



Biplà amb ales en tàndem construït per l'enginyer industrial Gaspar Brunet.

A Barcelona, el 20 de desembre del 1908 es creà l'Associació de Locomoció Aèria, la qual va començar els seus passos amb seixanta socis. Aquesta Associació va ser seguida de l'Aeri Club Santos Dumont —entitat organitzada com a secció aeronàutica de l'Associació Catalana d'Estudiants, la qual dedicava els seus esforços a la construcció de maquetes—, i la Joventut Aviadora Espanyola —que començà la seva activitat amb una competició de cometes cel·lulars celebrada a Vallvidrera.

Entre els socis més destacats de l'Associació de Locomoció Aèria hi havia l'enginyer industrial Gaspar Brunet, que va construir un aeroplà amb ales en tàndem. Com que en tot l'estat espanyol no hi havia cap pilot d'avió, va decidir encomanar la tasca a un conegut motociclista professional, el qual es limità a rodar camps a través. La primera vegada va rodar a Montcada (Vallès Occidental), a l'hipòdrom, després ho va fer al camp de la Volateria. En aquest últim camp, mentre realitzava proves, l'aparell va caure malament i no es va poder reparar.

El primer vol. Joan Sardo i Josep Comas, membres de l'Associació de Locomoció Aèria, contractaren el pilot francès Lucien Mamet, amb llicència de pilot núm. 17 de l'Aero Club de França, perquè fes la primera demostració aèria a Barcelona.

El 4 de febrer del 1910 van arribar a Barcelona Mamet i el seu deixeble García Comas, propietari de l'avió Bleriot XI, amb el qual havien de fer els vols organitzats per l'Associació.

La preparació del vol havia previst l'exposició en públic de l'avió durant uns dies als magatzems El Siglo, a les Rambles, però com que l'avió no va arribar fins al dia 9, a l'estació de França, desmuntat, i el vol estava previst per a dos dies més tard, no hi haver temps per mostrar-lo públicament.

Així, el dia 11 de febrer, un diari barceloní va publicar: "Els distingits senyors García, propietari de l'aparell, i Mamet, pilot oficial, desitjant posar en coneixement dels seus vols a la premsa local, han organitzat per a les 3 h de la tarda, en el camp de l'Associació de Locomoció Aèria, una sessió de prova, en la qual per

primera vegada a Espanya un ocell artificial, un aeroplà Bleriot, estendrà les seves enormes ales per sobre dels atònits convidats."

L'esdeveniment es feia a l'hipòdrom de Can Tunis, que avui ja no existeix. El temps era clar i sense vent, idoni per a l'ocasió. Aquella primera presentació es va reservar per a unes dues-centes persones, assegudes a les grades, per a membres de l'Associació i per a la premsa. A les 3.15 h de la tarda Lucien Mamet va entrar a l'hipòdrom. Amb pas ferm i decidit es dirigí cap a l'avió. S'enfilà a l'aparell. Ocupà el seient col·locat entre les ales. El mecànic posà en funcionament el motor. Els espectadors contingueren l'alè. Allò era veritat i un espectador descrivia així aquell moment: "L'aparell, graciós, lleuger, començà a rodar, i en el moment menys esperat, s'aixecà quasi un metre, i així recorregué de 10 a 15 metres de distància; aterrà i, després de donar mitja volta, tornà cap on érem nosaltres. La prova havia anat bé." El mateix testimoni d'aquest moment històric afegí: "Es repetí l'operació; l'aparell rodà més ràpid que abans i, uns segons més tard, el mo-

noplà deixava majestuosament el terra, s'envolava, prenia alçària i ràpidament sortia dels límits del camp. Volava! L'aparell s'inclinà graciosament i començà el primer viratge l'ocell mecànic, obedient a la mà del seu amo. Mantenien el vol a uns 60 metres de terra, donava la volta traçant un gran cercle i tornava a passar dirigint-se cap a la mar. Després trobà la direcció del camp i a poc a poc va perdre alçària. Instants més tard les rodes tornaven a prendre contacte amb l'herba del camp; l'aparell rodava uns metres i, seguidament, com els ocells, abaixava la cua i parava. El primer vol havia durat 2 minuts i 8 segons."

Altres vols. Al dia següent, la carretera que pel peu de la muntanya de Montjuïc es dirigia cap a l'hipòdrom era plena de vehicles i vianants; la circulació, de cotxes de cavalls i alguns automòbils, lenta. Les senyores es lligaven bé, amb llargs mocadors, i fins barrets. Els cavallers se subjectaven els seus barrets i les gorres; el déu Eolo desfermà la seva ràbia a un nou intent de profanar el sagrat espai. L'hipòdrom s'omplí de públic, però el pilot, després d'esperar fins a últim moment, va haver d'anul·lar el vol. Feia massa vent.

L'expectació encara es mantingué uns dies. Finalment, el 17 de febrer, davant un públic que de nou omplia de gom a gom l'hipòdrom, es realitzaren dos vols seguits. El primer, amb una durada de 5 minuts i 30 segons, va volar a una alçària de 100 metres. Aquella mateixa tarda encara es realitzà un altre vol, però una avaria de motor obligà el pilot a aterrar fora d'hipòdrom. L'aparell, malgrat tot, no es va espatllar.

Pocs dies més tard, el dia 20, va tenir lloc l'última demostració. L'avió volà quasi 4 minuts, però en dirigir-se a la pista per aterrar, en el moment més crític, es va veure obligat a elevar-se de nou per evitar esclafar un fotògraf de la premsa. El Bleriot es desplomà. Part de l'ala quedà avariada, l'hèlix trencada i el nas de Mamet ferit. Un dels espectadors va marxar a casa amb un tros d'hèlix, pel qual va pagar la gran quantitat de 500 pessetes.

Hi ha, però, qui defensa que el primer vol va ser a València, quan el català Gas-



Dalt, vista lateral del Monocoupe II, emprat per Salvador Hedilla en el vol a Mallorca. Al mig, a l'esquerra, el camp de la Volateria, primer aeròdrom de Barcelona. Al costat, preparació per engegar l'avió d'Hedilla abans d'envolar-se cap a Mallorca. A sota, l'envol d'Hedilla del camp de la Volateria en direcció cap a Mallorca.

par Brunet i el capità d'enginyers Joan Oliver, que dissenyaren i construïren un avió en un taller de Barcelona, traslladaren l'aparell a València, amb el qual intentaren volar el dia 5 de setembre. Alguns afirmen que l'aparell va volar, encara que fins avui dia no s'ha pogut demostrar, i altres afirmen que l'aparell només va fer un salt i es trencà perquè va topar amb un bony del terreny.

En plena eufòria de l'èxit dels primers vols, l'Associació, amb la col·laboració

de l'Aeri Club Santos Dumont, de la Societat Aeronàutica Espanyola, de l'Ateneu Enciclopèdic Popular i de l'Atracció de Forasters, organitzaren la primera exposició d'aviació a Barcelona, inaugurada el 15 de març del 1910 als Salones Reig. L'exposició presentava gran nombre de maquetes d'aparells aeris de tots els tipus possibles.

El 22 de març es constituí la primera empresa aeronàutica de caràcter comercial a Barcelona, que tenia com a activi-

tat l'explotació d'exhibicions aèries. Sis dies després de la constitució el pilot Edmon Poillot realitzà la primera exhibició a l'hipòdrom de Can Tunis, la qual acabà amb un gran desastre perquè l'avió es desplomà a l'envol, i es destruí. L'empresa, evidentment, va haver de plegar. Al mateix temps, altres empresaris portaren de França el pilot Louis Goudart, amb un avió Voisin, amb el qual realitzà tres demostracions al Camp de la Bota. En l'última d'aquestes demostracions el pilot va sobrevolar Barcelona per primera vegada.

L'1 de maig va sortir el primer número de la revista *Aviación*, que es va publicar cada quinze dies durant tres anys.

A més, l'Ajuntament de Barcelona, com altres ciutats d'Europa, organitzà la Setmana d'Aviació com a espectacle central de les tradicionals festes de primavera del 1910. La setmana se celebrà de l'1 al 8 de maig a l'hipòdrom de Can Tunis, on van volar el conegut Louis Bleriot, guanyador del canal de la Mànega; Jean Olieslagers, el primer pilot belga; Jacques de Lesseps, fill del cèlebre enginyer; René Barriè i Antoine Simon.

Després d'un any del primer vol realitzat a Barcelona, aquest fet se celebrà amb una festa aeronàutica, en la qual van participar la pilot Hélène Dutrieu i H. Reand, amb un biplà Farman i un monoplà Bleriot, respectivament. La novetat en aquesta ocasió va ser que els pilots volaren amb passatgers, vols que es repetiren el 17 i 19 del mateix mes.

Més primers vols. El 28 de juny del mateix 1910, Lucien Mamet inaugurà l'aviació a Mallorca, en un vol a l'hipòdrom de Sant Macià, al terme municipal de Marratxí. Al cap d'un minut d'envolar-se, el vol acabà amb un incident en què el Bleriot XI va caure sobre uns ametllers. Lleida va esperar-se fins als dies 24, 25 i 29 de juny del 1911 per poder veure volar un avió per primer cop, per mà del pilot francoespanyol Leoncio Garnier. El primer vol a Figueres, el va fer el 4 i 5 de maig del 1912 el pilot Henri Tixier. El 17 d'octubre del 1917 a les 4 h de la tarda i a pesar del fort vent, Salvador Hedilla realitzà el primer vol al camp de Fontajau, a Girona ciutat: s'envolà davant de centenars de persones i sobrevolà Sant Gre-

gori, però la tramuntana bufava amb força i aterrà després de 8 minuts de vol.

Pujol Comabella i Cia. L'any 1912, els germans Eduard i Josep Pujol Xicoy, juntament amb Felip Comabella, Carles Jordà i Gonzalo Massó, fundaren Pujol Comabella i Cia., amb el propòsit inicial de dedicar-se a la recuperació d'estany procedent de ferralla i de llauna, però se sentiren atrets pel creixent desenvolupament de l'indústria aeronàutica i no tardaren en evolucionar cap a aquest sentit.

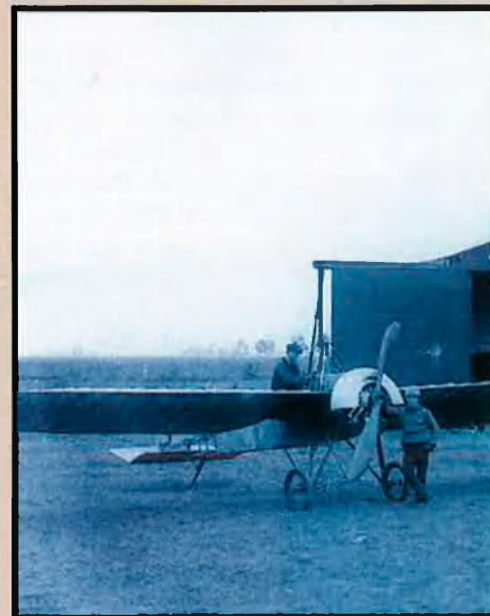
Al mateix temps, entre els dies 14 i 18 de juliol del 1912, se celebrà la II Setmana d'Aviació a Barcelona, a l'hipòdrom de Can Tunis, en el qual participaren els pilots francesos Laurenz i Lecombe amb monoplans Deperdusin; Poumet, amb un monoplà Borel; Bouver, amb biplà Gouppy; Benoist, amb dos biplans Sánchez Besa, un terrestre i l'altre amfibi, i els espanyols José González Camó, amb un monoplà de construcció pròpia, i Manuel Menéndez, que havia de volar amb el Deperdusin de Lacombe.

El Servei d'Aeronàutica Militar, de creació recent, va adquirir un avió Kondor Taube que es va portar a Cuatro Vientos, Madrid, al febrer del 1913, on el va fer volar Josef Suvelack, el qual el 13 de març va batre el rècord espanyol de permanència amb un temps de 8 hores i 30 minuts.

Durant la seva estada a l'estat espanyol, Suvelack contactà amb l'empresa barcelonina Pujol Comabella i Cia. per muntar una fàbrica d'avions. L'empresa catalana va construir diversos avions entre 1914 i 1915, però no es van acabar per falta de motors que no arribaven, ja que havia començat la Primera Guerra Mundial.

El 1915 es començà el procés per a la creació d'un Aero Club i, mentrestant, Pujol Comabella contractà el pilot, Salvador Hedilla, fill de Santander –el qual es trobava a Madrid amb un avió de disseny propi i construït als tallers d'Amalio Díaz a Getafe–, per posar-lo davant de la direcció tècnica de la secció de construcció aeronàutica.

Hedilla arribà a Barcelona amb tres avions: un Vendôme-Rhône 69, el Mono-cupe I (l'avió desenvolupat per ell) i un Bleriot-Labor 45 per a la futura escola de pilots. Amb aquests avions i una dotzena



d'operaris contractats per Pujol Comabella i Cia., aviat es començà la construcció dels primers avions als tallers de Sant Martí, la qual cosa explicava així la premsa d'època: "Des de fa uns dies es troba a Barcelona el conegut aviador Hedilla, del que tantes proeses i valenties ha explicat repetidament la premsa espanyola i americana. –I prossegueix:– Hedilla ve a Barcelona per posar-se al davant de l'Escola d'Aviació que intenten crear els nostres amics, els senyors Pujol Comabella i Cia., els quals es proposen, en la seva àmplia fàbrica de Sant Martí,



A l'esquerra, els avions i hangar de l'escola de pilots de Pujol Comabella i Cia., al camp de la Volateria. A sota, la primera copa del Mediterrani, donada pel rei, que va rebre Salvador Hedilla pel seu vol a Mallorca. A la seva dreta, Salvador Hedilla en la cabina de l'avió amb ulleres de vol i flotador, poc abans d'envolar-se cap a Mallorca.

A VOLADA DE BARCELONA A MALLORCA



dedicar els seus entusiasmes i gran part de les seves activitats a la construcció d'aeroplans, dels quals tenim la satisfacció que coneguim un preciós model.”

El 15 de gener del 1916, Pujol Comabella i Cia. es presentà en societat d'aquesta manera: “Els senyors Pujol Comabella i Cia. convidaren ahir a la tarda els representants de la premsa diària i professional a una sessió d'aviació que es va dur a terme a l'hipòdrom, on tinguérem el gust de saludar el distingit aviador de Santander, el qual ens mostrà l'aparell tipus Hedilla, igual del que es proposen fabricar

els senyors Pujol i Comabella en els seus tallers de Sant Martí, i que va equipat amb un motor Le Rhône de 50 Hp. A les 4 h en punt el senyor Hedilla s'envolà per primer cop, realitzant un majestuós vol, que assolí una alçària de 800 a 1.000 metres, realitzant alguns viratges vertaderament atrevits, baixant al cap de 9 minuts i 51 segons. Mitja hora més tard tornà a envolar-se, evolucionant pels aires, per espai de 31 minuts i 30 segons, pujant fins a una alçària d'uns 1.800 metres. La seva intenció, i la dels senyors Pujol Comabella, és la d'establir seguidament

l'escola d'Aviació, per a la qual ja tenen alumnes inscrits.

Per la seva part, els senyors Pujol Comabella, que ja havien construït uns quants Taube, començaran immediatament la construcció de monoplans sistema Hedilla i d'hidroplans.”

El 22 de gener es reuní la Comissió Organitzadora de l'Aero Club als locals de la Societat Colombòfila Espanyola segons Canudas –segons *La Vanguardia*, a les estances del Reial Automòbil Club de Catalunya–, on assistiren tots els adherits. En aquesta reunió s'acordà “que la comissió que ha de deixar definitivament constituït l'Aero Club de Catalunya sigui formada pels senyors Mariano de Foronda, el coronel Pedro Vives, Eduard Pujol, Alfons Macayà, Ròmul Bosch i Catarineu, Joan Sardà i Ricard Cabot. La comissió encarregada de redactar els estatuts, la formaran els senyor Josep Canudas, Eduard Feliu, Lluís Foyé, el capità d'enginyers Mariano Jiménez i Ricard Cabot”.

Seguint el programa previst, el 5 de març, Pujol Comabella i Cia. inaugurà oficialment l'Escola d'Aviació a l'hipòdrom de Can Tunis.

En la primera demostració d'un alumne que rodava a poca velocitat, aquest va envestir la barrera, xoc que provocà desperfectes a l'aparell. Amb aquest incident quedava clar que l'hipòdrom no era el camp idoni. S'havia de buscar un altre camp.

Al mes d'abril, abans del dia 14, el pilot espanyol Francisco Coterrillo, contractat per Pujol Comabella i Cia. per a ajudar Hedilla, ja havia arribat a Barcelona. Aquest mateix mes es realitzaren les proves del primer producte aeronàutic de la firma Pujol, sota la direcció d'Hedilla. Era un monoplà Hedilla Monocoupe II de 80 Hp. Les proves donaren bons resultats i s'assoliren els 120 km/h.

El 10 de juny del 1916 es constituïa l'Aero Club de Catalunya als locals del Reial Automòbil Club de Catalunya.

Primer enlairament a Mallorca.

A Palma, l'any 1916, en la preparació dels actes de les festes d'estiu i de la inauguració dels tramvies elèctrics, la comissió de festes de la ciutat programà un raid aeri amb cursa de Barcelona a Pal-

ma. Al capdavant dels organitzadors hi havia Josep Tous, director i propietari del diari mallorquí *Última Hora*.

Per realitzar aquest raid se signà un contracte amb Pujol Comabella i Cia., pel qual l'empresa posava dos hidroavions i dos pilots, Coterrillo i Hedilla. En aquesta ocasió s'empraven hidroavions, perquè s'havien de cobrir 175 km sobre mar obert, per la qual cosa eren normals les parades de motor en vol i aterratges d'emergència. El guanyador obtindria 10.000 pessetes i la copa del Mediterrani, concedida pel rei. El segon rebria 5.000 pessetes.

El 2 de juliol del 1916, en arribar el pilot Salvador Hedilla a les 4 h de la matinada a la finca del Remolà, al camp de la Volateria (prop de la platja del Prat de Llobregat), i a punt per iniciar la competició, no tenia contrincant. Després de revisar acuradament l'aparell, Salvador Hedilla pujà a l'avió, es posà el flotador, va fer els últims comiats i ordenà engegar el motor. S'envolà a les 5.02 h, i s'enlairà fins a 500 metres, amb rumb a Mallorca. Hedilla va passar per la platja a les 5.08 h. Els forts vents que es trobà en els primers 20 minuts del viatge quasi el va fer abandonar; però passat aquest temps desaparegué la turbulència, i ascendí fins als 2.000 metres d'alçada per superar la boira que trobà en la resta del camí fins a entreveure l'illa. Només va veure el mar algun cop, a través d'alguns forats a la boira.

Des de les 5 h de la matinada, al moll de Palma de Mallorca, a la muralla i a l'esplanada de can Perantoni, s'hi reuniren unes 20.000 persones, que esperaven l'arribada de l'avió. Poc després de les 7 h del matí, el que en un principi semblava un puntet en l'aire es va convertir en l'avió que tots esperaven; esclatà així l'entusiasme i l'alegria entre la gent que hi havia present. Hedilla donà una volta sobre la badia, després una altra sobre Palma i s'adreçà a can Perantoni per aterrar, però en el moment de fer-ho, desistí, tornà a donar motor, i s'envolà de nou en cerca d'un lloc millor. Finalment aterrà a Son Sunyer, després d'un vol de 2 hores i 13 minuts.

Era el primer vol espanyol de la península a les Illes. Hedilla va rebre el premi i la copa del Mediterrani, així com se li

va aixecar un monument al lloc de l'ateratge que avui es pot veure encara a prop de l'aeroport de Son Sant Joan.

A Santander. Poc temps després, l'1 d'agost del 1916, quan encara ressonaven les felicitacions i lloances a Hedilla pel seu vol pel Mediterrani, s'anuncià que Hedilla mateix, desitjós de mostrar la seva gratitud al rei per la preciosa copa d'or que li fou lliurada, intentaria el raid Barcelona-Santander.

Al dia següent, dimecres 2, es podia llegir a *La Vanguardia*: "Hedilla partirà probablement el divendres de l'aeròdrom de Can Tunis, seguint una línia recta per sobre de Martorell, Montserrat, Igualada, la Panadella, Balaguer, serra Ribagorça, serra Benasque, serra de la Peña, Pamplona, Altsasua, Durango, Bilbao, Santander." L'aparell que farà servir serà el mateix monoplà Pujol Comabella número 5, que va realitzar el raid Barcelona-Palma, provist d'un motor Le Rhône 100 hp."

El monoplà número 5 d'Hedilla fou traslladat a l'hipòdrom de Can Tunis el 3 d'agost, portant pintades a les ales els colors de la bandera espanyola. La previsió era envolar-se el divendres 4 a la matinada per poder arribar a Santander cap a les 21 h de la nit, i aterrar en el camp emprat per Pombo per volar, on tenia instal·lats hangars, amb el nom de La Alberícia. Alguns cronometradors van ser designats oficials per l'Aero Club de Catalunya i del d'Espanya.

Hedilla va sortir a les 4.32 h de la matinada del dia 5 d'agost en presència de membres de l'Aero Club de Catalunya i cronometradors oficials; quan ja no es veia, després que la majoria de les persones que hi havia haguessin marxat, a les 4.57 h tornà a aterrar a l'hipòdrom; l'espessa boira li havia impedit orientar-se, i telegrafia a Santander per avisar de l'ajornament del vol.

L'endemà, Hedilla, amb el Monocoupe II Rhône 80 provist d'un dipòsit suplementari de combustible col·locat darrere del pilot, i després d'haver provat l'avió, va rodar uns 200 metres i s'envolà en direcció cap a Gavà, i un cop damunt el mar, passant sobre la línia imaginària establerta pels comissaris cronometristes, a les 5.45 h. aquests calcularen que volava

a una alçada d'entre 1.500 i 2.000 metres.

Semblava que aquest cop prenia rumb directe cap al seu destí, però transcorreguts uns 10 minuts va tornar de nou cap a l'aeròdrom, des de l'interior del mar, a molta més alçada que el cop anterior.

A les 6.12 h passà de nou per sobre del lloc en què es trobaven Bosch i Catari-neu, Brunet i Cabot, que actuaven de comissaris, i llavors va prendre el rumb per sobre de Sant Pere Màrtir, pujant cada vegada més i desapareixent finalment entre els núvols, quan el rellotge de Brunet marcava exactament les 5.17 h."

A 8.30 h del matí el delegat oficial del Reial Aero Club d'Espanya, Córdoba, va rebre un telegrama de Barcelona, comunicant la sortida d'Hedilla. Així, es traslladaren al camp d'ateratge de La Alberícia l'alcalde de Santander, el governador civil, el president de la Diputació, Comabella i l'aviador Pombo.

L'espera es feia llarga, i el temps passava massa lent per a tots els que esperaven. Una hora, dues... Fins que poc abans del migdia reberen un telegrama portat ràpidament a La Alberícia. L'agafaren, i amb ulls ansiosos, començaren a llegir:

"Benasque, 6.10 h del matí.

Després de dues hores i mitja de viatge des de Barcelona, sempre perdut entre espessa boira, a una alçada mínima de 3.500 metres sobre muntanyes de 3.000 metres d'alçada, he vist un tros de terra. Em trobava sobre la Maladeta (3.404 m). He posat rumb al sud, buscant terreny per aterrar i he trobat un camp on he aterrat feliçment. Procuraré continuar la ruta encara que les condicions del camp faran molt difícil la sortida. L'estació de tren més propera és Barbastro, a 100 quilòmetres.- Hedilla."

La raó per la qual es desvià cap al nord era simple: com que havia perdut el contacte visual amb el terra, no s'adonà que el vent l'empenyia cap al nord. En aterrar, però, quan l'avió estava quasi parat, una roda xocà contra una roca, i aixecà la cua de l'avió, amb la qual cosa es trencà l'hèlix i un muntant del tren d'ateratge. Es trobava a prop del port de Benasque, a poca distància de la frontera francesa i a uns 280 quilòmetres en línia recta de Barcelona. Va recórrer la distància en 2



L'avió Monocoupe II, dissenyat per Salvador Hedilla i construït per Pujol Comabella i Cia.

hores i mitja, la mitjana de temps que, de fet, havia calculat per arribar a Santander (cinc o cinc hores i mitja).

Mentre això succeïa, el rei arribà al camp de Santander a les 12 h del matí, acompanyat del marquès de Viana i dels ducs d'Arión i Santoña, demanant informació sobre l'aviador.

Pombo es va preparar per sortir a buscar-lo amb el seu avió, perquè no havien rebut la notícia d'Hedilla, però el senyor Córdoba, que acabava de parlar amb Barcelona, la va transmetre de seguida.

Pel que fa a Hedilla, tan aviat com l'avió va aterrar, van arribar una dotzena de pastors que l'ajudaren a plegar les ales i a dur-lo de la millor manera possible. Era tard, estava cansat, però envià un voluntari a Benasque per encarregar al fuster del poble un llistó de fusta de les dimensions adequades, amb la intenció que tornés a primera hora del matí següent amb un carro. Després, es disposà a passar la nit en una cabanya.

A primera hora del matí arribaren el carro i el llistó demanats, i després d'un parell d'hores de feina Hedilla ja havia substituït el muntant trencat. Lligà la cua de l'avió al carro per portar-lo a remolc i així emprengué el camí cap a Benasque.

Va tardar entre quatre i cinc hores a arribar-hi. Un cop a aquesta població, decidí seguir fins a Barbastre, així doncs, l'estranya comitiva del carro, avió, Hedilla i acompanyants van seguir camí fins a la població esmentada, on hi havia estació de tren. Arribat a Barbastre, localitzà un prat pla i lliure d'obstacles, entre aquesta població i Castejón del Puente.

El 13 d'agost, arribaren a Barbastre els comissaris Brunet i Canudas, localitzaren ràpidament Hedilla, i aquest, que havia revisat i provat l'avió, en arribar els comissaris decidí continuar el viatge.

A les 5 h del matí del dia següent s'envolà de nou, de Castejón, des d'un camp una mica just, veient la seva marxa més de 500 persones, algunes de les quals eren procedents dels pobles propers que es troben a uns nou i deu quilòmetres del punt escollit per la sortida. [...] Aviat es va trobar envoltat per una enganxosa boira, que no el va deixar durant tot el camí, va passar per damunt d'Osca i Pamplona, i arribà fins al mar a Santoña. Però la boira cada cop era més espessa i la pluja persistent de la franja litoral li barraren el pas a Santander, i hagué de dirigir-se cap al sud i aterrar, a punt de quedar-se sense combustible, a uns 20 quilòmetres de

Barcedo, en un terreny molt difícil. En bicicleta, Hedilla se n'anà a l'estació de tren, des d'on telegrafia a Santander per tranquil·litzar els que l'esperaven.

La boira li va impedir tornar a envolar-se aquell mateix dia, i el dimarts, dia 15, sortí de Quincoces a les 7.45 h, amb molta boira, es desvià cap a la dreta a poca alçària, i sortí de Castro Urdiales amb rumb cap a Santander. Així, Hedilla va vorejar l'alta muntanya de la Peña i es dirigí a Castro Urdiales, buscant la costa entre la boira: en veure-la, baixà una mica més, i, volant a sobre la superfície del mar, arribà a la platja del Sardinero on, després de fer uns quants metres, va sortir la família reial als jardins per admirar les maniobres de l'aviador. Hedilla es dirigí cap a La Albercía i aterrà entre l'entusiasme de la gran quantitat de gent que l'esperava. Tot i el dur viatge, i d'haver tardat més d'una setmana en recórrer un trajecte que esperava fer en quatre hores, l'entusiasme dels càntabres pel seu paísà era enorme. El rei va anar aquella tarda a l'hangar i examinà l'aparell.

Hedilla va tornar a Barcelona, via Madrid, cobrint un triangle de més de 1.600 quilòmetres amb l'extraordinari comportament del monopla i del motor.