



## Il vecchio C-47 lavora per le operazioni riservate

**Per operazione al limite della clandestinità gli Stati Uniti si servono anche dei "Dakota"**

**S**e c'è un aeroplano che, a buon diritto, può aspirare al titolo di "immortale": il Douglas C-47 "Skytrain" (nato per le attività commerciali prima come DST e poi come DC-3) con la sua versione C-53 "Skytrooper", ricordato dai più con il nome "Dakota" che gli fu assegnato dalla RAF. Il DC-3 nacque come evoluzione del DC-2 del 1934 e fu sviluppato da un'idea di Donald W. Douglas e progettato sotto la direzione di Arthur Emmons Raymond. All'epoca non erano ancora molti i costruttori che si avventuravano nelle costruzioni interamente metalliche e invece l'aereo Douglas aveva struttura semimonoguscio in lega d'alluminio, velatura a sbalzo, eliche a passo variabile e carrello retrattile.

Il suo successo nel trasporto commerciale fu notevole, anche se non proprio travolgente (607 esemplari) ma nel 1942 iniziò la produzione per il mercato militare che portò a più di

10.000 macchine (includendo anche i 404 "Skytrooper", per il cui totale esistono dati discordanti, ma non in modo sostanziale, causati dall'esistenza di cellule nate per il mercato commerciale ma convertite sulla linea di montaggio in C-53 - Ndr).

Il C-47 è stato il bimotore da trasporto costruito nel maggior numero di esemplari. Logico, quindi, che molti di essi siano sopravvissuti all'impiego bellico ed una gran parte abbia... chiuso il cerchio, tornando a compiti di trasporto commerciale, facilitando la ricostruzione delle linee aeree di tanti paesi dopo la Seconda guerra mondiale. Molti costruttori si imbarcarono, in genere con successo molto limitato o con veri e propri fallimenti, nel tentativo di creare "il sostituto del Dakota". Incredibilmente, una conversione a turboelica del C-47 è tuttora in servizio nelle forze armate (o comunque in ruoli governativi) di nove



paesi, tra i quali gli Stati Uniti. Si tratta di un caso non unico ma assolutamente raro: un aereo progettato più di 80 anni fa tuttora in servizio attivo e per missioni importanti.

Ad essere in uso oggi è il Basler BT-67, una versione rimotorizzata con due turboeliche Pratt & Whitney Canada PT6A-67R da 1.281 sHP che consentono una velocità di crociera di 389 km/h, superiore (di poco) a quella originale che variava tra 300 e 370 km/h. Uno di questi biturbina, designato C-47T, è in servizio nel 6th Special Operations Squadron, dell'Air Force Special Operations Air Warfare Center di Hurlburt Field a Fort Walton Beach, un aeroporto satellite della "Eglin" Air Force Base di Valparaiso, in Florida, ma altri sono operativi nel DoS Air Wing, il reparto aereo del Department of State, e in compagnie di contractors, come la Stevens Express Leasing, che operano per la CIA, anche per le famigerate missioni di "rendition" (praticamente il "rapimento" di ricercati per terrorismo). Recentemente dei C-47T, presumibilmente impiegati con questi scopi o per il trasporto di forze speciali e operatori dell'intelligence, sono stati visti in Afghanistan, Iraq, Libia, Gibuti e Malta.

Difficile dire per quale motivo un aereo che, certamente, non offre prestazioni elevate, possa ancora svolgere un servizio di questo genere: è possibile che, tra le risposte che si possono dare a questa domanda, vi siano il basso costo d'acquisto e di esercizio, la facilità di manutenzione e il fatto che la sua sagoma non dà nell'occhio o è identificata con quella di un aeroplano... innocuo.

**Oreste Micheli**

**Sopra il titolo: un BT-67 in Iraq, per conto della CIA. A destra, sopra: BT-67 della Stevens Express (sono dei contractors) in Colombia; sotto: un aereo della stessa compagnia a Gibuti. Qui a sinistra, sopra: ancora un BT-67 della Stevens Express; sotto: BT-67 del DOS Air Wing in Afghanistan.**

