



O Restauro de um DC-3

O avião bimotor Dakota

José António Roxo | Vintage Aero Club

Entre 2013 e 2015 o Dakota foi restaurado com o apoio de voluntários especialistas da TAP e do Vintage Aero Club, exemplificando a aeronave que inaugurou a Linha Imperial da TAP, a 31 de dezembro de 1946, que ligava a metrópole (Lisboa) ao continente africano, tendo como destino final as colónias portuguesas, Angola e Moçambique.

O DC3/C47, Dakota, é um avião bimotor de carga com o maior número de modelos construídos – 16 079 unidades – estando ainda hoje a voar umas centenas de Dakotas em todo o mundo.

O projeto de construção teve início nos anos 30 do século XX, mas foi com a 2.ª Guerra Mundial que se desenvolveu em várias versões para transporte de carga ou de tropas. Com o fim do conflito em 1945, muitos DC-3 seriam adaptados para uso civil e transporte de passageiros.

É o caso do avião, que foi restaurado, um C47B, fabricado nos Estados Unidos da América em 1943, que participou em várias missões durante a 2.ª Guerra Mundial, uma delas a largada de paraquedistas sobre a Normandia,

França, no dia D, a 6 de junho de 1944. Vendido em 1945 como excedente de guerra à companhia aérea irlandesa Air Lingus, seria novamente vendido em 1959 à IAE – Israeli Aircraft Industry.

Quatro anos mais tarde, o Estado Português adquire a aeronave e integra-a na frota da DGAC (Direção-Geral da Aeronáutica Civil) para efetuar até 1979 transporte de pessoal, voos de certificação e calibração de rádio ajudas instaladas nas pistas dos aeroportos nacionais e voos para estudos meteorológicos nos Açores e Madeira, com vista à construção de novos aeroportos. Em 1985, após a inauguração do Museu da TAP, o Conselho de Gerência da TAP propõe à DGAC a transferência do avião para o acervo do seu museu, mas só em 1996 a companhia o recebe. Seria pintado, em 2005,

com o 1.º logótipo da companhia para simular, deste modo, o primeiro DC-3 ao serviço dos Transportes Aéreos Portugueses em 1945. Enquanto espólio da TAP, foram-lhes aplicados vários tratamentos estéticos, principalmente ao nível do exterior, tendo o seu interior degradado significativamente ao longo dos anos.

Ao abrigo do protocolo museológico, assinado em 2009, entre a Força Aérea e a TAP, é transferido em 2012 para a exposição no Museu do Ar, em Sintra. No estado em que o seu interior estava seria impossível visitá-lo, assim um grupo de voluntários propôs restaurá-lo.

Entre 2013 e 2015 é restaurado com o apoio de voluntários especialistas da TAP e do Vintage Aero Club, exemplificando a aeronave que inaugurou a Linha Imperial da TAP, a 31 de de-



zembro de 1946, que ligava a metrópole (Lisboa) ao continente africano, tendo como destino final as colónias portuguesas, Angola e Moçambique. Pintado com as cores da TAP de um lado e do outro com as da DGAC, presta-se, simultaneamente, tributo ao seu primeiro proprietário nacional.

Foram efetuadas aproximadamente 135 sessões, só dos voluntários não profissionais da TAP, o que contabiliza cerca de 3 700 horas de trabalho. As horas de trabalho voluntário do pessoal profissional foram impossíveis de contabilizar.

O avião, agora exposto no Museu do Ar em Sintra, tem duas cabines principais, a dos 17 passageiros e a de pilotagem, com 4 lugares de tripulantes. Além disso tem ainda a zona da galley (cozinha) e o porão de carga. Existem ainda 2 posições para levar a carga dos passageiros e também um pequeno lavabo.

No intuito de ter uma recriação o mais fiel possível do dia 31 de dezembro de 1946, dia em que o Dakota CS-TDE inaugurou a linha imperial da TAP – mais de 12 000 km de viagem e 13 dias de viagem – o projeto de restauro integrou algumas referências. Por exemplo, pretende-se dar a ideia de que o avião está preparado para que o visitante embarque para

esse voo. Daí as malas nas bagageiras, as roupas nos cabides, os manuais nos postos dos tripulantes, etc.

Na configuração dos aviões da linha imperial, duas filas dianteiras do lado esquerdo eram retiradas, de modo a permitir maior capacidade de carga. Na cabine de pilotagem, a primeira posição do lado esquerdo era do navegador, que de modo visual ou recorrendo a instrumentos como o derivómetro ou a observação astronómica, determinava a sua posição. Os copilotos eram também navegadores, para acumularem funções em voo. Do lado direito, logo a seguir está o rádio telegrafista, que além das comunicações, guardava também os manuais do avião, alguns deles usados pelo mecânico de voo que por vezes viajava a bordo. Finalmente, temos os lugares dos pilotos, com o comandante sentado do lado esquerdo.

Uma visita ao Museu do Ar em Sintra onde ele está exposto, é indispensável a quem gosta de aviões. Não só por este Dakota, mas pelo excelente acervo exposto.

Mais informações

www.vintageaeroclub.org

www.facebook.com/vintageaeroclub



1 | O avião DC-3/C47, Dakota.

2 | Restauro da parte exterior do avião.

3 | Cabine de pilotagem já restaurada.

4 | Restauro da parte interior do avião.