



FOKKER Dr-1 (1917)



El **Fokker Dr.1** (*Dreidecker*, 'triplano' en alemán) fue un caza alemán de la Primera Guerra Mundial construido por la compañía de **Anthony Fokker**. Cuando irrumpió en el frente occidental a finales de 1917, pilotado por ases legendarios como el «Barón Rojo», Manfred von Richthofen, el reducido número de Dr.1 alcanzó un impresionante palmarés de victorias.

Su precedente fueron los Sopwith Triplane que entraron en servicio, en 1917, con el Royal Naval Air Service y gracias a la tremenda agresividad y habilidad de sus pilotos, sembraron la inquietud entre los aviadores alemanes, principalmente por la maniobrabilidad que demostraban.

Cuando un triplano se estrelló tras las líneas alemanas, sus restos fueron estudiados hasta el menor detalle. Hacia la primavera de 1917, casi todas las compañías importantes de aviación trataban de fabricar un caza triplano. Pero fue el astuto holandés Anthony Fokker quien consiguió el éxito.

En junio de 1917 el jefe de diseño Reinhold Platz hizo rápidamente los planos del primeramente denominado D VI, y el triplano alemán estuvo listo en apenas un mes. Fue inmediatamente evaluado por el teniente Werner Voss, ya por entonces un famoso as.

Platz había diseñado anteriormente biplanos de caza extremadamente avanzados, con alas completamente cantilever, y proyectó de igual manera el triplane, ya que la corta envergadura del triplano facilitaba el uso de alas sin riostras. Los dos planos inferiores iban unidos a la parte superior e inferior del fuselaje, y los únicos montantes eran tubos de acero en "V" invertida que soportaban un plano superior situado muy por encima del fuselaje. Este plano era el único que disponía de alerones, controlados por medio de ligeras varillas. Movido por un motor rotativo Oberursel Ur-II de 110 CV, el D.VI se comportó excelentemente en las pruebas de vuelo, pero antes de ser enviado en agosto a Hungría, se aumentó la envergadura del plano superior y de los alerones. Para eliminar ligeras vibraciones alares, se añadieron montantes de madera ligera



y sección currentilínea en " I ", que unían los planos cerca de la punta. El armamento consistía en dos ametralladoras LMG 08/15 de 7,92 mm.

El teniente Voss empleó más de 20 horas en la evaluación de los dos prototipos triplanos V4 en agosto de 1917, hasta que a finales de ese mes los encontró satisfactorios. Por entonces ambos habían entrado en acción en el frente, pilotados en alguna ocasión por el propio Anthony Fokker (utilizando el uniforme de un oficial alemán, voló en misiones operativas para probar su mecanismo de sincronización, a pesar de ser ciudadano de un país neutral). Fokker recibió un pedido inmediato de 318 triplanos, designados **Dr.1** (Dr. de *Dreidecker*, triplano), excepto los tres primeros, denominados F.1.

Voss realizó su primer vuelo operacional en el Fok.103/17 (Fokker N° 103 del año 1917), el segundo prototipo V4, el 30 de agosto de 1917. En esta misión reclamó una victoria. Dos días después, el 1º de septiembre, Von Richthofen consiguió su 60ª victoria pilotando el V4 original (102/17). Volando con la Jaddgeschwader 1 (JG1) de Von Richthofen, los dos prototipos consiguieron éxito tras éxito. Voss monopolizó el segundo Dr.1 (103/17) y consiguió un destacado palmarés de 20 victorias confirmadas en 24 días, antes de morir derribado en una lucha clásica, el 23 de septiembre, contra no menos de seis cazas Royal Aircraft Factory S.E.5 a del 56º Squadron.

Los Dr.1 de producción llegaron a la JG1 a partir del 12 de octubre de 1917. Su fama se había extendido ampliamente, y los pilotos de Von Richthofen los esperaban ansiosos. Pero, de hecho, las prestaciones del triplano no justificaban su reputación; básicamente era un representante rezagado de una especie a extinguir, la de los cazas con motor rotativo.

La estructura del Dr.1 era típica de Fokker y Platz, con una construcción mixta muy resistente. Los planos eran casi totalmente de madera, con acero en las juntas principales y en las uniones de las riostras. Cada plano tenía una única caja de vigas, con largueros principales de madera dura ahusada (perforada según un patrón para aligerarla) unidos por costillas empotradas. Los bordes de fuga eran de cables, y de ahí su característica apariencia festoneada cuando el recubrimiento textil se barnizaba y estiraba. El corto fuselaje y la cola estaban cuidadosamente



soldados en hormas de tubos de acero preconformado, añadiéndose carenajes de madera ligera previamente a su recubrimiento en tela. El tradicional tren de aterrizaje con resortes de caucho tenía el eje carenado con una aleta característica de muchos de los cazas Fokker. Otro rasgo común de la época era la ausencia de deriva; la única superficie vertical de cola era un simple timón redondeado que pivotaba en el extremo final de fuselaje. El pequeño depósito de combustible se encontraba inmediatamente detrás del motor y debajo de las ametralladoras; el armamento usual, raramente alterado en la práctica, consistía en dos ametralladoras LMG 08/15 (comúnmente apodadas "Spandau") con tolvas de munición en el fuselaje, detrás del depósito, y las culatas dentro de la cabina.

Todos esos elementos juntos componían un caza sencillo, relativamente barato y muy ágil, que con el motor estándar de 110 CV podía trepar más rápidamente que muchos aviones más potentes y girar con menor radio, un factor vital en el combate. Pero la velocidad era mediocre incluso para los estándares de finales de 1917, y el alcance y la autonomía eran excepcionalmente pobres; sólo un piloto muy hábil podía mantener un Dr.1 en vuelo más de 80 minutos, mientras que todos los cazas aliados tenían una autonomía de dos y hasta tres horas. El propio Fokker se maravillaba de que el triplano causara tanto alboroto cuando otros cazas eran más rápidos y de mayor alcance. En cuanto al diseñador, Platz, tampoco se sentía especialmente feliz por la construcción del triplano, y prefería con mucho los biplanos o, mejor aún, los monoplanos cantilever. En los años veinte, sus monoplanos sin riostras iban a convertir a Fokker en el mayor fabricante mundial de aviones civiles de transporte.

Durante un año escaso a partir de octubre de 1917, los 318 triplanos Fokker Dr.1, más los dos prototipos, se auparon a un lugar de privilegio en el panteón de la fama de la aviación militar. Como en el caso del Sopwith Triplane en el que se inspiraba, la razón principal de ello estribó en los brillantes aviadores que los pilotaron. Nunca ha existido en la Historia de la Aviación una unidad tan famosa como la JG1 de Richthofen, denominada a menudo " el circo volante de Richthofen " a causa del gran número de cazas bajo un mando único, de sus cuidadosamente planeadas y organizadas técnicas de combate y, principalmente, de sus brillantes y a menudo personalísimos esquemas de color.



La brillante hoja de servicios del Dr.1 se vio algo ensombrecida por una serie de accidentes en las dos primeras semanas de combate. La causa se localizó en un defecto de fabricación (algo sorprendente por la meticulosidad de la factoría de Schwerin), de forma que todos los Dr.1 debieron ser revisados en tierra. En muchos casos hubo que fabricar nuevos largueros alares, y la factoría pasó casi todo el mes de noviembre de 1917 ocupada en reparar o reconstruir urgentemente las alas de los Dr.1. Así pues, hasta finales de noviembre no empezó el Dr.1 a ser numéricamente significativo en el frente occidental; y no deja de sorprender que un número relativamente pequeño de aviones de un diseño básicamente anticuado llegara a alcanzar una reputación tan enorme.

Esa reputación está, por supuesto, íntimamente ligada a la del "Barón Rojo" Rittmeister Manfred Freiherr Von Richthofen, un aristócrata alemán que fue el as de mayor palmarés de la I Guerra Mundial y quizá el más famoso piloto de caza de todos los tiempos. Aunque la mayoría de sus victorias las había obtenido en otros tipos de avión, tales como el Albatros D.III, prefirió el Dr.1 a otros biplanos más rápidos y continuó volando en él, casi siempre exclusivamente en misiones de combate durante 1918. En uno de los Dr.1 en que volaba regularmente encontró la muerte el 21 de abril de 1918, tradicionalmente a manos del capitán Roy Brown, un canadiense que volaba con el 209º Squadron de la RAF (que se había creado hacía 20 días escasos), pero en realidad derribado casualmente por los ametralladores australianos William J. Evans y Robert Buie de la 53ª Batería de la artillería de campaña australiana, cuando volaba a tan baja altura en persecución de un Sopwith Camel sobre el frente del Somme. El Freiherr (título que no es exactamente el de barón) murió de un único balazo que penetró en su cuerpo siguiendo una trayectoria sesgada y que le atravesó el corazón. Fue enterrado con honores militares por sus enemigos; los restos de su Dr.1 fueron recogidos por la RAF en Valheureux, y parte de ellos se conservan en el museo Richthofen de su ciudad natal. Su último avión (Fok.425/17) estaba pintado de rojo brillante con las superficies inferiores en azul pálido, pero no todos sus aviones eran rojos, y ese Dr.1 en particular había consumido la mayor parte de su vida operativa pintado mitad en rojo, mitad en verde oscuro.

A pesar de ello, muchos ases continuaron utilizándolos; Josef Jacobs, del *Jasta 7*, aún conservaba dos ejemplares pintados de negro para su uso personal a finales de septiembre de



1918, mientras el resto de su Staffel volaba el D.VII. Otros famosos pilotos del Dr.1 fueron Hermann Göering (22 victorias), Kurt Wolff (33), Werner Voss (48), Erich Löwenhardt (53), Ernst Udet (62), Lothar Von Richthofen (40) y naturalmente Manfred Von Richthofen (80). El hermano de Manfred, Lothar, fue también un famoso piloto de caza, que sobrevivió a la guerra sólo para morir en un accidente aéreo en 1922.

Muy pocos triplanos sobrevivieron al armisticio. El avión serie 528/17 se mantuvo como banco de pruebas en Adlershof. Después de ser utilizados en el rodaje de dos películas, el 528/17 se cree que se estrelló en algún momento a finales de 1930. La serie 152/17, en el que Manfred Von Richthofen obtuvo tres victorias, estuvo en exhibición en el museo *Zeughausen*, Berlín. El triplano fue destruido por un bombardeo aliado durante la Segunda Guerra Mundial. En la actualidad, sólo unos pocos Dr.1 originales sobreviven en los museos. Hay muchas réplicas que incluso vuelan.

El ejemplar del museo es uno de los cuatro que se construyeron en 1975 para el rodaje de la película "El barón Rojo". En 1984 fue expuesto en Barcelona, en "Cosmos-84". En febrero de 1992 se destruyó en el incendio de la Expo de Sevilla. Reconstruido por la Asociación L'Amicale J.B.Salis, y dotado de un motor rotativo original Clerget de 110 CV, se incorporó al museo en 1995.

Antonio Utrilla