

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 aerostero en retener la Copa del Conde de Cañongo
- Tercer piloto español en obtener las tres licencias de vuelo
- Piloto al que menos le duró la licencia, 4 días
- Primer herido (junto a su compañero) en operación de combate aéreo del mundo

PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA nos trae en esta ocasión la historia de un aviador militar con verdadera mala suerte en lo que respecta a la aviación, pues fue un grandísimo aerostero poseedor de los títulos de piloto de globo y de dirigible.

Finalmente consiguió obtener también la

licencia de aeroplano, aunque desgraciadamente la alegría le duro poco.

También conoceremos a otro piloto militar que tampoco fue afortunado pues se convirtió, junto a su acompañante, en el primer herido en una operación de guerra aérea del mundo. **dlb**



Aeroplano en el que fueron tiroteados Ríos y Barreiro. Fuente: Revista Aeroplano

ENTREGA N.º 48

CONTENIDO:

Emilio Jiménez-Millas Cano	221
Manuel Barreiro Álvarez	236

Emilio Jiménez-Millas Cano fue uno de los pilotos menos afortunados de entre los pioneros de la aviación española. Aunque consiguió los títulos de piloto de globo y dirigible, se le aconsejó dejar la Escuela de pilotos de aeroplano tras varios accidentes por ser excesivamente impetuoso.

No por ello cejó en su empeño consiguiendo su brevet en 1917.

Lamentablemente, un desgraciado accidente 4 días después acabo con su vida.

Aunque el final no fue igual de trágico, la figura de **Manuel Barreiro Álvarez** se recordará por ser, junto a su compañero Ríos, el primer herido en una acción de guerra aérea en el mundo. Las secuelas de sus heridas le impidieron volver a pilotar un aeroplano.

El autor de estos CUADERNOS DE HISTORIA AERONÁUTICA es el cántabro **DAVID LAVÍN BORDAS**, miembro del Círculo Aeronáutico *Jesús Fernández Duro*, colaborador habitual de la Revista RESCATE de Historia y Cultura 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.

25. EMILIO JIMÉNEZ-MILLAS CANO

En octubre de 1913, además de la rama de Aviación, también fue ordenada por el Ministro de la Guerra, la participación de la Aerostación en la guerra de Marruecos. Los aerosteros marcharon a África con los globos *Saturno*, *Neptuno* y *Sirio*, estando al mando el Capitán Emilio Jiménez Millas con los Tenientes Maldonado y Gaultier.

Emilio Jiménez Millas nació en Madrid el 28 de julio de 1879 e ingresó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara el 22 de diciembre de 1896. Fue promovido al empleo de 2º Teniente una vez aprobados los exámenes correspondientes el 8 de enero de 1901 y a primer Teniente el 15 de julio de 1902 siendo destinado al cuarto Regimiento de Zapadores Minadores. De ahí pasó a la Compañía de Aerostación el 26 de agosto del mismo año, donde realizó prácticas de ascensiones cautivas y libres y de observación de tiro desde globo en maniobras militares. Fue en esas fechas cuando se produjo la visita del General Polavieja al Parque de Aerostación con la hija del Director del Servicio Meteorológico, la Srta. Arcimis, caso curioso por ser extraña la presencia de una señora en un cuartel.

25.1. Emilio Jiménez-Millas Cano ⁵⁰³25.2. Visita del General Pruneda en 1902. Jiménez Millas tercero por la derecha ⁵⁰⁴

El 25 de octubre se elevó en Guadalajara con sus compañeros Fajardo y Pruneda en el globo *Marte*, logrando un hito memorable de valor para la Historia de la Aeronáutica española.

Los intrépidos militares sobrevolaron la Sierra de Guadarrama por primera vez. Impelidos por un viento favorable sobrevolaron Madrid y enfilaron la peligrosa Sierra cubierta de hielo y nieve.

A las 12 del mediodía pasaron sobre el Monasterio del Escorial a una altura de 3.000 metros sobre el nivel del mar con solo tres grados de temperatura y avanzando sobre la Sierra a 48 kilómetros por hora. La bisoña tripulación, aunque conocía el peligro del régimen de los vientos y de las corrientes ascendentes y descendentes que podían conducirles al desastre, desconocían los medios para dominarlo. A sus pies aparecían los inmensos pinares en los que una caída sería mortal pero su abnegación y su amor al riesgo, les impedía sentir el peligro.

A las tres de la tarde ya habían logrado su empresa divisando la llanura de Ávila tomando tierra en Salamanca a las seis de la tarde. En su hoja de servicios rezaba lacónicamente: *«El día 25 de octubre hizo una ascensión libre desde el Polígono de Escuela de Prácticas hasta Chagarcía Medianero (Salamanca), en la que alcanzó una altura de 2.600 metros, con un recorrido de 201 kilómetros, incorporándose a su destino el 29 del mismo».*



25.3. Los aerostatos participantes en el concurso aerostático-automovilista ⁵⁰⁵

El prestigio de Jiménez Millas no quedaba exclusivamente en su vida aeronáutica, pues su capacidad técnica rebasaba los márgenes de la normalidad. Dominaba a la perfección los idiomas inglés, francés e italiano. Como ingeniero dirigió en Las Palmas de Gran Canaria, destinado en febrero de 1903 a la Compañía de Zapadores de esa ciudad, las obras de las baterías que allí se instalaron y compuso una carta marina de las costas de la isla.

De vuelta a Guadalajara realizó en octubre de 1904 una ascensión mostrando el progreso de la navegación aérea, cuando pilotando de nuevo el globo *Marte* en compañía del Teniente Duran, logró merced al tanteo de diversas capas atmosféricas, imprimir al aerostato la dirección que seguía la columna de aerostación que se dirigía a consumir prácticas en Andalucía, y descender en el pueblo de Villarejo de Salvanes, precisamente donde aquella se encontraba. Los dos aerosteros fueron felicitados con gran júbilo por todos sus compañeros de promoción.

El 24 de enero de 1905 fue destinado a la Compañía de Telégrafos del Primer Regimiento mixto, donde accedió a la plaza de ayudante de profesor de la Academia del Cuerpo. En agosto de ese año contrajo matrimonio con María del Pilar Ugarte, hija del Coronel de Ingenieros Nicolás Ugarte, y en octubre participó en el concurso aerostático automovilista organizado por el periódico *La Correspondencia de España* en honor de M. Loubet. El experto aerostero participó con el globo *Avión* tomando tierra en Talavera a la una de la tarde del día siguiente.

Durante esos años compartió las prácticas de aerostación con su nueva labor como profesor titular de inglés.

Por haber desempeñado el cargo durante cuatro años le fue concedida la cruz de 1ª clase del Merito Militar con distintivo blanco y pasador del “Profesorado”.

Destinado en agosto de 1909 en comisión de servicio en las tropas de Aerostación y Alumbrado en Campaña, fue ascendido a Capitán el 14 de noviembre, regresando días después a la Academia como Profesor de inglés.

En 1911 fue designado para efectuar prácticas, conocer material y adquirir nuevas tácticas en el Ejército inglés, donde fue agregado a una Compañía de Zapadores, con la que asistió a maniobras militares. Pasó también al Batallón Aerostero, y en la Escuela de Aviación de Brooklands realizó un vuelo como pasajero en un biplano *Bristol*, lo que sin duda le hizo engancharse al mundo de la aviación. Permaneció en la isla hasta unos días antes de acabar el año, y a su regreso hizo funciones de profesor de pilotos de aerostato en Guadalajara.

Prendida en él la llama de la aviación, solicitó formar parte de la segunda promoción de pilotos militares de aeroplano, cosa que consiguió iniciándose el curso el 6 de marzo de 1912.

Durante su instrucción tuvo un accidente con el aviador Busteded a los mandos en el *Henri Farman n° 2* el 30 de marzo, resultando el aparato con averías leves. Apenas unos días después, el seis de abril, recibía la suelta junto con el malogrado Celestino Bayo (ver Volumen 2, Capítulo 18). Ambos volaron en sendos *Farman* de forma magnífica sobre el aeródromo de Cuatro Vientos.

El día 9 de abril sufrió un desgraciado accidente que por poco le cuesta la vida. El Capitán Jiménez Millas se elevó a las seis y media pilotando de nuevo el *b.H.F.2* para continuar con sus prácticas de piloto, cuando minutos después, al pretender virar a regular altura, el aparato se encabritaba debido a una racha de fuerte viento y caía a tierra con rapidez vertiginosa.



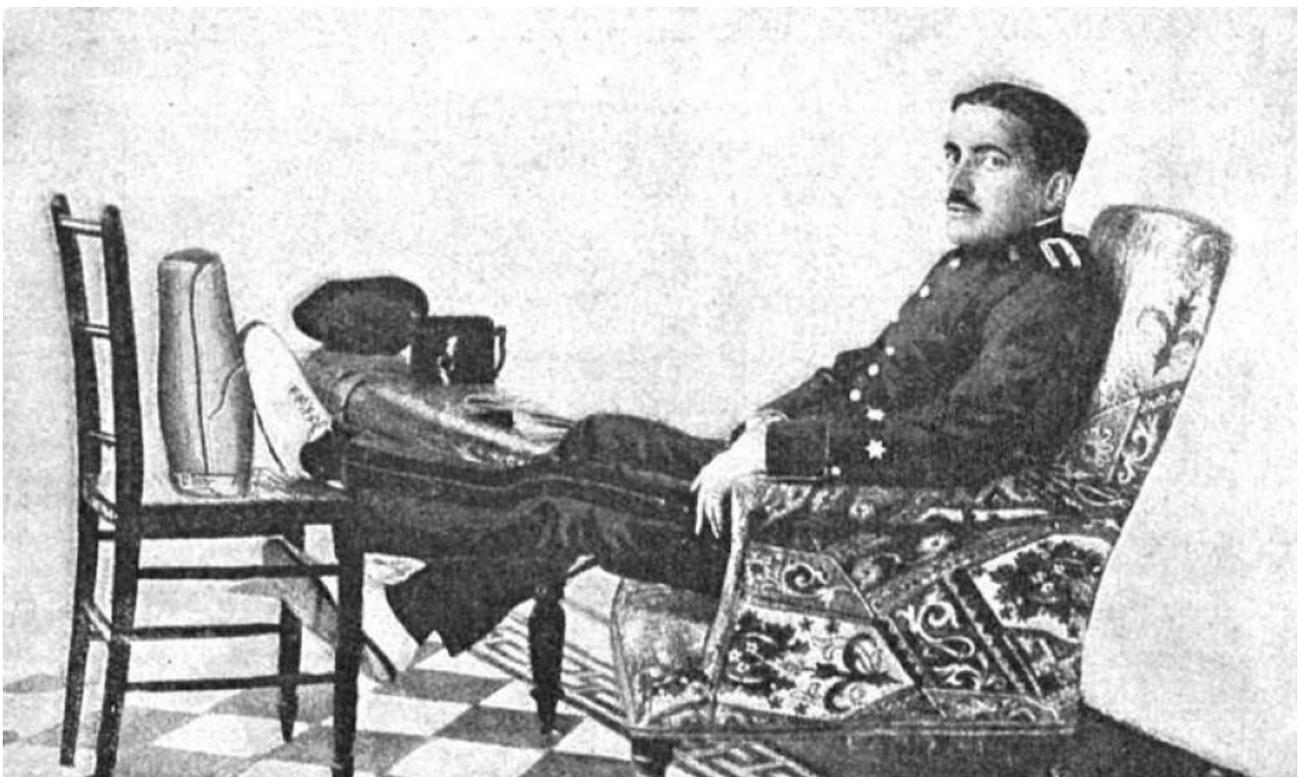
25.4. Emilio Jiménez Millas, de pie, sexto por la izquierda ⁵⁰⁶

Las personas que presenciaban las pruebas corrieron al lugar para auxiliarle. El aparato había quedado destrozado y el piloto tuvo que ser sacado de entre sus restos, con conmoción cerebral, diversas contusiones y una pierna lastimada. Inmediatamente fue trasladado al Hospital Militar de Carabanchel donde fue operado.

El General Marina dirigió al Ministro un parte de lo ocurrido: *«El Comandante Militar del Campamento me participa que a las seis horas, veintiséis minutos y veinte segundos, hallándose volando el Capitán de Ingenieros D. Emilio Jiménez Millas, al iniciarse un viraje a la derecha se encabritó el aeroplano Farman número 2, perdiendo velocidad y efectuando una caída espiral, rompiéndose el aparato y ocasionando en el aviador las siguientes lesiones: una herida cortante en la pierna izquierda de unos doce centímetros de extensión, con desgarramiento hasta la aponeurosis muscular, con algo de traumatismo y rebajamiento de los ligamentos del tobillo.»*



25.5. Emilio Jiménez Millas ⁵⁰⁷



25.6. Emilio Jiménez Millas convalciente de su accidente de aviación ⁵⁰⁸

TECNOLOGÍA

COMPLEMENTOS DE SEGURIDAD

Además de artículos de seguridad específicos para los pilotos de aeroplano, como los cascos o los chalecos acolchados (ver Volumen 2, pág. 288), la industria no dudó en sacar partido al accidente del

Capitán Emilio Jiménez Millas para hacer publicidad del buen uso de uno de los complementos de seguridad que empleaban los militares para proteger sus piernas ante posibles imprevistos.

Efectivamente las polainas que llevaba el piloto cuando tuvo su fatal accidente, le protegieron la pierna izquierda de ser seccionada por uno de los cables de acero del aeroplano.

Don Emilio Jiménez Millas, capitán de ingenieros, que sufrió un grave accidente haciendo prácticas de aviación en el Aeródromo de los Cuatro Vientos, resultando con varias heridas que no revisieron mayor gravedad gracias a la polaina de cuero "COMBINATION" que llevaba, a la que se debe que un alambre del aparato no le cortara por completo la pierna izquierda.

La polaina "COMBINATION" se vende en todos sus modelos y medidas solamente en "LA NACIONAL", de Casimiro Gómez, Bernardo de Irigoyen, 143 al 173, Buenos Aires.

NO ES UNA PRUEBA AISLADA.....

Como éste, todos los artículos que recibimos — asegurándonos su exclusividad — lo demuestran á diario; tal es, la **suprema bondad** de los materiales en ellos empleados y que han hecho que nuestras secciones de

"NEW COMBINATION LEGGING"

C
O
N

C
O
R
R
E
A
S



C
O
N

R
E
S
O
R
T
E
S

Talabartería,
Artículos de Viaje y Juegos Atléticos, las constituyen verdaderas especialidades de cada ramo, **insuperables en solidez y baratura.**

\$ 14.⁵⁰

Confeccionada en piel de cerdo de primera calidad.

PRECIO DE RECLAME

\$ 13.⁵⁰

Bdo. de Irigoyen
143 al 173

Casimiro Gómez

ENTRE
Victoria y Alsina
BUENOS AIRES

La casa más importante y mejor surtida de Sud - América, en el ramo

El estado del herido es de pronóstico reservado, habiendo sido trasladado al Hospital, donde sufrió primera cura. Nombróse Juez instructor formación diligencias». Jiménez Millas permaneció 13 días en el hospital y un mes de reposo en su casa.

La mala suerte le perseguía, pues solo unos días después de regresar al campo de vuelo para continuar con sus prácticas, el 25 de mayo, sufrió un nuevo accidente con Mr. Busteed en el *m.B.3* capotando al descender fuera del aeródromo debido a una avería del motor. Afortunadamente ambos tripulantes salieron ilesos del percance pero el aparato sufrió grandes averías.

También salió ileso de otro aparatoso golpe el 14 de junio cuando volaba solo con el *b.B.1* y cayó en vuelo rompiendo el biplano.

Finalmente, tras 90 vuelos realizados de los cuales 25 fueron al mando, dejó de pertenecer a la rama de aviación siguiendo los consejos del Jefe del Servicio, por comprobarse que era excesivamente impetuoso.

Pese al varapalo de ver frustrado su intento de convertirse en piloto de aeroplano, Jiménez Millas no desistió de continuar volando, haciéndolo repetidas veces de pasajero, pues llegó a ser un consumado especialista de fotografía aérea.

Pero el inquieto Capitán de Ingenieros dio un paso más al convertirse en piloto de dirigible. El 7 febrero de 1913 formó parte de la tripulación de la excursión aérea realizada por Alfonso XIII en el dirigible *España*. Jiménez Millas voló como oficial en prácticas, paso previo para obtener la *brevet*.



25.8. Jiménez Millas (a la izquierda) elevándose en el dirigible *España* ⁵¹⁰



25.9. Millas (oculto abajo a la izquierda) en el España ⁵¹¹

En aquel viaje el personal del dirigible fue:

Piloto: Coronel Vives. Dirección

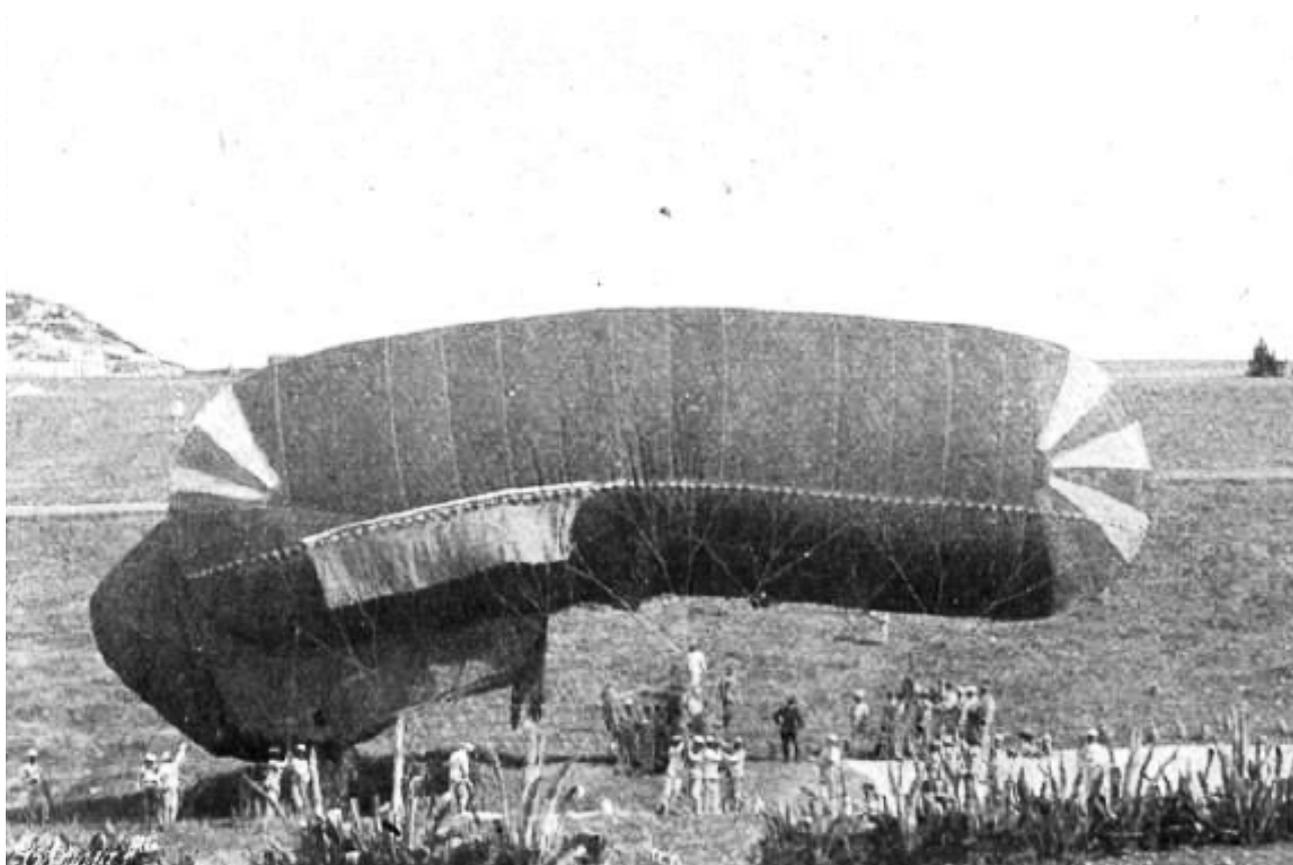
Piloto: Capitán Kindelán. Estabilidad

Oficial en prácticas: Capitán Millas. Ruta

Mecánico y Maestro de Taller: Quesada. Motor

Días después se realizó un vuelo similar llevando a bordo del *España* a los Infantes D. Alfonso y D^a. Beatriz. El Capitán Millas al obtener la licencia de piloto de dirigible se convirtió en el cuarto militar en conseguirla, junto a Vives, Kindelán y Herrera. Además, si hubiese conseguido la de aeroplano hubiese sido en tercero en lograrlo, pues solo Kindelán y Herrera tenían todas.

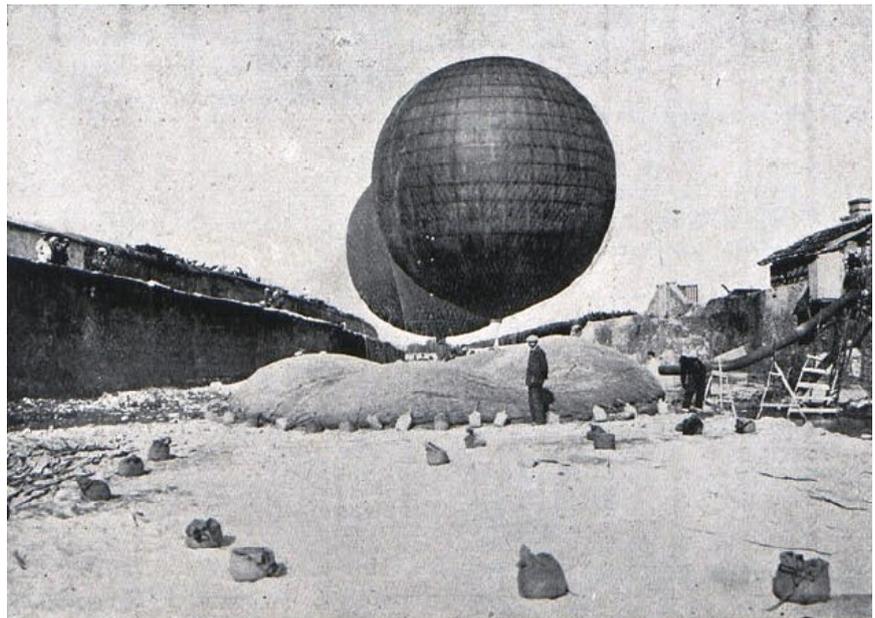
En mayo, fue destinado al Servicio de Aeronáutica Militar en la rama de Aerostación, y en octubre fue movilizado a la campaña marroquí, marchando con los globos *Saturno*, *Neptuno* y *Sirio*, estando al mando junto con los Tenientes Maldonado y Gautier. Las operaciones de guerra en Tetuán se efectuaron de diciembre de 1913 a febrero de 1914, actuando como piloto de globo-cometa en misiones de observación, corrección de tiro de artillería y obtención de fotografías del territorio enemigo.



25.10. El globo-cometa Alfonso XIII que pilotaba Jiménez Millas en campaña ⁵¹²

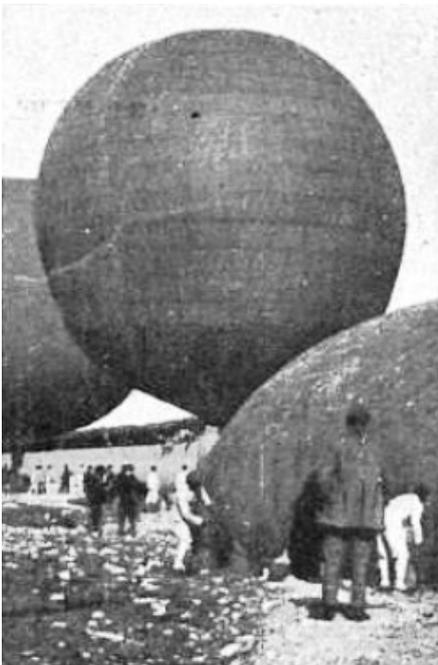
Al Capitán le fue concedida la Cruz de 1ª clase del Mérito Militar (roja) con antigüedad del 31 de diciembre de 1913, por los méritos contraídos en los hechos de armas, operaciones efectuadas y servicios prestados hasta fin de diciembre de 1913 en las inmediaciones de Tetuán.

El 22 de junio de 1914 fue pieza clave en el desarrollo del concurso aerostático de Granada, tanto por su participación a los mandos del globo *Saturno*, como por encargarse él solo de dirigir la inflación de los tres globos participantes desde antes del amanecer. El *Saturno*, pilotado por Millas y auxiliado por Ruiz Ferry llevaba de pasajeros a Francisco Riera y Juan Zárate, y fue el último en partir. Las circunstancias atmosféricas perjudicaron a los tres participantes, pero el hábil piloto al verlo, ascendió a buena altura confiando en que hubiese viento.

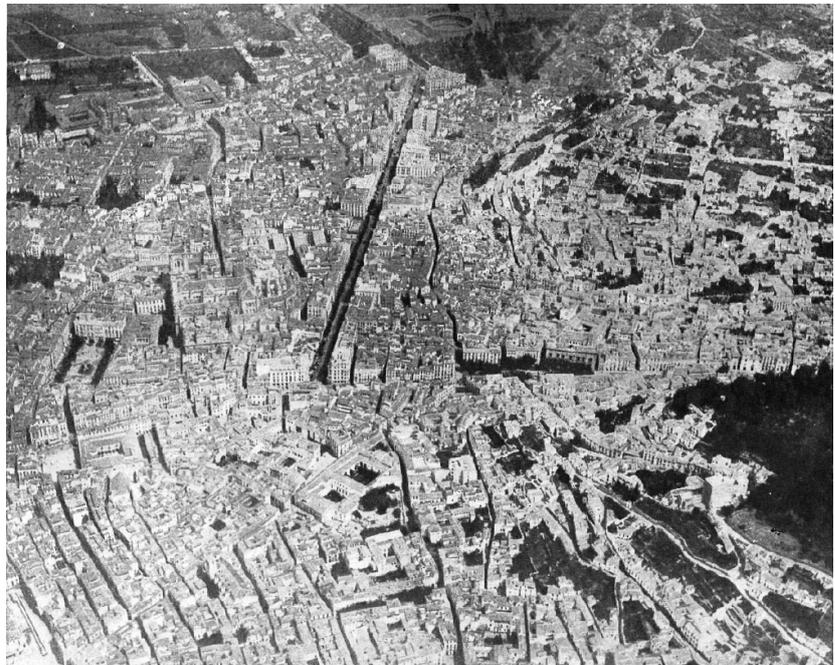


25.11. Operación de inflado del globo Saturno ⁵¹³

No fue así, por lo que tuvo que tomar tierra en Láchar, y la victoria final se la llevó el aerostato *Sirio* de Luis Dávila por escasa diferencia. Al día siguiente los protagonistas regresaron a la capital española en el rápido Granada-Madrid. Durante todo el certamen, Millas tomó decenas de hermosas fotografías de la ciudad.



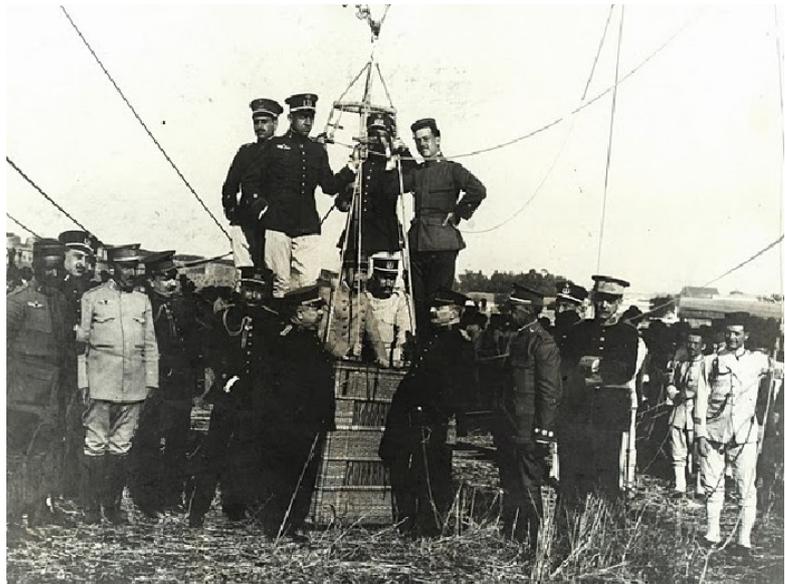
25.12. Inflación del globo Saturno que sería pilotado por Jiménez Millas ⁵¹⁴



25.13. Panorámica de Granada obtenida desde el globo Saturno a dos mil metros de altura, por el Capitán Jiménez Millas ⁵¹⁵

Durante todo 1914 realizó numerosas ascensiones destacando las realizadas durante las prácticas de aerostación ocurridas en octubre en Badajoz. La unidad que llevó a cabo las prácticas estuvo compuesta por 140 personas y participaron dos globos cautivos, el *Alfonso XIII* y el *Capitán Gordejuela*, y el globo libre *Neptuno*. Salieron del Parque de Guadalajara el 30 de septiembre en tren, llegando todo el material el 6 de octubre. Las calles estaban invadidas por un gentío enorme que ovacionó a los recién llegados, al mando de los cuales estaba el Coronel Pedro Vives, junto al Comandante Jefe de la Escuela Práctica Antonio Cué, los Capitanes Gautier y Jiménez Millas, y los Tenientes García, López Tienda y Almazán.

En el vuelo más interesante, realizado por Millas y Franco, el motor de amarre se trasladó al límite del Fuerte de Pardaleras y desde este punto se efectuó la elevación, alcanzando 500 metros de altura desde donde Millas obtuvo unas bonitas fotografías. Durante los siguientes días se sucedieron interesantes ascensiones realizando trabajos de topografía y croquizado, finalizando las mismas el día 28 de octubre con un notable éxito.



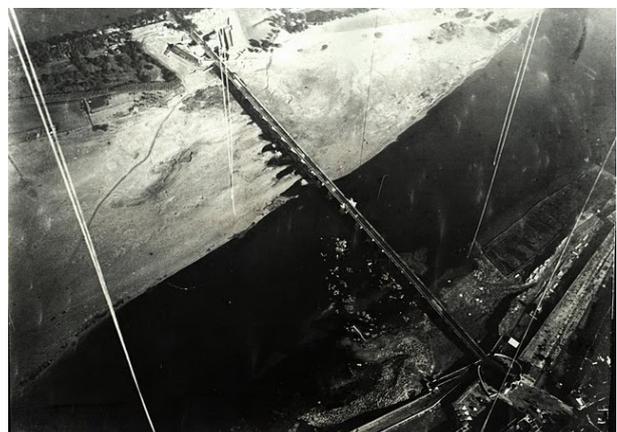
25.14. Fotografía obtenida por Millas del grupo del General La Llave ⁵¹⁶



25.15. Inflación de globos en los fosos del Fuerte de Pardaleras ⁵¹⁷



25.16. Fotografía de la ciudad tomada por Millas ⁵¹⁸



25.17. Puente de Palmas sobre el río Guadiana ⁵¹⁹

La necesidad de observación aérea, para descubrimiento de objetivos y corrección del tiro de artillería había quedado claramente demostrada en los últimos conflictos armados, por lo que el ejército dispuso entre los múltiples y variados ejercicios que se realizaron en Tudela a finales de agosto de 1915, el uso de globo-cometa y aeroplanos para entrenar esa estrategia.

Para esos ejercicios se exigieron las mismas condiciones que en campaña, que el caso del globo exigía la ubicación del mismo a más de 5 kilómetros del blanco y a 600 u 800 metros de altura, soldados de maniobra desfilados y el globo en constante movimiento para dificultar la corrección de tiro. Las operaciones del aerostato cautivo fueron dirigidas por el Capitán Millas con brillantez. Finalizado el ejercicio, Millas realizó unas fotografías aéreas interesantísimas.

El 2 de diciembre de 1915 resultó ganador de la Copa del Conde de Cañongo: *«Había decidido salir de noche por el menor gasto de lastre, y retrasé la salida hasta las 23 por estar muy nublado, no tener luna hasta las 2:30 y amanecer a las 7:00; es decir, muchas horas de noche para salir como había pensado a las 20; si salgo a esa hora, tengo que tomar tierra sin luz»*



25.19. Capitán Jiménez Millas ⁵²¹



25.18. Aeroplanos y baterías participantes en el ejercicio de Tudela fotografiados por Millas desde el globo-cometa ⁵²⁰

De esa manera comenzaba el relato del Capitán Millas que consiguió recorrer unos 370 kilómetros en 10 horas en compañía de los Capitanes Bueno y Barranco alcanzando Tortosa, y haciéndose con la preciada victoria ese año, era su ascensión número 42. *«Fuimos atendidísimos por la gente de Campredó, pueblecito situado a unos cuatro kilómetros al Oeste del punto de descenso. Llevamos el globo a Tortosa y nosotros recorrimos a pie y con un calor excesivo los 12 kms. que distábamos de ese punto»*

Dicho viaje le hizo usufructuario de la Copa durante 1916, haciéndose entrega de la misma, a comienzos de ese año, por el Presidente del Real Aero Club de España, aunque por obligaciones del Servicio Jiménez Millas tuvo que excusar su ausencia.

Entrado el año le ocurrió un accidente cuando realizando prácticas de aerostación en Vitoria. El 27 de junio en un viaje con el aerostato *Ceres*, tuvo que descender a 6 kilómetros de Estella en las Bardenas de Labeaga, y al hacerlo sufrió una luxación en la pierna derecha. El piloto fue auxiliado y llevado al hospital donde finalmente se le diagnosticó una fractura de peroné, recibiendo la Gran Cruz de 1ª clase de María Cristina.

Durante ese año logró obtener de nuevo la Copa del Conde de Cañongo que finalmente le fue entregada en propiedad en mayo de 1917.

EVENTOS

LA COPA DEL CONDE DE CAÑONGO



25.20. Copa del Conde de San Esteban de Cañongo ⁵²²

La Copa del Conde de San Esteban de Cañongo fue un trofeo que se fundó en 1913 para incentivar los vuelos de largo recorrido con globos aerostáticos, con arreglo al siguiente Reglamento:

«Primera: Será adjudicada esta copa anualmente, a partir de 1913, al piloto con título del R.A.C.E que recorra la máxima distancia sin escala, medida en línea recta desde el punto de salida al de descenso. La distancia mínima para poder ganar la copa será de 100 kilómetros.

Segunda. Quedará la copa definitivamente en poder del piloto que la gane dos años seguidos o tres alternos.

Tercera. Para optar a la copa es precisa una inscripción del piloto en la Secretaría del Club, antes de comenzar la ascensión, indicando el punto de partida. Acompañará a la inscripción una cuota de 25 pesetas, que será devuelta si la ascensión no se verificase.

Cuarta. Al tomar tierra un piloto deberá remitir a la Secretaría del Club, con la mayor rapidez, un certificado del punto de toma de

tierra, firmado por las personas que la hubieren presenciado y visado por el alcalde de la localidad.

Quinta. La adjudicación anual la hará la Junta directiva del Club, previo informe de la Comisión deportiva.

Base transitoria. Mientras el Club no tenga se su propiedad ningún globo cauchotado no podrán optar a esta copa más que los globos de algodón.»

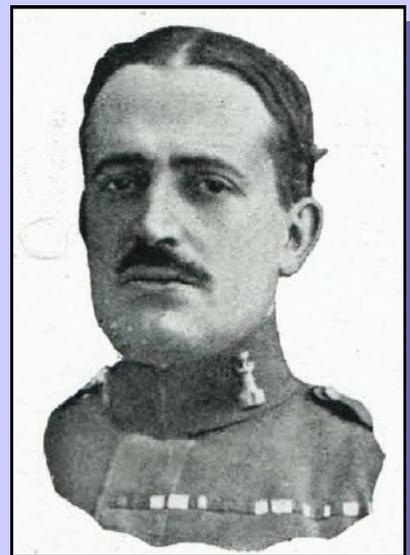
El primer vencedor de esta Copa, en el año 1913, fue el Capitán Emilio Herrera Linares. Un año después, la Copa de 1914, fue lograda por el también Capitán Mario Pintos Levy. Finalmente, gracias a la generosidad del distinguido diplomático y gran protector del Real Aero-Club de España señor Conde de San Esteban de Cañongo, quedó la Copa en manos de Emilio Jiménez Millas al vencer los años 1915 y 1916.



25.21. Emilio Herrera Linares ⁵²³



25.22. Mario Pintos Levy ⁵²⁴



25.23. Emilio Jiménez Millas ⁵²⁵



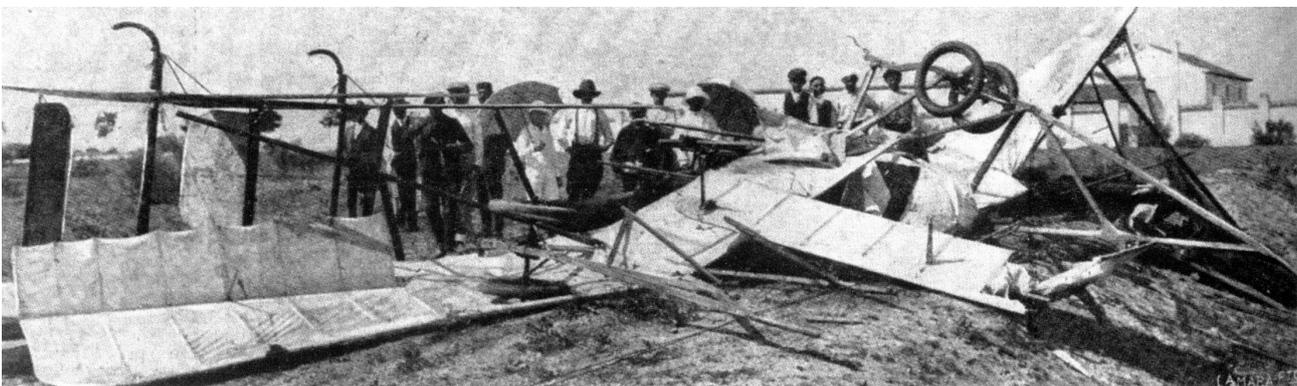
25.24. El aeroplano accidentado de Jiménez Millas ⁵²⁶

El magnífico aerostero aún tenía clavada la espina de no haber podido obtener la licencia de piloto de aeroplano que tanto se le había resistido, así que se trasladó desde Guadalajara, donde estaba destinado en la compañía de aerostación, a Madrid a primeros del mes de junio de 1917 y comenzó inmediatamente sus prácticas con rotundo éxito.

Emilio Jiménez Millas consiguió en tiempo *record* obtener el título de piloto de 2ª categoría el día 11, previas las pruebas oficiales intervenidas por los comisarios del Real Aero Club de España, Emilio Herrera, Manuel Bada y Ángel Martínez de Baños.

Sin dar tregua a su propósito, el jueves por la mañana, después de dos tentativas infructuosas, durante las cuales tuvo la mala fortuna de hacer dos salidas con roturas poco importantes, el Capitán en vez de regresar a Madrid para volver por la tarde al aeródromo, permaneció en Cuatro Vientos donde almorzó para realizar la llamada prueba “del círculo”, una de las que constituían el título de piloto militar de 1º Categoría.

Pudo felizmente hacer por la tarde dicha prueba, regresando a Madrid tranquilo y satisfecho, recuperada la confianza que su poca fortuna en las pruebas de la mañana le había hecho perder.

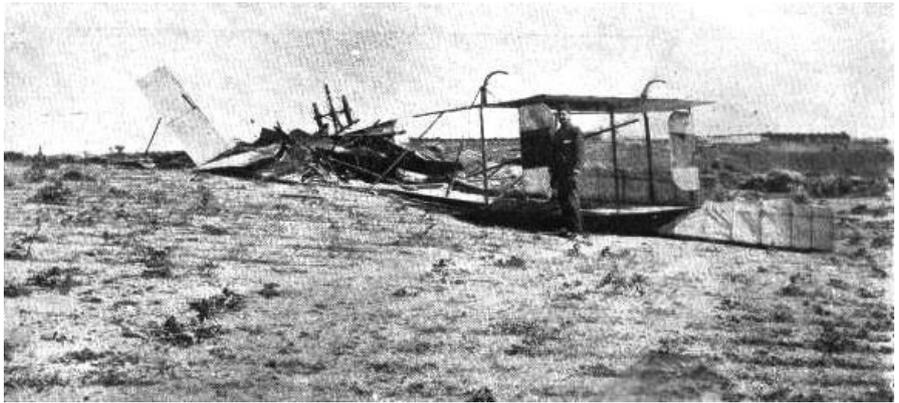


25.25. El Maurice Farman de Millas después del accidente ⁵²⁷

El día siguiente 15 de junio debía realizar la prueba de una hora continua de vuelo para obtener su título superior, pues el domingo día 16 pretendía celebrar su ascensión número 50 en globo libre.

El Capitán Ángel Martínez de Baños probó previamente el aparato, que era el *Maurice Farman* número 23, y hallándolo en perfecto estado, lo entregó al examinado para que realizase su vuelo de una hora de duración.

Jiménez Millas emprendió el vuelo poco después de las ocho de la mañana, elevándose durante el mismo a una altura no inferior a 1.000 metros. Había finalizado la prueba y se disponía a tomar tierra cuando los compañeros y comisarios que seguían con la vista las evoluciones del aparato vieron de repente que sobre el valle de Butarque el biplano picaba hasta la vertical.



25.26. Lugar donde cayó el aeroplano pilotado por Millas ⁵²⁸

Al estar a buena altura se esperaba que el piloto restableciera el equilibrio pero por desgracia no fue así, observando con horror que el cuerpo del aviador era lanzado fuera del biplano cayendo vertiginosamente a tierra, mientras que el aparato sin mando siguió volando hasta estamparse contra el suelo poco después.

El piloto había olvidado ceñirse la correa que habitualmente se usaba a modo de cinturón de seguridad precipitándose desde una altura superior a 500 metros.



25.27. Carro fúnebre transportando los restos del Capitán Jiménez Millas al cementerio de Carabanchel ⁵²⁹

Un automóvil de Cuatro Vientos se dirigió apresuradamente hacia el lugar del accidente del aeroplano, confirmando sus ocupantes que efectivamente el cuerpo del piloto no se encontraba entre los restos. Reconocidos aquellos contornos se encontró el cadáver del piloto totalmente destrozado a unos 200 metros del biplano. El cuerpo sin vida del infortunado aviador fue transportado inmediatamente al Hospital de Carabanchel para que se le practicara la autopsia pertinente.

La trágica muerte del aviador causó penosa impresión en Madrid y en Guadalajara, especialmente en esta última capital, donde residía con su mujer y sus dos hijos. La esposa del finado, que desde hacía un tiempo se encontraba enferma, se agravó al conocer la desgraciada noticia.



25.28. Compañeros llevando a hombros el féretro del desafortunado aviador ⁵³⁰

Precisamente esa mañana había recibido una postal de su esposa en la que comunicaba su intención de ir ese día a visitarla.

El día 16 de junio se dio sepultura en el cementerio de Carabanchel Alto al Capitán Jiménez Millas. Sobre el carro fúnebre se colocaron coronas del Real Aero Club, la Aeronáutica Militar y otras entidades.

Emilio Jiménez Millas consiguió obtener las tres licencias de vuelo posibles y se le concedió el empleo de Comandante con arreglo a la Ley de 27 de noviembre de 1912 por méritos contraídos con motivo del accidente de aviación a consecuencia del cual falleció.

Promotor del monumento a los aviadores caídos en acto de servicio, no logró ver la inauguración en 1918. Su nombre quedó grabado en el pedestal, sumando la víctima número ocho de la aviación militar española.


EL SEÑOR
D. Emilio Jiménez Millas
 Capitán de Ingenieros, Piloto aviador de Aerostación y dirigible, Caballero de la orden de María Cristina; Mérito Militar con distintivo rojo y blanco, etc., etc.
 Falleció el día 15 de Junio de 1917 en Cuatro Vientos (Madrid)
 A CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE DE AVIACION
 A LOS 37 AÑOS DE EDAD
R. I. P.
 Su desconsolada viuda, D.^a María del Pilar de Ugarte; sus hijos, D. Patrocinio y D. Emilio; hermanos; padre político D. Nicolás de Ugarte; hermanos políticos; primo, primos políticos y demás parientes
 Ruegan a sus numerosos amigos se sirvan encomendar su alma a Dios.
 Todas las misas que se celebren en la Iglesia parroquial de Santiago Apóstol de esta ciudad el día 23 del corriente serán aplicadas por el eterno descanso desu alma

25.29. Esquela de Emilio Jiménez Millas ⁵³¹

DIVULGACIÓN

MONUMENTO A LAS VÍCTIMAS DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

La idea de levantar un monumento a la memoria de los aviadores militares muertos en el cumplimiento de su deber y de erigir un mausoleo en honor del primer fallecido (Capitán Bayo), la lanzó el polifacético *sportman* Ricardo Ruiz Ferry y fue recogida por el Capitán de Ingenieros Emilio Jiménez Millas.

Éste último abrió una suscripción a la que se sumó toda la oficialidad del Ejército, siendo la cuota máxima de una peseta, cerrándose ésta al alcanzar las 9.000 pesetas, con lo que se construyó el monumento y el mausoleo, así como la colocación de una lápida en recuerdo de los aviadores en el Cementerio de Carabanchel.

El 26 de junio de 1918 se inauguró el monumento en la plazuela que formaban las calles Ferraz y Rosales de Madrid, acto al que asistió Alfonso XIII y los Infantes.



25.30. Monumento obra del escultor Sr. Delgado ⁵³²



25.31. El Rey y los Infantes en el acto de inauguración del monumento a los caídos de la aviación militar ⁵³³

26. MANUEL BARREIRO ÁLVAREZ

Manuel Barreiro Álvarez nació en Bayona el 23 de octubre de 1880. Hijo del acaudalado propietario Manuel Barreiro Figueroa y de Juana Álvarez de Blas, cursó sus estudios en el Colegio Padres Jesuitas de Camposancos en La Guardia destacando como brillante alumno.

El 1 de agosto de 1898 ingresó en la Academia de Ingenieros, obteniendo el grado de Primer Teniente el 12 de julio de 1905 y siendo destinado al 6º Regimiento Mixto de Valladolid. En esta ciudad llegó a ejercer, de forma accidental el mando de la 4ª Compañía de Zapadores. Posteriormente fue destinado a la Compañía de Zapadores de la Comandancia de Mallorca, donde se hizo cargo de la red de telefonía de la ciudad de Palma, pasando a la Compañía de Telégrafos. Manuel Barreiro ascendió a Capitán de Ingenieros el 30 de octubre de 1911.

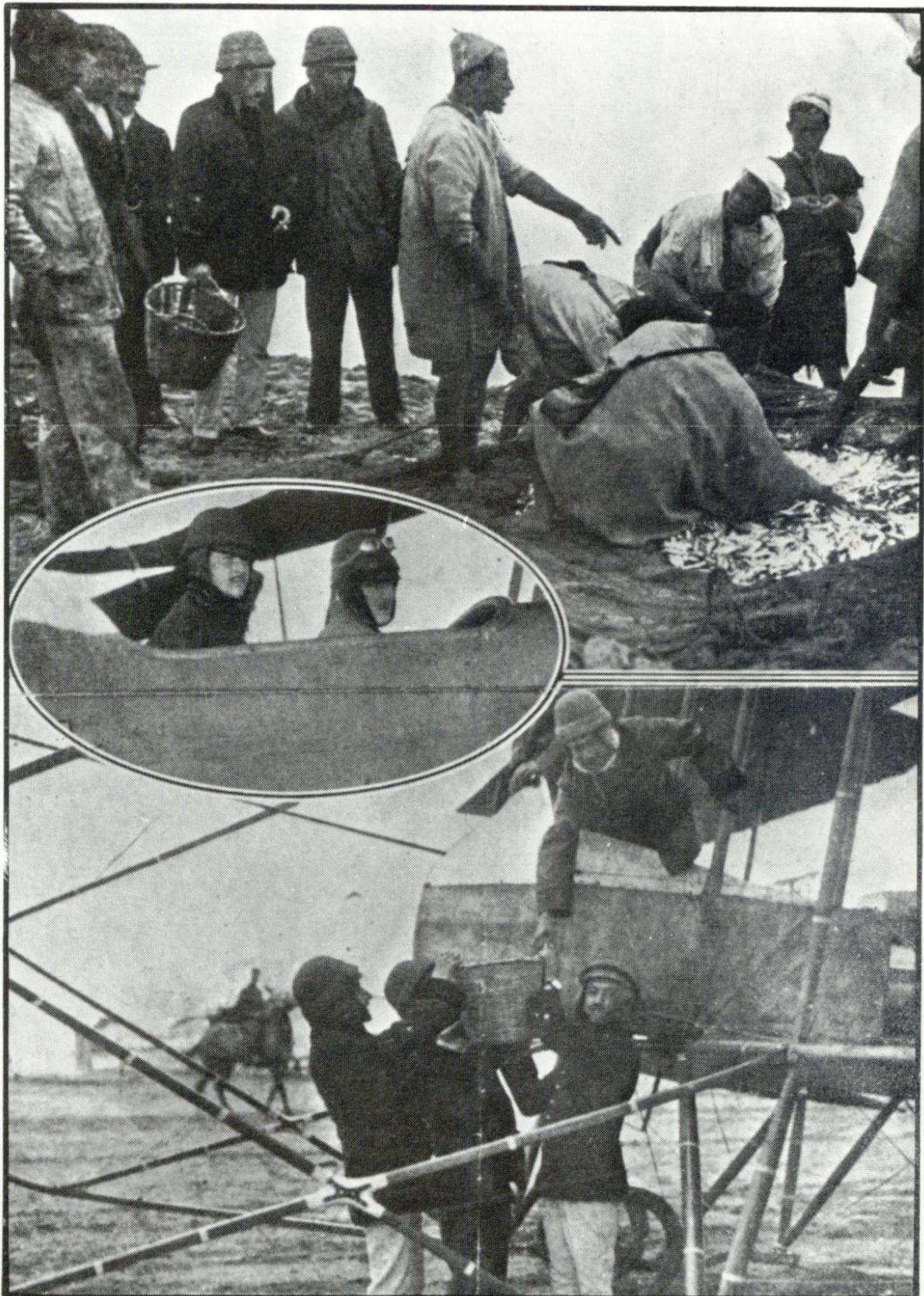


26.2. Manuel Barreiro Álvarez ⁵³⁵



26.1. Manuel Barreiro Álvarez ⁵³⁴

Atraído por la incipiente actividad aeronáutica, solicitó realizar el curso de piloto de aeroplano, comenzando con las prácticas previas de aerostación en abril de 1913. Durante su formación en Cuatro Vientos tuvo que lamentar un accidente ocurrido el 26 de abril cuando al rodar por el campo con un *Nieuport*, se elevó y cayó al suelo sufriendo heridas leves que curaron para el día 29. Finalmente obtuvo la licencia el 16 de octubre de 1913 con el nº 47 del Real Aero-Club de España a bordo de un *Maurice Farman MF-7* de 70HP. Debido a su poca experiencia a los mandos, Barreiro fue enviado a Marruecos con la primera Escuadrilla expedicionaria en calidad de Observador de aeroplano.



26.3. Arriba, los aviadores Barreriro y Ríos comprando pescado a unos moros. En el ovalo, el Infante Alfonso y Kindelán dispuestos para efectuar un reconocimiento en Feudak. Abajo, cargando las cestas con la compra en un aeroplano ⁵³⁶

En los primeros días de estancia en el aeródromo de Adir realizó, numerosos vuelos de distinta índole. Son curiosas unas fotografías publicadas en las que aparece con el Teniente Ríos comprando pescado a unos moros y subiendo las cestas al aeroplano para transportarlas al campamento.

Apenas habían pasado un par de semanas desde el primer vuelo de la Aviación Española en la campaña africana, cuando se produjo el “bautismo de sangre”

de la Escuadrilla cuando los mencionados militares protagonizaron un incidente que casi acaba con sus vidas. El 19 de noviembre de 1913 se disponían Ríos y Barreiro a regresar de una misión de reconocimiento cuando al sobrevolar a baja altura la ladera occidental del monte Cónico, el *Maurice Farman MF-7* que tripulaban fue alcanzado por el fuego hostil de los moros resultando heridos de gravedad ambos. El aeroplano fue alcanzado por varios disparos, impactando tres de ellos en los pilotos.



26.4. El Maurice Farman MF-7 tiroteado siendo revisado ⁵³⁷

Decididos a que el aeroplano no cayera en territorio enemigo, continuaron en vuelo a duras penas sobreponiéndose al dolor y logrando alcanzar el campamento situado cerca del poblado enemigo de Zuitín.

Los aviadores fueron extraídos del biplano en estado grave por los soldados del campamento, presentando Ríos dos balazos en el bajo vientre y Barreiro uno en el pulmón derecho, haciendo crítico el estado de ambos por la gran hemorragia sufrida.



26.5. El aeroplano utilizado por Ríos y Barreiro alcanzado por las balas de los moros ⁵³⁸

Después de una primera cura fueron evacuados al Hospital Militar de Tetuán y después a Madrid. Un telegrama del rey ascendía a ambos valientes al empleo inmediato.

Nunca se recuperó del todo Barreiro, y al quedar inútil para el servicio, ingresó en 1918 en el Cuerpo General de Inválidos y ascendiendo a Teniente Coronel en 1920. En abril de 1922 le fue entregada Cruz Laureada de San Fernando por el General Salgado, Gobernador Militar de la Plaza, en un acto celebrado en Vigo.

Coronel en 1928, y General de Brigada en 1931, fue ascendido a General de División en 1934 al pasar a la situación de reserva. En el verano de 1936, se encontraba internado por su frágil salud en el sanatorio de Guadarrama, desde donde se le traslado a Madrid refugiándose en la Embajada. Consiguió llegar a su Bayona natal donde falleció el 13 de julio de 1940.



26.6. Manuel Barreiro Álvarez con la Cruz Laureada de San Fernando en el pecho ⁵³⁹



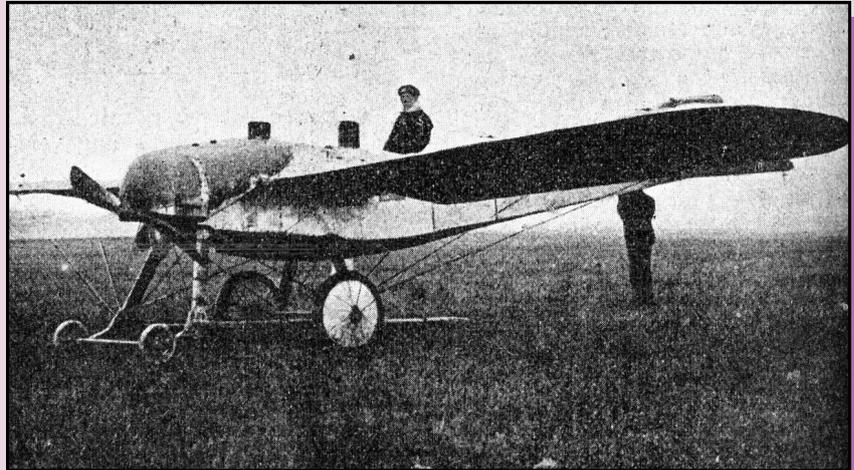
26.7. Acto de imposición de la Cruz Laureada de San Fernando a Manuel Barreiro en el Parque de Bella Vista de Vigo ⁵⁴⁰

TECNOLOGÍA

AEROPLANOS BLINDADOS

La búsqueda de la seguridad, sobre todo en los aparatos destinados a fines militares, obligó a desarrollar los primeros tipos de aeroplano blindados.

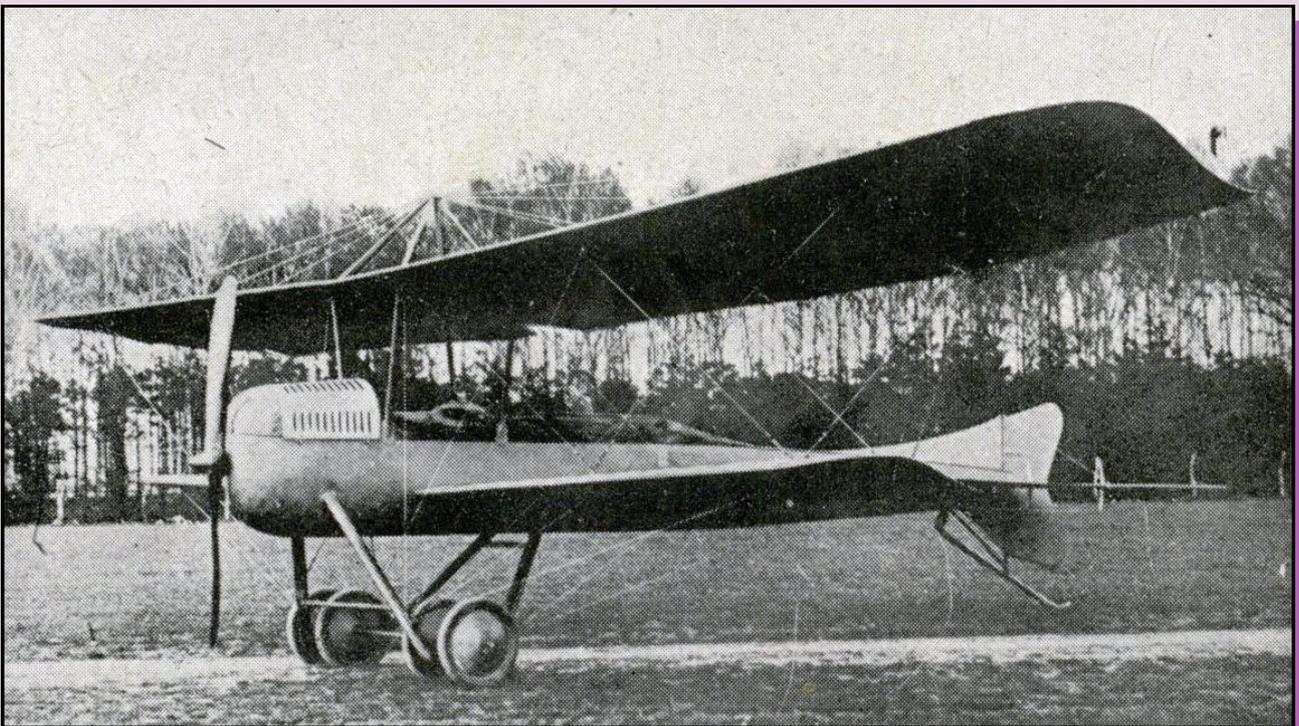
En Inglaterra se ensayó un prototipo con éxito a finales de 1912 con el famoso aviador británico Busted a los mandos. Las experiencias tuvieron lugar en el concurso de aparatos de aviación que se desarrolló en las llanuras de Salisbury. El piloto se instalaba en el interior del aparato, como un galápago dentro de su concha, y por medio de un espejo podía observar el terreno que se desarrollaba debajo para orientarse. Además, dos tubos facilitaban la renovación del aire para favorecer la respiración del piloto.



26.8. El piloto inglés Busted preparado para probar un aeroplano blindado ⁵⁴¹

Apenas unos meses antes se había construido también un biplano blindado en Leipzig, que además disponía de alas que se plegaban fácilmente cuando se tenía que transportar el aparato.

No cabe duda que de haber contado la primera escuadrilla expedicionaria en África de tales avances, las consecuencias del ataque al aeroplano de Barreiro y Ríos, habrían sido mínimas.



26.9. Aeroplano blindado de guerra alemán construido en Leipzig ⁵⁴²

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

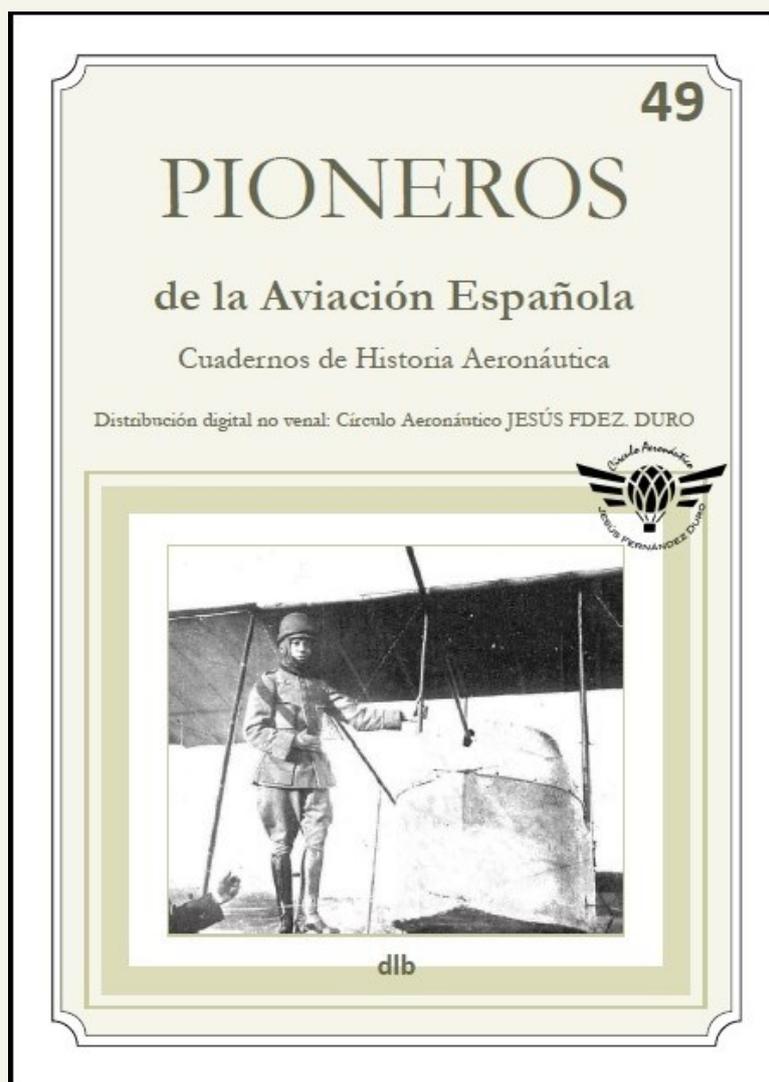
- | | | | | | |
|----------|--|-----|--|----------|--|
| 461, 462 | Internet | 478 | Revista <i>La Actualidad</i> | 491 | Internet |
| 463 | Revista <i>Heraldo Deportivo</i> | 479 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 492 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> |
| 464 | Internet | 480 | Revista <i>La Actualidad</i> | 493 | Revista <i>La Hormiga de Oro</i> |
| 465, 466 | Revista <i>El Financiero</i> | 481 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 494 | Revista <i>Tele-Radio</i> |
| 467, 468 | Internet | 482 | Revista <i>La Hormiga de Oro</i> | 495, 496 | Revista <i>La Ilustración Artística</i> |
| 469 | Periódico <i>ABC</i> | 483 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> | 497 | <i>Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña</i> |
| 470 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 484 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 498 | Revista <i>La Actualidad</i> |
| 471 | <i>Los Primeros vuelos y aeródromos. Antonio G-Betes</i> | 485 | Revista <i>Aeroplano</i> | 499 | <i>Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña</i> |
| 472 | Internet | 486 | Internet | 500, 501 | Revista <i>Las Ocurrencias</i> |
| 473 | Revista <i>La Unión Ilustrada</i> | 487 | Revista <i>La Ilustración Artística</i> | 502 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> |
| 474 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> | 488 | Revista <i>Tele-Radio</i> | | |
| 475, 476 | Revista <i>La Unión Ilustrada</i> | 489 | <i>Los Primeros vuelos y aeródromos. Antonio G-Betes</i> | | |
| 477 | Periódico <i>El Heraldo de Madrid</i> | 490 | Revista <i>Aeroplano</i> | | |

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



ANTONIO ZUBIA CASAS
MÁXIMO RAMOS MARTÍNEZ