

CAPITULO IV

CAMPAÑA ALAS PARA CHILE



**General del Aire
Armando Castro López**



**Capitán
Enrique Flores Álvarez**

En cumplimiento a lo dispuesto en el D.S. N°626 que establecía quiénes debían ocupar la presidencia de los distintos clubes aéreos de país, el General del Aire Armando Castro López, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, a la sazón presidente del Club Aéreo de Chile, presentó su renuncia al puesto.

En su reemplazo asumió el Jefe de la Tercera Zona Aérea, Comandante de Grupo Edison Díaz Salvo, quien al poco tiempo, al ser nombrado Adicto Aéreo en Argentina, entregó el cargo al Comandante de Grupo Oscar Herreros Walker. Distinguido oficial que, al igual que sus antecesores, trató en la medida de las posibilidades de incentivar las actividades aerodeportivas.

Queriendo tener una visión actualizada de lo que acontecía en las filiales, Herreros dispuso que una comisión visitara los clubes aéreos existentes entre la capital y Puerto Montt.

Entre el 18 y el 23 de Marzo de 1941, en un Focke Wulf 44 facilitado por la Fuerza Aérea, el secretario del Club, Capitán Enrique Flores Alvarez y el socio Eugenio Covacevic recorrieron todas las filiales de la zona sur y elaboraron un acucioso informe de lo observado.

Informe en el que descarnadamente detallaban la grave postración en que habían caído las filiales del Club Aéreo de Chile y recomendando algunas medidas paliativas tendientes a ayudarlas.

Medidas que detallaban en la parte Conclusiones y que a la letra señalaba:

"Conclusiones"

En mérito de lo expresado, y con el objeto de que las filiales del Club Aéreo reciban el máximo impulso que este puede proporcionar nos permitimos insinuar respetuosamente la conveniencia de:

1. *Apresurar en lo posible el envío de los fondos de la Ley 6602 en la cuota que corresponde a este año, y estudiar desde ya la posibilidad de contratar con la garantía de esa Ley, un préstamo de importancia que sirva para la adquisición de material de vuelo para el Club y sus filiales;*
2. *Dictar normas precisas y uniformes sobre la documentación que debe llevar cada Club Aéreo del país, imprimir los formularios correspondientes, y difundir su uso en las filiales;*
3. *Apresurar el envío del Reglamento Interno por parte de cada filial, a fin de que, a la brevedad posible, ellos se conformen con la nueva reglamentación;*
4. *Instruir precisamente a cada filial en cuanto al derecho que le asiste a disponer de determinada cuota de bencina y fijar las condiciones en que deberá entregarla a los socios locales o transeúntes que la soliciten;*
5. *Obtener que se proceda a la destinación de Instructor y mecánicos en los Clubs que tienen actividad de vuelo, aún cuando el desarrollo de sus actividades sea en bases militares y reglamentar la dependencia que existirá entre los mecánicos y el instructor;*
6. *Obtener el envío de un mensaje el Ejecutivo que asimile a los instructores reservistas a oficiales en servicio activo para el caso de accidentes;*
7. *Obtener que la Fuerza Aérea de Chile envíe una patrulla de tres FockeWulf para que recorran las filiales haciendo demostraciones de vuelo acrobático; solicitar el concurso de los pilotos civiles propietarios de aviones y propender a la organización de festivales aéreos en los lugares que visite la patrulla;*
8. *Obtener que la Fuerza Aérea de Chile fije las condiciones en que podría venderse un avión Curtiss Falcon que se encuentra en la Base Aérea de Maquehue al Club Aéreo de Temuco o al socio señor Hermann;*

9. *Nombrar una comisión que se encargue de estudiar la posibilidad de realizar una película de propaganda de la Aviación Civil, parte de cuyo producto serviría para incrementar los fondos de las filiales y del Club Aéreo de Chile.*

Es cuanto podemos informar en cumplimiento a la honrosa misión que se nos encomendó.

Santiago, 28 de Marzo de 1941.

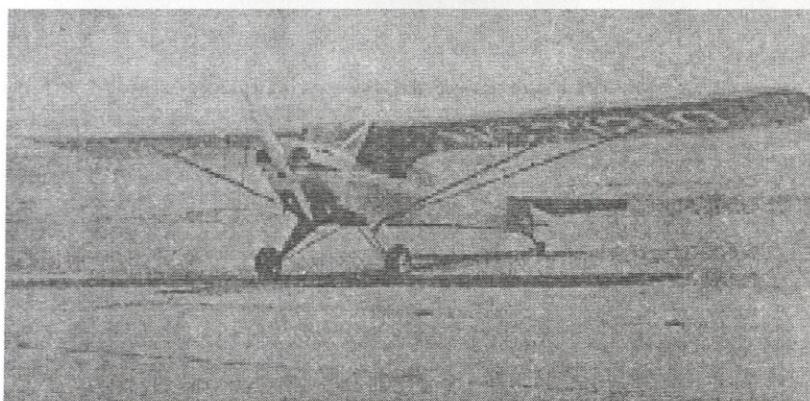
Enrique Flores Álvarez

Eugenio Covacevic C.

Demás está decir la profunda inquietud que el informe presentado por Flores y Covacevic causó en el directorio del Club Aéreo de Chile, el que encontrándose en una situación tanto o más comprometida que la de sus filiales, poco o nada podía hacer para solucionar tan apremiantes problemas.

En esas condiciones, una vez más, se vislumbró la posibilidad que la CORFO concediera al Club Aéreo de Chile un crédito para comprar material de vuelo. Operación crediticia que en esta ocasión se decía alcanzaría a la suma de \$4.500.000.-

Queriendo el directorio comprometer a la mayor brevedad estos fondos y presentándose una oportunidad de adquirir nuevo material de vuelo, puso una orden de compra por seis aviones Taylorcraft, cuatro de los cuales serían modelo de lujo y dos de instrucción.



Avión Taylorcraft

Sin embargo, tal gesto no fue bien comprendido por algunos socios dando lugar a que firmas representantes de otras marcas de aeronaves extranjeras, reclamarán de esta compra, manifestando su malestar por no haberse llamado a una propuesta pública.

En vista del cariz que tomaba la situación, el directorio del Club citó a una asamblea general extraordinaria de socios para el 16 de Junio, oportunidad en que dio cuenta detallada de las razones que así lo habían llevado a proceder en esa compra.

Al no ser aprobada la cuenta y rechazar la asamblea la adquisición de los Taylorcraft, diez días más tarde el directorio presentó la renuncia a sus cargos.

Habiendo quedado acéfalo el Club Aéreo de Chile, en Julio se citaba a asamblea general extraordinaria eligiéndose una nueva directiva.

Como presidente, la Fuerza Aérea designaba al Comandante de Escuadrilla Arturo Meneses Kinsley, subdirector de la Escuela de Aviación, quien reemplazaba al renunciado Comandante Herreros.



**Comandante de Escuadrilla
Arturo Meneses Kinsley**

Meneses, talentoso oficial que había sido uno de los pilotos precursores del correo aeropostal Santiago-Arica y fundador del Club Aéreo de Magallanes, comprendió que la situación en que se recibía del club capitalino hacía necesario se tomaran urgentes medidas para sacarlo del estado de postración a que había llegado y a la vez poner término a las divergencias que la proyectada compra de los Taylorcraft había ocasionado.

Reunido con su directorio intercambiando diversas opiniones, el Capitán Flores recordó la gran colecta nacional de 1920. Acción cívica mediante la cual se habían comprado aviones para la aviación militar sugiriendo realizar otra, ahora en beneficio de los clubes aéreos.

Apoyando tal idea, otro director mencionó la colecta del año anterior, oportunidad en que dirigiéndose a la nación, el 4 de Agosto de 1940 el Presidente de la República Pedro Aguirre Cerda dijera:

“Se decretará un día de colecta nacional con el fin de allegar fondos para ir en alivio de los que sufren. Ese día será el 20 de agosto, natalicio de O’Higgins, es decir, una fecha en que todos los chilenos deben hacer una reafirmación solidaria de su sentimiento patrio”.

Expuesta esta proposición a consideración de los socios del club no todos estuvieron de acuerdo, aduciendo algunos que los tiempos ya no estaban para colectas. Sin embargo, prevaleció la opinión de quienes apoyaban la idea de efectuar una.

Tocó la casualidad que fueran socios del Club Aéreo de Chile, Sergio Valdovinos Fernández, hijo del Ministro de Defensa Nacional y secretario privado del Presidente Pedro Aguirre Cerda y Eugenio Covacevic, abogado secretario de la Presidencia de la República. Entusiastas aviadores que ofrecieron sus buenos oficios para interceder ante el primer mandatario, solicitando concediera su autorización para que la colecta del próximo 20 de Agosto, esta vez se realizará en pro de la aviación deportiva nacional.

Tras escucharlos atentamente, el Presidente Aguirre, recordando lo acaecido para el terremoto de Enero de 1939 en que por falta de medios aéreos, muchos heridos fallecieron al no poder ser evacuados oportunamente, comprometió su más decidido apoyo a esta iniciativa.

Dado el corto lapso que restaba para el 20 de Agosto ordenó que los ministros de Defensa, Interior y Educación Pública coordinaran esfuerzos para materializarla en la mejor forma posible, disponiendo que la dirección misma de la colecta quedara en manos de la institución denominada Defensa de la Raza y Aprovechamiento de las Horas Libres.

Digno es de destacar, el entusiasmo que desde el primer instante puso don Pedro Aguirre Cerda para ir en ayuda de los clubes aéreos, quien pese a encontrarse con su salud ya resentida no escatimó sacrificio alguno para que esta iniciativa fuera todo un éxito.



**Don Pedro Aguirre Cerda
gran impulsor de Alas para Chile**

Estimando Aguirre que sin una adecuada difusión la colecta no tendría resultados positivos, el 29 de Junio se reunió en el palacio de La Moneda con los directores y representantes de los principales diarios, revistas, radios y agencias de noticias del país, dándoles a conocer sus intenciones de ir en ayuda del desarrollo de la aviación civil, deporte inmensamente necesario a la República que se encontraba estancado por falta de medios con que expandirse.

Ante ellos, el ilustre estadista expresó:

“Un país no es fuerte sino cuando su juventud es emprendedora, cuando vibra a los ideales de inquietud creadora, cuando se traza un destino y no ceja en su consecución.

Debemos impedir por todos los medios la repetición del doloroso colapso experimentado con el terremoto, en que las comunicaciones ferroviarias, camineras, telegráficas y telefónicas quedaron cortadas, en que no se podía ni siquiera trasladar a un enfermo grave hacia el auxilio que le salvara la vida. Esa crisis nos dio una lección que debemos considerar.

Recurriendo a la aviación civil, ello será evitado. Nuestro principio, nuestro impulso, nuestra consigna de batalla debe ser entonces para el país, para su juventud, para sus hombres libres: a volar, a volar, sobre los campos hermosos de Chile y en nuestros cielos maravillosos".

Dos días más tarde, en las oficinas de la Defensa de la Raza presidida por don Humberto Donoso N., secretario general de esa entidad, se realizó una nueva reunión a la que asistieron representantes de las más variadas actividades del quehacer nacional, fuerzas armadas y de orden, sectores educacionales, el Bando de Piedad, instituciones de beneficencia y el directorio del Club Aéreo de Chile.

Oportunidad en la que se determinó la forma en que la colecta se realizaría, creándose un Comité Central para Santiago y el país, a cargo de don Humberto Donoso; un Comité Técnico y de Propaganda, a cargo del directorio del Club Aéreo de Chile y representantes de los medios de prensa; un Comité de Colecta Pública, integrado por el presidente de la Cruz Roja de Chile, General don Luis Brieba A., por el Director General de Educación Secundaria, don Adrián Soto y por el Director General de Educación Primaria, don Luis Galdames y una Comisión Recolectora, encargada de reunir fondos en la banca, comercio, industria, agricultura y minería.

Para que en las diversas provincias esta colecta también llevara el sello gubernamental y no se pensara que era algo que solo correspondía a la capital, el Ministerio del Interior envió una circular telegráfica a los intendentes y gobernadores, en la que impartió precisas instrucciones sobre la forma de organizarla y llevarla a cabo.

Ante una respuesta tan entusiasta, que tal vez nunca imaginaron, el directorio y los socios del Club Aéreo de Chile se entregaron de lleno a trabajar en la colecta O'Higgins, como así se le empezó a denominar.

Sin embargo, acertadamente se pensó que era necesario darle un lema, que tuviera un significado netamente aeronáutico y Defensa de la Raza llamó a concurso público al efecto.



Antonio Marín Cuartero, autor del lema "Alas para Chile"

A la postre, en sesión de directorio del Club celebrada en el Hotel Carrera se puso el tema en discusión, aportándose varias ideas, tales como "Chile con Alas" y otras. Fue Antonio Marín Cuartero, el protesorero quien propuso el lema "Alas para Chile", lo que por la unanimidad de los asistentes a la reunión fue aceptado como la más adecuada.

De ahí salió la frase que la costumbre popular bautizó como "Campaña Alas para Chile", estableciéndose además que la insignia del Club Aéreo de Chile sería la oficial de la colecta.

Igualmente, se presentó un programa de acción al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el que entre otras acciones contemplaba el vuelo de dos escuadrillas de aviones de la Fuerza Aérea al norte y sur del país para motivar a los compatriotas de esas regiones, llevando además elementos y material de propaganda para el desarrollo de la colecta en provincias.

Propaganda, que sería coordinada entre el Club Aéreo de Chile y las autoridades provinciales, por intermedio de representantes que se designaron en cada uno de los clubes aéreos filiales.

Igualmente, queriendo atraer las miradas hacia lo alto, Arturo Prado Orozco, el recordado "Tata Prado" salía a volar en el Curtiss Robin del Club Aéreo de Chile remolcando dos planeadores.

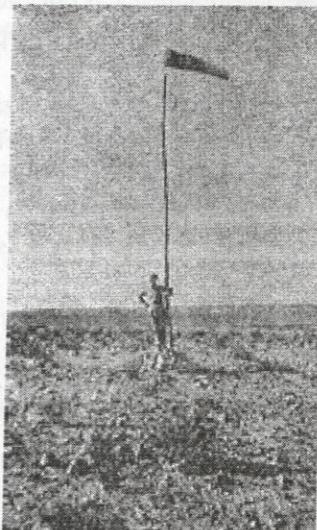
Uno piloteado por Hans Ott, quien tanto hizo por incentivar el volovelismo en Chile y el otro, por el Teniente Eduardo Iensen.

Junto sobrevolaban ciudades y pueblos lanzando volantes llamando a cooperar con la colecta.

Fama adquirieron los tres integrantes del denominado "tren aéreo", sin percatarse hasta tiempo después, que el empenaje del Curtiss Robin, apodado el "Torito Ferdinando", donde se enganchaban los planeadores no contaba con la resistencia para soportar el tremendo esfuerzo a que había sido sometido.

Creciendo día a día el entusiasmo, se llamó también a un concurso para establecer el himno de la aviación civil, invitando a participar en él a todos los poetas y compositores del país.

Pero no sólo aviones faltaban en el país, sino también aeródromos, lo que motivó al Club Aéreo de Chile a crear en forma paralela la Cruzada del Cataviento. Movimiento destinado a aumentar el número de canchas de aterrizaje en el territorio patrio y que consistía en reconocer oficialmente como tal y designar con el nombre del donante, todo terreno, donde quiera estuviese ubicado, que se obsequiara para esos fines.



Cruzada del catavientos

Reconocimiento oficial que se otorgaba mediante la colocación de un indicador de la dirección del viento (cataviento), lo que dio nombre a la cruzada y cuya confección se encargó al tesorero del Club, el Teniente Juan Muñoz Urzúa.

Cabe mencionar que fueron muchos los que respondieron en forma generosa a esta nueva iniciativa. Contándose entre los primeros a Víctor Villagra en Bulnes, a Floridor Camus en El Membrillo, a Samuel Irarrázabal, Sergio Fernández Larraín, Raimundo Correa y Ruperto Lecaros, en Melipilla, a Eduardo Tapia en La Ligua, a Arturo Vargas en Panimávida, a Enrique Madrid en María Pinto, a Sergio Fernández en Santiago, a los señores Turteltaub y Cía. en Parral, a Isabel Henríquez vda. de Fourniel en Río Bueno, a Juan de Dios Morandé en Las Cruces, a Eduardo Ruiz Tagle en Lolleo y a Francisco Fabres, Fernando Irarrázabal y Juan Olmos en Chincolco.

Asimismo, para incentivar aún más la generosidad ciudadana se promocionó en Santiago un concurso de vitrinas entre las casas comerciales más importantes, donando el Club Aéreo de Chile una beca para efectuar el curso de pilotaje al empleado de la casa que presentara la vitrina más atractiva.

Beca que ganó un empleado de la firma Gath y Chaves, sin que haya quedado constancia si hizo o no uso de aquel estímulo.

Pero se deseaba efectuar un acto que concitara la atención nacional el día mismo de la colecta, algo que motivara aún más al pueblo. Analizadas diversas alternativas se optó por el aterrizaje de un avión en plena avenida Bulnes de Santiago, designándose para llevarlo a cabo al Capitán Enrique Flores.

Presentada la solicitud correspondiente al General Castro, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, éste la denegó por estimar que con ello se corrían riesgos innecesarios.

En vista de la desilusión que tal negativa causó en los miembros del Club, Sergio Valdovinos en forma reservada se comprometió a hablar con su padre el Ministro de Defensa, pidiéndole interpusiera sus buenos oficios ante el Comandante en Jefe para que se otorgara el permiso de aterrizaje.

En efecto, días más tarde el Capitán Flores era llamado a presencia del General Castro, quien tras inquirir toda clase de detalles y recomendarle mucha prudencia, lo autorizó a efectuarlo.

Desde ese momento, en el aeropuerto Los Cerrillos en un sector habilitado al efecto, Flores se preparó a conciencia para ejecutar aquel vuelo nunca antes hecho en Chile, accediendo a llevar como acompañante a Sergio Valdovinos, quien entusiasmado se lo pidió "como retribución" por haber conseguido el permiso.

Ante la falta de aviones apropiados con que realizar el aterrizaje, la firma Besa y Cía., representante de Piper en Chile, facilitó un pequeño monomotor biplaza modelo J-4C fabricado en 1938, el que era empleado por sus ejecutivos con fines promocionales.

Mientras tanto, en provincias el interés se manifestaba con igual intensidad, no habiendo ciudad o pueblo que no creara su propio comité y programara las más variadas actividades para recaudar fondos.

En los colegios se realizaban veladas patrióticas, en los cines y teatros funciones especiales y en los estadios y gimnasios, campeonatos de fútbol o de box.

Desde Cauquenes el aviador David Vivero C. anunciaría que rifaría ante notario su avión Swallow Menasco, incluido un curso de vuelo para quien resultara favorecido, comprometiéndose a entregar parte de lo recaudado a los clubes aéreos de las localidades donde estos existieran y cooperaran a la rifa.

Muchas otras actividades se programaban en la capital, entre ellas un concurso de aeromodelos en la Plaza de la Constitución, la colocación de una gran tómbola en la Plaza Bulnes, un campeonato de bridge en el Hotel Crillón, la elección de la Reina de las Alas entre las jóvenes más distinguidas de la sociedad santiaguina y el Día del Ala en el aeropuerto Los Cerrillos, en que se haría un gran festival aéreo.

Lamentablemente, el mal tiempo de un invierno que ese año de 1941 fue en extremo riguroso y, el destino imprevisible, se encargarían de impedir algunas de tales actividades.

Entre las numerosas instituciones que ofrecieron su cooperación entusiasta destacó la Caja Nacional de Ahorros, que entre otras acciones obsequió veinte mil afiches, diseñados por el propio Jefe de la Sección Propaganda de la Caja. Afiches que llevaban impresos la figura de una mujer con un avión en sus manos y la leyenda "La patria necesita ciudadanos intrépidos. Contribuya Ud. a la Colecta O'Higgins del 20 de Agosto".

Intentándose distribuirlos en el menor tiempo posible dentro del país, fueron transportados gratuitamente por aviones de la Fuerza Aérea, de la Línea Aérea Nacional y de la empresa norteamericana Panagra.

Asimismo, miles de volantes fueron lanzados por aviones en vuelo sobre ciudades, pueblos, oficinas salitreras y villorrios ubicados entre Arica y Puerto Montt, alertando:

"Alas para Chile"

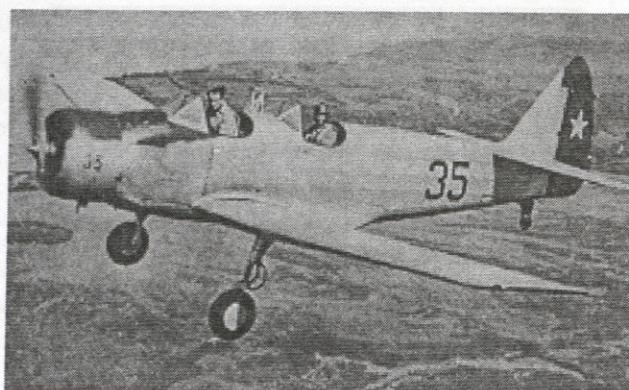
"Alas que surcando los aires llevarán por doquier, venciendo cuantos obstáculos opone la naturaleza para el transporte terrestre, pasajeros, correspondencia, mercadería, auxilios en caso necesario y en una palabra todo lo que para Chile signifique adelanto.

Un nuevo y vasto campo de actividad abierto para Ud. o sus hijos. Haga patria. Contribuya a ello en la Colecta del 20 de Agosto".

Concedida la autorización por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, tres aviones Fairchild M-62B partieron el 11 de Agosto hasta Arica y el 14 de Agosto, cuando las condiciones meteorológicas lo permitieron, otros tres lo hicieron hasta Chiloé.

Al norte viajaron el Capitán de Bandada Fernando Rojas Ortega, los Tenientes Julio de la Fuente del Villar y Osvaldo Farías Ortega y el Suboficial Juan Báez Farías, quienes llevaban como acompañantes a los periodistas Gustavo Campaña de Radio Sociedad Nacional de Agricultura y Carlos Anfruns de El Mercurio.

Al sur lo hicieron el Capitán de Bandada Alfonso Lizasoán Henríquez, el Teniente Roberto Parragué Singer, el Subteniente Horacio Rojas Donoso y el sargento 1º Luis Cornejo, a quienes acompañaban el periodista Carlos Barrientos de La Nación y don Alberto Cumplido en representación del Club Aéreo de Chile.



Los Fairchild de la FACH recorrieron de Arica a Chiloé

En las ciudades donde realizaron escalas, los raidistas se entrevistaron con las autoridades locales, miembros de los clubes aéreos existentes y representantes de la prensa, a quienes hicieron entrega de material de propaganda e impartieron instrucciones para el mejor éxito de la colecta.

Demás está decir, el enorme entusiasmo que la presencia de estos aviones despertó, especialmente, al lanzar sobre ciudades y pueblos, volantes y pequeños paracaídas con obsequios aportados por algunas casas comerciales.

Igualmente, fueron muchas las radios que generosas abrieron sus micrófonos para que los visitantes hablaran a la ciudadanía destacando el significado de la colecta.

A su regreso a la capital ambos grupos no hicieron sino coincidir que en vista del interés palpado, a juicio de ellos el éxito de la colecta estaba asegurado.

Mientras tanto, el mal tiempo continuaba produciendo estragos en el norte chico, zona central y sur del país, causando el corte de caminos y vías férreas, anunciándose desde el litoral que varios buques encallaban a consecuencias de la furia de los temporales.

En vista de tantas tragedias, el Gobierno habría estado en su derecho de suspender la colecta, o disponer que lo que se recaudase, al menos en parte, fuera destinado a los damnificados. Sin embargo, don Pedro Aguirre Cerda, fiel a su palabra ordenó que la colecta de todas maneras se llevara a cabo, autorizando sí a los intendentes y gobernadores de aquellas ciudades más castigadas por la furia de la naturaleza a postergarla por algunos días.

En reconocimiento, el directorio del Club Aéreo de Chile se entrevistó con el primer mandatario poniendo a su disposición la precaria flota de aviones de todos los clubes aéreos del país y a la vez, manifestándole su gratitud ante el hecho que finalmente el Consejo de la CORFO, en esos días, hubiere autorizado un crédito de \$4.000.000.- para la aviación deportiva nacional.

Don Pedro Aguirre Cerda agradeció emocionado este gesto, comprometiéndose a encabezar personalmente la colecta el próximo 20 de Agosto.

La experiencia acumulada había hecho comprender a todos que un efectivo apoyo a la aviación deportiva, pasaba ineludiblemente por la completa renovación de su ya anticuado material de vuelo. Sin embargo, como ya hemos dicho, encontrándose las naciones más avanzadas insertas en el conflicto bélico mundial, la adquisición de nuevos aviones cada día se tornaba más difícil.

En conocimiento de esta situación, el General Castro, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea había ordenado a los ingenieros de la Maestranza Central de Aviación que diseñaran y construyeran un prototipo de avión de instrucción, que pudiese ser fabricado en el país y entregado a los clubes aéreos.



FACH-1, fabricado en la Maestranza de la Fuerza Aérea

No existiendo posibilidad de importar motores, el Club Aéreo de Chile facilitó para tal efecto un motor lineal invertido Blackburn-Cirrus "Minor" de 90 HP.

Estando el país abocado a preparar la colecta del 20 de Agosto, con agrado se recibió la noticia del Jefe de la Maestranza, Comandante Carlos Nogueira que en El Bosque había dado inicio a sus vuelos de prueba el "FACH 1", como se le denominó. Avión de instrucción primaria, construido siguiendo las líneas generales del Klemm, en base a madera contraplacada y que según se afirmaba podía alcanzar una velocidad de crucero de 145 kms./h.

Considerando que el FACH 1 costaría \$60.000.- no fueron pocos los que pensaron que con los fondos que se recaudasen en la colecta, se podría construir en el país un número de aviones suficientes para satisfacer las necesidades de los clubes aéreos.

A sólo tres días de la fecha escogida, una vez más los aviones del Club Aéreo de Chile sobrevolaban Santiago y ciudades aledañas, lanzando miles de volantes que eran disputados por los niños que desde las calles o plazas los veían caer.

Actuación destacada tuvieron en ello el vicepresidente Raúl Fabres Pinto y los socios Antonio Marín, Arturo Prado, Dora Koeppen y Rolando Ahumada. Especialmente este último que sin ser socio activo del club, en calidad de pasajero, "de paquete" como se le decía entonces a los no pilotos, cooperó con un entusiasmo sin límites al buen éxito de la colecta, pasando días enteros en Los Cerrillos o en la sede social atento a solucionar cualquier problema.

En un gesto que retrata por entero su entrega total a la causa de la aviación nacional, el conocido piloto Clodomiro Figueroa Ponce quiso también aportar su esfuerzo personal a la campaña. Sacando del hangar el noble y anticuado Morane Parasol "Valparaíso" con el que en 1920 venciera el macizo andino, salió a sobrevolar la capital haciendo que muchas miradas se alzara a los cielos al paso de la vieja aeronave.

El Comité de Beneficios y Espectáculos no queriendo ser menos conseguía que en todos los teatros y cines de Santiago, en la vermouth del Domingo 17 de Agosto de cobrara un exceso de precio, el que se destinaría íntegramente a beneficio de la colecta. Igualmente, en la matiné del 20 habrían funciones populares con fines similares en los cines Oriente, Alameda, Portugal, Hollywood, Esmeralda, O'Higgins, Blanco Encalada, Independencia, Recoleta, Franklin, Providencia y América.

Que cuando de causas nobles se trata la generosidad no tiene límites, quedaba demostrado por el gesto de dos importantes empresas. La Casa Cardone Hermanos por intermedio del Ministro de Defensa Carlos Valdovinos hacia saber al Presidente de la República la donación de un avión al Club Aéreo de Chile, como contribución a la colecta que el primer mandatario había convocado.

Por otra parte, en otro gesto espontáneo, la firma Besa y Cía. informaba al Presidente Aguirre que había decidido rifar el avión Piper en que se efectuaría el aterrizaje en la Avenida Bulnes y el producto de ella entregarlo al Club Aéreo de Chile.

Queriendo rubricar el enorme sacrificio hecho y a la vez, reafirmar con su indesmentida popularidad todo el apoyo que personalmente brindaba a Alas para Chile, en la noche del 19 de Agosto don Pedro Aguirre Cerda por la radio del Ministerio del Interior se dirigió al país, expresando en parte de su alocución:

"Chile fue y es todavía, un pueblo de marinos, de exploradores, de dominadores esforzados del desierto y de la selva. Las mismas viriles cualidades que le han dado tales características, deben actuar, ahora, en el desarrollo de la navegación aérea.

El espacio infinito nos abre horizontes aún más amplios que los que el mar y los despoblados nos ofrecieron. Es la hora de alzar los ojos al cielo y leer en él la consigna del porvenir".



El Presidente Aguirre Cerda llamó a la generosidad ciudadana

El 20 de Agosto, al igual que hoy, era ya entonces recordado en nuestro país como el día del natalicio del Padre de la Patria Bernardo O'Higgins Riquelme. Sin embargo, los aviadores civiles no olvidaban que también hacía exactamente veinte años atrás, uno de ellos, Clodomiro Figueroa Ponce había sido el primer piloto civil chileno en cruzar la cordillera de los Andes, llevando un correo aéreo entre Chile y Argentina.

Queriendo que a partir de entonces, el 20 de Agosto también tuviera un significado aeronáutico, con el acuerdo de todas sus filiales, el Club Aéreo de Chile estableció que esa fecha sería reconocida como Día de la Aviación Civil Chilena.

Sin embargo, no hay constancia que aquella fecha fuera recordada posteriormente por los clubes aéreos.

Por el contrario, dos años más tarde, siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el General del Aire Manuel Tovarías Arroyo, al cumplirse treinta años de la muerte de Luis Alberto Acevedo, primer mártir de la aviación civil chilena, acaecida el 13 de abril de 1913, a proposición de la Dirección de Aeronáutica, en sesión de directorio de fecha 14 de Abril de 1943, el Club Aéreo de Chile acordó aceptar que se declarara Día de la Aviación Civil, es decir de la aviación de turismo y comercial, el 7 de Mayo.

Fecha propuesta en recuerdo del primer vuelo realizado en Chile por un aviador chileno.

Vuelo de quince minutos de duración efectuado por Acevedo, en Batuco, el 7 de Mayo de 1912. Acuerdo al cual luego se adhirieron todas las filiales del Club Aéreo de Chile.

Sobre el particular, cabe consignar que el historiador Coronel de Aviación (R) Enrique Flores Alvarez, en su Historia Aeronáutica de Chile, declarada texto oficial de la Aviación Nacional por D.S. N°506 de 23.AGO.949, página 55, consigna como fecha de aquel vuelo el 8 de Mayo de 1912.

Al respecto, se estima que el cambio de fecha, del 20 de Agosto al 7 de Mayo, obedeció al propósito de evitar el instituir una efeméride aeronáutica el mismo día del natalicio del Padre de la Patria.

Efeméride que por muy importante que fuese para la aviación civil chilena, sin duda perdería toda trascendencia ante una de carácter nacional que conmemoraba la ciudadanía toda.

No obstante, fijado el 7 de Mayo como nueva fecha del Día de la Aviación Civil, una vez más los clubes aéreos dejaron de recordarlo y con el transcurso de los años cayó en el más completo olvido.

Tras varios días de intensas lluvias y nevadas cordilleranas, el mal tiempo finalmente había amainado.

Aquella mañana del miércoles 20 de Agosto de 1941 la capital amaneció cubierta de un espeso manto de niebla. En la Plaza Bulnes todo era actividad. En la puerta principal del Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea, como una forma de llamar la atención a los transeúntes había estacionado el avión de construcción nacional FACH 1. Junto a él, un gran tonel alcancía donde en forma generosa el pueblo comenzaba a depositar su óbolo. En la puerta norte del Ministerio, el Morane Parasol de Clodomiro Figueroa y a los pies de la estatua de Portales en la Plaza de la Constitución un Klemm.

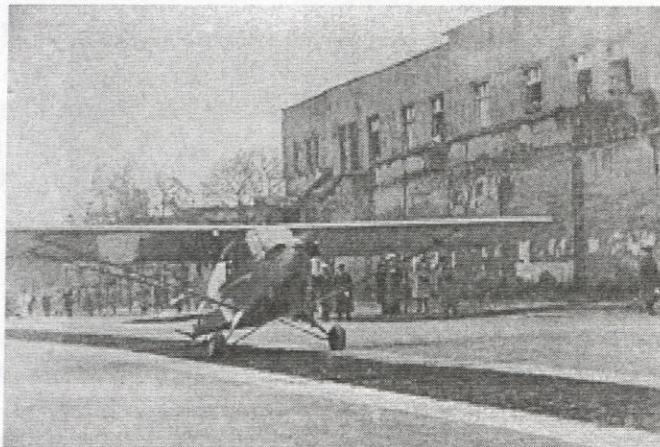
Dora Koeppen, la popular "Mucki", Rolando Ahumada, Arturo Prado, Alberto Morera, Antonio Marín y otros socios invitaban a la generosidad ciudadana, mientras en la sede del club ubicada en la avenida Bulnes, como lo hacía de costumbre, con una dedicación sin límites atendía la secretaría Amelia Echeverría, noble y abnegada funcionaria que tan gratos recuerdos dejó en la institución.

Don Pedro Aguirre Cerda en otra demostración de su apoyo a la colecta que él mismo había convocado, suspendía todas sus actividades de gobernante, ordenando abrir las puertas de su despacho para recibir personalmente a quien quisiera entregarle su aporte a la campaña.

Mientras las bandas militares hacían oír sus sones marciales marchando hacia el monumento a O'Higgins en la avenida que lleva su nombre, en Los Cerrillos escrutando el cielo dos hombres se paseaban impacientes por la plataforma del aeropuerto.

El Capitán Enrique Flores y Sergio Valdovinos, con desesperación veían que la niebla impedía cualquier intento de volar y por ende de cumplir con el anunciado aterrizaje en la avenida Bulnes.

La prensa había dado amplia difusión al aterrizaje, sus nombres eran conocidos de la ciudadanía toda y si por causa del mal tiempo no podían realizarlo, con seguridad serían acusados de cobardes o al menos de mentirosos. De haber engañado la confianza ciudadana.



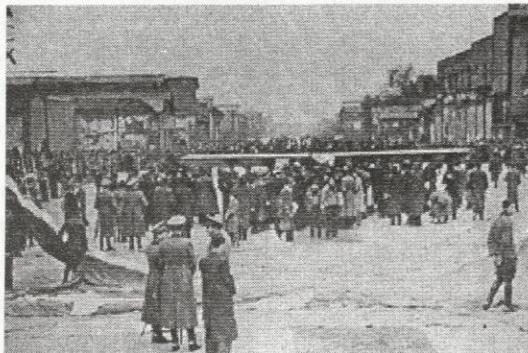
El Piper aterrizando en Avenida Bulnes

En la avenida Bulnes donde a indicaciones de Flores habían sido pintadas dos franjas blancas para destacar con claridad el espacio destinado al aterrizaje, Carabineros había acordonado el sector evitando que el público que en cantidad ya se había dado cita en ella invadiera la calzada.

Al aumentar, aunque en forma mínima, el techo y la visibilidad el Capitán Flores optó por despegar. Volando a ras del techo de las casas se fue siguiendo las calles hasta ubicar la avenida Matta y de ahí torciendo a la izquierda continuó por Nataniel.

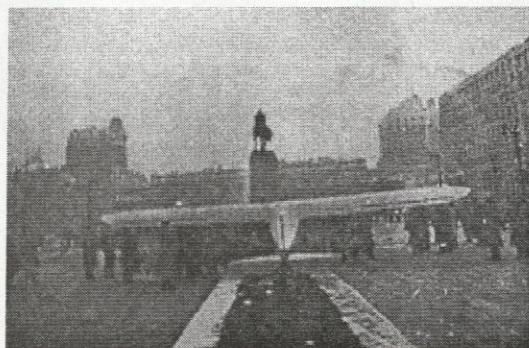
Junto con Valdovinos, su mayor preocupación era no estrellarse contra alguna de las iglesias existentes en el sector.

Vislumbrar en medio de la niebla la avenida Bulnes y reducir motor fue un solo acto. Mientras el pequeño Piper de color rojo descendía sobre la plaza Almagro, Flores estaba muy atento a no pasar a tocar alguno de los árboles que flanqueaban la avenida.



La multitud rodea al pequeño J-4C

Desde tierra, parado a un costado de la avenida, el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo David Yussef, premunido de una enorme bandera de color verde, la agitaba en señal que tenía autorización para aterrizar.



Estacionado en la Plaza Bulnes

Cerca del suelo cerró el contacto poniendo ruedas entre las calles Condor y Eleuterio Ramírez, al tiempo que la muchedumbre irrumpía en gritos y aplausos pugnando por acercarse al pequeño monomotor.

Desde los balcones de la Cancillería el Presidente Aguirre y su Ministro de Relaciones Juan B. Rosetti observaban el aterrizaje, haciendo llegar sus especiales felicitaciones a los pilotos.

Tan pronto el avión se detuvo, el Ministro de Defensa Carlos Valdovinos, acompañado de su ayudante el mayor Ramón Salinas, felicitó efusivamente al Capitán Flores estrechando, posteriormente entre sus brazos a su hijo Sergio.

A continuación, recibieron los parabienes del ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el General del Aire (R) Diego Aracena Aguilar y del presidente, directores y socios del Club Aéreo de Chile. Momentos más tarde, enfilaban al palacio de La Moneda a presentar sus saludos al Presidente de la República, quien les reiteró la complacencia que sentía como chileno de encabezar tan significativa colecta.



El Presidente Aguirre Cerda recibe a la directiva del Club Aéreo de Chile

En el intertanto las condiciones meteorológicas comenzaban a mejorar ostensiblemente y desde Los Cerrillos otro avión despegaba, esta vez rumbo a Chillán. Su piloto el Teniente René González y Dora su esposa, quien también era piloto, llevaban un pergamino de saludo del Club Aéreo de Chile al recién creado club de esa ciudad. Pergamino redactado en los siguientes términos:

“El Club Aéreo de Chile al Club Aéreo de Chillán:

En el día en que se celebra el natalicio del prócer don Bernardo O’Higgins, hijo de esa tierra histórica, y cuyo homenaje ha servido para conmemorar las glorias de la Aviación Civil Chilena.

En Santiago, a 20 de Agosto de 1941

El Directorio”

Al igual que lo hacían otros aviones desde distintas bases aéreas en Iquique, Quintero, Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas, desde El Bosque despegaban escuadrillas de aviones Focke Wulf-44, Fairchild M-62B y North American NA-44 sobrevolando Santiago, Valparaíso y otras ciudades de la zona central.

Al ruido de los motores la gente salía a las calles e influenciada por el ambiente que se vivía, generosa concurría a depositar su contribución en las alcancías que portaban damas de la Cruz Roja Chilena y alumnos de los establecimientos educacionales.

En las provincias el entusiasmo era similar, el Club Aéreo de Temuco había colocado su Gipsy Moth en la plaza Aníbal Pinto frente a las oficinas del Telégrafo, donde las señoritas Magali Negroni, Marta de la Maggiora, Inés Muñoz, Inge Haensel y Anselma Echavarri solicitaban su colaboración a los transeúntes.

En lo alto los bombarderos Junkers del Grupo de Aviación N°3 volaban sobre la región de La Frontera.

En Puerto Montt, en el estadio, se daba inicio al campeonato de fútbol Alas para Chile mientras desde las tribunas la banda del regimiento Sangra amenizaba el espectáculo y en Valparaíso se esperaba el comienzo del campeonato de box en el recinto del club deportivo Aduanas.

Muchos gestos altruistas se vieron en aquella jornada, en que un pueblo compenetrado de los valores que se perseguían aportó su concurso generoso al éxito de la colecta.

El General (R) José María Barceló Lira, a nombre de los veteranos del 79 entregaba \$1.420.-, los acogidos por el Taller de Lisiados donaban una cantidad cercana a los \$300.- y desde Magallanes se anunciaba que los obreros de la estancia Pepita aportaban \$2.075.-

Por su parte, don Pedro Aguirre Cerda recibió en sus manos desde cheques por gruesas sumas de dinero a modestos billetes o monedas y, más de alguien le hizo entrega de hélices o piezas de viejas aeronaves.

Ese mismo día el Primer Mandatario enviaba la carta que se transcribe al Presidente del Club Aéreo de Temuco y Comandante del Grupo de Aviación N°3, Comandante de Escuadrilla Guillermo Rodríguez Ramírez, de cuyo tenor se desprende que ya existía inquietud por la forma en que a futuro se repartirían los fondos que se recaudaran por la colecta.

Texto que a la letra señalaba:

"Santiago, Agosto 20 de 1941.

*Señor don
Guillermo Rodríguez Ramírez
Presidente del
Club Aéreo de
TEMUCO*

Distinguido señor:

Por su alta comunicación de 14 del presente me he impuesto con verdadero agrado del entusiasmo con que ese Club está cooperando a la labor eminentemente chilenizadora que importa el incremento de la aviación civil.

Junto con hacerles llegar mi estímulo muy cordial, es para mi muy grato asegurarles que recomendaré una distribución equitativa de los fondos que se reúnan con la Colecta O'Higgins entre las diversas regiones del país. Del mismo modo, ese criterio imperará respecto del crédito acordado por la Corporación de Fomento de la Producción.

Sobre el particular, el Club Aéreo de Chile y la Fuerza Aérea Nacional cooperarán tanto en la elección del tipo de máquinas más apropiado como en la distribución de los elementos que se adquieran. Desde luego, las erogaciones recibidas en cada provincia deben ser invertidas preferentemente entre los Clubes locales.

Les reitero la simpatía con que advierto la actividad que desarrolla ese Club y me digo su servidor afmo..

Pedro Aguirre Cerda"

Al promediar la tarde, se empezó a tener un cuadro más completo de tantas donaciones recibidas, entre otras, del Banco Central, de la West India Oil Company, de la Compañía de Cervecerías Unidas, del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea. Institución ésta que, además de hacer entrega de \$50.000.- como aporte de su personal, anunciaba la donación al Club Aéreo de Chile del avión FACH 1.

A su vez, Leopoldo Liffchitz y Gil Sinaí, miembros de la colonia israelita se entrevistaban con el Intendente Vergara Montero, anunciándole que además de lo aportado en forma individual por cada uno de sus integrantes, habían acordado destinar lo que iban a donar para el Centenario de Santiago, a la compra de dos aviones para los clubes aéreos.

Gestos similares tuvieron las colonias árabe, norteamericana e inglesa, que en la medida de sus posibilidades también contribuyeron al logro de Alas para Chile.

Pero las donaciones de máquinas aéreas no terminaban ahí, la Caja de Créditos Agrario, la Corporación de Fomento de la Producción y la Junta de Exportación Agrícola también ofrecían donar un avión cada una de ellas, con lo cual solo en aquel día se había completado la donación de ocho aeronaves.

Esa noche, hasta altas horas de la madrugada, en diversas ciudades se efectuaron bailes y beneficios a favor de Alas para Chile. En Santiago, a \$3 la galería, la Asociación de Broadcasters de Chile organizaba un "festival monstruo" en el Teatro Caupolicán facilitado por sus propietarios Enrique Venturino y Waldo Palma.

Mientras tanto, el Intendente de Valparaíso, en vista de los temporales que habían azotado la zona, haciendo uso de la franquicia otorgada por el Gobierno, postergó la realización de la colecta en la provincia para el Viernes 29 de Agosto.

Día en que Valparaíso amaneció cubierto, lo que no impidió que numerosos aviones sobrevolaran la ciudad y pueblos vecinos esparciendo en sus cielos volantes que invitaban a la generosidad de sus habitantes.

Desde tempranas horas, el Intendente Rodríguez Mac-Iver comenzó a recibir en su despacho las erogaciones. Cuando a las 11:30 horas se hizo presente en la Intendencia el Presidente Aguirre, acompañado de su esposa Juanita Aguirre de Aguirre, tuvo el agrado de poner en sus manos lo recolectado hasta ese momento y que ascendía a la cantidad de \$180.000.-

Como acto culmine de la campaña en el principal puerto de la República, el Club Aéreo de Valparaíso con la cooperación de la Fuerza Aérea y el Club Aéreo de Chile, había organizado un gran festival aéreo a realizarse en El Belloto el Domingo 31 de Agosto.

Como una manera de acrecentar el entusiasmo de los porteños se dispuso que aviones del Club Aéreo de Chile volaran el Sábado 30 a Valparaíso y recorriendo sus cielos, una vez más lanzaran volantes de Alas para Chile.

Nuevamente ese día, Santiago volvió a amanecer cubierto de niebla lo que no permitía ningún tipo de operación aérea.

Recién, cerca de las 16:00 horas el cielo se despejó, lo que permitió al Capitán Enrique Flores, director de turno del Club autorizar la salida individual de dos Gipsy Moth.

Tras instruir a sus pilotos de volar en forma separada, lanzar los volantes y regresar a Santiago, asignó el N°59 al entusiasta Sergio Valdovinos Fernández, quien solicitó permiso para llevar como acompañante a su hermano Hernán, socio cooperador del Club.

En el Gipsy N°60 voló Ramón Sotomayor Pérez-Cotapos acompañado del socio cooperador José Pinto Bustamante.

Viendo perderse uno tras otro a los pequeños biplanos sobre los cerros de la Cordillera de la Costa, Flores y otros miembros del Club se fueron a la sede social a esperar su regreso el que estimaban en poco más de una hora.

No obstante, las horas fueron pasando y las primeras sombras del crepúsculo cubrieron el aeropuerto sin que los aviones retornaran a la capital, produciéndose la natural inquietud en el Club.

Aproximadamente, a las 19:00 horas, desde Lampa se recibió la primera noticia informando que alrededor de las 17:00 horas, sobre el fundo Peralillo, campesinos del sector habían visto chocar en vuelo dos aviones los que se habían precipitado a tierra en los cerros cercanos.

Presintiendo una nueva desgracia, tomando el teléfono, el Capitán Flores llamó al Ministro de Defensa Carlos Valdovinos que se encontraba en una recepción oficial y dándole a conocer sus aprehensiones, le recomendó diera las órdenes para que elementos de socorro fueran enviados de inmediato al fundo Peralillo.

Hecho esto, junto con personal del aeropuerto y del Club se trasladó al lugar donde se decía se había visto caer los aviones.

En la más completa oscuridad dieron lento y difícil ascenso al cerro El Lomo del Perro Muerto en cuya cima los lugareños indicaban había caído uno de los aviones, que a esa hora ya no se dudaba eran los Gipsy que habían ido a Valparaíso.

Completamente extenuados, alcanzaron la cumbre en el preciso instante en que una hermosa luna llena comenzaba a iluminar la ladera del cerro. Un dantesco espectáculo se presentó a la vista de Flores y de quienes le acompañaban. Entre los restos destrozados del Gipsy N°60 se encontraban los cadáveres de Sotomayor y Pinto.



Los restos del Gipsy de Sotomayor y Pinto

No habiendo ya nada que hacer y no pudiendo encontrar la otra máquina, iniciaron el descenso en busca de medios con los cuales bajar a los malogrados tripulantes.

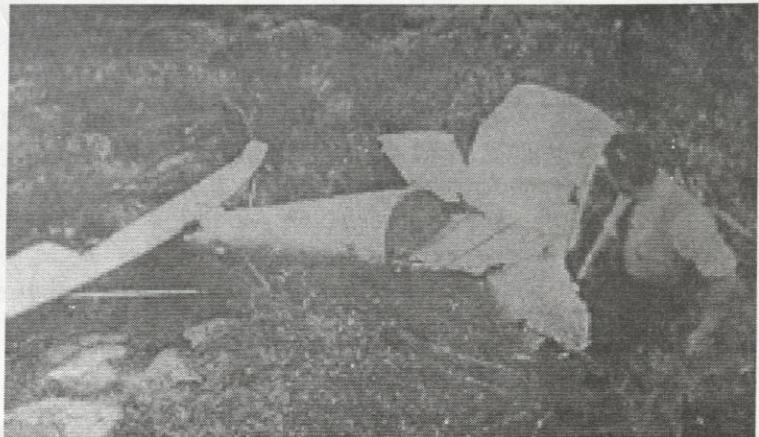
Con las primeras horas del alba varias patrullas de Carabineros comenzaron la búsqueda del Gipsy de los hermanos Valdovinos, mientras otra subía el cerro para traer los cadáveres de los aviadores cuyo deceso había sido confirmado.

Fue Jorge Verdugo Correa desde otro avión en vuelo quien a las 09:00 horas, encontró estrellado en las cercanías de Curacaví el Gipsy N°59, en cuyo interior como era de temer yacían muertos los hermanos Valdovinos.

Honda impresión causó en el país este accidente que arrebataba cuatro valiosas vidas. Sergio Valdovinos, que ese día casualmente cumplía 26 años de edad, era secretario privado del Presidente de la República y su hermano Hernán, destacado estudiante universitario.



Penoso rescate de las victimas



El Gipsy de los hermanos Valdovinos

Ramón Sotomayor, quien por extraña paradoja había publicado en ese entonces un cuento titulado "Un avión, vuelve a la montaña" cursaba último año de leyes y José Pinto, también estudiante, sobrino del Ministro de Defensa, quien recibía además el golpe de perder a dos de sus hijos.

Enterado de lo acaecido, el Presidente Aguirre que aún se encontraba en Valparaíso, envió un telegrama de condolencias al Ministro Valdovinos, señalando a los periodistas, "Honraremos la memoria de estos jóvenes mártires, esforzándonos por realizar su sueño, Alas para Chile".

Acto seguido, retornó a la capital.

En Santiago, la capilla ardiente de los cuatro aviadores se erigió en el hall del Ministerio de Defensa Nacional, donde el Lunes 1º de Septiembre el capellán de Ejército presbítero Julio Ramírez ofició una solemne misa de difuntos al término de la cual rezó un responso el Arzobispo de Santiago Monseñor José María Caro.

Junto a los cuatro féretros montaban guardia de honor soldados del Ministerio de Defensa y voluntarios de la Primera Compañía de Bomberos de la que los hermanos Valdovinos y Pinto eran miembros.

Bajo una persistente lluvia el largo y doliente cortejo se encaminó al Cementerio General, donde ocho oradores despidieron los restos de los nuevos mártires de la aviación.

En representación de la Fuerza Aérea de Chile el Comandante Oscar Herreros expresó: "...la chilenidad unida hoy más que nunca ante este amargo dolor obliga a perseverar en las rutas aéreas y en la búsqueda afanosa de la prosperidad y la grandeza de la patria".

A su turno, el Comandante Meneses, presidente del Club Aéreo de Chile exclamó:

"Las alas civiles de Chile baten hoy crespones negros. Las ha enlutado un golpe despiadado de la suerte, desconcertante en su incongruencia infinita, amargo como son de amargas todas las cosas injustas".

"La quietud de la tarde recogió piadosamente los últimos latidos de sus corazones y el monte se hizo regazo para recibir más blandamente sus despojos".

"Pero somos aviadores y a fuera de cruzarlas sabemos que más arriba de las nubes brilla el sol".

Queriendo rendir un perenne homenaje a estos jóvenes, el Gobierno envió al Congreso el siguiente mensaje:

"Proyecto de Ley, artículo único:

Autorízase la erección de un monumento en la ciudad de Santiago, a la memoria de los señores Sergio y Hernán Valdovinos Fernández, Ramón Sotomayor Pérez-Cotapos y Julio Pinto Bustamante, costeado por suscripción popular.

Esta ley regirá desde su publicación en el Diario Oficial"

Arturo Olavarría B.

Pedro Aguirre Cerda

Dando el ejemplo, el Presidente Aguirre encabezó las erogaciones con \$5.000.-, seguido por don Arturo Olavarría con \$1.000.-, don Humberto Aguirre Doolan con \$500.- y el personal de la Secretaría de la Presidencia de la República con \$1.000.-

Recibido el proyecto en la Cámara de Diputados y cuando todos los sectores políticos aún impresionados por la magnitud del accidente prestaban su apoyo a la iniciativa, un parlamentario se opuso a la aprobación solicitando su envío a comisión argumentando que si se erigía un monumento, debía ser en memoria de todos los aviadores civiles fallecidos.

Con el transcurso del tiempo, una vez que las lágrimas se hubieron secado y las flores marchitado, el proyecto murió sepultado bajo los papeles de una de las tantas comisiones existentes en el parlamento, olvidado en los avatares de la política contingente.

Como resultado de este accidente que en tan cortos días se producía, el entusiasmo en el país a favor de la aviación deportiva se fue enfriando lentamente. Muchas actividades programadas con antelación dentro de la campaña Alas para Chile, se dejaron sin efecto, como fueron la elección de la Reina de las Alas y el Día del Ala con un gran festival aéreo que se realizaría en Los Cerrillos el 14 de Septiembre.

En el intertanto, esperándose que el ansiado crédito de la CORFO finalmente fuese una realidad, se solicitaba a las filiales designasen representantes ante la Comisión que determinaría qué tipo de avión se compraría con dichos fondos.

En vista de las naturales divergencias de opiniones que se produjeron, se acordó pedir a la Dirección de Aeronáutica fuera ella la que tras los estudios de rigor recomendase el avión más apropiado a adquirir.

Reunidos todos los antecedentes, este organismo optó por sugerir se comprase el Piper Cub que tan buenos resultados daba en la instrucción de pilotos en Norteamérica.

Hemos mencionado anteriormente que dentro de las actividades programadas en Alas para Chile se incluía seleccionar un himno para la aviación civil. Con tal fin se designó un jurado compuesto por don Juan Casanova Vicuña, don Pedro Humberto Allende, don Pablo Garrido, don Humberto Ballerino, don Carlos Loeffler, la señora de don Eugenio Covacevic, la señora de don Kurt Zillmann, la señorita Lucila Quezada y dos técnicos en composición musical.

Efectuada la selección correspondiente, el 15 de Noviembre, en el auditorium de CB-126 Radio Carrera, se dio a conocer que la composición vencedora era "Alas de Paz". Sus autores que firmaban con los seudónimos "Paquete" y "Spad" se hacía merecedores al premio establecido de \$2.000.-

Interpretado por la Banda de la Fuerza Aérea, se supo que los ganadores eran Rolando Ahumada Fernández, autor de la letra y Juan Aravena, de la música.

Himno cuya letra decía:

Alas de Paz

*Vocero de juventud
pasa la bandada en raudo vuelo;
y trae, ronco el motor,
anhelos de paz en su canción.*

*Volar, saludando al sol;
o bajo los rayos del lucero;
arriba nuestros aviones
son corazones pidiendo azul...*

*Como blancos halcones
los escuadrones
cruzan airoso la nación;
gaviotas que al pasar,
lanzarán al mar,
todo un bagaje de emoción...*

*Nuestras Alas de Paz
al surcar el cielo
en todas direcciones,
impulsando densos nubarrones,
son corazones pidiendo azul...*

En presencia de la casi totalidad de los socios del Club Aéreo de Chile y delegados de las filiales se declaró oficialmente que aquel sería el himno de la Aviación Civil.

Surge nuevamente aquí la pregunta ¿qué llevó a los clubes aéreos a olvidar aquel acuerdo?

Queriendo aprovechar la alta sintonía alcanzada, Radio Carrera desde entonces y por largo tiempo empezó a transmitir la "Hora de la Aviación Civil", en que pilotos y expertos en la materia se referían a diversos tópicos del acontecer aeronáutico nacional e internacional.

Ejemplo que años más tarde, cuando la televisión aún no hacía su aparición avasalladora, fue imitado por CB-138, Radio "El Mercurio" y por CB-130 Radio "La Americana", con su programa "Cóndores de Chile", a cargo de la Sección Divulgación Aérea de la Dirección de Aeronáutica.

Programa este que a mediados de los años cincuenta transmitía Radio "Nuevo Mundo", en que los días martes y jueves, a partir de las 19:30 horas en forma entusiasta ayudaba a formar conciencia aérea y a despertar en la juventud el entusiasmo por la aviación.

Programas en que dejó su impronta el recordado periodista y oficial de Ejército (R) Edgardo Andrade Marchant.

La colecta, a nadie cabía duda había resultado todo un éxito, estimándose por cifras aún no confirmadas, que había producido una cantidad superior a los cuatro millones de pesos.

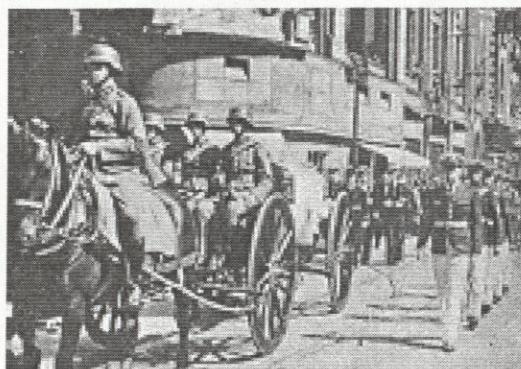
Ello dio lugar a que muchas ciudades que no contaban con clubes aéreos quisieran organizar uno y poder con eso tener también parte en la distribución de los fondos que ellas mismas habían contribuido a recaudar.

Empezaron toda suerte de presiones sobre el Club Aéreo de Chile para definir el tipo de aviones que con el producto de la colecta se compraría y en especial en relación a la forma en que se repartirían en todo el país.

No faltaban tampoco las intervenciones de algunos parlamentarios, quienes aseguraban en sus respectivas circunscripciones que interpondrían buenos oficios para que los clubes aéreos zonales y los que se crearse, obtuvieran una adecuada proporción en la repartición de aviones.

Presiones que llegaron incluso hasta el despacho del Presidente Aguirre, el que a todos respondía que en la distribución de los nuevos aviones se obraría con la más justa equidad.

Lamentablemente, afectado de una cruel enfermedad, su salud se resentía día a día, hasta caer postrado en su lecho de donde ya no se levantaría más.



Funerales del Presidente Aguirre Cerdá

El 25 de Noviembre ante la general congoja del país y confortado por el sacramento de la extremaunción que le impusiera Monseñor José María Caro, don Pedro entregaba su alma a Dios.

Para la aviación deportiva nacional desaparecía el presidente de la república que junto con don Carlos Ibáñez del Campo, más comprendiera sus necesidades y luchara por satisfacer sus justos anhelos, dándole los medios que necesitaba.

En el alma de todos los pilotos civiles chilenos perpetua gratitud y reconocimiento se guardará a la memoria del Presidente Pedro Aguirre Cerda, a quien el destino privó de ver en vida los logros de una campaña que con tanto entusiasmo impulsó.



Su recuerdo perdura en el corazón de los aviadores