

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA



ABRIL 1971

NUM. 365

SEMBLANZAS

Carlos de Haya González

1 de marzo de 1902 - 21 de febrero de 1938

Natural de Bilbao. Ingresaba como alumno en la Academia de Intendencia el 11 de julio de 1918. En 1921, terminados sus estudios, es promovido a Alférez y destinado a la 6.ª Comandancia de Tropas de Intendencia (Burgos), donde permanece hasta abril de 1922, que marcha al frente de Melilla con la Compañía Expedicionaria. Realiza convoyes a posiciones avanzadas y forma parte de columnas de operaciones durante todo el año.

Relevada su Unidad se incorpora de nuevo a la Península. Es promovido a Teniente el 7 de julio de 1923, y en febrero siguiente pasa voluntariamente a la Comandancia de Tropas de Intendencia de Melilla. Afecto a una Compañía de Montaña, coopera en servicios de convoyes y avituallamiento con las columnas de operaciones.

Su vida aeronáutica, de la que no se separaría hasta su muerte, da comienzo en junio de 1925, al realizar el Curso de Piloto en la Escuela Civil de Albacete. En septiembre efectúa la transformación en Cuatro Vientos, como alumno de la 27 Promoción de Pilotos Militares, y es destinado al Primer Regimiento de Aviación, en Getafe.

En enero de 1926 se incorpora a la Escuadrilla de «Bristol», de Melilla, con la que realiza constantes vuelos de bombardeo, ametrallamiento, reconocimiento y protección de columnas en los sectores de Dar-Misian, Anual, Yebel-Udía, Afran, Tiss-Assa, Meseta de Tesle, Peñón de Vélez, etc., pasando durante los meses de julio y agosto a Los Alcázares para realizar el Curso de Piloto de Hidroavión. Regresa a su Unidad, en Melilla, y continúa interviniendo en las operaciones hasta finalizar la campaña, demostrando siempre un verdadero espíritu de sacrificio, inigualable resistencia física, destacado valor y sorprendente pericia, cualidades que había de ir superando a lo largo de su vida.

Su férrea voluntad y su constante deseo de superación y perfeccionamiento profesional le mueven

a no buscar la tranquilidad deseada por otros tras la actividad de la guerra. En unión del Capitán Tauler Pastor realiza la vuelta a España, en la que, por tener que efectuar vuelos sobre nubes y nocturnos utiliza el radiogoniómetro; han de instalarlo en el avión y estudiar, ante todo, el sistema y resolver problemas técnicos y de acoplamiento de antenas y otros elementos desconocidos, aun en vías de experimentación. Realiza los cursos de Vuelo sin Visibilidad (1927). Obtiene el título de Radiotelegrafista de primera; se le destina como profesor a la Escuela de Mecánicos, y toma parte en el «Tur de Europa», acompañado por Ogaña, propietario de la avioneta «Avro Avión», con la que realiza la vuelta a Europa, con un recorrido de 9.000 km. (1928). Efectúa el Curso de Observador de Aeroplano (1929). Sigue un Curso de Paracaídas, realiza una ascensión libre, como tripulante, en el globo esférico «Comandante Molas», con salida de Guadalajara y descenso en Benifar (Huesca); con el Capitán Rodríguez Díaz consigue los récords mundiales de: velocidad en circuito cerrado de 5.000 kilómetros, en 25 horas y 16 minutos; de velocidad, en 2.000 kilómetros, con 500 kilogramos de carga útil, y el de velocidad, de 2.000 kilómetros, con una media de 220,428 kilómetros por hora, récords ostentados hasta entonces por Francia con 218,759 kilómetros/hora (1930).

El 24 de diciembre de 1931, también con el Capitán Rodríguez, lleva a cabo el vuelo Sevilla-Bata, sin escalas, a través del desierto, invirtiendo 27 horas en los 4.500 kilómetros. Iniciado, también por vía aérea el regreso, cuando habían recorrido ya 1.700 kilómetros, una tormenta de arena inutiliza el avión y han de continuarlo por vía marítima.

En 1933 marcha en comisión a París, donde hace demostraciones ante el Servicio Técnico del Aire francés, con el «Integral Giroscópico» para vuelos sin visibilidad, del que es inventor, y que se adoptó en las Fuerzas Aéreas españolas con el nombre de «Integral Haya».



Continúa como profesor en las Escuelas de Cuatro Vientos y Alcalá de Henares; toma parte en la vuelta a España, de escuadrillas militares en 1935, y posteriormente se le nombra Secretario Técnico de la Dirección General de Aeronáutica, cargo que desempeña hasta los primeros meses de 1936, en que se le destina como Jefe de la 2.^a Escuadrilla de «Breguet», del Grupo 22, en el Aeródromo de Tablada.

El Alzamiento Nacional le sorprende en Málaga. Se une a las fuerzas sublevadas de aquella capital, y al fracasar el levantamiento de la guarnición embarca en el yate de un amigo y a la altura de Chipiona se lanza al mar y alcanza a nado la costa, presentándose en Jerez y de aquí a su destino en Tablada.

Su amor a la Patria se sobrepone a su angustia anterior. En Málaga han quedado su esposa y sus hijos, y en Bilbao sus padres, que se hallan en poder del Gobierno de Auzkadí. El día 22 de julio, con el «DC-2», capturado en Sevilla por el arranque de Vara de Rey, da comienzo su intervención en la guerra. En ininterrumpidos vuelos realiza transportes de fuerzas de Africa a la Península; ametralla y bombardea los barcos enemigos que intentan bloquear el Estrecho; el 2 de agosto, con salida y regreso a Sevilla, realiza un bombardeo nocturno sobre Barajas; bombardea Badajoz, y durante seis horas se mantiene en el aire reconociendo sus alrededores; apoya y protege a las columnas que avanzan desde Sevilla hacia el Norte; traslada a Franco desde Sevilla a Burgos, para entrevistarse con Mola; el 20 de agosto bombardea la columna de Miaja, que se dirigía amenazante sobre Córdoba, detiene el avance y deshace unas baterías de artillería que machacaban nuestras líneas.

En septiembre su actuación es destacadísima al proteger las columnas nacionales que avanzan hacia Madrid; pero su verdadera gloria fue el abastecimiento al Santuario de Santa María de la Cabeza. Desde el 8 de octubre, que se tuvo conocimiento de la resistencia que en él había establecido el Capitán de la Guardia Civil Cortés, hasta abril de 1937 en que enormes fuerzas enemigas consiguieron ocupar los escombros de la fortaleza, se dedica a atenderlo con su «DC-2», con un «Savoia-81» y con los «Yun-jers-52» que venían a revisión a Tablada.

El día 8 de octubre una avioneta vuela sobre el Santuario para comprobar si resiste. Al siguiente día Haya se dirige hacia allí y lo primero que descubre es un letrero con la palabra «Auxilio». Desde entonces su obsesión es este puñado de valientes que en un islote, a más de 70 kilómetros de las líneas propias, resisten heroicamente.

Volando casi a ras del suelo, al alcance incluso de los fusiles del enemigo, salvando la nutrida barrera antiaérea, día tras día, arroja sobre los sitia-

dos víveres, municiones, medicamentos e incluso armas portátiles de mediano calibre.

Desde su base en Tablada, actúa en todos los frentes de operaciones: Madrid, Toledo, Asturias, Aragón, y a su regreso a Sevilla, sin descanso alguno, salta de su avión de bombardeo y ocupa la cabina del «Douglas», del «Breguet» o del «Focker», que a su salida había ordenado estuviera preparado con los abastecimientos que precisaba el Santuario, y de noche, con mal tiempo y entre nubes, sin protección alguna, recorre la larga distancia que le separa y deja su preciosa carga. Una vez cumplida esta misión es cuando el heroico aviador descansa satisfecho.

Pero su actuación no se limita al abastecimiento de los sitiados. Cuando termina su socorro, recorre todo el campo que rodea el Santuario. Bombardea las avanzadillas enemigas y sus baterías, intercepta aviones que desde el cercano aeródromo de Andújar le hostigan constantemente e incluso derriba a más de uno.

Su amargura, ante la caída de los defensores, fue para él más dura que la ausencia de los suyos, vejados por el enemigo; pero su patriotismo, espíritu de sacrificio y sobre todo su entereza de ánimo, le hacían sobreponerse a todas estas adversidades, no exteriorizándolas nunca entre los que le redeaban.

Posteriormente se le da el mando de una escuadrilla «Ju-52», de vuelos nocturnos e interviene con ella en los frentes del Sur y en otros sectores.

Su experiencia en servicios de abastecimiento, convertida en especialidad en los del Santuario, hicieron que se le designara para realizarlos en Belchite, durante su cerco por el enemigo.

Gran acróbata, pasa por su propio deseo al Grupo Fiat «As de Bastos», donde en pocos días asimiló con facilidad la táctica de las unidades de Caza y mereció la confianza de su jefe, que le asigna el mando de la mitad del Grupo.

El día 21 de febrero de 1938, en combate aéreo sobre el frente de Teruel y por salvar la vida de un compañero que peligraba en la lucha, chocó con el avión enemigo, falleciendo en el acto, sobre territorio enemigo.

El día de su fallecimiento acababa de regresar del sepelio de su madre en Bilbao y al invitarlo su jefe a dejar de volar en aquella ocasión le contestó: «sentiría remordimiento de conciencia si sacrificara un acto por mi Patria, ante un sentimiento íntimo». Fueron las últimas confidencias del héroe.

Por su destacada labor fue ascendido a Comandante por méritos de guerra y se le otorgó la Medalla Militar Individual. Finalizada la campaña su cadáver fue trasladado al Santuario de Santa María de la Cabeza, donde reposa junto a su defensor Capitán Cortés y le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando.