

TRIBUNA

CARLOS LAZARO AVILA

Carlos Haya, un aviador admirado por amigos y enemigos

El autor del artículo explica cómo el aviador de las tropas franquistas se convirtió en uno de los escasos ejemplos de la Guerra Civil cuya figura humana y aeronáutica fue admirada y respetada por correligionarios y contrincantes

Entre los investigadores aeronáuticos nadie pone en duda un hecho incuestionable: Carlos Haya González (Bilbao, 1902-Teruel, 1938) era uno de los mejores aviadores españoles de preguerra. Este aviador procedente del cuerpo de Intendencia ingresó en aviación en 1925 y, al igual que muchos otros aviadores españoles que después se enfrentaron en la guerra civil, obtuvo su experiencia aeronáutica en la guerra de Marruecos. A partir del fin de la guerra, Haya empezó a forjarse una carrera como aviador marcada por la experimentación técnica que le llevó a realizar, en compañía del capitán Tauler Pastor, una vuelta a España en avión, participó en varios concursos europeos y en 1930 batió sucesivamente tres récords mundiales de velocidad. Un año más tarde, Haya culminó su carrera aérea realizando un vuelo sin escalas Sevilla-Bata (Guinea Ecuatorial) que duró 27 horas junto a su compañero Cipriano Rodríguez Díaz.

En 1935 fue nombrado secretario general técnico de la Dirección General de Aeronáutica, dados sus grandes conocimientos técnicos, pero le obligó a tener bajo su subordinación a militares con mayor rango que él, algo que probablemente generó cierto descontento que se intensificó cuando Haya, ante la perspectiva de que se creara un Arma de Aviación independiente, con la misma categoría que el Ejército de Tierra y la Marina, se decantase por que el escalafón no fuera determinado por el puesto que ocupaba cada oficial en el Arma de origen, sino por un concurso de méritos en el que cada aspirante acreditase sus cualidades aeronáuticas.

A su notable trayectoria aérea, el aviador bilbaíno sumó su interés por solucionar los problemas, para los que inventó un aparato (el integral giroscópico) que además de ser adoptado por la Aviación Militar española recibió múltiples elogios de una comisión técnica francesa y sirvió para que Alemania cursara una invitación al aviador español en julio de 1936 a fin de mostrarles las versatilidades de este invento en el vuelo sin visibilidad, faceta aeronáutica que en el transcurso de la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial era totalmente novedosa.

El viaje a Alemania para mostrar su invento se interrumpió por la sublevación militar a la que Carlos Haya se unió desde el primer momento, participando en el puente aéreo que transportó a las fuerzas de África hasta la península, el aprovisionamiento a los sitiados del Santuario de Santa María de la Cabeza (Jaén) y numerosos vuelos nocturnos contra posiciones militares republicanas. A raíz de éste he-

cho fortuito (el fallido intento de fuga del piloto que tripulaba el avión del general Franco), Haya se convirtió en el piloto personal del jefe del ejército de África, simultaneando este servicio con los numerosos vuelos que realizaba con aviones de transporte Douglas DC-2 y Junkers 52. Sin embargo, Carlos Haya falleció el 21 de febrero de 1938, en las postrimerías de la batalla de Teruel, a los mandos de un caza Fiat CR.32 italiano. El aviador español, al comprobar que sus ametralladoras estaban encasquilladas, hizo chocar deliberadamente su aparato contra un Polikarpov I-15 republicano tripulado por Francisco Viñals para evitar que ametrallara a su compañero italiano. El avión de Haya cayó sin control y falleció en el choque.

¿Qué había sucedido para que Haya, experimentado piloto de polimotores, hubiera pasado a una unidad de caza italiana? A través de la documentación que se conserva, sabemos que durante los primeros meses de la guerra, Haya elevó numerosas peticiones al general Alfredo Kindelán, jefe de la aviación de Franco, para que le facilitaran material y personal, pues sus numerosos servicios se estaban llevando a cabo con una gran precariedad de hombres y aviones, a la vez que le transmitía al alto mando de la aviación su disconformidad con las tácticas y resultados que se estaban obteniendo en la guerra, causantes de bajas que, a juicio de Haya, eran innecesarias. La respuesta del mando se tradujo en un arresto domiciliario y en la exclusión de un curso de vuelo nocturno que sería instruido en Alemania, con quienes se formó



Carlos Haya, a su regreso de dar la vuelta a España. / EL MUNDO

un grupo de vuelo nocturno para cuya jefatura se prescindió de Haya, el aviador técnico y prácticamente más experimentado de España.

Ante este hecho, Haya solicitó su baja en la aviación y su ingreso en la Legión, pero la petición personal de

«La muerte de Haya fue celebrada en el bando republicano, pero también se lamentó»

Franco hizo que reconsiderase su actuación. Haya fue enviado a una unidad de caza italiana, el Asso di Bastón (As de Bastos) en calidad de oficial de enlace, puesto que no comportaba participación en combate. Sin embargo, el jefe de la escuadrilla italiana, conocedor de la valía técnica y personal de Haya, le

ofreció un avión con el que caería una mañana en el frente de Teruel, después de haber pasado la noche anterior en viaje por carretera tras haber asistido al sepelio de su madre en Bilbao.

La muerte del capitán Haya fue celebrada en el bando republicano, ya que era considerado como una de las figuras más destacadas de la aviación franquista, e incluso, hubo un arríbista que se apuntó su derribo. Pero también hubo personas que lamentaron su pérdida. Es el caso del mecánico Sebastián Gordi, que había conocido a Haya antes de la guerra cuando era jefe de la sección de calderería de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos. En 1979, así recordaba Gordi el día en que murió

Haya: «Yo procuré esconderme discretamente en un rincón... no pude impedir que el recuerdo nostálgico del pasado hicieran asomar a mis ojos algunas lágrimas, dedicadas al profesor que en otros tiempos supo apreciar un trabajo hecho por mí en la Escuela de Mecánicos, y por el que este hombre que para mí fue un caballero, me dio la máxima puntuación, con la que consiguió estimular mi interés para continuar sirviendo en el Arma de Aviación».

En su testimonio, Gordi afirma que Viñals fue ascendido a teniente por el derribo de Haya; en realidad, al piloto republicano se le recompensó por haber salvado el aparato del combate ya que, cuando le embistió el Fiat de Haya, estuvo a punto de arrancarle la cabeza al piloto y le produjo tales desperfectos que, a duras penas, consiguió tomar tierra en un sembrado. Más tarde, Viñals supo que el Fiat abatido lo tripulaba Haya, y tampoco se sintió muy ilu-

sionado por el hecho, porque, después del choque, instintivamente se limitó a abrir fuego sobre el aparato enemigo sin darle tiempo a confirmar su caída porque tuvo que hacerse con el control de su avión.

La muerte de Haya determinó la suerte posterior de Viñals. En marzo de 1939, siendo jefe de escuadrilla, obedeció la orden de presentarse con su unidad en el aeródromo de Barajas en virtud de los acuerdos suscritos entre Casado y Franco para poner fin a la guerra. Cuando los aviadores nacionales, encabezados por el Infante de Orleans, solicitaron entrevistarse con el jefe de la escuadrilla, Viñals temió presentarse por las consecuencias que le podía traer el suceso de Teruel y en su lugar lo hizo su lugarteniente, Joaquín Calvo, quien nos ha comentado que ambos pilotos, como el resto de sus compañeros, fueron confinados en prisión y tuvieron que afrontar un juicio sumarísimo en el que salió a relucir el derribo de Haya.

En el transcurso de la vista, estando presente la viuda de Haya con un hijo de corta edad —el otro había fallecido en Málaga— y un hermano del piloto, fueron objeto de una virulenta acusación por parte del fiscal militar, que en el momento que solicitaba al tribunal la pena de muerte para Viñals, señalando que la viuda de Haya reprochaba a Viñals el asesinato de Carlos Haya por haber privado a esa familia de esposo, padre y hermano. Después del alegato del fiscal, la viuda de Haya solicitó intervenir y adujo que «su marido no había sido asesinado impunemente, sino que había muerto en un combate aéreo en el que también podía haber fallecido Viñals».

Hoy en día, 66 años después de este juicio, Joaquín Calvo afirma vehementemente que las sorprendentes afirmaciones de la familia Haya les brindaron a Viñals y él un momento de enorme satisfacción y reconocimiento, ya que en el contexto de una causa sumarísima plagada de hostilidad que culminó con un duro veredicto (25 y 12 años de prisión, respectivamente) la familia de su oponente consideraba que ellos se habían comportado como pilotos militares en tiempo de guerra. En este sentido, Carlos Haya González se convierte en uno de los escasos ejemplos de nuestra guerra cuya figura humana y aeronáutica fue admirada y respetada por amigos y enemigos.

Carlos Lázaro Avila es doctor en Geografía e Historia, investigador aeronáutico, miembro de la Asociación de Aviadores de la República y de la Fundación Infante de Orleans, así como colaborador del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas del Ejército del Aire.