Obra de arte en el cielo: Mooney con motor aeronáutico Porsche

06/03/2024 Entre los pilotos, la Mooney con el motor Porsche PFM 3200 se considera legendaria. Se fabricaron unas ochenta avionetas de varias marcas con ese propulsor. Actualmente, solo quedan cinco Mooney en todo el mundo en condiciones de volar.

Sí, se oye el sonido del bóxer. Pero ¡qué diferente es la sensación! La hélice de tres palas corta el aire con un zumbido, tirando de la parte delantera, no empujando desde atrás. Nos alejamos del Hangar II del aeródromo de Paderborn, balanceándonos un poco. Lentamente al principio y luego cada vez más deprisa, la Mooney M20L PFM (motor aeronáutico Porsche) se dispone a despegar. Con unos silenciosos 74 decibelios, levanta el vuelo tras recorrer apenas 400 metros. Eso es todo lo que se necesita para poner en el aire sus casi 900 kilogramos de peso.

El piloto Max Schwarz se muestra relajado, gracias a las buenas condiciones meteorológicas y al perfecto dominio de la máquina, unidos a una maniobrabilidad tan sencilla como la de un coche. Solo hay una palanca de control para tres funciones. Acelerador, ajuste de la hélice y control de la mezcla en función de la altitud. En los aviones de esa época, el piloto debe equilibrar todo ello individualmente.

Un momento con el que sueña todo aviador

La pequeña Piper del fotógrafo ya se ha acercado. Un momento con el que sueña todo aviador: una Mooney con motor PFM fotografiada en el aire. Un día para los libros de historia de la aviación, porque solamente se construyeron unas pocas Mooney con el motor PFM, apenas 40. Hace tiempo que casi todas ellas fueron desguazadas. En todo el mundo quedan unos cinco ejemplares en condiciones de volar. Lo que iba a convertirse en el segundo pilar de Porsche en los años 90, según Heinz Dorsch, Director de Desarrollo de Porsche en aquella época, ya había terminado al cabo de seis años. El primer PFM fue homologado para operaciones de vuelo en 1984, la primera Mooney llegó en 1988 y la última, en 1990. El duro aterrizaje no fue culpa de Porsche en aquel momento.

Max toma tierra suavemente con nosotros. Desembarcamos por la única puerta estrecha de la derecha a través del ala y un escalón. Dentro, este Porsche de los cielos es tan espacioso como un Volkswagen Golf 2, pero los asientos son más cómodos y la visibilidad, mejor.

Ulf Möller, amigo de la casa, diseñador, arquitecto y entusiasta de Porsche, hizo posible este acontecimiento y convenció para participar a Dirk Sadlowski, propietario de la avioneta Mooney e impulsor del Hangar II de Paderborn. Dirk es empresario y ha trabajado en la industria del mueble, pero hace años que cumplió un sueño. No solo el de volar, también el de hacerse un Porsche.

Perfección técnica combinada con un aspecto clásico

Le encantan los Porsche desde que era niño, cuando se tumbaba en la hierba junto a la recién construida autopista A44 y esperaba a que pasara uno. Su empresa está especializada en la restauración de Porsche clásicos y también crea vehículos a gusto del cliente. A Dirk le gusta la perfección técnica unida al aspecto clásico. Pero hoy hablamos del PFM 3200 que, como corresponde a un Porsche, es una leyenda absoluta en los círculos de aficionados.

Dirk encontró su Mooney de 1988 en Connecticut, hace unos años, y la hizo transportar a Alemania pasando por Canadá, Alaska, Groenlandia, Islandia, las Islas Feroe y Escocia. "Me hubiera gustado hacerlo yo mismo, pero no tenía tiempo", suspira Dirk. Sin embargo, ha traído muchos otros aviones históricos a Europa por la misma ruta.

Las Mooney estabán diseñadas para la velocidad, por lo que encajaban perfectamente con Porsche. Una de sus peculiaridades es la llamada "flying tail" (cola de vuelo). Todo el plano de cola y el estabilizador vertical se mueven, no solamente algunos *flaps* . Esto significa menos resistencia al aire y mayor velocidad. Una especie de *flyline* de los cielos. Para instalar el PFM 3200, solo hubo que alargar el morro, lo que hace que todo el avión parezca aún más elegante. ¡Una obra de arte en el cielo!

La simbiosis con Mooney fue perfecta

El PFM 3200 no fue el primer motor aeronáutico de Porsche. El PFM 678 con hasta 75 CV, basado en el motor del 356, fue el modelo inical y un gran éxito en la aeronáutica alemana Pützer Elster. A partir de 1981, el 911 también surcó los cielos en los SkyShip 500 y 600, conocidos por la película de James Bond *Panorama para matar* . Para propulsar estas aeronaves se utilizaron motores Porsche Tipo 930. El PFM 3200 se desarrolló en Weissach, a partir de 1981, y recibió su licencia en 1984/85. Sin embargo, la producción en serie no comenzó hasta 1987.

Aunque llegó tarde, aquel motor combinaba a la perfección con la avioneta Mooney. El consumo era un argumento a favor porque gastaba 38 litros de gasolina por hora de vuelo. El competidor Lycoming gastaba más de 50 litros de combustible de aviación. Pero en Estados Unidos, donde el combustible era barato, esto no era algo definitivo. El silencio del motor también resultaba irrelevante en ese mercado. En su lugar, la competencia criticó un detalle: el sistema de encendido.

En motores de aviación, el alternador y el distribuidor de encendido se consideraban menos fiables que la magneto. Este último dispositivo es capaz de seguir generando chispa mientras haya giro del cigüeñal y es independiente de todo el sistema eléctrico. Los clientes desconfiaron de un motor sin magnetos, aunque el PFM 3200 había demostrado su fiabilidad. Michael Schultz y Hans Kampik ya habían dado la vuelta al mundo con él entre 1985 y 86, durante más de seis meses, con 300 despegues y aterrizajes y 600 horas de vuelo. El 16 de enero de 1986, aterrizaron sin contratiempos su prototipo de Mooney en un pequeño aeródromo de Donaueschingen. El motor aeronáutico Porsche PFM 3200 de 3.2 litros había consumido 23.000 litros de gasolina premium y 30 litros de aceite, desafiado el calor y el frío, y recorrido 100.000 kilómetros en el aire sin queja alguna. ¿Y el encendido? Ningún incidente especial.

Hoy en día, esto ya no importa. El mercado aeronáutico no se desarrolló tan rápidamente como toda la industria esperaba. Se han fabricado unos 180 motores PFM 3200 y despegaron con ellos unos 80 aviones. Además de Mooney, también había Cessna y el Robin DR400/RP francés. Todavía existen entre quince y veinte de ellos, de los cuales solo cinco son Mooney. El sueño de muchos pilotos y una leyenda en el cielo.

Información

Artículo publicado en el número 29 de la revista Porsche Klassik.

Texto: Thorsten Elbrigmann
Fotos: Felix Groteloh

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/mooney-porsche-pfm-3200-35203.html

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