia-Bata nella Guinea Equatoriale sulla distanza di 4.500 km in 27 ore attraversando per la prima volta il Sahara, nel 1932 rivince l'Harmon Trophy.

(4) Dall'Expediente conservato nell'Archivo Histórico del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón, Madrid.

L'S.81 pilotato da Carlos Haya González in tanti dei suoi voli di rifornimento agli assediati nel Santuario de la Virgen de la Cabeza, ripreso forse a Tablada all'inizio del 1939.

anni e mezzo al Sesto Comando delle Truppe di Intendenza poi è destinato al Comando dello stesso Corpo a Melilla. Nel 1925 ottiene il brevetto di pilota militare e a fine luglio dell'anno seguente è distaccato all'Aviazione (ancora alle dipendenze dell'Esercito e impegnata nelle operazioni in Marocco) per esservi definitivamente trasferito nel settembre 1932 al Servizio materiali e istruzione (3). In seguito è in forza alla 2ª Escuadra a Siviglia, dove dal 3 ottobre 1932 a tutto novembre 1935 tiene il comando della 3ª Escuadrilla del Grupo 22 da bombardamento su Breguet XIX. Assume poi l'importante incarico di segretario tecnico alla Direzione generale dell'Aeronautica. Si reca tre volte a Parigi per studiare i progressi dell'aviazione fuori dei confini spagnoli e per effettuare, alla presenza di esperti francesi, alcune dimostrazioni del "giroscopio integrale" (il primo orizzonte artificiale di uso pratico, brevettato in sei Paesi europei e in seguito adottato e fatto costruire anche dal governo della Repubblica) da lui stesso progettato e sperimentato per il volo senza visibilità. Tenente dal 7 luglio 1923, è promosso capitano il 5 agosto 1935.

La guerra civile

Lo scoppio della guerra lo coglie a Malaga, città nella quale prevalgono le forze fedeli al governo di Madrid. Deciso a raggiungere la sede del suo reparto a Tablada (Siviglia), lascia la famiglia e si imbarca sul *Navemar*. Notizie allarmanti circa il rischio di cadere in mani avversarie lo inducono a lasciare la nave gettandosi in acqua a Sanlúcar de Barrameda per proseguire poi a piedi e in automobile fino a Jerez da dove, con un De Havilland "Moth", il 22 luglio può finalmente arrivare a destinazione. La stessa notte, per ordine del generale Gonzalo Queipo de Llano, compie la prima azione di guerra su un Fokker F-VII andando a sganciare il carico di bombe su Madrid e Getafe. La notte seguente è di nuovo in volo per colpire gli aeroporti di Malaga e di Andújar, dove è segnalata la presenza di velivoli "rossi". Alterna bombardamenti notturni su Madrid e su altri obiettivi con i voli diurni per il trasporto delle truppe dell'Esercito d'Africa sul continente. Scrive egli stesso in una dichiarazione giurata redatta a León l'8 ottobre 1937:

Venni nominato ufficiale di Stato Maggiore del Comando di Aviazione a Siviglia, nel cui aeroporto organizzai l'Ufficio informazioni e operazioni. Assieme al colonnello Federici [Ruggero Bonomi, comandante dell'*Aviación del Tercio*] collaborai nella preparazione della parte aeronautica e nell'esecuzione del passaggio dello Stretto di Gibilterra da parte del primo convoglio marittimo, bombardando e inseguendo il *destructor* (cacciatorpediniere) *Alcalá Galiano* (4).

Sono le prime di una serie infinita di azioni di guerra, condotte con determinazione e coraggio. In 14 mesi ininterrotti di presenza su tutti i fronti le ore di volo assommeranno a quasi 670 - con una media di 40 ore e di 16 azioni al mese, fra le più alte in assoluto dall'inizio del conflitto - e a 3.082 dal 1925. Non mancano, nel suo *historial*, aneddoti che bene illustrano i caratteri assunti dalla guerra aerea combattuta in Spagna, in particolare nelle settimane caotiche dell'estate 1936. Come il combattimento aereo fra due Douglas DC-2 già in servizio nella compagnia civile LAPE. Scrive lo stesso Haya:





Il giorno 9 agosto sorprendemmo un Douglas "rosso" che bombardava le nostre forze ad Almendralejo e, con il nostro Douglas (5), lo attaccammo costringendolo ad interrompere il bombardamento e lo inseguimmo per 20 minuti in direzione di Toledo. Aprimmo il fuoco con le nostre mitragliatrici a una distanza di 500 metri poi, visto che per il carico di bombe non potevamo raggiungerlo e che il nostro obiettivo era Badajóz, abbandonammo l'inseguimento.

Sono numerose le missioni che gli vengono affidate in condizioni critiche: il 21 e il 22 agosto va su Naval Moral e Guadalupe, prendendo il posto degli Junkers 52 del comandante Carrillo che non se la sentono di rientrare al campo quando già è scesa l'oscurità; il 25 vola nella nebbia per trasportare truppe da Tetuán a Siviglia, nelle notti dal 26 al 28 torna a colpire obiettivi a Madrid. La frenetica attività di volo si accompagna a quella di organizzatore scrupoloso: impianta l'Ufficio informazioni e operazioni anche a Cáceres, poi a Talavera de la Reina. Il 9 ottobre inizia la lunga teoria dei voli di rifornimento agli assediati nel Santuario de Santa María de la Cabeza - compiendo fino a quattro missioni in un giorno, come accade il 31 dicembre e il 18 e il 19 gennaio - dapprima ai comandi del Douglas e poi di un S.81 in difficili voli notturni spesso ostacolati dal maltempo e dal tiro contraerei. Destinato a Salamanca come ufficiale agli ordini diretti del *Generalissimo*, disimpegna le funzioni di aiutante e di pilota personale con il suo Douglas DC-2. Contemporaneamente, ricopre l'incarico di ufficiale di collegamento con gli S.81 dell'*Aviación del Tercio*, partecipando in veste di osservatore a voli notturni su Pozuelo, Aravaca, Algete e Barajas. Alla data del 1° maggio 1937 - quando il Santuario si arrende, anche a seguito del ferimento del capitano Santiago Cortés che ha assunto il comando dei difensori - risulteranno 84 le missioni di rifornimento effettuate o tentate da Haya, con voli attorno alle due ore ciascuno svolti in buona parte su territorio nemico.

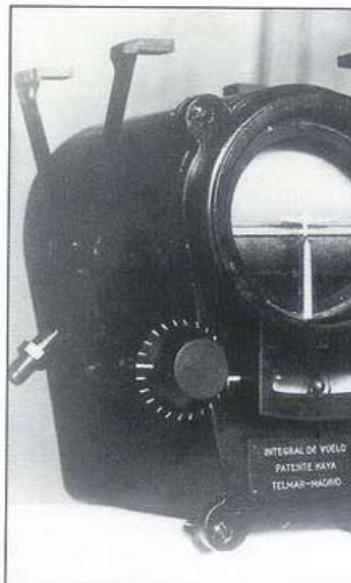
Intanto continuano i frequenti voli connessi agli spostamenti non solo del generale Franco, ma anche degli altri massimi capi della rivolta: Queipo de Llano, Mola, Aranda. E di notabili marocchini e diplomatici italiani. La sua provata esperienza e l'assoluta dedizione ne fanno un pilota affidabile e sicuro per le missioni più delicate. Pur impegnato in un'estenuante attività di volo, continua gli studi teorici e le sperimentazioni per perfezionare tecniche, strumenti e armi. Il 30 ottobre 1936, ai comandi di un Breguet XIX, effettua prove di lancio con bombe innescate da una spoletta di sua invenzione, altri tipi di bombe vengono sperimentate in novembre a Siviglia e a Salamanca, e ancora nel marzo 1937. Poi altri voli di bombardamento diurni e notturni, il lancio di volantini e proclami su città e posizioni tenute dalle forze repubblicane, ricognizioni, ricerche di aviatori caduti in zona nemica, trasporto di feriti. Nel primo anno di guerra, encomi per il suo impegno e per i risultati conseguiti gli vengono tributati il 23 aprile, il 25 maggio, il 12 e il 19 giugno e il 13 luglio.

L'ultimo volo annotato sul Libretto personale è quello del 26 settembre 1937: 60 minuti su un Miles "Falcon" per andare da Siviglia a Malaga. Qui, per ragioni apparentemente inspiegabili, la sua attività si interrompe bruscamente. Tornerà a volare, salvo una breve parentesi a El Coper, solo il 6 dicembre e in condizioni diversissime: ai comandi di un Fiat CR.32, fra i piloti italiani di un reparto dell'Aviazione Legionaria, il XXIII Gruppo "Asso di bastoni".

Al 2° corso di volo senza visibilità tenutosi a Cuatro Vientos nel 1932 parteciparono alcuni dei migliori piloti spagnoli. Da sinistra: cap. Abelardo Moreno Miró, cap. Manuel Gascón Briega, cap. Rafael Botana Salgado, cap. Cipriano Rodríguez Díaz Cucufate, ten. Joaquín García Morato, ten. Carlos Haya González e ten. José M° Gomez del Barco; in basso: cap. Luis Navarro Garnica e cap. Carlos Toruné Perez-Seoane. La guerra civile li vedrà protagonisti di primo piano, divisi su fronti opposti.

(5) Il DC-2 pilotato da Haya nelle prime settimane di guerra è quello messo temporaneamente fuori uso da Carlos Martínez Vara de Rey a Tablada la mattina del 18 luglio 1936 per impedire l'impiego in azioni di bombardamento sulle posizioni tenute dai ribelli nel Marocco spagnolo.

L'*Integral de vuelo* (o "giroscopio integrale" per l'orizzonte artificiale) progettato e brevettato da Haya.



Il Douglas DC-2 *Vara de Rey* utilizzato dal generale Francisco Franco per i suoi spostamenti con Carlos Haya ai comandi (g.c. G. Ruzzin).



(6) Le squadriglie nazionaliste da bombardamento contavano normalmente tre velivoli ciascuna.

Perché è rimasto a terra così a lungo? Cosa l'ha indotto a passare dall'Aviazione nazionalista a quella Legionaria? Perché ha lasciato i velivoli plurimotori sui quali ha combattuto più di un anno per mettersi ai comandi di un biplano da caccia? Le biografie ufficiali non lo dicono, si limitano ad un accenno - ripreso pedissequamente in termini pressoché identici in molti scritti - circa la sua delusione quando ha appreso che non gli è stato affidato il comando del *Grupo* di volo notturno nell'ambito della *Escuadra* equipaggiata con gli Junkers Ju 52. Ma il punto è proprio questo: perché non gli viene affidato quel comando con la storia e il servizio che ha alle spalle?

Dal 5 marzo precedente Haya è alla testa della squadriglia indipendente (6) costituita a Salamanca per le missioni più difficili, svolte in ore notturne e in condizioni di maltempo. L'unità ha iniziato la sua attività immediatamente da León intervenendo sul fronte cantabrico e il 20 dello stesso mese è scesa a Siviglia. Poi è andata a Cordova per sostenere l'offensiva di Queipo de Llano nella valle del Pedroche. L'ultima fase dei rifornimenti al Santuario de Santa María de la Cabeza ha visto il reparto impegnato anche nei bombardamenti sull'aeroporto repubblicano di Andújar, nella zona di Jaén, dal quale decollano i caccia che insidiano i voli a bassa quota dei trimotori.

In maggio, con il rientro in Spagna di alcuni piloti che hanno seguito un corso in Germania, si è costituita una seconda squadriglia per il volo strumentale affidata al capitano Luis Bengoechea. Assieme a quella di Haya formano il *Grupo* 1-G-22 del comandante Alfonso Carrillo Durán mentre l'altro, il 2-G-22 di Vicente Gil Mendizábal, è destinato alle



Carlos Haya assieme al cognato Joaquín García Morato a Cordova nel 1937.

azioni diurne. Da metà giugno al 6 luglio il *Grupo 1-G-22* ha combattuto sul fronte dell'Estremadura avendo come base Tablada, poi è andato a Casavieja per prendere parte alla battaglia di Brunete. In tutte le operazioni il capitano Haya è alla testa dei suoi pochi uomini, senza concedersi momenti di riposo e senza tirarsi indietro, anche se fin dall'inizio della guerra, e quindi da un anno esatto, è tormentato dal dubbio circa la sorte della moglie. Josefina Gálvez, infatti, è prigioniera dei repubblicani nell'Hotel Inglés di Valencia, trattata con riguardo, ma sottoposta a costante vigilanza da parte della polizia (7). Verrà scambiata con Arthur Koestler, un giornalista inglese di origini ungheresi, corrispondente del "News Chronicle". Sarà lo stesso Haya a trasportarlo a La Linea a bordo di un velivolo leggero per consegnarlo alle autorità britanniche.

In agosto e in settembre equipaggi e velivoli del *Grupo 1-G-22* sono impegnati nelle battaglie di Santander e di Belchite. In ottobre i reparti dell'Aviazione nazionalista con in linea i trimotori Junkers si riorganizzano. Dalla Germania arriva un'ulteriore rimessa di bombardieri He 111 destinati alla "Legione Condor" tedesca, che può così cedere agli spagnoli i vecchi e lenti Ju 52. Gli esemplari distinti dai codici 22-71, 22-83, 22-89, 22-92, 22-95 e 22-99 sono quindi ceduti al *Grupo 1-G-22*. Il comandante Carrillo lascia la guida dell'unità e passa alla Regione Aerea del Sud. Il comando della *Escuadra* viene assunto da Eduardo González Gallarza e quello dei due *Grupos* che ne fanno parte è assegnato a Manuel Gallego Calatayud e a Luis Roa Miranda. I confronti in casi simili non sono mai opportuni né eleganti, ma un fatto è certo: nessuno di questi ufficiali ha lasciato nella storia dell'Aviazione spagnola, sia in pace che in guerra, una traccia paragonabile a quella di Carlos Haya. Perché, dunque, non se n'è tenuto conto?

Per rispondere a questa domanda dobbiamo andare indietro nel tempo, alla prima metà degli anni Trenta, quando in Spagna l'Aviazione non è che un Corpo dell'Esercito. Il dibattito sulla sua trasformazione in arma indipendente vede gli aviatori divisi sul da farsi. Per la costituzione dei ruoli, molti - fra i quali lo stesso Haya e gli uomini migliori - ritengono che si debba procedere con dei concorsi che privilegino il merito, tenendo conto delle ore di volo, delle conoscenze tecniche, dell'aver eseguito voli su grandi distanze o conquistato primati, dell'essere autori di opere scientifiche. Altri, forse in modo interessato, sono per una soluzione più semplice e sbrigativa: transitare dai precedenti ruoli a quello aeronautico conservando gradi e anzianità conseguiti e maturati nei Corpi di provenienza. Lo scoppio della guerra troncherà ogni discussione in proposito salvo, una volta chiuse le ostilità, procedere alla creazione del ministero dell'Aeronautica applicando proprio il secondo dei concetti esposti circa l'ordinamento del personale.

A seguito delle elezioni del 1934 che vedono prevalere le destre, vengono nominati un nuovo direttore dell'Aviazione civile e la sua segreteria tecnica quale organo esecutivo. Viene inoltre insediato il direttore generale dell'Aviazione militare nella persona del generale Manuel Goded Llopis, un ufficiale che non appartiene al Corpo e che quindi non è neppure aviatore. Si tratta, com'è evidente, di una scelta prettamente politica: il comando vero e proprio è nelle mani del segretario tecnico. La sua nomina compete allo stesso Goded il quale non



Il generale Alfredo Kindelán Duany, comandante dell'Aviazione nazionale e responsabile di decisioni che ebbero un peso decisivo nel determinare la carriera e il destino di Carlos Haya.

(7) Josep Carles Clemente, *El árbol de la vida, la Cruz Roja en la guerra civil española 1936-1939*, Madrid 1989, p.124. Dr. Marcel Junod, *Le troisième combattant*, Comité International de la Croix-Rouge, Ginevra 1989, p. 142. Pierre Marqués, *La Croix-Rouge pendant la guerre d'Espagne (1936-1939)*, L'Harmattan, Parigi-Montréal 2000, p. 204 e segg.



Il tenente Andrea Sant'Andrea, a sinistra, assieme ad un altro pilota accanto ad un CR.32 sotto la neve. L'immagine aiuta a comprendere in quali condizioni ambientali si combatté la battaglia di Teruel nell'inverno 1937-38, uno dei più rigidi che la Spagna abbia vissuto nel secolo scorso.

CR. 32 sul campo innevato di
Bello nel febbraio 1938.



conosce pressoché nessuno degli uomini alle sue dipendenze. Consulta quelli più autorevoli e accreditati col risultato di raccogliere un'indicazione unanime: il più idoneo a prendere quel posto, per le sue conoscenze e per le sue capacità di organizzatore, è il tenente Carlos Haya. Poiché non presuppone avanzamenti di grado - oltre ad alcun vantaggio economico - l'incarico finisce per determinare una situazione alquanto bizzarra: un tenente che ha ai suoi ordini ufficiali superiori. Una incongruenza, questa, che esporrà Haya all'invidia e al risentimento di quanti, pur avendo fatto il suo nome, aspiravano al posto che ora ricopre. E che rende ancor più aspro il confronto sulla prospettiva dell'Aviazione come arma indipendente.

Le elezioni del febbraio 1936 segnano la vittoria della coalizione di sinistra e si producono altri cambi nei posti di comando. Pochi mesi dopo l'inizio della guerra, Haya è un'altra volta designato, senza aver mosso un dito per farsi largo, ad assumere un incarico di grande responsabilità. Il 9 novembre il generale Francisco Franco deve trasferirsi in volo da Salamanca a Escalona, sul fronte di Toledo. L'equipaggio in quella circostanza è formato dal primo pilota tenente Mario Ureña Jiménez e dal secondo pilota sergente Ananías Sanjuán, più esperto del superiore nel volo notturno. Di sentimenti filorepubblicani, il sergente progetta un colpo che potrebbe cambiare il corso degli eventi: spera che gli vengano affidati i comandi nel volo di rientro per poi dirigere sull'aeroporto di Alcalá de Henares e consegnare il *generalísimo* al governo della Repubblica. Le cose vanno però in altro modo. Il generale Franco prende posto accanto al tenente Ureña e Ananías Sanjuán deve per forza sedere fra i due uomini armati della scorta, pallido e incerto sulla sua sorte per il timore che il suo piano sia stato scoperto. La mattina dopo, incaricato di portare uno Junkers 52 vicino al deposito di bombe per eseguire il carico, decolla e raggiunge senza incidenti Alcalá de Henares, passando con i repubblicani.



Un'autocolonna nazionalista
bloccata da un'abbondante
nevicata nel settore di Teruel.



Un *Camion Blindado BA-6* delle forze repubblicane in una sosta dei combattimenti.

Il gravissimo pericolo corso dal generale Franco mette in allarme i suoi più stretti collaboratori e induce a maggiore prudenza per il futuro. È José Rodríguez Díaz Lecea, comandante del settore aereo centrale, a indicare il capitano Haya quale pilota personale del *Caudillo*: "Nessuno di noi - dice nel corso di un apposito incontro con altri ufficiali - gode della stima che va al capitano Haya. Dev'essere lui il suo pilota personale e il suo aiutante" (8).

Così, ancora una volta, si trova a prendere un posto che fa gola a tanti, in particolare per i rapporti di confidenza che comporta con il *Generalísimo*. Impegnato in quei giorni negli estenuanti voli di rifornimento al Santuario de la Virgen de la Cabeza, Haya decide di assumersi il carico di entrambe le incombenze: di giorno è a Salamanca agli ordini del generale Franco e all'imbrunire vola a Tablada dove lo aspetta un velivolo già pronto per un altro decollo. La mattina seguente, appena possibile, torna a Salamanca. Questi trasferimenti, tuttavia, non sono così frequenti: dopo lo scampato pericolo del 9 novembre, il generale Franco vola il meno possibile.

Nel febbraio 1937, con il pretesto della costituzione del Gruppo notturno da bombardamento, il Quartier generale dell'Aviazione sottrae Haya dal servizio alle dirette dipendenze del *Generalísimo* e gli affida il comando di due soli apparecchi e di altrettanti piloti - il russo bianco Uselod Marchenko e Carlos Muntadas - con l'impegno del generale Alfredo Kindelán Duany, comandante dell'Aviazione nazionalista, di fornirli di ulteriori mezzi e uomini addestrati entro breve tempo. Trascorse alcune settimane senza che ciò si concretizzasse, Haya decide di scrivere una lunga lettera nella quale espone le difficoltà nelle quali è costretto a combattere in mancanza delle risorse promessegli. Mette inoltre in evidenza l'incongruenza di ordini che espongono a inutili perdite con scarsi risultati. In risposta, firmata dal comandante del settore aereo del Sud, Roberto White, gli giunge una nota formale che deve averlo lasciato di sasso: Kindelán in persona ha disposto che gli vengano comminati quattro giorni di arresti, senza sospensione dei voli di guerra, "per aver avanzato richieste ingiustificate e irragionevoli nei confronti dei superiori". Segue la data del 23 aprile 1937. Non sappiamo se per pura casualità o per un calcolo beffardo, il comandante White gli indirizza lo stesso giorno un encomio "per i servizi prestati agli assediati del Santuario de la Cabeza, che senza il suo patriottismo e il suo aiuto sarebbero morti di fame".

Trascorrono altri mesi di guerra. I vertici dell'Aviazione nazionalista decidono di inviare alcuni ufficiali in Germania dove frequenteranno un corso in vista della creazione, questa volta vera, di una unità da bombardamento notturno. Del gruppo non fa però parte il capitano Haya. È il precursore del volo strumentale in Spagna, fra i pochi aviatori spagnoli che hanno conquistato al loro Paese un posto nel ristretto novero di quelli all'avanguardia nel progresso aeronautico, è stato invitato da aviatori tedeschi, proprio alla vigilia del 18 luglio 1936, a svolgere un ciclo di conferenze in Germania per illustrare il suo *integral de vuelo*. Di tutto ciò non si è voluto tener conto. È dunque agli ufficiali che hanno frequentato il breve corso di istruzione che vengono affidati i posti di comando quando l'unità si costituisce. Qualcuno arriva ad addebi-
targli delle responsabilità per l'abbattimento dello Junkers 52 di Marchenko la notte fra il 14

(8) I fatti e le circostanze che indurranno Haya a passare all'Aviazione Legionaria sono riportati in un dettagliato resoconto conservato nell'Archivo Mirentxu de Haya.

(9) Qualcosa di analogo era già capitato allo stesso Morato: nell'agosto del '36, a seguito di ripetuti incidenti occorsi a piloti nazionalisti dovuti ad inesperienza, i tedeschi decidono di riprendersi i loro Heinkel 51. Offeso, Morato chiede allora di passare alle truppe di terra, in un reparto dell'Esercito d'Africa, ma non glielo consentono. Esegue alcuni voli sui bombardieri, secondo pilota di Haya sul Douglas DC-2 e del tedesco von Moreau sullo Ju 52, ma il 2 settembre è di nuovo ai comandi di un caccia. Com'è naturale e logico che avvenga.

(10) Nei ranghi del Gruppo "Asso di bastoni" Haya effettua 23 voli di guerra e sette di pace per un totale di 41 ore. Prima del combattimento del 21 febbraio ha sparato solo una volta: 270 colpi da 7,7 mm in un mitragliamento nella zona di El Pobo.

(11) In particolare il rapporto sul combattimento redatto dal magg. Zotti, la ricostruzione di Andrés García Lacalle (in *Mitos y verdades*, Ediciones Oasis, Mexico 1973, p. 342 e segg.) redatto sulla base di quanto riportato nel *Diario de la Escuadra de Caza*, le notizie riportate da Serghei Abrosov in *V nebe ispanii 1936-1939* (Mosca 2003) sulla scorta di documenti sovietici, oltre a numerose testimonianze scritte e orali.

(12) Il 1° scaglione è formato da

due nuclei, guidati dallo stesso magg. Zotti e dal cap. Tito Falconi, con due pattuglie ciascuno al comando del cap. Foschini e del cap. Haya. Quest'ultimo ha per gregari il s.ten. Saverio Gostini e il serg. Federico Tassinari. I due nuclei del 2° scaglione sono affidati al cap. Carlo Calosso e al cap. Marco Larcher e le due pattuglie al s.ten. Guido Begiato e al s.ten. Bruno Trevisan.

(13) L'attacco delle forze repubblicane a Teruel - deciso e attuato nel giro di pochi giorni per sventare quello che avrebbe potuto risultare l'assalto risolutivo a Madrid da parte dei nazionalisti, le cui forze risultano decisamente superiori dopo la liquidazione del fronte Nord - scatta il 15 dicembre 1937. Gli scontri, a terra e soprattutto in cielo per effetto della quota, si svolgono in un clima rigidissimo: i piloti dei CR.32, degli I-15 e degli I-16 affrontano nei loro abitacoli aperti temperature che raggiungono i -40 gradi. Nel febbraio 1938 la caccia legionaria è schierata ad Alfacén con il XVI Gr. "Cucaracha", a Bello con il XXIII Gr. "Asso di bastoni" e a Utrilla con il VI Gr. "Gamba di Ferro". La caccia nazionalista è ad Alfacén con il Grupo 2-G-3 e i Bf 109 della Legione Condor a Calamocha. La caccia repubblicana ha gli I-15 a Barracas e a El Toro e gli I-16 a Villar de Arzobispo e ad Alcublas.

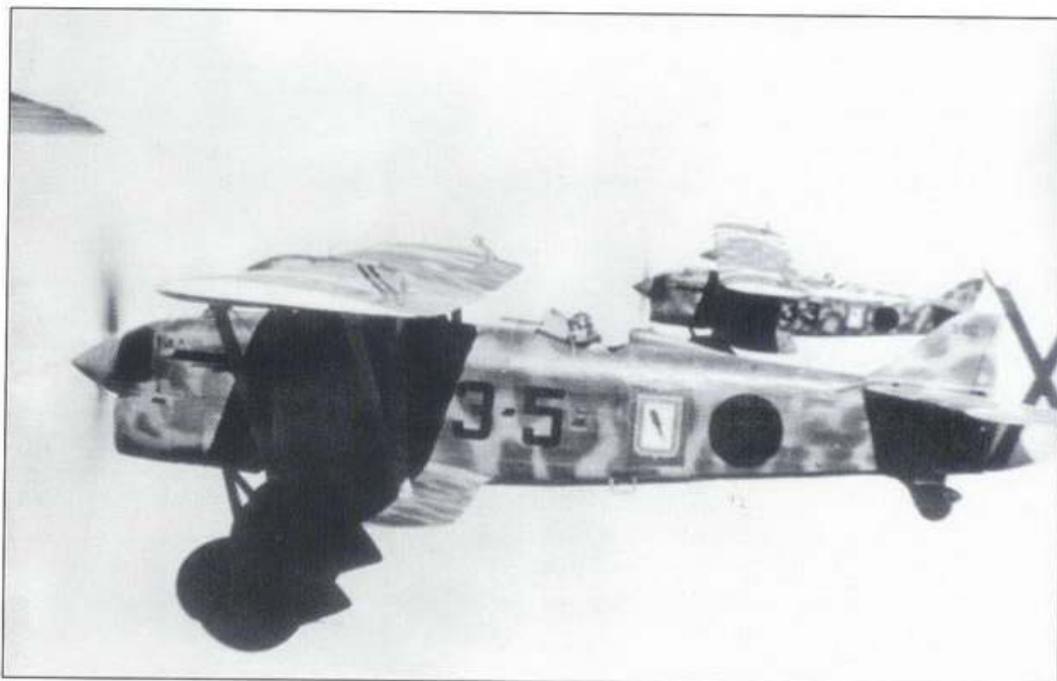
e il 15 settembre 1937 nei pressi di Sariñena. In quella occasione, anticipando una tecnica che troverà ampio utilizzo durante la seconda guerra mondiale, Haya lancia dei bengala per illuminare l'obiettivo, il che consente al sovietico Ivan Trofimovich Eriomenko, comandante degli I-15 del Grupo 26, di localizzare e colpire il trimotore. Bisogna però dire che allora nessuno sapeva dell'esistenza di una squadriglia dell'Aviazione repubblicana addestrata al combattimento notturno.

Per Haya, che già ha dovuto ingoiare troppi bocconi amari, sono le gocce che fanno traboccare il vaso: chiede di lasciare l'aviazione e di passare alla Legione, con gli uomini del generale Yagüe. Ancora una volta gli dicono di no (9). Lo stesso generale Franco gli scrive indicandogli di andare nell'Aviazione Legionaria quale aggregato al comando del XXIII Gruppo caccia, dove i suoi servizi possono risultare più utili. La scelta non è casuale. Gli spagnoli tengono il reparto italiano in alta considerazione, alcuni dei suoi ufficiali - come il maggiore Andrea Zotti che sposerà la figlia del generale Kindelán, e soprattutto il maggiore Guido Nobili al quale affideranno il comando della *Escuela de Caza* - godono di grande stima e rispetto.

Nell'aviazione legionaria

Ai primi di dicembre, sul campo di Almaluez, Haya entra a far parte dell'"Asso di bastoni", aggregato alla 19ª Squadriglia, ma con un'ampia indipendenza. È facile immaginare quali siano i suoi rapporti con i comandi dell'Aviazione nazionalista: la rottura dev'essere davvero profonda. La sua permanenza nei ranghi del XXIII Gruppo, impegnato in condizioni climatiche e operative durissime nella battaglia di Teruel, è di breve durata. L'ultimo volo ai comandi del CR.32 è quello del 21 febbraio 1938 (10). Sullo svolgersi degli avvenimenti in quella mattinata di scontri resta tuttora molta confusione, dovuta all'accavallarsi di reparti impegnati in breve spazio di tempo, ad orari palesemente inesatti riportati su alcuni documenti, alle dichiarazioni dei piloti coinvolti e al contenuto dei *Partes* (i Bollettini di guerra), alle notizie contraddittorie che giungono ai vertici dell'Aviazione repubblicana e al suo stesso governo. Tentiamo di riassumere i fatti, mettendo a confronto le versioni fornite dalle due parti (11) e tralasciando aspetti ininfluenti.

Ventiquattro velivoli dell'"Asso di bastoni", ripartiti in due scaglioni (12), decollano da Bello alle 10.15 per una scorta diretta ai *Pavas*, gli Heinkel He 45, incaricati di mitragliare la zona di Valdecebro, e per assicurare la protezione indiretta a una formazione di 15 S.81 italiani in azione su Calvastro (13). Mezz'ora dopo, appena giunti sulle linee del fronte, distinguono a quota inferiore e in direzione di Puebla de Valverde alcuni I-16 che evoluiscono come fossero impegnati in combattimento. I piloti dei CR.32 puntano su di loro, ma li perdono di vista e tornano su Valdecebro. Alle 11.35, mentre incrociano su Castralvo a 4.300 metri, avvistano verso Aldehuela due formazioni di caccia avversari in volo da est a ovest. Il comandante Zotti giudica la loro distanza tale da non costituire una minaccia per gli S.81 e, per una decina di minuti, si limita a tenerli d'occhio. Proprio nell'imminenza del bombardamento, previsto per le 11.45, una formazione di I-16 alla stessa quota dei caccia italiani si lancia con manovra decisa addos-



Un'altra immagine di caccia Fiat CR 32 dell'"Asso di bastoni" in volo nei giorni della battaglia dell'Alfambra.

so ai trimotori che stanno giungendo da destra e viene a sua volta prontamente attaccata dai CR.32 del 1° scaglione.

Nel suo rapporto, il comandante Zotti scriverà - riferendo anche le valutazioni dei suoi piloti - di una tattica "prudenziale" degli I-16, che fingono di attaccare per poi sganciarsi e tornare in quota. Un comportamento dovuto forse alla scorta diretta assicurata ai bombardieri dai velivoli del XVI Gruppo "Cucaracha" (il quale nelle stesse ore ha un'aliquota dei suoi piloti impegnati in crociere di protezione sugli aeroporti della zona di Saragozza), oppure dall'intenzione di frazionare le nutrite formazioni italiane. D'altra parte, in un altro combattimento svoltosi quasi un'ora prima contro i Bf 109 della "Legione Condor", gli I-16 della 2ª de Moscas hanno avuto la peggio perdendo quattro monopiani i cui piloti - probabilmente *novatos*, vale a dire alle prime esperienze in voli di guerra - sono riusciti fortunatamente a rientrare nelle loro linee seppur feriti. Allo stesso combattimento hanno partecipato anche dieci I-15: il sergente Manuel Orozco Rovira della 4ª de Chatos è atterrato con il timone di direzione e parte della deriva semidistrutti per essersi scontrato in volo con un Bf 109. Tornando ai CR.32 dell'"Asso di bastoni", del 2° scaglione comandato dal capitano Carlo Calosso, costretto a mantenersi a quota superiore da alcuni I-16, solo un nucleo può intervenire, e in ritardo, nel combattimento.

Quanto all'Aviazione repubblicana, in quella che sta diventando una delle giornate più dure dell'intero conflitto impegna tutti i caccia dei quali dispone. Alle 10 decollano undici I-16 della 2ª de Moscas di Ivan Devotchenko. Sono questi velivoli a sostenere il combattimento con i Bf 109, il cui esito costerà il posto al comandante. Dieci minuti dopo è la volta degli I-15: sette della 3ª de Chatos e tre della 4ª. Verso le 10.50, probabilmente informati del decollo dei bombardieri dell'Aviazione Legionaria e intenzionati a impedirne l'azione, i comandi repubblicani mandano in volo gli I-16 di Alcublas (otto della 1ª de Moscas del comandante Eduardo Claudín Moncada e altrettanti della 5ª del sovietico Platon E. Smolyakov), mentre da Villar de Arzobispo partono altri sei della 6ª di Konstantin M. Gusev con il comandante del Grupo 21 Manuel Aguirre López. Negli stessi minuti decollano undici I-15 della 2ª de Chatos, cinque della 3ª e tre della 4ª, seguiti alle 11 da due ritardatari di quest'ultima unità. È questa massa di caccia (14) a scontrarsi con i CR.32 del XXIII Gruppo - i cui piloti stimeranno di aver avuto a che fare con "40 fra Curtiss e Rata" - e con 17 Messerschmitt Bf 109 mentre, come abbiamo visto, i Fiat del XVI Gruppo assicurano la protezione ravvicinata ai bombardieri e non sono coinvolti nei combattimenti.

L'ultimo combattimento

Fra i piloti della 19ª dell'"Asso di bastoni" c'è anche Haya. È appena tornato con un lungo viaggio notturno da Bilbao, dove si era recato per assistere al funerale della madre. È comprensibilmente stanco e turbato, ma insiste con il comandante Zotti per partecipare all'azione. Nel suo rapporto, il tenente Vittorio Pezzé testimonierà di averlo visto lanciarsi in soccorso di un proprio compagno, investendo con impeto il velivolo avversario che lo stava attaccando. Ricordava l'allora sergente Federico Tassinari, anch'egli alla 19ª e in volo nella stessa azione:

Il capitano Haya era mio capo-pattuglia. C'erano parecchi Rata sopra di noi e un branco di Curtiss sotto. All'improvviso vedemmo sbucare veloci due Curtiss dalle montagne: si infilavano nella vallata che va verso Valencia. Haya si buttò in picchiata per attaccarli e io per un tratto lo seguii. Eravamo in velocità e ci mangiammo quasi 4.000 metri di quota, una manovra che non avrebbe dovuto compiere. Veniva dal bombardamento e aveva scelto di stare con noi italiani, ma non era un cacciatore. Era da poco in squadriglia e parlava soprattutto con gli ufficiali, rispettava tutti ed era da tutti rispettato.

Benché sull'accaduto esistano versioni discordanti, dovute alla confusione con l'altra collisione della quale fu vittima Orozco, non v'è dubbio sul fatto che Haya abbia investito l'I-15 del sergente Francisco Viñals Guarro della 2ª de Chatos. Ecco come lo stesso pilota ripensa oggi agli avvenimenti di quel giorno:

Nella mattinata del 21 febbraio effettuammo tre servizi di volo. Fu nel corso dell'ultimo, fra le 11 e mezzogiorno, che sostenemmo un combattimento con i Fiat a nord-ovest della Puebla de Valverde, dove intravedemmo anche alcuni Messers. Credetti di aver colpito un Fiat, ma non fui in grado di accertarmene perché nello stesso momento in cui riprendevo quota, si lanciò contro di me un apparecchio che stava più in alto e che mi parve essere solo. Tentai di impostare una virata per non dargli la coda, ma fu un attimo avvertire l'urto e vederlo cadere davanti a me. Mi ritrovai con il flap piegato e la semiala superiore sinistra danneggiata, il parabrezza e il collimatore non c'erano più e mancava anche lo sportello della cabina di pilotaggio. Ancor oggi non mi spiego il miracolo: avrei potuto rimetterci la testa. D'impulso sparai una lunga raffica che si perse nel cielo (15).



Carlos Haya a Bello nel gennaio 1938 assieme al maggiore Guido Nobili, aiutante anziano del parigrado Andrea Zotti comandante del XXIII Gruppo da caccia "Asso di bastoni".

(14) Documenti sovietici riportati da Serghei Abrosov (op. cit.) parlano di 13 I-15 e 23 I-16 decollati alle 10.50 in luogo dei 19 e 22 rispettivamente riferiti dal *Diario de la Escuadra de Caza*. Abbiamo scelto di attenerci a questa seconda fonte, pur dando conto dell'altra.

(15) Lettera all'autore del 2 novembre 2005. In *Habla un aviador de la República* (G. Del Toro, Madrid 1973) l'allora serg. pilota Juan Lario Sanchez della 2ª de Chatos afferma che, analizzando lo svolgersi del combattimento una volta atterrati, i piloti repubblicani testimoni della collisione erano convinti che Haya fosse già stato colpito da un I-16.

(16) I documenti sovietici riportano la notizia della morte di Haya definendolo "il miglior pilota in Spagna" (rif. Archivio militare dello Stato Russo - RGVA - Fond 35082, op.1^a - Delo N. 49, 1938).

(17) Andrés García Lacalle, op. cit., pag. 347. Riferendosi ad Haya, Lacalle scrive: "Era, a mio parere, il pilota più completo dell'aviazione franchista, per lui sentivo rispetto e ammirazione". Più avanti afferma che il suo abbattimento fu dovuto al gravissimo errore di permettergli di entrare in modo improvvisato in una squadriglia italiana come un gregario qualsiasi, senza essere affiatato con i suoi compagni, probabilmente senza neppure conoscerli, per intervenire in un fronte molto attivo. Sepolto frettolosamente assieme ad alcuni combattenti dell'Esercito repubblicano, il corpo di Haya sarà in seguito riesumato e trasferito nel cimitero del Santuario de Santa María de la Cabeza.

L'I-15 di Viñals era il CC-030 assegnatogli quando era entrato a far parte della 2^a de *Chatos*. Continua il pilota:

Mi interessa dire che non ho mai affermato, né allora né in seguito, di aver abbattuto il capitano Haya. Non potevo sapere chi era ai comandi dell'apparecchio col quale mi scontrai, lo si dedusse più tardi, quando arrivò la notizia della sua morte. Ciò di cui ero sicuro è che si trattava di un Fiat e in questo senso feci il mio rapporto. Dopo la collisione mi vidi costretto a compiere un atterraggio d'emergenza in un terreno agricolo nei pressi di Formiche Bajo, vicino a Teruel. Passai la notte a Sarrión, da dove chiamai i meccanici che vennero per le riparazioni necessarie. Con alcuni buoi portammo il *Chato* in posizione idonea, potei decollare e con molte precauzioni arrivai al campo poco distante di El Toro.

La notizia della morte di Haya suscita profondo dolore fra gli aviatori nazionalisti, ma non sono pochi a ricordarlo e a dolersi della sua perdita (16) - e in ogni caso a sottolinearne le capacità e il valore - anche dall'altra parte della barricata. Approfittando di una pausa nelle operazioni di guerra, è lo stesso Morato a scrivere il 28 febbraio un messaggio indirizzato ai capi dell'Aviazione repubblicana e a lanciarlo sull'aeroporto di Almuriente:

Lettera aperta ai comandanti dell'aviazione repubblicana don Ignacio Hidalgo de Cisneros e don Antonio Camacho Benítez. Sul fronte di Teruel, nei pressi del Puerto de Escandón, è caduto in combattimento il capitano Haya. Non mi rivolgo agli amici di ieri né ai nemici di oggi, mi rivolgo precisamente a voi per essere compagni d'arme dello scomparso. La moglie sollecita il suo cadavere. Io faccio mia la sua richiesta e se un giorno ci incontreremo il cielo, prima di cominciare la lotta vi saluterò riconoscente.

Dall'altra parte non giunge alcuna risposta, il che induce Morato ad un commento amaro e risentito.

Che il messaggio sia stato ricevuto - scrive nel suo diario - lo prova il fatto che fu riprodotto sulla stampa rossa e fu trasmesso dalle stazioni radio. Però mai ho ricevuto una risposta di alcun tipo. I resti gloriosi del nostro eroe restano nella zona rossa per il silenzio di quei vecchi suoi compagni che, neppure di fronte alla supplica di sua moglie, seppero avere un gesto di cavalleria che potesse in parte elevarne il livello spirituale.

Pur considerando ingiusto il rimprovero, Lacalle riconosce che fu un errore il non rispondere al messaggio ma, aggiunge, non si sarebbe trattato che di penose spiegazioni prive di effetto pratico. Afferma che de Cisneros gli aveva esposto il contenuto della lettera e il suo desiderio di soddisfare il desiderio della vedova. Fu subito disposta una ricerca: quando si concluse risultò che il cadavere di Haya era stato sepolto da alcuni contadini nel luogo stesso in cui era caduto e che ormai quella zona era stata abbondantemente superata dalle linee del fronte per la rapida avanzata delle forze nazionaliste (17).

Con Regio decreto del 2 settembre 1938, a Carlos Haya viene concessa la Medaglia d'oro al valor militare con questa motivazione:

Combattente di eccezionale valore, campione di ogni virtù civile e militare, fautore entusiasta degli



La sola immagine nota che ritrae il capitano Haya, terzo da sinistra in piedi, fra i piloti del XXIII Gruppo dell'Aviazione Legionaria.



Schieramento di Fiat CR. 32 del XXIII Gruppo caccia nell'estate 1938.

ideali fascisti, chiese di combattere nei ranghi dei fratelli italiani. Nel combattimento del 21 febbraio 1938, nel cielo di Teruel lanciandosi tutto solo in soccorso di un nostro apparecchio attaccato da numerosi caccia nemici, nel generoso tentativo di abbattere un velivolo avversario lo serrava tanto da vicino da investirlo, incontrando morte gloriosa. Esempio sublime di fratellanza, di senso del dovere e di cosciente arditezza.

Quanto alle autorità nazionaliste, solo dopo la morte sembrano ricordarsi di Haya e del suo valore. La promozione a comandante per merito di guerra gli viene riconosciuta dal 1° marzo del '38 e il 4 giugno seguente il Bollettino ufficiale riporta la notizia della concessione della *Medalla Militar*. In agosto - quando con ogni probabilità sono informate circa l'intenzione degli italiani di decorarlo con la MOVVM e ben quattro mesi dopo la richiesta inoltrata dal maggiore Zotti al generale. Kindelán di concedere ad Haya la massima onorificenza spagnola (18) - avviano la pratica per la *Laureada de San Fernando*. La decisione definitiva in tal senso tarderà più di quattro anni.

È vero, come afferma Jesús Salas Larrazábal, che nel campo nazionalista "le ricompense persero il loro valore esemplare perché tardive e mal studiate [oltre che prive di alcun riferimento ad avvenimenti e atti che le motivavano], e furono causa di disillusioni e risentimenti" (19), ma nel caso in questione sembra di poter mettere nel conto ulteriori considerazioni.

La *Laureada* era stata concessa a Morato - "a vivente", caso più unico che raro - in aperta polemica con gli italiani. Lasciamo che a spiegare perché sia un autentico protagonista di allora, il tenente Corrado Ricci comandante della 3ª Squadriglia caccia nei giorni cui si riferiscono gli avvenimenti da lui stesso riportati nelle sue memorie autobiografiche:

Gli spagnoli volevano farsi dare a tutti i costi dall'Italia dei CR.32 per costituire il loro reparto nazionale; valendosi allora degli attriti sorti tra Morato e Salas da una parte e Fagnani dall'altra, volevano dimostrare che non era possibile condurre operazioni aeree sul fronte di Madrid per l'opposizione dello stesso Fagnani! Gli Junkers così svogliati che noi avevamo scortato in quei giorni erano spagnoli, non tedeschi come noi avevamo invece ritenuto in un primo tempo: l'attacco delle fanterie spagnole sul Jarama era stato bloccato dai carri armati russi e la truppa di terra chiedeva insistentemente un combattimento aereo per... tirarsi su di morale! Fagnani, senza sapere nulla di questi intrighi, si era attenuto alla logica e aveva condotto l'impiego del suo smilzo gruppo con la consueta abilità: di questo, alle spalle, gli venne fatta grave colpa dagli spagnoli che volevano il combattimento per il combattimento senza preoccuparsi della sproporzione di almeno due a uno dei nostri mezzi e della difficoltà di avere rimpiazzi di velivoli e piloti. Noi invece, secondo gli ordini, combattevamo quando era necessario per portare a termine il compito affidatoci, o se attaccati direttamente: una differenza di mentalità che solo i competenti possono comprendere e giudicare.

Una mattina Morato, chiamato dal sud, aveva conferito con i vari comandanti delle squadriglie dei bombardieri: questi avevano promesso di fare da esca per suscitare un vero combattimento sulla testa delle fanterie demoralizzate. Lo stesso generale Kindelán, comandante dell'Aviazione spagnola, lo aveva poi convocato: doveva provocare una specie di *casus belli* col quale dimostrare che era possibile combattere solo se erano presenti gli spagnoli: gli italiani non volevano combattere!

Era per questo che avevo visto arrivare, quatti quatti e inaspettati, i tre CR.32 [quelli di Morato,

(18) Nella documentazione allegata alla proposta, il comandante Zotti scrive tra l'altro: "Da circa tre mesi il Capitano Haya, quale ufficiale spagnolo aggregato al Gruppo per un periodo di addestramento e di pratica di comando, aveva partecipato a quasi tutte le azioni del Reparto con un entusiasmo giovanile ed un impegno che esaltarono le simpatie e la stima dei camerati italiani, dei quali godeva in precedenza un'ammirazione sconfinata". In *La guerra en el aire* (Editorial AHR, Barcelona 1958, p. 284 e segg.) il col. José Gomá pubblica un rapporto sul combattimento del 21 febbraio pressoché analogo a quello del comandante Zotti, attribuendolo però al magg. Guido Novili (sic), definito erroneamente "brillantísimo jefe del 23 Grupo".

(19) Jesús Salas Larrazábal, *La guerra de España desde el aire*. Ediciones Ariel, Madrid 1972, p. 429.

(20) Corrado Ricci, *Vita di pilota*, Mursia, Milano 1976, pagg. 49 e 50. Gli stessi fatti riferiti da C. Ricci finiranno per avere qualche peso nella morte di Morato, suscitando legittimi interrogativi sulle sue vere cause. Si veda in proposito *Un giallo la morte di García Morato?* di A. Emiliani in *JP-4 Aeronautica* aprile 1996. Le invidie e le gelosie delle quali furono vittime costituiscono un'ulteriore analogia nelle vicende umane e militari di Haya e di Morato.

Da sinistra.

Un'immagine inedita di Carlos Haya accanto al suo CR. 32, distinto dall'indicativo 3-7, ripresa a Bello l'11 febbraio 1937, dieci giorni prima della morte.

Il sergente Francisco Viñals Guarro accanto al suo Polikarpov I-15 *Chato*. Dopo la collisione in volo con il CR. 32 di Haya, Viñals fu promosso tenente, non per aver provocato la morte del pilota nazionalista, ma per aver portato all'atterraggio il suo biplano danneggiato, consentendone poi il recupero.



(21) Il gen. Kindelán, l'uomo che più di altri ha avuto un peso nel determinare la sorte di Haya, nel suo *Mis Cuadernos de guerra* (Editorial Planeta, Barcelona 1982) non lo cita neppure una volta. Scrive però (op. cit., p. 87) che fino al marzo 1937 solo "una squadriglia da bombardamento italiana e un'altra da caccia erano venute in nostro soccorso per lottare contro gli aviatori russi e internazionali rossi ben dotati di aerei. E fu ancor minore e tardiva la collaborazione tedesca". È una palese deformazione dei fatti: o Kindelán non era informato oppure era in malafede. D'altra parte perdura tuttora, fra gli storici filonazionalisti, la tendenza a sottovalutare l'apporto decisivo degli alleati alle operazioni e nel determinare l'esito della guerra.

(22) Arturo González Gil, ingegnere aeronautico e insegnante alla Scuola meccanici d'aviazione di Cuatro Vientos, progettista con José Pazó Montes del GP-1, un velivolo da addestramento e collegamento costruito in 46 esemplari. Muore nelle prime settimane di guerra sulla Sierra de Guadarrama, al comando di una compagnia di miliziani.

(23) Dal colloquio con l'autore a El Saler, Valencia, nel giugno 1981. Lo stesso concetto è riportato da José Jové nel n. 31 di *Alas Gloriosas*, il bollettino periodico dell'ADAR.

L'autore ringrazia per la faticosa e gentile collaborazione l'Archivo Histórico del Ejército del Aire di Villaviciosa de Odón, l'Archivo Mirentxu de Haya, l'Ufficio storico dello Stato Maggiore Aeronautica e gli amici Simón Fiestas Martí, Carlos Lázaro Avila, David Gesalí Barrera, Paolo Varriale e Alfredo Logoluso.

Salvador e Salas. Ricci si riferisce al combattimento del 18 febbraio 1937 su Morata del Tajuña, a sud di Madrid; era per questo che Morato, a bombardamento finito e quando noi eravamo diretti verso le nostre linee sempre di scorta ai trimotori, si era buttato in mezzo a Rata e Curtiss. Se io non me ne fossi accorto e, rompendo la formazione, non mi fossi precipitato in loro aiuto, molto probabilmente sarebbero stati abbattuti nonostante ogni possibile sforzo. Io avevo salvato loro la vita: me lo aveva riconosciuto lo stesso Morato quando, al mio atterraggio, era venuto ad abbracciarmi e ringraziarmi così calorosamente. Debbo far notare che io fui il primo degli italiani ad atterrare, mentre i tre spagnoli erano già a terra da un pezzo: si erano buttati, ma appena salvati dalla mischia, se n'erano tornati a casa.

Sono certo che Morato, che avevo imparato a conoscere, non aveva innescato il combattimento per la profferta della *Laureada* che lo stesso Kindelán gli aveva promesso. Lo aveva fatto solo in ossequio agli ordini: perché era stata chiesta la vita, a lui e ai suoi piloti, per il solo scopo di forzare la mano ai massimi capi. Anni dopo la guerra Kindelán scriveva su *ABC* di aver ordinato, personalmente, a Morato di iniziare il combattimento: mi chiedo se quell'articolo sarebbe mai stato scritto se i tre piloti fossero stati abbattuti. Comunque, quando Franco venne a farsi scortare da me e dalla mia pattuglia (e perché non dai suoi stessi piloti?) sapeva che *finalmente* gli italiani erano stati *costretti* a combattere dal valore e dall'esempio degli spagnoli: per questo non ritenne necessario rivolgerci nemmeno un saluto!

Sono lieto di essere corso a salvare la vita di quei tre, ma non sarebbe un gran male se nella Spagna, foss'anche quella di Franco, qualcuno si azzardasse, finalmente, a dire la verità! (20).

Concedere la Medaglia d'Oro a Carlos Haya, un pilota che aveva lasciato volontariamente i ranghi dei propri connazionali per venire a combattere nell'Aviazione Legionaria, poteva costituire un atto di scortesia nei confronti dell'alleato, ma anche il modo per "rendergli pan per focaccia". Non disponiamo di prove documentali in tal senso, ma il dubbio è legittimo. I rapporti italo-spagnoli non furono mai idilliaci come la propaganda o versioni edulcorate vorrebbe far credere (21). Poi la MOVIM sarà concessa "alla memoria" anche a Morato, ma a guerra ormai conclusa, in un contesto mutato e quando ormai saranno le valutazioni di ordine politico a prevalere su quelle militari.

Con la morte di Carlos Haya, l'aviazione in generale - e non solo quella che si identifica in una o nell'altra bandiera - perde un grande protagonista, uno scienziato, un uomo di valore. Viene da chiedersi quale sarebbe stato l'ulteriore contributo che avrebbe potuto portare allo sviluppo del volo se la guerra non avesse interrotto prematuramente le sue ricerche e le sue esperienze.

José Jové Alujas, già meccanico dell'Aviazione repubblicana e fra i fondatori dell'ADAR (Asociación de Aviadores de la República), ebbe a dire e a scrivere:

In tutte le guerre si commettono barbarie, la guerra stessa lo è. Non sono qui per giudicare nessuno, ritengo però che non si sarebbe dovuto permettere all'ingegnere González Gil (22) di imbracciare un fucile e di andare a combattere sulla Sierra, né che Haya morisse pilotando un apparecchio da caccia. Erano due persone di ideali opposti, ma che sarebbero state più utili nelle retrovie, continuando i loro studi e insegnando nelle scuole (23).