

# 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.

---

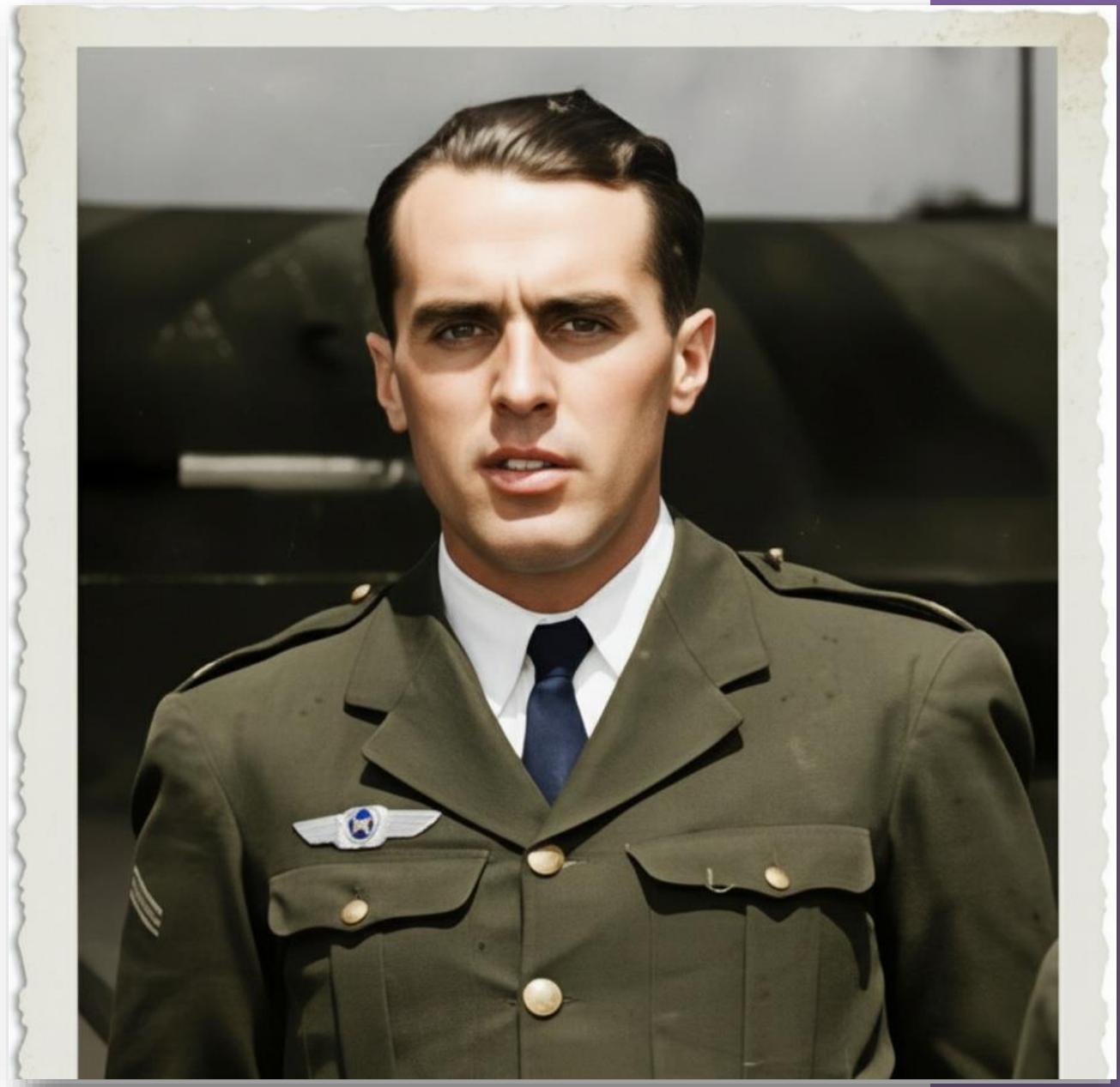
Ingresó en la Academia de Intendencia.

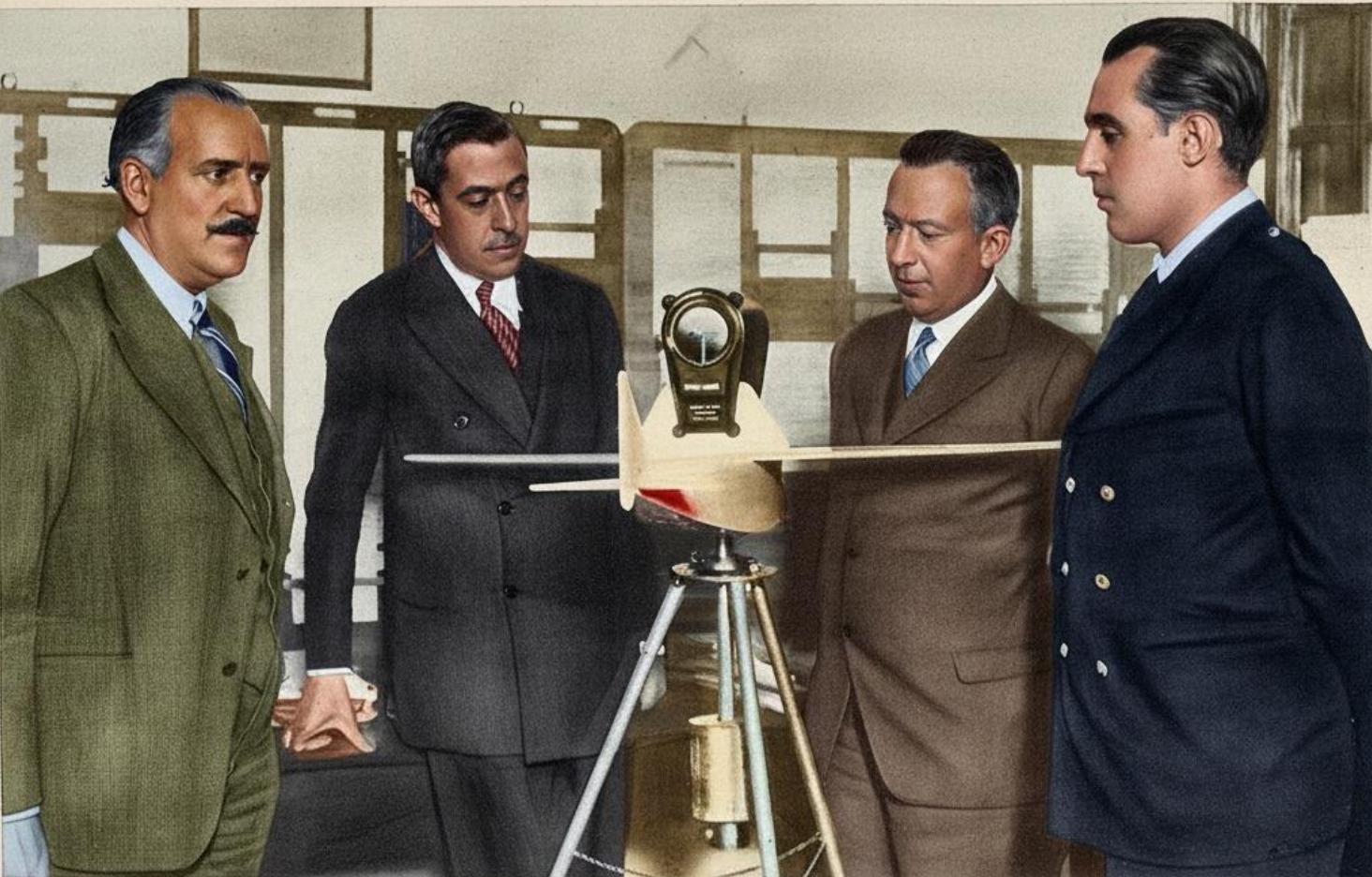
---

Formación aeronáutica en Albacete y Cuatro Vientos.

---

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

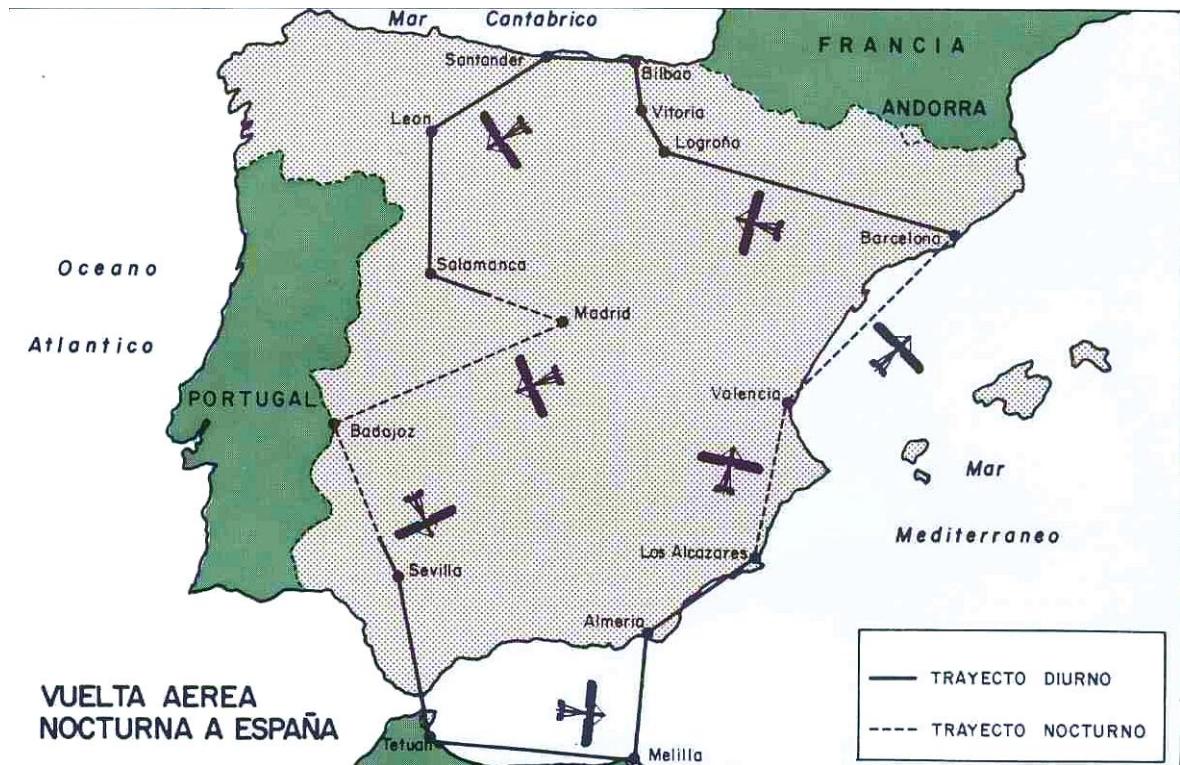
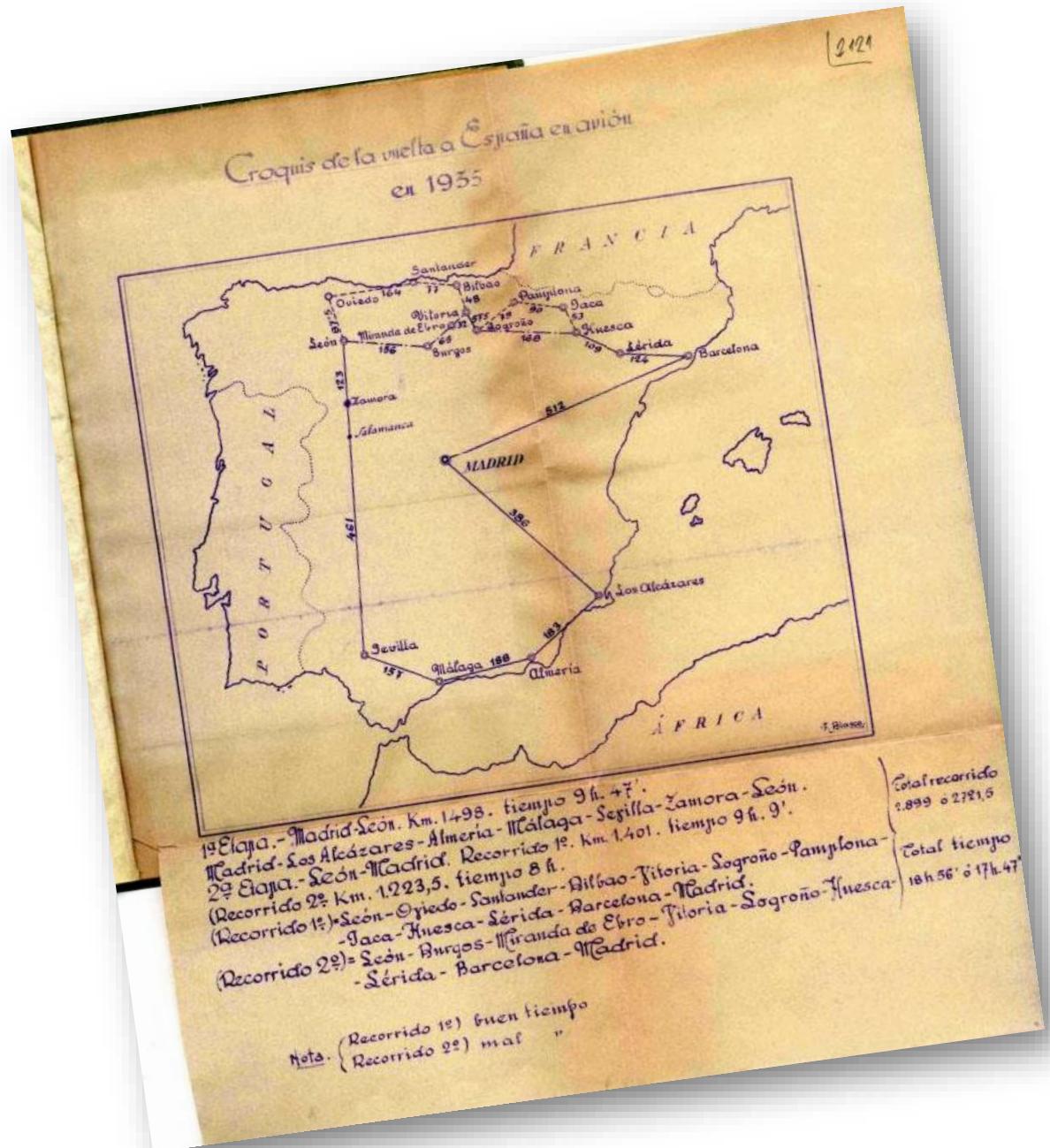




AS \_\_\_\_\_  
18 octubre 1932

El teniente coronel Herrera, siempre tan atento a cuanto 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 Escrivano. El capitán Haya hizo funcionar el aparato sobre el pequeño avión en que el instrumento indicador está montado.

# El proyecto de la Vuelta Aérea a España (1927)





*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

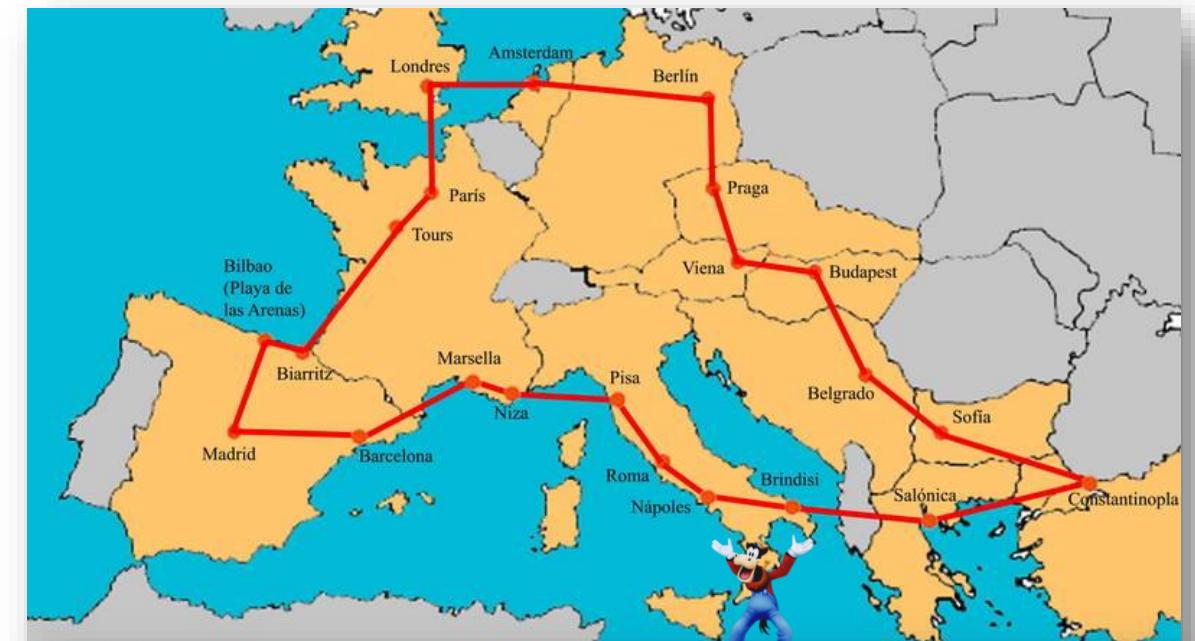


## 1930. II Challenge International.

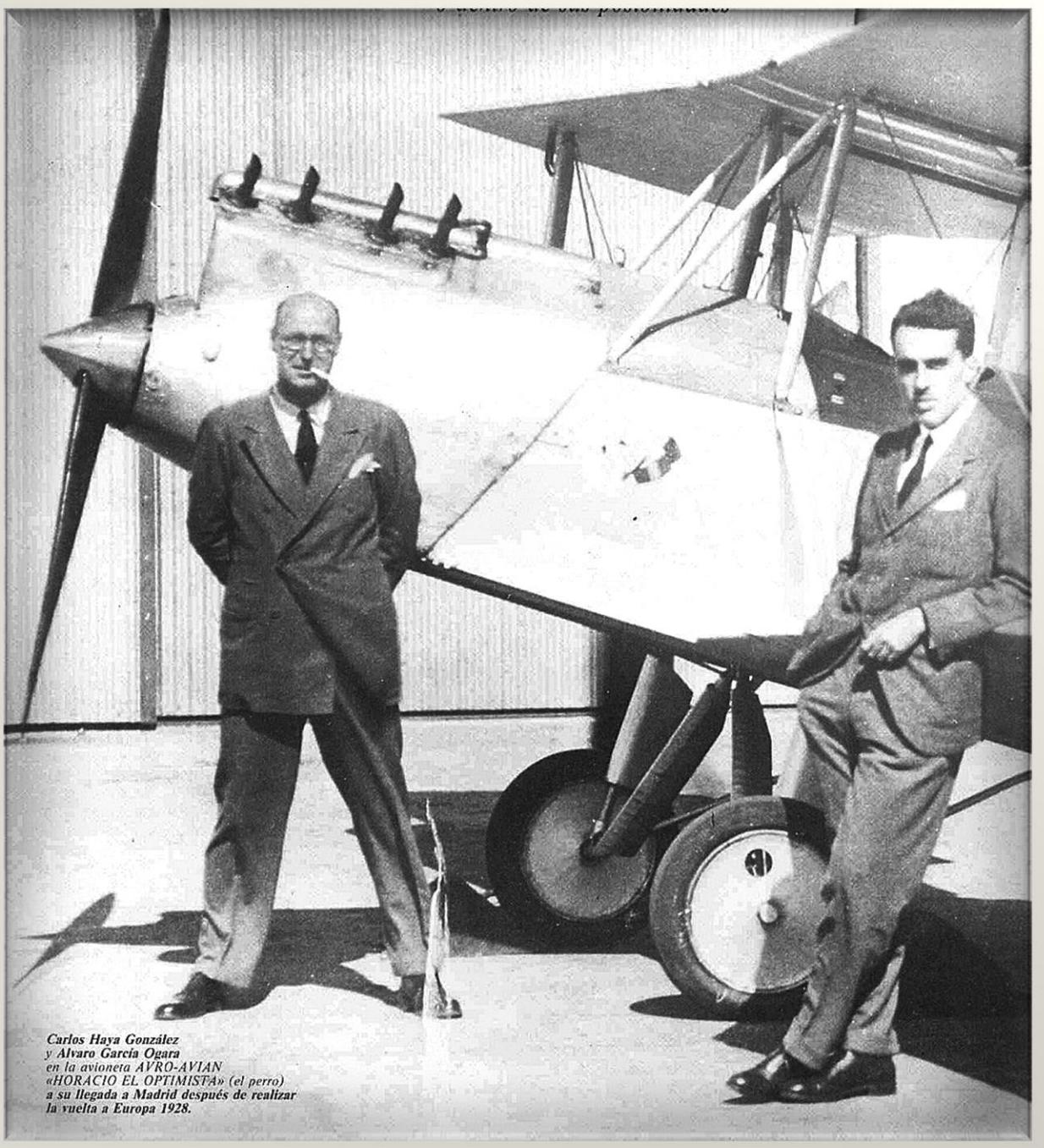


**Avioneta CASA III.** Primer aparato diseñado y construido por CASA en 1929.  
(A la izquierda, vemos al fondo el perfil del Getafe de entonces)





1928 Vuelta a Europa con Álvaro García Ogara.  
Avión: AVRO “Avian”



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





Grosses Junkers-Verkehrsflugzeug G 38.

Dessau - 4-VIII-1930

Querido Joaquín: de regreso estoy visitando la fabrica 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 tiempo malo casi todo el recorrido - Ahora me dedico a superar los kilos que había perdido.

F.I.Z.  
Dessau 202

J.R. D.M.

Joaquín Garcia Morato

Cister nº1

Malaga

España

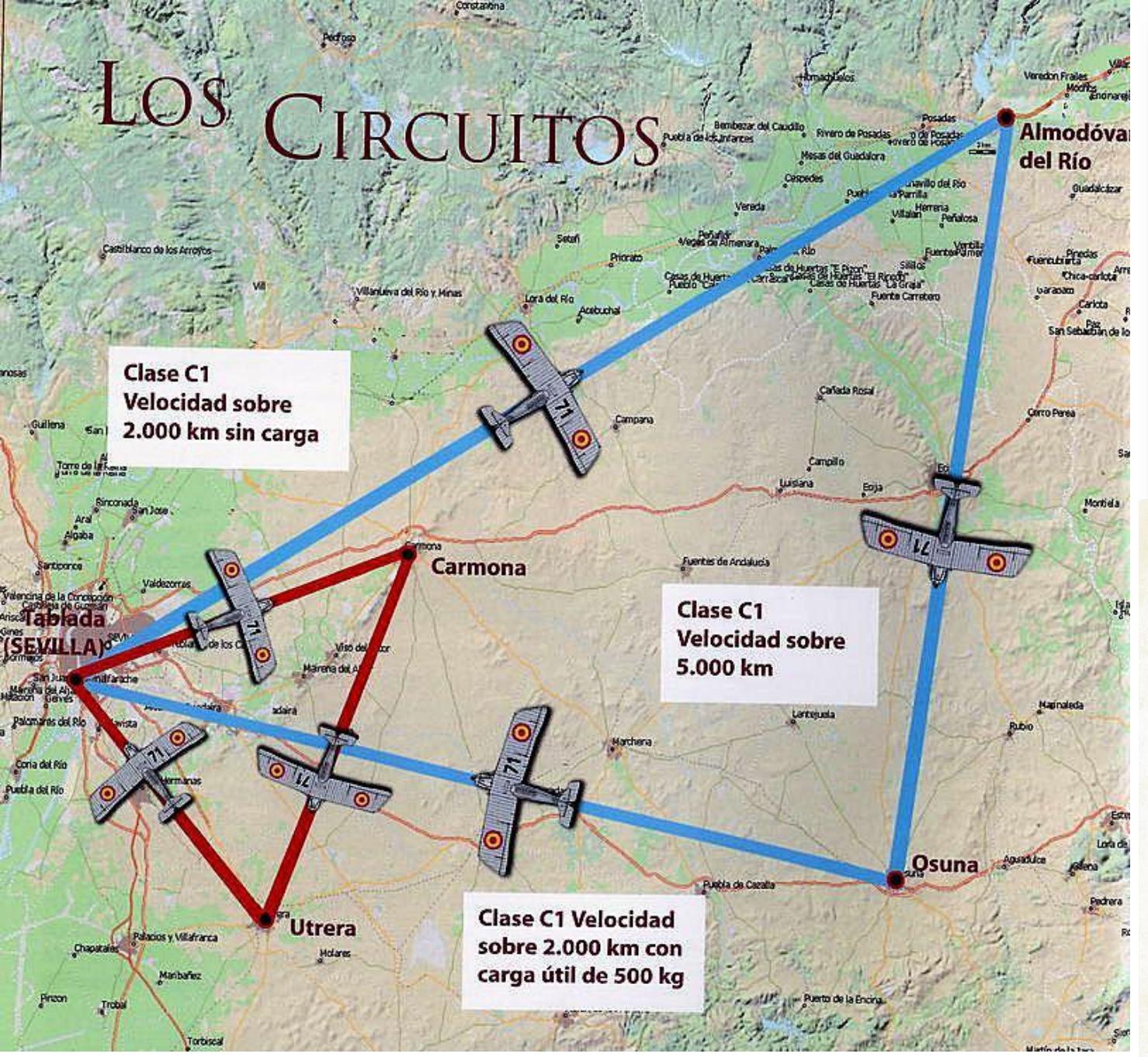
Dessau - 4-VIII-1930

Querido Joaquín: de regreso estoy visitando la fabrica 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 31 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 tiempo malo casi todo el recorrido. Ahora me dedico a superar los kilos que había perdido.

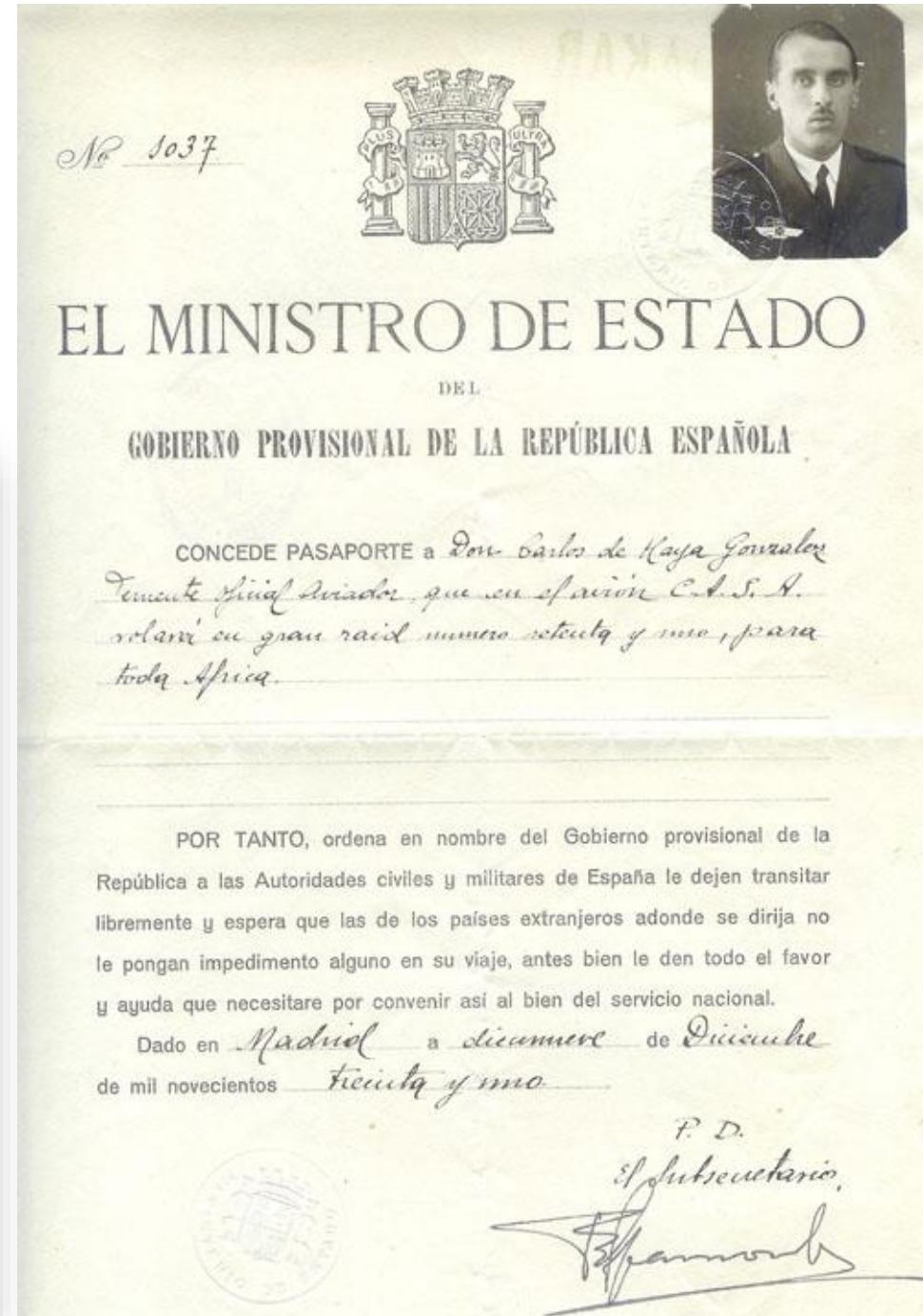
Recuerdos y un fuerte abrazo. Carlos

# LOS CIRCUITOS

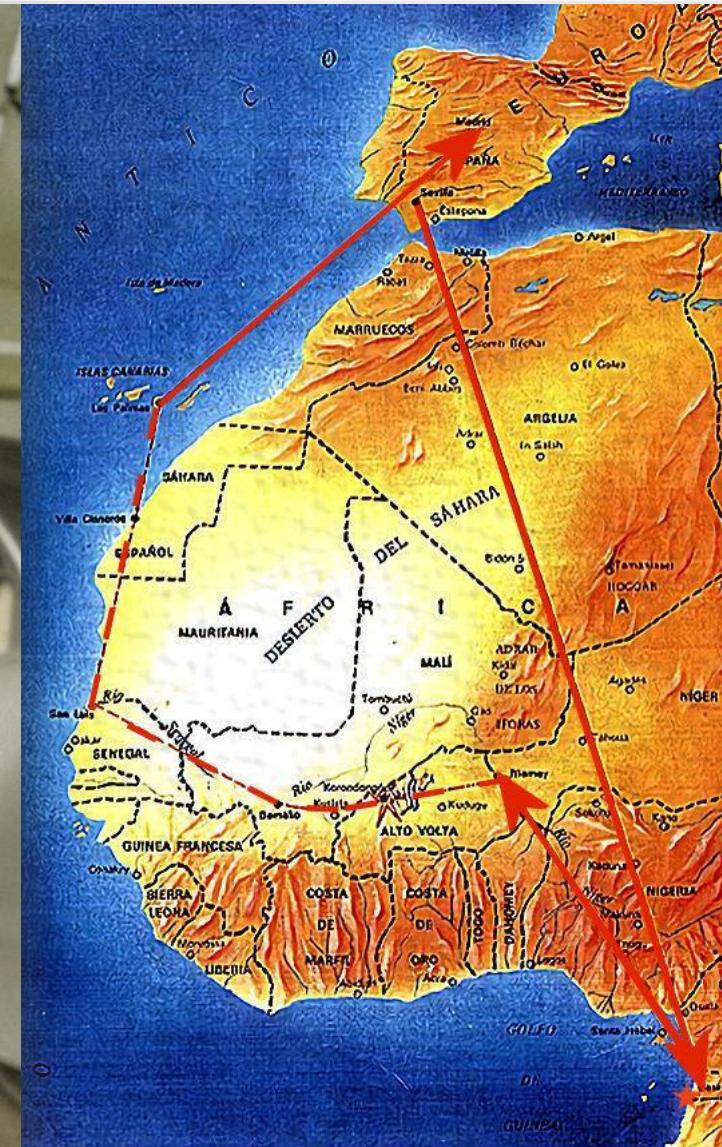


# El raid Sevilla–Bata: crónica de un logro

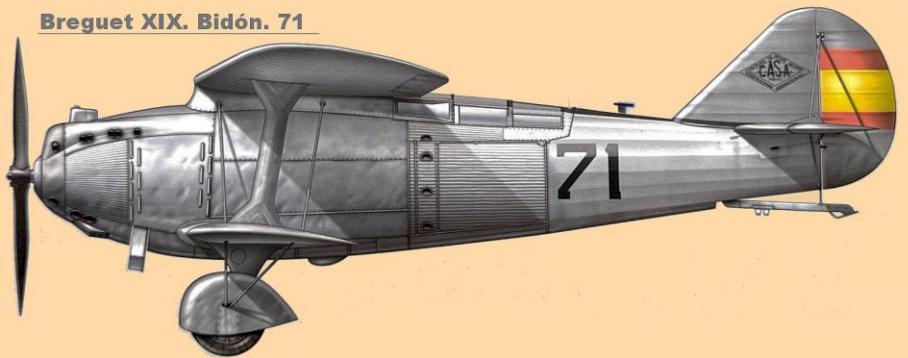
- Vuelo sin escalas de 4.100 km en 24 horas.
- Junto a Cipriano Rodríguez en un Breguet XIX.
- Desafío técnico, logístico y humano.



# El raid Sevilla–Bata: crónica de un logro



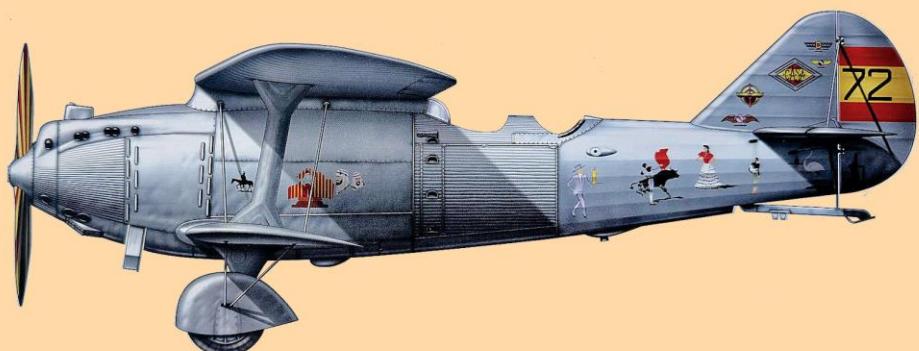
Breguet XIX. Bidón. 71



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 Estrecho; rescatado por el vapor británico 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

PESO VACÍO 1,800 kg

PESO TOTAL MAXIMO 5,100 kg

VELOCIDAD MÁXIMA 225 km/h

ALCANCE MÁXIMO 7.900 km

ENVERGADURA 15,90 m

LONGITUD 9,51 m

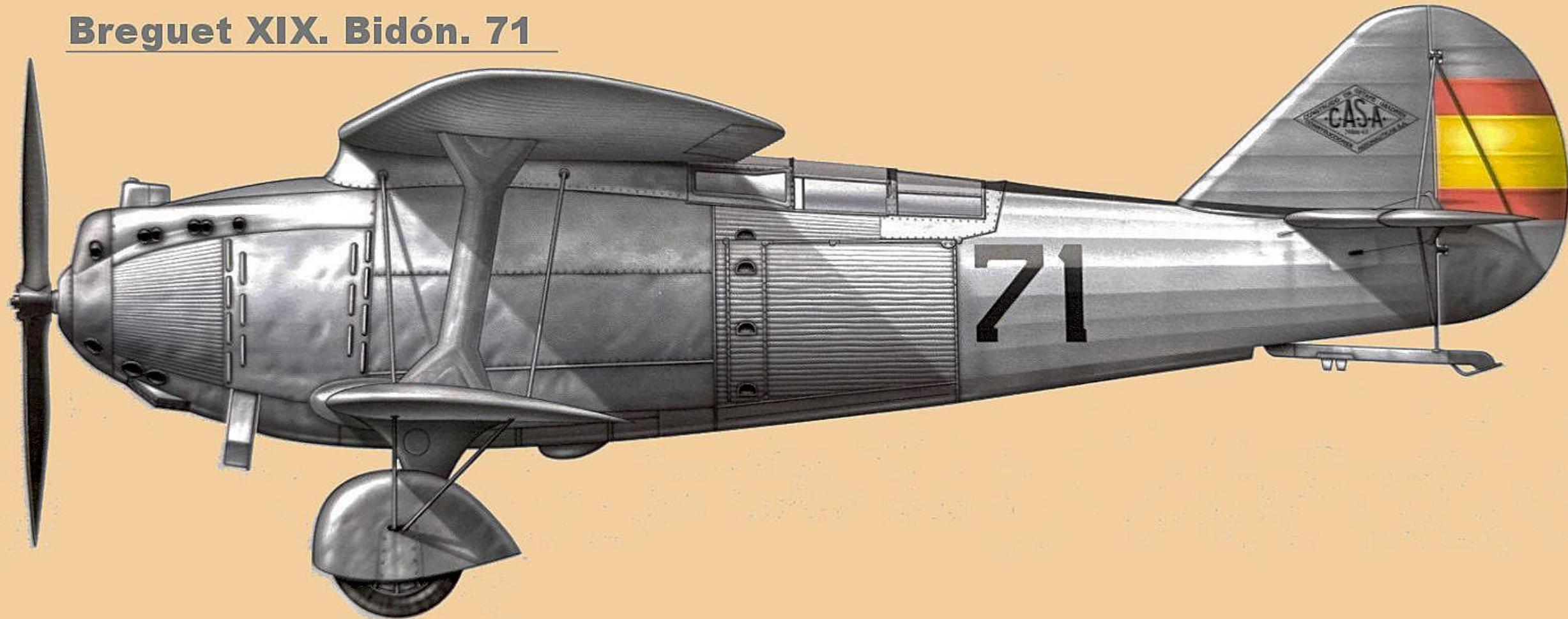
ALTURA 3,74 m

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

PESO VACÍO 1,800 kg

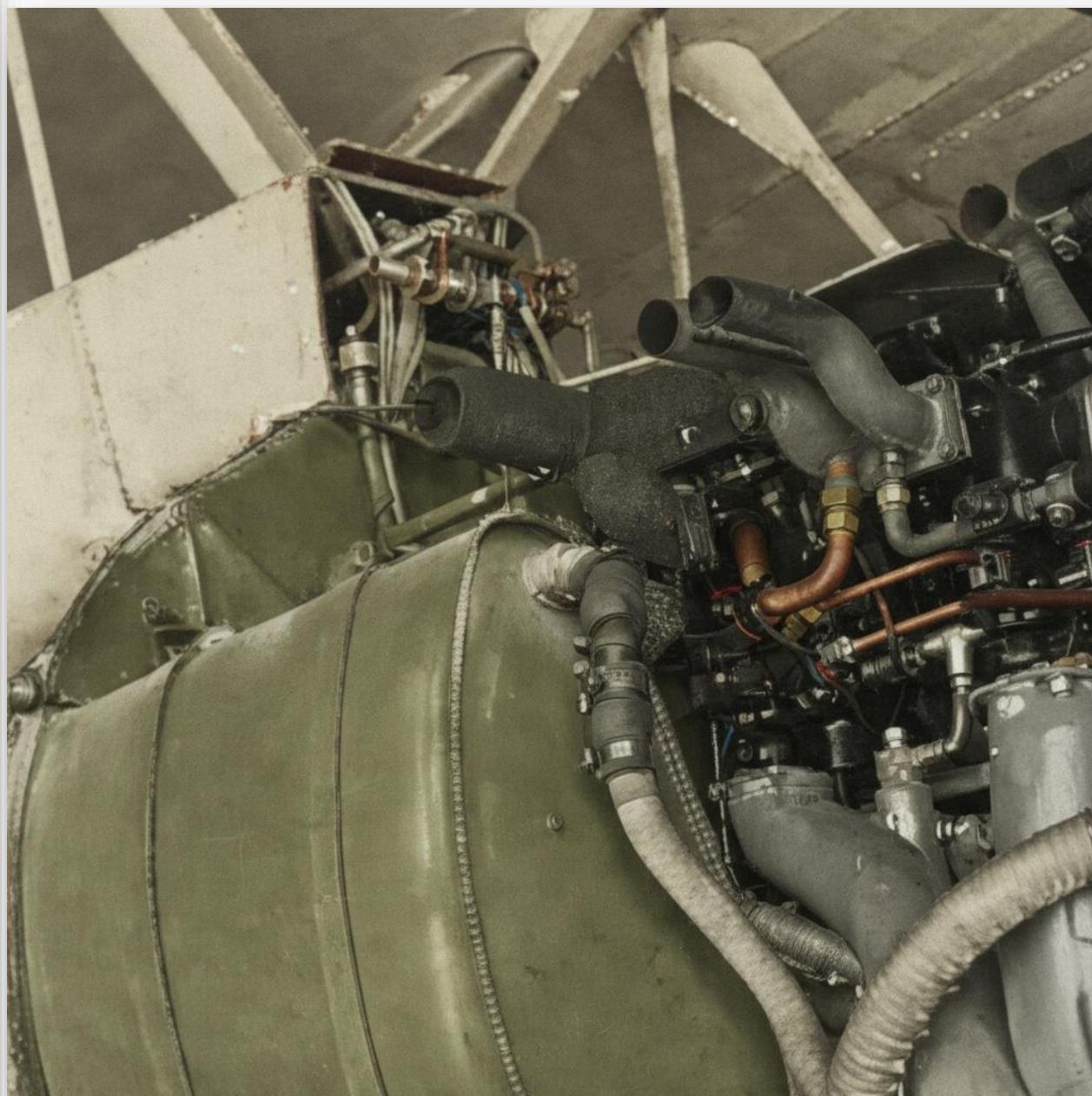


## Breguet XIX. Bidón. 71



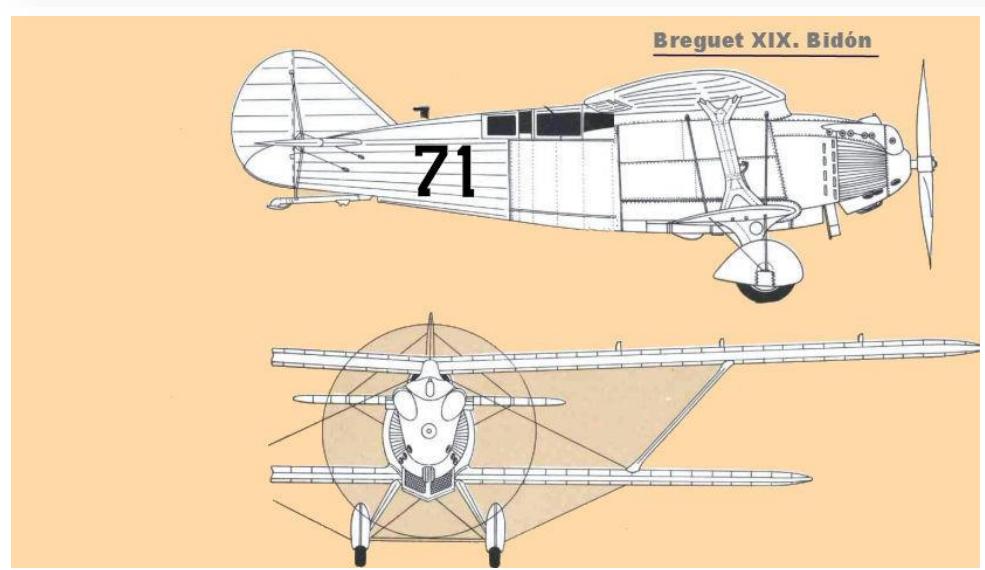


**GAGO COUTINHO Y SACADURA CABRAL.** *Fairey IIID MkII (Lusitania)*







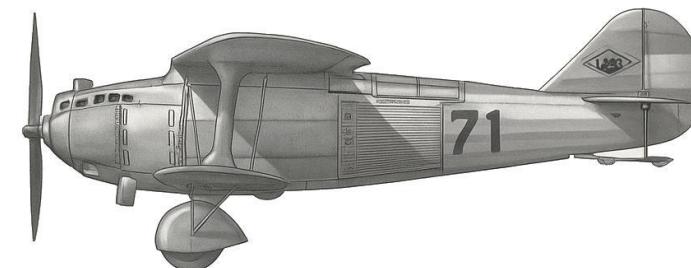




**A** las 11 el aeroplano se encontraba a 540 kilómetros de Bata, lo que a la velocidad que en aquel momento desarrollaba, significaba que faltaban poco más de tres horas para alcanzar el éxito del raid. Por primera vez, desde que a las 3 y media de la tarde anterior Tauima **había acusado recibo de 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.º 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 Ogora.
- 1.930 En compañía del Piloto Cipriano Rodríguez Díaz en un Breguet XIX, batén 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.
- II-10-1930 RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD sobre base de 2.000 Km. a una media de 220,458 Km. hora.
- 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 poseidos 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.

# Recepciones y reconocimientos internacionales

**AÑO II.** NUM. 322. Madrid, sábado 26 de diciembre 1931

Diseñador propietario: LUIS MONTES. Director Luis de Miquel. Subdirector: M. CHAVES NOGALAS. PASEO DE SAN VICENTE, 18 Teléfono 18340

**AHORA** DIARIO GRAFICO

FRECIOS DE SUSCRIPCION:

MADRID ..... 2,00 pta. al mes.  
PROVINCIA ..... 1,00 pta. trimestre.  
EXTRANJERO ..... 20,00 pta. trimestre.

Apartado 8.094.

**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 cubierto un tercio del vuelo de veinticuatro horas.

Siguió un sencillo informe y su compañero de Aviación del capitán don Cipriano Rodríguez, el vuelo Sevilla-Bata se realizó perfectamente. Los dos aviadores cumplieron las tareas al pie de lo establecido para la noche, en la tierra, observando con el auxilio de los telescopios.

Han hecho un magnífico despegue de cerca de los rocosos, en el que figuraron vueltas nocturnas y observaciones de los mercados establecidos para la navegación entre ambos países.

Las tablas y gráficas habían sido trazadas por los propios aviadores. Rodríguez realizó el vuelo en solitario, sin acompañante, para comprobación de la hora sideral y tres cuadros de óptica, que han quedado en observación desde que se llevó el instrumento.

Uno de los momentos más difíciles ha sido el del despegue, debido a la enorme cantidad de nubes. Los aviadores habían iniciado una duración de vuelo de unas veintayuna horas aproximadamente.

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

Se apagaron los motores para grandes aviones y se realizó el vuelo en cabina cerrada del "Avión del Gran Puerto", con motor Hispano de 600 HP. La construcción es análoga a la del "Avión del Gran Puerto", pero es de menor potencia y provisto de cabina cerrada. En este apartado, en el que realizaron su vuelo Haya y Rodríguez, han aterrizado en Bata, en el aeródromo de Génova (G.I.). No realizaron, por tanto en una de las pistaas espontáneas, estrenando los motores.

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

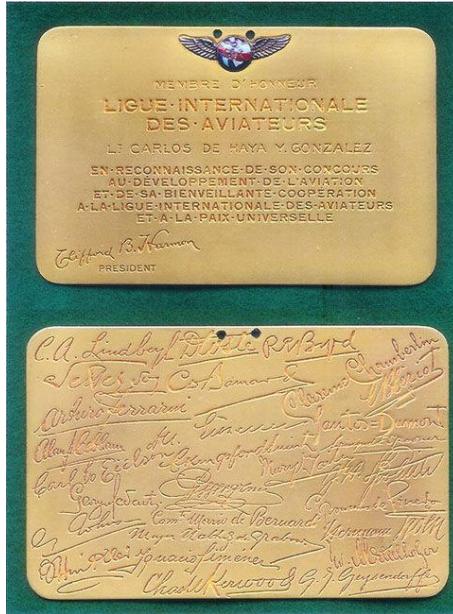
Los "records" que batieron hace poco más de un año sobre Sevilla, en circuito cerrado, son:

- 30 de velocidad, sobre base de 3.000 kilómetros, en circuito cerrado. Bata establecido desde el 25 de mayo de 1930 por los franceses Girier y Weill, que con un sesquiplano Breguet-I-Gipain 600 C.V. alcanzaron la velocidad de 200,700 kilómetros a hora. Haya y Rodríguez lo elevaron a 208,158 kilómetros hora, volando dentro de los límites y medida de la mañana del 17 de diciembre a las diez y media hora del día siguiente.
- El de velocidad, en 2.000 kilómetros, con un kilogramo de carga que lo detallaron a fracción de segundos. Aunque del 17 al 19 de enero de 1930 volaron a 216,024 kilómetros por hora, utilizando el Breguet superpoderoso Hispano 600.

Nuestros aviadores batieron una velocidad media sobre base de 223,658 kilómetros, lo que supera los datos soviéticos a la cifra y media hora y cuatro del día anterior. Esa el 11 de octubre. Con ello conquistaron el "Record" de velocidad air velocímetro de 200 kilómetros hora, que el 22 de septiembre de 1925 establecieron 218,708 kilómetros por hora el aviador francés Lague con aparato Hispano 500 C. V.

**AHORA**

ALGUNOS RECORDS HECHOS EN GLOBO EN SEVILLA FUERON TORNADOS A RECONOCIMIENTOS OFICIALES AL DIA DE HOY. SEVILLA, 26 DE DICIEMBRE. (Foto: EFE)

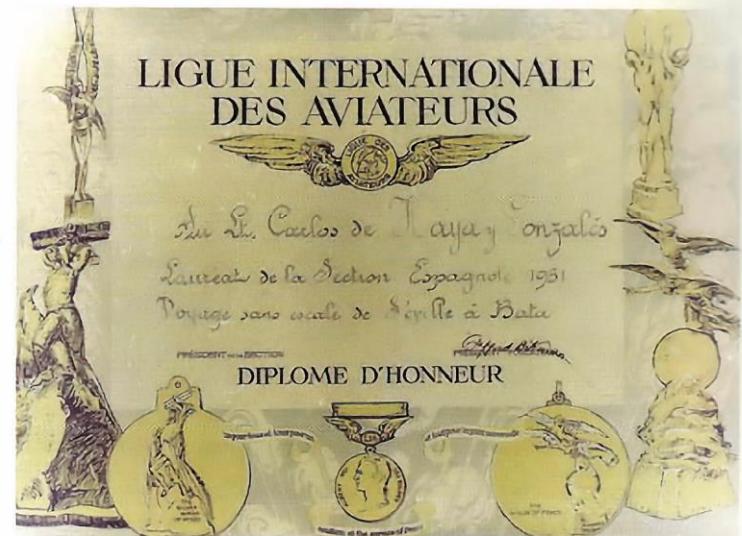


Clifford B. Harmon  
Charles A. Lindbergh  
Dieudonné Costes  
Richard E. Byrd  
Clarence D. Chamberlin  
Cd. Barnard  
Louis Bleriot  
Arturo Ferrarin  
Hugo Eckener  
Alberto Santos-Dumont  
Alan J. Cobham  
Carl Eielson  
Charles Kingford-Smith  
Winifred E. Spooner  
Mary R. Bailey  
James H. Doolittle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

# Recepciones y reconocimientos internacionales

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



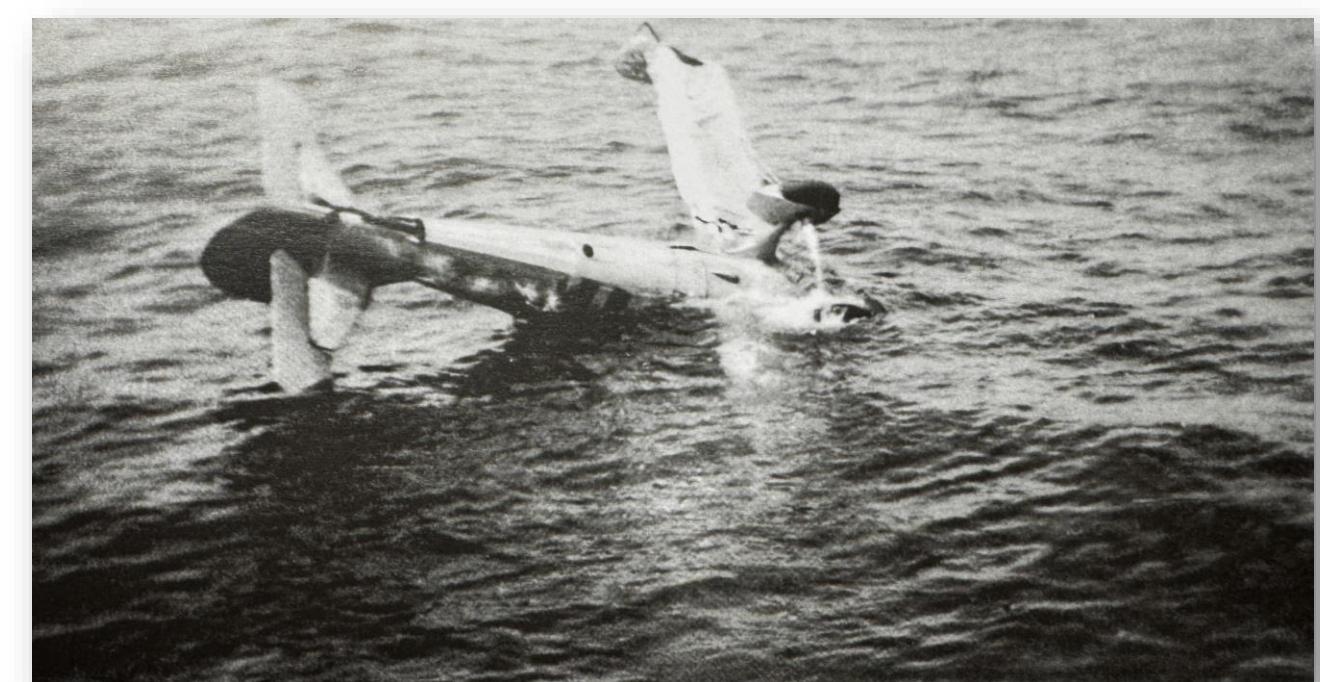


## El vuelo Sevilla-Bata frente a los grandes ráids internacionales

Parámetro	<i>De Haya &amp; Rodríguez (España, 1932)</i>	<i>Costes &amp; Bellonte (Francia, 1930)</i>	<i>Jean Mermoz (Francia, 1930)</i>
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	<i>Moderada en España, casi nula fuera</i>	Enorme en prensa internacional	Mítica: pionero de Aéropostale
Fin político/estratégico	Conexión colonial con Guinea Española	Prestigio nacional francés	Consolidación de red postal aérea







Servicio del Material  
e instrucción de Aviación  
Militar



Escripto num. 5.205

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

Madrid, 16 de octubre de 1935

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the commanding officer or relevant authority.

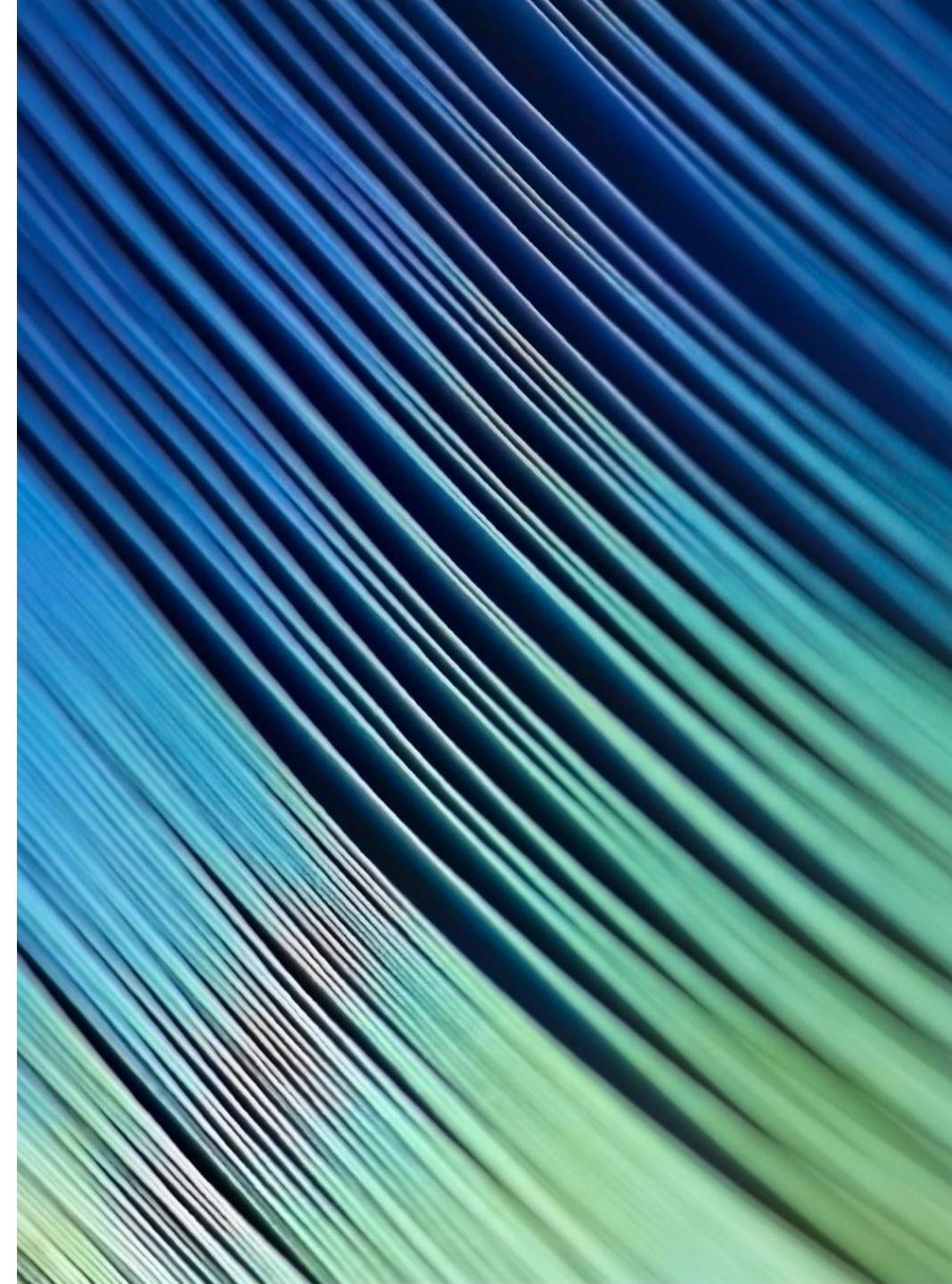
# La Guerra Civil: un piloto en medio del fuego

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)

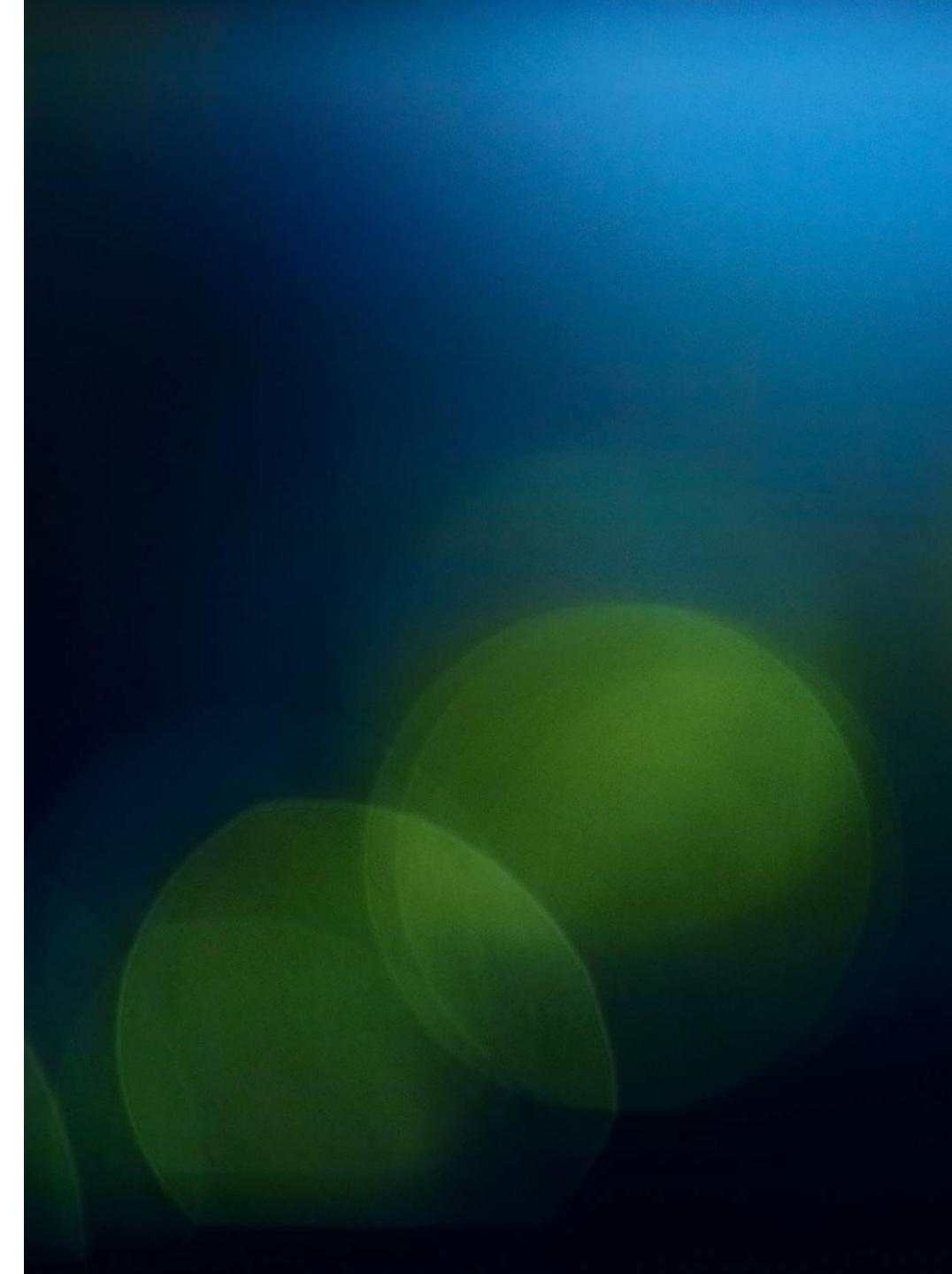


# Muerte en combate: versiones y enigmas

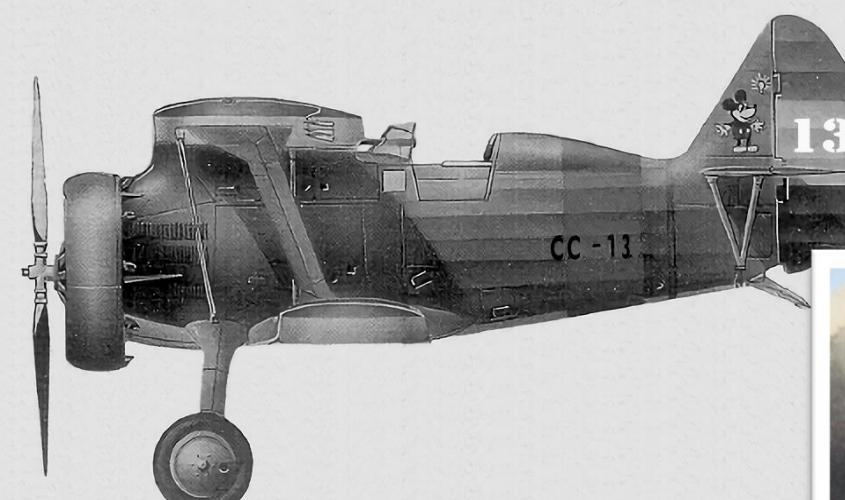
Falleció en 1938 en el frente de Levante.

Posibles causas: combate aéreo o evacuación.

Su muerte temprana consolidó su figura trágica.

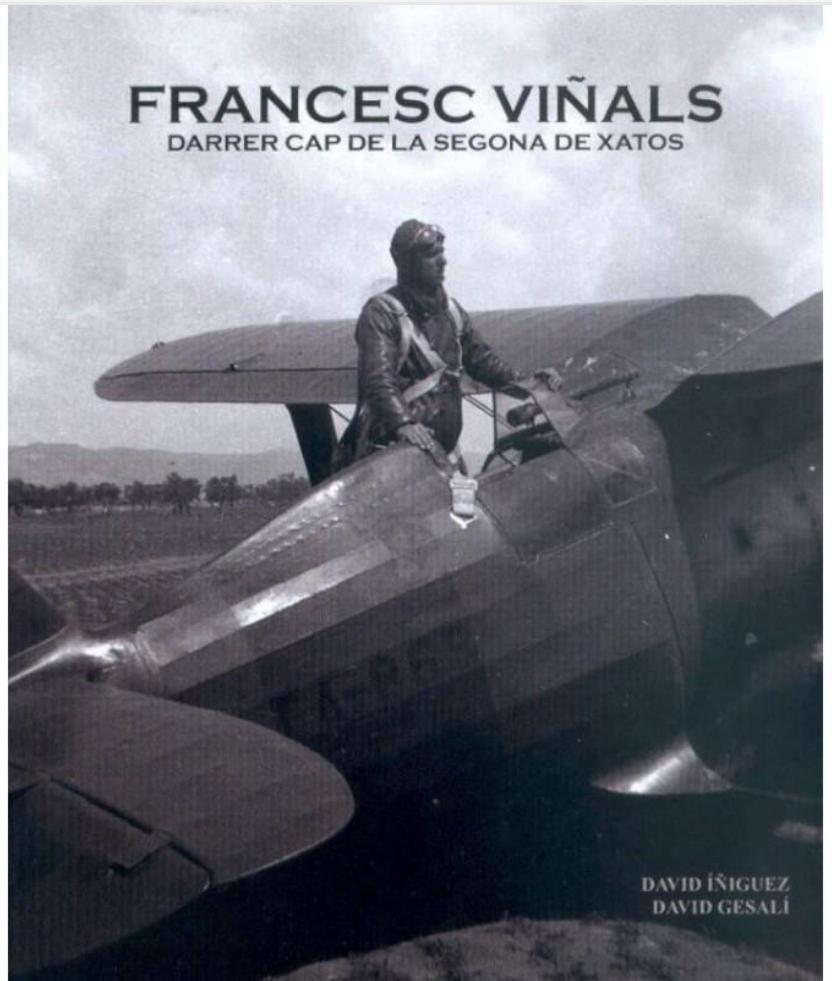


# Muerte en combate: versiones y enigmas



a la Sra  
Mirentzue  
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*



# 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)