

PALABRAS DE GREGORIO MILLAN BARBANY

Director de las Jornadas

Estas jornadas, conmemorativas del centenario del nacimiento de Juan de la Cierva donde, una vez más, la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos y la Real Academia de Ciencias aunamos nuestros esfuerzos, sirven a un doble propósito: en primer lugar, evocar la figura y la obra del inventor del autogiro, como corresponde a tan memorable celebración; pero, además, el programa desea proyectar, más allá de su vida, tan prematuramente truncada, el desarrollo y perspectivas de las aeronaves de aterrizaje y despegue vertical, cuyo fundamento dejó tan sólidamente establecido La Cierva, hace más de medio siglo.

Juan de la Cierva Codorniu perdió trágicamente la vida en un accidente de aviación, ocurrido el 9 de Diciembre de 1936, a la edad de 41 años.

Para entonces, su genial invento del autogiro era una realidad plenamente operativa en Europa y Norteamérica y la vieja aspiración del helicóptero se vislumbraba ya como una posibilidad viable en un futuro no muy lejano.

Juan de la Cierva gozaba desde hacía años de una gran popularidad y prestigio en todas partes y había recibido los más altos homenajes y galardones reservados al genio creador en el mundo de la Aeronáutica.

También España dejó constancia de su admiración y afecto por La Cierva, tanto en vida como después de su muerte, en numerosos testimonios, de los que me gustaría mencionar especialmente tres.

El primero, que se refiere a esta Casa, fué la concesión, en 1935, del Premio Duque de Alba, instituido por la Fundación de su nombre.

Un premio de 12.000 ptas., equivalente a unos dos millones y medio de nuestros días; modesto en su cuantía pero de gran prestigio, que se otorgaba cada tres años y cuya primera edición se concedió en 1914 al gran matemático Julio Rey Pastor.

La tercera concesión fue la de Juan de la Cierva, por su Memoria titulada “Estudio sintético del Sistema de vuelo por alas autorrotativas” que firmó con el lema “Clapeyron”, de acuerdo con las condiciones de la convocatoria donde se exigía, como es habitual, el anonimato de los concursantes; difícil de mantener, evidentemente, en nuestro caso.

El ponente de la Academia que informó la Memoria fué el Ilustre decano de la Ingeniería Aeronáutica española Emilio Herrera, quien, al comentar aquella, se expresaba con entusiasmo en los términos siguientes:

Este trabajo se refiere al descubrimiento, desarrollo, estado actual y porvenir del aparato de aviación llamado “Autogiro”, universalmente conocido y considerado como el más importante progreso que ha tenido la navegación aérea desde su iniciación. Su empleo se ha extendido por todo el mundo, desde sus primeros ensayos efectuados en España, habiendo acreditado sus excepcionales cualidades de vuelo en todos los países de ambos Continentes, hasta en el casquete polar antártico donde acaba de ser utilizado como elemento de exploración en la expedición Byrd.

El segundo caso fue la creación, por la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de España, de la Conferencia “Juan de la Cierva”, instituida en 1958, con ocasión de celebrarse en Madrid el primer Congreso Internacional de Ciencias Aeronáuticas. Una afortunada iniciativa del Presidente de la Asociación, a la sazón el ilustre ingeniero aeronáutico D. Luis de Azcarraga, que tan relevantes servicios prestó a la Aeronáutica y el Espacio de nuestro país.

Dentro de unos momentos oiremos la 38 edición de la Conferencia Juan de la Cierva, en esta memorable ocasión a cargo de nuestro compañero José Warleta, conocida autoridad en todo el mundo, en el tema de la Historia del Autogiro. Conferencia que será seguida por la del Profesor Jose Luis López Ruiz, sobre el desarrollo y perspectivas del Helicóptero, de acuerdo con el doble propósito del Programa de las Jornadas al que me refería al empezar. Ninguno de los dos Conferenciantes necesitan una presentación especial, ni ante los ingenieros aeronáuticos que constituyen la mayor parte de nuestra audiencia de hoy, ni ante la Academia, donde ya han actuado en ocasiones anteriores.

Volviendo al hilo de mi exposición, el tercer homenaje que deseo recordar fue la creación, en 1949, del Patronato “Juan de La Cierva” de Investigación Científica y Técnica, en el seno del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Este Patronato, sobre cuya creación y trabajos podría decirnos muchas cosas nuestro Presidente de Honor, el Profesor Lora Tamayo, reunía un importantísimo grupo de Centros de Investigación aplicada y desarrollo industrial, para cuyos trabajos la figura y la obra de Juan de La Cierva constituían el paradigma de lo que nuestro país necesitaba entonces y sigue necesitando hoy.

Este Patronato, como todos los demás del Consejo, desapareció con motivo de la reforma de 1977, con lo que la evocación de Juan de La Cierva perdió su más apropiada manifestación. Lo que ahora, al conmemorar este centenario, invita a la búsqueda de un renovado destino, donde se perpetúe debidamente la memoria de su inspiración y recuerdo.

No quiero dejar de mencionar con reconocimiento, en estos momentos, la iniciativa de la Fundación AENA que acaba de crear con acierto el premio bianual Juan de La Cierva.

En cuanto a la popularidad de La Cierva, recuerdo bien el orgullo con que su hijo mayor: Juanito para sus compañero de carrera, me contaba un día, en su casa de Alfonso XII, en Madrid, cómo su padre había recibido una carta con la única seña de su fotografía y el sello, en el sobre. Lo que creo dice tanto de la popularidad del destinatario, como del prurito profesional del Servicio de Correos en aquellos días.

Juanito tenía el ferviente deseo de continuar la obra de su padre, proyectándole hacia el helicóptero. Ilusión que no pudo llevar a cabo por su muerte prematura, ocurrida en 1953, a la edad de 31 años, víctima de una cruel enfermedad.

Pero sí pudo participar conmigo en un homenaje póstumo a su padre, con motivo de la celebración del Primer Congreso Internacional del Helicóptero, reunido en Filadelfia, la ciudad emblemática del autogiro norteamericano, en la primavera de 1946.

La elección del lugar ya implicaba en si misma ese homenaje, al que fue invitada a participar España, mediante una carta dirigida al Jefe del Estado por el socio americano y entrañable amigo de Juan de la Cierva, Harold Pitcairn, que introdujo y desarrollo el Autogiro en su país.

La carta de Pitcairn fué a parar al INTA, donde Juanito y yo, que empezábamos a estudiar el helicóptero, fuimos designados para formar la representación española.

El INTA nos proporcionó algunos dólares para el viaje, con la consigna de prolongarlo mientras pudiésemos, para conocer lo más posible el helicóptero.

En Nueva York fuimos recibidos por Paul Stanley, uno de los dos cerebros de la Compañía Americana del Autogiro, que nos trasladó a Filadelfia, donde, terminado el Congreso, Harold Pitcairn nos invitó a pasar un fin de semana en su famosa y singular residencia del "*Bryn Allyn*", en los alrededores de la ciudad; lugar donde tan buenos días de trabajo y amistad había pasado Juan de la Cierva. Y allí, Pitcairn nos planteó la cuestión de qué podría hacer por nosotros durante nuestra estancia en Norteamérica.

Le expusimos nuestros deseos, para cuya realización nos proporcionó una magnífica solución, consistente en un kilomérico, que nos permitía dormir en el tren durante la noche y visitar durante el día una serie de industrias del helicóptero distribuidas por el país. Para las que nos proporcionó cartas de

presentación, de tal modo que se nos recogía en la estación por la mañana y se nos devolvía a ella por la tarde, para proseguir nuestro ilusionado periplo.

El cual resultó extraordinariamente estimulante en aquellos momentos de la postguerra, en que todo el mundo desarrollaba alguna solución original para las nuevas aeronaves de alas giratorias. De las que solo permanecieron en el futuro algunas como la Bell; empresa que hizo posible nuestra primera experiencia de vuelo en helicóptero, precisamente sobre las Cataratas del Niágara, donde tiene su factoría, a la vista del funicular de Torres Quevedo: otro de los genios de la ingeniería española.

Juan de La Cierva informó a esta Academia del desarrollo y realizaciones de su invento, en varias ocasiones.

Creo que la primera fué en 1921, cuando su profesor de la Escuela de Caminos, Don Juan Manuel de Zafra, académico numerario, presentó al Pleno, en 30 de Marzo, una Comunicación y una nota de aplicación de Juan de la Cierva, en las que el autor daba a conocer sucintamente a la Academia el nuevo sistema de sustentación mediante un rotor de paso invertido que se proponía utilizar en la nueva familia de aparatos que denominaba "autogiros", por su diferencia con los aviones y los helicópteros.

La última tuvo lugar el día 27 de Junio de 1935 y consistió en una magistral conferencia sobre el autogiro, con base en la Memoria que había presentado para optar al Premio Duque de Alba, al que ya me he referido.

Las Jornadas, cuyo contenido será objeto de una publicación inmediata, nos han permitido evocar con emoción estos recuerdos, y hacerlo, además, en la grata compañía de algunos allegados de Juan de la Cierva. A quienes transmitimos una vez más el testimonio de nuestra admiración y afecto por la excepcional figura de Juan de la Cierva y su legado.