

## LA NEVER ENDING STORY DEI DC3

Ogniquale volta ai nostri giorni, apprendiamo di un incidente occorso ad un DC3 ci viene in mente la causa legale che una congiunta di un passeggero perito nell'incidente occorso ad un aereo DC3 della LAI intentò contro la compagnia aerea affermando (eravamo nell'anno 1953) che quell'aereo era un velivolo vecchio che non avrebbe dovuto essere usato per effettuare voli passeggeri. (1)

In realtà i DC3 della LAI, così come quelli di tante altre compagnie aeree, continuarono a volare ancora per lungo tempo prima di essere radiati dal servizio. Un tempo talmente lungo che ancora oggi vi sono compagnie che li impiegano.

L'8 aprile 2022 troviamo ancora un DC-3-65TP (2) della compagnia colombiana ALIANSA (3) che in barba ai suoi ottant'anni di servizio operava un collegamento domestico ed è uscito di pista durante l'atterraggio all'aeroporto di San Felipe, in Colombia. Non ci sono stati feriti, ma l'aereo ha subito danni sostanziali.

Il bimotore stava effettuando un volo domestico da Inírida, Colombia, alla pista di San Felipe con 2 membri dell'equipaggio e 12 passeggeri a bordo. I piloti hanno effettuato un avvicinamento a vista alla pista 18 di San Felipe. Durante l'atterraggio, il pneumatico del carrello principale sinistro è esploso, l'aereo si è inclinato e ha rollato verso sinistra. Il pilota ha cercato di controllare la traiettoria dell'aereo con i freni e la potenza differenziale del motore, poiché il controllo direzionale non rispondeva. L'aereo ha lasciato la pista ma è finito fuori del bordo pista che era allagato. L'equipaggio ha spento i motori, carrello rotto, e si è proceduto alla evacuazione dei 12 passeggeri.



*Da questa foto tratta dal Rapporto investigativo emesso dall'autorità colombiana qualcuno forse avrà modo di ricordare la indimenticabile silhouette del DC3*

Il rapporto investigativo emesso di recente dalle autorità colombiane ha appurato che l'incidente è avvenuto in seguito alla perdita di controllo dell'aeromobile, come conseguenza dell'improvvisa perdita di pressione di gonfiaggio del pneumatico del carrello di atterraggio principale sinistro, dovuta alla foratura del pneumatico da parte di una barra di ferro che si trovava sulla superficie della pista. Nell'incidente non si sono avuti vittime o feriti.

L'incidente, se mai ce ne fosse bisogno, dimostra ancora una volta come nel cielo non volano e non hanno mai volato "carrette del cielo" come qualcuno usava appellare gli aerei datati allorchè all'indomani di un incidente si voleva a tutti i costi creare un caso per l'opinione pubblica.

In questo caso carenti condizioni di sicurezza dell'aeroporto di San Felipe, dovute alla presenza di oggetti estranei (FOD) sulla pista, mancanza di un programma di manutenzione dell'aeroporto, l'assenza di recinzioni perimetrali che favoriscono la generazione di oggetti estranei e la mancanza di un programma di prevenzione hanno indubbiamente favorito l'incidente. Le condizioni dell'aeroporto di San Felipe, con una superficie irregolare e impregnata d'acqua, ha contribuito a causare o ad aggravare i danni all'aeromobile. Un altro incidente si era già verificato nello stesso aerodromo nel 2018 sempre a causa di un oggetto estraneo sulla pista. (4)

Dalla sottostante foto che vi mostriamo dubitiamo che l'aereo possa ritornare in servizio.



Forse unico tra gli aerei dell'anteguerra, il DC-3 continua a volare in servizio commerciale attivo, ottantasei anni dopo il primo volo effettuato nel 1935. Esistono ancora piccoli operatori con DC-3 in servizio di linea e come aerei da carico. Gli usi attuali del DC-3 comprendono il servizio passeggeri, l'irrorazione aerea, il trasporto merci, il volo missionario, il trasporto di paracadutisti e le visite turistiche. Il gran numero di operatori civili e militari del DC-3/C-47 e dei tipi affini rende impossibile elencare tutte le compagnie aeree, e i vari altri operatori presso i quali è in servizio. Non è certo casuale il detto comune tra gli appassionati di aviazione e i piloti è che "l'unico sostituto di un DC-3 è un altro DC-3"

Il DC3 ha avuto anche una variante "sleeper", il modello DST (Douglas Sleeper Transport). Vi mostriamo due immagini per farvi notare la differenza.



Il DC3 "normale"...



...e il DC3 Sleeper, DST. Questo modello ha otto finestrini per i passeggeri su ciascun lato e quattro piccoli finestrini a forma di “sopracciglio” sopra i normali finestrini per i passeggeri. Questo per garantire luce e vista alla persona che si trova nel letto superiore. Il DC-3 normale invece ha solo sette finestrini per i passeggeri su ciascun lato.

Secondo una recente ricerca sarebbero ancora 179 i DC3 in servizio attivo nel mondo. Nessuno in Italia. (5)

Il rapporto investigativo completo sull'incidente dell'8 aprile 2022 è caricato sul nostro sito sotto la sezione “Other Investigation Reports”.

- (1) Si trattava dell'incidente occorso il 26 gennaio 1953 in prossimità delle montagne del Sinnai in Sardegna. L'aereo operava sulla Cagliari-Roma. Fra le cause addotte dai legali della vittima viene citato il fatto che “l'apparecchio caduto era un residuo di guerra che già fin dall'ottobre del 1944 era stato tolto dall'impiego sui fronti di operazione. Fino al 1947 era stato abbandonato come surplus in un campo ARAR, acquistato poi come rottame, riattato e trasformato da militare in aereo per trasporti civili.”
- (2) La società sud-africana Braddik Specialised Air Services, meglio nota come BSAS, ha effettuato conversioni di motori a datatii DC3 fra i quali anche quelli della serie 65ARTP.
- (3) Il DC3 era immatricolato HK-5016 ed era il c/n 25546/14101 uscito dalla fabbrica Douglas nel 1944
- (4) 11 luglio 2018, DC3 immatricolato HK3293. Incidente investigato con il rapporto COL-18-28-GIA
- (5) <https://www.key.aero/forum/historic-aviation/turbine-dc-3-damaged-take-columbia>

*Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)*

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'eplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'atteendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

## E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.