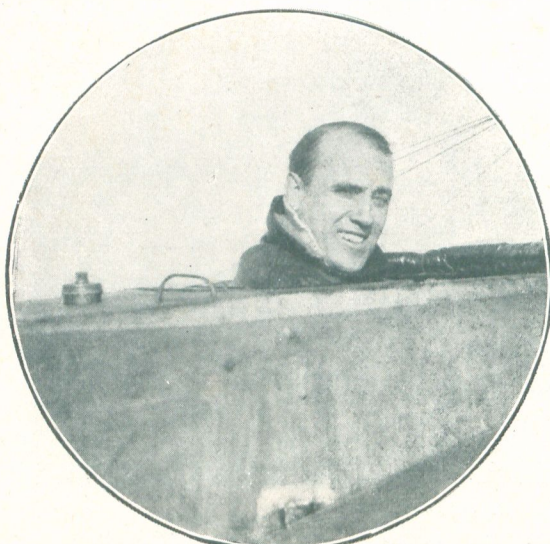


Notas de aviación

La futura travesía de los Andes



El ingeniero Jorge Newbery, en su Morane de 80 caballos, con el que obtuvo el record argentino de altura, entrenándose para atravesar los Andes



El mismo, con el aparato oxigenador

¿Podrá triunfar el ingeniero Newbery en la travesía de los Andes? Es demasiado osado dar una contestación que tendría que ser la consecuencia de una serie de apreciaciones. Sin embargo, sus dos últimos records, alcanzando en el segundo de ellos la altura que necesita para aquel viaje, permiten tener confianza en un triunfo, que siendo el mayor de los que la aviación puede obtener, colocaría el vuelo mecánico nacional en una situación envidiable.

Si como altura tratase de una cantidad que puede obtenerse aunque sea por un esfuerzo enorme—4.500 metros como minimum son necesarios para el viaje—

no es allí donde reside el inconveniente mayor de ese viaje. Un piloto europeo, Edmond Perreyon ha alcanzado en una hora de vuelo 6.000 metros, aunque con un motor de 160 caballos,

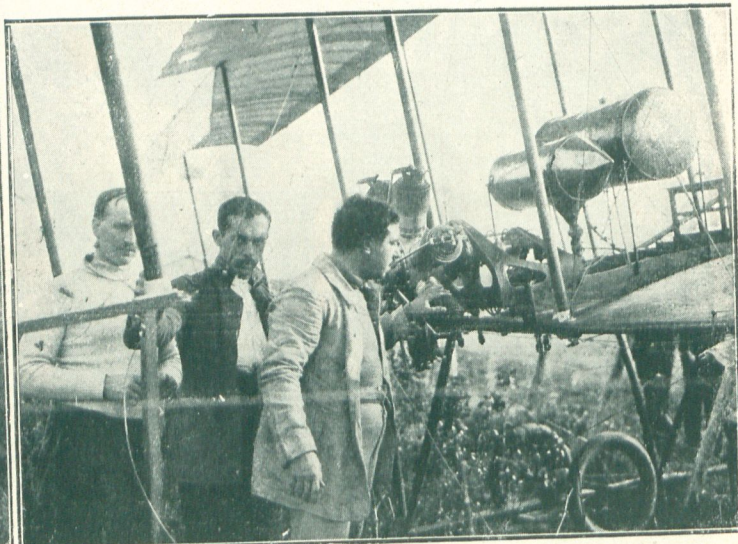


El teniente Goubat y el capitán noruego Christian Doxrud

pero llevando la esencia y aceite exactos para ese record. En cambio, el ingeniero Newbery, que dispone de un Morane con motor de 80 caballos, debe volar a 4.500 metros, pero mantenerse a esa altura durante tres horas, a fin de hacer el recorrido Mendoza-Santiago de Chile. ¿Es posible volar tanto tiempo a esa altura? He allí el interrogante más grave desde que no existen ensayos posibles de confirmarlo.

Empléase en el Palomar, para los aprendizajes, un biplano tipo Henry Farman accionado por un motor Gnome 50 caballos. No hace muchos días, el capitán noruego Christian Doxrud, que como consecuencia de una invitación de la escuela sigue sus estudios aeronáuticos, partía piloteando aquel aparato pero llevando como acompañante e instructor al teniente 1.º Raúl Goubat. Ya de regreso al aeródromo y un momento antes de ir a iniciar el aterrizaje, desapareció la hélice y se rompieron dos de los largueros que van a la cola y los cables y timones posteriores. Sólo contaban, pues, para la maniobra, con el timón de altura, colocado en la parte anterior. Felizmente, el capitán Doxrud, sin perder su sangre fría, supo defenderse contra las sacudidas que el biplano, con la cola rota, daba a cada instante, buscando entre tanto, con la vista, un terreno para aterrizaje.

Una desgracia con suerte en el Palomar



El ingeniero Mascias examinando el aparato después del accidente