



[kosmos-polis.com](http://www.kosmos-polis.com)

<http://www.kosmos-polis.com/historia/investigacion-history/item/224-carlos-de-haya-de-pionero-de-la-aviacion-a-heroe-del-santuario-de-la-cabeza>

Carlos de Haya: de pionero de la aviación, a héroe del Santuario de la Cabeza

21 Diciembre 2014

Autor [Rafael Cordero Avilés](#)

La figura del aviador Carlos de Haya es conocida sobre todo a través del mito que se forjó en torno a su destacada actuación durante la Guerra Civil española, con sus arriesgadas misiones nocturnas de abastecimiento al Santuario de la Cabeza. Detrás de toda ésta faceta guerrera, se encontraba también un hombre polifacético, amante y cultivador de las artes y un gran técnico, inventor de brillantes aportaciones que mejoraron la navegación aérea y un espíritu deportista que le llevó a batir varios récords mundiales, realizar arriesgados "raides" aéreos por el África tropical y hacerse merecedor de la copa Harmon, uno de los más prestigiosos trofeos internacionales del mundo de la Aviación. De todo ello les contaremos a continuación.

Los comienzos

Carlos de Haya y González de Ubieta, nació en Bilbao el 1 de marzo de 1902. Allí realizaría sus estudios primarios y el Bachillerato. En 1918, con 16 años, ingresó en la Academia de Intendencia de Ávila, siendo éste su primer nexo de unión con el ejército. Saldría de allí en 1921 con el grado de alférez, habiendo obtenido el número dos de su promoción.

De allí, salió destinado a la 6ª Comandancia de Tropas de Intendencia, en Burgos, plaza en la que permanecería hasta el mes de abril de 1922, cuando fue designado para formar parte de la compañía expedicionaria que salió destacada al frente en Melilla, aún conmovida por el reciente mazazo de Annual. Durante todo aquél período, Haya realizó multitud de servicios de abastecimiento en convoyes a las posiciones avanzadas y participó en las acciones de las columnas de operaciones. Cuando su unidad fue relevada regresó a la Península., siendo promovido al grado de teniente el 7 de julio de 1923. En febrero del año 1924, volvió como voluntario a Melilla, para integrarse en su Comandancia de Tropas de Intendencia, en una Compañía de Tropas de Montaña con la que cooperó en la realización de convoyes y servicios de avituallamiento a las columnas de operaciones.

Su primera vinculación con el mundo de la aviación se produjo a finales de marzo de 1925, al comenzar el curso de piloto en la Escuela Civil de Albacete, para continuar a partir de septiembre como piloto militar, en el aeródromo de Cuatro Vientos, formando parte de la 27 promoción de aviadores militares; siendo después destinado, al Primer Regimiento de Aviación en Getafe. Su siguiente destino como aviador militar, lo obtuvo en febrero de 1926, cuando fue adscrito a la Escuadrilla de "Bristol" en Melilla. Con ella realizaría constantes servicios de guerra: vuelos de ametrallamiento y bombardeo, reconocimiento y protección de columnas, en los sectores de Dar-Misiam, Annual,

Yebel-Udía, Afran, Tissi-Assa, Meseta de Tesle, Peñón de Vélez y otros muchos lugares.

En julio de 1926 se trasladó a la Base de Los Alcázares, donde realizó el curso de vuelo con hidroaviones. Al finalizar regresó de nuevo a Melilla, donde permanecería hasta el final de la campaña, demostrando una resistencia poco común, apoyada en unas excepcionales cualidades físicas. De Haya era un hombre de elevada estatura, para su tiempo. Y como recordaría al autor de este artículo su hija Mirentxu, muchos años después, debía volar a veces con las piernas encogidas, para poder acoplarse en las angostas cabinas de los aparatos de entonces. Lo que representaba un esfuerzo añadido. Para entonces, se había ganado una merecida reputación, como piloto sufrido y valeroso. Además de contar con una gran maestría en el vuelo.

En Melilla, entraría en contacto con un escogido grupo de pilotos, como Pedro Tauler y Joaquín García Morato, quien, andando el tiempo se convertiría en su cuñado y en el máximo "as" de los aviones de caza de Franco. Su trágica muerte en accidente tres días después de finalizada la contienda, le convertiría en uno de los grandes mitos de los vencedores de la Guerra Civil. Pero, eso sería mucho después. Otro de sus nuevos amigos, que se convertiría en inseparable compañero, en aventuras y vuelos internacionales, sería Cipriano Rodríguez, apodado familiarmente como "Cucufate", siguiendo la costumbre de los aviadores de bautizarse mutuamente con los mote más estrambóticos. Compañeros y asimismo amigos de aquella época, fueron Luís Zubieta, Rogelio Azaola y Álvaro García Ogara. Todos ellos entrañables amigos ya hasta el final de su vida.

Cultivador de las artes y de la técnica

Debió de tener bastante, de lo que ha venido en denominarse espíritu renacentista; ya que su pasión por la aeronáutica, no era obstáculo, para que se interesara por las bellas artes y la música. Sin duda, poseía una sensibilidad artística innata, que manifestó en un más que aceptable talento, como pintor aficionado y ceramista. Su gusto por la música era muy notorio. Siempre que sus obligaciones militares se lo permitían, acudía a todos los conciertos que podía, en sus distintos destinos; a lo largo y ancho de la Península. Aprendió incluso, a tocar el laúd. Es evidente que estaba dotado, por lo menos, tanto para las artes, como para la aviación. Puede decirse, que era un buen exponente, de lo que suele tenerse por un militar culto. Un profesional, cuya esfera de intereses intelectuales, no se circunscriben, exclusivamente, al conocimiento sucinto de las materias castrenses. Hablaba además fluidamente, francés e inglés. Lo que le sería de mucha utilidad en sus expediciones internacionales. Su preocupación, no se agotaba en sí mismo, sin embargo. Estando destinado en Tablada, como jefe de escuadrilla, De Haya ideó un sistema, para asegurarse que sus pilotos, dominaban el alfabeto "Morse". Para ello, tomó como referente, un libro con un léxico tan complejo, como "El Quijote". También, les enseñó a conciencia el uso del sextante y a conocer el firmamento, lo que resultaba, particularmente útil, en los vuelos nocturnos; especialidad en la que – dicho sea de paso-, De Haya era un consumado maestro. Su capacidad de inventiva, sólo era comparable, a su voluntad y aplicación por el estudio, dos características admirables por separado, pero que combinadas resultarían envidiables.



Los primeros raides

Corría el año 1927 cuando decide emprender su primer gran desafío. La guerra en Marruecos había concluido, y tanto su compañero Tauler como él deseaban emprender nuevos retos. En un principio pensaron realizar un vuelo directo a Japón. Debieron desistir no obstante, dado que otros proyectos se encontraban en marcha con anterioridad. Aunque se les animó a seguir entrenándose con vistas a su gran momento. Así, realizan vuelos nocturnos entre Málaga y Tetuán hasta que conciben su proyecto. Se trata de dar la primera vuelta a España. Y para darle más aliciente... en vuelo nocturno. No hace falta decir las complicaciones que ésta clase de pilotaje debía de afrontar en aquella época. Para entonces, De Haya había realizado ya el curso de Vuelo sin Visibilidad.

El itinerario trazado se iniciaría en Melilla, para pasar por Almería, Los Alcázares, Barcelona, Logroño, Vitoria, Bilbao, Santander, León, Salamanca, Madrid, Badajoz, Sevilla, Málaga, y de nuevo Melilla. A las 4 de la madrugada del 9 de septiembre de 1927, partieron de Melilla en un aparato DH-9 con el numeral 66, para cumplimentar en etapas tanto diurnas como nocturnas, el itinerario previsto. Se valieron para ello, además de la navegación a estima, de un radiogoniómetro, para el vuelo de precisión, cuya instalación en el aparato exigió no poco derroche, de imaginación y técnica.

Guiados por las estaciones de tierra que emitían una señal cada cinco minutos, cubrieron de noche el tramo Los Alcázares – Valencia -Barcelona. En su etapa madrileña aterrizaron en Getafe iluminados por una línea de faroles. Con la idea inicial de conseguir completar el circuito en 48 horas, volvieron a despegar para Badajoz a las 4.00 horas de la madrugada del día 11. La avería de una magneto les obligó a posarse sobre el terreno en algún lugar entre la capital pacense y Sevilla. Hasta que solventado el problema, pudieron reanudar la marcha y llegar a Tablada. De allí, continuaron ruta hasta Tetuán. Y por fin: Melilla. En total, habían empleado 72 horas de vuelo, principalmente nocturno, guiados por el radiogoniómetro. Un sistema que estaba entonces en experimentación en el mundo. El éxito de su aventura encontró eco internacional. Y fue invitado en varias ocasiones a Alemania y otros lugares, para explicar y dar a conocer sus experiencias en ésta modalidad incipiente de vuelo sin visibilidad y navegación con radiogoniómetro.

De Haya incrementó entretanto sus conocimientos realizando nuevos cursos. En mayo de 1928 obtiene el título de radio-telegrafista primero. En noviembre de ése mismo año realiza el de paracaidismo. Y en diciembre de 1929 el de observador de aeroplano. Disciplinas todas ellas, junto a la Mecánica, en las que iría profundizando con el paso del tiempo. También, y como tripulante, llevó a cabo una ascensión en el globo esférico "Comandante Molas", desde Guadalajara y hasta Benifar, en Huesca. En el verano de 1929 De Haya culminó una de sus más importantes gestas deportivas: la vuelta a Europa en avioneta. Paradójicamente, a día de hoy, es una de las menos conocidas por el gran público.

El 17 de junio de 1929 salieron del aeródromo británico de Croydon tres avionetas Avro Avian que iban equipadas con sendos motores Cirrus de 75 CV de potencia cada una. Una de ellas, iba pilotada por Carlos De Haya, llevando como pasajero, y haciendo las veces de observador, su amigo Álvaro García Ogara. La segunda iba pilotada por el marqués de Córdoba. Y la tercera, por el capitán Alfredo Gutiérrez y el marqués de



Navarrete. El día 18 se dirigen, desde París a Biarritz, pasando por las verticales de Tours y Burdeos. Al día siguiente aterrizan en Madrid, tras sobrevolar Vitoria. La velocidad de éste tipo de avionetas apenas alcanzaba los 120 Km./hora; consumiendo 30 litros de combustible en una hora y 3 litros de aceite cada 500 kilómetros, aproximadamente.. Disponían de un depósito para 100 litros, más otros 80 suplementarios.

Una vez gestionados los permisos en Madrid, emprendieron viaje con rumbo a Barcelona el 27 de julio. En pocos días, cubrieron las etapas intermedias de Marsella, Niza y Pisa, llegando a Roma el 1 de agosto. Acto seguido, siguieron ruta por Nápoles, Brindisi y Salónica, para llegar a Estambul, donde dificultades burocráticas les retrasarían durante ocho días. Por fin, el 18 de agosto emprenden vuelo hacia Sofía, donde al aterrizar fueron recibidos por una comisión ¡con banderas españolas del siglo XVI! Los comisionados les preguntaron por los Reyes Católicos, lo que es de suponer que causó a nuestros expedicionarios no poco estupor e incluso jolgorio. Tras Sofía, siguieron vuelo á Belgrado y Budapest, a donde llegaron el día 20. Al día siguiente cruzaron Viena y el 24 dejaron atrás Praga, para aterrizar en Berlín Dessau. En esta localidad se encontraba instalada la gran factoría aeronáutica de Junkers y se detuvieron allí con la intención de visitarla. Un poco más tarde, sobre el aeropuerto de Berlín-Tempelhof, De Haya realizaría unas excelentes acrobacias aéreas, que serían muy aplaudidas por el público. Pero al llegar a tierra sería sancionado con una multa, porque las rigurosas normas del aeropuerto germano prohibían esa clase de excesos. El 1 de septiembre aterrizó en Amsterdam sin novedad. Un día después, cruzaron el Canal y se posaron en Kenley, cerca de Londres. A París llegaron el día 7. El 8 a Tours. Y el 9 a Biarritz. Aquí se produjo el único incidente del viaje. Una avería en el tubo de escape les obligó a posarse, momentáneamente, para a continuación volar hacia Bilbao, en cuya playa de Algorta tomarían tierra ya sin ningún otro incidente. El 14 de septiembre se encontraron, por fin, de nuevo en Madrid. después de haber recorrido cerca de 9.000 kilómetros en su aparato " Horacio el optimista". El objetivo se había cumplido.

La década de los 30

El año 1930 fue un gran año para De Haya y su compañero el capitán Cipriano Rodríguez. Juntos batirían, en un corto espacio de tiempo, la friolera de tres marcas mundiales de velocidad sobre circuito cerrado. Toda una hazaña en la que se evidenció la gran preparación, capacidad de resistencia y veteranía de estos dos aviadores. Inicialmente, se plantearon como objetivo batir la marca nacional de permanencia en vuelo. Desde 1929 esta estaba en poder de los capitanes Jiménez e Iglesias, tras su memorable gesta de vuelo en el "Jesús del Gran Poder", que les llevó desde Sevilla a Bahía (Brasil) . Dicha registro estaba establecido en 28 horas de vuelo ininterrumpido. Pero después decidieron competir por superar la marca que los franceses Girier y Weiss habían establecido en un circuito cerrado de velocidad volando con un aparato similar, al que iban a emplear los dos aviadores españoles. Y al que ellos habían conseguido sacar una velocidad media de 189 km./hora.

El primero de los vuelos tuvo lugar el 7 de octubre de 1930. Despegaron de Tablada (Sevilla) a las 6.32 sobre un Breguet XIX , tipo "Gran Raid", cargado hasta los topes de combustible y de 500 litros de agua, a modo de carga. Ya desde el principio las marcas conseguidas resultaron óptimas. Y así fueron desgranando, vuelta tras vuelta sobre el circuito, las correcciones pertinentes para obtener el rendimiento más conveniente y



poder alcanzar el objetivo perseguido. Este no era otro que el de rebasar el récord de velocidad volando en un circuito cerrado de 5000 kilómetros sobre los vértices Sevilla – Utrera - Carmona. Todo fue bien durante las 22 horas que siguieron al despegue. Pero a partir de ése momento, una densa niebla empezó a cubrir el circuito. No se amilanaron. Estaban bien preparados para volar incluso sin visibilidad. Sólo un pequeño vértice del circuito sobre Utrera permanecía libre de nubes, lo que permitió al capitán Rodríguez realizar las correcciones pertinentes para no perderse, manteniendo el régimen de funcionamiento de las vueltas precedentes como orientación.

Al adueñarse también la niebla de éste vértice, los pilotos optaron por ceñirse a la ruta del circuito más corto de los dos que habían seguido durante la prueba. De este modo, como si navegaran en un gigantesco tío vivo, consiguieron aterrizar felizmente de nuevo en Tablada. Habían permanecido 25 horas y 16 minutos ininterrumpidamente en el aire. Sólo tres días después, gracias a la supervisión de su excelente mecánico, Casiano Ferrer, el Breguet levantaba de nuevo el vuelo con el objetivo ahora de batir el récord de velocidad sobre circuito cerrado de 2000 kilómetros, que obraba en poder de los pilotos franceses Paul Codes y D.Costes, desde enero de ése año volando en un Breguet Superbidon, del que habían obtenido una velocidad media de 214,53 Km./h. De Haya y su compañero transportarían una carga útil de 500 kilogramos, y a pesar del viento y de la lluvia, que hicieron brusca irrupción, consiguieron nuevamente su objetivo. Desde el principio marcaron el ritmo que más les convenía y obtuvieron del avión una velocidad media de 220 km./h, que sería suficiente para batir el récord precedente, para lo que emplearon 9 horas, 33 minutos y 48 segundos. Éste registro permanecería imbatido hasta el 7 de septiembre de 1933, cuando los franceses Doret, Terrason y Lazarme, se tomaron la revancha y consiguieron superarlo. Ellos volaron en un trimotor Dewoitine con motores Hispano Suiza de 575 CV. En su vuelo alcanzaron una velocidad media de 255,253 Km./h. sobre los alrededores de Villacoublay (Francia)

El tercero de los récords fue homologado por la FAI (Federación Aeronáutica Internacional), para la distancia de 2000 kilómetros en circuito, sin carga útil, a una velocidad de 220.428 km./h., apoyándose en lo recogido por el artículo 93 de su Reglamento Deportivo. Fue así como batieron al también francés F. Lasne, que lo había detentado desde 1925. No contentos con todos estos triunfos, al año siguiente, 1931, proclamada ya la IIª República y siempre acompañado de su inseparable compañero el capitán Rodríguez, -apodado afectuosamente "Cucufate"-, emprendieron el vuelo a las 10 y 40 minutos del día 24 de diciembre. Esta vez despegaron desde la pista de Tablada. Se trataba de un "raid" que debería llevarles de nuevo desde Sevilla, para recorrer casi 5.000 kilómetros, en los que sobrevolarían el inhóspito desierto del Sahara, por encima de las cumbres del Atlas, y las casi desconocidas selvas de Níger hasta Bata, en la Guinea Española.

Sin duda, el viaje se presentaba lleno de riesgos y posibles eventualidades, de los que ambos pilotos eran muy conscientes. Pero no se arredraron por ello. De nuevo escogieron su ya veterano Breguet TR N° 71, para éste nuevo desafío. Sólo en cruzar los 2000 kilómetros de desierto que se extendían bajo ellos, invirtieron doce horas. Sabían que si algo fallaba y se veían obligados a posarse, deberían enfrentarse a una población en su mayoría hostil y quizás, a las no menos peligrosas tormentas de arena. Tras una singladura ininterrumpida de 27 horas y 11 minutos y 4312 kilómetros, recorridos a una velocidad media de 158,08 Km. /hora, lograron coronar por fin con el éxito, su insólita gesta. El viaje de vuelta desde la precaria pista de Bata, impidió que el avión despegara



con toda su carga de combustible, viéndose obligados a realizarlo en cinco etapas que revistieron no pocas dificultades. Prueba de ello fue que en la segunda etapa Niamey - Bamako, se vieron sorprendidos por una fuerte tormenta de arena que les obligó a posarse en Korondongon (Níger). Tras dos horas de espera, los dos expedicionarios se pusieron de nuevo en marcha, pero en el curso del accidentado despegue, rompieron una pata del tren de aterrizaje. En su "Diario de vuelo", transcrito por el periodista Alfredo Carmona y publicado por la Prensa de la época, el capitán Rodríguez reflejaba el incidente de éste modo:

"Segunda etapa: a Bamako. En el camino nos sorprende el viento armatán y tenemos que aterrizar en un claro de la selva. Todo está lleno de arenas movedizas, y al querer despegar rompemos las alas del aparato. ¡Condenados a terminar el vuelo en el Sudán!"

Así que De Haya y Rodríguez se vieron en esta ocasión obligados a regresar a España por otros medios, saltando en su viaje de vuelta desde Bamako a Saint Louis, Senegal. Pero antes de poder ser rescatados, debieron de pasar tres días con sus noches en un poblado perdido durmiendo vestidos: "Tres días en un poblado negro, donde afortunadamente había gallinas y huevos. Nuestro fondista nos preguntaba por las noches en un francés chapurreado qué queríamos comer al día siguiente. Como no había otra cosa ... , gallina y huevos." Desde Bamako, por tierras por las que años después sería el circuito del famoso y accidentado rally París-Dakar, les enviaron un "cochecillo", y por fin se pusieron en marcha de nuevo. Y desde allí a Dakar y a Las Palmas de Gran Canaria. Y finalmente, desde la capital insular a Madrid, totalizando 6778 kilómetros en su viaje de vuelta, mientras que el viejo "71", quedaba custodiado por mecánicos franceses, que lo embalaron y lo enviaron a España, de regreso.

Los inventos

Carlos de Haya fue sobretodo conocido por sus magníficas cualidades como piloto con y sin visibilidad. Sus marcas mundiales y expediciones, y su brillante hoja de servicios durante la Guerra Civil. Sin embargo, hay una faceta tan interesante o más que las señaladas en éste hombre tan polifacético y que muy poca gente conoce; se trata de su fecunda actividad como inventor de sistemas y aparatos destinados a mejorar la navegación aérea. Sin duda, la gran pasión de su vida. En éste ámbito, los hallazgos de Carlos de Haya resultan toda una innovación para la navegación aérea de la época en general, y para el vuelo sin visibilidad, su gran especialidad, en particular. Inventos como la integral giroscópica o unas tablas logarítmicas, para la corrección del rumbo que ofrecían una excelente aplicación para los vuelos con poca visibilidad. Ambos inventos resultaron de gran utilidad para el desarrollo ulterior de la navegación aérea.

La integral giroscópica se convertiría en un instrumento indispensable en los aviones modernos. Infortunadamente, la endémica falta de apoyo que históricamente han padecido nuestros investigadores, hizo una vez más que éste brillante invento fuera desarrollado y aprovechado fuera de nuestro país por los EE. UU, y desarrollada por la firma Sperry, que lo patentaría y lo incorporaría desde entonces como uno de los elementos indispensables en el panel de indicadores de las cabinas de los aviones modernos. Este genial invento sería conocido en adelante por su denominación más gráfica y coloquial de "horizonte artificial". La integral giroscópica de vuelo o "integral Haya", fue el primer prototipo útil de un horizonte artificial en una cabina de pilotaje. Facilitaba enormemente el vuelo en "todo tiempo" gracias a la unión entre el indicador



del horizonte con el indicador de viraje; la conocida "bola" en el argot de los pilotos. Además de una brújula, que permitía mantener el rumbo y facilitar la posición de la aeronave en condiciones de posible "desorientación espacial" por falta de visibilidad.

Otros tres genios de la aeronáutica como Juan de la Cierva, inventor del autogiro; el general Emilio Herrera Linares, inventor de la primera escafandra espacial y el capitán Virgilio Leret, inventor de una turbina a reacción, para aviones, ejecutado trágicamente el 18 de julio de 1936 al oponerse a la sublevación militar en Melilla, verían también como el esforzado fruto de sus trabajos no pudo ser aprovechado debidamente en nuestro país, y sí y con extraordinarios réditos, por manos extranjeras fuera de nuestras fronteras.

En 1933 De Haya viajó a París en comisión de servicio, donde realizó una serie de demostraciones con su integral giroscópica para el Servicio técnico del Armeé del Air. Ésta había sido ya adoptada para vuelos sin visibilidad en las Fuerzas Aéreas españolas. A su vuelta continuó con su trabajo como profesor en las Escuelas de Cuatro Vientos y Alcalá de Henares. En 1935 tuvo lugar su participación en una nueva vuelta a España. En esta ocasión, en la modalidad de escuadrillas militares. Después, vendría su incursión en el mundo de la política y sería nombrado por el Gobierno radical-cedista secretario técnico de la Dirección General de Aeronáutica, cargo que desempeñaría hasta los primeros meses de 1936, cuando fue destinado como nuevo jefe de la 2ª Escuadrilla de "Breguet" del Grupo 22 con base en Tablada (Sevilla). Su participación en la actividad política no llegaría a más. Ya en una ocasión desechó la invitación de un antiguo aviador y destacado falangista, Julio Ruiz de Alda, para abandonar el servicio activo e incorporarse a Falange. Su gran pasión por la Aviación y todo lo que la rodeaba, le mantuvieron fiel a su profesión por encima de cualquier otra consideración, y así se lo hizo saber a Ruiz de Alda que sería asesinado en Madrid al inicio de la Guerra Civil.

Epílogo: la Guerra Civil

Entramos quizá aquí en la parte más divulgada de la vida de Carlos De Haya, aunque no esté exenta de algunas tergiversaciones, o incluso con zonas de sombra. Es en todo caso muy interesante, pese a los momentos de mitificación y exaltación de que fue objeto. Sin duda, la figura de Carlos De Haya no precisaba de tales sublimaciones que, seguramente, no iban nada con su natural forma de ser. Siempre y por encima de todo fue un piloto excepcional y devoto de su profesión. Al producirse la sublevación militar del 18 de julio, se encontraba en la Base de Tablada, dónde se hallaba destinado como jefe de escuadrilla. El ambiente de los meses anteriores se encontraba muy enrarecido. La división y el enfrentamiento asomaban por doquier. No resultaba tarea fácil desempeñar así sus funciones. De Haya se centró en el cumplimiento escrupuloso del servicio para intentar amalgamar al máximo las enfrentadas voluntades de sus hombres. Sin embargo, sus convicciones le llevaron finalmente a situarse del lado de los sublevados.

De Haya desarrolló desde el principio un papel muy activo para contribuir al triunfo de éstos. Su actuación en Tablada fue muy significativa a la hora de inclinar la balanza a favor de los insurgentes. Fueron momentos dramáticos y de una gran confusión en los que amigos entrañables y compañeros de vuelo de muchos años, algunos compañeros de la campaña marroquí, se encontraron por sus opuestas creencias frente a frente, y



convertidos de repente en enemigos e impelidos a matarse entre ellos. La guerra traería para De Haya, cómo para la mayoría de los españoles, no pocos sinsabores y desgracias. Su familia quedaría separada y su mujer, que se encontraba en Málaga, prisionera y rehén en difíciles condiciones, hasta el momento en que el Gobierno republicano la puso bajo su protección y pudo canjearla por el escritor Artur Koestler, quien había salvado providencialmente su vida tras ser acusado de espionaje en la llamada zona nacional. De Haya, entretanto, se encontraba sometido a un ritmo agotador de vuelos, que quizá otro no hubiera soportado. Volaba de día y de noche. Algún día hubo que llegó a realizar hasta once servicios, como recuerda su hija al autor de este artículo, escrito en parte gracias a su testimonio y recuerdos personales. Fueron momentos también de riesgo y lucha. Y luego de exaltación al convertirse en el "héroe del Santuario de la Cabeza", gracias a sus muy arriesgados vuelos de suministro, para abastecer de lo más indispensable a los sitiados; un grupo de guardias civiles, principalmente, y sus familias, bajo el mando del capitán Cortés. Tras resistir durante varios meses a un estrecho cerco y a fuerzas muy superiores, los sitiados optaron finalmente por rendirse al caer gravemente herido el capitán Cortés, optando por entregarse al ejército republicano, que atendió a los heridos, prisioneros y particularmente a los civiles, con humanidad y sin excesos.

Una Laureada para De Haya

En los primeros meses de la guerra De Haya se vio sometido a un ritmo extremadamente agotador de vuelos. La falta de pilotos era realmente un problema agobiante para las fuerzas que aguardaban en África su traslado a la península a través del Estrecho. Con el DC-2 que había quedado en su poder, tras el éxito de la sublevación en Tablada, inició el 22 de julio el transporte incesante de tropas con su aparato, que entonces era lo mejor que había en su género en el mundo. Fue un ir y venir en el traslado de tropas, al tiempo que ametrallaba a los primeros buques republicanos que intentaban a toda costa bloquear el paso por el Estrecho de las unidades del ejército de África a la península.

El 2 de agosto, en una operación nocturna con salida y regreso en Sevilla, realizó un bombardeo sobre Barajas. Poco después, hizo lo mismo sobre Badajoz permaneciendo en el aire durante seis largas horas observando y reconociendo el terreno. A la vez, apoyó tácticamente a las columnas que desde Sevilla subían en dirección a la capital pacense. Fue escogido para trasladar a Franco desde Sevilla hasta Burgos, donde se entrevistaría con el jefe del ejército del Norte y artífice de la conspiración, el general Mola, lo que indicaba el grado de confianza que se le tenía como aviador. De Haya se convertiría así en el piloto personal de Franco.

En una de las ocasiones en que tuvo que desempeñar éste cometido, De Haya observó que las condiciones meteorológicas no eran seguras para el vuelo. Y así se lo hizo saber al jefe del aeródromo y al propio Franco. Terminó imponiendo su criterio, pero a fin de evitar cualquier posible malentendido, acto seguido subió a su avión y despegó para realizar la misión encomendada en unas condiciones realmente difíciles. Con aquel acto dejó sentado su sentido de la responsabilidad y su gran valor. El 20 de agosto se produjo la acción bélica que daría pie a la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando a Carlos De Haya. Al quedar Córdoba y parte de su provincia en poder de las tropas alzadas contra la República, el Gobierno organizó rápidamente una potente columna cuyo mando fue encomendado al general Miaja, héroe de la defensa de Madrid.



Desde el aire se dibujaba una larga hilera compuesta por alrededor de dos centenares de camiones, divididos en dos grupos. A la cabeza del segundo iban tres cisternas de la CAMPSA, la compañía petrolífera, que desde el cielo resultaban además inconfundibles por su color, un objetivo muy tentador. En cabeza de la columna avanzaba una unidad de artillería a caballo, precedida de algunos artilleros como exploradores de la fuerza. Desde Tablada partió De Haya a bordo de un Junker que su piloto habitual, había cedido a su mando. En pocos minutos la columna fue detenida y puesta en desorden por la eficaz acción del bombardeo aéreo. Primero atacaron a las fuerzas de vanguardia provocando la retirada de los jinetes al incendiar los rastrojos, y el terror de los caballos de tiro que hicieron volcar a algunas piezas. Después, centraron su acción sobre las cisternas a las que alcanzaron una detrás de otra con el monumental incendio consiguiente. Al verse inmovilizados algunos camiones intentaron dar la vuelta, volcando unos y quedando atravesados otros. La destrucción de la columna sería culminada por otro grupo de aviones. Una operación muy similar sería desarrollada en marzo siguiente por los aviones republicanos sobre el cielo de Guadalajara contra las desprevenidas columnas italianas y con idéntico y espectacular resultado. Luego De Haya colaboraría activa y eficazmente todo el mes de septiembre, prestando apoyo aéreo a las columnas que convergían sobre Madrid, desde Extremadura y Andalucía.

De cómo Haya encontró la forma de ayudar al Santuario.

El 9 de octubre, y tras el vuelo de reconocimiento de una avioneta realizado el día anterior, De Haya pudo apreciar desde el aire la desesperada petición de auxilio de los sitiados en la Virgen de la Cabeza plasmada en un cartel. A partir de entonces, De Haya se convertiría en el particular valedor del Santuario, llevándoles generalmente de noche los suministros, víveres y equipo que le solicitaban. Muchas veces cruzando la geografía española para poder realizar estos arriesgados servicios en vuelo rasante que realizaba con los aviones Junker-52 que pasaban por la Maestranza sevillana para ser revisados o con lo que hubiera más a mano. Debía adentrarse unos 70 kilómetros en territorio republicano y sortear a los cazas que a menudo despegaban del aeródromo de Andújar para interceptarlo, consiguiendo al parecer, derribar a más de uno gracias a su pericia, y tras lanzar sus vitales suministros, regresaba hacia Tablada con el fuselaje lleno de agujeros de bala. Son casi incontables las anécdotas e historias que se generaron a lo largo de los interminables y angustiosos días en que duró el sitio del Santuario de Santa María de la Cabeza, donde el capitán pagador de la Guardia Civil, Santiago Cortés, se recluyó en unión de muchos de los guardias de la comandancia jienense y sus familias, así como un grupo de rehenes junto a algunos civiles, abocados a una defensa numantina bajo una férrea disciplina. De Haya encontró el medio de ayudarles improvisando con su avión todo lo que pudo. Así, instaló un artesanal dispositivo a base de una cuerda que recorría la cabina del avión, hasta la cola y que terminaba en un hermoso cencerro que pendía sobre el portón del aparato.

Cuando el cencerro se estremecía, el mecánico que acompañaba a De Haya (siempre llevó una tripulación mínima para evitar riesgos), sabía que habían llegado a la vertical de lanzamiento, y comenzaba a largar los paquetes por la escotilla. Los más delicados, como las medicinas, se estrellaban estrepitosamente contra las duras rocas del monte, esparciendo su precioso contenido. De Haya inspirado quizás en sus primeros tiempos como intendente, ideó un procedimiento que se relevó muy eficaz para evitar éste



desenlace. Hizo atar los paquetes a las patas de grandes pavos que eran soltados a baja altura y que en su desesperado aleteo descendente, conseguían amortiguar la velocidad de la caída, logrando así que las medicinas llegaran a tierra casi intactas, aprovechando, además, a los pavos como alimento a los sitiados. En honor a ésta genial ocurrencia, la primera promoción de la Academia de Intendencia, que salió después de la guerra, adoptaría el lema Haya lo halló.

Los vuelos sobre el Santuario se prolongaron intermitentemente durante los primeros meses de 1937, hasta prácticamente su caída, el 1 de mayo. Muchas veces debía hacer verdaderos equilibrios para empalmar unas misiones con otras. Acudía desde el otro extremo de la península para ponerse a los mandos de su aparato y volar a muy baja cota sobre el Santuario. El avión regresaba siempre con abundantes impactos en el fuselaje, incluso de fusilería. Para él avituallar a los sitiados del Santuario de La Cabeza fue un compromiso personal, y en ésta convicción llegaba hasta sus últimos extremos.

Muerte sobre el cielo de Teruel

En lo más reñido de la contienda, en los aciagos días de Teruel, perdió a su madre que había quedado en su Bilbao natal, ya en poder de Franco. Llevado de su irreprochable sentido del deber y conmocionado por la pérdida sufrida, pese a los consejos que intentaron disuadirle, se incorporó al combate sin transición, tras un viaje largo y agotador en el que no pudo pegar ojo durante varios días. Se incorporó a una escuadrilla de caza italiana perteneciente al famoso Grupo de Caza del "As de bastos", una famosa unidad a la que se había incorporado tiempo atrás voluntariamente, y cuyo jefe italiano, llevado de su aprecio profesional por De Haya, había puesto parte de la misma bajo su mando. Volvió al combate con arrojo, sumido en su propia tragedia personal, pero consciente del peligro, hasta que durante una misión se vio rodeado de cazas republicanos. De su trágico final hay varias versiones. En el testimonio que me dio su hija afirma que: "Durante el combate quiso ayudar a un compañero en apuros que era perseguido por dos aviones enemigos, y quiso embestir a uno de ellos por la cola " en una especie de ataque "taram", al estilo de los que 1941 practicarían los pilotos soviéticos contra los alemanes. Al parecer, su avión fue derribado al ser alcanzado a muy corta distancia por los disparos de un I-15 "Chato", perteneciente a la 2ª Escuadrilla con base en El Toro(Teruel), y pilotado por el sargento Francisco Viñals Guarro, cuyo ascenso a teniente apareció publicado justo al día siguiente en la Gaceta de la República.

En unas declaraciones a Proyecto SCW, el magnífico proyecto de reconstrucción histórica on line, Viñals reconstruye paso a paso lo sucedido aquél día sobre el cielo de Teruel. En un combate muy grande en el que participaron alrededor de un centenar de aviones por ambas partes, que se enredaron en un gigantesco círculo sobre el que Viñals se situó con su aparato, con idea de cazar a alguno de los aviones que saliera del mismo. Su instinto le avisó ya en un par de ocasiones, pero al volverse hacia atrás no vio nada. De todos modos, decidió dar un giro hacia la izquierda para tener mejor visibilidad. Fue entonces cuando un Chirri que, como un rayo se aproximaba desde las seis, le embistió lateralmente, lo que seguramente le hizo perder el colimador (la portezuela de acceso a la cabina) y algún elemento más del avión. Tras el violento choque y por espacio de unas décimas de segundo, el Chirri quedó ligeramente adelantado a su avión seriamente dañado. Instintivamente Viñals apretó el disparador de todas sus armas que lo



alcanzaron de lleno, y con toda probabilidad a su piloto, que no era otro que Carlos De Haya. El avión cayó en barrena sin que Viñals viera saltar a su tripulante.

Sea como fuere, lo cierto es que Carlos De Haya cayó con su aparato destrozado. No pudo saltar y se estrelló contra el suelo. Sólo después Viñals conocería que el piloto que acababa de caer era nada menos que uno de los pilotos más destacados de las filas enemigas. Por su parte, Viñals terminó posándose como pudo sobre un pequeño sembrado, donde tras unas reparaciones de urgencia y con ayuda del alcalde y algunas personas más, y sirviéndose de una yunta de bueyes, remolcaron al aparato hasta uno de los extremos del sembrado, desde lo soltarían a las revoluciones precisas facilitando que se elevara en pocos metros. La muerte de Carlos De Haya produjo honda resonancia en ambos lados del frente. Tiempo después, Joaquín García Morato, su cuñado, reclamaría sin éxito su cuerpo caído en la zona del ejército popular. La carta que lanzó desde su avión sobre un aeródromo republicano, dirigida al jefe de la aviación republicana, Hidalgo de Cisneros, no obtuvo respuesta.

El que fuera jefe de la aviación de caza republicana, Andrés García Lacalle, en su obra *Mitos y verdades: la aviación de caza en la guerra española*", alude a éstos hechos en los siguientes términos: "El Capitán Haya era, según mi opinión, el piloto más completo que tenía la aviación franquista y por quien sentía respeto y admiración. Personalmente le había visitado en Bilbao, en su casa de la Gran Vía, solicitando su consejo referente a la conveniencia o no de hacerme piloto civil, para después efectuar el curso de piloto militar. Su opinión fue favorable, animándome a que hiciera el curso de piloto."

Y refiriéndose a la carta sin respuesta enviada por García Morato, reclamando el cuerpo de Haya, García Lacalle afirma:

"No considero justo el reproche que hizo García Morato a los compañeros de arma del capitán Haya, don Ignacio Hidalgo de Cisneros y don Antonio Camacho Benitez, al afirmar que no tuvieron siquiera la caballerosidad de contestar siquiera el ruego de su esposa, pues si bien es cierto que no contestaron a la señora viuda De Haya por requerir penosas explicaciones sin ningún resultado práctico, me consta que el Jefe de las FF. AA. me explicó el contenido de la carta, su gran deseo de cumplimentar el ruego, la investigación que inmediatamente ordenó hacer y la imposibilidad material de poderlo realizar debido a que cuando terminó la investigación había sido enterrado por unos campesinos en el mismo lugar en que había caído y ni siquiera estaba en territorio nuestro, ya que había sido conquistado y rebasado ampliamente por las fuerzas franquistas."

Hay otro aspecto interesante en relación con las circunstancias que rodearon la caída de Carlos De Haya en la ya clásica obra de García Lacalle, y que resulta aparentemente contradictoria con la dada por algún otro autor. Se refiere a su improvisada incorporación a una escuadrilla italiana volando como un "punto" cualquiera más y sin conocer, seguramente, a sus compañeros de vuelo. Añade que a pesar de su indiscutible maestría en el vuelo en toda clase de aparatos, proporcionalmente su experiencia como piloto de caza era menor, al contrario que con los bombarderos. Y por añadidura, estaba bajo la gran conmoción producida por la muerte de su madre. Quizá aquél día Carlos De Haya no debió volar, pero no era hombre que se permitiera debilidades, ni siquiera en circunstancias tan justificadas.



Carlos De Haya falleció el 21 de febrero de 1938, sobre los cielos de Teruel, en el Puerto Escandón. Llegó a volar un promedio de 40 horas mensuales en más de 300 servicios de guerra, durante aquéllos dramáticos 19 meses. Un registro sólo superado ligeramente por otro as de la Aviación Nacional, Ángel Salas. Su cuerpo fue recuperado de su primer enterramiento y conducido al Santuario de la Cabeza, sobre el que tantas veces voló, llevando a los sitiados el aliento de la resistencia. Según relata el general republicano Antonio Cordón, los supervivientes del Santuario descubrieron con estupefacción que sus vidas eran respetadas y eran tratados con humanidad por los curtidos soldados republicanos. Paradojas de una guerra fratricida.

Quizás el corolario que mejor pueda enmarcar el significado de la figura de Haya, nos lo pueda brindar el general e ilustre historiador Jesús Salas Larrazábal: "Haya con Ramón Franco y Morato, formaban el trío que debería haber modelado el futuro Ejército del Aire español". Además de la Cruz Laureada de San Fernando y la Medalla Militar que le fueron otorgadas a título póstumo, De Haya fue recompensado con la Medalla de Oro italiana, equivalente a la máxima condecoración española.

Carlos De Haya entró en la leyenda y la mitología de la cruzada, que durante muchos años después aprenderían, aplicada e inevitablemente, los niños españoles en las escuelas de aquella interminable y triste posguerra, cual un antiguo héroe griego, sobre un panorama de odio, muerte y represión. Su mito pareció preservarle siempre joven, y sobre todo muy alto, sobre las nubes. Su inseparable compañero de tantas gestas aéreas, el capitán Cipriano Rodríguez "Cucufate", caería también en combate unos meses después, en octubre del 38. Su cuñado, Joaquín García Morato, máximo as de la guerra en el aire, no tardaría en unirse con él en aquél Olimpo involuntario, apenas tres días después de concluida la contienda, en el curso de un vuelo acrobático para una película.

Marte vengador e implacable reclamaba su tributo a sus elegidos, vencedores y vencidos, y sin titubear, ellos cruzaron la línea.

- Nota: Salvo las fotografías de la cripta y Santuario de la Cabeza (Archivo Jesús Palacios), las demás fotografías que ilustran éste reportaje pertenecen al archivo personal de Doña María De Haya, sin cuya generosa aportación éste artículo no hubiera sido posible.



Carlos De Haya, como miembro de la Primera Promoción de la Academia de Intendencia, en 1917.



Carlos de Haya, con su inseparable compañero de aventuras aéreas, el capitán Rodríguez "Cucufate"; portando las copas que les acreditan, como vencedores, de tres récords mundiales.



Con el Presidente catalán Macià y los periodistas, en el Puerto de Barcelona, al regreso de su vuelta a España. (Foto familia C. De Haya)



Mapa del itinerario de uno de sus récords mundiales en circuito cerrado, de vuelo ininterrumpido, sobre los dos triángulos que aparecen. El inicialmente previsto, y el reducido, llevado a cabo, a causa del mal tiempo y la niebla.

18 octubre 1932



El teniente coronel Herrera, siempre tan atento a cuanto constituye un avance en los procedimientos para la navegación aérea, examina el "integral de vuelo Haya" en unión de un técnico alemán y del ingeniero señor Escribano. El capitán Haya hizo funcionar el aparato sobre el pequeño avión en que el instrumento indicador está montado.

Un interesante recorte de prensa del diario "As" que recoge su revolucionario invento de la "Integral de vuelo Haya", en cuya imagen aparecen, además de Haya de uniforme, en primer término, el también inventor y más tarde general y Presidente de la República en el exilio, D. Emilio Herrera Linares, acompañados como dice el pie de foto original: "de un técnico alemán y del ingeniero Sr. Escribano". (Foto familia Carlos De Haya)



Con su amigo, Álvaro de Ogara, durante su vuelta a Europa, en 1928, sobre el Avión bautizado "Heraclio, el optimista".



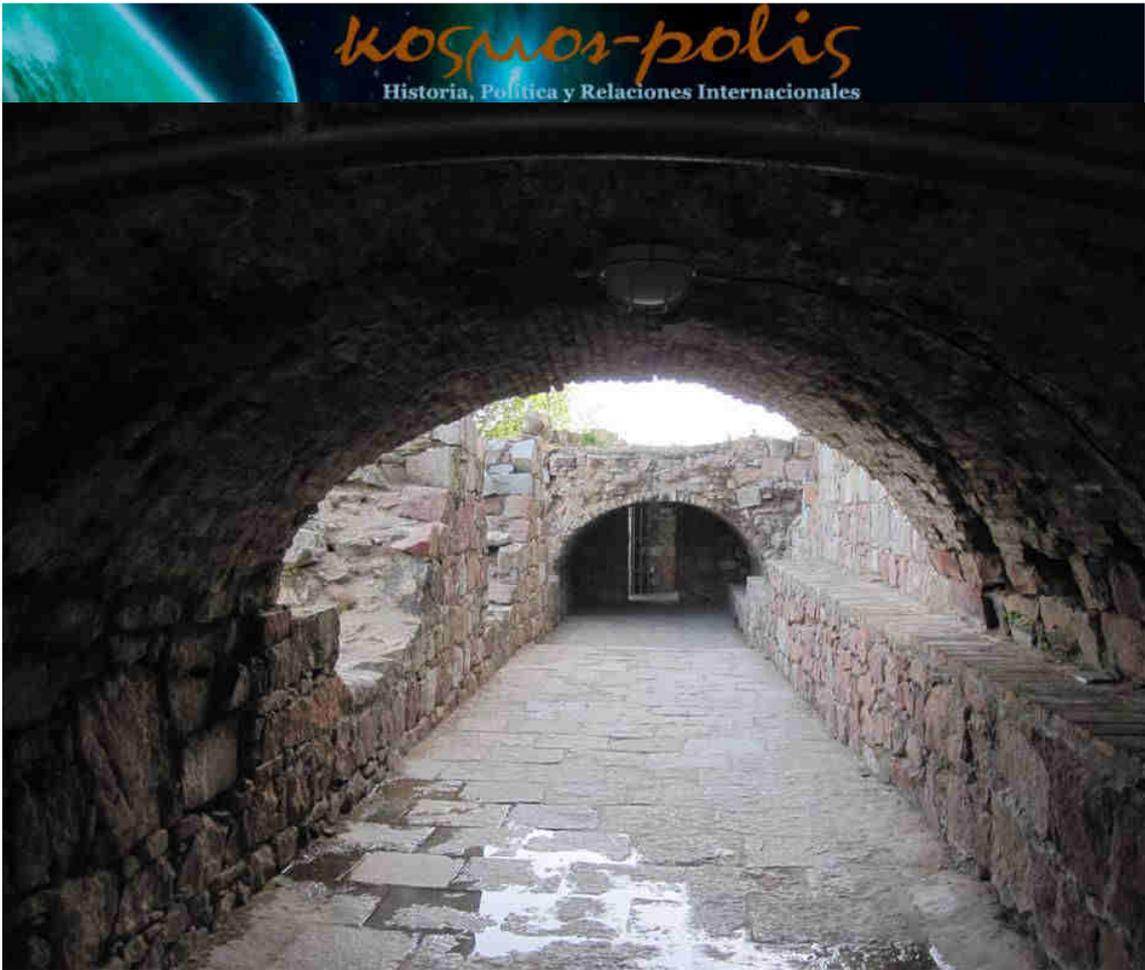
En su última etapa, como piloto en la Guerra Civil, preparado para salir en una de las misiones que llevó a cabo, en su Fiat CR-32 "Chirri", volando con los italianos del "As de Bastos", sobre los cielos de Teruel, en la última de las cuáles, fallecería en combate. (Foto, familia Haya)



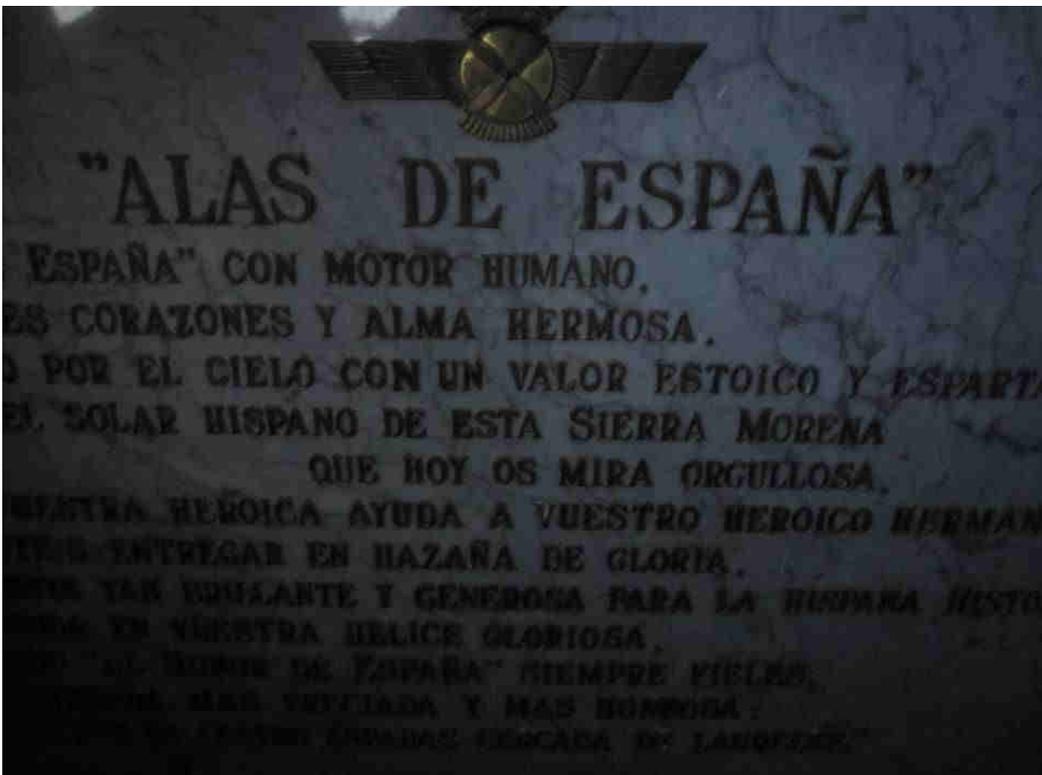
Su hija María Dolores de Haya



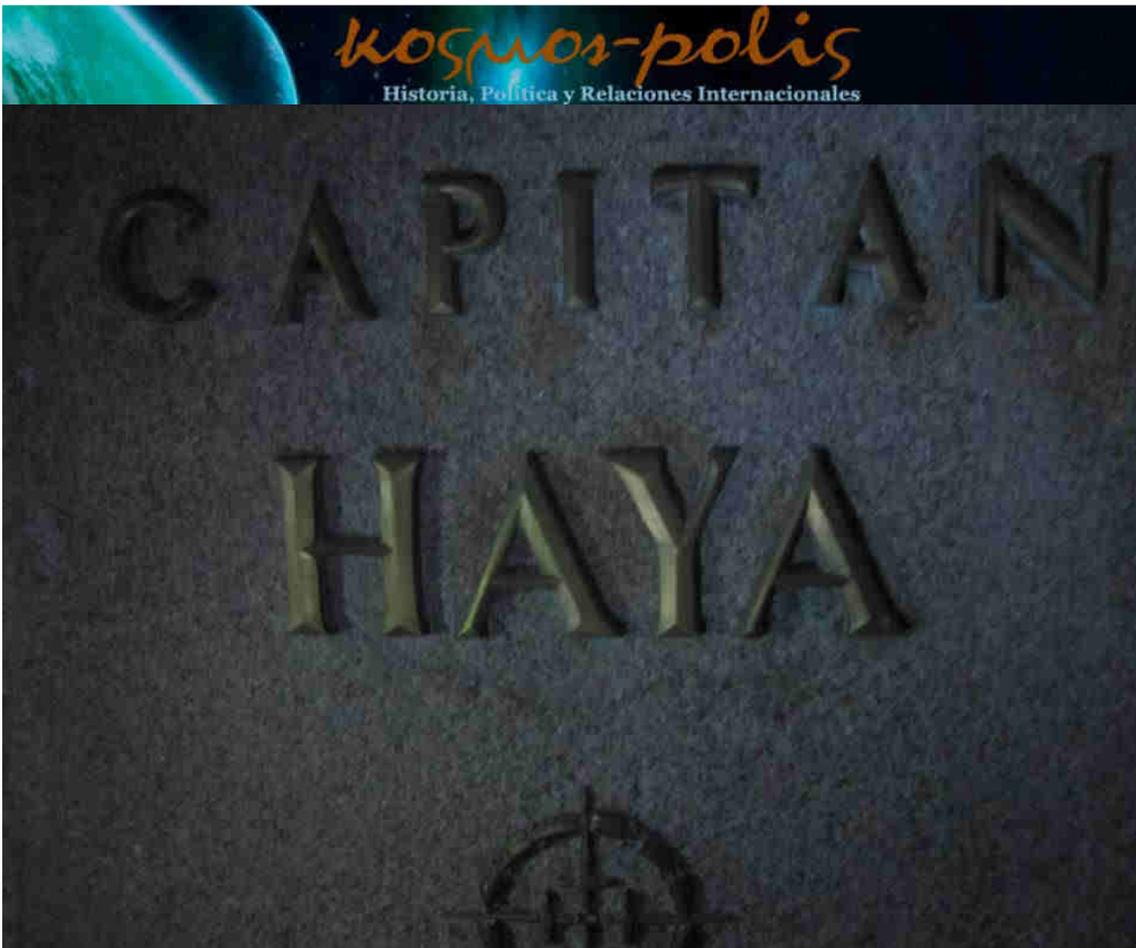
Placa del Ejército del Aire en honor de Carlos de Haya en el Santuario de la Cabeza



Entrada a la cripta del Santuario de la Cabeza



Leyenda a la memoria de Carlos de Haya. Santuario de la Virgen de la Cabeza



Tumba del Capitán De Haya en el Santuario de la Cabeza



[Rafael Cordero Avilés](#)