

En el ambiente aeronautico militar, han estado latentes, algunos hechos no explicados, sobre la conducta habida contra algunas personas relevantes de la aviación. Incluso algun periodista ha lanzado absurdas ideas sobre muertes intencionadas o provocadas: como la del Comandante Ramon Franco y entre ellas la del Capitan Haya. No hubo, en el hecho que ocasionó la muerte del Capitan ninguna anomalía, mas que la surgida en la colision que tuvo con un caza enemigo, en las incidencias del combate, por salvar a un caza italiano que iba perseguido por un enemigo y en su impetu chocó con la cola del aparato enemigo, salvándose el contrario y pereciendo el Capitan Haya en la toma de tierra en una zona montañosa y muy pedregosa.

Sin embargo si existió por parte de algun Jefe Superior y no por sus compañeros, una cierta oposicion para retirarle de los puestos de mando a que accedió, siempre sin ningun deseo por su parte, sino por la consideracion que tuvieron en sus condiciones técnicas y conocimiento de la aviación, no solo por sus records mundiales o grandes vuelos. Entre otros cargos fué profesor de la Escuela de Mecánicos.

Pero hay que reconocer que no hay unas pruebas concluyentes contra nadie, pero si razonables conclusiones sobre la postura de algunos que con sus actos condujeron a que el Capitan Haya muriera en el puesto en que accedió, que si fué honroso para él, bajo el punto de vista de su patriotismo, no era el que por su valia le correspondia.

Para juzgar la trayectoria, por la que el Capitan Haya, sin él buscarlo, transcurrió a lo largo de su vida militar, tenemos que remontarnos al año 1934.

En aquellos años no existia la aviacion como arma independiente, es decir, un Ministerio; constituía un Cuerpo adscrito al Ministerio del Ejercito, con una Direccion General. Sus componentes eran oficiales que provenian de otros cuerpos, cada uno con la graduacion de su arma. Cobraban un suplemento de sueldo y tenian la obligacion de volar un determinado de horas mensuales.

Existie, de una manera latente, un unánime deseo de formar el Arma de Aviacion con su Ministerio, al igual que la Marina. Mas este deseo era compartido por dos criterios diferentes.

Los que opinaban que tratandose de formar un Arma nueva, el Escalafón debiera formarse teniendo en cuenta una especie de concurso de méritos de los solicitantes: Horas de vuelo, méritos técnicos, relevancia por grandes vuelos, records, libros técnicos sobre aviacion etc. etc..

La otra tendencia era mas simplista: constituir el Arma con las categorias que cada uno tenia en su arma de origen, sin tener en cuenta ni horas de vuelo, antigüedad en el cuerpo ni ningun otro concepto. En aquel entonces nada se resolvió. La Guerra Civil hizo que este asunto se postergara sin solucionarse.

El Capitan Haya mantenía el primer criterio al igual que los destacados aviadores que en aquellos años dieron tanta gloria a la Aviacion Española.

Al final de la contienda se aplicó, sin embargo, el segundo criterio; formando el escalafon de acuerdo con las categorias de sus cuerpos respectivos. Las circunstancias, no cabe duda, no eran las mismas.

Explicado estos antecedentes ocurrió, en el año 1934, al ganarse las elecciones la coalicion de derechas, que se nombró una nueva Direccion de la Aviacion Civil y su organismo ejecutivo: la Secretaria Técnica. Fue nombrado Director General de la Aviacion Militar, el General Goded, que no pertenecia al Cuerpo ni era aviador. El nombramiento de Director era mas bien político y la verdadera Jefatura recaía en el Secretario General Técnico.

El General Goded, que no conocia personalmente al entonces Teniente Haya, despues de consultar a prestigiosos aviadores de la época: Gallarza, Lecea, Jimenez etc. constató que todos convinieron que para el puesto, el mas idóneo, era el Tte. Haya, por sus conocimientos técnicos e ideas sobre la organizacion de la aviacion, entonces en desarrollo.

El puesto no llevaba en si, mejoras remunerativas ni ascenso alguno, sino trabajo y dedicacion al Arma.

De esta se daba el hecho paradójico de que un teniente, por su puesto, tuviera a sus órdenes a Oficiales superiores: Coroneles, Tenientes Coroneles etc. .

Aparentemente todos estaban conformes, dado que fué nombrado a propuesta de muchos de sus compañeros, al no conocer el Gral. Goded a los componentes del Cuerpo de Aviación; mas no cabe duda que a alguno le apetecía el puesto o mas bien el de Director General.

El Tte. Haya, al igual que todos los "liscos" del aire de aquella gloriosa época de la aviación, era partidario del primer sistema de Organización de la futura Arma. Mas nada se hizo en aquella etapa. Con el triunfo electoral de la conjunción de izquierdas, fué cambiada la Dirección General de Aviación con nuevos nombramientos. Y despues con el estallido del Movimiento Nacional, quedó postergada la creación del Arma hasta la llegada de la Paz.

Iniciado el Movimiento Nacional, durante el curso de la misma y en sus primeros meses, surgió un hecho, por el que nuevamente, el Capitán Haya accede a un puesto, inesperado por él, y sin ninguna intervención por su parte.

Durante un servicio de vuelo (9 de Novbre. 1936) en el que el Generalísimo Franco se trasladó de Salamanca a Escalona (frente de Toledo), a su regreso existió un intento de secuestro del Gral. Franco, pretendiendo llevarlo al aerodromo de Campo Real (Alcala de Henares). La tripulación lo formaban como primer piloto el Tte. Mario Urefia (no el Tte. Federico Noreña, como algun escritor ha señalado). Este piloto no dominaba el vuelo nocturno. El segundo piloto era el Sargento Ananias San Juan que tenia conocimientos bastante amplios de navegacion/nocturna. Este Sargento esperaba tomar el mando al regreso sabiendo que el Gral. Franco se retrasaba siempre en sus regresos y esperaba tener la oportunidad de desviar el vuelo a Alcala de Henares. Pero al regreso el Gral. Franco se sentó en el puesto del segundo piloto y el Sargento Ananias tuvo que sentarse entre los dos policias de escolta. El Sargento creyo que su plan habia sido descubierto y con gran miedo y pálido llego a Salamanca. Los policias comentaron el gran miedo que pasó creyendo que se debia a que el Gral. Franco fué quien dirigió al piloto el rumbo. "Dirijase a Gredos y allí vaya hacia la puesta del sol y algo mas a la izquierda tras aquellas lomas esta Salamanca" Y con tan simples indicaciones llegaron a Salamanca. A la mañana siguiente el Sargento Anabias San Juan montando un Ju-52 nuevo, rodó por la pista con la puerta abierta simulando una nueva colocacion del aparato y calentando los motores despegó tomando tierra en el Aerodromo de Campo Real (Alcala de Henares). En su habitación encontraron las pruebas de su plan.

Esto conmocionó al Estado Mayor, Reunidos un grupo de aviadores con el Gral. Franco y encabezados por el Comandante Lecea que manifestó "ninguno de nosotros llegamos a la valia del Capitán Haya" "él debe ser su piloto de confianza. El Gral. Franco no conocia personalmente al Capitán Haya que entonces se hallaba operando por el frente Sur, principalmente en suministros al Santuario de la Virgen de la Cabeza.

Pasó así, sin ninguna gestión por su parte a ocupar este puesto de piloto,⁽¹⁾ muy apetecido por bastantes del cuerpo en aquellos momentos, por el trato íntimo que dicho servicio suponía con el Generalísimo. Al Capitán Haya este puesto le supuso una doble dedicación, ya que no abandonó su entrega a la ayuda de los sitiados en el el Santuario de la Cabeza, y al final de la tarde, la mayoriamde los días se trasladaba con su avion a Tablada desde donde ,teniendole preparado el avion hacia su normal servicio al Santuario, para despues a primeras horas de la mañana regresar a Salamanca.

Desde el incidente de Ananias San Juan el Generalísimo volaba lo menos posible, por esta razon le sobraba tiempo al Capitán Haya y fueron encomendados de forma mas bien oficiosa teniendo en cuenta sus conocimientos, de organización aerea, tales como lo referente a la Defensa Pasiva o cierre de aerodromos por causa de tormentas y otras cuestiones que autoridades locales dirigian al Cuartel General en lugar de hacerlo a la Jefatura del Aire que ya figuraba y al frente del cual se hallaba el General Kindelan. Esta excesiva comunicacion y trato del Capitán Haya con el Generalísimo no gustaba mucho a algun Jefe del Cuartel General del

(1) Y ayuclante del Generalísimo

zre y hacia el mes de marzo del 37, con la disculpa de organizar un pequeño grupo nocturno le separaron del servicio del Generalísimo y le dieron el mando de este nuevo servicio (dos aparatos) y poniendo a sus ordenes los oficiales Marchenco y Muntadas. El General Kindelan le prometio poner a sus ordenes otros dos segundos pilotos asi como el material necesario (Radio, gonio, elementos de iluminacion etc.)

Pasadas varias semanas y como no recibiese el material ofrecido dirige una larga carta reclamando los segundos pilotos ofrecidos y mas importante el material. Ya que él esta realizando los servicios de bombardeo nocturno con el escaso material de que dispone pero no puede confiarlos a sus subordinados por no estar prácticos y no disponer de tales elementos.

Como contestacion a esta carta recibe un oficio firmado por el Jefe de las fuerzas aereas del sur, Roberto White " El Excmo, Señor General Jefe del Aire en escrito reservado de fecha 20 del actual me dice lo siguiente: " Dispuesto sufra cuatro dias de arresto, sin perjuicio del servicio de guerra, el Capitan de Intendencia Jefe de Escuadrilla Don Carlos de Haya por reclamaciones injustificadas e irrespetuosas a Superior". Lo que comunico a Vd. para su conocimiento y cumplimiento significandole que dicho arresto empezara a sufrirlo en su domicilio con esta fecha y una vez efectuado sus servicios encomendados. Sevilla 23 de abril de 1937."

Tte. Coronel Jefe -Roberto White.

Se da la circunstancia notable que ese mismo dia 23 de abril y firmado tambien por Tte. Coronel White recibe otro oficio del Excmo Gral Jefe del Ejercito del Sur, felicitandole a él y a su personal por los relevantes servicios prestados a los sitiados del Santuario de la Cabeza que sin su patriotismo y ayuda hubieran perecido de hambre...

Continuaron las operaciones en los diversos frentes en todos los cuales el Capitan Haya tomo parte activa. Pasados algunos meses decide el mando aereo un grupo de vuelos nocturnos para lo que envia una serie de oficiales a Alemania para su instruccion prescindiendo del Capitan Haya iniciador de los vuelos nocturnos en España y que al inicio de la contienda fue invitado por los pilotos alemanes a que fuera a darles unas conferencias y presentarles su Integral, invitacion que el Capitan Haya no acepto entonces por tomar parte en la contienda y lo pospuso para cuando terminara la Guerra Civil.

Al regreso de los oficiales que tomaron parte en el cursillo alemán se forma el grupo dando la Jefatura a un componente del cursillo y prescindiendo del Capitan Haya. El nombramiento lo hizo el General Kindelan.

Este hecho fué la gota de agua que desbordó el vaso, como se dice y el Capitan Haya ante este desaire solicitó la baja de la aviacion española y el pase a la Legion con el Gral. Yague.

El Generalísimo le dirigió un escrito en el que le pedia se incorporase a la aviación legionaria en donde creia que sus servicios iban a ser mas útiles, como adjunto al mando de aquella unidad.

Por el fondo de todos estos episodios se viene a traslucir que quien decidio la postura a que se vió obligado a tomar el Capitan Haya fué el General Kindelan como principal responsable.

REPUBLICA DE ESPAÑA
COMANDO EN JEFE FUERZAS AEREAS
SECRETARIA DE ESTADO DE LA GUERRA