

J.C.Cicales



Cuando la Argentina desplegó sus propias alas

¿Por qué es importante rescatar hoy la experiencia de la industria aeronáutica argentina de los años `40 y `50? Simplemente, porque ressignifica el valor de las decisiones políticas a la hora de definir los perfiles productivos de una Nación. Luego se podrá discutir acerca de los éxitos y fracasos técnicos. Pero nada sustituye al deseo de ser (o no ser).

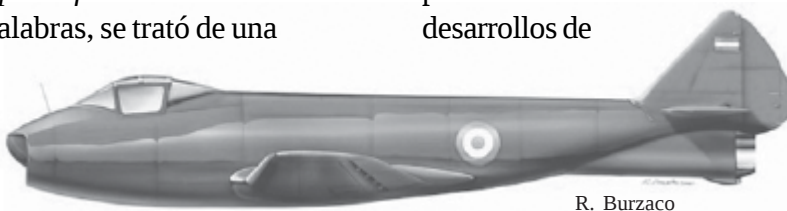
La Argentina decidió montar en 1946 un complejo industrial aeronáutico para construir aparatos de uso civil y militar. Lo hizo en función de su capacidad para obtener recursos humanos y económicos y aplicarlos en un sector que había demostrado su importancia estratégica, luego del rol que le cupo a la aviación durante la Segunda Guerra Mundial.

Entre las pautas del Plan Quinquenal 1947 / 51 para el Instituto Aerotécnico, se

destacaba: “El Instituto queda autorizado a adquirir licencias de fabricación (con todas las mejoras que se introduzcan a los aviones), o bien interesar a la industria privada en este tipo de fabricación”. En otras palabras, se trató de una

iniciativa pública que pretendía constituirse en un orientador y movilizador de la inversión privada.

El contexto externo estaba claramente definido. El “grifo” para la transferencia de desarrollos de



R. Burzaco

Fue en agosto de 1947. Los cielos de Córdoba fueron testigos del primer vuelo de un jet de fabricación nacional. Se trataba del *Pulqui I*, piloteado por el teniente Edmundo Weiss. La Argentina ingresaba así en un selecto círculo tecnológico de naciones.

R. Burzaco

El proyecto IA-37
(mal llamado *Pulqui III*),
configuró un diseño de
avanzada con sus alas en delta.
Sólo llegó a ser probado con
una maqueta de madera



producción había quedado
reservado sólo los grandes
vencedores de la Guerra
(EE.UU, Gran Bretaña, Francia
y la URSS). Pero de todos ellos,
sólo Gran Bretaña había
transferido material de alta
tecnología (100 cazas a reacción
Gloster Meteor), con los que
había saldado parte de su deuda
con nuestro país.

La decisión política era
avanzar en la tecnología del jet,
un campo de desarrollo que,
entonces, era de punta y apenas
si llevaba tres años de existencia.

Contra lo que comúnmente
se cree, no fue un ingeniero
alemán, sino francés (Émile
Dewoitine) quién lideró los
primeros diseños. Entre
ellos, el más
recordado

fue el primer modelo de *Pulqui*
("flecha", en lengua araucana).
Junto a él trabajaron recordados
profesionales argentinos, como
Cardehilac, Morchio y Ricciardi.
Pero también se buscaron
técnicos y mano de obra
especializada en Europa, que
luego se incorporó al ya
experimentado personal del
Instituto Aerotécnico. La idea era
generar una verdadera
comunidad aeronáutica para
sostener toda una serie de
proyectos que permitirían dotar
al país, no sólo de aparatos
militares, sino para todo tipo de
aplicaciones comerciales. Sólo
más tarde, hacia 1949, se

el diseño de cazas durante la
guerra. Con el ingreso de Tank y
la experiencia adquirida por el
equipo argentino, se puso en
marcha quizás el proyecto
tecnológico más ambicioso: el
Pulqui II. El avión pasó de la
mesa de dibujo a volar en menos
de 18 meses. La presentación
del IA-33 *Pulqui II*, un reactor
que arañaba la velocidad del
sonido, se hizo en el Aeroparque
de Buenos Aires en febrero de
1951 en presencia de una gran
multitud.

Por su parte, Reimar
Horten, desarrolló planeadores
de carga y otro caza a reacción
con un formato de ala en delta.
Una idea revolucionaria, pero
que nunca llegaría a realizarse,
porque, en esos momentos, los
recursos estaban siendo
aplicados al desarrollo de la serie
Pulqui II.

incorporaron
reconocidos
ingenieros
alemanes,
como Kurt
Tank y Reimar
Horten, con una
larga experiencia en

La idea de origen fue



R. Burzaco

El Pulqui II. Verdadero adelanto en su momento, capaz
de equiparar la performance de sus contemporáneos Mig-
15 soviético y F-86 Sabre, de los Estados Unidos.

R. Burzaco



El Ala Volante. El grabado del IA-41 muestra a uno de los diseños más futuristas de Reimar Horten, en los años '50.

construir una serie inicial de 12 cazas *Pulqui II* de prueba antes de iniciar su construcción en serie. No fue una tarea sencilla. Sólo en su etapa de desarrollo, el aparato le costó la vida a dos pilotos de prueba.

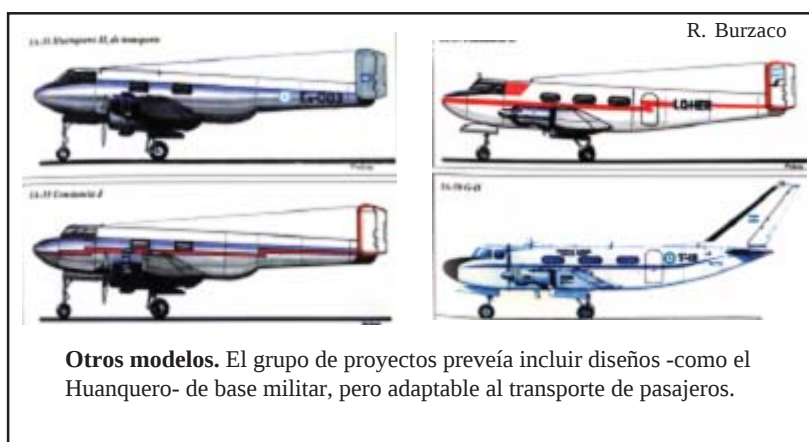
Las alas se repliegan.

Sin embargo, el repliegue de las alas argentinas no devendría de la fatigosa puesta a punto técnica de los modelos. Tampoco de las fallas de gestión derivadas de la proliferación de proyectos.

producido el golpe de Estado de 1955. Porque para desmontar un sector de desarrollo tecnológico y productivo también hizo falta una decisión política.

Entonces, los militares y civiles que tenían tareas de conducción en la Fábrica Militar

de Aviones fueron presos o pasados a retiro. Y las nuevas autoridades de facto presionarían a Kurt Tank por su documentación personal y pronto partiría del país, junto con casi todo su equipo. Tres años después, las alas argentinas se plegaron.



Otros modelos. El grupo de proyectos preveía incluir diseños -como el Huanquero- de base militar, pero adaptable al transporte de pasajeros.

El último *Pulqui II* voló en 1959. Y luego se canceló todo el proyecto. Sólo quedó un único aparato que reposa actualmente en el Museo Aeronáutico de Morón.

El proceso de desarrollo comenzó a quebrarse a poco de

Más info en: Ricardo Burzaco *Las Alas de Perón*. Ed. Da Vinci, Bs.As, 1995.
www.machtres.com www.lucheyvuelve.com.ar www.aerospacio.com.ar