

# 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 cántabro en volar de la península a Baleares
- Primer raid Barcelona-Santander
- Creación del Real Aero-Club de Cataluña
- Primer vuelo del biplano Perojo
- Primer vuelo del biplano España
- Ganador del festival aéreo del Tibidabo

En esta segunda entrega de **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA** dedicada al aviador civil más famoso de los primeros años, finalizaremos su apasionante biografía.

Su capacidad de trabajo y su valor le hicieron acreedor de gestas no conocidas por aquel entonces.

Arriesgados vuelos que finalizaron con un desgraciado accidente en el aeródromo de Barcelona del que se hizo eco todo un país.

dlb



Salvador Hedilla al emprender el viaje a Palma. Fuente: Archivo Nacional de Catalunya

## ENTREGA N.º 43

### CONTENIDO:

Salvador Hedilla Pineda (2ª Parte)	121
------------------------------------	-----

Siguiendo con las peripecias del aviador cántabro Salvador Hedilla Pineda, seremos testigos de su gesta más conocida, la de ser el primero en unir la península con el archipiélago balear en vuelo.

El bravo piloto también realizó el vuelo que unió los dos mares, el Mediterráneo con el Cantábrico al comunicar por aire Barcelona con Santander.

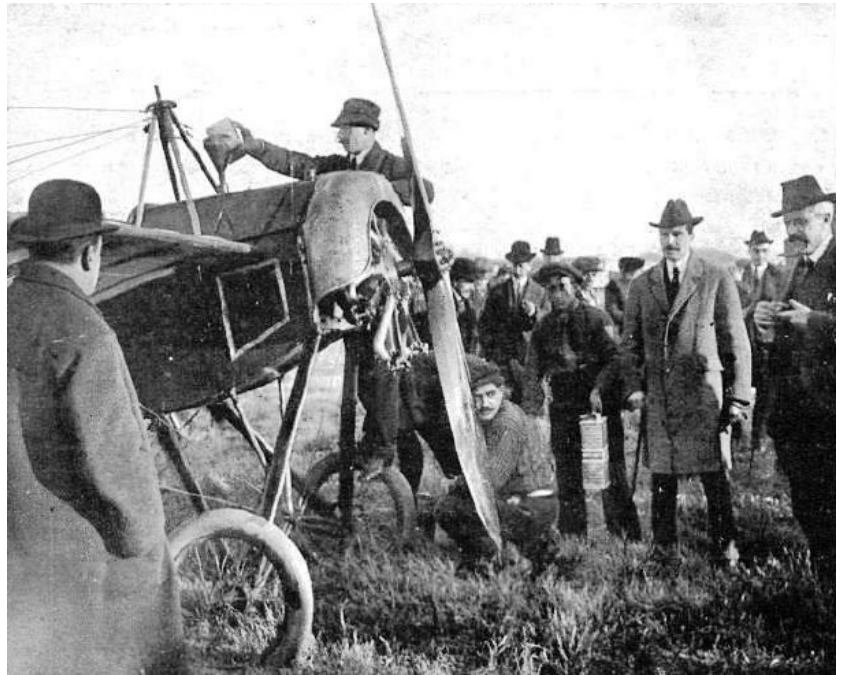
Dedicado por completo a la aviación, dirigiendo una Escuela de Aviación y una fábrica de aeroplanos en Barcelona, cosechó un sinnúmero de éxitos.

Lástima que un desgraciado accidente nos privara del empuje y la fuerza de un piloto que con su valor y su determinación logró ganarse las simpatías de la comunidad aeronáutica española.

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.



13.42. Quitando el tapón del depósito <sup>270</sup>



13.43. Salvador Hedilla repostando con esencia su monoplano <sup>271</sup>



13.44. Preparado para partir en su monoplano Vendôme <sup>272</sup>



13.45. Hedilla sobrevolando el campo de vuelo <sup>273</sup>

Llegado a la ciudad condal visitó el taller de fabricación de aeroplanos situado en Sant Martí de Provençals y el aeródromo de Casa Antúnez. El primer paso a dar fue adquirir la licencia para fabricar monoplanos *Vendôme*.

El nuevo director de la fabricación de aeroplanos y profesor de la futura escuela, decidió junto a los propietarios Eduardo Pujol y Felipe Comabella hacer una fiesta de presentación el 15 de enero de 1916. Los representantes de la prensa allí congregados pudieron escuchar de boca de Hedilla las explicaciones del funcionamiento de la empresa. Se fabricarían monoplanos *Vendôme* y *Monocoque Hedilla* como los dos aparatos que tenía en propiedad el piloto cántabro.



13.46. Salvador Hedilla preparado para un nuevo vuelo <sup>274</sup>

Una vez despachada la prensa, Hedilla preparó su monoplano *Salvador* y se dispuso a realizar un vuelo de prueba. Despegó en un reducido espacio alcanzando los 1.000 metros rápidamente, haciendo virajes cerrados y aterrizando con precisión milimétrica al cabo de 10 minutos.

Decidió hacer un segundo vuelo en el que recorrió el curso del río Llobregat para regresar totalizando un paseo de 21 minutos y medio. El piloto fue ovacionado por los asistentes que quedaron encantados con las peripecias del mocetón montañés.

Debido al éxito de la primera fiesta, organizaron otra el día 27 de enero para celebrar el arranque de la Escuela que finalmente se haría oficial el 4 de marzo de 1916.

A la fiesta acudieron el Capitán General de Cataluña el Sr. Alfau Mendoza acompañado de su ayudante el Sr. Chausa, representantes de la Diputación Provincial y del Ayuntamiento, y un sinfín de personalidades de la sociedad catalana. Los responsables de la empresa Pujol, Comabella y Cía. estaban muy satisfechos y mostraron a Alfau los aeroplanos de Salvador Hedilla.

Momentos después el piloto despegaba con el *Vendôme* para consumir una de sus vertiginosas exhibiciones de vuelo.



13.47. El Sr. Eduardo Pujol conversando con Salvador Hedilla <sup>275</sup>



13.48. El Capitán General Alfau curioseando <sup>276</sup>



13.49. Alfau y representantes de la diputación observan el Monocoque <sup>277</sup>

Al poco de aterrizar salió de nuevo y se echó al aire, pero esta vez con el *Mono-coque Salvador* con el que realizó virajes cerrados que le granjearon una calurosa ovación al tomar tierra suavemente. Finalizado el espectáculo, los Señores Pujol y Comabella obsequiaron a los invitados con un estupendo *lunch*.

Por estas fechas el Real Aero-Club de España publicaba la lista de *records* españoles, estando en posesión Hedilla de tres de los cinco, siendo los otros dos para el santanderino Pombo, y para el piloto militar Moreno Abella.

Efectivamente, a 15 de enero de 1916, Hedilla ostentaba el *record* de velocidad, recorriendo la distancia de La Albericia a la playa de Zarautz en 1 hora y 25 minutos a 150 km/h; el *record* de distancia volando entre La Albericia y Chateaufort con un total de 480 kilómetros; y el *record* de duración entre Zarautz y Lesparre en tres horas.



13.51. El monoplano Vendôme de Hedilla en Mallorca <sup>279</sup>

**FABRICA DE**

**AEROPLANOS**

**e HIDROAEROPLANOS**

**ESCUELA DE AVIACIÓN**

**Piloto y Director: DON SALVADOR HEDILLA**

**PUJOL, COMABELLA Y C.<sup>a</sup> : Rambla de Cataluña, 62 : BARCELONA**  
**Independencia, 113**

13.50. Publicidad de la escuela de aviación catalana <sup>278</sup>

Todas estas marcas las había logrado el día que consiguió la Copa Montañesa de Aviación, el 31 de julio de 1914. Los otros *records* correspondían a Pombo, el de altura con pasajero con 3.000 metros, y a Moreno Abella, el de altura sin pasajero con 4.000 metros sobre el nivel del mar.

La Escuela catalana iba a estar dotada con hangares, un pequeño taller, un aula, los aeroplanos de Hedilla y

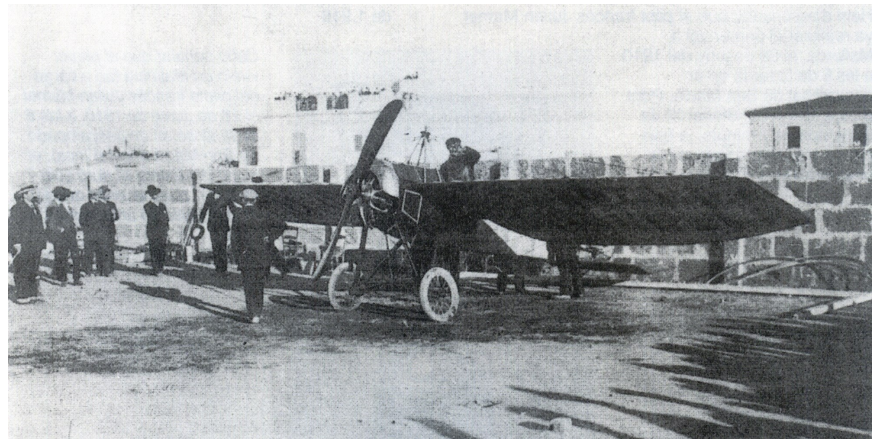
un “pingüino” del tipo *Blériot* con motor *La-bor-Aviation* de 40HP. Además contaría en primera instancia con la ayuda de Francisco Coterillo, piloto nº 78 del R.A.C.E., que hacía un año había obtenido su *brevet* en la E.N.A. Puesta en marcha, los primeros alumnos empezaban a rodar por el campo con el “pingüino” y Hedilla realizaba distintos vuelos de promoción.

La península se le quedaba pequeña a Hedilla, por lo que el 17 de abril viajó a Mallorca para supervisar unos terrenos que habían de albergar una fiesta de aviación. El lugar elegido finalmente fue el campo de fútbol de Buenos Aires, perteneciente al Alfonso XIII Fútbol Club, al que se le desmontó 25 metros de pared para hacer más adecuado el lugar.

13.52. El Vendôme Santander <sup>280</sup>

Se programaron diversos vuelos para los días 23, 24 y 25 de abril y Salvador regresó a Barcelona para disponer todo.

El *Santander* fue embalado y transportado a la isla quedando dispuesto para los vuelos el mismo día 23 por la mañana. La prensa mallorquina describía al piloto: «Es Salvador Hedilla un hombre alto, rubio, en cuya cabeza el tiempo ha empezado ya a actuar de segador, con bigote rubio claro y ojos azules de mirar tranquilo y reposado, como de quien está acostumbrado a ver lo que no vemos aun la generalidad de los demás hombres. Sus manos demuestran que lejos de ser un aviador de salón y de escarapate es hombre que gusta cerciorarse de la bondad del funcionamiento de los aparatos en los que arriesga su vida.»

13.54. Hedilla tomando tierra en el campo <sup>282</sup>13.53. Hedilla sobre el monoplano en el campo del Alfonso XIII <sup>281</sup>

Por la tarde, el campo se fue llenando de espectadores que aguardaban la actuación del aviador entreteniéndose con un interesante partido de fútbol. Finalizado el *match*, fueron desmontadas las porterías y los mecánicos de Hedilla se apresuraron a disponer todo para la exhibición.

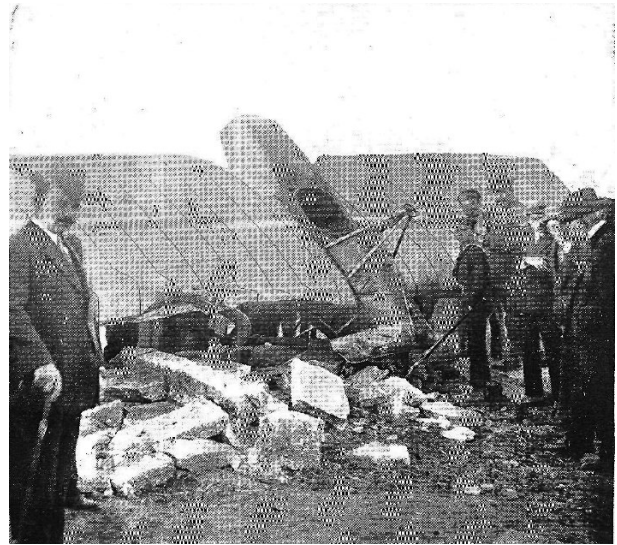
Llegado el momento el piloto cántabro tomó asiento, mientras que el profesor Coterillo, convertido a mecánico, se disponía a voltear la hélice. Con el motor a plena potencia, Hedilla ordenó soltar el aparato y salió disparado ganando altura en línea recta hacia los montes de la sierra de Alfabia. Virando hacia Palma, regresó sobre el curioso aeródromo sobrevolándolo a unos 500 metros de altura y dirigiéndose esta vez hacia las montañas de Soller hasta hacerse casi imperceptible a la vista.

13.55. El aeroplano chocó contra una pared <sup>283</sup>

A su regreso dibujó un círculo de gran tamaño y trató de tomar tierra, pero el exceso de velocidad le obligó a posar las ruedas en el centro del campo. El poco espacio que le quedaba para detenerse fue insuficiente por lo que intentó elevarse de nuevo, pero el motor no respondió. El bonito aeroplano *Monocoque* acabó empujándose contra la pared derribándola con un fuerte estrépito.

Un grito unánime resonó en el ambiente, pero Hedilla alzó su brazo señalando que se encontraba bien. El piloto se bajó de su maltrecho monoplano y saludó al público que le ovacionó de manera entusiasta. El piloto apenas se había lastimado el hombro izquierdo y tenía pequeñas contusiones sin importancia, pero el aeroplano había salido bastante mal parado, por lo que los vuelos se suspendieron.

El montañés describiría a la prensa lo ocurrido, atribuyendo el accidente al viento Noroeste que le hizo ga-



13.56. Los restos del monoplano <sup>284</sup>

nar velocidad llevándolo hasta un punto del campo en el que era imposible decelerar sin librar la pared. Pensó el audaz piloto que podía haber intentado un viraje antes de llegar a la pared, pero eso hubiera comprometido la seguridad del público.



13.57. Salvador Hedilla posa junto a los restos de su aeroplano <sup>285</sup>

Finalizada la accidentada fiesta, Salvador Hedilla regresó a Barcelona el día 26 de abril donde ya estaban ultimando el *Monocoque Hedilla II* en los talleres. El monoplano lucía el número 5 en el timón de dirección pues ese era el número de aparatos de los que disponía la escuela.

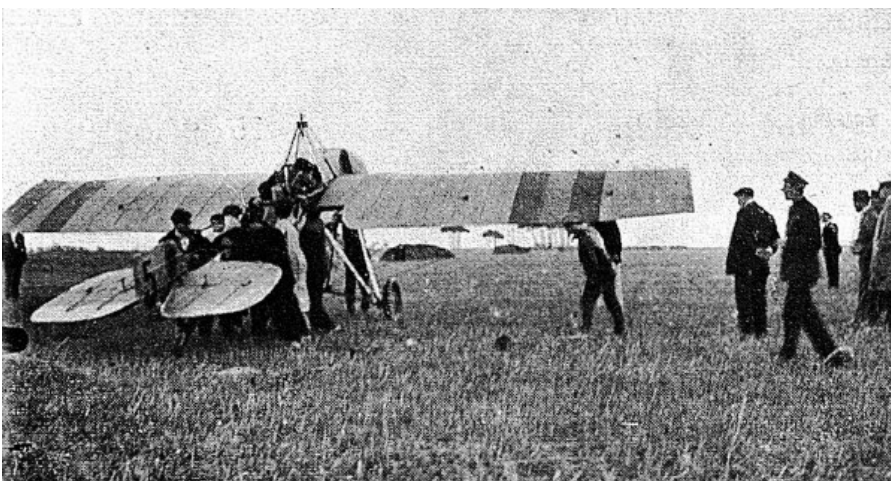
A primeros de mayo el nuevo aparato era probado por su diseñador de manera satisfactoria alcanzando los 120 km/h y ascendiendo hasta los 1.000 metros de altura en apenas 5 minutos.



13.58. Salvador Hedilla dispuesto a emprender el viaje a Mallorca <sup>286</sup>



13.59. El aviador posa en su aeroplano antes de partir <sup>287</sup>



13.60. Preparando el *Monocoque II* para el vuelo <sup>288</sup>

Una semana después salía de los talleres la versión del *Vendôme* con motor *Anzani* destinado a la Escuela de aviación.

Hedilla no paraba de evolucionar, también había estado trabajando en una versión del *Monocoque* para convertirlo en hidroavión desarrollando unos flotadores forrados de tela impregnada en barniz impermeable que le permitieran desenvolverse en el agua.

Mientras, en Palma de Mallorca, se estaba fraguando un concurso para hidroaviones con la ayuda del recién creado Aero-Club de Cataluña que permitiera unir las islas con la península por aire. El propio Hedilla comprobaría los pormenores del evento e intentaría llevarse la Copa.

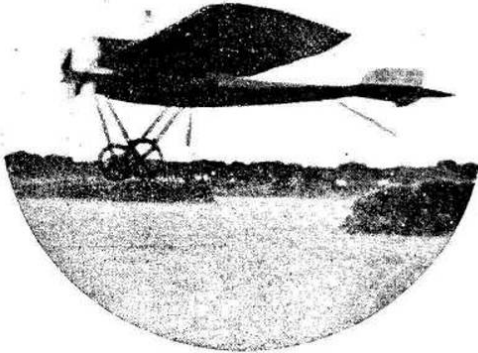




*13.61. Todo está dispuesto para el gran momento* <sup>289</sup>



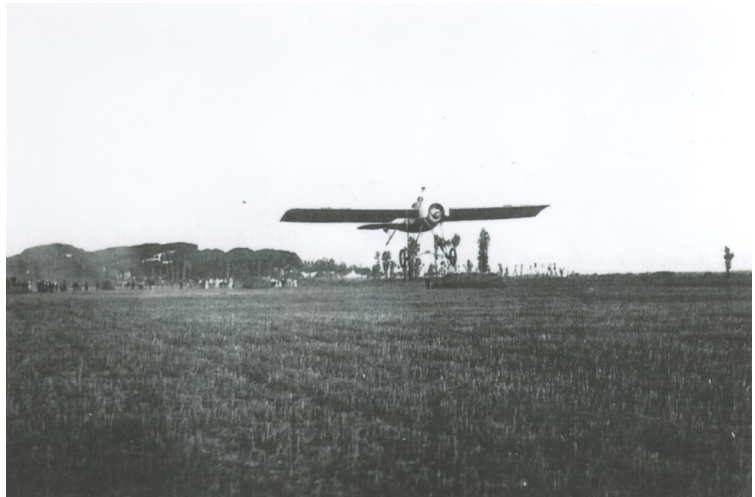
*13.62. A punto de arrancar el Monocoque para cruzar al archipiélago balear* <sup>290</sup>



13.63. El aeroplano al despegar <sup>291</sup>

Llegada la fecha, el 2 de julio de 1916, y ante la imposibilidad de realizar el *raid* con un hidroavión debido a varios problemas en las pruebas de funcionamiento sobre el agua, Hedilla decidió intentar el salto con el *Monocoque II* equipado con un depósito extra de gasolina.

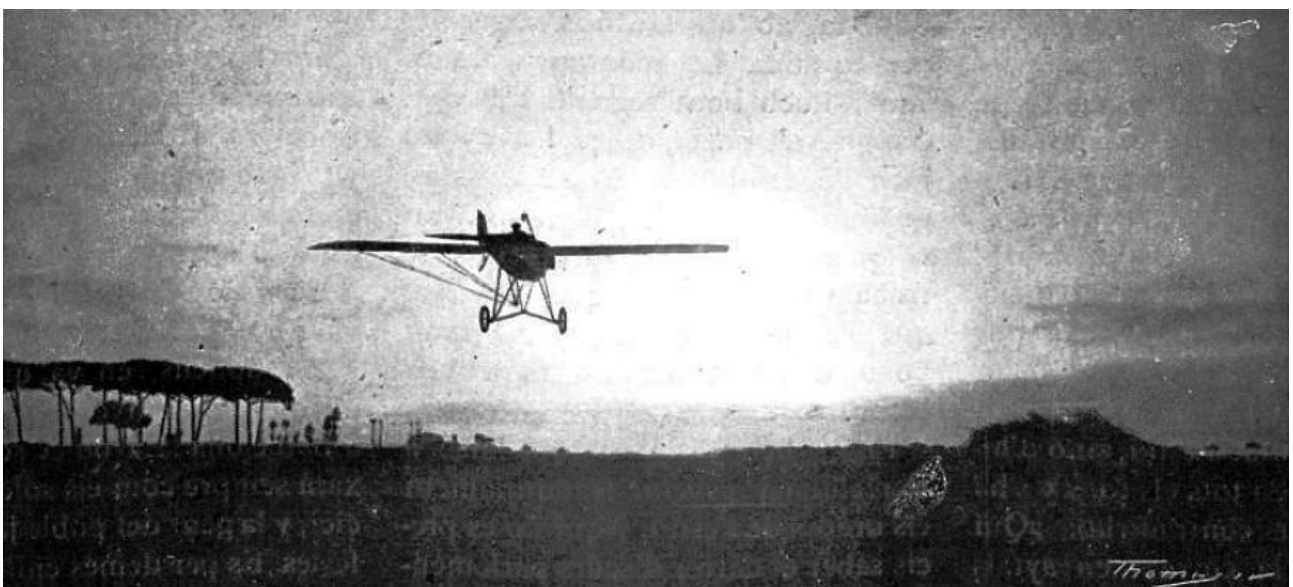
Partió a las 5:02 de la mañana, pero desde el campo de la Volatería, por considerarlo mejor y más largo que el usado tradicionalmente de Casa Antúnez. Los comisarios de R.A.C. así lo certificaron, viendo al piloto alejarse de la costa a unos 500 metros de altura.



13.64. Salvador Hedilla alzando el vuelo en Barcelona <sup>292</sup>

Poco más de dos horas después el bizarro aviador lograba aterrizar en el campo conocido como de Son Suñer. El exceso de público le había obligado a tomar en ese lugar cercano al punto designado por seguridad.

*«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 20 minutos, el viento fortísimo hacía punto menos que imposible permanecer en el aire. Estuve un momento indeciso para retornar al punto de partida.»*



13.65. El Monocoque alejándose al alba hacia Mallorca <sup>293</sup>

*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 poníanme 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 de nuevo las gafas.*

*La travesía la he efectuado entre la 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 en la forma antes dicha.*

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



**13.66. Hedilla volando sobre la bahía de Palma** <sup>294</sup>



**13.67. Hedilla a su llegada a Mallorca** <sup>295</sup>



**13.68. El aviador Hedilla rodeado de varios admiradores a su llegada a Mallorca** <sup>296</sup>

*He seguido exactamente la ruta que en conferencia telegráfica 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 me dieron han sido valiosísimos para el éxito del viaje.*

*Hubiera aterrizado en Can Perantoni; pero debido al inmenso público que estaba congregado, cualquier desvío de dirección del aparato hubiera podido ser fatal.»* Así relató el piloto su experiencia de vuelo atravesando el Mediterráneo.

Fue llevado a Can Perantoni en automóvil donde se dio un baño de masas ante los aproximadamente 20.000 espectadores que le aplaudieron efusivamente.

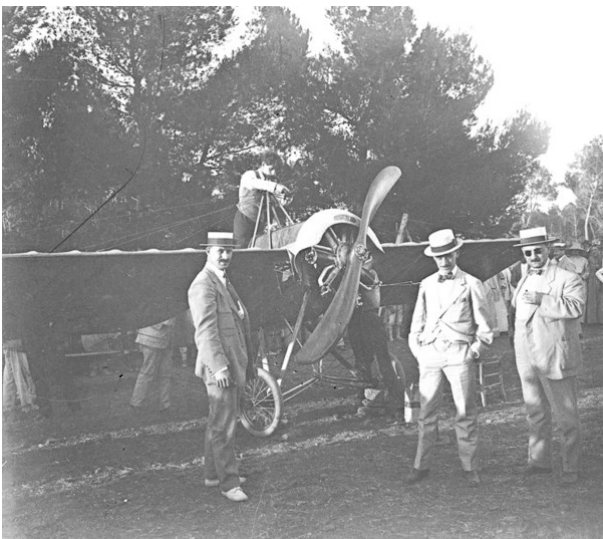
Los homenajes se sucedieron y le fueron entregados varios premios en metálico, aunque rehusó aceptar la Copa, sugiriendo que se diese un plazo de 3 meses por si algún otro aviador hacía la misma ruta en un tiempo menor al suyo, y si así fuera, pudiese tener él mismo 15 días para intentar mejorarlo.



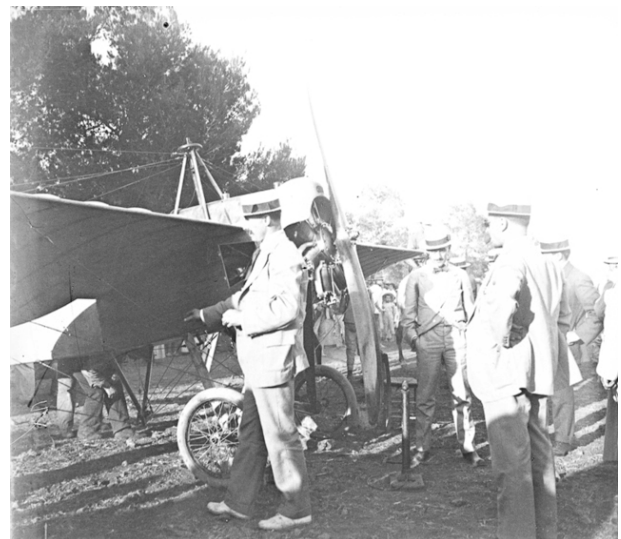
13.69. El feliz piloto es transportado a la capital en automóvil <sup>297</sup>



13.70. Hedilla en pleno vuelo en Son Sant Joan <sup>298</sup>



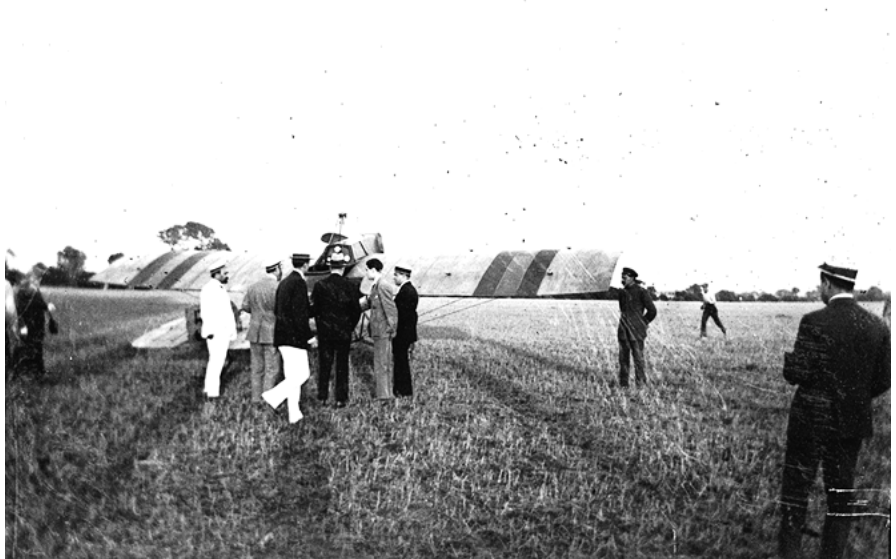
13.71. Hedilla con el Vendôme que trajo Coterillo <sup>299</sup>



13.72. El aviador comprobando el aeroplano <sup>300</sup>

Los días sucesivos realizó distintos vuelos desde Son Sant Joan, un campo más adecuado y al que llegó el también piloto y amigo Coterillo con el *Vendôme* para realizar algún vuelo del que lamentablemente no salió muy bien parado.

Ambos pilotos regresaron a Barcelona para continuar con sus tareas, pero Hedilla regresaría a Palma en pocos días pues tenía contratadas varias exhibiciones para las fiestas de Sa Pobla.



13.73. Observando el aeroplano de Hedilla en el campo de aviación de Sa Pobla <sup>301</sup>



13.74. El Monocoque II en Sa Pobla <sup>302</sup>

La expectación en dicha localidad por ver volar al piloto fue enorme, aunque desgraciadamente una avería en la hélice en el primero de sus vuelos le hizo aterrizar de emergencia en un campo próximo finalizando las exhibiciones por no tener repuesto. Pese a la desilusión del público, el Ayuntamiento decidió en sesión plenaria dedicar una calle al “Aviador Hedilla”.



13.75. Multitud rodeando el aeroplano <sup>303</sup>



13.76. Foto de familia en Sa Pobla <sup>304</sup>



13.77. *Copa del Mediterráneo* <sup>305</sup>



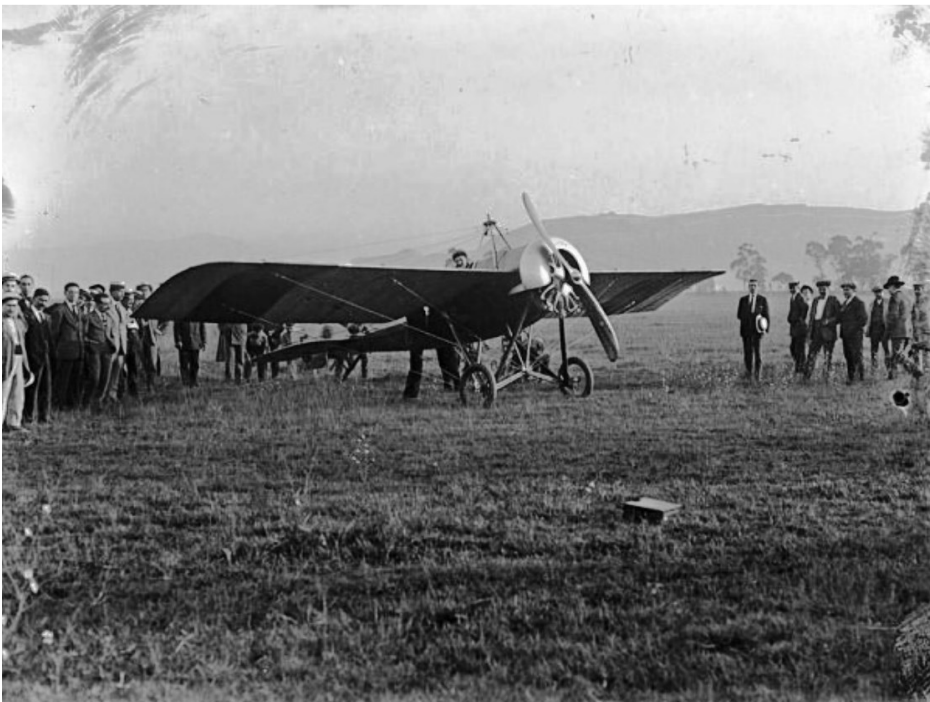
13.78. *Salvador Hedilla preparado para lograr unir dos mares* <sup>306</sup>

Salvador regresó a Barcelona donde comenzó a planear una nueva aventura, volar desde la ciudad condal hasta Santander uniendo el Mediterráneo con el Cantábrico para agradecer a Alfonso XIII, que estaba de veraneo en la capital montañesa, la Copa del Mediterráneo que amablemente había donado.

Luego de un primer intento abortado por la densa niebla el 5 de agosto que le hizo regresar al campo, lo intentó de nuevo al día siguiente. Eran las 4:32 de la mañana, según el reloj de Gaspar Brunet que hacía las veces de cronometrador del Aero-Club de Cataluña, cuando el *Monocoque II* del piloto dejaba el suelo y

partía en dirección Oeste entre la niebla.

La expectación en Santander no podía ser mayor, pues el monarca aguardaba la llegada del piloto junta a Juan Pombo y demás entusiastas que abarrotaban el aeródromo de La Albericia. Pero el tiempo pasaba y el aviador no aparecía creciendo la evidente preocupación. Un telegrama tranquilizaba a todos, Hedilla había tomado tierra en los Pirineos desorientado por la densa niebla.



13.79. *Salida del vuelo Barcelona-Santander* <sup>307</sup>

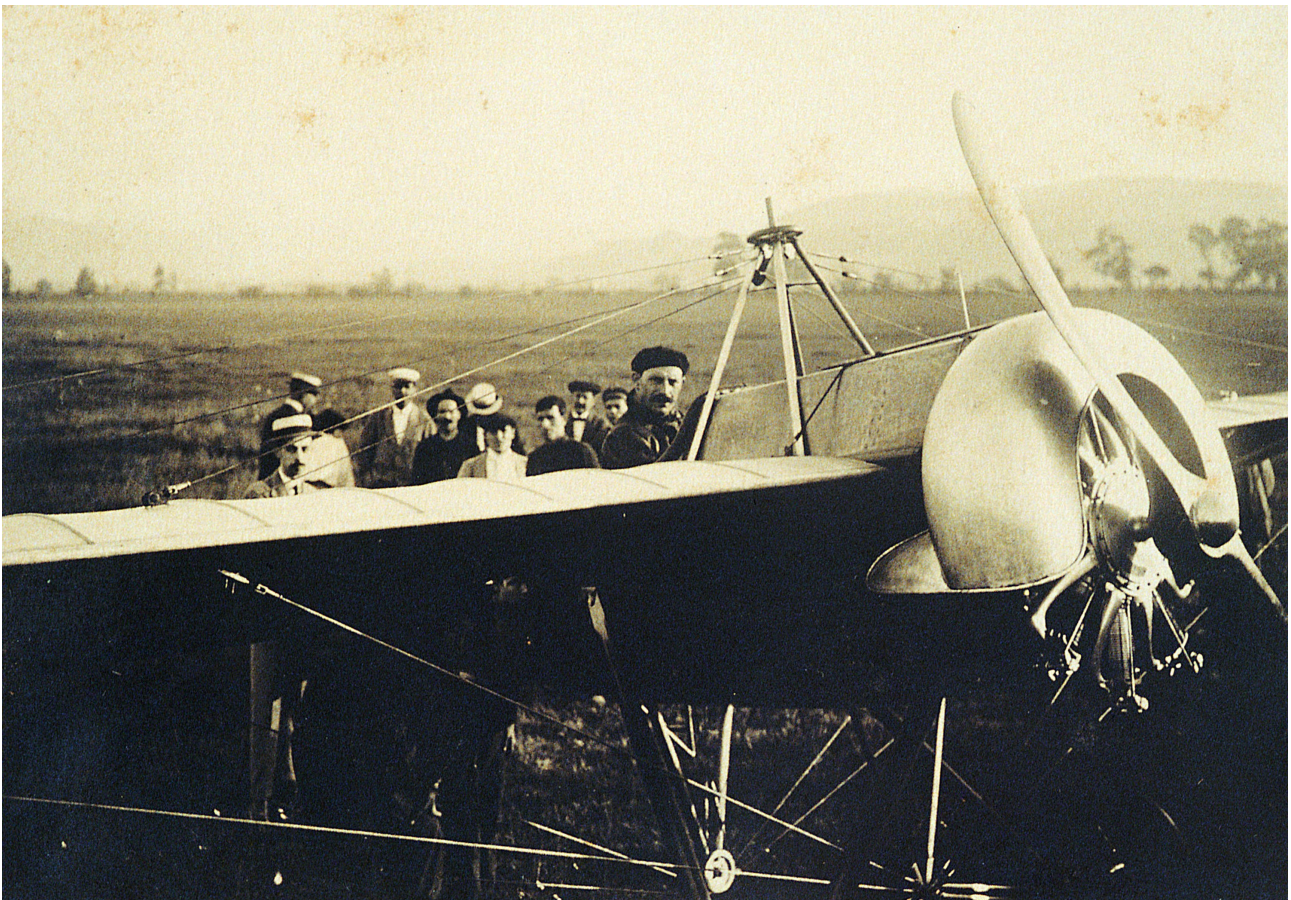
«Benasque, 6, 10 mañana. Después de dos horas y media de haber salido de Barcelona, siempre perdido entre densa niebla, a una altura mínima de 3.500 metros, sobre montañas de 3.000 metros de altura, he visto un trozo de tierra. Me hallaba sobre la Madaleta (3.308 m.). Hice rumbo hacia el Sur, buscando terreno para aterrizar, encontrando un campo mediano donde aterricé con felicidad. Procuraré continuar la ruta, aun cuando las condiciones del campo harán dificilísima la partida. La estación de ferrocarril más próxima es Barbastro a 100 Km. Hedilla.»

Se había estropeado el tren de aterrizaje y la hélice por lo que pidió repuestos a Barcelona. Además debía trasladar el aeroplano por sinuosos caminos en un carro hasta un lugar desde el que poder despegar. No fue hasta el día 13 de agosto que pudo alcanzar un lugar adecuado para reparar el aparato y partir.



13.80. Hedilla en pleno vuelo sobre Casa Antúnez <sup>308</sup>

Al fin, la mañana de ese sábado a las 5:30 despegaba y ponía rumbo a Santander entre una fina lluvia y algo de niebla, llegando el aviador hasta Bercedo ya casi sin combustible. Pudo telegrafiar y recibir ayuda, pero no fue hasta el día 15 que pudo reemprender la marcha de nuevo, alcanzando ya por fin La Albericia a las 8:40.

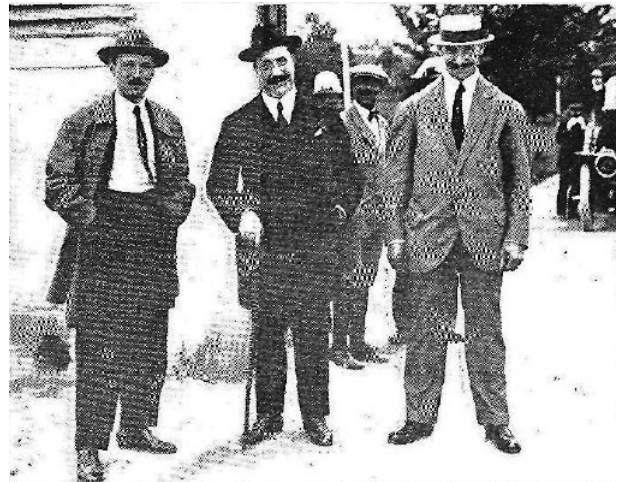


13.81. Hedilla a bordo del Monocoque II antes de intentar el vuelo Barcelona-Santander <sup>309</sup>

A su llegada le esperaba una multitud entre los que se encontraban Juan Pombo y Felipe Comabella. Lo que iba a ser un feliz viaje en una única jornada, se convirtió en una travesía de más de una semana debido a las inclemencias del tiempo. Alfonso XIII se trasladó al aeródromo donde charló largo rato con el aviador y se interesó por el aeroplano. No obstante el piloto fue invitado al Palacio de La Magdalena para ser recibido en audiencia, acudiendo encantado en compañía del Gobernador Civil y de su amigo Juan Pombo.

Durante el encuentro Hedilla explicó al monarca todos los pormenores del viaje y le hizo entrega de algunos mensajes confiados por entidades catalanas al conocer los propósitos del *raid* del montañés.

El piloto realizó algún viaje aéreo sobrevolando diversos lugares de Santander y alrededores, antes de emprender el regreso a Barcelona, pero ésta vez, Hedilla quería pasar por Madrid. El 26 de agosto estaba a primera hora de la mañana en La Albericia y despegaba realizando pasadas por las cercanías del aeródromo y



**13.82. Hedilla al salir del Palacio de La Magdalena acompañado del gobernador y de Juan Pombo** <sup>310</sup>

sobrevolando los lugares de Hermosa y Valdecilla, donde saludó a su amigo el empresario azucarero montañés con el que coincidió en Cuba, Ramón Pelayo, que avisado del paso del piloto esperó levantado para devolverle el gesto. Avanzó el piloto hasta las inmediaciones de Burgos, pero un fuerte viento de Noroeste le obligó a tomar tierra de forma brusca, capotando y rompiendo el aeroplano, aunque él resultó ileso.



**13.83. Mesa presidencial del banquete a Hedilla (X) organizado por el Real Aero-Club de España** <sup>311</sup>



Telegrafió a sus amigos de Santander y llevando su monoplano hasta la estación de ferrocarril más cercana, lo facturó para Barcelona y continuó el camino a Madrid.

En Cuatro Vientos se le esperaba llegar en vuelo pero debido al inesperado accidente el piloto apareció en el aeródromo el día siguiente. Sin perder tiempo se puso manos a la obra y realizó una demostración con un aeroplano *Kondor Taube* que la empresa constructora para la que trabajaba había ensamblado bajo licencia.

Días después, organizado por el Real Aero-Club de España, se celebró un banquete en su honor en los salones del Hotel Palace. Efectivamente el día primero de septiembre se reunieron un nutrido número de socios y pilotos para felicitar al cántabro.



13.84. Hedilla probando en vuelo el *Kondor Taube* <sup>312</sup>

Como se podía leer en las crónicas de la época: «*El acto de anoche fue una manifestación seria y sincera, sin ostentación artificiosa y sin retórica, del aprecio que de las cualidades del piloto santanderino hacen especialmente sus colegas los aviadores militares.*»



13.85. Salvador Hedilla posado con su aeroplano <sup>313</sup>



13.86. Salvador Hedilla Pineda <sup>314</sup>

El día siguiente viajaba a Barcelona para abordar el cambio de aeródromo, pues ahora la escuela se trasladaba al campo de La Volatería en el Prat de Llobregat, desde donde partió en el *raid* a Mallorca, un lugar más adecuado por sus dimensiones y orientación para la práctica del vuelo.

La renombrada fama de Hedilla le hizo acreedor de la designación como asesor por el Director de Aeronáutica, el Coronel Rodríguez Mourelo, para acompañar al Capitán Eduardo Barrón a París para adquirir los planos del *Spad VII*. El biplano se completaría en los talleres de Barcelona y el prototipo fue bautizado con el nombre de *España*.

Además de en los talleres, Hedilla seguía formando alumnos en la escuela de aviación y participando en fiestas de aviación por toda Cataluña. Ya en noviembre la escuela levantaba el segundo hangar para alojar en ambos los cinco aparatos que disponía la joven Escuela.

La llegada a Barcelona de su amigo cubano Domingo Rosillo, que se incorporaría al plantel de profesores de vuelo, aligeró los deberes como profesor de Hedilla que podía ahora dedicarse en cuerpo y alma a la fabri-



13.87. Hedilla hablando con el Director de Aeronáutica <sup>315</sup>

cación de aeroplanos en los talleres de Sant Martí de Provençals. En esos últimos días de 1916 se encontraba en construcción la segunda unidad del *Vendôme* para la escuela y la del biplano de caza *España*.

Hedilla había contraído matrimonio por dos veces, primero con Gracia Alonso en La Coruña, falleciendo ésta en 1907 durante su estancia en Argentina y después se casó en Buenos Aires, pero su joven esposa falleció al cabo de un año.



13.88. Hedilla y su esposa en el aeroplano <sup>316</sup>



**13.89. Salvador Hedilla Junto a su esposa Visitación del Campo** <sup>317</sup>

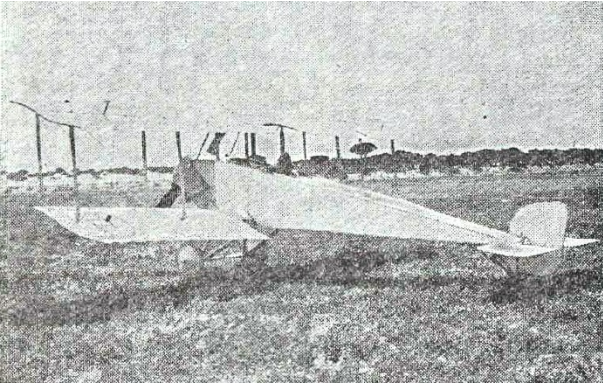
En 1915 comenzó una nueva relación con la hermosa Visitación del Campo, que era cantante lírica en Santander y con la que contrajo matrimonio el 8 de enero de 1917. El aviador había viajado a Santander a finales de año para los preparativos que llevó con mucha discreción.

Hedilla y su esposa recorrieron Gijón, donde aprovechó para visitar a su amigo el piloto Valentín Díaz; Madrid, para firmar un contrato de venta de 6 *Vendôme* para la Aviación Militar; y París, para obtener más documentación técnica del *SPAD*, antes de asentarse definitivamente en Barcelona.

Al llegar a la ciudad condal, sus compañeros le recibieron con una bonita fiesta aérea, haciéndole entrega de las insignias de la Oren de Isabel la Católica.



**13.90. La esposa de Hedilla se acercaba en ocasiones al campo de vuelo** <sup>318</sup>



**13.91. Hedilla realizó exitosas pruebas con el aeroplano diseñado por José del Perojo el 3 de mayo de 1917** <sup>319</sup>

La actividad de la Escuela en los primeros meses de ese año era delirante, y al grupo se había unido el asturiano Valentín Díaz que trajo su *Morane-Saulnier* al que se le hizo una completa revisión. Por su parte Hedilla, con la ayuda de sus compañeros, proyectaba una línea aérea postal con Palma de Mallorca.

En mayo, con los *Vendôme* para la Aeronáutica Militar entregados, probó el biplano *Perojo* que había sido fabricado en Madrid y con cuyo constructor se había comprometido a testarlo. El día 3 logró ascender a 500 metros de altura tras una breve carrera de despegue, constatando la eficacia del ligero aeroplano.

El piloto cántabro prosiguió con sus quehaceres en la escuela y en la fábrica de aeroplanos, realizando distintos vuelos de pruebas o exhibición durante la primavera y el comienzo del verano. El 31 de agosto probó con éxito el biplano *España* en Barcelona, que ya había sido terminado, y el 17 de septiembre repitió experiencias con el mismo aparato en Cuatro Vientos, ante los mandos militares.

El 7 de octubre, Hedilla participó en el festival aéreo del Tibidabo obteniendo el primer premio.



**13.92. Los restos del aeroplano con el que Salvador Hedilla perdió la vida el 30 de octubre de 1917** <sup>320</sup>



13.93. Restos del Monocoque II accidentado en el Prat de Llobregat <sup>321</sup>



13.94. Estado en el que se encontró el aparato pilotado por Hedilla <sup>322</sup>

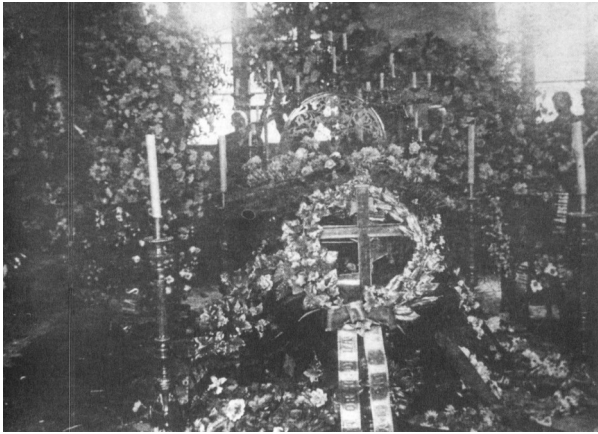


13.95. El monoplano cayó desde gran altura sepultando a sus ocupantes <sup>323</sup>

El piloto había participado con el *Monocoque II* que había sido remotorizado con un potente propulsor de 100HP y la Copa otorgada por el Real Aero-Club de Cataluña le fue entregada durante un banquete celebrado el 29 de octubre. A los postres, el joven médico José María Armangué le pidió volar con él el día siguiente, y así quedaron para la mañana posterior.

A las 5 de la tarde del 30 de octubre de 1917, piloto y médico emprendían vuelo ascendiendo hasta los 700 metros de altura y comenzaban a improvisar vertiginosos virajes. Unos minutos después, se pudo observar como el aeroplano al realizar un giro dio dos vueltas sobre si mismo, entraba en pérdida a gran velocidad y se estrella-ba contra el suelo. Rápidamente acudieron a socorrerles pero ya nada se podía hacer por sus vidas. El monoplano estaba boca abajo y el cuerpo de Hedilla estaba sepultado por el motor. Su acompañante también había fallecido.

Los cuerpos fueron trasladados al cementerio del Prat de Llobregat donde fueron velados por numerosos amigos y compañeros. Al poco llegó la esposa de Hedilla, que se encontraba en cinta, produciéndose una desgarradora escena. El país entero se conmocionó, especialmente en los ambientes aeronáuticos, dada la simpatía que el bravo piloto montañés despertaba entre los muchos aficionados a la aviación.



**13.96. Capilla ardiente en la Estación del Norte** <sup>324</sup>

La causa probable del accidente fue la rotura de un cable eléctrico del distribuidor que paró el motor con la consiguiente pérdida de sustentación por hallarse girando, volviéndose ingobernable y entrando en una barrena de la que el piloto no pudo salir.



**13.97. Portando a hombros el féretro de Hedilla** <sup>325</sup>



**13.99. Miles de personas despidieron a Hedilla** <sup>327</sup>

Las numerosas muestras de condolencia se fueron sucediendo y el día 2 de noviembre, con la llegada de la familia de Hedilla, se decidió trasladarlo a Santander.

Se dispuso todo para transportar el cuerpo del malogrado piloto a la capital montañesa, llegando a la estación del Norte de Santander el día 6, donde en una de sus salas de espera se instaló la capilla ardiente.

Después de que el cortejo fúnebre recorriera las calles de la ciudad bajo una persistente lluvia, el valeroso piloto fue enterrado a las 12 de la mañana del 7 de noviembre de 1917 en el cementerio de Ciriego.

Poco después de su fallecimiento se erigió un mausoleo de piedra, mármol y hierro, rematado con un pequeño monoplano de bronce que fue costado por las gentes de Santander mediante suscripción popular.



**13.98. El cortejo fúnebre bajo un intenso aguacero** <sup>326</sup>



**13.100. La comitiva fúnebre atravesando Santander** <sup>328</sup>

# Pioneros de la Aviación Española

Descárgalo en:

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

Contacto:

[dlb-2015@hotmail.com](mailto: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

- |          |   |                                   |   |               |   |
|----------|---|-----------------------------------|---|---------------|---|
| 270      | Archivo Nacional de Catalunya                                       | 289,290                           | Archivo Nacional de Catalunya                                       | 313           | Salvador Hedilla Pineda. <i>Associació d'Amics de l'Aeronàutica</i> |
| 271      | Revista <b>La Il·lustració Catalana</b>                             | 291                               | Revista <b>Stadium</b>  | 314           | Revista <b>La Il·lustración Española y Americana</b>                |
| 272      | Revista <b>La Il·lustración Artística</b>                           | 292                               | Archivo Nacional de Catalunya                                       | 315           | Revista <b>Gran Vida</b>  |
| 273      | Revista <b>La Il·lustració Catalana</b>                             | 293                               | Revista <b>La Il·lustració Catalana</b>                             | 316           | Revista <b>La Hormiga de Oro</b>                                    |
| 274      | Revista <b>Hojas Selectas</b>                                       | 294                               | Salvador Hedilla Pineda. <i>Associació d'Amics de l'Aeronàutica</i> | 317           | Salvador Hedilla Pineda. <i>Associació d'Amics de l'Aeronàutica</i> |
| 275      | Archivo Nacional de Catalunya                                       | 295                               | Revista <b>La Semana</b>  | 318           | Archivo Nacional de Catalunya                                       |
| 276      | Revista <b>Mundo Gráfico</b>  | 296                               | Revista <b>La Hormiga de Oro</b>                                    | 319           | Periódico <b>La Acción</b>  |
| 277      | Revista <b>La Il·lustración Artística</b>                           | 297                               | Revista <b>La Unión Ilustrada</b>                                   | 320           | Salvador Hedilla Pineda. <i>Associació d'Amics de l'Aeronàutica</i> |
| 278      | Periódico <b>Mundo Deportivo</b>                                    | 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304 | Colección <b>Miguel Buades Socias</b>                               | 321           | Revista <b>La Hormiga de Oro</b>                                    |
| 279, 280 | Colección <b>Miguel Buades Socias</b>                               | 305                               | Salvador Hedilla Pineda. <i>Associació d'Amics de l'Aeronàutica</i> | 322           | Periódico <b>La Nación</b>  |
| 281      | Salvador Hedilla Pineda. <i>Associació d'Amics de l'Aeronàutica</i> | 306, 307, 308, 309                | Archivo Nacional de Catalunya                                       | 323           | Revista <b>Mundo Gráfico</b>  |
| 282, 283 | Colección <b>Miguel Buades Socias</b>                               | 310                               | Revista <b>La Unión Ilustrada</b>                                   | 324, 325      | Colección <b>J.L. Palacio</b>                                       |
| 284      | Revista <b>La Unión Ilustrada</b>                                   | 311                               | Revista <b>El Heraldo Deportivo</b>                                 | 326, 327, 328 | Colección <b>CDIS</b>   |
| 285, 286 | Colección <b>Miguel Buades Socias</b>                               | 312                               | Revista <b>España Automóvil y Aeronáutica</b>                       |               |   |
| 287      | Revista <b>La Il·lustració Catalana</b>                             |                                   |   |               |   |
| 288      | Revista <b>Iberica</b>  |                                   |   |               |   |

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

44

## PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: Círculo Aeronáutico JESÚS FDEZ. DURO



dlb

LOS PRESIDENTES DEL R.A.C.E.  
EL CONCURSO DE HIDROAVIONES DE  
SAN SEBASTIÁN