



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 2017 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

## I.Ae. 33 Pulqui II



**AIC = 0.438.121X.10.11**

Die **I.Ae. 33 Pulqui II** war ein argentinisches Jagdflugzeug, das vom *Instituto Aerotécnico de Córdoba* (heute: *Fábrica Militar de Aviones*) entworfen und gebaut wurde. Der bekannte deutsche Luftfahrtingenieur Kurt Tank und eine weitere Anzahl deutscher Ingenieure waren maßgeblich an dem Projekt beteiligt. Zwischen 1950 und 1959 wurden fünf Prototypen hergestellt.

### Geschichte

Aufgrund der enttäuschenden Resultate des Prototyps der I.Ae. 27 Pulqui I wurde im Institut für Luftfahrt beschlossen, einen neuen Versuch mit einem Düsenflugzeug zu starten. Bis zum Ende 1947 begann die Erstellung eines IA-33 genannten Vorprojektes, dessen Merkmale eine gegenüber der Pulqui I verstärkte Motorisierung sowie tief liegende gepfeilte Tragflächen in Pfeilformat waren.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges warb die argentinische Regierung den deutschen Ingenieur Kurt Tank an, der zuvor bei Focke-Wulf neben der Fw 190 eine Reihe weiterer hochleistungsfähiger Flugzeugtypen entworfen hatte. Tank versammelte eine Gruppe ehemaliger Mitarbeiter von Focke-Wulf und begab sich nach Córdoba, um sich dem Zukunftsprojekt Pulqui II anzuschließen.

In den letzten Kriegsmonaten hatten Tank und seine Arbeitsgruppe noch an dem Entwurf der Ta 183 „Huckebein“ gearbeitet, einem Düsenjäger der zweiten Generation für die deutsche Luftwaffe. Der fortschrittliche Entwurf eines Jagdflugzeugs mit gepfeilten Tragflächen wurde bedingt durch die Kapitulation des Deutschen Reiches jedoch nie realisiert.

Kurz nach seiner Ankunft in Argentinien präsentierte Tank den Behörden des Institutes die Pläne der Ta 183 – zur gleichen Zeit, als das argentinische Team sein Vorprojekt vorlegte. Als Resultat dieser Zusammenkunft wurde beschlossen, die beiden Gruppen parallel arbeiten zu lassen, eine von Kurt Tank geführte deutsche und eine argentinische, die von dem Ingenieur Morchio geleitet wurde.

Nach der Fertigstellung der Entwürfe, die sehr ähnlich erschienen, wurden die Unterschiede analysiert und optimiert, um beim Bau des Flugzeugs möglichst geringen Schwierigkeiten zu begegnen. Bei dem im Ergebnis entstandenen Flugzeug handelt es sich um keine modifizierte Ta183, sondern um ein Produkt der Zusammenarbeit mit den argentinischen Ingenieuren, das auf der grundlegenden Konzeption Kurt Tanks beruht.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Herbst 2017 - Seite 2*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Die Konzepte der Ta 183 wurden nicht allein bei der Pulqui II verwendet. Gleichzeitig wurde in der Sowjetunion – ohne dass Kurt Tank Kenntnis davon hatte – die MiG 15 entwickelt, dank durch die Rote Armee erlangter Pläne.

Nach der Fertigstellung des Entwurfs wurde mit dem Bau der Prototypen begonnen. Der erste war eine Version ohne Motor, mit der die Flugstabilität des Entwurfs untersucht wurde. Darauf folgte die Fertigung eines vollständigen Flugzeuges, das seinen Jungfernflug am 16. Juni 1950 absolvierte, geflogen von Capitán Edmundo Osvaldo Weiss. Am 8. Februar 1951 erfolgte im Flugpark Jorge Newbery in Buenos Aires die Vorstellung des Flugzeuges in der Öffentlichkeit.

Die Wirtschaftskrise von 1953 führte zur Zurückstufung militärischer Projekte, wodurch auch die Mittel für die Bereitstellung der Pulqui II betroffen waren. Nach dem Sturz Pérons 1955 hatte das Projekt für die neue Regierung keinen großen Stellenwert mehr, was zur Folge hatte, dass die

Mehrheit der deutschen Techniker das Land verließ. Kurt Tank ging nach Indien, um in der dortigen Luftfahrt-industrie zu arbeiten.



Trotzdem wurde das Projekt fortgesetzt und bis 1959 wurden fünf Flugzeuge gebaut. Kurze Zeit später wurde das Projekt aufgrund geringer finanzieller Mittel und fehlender Unterstützung von der Regierung eingestellt.

Das einzige übriggebliebene Exemplar ist der Prototyp N<sup>5</sup>, der im Museo Nacional de Aeronáutica in Morón (Provinz von Buenos Aires) steht.

## Prototypen

Der Prototyp N<sup>1</sup> erhielt kein Triebwerk und diente der Erprobung der Aerodynamik. Dieser wurde bei seinem ersten Flug von Kurt Tank selbst geflogen. Nachdem keine Konstruktionsfehler auftraten, wurde dieser Prototyp bis zu seiner Verschrottung zu statischen Tests benutzt.

Prototyp N<sup>2</sup> hatte seinen Jungfernflug am 16. Juni 1950, geflogen vom Hauptmann Edmundo Osvaldo Weiss. Das Flugzeug zeigte im Flug bei hohen Geschwindigkeiten Probleme auf, deren Behebung Schwierigkeiten bereiteten. 1951 wurden viele Jägerpiloten der argentinischen Luftwaffe eingeladen, das Flugzeug zu testen. Bei einem dieser Tests kam es zum Absturz, als sich einer der Sicherungsbolzen der Tragflächen löste, was die komplette Zerstörung des Flugzeuges zur Folge hatte. Bei dem Unfall verlor der Pilot Hauptmann Vedania Manuwal sein Leben.

Prototyp N<sup>3</sup>, der 1952 fertiggestellt wurde, erhielt aerodynamische Verbesserungen, die ihn stabiler machen sollten. Im Oktober desselben Jahres wurde das Flugzeug der Öffentlichkeit gezeigt. Es wurde von Otto Behrens, welcher bereits wesentliche Beiträge zu der Praxiserprobung der Fw 190 geleistet hatte, geflogen. Am 9. Oktober 1952 verunglückte er mit dieser Maschine tödlich, nachdem er bei der Vorbereitung auf eine zwei Tage später geplante Flugvorführung für Argentiniens Präsidenten Perón bei einem in geringer Höhe ausgeführten Flugmanöver in einen Deep Stall geraten war.

In der Folgezeit wurde der Prototyp N<sup>4</sup> hergestellt, der vollständig ausgestattet und mit Bordkanonen ausgerüstet war. 1956 führten die argentinischen Techniker das Flugzeug einer Delegation der neuen Regierung vor. Auf dem Rückweg von der Vorführung führte ein Defekt an der Sauerstoffversorgung zu einer Hypoxie bei Leutnant Balado. Infolge des Unfalls konnte das Flugzeug nicht starten.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Herbst 2017 - Seite 3*

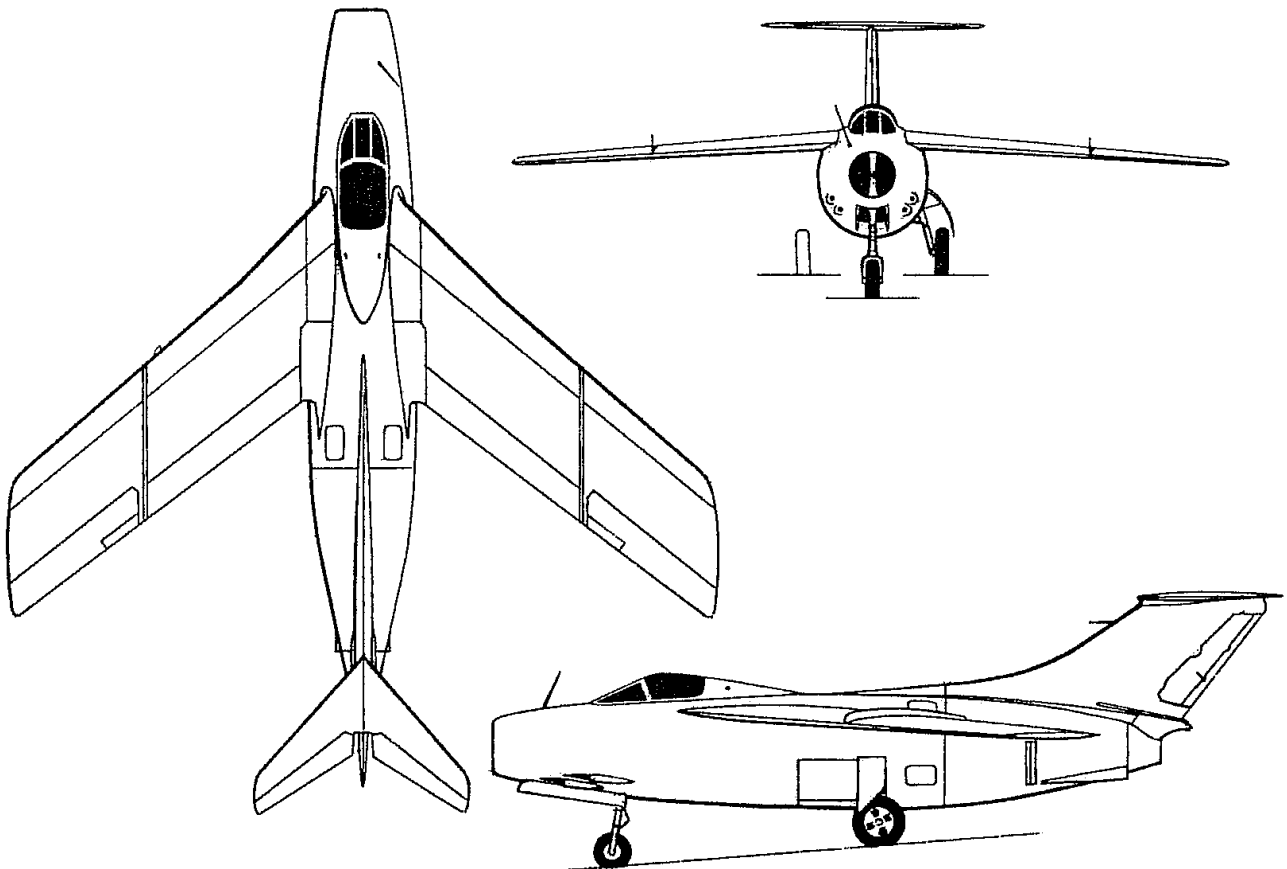
Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

Der Prototyp N5 war eine modifizierte Version, die zur Erhöhung der Reichweite Treibstofftanks an den Tragflächen erhielt. Dieser Prototyp bekam die Bezeichnung Pulqui IIe. Er wurde 1959 endgültig fertiggestellt und sein erster Flug fand am 18. September des gleichen Jahres statt, geflogen von Leutnant Robert Starck. Über weitere Flüge fehlen Informationen. Dieses Flugzeug ist heute im *Museo Nacional de Aeronáutica* zu finden.

#### Technische Daten (3. und 4. Prototyp)

<b>Besatzung:</b>	1
<b>Länge:</b>	11.68 m
<b>Spannweite:</b>	10.6 m
<b>Height:</b>	3.5 m
<b>Flügelfläche:</b>	25.1 m <sup>2</sup>
<b>Leergewicht:</b>	3.736 kg
<b>Gesamtgewicht:</b>	6.875 kg
<b>Triebwerk:</b>	1 x Rolls-Royce Nene II turbojet, 22.69 kN Schub
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	1,080 km/h
<b>Marschgeschwindigkeit</b>	954 km/h
<b>Reichweite:</b>	3,090 km
<b>Flugdauer:</b>	2 Std, 50 Min
<b>Gipfelhöhe:</b>	15,000 m
<b>Steigzeit:</b>	25.5 m/s (1650 m/min)







*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Herbst 2017 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

