



MISCEL·LÀNIA DE LA AEHA

ATENEU L'HARMONIA · CARRER DE SANT ADRIÀ, 20 (FABRA I COATS) · 08030 BARCELONA

Breu descripció del naixament de Pegaso



Per si algú no s'havia assabentat o tingui algun dubta, faig una breu descripció, dels fets que van portar a la creació de la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. fabricant dels camions marca Pegaso. Aquestes són al meu pare, les dades que van produir el canvi de H.S. a E.N.A, S.A.

1. El 1940, arriben a Barcelona un munt de tècnics procedents de la fàbrica que la Hispano-Suiza té a París. El motiu, la invasió per part de les tropes del III Reich durant la segona guerra mundial. Els tècnics vinguts a Barcelona, no simpatitzaven amb el govern francès de Vichy. Això motiva que les despeses ja depauperades de la fàbrica de Barcelona, augmentin en un 15%.
2. El 25 de setembre de 1941, l'autarquia-economicomilitar, que dominava en aquells temps Espanya, va crear el INI (*Instituto Nacional de Industria*). El seu director va ser l'enginyer naval Juan Antonio Suances Fernández. Un dels objectius, entre altres, era crear als voltants de Madrid, una fàbrica que fos capaç de fabricar 1500 camions per una càrrega útil de set tones, i 250 motors dièsel a l'any.
3. El desembre de 1941, la H.S. rep una previsió del *Ministerio del Aire* per
4. A partir de 1943, comencen les converses de l'INI amb *La Hispano-Suiza* a través del seu president Miquel Mateu Pla. L'objectiu era aconseguir el seu control. A el qual, el consell d'administració sempre s'hi oposà.
5. El 1945 en Wifredo Pelayo Ricart Medina, reconegut enginyer català que fins al moment treballava a l'Alfa Romeo, decideix marxar als EUA d'Amèrica, però en passar per Espanya, és convençut per Suances per quedar-se, i tirar endavant el projecte de la fàbrica de camions.
6. L'any 1945, el President del Consell d'Administració en José Gallart Folch, que va ser qui va tenir les converses amb el *Ministerio del Aire* per aconseguir aquelles preuades previsions, i que al final només va ser una sola comanda de 50 motors, presenta la seva dimissió irrevocable.
7. El 25 de gener de 1946, es crea el CETA (*Centro de Estudios Técnicos de Automoción*), amb seu a Madrid i sota la direcció de Wifredo Ricart.
8. El 12 d'abril de 1946, es crea també amb seu a Madrid, l'*Empresa Nacional de Autocamiones, S.A.* amb un capital social de 240 milions de pessetes.
9. El dia 1 de maig de 1946, el *Boletín Oficial del Estado* del dia 2, núm. 122. Publica curt i ras, que la dita ENASA, es fa càrrec de totes les instal·lacions que fins al moment havien estat *La Hispano-Suiza Fábrica de Automóviles, S.A.* Cosa que succeeix el dia 4 de novembre del mateix any.
10. El dia 10 d'agost de 1947, apareix al diari *La Vanguardia Española*, un article on s'explica la pròxima fabricació d'un camió de 7/8 tones, tractors i motors dièsel tant a la fàbrica de Barcelona, com a la de Madrid, que està en construcció.

Les dades han estat tretes del llibre, El Caixer de la Hispano, de J. Corral.

JOSEP BARÓ

EDITORIAL

Com ja sabeu, hem començat una nova etapa en la qual s'ha canviat la presidència i bona part de la junta directiva.

Volem donar un nou impuls a les nostres activitats, aquesta incipient *Miscel·lània de la AEHA*, n'és una mostra. És per això que invitem a totes i tots a participar de forma activa. El nostre desig, és fer que el fet de venir a les reunions no sigui una càrrega feixuga, sinó tot el contrari, esperar el dijous amb candeletes.

Estem preparant noves activitats en forma de visites i sortides com: Al Circuit de Catalunya, Museu de la Ciència de Terrassa, etc. També donar un nou impuls a les habituals exposicions, com la que es va fer temps enrere, referent als autobusos, o la següent que estan preparant uns esforços companys, coneixedors del tema que fa referència als camions.

Aprofitarem la ben entesa, per col·laborar amb altres entitats, sense deixar la nostra activitat principal que és la referent al món de l'automòbil, serà doncs, amb el Grup d'Aquarel·listes, o l'Associació de Gent amb Mobilitat Reduïda, o qualsevol altre, també ubicades al casal de barri de l'Harmonia, fent així més fructífera la nostra tasca.

En definitiva, us invitem a fer que tots participeu de les nostres activitats, que són les vostres i cadascun en la mesura de les seves possibilitats. Ens trobem cada dijous a partir de les sis de la tarda al Casal de l'Harmonia, allà hi passareu una bona estona i les vostres idees seran ben rebudes.

Salutacions de tota la junta, i amb nom seu, del president en Joaquim Corral i Martí.

Condicions que ha de complir un bon exemple

Per tal d'aconseguir que un exemple tingui una certa qualitat acadèmica, a la vegada que compleixi el seu fi, el que tothom entengui el que s'explica, ha de reunir o tenir unes certes característiques determinades. Sense les quals el receptor no entendrà el perquè de la similitud o semblança escollida.

Quant algú positivament, vol fer entendre un concepte general, opinió o raonament, el primer que fa és donar les explicacions pertinents, tantes com li siguin possibles. Com a cloenda, per si queden dubtes, hi posa un exemple, el més adient, perquè actua d'una manera raonada sense dobles intencions. És evident, que d'una manera voluntària no té cap intenció d'enganyar ni tergiversar. Tindrà raó o no en les seves explicacions o asseveracions perquè és assertiu, però no nia l'ànim d'engany. La seva intenció és pura, no fa preguntes, sinó que dona respostes.

Passa però, el que moltes vegades això no és exactament així. Sembla com si el que fa les explicacions, i en posar un exemple, intentes demostrar exactament el contrari del que està explicant. En temes polítics, és principalment el que es fa. La manera de fer-ho, i abans de posar l'exemple, és fer una pregunta. Això crea dubtes en els oients o receptors.

En comptes d'aclarir conceptes, el que fa és aprofitat per introduir la seva idea. Aquesta pregunta d'intromissió que es fa, ha de ser quant més exagerada, incongruent i sortida de to, millor. El receptor en veure l'exageració, naturalment, és replega cap a posicions més normals, les que l'interlocutor vol i pretén.

Tot discurs, explicació o col·loqui, ha de tenir quatre parts ben diferenciades: La primera part, ha de comprendre una definició ben acurada del tema del qual es

tracti, abans però s'hi pot fer un petit proemi. La segona part ha de comprendre l'explicació pròpiament dita, amb tota mena de detalls. En la tercera part i molt important, s'ha de fer referència als articles, autors, cròniques, llibres que avalin el que s'està explicant. Davant d'un públic, possiblement reticent, és important presentar aquests avals que donaran credibilitat al que fa el discurs o explicació. Per últim la quarta part, l'exemple que culmina el discurs o explicació.

Per a més coneixement, farà una explicació de la paraula exemple, extreta del diccionari:

Etimologia de la paraula EXEMPLE: És precedida pel prefix llatí, EX que vol dir procedència, podríem dir que ve de fora. És seguida per l'arrel del verb EMERE, que vol dir obtenir.

Definició: Explicació pràctica o concreta per aclarir la comprensió d'un concepte general.

Els sinònims d'exemple són: Model, Imatge, Exponent, Membre, etc.

Característiques que ha de tenir un bon exemple:

- Adequat al cas
- Proporcional pel que fa a magnituds
- Senzill, comú
- No utòpic
- Coherent i lògic
- Comprès entre dos límits, quan sigui possible fer-ho
- Proper

Nota. De vegades complir tots els apartats en un mateix exemple serà difícil. La tendència però, ha de ser aquesta.

JOAQUIM CORRAL I MARTÍ

TECNICA MECÀNICA

El rendiment total en els motors de combustió interna

CONCEPTES D'INTERÈS GENERAL:

1. Va ser l'any 1842, quan els físics i investigadors Hirm i Mayer, cada un pel seu comte, va arribar a les mateixes conclusions i que va ser l'origen del PRIMER ENUNCIAT DE LA TERMODINÀMICA, o PRINCIPI DE L'EQUIVALÈNCIA. Sent de tal manera, que quan un sistema produeix treball, sempre hi ha una part d'ell, que es transforma en calor (reacció exotèrmica del combustible). Quan aquesta calor es dispersa en l'ambient i no s'aprofita, diem evidentment, que té un caràcter negatiu. Vers al contrari, quan mitjançant un mecanisme adequat (motor de combustió interna) o altre, aquesta calor és aprofitada, el seu sentit passa a ser positiu.
2. En el cas que ens ocupa, el MOTOR DE COMBUSTIÓ INTERNA, antagònic dels de COMBUSTIÓ EXTERNA (la màquina de vapor i reactors), val a dir que una de les característiques principals dels combustibles per automoció, és la seva POTÈNCIA o ENERGIA CALORÍFICA (KC), que és definida com la quantitat de calor alliberada per un quilogram del combustible en qüestió, quan és cremat totalment en els assaigs de laboratori.

Les potències calorífiques dels combustibles més utilitzats en automoció, són els següents:

COMBUSTIBLE	POTÈNCIA CALORÍFICA	
Benzina	10.450 QC/Qgr (sistema Mètric)	43.742 QJ/ Qgr (en S.I.)
Isooctà	10.667 " "	" "
Alcohol	6.540 " "	" "
Gasoil	10.250 " "	42.250 " "

La transformació de la calor en treball útil, comença a la càmera de combustió del motor, i les altes pressions generades en la seva ignició (no confondre aquestes pressions amb la relació de compressió) empenyen al pistó en la direcció del seu mecanisme de biela-manovella (veure figura 1) que transforma el moviment rectilini del pistó, en rotatori de l'eix de sortida del motor, que va a l'embragatge, canvi de marxes, diferencial, i d'aquí a les rodes.

En l'actualitat, de cada 100 QC de benzina que aspira el cilindre d'un motor de quatre temps, només es transforma en treball efectiu, una reduïda part que tot just arriba al 30%. Aquí ja hi son inclosos els fregaments. D'aquí deriva la importància d'una bona lubricació.

En la gràfica de la figura 2, s'assenyala l'evolució de l'increment de RENDIMENT TOTAL dels motors de benzina de quatre temps aspirats, i per automòbil al llarg de 100 anys. Des de principis del segle xx, en els laboratoris dels grups i marques importants, es van invertir diners i temps en la recerca de millores de tot tipus per fer que aquest rendiment anés augmentant.

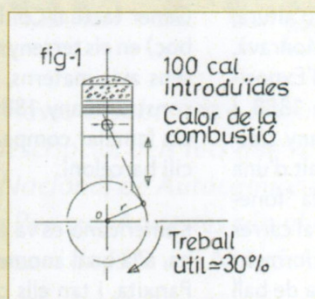


FIGURA 1

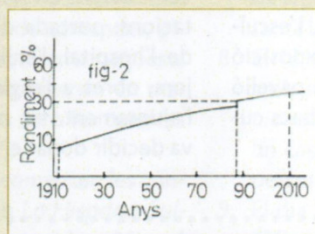


FIGURA 2

És a partir del anys vuitanta que es produeix un increment sobtat i que és el resultat de l'aplicació de controls electrònics en la gestió de punts clau del funcionament del motor. Entre d'altres, la combustió, injecció i encesa, com també en les pressions, catalitzadors, i refrigerador intermedi o Intercooler. A la vegada la mecanització en màquines de CNC ha aconseguit uns estàndards de qualitat impensables fa uns anys.

Fen un elemental balanç del 70% del calor restant que no s'ha transformat en treball efectiu, deduïm els següents percentatges:

Calor dissipat per l'accionament dels grups auxiliars	2%
Calor absorbit per l'oli de greixatge	2%
Calor absorbit pel líquid de refrigeració	22%
Calor contingut en els gasos d'escapament	40%
Calor irradiat pel motor	4%

És d'esperar que de manera lenta però constant, la incorporació de noves tecnologies i materials, als motors de combustió interna, permetin incrementar aquest RENDIMENT TOTAL. En bé també, d'una menor pol·lució atmosfèrica.

JOSEP CASALTA. E.T.M

REVISAT ORTOGRÀFICAMENT PER J.C.M.

Una història curiosa de l'estàtua de Cristòfol Colom

Dalt de l'edifici de les Amèriques (1923), al número 43 del carrer Major de l'Arboç, s'aixeca palplantada l'escultura de Cristòfol Colom: una figura de caoba feta l'any 1888 per l'escultor Rafael Atché i Ferré.

Rafael Atché (Barcelona 1854-1923) fou l'artista que realitzà l'escultura —de set metres d'alçada— que corona el monument barceloní a l'almirall. El conjunt monumental, de 60 metres d'altura, concebut per Gaietà Buïgas i Monravà, va ser construït amb motiu de l'Exposició Universal de Barcelona de 1888, i inaugurat l'1 de juny d'aquell any. L'estàtua de Colom està situada dalt d'una columna de ferro realitzada a la "fonèria Comas" que estava ubicada al carrer del Tigre, a l'edifici que posteriorment es convertiria en la popular sala de ball La Paloma.

Rafael Atché va fer primer la figura arbocenc a escala més reduïda. L'escultura de fusta va presidir, a l'Exposició Internacional de 1888, el gran pavelló de 13 metres d'alçària dels tabacs cubans Gener.

En Josep Gener i Batet va ser un "americano" nascut a l'Arboç l'any 1831. Fill gran de set germans, d'una família de carreters, va emigrar a Cuba a l'edat de 13 anys. Als 34 anys ja havia creat la seva fàbrica de tabacs i consolidat les marques de Tabacos Gener entre les millors.

L'any 1873 torna per primer cop a l'Arboç i comença la construcció del Palau Gener (actual Col·legi-Residència L'Arboç) en els terrenys de l'antiga casa dels seus avis materns. El palau s'acabà de construir l'any 1889 i va ser la residència familiar compartida amb un domicili barceloní.

L'americano es va casar amb una cubana, a la qual anomenaven familiarment Panxita, i tan ells com els seus fills, els seus néts i fins i tot el besnét, actuaren sempre com autèntics patricis locals col·laborant en notables obres i aportacions: portada d'aigües, construcció de l'hospital, l'enllumenat, festes majors, obres a l'església... Ja l'any 1898 l'ajuntament, en mostra d'agraïment, va decidir donar el nom de Rambla Ge-

ner al Raval, i de passeig Panxita al vial que comunica el final de la rambla amb l'avinguda dels Herois de 1808.

Acabada l'exposició barcelonina el Colom de caoba va anar a parar al palau arbocenc, l'estàtua patí el pas del temps i de la guerra 1936-39 que li escapça el nas i el dit.

El palau fou venut l'any 1949 a la Congregació Salesiana, on instal·laren el seu noviciat que funcionà fins a l'any 1967. A l'interior del Palau Gener va quedar l'escultura.

Quan el propietari de l'edifici de les Amèriques —Josep M. Janer i Samsó—, exalumne salesià es va casar, D. Màximo —director en aquell moment del seminari— li va oferir un present, a escollir. Josep M. Janer es va decidir per l'estàtua de l'almirall. A finals de la dècada dels 50 del segle passat, un cop restaurada, la va situar a l'emplaçament actual.

JOSEP ARASA I FERRER (EL BARRINAIRE)

EL CAMINAR FA SALUT "PISTONS GRIPATS"

La nostra Associació, i per iniciativa d'un grup de valents, que ara en son 16, organitza cada quinze dies i sempre en dilluns, unes sortides a la muntanya. Animo als que encara se senten forts i joves i volen respirar aire pur a contactar amb:

Miquel Angel Diez
T. 933 112 788 o bé 610 212 033.
Ell us posarà al corrent de les sortides previstes i quina és la dinàmica de tot plegat.

Tècnica per a tothom

El company Romero, ens dona una opció per entendre d'una manera fàcil el funcionament d'un diferencial, d'automòbil. És però, només pels que teniu internet. Els que no en tingueu, no us preocupeu, veniu un dijous a la reunió i algú altre us ho explicarà.

Per aconseguir-ho, feu el següent: Piqueu a la barra de Google, Principio de funcionamiento del diferencial, i s'obrirà una finestra amb un vídeo de You-Tube, piqueu sobre el vídeo i ja sortirà. Està en anglès però amb subtítols en castellà. Que hi hagi sort.