

# EL AVION PULQUI

(Recopilación de la Lic. Elena Marta Curone)

Nuestra existencia es física, mecánica y cuántica. Los más adelantados en física, con científicos más sobresalientes fueron y son los franceses. Como lo cuántico se proyecta a través de las matemáticas, los más adelantados son los alemanes.

En la década del 40, durante la segunda guerra mundial, la Argentina, que tenía un acuerdo militar con Alemania, trajo los científicos que necesitaba tanto en lo físico como en lo matemático para la elaboración del Plan de Máxima de nuestras Fuerzas Armas, que es la ocupación del espacio.

Para elaborar este plan era preciso como en todas las cosas comenzar por la energía. Así se inició a trabajar en el conocimiento y el uso de la energía a partir del átomo, la medida más pequeña de la materia, que posteriormente se dio a conocer como la energía atómica sin la cual no se podían construir las naves de transporte espacial.

Se creó la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba para la construcción de esas naves que iban a transportar al ser humano y sabiendo que las mismas precisaban combustibles sólidos se organizó un grupo de científicos que logró dichos combustibles en su trabajo realizado en la isla Huemul.

En ese proceso las naves experimentales que se fueron preparando permitieron la construcción del avión más veloz de mundo llamado Pulqui.

La ocupación de la Argentina a partir de setiembre de 1955 comienza a destruir la Nación empezando por su ordenamiento social y todo lo que estaba construyendo ese ordenamiento, siguiendo el curso de las leyes de la naturaleza o de Dios, para nosotros, los hombres y mujeres de FE.

## **FMA I.Ae.27 Pulqui 1**

A las 17:25 hs. del 9 de agosto de 1947, los tranquilos cielos de las sierras cordobesas se vieron alterados por la aparición de una aeronave de particulares características. Se trataba del "Pulqui" ("flecha", en lengua araucana), que con el 1er. Teniente Edmundo Osvaldo Weiss en los comandos, inauguraba una nueva etapa en la historia la tecnología aeronáutica nacional: desde ese momento, la Argentina ingresaba al privilegiado círculo de países en capacidad de proyectar, construir y poner en vuelo aviones propulsados a reacción.

El histórico vuelo fue la culminación del trabajo iniciado un año atrás en el Instituto Aerotécnico de Córdoba, por un equipo integrado por el ingeniero francés Emil Dewoitine y los ingenieros argentinos Cardehilac, N. L. Morchio y H. J. Ricciardi. El resultado fue un avión monoplano y monomotor cuyo diseño incluía novedosas soluciones a múltiples problemas tecnológicos, y que demostró ante propios y ajenos la capacidad de "poder hacer" de los técnicos e ingenieros argentinos quienes, una vez superada la barrera del "suponer que no podemos", sentaron las bases de la futura producción aeronáutica y aeroespacial nacional.

## DATOS TÉCNICOS

Tipo:

Caza monoplace

Motor:

1- Rolls-Royce Derwent 5, de 1633 Kg. Emp.

Envergadura:

11,25 m

Superficie alar:

19,70m<sup>2</sup>

Longitud:

9.69m

Altura:

3,29m

Peso vacío:

1358 Kg.

Carga completa:

2.041kg



Velocidad max. en vuelo horizontal:  
720km/h  
Techo de servicio:  
15,500m  
Autonomía:  
900 km  
Armamento:  
4 cañones de 20 mm (no instalados)

### **IAe.33 Pulqui II**

Mucho del notable desarrollo aeronáutico que sobrevendría en la segunda mitad de los años 40 tendría que ver con la llegada de ingenieros y aeronautas alemanes (algunos de los pocos que no fueron absorbidos por los Estados Unidos y la Unión Soviética), una vez finalizada la guerra. Entre ellos estaba Kurt Tank, quien sería el autor del proyecto Pulqui II, realizado en 1950 y que, con una capacidad de 1.200 kilómetros por hora de velocidad, se transformaría en uno de los caza interceptores más avanzados del mundo. (El modelo se parecía en su forma al MIG-15, de la URSS, y al F-86 "Sabre", de Estados Unidos, que fueron construidos por técnicos de la fábrica alemana de la que Tank era el director).

Este proceso generador comenzó a opacarse cuando la abierta confrontación en la sociedad argentina terminó por generar el golpe de estado de 1955. El cisma, el rencor y otros intereses, no sólo apuntaron al ostracismo del movimiento político derrocado, sino que también repercutió en otras áreas, incluida la industria aeronáutica, como que se abortó la producción en serie del Pulqui II.

### **IAe 37 HORTEN**

#### RESEÑA HISTÓRICA

Erróneamente conocido como "Pulqui III", de este avión diseñado por el ingeniero Reimar HORTEN se construyó sólo una maqueta a escala natural para pruebas en vuelos remolcados, con vistas a la construcción de un interceptor supersónico de ala delta. Se habían previsto cuatro etapas de desarrollo:

Se armó un modelo en escala reducida y catapultable. Se fabricó un planeador en escala real. Se diseñó una versión subsónica experimental equipada con una turbina. La versión supersónica estaba equipada con dos turbinas.

El primer vuelo como planeador se llevó a cabo el 19 de octubre de 1954, remolcado por un transporte Junkers Ju-52/3M. En la primera serie de vuelos el piloto se ubicaba en una posición ventral; luego se adoptó una cabina ortodoxa con techo corredizo tipo burbuja, similar a la propuesta para la primera versión motorizada; esta modificación fue terminada en octubre de 1958. En la tercera etapa prevista debía emplearse un turborreactor Rolls Royce "Derwent 5" de 1.832 kg de empuje; el combustible sería transportado en dos tanques alares internos de 1.700 litros de capacidad. El programa preveía que esta aeronave volara a mediados de 1961 y de acuerdo con los cálculos del Dr HORTEN. la versión supersónica debía llevar dos turbinas Rolls-Royce "Avon" (probablemente la R A 3 de 2.948 kg de empuje, o la R A 7 de 3.401 kg). Paralelamente a los trabajos con la variante monoplaza, se realizaron estudios para obtener una versión de interceptor biplaza que posteriormente no se concretó.

El IA-37 era un monoplano de ala delta cantilever y perfiles simétricos; el ángulo de flecha era de 63,5 ° y el fuselaje semimonocoque totalmente metálico. La unidad de cola comprendía sólo el plano de deriva con una flecha de 72°. El tren de aterrizaje, triciclo, se retraía mediante accionamiento hidráulico y la amortiguación era óleo-neumática. Se había previsto asiento de piloto eyectable.

Sus referencias eran: envergadura 10 m; largo 11,78 m; alto 4,92 m; superficie alar 48 m<sup>2</sup>; trocha 4,65 m; peso vacío de diseño 3.300 Kg.; peso total calculado 4.800 kg. Las performances estimadas (con una turbina) eran: velocidad máxima 800 km/h a 8.000 m; velocidad de crucero 750 km/h; de aterrizaje 110 km/h; techo de servicio 11.000 metros y alcance máximo 2.000 kilómetros.

