

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

En las páginas de **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA** número 50 descubriremos como la aviación militar española fue apoyada cuando más lo necesitaba por una mano altruista que donó nuevos aeroplanos para el Servicio Aeronáutico.

Además, las figuras de dos nuevos pilotos militares pasan a engrosar la lista del Real Aero-Club de España, alcanzando, al igual que la revista, el medio centenar.

dlb

HITOS :

- Primera donación de aeroplanos al Ejército Español
- Primera escuadrilla española compuesta de 3 Morane Saulnier iguales.
- Se alcanza la licencia de piloto n° 50 de España
- Primer Jefe del Aeródromo de Los Alcázares



Francisco Gil de Sola, a los mandos de un Curtiss JN-2. Fuente: 100 Años de Aviación Naval

ENTREGA N° 50

CONTENIDO :

Los Aeroplanos de Artal	261
Francisco Gil de Sola y Bausá	270
Mariano Zorrilla Polanco	276

A finales de 1913, el **Conde de Artal**, se convirtió en el primer ciudadano civil en regalar aeroplanos al Ejército. Lo que en un principio iba a ser la cesión de un aeroplano, finalmente acabó en un escuadrón con tres aparatos. Sin duda, este apoyo vino de perlas a los pilotos desplazados a Marruecos que aumentaron sus efectivos de vuelo contra los moros.

Mientras en la península, **Francisco Gil de Sola** lograba obtener la licencia de vuelo número 50 del Real Aero-Club de España. El simpático aviador llegaría a ejercer de Jefe del aeródromo marítimo-terrestre de Los Alcázares.

Su compañero de promoción **Mariano Zorrilla Polanco** no tuvo tanta suerte y fue obligado a abandonar la aviación al poco.

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 Aeronáuticas; 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.

*Fotografía de portada: Moros observando un aeroplano de Artal. Fuente: Revista *La Ilustración Española y Americana*

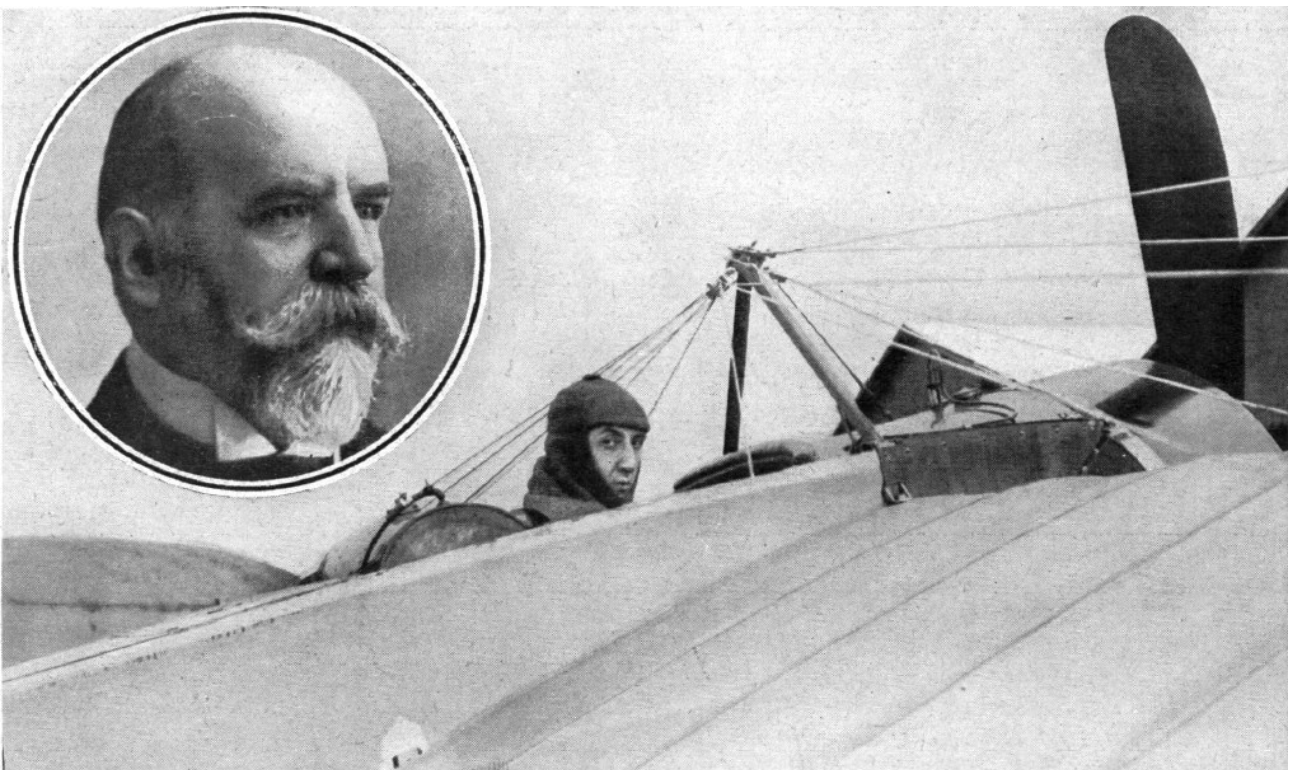
29. LOS AEROPLANOS DE ARTAL

El 26 de noviembre de 1912, el Teniente José Ortiz Echagüe solicitó licencia para trasladarse a Argentina por espacio de varios meses, animado por sus hermanos que residían en Buenos Aires. Marchó en diciembre para ocupar un puesto de ingeniero en el Ayuntamiento de esa ciudad sudamericana. Una vez allí tomó contacto con distintas personas de la aristocracia bonaerense como el presidente del Aero-Club, al afamado piloto de padre estadounidense y madre española Jorge Newbery, o el presidente de la Cámara de Comercio Española en Buenos Aires, el Conde de Artal.

El recrudecimiento de la guerra en Marruecos y el conocimiento de la partida de aeroplanos y aviadores al frente, hizo a Ortiz Echagüe replantearse el inmediato regreso. Antes de su partida, en una entrevista con José Artal, el patriótico Conde le preguntó por el número de aparatos disponibles para la guerra, «¿Cómo andamos de aeroplanos?».



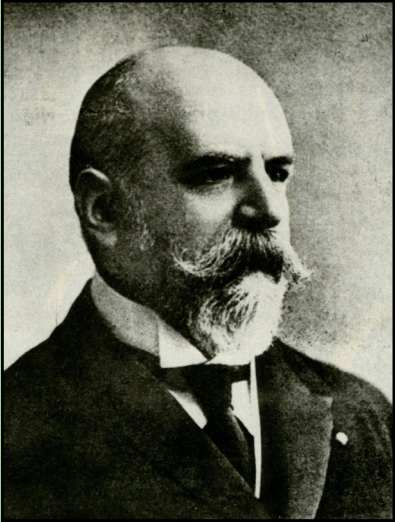
29.1. José Ortiz Echagüe en un Morane Saulnier ⁵⁸⁴



29.2. José Ortiz Echagüe probando el primer monoplano donado por el Conde de Artal. En el medallón el Conde de Artal ⁵⁸⁵

PROTAGONISTAS

JOSÉ ARTAL Y MAYORAL SENTÍS Y ROIG

29.3. El Conde de Artal ⁵⁸⁶

Nacido en Tarragona el 9 de junio de 1862, José Artal y Mayoral emigró muy joven a Uruguay.

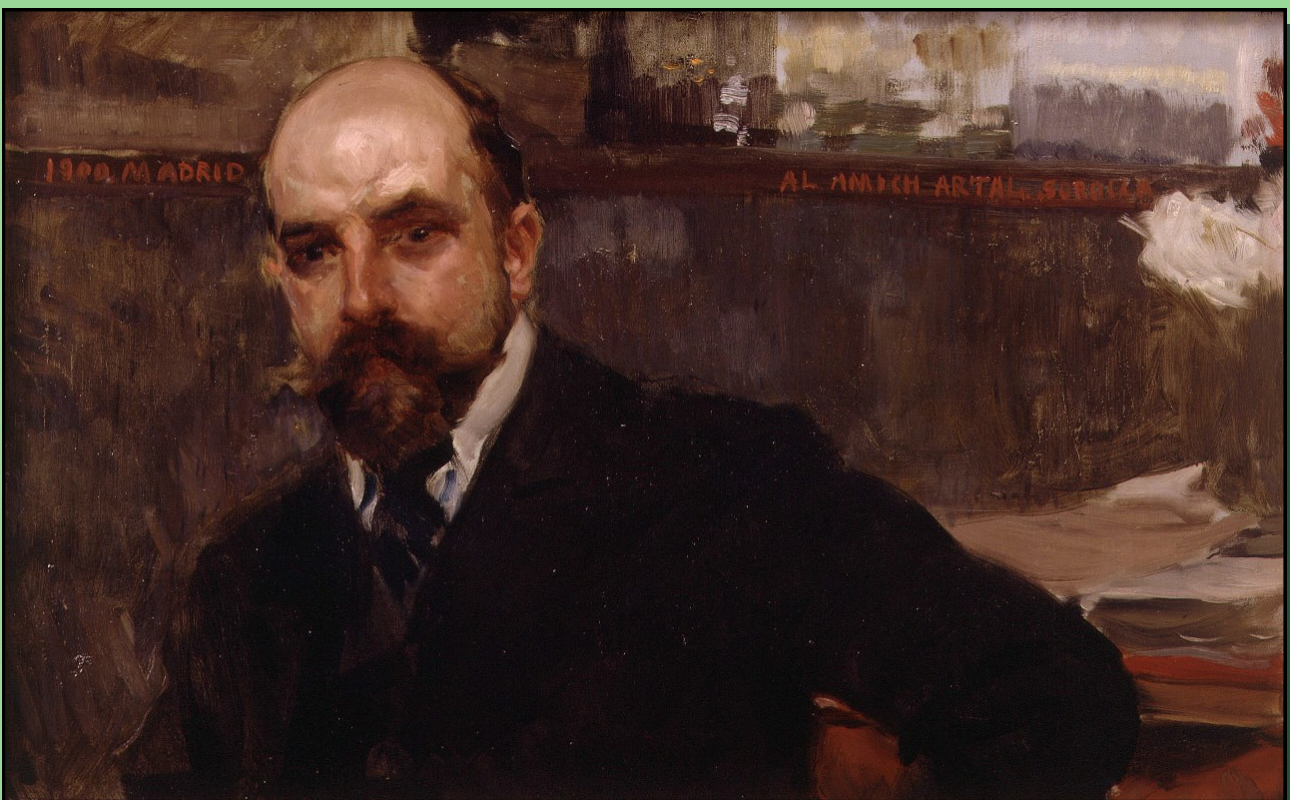
Hizo dinero en la banca y se afincó en Buenos Aires, donde encontró una nueva ocupación en el comercio de arte. Importaba cuadros de pintores españoles y los exponía en Buenos Aires, donde consiguieron gran éxito entre la clase pudiente argentina. La mayoría de las obras eran de género decorativo costumbrista.

Su labor al frente de la Cámara de Comercio Española en Buenos Aires, y especialmente su participación en el éxito del pabellón de España en la Exposición del Centenario de la República Argentina, llegó a oídos de Alfonso XIII que creó el título del Condado de Artal el 11 de julio de 1912.

José Artal recuperó la perdida tradición de armar a expensas de un noble una compañía o un regimiento, al adquirir aeroplanos para el Servicio de Aeronáutica que comenzaba su andadura en la Guerra de Marruecos a finales del año 1913.

Artal había ejercido el cargo de Jefe Superior de Administración Civil.

Tuvo el Conde disgustos y quebrantos de fortuna, por lo que regresó a España con su esposa estableciéndose en San Sebastián, donde el filántropo residió unos años hasta su fallecimiento el 16 de abril de 1918.

29.4. José Artal retratado por el genial pintor Sorolla en 1900 ⁵⁸⁷

La respuesta del recién ascendido a Capitán, hecho que fue consumado en marzo, fue la correspondiente a aquel momento:

«- Escasos de dinero y, por tanto, de aparatos.

- ¿Y cuesta mucho un aeroplano?

- Treinta mil pesetas, aproximadamente.

- Pues mire usted, Capitán, yo quiero regalar uno...»

De inmediato Ortiz Echagüe partió a París para adquirir uno, pero al llegar se topó con que la casa fabricante elegida, la Morane Saulnier, no le serviría un monoplano hasta pasadas seis semanas. Ante tal contrariedad, el Capitán español se puso en contacto con el piloto francés Gilbert, que hacía pocos meses había pasado por nuestro país para intentar ganar la Copa Pomery, y estuvo de acuerdo en ofrecerle el suyo.



29.5. El primer monoplano donado por el Conde de Artal ⁵⁸⁸

Aunque el monoplano del galo era nuevecito, ya le había servido para ganar el premio de altura en la reciente Copa Gordon Bennett celebrada en Reims. El piloto francés se quedaría, semanas más tarde, el que la fábrica le vendía a Artal.

Durante varios días el piloto realizó distintas pruebas con el aparato en el aeródromo de Villacoublay, donde

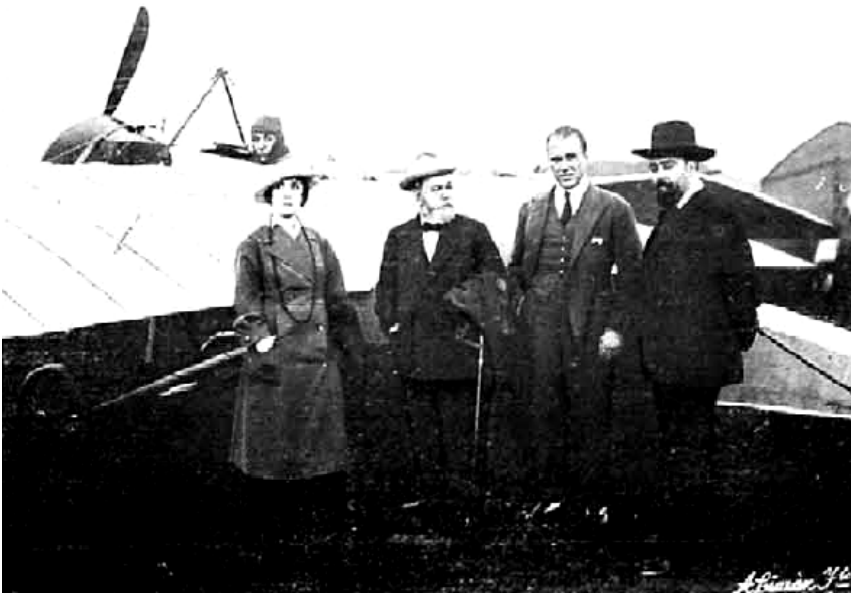
recibió la visita del aviador Jorge Newbery y del genial pintor Joaquín Sorolla, amigo personal del Conde de Artal, entre otros.

El piloto tuvo que postergar su salida varios días por las fuertes lluvias, y por fin, la mañana del 13 de octubre de 1913, Ortiz Echagüe llegó al aeródromo dispuesto a transportar el monoplano en vuelo hasta Madrid.

A las seis de la mañana tenía acordada la salida, y el *Morane Saulnier* había sido preparado con un depósito de combustible extra, ubicado en el asiento del acompañante, para realizar tan largo viaje.



29.6. Ortiz Echagüe realizó las pruebas del Morane Saulnier en Villacoublay ⁵⁸⁹

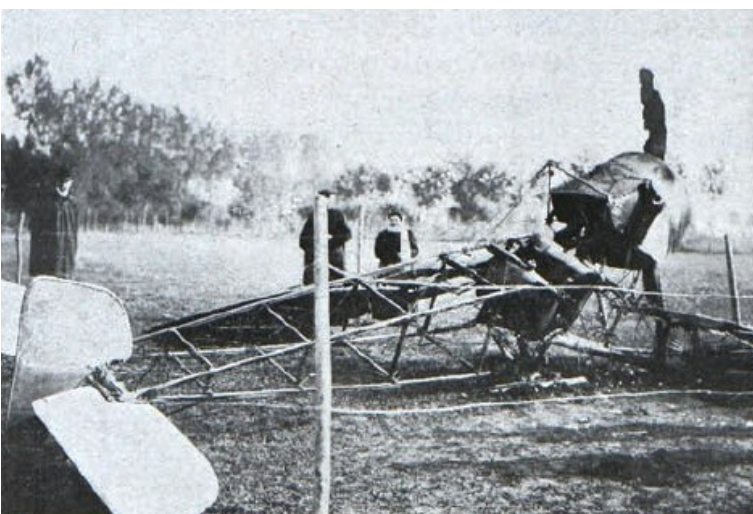


29.7. Ortiz Echagüe al comenzar un vuelo. Delante aparecen la artista Lola Reque-
na, el pintor Joaquín Sorolla, Jorge Newbery y el Sr. Ferrandiz ⁵⁹⁰

Al llegar al campo de vuelo advirtió que no había personal de apoyo alguno, pues la densa niebla que cubría el aeródromo hizo suponer a los mecánicos que el aviador español no partiría. Resignado, Ortiz Echagüe sacó el aparato fuera del hangar él mismo, y con la ayuda de un transeúnte al que explicó como mover la hélice de forma segura para poner en marcha el monoplano, consiguió arrancar el motor y tomar rumbo al fin, con dirección a la frontera española a las ocho y media de la mañana.

Dos horas llevaba volando sin novedad y a buena altura sobre la niebla, cuando creyendo que acababa de pasar Tours tomó tierra en un campo a las puertas de Soucelles, cerca de Angers. Después de un breve descanso de media hora, arrancaba de nuevo con rumbo rectificado. El aparato había rodado ya unos metros cuando una llamarada sorprendió al piloto. Unos segundos después, saltaba del aparato en llamas con urgencia, pues se había ya chamuscado cejas y pestañas por la rápida propagación del fuego.

Regresó el Capitán Ortiz Echagüe a París mientras las autoridades de Soucelles establecieron una guardia para vigilar los restos del aeroplano, aunque no consiguieron evitar la desaparición de los instrumentos de vuelo que algún avisgado se quedó como recuerdo. Desde la capital francesa el aviador comunicó por medio de un cablegrama al Conde de Artal lo sucedido. El mecenas felicitó al piloto por haber salido indemne del percance y avaló la compra de otro aparato para sustituir al siniestrado.

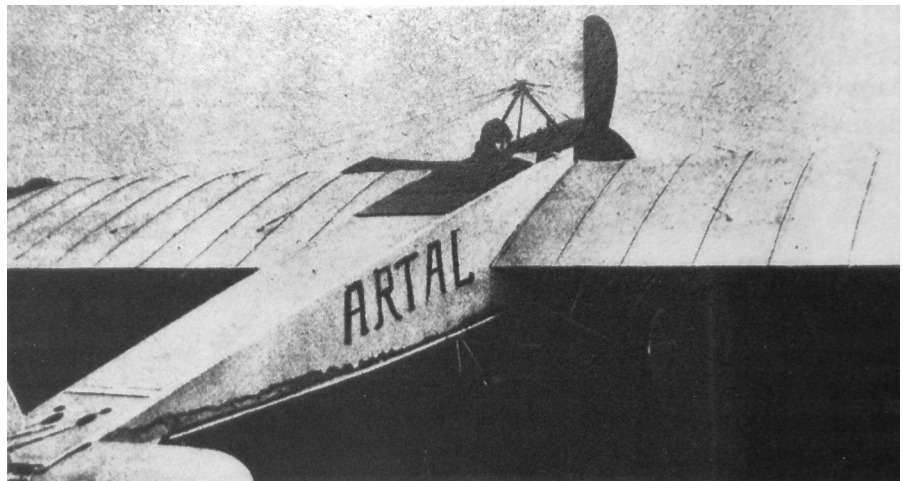


29.8. Estado en el que quedó el Morane Saulnier al incendiarse ⁵⁹¹



29.9. Detalle de la parte delantera ⁵⁹²

Un retroceso de llama causado por una avería en una de las válvulas de admisión del motor *Gnome* de 80HP que montaba el monoplano, parece que fue la causa del incidente, y el piloto lo explicó así: «*Como la toma de aire del motor estaba dentro del fuselaje, la llama prendió en el tablero del piso que estaba impregnado de gasolina por fuga de un grifo que ajustaba mal*».



29.10. Ortiz Echagüe sobre uno de los monoplanos regalados por Artal ⁵⁹³

Ortiz Echagüe quedó para recibir finalmente dos aeroplanos y cumplir los deseos del Conde de Artal, siendo ayudado por el simpático Jorge Newbery, que aún se encontraba en París con los tramites para adquirir un nuevo aeroplano con el que intentar atravesar la cordillera de los Andes, una arriesgada ruta que el argentino llevaba estudiando desde hacía meses. Parece ser que debido al accidente, Ortiz Echagüe recomendó instalar en al menos uno de los aparatos un motor *Le Rhône*. Los aeroplanos, una vez entregados, fueron enviados a Cuatro Vientos junto a los restos del accidentado.

El aparato que ardió iba a ser reparado en los talleres del aeródromo madrileño pero fue enviado a Tetuán donde Ortiz Echagüe dirigiría su reconstrucción. Allí se sumaría a los otros dos a posteriori para formar una escuadrilla con tres monoplanos iguales.

Ortiz llegó con los aparatos a las costas andaluzas a primeros de diciembre y solicitó permiso para llevarlos por vía aérea al aeródromo tetuaní, pero finalmente no obtuvo la autorización, por lo que fueron por vía ordinaria. De esta manera, el 7 de diciembre los aparatos *Morane Saulnier Artal 1* y *2* llegaron a Ceuta en el vapor *Canalejas* y luego trasladados a Tetuán, alcanzando su destino el día 13.

Ortiz Echagüe, siguiendo personalmente su voluminosa expedición, se incorporó quedando agregado por orden comunicada, a la primera Escuadrilla cuando estos ya estaban instalados en el campamento de Adir y ya habían iniciado los vuelos.



29.11. Jorge Newbery sobre un monoplano ⁵⁹⁴



29.12. Morane Saulnier Artal N° 1^a ⁵⁹⁵



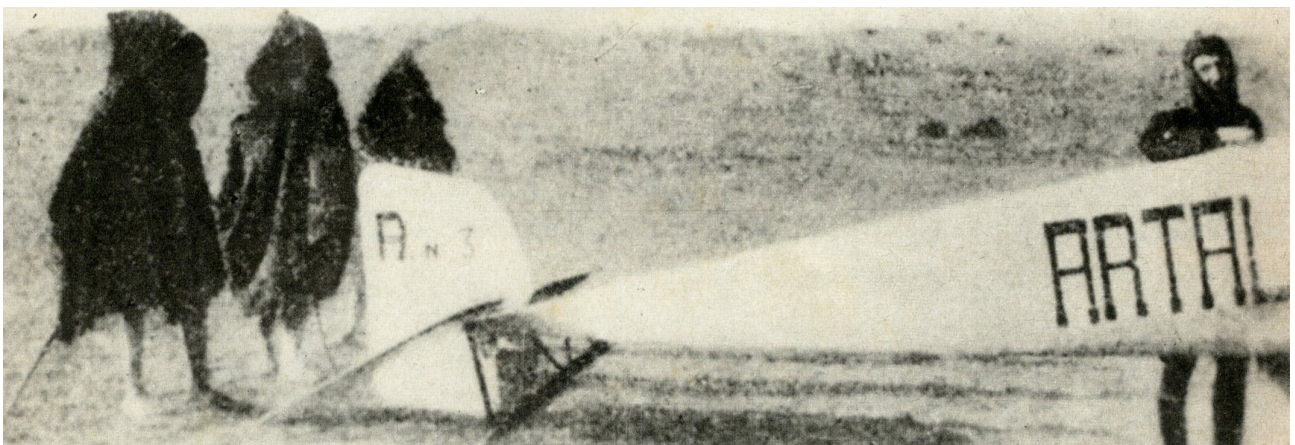
29.13. Morane Saulnier Artal N° 2 ⁵⁹⁶



29.14. El Morane Saulnier Artal N° 3 recompuesto totalmente ⁵⁹⁷

En el taller que se organizó en Tetuán, Ortiz Echagüe consiguió reconstruir el maltrecho aeroplano empleado en su intento de repetir la gesta que Védrines logró en 1911, pasando ahora a denominarse *Morane Saulnier*

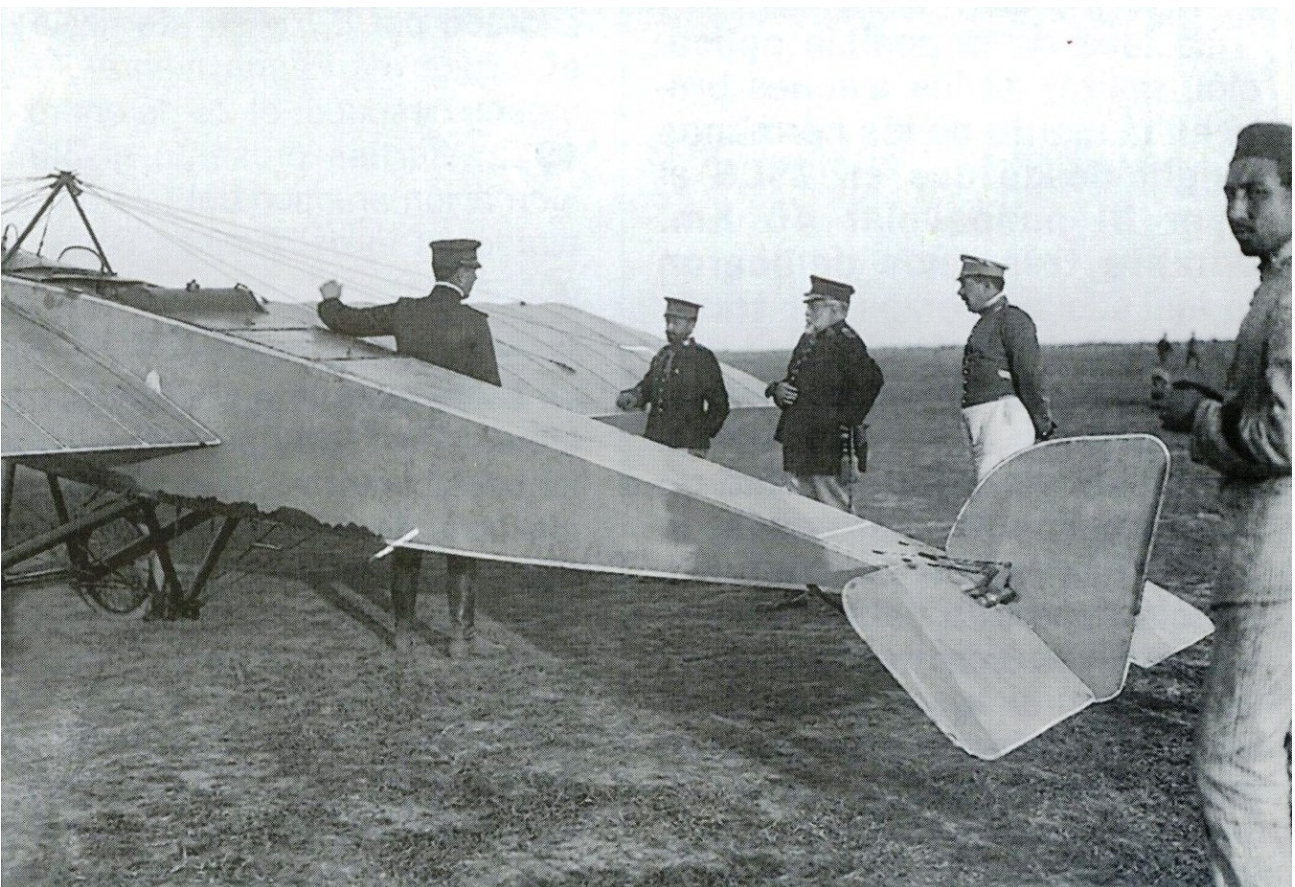
Artal 3, uniéndose a los otros dos tan pronto estuvo listo para volar. Antes de fin de año, el hábil Capitán probaba con gran satisfacción el resucitado aparato con éxito.



29.15. Unos moros contemplando el Artal N° 3. Ortiz Echagüe con el traje de vuelo a la derecha ⁵⁹⁸



29.16. Moros observando uno de los aeroplanos de Artal ⁵⁹⁹

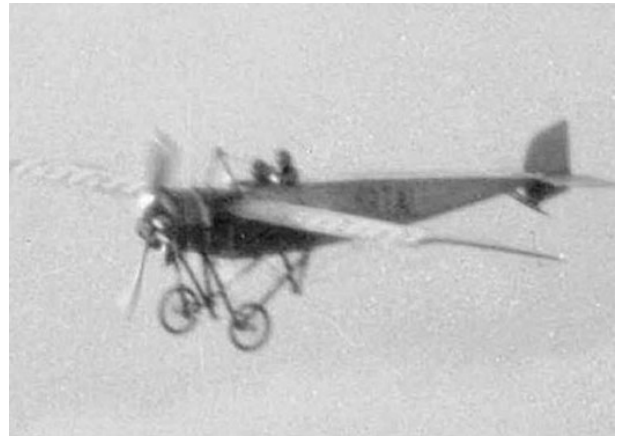


29.17. Kindelán dando explicaciones del monoplano al General Marina ⁶⁰⁰



29.18. Ortiz Echagüe al despegar en enero de 1914 ⁶⁰¹

La denominada “Escuadrilla Artal” prestó servicio con los tres *Morane Saulnier* al menos hasta 1915, y durante esos meses Ortiz Echagüe permaneció como piloto y jefe de la Escuadrilla.



29.19. *Morane Saulnier Artal* en vuelo ⁶⁰²

Los monoplanos prestaron utilísimos servicios en la campaña de África. Diariamente efectuaban vuelos de reconocimiento sobre los poblados que ocupaba la *jarka*, aportando datos que luego eran aprovechados para los movimientos de las columnas de exploración o para el emplazamiento de posiciones.

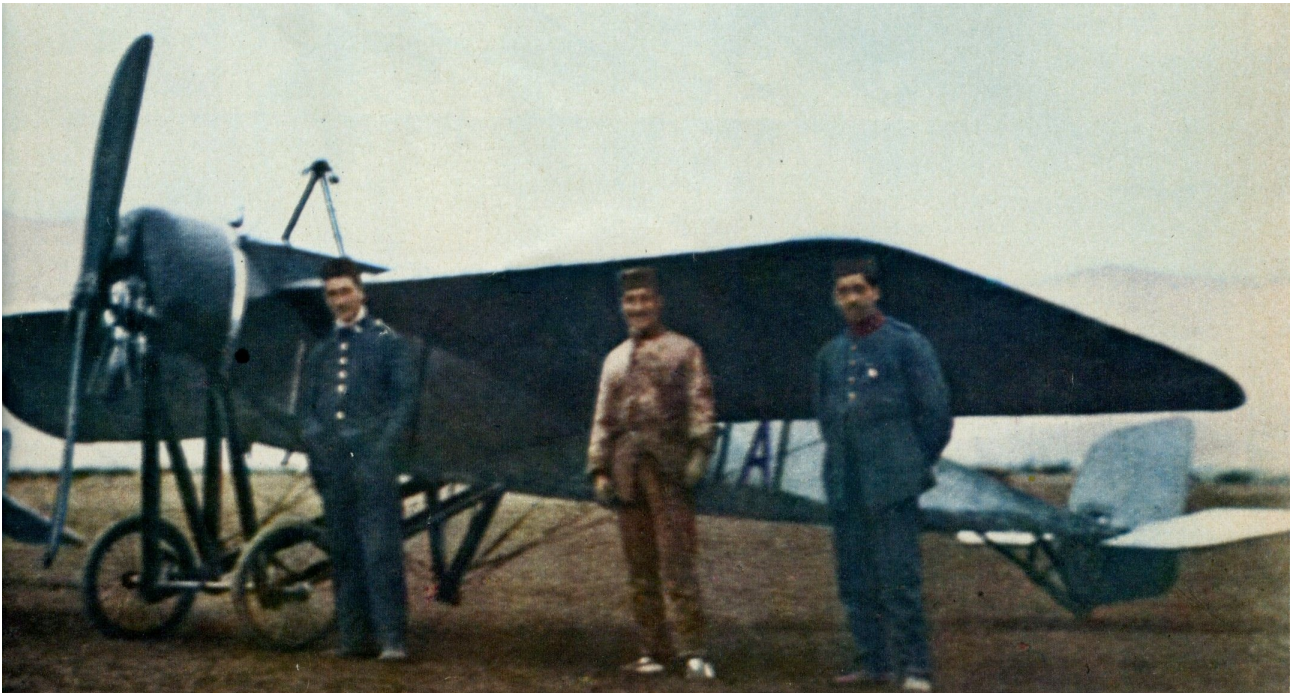


29.20. *Morane Saulnier* volando sobre un escuadrón de Regulares de Tetuán ⁶⁰³

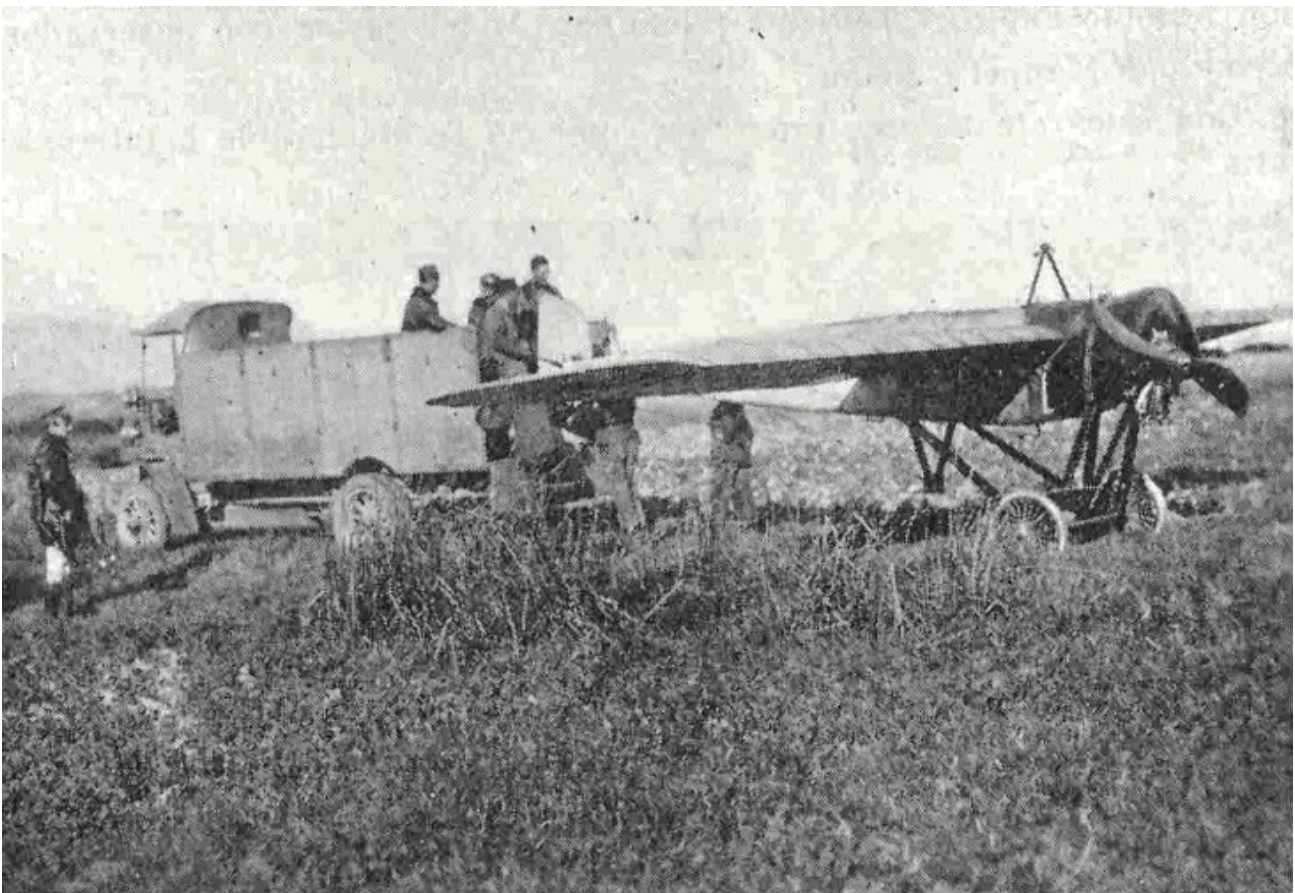
Los *Morane Saulnier* regresaron a Cuatro Vientos y posteriormente finalizaron su vida operativa en Getafe, donde continuaron volando en la ENA cuando pasó a depender del Ministerio de Guerra, hasta 1919.



29.21. La Escuadrilla Artal con los tres *Morane Saulnier* ⁶⁰⁴



29.22. Uno de los aeroplanos regalados por el Conde de Artal en Marruecos ⁶⁰⁵



29.23. Un Morane Saulnier de la Escuadrilla Artal remolcado por un camión a un campo eventual para tomar parte en operaciones de guerra ⁶⁰⁶

30. FRANCISCO GIL DE SOLA BAUSÁ

El 5 de diciembre de 1878 nació en La Habana el mayor de los tres hijos del Teniente de Navío Francisco Gil de Sola y Falcón y de Enriqueta Bausá Ruiz de Apodaca, Don Francisco Gil de Sola Bausá.

Su padre falleció antes del nacimiento de su hermana, el 8 octubre de 1880 y su madre apenas unos meses después dejando huérfanos a los tres hermanos.

Siguiendo los pasos de su desaparecido progenitor, terminó los exámenes para el ingreso en la Escuela Naval de El Ferrol en junio de 1895. Un año después pasó a la Escuela Naval flotante como Guardia Marina. Ascendió a Alférez-alumno de Fragata con antigüedad del 1º de enero de 1902, alcanzando el empleo de Alférez de Navío un año después. Su hermano Luis siguió sus pasos continuando con la tradición familiar.

30.2. Francisco Gil de Sola Bausá ⁶⁰⁸30.1. Francisco Gil de Sola Bausá ⁶⁰⁷

En septiembre de 1903 embarcó en el cañonero *Temerario*, y en 1905 formó parte de la tripulación, de forma eventual, del *Rio de la Plata*, con el que participó en unas jornadas de puertas abiertas en Bayona.

En febrero de 1906 se le nombró Ayudante personal del Comandante de Marina de Barcelona, el Capitán de Navío de 1ª clase D. José María Jiménez Franco, quedando agregado unos meses después a la Comandancia de Marina de Barcelona.

Regresó al cañonero *Temerario* hasta cumplir los cuatro años de embarco que se cumplieron el 2 de abril de 1909, refrescando a Barcelona.



30.3. Regata de canoas en la fiesta de noviembre de 1909 ⁶⁰⁹

Alcanzado el grado de Teniente de Navío en 1909, formó parte del jurado en la fiesta náutica organizada por el real Club de Regatas de Barcelona el 14 de noviembre de ese año.

En abril de 1911, colaboró en el salvamento de naufragos durante los temporales ocurridos en el puerto de Barcelona, siendo recompensado por ello.

El 26 de mayo de 1911 se le nombró segundo Comandante de Marina de Tarragona, y en octubre embarcó en la escuadra de instrucción.

El 22 de marzo de 1912, el crucero *Princesa de Asturias*, en el que se encontraba embarcado Gil de Sola, asistió al bombardeo sobre las posiciones de Tumiát y Sannuar en la guerra de Marruecos, por lo que se le propuso para el uso de la Medalla de Melilla con el pasador del Kert.

Al cabo de siete meses solicitó pasar a la Escuela de Zoología Marina y Pesca, siendo desestimada la instancia, pero siendo nombrado Ayudante personal del Ministro de Marina a propuesta del alto cargo. A finales de ese año se le concedió el título de Ingeniero torpedista electricista, como a su hermano Luis.

Al igual que sus compañeros del Cuerpo General de la Armada, Pablo Mateo Sagasta y Patrosi y Fernando Navarro Capdevila, solicitó realizar prácticas de aviación en la Escuela Militar de Aviación atraído por un proyecto nuevo e ilusionante en un ambiente muy distinto al que en hasta ahora había permanecido.

Los aspirantes a piloto se debían encontrar en Guadalajara el 1 de abril de 1913 para comenzar la formación aerostática que proseguiría en Madrid. Así el 8 de abril partió desde Guadalajara en el globo *Nepituno*, de 900 metros cúbicos, junto a Bal-

seiro y Zorrilla, con el Teniente Arenas de piloto, haciendo escala en Lagartera (Toledo). Continuando al día siguiente con Balseiro de piloto, pues tenía que revalidar el título por tenerlo caducado, se elevaron a una altura máxima de 2.500 metros y alcanzaron Talavera de la Reina, descendiendo sin novedad.

Finalizadas las experiencias aerostáticas asistió, antes de reincorporarse a las prácticas de aviación, a la fiesta de los marinos celebrada en Madrid el 16 de julio de 1913, junto al Ministro de Marina el Sr. Gimeno.

Incorporados el 1º de septiembre comenzaron los vuelos en aeroplano. Componían esa 4ª Promoción de pilotos 21 aspirantes. Además del aeródromo de Cuatro Vientos, se comenzó a emplear el aeródromo auxiliar del Campo del Ángel de Alcalá de Henares que dirigiría Alfonso Bayo. El nuevo campo fue inaugurado por Roberto White Santiago, y los oficiales de la Armada Francisco Gil de Sola y Mateo Sagasta.

Una vez concluida la instrucción previa, Gil de Sola obtuvo el título de piloto aviador antes de finalizar la primera quincena de octubre al examinarse a bordo de un biplano *Maurice Farman* de 70HP en Cuatro Vientos.

Como ocurrió en varias ocasiones con algunos otros pilotos, la licencia de la F.A.I. de Gil de Sola expedida por el Real Aero-Club de España, llevaba fecha del 19 de noviembre de 1913. Es de suponer que estas diferencias de varios días entre la fecha de examen y la de expedición de la licencia tengan que ver con temas burocráticos. No obstante, el piloto se convertiría en el número 50.

Gil de Sola continuó con su formación en el aeródromo de Cuatro Vientos donde obtuvo a los pocos meses su licencia de piloto aviador de aeroplano de Primera Categoría.

Posteriormente, la llegada en septiembre de 1915 de los biplanos *Curtiss JN-2* importados de Estados Unidos, 6 terrestres *JN-2 Landplane* y 6 hidroplanos *JN-2 Seaplane*, permitió que el Servicio de Aeronáutica tuviera los primeros hidros. Los 6 con ruedas fueron trasladados al aeródromo de Carabanchel para que los pilotos provenientes de la Armada se entrenasen para pasar posteriormente a los hidroaeroplanos.



30.4. Martínez de Baños y Gil de Sola a punto de partir en un Maurice Farman ⁶¹⁰

A estos biplanos se les cambiaba el sistema de mando de alerones que traían originalmente por el tradicional sistema con volante usado en los distintos aeroplanos en servicio. Los aparatos quedaron listos en octubre antes del primer vuelo realizado el día 18 por Viniegra.

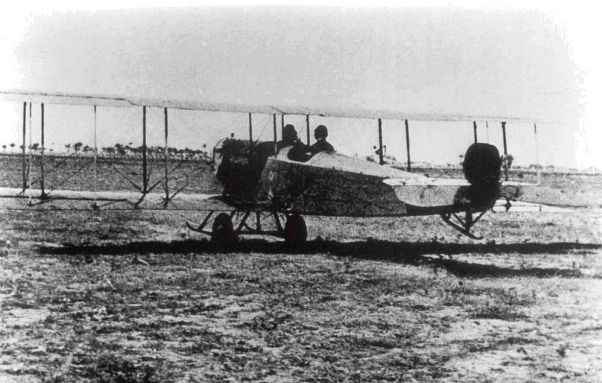


30.5. Grupo de aviadores del Ejército y Armada señores Baños, Gil de Sola, Ramos, Pastor, Zubia, Ortiz, Valencia, Matanzas, Montero, Viniegra Chereguini, Navarro, con el Jefe de Aeronáutica García del Campo y Balseiro ⁶¹¹



30.6. Uno de los Curtiss JN-2 Landplane ⁶¹²

Francisco Gil de Sola, Mateo Sagasta y Félix Cheri-guini finalizaron su entrenamiento en Madrid y fueron destinados en comisión al Servicio de Aeronáutica, en abril de 1916, para prestarlo en Los Alcázares. De esta forma quedaban destinados en el aeródromo marítimo-terrestre situado en Cartagena los Oficiales aviadores de la Armada: Tenientes de Navío Gil de Sola, Sagasta, Hernández y Viniegra, y Alféreces de Navío Navarro, Chereguini y Sartorius.



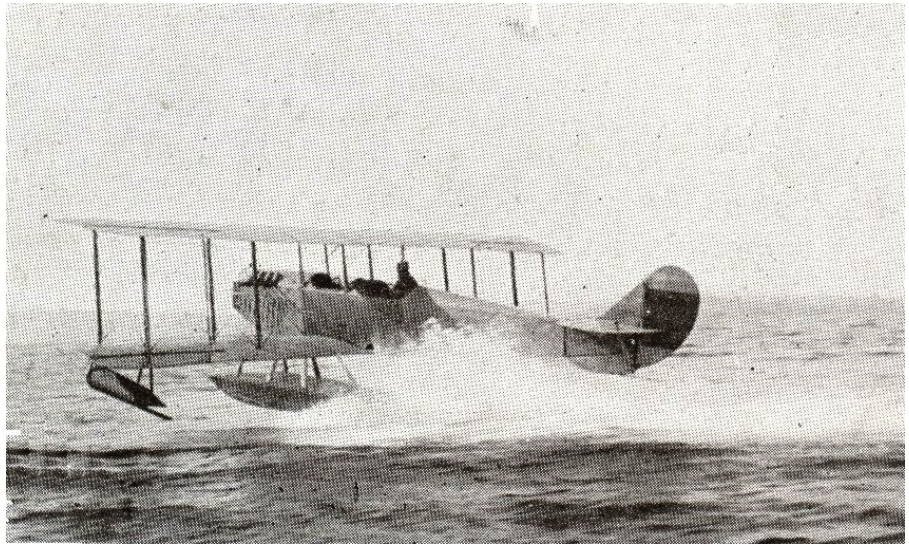
30.7. Curtiss JN-2 a punto de despegar ⁶¹³

Gil de Sola fue protagonista de un accidente aéreo en las cercanías de Leganés el 11 de agosto de 1916. A las siete y media de la mañana, el biplano pilotado por el arriesgado Teniente de Navío acompañado del mecánico Julián Pérez Toscano, sufrió un fuerte accidente al tomar tierra. Después de haber realizado el aparato varios recorridos en diferentes direcciones, respondiendo siempre el motor a la voluntad del piloto, sufrió una parada que obligó al aviador a tomar tierra planeando de forma violenta, sufriendo el biplano grandes desperfectos. Acudieron presurosos varios campesinos al lugar de la caída auxiliando a los ocupantes, que por fortuna solo habían recibido algunas contusiones de carácter leve. Desde Cuatro Vientos se envió un vehículo para trasladar a los oficiales a la enfermería del campo donde se les realizaron las primeras curas. Posteriormente, partió hasta el lugar del accidente un camión para recoger los voluminosos restos del accidentado aparato.

Francisco Gil de Sola estuvo al mando del aeródromo durante unos meses de 1917 por ser más antiguo que el Capitán Valencia convirtiéndose en el primer Jefe del Aeródromo de Los Alcázares.

En julio de 1917, la noble señora viuda de Ruiz de Apodaca pidió la mano de Maria Caballero, hija del ex presidente de la Diputación de Puerto Rico y sobrina del famoso inventor Isaac Peral, para su nieto el arrojado aviador

y marino Francisco Gil de Sola. Del matrimonio de ambos nació su primer hijo Francisco Gil de Sola Caballero el 28 de noviembre de 1918, que formó una nueva generación de marinos.



30.8. Un Curtiss JN-2 Seaplane maniobrando sobre el agua ⁶¹⁴

El 21 de agosto de 1917 se dispuso, a lo propuesto por el Coronel Director de la Aeronáutica, que Gil de Sola cesara de la comisión en el Servicio de Aeronáutica Militar, quedando en situación *B*.



30.9. Francisco Gil de Sola, primer Jefe de Los Alcázares a los mandos de un Curtiss JN-2 ⁶¹⁵

Inmediatamente después se le nombró ayudante interino de la Comandancia de Marina de Barcelona, pero el Oficial solicitó de nuevo acceder como alumno a la Escuela de Zoología Marina y Pesca, lográndolo a finales de octubre de ese año, pasando a la escala de tierra un año después, y siéndole entregada en propiedad la plaza en la Comandancia de Marina.

Alejado de la aviación militar y de la Armada, en situación de supernumerario, Gil de Sola continuó vinculado a la aeronáutica como miembro de la comisión deportiva del Real Aero-Club de Cataluña. Además, como representante de una casa industrial establecida en Málaga, se le concedió la explotación de un servicio de hidroplanos entre Málaga y Melilla en abril de 1920. Pretendía realizar dos viajes a diario con una duración de 1 hora aproximadamente.



30.11. Su hijo Francisco Gil de Sola Caballero ⁶¹⁷



30.10. María Caballero Balseiro ⁶¹⁶

Con antigüedad de 7 de agosto de 1920 fue ascendido a la profesión de Capitán de Corbeta permaneciendo como supernumerario hasta que con fecha de 29 de diciembre de 1923 volvió al servicio activo en Barcelona. Apenas 6 meses después fue nombrado Secretario de la Junta de Exámenes para Maquinistas Navales.

Al Capitán de Corbeta Gil de Sola se le concedió la Placa de la Orden de San Hermenegildo con antigüedad de 2 de marzo de 1931. Como resultado de la instancia elevada al gobierno de la República, Gil de Sola fue promovido al empleo de Capitán de Fragata honorario en situación de retirado el 22 de marzo de 1932.

Francisco Gil de Sola acabó sus días en las islas baleares, falleciendo el 20 de agosto 1949 en Palma de Mallorca.

31. MARIANO ZORRILLA POLANCO

Mariano Zorrilla Polanco nació el 8 de septiembre de 1880 en Santander, y al igual que la mayoría de sus hermanos se enroló en el ejército. Efectivamente, el 22 de diciembre de 1896, se publicó la lista de alumnos que habían superado los exámenes para el ingreso en la Academia de Ingenieros, entre los que se encontraba el joven, ingresando de pleno derecho apenas dos días después de iniciado el nuevo año.

Superados los tres primeros cursos con aprovechamiento, fue promovido al empleo de 2º Teniente-alumno, y dos años más tarde, el 21 de marzo de 1901, alcanzó el grado de Primer Teniente siendo destinado al Laboratorio del Material, y al 2º Regimiento de Zapadores Minadores al año siguiente.

A finales de 1904 fue al 6ª Regimiento Mixto de Valladolid y el 2 de octubre de 1907 ascendió a Capitán continuando en Pucela. Como ingeniero militar destacó en la construcción de un puente de campaña sobre el río Pisuerga diseñado y construido bajo su dirección en unas maniobras realizadas en diciembre de 1910. Con 128 metros de largo y 3,5 de ancho, estaba eficazmente calculado para que pudiera pasar Artillería, Caballería e Ingenieros.



31.1. Mariano Zorrilla Polanco ⁶¹⁸



31.2. El 6º Regimiento Mixto de Ingenieros pasando sobre el puente construido por Mariano Zorrilla sobre el río Pisuerga ⁶¹⁹



31.3. Jefes y oficiales de Ingenieros entre los que se encuentra Mariano Zorrilla, observando las prácticas a los alumnos ⁶²⁰

Fue felicitado por Jefes y Oficiales de la guarnición, pues afirmó que la construcción podía realizarse en menos de 24 horas de trabajo.

Ese año su hermano Luis, cuatro años más joven que él, había logrado convertirse en piloto de aerostatos, lo que seguramente hizo crecer su curiosidad por el mundo aeronáutico. No obstante, antes de dar ningún paso en esa dirección, embarcó para Melilla al mando de la 2ª Compañía del Zapadores para participar en campaña en septiembre de 1911. A su regreso, le fue concedida la Cruz de 1ª clase del Mérito Militar con distintivo rojo «*por su distinguido comportamiento y extraordinarios servicios prestados en las posiciones avanzadas del territorio de Melilla y entre éstas y las de 2ª línea hasta el día 31 de diciembre de 1911*».

Tras ser trasladado al Regimiento de Telégrafos, solicitó realizar las prácticas de aviación para conseguir su ansiada licencia de vuelo, siendo aceptado y comenzando en abril de 1913 en Guadalajara.

Prestando servicio en comisión en Aeronáutica Militar, comenzó su instrucción con globos aerostáticos libres el 8 de abril, partiendo desde la ciudad manchega con el esférico denominado *Neptuno*, de 900m³ junto a sus compañeros Balseiro y Gil de Sola, y pilotado por el Teniente Arenas, tomando tierra en Toledo.

Finalizadas las experiencias con globos, pasó a volar con aeroplanos a Cuatro Vientos formando parte de la 4ª promoción de pilotos. El aprendiz de aviador asumió el cometido de auxiliar de Mayoría en el aeródromo madrileño mientras avanzaba su formación.

Luchando con la escasez de material volante, debido a la marcha a Marruecos del grueso de los aeroplanos disponibles, conseguía el Capitán Zorrilla obtener su *brevet* de piloto el 26 de noviembre de 1913 en Cuatro Vientos. La suya, era la licencia número 51 expedida por el Real Aero-Club de España, y lo conseguía a bordo del biplano de escuela *Henri Farman Doutre* (ver páginas 236 y 237 del Volumen 1).

Este modelo montaba una unidad propulsora Renault de 70HP y Zorrilla fue el primer y único piloto que consiguió obtener el título a los mandos de ese tipo de aeroplano. El aparato disponía de una peculiar góndola que lo diferenciaba de los demás *Henri Farman* del Servicio.

Continuó el novel piloto en Cuatro Vientos hasta octubre de 1914 en que cesó en el desempeño de comisión de servicio, incorporándose a su nuevo destino en el Primer Regimiento de Zapadores Minadores, en aplicación del artículo 59 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar.

De esta forma, Mariano Zorrilla y Polanco renunciaba de forma obligada a la aviación sin llegar a obtener la licencia de piloto de primera categoría, reincorporándose a sus tareas como oficial de Ingenieros.



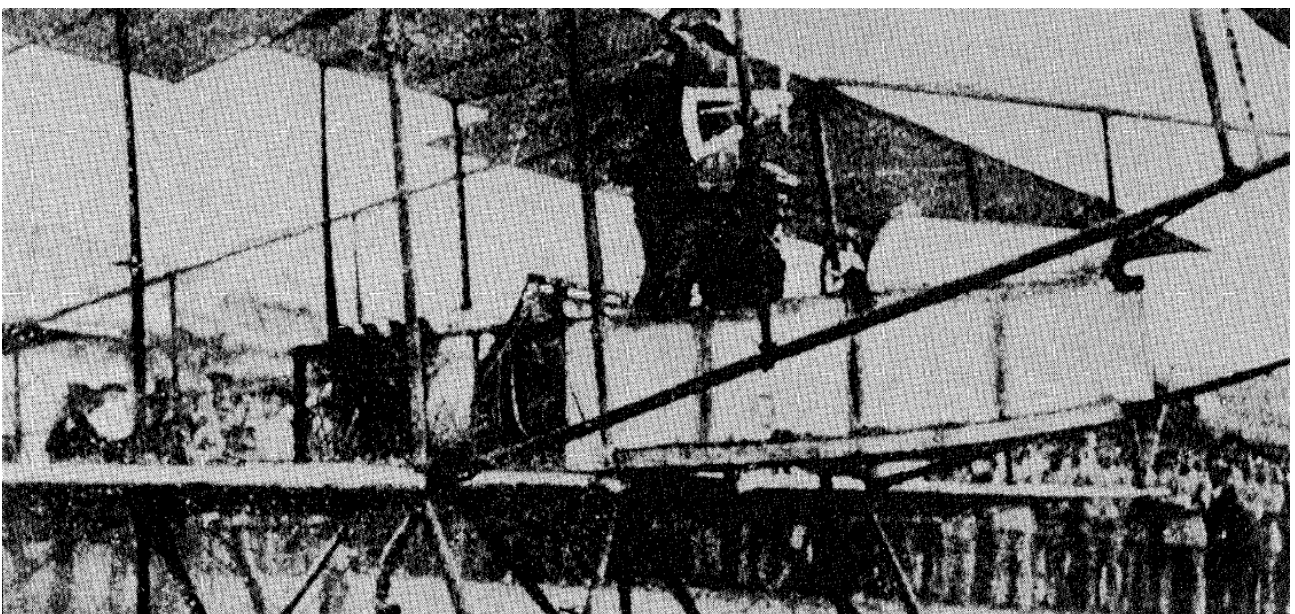
31.4. Maurice Farman con el sistema Doutre instalado ⁶²¹

Sté des APPAREILS d'AVIATION DOUTRE
BIPLANS TRIPLACES
 les mieux construits, les plus sûrs et automatiquement stabilisés
 ECOLE CIVILE ET MILITAIRE
 Aerodrome de
 Corbeaulieu
 près Compiègne
 France.

LE SUEL
 STABILISATEUR
 AUTOMATIQUE PESANT
 TOUT ÉQUIPÉ DOUZE À QUINZE
 KILOGS ET AYANT FAIT SES PREUVES
 PAR PLUS DE DEUX MILLE VOLS SANS ACCIDENT.
 APPLICABLE À TOUS LES AÉROPLANS ET HYDROAÉROPLANS.

SÉCURITÉ ABSOLUE, VOL PAR TOUS LES TEMPS.
 CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE - FETTERER DIRECTEUR GÉNÉRAL 88 RUE TAITBOUT. PARIS. TÉLÉPH. CENTR. 37-83.

31.5. Anuncio francés de los aparatos de aviación Doutre ⁶²²



31.6. El único biplano H.Farman Doutre del Servicio de Aeronáutica con el que obtuvo la licencia de vuelo Mariano Zorrilla ⁶²³

Unos meses después de asistir como padrino en la boda de su hermano Luis en octubre de 1915, permutó con éste su destino, incorporándose entonces a la Comandancia de Ingenieros de Ceuta.

Durante los siguientes tres años, ejerció de ingeniero junto a otros dos compañeros, en la construcción de lo que fue el primer ejemplo localizado de vivienda de promoción oficial del Ejército: "proyecto de casas para alojamiento del personal de fuerzas indígenas". El proyecto de viviendas para regulares fue el primer intento de concebir una vivienda moderna mínima marroquí por parte de la administración colonial, adaptando los nuevos modos de hacer a la cultura local.

El 20 de octubre de 1918 fue nombrado Comandante y regresó a la península, pasando de la Comandancia de

Ceuta a la de Ciudad Rodrigo, y apenas un mes después permutó con otro compañero para regresar de nuevo a Ceuta.

En 1920 obtuvo la Cruz de la Real Orden de San Hermenegildo con antigüedad de 25 de agosto de 1919 y en junio se le concedió una licencia por enfermo para trasladarse a Santander, Bilbao y San Sebastián, que se prorrogó dos meses más, donde afortunadamente consiguió reponerse.

Un año después recibió la Cruz de 2ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo, por los servicios prestados asistiendo por lo menos 6 meses, a las operaciones realizadas en nuestra zona de protectorado en Marruecos en los dos periodos comprendidos entre 30 de junio de 1918 y 31 de octubre de 1920.



En agosto de 1924 se aprobó la concesión del pasador Larache en la Medalla Militar de Marruecos por sus méritos de campaña.

El 24 de junio de 1926 ascendió a Teniente Coronel.

Causó baja con arreglo al caso 3º del artículo 18 del Reglamento en marzo de 1932 y figuró como Inspector de las Tropas y Servicios de Ingenieros de la provincia de Oviedo, para el que fue destinado el 19 de diciembre de 1937.

Por orden de 1º de abril de 1939 regresó a la situación de actividad y fue ascendido a Coronel con antigüedad de 20 de marzo de 1937.

Finalizada la Guerra Civil, en agosto de 1940 fue designado para el mando de la Comandancia de Fortificaciones y Obras de la primera región militar, y después pasó a la Jefatura de Ingenieros.

Mariano Zorrilla Polanco falleció el 11 de enero de 1949.

TECNOLOGÍA

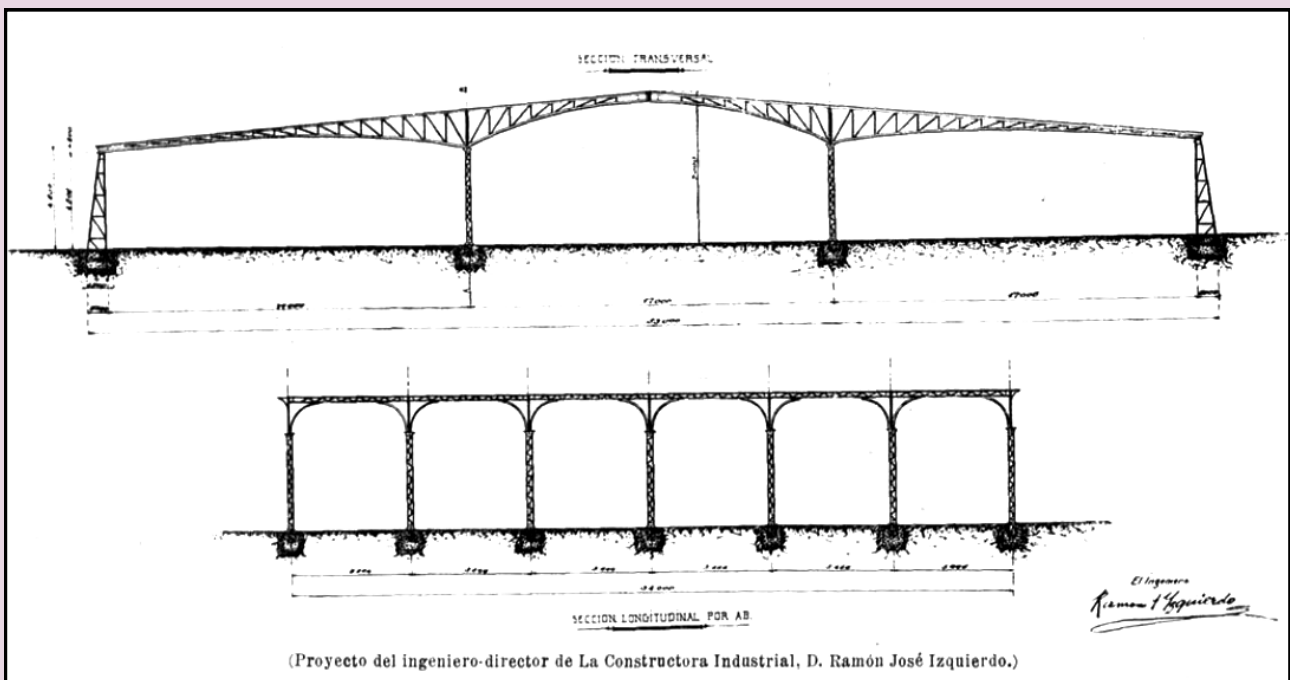
HANGAR PARA AEROPLANOS

La necesidad de resguardar la creciente cantidad de aeroplanos adquiridos por Servicio de Aeronáutica, provocó el diseño de grandes espacios cubiertos para tal fin.

El problema más importante que debía ser resuelto en la construc-

ción de un hangar de aeroplanos, era cubrir un gran espacio que fuese estanco a la lluvia. Este tipo de construcción debía ofrecer una resistencia mínima al viento y ser resistente a las enormes cargas que en determinados momentos pudiese someterse.

Para ello, el ingeniero Ramón José Izquierdo propuso al Servicio de la Aeronáutica Militar un hangar triple fabricado con una armadura compuesta por una cercha partida formada por dos *cantilevers* independientes que se aproximaban sin unirse.



31.8. Proyecto del ingeniero Ramón José Izquierdo 625

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

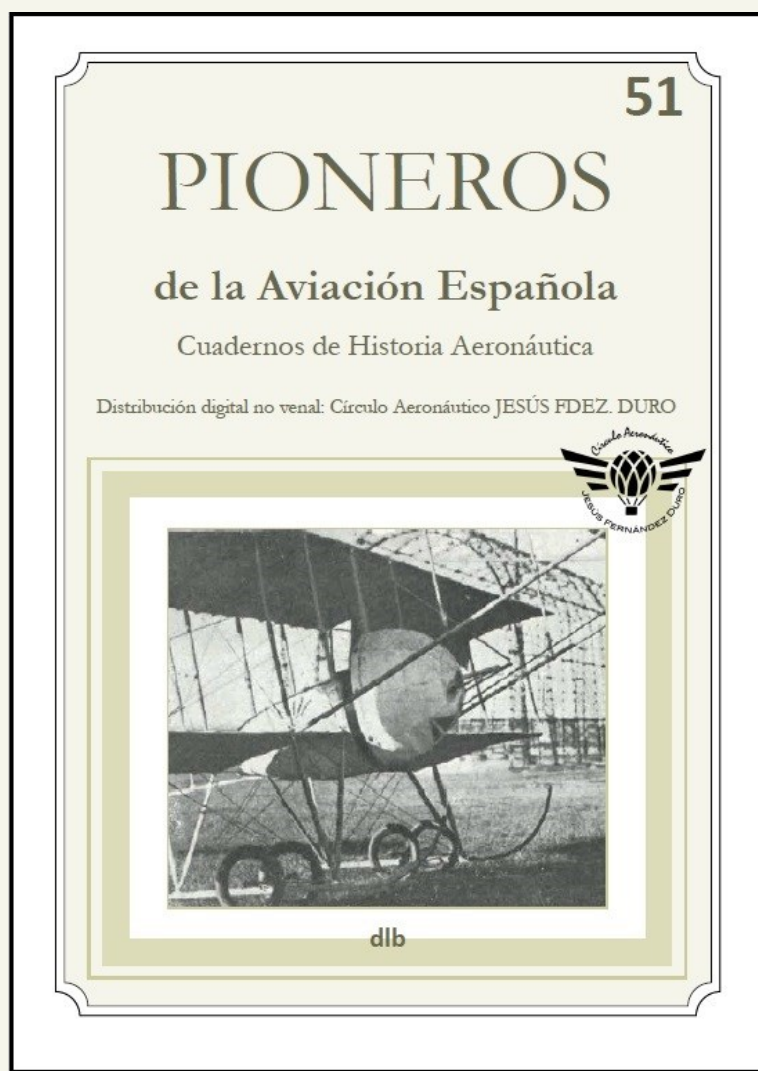
- | | | | | | |
|---------------|--|----------|--|---------------|--|
| 584 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 597 | Revista Española de Historia Militar | 609 | Revista La Ilustración Artística |
| 585 | Revista Novedades | 598 | Revista Tele-Radio | 610, 611 | Revista Nuevo Mundo |
| 586 | Revista Tele-Radio | 599 | Revista La Ilustración Española y Americana | 612, 613, 614 | Internet |
| 587 | Internet | 600, 601 | Revista Española de Historia Militar | 615 | 100 Años de Aviación Naval. Ministerio de Defensa |
| 588 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 602 | Internet | 616, 617 | Internet |
| 589 | Revista Mundo Gráfico | 603, 604 | Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña | 618 | Revista España Automóvil y Aeronáutica |
| 590 | Revista La Ilustración Española y Americana | 605 | Revista Tele-Radio | 619, 620 | Revista La Hormiga de Oro |
| 591 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 606 | Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña | 621, 622 | Internet |
| 592 | Revista Nuevo Mundo | 607 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 623 | Aviones Militares Españoles. IHCA |
| 593 | Internet | 608 | Internet | 624 | Periódico ABC |
| 594, 595, 596 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | | | 625 | Revista España Automóvil y Aeronáutica |

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



FERNANDO NAVARRO CAPDEVILA
DANIEL MONTERO MARTÍN
LOS VUELOS DE HANOUILLE