

Primera publicación aeronáutica española

# 75 aniversario de "Aérea"

JOSÉ SANCHEZ MÉNDEZ  
General de Aviación

Las experiencias obtenidas en la I Guerra Mundial junto a los avances de la tecnología, constituyeron la base del extraordinario desarrollo de la Aviación a partir de 1920, tanto en el campo militar como en el civil, al igual que en la industria aeronáutica. Ello serviría como pistoletazo de salida de los llamados *Grandes Vuelos* o *Raids*, en los que los pilotos de muy diversas nacionalidades pretendían cada día volar más alto, llegar más lejos y a la mayor velocidad. Así mismo, la importancia adquirida por la Aviación militar durante el conflicto daría paso a la aparición de fuerzas aéreas de carácter independiente, siendo la primera la RAF, creada en 1919.

España, que estaba absorbida por la Campaña de Marruecos y sobre todo tras el desastre de Annual y la caída de Monte Arruit en 1921, se veía obligada, una vez restaurada la situación, a dedicar lo mejor de su Aviación a la defensa y apoyo de las tropas españolas en el Protectorado, para lo cual constituyeron en 1922 las Fuerzas Aéreas de Marruecos. Ello impediría nuestro desarrollo aeronáutico y que nuestros aviadores pudieran unirse a la competición de los grandes vuelos internacionales, así como que el número de pilotos en el ámbito civil fuera muy reducido. Por otro lado, en octubre de 1919 fue

firmado en París el Convenio Internacional de Navegación Aérea por los países vencedores en la Gran Guerra y que impusieron unas condiciones tan beneficiosas para ellos, que España y las otras seis naciones europeas que permanecieron neutrales durante el conflicto se negaron a suscribirlo.

Pero en 1923, nuestros aviadores militares, conscientes de la importancia que la Aviación tenía para la defensa de España y para su progreso, decidieron crear una plataforma desde la cual se impulsara el desarrollo de la Aeronáutica y se concienciase a los



La portada, que fue siempre la misma, fue obra del ingeniero del Ejército Rodríguez Martín, autor del proyecto de la base aérea de Sevilla.

españoles de la transcendencia que tenía el nacimiento de algo nuevo: el Poder Aéreo. Por ello, en junio de

1923 un grupo de entusiasta, teniendo a la cabeza al entonces jefe de la Aeronáutica Militar, general Echagüe, y entre los que se encontraban aviadores de prestigio como Alfredo Kindelán o científicos e inventores como el afamado Leonardo Torres Quevedo, fundaron sin carácter oficial una revista a la que llamaron *Aérea*, que sería la primera publicación aeronáutica que aparecía en España.

En la primera página, con un lenguaje poético con muy propio de la época, se publicaba a modo de editorial, titulado *Nuestro Saludo*, el escrito que recogemos en estas páginas.

El primer número de *Aérea* tenía sólo veinte páginas, pero marcaban ya la pauta de lo que sería esta publicación y sus artículos se referían a la Aviación y la Prensa,

**AÉREA**  
REVISTA ILLUSTRADA DE AERONÁUTICA  
PUBLICACIÓN MENSUAL

AÑO I	Madrid, JUNIO 1923	NÚM. 1
-------	--------------------	--------

**NUESTRO SALUDO**

**A**ÉREA, nacida del deseo de varios amantes de la Aviación—gesto maravilloso del progreso de la ciencia humana—, saluda a la Prensa española con reverente cortesía y fraternal cariño. Con igual afecto saluda también a las Aeronáuticas de la Nación. De ellas espera su concurso y apoyo alentador; y contando con esta prestación, necesaria y patriótica, AÉREA, con tal condición por divisa, sale a la luz, llena del mayor entusiasmo, ganosa de lograr éxito en el desarrollo de su

**PROPÓSITO**

No es otro éste que el más firme y decidido de contribuir con su labor al fomento en España de la navegación aérea, pues que de este problema, de transcendencia tanta, depende el engrandecimiento de las naciones. Bien lo saben los pueblos de todo el orbe, y por ello le prestan la mayor atención, dedicando millones sin tasa para obtener la supremacía en las regiones del azulado espacio, pugnando por situarse en lugar preeminente, tanto en el aspecto civil como en el militar, convencidos de que así tienden a la consecución de una prosperidad comercial indubitable y aseguran la paz en sus dominios.

En España, se ha dicho por algunos, son pocos los que creen en la conquista del aire. No; nosotros negamos esa afirmación. En España se creó en la Aviación; y la demostración bien palmaria la dieron las regiones de todo el Reino cuando, después de los tristes sucesos de África, cubrieron con presteza las suscripciones para dotar de aeroplanos al Ejército, guiadas las gentes del convencimiento de que ese material había de ser el de mayor eficacia para infundir el merecido azote a los rifeños traidores.

Existe, sí, cierto platonismo: hay muchas personas, muchas, que admiran a la Aviación; que ven cruzar un avión y se estajan mirándolo, boquiabiertos, hasta que se pierde en el infinito. Pero no basta con admirar y contemplar; precisa actuar; precisa que la opinión toda se persuada de la importancia de la Aeronáutica y que, con esa persuasión, pongan de su parte para que en el suelo patrio se fomente la industria y la acción al vuelo.

AÉREA a eso aspira, abrigando la seguridad de que su publicación ha de contribuir a ello; y como así cree hacer Patria, sólo por eso, nace, bendicha de satisfacción y orgullo, dispuesta a trabajar afanosamente.

aviones sanitarios, la solución aerostera y el Real Aeroclub de España, así como una serie de secciones que pasarían a ser prácticamente fijas en números posteriores, tales como los nuevos "records" aéreos que se iban obteniendo en España y en el mundo, derecho aeronáutico, fotografías aéreas de Marruecos, bibliografía, información general y lo que denominaba Parte Oficial, que se refería a información sobre personal, organización y noticias referentes a la Aeronáutica Militar y a la Aeronáutica Naval. Por su interés reproducimos el artículo "La Aviación y la Prensa", cuyo autor era el propio general Echagüe:

*"Los brillantes y cada día más eficaces servicios de nuestras escuadri-llas en la campaña de Marruecos, la atención progresiva que todas las naciones dedican al desarrollo de la Aeronáutica y las crónicas de grandes hazañas aéreas, que exaltando nuestra imaginación, nos instruyen sobre la formidable extensión que han de alcanzar las aplicaciones de esta gran conquista humana, parecen sacarnos, al fin, del marasmo y terminar con la lamentable apatía que España ha mostrado hacia los asuntos que con ella se relacionan, y que nos ha impedido, hasta ahora, contribuir al progreso de esta rama de la civilización.*

*Ya opinión y poderes públicos comienzan a preocuparse, y parece ha llegado para nosotros el momento propicio de acometer empresas útiles, cesando en el papel desairado que representábamos, en todo lo que a Aeronáutica se refiere.*

*Es la labor de la Prensa el elemento quizá más eficaz para la propaganda y para provocar y mantener los alientos; por ello, no podemos sino felicitarnos ante el interés creciente que muestra la de gran circulación y de saludar con simpatía la aparición de todo periódico profesional.*

*Deseo, pues, a Aérea todo género de prosperidades y celebraré, por el bien de la Aviación, que produzca la mayor utilidad en la obra que emprende, que es muy de creer, dadas las firmas que componen su Redacción, vaya también dedicada a la defensa de los intereses y de la soberanía aérea de España,*

# ESPERANTO

## ENHAVO PRI LA ARTIKOLOJ DE LA NUNA NUMERO

- Niaj aviadistoj en Asio kaj Oceanio, de J. Perez Seoane, pag<sup>o</sup> 1.  
 Netoj pri flugmendo, pag<sup>o</sup> 4-5.  
 La grandaj aervojaghoj, de Mikado Donaltay, pag<sup>o</sup> 7.  
 Historia dokumento "La akto de la livero de la Hidroavio "Plus Ultra", donacita de Hispanio al Argentino", pag<sup>o</sup> 12.  
 Influo de la metodoj de lernado pri la sekureco dum la flugo, de Ore-llitra, pag<sup>o</sup> 13.  
 Parolado de Sro. Llanos Torriglia, pri "La submeto de la nepalpe-ble", pag<sup>o</sup> 13.  
 Festeno de la firino Napier al la aershipanoj de "Plus Ultra", pag<sup>o</sup> 15.  
 La nova kaptita balono. tipo D., de komandanto José Cubillo, pag<sup>o</sup> 17.  
 Pri la flugado, Madrid-Manila-finskribo, pag<sup>o</sup> 21.  
 Vulgara klarigado, pri la radiogonometria navigado, de komandanto Aymat, pag<sup>o</sup> 31.  
 Bonhumora pagho, gazetondajhoj kaj komentarioj, de F. G. de A., pag<sup>o</sup> 33.  
 Oficiala parto, pag<sup>o</sup> 35.  
 Informado, pag<sup>o</sup> 41.  
 Resumo de sciigoj, pag<sup>o</sup> 44.

## AÉREA



REVISTA MENSUAL ILUSTRADA  
DE AERONÁUTICA

TECNICOS, AVIADORES, PUBLICISTAS Y AFI-  
CIONADOS COLABORADORES Y REDACTORES  
DE ESTA REVISTA

Excmo. Sr. D. Francisco Echagüe Santoyo.

- D. Jorge Soriano Escudero.  
 Alfredo Kindelan Drangy.  
 Cesáreo Tiesto Clemente.  
 Salvador García de Pruneda y Arizón.  
 Emilio Herrera Lientes.  
 Luis Gonzalo Victoria.  
 José María Aymat Mareva.  
 Francisco Zamorra Aguilón.  
 Vicente Balbás y Garrillo de Albornoz.  
 Antonio Pérez Núñez.  
 Rafael Serra Astrain.  
 Joaquín de la Llave.  
 Emilio Baquera Ruiz.  
 Román Gautier Atlanza.  
 Federico Abeillé y Rodríguez Fito.  
 César Gómez Lataín.  
 Ángel Pastor Velasco.  
 José Martín Montalvo.  
 Carmelo de las Mercedes Alcalá.  
 Joaquín Pérez-Seoane.  
 Felipe Acedo Colunga.  
 Enrique Maltonado y de Moor.  
 Benito Mola García.  
 Alejandro Mas de Giménez.  
 Antonio García Valls.  
 Manuel Montero Echevarría.  
 José Fernández Chica.  
 Antonio Rodríguez Martín.  
 Antonio Domínguez Olarte.  
 Alejandro Gómez Espinosa.

Excmo. Sr. D. Leonardo Torres Quevedo.

- D. Mariano Moreno Caracciolo.  
 Juan de la Cierva y Codorniu.  
 Baldomero Vila.  
 Luis Foyá.  
 Heredia Alfaro.  
 Juan Cruz Conde.  
 Leopoldo Alonso.  
 José Espinosa Ariza.  
 Vicente Martínez Lera.  
 Enrique Casas.  
 Manuel Núñez Torralba.  
 José de la Puente y Sintas.

*misión que no parece, en ocasiones, sea el principal objetivo de alguna de las que en Madrid se publican con carácter técnico".*

Aérea tuvo desde el principio pu-blicidad de diversas compañías espa-ñolas y extranjeras que producían material aéreo y de automoción, y el coste del número suelto era de una peseta, cantidad que se elevaba a diez pesetas por la suscripción anual de doce números. Como dato curioso cabe resaltar que a partir de 1925 el Sumario se publicaba también en es-peranto. Desconocemos el número de ejemplares mensuales o tirada, pero tuvo una buena difusión y aceptación y su prestigio fue rápido y notorio. Sirva de ejemplo, que en el Salón Aeronáutico de Le Bourget, inaugu-rado el 5 de diciembre de 1924, *Aérea* estaba en el *stand* de la Prensa especializada junto a las revistas ae-ro-náuticas más famosas del mundo.

Conforme el interés y el número de suscriptores y lectores fue en aumen-to, el contenido y el número de pági-nas de las ediciones mensuales fue igualmente creciendo, duplicándose un año después, al alcanzar en junio las 40 páginas, que poco después se elevarían a 48. La década de los años veinte fue un periodo de gran impul-so de la Aviación en todos los países, lo cual tuvo un rápido eco en *Aérea* que fue incrementando el índice de materias a considerar de manera muy

notable. El área de accidentes o seguridad de vuelo fue asumida de inmediato, presentándose periódicamente análisis y recomendaciones tanto para los aviadores como para el personal de tierra. Gran importancia se le dio a la descripción de los diferentes aeródromos existentes o que se iban construyendo y que se extendería en el campo civil a un nuevo concepto, los aeropuertos. Lógicamente la industria aeronáutica era un tema insoslayable, por lo que mensualmente se fueron presentando los nuevos aerostatos, aeroplanos y dirigibles que iban apareciendo en el mercado, fuesen o no de interés o necesarios para la Aviación española, incluidos el autogiro y los helicópteros, la aparición de los primeros paracaídas y cualquier otra innovación tecnológica aérea, debiéndose destacar un artículo en el que se describía la posibilidad de detener el motor de un avión en vuelo mediante una perturbación electrónica realizada a varias decenas de kilómetros.

No podían faltar, como es natural, las consideraciones y reflexiones doctrinales sobre el incipiente *Poder Aéreo* y así, nuestros aviadores, fueron publicando, cada vez más frecuentemente, artículos sobre bombardeo, ataque al suelo, abastecimiento desde el aire, transporte (incluido el sanitario) y defensa antiaérea. Todo ello fue arrastrando consigo otros artículos dedicados a las diferentes aplicaciones de la Aviación en el campo

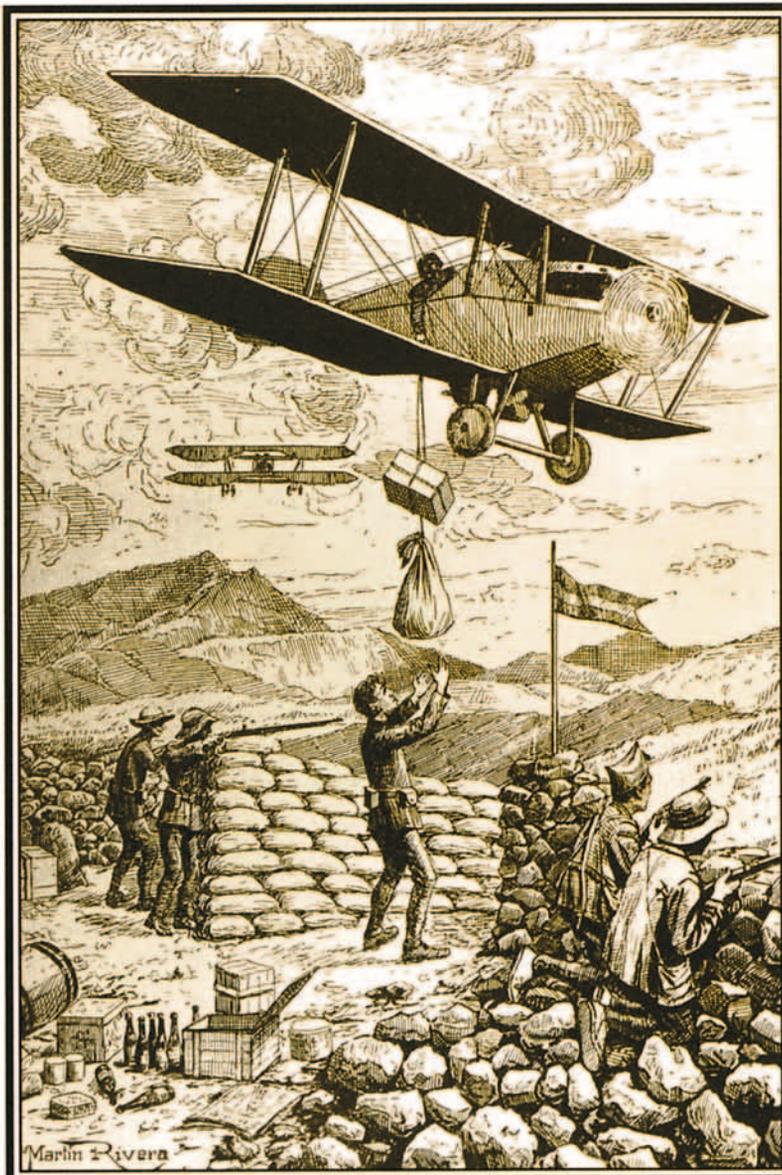
civil, comercial, deportiva, postal, turismo y vuelo a vela e igualmente a la creación de líneas aéreas y otros usos como la cartografía, fotogrametría y fotografía aéreas, incluida su utilidad para el catastro, no faltando, lógicamente los referentes a la meteorología. De esta forma se fue dando paso a

industria Aeronáutica en nuestra Patria. En este sentido, algunos aviadores presentaron, ya en esa época, sus inquietudes y propuestas sobre la conveniencia de crear una Reserva Aérea, como base de refuerzo de nuestra Defensa Nacional.

El año 1925 sería un año que marcaría el punto operativo más alto de la Aviación Militar española, con su participación en el Desembarco de Alhucemas.

El 8 de septiembre de ese año cerca de 20.000 soldados comenzaron a llegar a las playas próximas a Alhucemas en la primera operación aeroterrestre naval de la Historia Militar mundial realizada con éxito, tras el fracaso aliado en Gallipoli durante la Guerra Europea, en 1915. En el Desembarco, cuya operación duró un mes, a fin de crear una base fuertemente consolidada para penetrar posteriormente en el corazón del Rif, participó una fuerza aérea integrada por 162 aviones de bombardeo y reconocimiento de diversos tipos que puso de relieve la preparación, arrojo y heroísmo de los aviadores españoles. La revista *Aérea* dedicó siempre, desde el primer número aparecido en junio de 1923 hasta

el último publicado en 1931, un artículo o recuerdo a los héroes de nuestra Aviación Militar, muertos, heridos y condecorados en la Campaña de Marruecos, como reconocimiento a su entrega y sacrificio, e igualmente a todos aquellos que perecieron en



*El dibujo recoge la manera en que los aviadores españoles suministran víveres a las posiciones sitiadas por los rifeños y que constituyó el inicio del abastecimiento aéreo.*

un campo nuevo, a la Política Aérea, hasta el punto que una comisión del Real Aero Club de España visitó al presidente del Gobierno, general Primo de Rivera, para entregarle un documento relativo a la necesidad de fomentar e impulsar la Aviación y la in-

accidente aéreo en el cumplimiento de su deber. De igual forma, Marruecos fue un tema frecuentemente tratado y como es lógico la contribución de la Aeronáutica Militar al Desembarco de Alhucemas.

Por otro lado, el comienzo de la pacificación del Protectorado repercutiría muy favorablemente en el progreso aeronáutico español, permitiendo al Gobierno dedicar un mayor esfuerzo a la Aviación, muy particularmente al sector comercial, que hasta entonces había estado prácticamente ignorado. Igualmente en diciembre de 1925 fue autorizado un plan que comprendía la realización de tres *Grandes Vuelos*, propuestos por nuestros aviadores y que tendrían como destino Argentina, Filipinas y Guinea Ecuatorial, tres lugares de tres continentes unidos a nuestra historia. Los tres *Grandes Vuelos* tuvieron una amplia cobertura y difusión en *Aérea* durante el año en el que tuvieron lugar, 1926, publicando en exclusiva el diario de vuelo del *Plus Ultra* por autorización desinteresada del comandante Ramón Franco.

La extraordinaria gesta de todos estos hombres, en la guerra y en la paz, no era sino un fiel reflejo de la aspiración de los aviadores españoles para que se constituyese una *Quinta Arma* que tuviera una cierta autonomía del Ejército, por lo que en este ambiente el Gobierno del general Primo de Rivera, a instancias del entonces teniente coronel Alfredo Kindelán, promovió el Real Decreto de 26 de marzo de 1926, por el que se creaba la *Jefatura Superior de Aeronáutica*, para el cual fue designado poco después, ya con el empleo de coronel, el propio Kindelán. La revista *Aérea* saludaba de manera informal la satisfacción por el logro de las aspiraciones tan anheladas, con una afectuosa caricatura del coronel, que aparecía ocupando la primera página del número 35, correspondiente al mes de abril de ese año.

Interesantísimo autógrafo del jefe superior de Aeronáutica

*La Aviación española llegará a ser, en no lejano plazo a tan buena como la nipoa»*  
*Tomemos los factores esenciales tradición gloriosa, ideales patrióticos y voluntad. Nuestros muertos heroicos nos han jalonado la ruta hacia el Triunfo, la guerra en Marruecos nos ha servido de escuela y los recientes raids han inyectado optimismo en nosotros, y fe y orgullo en nuestros compañeros.*  
*El momento es favorable. El Rey nos quiere y cree en el porvenir de la Aviación Española. El Presidente y el Gobierno también, ambos poderes darán calor, directrices y elemento, al arma en su desarrollo.*  
*Mi labor es así, aunque compleja, fácil, encargar esfuerzos de todos para que vundan su máximo y nacionalizar la industria de una manera sólida e integral.*  
*Alfredo Kindelán*

Mensaje de Kindelán a los lectores de *Aérea*.

Si los tres *Grandes Vuelos* de 1926 tuvieron un amplio eco en *Aérea* no sería menor el despertado por los dos realizados por *El Jesús*

del *Gran Poder*, el primero en 1928 hacia el Oriente Medio y el segundo, en 1929 a Iberoamérica, vía Buenos Aires, para terminar en La Habana. Fueron los años veinte un hervor de intentos en batir récords, en particular el de distancia, por lo que en cada número de *Aérea* se prestó una gran atención a todos estos eventos aeronáuticos fuesen nacionales o de otros países, pues el objetivo de sus redactores y colaboradores fue siempre divulgar, dar a conocer y tratar de entusiasmar a la opinión pública española con la Aviación.

El advenimiento de la II República en 1931 trajo consigo la desaparición de *Aérea* pero no la inquietud intelectual y profesional de nuestros aviadores y en abril de 1932 aparecería una nueva publicación *Revista Aeronáutica*, editada con carácter oficial por la Jefatura de la Aviación Militar, la Dirección de Aviación Naval y la Dirección de la Aeronáutica Civil, los tres organismos aeronáuticos de la República Española ■

