

Facetas menos conocidas de un gran aviador: CARLOS HAYA y la Aviación Deportiva

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

El 21 de febrero de 1988 se cumplieron Cincuenta Años de la muerte en combate de Carlos Haya, caído en un glorioso encuentro aéreo, a los 36 años de edad, después de una carrera aeronáutica tan impresionante que la sola enumeración de sus realizaciones, records, trabajos, títulos y esfuerzos parecen el relato de la vida de varios titanes juntos.

La biografía completa de nuestro magnífico aviador está todavía por escribir, pero sin duda entre tantos logros, intentos y realizaciones cumplidas, faltan por destacarse algunos relatos de hazañas menores, intercaladas entre aquellas otras que han sido ampliamente investigadas y glosadas con esmero por otros autores. Es a esa tarea de «alcance intermedio» a donde va dirigido este trabajo: a relatar los magníficos esfuerzos de Haya, que quedaron eclipsados u oscurecidos a través de su biografía, por hazañas más gloriosas y espectaculares.



Carlos de Haya y Alvaro García Ogara, a su llegada a la playa de Algorta, después de finalizar la vuelta a Europa, 8.000 Kms., en una avioneta AVRO-AVIAN «Horacio el optimista» (el perro).

LOS PRELIMINARES DE UNA VOCACION

Carlos de Haya y González de Ubieta nació en Bilbao el 1 de marzo de 1902, realizando sus estudios primarios y de bachillerato en la misma ciudad e ingresando en la Academia de Intendencia de Avila a los 16 años. Salió de la misma con el grado de Alférez y el número dos de su Promoción en 1921 y después de algún corto destino peninsular, vio sus primeras acciones de guerra en Marruecos en 1922. Promovido a Teniente el 7 de julio de 1923, volvió a la zona de Melilla al año siguiente, agregado a una Compañía de Montaña.

Su vida aeronáutica, de una intensidad espectacular, comienza al ser nombrado el 30 de marzo de 1925 para realizar el Curso de Piloto en la Escuela Civil de Albacete, continuando la transformación en septiembre, como miembro de la 27 Promoción de Pilotos Militares en Cuatro Vientos. Desde su primer destino como aviador en Melilla, en febrero de 1926, encuadrado en la 1.ª Escuadrilla del Grupo «Bristol» que manda el Comandante Pío Fernández Mulero, se integra con un grupo de pilotos de una gran categoría como profesionales y como aficionados a todo lo aeronáutico, como Pedro Tauler, Joaquín García Morato y otros tantos. Algunos de estos lazos íntimos,

*Su enorme afición
a todos los diferentes aspectos
de la Aviación, le llevaron...
por puro espíritu deportivo
y de superación profesional
a realizar cuantos cursos
y actividades cayeron
bajo su alcance
o dentro de sus posibilidades*



*Carlos Haya González
y Alvaro García Ogara
en la avioneta AVRO-AVIAN
«HORACIO EL OPTIMISTA» (el perro)
a su llegada a Madrid después de realizar
la vuelta a Europa 1928.*

como los establecidos con Luis Zubieta, Cipriano Rodríguez «Cucufate», Rogelio Azaola y Alvaro García Ogara, perdurarían en forma de amistades entrañables toda su vida.

Realiza los continuos y arriesgados vuelos de aquella gloriosa campaña para la Aviación Española. En junio de 1926 pasa a la Escuadrilla «Napier», dentro del Tercer Grupo en Melilla, con Alejandro Gómez Spencer como Jefe de Escuadrilla dentro del Grupo Expedicionario. Su enorme afición a todos los diferentes aspectos de la aviación, le llevaron desde el comienzo de su vida aérea y por puro espíritu deportivo y de superación profesional, a realizar cuantos cursos y actividades distintas cayeron bajo su alcance o dentro de sus posibilidades.

En julio y agosto de 1926 realiza el curso de piloto de hidroaviones en Los Alcázares. De inmediato vuelve a su unidad en Melilla y continúa interviniendo en las operaciones hasta el final de la Campaña, por la que recibe las condecoraciones habituales, demostrando siempre ser un oficial y aviador pleno de espíritu de sacrificio, enorme resistencia física, valor y pericia, cualidades que va a ir incrementando a lo largo de su vida.

bordo del avión, solucionando los problemas de antenas, acoplamiento, compensación de brújulas, etc.

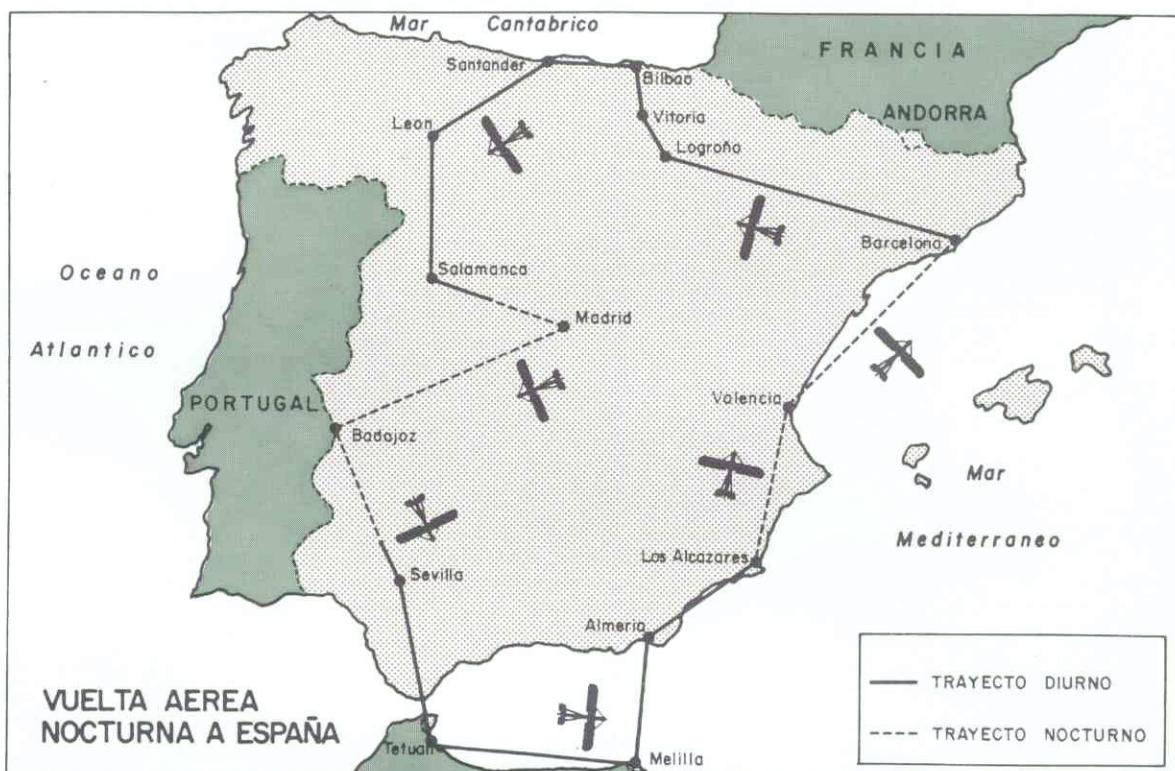
Las estaciones de tierra que utilizaban, emitían señales cada cinco minutos y así efectuaron de noche los tramos Los Alcázares-Valencia-Barcelona, continuando su recorrido previsto y tomando tierra en Getafe de noche con la ayuda de una línea de faroles. A la 4 de la mañana del 11, despegan para Badajoz, presionados por el intento inicial, que consistía en hacer la vuelta completa en 48 horas. Tomaron tierra por avería de una magneto en un campo entre Badajoz y Sevilla, y por fin consiguieron llegar a Tablada y de allí saltar a Tetuán y Melilla.

Habían tardado 72 horas, empleando casi continuamente el radiogoniómetro, haciendo recaladas exactas durante la noche en puntos previamente marcados, demostrando una competencia y una preparación perfecta en el nuevo sistema de navegación aérea.

AVIADOR POLIFACETICO

No cabe duda de que Carlos Haya, después de realizar el Curso de Vuelo Sin Visibilidad (1927) y la

Habían tardado 72 horas empleando continuamente el radiogoniómetro, haciendo recaladas exactas durante la noche en puntos previamente marcados, demostrando una competencia y una preparación perfecta en el nuevo sistema de navegación aérea



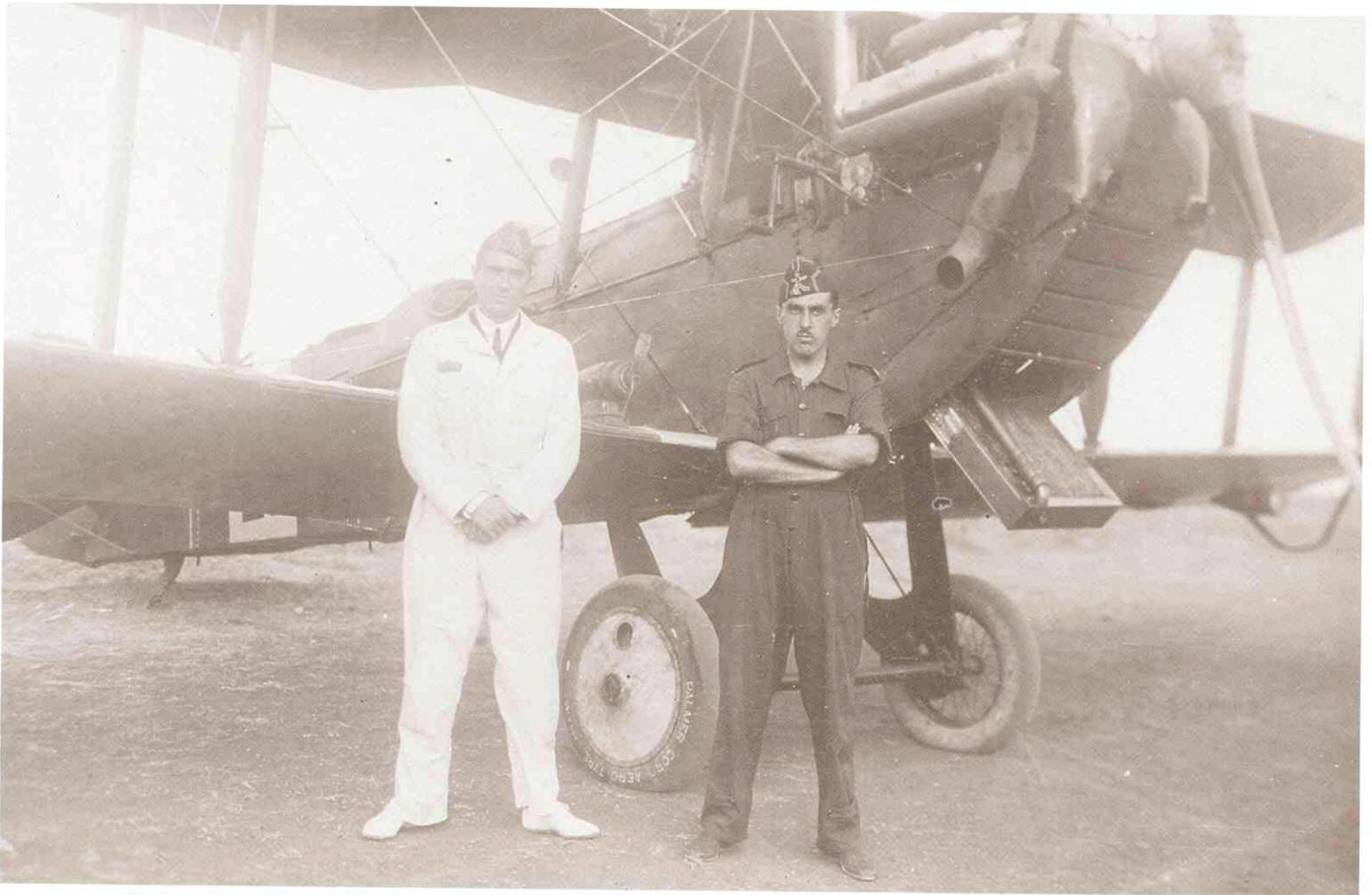
1927: LA VUELTA NOCTURNA A ESPAÑA

Terminada la guerra, Haya y Tauler, dos oficiales distinguidos, tienen la ambición de realizar un vuelo directo a Japón. Se les niega en ese momento, por estar otros vuelos en proceso de preparación o ejecución, pero se les promete apoyo, medios y facilidades para que continúen su entrenamiento. Por ello hacen frecuentes vuelos nocturnos de Málaga a Tetuán y preparan una Vuelta a España con escalas desde Melilla a Almería, Los Alcázares, Barcelona, Logroño, Vitoria, Bilbao, Santander, León, Salamanca, Madrid, Badajoz, Sevilla, Málaga y regreso a Melilla.

La completísima vuelta a la Península se llevó a cabo entre los días 9 y 11 de septiembre de 1927, partiendo de Melilla a las 14,00 horas, a bordo de un De Havilland «Napier», el DH-9 número 66 y efectuando saltos tanto de día como de noche, empleando navegación a estima y usando intensamente el radiogoniómetro para las recaladas de precisión. Habían estudiado todas las complicaciones inherentes a la instalación del radiogoniómetro a

vuelta ya citada, era un auténtico experto especializado en vuelo nocturno, vuelo sin visibilidad y navegación radiogoniométrica. El inició en España este tipo de vuelos, de forma regular, con notable consideración internacional, especialmente en Alemania, a donde fue invitado en repetidas oportunidades para explicar sus experiencias y compartir nuevas ideas.

Buena prueba de que Haya tenía una vocación única de aviador polifacético, es su continua preparación en cursos o actividades secundarias, pero que van completando su formación enciclopédica. En mayo de 1928 obtiene el título de Radiotelegrafista Primero y en diciembre de 1929 completa su preparación con el Curso de Observador de Aeroplano. También en noviembre de 1928 realiza el Curso de Paracaidistas, del cual es testimonio esa famosa fotografía llena de futuros nombres famosos, entre los cuales están Pastor, Rambaud, Alvarez Buylla, Méndez Parada, Gómez Jordana, López de Haro, Chamorro, Gamir y el propio Haya. Además de un experto navegante y un acróbata consumado, Carlos Haya ha ejercido personalmente como mecánico en algunos momentos de



Tauler y Haya delante del De Havilland DH-9 «NAPIER» con el que dieron la Vuelta Nocturna a España en dos días y medio.

su carrera posterior a la Guerra de Marruecos, en numerosos incidentes, averías o tomas de tierra fortuita, como profesor de paracaidismo y como profesor en la Escuela de Mecánicos. Su actividad como inventor le llevó a contactos muy intensos con algunos mecánicos de vuelo y tierra y a tener él mismo ciertas habilidades como técnico en mecanismos y en ingenios neumáticos y eléctricos.

Mientras tanto, en el verano de 1928 efectuaría una de las hazañas deportivas más curiosas y meritorias para la época, que ha pasado un tanto oscurecida por sus otros éxitos más llamativos. Nos referimos a la Vuelta a Europa en avioneta.

1928 VUELTA A EUROPA: 9.000 KILOMETROS EN UN BIPLANO DE 80 CV

Según el texto de Gomá, el 17 de junio de 1928, salieron del aeródromo de Croydon en Londres, tres avionetas Avro Avian con motor Cirrus de 76 CV para realizar el «Tour de Europa», de las cuales una iba pilotada por Carlos Haya llevando como pasajero y observador a su amigo Alvaro García Ogara. En otra volaba como piloto el Marqués de Córdoba y la tercera estaba tripulada por el capitán Alfredo Gutiérrez y el Marqués de Navarrete. El 18 vuelan de París a Biarritz pasando por Tours y Burdeos, y el 19 alcanzan Madrid pasando por Vitoria.

La avioneta Avro Avian, volaba a una media de 120 kilómetros por hora, consumiendo 30 litros por hora y 3 de aceite por cada 500 kilómetros, cargando un depósito de 100 litros de gasolina con 80 más suplementarios.

En Madrid, Haya y Ogara gestionaron los permisos para realizar la vuelta a Europa, consiguiendo despegar para Barcelona el 27 de julio de 1928. Efectuaron en pocos días los tramos Barcelona, Marsella, Niza, Pisa y Roma, a donde llegaron el 1 de agosto. Vuelan a continuación a Nápoles, Brindisi, Salónica, y llegan a Constantinopla-Estambul, donde el papeleo les retiene ocho días.



El Napier DH-9-66 estaba provisto de faros de iluminación nocturna.



El DH-9-66 también estaba equipado con Radiogoniómetro Marconi de antenas fijas y una A.D.G.



La famosa foto del 1.º Curso de Paracaidistas en noviembre 1927. De pie de izquierda a derecha Angel Chamorro García, Valeriano Turné Pérez de Seoane, Angel Pastor Velasco, José Gamir Rubert, Carlos de Haya González, Isidoro López de Haro, González Marco y Rafael Gómez Jordana y Souza. Sentados, José Méndez Parada, Arturo Alvarez Buylly y Luis Rambaud Gomá. Parece que faltan en la foto Ruiz Casaux y Jesús Montesinos.

El 18 de agosto vuelan a Sofía, Belgrado y Budapest, donde arriban el 20, continuando el 21 a Viena y a Praga y Berlín-Dessau el 24, para allí visitar la fábrica Junkers. Sobre Tempelhof, quiere la leyenda que Carlos Haya, también un magnífico acróbata, hiciera una maravillosa exhibición, muy aplaudida por el público, aunque con mentalidad típicamente germánica, al bajar le pusieron una multa, por estar prohibido hacer acrobacia en aquel aeródromo. Estaban en Amsterdam el 1 de septiembre, en Londres-Kenley el 2, en París el 7, el 8 en Tours y el 9 en Biarritz y Bilbao, donde tomaron tierra en la playa de Algorta. El 14 de septiembre estaban de vuelta en Madrid habiendo recorrido cerca de 9.000 kilómetros y en todo el enorme periplo sólo tuvieron un pequeño percance con un tubo de escape que les obligó a la escala de Biarritz antes de llegar a Bilbao.

En Sofía había salido a recibirlos una comisión con banderas españolas del siglo



Carlos Haya probablemente durante el Curso de Paracaidista.

XVI, preguntándoles datos acerca de los Reyes Católicos. Suponemos que las enseñas serían del XV en todo caso, y que quizás preguntaran por el monarca español en ese momento, Alfonso XIII.

EL VUELO INSTRUMENTAL SISTEMÁTICO

En diciembre de ese año de 1928, Carlos Haya tenía en su haber la nada despreciable cifra de 758 horas y 35 minutos de vuelo. A comienzos de 1929, meses de enero y febrero, empiezan a aparecer en su cartilla de vuelo anotaciones de vuelo sin visibilidad, vuelos nocturnos o vuelos con cabina cerrada, algunos incluyendo el despegue y aterrizaje, con un observador a bordo.

En marzo de 1929 realiza otro vuelo a través de Europa, más reducido que el anterior, que le lleva desde Londres a través de París y Burdeos, de vuelta a Cuatro Vientos.

Durante todo ese año se dedica intensamente al vuelo

sin visibilidad, con anotaciones continuas de «vuelo con caperuza», vuelo nocturno y vuelos de experimentación con instrumentos, empleando con mayor frecuencia aviones de los tipos DH-9 «Napier», Loring R-1 y E-180. Encuentra tiempo para realizar una ascensión en globo libre, como tripulante, en el esférico «Comandante Molas», con salida de Guadalajara y descenso en Benifar (Huesca). Todo el año 29 está su historial salpicado de vuelos instrumentales y nocturnos entre Cuatro Vientos, Los Alcázares, Barcelona y Sevilla.

LA «CHALLENGE INTERNATIONAL» DEL AÑO 1930

A mediados del año 30 participa en la Vuelta Oficial a Europa fuera de concurso, por haber llegado tarde su inscripción, pero a pesar de eso, le invitan a tomar parte en ella. La Segunda Challenge International se celebró en Berlín, efectuándose un recorrido de 12.000 kilómetros a través de Europa, que Haya realizó puntualmente a bordo de una avioneta CASA, saliendo de Madrid el 15 de julio, recorriendo parte de Francia, Alemania, Inglaterra, de nuevo Francia, España, Francia-Suiza, Austria, Alemania, Polonia, llegando de vuelta a Madrid el 14 de agosto del mismo año 1930. El Aero Club alemán le concedió por ello una placa honorífica.

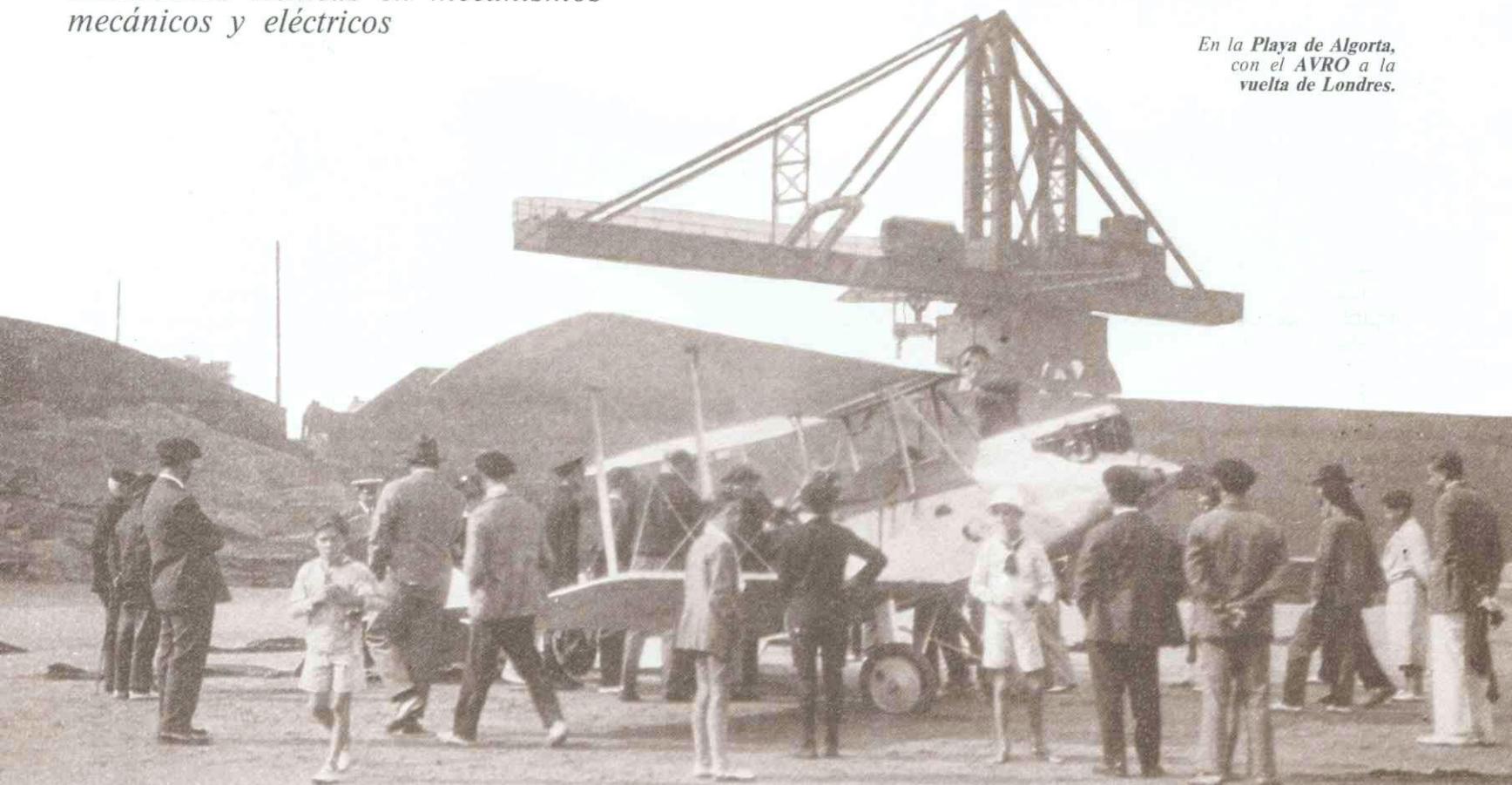
Ya a principios de ese año, Haya había recepcionado en Sevilla el segundo de los Breguet XIX tipo «Gran Raid» Súper Bidón que se construyeron para llevar a cabo vuelos de gran distancia y duración. Era el primero en numeración de los dos construidos, pero tuvo un problema y salió de fábrica más tarde que el 12-72 «El Jesús del Gran Poder». Uno de sus primeros vuelos con el 12-71, con el que se harían famosos tanto él como Cipriano Rodríguez, tuvo lugar el 9 de mayo de ese año, y pocos días más tarde, en junio, comenzaron los intentos para alcanzar el record de velocidad en circuito cerrado con 500 kilos.

LOS RECORDS MUNDIALES

Los Records Mundiales de Velocidad en circuito cerrado de 5.000 kilómetros con carga de 500 kilos, realizado el día 7 de octubre de 1930, así como el Record de Velocidad en 2.000 kilómetros con 500 kilos y en el mismo vuelo, el de Velocidad sobre circuito de 2.000 kilómetros sin carga, batidos los dos últimos simultáneamente el día 11 de octubre del mismo año, hicieron pasar a Carlos Haya por derecho propio a los primeros puestos de nuestra historia aeronáutica. La historia de la preparación y ejecución de estos dos vuelos, se encuentra espléndidamente recogida en los trabajos del Coronel Jaime Aguilar, en artículo de la «Revista Aeronáutica y Astronáutica» de enero de 1981, núm. 481, así como posteriormente en el capítulo XI del libro de «Grandes Vuelos», magistralmente plasmado por el mismo autor. Quede constancia aquí, de que gracias a la previsión, conocimientos y escrupuloso rigor con que tanto Cipriano Rodríguez como Haya procedieron para la homologación de los Records en la Federación Aeronáutica Internacional, los suyos son de los poquísimos records internacionales que España tiene reconocidos, por falta de requisitos nimios pero necesarios: se establecieron dos circuitos, uno largo y otro corto, se nombraron y citaron observadores terrestres, se comunicaron las fechas y horas de comienzo, intermedias y finales aproximadas de las pruebas, y se nombraron cronometradores y representantes oficiales de la FAI en los vértices a los Capitanes Vicente Gil Mendizábal, Andrés del Val y al Teniente Federico Bellod. En nuestro país, desgraciadamente, se han batido muchos records aéreos, pero muy pocos han sido homologados, cuando el coste o el esfuerzo para hacerlo era una cuestión simplemente de buena organización logística.

Además de experto navegante y acróbata consumado, Carlos Haya ejerció en algún momento como mecánico, profesor de mecánicos, paracaidista. Como inventor tenía habilidades técnicas en mecanismos mecánicos y eléctricos

*En la Playa de Algorta,
con el AVRO a la
vuelta de Londres.*





Con el Comandante Legorburu y su perro, a bordo de un biplano.

A PESAR DE LA CRISIS

El desastre sufrido por la Aviación Militar a comienzos de 1930 en su esfuerzo organizativo, continuó después como consecuencia o repercusión de la sublevación republicana del 15 de diciembre de 1930 en Cuatro Vientos, en las secuelas de la cual, prácticamente se diezmó a los oficiales y jefes con arraigo aeronáutico y pensamiento independiente. No obstante, el programa de vuelos siguió su curso increíblemente y los aviadores españoles protagonizaron vuelos resonantes.

Como parte de esas iniciativas consiguieron completar Haya y Rodríguez los records de velocidad citados, por los cuales Carlos Haya recibió el Trofeo Harmon del año 1930 y el Diploma de Honor y Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores. A comienzos del año 31 y pese al decreto de disolución del 8 de enero 31, Haya continúa sus entrenamientos de vuelo sin visibilidad. Emplea casi siempre ahora un avión Loring R-111, un biplaza de reconocimiento que realizó su primer vuelo en 1926 con motor Hispano Suiza de 500 CV y de los cuales se construyeron unos 110 ejemplares. Con 8.000 metros de techo y 235 Km/hora de velocidad, el encargo de abril de 1927 comenzó a ser entregado entre 1929 y 1930 y estuvieron en servicio hasta 1935. También vuela el Avro-31. En octubre de ese año 31 realiza con Sastre la Vuelta a España en una avioneta Mono-Aviceros.

En noviembre de 1931 dirige el Teniente Haya el Curso de Vuelo sin Visibilidad que se realiza en Cuatro Vientos y durante todo ese mes, diciembre y el resto del año 32, se emplea a fondo en los vuelos con «caperuza», vuelos dentro de nubes, despegues y aterrizaje sin visibilidad y posiciones anormales con salida de barrenas y restablecimiento, utilizando ya el «integral giroscópico» que él ha ideado y va perfeccionando.

EL GRAN VUELO SEVILLA - BATA

El vuelo o raid Sevilla-Bata, el 24 de diciembre de 1931, tiene lugar en uno de esos periodos intermedios, en muy pocos días, para los cuales Haya, a la vista de su cartilla de vuelos, es difícil saber de dónde sacaba tiempo para tantas actividades distintas.



En el Aeropuerto de Sondica, Bilbao. De izquierda a derecha, Comandante José Legorburu, Dolores González de Ubieta de Haya, su tía Julia, la Alcaldesa, su tío J. Ortiz de la Riva, el Alcalde y Carlos de Haya.



Carlos Haya con un alumno en un DH.9, durante uno de los Cursos de Vuelo sin Visibilidad que impartió. En noviembre de 1931 se celebró en Cuatro Vientos y Alcalá de Henares el primer curso dirigido por el Teniente Haya, en el cual tomaron parte diversos profesores de las Escuelas. En 1932 se realizó otro curso para alumnos en Cuatro Vientos también dirigido por Haya.

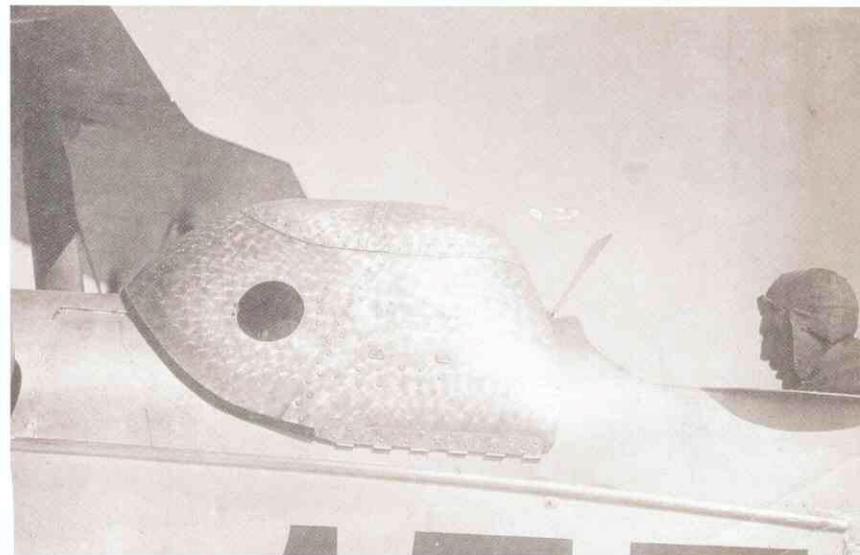
Se había ideado un vuelo directo Madrid-Guinea en un avión terrestre, y el planeamiento se le encargó a nuestro hombre desde el primer momento, usando el avión que ya habían empleado para los records del año 30, el Súper Bidón «Gran Raid» 12-71. Según Gomá en el capítulo IV de su segundo tomo, el 21 de diciembre quizás fuera el mejor día según la meteorología, pero al final decidieron hacerlo desde Sevilla, el 23 o el 25 debido a la luna llena. Por fin despegaron el 24, día de Nochebuena de 1931 a las 10,41 desde Tablada.

El vuelo quedó establecido en 4.312 kilómetros en 27 horas 11 minutos, a una velocidad media de 158 Km/hora, atravesando por primera vez el desierto del Sahara en toda su extensión de norte a sur y arribando a Bata a las 13,52 del día 25, día de Navidad.

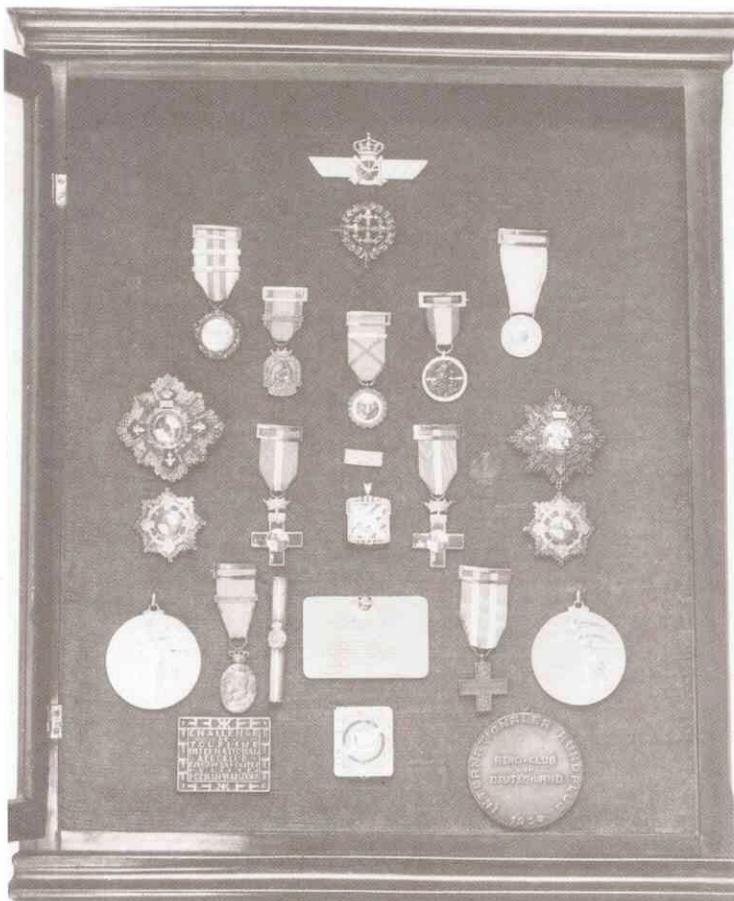
Nada más expresivo aunque ha sido repetido otras veces, que el sencillo comentario de Cipriano Rodríguez a un periodista: «Los buenos vuelos no tienen historia, todo se desenvuelve normalmente. La realización corresponde al cálculo, la aventura se cumple sencillamente. ¿El momento de la Nochebuena en el aire? ¡Ah! nada que se preste a evocaciones líricas. Sin visibilidad y por tanto sin el elemento literario de las estrellas, nos limitamos a festejarla bebiendo una copa de coñac».

El relato completo del vuelo, así como el accidentado regreso, constituye uno de los capítulos —el número XII— más espléndidos del libro «Grandes Vuelos de la Aviación Española», debido a la minuciosidad, el esmero y el rigor del cual hizo gala como de costumbre, el Coronel Emilio Herrera Alonso. Nada se puede añadir a ese texto modélico.

En noviembre de 1931 Haya dirige el 1.º Curso de Vuelo sin Visibilidad para profesores efectuado en Cuatro Vientos y Alcalá de Henares. En abril de 1932 se realiza el Segundo Curso para alumnos oficiales de las Fuerzas Aéreas en Cuatro Vientos



Haya, instructor a bordo de otro avión equipado con caperuza fija para Vuelos sin Visibilidad.



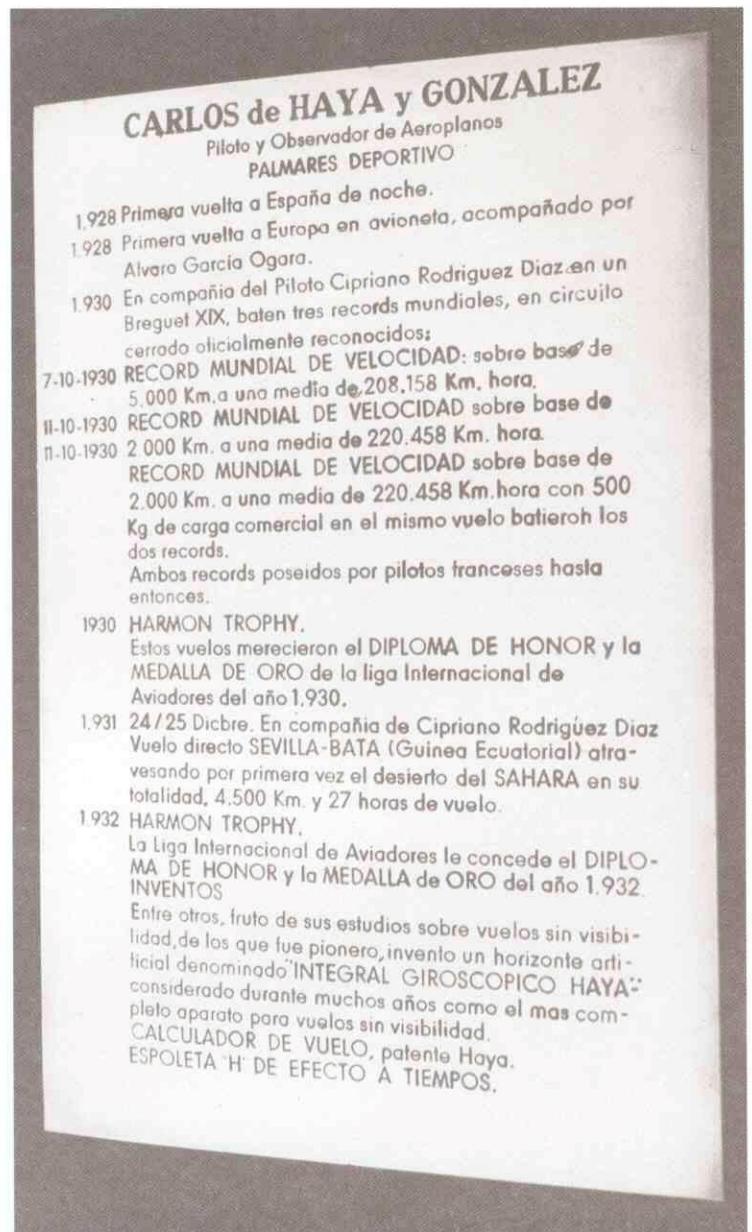
En el brillante «palmarés» de Carlos Haya, que está en posesión de su hijo Héctor de Haya Gálvez, figuran en lugar destacado la Cruz Laureada de San Fernando, las dos Medallas Militares, la Medalla de Oro al Valor Militar, italiana (similar a nuestra Laureada) y las dos Medallas de Oro del «Harmon Trophy».



La Medalla de Oro que acredita el Harmon Trophy del año 1932. En el anverso de la medalla figura sobregrabada la dedicatoria a «Cucufate», regalo entrañable de un compañero a otro.

EL SEGUNDO HARMON TROPHY

Por este vuelo extraordinario, Haya volvió a recibir otra vez el gran honor del Harmon Trophy del año 1932, de nuevo Diploma de Honor y Medalla de oro de la Sección Española de la FAI. Por cierto que al recibir este segundo trofeo y con la características caballerías que le caracterizaba, Carlos Haya, que había sido el piloto de los tres records y después del vuelo a Bata, regaló a Cipriano Rodríguez la medalla de oro recibida en 1932, sobregrabada con una leyenda llena de cariño, ya que al gran «Cucufate» se debía una enorme parte de la gloria. A los pocos años de terminar la guerra civil y habiendo fallecido ambos heroicos aviadores en combate, la familia de Cipriano Rodríguez, en un gesto entrañable, le regaló de nuevo esa medalla a Héctor Haya, aviador e hijo de nuestro héroe, que es quien la conserva orgullosamente hoy día.



Palmarés deportivo de Haya.

El asesoramiento y colaboración con otros compañeros que iban a realizar vuelos especiales era habitual en nuestro hombre. Colaboró con Mariano Barberán en la preparación del raid a La Habana y probablemente hubiera sido su compañero de vuelo. Pero tras el fin no afortunado del regreso de Guinea y su costo, que tuvo cierta trascendencia en la Cámara de Diputados y con el fin de evitar una negativa de fondos, se retiró, siendo sustituido por el Teniente Collar.

A mediados de 1932 vuela continuamente haciendo pruebas de instrumentos en aviones DH-9 «Napier», Loring R-III y Moth, acompañado frecuentemente por el Comandante Jordana y los pilotos Ferreiro, Llorente, Azcárraga, Muñoz, Pazó y Vela. El 10 de noviembre de ese año continúa probando su integral de vuelo en el Loring R-III 88 y el 9 de diciembre vuela con Pazó en el mismo R-III 88 para presentar los resultados a la Comisión Examinadora.

PRESENTACION INTERNACIONAL DEL «INTEGRAL HAYA»

En 1933 marcha en comisión a París donde hace demostraciones de sus inventos ante el Servicio Técnico del Aire francés, con el «Integral Giroscópico» para vuelo sin visibilidad, del cual es inventor y que posteriormente se adoptaría en la Aviación Española con el nombre de «Integral Haya».

A la vista de su cartilla de vuelos, es difícil saber de dónde sacaba tiempo para tantas actividades distintas

En 1934 continúa como profesor en las escuelas de Cuatro Vientos y Alcalá de Henares. En junio y julio efectúa una vuelta a España en hidroavión Dornier 19 desde Los Alcázares a Huelva, Vigo, La Coruña, Santander, San Sebastián, Bilbao, Santoña, Los Alfaques, Rosas, Pollensa, Cartagena y regreso a Los Alcázares.

Durante 1935 realiza gran cantidad de vuelos de prácticas de bombardeo, fotografía aérea y tiro con ametralladora. En junio de ese año participa en la Vuelta a España de patrullas militares con el Capitán Micheo, volando de Sevilla a Madrid, Los Alcázares, Sevilla, León, Logroño, Barcelona y Madrid en el Breguet XIX -5. Desde finales de 1935 se le nombra Secretario Técnico de la Dirección General de Aeronáutica con el General Goded, cargo que desempeña hasta los primeros meses de 1936, en que se le destina como Jefe de la Segunda Escuadrilla de Breguet del Grupo 22 en Tablada.

UN AVIADOR CON ESPIRITU DEPORTIVO

Se le podía considerar un pintor aficionado de cierta categoría y había practicado la cerámica, tocando el laúd aceptablemente. Era Carlos de Haya una persona con sensibilidad artística, amante de las artes y asistía asiduamente a todos los conciertos que podía.

En una ocasión, Ruiz de Alda lo invitaba a seguir su ejemplo, abandonando la Aviación para dedicarse a la política en aquella España inmediatamente anterior a 1936, convertida en un hervidero de actividades políticas y sociales. Le contestó que era tanta su afición a todo lo aeronáutico que por nada del mundo dejaría esta profesión. Todo eso revela su entusiasmo y la gran dedicación que durante toda su vida le dedicó a la actividad aérea, en todos sus aspectos.

Hombre pundonoroso, con un alto sentido del deber y de la honorabilidad, todo ello le impulsó siempre a rechazar tratos dudosos, a pesar de que su esposa y sus hijos estaban en la otra zona durante el comienzo de la Guerra Civil. Su espíritu deportivo fue demostrado en un sinnúmero de ocasiones, a veces unido a un elevadísimo sentido de la responsabilidad y del deber. La anécdota que quizás mejor lo demuestra fue aquella en la cual, siendo él en ese momento, el piloto personal del General Franco, y solicitado un vuelo personal por éste, se negó a llevarlo



El Breguet XIX Súper Bidón núm. 71 que volaron Cipriano Rodríguez y Carlos Haya, salió algo más tarde de fábrica por una avería inicial, y se le dotó de cabina cerrada. Haya en el puesto de piloto.

a cabo debido a lo peligroso de la situación meteorológica, despegando él a continuación solo para realizar el mismo recorrido solicitado por el General, demostrando, a su vez, que no se negaba por falta de valor, sino por un exquisito sentido de la responsabilidad que implicaba.

PROFESIONAL Y CABALLERO

Aunque su gloriosa actuación durante la Guerra Civil hasta su muerte en combate ha sido glosada en numerosos artículos, trabajos y recopilaciones, no nos podemos sustraer a unas breves apostillas, siendo tanto lo bueno, digno y glorioso que se puede decir de Haya.

Era un hombre serio, de elevada estatura y fuerte complexión, que se sometía a un esfuerzo constante y de una férrea voluntad. Disciplinado, trabajador y activo, al comenzar la guerra tenía 2.425 horas de vuelo, realizadas en menos de diez años, las cuales incrementó con 760 horas más durante los dos años de campaña en que actuó, hasta su muerte. Efectuó en esos dos años, más de 300 servicios de guerra, de ellos 82 aprovisionamientos, casi todos ellos nocturnos. Le sale un promedio de 40 horas de vuelo al mes, sólo superado por Angel Salas durante la contienda. La cifra de 16 servicios de guerra al mes es también de las más altas logradas como promedio.

En frase de Jesús Salas Larrazábal, al hacer su escueta biografía para la obra «La guerra de España desde el Aire», dice textualmente: «Haya, con Ramón Franco y Morato, formaban el trío que debería haber modelado el Ejército del Aire Español». ■

El Súper Bidón núm. 71, construido por CASA.

