

El enfado de Lóriga con La Cierva. Una nueva perspectiva

Carlos Lázaro

El pasado mes de noviembre, un autogiro tripulado por el coronel Roselló hizo una exhibición de homenaje en la exhibición dominical de la FIO. En este año que se conmemora el 90º Aniversario del cruce del Canal de la Mancha por un autogiro, queremos recordar la genial aportación de Juan de la Cierva aportando una nueva visión sobre otro acontecimiento internacional (la prueba en Reino Unido del autogiro C.6 bis) que causó una situación embarazosa entre el piloto de pruebas Joaquín Lóriga y el inventor.

El autogiro en los cielos de Cuatro Vientos



Shery



En tierra junto al busto de
Juan de la Cierva

Shery

El enfado de Lóriga con La Cierva. Una nueva perspectiva. Autor: Carlos Lázaro

Un vuelo prometedor: Cuatro Vientos, julio de 1925

Al finalizar la exhibición que Joaquín Loriga Taboada hizo en Cuatro Vientos con el Cierva C.6bis el 24 de junio de 1925, tanto el piloto como Juan de la Cierva recibieron las felicitaciones de Alfonso XIII y las personalidades aeronáuticas militares y civiles que habían asistido al acto, mientras que la prensa especializada se hizo eco del evento. Aunque el C.6bis adolecía de una vibración de las palas en el plano de rotación, el vuelo en el aeródromo madrileño garantizaba un éxito seguro para el “desembarco comercial” del autogiro en Farnborough (Gran Bretaña), país con el que ya se había acordado la realización de una exhibición aérea el 20 de septiembre de ese año, y de cuyo resultado dependía el futuro patrocinio económico del invento español.

Como es bien sabido, hasta ese momento, todo el proceso de desarrollo del autogiro había sido sufragado por el padre de La Cierva, aspecto que no parece no era del agrado del inventor murciano. Aunque la Aviación Militar, de la mano de Emilio Herrera Linares, le había brindado el respaldo material y técnico del Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos, la realidad económico-industrial de España le hizo ver a La Cierva que necesitaba instalarse fuera del país para encontrar soporte financiero y un mercado –como el británico- receptivo a los avances aeronáuticos. De ahí la importancia de la exhibición en Reino Unido ante personalidades civiles y del Ministerio del Aire británico, país al que La Cierva llegó con el autogiro C.6 bis, dos mecánicos y...sin piloto.

Lóriga había enfermado de pleuresía y tuvo que quedarse en Madrid, pero La Cierva tuvo la esperanza de que el piloto se reincorporara a la delegación española en Inglaterra debido al retraso impuesto por las circunstancias climatológicas adversas dominantes en Farnborough. Sin embargo, la convalecencia de Loriga se alargó a la par que aumentaba la impaciencia de los británicos por ver el autogiro en vuelo. Finalmente, a La Cierva no le cupo más remedio que encomendar los mandos del autogiro al famoso piloto de pruebas británico Frank Courtney.

Foto IHCA

Presentación del autogiro Cierva C-6b en Cuatro Vientos (24 de junio de 1925). De izda a dcha: Herrera, Alfonso XIII, el almirante Magaz, Carlos Bernal, Juan de la Cierva, desconocido, Aunós, Mariano de las Peñas, desconocido, Jorge Loring, desconocido y Daniel Araoz (IHCA)



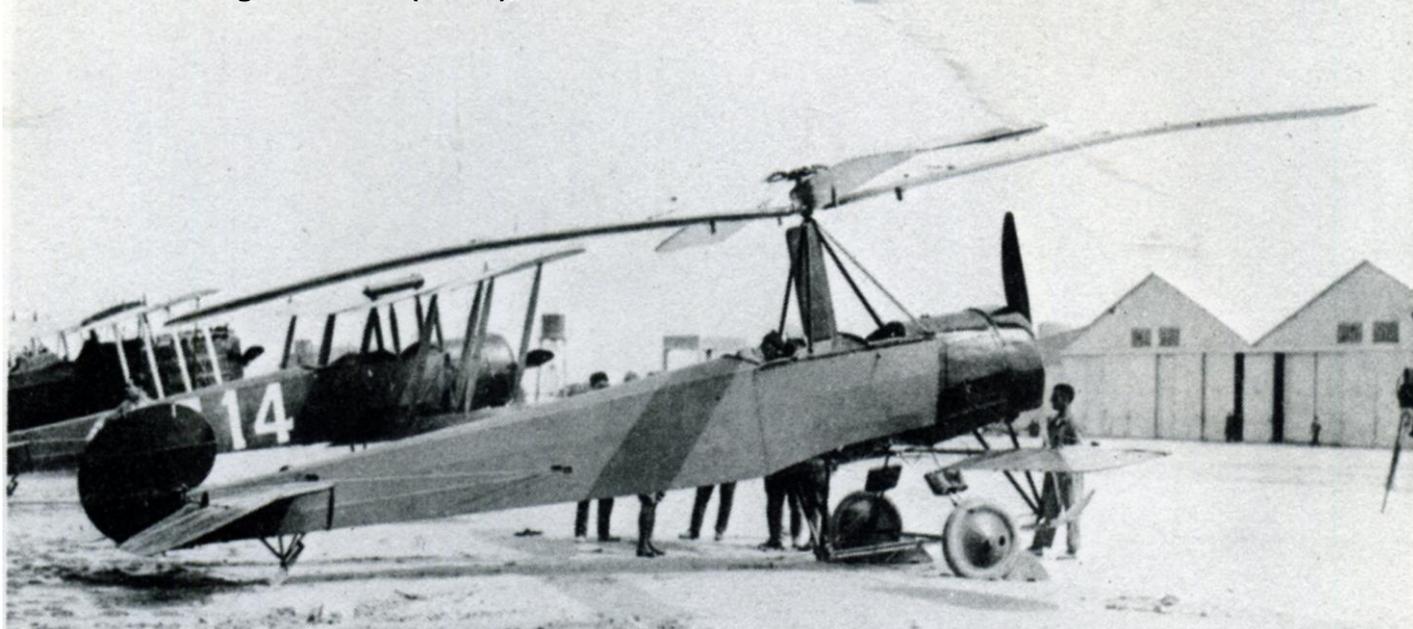
La historia *oficial* indica que Loriga se sintió enormemente decepcionado porque de La Cierva no la había esperado para la prueba en Reino Unido y ni siquiera le había comunicado que el piloto británico iba a sustituirle a los mandos del autogiro, siendo Ricardo de la Cierva quién se lo notificó este hecho por carta. Alfonso XIII mando un telegrama de felicitación al ingeniero español pero también le hizo ver la importancia simbólica de que Loriga hubiera pilotada la aeronave. Se ha venido aceptando que La Cierva estaba obsesionado con la idea de obtener apoyo financiero y quizás no supo frenar la impaciencia de los británicos, escogiendo a Courtney para –lógicamente- asegurar el éxito del vuelo, así como el futuro económico de su invento. También se dice que la ausencia del piloto español en Farnborough no sólo le supuso los reproches del monarca, sino también los del padre del inventor, quien le dijo que si no hubiera sido por su *poca afición a escribir* y hubiera expuesto a Loriga la difícil situación financiera a la que se enfrentaba, así como la importancia de llevar a cabo el vuelo en Inglaterra, tal vez el piloto español no se hubiera sentido tan despechado.



La Cierva y Lóriga
posan en Cuatro
Vientos (AHEA).

Creemos que este hecho fue motivo de disgusto para La Cierva y que también le afectarían las posteriores críticas recibidas en España por falta de “patriotismo” al no desarrollar industrialmente el autogiro en nuestro país. Sin embargo, un documento (sin firma ni fecha) atesorado en el archivo de la Fundación Emilio Herrera Linares (FEHL, Documento 1705) nos aporta una perspectiva diferente de los sucesos que rodearon a la exhibición en Gran Bretaña. Lo que nos permite afirmar que La Cierva hizo intensas gestiones escritas (por carta y telegrama, aunque no directamente con Lóriga, sino a través de su oficina) para que el aviador estuviera en Londres, y que el piloto puso todo de su parte para acelerar la recuperación de su enfermedad para volar el C6.bis. No es nuestra intención con este artículo justificar ni juzgar la decisión del inventor murciano ni la actitud de Lóriga, sino aportar datos históricos para poder entender “qué pudo ocurrir entre La Cierva y Lóriga”.

Autogiro C.6 Bis (AHEA)



Un contexto complejo: factores personales, financieros y militares

A la hora de arrojar una nueva perspectiva sobre las consecuencias de la crucial exhibición del Autogiro C.6 en Farnborough el 20 de septiembre, hay que delimitar tres factores. El primero, de carácter personal, radica en el deseo del inventor de que fuera Lóriga el que exhibiera su invento en los cielos británicos. En segundo lugar, y no por ello menos vinculado al deseo de que esa “embajada aeronáutica” fuera netamente española, concurre la imperante necesidad del inventor español de encontrar en Gran Bretaña el apoyo financiero que, hasta ese momento, no había obtenido en España. En ese aspecto fueron cruciales las relaciones políticas de su padre como representante legal de varias empresas comerciales en España, lo que le sirvió para avalar a su hijo y al autogiro en el selecto círculo empresarial británico. Es cierto (y aquí radica el segundo factor) que La Cierva necesitaba fondos económicos para seguir perfeccionando su invento (y en España, fuera de los escasos pedidos militares, no había visos para que hubiera una demanda del autogiro desde el mundo civil). Pero, hasta el último momento, La Cierva tuvo que debatirse entre las presiones de las previsibles ofertas económicas (espoledadas por la impaciencia británica de que se hiciera la exhibición aérea) y las que le imponía su compromiso personal con Lóriga y su país (emplear un piloto español) y para ello utilizó todos los medios que tuvo a su alcance para que fuera un evento aeronáutico netamente español.

Y buena prueba de ello es el título del documento atesorado en la FEHL: *Demostración de que el ingeniero señor La Cierva ha procurado por todos los medios que las pruebas del autogiro en Londres se hicieran con intervención del Sr. Lóriga o de otro piloto español*. Es precisamente la alusión final del título del documento (*otro piloto español*) lo que nos permite tener en cuenta la previsión de La Cierva ante una lógica incidencia como la enfermedad de Lóriga pero, quizás el inventor no calibró la importancia de un hecho histórico de singular importancia (el factor militar) que requeriría la asistencia de todo el personal aeronáutico militar: el desembarco de Alhucemas (8 de septiembre-13 de octubre de 1925). La realización de

la primera acción aeronaval y terrestre exitosa de la historia militar en la bahía norteafricana constituyó la piedra angular de la política de la Dictadura del general Miguel Primo de Rivera para acabar con el conocido “problema de Marruecos”. El gobierno puso todo el empeño personal, lo que supuso la movilización del capitán Rafael Llorente Solá, que se había ofrecido como colaborador en la exhibición, pero que estaba movilizado como piloto de un hidro Junkers F.13 de la Cruz Roja que prestaría relevantes servicios en el traslado de heridos, personal médico y material entre la zona de desembarco y Melilla.

Operaciones en Alhucemas; preparativos en Cala Quemado (Foto AHEA)



Antes del desembarco norteafricano (8 de septiembre) Lóriga había recibido una comisión de Aviación Militar para ir a Inglaterra y volar el autogiro pero en el citado documento, donde se reflejan pormenorizadamente los telegramas y gestiones intercambiados entre el 7 de septiembre y el 10 de octubre de 1925, entre La Cierva (que estaba fuera de la capital, inicialmente en Santander y luego a caballo entre París y Londres) y su oficina de Madrid para toda la logística del viaje, se aprecia el desarrollo de los acontecimientos, las presiones recibidas por el inventor y las circunstancias en las que tomó la decisión final de que el piloto británico volara el C.6 bis el 10 de octubre de 1925 (más de veinte días después de la fecha inicial de exhibición).

En las primeras fechas (7-8 de septiembre) se constata la grave enfermedad de Lóriga (pleuresía) y la imposibilidad de contar con Rafael Llorente Solá, que ya se encuentra en Melilla para intervenir en Alhucemas con el Junkers de la Cruz Roja. La Cierva transmite a su oficina que el C.6 con los mecánicos partirá de Bilbao y que se esperaba su llegada a Londres el 17. Aún no había preocupación, pues se está dentro de los plazos y el doctor Antonio Pérez Núñez, piloto de la Segunda Promoción de Pilotos Militares y uno de los promotores de la Medicina Aeronáutica de España, garantizaba que no habría que operar a Lóriga y “*no cree difícil dentro*

de nueve días pueda salir, aunque no completamente curado". El ingeniero murciano, a la par que gestionaba la logística para el traslado del piloto a Londres, aun contaba con un margen – reducidísimo, eso sí- para contar con Lóriga, pero entre los días 11 y 18 de septiembre sus optimistas previsiones se truncaron. A la par que se le comunicaba desde Madrid que era imposible que Llorente pudiera abandonar el teatro de operaciones de Marruecos, Lóriga recaía en su enfermedad y se le telegrafiaba el día 12 a La Cierva que era imposible que Lóriga llegara antes del día 20 ó 22. J. Warleta afirma que Lóriga evidenció su descontento ante las noticias que llegaban de Londres, y mostró su protesta el día 15, en que Lóriga dejó su convalecencia fuera de Madrid para desplazarse a Cuatro Vientos, donde voló y regresó de nuevo a su domicilio.

Las pésimas condiciones climatológicas de Londres (lluvia y viento) sirvieron a La Cierva para ganar tiempo con los británicos y volver a insistir a Madrid, para recibir el día 19 un nuevo mensaje adverso, pues desde Madrid se le comunicaba que Lóriga le había escrito comunicándole *"lo que opina de su enfermedad, que no puede dar un paso, y dice que él iría, pero que si no va a poder moverse o tener que estar en la cama prefiere quedarse"* (el subrayado es nuestro). Esta opinión fue refrendada por otra carta de Pérez Núñez en la que ratifica la debilidad del piloto del autogiro.



Aun así, La Cierva y Loriga no se dieron por vencidos, dando lugar a un intercambio frenético de cartas y telegramas en el que el inventor seguía apostando por el viaje de Lóriga a Farnborough (para lo cual tuvo que ejercer todas sus dotes diplomáticas ante los británicos para retrasar el vuelo). Mientras tanto, el aviador, debido a una nueva recaída, volvía a posponer su presencia hasta el día 30, fecha en que La Cierva telegrafió a Madrid desde Londres comunicando de manera inapelable *"...me decido no esperar más. Tomaré piloto inglés"*, pero aún buscaba la esperanza *"telegrafiadme a París si creéis debe ser [un piloto] español"*. Sin embargo, desde Madrid se le apremiaba por telegrama el 1 de octubre: *"Sólo tú puedes decidir"*, dada la imposibilidad de encontrar un piloto en España por estar todos participando en la campaña de África.

La Cierva negoció todo lo que pudo con las autoridades británicas e, incluso llegó a contactar con el aviador Ignacio Jiménez Martín en París para que tripulara el C.6 bis, pero Jiménez se negó. Pero La Cierva aún buscó el día 8 la posibilidad de contar con Lóriga al recibir noticias desde Madrid de que el día 15 de octubre Lóriga podría estar en Farnborough. No obstante, ese mismo día se le comunicó la imposibilidad de que viajara por un motivo médico inapelable en contra de Lóriga: *La enfermedad que había padecido y las recaídas que tuvo justificaban el temor de que, aun con el mejor deseo, no se encontrase en condiciones físicas de poder realizar las pruebas con aquellas garantías con que seguramente se habrían realizado con su intervención en plena salud.* Por último, se produjo una bonanza climatológica en Londres que restó argumentos a La Cierva, quien fue apremiado el día 9 por el Ministerio del Aire británico para iniciar las pruebas.

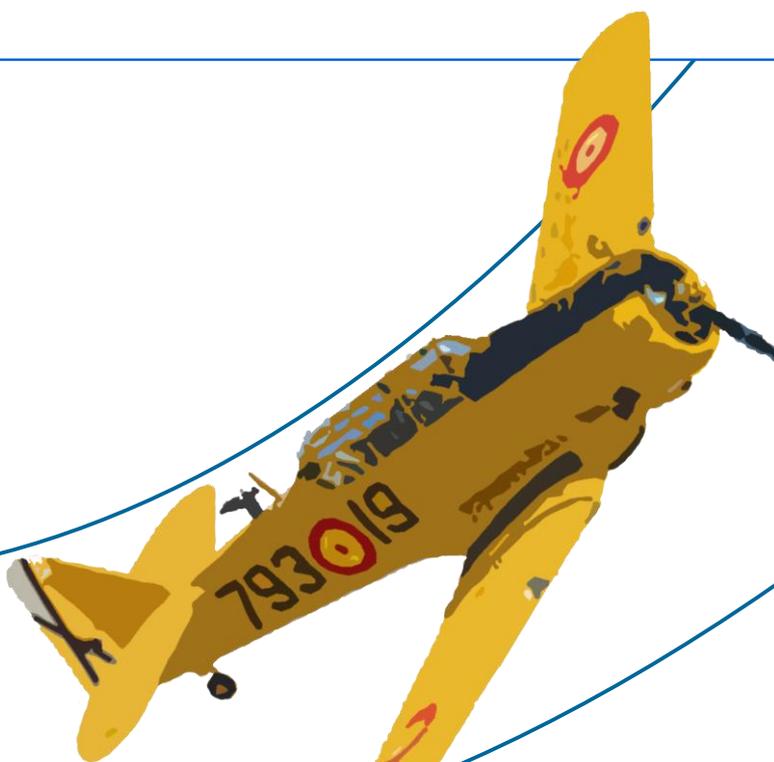


La Cierva había hecho todo lo posible para que Lóriga estuviera en Londres. Ese mismo día telegrafió a Madrid indicando que al día siguiente comenzaría las pruebas. Ricardo de la Cierva escribió a Lóriga comunicándole el contenido del telegrama, a lo que Lóriga *nada dijo*. El documento de la FEHL concluye diciendo que *nos confirmamos en la idea que teníamos de que [Lóriga] reconocía la imposibilidad de asegurar que el día 15 [de octubre] podría salir en condiciones de soportar el viaje, el cambio de clima y los esfuerzos necesarios para realizar los ensayos en Londres sin grave riesgo para su quebrantada salud.*

El día 10, Courtney, después de recibir todo tipo de detalles en tierra por parte del ingeniero español, hizo una exhibición completamente exitosa, mostrando la capacidad del autogiro para efectuar, a escasa velocidad, descensos verticales que encantaron a las autoridades civiles y militares británicas. Por el contrario, entre Lóriga y La Cierva se abrió un abismo.



La Cierva recibe la felicitación del Ministro del Aire británico ante Courtney (AHEA)



Boletín de historia

Colaboran en este número:

Carlos Lázaro

Shery

Archivo FIO

AHEA

IHCA

Diseño original de Luis Díaz García

© Aviso legal:

Todos los contenidos de este boletín son propiedad de la Fundación Infante de Orleans o de sus autores. No está permitida su utilización sin autorización expresa.