



LA CIERVA C-30 (1933)



Fue el primer autogiro puro, totalmente desprovisto de alas. La apoteosis del triunfo de Juan de la Cierva. El C-30 se presentó en abril de 1933 y en 1934 el propio inventor realizó una gira por España pilotando él mismo el autogiro y aportando en el Dédalo. Se construyeron 150 ejemplares y además de en Gran Bretaña fueron contruidos en Francia por Loirè et Olivier y en Alemania por Focke-Wulf, España adquirió dos para Aviación, dos para la Armada y uno para

González Byass. Todos ellos se perdieron durante la Guerra Civil.

El ejemplar que se exhibe fue construido con motivo del centenario de la Cierva. Se llegó a un acuerdo entre el Ejército del Aire y la Fundación La Cierva con el museo de la RAF en Hendon, Londres, para la entrega de algunos componentes y el préstamo para su copia del modelo que tienen allí en exposición y que sirvió durante la WW II. A cambio se les dio una Bücker Bü-131 en estado de vuelo. Este museo contribuyó con las ruedas y el motor Siemens SH-14.

El 15 de enero de 1998 voló con el Manix a los mandos y no sin incidentes. Tras muchas pruebas satisfactorias, en junio de 2.000 hizo el último vuelo y se decidió su entrega al museo.

En 1933 Robert Noorduyndiseñó para Pitcairn el que fue el autogiro más grande de su época. Único con cabina para cuatro personas y con múltiples adelantos técnicos. El proyecto para para la transformación para uso sanitario de este robusto autogiro consistía en la modificación de las puertas de entrada al habitáculo y la instalación de soportes para dos camillas. Una posición sentada se reservaba para un sanitario o para otro pasajero. Estos mínimos cambios hacían a este autogiro el más indicado para este tipo de transporte.

En 1933, en el mes de Junio, el Dr. G.P. Lawrence publicó en la prestigiosa revista "U.S. Air Services" el proyecto de autogiro ambulancia en su artículo "Ambulantes take to the air". Este autogiro utilizaba controles aerodinámicos de vuelo y de ahí el llevar alas. El rotor se usaba sólo



para producir sustentación, pero también podía moverse en ángulo de ataque con funciones de compensador. Se construyeron cuatro ejemplares y como consecuencia de la “Gran depresión” Pitcairn abandonó la producción de autogiros. Llevaba un motor Wright R-975-E2 de 420 CV. Su velocidad máxima era de 190 km/h y alcance 560 km.

El propio Juan de la Cierva pilotó este modelo aterrizando en el campo de fútbol americano Soldiers Field de Chicago, acompañado de Harold Pitcairn cuando iban a recoger la medalla de oro Guggenheim en la Exposición Internacional de Chicago de 1933.

En 1934, el 7 de marzo. Se marcó un hito en la historia de la aviación española cuando Juan de la Cierva realizó con éxito el primer apontaje (aterrizaje) y posterior despegue de un autogiro, el modelo C.30, sobre la cubierta del portahidroaviones Dédalo de la Armada Española convirtiendo al C-30 en la primera aeronave de ala rotatoria que despegaba desde un portaviones.

PROYECTO DE AUTOGIRO-AMBULANCIA PA-19

La maqueta expuesta es un modelo radio controlado a escala 1/10 del proyecto de primer aparato de alas rotatorias específicamente diseñado para el transporte de enfermos.

Especificaciones (C.30A)

Tripulación: Uno (piloto)

Longitud: 6 m (19,7 ft)

Diámetro rotor principal: 11,3 m (37 ft)

Altura: 3,4 m (11,1 ft)

Peso vacío: 554,5 kg (1222,1 lb)

Peso máximo al despegue: 818 kg (1802,9 lb)

Planta motriz: 1× motor radial de 7 cilindros refrigerado por aire Armstrong Siddeley Genet Major IA.

Potencia: 108 kW (149 HP; 147 CV)

Velocidad máxima operativa 177 km/h (110 MPH; 96 kt)

Velocidad crucero 153 km/h (95 MPH; 83 kt)

Alcance: 458 km (247 nmi; 285 mi)



REFERENCIAS

-Aviones Militares de España 1986, pág. 154, Editorial I.H.C.A.

- <https://es.wikipedia.org>.

Enlace youtube para el autogiro de La Cierva:

<https://www.youtube.com/watch?v=Y4MwxHCzGbY>