

## AVIÃO DOUGLAS C-47 B – 45(DC-3)

Andrade P.S.G <sup>1</sup>  
agosto/2021

"Não se espante com a altura do vô. Quanto mais alto, mais longe do perigo. Quanto mais você se eleva, mais tempo há de reconhecer uma pane. É quando se está próximo do solo que se deve desconfiar". (Santos Dumont)

A diversidade de abordagens sobre o patrimônio científico, técnico e industrial tem-se multiplicado nos últimos anos, exigindo-se uma reflexão perante a temática dentro dos museus em que esta tipologia de acervo encontra-se exposta.

O artigo contemplará uma abordagem documental referente ao Avião Douglas C-47 B-45(DC-3), exposto na área externa do Museu Catavento, equipamento da Secretaria de Cultura e Economia Criativa do Estado de São Paulo, localizado no bairro do Parque Dom Pedro I, descrevendo seu potencial enquanto acervo, abordando seu histórico e descrevendo sua funcionalidade enquanto sendo um maquinário.

**Palavras-chave:** Avião – Avião DC-# – Aviação - Museu - Museu Catavento

Douglas DC-3 é um avião que teve um efeito duradouro no setor da aviação comercial nas décadas de 1930 e 1940 e na Segunda Guerra Mundial.

A peça foi cedida em estilo comodato ao Museu Catavento em outubro de 2010, hoje sendo pertencente ao Museu e sendo exposta na área externa da instituição para contemplação dos visitantes.

<sup>1</sup>Pâmella Andrade – Analista de Documentação e Acervo Jr - Museu Catavento – 03003-060 – São Paulo E-mail: pamella.andrade@cataventocultural.org.br



A finalidade do artigo é documentar as informações coletadas da peça para que as informações referentes a esta, sejam difundidas e disseminadas entre os interessados (indústrias, pesquisadores, estudantes).

### **História**

O Avião DC-3 foi o culminar de um esforço de desenvolvimento que começou após uma consulta da Transcontinental and Western Airlines (TWA) a Donald Douglas, dono da fabricante "DC", que significa "Douglas Commercial".

O rival da TWA no serviço aéreo transcontinental, a United Airlines, estava começando o serviço com o Boeing 247 e a Boeing recusou-se a vender para outras companhias aéreas até que o pedido da United de 60 aeronaves fosse atendido.

A TWA pediu a Douglas para projetar e construir uma aeronave que permitiria à TWA competir com a United. O projeto de Douglas, o DC-1 de 1933, era promissor e levou ao DC-2 em 1934. O DC-2 foi um sucesso, mas havia espaço para melhorias.

O DC-3 foi resultado de uma maratona de telefonemas do CEO da American Airlines CR Smith para Donald Douglas, quando Smith persuadiu um relutante Douglas a projetar uma aeronave baseada no DC-2 para substituir os biplanos Curtiss Condor II da American.

A cabine do DC-2 tinha 1,7 m de largura, estreita demais para beliches lado a lado. Douglas concordou em prosseguir com o desenvolvimento somente depois que Smith o informou da intenção da American de comprar vinte aeronaves. A nova aeronave foi projetada por uma equipe liderada pelo engenheiro-chefe Arthur E. Raymond ao longo de dois anos, e o protótipo DST (Douglas Sleeper Transport) voou pela primeira vez em 17 de dezembro de 1935 (32º aniversário dos irmãos Wright) com o piloto de testes-chefe Douglas Carl Cover nos controles.

Sua cabine tinha 92 pol. (2.300 mm) de largura e uma versão com 21 assentos em vez dos 14-16 beliches-dormitório do modelo anterior. O maquinário recebeu a designação DC-3.

### **História Operacional**

A American Airlines inaugurou o serviço de passageiros em 26 de junho de 1936, com voos simultâneos de Newark, New Jersey e Chicago, Illinois. As primeiras companhias aéreas dos EUA como American, United, TWA, Eastern e Delta encomendaram mais de 400 DC-3s. Essas frotas pavimentaram o caminho para a moderna indústria americana de viagens aéreas, que acabou substituindo os trens como o meio preferido de viagens de longa distância nos Estados Unidos.

Durante a Segunda Guerra Mundial, muitos DC-3 civis foram recrutados para o esforço de guerra e mais de 10.000 versões militares dos EUA do DC-3 foram construídas, sob as designações C-47, C-53, R4D e Dakota. O pico de produção foi alcançado em 1944, com 4.853 entregues. As forças armadas de muitos países usaram o DC-3 e suas variantes militares para o transporte de tropas, carga e feridos. Cópias licenciadas do DC-3 foram construídas no Japão como Showa L2D (487 aeronaves); e na União Soviética como o Lisunov Li-2 (4.937 aeronaves).

Abaixo estão descritas as versões civis e militares do DC-3. Entre parênteses, estão as denominações utilizadas pela Royal Air Force (Dakota).

- DC-3: versão inicial civil;
- C-47 (Dakota I): Versão militar inicial do DC-3;
- R4D: versão naval do C-47;
- C-47A (Dakota III): Sistema elétrico e 24 V substituindo o original de 12 V;
- C-47B (Dakota IV): Motores R-1830-90 e capacidade extra de combustível, permitindo voo de rotas China-Burma-Índia
- C-47D
- C-48 a C-52: Inúmeras variações militares do DC-3 que entraram em serviço;

- C-53 (Dakota II): Versão para passageiros e para-quedistas;
- Showa L2D: cópia do DC-3, construída sob licença no Japão;
- Lisunov Li-2: cópia do DC-3, construída sob licença na União Soviética;
- Super DC-3: versão civil aperfeiçoada, com maior capacidade de carga e com uma nova asa;
- R4D-8 (depois denominado C-117D): versão militar naval do Super DC-3.

### Avião Douglas DC-3 no Brasil

A Força Aérea Brasileira utilizou esses aviões, de 1944 a 1983, em missões do Correio Aéreo Nacional, onde cumpriram importante papel na integração da Amazônia brasileira.



Foto: Força Aérea Brasileira

Após a Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945), a VASP (Viação Aérea São Paulo), empresa de aviação comercial brasileira, adquiriu o modelo DC-3 para transportes de passageiros. O equipamento foi o grande marco para as pontes aéreas utilizadas entre Porto Alegre - São Paulo - Rio de Janeiro.



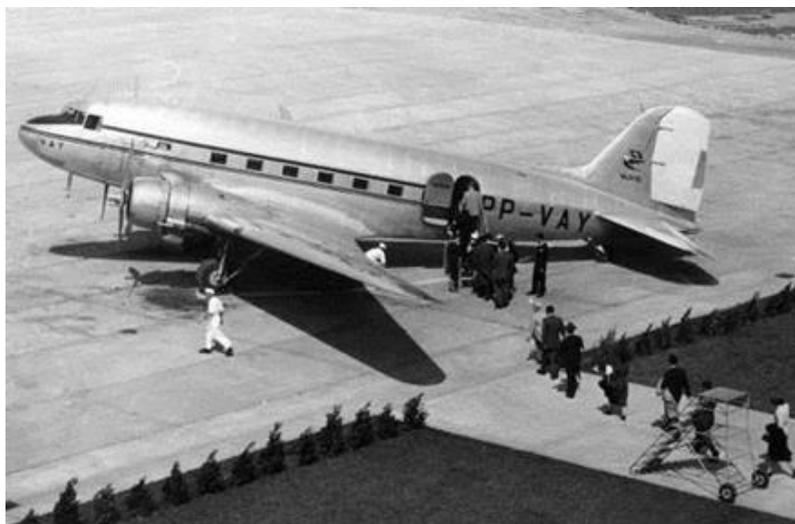


Foto: <https://www.varig-airlines.com/>

O modelo exposto no Museu Catavento foi adquirido pela FMT (Fundação Museu de Tecnologia de São Paulo) em 1980 e em 2010, foi alocado no Museu Catavento, fazendo parte da exposição física.



Foto: Pâmella Andrade

Talvez único entre as aeronaves de pré-guerra, o DC-3 continua a voar em serviço comercial e militar ativo. Ainda existem pequenos operadores com DC-3s em serviço de receita e como aeronaves de carga. Os usos atuais do DC-3 incluem serviço de passageiros, pulverização aérea, transporte de carga, transporte militar, voo missionário, transporte de paraquedistas e passeios turísticos.

Um ditado comum entre os entusiastas da aviação e pilotos é "o único substituto para um DC-3 é outro DC-3".

## **BIBLIOGRAFIA**

- <https://pt.wikipedia.org/wiki/VASP>. Acesso em: 15 de agosto de 2021
- [https://pt.wikipedia.org/wiki/Douglas\\_DC-3](https://pt.wikipedia.org/wiki/Douglas_DC-3). Acesso em: 17 de agosto de 2021
- <https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/700-douglas-dc-4>. Acesso em: 17 de agosto de 2021
- <https://www.varig-airlines.com/pt/dc3.htm>. Acesso em: 20 de agosto de 2021

