



VOTEC SERV. AEREOS REGIONAIS - BRASIL
DOUGLAS DC-3/C-47A (25266) PT-KYX



SADIA - PP-ASQ

DOUGLAS DC-3



VARIG - DOUGLAS DC-3/C-47
PP-VBF



CRUZEIRO-AEROFOTO
DOUGLAS DC-3 / C.47 PT-AOB



FORÇA AEREA BRASILEIRA
DC-3/C-47 (2015)

Fotos: Acervo Denir Lima de Camargo - Clube do Manche - manchecard@cebnet.com.br

DOUGLAS DC-3

E SUA OPERAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL

Um dos aviões mais versáteis do mundo, o Douglas DC-3 foi também o que operou em maior número no Brasil.

Calcula-se que entre a aviação civil e militar tenham voado no nosso país cerca de 330 dessas aeronaves.

O Douglas-DC-3 foi o resultado de uma necessidade da *American Airlines* para suas rotas transcontinentais nos Estados Unidos. O DC-2 (dos quais 6 chegaram a operar no Brasil) era muito pequeno e, embora relutante, a Douglas concordou em 1934 em construir o DST (*Douglas Sleeper Transport* ou transporte dormitório Douglas) como um DC-2 maior, com fuselagem mais longa, maior envergadura e o mais importante um aumento de 66cm na largura da fuselagem, permitindo a instalação de até 28 assentos ou 14 beliches.

O protótipo do DST, com motores *hright sicrone* sgr-1820 de 1000hp, fez seu primeiro voo em 17 de dezembro de 1935 e entrou em serviço na *American Airlines* em 25 de junho de 1936, na rota *NY/Chicago*, com os serviços - dormitório transcontinentais começando em 18 de setembro.

As encomendas do DC-3/DST cresceram rapidamente, com a *KLM* se tornando a primeira operadora fora dos Estados Unidos. Incluindo 40 DST, 430 aeronaves DC-3 tinham sido entregues quando os Estados Unidos entraram na 2a. Guerra Mundial.

O potencial da aeronave era tão grande que recebeu muitas encomendas das forças armadas americanas, e quando a produção terminou, em 1947, a Douglas tinha construído 10.654 exemplares de todas as variantes civis e militares, que serviram até na guerra do Vietnã.

Ainda hoje os velhos DC-3 continuam a ser modernizados, com a instalação de motores turboelice. No Japão foram construído pela *Nakajima* 485 exemplares do L2D, e na URSS foram construídos cerca de 2000, como *Lisunov* LI-2.

O DC-3 foi construído em varias versões e com uma grande variedade de motores radiais *wight cyclone* e *pratt & whitney twin wasp*, com potencias entre 1000 e 1200 HP. As aeronaves foram operadas com rodas e esquis

(houve um, inclusive, com flutuadores, o XC-47C-DL, e um planador experimental para transporte de tropas, o XCG-17).

Os contratos originais das forças armadas americanas cobriram 10.047 aeronaves, das quais mais de 9.500 foram versões do C-47 *Skytrain*, com piso reforçado e portas duplas, e 380 versoes C-53 *Skytrooper*.

A marinha dos estados unidos encomendou o DC-3 como R4D. Muitas variedades de designações foram dadas a aeronaves civis requisitadas pelas forças armadas antes da sua entrega, incluindo C-48, C-49, C-50, C-51, C-52, C-53, C-62, C-84 e C-117.

Muitos DC-3 militares foram fornecidos aos aliados americanos e alguns ainda estão em serviço.

Com o fim da II Guerra Mundial, um grande numero de DC-3 foi considerado excedente, sendo adquiridos pela maioria das companhias aéreas do mundo e, nos primeiros anos do pós-guerra os DC-3 formaram a espinha dorsal de grande parte das frotas comerciais.

Alguns DC-3 foram equipados para transportar até 36 passageiros, mas o padrão era entre 21 e 28. Muitos outros foram usados para transportar carga e correio.

As principais características técnicas do DC-3 eram envergadura de 28,96m, comprimento de 19,63m, altura de 5,20m, peso Maximo de decolagem de 12.700kg, velocidade de cruzeiro de 275 km/h, teto operacional de 7.100 metros e alcance de 1.650 km.

O DC-3 NO BRASIL

Na aviação comercial brasileira voaram cerca de 255 aviões DC-3/C47/R4D de varias versões(que passaremos a chamar simplesmente DC-3 para facilitar) em 27 companhias aéreas entre 1943 e 1985. As maiorias dessas aeronaves eram excedentes de guerra, que chegaram ao nosso Pais em diferentes versões militares, sendo adaptadas para o transporte de passageiros.

Muitos destes aviões mudaram de matricula 2 ou 3 vezes, quando passavam para as mãos de uma outra

companhia aérea, e os que ainda estavam em condições de vôo quando foram substituídos por aeronaves mais modernas foram exportados ou passaram para as mãos de particulares, para a Força Aérea Brasileira e até para a Força Aérea Argentina, que há alguns anos doou um avião desse tipo ao Museu Aeroespacial do Rio de Janeiro.

Atualmente restam poucos DC-3 no Brasil, e deles apenas um em vôo, em Santa Catarina, com a matricula PP-KCG, que pelos nossos registros voou na FAB como 2017. Os outros são mantidos em museus, como o PT-KUB, que pertencera ao projeto Rondon e antes a Vasp, onde voou com o prefixo PP-SPO, e hoje permanece em precárias condições no Museu de Tecnologia em São Paulo, ou o PP-VBK da Varig (preservado) sem nenhum tipo de manutenção no museu Eduardo Andréa Matarazzo, em Bebedouro (São Paulo).

Já o PP-ANU permanece em perfeito estado de conservação no Museu da Varig, em Porto Alegre.

O Museu A eroespacial no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, possui dois C-47, um deles ex-FAB perfeitamente conservado e o outro doado há alguns anos ao Museu pela Força Aérea Argentina (não é um dos que voaram anteriormente no Brasil).



Empresas Aéreas nacionais que operaram o Douglas DC-3

Aéro Geral - 2 / Aeronorte - 3 / Aerovias Brasil - 30 / Central Aérea - 3 / Cruzeiro do Sul - 52 / LAB - Linhas Aéreas Brasileiras - 5 / LAP - Linhas Aéreas Paulistas - 5 / LATB - Linha Aérea Transcontinental Brasileira - 4 / SADIA - 11 / Transportes Aéreos Nacional - 31 / Taba - Transportes Aéreos Bandeirantes - 1 / TAC - Transportes Aéreos Catarinenses - 5 / TAS - Transportes Aéreos Salvador - 3 / Tasa - Transportes Aéreos Sul-Americanos - 1 / Varig - 47 / Vasd - Viação Aérea Santos Dumont - 2 / Vasp - 28 / Viabras - Viação Aérea Brasil - 4 / Viação Aérea Bahiana - 3 / Votec - 5

Artigo extraído da Revista Flap Internacional - Edição Histórica Aviação a Pistão no Brasil de 1943 a 1974 - n° 315/1998.