



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

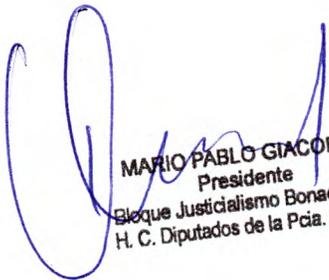
PROYECTO DE DECLARACION

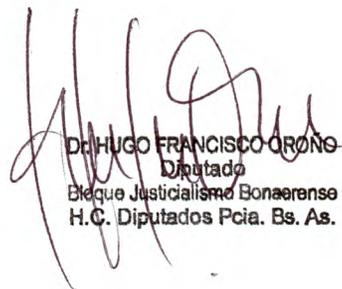
LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS

DECLARA

Conmemorar el sexagésimo séptimo aniversario del vuelo de prueba del "Pulqui II", el 27 de junio de 1950, primer prototipo de avión a reacción en superar los 1000 Km/h de velocidad, diseñado y construido en Argentina, durante el primer gobierno del **General Juan Domingo Perón**.

Por lo tanto, como representantes del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires, debemos recordar éste importante acontecimiento que hecho base al desarrollo aeronáutico del país.


MARIO PABLO GIACOBBE
Presidente
Bloque Justicialismo Bonaerense
H. C. Diputados de la Pcia. Bs. As.


Dr. HUGO FRANCISCO ORZÓN
Diputado
Bloque Justicialismo Bonaerense
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

FUNDAMENTOS

El I.Ae. 33 Pulqui II fue un avión a reacción diseñado en Argentina por el Instituto Aerotécnico y construido en la Fábrica Militar de Aviones. El famoso diseñador alemán Kurt Tank, junto al ingeniero argentino Norberto Morcchio y un equipo de colaboradores argentino/alemán, tuvo una participación capital en el proyecto. Sólo se produjeron cinco prototipos, entre 1950 y 1959.

Sobre la base de los resultados obtenidos por el prototipo del I.Ae. 27 Pulqui I, el Instituto Aerotécnico decide iniciar un nuevo proyecto de avión de reacción. Hacia fines de 1947 comienza la elaboración de un anteproyecto llamado IA-33, cuyas características principales eran una motorización más potente que la del Pulqui I, alas bajas en flecha y los estabilizadores instalados a la mitad de la deriva.

Después de finalizar la Segunda Guerra Mundial, el gobierno argentino había invitado a trabajar en la construcción de un jet argentino al ingeniero Kurt Tank, uno de los mejores diseñadores de Alemania, responsable de la creación del famoso Focke-Wulf Fw 190. Tank para 1945 ya era un célebre diseñador aeronáutico. Jefe de diseño y director de la fábrica de aviones Focke-Wulf desde 1933 hasta el final de la II Guerra Mundial había tenido a cargo la concepción de modelos de primer nivel y una fábrica que llegó a tener 15.000 obreros. Con el Fw 190, el caza alemán más efectivo de la Segunda Guerra, se consagró como uno de los diseñadores más importantes de la era de la propulsión a hélice. Tras llegar a la Argentina Tank reúne un grupo de antiguos empleados de la Focke Wulf y llegó a Córdoba para unirse al proyecto del futuro Pulqui II.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

En los últimos meses de la guerra, Tank y su equipo habían trabajado en el diseño de un caza de segunda generación para la Luftwaffe, el Ta 183 Hucklebein. Era un caza avanzado de alas en flecha que nunca se llegó a construir debido a la caída de Alemania.

Apenas llegado, Tank presentó a las autoridades del Instituto los planos del Ta 183, al mismo tiempo que el equipo argentino entregaba su anteproyecto. Como resultado de esta reunión, se decidió formar dos equipos trabajando en paralelo, uno alemán liderado por Kurt Tank, y uno argentino, liderado por el ingeniero Norberto Morchio.

Una vez terminados ambos diseños, que resultaron ser muy similares, se sintetizaron en un diseño final, analizando cada diferencia y optando por la que presentara la menor dificultad de construcción. Puede verse que el avión no es simplemente un Ta 183 modificado, sino el producto de un desarrollo conjunto con los ingenieros argentinos en el que se aplican parte de los conceptos básicos del diseño alemán.

Los conceptos del Ta 183 no se utilizaron únicamente en el Pulqui II; porque sin que Kurt Tank lo supiera, simultáneamente se desarrollaba otro avión en la Unión Soviética a partir de una copia de los planos, obtenida por tropas de ese país durante su invasión a Alemania. Este era nada menos que el Lavochkin La-15 soviético, caza hermano del famoso Mikoyan-Gurevich MiG-15 del mismo origen.

Una vez resuelto el diseño, se comenzó con la construcción de los prototipos. El primero era una versión sin motor, usada para comprobar la estabilidad del diseño. A continuación se fabricó el primer avión completo, que hizo su primer vuelo el 27 de junio de 1950, pilotado por el capitán Edmundo Osvaldo Weiss.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

El 8 de febrero de 1951, se realizó la presentación pública del avión, en el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires. Estaban presentes el Presidente de la Nación, Juan Domingo Perón y un nutrido grupo de funcionarios y diplomáticos, además de una enorme cantidad de espectadores. La novedad del Pulqui II radicó en incorporar la innovación radical, el ala en flecha. Una innovación del campo de la aerodinámica que junto con la utilización de una sola y poderosa turbina permitiría alcanzar las máximas velocidades antes de la barrera del sonido. Redujo diez veces los tiempos de viaje gracias a que alcanzaba velocidades cercanas a los 1000 km/h.

Después del derrocamiento del presidente Perón en 1955, el proyecto perdió el favor del gobierno. En febrero de 1956, Tank y catorce de ingenieros perseguidos por la dictadura autodenominada Revolución Libertadora abandonaron el país y se dirigieron a trabajar en la industria aeronáutica de la India. Este hecho se sumaría a otros dos elementos que pondrían un freno al proyecto Pulqui. Por un lado, dado que el Banco Central no disponía de fondos para la compra de 36 Canadair CL-13 Sabre, la Fuerza Aérea Argentina debió considerar la producción en serie del Pulqui, y consultó a IAME sobre el plazo para disponer de un lote de producción de cien IAe-33, la respuesta fue de cinco años; mientras que Estados Unidos ofreció la entrega inmediata de cien F-86 Sabre. Por otra parte, en noviembre de ese año, el cuarto prototipo del Pulqui II tuvo un accidente cuando aterrizaba de una demostración ante oficiales de la Fuerza Aérea. El piloto sobrevivió, pero el artefacto quedó destruido.

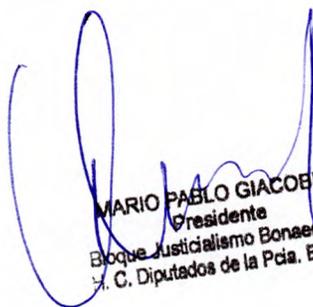
A pesar de todo, el programa continuó y hacia 1959 se construyó el quinto y último prototipo. Poco tiempo después, sin fondos ni apoyo del gobierno, el programa fue cancelado definitivamente. Finalmente, la Fuerza Aérea acabaría recibiendo en septiembre de 1960 veintiocho de los cien aviones prometidos, ya obsoletos y en mal estado.

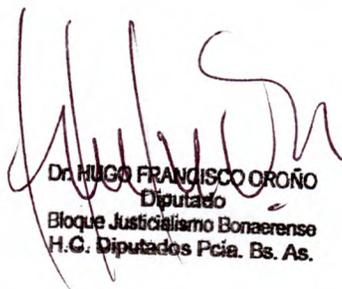


Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

El único avión sobreviviente, el prototipo N° 5, se exhibe en el Museo Nacional de Aeronáutica en la base de Morón, en la provincia de Buenos Aires, Argentina.

Frente a lo anteriormente argumentado y considerando la importancia de este aniversario, requerimos que esta Honorable Cámara de Diputados acompañe el presente Proyecto de Declaración.


MARIO PABLO GIACOBBE
Presidente
Bloque Justicialismo Bonaerense
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As.


Dr. HUGO FRANCISCO OROÑO
Diputado
Bloque Justicialismo Bonaerense
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.