

# Salvador Hedilla Pineda

LLUÍS COROMINAS  
Las fotos son de FPAC, CEC y Miguel Sanchís.

**E**ra el 9 de noviembre de 1882, cuando en Castillo, barrio de La Pedrosa, uno de los pueblos que forman la Junta de Siete Villas, de Arnuero en la Comunidad Cántabra, nació Salvador Hedilla Pineda. Sin embargo su apellido era Edilla sin H y así lo mantuvo hasta su llegada a Santander en 1913 y al poco tiempo de empezar a volar lo escribió con H<sup>1</sup>.

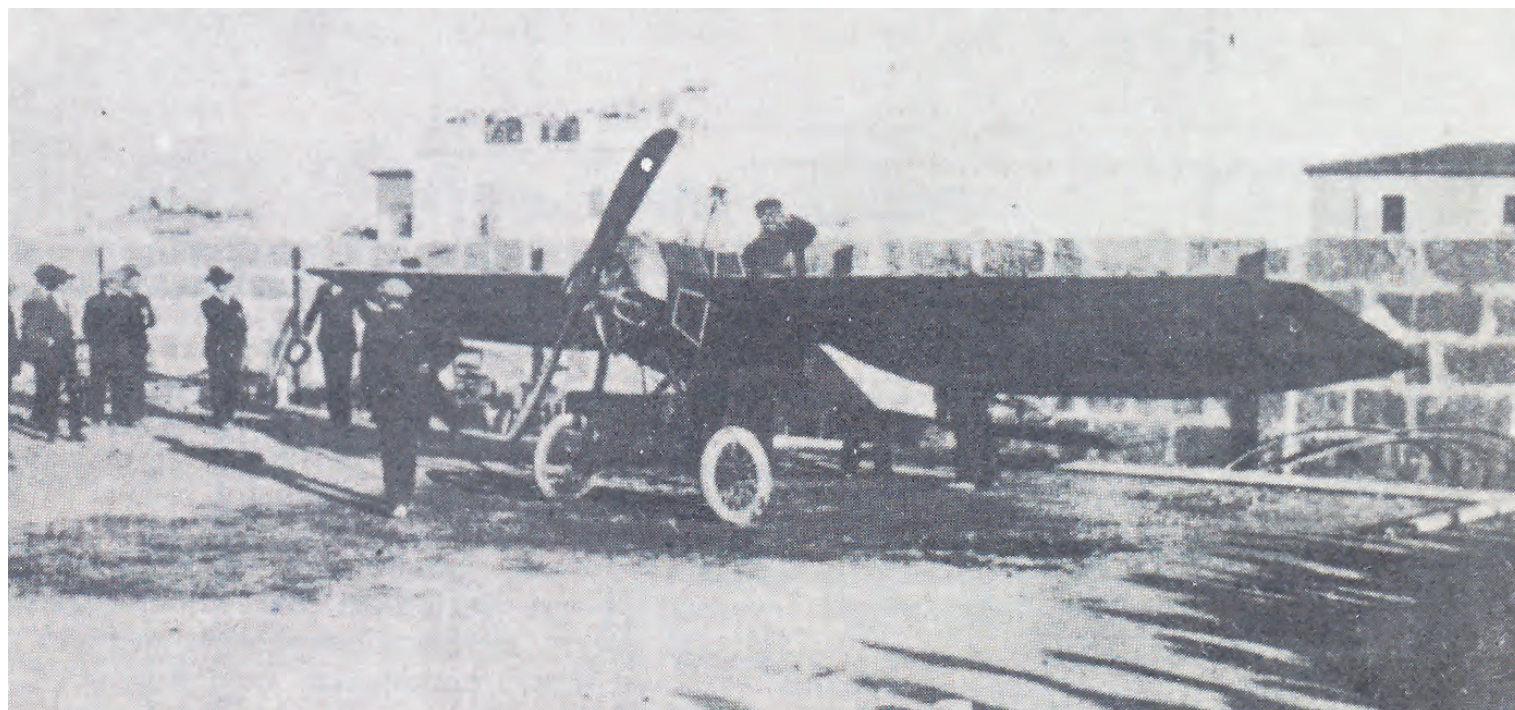
Salvador Hedilla vivió con sus padres en su población natal, hasta que a los 17 años siguiendo la tradición emigrante de los cantabros, marchó a la República Argentina, instalándose en Buenos Aires, consiguiendo trabajo en una compañía de ferrocarriles donde perfeccionó sus conocimientos sobre mecánica. Con los ahorros que consiguió reunir se compró una bicicleta con la cual participó en varias pruebas deportivas, invirtiendo el dinero ganado en diversas pruebas en la compra de varias bicicletas más, montando un negocio de alquiler y reparación de bicicletas. Sin dejar de practicar el ciclismo se inició en el motorismo, estableciendo en 1903 el record de velocidad en el trayecto Buenos Aires-La Plata, distantes 80 kilómetros, obteniendo una velocidad media de 120 Km/h con una moto de 10 caballos de potencia. Siguiendo en Buenos Aires, da un paso más y toma parte en pruebas automovilísticas, consiguiendo en 1911 la marca de 150 Km/h en la prueba de "kilómetro lanzado" con un coche Thames de 80 caballos.

<sup>1</sup>Datos obtenidos del libro: Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 13.

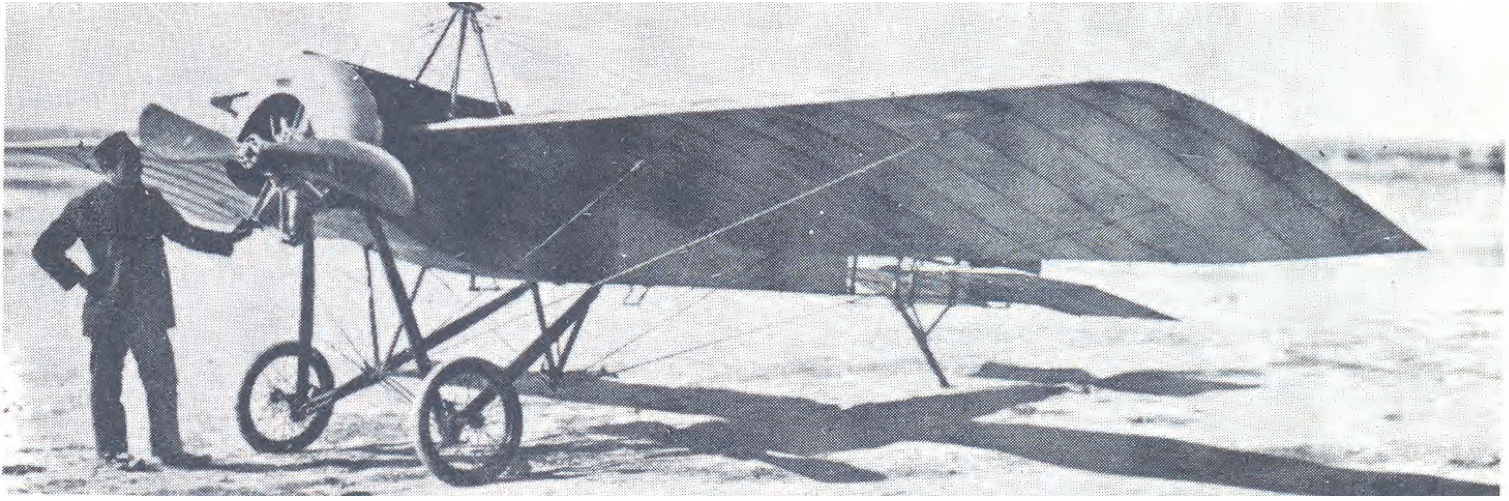
En 1911 en Argentina entró en contacto con el apasionante mundo de la aviación, en una época en que era el gran descubrimiento. Su inquietud por la mecánica le impulsó a ir metiéndose cada día más, hizo un viaje rápido a Europa y tras una rápida visita a Castillo para saludar a sus progenitores, fue a Francia, el centro internacional de la Aviación y volvió a Argentina fascinado por este nuevo mundo. A finales de 1912 liquidó su negocio y fue a Francia donde se matriculó en la escuela situada en Issy-les-Moulineaux, para realizar el curso de piloto bajo la dirección de Robert Morane, donde obtuvo el título de piloto, el 5 de agosto de 1913, tras realizar las pruebas correspondientes en el Aeródromo de Port Aviation, en Juvisy. Esta fue la puerta de entrada en el apasionante mundo de la Aviación, consiguiendo con su entusiasmo y pasión comprarse un avión Morane-Borel con el cual realizó vuelos por varios aeródromos franceses conociendo a pilotos de renombre como Garros, Latham, Gibert, Vedrines entre otros. El Real Aero Club de España le asignó el nº 41 de Piloto Aviador con la fecha del día de su examen, tras su llegada a España.

## HEDILLA AVIADOR

**E**l 3 de octubre de 1913 llegó Hedilla en vuelo a San Sebastián, aterrizando en la playa, procedente de Burdeos. El 19 de octubre realizó una exhibición en el campo de "La Guía" en Gijón a pesar del mal tiempo y en el segundo vuelo



Hedilla en el Vendome con el que voló a Palma.



*Uno de los monoplanos Vendome construido por Pujol Comabella y Cía. en Barcelona.*

sufrió una parada de motor pero consigue aterrizar sin problemas. EL 24 de octubre llegaba Hedilla a Santander, el 25 se hizo socio del Aero Club Montañés. El 26 deseando conocer el estado de su avión Morane Borel despegó a las 6 y media de La Albericia y cuando se encontraba a 50 metros del suelo, el aparato se desplomó rompiéndose el tren de aterrizaje. El 2 de noviembre, arreglados los desperfectos realizó tres vuelos por la mañana, en el tercero cuando regresa hacia el campo se le paró el motor, aterrizando sin problemas en las suaves cuestas de Rubayo. Dejó el aparato custodiado por un vecino que se le ofreció, fue a buscar las herramientas, solucionó la avería y despegó de nuevo dirección a La Albericia donde aterrizó sin novedad.

El 3 de noviembre, el vigésimo aniversario del incendio y explosión del buque Machichaco que mató a unas mil personas e hirió a otras tantas, Salvador Hedilla se comprometió a sobrevolar la procesión que saliendo de la Catedral se dirigiría hasta el monumento de la ciudad que recordaba a las víctimas. La procesión debía salir a las cuatro de la tarde pero por las inclemencias del tiempo no se llevo a cabo, a pesar de lo cual Hedilla despegando de La Albericia, lanzó flores sobre el monumento al no haber procesión.

El 25 de noviembre partió Hedilla en automóvil hacia París para adquirir un nuevo avión, pero tres días antes, queriendo despedirse de sus seguidores decidió hacer un vuelo a última hora de la tarde, fue a La Albericia, puso en marcha el avión, subió a el y despegó, voló hasta el Sardinero, regresó, realizó unas maniobras y aterrizó ya de noche.

El 8 de marzo de 1914, llegaba a Santander Hedilla con su nuevo avión, un Morane Saulnier con motor rotativo Gnôme, de siete cilindros y 70 caballos.

El miércoles 11 de marzo, Hedilla decidió probar su nuevo avión despegando de la Segunda Playa, pero cuando se encontraba sobre la ciudad se aperció que el mando de alabeo se le había estropeado, inclinándose peligrosamente hacia la izquierda lo cual desequilibró el avión. El vuelo terminó en un accidente con el avión destrozado y Hedilla con un fuerte golpe. El aviador montañés se quedaba así sin su medio de vida en el cual había invertido todos sus recursos. Se abrió una suscripción popular y se realizaron actos recogiendo 3.346 pesetas con las cuales marcha el de Santander a París para adquirir un nuevo avión.

El 1 de mayo llegaba Hedilla en vuelo a Zarauz, con su nuevo Vendôme biplaza de tipo militar y último modelo, equipado con un motor rotativo Le Rhône, de siete cilindros y 70 caballos que le daban una velocidad de 130 Km/h y el domingo ya realizaba una demostración en dicha población. A partir de este momento realizó una serie de vuelos en esta provincia, así el 17 de mayo voló en los Campos de Sport, en

El Sardinero. En el último aterrizaje de la jornada, las ruedas del avión se clavaron en el terreno y capotó. Hedilla salió por si mismo indemne y el avión sufrió pocos daños. El día 21 voló en Colindres. Al ir a realizar el último vuelo llevando de pasajera a la señorita Carmen Gastón, en el tercer intento por despegar se puso Hedilla el avión por sombrero saliendo ilesos ambos tripulantes, sufriendo pocos daños el "Santander", nombre con el que había bautizado a su nuevo avión.

## SEMANA DE AVIACION EN GRANADA

**H**edilla embarcó su Vendôme al ferrocarril y marcharon ambos para Granada para participar en la semana de Aviación que había convocado el ayuntamiento, para dar realce a las fiestas del Corpus que iban a realizarse en Hipódromo de Armilla, convertido en aeródromo. Allí fueron llegando Julio Adaro con su monoplano Deperdussin con motor Gnôme de 80 hp, Manuel Menéndez también con Deperdussin con motor de 50 hp, Salvador Hedilla con su Vendôme, el belga Henry Tixier con su Bleriot XI con motor Gnôme de 50 hp y el francés Jean Mauvais con su biplano Sánchez Besa con motor Renault de 70 hp. Las pruebas comenzaron el miércoles 17 de junio con una prueba de clasificación. El viernes 19 se realizaron las pruebas de velocidad en un recorrido entre el hipódromo de Armilla y la torre de la Vela, cubriéndolo dos veces y por último el viernes 19 se realizó la prueba de precisión en la cual los pilotos ascendían a 600 m, realizaban tantas vueltas de espiral como pudieran y realizaban un aterrizaje de precisión, cuya referencia era una sabaña blanca, sujeta en el suelo.

Hedilla debido al mal funcionamiento de su motor solo pudo obtener el cuarto puesto en la clasificación general, por lo cual recibió 2.000 pesetas, según estaba establecido como premio por su clasificación.

## LA COPA MONTAÑESA

**E**l Real Aero Club de Granada convocó la Copa Montañesa de Aviación, con una copa regalada por S. M. el Rey y dotada con 8.000 pesetas, para el piloto que a lo largo de un día recorriera mayor distancia entre el 1 de mayo y el 31 de julio de 1914.

A esta prueba se inscribieron los pilotos Juan Pombo, Julio Adaro, Manuel Menéndez y Salvador Hedilla.

Tras la Semana de Aviación en Granada, Hedilla quiso optar por la Copa Montañesa, volando de Armilla, Granada, a La Albericia, Santander, despegando el 27 de junio de Gra-



*Imagen del avión Monocoque II, diseñado por Salvador Hedilla y construido en Pujol Comabella y Cía.*

nada llegando fácilmente a Getafe; repostó de gasolina y aceite el avión, comió algo y despegó sin perder tiempo pero se encontró con la sierra cubierta de nubes y debió dar media vuelta ante la imposibilidad de cruzarla, perdió por tanto la posibilidad de optar a la Copa.

"En la madrugada de ayer salió de Madrid con dirección a Santander el aviador montañés Salvador Hedilla, que se proponía conquistar la copa Santander, destinada al mayor recorrido en un solo día saliendo de dicha ciudad o llegando a ella.

Hedilla llegó a las siete de la mañana a Burgos, y después de repostarse de aceite siguió su viaje; pero unos 40 kilómetros antes de Santander tuvo que aterrizar y el aparato sufrió la rotura de la hélice"<sup>2</sup> llegando finalmente a Santander dos días después de haber partido de Armilla quedando por tanto sin poder optar a la Copa Montañesa.

Adaro tras tres intentos infructuosos, abandonó por averías. El último día para optar a la Copa Montañesa con su premio en metálico, el 31 de julio, primero despegó a las 5 h. 45 min. Juan Pombo con Enrique Bolado en su Bleriot XI "San Ignacio II" dirección a París, pero a los cinco minutos de vuelo debió regresar para solucionar una fuga de gasolina. Mientras había despegado Manuel Menéndez con su Deperdussin dirección a Castilla. Poco después volvió a despegar Pombo que se perdió a lo largo de la costa cantábrica. Salvador Hedilla, el único que aún estaba en tierra despegó con su Vendôme "Santander" dirección a París. Mientras Pombo se vio obligado a aterrizar en Laredo por otra fuga de gasolina que no pudo solucionar hasta la tarde. A Menéndez se le desprendió en vuelo parte del capó y al realizar el aterrizaje en Los Tornos rompió el avión. Por lo tanto solo quedaba pues en competición Salvador Hedilla que aterrizó en Zarauz para repostar, al tiempo que el alcalde de la población Sr. Pedro Guruceta le firmaba la hoja de ruta ante Bernardino Jeite y Víctor Amiliba como testigos. Eran las 7 de la mañana cuando Hedilla despegaba de nuevo siguiendo la costa can-

tábrica, entró en Francia por Bayona y siguió su costa Atlántica dirección Norte. Tras tres horas de vuelo aterrizó en la comuna de Prognac, cerca de la población de Lesparren. Al ser Hedilla alto, fornido y rubio fue tomado por espía alemán, por lo cual lo retuvieron cinco horas en tierra hasta que es identificado por el alcalde y el comisario que tras invitarle amablemente a comer, le autorizan a continuar el vuelo tras firmar la hoja de ruta. Son las tres de la tarde cuando despegó dirección a París, pero tras una hora de vuelo se encontró con una fuerte turbulencia que zarandeo de lo lindo al Santander, decidiendo aterrizar en Chateaufort, en Angulema. En esta ocasión fue detenido y su Vendôme confiscado al ser tomado por un aviador alemán. Hemos de recordar que Francia estaba en plena movilización y que tres días más tarde, el 3 de agosto, Alemania declaraba la Guerra a Francia, con lo cual la población veía alemanes por todas partes. Aquí por tanto, acababan las posibilidades de Hedilla de llegar a París y daba por terminada su participación en la Copa Montañesa, ignorando que había ganado. Al día siguiente, el Sr. Roy diputado de aquel distrito, respondió por él y Hedilla pudo partir en tren con su Vendôme desmontado hacia Burdeos.

A media noche del día 31, Hedilla mando un telegrama comunicando su aterrizaje en Angulema, lo cual quería decir que había recorrido 456 kilómetros y había ganado la Copa Montañesa.

Hedilla pudo ir hasta Santander pero su avión no fue autorizado a salir de Francia, quedando embalado y facturado en Hendaya, mientras el iba a recoger su premio, llegando a Santander el 2 de agosto en loor de multitudes.

## VUELOS EN CUBA

**E**l 19 de octubre de 1914 Salvador Hedilla embarcaba con su Vendôme en el trasatlántico español Alfonso XII dirección a Cuba, en donde fue recibido por Ramón Pelayo.

En la isla caribeña realizó 50 vuelos, la mayoría en el campo de aviación de "La Bien Parecida" de la Habana. Realizó

<sup>2</sup>Datos obtenidos del libro: Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 13.



Vista lateral del Monocoque II en la que vemos claramente la ausencia de alerones y la cantidad de cables para torsionar las puntas alares.

un vuelo entre La Habana y Matanzas, siendo la primera vez en que realizaba este recorrido. En sus actuaciones compitió y conoció al piloto cubano Domingo Rosillo, naciendo una amistad entre ellos.

Llegaba a Santander el 2 de enero de 1915 con su avión y encontró el Santander completamente reparado y listo para volar. Realizó un vuelo de prueba con plena satisfacción y tras desmontarlo y embalarlo marchó con el aparato hacia Málaga pues tenía acordado con la comisión de fiestas de la ciudad, realizar vuelos los días 6 y 7 de marzo. El primer día sufrió un accidente saliendo ileso, quedando los vuelos aplazados para el 19 en que se realizaron con todo éxito, regresando luego a Santander.

El 6 de abril dejó Santander dirigiéndose a Madrid buscando ayuda económica para conquistar más laureles. Al poco de llegar a la capital fue nombrado profesor auxiliar de la Escuela Nacional de pilotos que funcionaba en Getafe, combinando su trabajo de instructor con la construcción de un monoplano de diseño suyo, cuya gran novedad era que los mandos se habían dispuesto de tal manera que no debían ser reglados cada vez que el aeroplano había de ser montado tras desarmarlo para un traslado.

Este monoplano tenía una envergadura de 9 metros, una longitud de 5, pesaba 360 kilos y estaba motorizado con un Le Rhône de cinco cilindros y 80 caballos que le daban una velocidad de 135 Km/h.

Veamos como se explica en una publicación de la época el vuelo del avión de Hedilla: "En la Escuela de Aviación civil de Getafe se efectuaron las pruebas de un aeroplano, tipo "Monocoque", inventado por el aviador santanderino D. Salvador Hedilla, y construido en España bajo su dirección.

El Sr. Hedilla realizó dos magníficos vuelos en los cuales se demostró el excelente funcionamiento del nuevo aeroplano, que a sus magníficas condiciones de estabilidad une la belleza en el conjunto de sus líneas.

En el segundo vuelo hizo el aviador varios intentos de montaña rusa y virajes, resbalando sobre el ala, respondiendo el "monocoque" de una manera perfecta a los mandos que le imprimía el piloto"<sup>3</sup>.

Entre otras cosa lanzó propaganda política desde su avión sobre Madrid. Su monoplano fue pintado con publicidad.

En la Escuela de aviación conoció a Felipe Comabella, socio y representante en Madrid de la firma Pujol Comabella y Cia, empresa que quería crear en Barcelona una fábrica de aviones y una escuela de aviación. Tras una segunda entrevista con el señor Comabella acepto el cargo de director técnico de los talleres y de la escuela. Para Hedilla representaba la oportunidad que andaba buscando.

## EN BARCELONA

**A** comienzos de enero de 1916 llega a Barcelona por ferrocarril procedente de Madrid con cuatro aviones: un Monocoque I, su Vendôme "Santander", un Monocoque-Hedilla (el avión por el diseñado y construido en Madrid), y un veterano Bleriot con motor Labor-Aviation de 40 hp "Pingüino". Con estos elementos y una docena de operarios contratados por Pujol Comabella y Cia, rápidamente se inició la construcción de los primeros aviones que habían de fabricarse en los talleres de San Martí. Algo que contaba así, la prensa barcelonesa: "Desde hace algunos días se encuentra en Barcelona el conocido aviador Hedilla, del que tantas proezas y valentías ha dado cuenta repetidamente la prensa española y americana"<sup>4</sup> y prosigue relatando "Hedilla viene a Barcelona para ponerse al frente de la Escuela de Aviación, que tratan de crear nuestros amigos los señores Pujol Comabella y Compañía, quienes se proponen en su amplia fábrica de San Martín, dedicar todos sus entusiasmos y gran parte de sus actividades a la construcción de aeroplanos, de los que tenemos la satisfacción de conocer un precioso modelo"<sup>5</sup>.

El 15 de enero, Pujol Comabella y Cia se presentaba oficialmente a la sociedad de esta manera "Los señores Pujol

<sup>3</sup>ABC, 28 de junio de 1914.

<sup>4</sup>ABC, 9 de octubre de 1915.

<sup>5</sup>La Vanguardia, 7 de agosto de 1916.



*El aeródromo de La Volateria (El Prat de Llobregat).*

Comabella y Compañía, invitaron ayer tarde a los representantes de la prensa diaria y profesional a una sesión de aviación que se efectuó en el Hipódromo donde tuvimos el gusto de saludar al notable aviador Montañés, el cual nos mostró el aparato tipo Hedilla igual al que se proponen fabricar los señores Pujol y Comabella en sus talleres de San Martín y que esta previsto de un motor "Le Rhone" de 50 HP<sup>6</sup>.

A las cuatro en punto el señor Hedilla se remontó por primera vez, efectuando un vuelo majestuoso, que alcanza una altura de ochocientos a mil metros, verificando algunos virajes verdaderamente atrevidos, descendiendo a los nueve minutos 51 segundos.

Media hora después volvió a elevarse, evolucionando por el aire por espacio de 31 minutos 30 segundos, remontándose a una altura de unos 1.800 metros.

Sus propósitos, secundando los de los señores Pujol y Comabella, son los de establecer seguidamente la Escuela de Aviación, para lo cual cuenta ya con algunos alumnos inscritos.

Hedilla como director de la Escuela realizó un vuelo con el Vendome y después realizó una demostración con el "Pinguino", avión que no podía volar, presentando luego a los primeros alumnos: Eduard Feliu, Isidor Pons, Gonçal Massó y Enric Pando. En la primera demostración de un alumno que rodaba a baja velocidad, este embistió la barrera causando desperfectos al aparato. Incidente que demostró que el Hipódromo no era el campo adecuado. Había que buscar otro.

En marzo se inició bajo la dirección de Salvador Hedilla la construcción de los primeros aviones en los talleres que tiene Pujol Comabella y Cia. en el barrio barcelonés de Sant Martí de Provençals. Un nuevo modelo inspirado en el Vendôme y mejorando las condiciones del Monocoupe I salió de la fábrica para su prueba en vuelo en el mes de mayo. El nuevo avión modelo Monocoupe II es un monoplano de alas rectangulares, fuselaje tipo cajón casi curvado en su parte inferior cubierto de tela y madera, alas arriostradas con un eje vertical soportado por cuatro montantes, instalados delante de la cabina de pilotaje, con ocho tensores para cada plano

(cuatro en el extradós y cuatro en el intrados). El Monocoupe II tiene una envergadura de 9 metros, una longitud de 5,50 metros. Va equipado con un motor rotativo Rhône de 90 Hp con el cual consigue una velocidad de 120 Km/h y en 5 minutos alcanza 1000 m. de altura y tiene un peso de 360 kg.

En la presentación del Monocoupe II construido en Pujol Comabella y Cia en el Hipódromo de Casa Antúnez, Hedilla consiguió despegar a pesar de lo reducido del campo.

## **AQUEL 1916**

Durante el año 1915, el palmesano José Tous Ferrer, Director y fundador del diario "Ultima Hora", se convirtió en un entusiasta defensor de todo aquello que con la aviación se relacionase. Así pues en el año 1916, organizó una Fiesta Aérea y le dio gran difusión en las páginas de "Ultima Hora".

La programación de la Fiesta Aérea se incluyó dentro de las "Fiestas de Primavera" proyectadas por la sociedad "Velloz Sport Balear", la cual entró en contacto con la casa Pujol, Comabella y Compañía, de Barcelona quienes, además de construir aviones bajo licencia y propios en sus talleres de Sant Martí de Provençals, mantenían una escuela de pilotos.

Para preparar dicha "Fiesta Aérea" llegó a Palma desde Barcelona, por vía marítima, el Director de la Escuela de Pilotos catalana y de la fabrica de aviones, Salvador Hedilla. Tras visitar varios terrenos en los que la exhibición fuera posible, Hedilla eligió el campo de fútbol de la Sociedad Alfonso XIII situado junto a la carretera de Establiments. Tras sugerir unas pequeñas modificaciones (derribar la tapia que cerraba el campo por el lado norte y hacer que la portería de dicho lado fuese fácilmente desmontable), Hedilla regresó a Barcelona, programándose el Festival Aérea para el domingo de Pascua y día de Sant Jordi, 23 de Abril de 1916.

El día anterior llegaron a Palma dos pilotos: Salvador Hedilla y Francisco Coterillo, con un avión monoplano diseñado por el propio Hedilla y construido en los talleres de Pujol Comabella y Cía.

El domingo de Pascua, desde mucho antes de las cuatro, el público abarrotaba las gradas del campo de fútbol del Al-

<sup>6</sup>La Vanguardia, 7 de agosto de 1916.

fonso XIII, pese a que las entradas no eran precisamente muy baratas, teniendo en cuenta los sueldos de la época (1,75 pesetas la entrada numerada y 1 peseta la entrada general sin asiento).

El festival se inició con un partido de fútbol que finalizó con empate a cero goles, inmediatamente después, se desmontó la portería del lado Norte y se preparó el monoplano Monocoupe II.

Pilotado por Hedilla, el monoplano despegó sin incidencias y voló hacia el Norte, en dirección a la Sierra de Alfania, describió una amplia curva y volvió a sobrevolar el campo de fútbol a una altura de unos 500 metros. Volvió a virar sobre el Barrio del Ensanche de la Carretera de Soller y continuó hacia la Sierra de Tramuntana, hasta convertirse en un punto casi imperceptible; volvió a girar y se dirigió hacia el campo de fútbol para tomar tierra; pero entró largo y se estrelló contra la valla que cercaba el campo de fútbol por el lado sur, sin sufrir daños el piloto; pero dejando el avión destrozado.

Los tres días de Fiesta Aérea programados se quedaron en un solo vuelo... magnífico, eso sí; pero sólo uno. Hedilla regresó a Barcelona prometiendo regresar.

## PRIMER VUELO A MALLORCA

**E**n 1916 la comisión de fiestas de verano de la ciudad de Mallorca, preparó los actos a realizar, contando para ello con la inauguración de los tranvías eléctricos en la capital de las Baleares y como plato fuerte, se organizó un raid aéreo desde Barcelona a la capital isleña.

Deseando que la fiesta tuviera todo el carácter nacional que fuera posible, la Comisión consiguió un compromiso de Pujol Comabella y Compañía, la cual se ofreció a realizar el importante raid, en dos hidroaviones construidos expresamente por dicha casa y pilotados por los señores Hedilla director de la Escola d'Aviació Catalana y el Sr. Coterillo.

El recorrido de este importante raid, primero en el que se cruzaba el Mediterráneo desde la península y por aviadores españoles era de 240 kilómetros.

De esta interesante manifestación deportiva era el alma, el activo y emprendedor concejal palmesano don José Tous director y propietario del periódico Última Hora.

Para los ganadores del raid había dos premios en metálico, uno de diez mil pesetas y otro de cinco mil, aparte de la Copa del Mediterráneo concedida por S.M. el Rey.

## LOS PREPARATIVOS

**S**e invitó al Aero Club de Cataluña para controlar oficialmente la prueba y este aceptó. Se gestionó y se obtuvo del Ministerio de Marina la vigilancia del trayecto por buques de guerra, por si fuera necesario prestar auxilio a los aviadores.

A última hora, en las pruebas de los hidroaviones, efectuados en el estanque del Remolá, se inutilizaron sucesivamente varias hélices, al tocar en el agua a causa de haber cedido algo el nivel de los flotadores. Pero el raid estaba anunciado y se propuso la sustitución de los hidroplanos por aeroplanos. Cambio aceptado por los organizadores quedando fijada la salida para el mismo día y hora anunciados. La casa Pujol Comabella y Compañía disponía de dos monoplanos de su construcción, que tripularían los aviadores anunciados. Se efectuaría pues el "raid".

La partida estaba señalada para las cuatro de la madrugada, del 2 de julio de 1916, desde la finca el Remolá, propiedad de los señores Conde, cerca de la playa del Prat de Llobregat, a unos 20 kilómetros de Barcelona. A las dos salieron de la plaza Cataluña varios automóviles conduciendo a los cronometristas del Aero Club, señores Cabot, Creus y Corominas, a redactores deportivos de los principales periódicos locales, fotógrafos de algunas revistas ilustradas de Barcelona y Madrid y buen número de invitados. Poco después salió del puerto barcelonés el contratorpedero Proserpina con representantes de la autoridad marítima de Barcelona, el coronel señor Vives y el señor Brunet delegados por el Aero Club como comisarios de ruta.

Al llegar los invitados al campo de La Volateria finca del señor Casanovas, cedido para efectuar la salida, se veía un monoplano en espera de la solemne hora. Mecánicos y ayudantes estaban ultimando la carga de esencia y en torno de las máquinas se agruparon los invitados y numerosas personas de las fincas cercanas.

Allí los asistentes se enteraron de que solo efectuaría el "raid" el aviador Hedilla, pues el señor Coterillo, al realizar en la tarde anterior un vuelo de ensayo, tuvo la desgracia de caerse con el aparato desde unos diez metros de altura, dando contra un montón de heno, sufriendo desperfectos irremediables de momento en el ala izquierda y el tren de aterrizaje. El señor Coterillo resultó con ligeras contusiones pero quedó imposibilitado para tomar parte en el raid.



Salvador Hedilla preparándose para despegar.

## EL VUELO

**H**edilla, después de recibir algunos saludos, apretones de mano y los buenos augurios de los que le despedían, a las cuatro y media dio orden de poner el aparato en posición de marcha, y ciñéndose un salvavidas montó al puesto de pilotaje, animado y sonriente, inspeccionó minuciosamente el aparato, y una vez cerciorado de su normal funcionamiento, dio la orden de partida.

"Despegó del terreno el aviador Hedilla a las 5 h. 2 min., 7 s. Elevose a 500 metros y tomó rumbo a Mallorca, pasando sobre la vertical imaginaria del punto divisionario de tierra y el mar a las 5 h 8 min. Alejose rápidamente tomando mayor altura y perdióse de vista a las 5 h.13 min."<sup>7</sup>, cuenta un rotativo de la época.

El propio Salvador Hedilla, contó así su vuelo en el nº 164 de la revista Stadium, del 15 de julio de 1916: "A poco de salir, me encontré con fortísimo viento de Levante que hacía casi imposible seguir adelante. De no haber tenido tantísimo empeño en realizar el raid hubiera desistido del viaje. Durante veinte minutos, el viento fortísimo hacía punto menos que imposible permanecer en el aire. Estuve un momento indeciso para retornar al punto de partida.

Pasados los veinte minutos primeros, cesó la violencia del viento.

Me elevé a mayor altura, alcanzando la de 2.000 metros, que he conservado durante toda la travesía excepto al divisar Palma, que he descendido hasta la de 800 metros.

El resto de la travesía solo he atravesado remolinos de viento que poniánme en peligro. Un remolino me ha quitado la gorra y las gafas. El resto del viaje lo he hecho con la gorra en medio de las piernas y con dificultad he podido colocarme las gafas.

La travesía la he efectuado entre niebla. Solo cada diez o quince minutos divisaba trozos de mar, pequeños, haciéndome el efecto de que volaba sobre tierra y atravesaba unos lagos. Las nubes no permitían ver el mar más que de la forma antes dicha

Por la tal causa no he visto ninguno de los barcos de guerra que conducían a los comisarios de ruta. Solo, casi a la

llegar, he divisado un vapor que, seguramente, sería el correo que salió ayer de Barcelona.

He seguido exactamente la ruta que en conferencia telefónica me dieron anoche los cronometradores del Aero Club, señores Macaya y Foyé, que se hallaban en Palma. Hay que reconocer que me detallaron muy exactamente la ruta, y los datos que han dado han sido valiosísimos para el viaje.

Hubiera aterrizado en Can Perantoni; pero debido al inmenso público que estaba congregado, cualquier desvío de la dirección del aparato hubiera podido ser fatal."

El aparato que pilotaba Hedilla era el monoplano número 5, de la casa Pujol, Comabella y Compañía, de construcción reciente, equipado con un motor Le Rhone de 80-90 caballos de fuerza. El avión solo había volado unos cinco minutos el día anterior.

## EN PALMA

**A**l comenzar las fiestas llegaron miles de personas de los pueblos atraídos por el deseo de presenciar el raid Barcelona-Palma.

En el muelle, en la muralla, en la explanada de Can Perantoni y en todas partes desde donde podía verse llegar a los aviadores, aquel 2 de julio de 1916, había gente desde las cinco de la mañana, calculándose que presenciaron el acto más de veinte mil personas.

Poco después de las siete de la mañana apareció en la costa de Poniente un punto, que resultó ser el avión. Entre gran clamor y júbilo avanzaba rápidamente, traspasando el promontorio de San Carlos. Dio una vuelta sobre la bahía y luego otra sobre Palma dirigiéndose después a la explanada de Can Perantoni, punto señalado para el aterrizaje; observó el sitio, dio una vuelta y se dispuso a aterrizar, pero Hedilla vio que no podía hacerlo. Entonces remontó el vuelo, tomando rumbo hacia el Este, en busca de un sitio mejor, haciéndolo en Son Suñer, a donde se trasladaron velozmente varios automóviles, recogiendo a Hedilla.

Este fue aclamado por el brillante resultado del raid. Había salido de Barcelona a las cinco y dos minutos, y llegó a las siete y cuarto, habiendo empleado, pues, en hacer el trayecto, dos horas y trece minutos.

Todo el público se mostró entusiasmado. El Ayuntamiento

<sup>7</sup>La Vanguardia, 14 de agosto de 1916.



*Iniciando el vuelo a Mallorca en 1916.*

colocó un mojón con una inscripción en el sitio donde aterrizó.

Además de los premios establecidos, Salvador Hedilla fue condecorado por el gobierno con la Cruz de Isabel la Católica.

Salvador Hedilla se había ganado las simpatías de Mallorca que se tradujo en la petición de vuelos. El 5 de julio, Coterillo que llegó con el Vendôme Pelayo nº 2 en el vapor correo Jaime I, realizó algunos vuelos sobre Son Suñer. Al día siguiente Hedilla sobrevoló el buque Nirmar en el cual partía el capitán general Valeriano Weyler. El día 7 Hedilla realizó una demostración en el campo de fútbol Alfonso XII, de donde despegó, realizó un vuelo de unos 15 minutos y al proceder a realizar un aterrizaje de precisión al decidir dar "motor y al aire", el motor se paró acabando la maniobra en aerogol al ser detenido por la portería contraria que quedó arrancada resultando roto el avión.

Hedilla volvió a Barcelona pero regreso a Mallorca el 22 de julio para cumplir con su palabra dada al alcalde de La Puebla. Con quien había acordado realizar una demostración el 23 en las fiestas deportivas del municipio. En el primer vuelo, se le paró el motor segundos después del despegue desapareciendo de la vista del público detrás de una loma en terrenos de Sa Llebre, pero Hedilla consiguió aterrizar entre almendros, llegando el avión remolcado por un carro ante el público. Se puso en marcha de nuevo el motor y Hedilla realizó su demostración habitual de virajes en doble S.



Monumento erigido en Mallorca donde aterrizó Hedilla.

## OTRO PROYECTO

Poco tiempo después, el 1 de agosto de 1916, cuando aun resonaban en la mente de Hedilla las felicitaciones y alabanzas a su epopeya mediterránea, este "deseoso de demostrar su gratitud a S.M. el Rey por la hermosísima copa de oro que le fue entregada por nuestro augusto monarca, intentará el raid Barcelona-Santander"<sup>8</sup>.

Al día siguiente, miércoles 2, podía leerse en La Vanguardia "Hedilla partirá el viernes probablemente, del aeródromo de Casa Antunez, siguiendo una línea recta por encima de Martorell, Montserrat, Igualada, Panadella, Balaguer, Sierra Ribagorza, Sierra Benasque, Sierra de la Peña, Pamplona, Alsasua, Durango, Bilbao, Santander.

El aparato será el mismo monoplano Pujol Comabella, número 5, con que efectuó el raid Barcelona-Palma, provisto de motor Le Rhone 100 HP"<sup>9</sup>.

Recientes aún los raids Madrid a Cartagena realizado por S.A.R. el Infante don Alfonso y el realizado de Madrid a Tarragona, por los señores Moreno Abella y Riaño, sobre una distancia el primero de 390 kilómetros y 440 el segundo, en línea recta ambos, mientras que el que trataba de emprender Salvador Hedilla tenía un recorrido de 550 kilómetros.

El monoplano Nº 5 de Hedilla, se trasladó al hipódromo de Casa Antunez el 3 de agosto, llevando pintadas en las alas los colores de la bandera nacional y según lo previsto, despegará "mañana de madrugada, en cuanto apunte el día, a fin de poder llegar a Santander a las nueve, aproximadamente, proponiéndose aterrizar en el campo de experiencias co-

nocido con el nombre de La Albericia donde el aviador Pombo tiene instalados sus hangares" y prosigue más adelante "El señor Comabella se ha trasladado ya de Madrid a Santander para cuidar de la recepción que deberá hacerse a Hedilla"<sup>10</sup>.

Por su parte, el Aero Club de Cataluña y el de España designaron los cronometradores y delegados oficiales, designándose al Sr. Córdoba para que cronometrará en Santander.

El 3 de agosto, se recibió en Pujol Comabella, la noticia de que S.M. el Rey permanecería el sábado en Santander y que con mucho gusto esperaría la llegada de Hedilla, por lo tanto el raid se atrasaba a la madrugada del sábado.

Transportado el monoplaza que había de pilotar Hedilla al hipódromo, se realizaron dos vuelos de prueba. En el primero con una duración de siete minutos y el segundo de treinta y siete. El segundo vuelo lo realizó Hedilla a una altura de dos mil metros, pasando por encima de Martorell, montaña de Montserrat, Igualada, Sitges, Prat pasando por encima del aeródromo dirigiéndose después hacia San Martín y de allí al Tibidabo, regresando a Casa Antunez, donde aterrizó encantado del funcionamiento, tanto del monoplano como del motor.

Eran las tres de la madrugada del cinco de agosto. El lugar la Plaza Catalu-

ña. Allí frente a un conocido bar se fueron congregando conocidos deportistas, miembros de la Junta Directiva del Aero Club de Cataluña, periodistas de la prensa cotidiana e informadores gráficos. Este grupo humano se trasladó a Casa Antunez a bordo de varios automóviles, encontrando público aglomerado en el aeródromo.

## PRIMER INTENTO

En la entrada del aeródromo de Casa Antunez, estaba situado el monoplano Monocoupe II, realizando los mecánicos los últimos retoques. "Clareaba el día cuando Hedilla, acompañado de los señores Pujol, los cronometristas y socios del Aero Club de Cataluña, señores Cabot, Brunet, Foyé, Canudas y Feliu, se dirigió hacia su aparato, que inspeccionó, tomó asiento y empuñando el volante se aprestó a emprender la marcha"<sup>11</sup>.

Hedilla puso en marcha el motor a las 4 h. 32 m. 23 s., despegando "dirección a las últimas estribaciones de San Pedro Mártir, virando dirección al mar, regresando al aeródromo, bordeando la línea costera y pasando nuevamente por encima del aeródromo a una altura de unos doscientos metros.

Dirigiéndose nuevamente hacia San Pedro Mártir a mayor altura -unos 400 metros- regresando de nuevo por encima del mar, pasando por el lugar que ocupaban los cronometristas a las 4 h. 46 m, 28 s 2/3"<sup>12</sup>.

Los allí presentes creían que en aquel momento se iniciaba el auténtico raid, mientras el aparato se empuñaba por

<sup>8</sup>La Vanguardia, 3 de julio de 1916.

<sup>9</sup>La Vanguardia, 1 de Agosto de 1916.

<sup>10</sup>La Vanguardia, 2 de agosto de 1916.

<sup>11</sup>La Vanguardia, 4 de agosto de 1916.



instantes, se convertía en un punto y desaparecía de la vista, pero los que usaban prismáticos retuvieron al resto al comprobar que volvía e iba descendiendo hasta aterrizar a las 4 h. 57 min, explicando el aviador que "la espesa niebla que había le impedía orientar su rumbo y que ello era la causa de su aterrizaje"<sup>13</sup>, posponiéndose así la partida hasta el día siguiente, telegrafiando los señores Pujol y Comabella a Santander avisando del aplazamiento del raid.

## SE INICIA EL RAID

**E**n esta ocasión se sacaron las barreras de los extremos del campo (hipódromo Casa Antunez) para poder aprovechar mejor la distancia máxima utilizable.

Desde la madrugada, el 6 de agosto, el "Monocoupe II" Rhone 80, provisto de un depósito suplementario detrás del puesto del piloto, estaba listo.

Hedilla probó el motor; todo funcionaba bien y dio orden de soltar el aparato. El avión rodó unos doscientos metros y se fue al aire, tomando "rumbo hacia la parte de Gava, virando y regresando al aeródromo, muy internado en la parte de mar, pasando por la línea imaginaria establecida por los comisarios y cronometristas a una altura de unos mil quinientos a dos mil metros a las 5 h. 14 s.

Nos pareció que esta vez tomaba rumbo directo hacia su destino, pero transcurridos unos diez minutos vimosle regresar de nuevo hacia el aeródromo, muy internado por la parte del mar, y a mucha mayor altura que la vez anterior.

A las cinco y doce minutos pasó de nuevo por encima del lugar en que se hallaban los señores Bosch y Catarineu, Brunet y Cabot que actuaban de comisarios, tomando entonces rumbo por encima de la montaña de San Pedro Mártir, elevándose cada vez más, desapareciendo por fin de nuestra vista por entre unas nubes, cuando el reloj del señor Brunet señalaba exactamente las 5 h. 17 m"<sup>14</sup>.

## EN SANTANDER

**A** las ocho y media de esta mañana recibió el delegado oficial del Real Aero Club de España, señor Córdoba, un telegrama de Barcelona, anunciando la salida de Hedilla. Seguidamente se trasladaron al campo de aterrizaje de La Albericia, el alcalde de Santander, el gobernador civil, el presidente de la Diputación, el señor Comabella y el aviador Pombo.

Después del despegue en Barcelona y de la llegada del telegrama en Santander, la espera se hacía larga, entre los comentarios en los corros habituales, miradas continuas a los relojes. Para los que esperaban noticias en tierra, el tiempo pasaba lentamente, hasta que antes del mediodía se recibió en siguiente telegrama de Hedilla:

"Benasque, 6, 10 mañana.

Después de dos horas y media de haber salido de Barcelona, siempre perdido entre densa niebla, a una altura mínima de 3.500 metros sobre montañas de 3.000 metros de altura he visto un trozo de tierra. Me hallaba sobre la Maladeta (3.404 m.). Hice rumbo hacia el Sur, buscando terreno para aterrizar, encontrando un campo mediano donde aterricé con felicidad.

<sup>12</sup>La Vanguardia, 6 de agosto de 1916.

<sup>13</sup>La Vanguardia, 6 de agosto de 1916.

<sup>14</sup>La Vanguardia, 6 de agosto de 1916.

<sup>15</sup>La Vanguardia, 8 de agosto de 1916.



Procuraré continuar la ruta, aun cuando las condiciones del campo harán difícilísima la partida.

La estación de ferrocarriles mas próxima es Barbastro a 100 kilómetros.- Hedilla"

La razón por la cual el piloto se desvió hacia el Norte, era muy sencilla. Al perder el contacto visual con el terreno, no se dio cuenta de que el viento lo empujaba hacia los Pirineos"<sup>15</sup>.

## PERIPECIAS

**A**l aterrizar, cuando el avión ya estaba casi parado, una rueda chocó contra una roca, levantando la cola del avión, rompiéndose la hélice y un montante del tren de aterrizaje.

Se encontraba cerca del puerto de Benasque, a poca distancia de la frontera francesa y a unos doscientos ochenta kilómetros en línea recta, de Barcelona, cubriendo esta distancia en dos horas y media, cumpliéndose el promedio calculado para llegar a Santander en cinco o cinco horas y media.

Mientras esto sucedía, en Santander S.M. el Rey llegó al campo a las doce de la mañana, acompañado del marques de Viana, y de los duques de Arión y Santoña, pidiendo noticias del aviador.

Al ver que el tiempo pasaba, Pombo se dispuso a salir a buscarlo con su avión, pero el señor Córdoba que acababa de hablar con Barcelona, transmitió la noticia.

Volviendo al aterrizaje, en seguida que el avión tomó tierra, acudieron a su lado una docena de pastores, que le ayudaron a plegar las alas y a conducirlo de la mejor manera posible. Era tarde, estaba cansado, pero mando a un voluntario a Benasque para encargar al carpintero del pueblo un listón de madera de las dimensiones que dio con el ruego de que volviera a primera hora de la mañana siguiente con un carro, luego se dispuso a pasar la noche en una cabaña.

A primera hora del día siguiente llegó el carro y el listón pedido y tras un par de horas de trabajo, Hedilla había sustituido el montante roto, ató la cola del avión al carro para llevarlo a remolque y así, emprendió la marcha, tardando entre



*Hedilla se dirige a la costa para iniciar el vuelo sobre el Mediterráneo.*

cinco y seis horas en llegar a Benasque. Llegado a esta población decidió seguir hasta Barbastro; así que la extraña comitiva de carro, avión, Hedilla y acompañante prosiguieron hasta la población indicada, donde había estación ferroviaria. Llegado a Barbastro, localizó un campo, completamente llano y libre de obstáculos, entre esta población y Castejón del Puente.

El 13 de agosto, llegaban los comisarios Brunet y Canudas a Barbastro, localizaron rápidamente a Hedilla, y este que había revisado y probado el avión, al llegar los comisarios decidió proseguir ruta.

A las cinco y media de la mañana despegó de Castejón, desde un campo algo justo "viéndolo marchar más de quinientas personas, llegando algunas de ellas de los pueblos cercanos, que distan unos nueve y diez kilómetros del punto escogido para la salida"<sup>16</sup>, resultando "pronto envuelto en una pegajosa niebla, que no le abandono en todo el viaje, pasando sobre Huesca y Pamplona, alcanzando el mar y llegando hasta Santoña, pero la niebla espesándose, y la lluvia persistentemente caía en la franja litoral, le cerraron el paso hacia Santander, y hubo de dirigirse al sur y tomar tierra, a punto de agotársele el combustible, a 20 kilómetros de Bercedo en un terreno muy difícil. En una bicicleta que le prestaron, marchó Hedilla a la estación del ferrocarril, desde donde telegrafió a Santander para tranquilizar a los que allí le esperaban"<sup>17</sup>.

La niebla le impidió despegar aquel día, y el martes 15, salió de Quincoces "a las 7 h. 45 m., con gran niebla desviándose hacia la derecha a baja altura, saliendo de Castro Urdiales tomando rumbo hacia Santander"<sup>18</sup>, contorneando "la alta montaña de La Peña y se dirigió a Castro Urdiales buscando la costa entre la niebla: al vislumbrarla descendió y volando a muy poca altura sobre la superficie del mar llegó a El Sardinero donde, luego de ganar unas decenas de metros evolucionó durante unos minutos, lo mismo que sobre el palacio de La Magdalena a cuyos jardines salió la Real Familia para admirar las hábiles maniobras del aviador. Este se dirigió finalmente a La Albericia y aterrizó entre el eufórico entusiasmo de los muchos que le esperaban"<sup>19</sup>. Pese a lo accidentado del viaje, y a haber tardado más de una semana en

recorrer un trayecto que esperaba cubrir en unas cuatro horas, el entusiasmo de los montañeses por su paisano era enorme. Además " S.M. el Rey, acudió esta tarde al hangar (16 de agosto de 1916) y examinó el aparato. Hedilla permanecerá varios días en Santander, siendo probable que efectúe varios vuelos".

Hedilla decidió regresar a Barcelona, vía Madrid, realizando así un triángulo de más de 1.600 kilómetros de recorrido, ya que el extraordinario comportamiento del monoplano y del motor, le impulsan a afrontar esta bonita proeza.

## SANTANDER-MADRID

**E**l mal tiempo retuvo a Hedilla en Santander hasta el sábado 26 de agosto, que ante gran número de aficionados y de amigos, desplazados a La Albericia, donde se concentraron desde primeras horas de la mañana, mientras en el interior del hangar se realizaban los preparativos necesarios.

Las nubes que se acercaban podían cerrar los pasos de la cordillera, ante lo cual y con la premura necesaria para poder salir y cruzar las montañas, Hedilla se despidió de sus amigos. Subió al aparato, se cercioró de que todo estaba en orden y dio orden de poner en marcha la hélice, mientras otros sujetaban el aparato. Se mantuvo así un rato para calentar motor, señaló para que soltaran y el "Monocoque II", tras una corta carrera se fue al aire "ganando rápidamente altura, alejándose hacia el Sardinero, virando sobre Piquio para, siempre ascendiendo, volver sobre Cueto y San Román y cruzar sobre el aeródromo, momento en que Pablo Martín Córdoba, delegado del Aero Club, cronometrará la salida: son las 5 y 45 min.

El vuelo transcurre con normalidad hasta llegar al Alto de la

<sup>16</sup>La Vanguardia, 7 de agosto de 1916

<sup>17</sup>La Vanguardia, 14 de agosto de 1916.

<sup>18</sup>Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 50.

<sup>19</sup>La Vanguardia, 16 de agosto de 1916.

<sup>20</sup>Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 50.

Brújula, a unos 40 kilómetros de Burgos, donde un fuerte viento del noroeste hace derivar el aeroplano, desviándolo 15 kilómetros de la ruta y echándole sobre los montes Oca. Va en aumento la fuerza del viento hasta resultar éste casi huracanado, por lo que el aviador, al que el control del aeroplano se le va haciendo imposible, decide aterrizar, y en plena maniobra, una fuerte racha de viento le carga de costado, inclinando bruscamente al aparato que toca al suelo con una rueda, resultando averiado el tren de aterrizaje y sufriendo el consecuente capotaje con rotura de la hélice<sup>20</sup>, mientras que Canudas, en sus memorias explica que el aterrizaje se produjo porque "apercibió pequeños fallos de motor, pero no creyó que la cosa fuera grave. Minutos después los fallos aumentaron y la parada de motor era inminente. Busco un lugar apropiado y a pesar de que la maniobra era algo difícil, Hedilla lo consiguió. Aterizó perfectamente, el aparato rodó unos metros y cuando ya iba a poca velocidad tropezó con un margen; realizó un capotaje parcial, suficiente para romper la hélice y aplastar el motor contra el margen".

"Salvador, que a los pocos minutos de sufrir el accidente se ve rodeado por numerosas personas de Villafranca, es amablemente ayudado por todos, y puede trasladar con facilidad el aparato a Briviesca, la estación de ferrocarril más próxima, embarcándolo allí, facturado a Barcelona, y marchando el esa misma noche a Madrid donde se le espera para que efectúe los vuelos de demostración del Condor, biplano fabricado bajo su dirección en los talleres Pujol Comabella y Cia."<sup>21</sup>.

Veamos la versión de otro rotativo "El aviador Sr. Hedilla que por una avería sufrida en su aparato no ha podido realizar el vuelo Santander-Madrid, llegó ayer a esta corte.

El Sr. Hedilla ha referido el accidente, manifestando que el vuelo fue magnífico hasta el sitio conocido por Alto de la Brújula, donde reinaba un fuerte viento Noroeste.

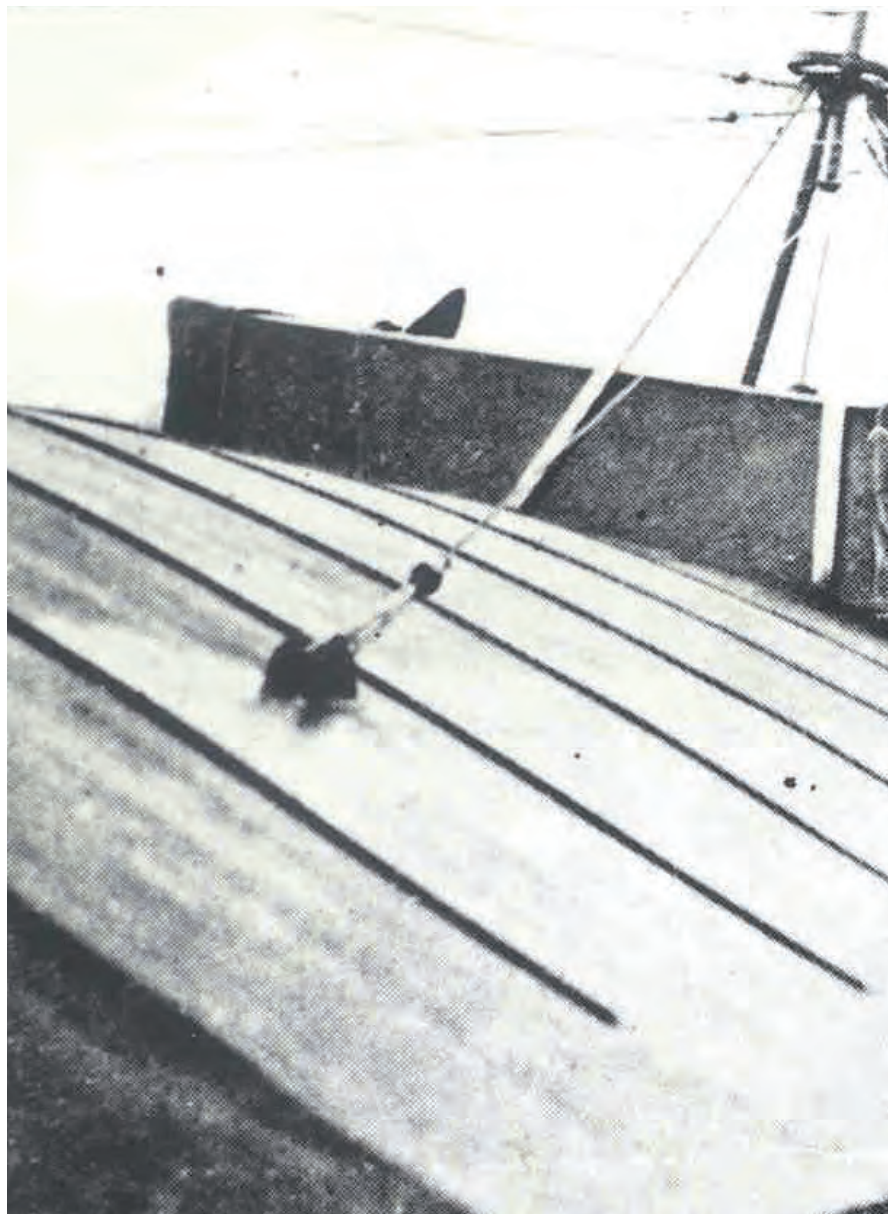
Con grandes esfuerzos consiguió ganar el valle de Villafranca; pero una nueva racha de viento hizo que el aparato diera una sacudida, y como iba ya a muy corta distancia del suelo una de las ruedas tocó con una piedra.

Por efecto del choque el aparato dio una vuelta de campana, cayendo a tierra sin que las alas llegasen a tocar el suelo ni el aviador sufriera daño alguno.

El Sr. Hedilla fue muy atendido en Villafranca, desde donde se trasladó a Briviesca, donde la condesa viuda del Val puso a su disposición un automóvil, por si el aviador deseaba regresar en él a Madrid.

En esta capital se propone el Sr. Hedilla probar un nuevo aeroplano Cónдор, tipo Taube, marchando a Barcelona en los primeros días de septiembre<sup>22</sup>.

Aparte del viaje en si, lo interesante de estos últimos párrafos es la referencia a que se esperaba a Hedilla en Madrid para volar un Cónдор "Taube". Sobre este avión solo hay constancia de que en España vino uno volando hacia febrero o marzo de 1914 y no hay referencia a que llegaran más. Con la venida a España de este avión, su piloto Josef Suvelack parece ser que se llegó a un acuerdo con la firma Pujol Comabella y Cia para fabricarlo. Según parece a lo largo de 1914 la firma barcelonesa fabrico algunos: dos o tres según Jaime Velarde Sillio o seis según Josep Canudas. De ellos se montaron los fuselajes que no se pudieron motorizar pues antes de venir los motores se desató la I Guerra Mundial. Es-



te avión que voló en la Aviación Militar se dio de baja a principios de 1916 y su motor fue colocado en uno de los biplanos Barrón Flecha construidos en Cuatro Vientos. Estos aparatos el primer ejemplar realizó el primer vuelo el 3 de abril de 1915 y cuando llegó Hedilla a Madrid, el Taube ya no estaba en vuelo, mientras si que volaban los Flecha. Con estos datos se puede decir que en las informaciones aparecidas hay una confusión o que hay fechas mal determinadas.

Tras buscar un terreno adecuado para instalar la Escuela de pilotos, la empresa Pujol Comabella y Cia llegó a un acuerdo con Guillermo Casanovas, propietario de un terreno en El Prat de Llobregat. El terreno era campo de La Volatería, un llano de 600 metros de longitud por 300 metros de ancho a 200 metros de la playa y paralelo a esta.

El 2 de septiembre de 1916 Hedilla organiza el traslado del material de vuelo del hipódromo al nuevo aeródromo y el 7 se inauguraba, esta vez de verdad, la llamada Escuela Catalana de Aviación de la casa Pujol Comabella y Cia comenzando el curso los ansiosos alumnos Feliu, Canudas, y Ramón Maldonado. A mediados de noviembre llega a Barcelona, el piloto cubano Domingo Rosillo<sup>23</sup>, contratado para ayudar en la escuela a Hedilla, al necesitar este cada día más le presencia de Coterillo en la fábrica de San Martí.

En 1917 Pujol Comabella y Cia obtiene un contrato para fabricar seis aviones para el Ministerio de la Guerra y a comienzos de enero Salvador Hedilla contrae matrimonio con la cantante lírica Visitación del Campo. De su viaje de novios

<sup>21</sup>Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso Pág.52.

<sup>22</sup>Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso Pág.52.

<sup>23</sup>ABC, 28 de agosto de 1916.

*Hedilla en la cabina de su Monocope II, con un flotador, antes de iniciar el vuelo a Mallorca.*



a Madrid y Paris consigue el contrato de fabricación y los planos del caza francés Spad. A lo largo del mes de enero llegan a La Volateria un nuevo Vendôme con motor Anzani de 45 Hp en estrella, para la escuela. También llega el Morane Saulnier de Valentín Díaz realizando unas nuevas alas, entelado y puesta a punto del motor. Cuatro semanas más tarde tras probar Hedilla el avión, es entregado a Díaz. Hedilla aprovechó la ocasión para tomar medidas y datos del avión con el objetivo de construirlo en Barcelona y ofrecerlos a la Aviación Militar.

A mediados de 1917 sale de los talleres Pujol Comabella el biplano España, construido bajo la dirección de Hedilla basándose en los planos del Spad, motorizándolo con un motor Hispano de 180 HP.

El 5 de mayo de 1917 Hedilla tiene la oportunidad de volar en biplano Perojo con motor Rhône de 60 HP diseñado por el ingeniero madrileño José del Perojo y construido en los Talleres de Alfaro-Díaz en el aeródromo de Getafe.

El 27 y 29 de junio, obtenían el título de piloto Lluís Bertrand i Coma de 23 años y Josep Canudas i Busquets de 22 años, los primeros pilotos formados en la Escuela Catalana de Aviación bajo la dirección de Hedilla.

A primeros de octubre de 1917 visitó el aeródromo de La Volateria el ingeniero industrial y piloto Jorge Loring, con la intención de adquirir un Vendôme a Pujol Comabella y Cia. Al no disponer en este momento de un aparato para entrega inmediata Hedilla le ofreció el Monocope I con motor Rhône

de 60 Hp. Al hacer el primer vuelo con el a Monocope tras haber visto el vuelo previo de Hedilla, Loring se estrelló con el aparato al ir aterrizar destrozando el avión y saliendo ileso del percance.

El 17 del mismo mes a las 4 de la tarde Hedilla vuela por primera vez en el campo de Fontajau, Gerona, ante numeroso público. El vuelo de 8 minutos de duración lo realizó en un día con muy malas condiciones para volar.

El 30 de octubre llega Salvador Hedilla con José María Armangué a La Volateria para realizar un vuelo con la intención de decidir a su acompañante a que se haga piloto. Hedilla prepara el Monocope II por él diseñado al que recientemente le había montado un motor Le Rhône de 100 Hp, sube Armangué al asiento del acompañante y Hedilla se coloca en el suyo. Poco antes de las cinco, con el motor ya caliente y listo despegan ascendiendo hasta unos 700 metros. En el aeródromo el vuelo es seguido por los allí presentes, los cuales vieron que cuando el aeroplano estaba a unos tres kilómetros del aeródromo, sobre el estanque de La Ricarda, el avión que se encuentra a unos 600 metros mete el ala derecha realizando un fuerte picado hasta estrellarse, pereciendo ambos ocupantes en el impacto.

El 4 de noviembre a las 4 de la tarde el féretro de Salvador Hedilla es enviado por ferrocarril a su tierra, a Santander, donde llega el día seis a las ocho y cuarto siendo enterrado el día 7 en el cementerio de Ciriego al cual llegaron 20.000 personas para acompañar al que tenían por su héroe •