

**Zeitschrift:** Rivista militare della Svizzera italiana  
**Herausgeber:** Lugano : Amministrazione RMSI  
**Band:** 42 (1970)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Aerei famosi : Il Douglas DC-3  
**Autor:** Petrucci, Alberto  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-246110>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Aerei famosi: Il Douglas DC-3

di ALBERTO PETRUCCI

Douglas Commercial 3: se dovessimo indicare un solo aeroplano come il più famoso di tutti i tempi, sceglieremmo senz'altro per la sua diffusione, la sua versatilità e la sua longevità il DC-3, il celeberrimo «Dakota», il famoso C-47 «Skytrain» (1) o C-53 «Skytrooper» (2) della II guerra mondiale, il buon «old faithful Three» (3) o «Dizzy» «Three» (4) — come era affettuosamente chiamato dai suoi piloti —, l'aereo che coloro che vissero, volarono e soffersero con esso sotto tutti i cieli del mondo, in pace ed in guerra, hanno con giusta gratitudine definito «a grand old lady» (5).

Nessun velivolo fu più universalmente noto, e nessuno più intensamente usato e così a lungo del DC-3, ancora oggi diffusissimo in tutti i continenti, vuoi in raffinate vesti civili, vuoi in più ruvidi panni militari.

Il suo «curriculum vitae» è unico e eccezionale. Originariamente aereo di linea terrestre, è stato impiegato come vagone-letto volante, trasporto merci civile e militare, ambulanza, lancio paracadutisti, traino alianti e rimorchio bersagli, foto-ricognitore diurno e notturno, «pathfinder» (6), posto di comando mobile, soccorso naufraghi, bombardiere, assaltatore tattico, banco di prova motori e attrezzature varie, aula volante, per ricerche minerarie, meteorologiche e aerodinamiche, come idrovolante, anfibia, o fornito di sci, come aliante, turboelica, belvedere volante, e persino — ormai inabile al volo — come ristorante terrestre, dando vita ad un'infinità di versioni civili e militari che assunsero le più disparate denominazioni.

Ma procediamo con ordine. Paradossalmente quello che doveva essere il più grande aereo di linea del mondo dando negli anni trenta un decisivo avvio allo sviluppo dell'aviazione commerciale — ed esercitando quindi una netta concorrenza ai trasporti ferroviari — è stato concepito proprio nell'interno di una vettura ferroviaria, e precisamente sull'espresso Los Angeles - Kansas City.

---

(1) «Treno del cielo».

(2) «Trasporto truppe del cielo».

(3) «Vecchio fedele tre».

(4) Affettuosa storpiatura della pronuncia inglese delle lettere D.C.

(5) «Una grande vecchia signora».

(6) «Guida»; pathfinder erano chiamati nella 2a Guerra mondiale gli aerei incaricati di segnalare con bombe incendiarie, fumogene o bengala il bersaglio alle formazioni di bombardieri.

Varie furono le ragioni che concorsero alla sua nascita. All'inizio degli anni trenta diverse linee aeree americane stavano attraversando un periodo di crisi. I loro vecchi, lenti e poco confortevoli velivoli (bimotori Curtiss «Condor» biplani, e trimotori Ford e Fokker) volavano attraverso l'America quasi vuoti. Occorrevano urgentemente macchine moderne, veloci, confortevoli e sicure che inducessero il pubblico a servirsi dei trasporti aerei.

Tra le linee aeree che furono immediatamente impressionate dalle caratteristiche del nuovo aeroplano è da segnalare la United Air Lines che passò immediatamente alla Boeing un'ordinazione per l'acquisto di sessanta 247 (in realtà ne vennero poi costruiti in tutto 75, modificati successivamente in 247D, 27 dei quali furono usati dall'U.S. Army come C-73 per trasporto personale e addestramento).

Mister Jack Frye, presidente nel 1932 della T.W.A. (Transcontinental & Western Airlines) di recente nascita, all'esame della situazione creatasi decise — in vista delle necessità presenti e future della giovane compagnia — di rinnovare la propria flotta (composta dei soliti superati trimotori Ford, prodotti dal 1920 sino al 1931) con un aereo che potesse decisamente imporsi sul mercato per le sue superiori caratteristiche di comfort e sicurezza.

Si mise quindi in contatto con il suo amico Donald Douglas, presidente della Douglas Aircraft Company Inc. di Santa Monica, California, disponibile per un'eventuale produzione di un nuovo aereo di linea, essendo in fase di completamento la fornitura degli anfibi «Dolphin 8», e degli 0-43A e 0-46 A da osservazione per l'U.S. Army costruiti dalla Ditta.

Frye e Douglas discussero a lungo sul tipo di velivolo occorrente, ed a seguito di questi contatti la Douglas ricevette l'incarico ufficiale di progettare un aereo commerciale che fosse più veloce, più economico e sicuro, e capace di portare un carico maggiore a maggior distanza di qualunque altro del suo tempo. Incarico — come si vede — tutt'altro che facile da soddisfare.

Ma Donald Douglas era un uomo pieno di risorse. Egli riunì alcuni dei suoi più stretti e fidati collaboratori — tra i quali Harry Wetzel, suo braccio destro, e Arthur Raymond, suo abile assistente capo progettista — e li spedì da Los Angeles a Kansas City a conferire con Frye. E per non farli presentare a mani vuote, diede loro l'incarico di preparare

---

durante il lungo viaggio in treno un progetto di massima che soddisfacesse alle esigenti richieste della T.W.A.

Fu così, nel chiuso scomparto di un vagone ferroviario, che nacque il DC-1.

Quando Frye vide i disegni, rimase abbastanza soddisfatto. Arrecò alcune modifiche al progetto di massima — preoccupandosi soprattutto dell'economia di esercizio della nuova macchina — e diede senz'altro il via allo studio definitivo.

Sebbene si trattasse di un modello completamente nuovo per quei tempi, il DC-1 non creò eccessive difficoltà ai suoi progettisti; sperimentato con cura alla galleria aerodinamica del California Institute of Technology, si comportò molto bene.

Consegnato alla T.W.A. con la matricola X223Y, il prototipo del DC-1 — potenziato da due motori Wright Cyclone R-1820-F 25 da 875 CV l'uno — prendeva il volo per la prima volta il 1. dicembre 1933 affidato alle esperte mani di Tommy Tomlinson, noto pilota della T.W.A., e di Edmund Allen, capo collaudatore della Douglas.

Estesamente provato per cinque mesi per un totale complessivo di 200 ore di volo, l'aereo rivelò caratteristiche così buone, da richiedere solo poche modeste modifiche. Con 2 uomini di equipaggio e 10 passeggeri a bordo aveva una quota di tangenza pratica a pieno carico di circa 3.000 m, veramente notevole per quei tempi; se poi uno dei motori si arrestava improvvisamente a metà decollo, era capace di sollevarsi ugualmente da terra e salire senza sforzo a pieno carico di 8.165 kg sino a 2.500 m.

Del DC-1 non vennero tuttavia costruiti altri esemplari: il prototipo — conosciuto con il soprannome di «good old 300» (7) (dal numero scritto sulla sua deriva) dagli uomini che lo avevano costruito e fatto volare — dopo aver portato 4.000 passeggeri in voli di propaganda di dieci minuti ciascuno per conto della T.W.A., fu acquistato dal famoso miliardario-pilota-regista americano Howard Hughes, e da questi passò più tardi nelle mani di un uomo d'affari di S. Francisco. Fu poi venduto all'inglese Lord Forbes nel maggio 1938, ceduto alla Francia nel settembre dello stesso anno, e acquistato infine dalle Lineas Aeros Postales Espa-

---

(7) «Buon vecchio 300».

nolas terminò la sua carriera fracassandosi a Malaga nel dicembre del 1940.

Dal DC-1 fu direttamente derivato il DC-2, esteriormente identico al suo predecessore salvo un allungamento della fusoliera di soli 50 cm, la qual cosa permetteva di aumentare il numero dei passeggeri a 12-14. La buona prova fornita dal DC-1 consentì di esaurire i collaudi in volo del nuovo velivolo da parte della T.W.A. in un solo mese. Ed in detti collaudi erano compresi decolli con arresto di uno dei motori a metà corsa, e persino due prove di atterraggio sul ventre, che — grazie alla particolare disposizione sporgente delle ruote del carrello principale in posizione retratta — si conclusero nel più felice dei modi con danni alle sole eliche.

Il DC-2 — potenziato da due motori Pratt & Whitney da 710 CV l'uno azionanti eliche tripale metalliche del diametro di 3,35 m (gli ultimi esemplari costruiti montavano però dei Wright Cyclone GR.1820 da 875 CV ciascuno) — aveva caratteristiche superiori a quelle già buone del DC-1. Poteva infatti volare con un peso totale di 8.407 kg ad una velocità massima di 338 km/h.

Il DC-2 cominciò ad essere prodotto in serie nel 1933, ed il primo esemplare fu consegnato alla T.W.A. il 15 maggio 1934. E' interessante notare che nell'aprile del 1940 detto esemplare aveva già totalizzato 10.000 ore di volo, ed era stato in pratica completamente ricostruito ben tre volte.

Prodotto nel 1935 al ritmo di un esemplare ogni tre giorni, il DC-2 fu subito ordinato — oltre che dalla T.W.A. — anche dalla Pennsylvania Central Airlines, dalla Delta Airlines, e poi via via da altre compagnie, anche europee (che adottarono talvolta motori di fabbricazione nazionale), per un totale di 138 esemplari, molti dei quali ancora in servizio negli anni cinquanta in varie parti del mondo.

I trasporti Douglas ebbero subito modo di dimostrare clamorosamente le loro eccellenti qualità. Nell'ottobre del 1934 un DC-2 della K.L.M. olandese prese parte alla gara aerea Inghilterra-Australia indetta da Sir Macpherson Robertson per il Victorian Centenary, e diede parecchio filo da torcere — cedendo solo di stretta misura — al suo antagonista De Havilland D.H.88 «Comet», un bimotore biposto da corsa costruito espressamente in Inghilterra per detta gara.

Nel 1935, il pilota D.W. Tomlinson della T.W.A. conquistò ben 12 record internazionali e parecchi record americani di categoria, segnalandosi particolarmente con un volo Los Angeles - New York effettuato — con l'ausilio di un dispositivo di pilotaggio automatico — in 11h 5' 45". A seguito della rapida diffusione del DC-2 — e del largo favore che esso andava incontrando nel pubblico — il traffico sulle linee aeree dove veniva impiegato subì presto un notevole incremento, anche nelle ore notturne.

Tra le avioilinee che più rimasero impressionate dal successo ottenuto dalle loro concorrenti (che avevano adottato i nuovi moderni velivoli) fu la giovane American Airlines, creata nel maggio del 1934, ed il cui esordio era stato disastrosamente passivo dati gli antiquati aeroplani con i quali era equipaggiata — i soliti Fokker, «Condor», e altri del genere — volavano spesso vuoti, nonostante che la A.A. avesse posto particolare cura per offrire ai suoi passeggeri il massimo del comfort, arrivando a dotare i vecchi Curtiss «Condor» di comode cuccette per i lunghi voli notturni.

Per risalire lo svantaggio il presidente della Compagnia, C.R. Smith, decise quindi di ordinare qualcosa che fosse ancora migliore del già ottimo DC-2, troppo stretto di fusoliera per ospitare il lussuoso arredamento notturno che egli desiderava adottare sui suoi velivoli.

Così nell'estate del 1935, sotto la guida del capo progettista della Douglas Fred Stineman e del capo ingegnere dell'A.A. William Littlewood, un gruppo di tecnici si mise alacremente al lavoro.

Vennero apportate alcune modifiche al progetto del DC-2: fu aumentata l'apertura alare di 3,05 m (cioè complessivamente da 25,91 a 28,96 m), allargati e modificati nel disegno gli impennaggi, fu allungata ancora la fusoliera di un metro circa (passando da 18,90 a 19,96 m), e venne anche allargata ed arrotondata onde poter ospitare comodamente 14 cuccette sovrapposte a due a due, oltre ad una speciale cabina a prua atta ad alloggiare coppie desiderose di maggiore intimità.

L'aumento del peso totale (salito a 11.340 kg) fu compensato incrementando la potenza dei motori, inizialmente da 850 CV l'uno, ma sostituiti in seguito da due Wright SGR-1820-G2 da 1.000 CV l'uno, o da due Pratt & Whitney SB3G sempre da 1.000 CV.

---

Nacque così il Douglas DST (Douglas Sleeper Transport) (8), il primo esemplare del quale — contraddistinto dal numero di costruzione 1494 e dalla matricola di registrazione civile XI 14988 — decollò per la prima volta il 17 dicembre 1935 pilotato da Carl A. Cover (veramente il giorno esatto del 1. decollo risulta piuttosto controverso pur nella vasta bibliografia che abbiamo consultato; pensiamo che il giorno 17 sia stato preferito da molti autori per la coincidenza bene auspicante con il 32<sup>mo</sup> anniversario dello storico volo dei fratelli Wright).

Dopo opportuni collaudi, l'aereo fu consegnato all'A.A. il 29 aprile 1936. Furono costruiti in tutto dalla Douglas 38 DST.

Ed eccoci finalmente giunti al velivolo più famoso della serie — che è poi l'oggetto del nostro articolo — il celeberrimo DC-3.

Tecnicamente esso si presentava come un diretto derivato del DST, privato delle cuccette e dotato di tre file (anziché due, come sul DC-2) di normali sedili, in grado quindi di accogliere 21 passeggeri invece di 14 (tale numero venne poi ulteriormente aumentato su certi esemplari sino ad ospitare 26 ed anche 32 passeggeri). A questo considerevole aumento di carico pagante corrispondeva un aumento del costo di esercizio, rispetto al DC-2, solo del 3 per cento.

Naturalmente anche la potenza installata subì alcuni ritocchi, con l'adozione di due Wright Cyclone R-1820 da 1.200 CV l'uno (furono in seguito spesso montati anche due Pratt & Whitney R-1830 di uguale potenza).

Collaudato da Harlan Hull e Walt Hamilton, il DC-3 dimostrò sin dal primo volo tali doti di docilità e sicurezza (anche per la grande riserva di potenza motrice di cui godeva, e che lo metteva in grado di fronteggiare qualsiasi situazione di emergenza) — persino superiori a quelle già ottime del DC-2 — da entusiasmare letteralmente i suoi piloti, e lo stesso Douglas, che non solo aveva supervisionato ogni dettaglio del disegno e della costruzione di tutti i modelli DC, ma aveva partecipato con i piloti e gli ingegneri anche a molti dei voli di collaudo.

L'aereo venne dotato del dispositivo di pilotaggio automatico appena realizzato dalla Sperry Gyroscope Co., della migliore strumentazione

---

(8) Letteralmente: Trasporto Dormiglioni Douglas; più correttamente Trasporto Letto Douglas.

---

possibile, e di eliche a velocità costante Hamilton; particolari cure furono dedicate all'eliminazione delle vibrazioni ed all'insonorizzazione dello scompartimento passeggeri.

Il primo Douglas ufficialmente designato come DC-3 — contraddistinto dal numero di costruzione 1545 e dalla matricola civile NC16009 — fu completato nell'agosto del 1936, ed entrò in servizio con l'A.A. esattamente il 18 agosto.

Il velivolo fu un successo immediato. Venduto a 110.000 dollari ad esemplare, fu immediatamente ordinato dalle principali compagnie di navigazione aerea americane e straniere.

Con la comparsa del DC-3, il presidente della United Air Lines dovette ammettere che i suoi Boeing 247 erano ormai superati. Non solo il DC-3 era più spazioso, veloce e confortevole di ogni altro aereo civile dell'epoca, ma era anche più economico da operare. Perciò fu costretto a provvedere all'acquisto di una nuova flotta di DC-3 e di DST.

Saggia decisione, perché solo due anni dopo l'entrata in servizio dei DC-3, il traffico aereo era già più che raddoppiato. Nel 1938 il DC-3 svolgeva da solo il 95 per cento del traffico di linea americano, ed era anche in servizio con 30 avioilinee straniere. Nel 1939, il 90 per cento del traffico di linea mondiale era sopportato dai DC-3.

Sino al 1940 ne erano già stati costruiti 400 o 500 esemplari — un centinaio dei quali per l'esportazione — in servizio con l'A.A., la T.W.A., l'Eastern Air Lines, la United Air Lines, la Braniff, la Pennsylvania Central Airlines, la Compagnia Mexicana de Aviacion, le sud-americane Panagra (Pan American Grace Airways), Panair do Brasil, Linea Aeropostal Venezolana, le australiane Airlines of Australia e Australian National Airways, la giapponese Air Transport e la China National Aviation Corporation.

Non soltanto questa pioggia di ordinazioni sanzionò il successo del DC-3, ma Donald Douglas ebbe anche la soddisfazione di essere convocato alla Casa Bianca dal presidente Roosevelt il 1. luglio del 1936, per ricevere il Collier Trophy quale riconoscimento per aver creato il miglior trasporto bimotore commerciale.

Anche in Europa, come vedremo dettagliatamente più avanti, l'affermazione e la diffusione del DC-3 fu rapida.

Naturalmente le varie avioilinee adottarono spesso trasformazioni, co-

me l'adozione di motopropulsori diversi, ed arredamenti particolari. Segnaliamo a questo proposito una particolare versione realizzata dalla Douglas per la T.W.A. — denominata «Sky Club» (9) — costituita da un arredamento misto parte con sedili parte con letti.

Velivoli Douglas vennero impiegati su larga scala nelle operazioni di soccorso durante la disastrosa inondazione dell'Ohio del 1937, ed a seguito dell'uragano che devastò il New England nel 1938.

Naturalmente purtroppo si dovettero registrare anche alcuni gravi incidenti. Il primo di essi avvenne nel dicembre del 1936, quando un DC-3 dell'United Air Lines precipitò a San Francisco durante la fase di atterraggio. L'inchiesta successiva individuò la causa del sinistro nell'accidentale caduta del microfono del secondo pilota, sfortunatamente incastratosi tra i comandi così da bloccarli.

Anche le inchieste che seguirono i successivi disastri si risolsero sempre con un verdetto di totale assoluzione circa le doti dell'aereo e la sua sicurezza, essendo tutti dovuti a cause contingenti.

Nell'aprile del 1940 i DC-3 volavano in tutto il mondo percorrendo ogni giorno un numero di chilometri pari a diciassette volte il giro dell'equatore.

La ragione della rapida travolgente affermazione di questo aereo di linea dalla sagoma ancor oggi elegante e moderna è semplicissima. Esso conquistò il mondo unicamente perché nessuna nazione fu in grado di costruire in quell'epoca un aeroplano del genere allo stesso prezzo.

Anthony Fokker, che voleva costruire su licenza esclusiva il DC-3 per i paesi europei, dovette rinunziarvi e limitarsi alla rappresentanza esclusiva per l'Europa dei velivoli costruiti in America, perché se avesse insistito nel suo progetto gli esemplari che sarebbero usciti dalle sue officine sarebbero venuti a costare di più di quelli spediti semi-montati via mare ai porti di Rotterdam e Cherbourg.

Il DC-3 fu invece costruito su licenza in Giappone dalla Nakajima — che già nel 1934 aveva stipulato con la Douglas un contratto per produrre su licenza il DC-2 — ed il primo esemplare da essa realizzato fu completato nel settembre 1938. Conosciuto come L2D2-3 «Tabbis» (10),

---

(9) «Club del cielo».

(10) «Zitellona».

fu dotato in seguito di motori nazionali, ed utilizzato per scopi civili e militari. Ne vennero costruiti in tutto dalla Nakajima e dalla Showa Aircraft 450 esemplari.

Anche l'U.R.S.S. — dopo aver acquistato dalla Douglas 18 DC-3 tra il 1936 ed il 1939 — cominciò a produrlo su licenza, equipaggiato con motori nazionali M-62 nelle Officine Aeronautiche di Stato a partire dal 1940 sotto la direzione di Boris Lisunov. Sembra che nell'estate del 1941 se ne producessero già 30 o 40 al mese, ribattezzati prima PS-84 e poi Li-2, per gli usi della compagnia di linea russa Aeroflot.

In Europa — tramite la Fokker — i DC-3 vennero impiegati per la prima volta dalla K.L.M. olandese nel settembre 1936. Poi furono ordinati anche dalla svedese A.B.A. (Aktiebolaget Aerotransport), dalla cecoslovacca C.L.S. (Ceskoslovenska Latecka Spolecnost), dalla Swissair svizzera, dall'Air France (che ne acquistò un solo esemplare), dalla belga Sabena, dalla polacca LOT. (Polskie LinieLotnicze), dalle ungheresi L.A.R.E.S. e M.A.L.E.R.T. e dalle Avio Linee Italiane.

Molte ordinazioni di DC-3 da parte di compagnie europee — e il conseguente sviluppo di una fiorente rete aerea commerciale in Europa — furono bruscamente interrotte nel settembre 1939 dallo scoppio della seconda guerra mondiale.

Le nazioni invase dalle truppe tedesche ebbero molti dei loro aerei civili distrutti o catturati dalla Luftwaffe; quelli catturati andarono a potenziare la linea di volo della Deutsche Lufthansa (un DC-3 della Sabena, immatricolato 00-AUH, rifugiatosi originariamente in Algeria, dopo la resa della Francia fu dai collaborazionisti di Vichy consegnato agli italiani).

Parecchi velivoli — però — con i loro equipaggi riuscirono a riparare in Inghilterra dove vennero usati per collegamenti civili, o — nella maggior parte dei casi — assorbiti dalla R.A.F., furono adibiti a compiti militari. Di essi molti sopravvissero al conflitto, e — dopo il V-day — furono dagli inglesi restituiti ai legittimi proprietari, contribuendo al risorgere delle rispettive linee aeree.

I pochi paesi rimasti neutrali svolsero un'attività di volo forzatamente ridotta, e non priva di pericoli nei cieli percorsi da agguerriti cacciatori sempre in cerca di preda: come la Swissair, che — immagazzinato il grosso della sua flotta aerea in attesa di tempi migliori — tenne in attività due soli DC-3 sotto l'egida della Croce Rossa; o ancora come la

Svezia, che continuò ad effettuare sia pure in misura ridotta i suoi collegamenti aerei con Mosca, Berlino e Londra, avendo però cura di far dipingere — a scampo di equivoci — la parola SWEDEN in grossi caratteri neri sui fianchi e sul ventre dei suoi velivoli.

A titolo di curiosità riportiamo un episodio accaduto nell'estate del 1941 nella lontana Asia, quando un DC-3 della China National Aviation rimase gravemente danneggiato ad un'ala durante un attacco di bombardieri giapponesi a Suifu. Occorreva naturalmente sostituire l'ala inseribile, ma nessuna ala di DC-3 era in quel momento disponibile. Dopo pazienti ricerche si riuscì ad ottenere via aerea l'ala di un DC-2, che — sebbene più corta ed in grado di sostenere un carico molto minore di quella del DC-3 — fu ugualmente applicata al velivolo infortunato, che così riparato riuscì a decollare ed a volare egregiamente. Fatto che riprova le eccellenti qualità della macchina.

Se lo scoppio delle ostilità frenò sul nascere il prosperoso sviluppo di molte aviolinee civili, tuttavia esso apportò una spinta decisiva alla produzione in grande serie dei bimotori Douglas.

Sin dall'affermazione del DC-2 sulle linee aeree commerciali, l'Army e la Navy americane — in cerca di velivoli per il trasporto di ufficiali, truppe e materiali su lunghe-medie distanze — avevano cominciato a guardare con interesse ai velivoli Douglas.

Dopo l'acquisto sperimentale nel 1936 di un DC-2 — ribattezzato C-32 e sottoposto a severe prove statiche a Wright Field — l'U.S. Army ordinò 18 C-33 (simili al C-32, ma con impennaggi più grandi e più larga porta di carico), due YC-34 (DC-2 con diverso arredamento interno), e nel 1939 35 C-39 a 16 posti (noti anche come DC-2<sup>1/2</sup>, per essere costituiti dalla fusoliera del DC-2 e dalla sezione centrale, gli impennaggi ed il carrello del DC-3), due C-41, un C-42 (al quale se ne aggiunsero in seguito altri due con la trasformazione di due C-39), un C-41A (un DC-3 per 23 passeggeri) ed un C-42.

Anche l'U.S. Navy ordinò dei DC-2 — ribattezzandoli R2D-1 — che vennero impiegati pure dall'U.S. Marine Corps nelle manovre del 1939. L'interesse delle forze americane per i trasporti Douglas era soprattutto dovuto al fatto che l'Army Air Corps non era riuscito ad ottenere dall'industria un trasporto soddisfacente per un impiego militare.

Così si decise di impiegare i velivoli civili in produzione più affermati, e quindi naturalmente la scelta cadde sul DC-3.

---

In verità questo aereo — che doveva conquistare la sua maggiore fama proprio come velivolo militare — non era del tutto tagliato per tale impiego.

Per cominciare era troppo leggero, inadatto a trasportare carichi pesanti e ingombranti, il cui imbarco si presentava oltretutto poco agevole per l'altezza da terra e la ristrettezza della porta principale d'accesso alla fusoliera. Però in compenso era un velivolo sicuro, di facile pilotaggio, in grado di volare pressoché con qualunque tempo, di agevole manutenzione, e — soprattutto — già in regolare produzione di serie.

Fu quindi richiesto alla Douglas di apportare una serie di modifiche al DC-3 standard, consistenti nell'irrobustire convenientemente il pavimento e l'accesso posteriore alla fusoliera in modo da sopportare carichi pesanti concentrati, nell'adottare ampie porte di carico sul fianco sinistro, motori più potenti onde contare su maggiori riserve di energia in emergenza, nel predisporre panche laterali per 27 passeggeri, ed attacchi per eventuali carichi esterni.

Furono montati due motori Pratt & Whitney «Twin Wasp» R-1830-92 da 1.200 CV (invece dei Wright Cyclone usati sui DC-3 civili), ed il peso operativo passò da 11.340 kg a 13.290 kg (in versioni successive si arrivò anche a più di 15.876 kg).

L'aereo così trasformato fu ribattezzato C-47 «Skytrain», e nel settembre 1940 ne vennero ordinati dall'Air Corps 545 esemplari, e 30 dal Naval Air Transport Service come R4D-1. Essendo in quel periodo le officine di Santa Monica impegnate nella produzione di altri modelli, come l'A-20, essi vennero costruiti nei nuovi stabilimenti Douglas di Long Beach.

Nel giugno 1941 vennero ordinati 100 C-53 (versione passeggeri del C-47), e nel settembre dello stesso anno 50 C-53 e 70 C-47.

Long Beach costruì 953 C-47 (poi modificati in C-47A aventi diverso impianto elettrico) e 2.832 C-47A, mentre una terza officina aperta dalla Douglas a Tulsa, nell'Oklahoma, produceva 2.099 C-47A.

Sebbene i primi C-47 fossero costruiti nell'ottobre del 1941, essi entrarono in servizio solo nel gennaio 1942, per cui il 7 dicembre 1941 — quando i giapponesi scatenarono il loro attacco di sorpresa contro le forze americane a Pearl Harbour — l'Army Air Force non disponeva praticamente che di una cinquantina tra C-32 e C-39. E furono proprio i C-39

a venire intensamente utilizzati — sotto l'incalzare dell'offensiva giapponese — nelle operazioni di sgombero delle Filippine.

Sottoposta improvvisamente all'intensa pressione degli avvenimenti, la macchina bellica americana fece subito appello a tutte le risorse disponibili. Molti DC-3 e DST in servizio con le linee aeree civili vennero requisiti per le impellenti necessità delle forze armate: 36 dalla U.S. Airlines, ribattezzati C-48, e parecchi altri da altre compagnie, ribattezzati C-49 (108), C-50 (14), C-51 (1), C-52 (5), C-68 (2) e C-84 (4). Queste versioni differivano tra loro per i motori, adottati, o per le installazioni interne, o per la collocazione della porta d'ingresso principale sul lato destro o sinistro della fusoliera, o per le capacità di carico, e diedero luogo a tutta una serie di sottoversioni (solo del C-49 se ne conoscono ben 11, dal C-49 iniziale sino al C-49K).

Le linee aeree fornirono all'Air Transport Command — creato il 1. luglio 1942 — anche sperimentati operatori in grado di essere impiegati come ottimi organizzatori del nuovo servizio, ed eccellenti piloti già ben affiatati con i loro apparecchi.

Al C-47A seguì il C-47B, fornito di motori d'alta quota R-1830-90 e di serbatoi supplementari, e quindi in grado di operare a grandi altezze al di sopra dei massicci dell'Himalaia sull'importante rotta militare India-Cina. Trecento C-47B furono costruiti dalle officine di Long Beach e 2.808 — oltre a 133 TC-47B da addestramento al volo strumentale — a Tulsa.

Nell'estate del 1942 fu costituito il Troop Carrier Command, e fu proprio alle dipendenze di esso che i C-47 svolsero il loro più intenso e proficuo lavoro, trasportando intere unità combattenti direttamente sui campi di battaglia, sia paracadutandole dall'alto, sia rimorchiandole a bordo dei grossi alianti da trasporto «Waco» e «Horsa». La Sicilia, Burma e la Normandia non sono che tre delle tappe più famose di questo tipo d'impiego.

Nell'ottobre del 1941 entravano in servizio i primi C-53 «Skytrooper», che con i C-47 dovevano costituire la più importante versione militare del DC-3. Ne vennero infatti costruite diverse varianti per un totale complessivo di 378 esemplari.

A Tulsa fu anche prodotta una variante del C-47B, denominata C-117, ed arredata lussuosamente per il trasporto di alti ufficiali. Dei 131

C-117 ordinati, solo 17 però furono costruiti, poiché la fine della guerra portò alla cancellazione dell'ordinativo.

Praticamente lo «Skytrain» e lo «Skytrooper» furono impiegati su tutti i fronti della guerra per i più svariati usi, sia dall'aviazione, sia dall'U.S. Navy e dall'U.S. Marine Corps nelle varie versioni R4D.

Il C-47 servì ad equipaggiare anche le forze aeree dei paesi alleati. Fu appunto uno dei primi velivoli forniti dagli U.S.A. agli inglesi, nel 1942, che lo adoperarono nella R.A.F. ribattezzandolo «Dakota» (che è poi il nome con il quale il velivolo è più frequentemente conosciuto). Furono oltre 1.200 i «Dakota» di varie versioni consegnati alla R.A.F. sotto la famosa convenzione «Lend-Lease» (11), ed anch'essi furono impiegati un po' dappertutto, dalla Birmania al Medio Oriente, al Mediterraneo, e durante l'invasione del continente europeo.

«Dakota» furono pure utilizzati dalla Royal Canadian Air Force, dalla Royal Australian Air Force (che utilizzò anche DC-2 militarizzati), dalla Sud African Air Force e dalla Royal New Zealand Air Force.

Diverse centinaia di C-47 potenziati da motori Pratt e Whitney «Twin Wasp» vennero anche ceduti dagli americani ai russi durante la guerra, ed ufficiosamente ribattezzati «Russian Dak» (molti «Dakota» di costruzione russa o americana sono ora in servizio con l'aviazione militare della Repubblica Popolare cinese).

I «Dakota» servirono da cargo merci e trasporto truppe e personale, per lanci di paracadutisti e materiali, come ambulanze, come traino alianti (che, ove necessario, pescavano direttamente a volo da terra con il cosiddetto sistema «pick-up», che consisteva nell'agganciare con uno speciale uncino — volando raso terra — il cavo di traino dell'aliante, disposto per l'occasione su un particolare trapezio onde facilitare l'operazione), e per mille altri impieghi che sarebbe materialmente impossibile ricordare tutti, ma che valsero a attribuirgli il ben meritato appellativo di «Workhorse of the air» (12).

Diversi esemplari furono muniti di sci, onde operare sulle nevi, altri di galleggianti; fu pure costruita una speciale versione anfibia, la XC-47C,

---

(11) «Affitti e Prestiti».

(12) «Cavallo da lavoro dell'aria».

---

fornita di due galleggianti a scarpone Edo con ruote retrattili negli stessi, che ospitavano inoltre serbatoi supplementari di carburante.

Un C-47 fu anche modificato sperimentalmente in aliante nel 1944, e — ribattezzato XCG-17 «Skytrailer» (13) — fu sottoposto nell'estate del 1944 ad una lunga serie di prove a Wright Field a cura dell'Air Technical Service Command. Furono rimossi i motori, e carenate le gondole con leggere capottature aerodinamiche.

Fu sperimentato prima al traino di un C-47, e poi di due C-47 in tandem. Si comportò egregiamente, in modo del tutto simile ai grossi alianti dell'epoca, con in più il vantaggio di poter essere all'occorrenza rapidamente ritrasformato in bimotore (poteva sollevare 7 tonnellate di carico, raggiungere sotto traino i 465 km/h e planare a 56 km/h), ma nonostante questi risultati positivi l'esperimento non ebbe seguito.

Quando — dopo circa 11 anni — il DC-3 fu eliminato dalle catene di montaggio, ne erano stati complessivamente costruiti 10.926 esemplari (compresi i 10.123 delle versioni militari).

Ma — dato il gran numero di esemplari ancora efficienti — la Douglas fu impegnata ancora per molti anni nella produzione di pezzi di ricambio.

Alla fine della guerra, numerosissimi «Dakota» furono dichiarati surplus e venduti a compagnie aeree di tutto il mondo, che basarono principalmente su essi la propria rinascita. Molti andarono ad equipaggiare le aviazioni militari di diversi paesi, ed un buon numero rimase in servizio con l'U.S.A.F.

Persino alcuni dei primissimi esemplari costruiti avevano felicemente superato le molteplici burrasche della guerra, ed erano ancora in ottima efficienza. Mentre i primi 4 DST costruiti erano andati presumibilmente perduti in circostanze che non ci sono note, il quinto, il sesto ed il settimo esemplare — consegnati all'A.A. nel lontano giugno 1936 — erano ancora vivi e vegeti, e così arzilli che ancora nel 1956 svolgevano un ottimo lavoro, particolarmente il quinto, che era arrivato a totalizzare più di 53.000 ore di volo!

Soprattutto la rete aerea europea deve ai «Dakota» surplus la sua resurrezione. Anche in Italia la rinascita dei servizi aerei civili, avvenuta il

---

(13) «Rimorchio del cielo».

14 aprile 1947 — dopo un periodo transitorio con collegamenti limitati e difficili affidati ad aerei del tutto inadatti, come gli S.M.79 o addirittura i «Baltimore» — deve molto al buon vecchio «Workhorse», 32 esemplari del quale, riconvertiti in abiti civili, vennero assegnati 6 alla Teseo, 5 alla Transadriatica, 5 alla S.I.S.A., 2 alla A.L.I. e 14 alla L.A.I., affiancati da pochi trimotori Fiat e quadrimotori S.M.95 e «Lancastrian». Proprio nel momento in cui i «Dakota» consentivano la ripresa dei voli civili in tutta l'Europa, una serie di luttuosi incidenti, ampiamente gonfiati da giornalisti che non si sa se definire più ignoranti o in mala fede, fecero nascere la «Dakota-fobia», arrivando addirittura ad affibbiare all'aereo più sicuro del mondo il lugubre immeritato appellativo di «bara volante».

Come sopra detto, una serie nefasta di incidenti dette il via a questa infondata calunnia.

Prima di tutto vi è da osservare che — data la diffusione del «Dakota» — quasi certamente, se capitava un incidente aereo, il velivolo coinvolto era necessariamente un «Dakota». In secondo luogo la rete d'assistenza al volo era ancora allo stato embrionale, fattore questo decisamente negativo, specie durante la cattiva stagione. Terza e non ultima causa di sinistri: durante la conversione dell'aereo da militare a civile si era provveduto spesso a rimuovere il pavimento rinforzato in modo da diminuire il peso a vuoto dell'aereo. Naturalmente gli enti adibiti al controllo delle aeromobili avevano stabiliti pesi massimi autorizzati al decollo, che tenevano conto di questo fattore.

Esercenti poco scrupolosi però, desiderando sfruttare al massimo la potenza motrice installata, effettuarono spesso voli con sovraccarichi non autorizzati, e sembra che proprio questa sia stata una delle cause più frequenti di incidenti nel primo dopoguerra.

Tuttavia — ad onta di questi luttuosi eventi — il «Dakota» o DC-3 (come vogliamo chiamarlo) continuò la sua onesta quotidiana e preziosa fatica, riacquistando la fiducia del pubblico, abituato ormai è riconoscere il familiare aspetto, sia in veste civile sia militare, in tutto il mondo.

Come aereo militare il «Dakota» tornò a giocare un preziosissimo ruolo nel famoso ponte aereo di Berlino del 1948-49, quando — con i colori della R.A.F. e dell'U.S.A.F. — sostenne buona parte del non facile compito di approvvigionare la città assediata.

Un altro pesante incarico i C-47 del M.A.T.S. lo assunsero durante la guerra di Corea, occupandosi dell'evacuazione dei feriti, del lancio di paracadutisti e rifornimenti, e dello sgancio di bengala per illuminare i bersagli ai bombardieri notturni. Particolarmente degna di menzione l'evacuazione in soli cinque giorni di ben 4.689 feriti da un'area della Corea del Nord, dove i combattenti delle Nazioni Unite erano rimasti circondati da preponderanti forze cinesi.

Un impiego più spiccatamente bellico, e per il quale non era stato certamente costruito, il «Dakota» lo conobbe durante la guerra civile in Grecia, quando — in mancanza di meglio — fu impiegato come bombardiere, fornito di rastrelliere porta-bombe esterne, contro le bande comuniste. Allo stesso impiego lo adattarono gli Israeliani nella primavera del 1948, nella guerra scatenata dai paesi arabi contro lo Stato d'Israele subito dopo la sua proclamazione.

In entrambi i casi, la «grande vecchia signora» — pur costretta a recitare una parte che non rientrava nel suo repertorio — si comportò onorevolmente, secondo il suo solito (i trasporti Douglas non erano nuovi a ruoli bellici: un Douglasa DC-2 era già stato usato come bombardiere nel 1936 dai repubblicani contro le forze franchiste durante la guerra civile spagnola, ed un altro — fornito di mitragliera dorsale e di attacchi centrali per bombe — dai finlandesi contro i russi nel 1940).

Un certo quantitativo di «Skytrain» fu modificato dal M.A.T.S. Air Rescue Service per operazioni di soccorso marittimo, e — contrassegnati dalle sigle SC-47B e SC-47D — volarono con un battello di salvataggio paracadutabile appeso sotto la fusoliera.

Data la longevità dell'aereo e la sua diffusione — nel 1955 si calcolava che nel solo emisfero occidentale volassero ancora 1.500 «Dakota» in servizio commerciale, ed un numero ancora maggiore prestasse servizio in molte aviazioni militari, mentre circa dieci anni dopo, nel 1964, i «Dakota» in circolazione erano valutati essere 3.300 — le utilizzazioni e le modifiche civili e militari continuavano a svilupparsi.

Il «Dakota» entrò in servizio anche nell'Aeronautica Militare Italiana nel 1950, e fu impiegato dall'Aviazione della Somalia durante il protettorato italiano, dalla Scuola Plurimotori di Latina, dal Centro Addestramento al Volo di Guidonia, e dal Reparto Volo dello Stato Maggiore; alcuni esemplari, con muso modificato ed ospitanti particolari appa-

recchiature, sono stati usati per tarare le attrezzature di assistenza al volo dei nostri aeroporti.

Nel 1950 la B.E.A.C. (British Airways Corporation) aumentò la propria flotta di «Dakota» surplus, provvedendo contemporaneamente a modernizzarli. Gli aerei — in pratica completamente ricostruiti presso gli stabilimenti della Scottish Aviation Ltd di Prestwick — portavano 32 passeggeri e 2 uomini di equipaggio, avevano la scaletta di accesso incorporata nel portello ribaltabile in basso, e vennero ribattezzati «Pionair» (14).

Due di essi — contraddistinti dalle matricole civili G-ALXN e G-AMDB — vennero nel 1951 ulteriormente modificati dalla Field Aircraft Services Ltd di Tollerton, in modo da montare due turboelica Rolls-Royce «Dart 505» da 1.547 CVE l'uno (nel 1948-49 erano già stati installati, sempre in Inghilterra e sempre su un DC-3, due turboelica Armstrong Siddeley «Mamba» da 1.013 CVE l'uno a scopo puramente sperimentale).

Ribattezzati «Dart Dakota», servirono per valutazioni di esercizio e per addestramento del personale all'uso dei nuovi propulsori, in vista dell'immissione in servizio dei quadriturboelica civili Vickers «Viscount». Espletato il loro compito, furono riequipaggiati con normali motori stellari e tornarono a svolgere il loro solito lavoro.

Alcuni «Dakota» — dotati di speciali strumenti di ricerche e magnetometri, sistemati in contenitori sospesi sotto la fusoliera o in antenne applicate tutt'attorno al corpo del velivolo e in pretuberanze caudali — furono adibiti a ricerche minerarie.

Altri a ricerche aerodinamiche o meteorologiche, o per riprese fotografiche d'alta quota a scopo cartografico, o vennero utilizzati come banco prova motori, come l'esemplare equipaggiato dalla S.N.C.A.S.O. di una turbina «Palas» da 160 kg/sp appesa sotto la fusoliera per assistenza al decollo.

Altri ancora, forniti di speciali lampade ad arco a mercurio installate nel muso, vennero adibiti a esperimenti di ripresa aerofotografie notturne.

Molti esemplari furono poi forniti di radar di vario tipo, che ne modifi-

---

(14) Storpiatura abbreviativa di due parole inglesi: traducasi in «Pioniere dell'aria».

carono la linea del muso, e diversi di essi, equipaggiati con sci, operarono al Polo Nord ed anche al Polo Sud con le spedizioni antartiche americane. Anzi il primo aereo ad atterrare al Polo Sud fu proprio un R4D dell'U.S. Navy — ribattezzato «Que sera sera» — che posò il suo carello fornito di ruote e sci sulla calotta antartica il 31 ottobre del 1956. Pure PS-84 e Li-2 russi vennero impiegati dall'U.R.S.S. in spedizioni polari.

Alcuni «Dakota» montarono radar speciali a titolo puramente sperimentale, come l'esemplare fornito in Inghilterra dell'impianto radar di tiro destinato ad equipaggiare gli intercettatori English Electric P.1B «Lightning» della R.A.F., o quello sul quale la Lockheed montò l'aguzzo muso dell'F.104G «Starfighter», e che volò recando nell'interno della fusoliera un simulacro completo dell'abitacolo del caccia in questione per collaudo ed addestramento (l'aereo fu poi rilevato dal governo della Germania Occidentale, che lo utilizzò come aula volante per i suoi piloti supersonici).

La grande diffusione e le impareggiabili qualità del DC-3 cominciarono, con il passare degli anni e la nascita di velivoli più moderni e propulsori più potenti e efficienti, a stimolare costruttori ed imprenditori aerei a trovare un aeroplano che potesse degnamente rimpiazzare l'«old faithful Three». Ma tutti gli studi e i tentativi non riuscirono a creare un aeroplano così versatile, robusto ed economico da indurre coloro che l'usavano a mettere finalmente in pensione l'ormai vecchiotto «Dakota».

L'evolversi dei tempi e della tecnica costruttiva e l'avvento dei propulsori a reazione hanno ormai portato ad accantonare il problema; per questo i DC-3 continuano e continueranno ancora per un pezzo a circolare in tutti i cieli del mondo, sotto le più varie insegne civili e militari. Fu la Douglas stessa ad affrontare per prima il problema della successione del DC-3, studiando sin dal 1948 un progetto per rimodernare i numerosissimi «Dakota» esistenti, onde prolungarne la vita.

L'aereo da essa creato, tuttavia, includeva tali e tante modifiche strutturali e di impianto da risultare una macchina completamente nuova, che — dato l'alto costo della trasformazione (dai 100 ai 200.000 dollari per macchina) — non poté trovare l'affermazione sperata.

Battezzato «Super DC-3» e fatto volare per la prima volta nella primavera 1949, pur conservando a prima vista la fisionomia classica del

vecchio «Dakota», il nuovo velivolo aveva ali ed impennaggi completamente differenti, fusoliera più ampia e più lunga convenientemente irrobustita per trasportare 30-35 passeggeri, gondole motrici ridisegnate e carrello a scomparsa totale, ed era potenziato da due Pratt & Whitney R-2000 da 1.450 CV l'uno o da due Wright Cyclone R-1820-C9HE da 1.475 CV.

Soltanto pochi esemplari furono trasformati in «Super DC-3» per usi civili e vennero impiegati per un breve periodo di tempo dalla Capital Airlines; maggior interesse suscitò il nuovo velivolo nelle forze armate e particolarmente nell'U.S. Navy che fece convertire un gran numero (almeno un centinaio) dei suoi R4D al nuovo standard, ribattezzandoli R4D8. L'U.S.A.F. invece si limitò a sperimentare un solo esemplare, siglato YC-47F, dotato di doppie ruote, razzi J.A.T.O. applicati sui fianchi della fusoliera per assistenza al decollo, e paracadute di frenaggio in coda.

Come fatto dalla B.E.A.C. per i suoi «Pionair», si sperimentarono da varie parti — con minore o maggior successo — processi di ammodernamento dei C-47 esistenti meno radicali e costosi.

La Transair inglese, ad esempio, provvide nel 1956 a fornire i propri «Dakota» di speciali carenature alle ruote principali del carrello, in modo da perfezionarne la linea aerodinamica a ruote retratte. Questa relativamente semplice modifica migliorò sensibilmente le caratteristiche del decollo, salita, e crociera dell'aereo, e consentì di realizzare anche un'economia nel consumo di carburante, cosa che permetteva di portare su grandi distanze un maggior carico utile.

Più radicali trasformazioni vennero elaborate sin dal 1956 negli Stati Uniti ad opera della AiResearch; accurati studi aerodinamici portarono allo sviluppo di un sistema, noto con il nome di Garrett Airesearch Maximizer, che si rivelò idoneo a ringiovanire efficacemente la «grand old lady».

Anzitutto — come già fatto dalla Transair — si provvide a dotare il carrello principale di apposite carenature in grado di racchiudere completamente le ruote una volta retratte, e migliorare così le prestazioni aerodinamiche del velivolo; allo stesso scopo venne applicata un'adatta capottatura al ruotino di coda fisso. Sempre al fine di ottenere un miglior rendimento aerodinamico, si sono apportate minime ma intelligenti modifiche alle ali.

Particolari cure sono state dedicate alle gondole motrici: si è aumentata anteriormente la superficie delle capottature motori onde diminuire la superficie frontale esposta del motore direttamente investita dall'aria (la velocità di immissione della quale veniva logicamente ad aumentare consentendo di accoppiare ad una maggiore efficienza aerodinamica della gondola un miglior raffreddamento dei cilindri motore); sono state applicate nuove alette parzializzatrici all'uscita posteriore delle capottature motori, ed adottati nuovi tubi di scarico, in modo da trasformare la residua energia termica dei gas combustibili in spinta propulsiva.

Tutto ciò ha portato ad un sensibile miglioramento delle prestazioni della macchina, tanto che dette trasformazioni sono state adottate da centinaia di DC-3 in America (per es., dalla Trans-Texas Airways) ed in Europa (dalla Air Postal, dall'Air France e dalle compagnie ad essa collegate).

Una versione belvedere del DC-3 è stata impiegata dalle Hawaiian Airlines a scopi turistici, sostituendo sui due lati della fusoliera quattro dei normali finestrini del compartimento passeggeri con una coppia di ampi finestrini, in modo da consentire la massima visibilità panoramica a viaggiatori.

Con il massiccio intervento americano nel Vietnam nel 1965, il buon vecchio «Dakota» — che già nella campagna francese d'Indocina, ed in particolare nell'assedio di Dien Bien Phu del 1954, era stato particolarmente attivo — tornò a sentire l'odore della polvere da sparo.

Oltre a svolgere i compiti propri della sua categoria, con i colori americani e sud-vietnamiti, lo vediamo operare nel ruolo di assaltatore-appoggio, da lui già sperimentato in Grecia ed in Palestina.

Lui — il più vecchio aeroplano in servizio nell'U.S.A.F., affettuosamente ribattezzato ancora una volta dai combattenti «Gooney Bird» (15) e presente in ben 26 differenti versioni negli infuocati cieli della tormentata penisola asiatica — rivestito di una nuova sgargiante divisa mimetica, ed armato di tre cannoncini a canne rotanti Gatling da 7,62 mm piazzati fianco a fianco sul lato sinistro della fusoliera (uno nel vano del portello d'ingresso, e uno in ciascuno dei due finestrini vicini al

---

(15) Espressione slang dell'est degli U.S.A.; traducasi in «Uccello pestatore» o «Uccello che picchia».

portello), capaci di sviluppare ciascuno un volume di fuoco di 6.000 colpi al minuto, si trova sbattuto in prima linea ad affrontare in rischiose missioni notturne l'insidiosa contraerea vietcong.

Le ragioni della scelta del vecchio «workhorse» per questo particolare impiego — nel quale è designato AC-47 «Magic Dragon» (16) o «Spookys» (17) risiedono nella necessità da parte americana di disporre di una piattaforma di fuoco aerea stabile e sufficientemente lenta, così da poter circuitare a bassa velocità attorno al bersaglio da «innaffiare», e nello stesso tempo abbastanza spaziosa da poter alloggiare convenientemente il gran numero di munizioni divorate dai voraci Gatling,, ed i relativi armieri.

Ancora una volta in mezzo al fuoco il C-47 venne a trovarsi nella breve guerra scoppiata nell'estate del 1969 tra la Repubblica dell'Honduras e quella di El Salvador, quando fu nuovamente utilizzato come bombardiere dalla Fuerza Aérea Salvadorena.

E per finire, una curiosità. Parlando all'inizio di questa lunga ma tuttavia sommaria rassegna dei vari impieghi del DC-3, abbiamo accennato come esso sia stato usato anche come ristorante terrestre.

Infatti due coniugi svedesi — certi Carl e Ann Ostmann, indubbiamente non privi di un originale spirito di iniziativa — hanno deciso di trasformare un vecchio DC-3 della S.A.S., acquistato come residuo per sole 459.000 lire italiane, in ristorante-bar.

L'apparecchio — appoggiato su speciali supporti in linea di volo con carrello estratto tra alberi e verdi siepi nella cittadina di Norrtälje (presso Stoccolma), ed inalberando l'insegna «KONDITORI DC-3» — ospita appunto nella sua fusoliera un bar-ristorante, e nella buona stagione sedie e tavolini vengono piazzati anche su appositi terrazzini alari, o sotto il corpo del velivolo (ricordiamo che anche un DC-2 finlandese ha finito la sua carriera di volo nello stesso modo).

Decisamente il buon vecchio «Dizzy Three» è buono per tutti gli usi.

*Da «Rivista Aeronautica» ottobre 1970*

---

(16) La denominazione completa sarebbe «puff the Magic Dragon», espressione slang irripetibile, che più castigatamente tradurremo in «soffia il Mago Dragone».

(17) Ancora slang: «Spettrale».