

# Carlos de Haya: ingeniero del aire y centinela del horizonte— *“Precisión, Silencio y Servicio”*

Prof. Dr. Eugenio Domínguez Vilches  
Universidad de Córdoba. España  
Octubre de 2025  
[edominguez@uco.es](mailto:edominguez@uco.es)



# INTRODUCCIÓN





**Cipriano Rodríguez “*Cucufato*”**

# Carlos de Haya: juventud y formación técnica

---

Nace en Bilbao en 1902, se traslada con su familia a Málaga.

---

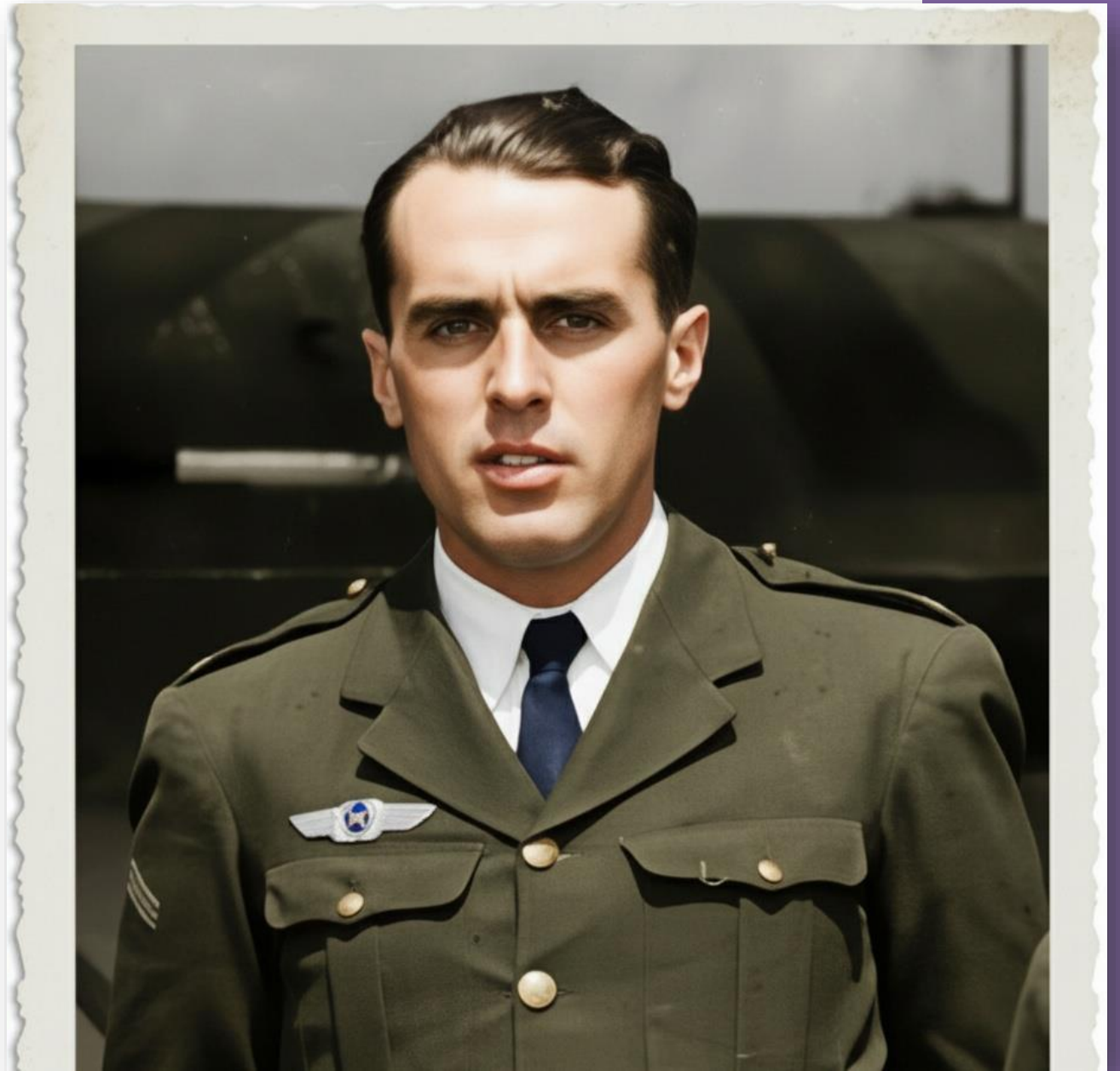
Ingresó en la Academia de Intendencia.

---

Formación aeronáutica en Albacete y Cuatro Vientos.

---

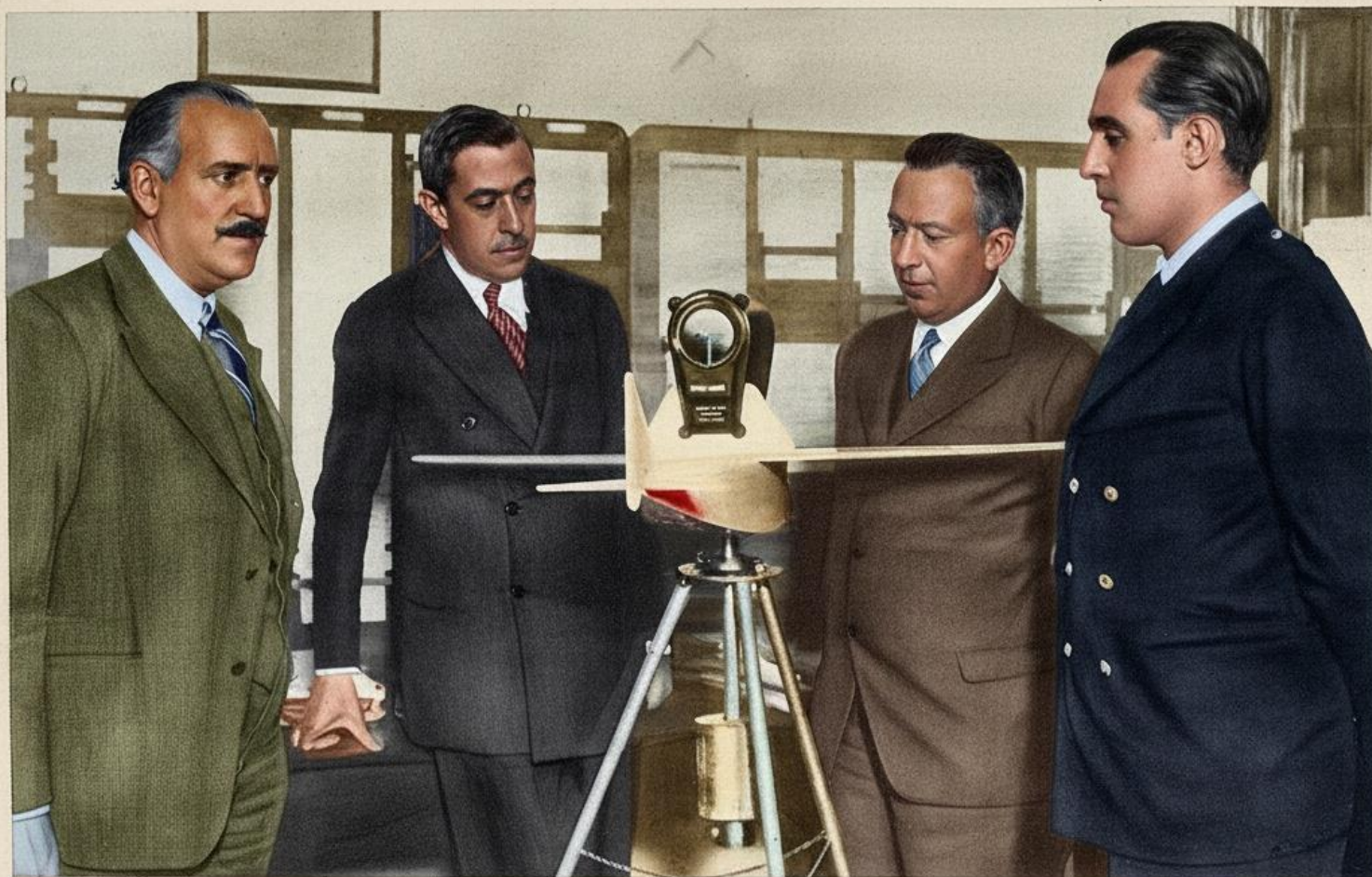
Participó en sus primeras misiones en Marruecos en la Guerra del Rif.





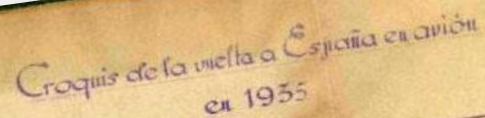
AS

18 octubre 1932



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

2124

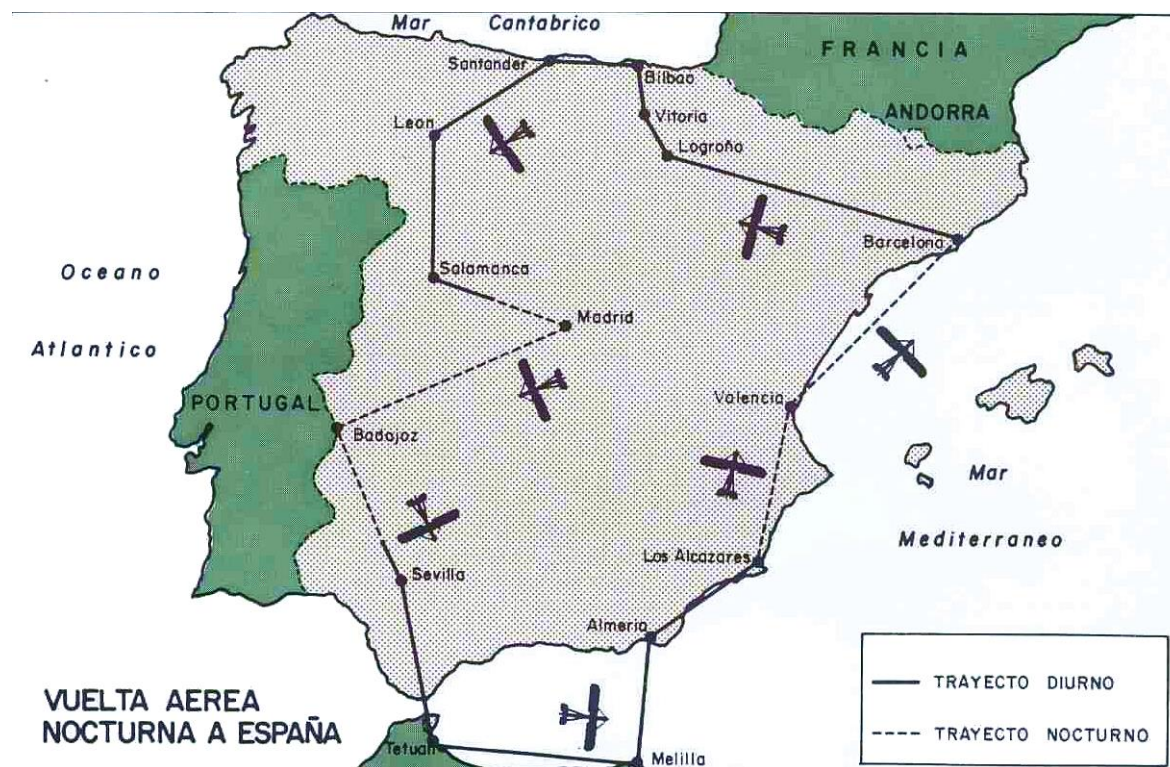


1ª Etapa.- Madrid-Seón. Km. 1498. tiempo 9 h. 47'.  
Madrid.-Los Alcázares-Almería-Málaga-Segilla-Zamora-Seón.  
2ª Etapa.- Seón-Madrid. Recorrido 1º. Km. 1401. tiempo 9 h. 9'.  
(Recorrido 2º. Km. 1223,5. tiempo 8 h.  
(Recorrido 1º).-Seón-Oviedo-Santander-Bilbao-Vitoria-Sagroño-Pamplona-  
-Iaca-Huesca-Lérida-Barcelona-Madrid.  
(Recorrido 2º).-Seón-Burgos-Miranda de Ebro-Vitoria-Sagroño-Huesca-  
-Lérida-Barcelona-Madrid.

Total recorrido  
2.899 o 2721,5

Total tiempo  
16 h. 56' o 17 h. 47'

Nota. { Recorrido 1º) buen tiempo  
Recorrido 2º) mal "





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



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



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

# Primera gran aventura aérea: la vuelta a Europa



## 1930. II Challenge International.



Avioneta CASA III. Primer aparato diseñado y construido por CASA en 1929.  
(A la izquierda, vemos al fondo el perfil del Gefe de entonces)

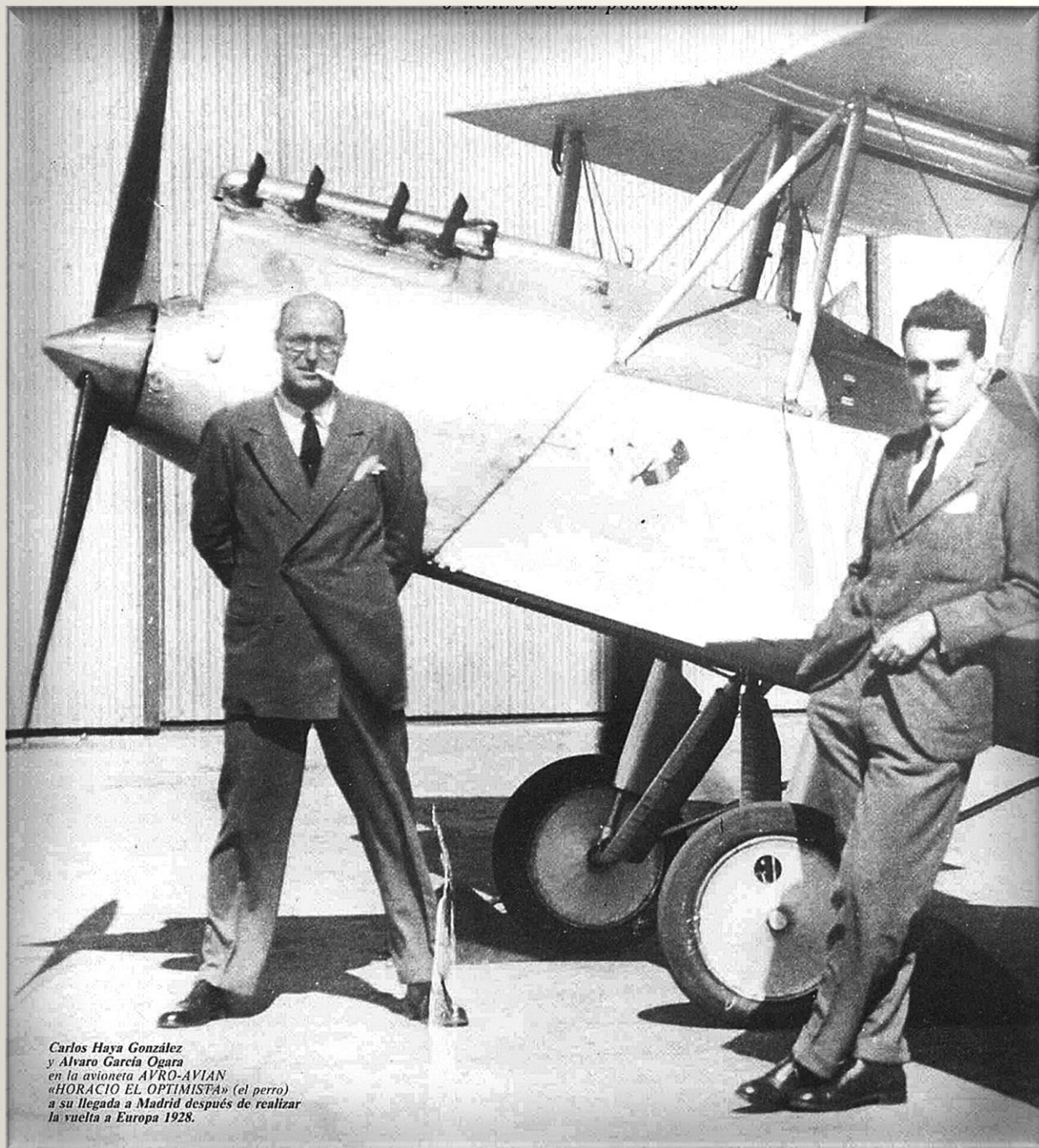




**1928 Vuelta a Europa con Álvaro García Ogara.**

**Avión: AVRO "Avian"**

Revista Aeroplano, 7: 128-131





Grosses Junkers-Verkehrsflugzeug G 38.

Dessau - 4-VIII-1930

Querido Joaquín: de regreso estoy visitando la Fábrica Yunkers que ya te figuras es muy interesante.

De haber tomado parte en la vuelta con derecho a clasificarme, hubiese tenido un buen puesto, pues de 61 solo hemos llegado al final 32 y aparte los tres primeros que han hecho mucha velocidad. Los demás han hecho promedios de 110 a 120 Km. y en las pruebas técnicas esta avioneta tendría muchos puntos. Hemos tenido

un tiempo malo en casi todo el recorrido. Ahora me dedico a superar los kilos que había perdido. Recuerdos y un fuerte abrazo. Carlos

Jr. Don

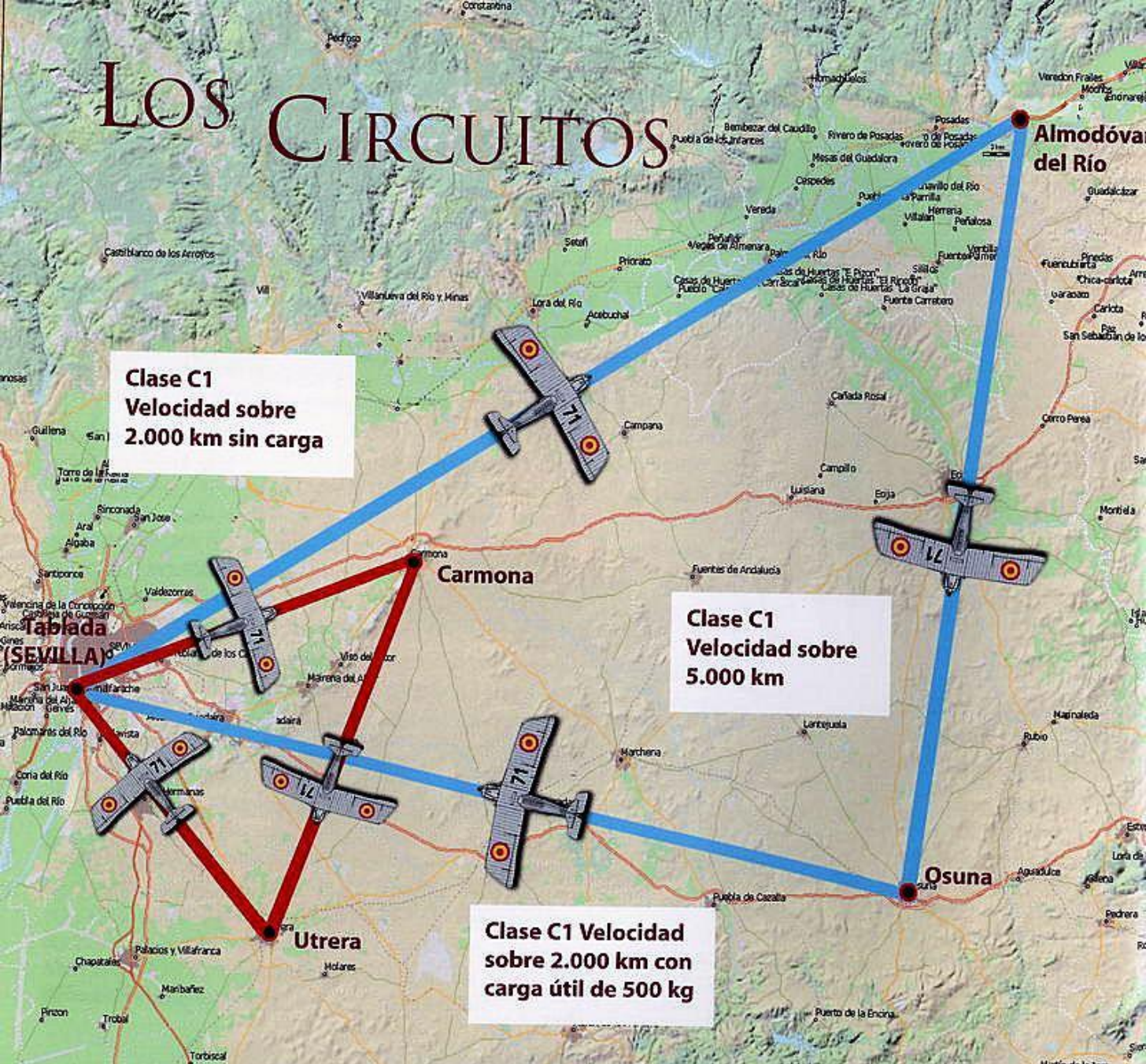
Joaquín García Morato

Cister nº1

Malaga

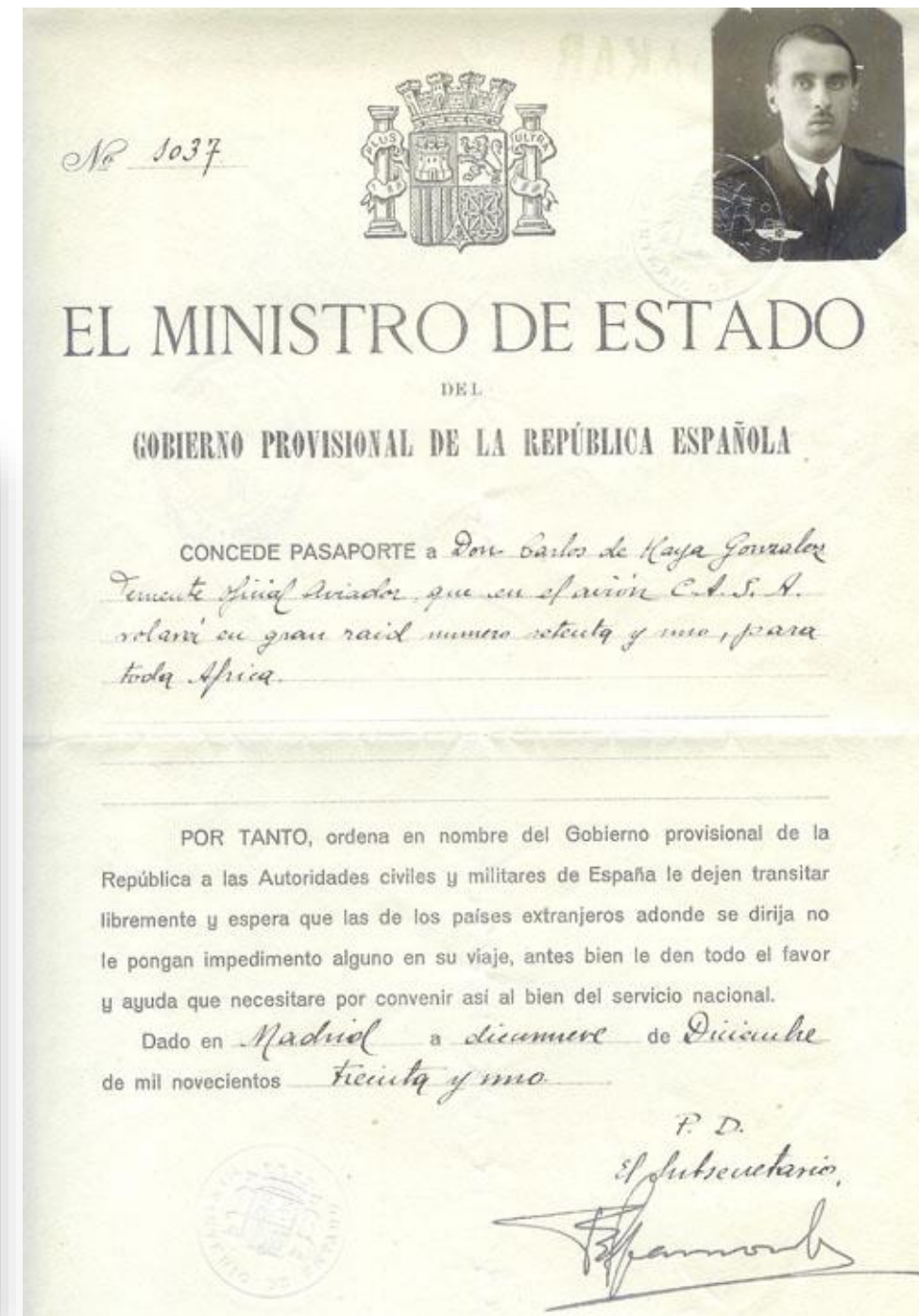
España

Dessau - 4-VIII-1930  
Querido Joaquín: de regreso estoy visitando la fábrica Yunkers que ya te figuras es muy interesante. De haber tomado parte en la vuelta con derecho a clasificarme, hubiese tenido un buen puesto, pues de 61 solo hemos llegado al final 32 y aparte los tres primeros que han hecho mucha velocidad 120 Km. Y en las pruebas técnicas esta avioneta tendría muchos puntos. Hemos tenido tiempo malo casi todo el recorrido. Ahora me dedico a superar los Kilos que había perdido. Recuerdos y un fuerte abrazo. Carlos

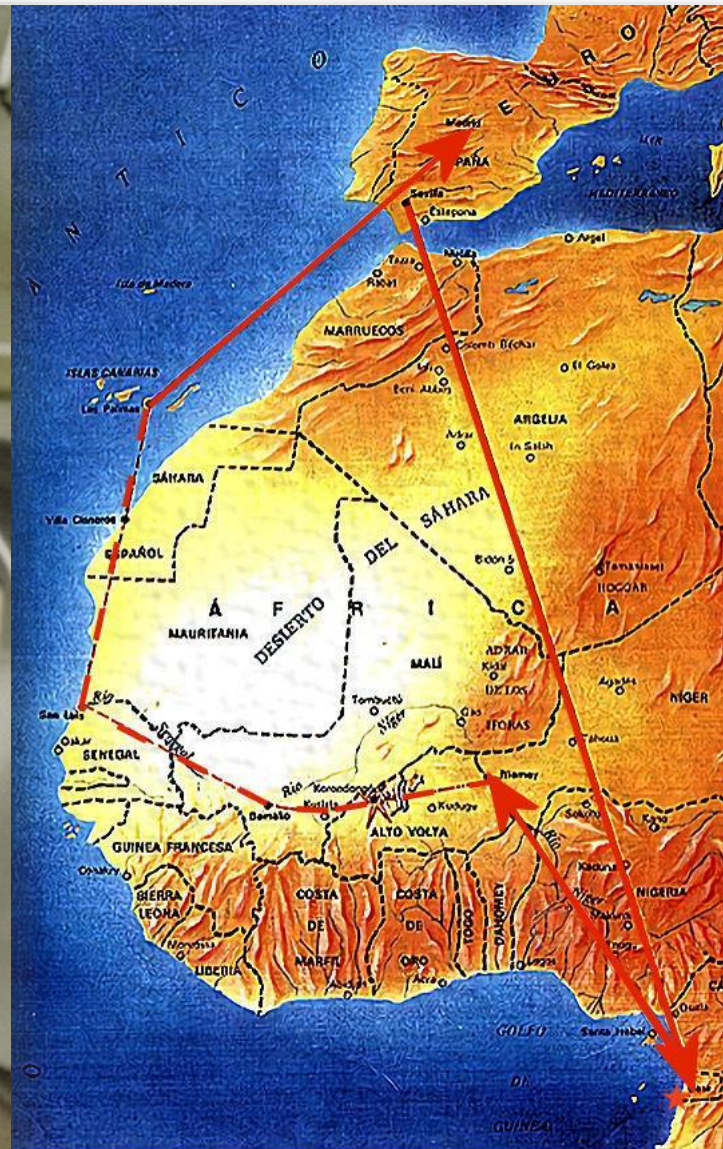


# El raid Sevilla–Bata: crónica de un logro

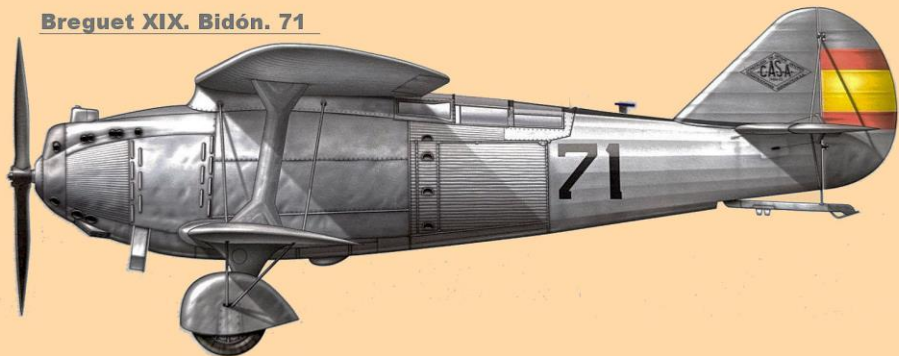
- Vuelo sin escalas de 4.100 km en 24 horas.
- Junto a Cipriano Rodríguez en un Breguet XIX.
- Desafío técnico, logístico y humano.



# El raid Sevilla–Bata: crónica de un logro



Breguet XIX. Bidón. 71



Breguet XIX. Superbidón. Cuatro Vientos



Breguet XIX. Bidón. 72. "Jesús del Gran Poder"



## CRONOLOGÍA TÉCNICA DEL BREGUET XIX — BIDÓN N.º 71

OCTUBRE 1929

**ENTREGA A LA  
AVIACIÓN MILITAR**

Construido por CASA en Getafe;  
versión modificada para vuelos  
de largo alcance (*TR Bidón*)

1930

**RÉCORDS INTERNACIONALES  
DE VELOCIDAD**

Establece tres marcas con  
Carlos de Haya y Cipriano R.

24 DE DICIEMBRE DE 1932

**VUELO SEVILLA- BATA  
SIN ESCALAS**

Cruza 4,250 km en 27 h 45 min

1933-1934

**RECONSTRUCCIÓN EN CASA  
(GETAFE)**

Reensamblado y reincorporado  
con matrícula 12-71

22 DE JUNIO DE 1935

**ÚLTIMO VUELO –  
AMERIZAJE DE EMERGENCIA**

Fallo de motor sobre el Estre-  
cho; rescatado por el vapor brita-  
nico *Mervyn*

16 DE OCTUBRE DE 1935

**BAJA DEFINITIVA  
DEL SERVICIO**

Declarado irreparable por  
daños estructurales

## ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES

**MODELO** Breguet XIX TR  
Bidón n.º 71

**MOTOR** Hispano-Suiza  
12Lb de 600 CV

**ENVERGADURA** 15,90 m

**LONGITUD** 9,51 m

**ALTURA** 3,74 m

**SUPERFICIE ALAR** 52,41 m<sup>2</sup>

**PESO VACÍO** 1,800 kg

**PESO VACÍO** 1,800 kg

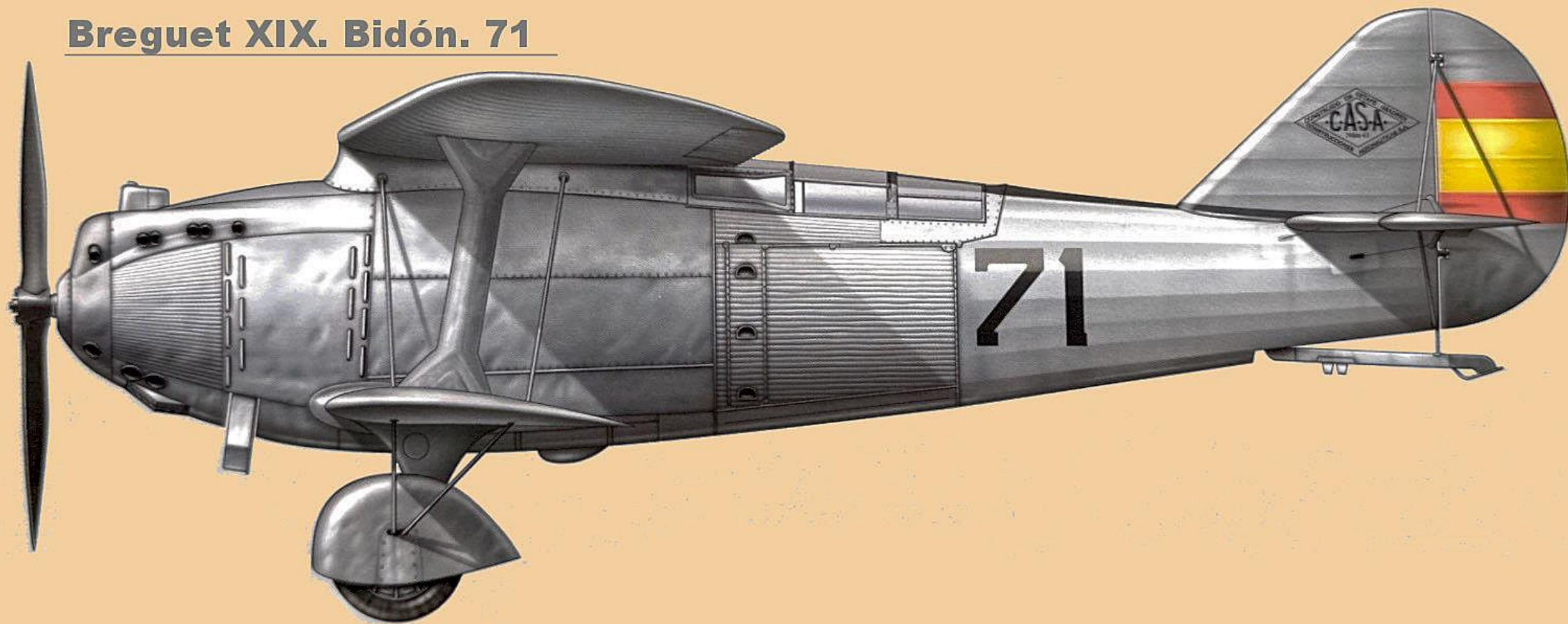
**PESO TOTAL MAXIMO** 5,100 kg

**VELOCIDAD MÁXIMA** 225 km/h

**ALCANCE MÁXIMO** 7.900 km

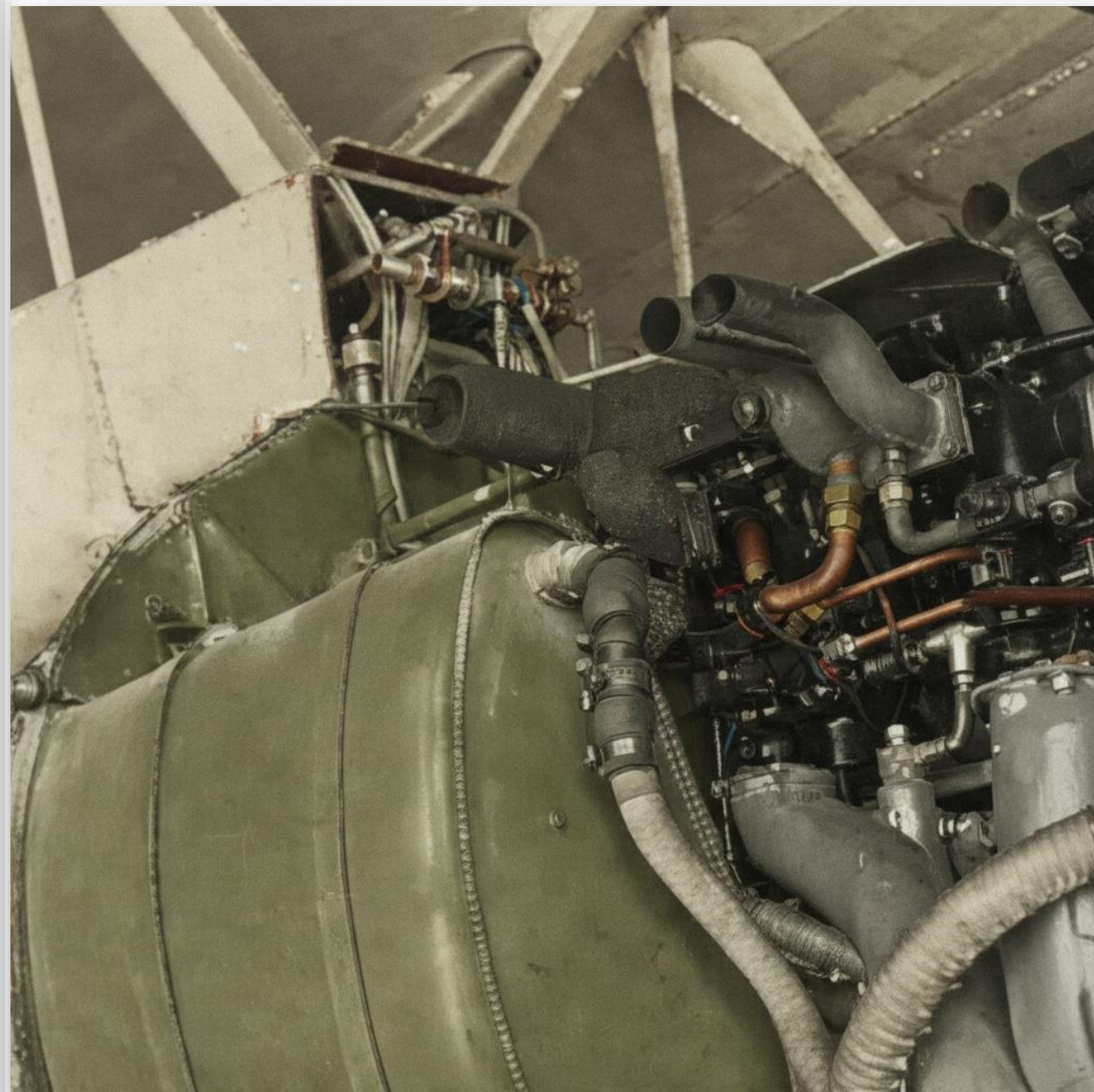


**Breguet XIX. Bidón. 71**





**GAGO COUTINHO Y SACADURA CABRAL.** *Fairey IIID MkII (Lusitania)*

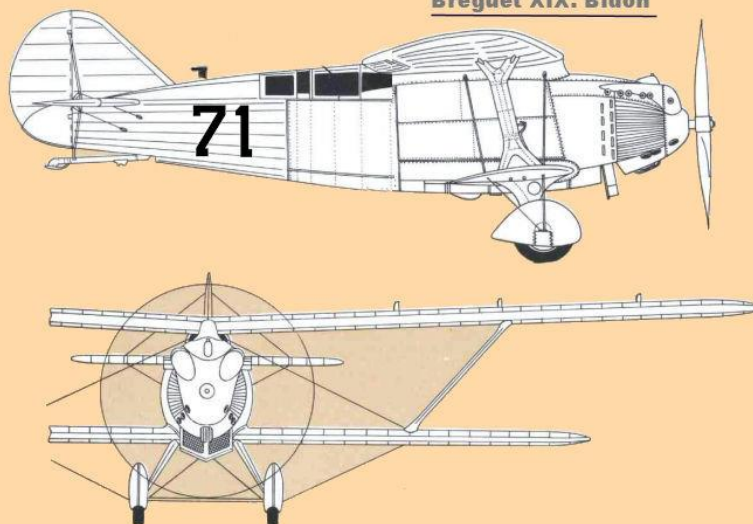








Breguet XIX. Bidón

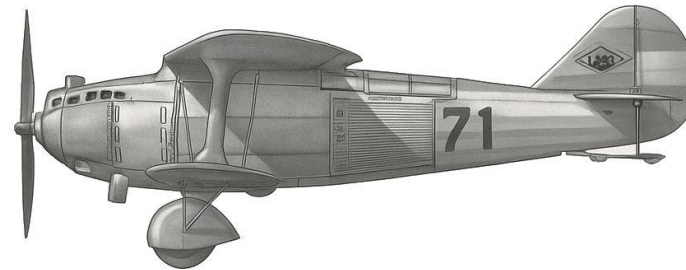




**A** las 11 el aeroplano se encontraba a 540 kilómetros de Bata, lo que a la velocidad que en aquel momento desarrollaba, significaba que faltaban poco más de tres horas para alcanzar el éxito del raid. Por primera vez, desde que a las 3 y media de la tarde anterior Tauima **había acusado recibo de su informe de posición, recibían los aviadores respuesta a los mensajes que cada media hora habían emitido**; esta vez, aunque con **muchas interferencias y poca claridad** supieron que Fernando Poo había recibido su comunicación.

## VUELO SEVILLA-BATA: una Nochebuena en el aire

EMILIO HERRERA ALONSO  
Coronel de Aviación  
Miembro fundador del IHCA



BREGUET XIX SUPER BIDÓN n.º 71

## BREGUET XIX BIDÓN n. 71

### OCTUBRE 1929

Entregado por CASA, realiza vuelos con récords de velocidad en 1930

### 24 DE DICIEMBRE DE 1932

Vuelo histórico sin escalas Sevilla -Bata (Guinea Española)

### DICIEMBRE DE 1932

Daña en el regreso, es desmontado y reconstruido en España

### 22 DE JUNIO DE 1935

Accidente fatal en el Estrecho, es rescatado y dado de baja







## CARLOS de HAYA y GONZALEZ

Piloto y Observador de Aeroplanos

PALMARES DEPORTIVO

- 1.928 Primera vuelta a España de noche.
- 1.928 Primera vuelta a Europa en avioneta, acompañado por Alvaro García Ogara.
- 1.930 En compañía del Piloto Cipriano Rodríguez Díaz en un Breguet XIX, batieron tres records mundiales, en circuito cerrado oficialmente reconocidos:
  - 7-10-1930 RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD: sobre base de 5.000 Km. a una media de 208,158 Km. hora.
  - 11-10-1930 RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD sobre base de 2.000 Km. a una media de 220,458 Km. hora.
  - 11-10-1930 RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD sobre base de 2.000 Km. a una media de 220,458 Km. hora con 500 Kg de carga comercial en el mismo vuelo batieron los dos records.
- Ambos records poseídos por pilotos franceses hasta entonces.
- 1930 HARMON TROPHY.  
Estos vuelos merecieron el DIPLOMA DE HONOR y la MEDALLA DE ORO de la Liga Internacional de Aviadores del año 1.930.
- 1.931 24 / 25 Dicbre. En compañía de Cipriano Rodríguez Díaz Vuelo directo SEVILLA-BATA (Guinea Ecuatorial) atravesando por primera vez el desierto del SAHARA en su totalidad, 4.500 Km. y 27 horas de vuelo.
- 1.932 HARMON TROPHY.  
La Liga Internacional de Aviadores le concede el DIPLOMA DE HONOR y la MEDALLA de ORO del año 1.932.
- INVENTOS  
Entre otros, fruto de sus estudios sobre vuelos sin visibilidad, de los que fue pionero, inventó un horizonte artificial denominado "INTEGRAL GIROSCOPICO HAYA" considerado durante muchos años como el mas completo aparato para vuelos sin visibilidad.  
CALCULADOR DE VUELO, patente Haya.  
ESPOLETA "H" DE EFECTO A TIEMPOS.

AÑO II.

NUM. 322.

LA HORRA

Madrid, sábado 26 de diciembre 1933

Director propietario: LUIS MONTOLÍ.

Corresponsal: LUIS DE MIQUEL.

Subdirector: M. CHAVES NOGUELA.

DIARIO GRÁFICO

Apartado 8.094.

PASEO DE SAN VICENTE, 18

Teléfono 18340

EL COMPLETO EXITO DEL "RAID" SEVILLA-BATA

A las catorce horas de ayer aterrizaron en Bata los aviadores Rodríguez y Haya

CUBRIERON EL RECORRIDO EN VEINTISIETE HORAS Y DIEZ MINUTOS

Los intrépidos aviadores habían calculado una duración de vuelo de unas cuarenta horas.

Según un telegrama íntimo y en compañía de Aviación del capitán don Cipriano Rodríguez, el vascuense Sevilla-Bata venía planeando la incursión aérea, realizando las tardes el avión de vuelo; por lo tanto, en la tarde, reunidos con el azuletero a bordo de la estación.

El día un entrenamiento práctico de unas tres horas, en el que figuraron vuelos nocturnos y observación de la marcha actual para la navegación aérea.

Las tablas y gráficos habían sido traídos por los propios aviadores. Rodríguez llevaba material de repuesto, para contingencias de la hora aérea, y tres cuarenta horas, que han estado en observación desde que se inició el entrenamiento.

Uno de los momentos más difíciles ha sido el del despegue, debido a la enorme fuerza del aparato. Los aviadores habían calculado una duración de unas cuarenta horas aproximadamente.

El "Breguet 12-71" ya provisto de cabina cerrada.

El aparato se levantó por grandes vientos, "12-71", de las mismas características del "Junko del Gran Poder", pero motor Hispano de 600 HP. Su construcción es anterior a la del "Junko del Gran Poder", y de él se diferencia de que se provisto de cabina cerrada. En esta ocasión, en el que remolcan su vuelo Haya y Rodríguez, han a hacer el trayecto sobre el Atlántico, por los puertos de San Pedro de Azules, Bermejo y González Gil. No los reanudar, porque en una de las grandes espaldas, enfriándose los motores.

Los "recorridos" que batieron en Sevilla en circuito cerrado.

Los "recorridos" que batieron hace poco más de un año sobre Sevilla, en circuito cerrado, son:

El de velocidad, sobre Bata, 1.000 kilómetros, sin carga comercial. Fecha efectuada desde el 20 de mayo de 1929 por los franceses Claret y Wlad, que con un avión Breguet-Hispano 400 C. V. elevaron la velocidad media de 188,07 kilómetros por hora. Haya y Rodríguez le elevaron a 208,15 kilómetros hora, volando desde las seis y media de la mañana del día siguiente a las siete y media del día siguiente.

El de velocidad, en 2.000 kilómetros, con 300 kilogramos de carga, que lo efectúan los franceses Claret y Oudin, que del 27 al 29 de enero de 1930 elevaron a 215,00 kilómetros por hora, utilizando el Breguet-Hispano 400 C. V.

Nuestros aviadores batieron una velocidad media horaria de 225,55 kilómetros por hora, en el trayecto de 2.000 kilómetros y una hora y cuatro de los diez siguientes. Era el 11 de octubre. Entre otros resultados, el "recorrido" que batieron con carga sobre Bata de 2.000 kilómetros, que el 22 de septiembre de 1932 establecieron en 213,70 kilómetros por hora el avión francés Lagan con aparato Hispano Hispano 500 C. V.

Por qué no salieron de Madrid.

Haya y Rodríguez se proponían salir de Madrid, pero no lograron despegar en el aeródromo de Barajas; entonces decidieron partir de Sevilla, utilizando para despegar la pista que fue construida para el vuelo del "Junko del Gran Poder".

También tuvieron en cuenta la conveniencia de hacer la travesía sobre el desierto por la noche, para evitar las altas temperaturas del día y las bajas del día. Debido a que estas condiciones son gran peligro para los aviadores, para evitar obstáculos los vuelos del aeródromo.

El regreso lo efectuarán en cinco etapas.

Los aviadores piensan permanecer una semana en Bata. Como ya ha anunciado, regresarán por vía aérea en cinco etapas. No pueden hacerlo en una sola, por la enorme carga que no puede despegar sino en aeródromos perfectamente acondicionados para grandes vuelos.

Las cinco etapas serán: Bata-Niamey; Niamey-Bamako; Bamako-Dakar; Dakar-Lima; Lima-Panamá. Los aviadores. El capitán Cipriano Rodríguez había en Madrid, en el cuarte de la Libertad.

PRECIOS DE SUSCRIPCIONES

MADRID ..... 2,00 pes. al mes.  
PROVINCIA ..... 1,50 pes. trimestre.  
EXTRANJERO ..... 3,00 pes. trimestre.

número 26, y el teniente Carlos Haya, el número 17.

La estación española de Santa Isabel fue la primera en facilitar noticias.

En días, por no tener suficiente potencia la estación de la estación de la estación, los "redes" emitidos por sola no han sido capaces por las estaciones remotas, y por eso no se han podido hasta que han facilitado la estación española de Santa Isabel. El paso por Dakar significó que los aviadores españoles. Sevar recorrió una distancia aproximada de las tres cuartas partes del recorrido total.

De madrugada, el ministro de la Gobernación dijo a los periodistas que no sabía nada de los aviadores.

El ministro de la Gobernación recibió a madrugada a los periodistas, quienes preguntaron si tenía nuevas noticias sobre el vuelo. El ministro respondió que el capitán Rodríguez. Contó el señor que no tenía más que las que se habían recibido por la tarde, publicadas ya en los periódicos. A requerimiento de los informadores, comentó con las noticias de radio de Santa Vienta y Ciudad de León, y la construcción que recibió la de su estación de Viena. No pudo permitir, a las siete de la tarde, una llamada, que no pudo permitirse a consecuencia de la misma, y que supuso tener el avión tripulado por Haya y Rodríguez.

Posteriormente se ha recibido noticia alguna concerniente al paradero del avión español.

EL ATERRIZAJE

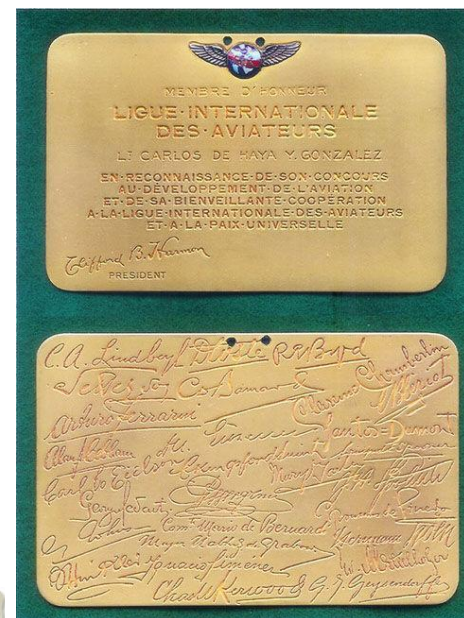
Rodríguez y Haya han llegado a Bata.

A las catorce horas del día de ayer aterrizó en el campo de aviación de Bata el aparato número 1271, tripulado por el capitán Rodríguez y el teniente Haya, los cuales intervinieron en la travesía atlántica. Superalando las dificultades y numerosos riesgos e peligros, los cuales se actuaron por el éxito del vuelo. Los aviadores lograron el perfecto estado de salud y muy satisfechos del buen tiempo que tuvieron durante el viaje.

En la Dirección de Aeronáutica se reciben noticias directas de los aviadores.

En la Dirección de Aeronáutica en la recepción el siguiente radiograma oficial de los aviadores capitán Rodríguez y teniente Haya:

"A las 14 horas terminamos tierra, sin novedad, en Bata, invirtiendo en recorrido veintiseis horas diez minutos, que se desdobló sin incidentes por literatura prevista. Avión y motor, en excelente estado. Se procede a la revisión. Avioneros hechos dispuestos regresar. Saludos respectivos."

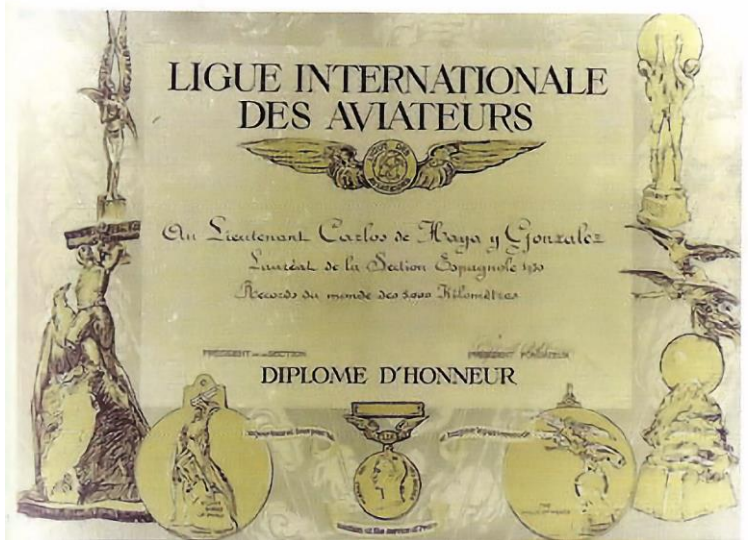
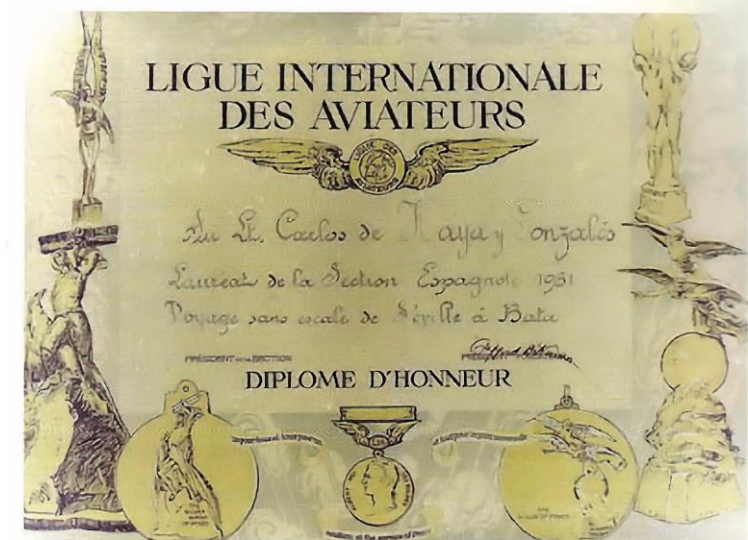


Clifford B. Harmon  
Charles A. Lindbergh  
Dieudonné Costes  
Richard E. Byrd  
Clarence D. Chamberlin  
Cd. Barnard  
Louis Bleriot  
Arturo Ferrarin  
Hugo Eckener  
Alberto Santos-Dumont  
Alan J. Cobham  
Carl Eielson  
Charles Kingford-Smith  
Winifred E. Spooner  
Mary R. Bailey  
James H. Doolittle  
Francesco De Pinedo  
Mario De Bernardi  
Amy Johnson  
Major Von Grabow  
Hermann Koehl  
Walter Mittelholzer  
Ignacio Jiménez  
Charle Kerwood  
G. J. Geysendorffer

# Recepciones y reconocimientos internacionales

- Homenajes oficiales en España, Guinea, Francia y Portugal.
- Condecoraciones: Real Sociedad Geográfica, Cruz del Mérito Aeronáutico.
- Portada de prensa internacional.





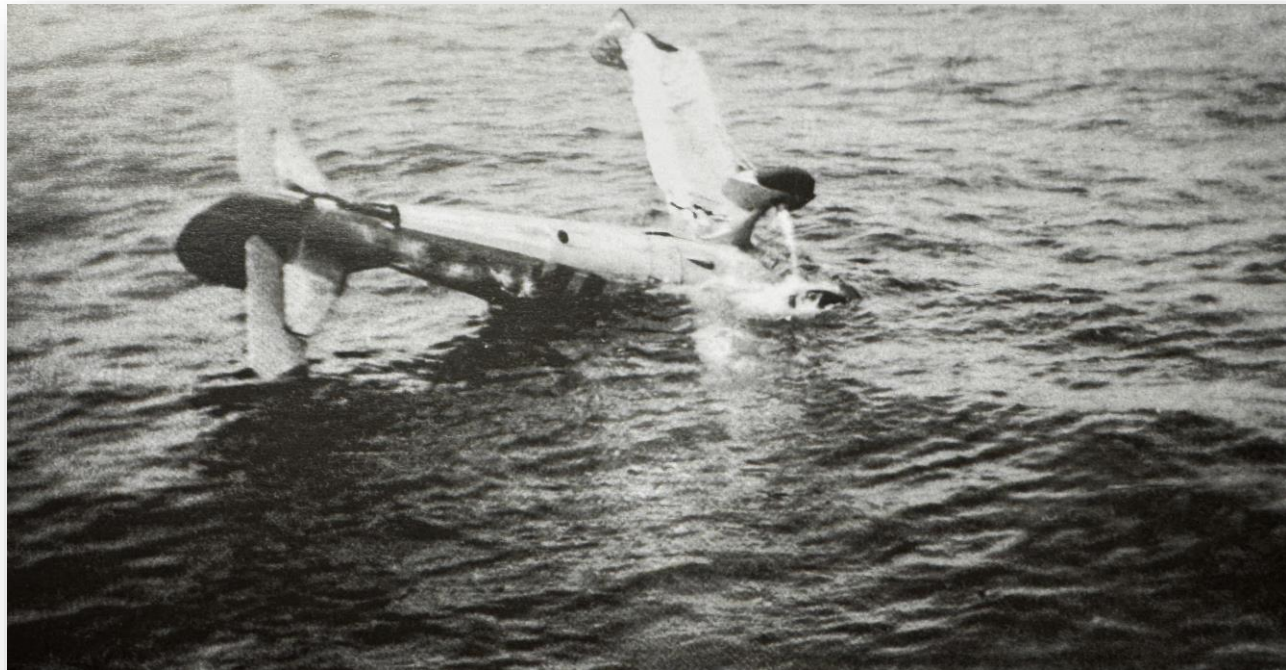
El vuelo Sevilla-Bata frente a los grandes ráids internacionales

Parámetro	De Haya & Rodríguez (España, 1932)	Costes & Bellonte (Francia, 1930)	Jean Mermoz (Francia, 1930)
Ruta	Sevilla → Bata (Guinea Española)	París → Nueva York (Atlántico norte)	Dakar → Natal (Atlántico sur)
Distancia aproximada	~4.100 km	~5.850 km	~3.200 km
Duración del vuelo	~21 h 20 min	~37 h	~20 h
Tipo de avión	Breguet XIX GR (terrestre)	Breguet XIX "Point d'Interrogation"	Latécoère 28-3 (hidroavión)
Tipo de ruta	Continental y ecuatorial	Transatlántica (norte)	Transatlántica (sur)
Aterrizaje	en pista tropical improvisada	en campo en EE. UU.	amerizaje en Brasil
Innovación técnica	Vuelo instrumental y navegación ciega	Vuelo nocturno y sin escalas	Primera línea postal regular
Repercusión mediática	Moderada en España, casi nula fuera	Enorme en prensa internacional	Mítica: pionero de Aéropostale
Fin político/estratégico	Conexión colonial con Guinea Española	Prestigio nacional francés	Consolidación de red postal aérea



LOS AVIADORES RODRÍGUEZ Y HAYA SE HAN BAÑADO EN EL DESIERTO—Nuestros aviadores en la Desembocadura del Manguera y Colón. Una escena de que el avión en que regresaron los aviadores (Haya y Rodríguez) después de su audaz "vuelo" Sevilla-Bata, cayó en Kumbala, a 100 kilómetros al Este de Bata. Por la izquierda: el avión "Bata" del gran vuelo Haya y Rodríguez.





Servicio del Material  
e Instrucción de Aviación  
Militar



Escrito num. 5.205

"Consecuente con su escrito de 3 del actual, le manifiesto que el aparato Breguet tipo Gran Raid nº 12-71 sufrió en la toma de que hizo el día 22 de junio, en ocasión de pilotarlo el teniente D. Francisco Márquez Yanguas, desperfectos tan considerables que por el Parque Regional Sur ha sido propuesto de baja dicho avión, valorado en cuenta de efectos en Ptas. 42.000, no pudiendo precisar las averías del motor por no haberse procedido a su reparación."

Madrid, 16 de octubre de 1935

# La Guerra Civil: un piloto en medio del fuego

Se unió al bando sublevado en 1936.

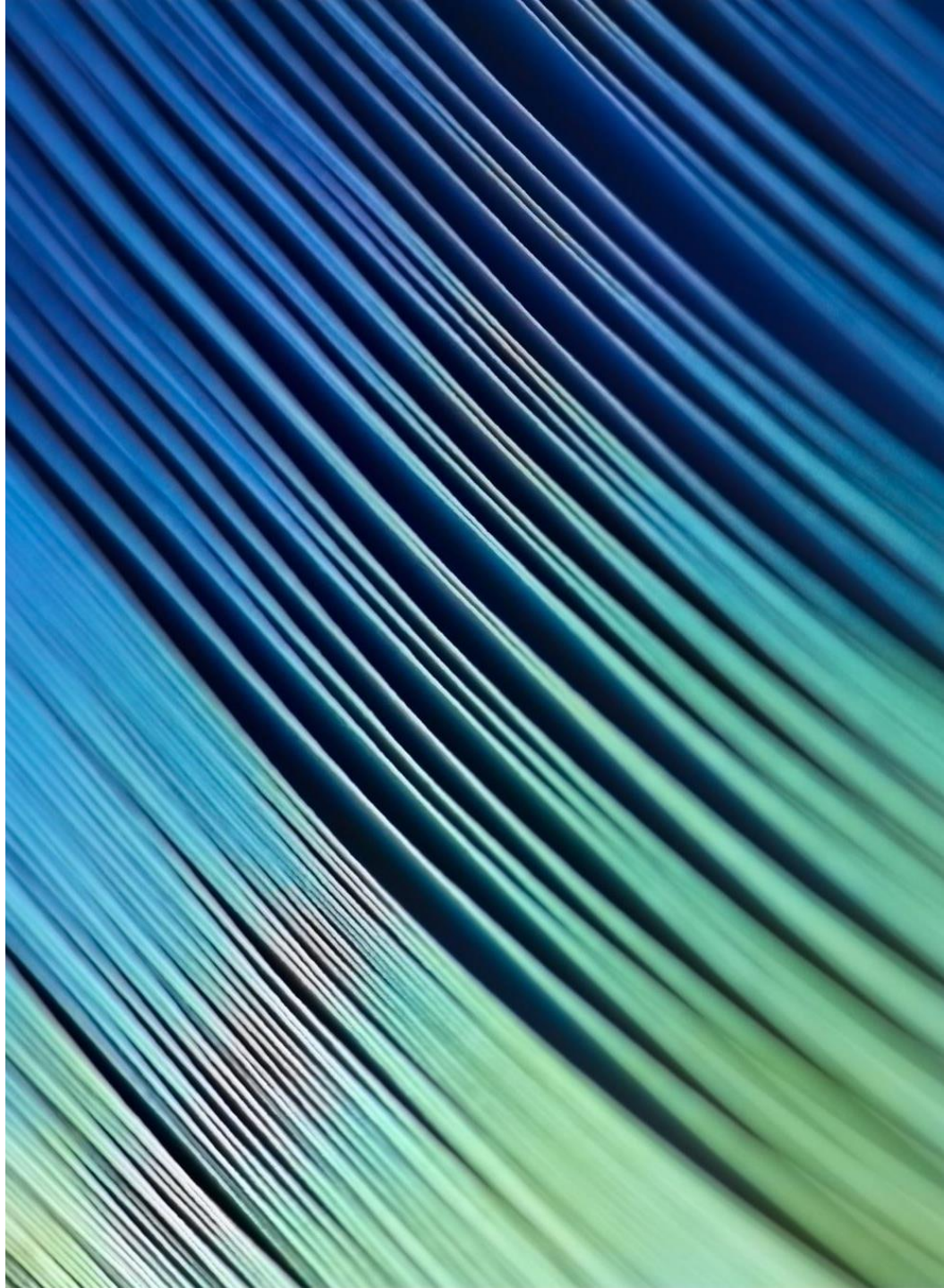
Participó en misiones tácticas y de abastecimiento.

Destacó en el Santuario de la Cabeza.

210/176:

**CdH: 54, Savoia S.81; 22 Douglas DC-2; 10 Junkers Ju-52.**

Revista Aeroplano, 2025. #43  
(Agustín Pulido Pérez)

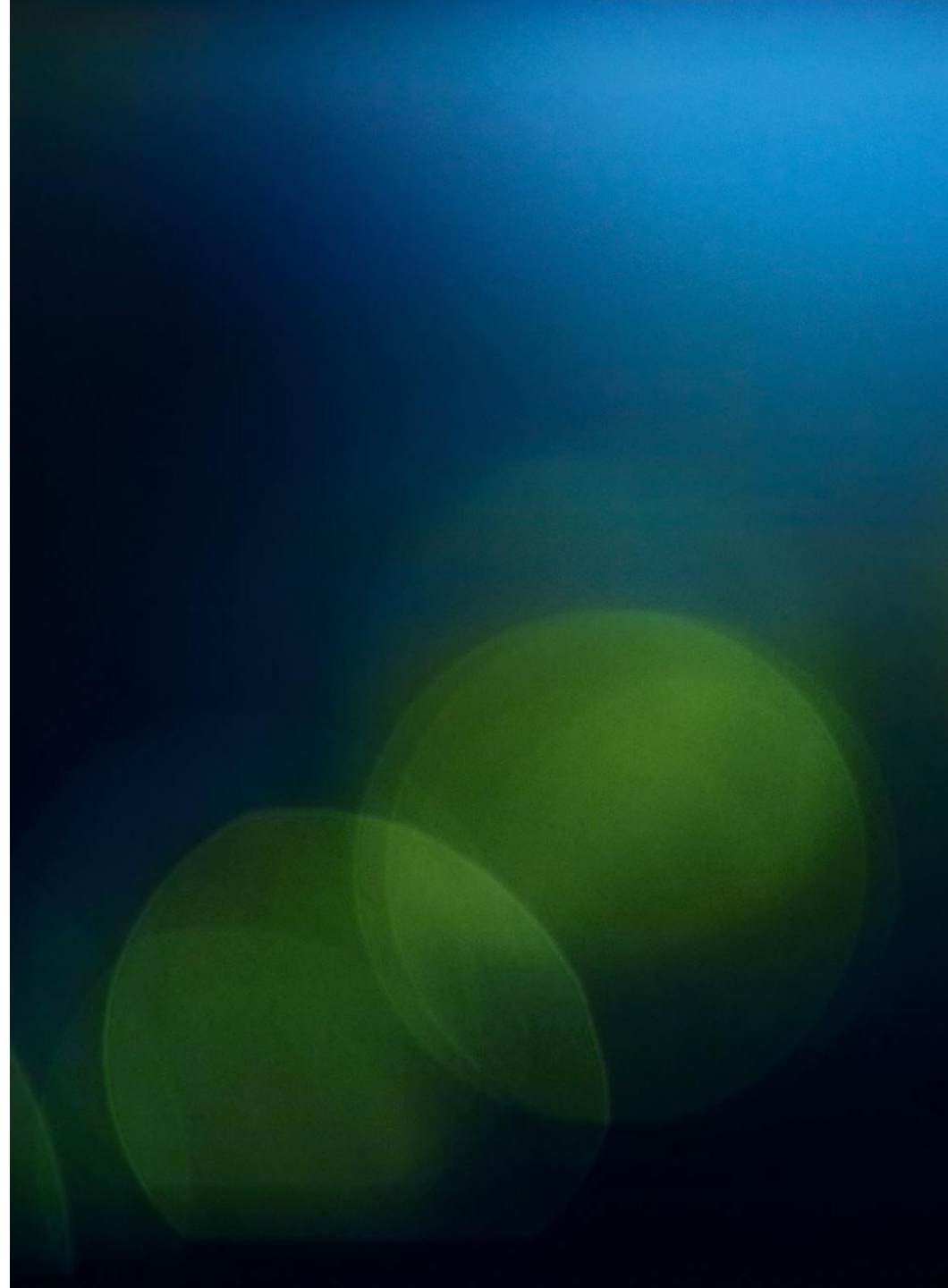


# Muerte en combate: versiones y enigmas

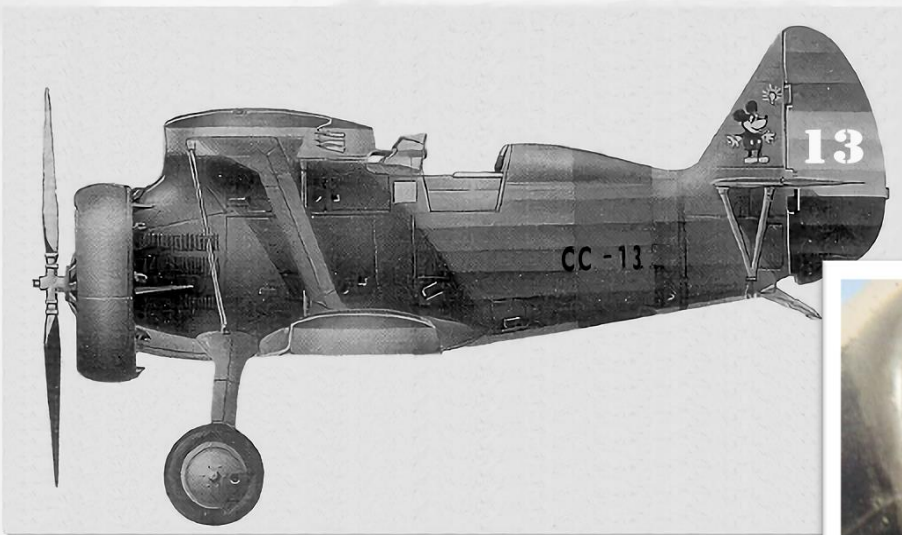
Falleció en 1938 en el frente de Levante.

Posibles causas: combate aéreo o evacuación.

Su muerte temprana consolidó su figura trágica.

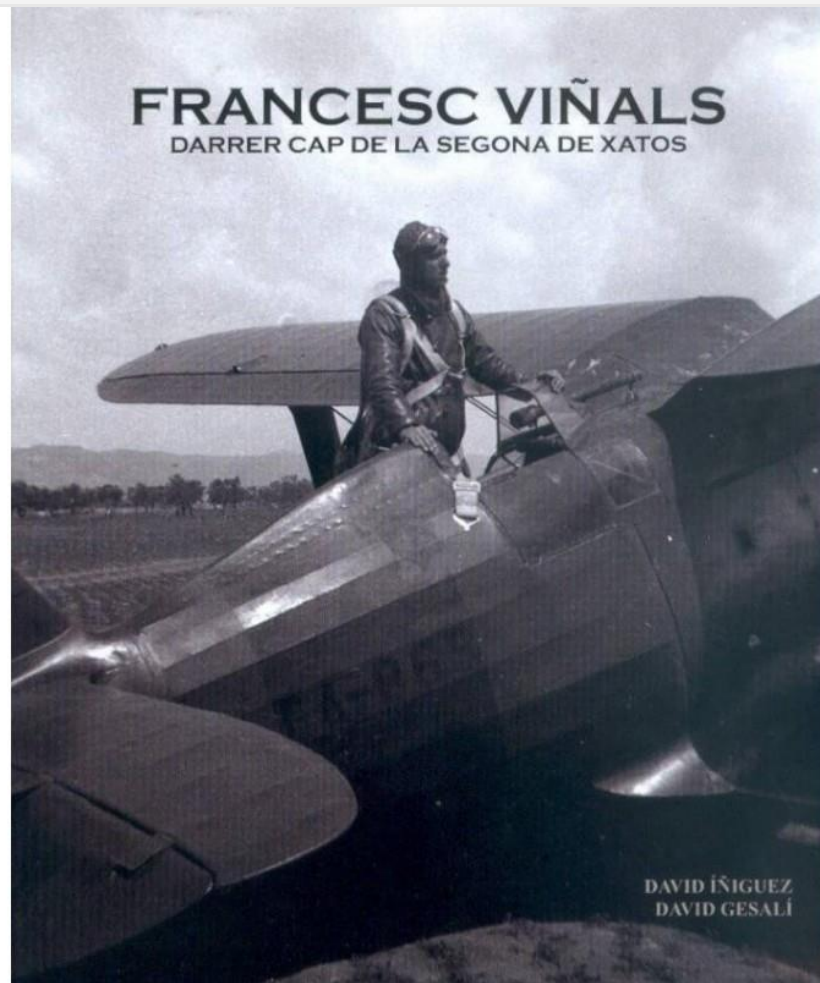


# Muerte en combate: versiones y enigmas

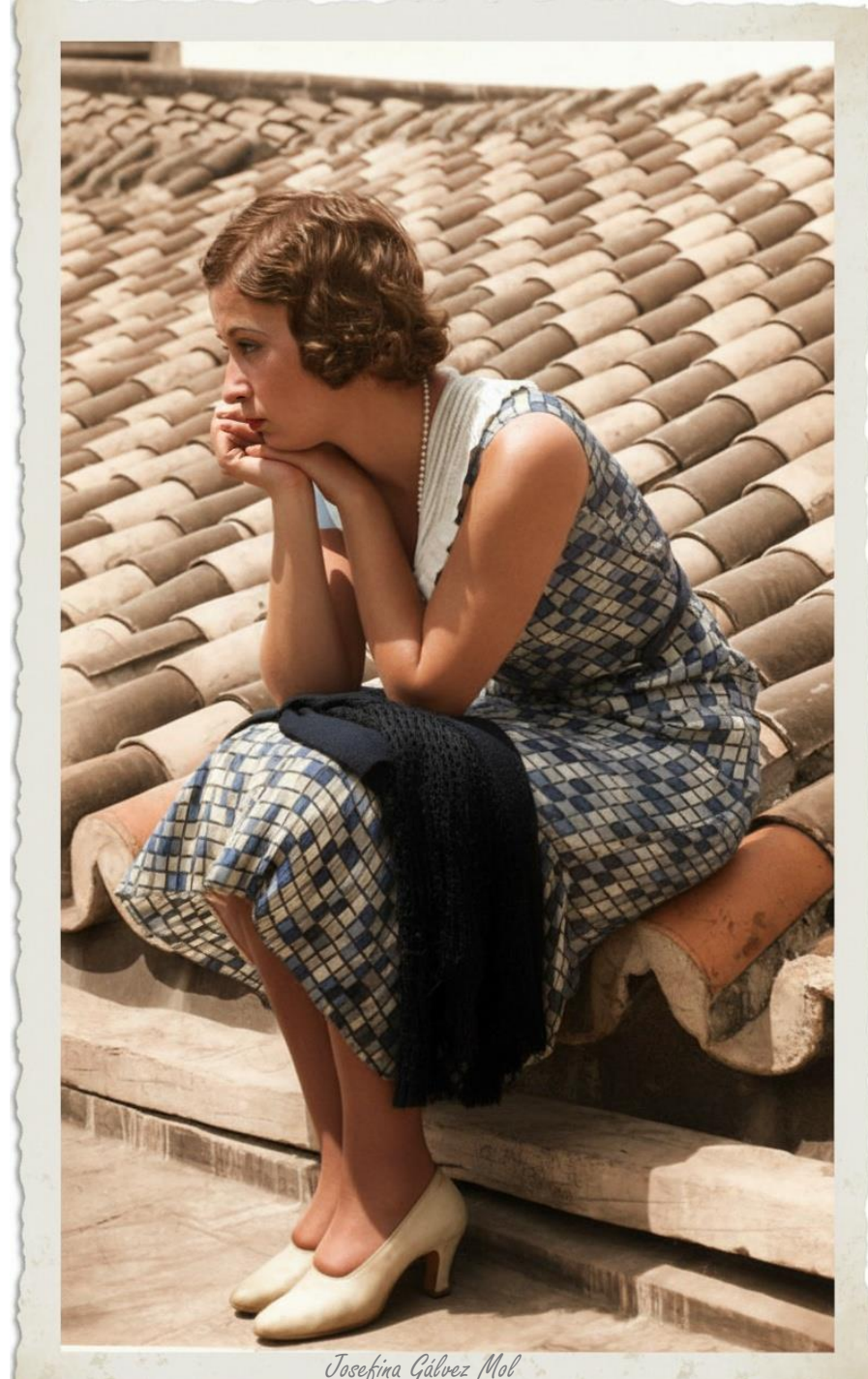


a la Sra  
Mirentxu  
Afectuosamente 14-5-06





*En mayo de 2006 Viñals recibió como presidente de la Asociación de Aviadores de la República, una visita especial. Esta imagen muestra el encuentro entre el aviador y la hija de Carlos de Haya, Mirentxu, en Barcelona. Encuentro cordial, saludos y una posterior comida fueron el proceso que condujo al establecimiento de una nueva amistad y relación*



*Josefina Gálvez Mol*

# Conclusión y agradecimientos

- Carlos de Haya encarna la técnica y la aventura.
- Es una Inspiración por su innovación y por su sentido del deber.



Gracias por su atención. Contacto: [edominguez@uco.es](mailto:edominguez@uco.es)