

# Fokker F-VII "Cruz del Sur" gran vencedor del Océano Pacífico

FELIPE E. EZQUERRO

Cuando el trimotor Fokker F-VIIb-3m "Southern Cross", de Charles Kingsford-Smith, despegó el 31 de mayo de 1928 del aeropuerto californiano de Oakland, rumbo a Honolulu, para cubrir la primera etapa de su gran travesía del Pacífico, no era, en realidad, el primer avión que extendiera sus alas sobre el gran Océano ni en busca del archipiélago hawaiano, aunque nadie le precediera, ciertamente, en el empeño de alcanzar el lejano continente australiano.

La primera tentativa transpacífica, en agosto de 1925, corrió a cargo de dos hidroaviones de la Armada norteamericana, PN-9 Num. 1 y PN-9 Num. 3 (2 motores Packard, de 1.000 CV) capitaneados por Rodgers y Snody, que fracasaron en la empresa, posándose en el mar éste último, no muy lejos de su punto de salida, y el primero, cuando sólo le faltaban 320 kilómetros para llegar a la meta.

Dos años después consigue su objetivo el trimotor Fokker (análogo al "Cruz del Sur"), del Ejército norteamericano, "Ave del Paraíso", pilotado por los Tenientes Maitland y Hegenberger, que entre el 27 y el 28 de junio de 1927 cubren el trayecto Oakland-Honolulu (3.875 kms.) en 25 horas 50 minutos, y, a continuación, entre el 14 y el 15 de julio, el monomotor civil Travel Air "Ciudad de Oakland", de Smith y Bronte, quienes efectuaron un aterrizaje forzoso en la isla de

Molokai, por agotamiento del combustible, después de 25 horas 36 minutos de vuelo.

Finalmente, al conjuro del Gran Premio Dole, dotado con 35.000 dólares de premios (25.000 para el primer clasificado y 10.000 para el segundo), se inició el 16 de agosto del mismo año la increíble carrera Oakland-Honolulu, que llevó a la muerte a varios participantes y condujo a la victoria al Travel Air "Woolaroc", de Goebel y Davis, y al Breese "Aloha", de Jensen y Schluter, que, en 26:17 y 28:16, respectivamente, ocuparon el 1º y 2º puesto y fueron los únicos clasificados. Todos estos aviones estaban equipados con el motor Wright "Whirlwind" J-5C, de 200/225 CV, reciente revelación técnica.

Pero el proyecto de Kingsford-Smith era mucho más ambicioso. Se trataba de cruzar —en tres etapas— por una de sus mayores dimensiones, la inmensidad del Gran Océano enlazando los Estados Unidos con Australia, patria del aviador. El material de que iba a servirse era un monoplano terrestre Fokker VIIb-3 motores Wright "Whirlwind" J-5C, (que ya había acreditado su eficacia), creación del ingeniero Reinhold Platz, jefe de proyectos del célebre constructor holandés An-

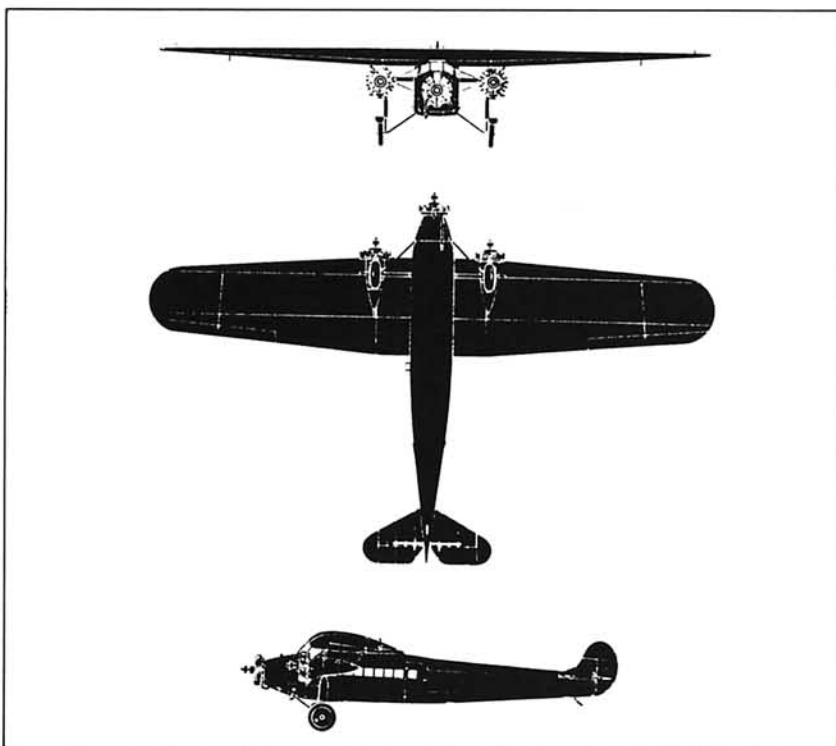
thony Fokker, el cual, después de diseñar algunos de los más famosos cazas alemanes de la Primera Guerra Mundial, como el triplano Dr.1, del Barón Von Rittchen, demostró su gran capacidad técnica en el terreno de la aviación comercial, empezando en 1919 con el modelo F-II, todavía en suelo germano. Cuando, terminada la guerra, Fokker decidió trasladar sus actividades a Ho-



Charles Kingsford-Smith delante del "Cruz del Sur" en una fotografía dedicada.

landa, el F-II salió en vuelo ilegalmente de Alemania el 20 de mayo de 1920 para iniciar su nueva vida en los Países Bajos.

Del F-II se derivaron varios modelos que respondieron adecuadamente a las modestas necesidades de aquel tiempo hasta llegar al F-VII, monomotor también, aparecido en 1924, del que se derivó el F-VII-3m. La historia de este nacimiento es sumamente curiosa. Henry Ford, el magnate del automóvil, organizó el que se llamó Ford Reliability Tour, en septiembre-octubre de 1925, con un recorrido de 3.000 kilómetros, que tenía en Detroit su punto de salida y de llegada. A esta prueba concurre Fokker con un F-VII, al que el proyectista Platz añadió dos motores colocados a babor y estribor, bajo el ala en voladizo. El éxito fue ro-



Plano tres vistas del Fokker F. VIIb-3m.



tundo y el avión se colocó en el primer puesto de la prueba y en lugar relevante en las líneas aéreas de todo el mundo a partir de entonces hasta bien entrados los años 30.

Pues bien: el "Southern Cross" era uno de los más antiguos Fokker F-VIIb-3m, nacido de la combinación de los elementos útiles, fuselaje y ala, de los dos Fokker, un monomotor y un trimotor, que llevó en 1926 el explorador Wilkins a las regiones polares, donde sufrieron grandes averías. Sirvió más tarde, con el nombre de "Spirit of California", alrededor de 1927, para una serie de tentativas de mejorar el record del mundo de duración de vuelo. Al venir a las manos de Kingsford-Smith fué rebautizado con el nombre con el que ha pasado a la historia.

A Kingsford-Smith acompañan en su aventura transpácífica

su compatriota Charles T.P. Ulm, como segundo piloto, y los norteamericanos Henry W. Lyon (navegante) y James T. Warner (radiotelegrafista). La primera etapa se desarrolló entre el 31 de mayo y el 1º de junio de 1928, sin complicaciones, tomando tierra el "Southern Cross" en Wheeler Field, Honolulu, después de 27 horas 47 minutos y 3.875 kilómetros de recorrido.

Para la segunda etapa, Kingsford-Smith se trasladó el día 2 a Barking Sands, en la isla Kuai

Las estrellas cubrían todo el firmamento y las que más nos gustaron eran las que forman la constelación de la "Cruz del Sur". A media tarde del día 5 apareció Fiji en el horizonte y 10 minutos antes de las cuatro tomaban tierra en el pequeño aeródromo de Suva. Habían cubierto una distancia de 5.149 kilómetros en 34 horas 33 minutos.

A la mañana siguiente K-S lleva su avión a la playa de Naselar, a 30 kilómetros de Suva, y de allí despegó el día 8 hacia tierra aus-

dos los vuelos realizados hasta la fecha".

### Breve descripción del avión

Como queda dicho, el avión es un Fokker F-VIIb-3m, accionado por tres motores Wright "Whirlwind" J-5C, de 200/225 CV. Pintado de azul el fuselaje y de blanco el ala, llevaba su nombre escrito en grandes letras blancas a ambos costados del fuselaje, así como la matrícula australiana VII-USU que también se exhibía compensada en intradós y extradós del ala.

El avión medía 21,70 m. de envergadura por 14,50 m. de longitud y 5,90 m. de altura, siendo la superficie alar de 67,60 m<sup>2</sup>. El peso en vacío era de 3,050 kgs. y el peso máximo de despegue de más de 7.000 kgs., con su carga tope de 1.530 galones (5.814 litros) de combustible. Sus prestaciones en condiciones normales de vuelo eran: velocidad máxima, 207 k.p.h.; velocidad de crucero, 170 k.p.h. Autonomía, 35 horas.

Tras este raid transpacífico, el "Southern Cross" efectuó en 1929 el vuelo Sydney-Londres en once etapas, y, en 1930 -esta vez acompañado por una tripulación compuesta por Van Dyck, Saul y Stannage-, la travesía del Atlántico Norte desde Port Marnock (Irlanda) a Harbour Grace (Terranova), 3.380 kilómetros en 30 horas 28 minutos, para continuar a Nueva York y Oakland, completando de este modo la vuelta al mundo, con un recorrido total de 53.900 kilómetros.

El histórico avión llevó a cabo entre los años 1930 y 1934 cinco travesías del Mar de Tasmania (2.340 kilómetros) antes de recibir como recompensa final a sus relevantes servicios el honor de descansar definitivamente de sus fatigas en el Queensland Museum, en el Aeropuerto de Brisbane. ■



*El avión transoceánico en pleno vuelo.*

(distante 180 kilómetros, que recorrió en una hora), donde podía disponer de una pista 1.372 metros más larga que la de Wheeler Field. El margen de seguridad en su máximo alcance, con toda la carga posible de gasolina, no llegaba a los 1.000 kilómetros. Y el gran problema para el navegante Lyon era localizar en la inmensidad del mar una pequeña isla, Fiji, de 96 x 145 kilómetros.

Volando a menos de 250 metros sobre el agua, el "Cruz del Sur" avanzó penosamente en las primeras horas. Al llegar la noche del día 4 Kingsford-Smith se decidió a ganar altura. "El cielo -declaró el aviador- se despejó.

traliana, posándose en el aeropuerto de Eagle Farm, de Brisbane, tras un recorrido de 2.892 kilómetros, salvados en 19 horas 10 minutos. La distancia total cubierta fue, pues, de 12.126 kilómetros en 82 horas 40 minutos de vuelo, a la velocidad de crucero de 146 kilómetros por hora. El "Cruz del Sur" rindió viaje en la capital, Sydney, el día 10 de 1928 añadiendo 747 kilómetros más a su cartilla de vuelo.

Durante el arriesgado "salto" Honolulu-Suva el avión no perdió contacto radiotelegráfico con tierra firme, y por la precisión de su navegación fue calificado por Lindbergh como "el mejor de to-