

## LA RUTA DE LA MEMORIA

## El autogiro de la Cierva (II)

## La proyección internacional

Que quienes tienen la responsabilidad de gobierno en nuestro país se caracterizan por dar poco apoyo a nuestros talentos no es nuevo para nuestra generación, pero tampoco lo era para Juan de la Cierva, que se vio obligado a buscar fuera de España lo que aquí no encontró: gobiernos y promotores que creyeran en su patente, su desarrollo y su definitiva aplicación práctica a la aeronáutica.

El punto de partida de la proyección internacional del autogiro fue la Exposición Internacional de Aeronáutica de París en la que participaron instituciones y compañías aeronáuticas de Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Alemania y Rusia. Fueron muchos los interesados por el invento español y un país creyó y apostó por nuestro ingeniero. La marcha de Juan de la Cierva a Inglaterra no estuvo exenta de críticas contrapuestas entre los que se lamentaban de la falta de apoyo en nuestro país y los que le tacharon de desleal por recurrir al apoyo exterior. Lo verdaderamente cierto es que de la Cierva hizo lo único que podía hacer en un país preocupado más por otros asuntos que por el desarrollo tecnológico, y donde el único apoyo que recibió fue el de la Aviación Militar.

**Cierva Autogiro Company Ltd.**

La primera reacción de los ingleses ante las primeras pruebas del autogiro fue la de sorpresa por la facilidad de manejo de aquel singular aparato que hacía paralizar por unos años las investigaciones ya en marcha del helicóptero.

Así, en 1926 y con un capital de 125.000 libras esterlinas se ponía en marcha en Londres la Cierva Autogiro Company Ltd., una compañía que adquirió los derechos del autogiro para su venta a fabricantes y gobiernos con excepción del de España, que se reservó de la Cierva para ceder gratuitamente a la

Aviación Militar española sus licencias en agradecimiento a la ayuda recibida en los primeros tiempos. Este mismo año, y recién fundada la compañía, de la Cierva voló por vez primera en un aparato de su invención, un biplaza, y fue todo un éxito. Las buenas noticias llegaron pronto a Alemania y desde aquí se le uniría en sus investigaciones el ingeniero Otto Reeder, con el que inició un profundo estudio de la dinámica del aparato.

**EE UU: La definitiva expansión, el prestigio merecido**

El bautismo aéreo de de la Cierva lo llevó a obtener en 1927 su licencia de piloto. A partir de este momento, sería él mismo el que probaría todos los prototipos en una meteórica carrera por salvar las pequeñas deficiencias, especialmente de ruidos y vibraciones, de las que adolecían hasta entonces los prototipos probados. Para entonces el interés internacional había crecido rápidamente: italianos, norteamericanos, japoneses, franceses y soviéticos se interesaron por la licencia y comenzaron a probarla satisfactoriamente. Entre ellos Harold Pitcairn, que en 1929 funda en Estados Unidos la Pitcairn-Cierva Autogiro Company. Pitcairn probó con éxito el invento en Filadelfia acallando el escepticismo que jornadas antes de la exhibición había provocado la prensa. Fue en este país donde en 1930 se inició la producción del modelo PCA-2 con una potencia de 300 CV. Los americanos pusieron a disposición de este aparato sus mejores técnicas de marketing publicitario: anuncios en cine, aterrizaje en azoteas de los que se conservan sorprendentes fotografías, travesías transcontinentales, aterrizaje sobre la pirámide maya de Chichen Itza... Una campaña excelente para un producto

sorprendente que consiguió un elevado nivel de ventas y una situación económica inmejorable de la compañía norteamericana. Los argumentos estaban claros: una aeronave segura, sencilla de pilotar y capaz de aterrizar en aeródromos de reducidas dimensiones. Tal fue el éxito de las actividades de la Pitcairn-Cierva que la compañía fue galardonada por el presidente Hoover.

El autogiro fue utilizado en misiones que hoy realizan helicópteros: fotografía aérea, traslado de pasajeros en trayectos cortos, publicidad, misiones de rescate, salvamento y traslado de heridos, vigilancia policial, correos. El trabajo del ingeniero español había encontrado su aplicación definitiva, y su reconocimiento internacional —plasmado en numerosos premios, reconocimientos y distinciones— se hizo patente: Caballero de la Orden Civil de Alfonso XII, Cruz de Caballero de la Legión de Honor de Francia, Medalla de Oro de la Federación Aeronáutica Internacional. Científicos de reconocido prestigio tuvieron también para de la Cierva gestos de reconocimiento; entre ellos, Edison, y Ford, que le entregaría la medalla de Oro Guggenheim en la Exposición Internacional de Chicago.

Después vendrían las definitivas mejoras en el autogiro, como el mando único que luego adoptó el helicóptero, y el definitivo despegue en vertical, conseguido por de la Cierva en julio de 1936, gracias a la conexión del motor del autogiro

al rotor y a la puesta de las palas en "ángulo de ataque nulo" con lo que se conseguía elevar el aparato unos metros y, una vez en el aire, hacerle avanzar con la hélice delantera. De la Cierva había conseguido un nuevo hito en la historia de la aviación: la primera aeronave que era capaz de despegar en vertical.

**Un final paradójico**

El 9 de diciembre de 1936, de la Cierva se embarcaba en un Douglas de la compañía KLM para viajar en vuelo regular de Londres a Ámsterdam. El destino quiso que quien se había dedicado toda su vida a la seguridad y técnicas aéreas perdiera la vida precisamente como pasajero de un avión comercial. El avión, que tuvo un problema en su despegue, se estrelló al final de la pista. Juan de la Cierva murió en el acto. Contaba entonces 41 años. Había desaparecido un genio de la aviación al que Getafe tuvo el gran privilegio de conocer.

Emilio Fernández

**BIBLIOGRAFÍA:**

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

**Colabore con la ruta de la memoria**

Si tiene viejas fotos o documentos que hablen o inviten a recordar el pasado de Getafe, éste es su rincón. Comparta con quienes contamos el presente sus mejores recuerdos del pasado. Llámenos o escribanos a:

Getafe Capital - La ruta de la memoria.  
C/ Madrid, 65, 2º centro - Teléfono: 916840492  
e-mail: redaccion@getafecapital.com

