

5-6-1946

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-05

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.

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SAO PAULO — BRASIL

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

6 DE MAIO DE 1946

N.º 106



O Exmo. Sr. Prefeito de São Paulo, Dr. Abrahão Ribeiro em palestra com o Ten. Cel. Nelson Wanderley; Brig. Armando de Souza e Melo Ararigboia, DD. Comandante da 4.ª Zona Aérea e Dr. Cassio Vidigal, Sec. da Viação, quando da chegada do "Constellation" a esta Capital.

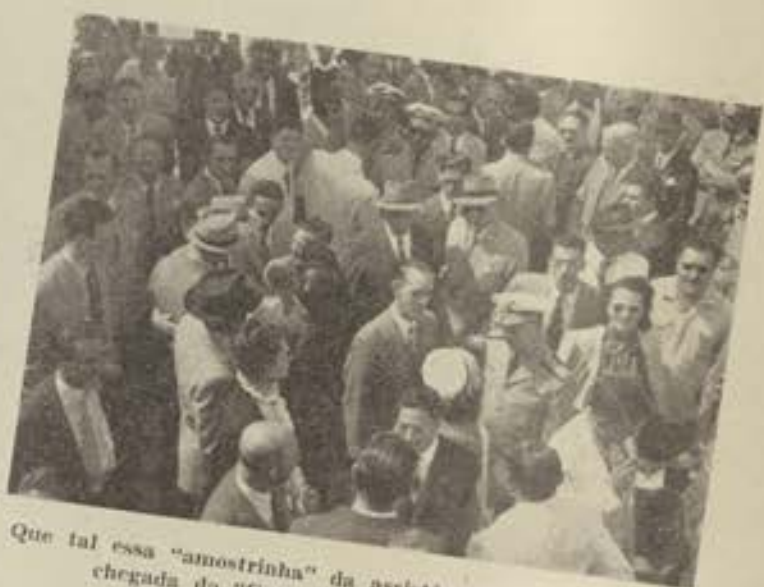
A Panair do Brasil S. A. proporciona uma viagem "Astronômica" às "Estrelas" da "Constelação" jornalística nacional, no "Constellation"

SÃO PAULO-BELO HORIZONTE-RIO LIGADAS EM POUCO MAIS DE 2 HORAS PELO GIGANTESCO "CONSTELLATION" DA PANAIR, O MAIOR AVIÃO COMERCIAL DO MUNDO, EM SERVIÇO

SÃO PAULO-BELO HORIZONTE-RIO DE JANEIRO CONNECTED IN A LITTLE MORE THAN 2 HOURS BY PANAIR'S "CONSTELLATION", WHICH IS CURRENTLY THE WORLD'S LARGEST COMERCIAL AIRPLANE.



Essa foi realmente uma "feliz aterrissagem"



Que tal essa "amostrinha" da assistência que ocorreu à chegada do "Constellation" em Cumbica?

Eu tinha passado um lindo dia. Procurei a solidão para poder meditar e coordenar meus pensamentos. Enquanto passeava na Praça Buenos Aires, ainda me sentia muito "aérea" e tinha somente a impressão de grande bem estar; que era muito bom viver; que o mundo era lindo, misterioso, imenso e que eu ansiava por conhecer mais e mais as maravilhas que meu terrão natal podia oferecer e que já não pareciam tão difíceis de serem vistas. Foi com esse pensamento, ainda em grande concentração, que tive a impressão de ouvir alguém perto de mim falando. "E, eu também ouvi alguma coisa a respeito, mas muito vagamente". — E outra voz respondeu: "Ouvi dizer que ele desceu em Cumbica, mas não tenho muita certeza." "Cumbica"? Aos poucos fui voltando à realidade e seguindo um impulso, irrefletido, espontâneo, que até agora procuro analisar e não consigo, e que acredito que tenha sido uma vontade irrefreável de que outros participassem da minha satisfação e ouvissem, também, algo sobre a minha feliz oportunidade, não me contive e me dirigi aos estranhos, que com o espanto estampado nas faces, não atinavam com a minha "intromissão extemporânea" na sua palestra. Depois, ao ouvirem falar em "Constellation", os dois "aderiram" e passaram a me olhar com outros olhos... aproveitei o ensejo e, em palavras rápidas e entusiasmadas, que me saíam fluentemente dos lábios, narrei-lhes o que sabia do assunto:

I had spent a lively day, I wished to coordinate my thoughts and permit myself a flight of imagination alone. While I was walking thru Praça Buenos Aires I felt my head still in the "clouds" and had only the sensation of being completely at ease; the sensation that life was good; that the world was beautiful, full of mystery, immense, and that I was eager to know more and more the extraordinary beauty of my country, which no longer seemed difficult to see. With these thoughts in mind and still in great concentration, I had the impression of hearing someone behind me saying: "Yes, I heard something about it, but not very much." And another voice said: "I understand that it landed at Cumbica, but I am not certain." "Cumbica?" The word brought me back to reality.

In a spontaneous impulse, without reflexion, in a gesture still incomprehensible even to myself but which I believe was an uncontrollable desire of mine to share my extreme gratification with others, whom I wanted to hear something of my happy experience, I did not restrain myself and addressed the two strangers who were understandably flabbergasted by my injecting myself into their presumably personal conversation. Yet, when they heard the magic word "Constellation"; they promptly revised their attitude. With this opening I began to tell them rapidly, and enthusiastically what I knew about the subject:



O Presidente da Panair do Brasil, S.A., o primeiro a descer



"Os senhores não concordam comigo?" — "É mesmo uma beleza, não?"

"Vi uma multidão ansiosa perscrutando um céu muito azul e muito excitada trocando impressões sobre o acontecimento: "Agora sim! acredito que estamos na era do pós-guerra". E outro: "Imagine o que isso representa para o intercâmbio comercial e cultural entre nossa Pátria e a velha Europa!" Eu passava entre a multidão curiosa, conversando hora com uns, hora com outros e cumprimentando as autoridades de São Paulo que não puderam deixar de comparecer e presenciar o acontecimento.

Tive o prazer de cumprimentar as seguintes figuras importantes do mundo político, social, industrial e comercial de São Paulo:

O exmo. Sr. Prefeito, Dr. Abrahão Ribeiro, o Brig. Armando de Souza e Melo Ararigboia, comandante da 4.ª Zona Aérea; Dr. Cassio Vidigal, Secretário da Viação; Dr. Napoleão Lorena, Presidente da Viação Aérea São Paulo S.A.; Sr. Cecil Cross e Sr. Rolland Welch; Dr. Joaquim Gabriel Penteado, Presidente do Aeroclube de São Paulo; Ten. Cel. Nelson Wanderley, Comandante do 2.º Regimento de Aviação; Major Afonso Celso Parreira Horta, representando o Comandante da E.T.A.V., Ten. Cel. Eng. Av. João Mendes da Silva; os diretores da recentemente inaugurada companhia de aviação comercial, Rêdes Estaduais Aéreas Ltda., Srs. Vicente Mamana Neto e Linco Gomes; Dr. Roberto Simonsen, Presidente da Federação das Indústrias de São Paulo; Major Ubaldo Tavares de Faria, Comandante da Base Aérea de São Paulo; Dr. Fragoso, e Eng. Jaques S. de Moraes da Cia. Aeronáutica Paulista; Representantes dos Diretores das Linhas Aéreas Brasileiras; Sr. L. R. Allyn, representante da Panair do Brasil S.A. em São Paulo; Consules da Inglaterra, Paraguai, Argentina, Uruguai, Portugal e Bolívia.

Enfim — acrescentei aos dois estranhos — "seria impossível mencionar todos os nomes da enorme multidão entusiasta e curiosa, além de toda a oficialidade da Base Aérea de São Paulo, que aguardava em Cumbica, pela primeira vez, a chegada

"I saw an optimistic crowd searching the blue sky and excitedly exchanging impressions about the achievement: "Yes, now I really believe that we are in the post-war era!" And another said: "Imagine what this presents in commercial and cultural exchange between our country and Europe". And another: "What a swell way to help minimize the suffering of the European people!" I walked thru the curious crowd talking first to one and then to another and meeting the authorities of São Paulo who would not miss being present to witness the accomplishment. I had the pleasure of meeting the following prominent citizens of the political, social, industrial and commercial world of São Paulo:

"Finally" — I said to the two strangers, "I could not possibly mention all of the important people at the airport to say nothing of the officialdom of the São Paulo Air Base who also awaited in Cumbica the arrival of the first four motored airplane which is destined to

de um possante quadrimotor, que veio revolucionar e dar novos horizontes à aviação comercial brasileira. A manhã clara de luz a emoldurar o panorama colorido e vasto da Base Aérea de São Paulo, convidava àquela multidão de "fans" da aeronáutica a passear pelas dependências da Base, maravilhada com a organização da mesma. O Cassino dos oficiais tinha sido aberto ao público. Nesse, o bom gosto de seus construtores se evidenciava na decoração magnífica dos salões de recreação. "Está sobrevoando Santos" — ouvi alguém dizer e voltei à pista, pois não queria perder o espetáculo. Passaram-se alguns minutos e

revolutionize and enlarge the horizons of Brazilian commercial aviation. The bright morning which augmented the beauty of the colourful scenery of the vast São Paulo Air Base, was conducive to walking through the departments of the Base, where the large crowd of aviation fans marvelled at the organization of the same. The officer's club had been opened to the public. In it the good taste of its builders was everywhere in evidence and specially in the magnificent decorations in the recreation halls. "It is flying over Santos", I heard someone say and I returned to the field as I did not want to



A Exma. Sra. Gilda de Oliveira Sampáio e o quarteto dinâmico da Panair: Dr. Paulo Sampáio, Dr. Eivaldo Lodi, Sr. Manoel Ferreira Guimarães e Alberto Torres Filho.



Lá estou eu, naquele cantinho, ao ser erguido um brinde pelo crescente sucesso da Panair.

"Eis que ele vinha saindo do horizonte!" Era o gigantesco "Constellation"! Era o maior avião transporte do mundo, em serviço atualmente! O resultado de grandes esforços dispendidos pela diretoria da Panair do Brasil S.A., que naquele momento dava aos Paulistas prova cabal de sua eficiência e excelente organização. O gigantesco quadrimotor sobrevoou a Base e em curva graciosa e lenta voltou. Deslisou pela pista, e precisamente às 10,50 horas do dia 27 de abril p.p., completou uma aterrissagem vagarosa e segura. Tive a impressão exata de estar vendo um velho amigo. O "Constellation" bateu todos os recordes nacionais e internacionais de velocidade e eu já havia lido muito a seu respeito. Em poucos minutos a porta da aeronave se abriu e o Dr. Paulo Sampáio, e o Sr. Manoel Ferreira Guimarães, respectivamente Presidente e um dos Diretores da Panair do Brasil S.A. sorriam para os paulistas. Porém, não podiam sair do "Constellation"! A escada, geralmente usada para deixar descer passageiros de bordo, não chegava até a porta! Vi os funcionários da companhia correndo, e ouvi vozes de comando. "Vá buscar o caminhão, disse o Sr. Allyn" e minutos depois o caminhão entrava debaixo do "Constellation", tendo a referida escada em sua carroceria. Pelo incidente os senhores podem calcular o tamanho da aeronave.

Os dois estranhos me ouviam atentamente e perguntaram: "Quantos passageiros podem ser transportados nesse avião?"

"Sessenta, em viagens durante o dia e rápidas e quarenta e oito em vôs transcontinentais de luxo." Após o Dr. Paulo Sampáio e o Sr. Manoel Ferreira Guimarães, terem descido, vimos os outros passageiros, um por um: a Sra. do

Presidente da Panair do Brasil, Da. Gilda Oliveira Sampáio que irradiava alegria; os Diretores da Panair do Brasil S.A., sr. Alberto Torres Filho e Eivaldo Lodi e Exma. esposa, Da. Alvarina de Oliveira Lodi e a seguir desceram, satisfeitos e prontos para entrar em conversas animadas com seus colegas de São Paulo, os convidados especiais; os jornalistas dos melhores jornais do Rio de Janeiro. Eram eles; Rinaldo Tompakow, do "Correio da Noite", Vaderlino Virgínio Nunes dos "Diários de Notícias", Rubey Wanderley do "O Radical", Oscar Guerra Fontes do "Jornal do Brasil",

O Comandante do avião, sr. Paulo Lefèvre, conhecido avião nacional, foi alvo de manifestações e homenagens por parte de seus ex-céligas do Colégio Mackenzie. Depois dos cumprimentos e apresentações de praxe o público foi convidado a visitar o "Constellation". Nem bem tinha sido o convite feito e os curiosos já

miss the spectacle. Within minutes it appeared on the horizon. It was the gigantic "Constellation"! It is now the world's largest transport airplane! It was the result of great efforts expended by the directorate of "Panair do Brasil S.A.", which in that morning had given proof to the "Paulistas" of its efficiency and splendid organization. The gigantic four motored airplane flew over the Base and in a beautiful curve on the horizon returned. It glided into the field and at exactly 10:15 a.m. on April 27th, 1946 it completed its landing slowly and safely. I had the impression of seeing an old friend. The "Constellation" beat all national and international speed records, about which I had already much. Within a few minutes the door was open and Dr. Paulo Sampáio and Mr. Manoel Ferreira Guimarães, respectively the President and one of the Directors of Panair do Brasil S.A. smiled broadly at the "Paulistas". However, they couldn't get out of the "Constellation"! The steps usually used for descending from airplanes did not come up to the door! I saw some of the employees of the company running. "Get the truck, said Mr. Allyn" within a few minutes after which the truck pulled bellow the "Constellations" having the said steps on its flat platform. By this incident you can well judge the size of the airplane.

My two strangers listened attentively and asked: "How many passengers will it carry?"

"Sixty, with the sitting arrangement for rapid day service and forty eight for deluxe transcontinental flights. After Dr. Paulo Sampáio and Mr. Manoel Ferreira Guimarães had descended we saw the other passengers one by one:

Rogério Marinho do "O Globo", João Alfredo de Mendonça do Jornal do Comércio, Stenio Carreiro de Oliveira da revista "Diretrizes", Luiz Orleans Paulistano Santana do "Diário Caricças", Bento Gonçalves Ferreira Gomes do "Correio da Manhã", Carlos Rodrigues de Castro Martins, de "O Jornal", Abraham Tevet do "A Notícia", Fausto Guimarães de Almeida, Paulo Einhor, Chefe da Secção de Publicidade da Panair do Brasil S.A., Antonio da Cruz Cabral da "Panair em Revista" e os fotógrafos Erich Joaquim Hess e Alberto Correa Medinas.

The Commander of the plane Mr. Paulo Lefèvre, a well known Brazilian aviator was greeted by his former school-mates of the Mackenzie College. After the introductions and greetings the public was invited to visit the "Constellation." After once being invited the groups of interested people immediately climbed on to the truck,

haviam subido no caminhão, galgado a escada e já inspecionavam o interior do gigante.

Tendo os presentes saciado sua curiosidade, ao meio dia, o chefe da seção de publicidade da Panair do Brasil em São Paulo, o Sr. Joaquim M. Dias Menezes, que também é excelente jornalista do Diários Associados, reunia os jornalistas de em São Paulo, o Sr. Joaquim M. Dias Menezes que também é excelente jornalista do Diários Associados, reunia os jornalistas de São Paulo que se deveriam juntar aos seus colegas da

Dr. Fernando Marrey, do "Jornal de Notícias", Anésio G. Amaral, revista "Velocidade"; Olavo Rodrigues, "A Tribuna" de Santos; Nelson Candido Motta, "Diário da Noite"; Nabor Caires Britto, "Folha da Noite"; José Gonçalves Machado, "O Estado de São Paulo"; Alvaro Pacheco Ribeiro, "Folha da Manhã"; Carlos Laiano Jr., "Jornal de São Paulo"; Carlos Tiago Parreira, "Diário Popular"; Juliano Friderico Pozzi, "A Noite" e Américo R. Netto do "O Estado de São Paulo".

O Sr. Richard Momsen de quem lhes falei mais tarde, também se encontrava na lista. E, imaginem os senhores, eu também tinha sido convidada!

"A senhora! Mas que sorte a nossa de poder ouvir a viva voz todas essas coisas interessantes."

"Sorte dos senhores? Sorte foi a minha que estava emocionada e lisongeiada em poder tomar parte na maravilhosa excursão."

E curiosos perguntaram: "Qual é o jornal que a senhora trabalha?"

"O Jornal da Escola Técnica de Aviação, o "Papel Pega-Mosca".

Meus amigos desconhecidos não cabiam em si de surpresa. Interrompendo suas inúmeras perguntas, continuei: "E depois das despedidas alegres que foram muito alegres, pois tínhamos à nossa frente perspectiva de um lindo passeio, tomamos nossos lugares no avião e partimos. O Sr. Momsen de quem lhes falei anteriormente, que é grande amigo da Escola Técnica de Aviação, sentou-se ao meu lado. Tínhamos escolhido um bom lugar, de onde podíamos descontinuar todo o panorama. Não tive o ensejo de perceber que tínhamos decolado. Prestei muito atenção, mas a decolagem tinha sido perfeita. Entre brincadeiras e piadas divertidíssimas dos jornalistas do Rio e de São Paulo ganhávamos altura e vi, para meu espanto, que Cumbica e São Paulo já haviam desaparecido no horizonte. Que rapidez! Pensei e resolvi prestar muita atenção e não perder mais nada da viagem.

O Sr. Momsen, entusiasmado, fazia mil e uma perguntas sobre o avião. O Dr. Paulo Sampaio que como solícito anfitrião passava pelo avião, respondendo às perguntas ora de uns, ora de outros, satisfaz a curiosidade de meu amigo:

"Qual é a velocidade máxima, do avião?" perguntou — e o Dr. Sampaio respondeu: "Têm 4 motores tipo Wright Cyclone, desenvolvendo cada um 2.500 cavalos em cada decolagem; a velocidade máxima é de 380 quilômetros por hora e de cruzeiro — 498 quilômetros por hora."

Não era então de admirar que tudo sumisse tão rapidamente de minha vista. Eu não queria perder nada! Tudo que via parecia uma alucinação! Aquilo não existia! Tive, às vezes impetos de pedir ao piloto para parar o avião e dar tempo de eu dar só mais uma olhadinha. Enquanto eu pensava, e depois voltava à realidade, me aborrecia: várias cidades já tinham passado! Tudo que passava diante de mim era uma festa para meus olhos. Ouvi nesse instante o Dr. Momsen que dizia: "A temperatura aqui dentro está agradável, não Mary?" ao que o Dr. Sampaio retrucou: "As paredes de ar condicionado aquecem uniformemente a cabine, impedindo também as correntes de ar ou os rigores das regiões frias. O ar condicionado automaticamente refresca o ar no interior do avião em voo," e acrescentou — "Na viagem que fiz à Europa há poucos dias, pude constatar o que lhe disse. Durante todo o voo do Rio à Londres, eu disse aos ingleses que o que muito nos facilitava era podermos estar sempre em contato, por intermédio do rádio com o Rio de Janeiro. Percebi o sorriso incrédulo de conhecidas autoridades da aviação militar e civil da Inglaterra. Convidei-os a presenciar o fato. Em poucos minutos, para maior espanto de todos falamos com o Rio de Janeiro. Diverti-me a valer quando ouvi as impressões lisongeiadas, manifestadas logo após." Enquanto meus vizinhos continuavam a conversa, meu olhar se perde no infinito. Estávamos voando sobre o maravilhoso Minas Gerais.

Voltei à realidade quando o Dr. Guimarães se juntou ao grupo e disse: "Estamos voando sobre minha terra, Bom Sucesso" e o Dr. Momsen não perdeu o ensejo de ma-

(Cont. na pág. 36)

went up the stairs and inspected the interior of the giant.

The visitor's curiosity having reached its saturation, at noon, the head of the Publicity Department of Panair do Brasil in São Paulo, Mr. Joaquim M. Dias Menezes, who is also an excellent journalist of the Associated Dailies, convened the journalists of São Paulo who should join their colleagues from the Capital of the Republic and also obtain impressions of a flight in the "Constellation." He called the roll:

Mr. Richard Momsen of whom I shall tell you more later, was also found on the list. And can you imagine! I also had been invited!

"You?" — "Aren't we lucky to hear this interesting things from your actual experience!"

"What do you mean, you lucky?" — "I was the lucky one in taking part in this marvelous excursion!"

And the strangers asked: "For what paper do you work?"

"For the paper of Escola Técnica de Aviação, the "Papel Pega-Mosca" (Fly Paper)."

My still unknown friends could not recover from the surprise. Interrupting their numerous questions, I continued: "And after happy farewells, which were really happy as we could look forward to the prospect of a beautiful trip, we sat in our places and the airplane took off. Mr. Momsen, who I mentioned before, a great friend of Escola Técnica de Aviação, seated himself beside me. We had selected a good place from which we should be able to see the entire panorama. I did not have the opportunity to see when the plane took off. I was unable to perceive it as the take off was perfect. Between jokes and funny stories among the journalists of Rio and São Paulo we gained altitude and I realized that Cumbica and São Paulo had already disappeared over the horizon. And how rapidly! I decided to give more attention rather than miss more of the flight.

Mr. Momsen enthusiastically asked one thousand and one questions about the airplane. Dr. Paulo Sampaio, like a good host, was strolling thru the airplane answering questions for first one and then another and satisfied my friend's curiosity.

"What is the maximum velocity of the airplane?" — he asked. To which Dr. Sampaio responded: "It has 4 Wright Cyclones producing 2,500 take off horse power in each one; the maximum velocity is about 380 miles per hour and it cruizes at 311 miles per hour."

Little wondered that that all disappeared so rapidly from my view. I didn't want to miss anything! That which I saw seemed like a beautiful hallucination! Something that I did not really exist! I had on occasions a strong impetus to request the pilot to stop the airplane in order to permit me one more quick glimpse. During these thoughts I presume realized to my anger that I had missed seeing several cities which we had just passed! All that was passing before me was a feast to my eyes. I heard at this moment Dr. Momsen saying: "Mary, don't you think the temperature is agreeable in here?" — To which Dr. Sampaio added: "The air-conditioned walls uniformly heat the cabin without draft, even in the very cold regions. It also automatically provides fresh air to the interior of the airplane in flight." He continued saying: "In the trip which I made a few days ago to Europe, I had the opportunity to observe that which was describable. During the entire flight from Rio to London I explained to the Englishmen that our flight was greatly facilitated by our being always in radio-contact with Rio de Janeiro. I perceived a smile of incredulity pass across the faces of the military and civil aviation authorities from England. I invited them to witness the fact. Within a few minutes, to their astonishment, we spoke to Rio de Janeiro. I was amused by their favorable impression which was soon manifested. While my neighbors were continuing to talk my glance was lost in the infinite. We were flying over beautiful Minas Gerais. I returned to realities when Dr. Guimarães joined the group and said: "We are flying over my home town, Bom Sucesso" (Good Success)," to which Dr. Momsen did not fail to manifest his admiration for him. "Ah! Now I know one for the causes of your

Acompanhadas do Coronel Ismar Pfaltzgraff Brasil, altas patentes norte-americanas, visitam a E. T. Av.

Viajando especialmente a fim de visitar a Escola Técnica de Aviação, estiveram em São Paulo a 11 de Abril p.p. os seguintes oficiais superiores das Forças Aéreas norte americanas, componentes da Comissão Especial Aérea, estreitamente ligada à Comissão Mista Brasil-Estados Unidos bem como o Coronel Ismar Pfaltzgraff Brasil e Exma. esposa:

Coronel James G. Pratt
Coronel William J. Holzapfel Jr.
Coronel Richard W. Fellows
Coronel Mills O. Ohman
Coronel Henderson
Ten. Cel. Aquila B. Hughs
Ten. Cel. Sutrist
Ten. Cel. Miller

On April 11th, 1946, travelling especially to visit "Escola Técnica de Aviação", the following High Ranking officers of the United States Army Air Forces, members of the Special Air Commission, part of the Joint Brasil-United States Military Commission. Others visitors were:

Colonel James G. Pratt
Colonel Williams J. Holzapfel Jr.
Colonel Richard W. Fellows
Colonel Mills O. Ohman
Colonel Henderson
Lt. Col. Aquila B. Hughs
Lt. Col. Sutrist
Lt. Col. Miller
Colonel Ismar Pfaltzgraff Brasil and his wife



Pôse especial para "Papel Pega-Mosca" na sala do comando



O Sr. Hoover, Cel. Brasil e Sr. John Paul Riddle



O simpático veterano da aviação, Sr. Orton Hoover e o Cel. Ismar Pfaltzgraff Brasil

Os ilustres visitantes foram recebidos pelo Comandante da E.T.A.V. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva em seu gabinete e pelo Sr. John Paul Riddle, Presidente da Escola bem como pelos diretores norte-americanos da escola, Srs. Theodore Treff e Harry Gill e demais chefes

The distinguished guests were received by the Commander of Escola Técnica de Aviação, Lt. Col. João Mendes da Silva at his office, as well as by Mr. John



Na sala do Comando e no Depto. de Torre de Contrôlo

de departamentos de nossa Escola que, auxiliados pelo Major Afonso Celso Parreiras Horta, conduziram os visitantes pelos departamentos de instrução técnica, onde tiveram o ensejo de apreciar nossa organização. O Coronel Pratt e demais patentes norte-americanas expressaram-se favoravelmente sobre nossa Escola após haverem arguido alguns alunos e terem falado com alguns de nossos instrutores.

Foi-nos sobremaneira honrosa a visita de nosso grande amigo, o Coronel Ismar Pfaltzgraff Brasil e sua Exma. esposa, Da. Elza Brasil. O Coronel Brasil que atualmente exerce as altas funções de Diretor da Divisão de Ensino, já teve o ensejo de visitar nosso Estabelecimento anteriormente. No entanto sua Exma. esposa da Elza Brasil, pela primeira vez percorreu as dependências da E.T.Av. manifestando-se entusiasticamente com respeito à organização

Paul Riddle, president of E.T.Av. The North-American Directors of our School Messrs. Theodore Treff and Harry Gill and Heads of Departments of the School aided by Major Afonso Celso Parreiras Horta conducted the visitors through our technical departments where they had the opportunity to witness and appreciate our organization. Colonel Pratt and the other illustrious officers were favorably impressed with our School after having talked to students and instructors.

Colonel Ismar Pfaltzgraff Brasil, our good friend, paid us a significant honor in visiting us as did his wife Mrs. Elza Brasil. Colonel Brasil at the present is the "Diretor da Divisão de Ensino" and he had the opportunity of visiting our Establishment previously. However, his wife Mrs. Elza Brasil, visited E.T.Av.'s technical departments for the 1st time and after the survey, enthusiastically expressed



Os visitantes e pessoal administrativo norte-americano da E.T.Av. no Deplo. de Meteorologia



Srs. Ilka, Sra. Elza Brasil e Srta. Haydée

de nossa Escola. Aos ilustres visitantes foi oferecido um almoço na Sala das Bandeiras pelo comandante da Escola e pelo Sr. John Paul Riddle. Presentes ao almoço também estiveram: o Sr. Hublet, de quem falaremos detalhadamente em outro local do jornal; o Sr. Orton Hoover,



Deixando suas impressões no "Livro de Ouro".

grande amigo da E.T.Av. e conhecidíssimo veterano da aviação brasileira que acompanhava o Sr. Percy Warner do Departamento de Estado Divisão de Aeronáutica, em Washington que também visitou nossa Escola. O Sr. Warner é também adido da Administração de Aeronáutica Civil nos Estados Unidos.

O coronel Ismar Pizkrauff Brasil, sua Exma. Sra. e Coronel Pratt, ocuparam os lugares de honra durante o ágape que transcorreu em ambiente de simpática cordialidade, estando também presentes, além dos acima mencionados, o Sr. John Paul Riddle, Presidente da Escola Técnica de Aviação; Theodore Treff, Sr. Harry Gill, Coro-

her appreciation of the organization of our School. A luncheon was offered to our visitors at the Hall of Flags by the Commander of the School and by Mr. John Paul Riddle. Mr. Hublet, of whom we shall give more information in another part of this paper, Mr. Orton Hoover, great friend of E.T.Av. and a very well known veteran of Brazilian aviation accompanied Mr. Percy Warner of the State Department — Aviation Division, in Washington on his



O Cel. Pratt e instrutor

visit to the School, were also present at the luncheon. Mr. Warner is a Civil Aeronautic Administration Attachée in the United States.

Colonel Ismar Pizkrauff Brasil, his wife and Colonel Pratt, were our guests of honor during the luncheon that took place in an atmosphere of charming cordiality. Besides the above mentioned there were: Mr. John Paul Riddle, President of E.T.Av.; Mr. Theodore Treff; Mr. Harry Gill, Colonel Gillet; Major Afonso Celso Parreiras Horta; Captain Joaquim Bueno Brandão; Captain Fernando Martins Mendes; Lt. Ariovaldo Villela; Colonel Furr; Mr. Sandy Saunders and other North-American Department Heads and officers of "Escola Técnica de Aviação", present at the luncheon.



Aspetto do almoço

nel Gillet; Major Afonso Celso Parreiras Horta; Capitão Joaquim Bueno Brandão; Capitão Fernando Martins Mendes; Ten. Ariovaldo Villela; Coronel Furr; Sr. Sandy Saunders e demais Chefes de Departamentos os norte-americanos e Oficialidade da E.T.Av.

"S. PAULO NÃO CONHECE ESTA GRANDIOSA OBRA, QUE TEM ESTE DOM: OBRIGA-NOS A ACREDITAR, AINDA MAIS, NO BRASIL. APRENDEI, HOJE, UMA ADMIRÁVEL LIÇÃO".

"THE PEOPLE OF S. PAULO DO NOT COMPREHEND THE GREAT ENTERPRISE OF E.T.Av. IT GIVES ONE AN IMPRESSION WHICH MAKES YOU BELIEVE EVEN MORE IN BRASIL. I LEARNED TODAY A REMARKABLE LESSON!"

Atendendo a um convite do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante da Escola Técnica de Aviação, visitou na manhã do dia 24, este Estabelecimento educacional do Ministério da Aeronáutica, o Dr. Honório de Sylos, diretor geral do Departamento Estadual de Informações.

O ilustre visitante, que foi recebido pela oficialidade da Escola, chegou ao antigo Edifício da Imigração às 19 horas, dirigindo-se em seguida para o Gabinete do Comando, onde, em linhas gerais foi-lhe apresentada a organização da Escola.

Depois de conhecer o plano para construção de novos pavilhões e os projetos de instalações para 6.500 alunos, iniciou o Dr. Honório de Sylos, a visita, tendo percorrido demoradamente as principais dependências do Estabelecimento.

Conhecedor profundo da complexidade de fatores que atuam sobre o indivíduo favorecendo ou opondo-se ao seu aproveitamento como estudante, o Dr. Honório de Sylos teve oportunidade de ver de perto, como um aluno da E.T.Av. se torna um especialista, tendo visitado, de início os alojamentos dos alunos. Interessou-se pelo repouso, alimentação e assistência médica; enfim, não apenas pelos alunos, mas pelos cidadãos que aqui vivem e aprendem. Assim é que visitou os dormitórios, refeitórios e Centro Médico, sendo desvanecedoras as palavras com que se manifestou a respeito de tudo que lhe foi dado observar.

Não deixou também passar despercebido o alto valor patriótico, de compreensão e estreitamente das relações internacionais, da acolhida e grande interesse dispensados aos filhos de pátrias irmãs como Paraguai, Uruguai e mais recentemente a Bolívia.

Em vista do espírito que demonstrou em suas observações pode-se avaliar a personalidade do ilustre visitante, o



O Dr. Honório Sylos e a Sec. do "Papel Pega-Mosca", Srta. Haydée Gomes



No Depto. de Link

Dr. Honório de Sylos, sobre o qual daremos alguns dados biográficos.

Nascido em São José do Rio Pardo, São Paulo, é descendente da tradicional família do Cel. Vicente de Sylos Pereira, Barão de Casa Branca.

Desde jovem revelou seu espírito de líder. Bacharelou-se pela Faculdade de Direito de São Paulo e iniciou sua

At the invitation of Lt. Col. João Mendes da Silva, Commander of Escola Técnica de Aviação, this Training Establishment of the Ministry of Aeronautics was visited on the morning of April 24th, 1946 by the General Director of the State Information Department: Dr. Honório de Sylos.

Our illustrious visitor arrived at the Old Immigration Building at 9:00 a.m. and was received by the officer's staff of our School, at the Commanding Officer's cabinet where he was introduced, in general, to the organization of our Establishment.

His visit began after he had been told of the projects for the construction of new buildings for 6,500 students. Dr. Honório de Sylos went carefully through all the departments of our School.

Knowing deeply the influence of complex factors which operate on an individual favoring or opposing his progress as a student, Dr. Honório de Sylos had the opportunity to see how a student of E.T.Av. becomes a specialist. His first visit was to the barracks. He was much interested to know what relaxation our students had, their food and medical assistance and all in all he was not only interested in the students but in the human beings that live and learn here. Thus he saw the barracks the Mess Halls and



O Dr. Honório de Sylos ao deixar suas impressões, que foram aliás as mais lisonjeiras, gravadas no "Livro de Ouro" da Escola

carreira jornalística na "Revista de Brasil" e no "Correio Paulistano" onde ocupou o cargo de sub-diretor. Prestou também serviços à "Gazeta", à "Folha da Manhã" como secretário; foi Diretor da Revista Industrial de São Paulo, e diretor da "Associação Paulista de Imprensa".

Entre os cargos públicos revelou grande atividade tendo sido Diretor do Dept. de Justiça da Secretaria da Educação e Saúde Pública, advogado do Dept. Estadual do Trabalho, de que foi sub-diretor; secretário da Presidência da Federação das Indústrias e do Centro dos Industriais de São Paulo; e ainda Consultor Jurídico do Dept. de Produção da Secretaria da Agricultura.

É um dos entusiastas e responsáveis pela realização do 1.º Congresso de Ensino Rural em Campinas, cuja importância todos aqueles que se interessam pelo assunto com espírito verdadeiramente patriótico, muito bem avaliam. Interessou-se também pelo problema de Imigração no Brasil, sobre o qual publicou interessantes trabalhos. A ele se deve o sucesso da "Semana Euclidiana."

Em 1945 passou a ocupar o cargo de Chefe do Gabinete do sr. Secretário da Fazenda, e em 22 de Novembro desse mesmo ano, foi incumbido da Direção Geral do Dept. Estadual de Informações.

No decorrer da visita, que compreendeu departamentos de instrução, oficinas e aulas, o Dr. Honório de Sylos demonstrou especial interesse pelos assuntos relacionados com o preparo de técnicos úteis à indústria, tendo mesmo lembrado o oportuno aproveitamento de especialistas por organizações industriais brasileiras. No Livro de Ouro da Escola, deixou o visitante as seguintes impressões:

"Esplêndida impressão. A idéia que, de longe, eu fazia desta grande Escola estava muito aquém da realidade. São Paulo não conhece esta grandiosa obra, que tem este dom: obriga-nos a acreditar, ainda mais, no Brasil. Aprendi, hoje, uma admirável lição."

Antes de encerrar-se a visita, o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva convidou o Dr. Honório de Sylos para comparecer ao Salão das Bandeiras onde lhe foi servido um coquetel.

the Medical Center and expressed himself with kind words regarding everything he had the opportunity to see.

He did not fail to understand and remark the patriotic value and the strengthening of the international relations with the attentions and great interest of all for the sons of our brother countries Paraguay, Uruguay and more recently, Bolivia represented.

The spirit which the remarks of Dr. Honório de Sylos displayed our visitors amazing personality. We shall be very pleased to give some biographical facts of his life.

He was born in São José do Rio Pardo, São Paulo and descends from the traditional family of Col. Vicente de Sylos Pereira, Baron of Casa Branca.

As a youngster he displayed his leading spirit. He graduated from the Law University of São Paulo and initiated his newspaper career at the "Brasil Magazine" and writing for the "Correio Paulistano" where he was the sub-director. He also worked for the "A Gazeta" and "Folha da Manhã" as a secretary; he as the Director of the "Industrial Magazine of São Paulo" and the "São Paulo Press Association".

As a public man he showed great ability as the Director of the Justice Department; the Secretary of Education and Public Health; Lawyer of the State Labor Department of which he was later the sub-Director; Secretary of the Directory of the Industrial Federation and of the Industrial Center of São Paulo and also Juridic Adviser of the Production Department of the Agricultural Secretary.

Credit must be given to him as the enthusiastic and responsible person who realized the 1st. District Teaching Congress in Campinas. What this congress means and its importance, only the ones interested on this patriotic cause can judge. He was also interested in the Immigration Problem of Brasil and published some writings about it. His efforts made the "Euclidiana Week" a success.

In 1945 he took over the job of being the Chief of the cabinet of the Financing Secretary and on the 22nd. of November of the same years he was made responsible for the General Direction of the State Information Department.

During his visit in which he saw the instructional departments shops and classes, Dr. Honório de Sylos showed a special interest towards the subject connected to preparing technicians useful to the industry and recalled the advantageous use of the specialized technicians by the Brazilian industrial organizations.

At the School's Golden Book he left the following inscription:

"Splendid impression. The idea I had for a long time of this School was very far from reality. São Paulo does not know this great enterprise which gives you this impression: makes you believe even more in Brasil. I have learned today a remarkable lesson".

Before finishing his visit Lt. Col. João Mendes da Silva invited Dr. Honório de Sylos to go to the Hall of Flags where a cocktail was offered him.



O que vi de Washington a Los Angeles no "Black Widow"



Pelo Sr. Joaquim Miller Carioba

Se você nasceu sob uma boa estrela, um punhado de coisas interessantes lhe acontecerão, porém é necessário uma estrela toda especial para lhe dar a oportunidade de voar num P-61, de Washington D.C. a Los Angeles. Isto foi o que me aconteceu e que desejo relatar.

O Sr. La Motte Cohú, Presidente e Diretor-Gerente da companhia de aviões Northrop, convidou-me a voar com ele, em direção à costa oriental, via Florida. Deixamos o hotel em Washington numa fria manhã de janeiro. No caminho para o Aeroporto Nacional, o sr. Cohú leu o boletim meteorológico, que lhe havia sido entregue antes de deixar o hotel e lá mesmo, planejou que iríamos diretamente para o oeste. Quando comunicou sua decisão ao nosso piloto, Johnny Myers, que é o vice-presidente encarregado da seção de vendas da Northrop, este aquiesceu prontamente: "O. K., você é o chefe e certamente me agrada chegar em casa o mais depressa possível." Eles haviam dispendido quase um mês em Washington. Vestimos alguns egasalhos pesados de voo e decolamos rumo a Nashville, no estado de Tennessee. O Sr. Myers estava no Comando, o Sr. Cohú tomou assento no lugar do rádio operador atrás do piloto e eu tomei o lugar do operador de Radar.

A decolagem deixou-me com a respiração suspensa. Eu estava sentado de costas quando começamos a deslizar pela pista e após poucos segundos estávamos no ar, numa subida tão rápida que eu me senti dependurado.

Sim, dependurado, no meu cinto de segurança, com os pés e mãos balançando no ar. Fiquei tão surpreso que não conseguí perceber o que se passava.

Pude ouvir através do rádio, o controlador de torre que exclamava: "Eh! olhem aquele rapaz decolando no "Black Widow." Ele está louco!" Isto não se faz!" — Ouvi também a risada franca do Johnny que se divertia às custas do operador. (Usávamos todos, os fones no ouvido). Estou con-

If you were born under a lucky star a lot of nice things can happen to you but it takes a very special star to get you the opportunity to fly in a P-61 from Washington D.C. to Los Angeles. That happened to me and I would like to tell you about it.

Mr. La Motte Cohú, Chairman and Managing Director of Northrop Aircraft Co. invited me to fly with him to the West coast by way of Florida. We left the hotel in Washington on a very cold morning in January. On the way to the National Airport Mr. Cohú read the weather report which had been handed to him just before leaving the hotel, and right there he made up his mind that we would head directly west. When he talked about it to our pilot, Johnny Myers, who is the vice-president in charge of sales at Northrop, the latter agreed very heartily: "O.K. you're the boss and it certainly suits me to get home as quickly as possible." They had spent almost a whole month in Washington. So we put on some heavy, fur-lined flying suits, took off and set our course for Nashville, Tenn. Mr. Myers was at the controls, Mr. Cohú sat in the radio operator's and gunner's seat aft of the pilot and I got into the radar operator's seat in the Plexiglass tail cone. The take-off left me breathless. I sat facing aft as we started down the runway and after a few seconds we were off the ground in such a steep climb that I found myself hanging doubled over the safety belt with my feet and hands dangling in the air, unable to figure out what was going on, I was so astonished. Over the liaison radio I could hear the man in the control tower exclaiming: "Boy, look at that guy taking off in that "Black Widow". He must be absolutely crazy, that just can't be done." I also heard Johnny's hearty laugh at the man's surprise. (We were all wearing throat-mikes). But I'm convinced that Johnny Myers can do anything

vencido que Johnny Myers, pode fazer qualquer coisa com esses dois motores R-2800's de 60 polegadas de pressão. O equipamento pesado do radar, torre de metralhadora e os canhões haviam sido retirados do avião, daí a incrível facilidade de decolagem, conseguida. Depois de poucos minutos estávamos a 14.000 pés e a velocidade era de 230 milhas por hora.

Reinava um forte vento de cabeça e o Johnny usava somente 40% de força, procurando poupar a gasolina.

Vcamos até Nashville sem acidentes. O tempo claro permitia uma vista maravilhosa, se bem que a neve nos oferecesse muita visibilidade. Em Nashville paramos para reabastecer o avião e almoçamos rapidamente no restaurante da Lockheed. Perto das 4 horas da tarde aterrissamos em Dallas, Texas. O Johnny teve um pouco de dificuldade em aterrissar, pois não havia lugar na pista de concreto e o terreno não permitia a aterrissagem de um avião pesando 26.000 libras, fóra da pista. Ouvi a conserva d'ele com a torre de controle do campo. A certa altura ele disse que poria o avião no bolso e o levaria para sua casa. Finalmente chegaram a um acôrdo resolvendo deixá-lo na porta de algum hangar civil. A solução do caso terminou a conversa que tinha deixado todos felizes.

with those two R-2800's at 60 in. manifold pressure. The heavy radar-equipment, the gun turret and the cannons had been taken out, so the ship had an astonishing climbing ability. After just a few minutes we were up at 14,000 feet cruising at 230 miles indicated air speed. There was a strong head wind and Johnny was using only 40% of his power in order to save gas.

The flight to Nashville was uneventful. Clear weather permitted us a wonderful view, but as the ground was snow covered I could not distinguish very much. In Nashville we refueled and had a quick lunch in the cafeteria of the Lockheed plant. At about 4 o'clock we landed in Dallas, Texas. Johnny had a little difficulty in parking his ship as there was no room on the concrete apron and the ground was too soft for his 26,000 pounds of airplane at the spot where they wanted him to stop. I listened to the conversation going on between him and the control tower. At one time he offered to try and stick the damn thing in his pocket and take it home. But in the end they settled for a place in front of a civilian hangar and everybody was happy.

There was of course no room to be had in any of the hotels on such short notice, so we took advantage of



Naturalmente, como era de esperar, não havia lugar nos hotéis e tivemos que aproveitar da hospitalidade do pessoal do Texas, ficando em casa de amigos do Sr. Cohú. Depois do jantar fui convidado a jogar malha. Infelizmente eu estava tão cansado que dormi numa cadeira até 2 horas da madrugada. Alguém me levou para casa mas voltou imediatamente só aparecendo outra vez, na manhã seguinte quando estávamos preparando para ir ao aeroporto. Depois dê-se encontro com o povo do Texas eu compreendi porque foi que eles conseguiram ganhar a guerra, lutando ao lado dos Estados Unidos e Inglaterra...

Nosso segundo dia de viagem foi muito interessante. Logo depois de passarmos o Fort Worth descemos a 80 pés e voamos nessa altitude sobre os campos de óleo. É verdadeiramente, qualquer coisa de notável voar a 275 milhas por hora tão junto da terra. Pude vêr as fisionomias espantadas de dois homens parados perto de um tanque de óleo e como eles nos olhavam. Na velocidade que estávamos eles perceberam nossa aproximação, somente poucos segundos antes de passarmos sobre suas cabeças.

Nossa primeira escala nesse dia foi em El Paso, Texas, para novo reabastecimento e a seguinte foi em Phoenix, no Arizona, para almoçar e pôr mais gasolina. Nunca me esquecerei do vôo sobre o deserto, de El Paso a Phoenix. As cores da areia, do céu e da neve cobrindo as montanhas foi a mais linda vista que jamais tive. Penso que Phoenix foi

the hospitality of the Texans and stoped at the house of some friends of Mr. Cohú. After dinner they took me to a gambling joint and tried to teach me to shoot craps. However I was so tired that I fell asleep on a couch at about 2 o'clock in the morning. One of them took me home but went back right away, and they all showed up next morning just as we were preparing to leave the house for the airport. After meeting those Texans I understood how they went about it to win the war together with the United States and England.

Our second day was very interesting. Soon after passing Forth Worth we let down to about 80 ft. and flew at that altitude over the oil-fields. It's really quite an experience flying at over 275 miles per hour so close to the ground. I could see the astonished faces of two men standing near an oil derrick as they looked up. At that speed they heard us coming just a few seconds before we passed over them.

Our first stop for refueling day was in El Passo, Texas and the next one for lunch and gas in Phoenix, Arizona. I shall never forget the flight over the desert from El Passo to Phoenix. The colors of the sand, sky and snow capped mountains were the most beautiful sight I had ever seen. I thought Phoenix was very well named. In a way, with its green gardens and red roof

muito bem denominada. De um lado, seus verdes jardins e telhados vermelhos, no meio, o deserto cinzento e rochoso, assemelha-se a um maravilhoso pássaro levantando das cinzas. Um pouco depois das três horas, aterrissamos no campo da Northrop em Hawthorne, no Estado de Los Angeles. Infelizmente, não vimos muito da cidade antes de aterrissarmos, pois havia um certo nevoeiro e garça; cá entre nós, que não somos da Califórnia, chovia! Psiu! mas não se deixe apanhar pronunciando essa palavra perante um californiano... (N.R. os californianos têm a mania de basofiar sobre sua terra onde eles dizem, o tempo estar sempre bonito).

Não é coisa fácil dizer exatamente, quanto tempo levou o vôo completo, devido à diferença de 3 horas entre a costa este e oeste. Todavia, sei que voamos uma média de 270 milhas, embora tivéssemos encontrado muito vento de cabeça durante o trajeto.

O P-61 é sem dúvida alguma, um avião notável. Foi desenhado para carregar nove metralhadoras, e sendo um avião de caça, pode fazer facilmente qualquer manobra que se possa imaginar. Pode decolar, desligar um motor e somente a alguns metros do chão fazer uma volta rápida, em torno de si mesmo e ao mesmo tempo, sem interrupção, continuar sempre subindo. Devido aos "ailerons" especiais, conhecidos como "espalha brasas" que se levantam verticalmente da superfície de asa e funcionam como breques de mergulho, podem ser feitas aterrissagens à pouca velocidade e em pistas extremamente curtas. Ouvi dizer que no Pacífico, o "Black Widow" decolou e aterrissou em porta-aviões. Com o término da guerra, a Northrop parou de construir os P-61 e começou a trabalhar para um pedido do governo de F-15 que são os mesmos aviões convertidos para fins fotográficos e que transportam uma tripulação de duas pessoas. Esses aviões possuem turbo super-compressor e serão mais rápidos que o P-61.

O que tornou possível ao "Black Widow" desempenhar eficientemente sua função, na guerra alem das quatro metralhadoras de 50 calibres e os quatro canhões de 20 milímetros, foi o radar. Completamente, no escuro, o radar chegava até o inimigo, que antes de poder saber o que lhe sucedera, já se encontrava no outro mundo. A pintura preta e embaçada fez com que o avião fosse quase invisível, mesmo na faixa de luz. Além de ter desempenhado cabalmente suas funções no Pacífico, o P-61 foi de valor inestimável quando barrou o avanço dos alemães em dezembro de 1944 e foi o único avião que conseguiu interceptar o ataque das colunas de Rommel à noite, graças ao radar.

Depois de conseguir permissão, tive a oportunidade de ver a nova asa voadora que a Northrop está construindo. É, simplesmente de perder o fôlego! Terá a força de quatro motores Wasp Major da Pratt & Whitney, R-4360's e foi dado a entender que pesará mais de 200.000 libras. Imaginem a realização fantástica que será esse avião!

tops in the middle of the grey and rocky desert, it resembles that fabulous bird rising out of the ashes.

A little after three in the afternoon we landed on Northrop Field in Hawthorne, Los Angeles. Unfortunately we did not see very much of the city before landing as there was some "moist sunshine" in the air preventing a wide view. (Rain, to you who are not Californians; but don't let them catch you mentioning that word).

It is too difficult to figure out how many hours the whole flight took, because of the 3 hours difference in time between the east and west coast. But I know that we averaged better than 270 miles although we had headwinds all the way across.

That P-61 is certainly an amazing airplane. It is designed for 9 g's and being a fighter it can make any unimaginable maneuvers. It can take off, cut one engine just a few feet off the ground and roll over on it's back and keep climbing. Due to the special ailerons called "spoilers" which rise vertically out of the wing surface and act as dive brakes at the same time, it can land at a very low speed and on extremely short runways. I was told that in the Pacific the Black Widow had taken off and landed on carriers. Now that the war is over, Northrop has discontinued construction of P-61s but are starting work on a government order of F-15's which is the same ship converted for photographic work, and carrying a crew of two. They will have turbo supercharges and will be even faster than the P-61.

The thing that enable the Black Widow to do its war job, besides the four .50 caliber machines guns and four 20 mm, cannon, was the radar equipment. It would sneak up on the enemy in complete darkness and he would be on his way to a better world before he knew what hit him. Due to the black glossy paint the ship was practically invisible even in the beam of a search light. Besides doing wonderful work in the Pacific area the P-61 was of inestimable help in stopping the German break-through in December 1944, as it was the only plane that could strafe Rommel's marching columns at night, thanks to Radar.

After obtaining permission I had a chance of seeing the new flying wing that Northrop is building. It's something to take your breath away. It's going to be powered by four Pratt and Whitney WASP Major engines, R-4360's and it is understood that it's going to weigh over 200,000 pounds. What an amazing thing that will be!



Felicito o Comandante da Escola e seus auxiliares pelos resultados conseguidos até aqui.

Impressionou-me favoravelmente a atitude dos alunos, que mostram bem conhecer e praticar conscientemente as prescrições do Sr. Comandante.

Faço votos que novas escolas dêste tipo sejam instaladas em nosso Brasil.

25/4/46

(s) Henrique Lott



Da esq. p. a direita: O Ten. Av. Ariovado Villela, Capt. Osmar Moraes Costa, Major Afonso Celso Parreiras Horta; S. Excia. o Gal. Henrique Lott, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comte. da Escola e 1º Ten. Oswaldo Runha.

O Exmo. Sr. General Henrique Batista Duffles Teixeira Lott, figura sobejamente conhecida nos círculos militares pelos seus raros dotes culturais bem como por sua inteligência privilegiada, honrou a Escola Técnica de Aviação a 25 do corrente, visitando demoradamente suas de-

On the 25th of this month, E.T.A.V. was honored with the visit of General Henrique Batista Duffles Teixeira Lott, a name widely known in the military circles for his rare cultural dowries and intelligence. General Lott was received by the Commander of E.T.A.V., Ten. Cel. Av. Eng. João



Ao deixar a Escola o General Henrique Lott deixa exaradas suas impressões no "Livro de Ouro"



No Dept. de Link, o ten. Villela dá explicações ao Gal. Lott e seu ajudante de ordens, o capitão Osmar Moraes Costa

pendências. Recebido pelo comandante da E.T.Av., Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, o General Lott, após ter sido esclarecido quanto à organização de nossa Escola, passou às suas dependências.

No transcorrer da visita, S. Excia. que teve o ensejo de conhecer, nos E.E.U.U. organizações semelhantes à nossa expressou-se de maneira a nos lisongear quanto ao que se realizou em nosso Estabelecimento.

O General Henrique Batista Duffles Teixeira Lott que se fez acompanhar de seu Ajudante de Ordens o Capitão Oscar de Moraes Costa, encontra-se atualmente, no comando da D.I. em Lorena e veio à Capital inspecionar os corpos pertencentes à D.I. 2, isto é o 4.º B.C., 38.º B.C. e 4.º R.I.

Cumpre-nos ressaltar ainda que o General fez o curso de Estado Maior primeiramente na França e mais tarde, na America do Norte. Pelos serviços excepcionais prestados à Patria conquistou elevado número de condecorações que dizem bem o que significa a brilhante fé de officio de S. Excia.

Mendes da Silva who explained to the distinguished visitor the organization of our School. During the visit his Excellency had the opportunity of visiting our organization and its departments.

General Lott, who was accompanied by his adjutant, Captain Osmar Moraes Costa, is presently in the D.I. 2 in Lorena and came to this city to make an inspection of all outfits under supervision of D.I. 2 which are: 4.º B.C., 38.º B.C. and 4.º R.I.

Furthermore we to mention that General Lott took his General Staff Course in France and later in the U.S.A. For the exceptional services rendered to his country he won a large number of honorary insignias which highlight his brilliant career.

Meu muito obrigado a todos



Graças à generosidade de seus amigos brasileiros e norte-americanos, João Sanos o engraxate inválido, está agora gozando as conveniências e relativo luxo proporcionado pelo seu carrinho de três rodas. O João já consegue andar bem no carro, sem grandes dificuldades, e já dar seus apartes além de poder ver agora os lugares que antes não podia alcançar. A quantia que conseguimos arrecadar excedeu um pouco aos quatro contos, pois a Mesbla reduziu o carro a esse preço. O João é agora o dono de seu carro. A quantia que sobrou será usada em benefício de João e seus amigos, pelos seus esforços. Agradeço, em nome de João e dois outros, a generosidade e gentileza dos contribuintes.

Thanks to the generosity of his Brazilian and North-American friends, João Sanos, the crippled shoe-shine boy, is now enjoying the convenience and comparative luxury of his new three-wheeled cart. João manages very well to get around his usual haunts and will doubtless have a chance now to see places he has never before been able to reach.

The amount of the collection exceeded slightly the goal of four contos, the reduced price offered by Mesbla, and the car is now paid for and is the property of João. The amount left will be used for some benefit for João and the other boys for their considerate efforts. From João and the others, sincere thanks are due to all who so generously and thoughtfully contributed.

ANIVERSÁRIO DE DOIS INCANSÁVEIS IDEALISTAS DA E. T. Av.



O 2º Ten. Luiz Gonzaga Schemy; Cap. Fernando Martins Mendes; Major Parreiras Horta e o Dr. D'Andretta

Quem não conhece o simpático e popular Dr. D'Andretta, que com um sorriso cativante está sempre pronto a servir a todos, com grande eficiência, no Centro Médico de nossa Escola?



O Dr. Rocco ao cumprimentar seus colegas

O 2º Ten. Med. da Reserva da Aeronáutica José Carlos D'Andretta está entre nós desde os primórdios do Centro Médico de nossa Escola e vem sempre ampliando mais e mais o círculo de suas amizades. Numa demonstração carinhosa da estima que seus colegas, oficiais da E.T.Av. e funcionários lhe dedicam, foi organizada a 12 de abril p. p. uma simples e tocante cerimônia pela passagem de seu aniversário natalício bem como do 2º Ten. Luiz Gonzaga Schemy que também foi homenageado.



O 2º Ten. Med. Res. Ac. José Carlos D'Andretta



Who doesn't know the charming and popular Dr. D'Andretta, always ready to be of service showing an attractive smile proceeding with great efficiency at our Medical Center?

2nd Lt. of the Aviation Medical Reserve Forces, José Carlos D'Andretta has been among us since the first days of our Medical Center. Since then he has been increasing his huge circle of friends. The officers and employees of E.T.Av. in a significant demonstration of their friendship towards him organized April 12th, 1946 a simple but touching ceremony. It was Dr. Andretta's and also Lt. Luiz

Presidiu a solenidade o Major Parreiras Horta, na ausência de nosso Comandante Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva que convidou o Dr. Rocco a saudar seu colega. O Dr. Rocco em admirável improviso falou da extraordinária capacidade profissional do Dr. D'Andretta, salientando sua simpatia pessoal, acrescentando ainda, ser o aniversariante queridíssimo entre seus colegas. O Dr. Rocco felicitou o Ten. Schemy e desejou a ambos muitas felicidades. A seguir foram oferecidas pequenas recordações aos aniversariantes. O Dr. D'Andretta fez uso da palavra e sensibilizado, agradeceu àquela calorosa demonstração de estima por parte de seus colegas e do comando da Escola Técnica de Aviação. O "Papel Pega-Mosca" que é grande admirador do Dr. D'Andretta, associou-se ao pessoal de nossa Escola e também deseja aos aniversariantes muitas felicidades e crescentes sucessos em suas respectivas carreiras.

Gonzaga Schemy's birthday. Lt. Schemy was also warmly complimented by his colleagues.

Major Parreiras Horta in the absence of our Commander, Lt. Col. João Mendes da Silva, presided over the festivity and invited Dr. Rocco to greet his colleague on behalf of all persons present. Dr. Rocco in an excellent extemporaneous speech mentioned the extraordinary professional capacity of Dr. D'Andretta and also referred to his personal charm and popularity with his colleagues. Dr. Rocco complimented Lt. Schemy and wished both happiness. After his words gifts were presented to them. Quivering with emotion Dr. D'Andretta thanked the kindness of his colleagues and Commander of the Technical Aviation School. Being a great admirer of Dr. D'Andretta the "Fly Paper" joins with the personnel the personnel of our School in wishing Dr. Andretta and Lt. Schemy everything of the best and continued success during their respective careers.



ASPETOS DA CERIMONIA DE JURAMENTO A BANDEIRA



O DEPARTAMENTO DE RADIO



RESSURGE O AEROCLUBE DE LIMEIRA!

A NOVA DIRETORIA ELABORA INTERESSANTÍSSIMO E ARROJADO PROGRAMA DE AÇÃO. O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE AEROMODELISMO DO AEROCLUBE DE LIMEIRA FALA À REDATORA DO "PAPEL PEGA-MOSCA".

INTERESTING AND OUTSTANDING PROGRAM ELABORATED BY THE NEW DIRECTORY. THE DIRECTOR OF THE AEROMODELISMUS DEPARTMENT OF LIMEIRA TALKS TO THE "FLY PAPER'S" EDITOR.



O Sr. Prudente Camargo

No dia anterior à festa da Campanha Nacional de Aviação na Fábrica da Companhia Aeronáutica Paulista em Utinga, esteve em visita à Escola Técnica de Aviação o Sr. Prudente Camargo, diretor do Depto. de Aeromodelismo do Aeroclube de Limeira. Durante a festa que teve a presidência do orientador da Campanha Nacional de Aviação, idealizador e fundador da E.T.Av., o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, o importante centro industrial do interior paulista: Limeira, foi contemplado com mais dois aviões para o seu aeroclube.

Tivemos grande satisfação ao sermos informados de que o aeroclube daquela cidade, que esteve muitos anos inativo, desenvolveu dinâmico programa de ação para o futuro. A nova diretoria resolveu iniciar nova campanha e imprimir novas diretrizes à aviação local. Já foram iniciadas as instruções de voo e também já está em andamento a construção de um completo aeroporto, que será construído pelo Ministério da Aeronáutica. Em gesto louvável, os habitantes da cidade arrecadaram dinheiro e compraram 5 alqueires de terreno onde serão construídas 3 pistas de 1.600 metros. Serão instaladas oficinas para reparos,

A day before the ceremonies of the National Aviation Campaign were held at the "Companhia Aeronáutica Paulista", at Utinga, Mr. Prudente Camargo, diretor of the aeromodelismus department of Limeira's airclub, visited E.T.Av. During the festivities which were presided over by the leader of the National Aviation Campaign and the man who conceived and founded E.T.Av., our great friend Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, the important industrial center of the interior of São Paulo which is Limeira was presented with two more airplanes.

We were favorably impressed when we heard that Limeira's airclub which had been inactive for a long time has developed an amazing and dynamic program of action for the future.

The new directory resolved to initiate a new campaign and lead the airclub to new horizons. The flying instructions have already started and the construction of a new airport is underway. This airport will be constructed by the Air Ministry. The people of Limeira in a noble gesture collected money, and bought 5 acres of land in which 3 landing strips 1,600 meters long will be constructed. Repair shops will be built next to the airport. These repair shops will be modernly equipped to efficiently perform their functions and they are even think its of installing a Link Trainer department.

To develop the youth's aeronautical mentality, an aeromodelismus department will be organized. The leaders of Limeira's airclub perfectly understand the eager and predestination which Brazilian youth has towards aviation and also understand that the lack of technical training at many times leads to bad consequences due to the lack of knowledge of basic aviation rules which are easily gained through aeromodelismus.

Aiming to celebrate the re-initiation of this new progressive year accordingly, the dynamic new directory of Limeira's airclub is organizing a big party of aeronautical confraternization. All airclubs of the neighborhood will be invited and there will be parachute jumping, acrobatics and aeromodelismus contests during the ceremonies.

In a very happy phrase Mr. Prudente during the interview remarked:

"To give wings is not the essential. What is necessary and urgent is to teach the students how not to break these wings."

A 3 kilometer excellent highway is being constructed from the center of the town to the airport. Within the projects several new hangars will also be built.

The efforts expended by Mr. Ernani Mercandante the president of the airclub must be mentioned as he is an untiring worker of the cause of aviation.

Besides repairing a Buecker Jungman the enthusiastic lovers of aviation at Limeira hope to receive a Fairchild for advanced training which the Health and Education Secretary promised them.

anexas ao aeroclube. Essas oficinas serão modernamente equipadas para eficazmente desempenhar suas funções e cogita-se até de uma seção para a instrução de voo cego.

Dentro desse programa, serão ministrados cursos de aeromodelismo, com o fim de criar na juventude de Limeira uma mentalidade aeronáutica. Os orientadores do aeroclube souberam compreender essa ânsia e predestinação que a mocidade brasileira sente pela aviação, mas também compreendem que a falta de instrução técnica, muitas vezes leva os entusiastas da aviação a erros fatais por não conhecerem as regras básicas da aviação que o aeromodelismo pode proporcionar.

A dinâmica nova diretoria do Aeroclube de Limeira, querendo condignamente comemorar o início dessa nova era de progresso e inovações permite a organização de uma grande festa de confraternização aeronáutica. Durante as cerimônias, para as quais serão convidados os aeroclubes vizinhos haverá provas de paraquedismo, acrobacia, aeromodelismo e volovelismo.

Em definição muito feliz o Sr. Prudente durante a entrevista acrescentou:

"Dar asas não é o essencial. O que é necessário e urgente, é instruir os alunos a fim de que não quebrem essas asas."

Está sendo construída uma ótima estrada de 3 quilômetros do centro da cidade ao campo de aviação e dentro

do projeto estabelecido serão também construídos vários hangares.

Finalizing his interview Mr. Prudente told us that he was a great admirer of E.T.Av. and that he had attained his purpose by enrolling himself in it as a temporary student. Concerning our School he said: "I want to learn all I can about aviation from our brothers of the north as I want to apply all my knowledge towards the young and needed national aviation."

Não poderíamos deixar de mencionar e de fazer votos para um sucesso sempre crescente à iniciativa e grande atividade do Sr. Ernani Mercadante, presidente do Aeroclube.

Os fervorosos entusiastas da aviação da simpática Limeira, esperam ainda, além dos aviões já recebidos, reformar um Buecker Jungman e receber um avião de treinamento avançado, Fairchild, prometido pela Secretaria de Educação e Saúde àquele aeroclube.

Terminando, o Sr. Prudente informou-nos ser grande admirador da Escola Técnica de Aviação onde conseguiu ser matriculado como estagiário, pois disse-nos ainda: "Quero aprender o máximo sobre aviação de nossos irmãos do norte, para poder aplicar esses conhecimentos em prol da tão necessitada e jovem aviação nacional."

CALOUROS EM DESFILE



A frente:— José Julião da Silva (1049) de Curitiba, Paraná; Audácio Buenano (1084) de Belmonte Pará; Abrahão Riff (1085) de Recife, Pernambuco; Gilberto Ferraz Bastos (1001).

Atrás:— Eugênio Riente (1099) de São Paulo, Capital; Napoleão Vieira de Aguiar (1089) de Porto Alegre, R. G. do Sul; Martir Madruga Cunha (1087) de Herval, R. G. do Sul; Luiz Schiffnal (1092) de Porto Alegre, R. G. do Sul; Mardoqueu Martins (1096) de Pombal, Paraíba.



1º plano:— José de Almeida Batista (1081) do Rio de Janeiro; Romis José Nicolau (1067) de Guaxupé, Minas Gerais; Euny Floriano Schenini (1090) de Itaquí, R. G. do Sul; Geraldo Simões Subtil (1063) de Mogi Mirim, S. Paulo. 2º plano:— João da Mata Lima (1056) de Serrinha, Baía; Manoel Ferreira da Silva (1070) do Distrito de Puritis, S. Paulo; Milton Silva Maia (1100) de S. Paulo, Capital; Edemar Batista da Silva (1082) de Porto Alegre, R. G. do Sul; Adyr Carlos (1075) de Pereiras, São Paulo; João Ferreira da Silva (1083) de Orliândia, São Paulo.

VISITA DO SR. CARLOS ENGEL, CHEFE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PREVENÇÃO CONTRA ACIDENTES À E. T. Av.



Trocando idéias com o Sr. Samuel Gallagher



O Papel Pega-Mosca tem o prazer de noticiar a recente e honrosa visita do sr. Carlos Engel, como convidado do sr. Samuel Gallagher, Chefe do Departamento de Segurança da Escola.

O sr. Engel fez, na pessoa do sr. Gallagher, e em sugestivas palavras, um cumprimento a todos os instrutores norte-americanos que aqui labutam, pela excelência com que levam a termo seus trabalhos, e o papel de destaque que procuram dar à segurança, em todos os setores da instrução.

Deu-nos êle a boa notícia de que a Associação Brasileira de prevenção contra Acidentes, já se encontra apta a fornecer qualquer material necessário ao aumento e manutenção da segurança dos alunos da Escola.

Visitou muitos dos Departamentos da Escola, demonstrando grande interesse por tudo que lhe foi dado observar.

Ao deixar a Escola o sr. Engel recebeu um Syllabus do Departamento de Segurança, como lembrança de sua curta visita a nossa Escola.



No Departamento de Link Trainer

Mr. Charles Engel recently visited E.T.Av. as a guest of Mr. Samuel P. Gallagher Sup. of Safety of the school and complimented the School's personnel for their excellent safety record and the emphasis placed on safety in every phase of instruction.

Our guest also stated that the Ass. Brasileira para Prevenção contra Acidentes stands ready to furnish whatever material they have that would aid the school in furthering and maintaining the safety of our students.

Mr. Engel was presented with a copy of the syllabus for the Safety Course of the E.T.Av., as a remembrance of his timely visit to our School.

AGRADECIMENTO

Aproveito esta oportunidade para apresentar os meus agradecimentos aos Oficiais e funcionários do Centro Médico da Escola Técnica de Aviação, por suas gentilezas, durante minha doença e minha convalescência. Quero também agradecer ao grupo de Instrutores, que me proporcionaram grande alegria, presentando-me com um bouquet de rosas.

I wish to take this opportunity to express my appreciation to the officials and employees of the Centro Médico of the Escola Técnica de Aviação who were all so nice to me during my illness and while I was confined to the hospital. I also wish thank the Instructors Council for the nice bouquet of roses which they sent me. It gave me much pleasure.

(a) H. W. Lueddecke

A VISITA DO CONSUL DA BOLÍVIA

O Papel Pega-Mosca tem o grato prazer de noticiar a honrosa visita do sr. Consul Geral da Bolívia em São Paulo, Dr. Humberto Valdez e do sr. Dr. Felix Peñaranda Romecim, Superintendente da Comissão Mista Brasileiro-Boliviana, em dias do mês passado.

Em companhia do sr. ten. Lellis, representando o Comando, representante do Pega-Mosca, e os alunos bolivianos que se encontram atualmente estagiando na Escola, os visitantes percorreram os diversos departamentos da



Na Biblioteca da Escola

E.TAV., demonstrando grande interesse e admiração por tudo quanto lhes foi dado observar.

Disse-nos o sr. Valdez, da grande necessidade e das esperanças que alimenta a respeito do estreitamento das relações, cada vez maior, entre nossas duas pátrias, assim como, após palestra com seus patricios, da boa impressão que estes vêm tendo da Escola e do Brasil em geral.

Antes de deixarem a Escola, os ilustres visitantes se dirigiram ao Comando, tendo palestrado com o Capitão Joaquim Bueno Brandão, que externou seu sentimento



No Depto. de Link Trainer

por serem apenas 5 os filhos da Pátria irmã, que estudam aqui na Escola, mas que espera que esse número seja logo aumentado.

Reiteraram, em nome de sua pátria, os agradecimentos à oportunidade que a Escola oferece aos estudantes bolivianos, não podendo contar sua admiração pela organização magnífica e ordem aqui reinantes.

Somos-lhes profundamente agradecidos pelas elogiosas expressões que nos dispensaram.

Aos srs. Valdez e Peñaranda o Papel Pega-Mosca oferece um apêto de mão, como símbolo da União Sul-Americana, cujos laços devem ser cada vez mais estreitados entre nós.

The "Fly Paper" has the pleasure to record the visit of the General Bolivian consul in São Paulo, Dr. Humberto Valdez and Mr. Peñaranda Romecim, Superintendent of the Brazil-Bolivia Mixed Commission, in the last month.

In company of Lt. Lellis, representing the Commander, the representative of the "Fly-Paper" also the bolivian pupils that are staying at the school, the visitors inspected the various departments of the E.T.AV. They displayed great interest and expressed admiration for everything that was shown them.



O Cap. Joaquim Bueno Brandão, o Consul da Bolívia e o Ten. Lellis

Mr. Valdez mentioned the great necessity, and the desire he has for the closeness of relationship between our two countries, and after conversing with his country-men, of the good impression that they have of the School and Brasil in general.

Before leaving the School, the illustrious visitors, visited military Head-quarters, speaking to Cap. Joaquim Bueno Brandão who said, that he was sorry that only five bolivians entered in the School.

They reiterated, in the name of their country, their thanks for the opportunity offered, by the School, to Bolivian students, again voicing their admiration for the splendid organization and order, which prevails here.

The "Fly-Paper" offers a hand-shake to Mr. Valdez and Peñaranda as a symbol of the South American Union, endeavouring to tie more and more the friendly relations of our countries.



No Depto. de Instrumentos

O ENVIADO ESPECIAL DA ADMINISTRAÇÃO DE AERONÁUTICA CIVIL DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA DO NORTE, SR. THEODORE UEBEL, VISITA A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO



O Sr. Theodore Uebel

Em coquetel oferecido a imprensa Paulista, no Hotel Excelsior, o Sr. Theodore Uebel que chegou a São Paulo pelo "clipper" da Pan-American World Airways regressando de Montevideo acompanhado de sua encantadora esposa, profissionalmente conhecida como Sra. Kathelyn Kerr, narrou-nos fatos interessantes relativos à sua viagem à América do Sul. O Sr. Uebel encontra-se entre nós realizando uma pesquisa especial a fim de verificar os resultados obtidos pelo treinamento de técnicos Latino-Americanos enviados com bolsas de estudos pela Administração de Aeronáutica Civil aos Estados Unidos, durante os anos de guerra.

Informou-nos o sr. Uebel: "Um total de 211 cidadãos brasileiros foram agraciados com bolsas de estudo para treino técnico de aviação nos Estados Unidos da América do Norte e mantidos pelo governo Americano em coopera-

During a cocktail party offered to the local press at the Excelsior Hotel, Mr. Theodore Uebel who arrived in S. Paulo by a Pan American World Airways clipper returning from Montevideo with his wife, professionally known as Mrs. Kathelyn Kerr, told us many interesting things about his tour through South American countries. He is doing a special research to verify the results obtained by the Latin-American boys who went on scholarships offered by the Civil Aeronautics Administration to the United States.

Mr. Uebel told us that: "Two hundred and twenty one scholarships were given to Brazilian students who were maintained by the United States and Brazilian Governments



Ao ser entrevistado por representantes da imprensa Paulista

in their training as aviation technicians since 1941. These scholarships included the training of commercial pilots, maintenance technicians, flight engineers, overhaul technicians (Control Tower and Radio Operators) and many specialized men in commercial air line and aircraft construction."

As he was requested to explain how these students were chosen he continued:

"The majority were carefully selected by national commissions among the aviation enthusiasts and were trained in the United States, for at least one year. During this time they were directly supervised by the Civil Aeronautics Administration."

"Did the average Brazilians successfully finish the training program?" — he was asked.

"Yes. The Brazilians were very satisfactory. The majority completed the course with absolute success and I mention that some of them attained distinctive grades in their chosen courses."

These results are perfectly in accord with that part of the program headed by the United States during the last four and a half years to cooperate with the Latin-American Republic's cooperating to train technical aviation personnel.

Mr. Uebel also told us that twenty two Brazilians are being trained now in the States, and are eager to finish their courses and work in Brasil in commercial aviation. Five more boys are being selected for a special advanced course. Two commercial specialized operators will accompany them on their return trip thus completing the number of scholarships for Brasil this year.

ção com o governo Brasileiro, desde meados de 1941. Essas bolsas incluíram treinamento para pilotos comerciais, técnicos de manutenção, engenheiros aeronáuticos, técnicos aeronáuticos (operadores de torres de controle e comunicações de aeronaves), vários especialistas em linhas aéreas comerciais e operações de construção."

Inquirido quanto ao processo aplicado para a escolha dos alunos ele continuou: "A grande maioria dos alunos foi cuidadosamente escolhida por comissões de seleção nacional, dentre numeroso grupo de entusiastas da aviação, e treinada nos Estados Unidos durante o período de pelo menos um ano, sob a supervisão direta da Administração de Aeronáutica Civil."

Perguntamos-lhe: "Os brasileiros concluíram com sucesso esse programa de treinamento?"

"Sim. Terminaram seus cursos com absoluto sucesso, sendo que alguns atingiram altos graus de distinção nas respectivas especialidades."

Essa resposta evidencia que parte do programa de cooperação para treinamento de pessoal técnico de aviação das Repúblicas Americanas, levado a efeito nos Estados Unidos da América, durante os últimos quatro e meio anos, obteve sucesso.

Contou-nos ainda o Sr. Uebel que vinte e dois brasileiros estão sendo treinados nos Estados Unidos da América do Norte presentemente, e que estão todos ansiosos por voltar e trabalhar no Brasil, na aviação comercial. Está sendo completada a seleção de mais cinco candidatos para um treinamento altamente especializado. Dois especialistas em operações comerciais, os acompanharão aos Estados Unidos, formando assim, a quota de treinamento de aviação do Brasil, para o presente ano.

Interpelado a respeito dos futuros planos para o treinamento de técnicos ele nos disse o seguinte:

"Durante os últimos cinco meses eu tenho estado no México, Colúmbia, Perú, Equador, Bolívia, Chile, Argentina

Asked concerning the future plans for the training of technicians he said the following:

"During the last five months I have been studying in Mexico, Columbia, Peru, Equator, Bolívia, Chile, Argentine and Uruguay the work done by the technicians trained in the States and upon visiting the remaining South American countries and reporting to the Civil Aeronautics Administration the results they will determine the extension of future projects for the betterment of aviation in South America."

Mr. Theodore Uebel was invited to visit the School and the following day made a complete survey of our technical departments. He expressed himself as being favourably impressed with our organization, especially with the eagerness of our students to learn.

e Uruguay. Os resultados obtidos e as necessidades desses técnicos aeronáuticos treinados nos Estados Unidos da América e após haver percorrido as outras nações Sul-Americanas e ter dado meu parecer à Administração de Aeronáutica Civil, determinação a natureza e extensão dos futuros projetos de treinamento para o Brasil, bem como para as outras repúblicas latino-americanas."

Tendo sido convidado a visitar a Escola Técnica de Aviação, o Sr. Theodore Uebel, no dia seguinte fez detalhada inspeção em nossos departamentos técnicos. Após a visita expressou-se favoravelmente com respeito a nossa organização, ficando magnificamente impressionado com a vontade de aprender manifestada por nossos alunos. No departamento de Link Trainer o Sr. Uebel ficou agradavelmente surpreendido ao encontrar a Srta. Irene Crum para quem tinha uma mensagem de um técnico treinado na América do Norte por meio de uma bolsa de estudos e que atualmente, trabalhava em sua Pátria: o Uruguay.



Passaremos os exames?

Atenção!!!

Retificamos: Para Vice-Presidente da Associação dos Funcionários da E.T.Av., vote em nosso Gerente do Pessoal: João Guerra!

TRAÇÃO REVERSA

PELO SR. ROBERTO HOOSE

A tripulação subiu a bordo da grande Fortaleza Voadora, que estava com seu nariz há somente poucos pés fora do grande hangar. Assim que a última pessoa entrou no avião, um oficial do exército apareceu, apressadamente, na porta do hangar e gritou: "Vocês estarão prontos em poucos minutos".

— "Oh! não amole", respondeu um dos membros da tripulação, fechando a porta do avião.

Enquanto o oficial ficava de boca aberta, um motor da Fortaleza começou a funcionar. Logo todas as 4 hélices estavam em movimento.

Então, enquanto, o oficial observava, desnorteadamente, o avião voltava, vagarosamente, para o hangar, dando uma volta e dirigindo-se para a extremidade da pista, a espera da licença para a decolagem.

A habilidade do grande avião, de voltar para o hangar sem o auxílio de um trator foi uma demonstração patente de um dos usos da tração reversa da hélice, aplicada aos aviões multi-motores.

Mas, enquanto isso, a tração reversa permitirá, pela primeira vez, que grande aviões sejam voltados para carga e descarga nas rampas; isto terá vasta aplicação nos anos de após guerra, atuando como freio.

The Fortress crew climbed aboard the big plane parked with its nose only a few feet from the outside wall of a large hangar. As the last member entered the plane, an Army officer hurried over from the hangar door and shouted: "We'll have you hauled away from there in a few minutes".

"Oh, don't bother", replied the crew member, as he closed the door of the plane.

With the officer standing open-mouthed on the ramp, one engine of the Fortress kicked over. Soon all four propellers were whirling. Then, while the officer watched in bewilderment, the plane slowly backed away from the hangar, swung around and taxied toward the end of the runway to await take-off clearance.

The big plane's ability to back from the hangar without the aid of a tractor was a graphic demonstration of one use of reverse propeller thrust as applied to multi-engined land planes.

But while reverse thrust will, for the first time, permit large land aircraft to be backed into loading and unloading ramps, it will have its widest application in post-war years as a braking device. Jack H. Sheets, chief design engineer, and Gordon W. MacKinney, installations



Jack H. Sheets, engenheiro-chefe e Gordon W. MacKinney, engenheiro de instalações do Departamento de Hélices da Curtiss-Wright, acreditam que "os desenhos dos grandes aviões no futuro terão freios aerodinâmicos, por meios de tração reversa das hélices, para uso durante aterragem."

A significação desta realização não deixará de ser considerada. Isto poderia, por exemplo, diminuir, enormemente, as extensões das pistas para os aviões comerciais, especialmente em terreno de difícil acesso. Ou, inversamente, isto poderia aumentar a rapidez na aterrissagem, dessa maneira abrindo o caminho para aviões completamente novos com asas que suportam cargas tremendas e dessa forma velocidades muito maiores. Reduzindo a pista de aterrissagem nos porta-aviões o desenvolvimento poderá, também, afetar as características de aterrissagem dos aviões carregados pelo navio ou dos porta-aviões propriamente ditos. Em contraste com o freio da roda o freio da hélice se torna mais eficaz à medida que a velocidade é aumentada.

O uso da tração reversa da hélice como um freio nos aviões multi-motores, é a mais recente aplicação dessa engenhosa invenção que tem contribuído com serviços satisfatórios, há cerca de 2 anos, nos serviços de operações de hidro-aviões multi-motores.

engineer, of Curtiss-Wright's Propeller Division believe that "all future large aircraft designs will incorporate aerodynamic braking, by means of reverse thrust from propellers, for use during landings."

The significance of this accomplishment should not be underrated. It could, for example, vastly decrease the lengths of commercial runways, especially in difficult terrain. Or conversely it could increase landing speeds, thus opening the way for completely new aircraft of tremendously high wing loading and hence much higher speeds. By reducing deck run, the development might also affect landing characteristics of carrier-borne aircraft or of carriers themselves. In contrast with wheel braking, airscrew braking becomes more effective as speed is increased.

The use of reverse propeller thrust as a brake on multi-engined land planes, is the most recent application of this well-known which device has given satisfactory service on routine operations of multi-engined flying boats for about two years.

The primary purpose of reverse thrust (it also is known as reverse pitch, negative pitch and dynamic braking) is to reduce a plane's landing run distance, and tests conducted for the Air Technical Service Command under the supervision of Curtiss engineers have proved that it

A finalidade principal da tração reversa, também conhecida como passo reverso, passo negativo e freio dinâmico, é reduzir a distância de aterrissagem do avião, e, testes apresentados pelo comando do Serviço Aéreo Técnico, sob a supervisão dos engenheiros da Curtiss, têm provado que isto realiza um trabalho a contento. De fato, muitos dos novos aviões quadri-motores a estão incluindo na sua construção.

Em adição a tão satisfatória execução, a tração reversa permite uma redução nos pesos das rodas e freios, reduz a manutenção e o uso de pneus e freios, auxilia na rolagem e estacionamento e é como um fator importantíssimo de segurança, quando os freios da roda são inúteis devido à umidade das pistas ou deficiência no mecanismo.

Acentuando o sucesso da tração reversa nos aviões bi-motores e quadri-motores é a experiência aumentada por pilotos em hidro-aviões equipados com hélices reversíveis. Seu uso nos aviões foi aperfeiçoado em 1940 durante testes supervisionados pela "U.S. Navy Bureau of Aeronautics", e o mecanismo de reversão tem sido instalado em muitos destes aviões nestes 2 últimos anos. É de valor incalculável no manéjo, na água, de hidro-aviões, porque as hélices convencionais oferecem pouco ou nenhum controle durante o rolamento a baixa velocidade.

Sem hélices reversíveis o único manancial vantajoso de controle direcional é proporcionado através de uma variação na tração dianteira da hélice entre os vários motores. Isto não é satisfatório quando o avião encontra uma combinação de ventos e correntes de águas contrárias. Adicionando trações negativas controláveis, a tração normal para frente capacita um piloto movimentar em um pequeno raio, parar ou girar em quasi qualquer combinação de vento e corrente. Incluindo "relais" e chaves, o aumento de peso é menor do que 4 libras para cada hélice reversível em hidro-avião — um peso mínimo.

É problemático saber se a tração reversa seria de valor prático em um avião leve de um só motor. Desde que as pistas de aterragem de tal avião sejam, normalmente, curtas, talvez as hélices reversíveis sejam de valor incerto nesses aviões sem freio nas rodas. Mas mesmo em um avião leve sem freio nas rodas o aumento do custo de uma hélice de passo variável a qual seria operada, provavelmente, em reverso, não seria justificada. Isto a menos que a hélice requerida para o passo normal para a frente pudesse ser adaptada para reversão com pequeno aumento de peso, custo e complexidade e sem diminuição de segurança, acredita-se que a reversão seria de pequena ajuda prática em um avião leve.

performs that function extremely well. In fact, most of the new four-engined airplanes are being engineered to include it.

In addition to satisfactory performance, reverse thrust permits a reduction in design weights of wheels and brakes, reduces maintenance and wear of tires and brakes, aids in taxiing and parking, and provides an important safety factor when wheel brakes are ineffective because of wet or icy runways or mechanical failure.

Underlying the success of reverse thrust on twin-engined and four-engined land planes is the experience accumulated by pilots of flying boats equipped with reversible propellers. Their use on flying boats was perfected in 1940 during tests supervised by the U.S. Navy Bureau of Aeronautics, and the reversing mechanism has been installed on many such craft in the past two years. It is invaluable in water handling of flying boats because conventional propellers offer little or no control during low speed taxiing. Without reversible propellers the only source of directional control available is provided through a variation in the forward propeller thrust between the various engines. That is not satisfactory when the flying boat encounters a combination of wind and adverse water currents. Adding controllable negative thrust to the normal forward thrust enables a pilot to turn in a small radius, to stop or to back in almost any combination of wind and current. Including relays and switches the increase in weight is less than four pounds per reversible propeller on a flying boat — a negligible weight.

Whether reverse thrust would be of practical value on a small single-engined lightplane is problematical. Since landing runs of such aircraft are normally short, reversible propellers would be of doubtful value except, perhaps, on those craft not having wheelbrakes. But even on a light airplane without wheelbrakes the increased cost of a variable pitch propeller which could be operated in reverse probably would not be justified. Unless the propeller required for normal forward pitch could be adopted to reversing with little or no increase in weight, cost and complexity, and with no lessening of reliability, it is felt that reversing would be of little practical help in the lightplane field.

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, si o candidato for menor de 18 anos;
- Atestado de boa conduta passado por autoridade policial ou por dois 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).

Tip. AURORA Ltda.

CAPITAIS DO BRASIL - VI — RIO DE JANEIRO

POR FLORIVALDO GOMES N.º 459 — 7.º ESQ.



Cariocas! Eis agora a vossa cidade retratada em nosso jornal, através destas linhas que, embora cheias de superlativos, não poderão dizer toalmente do encanto que vossa terra possui.

Rio de Janeiro não é apenas um conjunto harmonioso de belos edifícios circundados por magníficos jardins e encantadoras praias banhadas pelo verde Atlântico. Rio de Janeiro é um album com as mais belas paisagens que Deus catalogou para deleite e êxtase da vista humana.

Além de ter magnitude na beleza, Rio tem em seus habitantes o verdadeiro modelo do brasileiro; gente que sabe sorrir, gente que sabe divertir-se e de costumes tão versáteis que chegam a parecer extravagantes.

A união de todos estes fatores, fazem da Cidade Maravilhosa a mais bela capital da América do Sul e quem a visita, fica preso pelo coração para todo o sempre. Fazem com que se mantenha na memória os gestos de hospitalidade do carioca, os sorrisos brejeiros das morenas tropicais e o colorido harmonioso de suas originais "toilettes".

Ao chegarmos à Capital do Brasil, geralmente, procuramos conhecer imediatamente, os recantos, bairros e ruas de que mais ouvimos falar. A tentação, é todavia maior para Copacabana, a palavra de que Henrique de Gaudia, disse achar música através de suas letras. Ao chegarmos à agradável praia, um oh, de admiração escapa de nossos lábios. Formando um semi-círculo a praia estende-se até muito longe e a Av. Atlântica que a circunda, com seus arranha-céus de mais variados estilos e cores contrastando com a alvura da areia, o verde Oceano e os artísticos mosaicos que caracterizam as calçadas do Rio, por si só formam um espetáculo.

"Cariocas"! Finally here is the description of your town in our paper. Through these lines, no matter how many superlatives are used, they will never be able to fully picture the charm and fascination your country possesses.

Rio de Janeiro is a harmonious combination of beautiful buildings surrounded by magnificent gardens and charming beaches, bathed by the green Atlantic. Rio de Janeiro is an album of the most beautiful views catalogued by God to please and amaze the human eye!

Besides magnitude and beauty, Rio has in its inhabitants the model of the real Brazilians: people that know how to laugh, and who can have fun. They possess many varied customs that seem to be extravagant.

The combination of all these factors make the "Wonderful City" the most beautiful capital of South America and whoever visits it loses his heart forever. They make you keep in your memory the gestures of hospitality of the "Cariocas" the provoking smiles of the tropical brunettes and the harmonious colors of their original dresses.

Upon arriving at the Capital of Brasil one usually tries to see immediately its beautiful spots, districts and streets about which one has heard so much. However, Copacabana seems to be the main temptation; as Henrique de Gaudia said: "the word has music between its letters". Arriving at the beach an Oh! of admiration escapes our lips. Forming a semi-circle the beach stretches a long distance and the Atlantic Avenue which surrounds it with the most varied sky-scrapers of different styles and colors contrasting with the brightness of the sand, the

Após um agradabilíssimo banho de mar, corremos à famosa Cinelândia. Um "footing" quasi permanente onde as filhas de Eva, dignas de estrelarem qualquer produção de Hollywood, exibem cativantes sorrisos. Começamos o passeio infiltrando-nos naquela interminável fila de belezas e cavalheiros elegantes; cinemas Metro, Passeio, Palácio, Ritz, Odeon, Capitólio e muitos outros formam o conjunto que dá o nome àquele trecho do Rio. Frente à Cinelândia o palácio Monroe, lembra a exposição de Los Angeles onde nosso pavilhão teve a mesma construção; além, para a frente, a Praça Paris, diferente, calma e cuidadosamente arborizada. Monumentos erguidos a figuras ilustres nacionais, fazem-na parecer um bosque de reminiscências. Do palácio Monroe, sai a Avenida Rio Branco, onde estão localizadas muitas grandes casas de modas, clubes aristocráticos e "boites" elegantes; é na Avenida Rio Branco que o luxo do Rio mais se evidencia, talvez por dar acesso às ruas que encerram quasi a metade do comércio "gran-fino", como Ouvidor, Uruguiana, Rosário, etc. Esta magnífica Avenida, termina na Praça Mauá, onde estão localizados o grande edifício da "A Noite", e o ultra-"chic" "Touring Club."

No princípio da Avenida, à sua direita, a Esplanada do Castelo apresenta a última palavra em arquitetura. Gigantes de pedra representam aí o produto da imaginação fértil de seus idealizadores. Ministério da Fazenda, Associação Brasileira de Imprensa, edifícios públicos também fazem parte daquele variado conjunto de arranha-céus que têm o nome de Esplanada do Castelo.

(Continua no próximo número)

green ocean and the artistical tiles which are a characteristic of Rio's side walks, by themselves are a tremendous spectacle.

After a most agreeable ocean bath, one goes to the Cinelândia. A nearly permanent parade of daughters of Eve worthy of taking part in any Hollywood production, receives us with fascination smiles.

One starts to stroll mingling with that endless row of beauties and also elegant gentlemen. The movie theaters Metro, Passeio, Palácio, Ritz, Odeon, Capitólio and many others gave the name to that district of Rio.

Facing the Cinelândia stands the Monroe Palace reminding us of the Brazilian pavillon at the Los Angeles Fair which had the same style; further down the Paris Square, different — calm and full of trees. Monuments built to illustrious national personalities make it like a wood of reminiscence. The Rio Branco Avenue begins in front of the Monroe Palace. The great fashion shops, aristocratic clubs and elegant "boites" are located on it; at the Rio Branco Avenue one can observe in full strength Rio's luxury, maybe because from it you can reach the streets that hold half of the fashionable commerce as Ouvidor, Uruguiana, Rosário, etc. This magnificent avenue ends at Praça Mauá where the building of the newspaper "A Noite" and the ultra-chic Touring Club are located.

Some time ago, at its right side was a district called Esplanada do Castelo. Now a days the Esplanada do Castelo presents the last word in architectural buildings.

Stone giants represent the results of a fertile imagination of its conceivers. Farming Ministry, Brazilian Press Association, Public buildings are also of that varied block of sky-scrappers.

(to be continued next week)



ASPETOS DO "SHOW" S.A.E.T.A., DO DIA 25 DE ABRIL



Sem Vencedor o maior Choque do Ano

Tenente Amazonas

ETAVIANOS E SAOPAULINOS REALIZARAM UMA GRANDE PARTIDA — PEIXOTO, JOÃO PINTO E APOLINÁRIO, FIGURAS IMPRESSIONANTES NO GRAMADO — A PRELIMINAR FOI VENCIDA PELO TRICOLOR — COMENTÁRIOS.

O nosso quadro de futebol passou no domingo, dia 7, por uma verdadeira prova dos nove. E, com sinceridade, deu aos que não acreditavam no seu poderio, uma verdadeira demonstração de sua pujança. Estamos atravessando um período auro na pequena vida de futebol etaviano. Posso afirmar que no campo do esporte r. l. até o momento, nunca estivemos tão bem representados. Havia um ceticismo flagrante quando tomamos o ônibus para a magnífica praça de esportes do Canindé, onde nos aguardavam os valorosos componentes dos quadros amadores do "Clube mais querido da cidade". Logo na preliminar tivemos uma prova do preparo dos conjuntos de São Paulo Futebol



O "EXPRESSINHO"

De pé:— Kleber, Cony, Carrasco, Marron, Paranhos, Leite e Tenente Amazonas.
Ajoelhados:— Capichaba, Muraro, Emano, Paulo, Foguinho e Turistinha.

Clube. O nosso quadro "B", que vinha obtendo ruídos sucessos por contagens astronômicas, caiu vencido pelo juvenil do São Paulo que, diga-se de passagem, é magnífico. Possui em suas fileiras jovens elementos que serão os reis de amanhã, os substitutos dos Remo, Noronha, Luizinho, etc. Além das qualidades individuais praticam um jogo de conjunto impecável, veloz e desconcertante. Fiquei impressionado com os garotos são-paulinos. Ao ver essa gente nova mais acredito na vitalidade do futebol paulista e rendo homenagens a esses abnegados técnicos amadores que incansavelmente preparam os jogadores do futuro, trabalhando sem desfalecimentos e com o único intuito de bem servir ao esporte.

A pelé principal contra o conjunto tricolor que disputa o campeonato de amadores da Federação Paulista de Futebol foi iniciada às 16,30 horas, sob as ordens do Sr. Oswaldo Lima. Os nossos atiraram-se imediatamente ao ataque, jogando de forma vigorosa desde o primeiro minuto. O equilíbrio logo se patentecou, revezando-se os ata-

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO AND SÃO PAULO FOOTBALL TEAM'S PLAYERS GAVE AN EXCITING SHOW OF THEIR SKILLFULNESS. PEIXOTO, JOAO PINTO AND APOLINÁRIO IMPRESSIVE FIGURES AT THE FIELD. THE FIRST GAME WON BY THE THREE COLOURED TEAM. COMMENTS ON THE GAME.



João Pinto figura maiúscula em campo

On the 7th, our football team gave an impressive performance of its strength. Sincerely, it proved to the one who didn't believe in it to be powerful. We are now trespassing a golden period of E.T.Av.'s football. I can assure you that in the king of sports, up the present date we have never been so well represented. A certain skepticism could be observed in our players when we took the bus to the magnificent sport grounds at Canindé of the "best liked club of the town." To start with, at the first game we had proof of the skillfulness of the São Paulo football Club players. The "B" team which had been successfully winning one victory after the other was beaten by astronic figures by the young team of the São Paulo Football Club which was splendid. In this team were young players who will be tomorrow's aces and will substitute Remo, Noronha, Luizinho etc. Besides their individual qualities they succeeded in an embarrassing quick game



Quadro amador do São Paulo F. C.



O QUADRO PRINCIPAL DA E.T.A.V.
De pé:— Ten. Amazonas, Moacir, João Pinto, João de Almeida, Moraes, Apolinário, Lagreca e Oswaldo Lima (Juiz).
Ajoelhados:— Edson, Naizo, Sadó, Peixoto, Lima e Mario.

ques e atuando os etavianos com notável espírito de luta. João Pinto, Apolinário e Peixoto, obtiveram destaque imediatamente pela excelência com que se portavam. Após um vôo espetacular de João de Almeida, encaixando no ar um tiro cruzado do ponteiro esquerdo adversário, Peixoto, em seguida a uma rápida troca de passes com Naizo, trouxe essa que envolveu totalmente os contrários, conseguiu um escanteio. Edson cobrou-o muito bem e Apolinário no meio de intensa agitação cabeceou estupendamente, marcando sem apelação. Colocada a bola no centro, o São Paulo desceu rapidamente e um minuto após empatava a partida, com forte tiro de seu centro avante. A luta tomou em poucos instantes uma feição totalmente imprevisível, pois os tricolores não tardaram a desempatar depois de um lance que teve origem num choque de João Pinto com o extremo direito. Os últimos quinze minutos desta primeira fase foram caracterizados por uma tremenda pressão dos nossos, e tivemos, então, lances empolgantes. Procuramos o empate a todo o custo, e encontrávamos uma defensiva férrea. O arqueiro tricolor teve oportunidade de se exibir em duas magistrais defesas, salvando tentos certos, de chutes traiçoeiros de Edson e Peixoto. À altura, porém, do quadragésimo minuto chegou afinal o "goal" tão esperado. Edson, correu velozmente pela sua ala e atravessou o balão na pequena área; Sadó sofreu a entrada de um zagueiro, não conseguiu desfrutar o lance, mas Lima que vinha na corrida, enfiou a bola nas redes, quando tudo parecia perdido. E com dois tentos para cada lado veio nos encontrar o descanso regulamentar, isto porém após uma jogada de sensação na qual Naizo invadindo o campo contrário, fintando vários adversários, arrematou de encontro às traves!

A fase final reconduziu os litigantes ao gramado com a mesma disposição inicial. O prêmio continuou revestido de grande movimentação e combatividade, sucedendo-se a

free of faults with combined passes. I was impressed by the São Paulo Football Club's young players. I believe in the vitality of São Paulo's Football Club players watching these young people and pay a tribute to the untiring amateur coaches who prepare the future players, working without losing their faith with the only purpose of serving well the cause of sport.

At 4:30 p.m., under the orders of Mr. Oswaldo Lima, the judge, the main game against the three coloured team was started. Our boys began to attack immediately playing vigorously from the first minutes on. One could easily see that the forces were balanced and the attacks changed sides. This time E.T.A.V.'s students showed an excellent fighting spirit. João Pinto, Apolinário and Peixoto immediately excelled the others. After an extraordinary fight of João de Almeida who shot into the air a crossed ball shot by the opposing left, Peixoto following a quick pass with Naizo, which completely eluded the opponents and attempted to make a corner shot. Edson covered it very well and Apolinário in the middle of the great excitement wonderfully hit the ball with his head, making a defenseless goal. A minute after the ball had been placed in the center of the field, São Paulo Football Club players quickly went to it and tied the game with a powerful shot of the advanced center. In a few seconds the game had an unexpected feature as the three coloured team made another goal as a result of a collision between João Pinto and the extreme right. The last 15 minutes of the first phase were characterized by a tremendous pressure of our boys who, from that minute on gave an outstanding performance. All efforts were made to tie the game but a strong defense was against them. The goal keeper of the three coloured had the opportunity to show his magnificent defenses, saving several balls of successful shots of Edson and Peixoto. When 40 minutes had elapsed the anxiously awaited goal was made. Edson ran quickly through his alley and crossed the small circle of the little area. Sadó suffered the entrance of the back and could not take advantage of the pass, but Lima, who

cada minuto uma seqüência de lances empolgantes. Não tivemos tentos no segundo periodo, mas este foi, talvez, o mais emocionante. Para nós valeu como uma consagração, pois nos derradeiros vinte minutos poderíamos ter tido uma grande vitória. Fizemos muita pressão e esbarramos contra uma muralha que foi o sexto defensivo do São Paulo. Os nossos avantes chutaram três bolas contra o travessão, sendo a última atirada por Edson com o arqueiro totalmente vencido. E assim, em ambiente de animação e de intensa cordialidade, o arbitro trilou o final da partida.

Para a equipe azul e branca, o empate foi compensador e trouxe maior estímulo aos seus jogadores. Ganhamos também maior confiança e ficamos mais convictos de nossa forma atual. Satisfação me causou a produção de toda a equipe e principalmente dos elementos novos, sem falar no espirito de luta, amor à Escola, característicos ês:es que marcaram com fogo a nossa presença em campo. Dos elementos antigos a trinca Peixoto, João Pinto e Apolinário

was running behind, shot the ball into the goal when everything seemed to be lost.

The rest period allowed by the rules was given us when both teams had two goals. But this only happened after Naizo in a sensational ball invading the enemy's field and watching the opponents, landed at the goal posts...

The final phase of the game found the players with the same initial disposition. The game continued under great movement and fighting spirit and each minute was followed by another more exciting one. There were no goals during the second period of the game. However, this phase was the most sensational one to us. For us, this period seemed like a culmination because during the last 20 minutes we could have won a great victory. We make too much pressure and collided with a strong defense line of the six defenders of the São Paulo Football Club team. Our advanced group shot three balls against the upper board of the goal. The last one was shot by Edson who had the keeper completely tired. Thus, in an atmosphere of great cordiality the judge announced the end of the game.



Parte da vibrante torcida etaviana

ganhou as honras da partida, disputando todos uma partida de gala. Morais, que substituiu Mário, jogou com a auto-ridade de um veterano, ganhando relêvo na destruição de jôgo. A ala direita composta dos "bichos" Edson e Naizo esteve infernalissima. Lagreca, como sempre, regularissimo e generoso, enquanto Moacir secundou João Pinto com muita segurança. Lima e Sadó bons colaboradores, e Paulo, os poucos minutos que jogou, conseguiu ser util. Quanto a João de Almeida esteve atento, seguro e com intervenções de vulto.

A arbitragem de Oswaldo Lima pode ser taxada de boa.

A constituição de nosso quadro foi a seguinte: João de Almeida, Moacir, João Pinto; Morais, Apolinário, Lagreca; Edson, Naizo, Sadó, Peixoto e Lima.

Finalmente tenho a agradecer a carinhosa acolhida de que foi alvo a comitiva da Escola por parte do São Paulo Futebol Clube, que, com o Sr Vicente Feola à frente, nos cumulou de gentileza e de atenções. Grande e pródigo como o São Paulo Futebol Clube só o São Paulo Futebol Clube.

For the White and Blue team, it was exciting and encouraging to have tied the game. We also won more confidence in ourselves and were finally convinced we were in shape. The efforts of the team and especially its new members gave me a great satisfaction. This, without mentioning the fighting spirit and love for the School which are the characteristics that mark with fire our presence at the play grounds. From the old gang, Peixoto, João Pinto and Apolinário won the honors of the game as they all played enthusiastically. Morais, who replaced Maio, played with a veteran's ability and was skillfull in destroying passes.

The right alley made up of the "rockies" Edson and Naizo was excellent. Lagreca as usual, regular and generous while Moacir seconded João Pinto with assurance. Lima and Sadó collaborated and Paulo, during the few minutes he played managed to be useful. As to João de Almeida, he was alert, sure and took part in good passes. One can say that Mr. Oswaldo de Lima was a good judge.

Our School's team line-up was the following:

Finally I want to thank the members of the São Paulo Football Club for the warm reception given us headed by Mr. Vicente Feola who was extremely kind and full of attentions towards our boys. There will never be another Football Club which will equal the achievements of the great São Paulo Football Club!

FATOS EM REVISTA

ANIVERSARIOS:

- Dia 21 — Cel. Av. Ismar Pfaltzgraff Brasil
— Amelia Maria Schuler
— José Tarcisio Marcondes de Mello.
- Dia 22 — Alzira Pires de Souza
— Marcia Barreto Samy.
- Dia 24 — Helen R. Hoose, Instrutora do Dept. de Pára-
quedas.
- Dia 26 — Thyra Lund, Instrutora do Dept. de Linguas.
— Ilka Mascarenhas Monteiro.
— Iris Valle.
- Dia 27 — Ten. Miguel Chedick.
- Dia 28 — Katherine Amis, Instrutora do Dept. de Aviões.
— Doris McCarty.
- Dia 29 — James English, Instructor do Dept. de Aviões.
— Dr. Francisco de A. Carvalho Franco, Chefe do
Gabinete de investigações.
- Dia 30 — Ten. Lydio Abrão Brasil.
— Ana Luíza Toledo Lopes.

ENLACE ARAUJO — TREICHEL

Realizou-se sábado, dia 20, às 16h15, na Igreja Imaculada Conceição, à rua Brig. Luiz Antonio, o enlace nupcial do 3.º sgt. Manoel Bernardino de Araujo, do 1.º G.M.I., com a srta. Maria Augusta Bodê Treichel.

Foram padrinhos do noivo, o dr. Alípio Bastos e Exma. espôsa, e da noiva, o sr. Vicente Lisboa e exma. espôsa.

UM INSTRUTOR DE CONTRÔLE DE TRÁFEGO AÉREO DESCREVE UM LIVRO SOBRE O ASSUNTO

Na pessoa do sr. Robert L. Eller do Departamento de Contrôles de Tráfego Aéreo encontramos mais outro instrutor digno de menção. Esse instrutor escreveu um livro intitulado "Contrôles de Torre e de Voo" (Airport and Airway Traffic Control) que será publicado em fevereiro pela Companhia Editora Pitman de New York, tendo o livro sido aceito pelo dr. Alexandre Klemin, conhecido escritor de aviação, como uma obra definitiva sobre o assunto.

Baseando-se em sua experiência nas torres de controle da C.A.A. e as torres particulares do Northrop Aviation Company, das torres da Academia de Voo de Polaris e do aeroporto da Consolidated-Vultee Aircraft Company, o sr. Eller escreve com o intuito de dar ao leitor as informações de que ele necessitará em sua rotina diária como controlador de tráfego aéreo. O livro terá um valor inestimável para o principiante em controle de tráfego aéreo e a sua finalidade primária é a de servir como um livro de conhecimento fundamentais.

Podemos dizer que o livro do sr. Eller é o segundo a ser publicado sobre este assunto, sendo que o de Glen Gilbert da C.A.A. chegou aos editores apenas três meses antes deste, é portanto o primeiro. A diferença entre os dois é o contraste entre uma discussão do desenvolvimento do controle de tráfego aéreo e uma dissertação prática dos procedimentos atuais como aparece nesta obra do sr. Eller.

AIR TRAFFIC CONTROL INSTRUCTOR WRITES BOOK ON SUBJECT

We have found yet another instructor who merits mention, in the person of Robert L. Eller of the Air Traffic Control Department. This instructor has written a book entitled "Airport and Airway Traffic Control" which will be published in February by the Pitman Publishing Company of New York. The book has been accepted by Dr. Alexander Klemin well known aviation writer as a definitive work on the subject.

Drawing from his past experience in the C.A.A. control towers and the privately operated tower of the Northrop Aviation Company plus towers at Polaris Flight Academy, and Consolidated-Vultee Aircraft Company's airport, Mr. Eller writes with a view of giving the reader those things which he, as an Air Traffic Controller, must know about his daily routine. The book will be invaluable to the beginner in Air Traffic Control and has as its primary purpose the intention of being a basic textbook.

We can state that Mr. Eller's book is the second book to be published on this subject, that of Glen Gilbert of the C.A.A. narrowly beating it to the press by three months and thereby becoming the first. The inherent difference between a discussion of the past, present and future development of Air Traffic Control and a practical outline of the actual procedures as developed in this work of Mr. Eller.

PALAVRAS CRUZADAS

Prob. n.º 2

Adival e Aragão
736 367



HORIZONTAL — I — Estado do Brasil. 2 — Reside. 3 — Enrubece. 4 — Conjunção. 5 — Fruta. 6 — Nota musical. 7 — Pronome pessoal (caso oblíquo).

VERTICAL — I — Abreviatura que acompanha datas antigas. II — Relação. III — Pedra sagrada do centro do altar. IV — Melhor produto das abelhas. V — Rze. VI — Batráquio sem cauda.

CHARADAS NOVÍSSIMAS

- 2 e 2 — "Procura" "imediatamente" na "Lista de Estoque".
- 1 e 2 — "Neste lugar" cultivei a "planta brasileira" que veio da "cidade norte-riograndense".
- 2 e 1 — Ele "defende" do "sofrimento" o "libertador".
- 2 e 2 — Dentro do "vaso de pedra" a "cascavel" o "pássaro brasileiro".
- 1 e 3 — "Olhei" a "lei agrária" (Roma) que nos trouxe ao "trunfo".
- 2 e 1 — Aqui é "pedaço de pano velho", "ali" é "armadilha para caça".
- 2 e 2 — Para se construir uma "casa indígena" num "país da Ásia", basta a "oportunidade".
- 2 e 2 — A "milhonésima parte" duma "medida", "mede pequenas dimensões".
- 2 e 1 — Numa "ilha ao sul das Filipinas" "estudei" a ferocidade do "porco montês".
- 2 e 2 — A "femea do porco" "zombova" da própria "imundice".
- 3 e 2 — "Através do ar" a "asa" sustenta o "avião".
- 2 e 2 — "Lá" estava o "prato" com o ganso "que tem as asas pretas".
- 2 e 1 — A "mulher" "squi" é mesmo que "papagaio do Brasil".
- 1 e 1 — Conhecendo-se um "único" "oceano", é fácil "adicionar" os outros.
- 1 e 3 — "Agora" o homem "esperto" reside no "parque de S. Paulo".
- 1 e 4 — "Aqui" é "magnífico" um homem "misterioso".

Retificação às charadas do N.º 163

- 1 e 4 — Quem serve a "Deus" e ao "diabo", termina em "confusão".
- 2 e 3 — A "luz" tem "horror", "horror da própria luz".
- 2 e 1 — Porque você "negocia" "sofrimento" com o "comerciante"?



Compareça e Vote!!!

Mas Vote com Consciência!

É com satisfação que o "Papel Pega-Mosca", num sensacional "furo", anuncia para o próximo dia 11 as eleições para a diretoria da "Associação dos Funcionários da E.T.Av."

Velha aspiração de todos, torna-se, agora, palpitante realidade! Proteção e zelo aos interesses de todos! Salvarde e garanta sua situação! Não se quede indiferente ao destino de sua Associação! Compareça e vote... mas vote com consciência! Votar com consciência é escolher a chapa oficial, que apresenta os respeitáveis e competentes nomes de:

William Salem - Presidente

Luiz Mendes de Oliveira - Vice-Presidente

Ivan Neiva Neves - 1º Secretário

Luiz Freitas Valle - 2º Secretário

Flavio Sampaio de Escobar - 1º Tesoureiro

Henrique Scarpelli - 2º Tesoureiro

EXCURSÃO DOS ALUNOS DO DEPTO. DE CONTRÔLE DO VÔO DA E.T.Av. AO AEROPORTO DE CONGONHAS

Em dias do mês recém-findo, uma turma de alunos do Departamento de Contrôl de Vôo, fez uma visita de instrução ao aeroporto de Congonhas, onde, sob a orientação Sr. Ewing, Chefe do Departamento e Sr. Eller, instrutor

One day last month a group of students of the Control Tower Department visited, for instructional purposes the Congonhas airport. Under the supervision of Mr. Ewing who is the Head of the Department and Mr. Eller instruc-



Na Torre de Contrôl e no Depto. de Meteorologia do Aeroporto de São Paulo

de Procedimentos de Torre, percorreram as diversas repartições que concorrem para a segurança do Tráfego Aéreo.

Na torre, foram atendidas pelo 3.º Sargento Fatori, um de nossos ex-alunos que ali empregam seus conhecimentos adquiridos.

tor of Tower procedures, the group visited the various departments that control the operation of Traffic Control.

At the tower they were received by E.T.Av.'s former student 3rd. Fatori who is applying the knowledge he acquired at our School.



O movimento do dia



Vista da Torre de Contrôlo

O Centro de Contrôlo e Dept. de Meteorologia, inclusive o posto de observação, também foram visitados pelos alunos, que deste modo tiveram uma ótima aula prática que muito os auxiliará.



O estudioso presidente da S.A.E.T.A., Florivaldo Gomes

The Control Center and the Meteorology Department as well as the Observation Stands were also visited by the students who thus received a good practical lesson that will surely help them in the future.

GRACIOSAS VISITANTES



As encantadoras senhoritas Nilza Gomes de Mattos e Celia Gomes de Mattos acompanhadas da Sra. Elza Villela, esposa do estimado Ten. Ariovaldo Villela, secretário da E.T.A.V. percorreram os diversos departamentos de nossa Escola a 11 de abril p.p. As gentis visitantes mostraram grande interesse por tudo quanto viram, tendo, principalmente a Srta. Nilza, entretido interessantes conversas com nossos intrusores, pois sua visita foi a caráter de estudo. O Papel Pega-Mosca registra com prazer a visita desses dois cativantes elementos da sociedade de Ribeirão Preto.



Miss Nilza Gomes de Mattos and Célia Gomes Mattos accompanied by Mrs. Elza Villela wife of E.T.A.V.'s esteemed secretary, Lt. Ariovaldo Villela, were the charming visitors we received on April 11th, 1946. They went through all our technical departments showing great interest in everything they saw. Miss Nilza who visited us on instructional purposes held interesting conversations with our instructor as she wanted to become acquainted with our School.

The "Fly Paper" takes pleasure in registering the visit of these two gracious members of Ribeirão Preto's society.

(continuação da pág. 5)

nifestar sua admiração pelo mesmo: "Ah! agora eu compreendo uma das causas de seu sucesso!"

Um dos jornalistas, pouco depois anunciou: "Olhem, Belo Horizonte!" Meus senhores eu não resisti a tentação. Mudei de lado para poder ver melhor a famosa capital mineira. Um oh! de admiração escapou de meus lábios. Lá estava ela! Tão linda, situada em vasta planície, rodeada no horizonte distante por montanhas que formam verdadeiras muralhas íngremes. Lá estava a bellissima Praça da Liberdade, simétrica e ornamentada por azulejos preto e branco que formam maravilhosos arabescos. O Pampulha! Que além de ser um dos casinos mais bonitos do Brasil está situado em lago encantador. A igreja decorada por Portinari! Os raios solares de uma tarde bellissima iluminavam o casario espalhado na planície, em espetáculo magistoso. O "Constellation" deu várias voltas ao redor da cidade. Para descrever exatamente o que me pareceu Belo Horizonte visto do avião, tenho de dizer que parecia uma cidade de brinquedo, certinha e bem delineada, colocada sobre a planície. Como é bela a Av. Afonso Pena! As inúmeras avenidas que acabam na Praça da Liberdade são todas largas e bem arborizadas. Mais uma volta e... adus! Continuamos a nossa viagem. Eu estava sem fôlego. As montanhas, principalmente aquela mar de montanhas azuladas, roxeadas a contrastar com os vales profundos verde-escuros muito me impressionaram.

O Dr. Momen estava com fome. E eu também. Reparei então que meus companheiros de viagem ouviam interessados as explicações que o Sr. Menezes dava aos jornalistas sobre a comida: "Essa comida foi feita há três anos nos Estados Unidos e é conservada gelada sem perder suas propriedades."

"E a senhora ia comer aquilo? Que falta de sorte!" Disseram os dois estranhos. "E foi o que também achei. Quando me entregaram a bandeja só o pão me fascinava. Pois meus senhores, a comida estava quentinha e gostosíssima. Perdi minha última dúvida e achei que o "Constellation" era mesmo 100%! Bom, os senhores vão me desculpar mas eu preciso chegar ao Rio. Se descrever as belezas de Petrópolis, Quitandinha e Rio de Janeiro passarei à noite ao relento. Chegamos ao Rio às 15h35 minutos e aterrissamos na Ilha do Governador, na Ponta do Galeão. Despedimo-nos dos jornalistas do Rio. Agradei a gentileza do Dr. Sampaio. Cumpre-me ressaltar os esforços desse dinâmico empreendedor que idealizou as viagens Brasil-Europa. O dr. Sampaio soube bem compreender as necessidades da nossa aviação comercial e dispendeu todos seus esforços no sentido de realizar suas aspirações. Congratulei-me com esse incansável batalhador da causa da aviação brasileira pela sua larga visão do futuro do Brasil.

Seus esforços foram recompensados. Em palestra, quando ainda no avião, tinha dito que era constantemente abordado por estranhos nas ruas do Rio que desejavam passagens para a Europa.

"Senhores! Sai da matriz e entrei na filial! Do "Constellation" os doze jornalistas de São Paulo passaram à um Lockheed também da Lockheed, que deveria nos trazer de volta ao Planalto. Até há pouco o Lockheed me parecia grande, mas desde que vi o "Constellation" todos os aviões me pareciam prosaicos "Teco-Tecos". O pequeno espaço no avião permitiu que a conversação se generalizasse. Eu estava ansiosa para saber a opinião de Sr. Carlos Tiago Pereira, do "Diário Popular". A viagem tinha sido seu batismo de voo. "Se fosse possível eu arranjava um "Constellationinho" para voar da redação ao cafésinho, todo dia! "Nunca mais viajarei a não ser de avião."

"E o Rio de Janeiro?" perguntaram os personagens inesperados.

Rápidamente sobrevoamos a "Cidade Maravilhosa" e e mais uma vez vi aquele conjunto harmonioso de grande magnificência. O Corcovado majestoso, o verde mar, as praias brancas e a bela natureza do Rio de Janeiro em seu apogeu.

Chegando à S. Paulo fomos convidados para um coquetel no Hotel Eplanada. O Sr. Menezes dava mais explicações aos jornalistas. Foi porém interrompido pelo Sr. Amaral da "Velocidade": "Quem sabe o resultado do jogo de bicho? Estou louco para saber." Foi chamado o garçon que poucos minutos depois trazia o resultado. Todos jornalistas tinham jogado no número de sua passagem. "Que azar!" "Perdi por um número". "Eih! Um de nós ganhou!" Todos verificaram seus números. O Menezes, o líder da "turma"

(continua na pág. seguinte)

sucessos!" One of the journalists presently spoke up: "Look, there is Belo Horizonte!" I tell you, I could not resist the temptation and I changed sides in order to see better the famous capital of Minas Gerais. An exclamation of admiration escaped my lips. There it was! And how beautifully situated in a vast plain, bordered in the distant horizon by mountains which formed seemingly unscalable walls! There was the truly beautiful symmetric "Praça da Liberdade", ornamented by black and white tiles forming marvelous patterns. The Pampulha! Which beside being one of the finest casinos in all Brasil is situated on a picturesque lake. The church decorated by Portinari! The sun's rays of the afternoon sun illuminated the regular line of houses across the plain with spectacular majesty. The "Constellation" circled the city several times. In order to describe exactly my impressions of Belo Horizonte from the air I should have to say that it seemed like a toy town, squared and well defined, located upon a plain. The countless avenues terminating in the "Praça da Liberdade" are all broad and provided with shade trees. One more circle and... Good-bye! We were on our way to Petrópolis. It left me breathless! The mountains, especially that ocean of blue and purple mountains contrasting with the deep green valleys!

Dr. Momen was hungry. So was I. I saw then that my travelling companions were interested in the explanations which Mr. Menezes was giving to the journalists about the food: "This food was cooked in the United States three years ago and was frozen without losing its properties."

"And you were going to eat that?" "Gee! what bad luck!" said the two strangers. "And that was just what I thought too!" When they passed me the tray, only the bread fascinated me. "Believe me, my friends, the meal was hot and delicious! I lost my misgivings and found that the "Constellation" was really a 100 percenter!"

Well, gentlemen you'll excuse me, but I must go on to Rio! To describe the beauties of Petrópolis, Quitandinha and Rio de Janeiro I could spend the night chatting. We arrived at Rio at 3:15 p.m. and landed on the "Ilha do Governador" on the "Ponta do Galeão". Here we said good-bye to the Rio journalists. I thanked Dr. Sampaio for his kindness. I must compliment the efforts made by this dynamic enterprizer who conceived the Brasil-Europe line. Dr. Sampaio has a complete awareness for the necessities of our commercial aviation and expended his every efforts toward realizing those aspirations. I congratulated this tireless worker for the cause of Brazilian Aviations and for his great vision into Brasil's future.

His effort were rewarded. He mentioned in a conversation in the airplane that he was being continually approached by strangers in the streets of Rio who desired passage to Europe.

"Gentlemen! We foresook the Huge for the Small!" "From the "Constellation" the twelve journalists from S. Paulo entered the also Lockheed plane, the Lodestar which was to return us to the plateau. Until recently the Lodestar had seemed large to me, yet after seeing the "Constellation" all airplanes seemed to be prosaic Piper-Cubs! The conversation became general due to the small space in the plane. I was anxious to hear the opinion of Mr. Carlos Tiago Pereira of the "Diário Popular". The trip had been his first flight! Said he: "If it were possible, I should like to arrange a "Baby Constellation" for flying from the editorial room to the coffee bar every day!" "I resolve never again to travel by other means than airplane."

"And Rio de Janeiro?" asked my corner acquaintances. "Rapidly we flew over the "Wonderful City" and once again I saw that great assembly of harmonious magnificence. The majestic Corcovado, the green ocean, the snow white beaches and the natural beauty of Rio de Janeiro in it's Zenith."

Arriving in São Paulo we were invited to a cocktail party at the "Hotel Eplanada". Mr. Menezes was giving more explanations about the airplane to the journalists but was interrupted by Mr. Amaral of the "Velocidade" magazine: "Who knows the result of the Lottery?" "I am dying to know it!" The waiter was called and after a few minutes brought the result. Each journalist had played the number of his airplane ticket. "Tough luck" — he said — "I lost by one number!" and then — "Hey! but one of us must have won!" All checked their numbers. Mr. Menezes, the leader of the expedition, had been the lucky one. But what a thing to happen! He was the only one who had not played!

(conclusão da pág. 36)

tinha sido o afortunado. Mas que coisa! Só ele, não havia jogado!

"Bem, se os leitores não acreditam no que relatei, reservem uma passagem no "Constellation". Paris fica ali!"

"Ah! os meus estranhos interlocutores? Olharam-me com cara de incredulidade e vislumbrei a dúvida na expressão de seus olhos. Não lhes dei muita importância, eu mesma ainda não acreditava no que viria..."

"My dear readers, if you don't believe what I have just told you, buy a ticket on the "Constellation". Paris is practically here!"

"Oh! you must be wondering what became of my two strangers?" Well, they were looking at one another questioningly, and I perceived an expression of doubt in their eyes. That didn't bother me! Even I could not believe what I had seen!

DEPOIS DE INSANOS ESFORÇOS DISPENDIDOS PELA NOSSA REPORTAGEM FOTOGRÁFICA HOJE, NUM "TOUR DE FORCE" SENSACIONAL, PUBLICAMOS A REPRODUÇÃO FOTOGRÁFICA DE UMA "PÔSE" RARA DO TEN. AGRIPINO VIEIRA DE SOUZA, ELEMENTO DE REALCE NO QUADRO DE OFICIAIS DA ESCOLA.

ACONTECE QUE ESTA FOTO ESTÁ SAINDO UM TANTO ATRASADA, PORQUE SEU ANIVERSÁRIO OCORREU A 4 DE ABRIL, P.P. MAS, BATENDO NA VELHA TECLA, "A INTENÇÃO É QUE VALE" E, ALÉM DISSO? ELE ANDOU FUGINDO DO NOSSO FOTÓGRAFO ORLANDO COMO O DIABO FOGE DA CRUZ.

APROVEITANDO-NOS DO ENSEJO TORNAMOS A APRESENTAR AO TEN. AGRIPINO NOSSAS SINCERAS FELICITAÇÕES.

O Tenente Agripino de Souza Vieira

A 10 de abril p. p. esteve em visita à Escola Técnica de Aviação um herói da recente conflagração mundial. Trata-se do Ten. Cel. James A. Goodson conhecido na aviação internacional, pois foi o comandante do famoso Esquadrão Águia da Real Força Aérea da Inglaterra e das Forças Norte-Americanas. O Coronel Goodson durante suas inúmeras e fantásticas aventuras em território inimigo, durante a guerra, conquistou merecidamente, 32 vitórias. De volta à Pátria, que honrou com seus méritos, foram-lhe concedidas várias medalhas, dentre as quais cumpre-nos ressaltar a Medalha do Congresso norte-americano. Nosso visitante está em viagem por toda América do Sul, representando os Produtos de Aviação da Goodyear e manifestou ter ficado bem impressionado com o que encontrou na E.T.Av. O Coronel fez-se acompanhar do Sr. F. D. Hublet dos Produtos de Aviação Goodyear do Brasil quando de sua visita aos diversos departamentos de nossa Escola.



A hero of the recent world war visited "Escola Técnica de Aviação" on April 10, 1946. Our visitor was Lt. Col. James A. Goodson well known in the international aviation circles as the commander of the famous Eagle Squadron of the Royal Air Force. He was also an officer of the United States Army Air Forces. Colonel Goodson, during his exciting and dangerous missions within the enemy's territory successfully achieved 32 victories. Upon returning home, after outstanding performance of duty was awarded many medals, among which was the Congressional Medal. The Colonel is on a tour through South America representing Goodyear's Airplane Products and was very much impressed by what he saw at E.T.Av. Mr. F. D. Hublet of the Goodyear's Airplane Products in Brasil accompanied Colonel James Goodson during his visit with us.

O Sr. Hublet, Cel. Furr, Cel. James Goodson e Sr. Hoose



WHAT'S FAZING

JEANETTE COWAN E JOHN TREACY



Muitos, como nós, não gostam nem um pouquinho de escrever brincadeiras, mas isto parece ser uma das coisas mais interessante depois dessas últimas e tão divertidas férias que os instrutores tiveram — sem deixar de mencionar o aumento de efemérides sociais antes da Semana Santa... No dia 12, sexta-feira, dois casamentos foram realizados, sendo os nubentes, o sr. Norman Balcon com uma senhorinha brasileira Ula Bing, e o sr. Charles Larimer com Jean Devery.

Ainda que chegando um pouco tarde e em sua motocicleta, o sr. George Brown, foi o cavalheiro de Balcon — os demais testemunhas foram a turma da pensão da rua Marquês de Paranaguá... O casamento Devery-Larimer teve como dama de honra a sra. Gene Cooper, e Eugene Duncan foi o padrinho. A cerimônia que foi realizada na capela da Igreja Católica Inglesa, foi oficiada pelo Rev. Sheehan. A recepção teve lugar na casa dos pais da noiva em localidade próxima. O sr. Devery foi o anfitrião.

No sábado realizou-se o enlace de Eleanor Thompson e James Wortz, ambos do Dept. Fundamental, realizado na Igreja Episcopal de S. Paulo. Isabel Steiner foi a dama de honra e Walt Chapman foi o padrinho, enquanto o autor desta seção teve a honra de fazer a entrega da noiva. (Que generosidade, não?) A recepção, bastante concorrida, foi organizada no antigo lar da noiva fazendo as honras da casa, srta. Steiner, Ivone Corrigan e Felicia West. Acredita-se que a última pessoa a sair foi Edward Bagdasarian... Os noivos passaram sua lua de mel no meio das decorações rústicas de Quitandinha, onde tiveram a honra de receber os cumprimentos de pessoas da Escola que estavam passando pela enormes salas e corredores do hotel.

O lar da sra. e sr. Troxell foi abençoado com uma meninazinha no último dia 23 de abril, às 9:30... criança e pais estão passando bem de acordo com as últimas reportagens.

Um grupo de pessoas fixou residência na capital de Minas Gerais, Belo Horizonte, e nas pitorescas cidades do século 18 desse histórico estado. Entre eles estavam Dolly Wiginton, Hazel Gillentine, Minnie Dodson, "Robby" Robinson, Andrey Thompson, Everett Wade, Ardys Hunt, George Schultz, Rena Williams, os Freys, Mary e Sra. Swank, Helen Park, Kay Ames, Essie Barret, Bob Hanks e seu Rolleicord e Bill Swettman, recurvados sobre o péso de 12 câmaras. Algumas pessoas desta turma visitaram as profundezas da mina de ouro de Morro Velho onde foram, atenciosamente, recebidos pelos gerentes Ingleses... quase todos dansaram na casa de famílias norte-americanas e no super-moderno Casino da Pampulha perto de Belo... Três carros de carga exploraram os caminhos primitivos para Ouro Preto, durante a viagem de volta, onde Ev Wade se perdeu na mata com 3 sirelas cujos nomes nos escaparam no momento... um punhado desses aventureiros veio de volta para São Paulo, via Rio, onde eles encontraram tão casualmente como no Bar Terminus, uma outra turma de alegres pioneiros.

Much as we hate to write gossip, it seems the most interesting thing after a diverting vacation as that recently pursued by the instructors not to mention the crescendo of social events that led up to Easter week... Friday the 12th brought two marriages, that of Norman Balcon with a brasilian senhorita Ula Bing, and of Charles Larimer with Jean Devery.

George Brown, though he arrived a bit late on his motorcycle, is recorded as a best man for Balcon — the rest of the witnesses being the gang from the pensão at Marques de Paranaguá... The Devery-Larimer nuptials included as attendants, matron of honor Mrs. Gene Cooper, Eugene Duncan as best man. Father Sheehan officiated the ceremony in the Chapel for English-speaking Catholics. The reception was held at the home of the bride's parents and in neighboring localities. Mr. Devery was official greater.

Saturday brought the joining of Eleanor Thompson and James Wortz, both of Basic Department, at St Paul's Episcopal Church. Isabel Steiner played the role of bridesmaid and Walt Chapman of best man, while your reporter had the honor of giving the bride away (Generous of me, wasn't it?) The reception, widely attended, was arranged at the bride's former home and hosted by the remaining residents, Miss Steiner, Yvonne Corrigan and Felicia West. Last man to leave was believed to have been one Edward Bagdasarian... The couple spent their honeymoon amid the rustic decorations of Quitandinha, where they suffered the dubious pleasure of greeting a veritable parade of other Escola people who were wandering through the baroque and cavernous halls.

The Joe Troxells were blessed on April 23, 9:30 A.M., with a baby girl... child and both parents doing fine from latest grapevine reports.

A home swept northward to Minas Gerais, its Capital, Belo Horizonte, and the colorful 18th Century cities of historic Minas. Among these were Dolly Wiginton, Hazel Gillentine, Minnie Dodson, "Robby" Robinson, Andrey Thompson, Everett Wade, Ardys Hunt, George Schultz, Rena Williams, the Freys, Mary and Mrs. Swank, Helen Park, Kay Ames, Essie Barret, Bob Hanks and his Rolleicord and Bill Swettman, bent double with at least a dozen cameras. Some of this visited the world's deepest gold mine at Morro Velho where they were graciously received by the British managers... nearly all danced to familiar estadunidensian tunes at the strikingly modern Casino da Pampulha near Belo... nosed around the dusty lapidary shops... and three carloads braved the primitive roads to Ouro Preto, on the way back from where Ev Wade got himself lost (?) in the jungle with three sirens whose names have slipped us for the moment... a handful of these adventurers doglegged back to S. Paulo via where they encountered, as casually as in the Terminus another multitude of pleasure seekers.

Encontramos no Copacabana Palace: Frances Rogers, Hazel Shull, Milo Bucy, Andy Peasco, Rosemary Carlton, Sarah Boulware e Adele Edwards... Chuck Crispin deu uma olhada no grill da Meia Noite... Yvonne Corrigan, Felicia West e Isabel Steiner trocando olhares durante o jantar com um galante Comandante da Marinha no "Bife de Ouro". Marge Unstill dançando na Sala de Ouro e no Meia-Noite... e na praia, no Riviera: Mattie Hanson, Janet Costello e Irene McGrevey, John Wendling, Hazel Humble, Dee Metzger, Leila Brearey, Oma Jean Berry, Claude Miller, os Gallaghers, Mc Cormacks... o pessoal casado se reuniu no Serrador, incluindo Major e sra. Gill. Todos foram à ilha do Paquetá, O'Briens, Clocks, Ewings, Clines e a irmã da sra. Cline que acaba de chegar dos Estados Unidos para uma visita — e também os recém-casados Chuck e Jean Larimer... Paul e Jeanette Trich, Dusty e Gladys Rhodes dando uma olhada em Petrópolis com amigos Brasileiros... Bill Swettman e o fotógrafo outra vez se encontram sob as nuvens no Corcovado, esperando o desaparecimento do nevoeiro.

Os menos foliotes foram para o interior — Cap. Johnson e sua noiva, Maria de Lourdes d'Horta e seu irmão estiveram em uma fazenda de café em Palmeiras... Bill e Luiza Koerner em uma fazenda, também, perto de Serra Negra, e foram perturbados na sua solidão com a presença de Baggy e Bob Pierce... June Mauland, Frances Conghlin, Lyn Knight e Maysell Fuller em Poços de Caldas... Ralph Jago e Wayne Joslen também pelas bandas de Poços... Hazel Raines, Irene Crum e Dot Mackay velejando em um lago idílico, perto de El Dorado — outros suportando o sol tropical de Santos e Guarujá; os Treffs e Saunders, Dick e Kay Knapp, Leo Michon, Irving Jeffreys, Dover Fouts e Bob Karkau, Eugenie Garvin, Scotty Conard e uns vinte mais... vocês viram a cor de Charlie Purinton, queimado pelo sol de Copacabana? É na verdade qualquer coisa de assombrosa.

Jean Both teve uma série de aventuras durante o voo que fez a Porto Alegre, incluindo um voo num planador e muitas experiências na Base Aérea de Curitiba... Vi Perrault e Dorothy Bloedel ainda está: na Bolívia e Peru em umas férias prolongadas. Elas terão muitas histórias para relatar quando voltarem — não se esqueçam de lhes pedir detalhes... Muitos outros ficaram em casa e aproveitaram a ótima temperatura de São Paulo. Irene Fremd e Lois Evans fizeram ruidosas compras, e Chet Hawley quer que se espalhe que ele foi à Igreja no Domingo de Páscoa.

Estamos certos que os Brasileiros ficarão contentes no saber que nós Norte-Americanos gostamos muito de seu país e que aproveitamos todos os dias de folga para explorá-lo. Atrevo-me mesmo a dizer que antes, no Brasil nunca um grupo tão grande de Norte-Americanos passou aqui tanto tempo, viajando por diversos lugares nesta terra de contrastes fantásticos... e então — enquanto o sol se esconde, silenciosamente, no oeste, nós enrolamos nosso tapete mágico e nos escondemos sob a rocha.

PARTIDA

Quem saiu perdendo e quem ganhou: Nós e a importante firma de Importação e Exportação Nascimento, Nowill & Cia. Ltda. Como assim? ora vocês não sabiam ainda? Com a respectiva perda e aquisição de nosso simpático extradutor Montague Percival Starr, que, a trabalho como sócio daquela firma, partirá em breve para New York. Temos percebido que muita gente tem sentido falta dele, tanto como nós, pelo número de pessoas que aparece na janela do Pega-Mosca: — "Onde está o Starr?"

Desejamos-lhe todas as felicidades possíveis com sucesso absoluto em solo da Grande Pátria irmã onde estará ao dispor de todos os amigos.

At the Copacabana Palace: Frances Rogers, Hazel Shull, Milo Bucy, Andy Peasco, Rosemary Carlton, Sarah Boulware and Adele Edwards... Chuck Crispin glimpsed in the Meia-Noite room... Yvonne Corrigan, Felicia West and Isabel Steiner trading glances over dinner with a lone Navy Commander in the "Bife de Ouro". Marge Upstill dancing in the Golden Room and the Meia-Noite... and down the beach at the Riviera: Mattie Hanson, Janet Costello and Irene Mc Grevey, John Wendling, Hazel Humble, Dee Metzger, Leila Brearey, Oma Jean Berry, Claude Miller, the Gallaghers, Thomas', Mc Cormacks... married folks congregating at the Serrador included Major and Mrs. Gill, who all but stranded on the isle of Paquetá, O'Briens, Clocks, Ewings, Clines and Mrs. Cline's sister just arrived from the States for a visit — joined by newlyweds Chuck and Jean Larimer... Paul and Jeanette Trich, Dusty and Gladys Rhodes sightseeing in Petrópolis with Brazilian friends... Bill Swettman and camera-lugger encountered again above the clouds on Corcovado waiting for a break in the mist.

Those less excitement-bound took off for the interior Cap. Johnson, fiancée Maria de Lourdes d'Horta and her brother to the family coffee fazenda in Palmeiras... Bill and Luiza Koerner fazending near Serra Negra, and kept from loneliness by the presence of Baggy and Bob Pierce... June Mauland, Frances Conghlin, Lyn Knight and Maysell Fuller off to Poços de Caldas... Ralph Jago and Wayne Joslen also poking around at Poços... Hazel Raines, Irene Crum and Dot Mackay loafing in an idyllic spot on the lake near El Dorado — other basking in the tropic sun at Santos and Guarujá; the Treffs and Saunders, Dick and Kay Knapp, Leo Michon, Irving Jeffreys Dover Fouts and Bob Karkau Eugenie Garvin, Scotty Conard and a score more... have you seen Charlie Purinton's coat of Copacabana tan? It's really something.

Jean Booth had a series of adventures on her flight south to Porto Alegre, including a ride in a glider and more sky-borne experiences at the air base in Curitiba... Vi Perrault and Dorothy Bloedel are still bucking the wilds of Bolivia and Peru on an extended vacation. They will have some tales to relate when they return — don't forget to pry them for details... Many more stayed home and enjoyed the unusually balmy São Paulo weather. Irene Fremd and Lois Evans went on a shopping spree, and Chet Hawley wants in spread around that he went to church on Easter Sunday.

Were sure the Brazilians will cooperate that we like their country so well we spend every spare day exploring it, and we venture to suggest that never before in Brasil has such a large group of North-Americans spent so much over such a long period traveling so many diverse paths over the face of this fantastic land of contrasts... and so — as the fading sun sinks silently in the west, we roll up in our magic carpet and crawl back under a rock.

CHEGADA

A reconstrução não pode ser apenas das casas. Os homens precisam ser também substituídos. Aqui em São Paulo, a população foi acrescida, com a cooperação do casal Walter Gonçalves Pacheco e de sua Exma. Sra. D.^a Benvinda Pacheco, com o aparecimento da garotinha Yara.

Nossos cumprimentos ao casal. O Pacheco é aquele que todos conhecem, do depto. de fotografias.

ÊLE FOI DESCUIDADO!



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.

Csp. 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 REDATORES —

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

REDATORES ASSOCIADOS

Arman Williams } ARTISTAS ASSOCIADOS
W. Kocner e Roland Mc Daniels } SECCAO ESPORTIVA
Jeannette T. Cowan }
John Treacy } WHAT'S FAZING
Ilka Bruck Lacerda SECCAO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Carlos Mala de Souza (68) } ALUNADAS
Ariovaldo Corrêa Pinto (47) } ESPORTES
Florivaldo Gomes (459) } ESPECIALIDADES
S.A.E.T.A.
NOTICIAS LITERARIAS