

LAS DOS CAMPANAS *de la historia*



Por Carlos O. Campana
y Jorge O. Campana

Para consultar más información o fuentes
dirigirse a las2campanas@yahoo.com.ar

Según la tradición, Jorge Newbery fue el primero que intentó cruzar la cordillera de los Andes en aeroplano y se accidentó en Los Tamarindos. Nuevas versiones confirman que cuando el aviador murió sólo había realizado en Mendoza estudios de observación y un plan de vuelo.

Verdades del último vuelo de Newbery

LA VERSIÓN TRADICIONAL

Despegó de Los Tamarindos para cruzar la cordillera

Corría el año de 1914. En nuestro país había llegado una novedad: "las máquinas voladoras". Estos intrépidos pájaros de tela y madera que volaban al mando de osados pilotos desafiaban a la gravedad. Uno de ellos se llamaba Jorge Alejandro Newbery, quien a principios de 1910 se iniciaba en este deporte, como uno más entre tantos pioneros. Sus metas fueron la de volar más alto y más rápido. Esto lo consiguió a principios de febrero de 1914, cuando batió el récord mundial de altura superando los 6.200 metros.

Cuando regresó de Europa, Newbery se propuso realizar una de las hazañas más importantes de la época: cruzar la cordillera de los Andes en aeroplano. A fines de febrero de ese año, se trasladó con su avión hacia Mendoza. Aquí se instaló en la ciudad y viajaba diariamente hacia el aeródromo de Los Tamarindos. Sus auxiliares realizaban los ajustes a la nave, con el objetivo de que estuviera en condiciones óptimas para emprender el cruce. Todo estaba listo, se iniciaba así la

cuenta regresiva, solamente faltaban horas para vencer los Andes y llegar a Santiago de Chile.

En la tarde del 1 de marzo, el aviador Newbery se preparó para sacar su avión del hangar. Un centenar de personas estaban expectantes en el aeródromo de Los Tamarindos. Antes de emprender su vuelo, revisó el aeroplano, movió el timón de dirección y los alerones. Luego se colocó el casco, se ajustó su campera de cuero y se sentó dentro de la cabina de su avión Morane Saulnier H 80 HP de color gris muy claro. Un asis-

El avión salió desde Los Tamarindos rumbo a la cordillera, pero cayó y murió a pocos kilómetros de allí.

tente dio un giro a la hélice y al grito de ¡contacto!, el motor se encendió con un potente rugido. Al acelerar, el avión empezó a desplazarse lentamente por el terreno. El público presente, con gestos de admiración, lo saludaba. Si Newbery cruzaba quedaría registrado como el primer aviador del mundo en llegar a alturas de 7.000 metros. El aeroplano fue tomando vuelo y comenzó a ganar altura en forma de espiral. Al llegar a unos

600 metros se dirigió hacia la cordillera. Newbery observó los pocos instrumentos de vuelo del precario avión; el reloj de la presión de aceite no indicaba ninguna anomalía, y el velocímetro no excedía de los 80 kilómetros por hora. Entonces un extraño ruido se sintió en una de sus alas. La máquina comenzó a vibrar por todos lados y descendió precipitadamente. El experimentado piloto con sangre fría, trató de nivelar el aparato que caía en barrena hacia el suelo. Tal vez, en esos instantes pasaron por su cabeza la imagen de su madre a la que le había prometido no volar más, la de su esposa y la culpa de haber fracasado en sus objetivos.

Segundos después, el avión se desplomó con tal fuerza que un terrible estruendo se escuchó a cientos de metros de distancia. La gente corrió conmovida por lo que había ocurrido. Al llegar, el Morane Saulnier yacía totalmente destruido y en su interior el cuerpo del ídolo sin vida, algunos trataron de sacarlo con cuidado, su rostro estaba muy golpeado y ensangrentado. Llantos y lamentos se escucharon por doquier. Jorge Newbery había muerto en Mendoza.

Su cuerpo fue velado en el Jockey Club Mendoza, luego conducido por tren hacia Buenos Aires. En la Capital Federal fue sepultado en el cementerio de la Chacarita. La noticia del luctuoso hecho conmovió a todo nuestro país y al mundo.

LA OTRA VERSIÓN

Quiso complacer a dos señoritas que lo habían desafiado

Para introducirnos en aquel hecho, tenemos que referirnos a Teodoro Fels quien, en los primeros días del mes de febrero de 1914, viajó con su avión Morane-Saulnier H de 80 HP desde Buenos Aires hasta San Luis. Allí tuvo que desistirse de volar hacia Mendoza por problemas climáticos. Entonces partió en tren hasta la capital mendocina. El motivo de esta visita fue la participación con su aeroplano en los actos de la inauguración al monumento al Libertador y su Ejército de los Andes en el "Cerro del Pilar", luego llamado "de la Gloria", que se realizaría el 12 de febrero de 1914.

Desde Los Tamarindos, el puntano Fels y su amigo Mario Casale despegaron con sus aeroplanos rumbo al lugar del festejo. En lo mejor de la ceremonia, Fels practicó varias maniobras sobrevolando dicho lugar; lo mismo hizo Casale con el otro aparato. Luego los dos aviones regresaron al improvisado aeródromo.

En Buenos Aires, Jorge Newbery organizó los preparativos para viajar a Mendoza. Tiempo atrás había comentado a la prensa francesa la posibilidad de realizar un vuelo sobre la cordillera de los Andes, con la intención de cruzar y alcanzar una altura de 7.000 metros. Pero también Teodoro Fels, se estableció en nuestra provincia para realizar algo similar.

El lunes 22 de febrero, Newbery llegó en el tren internacional a la estación de ferrocarril de esta ciudad, acompañado por su amigo Benjamín Giménez Lastra. Al descender, lo recibieron sus amigos Fels, Charguelon y el señor Pimentel. Ese mismo día se trasladó hacia Puente de Inca, con el objeto de estudiar los vientos y observar el clima en esa región. Tiempo después, marchó en tren hacia Uspallata para continuar sus exploraciones.

Cuando concluyó su trabajo de investigación, Newbery planteó la posibilidad de emprender esta hazaña para mediados de marzo. Inclusive, elaboró el itinerario de la ruta aérea que los dividió en 10 fases: partiría desde Mendoza, luego a Uspallata (siguiendo por el camino de la cumbre), Punta de Vacas; Cristo Redentor; Juncal; Río Blanco; Salto del Soldado; Los Andes; Batuco y por último Santiago de Chile. El veterano piloto sostuvo la posibilidad de salir desde Uspallata y no de la ciudad.

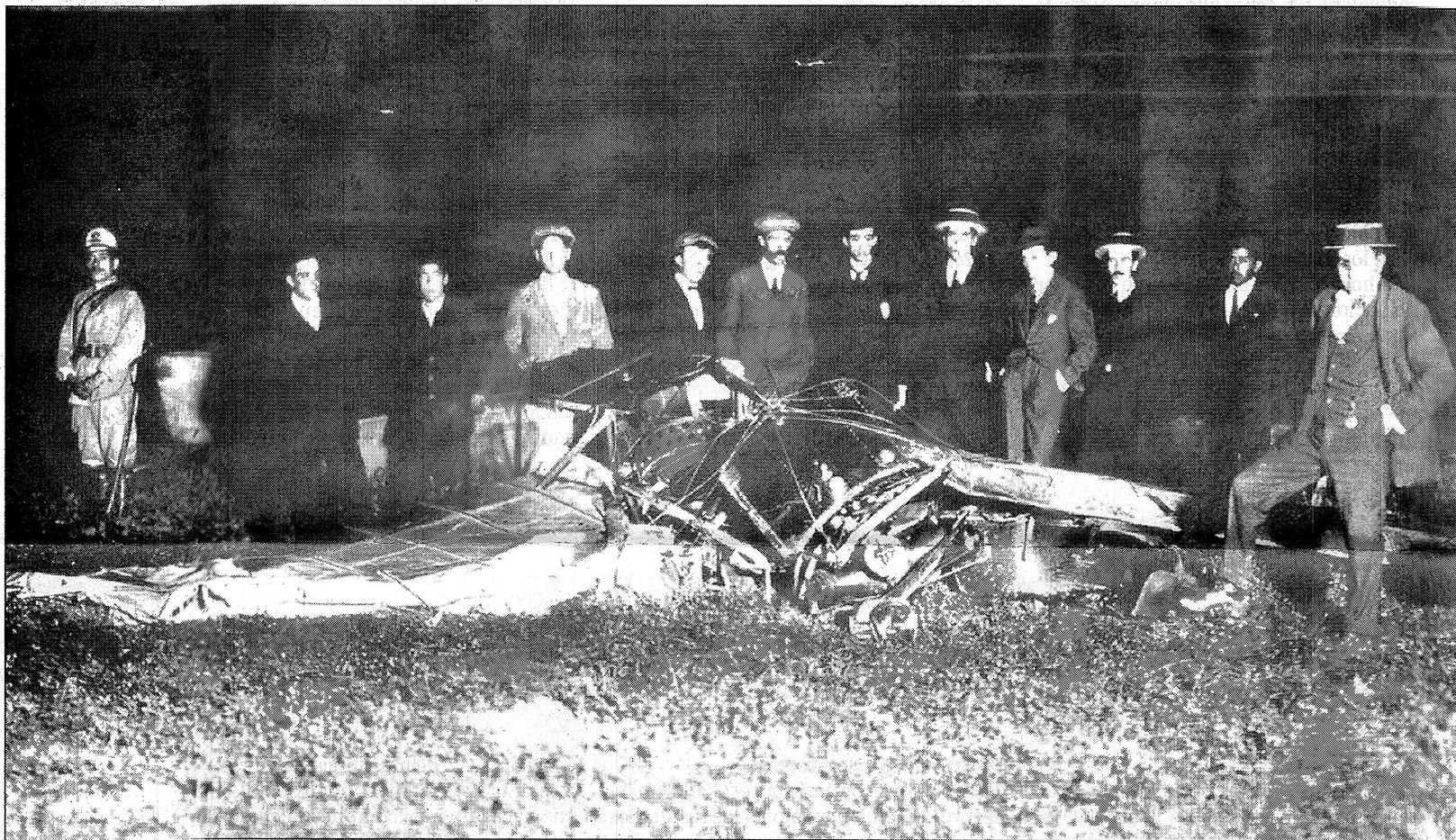
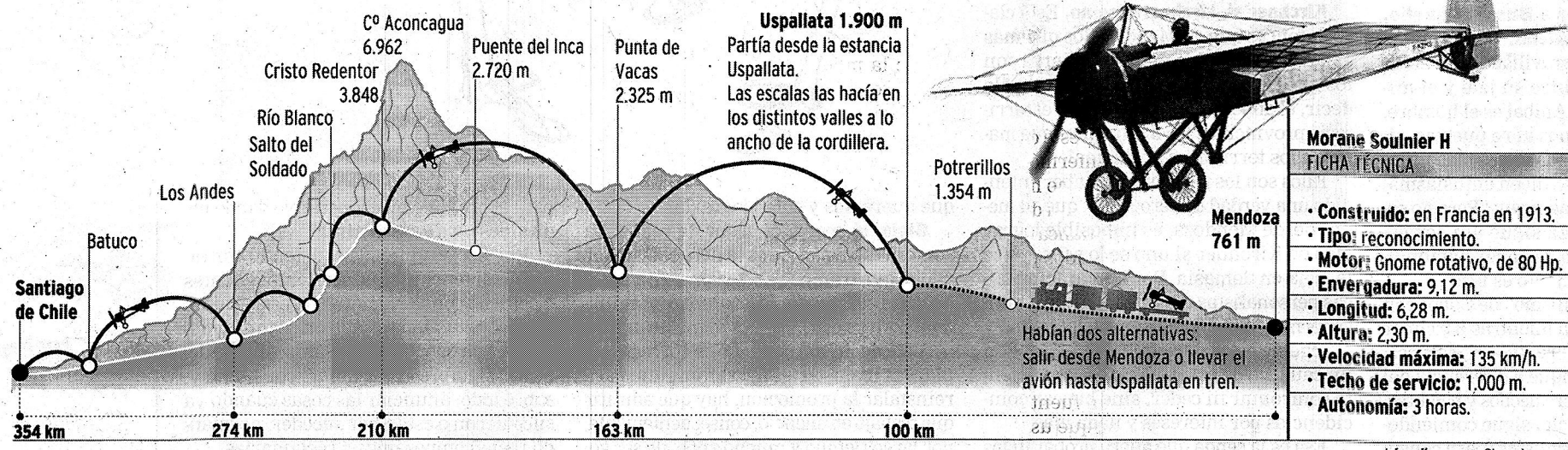
En Mendoza, el día 28 por la tarde, Newbery llegó hasta el improvisado campo de Los Tamarindos y practicó algunos reconocimientos. El público asistió a aquella exhibición. Luego, con el aeroplano de su amigo Fels, realizó un vuelo de prueba por la zona. Después de que aterrizó, Fels y Giménez Lastra nuevamente utilizaron la máquina y efectuaron varios giros que causaron estupor entre los presentes. Satisfecho con las referencias, el ingeniero Newbery decidió marcharse al otro día hacia Buenos Aires, para regresar a mediados de marzo con su avión Morane-Saulnier H.

El 1 de marzo, Newbery debía abordar el tren con destino a Buenos Aires, pero al mediodía, el gobernador Rufino Ortega (h) agasajó al distinguido visitante con un almuerzo. A la salida de hotel, se encontró con un grupo de señoritas que insistieron al ingeniero, a Fels y Giménez Lastra para realizar una breve exhibición. Como Newbery era supersticioso, ya que utilizaba un relicario como amuleto en cada viaje, dudó de emprender el vuelo, pero una de las jovencitas le insistió y le ofreció una medalla de la Virgen de Lourdes para la suerte.

Al llegar a los Los Tamarindos, Fels dio la orden de sacar del hangar su avión. Newbery invitó a Giménez para que lo acompañara en vuelo. Cuando despegó el aparato, tomó alt suficiente, instantes después, la máquina perdió el equilibrio inclinándose sobre el ala izquierda en forma brusca. Newbery sacó un brazo tomándose de la cabina para sujetarse y despedido del asiento. Con su maestría cida estabilizó el aeroplano. A 600 metros rane-Saulnier inició su primer viraje. Fels le dijo a Giménez Lastra que se agarrara. Hizo el giro sobre el ala izquierda, luego la derecha y nuevamente a la izquierda maniobra, Giménez Lastra se tomó de los bres del fuselaje porque presentaba el aparato se fue de ala hacia la izquierda momento el piloto picó más y trató la marcha irregular del aeroplano. Newbery estuvo a punto de hacer cuando por última vez pretendió regulo de caída. Pero era tarde: la máquina muy cerca de la tierra. Paró el r vantarlo y luego, el terrible impacto ron las últimas maniobras del ir El ingeniero Jorge Newbery murió cambio, Giménez Lastra sufrió heridas pero se salvó.

La fatalidad quiso que aquel pudiera concretar su anhelo

EL PLAN DE VUELO Este sería el itinerario proyectado y que, unos días después de la muerte de Newbery, utilizó Alberto Macías para su frustrada travesía.



DESTRUIDO. Los restos del avión de Teodoro Fels, que piloteaba Jorge Newbery el 1º de marzo de 1914. Mucha gente pudo observar el accidente.

CONCLUSIÓN

Cuando murió, no tenía su avión para cruzar los Andes

Como hemos visto, la versión tradicional, nos cuenta que Jorge Newbery intentó cruzar la cordillera con rumbo a Chile, pero queda muy claro que el audaz piloto llegó a Mendoza solamente para estudiar el clima y las características en alta montaña. Es por eso que se trasladó a Puente de Inca y posteriormente a Uspallata. No solamente observó, sino que también proyectó una ruta o plan de vuelo, en el cual estableció un itinerario de 10 etapas. También quedó esclarecido que el ingeniero, no tenía su aeroplano en Los Tamarindos. Fels fue el único que realizó exhibiciones con su avión desde el 11 de febrero de 1914, porque fue invitado para los actos de la inauguración del monumento al Ejército de los Andes en el cerro de la Gloria.

Días antes de llegar a Mendoza, Jorge Newbery batió el récord mundial de altura y alcanzó

los 6.225 metros en un aeroplano que solamente tenía un techo de 1.000 metros. Esto animó a Newbery a intentar la hazaña, que desde 1913 pensaba realizar.

El destino quiso que Jorge Newbery tomara la decisión equivocada, al aceptar la insinuación de las jovencitas que querían verlo volar, ya que ese día tenía listo el viaje hacia Buenos Aires, hacia donde llevaría todas sus observaciones para el cruce. Recordemos que su propósito era regresar unos días después a nuestra provincia con su aeroplano y sus auxiliares. La sorpresiva muerte le impidió ejecutar el viaje. Todo el mundo habló del fatal deceso y días después, el Aero Club Argentino, ofreció el avión de Newbery y dinero para emprender la hazaña, en una palabra, "vengar" la muerte de héroe.

Posteriormente, Alberto Macías aceptó aquel desafío. Partió en tren desde Buenos Aires, en el mismo convoy llevaba el aeroplano del extinto ingeniero. Arribó a Mendoza el día 15 de marzo. Luego de hacer trasbordo en la estación de Mendoza, se dirigió hacia Uspallata para volar rumbo a Santiago de Chile.

En la madrugada del 21 de marzo inició el raid. En cada una de las mangas de su campera de cue-

ro llevaba un plano con el trazado del itinerario. En la izquierda, el de ida hacia la ciudad de Santiago y en la derecha tenía el de regreso a Mendoza. Estos y otros recursos fueron aportados por Newbery.

Un grupo de asistentes del ingeniero Macías, se dirigió hacia la villa de Los Andes, con tachos de combustible de 40 litros cada uno para abastecer en la travesía.

El avión despegó muy cerca de la Estancia de Uspallata. Primero comenzó a girar en forma de espiral para tomar altura y ascendió hasta llegar a los 2.800 metros. Un fuerte viento afectó su vuelo, derribándolo hacia el suelo. Perdió el control y cayó en una zona de piedras. Cuando se estrelló, parte del aeroplano quedó destruido. Alberto Macías salvó milagrosamente su vida, porque tenía puesto el cinturón de seguridad.

El fracasado intento que realizó Macías para cruzar los Andes, y el trágico suceso de Newbery que conmovió al país en ese mismo mes, generó una tergiversación de los hechos que se transformó en leyenda.

Los nuevos datos aportados en esta conclusión, podrán aclarar al lector cual fue la verdadera historia.