

3-4-1946

## Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-03

Embry-Riddle School of Aviation

Follow this and additional works at: <https://commons.erau.edu/ua-papel-pega-mosca>

---

This Book is brought to you for free and open access by the Newspapers at Scholarly Commons. It has been accepted for inclusion in Papel Pega-Mosca by an authorized administrator of Scholarly Commons. For more information, please contact [commons@erau.edu](mailto:commons@erau.edu).

# Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

4 DE MARÇO DE 1946

N.º 101

O Dr. Napoleão Lorena - presidente da "Viação Aérea São Paulo S. A." paraninfa a 37ª. Turma de Especialistas - O Ten. Cel. João Mendes da Silva em sua cidade natal - Sensacionais revelações do Comandante Tucker sobre a Batalha de Okinawa



### *Solidariedade Continental*

Trinta e sete alunos da E.T.Av. empunhando Bandeiras Aladas, desfilam perante as autoridades.

## Solidariedade Continental!

*Bandeiras das Nações Unidas, sob grandes aplausos da assistência, desfilarão no antigo Hipódromo da Moóca quando da formatura da 37.ª turma - Graduandos urruquaios - Discursos do paraninfo, dr. Napoleão Lorena, presidente da Viação Aérea São Paulo S/A.*

Espectáculo que pela sua evocação simbólica e tocante simplicidade constituiu um verdadeiro hino de harmonia continental e confiança nos destinos da Humanidade, tivemos-lo dia 22 de fevereiro último nas antigas instalações do Hipódromo da Moóca, por ocasião da formatura dos novos especialistas que integraram a 37.ª turma de sargentos da Reserva da F.A.B.

A grande assistência que compareceu à solenidade não pôde conter um frêmito de emoção no momento em que, galhardamente conduzidos pelos alunos da nossa Escola desfilarão defronte às tribunas, os pavilhões de todas as valorosas Nações Unidas que tão magníficos exemplos de nobreza e heroísmo ofereceram por ocasião da recente hecatombe mundial de que o mundo vem de emergir.

Aplausos estrepitosos e entusiásticos foram tributados a essas 37 bandeiras mensageiras de Paz e concórdia dentro de um espírito de fraternidade universal.

A spectacle was witnessed on February 22, which constituted a real hymn of continental harmony and confidence in the destinies of mankind due to its symbolic evocation and touching simplicity. The occasion was the graduation of the 37th group of specialist sergeants of the F.A.B. reserve, held on the grounds of the old Mooca Jockey Club.

The number of people who attended the ceremonies could not avoid quivering with emotion when the students of our School paraded gallantly in front of the official stand carrying the flags of all the valiant United Nations which set so many magnificent examples of heroism during the world conflict from which he have just recently emerged.



Durante a cerimônia o Dr. Napoleão Lorena, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Sr. John Paul Riddle, Sr. Harry Gill e Theodore Treff

### INÍCIO DA SOLENIDADE

Com a presença dos srs.: Paraninfo Dr. Napoleão Lorena, Presidente da Viação Aérea São Paulo S/A; Fernando José Fernandes, representante do Secretário da Segurança; Dr. Oswaldo Jordão, representante do Secretário da Viação e Obras Públicas; Dr. Júlio Telechea Cônsul Geral do Uruguai; Sr. John Paul Riddle, presidente da Escola Técnica de Aviação; Dr. Luiz David Ribeiro, representante do Prefeito Abraão Ribeiro; Harry Gill e Theodore Treff, Diretores Assistentes da nossa Escola; Orton Hoover representante do Cônsul Geral Americano; Sandy Saunders, Diretor do Pessoal; Coronel J. M. Carr,

### THE BEGINNING OF THE CEREMONIES

The graduation ceremonies of the 37th group of sergeant specialists were held at the old Mooca Jockey Club on the 22nd. and were attended by the following: The sponsor, Dr. Napoleão Lorena, President of the "Viação Aérea São Paulo"; Mr. Fernando José Fernandes, representing the Secretary of Public Safety; Dr. Oswaldo Jordão, representing the Secretary of Public Works; Dr. Julio Telechea, Consul General of Uruguay; Mr. John Paul Riddle, President of E.T.A.V.; Dr. Luiz David Ribeiro; Mr. Harry Gill and Mr. Theodore

da comissão Mista Brasil-Estados Unidos; Ten. Cel. João Mendes da Silva, cmt. da nossa Escola; Major Av. Almir Policarpo dos Santos, cmt. da Base Aérea São Paulo; Major Jorge Marques de Azevedo, representante do Comando da 1.ª Zona Aérea; Cap. Joaquim Bueno Brandão, Assistente do Comando; Cap. Dr. Fernando Mendes, Chefe do C.M. da nossa Escola; Ten. Av. Ariovaldo Villela, oficiais da nossa Escola; instrutoras e instrutores; funcionárias e funcionários, teve início às 15 horas do dia 22 do mês passado, nas antigas instalações da Moóca, a cerimônia da formatura da 37.ª turma de sargentos especialistas.

#### A PRESENÇA DO SR. JOHN PAUL RIDDLE

Motivo de justa satisfação para todos da nossa Escola, foi a presença do sr. John Paul Riddle nas festividades que coroaram a graduação do novo contingente para a Reserva da FAB. O fundador do nosso Estabelecimento de ensino militar, que acaba de chegar dos E.E.U.U. e que está de partida para o Rio de Janeiro, resolveu adiar o seu embarque, a fim de poder assistir à graduação da 37.ª turma. Foi um gesto expressivo e que bem demonstra o carinho que o sr. John Paul Riddle dedica à nossa Escola.

Treff, Assistant Directors of our School; Mr. Orton Hoover, representing the North American Consul General; Mr. Sandy Saunders, Personnel Manager; Colonel J. M. Carr, of the Joint Commission Brasil-United States; Lieut. Col. João Mendes da Silva Commander of our School; Major Almir Policarpo dos Santos Commander of the Air Base of S. Paulo; Major Jorge Marques de Azevedo, representing the Commander of the Fourth Air Zone; Captain Fernando Mendes, Chief of the Medical Center of our School; Lieut. Ariovaldo Villela, officers, instructors, instructoresses and employees of our School.

#### MR. JOHN PAUL RIDDLE ATTENDS THE CEREMONIES

The presence of Mr. John Paul Riddle at the graduation ceremonies of the 37th group of specialist sergeants was a great satisfaction to all the personnel of our School. The founder of our School had just arrived from the United States and was going to Rio de Janeiro but decided to postpone his trip in order to attend the ceremonies. This gesture demonstrates the feeling Mr. John Paul Riddle has for our School.



O Dr. Napoleão Lorena

#### O DISCURSO DO PARANINHO

Saudando e apresentando augúrios de início feliz da carreira que abraçaram, fez uso da palavra em magnífica oração o paraninfo Dr. Napoleão Lorena, Presidente da Viação Aérea São Paulo S/A, cujo discurso foi o seguinte: "Costumamos considerar os que labutam na aviação em geral, como membros integrantes de uma só família.

Os que se dedicam à mecânica têm merecido, em consenso unânime, tratamento de heróis anônimos.

Não desejamos, por parecer enfadonho, alinhar aqui aspectos isolados, particulares, da natureza desse trabalho e que serviu para aquele julgamento. Preferimos relatar o que de esforço se passou nas oficinas da empresa, que

#### THE SPONSOR'S SPEECH

Greeting the graduates and wishing them happiness in their career, the sponsor Dr. Napoleão Lorena, President of the "Viação Aérea São Paulo S/A", made the following very brilliant speech:

"We usually consider those who work for aviation as the members of one big family.

Those who devote themselves to mechanical work can rightly be called anonymous heroes.

Because it may seem boring we do not wish to relate here isolated and private aspects of the nature of this work which has earned the above mentioned judgement. We prefer to relate the efforts applied during the period



O paraninfo e o Ten. Arivaldo Villela ao pronunciarem suas expressivas alocuções.

tenho a honra de presidir, durante o período da guerra. Foram testemunhas da dedicação de todos que ali labutam e vimos o nosso incansável e dedicado diretor superintendente, desdobrar-se e em poucos meses ficar de cabelos brancos.

Como sabeis, o material aeronáutico da VASP, compunha-se de aviões Junkers, cujas peças, como as próprias

of war in the work-shops of the company over which I preside.

We witnessed the devotion of all those who work there and we saw our honored and untiring Superintendent Director work so hard that his hair turned white within a few months.

As you know the aeronautical equipment of the



O orador da turma e a Srta. Mariló, funcionária e madrinha, coloca as divisas em um estagiário.



Flagrante da cerimônia.

aeronaves, eram fabricadas na Alemanha. A guerra, desde logo, deixou sem esperanças de que, daquela fonte, pudessem vir o material indispensável à sua manutenção.

Ou conseguiríamos arrancar do nada, pois que o nosso limitado parque industrial, jamais se ocupará de sua produção; ou nos veríamos na contingência de cessar nossa atividade, já se desenhando em nossa mente o cortejo de desserviços ao país e a coletividade, com medo de tatear com o nosso sentimento de amor próprio, antecipadamente ferido, o plano da humilhação em que ficaríamos colocados, com o julgamento de incapazes, proferido por nós mesmos, de safar-nos das dificuldades decorrentes do conflito mundial.

Pois, então outros povos não tiveram, também, seus problemas, agravados pelos imprevistos, criados uns pelos engenho do inimigo, oriundos outros da falta de contato com as fontes nutrizas, e uma terceira modalidade, pela ausência de matérias primas, o que engendrou novos aspectos técnicos, tendentes a substituí-las, registrando-se, ali, conquista admirável para o progresso da ciência e da técnica?

Porque, pois, não meter mãos à obra, fossem quais fossem as chances, se elas resultariam em frutos e louvores para a pátria em perigo?

Não só o patriotismo, caríssimos poraninfados, mas também, a cristalina noção de responsabilidade, são forças e causas geradoras de milagres!

E a recompensa veio.

Não havia aço para a matriz dos pneus, e a força do



Cumprimentando um aluno premiado

"VASP" was made up of Junker airplanes, the parts of which were made in Germany where the planes themselves were also made. Ever since the beginning of the war there was no hope that we would get the indispensable maintenance equipment from that source. We would either have to obtain the equipment from thin air, because our limited industry was not able to manufacture it, or we would be forced to cease our activities. We could already picture in our minds the great drawback which this would represent to the country and the consequence if we should be afraid to try to continue. Our feeling of pride was hurt when we realized the degree of humiliation which would befall us if we should consider ourselves incapable of surmounting the difficulties brought on by the world conflict.

Had other people not had their problems aggravated



A instrutora que falou em nome dos norte-americanos.

by the unpredictable happenings? Some were caused by the enemy's engineering, others by the lack of contact with the supplying points. There was a third type of problem brought about by the lack of prime material which resulted in new technical aspects for the purpose of substituting them and from there came a marvelous conquest for the progress of science and technique.

The why not go to work regardless of the exhaustion, if this would bring about results and praise for the country in danger? Not only patriotism, my dear graduates, but also the crystal clear notion of responsibility are the causes of strength and the working of miracles.

And the reward came.

There was no steel for the tire casing factory but the power of patriotism made it appear, after the tenth experiment with cast iron. And this factory has produced over 300 tire cases, all for the service of Brazil and the public in general.

patriotismo conseguiu que ela brotasse, após a décima experiência, da tentativa feita com ferro fundido. E essa matriz já produziu para mais de 300 pneus, todos a serviço do Brasil, e do público em geral.

E depois vieram as câmaras de ar para pneus, e as matrizes para estas, e para os pneus de bequilha!

Os embaraços, com a ausência do aço, foram removidos pela vitoriosa tentativa feita com a matriz de ferro fundido.

Multiplicam-se as energias, agitam-se as esperanças, e todas aquelas peças que deveriam provir do país conosco em guerra, aqui foram fabricadas, após um sem número de esforços, vigílias e fadigas.

Chegámos a bendizer o horror da guerra, pelo benefício que nos proporcionou, possibilitando um enriquecimento do nosso potencial humano e industrial, que a descrença costumeira persistia por não considerar, e por negar-lhe o vigor demonstrado.

Vencidas as apreensões, e já à altura de quem pode respirar tranquilamente, divisando, pelas encostas do caminho percorrido, aqui e acolá, as etapas vitoriosas do fabrico dos pneus, das rodas, trem de bequilha, bequilha, embolos, pinos de balancim, concavos, cabeças esféricas, guias de válvulas, buchas de biela mestra e tantas e tantas outras deste altiplano, ao tempo em que agradecemos a Deus pela inspiração e amparo, vindas como graça divina, também desejamos testemunhar o nosso entusiasmo, pela legião dos incansáveis obreiros que, decididamente, como heróis anônimos, souberam dar uma expressão de brilho e honra à sua blusa de trabalho, elevando a altitude até então inatingida, o progresso da aviação comercial brasileira, como um hino de esforço e de trabalho ao Brasil.



Esta Escola, patrimônio inestimável de cultura técnica, possui a vis-à-trativa de todos os que a conhecem, que a estimam, a veneram, confundindo-a com os símbolos sagrados, que formam a razão de ser do nosso orgulho de brasileiros.

Honrando-a lá fóra, certamente creais desses heróis anônimos, de que vimos falando. E se-lo-eis, por força, porque a primorosa formação de caráter que vos veio da lição e dos exemplos dos vossos excelso mestres, o culto ao trabalho, o espírito de disciplina, e o amor ao país — forças morais de que se acha impregnado o ambiente desta casa de ensino — são o penhor seguro do que vos acaba de afirmar.

#### O DISCURSO DA SRTA. ADELE LAIN

Em nome dos instrutores e instrutoras norte-america-

After this came the tires themselves and the equipment to make these and to make the tail wheel tires.

The difficulties brought about by the lack of steel were removed by the victorious attempts made with cast iron.

The energies were multiplied and hope soared. All the parts which should come from a country at war with us were made here after much effort, vigil and exhaustion.

We even got the point of blessing the horrors of war for the benefits brought us, making it possible for us to breath more freely, we saw at the side of the road



O Consul do Uruguai ladeado pelo Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Capitão Joaquim Bueno Brandão e graduandos Uruguaios

trough which we huld come, the victories obtained in the manufacturing of tires, wheels tail wheels landing gears piston rods, cylinder heads, valve guides and many other parts, at a time in which we thank God for the inspiration and support. We also wish to demonstrate our enthusiasm for the untiring laborers who knew how to honor their work blouses, like anonymous heroes, by raising the progress of Brazilian commercial aviation to heights never reached before.

This School is an inestimable patrimony of technical culture and possesses visible attraction to all those who know it, love it, worship it, and think of it as one of the sacred symbols which constitute the pride of the Brazilians.

By honoring your School outside, you will be one of the anonymous heroes of whom we have talked above. And this is due to your characters which have been strengthened by the lessons and examples of your teachers, the love for work, the spirit of discipline and love for the country. These are the moral powers which fill this School and are the proof of what I have just told you.

#### MISS ADELE LAIN'S SPEECH

Miss Adele Lain made the following speech in the name of the North American Instructors:

Some people are born with honors; other through a series of struggles receive honors; and still other have honors thrust upon them. I should like to thank those those who are responsible for my honor on this occasion, even though I feel unworthy of making a talk and much less a speech which represents the ideals of

nos, a Srta. Adele Lain pronunciou a seguinte oração:

"Há pessoas que nascem com honras: outras pelas muitas lutas vencem e recebem honras; e ainda outras que recebem honras por imposição. Desejo agradecer àquelas que são responsáveis por esta honra que é minha, ainda que não me sinta digna de fazer uma palestra e muito menos um discurso que represente os ideais do pessoal americano da Escola Técnica de Aviação.

Diz-me agora aos senhores que hoje recebem seu galardão, depois de meses de esperança. Os senhores têm enfrentado experiências que nunca esperavam; porém têm vencido e hoje as dificuldades pelas quais passaram, parecem insignificantes.

Há poucas pessoas que almejam dificuldades, porém as que as procuram nunca são desapontadas. Seu alvo, meus senhores, não deve ser o afastamento de tentações e dificuldades mas sim, deve ser o poder para conquistar esses fatores na vida.

Conheci um menino que queria jogar futebol. (Pois qual é o rapaz normal que não tem este desejo?) Era do tamanho pequeno e sabia que o regulamento da escola não permitia que ninguém como ele jogasse. Este teve uma idéia: Logo que as aulas se encerrassem para as férias, ele iria ao interior e lá conseguiria emprego num fazenda. Isto o tornaria rápido e forte, pois sabia que o exercício e o ar puro do campo eram fatores indispensáveis para o crescimento e para a boa condição exigida para jogar futebol.

O rapaz conseguiu licença dos pais e alegremente saiu. O primeiro dia correu bem porém o dia seguinte não foi tão feliz. Apareceu um fiscal! (É sim, justamente como os fiscais, sempre, fora de tempo para atrapalhar a gente!)

"Como é seu nome?" perguntou ele.

"Chamo-me, Bill Cox," respondeu o menino.

"Sua idade?" interrogou o fiscal.

"Vou fazer doze anos..."

"O que é isso!" berrou o fiscal. "Isto não pode ser! Tire esta criança do meio dos homens! Ele não pode aguentar o calor etc., etc., etc."

Bill foi obrigado a sair do campo. Saiu chorando declarando que nunca poderia ser homem forte se não lhe fosse permitido aumentar a força pelo exercício.

Aliás Bill não queria ser vencido. Achou outro emprego onde apareceram outras tantas dificuldades. Cresceu bastante e na Universidade pagou as despesas jogando no primeiro time. Saindo da Universidade foi fazer o serviço militar. Treinou para ser piloto e quando terminou a guerra, o recorde de Bill no Pacífico era formidável.

As dificuldades podem ser vencidas quando a pessoa tem **visão, coragem e o desejo de vencer**. Senhores formandos, tenham visão! Não devem ficar contentes com sua força intelectual e física de hoje, mas sim devem fitar os olhos no futuro, considerando as oportunidades. Devem determinar seu próprio êxito, porém não com egoísmo. Lembrem-se de Jorge Washington, o primeiro Presidente dos Estados Unidos cujo aniversário festejamos hoje. Ele enfrentou dificuldades para que a sua Pátria pudesse ser uma nação forte e poderosa. Lembrem-se dos pioneiros deste grande país brasileiro que deixaram o conforto de seus lares para que o Brasil pudesse ser uma nação. Lembrem-se de seus irmãos que lutaram na grande guerra, há pouco tempo terminada. Lembrem-se sempre que os senhores são as unidades que compõem a nação. O Brasil olha para os senhores como promissores para o bom êxito no futuro.

Encerro estas palavras com os melhores votos para seu sucesso, senhores formandos, no mundo lá fora. Sejam sempre fieis e corajosos!"

the American personnel of the Technical School of Aviation.

To you, however, who after months of waiting are receiving your reward today, I do have something to say. You have met with many trials that you had never expected; nevertheless, you come out victorious and today the hardships that you have passed through seem mere trifles.

We find some people who look for trouble, and these are never disappointed. Sirs, your goal should be, not freedom from temptation and difficulties but the power to conquer these factors in life.

I once knew a little boy who wanted to play football. (What normal boy does not have this desire?) He was quite small and he knew that the school rules would not permit one of his size to play. He had a bright idea. As soon as school closed for vacation, he would go out to the country and get work on a farm. He would do this in order to become healthier and stronger, for he knew that exercise and pure country air are necessary factors to growth and fitness which obviously are requirements for playing foot-ball.

The boy got permission from his parents and off he went filled with joy. The first day went off well, but the next day did not run along so smoothly. An inspector showed up! (Yes, like inspectors always show up at the wrong time to get in people's hair!)

"What's your name?" he asked.

"My name is Bill Cox," the boy answered.

"How old are you?" asked the inspector.

"I'll soon be twelve..."

What do you mean?" bellowed the inspector. "We won't have anything like this! Get this kid away from the men! He can't stand the heat, and so on, and so on."

Bill had to leave the field. He went away weeping, saying that he never would be a strong man if they would not let him get strong through exercises.

And yet, Bill would not be defeated. He found some other work where there were varying degrees of difficulty. He grew up and in college he paid his way by playing on the first team. When he left college, he went into the army. He trained to be a pilot of a plane and when the war ended, Bill's record in the Pacific was wonderful.

You may over-come difficulties when you have vision, courage, and the desire to win. You, who are graduating have vision! You should not be satisfied with today's intellectual and physical strength on the other hand you should fix your eyes on the future, considering its opportunities. You should determine your success, but this, never selfishly. Remember George Washington, the first president of the United States, whose birthday we celebrate today. He faced difficulties in order that his country might be a strong and powerful nation. Remember the pioneers of this great country of Brazil, who left the comforts of their homes so that Brazil might be a nation. Remember your brothers who fought in the world-wide war, that has just ended. Always remember that you are the units of which the nation is composed. Brazil looks to you for the success of the future.

In closing, I wish to express my best wishes to you graduates, for your success in the world. Always be faithful and courageous."



## SAUDAÇÃO AOS ESPECIALISTAS URUGUAIOS

A cerimônia foi iniciada com o hasteamento dos pavilhões Brasileiro e Americano, repetivamente, findo o qual foi realizado o Juramento à Bandeira pelos novos conscrptos. A seguir foram cantados os Hinos Brasileiro e à Bandeira. O cap. Bueno Brandão comanda nesse momento o desfile da tropa em continência à Bandeira, passando em seguida à leitura do Boletim. Depois em nome do Comando da Escola, o ten. Ari-valdo Villela dirige calorosa saudação aos graduandos uruguaios.

## GREETING THE URUGAIAN SPECIALISTS

The ceremonies were started with the raising of the Brazilian and North American flags after which the new specialists pledged allegiance to the Flag. The Brazilian and North American Anthems were then sung by the persons present. Captain Joaquim Bueno Brandão ordered the troops to march past and salute the flag, he then read the bulletin and order of the day. Next, speaking in the name of the Commander of the School, Lieut. Ariovaldo Villela spoke to the Uruguayan students.

## PREMIOS



3.ª. Sgts. da FAB premiados

Ministério da Aeronáutica (aplicação) — 3S Alberto Peyrer Monteiro FAB (Disciplina) — 3S Alberto Peyrer Monteiro

## Especialistas em:

Manutenção de rádio — 3S Alberto Peyrer Monteiro

Escrevente almoxarife — 3S Milton Viça

Pára-quadras — 3S Plauto Avclino Paim

Carpinteiro de avião — 3S Oswaldo dos Santos

Hélices — 3S Simão Pereira Eleutério

Eletricistas de avião: 3S Tibério Sampanella

Soldador: — 3S Oomings Alves Ribeiro

Aviões: — 3S Alfredo Pessoa de Moura Filho

Estagiários que mais se destacaram: URUGUAIO — Pedro Victor Ocampo

EXÉRCITO: — 3S Clavis Rui Barcellos

AERONÁUTICA: Mamade de Araujo Borges.



## LISTAS DOS GRADUADOS

### ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO DE RÁDIO

Alberto Peyrer Monteiro  
Carlos Garcia da Rocha  
Reginaldo Carlos Bernardo Hauschild  
Firmino de Freitas

### ESPECIALISTAS ESCRIVENTES ALMOXARIFES:

Milton Veiga  
Geraldo Novais Toledo  
Nelson Merels  
Renato Francalanci Gonçalves  
Dirceu Souza Lima  
Henrique Fernandes Passarini

### ESPECIALISTAS OBSERVADORES DE TEMPO

Ronald Tonson  
Bilberto Durval Lautenschlager  
José Klautau Martins de Barros

### ESPECIALISTAS DE PARA-QUEDAS:

Plauto Avelino Palm  
José Antonio da Silva  
Waldemar Tonietto  
João Peralta Montes

### ESPECIALISTAS CARPINTEIROS DE AVIAO:

Oswaldo dos Santos  
Walter Poppi  
Edgar Alves Arruda

### ESPECIALISTA SEM HELICES:

Simão Pereira Eleutério  
Milton Sanches Marques  
Roberto Caldeira  
Antonio Melquiades dos Santos  
José de Souza Gomes  
Hildefonso Sebastião Fernandes Silva

### ESPECIALISTAS ELETRICISTAS DE AVIAO:

Tibério Campanella  
Inácio José Moschella  
William Bertoni  
Nilo Menezes Cardoso  
Nestor Fernandes Junior

### ESPECIALISTAS SOLDADORES:

Domingos Alves Ribeiro  
Odir Zattar  
Milton Jayme Rodrigues

Nelson Correa  
Sergio de Araujo Mello

### ESPECIALISTAS EM VIATURAS:

Luciano Porto Machado  
Antonio Careli Celentano

### ESPECIALISTAS EM AVIOES:

Alfredo Pessoa de Moura Filho  
Ary Bastos Peixoto  
Nobel de Almeida Kuke  
Luiz Paterra  
Walter dos Santos I  
Paulo Romeu Albuquerque  
João Cancio de Mello  
Orlando da Costa Campos  
Salvador de Freitas

### ESTAGIARIOS DA AERONAUTICA

### ESPECIALISTAS RADIO OPERADORES:

Mamede de Araujo Borges  
Antonio Ponciano Filho  
Raymundo Lyniho Contento  
José Pinto Filho  
Antonio de Oliveira Souza  
Genario José da Silva

### ESTAGIARIOS DO EXERCITO

### ESPECIALISTAS EM VIATURAS

Clovis Rui Barcellos  
Otmar Luiz Friedrich  
Levy Aristides Magnago  
Kleber Araujo Gouvea

### ESPECIALISTAS EM AVIOES

Osmar Silveira Garcia  
Althair Kenappe  
Raul Sperry  
Vitorio Candido Fontana

### ESTAGIARIOS URUGUAIOS

### ESPECIALISTAS CONTROLADORES DE VOO

Pedro Victor Ocampo  
Yarvis Mario Benedetto  
Carlos Segundo Temperam  
Aldo Garcia Calvo

## AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

- Ser brasileiro nato;
- Ser solteiro e não constituir arrimo de família;
- Ter a idade de 17 a 34 anos completos, na data da inscrição;
- Ter boa conduta, atestada por autoridade policial, ou por dois Oficiais das Forças Armadas.

Condições Físicas:

- Altura mínima, 1,60 m.
- Não ter defeitos físicos;
- Ter todos os dentes tratados;
- Apresentar condições normais de saúde, comprovadas mediante atestado médico.

Documentos necessários à inscrição:

- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

- Licença do Pai ou Tutor, se o candidato for menor de 18 anos;

- Atestado de boa conduta passado por autoridade policial ou por 2 Oficiais das Forças Armadas;

- Declaração do Pai ou Tutor, provando que o candidato é solteiro e não constitui arrimo de família;

- Requerimento dirigido ao Sr. Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E.T.Av., solicitando inscrição.

Nota: Todos esses documentos, devem trazer firmas reconhecidas. As inscrições para exame de admissão à E.T.Av. estão abertas em qualquer época do ano e os exames, realizam-se quinzenalmente.

O candidato deve possuir conhecimento de Português, Matemática e Física, em grau idêntico ao da 3.ª série ginasial, para se submeter a exame escrito, constante das referidas matérias. (Outras informações podem ser obtidas junto aos Aeroclubes).

Os candidatos do Rio de Janeiro devem se dirigir ao Ten. José Pedro Pais Leme, Rua Álvaro Alvim, 31, 11.º and.

## O Diário do Povo de Maceió, Alagoas, publicou a seguinte reportagem sobre a visita do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva às instalações do Aéroclub de sua cidade natal:

"O Aéroclub de Alagoas viveu ontem, um dos seus mais promissores e futuros dias.

E' que recebeu a visita sobremodo honrosa do sr. tenente-coronel João Mendes da Silva, comandante da Escola Técnica de Aviação de São Paulo, uma das mais bem aparelhadas e mais eficientes do continente americano.

Acompanhado de sua esposa, a senhora Alice Mendes da Silva e de seu irmão, major Luiz Mendes da Silva e senhora, o tte-CEL. da Aeronáutica João Mendes da Silva chegou ao campo de pouso do Aéro Club de Alagoas, às 16,30 horas, sendo recebido por representantes da imprensa, diretores, funcionários e alunos do nosso clube de aeronáutica civil.

### VISITA AS INSTALAÇÕES DO AEROCULUBE

Após as apresentações, S.S. percorreu, em companhia dos presentes, o campo e as instalações do Aéroclub de Alagoas, demonstrando em todos os momentos a sua admiração por essa obra que para os alagoanos é um motivo de justo orgulho e uma expressão do valor da nossa gente.

A reportagem do DIÁRIO DO POVO, também presente, teve oportunidade de solicitar do tte-CEL. João Mendes as suas impressões sobre o trabalho ali realizado.

### DECLARAÇÕES A NOSSA REPORTAGEM

Com a simplicidade que se tornou um característico dos que estão afetos ao ideal aviatório, o ilustre contrarrâneo que ora nos visita, falou:

— "Nós, os que pertencemos à Aviação Militar, olhamos sempre com verdadeira admiração para esses esforçados cultores da aeronáutica civil. E' que nós, a par do ideal que nos anima na aviação, tiramos dela também proveitos, remunerações. E os que abraçam a aeronáutica civil o fazem por puro idealismo, sacrificando no mais das vezes os seus labores, os seus interesses pecuniários".

### E' DIGNIFICANTE O QUE ACABO DE VER

Referindo-se à visita que estava fazendo ao Aéroclub de Alagoas, disse o coronel João Mendes:

— "E' verdadeiramente dignificante o que acabo de ver. Posso afirmar sem exagero que o Aéroclub de Alagoas possui as melhores instalações das que tenho visitado. Considero-o mesmo superior, nesse ponto de vista, aos seus similares do Rio de Janeiro e de S. Paulo. O de S. Paulo, por exemplo, tem hangares de madeira, enquanto que o que aqui vemos são construções de concreto armado, feitas dentro dos rigores da moderna técnica arquitetônica".

### OS NOSSOS AVIADORES

— "Mas, de tudo, o que me calou mais funda impressão, foi, certamente, o vôo em esquadilha em que tomei

"Yesterday the Airclub of Alagoas had one of its most interesting days. It was honored by the visit of Lieut. Col. João Mendes da Silva, Commander of Escola Técnica de Aviação of São Paulo, the school being the most best equipped and the most efficient in the American continent.

Accompanied by his wife, Mrs. Alice Mendes da Silva and his brother, Major Luiz Mendes da Silva and wife, Lieut. Col. João Mendes da Silva landed on the runway of the Airclub of Alagoas at 4,30 p.m. being received by representatives of the press, directors, employees and students of our club of civil aviation.

### A VISIT THROUGH THE INSTALLATIONS OF THE AIRCLUB

After the introductions Lieut. Col. Mendes da Silva visited the field and installations of the Air Club of Alagoas accompanied by all those present. He showed a great deal of admiration for this work which makes the people of Alagoas justly proud and which serves to demonstrate the value of our people.

The reporter of the "Diário do Povo" was also present and had the opportunity of asking Lieut. Col. João Mendes da Silva for his impression on the work accomplished there.

### SPEAKING TO OUR REPORTER

With the simplicity which has become characteristic of those who are fighting for the aeronautical ideal, the distinguished countryman who was visiting us said:

"We who belong to military aviation always look upon these hard working instructors of civil aviation with real admiration. This is because these of us who are encouraged by the aeronautical ideal also gain by this work. And those who join aviation do so through pure ideals, many times sacrificing their work and their pecuniary interest."

### "WHAT I HAVE JUST SEEN IS DIGNIFYING"

Referring to his visit to the Air Club of Alagoas Lieut. Col. João Mendes da Silva said:

"What I have just seen is really dignifying. I can say, without exaggerating, that the Air Club of Alagoas has the best installations I have ever visited. In this respect I consider it superior to those similar it in Rio de Janeiro and São Paulo. The one in São Paulo, for instance, has wooden hangars whereas these are built of concrete and follow the rules of modern architecture."

### OUR PILOTS

"But the thing that impressed me the most was the formation flight in which I took part today with the pilots of the Air Club.

## A FROTA ESPECIAL...

*Três mil aviões japoneses abatidos na batalha de Okinawa! Quatorze dias sem abandonar seus postos... Doze mil decolagens e aterrizações no porta-aviões Yorktown. O Comandante Joseph Louis Tucker.*

Há alguns meses passados, quando se comemorava em todo mundo a Vitória das Nações Aliadas, as platéias brasileiras vibraram de emoção assistindo no cinema a história, talvez triste, porém gloriosa, do porta-aviões "Fighting Lady" ou seja, na versão brasileira: Belonave.

Atualmente quando podem ser divulgados sem timores os verdadeiros crimes de todos esses acontecimentos bélicos, sabemos que a "Fighting Lady" foi em realidade o heróico porta-aviões Yorktown.

Para nós que também assistimos essa interessante filme com vivo interesse acompanhamos a história de um valente vaso de guerra, a presença do Comandante Joseph Louis Tucker, que na realidade viveu aquele papel, é motivo de justa satisfação.

A few months ago, when the whole world was celebrating the Victory of the Allied Nations, the Brazilian audiences quivered with emotion in the movie theaters as they saw the sad but glorious picture of the aircraft carrier "Fighting Lady", or as it was called in Portuguese — "Belonave."

Now — that these facts of war can be published we know that the Fighting Lady was in reality the heroic carrier Yorktown.

To those of us who saw that interesting picture and followed the story of a brave aircraft carrier, the presence of Lt. Commander Joseph Louis Tucker, who lived that part in reality, is reason for justified satisfaction.



O Comandante Joseph Louis Tucker

Este herói militar norte-americano, contou-nos muito daquilo que trágica e gloriosamente assistiu.

Entrevistado pela redatora-chefe do "Papel Pega-Mosca" disse-nos:

"Herói é aquele que a imprensa e a publicidade convencionam como tal. Dêle, muito se tem falado. Decisivo porém, para o esforço de guerra, foi o trabalho silencioso, abaixo do toldadilho de navios, atrás das linhas do exército e nas fábricas de material bélico, trabalho esse, pouco mencionado durante a guerra, devido às restrições militares. Todavia, agora podemos por em foco esses heróis desconhecidos."

This North American military hero told us many of the tragic and glorious things he witnessed.

Interviewed by the editor of the "Fly Paper" he said:

"The hero is the man whose picture appears in the newspaper. Of him many things have been said. Yet, decisive to the war effort was the work done below the decks of the ships, behind the lines of the Army and in the war plants, of which during the war we had heard but little due to the military restrictions. But now we can mention these unknown heroes."

Lt. Commander JOSEPH LOUIS TUCKER, is the new SUPERVISOR OF INSTRUCTION of E. T. Av.

O Comandante JOSEPH LOUIS TUCKER, é o novo SUPERVISOR DE INSTRUÇÃO da E.T.A.V. que durante a guerra acumulou cinco anos de serviços relevantes nos maiores porta-aviões da Marinha Norte-Americana, dentre os quais o velho e o novo Yorktown.

Gentilmente, o Comandante Tucker nos contou algumas passagens das batalhas navais no Pacífico, com as seguintes palavras:

"A batalha naval de nossos dias é principalmente uma batalha aérea. Os porta-aviões e demais navios de guerra raramente se aproximam do inimigo, suficientemente para usar os canhões.

"A batalha é iniciada quando o radar acusa aviões sem identificação. Esses aviões se aproximam a uma velocidade de 250 milhas por hora mais ou menos. Isso nos dava 20 minutos para nos prepararmos.

"Só a voz de comando por todo o navio..."

"Um gongo estridente de som tão forte que se torna impossível dormir; acorda todos.

"A primeira sensação que se tem, é de calor no estômago..."

"Todo minuto é precioso."

"Não há tempo para ter medo — apesar de sempre acharmos esse tempo..."

"2.400 homens correm para suas posições. As regras de tráfico tem que ser estritamente observadas a fim de evitar confusões durante esses minutos.

"Dentro de 2 à 4 minutos tinhamos que estar a postos. Chegando às posições de batalha o pessoal do navio se apresenta aos seus comandantes por intermédio de um telefone de batalha que leva e trás o som. Um porta-aviões possui aproximadamente 500 postos de batalha. Meu posto de batalha se encarregava do Controle do Voo no Tombadilho, operações essas que também envolviam Engenharia de Voo. Nesse meio tempo os engenheiros e inspetores de prontidão punham os motores em funcionamento e preparavam os aviões para a decolagem. 40 postos de batalha estavam sob meu controle."

"Tripulação do Tombadilho de Voo — A Postos" — eu comunicava ao Chefe de Operações Aéreas, tão logo meu pessoal estivesse completo. O porta-aviões possuía 20 divisões e era comandado naquela época pelo capitão J. J. Clark, que depois da campanha das Ilhas de Marshall foi substituído pelo Capitão Ralph Jennings."

"Enquanto o navio se preparava a Patrulha Aérea procurava interceptar os Japoneses. Além disso, a Patrulha Aérea de Prontidão, constituída de 15 a 20 aviões de caça, decolava imediatamente após o radar haver acusado aviões inimigos e auxiliava a Patrulha Aérea — que voava ininterruptamente. As batalhas aéreas se desenvolviam fora do raio de alcance dos canhões de nossos navios."

"Em Okinawa o inimigo conseguiu várias vezes atravessar a nossa rede de proteção constituída de navios. Os aviões inimigos até chegar aos porta-aviões tinham que enfrentar o fogo das baterias anti-aéreas de nossos destróieres, cruzadores, couraçados e finalmente, dos porta-aviões."

"As vezes mais de 100 navios faziam fogo a um só tempo. Alguns navios possuíam 450 ou mais baterias anti-aéreas."

"O barulho era infernal e a balburdia toda dava a impressão de um verdadeiro hospício!"

"Nossas ordens só eram ouvidas quando gritávamos com todas as forças de nossos pulmões."

"Em geral 75% dos aviões inimigos eram abatidos antes de atravessar a rede de proteção e chegar aos porta-aviões. Os que conseguiam atravessar o fogo de nossas baterias anti-aéreas procuravam bombardear, torpedear ou lançar-se sobre nós. Os que mergulhavam sobre nós geralmente pertenciam ao "Corpo de KAMIKAZE" um grupo seleto de pilotos suicidas. Os japoneses também possuíam um avião especial que transportava a "BAKU" (uma bom-

who during the war accrued 5 years of outstanding service on the largest U.S. aircraft carriers among which were the new and the old Yorktown.

Commander Tucker had the kindness to tell us something about the battle of the Pacific and started saying:

"A naval battle these days is primarily an air battle. The aircraft carriers and other ships seldom get close enough to the enemy to use their guns against him.

The battle starts when the radar picks up unidentified aircraft. The planes come in flying at 250 miles an hour, more or less. This gave us 20 minutes to get ready!"

"General quarters sounds are heard throughout the carrier..."

"A penetrating gong arouses everybody. It is impossible to sleep through it."

"First a hot feeling goes to your stomach. Every minute counts! There is no time to be afraid; but most of us found time."

"2,400 men run to their battle stations. Traffic rules must be strictly followed in order to avoid confusion during these minutes."

"We had 2 to 4 minutes to be ready. As soon as the personnel reach their positions they report to the commanding officer by means of battle two-way telephones. A carrier has approximately 500 battle stations. My battle station was flight deck control, in charge of aviation engineering and of the flight deck. Meanwhile the engineers and inspectors stood by to start the engines and prepare the planes for take off. I had 40 battle stations under my control."

"Flight deck manned and ready", I reported to the Air Officer.

"The carrier had around 20 divisions, and was commanded at that time by Capt. J. J. Clark, who, after the Marshall Islands campaign, was promoted to Rear Admiral. He was relieved by Captain Ralph Jennings."

"While the ship was getting ready the combat Air Patrol was intercepting the Japs. In addition the Ready Air Patrol with 15 to 20 fighter aircraft took off immediately after the radar picked up the enemy planes and flew out to intercept them and to assist the Combat Air Patrol. The ships' planes fought the Japanese planes outside the range of the ships' guns. At Okinawa the enemy often broke through the protective screen of ships. First of all they had to penetrate the fire of the destroyers, then the cruisers, next the battleships and, finally, the aircraft carriers. More than 100 ships would some times be firing at once. Some ships had as many as 450 anti-aircraft guns."

"Believe me, it was a bedlam!"

"We had to shout at the top of our lungs in order to be heard when giving commands."

"Usually 75% of the enemy planes were shot down before they reached the carriers. Those planes which managed to penetrate our screen of anti-aircraft fire tried to bomb the carriers or torpedo us, or to crash into us. This act of crashing a plane into our ships was usually done by the "Kamikaze Corps", a select group of suicide pilots. The Japanese also had a special plane that flew with it a "Baku" (a bomb with wings

ba que possuía asas e um pequeno motor movido a jato e dirigida por um piloto trancado na cabine). Essas bombas desciam a uma velocidade de 650 a 750 milhas por hora. No apogeu da batalha de Okinawa a perda dos japoneses em aviões, foi calculada em 3.500 aparelhos."

"Foi o suficiente — com aquela batalha exterminamos a Força Aérea Japonesa!"

"Enquanto estive no Yorktown, foram feitas 12.000 decolagens e aterragens. Servi nesse porta-aviões durante 24 meses."

O Comandante Tucker terminou assim sua descrição de uma batalha naval passando a falar, a pedido, sobre sua carreira:

"Nasci em Baton Rouge no estado de Louisiana. Comecei minha carreira de aviador na Escola de Aviação da Marinha dos EE. UU. onde me tornei mecânico, tendo trabalhado mais tarde ocupando esse cargo no Lexington, durante dois anos. Também estudei na Base Aérea da Marinha em Pensacola."

Após haver deixado Pensacola, onde estive por dois anos, — disse-nos ainda — ter deixado a Marinha para cursar a universidade. Fêz o curso de engenharia do Instituto Politécnico de Alabama e após ter completado seus estudos passou a servir na Força Aérea. Nos dois anos seguintes estive em várias missões no Pacífico. Entrou para o Serviço Civil do Exército e trabalhou no Parque de Aeronáutica do Hawai por 2 anos e meio. Voltou ao aeródromo de Wright onde trabalhou na Seção de Pista do campo — na Divisão do Material. Fêz parte do grupo seletivo que criava as ordens técnicas, tendo voado por todo o país investigando as causas de acidentes e escrevendo relatórios sobre essas causas e meios de preveni-las. Foi transferido para a Escola Técnica da Força Aérea na Base de Chanute, onde foi Chefe do Departamento de Estruturas Metálicas por um ano e meio. Deixando essa base voltou às Linhas Aéreas Unidas.

"Fui Instrutor Técnico Senior — disse-nos ele — quando trabalhei nessa Companhia, pouco mais que um ano. Treinávamos co-pilotos e especialistas de aeronáutica."

"Em 1940 — um ano antes do ataque de Pearl Harbor fui chamado para o serviço ativo da Marinha para servir na Arma Aérea Naval, na qualidade de Chefe e Sub-Oficial. Fui designado para servir no velho Yorktown com o qual estive no Hawai e também combatendo navios norte-americanos através do Atlântico. Logo depois da entrada dos EE.UU. na guerra, voltamos para o Pacífico."

"Fui comissionado como 2.º Ten. em Março de 1942, quando organizei uma escola de treinamento em Seattle, no Estado de Washington. De lá fui transferido para a grande Escola de Treinamento Naval em Norman, Oklahoma, onde trabalhei como oficial administrativo e fui promovido a 1.º Tenente."

O velho Yorktown, que tomou parte ativa na batalha de Midway, foi afundado 4 dias depois dele ter desembarcado em Pearl Harbor, em 1942.

Quando o novo porta-aviões Yorktown foi lançado ao mar, foi transferido para ele como Oficial Engenheiro Aviador. Tinha 100 aviões sobre seu controle.

Durante o período que o Comandante serviu no Pacífico, participou das seguintes batalhas:

Guadalcanal	Eniwitok
Rabaul	As duas batalhas de Truk
Bougainville	Na Nova Guinéia
Buna	Hollandia
Ilhas de Marcus	Aitape
Wake (duas)	Palau
A batalha de Wote	Saipan
Maloelapa	Tinian
Jaluit	Guam
Mille	Rota
Kwajalei	*ap.
Ilhas Gilbert (Tarawa e Makim)	

and a very small jet engine directed by a pilot locked in the cockpit.) These bombs came in at a speed of 650 to 700 miles an hour. During the intensive period of the Okinawa battle it was estimated that the Japs lost 3,500 airplanes."

"That did it!"

"With that we finished the Japanese Air Force. On the Yorktown a total of more than 12,000 landings and take offs were made while I was aboard her. I was aboard about 24 months."

Thus, Commander Tucker finished his description of a naval battle and, as we requested him to tell us something about his career, he said:

"I was born in Baton Rouge, Louisiana. I started my aviation career in the United States Naval Flight School where I became a mechanic and served later as a mechanic on the old Lexington for two years. I was also at the Pensacola Naval Air Station."

Commander Tucker left Pensacola, where he was stationed for two years, and at the same time left the Navy to go to college. He went through the engineering school at the Alabama Polytechnical Institute and, after completing the course, he joined the Army Air Corps. During the next two years he took part in several missions to the Pacific. He joined the Army Civil Service and worked at the Hawaiian Air Depot for about 2-½ years. Then he went back to Wright Field, where he worked in the Field Service Section of the Material Division and served in the special group which originated all Technical Orders. On this job he had to fly all over the country to determine the cause of accidents and write procedures on how to prevent them. He was transferred to the Air Corps Technical School at Chanute Field, where he was in charge of the Aviation Sheet Metal Department for 1-½ years. After leaving there he went back to United Air Lines.

"I was a senior Technical Instructor for them for a little over a year. We were training co-pilots and army Air Corp Technicians. In Dec. 1940 — a year before Pearl Harbor — I was called on for active duty with the Navy Air Arm — in which I was a Chief Petty Officer. I was transferred to the old Yorktown and served with her in Hawaiian waters and also convoyed American boats across the Atlantic. With the entry of the U.S. into the war we went back to the Pacific."

"I was commissioned to Lieutenant (j.g.) in March 1942 and organized a service school at Seattle, Washington. From there I was transferred to a big Naval Training School in Norman, Oklahoma. I worked as an executive officer and was promoted to a Lieutenant Senior Grade."

While he was on the old Yorktown the boat took active part in the battle of Midway. Fortunately he disembarked at Pearl Harbor four days before the ship was sunk in the above battle in 1942. When the new Yorktown was launched he was transferred to her as Aviation Engineering Officer. Under his supervision were 100 airplanes.

While serving in the Pacific he was present during the following battles:

Guadalcanal	Eniwitok
Rabaul	2 battles of Truk
Bougainville	In New Guinea
Buna	Hollandia
Marcus Islands	Aitape
2 battles of Wake	Palau
Wote	Saipan
Maloelap	Tinian
Jaluit	Guam
Mille	Rota
Kwajalein	Yap
Gilbert Islands (Tarawa and Makim)	

A primeira batalha das Ilhas Marshall, na qual a Frota Especial — (constituída de vários porta-aviões protegidos por redes de navios de guerra) foi atacada pelos japonezes e sofreu baixas incontáveis em consequência do maior ataque aéreo sustentado durante a guerra.

Algumas dessas batalhas duraram um dia, outras, várias semanas.

O Comandante Tucker também esteve nas batalhas das Filipinas, Leyte, Iwo Jima e Okinawa. Foi mais tarde transferido do porta-aviões para a Base Naval, na Baía de Kanahe, onde foi superintendente de Produção da Seção de Inspeção Geral, tendo sido transferido para a Divisão de Manutenção do Ministério da Aeronáutica em Washington. Deixando Washington, esteve na Base Naval de Miami. Já nessa época tinha sido promovido a Ten. Comandante, posto correspondente ao nosso Capitão de Fragata. Em Miami foi Oficial de Inspeção e organizador de planos. Depois de deixar a Marinha norte-americana passou a trabalhar na Companhia John Paul Riddle, sendo logo após, designado para ser SUPERVISOR DE INSTRUÇÃO da Escola Técnica de Aviação.

Finalizando a entrevista o Comandante Tucker tecu comentários sobre a batalha de Okinawa, na qual, durante três dias as forças navais dos E.E.U.U. atacaram e foram atacadas pelos japoneses que nessa batalha iniciaram o KAMIKAZE. Acredita, que na batalha de Okinawa a Marinha norte-americana sofreu mais baixas que os fuzileiros navais e o exército juntos. Durante 14 dias muitos oficiais não abandonaram seus postos nem mesmo para ir às cabines. Outra batalha impressionante, foi, no seu parecer, a de Saipan.

Um dos aspectos interessante da vida do Capitão de Fragata Joseph Louis Tucker foi ter tentado várias vezes, encontrar seu irmão mais moço, aviador naval, e seu sobrinho, fuzileiro naval, em Guadalcanal. Nunca conseguiram se encontrar, apesar de todos terem lutado no mesmo lugar.

The 1st Battle of Marshall Islands in which the Task Force in which he was serving was intercepted and suffered the longest sustained air attack of the war.

Some of these battles lasted a day, and some for weeks.

Lt. Commander Tucker went also through the battles of the Philippines, Leyte, Iwo Jima and Okinawa. He was then transferred from the carrier to the Naval Station at Kanahe Bay where he was Production Superintendent of the Overhaul Section. From there he was transferred to the Maintenance Division of the Bureau of Aeronautics in Washington. Later he was stationed at the Miami Naval Air Station. At that time he had already been promoted to Lt. Commander. In the Miami N.A.S. he was Overhaul and Planning Officer. After leaving the Navy he joined the J. P. Riddle Company and was assigned to be SUPERVISOR of INSTRUCTION at E.T.A.V.

Ending our interview he also told us about the battle at Okinawa at which time, during three days, the U.S. aircraft attacked and were attacked and the Japanese elected to use their Kamikaze. He believes that the Navy lost more men during that battle than the Marines and Army combined. For 14 days many officers did not leave their battle stations. Another terrible battle was at Saipan.

It was interesting to know that Lt. Commander Joseph Louis Tucker tried several times to see his younger brother, a Navy pilot and his nephew, a Marine, at Guadalcanal. They never managed to get together or even see each other although they all knew they were at the same place.



## UM TRIO DE VALOR PRESTA SERVIÇOS À E. T. Av.

De como o sub-oficial Jayme Janeiro Rodrigues conseguiu "descobrir" o prédio da antiga imigração... — Homem dos 7... esportes — Milton e Antonio, uma dupla que promete — E... tem mais...

Descrever a tumultuária carreira militar e esportiva do sub-oficial Jayme Janeiro Rodrigues, auxiliar do Serviço de Rotas da 4.ª Zona Aérea e Chefe de PUV-5, não é, positivamente, tarefa das mais fáceis. Prosélito de quantas modalidades surjam no terreno atlético e da fisicultura, o sub-oficial Janeiro já alcançou os maiores êxitos e ainda promete ir muito longe... Ele é bem o homem dos 7... esportes.

### "DESCOBRIU" O PRÉDIO DA ANTIGA IMIGRAÇÃO PARA A E.T.A.V.

Há dias a reportagem do "Papel Pega-Mosca" convidou o sub-oficial Janeiro para uma entrevista.

— "Quando o sr. John Paul Riddle chegou a São Paulo acompanhado de um oficial do E.M. da Aeronáutica, para iniciar a procura de um prédio para a futura instalação da E.T.A.V." — iniciou, — "fui posto à disposição daquelas autoridades pelo sr. cmt. da 4.ª Zona Aérea. Ai, então, começou a nossa peregrinação, após completa vitória de um edifício de 8 andares, reconstruído na rua Brigadeiro Tobias, de propriedade da firma Almeida e



How Warrant Officer Jayme Janeiro Rodrigues "discovered" the old Immigration Building — The man of the seven... sports — Milton and Antonio, a promising "duo"...

To describe the the tumultuous military and sports career of Warrant-Officer Jayme Janeiro Rodrigues, assistant of the Service of Routes of the Fourth Air Zone and Chief of the PUV-5, is not in any way one of the easiest tasks. Warrant Officer Janeiro is a proselyte of anything that

Silva e outro de 12 andares na Avenida Ipiranga, e ainda outros por indicação do extinto D.E.I.P.

Certo dia, conduzi o sr. John Paul Riddle para ver um edifício público na Rua Domingos de Morais, próximo ao Colégio Arquidiocesano, tendo a.s. imediatamente, declarado que felizmente havia encontrado o local para a futura E.T.Av. Logo após, entretanto, o oficial do E.M. esclareceu que não se tratava do Colégio e sim do prédio ao lado, o que causou grande tristeza ao sr. Riddle.

#### ENTRA EM AÇÃO O SUB-OFICIAL JANEIRO

— "Sendo filho da metrópole dos "arranha-céus" — continua o sub-oficial Jayme Janeiro Rodrigues — sem dúvida que eu estava em condições de melhor resolver o assunto. Sugerí então, ao sr. Riddle, que o antigo Joquei Clube e a garagem de ônibus da linha Moóca poderiam satisfazer o seu desejo. Rumando para aquele local, a princípio considerou o sr. Riddle que, com algumas reformas e outras pequenas construções tudo estaria em condições de satisfazer. Assim, cogitou-se de serem iniciadas as negociações entre os srs. cmt. da 4.ª Zona Aérea e Interventor Federal. Ao regressarmos da Moóca, para o Q.G. daquela Zona Aérea, veio-me à mente, rápido como um relâmpago, a lembrança do prédio da antiga Imigração. "Eureka!" disse de mim para mim. Ato contínuo, informei o sr. John Paul Riddle das acomodações ali existentes ao mesmo tempo que a.s. ficava sabendo do número



O Sub-Oficial Jayme Janeiro Rodrigues e seu filho, Milton Jayme Rodrigues — Especialista Soldador, graduando da última turma

reduzido de imigrantes que se encontrava hospedado no amplo edifício da rua Visconde de Parnaíba, à espera de ordem para partir com destino à lavoura paulista.

#### TUDO O.K.!

Com magnífica visão de técnico afeito à mínimas sutilezas de instalação do ramo aeronáutica, o sr. Riddle, mesmo sem percorrer o interior do edifício, declarou ao Oficial que o acompanhava que tudo estava "O.K.!" Voltando para o Q.G. foi dada a boa notícia ao cel. Henrique de Souza Cunha o qual, nos havia posto, a mim e

turns up in the field of sports and physical culture. He has had great success and will certainly have much more... We might call him the man of the seven... sports.

#### "DISCOVERING" THE OLD IMIGRATION BUILDING FOR E.T.Av.

A few days ago "Fly Paper's" reporter interviewed Warrant-Officer Janeiro.

"When Mr. John Paul Riddle arrived in São Paulo accompanied by an Officer of the General Staff of Aeronautics to search for a building for the future E.T.Av.", he began, "I was put at the disposal of those authorities by the Commander of the Fourth Air Zone. We then started on our pilgrimage. After a detailed examination we saw a recently repaired 8 storied building at the Rua Brigadeiro Tobias, belonging to the firm Almeida e Silva and another one on Avenida Ipiranga and yet some others of which we had notice through the now extinct Department of Press and Propaganda."

"On a certain day I took Mr. John Paul Riddle to see a public building at the Rua Domingos de Morais, near the Arquidiocesano College and Mr. Riddle said that he had, fortunately, found the right place for the future E.T.Av. However, the Officer of the General Staff explained that it was not the College but the building next to it, that we had gone to see and this was a big disappointment for Mr. Riddle.

#### WARRANT OFFICER JANEIRO O GOES INTO ACTION

"Having been born in the city of sky scrapers", continued Warrant Officer Jayme Janeiro Rodrigues, "I was without doubt more qualified to solve the problem satisfactorily. I then suggested to Mr. Riddle that the old Jockey Club and the garage of the Moóca bus line might suit his purposes. We went over to that locality and Mr. Riddle considered that with a few repairs and other small buildings, everything would be satisfactory.

When we were returning to the Headquarters of the Fourth Air Zone I suddenly remembered the old Immigration building. "Eureka!" I said to myself and immediately told Mr. John Paul Riddle of its existence and of the small number of immigrants stationed at the building in the Rua Visconde de Parnaíba waiting to leave for the plantations of São Paulo.

#### EVERYTHING O.K.

With the magnificent foresight of a technician who knows even the slightest details of installation in the field of Aeronautics, Mr. Riddle, without even going through the interior of the building, declared to the officer who accompanied him that everything was "O.K.!" Upon returning to the Headquarters the good tidings were given to Col. Henrique de Souza Cunha who had put his car at the service of the founder of E.T.Av. On that same day the officer of the General Staff flew to Rio de Janeiro and returned days later with a petition from the Minister of Aeronautics to the Chief Executive of the State of São Paulo, who put the Immigration building at the disposal of Mr. Riddle. And to this date Escola Técnica de Aviação is installed in that building.

#### INSTRUCTOR OF PHYSICAL TRAINING AT E.T.Av.

"After having served in the Army for 14 years", continued Warrant Officer Janeiro, "I was made Physical Culture Instructor at this School. I have been here ever



seu automóvel, à disposição do fundador da E.T.Av. No mesmo dia seguiu para o Rio de Janeiro, por via aérea, o oficial do E.M. da Aeronáutica, regressando alguns dias depois com o pedido do então Ministro da Aeronáutica ao Interventor do Estado, para a cessão do edifício da antiga Imigração. Não criando nenhum embaraço, o então Interventor de São Paulo pôs à disposição do sr. Riddle o prédio referido onde, até a presente data, está funcionando a E.T.Av.

#### INSTRUTOR DE EDUCAÇÃO FÍSICA DA E.T.Av.

— Depois de ter servido 14 anos no Exército — continua o entrevistado — já como sub-oficial da Aeronáutica, fui escolhido para ministrar a educação física aos alunos desta Escola, desde sua fundação, tendo organizado diversas demonstrações de cultura física, com agrado geral.

#### MILTON, ANTÔNIO, WILSON E DJALMA

— Vou agora apresentar-lhes outros Etavianos disse o sub-oficial Janeiro — fazendo uma expressão fisionômica na qual se lia não pequeno orgulho e satisfação. Meu filho Milton Jayme Rodrigues, que se graduou na especialidade de solda demonstrou ser aluno disciplinado e estudioso, constituindo assim a sua base inicial na Aeronáutica. Antônio Lopes Rodrigues, também, meu filho, é funcionário desta Escola trabalhando na L.M.L. onde se tem imposto à simpatia de seus superiores pelo seu amor ao trabalho. Antoninho, como é mais conhecido, está cursando o 3.º ano ginásial e assim que completar a idade limite ingressará na E.T.Av. Para terminar — diz o sub-oficial Janeiro — tenho ainda mais dois meninos: Wilson Lopes Rodrigues com 13 anos de idade, ora cursando o 2.º ano ginásial e aguardando a época para ingressar na Aeronáutica, e Djalma Luiz Rodrigues que é o caçula da família. Contando apenas 6 anos de idade, está no "Jardim da Infância" e não preciso dizer que será um futuro defensor do Brasil convergendo a farda da gloriosa FAB."

since it started and have organized several demonstrations of physical culture."

#### MILTON, ANTÔNIO, WILSON AND DJALMA

"I am now going to introduce you to others who belong to E.T.Av.," continued the Warrant Officer and we could see an expression of pride and satisfaction spreading across his face. "My son Milton Jayme Rodrigues who graduated as a Welding specialist proved to be a well-disciplined and ardent student and this constitutes his initial background in Aeronautics. My other son, Antônio Lopes Rodrigues is an employee of this School. He works in the L.M.L. and has earned the admiration of his superiors due to his love for work. Antoninho, as he is better known, is taking his 3rd year of High School and as soon as he reaches the right age he will enter E.T.Av."

"I have two other boys" he continued, "Wilson Lopes Rodrigues who is 13 and is in the 2nd year of High School awaiting the time to join the Air Force and Djalma Luiz Rodrigues who is the youngest in the family. He is only 6 years old and is in the kindergarten. There is no need to say that he will wear the uniform of the glorious Brazilian Air Force when he grows up."



A Sra. Elizabeth Wickerhauser teve agradável surpresa quando suas colegas lhe ofereceram um "gostosíssimo" bôlo e "coca-colas" para todas, quando da passagem de seu aniversário natalício, no dia 21 p.p.

FELICIDADES ELIZABETH...

## HOMENAGEM AO INSTRUTOR ALBERTO GRAVES

O Sr. ALBERTO GRAVES, Chefe do Depto. de Engenharia de Vôo das operações do 1.º Grupo Misto de Instrução em Cumbica foi homenageado no dia 21 p.p.

As 2:40 da tarde, na sala das bandeiras, com a presença do Sr. John Paul Riddle, Sr. Gill, Comandante do Sr. Graves, Major Afonso Celso Parreiras Horta e dos oficiais e sargentos daquele Grupo realizou-se uma bonita e expressiva cerimônia de despedida ao Sr. Graves.

O Major Horta em aplaudido discurso improvisado falou entusiasticamente do trabalho feito pelo Sr. Graves em benefício do progresso da instrução em Cumbica onde trabalhou lealmente desde os primórdios daquele centro, destinado a dar conhecimentos práticos aos alunos. Também elogiou o Sr. Graves pelos serviços prestados ao

A tribute was paid to Mr. ALBERT GRAVES, Chief of Flight Engineering Section of Cumbica's Quarters of the 1st. Joint Instruction Group. At 2:40 p.m. on the 21st. in the Flag Room with the presence of Mr. John Paul Riddle, Mr. Gill and Mr. Graves's Commander, Major Afonso Celso Parreiras Horta and all officers and sergeants of the Group, a beautiful good-bye ceremony took place.

Major Horta in a nice extemporaneous speech spoke warmly about the work Mr. Graves had done for the betterment of the instruction at Cumbica where he worked faithfully since its first days. He also commended Mr.



Os Tens. Teixeira e Pêrsio, Srta. Mary Wickerhauser, Sr. Harry Gill, Major Parreiras Horta, Sr. ALBERT GRAVES, Sr. John Paul Riddle, Tens. Ariovaldo Villela, Paulo Novais de Souza, Arnaldo Vissotto e Sargentos do 1º Grupo Misto de Instrução.

oficiais na orientação das operações em Cumbica onde estão sediados os aviões da E.T.Av. Como símbolo da gratidão pelos serviços por ele prestados, foi-lhe oferecida uma lembrança.

O Sr. Graves agradeceu a gentileza do gesto e disse sentir muito ter que deixar o Brasil e que tinha sido uma honra e um prazer ter trabalhado entre pessoas tão gentis.

Graves for the wonderful technical assistance he gave the officers in supervising all operations at Cumbica where we have E.T.Av.'s planes. As a symbol of their gratefulness a beautiful gift was offered him.

Mr. Graves thanked all for this kind gesture and said that he was very sorry to leave Brazil and that it had been an honor and a pleasure to be associated with so many nice people.

## TORNEIO INÍCIO DE VOLEIBÓL DA S. A. E. T. A.

A Esqd. Extra derrotou a 3ª Esqd. por 2 a 0, sagrando-se vice-campeã.

The Extra Sqdn. defeated the 3rd Squadron 2-0, thus becoming Vice Champions.

Com esplêndido êxito a SAETA está realizando o seu Primeiro Campeonato de Voleiból e o Segundo de Bola e Cesto, em partidas a serem disputadas inter-Esquadilhas.

The Students Society is holding its First Volley Ball and Second Basket Ball Championship very successfully.



Time da esquadilha "Extra"

Na semana p.f. realizou-se o Torneio Início de Voleiból, com a participação de 12 esquadilhas, inclusive a Esquadilha Extra.

Após renhidas e eletrizantes peléjas as 3ª, 6ª e Extra

There will be the intersquadron championship and last week the initial Volley-Ball Tournament took place between 12 squadrons including the Extra Squadron. After several fast and arduous games the 3rd and 6th Squadron

(Continua na página 20)



Grande  
Show  
S.A.E.T.A.



do  
dia 21



# CALOUROS EM DESFILE



1.º plano — Orestes de Barros Gatti (803), Luiz Toscano (796) e João Alves de Oliveira (804) desta Capital;

2.º plano — Olympio Araujo (787) Pirajui, São Paulo; Walter de Oliveira (802) desta Capital; Homero Augusto Freire (786) de Belém do Pará; Edmilson Rosa de Moraes (799) de Culabá, M. Grosso.



## CALOUROS DO DEPARTAMENTO DE MOTORES

Deitado — Dutra (E-1605).

Ao centro — Negreiros (E-1591), Brito (E-1626), Mota (E-1593), Campos (E-1604).

Atrás — Prata (E-1603), Lacerda (E-1606), Matzenbacher (E-1608), Nogueira (E-1599).



Deitado — José Zanettini (794) de São Paulo, Capital.  
Apoalhados — Messias Alves da Cruz (795) de S. Sebastião, S. Paulo; Lourenço Bucci (793) de São Paulo, Capital; Neovaldo Gomes Ferreira (800) de Porto Alegre, R. G. do Sul; João Rioldino (792) de São Paulo, Capital.

De pé — José Ribeiro de Carvalho (790), Rodolfo Carnevale (789), David Tagliarini (797) desta Capital; Luiz Jorge de Moraes (801) de Piracicaba, S. Paulo; Armando Pulis Gomes (788) desta Capital.



A frente — Newton Johnston (773) de Belém, Pará; Antônio Cardia Barbosa (770) de Presidente Prudente, S. Paulo; Alcyr Leo Piccoli (771) de Sta. Maria, Rio Grande do Sul; Celso Galvão Moraes (779) de São Paulo, Capital.

Atrás — Berillo M. Pereira Bello (774) de Belém do Pará; Miguel Galvão Nogueira (775) de Birigui, S. Paulo; Ademar de Faria Moura (772) de Dolores do Indaialá, Minas Gerais; Waldemar Gomes Barbosa (784) de Recife, Pernambuco; Manoel Batista de Oliveira (777) de Recife; Matheus Ferreira (769) de Sertãozinho, São Paulo.

(Continuação da página 22)

Sim, foi nessa cidade gigante e bela que um dia pensei em ser aluno da E.T.A.V., foi ali que manuseei um exemplar da revista "Papel Pega-Mosca", a qual trazia inúmeras fotografias desse grande estabelecimento.

Como sempre sonhei com a Aviação, invadiu-me um grande desejo de estudar aqui, queria ver a E.T.A.V. de perto; devia tomar parte naquelas solenidades que eram apresentadas nas páginas do "Pega-Mosca".

Por fim, abandonei estudos, emprego etc. e aqui estou esforçando-me para honrar o nome da E.T.A.V., e contribuir com um pouquinho mais para o engrandecimento das Forças Aéreas Brasileiras.

Aqui está um sonho que se transformou em realidade.

M. S.

(Continuação da página 17)

parte hoje, com os aviadores do Aeroclube. Vocês, jornalistas, não podem compreender que prodígio de habilidades requer um voo em tais circunstâncias realizado em aviões "piper" livíssimos, sob condições anormais de vento como vocês hoje. E me surpreendeu, e me entusiasmei mesmo, a simplicidade com que foram realizadas todas as manobras, como se os pilotos de Alagoas fossem homens calcjados nesse difícil mistér."

#### MERECE O APOIO DOS PODERES PÚBLICOS

Reconhecendo o esforço desse grupo de abnegados pioneiros da Aeronáutica em nosso Estado, o coronel João Mendes da Silva declarou:

O Aeroclube de Alagoas, pelo desenvolvimento que apresenta em tão curto período de vida, merece o apoio pleno dos poderes públicos e, principalmente, mais aviões para melhor cumprir a sua finalidade que é formar uma reserva aérea nacional numerosa e capaz. De minha parte, ponho à disposição do Aeroclube de Alagoas o que de mim depender para o seu desenvolvimento e seu progresso.

#### DIGNIFICANTE OBRA CONSTRUIDA PELOS ALAGOANOS

Finalizando, o tte. cel. João Mendes declarou:

— "Penso que, se os vultos mais proeminentes no desenvolvimento aviatório do Brasil tivessem oportunidade de visitar as instalações do Aeroclube de Alagoas, teriam em breve aqui, aviões em quantidade suficiente para encher estes amplos hangares e ampliar as possibilidades desta obra dignificante que o povo de Alagoas construiu."

Encerrando a nossa entrevista solicitamos de S.S. que com sua família posasse para o nosso fotógrafo, sendo então batidas várias chapas dos presentes.

O ten. cel. João Mendes da Silva, em companhia da sua esposa, retornará hoje, a São Paulo, para assumir o exercício de suas funções de comandante da Escola Técnica de Aviação de São Paulo.

(Continuação da página 10)

Esqd., durante um jogo onde esta era a favorita, a 3.ª Esqd. sagrou-se vice campeã do torneio. Faltava entretanto a disputa do primeiro posto, o que foi realizado, sob grande expectativa, na 6.ª feira p. finda. Não obstante ser o sexteto da 3.ª Esqd. bastante indicado para vencedor, tal não se verificou. É verdade que alguns elementos estavam contundidos, mas a Esquadriha Extra apresentou melhor técnica e lutou com raro espírito de combatividade. A contagem final foi de 2 x 0 pró Esqd. Extra, que assim se sagrou vencedora do Torneio Início da S.A.E.T.A.V.

#### OS QUADROS

Estavam assim constituídos os dois quadros:

Extra: — Apolinário, Zaul, Flores, Nascimento, Souza Medeiros e Fonseca.

3.ª Esqd.: — Avelino, Pita, Piaul, Boa Vista, Carioca e Paiva.

there that I read a copy of the "Fly Paper" showing many pictures of this great school.

As I had always dreamed of aviation I was overwhelmed by a great desire to study here. I wanted to have a close look at E.T.A.V. and take part in the ceremonies which were shown in the pages of the "Fly Paper".

At last I abandoned my studies, work etc., and here I am, trying to honor the name of E.T.A.V. and to contribute a little to the greatness of the Brazilian Air Forces.

This is a dream which has come true.

(Continuação da página 17)

You journalists cannot understand the great skill which is necessary in a flight under these circumstances in very light "Piper Cub" under unusual wind conditions such as we had today. I was very surprised and even thrilled by the simplicity with which these maneuvers were made, as if the pilots of Alagoas were veterans of this difficult task."

#### THE CLUB DESERVES THE SUPPORT OF THE PUBLIC AUTHORITIES

Realizing the efforts this group of aeronautical pioneers in our State Colonel João Mendes da Silva declared:

"On account of the development attained by the Air Club of Alagoas in such a short period of time it deserves the public authorities' full support and, above all, it should have more planes so that it may be better equipped to form a large and capable aeronautical reserve. I place at the disposal of the Air Club of Alagoas all that which depends upon me for its development and progress."

#### DIGNIFYING WORK DONE BY THE PEOPLE OF ALAGOAS

To end Lieut. Col. João Mendes declared:

"I think that if the most prominent persons in the development of Brazilian aviation had the opportunity of visiting the installations of the Air Club of Alagoas, we could soon have here enough airplanes to fill these large hangars and to amplify this dignifying work done by the people of Alagoas."

Ending our interview we asked the Colonel and his family to sit for the photographers and several shots were taken of the persons present. Lieut. Col. João Mendes da Silva is returning today to São Paulo with his wife to take over his duties as commander of Escola Técnica de Aviação of São Paulo.

were classified for the finals. Playing against the 6th Sqnd. which was favorite for the game, the 3rd Squadron became the Vice-Champion of the contest. However, the game for the first place had still to be played off and it was held last Friday.

In spite of the fact that the 6th Squadron was the favorite it did not win. It is true that some of its players were hurt but the Extra Squadron had better teamwork and greater fighting spirit. The final score was 2 x 0 in favor of the Extra Squadron which was therefore the winner of the Initial Tournament of the Students' Society.

#### THE TEAMS

The two teams were made up as follows:

Extra: Apolinário, Zaul, Nascimento, Souza Medeiros e Fonseca.

3rd sqdn.: Avelino, Pita, Piaul, Boa Vista, Carioca e Paiva.

# Secção dos Alunos

Sob direcção da  
S. A. E. T. A.

## O ALICATE

Texto e Desenho de Zé Gabiroba.

Ele e Ela passeavam enlevados entre os canteiros gramados da Praça da República. Ele, "bicho" "prá xuxú", contava a Ela as suas incríveis aventuras. Que enfrentara de uma só vez, mais de cinco; de uma outra ocasião pozara a correr outra meia dúzia de valentões que tentavam amedrontá-lo com palavras amesçadoras. A tudo isto, a pequena ouvia embavecida, como se estivesse ouvindo uma fantástica história de algum antigo pirata do mar das Caraíbas.

Andaram, andaram, finalmente Ele convidou-a a sentar-se em um dos bancos da Praça. Ela recusou. Preferia ouvi-lo mesmo de pé. Ele, cansado de tanto "pilotar" durante a manhã, sentou-se.

... E foi aí que o homensinho apareceu.

— El "seu" moço — foi logo gritando — não pode sentar aí!

— Porquê? Você não está vendo que está falando com um militar — falou Ele tentando impressionar a garôta e confirmar o seu "cartaz" de valentão.

— Não sou cego não moço, eu estou vendo que o senhor é militar; mas acontece que não pode mesmo sentar aí.

— Daqui não saio, ouviu?! Saiba que eu sou autoridade — gritou com voz enfática e autoritária.

— Chefe, eu acho que você vai ter que sair mesmo...

— Porque? Não vê que isto não é possível?

— Mas meu chefe, acontece que o banco acabou de ser pintado...

... E o "bicho" desmaiou.

"He" and "She" strolled smoothly between the flower beds and grass of the Republic Square. "He", a newly born bird, was telling "her" all his incredible adventures. Once, "He" fought alone against five; another time he made half a dozen courageous men that were trying to scare him, run away. "She" was listening to everything. She was enchanted as if she was hearing a fantastic story of an old time Caribbean sea pirate.

They walked and walked. Finally he invited her to sit down in one of the benches. She said no. She preferred to listen to him standing as she was. He, tired, because he "flew" so much, during the morning sat down.

... and it was then that the little man appeared.

— Hey "you" — he shouted — You can't sit there!

— Why? can't you see I am officer — he said trying to impress her, confirming his "big shot" stamp.

— I am not blind said the guard I can see perfectly that you are an officer; but it so happens that you can't sit there.

— I won't move a step from here! You might as well learn that I am an official — he shouted in an aggressive authoritative way.

— But I think you will have to leave that bench Chief...

— Why? Can't you see it's impossible?

— But Chief, the bench was newly painted...  
... the "bicho" fainted...



Ela — Querido, por favor, não me abandone.  
Ele — Você sabe, o Regulamento não permite que eu case e eu não quero tomar seu tempo.

Ela — Talvez mudem o Regulamento...

Ele — Hein!

Ela — ... S'm, talvez mudem o Regulamento e então poderemos casar.

Ele — Olhe, se você continuar com insinuações deste tipo eu juro como nunca mais venho aqui.

She — Darling, please don't leave me.  
He — As you know, the Regulations don't permit me to marry you and I don't want to take up your time.

She — Maybe they'll change the Regulations, and then...

He — What!...

She — ... well, maybe they will change the Regulations and we can get married.

He — Listen, if you continue to insinuate things like this I swear I'll never come back.

10 horas da noite.

O "veterano" vinha correndo, esbaforido. Pensava: "Teria tocado o silêncio"? "Chegará a tempo de não dar o número na guarda?" Então...

10:00 p.m.

The "veteran" came running sweating it out. He was thinking: "Had silence already began? Will I make it

(Continua na página 26)

## CAPITAIS DO BRASIL

## — RECIFE

## V

Oswaldo Borges Profeta — 1107 — 3.

## SONHO E REALIDADE

Aquela noite fria e garoenta em que tomei um trem na capital mineira foi de veras uma noite de emoção. Sentia um calafrio que me arrepiava todo o corpo: despedidas, abraços, soluços baixinhos e sinceros bem significariam três longos anos de ausência. O trem barulhento resmungava, soltando baforadas de fumo pelas ares, preparando-se para partir.

Saltei para a plataforma enquanto um apito estridente cortava os ares anunciando a partida.

Luzes velozes zigzaguaram ante os meus olhos por um momento, até o meu Eu ser envolvido completamente pelos pensamentos. Já não cuida nem via nada, a não ser um formoso castelo que se desdobrava lentamente no meu cérebro: — iria tomar pela primeira vez, contato com o mundo, iria ver-me longe do aconchego da família, mas sobretudo, haveria de conhecer aquela cidade, a que reza a História do Brasil, "uma histórica capital", a capital pernambucana, o berço dos grandes homens.

Oh!... que maravilha, quando os meus olhos pela primeira vez vislumbaram, à janlinha do trem, as luzes ofuscantes da cidade.

That cold and drizzly night on which I boarded a train in the capital of Minas was a very thrilling one indeed. I felt a cold chill run through all my body: there were farewells, embraces, muffled and sincere sobs indicating that I would be away for three long years. The noisy train was grumbling and sending billows of smoke up into air, getting ready to leave.

I jumped on the car steps while a shrill whistle blew announcing that it was time to leave.

Fast moving lights zig-zagged before my eyes for an instant until my Ego became completely absorbed by my thoughts. I could not hear nor see anything now except for a beautiful castle which was slowly being unveiled within my brain. I was coming in contact with the world for the first time. I realized that, would find myself far from my family but I was going to see the town which the history of Brazil call "a historic capital", the capital of Pernambuco, the birthplace of great men.

Oh!... how wonderful it was when my eyes beheld, through the small window of the carriage, the bright lights of city for the first time.



A Veneza brasileira, cortada por canais, com belas pontes que os atravessam, facilitando a passagem de milhares de veículos e transeuntes que se movimentam pelas ruas e alamedas arborizadas. Praças e jardins com fontes luminosas constituem um espetáculo verdadeiramente maravilhoso para o visitante curioso.

Recife ergue-se magestosa como uma princesa engalanada pelos dotes da Natureza e sabedoria dos homens.

Onde as águas do Rio Capiberibe confluem para o Oceano, no centro da cidade, ergue-se a ponte-giratória, aquele monstro de ferro e aço que se movimenta preguiçosamente duas vezes ao dia, para dar passagem às pequenas embarcações. O seu porto, um dos maiores do Brasil, abriga enormes embarcações de todas as nações amigas; unidades de guerra ancoradas no cais, dão um aspeto de grandesa e poder a nossa Armada.

Volvendo as vistas para o lado norte da cidade debruçamos com os sítios históricos, onde se travaram batalhas memoráveis. Os Montes Guararapes ainda se encontram imponentes ali, para confirmarem os fatos da História.

Olinda, a paisagem que deslumbrou os olhos de Duarte Coelho, quando extasiado diante daquele panorama belíssimo de céu e mar, murmurou num tom poético a palavra que deu origem ao seu nome.



It was the Venice of Brazil, divided by canals spanned by beautiful bridges over which crossed vehicles and pedestrians coming from the beautiful arbored streets. The parks and gardens with their illuminated fountains constitute a beautiful spectacle for the sightseeing visitors.

Recife is as majestic as a princess who has been endowed by nature and the wisdom of man.

In the center of town, where the waters of the Capiberibe river spill into the ocean, there rises the giratory bridge, that monster of iron and steel which moves lazily twice a day to make way for the small boats. Its port is one of the biggest in Brazil and shelters big ships of every friendly nation. The battleships anchored at the quay give our navy a grandiose and powerful aspect.

Turning our eyes to the northern part of the city we will find the historic sites where memorable battles were fought. The imposing Guararape mountain are still there to confirm the facts of history.

Olinda, the scenery that Duarte Coelho beheld when he viewed that beautiful panorama with astonishment, murmured in a poetic tone the word from which its name originated.

Yes, it was in this beautiful and gigantic city that I one day thought of becoming an E.T.A.V. student. It was

## O RADAR TIPO "BABS"

Enviado de Rio de Janeiro pelos 3<sup>os</sup> srgts. Ruy Rezende e Arnaldo Teixeira da Silva Jr.

O trabalho de verdadeiro salvamento de piloto voando sob as mais terríveis condições de visibilidade, foi até há pouco realizado pelo Rádio Compasso.

O Rádio Compasso, "homing" dos ingleses e norte-americanos, constitui em realidade um dos mais eficientes auxílios do Rádio à navegação aérea contando em seu passivo com não poucos serviços prestados à aeronáutica.

Durante a guerra surgiu, no entanto, o radar, maravilha da ciência, que introduziu, na aeronavegação, uma segurança impar nas aproximações por instrumentos.

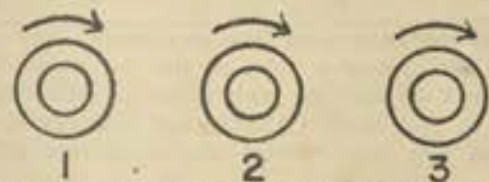
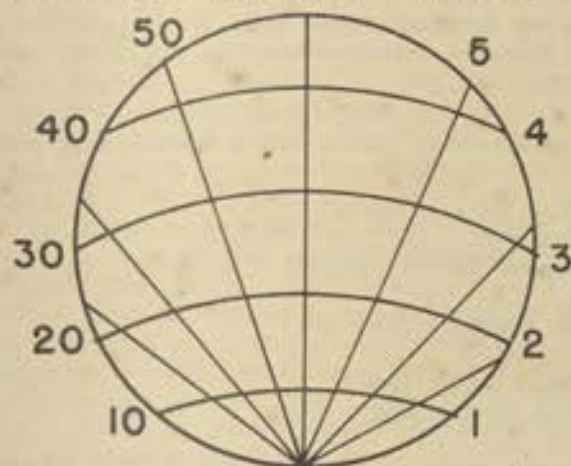
Até hoje o processo de emissão e recepção das ondas ultra-sensíveis do radar continua velado, sob o título de "segredo de guerra". No entanto o sistema utilizado para o "vôo pelo radar" é de domínio público.

O tipo "Babs" do radar, utilizado nas aproximações sob más condições de visibilidade, foi usado pelos norte-americanos, principalmente no Alaska e Alutka na guerra contra o Japão.

Constando de uma estação emissora em terra, na cabeceira da pista, e outra no avião, as indicações refletem-se no "radar escop" do painel de instrumentos.

O "radar escop" é de forma circular, e suas linhas de fe aparecem fixas sobre uma superfície cinzenta e nele se refletem as posições sucessivas do avião em relação ao campo de pouso e à própria pista.

No gráfico o diâmetro vertical do "radar escop" representa a rota que o avião deve seguir para chegar ao seu



destino. À direita da linha de centro o espaço dividido em três ângulos de 10° chama-se "setor ponto". À esquerda o espaço dividido identicamente recebe o nome de "setor traço." Os "paralelos", que notamos nesse esquema representam a distância que vai do avião à estação emissora. À direita, a graduação que é sempre feita em milhas, vai de um a cinco e, à esquerda de 10 a 50.

O aparelho estará funcionando desde que o botão "dois" esteja ligado. Porém, qualquer indicação de distância só será possível mediante o uso dos interruptores "um" ou "três". Quando ligado o "um", cada espaço entre dois "paralelos" equivalerá a 10 milhas. Quando, porém, ligado o "três" cada um desses intervalos equivalerá a uma milha.

Explica-se facilmente o pequeno raio de ação desses aparelhos.

Until a short time ago the real work of saving the pilots, flying in the worse possible conditions of visibility, was done by the radio compass.

The Radio Compass, the British and North American "homing", is in reality one of the most efficient radio aids to air navigation and many have been the services rendered to aeronautics.

During the war, however, there appeared that scientific marvel called radar which introduced an unmatched factor of safety in the instrument approaches.

Even now the process of transmitting and receiving the ultra-sensitive waves of radar is kept under the designation of "war secret". Nevertheless the system used for the "radar flights" is well known to the public.

The "Babs" type radar which is used in poor visibility approaches was used by the North Americans, first in Alaska and the Aleutians, then in the war against Japan.

It is made up of a transmitting station on the ground, at one end of the runway, and another one on the plane. The indications are reflected on the "radar scope" on the instrument panel.

The "radar scope" is circular and its lines are fixed on a grey surface. The successive positions of the plane in relation to the landing field and runway are reflected upon it.

In the graph the vertical diameter of the "radar scope" represents the route which the plane must fly to reach its destination. The space to the right of the center line is divided into three 10° angles and is called "sector point". The parallels which we see represent the distance from the plane to the transmitting station. The divisions on the right are marked in miles and go from one to five. Those on the left go from 10 to 50.

The set begins to work as soon as button "two" is switched on. However, any indication of distance is only possible by using the switches "one" and "three". When switch "one" is thrown on the space between two parallels will be equivalent to 10 miles. When switch "three" is turned on, however, each space will be equal to 1 mile.

The sort range of these sets is easily explained. As we have said their use was at first restricted to the forces fighting in Alaska and the Aleutians. Well, at that time the North Americans were jumping from island to island in the glacial archipelago, chasing the Japanese. They were often separated from the enemy by distances shorter than 50 miles. A great range would betray the North American troops and could even be used as reference by the enemy. At present the range has been increased considerably.

Once the plane flies within this range its position will be indicated by a bright dot in the "radar scope". The dot moves according to the movement of the aircraft. There will be therefore, a safe indication of whether the plane is heading for the station or away from it; of the angle of flight over the field and of the distance to be covered the station is reached. What else is necessary?

All the pilot must do now is to keep the plane on the correct course. A perfect "homing" without calculations or preoccupations. Easy, isn't it?

It is necessary, however, to standardize the system of entering traffic and pilot orientation. Just as pilot is



## CALEIDOSCÓPIO

## SPOILER

Prosegue acirrada na 4.ª a disputa em torno do lugar de "gestosão" da esquadrilha. Com a próxima saída do "mascarado" uns optam pelo Seu "patricio" Habib (19) e outros pelo Tibúrcio (1009). O páreo vai ser duro...

O Fontes (119) da 2.ª, tem se comportado de uma maneira estranha de uns tempos para cá. Ele havia tirado uma fotografia muito "alinhada" num dos melhores "caricaturistas" da cidade. Seus amigos viviam sendo instados a ver o que ele considerava uma "obra de arte" (?). E ele vivia impido de orgulho. Hoje, tudo mudou. A tal foto desapareceu misteriosamente. Ninguém mais a viu. E, quando algum incauto pergunta por ela, o Fontes fica pálido e trêmulo. Responde à pergunta com sons guturais e acaba não revelando o seu destino.

O pior é que isso sucedeu depois dele ter assistido a "O Retrato de Dorian Gray", no Metro...

Um 6 é um 9 de "cabeça p'ra baixo". Depois da 4.ª ter virado a 9.ª de "cabeça p'ra baixo", a 9.ª foi todinha p'ra 6.ª ...

"O Pereira é "peixinho"?"

"E é é é é!"

"De quem?"

"Da Rainha "Zabéécé!"

"O Pereira é geringonça?"

"Noooo!"

"O que é que ele é então?"

"Dieta de onça!"

Por falar em dieta: o Carrasco não aceita "frango" na dele...

Vocês deviam ter visto a "graça" e a "leveza" do Musa (496) ao dançar uma valsa no último baile. Se vocês não viram, a "dama" dele "viu": logo após o término do baile ela se dirigiu ao C.M. onde foi medicada porque seus pés estavam "regularmente" pisados...

Quando a orquestra, que por sinal esteve ótima, "atacou" um tango "arrastado", fazendo lembrar os arrabaldes de Buenos Ayres, o Saulo (890) demonstrou que, mesmo estando de "tanga", ele pode dançar um tango...

(Que saudade das "gafieiras", hein, Saulo?)

O "cabeça de Porco" (445), que é um competentíssimo "Espalha-braza" está cursando "Rádio Manutenção".

(O Bill Marconi, no túmulo, há de estar se lamentando...)

Logo no seu primeiro dia de "especialidade" ele deu o primeiro "fora", perguntando à Miss Brearey:

— "E na 3.ª fase que a gente estuda Radar e Televisão, hein Miss?"

... e viva a farra!...

The struggle for the first place as the "glamour puz" goes on at the 4th squadron. Since the departure of "Mascarado" some vote for his "patrician" Habib, n.º 19 and other vote for Tibúrcio N.º 1009. The race is pro missing...

Fontes, n.º 119, of the 2nd squadron has been acting strangely lately. He took a "swell" picture at one of the finest caricaturists of the town. His friends were always invited to see what he titled a "piece of art" (?). And he was so proud of it! Today everything has changed. The picture mysteriously disappeared. And when someone asks about it, Fontes gets pale and starts to shiver. He answer all the questions in a guttural voice and ends up, by not telling of its destination.

That all happens since he saw "the picture of Dorian Gray" at the Metro. We wonder...

A 6 is a 9 "upside down." Since the 4th squadron put the 9th squadron "upside down" the 9th went running to the 6th...

— Is Pereira a "golden fish"? (protected by authorities)

— E, é, é, é — (is he)?

— Whose?

— Queen "Zabéécé" (Isabel)

— Is Pereira a slopy guy?

— Noooo!

— What is he than?

— The ounce's diet!!!

Speaking of diets: Carrasco doesn't want "chicken" in his...

You should have seen how graciously and smoothly "Musa" (496) danced a valse at the last dance. If you didn't see it I am sure his partner saw it. After the dance she went to the Medical Center and received treatment because her feet were hurting her considerably...

When the orchestra, which was very good, "attacked" a "tango" making us remember Buenos Ayres' boulevards, Saulo (890) gave proof that, even wearing a "tanga" (a short) he can dance the "tango" very well... (How you must long for the "gafieiras" (worst kind of night clubs) don't you Saulo?)

The "Pig's head" (445) is a very efficient "Spoiler" he is taking the "Radio Maintenance" course.

(Bill Marconi, at his tomb must be complaining.) His "debut" at his speciality was a failure. He asked Miss Brearey:

— Is it in the 3rd phase that we learn about Radar and Television?

## CONTINUA INVICTA A "VELHA 4.ª!"

MAIA

QUANDO O "ESQUADRAO" INVENCIVEL DA ESQUA DRILHA QUE É "L." MAS TAMBEM É A "N.ª 1" JOGA, NAO SE DEVE PERGUNTAR QUAL FOI O RESULTADO DO JOGO. "DE QUANTO GANHOU A 4.ª?",

E' A PERGUNTA QUE DEVE SER FEITA.

"Os mosqueteiros do Rei", aliás, o "team" da 4.ª teve oportunidade de provar à sociedade que não tem adversários na Escola atualmente. Em disputa da "Copa Etelviana" foi realizado mais um prêmio, desta feita com a 6.ª Esq. Apesar do reforço representado pelos alunos da 9.ª recentemente transferidos, a 6.ª foi impotente para resistir ao poderio crescente do "esquadrão de aço". A contagem foi de 3 x 1 (Guará e Elmano (2) para a 4.ª e Ciro para a 6.ª) O juiz foi o "cabo" Lima, com uma atuação "a lá Mário Viana", isto é, muito enérgica e precisa.

O "onze" da 4.ª foi composto por: Orlando, seguro e oportuno nas "saídas". A zaga Moacir-João Pinto está intransponível. Os dois estão na sua melhor forma. Leite, o "delicado", Kleber, e Toscano (depois Abdalla e depois Toscano novamente) atuaram dentro das suas características, ressentindo-se Leite e Kleber na falta do gaúcho Ruy. Capichaba, o "malandrisimo" ponteiro baiano jogou uma partida que levou seu selo: devagar se vai ao longe, ou como diz o 905: "Plano, plano se vá lontano..." Guará, teve a seu favor a obtenção de um tento magnífico, ao escorar de cabeça um centro perfeito de Peixoto, num escanteio. Elmano segue sendo o "homem que faz "goals" da equipe da 4.ª. Peixoto jogou recuado em auxílio da defesa. Atuou bem Turistinha, um bravo. Com muito "sangue" e entusiasmo ele foi um constante pesadelo para a defesa da adversária.

Na equipe da 6.ª Carrasco ainda é o "tal". A zaga muito boa, com Marron em plano superior.

Linha média firme. Ciro e Baixinho muito auxiliaram o ataque, tendo Ciro obtido o tento da honra dos seus. Moreira bom. Na linha Walter e Biazoli destacaram-se. Gardini, como ponteiro-direito provou ser um... ótimo especialista em motores. Além disso foi "convidado" pelo "cabo" Lima a "refrescar seu entusiasmo" nos chuveiros da Escola, aos 42 minutos.

E, com esta vitória, "os mosqueteiros do Rei", firmam-se no posto de "MELHOR TIME DA ESCOLA".

(Continuação da página 23)

Como dissems, o seu uso primitivamente, se restringia às forças combatentes do Alaska e Aleutas. Ora, nessa época os americanos pulavam de ilha em ilha no arquipélago glacial, em perseguição aos jponeses. Distâncias muitas vezes inferiores a 50 milhas os espera. Um grande ráio de ação viria trair as tropas americanas e, mesmo servir de referência ao inimigo. Atualmente, esse ráio de ação foi consideravelmente desenvolvido.

Desde que o avião võe dentro desse alcance, e naturalmente, convenientemente ligado ao aparelho, da sua posição será indicada no "radar escop" por um opaco-luminoso, que se moverá à medida que a aeronave se movimentar. Haverá portanto uma indicação segura do afastamento ou aproximação; do ângulo de rota sobre o campo; da distância a percorrer até a estação. Que mais portanto? Apenas, aplicar o comando e conduzir o avião para o seu rumo correto. Um perfeito "homing", sem cálculos e preocupações!

Fácil não é?

Torna-se necessário no entanto uma padronização no sistema de entradas e orientação para os pilotos. Da mes-

"The king's musketeer", better known as the team of the 4th Squadron, had the opportunity of proving to society that there are no opponents which can cope with it at present. Another game of the "E.T. Av. Cups" serie was held in which the forementioned teams played against the 6th Squadron. In spite of the efforts of the students of the 9th who were recently transferred to the 6th, it was impossible for them to resist the ever increasing power of the "steel squadron". The score was 3 x 1 (Guará and Elmano (2) for the 4th... and Ciro, for the 6th). The referee was "corporal" Lima who imitated Mario Viana, that is, he was very strict and precise.

The 4th's "eleven" was made up of Orlando, safe and opportunist. The impassable backs, Moacir and João Pinto who were in excellent form. Leite, "delicate" Kleber and Toscano (substituted later by Abdalla and then Toscano again) played with their usual characteristics but Leite and Kleber missed the "gaúcho" Ruy. Capichaba, the mischievous outside played according to his motto "much can be accomplished if you work slowly." Guará scored a beautiful goal by applying his head to the ball when it was entered perfectly from the corner by Peixoto. Elmano is the "scorer" of the 4th Squadron. Peixoto played a little behind his position to help the defense and played very well. Turistinha was very brave! With plenty of "blood" and enthusiasm he became a constant nightmare for the opposing defense.

In the 6th's team Carrasco is still the best. The backs were very good and Marron was exceptional. The half line was steady.

Ciro and Baixinho helped the attack very much and the former scored the "goal of honor" for his team. Moreira was good. Walter and Biazoli were outstanding. As an outside right, Gardini proved to be an excellent engine specialist. Besides this he was "invited" by the referee to "cool off his enthusiasm" under the School showers after 47 minutes of the game.

And with this victory the King's Musketeers" became definitely the "BEST TEAM OF THE SCHOOL"

(Continuação da página 23)

not allowed to enter a radio beam as he wishes, he should not "enter" a radio compass transmitter.

Even stronger reasons make it necessary to standardize the "radar flights".

In our next article we will talk about the system used for "entering" traffic while "homing" on the radio compass.

ma forma que não se pode entrar numa "rádio faixa" obedecendo nossos impulsos, também não se pode de qualquer forma "entrar" numa emissora de "rádio compasso".

Com razões muito maiores e estandardização se torna necessária no "voo pelo radar."

Em nosso próximo artigo trataremos do sistema de orientação para "entrada" num "homing" pelo rádio compasso.

# PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR

William Koerner e Roland Mc Daniels

## BOLICHE

### AVIÕES VS. METEOROLOGIA

O quadro do "Aviões" venceu, finalmente, uma série de jogos. Liderados pela alta contagem de Bagdassarian, que fez 178 pontos, e o jogo consistente de Pierce, os rapazes do Jockey Club venceram os "homens do tempo" por 3 pontos. O único ponto do Meteorologia veio no primeiro jogo quando Mac Vicar fez 145 pontos. Rand 171 e Hall 108 perfazendo um total de 424 contra 415 dos "Aviões".

Ah! sim, Tommy Sharp, também, joga no quadro dos "Aviões".

### VOLUNTARIOS VS. JOGADORES

Os "Jogadores" iniciaram a noite com a sua velha classe fazendo 483 pontos, 25 pontos acima de seus adversários. Podemos acrescentar que os "Voluntários" tinham uma vantagem de 83 pontos. Os dois jogos restantes foram vencidos pelos "Voluntários" de Chandler quando Ewing, Cooper e Larimer fizeram maior número de pontos que de costume. Isto, somando às vantagens de 41 e 77 pontos é difficilimo de ser ultrapassado.

Com este jogo os Voluntários colocaram-se em segundo lugar empatando com o Meteorologia. Ambos estão com 10 pontos, 4 pontos atrás dos campeões — Os Observadores.

#### CONTAGENS

Observers	14
Volunteers	10
Meteorology	10
Jogadores	8

## BOWLING

### AIRCRAFT VS. METEOROLOGIA

The aircraft team finally won a series of games. Sparked by Bagdassarian's unusually high game of 173 and Pierce's consistent bowling, the boys from the Jockey Club took 3 points from the weather men. Meteorology's 1 point came in the first game when Mac Vicar rolled 145, Rand 171 and Hall 108, for a total of 424 against 415 for Aircraft. Oh yes, Tommy Sharp also bowls on the Aircraft team.

### VOLUNTEERS VS. JOGADORES

The Jogadores started the evening in their old form by rolling 483 pins, 25 more than the opposition. It might be added that the Volunteers had an 83 pin handicap. The other 2 games went to Chandler's volunteers as Ewing, Cooper and Larimer bowled over their averages, which when added to handicaps of 41 and 77 pins, is very difficult to beat.

This puts the Volunteers in a second place tie with Meteorology. Both have 10 points, 4 points behind the League leading handicap hoarding Observers.

#### THE STANDINGS

Kandidates	7
Engines	6
Basic	5
Aircraf	4

## EM TEMPO

A redatora do "Papel Pega-Mosca" lamenta ter sido omitido o nome do escritor do ótimo artigo "Sensacional visita dos alunos da E.T.A.V. ao porta-aviões Franklin D. Roosevelt", o SR. SPIRES.

The editor of the "Fly Paper" regrets that the name of Mr. SPIRES was omitted last week. He wrote the very good article entitled "The sensational visit of E.T.A.V. students to the aircraft carrier "Franklyn D. Roosevelt".

(Continuação da página 21)

— Psiu... Vai apressado?  
Olha, pára. Incrível! Aquela garôta bonita falara  
\* com êle?  
— Falou comigo?  
— Sim! E' proibido?  
— Não, absolutamente.  
... e os "lero-lero" começaram... bem...  
Terça Feira.  
... etc. etc. fica preso por 5 dias, etc. etc.  
Pensou o "veterano" neste dia:  
"Ah se eu soubesse que ela só ia perguntar se ha-  
veria baile sábado!..."

before they start taking our number at the guard?"  
Suddenly...  
— Psiu... Are you in a hurry?  
He looks back. What? It's incredible! That swell girl  
talked to him?  
— Did you address me?  
— Yes, is it prohibited?  
— No — by all means.  
— ... and the backs and forths began and... well...  
Tuesday.  
... etc. etc... he was in jail for 5 days etc. etc...  
The "veteran" thought that day:  
"Ah! if I only knew she only wanted to know if  
(there would be a dance on Saturday!..."



# WHAT'S FAZING

JEANETTE COWAN E JOHN TREACY



A frase, "na primavera, a fantasia de um jovem etc.", pode ser usada, com referência aos instrutores da Escola Técnica. No entanto parece que não faz diferença alguma se a estação for a primavera, outono, verão ou o inverno. Esta semana temos mais um noivado a anunciar. O noivo é Norman Balcolm do departamento de Trabalhos em Madeira, do Jockey Clube, e a noiva é a senhorinha Ulla Bing de São Paulo. Nessas felicitações aos dois!

Um passarinho me falou sobre outro romance a ser anunciado no próximo futuro mas no momento não posso publicá-lo, portanto vou parar por aqui!

Falando em casamento Bill Koerner e Louisa Riedel deram este passo fatal às 19.30 horas, na sexta-feira, dia 28 p. p. na Igreja Presbiteriana. Como é fácil de se imaginar, a noiva estava encantadora em seu vestido branco. Desejamos muitas felicidades a Bill e Louisa.

Mais sobre casamentos. Ao que parece Eleanor Thompson e Jim Wertz, ambos do departamento Fundamental, marcaram a data para o dia 13 de abril, pouco antes das férias da Páscoa, e Chuck Larrimer (Chapas de Metal) e Jean Devery, filha do chefe do depto. de Eletricidade, marcaram o dia 12 de Abril.

John Treacy — co-autor desta seção e o idealizador daquelas caricaturas sem nomes mas facilmente reconhecíveis, está passando umas férias de 2 semanas no Rio com a sra. Treacy e seu filho de 2 anos de idade.

O chá mensal do Clube das Esposas da Escola, foi realizado às 3 horas do dia 27 de fevereiro no Restaurante Central. As senhoras Bill Clock e Gordon Hall foram encarregadas dos preparativos.

Em nome de todas as encantadoras instrutoras do departamento de inglês o sr. Troxell deseja agradecer o anônimo presenteador que mandou 2 dúzias de lindas rosas e que foram recebidas no depto. de inglês. As flores eram todas de fita de seda. Naquela tarde todas as instrutoras foram para casa com um botão de rosa no cabelo.

Em benefício dos que não leram a página de esportes no último número do Papel Pega-Mosca, aconselhamos que leiam um dos artigos mais inteligentes e humorísticos que apareceu em nosso jornal. O autor é Jack Thomson que descreveu detalhadamente, e sem malícia, o último rodizio do jogo de baseball entre All Stars e o Jockey Clube.



"In the spring, a young man's fancy etc." surely applicable to the male portion of instructors of Escola Técnica. Of course if it is spring, fall, summer or winter seems to make no difference. This week, we have another engagement to announce. The "noivo" is Norman Balcolm of the Woodworking Department at the Jockey Club and the "noiva" is Miss Ulla Bing of São Paulo. Congratulations and best wishes! A little bird whispered in my car about another romance to be announced in the near future but at present can't publish it, so 'nuff said for now.

Speaking of wedding Bill Koerner and Louisa Riedel took that fatal step at 7.30, Thursday evening, February 28th at the Goodfellowship Church. In the absence of Rev. Duncan the vows were given by Rev. Salley, of the Presbyterian Church. The attendants were Louisa's sister Celia, and Art Cowan. As can be imagined, the bride was lovely in a white wedding dress. Congratulations Bill and Louisa.

More about wedding: I understand Eleanor Thompson and Jim Wertz, both of the Basic Dept., have set the date for April 13th just before the Easter holidays, and Chuck Larrimer (Sheet Metal) and Jean Devery, daughter of chief of Electricity, have set their date for April 12th.

John Treacy — co-editor of this column and the originator of those nameless, but easily recognized caricatures, is spending a 2 week vacation in Rio with Mrs. Treacy and their 2 years old son.

The monthly Escola Wives Tea was held Wednesday afternoon, at 3 o' clock, Feb. 27th the Restaurant Central. Mrs. William Clock and Mrs. Gordon Hall were in charge of the arrangements.

In the name of all the "lovely instructresses" of the English Department, Mr. Troxell wishes to thank the anonymous sender of the 2 dozen beautiful pink roses which were delivered last week to the English Dept. by special messenger. The flowers were all silk ribbon. That evening each of the instructresses went home wearing a pink rosebud in her hair.

For the benefit of those of you who may have missed reading the Sports page in the last issue of Pega-Mosca, I advise you to look it up and read one of the cleverest, wittiest articles ever to appear in our paper. The author is Jack Thomson, who with malice toward none, wrote up a play-by-play description of the final inning of the last All Stars — Jockey Club baseball game.

# O PIOR AUXÍLIO



3

## OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

**TEN. CEL. AV. ENG. JOAO MENDES DA SILVA**

Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av.  
e Comte. do Corpo de Alunos

Major Av. Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do  
Grupo Mixto de Instrução.

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.

2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

*Escola Técnica de Aviação*

*Rua Visconde de Parnaíba, 1316*

*S. Paulo - Brasil*

A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO de São Paulo, funciona  
conforme contrato do Ministério da Aeronáutica com:

**JOHN PAUL RIDDLE**

THEODORE R. TREFF — Diretor Administrativo  
HARRY GILL — Diretor Técnico

### CORPO DE REDADORES

Ten. Av. Ariovaldo Villela ..... REDATOR ASSIST.  
Mary Wickerhauser ..... REDATORA-CHEFE

### REDADORES ASSOCIADOS

Arman Williams ..... } ARTISTAS ASSOCIADOS  
Oswaldo Miranda ..... }  
W. Kocner e Roland Mc Daniels } SECÇÃO ESPORTIVA  
Jeannette T. Cowan ..... }  
John Treacy ..... } WHAT'S FAZING

Ilka Bruck-Lacerda ..... SECÇÃO DOS ALUNOS

### REDADORES ALUNOS:

Carlos Maia de Souza (68) ..... } ALUNADAS  
Ariovaldo Corrêa Pinto (1185) ..... } ESPORTES  
Florivaldo Gomes (459) ..... } ESPECIALIDADES  
S.A.E.T.A.  
NOTÍCIAS LITERARIAS