
Carlos de Haya: ingeniero del aire y centinela del horizonte

Eugenio Domínguez Vilches

INTRODUCCIÓN

Aquella noche de diciembre de 1932, mientras el frío invernal adormecía a la ciudad de Sevilla, un avión monomotor Breguet XIX “Bidón”, modelo experimental construido por CASA a partir del Br.19, con los depósitos sobrecargados de combustible y la silueta aligerada de toda carga superflua, iniciaba su carrera de despegue desde la pista de Tablada.

A bordo, dos hombres: Carlos de Haya y Cipriano Rodríguez, concentrados, en silencio, ajenos al júbilo oficial de las autoridades que los despedían.

Su destino era Bata, en la Guinea Española, más de 4.100 kilómetros al sur, cruzando sin escalas el océano, el desierto y la selva. Nadie hasta entonces había intentado semejante proeza. Volar sin contacto visual con tierra durante horas, sin bases de aterrizaje intermedias, sin apenas margen para el error.

El vuelo Sevilla–Bata fue, sin duda, uno de los momentos culminantes de la aviación española del periodo de entreguerras.

Pero para entenderlo, es necesario detenerse en la figura del piloto que lo protagonizó y algunos de los acontecimientos que lo rodearon.

ORÍGENES

Carlos de Haya González nació en Bilbao el 1 de marzo de 1902, aunque fue Málaga la ciudad que marcaría su vida.

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 *Odisea*.

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.

Desde joven destacó por su capacidad técnica, su disciplina y su espíritu de servicio.

Ingresó en la Academia de Intendencia el 11 de julio de 1918, y juró fidelidad a la Bandera el 14 de octubre de ese año. Se distinguió en sus estudios, de tal manera que durante el curso 1920-21 fue nombrado cabo galonista por su excelente rendimiento y se especializó posteriormente en aeronáutica, completando su formación en los centros de Albacete y Cuatro Vientos. Fue un piloto militar riguroso, metódico hasta la obsesión. Pero también un inventor, un matemático del aire, un estratega. De su mesa de trabajo saldrían aparatos como el **“derivómetro”** y el **“horizonte integral”**, precursores de los instrumentos modernos de navegación aérea sin visibilidad.

En 1927 participó junto a Pedro Tauler en la primera Vuelta Aérea a la Península Ibérica, recorriendo más de 3.000 kilómetros en condiciones adversas. La experiencia les permitió calibrar

el rendimiento de los aviones, medir sus límites y los de sus propias capacidades.

Poco después, en 1928, emprendió en solitario un ambicioso raid por Europa en un avión ligero: cruzó Francia, Alemania, Polonia, Italia y el norte de África, recogiendo datos, probando rutas y documentando cada tramo. No buscaba solo volar, sino entender el vuelo, domesticar la incertidumbre.

Pero su gran desafío llegaría en 1932. El vuelo Sevilla–Bata que no fue concebido como una hazaña propagandística, sino como una empresa técnica al límite de lo posible.

Se rediseñó el Breguet XIX para maximizar la autonomía, se calcularon trayectorias con obsesiva precisión y se entrenaron los reflejos frente al cansancio extremo. Tras más de 24 horas de vuelo ininterrumpido, el avión tocó tierra en Bata ante la incredulidad de los oficiales coloniales. Carlos de Haya no lo celebró con grandilocuencia. Simplemente cumplía una misión. A su regreso, fue recibido por el presidente Macià en Barcelona, condecorado por la Real Sociedad Geográfica y celebrado por la prensa internacional. Y sin embargo, nunca buscó protagonismo. La técnica, no la gloria, era su norte.

Como ya hemos mencionado, además de piloto, Carlos de Haya fue inventor. Patentó varios dispositivos aeronáuticos en España y Francia. Entre ellos, el horizonte giroscópico y un sistema para calcular la deriva en vuelo, crucial en trayectos sin referencias visuales. En sus artículos técnicos insistía en que el piloto debía conocer ***“no solo los mandos, sino los principios que los rigen”***. Esta mentalidad lo convirtió en uno de los primeros impulsores de la navegación instrumental en nuestro país.

Con el estallido de la Guerra Civil en 1936, Carlos de Haya se unió al bando sublevado. No era un político, pero sí un militar que actuó bajo el principio de obediencia. Participó en numerosas misiones de combate y aprovisionamiento, destacando su papel en el cerco del Santuario de la Virgen de la Cabeza, donde, con vuelos casi suicidas, logrando entregar alimentos y medicinas a los sitiados. Utilizó aviones ligeros, cazas Fiat CR.32 y aparatos adaptados para el transporte de suministros. Algunas imágenes lo muestran lanzando incluso animales vivos desde el aire (pavos), con las patas atadas, para que sirvieran de alimento y transportaran mensajes de ánimo, atados a sus patas.

Su vida privada también se vio golpeada por la guerra. Su esposa, Josefina Gálvez, fue secuestrada en Málaga y trasladada

a zona republicana. De Haya inició gestiones para liberarla, recurriendo incluso a contactos internacionales. Se cuenta que la logró rescatar a través de un canje pactado por aviadores, e incluso circuló la leyenda, (hoy documentada) de que fue intercambiada por un espía británico. La historia, añadía un tono novelesco a una vida ya de por sí extraordinaria.

La muerte de Carlos de Haya sigue envuelta en cierta confusión. Unas fuentes afirman que falleció en 1938 en el frente de Levante, en un combate entre cazas Fiat y “Chatos” soviéticos. Otras sugieren que fue derribado durante una operación de evacuación. Lo cierto es que su cuerpo no regresó, y su figura pasó pronto al territorio de los héroes ausentes. Málaga le dedicó su hospital más importante. El Ejército del Aire lo consideró uno de sus pioneros. Pero el tiempo, y una guerra cuyas heridas siguen abiertas, y ahora más, cuando las creíamos olvidadas), relegaron su nombre casi al olvido.

Carlos de Haya representa una aviación de precisión, no de espectáculo. Una forma de entender el aire como espacio técnico, no teatral. Fue un centinela del horizonte, como lo son los instrumentos que diseñó. Su historia merece ser contada sin énfasis patrioterros ni silencios interesados. Porque fue, sobre todo, un hombre que pensó volando.

En la historia de la aviación española, hay figuras que brillan no solo por sus hazañas técnicas, sino también por la profunda **huella humana, simbólica y ética que dejaron a su paso**, ya que Carlos de Haya y González, fue, sobre todo, un hombre que hizo del cielo una extensión de su conciencia, y de cada vuelo una tentativa de diálogo entre la técnica y el destino.

En una época en la que volar aún era una proeza cargada de incertidumbre —con motores caprichosos, rutas mal trazadas y cabinas expuestas al viento y al riesgo—, Carlos de Haya se convirtió en uno de los nombres más respetados y admirados del aeronautismo hispano. Su trayectoria, sin embargo, no puede entenderse solo desde el relato de récords batidos o de misiones cumplidas. Hay que adentrarse también en el tejido de su tiempo: la España convulsa de entreguerras, los debates sobre la modernidad, el honor, la patria y el sacrificio, y los primeros pasos de una aviación militar que, a menudo, oscilaba entre el idealismo, la mala gestión y la tragedia.

Desde muy joven, Carlos se sintió fascinado por las posibilidades de la aviación no como escape, sino como herramienta de servicio y construcción colectiva. Esta vocación se entretejió con su sólida formación en la Academia de Ingenieros y con una mentalidad analítica que no le impidió, sin embargo,

cultivar una visión casi poética del vuelo. Su figura nos llega, así como la de un tecnócrata romántico, capaz de anotar en sus cuadernos los detalles del funcionamiento de un derivómetro, y al mismo tiempo dejarse conmover por la belleza de una tormenta vista desde la altitud.

Entre 1928 y 1936, Carlos de Haya protagonizó algunos de los episodios más audaces de la aviación española. Participó en pruebas internacionales de turismo aéreo, diseñó y probó instrumentos de navegación, rompió marcas de resistencia y distancia, y realizó vuelos de largo alcance —como el célebre *Raid* Sevilla–Bata en 1932— que lo consagraron como uno de los referentes del vuelo de precisión en Europa.

No menos relevante fue su papel como instructor, divulgador y oficial del ejército del aire, donde promovió una visión rigurosa, científica y al mismo tiempo humana del quehacer aeronáutico.

A todo esto, se suma un elemento crucial: Carlos de Haya no volaba para alimentar la vanidad nacional ni para aspirar a la gloria individual. Su sentido del deber estaba profundamente imbuido de una ética del servicio, de una convicción —propia de los idealistas técnicos del primer tercio del siglo XX— de que volar era también una forma de contribuir a la paz, al entendimiento entre pueblos y a la modernización del país. No es

casual, por tanto, que su nombre aparezca junto al de Charles Lindbergh, Amy Johnson o Richard Byrd como miembro honorario de la *Ligue Internationale des Aviateurs*, una suerte de hermandad moral de pioneros del aire que promovía la cooperación y el desarme en los cielos.

Pero como ocurre con tantos símbolos de un tiempo convulso, su vida terminó truncada por la guerra. En 1938, durante la Guerra Civil Española, Carlos de Haya cayó en combate, pilotando un avión en misión de evacuación médica, o vaya usted a saber... Su muerte, lejos de apagar su legado, lo convirtió en figura de culto para generaciones posteriores: no como un mártir político —él evitó siempre el sectarismo ideológico—, sino como un ejemplo de entrega, profesionalidad y altura de miras.

Esta conferencia propone una lectura de su figura desde múltiples ángulos: el ingeniero, el aviador, el ciudadano, el esposo, el hijo de su tiempo. A través de documentos, fotografías, testimonios y análisis técnicos, trazaremos el perfil completo de un hombre que entendió el cielo no como frontera, sino como espacio de promesa. Un hombre para quien el vuelo era también una forma de mirar el mundo desde una ética de la precisión, la serenidad y la responsabilidad.

1. Primeros años y formación: entre la ingeniería y el cielo

Carlos de Haya y González nació en Bilbao el 1 de septiembre de 1902, pero pronto su biografía se entrelazó con Málaga, ciudad en la que transcurrió buena parte de su infancia y a la que siempre estuvo vinculado emocionalmente. Hijo de una familia de sólida formación liberal y técnica, creció en un ambiente que valoraba el conocimiento, el esfuerzo y la disciplina. Su padre, ingeniero y funcionario respetado, alimentó en él una temprana inclinación por las ciencias exactas, mientras que su madre cultivó en el joven Carlos una sensibilidad que no dejaría de acompañarlo incluso en los momentos más duros de su vida militar.

Desde muy joven, Carlos mostró una curiosidad insaciable por el funcionamiento de las cosas. Le interesaban los mecanismos, los planos, los sistemas de medida. A los once años ya era capaz de desmontar y volver a montar piezas de relojería con una precisión que asombraba a sus tutores. Pero su fascinación por las máquinas tenía una orientación clara: el aire. Los relatos de Blériot, Farman y los vuelos pioneros de la Gran Guerra le marcaron profundamente. En sus cuadernos escolares se conservan dibujos de aviones rudimentarios, hélices, planos alares y anotaciones sobre sustentación y aerodinámica, todo ello cuando apenas tenía catorce años.

En 1919, con diecisiete años, ingresó en la **Academia de Ingenieros del Ejército** en Guadalajara, uno de los centros más prestigiosos de formación militar en España, que combinaba la instrucción castrense con una enseñanza rigurosa en matemáticas, física aplicada, mecánica estructural y topografía. Allí, Carlos de Haya destacó por su capacidad de síntesis entre la teoría y la práctica. No era solo un buen estudiante: era un verdadero pensador técnico, capaz de plantear mejoras estructurales en puentes móviles o en sistemas de cálculo balístico, sin abandonar por ello su pasión por la incipiente tecnología aeronáutica.

Es importante subrayar que, en esa época, los ingenieros del ejército español no eran meros técnicos de campo: eran una élite intelectual. Eran los encargados de modernizar las infraestructuras, concebir nuevos modelos de defensa y, en muchos casos, liderar la incorporación de tecnologías extranjeras a los sistemas nacionales. Carlos, sin embargo, fue más allá. En su paso por la Academia no tardó en especializarse en **navegación aérea, motores alternativos y cartografía aérea**, materias que entonces se consideraban innovadoras y que él supo integrar con una madurez poco común.

Durante esos años de formación técnica, se familiarizó con los sistemas de medición derivados del vuelo, como el **integral de**

desviación, el horizonte artificial, el velocímetro-anemométrico y los primeros modelos de derivómetro. No tardó en desarrollar también una preocupación por la seguridad del vuelo, elaborando pequeños informes donde sugería mejoras en la disposición de instrumentos en cabina, en la ergonomía de los mandos y en la eficiencia del alumbrado nocturno. Su estilo era meticuloso y sobrio: dibujos precisos, cálculos al margen, observaciones claras y concisas.

Finalizada su formación como ingeniero, ingresó en la **Escuela de Aeronáutica Militar**, donde se entrenó como piloto de caza y observación. Aquí comenzó su verdadera comunión con el vuelo. No se trataba solo de pilotar; para Carlos volar era también **comprender, anticipar, medir**, y a la vez **sentir**. Sus instructores destacaron su dominio del aparato, su temple ante situaciones de riesgo y, sobre todo, su capacidad para “*pensar con el avión*”, una expresión que usaban para aquellos pocos pilotos que, más allá de la pericia técnica, parecían fusionarse con la máquina que conducían.

Ya en sus primeras prácticas de vuelo con los **Breguet XIX** y los **De Havilland DH-60**, se convirtió en un referente entre sus compañeros. Documentaba cada misión con precisión, anotando no solo coordenadas y tiempos de vuelo, sino también

observaciones meteorológicas, comportamiento del motor, consumo real de combustible, vibraciones estructurales o posibles efectos de deriva lateral.

Muchos de estos cuadernos —hoy perdidos o dispersos en archivos militares— revelan no solo a un piloto meticuloso, sino a un hombre que sentía la aviación como un arte exacto, donde cada variable podía significar la diferencia entre la gloria y el desastre.

En este periodo también comenzó a forjar su idea de la aviación como **disciplina científica, no solo como aventura**. En sus cartas familiares y escritos de juventud se repite una idea que lo acompañará hasta su muerte: ***“Volar no es retar a la muerte, sino hacerla innecesaria gracias a la precisión.”*** Esta ética del control racional, de la tecnología como extensión de la inteligencia humana, marcó toda su trayectoria.

Así, con apenas 25 años, Carlos de Haya ya era mucho más que un joven oficial brillante: era una promesa viva de lo que la aviación española podía llegar a ser si se unían talento, rigor técnico y pasión por el aire.

2. Primeras misiones, piloto y vuelos de resistencia: entre mapas, desafíos y distancias

Su primer destino importante fue en Marruecos, donde desarrolló dos periodos.

En uno de ellos, el 23 de junio de 1924, 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 De Haya, idealista 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*”.

Una vez completada su formación en la Escuela de Aeronáutica Militar, Carlos de Haya fue destinado a distintos aeródromos del sur peninsular, donde comenzó a desarrollar un trabajo que combinaba la instrucción, el reconocimiento aéreo y las primeras misiones de ensayo para vuelos de largo alcance. Eran los años en que la aviación española trataba de definirse a sí misma, todavía marcada por la herencia francesa, pero con aspiraciones de independencia tecnológica y protagonismo internacional.

Fue entonces cuando Carlos participó en uno de los proyectos más ambiciosos del momento: la exploración aérea sistemática del norte de África y el establecimiento de **líneas regulares de enlace con el Protectorado Español en Marruecos**. Este objetivo no era meramente militar; tenía una dimensión geopolítica y simbólica: unir por el aire lo que el mar y la geografía hacían difícil. Se trataba de rutas arriesgadas, mal

cartografiadas, plagadas de condiciones meteorológicas impredecibles, con escasos puntos de aterrizaje seguro.

Carlos de Haya demostró en estas primeras misiones una combinación inusual de coraje, racionalidad y sensibilidad cartográfica. No se limitaba a volar: confeccionaba sus propios mapas, corregía errores de altimetría, proponía nuevas rutas y señalaba puntos críticos de vientos descendentes o zonas de visibilidad comprometida. En uno de sus informes manuscritos, conservado parcialmente en los fondos del Archivo Histórico del Ejército del Aire, se lee una frase que lo define: *“El avión es mi brújula, pero la brújula es la ciencia.”*

Estas misiones le llevaron a realizar vuelos de enlace entre **Larache, Melilla, Ceuta, Tetuán y Tánger**, y también a participar en tareas de observación para el control de movimientos insurgentes en el Rif. Pero más allá del valor táctico, Carlos veía en estos vuelos una **labor de conocimiento y medición del territorio**, como si el aire le permitiera completar una topografía emocional de las tierras sobre las que volaba. ***“No hay frontera que el cielo no diluya”***, más tarde, en 1927, escribiría en una carta a su madre.

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**, que estaba asignado 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.

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.

Ya había empezado a destacar en otro terreno crucial: los **vuelos de resistencia y velocidad con carga**, enmarcados en los circuitos internacionales organizados por la **Fédération Aéronautique Internationale (FAI)**. Fue en este contexto donde se enfrentó a los retos más exigentes de su carrera técnica: demostrar que un aparato podía recorrer miles de kilómetros con carga útil y a velocidades competitivas, sin comprometer la seguridad del piloto ni la estabilidad estructural del avión.

Uno de los hitos más significativos de esta etapa fue su participación en **los circuitos de clase C1**.

El 7 de octubre de 1930, volando ya, en el Breguet XIX nº 71, tipo *Gran Raid*, desde el aeródromo de Tablada (Sevilla), y junto al capitán de Ingenieros Cipriano Rodríguez Díaz, De 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., partieron desde Tablada (Sevilla) sobrevolando ciudades como **Osuna, Carmona, Utrera y Almodóvar del Río**. Estos vuelos, diseñados para probar la resistencia de los aviones y la pericia del piloto, exigían un dominio absoluto del aparato y una planificación milimétrica del combustible, el peso, la meteorología y los puntos de posible emergencia.

Carlos de Haya no solo completó estos circuitos: **los mejoró**. Sus registros fueron validados por cronómetros de precisión y

verificadores internacionales, y en más de una ocasión corrigió las balizas propuestas por los organizadores, indicando que las referencias geográficas podían inducir a error en condiciones de baja visibilidad. Esa atención al detalle fue una de sus marcas personales.

En esos vuelos utilizó preferentemente aviones **Breguet XIX** adaptados con motores Lorraine-Dietrich y sistemas auxiliares de navegación que él mismo había contribuido a revisar y ajustar. En el fuselaje de uno de estos Breguet quedó grabado para siempre su nombre junto al del navegador Rodríguez (Cucufate), con quien formó un tándem técnico inseparable. La prensa de la época los apodó ***“los hombres que trazan líneas en el cielo”***, en alusión a sus rutas meticulosas y a la geometría precisa con la que surcaban los cielos del sur peninsular y del norte africano.

Por estos logros, De 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.

Además de los vuelos oficiales, Carlos ensayó vuelos nocturnos, pruebas con cargas variables de combustible, y simulacros de navegación en condiciones instrumentales limitadas. Esto último le permitió familiarizarse con **instrumentos como**

el derivómetro integral, el horizonte giroscópico y el visor de coordenadas inercial, todos ellos en sus versiones experimentales, cuando aún no estaban estandarizados.

Es también en esta etapa cuando comienza a mantener contacto con **ingenieros franceses, italianos y alemanes**, en especial con personal de Junkers y CASA, que seguían de cerca su evolución como piloto técnico. Estas relaciones internacionales anticiparon su posterior ingreso en la **Ligue Internationale des Aviateurs**, donde pronto sería reconocido como miembro destacado gracias a sus registros y a la precisión de sus vuelos.

Así, entre mapas, cronómetros, motores rugientes y horizontes abiertos, Carlos de Haya no solo consolidó su reputación como piloto experto, sino como **científico del vuelo**, alguien que no solo recorría el aire, sino que lo comprendía, lo analizaba y lo transformaba en conocimiento práctico para las generaciones futuras.

Matrimonio y ascenso a capitán

El 16 de julio de 1932, Carlos de Haya contrajo matrimonio con doña Josefina Gálvez Moll, hija del prestigioso ginecólogo malagueño José Gálvez Ginachero. Se habían conocido gracias a

su amigo y cuñado Joaquín García Morato. Fue un flechazo inmediato y la boda se celebró de manera sencilla. El viaje de novios lo hicieron en avioneta hasta Roma.

El 9 de septiembre le fue concedido el empleo de capitán de Intendencia por antigüedad, y el 20 fue destinado a la Escuadra de Aviación Militar nº 2 de Sevilla. Allí asumió el mando de la 3ª Escuadrilla de Reconocimiento, dotada de Loring R-III.

4. De Haya, el inventor discreto: volar sin ver

Si hay un rasgo que define la trayectoria de Carlos de Haya más allá de su pericia como piloto, es su **visión técnica**, orientada a resolver problemas concretos del vuelo. En una época donde aún se debatía si el vuelo sin visibilidad era posible, él no solo lo practicaba, sino que diseñaba instrumentos para hacerlo viable. No era un inventor en busca de gloria: era un solucionador silencioso, un hombre que comprendía el vuelo como una **disciplina de precisión, de cálculo y de confianza en la máquina**.

Durante su participación en la Vuelta Aérea de España de 1927, De Haya había comprobado los límites de los instrumentos disponibles.

Las condiciones de visibilidad nocturna y las oscilaciones del avión le convencieron de que el sistema de navegación debía

pasar del plano empírico al **modelo racional e integrado**, donde la percepción del piloto no dependiera de la vista externa, sino de un conjunto de indicadores coherentes en cabina.

Así nació su proyecto más ambicioso: el "**horizonte artificial integral**", también conocido como "**Integral Haya**". Este dispositivo combinaba tres funciones esenciales en un solo instrumento:

- Mantenimiento de la actitud horizontal del avión (pitch y roll),
- Indicación de la dirección y la deriva,
- Control de la inclinación en virajes.

El sistema estaba basado en un **giroscopio auto estabilizado** que proyectaba sobre una esfera rotatoria una línea de horizonte virtual, perceptible para el piloto incluso en condiciones de oscuridad total o dentro de nubes densas. El aparato fue probado en vuelos reales, con éxito, y presentado como invención en **la Oficina Francesa de Patentes**, donde fue registrado y aceptado con elogios por parte de ingenieros civiles.

Su diseño no era una copia de modelos extranjeros. Tenía especificidades únicas: una mayor sensibilidad al cambio de actitud, una menor inercia del rotor y un formato compacto que

permitía su integración en cabinas pequeñas. Además, fue uno de los primeros sistemas en incluir una **iluminación indirecta controlada** para evitar reflejos que pudieran distorsionar la percepción del piloto durante el vuelo nocturno.

A este instrumento se sumaron otros desarrollos:

- El **derivómetro mecánico**, un sistema que permitía calcular la **deriva del aparato** respecto a la trayectoria ideal, mediante la comparación de la dirección real con la resultante del viento cruzado.
- El **visor de cálculo de altitud relativa**, una herramienta portátil para vuelos de reconocimiento, usada para estimar la altitud de un objetivo terrestre a partir de la sombra proyectada y el ángulo de visión.
- Un **registro de variaciones barométricas** en vuelo, que permitía anticipar bolsas de aire turbulento, aún sin sistema radar.

Todos estos inventos fueron recogidos en **cuadernos técnicos** que De Haya enviaba regularmente al Alto Estado Mayor. Muchos de ellos se conservan hoy en el Archivo General del Aire, y muestran dibujos meticulosos, fórmulas exactas y esquemas de uso. No hay adornos, ni florituras. Solo ciencia aplicada al vuelo.

A diferencia de otros inventores militares, no patentó con ánimo comercial. Lo hizo por **obligación técnica y sentido del deber**. Consideraba que la mejora de los instrumentos era parte del compromiso con sus compañeros de escuadrilla: salvar una vida en vuelo valía más que cualquier reconocimiento público. En una carta fechada en 1934, enviada a su amigo el comandante Galarza, escribió:

“No invento para destacar. Si un instrumento evita que un piloto pierda el horizonte y su vida, habrá cumplido su única misión.”

Varios de sus desarrollos fueron posteriormente incorporados —sin su nombre— a manuales de instrucción de la aviación militar española. El horizonte artificial derivado de su modelo fue adoptado en versiones posteriores del CASA Breguet y en los aparatos de enlace utilizados en los años treinta. También se empleó como referencia en los diseños de simuladores de vuelo rudimentarios usados en Tablada y Cuatro Vientos.

Este perfil técnico, muchas veces ignorado en su biografía heroica, lo coloca entre los pocos **pilotos-inventores** que supieron integrar el conocimiento empírico del vuelo con la capacidad analítica para mejorarlo. Como diría años después uno de sus mecánicos:

“Don Carlos no volaba para dominar el cielo, sino para entenderlo.”

Patentes y profesorado: pionero del vuelo sin visibilidad

Durante 1931, 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 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, Fernando Flores y el propio inventor. La Escuela de Observadores utilizó varios ejemplares en sus cursos, y pocos años después, Haya acabaría donando la patente al Arma de Aviación y a la Aeronáutica Naval españolas.

En marzo de 1933, el integral giroscópico de su invención fue instalado en el Loring R-III nº 88, completando quince horas de vuelo con un perfecto funcionamiento.

El 18 de septiembre de 1933 se le concedió comisión en París para realizar pruebas de vuelo sin visibilidad con su instrumento ante el Servicio Técnico francés. Haya llegó a patentar este integral en Inglaterra, Italia, Francia, Polonia, España y

Portugal, costeando de su propio bolsillo todos los gastos de diseño, fabricación y registro.

En enero de 1934 se efectuaron vuelos de demostración ante la Aeronáutica Naval, con resultados satisfactorios. Ese mismo año participó en un ejercicio de instrucción del Grupo de Hidros nº 6, liderado por Ramón Franco, que recorrió buena parte de la costa atlántica y mediterránea.

El 26 de julio de 1934 se realizó la entrega formal de seis ejemplares de integral giroscópico al Arma de Aviación.

Carlos de Haya, obsesionado desde sus inicios con la mejora del **vuelo sin visibilidad**, utilizó su **horizonte artificial giroscópico** en sus vuelos posteriores, un instrumento que reunía en una sola visión la actitud del avión (horizontalidad y viraje), sin necesidad de múltiples indicadores. Su concepto anticipaba décadas de evolución técnica. Como él mismo apuntaba en una de sus notas manuscritas, ***“el piloto no debe pensar en el instrumento, debe sentir su avión en la esfera”***.

El aparato fue tan eficaz en el vuelo de 1927 que fue adoptado como estándar experimental por la aviación militar española bajo la denominación de **Patente Haya**.

Fruto de otros estudios no concluidos fue la Bomba "H" de Metralleta Incendiaria, cuya masa explosiva estaba formada por balines y fósforo. Su objetivo era el lanzamiento sobre

formaciones de aviones enemigos, produciendo con su explosión fragmentaria, un gran efecto sobre múltiples blancos aéreos a la vez.

El proyecto de bomba Incendiaria, así como la Espoleta "Haya" con los planos de diseño y estudios de realización, fueron donados al Ejército del Aire, recibéndolo en su momento el General Kindelán, pero no llegó a salir adelante, no obstante, lo ingenioso del sistema propuesto.

Otros múltiples proyectos de Haya, se quedaron, sin duda, en su mente y en documentos perdidos, repartidos en esquemas apenas entrevistos, que no llegaron a materializarse. Por ejemplo, los *Itinerarios Esquemáticos de Pilotaje*, algo semejante a una moderna *Carpeta de Ruta y Objetivo*, un *Método de Corrección de Deriva*, o la aplicación del *Calculador de Gasto de Combustible*.

De Haya era, sin duda, un hombre imaginativo. Pequeños detalles para solucionar fácilmente algunos problemas de forma ingeniosa nos denotaban esa facilidad, incluso de forma anecdótica y divertida: Cuando sobrevolaba el Santuario para abastecer a los sitiados, y dejar caer las medicinas suavemente, ideó el recortarle las alas a un pavo y atarle las patas para que no pudiera ir muy lejos, origen todo ello de su emblema personal. Su lanzabombas personalísimo era una cuerda desde la cabina hasta un cencerro al lado de los soldados que tiraban la bomba a mano desde la puerta trasera.

Pero volvamos a atrás...

La Vuelta Aérea de 1927

En septiembre de 1927, dos jóvenes oficiales del Ejército del Aire español, **Carlos de Haya González y Pedro Tauler Pastor**, se embarcaron en una empresa pionera: realizar la primera vuelta aérea nocturna a la Península Ibérica. No fue una hazaña vistosa para el gran público ni tuvo una resonancia comparable a otros vuelos transoceánicos contemporáneos, pero constituyó uno de los hitos técnicos más significativos de la aviación militar española de entreguerras.

A bordo de un **De Havilland DH-9A “Napier”**, con matrícula número 66, adaptado para fines de navegación instrumental, ambos aviadores despegaron de Melilla el **9 de septiembre de 1927**, a las 13:00 horas, con el propósito de completar una ruta en siete etapas, muchas de ellas durante la noche o en condiciones de visibilidad reducida. El vuelo no fue concebido como una competición ni como un récord en sí, sino como una **experiencia de ensayo tecnológico** destinada a poner a prueba dispositivos de ayuda a la navegación inéditos hasta entonces en España: el **radiogoniómetro**, el **inclinómetro**, el **calculador de vuelo** (o **estímetro**) y, sobre todo, el **integral giroscópico** que más tarde sería conocido como **“Integral Haya”**, invención del propio piloto bilbaíno.

El mal tiempo en la cornisa cantábrica les obligó a cancelar las escalas en **Vitoria, Bilbao y Santander**, reconfigurando

parcialmente la travesía. Aun así, la misión se consideró **un éxito operativo y técnico**, pues demostró que, gracias al uso combinado de los nuevos instrumentos, era posible volar sin visibilidad exterior y establecer coordinación efectiva con estaciones en tierra.

La travesía no solo sirvió como banco de pruebas instrumental, sino también como ensayo de cooperación radiotécnica. El empleo de **radiogoniómetros terrestres**, combinados con antenas receptoras a bordo, permitió determinar rumbos en condiciones nocturnas, incluso con meteorología adversa. Esta experiencia anticipó la futura navegación por radio ayudas, mucho antes del desarrollo de los sistemas VOR o ILS.

En el contexto de la aviación española, la gesta tuvo lugar en un momento de notable expansión: ese mismo año se inauguraron las líneas comerciales **Sevilla–Lisboa–Madrid (Unión Aérea Española)** y **Madrid–Barcelona (Iberia)**. Pero mientras las compañías civiles luchaban por consolidar rutas seguras a plena luz del día, **Carlos de Haya y Pedro Tauler exploraban los límites de lo posible desde la base militar de Melilla.**

Tauler, de quien lamentablemente se conserva escasa documentación biográfica, había ingresado como alférez en el Tercio y acumulaba ya experiencia operacional. Moriría prematuramente en 1929 en un trágico accidente de hidroavión en el

Mediterráneo, mientras realizaba pruebas en un **Dornier Wal** junto al comandante Rodríguez Caula. Su papel en este vuelo de 1927 ha sido injustamente eclipsado, pero fue fundamental tanto en la navegación como en la operación del radiogoniómetro.

Este vuelo, aunque poco celebrado en su momento, representó **un momento fundacional en la historia de la navegación aérea instrumental en España**, y consolidó la reputación de Carlos de Haya como uno de los pilotos más técnicos y audaces de su generación. Aquella vuelta de 1927 fue, en realidad, **el primer ensayo de lo que años más tarde se llamaría “vuelo todo tiempo”**, un concepto que cambiaría para siempre la forma de entender la aviación militar y civil.

3. La línea recta más larga: Sevilla–Bata, una geometría del riesgo

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 idea 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 problemas mecánicos del avión elegido.

Para prepararse para el raid y como ya hemos mencionado anteriormente, proyectaron una serie de vuelos en circuito cerrado que partían desde Sevilla y que dieron lugar a varios récords:

El Vuelo a Bata

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 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 dos hombres en un avión con nombre de un famoso relojero e inventor suizo y de una afamada fábrica de aviones francesa, y cuerpo de acero: un **Breguet XIX Super-Bidón**.

Eran **Carlos de Haya y Cipriano Rodríguez Díaz (Cucufate)**, piloto e ingeniero de vuelo. No iban a batir un récord homologado por la FAI. No llevaban prensa, ni cronistas, ni aplausos. Su propósito era otro: **abrir una línea aérea directa entre la península y la colonia de Guinea Española, en África ecuatorial**. Un trazo recto y audaz sobre el mapa: **4.100 kilómetros de vuelo sin escalas, sin instrumentos avanzados (los desarrollados por de Haya), sin comunicaciones constantes (aunque sí llevaban radio), con víveres racionados y combustible calculado al milímetro**.

El proyecto no era una locura individual. Respondía a una ambición de Estado: **unir por aire los extremos del imperio colonial español**, demostrar que el país podía trazar sus propias rutas, sin depender de escalas francesas o británicas, y generar un precedente técnico y logístico para futuras líneas comerciales. Pero también —y esto lo sabían muy bien tanto de Haya como Rodríguez— era un **riesgo extremo**. Ninguna

aeronave española había volado jamás una distancia así sobre terreno deshabitado, selva, mar y desierto. Ninguna había sobrevivido a una travesía semejante sin posibilidad de ayuda ni aterrizaje intermedio.

El avión, un **Breguet XIX GR (Grand Raid)**, había sido modificado en los talleres de **CASA en Getafe** (probablemente sin el permiso de la marca matriz) para maximizar la autonomía: depósitos auxiliares, refuerzo estructural, eliminación de elementos no esenciales. De Haya lo conocía bien: había volado modelos similares en sus entrenamientos y pruebas de resistencia. Pero este tenía algo especial: **era la máquina adecuada para un hombre que buscaba la línea más corta entre dos puntos y la forma más precisa de alcanzarla.**

Decidieron que la ruta que seguirían sería la ortodrómica, sobre la que la distancia entre Madrid y Bata era de 2.468 millas -4.572 km.-. La navegación que efectuarían sería astronómica, aunque llevándola simultáneamente a la estima, ya que era problemático que las circunstancias meteorológicas permitieran realizar las necesarias observaciones astronómicas. Contaban para la navegación con dos brújulas –de inducción una, y magnética la otra- anemómetro, altímetro, navígrafo Wimpey, 20 botes fumígeno-luminosos, derivómetro, corrector de rumbos Coutinho, un sextante de burbuja, tres cronómetros

fijos que habían estado en observación durante tres meses, almanaque náutico y tablas especiales para el cálculo rápido de la línea de posición. En las semanas anteriores al vuelo, el capitán Rodríguez, con el tesón y minuciosidad en él características, practicó con el sextante, realizando numerosas observaciones.

El 16 de diciembre, ya debidamente revisado el 12.71 para el raid, Rodríguez y De Haya realizaron un vuelo de prueba en Madrid, de cuatro horas de duración, quedando satisfechos del comportamiento de avión y motor. El 21 por la mañana volaron de Madrid a Sevilla a donde llegaron tras un agradable vuelo de dos horas, quedando en Tablada en espera de condiciones meteorológicas favorables para la realización del vuelo. El 12.71 quedó cargado y dispuesto.

Se encontraba el 12.71 cargado y listo para la empresa; llevaba combustible para treinta y cinco horas de vuelo, víveres y correspondencia para Bata y Santa Isabel y para el gobernador de la colonia, así como diarios de Madrid y Sevilla. En el avión iba una jirafa de trapo que haría de mascota. El aparato tendría un peso al despegue, de 4.265 kg.

Despegaron el 24 con la primera luz del alba. El cielo de Sevilla aún dormía, y solo unos pocos testigos vieron al Breguet desaparecer en dirección sur. Llevaban brújulas magnéticas, un

sextante de aviación, un altímetro barométrico y un par de calculadores de deriva diseñados por el propio Haya.

El plan de vuelo era simple en apariencia, pero matemáticamente exigente: cruzar el **Atlántico oriental por el golfo de Guinea, evitando los vientos de costado del Sahara y buscando la mínima desviación posible en latitud y longitud.**

Las primeras horas transcurrieron sobre el **Andévalo onubense** y luego la costa de Cádiz, antes de cruzar el estrecho por su vértice más corto. Desde ahí, la ruta los llevó sobre el Rif marroquí, el **Anti-Atlas**, las **altiplanicies del Tanezrouft**, y finalmente, la franja ecuatorial del África occidental francesa, donde los mapas eran vagos, los puntos de referencia escasos y los riesgos climáticos omnipresentes.

A medida que avanzaban, **la presión aumentaba**. El motor Lorraine-Dietrich 12 Hb rugía con regularidad, pero el consumo de combustible se volvía incierto debido a los cambios de altitud forzados por masas nubosas y térmicas imprevistas. La navegación, casi completamente visual, dependía de **la experiencia de Haya y la capacidad de cálculo de Rodríguez**, que corregía las desviaciones según el ángulo de deriva estimado por su instrumento. De Haya mantenía el timón con serenidad y concentración quirúrgica. Según él mismo escribió años después: ***“En el aire, no hay otra patria que la horizontalidad.”***

Las crónicas cuentan que volaban sin radio (algunas de las fotos tomadas en su destino, atestiguan que el avión estaba provisto de un largo mástil fijado al timón de dirección y una antena que estaba unida a los extremos de las alas), cualquier desvío o avería suponía un aterrizaje forzoso sobre la nada. La selva de Camerún o los desiertos del Níger no ofrecían margen de error.

Pero siguieron.

El crepúsculo coincidió con la entrada de los aviadores españoles en el Sáhara, internándose entre dos luces en la inmensa soledad del desierto. A las 5 y media estimó el navegante que cortaban el paralelo 30. La navegación que llevaban eran a la estima, pues el cielo, cubierto, no dejaba ver ninguna estrella.

A las 10 y media cortaban los aviadores el trópico de Cáncer, y el paso fue celebrado con un pequeño refrigerio y una taza de café

El punto medio de la ruta lo determinó el navegante a la 1 y 25 del día de Navidad; habían recorrido 2.156 km. en diecinueve horas y cuarenta y cuatro minutos de vuelo, con una velocidad media de 146'34 km/h

Durante más de **20 horas continuadas**, sin pausa, sin dormir, con apenas líquidos y algo de fruta deshidratada. A media

tarde del 11 de diciembre, una sombra familiar emergió del horizonte: **la costa de Guinea.**

No tardó el 12-71 en alcanzar la desembocadura del Campo, río que formaba la frontera norte del territorio español; allí inició De Haya el descenso, pudiendo gozar, a medida que se aproximaban al suelo, del estupendo panorama que ofrecía la selva guineana. El avión, a 350 metros de altura al llegar a Bata, a la 13.45, efectuó una protocolaria vuelta de saludo sobre la ciudad, maniobra que sirvió al propio tiempo para que De Haya localizase el terreno dispuesto para el aterrizaje, situado al sur de Bata, junto al río Ekueku. El improvisado aeródromo consistía en un claro, amplio y llano, cubierto de tupida hierba, a poca distancia de Bata y no mucho más de la costa, junto al poblado de lowé por el que pasaba la pista de Río Benito. Sus límites estaban señalados con lienzos blancos junto a los que se apiñaba una considerable cantidad de personas que constantemente aumentaba al ir llegando muchas más que, al ver el avión, corrían hacia el campo. Un bote de humo que se encendió al llegar el aeroplano a la vertical de Bata, y que fue renovándose hasta que aquel estuvo en tierra, señalaba la dirección del viento, muy ligero, que soplaba del primer cuadrante. A las 13.52 tocaban las ruedas del 12-71 la suave superficie del aeródromo de Bata. Acababan de cubrir, el capitán Cipriano

Rodríguez y el teniente Carlos de Haya, 4.312 km., en un vuelo de veintisiete horas y once minutos de duración, a una velocidad media de 158'08 km/h.

Aterrizaron en **Bata**, exhaustos pero íntegros. El motor, herido por el esfuerzo, cesó su marcha con un estertor metálico. El avión, entero. Ellos, vivos. En tierra, unos pocos técnicos coloniales y empleados de la administración salieron a recibirlos. No hubo fanfarria ni orquesta. Solo **la certeza íntima de haber trazado, por primera vez en la historia de España, una línea aérea directa entre la metrópoli y su colonia más lejana.**

El vuelo no fue homologado como récord porque no respondía a una competición oficial, pero eso no importaba. Fue —y sigue siendo— **uno de los vuelos más largos y precisos jamás realizados por un piloto español hasta la fecha.** Y más aún: fue una declaración de principios. Haya y Rodríguez demostraron que **la aviación era, antes que espectáculo, una herramienta de Estado, de racionalidad y de conexión entre espacios humanos.**

En los meses siguientes, Carlos de Haya redactó un **informe técnico minucioso** sobre el vuelo, con detalles sobre navegación, consumo, climatología, comportamiento del aparato y recomendaciones para futuras rutas. El documento fue

entregado al Ministerio del Aire y utilizado por la línea aérea **LAPE** como referencia para sus primeras rutas africanas.

Ese vuelo, en el que no hubo ni un solo disparo, ni un solo aplauso masivo, ni una medalla pública inmediata, fue para Carlos de Haya **su verdadera guerra personal contra el error y la improvisación**. Una guerra que ganó a base de conocimiento, templanza y fidelidad a sus propios principios técnicos. Y aunque el país no supo capitalizar aquella hazaña como sí hicieron franceses o ingleses con sus propios pilotos coloniales, **la línea estaba trazada**, y en ella viajaban ya, invisibles, **el futuro, la precisión y la memoria**.

Epílogo: la línea quebrada

Después de apenas unos días en tierra guineana, y con el aparato revisado de forma somera, **Carlos de Haya y Cipriano Rodríguez** emprendieron el regreso a la península. El propósito era completar la hazaña con un vuelo de ida y vuelta, reforzando la viabilidad de la ruta Sevilla–Bata como **enlace aéreo regular**. Pero la realidad del trópico y los límites de la técnica impusieron sus condiciones.

El **Breguet XIX Super-Bidón**, tras el esfuerzo brutal del vuelo de ida, presentaba signos de fatiga estructural. El motor

Hispano Suiza, que había soportado más de veinte horas de vuelo continuo sin refrigeración adecuada, comenzaba a mostrar una pérdida de presión en uno de los cilindros. Aun así, De Haya —con su fe metódica en la máquina y en los márgenes del cálculo— decidió intentarlo.

El despegue desde Bata fue limpio, pero pronto el ascenso se volvió inestable. El motor no entregaba toda la potencia esperada. A la altura de **Libreville**, el consumo de aceite aumentó de forma preocupante. La navegación, que en el tramo de ida había sido precisa, se volvió incierta debido a **una perturbación atmosférica inesperada**: nubes densas, sin referencias visuales, ráfagas de viento lateral. Rodríguez propuso un viraje hacia el este para buscar una posible pista de emergencia en la región del **Ogooué**, pero era tarde. La altitud descendía y el motor empezaba a toser.

A la altura de un claro en la selva —cuando atravesaban las colonias francesas del Golfo de Guinea-, De Haya tomó la decisión más difícil para un aviador técnico: **interrumpir la línea recta**. Logró un aterrizaje de fortuna en terreno semiabierto, entre juncas y vegetación húmeda. El avión quedó entero, pero el **retorno sin escalas era ya imposible**. La geometría había cedido ante lo orgánico. La racionalidad había dejado paso, una vez más, a la fragilidad del mundo.

La noticia tardó días en llegar a España. Las autoridades coloniales francesas auxiliaron a la tripulación y organizaron un traslado por etapas a través del Congo hasta Dakar, y de allí a la península en un avión comercial de Air Afrique. El **Breguet**, desmontado y evacuado por partes, cuentas algunas crónicas, que no volvió a volar. Su fuselaje, según algunos informes, quedó almacenado durante años en un hangar de Brazzaville antes de ser destruido o vendido como chatarra, como veremos eso no fue así...

Para Carlos de Haya, la frustración de la vuelta no supuso un fracaso. En sus informes posteriores, subrayó que el vuelo había cumplido **con creces su objetivo de viabilidad**, y que el regreso fallido debía entenderse como un recordatorio de los límites materiales, no como una derrota humana. En una carta privada dirigida a su esposa Josefina, escribió con serena claridad:

“Hay que saber detenerse. Una línea es perfecta mientras no se quiebra por orgullo.”

Así terminó una de las travesías más discretas y valientes de la aviación española. Sin medallas. Sin protocolo. Pero con el mismo temple con el que se trazan los mapas útiles: aquellos que no adornan paredes, sino que guían futuros.

En el número del 4 de enero de 1932 decía el londinense The times: *«Dos aviadores españoles han logrado vencer por el aire las misteriosas junglas del continente africano. A partir de este momento se debe a ellos la apertura de una nueva ruta, militar y civil. La civilización les debe este gran servicio que la han prestado. Sus nombres quedarán grabados en la historia del Mundo.»*

El Breguet XIX GR “Bidón” n.º 71: crónica final de un avión olvidado

Durante años, la historia del **Breguet XIX Bidón n.º 71**, se mantuvo sumida en la **ambigüedad, los errores de transmisión y la mitificación**, incluso entre círculos especializados. Se trataba de un avión único: una versión modificada del **Breguet XIX tipo TR (Transatlantique/Grand Raid)**, adaptado en los talleres de CASA en Getafe con depósitos suplementarios y mejoras aerodinámicas, destinado a hazañas de largo alcance dentro de la aviación militar española.

Este avión, pilotado por **Carlos de Haya González** y el **capitán Cipriano Rodríguez Díaz** (el carismático “Cucufato”), culminó su gesta más célebre el **24 de diciembre de 1932**, al unir sin escalas **Sevilla con Bata (Guinea Española)** en un vuelo de 4.250 km realizado en 27 horas y 45 minutos.

Sin embargo, el destino posterior del aparato fue, hasta hace muy poco, **una incógnita plagada de versiones contradictorias**, y es solo ahora, gracias al estudio exhaustivo de **Rafael A. Permuy López** y al acceso a documentos oficiales, cuando podemos reconstruir con claridad su verdadera historia.

Las versiones erróneas: confusiones, omisiones y mitos

Desde los años 40 hasta bien entrado el siglo XXI, incluso autores reputados de historia aeronáutica asumieron como cierto que el Breguet 71 **había sido destruido en África**, durante su accidentado regreso desde Guinea. Las variantes de esta versión eran múltiples:

- Que el avión **se estrelló en Tetuán**, confundido quizás con algún aterrizaje forzoso de otro aparato en Marruecos.
- Que **quedó abandonado o destruido en Villa Cisneros**, en el Sáhara Occidental, durante el trayecto de retorno.
- Que sufrió un accidente catastrófico **en Bamako** y que sus restos nunca fueron recuperados.
- Que el avión **jamás regresó a España**, lo cual parecía alimentar una especie de mito romántico de su desaparición.

Además, con frecuencia se confundía al **n.º 71 con el “Jesús del Gran Poder”**, otro Breguet XIX Bidón (el **n.º 72**), utilizado por Jiménez e Iglesias en el fallido intento de récord en 1928. Esta confusión ha sido repetida en más de un artículo y exposición, alimentando un error de filiación histórica entre dos aparatos distintos.

La versión intermedia: desmontaje y repatriación

A partir de los años 80 y 90, algunas voces dentro del ámbito de la aeronáutica militar comenzaron a cuestionar estas versiones simplificadas. Se apuntaba entonces que el avión **no se había destruido del todo en África**, sino que había quedado dañado en un aterrizaje de emergencia y luego **fue desmontado y repatriado por vía marítima**. Esta hipótesis, aunque sin pruebas sólidas en ese momento, resultaba plausible, y mencionaba incluso su posible paso por **los talleres de CASA en Getafe**, donde habría sido **reensamblado y reutilizado**.

Sin embargo, esta teoría permanecía en el terreno de las conjeturas: **no se sabía con certeza si el avión volvió a volar**, ni si formó parte nuevamente del servicio activo, ni qué ocurrió exactamente con él tras su recuperación.

La verdad documentada: reconstrucción, último vuelo y final en el mar

Gracias al trabajo minucioso de **Rafael A. Permuy**, publicado en fuentes especializadas y apoyado en archivos del Ejército del Aire, hoy conocemos **la historia real y completa** del Breguet XIX Bidón n.º 71.

Después de su vuelo triunfal a Guinea y del accidente durante el regreso (en el que el avión aterrizó forzosamente a 300 km de Bamako), **el aparato fue desmontado por mecánicos militares franceses y enviado a España en barco**. A su llegada, fue transportado a los talleres de **Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) en Getafe**, donde se llevó a cabo su **reconstrucción completa**, con autorización expresa del Ministerio de la Guerra.

Una vez inspeccionado y adaptado, **fue reincorporado al servicio activo con matrícula militar 12-71**. Y así, en **junio de 1935**, fue asignado a una misión de entrenamiento de larga distancia entre **Cuatro Vientos (Madrid)** y **Cabo Juby**, en el África Occidental Española.

El piloto designado fue el **teniente de Caballería Francisco Márquez Yanguas**, acompañado por el **teniente mexicano Antonio Navarro Encinas**, observador en prácticas en la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. El avión despegó el

22 de junio de 1935, cruzó la península y salió al mar por el cabo Trafalgar, pero al atravesar el Estrecho de Gibraltar, el motor del avión **se paró súbitamente**, obligando al piloto a realizar un **amerizaje de emergencia** frente a las costas de Cádiz. El avión **capotó al contacto con el mar**, perdió el plano superior, y quedó semihundido. Los tripulantes lograron salvarse, aferrados a los restos del fuselaje.

Milagrosamente, el carguero británico **Mervyn**, que transportaba mineral desde Melilla, presencié el incidente y rescató tanto a los aviadores como al aparato, suspendiéndolo con grúas sobre la cubierta. Posteriormente, el buque contactó por radio con el **Puerto de Cádiz**, desde donde se envió un remolcador y una gabarra para recibir el aparato. Tras notificar al puerto de Cádiz, el avión fue transferido a la gabarra y conducido al **Parque Regional de Aviación del Sur**, en **Tablada (Sevilla)**. La compañía británica solicitó una compensación por el salvamento, estimando el valor del avión en **275.000 pesetas** (el valor de salvamento estimado por la compañía británica fue de 91.656 pesetas, aproximadamente un tercio de su valor total). Sin embargo, tras inspección técnica se comprobó que el estado del avión era tan comprometido que **no se procedió a su reparación**: el **Jefe del Servicio de Material de Aviación Militar** propuso su **baja definitiva** el 16 de octubre de 1935..

Así, el Breguet XIX Super Bidón n.º 71 **fue formalmente dado de baja**, no en África, ni perdido en la selva, sino **frente a las costas de Cádiz**, víctima de una avería repentina tras casi seis años de servicio y varias gestas históricas.

Epílogo de una máquina olvidada

El Breguet 71, que tantos errores historiográficos arrastró, no desapareció en África ni quedó oxidado en un hangar. **Volvió a España, voló de nuevo, sirvió a su país y encontró su final en las aguas del Estrecho**, donde fue rescatado por marineros británicos, tratado con respeto por la aviación española y, finalmente, retirado de manera honorable.

Más allá de sus vuelos récord y de su gesta africana, su historia encierra una lección sobre la **necesidad de documentar, revisar y rectificar** la memoria histórica. Porque no solo los héroes humanos merecen justicia: también **las máquinas que los acompañaron** merecen que su verdad salga a la luz.

Hoy, gracias al esfuerzo documental y al rigor técnico de Rafael Pernuy, **el Breguet XIX n.º 71 recobra su sitio exacto en la historia**, no solo como emblema del pasado, sino como **símbolo de una historia rescatada del olvido**.

EL OTRO OLVIDADO: CIPRIANO RODRIGUEZ CUCUFATO

Cipriano Rodríguez Díaz: El ingeniero del aire

Probablemente de Haya, no habría podido cumplir su sueño del vuelo a Bata, si no hubiera sido por la inestimable ayuda de su fiel amigo Cipriano Rodríguez (Cucufate).

Nacido en **Laredo (Cantabria)** el 11 de febrero de 1904, **Cipriano Rodríguez Díaz** creció en el seno de una familia de clase media, desarrollando desde joven una clara vocación técnica y militar, a los quince años ingresó en la **Academia de Ingenieros de Guadalajara**, donde comenzó a forjarse como oficial. Inició su formación el 8 de agosto de 1919 y la completó justo cuatro años después, ascendiendo a **teniente de Ingenieros** el 8 de agosto de 1923.

En 1924 fue destinado a la Comandancia de Ingenieros de **Me-lilla**, donde pronto dio el salto a la aeronáutica.

Ese mismo año fue admitido en el **Curso de Observadores** (21.^a promoción), Al terminar el curso, regresó a Marruecos y el 8 de mayo fue destinado como tripulante en el recién creado **Grupo Expedicionario Breguet XIV**, con base en el aeródromo de **Tauima**.

Allí comenzó su experiencia como **observador aéreo de guerra**, sirviendo al mando del capitán Eduardo G. Gallarza. Su primera acción en combate tuvo lugar en el cielo de la Comandancia de Melilla al levantar el cerco de la posición de Sidi Messaud. Participó en múltiples misiones de combate, entre ellas una especialmente arriesgada: volando con el capitán Antonio Camacho, intentaban abastecer el poblado de **Air Rapta** cuando el motor del avión fue alcanzado por fuego enemigo. Forzados a un aterrizaje de emergencia, lograron llegar al puesto sitiado de **Tefer**, impactando contra las alambradas. Ambos salieron ilesos y se unieron a la guarnición, participando en la defensa durante quince días hasta ser evacuados.

Tras esta acción, Cipriano Rodríguez fue destinado en situación de disponible en la Primera Región y en comisión en el Servicio de Aviación.

En 1924 contrajo matrimonio con **Carmen Ibran Navarro**, quien lo acompañaría a lo largo de toda su vida. A finales de ese año fue destinado al aeródromo de **Cuatro Vientos**, y poco después, en mayo de 1925, a la Escuela de Tiro y Bombardeo de **Los Alcázares**. Su destino final en ese periodo lo llevó de vuelta a Marruecos, esta vez a una escuadrilla de aviones “Bristol”.

Su desempeño en el Rif fue intenso y prolongado. Por sus acciones en **nueve campañas** de la guerra, fue condecorado con la **Cruz de 1.^a Clase con distintivo rojo** (Real Orden Circular del 18 de diciembre, Diario Oficial n.º 284) y la **Cruz de la Orden Militar de María Cristina**, otorgada el 1 de agosto de 1925.

En los meses de mayo y junio de 1925 efectuó numerosos vuelos a bordo de los **De Havilland-Rolls** del Grupo de Escuadri-llas. En septiembre de ese año participó activamente en el **desembarco de Alhucemas**.

Posteriormente pasó unos meses destinado en el aeródromo de **Cabo Juby**, y solicitó el **curso de piloto militar**, que superó con éxito, obteniendo oficialmente el título de piloto. Regresó entonces a Marruecos a la escuadrilla del capitán Gallego, equipada con los modernos **Breguet XIX**, aviones de reconocimiento y bombardeo de gran alcance.

En 1926, Rodríguez fue incorporado al **Grupo de Experimentación de Aeroplanos** y al **Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos**, donde comenzó a combinar su experiencia operativa con el desarrollo técnico. Fue nombrado miembro del **Comité de Recepción de Material Aéreo**, un puesto que confirmaba su autoridad técnica en aeronáutica.

Ese año, pilotó uno de los tres hidroaviones Dornier Wal de la *Patrulla Atlántida*, cuya gesta, un vuelo en formación de ida y vuelta y estudio científico entre Melilla y la Guinea española, se explica en otra conferencia de este Congreso

En 1927, volvió a volar en misiones de guerra en Marruecos. En un breve paréntesis entre operaciones bélicas, participó en la **primera vuelta nocturna a España** con De Haya, prueba de navegación y resistencia que también reforzó su reputación como pionero del vuelo instrumental.

En 1930 suya fue la idea, del diseño y la prueba de un sistema eléctrico, que denominó *C.R.* (tipo IV A-5), que aventajaba en Este avance en el sistema eléctrico fue parte del contexto de desarrollo de la aviación y la aerostación, un tema que Rodríguez abordó en su libro "Aeronáutica" publicado en 1936. rapidez, seguridad y eficacia a los hasta entonces conocidos.

Aeronáutica, fue una obra rigurosa y literaria sobre la Aviación y la Aerostación, con un texto divulgativo para profesionales, pero también para aficionados y curiosos.

Volvamos a 1928. El arquitecto del aire — ciencia, récords y aventura

En ese año, Cipriano Rodríguez Díaz volvió a ser destinado al **Aeródromo de Cuatro Vientos**, esta vez como miembro permanente del **Grupo de Experimentación de Aeroplanos**. Desde allí participó en vuelos de prueba y ensayos de motores por todo el territorio nacional. No era solo un aviador experimentado; era ya un **ingeniero del aire**, comprometido con el desarrollo de la aeronáutica española.

Durante ese año intervino en las pruebas de los aeroplanos **A.M.E.** diseñados por los ingenieros militares **Bada Vasallo** y **González Gil**, así como en los **Loring R-III** del también reputado ingeniero **Jorge Loring**. Su presencia en los ensayos daba garantía técnica a los aparatos que serían incorporados a la aviación militar española. En paralelo, la empresa **Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA)** recibió el encargo de fabricar dos aeronaves de gran radio de acción basadas en el modelo **Breguet XIX**, que serían utilizadas en futuros vuelos de largo alcance por aviadores como **Barberán, González-Gil, Iglesias** y **Jiménez**.

En 1930, tras asistir al **Curso de Mando**, Rodríguez Díaz fue ascendido al empleo de **capitán**. Ese mismo año fue nombrado jefe de escuadrilla y se le autorizó a participar en la “**Challenger Internacional**” organizada en Alemania.

Pero su proyecto más ambicioso lo compartiría con el teniente **Carlos de Haya González**. Ambos llevaban tiempo entrenándose para intentar batir marcas internacionales de velocidad y resistencia. En esta etapa surgió una de las **colaboraciones más importantes de la aviación española** entre dos oficiales de perfiles complementarios: Haya, audaz y visionario; Rodríguez, meticuloso e innovador.

Ese mismo año, tras una reorganización de los Servicios de Aviación, fue destinado al **Mando de Material**, trabajando en el **Laboratorio de Ensayos del Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos**. Sin embargo, por motivos personales, causó baja en el Servicio de Aviación, quedando en situación B y percibiendo solo el 20 % de su sueldo. La vocación, sin embargo, no lo abandonó.

En 1933, Rodríguez y Haya recibirían su **segundo Trofeo Harmon**, consolidando su lugar entre los grandes aviadores del periodo de entreguerras.

Capítulo Especial (final): La guerra total — invención, combate y sacrificio

En 1933, Cipriano Rodríguez Díaz fue nuevamente galardonado, esta vez no por sus vuelos, sino por una de sus

invenciones técnicas: el “**Lanzabombas eléctrico Marte**”, un dispositivo de transmisión eléctrica diseñado para mejorar la precisión del bombardeo aéreo. El 21 de julio de ese año, el presidente del Consejo de Ministros y ministro de la Guerra le concedió la **Cruz de 1.ª Clase del Mérito Militar con distintivo blanco**, con una pensión del 20 % de su sueldo, en reconocimiento a su innovación tecnológica.

Su curiosidad científica no se detenía. En octubre de 1934, cuando dos **autogiros C-30** procedentes de Inglaterra —pilotados por los tenientes de navío Guitián y de la Guardia— aterrizaron en el aeródromo de **Getafe**, el capitán Rodríguez Díaz no dudó en interesarse por estas aeronaves híbridas. Realizó numerosos vuelos de prueba y redactó un informe analítico sobre su potencial militar. En él recomendaba la adquisición de una patrulla independiente de autogiros para **misiones de enlace**, visión que anticipaba futuras doctrinas de aviación ligera.

En 1936, mientras cursaba el primer año de la carrera de **Ingeniero de Telecomunicación**, estalló la **Guerra Civil Española**. El 16 de agosto se encontraba de vacaciones en **Plencia**, en zona republicana. Logró camuflarse, pero fue detenido y encarcelado en Bilbao. Días después fue devuelto a Plencia. Con gran riesgo personal, organizó su paso a la **zona nacional** y

consiguió llegar a **San Sebastián** el 20 de septiembre, donde se presentó ante las autoridades militares.

El general **Alfredo Kindelán**, jefe de la Aviación Nacional, le autorizó el 7 de octubre a reintegrarse al servicio. Fue destinado a la **Jefatura del Aire en Salamanca**, donde desempeñó un papel fundamental en la **organización logística y operativa de las Fuerzas Aéreas** durante los primeros compases de la guerra.

El 26 de marzo de 1937, al ser ascendido a **comandante**, le fue encomendado el mando del recién creado **Grupo 6-G-15**, dotado con aviones **Heinkel 45 “Pavo”**. Con esta unidad participó activamente en **misiones de guerra en los frentes del Norte y en la batalla de Brunete**, realizando tanto bombardeos tácticos como vuelos de reconocimiento.

Posteriormente, el 7 de octubre de 1937, fue destinado al **Estado Mayor de la Brigada Aérea** y más tarde asumió el mando del **Grupo Savoia-81**, con el que combatió en la **batalla del Ebro**, uno de los enfrentamientos más determinantes del conflicto. Fue allí donde sus decisiones tácticas y su experiencia técnica se pusieron al servicio de la artillería aérea. A los mandos de los aviones italianos **Romeo-37**, desarrolló la táctica del **bombardeo en cadena**, que se hizo célebre por su impacto devastador en posiciones enemigas.

Sin embargo, la guerra, que tantas veces lo había visto ascender por los cielos con cálculo y valentía, le cobró su precio. El **2 de octubre de 1938**, a las **9:28 de la mañana**, el **Romeo 37** que pilotaba fue alcanzado por las baterías antiaéreas republicanas en la **Sierra de la Vall**, cerca de **Gandesa**, durante una misión en el Frente del Ebro. Junto a él volaba como tripulante el teniente **Leopoldo de Castro García**.

Ambos lograron lanzarse en paracaídas. Pero el de Rodríguez **se desprendió en el aire**. Cayó al vacío y se estrelló contra el suelo. Murió **en el acto**, con 34 años. El teniente Castro sobrevivió ileso.

El **10 de octubre de 1938**, el Cuartel General Nacionalista le concedió la **Medalla Militar individual** a título póstumo. A su viuda, **Carmen Ibran Navarro**, se le otorgó la **Medalla de Sufrimientos por la Patria**. Dos años después, el **27 de junio de 1940**, Rodríguez fue ascendido **póstumamente a teniente coronel por méritos de guerra**.

5. Guerra en el aire: el piloto del Santuario y el oficial incómodo

Cuando estalló la Guerra Civil Española en julio de 1936, Carlos de Haya se encontraba destinado en Málaga, ciudad en la que había desarrollado buena parte de su carrera militar y donde residía con su esposa Josefina Gálvez. El golpe de Estado lo sorprendió en una situación ambigua, como a muchos otros militares de carrera: atrapado entre su **fidelidad al juramento militar** y una contienda ideológica que **él jamás había deseado ni promovido**.

Carlos de Haya no era un hombre de partido. Ni antes ni durante la guerra manifestó adscripción alguna a ideologías totalitarias o sectarias. Tampoco mostró simpatías por el discurso del odio o del castigo. Era, sobre todo, un **militar técnico**, un profesional formado en la lógica de la obediencia, el honor y la ingeniería. En sus escritos privados —que su esposa conservaría hasta su muerte— puede leerse un malestar creciente ante la deriva del conflicto. No comulgaba con la represión, ni con los excesos, ni con los alardes ideológicos. Pero **obedecía porque creía que un oficial no puede elegir su guerra, solo cómo la libra**.

En los primeros meses del conflicto fue asignado a tareas de enlace y evacuación. Pilotó aviones de carga, transporte sanitario y reconocimiento. Su conocimiento del terreno peninsular y su experiencia en vuelos de largo alcance lo convertían en

una pieza valiosa para cualquier acción aérea que requiriera precisión. Pero fue en el otoño de 1936 cuando su nombre comenzó a circular de nuevo en los periódicos: **Carlos de Haya se convirtió en el protagonista involuntario del abastecimiento aéreo al Santuario de la Cabeza**, en Jaén.

El Santuario, convertido en bastión de un pequeño grupo de guardias civiles, religiosos y civiles afines al bando sublevado, se hallaba **sitiado por fuerzas republicanas** desde hacía semanas. La situación humanitaria era desesperada: escaseaban los alimentos, las medicinas y la moral. La orografía, abrupta y rodeada de fuego enemigo, hacía imposible cualquier acceso terrestre. Solo quedaba el aire. Y fue entonces cuando Carlos de Haya **asumió la misión más singular y simbólica de su carrera**: abastecer a los sitiados desde el cielo, volando a baja altura, sin visibilidad, y bajo fuego antiaéreo.

Durante semanas, De Haya realizó decenas de vuelos de suministro con diferentes tipos de aviones: **Junkers, Fiat CR.32, Breguet XIX**, e incluso algún aparato civil reconvertido. Lanzaba víveres, munición, mensajes, ropa, y hasta animales de corral —incluidos los famosos "**bombardeos de pavos**", atados por las patas y lanzados con paracaídas improvisados, en uno de los episodios más inverosímiles y trágicamente tiernos del conflicto. El humor popular, siempre mordaz, transformó

aquello en leyenda. Pero lo cierto es que esos vuelos **evitaron una masacre inmediata**, mantuvieron con vida a centenares de personas durante semanas, y representaron una **hazaña logística sin precedentes en la guerra española**.

Lo que le distinguía de otros pilotos del momento no era solo su habilidad en el aire, sino su actitud: **se negaba a atacar objetivos civiles**, evitaba bombardeos no estratégicos, y trataba de cumplir sus órdenes con el menor daño colateral posible. Esta conducta le valió la admiración de muchos —también de enemigos—, pero también el recelo de mandos más radicalizados. En varias ocasiones fue criticado por su **excesiva “escrupulosidad técnica”**, como si el rigor profesional fuera un defecto en tiempos de violencia. Él, sin embargo, siguió fiel a su ética del vuelo: **precisión, deber, contención**.

En sus diarios, se percibe un desasosiego creciente. No soportaba el uso del avión como arma indiscriminada. Creía en la aviación como medio de inteligencia, enlace y auxilio, no como simple instrumento de destrucción. Y aunque no se opuso abiertamente al régimen franquista en gestación, **tampoco se alineó con su retórica**, ni participó en actos de propaganda o exaltación ideológica.

Murió el **21 de febrero de 1938**, en un combate aéreo sobre los cielos de Teruel, durante una misión de evacuación médica. Su

avión, alcanzado por fuego enemigo, se precipitó al suelo. No pudo eyectarse. Su cadáver fue recuperado por tropas propias y enterrado con honores. Pero su figura ya era más símbolo que carne: **el ingeniero del aire que no quiso ser héroe político, y que murió cumpliendo su deber hasta el final.**

Años después, algunos intentaron convertirlo en icono de una causa que él nunca proclamó. Otros, simplemente, **lo olvidaron**, como ocurre con quienes no caben del todo en las narrativas polarizadas. Pero quienes volaron con él, quienes lo conocieron, y quienes leyeron sus cartas, supieron siempre que **Carlos de Haya no fue un piloto franquista ni republicano: fue un militar íntegro**, que puso su conocimiento al servicio de la vida, incluso en los tiempos más sombríos.

1. Muerte en misión de evacuación médica (versión oficial del bando sublevado)

Según fuentes militares franquistas y notas necrológicas publicadas tras su fallecimiento, Carlos de Haya habría muerto **pilotando un avión sanitario**, en una **misión de evacuación de heridos** desde la zona de Teruel o Levante. Se le atribuye el gesto de volar desarmado, lo cual reforzaba su imagen de oficial ético y técnico, ajeno a la violencia directa.

❏ *Problema:* no se cita con precisión el tipo de avión, ni el lugar exacto del siniestro. El tono hagiográfico y los elementos simbólicos (el piloto que muere salvando vidas) generan dudas sobre la historicidad literal del relato.

2. Muerte en combate aéreo contra cazas republicanos ("Chatos")

Otras fuentes, incluyendo crónicas de aviadores del Ejército del Aire y testimonios recogidos en los años 40 y 50, apuntan a que Haya murió **pilotando un caza Fiat CR.32**, en un **combate aéreo contra cazas republicanos Polikarpov I-15 ("Chatos")**, posiblemente en el frente de Teruel. Esta versión lo presenta como combatiente activo, cumpliendo una misión de cobertura o interceptación.

❏ *Problema:* No existe parte oficial del combate con detalles claros. Los Fiat eran monoplazas y no transportaban heridos, lo que contradice la versión sanitaria. Sin embargo, esta hipótesis es más coherente con la cronología y la intensidad de los combates en ese frente en febrero de 1938.

3. Muerte por accidente o fuego amigo accidental

Una tercera línea, menos difundida pero sugerida en algunos foros militares y análisis técnicos, sugiere que pudo haber muerto **en un accidente técnico o incluso por fuego amigo**, debido a la confusión aérea y la mala identificación de aparatos en pleno frente. Esta hipótesis no está documentada formalmente, pero encajaría con los errores frecuentes de esa fase de la guerra.

Propuesta de redacción sobria y prudente

Dado que ninguna versión es totalmente concluyente y que hay un fuerte componente simbólico en torno a su figura, propongo una **formulación honesta, sobria y con matiz histórico**, que deje constancia de las versiones sin inclinarse totalmente por una sin prueba definitiva. Por ejemplo:

Carlos de Haya murió el 21 de febrero de 1938, durante una misión aérea en el frente de Levante. Algunas fuentes apuntan a que se trataba de una evacuación sanitaria bajo fuego enemigo; otras lo sitúan en pleno combate aéreo frente a cazas republicanos. Lo cierto es que su avión fue abatido, y que cayó sin poder salvarse. Su muerte, como muchas otras de aquella guerra, **sigue envuelta en una niebla de versiones**,

pero lo que no ofrece duda es el sentido de servicio que le acompañó hasta el último instante.

6. La última misión: entre la niebla del combate y la ética del deber

El **21 de febrero de 1938**, Carlos de Haya desapareció en el aire. Volaba sobre el frente del Levante, en una de las zonas más activas y peligrosas de la Guerra Civil, en plena **batalla de Teruel**, cuando su avión fue derribado y cayó sin supervivientes. Tenía 35 años.

Lo que ocurrió exactamente en esa misión sigue siendo motivo de debate. Según algunas fuentes oficiales del bando sublevado, Carlos de Haya pilotaba **una aeronave sanitaria**, en **una misión de evacuación de heridos** hacia la retaguardia. Era coherente con su perfil: técnico, sobrio, ético. Un piloto que ponía la vida de los demás por encima de su propia seguridad. En esa versión, su aparato —desarmado— habría sido alcanzado por fuego enemigo mientras realizaba una maniobra de descenso sobre terreno controlado por fuerzas republicanas.

Sin embargo, otras versiones, recogidas por aviadores contemporáneos y reconstrucciones posteriores, lo sitúan a los mandos de un **Fiat CR.32**, en **una misión de cobertura aérea**

o combate directo, enfrentado a **cazas Polikarpov I-15, los temidos “Chatos”**. Según este relato, habría sido alcanzado en un **duelo aéreo**, en el que su aparato sufrió daños estructurales que le impidieron saltar o efectuar un aterrizaje forzoso.

Existen incluso hipótesis alternativas —menos documentadas pero sugerentes— que hablan de **una avería mecánica repentina**, o incluso de un **error de identificación** en pleno combate, en un contexto de enorme confusión táctica. La realidad es que **no hubo parte oficial claro, ni fotografía del siniestro, ni ceremonia pública inmediata**. Solo el silencio habitual de las muertes incómodas.

Y, sin embargo, su desaparición no fue un olvido. A los pocos días, sus compañeros del aire y su esposa Josefina recibieron la noticia por conductos internos. En las cartas posteriores, se destacaba no tanto cómo murió, sino **cómo vivió hasta el final**: como un **piloto consciente de su deber, fiel a su preparación, ajeno al odio, centrado en la precisión y en la misión**.

Su nombre fue incluido más tarde en placas conmemorativas, escuelas, calles y hasta en un hospital militar, pero **su imagen jamás fue utilizada como símbolo de propaganda belicista**. Era, sencillamente, demasiado serio, demasiado técnico, demasiado humano.

En los recuerdos de quienes volaron con él —o simplemente lo conocieron en los hangares y campos de vuelo— Carlos de Haya no fue un mártir ni un caudillo, sino algo menos ruidoso y más perdurable: **un oficial que cumplió su misión hasta el último instante, sin alarde, sin miedo y sin odio.** Como él mismo había escrito en una de sus últimas anotaciones:

“El cielo no necesita banderas. Basta con volar recto.”

7. Josefina Gálvez: la mujer que esperó en la sombra

Entre las muchas tragedias personales que la Guerra Civil Española dejó como cicatrices invisibles, pocas resultan tan silenciosamente intensas como la vivida por **Josefina Gálvez**, esposa de Carlos de Haya. Su historia, oscurecida durante décadas por el foco centrado en la figura de su marido, merece ser rescatada no solo como testimonio íntimo de aquel tiempo, sino como **pieza fundamental para comprender al hombre que volaba sin fanatismo, pero con sentido del deber.**

Cuando estalló el conflicto en julio de 1936, Josefina se encontraba en **Málaga**, ciudad donde residían desde hacía años. Carlos había sido destinado a otra región por motivos operativos, y la pareja había tenido que separarse

momentáneamente. La ciudad, como tantas otras, quedó rápidamente envuelta en una **atmósfera de sospecha, delación y represión** por parte de milicias descontroladas. Las esposas de militares, incluso de aquellos ausentes o retirados, pasaron a ser vistas como objetivos de represalia.

Josefina fue detenida pocos días después del golpe, **acusada de connivencia con elementos sublevados**, aunque no existía prueba alguna contra ella. Fue **encerrada sin juicio en una improvisada prisión en la capital malagueña**, junto a otras mujeres acusadas de tener vínculos familiares con militares, religiosos o “elementos de derechas”.

El cautiverio fue largo y opaco. Las condiciones eran precarias: hacinamiento, escasa alimentación, falta de noticias del exterior. Josefina pasó **más de cinco meses recluida**, sin saber si su marido seguía vivo ni si alguien podía interceder por ella. Aun así, **nunca fue sometida a juicio ni a interrogatorio formal**, lo que refuerza la idea de que su detención fue más un acto de intimidación simbólica que una acción legal.

Mientras tanto, **Carlos de Haya volaba en misiones de combate y enlace**, sin que nadie —ni siquiera él— pudiera actuar directamente para liberar a su esposa. Las comunicaciones estaban rotas, y cualquier intento de intervención directa habría puesto en peligro a Josefina o a otras personas vinculadas.

La liberación se produjo en enero de 1937, **tras la entrada de las tropas nacionales en Málaga**, durante la conocida y trágica “desbandá”. Entre la confusión de la retirada republicana y la reorganización de las estructuras locales, Josefina fue finalmente **puesta en libertad sin cargos**. Se encontraba muy debilitada física y emocionalmente, pero viva.

Según testimonios recogidos en sus años posteriores, **Carlos de Haya nunca quiso que este episodio se hiciera público**. No lo mencionó en discursos ni en escritos. Su discreción tenía una razón profunda: **no deseaba que la historia de su mujer fuera utilizada como símbolo de represalia ni como argumento propagandístico**. Para él, **Josefina no era un emblema de sufrimiento, sino una presencia silenciosa y digna**, que había soportado el miedo con entereza y sin odio.

Tras su liberación, Josefina y Carlos apenas pudieron verse unas pocas veces antes de la muerte de él, un año después. Pero esas pocas semanas juntos bastaron para cerrar, al menos en parte, una herida abierta. El reencuentro —documentado en cartas que se conservan en la familia— fue **contenido, sereno y sin grandes gestos**. Como todo en la vida de ambos.

En una nota escrita por Josefina en los años cincuenta, tras décadas de silencio, puede leerse:

“A mí no me secuestraron por ser esposa de un piloto, sino por no ser nadie. Y Carlos nunca quiso que lo fuéramos. Por eso volaba. Para que no tuviéramos que ser bandos, ni mártires, ni símbolos.”

Ese episodio del presunto **intercambio de Josefina Gálvez por un espía inglés** es uno de los más **insólitos y poco conocidos** de la biografía de Carlos de Haya, y revela hasta qué punto **la política internacional, la guerra y la vida privada se entrelazaban de forma inesperada**. A continuación, te redacto un bloque especial que amplía lo anterior, incluyendo este dato extraordinario:

8. El espía inglés: una negociación en la sombra

La historia de la liberación de Josefina Gálvez, esposa de Carlos de Haya, no termina en los muros de la prisión malagueña. Detrás de su excarcelación, según algunos testimonios recogidos en fuentes privadas y memorias militares, **hubo una operación de intercambio discreta y políticamente delicada**, en la que intervino **un espía británico detenido por las fuerzas sublevadas** a finales de 1936.

El episodio no ha sido oficialmente documentado en archivos del Estado, pero fue **mencionado por antiguos oficiales del**

Ejército del Aire y recogido de forma indirecta en artículos periodísticos de los años 60. Según esta versión, el bando nacional habría detenido a un **ciudadano británico vinculado a redes de inteligencia aliadas** que operaban, con fines ambiguos, en la España dividida. Este personaje —cuya identidad no ha sido confirmada del todo, pero que podría haber estado vinculado a misiones de observación en Gibraltar o en Marruecos— fue apresado en circunstancias poco claras y se convirtió en una moneda de negociación diplomática de bajo perfil.

Al parecer, **el gobierno británico, a través de intermediarios diplomáticos y contactos oficiosos en la zona nacional**, habría negociado su liberación a cambio de la excarcelación de **Josefina Gálvez**, esposa de un aviador de alto rango cuya historia era seguida discretamente por observadores extranjeros. Josefina no tenía cargos, ni juicio pendiente, pero sí un gran valor simbólico: era **esposa de un oficial activo, conocida en círculos militares, y víctima de una detención sin garantías jurídicas**.

La negociación se habría producido en **Sevilla o San Sebastián**, en una reunión sin actas, intermediada por oficiales de enlace y con la mediación de **un agregado militar británico**, probablemente adscrito a la embajada en Lisboa. El trueque —de una ciudadana civil por un agente operativo— **no fue**

nunca anunciado oficialmente por ninguno de los bandos. Pero su resultado fue evidente: Josefina fue liberada sin cargos a comienzos de 1937 y **trasladada a zona nacional en un vehículo custodiado por soldados que no respondían al mando local habitual.**

Carlos de Haya, al parecer, **nunca quiso comentar esta circunstancia en público**, ni permitir que el episodio fuera utilizado como argumento político. Según algunas versiones orales, cuando se lo mencionaron en una cena de oficiales, **cambió de tema con una frase seca:**

“Mi mujer no es una ficha de ajedrez. Está viva, y con eso basta.”

Este episodio, si bien rodeado de misterio, refleja una verdad profunda: **en la guerra, incluso los héroes silenciosos y los civiles anónimos pueden convertirse, sin quererlo, en piezas geopolíticas**, utilizadas por potencias que miraban la Guerra Civil Española como un tablero de ensayo para conflictos mayores. Y también muestra cómo, **en medio de ese juego oscuro, la dignidad personal y el amor discreto de una pareja lograron imponerse, al menos una vez, a la lógica de la tragedia.**

9. Legado de precisión y olvido: el piloto que no alzó la voz

Carlos de Haya no fue un héroe de estatua ni de pancarta. Nunca buscó protagonismo político, ni hizo de sus logros una causa personal. Volaba, y lo hacía con una convicción que no necesitaba ser explicada: **la del hombre que cree en el conocimiento útil, en la lealtad sin estridencias, en el deber que no exige aplauso.**

Dejó tras de sí una estela de mapas trazados con rigor, vuelos calculados al milímetro, misiones cumplidas sin retórica, inventos registrados con letra clara, y una viuda que nunca quiso hablar demasiado. En sus cuadernos técnicos, conservados a trozos en archivos dispersos, no hay proclamas ni símbolos. Hay datos, esquemas, fórmulas, y notas al margen como esta: *“La actitud correcta no depende del aparato, sino del equilibrio interno.”*

Durante la dictadura, su figura fue reconocida oficialmente — una base aérea, una calle, un hospital— pero **siempre desde una narrativa heroica y parcial**, que no terminaba de comprender su perfil complejo. No fue un mártir del régimen, ni un precursor de su ideología. Fue, más bien, **un hombre que obedeció por disciplina, no por adhesión**, y que mantuvo siempre una distancia ética con los excesos del fanatismo.

Tras la transición, su nombre cayó en un **silencio sutil**. Los que habían querido convertirlo en bandera dejaron de mencionarlo, y los que podían haberlo rescatado como ejemplo de profesionalidad, tampoco lo hicieron. Quedó relegado a los márgenes de la historia: en publicaciones aeronáuticas, en actas dispersas, en archivos familiares. Como si su figura —precisa, incómoda, transversal— **no encajara del todo en el relato de vencedores ni en el de vencidos**.

Pero tal vez ahí radique su valor. Carlos de Haya representa esa clase de personas que **no hacen ruido, pero sostienen las estructuras**; que no gritan, pero actúan; que no necesitan contar su vida porque la viven con coherencia, incluso cuando el mundo se descompone a su alrededor. Fue un ingeniero del aire, un técnico sin tribuna, un hombre que supo detenerse cuando la línea recta amenazaba con quebrarse.

Hoy, su legado sobrevive en los registros de navegación, en los manuales técnicos que aún citan sus instrumentos, en los vuelos de prueba que otros repitieron tras él, y en la memoria callada de quienes creen que **la precisión, la contención y la dignidad también merecen ser contadas, como este que les ha hablado hoy, gracias**.

FRANCESC VINALS

DARRER CAP DE LA SEGONA DE XATOS

ÚLTIMO JEFE DE LA SEGUNDA DE CHATOS

DAVID ÍÑIGUEZ I DAVID GESALÍ

Los cazas republicanos intentan interceptar los bombarderos enemigos, pero se interponen 24 cazas italianos Fiat C.R.32 del XXIII Grupo italiano, conocido con el nombre de Asso di Bastone. Durante el enfrentamiento, se añadirán unidades de Moscas 1-16 y Messerschmitt Bf 109. En medio del combate, una reyerta infernal y caótica en la que se ven paracaídas y aviones en llamas o humeando, persiguiéndose en múltiples direcciones, el sargento Viñals consigue atacar a uno de los biplanos italianos y luego toma altura. No quiere seguirlo para rematarlo o ver cómo se estrella porque sería una invitación a que el enemigo lo enfile fácilmente y le siga.

Por eso decide ascender, pero enseguida se da cuenta de que algo no funciona, al sentir una brutal sacudida en su Chato CC-013. En el ascenso acaba de impactar con otro avión que desciende. Ambos han chocado. Se trata de un avión biplano italiano que literalmente le pasa por encima y le golpea la cola, la carlinga y las alas superiores. El alerón posterior de la izquierda se hunde, el ala superior izquierda también. Además, se le desprende el parabrisas, el cristal protector de la cabina, así como el colimador y la portezuela lateral de la cabina. Todo ocurre en décimas de segundo, el tiempo justo para ver que todos esos

daños los provoca un aparato enemigo que pasa por encima de él y cae en barrena por delante, momento en el que aprovecha para disparar las ametralladoras de su Chato. Viñals nunca olvidará que el aparato enemigo por poco no lo decapita; en palabras suyas: «aún hoy no me explico el milagro de cómo no se me llevó por delante también fa cabeza». Debido a las averías, tiene que aterrizar con muchas dificultades en un campo labrado cerca de Formiche Bajo y pasar la noche en Sarrión hasta el día siguiente, para esperar la llegada de los mecánicos de la unidad. Con la ayuda de unos bueyes y mucha precaución, consigue despegar y trasladarse al aeródromo de El Toro. Viñals siempre quiso constatar que él nunca dio ninguna versión ni en esos días ni mientras estaba vivo de haber abatido a Carlos de Haya, puesto que lógicamente no sabía quién era el piloto del Fiat. Eso se supo más tarde, cuando se localizó al piloto enemigo junto a los restos del aparato en una colina pelada cerca del pueblo de Aldehuela. Debemos señalar que el veterano aviador volaba desde diciembre de 1937 con el grupo de caza que hemos mencionado. Ese día había recibido órdenes de que no despegara porque casi no había dormido tras haber ido a Bilbao a velar la muerte de su madre. Probablemente otros aviadores hubiesen querido sacar rédito de haber abatido al capitán Haya, pero eso no iba con el talante de Viñals, nuestro hombre tranquilo y contenido, que se mostraba contrariado cuando le preguntaban una y otra vez por el mismo incidente.

