

La difusión del material Fokker entre las Empresas de transporte aéreo ha sido realmente notable. En 1931, 40 Compañías de distintas naciones tenían en servicio no menos de 290 aviones Fokker.

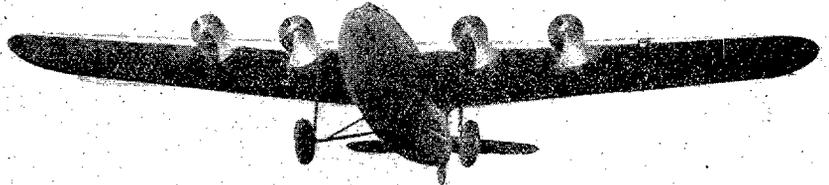
En 1933 una estadística de la Casa indicaba que de las 19 naciones europeas con líneas aéreas, 13 de ellas empleaban material Fokker. Las Compañías eran 32 y 17 de ellas empleaban material Fokker. Había en servicio en toda Europa 644 aviones, de los que 170 eran Fokker. De todos ellos, 197 eran trimotores de ruedas, y de éstos 110 eran Fokker. En el mismo año eran 45 las Empresas de transporte aéreo que empleaban este material. Las naciones a que pertenecían estas Empresas eran las siguientes: Congo Belga, Chile, Colombia, Egipto, Holanda, Japón, Méjico, Nueva Guinea, Manchukuo, Indias holandesas, Suiza, Suecia, Portugal, Honduras, Dinamarca, Noruega, Finlandia, Africa, Argentina, Bolivia, Rusia, Estados Unidos, Italia, Trípoli, Somalia, Nicaragua, Alemania, Polonia, Inglaterra, Cuba, Rumania, Hungría, Austria, Canadá, Francia, Checoslovaquia y Bélgica.

El notable constructor Antonio Fokker falleció el 23 de diciembre de 1939, y ocupado el territorio holandés por Alemania en la primavera siguiente, carecemos de noticias sobre la situación actual de la fábrica de Amsterdam.

dad destinada a guarnecer nuestros territorios de Africa Occidental.

La C. E. T. A., de Madrid, dispuso de un cierto número de aviones de este tipo para el tráfico de correspondencia entre Sevilla y Larache.

La C. L. A. S. S. A. inauguró la línea Madrid-París con un "F. VII-3m", provisto de motores "Lynx", y más adelante adquirió otras unidades del mismo modelo.



En esta página: Dos vistas, en vuelo, del tetramotor comercial *Fokker F. XXXVI*.

ANECDOTARIO DEL AIRE

El Crucero de Mr. Churchill en el "Berwick"

Por el Capitán KELLY ROGERS

(De FLIGHT, de 5 de febrero de 1942.)

Después de un vuelo de 5.400 kilómetros a través del Atlántico, el hidroavión "Berwick", de las British Airways, que condujo a su patria desde los Estados Unidos al Premier británico y sus acompañantes, llegó a Plymouth con un minuto de diferencia sobre el horario previsto.

Este detalle quedó consignado en el informe del vuelo, rendido por el Capitán Kelly Rogers a la British Overseas Airways Corp.

"En la tarde del lunes, día 12 de enero, recibí una citación urgente de la oficina del agregado aéreo a la Embajada de Inglaterra en Washington—dice el informe—. Reinaba allí un ambiente de excitación contenida. Se me dijo que entre los pasajeros irían el Premier y sus acompañantes.

"Un tren especial saldría de Washington la tarde antes del día en que habría de emprenderse el vuelo, con los pasajeros y su equipaje, y debía llegar a Norfolk (Virginia) aproximadamente a las cuatro y media de la madrugada. Tanto

la tripulación como yo, dormitamos y reposamos a bordo del avión hasta cerca de las cuatro. Apenas pudimos dormir, porque hacía un frío insoportable.

Primera etapa: América-Bermudas.

"El tren llegó exactamente a su hora y fué dejado en un apartadero del puerto, no descargándose el equipaje porque los viajeros dormían todavía. Algunos de los nuestros viajaron en el tren, y fueron ellos quienes pasaron el equipaje desde el tren al muelle, y desde allí al avión. Todo el equipaje y la carga estaban a bordo del "Berwick" a las seis de la mañana, y los pasajeros llegaron a eso de las seis y media. Previamente se me habían dado las instrucciones necesarias y el plan de vuelo. En éste se indicaba un vuelo a las Bermudas, en el que debían invertirse cuatro horas, y en cuyo recorrido invertimos tres minutos menos del tiempo previsto.



El Premier británico, Winston Churchill, al volante del "clipper" Berwick, en que atravesó el Atlántico.

"La mañana era muy fría y el tiempo bastante tranquilo. Largué la boya antes de poner en marcha los motores. Había una lancha en las proximidades para caso de apuro, pero no hubo necesidad de emplearla; los motores arrancaron en seguida y a los ocho minutos habíamos despegado.

"Era una típica mañana de invierno, sin neblina y con una ligera neblina. El despegue se efectuó con toda normalidad. Todos los pasajeros iban sentados y adecuadamente distribuidos en el interior del avión, alrededor del centro de gravedad.

"Después de que Mr. Churchill desayunó en su departamento privado, a popa, describe el Capitán Kelly su encuentro con el Premier y cómo lo presentó a la tripulación.

"Después de que el primer Ministro hubo hecho algunas preguntas sobre el manejo de los mandos y del hidro en general, encontrándolo muy sencillo, expresó sus deseos de conducirlo él mismo. Le invité a hacerlo y aceptó inmediatamente. Desconecté el piloto automático, y en voz baja le di instrucciones al Capitán Shakespeare, sentado a mi lado, para que no hiciera más que las correcciones imprescindibles mientras el hidro navegase mandado por el Premier. No hizo falta corregir nada. Mr. Churchill preguntó si podía hacer un par de curvas no muy pronunciadas, y las hizo a la perfección. Estuvo en los mandos durante unos veinte minutos, y comentó luego la gran diferencia que había entre este hidro y el avión que tripuló en 1913.

"También es agradable consignar aquí que toda la tripulación respondió maravillosamente a las preguntas que se le hicieron, que fueron muchas y muy atinadas. Tenían plena conciencia de la gran responsabilidad que se había echado sobre ellos y del honor que suponía el haberles invitado a asumirlos.

Segunda etapa: Bermudas-Europa.

"Antes de partir estuve en la Sección de Meteorología, en compañía del Capitán Loraine y del Oficial Buck, navegante. Antes de hacer esto comprobé con los mecánicos las cantidades que se necesitarían de gasolina y aceite.

En nuestra nueva salida no hubo incidente alguno; el aparato tardó menos de un minuto en despegar. El vuelo iba a ser muy rápido. Se hizo un cuidadosísimo análisis de las predicciones del tiempo, al objeto de confeccionar el cuadro de marcha, indicando de antemano las variaciones de ruta que se consideraban indispensables a la vista de los informes meteorológicos. En la práctica pudo comprobarse la extrema corrección del plan de vuelo, no siendo necesaria corrección alguna. La exactitud del plan era tan perfecta, que cursé un mensaje para enviarlo al Dr. Macky, en las Bermudas, felicitándole por su éxito.

"Invité a Sir C. Portal a que pasara al puesto de pilotaje para que siguiese las fases del despegue, y quedé impresionado por el magnífico rendimiento del avión. Subimos rápidamente a nuestra altura de crucero, y nos mantuvimos en ella.

"No fué posible llevar a cabo todo el vuelo bajo las condiciones "standard" de crucero, tanto por la carga extra de gasolina que transportábamos como por el favorable cuadro de marcha, lo que constituyó una gran ventaja, porque además de proporcionar una velocidad más elevada, redundó en mayor comodidad durante la travesía, y ambas resultantes combinadas hacen mayor la estabilidad del avión durante el vuelo a través de los cuatro frentes fríos que habían de atravesarse, conforme al plan previsto.

"A medida que progresábamos en el vuelo viajábamos más aprisa, pero no pudimos fijar nuestra posición, por medio del Sol, más que una sola vez antes de la noche. Las posiciones que fuimos determinando sucesivamente nos sirvieron para comprobar que habíamos seguido fielmente nuestra ruta; pero poco después de anochecer, tomando por referencia una estrella fija, pudimos comprobar que habíamos adelantado 145 kilómetros sobre la marcha del cuadro. Se había conseguido una media de 320 kilómetros-hora desde la salida, y de 335 kilómetros-hora durante la última hora. Habíamos cubierto una distancia de 4.700 kilómetros.

"A excepción de cuando volamos a través de las zonas frías, la mayor parte del tiempo volamos entre dos capas de nubes, lo que dificultaba extraordinariamente la obtención de referencias astronómicas, y a este objeto hemos de mencionar la competencia de que dió muestras nuestro navegante, el Oficial Buck, ya mencionado. Observamos formaciones de hielo durante bastante tiempo, tanto cuando volábamos entre nubes como cuando lo hacíamos con cielo despejado; pero no nos causaron molestia alguna. Tan pronto como la temperatura de la atmósfera exterior nos indicaba la posibilidad de la congelación, se calentaban los carburadores y éstos funcionaban en condiciones normales. Así hubo que hacerlo durante casi todo el viaje.

"Hemos de recordar que los motores funcionaron siempre a la perfección, y que no nos inquietaron ni un solo momento. El hielo que se formaba en los bordes de ataque de las alas se deshacía de vez en cuando empleando los dispositivos anti-congelantes.

"Durante el anochecer, el Premier y Lord Beaverbrook visitaron el puesto de pilotaje. El avión volaba a través de un cielo iluminado por la luz de las estrellas, sobre una capa de nubes, y tanto el Premier como Lord Beaverbrook me sorprendieron agradablemente al manifestarme que envidiaban mi oficio.

"Llegada la noche, todos los pasajeros se retiraron para dormir, a excepción de Lord Beaverbrook, que estuvo leyendo todo el tiempo. Justamente al amanecer, el Premier bajó y se unió a los demás pasajeros, para tomar un ligero desayuno antes de volver al puesto de pilotaje para presenciar nuestro amaraje en aguas inglesas.

"Durante todo el vuelo, hasta que encontramos niebla, no lanzamos ni recibimos un solo mensaje radiado; pero al hallarnos envueltos por aquella, pedimos por radio nuestra situación para cerciorarnos de si nos encontrábamos al Norte o al Sur de nuestra ruta, y la contestación nos confirmó nuestra sospecha al poder comprobar que nos habíamos desviado ligeramente hacia el Sur, rectificando luego el error y volviendo a nuestra ruta correcta.

"En esos momentos, Mr. Churchill estuvo sentado en el puesto del segundo piloto, y Lord Beaverbrook, en pie, detrás de él. No se veía más que una capa de niebla, y por esta circunstancia no pudieron apreciar que estábamos siguiendo un plan de acción perfectamente definido, que nosotros apreciábamos por los mensajes radiados que ellos no podían oír. Antes de descender el Premier abandonó el asiento del segundo piloto, que fué ocupado por el Capitán Shakespeare. Ya estaba dispuesto el cable de amarre, algunas lanchas esperaban nuestra llegada, y en el rompeolas estaba formada la Compañía de honores.

"Permanecimos en el aire durante diecisiete horas y cincuenta y cinco minutos. Después de dejar atrás las Bermudas, se había previsto nuestra llegada para las nueve de la mañana (hora de Greenwich). Amaramos a las ocho horas y cincuenta y nueve minutos."