

Noticias de la Fundación Infante de Orleans

Visite la página web www.fio.es y colabore con la Fundación Infante de Orleans inscribiéndose como **Socio Protector**.

También estamos en Twitter y Facebook

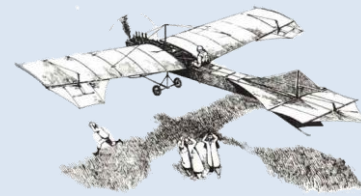
<http://www.facebook.com/FundacionInfantedeOrleans?ref=ts>

Para cualquier sugerencia envíe un correo a: fiodigest@fio.es

Se ha publicado la edición correspondiente a 2014 del **almanaque FIO**, confeccionado por la compañía **Repsol**, como lleva haciendo desde el año 1994 (21 ediciones hasta la fecha). El avión protagonista de este año es el Beechcraft C-45. Como es habitual, una empresa distribuidora hará llegar por correo un ejemplar a todos los socios donantes de la FIO



El próximo viernes 31 de enero tendrá lugar el acto de **entrega del reloj oficial de la FIO** a los 200 socios que lo han adquirido y se animen a acudir a Cuatro Vientos. Tendrá lugar a las 7 de la tarde en una carpa del Real Aeroclub de España, organizado conjuntamente por SEAL watches y la Fundación.



LAS BRUJAS DE LA NOCHE

El 46 Regimiento «Tamara»
de aviadoras soviéticas
en la II Guerra Mundial



ALBERTO CRUZ

Prólogo de Ángel Maestro



Colección Aida Lafuente

Se anuncia para el domingo de exhibición del 2 de febrero la **presentación del libro “Las brujas de la noche”** del autor Alberto Cruz, sobre las valientes aviadoras del 46 Regimiento de bombardeo nocturno de la aviación soviética de la Segunda Guerra Mundial, utilizando biplanos Polikarpov U-2 idénticos al de la FIO.

El Real Aeroclub de Vizcaya y un grupo de entusiastas y familiares celebraron un **homenaje** al aviador **Manolo Zubiaga**, al cumplirse el centenario de su llegada a Guecho en avión Caudron y su amerizaje forzoso tras un fallo de su motor rotatorio Rhône de 80 HP. El museo de la FIO tiene expuesto el capó original del avión, donado hace años por su familia. El presidente del Patronato, Carlos Valle, participó en el acto.



Keep them flying!

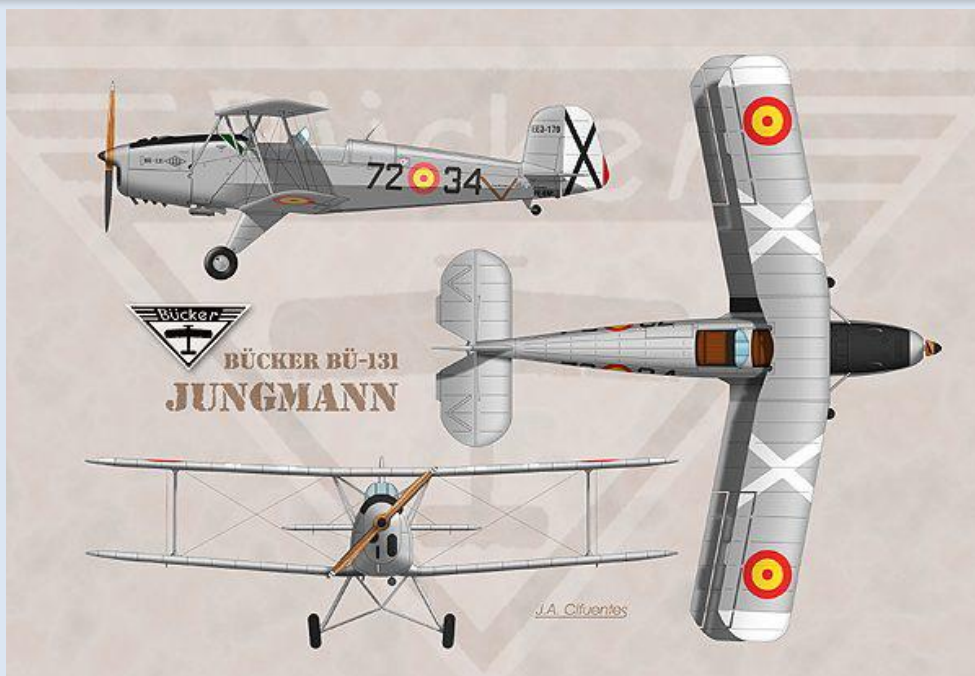
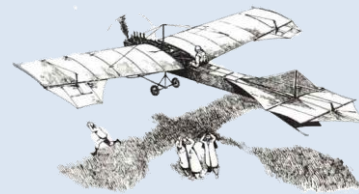


Formación FIO, listos despegue



Este 2014 la inmortal **Bücker Jungmann cumple 80 años**, ya que su primer vuelo tuvo lugar en Berlín-Johannisthal en abril de 1934. Fue diseñada por Anders Andersson, ingeniero sueco que Carl Clemens Bücker se había traído de la compañía escandinava Svenska Aero AB para su nueva empresa Bücker-Flugzeugbau, fundada en octubre de 1933. Proyectada para soportar 12 Gs positivas y negativas, fue adoptada por las escuelas de vuelo civiles y militares alemanas, que recibieron las primeras unidades a finales de 1934. Fue el último biplano proyectado en Alemania, y el que más tiempo se mantuvo en servicio, hasta su baja a mediados de los años ochenta en España, donde CASA fabricó 530 unidades.

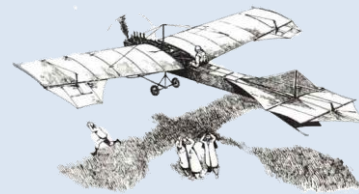




Recientemente ha **visitado la FIO** la plantilla de la empresa **Hidesat**, proveedora de satélites y sistemas de comunicación radar. Está participada por Hispasat, Indra y otras empresas de tecnología y este año pondrá en órbita otro satélite de comunicación y geolocalización. Todos los visitantes fueron dados de alta como Socios Protectores FIO.



FIO DIGEST



Pratt & Whitney

1ª parte

Autor: Santiago Tena

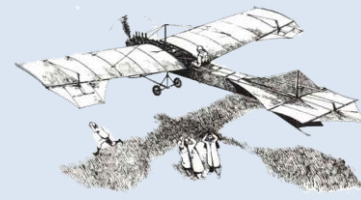
Para cualquier persona medianamente familiarizada con la aviación Pratt & Whitney es sinónimo de motor. A lo largo de casi setenta años, la insignia del águila ha venido apareciendo en toda una dinastía de motores que empezó en 1925 con el "Wasp", y se proyecta hacia el futuro con el estudio de los motores que muy posiblemente propulsarán los futuros vehículos hipersónicos con trayectorias de vuelo orbital. Pratt & Whitney significa motores. Quizá salvo los primeros esarceos de vuelo elemental, sería posible que un piloto transcurriera su vida profesional volando aviones sólo de motores P&W. Pensemos que en España una trayectoria volando primero el T-6 (nada suena como un T-6), luego el DC-3 o el DC-4, en el ejército del Aire y luego en Iberia haber volado el Convair 440, pasar al DC-4 o al DC-9 y B-727, DC-8 después haber volado el Boeing 747, o incluso la primera versión de Airbus, el A300, que tuvo Iberia. Este piloto veterano, y posiblemente, ya jubilado, bien pudiera haber existido. Espero que más de uno de mis lectores pueda refrendarlo.

Admitido que P&W nos es familiar, voy a tratar de dar unas pinceladas en aquello que es menos conocido: su historia y la de los hombres que la hicieron posible. ¿saben ustedes quiénes eran Mr. Pratt y Mr. Whitney?

Francis Pratt y Amos Whitney, los hombres que nunca volaron

Entre 1840 y 1850 las fábricas de armas Colt sirvieron como escuelas a aquellos jóvenes que deseaban aprender el oficio de mecánicos. En la Colt, según dicen las crónicas, se encontraron por primera vez dos aprendices: Francis Pratt y Amos Whitney.

Por aquella época, las fábricas de Colt eran también lo que hoy día llamaríamos tecnología de punta. Los tratamientos que requerían los aceros con los que se fabricaban los primeros revólveres y la precisión de ajuste para una fabricación casi en serie eran exigencias ineludibles y sirvieron para que ambos aprendices conocieran los procesos de fabricación de maquinaria, fundición de metales, calderería, etc., hasta llegar a dominar todas las fases del proceso. Después de su paso por Colt, ambos hombres estuvieron en diferentes destinos: Mr. Pratt fue primero superintendente de La "Phoenix Iron Works", en Hartford, Connecticut, mientras Mr. Whitney se mantuvo en Colt, si bien luego fue requerido por su antiguo compañero para trabajar en la Phoenix.

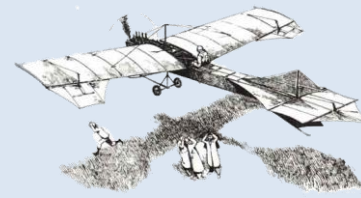


Los dos formaban un equipo en el que la laboriosidad y el gusto por la obra bien hecha eran comunes a ambos y por ello se dieron cuenta que la precisión necesaria para obtener esa perfección pasaba por el uso de mejores máquinas y que los cálculos hechos “a ojo”, no eran suficientes. Se necesitaban más útiles de trabajo ya que la precisión de centésimas de pulgada, e incluso de milésimas, no podía determinarla el ojo humano.

Con estos criterios, que hoy nos parecen elementales, pero a mediados del siglo XIX eran revolucionarios, Mr Pratt y Mr Whitney fundaron en Hartford, Connecticut, en 1860 una fábrica de herramientas diseñadas por ellos.

Su éxito fue instantáneo pues su amor por la precisión y el ajuste fino produjo una maquinaria de una enorme fiabilidad, cuyas piezas además podían ser sustituidas por otras idénticas en caso de avería, dado que la intercambiabilidad entre piezas iguales estaba asegurada por la precisión con que se manufacturaban. En aquella época en la que florecieron inventos como la máquina de coser, la linotipia, máquinas de escribir, balanzas mecánicas, etc. las herramientas y piezas realizadas en Hartford se convirtieron en una garantía de buen funcionamiento.





Ambos hombres además se complementaban en el trabajo. Pratt era un formidable teórico capaz de diseñar y hacer construir cualquier cosa en metal. Su amor a la exactitud, mezclado con su vieja raigambre de Nueva Inglaterra, le hizo ser uno de los líderes de la asociación antisistema métrico que defendía el uso de medidas tradicionalmente sajonas (pulgada, pie, yarda, milla, etc.) frente al sistema métrico europeo. De todas formas, en pulgadas o en centímetros él era un formidable ingeniero y su imaginación para el diseño no conocía límites. Su socio, Mr Whitney era un hombre de taller, y no era raro verle en mangas de camisa, con la herramienta en la mano, explicando y realizando cualquier proceso productivo. Dicen los que le conocieron que su habilidad manual sólo era superada por su facilidad para soltar toda suerte de exabruptos y juramentos que provocaban el asombro de todo el personal bajo su mando.

Por aquella época frecuentaba la factoría el escritor Mark Twain el cual se interesaba por un nuevo tipo de linotipia que si bien nunca se llegó a construir por su excesivo precio, fue la base del diseño de las actuales. Se dice que el propio Twain que era conocido por lo afilado de su lengua llegó a confesar que se sentía en inferioridad ante las enormidades que brotaban de la boca de Mr. Whitney.

Las factorías de Hartford se convirtieron en una sensacional escuela para otros aprendices y en ella se forjaron -nunca mejor dicho- todos los que con el tiempo se convertirían en líderes de la metalurgia norteamericana.



Otra rareza de nuestros hombres es que quitaron la conjunción copulativa “y”, (en inglés and) entre sus dos apellidos y la sustituyeron por el símbolo “&”, de forma que “and” nunca apareció ni en los productos ni en los papeles de la compañía.

Mr Pratt falleció en 1902 a la edad de 75 años y Mr Whitney en 1.920, con 88 años. Ambos crearon un imperio en el que se manufacturaron todo tipo de máquinas que requerían precisión, armas, máquinas de cálculo y balanzas, pero nunca un motor de combustión interna. No se tiene noticia de que jamás se hubieran subido a un avión.

(Fin de la primera parte)