

Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA



Pág. 3

*El aeronauta asturiano
Fernández Duro fundaba en 1905
el Real Aero-Club de España*

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro



Pág. 30

*Tres aviadores mexicanos Volando
en España*

FEDERICO YANIZ VELASCO
General del Ejército del Aire (R)
Miembro del CASHYCEA



Pág. 11

*Carlos de Haya González (I):
de las envidias de antaño
a la ignorancia del presente*

ANTONIO MONTERO
Miembro de Número del Consejo Asesor del SHYCEA



Pág. 34

*«Cinco misiles contra
el Imperio» (I)*

SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN
Socio de la F.I.O. y miembro del Círculo Aeronáutico



Pág. 19

*Herrera: Proyecto de una ascensión
estratosférica, en globo, con barquilla
abierta en 1936*

CARLOS PÉREZ DE URIBARRI
General de Brigada del Ejército del Aire (Reserva)

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

Consumado piloto, inventor visionario, apreciado docente y minucioso organizador

Carlos de Haya González (I): de las envidias de antaño a la ignorancia del presente

ANTONIO MONTERO

Miembro de Número del Consejo Asesor del SHYCEA

CARLOS DE HAYA GONZÁLEZ nació en Bilbao (Vizcaya) el 1 de marzo de 1902. Fue el segundo de los once hijos nacidos en el seno de la familia formada por don José de Haya Querejeta y doña María de los Dolores González Ubieta. Tres de sus hermanos fallecieron al poco de nacer o en los primeros años de vida.

Carlos estudió en el colegio de los Escolapios, donde permanecería hasta obtener el título de profesor mercantil. Una pulmonía que contrajo de joven le obligó a un prolongado y paciente reposo, durante el cual se aficionó a la lectura. Quedó cautivado por los Episodios Nacionales, de Benito Pérez Galdós; en especial, los títulos dedicados a la dominación francesa y la guerra de la Independencia. Esto se tradujo en una fuerte aversión a todo lo francés, que perduraría en su vida adulta. También se entregó con pasión a textos científicos de gran especialización, y lecturas de clásicos griegos como la *Ilíada* o la *Odissea*.

Aprendió a tocar el laúd con cierta destreza, pero fue en la pintura donde encontró una de sus grandes aficiones. A partir de los quince años, realizó reproducciones, que se han conservado, de cuadros de Murillo, Velázquez y otros grandes maestros.

Decidido a ser Intendente Militar

En 1917, Carlos finalizó sus estudios medios, y hubo de enfrentarse a la decisión de elegir una carrera. Sentía una fuerte atracción por la aeronáutica, pero al no haber unos estudios directamente relacionados con ella, optó por la milicia. Caballería fue su primera opción, pero la exigencia de estudiar francés le hizo desistir, y se decantó por Intendencia,

influenciado por amistades de la familia que tenían su destino en la Academia del Cuerpo.

Su ingreso en la Academia de Intendencia Militar de Ávila tuvo lugar el 11 de julio de 1918, y juró fidelidad a las Banderas el 14 de octubre de ese año. Su formación académica duró tres años, hasta que en julio de 1921 fue promovido al empleo de alférez de Intendencia. Se distinguió en sus estudios, de tal manera que durante el curso 1920-21 fue nombrado cabo galonista por su excelente rendimiento.



Voluntario en el Protectorado

Su primer destino fue 11ª Compañía de Víveres Montada en Orduña (Vizcaya), encuadrada en la 6ª Comandancia de Tropas de Intendencia, acuartelada en Burgos. Se ofreció voluntario para integrarse en la Compañía Expedicionaria de su Comandancia, y en abril de 1922 partió hacia Melilla, haciendo su presentación en Kandussi el día 12 de ese mes. Su llegada a la zona oriental del Protectorado coincidió con la reanudación de las operaciones que tenían como fin la recuperación del territorio perdido tras el desastre del verano anterior. Su primer ciclo en tierras africanas apenas iba a durar un mes y medio, pero desarrolló no obstante una frenética actividad, desempeñando los clásicos cometidos de jefe de convoyes de aprovisionamiento entre posiciones avanzadas. El día 27 de mayo, y en el marco de una importante repatriación de fuerzas, embarcó en el vapor "Villarreal" con rumbo a la Península, desembarcando en Sevilla dos días después.

En octubre, pasó destinado a la 1ª Compañía de víveres montada, en Burgos. Durante su estancia en esta ciudad, tuvo ocasión de conocer y entablar



Carlos de Haya en la primera promoción de paracaidistas.

amistad con el prestigioso ceramista Simón Calvo Gutiérrez (1898-1967), e hizo algunos trabajos de pintura en cerámica y loza.

El día 20 de abril de 1923 efectuó su presentación en la 3ª Compañía de panadería automóvil destacada en Vitoria, a la que había sido destinado. El 31 de mayo se hizo cargo del mando y administración de dicha compañía. Con antigüedad de 7 de julio de ese año, se le concedió el empleo de teniente de Intendencia.

A finales de febrero de 1924, coincidiendo con la intensificación de la actividad bélica dirigida por el caudillo rifeño Abd-El-Krim, fue destinado a la Comandancia de Tropas de Intendencia de Melilla. Quedó encuadrado en la 5ª Compañía de Montaña, a la que se incorporó el día 14 de marzo en Tafersit, y comenzó a prestar servicios de convoy a las posiciones avanzadas.

El 23 de junio, el Comandante Mayor de Melilla, A. Santori, le impuso un arresto de 24 horas, por haber dirigido un oficio directamente a la Comandancia, saltándose el conducto reglamentario, y que además contenía lo que ese jefe interpretó como “una censura” hacia su persona. El teniente Haya, idea-

lista e impetuoso, encajaba mal en aquel ambiente de corrupción imperante a su alrededor, y no se andaba con disimulos. Esto empezó a crearle problemas, que encontraron una salida en la solicitud de un curso que iba a suponer un cambio radical en su vida profesional.

Piloto Aviador

El 30 de marzo de 1925, fue nombrado alumno para recibir formación como piloto de aeroplano. La primera fase del programa de instrucción se iba a desarrollar en la Escuela Civil de Albacete. Efectuó su presentación el 17 de junio siguiente, y allí coincidió con el teniente de Infantería Joaquín García Morato, iniciándose ahí una amistad entre ambos que llegó a ser muy estrecha.

Una vez concluida la formación elemental, completó su adiestramiento en la Escuela de Transformación de Cuatro Vientos, entre septiembre y octubre. Acto seguido, pasó destinado al Primer Regimiento de Aviación en Getafe.

Una persona que jugó un papel primordial en su formación como aviador fue Telesforo Espinel Menéndez, suboficial de Intendencia y piloto, que había formado parte de la primera promoción de pilotos de tropa, y a quien llamaba “mi maestro”.

Frágiles monturas sobre el cielo del Rif

En enero de 1926 regresó a la zona oriental del Protectorado, encuadrado en la Primera Escuadrilla Bristol. En aquella época, la mayor parte de los aparatos en servicio en la aviación militar española de la época estaba anticuada, superando los seis años de vida, y el material utilizado por Haya no era una excepción. Las misiones sobre territorio enemigo, a bordo de estos aviones tan poco fiables, eran extremadamente arriesgadas.

Durante ese periodo, tuvo ocasión de hacer amistades con otros aviadores que, como él, se entregaban con total dedicación a su pasión por el vuelo. Entre ellos estaba el teniente de Infantería Pedro Tauler Pastor (formado como piloto en el otoño de 1924), que estaba signado a la escuadrilla Napier.

En febrero, Haya debutó en el frente de Alhucemas, en misiones de apoyo a las fuerzas terrestres -reconocimientos y bombardeos de hostigamiento-, proporcionando importante información sobre el emplazamiento y la magnitud de las fuerzas enemigas.

Entre julio y septiembre, realizó en Los Alcázares un curso de piloto de hidroaviones, tras lo cual regresó a su escuadrilla, que se hallaba estacionada

en el aeródromo situado al sur de Nador, junto a la aldea de Tauima. En diciembre fue condecorado con la M.M. de Marruecos con el pasador “Melilla”.

El 7 de junio de 1927, durante un servicio de apoyo a la columna del teniente coronel Capaz, a los mandos de un De Havilland Napier, resultó herido por disparo enemigo, y tuvo que ser hospitalizado durante setenta y dos días. Fue dado de alta en agosto y continuó efectuando misiones hasta septiembre, mes en el que abrió un paréntesis de tres días para realizar, junto a su amigo el teniente Pedro Tauler, una vuelta a España por aire.

Visionario de instrumentos con futuro

El proyecto contemplaba un tiempo total de 48 horas, volando tanto de día como de noche, y utilizando no sólo los métodos habituales de navegación por plano, estima y astros, sino también la radiogoniometría.

A bordo del De Havilland DH-9A Napier número 66, el día 9 de septiembre emprendieron su viaje por la Península, con ruta Melilla-Almería-Los Alcázares-Barcelona-Logroño-Vitoria-Bilbao-Santander-León-Salamanca-Madrid-Badajoz-Sevilla-Málaga-Melilla.

Las complicaciones meteorológicas obligaron a modificar el trazado previsto, suprimiendo tres escalas en la cornisa cantábrica. Con todo, el horario proyectado se mantuvo hasta que, tras pasar por la vertical de Badajoz y poner rumbo a Sevilla, un problema mecánico no dejó otra alternativa que aterrizar de emergencia en una zona nivelada. Este contratiempo impuso una nueva modificación de la ruta y un considerable retraso. Finalmente, tras una escala en Tetuán para obtener los repuestos necesarios, tomarían tierra en Melilla a las setenta y dos horas de haber salido.

No obstante, el minucioso planeamiento del viaje marcó un hito, al demostrar que se podía volar de noche de forma segura y precisa, con apoyo desde tierra. También confirmó la excepcional valía de Haya como inventor aeronáutico, ya que el avión estaba equipado con un integral giroscopio, un estimómetro o calculador de vuelos, y un inclinómetro o escoliómetro, instrumentos de a bordo ideados por él. Estos brillantes avances técnicos iban a simplificar notablemente la tarea de los pilotos, y fueron una contribución de primer orden al progreso de la aviación. Pero por desgracia, el mérito debido a su autor no ha sido apenas reconocido, ni dentro ni fuera de nuestras fronteras.

En octubre fue condecorado con la Cruz de la Orden Militar de María Cristina, y pasó a la Península

para realizar prácticas reglamentarias. Un mes más tarde le fue concedida la Medalla de Sufrimientos por la Patria, y a comienzos de diciembre se incorporó a Cuatro Vientos para tomar parte en un curso de ampliación de Radio. Durante ese mismo mes asistió en Cuatro Vientos al primer curso de paracaídas, bajo la dirección del capitán José Méndez Parada.

El 23 de enero de 1928 fue agregado a la Escuela de Mecánicos, y en mayo de ese año se le concedió el título de Radiotelegrafista Primero.

Curtido aviador internacional

En los siguientes meses efectuó numerosos vuelos de larga distancia por la Península, y en julio se le autorizó a realizar durante el próximo mes de agosto, y con una avioneta particular, un viaje aéreo de carácter oficial –pero sin devengo de dietas ni viáticos– por Francia, Italia, Grecia, Turquía, Bulgaria, Yugoslavia, Hungría, Austria, Checoslovaquia, Alemania, Dinamarca, Holanda y Bélgica.

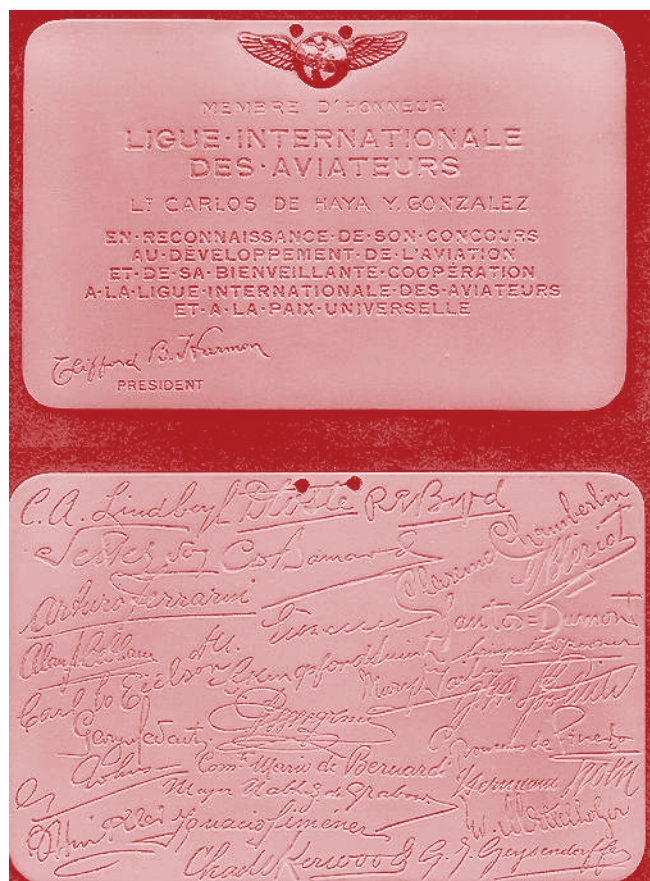
El material aéreo, una avioneta Avro Avian con motor Cirrus de 80 CV matriculada M-CAAE, a la que posteriormente bautizaría como “Horacio el Optimista”, hubo de recogerlo en Londres y traerlo a España en vuelo con diversas escalas en Francia y España.

Realizó su raid en compañía del también bilbaíno Álvaro García Ogara, que era el propietario de la avioneta, comenzando el 29 de julio, con la travesía Cuatro Vientos- Niza con escalas en Barcelona y Marsella. De allí volaron a Pisa y el 1 de agosto la Avian tomó tierra en Roma. En los siguientes días completaron sucesivas etapas hasta Nápoles (7), Brindisi (8), Salónica (9), Constantinopla (10), Sofía (18), Belgrado (19), Budapest (20), Viena (21), Praga y Berlín (24), Dessau (31), Amsterdam (1 de septiembre), Londres (2), París (7), Orly y Tours (8), Biarritz (9), Bilbao (10) y finalmente Madrid, donde concluyeron su viaje el día 14. Habían completado un recorrido de 9.600 km.

Posteriormente Haya continuó con su trabajo docente como profesor, agregado a la Escuela de Mecánicos.

En marzo de 1929 se desplazó hasta Londres para traer en vuelo hasta España una avioneta Avro Avian. Hizo escalas en París, Burdeos, Bilbao y Burgos. En junio fue condecorado con la Cruz de la Orden Militar de María Cristina, en atención a los servicios prestados y méritos contraídos en el Protectorado entre los meses de octubre de 1925 y 1927.

En otoño realizó el curso de Observador de aeroplano, simultaneándolo con su por todos elogiada labor en la Escuela de Mecánicos.



Placa de la Liga Internacional con la que fue distinguido Carlos Haya y que le situaba entre los más famosos como Charles Lindberg o Santos Dumont.

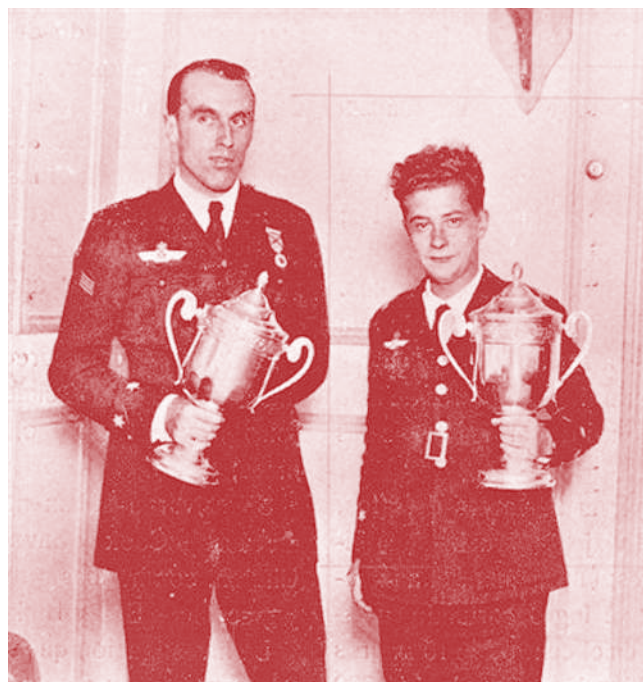
Entre abril y junio de 1930 realizó un curso de paracaídas. El 30 de junio efectuó una ascensión libre, como tripulante del globo esférico “Comandante Molas”, saliendo de Guadalajara y descendiendo en Binéfar (Huesca).

El 15 de julio partió en vuelo desde Getafe en un avión civil para participar en la “Challenge International” organizada por el aeroclub de Berlín, en lo que constituyó la segunda competición internacional para aviones de turismo auspiciada por la FAI. Para llegar al punto de partida, realizó escalas en Guadalajara, Barcelona, Perpignan, Nîmes, Lausanne, Darmstadt, Frankfurt, Bamberg, y Dessau, desde donde voló hasta Berlín.

La ruta seguida –un circuito de 7.560 km– incluyó las siguientes escalas oficiales:

Berlín – Braunschweig – Frankfurt – Reims – Saint Inglevvert – Bristol – Londres – Sain Inglevvert – París Orly – Poitiers – Pau – Zaragoza – Madrid – Sevilla – Albacete – Barcelona – Nîmes – Lion – Lausanne – Berna – Munich – Viena – Praga – Breslau – Posen – Varsovia – Königsberg – Danzig – Berlín.

El regreso a España lo realizó siguiendo el itinerario Berlín, Dessau, Frankfurt, Trier, Reims, París, Poitiers, Biarritz, Burgos – Madrid – Granada –



Rodríguez y Haya con sus trofeos de records de velocidad en circuito cerrado.

Málaga – Granada y Madrid, llegando a Getafe el 14 de agosto.

Participaron 60 tripulaciones de diferentes países, de las cuales completaron la prueba 35. El concurso estuvo dominado por la pericia de los aviadores germanos, que coparon los tres primeros puestos. De las tres tripulaciones españolas participantes, solo la encabezada por Antonio de Habsburgo-Borbón culminó su objetivo.

El Nobel de los Aviadores

Aquella fue una época caracterizada por una febril actividad encaminada a batir nuevos récords aeronáuticos de todo tipo. Los aviadores más cualificados de cada país empeñaban su mayor esfuerzo en ello, y España no quedó al margen. El 7 de octubre, volando en el Breguet XIX nº 71, tipo “Gran Raid”, desde el aeródromo de Tablada (Sevilla), y junto al capitán de Ingenieros Cipriano Rodríguez Díaz, Haya estableció la marca mundial de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km, a una media de 208,158 km/h.

El día 11 de octubre, ambos aviadores establecieron la marca mundial de velocidad sobre base de 2.000 km, a una media de 220,458 km/h, batiendo la anterior marca de los franceses Codes y Costes, que era de 214 km/h. En el mismo vuelo, según informó más tarde la Federación Internacional de Aeronáutica, batieron también la marca de distancia sin carga, que hasta entonces había ostentado otro francés, F. Lasne, con una velocidad de 218,310

km/h. Al llevar 500 kg de carga comercial, en realidad en este se establecieron dos nuevas marcas.

Por estos logros, Haya recibió el Trofeo Harmon, y los vuelos merecieron el Diploma de Honor y la Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores de 1930.

Un nuevo régimen en España

A comienzos de ese año, el general Primo de Rivera, falto de apoyos civiles y militares, marchó al exilio, y su sucesor, el general Berenguer, intentó reformas que no tuvieron éxito. El sentimiento republicano se afianzó en diferentes sectores, entre ellos el Ejército, en cuyas filas se contaban numerosos mandos que, por diversos motivos, habían conspirado contra la dictadura. En diciembre, los intentos de sublevación en Jaca y Cuatro Vientos llevaron a los capitanes Galán y García Hernández ante el pelotón de ejecución, y al general Queipo de Llano al exilio, acompañado de aviadores de renombre como Ramón Franco, Ángel Pastor, Hidalgo de Cisneros y Martínez de Aragón. Otros muchos fueron procesados o quedaron disponibles. La sublevación de Cuatro Vientos tuvo graves consecuencias para el Servicio de Aviación. El Gobierno, en su decreto de 8 de enero de 1931, por el que se reorganizó la aeronáutica, lo que hizo en realidad fue reducir dicho Servicio a escombros.

Carlos de Haya causó baja el 16 de febrero en el Servicio de Aviación a voluntad propia, pasando a la situación B y quedando disponible forzoso en la Primera Región. Apenas una semana después, el 23 de febrero, fue destinado a prestar servicios de auxiliar en la depositaria de efectos y caudales de la Comandancia de Ingenieros de Madrid.

Tras la implantación del nuevo régimen republicano, el 27 de abril causó alta en el Servicio de Aviación, y el 4 de mayo fue destinado a los Servicios de Instrucción (Guadalajara), asumiendo labores de profesor de la Escuela de Pilotos de Alcalá.

Patentes y profesorado pionero del vuelo sin visibilidad

Durante este año, Haya tramitó y obtuvo la patente de su calculador de vuelo, con el número 123.609. Al año siguiente lo patentó también en Francia, número 739.107. Además de usarse, como veremos, durante el vuelo Sevilla-Guinea, el capitán Barberán lo empleó en el histórico vuelo del “Cuatro Vientos” entre Sevilla y La Habana, y en la vuelta a España en avionetas, por los capitanes Gil Mendizábal y Pruneda, y por el teniente García Morato, señor Fernando Flores y el propio inventor. La Escuela de



Haya con su cuñado y también laureado García Morato.

Observadores utilizó varios ejemplares en sus cursos, y pocos años después, como veremos, Haya acabaría donando la patente al Arma de Aviación y a la Aeronáutica Naval españolas.

En octubre, participó en la primera vuelta a España de avionetas de turismo, pilotando una Monocoupé 90. Este bien publicitado evento reunió a algunos de los pilotos más célebres de ámbito nacional, tanto militares como civiles.

El 12 de noviembre inició su actividad como profesor de vuelo sin visibilidad, en el primer curso de esta especialidad que se desarrolló en España. En realidad, Haya era el alma del curso, habiendo puesto en su organización todo su esfuerzo, pues estaba convencido de su gran importancia, no sólo por la seguridad que podían proporcionar, al formar pilotos “de mal tiempo”, aptos para volar con nubes, niebla o de noche, sino por las aplicaciones que los vuelos sin visibilidad tenían tanto para la aviación comercial como a la militar, con una radical modificación de las tácticas de guerra aérea.

Previamente, Haya estimaba que los pilotos debían afinar el conocimiento del vuelo instrumental durante su fase de transformación, mediante una prueba de aptitud, de manera que al llegar al curso de vuelo sin visibilidad, se hallen en óptimas condiciones para recibirlo con el mayor aprovechamiento y rapidez posibles.

Este curso, primero de los tres que organizó, fue dirigido especialmente a los profesores de las escuelas de pilotaje.

Un hito de resonancia mundial

La inquieta mente de Haya, rebosante de idealismo, albergaba grandes proyectos que permitiesen a España

ocupar un puesto relevante en el campo aeronáutico. El día 19 de diciembre marchó en vuelo a Sevilla, en cuyo aeródromo quedó aguardando las condiciones meteorológicas favorables para la realización de un vuelo sin escalas a la Guinea española.

Motivados por el éxito obtenido en Sevilla, y con la acariciada idea en sus mentes de establecer un enlace aéreo sin escalas entre España y sus posesiones más alejadas, Haya y Rodríguez Díaz presentaron su proyecto de vuelo directo Sevilla-Bata. Estaba basado en uno anterior elaborado por el capitán Barberán en 1926, cuya ejecución se malogró por los problemas mecánicos que presentó el avión elegido.

Se trataba de un vuelo extremadamente arriesgado, de unos 4.500 km de ruta, con una duración prevista de entre 26 y 28 horas, cruzando el Atlas para luego sobrevolar el desierto y la selva. Nunca antes un avión se había adentrado en la zona central de África. El factor meteorológico era crucial, y se eligió el periodo de luna llena de diciembre y enero por estimarse como el más favorable para la travesía del Sahara.

Contando con un detallado parte de la situación atmosférica elaborado por el Servicio de Protección de Vuelo de Cuatro Vientos, Haya y Rodríguez Díaz despegaron de Tablada en la mañana del 24 de diciembre de 1931 a bordo de su Breguet XIX nº 71. Abandonaron la Península en la vertical de Estepona, y se adentraron en África por la bahía de Alhucemas. Atravesaron la gran cordillera del Atlas y a continuación, con las luces del crepúsculo, se internaron en el desierto pasando sobre Colom Bechard. Alrededor de doce horas les llevó su travesía, y cuando comenzó a clarear por el Este, ya lo habían abandonado y se hallaban sobre los característicos paisajes de la sabana. Éstos fueron pronto sustituidos por la masa verde de la selva ecuatorial; después de divisar la imponente mole del monte Camerún, alcanzaron la costa a las 11 h 43 min del día 25. A partir de ahí, fueron siguiendo su línea hasta que finalmente, a las 13 horas 52 min, tomaron tierra, tras 287 horas de vuelo y 4.600 km recorridos, en las inmediaciones de Bata.

El viaje de regreso debía seguir el itinerario Bata-Niamey-Bamaco-San Luis-Gran Canaria-Madrid. Lo iniciaron el 2 de enero de 1932, completando la primera etapa en 10 horas. El día 5 partieron de Bamaco, pero una gran tempestad de arena les indujo a tomar tierra y lo hicieron sin novedad cerca de Koutiala, a unos 300 km de Bamaco. Pasada la tormenta, al intentar despegar se agarrotó una de las ruedas del tren principal y el aparato chocó contra el suelo, partiéndose uno de los planos. Los desperfectos sufridos obligaron al desmontaje del avión,



La prensa temió lo peor de los famosos pilotos durante el tiempo que permanecieron comunicados en el desierto.

poniendo fin a una aventura coronada no obstante por el éxito, pues el objetivo se había cumplido. Ambos pilotos regresaron a la Península envueltos por el reconocimiento que la prensa mundial les otorgó.

Haya consiguió con esta hazaña su segundo Trofeo Harmon, y el Diploma de Honor y la Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores de 1932.

Consolidación del vuelo instrumental

El 1 de marzo de 1932, Haya se reincorporó a su destino como profesor en la Escuela de Alcalá de Henares. Al mes siguiente, dirigió el segundo de sus cursos de vuelos sin visibilidad exterior para oficiales de Aviación.

El material de enseñanza consistía en dos DH 9 Hispano y dos R.III con doble juego de instrumentos, con el fin de dar clase dentro de nubes, y estaban provistos de capotas que el alumno podía abrir y cerrar en el aire, para ocultar las vistas exteriores. En la enseñanza preliminar, se utiliza un banco de entrenamiento. Durante un mes, los alumnos recibían una instrucción de diez horas sin visibilidad exterior, con arreglo a un programa de una decena de diferentes tipos de vuelos y maniobras aéreas,



Estaban provistos de capotas que el alumno podía abrir y cerrar en el aire para ocultar las vistas exteriores y centrarse en el uso de los instrumentos.

además de una prueba de viaje sobre el recorrido Cuatro Vientos-Alcalá-Getafe.

La parte teórica del curso estaba repartida entre el teniente coronel Cubillo, el capitán Barberán y el teniente Haya. Se componía de doce conferencias sobre aparatos e instrumentos de a bordo, navegación sin visibilidad y meteorología.

En mayo y junio de ese mismo año se completaría un tercer curso que como novedad, tenía previsto incluir la navegación sin visibilidad con ayuda de radiogoniómetros terrestres.

Matrimonio y ascenso a capitán

El 16 de julio, Carlos de Haya contrajo matrimonio con doña Josefina Gálvez Moll, hija del prestigioso ginecólogo malagueño don José Gálvez Ginachero. Se habían conocido durante una comida en casa de su futuro suegro, a la que había sido invitado por su amigo Joaquín García Morato cuando ambos se hallaban destinados en Melilla. Morato estaba casado con M^a Carmen, la otra hija de don José. “Vente conmigo a Málaga, que te voy a presentar a una chica muy guapa”, fueron las palabras de aquél. Carlos y Josefina congeniaron de inmediato; se trató de un flechazo en toda regla. A ella le cautivó la buena presencia y las exquisitas maneras de Carlos, un hombre del norte, con un carácter tan diferente del andaluz al que ella estaba acostumbrada. Carlos, por su parte, quedó deslumbrado con la belleza y la fuerte personalidad de su futura novia.

La boda fue muy sencilla. El viaje de novios lo hicieron en avioneta, llegando hasta Roma. Al parecer, durante el trayecto hicieron escala en algunos puntos de la Costa Azul.

El 9 de septiembre le fue concedido el empleo de capitán de Intendencia por antigüedad, y el día



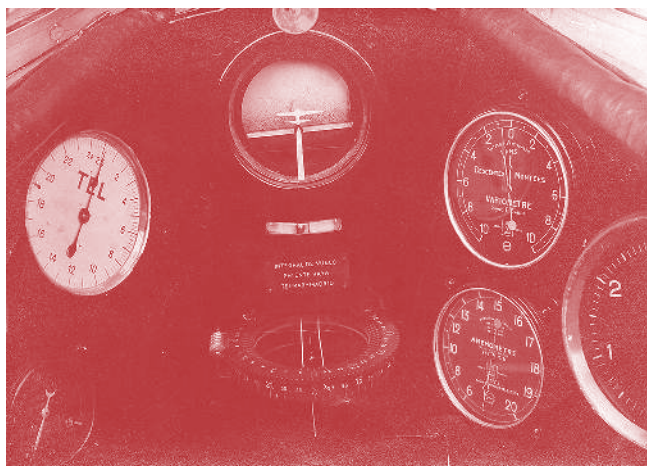
Retrato del matrimonio Haya Gálvez.

20 fue destinado a la Escuadra de Aviación Militar n^o 2 de Sevilla. Durante este mes, se efectuaron en el Ministerio de la Guerra, en presencia del Jefe de Aviación, una serie de pruebas con el primer modelo del integral de vuelo de su invención.

La incorporación a su nuevo destino la efectuó el 3 de octubre, y asumió el mando de la 3^a Escuadrilla del Grupo n^o 22 de Reconocimiento, dotada de Loring R-III. Junto a su esposa, se instaló en los Pabellones de Pineda, dentro de la base de Tablada. En diciembre, llegó a Sevilla una comisión integrada por los comandantes Manuel Bada, Antonio Gudín y José Pazó, que completaron con éxito diversos vuelos con mal tiempo, empleando el integral de vuelo.

Prestigio más allá de nuestras fronteras

En marzo de 1933, el integral giroscópico fue instalado en el Loring R-III n^o 88, quedando este aparato agregado a la Escuadrilla de Experimentación. En total, completó quince horas de vuelo con un perfecto funcionamiento del instrumento.



El primer integral Haya para vuelo sin visibilidad, avance técnico en todo el mundo.

El 18 de septiembre de este año, se le concedió una comisión del Servicio no indemnizable de un mes de duración para París (Francia), con objeto de efectuar pruebas de vuelo sin visibilidad exterior con el integral giroscópico ante el Servicio Técnico francés. Haya llegó a patentar este instrumento en Inglaterra, Italia, Francia, Polonia, España y Portugal. Y debe resaltarse que costeó de su propio bolsillo los gastos que conllevaron los procesos de diseño, fabricación y patente de sus inventos, hasta que fueron adoptados oficialmente. Esto, unido a lo escaso de su sueldo,

condenó a su familia a vivir en condiciones bastante precarias.

En enero de 1934, se llevaron a cabo una serie de vuelos de demostración con el segundo modelo del integral ante una comisión de la Aeronáutica Naval. El teniente de navío Osorio realizó un vuelo satisfactorio hasta Los Alcázares utilizando el instrumento, y emitió informe favorable.

Haya participó a mediados de ese año en un ejercicio de instrucción del Grupo de Hidros nº 6 de Los Alcázares y de una patrulla de El Atalayón (Melilla), liderado por el comandante Ramón Franco. Intervinieron 13 hidros, y Carlos de Haya se integró en la primera escuadrilla del capitán Luis Burguete. Partieron el 30 de junio, con el viaje Los Alcázares – Huelva – Vigo. El día 3 de julio hace el viaje Vigo – La Coruña, el día 5 La Coruña – Santander, el día 7 Santander – San Sebastián – Bilbao, el 8 Bilbao – Santoña, y el 11 Santoña – Amposta; el 13 Amposta – Rosas, el día 14 Rosas – Pollensa, el día 16 Pollensa – Cartagena. Ese mismo día terminó la vuelta en Los Alcázares y Carlos de Haya regresó a su destino a Sevilla.

El 26 de ese mismo mes de julio, se realizó la entrega formal de seis ejemplares de integral giroscópico al Arma de Aviación. ■

Concluirá en el próximo ejemplar de RESCATE

AMENAS Y FÁCILES LECTURAS PARA NO INICIADOS EN LA AVIACIÓN

El Círculo Aeronáutico JESÚS FERNÁNDEZ DURO de La Felguera (Asturias), editor de la Revista RESCATE, ha puesto en marcha para una publicación única, la invitación a todos los escritores, historiadores, articulistas que estén interesados, para que envíen algún cuento, narración breve, anecdotario, etc. de FÁCIL Y AMENA LECTURA, para publicar un libro que por tales características resulte atractivo a aquellas personas que aún no se han acercado a las publicaciones actuales de aeronáutica o aviación, por considerar que para hacerlo no carecen de formación para entenderlo. Con esta nueva publicación, que pretende ser de lectura ágil, tipo Selecciones del Reader's Digest, se tiene el objetivo de atraerlos al inicio en nuestras publicaciones de contenido más denso.

Las colaboraciones que se pretenden, serán de extensión no superior a las 2.000 palabras, y si acaso acompañadas de dos o tres ilustraciones relacionadas con el texto. Los artículos no serán retribuidos, tan solo compensados con diez ejemplares, pues la edición será NO VENAL, de 1.000 ejemplares, 220 páginas en formato 14,5 x 21 cm a una tinta, en rústica. El Copy Right de esta primera edición se entiende cedida al Círculo Aeronáutico, por el hecho de remitirle los originales.

Caso de que el resultado sea, atractiva comercialmente en opinión de un editor profesional interesado en su distribución, se establecería la forma de participar los autores en sus derechos de autor.

Quienes estén interesados en participar, pueden enviar sus narraciones a info@circuloaeronautico.es ... antes del 15 de Mayo de 2015.

Caso de exceso de originales, se encargará la selección al Consejo de Redacción de la revista RESCATE.