

Soberanía en el aire

16/02/2017 Los motores Porsche para aviones conforman un pequeño pero muy interesante capítulo en la rica historia del fabricante de autos deportivos. Es una historia con raíces muy antiguas que data de hace más de 100 años cuando Ferdinand Porsche usó motores de avión para establecer la reputación de una empresa de ingeniería diversa que más tarde se convertiría en la compañía Porsche.

En 1955, cuando fue levantada la prohibición de motores de avión en Alemania, conforme a los Acuerdos de París, Porsche reconoció que el motor bóxer de cuatro cilindros de los 356, refrigerado por aire, también podría servir como base para un motor de avión. Y así surgió el motor Porsche 678 para avión, que tenía entre 52 y 75 caballos de potencia. Construido en la década de los 60, impulsó, entre otros, el prototipo del primer avión alemán que se fabricó en números significativos después de la guerra, el Elster Putzer, aunque la producción en serie no se hiciera con un motor de Porsche, debido al mantenimiento y requisitos de los repuestos.

Posteriormente, Porsche retomó el tema de los motores de avión otra vez. De manera similar al desarrollo del modelo de motor de avión tipo 678, a principios de la década de los 80 fue el bóxer de seis cilindros de los 911 el que llamó la atención de los especialistas, y en septiembre de 1983 los vuelos de prueba comenzaron para el motor Porsche PFM 3200, con un desempeño de 3.200

centímetros cúbicos. Para cumplir con las exigencias necesarias para motores de avión, este motor de 204 a 220 hp estaba equipado con doble encendido y dos alternadores, y el árbol de levas fue cambiado de cadena a engranaje. Fue conocido en la historia de la aviación con el apodo 'el motor susurrante'. De hecho, es muy silencioso –incluso para los estándares de hoy– y es impresionante en sus excelentes valores de consumo de combustible. Gracias a los inyectores y a su óptima eficiencia, el Mooney, por ejemplo, consume sólo 35 litros por hora en lugar de los 50 litros, o más, por hora típico de un motor de Lycoming.

El especialista de los motores para avión de Porsche

En momentos como estos en los que el combustible es muy apreciado y sobre todo costoso, estas son buenas razones para mantener y cuidar los motores Porsche para avión. Uwe Sauter es el especialista mundial en este tema. ¿Su casa actual? El aeropuerto de Heubach (Alemania). A principio de los años ochenta Sauter se integró en el desarrollo de esta unidad motriz en Weissach, y tras dejar al fabricante de autos deportivos, después de que la producción y desarrollo del motor PFM fuese descontinuada en 1991, se ha dedicado a cuidar los 22 motores que aún existen de los casi 80 construidos en Europa, Australia y Estados Unidos.

Cada varios años, Sauter invita a los pilotos fieles de Porsche para que se reúnan con sus aviones en el aeropuerto de Heubach, cerca de Stuttgart. La última cita fue en agosto del año pasado. En esa ocasión, y gracias a un formidable tiempo veraniego, no menos de nueve tesoros de la aviación, todavía equipados con el motor PFM 3200, se alinearon junto al Putzer Elster y el Scheibe Sperling. Entre ellos, los dos antiguos aviones experimentales Weissach que eran usados para probar los motores Cessna 182; el Weissach Mooney, hecho para probar el motor PFM 3200 Turbo, que nunca entró en producción en serie, y que está punto de ser completamente restaurado, y el famoso Mooney que voló alrededor del mundo, con el que Porsche probó la fiabilidad de su nuevo motor para avión en 1985.

Desde septiembre de 2010, el Museo Porsche se ha enfocado en la tradición de la compañía no sólo por tierra, sino también por aire, con un cuidadosamente restaurado Putzer Elster B (www.elster-porschemuseum.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2017/historia/es-porsche-history-aircraft-engine-specialist-16936.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/13288dbb-36dc-4ed1-9bc5-a31064b43956.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart