

LA RUTA DE LA MEMORIA

El autogiro de la Cierva (I)

Tres jóvenes de 16 años construyen en Getafe una avión que vuela bien

No es difícil imaginar este titular en la prensa nacional del otoño de 1912. No fue para menos. Getafe fue testigo durante el primer tercio del siglo XX del esfuerzo científico e investigador de un joven que cambió el futuro de la aviación española. Poco apoyado por un gobierno que prefirió la compra de aeroplanos europeos procedentes de la Primera Guerra Mundial, Juan de la Cierva dedicó su corta vida al empeño de conseguir crear una máquina capaz de volar que sentaría las bases del futuro helicóptero desarrollado por Focke y Sikorsky.

Aquel muchacho de frente despejada, contemporáneo de nuestros abuelos, había nacido en Murcia en el año 1895, hijo de Juan de la Cierva y Peñafiel, empresario conservero y abogado que saltó a la carrera política de la mano del partido conservador llegando a ser alcalde de Murcia, gobernador civil, diputado en cortes y ministro en cuatro ocasiones.

Cuentan que el pequeño Juanito no se perdía ni una de las exhibiciones aéreas habituales en aquellos primeros años del siglo en los alrededores de Madrid, especialmente en Cuatro Vientos y Getafe. Aquellas atracciones aéreas, que corrían normalmente a cargo de pilotos franceses, atraían los fines de semana a multitud de aficionados entre los que se encontraban los muchachos que más tarde constituirían en Getafe la primera empresa aeronáutica de nuestro pueblo, conocida como BCD (Barcalá-Cierva-Díaz). Estos jóvenes contaban por entonces con dieciséis años y acababan de crear el primer avión de fabricación española que fue capaz de volar. El aparato fue construido en Madrid, en la carpintería que por entonces tenía el padre de Pablo Díaz en la calle Velázquez. Pintado en rojo y bautizado por su color como *El Cangrejo*, este biplano fue probado con éxito por el francés Maurais.

El año siguiente, 1913, construyeron el BCD-2. Se corrigieron errores, las alas crecieron en tamaño y el francés volvió a probar el invento, pero la rotura de una rueda en el aterrizaje provocó el vuelco del avión. El fracaso marcó el fin de la joven sociedad. La carrera la hace De la Cierva a partir de aquel momento en solitario.

Con 24 años (1919), Juan finaliza con el número 26 sus estudios de ingeniero de caminos, una carrera que no ejercería nunca, pero que le aportó conocimientos suficientes en matemáticas aplicadas. Ese mismo año, siguiendo la tradición de su padre, es elegido diputado a cortes por Murcia, si bien nunca ocupó su escaño.

Una nueva forma de volar

Nuestro joven ingeniero buscó concienzudamente una nuevo modelo de avión capaz de volar de forma segura y fácil. No fue fácil el empeño pues de La Cierva tuvo que superar no pocos obstáculos, entre ellos el económico. La ayuda de su padre y la venta de su propio coche le permitieron continuar con su trabajo. Sus investigaciones se dirigieron entonces a la consecución

de una máquina cuyas hélices no dependieran del motor principal del aparato. De esta manera, ideó una aeronave que en vez de alas fijas tenía un rotor que sustentaba el aparato en el aire y además permitía dirigir su vuelo. La llamó autogiro y es el origen de los actuales helicópteros. Corría el año 1920. El 30 de junio firmaba la petición en Madrid. En el detalle que debía acompañar a la solicitud de patente, de la Cierva escribía: "Un cuerpo o fuselaje de forma alargada, propia para hendir el aire, y semejante al de los aeroplanos ordinarios, provisto de una o varias hélices que le impulsan a moverse en dirección a su eje, de dos o más ruedas, que le permiten rodar por el suelo y de los timones de dirección convenientes para su gobierno".

Había nacido en Getafe la primera y más importante patente de la que partirían las siguientes en sucesivos años. Se trataba del C1, para el que utilizó la estructura de un viejo avión de la Primera Guerra Mundial. A partir de entonces se sucedieron los modelos C2 y C3, frutos ambos de los avances en la investigación, los ajustes y los estudios matemáticos dirigidos todos ellos a lograr la estabilidad y la insensibilidad a la pérdida de velocidad.

El primer viaje:
Cuatro Vientos-Getafe

El 17 de enero de 1923 el autogiro C4 al mando del teniente Gómez Spencer despegaba y volaba en el aeródromo de Getafe. Las pocas ayudas oficiales que recibió de la Cierva en España llegaron un año más tarde. Estos apoyos partieron de la aviación militar, lo que le permitió trabajar en dos nuevos aparatos (los C6). Así, hace ahora 78 años, exactamente el 12 de diciembre de 1924, el capitán Joaquín Loriga volaba satisfactoriamente entre Cuatro Vientos y Getafe. Esta ciudad había sido testigo una vez más de un nuevo hito en la historia de la aviación: el primer vuelo entre dos aeródromos de un autogiro.

Próximo número: La dimensión internacional del autogiro.

Emilio Fernández

BIBLIOGRAFÍA:

José Warleta, Autogiro. *Juan de la Cierva y su obra*. Colección cultura y Ciencia. Instituto de España
Alonso Morejón, *Jaume, Juan de la Cierva, inventor del Autogiro*. Fotografías: *Autogiros ELA*

