

# LA REAL FUERZA CANADIENSE Y SU PROYECCION SOBRE LA DEFENSA DE NORTEAMERICA

Coronel MARIANO OSPINA NAVIA



Para muy pocas Instituciones el lema de su escudo ha sido como para la Real Fuerza Aérea Canadiense, no solamente expresión de los altos y nobles propósitos que inspiraron a sus fundadores y militantes, sino, además de esto, despiadada profecía de dificultades y lucha continua por la supervivencia y la superación en el áspero y largo camino recorrido desde su fundación como un servicio auxiliar al iniciarse la Primera Guerra Mundial, hasta la posición sobresaliente que hoy día ocupa dentro del complejo mecanismo militar de defensa de su propio país y del Continente Americano.

Todo comenzó en una fría y brillante mañana de invierno, el 23 de Febrero de 1909. El pintoresco lago "Bras d'Or", situado en el Cabo Breton se encontraba cubierto de una gruesa capa de hielo, abriantada por una fina y resplandeciente cubierta de nieve pulverizada, constituyendo el escenario ideal para todas las actividades deportivas de invierno, tan populares en la vida de los canadienses.

Las gentes que concurrían esa mañana al lago Bras d'Or, sin embargo, no presenciaban una competencia de patinaje ni un partido de hockey; en cambio tenían el privilegio de presenciar el primer vuelo autopropulsado, llevado a cabo en un aparato más pe-

sado que el aire, y en territorio del Imperio Británico, por un súbdito de su Majestad Británica.

Los concurrentes a esta memorable reunión dirigieron con curiosidad sus miradas a un joven en chaqueta de cuero, gorra de jugador de hockey y botas altas, cuando se dirigía al extraño artefacto que se encontraba al frente del grupo de curiosos.

El joven piloto era John A. McCurdy, graduado hacía poco tiempo en Ingeniería en la Universidad de Toronto, y quien, desde varios meses atrás experimentaba activamente en diseño y construcción de máquinas voladoras, en los Estados Unidos y Canadá, en ascio de un grupo de amigos, algunos de los cuales estaban destinados a la inmortalidad, como Alexander Graham Bell, inventor del teléfono.

El aparato volador era un biplano de tela o "aeródromo", como en esa época se designó, con pequeñas aletas o alerones en los extremos de los planos principales. Entre las alas se encontraba instalado el pequeño motor de gasolina y la hélice de empuje. El tren de aterrizaje era triciclo, y las ruedas con radios de alambre y llantas de bicicleta.

Sobre el eje longitudinal del aparato y proyectada hacia adelante, se encontraba una especie de silla despaturrada de cocina, destinada al piloto, y

debajo de ésta, una barra horizontal móvil mediante la cual se podía controlar un rudimentario timón de dirección.

Este extraño artefacto lucía el sugestivo nombre de "Silver Dart" (Saca de Plata), cuyo peso era de unos 400 kilogramos y su motor había sido suministrado por un fabricante de motocicletas del Estado de Nueva York, llamado Glenn Curtiss.

Cuando todos los preparativos parecían terminados, el piloto ocupó su sitio y uno de los ayudantes dió impulso a la hélice. Un estridente traqueteo perturbó el apacible silencio del lago, y el "Silver Dart" se deslizó ágil sobre el hielo, desapareciendo de los maravillados ojos de los concurrentes entre un torbellino de brillante nieve pulverizada. Segundos después, el milagro se había realizado y la historia de la aviación canadiense comenzaba: "El "Silver Dart" se había desprendido de la tierra e iniciaba alegre y optimista el ascenso de la aviación canadiense hacia las estrellas..."

Después del período heroico y aventurero de los pioneros que con Mc Curdy abrieron a los ojos y la imaginación de su generación las posibilidades ilimitadas de este nuevo elemen-

to de progreso de la humanidad, llegó para el Canadá el reconocimiento oficial de una organización militar de aviación, el 16 de Septiembre de 1914, iniciada la primera Guerra Mundial.

En tal fecha, y por iniciativa del activo Ministro de Defensa, Coronel Sam Hughes, se creó el Cuerpo de Aviación Canadiense, como parte del Ejército.

Este nuevo organismo aeronáutico militar pasó, durante su corta y accidentada vida, por innumerables dificultades de orden técnico y económico, y aún por períodos de parcial desaparición. Con la apropiación inicial de \$ 5.000 se adquirió un avión y se comisionó a un piloto civil con el grado de Capitán como Comandante del Cuerpo de Aviación, nombrándosele un Ayudante y Segundo Piloto algún tiempo después. El avión y sus pilotos se embarcaron para Inglaterra con la Primera División del Ejército Canadiense que debía participar en las operaciones militares que iniciaban los Aliados en Europa contra el Imperio Alemán. Durante la travesía trasatlántica, el efecto corrosivo del aire salino causó daños al avión y en Inglaterra fue imposible colocarlo en condiciones de servicio. Terminó sus días vendido como hierro viejo, y el Comandante del Cuerpo, Capitán Janney, pidió el retiro del servicio activo y regresó al Canadá.

Algún tiempo después, el Segundo Piloto, Teniente W. Sharpe, murió en un accidente aéreo, siendo el primer aviador militar canadiense que dió su vida en servicio de su país. Este lamentable suceso marcó el final de la primera y fugaz etapa del Cuerpo de Aviación Militar del Canadá, sin haber logrado ni una hora de vuelo en el teatro de operaciones Europeo.

El desarrollo de la Guerra Mundial interfirió toda posibilidad de reorganización del Cuerpo Aéreo, hasta después del Armisticio. La gran contri-

---

#### CORONEL PILOTO

#### MARIANO OSPINA NAVIA

Oficial Piloto de la FAC Ingeniero Graduado. Egresó de la Escuela Militar de Cadetes como Subteniente del Ejército en noviembre de 1936 habiendo pertenecido a las Armas de Artillería e Ingenieros. Ingresó a la FAC como Oficial Ingeniero en octubre de 1947 participando activamente en la construcción de instalaciones, particularmente en la región Amazónica. Profesor de materias técnicas en la Escuela Superior de Guerra y en Institutos del Ejército y de la FAC. Ha sido delegado de Colombia ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ocupa actualmente el cargo de Agregado Aeronáutico para el Canadá y los Estados Unidos.

bución del Canadá a la victoria final de los aliados se hizo, en lo que respecta a operaciones aéreas, mediante la vinculación directa de los canadienses a la Real Fuerza Aérea de Inglaterra, cuyos contingentes y notables realizaciones recibieron decisivo impulso con la presencia de la flor y nata de la juventud canadiense que llegó a constituir más de la cuarta parte de la fuerza combatiente de la R.A.F.

Los pilotos canadienses ganaron rápidamente merecida reputación por su espíritu agresivo y su consagración al cumplimiento de la misión. Su cuota de sangre por la victoria fue también diciente de su generosidad para ofrecer la vida por su Patria. En los récords oficiales figuran 1563 Oficiales y soldados canadienses muertos durante la Primera Guerra al servicio de la R.A.F.

Otros dos intentos por organizar la Fuerza Aérea Canadiense en las postrimerías de la Primera Guerra, tuvieron resultado negativo. Uno se basaba en reunir bajo un solo comando a todos los canadienses que prestaban servicio en la R.A.F. y el otro, de orientación aero-naval, nació y murió tratando de titularse Real Servicio Aero Naval Canadiense.

Después del Armisticio y con el espíritu pacifista desbordando en todas las plataformas políticas de los partidos canadienses, el Parlamento no encontró, por varios años, justificada para el Canadá la existencia de una entidad aeronáutica militar independiente. Se creó entonces una Junta Aeronáutica Nacional, que regulaba por igual la Aviación Civil y una minúscula y presupuestalmente anémica Fuerza Aérea Canadiense, que irónicamente colocó en su escudo como lema, el verso latino "Sic Itur Ad Astra"—Así se llega a las estrellas— el mismo que varias décadas más tarde adoptaría la Fuerza Aérea Colombiana.

La época del Consejo de Aeronáutica, representa en la historia de la aviación canadiense un período de natural confusión de misiones y objetivos entre la aviación civil y la militar. Dejó, sin embargo, realizaciones notables como los reglamentos de tráfico aéreo y sirvió para producir dos elementos que debían influir notoriamente en el futuro de la aviación canadiense: el instructor militar, que más tarde formaría el marco estructural de la A.C.A.F. y el "piloto de monte" o "bush pilot" que abrió los vastos territorios del norte a la civilización, y al desarrollo económico.

Este período de transición terminó el 1º de Abril de 1924, fecha en la cual nació oficialmente la R.C.A.F., estrenando el prefijo "Real" que le fue autorizado por la Corona, así como bandera y nuevo lema para el escudo: en lugar del "Sic Itur Ad Astra" que acompañó a la C.A.F. a través de su corta y atribulada carrera, y que no fue propiamente una ruta "para llegar a las estrellas", adoptó el más realista de "Per Ardua Ad Astra", que conserva en la actualidad.

Durante las décadas subsiguientes, la R.C.A.F. realizó progresos substanciales, tanto en organización como en modernización de su equipo. La clave para este progreso se debe, sin duda, a la visión e inspiración de sus Comandantes, quienes dirigieron los planes y programas de la R.C.A.F. en estrecha coordinación con las necesidades y política de la nación canadiense, durante esta crucial época de expansión de la economía nacional, hacia las vastas regiones del Noroeste y el Artico.

La II Guerra Mundial y los años siguientes marcan el apogeo de este progreso, al aparecer un nuevo peligro y una nueva misión directamente conectada con la defensa y seguridad del Continente Norteamericano. La posibilidad de ataques aéreos dirigidos a

Norteamérica sobrevolando el Artico, colgó a la R.C.A.F. en la primera línea de fuego de una guerra aérea hipotética, en previsión de la cual los Estados Unidos y Canadá han formalizado acuerdos para integrar el sistema de defensa aérea de los dos países, mediante un solo plan denominado NORAD (North American Air Defense).

El Plan Norad, en síntesis, contempla una línea de estaciones de radar que forma una red teóricamente impenetrable, para detectar lo más temprano posible, cualquier vuelo con apariencia de agresividad que se aproxime al Continente Norteamericano. Esta primera línea llamada DEW (Distant Early Warning) está complementada con dos líneas más hacia el Sur que contienen la fuerza neutralizante de aviones y proyectiles interceptores, además de los centros electrónicos de coordinación y control. De estas dos líneas de neutralización, la más al norte, denominada "Mid-Canadá Line", contiene únicamente bases y unidades de la R.C.A.F.; la línea más al Sur, que sigue aproximadamente la frontera de los dos países, se denomina "Pine tree line" (línea de los pinos) y contiene instalaciones y unidades de la R.C.A.F. tanto como de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

La tendencia del pacto Norad es dar progresivamente más responsabilidades al Canadá en la operación y sostenimiento de estas líneas; la línea DEW, por ejemplo, que fue originalmente costada y sostenida por los Estados Unidos, a pesar de estar casi íntegramente en territorio canadiense, se encuentra en la actualidad casi en su totalidad operada por personal de la Real Fuerza Aérea Canadiense.

Los más recientes acuerdos sobre Norad, en lo que corresponde a equipo de vuelo, contemplan el suministro

de los Estados Unidos a la R.C.A.F. de 66 aviones interceptores de gran autonomía, capaces de operación nocturna y en todo tiempo, así como de velocidades supersónicas sobre las 1.200 millas hora; este avión interceptor es el F-101-B, "Voodoo", usado por la U.S.A.F. y que reemplazará en la Fuerza Aérea Canadiense al venerable bimotor jet CF-100, cuya velocidad subsónica lo llevará a desempeñar misiones más tranquilas y apacibles dentro de la R.C.A.F.

Como proyección hacia el futuro, los planes de Norad también contemplan un acuerdo para realizar entre Estados Unidos y Canadá una contribución de 200 millones de dólares para fabricar en Montreal el avión interceptor diseñado por la Lockheed, F-104-G, "Super-Starfighter", que operará a velocidades superiores a las 1.400 millas-hora.

Este avión está igualmente programado para dotar y modernizar, en un futuro próximo, los efectivos de defensa de los países europeos signatarios de la alianza NATO.

Este plan que no solamente contempla operaciones sino producción de aviones en el Canadá, demuestra claramente el deseo de aminorar sobre la industria aeronáutica canadiense, el impacto sufrido por el colapso del proyectado avión interceptor 100% canadiense denominado CF-105, "Arrow", sobre el cual se alcanzaron a gastar varios cientos de millones y que produjo licenciamiento de obreros y agitación de la opinión pública.

En un estudio imparcial de los fenómenos que afectan la política de defensa del Canadá, en la época actual, no puede pasarse desapercibido cierta inquietud de algunos sectores de la opinión pública por el futuro inmediato de las alianzas militares en

las cuales interviene el Canadá, como NORAD y NATO.

En cuanto a la primera, cuyos alcances hemos descrito brevemente, existe el fundado temor de que los avances de la técnica astronáutica estén dejando a NORAD como un sistema condenado a la ineficiencia y a la obsolescencia, dentro de un futuro inmediato, en una especie de versión gigantesca del mito de la "Línea Maginot".

Solamente las próximas décadas darán una respuesta más adecuada a los interrogantes que hoy mantienen la relatividad de los principios que gobiernan la ciencia militar, y a los que

el hombre, de tiempo en tiempo, trata de atribuir validez eterna e inflexible.

De una realidad pueden estar seguros, sin embargo, quienes observan hoy, al través de su medio siglo de accidentada vida la firme y fecunda labor de la R.C.A.F. sobre todos los campos que representan conservación de la paz y progreso para la humanidad, desde la mañana del 23 de Febrero de 1909 en el lago "Bras d'Or", hasta el día de hoy, la aviación canadiense, según reza el lema del escudo de la R.C.A.F., ha recorrido una "ádua jornada". Y su ascenso hacia las estrellas es ahora continuo y seguro.



**PAPELERIA  
LOS NARANJOS**

Ap. Aéreo 73-99 Crr. 12. No. 11-59  
"Tele 19230-3343"  
CABLE NARANJOS-BOGOTA

**IMPORTADORES**

## LOS NARANJOS

- PAPELES
- CARTONES
- CARTULINAS

*Gran Surtido de Utiles para  
Escritorio*

CARRERA 12. NUMERO 11-59  
TELEFONOS: 415-230 Y 433-437  
APTDO. AEREO 73-99 — CABLES: "NARANJOS"  
BOGOTA, D. E.