

RICART, WIFREDO PELAYO



Вифредо Пелайо Рикарт Медина (15 мая 1897 – 19 августа 1974) был [испанский](#) инженер, дизайнер и исполнительный менеджер в автомобильной отрасли, который провел свою профессиональную карьеру в Испании и Италии.

Инженер, проектировщик и строитель, самый представительный в стране в автомобильной промышленности, и одним из основателей *F. I. S. I. T. A. Родился в Барселоне 15 мая 1897 года. Он вступил в общество Vallet Fiol y Cía.. для организации семинаров по механическим конструкциям. В 1920 году основал компанию " Sociedad Motores Ricart y Pérez; по строительства двигателей Rex, ля применения в сельском хозяйстве и промышленности.

В 1922 году началось строительство спортивных машин Ricart & Pérez, которые получили отличные результаты на спортивных соревнованиях эпохи. В 1926 году

начались работы в проектировании автомобиля; основал S. A. Motores y Automóviles Ricart, в 1928 Automóviles Ricart. Нестабильность политической и социальной положил конец этой деятельности.

В 1936 году он начал работать на "Альфа-Ромео", в качестве главного инженера по специальным проектам. Он оставался в Альфа в течение восьми лет, наиболее профессионально плодотворными в его жизни, кроме своего времени, позже, на Pegaso.



В "Альфа-Ромео" он спроектировал и разработал множество двигателей, от авиации до гоночных автомобилей. Там он встретился с Энцо Феррари.

[Их отношения, как говорят злые языки, не было хорошим.](#)

В 1945 году Ricart вернулся в Барселону, и вскоре ему удалось устроиться на работу в американский Студебеккер Корпорейшн, но просто перед отъездом в США, ему было предложено возглавить создание нового испанский автомобилестроительного концерна Enasa. Он согласился, и в течение нескольких лет он боролся, чтобы получить современный, технически продвинутый, автомобиль и грузовик в условиях страны, материально и морально опустошенный войной.

В 1946 году, снова в Испании, ему поручили формирование Центра Технических Исследований Автомобильной промышленности; сооружена фабрика *E. N. A. S. A., производившая транспортные средства и двигатели Пегас.

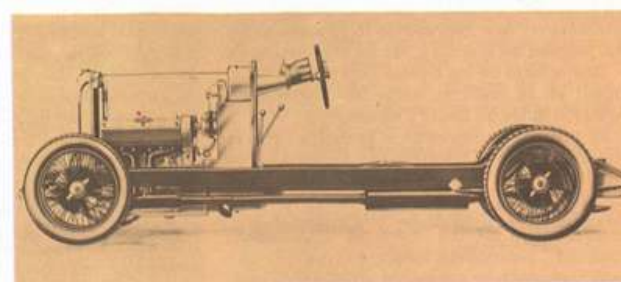
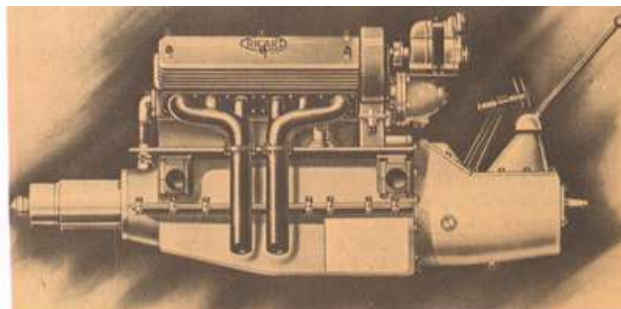
Был советником до 1958 года.

В 1959 году был председателем S. A. Lockheed Парижа, и во время его управления была построена новая фабрика, очень автоматизирован, и в Бове. В 1961 году, это общество объединились с Vendix и Ducellier, по-прежнему мощная группа D. V. A., который был советником делегата для научно-технического прогресса, до 1965 года. Параллельно с этим, в Центре Технических Исследований в Автомобильной [продолжал исследования по новым типам двигателей и тормозам](#). Дал большой толчок к стандартизации и рационализации, нормы были широко распространенные в промышленности Испании.

В 1948 году был одним из основателей Pédération International des Sociétés d'Ingénieurs des Técnicas de l'Automobile, базирующаяся в Париже. Был председателем в период 1957-1958 и затем членом Comité des Sages Основал в Испании Общества технологов Автомобилестроения. Кроме того, он был членом S. A. E. в Нью-Йорке, Institution of Mechanical Engineers, Лондон, и почетным членом Société d'Ingenieurs de l'Automobile в Париже и " Associazione Técnica del l'Automobile в Италии.

Представил множество работ и исследований на конгрессах и конференциях (Париж, Токио, Лондон, Турин). Пилот, летчик, с 1930-х годов, получил множество патентов на изобретения в области механики, авиации и автоспорта.

Умер в Барселоне 19 августа 1974 года.



A la izquierda, aspecto del Ricart-España de 6 cilindros y 1.500 cc preparado para las competiciones; la fotografía fue obtenida en el autódromo de Sitges en 1927. A la derecha: Antes de llegar a los famosos Pegaso, los coches de mayor prestigio de W. P. Ricart fueron sin duda los modelos de 6 cilindros que llevaron su nombre como marca. Los dibujos de la época corresponden al motor y el chasis del modelo más evolucionado antes de la fusión con la marca España. Obsérvese en el chasis la disposición casi horizontal de la columna de dirección, cuestión que constituía una preocupación notable en los años veinte.

http://castellondiario.com/not/7447/el_ceta_centro_de_estudios_tecnicos_de_automocion/

<http://guderian-h.livejournal.com/9161.html>

<http://www.autopasion18.com/index-LOS%20PADRES%20DEL%20AUTOMOVIL.htm>

<http://mnactec.cat/blog/patrimoni-industrial/la-imatge-de-la-setmana-35/>

<http://debates.coches.net/showthread.php?2501-Historia-WIFREDO-P-RICART>

<http://www.autobild.es/reportajes/pegaso-Z-102-189299>

<http://webs.ono.com/aeha/pegaso%20historia/pegaso-historia.htm>

http://www.pruebas.pieltetoro.net/web/bricos/bricosdetal.php?brico_id=43

<http://www.foro.pieltetoro.net/foros/2PegasoZ-102-01.php?ID=88>

<http://hsypegaso.webcindario.com/Protas/Ricart.htm>

<http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/ricart-wifredo-pelayo-definicion-significado/gmx-niv15-con195407.htm>

http://www.mashpedia.com/Wifredo_Ricart

https://en.m.wikipedia.org/wiki/Wifredo_Ricart

http://epo.wikitrans.net/Wifredo_Ricart

http://automobile.wikia.com/wiki/Wifredo_Ricart

<http://ru.knowledgr.com/03522853/ВифредоРикарт>

http://tools.wmflabs.org/persondata/p/Wifredo_Ricart

https://en.wikipedia.org/wiki/Wifredo_Ricart

<http://www.laf1.es/articulos/wifredo-ricart-y-el-alfa-512-97235>

<http://losorigenes.net/marcas/pegaso/pegaso.html>

<http://aerospaceengines.blogspot.ru/2012/06/wifredo-ricart-2-etapa-italiana.html>

<http://www.foro.pieltetoro.net/foros/2PegasoZ-102-01.php?ID=99>

<http://www.panorama-auto.it/auto-classiche/personaggi/wifredo-ricart>

<http://www.talleresillescas.com/historia-pegaso.html>