



Douglas DC-3 / C-47 “Dakota” 1935 / 1947 13.000 / 67



El DC-3 o C-47 es uno de los más grandes entre los aviones pertenecientes a la Historia de la Aviación. Fue el primer bimotor de construcción metálica y capacidad para más de 20 pasajeros que entró en servicio a gran escala. Se construyeron unos 13.000 ejemplares y parece que, por una u otra razón, siempre habrá alguno

que continúe volando casi cien años después de su primer vuelo. En nuestro ejército su vida en activo duró más de 30 años pues los dos primeros fueron comprados en **1947** y los últimos se dieron de baja en 1978.

En fuentes especializadas se ha dicho y escrito que **los dos primeros ejemplares que recibió el Ejército del Aire** fueron dos que tomaron tierra, por error, en suelo español del norte de África y que posteriormente fueron adquiridos por el EA. José Luis González Serrano demuestra en su investigación que procedían de Inglaterra y que fueron adquiridos en subasta pública con la compañía Iberia como mediadora. Por entrevista realizada por Cecilio Yusta, sabemos que uno de los tripulantes fue Hermenegildo Menéndez y que, en su vuelo de incorporación lo desviaron a **Croydon** para recoger el féretro de Juan de la Cierva y proceder a Getafe. Eso los dos primeros que llegaron al EA (en Iberia llevaban ya desde 1943).

Esos tres DC-3 que terminaron en Iberia sí aterrizaron por error en Zeluán y fueron internados. Procedían de Inglaterra y llevaban paracaidistas a bordo. Tripulaciones y paracaidistas fueron evacuados a Gibraltar y el traslado de los aviones, a solicitud del Gobierno español, lo realizó Iberia. Los pilotos fueron: José Maria Ansaldo, Teodosio Pombo y Ultano Kindelán. Como en Marruecos español no se disponía de medios para repintar los aviones, éstos realizaron el vuelo con los colores y distintivos de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, sobrevolando así Madrid ante el asombro de cuantos los vieron pasar.

Esos tres aviones comenzaron a operar en Iberia en julio de 1944. El tiempo transcurrido se debió principalmente a que España no compraba los aviones si no le vendían gasolina para operarlos y las negociaciones tomaron todo ese tiempo (ver libro de Juan Viniegra, pg 73 a 78)



En el marco de los acuerdos con los Estados Unidos el modelo que se había elegido era el Fairchild C-119F “Flying Boxcar”. Diez ejemplares que llegaron a Getafe, pero que no fueron aceptados por su mal estado y que fueron sustituidos, **en 1956, por 24 Dakotas** procedentes de la USAF.

Tanto los dos primeros ingleses, como los americanos estaban dotados de portalón de carga en el lado izquierdo de la parte posterior del fuselaje, y sus motores eran los Pratt&Whitney R-1830-92,

Estos aviones **participaron activamente en la guerra de Ifni** en donde realizaron 1.430 servicios de **transporte de personal y material**.

El buen resultado del DC-3 animó a la adquisición de más ejemplares, pero hubo de recurrirse a la compra en el mercado civil dada la negativa de la USAF a “soltar” más aviones. Se **adquirieron 30 unidades a la compañía Charlotte Aircraft Corporation**. Se incorporaron en vuelo, vía Gander, a partir de 1961.

Entre muchas curiosidades, se encuentra el que sea el **único avión de tren retráctil en el mundo capaz de aterrizar con sus ruedas dentro sin dañar las superficies o las hélices**. Esto se debe a que cuando se retrae el tren, parte de las ruedas sobresalen unas 15 pulgadas, ya que tiene (como muchos aviones de la época) sus unidades principales alojadas en un compartimiento inferior del carenado de los motores.

En total, **67** aviones prestaron servicio militar hasta la **baja** de los cuatro últimos en **abril de 1978**.

Características generales

Peso máximo al despegue: 11 800 kg

Planta motriz: 2 x Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp de 1.234 CV

Velocidad máxima operativa: 370 km/h

Antonio Utrilla