



JORGE ALEJANDRO NEWBERY

“Recordando al amigo de Chile y su Aviación”



Norberto Traub Gainsborg

Portada: Rara fotografía de 1913 que muestra a Jorge Alejandro Newbery en su casa de Buenos Aires. Nótese a su espalda, se encuentra una copia facsimilar reducida del monumento dedicado a Alberto Santos Dumont, y que fuera inaugurado en la Avenida de Longchamp, en Saint-Cloud, Francia; ese mismo año. (Fuente: Archivo General de la Nación Argentina)

Edición especial digital. Santiago de Chile, 1° de marzo de 2024

Criterios para la transcripción:

En la transcripción de los documentos se respetaron todas sus formas lingüísticas, gramaticales y ortográficas. Se intervino sobre los textos originales solo en los casos de erratas mecanográficas u omisiones que pudieran confundir al lector.



Monografía histórica N°25

Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Publicación Oficial de la Federación Internacional de Entidades
de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE)

Más alas para difundir la historia



Portada de revista Caras y Caretas, 7 de marzo de 1914

Cuando en marzo de este año 2024, se cumplan 110 años del vuelo a la eternidad de uno de los más célebres aviadores de la América Latina, el Ingeniero Aviador de Argentina, don Jorge Alejandro Newbery; constituye un privilegio, el poder realizar un nuevo y justo reconocimiento, enviándoles este especial biográfico, que obedece a una serie de periódicos trabajos realizados por el Instituto de

Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, para ir conociendo algo más sobre la rica historia aeronáutica iberoamericana, y con ello, unir nuestras historias, para conocernos y reconocernos mejor en la búsqueda de un ideal nacional que permanece de la mano con esa identidad americana.

Continuando con esa iniciativa, hemos querido recoger algunos pasajes de la vida del gran aviador argentino, perpetuando en ello, no sólo un nombre célebre en la historia aeronáutica americana -o mundial como lo fue con Jorge Newbery-, sino destacar y difundir el ejemplo de uno de los primeros y más prolíficos aviadores de este continente, quien con su destreza innata, su hombría, patriotismo y la audacia de sus alas, encarnó los valores fundamentales de amistad e integridad como otros muchos de los grandes de la aviación.



Actual tumba de Jorge Newbery en el Cementerio de La Chacarita



Un merecido reconocimiento

Un precursor de la aviación civil chilena en sus albores fue, un piloto argentino, considerado el padre de esta actividad en esa Nación: se trata de Jorge Alejandro Newbery, quien con compromiso, contribuyó a su desarrollo más allá de las fronteras de su país.

Fue precisamente él, quien intercedió ante la Federación Aérea Internacional (FAI), para que el organismo reconociera al entonces recién formado Aero Club de Chile, como una institución de la aviación civil chilena, en un proceso que impulsó poco tiempo antes de fallecer a los 38 años, en un trágico accidente aéreo ocurrido en 1914, en Mendoza, mientras trataba de unir Argentina con Chile por aire.

Cuando se cumplen 110 años de su fallecimiento, como Federación Aérea de Chile, le rendimos un sentido homenaje al piloto que dejó huella en el mundo de la aviación, realizando grandes aportes, como la fundación de la aeronáutica militar argentina, y participando también de la fundación del Aero Club Argentino.

Su pasión por volar comenzó desde muy temprano. Dentro de sus hazañas, realizó travesías en globo aerostático que sorprendieron a la sociedad argentina de entonces, y al mundo, como cuando unió en globo Argentina, Uruguay y Brasil, batiendo el récord sudamericano de duración y distancia.

Desde 1912 se dedicó exclusivamente a la aviación, siendo director de la Escuela de Aviación Militar Argentina, tras obtener en 1910 el título de piloto. Desde ahí, se abocó al fortalecimiento de esta actividad, siendo fundamental para que la aviación civil se extendiera a nivel regional, como fue el caso de Chile, al contar con su apoyo personal desde sus orígenes.

Este gran aporte de Jorge Newbery ayudó a forjar un sólido vínculo entre ambas naciones en el ámbito de la aviación, con lazos que perduran hasta hoy, como es el caso de las estrechas relaciones que clubes aéreos nacionales mantienen con las mismas instituciones al otro lado de la cordillera, que se traducen en acciones conjuntas que se realizan habitualmente, como es el caso de la participación en festivales aéreos y competencias.

En esta fecha tan importante, enviamos nuestro sincero reconocimiento a una figura central de la aviación civil, cuyo legado ha trascendido en el tiempo y se mantiene vigente a través de las generaciones.

Sin otro particular, se despide cordialmente,

Hernán Santibáñez

Presidente de la Federación Aérea de Chile

VOLANDO CON SENTIDO

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Mi muy querido amigo:

Ha sido en verdad gratificante tomar conocimiento de la monografía histórica que tan oportunamente has elaborado para conmemorar el 110 aniversario del paso a la inmortalidad de Jorge Alejandro Newbery.

Y es que, como tú bien expresas, Newbery fue un buen amigo de Chile, a más de ser ícono indiscutido para miles de jóvenes argentinos que vieron en él un ejemplo de bravura y de superación personal.

Bien se ha dicho que los hombres se pueden medir en relación al tamaño de los obstáculos que deciden enfrentar, y en el caso de Newbery ese obstáculo, la cordillera que nos une, fue colosal.


No importa que el personaje no venciera las altas cumbres, desde una perspectiva histórica el dato es más bien menor.

Lo importante es el proceso que disparó con su deseo incendiario, pues la llama prendió en el pecho de pilotos chilenos y argentinos, aviadores que comenzaron viéndose como rivales en aquella empresa, para inmediatamente después descubrirse hermanos, porque la inmensidad de la montaña los nivelaba, los igualaba, los vinculaba en el esfuerzo y en la impotencia.

Hoy miramos hacia los Andes y, lejos de verlos como una pared, los entendemos como una columna vertebral que es igualmente identitaria para pueblos hermanos. Newbery tuvo mucho que ver con esa nueva visión, obsesionado como estaba por ser el primero en abrir caminos invisibles por sobre las montañas.

Recibe mi afecto, mi reconocimiento y mi gratitud por la gentileza que has tenido al recordar a un hijo de Argentina, que también pueden sentir como propio los hijos de Chile.

Atentamente,



Gustavo Marón
Administrador Nacional de Aviación Civil
República Argentina



**INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
DELEGACION COLOMBIA**

BOGOTA D.C. MARZO 1° DEL 2024

HOY HACE 110 AÑOS DESPEGÓ UN GRAN AVIADOR ARGENTINO

Para nuestra Delegación de Colombia, es un honor participar y pertenecer a esta gran Organización Aeronáutica, que lleva por nombre el de un Distinguido Aviador de Argentina, "Jorge Alejandro Newbery"; el cual deseamos enaltecer y adherirnos a este sentido y siempre necesario homenaje a todos aquellos hombres y mujeres que ejemplifican con sus vidas y obras, el amor y servicio por el prójimo.

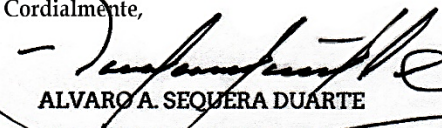
Como Academia filial al Instituto Nacional Newberiano de la Argentina, no podemos estar ajenos a esta clase de estos reconocimientos hacia la memoria de Newbery, es por ello que nos alegramos de que el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, nada menos que a través de su distinguido presidente, enarbole otra vez el estandarte del conocimiento, la sinceridad, empatía, respeto, la solidaridad y ese enorme deseo de compartir y difundir esa particular historia que no sólo hermana y educa a los aviadores, sino que a través de estos gestos y obras, es la cultura de los pueblos la que se alimenta y crece.

Sin duda que les agradecemos, a él, al IHHACH, a FIDEHAE y a todo el equipo de historiadores e investigadores que con bandera de patriotas y sin fronteras en el conocimiento y generosidad; periódicamente nos participa y alienta a toda esta empresa que investiga, conmemora y difunde la historia de Precursores y Beneméritos que también generosos, hicieron grande a sus Patrias y con ello, nos brindan un Mundo Mejor.

Por último, permítanme citar una particular característica de Newbery: "la ausencia de miedo", la gente lo conocía como el Señor Coraje. Las "hazañas" de Newbery tenían un enorme impacto popular. Una muestra de ello; al romper el récord sudamericano con el globo Huracán, en 1909, el Club Atlético Huracán le pidió a Newbery si podía utilizar como insignia del club la imagen del globo. Newbery, en un párrafo de su respuesta, el aeronauta expresó: *"Al dar contestación a su expresiva y atenta carta, en la cual me solicitan mi conformidad para que vuestro Club pueda usar el distintivo del globo Huracán, doy mi más completa conformidad esperando que el "team" que lo lleve sobre el pecho, sabrá hacerle el honor correspondiente al esférico que de un sólo vuelo, cruzó tres repúblicas"*.

Con estas sencillas líneas, nuestra Delegación Colombia, sus Directivos y Miembros del colegiado del Instituto Nacional Newberiano, honramos la memoria de este Ilustre hombre del Aire de la hermana República Argentina, y de paso, lo hacemos con el actuar, de los correspondientes en la República de Chile.

Cordialmente,


ALVARO A. SEQUERA DUARTE
PRESIDENTE DE LA DELEGACION



DIRECCIÓN Transversal 6A # 30-68 Fusagasugá Cundinamarca ZP 252212 Móvil 57-3178955179
57 9227914

institucionalnewberiano@presidency.com

institutonewbery@gmail.com



JORGE ALEJANDRO NEWBERY

“Recordando al amigo de Chile y su Aviación”



Boletín del Aero-Club de Chile, editado desde noviembre de 1913, dedica su portada N°3 al recientemente fallecido insigne precursor de la Aeronáutica argentina en marzo de 1914.

Que testimonio más fehaciente del cariño y reconocimiento hacia la figura de Jorge Alejandro Newbery, sea esta portada que el otrora Aero Club de Chile – la primera institución de aviación civil chilena-, dedicara en 1914 para recordar y reconocer públicamente al aviador trasandino.

“Ha caído un gran hombre. Un alma buena se ha elevado para siempre a lo infinito.

Un corazón bondadoso se ha partido desangrando sobre el mismo sitio señalado para levantar un pedestal de gloria...

La muerte tan prematura de Jorge Newbery, de ese luchador incansable en las lides deportivas y en las conquistas del espacio, nos apena hondamente, pues no sólo lloramos al amigo, al cicerón de nuestra institución, quien le debe importantes servicios, sino también al conquistador universal de quien tanto esperaban los que se han entregado al estudio de esta ciencia.”

***Armando Venegas de la Guarda
Aero-Club de Chile
Secretario***



***Ingeniero, deportista, funcionario público, hombre de ciencia y aviador, don Jorge Alejandro Newbery junto al avión Morane-Saulnier, motor Le Rhône de 80 HP, que según sus dedicados estudios sería el más adecuado para realizar el cruce de la cordillera de los Andes.
(Estampilla conmemorativa de la XXIV Semana Aeronáutica y Espacial Argentina, 1970) (Col. autor)***

Así rezaban algunos de los párrafos más relevantes escritos al inicio de uno de los tantos artículos y crónicas escritas en recuerdo a la figura de Newbery, publicaran al interior del Boletín del Aero-Club de Chile N°3, en el mes de marzo de 1914, en el que se lloraba con justicia por la irremediable pérdida de uno de los más grandes de la aviación americana.

En este año 2024, con ocasión de cumplirse este mes de marzo, 110 años desde que el incansable aviador amigo de la aeronáutica chilena, Jorge Alejandro Newbery falleciera tras realizar una prueba de altura intentando realizar el ansiado cruce de la blanca cordillera, hemos querido recordar una vez más, esta gran figura de la aviación otorgándole un nuevo y merecido tributo, no solo a su perseverancia en conectarnos a través del aire, sino como reconocimiento sincero al hombre y amigo de las alas, que ofició de justo aval, ante la Federación Aérea Internacional, para reconocer y profesionalizar la aviación civil chilena de aquellos días.

JORGE NEWBERY, EL HOMBRE, PROFESIONAL, DEPORTISTA Y AVIADOR

Jorge Alejandro Newbery Malagarie nació en el pueblo de Belgrano, actual barrio del mismo nombre, que está en plena ciudad de Buenos Aires, un 27 de mayo de 1875.

Su infancia la vivió en la casa quinta en la cual nació, cursando sus primeros estudios muy cerca de este hogar y posteriormente en el colegio escocés *Saint Andrew*. Hacia 1881, a la edad de seis años viajó por poco tiempo a conocer a sus abuelos que vivían en los Estados Unidos.

Esta relación familiar con el país del norte, tendría su influencia en él, pues una vez recibido de Bachiller, continuará su instrucción en la Universidad de Cornell (Cornell University College of Engineering), luego en el Instituto Drexel (*Drexel Institute of Art, Science and Industry*, actual Universidad de Drexell en Philadelphia) y finalmente en el Colegio Politécnico de Pennsylvania en Philadelphia (*Polytechnic College of Pennsylvania*), desde donde egresó como Ingeniero Electricista.



Esta exhaustiva capacitación profesional, le permitió ser designado inmediatamente como Jefe de la Compañía de Luz y Tracción del Río de la Plata, donde estuvo por breve tiempo, ya que fuera incorporado a la Armada Argentina como Oficial Electricista de Primera Clase, equivalente al grado de Capitán de Fragata. En esta institución armada prestó destacados servicios, algunos de ellos lo fueron el participar de una comisión técnica que se trasladara a Europa con el fin de adquirir equipos eléctricos modernos para los buques e instalaciones terrestres de la Defensa de Costa.

Más tarde, debido a su amor por los deportes, ofrecerá su asistencia como instructor de natación y gimnasia en la Escuela Naval Militar. En mayo de 1900 es designado Director General del Alumbrado de la ciudad de Buenos Aires, por lo que solicita su baja a la Marina nacional.

Es esta nueva actividad municipal, la que ejerciera con gran fecundidad, prolijidad y progresismo, la actividad principal que acompañará a todas las otras labores y responsabilidades como ser profesor de Electrónica de la Especialidad Mecánica, producir destacados trabajos de investigación científica, deportista destacado y luego en 1908 como miembro y posterior desde 1911 como Presidente del Aero Club Argentino.



Oficial Electricista de Primera Clase de la Armada Argentina



Newbery como Director General del Alumbrado de la ciudad de Buenos Aires, recorría la ciudad en su auto, revisando el perfecto estado de las instalaciones eléctricas

EL PRECURSOR Y BENEMÉRITO DE LA AVIACIÓN

Nada explica mejor el concepto de Precursor y Benemérito con los cuales hombres como Newbery fueron distinguidos, que un capítulo del gran libro titulado “La Victoria de las Alas” que escribiera otro de los grandes de la aeronáutica, me refiero al Brigadier General, señor Ángel María Zuloaga, padre de nuestra recordada amiga y miembro correspondiente, señora Esther Zuloaga Martínez (Q.E.P.D.), quien reseña:

“El título de Precursor de la Aeronáutica Argentina corresponde a los militares y civiles que recibieron su brevet de Piloto Aviador o Piloto de Globo Libre en el período 1907-1919 inclusive, el que podríamos llamar período heroico de nuestra aviación. Las misiones aeronáuticas extranjeras que vinieron al país en 1919 dejaron, además de las enseñanzas derivadas de la primera guerra mundial, materiales y elementos que cambiaron notablemente las condiciones en que se desarrollaba la actividad aérea, determinando avances decisivos en este campo.

Los precursores debieron luchar no solamente contra la precariedad de los elementos en uso, sino también contra la incomprensión de las gentes, consecuencia lógica de la falta de una conciencia aeronáutica suficientemente generalizada, no obstante lo cual concretaron su magno esfuerzo en dos sillares básicos de la aviación: el Aeroclub Argentino en 1908 y la primera Escuela de Aviación Militar de Sudamérica, en 1912.”

A continuación señala más adelante que se debe considerar como “Benemérito”, a aquellos integrantes de la “Comisión central recolectora de fondos pro flotilla aeromilitar argentina”; al cuerpo de profesores civiles del primer curso de la Escuela de Aviación Militar; a los periodistas que fomentaron en diversos medios la conciencia aeronáutica y a los técnicos y mecánicos civiles o militares que integraron los primeros años el mundo aeronáutico, todos los cuales generaron deuda de gratitud con las generaciones modernas que disfrutaron de todos sus esfuerzos y dedicación.

A este grupo perteneció Newbery. Primero fue uno de los pioneros en el campo de la aerostática, pues desde el 25 de diciembre de 1907, participará activamente de esta disciplina al realizar la primera ascensión en globo de carácter “científica y deportiva”, y que estuviera a cargo del distinguido señor Aaron de Anchorena, quienes al ascender y volar con el globo denominado “Pampero”, unieron en vuelo Buenos Aires con la localidad de Conchillas, distrito de Colonia do Sacramento en el Uruguay.

Nombre y apellido	Nº de brevet y fecha de obtención	
	Piloto de avión	Piloto globo libre
AARON de ANCHORENA	— —	1 25-XII-1907
WALDINO CORREA	— —	3 9-VII-1908
EDUARDO NEWBERY	— —	4 21-VIII-1908
HORACIO ANASAGASTI	— —	5 25-V-1908
LISANDRO BILLINGHURST	— —	6 4-IX-1909
ALEJANDRO R. AMORETTI	— —	10 30-I-1910
EMILIO AUBRUN	1 20-VI-1910	— —
FLORENCIO PARRAVICINI	2 20-VI-1910	— —
JUAN ALBERTO ROTH	3 20-VI-1910	— —
ALFREDO VALLETON	4 20-VI-1910	— —
CARLOS GOFFRE	5 20-VI-1910	— —
HERMAN HENTSCH	6 20-VI-1910	— —
LEOPOLDO DOLPHIN	7 20-VI-1910	— —
JORGE NEWBERY	8 20-VI-1910	2 7-II-1908
RICARDO PONZELLI	9 20-VI-1910	— —
HENRI BREGI	10 20-VI-1910	— —
PABLO TEODORO FELS	11 23-V-1912	— —
PABLO CASTAIBERT	12 20-VI-1912	— —
ITALO EDUARDO PEROTTI	— —	11 21-IX-1912
ALBERTO ROQUE MASCAS	14 6-X-1912	9 24-XI-1909
MELCHOR ZACARIAS ESCOLA	15 23-X-1912	19 28-III-1913
RAUL EUGENIO GOUBAT	16 23-X-1912	14 20-III-1913
AUGUSTO BANA	— —	13 23-X-1912

Algunos de los primeros Precursores de la Aeronáutica Argentina.¹

¹ Zuloaga, Ángel María. “La Victoria de las Alas”. Edición de 1958

Los éxitos, aclamaciones e interés que despierta esta actividad deportiva, será el detonante para que Jorge Newbery junto a su compañero de vuelo, Anchorena y otros connotados entusiastas como Arturo M. Lugones, Alberto de Bary, Antonio de Marchi, Waldino Correa, Sebastián Lézica, Roberto Zimmermann e Isaac de Oliveira, funden con fecha 13 de enero de 1908, el Aero Club Argentino, entidad primera en su clase en América, que será la vanguardia de la aeronáutica civil y seno fecundo que dará vida más adelante, a la Aviación Militar en agosto de 1912.



Aarón Felix de Anchorena, primer Presidente del Aero Club Argentino.



Pocos días después, el 7 de febrero, tras una serie de vuelos y ascensiones en globo, recibirá por parte del recientemente constituido Aero Club, el brevet de aeronauta "Nº2".

Dos años duraría la actividad con los aerostatos, entre alguno de sus nuevos logros en este período, está el viaje solitario realizado a bordo del Globo "El Huracán", con fecha 27 de diciembre de 1909, en el que batió el record sudamericano de duración y distancia, uniendo Buenos Aires con la localidad de Bagé, en el Brasil luego de 13 horas. Por esta proeza, el Aero Club Argentino, lo honró con una medalla y un diploma.

Para 1910, ya las noticias de los aviones y sus logros en Europa comienzan a opacar a los globos aerostáticos a un segundo plano, al igual que la celebración de las fiestas centenarias en este mismo año, abre una puerta para la organización de la semana de la aviación, en donde participarán pilotos extranjeros (Ricardo Ponzelli, italiano y Enrique Brégi, francés) con los consiguientes primeros aviones traídos desde Europa.

Es en este contexto, que Newbery realiza el 13 de febrero de 1910, un nuevo y uno de sus últimos vuelos en el globo bautizado como "Eduardo Newbery", en honor a su hermano desaparecido en octubre de 1908, tras realizar estas prácticas deportivas.

El ascenso del aeróstato con el nombre de su hermano, fue tripulado por Jorge Newbery, Ricardo Joost Llambí, Mariano de la Riestra y Florencio Parravicini, y alcanzaron ese día tan especial, el record argentino de altura llegando a los 3.500 metros. Este sería el último de los logros con los Globos, pues a raíz del lamentable accidente sufrido por su hermano, parece haberse perdido el inicial interés de Newbery por los globos aerostáticos, por lo que serán los “nuevos y raros aeroplanos” los que atraerán su atención y pasión por la aeronáutica.

Es así que a principios de marzo, Newbery tendrá su bautismo de vuelo, como pasajero a bordo de un avión francés Farman, pilotado por Alfredo Valleton. Ya con esta experiencia a cuestas, no tardará en tomar clases de pilotaje y a pocos meses obtendrá el brevet de piloto aviador “Nº8” del Aeroclub argentino, dando por esta vía inicio a una nueva y fecunda actividad que lo llevará en el futuro muy próximo a escribir páginas de oro en la aviación americana.

Serán numerosos los logros y avances que la personalidad creativa, audaz, entusiasta y perseverante de Newbery le permitirá obtener nuevamente en el mundo de los aviones, es aquí que su antiguo y hasta ahora poco difundido deseo de cruzar en globo la cordillera de los Andes, se revelará transformándose en un anhelo y más aún, en un objetivo que vencer, utilizando para ello ahora un aeroplano.

Para 1912, otro de sus sueños se hacía realidad, era este la creación de la Escuela de Aviación Militar con asiento en El Palomar, establecimiento dependiente del Ministerio de Guerra y cimiento de la entonces Aviación Militar, actual Fuerza Aérea Argentina. Serán dos distinguidos aviadores los que sean designados como Directores Técnicos de la recién creada Escuela, Newbery y Alberto R. Mascías.

Ante la falta de presupuesto para la implementación de la referida Escuela, será el Aero Club argentino, quienes pondrán a disposición del Ministerio de Guerra, todo el material disponible el que incluyó siete globos y los servicios temporales del aviador e instructor francés, señor Marcel Paillette, quedando pendiente el crear una Comisión Central Recolectora de Fondos “Pro Flotilla Aero Militar Argentina, la que finalmente estaría presidida por Newbery y el Barón Antonio De Marchi.

Fue toda esta organización y ayuda, la fuente impulsora para la ciudadanía, el comercio y otras instituciones facilitaran los medios para la adquisición del equipo necesario en los inicios de la aviación militar argentina.



Medalla “Pro Flotilla Aero Militar Argentina” otorgada a los donantes que contribuyeron.

Estas medallas fueron destinadas a la venta, así como también distribuidas entre los donantes de sumas preestablecidas, adquirentes de determinadas cantidades de postales y estampillas, y entre aquellas personas que habían comprometido el agradecimiento de la Comisión Central. (Col. Norberto Traub)

L'Aviation en Argentine

Voici déjà plus de deux ans et demi que les habitants de Buenos-Ayres virent pour la première fois un homme évoluer au-dessus de leur tête à l'aide d'une machine volante. Cet homme était un Français, Henri Brégi, et ce fut en février 1910 qu'il se rendit en Argentine pour la semaine du Centenaire.

De l'aérodrome de Villa Lugano à l'hippodrome de Longchamp, Brégi vola sur son biplan Voisin, à moteur Gnome. Bien simples aujourd'hui, ces vols étaient alors des prouesses et furent célébrés comme tels par les journaux argentins. Ne s'éleva-t-il pas à 60 mètres et, le 17 février, volant 18 minutes, la fantaisie ne lui vint-elle pas de lutter avec un rapide ?

Depuis, les Argentins eurent l'occasion de voir d'autres aviateurs : Audemars, Bonnier, Cattaneo, Dolphin, Garros, Paillette, Lübbe volèrent sur la rive du rio de la Plata.

Quelques Argentins vinrent aussi à l'aviation. Dès la première heure, Jorge Newbery, l'actuel président de l'Aéro Club Argentin, apprit à piloter et contribua par la suite à créer, avec l'ingénieur Mascias, une aviation nationale qui, pour être très jeune, n'en a pas moins une fort belle vitalité.

Revista deportiva francesa L'Aero. 29 de octubre de 1913

me (1).

Un peu de ce mérite revient à la France puisque ce sont nos appareils qui servent à Buenos-Ayres, que notre compatriote Paillette forma Mascias, l'un des promoteurs du mouvement, et que l'autre défenseur de l'aviation en Argentine, Newbery, est un bon ami de la France.

E. D'AUBIGNY.

Al unísono, la prensa internacional publicaba los primeros lauros a la naciente aviación argentina.

Allí se comentaba sobre los vuelos de Brégi, realizados en febrero de 1910, del ya constituido aeródromo de Villa Lugano, de los vuelos en el hipódromo de Longchamps, y sobre todo, no dejaban de mencionar aquellos aviadores pioneros que volaron en la Argentina, tales como: Audemars, Bonnier, Cattaneo, Dolphin, Garros, Paillette y Lübbe. No olvidaba los importantes nombres de los entusiastas jóvenes argentinos que destacaban: Jorge Newbery y del Ingeniero Alberto R. Mascías.

Agrega una de éstas notas referidas a los avances aeronáuticos en la Argentina: "Un poco de este mérito le toca a Francia, ya que son nuestros aparatos los que sirven en Buenos Aires, donde nuestro compatriota Paillette forma a Mascías, uno de los promotores de este movimiento, como el otro defensor de la aviación en Argentina, Newbery es un buen amigo de France"

Por otra parte, con todo el trabajo desplegado por muchos de estos grandes pioneros, fue que permitió que para el 25 de mayo de 1913, las autoridades y el pueblo argentino, pudieran ver "desfile por los cielos patrios", una escuadrilla de cuatro aviones liderada por Jorge Newbery.

Toda esta brillante labor desarrollada en la nueva Escuela Militar de Aviación y reconocida internacionalmente por Newbery y Mascías, fue premiada oficialmente con los dos primeros "Brevets de Aviador Militar".



Cuerpo docente de la Escuela Militar de Aviación

Al respecto, un documento expedido el 12 de diciembre de 1913 en Buenos Aires, señala:

El Vicepresidente de la Nación Argentina

Decreta:

Artículo 1°- Acuérdate a los señores ingenieros D. Jorge Newbery y D. Alberto R. Mascías el diploma de aviador militar, con derecho al uso del emblema adoptado por decreto de fecha 7 del corriente (B.M. 778), por la preparación que han demostrado, la cual llena ampliamente el programa exigido para obtener dicho título, y en reconocimiento de los importantes servicios que tienen prestados, con todo desinterés y patriotismo, a la Escuela de Aviación Militar.

Artículo 2°- La Dirección de la Escuela Militar de Aviación extenderá los diplomas correspondientes, que deberán serles entregados a los interesados con transcripción del presente decreto.

Artículo 3°- Publíquese, etc. – PLAZA.- G. VELEZ



Ilustración del Brevet de Aviador Militar otorgado a Jorge A. Newbery

LOS ANDES, UN DESAFÍO SÓLO A LA ALTURA DE LOS GRANDES

Antes de adentrarnos en algo más sobre la vida y logros del gran aviador Newbery, les entregaré dos antecedentes que en algo les permitirán entender la génesis de lo que el cruce de los Andes significaba en especial para los incipientes aviadores de Chile y Argentina.

El primero de ellos lo constituye un artículo que escribiera el Coronel Enrique Phillips, en el Boletín Nº1 del Aero-Club de Chile, publicado en el mes de noviembre de 1913, titulado “**La travesía de los Andes**”; y el segundo de ellos serán las experimentadas impresiones que el gran piloto peruano Bielovucic, declarara a través de El Mercurio, en enero de 1914 tras el cruce efectuado por los Alpes, atravesando de Suiza a Italia a principios de 1913.

LA TRAVESIA DE LOS ANDES

“Sin duda una de las empresas más audaces que se pueden concebir y llevar a cabo es la travesía de los Andes en aeroplano.

Nuestra institución, el Aero-Club de Chile, acaba de acordar un premio internacional de una medalla de acero con brillantes al aviador nacional o extranjero que realice primero tan atrevida empresa.

Sin duda esta actividad del Aero-Club es digna del mayor encomio, pues es deber de todos contribuir a premiar el valor temerario que se necesita para realizarla.

Lo que admira en este sentido es la indiferencia musulmana de nuestras autoridades y de nuestras instituciones, que hasta la fecha no han acordado un premio que sirva de estímulo y de aliciente a los aviadores que intenten realizarla; pero al lado de esa indiferencia admira también el patriotismo de nuestros compatriotas, entre los cuales figura en primer lugar nuestro bravo piloto, Clodomiro Figueroa, que a pesar de palpar esta indiferencia, está resuelto a llevarla a cabo, ya que como patriota desea ardientemente conquistar para Chile este señalado honor.

Es preciso dejar a un lado nuestra habitual indiferencia, preocuparnos un poco menos de política, que és lo que está arruinando lentamente a nuestro país, y estimular obras como ésta, que si llega a realizarla un chileno, servirá para dar a conocer a nuestro país en el mundo entero, ya que esta sería la hazaña más audaz y de mayor importancia y arrojo, llevada a cabo, hasta hoy, en la aeronavegación.

Es preciso, pues, que nuestro Gobierno, que debe estar más interesado que nadie en este asunto, acuerde un premio al primero que la realice; así como deben también acordar premios instituciones ricas como lo son el Club de la Unión, el Club Hípico, teatros y otras que existen en nuestro país. Lo admirable y lo que prueba el valor y patriotismo de nuestra raza, es que sin estímulo de ningún género haya aviadores como Figueroa, que están resueltos a llevarla a cabo, sin esperar otra recompensa que hacer algo grande para la Patria. Eso nos debe llenar de legítimo orgullo y de satisfacción.

Sólo entre nosotros se ven estos hechos; pues, todos sabemos que en Europa, para cada uno de estos concursos, se ofrecen grandes premios en dinero, y por raids muchos ménos importantes que el paso de los Andes.

Ojalá esta atrevida empresa sea realizada con felicidad por algún sud-americano, y ojalá Newbery y Figueroa, que están actualmente empeñados en ella, puedan tener el placer de ejecutarla con éxito, inmortalizando así el nombre de la Patria y su propio nombre.

No es posible que hazañas de esta magnitud queden sin recompensa, y es de esperar que tanto nuestro Gobierno, como las instituciones a que nos hemos referido y en general todas las personas patriotas, hagan lo que puedan por estimular esta grandiosa empresa, que repercutirá en el mundo entero colocando el nombre del país a gran altura, y al que la realice, en el lugar que tienen señalados los héroes en las páginas de la historia universal.

Esperamos confiados en el que la ejecute recibirá la recompensa que merece, sea chileno o extranjero, y que su nombre pasará a ocupar el sitio que les corresponde a los que por cualquier razón intenten inmortalizar a su Patria.

Las acciones nobles, en que se ofrece la vida, merecen premios y honores. Es preciso pues acordarlos. Todos a una debemos trabajar en este sentido.

No debemos tampoco olvidar que si algún chileno logra ejecutar la travesía de los Andes, ello constituirá la mejor réclame que se puede hacer a nuestro país, ya que sin duda el cable, el telégrafo y a prensa del mundo entero se ocuparían, talvez durante algunos meses, en relatar con todos sus emocionantes detalles las peripecias de tan temeraria empresa.

Chile, si Figueroa triunfa, será conocido en el universo, lo que desgraciadamente no sucede hoy día, como todos lo sabemos.

Estamos seguros que nuestro pueblo, siempre patriota y siempre generoso, será el primero en acudir a premiar tan grande esfuerzo.

Lo que es nosotros, que desde luego nos descubrimos respetuosos ante los que intenten realizarlo, pues, el sólo hecho de intentarlo es un heroísmo que está probando el valor y el empuje de esos corazones que desean cubrir de gloria a la Patria que los vió nacer.

Que no quede, pues un patriota que no contribuya a premiar tan sublime esfuerzo. Esos son los deseos del Aero-Club de Chile y esos son, también sin duda, los deseos del noble pueblo chileno.

La palanca más poderosa para formar la opinión es, sin duda, la prensa. Ella, pues, es la llamada a ejecutar esta propaganda patriótica. Manos a la obra.

Enrique Phillips.

EL PASO DE LOS ALPES Y EL PROBLEMA DE LOS ANDES

La travesía sobre Uspallata

Así reza el título de un reportaje publicado por el diario El Mercurio, cuando se refiere al anunciado acontecimiento sobre el eventual cruce de la cordillera de los Andes. El periódico recuerda la hazaña cumplida por el aviador Bielovucic de Suiza a Italia. La publicación de una relación detallada conserva fresca la impresión de ese gran vuelo, digno antecedente del proyecto que en 1914 preocupaba principalmente a aviadores chilenos y argentinos.

“Anoche mejoró el tiempo en la región de la ciudad suiza de Briga, situada al pie de los Alpes, y gracias a esto, el aviador peruano Juan Bielovucic, que había desistido de atravesar la cordillera en su aeroplano, desesperado de aguardar varios días sin que el tiempo le fuese favorable, cambió de parecer y volvió a persistir en su primitivo propósito de repetir la atrevida hazaña que le costó la vida a su célebre compatriota el aviador Jorge Cháves.” (sic)

Tras el exitoso vuelo de 33 kilómetros en su aeroplano Hanriot, Bielovucic fue aclamado con ovaciones, champagne y flores de la victoria. El aviador como homenaje al valiente joven accidentado el 23 de septiembre de 1910, tomó las flores y las depositó sobre el modesto monumento que perpetua la hazaña de Chávez, ***“que si no guarda sus restos, es la tumba de su gloria”***, y descubriéndose pronunció en español un ¡Gloria a Chávez!, recordando así el vuelo de su compatriota, considerado a la fecha algo menos que imposible.

Es este aviador, quien con clara conciencia y argumentación, comentará el problema de los Andes en algunas de sus posteriores declaraciones ***“Las montañas tan bellas en el horizonte, aparecen terribles miradas de arriba”, he aquí una gran verdad corroborada por la experiencia de un aviador. Los impacientes que murmuran la tardanza con que preparan el atravesar los Andes los problemas por los que pasaron los dos aviadores que triunfaron sobre los Alpes, quienes necesitaron más de un mes de ensayos. Por otra parte, dos cifras bastan para establecer las diferencias: la travesía de los Alpes significaba un esfuerzo sostenido por espacio de 33 kilómetros a una altura de dos mil doscientos metros, mientras que el paso sobre los Andes exigirá una elevación sobre cuatro mil metros sostenidos en la mayor parte de un recorrido de ciento sesenta y seis kilómetros.”***

Luego agrega por sobre el paso del Juncal, el cual posee alturas de cinco a seis mil metros, ***“los vertiginosos farellones de estas serranías en que ni siquiera la nieve se sostiene, presentan un aspecto tan rudo y audaz, que la mirada se desvanece por instantes si resbalan por sus cortes de millares de metros de profundidad. El aviador que pase sobre ellos sin temblar, sin que su mano falle en el manejo del timón y su espíritu se mantenga sereno, será más que un héroe”***.

Estos testimonios darán al lector, una idea más clara de la importancia y el grado de desafío vital que presentaba el cruce de nuestra amada cordillera en aquellos años, y que aún hoy, con lo avanzado de la tecnología, sigue sin perdonar descuidos.

EL AERO-CLUB DE CHILE

Esta entidad finalmente se funda el 2 de abril², inmediatamente tras la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar chilena, creada el 11 de febrero de 1913. Esta entidad, será el representante criollo oficial, asociado a la Federación Aérea Internacional, entidad establecida en octubre de 1905. En su labor colaboradora y reconocida como tal, es que formará parte esencial de las comisiones relacionadas con la toma de exámenes y reglamentación de concursos u otras actividades aeronáuticas.

Ante esta nueva organización nacional, es la que los pilotos militares y civiles deberán rendir sus exámenes de vuelo para adquirir las primeras licencias de piloto o "Brevets" de vuelo como eran llamados entonces.

La creación de esta organización, estuvo vinculada fuertemente al deporte, incluyendo adicionalmente al automovilismo y ciclismo. Sus objetivos principales fueron el organizar y reglamentar las manifestaciones aeronáuticas junto a comprobar y autentificar los registros de altura y distancia alcanzados. Su primer presidente fue el destacado Coronel en retiro, perteneciente a una distinguida familia chilena de gran espíritu público, me refiero a don Enrique Phillips Huneeus.



Coronel Enrique Phillips H.
Primer Presidente del Aero Club de Chile



Miembros del Directorio del Aero Club de Chile, que rigió la entidad en sus primeros tiempos.

² Desde 1912, esta entidad trató de concretarse, pero por una u otra razón, sólo se concretó jurídicamente su creación el 2 de abril de 1913

AERO CLUB DE CHILE

BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º 1

Nombre *Arturo Becerra Villareal*
 Nacionalidad *Chileno*
 Nacido en _____ Mes _____ Año _____
 Profesion *Militar*
 Fecha del Brevet *9 - 8 - 1913*
 Aeródromo *El Bosque* Hora *8 Am.*
 Aparato *Bleriot*
 Motor *Anzani* Potencia *35 HP*
 Instructor *Manuel Ovalles*
 Comisarios *A. Bengoa y J. Penney J. Valued*
 Aprobado en sesion de Directorio de _____

Manuel Bengoa
SECRETARIO

PRESIDENTE

FIRMA

DETALLES DEL BREVET:

1.a Serie de ochos	1°	2°	3°	4°	5°	Total	Altura	m.
2.a " " "	1°	2°	3°	4°	5°	Total	Altura	m.
Aterrizajes: 1.a serie						m. del centro; 2.a	m. del centro.	
Altura alcanzada	<i>300</i>					m. Velocidad del viento, m/s		
Estado Atmosférico	<i>Despejado</i>					Observaciones		

Manuel Bengoa
COMISARIO

Juan G. Valued
COMISARIO

PERFORMANCES:

Del libro de registro de los primeros pilotos aviadores de Chile.
Aquí el primer piloto militar en rendir examen ante el Aero Club de Chile

EL AERO CLUB DE CHILE Y LA DESINTERESADA AYUDA DE NEWBERY

Hace muchísimos años atrás, mi buen amigo Mario Jahn Barrera, entonces Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, me regaló un libro titulado “Recuerdos de casi un siglo”, cuyo autor resultó ser un destacado aeronauta chileno, llamado Armando Venegas de la Guarda.

Gran acierto fue este obsequio, que contenían un buen legajo de recuerdos y narraciones escritas por este destacado y para entonces algo desconocido autor que relataba con gran sencillez sobre su vital participación en los inicios de la aviación chilena y de otros relevantes de su vida.



Es la pluma de un destacado escritor y ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quien al prologar el referido libro, señalará en uno de sus párrafos lo siguiente sobre su autor:

“Al releer el calendario de los hechos pretéritos, nos encontramos que en el verano de 1916 nuestra capital fue la sede de una Conferencia Aeronáutica Panamericana. Cuanto de relevante y granado, en el sentido aéreo, tenía nuestra América del Sur se dio cita en Santiago. Figuras de medallón concurrieron al evento; el célebre brasileño Santos Dumont, los argentinos Zuloaga y Bradley, el boliviano Bilbao, el uruguayo Sáez, el ecuatoriano Traversari y los chilenos Gálvez Rivas, Armando Band, Lisandro Santelices, Carlos Borcosque y varios más. Por descontado estaba don Armando, que podía jactarse de veterano en lides de aerostación, pues conocía el pilotaje aerostático desde el año del Centenario, cuando inició su aprendizaje en uno de los globos Montgolfière que poseían los argentinos”.

Este es sólo un trozo del retrato que hiciera don Diego Barros Ortiz en 1976, para describir en algo al hombre que pondré como primer testigo de la participación de Newbery en la historia aeronáutica de Chile.

Su relato directo y sincero, marca el reconocimiento escrito a la labor de Newbery en pro de nuestra aviación civil y a su eventual intento de cruce del macizo andino ***“Cuando fundamos en 1913 el Aero Club de Chile, Jorge prácticamente nos sirvió de aval para que la Federación Aeronáutica Internacional le diera la filiación que le correspondía a éste nuestro Aero Club. Pasaron algunos años y cambiábamos algunas cartas, y yo, que trabajaba en El Mercurio, había logrado formar una carpeta con muchos recortes y leyendas que se referían a su persona, para cuando atravesara la Cordillera fuera “El Mercurio” y no otro diario el que diera la mejor información al respecto, pero***

me pasó un hecho trágico: como no había ningún anuncio del intento de Newbery no estaba preocupado de esta información y me quedé más tiempo que el necesario en el centro con algunos amigos, llegué a mi casa después de las 12 de la noche y entré al dormitorio sin meter ruido para que no despertara mi señora, pero ésta estaba despierta y me dijo: ¿de dónde vienes?; “de El Mercurio, como de costumbre”; yo afirmé lo que había dicho y ella me dijo: ¿y cómo han venido dos o tres empleados de ese diario a buscarte a la casa? Y me interrogó: ¿ha ocurrido algo grave? Yo le contesté “no, nada en particular, está todo normal” y ella agregó: mira, hace muy poco rato que vino en persona el propio Director de El Mercurio, que era Clemente Díaz León quien me dijo que había llegado un cable de Mendoza diciendo que en un intento que había hecho Jorge Newbery para cruzar la cordillera el avión se había descompuesto cayendo a tierra donde él encontró una horrible muerte”.

Jorge Newbery era el amigo de Venegas, a quien en su calidad de destacado deportista había conocido para las fiestas y actividades de celebración del Centenario de la Independencia, el 25 de mayo de 1910. Es durante la realización de una de estas actividades de festejo, la Olimpiada Atlética en la cual participarán todos los “países del nuevo continente”. Chile que era en ese entonces un gran protagonista deportivo, en especial del atletismo, envió a la Argentina una delegación de unos 20 destacados jóvenes atletas, con Armando Venegas como jefe de este grupo, oportunidad que tuvo para compartir con personajes como el renombrado Barón Antonio de Marchi y conocer además a los hermanos Ernesto y Jorge Newbery.

El segundo de estos testimonios, que reafirma lo dicho anteriormente por Venegas, da a conocer al pueblo de Chile sobre la actuación de Newbery en forma clara y pública, está consignada en el diario El Mercurio, cuando en una publicación del día lunes 5 de enero de 1914, la fraternal ayuda prestada por este insigne aviador hacia el desarrollo de la aviación civil chilena, a través del reconocimiento del entonces Aero-Club nacional y de su filiación oficial a la Federación Internacional Aeronáutica, queda de manifiesto.

Son dos columnas de un destacado aviso encabezado por el atractivo título de **AVIACION**, las que reproduzco a continuación, ya que ellas hablan por sí solas, informando de una rara situación, en la que la desinformación aparente del oficial militar agregado a la Embajada de Chile en Francia, le jugaría en contra al Aero Club chileno en sus inicios:

REUNION DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE AERONAUTICA

**Acuerda dejar para la asamblea de junio
la solicitud de afiliación del Aero-Club.
Antecedentes que motivaron este acuerdo.**

Oportunamente dimos a conocer a nuestros lectores las gestiones que practicaba el directorio del Aero Club de Chile para obtener la afiliación de la institución a la Federación Internacional de Aeronáutica, la institución que controla el movimiento de la aviación mundial.

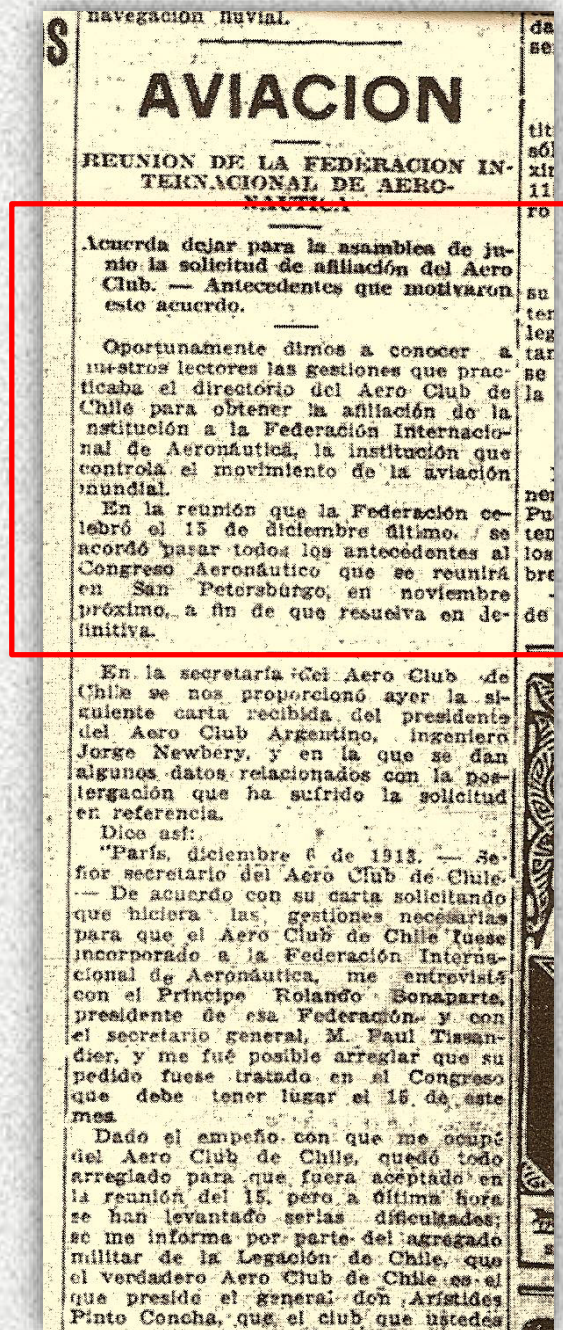
En la reunión que la Federación celebró el 15 de diciembre último, se acordó pasar todos los antecedentes al Congreso Aeronáutico que se reunirá en San Petersburgo, en noviembre próximo, a fin de que resuelva en definitiva.

En la Secretaría del Aero Club de Chile se nos proporcionó ayer la siguiente carta recibida del presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery, y en la que se dan algunos datos relacionados con la postergación que ha sufrido la solicitud en referencia.

Dice así:

“París, diciembre 6 de 1913.- Señor secretario del Aero Club de Chile. — De acuerdo con su carta solicitando que hiciera las gestiones necesarias para que el Aero Club de Chile fuese incorporado a la Federación Internacional de Aeronáutica, me entrevisté con el Príncipe Rolando Bonaparte, presidente de esa Federación, y con el secretario general, M. Paul Tissandier, y me fue posible arreglar que su pedido fuese tratado en el Congreso que debe tener lugar el 15 de este mes.

Dado el empeño con que me ocupé del Aero Club de Chile, quedó todo arreglado para que fuera aceptado en la reunión del 15, pero a última hora se han levantado serias dificultades; se me informa por parte del agregado militar de la Legación de Chile, que el verdadero Aero Club de Chile es el que preside el general don Aristides Pinto Concha, que el club que ustedes representan tiene fines comerciales. Todo esto ya se ha discutido con nuestro representante a la Federación, el teniente coronel Enrique Mosconi, y el resultado será seguramente que la solicitud que yo presenté por ustedes será aplazada hasta tener la Federación Internacional de Aeronáutica mayores informes.



Recorte publicado en el diario El Mercurio (05.01.1914) y cuyo texto se reproduce íntegro al costado izquierdo de ésta imagen.

Personalmente deploro este incidente, pues deseo que lo más pronto posible Chile tenga una asociación igual, y en las mismas condiciones que la nuestra.

Mis mejores respetos al coronel Phillips.
Lo saluda muy atentamente- (Firmado). - Jorge Newbery.”



Su participación en la inauguración del monumento erigido en honor a Alberto Santos Dumont, el 19 de octubre de 1913, da cuenta de la estatura como aviador, con que gozaba Newbery a nivel internacional.

Fotografía publicada por la Agencia gala Meurisse, donde se observan junto a Santos Dumont al piloto Eugéne Adrien Roland Georges Garros (1888-1918), que visitó la Argentina en 1912 y al aviador argentino, Jorge Alejandro Newbery en el acto inaugural.³ El conjunto escultórico –figura de Dédalo y medallón con la efigie de Santos Dumont- son obra del célebre artista francés Georges Colin, quien fuera mandado por el Aero Club de Francia.

³ Archivo Eloy Martín. Biblioteca Nacional de Francia. Recuperado de Internet de: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9043358k/f1.highres>
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9043358k/f1.highres>

JORGE NEWBERY HACIA LA CONQUISTA DEL MACIZO ANDINO

Ya habiendo leído y conocido varios aspectos de la vida y obra de este grande, llamado Jorge Newbery, notable deportista y carismático hombre público, que tras volar a bordo del aerostato "Pampero" en diciembre de 1907, fue a pocos días más tarde, el cofundador del naciente Aero Club Argentino. Creo que muchas de las líneas escritas reflejan algo más, donde queda al descubierto el hombre en su espíritu, y del como éste vibra permanentemente en un noble afán de superación, es así que esta constante junto al desafío, están presentes en cada oportunidad.

Ya cuando tuvo la seguridad y dominio sobre los globos aerostatos, y tras repetidos éxitos, alimentará la idea de cruzar el macizo andino, obviamente siempre pensado por su parte más alta, es decir que a la altura de la ciudad de Mendoza.

En diciembre de 1908, con el propósito de participar en el cuarto Congreso Científico Panamericano⁴, que se realizaría en Chile, viaja a nuestro país realizando en el trayecto algunas de las observaciones, estudios y cálculos que le servirán más tarde para sortear este nuevo desafío.

Tiempo más tarde, tras una serie de circunstancias, decidirá que esta travesía⁵ se realizaría más convenientemente en un avión.



***Fotografía de 1909 mostrando a Jorge Newbery y su familia durante su visita a Chile.
(Su distinguida señora, es la del centro).***

⁴ Cuarto Congreso Científico. (Será a la postre, el primer congreso científico panamericano de 1908; que se realizará en Santiago de Chile, del 25 de diciembre de 1908 hasta el 5 de enero de 1909). Aquí se presentó una vista general de los eventos científicos y tecnológicos de América Latina durante este período, y que sucedieron a nivel internacional en la transición del siglo XIX al siglo XX.

⁵ Como no recordar el primer cruce en globo, realizado en 1916, desde Chile a la Argentina, por los intrépidos aeronautas argentinos, Eduardo Bradley y Ángel María Zuloaga

DIRECTEUR
ROGER SÛE

Un an Six m
ABONNEMENTS (FRANCE 20 fr. 12 r
ÉTRANGER (Union postale) 35 fr. 20 r

La Traversée des Andes

Comment l'ingénieur Jorge Newbery se propose d'effectuer cette tentative.

Franchir en vol les plus hautes chaînes de montagnes, c'est là un rêve qui séduit particulièrement l'audace humaine. Les Alpes ont été un obstacle que les aviateurs ont à plusieurs reprises tenté de surmonter : Geo Chavez, puis Bielovucic, puis Bider ont tour à tour passé du versant suisse au versant Italien. Pour dominer le Sampson, il leur fallut s'élever à 3.000 mètres et, pendant près d'une demi-heure, vaincre glaciers, gorges, cols et vallées.



JORGE NEWBERY
Président de l'Aéro-Club Argentin

Ces progrès des pilotes européens ont éveillé l'audace des aviateurs américains et l'un d'eux, qui détient la plupart des records de l'Amérique du Sud, se propose de franchir la Cordillère des Andes.

« C'est là où je me propose de faire escale, car je poursuivrai ma route, si rien ne s'y oppose, vers la capitale du Chili, Santiago, située à 90 kilomètres au sud de Los Andes. Sur le parcours, j'aurai encore à franchir une petite cordillère de 1.900 mètres d'altitude.

« Dans la première partie du voyage, si me faudra donc atteindre la hauteur de 4.500 mètres pour ne pas me laisser prendre par les remous au passage de las Cuevas.

« Je me propose de gagner de la hauteur très rapidement dès le départ, afin d'éviter un trop grand travail du moteur.

« Je me suis déjà entraîné en Argentine par une série de vols dont quelques-uns au-dessus de quatre mille mètres. Je voulais étudier la façon dont mon 80 HP se comportait à ces hauteurs.

« C'est à la suite de ces essais que je m'occupe à faire augmenter la compression de mon moteur. Quant à mon hélice, après en avoir essayé différentes, variant de 1 m. 50 à 1 m. 75, je crois que je m'en tiendrai à une hélice de 1 m. 60 à larges pales.

« La traversée des Andes est donc préparée scientifiquement et avec toute l'expérience que peut avoir un ingénieur qui, depuis trois ans, se livre au sport de l'aviation pour son plaisir et dans l'intérêt de son pays.

R. D'AUMONY.

Le X^e Congrès et le Conseil Fédéral de la F. G. S. P. F.

Aujourd'hui, première journée du Congrès de la Fédération Gymnastique et Sportive des Patrimoines de France et du Conseil Fédéral.

Les séances auront lieu dans la salle Olivaint, 12, rue d'Assas.

Voici l'ordre du jour des séances du Congrès et du Conseil Fédéral, tel qu'il a été fixé par MM. les présidents régionaux au cours de leur dernière réunion :

Mardi 11 novembre

CONGRES

4 heures

1. Allocution de M. le Président général.
2. Rapport du Secrétaire général.
3. Rapport de la Commission de Contrôle des finances.

Revista deportiva francesa L'Aero. 11 de noviembre de 1913

Esta revista especializada comunicaba internacionalmente los arduos deseos de Newbery por conquistar la conectividad entre ambas naciones a través de la Cordillera de los Andes. Al inicio del artículo, menciona a Chávez y luego a Bielovucic, como los conquistadores de los Alpes a una altura de 3000 metros

Tal como ya lo he relatado, los intentos del cruce de la cordillera estaban siendo ensayados por aviadores de ambos países. Uno de estos connotados pretendientes, era nada más ni menos que el valiente y popular aviador chileno, don Clodomiro Figueroa Ponce, que por estos años (1912-1913), venía realizando una serie de vuelos de altura y de distancia.

Ante una serie de reveses sufridos aparentemente por el escaso poder del motor del Blériot criollo apodado "Caupolicán" y su motor Gnome de 50 HP., el entusiasta aviador continuó realizando ensayos de permanencia, a través de las giras aeronáuticas que realizara por Chile y el Perú con gran éxito.

En una de las giras decide enviar su avión por ferrocarril, en donde le sucedió un lamentable accidente: un raro incendio en uno de los carros del ferrocarril marcó el final de su avión. Tal como describe el investigador Héctor Alarcón en su obra "El Aviador Inmortal", esta contingencia no desanimó a Figueroa, ya que al mismo tiempo de enterarse de su pérdida habría recibido la noticia de que la ciudad de Valparaíso le regalaba, un avión Blériot producto de una exitosa colecta popular con la cual se había adquirido la aeronave. Este gran regalo traía un motor más poderoso de 80 HP., con el que podría continuar con su ineludible esfuerzo.

El avión fue bautizado como "Valparaíso", y un día domingo 28 de septiembre de 1913, se realizó en el Sporting Club de Viña del Mar la ceremonia de entrega oficial para este flamante avión. Una bandera de seda bordada por la señora Eduviges Sepúlveda con hilos de oro cubría parte del avión, con el virtual compromiso que el emblema lo acompañara en su cruce de la cordillera.



No obstante, el haberse familiarizado con su nuevo avión el aviador intuyó que era necesario explorar por tierra la ruta a seguir, por lo que cruzó la cordillera buscando el mejor camino a seguir hasta llegar a Mendoza. Realizada la inspección visual de la ruta, se comenzó a trabajar en el cruce por avión hasta llegar al día jueves 11 de diciembre de 1913 cuando al parecer iniciaría la aventura que por razones climatológicos tuvo que abortar. Tras su loable intento, comunicó al público asistente al Aero Club de Batuco, que el siguiente domingo realizaría un viaje a los Andes y esperar mejores condiciones para realizar el ansiado cruce.

Entretanto, los presidentes de los Aero Club de Chile y Argentina se ponían de acuerdo para realizar un control del vuelo. En Mendoza sería el Coronel Ramón Reboyras quien sería el encargado de verificar las condiciones del barógrafo que llevaría el "Valparaíso" constatando los sellos puestos por

el Aero-Club de Chile. Ya el día 13 de diciembre, las comisiones de control partían para hacerse cargo de los puestos de observación. Nada aparentemente se dejaba al azar.

Eran las 7.30 de la mañana cuando la hélice del “Valparaíso” comenzaba a girar enfilando al avión hacia los cielos del norte por los pasos de Huechuraba. Enrique Phillips junto a algunos otros miembros del Aero-Club habían partido a los Andes, en donde luego de un par de horas recibieron al aviador con vítores. Ese día domingo el aviador pernoctó en esta ciudad para continuar su ansiado vuelo al día siguiente. Revisado el aparato por el mecánico Goudou y los hermanos Copetta, el aviador decide reanudar el viaje a las 3.00 horas de la mañana del día martes 16 de diciembre.

Instantes antes de su vuelo, emitió las siguientes declaraciones a un reportero: ***“Desde que llegué de Europa tenía prometido hacer este raid, y me preparé con tal objeto. Mis vuelos anteriores han sido meros entrenamientos. Estoy resuelto a intentar el paso de los Andes y no abandonaré mis designios mientras no me convenza de que es un imposible. Espero que mi propósito, si llega a realizarse, ha de ser un lazo más, que una a dos pueblos hermanos”.***⁶



Tras estas declaraciones, emprendió rumbo a la cordillera buscando paso por entre sus macizos, cuando se hallaba a unos 3.100 metros de altura, su aparato comenzó a experimentar una serie de peligrosos saltos de caída de más de cincuenta metros los que el piloto trataba de evitar. El piloto comprendiendo lo arriesgado de continuar en esas condiciones inició el triste regreso a los Andes. La versión entregada por el piloto fue de la mano con lo observado desde tierra por algunos observadores del Aero Club. Los días próximos estarían con fuerte complicaciones climatológicas y

⁶ Extracto de declaraciones publicadas en el libro Clodomiro Figueroa “El aviador inmortal” de Héctor Alarcón Carrasco. (páginas 72-73)

cuando el tiempo lo permitía se hicieron nuevos intentos siempre desalentando los nuevos ensayos. Tras esta serie de intentos fallidos, Figueroa decide abandonar la empresa, pero antes de partir se dirige a quienes aún lo acompañan manifestando: ***“Me voy, no derrotado, sino con el firme propósito de procurar los elementos que me permitan realizar mi anhelo de cruzar la cordillera de los Andes”.***



Tras estos fallidos intentos, los ojos de la prensa y la gente, volvían nuevamente a Newbery, quien con una máquina más poderosa, eventualmente podría cumplir con esta ya tan esquivada hazaña.

EL INTENTO DE NEWBERY POR LOS ANDES Y SU PERIPLO POR EUROPA

En junio de 1913, Newbery había realizado un viaje a Europa en donde participó como representante de Argentina de la Asamblea Internacional de Electrónica, con sede en Berlín. Junto a estas actividades profesionales hizo una serie de conferencias, la más connotada fue una que realizara en el Instituto Eiffel de París, en donde su exposición versó sobre el vuelo de altura, el rendimiento y carburación de motores y otros puntos que pronto pondrá poner en práctica cuando mande a confeccionar dos motores especiales para traer a la Argentina y satisfacer el sueño de cruzar las blancas cumbres.

Fue luego de esta conferencia en el Instituto Eiffel, que Newbery se relacionó con todos los hombres de ciencia que se dedicaban a los “problemas de la volación”, entre ellos el propio Alberto Santos Dumont, Louis Blériot, Léon Morane, Raymond Saulnier y los hermanos Farman.

Une école internationale



La France conserve plus que jamais son titre de patrie de l'aviation, et il est intéressant de constater que tous les peuples viennent y apprendre le pilotage des esquifs aériens qui accomplissent chaque jour des performances de plus en plus sensationnelles.

L'école Morane-Saulnier de Villacoublay, entre autres, comprend parmi ses élèves des représentants de toutes les nationalités ainsi que le montre la photographie ci-dessus.

Debout devant l'appareil, de gauche à droite :

MM. : le capitaine de Goys (Français).
Lentignac (Français).

Doro Mozès (Péruvien).
Jorge Newbery (recordman argentin de la hauteur).

Domingo Rosillo (recordman cubain de la hauteur). A effectué la traversée des Etats-Unis à la Havane.

Georges Legagneux (Français).

Liger, chef pilote (Français).

Paris Papadopoulos (Grec).

Hohndorf (Suisse).

Santos Suarez (Espagnol).

Assis à terre, de gauche à droite :

MM. : Lieutenant Gallez (Belge).

De Quinsonas (Français).

Comte (Suisse).

Legay (Français).

En el viejo continente, no sólo pudo imponerse de los últimos adelantos de la “ciencia Aeronáutica”, sino que aprovechó su periplo, para hacer también algunos estudios sobre la travesía de la cordillera de los Andes en aeroplano; proyecto que Newbery ya abrigaba desde hace tiempo.

Durante su gira, Newbery pudo realizar vuelos en Francia, España, Inglaterra y Alemania. El vuelo más importante que hizo, de 150 kilómetros, fue entre Reims y París, y lo realizó en compañía del afamado constructor de aeronaves Léon Morane y el piloto Georges Legagneux, sobre un par de monoplanos Morane-Saulnier, en un extraño día de mucha niebla.

En el aeródromo militar de Johannisthal en Alemania, voló con todos los aeroplanos de la Escuela. Luego en Hendon, Inglaterra; también se le ofrecieron aviones y pudo efectuar varias veces algunos otros vuelos. En París, Compartió con una comisión militar de España, quienes le encomendaron la recepción de tres aviones Morane-Saulnier, destinados para la Escuela Militar de Tetuán.

Newbery ensayó en vuelo todos los aeroplanos encargados y luego los entregó a los responsables de dicha Comisión. Notable resulta señalar que, tan complacidos quedaron los militares ibéricos con los trabajos desempeñados, que le recomendaron para la otorgación de la Cruz del Mérito Militar con distintivo blanco, de ese Reino.

Fue también durante este último viaje a Europa, que tras la experiencia adquirida, Newbery adquirió dos motores preparados especialmente por él, para vuelos en altura, un Gnome y un Le Rhône de 80 H.P.

En compañía del Sr. Ferdet (inventor del motor Le Rhône), estudió la forma de dar mayor aspiración a los motores en los vuelos de altura, y así consiguió que un motor de 80 HP pudiera entregar 90 caballos.

Fue así que, el motor Le Rhône de unos cinco kilos por centímetro cuadrado y que trabaja en excelentes condiciones gastando unos 36 litros de combustible por hora, llegara a gastar sólo unos 26. Una vez probado el motor, se dedicó en París a realizar sólo vuelos de altura, con el único fin de saber si en esa forma aumentaban las revoluciones de la hélice, tarea en la cual obtuvo buenos resultados.

Resultará anecdótico saber que con este nuevo motor preparado con las observaciones y experimentos de Newbery, fue que el piloto francés Georges Théophile Legagneux, consiguió superar el récord mundial de altura hasta ese momento, que era de 6.150 metros, superando a la marca anterior en 150 metros.

En esta ocasión, Newbery había tenido la oportunidad de comprobar una vez más, que sus estudios sobre la carburación de los motores, habían tenido una provechosa base. Fue en este momento que Newbery optó por adquirir el Morane-Saulnier en el cual había probado las modificaciones de motor.

¡Con éste nuevo aparato, realizaría su exitoso cruce de la cordillera de los Andes!

Finalmente, y ante sus excelentes avances y experiencias en la optimización de los motores de aviación para beneficio del progreso en la industria aeronáutica civil y militar, será propuesto para recibir la Orden de la Legión de Honor de Francia en la clase de Oficial; merecida distinción que se sumaba a la Cruz de Mérito Militar que España le concediera durante su estada en Europa.

En enero de 1914, ya de regreso de su productivo viaje al continente europeo, es que el gran Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, mandará a instalar uno de los nuevos motores y también una

hélice especial a su avión Morane-Saulnier, elementos que a poco andar, le darán la razón en cuanto a cálculos de altura, se refiere.

MERCURIO. - MIERCOLES 11 DE FEBRERO DE 1914

AVIACION

EL AVIADOR ARGENTINO JORGE NEWBERY SE ADJUDICA EL RECORD MUNDIAL DE ALTURA

**Con un Moran-Le Rhone 80 H.P. llega hasta 6,275 metros.—
Sus vuelos preliminares para intentar la travesía de los
Andes.—Historia de los records argentinos.—Fe-
licitaciones al nuevo recordman**

Hemos informado ampliamente en nuestras ediciones anteriores de los trabajos en que se encuentra empeñado el aviador argentino ingeniero Jorge Newbery, para probar las bondades del monoplano con que se propone efectuar la travesía de la cordillera.

En todos sus ensayos el competente piloto ha empleado un Morane-Saulnier, provisto de un motor Le Rhone de 80 H. P., que según sus estudios es el más adecuado para realizar la prueba que se propone.

El telégrafo nos ha traído ayer una grata noticia. En los ensayos que Newbery efectuó en la madrugada, ante la comisión del Aero Club y en el Aeródromo del Palomar, con el objeto de intentar batir el actual récord sud-americano de altura, que le pertenecía, el intrépido ingeniero logró remontarse hasta 6.275 metros, con lo cual no sólo consiguió su objeto sino que batió el récord mundial que pertenecía en la actualidad al aviador Legagneux, quien se lo había adjudicado el 23 de diciembre en San Rafael, con una altura de 6.150 metros, alcanzada en 36 minutos.

Newbery ha conquistado para la aviación sud-americana una de las pruebas mundiales más apetecidas, pues el récord de altura es una de las más difíciles de la aviación, como que son muy pocos, comparado con el número de pilotos recibidos, los que han llegado a figurar en el registro de la Federación Aeronáutica Internacional.

tamente con Brégl, Valleton y Aubrun, venidos del extranjero, algunos argentinos, sportsmen decididos, se lanzaron al nuevo deporte con todos los bríos y con el entusiasmo y el valor que era menester poseer. Ponzelli, aquel italiano que hiciera ver un pequeño salto en los primeros días de 1910, sobre el campo de Hurlingham, también con biplano Voisin motor E. N. V., de 65 H. P., ocho cilindros en V., hallábase inscrito también en las pruebas de la ya célebre semana del Centenario. Y tras los novatos, Dolphin, el primer recordman argentino de altura, don Carlos Goffre y el doctor Juan A. Roth, completaban la corta lista.

El 1.º de junio, ya próximo a clausurarse la serie de concursos, Dolphin, como mayor altura, había alcanzado la de 120 metros, el 1.º del mismo mes, Brégl le seguía con 80 metros; altura que, por lo demás, no superó en ninguno de sus vuelos siguientes, ni aún en aquel memorable viaje de Villa Longchamps a Villa Lugano, raid que mereció los honores de un plano y sendas columnas en los diarios argentinos.

Durante el día 2, Dolphin se dedicó a hacer altura, empresa arriesgadísima entonces, pero que hoy solo provoca un sentimiento trágico aún en el mismo corazón de la Pampa. Alcanzó oficialmente la altura de 230 metros, que subestató, también oficialmente, hasta el record de Cartalbert, aunque es bueno reconocer que tanto Cattaneo, André, Paillette, Garros, Audemars, Barrier, Fels y el mismo Cartalbert, hicieron mayor altura, pero sin ser registradas en forma oficial.

ME

COM

La Administr
de Santiago de
cia para los
reos, en las
se expresan:
Para Europa.
mos, el 13 de
Para Estado
y Guayanas, el
Para Guayaq
febrero.
Nota.—El co
ropa, vía cordi
lunes, miércole
cia certificada
ordinaria con f
P. M.; y con
5 P. M.

**SERVICIO ME
ASIST**

De 10 A

La Asistenci
85, presta en
dad (Mapocho-
Matucana), los
1. Primeros
accidentes ocur
públicos.
2. Informaci
ponibles en los
traslado de ent
3. Servicio r
110, de 10 P. M.
do, salvo para
4. Proposición
quiera hora, at

AVISOS

T

**Gran Compañía
Fopa Vi**

MASANA JUE

Reapertura d
nueva compañ

Trozo de una publicación aparecida en febrero de 1914, donde se ilustra la adjudicación de un record mundial de altura obtenido con su monoplano Morane Saulnier con motor Le Rhône modificado de 80 HP.



El Ingeniero Newbery en uno de sus ensayos de altura, provisto del casco protector y de una máscara de oxígeno



El 10 de febrero, Newbery lograba en El Palomar, la increíble marca mundial de altura con 6.250 metros.

**Aviador Jorge Newbery, Buenos Aires.
Felicitamos calurosamente el nuevo recordman de altura,
gloria de la aviación sud-americana.- Aero Chile.**

Con motivo de este nuevo logro del aviador Newbery, el Directorio del Aero Club de Chile envió en la tarde del 10 de febrero, este telegrama de felicitación.

EL TRÁGICO DESENLACE DEL 1° DE MARZO DE 1914

Una serie de raros eventos y circunstancias se presentaron unos días antes del eventual cruce, siendo el más importante de estos, una solicitud de demostración de vuelo realizado a la persona de Newbery por una joven trasandina, Merceditas Noailles, quien asistió a un almuerzo realizado por el Gobernador de Mendoza, señor Rufino Ortega Ozamis en honor al aviador.

Newbery quien aún no traía su avión especial desde Buenos Aires, aparentemente se dejó avasallar por la presión social reinante hacia las obvias aptitudes y destrezas tantas veces demostradas, que más allá de sus planes, se vio seducido a la solicitud de la bella joven junto al galante ofrecimiento de un avión de propiedad de su amigo, el aviador Teodoro Fels.

Antes de dirigirse al autódromo en Los Tamarindos, Jorge le pregunta a uno de sus amigos, el teniente Benjamín (Tito) Giménez Lastra, si quiere volar con él, quien acepta entusiasmado la grata invitación. Algunos testimonios al respecto, revelan que Fels le avisó a Newbery, *“que la máquina estaba tirando del ala izquierda”*, quien despreocupadamente insiste en que se encargará de probarlo. Por otro lado, una nueva situación parece presentarse cuando el aviador revisa sus pertenencias y al parecer no trae un relicario con el recuerdo de su madre, el cual utiliza en cada vuelo, a modo de amuleto. Al comentar a sus cercanos esta situación, una de las jovencitas presentes le habría acercado una medalla de la Virgen de Lourdes *“para la suerte”*.

A 6.250 mètres d'altitude

C'est la prouesse réalisée par l'aviateur Geo Newbery.

L'aviateur Geo Newbery, ainsi que nous l'annoncions hier, a battu le record du monde de la hauteur pour pilote seul, en République Argentine, avant-hier. Cette performance splendide a été accomplie sur un monoplane Morane-Saulnier, muni d'un 80 chevaux Le Rhône.

Malheureusement, elle ne sera sans doute pas homologuée, le record d'altitude, pour être valable, devant dépasser de 150 mètres le record précédent. Or, comme Legagneux s'est élevé à 6.120 mètres, c'est 6.270 mètres que Geo Newbery aurait dû atteindre. Peut-être au contrôle bénévole d'un des 20 mètres qui lui manquent, les distances étant parfois prises par les pilotes au-dessous de la hauteur qu'ils lisent sur leur altimètre. De toutes façons, l'exploit de Geo Newbery est admirable et prouve une fois de plus les qualités exceptionnelles du Morane-Saulnier-Le Rhône.

Geo Newbery n'avait jamais encore dépassé 4.100 mètres, altitude avec laquelle il s'était attribué le record argentin. L'excellent sportsman était venu l'été dernier en France, où il avait accompli plusieurs raids sur Morane-Saulnier, et était reparti dans son pays pour s'attaquer à l'exploit qu'il vient de réaliser. Geo Newbery, qui est président de l'Aéro Club d'Argentine, pilotait un Morane-Saulnier de série, de seize mètres de voilure.



L'AVIATEUR GEO NEWBERY

“ UN AIR EMBAUMÉ ”
Dernière Création
RIGAUD, Parfumeur, PARIS

El avión emprendió el vuelo y pareció perderse en las alturas. Al inicio de la jornada le había prometido a su amigo Tito Giménez Lastra, demostrarle unas pruebas que había aprendido en Francia, para lo cual comenzó a hacer un looping, en las que el aeroplano da una vuelta de 360°, pero al intentar estabilizar la máquina, Newbery se da cuenta de que no podrá controlar el avión. La máquina continúa inclinándose sobre su ala izquierda. *"Caía con mayor rapidez de la que avanzaba"*, describían. *"Se cae, se cae"*, se escuchó desde una finca cercana.

Esta reseña de los últimos minutos de Newbery, encuentran eco en las declaraciones del Brigadier mayor en retiro, señor Ricardo Olmedo, un hombre de 97 años, que sólo contaba ocho cuando vio en Mendoza estrellarse el avión del renombrado, Jorge Newbery, y que fueran publicadas en el diario Clarín, en el año 2003.

Ese domingo 1° de marzo, cuenta Olmedo en la entrevista, que la familia festejaba el cumpleaños de su madre, doña María Teresa Marchetto, en la finca que tenían en Guaymallén, a cinco kilómetros de la capital mendocina.

"En esa época los coches eran tirados a caballos. Por eso, cuando escuchamos el ruido de un motor nos llamó mucho la atención a todos. Mi padre gritó: '¡El aeroplano!'. Él sabía que Newbery estaba en Mendoza, y estaba seguro de que ese avión sería el de él", recuerda Olmedo con absoluta lucidez.

"Todos salimos a ver el vuelo", continúa. Pero lo que siguió fue la tragedia: "El aeroplano se inclinaba mucho sobre su lado izquierdo y caía a gran velocidad. Mi padre, que era oficial del Ejército y entendía de aeroplanos, fue el que nos anticipó el desastre: 'Se cae, se cae', gritó", cuenta en diálogo con Clarín⁷

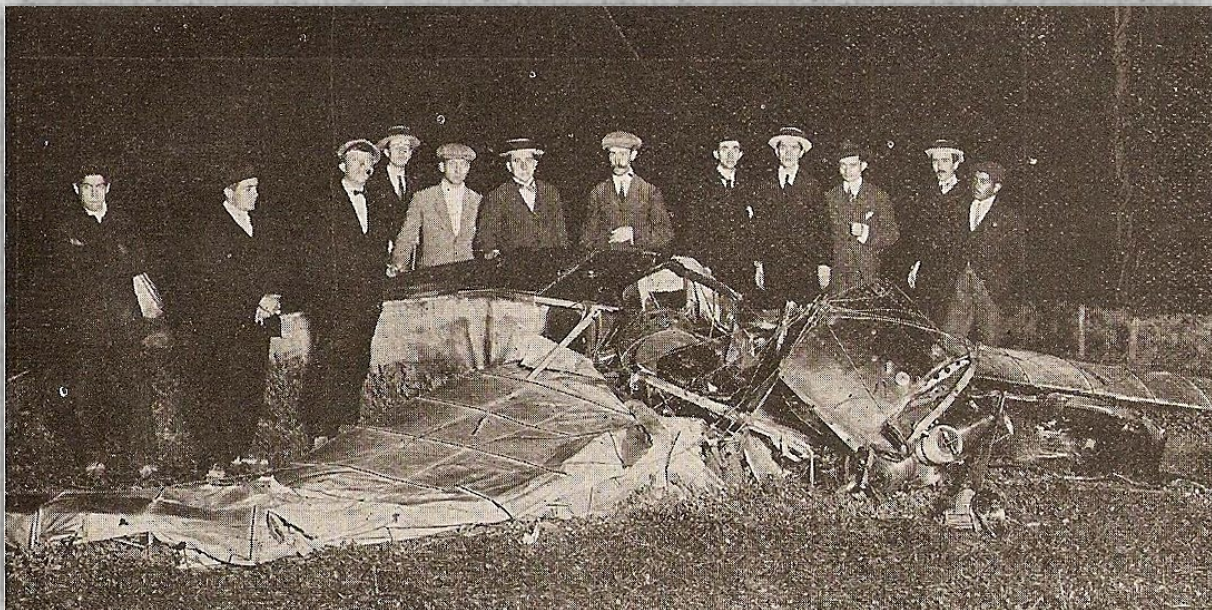


Imagen tomada tras el trágico accidente sufrido por los aviadores Newbery y su pasajero, el Teniente Giménez Lastra y que le costara la vida al primero de ellos.

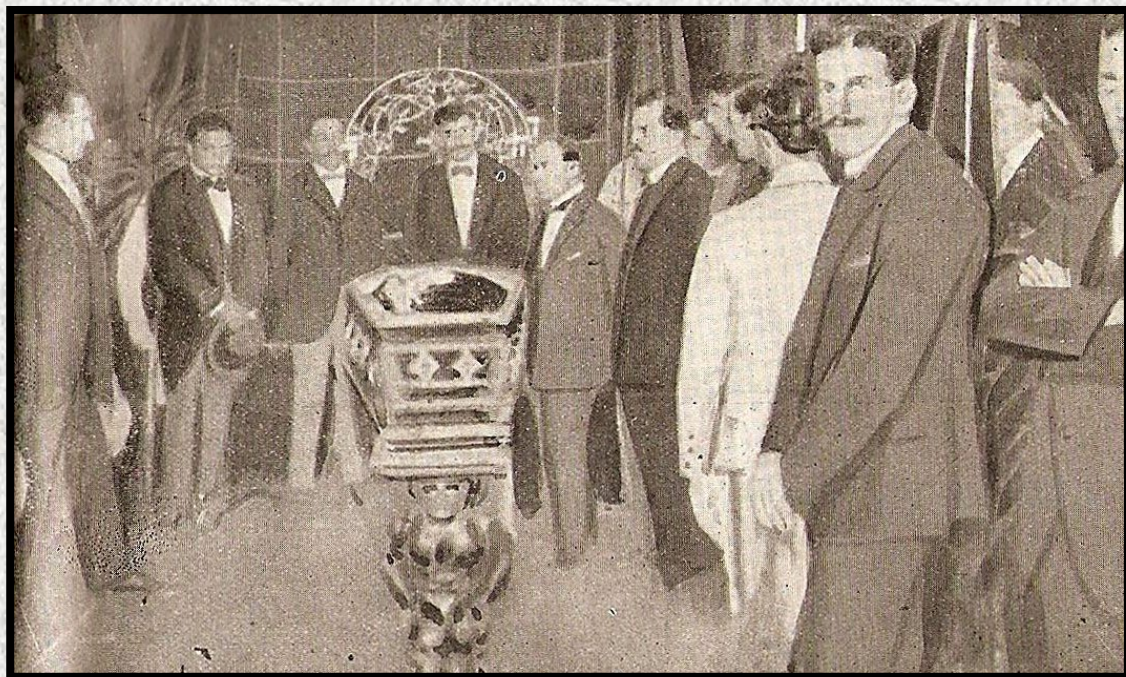
⁷ Declaraciones publicadas en el diario Clarin.com, versión digital. 1 de marzo del 2003. <http://edant.clarin.com/diario/2003/03/01/s-03801.htm>



Curioso recorte del diario Le Rappel de marzo de 1914, en el que refieren a que el Teniente Benjamín Giménez Lastra ("Rastra"), no está muerto como se había informado, sino que los doctores esperan se reponga de las heridas sufridas

Tras bastante trabajo, lograron retirar el cadáver de Newbery desde el avión. De inmediato, fue embalsamado y vuelto a vestir, pero no con la ropa deportiva color caqui que había utilizado en el fatídico vuelo, sino con uno de sus característicos trajes smoking.

Al respecto, Alejandro Guerrero, uno de los biógrafos del gran aviador, señala que dos clubes de Mendoza se disputaban el honor de velarlo: por un lado estaba, el de Gimnasia y Esgrima, y por el otro, el Jockey Club. Como no se ponían de acuerdo, se lanzó una moneda al aire para dejar todo en manos del azar, y así se resolvió que el pionero de la aviación en la Argentina fuera velado en el Jockey Club de esa ciudad.



La capilla ardiente montada en el Jockey Club de Mendoza



*Otra imagen del traslado de los restos en la carroza funeraria, en la ciudad de Mendoza
(Fototeca del Archivo General de la Nación Argentina)*



*Los funerales de Newbery en Mendoza.
Sus restos son conducidos al tren que los trasladará a Buenos Aires*

Es así, que el lunes 2 de marzo al mediodía partió de Mendoza el tren especial que trasladaba sus restos hasta la Capital. El furgón que contenía el féretro había sido cubierto por telas negras en su exterior, en señal de luto.

Era tal la popularidad de Jorge Newbery, que el tren tuvo que parar en todas las estaciones del camino. En cuatro de ellas, la gente suplicó que se abriera el cajón y se hizo aun sabiendo que las huellas del accidente en su cara eran notorias.

Las demoras provocadas por estos homenajes obligaron a acelerar. Durante la noche, el tren viajó a toda marcha para poder recuperar el tiempo perdido y llegar más o menos en horario a destino. La primera parada del martes 3 de marzo, sería la estación llamada José C. Paz.

Eran las 8.15 horas. Allí aguardaba la familia de Newbery, entre ellos, los ocho hermanos de Newbery, cuñados, sobrinos; camaradas y amigos íntimos que habían salido más temprano desde Retiro con la intención de incorporarse al tren fúnebre.

La detención fue de diez minutos y partieron hacia la nueva escala: El Palomar, donde se engancharon vagones de carga con un total de cinco aviones. Cuando todo estuvo listo, se continuó el viaje. El tren debía aminorar la velocidad al ingresar a cada estación porque estaban colmadas de gente que se quitaba el sombrero ante el paso de la formación. Así siguieron hasta la estación Palermo, en Puente Pacífico.

En realidad, fue un cambio de planes. Se había establecido que el tren iba a llegar a Retiro, desde donde iba a ser conducido el cajón hasta Palermo, hasta el amplio espacio de la Sociedad Sportiva Argentina (donde ahora se encuentran las canchas de polo)⁸. Pero las sucesivas demoras hicieron que se determinara completar el periplo en Palermo, que era la estación más cercana a las instalaciones previstas para la capilla ardiente.

El féretro, envuelto en una bandera argentina, fue bajado a pulso y colocado en una carroza tirada por cuatro caballos. Aparentemente la concurrencia quería llevar el féretro a pulso, en sus hombros, reemplazando a la carroza, pero los hermanos del aviador, rogaron que lo dejaran en el carruaje y todos respetaron la decisión.

Comenzó, entonces, el lento traslado hasta la Capilla. El diario La Nación escribiría que *“todas las clases sociales de Buenos Aires han pasado sigilosamente junto al ataúd, dirigiendo una mirada de admiración y de dolor, como queriendo llevar, a través de aquella caja, hasta los restos del hombre que supo captarse en vida la simpatía de todos”*.

A las cinco de la tarde, mientras caía una leve lluvia, arribaron los cadetes militares a cargo de los aviones. Los transportaron por tierra por el mismo camino: Santa Fe, Sarmiento, Alvear, Dorrego. Los aviones quedarían ubicados en la puerta de la Sociedad Sportiva, dándole un marco aeronáutico que potenciaba la emotividad de todos los presentes.

⁸ Balmaceda, Daniel. Diario La Nación. *“Cómo fue la muerte y el funeral de Jorge Newbery, el primer ídolo deportivo del país”*. 1° de diciembre de 2020

El número de asistentes era de tal magnitud que a medianoche aún había gente solicitando que se les permitiera entrar. Fue necesario cerrar las rejas por un par de horas.

Algunos se retiraron pensando que ya no iban a volver a abrirlas. Pero lo hicieron cuando quedó un grupo que podría estar bajo control. De esta manera, durante la madrugada fueron varios los vecinos que desfilaron frente al féretro del distinguido aviador.



Misa oficiada por el Padre Juan Yani, en la capilla ardiente, que en la mañana resguardara los restos del Ingeniero Jorge Alejandro Newbery en Buenos Aires

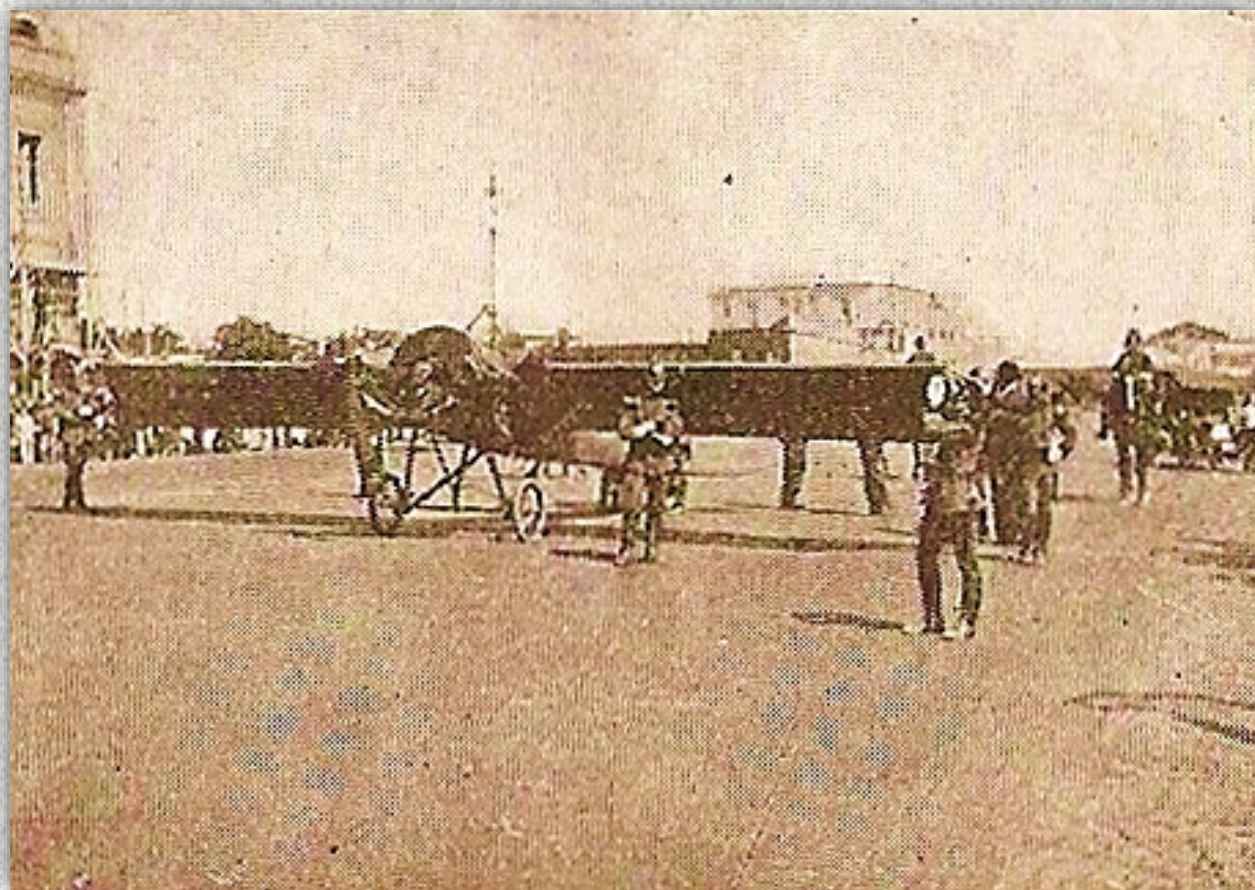
Al amanecer del día siguiente, cuatro de los cinco aviones fueron transportados por la Avenida Alvear hasta la puerta del Cementerio de la Recoleta. Ya de regreso de su viaje, en enero de 1914, mandó a instalar uno de los nuevos motores y una hélice especial a su avión Morane Saulnier, elementos que a poco andar, le darán la razón en cuanto a cálculos de altura se refiere.

Mientras tanto, en la Sociedad Sportiva Argentina, se cerraba el velatorio con varios discursos, los que debido a la multitud que aguardaba la salida del cajón con los restos del infortunado piloto, lamentablemente hubo que suspender algunos.

Tampoco fue tarea fácil llevar el ataúd hasta la carroza, pues nunca se había visto en la Argentina, semejante manifestación pública de cariño y pesar juntos. Los asistentes estaban acompañando a un familiar, quizás su amigo, acompañaban y despedían a su ídolo.

Cuando finalmente y con poco esfuerzo lograron alcanzar la entrada principal, montaron el cajón en el carro. En ese instante, fueron soltadas dos mil palomas, y con ello el cielo gris de esa triste mañana, se tiñó de blanco.

El cortejo fúnebre inició la marcha, escoltado por un quinto avión. Se trataba del mismo con que Newbery, pensaba realizar la hazaña de atravesar los Andes.



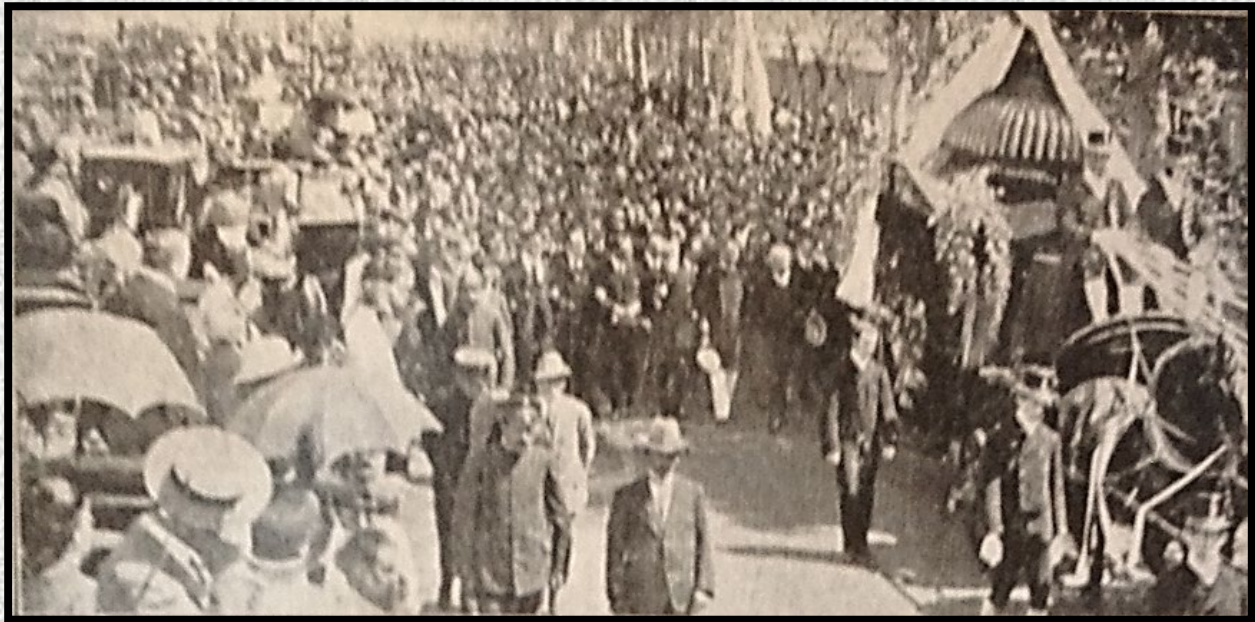
El Morane-Saulnier de Newbery encabeza el cortejo

Eran miles las personas y, sin embargo, el silencio era de gran respeto. Llegaron hasta las puertas de Nuestra Señora del Pilar donde celebrarían una misa de cuerpo presente. Media hora de intentos de los policías fueron inútiles. Trataron de abrirse paso entre el gentío para poder llevar el féretro que ya estaba en el interior de la iglesia, y que también estaba desbordada por dentro. No hubo más remedio que suspender la misa.

De allí pasaron a la entrada del cementerio y tuvieron las mismas dificultades. Con mucho esfuerzo y algún exceso de energía, las autoridades lograron que se pudiera ingresar el ataúd hasta la galería de la entrada.

Una vez más, la intención fue acercar el cajón a la capilla para un rezo. Tampoco fue posible. Apenas podían desplazarse entre la compacta aglomeración de admiradores.

Ya se había consumido media hora en la iglesia y otro tanto en alcanzar sólo el peristilo de la iglesia.



La carroza que precedía al ataúd, que es conducido a pulso por amigos del aviador y de integrantes de las sociedades deportivas de las cuales Newbery era su distinguido miembro



Por la antigua Avenida Alvear, hoy Libertador, la multitud acompañó al cortejo que se trasladó desde Palermo hasta el Cementerio de La Recoleta



Formación de Aeronaves que acompañó el paso del féretro hasta la Recoleta

Sin duda, quienes planificaron la jornada se vieron desbordados por una cantidad de gente que jamás hubiese entrado en la imaginación de nadie. Las ambulancias de la Asistencia Pública tuvieron que asistir a varios sofocados en esa marea humana.

De pronto, y para poder seguir avanzando, se hizo necesario ir cerrando las puertas de la iglesia, las del cementerio y finalmente también el acceso que comunicaba el templo con la necrópolis. De esta manera, quedaron tres grupos separados entre sí y eso fue lo que permitió poder organizar un poco el recorrido por adentro del cementerio, por la calle principal que ya se encontraba colmada de mujeres y de niños vestidos con los colores del Club deportivo Huracán, vinculado con el globo aerostático y con Newbery mismo.

Se dice que para evitar ser retirados del cementerio, mucha gente trepaba a las bóvedas. También el Racing Club había hecho una convocatoria para que sus socios participaran del homenaje.

Por la calle central marchaba el féretro llevado por la familia y sus amigos íntimos. Fue conmovedora la lluvia de flores que se lanzaban desde los costados. Así, con bastante trabajo, llegaron a la bóveda de la familia de Juan Antonio Fernández⁹, sección 16, cerca del paredón que da a la calle Vicente López en uno de los costados del cementerio.

⁹ Castelli, Roberto Carlos. Bonvissuto, Vicente. **Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso**. República Argentina, Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, 1988. Pág.495



*Durante el discurso del Dr. Palacios en el Cementerio de La Recoleta
(Revista Aero Club argentino. Gentileza de Esteban Eduardo Raczynski)*

ALGO DE LA PRENSA INTERNACIONAL

terms.
It was at first thought that the aeroplane would have but little trouble in surmounting the pass. The success of the lamented Chaves, the Peruvian aviator who crossed the Alps, gave great hope that the similar flight through the Andes could be made. Three aviators attacked the problem about the same time. Clodomiro Figueroa proposed to fly from the Chilean side over into Argentina, while Jorge Newbery and Teodoro Fels were to attempt the passage from the Argentina to the Chilean side. Three times Figueroa essayed the dangerous flight, and each time was driven back by high winds, by treacherous air pockets or other obstacles to continuous flight. Finally he abandoned the attempt until a more powerful machine can be provided. The tragedy of death marked the culmination of the attempt from the other side. JAMES

Newbery, a half-Yankee, for he was the son of a dentist for the United States who has lived in Buenos Aires many years and who married an Argentine lady, was one of four daring brothers, all identified with the modern pleasures and support of Argentina. He held the record of the highest flight on the Western Hemisphere and the fourth highest in the world. His brother, Ernesto Newbery, attempted a balloon flight across Brazil about a year ago and was carried out to the sea and never again heard from. Jorg was an electrical engineer by profession, having studied in the United States, and was the pride of the aviators of Argentina. He made the attempt on March 1—something went wrong with the machine—and the Andes claimed another victim of their dangerous heights.
The passage by automobile pre-

The Clarcksburg Daily Telegram. Miércoles, 1° de abril de 1914

Una crónica noticiosa aparecida en algunos medios norteamericanos, a sólo un mes del sensible fallecimiento del gran aviador Jorge Newbery, daba cuenta del cruce en automóvil de la cordillera de los Andes. Dos medios locales, *The Clarcksburg Daily Telegram* y el *The Ogden Standard, de Utah*, consignaban bajo el título: “El Auto cruza donde el avión falla” (“*AUTO CROSSES WHERE AEROPLANE FAILS*”) y luego daba la siguiente información: “Un viaje transcontinental desde Buenos Aires. Argentina, a Santiago de Chile, en automóvil, lo logró recientemente un yanqui. El Sr. Johnson Martin, siendo nativo de los Estados Unidos, es un “Yanqui” para todos los sudamericanos, independientemente de la sección de este país de donde sea originario, y fue él quien hizo el primer cruce exitoso de la columna vertebral del Continente Sur – la Cordillera de los Andes. A continuación, agregaba al respecto del avión: “...Al principio se pensó que el avión tendría pocos problemas para superar el paso. El éxito del llorado Chávez, el aviador peruano que cruzó los Alpes, dio grandes esperanzas de que se pudiera realizar un vuelo similar a través de los Andes.

Tres aviadores atacaron el problema casi al mismo tiempo. Clodomiro Figueroa propuso volar desde el lado chileno hacia Argentina, mientras que Jorge Newbery y Teodoro Fels intentarían el paso desde la Argentina hacia el lado chileno. Tres veces Figueroa intentó la peligrosa huida, y cada vez fue rechazado por los fuertes vientos, por traicioneras bolsas de aire u otros obstáculos para el vuelo continuo.

Finalmente abandonó el intento hasta que se le pudiera proporcionar una máquina más potente. La tragedia de la muerte marcó la culminación del ataque del otro lado. Jorge Newbery, medio yanqui, pues era hijo de un dentista estadounidense que vivió muchos años en Buenos Aires y que se casó con una señora argentina, fue uno de cuatro hermanos atrevidos, todos identificados con los placeres y el apoyo modernos de Argentina. Ostentaba el récord del vuelo más alto del hemisferio occidental y el cuarto más alto del mundo. Su hermano, Ernesto Newbery, intentó volar en globo a través de Brasil hace aproximadamente un año y fue llevado al mar y nunca más se supo de él.

Jorge era ingeniero eléctrico de profesión, habiendo estudiado en los Estados Unidos, y fue el orgullo de los aviadores de Argentina. Hizo el intento el 1° de marzo, -algo salió mal con la máquina- y los Andes se cobraron otra víctima de sus peligrosas alturas”.

OBITUARY

George A. Newbery ['95]

George Alexander Newbery, who was a student here in 1891-93, was killed on March 1st, at Mendoza, in the western part of the Argentine Republic, by the fall of an aeroplane. Newbery was much interested in aviation. He had made a record for altitude and was planning a flight across the Andes.

Newbery's ancestry was English. He was born at Buenos Aires on March 29, 1875. In 1891 he entered Sibley College. Although he was here only two years he made many friends in the University and was a very popular fellow. He was a member of the Zeta Psi fraternity. After he left Cornell he went to the Drexel Institute in Philadelphia and graduated there in 1895.

The Buenos Aires newspapers spoke of his death as a national calamity and devoted columns to expressions of sorrow from all parts of South America and even from Europe.

On his return to Buenos Aires from the United States in 1895 Newbery was employed as an electrical engineer by the Rio de la Plata Light & Traction Company. In 1897 he was appointed chief electrical engineer in the Argentine Navy and was promoted in 1898 to be chief electrical inspector, being commissioned to go to Europe to inspect and buy electrical material for the navy and coast defenses. In 1900 he was appointed by the municipality of Buenos Aires to be chief director of public lighting, a post which he held up to the time of his death. He was also professor of electricity at the National School of Industry. He was a delegate to the international congress of engineers at the St. Louis exposition. From there he went to Europe, where he made a study of municipal lighting, the results of which were published in the annals of the Argentine Scientific Society.

Newbery was an ardent sportsman and excelled in many forms of sport. In 1911 he won first prize in a South American fencing tournament organized by the Buenos Aires Club de Gimnasia y Esgrima. He was expert in boxing, wrestling and swimming, rowed on winning crews in regattas at Buenos Aires, and won prizes as a yachtsman. He made his first aeronautical ascent in 1907 and after that time his greatest interest was in aviation. He was one of the first men in Argentina to obtain

a pilot's license. In November, 1912, he made his first flight over the river Plata and back, about 300 miles altogether, and a few weeks later he joined a German pilot in a flight over the river to Montevideo.

He conceived the idea of flying across the Andes, and began to try for height records. In May, 1913, he broke all previous records for that part of the

world by reaching a height of 4,400 meters. The next month he went to Europe with the object of obtaining the best possible motor in the market to aid him in his attempt. He returned with a new Le Rhone, which he installed in his Morane-Saulnier machine, and on February 10 of this year he attracted worldwide notice by flying to a height of 6,225 meters.

*Necessity was the
Mother of the
Remington*

WHEN the need of the typewriter came to the business world, the Remington came. Others followed. Remington was the first typewriter—it is still the first typewriter.

First in the field, the Remington organization began building experience, step by step, from the actual practice of typewriter users—always a step or two in advance of the users' need. Other makes followed.

Today the Remington Typewriter stands unique as the greatest revolutionizer, the greatest energizer the commercial world has ever seen. And by no means least of its beneficiaries are all other makes of typewriters—for the Remington created the typewriter industry and blazed the way—for the others to follow.

12,500,000 Remington-written letters mailed in the United States alone every business day in the year.

That tells the story of Remington pre-eminence, of the confidence of

captains of commerce in it, of the faith of tens of thousands of efficient employees, of the limitless selection in choice of operators and choice of positions—the machine that has made work for the millions, and millions for the work.

Remington—the first Typewriter

Remington Typewriter Company

(Incorporated)

CORNELL CO-OPERATIVE SOCIETY

Morrill Hall, Ithaca, N. Y.



Completo obituario publicado en el Boletín de Ex Alumnos de su antiguo Drexel Institute of Art, Science and Industry, actual Universidad de Drexell en Philadelphia



EL HOMENAJE DE CHILE AL INSIGNE AVIADOR

El sentir del país, y en especial de la aeronáutica chilena, se hizo presente en una infinidad de notas y actos, recordamos entre otros, tres inspiradas y sinceras cartas enviadas al Aero Club Argentino, y que hacen justicia a Newbery por parte de miembros del Directorio de la entidad homóloga de Chile, las que se reproducen a continuación:

“Un estremecimiento de dolor ha conmovido a la América Latina, especialmente a la Argentina y Chile, comparable sólo en el orden físico con los que a veces provocan, en estos mismos países, las fuerzas incontrastables que duermen en su suelo. Nadie ha podido sustraerse a sus efectos. Newbery el esforzado, el talentoso, el enamorado de la gloria, el gran Newbery, ha muerto trágicamente. Cuando todos los hombres que sienten y que piensan se aprestaban llenos del más sincero y santo entusiasmo a aclamarlo vencedor de los Andes, cae tristemente por obra de la fatalidad. El hombre que acometió mil empresas peligrosas, vencéndolas con una sonrisa, muere cuando no debió morir.

Su vida es el más acabado modelo de perseverancia, de esfuerzo, de entusiasmo, de amor hacia lo grande, su nombre, un monumento semejante sólo al coloso que se proponía atacar seguro de la victoria.

Newbery realizaba así un raro y extraño consorcio: la frialdad y rigidez del cálculo matemático, con el ferviente entusiasmo de la gloria, y de ahí, sin duda, el secreto de su grandeza.

Yo lo veo, moderno gladiador del circo del progreso humano, en los últimos aprestos de la lucha, erguir su imponente figura, doblar su espada bajo la presión de su poderoso puño, para examinar su temple, y luego de dar sereno y satisfecho una mirada al adversario...

Y cayó sin combatir! No parece sino que el Dios de la Aviación, celoso de la gloria que le aguardaba, no tuvo otro medio de arrebatársela...

Cuando otro piloto, sin duda americano, posiblemente su compañero o amigo acometa la empresa, verá desde la altura, entre la niebla matinal que cubre las hondonadas andinas, la noble figura de Newbery tratar de incorporarse y de romper las ligaduras que lo atan a la tierra; seguir anhelante con los ojos su vuelo por las cumbres y dirigirle una mirada de aplauso y reconocimiento, para en seguida, vengado, dormirse tranquilo para siempre.

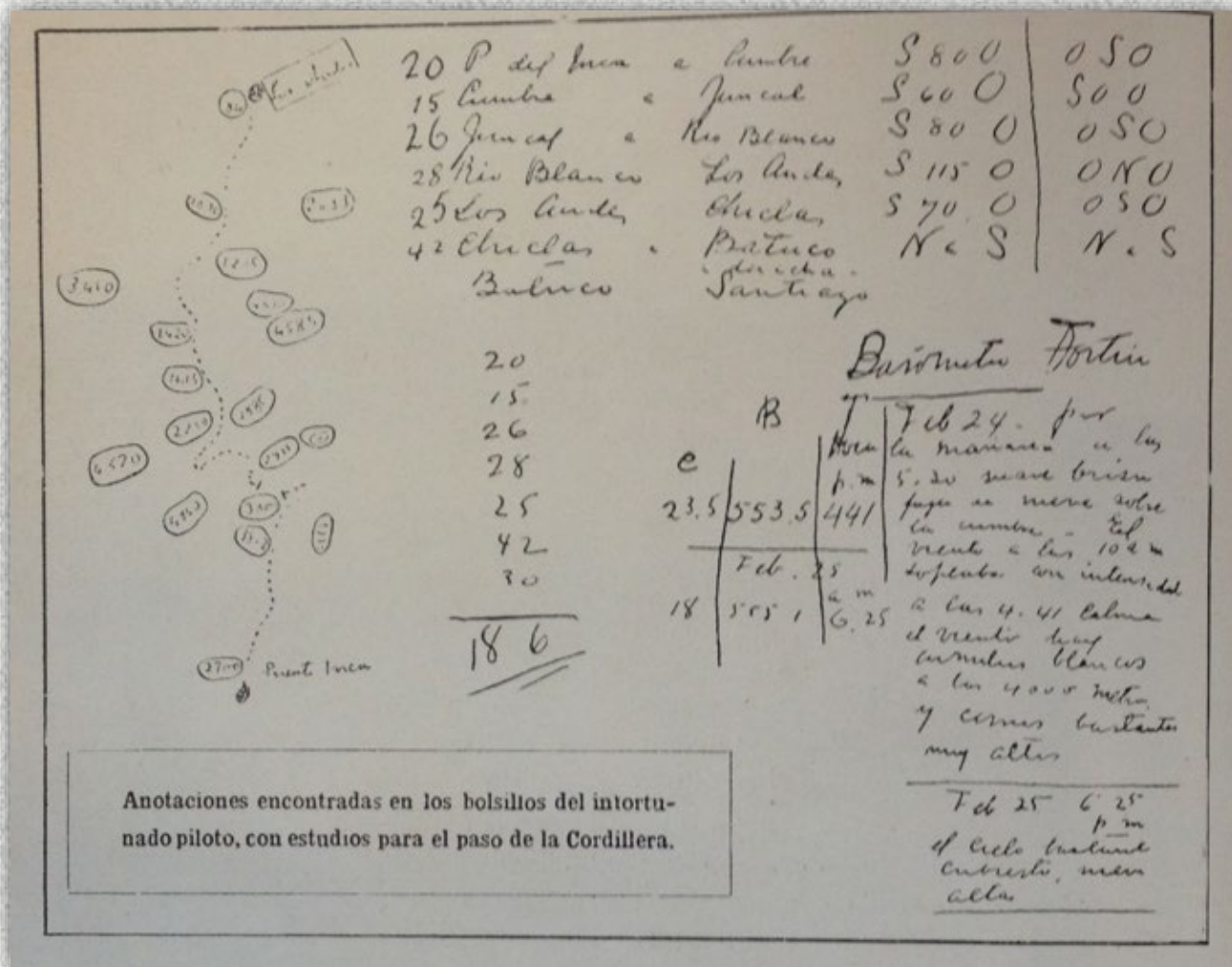
El Aero Club de Chile, profundo admirador de este hombre excepcional, gloria de su Patria y de la América, a quien se honró en contar como su más noble y caballeroso amigo, guardará con veneración su memoria y las amables comunicaciones de él recibidas a propósito de los últimos aprestos de su proyectada hazaña, entre las cuales figura una escrita -¡cruel ironía del destino!- momentos antes de su inesperado fin.

El Aero Club de Chile y Chile entero hacen suya la tremenda desgracia que hoy aflige al pueblo hermano, de la cual experimentan toda la indecible amargura.

Que ello sea un lazo más que unión entre chilenos y argentinos.

Benjamín Urzua S.¹⁰

¹⁰ Benjamín Urzua Sepúlveda, era Director en el Aero Club de Chile



Anotaciones encontradas en los bolsillos del intortunado piloto, con estudios para el paso de la Cordillera.

Anotaciones particulares con alturas, que cargaba Newbery al momento del accidente. Estas parten desde Puente del Inca

“Ha desaparecido del escenario de la vida contemporánea, una figura inminente: Jorge Newbery

La República Argentina ha perdido al gran maestro de la cultura física, al esforzado campeón de los Stadiums y al vencedor de los espacios, grandes como su alma, azules como la sangre de que regaba sus robustos músculos de atleta.

Un sollozo de angustia brotó del pecho de su pueblo al conocer la trágica muerte del paladín que paseó los colores de su bandera patria por las páginas de los periódicos de todo el mundo.

Contrasentido inexplicable del destino: ayer no más remontaba las alturas para llegar a donde humano corazón alado pudo jamás latir, y hoy desciende al abismo de una tumba, de donde no se regresa ni ante el ruego doliente que elevan al Altísimo millares de seres que piden el milagro de Lázaro.

Misterios del misterio de la vida; ante nuestra impotencia doblegamos la frente y dejamos rodar las lágrimas de dolor y de ira.

Cuántas esperanzas de legítimo orgullo germinaban en los pechos argentinos y chilenos, ante la magna empresa de cruzar los majestuosos Andes, cuyas inmaculadas sienas el ave humana no ha contemplado aún desde los cielos.

¡Ingrata suerte!

Cuando sentía ya sobre su frente, el noble luchador, la hoja azul de los laureles de la altura, tu mano trágica le detiene para siempre, rompiendo contra la tierra que le dio la vida, esa existencia preciosa que se llamó Jorge Newbery.

Cante la mano fría de los vientos en las aceradas cuerdas de la lira del aeroplano que cruce los Andes, el homenaje póstumo del primero que concibió la idea de disputar a los cóndores, la inmensa gloria de cernirse sobre las canas venerables del anciano monte, que desde remotos siglos contempla la majestad azul de dos océanos.

Ante la tumba del caballero-sportman, del amigo sincero de Chile, del campeón de la cultura intelectual y física de la América Latina, y del que fue un gran impulsor del Aero Club de Chile, nos descubrimos con respeto, y las rosas de nuestro cariño las deshojamos todas sobre la blanca losa que cubre sus restos, blanca como su vida, dura como el dolor de la tragedia”.

Lisandro Santelices¹¹

“Ha caído un gran hombre. Un alma buena se ha elevado para siempre a lo infinito. Un corazón bondadoso se ha partido desangrando sobre el mismo sitio señalado para levantar un pedestal de gloria...

La muerte tan prematura de Jorge Newbery, de ese luchador incansable en las lides deportivas y en las conquistas del espacio, nos apena hondamente, pues no sólo lloramos al amigo, al cicerón de nuestra institución, quien le debe importantes servicios, sino también al conquistador universal de quien tanto esperaban los que se han entregado al estudio de esta ciencia.

Jorge Newbery era todo un “gentleman”, uno de esos afortunados mortales que conquistan con su presencia y su palabra, y más que con eso, con sus obras.

La historia deportiva y aeronáutica argentina le debe sus mejores páginas, como que él todo lo practicó y profundizó con el entusiasmo que le caracterizaba.

Lo conocimos personalmente y aun cuando así no hubiera sido, siguiendo tan de cerca sus obras, admirando, como lo hacíamos, su carácter y desinterés para acometer las más grandes empresas en bien del progreso en bien del progreso de su patria, nos sentíamos ligado a él por un sentimiento difícil de explicar.

¹¹ Lisandro Santelices Escalante, destacado periodista y uno de los principales fundadores del Aero Club de Chile

Eran los días del Centenario Argentino, Buenos Aires, la gran ciudad sudamericana se encontraba engalanada profusamente para recibir a los extranjeros que concurrían en esos días a participar de las fiestas con que se celebraba la primera etapa de cien años de vida libre.

El regio palacio que la Sociedad Sportiva Argentina tenía en la calle de San Martín, era el sitio de reunión de los que formaban parte de las delegaciones enviadas por los distintos gobiernos hermanos a defender sus colores en los Juegos Olímpicos Internacionales a que la Argentina había invitado. Entre cientos de personas, en medio del bullicio producido por una alegre camaradería, tuvimos ocasión de conocer a Newbery, el niño mimado de toda reunión.

Pocos días después el galante presidente del Aero Club hacía una invitación a la delegación chilena a conocer las instalaciones del Parque Aerostático que con tantos sacrificios había logrado formar, en compañía de unos cuantos amigos tan desinteresados como él, por el progreso de la aeronáutica en la vecina República.

En dos autos partimos desde la Sportiva, formando comitiva el presidente de la Federación Sportiva Nacional y presidente de la delegación chilena, don Felipe Casas Espínola, los profesores Leotardo Matus y Máximo Kani, el Barón De Marchi y algunos miembros del Aero Club.

Tocóme ser el acompañante de Newbery en un auto de dos asientos con que vertiginosamente recorría toda la ciudad inspeccionando el servicio de alumbrado del cual era director.

La gran distancia que nos separaba del campo no la sentimos; tal fue la rapidez con que mi invitante se devoraba las avenidas, el Parque de Palermo y calles hasta llegar al Parque Aerostático.

Recorrimos los hangares, examinamos los globos, oímos los relatos de las aventuras más interesantes, escuchamos con sagrado respeto la historia de la desaparición de Eduardo Newbery, y celebramos finalmente las anécdotas y chistes con que Jorge nos imponía de su viaje al Brasil, donde había sido tomado primero como un espía, y colmado de atenciones después.

Un almuerzo a la “criolla” servido en el mismo local, puso fin a nuestra visita, cuyo recuerdo hacemos ahora como para desahogarnos del dolor que nos oprime el corazón, ante la desaparición de quien nos proporcionó uno de los momentos más interesantes e instructivos durante nuestra visita a la gran metrópoli argentina.

Después, en el año ido, nos pusimos nuevamente en comunicación con Newbery, obteniendo todo su apoyo en favor del Aero Club de Chile, institución que formamos unos cuantos imitando sus obras y guiándonos de sus consejos.

Tenemos, pues, motivos muy justificados para llorar a este héroe, a quien ya esperábamos recibir dentro de poco, después de haber cruzado la alba cordillera en el más brioso corcel que la imaginación humana haya podido concebir.

Esa tumba tan inesperadamente abierta para guardar los despojos de quien fue bueno entre los buenos y valiente y audaz entre los mejores, no dejará nunca de tener a su lado una guardia de honor que cuidará lo que ella encierra, tan a nuestro pesar.

Armando Venegas.

Santiago, marzo de 1914”.



Estas tres cartas constituyen un contemporáneo y ciertamente hermoso testimonio sobre la figura y talla de Jorge Newbery. A través de ellas y de los múltiples relatos y citas antes aquí expuestas, se comienza a aquilatar y comprender, el cariño de los actos profesados a su partida.

Pudimos también tener para este homenaje, acceso al discurso que en nombre del Aero Club de Chile en Buenos Aires pronunciara don Emilio Rodríguez Mendoza, en el acto de su entierro, y que aquí se transcribe: ***“He recibido del presidente del Aero Club de Chile, el Ex Ministro de Guerra, don Jorge Matte, el honroso encargo de dar el adiós, venido de más allá de las cumbres andinas, a los restos del que solo ayer surcaba el espacio como una potente encarnación de la fuerza y de la audacia.***

Al aceptar esta misión, estoy cierto de interpretar también los votos de todos mis compatriotas, que nunca han escatimado ni las flores de nuestros valles ni los homenajes de nuestros corazones a los que, como el Ingeniero Newbery, caen encarnando la pujanza de todo su pueblo.

Es Chile, pues, el que se asocia entristecido al clamor doliente que de un extremo a otro de la Argentina, llega hasta estos restos gloriosos, que desde hoy, constituyen una incitación a todo lo noble y valeroso, porque puede afirmarse que el Ingeniero Newbery se había impuesto una “razón heroica y desinteresada de vivir”.

En efecto, desde que el infinito quedó abierto a todos los audaces que se atrevieran a explorarlo, se lanzó a él con esa pasión absorbente y única que constituye a los Héroes.

Newbery era ya una hermosa encarnación del “sportman” moderno; pero este amor por los ejercicios físicos, que el clasicismo helénico esculpió en los frisos de su Partenón, le abrió un campo nuevo e inexplorado el día en que la conquista científica del espacio.

Desde ese día, el sportman que con bizarría había destacado en el stadium su musculatura de atleta, empezó a alejarse una y otra vez de la tierra en demanda del infinito y sus secretos científicos. Y Newbery, como si hubiera hallado al fin, un ejercicio en que reiterar a diario su ausencia de todo temor, hizo de la aviación un apostolado, empezó a irradiar sus vuelos, como una magnífica alegoría de la altura asaltada por el hombre, sobre todo los horizontes de la pampa inmensa que nutre al mundo.

Bajo su inalterable sonrisa, que ahora nos parece una ironía anticipada a las velocidades de la vida y de la altura, ardía la llama de las pasiones nobilísimas y que sólo puede extinguir la muerte cuando las apaga con la sangre caliente de la tragedia.

Y sonriéndose, en efecto, se lanzaba una y otra vez, como si a diario quisiera contemplar muy alto el enorme porvenir de su país y su raza.

Connaturalizado con el peligro, su temeridad cotidiana había llegado a mantener afectuosamente preocupado a todo su pueblo, atento a los vuelos de su audacia, victoriosa sin jactancias. No era sin embargo, un lírico a pesar de estas constantes exploraciones en pleno éter.

Era, más bien, un impasible, que nada anticipaba de sus hazañas, a no ser esa sonrisa con que parecía desconfiar a veces de los medios materiales de su arte, que es la más desconcertante de las conquistas hechas por el hombre.

A lo lejos, la cordillera vestida con la clámide blanca que cubre sus picachos, lo tienta y lo llama, recordando que también ella, a pesar de su severidad anonadante, le abrió hace un siglo un camino de gloria y de triunfo al gran capitán de la emancipación americana.

El ingeniero Newbery se prepara a responder a ese llamado pertinaz que a todos los valientes hacen las empresas temerariamente varoniles.

Y preparándose ya para la empresa de repercusión universal, se eleva un día, una tarde de azul y de sol, y se eleva tanto, que parece sorbido por el infinito, donde, tal vez, escuchó alguna suprema y última confidencia. Y, en efecto, la altura por nadie sobrepasada, a que Newbery acababa de llevar los colores de su bandera, se entregaba a él, al héroe, diciéndole que había llegado el momento de que siguiera a través del aire y sobre los picachos coronados de cóndores, la misma ruta que hace un siglo siguieron los emancipadores.

Iba a tentar una empresa ante la cual son gran cosa en materia de altitud los Alpes de Aníbal y Bonaparte y el ingeniero Newbery avanzó hacia la realización de la fantástica empresa, con la misma sonrisa escéptica con que había desafiado tantas veces la muerte.

Estaba ya frente a la mole inmensa, destinada a otorgar una consagración única en el mundo al que sobre ella pase, desplegando las alas vibrantes como una prodigiosa reencarnación surgida de la olvidada mitología homérica.

Medía y calculaba una última vez, enfrentando ya el formidable paredón de nieve y rocas, cuando el Destino, como única manera de detener al audaz, lo estrelló en la tierra, sin lograr arrancarlo de la máquina que acababa de traicionarlo y cuyos jirones quedaban salpicados con la sangre del héroe.

Es un águila fulminada antes de dominar de nuevo la altura tantas veces frecuentada por ella; pero su nombre es acreedor a quedar incorporado a la historia argentina y su fama y su vida se extenderán más y más en la leyenda y en el alma emocional de las multitudes.

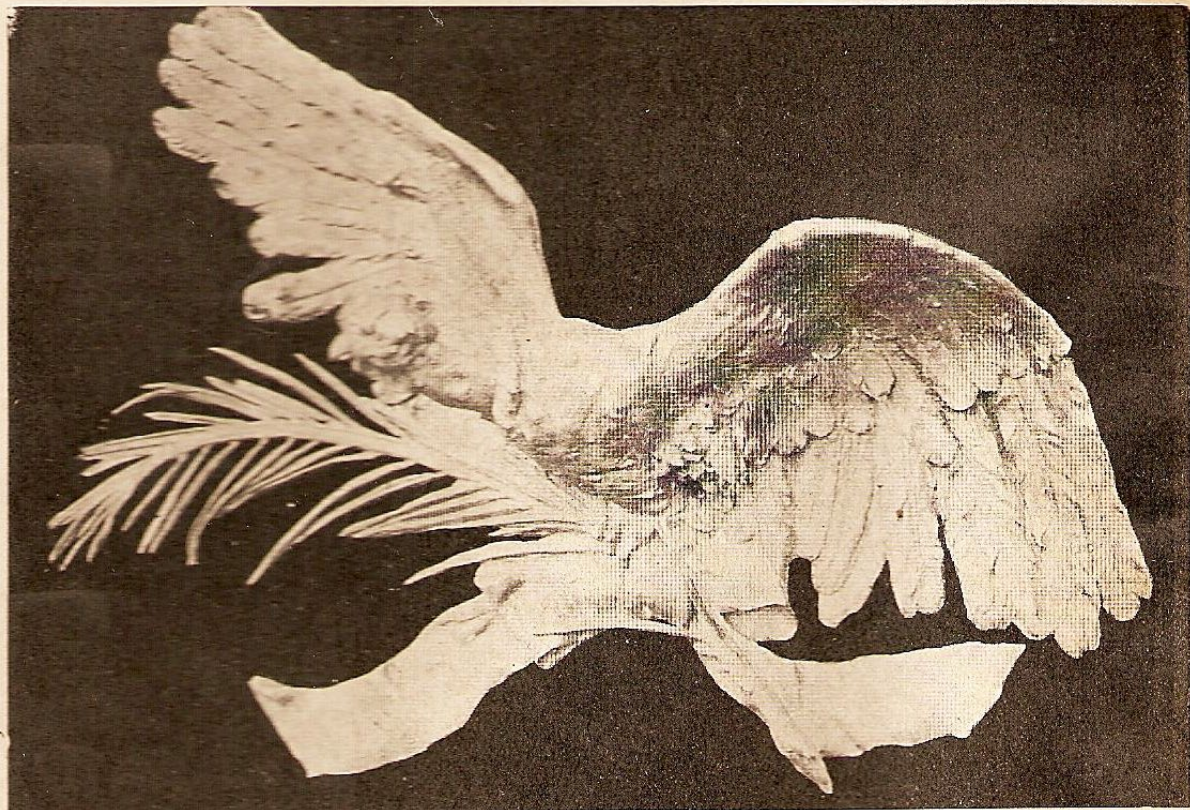
Señores, que la gloria, conquistada con pujanza tan heroica y serena, vele siempre cerca de esta tumba, de la cual surgirá en todo momento la lección vigorizante del sacrificio y la audacia.”



Era una larga delegación chilena de autoridades militares y civiles, las que había resuelto asistir a los actos funerales realizados en la ciudad de Buenos Aires.

Mientras tanto, el Gobierno de Chile, a través del Ministro de Guerra, quien encomendó realizar un trabajo artístico al destacado escultor italiano radicado en nuestro país, señor Roberto Negri, quien en un plazo de cinco días modeló, fundió y cinceló un magistral cóndor de un metro treinta centímetros – en actitud de vuelo – para atravesar los Andes y llevar al pueblo hermano el obsequio de Chile, en el momento de la inauguración del monumento del “Paso de los Andes”.¹²

¹² El Gobierno de Chile, quedó tan complacido con este trabajo, que declaró la obra escultórica, emblema oficial a ser utilizado en las condecoraciones chilenas.



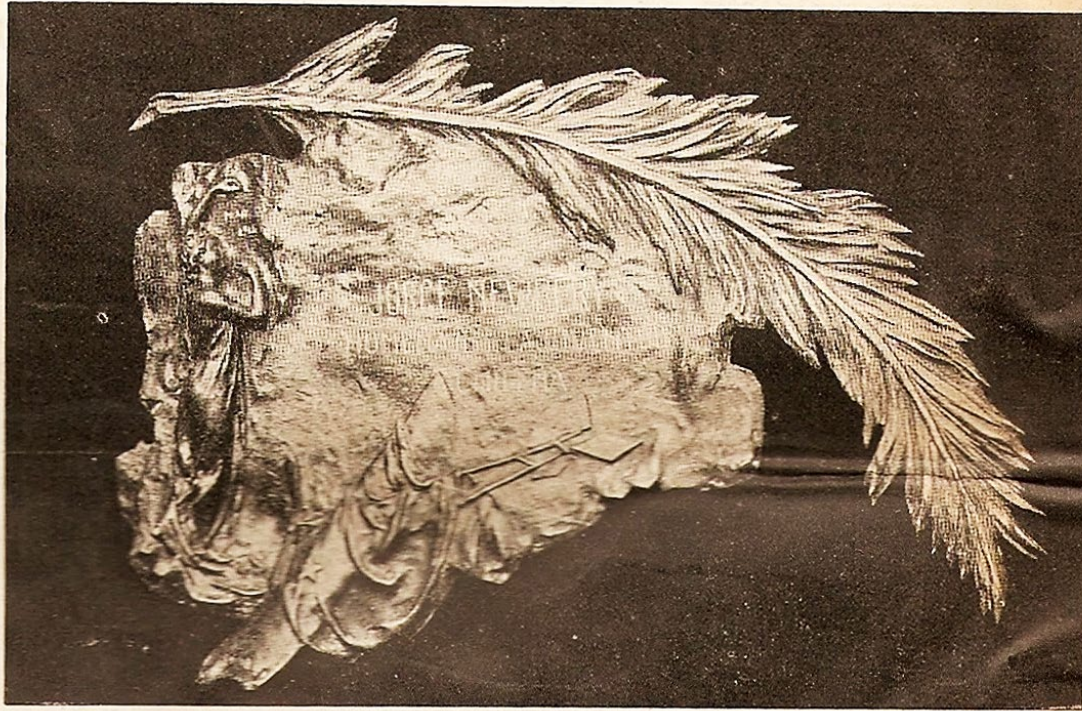
AL MONUMENTO DEL PASO DE LOS ANDES: GRUPO ESCULTÓRICO, OBRA DEL ARTISTA SR. ROBERTO NEGRI, QUE LA COMISIÓN MILITAR CHILENA LLEVÓ A LA ARGENTINA COMO OBSEQUIO PARA COLOCARLO A NOMBRE DEL GOBIERNO DE CHILE, EN EL MONUMENTO.

Otra significativa demostración chilena, nació por parte de un sector de juventud chilena, quienes también quisieron expresar su sentir ante la trágica muerte del aviador Newbery, enviando a los funerales realizados en Buenos Aires, una hermosa placa escultórica de bronce.

En tanto en nuestro país, tuvo lugar otra serie de homenajes realizados tras la trágica muerte del querido aviador argentino, el más recordado, fue el realizado por el Aero-Club de Chile en la Universidad de Chile el día 4 de abril de 1914, con gran concurrencia de autoridades y amigos de la aviación civil y militar. Los diarios y semanarios ilustrados prepararon sendos artículos, fotografías y poemas como homenaje a su memoria, entregando así franco testimonio de amistad, hacia al aviador argentino.

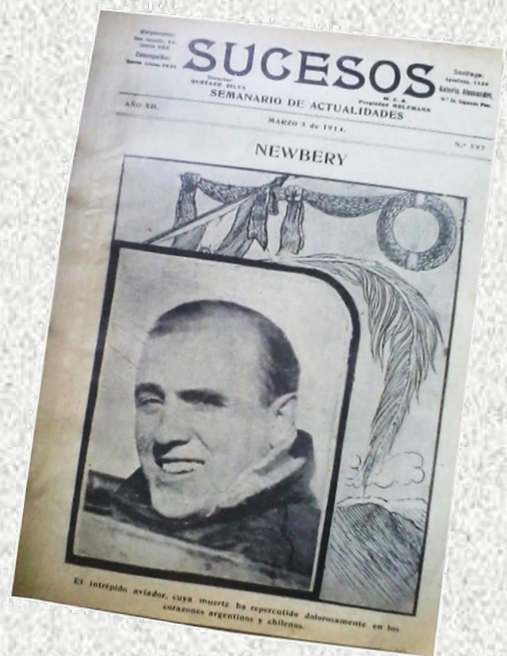


Delegados chilenos en la Recoleta, rindiendo un homenaje ante los restos del aviador



LA PLACA DE BRONCE, QUE LA JUVENTUD CHILENA ENVIÓ A BUENOS AIRES, COMO UN HOMENAJE A LA MEMORIA DE JORGE NEWBERY, Y COMO DEMOSTRACIÓN DE LA REPERCUSIÓN QUE HA TENIDO EN CHILE LA DOLOROSA CATÁSTROFE, PUES EN ESTE PAÍS SE HA SENTIDO CASI TANTO COMO EN LA REPÚBLICA VECINA EL DESENLACE TRÁGICO DEL GRAN AVIADOR QUE CONTÓ, POR SU PERICIA Y SANGRE FRÍA, CON EL MAYOR NÚMERO DE PROBABILIDADES PARA DAR CIMA A LA MAGNA EMPRESA DE ATRAVESAR LA CORDILLERA DE LOS ANDES.

Detalle de la placa en homenaje al aviador trasandino por la Juventud Chilena.



Portadas y artículos varios publicados por la prensa chilena tras el fallecimiento del aviador

SU LEGADO

Durante las páginas anteriores, hemos sido testigos de muchos pasajes de la vida de Jorge Newbery, de su presencia, de cómo su talento académico y atleta, abrazados de esa simpatía tan particular, dominaban los espacios transluciendo el corazón de oro, de aquellos hombres que se entregan al prójimo.

Quizás no sólo sea una casualidad que el célebre aviador suizo, Jean Domenjoz, señalara en 1914 a la revista argentina, "Caras y Caretas", tras la muerte del aviador trasandino: *"El monumento a Newbery debe ser un águila sobre el más alto pico andino, pero un águila de oro como su corazón"*

Estoy seguro, que hemos podido aquilatar su ejemplo, amor y servicio entregado, como también lo estoy de la retribución de ese cariño que entrelazado con el dolor que su partida, produjo diferentes tantas y diferentes reacciones, que a la fecha no sólo siguen resonando en las páginas de la historia, sino que su legado trasciende en la hermandad de dos pueblos hermanos como también en las bondades de la aviación, que tanto beneficio y crecimiento, ha brindado a todos los pueblos.

En lo local, los homenajes se fueron sucediendo. Dos meses después de su muerte, el barrio de Belgrano ya contaba con una calle que lo recordaba, paralela a Federico Lacroze. El club Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires (GEBA) bautizaría a su sede de Palermo, como "Jorge Newbery".

Otro hito aeronáutico y que fue producto directo del proyecto bandera de Newbery, fue el cruce de la cordillera de los Andes en 1916, por su parte más alta, del Globo tripulado por los argentinos Eduardo Bradley y el entonces Capitán Ángel María Zuloaga.

Cabe señalar esta vez, que pese a varios fallidos intentos, la perseverancia de los aeronautas y el apoyo irrestricto de muchos amigos de Chile pudieron hacer más, el recuerdo de Newbery los alentaba, y finalmente, lograron el primer sueño del gran Newbery, que era trasmontar la cordillera y unir, por vez primera, las dos naciones por el aire.

Durante los años que vinieron, no fueron pocos quienes intentaron vencerla sobre aquellos nuevos corceles del aire, "los aviones".

El primer aviador en trasmontarla en aeroplano fue también un argentino, el Teniente Luis Cenobio Candelaria, quien el 13 de abril de 1918, contra toda posibilidad real, se aventuró a cruzar desde Zapala en la Argentina hasta el pueblo de Cunco en Chile. Si bien había vencido los Andes, lo había hecho a una altura de 2.800 mts. aproximados; pero el desafío del cruce estaba definido que debía hacerse sobre sus Altas Cumbres, o sea a una altura de unos 5.500 mts.

Meses más tarde, ahora desde Chile, se hacía otro intento: era el Teniente del Ejército de Chile, quien a bordo de un monoplano Bristol M1C, logra los ansiados lauros para nuestra Patria, el 12 de diciembre de 1918. Y luego otro chileno, el 5 de abril de 1919, -conmemorando la gloriosa batalla de Maipú de 1818, donde argentinos y chilenos aseguraban la libertad e independencia de esta Nación- inicia el exitoso doble cruce aéreo Chile-Argentina-Chile.

terms.
 It was at first thought that the aeroplane would have but little trouble in surmounting the pass. The success of the lamented Chaves, the Peruvian aviator who crossed the Alps, gave great hope that the similar flight through the Andes could be made. Three aviators attacked the problem about the same time. Clodomiro Figueroa proposed to fly from the Chilean side over into Argentina, while Jorge Newbery and Teodoro Fels were to attempt the passage from the Argentina to the Chilean side. Three times Figueroa essayed the dangerous flight, and each time was driven back by high winds, by treacherous air pockets or other obstacles to continuous flight. Finally he abandoned the attempt until a more powerful machine can be provided. The tragedy of death marked the culmination of the attempt from the other side. Jorge

Newbery, a half-Yankee, for he was the son of a dentist for the United States who has lived in Buenos Aires many years and who married an Argentine lady, was one of four daring brothers, all identified with the modern pleasures and support of Argentina. He held the record of the highest flight on the Western Hemisphere and the fourth highest in the world. His brother, Ernesto Newbery, attempted a balloon flight across Brazil about a year ago and was carried out to the sea and never again heard from. Jorg was an electrical engineer by profession, having studied in the United States, and was the pride of the aviators of Argentina. He made the attempt on March 1—something went wrong with the machine—and the Andes claimed another victim of their dangerous heights.
 The passage by automobile pre-

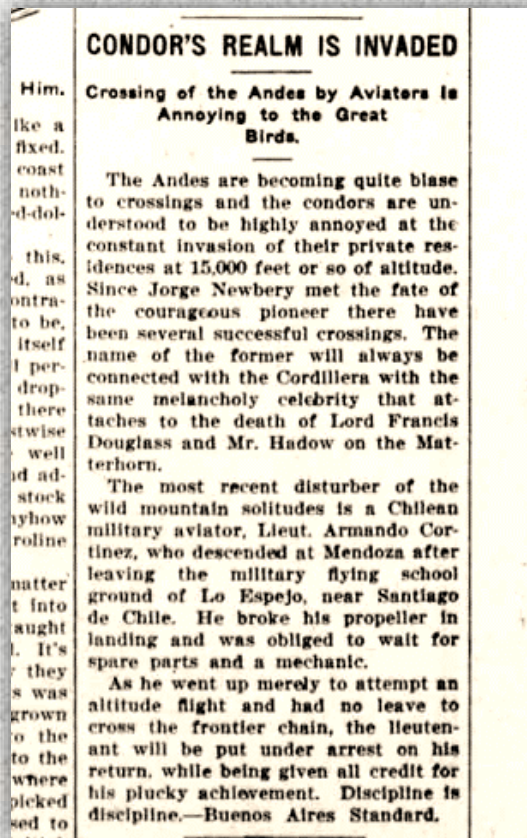
The Clarcksburg Daily Telegram. Miércoles, 1° de abril de 1914

Una crónica noticiosa aparecida en algunos medios norteamericanos, a sólo un mes del sensible fallecimiento del gran aviador Jorge Newbery, daba cuenta del cruce en automóvil de la cordillera de los Andes. Dos medios locales, **The Clarcksburg Daily Telegram** y el **The Ogden Standard, de Utah**, consignaban bajo el título: “El Auto cruza donde el avión falla” (“*AUTO CROSSES WHERE AEROPLANE FAILS*”) y luego daba la siguiente información: “Un viaje transcontinental desde Buenos Aires. Argentina, a Santiago de Chile, en automóvil, lo logró recientemente un yanqui. El Sr. Johnson Martin, siendo nativo de los Estados Unidos, es un “Yanqui” para todos los sudamericanos, independientemente de la sección de este país de donde sea originario, y fue él quien hizo el primer cruce exitoso de la columna vertebral del Continente Sur – la Cordillera de los Andes. A continuación, agregaba al respecto del avión: “...Al principio se pensó que el avión tendría pocos problemas para superar el paso. El éxito del llorado Chávez, el aviador peruano que cruzó los Alpes, dio grandes esperanzas de que se pudiera realizar un vuelo similar a través de los Andes.

Tres aviadores atacaron el problema casi al mismo tiempo. Clodomiro Figueroa propuso volar desde el lado chileno hacia Argentina, mientras que Jorge Newbery y Teodoro Fels intentarían el paso desde la Argentina hacia el lado chileno. Tres veces Figueroa intentó la peligrosa huida, y cada vez fue rechazado por los fuertes vientos, por traicioneras bolsas de aire u otros obstáculos para el vuelo continuo.

Finalmente abandonó el intento hasta que se le pudiera proporcionar una máquina más potente. La tragedia de la muerte marcó la culminación del ataque del otro lado. Jorge Newbery, medio yanqui, pues era hijo de un dentista estadounidense que vivió muchos años en Buenos Aires y que se casó con una señora argentina, fue uno de cuatro hermanos atrevidos, todos identificados con los placeres y el apoyo modernos de Argentina. Ostentaba el récord del vuelo más alto del hemisferio occidental y el cuarto más alto del mundo. Su hermano, Ernesto Newbery, intentó volar en globo a través de Brasil hace aproximadamente un año y fue llevado al mar y nunca más se supo de él.

Jorge era ingeniero eléctrico de profesión, habiendo estudiado en los Estados Unidos, y fue el orgullo de los aviadores de Argentina. Hizo el intento el 1° de marzo, -algo salió mal con la máquina- y los Andes se cobraron otra víctima de sus peligrosas alturas”.



The Charlevoix County Herald, (East Jordan, Mich.) Viernes 5 de diciembre, 1919

“Los Andes se están volviendo bastante indiferentes a los cruces y se entiende que los cóndores están muy molestos por la constante invasión de sus residencias privadas a unos 15.000 pies de altitud.

Desde que Jorge Newbery conoció la suerte del valiente pionero ha habido varios cruces exitosos. El nombre del primero siempre estará relacionado con la Cordillera con la misma celebridad melancólica que se atribuye a la muerte de Lord Francis Douglass y Mr. Hadow en el Matterhorn.

El perturbador más reciente de las salvajes soledades de las montañas es un aviador militar chileno, el teniente. Armando Cortínez, quien descendió en Mendoza luego de abandonar la Escuela de Aeronáutica Militar de Lo Espejo, cerca de Santiago de Chile. Rompió la hélice al aterrizar y tuvo que esperar a que llegaran repuestos y un mecánico.

Como subió simplemente para intentar un vuelo de altura y no tenía permiso para cruzar la cadena fronteriza, el teniente será arrestado a su regreso, reconociendo todo el crédito por su valiente hazaña. La disciplina es disciplina. - Diario Buenos Aires Standard”.

Con el tiempo, y hasta la actualidad, son múltiples los homenajes que se han gestado por todas partes. Basta recordar que en 1975, cuando se cumplía el primer centenario de su nacimiento, uno de los actos más significativos, haya sido darle su nombre al aeropuerto de Aeroparque¹³, en Buenos Aires.

¹³ El comienzo de la historia de este aeropuerto se remonta a su inauguración en 1947. Su nombre original de "Aeroparque" se debe a Víctor Manuel Acuña. Este ingeniero aeronáutico fue quien lo proyectó, indicando que es "un aeródromo dentro de un parque de esparcimiento para la población"

Luego, en este mismo año, el entonces Instituto de Historia Aeronáutica Argentina, fue nacionalizado el 27 de mayo de 1997, naciendo así el ahora denominado “Instituto Nacional Newberiano”. Esta corporación, acorde a su Decreto de Nacionalización, ha impulsado desde ese entonces una enorme actividad direccionada a su fundamento, es decir, a la investigación, difusión y conocimiento de la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina, norte permanente del mismo, estableciendo destacadas filiales dedicadas al estudio y difusión tanto nacional como internacionalmente.

Su Numen Tutelar, *“es el Ingeniero y Aviador, don Jorge Alejandro Newbery, moderno prócer aeronáutico, que no sólo luchó por imponer el medio aéreo al servicio de la Patria, sino que fue el paradigma del deportista, científico, defensor del Petróleo y de los que menos tienen”*¹⁴.

El Instituto Nacional Newberiano, acorde con el Decreto Ley 468/97, realiza distintos congresos, actos académicos y otorga la distinción de mayor prestigio, que es la Orden “Cruz Newberiana” en varias categorías, impuesta a distintas personalidades que posean una destacada actuación en la historia aeronáutica y espacial de la Nación; como también lo es el recientemente creado: “Brevet Histórico aeronáutico”, otorgado en memoria de Jorge Newbery, por importantes aportes en la investigación histórico aeronáutica y espacial.

En fin, esta brevísima enumeración deja obviamente afuera, más de un centenar de homenajes que se le han hecho y que incluyen nombres de plazas, plazuelas, colegios y escuelas, clubes, medallas conmemorativas, placas, como también su nombre está presente en la literatura, filatelia, música y canciones populares.



Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



¹⁴ Secretaría de Cultura de la Nación Argentina. <https://www.cultura.gob.ar/institucional/organismos/instituto-nacional-newberiano/>

Bibliografía

- Alarcón Carrasco, Héctor. **Clodomiro Figueroa Ponce, “el Aviador Inmortal”**. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. 2003
- Boletines del Aero-Club de Chile**, Nº1 al Nº8. (Años 1913-1914)
- Castelli, Roberto Carlos. Bonvissuto, Vicente. **Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso**. República Argentina, Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, 1988.
- Diario francés LE RAPPEL**. Jueves 12 de febrero de 1914. <http://gallica.bnf.fr>
- Diario francés LE RAPPEL**. Jueves 05 de marzo de 1914.
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k75524282/f3.zoom.r=jorge%20newbery.langES>
- Diario La Nación**. Buenos Aires, 9 de abril de 1909
- Diario El Mercurio de Santiago de Chile**. Selección de los años 1910- 1911- 1914
- Domínguez Koch, Santos A. **Ingeniero Jorge A. Newbery, Padre de la Patria Aeroespacial**. 1999
- Fuerza Aérea Argentina. **El vuelo del Cóndor - Fuerza Aérea Argentina**. 1912- 2012
- Fuerza Aérea de Chile. **Historia de la Fuerza Aérea de Chile**. Tomo I. 1999
- Jorge Newbery**. <http://www.revisionistas.com.ar/?p=8101>
- Jorge Newbery**. http://www.eam.iua.edu.ar/his_ix.asp
- Jorge Newbery**. <http://earlyaviators.com>
- L’Aerophile**, Revue Technique& Practique des Locomotions Aériennes, 1913
- Los globos aerostáticos de Jorge Newbery** http://www.huellasdelahistoria.com/ampliar_contenido.php?id_noti=980
- Montes-Bradley, Nelson. **Más liviano que el Aire**. 2007
- Revista Ilustrada Zig-Zag**. Santiago de Chile, edición del 11 de marzo de 1914
- Revista Ilustrada Zig-Zag**. Santiago de Chile, edición del 29 de marzo de 1913
- Traub Gainsborg, Norberto. **Aero Club de Chile**, 2013. <http://www.historiaaeronauticadechile.cl/#!articulo-nuevo/c1ows>
- Traub Gainsborg, Norberto. **Silvio Pettirossi Pereira – Padre de la Aviación Paraguaya, “Rey del Aire” en los cielos de Chile y América**. ISBN 978-956-7973-12-5. Tercera Edición. 2023
- Venegas de la Guarda, Armando. **Recuerdos de casi un siglo**. Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976
- Zuloaga, Ángel María. **La victoria de las alas**. Historia de la aviación argentina y su base filosófica. Centro de Producción Industrias Gráficas Aeronáuticas. Edición 1958. Buenos Aires, Argentina. 1959
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46021466/f3.item.r=leon%20Morane%20et%20Newbery>
- Apuntes y cuaderno de recortes varios del autor.

Agradecemos muy especialmente a los señores Gustavo Necco Carlomagno de Uruguay; Teomar Benito Ceretta del Brasil; Dr. Álvaro Sequera Duarte de Colombia; Dr. Walter Barrera Espinoza de Ecuador; Jorge Renzo Franco del Perú; Dr. Gustavo Marón; Roberto Salvador Martínez; Crl. E.A. Alfredo Massarelli Vacca; Atilio Baldini Ferrari; Brigadier FAA Diego García; Comodoro FAA (R) Rubén Darío Paesano; Comodoro FAA (R) Gabriel Pavlovic; Esteban Eduardo Raczynski; Eloy Martín de Argentina y Walter Marcelo Bentancor; Héctor Alarcón Carrasco; Alberto Fernández Donoso; Ricardo Gutiérrez Alfaro; Mario Magliocchetti Oleaga; Eduardo Werner Cavada; Danilo Villarroel Ganga; Erwin Cubillos Salazar; Rodrigo Arredondo Vicuña; Raúl Elizalde Saavedra; Walter Foral Liebsch Q.E.P.D.; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile; Archivo Histórico del Ejército de Chile; Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; Biblioteca del Museo Histórico Nacional; Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; Instituto Nacional Newberiano de la Argentina; Archivo de la Ilustre Municipalidad de Santiago; Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile; Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile; Biblioteca Nacional Digital; Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”; Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile (ENAER); y otras entidades y personas individualizadas en los correspondientes créditos, por el apoyo y tiempo prestado.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, autoriza a que los contenidos de esta monografía puedan ser citados o reproducidos, parcial o por completo, siempre cuando sus fuentes y autores sean citados.

ÍNDICE

Capítulo I

Jorge Alejandro Newbery – Recordando al amigo de Chile y su aviación	9
--	----------

Capítulo II

Jorge Newbery, el hombre, profesional, deportista y aviador	11
El Precursor y Benemérito de la Aviación	13
Los Andes, un desafío sólo a la altura de los grandes	18

Capítulo III

El Aero Club de Chile	21
El Aero Club de Chile y la desinteresada ayuda de Newbery	23

Capítulo IV

Jorge Newbery hacia la conquista del macizo andino	27
El intento de Newbery por los Andes y su periplo por Europa	32

Capítulo V

El trágico desenlace del 1° de marzo de 1914	36
Algo de la Prensa Internacional	46
El homenaje de Chile al insigne aviador	49

Capítulo VI

Su legado	58
---------------------------	-----------

Bibliografía y agradecimientos	63
--	-----------



Norberto Pablo Traub Gainsborg

Autor de numerosas investigaciones y artículos sobre historia aeronáutica chilena y latinoamericana, numismática y falerística en algunos destacados sitios web, libros, revistas y muchos otros medios impresos tanto nacionales como extranjeros. Ha participado como destacado expositor en diferentes Congresos de Historia nacionales e internacionales y es autor de varias publicaciones, entre ellas "Alas de Chile" 1910-1999; "El Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile"; "Alberto Santos Dumont – Una centenaria historia de aviación y amistad"; "La Escuela de Artes y Oficios y su aporte pionero con la Aeronáutica Nacional"; "Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional"; "Armando Cortínez Mujica, valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino"; "Margot Duhalde Sotomayor, de Río Bueno a los cielos del mundo"; "Silvio Pettrossi Pereira – Padre de la Aviación Paraguaya, "Rey del Aire" en los cielos de Chile y América"; de una decena de investigaciones biográficas contenidas en la serie "Héroes de la Paz" y coautor de la "Historia de la Federación Aérea de Chile, 70 años al servicio del país" y de "Valor, resguardo y servicio en los cielos nacionales - *Presencia histórica de Carabineros de Chile en la aviación chilena*". Es Director de las revistas "Aerohistoria" y "Skua" del IIHACH.

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile. Curador de Falerística de la Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico Militar de Chile; Miembro de Número del Instituto O'Higiniano de Chile; Director Honorario del Instituto de Investigaciones Históricas "José Miguel Carrera"; Miembro Correspondiente del Instituto Nacional Newberiano de Argentina; Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; Miembro Correspondiente del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica; Miembro Correspondiente del Instituto Balear de la Historia; Miembro de Número del Instituto Nacional Newberiano de Argentina Delegación de Colombia; Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica de Bolivia; Académico de Honor y Miembro Correspondiente de las Academias "Santos Dumont" y "Jorge Chávez Dartnell" de Argentina; miembro de Pro-Signum en los Estados Unidos; Miembro del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas" y del Círculo Coleccionistas de Medallas de Chile.

Como Publicista, le correspondió actuar como presidente del Comité de Ética del Interactive Advertising Bureau (IAB – Chile), cumpliendo tareas de exponer ante las autoridades nacionales y académicas, la ley de protección de datos digitales como también lo fue, el ayudar a mejorar el conocimiento y las competencias digitales en el área comunicacional.

Durante el 2015, le correspondió asumir el cargo honorario de Presidente Pro Tempore de la Federación Internacional de Entidades Históricas Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE), siendo el responsable directo del XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial realizado en Chile en 1916.

Distinguido por la Fuerza Aérea de Chile con la condecoración "General Diego Aracena Aguilar" por servicios distinguidos; Cruz "Virgo Lauretana" del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Orden al Mérito Newberiano del Instituto Nacional Newberiano de la República Argentina (INN); Medalla "Bicentenario" del Instituto Nacional Belgraniano; Medalla "Al Mérito Santos Dumont" de Brasil; Medalla del Centenario de la Aviación Militar de México; Medalla del Bicentenario del Instituto Belgraniano; el distintivo de Piloto Civil Honoris Causa de la Argentina; Brevet Histórico del INN; la Gran Cruz "Al Mérito a la Confraternidad Militar" del Ejército Argentino; Medalla de Honor en conmemoración al "Centenario de la Aviación Militar Paraguaya" y con la Orden de Mérito Aeronáutico del Brasil en el grado de Comendador.



Jorge Alejandro Newbery
"Recordando al amigo de Chile y su Aviación"

ISBN 978-956-09273-4-7

Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile
www.historiaaeronauticadechile.cl



PILLAN II

PRONTO EN LOS CIELOS DEL MUNDO



 **ENAER**
EMPRESA NACIONAL DE AERONÁUTICA DE CHILE

 **DTS**[®]
filial de  **ENAER**