



O CON*COR

BOLETIM INFORMATIVO

ANO XIV

NÚMERO 83

Mar-Abr/2008

Homepage: <http://57-BQ.org> | Webmaster: 57_18brasil@57-BQ.org | E-mail: Ocondor@57-BQ.org | Editor: 5755amorim@globo.com

RECORDAR É VIVER



Acervo Histórico

Nosso colega 57-87 Almir Brandão Lopes ofereceu, para o álbum da Turma, um CD contendo 100 imagens, registrando momentos inesquecíveis de nossa passagem por BQ e Afonsos e de nossos encontros nostálgicos dos 30, 40 e 45 anos.



TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AER FLÁVIO DE OLIVEIRA LENCASTRE Presidente do Superior Tribunal Militar

Em cerimônia realizada no dia 29/Fev/2008, tomou posse no cargo de Ministro-Presidente do STM nosso companheiro Lencastre (Cad. 60-121), último integrante da Turma ainda na ativa. Uma representação da TQP compareceu ao evento, para associar-se às homenagens ao novo detentor do mais elevado cargo da Justiça Militar.



Momento histórico: TB Lencastre assume a Presidência do STM, no ano em que a Corte completa 200 anos de fundação.



Lencastre e D.Ady com Brival, L.Mauro, Ivan, Edison e Clarindo

VOCÊ SABIA?



* Que a motivação para o Manoel Carlos (57-12) ingressar na EPCAR foi a piscina que constava no folheto de propaganda da Escola? Veio a gostar de avião mais tarde. E como?!
* Que ainda hoje o Francalacci (57-153) é apaixonado por Aviação? Continua assinante de revistas especializadas no fascinante tema.



51º ANIVERSÁRIO DA TURMA

Participantes
 Gondim, Mossri, Furtado, Reis, J. Carlos, Montero,
 Seixas, Vinicius, Granha, Horta, Meira (com o neto),
 Francalacci, Pena, Zé Nelson, Clarindo, Rolim e C. Mauro.



Deck
 BAR E RESTAURANTE
 Gerente: Sra. Lucimar - 9969-5144
 Av. Atlântica, 2316 - Copacabana - Rio de Janeiro
 Tels.: (21) 2256-3889 / 25489766
 www.deckrestaurante.com.br

O aniversário da Turma foi comemorado exatamente no dia 7 de março. Não é evento de calendário móvel, daí a importância de ser comemorado na data certa (como o 7 de setembro). Por indicação do Francalacci e sob coordenação do Horta, o almoço de confraternização alusivo à data histórica (sem aspas, por favor), aconteceu no Restaurante Deck, em Copacabana. Compareceram dezessete integrantes da T.57-BQ, mais um convidado especial - Rodrigo, netinho do Meira. Dentre os participantes, estava o Gondim (57-08), que, muito feliz e descontraído, falou de suas experiências como engenheiro e professor. As fotos da efemérides (linda palavra) foram clicadas pelo Granha, em seu celular de última geração. Como ainda não foram enviadas à Redação, ficamos sem saber se elas se perderam. Brincadeira, amigo... As fotos poderão ser publicadas a qualquer momento.

CONCURSOS DE O CON*DOR

Solução do Concurso de Set-Out/2007 – “A foto do fato”. Foram vencedores do Concurso: o Almir BL (57-87), que ofertou 100 imagens (V. Recordar é Viver); o Francalacci (57-153), que ofereceu uma foto dos componentes da Esquadilha da Fumaça (V. Nas Aerovias)

Concurso de Nov-Dez/2007 – Prorrogado até 15Jun2008 - “Teste sua memória...” Este teste foi remetido a todos os assinantes. São 20 quesitos a serem interpretados, devendo os participantes encaminhar as respostas ao Amorim, via fax (21) 2673-8313, ou por e-mail.

Solução do Concurso Jan-Fev/2008 - “Nas Aerovias”. O Francalacci (57-153) foi o vencedor, com uma incrível história da Esquadilha da Fumaça, publicada na Revista ASAS, cujo texto se transcreve na página 3.

Concurso de Mar-Abril/2008 - “Celeiro de Vocações”. Quais foram os alunos da T.57-BQ que se dedicavam a atividades de Aeromodelismo, em Barbacena?

A DIMENSÃO ESPIRITUAL

Como parte das comemorações do 51º aniversário da Turma, o Nunes (57-13) dedicou aos companheiros uma mensagem com o título acima, baseada na antiga alocação: “O que estiver no centro de sua vida será sua fonte de segurança, orientação, sabedoria e poder”. Os manuscritos originais da mensagem estão sendo distribuídos, para reconhecermos a personalidade do autor, observando sua caligrafia firme e sua pureza no vernáculo. Para conhecer sua obra completa, acesse www.57-bq.org/nunes.

ENCONTRO MENSAL DA TQP

A última reunião da TQP ocorreu em uma terça-feira cinzenta e chuvosa, como poucas acontecem na Cidade Maravilhosa. Em virtude disso, dos transtornos decorrentes, da dificuldade de transporte e de locomoção naturais em um dia assim, o comparecimento à nossa reunião ficou comprometido. Mas a TQP compareceu. Sim, foi em reduzido número, mas as condições atípicas não impediram a presença de seis dos nossos mais frequentes, renitentes e típicos representantes. E, onde se encontra uma representação da TQP, em qualquer número, a conversa flui fácil, desenvolta, ao sabor da Bohemia, servindo de veículo natural para o desenrolar dos assuntos. Quais são eles? Ora, eles são vários e, rigorosamente, toda e qualquer matéria, sempre correlacionada a nossas experiências comuns.

Essa vivência remonta à época em que fomos agraciados pelo destino com a missão de compor a TQP, essa plêiade de amigos amalgamados no ideal aviatório e plasmados no espírito de que “a esquadilha é um punhado de amigos”. Mercê da instrução e da educação recebidas e dos ideais de estudo, trabalho, dedicação, correção, honestidade e amor à Pátria recebidos na EPCAr, o germen do sonho aeronáutico expandiu-se, ramificando-se na capacidade de exercer as mais variadas profissões, seja na vida militar, seja na civil.

Uma vez que apenas seis componentes da TQP compareceram à reunião deste mês de abril, ela permitiu maior aproximação dos companheiros e melhor atenção aos assuntos de todos os participantes. Nesse clima, o Horta repetia, seguidamente, uma frase atribuída ao nosso primeiro Comandante, o Capitão Dário: “Para um corpo débil, um simples revés é insustentável”.

Interessante como a frase se encaixou no espírito e no sentimento que levou esse grupo de componentes da TQP a estar na nossa reunião dessa terceira 3ª feira, a despeito das condições meteorológicas adversas. O fato demonstra, de forma insofismável, que a constituição da TQP, contrariamente a ser débil, é forte e resiste, de forma obstinada, ao tempo e às adversidades e circunstâncias momentâneas de nossas vidas. **57-16 Mossri**

Nota da Redação:

O autor usou a sigla TQP 8 vezes, intencionalmente, consagrando a denominação de nossa Confraria - “Uma Turma Quase Perfeita”.

PENSAMENTO DE O CON*DOR

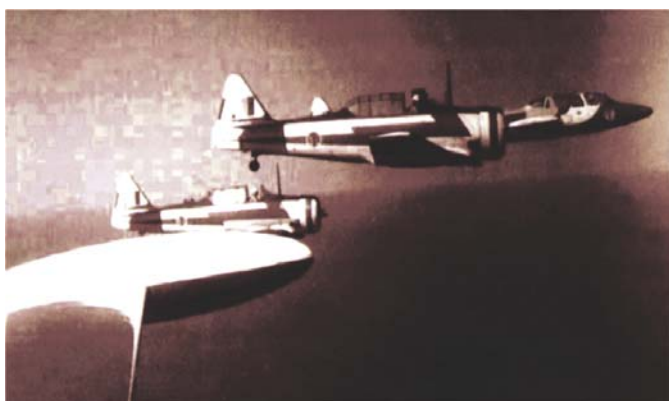
Para um corpo débil, um simples revés é insustentável.” Horta, lembrando máxima de nosso primeiro Comandante de Esquadilha, Cap.-Av. Joaquim Dário d’Oliveira.

NAS AEROVIAS

Vôo Histórico da Esquadrilha da Fumaça



Os então Capitães-Aviadores Paulo Roberto Curtiss Salomão (57-45) e Luiz Gonzaga da Costa Land (57-28) integraram a equipe da “Fumaça” no vôo histórico registrado nas fotos abaixo. O primeiro, pilotando o T-24 Fouga Magister; e o segundo, o T-6NA Texan. Recentemente, o Curtiss deixou-nos para voar na ala do Land, em outras missões. Eles viveram a jornada terrena em toda plenitude, e assim permanecerão em nossas mentes e em nossos corações.



Do fundo do BAÚ - O nosso leitor e amigo do Rio de Janeiro, o jornalista e pesquisador de aviação e assuntos militares **Ronaldo Olive**, nos enviou algumas imagens incríveis, com a seguinte mensagem:

“A matéria ‘Ases de Sonhos’ (ASAS 38) não pôde deixar de me fazer lembrar de um fato pouquíssimo conhecido envolvendo a nossa Esquadrilha da Fumaça. Após o recebimento dos T-24, a turma fez uma curiosa apresentação no Rio de Janeiro, sobrevoando o desfile militar de 7 de setembro de 1969 com um C-115 Buffalo liderando quatro daqueles jatos. Nascia, na minha cabeça, uma idéia bem interessante, que, no entanto, ainda levaria oito meses para se materializar... O projeto envolvia a formação de uma ‘Esquadrilha da Fumaça Mista’ no caso, com um T-24 liderando três T-6. Várias reuniões com o comandante da unidade, o então maj.-av. Antônio Arthur Braga, amigo inesquecível, em sua apertada salinha num hangar da III Zona Aérea, conseguiram ativar sua curiosidade e interesse, logo compartilhados por outros oficiais, sempre ávidos por novidades. Finalmente, numa inesquecível manhã de maio de 1970 (não anotei o dia e nem consigo me lembrar hoje, coisa de sexagenário...), com quase toda a zona sul do Rio de Janeiro coberta por uma bruma persistente, partimos do Aeroporto Santos-Dumont,



antiga base da ‘Fumaça’ para a histórica missão! Eram dois T-24 (um, pilotado pelo Braga, para liderar a Esquadrilha, e o outro, comandado pelo Curtiss Salomão, levando este escriba/fotógrafo no assento de trás, para registrar o evento) e quatro T-6 Meias. Tendo em vista a disparidade de velocidades dos dois tipos, estabelecemos que o líder (Super Magister) se manteria em vôo nivelado e a uma velocidade baixa, um pouco acima da de perda (estol), e os três Texan mergulhariam de um nível mais alto, para ganhar velocidade, e assumiriam, durante algum tempo, a formação diamante tradicional. O resultado pode ser constatado pelas fotos anexas, raramente mostradas em público. Não são de muito boa qualidade, pois, em nossa equipe, também estava um tal de ‘Murphy’: minha câmera fotográfica, na época, era uma simples Exa-Ila, uma reflex popular fabricada na extinta Alemanha Oriental, sem fotômetro acoplado e cujo obturador de cortina horizontal ‘resolveu’ dar um defeito justamente naquele dia... De qualquer maneira, foi possível registrar aquele momento que, segundo me consta, foi único na história da nossa ‘Esquadrilha da Fumaça’! Forte abraço e, mais uma vez, parabéns pela excelente **ASAS!** (Obs: Na foto dos pilotos, sou o de macacão escuro e o Braga, o da extrema direita.)” (Transcrito da Revista ASAS nº 40, ano VII, pág.94)

1963 - Natal - Terceira Parte

Recapitulemos a narrativa do Coelho, sobre as “intensas atividades” dos Aspirantes-Aviadores, em Natal. Na Primeira Parte, falou da carinhosa recepção aos jovens oficiais pela sociedade potiguar. Falou, também, da ginástica conduzida pelos estagiários que quase arrazou com a tropa. Na Segunda Parte, escreveu as incríveis peripécias do “Aspirantal”, com a febre de se motorizar. Agora, chegou a hora de falar sobre a instrução de vôo nos famosos B-26.

Gutinho deu duas buzinas e o sentinela abriu-lhe o portão da Base. Reconhecendo um oficial, largou o portão de molas para fazer continência. O portão fechou-se, pegando a direção da Vespa, e Gutinho voou por cima da cancela, arrastando o ombro e a cara no asfalto. Ainda grogue, levantou-se todo ensangüentado e tentou dar um soco na cara do soldado, mas desequilibrou-se e caiu de costas, desmaiado. Mais um para o Posto Médico. A coisa começou a ficar preocupante. O Comandante da Base reuniu todos os aspirantes e declarou que se houvesse mais um acidente, todas as motonetas seriam recolhidas a um depósito até o final do ano e encerramento do estágio.

Um dia Rochinha recebeu a notícia de que seu Borgward tinha chegado no Porto de Natal. Land foi levá-lo até as docas, de Buick, juntamente com Alfano e Rothschild. No caminho para a Base, sendo seguido pelo Land, Alfano ouviu um ruído na suspensão traseira do Isabella, lindo, de cor grená com forro em couro branco. Rothschild complementou que era no lado direito. Na Base iam dar uma examinada. O carro, uma beleza da indústria automobilística alemã, foi estacionado sob o telheiro em frente ao Cassino da Base. Land ajudou com o macaco, Alfano colocou os tijolos. Tiraram a roda direita traseira para examinar o amortecedor. Depois fizeram o mesmo com a roda esquerda. Depois as dianteiras. O carro ficou em cima dos tijolos, cuidadosamente posicionados sob os eixos.

Todos nós trabalhávamos (ou atrapalhávamos) na manutenção. Num avião, os diversos sistemas são identificados por cores: amarelo para o sistema de combustível, verde para o hidráulico, azul para o elétrico, etc. Eu estava na oficina de comunicações, auxiliar do Ten.-Av. Marini. Escolhi “trabalhar” lá, pois queria estudar rádios. Depois de um ano eu não tinha aprendido nada. Influenciado pelos “entendidos” em mecânica Alfano, Rothschild e Land, o Rochinha aproveitou seu entusiasmo inicial para fazer uma revisão geral em seu carro. Isso, em termos aeronáuticos, é conhecido como IRAN - Inspection Realized As Necessary. Desmontou tudo, e resolveu pintar cada peça, de acordo com o código. Comprou tintas nas cores verde, azul, amarela, vermelha e preta (para as partes de acionamento mecânico). Em seu quarto, com pregos nas paredes, atravessou barbantes onde pendurava as peças para a tinta secar. Alguns gozadores, na ausência do Rochinha, iam a seu quarto e cortavam os cordões. As peças se espalhavam pelo chão, ainda com a tinta fresca. Sem carro, Rochinha, magrinho, franzino, quando perdia o ônibus para o almoço, tinha que conseguir carona. Meirelles ofereceu um lugar no seu fusca, mas disse que ele teria que empurrar para pegar. Rochinha, naquele calor de meio dia nordestino, já estava com os bofes de fora, respiração ofegante, e o carro nada. Meirelles então disse-lhe que entrasse para descansar um pouco. Fechou a porta, girou a ignição e o carro andou normalmente. Rochinha não tinha voz nem para reclamar. Aquilo tinha sido um tremendo trote.

Os Douglas B-26, bombardeiros médios da WW-II - Segunda Guerra Mundial, são bi-motores de asa alta, tripulação de dois pilotos, um mecânico e um rádio-operador. Os aviões “líder” de esquadrilha eram os B-26-C, com nariz transparente, onde ia o bombardeador com seu visor Nordwin. Durante as decolagens e pousos, o Oficial de Material Bélico ocupava a cadeira do mecânico e, na missão de bombardeio, na corrida para o alvo, ficava no nariz da aeronave. As metralhadoras “Ponto Cinquenta” ficavam nos bordos de ataque das asas, três em cada lado. Os alas eram os B-26-B. As seis metralhadoras ficavam em seu nariz metálico. Todas eram acionadas pelo “trigger” vermelho no lado esquerdo do manche do Primeiro Piloto. Como Segundo Piloto, fiz algumas missões de tiro a alvos no solo. A área de treinamento ficava pouco distante da Base, num terreno desabitado. Um sargento controlador de tiro ficava bem distante,

em segurança, observando com binóculos. Eram três aviões, em vôo de “cobrinha”, cada um descarregando suas armas em seqüência. Na terceira passagem, o observador, via rádio, mandou cancelar a missão: Três guris escondiam-se numa depressão, próximo do alvo, e a cada passagem corriam para recolher as balas na areia. Confiavam demais na nossa pontaria, e achavam-se seguros, bem próximos dos tiros.

Dia 23 de outubro - Dia do Aviador. Todos os B-26, formando quatro esquadrilhas, iam fazer o vôo de demonstração de bombardeio a alvos flutuantes, próximos ao litoral. No avião líder do Esquadrão, ia como bombardeador o Chefe da Seção de Material Bélico. Era o mais qualificado para a missão. A seu comando, todos os aviões deveriam descarregar suas bombas de duzentos e cinquenta libras. Nessa reta final, o piloto automático era acoplado ao comando no Visor Nordwin. Os doze aviões já estavam com as portas dos “bomb-bay’s” abertas, quando o observador de solo, na praia, mandou abortar a missão: O visor estava desregulado, no avião do líder, e as bombas cairiam muito perto da praia, podendo atingir alguns banhistas. A demonstração transformou-se apenas num desfile aéreo, e todos os *bomb-bay’s* foram fechados. Pouparam-se naquele dia todas as bombas, sobras de guerra, algumas já vencidas há anos. Os B-26 começaram a ter muitas panes, principalmente de *cow-flaps*, que tinham acionamento elétrico, e serviam para controlar a temperatura dos potentes motores. Para completar as horas de vôo necessárias para cada aspirante, foram trazidos dos Afonsos os SNJ, nada mais do que T-6 amarelos, preparados para pouso em porta-aviões. Tinham “bequilha louca”, e com isso, eram difíceis de manobrar no solo. Dizíamos que no início faziam “táxi em vírgula”, até que nos acostumamos com suas manhas, e conseguimos dominá-los melhor nas retas.

Final do Estágio. Todos promovidos a Segundo-Tenente, fomos designados para outras Bases. Fui um dos primeiros a fazer a escolha: “- Tem transporte para carro?” “- Não, só para o oficial e sua mala”. “- Então eu escolho a Base Aérea de Recife”. Era a única cidade oferecida onde o Austin poderia chegar. Rochinha enfiou todas as peças do carro numa grande caixa de madeira e colocou dentro da carcaça do Borgward. Mandou para uma oficina para fazerem a montagem. Durante todo o ano o carro ficou indisponível. O único trajeto que fez foi do Porto à Base Aérea de Natal. Levei um dia inteiro dirigindo. Com o calor, o carro apagava. Eu tinha uma lata de água, uma seringa e enrolava um pano no carburador. Sabia que custaria a pegar novamente, ainda mais com aquela bateria fraca. Quando o carro começava a tossir, se fosse descida, tudo bem, mas se fosse numa subida, eu fazia meia volta e parava naquela “plataforma de lançamento”. Com a seringa cheia de água, encharcava o pano do carburador, diversas vezes. Depois, largava a engrenagem para pegar “no tranco”, na descida. Com o motor funcionando, fazia a volta e prosseguia no rumo sul. Uma hora depois teria que repetir o mesmo processo. A estrada de Natal para João Pessoa era de terra, às vezes passando por fundos de usinas de açúcar. Depois, para Recife, era de asfalto. Cheguei a Olinda já anoitecendo. Numa parada de ônibus, consegui um carona que ia para o lado do Aeroporto, e assim não me perdi mais. Indicou-me a direção da entrada da Base, onde cheguei já de noite. Deixei o Austin num caminho entre o canteiro de flores e a calçada ao lado de meu quarto, no Cassino dos Oficiais. Fui jantar no Rancho da Base, e caí na cama, cansado, dormindo como um tronco. No dia seguinte, fui ao Aeroporto na kombi de Operações, e viajei no C-54 do CAN. Vinha de Fortaleza e Natal, e nele encontrei todos os colegas de turma. Tínhamos vinte dias de “trânsito”. Passei dez em Pelotas, época de Natal e Reveillon. Voltei ao Rio, e, dias depois, apresentei-me ao Comandante da Base Aérea de Recife. Na portaria do Cassino dos Oficiais, em cujo alojamento me instalei, havia uma ordem do Comandante da Base de “localizar o proprietário daquele carro velho que já estava ali há mais de duas semanas. Se não encontrar, rebocá-lo até o depósito de carcaças da garagem”. Não conseguiram rebocar. Com a ajuda dos dois soldados que o empurraram, consegui dar partida no Austin, e escondi-o atrás do Cassino, onde não podia incomodar ninguém.

The End

Coelho, 60-112

Parabéns, Zé Luiz, por seu talento em tornar divertidas histórias reais da TQP.