

PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: *Círculo Aeronáutico* JESÚS FDEZ. DURO



dlb

Pioneros de la Aviación Española

QUERIDO LECTOR

HITOS:

- Primer aviador en llegar en vuelo a Cantabria
- Vencedor de la Copa Montañesa de Aviación
- Primer piloto español en volar en Cuba
- Primer piloto en llevar publicidad en España
- Primer piloto en volar en Ávila
- Primer aeroplano construido por un piloto cántabro

Esta entrega de **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA** nos introduce en la vida de uno de los aviadores civiles más importantes de nuestro país.

Aunque una muerte prematura frenó su imparable carrera, los poco más de cuatro años que duró su prolifera vida aeronáutica ha obligado a dividir en dos entregas su fascinante historia.

Una primera parte de aventuras, vuelos y aeroplanos, antesala de unos logros que muy pocos pudieron ni tan siquiera soñar en aquella España de principios de siglo XX.

dlb



Salvador Hedilla. Fuente: *Associació d'Amics de l'Aeronàutica*

ENTREGA N.º 42

CONTENIDO:

Salvador Hedilla Pineda (1ª Parte)	101
------------------------------------	-----

Salvador Hedilla Pineda fue un extraordinario piloto cántabro. De familia humilde, supo hacerse a sí mismo y alcanzar el sueño de volar.

Desde que obtuvo su licencia de piloto en Francia, hasta finales de 1915, tuvo en propiedad cuatro aeroplanos, el último de ellos diseñado y construido por él entre Santander y Madrid.

Participó en varios certámenes hasta esa fecha, tanto en España como en Cuba. Uno de sus más importantes logros fue vencer la Copa Montañesa de Aviación en 1914, o ser el primero en volar en Ávila.

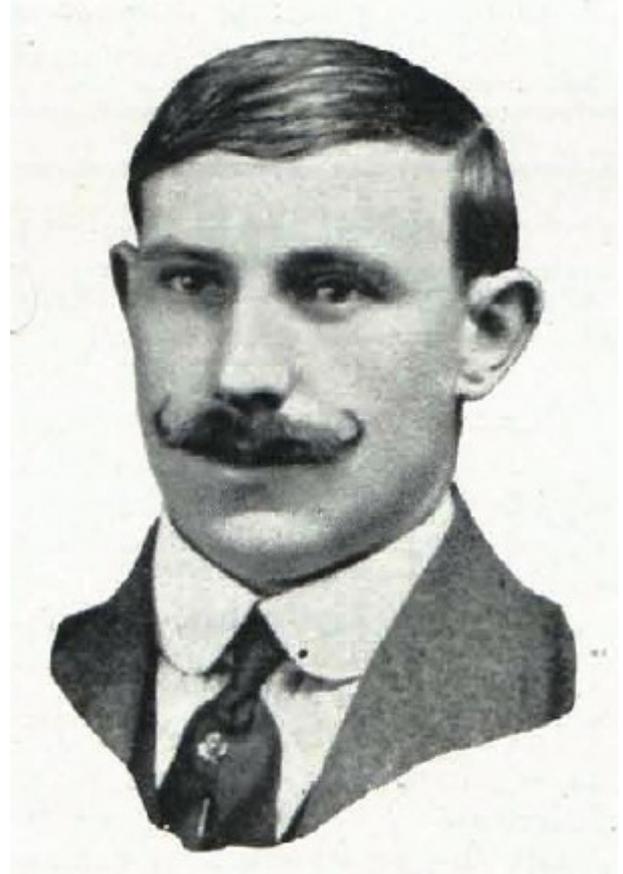
Siempre inquieto, trataba de buscar aplicaciones a la aviación más allá del recreo y el deporte, siendo el primero en llevar publicidad en su aeroplano.

El autor de estos CUADERNOS DE HISTORIA AERONÁUTICA es el cántabro **DAVID LAVÍN BORDAS**, miembro del Círculo Aeronáutico *Jesús Fernández Duro*, colaborador habitual de la Revista RESCATE de Historia y Cultura Aeronáutica; y componente del Aula CAJASTUR del citado Círculo, para el estudio, investigación y divulgación de la historia del vuelo. Es Ingeniero de Grado en Tecnologías de Telecomunicación; Ingeniero Técnico de Sistemas Electrónicos; Técnico Superior de Mantenimiento Aeromecánico y LMA B2. Actualmente trabaja como Especialista de Navegación Aérea en el Aeropuerto de Santander.

13. SALVADOR HEDILLA PINEDA

Nacido el 9 de noviembre de 1882 en Castillo de Siete Villas (Cantabria) en el seno de una humilde familia de labradores, Salvador Edilla Pineda cambió su apellido al igual que el resto de sus hermanos añadiendo la "H" y apareciendo su nombre, desde muy pronto, como Salvador Hedilla. Finalizada la escuela comenzó a trabajar como aprendiz en una fábrica de salazones en Santander, familiarizándose con elementos mecánicos. En 1898 se trasladó a Gijón, después a La Coruña y finalmente cruzó el océano para recalar en Buenos Aires a principios del siglo XX.

Comenzó a trabajar en los talleres de la Compañía de Ferrocarriles de la capital argentina donde adquirió buena práctica como mecánico. Para sus desplazamientos había comprado una bicicleta con la que, gracias a nuevas modificaciones realizadas por él mismo, consiguió ganar varios premios en carreras ciclistas. Convencido de la oportunidad que suponía esta nueva actividad, abrió una tienda de reparación y venta de bicicletas convirtiéndose en un empresario de éxito.



13.1. Salvador Hedilla Pineda ²²⁹



13.2. Hedilla regresado de Argentina en 1912 visitando a su familia y amigos ²³⁰

De los bicis pasó a las motocicletas y de éstas a los automóviles participando en varias pruebas automovilísticas en 1910, resultando vencedor en algunas de ellas y alcanzando vertiginosas velocidades de 150 kilómetros a la hora con autos *Thames* modificados por él.

La llegada de la aviación a Buenos Aires a primeros de ese mismo año de la mano del francés Henri Louis Bregé, fascinó al cántabro que puso su inquieta imaginación a funcionar.

Después de entablar conversación con los escasos pilotos que volaban en Argentina, Hedilla tomó la decisión de regresar a Europa y tantear la posibilidad de aprender a volar. A mediados de 1912 desembarcó en Santander y se reencontró con su familia en Castillo. Pasados unos días en compañía de sus parientes, puso rápidamente rumbo a Francia. En el país vecino tomó contacto con pilotos y fabricantes en los distintos aeródromos durante tres meses y convencido de su suerte decidió regresar a Sudamérica para liquidar sus negocios.

En verano de 1913 llegó a París donde se instaló. Aconsejado por Roland Garros decidió inscribirse en la escuela de pilotos que los hermanos Morane.



13.3. Salvador Hedilla Pineda en Francia en 1913 ²³¹

Los expertos pilotos galos tenían su escuela en Issy-les-Moulineaux, donde inmediatamente comenzó a recibir formación. Desesperado por los abusos que las escuelas francesas cometían, decidió adquirir con el poco dinero que le quedaba un viejo *Morane-Borel* de 50HP, como el que usó Védrines en el *raid* París-Madrid de 1911, de color verde oscuro, para acelerar la formación por su cuenta y riesgo.

Apenas había aprendido a rodar por el suelo en línea recta cuando un día dio un tirón a la palanca «*a ver que pasaba*» hallándose en el aire ascendiendo a la vez que avanzaba vertiginosamente. A los pocos minutos miró hacia el suelo observando la enorme extensión de París bajo sus pies mientras trataba de controlar el aparato que daba fuertes sacudidas:



13.4. Salvador Hedilla fotografiado en su Morane-Borel ²³²

«Quería mandar y el Morane me obedecía con exceso. Me vi estrellado contra los tejados de París. Poco a poco fui dándome cuenta de que moviendo la palanca suavemente el aparato obedecía sin bruscas oscilaciones. Desde la altura que había alcanzado distinguí el campo de Issy-les-Moulineaux, y a él me fui como una flecha. Cuando la tierra estaba a pocos metros, di un tirón de la palanca, el aeroplano se encabrió y aterricé sin hacer una sola astilla. Los que me esperaban en el campo estaban lívidos. “Íbamos a recogerle a usted con una cucharilla” me dijeron. Nada, ni un arañazo. Desde aquel día me hice hombre. Había descubierto el secreto de volar, que aquellos comerciantes de mala fe no me enseñaban.»

Después de unos cuantos vuelos más de formación, Salvador Hedilla superó el examen pertinente obteniendo la *brevet* de piloto el 5 de agosto de 1913 en Juvisy con su monoplano, siendo la licencia número 41 expedida por el Real Aero-Club de España.

Emprendió viaje a España en vuelo realizando diferentes etapas y haciendo exhibiciones en Nantes, la Isla de Olerón, etc. El 18 de septiembre cruzó la frontera en un peligroso viaje que le llevó de Biarritz al barrio donostiarra de Gros. Hizo algún vuelo antes de partir a Logroño para una completar una nueva exhibición.



13.6. Salvador Hedilla en el Morane-Saunier ²³⁴

Desde San Sebastián embarcó su aeroplano desmontado para Gijón donde tenía contratados varios vuelos. En la ciudad asturiana conocería al mecánico Valentín Díaz que le ayudó a montar el *Morane-Borel* y que años después se convertiría también en piloto. El asturiano sería su inseparable entusiasta.



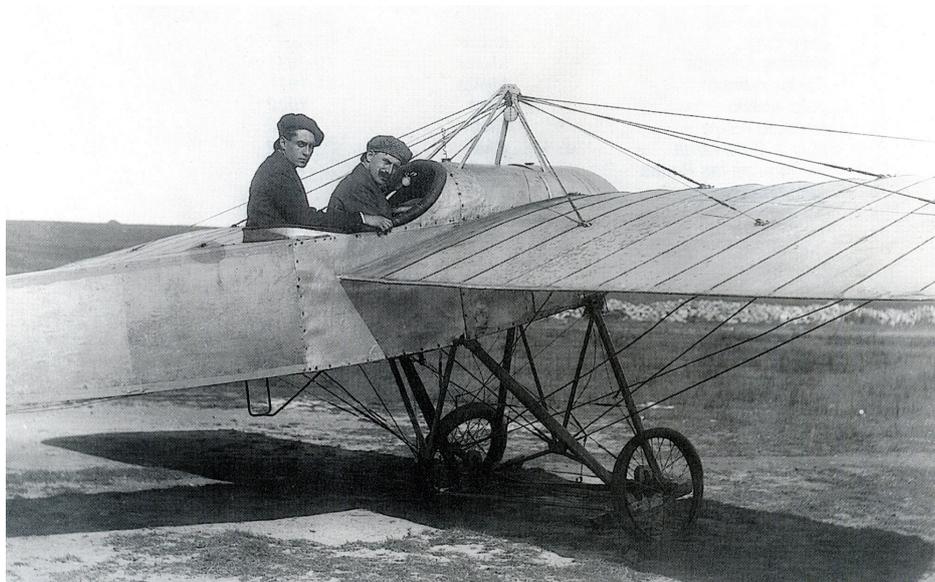
13.5. Salvador Hedilla ²³³

El 18 de octubre debutó en el Campo de la Guía ante miles de espectadores que temían no poder ver en vuelo el monoplano por la amenazadora lluvia. El montañés no se amedrentó y voló durante un cuarto de hora.

Despegó de nuevo pero esta vez una parada de motor le obligó a aterrizar de urgencia junto a una fábrica de ladrillos: *«Por la mañana cargamos el aparato con cuatro bidones de esencia. En pruebas de motor se gastó bastante y creí que con lo que quedaba sería lo necesario para el segundo vuelo. No fue así, y a los 800 metros cuando yo me preparaba para aterrizar, se paró el motor. Entonces me preocupé de planear y*

sobre todo en el campo en que lo haría, cosa esta, entre paréntesis, que no me costó gran trabajo, pues allí hay prados llanos, extensos y preciosos».

Solo se estropeó una rueda, por lo que reparado rápidamente el aeroplano logró llegar al campo de vuelo. En cuanto finalizaron los vuelos el pequeño monoplano fue enviado a Santander.



13.7. Hedilla y Valentín Díaz en el Morane-Saulnier ²³⁵

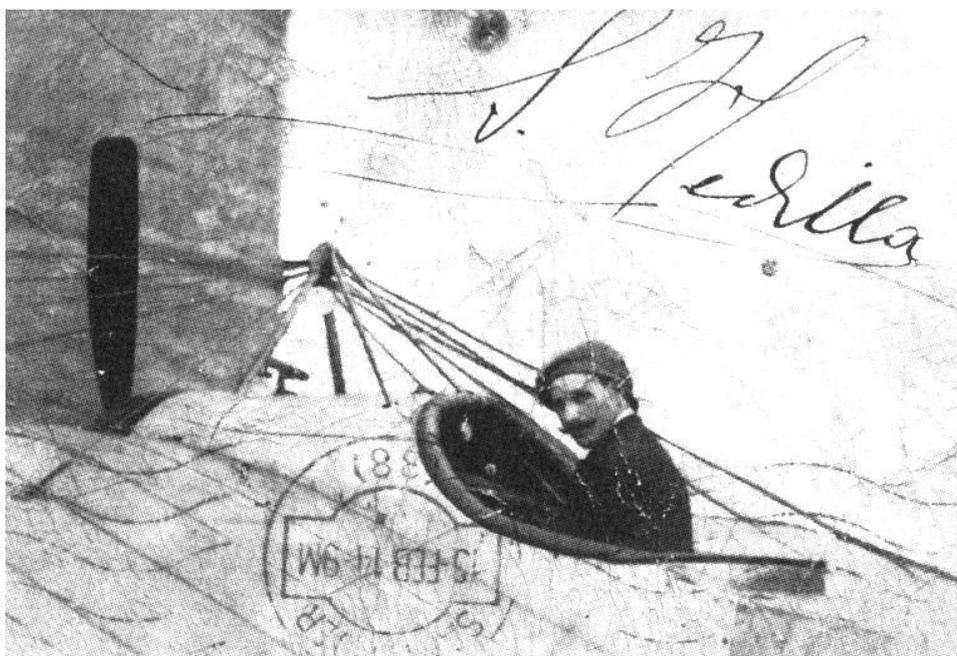
El aparato llegó a la capital cántabra el 23 de octubre de 1913 y apenas dos días después estaba volando desde el aeródromo de La Albericia. Hedilla había pedido permiso para utilizar el campo y acomodar su monoplano en el hangar del aeródromo, y se había hecho socio del Real Aero-Club de Santander que el ahora amigo y rival aéreo Juan Pombo había creado apenas unos meses antes. Los vuelos se sucedían, pero el vetusto aeroplano tenía muchos problemas mecánicos que le obligaban cada dos por tres a aterrizar de emergencia en cualquier prado, con el consiguiente riesgo para el piloto.

Finalmente decidió partir a París para adquirir un nuevo aparato a finales de año, no sin antes realizar un vuelo de despedida, tras el cual cedió la vieja montura a su mecánico y amigo Valentín Díaz para que realizase prácticas de aviación.

La estancia de Hedilla en París se alargó hasta primeros de febrero y pese a que la relación con los hermanos Morane no era especialmente buena desde su anterior periodo en París, los franceses le convinieron para que eligiera el nuevo monoplano *Morane-Saulnier* equipado con un motor *Gnôme* de 80HP.

El aeroplano fue enviado a San Sebastián y durante varios días lo estuvo montando en los

talleres de Eugenio Estuns. Hedilla realizó algunas modificaciones y se dispuso a probar el aparato una vez completado el 18 de febrero, pero debido al fuerte viento, acabó amerizando con el consiguiente remojón. Salvado de las frías aguas del Cantábrico envió su montura a Santander por tren, llegando el día 8 de marzo de 1914. El aeroplano fue descargado y transportado al garaje Cervera para reparar los daños.



13.8. Postal de Hedilla a bordo del Morane-Saulnier fechada el 15 de febrero de 1914 ²³⁶

Tres días después ya estaba en condiciones de volarlo, así que lo llevó a la playa del Sardinero. Se elevó enseguida, pero al poco se dio cuenta de que no funcionaba bien el mando de alabeo. El piloto se puso en pie y se echó sobre el ala para equilibrar el aparato, lo que probablemente le salvó la vida al aterrizar de forma violenta. Salvador Hedilla resultó con una fuerte contusión en la frente y, aunque consiguió salir del percance por su propio pie, el pequeño monoplano que pilotaba había quedado totalmente destrozado.



13.9. Hedilla a bordo de su *Morane-Saulnier* ²³⁷

Hedilla había gastado todos sus ahorros en el *Morane-Saulnier* y ahora solo tenía un amasijo de hierros, madera y tela. Sus amigos, consternados, propusieron la apertura de una suscripción pública para recaudar fondos para conseguir otra montura al piloto, pues su único modo de vida eran los festivales y concursos a los que concurría.

Con lo recaudado, y habiendo publicado en prensa una emotiva carta de agradecimiento al pueblo montañés por su generosa aportación, Hedilla tomó de nuevo el camino de París a primeros de abril. Esta vez se decantó por un monoplano biplaza *Vendôme* de 1912 pero con un motor *Le Rhône* de 60HP más potente, y antes de que acabase el mes ya estaba en sus manos.



13.10. Salvador Hedilla sobre el *Vêndome* biplaza militar que adquirió en abril de 1914 ²³⁸

MODELOS

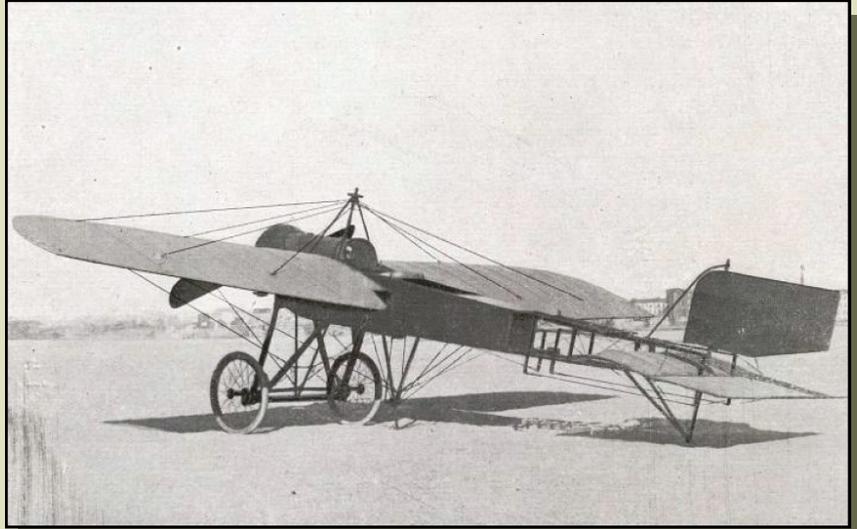
VENDÔME BIPLACE MILITAIRE 1912



13.11. Raoul Vendôme ²³⁹

Raoul Vendôme (1871-1955) fue uno de los constructores de aeroplanos más antiguo de Francia, y quizás el más ingenioso. Construyó su primer monoplano en 1908, el N°1, que fue perfeccionando con el N°2 y N°3.

Con la experiencia acumulada con estos modelos consiguió fabricar en noviembre de 1909 uno de los aparatos más pequeños construidos, menor incluso que el *Demoiselle* de Santos Dumont, el *Moustique*, un monoplano con un motor de tan solo 12HP de potencia.



13.12. Vendôme Biplance Militaire de 1912 ²⁴⁰

En 1910 construyó un biplano que se elevó con tres personas y llevaba instalado un motor de 18HP.

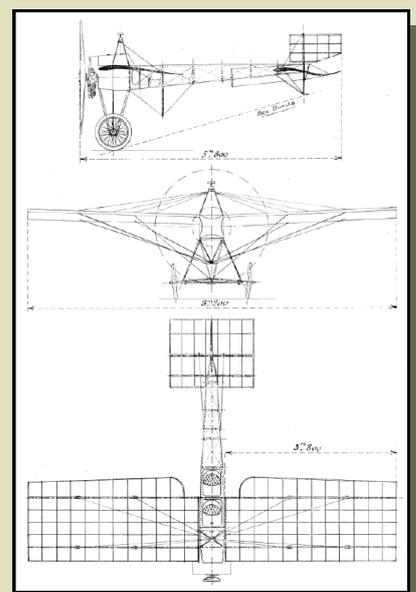
En 1912 presentó un monoplano monoplaça y una versión biplaza militar. Esta versión militar fue adoptada por los Ministerios de Guerra de Francia e Italia. Equipado en principio con un motor *Gnôme* de 50HP excedía los 130 kilómetros a la hora. Construido en nogal americano y abeto era capaz de ser desmontado en 70 segundos empleando solamente tres hombres.

Medía 5,8 metros de longitud y tenía una envergadura de 8,2 metros consiguiendo una superficie alar de 14 metros cuadrados.

Al pesar únicamente 197 kilogramos, este monoplano de líneas sobrias lograba alcanzar una velocidad impresionante para la época.



13.13. Vendôme Biplance Militaire de 1912 ²⁴¹



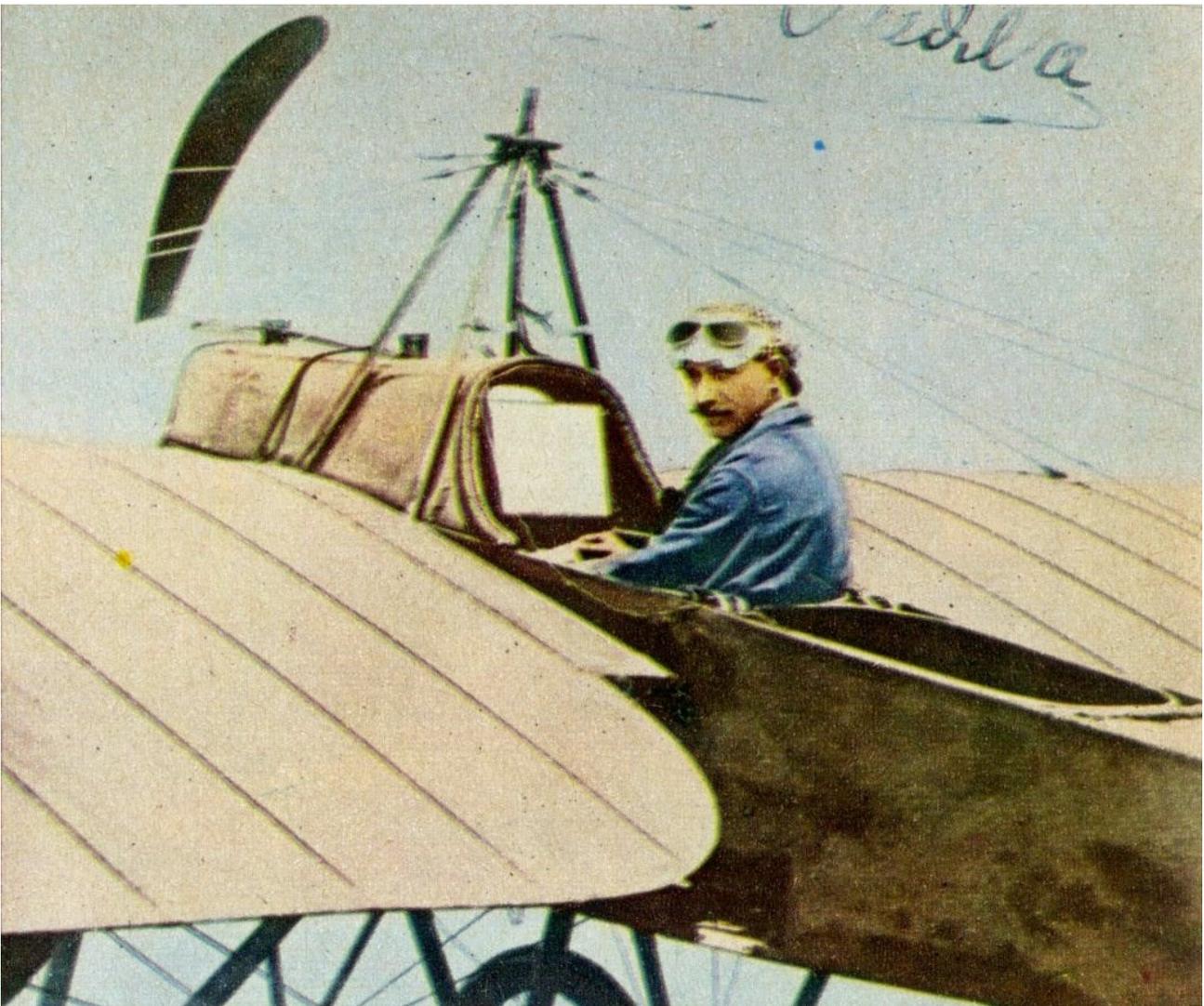
13.14. Esquema del Vendôme ²⁴²

La escasa cantidad de dinero que había logrado reunir no le permitió adquirir un aeroplano con mejores prestaciones, por lo que intentaría obtener el mejor rendimiento posible.

El 29 de abril de 1914 inició el viaje desde París, alcanzando la playa de Zarautz dos días después realizando escalas en Bordeaux y Bayonne. El mal tiempo y la prudencia le obligaron a posponer su llegada a Santander, y mientras esperaba mejoría le fue ofrecido participar en un Festival el domingo día 3 de mayo. El aviador dio un recital de vuelos y en el último de ellos le acompañó la señorita Presentación Lahore, que al descender fue ovacionadísima.

El día 4 partió el montañés a las 6 de la mañana con dirección a la playa del Sardinero donde aterrizó a las 7:15 después de haber sobrevolado la casa de sus padres en Castillo y haber lanzado un ramo de flores.

La multitud esperaba al piloto y éste fue recibido por el Alcalde de Santander. Hedilla le hizo entrega de una carta de su homólogo de Zarautz en la que se podía leer: “Al excelentísimo Alcalde de Santander por Vía Aérea. Éxito seguro de su entrega”. También le esperaba Juan Pombo que observó atentamente el aeroplano. En agradecimiento por la ayuda que sus paisanos le habían brindado para la adquisición del nuevo monoplano, fue bautizado éste con el nombre de *Santander*.



13.15. Salvador Hedilla en el monoplano biplaza Vendôme ²⁴³

Para presentar su nueva montura al público santanderino se organizó una exhibición el día 17 de mayo sobre los Campos de Sport del Sardinero logrando aterrizar con muchas dificultades al tercer intento debido al viento y a tan reducido espacio. Despegó de nuevo para deleitar al público alcanzando los 1.800 metros, altura desde la cual bajó en espiral. Al tomar tierra capotó destrozando la hélice, por lo que la recaudación le fue entregada íntegramente.

Reparado rápidamente, el *Santander* fue enviado al pueblo de Colindres donde el día 21 tenía contratada una demostración. Estaba Hedilla preparando su aeroplano con la ayuda de Valentín Díaz cuando apareció en el horizonte la silueta del *Blériot* de Pombo que había decidido unirse a la fiesta. Al bajarse del aeroplano saludó efusivamente a Salvador, que al poco tiempo se hacía al aire para comenzar su espectáculo aéreo. Se elevó y ejecutó estupendas maniobras.



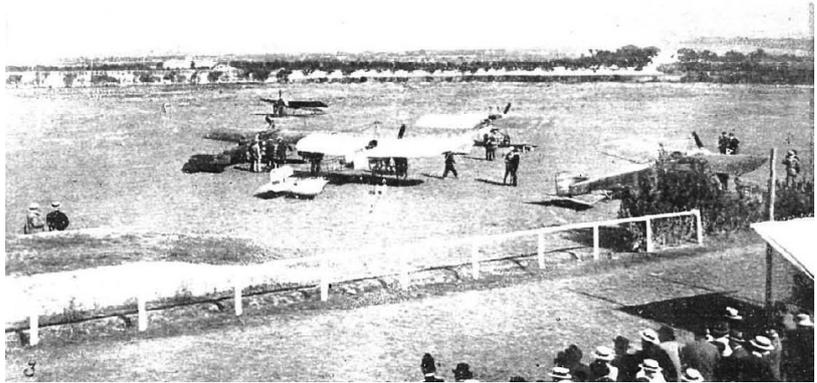
13.16. Salvador Hedilla en vuelo sobre Colindres ²⁴⁴

Por la tarde realizó otra excursión, esta vez acompañada por Carmen Gastón que estaba empeñada en volar con el montañés. Despegaron, pero el aparato no iba bien y acabó accidentándose en un declive del terreno. El aparato dio vuelta de campana dejando a los ocupantes bajo el aparato. Ambos se llevaron un buen susto y el *Vendôme* acabó ligeramente dañado.



13.17. Hedilla con Carmen Gastón de pasajera en Colindres ²⁴⁵

En los días del 17 al 23 de junio de 1914, tuvo lugar un concurso de aviación en los Llanos de Armilla (Granada) para aviadores españoles y extranjeros con más de dos años de residencia en nuestro país. Hedilla participó en el concurso enviando su monoplano por tren y de paso, una vez finalizado el concurso, intentar llegar en vuelo hasta Cantabria para adjudicarse la Copa Montañesa de Aviación que se había preparado a finales del año anterior.



13.18. Los cinco aeroplanos del concurso de aviación de Granada ²⁴⁶

A este concurso acudieron los pilotos franceses afincados en España Tixier y Mauvais y los españoles Adaro, Menéndez y el propio Hedilla. El santanderino Pombo también quiso participar, pero un accidente cuando salía en vuelo desde La Albericia para acudir al certamen dio al traste con la idea. Además también pretendía participar en la Copa Montañesa haciendo el itinerario Santander-Granada.

Jean Mauvais fue el gran triunfador de una prueba que incluía velocidad, altura-planeando, toma de tierra y totalización. Lamentablemente, el potente motor *Le Rhône* del monoplano de Hedilla no funcionaba correctamente, lo que le impidió luchar por el primer premio, conformándose con el cuarto lugar. No obstante se embolsó 2.000 pesetas de premio siendo el mejor de todos en la prueba de toma de tierra.



13.19. Los pilotos Salvador Hedilla, Henri Tixier, Jean Mauvais, Julio Adaro y Manuel Menéndez Valdés ²⁴⁷

EVENTOS

LA COPA MONTAÑESA DE AVIACIÓN



**13.20. Copa Montañesa de Aviación
Regalo de S.M. el Rey Alfonso XIII
Real Aero Club de Santander 1914** ²⁴⁸

El germen de la creación de la Copa Montañesa de Aviación fue la siguiente carta abierta publicada en prensa el 6 de noviembre de 1913:

«Sr. Director de La Atalaya:

Muy Sr. Mio: Me permito distraer su atención y reclamar su apoyo para un asunto que puede tener importancia para Santander y que lo tiene indiscutiblemente para el progreso de la aviación en España.

Todos los que seguimos con interés los adelantos de este novísimo medio de locomoción, vemos que en todos los países crean concursos basados en obtener resultados prácticos y en ellos se forman los verdaderos hombres del aire y leemos continuamente viajes realizados por competencia o con fin determinado.

¿Qué se hace en España para estimular a los pilotos?. Nada.

A tal objeto creo oportuno proponer la creación de una "Copa montañesa" y abrir una suscripción popular para dotarla y que tuviera por objeto demostrarnos de lo que son capaces nuestros pilotos.

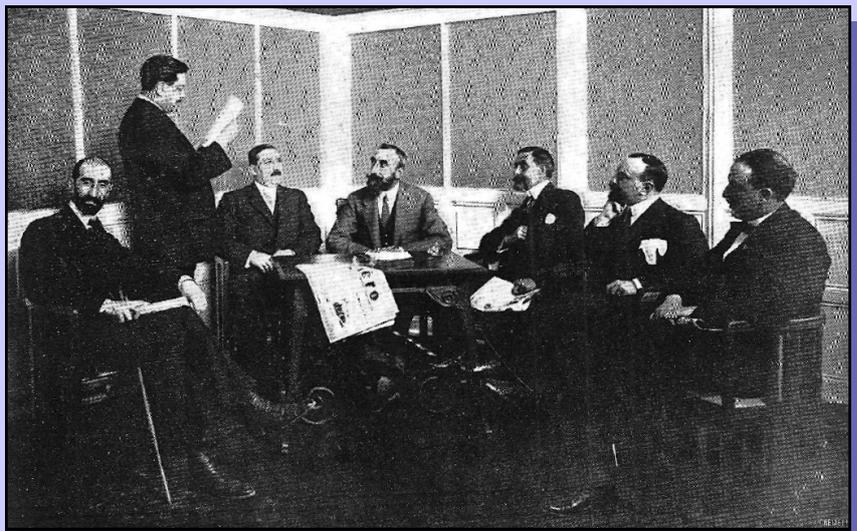
Si no estoy equivocado, pasan de 50 los títulos que el R.A.C.E. tiene expedidos, y pregunto. ¿Qué clase de servicios realizan? Pues yo entiendo que el hacer vuelos de 10 minutos, a pequeñas alturas, no significan nada y nada demuestran, pues de ellos son capaces los que se dediquen a la aviación con regulares aptitudes a los diez días de estar en la escuela.

Mucho se ha escrito y se ha discutido de aviación en Santander y hoy es el día que en la conciencia de todos está que el record de distancia, altura y duración lo posee moralmente un montañés; pero esto puede ser

porque otros no han podido tener ocasión de ponerse en competencia con él.

Cuando un concurso libre entre todos los españoles y bajo un reglamento que estudiaría para el fin que se persigue el Real Aero-Club de Santander, obtendremos: primero, el honor para la Montaña de ser la iniciadora de estos concursos, y después que como tenemos aviadores, y buenos, no permitirán que la Copa saliera de la Montaña sin haber puesto de su parte todo lo posible para conservarla, y si eso consiguieran, nuestra satisfacción sería grande. Un Montañés.»

La respuesta no se hizo esperar y el Real Aero-Club de Santander organizó el concurso. Consistía en recorrer la máxima distancia en un día natural entre el 1 de mayo y 31 de julio de 1914, con salida o llegada al aeródromo de La Albericia.

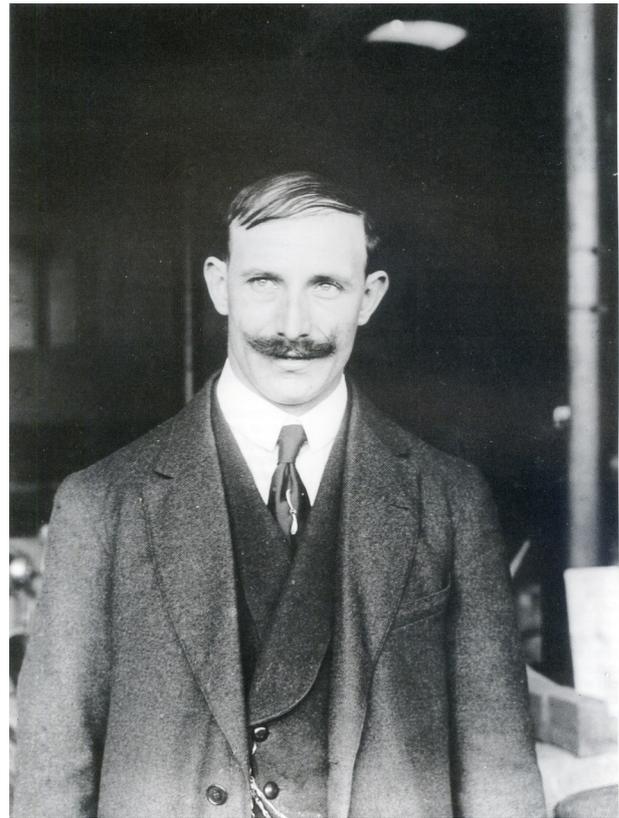


13.21. Junta directiva del Real Aero-Club de Santander durante la lectura del reglamento para conceder la primera copa española de aviación, dotada con 8.000 pesetas, que se disputaría en los meses de mayo, junio y julio de 1914 ²⁴⁹

Finalizado el certamen granadino y con su motor reparado, Hedilla trasladó su monoplano a Madrid para intentar llegar a Santander en vuelo desde allí. En Getafe realizó una serie de pruebas de funcionamiento y el día 26 de junio se elevó decidido. Sin embargo, la densa niebla que cubría Guadarrama le obligó a volver después de una hora de vuelo.

Al día siguiente lo intentó de nuevo bajo la intensa lluvia y consiguió llegar cerca de Burgos. Rellenó su depósito de combustible y animado a lograr el éxito despegó raudo pero, al intentar atravesar la cordillera cantábrica: *«Comencé a meterme por compactas nubes; quise volverme a Burgos, pero no lo hice pensando estar cerca de Santander. Se cerró completamente, y al encontrarme entre aquellos espesos nubarrones, el altímetro descendió de 750 a 250 metros, por el peso del agua, que ya en las alas comenzaba a helarse. Creí entonces que no tenía salvación. Me desorienté; no supe donde me encontraba y seguía descendiendo. De pronto divisé una montaña. Estaba tan cerca, que creí chocar con ella, pero pude dominar el aparato y sin saber siquiera dónde estaba aterricé sobre la cumbre del mismo pico, quedando el aparato perpendicular, como clavado en tierra, con el timón hacia arriba. Aquello era Los Tornos de Baceda, cogí la maleta y comencé a descender por la montaña, llegando a Agüera. Si se me ocurre descender por el lado opuesto, que pertenece a Soba, según aquellas gentes, me hubiera perdido y ahora no estaría en Santander.*

¡Hasta esa suerte tuve! Aterrice en aquel sitio a las doce menos cuarto y a las dos estaba en Agüera. Enseguida envié gente a buscar el aparato y a las siete de la tarde no lo habían encontrado. ¡Dónde aterrizaría! Seguramente que ni yo vuelvo a encontrar el sitio. Solo recuerdo que había allí tres vacas, que me sirvieron de punto de mira para elegir el campo de aterrizaje...»



13.22. Salvador Hedilla Pineda ²⁵⁰

La preocupación que en La Albericia tenían quienes le aguardaban se tornó tranquilidad al recibir las noticias del aterrizaje en la localidad burgalesa.

Días después recogió el dañado aeroplano y lo envió a Santander para su reparación. Mientras el *Vendôme* permanecía en los talleres, el *Morane-Saulnier* ya había sido reconstruido por el ebanista Uncilla que había replicado cada pieza rota y estaba en condiciones de vuelo. En él sobrevoló la ciudad con motivo de la visita de la Reina a la capital cántabra y arrojó un ramo de flores a la distinguida dama.

Realizados éstos y otros vuelos de importancia, Hedilla decidió afrontar la Copa Montañesa de Aviación pues los intentos anteriores, tanto suyos como de Pombo y Julio Adaro, habían resultado infructuosos y el plazo estaba a punto de concluir. El día 31 de julio era el último para intentar hacerse con la Copa y la generosa aportación de 8.000 pesetas.

El piloto extremeño Hermenegildo Montero (ver capítulo 25 del Vol. 2) había manifestado la intención de participar con su monoplano *Hanriot*, algo que finalmente no ocurrió. El que si trasladó su *Deperdussin* a Santander fue Manuel Menéndez Valdés, por lo que serían los dos pilotos cántabros y el asturiano los que intentarían el último día de plazo conseguir la Copa.

A primera hora de la mañana los tres pilotos estaban preparados para afrontar el desafío, siendo Pombo quien saldría en primer lugar por sorteo. El de Santander tenía listo su flamante aeroplano *Blériot* y salió en dirección Este, aunque al poco de elevarse sufrió una avería que le hizo regresar. Menéndez Valdés partió dirección Madrid.



Reparada la avería, Pombo que iba acompañado por Enrique Bolado, retomó el viaje, saliendo después Hedilla con el *Vendôme* también en dirección Este.

Juanito Pombo volvió a tener problemas con el sistema de combustible y se vio obligado a descender en la playa de Laredo, desistiendo de continuar la aventura al prolongarse la reparación hasta la media tarde.

Por su parte Menéndez Valdés tuvo graves problemas al desprendérsele el capot de su aeroplano en pleno vuelo cuando se acercaba al puerto de Los Toros. Al tomar tierra para sujetarlo rompió la hélice quedando sin posibilidades de poner el aeroplano en servicio a tiempo.

Ante esta situación Hedilla tenía vía libre para hacerse con el ansiado premio. Voló del tirón hasta Zarautz donde repostó y continuó. Cuando sobrevolaba Biarritz vio un aeroplano, y creyendo que se trataba de Pombo puso rumbo al norte para intentar alcanzar París.

13.23. Salvador Hedilla ganador de la Copa Montañesa de aviación ²⁵¹

Aterrizó en Prignac, cerca de Lesparren donde fue confundido por un espía alemán. Retenido hasta ser identificado, fue autorizado a proseguir después de enviar un telegrama y almorzar. Finalmente aterrizó en Chateauneuf (Angulema) debido a las turbulencias. En dicha localidad fue arrestado y confiscado su aparato. El recién iniciado conflicto bélico y su aspecto corpulento y rubio hicieron recelar a las autoridades que lo dejaron en libertad al ser identificado, pero ya era tarde para continuar. No consiguió alcanzar París pero se hizo con el premio al ser el que recorrió más kilómetros (450 aproximadamente) desde Santander.

El día siguiente embolsó su aeroplano y se dirigió a casa pero el *Santander* fue retenido en la frontera. Posteriormente le informarían de que su montura había sido desmontada y enviada al frente francés.

Hedilla realizó las gestiones pertinentes para tratar de rescatar el *Vendôme* y se trasladó a Santander llegando el 2 de agosto y siendo recibido de forma apoteósica. La banda de música interpretó el pasodoble "Hedilla" dedicado al aviador por el maestro Schumann.

Al tener secuestrado el aeroplano, compró un motor *Gnome* de 50HP a Mauvais para el *Morane-Borel* que le había prestado a Valentín Díaz participando ambos en la Semana de Aviación de Lueca a mediados de agosto. En las semanas posteriores volaron también en festivales aéreos en Laredo, Tarazona y Ribadeo y por fin recuperó el *Vendôme* que llegó por tren el 2 de octubre y con el que participó en un festival aéreo en Santoña el día 11. Una semana después el piloto recibió el homenaje de sus paisanos y se le hizo entrega de la Copa Montañesa.



13.24. Hedilla a bordo del *Vendôme* en Aguacate (La Habana) ²⁵²

«Señores: como todos me conocéis no ha de extrañaros que un modesto obrero como soy, no sepa expresar con palabras lo que siente mi corazón; no sé cómo expresaros mi agradecimiento por el honor que me habéis dispensado, obsequiándome con éste banquete.

En primer lugar debo dar las gracias al dignísimo presidente del Aero Club, Sr. Dóriga, que en nombre de Su Majestad me ha hecho entrega de la Copa Montañesa, la cual, aunque materialmente fue ganada por mí, moralmente le pertenece también a mi noble compañero Sr. Pombo, que con su valetía y pericia ha sabido poner tan alto el nombre de nuestra patria chica.

También debo deciros que este acto quedará profundamente grabado en mi alma, de tal forma que entiendo contraigo desde este momento un compromiso de honor: dejar en buen lugar el nombre de La Montaña allá en la tierra cubana para donde salgo dentro de pocas horas».

De este modo agradecía el piloto las atenciones recibidas. Durante esa misma mañana Valentín Díaz y él habían preparado el *Vendôme* y el *Morane-Borel* para enviarlos en trasatlántico *Alfonso XIII* destino a La Habana, donde había sido invitado a tomar parte en una serie de festivales y exhibiciones.

Aeroplanos y pilotos llegaron a La Habana el primer día de noviembre de 1914 y fueron recibidos por Ramón Pelayo (Marqués de Valdecilla) que les introdujo en el mundo aeronáutico de la isla que se desarrollaba en el campo de aviación de La Bien Aparecida en la capital cubana.



13.25. Hedilla (con traje claro) junto al homenajeado Piñeiro el 20 de diciembre ²⁵³

Allí conoció a los pilotos autóctonos Agustín Parlá, Domingo Rosillo y Jaime González. También coincidió con el piloto gallego José Piñeiro que estaba de gira por segunda vez en Sudamérica.

El cántabro tuvo varias y meritorias actuaciones en la isla que no defraudaron al público, manejando el aeroplano de forma majestuosa. Los felices vuelos de Hedilla llamaron la atención de Rosillo que lo retó públicamente con una apuesta de 1.000 pesos de oro para el ganador.

El día acordado resultó con fuerte viento que imposibilitó la celebración de la prueba, por lo que se pospuso al día 20 de diciembre. Lamentablemente dos días antes del evento, en un vuelo de prueba, Rosillo tuvo un fatal accidente del que salió mal parado. Las heridas le hicieron guardar reposo absoluto y tampoco pudo asistir a la cena homenaje que el Centro Gallego ofreció a Piñeiro y al que fueron todos invitados la noche del día 20. Al finalizar el banquete tuvieron el bonito gesto de acudir a visitar al convaleciente piloto cubano para desearle una pronta mejoría.

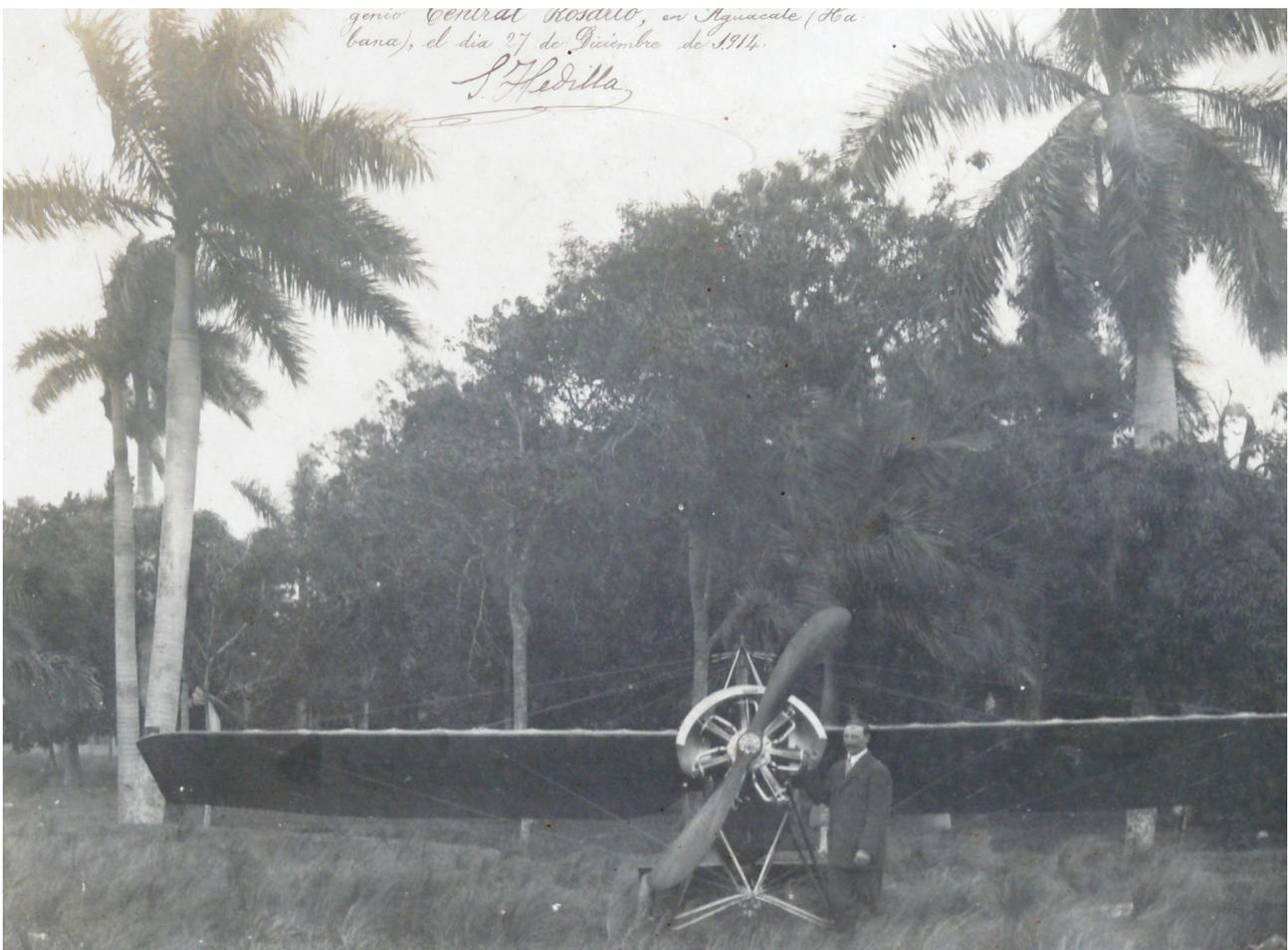
El día siguiente Hedilla realizó un curioso vuelo desde el campo habitual hasta el estadio Almendrades Park donde lanzó una pelota al campo donde se iba a realizar una exhibición de baseball.

Durante esos días Valentín Díaz había estado reparando el *Morane-Borel* que había resultado dañado durante el transporte, realizando su primer vuelo el 23 de diciembre.

El 27 de diciembre, Hedilla unió por aire La Habana con la localidad de Aguacate, a unos 60 kilómetros de la capital, para visitar la finca donde Ramón Pelayo tenía su empresa azucarera. El de Castillo había realizado más de 50 vuelos, sobre todo desde el campo de La Bien Aparecida, y llegaba el momento de regresar a casa tras su gira cubana.

El 10 de enero de 1915 la Sociedad Montañesa de La Habana organizó un banquete en honor del piloto al que acudieron también los pilotos cubanos, incluido Domingo Rosillo ya recuperado y con el que había creado una gran amistad. Fue el día 20 cuando zarpó con su aeroplano destino a Santander, dejando atrás a Valentín Díaz que decidió quedarse para volar, pues los problemas con su aeroplano le habían impedido demostrar de lo que era capaz con el destartalado *Morane-Borel*.

El buque *Alfonso XIII* que trajo de regreso a Hedilla atracó en el puerto santanderino el día 2 de febrero. Se dio la curiosidad que el aeroplano se descargó el día 4 y el barco se hundió al día siguiente, aún en la bahía, debido a un fuerte temporal de viento.



13.26. Fotografía de Hedilla con el Vendôme en Cuba el 27 de diciembre de 1914 dedicada a Ramón Pelayo ²⁵⁴

El piloto volvió a volar de manera casi diaria desde La Albericia o desde el Sardinero donde disponía de un hangar, y el día 22 de febrero, otro temporal de viento destruía el cobertizo en el que se encontraba el *Vendôme*, resultando el aparato bastante dañado.

Una vez reparado y probado de manera satisfactoria, se embolsó con dirección a Málaga para participar en un concurso de aviación.

Organizado por el Sindicato de Iniciativas se iba a desarrollar en la ciudad andaluza un concurso de aeroplanos en el que los pilotos inscritos fueron Salvador Hedilla y el ya conocido Manuel Menéndez Valdés, con el que había compartido experiencias en Granada y Santander.



13.27. Hedilla (X) momentos antes de emprender los vuelos en Málaga ²⁵⁵

El domingo 7 de marzo debutó Hedilla desde el denominado Campo de la Misericordia, pero un fallo de motor cuando estaba despegando hizo que el aparato se estampase contra el suelo capotando. Afortunadamente el piloto salió ileso pero el *Vendôme* quedó muy mal parado.

D I V U L G A C I Ó N

P U B L I C I D A D A É R E A



13.28. Señoras fotografiándose con el decorado aeroplano de Hedilla ²⁵⁶

La merma económica de Salvador Hedilla le hizo buscar nuevas formas de financiación a través de la explotación de la aviación.

Probablemente el cántabro fue el primero en lucir publicidad en un aeroplano en España, y el vistoso anuncio de productos capilares *Petróleo Gal* fue un eficaz reclamo para la empresa madrileña.

Los creadores del jabón *Heno de Pravia* contrataron a Hedilla para lucir en la aeronave su marca. Los distintos concursos y eventos aeronáuticos eran contemplados por una gran cantidad de público.



13.29. El *Vendôme* de Hedilla luciendo publicidad de *Petróleo Gal* ²⁵⁷



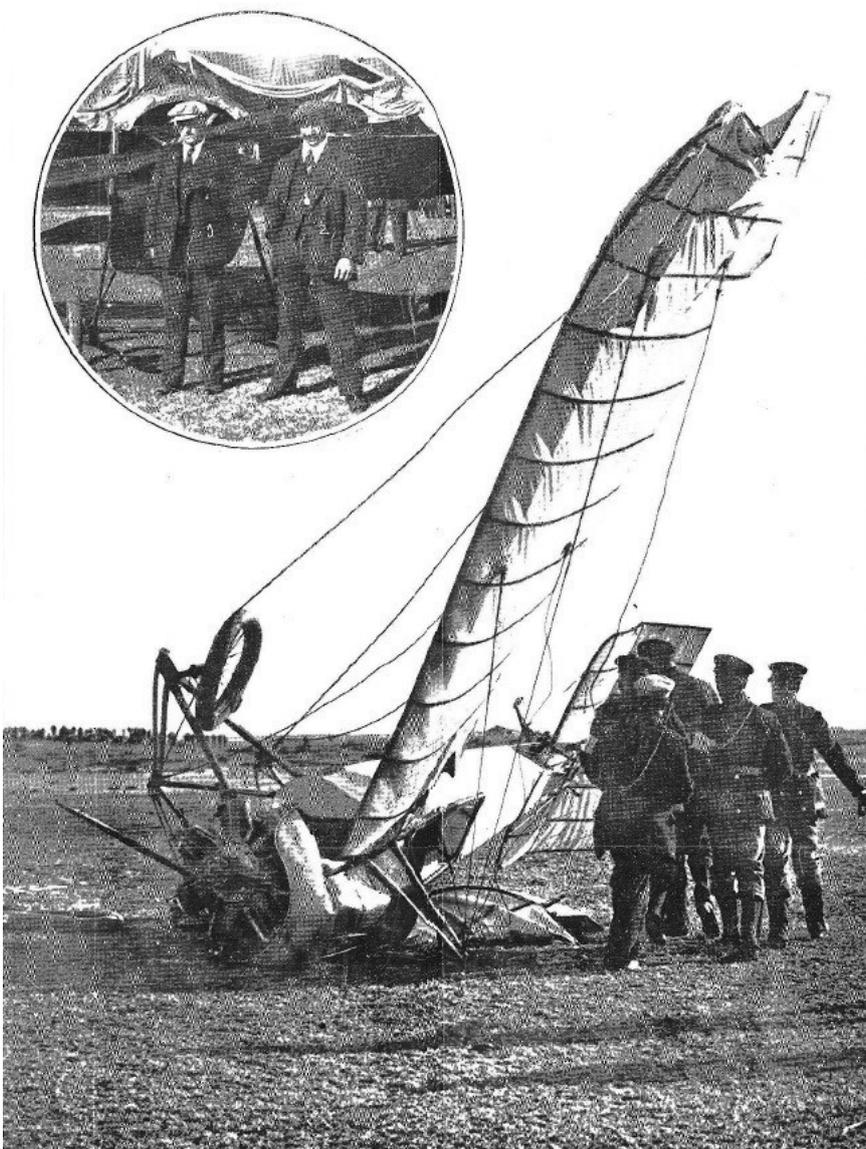
13.30. Hedilla al emprender el primer vuelo ²⁵⁸



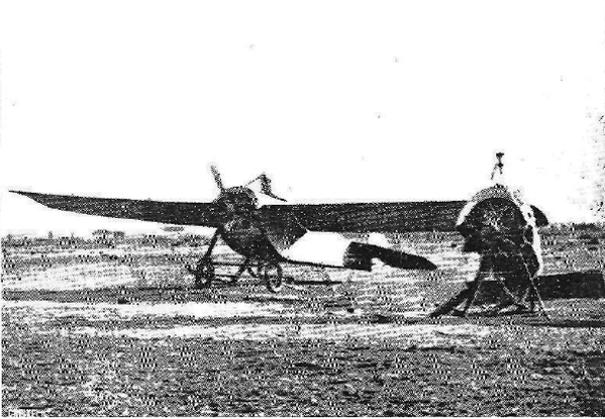
13.31. Hedilla salió ileso del accidente del monoplano ²⁵⁹

Menéndez si que voló, pero el tiempo empeoró considerablemente posponiéndose la fiesta hasta el día de San José primero, y hasta el 21 después. Esta circunstancia le vino muy bien al aviador cántabro porque le permitió reparar su maltrecha aeronave.

La mañana del día 21 comenzó el espectáculo con el despegue del asturiano ante la atenta mirada de miles de personas que querían ver de lo que eran capaces los dos pilotos. Tras la actuación de Menéndez, que realizó tres vuelos de perfecta ejecución, salió Hedilla que se echó al aire por dos veces alcanzando los 1.500 metros de altura, sobrevolando la ciudad y haciendo vistosas maniobras que el público festejó. En su segundo vuelo se percató de un pequeño incendio a bordo, por lo que decidió aterrizar inmediatamente en la playa cercana capotando. Ni aeroplano ni piloto tuvieron que lamentar ningún tipo de problema esta vez.



13.32. Estado en el que quedó el Vendôme de Hedilla después del accidente que puso en peligro su vida. Arriba, los aviadores Menéndez Valdés y Hedilla ²⁶⁰



13.33. Menéndez aterrizando junto al roto Vendôme ²⁶¹



13.34. Hedilla a hombros tras un brillante vuelo ²⁶²

No obstante el piloto fue homenajeado y llevado a hombros hasta el hangar por el público que respiró aliviado al ver a Hedilla sano y salvo.

El aviador, que había firmado un contrato para llevar publicidad de una conocida marca de productos capilares en su monoplano, fue invitado por Menéndez Valdés a visitar el aeródromo de Getafe.

Desde el aeródromo madrileño realizó un buen número de vuelos promocionando la marca por el cielo de Madrid, acompañado la mayoría de veces por diversos aficionados, como el estudiante de medicina Domingo Solís.

Los ya amigos de Salvador, Julio Adaro y Manuel Menéndez Valdés, profesores de la Escuela Nacional de Aviación, le propusieron al experto piloto quedarse como profesor adjunto. El aviador declinó la invitación agradeciéndoles la intención, puesto que tenía previsto regresar a Santander.



13.35. Hedilla en las pruebas de aviación celebradas el domingo 21 de marzo de 1915 ²⁶³

Desde hacía tiempo le daba vueltas a la idea de lograr un nuevo aeroplano del que ya tenía una visión avanzada y había comenzado a construir. Además se rumoreaba que en Santander se iban a fabricar aeroplanos, por lo que el piloto empezó a ilusionarse. Desgraciadamente no contaban con él, pues Juan Pombo había sido elegido como piloto probador por lo que, desmoralizado, marchó a la capital española el 5 de abril de 1915.



13.36. Participación de Hedilla en Toledo ²⁶⁴



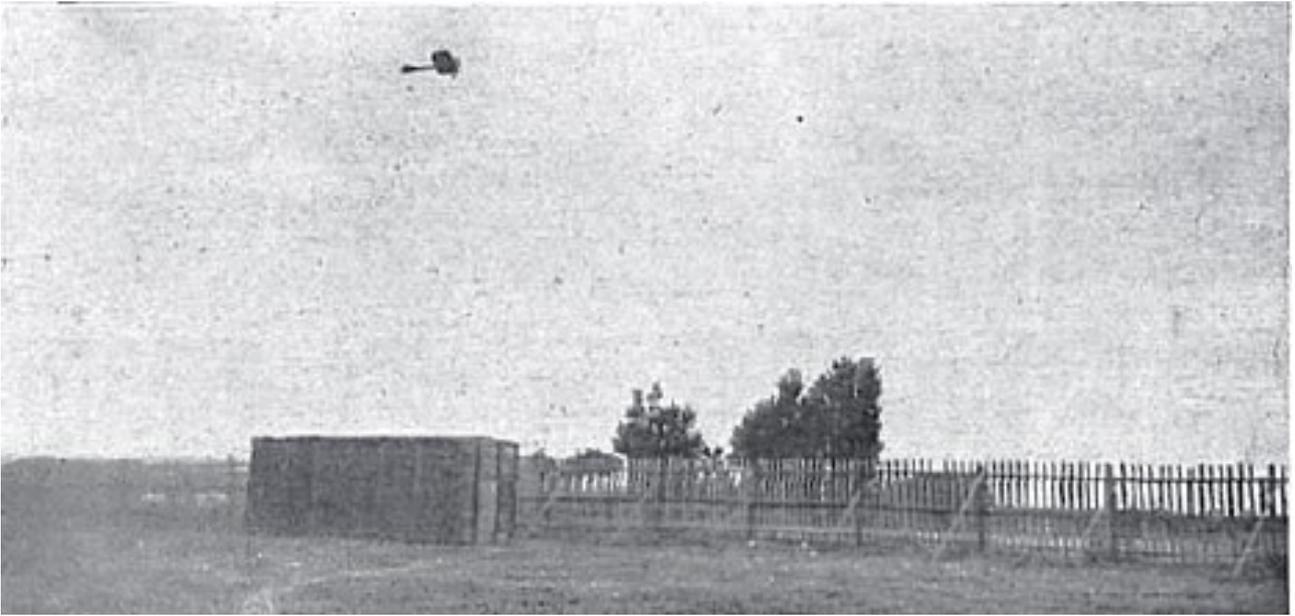
13.37. El sacerdote Zacarías del Valle bendiciendo el nuevo monoplano Monocoque construido por Hedilla en la Escuela Nacional de Aviación ²⁶⁵



13.38. Hedilla sobre el Monocoque dispuesto a elevarse en un nuevo vuelo ²⁶⁶

En Madrid se anunció en prensa para realizar vuelos y exhibiciones con su amigo cubano Domingo Rosillo que le había comentado la idea de desplazarse a España en breve plazo. Aunque éste último no apareció, parece que el anuncio hizo su efecto pues fue contratado en varias localidades españolas: mayo en Teruel, junio en Toledo y Ávila (en esta última realizó el primer vuelo efectuado en la provincia), y septiembre en Cuenca y Badajoz.

Gracias a su relación con los profesores de la E.N.A. utilizó el aeródromo de Getafe como base de su actividad. Es ahí donde entabló amistad con Amalio Díaz, que disponía de un taller donde construía hélices y hacía reparaciones de aeroplanos, y juntos proseguirían con el aeroplano que había comenzado Hedilla en Santander. Logró aunar las características de los aeroplanos que ya conocía e introdujo mejoras significativas logrando el *Monocoque Hedilla*, un monoplano de 5 metros similar al *Vendôme* equipado con un motor *Le Rhône* de 80HP y con un peso de 360Kg.



13.39. Demostración de vuelo del Monocoque sobre el aeródromo de Getafe ²⁶⁷

Hedilla realizó pruebas de vuelo del aparato y para el 7 de octubre de 1915 convocó en Getafe, además de a los miembros de la E.N.A., a numerosos invitados y amigos para celebrar una fiesta de presentación en la que se bautizó al aeroplano con el nombre de *Salvador*. Después de sendos vuelos el aviador recibió muchas enhorabuenas.

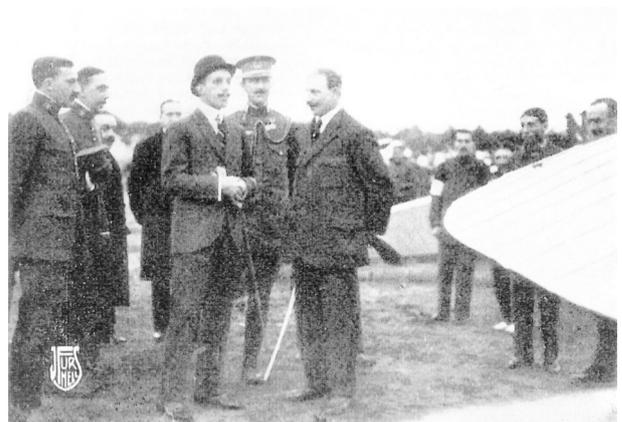
El *Monocoque Hedilla* se convirtió en un habitual de los cielos madrileños y el 19 de noviembre fue presentado al Rey Alfonso XIII en la fiesta de inauguración de la E.N.A., en su nueva etapa con Alfredo Kindelán como Director (ver página 226 del Volumen 2).

El monarca, muy interesado en los temas de aviación, observó todos los modelos llevados a la campa y conversó con todos los presentes, en especial con Salvador Hedilla, pues el Rey quedó encantado con la esbelta silueta del nuevo aeroplano. El piloto cántabro hizo una estupenda exhibición en la que Alfonso XIII pudo observar de primera mano las virtudes del *Monocoque*.

Finalizada la presentación oficial de su flamante monoplano, Hedilla decidió tomar un nuevo rumbo en su vida y marchar a Barcelona donde Felipe Comabella le había ofrecido la dirección técnica de la construcción de aeroplanos en la empresa Pujol, Comabella y Cía.



13.40. Postal autografiada de Hedilla con Alfonso XIII ²⁶⁸



13.41. Alfonso XIII observando el monoplano Salvador ²⁶⁹

Pioneros de la Aviación Española

Descárgalo en:

<http://www.circuloaeronautico.com/>
<http://www.pionerosdelaaviacion.com/>

Contacto:

dlb-2015@hotmail.com



Esta obra se ha realizado sin ningún ánimo de lucro, con el objetivo de rescatar y difundir la historia aeronáutica española.

Pretende ser un trabajo “vivo” en el que el lector puede colaborar aportando nuevos datos y fotografías de los distintos artículos, así como advirtiendo de fallos e imprecisiones en la redacción del texto o incorporación de las fotografías.

Para ello puede remitir la información debidamente contrastada vía e-mail a nuestra dirección de correo electrónico.

dlb

PROCEDENCIA DE LAS IMÁGENES

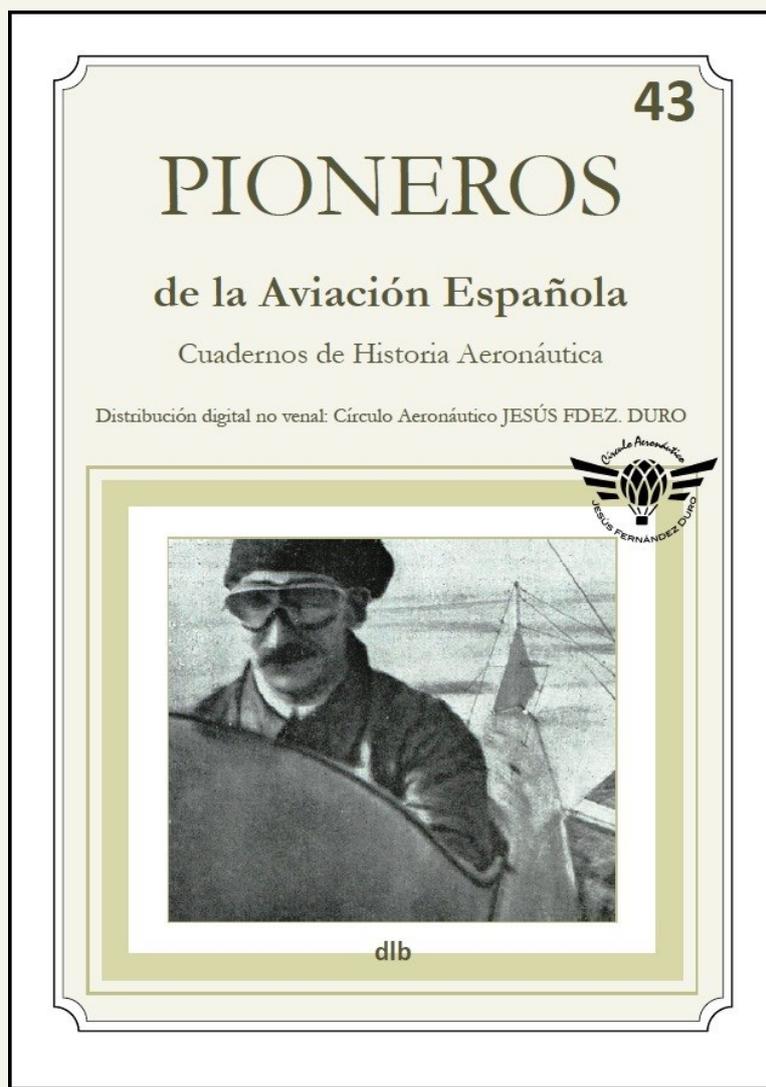
- | | | | | | |
|----------|---|----------|---|---------------|---|
| 229 | Revista Heraldo Deportivo | 243 | Revista Tele-Radio | 257 | Revista Mundo Gráfico |
| 230 | Colección J.L. Palacio | 244 | Colección Carmen Urriola | 258 | Revista La Unión Ilustrada |
| 231 | Revista La Vie au Grand Air | 245 | Salvador Hedilla Pineda. Associació d'Amics de l'Aeronàutica | 259 | Revista Mundo Gráfico |
| 232 | Revista Nuevo Mundo | 246 | Revista Nuevo Mundo | 260, 261, 262 | Revista La Unión Ilustrada |
| 233, 234 | Revista Mundo Gráfico | 247 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 263 | Revista Tele-Radio |
| 235 | Salvador Hedilla Pineda. Associació d'Amics de l'Aeronàutica | 248 | Internet | 264 | Salvador Hedilla, una vida apasionada. Julián Oller |
| 236, 237 | Colección J.L. Palacio | 249 | Revista La Unión Ilustrada | 265 | Revista Blanco y Negro |
| 238 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 250, 251 | Salvador Hedilla Pineda. Associació d'Amics de l'Aeronàutica | 266 | Revista Summa |
| 239 | Internet | 252 | Archivo Ayuntamiento de Medio Cudeyo | 267 | Revista España Automóvil y Aeronáutica |
| 240 | Les Aéroplanes de 1912. R. de Gaston, Alex. Dumas | 253 | El Vuelo de la Gaviota. Carlos Quintia | 268 | Salvador Hedilla, una vida apasionada. Julián Oller |
| 241 | Internet | 254 | Archivo Ayuntamiento de Medio Cudeyo | 269 | Salvador Hedilla Pineda. Associació d'Amics de l'Aeronàutica |
| 242 | Les Aéroplanes de 1912. R. de Gaston, Alex. Dumas | 255 | Revista La Unión Ilustrada | | |
| | | 256 | Internet | | |

En la última entrega se publicará el índice de la obra, así como la bibliografía empleada y una relación completa de la procedencia de la totalidad de las imágenes empleadas para la elaboración de este trabajo.

© 2017, de los textos: dlb

© 2017, de las imágenes: Sus autores

PRÓXIMA ENTREGA



SALVADOR HEDILLA PINEDA
(2ª PARTE)