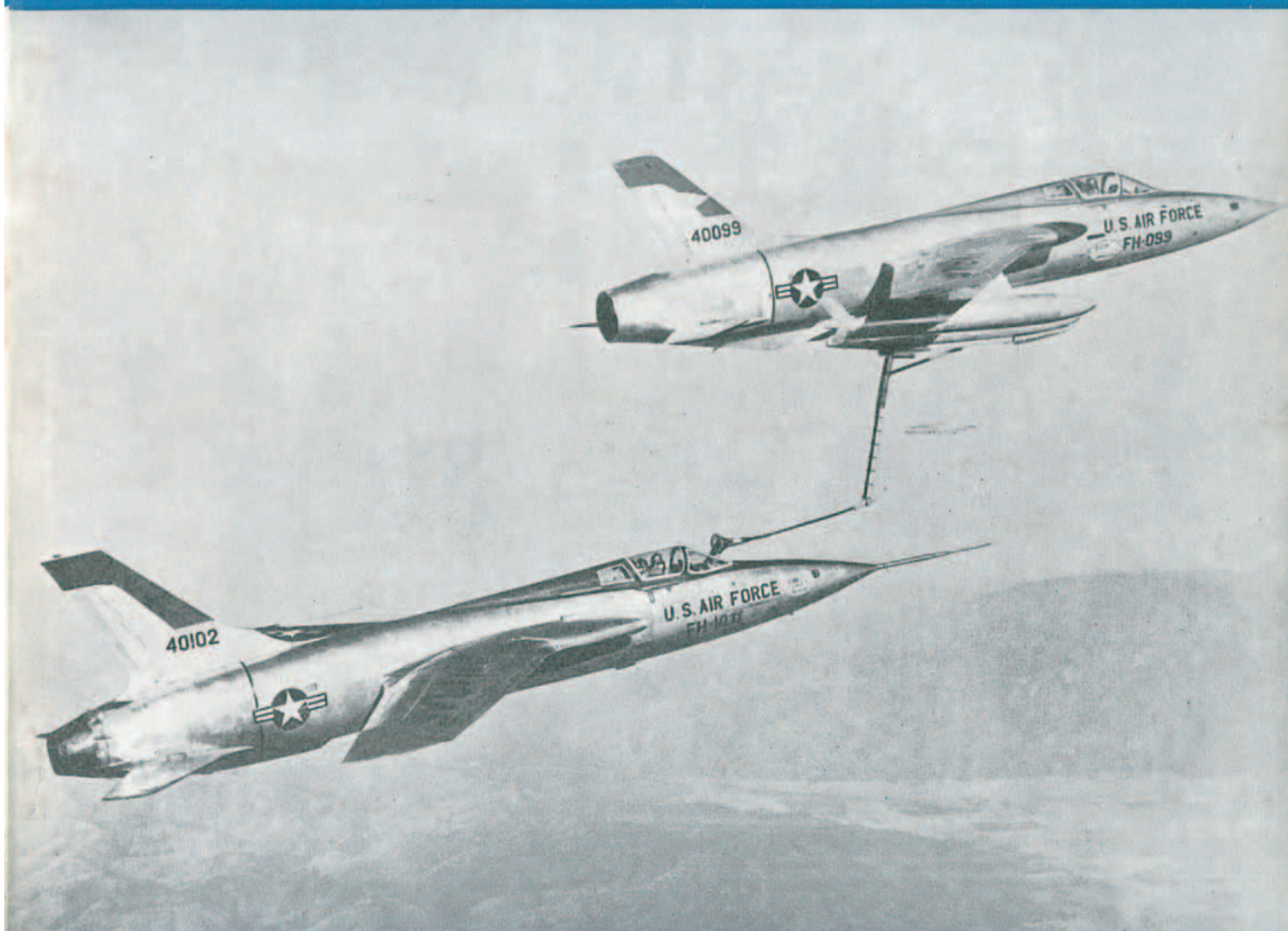


REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA



PUBLICADA POR EL MINISTERIO DEL AIRE

MAYO. 1964

NÚM. 282



CARLOS DE HAYA

Por el "Comandante BENIDAR"

“**Q**ué solos se quedan los muertos», es el primer pensamiento que brota al conocer el sepulcro de Carlos Haya en el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, alejado de los centros urbanos, apartado de las rutas asfaltadas, aunque justamente en la vertical de la recta aérea Madrid-Málaga.

Con mucha más frecuencia se habla de otros héroes de la Aviación. Es bien cierto que así debe hacerse, pero no se debe olvidar a uno de ellos, que sin duda ocupa puesto destacado en el cuadro de honor del Ejército del Aire, y cuya memoria debe transmitirse como línea de conducta de generaciones a generaciones, como herencia espiritual que debe formar la consistencia moral de las vocaciones de aviadores militares.

Semblanza

Hacer la semblanza de un hombre extraordinario es difícil por acumularse tantos aspectos de su personalidad. Son muchas sus intervenciones en la vida, muchos impulsos lanzados para la acción, algunos errores. Recopilar todo exige espacio: escribir su biografía. Establecer los rasgos fundamentales físicos, morales e intelectuales, es difícil; no se llega a reflejar claramente su carácter, quedan ocultos grandes sectores de la conciencia del personaje.

Carlos Haya, físicamente y en cuanto a su biotipo, era hombre de línea larga, fuerte, con características del cerebral, como consecuencia idealista, algo parecido al «as» francés de la primera guerra europea, Guynemer.

No era simpático ni antipático, sino todo lo contrario; introvertido y con poco sentido del humor, lo que hoy llamaríamos "un duro". Dotado de gran afición, extraordinaria, al vuelo, que practicaba también con gran aptitud; todas estas cualidades producían en él un hombre de fuerte vocación.

Era preciso tratarlo; alguien dijo «soportarlo», para comprender lo que aquel hombre encerraba de generoso y bueno. Llegado a esta comprensión, era ya tarde..., el que así había sentido la calidad de Haya, quedaba envenenado, intoxicado por la profesión y convertido en ferviente admirador.

Tablada

No puede decirse que en el período en que Haya mandaba una Escuadrilla en Tablada, el ambiente fuera bueno, ni el político en general, ni el local. Ni aun el de la propia Base. Células comunistas, intentos de sedición, consejos de guerra, divisiones en las ideas políticas entre el propio personal militar y obreros de Maestranza. Sólo podría producirse un sentimiento unificado haciendo abstracción del ambiente y dedicándose plenamente al Servicio.

Llegaba Haya a Tablada precedido de una fama bien lograda; campaña en África, muchas horas de vuelo, un largo raid 4.200 kilómetros a la Guinea en una sola etapa, algún «record» de menor cuantía. Llegaba con su Bréguet de matrícula número 71 que había de estar muchos años en el hangar de la escuadrilla y que para muchos de los pilotos constituía un sueño, pensar que un día pudiera ser el elegido de Haya y a bordo del super-bidón realizar un vuelo largo. Para adquirir preparación, todos los pilotos de la Escuadrilla se transmitían entre sí en morse el Quijote; todos eran radiotelegrafistas. La mayor parte sabían navegación astronómica, manejaban el sextante y todos *andaban de cabeza*, dejando distracciones y familia para dedicarse a la Aviación.

Repasar el horario de aquella gente produce asombro. Desde las ocho de la mañana a las doce, en vuelo o en el hangar. Después, había que ver a los pilotos mayores, ya gorditos, haciendo gimnasia en

el mes de julio bajo el «tibio» sol de Sevilla hasta las trece. A las cuatro de nuevo a la Escuadrilla, y si había luna, desde el cuarto creciente al menguante, se prolongaba la jornada (sólo cortada para cenar), con los vuelos nocturnos. Los nueve aviones de noche en formación, cambiando de la línea a la cuña, y a la cuña de patrullas. Hay que advertir que estos vuelos eran las lecciones de «instrumental», pues el único que sabía de vuelo sin visibilidad era Haya, y en muchas ocasiones volaba la escuadrilla tomando como horizonte los planos del avión del Capitán.

En aquella escuadrilla se practicaba de manera «informal» pero muy en serio «los chequeos» de avión, «los chequeos» de patrulla cada semana. El mantenimiento en primer escalón con tanto o más rigor que en la unidad actual más exigente, y era espectáculo frecuente ver a los propios pilotos, radios y observadores, encaramados en las escaleras en unión de los mecánicos, reglando válvulas, magnetos, etcétera. Era indudablemente más fácil el mantenimiento, pues el material no era lo complicado que el actual, pero, por menos perfecto, exigía muchas horas de revisiones y conservación.

El ambiente creado por Haya en su Unidad era tal que no obstante el confuso de la Base y la población, durante más de un año no se impuso ni un solo correctivo y no fué por falta de exigencia en el Servicio, sino por el actuar entusiástico del personal.

Pero..., Haya no tenía suerte; era de inteligencia superior a la media, estudioso de todo lo peculiar del aviador y de otras muchas cuestiones, tales como organización, arte militar (a su muerte tenía la maleta llena de libros que leía después de los servicios de guerra). Muy tenaz, pero... no sabía reír, no era abierto. Muchos le criticaban su posible ambición, otros su aparente deseo de independencia, no ceder su saber a los demás, había para todos los gustos, humorísticamente alguien comentó: "Haya come para volar y otros vuelan para comer". Al regreso de la Guinea una toma de tierra de emergencia malogró la mitad del éxito. Sólo una vez le libró Dios de un peligro fatal en un vuelo de prueba, estando Haya ausente, se le fueron los planos a su avión y murie-

ron los dos tripulantes. Era hombre de valía y, por tanto, discutido.

Córdoba

No se puede presumir de que en los primeros días de agosto fuera estimable la densidad de fuerzas en el frente de Andalucía. Verdaderos prodigios, no suficientemente estudiados sobre métodos de la guerra psicológica, hacían creer lo que no era; pero lo que sí existía era optimismo en Sevilla.

El tiempo de concentración o creación de Unidades era mucho mayor en la Zona Nacional, pues el Ejército que se creaba con la movilización exigía instrucción aunque precaria de las nuevas unidades. Los rojos no creaban fuerzas militares, acumulaban masas, y así, un buen día, una *columna muy rara* aparecía a 8 kilómetros al sur de Córdoba, para atacar la ciudad, escasamente guarnecida.

La columna roja tenía una organización muy peculiar. En vanguardia, un grupo de artillería a caballo, de "punta" los soldados a caballo sin puesto en los arzones, como exploradores del conjunto. A unos 300 metros del grupo, y sobre la carretera, 200 camiones aproximadamente, divididos en dos grupos, a su vez, y al frente del segundo tres cisternas CAMPSA fáciles de identificar.

Merece la pena tratar, con algún detalle, este ataque de la aviación, que sin más espectadores que las tripulaciones y los atacados, resulta olvidado por desconocido. De estas características fueron también las acciones aéreas de defensa de Talavera de la Reina, Alhambra, cuando el ataque rojo a Belchite y, en sentido opuesto, el ataque de la aviación roja a las columnas motorizadas de los Flechas Azules entre Sigüenza y Guadalajara.

Haya estaba en Tablada, su avión era un DC-2. Había algunos Junker, pero no todas las tripulaciones. Llegaron las órdenes de acción urgente y a unos de los Junker le faltaba el segundo piloto. Haya se ofreció, aunque actuó de primero, por cesión afectuosa y disciplinada del "titular" que diríamos ahora.

En esta ocasión a Haya le acompañó el éxito, como siempre que le era posible

poner de manifiesto su eficacia. A poca altura, unas pocas bombas organizaron un incendio de los rastrojos que se interponían en la dirección de marcha de la columna roja, a la vez que ahuyentaba a los exploradores que volvían grupas. Más afortunadas fueron las lanzadas contra los arzones; caballos "no acostumbrados a morir" se desmandaron, volcaron algunos, nuevos incendios, «chaquetero rojo». Entraron en el turno los camiones y entre ellos los preferidos, las cisternas. Una bomba incendió a una, explosión subsiguiente, incendio de una segunda. Intento de dar la vuelta los camiones, vuelcos, otros quedaron cruzados, nuevas carreras hacia atrás de los «milicianos motorizados»—al final, inmovilidad de la columna roja, que fué, después de neutralizada por Haya, destruida por otros aviones—. Lo que no sabe la generalidad del personal es que por este hecho le fué concedida a Haya la Cruz Laureada de San Fernando, en acción mucho más fácil que las que después realizaría en el Santuario de la Cabeza, pero era cuestión del articulado del Reglamento de concesión y como sobradamente había merecido tan preciosa condecoración, no resultó difícil entre sus muchas actuaciones buscar una que encajase en el Reglamento. Esta realidad lleva a la conclusión de que tal vez convendría revisar el ya citado Reglamento desde un punto de vista aeronáutico.

Córdoba quedó tranquila. Haya no le dió importancia, pero aquel día hizo algún chiste de poca gracia, y es que, como buena encarnación de los personajes de Baroja, carecía de gracejo.

«La Gorrión»

Como consecuencia de una reorganización después de la Batalla del Jarama, se creó una Escuadrilla, al mando de Carlos Haya, denominada pomposamente de «Servicios Especiales».

La Escuadrilla fué destinada a las órdenes directas del Mando Aéreo y tenía su base en el Aeródromo de Matabacán, donde estaba la Legión Cóndor; pero había tal desproporción entre los efectivos de una y otra que humorísticamente alguien la bautizó como «La Gorrión».

El debut de «La Gorrión»

Con una noche magnífica, «La Cóndor» más «La Gorrión» debían cumplir unos objetivos sobre el frente, al sur de Madrid. El valor de «La Gorrión», como sumando, podrá apreciarse y puede servir de muestra para la valoración de sumandos. Hoy, que tanto se habla de estas sumas, conviene hacer mención que, antes de hacerlas, se precisa hacer una ponderación de la eficacia de cada elemento, de su instrucción y de su material.

Le tocó a «La Gorrión» su actuación a las 01,00 y 01,30. El primer avión despegó sin novedad, pero a los quince minutos ¡sorpresa! Hay dichos populares a los que no se suelen dar crédito; tales son: «¡Se pusieron los pelos de punta!», «¡Me dolían las entrañas!», este último con un significado más profundo. No es dolor de las vísceras abdominales, es algo interno, íntimo, es sensación de desconsuelo, de nulidad. Debe ser dolor del alma, que en su aspecto prosaico repercute en el vientre, tal vez es un dolor del vago, del sistema nervioso vegetativo.

Pues bien, a los quince minutos el mecánico anunciaba que el observador se había caído del avión, y nunca mejor dicho «anunciaba», pues todos los pelos de su cabeza parecían antenas. Seguidamente, «dolor de entrañas» en la tripulación.

El primer avión de «La Gorrión», a las 01,15, tomaba tierra y consternadamente Haya daba parte al Jefe de «La Cóndor».

A las 01,30, después de la carrera de despegue, el otro avión de «La Gorrión» sufre una pérdida de velocidad y un fuerte golpe, que debió oírse a varios kilómetros a la redonda. Todo hacía presagiar el más doloroso de los desenlaces. Algunos minutos más tarde, las ambulancias volvían con la tripulación solamente contusionada, pero... el piloto quería suicidarse. Palabras templadas de Haya, que aguantando resignadamente la mala suerte, quería acompañar al pundonoroso piloto que desca-
ba pagar con la vida su falta de entrenamiento, para aquel entonces perfecto. La verdad es que tenía poca idea del vuelo instrumental. Había que disponer alguna compañía para el excitado piloto, y, así, Haya consumió el resto de la noche con él, en espera del amanecer para buscar el

cadáver (que aún vive) del observador que se había caído de su avión.

La decepción de Haya no es narrable. Su bochorno por el debut de «La Gorrión» llegó al extremo de, que siendo por inclinación poco comunicativo, llegó a «dar el esquinazo» no sólo a los Jefes de «La Cóndor», sino también a sus Oficiales de aquella unidad.

Hay que advertir que tampoco «La Cóndor» tuvo suerte; aquella noche perdió un avión derribado. Su objetivo no fué muy castigado, y al final de la guerra era posible saborear su «dulce», «seco» y «extraseco», en buenas calidades y cantidades..., no grandes por haber sido cuartel de Brigadas rojas internacionales. Para Haya, aquellos días fueron de prueba, hasta que, pasadas unas fechas, «La Gorrión» salía para Sevilla, donde dejó alto su pabellón.

El Santuario de la Virgen de la Cabeza

A partir de noviembre del 36, los polimotores, al salir de reparación en Sevilla o después de una toma de tierra en Tablada, debían antes de despegar para su incorporación a los aeródromos de origen realizar un abastecimiento al Santuario.

Hasta la organización de «La Gorrión», Haya, piloto de un «DC-2» afecto al Cuartel General del Generalísimo, hizo numerosas escalas en Tablada y, como consecuencia, también numerosos abastecimientos a la Virgen de la Cabeza.

Después del bochorno de «La Gorrión» en Matacán, la Escuadrilla fué a Tablada, y entre sus misiones figuraban el sostenimiento del Santuario. Puede apreciarse que no era «óptimo» el entrenamiento de «La Gorrión» para las misiones nocturnas con las que debería enfrentarse. Inmediatamente después de su llegada entró en contacto con el *Grupo Logístico*, un militar y un doctor en medicina, que tenían a sus familiares entre los refugiados en el Santuario. Los dos personas de mucho temple, y el doctor de mucho ingenio. Era conocido por el doctor Astra. A él se debe la siguiente definición: «Son artículos suministrables por avión aquellos que a percusión resultan aprovechables». El Santuario resistió desde fines de marzo con cierta holgura de abastecimiento que, por supuesto, no disminuía otros



Estado del Santuario antes de comenzar el asedio.

sufrimientos, pero algo era mucho en aquel caso, y el mucho era el apoyo moral, el material y el de represalia, ya que la Escuadrilla atacaba objetivos de la zona enemiga cuando los enemigos atacaban por tierra al Santuario. Debía ser difícil dormir en algunos puntos de la zona roja castigados a fuegos de hostigamiento durante muchas horas. «La Gorrión» era la mitad de la resistencia del Santuario, tal vez algo más, y «La Gorrión» era Carlos Haya. Con los años de Paz aparece sólo el Santuario, pero apenas se cita a Carlos Haya.

Al juzgar las acciones de entonces, no puede hacerse con las ideas de ahora, aunque éstas, en parte, subsistan. Las técnicas de lanzamientos en paracaídas no eran conocidas. Por otra parte, el recinto del Santuario se fué estrechando y no había otra posibilidad que el lanzamiento a percusión. A medida que iba pasando el tiempo, sobre todo desde primeros de marzo del 37, fecha aproximada de la llegada de «La Gorrión» a Tablada, el objetivo se iba endureciendo. Los rojos establecieron hacia primeros de abril cuatro

piezas de 20 mm., que localizaban fácilmente al avión que hacía el suministro a poca altura. Se hizo prohibitivo el abastecimiento de día, y de noche fué aumentado el riesgo, pues el «Junker», en vuelo bajo, era localizable por las llamas del escape. Se fueron reduciendo el número de «pasadas», de cuatro a una. Se hacía preciso tirar la carga de una sola vez. Fué necesario estudiar nuevos sistemas para ello y acondicionar las cargas normales, para que resistieran mejor el choque. Fueron muchos los problemas resueltos, algunos de los cuales deberían actualizarse, pues serían de gran utilidad. También aumentaba cada noche el número de impactos que recibían los aviones. Haya rivalizaba en ingenio con el doctor Astra, hasta el extremo de que el primero estudió la conversión de un pavo en «helicóptero», para que en un aterrizaje vertical llevase, sin romper, unos inyectables ajustados en un correaje especial.

La comunicación con el Santuario se hacía por heliógrafo (lanzado también) y con la posición de Porcuna. Dos anécdotas hay que resaltar: una, es que el ren-

dimiento entre la carga recogida y la lanzada era normalmente el 110 por 100, producto del ingenio del doctor Astra, que registraba una carga inferior a la auténticamente transportada. La segunda, era el escrúpulo administrativo del Capitán Cortés, como buen Guardia Civil, que al dar parte de los suministros recogidos y, no obstante, las penalidades y esfuerzos, solía agregar a sus despachos: «ruego se tome nota para en su día pasar el correspondiente cargo». ¡No quería vivir de «gañote»!

Cada vez más duro el objetivo fué preciso «callar» la reacción antiaérea, para proteger al avión que lanzaba los suministros. La coordinación entre el avión anti D. C. A. y el del suministro fué ideada por Haya, y pudiéramos calificarla de perfecta. Algo les ayudaba el guarda de la Presa del Jándula, que tenía las luces de su casa encendidas y que proporcionaban la alineación necesaria para localizar el Santuario. El primer avión, también fácil-

mente localizable, absorbía la reacción. El que hacía el abastecimiento se filtraba a baja altura, nunca superior a los 100 metros, entre montes y poca visibilidad, nubes bajas, sin otra referencia que una hoguera. La «pasada» suponía «jugarse el bigote», y Haya se lo jugó en muchos suministros, una media de 1,5 por noche, durante cerca de dos meses. Cumplir la misión no era cuestión de ímpetu, era de tenacidad y paciencia, que exigían sujetar los nervios, sobre todo el avión que abastecía, que generalmente lo pilotaba Haya, buscando para sí el mayor riesgo.

Con impaciencia esperaba el avión anti D. C. A., establecer enlace radio con el avión de Haya, después del suministro, temerosa la otra tripulación de un final doloroso como epílogo de cualquiera de los servicios de abastecimiento.

Lo narrado es únicamente para entrar en situación, ahora volveremos a hablar de otra forma del heroísmo de Carlos de Haya.



Estado en que quedó el Santuario cuando fué ocupado por el enemigo.

La mala suerte

Haya tenía a su mujer prisionera en zona roja. Sus dos hijos mayores, de cuatro y tres años, estaban con él en Sevilla. En Málaga quedaban dos gemelos en precario estado de salud como consecuencia de una deficiente crianza, téngase en cuenta que estaba la madre presa, y las dificultades de alimentación de Málaga hasta la liberación.

El horario de la Escuadrilla era, como siempre con Haya, «cómodo». A las diez al aeródromo, para efectuar con frecuencia algún servicio diurno. A las trece a casa, para volver a las dieciocho al aeródromo de nuevo, preparar el servicio, pintar las tripulaciones ¡de memoria!, el 1/50.000 del Santuario y proximidades; a la puesta del sol despegar para llegar al Santuario ya de noche.

Dos horas duraba la misión, que con frecuencia se repetía a lo largo de la noche, sobre todo las de luna.

El mal tiempo, principalmente las nieblas, hacía difícil la misión. "La Gorrión" se metió en algunos "cacaos" fuertes. Lo normal era estar de vuelta hacia las 0300, unas veces esperando que el tiempo mejorase, otras por repetición del Servicio, y aquí hay que señalar al *hombre* duro consigo mismo. No había forma ni manera de convencer a Haya que tomase algo de cena, si no se había podido abastecer al Santuario. Entonces se castigaba a sí mismo a no cenar, pero es que, además, cuando uno de los gemelos se puso grave, tanto que murió a los pocos días, durante el tiempo de enfermedad se quedaba en Tablada y al amanecer, en una avioneta se iba a Málaga, ya liberada, y regresaba a mediodía para no perder ni un servicio, incluso el día del entierro de su hijo. Para esto hacía falta temple de héroe, que podrán apreciar mejor aquellos a los que Dios les haya hecho pasar la prueba de perder un hijo.

Un intermedio no demasiado alegre

Por el mes de abril hubo un ataque de los rojos a una posición clave del frente de Madrid. La aviación propia no pudo actuar de día, por mal tiempo, pero sin duda alguien

se acordó de que existía una Escuadrilla llamada de "Servicios Especiales". Haya recibió la orden de atacar de noche las proximidades de la posición. La meteorología de aquella noche era prohibitiva, aun hoy, para unidades mucho más entrenadas y en aviones mejor equipados para vuelo instrumental. Desde Sevilla había 400 kilómetros al objetivo, sin ninguna ayuda a la navegación. Haya comprendió que "La Gorrión" no podía cumplirlo y recabó la orden de alcanzarlo "a toda costa", que no le fué confirmada, pero sí acusado recibo, imponiendo a Haya un arresto. Fuerte y sentida fué la reacción de la Escuadrilla a favor de su Capitán, pero como el jefe que dió la orden era de los que se clasifican "de buen fondo", se arrepintió, y con bellas frases trató de salvar "el bache" o "meneo", pero la herida...

El final

El Santuario cayó el día 1 de mayo de 1937. El día anterior el avión de Haya encajó 15 impactos de fusil; el anti D. C. A. sólo 7. Desde mediados de abril lo normal eran 8 agujeros al avión que abastecía y 6 al de protección. Vida vulgar para Haya, encuadrado en un Grupo que se llamó *nocturno*. Pérdidas de personal. Hoy son muy pocos los supervivientes de "La Gorrión". Los que faltan cayeron en la guerra.

Haya, piloto excepcional que servía para todo, formidable acróbata aéreo, murió en combate pilotando un caza; pudo ser su enemigo, un "derribo probable", pero su ímpetu quiso convertirlo en "seguro" chocando contra el caza rojo.

A los XXV años se habla de la gente del Santuario; pero, ¡qué poco se habla de ti!, qué pocos conocen tu biografía, que tan insuficientemente he intentado exponer a través de algunos de tus hechos. Duro contigo mismo, hacia abajo dulcificado, incómodo hacia arriba; tú, que compadecías a los desinflados por no tener la suerte de disfrutar en el aire como tú. Generoso y tranquilo reposas en la recta de Madrid-Málaga, próximo al Capitán Cortés, siendo pocos los que se acuerdan de ti en su paso por la vertical del Santuario.

Qué olvidados quedan algunos muertos ...
¡¡ Los excepcionales !!