

## **FESTIVAL AÉREO “AIRE 06” EN EL MAR MENOR Y CONGRESO IBEROAMERICANO DE AERONÁUTICA 1926**

© Antonio Menárguez Albaladejo  
Cronista Oficial de Los Alcázares (Murcia)

Como vivo contraste entre ambos eventos, por una parte el Festival Aéreo AIRE 06 que se celebrara en el Mar Menor, en las instalaciones de la Academia General del Aire, en donde se podían visitar, entre los días 3 y 4 de Junio pasado, una exposición de aviones históricos, así como los participantes en la exhibición aérea, en la nueva pista del Aeropuerto de San Javier, y en parte de la plataforma militar.

La exhibición aérea comenzó a las 10,00 y duro hasta las 18,00. Pudieron verse desde las playas de la Ribera y Lo Pagán.

Participaron aviones de España, Portugal, OTAN, Estados Unidos, Holanda, República Checa e Italia, aviones de la más alta tecnología y sus equipos humanos, de los más experimentados a todos los niveles.

### **CONGRESO AERONÁUTICO (Madrid, octubre 1.926)<sup>1</sup>**

“Con brillantez y solemnidad inusitada se ha celebrado en Madrid el primer Congreso Hispano-americano de Aeronáutica. A él han asistido representantes acreditativos de todos los países americanos y el enviado de la patria de Gago Coutinho y Sacadura Cabral, los dos bravos aviadores que con medios deficientísimos y jugándose a cada instante la vida lograron cruzar el océano, haciendo durante la arriesgada empresa experimentos científicos de alto valor aeronáutico muy en boga entonces: tal y como la navegación a la deriva.

En dicho Congreso se han puesto a las discusiones comunes interesantes y sorprendentes temas de futura aviación, que hacen esperar, con su ejecución, un resurgimiento pleno y victorioso, un avance audaz y decisivo que haga desaparecer de las secciones de sucesos de los periódicos el cotidiano *Accidente de Aviación*. Quiere decir esto, que muy en breve será tal la seguridad y la estabilización de las aeronaves, que el fantasma negro de los accidentes no volverá a atormentar al viajero que use los rápidos medios de transporte aéreo.

Influye de una manera determinante en el elemento civil, la forma de redactar el telegramita donde se da cuenta de un aterrizaje violento, siempre comunicado por un periodista que no está iniciado en la técnica de aviación.

La inmersa mayoría de los accidentes en los que el piloto o algún pasajero mueren o resultan contusionados, son debidos al arranque juvenil, a

---

<sup>1</sup> Fuente: Antonio Menárguez Costa, corresponsal de “El Liberal”, 3 de noviembre de 1926

la impaciencia del piloto, al deseo de gustar las sensaciones tremendas que produce el contacto con la muerte, nunca a falta de estudio científico de la profesión. Ocurre también que a la salida en vuelo, con todos los gases metidos y frente a obstáculos, el motor se para en seco y surge la tragedia. ¿Cómo no? Estos son los que verdaderamente tienen derecho a ser denominados <<accidentes de aviación>>.

En la Asamblea de delegados aeronáuticos que nos ocupa se ha hecho un estudio acabado desde los primeros orígenes de la aviación a nuestros días. Resalta el gran esfuerzo realizado, la gran obra que aún no se ha terminado, pero que ya deslumbra con luz propia que irradia.

El primer mártir de la aviación militar española, el capitán Gayo, hermano del noble e inteligente jefe de Instrucción, debe de sentirse orgulloso dentro de su tumba por el paso hacia adelante que ha dado aquello que a él le arrebató la vida plena de ilusiones.

Ya no son los aparatos raros, de alambres cruzados y motor de escasa potencia. Son aviones de duroluminio y motores de potencias inverosímiles, reyes de la velocidad y la sustentación, buques aéreos con todas las comodidades y todos los refinamientos de la época. Son también tremendas armas de combate con el vientre erizado de bombas, con dos hombres lanzando y esparciendo mortíferas cortinas de proyectiles.

Ya la aviación militar española ha alcanzado, la mayoría de edad, no estando supeditada exclusivamente al extranjero en lo que directamente se relaciona con el material.

Si antes éramos tributarios aeronáuticos de las potencias más poderosas, ahora nos vamos emancipando escalonadamente. Primero fueron los útiles de recambio, más tarde se fueron construyendo planos, montantes, hélices, timones y fuselajes, todo lo concerniente a aviación se fabricaba en nuestros talleres con la precisa y detallada perfección. Cuando las necesidades demandaron con urgencia aeroplanos y motores, aviones y motores que se construyeron, y no como una prueba más o menos aislada, sino con todas las de la ley, en series. Ahora hay grandes fábricas de aeroplanos y motores, lanzando al mercado perfectas obras de mecánica, que, según los congresistas, harán que nos sacudamos totalmente de la tutela del extranjero.”