Fokker C-III (1922)



De todos aquellos “hombres magníficos en sus máquinas voladoras” que edificaron la sólida estructura de la aviación actual, tal vez ninguno tuviera tan compleja personalidad como Anthony Fokker.

Desde su nacimiento en Java y la obtención del título de piloto en un avión de diseño propio a los veinte años, pasando por la fabricación decazas para la Aviación Imperial de Alemania hasta la de transportes para la americana, Fokker fue calificado de genio y luchador por una parte, pero también de ególatra y aún de plagiario por otra. Lo que todo el mundo reconoci. en él, fue un enorme sentido del diseño y su extraordinaria capacidad para darle el toque final como piloto de pruebas.

Prolífico como nadie, construyó en la Gran Guerra un sinfín de cazas, entre los que destacan el “Eindecker”, con la primera ametralladora sincronizada, el triplano Dr.1 que hiciera famoso el “Barón Rojo” y el biplano D.VII; el mejor caza del que dispusieron los alemanes.

Precisamente de éste se deriva el C.I de reconocimiento, que, aunque puesto inmediatamente en producción no pudo participar en la guerra, por llegar antes el armisticio que le puso fin. Casi un D.VII de mayores dimensiones, tenía como aquél planos bilargueros de madera con borde de ataque en contrachapado y resto cubierto de tela, sin arriostramientos, mientras que el fuselaje era de tubo de acero con revestimiento en chapa metálica, madera y tela. El eje del tren de aterrizaje consistía en una superficie fuselada, que albergaba un tanque de gasolina.

En la inmediata posguerra, Fokker consigue trasladar a Holanda los C.I ya construidos en Alemania e inicia en su país de origen la producción en serie, que habría de completar cerca de 250 ejemplares, lo que hace que los producidos en total se acerquen a los trescientos. Además de Holanda, son utilizados por la URSS y Dinamarca, país éste en que uno se encuentra todavía en servicio cuando las fuerzas de la Wehrmacht cruzan la frontera, en abril del 40.

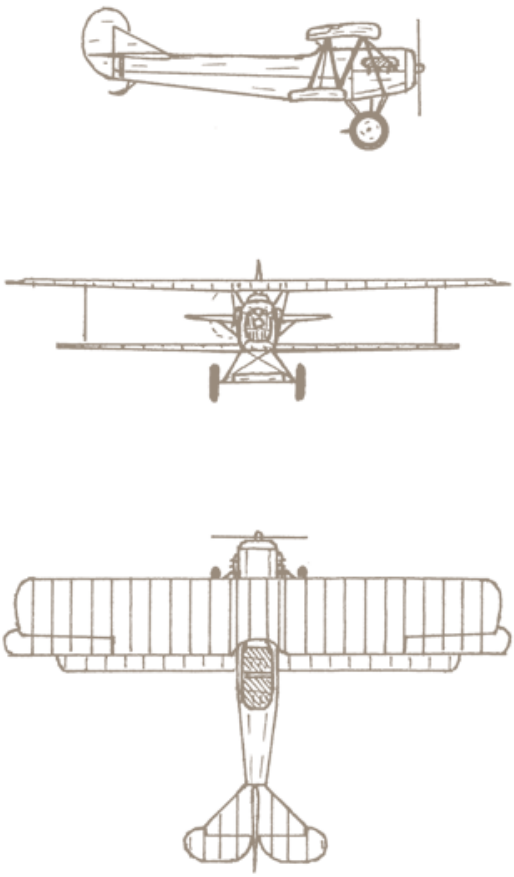
En 1922 la aviación española hace un pedido a Fokker por un corto número de C.I para entrenamiento avanzado, con el requisito de que estén propulsados por motor Hispano. Llamados

C.III por la casa holandesa, no difieren del anterior salvo en el motor, la forma de la cabina y la provisión de doble mando, a cambio de la carencia de armamento, al menos móvil.

Debieron llegar hacia el año siguiente y, del mismo modo que en otros países muchos D.I habían sido transformados en entrenadores, en España fueron empleados en la escuela de Los Alcázares, en la que existían al menos dos ejemplares en 1924.. Por el contrario, sí sabemos que en Holanda permanecieron en servicio como aviones de transformación hasta 1938. En la guerra de África se fabricó una versión más grande denominado C-IV. Una veintena fueron fabricados por Loring en Carabanchel, equipados con motor Rolls-Royce “Eagle” de 360HP. En 1924 González Gallarza participó en el desembarco de Alhucemas junto con entre otros el infante de Orleans. Fue el más famoso de todos los cazas alemanes de la I Guerra Mundial, fabricado en gran número.

El ejemplar del Museo procede de la Asociación “L'Amicale J.B. Salis” de Francia; es una réplica con motor Hispano Suiza de 220HP.

Fokker C-III



Motor: Hispano Suiza 8Ba de 220 HP
Envergadura: 10,45 m
Longitud: 7,24 m
Velocidad máxima: 185 Km/h
Velocidad de crucero: 155 Km/h
Velocidad mínima: –
Techo: 4.000 m
Autonomía: 620 Km
Acomodo: Dos plazas
Peso vacío: 846 Kg
Peso total: 1.242 Kg
Primer vuelo: 1922