



O CON* DOR

BOLETIM INFORMATIVO

ANO XII

NÚMERO 5

Set-Out/2007

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

RECORDAR É VIVER

As fotografias registram fatos que dão significado especial à vida das pessoas, desde o nascimento. Revendo o álbum da Turma, constatamos que existe uma carência de fatos marcantes da fase mais venturosa de seus integrantes, a de alunos da EPCAR. A Representação solicita aos companheiros a cessão de fotos de seu arquivo pessoal para enriquecer a nossa história. Vale tudo, como os lances que adiante ilustramos: GP de baratêia, descontração em forma, exibição de macheza com a braçadeira SV, pose de atletas olímpicos para fãs, ...



O PROFESSOR INESQUECÍVEL

O “Dia do Professor”, comemorado a cada 15 de outubro, transporta-nos aos bancos escolares da EPCAR. Dentre os inesquecíveis mestres que influenciaram nossos destinos, destacou-se o jovem professor de História. Alguns colegas sempre visitam o ilustre cidadão barbacenense Fernando Victor de Lima e Costa. Conheça um pouco da sua brilhante trajetória profissional, através da reportagem da página 3.



Visita à AFA - Pirassununga

Retorno por Holambra Ainda abertas as inscrições para o evento, de 22 a 24 nov.07. Programação e esquema financeiro com Amorim.

MENSAGEM DE NATAL

Ao aproximar-se a data magna da Cristandade, divulgamos a “fábula dos porcos-espinhos”, desejando a todos que as alegrias das festividades natalinas se reproduzam ao longo de 2008. Durante a era glacial, muitos animais morriam por causa do frio. Os porcos-espinhos juntavam-se em grupos; assim se agasalhavam e se protegiam mutuamente. Mas os espinhos de cada um feriam os companheiros mais próximos, justamente os que forneciam calor. E, por isso, tornavam a se afastar uns dos outros. Voltaram a morrer congelados e precisavam fazer uma escolha: desapareciam da face da Terra ou perdoavam os espinhos do semelhante. Com sabedoria, decidiram voltar a ficar juntos. Aprenderam assim a conviver com as pequenas feridas que uma relação muito próxima podia causar, já que o mais importante era o calor dos outros. Sobreviveram! *Moral da história:* Dentre os ângulos do perdão, um existe dos mais importantes, que nos cabe salientar - os resultados dele sobre nós mesmos, quando temos a felicidade de desculpar. Quando conseguimos desculpar o erro ou a provocação de alguém contra nós, exoneramos o mal de qualquer compromisso para conosco, ao mesmo tempo em que nos desvencilhamos de todos os laços suscetíveis de prender-nos a ele. Nas trilhas da vida, somos nós próprios quem acolhe em primeiro lugar os resultados da intolerância.(...) Para os erros, perdão! (...) (Autor desconhecido) - Contribuição do 57-78 Horta

PENSAMENTO DE O CON*DOR

Jovens de todo o País.

Um dia encontraram-se na histórica

Barbacena,

Irmãos do mesmo ideal:

Levar adiante o acalentado sonho de estudar na

Escola Preparatória de Cadetes do Ar,

Um marco na vida daqueles meninos.

Decorridos cinquenta anos,

Encontramos-nos aqui novamente.

Ombreados em suas diversas trajetórias,

Unidos dos mesmos sentimentos de outrora,

Reunem-se para consagrar

O valor da Amizade, da Fraternidade e do Amor.

Procura-se o inspirado autor.

ENCONTRO MENSAL DA TURMA



Os Organizadores do encontro mensal da TQP, nas terceiras terças, decidiram oferecer outras opções de restaurantes: o "happy hour" de setembro foi no Carioca, na Rua São José (foto); o de outubro foi no Galeto Castelo (O Espanhol); o de nov. será no Rest. Alcazar*, na Av. Atlântica. Caros amigos, fiquem ligados.

CONCURSOS DE O CON*DOR

Concurso de Mar-Abr/2007 – Prorrogado até 30Nov2007 - Serão homenageados os companheiros que tenham participado de todos os encontros de aniversário da Turma, a saber: 20, 30, 40, 45 e 50 anos. Não se apresentou nenhum candidato. A Representação está fazendo uma pesquisa, tendo dificuldade em levantar dados do encontro do 20 anos e pede ajuda àqueles que dele participaram.

Solução do Concurso de Mai-Jun/2007 – Muitos colégios, ginásios e cursos preparatórios, espalhados pelo Brasil afora, constituem-se verdadeiros celeiros de vocação de jovens para ingresso nas Forças Armadas. Fale de seu estabelecimento de ensino, que tenha sido responsável pelo ingresso, na EPCAR e na Escola de Aeronáutica, de, pelo menos, três de nossos colegas de Turma, identificando-os. Este concurso motivou alguns colegas a falarem de seus colégios e cursos, responsáveis por seu ingresso na Força Aérea. Sob o título "Celeiros de Vocação", damos início à publicação das matérias apresentadas.

Concurso de Jul-Ago/2007 – Prorrogado até 30Nov2007 -

Assim como o Nascimento ousou contar um "causo" sobre uma "confraternização etílica" em BQ, em seu livro, conte você, caro leitor, uma historinha de um "memorável porre" em BQ, Afonsos ou alhures, com personagens da Turma que a ele tenham sobrevivido com saúde, e que dele se recordem com saudade (sem culpa, remorso ou vergonha).

Concurso de Set-Out/2007 – "A foto do fato". Uma simples fotografia tirada em Barbacena ou nos Afonsos poderá enriquecer o acervo histórico da Turma. Participe desta campanha. O prêmio: publicação da(s) foto(s) enviada(s).

CELEIRO DE VOCAÇÕES

O Colégio Barão do Rio Branco

Este Colégio situa-se em Santa Cruz, bairro da outrora Zona Rural do Distrito Federal. O distante bairro do Centro do Rio veio a tornar-se distrito industrial, com as mazelas decorrentes. Mas, na minha época de menino e de rapazinho, era muito bom viver em Santa Cruz. A comunidade dispunha de ótimos cinemas e clubes sociais, de um bom hospital, o velho Pedro II, e de uma boa rede escolar, em que se destacava o Rio Branco, também conhecido como "Colégio do Matadouro". Pertencer a este educandário sempre foi motivo de orgulho, pela qualidade do ensino, com professores que também lecionavam no Colégio Pedro II. Quem terminasse o curso ginásial estava apto a prestar concurso para uma escola técnica ou para tentar a carreira militar; quem concluísse o científico tinha grande chance de ingressar em uma faculdade, sem necessidade de curso preparatório. Na quarta série ginásial, os alunos prestavam mais atenção às aeronaves que sobrevoavam o Colégio, pertencentes ao glorioso 1º Grupo de Aviação de Caça, sediado na Base Aérea de Santa Cruz. Era uma fase em que os meninos-homens tinham de dar um rumo às suas vidas e a carreira militar lhes parecia ser uma boa opção. Naquele tempo, não havia testes vocacionais e prevaleciam os impulsos, os arroubos da juventude. Na minha turma, foi tão forte o fascínio pela Aviação que a maioria queria ser piloto de caça. A meta, então, era ingressar na Força Aérea. Dentre os santacruzenses contemporâneos, poucos se interessaram pela Marinha ou pelo Exército. Não era a farda e a estabilidade na carreira que mais importavam; o sonho de voar estava acima de tudo. Assim, eu e alguns colegas enfrentamos o concurso para a EPCAR, de que resultou o ingresso na Turma T.57-BQ dos seguintes: o 57-40 João Carlos, o 57-48 Jair Soares e o 57-113 Calvino de Almeida; como repe, o 56-31 Valente; como pára-quedistas, o 58-257 Éolo e o 58-288 Ari Martins. Na Turma de 1958, ingressaram mais quatro. Uma dezena de colegas ingressou na EEAER, sendo que, curiosamente, formaram-se nas especialidades de Controlador de Vôo e Radiotelegrafista. A eles vieram juntar-se alguns voluntários especiais de Meteorologia. Como tantos outros, os especialistas da área modernamente chamada de Controle do Espaço Aéreo, com os limitados recursos técnicos da época, revelavam-se muito competentes, mercê sua dedicação e responsabilidade. Não reclamavam dos baixos soldos e da carga de trabalho e não faziam operação-padrão, greve ou motim. A esses militares graduados de nossa geração, o nosso profundo respeito. Em conclusão, o Colégio Barão do Rio Branco tem sido um celeiro de vocações direcionadas à Força Aérea Brasileira.

57-40 João Carlos

O PROFESSOR INESQUECÍVEL

BQanos de dezenas de turmas muito já falaram do Professor Fernando Victor de Lima e Costa, renomado mestre de História. Tendo como fonte o Jornal de Sábado, edição de 30/07/2005, vamos conhecer um pouco mais de sua própria história, nas palavras do articulista Edinaldo Borges.



Em seu gabinete de trabalho (na própria residência), nosso querido mestre posa para alguns de seus eternos alunos da Turma Quase Perfeita.

Professor, intelectual e amante das artes

Ele é detentor de onze comendas, entre as quais a Ordem do Mérito Aeronáutico – Grau de Oficial, e a Ordem de Vera Cruz, no grau Comendador. Formado em Direito pela UFMG e em Didática Geral de Psicologia do Adolescente, o Doutor Fernando, como é carinhosamente chamado, poderia usar o título de Comendador. Orador influente, inteligente, culto, amante das artes e um devotado educador, preferiu a simplicidade ao longo de uma carreira pontilhada de sucesso na educação, na militância forense (como advogado criminalista) e na política. Sua arma, quase sempre imbatível, foi o saber, que usou para vencer e, naturalmente, escrever sua história.

Na educação

Professor na EPCAR durante muitos anos, onde empregou todo seu talento na educação de jovens de todos os pontos do Brasil, muitos dos quais chegaram ao topo da carreira aeronáutica, alcançado o posto de Brigadeiro. Em sua atuação na renomada Escola, sempre foi interlocutor privilegiado do Alto Comando em assuntos de educação. Como reconhecimento, recebeu diversas condecorações. Distinguido entre seus pares, foi professor conferencista na Academia

da Força Aérea e orador, por dois anos consecutivos, nas comemorações da Semana da Asa e no Centenário de Santos-Dumont, no Rio de Janeiro. No Colégio Estadual Professor Soares Ferreira, foi professor e, por dez anos consecutivos, diretor. Na direção do tradicional estabelecimento de ensino, foi o responsável pela construção da praça de esportes, ainda hoje motivo de orgulho da instituição. Nos anos 50, respondeu pelo Setor de Educação do Município.

A família e as artes

Fernando Victor é casado com a elegante Nadyr Furtado de Lima e Costa, companheira de requinte e gosto apurado para as artes e mãe de suas duas filhas, Maria Fernanda e Nadir Andréa. Amigo fraterno de Emeric Marcier, desde a chegada do artista a Barbacena, foi, digamos assim, premiado com 16 obras do mestre, o que é motivo para qualquer mortal, com um mínimo de sensibilidade, extasiar-se nos amplos salões de sua bela casa. Enriquece seu acervo a coleção de 87 imagens de santos barrocos, entre as quais uma Nossa Senhora do Rosário de olhar meigo, sua preferida, presente de sua mãe. Já fez quatro viagens à Europa, onde exercitou todo seu apurado bom senso para as artes. Suas preferências: a Ilha de Capri, as Igrejas da Espanha, o altar-mor da Capela Sistina, o Museu de Louvre, com destaque para a notável obra “Victória de Samontràcia” (250-190 a.C.). É apreciador de música clássica, sendo sua preferida a Nona Sinfonia de Beethoven. Mesmo aposentado, ainda advoga, mas com moderação.

Na política

Amigo pessoal de José Francisco Bias Fortes, que, quando Governador de Minas Gerais, o distinguiu com o cargo de Advogado-Geral do Estado, atuou na política de 1955 a 1976, inicialmente pelo PSD e depois na Arena. Na Câmara, foi Vereador combativo e Presidente da Casa por onze anos. Numa época de embates vigorosos na política municipal, soube transitar com diplomacia em momentos delicados, principalmente quando as famílias Bias Fortes e Andrada atuavam no mesmo partido, a Arena.

Mensagens

Na homenagem do Jornal de Sábado ao ilustre cidadão barbacenense, associaram-se outras personalidades da Cidade para, em ternas mensagens, enaltecer a honradez na vida, o exemplo de grandeza nas lides da Justiça e a lucidez como mestre. A Turma EPCAR-1957 também se manifesta para agradecer a sempre presente atenção do Professor Fernando Victor.

Obrigado, por sua amizade.

NAS AEROVIAS

Voando o “Mata Sete”

1964 - Beechcraft C-45 - D-18-S



O C-45 Beechcraft D-18 S é um avião bimotor (Pratt&Whitney – 450 HP), velocidade 345 km/h, alcance de 1.125 km, trem de pouso convencional (bequilha atrás), para dois pilotos e cinco passageiros. Devido a alguns sustos que deu, foi apelidado de “Mata Sete”. O C-45 de matrícula FAB 2856, sediado na Base Aérea de Recife foi, nos anos sessenta, o mais voado na FAB. Fazia viagens de transporte de passageiros, em missões administrativas. Havia uma viagem regular todas as terças ao Rio de Janeiro, regressando às quintas. De sexta a segunda-feira, fazia vôos diários nas regiões norte e nordeste. Ocasionalmente, viajava a Porto Alegre, e também a Pelotas.

Recife, 01 de agosto de 1964 SBRF – SNIO – SBSV – SBMO – SBRF. Missão: Transportar quatro bombeiros de Recife para Salvador. Seria realizado um curso de aperfeiçoamento de táticas de combate ao fogo em aeronaves de grande porte, técnicas modernas de resgate e atendimento a pessoas vítimas de acidentes aéreos em aeroportos, novos equipamentos, enfim, uma modernização geral na especialidade de bombeiros. Era sábado e chovia naquela manhã. A semana toda chovera no litoral, da Bahia ao Rio Grande do Norte. Chuva forte, intermitente, com períodos de sol escaldante. Decolagem marcada para as sete horas. Aeronave, o C-45 de matrícula 2856. Pilotos Tenentes José Stelson Ferreira Franco e José Luiz de Oliveira Coelho. Aproveitando um lugar que estava sobrando, levaríamos como passageiro um sargento da Base, que viajaria, durante as férias, para visitar seus parentes em Cipó, pequena cidade no interior da Bahia. “FAB 2856, livre decolagem, vento de cento e cinquenta com sete nós.” Estávamos no ar, mantendo a proa cento e oitenta até atingir três mil pés, para em seguida virar à direita e interceptar a aerovia Verde Uno, subindo para oito mil pés. Passaríamos sobre Maceió, depois Aracaju, quando então aproaríamos Cipó. Navegação estimada: bússola, relógio, mapas, régua de plotar, lápis e borracha. Entramos nas nuvens, e fomos sacudindo durante uma hora e vinte minutos. Já próximo da Bahia, as nuvens começaram a ficar mais esparsas, e aproveitamos para descer em vôo visual até a base das camadas. Atingimos mil pés de altitude, e comecei a fazer os cálculos para encontrar nosso destino. Observando as curvas de rios e estradas lamacentas, fui traçando no mapa os rumos e distâncias. Finalmente divisamos a pequena cidade, na nossa frente. “OK, Stelson, Cipó na proa. Campo com oitocentos metros, de piçarra”. Na realidade, quando o sobrevoamos, vimos que era barro puro, com enormes poças d’água. Embaixo, o guarda-campo acionava duas bandeirolas vermelhas. Stelson iniciou uma passagem baixa sobre a pista, para verificar seu estado. O guarda-campo, ao ver o avião aproximando-se, acionava freneticamente as bandeirolas. Após a passagem, Stelson foi lacônico: “Vamos pousar.” Imediatamente retruquei: “Não dá, tchê, a pista é um lamaçal só...” Não adiantaram meus argumentos. Stelson baixou o trem de pouso e entrou na aproximação final. O homem lá embaixo, bem no meio da pista, agitava cada vez mais rapidamente as bandeirolas. “Pô, o cara não sai de lá, vou ter que arremeter... gear up!” e empurrou com determinação as manetes de potência para frente. Mais uma volta, e novamente estávamos na final com trem embaixo e

todo o flap arriado. “Agora vou pousar mesmo que seja em cima dele”. Mais um discurso meu, que nada adiantou. O avião tocou no início da pista. Barro para todos os lados. Ao sentir a aproximação, o homem correu para a lateral, sem deixar de agitar as bandeirolas vermelhas. Pés nos freios, e lá fomos deslizando no barro até o final. Para não ultrapassar a cabeceira oposta, Stelson comandou um cavalo de pau. O avião girou e, finalmente, parou. Olhei para trás, e cinco pares de olhos esbugalhados nos fitavam. Sem ter outra coisa a dizer-lhes, murmurei um “chegamos...” Descemos para verificar os estragos. As rodas dianteiras estavam atoladas até o eixo. Não adiantaria dar potência máxima nos motores, pois naquela situação o avião tremeria todo, mas não se moveria um centímetro. Chegou o guarda-campo: “Os senhores não viram as bandeirolas vermelhas? O campo está impraticável devido à lama... agora está com sol, mas choveu a noite toda...” Teríamos que puxar o avião para a cabeceira, e tentar decolar usando uma lateral da pista que estava mais seca. “Tem um trator por aqui para puxar o avião até lá?” O homem não acreditava que ainda quiséssemos decolar. “Nenhum. Todos estão na estrada, desatolando os caminhões”. Foi quando chegou uma Rural Willys. Seria a nossa salvação. Amarramos o cabo de aço na bequilha do Beech, que seria puxado de ré. Fomos ajudar. Os bombeiros, o sargento e o guarda-campo empurrariam o avião, três em cada lado da empenagem. Stelson e eu, nas laterais, empurraríamos a Rural. “OK, tração nas quatro, pode acelerar devagar”. O cara era um pé-de-chumbo. Empurrou o acelerador com vontade. As rodas traseiras patinaram velozmente e foi um enorme banho de lama nos que estavam atrás. Os uniformes impecáveis dos bombeiros mudaram de azul para marrom. O avião ficou todo respingado. As rodas da Rural atolaram e continuaram girando. Tivemos então que reformular tudo. Colocamos pedaços de madeira sob as rodas, e eu fui explicar ao motorista o que significava devagar. Acho que compreendeu. A segunda tentativa foi um sucesso, e colocamos o avião onde queríamos. “OK, todos a bordo, vamos embora” Desta vez eu estava na cadeira da esquerda. Motor em regime de decolagem, quando a rotação estabilizou em máxima potência soltei os freios e procurei manter tanto quanto possível a reta na lateral da pista menos enlameada. Conseguimos decolar. Fiz uma volta para um sobrevôo da pista. Lá embaixo o motorista, o sargento e o guarda-campo acenavam em despedida. Rumo de Salvador. Assim que estacionamos, os quatro bombeiros foram para o alojamento da Base para tentarem limpar a lama de seus uniformes, e nós regressamos para Recife, fazendo um pouso intermediário em Maceió. Nessas duas etapas, sempre havia passageiros, caronas militares e familiares. É incrível como correm as notícias: “O Beech de Recife está regressando, e tem vagas...” À noite, numa festa do Clube de Aeronáutica, aproximou-se de nosso grupo o figurinista Marcílio. O Stelson contava, entusiasmado, a façanha daquela manhã. Ao final do relato, Marcílio, com sua voz afeminada, desmunhecou: “Ai, que bom se fosse comigo... que delícia seria ficar para sempre atolado num cipó”... Era demais para mim. O cara era muito fresco. Abandonei a área. Afastei-me de fininho, e fui tirar uma garota para dançar. O baile estava ótimo. **JLCoelho (60-112)**