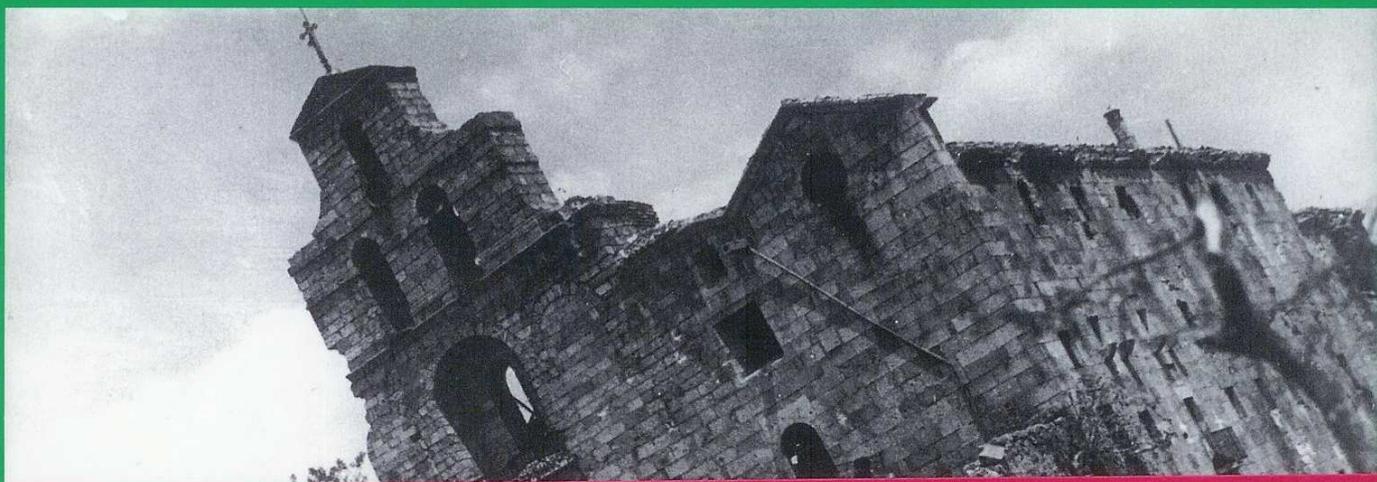


# LA EPOPEYA DEL SILENCIO



Telegrama cifrado, personal y reservado del Generalísimo, dirigido el día 27 de diciembre de 1936 al General Jefe del Ejército del Sur, que decía textualmente lo que sigue:

**“ORDENE V.E. QUE PRENSA ANDALUCÍA NO PUBLIQUE INFORMACIÓN SOBRE SANTUARIO NUESTRA SEÑORA DE LA CABEZA CON OBJETO DE NO HACER DE UN OBJETIVO SENTIMENTAL UNO NACIONAL”**

*de la Virgen de la Cabeza (Andújar) por la Guardia Civil de la Comandancia de Jaén a las órdenes del Capitán Santiago Cortés González*

JUAN PEDRO CORTÉS CAMACHO

## *CAPITULO XIV*

*CARLOS HAYA GONZÁLEZ*

Contraieron matrimonio Don José de Haya Querejeta y Doña María Dolores González Ubieta en Bilbao, el año 1.900. María Dolores solo tenía 19 años. Desde el día de su boda empieza a girar en torno a ella toda la vida familiar, y es tal el afecto que por sus virtudes la rodea desde el primer momento que no se sabe qué admirar más: su vivacidad, su buen corazón, su entrega total o su inteligencia. Mimada hasta entonces en el seno familiar, por primera vez se enfrentaba con las asperezas y realidades de la vida. Su formación cristianísima, el ejemplo intachable recibido, la obligaría, si no lo hiciera su propia inclinación y conciencia, a cumplir escrupulosamente sus deberes de esposa y madre; era, “como sería después su hijo Carlos, un corazón apasionado, generoso y deseoso de entregarse.

Cada miembro de su familia contaba cada día más con el apoyo de María Dolores. Ya no es “Lolita” ni “Lola” quien recibe visitas, cartas o demandas de consejo. A cualquier mujer normal con nueve hijos –que cabían todos bajo una manta- se le hubiera hecho un mundo la vida, sin quedarle tiempo para nada; la cabeza clara e inteligencia despierta de María Dolores González de Ubieta le permitían, en cambio, ocuparse de todo y de todos.

Don José, entre tanto, administra sus rentas, frecuenta una agradable tertulia y, andarán incansable, daba cada día no ya largos paseos, sino poderosas marchas que duraban varias horas. Solía salir por las tardes a eso de las tres y media, solo, y caminaba sin descanso siguiendo muy variados itinerarios hasta la caída de la tarde. Algo de esta afición ha heredado su hijo Alfonso quien, aunque dispone de menos tiempo para cultivar tan sano ejercicio, aprovecha muchas de sus horas libres para pasear en largas caminatas.

Los primeros años de Carlos de Haya discurren tranquilos en Bilbao bajo la dulce mirada de la madre. Ella, que quiere a todo el mundo y sobre todo a sus hijos, tiene para él un afecto especial. Es el mayor de los varones. Así pasan los años de la niñez impregnados de religión y ternura en los que Carlos, cuando le preguntan, dice que quiere ser torero, obispo o aviador.

Desde la misma infancia recibió Carlos una profunda formación religiosa que después había de servirle como bálsamo de muchas penas y que se pondría de relieve a lo largo de toda su vida. Siempre que volvía a Bilbao había de subir al Santuario de Begoña.

Frecuentó el colegio de los Escolapios, en cuyo centro continuó sus estudios hasta conseguir el título de profesor mercantil. En esta época inicia Carlos sus primeras lecturas. Da los primeros pasos con ocasión de una pulmonía pacientemente soportada. Su padre solía leerle a ratos y empezó nada menos que por los Episodios Nacionales. Aquellos tipos de Galdós, lanzados en una vorágine de humanidad donde nada parece falso ni nada se falsea, impresionan vivamente la avispada imaginación del mozo. Fue Carlos un lector perseverante pero con campo bien definido: lecturas científicas, de verdadero especialista o lecturas épicas, heroicas, como los Episodios, como la Iliada, como la Odisea... Se entregaba con pasión y fervor tanto a unas como a otras. Por eso más adelante bautizaría a sus dos mellizos con los nombres de Héctor y Aquiles.

Entre tanto la familia Haya había empezado a veranear todos los años en Ondarroa – lo hicieron ininterrumpidamente desde 1.912 a 1.918- y allí entraron en conocimiento bastante íntimo con la familia de don Mauricio Sánchez de la Parra, por entonces coronel jefe de la Academia de Intendencia de Ávila. También, a partir de 1.915, trabaron estrecho conocimiento con la familia del capitán Martínez Baños, profesor de la academia. Por aquellas fechas -1.917- Carlos había terminado sus estudios medios y tenía que tomar una decisión sobre su futura carrera. Desde hacía años sentía una rara atracción por la Aeronáutica que entonces estaba en sus comienzos. Con 7 y 8 años se entretenía Carlos lanzando aviones de papel desde el balcón de su casa en la Gran Vía. Pero no existía una Academia del Aire. El trato frecuente con Martínez Baños y la amistad familiar con Sánchez de la Parra deciden a Carlos por la milicia. En principio pensó en Caballería, pero

la exigencia de estudiar francés le hizo desistir de la Academia de Caballería. Tal era la antipatía que cobrara a los franceses por sus lecturas de los Episodios Nacionales. Derivó naturalmente hacia la Intendencia, donde tenía amigos.

Acabado su profesorado mercantil se presentó en la Academia de Intendencia de Ávila en 1.917 en la que ganó plaza y salió alférez con el número 2 de su promoción en 1.921.

Carlos sentía la Aviación. Esta es la realidad. No puede afirmarse que Carlos de Haya, a sus 16 años, sintiera la milicia. Se hizo militar porque era la vía más directa para llegar a ser aviador con posibilidades de hacer carrera; y dentro de la milicia eligió –ya lo hemos visto- la Intendencia simplemente porque conocía algunos militares de Intendencia, entre ellos al director de la Academia.

Recibió el Real Despacho el 11 de julio de 1.918, fue destinado a la 6ª Comandancia de Tropas de Intendencia donde permaneció tres años, hasta el otoño de 1.924.

Estaba saliendo Carlos de la Academia cuando se produjo el Desastre de Annual. El año siguiente -1.922- fue el de la desmoralización del Ejército y el inicio de su recuperación. En 1.923 fue el año de la Dictadura.

En su destino peninsular Carlos se moría de impaciencia por acudir a Marruecos. Las noticias sobre la retirada de Xauen lo sublevaban y lo entusiasmaban a un tiempo. Aquel verano decidió partir para África. Cuando a mediados de julio de 1.924 recibió la noticia de que iba a ser destinado a la Comandancia de Intendencia de Melilla que tenía solicitada, pidió y obtuvo unos días de permiso para despedirse de la familia. Se presentó en casa de sus padres en la última semana de julio. Aquel permiso, extrañó mucho a la familia. Un día, terminado el almuerzo fue a sentarse el padre, como solía hacer, en el butacón de la derecha –siempre el mismo- del comedor, para descabezar un corto sueño. Carlos se le acercó afectuoso y confidencialmente. Fue una escena muy breve, a media voz.

-Papa, he pedido ir a África. Mi visita de estos días es para solicitar tu bendición y daros a todos un abrazo. Mañana debo partir. El 1 de agosto tengo que incorporarme a la Comandancia de Intendencia de Melilla. Se está preparando la recuperación de nuestra zona y creo que debo estar allí.

-Ya sabes, hijo, que no me agrada que seáis militares o religiosos porque no hay forma de reteneros en el seno familiar. Me gusta veros a todos juntos y cerca. De todas formas si crees que es tu deber, doy tu decisión por buena. Llevas un apellido limpio y honroso y sé que lo dejarás en buen lugar como hice yo en mis tiempos de voluntario en Cuba. ¡Que Dios te bendiga!

Carlos se retiró inmediatamente para abrazar a la tierna madre que lloraba en otra pieza. Y emprendió el camino de África.

Llegado a Melilla se encontró con que había muchas cosas que hacer. Carlos de Haya entonces, como siempre mientras vivió, iba dispuesto a trabajar y cumplir con su deber en un grado heroico. Tenía todas las cualidades que hacían falta: vida virtuosa, amor al trabajo, entusiasmo, inteligencia, enorme espíritu de sacrificio y valor, tanto físico como moral. Naturalmente necesitaba un tiempo de adaptación. Las unidades de Marruecos estaban acostumbradas a atender por sí mismas a sus necesidades en materia de abastecimientos y administración, de donde resultaba un gran desorden. Desde el primer día en que salió de la Academia de Ávila fue Carlos de Haya uno de esos hombres que representan la ciencia y la cultura militar; estudioso, desinteresado, luchando constantemente contra la envidia y los prejuicios de otros, y contra el antagonismo de aquellos para quienes armar una ensalada de tiros era “escribir una página gloriosa de historia” mientras que ponerse a hacer un trabajo ordenado y eficiente era “una solemne estupidez”. Toda la estancia de Haya en África podría titularse: “*Un conciencizado*”

*trabajador en la época del Desastre*". Cuando unos sueñan con ascensos y otros con "páginas de gloria". Carlos de Haya se enfrenta con los problemas concretos que supone abastecer a unas tropas en operaciones. Haya conoce entonces algo que es implacablemente aleccionador: los efectivos de la Comandancia de Melilla en el año del Desastre eran sobre el papel 25.000 hombres, pero sobre las armas solo había 16.000; el resto con permiso o en hueco de plantilla para que los presentes pudieran ofrecerse "delikatessen", no estaba allí. Haya empieza una gran lucha contra toda clase de problemas y se aficiona a los motores tratando de solucionar las dificultades y carencias de los camiones y otros vehículos de la Intendencia.

En enero de 1.925 tiene que volver a la península con unas fiebres tifoideas que le duran casi tres meses. Los pasa en Orduña. Tan pronto recibe el alta marcha a la Escuela de Vuelo de Albacete para hacer el curso de piloto de Aeroplano, de donde sale con un flamante título el 18 de junio de 1.925. Enseguida -21/06/25- pasa a la Escuela de Transformación de Cuatro Vientos de donde sale el 23-10-25 con el título de Piloto Militar de Aeroplano. Durante este tiempo está en situación de disponible en la 1ª Región. Conseguido el ingreso en la Aviación militar es destinado al Grupo de León con residencia en Getafe para un período de prácticas de dos meses y a primeros de 1.926 sale de nuevo para el Continente negro destinado al Grupo Bristol de África (Melilla) todavía considerado como en misión de servicio en Aviación Militar. El 1 de agosto de 1.926 obtiene la incorporación total al Servicio de Aviación Militar y pasa destinado al Grupo DH Napier de África (Melilla-Tetuán-Larache) donde permanecerá hasta 1.927.

Desde que Carlos de Haya pisara por primera vez la Escuela de Vuelo de Albacete hasta el último día de su vida destacó en todo momento por su gran capacidad para el manejo de los aviones y sus extraordinarias dotes de navegante. Con más de 3.000 horas de vuelo solo había roto una vez en su vida: al regreso del raid Sevilla-Bata. Para Haya volar y navegar era algo intrínseco, connatural. Sus misiones y planteamiento previo que tenía la costumbre de hacer con toda minuciosidad antes de empezar cualquier misión tenía que ser siempre exhaustivo y en el mismo residía la verdadera clave de su éxito. Siempre sereno y metódico estudiaba a fondo las acciones; cuando los demás se habían retirado él permanecía estudiando los planos, los supuestos y las tácticas.

Los doce meses de 1.926 y los dos primeros de 1.927 representan un tiempo importantísimo en la vida del aviador Carlos de Haya. Durante aquellos meses de estudio y trabajo anudó lazos que habrían de perdurar íntimos a lo largo de los años. Luís González Zubieta, Cipriano Rodríguez ("Cucufate"), Rogelio Azalao, Álvaro García Ogara... fueron compañeros entrañables de aquel tiempo lleno de ardor e ilusión. Estaban viviendo unos años trascendentes para la Aviación española que toma auge e ilusión en los cielos de África. El 2 de febrero de 1.926 llegaba a Pernambuco, tras su ágil salto atlántico, el hidroavión "Plus Ultra" pilotado por R. Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada.

Haya entretanto vuela, profundiza en la mecánica de la Aviación, afina técnicas, estudia, y trabaja sin descanso.

Durante este invierno de 1.925 y 1.926 las tropas españolas consolidan y ocupan las bases de partida para la campaña de la primavera siguiente, que resultaría decisiva.

Si durante el invierno no se le ofrecen muchas ocasiones a Carlos de Haya para participar en combates tiene, en cambio, infinidad de ellas para plantearse problemas tácticos y resolver otros puramente técnicos. Ya empieza a destacar como piloto y navegante nato. Cuando la que lleva los mandos es su mano férrea y suave los aviones obedecen como encantados. Durante aquel invierno de principios de 1.926 prestó Haya múltiples servicios de un extremo a otro de la zona española, cuya geografía empezó a conocer como nadie: protegió movimientos, lanzó mensajes, llevó comunicados, transportó jefes de unidades, realizó observaciones y levantó planos en un continuo ir y venir sobre la

cabeza de puente de Axdir, la línea del Uraga o el sector del alto Kert. Sus observaciones sobre el Yebel bu Zeitung aportaron datos decisivos para el planteamiento de la operación que realizarían en marzo las columnas de Millán Astray y Orgaz y de Álvarez Coque y Sáenz de Buruaga a las órdenes del general Berenguer, para silenciar al famoso cañón “Felipe”.

Carlos de Haya se había ganado ya un renombre entre sus compañeros como piloto de suprema habilidad, cuando en la madrugada del 8 de mayo el ejército español emprendía “la más brillante campaña de Marruecos” como dijera Hernández Mir.

La formidable “troika” Sanjurjo-Goded-Castro Girona se lanzó sobre el valle del Nekor para ocupar el territorio de Beni Urriaguel. Del 8 al 11 de mayo, durante la gran batalla de la loma de los Morabos, Haya “Cucufate”, Azaola y algún otro heroico compañero ensayan por primera vez en la historia de la Aviación el método de ataque desde el aire que durante nuestra guerra de 1.936-1.939 había de llamar la aviación nacionalista “cadena”. A Carlos de Haya y a sus íntimos compañeros les cupo el honor de haber ideado aquella impresionante técnica de combate en la que luego destacaría de manera excelsa como “as” indiscutible y maravilloso José Muñoz Jiménez “el Corto”, hombre de valor extrahumano. Los aparatos de Haya y de sus compañeros parecían querer cubrir con sus alas y acariciar con el vendaval de sus hélices a los hombres de Álvarez Coque, Capaz y Varela que actuaban valerosamente en la vanguardia. Al finalizar la feroz batalla de cuatro días había sido definitivamente domeñado el poderío militar de Beni Urriagel, y Mola tenía abierto el camino del Nekor. Cuando se logró la ruptura en Axdir el avión de Haya partió gozoso hacia el alto Kert para lanzar un mensaje garrapateado a González Carrasco anunciándole la nueva, y diciéndole que las fuerzas de Mola remontaban el curso del Nekor en busca suya.

En aquel mes de mayo de 1.926 Sanjurjo había hecho desaparecer para España una pesadilla, con la derrota de Abd el Krim, a quien le faltó al final la decisión heroica de morir al frente de sus hombres.

Carlos de Haya, por su parte, no para un momento en aquellos días de mayo y junio apoyando a las columnas de Ponte, Balmes, Castillo, Dolla, González Carrasco y Mola, hasta terminar la campaña del Rif central.

Carlos de Haya estaba lleno de entusiasmo e idealismo. Se había dado cuenta de la enorme importancia del arma que tenía entre manos. Había comprendido sus fabulosas posibilidades y tenía consciencia de sus limitaciones actuales. Desde aquellos momentos empezó a estudiar la forma de perfeccionar las comunicaciones tierra-aire y aire-aire. Desde estos días de la primavera de 1.926 sus cuadernos de trabajo aparecen plagados de notas, reflexiones, gráficos y soluciones a innumerables problemas técnicos y tácticos. Ya no dejaría de estudiar ni un solo momento hasta el día de su muerte en combate aéreo sobre el “Pico de las Coronillas” junto al Puerto de Escandón (Teruel).

¡Pero qué largo, hermoso, impresionante y apasionado camino le quedaba por recorrer durante esos diez años!

Por lo pronto sus metas se encontraban en el corazón de Yebala y en las montañas limítrofes de Senbaya y Retama. Este fue el objetivo de las campañas del verano de 1.926 y de la primavera de 1.927.

Haya se sintió estremecer de orgullo y patriotismo ante el espeluznante “raid” sobre Gomara del comandante Osvaldo Fernando de la Caridad Capaz, la acción más admirable de toda la guerra de África, al pasearse por entre las cabilas del Lau siguiendo a la inversa el camino de la dura retirada de 1.924.

Desde junio a noviembre el Ejército español hubo de hartarse cien veces de carne de toro al imponer la tradicional “numa” a todas las cabilas que iban sometiendo. Carlos de

Haya realizó durante este período 223 horas y 12 minutos de vuelo por los cielos de África en 301 impecables servicios de guerra.

Al comenzar el año de 1.927 estaba prácticamente terminada la guerra de Marruecos. Solo quedaba por reducir el foco de Beni Arós. Haya había salido un día de primeros de año en un servicio de reconocimiento sobre el Rif central y en una pasada baja observando el núcleo de Retama recibió un balazo en la espalda que le ocasionó una herida de siete centímetros. Rogelio Azaola Onarte le fue taponando la herida hasta que consiguió aterrizar sin daño. Fue evacuado a la Península y pasó en Bilbao la convalecencia.

Para Carlos de Haya había terminado la campaña de África casi al mismo tiempo que culminaba la total pacificación del territorio. Se trajo de allí varias condecoraciones, entre ellas una "Cristina"; pero se trajo también algo que valía infinitamente más: experiencia, ilusión, impaciencia y renombre.

Está viviendo, como decíamos antes, unos años cruciales para la Aviación española. El golpe de "gong" de la emulación fue dado por el vuelo del "Plus Ultra". Le siguió el "raid" Madrid-Manila de Loriga y González Gallarza. Otros les habrían de seguir en años sucesivos. Carlos de Haya no sería de los traseros. El año 1.927 resulta tan lleno para él que pese a los dos meses de inactividad que le impusiera su herida, realizó 452 vuelos con 230 horas 35 minutos de permanencia en el aire. Si en 1.926, mientras estaba en África, encontró tiempo para hacer brillantemente el Curso de Hidros, en 1.927 hará el Curso de Radio obteniendo el Título de Radiotelegrafista 1º por disposición de 5 de mayo. En 1.928 hará el Curso de Paracaídas, y el de Observador de aeroplano en 1.929. En estos últimos años de la decena de los veinte Haya va acumulando los títulos, la experiencia, el saber y la habilidad que harían de él el piloto más completo de la Aviación española.

Carlos de Haya se ha reintegrado, pues, a la Península, pero no se duerme en la vida inefable de los años veinte. Aviador consumado, trabajador incansable y experto indiscutible en todas las disciplinas relacionadas con el vuelo de naves a motor, inicia una actividad trepidante. Durante los cuatro años siguientes vuela, estudia, perfecciona técnicas, participa en pruebas y se va convirtiendo poco a poco en el gran navegante, en el acróbata consumado, en el sensible mecánico, en una palabra, en el aviador más completo que jamás ha tenido la Aviación española<sup>40</sup>. Era un perfeccionista. Si llega a destacar entre todos, ello se debe en buena medida a que su esfuerzo es constante: nunca ceja, jamás abandona. En 1.928 es un hombre serio, de gran estatura y rostro alargado, nariz recta y grande ojos penetrantes. Sus rasgos más característicos son clara inteligencia y férrea voluntad. En una escalada ininterrumpida de trabajos y aciertos consigue ponerse en el pináculo de su profesión. Durante los años 1.928 y 1.929 es Profesor de la Escuela de Mecánicos (Puesta a punto, Calderería y Escuadrilla). Al mismo tiempo es Profesor de Paracaídas y manda la Escuadrilla de esta especialidad. Sus conocimientos de vuelo y mecánica son tan completos y reconocidos que en 1.929 le ruegan expresamente Jiménez e Iglesias que les ayude en el

40 Quizá pueda pensar alguien que mi testimonio como los de tantos de sus amigos y compañeros sobre la capacidad de Carlos de Haya y su calificación como el piloto más completo de la Aviación española peca de parcialidad a causa de mi admiración o a causa de la amistad. Por eso prescindo en esta nota de los innumerables testimonios que podrían ser aducidos y que constan en el expediente de concesión de la Medalla Militar Individual y en el Juicio contradictorio para la concesión de la Laureada de San Fernando. Me limitaré a reproducir uno solo, pero sacado de un libro escrito por uno de sus enemigos. Dice Andrés García Lacalle, destacado piloto gubernamental y jefe de caza de la aviación republicana durante la guerra: "El Capitán Haya era, según mi opinión, el piloto más completo que tenía la aviación franquista y por quien sentía respeto y admiración. Personalmente le había visitado en Bilbao, en su casa de la Gran Vía, solicitando su consejo referente a la conveniencia o no de hacerme piloto civil, para después pasar a efectuar el curso de piloto militar. Su opinión fue favorable animándome a que hiciese el curso de piloto. Y digo que era el más completo piloto porque dominaba todas las especialidades teóricas y prácticas. Estaba reconocido como muy competente navegante: había inventado un dispositivo llamado "integral de vuelo": se había especializado en vuelos nocturnos; batió algunos "record" mundiales, si no recuerdo mal el de permanencia en el aire en circuito cerrado. Volaba indistintamente cualquier tipo de avión, pesados trimotores o cazas con los que ejecutaba las variantes acrobáticas".- Libro: "La Aviación de Caza en la Guerra Española".- México.

estudio y resolución de los problemas técnicos de toda índole que planteaba el proyectado vuelo del “Jesús del Gran Poder” para su salto directo a Brasil. No había nadie como Carlos de Haya para resolver los problemas de mecánica y navegación que planteaba semejante vuelo. En 1.928 voló 282 horas 27 minutos.

El 5 de marzo de 1.929 inició un “raid” en Inglaterra con el siguiente recorrido: Slag Lane-París-Tours-Burdeos-Biarritz-Bilbao-Burgos-Madrid que terminó con perfección asombrosa. El 29 de marzo, nada más terminado el “raid” inició un curso en la Escuela de Experimentación para la práctica del vuelo sin visibilidad y del vuelo nocturno. A este curso dedicó tres intensísimos meses sin descuidar por ello sus trabajos como profesor de otras disciplinas. Pasado el verano dedicó un tiempo a realizar vuelos de pruebas con aparatos Junkers de experimentación, actividad a la que dedicó dos meses de incesantes experiencias. Toda esta actividad no le impidió hacer en este mismo año el curso de Observador de aeroplano.

De sus constantes estudios sale el integral de Vuelos (giróscopo) Haya, para vuelos sin visibilidad. Aficionado desde pequeño a la pintura es un dibujante fácil, lo que le sirve de gran ayuda para sus aplicaciones. Aquel hombre estudioso, trabajador, perseverante, serio e introvertido tenía el don de ganarse el afecto de todos cuantos entraban en contacto con él. A veces, cuando estaba muy en confianza, sabía mostrarse alegre y zumbón.

En el año 1.929 sumó 287 horas 43 minutos de vuelo en los más diversos aparatos, desde la grácil avioneta, al pesado trimotor.

El día 15 de julio de 1.930, aprovechando el período de vacaciones en los Centros donde ejercía el profesorado, inició el gran “raid” de la vuelta a Europa en una avioneta CASA, de 31 días de duración, con 62 despegues y aterrizajes y 114 horas 41 minutos de vuelo. El itinerario fue el siguiente: Madrid-Guadalajara-Barcelona-Perpignan-Nimes-Lausanne-Darmstad-Frankfurt-Bernberg-Dessau-Berlin-BRAunschweig-Frankfurt-Reims-Saint Englevert- Framboroug-Bristol-Londres-Saint Englevert-París-Poitiers-Pau-Biarritz-San Sebastián-Madrid-Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona-Nimes-Lyon-Lausanne-Berna-Munich-Viena-Praga-Breslau-Posen-Varsovia-Köenisberg-Dantzig-Schletenitz-Berlín-Dessau-Frankfurt-Trier-Reims-Poitiers-Biarritz-Burgos-Madrid-Granada-Málaga-Granada-Madrid. Por cierto que el “raid” le salió baratísimo: apenas los gastos de hotel y restaurante porque en todas partes por donde pasaban les suministraron combustible gratis. Le acompañó como copiloto Álvaro García Ogara.

El día 7 de octubre de 1.930 estableció el record mundial de velocidad de los 5.000 kilómetros en circuito cerrado con 500 kilogramos de peso útil, recorriéndolos en 25 horas 9 minutos, con un Breguet XIX señalado con el número 71.

El día 11 del mismo mes y año batió el record mundial de velocidad de los 2.000 kilómetros en circuito cerrado con 500 kilogramos de peso útil, recorriéndolos con el mismo avión en 9 horas 29 minutos. Y el día 13 con el mismo avión batió el record mundial de velocidad en 2.000 kilómetros sin carga.

Estos tres record mundiales los consiguió formando equipo con Cipriano Rodríguez “Cucufate”, su entrañable amigo.

Su cuaderno de vuelos nos da en el año 1.930 un total de 331 horas 50 minutos de vuelo efectivo con 542 servicios.

El día 21 de diciembre de 1.931 inició juntamente con su inseparable “Cucufate” el “raid” Madrid-Sevilla-Bata, con salto directo de Sevilla a Guinea. El vuelo Madrid-Sevilla lo hicieron en 2 horas exactamente. Salieron de Sevilla en la madrugada del día 24 de diciembre y tomaron tierra en Bata 28 horas más tarde en la mañana del día de Navidad. Desde Bata, los días 27 y 28 hicieron dos vuelos de dos horas y dos horas y cinco minutos de duración sobre el continente, con vuelta a Bata, donde pasaron la Noche Vieja y el día

de Año Nuevo entre los naturales agasajos. Despegaron de Bata con rumbo a Miami el día 2 de enero de 1.932 y dieron el salto en 10 horas. El día 5 salieron de Miami y después de 5 horas 30 minutos de vuelo tuvieron avería y se vieron obligados a aterrizar en el desierto con pérdida de una rueda. La única rotura de toda la historia de Haya. Era la primera vez que un avión atravesaba el desierto: 4250 km.

En el año 1.931, año de la República y de las medidas de Azaña contra las fuerzas armadas, disminuyó el ritmo de actividad de la Aviación militar española. Haya fue probablemente uno de los pilotos que más volaron a causa de ser Profesor de la Escuela de vuelos sin visibilidad y a pesar de eso y del "raid" a Bata solo pudo anotar en su cuaderno de vuelos 169 horas y 8 minutos. De Bata se trajo Haya un niño indígena huérfano, de unos diez años, a quien educó y cuidó hasta que cayera en el frente de Teruel. Pero entonces el niño estaba a punto de cumplir 18 años y ya podía valerse por sí solo.

Hemos visto como Carlos Haya, el más concienzudo y trabajador de todos los pilotos españoles, no se había contentado con un solo título ni con una sola especialidad dentro del campo de la aeronáutica. Obtuvo todos los títulos que se podían conseguir en su época y practicó todas las especialidades. Su excepcional inteligencia le valió el título de sabio, su asombrosa habilidad le conquistó el de "as" y su insaciable vocación le llevó a ser el piloto más completo con que contaba España. Cuando apenas tenía 30 años ya era internacionalmente conocido por su enorme competencia en Aeronáutica. Siendo solo Teniente fue el creador de la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos y Creador y gran impulsor de la Escuela de Vuelos sin Visibilidad de Salamanca. También fue profesor de las de Guadalajara y Alcalá.

En el trabajo y en la disciplina era exigente y en el trato muy humano. Tan exigente era en cuestiones de servicio y disciplina que en Salamanca los médicos y sanitarios al servicio de la Aeronáutica Militar llegaron a odiarle cordialmente porque les exigía permanecer en sus puestos desde las nueve de la noche hasta las tres de la madrugada, mientras había alumnos volando. Las mismas exigencias que mostraba respecto a las personas las imponía respecto al material y a las instalaciones. Todo debía estar siempre dispuesto para rendir el cien por cien de sus posibilidades; un día le encontró su hermano Alfonso en el bar "Bilindo" del Parque de María Luisa en Sevilla y Carlos le ordenó que le saludara conforme a la ordenanza "porque -dijo- nadie sabía que eran hermanos". Lo mismo ocurría si en un aeródromo fallaba el menor detalle: exigía su inmediata y perfecta puesta a punto, porque de ello podía depender la seguridad de una maniobra cualquiera.

Se había convertido en cuatro años de estudio y trabajo en el gran especialista de la aviación española en vuelos sin visibilidad y en aterrizajes nocturnos. No solo usó las técnicas normalmente empleadas entonces, que contaban siempre con el auxilio de las luces e indicaciones especiales de todo aeródromo preparado para esta clase de vuelos, sino que hizo profundos y serios estudios sobre la forma de guiarse por las sombras y las proyecciones de los árboles y otros obstáculos, así como las posibilidades del descenso en planeo de los distintos tipos de aviones. Era además, uno de los mejores acróbatas de la Aviación española.

Conoció a su esposa Josefina Gálvez -hija del gran ginecólogo malagueño Dr. Gálvez- en 1.931 en casa de Joaquín García Morato que estaba casado con María del Carmen Gálvez, hermana de Josefina. Contrajeron matrimonio el 16 de julio de 1.932. Un bilbaíno y una malagueña. A Josefina le tiraba el Sur, por lo que a primeros de abril tenemos a Carlos destinado en Sevilla como Jefe de Escuadrilla de la 2ª Escuadra del Grupo 22 de R III. Este último trimestre del año 1.932 lo dedicó Haya a dar a conocer las grandes posibilidades y ventajas de su "Integral de Vuelo". Concretamente desde el 10 de noviembre al 22 del mismo mes realiza en Sevilla catorce vuelos oficiales de prueba y demostración de su invento, unas veces en lastre, otras acompañado por los miembros de la

Comisión examinadora, Comandante Barrón, Capitán Bustamante y Teniente Oliver quienes unas veces pilotaban ellos mismos y otras iban como observadores mientras pilotaba Haya. Volaron fundamentalmente en un R III 88 y un Nieuport 81. Del 7 al 14 de diciembre realizó otra serie de vuelos ante y con una nueva comisión examinadora del integral giroscópico. Los informes evacuados por dichas comisiones fueron favorabilísimos pero, como suele ocurrir en nuestro país, el asunto quedó casi muerto en alguna carpeta de algún cajón, de alguna mesa de algún despacho de los Servicios Técnicos.

El integral de vuelos Haya ha permitido salvar miles de aeroplanos y millones de vidas... La Aviación española solo encargó en diciembre de 1.933 seis ejemplares. Y eso porque eran gratis.

Al empezar el Alzamiento, Haya era el jefe de la 2ª Escuadrilla de Breguet del Grupo 22º de Tablada y estaba de permiso en Málaga donde su esposa acababa de tener mellizos. Al oír por la radio el 17 de julio por la mañana la orden del General Queipo de Llano sobre inmediata incorporación de todos los militares a sus unidades, corrió al aeródromo para informarse sobre las posibilidades de transporte, ya que las comunicaciones por tierra estaban cortadas. Allí encontró un biplaza pilotado por Julio Salvador y José Gancedo. No pudieron llevarlo por falta de espacio porque aunque Salvador era menudo, Gancedo entraba en los aviones con calzador y Haya también era corpulento. Partieron, pues, dejándole en tierra. No se dejó amilanar Carlos de Haya. Volvió a la ciudad, al Gobierno Militar, donde a las 5,30 de la tarde se sublevó con la guarnición y se lanzó a la calle con las fuerzas de la guarnición hasta el momento en que una estúpida orden del General Patxot llamó de nuevo a todas las fuerzas a sus acuartelamientos. Carlos de Haya se encuentra ante un dilema terrible. Su corazón y dos de sus hijos están en Málaga. Pero su deber está en Sevilla. Tendrá que abandonar esposa e hijos y poner todos los medios posibles y aún los imposibles para volver a su base. El camino por tierra está cerrado. Lo intentará por el agua ya que el aire también le ha fallado.

En vez de acuartelarse como hicieron el resto de los sublevados se encaminó al puerto donde gracias a uno de sus amigos consignatario o armador de los barcos que hacían la línea Génova-Nueva Cork y regreso, con diversas escalas, pudo embarcar en la Motonave Montemar de pasaje y carga que salía esa noche de Málaga. El barco no hacía ya más escalas en España pero se acercó lo más posible a la costa cuando pasaba a la altura de Chipiona, cerca de la desembocadura del Guadalquivir. El aviador se lanzó al mar y consiguió llegar a la playa a nado. De Chipiona fue a Sanlúcar de Barrameda y a Jerez con el Capitán Díaz Trechuelo, y de allí hasta Tablada en una avioneta D-H Moth pilotada por Pablo Atienza Benjumea.

En Sevilla reinaba el desbarajuste más completo cuando llegó Haya el día 21 de julio a media mañana. Vara de Rey había inutilizado con un simple fusil el Douglas DC-2 de la L.A.P.E. que luego pilotaría Haya con tanto acierto y denuedo; habían sido apresados los dos Fokker "F-VII" que llegaron de Cabo Juby para bombardear las fuerzas de Marruecos, y había sido hecho prisionero el comandante Martínez Esteve jefe del aeródromo que no se decidió a ordenar el bombardeo de Sevilla pero dejó escapar a los aviones de Madrid. Tenía el mando el segundo jefe comandante Azaola. La llegada de Haya produjo la natural alegría pues ya tenían quien se encargase de la Jefatura de operaciones de la Aviación del Sur, cargo que asumió desde el día siguiente a su llegada por orden de Queipo de Llano. Pasados aquellos primeros días recibió un nombramiento en regla como Oficial de Operaciones a las órdenes del General Jefe del Aire.

Pues bien, pese a esto, pese a las represalias que ello podía traer de parte de unos enemigos tan desalmados como los que tenía enfrente exclama: "Antes que mi mujer y mis hijos está mi España". Y la noche del 22 de julio parte en solitario sin protección de caza, llevando como segundo piloto a Mario Ureña a bordo de uno de los Fokker "F-VII", el

número 20-4, para dejar su tarjeta de visita en Madrid. Y decimos su tarjeta de visita porque en aquellos momentos un bombardeo nocturno de Madrid con salida y vuelta a Tablada solo podía hacerlo Carlos de Haya. Con objeto de llevar menos carga y dar un poco de desahogo a los agotados motores del 20-4 fue eliminado el mecánico. Partieron alegremente a la aventura el Capitán Haya como piloto, el Teniente Ureña como segundo y el brigada Guil como radiotelegrafista. Cinco horas y treinta y cinco minutos volando sobre territorio enemigo con un motor que fallaba durante buena parte del camino de vuelta. Pero lo más hermoso de su gesto es que al llegar a la Capital se la encuentra insolente de luz y vida nocturna. Piensa en el número infinito de no combatientes que tiene allí al alcance de sus bombas y no le parece aquello un objetivo militar digno de un aviador de la España que estaba renaciendo. Su hidalguía y su cristiano humanitarismo no lo consiente. Los marxistas habían bombardeado ciudades abiertas de Marruecos causando muchas víctimas inermes, pero él no podía hacer lo mismo. Ordena a Juan Guil que diga por radio a Cuatro Vientos, Getafe y Barajas que “una patrulla” de trimotores había venido a castigarlos por las infamias cometidas, pero que pensando en sus mujeres y en sus hijos iban a lanzar las bombas fuera del radio de la ciudad y que para que sus palabras no pudieran ser interpretadas ni como “farol” ni como miedo, iba a pasar tres veces por su vertical. Así lo hizo, con la amenaza de que si a pesar de este serio aviso volvían a bombardear objetivos no militares, prometía hacerles numerosas visitas. Así tuvo que hacerlo posteriormente, por desgracia.

Iba solo, en un trimotor agotado cuya velocidad de crucero no pasaba de los 130 kilómetros hora; se paseó sobre tres aeródromos enemigos llenos de aviones, y solo le persiguieron los insultos de las torres de control. Ese era Carlos de Haya y esa era su absoluta superioridad sobre todos los demás.

Al regreso, parte por cansancio, parte por la niebla que tan frecuente es en el valle del Guadalquivir, se despista ligeramente. Getafe y Cuatro Vientos les vienen pegando con sendas interferencias por lo que Guil no puede funcionar con el radiogoniómetro de Tablada para pedir orientación. Comentan lo que está ocurriendo y Haya dice que no sabe exactamente el punto donde se encuentran, aunque cree que están llegando a la vertical de Córdoba. Pero dejemos a Guil que nos relate el resto:

“Al poco tiempo el Capitán, con aquella mirada de águila, nos decía –mirad lo que tenemos enfrente-. Y en efecto, al mirar comprobamos que estábamos en Córdoba, ya que lo que teníamos delante de nuestro avión era el Sagrado Corazón de Jesús que existe en lo alto de la Sierra de Córdoba, y que parecía indicarnos nuestro rumbo. Nosotros en acción de gracias le dedicamos un airoso y agradecido viraje, y hasta el motor que nos venía dando la lata empezó a funcionar mejor. Ya desde allí el Guadalquivir, el radiogoniómetro (ya no podían interferir) y el aerofaro nos llevaron a Sevilla con toda felicidad”.

Los días 23 y 24 de julio los dedica Haya a organizar un poco sus servicios. No olvidemos que el Gobierno republicano controlaba prácticamente toda la Aviación. Desde el principio contó con la Aviación completa y casi intacta. Para contar con “toda” hubo de hacer una modificación y no sustancial. Consistió en que la 2ª Escuadra, la de Sevilla, renació en Los Alcázares con medios y aviones de la Escuela de Tiro y Bombardeo y de la Base Aeronáutica Naval de la Ribera, al mando del comandante Ortiz. En definitiva el Gobierno solo había perdido unos Breguet XIX, tres Fokker “F-VII” y un par de Junkers-52. A pesar de eso desde el 20 de julio hasta el 29 de septiembre las fuerzas marroquíes – salvo el inenarrable convoy del 5 de agosto- solo tuvieron abierto un camino: el del aire. Parece que los republicanos no se dieron cuenta de la importancia de este camino, ni de su enorme vulnerabilidad.

Haya se lanzó por las vías del estrecho desde el día 25 de julio. La jornada del 24 Carlos de Haya expertísimo mecánico, la dedicó a vigilar la puesta a punto del

modernísimo Douglas DC-2 que averiara Vara del Rey el 18. También esperaba con impaciencia la llegada de la gasolina con alto índice octánico que semejante avión necesitaba. El 25 por la mañana no había llegado la gasolina y como no podía contener su impaciencia saltó a bordo de un Breguet XIX con el teniente Gautier como segundo y se fue a Tetuán amenazando de paso a un barco inglés que estaba muy cerca de nuestras costas. En el viaje de vuelta, apretados como sardinas, con los Capitanes Guerrero y Ruiz de Alda a bordo, bombardean de paso los barcos Jaime I, Libertad y Cervantes, aguantando intenso fuego de sus respectivas D.C.A. Cuando llega a Sevilla se encuentra con que también había llegado la gasolina e inmediatamente, aquella misma tarde, ya anocheciendo, despega con el Douglas en vuelo de pruebas.

En los días siguientes se convierte Haya en un titán. Hace seis, ocho, diez viajes diarios transportando fuerzas sobre el estrecho desde Tetuán a Sevilla, Jerez o Granada. Es su carrusel de pesadilla. Cuando los demás pilotos con otros tipos de aviones consiguen cuatro o cinco viajes diarios él hace diez con el Douglas. No tiene tiempo ni de comer, ni de lavarse, ni de afeitarse, ni de cambiarse de ropa; los calcetines los tiraba y compraba otros.

Como ya es tradicional nadie quiso escuchar sus observaciones sobre el transporte de las fuerzas a través del Estrecho. Parece que una vez más anduvieron listos los servicios Técnicos para derribar infaliblemente las ideas.

Durante todo el mes de julio, agosto y septiembre siguió Haya haciendo transportes con el Douglas: primero a través del estrecho, hasta el 9 de agosto fecha en que el puente aéreo ya no necesitaba verdaderamente al Douglas. De vez en cuando, en medio de los servicios de transporte se le encomendaba alguno de reconocimiento o bombardeo sobre el frente de Extremadura que estaba en pleno apogeo, sobre la escuadra o sobre alguno de los aeródromos del Sur o contra el puerto de Málaga. El 3 de agosto, a la vuelta de un viaje a Burgos repite su provocativa llamada por radio a Cuatro Vientos. Esta vez era de día pero volaba en el Douglas que era un avión rápido para lo que entonces se usaba. El día anterior había bombardeado Andújar y Barajas en dos servicios distintos como es natural partiendo de Sevilla en ambos casos. El día 4 de agosto bombardeó nuevamente el aeródromo de Málaga que ya había castigado en servicio nocturno el día 28 de julio.

El 5 de agosto se plantea la necesidad de nombrar un piloto al servicio de Franco. Todos están de acuerdo en que no hay otro como Haya. El Teniente Coronel Lecea, Jefe de la Aviación del Centro, lo propone como el más idóneo y remacha:

“Nadie es capaz ni de soltarle las cintas de los zapatos”.

Con esto y su nombramiento como ayudante de Franco la vida de Haya se complica extraordinariamente. Pasa por un tiempo al Centro y a pesar de ello no deja de hacer transportes ocasionales entre Tetuán y Sevilla. Muchos bombardeos y reconocimientos ocasionales entre Tetuán y Sevilla. Muchos bombardeos y reconocimientos en el frente del Centro. Como puede hacer servicios nocturnos y, además, en solitario, sus horas de trabajo se duplican. Durante esos meses vino saliendo a unas ochenta horas de vuelo, lo que representaba unas 450 horas de trabajo efectivo, o sea 15 horas de trabajo al día. ¿De dónde sacaba tiempo para tanto estudio como realizaba?

Cuando se produjo el Alzamiento estaba Haya en Málaga con un mes de permiso recién empezado a causa del reciente parto de su mujer pero también esperando que le llegase un contrato como piloto de pruebas de la casa Heinkel que se lo había ofrecido no solo a causa de su enorme habilidad como aviador, sino fundamentalmente por sus profundos conocimientos en mecánica y aerodinamismo. Haya había aceptado en principio porque estaba harto de tanto republicanismo y tanto desorden. Los alemanes habían seguido muy de cerca su trayectoria y lo apreciaban hasta el extremo de que cuando el Zeppelin

pasó por Sevilla en 1.934 fue Haya oficialmente invitado a tomar parte en el vuelo. Invitación que no pudo aceptar por razones familiares.

La presencia en Málaga de la esposa y dos hijos de aquel famosísimo aviador franquista de quien todo el mundo se hacía lenguas en ambas zonas fue denunciada por el comunista, inquilino de la casa contigua a la que ella habitaba y aún habita, Ramón González Mejía. Josefina Haya permanecía en el domicilio de su padre que como ginecólogo la había atendido en su parto múltiple. Un día de los primeros de agosto se presentaron a detenerla un comunista, Manuel Bas, un socialista, Miguel Retamero, un sindicalista, Sebastián Arroyo y un federal, José Salmerón portando un mandato judicial firmado por el Juez Municipal interino Baltasar Peña Hinojosa. Fue separada de su padre y sus hijos y conducida ante el Tribunal Popular que funcionaba en la calle de Echegaray número 9. Dicho tribunal decretó su encarcelamiento en un lugar desconocido con el fin de impedir que su marido volviera a bombardear Málaga. El Dr. Gálvez que había seguido la comitiva y se hallaba entre el público protestó, con voz emocionada, "que en ningún país civilizado se separaba a una madre de sus hijos recién nacidos". Respondieron los del Tribunal Popular que podía llevarlos consigo a la cárcel. Josefina adujo altiva que para morir a manos de fieras había bastante con ella. Estaba convencida de que proyectaban darle el paseo, como hacían a diario con cientos de personas.

La historia de Josefina Gálvez de Haya en manos de las milicias frente populistas de Málaga es una triste y larga historia, que bien merece un libro completo, como lo merece la historia de la esposa viuda de Cortés oculta con cuatro de sus hijos en Jaén pasando infinidad de calamidades; como la merece la historia de los dos hijos de Cortés que fuimos capturados en el Santuario y retenidos por los rojos hasta el final de la guerra, salvados por milagro de ser enviados a Rusia; como lo merece la historia de tantas y tantas viudas y huérfanos de los defensores del Santuario... Por desgracia no caben en este libro tantas, tan tristes y tan largas historias.

A Josefina la detuvieron en el momento de la euforia revolucionaria y con toda clase de incidencias a lo largo de los meses siguientes, la retuvieron las camarillas de mandamases. El pretexto era puramente ilusorio. Se trataba de hacer daño a la familia de un piloto franquista; y su gran suerte consistió precisamente en el caos existente, que hizo posible que unos cuantos indocumentados influyentes consiguieran retenerla fatuamente en su poder solo por ser miembro de un "soi-disant" Comité de Enlace.

Así pues, aquellos desalmados pensaron que Josefina de Haya podía ser un excelente rehén y un salvoconducto seguro si las cosas venían mal dadas. Esto ía salvó durante los meses de agosto septiembre y siguientes.

¿Que hacía entre tanto Carlos de Haya? Por lo pronto luchar como el mejor. Las personas que le trataban más de cerca le notaban preocupado, triste encerrado en su concha y con un solo afán. Actuar mucho y donde más peligro hubiere. Día hubo en que, después de dar seis u ocho servicios diurnos, salió también por la noche, bien a Málaga, al Santuario o a Madrid.

Haya era por aquel entonces Piloto y Ayudante de Franco. Pero no le fue con una sola queja. Solo le pidió autorización para hacer algunas gestiones en busca de un canje. Pero los rojos exigían para entregar a Josefina y a su hijo bien la incorporación de Haya a su zona o, al menos, que se constituyera rehén en un punto neutral como Gibraltar a donde irían a unírsele los suyos. Haya no podía aceptar tales soluciones.

Ese era el Capitán Carlos de Haya y González de Ubieta. Pero lo que sobre todo caracterizaba a Haya era su gran corazón y enorme espíritu de sacrificio. Y esta capacidad de entrega y sacrificio se mostro especialmente en los servicios al Santuario. Basta mirar sus cuadernos de vuelo y sus cuadernos de trabajo. Cuando Haya conoció la angustiada

situación de aquellas 1300 personas (la mayoría mujeres ancianos y niños) se convirtió en nuestro más decidido paladín. En la mañana del 9 de octubre de 1936 realizó Haya, tras haber vencido mil dificultades técnicas y burocráticas, el primer abastecimiento al Santuario desde el aire. Aquella misma tarde salió Haya para Salamanca a fin de efectuar un transporte de tropas.

La fama de Haya como aviador y como persona humana eclipsaba todas las reputaciones.

Haya era un aviador austero, reservado, grave, nada orador, idealista pero no ideólogo, pero cuando hablaba del Santuario se convertía en un ser capaz de ejercer inconscientemente una especie de poder en reposo, de mando latente. Haya, como Cortés era un héroe predestinado. Ninguno de los dos es lo suficientemente conocido hoy. A sus deudos y amigos nos cabe la esperanza de que sus egregias figuras sean sacadas a la luz, y que aquellos casi olvidados recuerdos no sean la apreciación definitiva que la Patria tenga de sus dos heroicos capitanes.

Lo más asombroso con respecto a Carlos de Haya es que llegamos al final del asedio en el Santuario sin saber quien era aquel fantástico piloto que nos abastecía en forma tan admirable. Tal era el hombre. Mientras otros, con una sola vez que hicieran servicio al Santuario, dejaban mensaje personal, Haya, con casi cien servicios, no mencionó ni una vez su nombre.

Entretanto nuestro Capitán estaba sufriendo un durísimo calvario en su interior. Tenía a su esposa y a sus hijos gemelos en poder de las milicias del Frente Popular malagueño, probablemente las más incontroladas de toda España. Sus continuas y discretas gestiones para obtener un canje no estaban dando resultados. El General Queipo de Llano colaboraba con Haya hasta el máximo posible. Pero a Carlos de Haya le repetían una y otra vez que la única salida consistía en su eliminación del campo de batalla. Haya se rebelaba con toda su alma.

Siempre siguió volando por España en general y por sus protegidos del Santuario en particular sin poner tasa a su entrega.

Pero Haya se encontraba con un problema de difícil solución: la Aviación era solo un Servicio, al que podían ser adscritos militares procedentes de muy diversos orígenes. Estos militares ascendían conforme a su propio escalafón de origen. Haya procedía de Intendencia y los ascensos en Intendencia no eran vertiginosos precisamente. Así vio como lo rebasaban compañeros con menos horas de vuelo, menos conocimientos aeronáuticos, menos técnica, menos experiencia y menos servicios que él, pero que procedían de Infantería, Caballería, etc, donde la guerra estaba causando muchas bajas y muchas corridas de escalafón. No sentía animosidad contra ellos, pero le costaba estar a las órdenes de aquellos a los que él había mandado y a quienes tantas cosas había enseñado.

El día 8 de febrero de 1937 se recibió en Sevilla la noticia de que el ejército Nacional estaba a las puertas de Málaga, que sería ocupada en breves horas.

Poco después de las 12:30 despegaba Haya de Tablada como pasajero de una avioneta Falcón pilotada por Vázquez Figueroa. A las 14 horas tomaba tierra en Málaga donde esperaba encontrar a los suyos. No los encontraría a todos, por desgracia. Uno de los gemelos, Héctor, estaba allí; Aquiles, más débil desde el primer momento, había muerto a finales de diciembre. A Josefina se la habían llevado los rojos en su huida, como ya sabemos. Durante unas horas anduvo nuestro Capitán como un loco por las calles de Málaga. Al fin consiguió serenarse y prestar alguna atención al pequeño Héctor. Toda la tarde permaneció en la casa lleno descongoja, con el pequeño en los brazos.

La noticia corrió por Málaga como la pólvora. Todo el Ejército Nacional que admiraba a Carlos de Haya, quedó paralizado de asombro ante semejante canallada. ¡Eso

eran los grandes objetivos estratégicos de los “mandamases” rojos! ¡Esa era la táctica militar que sabían emplear los heroicos milicianos del Frente Popular!

Haya regresó a Sevilla el 9 por la mañana. No podía soportar la capital malagueña. Figueroa le condujo de nuevo. Cuando descendió de la avioneta pregunto:

¿Está cargado el Savoia?

Mi Capitán está en talleres”.

¡Que lo carguen!... Saldremos dentro de una hora. Las reparaciones para más adelante.

A las 11:15 horas del día 9 de Febrero estaba Carlos de Haya lanzando su carga de víveres sobre el Santuario. Tres servicios hizo ese día. A la vuelta del tercero se vio obligado a ceder los mandos. Haya permanecía en su asiento con los ojos cerrados y el rostro como de cera. Pero estaba en acción para no desesperarse.

Todavía prestó el Savoia-81 catorce servicios más a plena carga antes de ser reparado. Durante los servicios del 14, del día 15, del 17 y 18 recibió varios impactos de la antiaérea. Aparte de una docena de agujeros de la AA necesitaba una urgente revisión completa de motores.

La tarde del 20 de marzo apareció sobre el cielo del Santuario el JU nº 22-62 que pilotaba Haya. Había despegado primero el nº 22-59 pilotado por Bengoechea y Ercilla para aprovisionar Lugar Nuevo. A continuación salieron Marchenco-Bazán en el Savoia especial y fueron atacados por los “chatos” recibiendo varios impactos. Haya-Muntadas, que habían despegado veinte minutos después con el JU-52 nº 22-62 se cruzaron con el Savoia que ya volvía y lo encontraron un tanto desviado de la ruta normal. Desde el Savoia les hicieron unas señas que no lograron entender y las interpretaron como un saludo. Como siempre, al entrar en la zona enemiga fue alzada la torreta superior, al mismo tiempo que se descendía la inferior y se ponía en posición la banqueta del observador. Así el Junquer caminaba lentamente como un pesado mastodonte, pero llevaba todas sus defensas prestas.

¡Cazas! ¡Cazas!

Despacharon precipitadamente el abastecimiento y emprendieron la huida a todo gas, a “rasa montes”, mientras les perseguían los ágiles “chatos”. La caza nunca atacó a los trimotores sobre el Santuario, por no interferirse con el fuego antiaéreo; siempre lo hizo sobre la salida. Estaba oscureciendo. Los ametralladores observaban la rápida aproximación de los cazas cuyas líneas se iban dibujando por segundos: uno más alto a la derecha y otro a la izquierda, más bajo y más retrasado. El Junquer fue el primero en escupir ráfagas, cuyas trazadoras marcaban la línea recta hacia el morro del caza más delantero que, tras una guiñada, abandono la persecución. Su compañero le siguió inmediatamente, tras haber lanzado desde lejos unas cuantas andanadas.

-¡Hurra!- gritamos todos-¡Lo ha tocado!...

En efecto el piloto del primer caza había recibido un balazo en el hombro y tuvo que aterrizar en desastre, capotó y murió el piloto.

Hechos como el narrado se producían últimamente casi cada vez que venían los trimotores a abastecernos. Por eso hubo que recurrir a realizar los suministros en horas nocturnas, lo que complicó terriblemente los abastecimientos para los aviadores y, sobre todo, para nosotros.

Sería excesivamente tedioso para el lector conocer uno por uno todos los servicios de Haya al Santuario. Para la finalidad de este capítulo quizá baste decir que entre el 20 de marzo y el 30 de abril Haya cumplió 29 aprovisionamientos nocturnos al Santuario.

Cuando a las 19:30 del 1º de mayo sobrevolaron el Santuario Haya-Muntadas en el savoia y Marchenco-Ercilla en un JU-52, se encontraron con la inmensa caravana que

bajaba por la carretera de Andújar. Haya había comprendido. Ni bombardearon. Ni aprovisionaron. Rezaron.

Aquella misma noche se fue Haya a ver al General Queipo de Llano a quien informo de la caída del Santuario<sup>41</sup>

Carlos de Haya no había abandonado nunca el empeño de conseguir el canje de Josefina. Ocurrió que a la caída de Málaga fue hecho prisionero, mientras se ocultaba en casa de un inglés, el periodista húngaro Arthur Köestler. Era comunista y durante meses estuvo desarrollando una seria campaña de injerencias contra el Alzaminiento y la España Nacional. El comunismo internacional había montado un clamoroso movimiento para obtener su liberación. Así ocurrió que el Gobierno de Valencia, por medio de la Cruz Roja Internacional, envió a primeros de mayo de 1937 una proposición en la que se ofrecía el canje de Josefina contra Arthur Köestler. El general Queipo de Llano se mostró de acuerdo, pero hacía falta el consentimiento de Salamanca. No fue remiso en darlo.

El canje debería hacerse en Gibraltar.

¡Por fin se realizó el canje el día 17 de mayo! ¡Ahora había que reconstruir la vida!

Cuando a finales de octubre, una vez acabada la campaña del Norte, se organizó la 1ª Brigada Aérea Hispana, al mando de Sáenz de Buruaga, con Morato como Jefe de Operaciones, Haya aspiró al primer grupo de JU-52 (1-G-22) en el que era jefe de escuadrilla desde su creación. El mando, sin embargo, le fue encomendado a Manuel Gallego. En este momento Haya, que por absurdos motivos de escalafón, está viendo pasar por delante de él a muchos oficiales, ciertamente competentes, pero con muchísima menos experiencia y menor capacidad técnica que él, pensó dejar la aviación que había sido toda su vida, y solicitó ir a la legión.

Pero Haya era demasiado conocido para obtener que le fuera autorizado el pase.

Habría estado justificado, porque lo tenía bien ganado concederle un ascenso por méritos de guerra. Por desgracia se acierta pocas veces a hacer las cosas en el momento oportuno. El ascenso por méritos de guerra le sería concedido con fecha 1 de marzo de 1939, cuando ya no le servía para nada...

Haya no quería seguir siendo mandado por quienes habían sido siempre sus inferiores. Dos veces en el mes de noviembre de 1937 recibe un escrito de este tenor:

“S.E. el Generalísimo me dice: Vista la instancia que en solicitud de destino a la Legión eleva el Capitán Piloto D. Carlos de Haya González... he resuelto considerar más útiles y necesarios sus servicios en Aviación donde siempre se ha distinguido y en la que, por consiguiente, conviene que continúe”.

A la tercera instancia le contestaron:

“Deberá Ud. Presentarse en Zaragoza al Sr. General Jefe de la Aviación Legionaria, el cual destinará a Ud. agregado a un grupo de caza. Deberá Ud. estar presente, al lado del Jefe de Grupo al que se le destine, en todos los actos del servicio, en tierra y aire. Presentará este escrito a su incorporación a ese Mando de aviación legionaria.

Salamanca, 18 de noviembre de 1937”.

<sup>41</sup>Desde el 28 de agosto de 1.936 hasta el 2 de mayo de 1.937, la Aviación nacional realizó 160 servicios para el Santuario entre reconocimiento, aprovisionamiento y bombardeo de las líneas enemigas.

De ellos correspondieron a Carlos de Haya personalmente 68. Hubo 6 de reconocimiento prestados por aviones de caza o asalto. Los restantes, salvo 19 los realizaron hombres formados por Haya o pertenecientes a su Escuadrilla, tales como Ansaldo, Bazán, Bengoechea, Díaz de Rivera, Ercilla, Marchenko, Muntadas (Carlos) y Prada, destacando entre ellos por el orden en que ahora se citan Bazán, Muntadas, Bengoechea y Marchenko.

El 95% de los servicios realizados por Haya y estos hombres se prestaron sin escolta, y el 70% fueron nocturnos.

De los 25 servicios prestados por otros aviadores ninguno fue nocturno y todos salvo cuatro (y naturalmente los realizados por aviones de caza o asalto), llevaron escolta.

Cuando el 21 de febrero de 1938 llegó Haya a su base tras largo viaje en coche desde Bilbao, donde había ido para el entierro de su madre, se encontró con que el Grupo estaba a punto de despegar e insistió en salir con él.

El Grupo volaba en tres escalones cuando a las 11:15 encontraron sobre Puebla de Valverde cerca de cuarenta cazas enemigos que habían iniciado combate contra diecisiete ME-109. El primer escalón del Grupo donde iba Haya atacó a dos formaciones de "Chatos" que volaban entre 3000 y 4000 metros... Haya se lanzó como era su costumbre a lo más recio del combate y con su gran habilidad acrobática se puso muchas veces en posición de hacer fuego con lo que al cabo de unos minutos había agotado las municiones.

De pronto vio Haya un "Chato" pegado a la cola de un "CR-32" y se lanzó sobre él con toda la potencia de su motor para salvar al compañero que estaba en situación apurada. No tenía municiones. De todos modos no habría podido hacer fuego ante el peligro de tocar al Fiat al mismo tiempo que al "Chato". Haya discurrió a la velocidad del relámpago. Imaginó la solución y la encontró posible. Se trataba de golpear en vuelo los frágiles planos superiores del I-15 enemigo con el sólido tren de aterrizaje del "Chirri" que pilotaba. Pensarlo y ponerlo en práctica fue una sola cosa. No sabemos a qué causa se debió el fallo de la arriesgadísima maniobra. Lo cierto es que en vez de tocar los planos superiores del I-15 enemigo con su tren de aterrizaje hizo chocar la propia proa contra la cola del "Chato". Cayó inmediatamente al suelo en el lugar conocido como Pico de las Coronillas, cerca de Puerto Escandrón (Teruel).

Su muerte causó sensación en el mundo de la milicia y de la aeronáutica.

Los restos de Haya como los de Cortés, tuvieron provisionalmente un mismo destino: la fosa común, Cortés en Andújar y Haya en Puebla de Valverde. Carlos tenía que morir tratando de auxiliar a un compañero. Esta decisión, juzgada en sus circunstancias y en sus resultados, deberá ser siempre considerada como una de las más grandes y bellas acciones de guerra, y de los más altos ejemplos que registra la historia de la Aviación Española.

Relación de algunos pilotos y tripulantes que intervinieron en los aprovisionamientos del Santuario y Lugar Nuevo.

Comandante Carrillo- Comandante Vives- Capitán Guerrero- Capitán Reparaz (tripulante)- Capitán Pardo- Capitán Domenech- Capitán Haya- Capitán Bazán- Capitán Rodríguez Cueto (tripulante)- Capitán Muntadas- Teniente Marchenco- Teniente Prada- Alférez Díaz de Rivera- Alférez Romero Noriega- Alférez Carazo- Alférez Velasco- Alférez Vazquez- Alférez L. Carrizosa- Alférez Cadórniga- Brigada Guil- Sargento Jarem- Sargento Berzal- Sargento Correal- Sargento Ragossin- Cabo Jimenez- Cabo Ortega- Cabo Victor- Cabo Hernández- Cabo Vazquez. – El Capitán Bengoechea actuó en repetidos bombardeos- Cabo Canalejo- Cabo Aparicio- Cabo Robredo:

Horas de vuelo que durante los "aprovisionamientos" alcanzaron algunos pilotos y tripulantes.

Capitán Haya (Piloto): Ciento veintidós horas, veintiseis minutos;

Capitán Bazan (Piloto): Setenta y nueve horas, cinco minutos;

Capitán Rodríguez Cueto (tripulante): ciento cuarenta y siete horas, treinta y siete minutos;

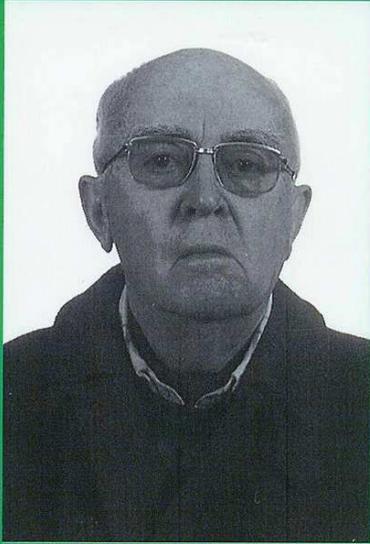
Capitán Muntadas (Piloto): Treinta y tres horas, veintitrés minutos;

Teniente Marchenco (Piloto): Cuarenta y siete horas, cincuenta minutos;

Teniente Prada (Piloto): Veinte horas, cincuenta minutos;

Rafael Córcoles Aldehuela (tripulante): Ciento diecisiete horas, veinte minutos.

Me consta que estos pilotos y tantos tripulantes que no alcanzo a reseñar, tienen mas horas de vuelo de las aquí señaladas, pero no he tenido ocasión de estudiar las hojas y cuadernos de vuelo de cada uno de ellos.



Juan Pedro Cortés Camacho, nació el 31 de enero de 1926 en Ronda (Málaga) donde estaba destinado su padre, que era a la sazón Teniente de Infantería. Su familia era oriunda de Valdepeñas de Jaén, procedente de Aragón, vino a establecerse a principios del Siglo XVI, tras producirse la inmensa obra regeneradora de los Reyes Católicos. Y allí siguió afincada hasta nuestros días sin que nunca haya habido otros "Cortés" que los de su familia.

En 1936 su padre era Capitán de la Guardia Civil en Jaén capital, allí, para iniciar sus estudios de Bachillerato, hizo el Ingreso en el Instituto de 2ª enseñanza en junio de 1936, pocas semanas antes de que estallara el Movimiento.

Con ocasión de la Guerra Civil fue con su padre y otro hermano menor que él al Santuario de Nuestra Señora la Virgen de la Cabeza, sito en la sierra de Andújar. Su madre, que estaba a punto de dar a luz, quedó oculta en Jaén. Tras el Asedio, que duró nueve meses, sufrió cautiverio junto con su hermano en un cortijo del término municipal de Villanueva de la Reina (Jaén) hasta el final de la contienda. (Había perdido tres años de estudios).

El mismo día que acabó la guerra envió el General Queipo de Llano al Doctor don Jacinto Lillo, Teniente Honorario de aviación, natural de Villanueva de la Reina, que había sido Jefe de los Servicios de Abastecimiento por vía aérea al Santuario, - con el Brigada de Aviación Don Juan Guill, que fue telegrafista de Equipo de Vuelo del Capitán Haya, a rescatar al autor de este libro y a su hermano, que luego llegaría a coronel de la Guardia Civil, para llevarlos a Sevilla donde a la sazón residía su madre con el resto de sus hermanos, que también habían sido rescatados de la Zona Roja por Queipo de Llano, con la colaboración de varias personas de la familia Cortés.

DE VALENCIA ESTADO MAYOR 30112-25-20/45- CORONEL ACCTAL DEL E. M.  
A CORONEL JEFE EJÉRCITO SUR - URGENTÍSIMO -

**EL MINISTRO HA DISPUESTO SE COMUNIQUE A V.S.  
NO ADMITA EVACUACIÓN ALGUNA DEL SANTUARIO DE LA CABEZA QUE NO VAYA PRECEDIDA  
DE LA RENDICIÓN INCONDICIONAL DE TODO PERSONAL COMBATIENTE,  
GARANTIZANDO EN TAL CASO UN COMPLETO RESPETO A LAS PERSONAS  
-SI HA EMPEZADO EVACUACIÓN SIN REQUISITO RENDICIÓN PREVIA DEBE  
SUSPENDERSE Y DEVOLVER EL PERSONAL AL SANTUARIO -SE HALLA DISPUESTO EL MINISTRO A  
SANCIONAR SEVERAMENTE UN PROCEDER QUE NO SE AJUSTE A ESTAS INSTRUCCIONES  
- COMISIÓN CRUZ ROJA QUE HA INTERVENIDO DEBE REGRESAR INMEDIATAMENTE  
YA QUE HA CUMPLIDO COMETIDO LLEVABA A ESA.**

cuantía, en las que tomaba posesión el destino e inmediatamente pedía la excedencia, hasta que en 1953 convocó el Ministerio de Información y Turismo unas oposiciones que tendrían lugar a finales de 1954. Se trataba de un Cuerpo Superior de nueva creación, el de TÉCNICOS ESPECIALISTAS DE INFORMACIÓN Y TURISMO DEL ESTADO, a la que concurrió y ganó con uno de los primeros números. Al ganar la oposición contrajo matrimonio en Sevilla el 10 de febrero de 1955 con Doña María Cristina Martínez de Caravajal y Ordóñez, su novia de toda la vida y enseguida tuvo su primer destino en Bruselas. Durante más de diez años sirvió en varios destinos en distintas capitales de Europa y América. Tras estas experiencias volvió la familia Cortés a España porque los padres deseaban que sus cuatro hijos estudiaran en España y se sintieran españoles. El autor reanudó su servicio en la sede central del Ministerio donde ocupó varios distinguidos cargos hasta su jubilación.