

4-8-1946

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-04

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.

Papel Pega-Mosca

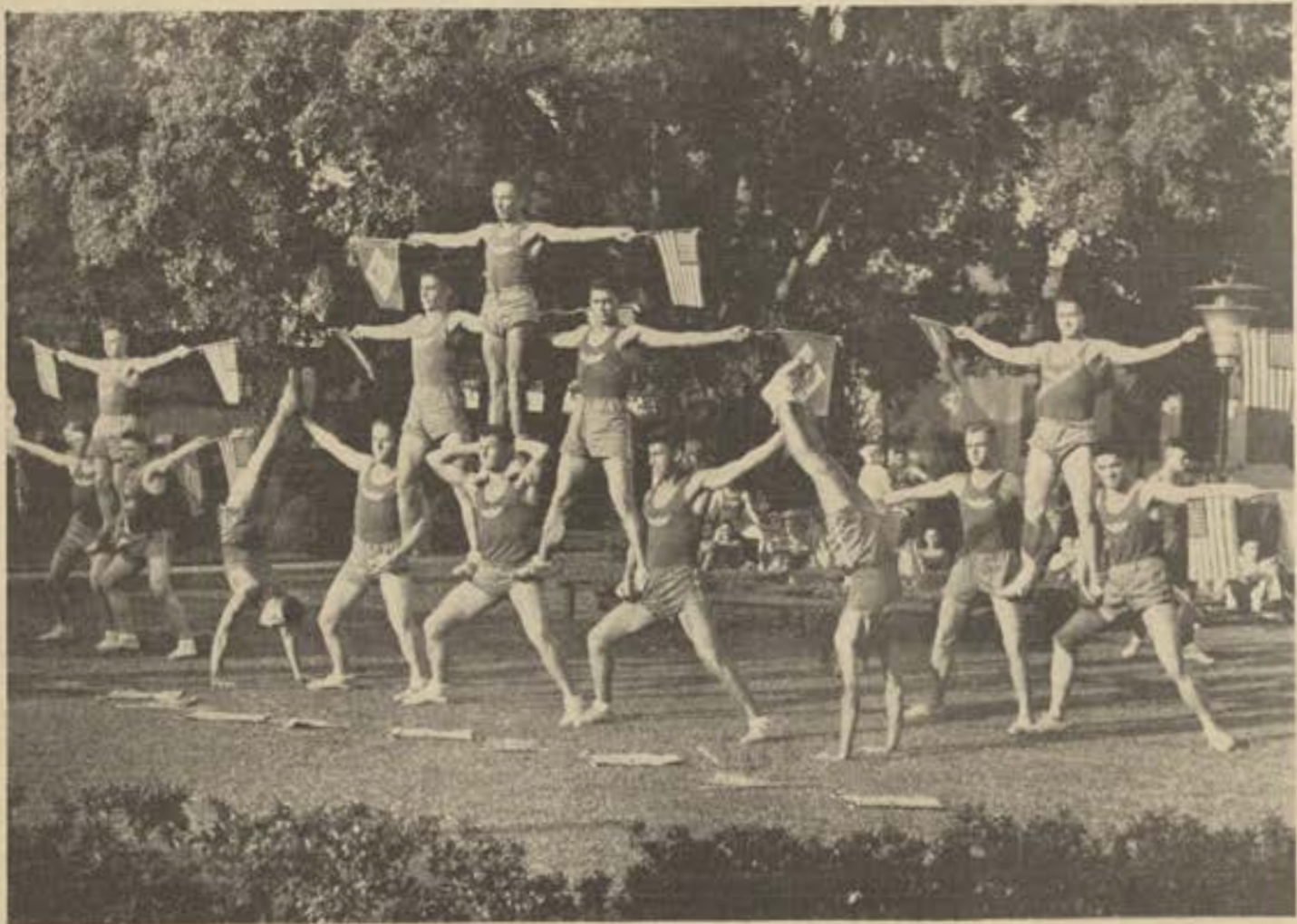
"STICK WITH IT"

VOL. II

8 DE ABRIL DE 1946

N.º 104

A Escola Técnica de Aviação, moderno estabelecimento de técnica e disciplina militar que obedece aos mais rígidos princípios de conhecimentos da Aeronáutica no campo da especialização, segue "pati-passu" o preceito do "mens sana", preparando a mocidade brasileira física e moralmente para vencer os mais difíceis encargos da carreira que abraçou - No terreno das competições atléticas em geral, mantendo com flamejante dignidade o élan necessário para sobrepor-se a qualquer contingência de ordem técnica no campo da luta, os rapazes "etavianos" têm sabido conquistar, com admirável fibra, aplausos e laureis que justificam perfeitamente a admiração e a excelente fama alcançada pelos seus magníficos feitos



No parque arborizado da Escola Técnica de Aviação, 14 jovens atletas executam um exercício de educação física

Cumbica e seu Extraordinário Desenvolvimento



O Futuro da Soberba Base Aérea de S. Paulo

O Cel. Henrique Dyott Fontenelle estudando as possibilidades do então Clube Paulista de Planadores para a futura Base Aérea de São Paulo



Cassino dos Oficiais



O Rancho



O Comandante do 2º Regimento de Aviação, Ten. Cel. Nelson Wanderley

DADOS HISTÓRICOS DE ORGANIZAÇÃO E INSTALAÇÃO DO MODERNO SISTEMA DE DEFESA DOS CÉUS BANDEIRANTES — PONDO EM RELEVO A ATUAÇÃO DIPLOMÁTICA DO CEL. AV. HENRIQUE DYOTT FONTENELLE — SERÁ DENTRO DE 2 ANOS A MAIOR E MELHOR BASE DA AMÉRICA DO SUL — PLANOS E MELHORAMENTOS FUTUROS.



O comandante da Base Aérea de São Paulo, Major Almir Policarpo dos Santos ladeado pelos Majores: Athos Fabio Romano Botelho, Aroaldo de Azevedo, Ubaldo Tavares Faria e Clovis Costa

HISTORIC FACTS OF THE INSTALLATION AND ORGANIZATION OF THE MODERN SKY DEFENSE OF SÃO PAULO — THE REMARKABLE AND DYNAMIC WORK DONE BY COL. HENRIQUE DYOTT FONTENELLE — WITHIN TWO YEARS IT WILL BE THE BIGGEST AND BEST AIR BASE OF SOUTH AMERICA — PLANS FOR FUTURE IMPROVEMENTS.



Os Capitães Gil Miró Mendes de Moraes e Castello Branco



O Ten. Braga e o Ten. Nascimento



O Major Clovis Costa e Ten. Diegues

Objetivo dos mais salientes e importantes para a moderna defesa de um país na hipótese de ser alvo de ataques de formações aéreas inimigas, a construção de bases nos diferentes pontos do nosso território tem suscitado numerosas controvérsias provocadas por técnicos especializados no assunto. Iniciando a série de reportagens sobre as bases aéreas brasileiras cumpre-nos ressaltar e dar especial relevo à magnífica organização e instalação da já sobejamente conhecida e admirada Base Aérea de S. Paulo, modernamente sediada em Cumbica, entre a estrada de Nazareth e o rio Bucurivú. Situada numa planície que deixa a perder de vista o olhar mais penetrante de observador arguto, dentro de um panorama que é um convite às mais envolventes meditações espirituais, Cumbica apresenta, apenas na face norte, a Serra da Cantareira. A longa distância que a separa da cidade, longe de constituir um defeito é verdadeira qualidade, por se tratar de base militar, barulhenta, resultando que o preparo dos pilotos se faz sem constrangimento e magnífica calma. Sabido é que os vócos de instrução são seriamente perturbados pelo fator "cidade", razão porque essa distância não é demais e nem é de menos, dadas as múltiplas vantagens daí decorrentes. Cumpre notar que a posição de Cumbica é muito interessante como defesa, visto que fica afastada do litoral uma distância suficiente para a sua preservação contra eventuais ataques, e na entrada de uma cidade que é considerada "o maior centro

One of the most important and outstanding objectives for the modern defense of a country, in case it is attacked by enemy air troops, and the construction of bases in different parts of our territory has aroused numerous arguments brought up by technical and specialized experts on the subject. Initiating the series of reports on the Brazilian Air Bases we feel that it is our duty to mention especially the magnificent organization and installation of the already well known and admired São Paulo Air Base, located at Cumbica between the Nazareth road and the Bucurivú River. Beautifully located on level ground and far reaching stretch of land, Cumbica's sight invites deep spiritual meditations. The Cumbica view is only cut off in the distance by the Cantareira Chain of mountains. Although far away from the center of the town its location is not considered a drawback, since being a Military Base it is noisy. Here pilots are trained under satisfactory conditions. It is well known that flight trainings are seriously disturbed by cities in the neighborhood. We must also mention that Cumbica's location is very interesting as far as defense is concerned, and that is why it is located away from the coast at a distance sufficiently safe to ward off an eventual attack on the city considered as the "biggest industrial center of Latin America." Cumbica has much room for expansion and an eventual stationing of many troops due to its location in the Paraíba valley which lies between São Paulo and Rio de Janeiro. There



A Biblioteca da Base



Uma esquadilha de A-20s do 2º G. B. L.



A Seção de Operações, vendo-se ao lado do Ten. Leon, o Sgt. Geraldo Jordão, ex-aluno da E.T.A.V.



O pavilhão do Comando



Correio Aéreo Nacional



Oficiais da Base e o indispensável "Jeepinho"

industrial da América Latina" e podendo irradiar-se facilmente para o Vale do Paraíba, que é o centro de ligação com o Rio de Janeiro. Observe-se também a enorme facilidade de vias de comunicação, uma vez que brevemente será servida pela variante do rio Paratet, ligando, por um ramal da Cantareira, as duas maiores capitais do Brasil. Quando a Aviação Militar resolveu instalar definitivamente o 2.º Regimento de Aviação nesta Capital, foi nomeada uma comissão incumbida de estudar sua localização, a 3 de junho de 1940. Dessa comissão faziam parte o ten. cel. Waldomiro da Cunha, cel. av. Henrique Dyott Fontenelle, cap. eng. Felício dos Santos e o então cap. av. Anísio Botelho.

A ESCOLHA DO LOCAL DA FUTURA BASE AEREA

Nessa altura dos acontecimentos de palpitante realidade para o desenvolvimento da aeronáutica do Brasil, a comissão ficou embaraçada para decidir quanto à escolha

are great transportation facilities available as very soon it will also have the branch of the Paratet River and a branch of the Cantareira railroad, connecting the two greatest capitals of Brazil.

When Military Aviation resolved to definitely install the 2nd. Aviation Regiment in this Capital a commission was appointed to study and chose the location for the Base in June 1940 Lt. Col. Waldomiro da Cunha, Col. Henrique Dyott Fontenelle, Captain Felício dos Santos and the that time Captain Anísio Botelho made up this commission.

HOW THE FUTURE AIR BASE WAS CHOSEN

At the time these remarkable facts that would influence the future development of aeronautics in Brazil took place, the commission was in doubt with the problem of deciding where the Base would be as they had two choices: the Congonhas Field and the grounds where the



Na Seção de Para-quadras o Ten. Renato e ex-aluno da E.T.A.V. José Eduardo Veiga

do local em virtude de já existirem duas opções: o campo em Congonhas e o terreno onde se achava sediado o então Clube Paulista de Planadores, que fora cedido por seus proprietários. De passagem não podemos deixar de exaltar a colaboração prestada por estes brasileiros que muito auxiliaram construindo um moderno hangar, que ainda hoje se encontra remodelado, em Cumbica e pertence atualmente ao 2.º Grupo de Bombardeio Leve. Em dezembro do mesmo ano, o coronel Henrique Dyott Fontenelle deu por concluído o relatório no qual declarava optar pelo campo do então Clube Paulista de Planadores. Para demonstrar o primitivismo agreste das instalações no seu período mais agudo, basta dizer que só havia uma pista E-O de terra com um hangar, onde atualmente está sediado o 2.º G.B.L.; além da instrução de planadores havia aterragens eventuais de emergência no campo. Mais algum tempo é decorrido e surge então a época de ouro para a aviação nacional com a criação do Ministério da Aeronáutica, a 3 de março de 1941, nomeando-se para primeiro titular o eminente brasileiro dr. Joaquim Pedro Salgado Filho. Nessa ocasião ficou definitivamente resolvido que o 2.º Regimento de Aviação seria localizado em terrenos de Cumbica. Surgiram então as primeiras negociações da comissão com o, então Interventor Federal no Estado, dr. Adhemar Pereira de Barros o qual, por sua vez procurou manter entendimentos com o dr. Samuel Ribeiro, os irmãos Guinle e a Empresa Agrícola Mavillis Ltda., proprietários do terreno em questão. Depois de processados os entendimentos necessários, numa atitude altamente patriótica, resolveram os proprietários doar o terreno numa extensão de 10.000 metros quadrados a fim de que fosse

São Paulo Glider Clube was located. The field had been lent by its proprietors to the gliders — We cannot avoid mentioning that with the collaboration of these gentlemen a modern hangar was constructed which was remodelled and is still at Cumbica and in which the 2nd. Light Bombing Group is installed. In December of the same year, Col. Henrique Dyott Fontenelle finished his report whereby he chose the field used by the São Paulo Glider Club. As an example of how poorly installed the place was it only had a E-W landing strip with one hangar, now remodelled and used by the 2nd. Light Bombing Group, where, in addition to gliding instructions, only emergency landings took place.

A short period elapsed and the golden era of National Aviation started with the creation of the Ministry of Air on March 3rd 1941 when Dr. Joaquim Salgado Filho, a prominent Brazilian, was appointed Air Minister. At this time it was definitely resolved that the 2nd. Aviation Regiment would be located at Cumbica Field. The first steps were taken when the local Federal State Governor, Dr. Adhemar Pereira de Barros was procured by the commission. He immediately contacted Dr. Samuel Ribeiro, the Guinle Brothers and the "Empresa Agrícola Mavillis Ltda.", who were the proprietors of the grounds. After the necessary arrangements had been made in a very patriotic gesture, the proprietors decided to donate 10,000 square meters to make possible the construction of the Air Base in question. Shortly after this the Military Aviation Directory started working on the project, and the first studies were made under the supervision of Lt. Col. Plinio Raulino de Oliveira in 1942, when he was ap-



Flagrante expressivo de um período de lazer dos aspirantes do C.P.O.R. do Ar



O Comandante do C.P.O.R. do Ar, Major Athos Fabio Romano Botelho



Os alunos pousam especialmente para o "Papel Pega-Mosca", em companhia do Ten. Freitas e Asp. Osni

construída a Base Aérea em questão. Pouco depois, a Diretoria de Aeronáutica Militar idealizou o projeto da base, iniciando-se os primeiros estudos sob a orientação do ten. cel. av. Plinio Raulino de Oliveira, que em 1942, foi designado para as funções de Engenheiro-Chefe das Obras da Base Aérea de S. Paulo. Os estudos de campo estiveram inicialmente subordinados ao Serviço de Obras da 4.ª Zona Aérea. O projeto da Base de Cumbica previa 4 pistas, todas dentro dos ventos reinantes, sedes, estradas e execução de uma pista de 2.100 metros para aviões até 75 toneladas. A pista, E-W, que é a principal, já conta atualmente com 1.678 metros, dos 2.100 mts. previstos. Em 1942, pouco antes do Brasil entrar na epopéia sangrenta que enlutou a humanidade inteira, foi realizado completo estudo para fixar as diretrizes pré-instalação definitiva da Base. A entrada de nosso país no conflito armado em solo europeu, acarretou a impossibilidade de serem iniciadas as obras. Foram então construídas instalações provisórias, de madeira, para alojamentos, refeitórios do pessoal, etc. Com a nomeação do brigadeiro do ar Appel Neto para o comando da 4.ª Zona Aérea foram reiniciadas as obras, já nessa época com a colaboração da Diretoria de Obras do Ministério da Aeronáutica e sob a direção do dr. Cesar Grillo e ten. cel. Plinio Raulino de Oliveira, respectivamente, orientador e fiscal das mesmas. Coube a chefia do serviço de obras em S. Paulo, ao dr. Henrique Bonança, tendo como engenheiro-assistente o dr. Olavo José Fachini. O brigadeiro Appel Neto determinou que fossem demolidas as instalações provisórias, registrando-se então um período de grande atividade com o início das construções de alvenaria, como por exemplo o pavilhão do comando, sala para o rancho do pessoal, alojamento dos praças, almoxarifado, cassino de oficiais bem como residências e demais instalações suplementares. O primeiro pessoal transfere-

pointed as Chief Engineer of the São Paulo Air Base enterprise.

The field was initially studied by the Engineering Department of the 4th Air Zone. The project for Cumbica had 4 landing strips, all within prevailing winds, main building, roads and the construction of a landing strip 2,100 meters long with capacity for planes of 75 tons. This E-W from the 2,100 meters has already 1,678 meters which have been recently laid.

In 1942, a little before Brazil entered the war, a complete survey to ascertain the main necessities of the Base was made. However, when our country entered the fight on European soil, the construction was stopped. Temporary wood installations of Mess Hall, Barracks etc. were built.

With the appointment of Air Brigadier Appel Neto as the Commander of the 4th Air Zone the construction was reinitiated, but at this time it was aided by the Construction Directory of the Ministry of Air, under the supervision of Dr. Cesar Grillo and Lt. Col. Plinio Raulino de Oliveira, respectively supervisor and inspector of the project. Dr. Henrique Bonança was appointed head of the works here in São Paulo and was assisted by Dr. Olavo José Fachini. Brigadier Appel Neto determined that the temporary installations should be torn down, and since then a period of great activity took place with the construction of the permanent buildings as the Commander's Quarters, Officer's Mess Hall, Soldiers Mess Hall, Stock-room, Officer's Club as well as dwellings and other supplementary installations. The first group was under the command of Lt. João Evangelista, who was aided by the now deceased Lt. Rafael. The Light Bombing Group moved to the Base shortly after this and occupied the only existing hangar. Quick steps were taken to purchase

rido para Cumbica era composto de soldados de Infantaria de Guarda, sob o comando do ten. João Evangelista, auxiliado pelo falecido ten. Rafael. Pouco depois, mudou-se o Grupo de Bombardeio Leve, indo ocupar o único hangar existente. Rápidas providências foram dadas a seguir para a vinda de aviões A-20, permanecendo na nova Base os oficiais-pilotos destes últimos aparelhos e pertencentes ao 2.º G. B. L. Comandava o Regimento nessa ocasião o ten. cel. av. Anísio Botelho, mais tarde substituído pelo atual comandante ten. cel. av. Nelson Wanderley. Nessa altura foi dado início à construção de pavilhões definitivos para pessoal e tropa, achando-se os prédios na maioria, construídos e ocupados.

MUDANÇA DA BASE AÉREA DO CAMPO DE MARTE PARA CUMBICA

A mudança da sede da Base Aérea de S. Paulo do Campo de Marte para Cumbica processou-se normalmente em 1945, achando-se interinamente no comando o cap. Gil Miró Mendes de Moraes, sendo já na nova sede substituído pelo major aviador Hildegardo da Silva Miranda, que por sua vez, passou o comando ao atual comandante Major Almir Policarpo dos Santos. Transferiram-se com a Base, na mesma ocasião, o III G.R. e o C.P.O.R. do Ar, então comandado pelo major Aroaldo, hoje substituído pelo major aviador Atoz, num dos pavilhões ainda de madeira.

A-20s. The pilot officers who belonged to this group were stationed at the Base. Lt. Cel. Anísio Botelho, was at that time the commander of the 2nd. Aviation Regiment and he was later replaced by Lt. Col. Nelson Wanderley, its present Commander. The definite construction of Housing facilities for the troops and personnel had been initiated at that time. At the present time nearly all the buildings are finished and being used.

THE MOVE OF THE AIR BASE FROM CAMPO DE MARTE TO CUMBICA

Under normal conditions the São Paulo Air Base was moved from Campo de Marte to Cumbica in 1945. The acting Commander of the Base at that time was Captain Gil Miró Mendes de Moraes who was replaced at the new base by Major Hildegardo da Silva Miranda, who was recently replaced by Major Policarpo dos Santos. With the Base the 3rd. G. R. and Air Officer Reserve Course was also transferred to Cumbica. The former was commanded at that time by Major Aroaldo and is today headed by Major Atoz. The Air Officer Reserve Course has 25 Vultee BT-15 airplanes. The 2nd. Light Bombing Group has 15 Douglas-A-20 planes. To meet requirements, a North American Military Mission headed by Lt. Col. James Tyson Wilson was called to give instruction on the A-20s to the Brazilian officers for 5



Na Secretaria do C.P.O.R. do Ar, o Ten. Pimentel e ex-aluno da E.T.Av., 3.º Sgt. Rubens



O Ten. Piza e o Ten. Braga em companhia dos alunos



Alunos em aula de navegação

O C.P.O.R. do Ar, possui 25 aviões "Vultee BT-15". O 2.º G.B.L. tem 15 aviões "Douglas A-20". Atendendo às necessidades do momento e a fim de ministrar instrução nos aparelhos A-20 aos oficiais brasileiros, esteve em Cumbica durante 5 meses a Missão de Oficiais Americanos chefiada pelo ten. cel. av. James Tyson Wilson, proporcionando aos nossos pilotos o chamado curso U.S.B.A.T.U., durante o qual foram cumpridas 1.250 horas de voo pelos oficiais-alunos. A Base Aérea de Cumbica possui para instrução de oficiais-pilotos a Seção de Link-Trainer chefiada e orientada por ex-alunos da Escola Técnica de Aviação além das Seções de Meteorologia, Biblioteca, Para-quedas, Sala de Operações, Rádio etc. A Base Aérea de S. Paulo pode ser atingida em apenas 10 minutos de voo do centro de cidade, gastando 40 minutos em automóvel e 50, em ônibus.

PERSPETIVAS FUTURAS DE CUMBICA

Das mais alvareiras são as perspectivas reservadas para a monumental jóia panorâmica que é Cumbica, onde se acha engastada aquela que será, dentro de 2 anos, "a maior e melhor base da América do Sul". O plano objetivo a construção de vilas modernas para oficiais e sargentos, instalação de dois hangares destinados aos grupos de bombardeio leve; o 1.º e 2.º G.B.L.; Oficinas de manutenção; Parque de Base e moderníssimo Centro Médico. Esse magnífico plano já teve seus estudos iniciais feitos em 1944, pelo eng.º dr. Basílio com a colaboração da Associação Brasileira de Cimento Portland Paraíso, tendo à frente o eng.º dr. José Augusto Martins. No mesmo ano, a nova Diretoria de Obras do Ministério da Aeronáutica, sob a orientação de novo diretor, o dr. Alberto Melo Flores, que contou com a preciosa colaboração dos seus auxi-

(Cont. pág. 16)

months. They were stationed at Cumbica where they gave the United States-Brazil Air Training Unit course during which time a total of 1,250 flying hours was made by the student-officers. The Cumbica Air Base has a Link Trainer Department where the officers have instruction which is supervised and organized entirely by E.T.Av. former students. Besides the Link Trainer Department it has Meteorology, a Library, Parachute section, Operation Room, Radio Department etc.

The São Paulo Air Base can be reached in a ten minute flight from the center of the town; it is 40 minutes away by car and 50 by bus.

FUTURE PLANS OF CUMBICA

The projects for the future improvements of the Base fill one with enthusiasm, as in 2 years Cumbica will be the "The biggest and best air base of South America".

The plans include construction of modern villages for officers and sergeants, installation of two hangars for the 1st. and 2nd. Light Bombing Groups; Maintenance Shop, a Base Depot and a modern Medical Center. This magnificent plan was already studied in 1944 by Dr. Basílio who had the collaboration of the Brazilian Portland Paraíso Cement Association, headed by Dr. José Augusto Martins.

During the same year the new Construction Directory of the Ministry of Air headed by its new director Dr. Alberto Melo Flores who was greatly aided by his immediate assistants, tried to furnish the program undertaken. The magnificent construction of the Control Tower is a proof of their successful supervision as well as the lighting installation system of the landing strips. The efforts made by the Head of the Construction Service of the

HISTÓRIA DE SETE BRAVOS

THE STORY OF SEVEN BRAVES

PIOLIM — 100% — GAMO LIGEIRO — ARAPUA — COELHINHO — INDIO E FON-FON — INSTRUINDO OFICIAIS DE CUMBICA E ALUNOS DO C. P. O. R. DO AR — DUAS MIL E NOVECENTAS HORAS DE INSTRUÇÃO BÁSICA E AVANÇADA NOS TREINADORES LINK — AULAS DE RÁDIO NAVEGAÇÃO — A EFICIÊNCIA DE NOSSOS EX-ALUNOS.

PIOLIM — 100% — GAMO LIGEIRO — ARAPUA — COELHINHO — INDIO AND FON-FON — GIVING INSTRUCTION TO CUMBICA OFFICERS AND STUDENTS OF THE AVIATION OFFICERS RESERVE FORCES IN THE LINK TRAINERS — RADIO NAVIGATION LESSONS — THE EFFICIENCY OF OUR EX-STUDENTS.



O "ARAPUA" — "FON-FON" — "100%" — "COELHINHO" — "PIOLIM" e "INDIO", sentado

Na maior e mais bem organizada Seção de Link Trainer de todas as Bases brasileiras, encontramos, além de Miss LINK, a causadora de muitos tormentos d'alma, sete eficientes instrutores de Link Trainer da Base Aérea de São Paulo, em Cumbica.

Quem não se lembra de Adolfo Killian Kesselring, ex-424, detentor de prêmio de aplicação da 2.ª turma de Link, o PIOLIM, o tão conhecido PIOLIM, popular esportista dos velhos tempos e Comandante dos "bichos" da 4.ª Esquadrilha?

E o Armando Atticiati, ex-382 — um dos fundadores da S.A.E.T.A.V., esportista que não desmente o apelido, que é 100%?

Depois o Breno Granja Coimbra, ex-519, cá prá nós, o "Gamo Ligeiro". Lembram-se de quando ele foi ao Rio montar o departamento de Link da Cruzeiro do Sul? Pois naquele tempo ele ainda era aluno! Com o Armando ele forma a grande dupla que descobre qualquer "pane" nos Links.

Continuando nossa parada de "velhos", também, encontramos o Antônio de Souza Pachêco, ex-516. Não há melhor apelido para ele que "Arapuã". É mesmo um "Arapuã", só que anda em toda parte de lapis e papel em punho. Nunca deixa escapar nada. Pois hoje em dia, além de grande caricaturista, é instrutor de Rádio dos alunos do C.P.O.R. do Ar.



Sete amigos

At the nicest, best organized and biggest Link Trainer Department of all Brazilian Bases, we found, beside MISS LINK, the beloved girl that causes many worries in many souls, seven efficient instructors of Link Trainer at the São Paulo Air Base at Cumbica.

Who does not remember Adolfo Killian Kesselring, ex-424, who won the application prize of the 2nd. Link Specialist Group, the so called PIOLIM, the popular PIOLIM, well known sportsman and one of our old-time boys who was also the Commander of the "rookies" of the 4th Squadron? And Armando Atticiati, ex-382 — one of the founders of the Student Society of Escola Técnica de Aviação, who, not contradicting his nickname, is a 100% sportsman?

We also saw Breno Granja Coimbra, ex-519, shall I tell you? "The speed Demom". Can you remember when he once was called to Rio to install the Link Department of the Cruzeiro do Sul Airline? I remember well. And he was only a student at that time, too! With Armando he forms the pair that can find any kind of "bug" in Links.

Continuing in our "once-upon-a-time" parade we also found Antônio de Souza Pachêco, ex-516. No better nickname could be found for him than the one they gave him: "Arapuã" (the bird in Walt Disney's cartoons that was everywhere) — he really is everywhere, with pencil



O sonho do Ubirair

Na mesma Secção trabalha o Benedito Caio Ramalho, ex-597, um dos "antiquíssimos" diretores da S.A.E.T.Av. e gentil "Coelhinho" da 6.ª Esquadrilha.

Dirceu Telles Germano, ex-661, o conhecido "Índio" faz parte da turma e como todos, também gosta de seu trabalho.

Finalizando, não podemos esquecer o Fon-Fon, isto é, o mais antigo, o ex-chefe do departamento, o José de Azevedo, ex-212, e o primeiro a dar instrução aos alunos do C.P.O.R. Ele ainda era dos áureos tempos do Campo de Marte.

Bem, são esses os sete bravos da história.

Trabalham eficientemente em Cumbica, elevando cada vez mais o já glorioso nome de nossa querida Escola. Em matéria de instrução de Voo Cégo, eles têm capacidade para resolver qualquer problema concernente à instrução de Link. Nunca foram punidos, tendo, aliás, sido elogiados várias vezes por desempenho magnífico de suas funções.

Não pudemos conter nosso entusiasmo e admiração pelo que esses sete ex-alunos da E.T.Av. fizeram na Base Aérea de São Paulo.

Soubemos que já tinham sido ministradas 2.900 horas de instrução compreendidas em Voo Básico, Voo pelo Rádio Farol, Rádio Compasso, Aterragem Cega e Navegação através do País. Três turmas de alunos do C.P.O.R. do Ar já cursaram o Link Trainer sob orientação de nossos ex-alunos.

Aparte os esforços dispendidos no sentido de um trabalho profícuo e cheio de entusiasmo os SETE possuem notável senso de humor.

Todos, têm uma paixão em comum: MISS LINK.

Ela é a grande inspiradora da turma infernal. Aparte essa paixão todos têm por lema: "um por todos; todos por um."

O Fon-Fon não é só o Fon-Fon, também é o "Biruta". O Piolin, Supremo Comandante em Chefe da turma, quase não tem entusiasmo pelo trabalho...

O Índio já é capitalista. Resultado: está noivo...

O Coelhinho recebeu o ultimato do pai dela e caiu de uma cajadada só.

O Arapuã aumentou sua coleção de armas, tendo adquirido, há pouco, três recentíssimos canhões "Berta".

Durante nossa visita também assistimos à "prova de fogo": o primeiro voo do Arapuã. Os vãos razantes sobre a represa deixaram-no meio incapacitado. Sofre após o voo, o respetivo "banho de solo".

O Zé Azevedo, Fon-Fon, mudou de Secção, foi transferido para a Secretaria mas mesmo assim não deixou de ter alergia por BT-15.

A eficiência do Armando que nunca falha, em tudo por tudo, é mesmo 100%.

Após termos tido provas evidentes do valor de nossos sete ex-alunos do departamento de Link Trainer da Base Aérea de São Paulo, que nos encheram de orgulho, fomos covidados, pomposamente, a ser apresentados à célebre, dinâmica, mulher fatal: MISS LINK.

Em cerimônia tocante o Pacheco (Arapuã) colocou-lhe as divisas, promovendo-a ao posto de 3.º Sargento. Justa e merecida recompensa!

Não pudemos deixar de congratular o impagável Arapuã, pois Miss Link, o ideal de todos, é uma figura muito bem apanhada em um pedaço de papel!!!

and paper handy. He is always snooping everywhere. Nothing escapes him. Well, nowadays, besides being a great cartoonist, he is a radio instructor for the students of the Aviation Officer Reserve Course.

At the same department works Benedito Caio Ramalho, ex-597 one of the old, old timers one of the directors of the Student Society and the "gentle" "Rabbit" of the 6th Squadron.

Dirceu Telles Germano, ex-661, the well known Indian also belongs to the gang and like the rest of them, enjoys his work very much.

Finally, we can't forget Fon-Fon, i.e., the oldest, the ex-Head of the Department, José de Azevedo, ex-212 and the first to give instruction to the Aviation Officer Reserve Course. He is so old that he can remember those golden days at Campo de Marte.

It is expected that by now you know who our SEVEN BRAVES are.

They work efficiently at Cumbica, and every day build more prestige for our beloved and already well known School. As far as Link Instruction is concerned there is nothing about it that they can't solve. They were never punished. On the contrary, they were commended several times for outstanding performance of duty.

We could not restrain our enthusiasm and admiration for what these seven ex-E.T.Av. students have achieved at the São Paulo Air Base.

They gave 2,900 hours of instruction which included Basic Flights, Radio Beam Flights, Radio Compass, Blind landings and Cross Country Navigation. Three groups of Aviation Officer Reserve Course students took the Link Trainer course under their supervision.

Beside their efforts to work efficiently they all are very enthusiastic about their work and all SEVEN have a remarkable sense of humor.

But they all have something in common: their love for MISS LINK.

She is the inspiration of this notorious gang. Beside their love for Miss Link they also have a rule: to always help each other.

Fon-Fon, is not only Fon-Fon, he is also the "Wind Bag".

Piolim, Commander in Chief of the Group, is said to be not even a bit enthusiastic about his work...

The Indian became a capitalist. Conclusions — Got engaged...

The Rabbit, received an ultimatum from her father and was stuck just once, and fell...

Arapuã, increased his arm collection. He recently acquired three brand new "Berta" cannons.

During our visit we also were present at the "fire proof", the first flight of Arapuã. The low range flights over the dam left him "bit". After his solo he was invited to the traditional "bath".

Zé Azevedo, Fon-Fon, was transferred to the Secretary but not even that keeps him from being scared to death of BT-15s.

Armando's efficiency never fails, all in all, he is really 100%...

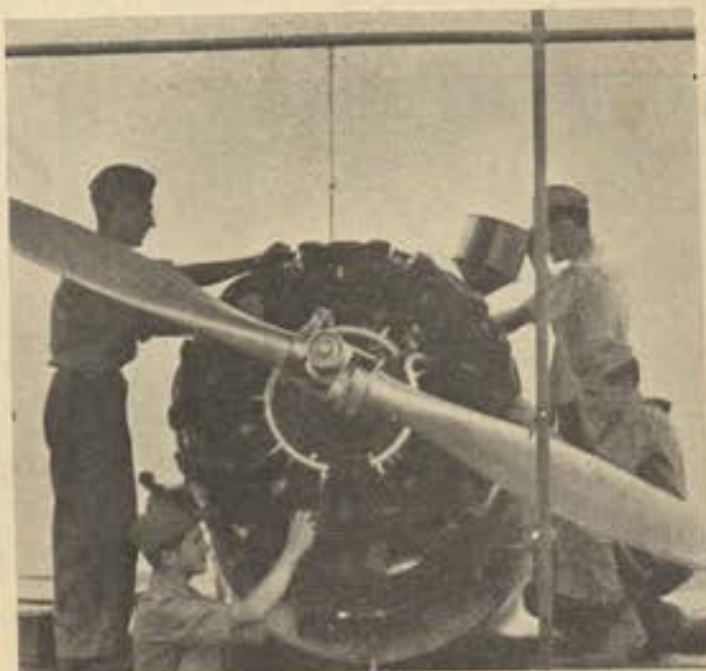
After seeing the evident proofs of the value of our seven former students at the Link Trainer Departments of the São Paulo Air Base, which justly filled us with pride, we were ceremoniously invited to be introduced to the famous, dynamic, fatal woman: MISS LINK.

In a touching ceremony Pacheco, "Arapuã" pinned on her the stripes promoting her to 3rd, Sergeant. A just and deserved reward for all her kindness!

We could not help congratulating the invaluable "Arapuã", for Miss Link, the ideal of all is nothing but a "well done" drawing on a piece of paper!...



3.ºs Sgts. Armando Atticciati, Carlos Alberto Villela Andrade, Manoel Fernandes e Breno Granja Coimbra



3.ºs Sgts. Nelson Valentin, Nilo Mourão Medeiros e Nery Constantino

Ex - Alunos da E. T. Av. em Cumbica



3.ºs Sgts. Manoel Fernandes e Luiz Gonzaga Jayme



3.ºs Sgts. Ubirair de Barros Ferreira, José de Azevedo e Roberto Ferraz Magalhães.

Magnificamente impressionado com a E. T. Av.

O CAP. CARLOS ALENCAR, DA D.M.M., VISITOU DEMORADAMENTE O NOSSO ESTABELECIMENTO.



O Capitão Carlos Alencar, Ten. Amazonas e instrutor Goecke

A Escola Técnica de Aviação, fiel aos princípios que objetivaram a sua criação dentro do espírito militar da aviação brasileira, continua seguindo em esplêndida marcha a trajetória patriótica que há de fazer de cada aluno um denodado especialista a serviço da nossa Pátria. Tais assertivas foram cabalmente comprovadas em recente visita que o ilustre capitão Carlos Alencar, da Diretoria de Moto-Mecanização do Exército realizou ao nosso Estabelecimento de ensino militar, conforme s.s. afirmou à reportagem do "Papel Pega-Mosca".

Recebido pelo 2.º ten. José Cabral Amazonas, à 9 horas do dia 29 de março p. findo, o ilustre oficial pôde percorrer detidamente todas as dependências da E.T.Av., recebendo a cada dúvida completas informações do ten. Amazonas.

"ESTOU MAGNIFICAMENTE IMPRESSIONADO"...

Depois de palestrar longamente com grande número de estagiários, com os quais trocou impressões sobre as necessidades de cada um na especialidade a que se dedicam, o cap. Carlos Alencar assim falou à reportagem do "Papel Pega-Mosca": — "Estou magnificamente impressionado por tudo que vi nesta modelar Escola Técnica de Aviação que reúne as melhores condições para o nobre fim que a objetivou. Ao terminar minha visita, quero expressar meus votos de admiração, augurando prosperidades e venturas ao digno Comando e distinta Oficialidade da E.T.Av."



O ilustre visitante e estagiários do Exército no Dept. de Motoz's

Escola Técnica de Aviação faithful to it's original purposes contained, within the Brazilian Military Aviation spirit, continues to follow, in a splendid and successful march, the patriotic steps that will make each student a specialist for our country. During the recent visit to our Military Establishment, the distinguished Captain Carlos Alencar, of the Army Moto-Mecanization Directory, he took the opportunity to express to the "Fly Paper" a proof that what was mentioned above is the truth.

Received by Lt. José Cabral Amazonas at 9:00 a.m. on March 29th, the outstanding officer carefully went through all the departments of E.T.Av. To each question he made, he received complet information given by Lt. Amazonas.

"I AM GREATLY IMPRESSED..."

After exchanging impression with a great number of temporary Army students regarding the necessities of each one in the different specialities, Captain Carlos Alencar told the following to the "Fly Paper's" reporter. "I am greatly impressed with everything I saw at Escola Técnica de Aviação, which is, a model institution."

"This School possess excellent facilities to successfully attain it's purposes. As I am at the end of this visit I want to express my admiration and the best wishes for continued progress and happiness to the remarkable Commander and distinguished staff of E.T.Av."



O Capitão Luiz Carlos Alencar recebe instruções do Instrutor Sr. Durant

VISITAS QUE HONRAM A E.T.Av.

OS SRS. SEBASTIÃO DE OLIVEIRA REIS DO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA DO RIO DE JANEIRO E MANOEL ALVES DIAS (MANÉCO) D' "A GAZETA" MANIFESTAM SEU ENTUSIASMO PELA NOSSA ESCOLA.

A presença de dois ilustres visitantes entre nós constituiu motivo de justificado enaltecimento em dias da semana passada, enchendo-nos de satisfação e alegria por constatarmos o grau de entusiasmo espontâneo e fidalgo de que deram provas ao se retirarem do nosso convívio de apenas algumas horas. Acompanhado do conhecido jornalista, Sr. Manoel Alves Dias (Manéco) nosso prezado colega d' "A Gazeta", aqui esteve o Sr. Sebastião de Oliveira Reis, destacado membro do Instituto Brasileiro de Geografia do Rio de Janeiro e uma das personalidades marcantes da inteligência nacional. Percorrendo os visitantes alguns departamentos do nosso Estabelecimento, não puderam esconder a simpatia pelo que observaram na Escola Técnica de Aviação. O Sr. Oliveira Reis em palestra



Os visitantes no Depto. de Link Trainer

com a reportagem do "Papel Pega-Mosca" acentuou o seu desejo de repetir a visita, já agora no firme propósito de completar a "vista d'olhos" — incompleta que realizou, desejando visitar os departamentos restantes.

O nosso prezado colega Manéco também fez questão de manifestar o seu encantamento, tendo mesmo convidado alguns instrutores para visitar a redação d' "A Gazeta", o que estes prometeram fazer oportunamente. O mais curioso é que alguns instrutores já conheciam o magnífico e vitrioso vespertino bandeirante através dos filmes na América do Norte. Foram, enfim, duas visitas que muito honraram e sensibilizaram o coração de todos que fazem parte da grande família "ETAVIANA".

We were justly flattered last week by the presence of two distinguished visitors who filled us with satisfaction and joy when they expressed with enthusiasm their appreciation for what they viewed before leaving us after a visit of only a few hours.

Accompanied by the well known journalist Mr. Manoel Alves Dias (Manéco) our esteemed colleague of the "A Gazeta" newspaper, Mr. Sebastião de Oliveira Reis, outstanding member of the Brazilian Geographic Institute of Rio de Janeiro and who also is an outstanding personality and a representative of the national intelligence, visited us. While going through the different departments of our Military Establishment they could not prevent expressing their tremendous enthusiasm and accord with what has been done here, at Escola Técnica de Aviação.



O Sr. Manoel Alves Dias (Manéco), Srta. Mary e Sr. Sebastião de Oliveira Reis

Mr. Oliveira Reis talking to the "Fly Paper's" reporter said that he would like to visit us again, as he wished to be able to complete inspecting what he has briefly viewed, not having time to visit the many remaining departments.

Our dear colleague "Manéco" also made flattering remarks about the School and invited some of our instructors to visit the offices of the "A Gazeta" newspaper, which they promised to do at a later date. It was interesting to know that some of the instructors already knew this magnificent and successful São Paulo newspaper by the medium of movie pictures they had seen in the United States.

All in all, the two visitors honored and pleased all members of E.T.Av. family.

BATIDOS PELO "CONSTELLATION" TODOS OS "RECORDS" DE VELOCIDADE

Vôo de Nova York ao Rio em 19 horas e 55 minutos e poderá fazer a travessia entre a capital brasileira e Londres em 25 horas

A flight of 19 hours and 55 minutes from New York to Rio — The trip from the Capital of Brazil to London will take 25 hours



O MINISTRO DA AERONÁUTICA VISITA O "CONSTELLATION" — O major-brigadeiro Armando Trompowsky, ministro da Aeronáutica, acompanhado do coronel-aviador Henrique Fieluss, chefe de seu gabinete, esteve, ontem, à tarde, em visita ao gigantesco quadrimotor Lockheed-Constellation PP-PCF, com que a Panair do Brasil inaugurará a linha aérea nacional para a Europa e que acaba de bater todos os records de velocidade na ligação Nova York-Rio, em 19,55 minutos. A possante aeronave, que é a mais perfeita e veloz do pós-guerra e passou a ser, com sua matrícula, o maior avião brasileiro, depois de descarregada, na Base Aérea do Galeão, seguiu para o aeroporto Santos-Dumont, onde o titular da Aeronáutica, assistido pelos srs. Paulo Sampaio e Frank Sampaio, presidente e gerente geral da principal organização nacional de transportes aéreos, assim como pelo capitão Paulo Lefevre, que chefiou a equipagem brasileira incumbida de tripular o aparelho, percorreu todas as dependências e instalações do novo gigante do espaço, que fará a viagem em 25 horas. Durante a visita foi colhido o flagrante acima

Gastou menos de vinte horas na viagem de Nova York ao Rio de Janeiro o gigantesco quadrimotor da Panair destinado à linha brasileira Rio-Lisboa-Paris-Londres.

Na extensa pista da Base Aérea do Galeão aterrissou, sábado, precisamente às 17,10 horas, o quadrimotor "Constellation" da Panair do Brasil, que vem de receber a matrícula PP-PCF do Registro Aeronáutico Brasileiro.

O gigantesco avião sobrevôo o Rio durante uma hora. Tendo saído do Aeroporto La Guardia, em Nova York, na vésper., às 20,15 (hora do Rio de Janeiro), escalou durante uma hora e seis minutos em Georgetown, Guiana Inglesa, às 6,22 de sábado, depois de vencer toda a longa etapa em vôo noturno. As 7,28 prosseguiu viagem para o Rio, superando todos os records de velocidade.

O "Constellation", que vai ser empregado juntamente com três outros idênticos na linha brasileira Rio-Lisboa-Paris-Londres, trouxe como passageiros o engenheiro Pau-

The gigantic four engine aircraft of Panair do Brasil S/A. which will be used for the Brazilian, Rio-Lisbon-Paris-London line, flew from New York to Rio de Janeiro in less than 20 hours.

At precisely 5:10 p.m. the powerful four engine "Constellation" set down at the long landing strip of the Galeão Air Base.

The plane immediately received the PP-PCF enrollment sign from the Brazilian Aeronautic Register.

For one hour the huge aircraft circled above the "Wonderful City".

It left La Guardia airport in New York at 20:15 (Rio time) of the day before — and arrived at Georgetown, British Guiana, after a successful overnight flight. After a short stopover of one hour and six minutes it took off again, arriving in Rio that afternoon, surpassing all former speed records for this flight.

lo Sampaio, presidente; Paulo De Kuzmik, consultor técnico; Paulo Einhorn, chefe da Seção de Publicidade e F. T. Swackhammer, chefe dos serviços mecânicos, da Panair do Brasil; tenente-coronel Miguel Lampert, que acaba de deixar os cargos de chefe da Comissão de Compras do Ministério da Aeronáutica em Washington e adido aeronáutico adjunto à embaixada brasileira nos Estados Unidos; Carlos Frias, locutor das Rádios Tupi e Tomoio, John Wagner, representante da fábrica Lockheed Aircraft, de Burbank, nos Estados Unidos, construtora do "Constellation", os jornalistas Joaquim Mariano Dias Menezes, Dacio de Arruda Campos e Lourival Nobre de Almeida, especializados em assuntos aeronáuticos, pilotos civis e vários funcionários da Pan American World Airways, empresa associada à Panair do Brasil.

A linha Rio-Londres, cuja viagem inicial de ensaio será realizada no começo desta semana, é a primeira a ser estabelecida por uma empresa brasileira para a Europa, sendo de notar que o "Constellation" será o primeiro avião comercial que vai do Brasil ao Velho Mundo levando em sua carlinga a bandeira do Brasil.

Pela grande velocidade que lhe imprimem os seus qua-

The "Constellation" is scheduled to be used, as well as three other planes of the same type, by the Brazilian Air Line Rio-Lisbon-Paris-London. As passengers it brought aboard the President of "Panair do Brasil S/A." Mr. Paulo Sampaio; Mr. Paulo De Kuzmik, technical adviser; Paulo Einhorn, Publicity Chief and F. T. Swackhammer, Head of the mechanic section of the Panair do Brasil; Lt. Col. Miguel Lampert, who formerly held the position of Chief of the Purchasing Commission of the Brazilian Air Ministry in Washington where he also was Air Attaché for the Brazilian Embassy in the United States; Mr. Carlos Frias, announcer of the Tupi and Tomoio Broadcasting Stations; John Wagner, representative of the manufacturers of the "Constellation"; the Lockheed Aircraft Corporation, located at Burbank in the United States; journalists: Joaquim Mariano Dias Menezes, Dacio de Arruda Campos e Lourival Nobre de Almeida who are specialists in the field of aviation; civil pilots and numerous employees of the Pan American World Airways Company which is associated with Panair do Brasil.

At the beginning of next week the first test flight Rio-London will take place and it is interesting to know that this will be the first flight made by a Brazilian Com-



O maravilhoso "Constellation" ainda na fábrica em Burbank, na California

tro motores Wright Cyclone, o "Constellation" que vóu de Nova York ao Rio em 19 horas e 55 minutos, poderá fazer a ligação Rio-Londres em 25 horas.

A chegada do quadrimotor gigante despertou interesse principalmente nos meios aeronáuticos, tendo ido até ao Galeão várias lanchas com pessoas que desejavam vê-lo aterrissar. Ao mesmo tempo, o DC-3 PP-PBS da Panair, dirigido pelos comandantes Hugo Tenan e Hugo Pinto, sobrevoou a cidade durante uma hora e meia, juntamente com o "Constellation", a fim de que um grupo de vinte e dois cinegrafistas, fotógrafos e jornalistas brasileiros e americanos fizessem reportagens em torno do assunto.

O PP-PBS mantinha-se também em contato pelo rádio com a grande aeronave de bordo da qual foi igualmente transmitida uma reportagem radiofônica minuciosa sobre o voo, a cargo do sr. Carlos Frias, e que constou de repetidas transmissões iniciadas quando o avião transpôs as fronteiras aéreas do Brasil.

O "Constellation", que trouxe para o Rio as edições das vinte horas dos jornais de Nova York, de sexta-feira, têm as seguintes características:

Fabricantes — Lockheed Aircraft Corporation

Nome do avião — "Constellation"

Tripulação e número de assentos em vôos rápidos e frequentes (12 no interior) 60 para viagens durante o dia, tripulação de 6 e carga.

Em viagens transcontinentais de luxo, sem escalas (21 no interior) 48 para viagens durante o dia, 22 leitos e tripulação de seis pessoas além da carga.

pany to Europe. The "Constellation" will be the first commercial plane to carry Brazilian Colours from the New to the Old world.

Its four Cyclone Wright engines, gives it a great speed enabling the "Constellation" to fly from New York to Rio in 19 hours and 55 minutes. The trip, Rio-London, will take 25 hours.

The arrival of the gigantic four engine aircraft aroused a great interest in aeronautical circles. Several motor boats transported people who wanted to see the landing at Galeão. At the same time a DC-3, PP-PBS of the Panair, flew over Rio. The pilots of this plane were Hugo Tenan and Hugo Pinto. Aboard the ship were a group of twenty two cameramen, photographers, Brazilian and North-American journalists who made reports on the arrival.

The PP-PBS maintained contact by radio with the "Constellation". Aboard the plane Mr. Carlos Frias broadcast started when the plane crossed the Brazilian borders. The "Constellation" brought Friday's edition of newspapers from New York to Rio, less than 24 hours old. The following is a general outline of the "Constellation's" characteristics:

Manufacturer: Lockheed Aircraft Corporation.

Name of Airplane: Constellation.

Crew and number of seats — For short, frequent-service runs, 60 day passengers, crew of 6, and cargo.

For luxury, non-stop transcontinental service, 48 day

(Continua na pag. 19)

1



CALOUROS

4



2



3

EM DESFILE



6

5

I

Deitado — Francisco Cuelhas (945) de S. Paulo, Capital. Ao centro — Alcides D'Angelo (947) de Catanduva, São Paulo; Antônio Savio (941) de Ribeirão Preto, S. Paulo; Washington dos Santos (953) de São Paulo, Capital. Atrás — Pedro Ivanki (970) de Pôrto Amazonas, Paraná; João Haguivara (960) de Agudos, São Paulo; Miguel Barboza de Moraes (939) de Belém, Pará; Tacillo de Almeida (928) de Nova Friburgo, Rio de Janeiro.

II

Ajoelhados:— Celso Mota (990) de São Paulo, Capital; Joaquim Dias da Silva (1007) de Monte Claro, Minas Gerais. De pé:— Roberto Farhat (1010) de Novo Horizonte, S. Paulo; Lindolfo Arno Beiffuss (1002) de Cachoeira do Sul, Rio Grande do Sul.

III

Deitado — Ayso Campos (959) de S. José, Sta. Catarina. 2.ª fila — Walter Chaves Vieira (961) de S. José do Norte, R. G. do Sul; Alexandre Cavalheiro (942) de S. Paulo, Capital; Walter Godfredsen (918) de Francisco Chaves, Minas Gerais; De pé — Paulo Marques de Souza (958) de Caratinga, Minas Gerais; Arcillo Pariz (949) de Pinhal, S. Paulo; Sergio Moraes Carvalho (948) de Rio das Pedras de S. Paulo; Romeu Vialli (924) de S. Paulo, Capital.

(Continuação da pág. 6)

liars imediatos, procurou dotar Cumbica de todos os recursos disponíveis para que fosse executado o programa de ação com a máxima e cabal eficiência. Devemos, por isso mesmo, salientar a magnífica construção da Torre de Contrôlo, muito bem secundada pelo excelente serviço de balizamento de pista, ora concluído. Devemos também ressaltar os esforços dispendidos pelo Chefe do Serviço de Obras da 4.ª Zona Aérea, dr. Henrique Bonança, que desde 1944 vem batalhando em prol do grandioso empreendimento. Outros planos de progresso vertiginoso para a Base Aérea de S. Paulo incluem a instalação de estrada de ferro até o interior da mesma, além de iluminação própria e direta; rede telefônica direta; 3 cantinas; construção de modelar garage; instalação de um clube recreativo; construção de um estádio com capacidade para 800 atletas e estradas de rodagem aproveitando 10 quilômetros da estrada Rio-S. Paulo.

A ATUAÇÃO DO CEL. AV. HENRIQUE DYOTT FONTENELLE

Antes de terminarmos este despretencioso relato, justo se torna que ressaltemos a atuação diplomática do ilustre cel. av. Henrique Dyott Fontenelle, atual Comandante da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, que muito influuiu para o patriótico gesto assumido pelo dr. Samuel Ribeiro, irmãos Guinle e Empresa Agrícola Mavillis Ltda.

OBRA GENUINAMENTE BRASILEIRA

A Base Aérea de S. Paulo, como muitas pessoas talvez ignorem, foi idealizada, projetada e fipalmente construída por elementos genuinamente brasileiros, constituindo por isso mesmo uma obra de marcante expressão e alto sentido patriótico, que enaltece e dignifica a engenharia nacional, correspondendo ao fervoroso apêlo que lhe foi dirigido pelas autoridades civis e militares da nossa Pátria.



Graduados da E.T.A.V., e companheiros da ativa em Cumbica

IV

1.º plano — José Carlos R. Souza Sobr. (1005) de Olimpia, São Paulo; João Fusco (1011), de São Paulo, Capital. 2.º plano — Carlos Tullio (944) de Capivari, São Paulo; Joaquim Carneiro Barbosa (1019), de Recife, Pernambuco; Arthur de Barros Wanderley (1021) de Palmares, Pernambuco; Julio Bicudo Neto (1016) de São Paulo, Capital. 3.º plano — Roberto Gomes dos Santos (1018) de S. Paulo, Capital; Adelar de Oliveira (997) de S. João da Boa Vista, São Paulo; Ivo Fazzi (1017) de São Paulo, Capital; Carl Heinz Mittelstaed (984) de Pôrto Alegre, R. G. do Sul.

V

A frente:— Milton Schivitaro (1005) de M. de Salto, São Paulo; Tito Livio Santana (923) do Distrito Federal. Atrás — Joaquim Ferreira Grilo Neto (980) de Rio Grande, R. G. do Sul; Francisco de Assis (957) de Redenção, Ceará; Ajoelhado — Genesio Bertola (998) de Botucatu, S. Paulo; Hamlecar de Souza (991) de 2.ª Córregos, São Paulo; Jahir Caran (996) de Guaira, São Paulo.

VI

1.º plano — Eduardo P. de Oliveira (979) de Rio Grande, R. G. do Sul; Ubirajara de O. Matos (967) de Ilha do Governador, Dist. Federal; Herbert Santana Costa (976) de Belém, Pará; 2.º plano — Ruy de Souza (985) de Uberlândia, Minas Gerais; Décio M. dos Santos (1009) de Lorena, S. Paulo; José Arias (1022) de Campos Novos, Sta. Catarina. 3.º plano — Nelson Jorge Gianuca (982) de R. Grande, R. G. do Sul; Luiz de Moura Bentes (974) de Belém, Pará; Victor L. da Silva (946) de Igarapava, São Paulo; Nilo Mascarenhas (1000) de Caraveias, Baia; Geraldo Arruda (999) de São Paulo, Capital; Antônio Amaral Cassão (1004) de S. Joaquim, Sta. Catarina.

4th Air Zone, Dr. Henrique Bonança must be mentioned as he has been fighting for this great enterprize since 1944. Amongst the gigantic future plans of Cumbica is the construction of a railway which will go to the Base, proper light installations, telephone lines, three canteens, a huge garage, an entertainment club, stadium with capacity for 800 sportsmen, and a new road which will use the already paved 10 kilometers of the São Paulo-Rio highway.

THE WORK DONE BY COL. HENRIQUE DYOTT FONTENELLE

Before finishing this brief and unpretentious report, we would like to mention the diplomatic work efficiently performed by Col. Henrique Dyott Fontenelle, the present Commander of the Aviation School at Campo dos Afonsos, who great influenced the patriotic gesture of Dr. Samuel Ribeiro, Guinle Brothers and Empresa Agrícola Mavillis Ltda.

A GENUINE BRASILIAN ENTERPRIZE

The São Paulo Air Base, as many people are unaware, was conceived, planned and finally constructed under the supervision of Brazilian personnel. This constitutes a successful and outstanding fact that expresses the patriotic feelings that justly heightens national engineering which fully answered the appeal made by the civilian and military authorities of our Country.



3.ª Sgts. ex-alunos da E.T.A.V., José dos Santos Assis e Breno Granja Coimbra

CONHEÇA SUA ESCOLA



Dentro do programa de difusão de conhecimentos relativos às diversas especialidades da Escola, publicaremos desta vez, alguns dados sobre o Departamento de Rádio.

Quanto ao seu nascimento, data do maio de 1944, o que o coloca entre os mais antigos da Escola.

De início constava de dois cursos apenas: o de Rádio Manutenção e Rádio Operação e tinha um total de 14 alunos. Atualmente há 34 alunos no primeiro e 10 no segundo. Mas o Departamento continuou crescendo; não podia mais dar conta do recado; precisava de quem o auxiliasse; e foi assim que surgiu o seu irmãozinho, o cursinho, o Funda-



Mr. George Biggs, explica sobre "Fonte de Energia" aos alunos Mala (68) e Amaral (334)

mental de Comunicações, o mais moço dos 3 cursos irmãos que vêm formando muitos técnicos em rádio a serviço da aviação brasileira.

O Curso Fundamental de Comunicações tem a duração de 12 semanas. De duas em duas semanas recebe novos alunos. O total de alunos no curso, é de 120. Durante as 12 semanas o instruído familiariza-se com o rádio e aprende os fundamentos de código. De acordo com sua capacidade, após finalizar o Fundamental de Comunicações o aluno passa para uma das seguintes especialidades: Meteorologia, Controladores de Voo, Rádio Manutenção ou Rádio Operação. 133 alunos já passaram pelo recente curso Fundamental de Comunicações.

O Depto. de Rádio

O POPULAR "BIGUA" (47) ENTREVISTANDO O MALA (68), SOBRE SUA ESPECIALIDADE.

Within our program of publishing each week the outline of one of our specialized departments to inform the rest of the School, we will describe this time the Radio Department.

It was started in May 1944, and is one of the oldest departments of the School.

It started with two courses, the Radio Maintenance and Radio Operation, which had 14 students.

At the present time there are 34 students in the first course and 10 in the second. Yet, as the department kept developing and couldn't take care of so many students; it needed help. Thus, a little brother appeared, the little course, the Basic Communication Course, the youngest of the brothers which have been helping a lot the other



Miss Breary, instrutora de Corrente Continua Dept. de Rádio ladeada pelos alunos: Andrade (445), Bertelli (564), Dias (ET-1790), Lenz (571), Petroveski (534) e Davatz (408).

brothers in developing the knowledge and aptitude of our students.

The Basic Communication course lasts 12 weeks and receives students each 2nd. week. It carries a total load of 120 students. Radio familiarization and code are taught during the 12 weeks. Upon graduation from the Basic Communication Course the students enter one of the following specialties, according to their capacities: Meteorology, Air Traffic Control, Radio Maintenance and Radio Operation. The Basic Communication course graduated already 133 students.



Código Morse e Dattlografia, fase de Rádio - Comunicação, orientada por Mr. Bary. Vêmo-lo com os seguintes alunos: 1.º plano — Muller (443), Oliveira (341), Souza (340), Andrade (223) 2.º plano — Lucana (E-1502), Melo (538), Neves (E-1539), Jorge 227, Atrás — Araujo (E1500), Maurício (E-1501) e Corrêa (E-1530).

O Curso de Rádio Operação dura 14 semanas mais e durante esse período os alunos estudam os vários sistemas e processos usados durante o curso, datilografia, navegação aérea e meteorologia. Os graduandos desse departamento ao saírem da Escola são operadores de voo e operadores de estação de terra além de poderem fazer qualquer observação meteorológica. Esse departamento já formou 121 especialistas.

O curso de Rádio Manutenção tem a duração de 36 semanas, nas quais o especialista aprende noções de eletrônica e especialização sobre equipamentos de rádio. Deixando a Escola, como terceiro sargento o especialista que passa por esse curso está preparado para fazer qualquer curso avançado sobre os diferentes tipos de Radar. Esse departamento já graduou 57 especialistas.

Sob a administração impecável do sr. Harold Morris, e com o auxílio eficiente de 24 Instrutores, cujos nomes damos a seguir, o Departamento de Rádio vem apresentando os melhores resultados possíveis.

Rádio-Manutenção — sr. Danford Adams, instrutor-responsável, sr. George Biggs, srtas. Leila Brearey, Cordelia Metzger e Jennie Skule, sr. Robert Richard e sr. George Nichols.

Rádio-Operação — srs. Jules Bary, instrutor-responsável, James Aguirre, Angus Chassels, Harold Collins, Kermit Gullickson e Victor Regin.

Fundamental de Comunicações — srs. Paul Evans, Byron Fry, Paul Trich, Harold Morris, responsável, e Edmundo Waters, e Código é ministrado pelas instrutoras. Srtas. Janet Costello, Dorothy Drobny, Vivian Munt, Audrey Thompson e Jean Wellepp.



Curso de Rádio-Manutenção 4.º fase (Circuitos e Válvulas; Intrutor Mr. Adams e alunos: Cabral (EE-1348) Gouvêa (1332) e Fontes (119)

The Radio Operation course lasts 14 more weeks. During this period of time the students study procedure, typing, navigation and meteorology. Upon graduating he is equipped as radio flight operator and radio ground station operator. He is also prepared to make all weather observations. 121 specialists have been graduated from this course.

The Radio Maintenance Course takes 36 weeks in which the specialist is trained in radio and electronic fundamentals and specialized aviation radio equipment. When he leaves the School as a 3rd. Sargeant he is prepared to enter advanced study of the various types of Radar. 57 students took this course and graduated.

The Department is under the efficient supervision of Mr. Harold Morris, who is aided by 24 Instructors whose names are listed below:

Radio Maintenance — Mr. Danford Adams, Head of the Course; Mr. George Biggs, Miss Leila Breary, Miss Cordelia Metzger and Jennie Skule; Messers Robert Richard and George Nichols.

Radio Communication — Jules Bary, Head of the course Messers James Aguirre, Angus Chassels, Harold Collins, Kermit Gullickson and Victor Regin.

Basic Communication — Messers Paul Evans, Byron Fry, Paul Trich, Harold Morris and Edmundo Waters. Misses Janet Costello, Dorothy Drobny, Vivian Munt, Audrey Thompson and Jean Wellepp teach at the Code Phase.



conversíveis, mais 4 cadeiras, tripulação de 6 e a carga.

Motores — Quatro motores Wright Cyclone (GR-3350-BD1) desenvolvendo 2.500 HP em cada decolagem.

Hélices — Tipo Hamilton Standard — 3 lâminas reversíveis e hidromáticas ou Curtiss elétricas de 3 lâminas, também reversíveis.

Performance

Com velocidade e carga máxima — Mais de 350 milhas por hora.

Pêso

Com a cabine de bagagens vazia (inclusive tripulação e todos os passageiros além de equipamentos de serviço) 27.500 à 30.375 kilos.

Pêso máximo de decolagem — 50.000 K

Pêso máximo de aterrissagem — 37.500 K

O "Constellation" bateu todos os recordes nacionais e internacionais de velocidade. Foi o primeiro avião de transporte, sob pressão, de 350 milhas por hora que passou para a aviação comercial iniciando assim, a era da velocidade aérea, do conforto e confiança do viajante. O maravilhoso "Constellation" da Lockheed principiou um novo tipo de transporte aéreo.

As paredes de ar condicionado aquecem, uniformemente, a cabine, impedindo também as correntes de ar ou os rigores das regiões frias. O ar condicionado automático refresca o ar no interior do avião tanto na terra como em grandes altitudes.

O primeiro "Constellation", depois de um período regulamentar de provas de voo na Lockheed e inúmeras outras feitas pelo Exército no Campo de Wright foi entregue à Lockheed pelo Comando do Serviço Técnico Aéreo que pediu fosse convertido em laboratório ambulante. O Avião provou ser capaz de carregar em volume d'água um peso igual ao maior de carga que é capaz de suportar em voo, o que provou a força estrutural e estabilidade do "Constellation" durante milhares de horas de voo. Decolagens e aterrissagens foram feitas com o avião extremamente carregado. Através de um sistema de tubos no interior do avião, técnicos experimentais provaram ser possível passar a carga da frente para os tanques de trás, sendo essa mudança feita em voo e podendo-se até jogar fora toda a carga em menos de 20 minutos.

Atualmente, ainda são feitas provas rigorosíssimas, em condições muito difíceis na Lockheed, que as faz em cooperação com o Comando de Transporte Aéreo e companhias aéreas.

Devido à sua invulgar velocidade de voo e possibilidade de navegar facilmente por entre tempestades e fenômenos locais de tempo durante todo o ano, o "Constellation" promete um novo estilo e grandes inovações em matéria de transporte aéreo.

Aerobreques — Os flapes de asa da Lockheed-Fowler, postos à prova de tempo dão ao "Constellation" três vantajosas características de voo, bem distintas para: a navegação rápida, rapidez ao levantar voo manejo simples e as vagarosas e firmes aterrissagens.

Os assombrosos mapas de projeções polares equidistantes que têm tido grande circulação nos últimos anos, dramaticamente, puzeram em foco as rotas diretas através dos polos entre muitas cidades do hemisfério nórdico. É, sobretudo, sabido que muitas rotas internacionais atravessarão essas regiões do polo e é essa a razão pela qual a circulação de água em todas as partes do avião é essencial. Simultaneamente, muitas rotas atravessarão regiões tropicais onde deverão ser combatidos a poeira e o calor.

Alguns visitantes das fábricas Lockheed em Burbank, na Califórnia não raras vezes perguntavam a significação do pequeno sinal amarelo em alguns equipamentos instalados nos aviões. Aquêlê sinal comprovava ter a parte em questão sido "invernada" isto é, posta à prova tanto em temperaturas muito frias como muito quentes.

(Cont. da pág. 13)

passengers, convertible into 22 berths plus 4 seats, crew of 6, and cargo.

Power Plant: 4 Wright Cyclones (GR-3350-BD1) Developing 2500 HP each for takeoff.

Propellers: Hamilton Standard, 3-blade hydromatic reversible, or Curtiss Electric 3-blade reversible.

Performance:

Top speed with full load — Over 350 miles an hour.

Weights:

Operating weight empty (including crew and all passenger service equipment) 55,000 to 60,750 pounds.

Maximum takeoff gross weight 100,000 pounds.

Maximum landing gross weight 75,000 pounds.

National and international record breaker first of the pressurized 350 mile-an-hour transports to enter airline service — first to bring air age speed comfort and dependability to the world traveler. Lockheed's sleek Constellation has set a new standard in air transportation.

Heated walls and floors warm the cabin uniformly without drafts or cold spots. Automatic air conditioning provides fresh air on the ground or at any altitude.

The first Constellation, following a period of normal flight testing by Lockheed and accelerated service tests by the Army Wright Field, was turned over to Lockheed by the Air Technical Service Command for conversion into a flying laboratory.

Equipped with tanks capable of carrying a weight in water equal to maximum gross flight loads, this airplane has demonstrated its structural strength and stability during thousands of flight hours. The ship has accomplished takeoffs and landings with extremely high weights. Through a system of pipes within the ship, experimental technicians proved that the load can be shifted from front to rear tanks in flight and dump the entire load in less than 20 minutes.

Rigorous service testing under the toughest operating conditions still is under way by Lockheed in cooperation with the Air Transport Command and airline operators.

With its unusually high cruising speed and the ability to cruise easily over storms and local weather disturbances the year around, the Constellation promises a new style for air transportation.

Aerobrakes: the time-tried Lockheed-Fowler wing flaps — give the Constellation three distinct sets of advantageous flying characteristics for fast cruising, for quick takeoff or easy maneuvering, and for slow, steady landings.

The amazing equidistant polar projection maps that have circulated widely in recent years have underlined dramatically the direct transpolar routes between many of the cities of the northern hemisphere. Since many international routes will cross these polar regions, efficient cold weather operation of all components of an airplane is essential. Similarly, many routes will cross tropical regions, where heat and dust must be contended with.

Visitors to the Lockheed factories in Burbank, Calif., often have inquired the meaning of a small yellow dot that appears on many equipment items installed on the airplane. That dot is certification that the part has been "winterized" and tested for perfect operation at both and very hot temperatures.

Secção dos Alunos — Sob direcção da S. A. E. T. A.

O ALICATE

Texto e Desenho de Zé Gabiroba.

HISTÓRIA SEM FIM

A saída da Escola, um lindo dia de sábado, vários alunos esperavam o visto final no uniforme e na respectiva carteira. A fila aumentava com uma rapidês incrível. Infiltrações, etc. faziam com que o Musa, que era justamente nesta ocasião o último da fila, fosse ficando mais e mais enervado.

Vagarosamente ia diminuindo a enorme bicha, porém, para o lado do Musa, ... nada.

Bem, finalmente chegou a vez d'ele. Rindo intimamente por faltar um quasi nada para sair e revêr a sua "girl". Ei-lo: Apresenta a carteira, etc. é, não estava mesmo detido, pois estava com a carteira; poderia sair, mas... sempre o "mas", o "seo" Musa estava de meia branca, logo não podia sair. Ele chora, grita, conta histórias do céu e da terra, põe a família inteira esperando por êle na estação da Luz, etc. mas qual, teve mesmo que ir mudar a meia. Resmungou, deu pontapés na sombra, etc... ei-lo novamente no fim da fila à espera de sua vez. Consulta o relógio uma centena de vezes, grita outras tantas contra a infiltração até novamente chegar à saída.

Tudo O.K.; quépi, uniforme, meia e ainda estava munido da respectiva carteira de identidade mas, (outra vez) aconteceu que um bicho, na presença do superior que fazia a verificação, pergunta-lhe "ingenuamente":

— Musa, como foi que você fez para o 458 lhe emprestar a carteira d'ele?

Não é preciso dizer que o Musa ficou amarelo, e tratou de dar meia volta em direcção ao alojamento antes que as coisas ficassem pretas.

On a beautiful Saturday before departure for a pleasant week-end the students patiently awaited the uniform review and their identification cards. The row grew with an incredible rapidity. There were also some infiltrations, etc. etc. That was getting on the nerves of Musa who happened to be the last one in the row.

Slowly the long, long snake (the row) moved along slowly growing shorter, Musa's time never seemed to arrive.

Finally, it was his turn. He had a most pleasant smile when he thought that there were only a few minutes left before he would see his girl friend. It was his time:

"He presented his card, and he felt sure that this time he would be able to go out but... always the "but", Mr. Musa had white stockings and result: he was not aloud to go out. He cried, he shouted, he told stories of earth

and heaven, involved his whole family waiting for him at the Estação da Luz into the affair etc. However nothing saved him. He had to go back and change. He stumbled, kicked his shadow and finally ended being the last one in the row again waiting for his turn. He looked at his wrist watch a hundred times, shouted some more hundred times against infiltration and finally it was his turn again.

Everything O.K., the right cap, uniform, stockings, identification card etc. but a certain "rookie" at the side of the superior made the following "Innocent" remark:

— "Musa, how did you manage to have number 458 lend you his identification card?"

— It goes without mentioning that Musa turned yellow and immediately turned and left for the barracks before things got really hot.

ZÉ ENGRENAGEM



Zé Engrenagem — O pai de tua noiva está te esperando ali na esquina...

FATOS EM REVISTA

ENLACE CUNHA-SAMY

Realizar-se-á no próximo dia 13, o enlace matrimonial

da srta. Marcia B. Samy, secretária do I. G. M. I., com o sr. Nubio Cunha. Felicidades.

Nossos graduados distantes

Aqui volto novamente a escrever-lhe, esperando que esta vá encontrar todos instrutores dessa secção passando bem.

Como bom ex-aluno, aqui venho relatar meu desenvolvimento e minhas atividades, assim como o resumo da vida da secção de Chapas de Metal desta base.

Como lhe escrevi em carta anterior, ao chegar nesta base, com esforço e dedicação, pus em prática todos os ensinamentos e recursos até então por mim adquiridos nessa secção de Chapas de Metal da Escola, graças aos quais consegui por em plano mais alto, os técnicos em Chapas de Metal, pela Escola enviados a esta base.

Quatro meses após chegar a esta base, o chefe da minha secção, que até então era um 2.º Sgt., com cerca de 15 anos de prática, foi transferido. Desde então passei ao comando da secção, a qual é composta de 4 Sgts., 5 civis, e três praças.

Como chefe da secção de Chapas de Metal tenho estado a testa de todos os serviços referentes à parte de Estruturas Metálicas, tentando introduzir algumas inovações, distribuindo e orientando os serviços aqui executados; os operários civis, todos com quatro ou cinco anos de prática, me são de grande valia.

Abaixo, vou discriminar os principais serviços executados, nessa secção durante estes últimos 8 meses: Acabamos de reconstruir um plano esquerdo de NA, o qual tinha sido iniciado pelo meu competente ex-chefe, sendo também feita uma carenagem direita lateral, a qual é uma das maiores carenagens do NA.; reconstruímos inteiramente 2 ailerons de Beechcraft bimotor, fizemos um grande reparo na empenagem de um Lockheed PVY, o qual aterrizou sem a bequilha. Neste reparo foi necessário reparar e trocar seguimentos de anéis, longarinas, e grande superfície da pele; fizemos 2 reparos desta natureza. Necessária se fez a presença de um engenheiro da Lockheed Cia., para a execução de um reparo de grande responsabilidade em um Lockheed PVY, o qual foi forçado a aterrissar só com um trem, danificando seriamente a parte estrutural do plano esquerdo; uma das vigas centrais do plano foi parcialmente danificada, e o engenheiro achou que se devia reforçá-la com duas cantoneiras de aço 4130 atarrachadas com parafusos e porcas, desta forma ficou a viga com a necessária resistência. Presentemente o Sgt. Ladgen e mais dois civis estão empenhados em um reparo num PVY, que foi vítima de um acidente na pista, tendo danificado seriamente a empenagem superior, nesse reparo será necessário trocar seguimentos de longarinas e de uma das quatro principais vigas. Ainda temos em reparo um B-25, que aterrissou sem os trens; é este o maior dos reparos até então feitos por esta secção, pois, no bojo, será necessária a troca de vários seguimentos de anéis, longarinas, perfilados e peças, assim como toda a pele da parte inferior, sendo colocados novos bombes. Mas, o maior "abacaxi" está na asa esquerda, pois o trem de aterrissagem, rasgando a pele, infiltrou-se para o interior do plano, quebrando vigas, entortando longarinas, e rasgando anéis; como o Sr. vê, é mais uma reconstrução que um reparo, este serviço está sendo executado sob a direção técnica do nosso competente e esforçado comandante e por mim.

Além dessas, numerosas pequenas carenagens foram aqui feitas, vários reparos de emergência, os quais sempre eram executados pelo 3.º Sgt. Corradini e ainda inúmeros reparos em carenagens de viaturas foram aqui confe-

CARO INSTRUTOR MR. DAVIS

Dear Mr. Davis,

I am writing you again, hoping that this letter will find you and all of the instructors in the department enjoying happiness.

As a sincere ex-student I am going to tell you the developments and the activities as well as the work of the Sheet Metal Section of this base.

As I wrote to you in the last letter, upon arriving at the base, with a strong desire to work, I put into practice all of my Training and resources, already received at our school, in order to raise the reputation of the Sheet Metal Technicians to a higher level.

Four months after my arrival to the base, the chief of my section, who was then a 2nd. Sgt. with more than fifteen years of practice, was transferred, and I was put in charge of the section. It is composed of four Sgts., five civilians and three soldiers.

As the head of the Sheet Metal Section at this base, I have the responsibility for all jobs connected with metal structures, and have introduced some new methods; and distributed and directed the jobs done here. The civilian workers who all have four or five years of practice in the trade have been a great help to me.

Below I will describe the main jobs that our section has done during the last eight months. We have finished reconstructing the left wing of a North American B-25 which had been begun by my competent former chief. Also a right cowling section was made which is one of the largest cowling sections on the B-25. Also we reconstructed completely two ailerons from a twin engine Beechcraft. We made a large repair on the tail section of a PVY which landed without the back landing gear down. In this repair it was necessary to repair and replace sections of stringers, bulkheads, and a large skin section. We made two repairs of this type. The presence of an engineer from Lockheed was needed for making a tremendous repair on a PVY, which made a forced landing with only one landing wheel, and seriously damaging the internal structure of the left wing. The main spar was damaged and the Engineer believed that it would need to be reinforced with two angles of SAE 4130, attached with nuts and bolts, in order to retain sufficient strength. At present, Sgt. Ladgen and two additional civilians are repairing a PVY which was the victim of an accident on the runway. The empenage was seriously damaged. In this repair it will be necessary to remove and replace sections of the four main longerons. We still have a B-25 being repaired, which landed without the landing gear. This is the biggest repair job made in this section until now, because in the underside of the fuselage it will be necessary to place several sections of bulkheads, longerons, formers as well as all of the skin on the bomb doors. However, the worst job is in the left wing because the landing gear tore through the skin, into the wing, breaking spar sections, distorting stringer and tearing bulkheads. As you can see this is more of a reconstructing job than a repair. This job is being accomplished under the technical direction of my competent commander and myself.

Among other things, numerous small fairings, various emergency repairs, and many small automobile fender repairs, were made by Sgt. Corradini. As explained above, I have done everything possible in order that the section

cionados; dessa maneira fiz tudo para que a secção, sob meu comando, correspondesse à expectativa, pois esta é a maior secção confiada à chefia de um ex-aluno da Escola Técnica, nesta Base.

Mais uma vez, peço-lhe o obséquio de enviar-me os novos prospectos e folhetos referentes a minha especialidade, pois me serão de grande valia.

Sem mais, muito obrigado pela atenção dispensada. A vós e a todos os instrutores dessa secção, envio os meus mais altos votos de estima e consideração.

Do ainda ex-aluno
DURVAL GONÇALVES

under my command would come up to your expectations because this is the largest section yet assigned to a graduate of the Escola Técnica de Aviação, in this base.

Once more I will ask that you send me the new job sheets and information sheets in my specialty, as it would be of great value.

With nothing more to say, I thank you for your attention, and, to you and to all instructors in the department my best wishes and my highest respects.

Still your devoted ex-student,
3.º Sgt. DURVAL GONÇALVES

A ESPECIALIDADE DE RADIO-OPERAÇÃO

Oswaldo Borges Profeta — 1107 — 3.º esq.

Talvez não pensasse aquêlo sóbrio italiano Guilherme Marconi, que a sua ciência se propagaria por toda a parte da terra, quando nos deu o mais rápido meio de comunicação: o Rádio. Hoje, que vemos o poder das ondas hertzianas, as quais são transmitidas através do espaço como figuras fictícias que produzem sons nos nossos ouvidos, não podemos negar o alto grau de conhecimentos que a Ciência atingiu.

Se formos exemplificar todas as descobertas dos últimos tempos, ficaríamos boquiabertos ao observar a rapidez de sua evolução. Entre todos êsses fenômenos de Ciência, achei que devia rabiscar aqui um pouquinho do que penso acêrca da especialidade de Rádio-Operação.

Na época em que procurei saciar o meu desejo de aprender o código Morse, foi que notei a minha vocação por esta especialidade. Por intermédio de um amigo, aprendi em pouco tempo a transmitir e receber mensagens.

Passava horas a fio ouvindo aquela melodia agradável que embalava a minha audição num sono que fazia dormirem minhas outras faculdades, despertando apenas o controle da memória com o manêjo do lapis no papel; a mão acompanhava as ordens do pensamento como um automático.

Depois de muitas lições procurei dar cada vez maior valor a essa especialidade; já que eu me interessava instintivamente pelas leituras que faziam referências a ela; indagava, procurava em revistas, sempre em busca daquela notícia de um avião que se salvara de um grande acidente, graças à perícia do rádio-operador de bordo. Isso me fez acreditar mais uma vez, que a segurança do piloto e do avião depende muitas vezes da capacidade do rádio-operador de bordo. Talvez eu ocupasse todas as páginas dêste jornal, se tivesse de citar os pormenores que se referem à grande utilidade dos aparelhos de Rádio-Operação nas Forças Aéreas. Todos os países do mundo usam os aparelhos de Rádio, como o meio mais rápido e eficaz para as suas comunicações: na paz ou na guerra o Rádio garante, de um modo geral, o cumprimento de ordens e a boa execução dos serviços. Nós, ex-alunos da E.T.A.V., que pretendemos cursar a especialidade de rádio-operação, façamo-lo com toda a boa vontade e fortaleza de ânimo, pois nada nos agrada mais do que satisfazermos plenamente, as nossas tendências vocacionais.

Temos maior probabilidade de êxito quando terminarmos o curso e tivermos de dar os nossos serviços às Forças Aéreas Brasileiras.

E amanhã, então, estaremos numa base aérea distante, pondo em prática todos os conhecimentos adquiridos com esforço e boa vontade aqui. Assim, daremos ao Brasil o melhor quinhão do que recebermos da Escola Técnica de Aviação.

Possibly the brilliant scientist Guilherme Marconi did not realize that his discovery of telegraphy was destined to influence the world. As a means of rapid communication, it is still second only to radio. Now that we are acquainted with the power of radio waves, transmitted thru space at speeds seemingly fictitious, to produce sounds in our ears, we appreciate the high degree of development attributable directly to science.

Were we to describe here the discoveries in recent times, we should find even ourselves astonished by the rapidity of scientific evolution. Of all of the scientific phenomena, I feel that I should like here to enlarge a little upon what I think of radio as a specialty.

While I was trying to fulfill my desire to learn the Morse code, I became aware of my aptitude for this specialty. Thru the assistance of a friend I soon learned to transmit and receive messages.

I used to spend many hours at the set listening to that agreeable melody which stimulated in my ears a sound which caused my other faculties to sleep, yet which wakened in me a memory control of the pencil on the paper; my hand responded to my brain orders automatically.

During many lessons I gave increasingly greater value to this specialty; it seemed that technical articles, lectures which referred to radio interested me instinctively; I searched for them in magazines, always looking for that description of an aeroplane which had been saved from a disaster thru the skill of the radio-operator on board. Once again this made me realize that security of pilot and aeroplane frequently depends upon the capability of the radio operator on board. I would undoubtedly fill all of the pages of this journal if I cited all of the testimonials which refer to the great utility of Air Force radio equipment. Every country in the world utilizes radio as the most rapid and effective means of communication. In peace or in war, radio guarantees, in general, the length of orders and the good execution of services. Among ourselves, we students of the E.T.A.V. who intend to follow radio operation, we should pursue it with all willingness and animated fortitude, as nothing would please us more than to satisfy completely our vocational instincts.

We will have greater probability of usefulness when we finish our course and are able to give our services to the F.A.B.

And tomorrow, then, we will be at distant air bases putting in practice all of the knowledge acquired with fortitude and willingness. Thus we will be able give Brasil the better portion of that which we are receiving at the E.T.A.V.

CAROS REDATORES DO "PAPEL PEGA-MOSCA"

É atendendo ao pedido feito na última edição de nosso jornal, que estou anexando a esta, algo sobre os meus colegas de esquadrilha que é, com todo meu orgulho, a "Terceira".

Para evitar que me dêem um "banho" apelo para que não seja publicado o meu nome e sim este cognome que um instrutor americano me doou: Espinho.

Espero pois que este Espinho me torne "water proof".

Procurei, apenas, gracejar com os meus colegas no sentido único de diverti-los, e sempre que possível procurarei fazer alguma coisa melhor, que possa também deliciá-los e se chegar a tanto, ilustrá-los.

Certo que as minhas brincadeiras não serão tomadas muito a sério, assino pondo os meus poucos conhecimentos ao dispôr do nosso jornal.

Sinceramente,

"ESPINHO"

In reply to the request made at the last issue of our paper, I am enclosing herewith, some incidents about my colleagues of the 3rd. Squadron, of which I am very proud.

To avoid a "Bath" I hereby appeal you not publish my name, but the following nickname given me by my instructor: PRICKS.

I hope this nickname will be "water proof".

Relating jokes about my colleagues, I wish to entertain them and I shall also try to write some better articles, thus not only making them happier but, if possible, help them improve their knowledge.

I am sure my jokes won't be taken seriously and placing my knowledge at the entire disposition of our paper, I subscribe myself,

Sincerely yours

"PRICKS"



Um bicho nortista apresentou-se ao Ney (578) diretor do quadro de futebol e disse que queria treinar no quadro da Esquadrilha, que é composto quasi que exclusivamente, de gaúchos.

— De onde você é "bicho"? — perguntou o Ney.

— Sou do Pará, joguei no Paisundú — respondeu o "bichinho".

— Acontece que o time está completo, respondeu o Ney, afastando-se.

No outro dia o bicho voltou à "carga" com cara de anjo:

— ... mas acontece que eu me naturalizei "gaúcho"!...

O Desenho Animado (771) foi convidado por uma companhia cinematográfica do Rio, para filmar "Pato Donald na E.T.Av."

Certa noite o Espanhol (877) que está no Fundamental de Comunicações, e anda muito preocupado com os seus 20 dias em "Quitandinha" e os jogos do próximo campeonato paulista de futebol, acordou gritando: — Mais um... mais um!...

Ele não soube explicar se era mais um "goal" para o "São Paulo" ou mais um dia em Quitandinha.

Dizem que o Braga (670) mais conhecido por "Big Nose" pegou o microfone de um transmissor no Departamento de Rádio e transmitiu o seu estimado "narizinho".

Acontece que o vovô Índio (680) estava sintonizando um receptor e teve a surpresa de captar o nariz do rapaz com considerável aumento, e ainda modulado!...

O Gato Ruivo (669) que coleciona autógrafos de garotas notáveis pagará Cr.\$ 10,00 a quem conseguir o de Maria Aviação,

A "Rookie" of the North called on Ney (578), director of the Football Team, and expressed his wish to train for the Squadron Team, which is almost exclusively a lineup of "gauchos" (boys of the South).

— "Where do you come from "Rookie"? — asked Ney.

— "I came from Pará (A Northern State) — replied our little "Rookie".

— "Well, it so happens that the team is complete" — answered Ney — turning around.

The next day the smart Rookie started the second round saying .

— "... but... I am a naturalized "gaúcho"!...

The so called "Animated Cartoon", (771) was invited by a movie picture company to film in Rio "Donald Duck" at E.T.Av."

One of these night the "Spanish" (877) who is taking the Basic Communication Course and who is pretty worried about his 20 days spent at "Quitandinha" (jail) and also the next São Paulo Football Championship, woke up shouting: "One more... One more!"

Later he was on a spot to explain if he wanted one more day at "Quitandinha" (jail) or one more goal.

It has been said that Braga (670) better known as "Big Nose" transmitted over the microphone at the Radio Department, his beloved "little nose".

And it so happens that Indian "Grandfather", (680) was synchronizing the receiver and had quite a surprise to receive the boy's nose, which was not only greatly increased but modulated too!...

The "Red Headed Cat" (669) who is collecting autographs of outstanding girls pays Cr\$10.00 for anybody that can get him the autograph of Aviation Mary (a girl consistly hated by the students).

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

FOR

BILL KOERNER e ROLAND Mc DANIELS

CLASSE 16 vs. JOCKEY CLUBE

They did it again

Sim Senhor! depois de esperar toda uma tarde, nossos expetadores tiveram a agradável surpresa de uma vez mais ver o Classe 16 começar do nada e acabar por vencer na última rodada.

O Jockey Clube prometia e ameaçava seus oponentes o lider da liga e já tinha 16 jogadas de batidas e rebatidas adiantadas. O Walt Gerard rebateu a bola em bellissima batida, em direção à direita do campo.

Depois do Classe 16 não ter reagido contra a ameaça, os Jockeys voltaram à contagem novamente, na segunda corrida quando o Mek e B-House mais o Schultz aproveitaram tôdas as chances. Essas corridas resultaram em duas bem batidas duplas de Jag e Chandler, os grande homens da liga.

Mais uma vez o 16 falhou em tentar acabar com a apatia de seus jogadores e placard mostrou 5 a 0 e continuou "assim" até que o Mattos acordou os sonolentos do Classe 16 na quarta e última batida em que conseguiu quatro corridas. Essas quatro corridas resultaram das batidas consecutivas, efetuadas principalmente, pelo Cowan, Yates, Mills, e Ricelli que tiraram uma linha com o placard e resolveram fazer a bola rodar.

O Jockey Clube brilhou novamente seguindo as rebatidas até aos pontos finais em 3 outras corridas no que foi seguido pelo 16 na sexta corrida quando o placard mudou para 8 a 7, a favor dos Jockeys.

Quando, no final da partida, o Cowan mudou de posição duas vezes com o Schultz e o Cline, o Meek e o Joslyn rebateram, respetivamente, duas simples aumentando a contagem de seus parceiros. As perspectivas estavam meio duvidosas para o Classe 16.

Mas de acôrdo com o ditado, "o que já foi feito antes..." iniciaram a reação dispostos a tudo, até ameaçaram, os adversários e começaram a fazer pontos. A essa altura, foram-se as últimas esperanças do Jockey Clube. Os prejuizos começaram quando o McFann rebateu na ala lateral, sendo seguido pelo Mills que fez uma dupla, como consequência da simples realizada pelo pegador Riscilli. Quando o pó acabou de assentar e a contagem era de 11 a 10 vimos que o Classe era o vencedor.

As batidas do Meek, Jago e Johnson foram as que mais influíram nas 10 corridas do Jockey Clube.

Também tiramos o chapéu para o Mills que, apesar de ter um dedo meio "encrencado", fez duas duplas que consolaram os componentes do Classe 16, aumentando a contagem.

Por último, mas não o último, parabens ao Riscilli que jogou muito bem, apesar de ter sido seu "debut" atrás da zona perigosa das batidas.

Contagem de Caixa	Corrida	Batidas	Erros
Jockey Clube	10	12	2
Classe 16	11	12	2

Nesse jogo foi alcançada a mais alta contagem de batidas.

1 — TYNAN	— 582
2 — MATTOS	— 500
3 — HULL	— 440
4 — MILLS	— 438
5 — AUSTIN	— 395

Yes, the spectators had to wait a whole afternoon to see the surprising Class 16 team again come from behind to chalk up another victory in the last inning.

The J. C. was well on their way to being a close threat to the league lead and was giving 16 one of their oft-received drubbings. This drubbing began early in the game when with Jago on 2nd, Walt Gerard lashed out with a mighty homer into right field.

After 16 failed to counter the threat, the Jockeys came to the front once more in the second to score Meeks and B-House and Shultz. These runs were results of two well punched doubles by Jago and Chandler, the mighty mites of the league.

Once again 16 failed to purge their apathy and the score board lit up a five to 0 lead which stood "assim" until Mattos roused the slumbering class 16 in the last of the fourth to score four runs. The four runs were the result of a round robin batting rally of which the principals were Cowan, Yates, Mills, and Ricelli, who read the pitches and stepped into them to put the ball in play.

The J. C. sparked once again in the following inning to punch in 3 more runs and 16 did likewise in the sixth to tally up at 8-7 favor of the Jockeys.

When at the top of the last inning Cowan gave two walks to Shultz and Cline and then Meeks and Joslyn each tagged singles to score their mates, things looked a shade dark for 16.

But in the face of the old saying "It was done before", they went to work with a will and soon threatened, then scored, then shattered the J. C. hoped. The damage was done by Mc Fann's lethal bat, by Mill's second double, and catcher Riscilli's single. The smoke cleared and an 11-10 scare showed 16 the victors.

Hats off to the Jockeys for the first triple play in the E.T.A. baseball history. Jago, Cline and Chandler neatly blitzed three sleeping 16 players in the third inning after each had gotten safe hits to fill th bases. Coitado.

The bats of Meeks, Jago and Johnson, did the most toward the Jockey Club's 10 runs.

Also hats off to Mills who despite a still healing digit, punched out two doubles to bolster the 16 batting average. Last but not least congrats to Riscilli who caught a swell game and in spite of it being his first crack at the danger spot behind the bat.

Box Score	Runs	Hits	Errors
Jockey Club	10	12	2
Class 16	11	12	2

Ten Highest Batting Averages.

6 — JAGO	— 391
7 — MEEK	— 363
8 — THOMPSON	— 353
9 — MCFANN	— 350
10 — FOUTS	— 333

CUMBICA vs. ALL STARS CONTINUA A DISPUTA PARA O PRIMEIRO LUGAR

O Cumbica sensacional e decisivamente conseguiu o primeiro lugar, rolando a todo vapor contra o All Star que recentemente não tem tido muito conjunto.

Os Índios não demoraram muito e após o barulho, depois da primeira metade e do primeiro ponto, conseguiram acumular cinco corridas. O Goecke, que está reservando energias, em passos decisivos pôs a máquina em funcionamento. O Tynan, que ainda não sabe porque sua cadela teve só dois cachorrinhos, fez uma simples e adiantou-se ao Goecke até a terceira base. O Pierce depois de desenferujar as pernas e em movimentos coordenados escorregou um passe ao Davis na terceira base e antes que ele pudesse parar o motor já se encontrava também na terceira.

Imprimindo mais movimento às batidas e rebatidas consecutivas do primeiro ponto o "Tal", o Mattos, fez calmamente uma legítima batida tripla que dispensou da obrigação de correr, as pernas do Pierce. O Austin já não aguentava mais e simplesmente, não podia ver uma base sem ninguém. Iniciou sua corrida e fez uma incontestável volta à casa que aumentou a contagem da quinta corrida. O Knotts fez valente esforço para continuar a avalanche de batidas efetuando uma batida bem feita que pôs a bola de geito para uma dupla. Entretanto, os próximos três jogadores (dois homens e uma criança) tentaram sacrificar o Knotts na contagem, mas o Setzer, Sharp e Sterling correram na ordem de 1-2- e três voltas.

No fim dessa primeira parte o Capitão Thompson, homem de visão larga, começou a fazer previsões e a ver o resultado de suas previsões que começavam a se materializar.

O All Star ainda tinha muitas esperanças e começou a descansar, pois já estava cansado de querer e não poder, tirar o título de campeão do time contrário. Eles tentaram reagir, começando bem, usarem as táticas dos Índios. O Davis mudou de posição para ser forçado a ficar na segunda por uma bola jogada ao meio do campo pelo Allison. O Clark iniciou o primeiro ponto para uma dupla e então o craque do All Stars passou a bola ao Allison e colocou-se em posição de fazer pontos. No entanto, os esforços do Hull falharam quando o Rhodes e o Trevor desceram a 1 e 2.

A contagem do All Stars era de somente dois pontos a mais enquanto que os Índios continuaram em corridas sucessivas até o final do jogo que terminou com a vitória do Cumbica por 11 a 3.

Algumas das melhores contagens do dia foram 4 para 1 do Mattos, 3 para 4 do Tynan e Austin que perfizeram

CUMBICA vs. ALL STARS UNDISPUTED FIRST PLACE

Cumbica thundered decisively into first place by steam rolling the not recently clicking All Stars.

The Indians didn't parry long and when the din had cleared after the first half of the first inning, five runs had been accumulated. Goecke, saving his strength, walked to put the machinery into motion. Tynan, who is still trying to figure out why his dog only had two pups, singled himself to advance Goecke to third. Pierce unlimbered his Swiss movement and slipped one past Davis at third and before he could get out of gear he was on thir base.

Lending more credence to the first inning rally "Mass-of-Man" Mattos diddled a legitimate triple to take the weight off of Pierce's legs. Austin couldn't stand to see any men left on the bases and leaned into one for an uncontestable home run, to score the fifth run. Knotts made a variant effort to continue the rally by sending a nice hit out to the pasture for a double. However, the next three men (Two men and a boy) tried to sacrifice Knotts into scoring but Setzer, Sharp, and Sterling went down in order 1-2-3.

At the end of this massive first Capt Thompson's vision of the championship began to materialize ever so much more clearly.

The All Stars still had lots of confidence and began to settle down to, the task of overcoming the lead accumulated by their opponents. They started off in a manner that looked very promising and following the procedure of the Indians. Navis walked to be forced at second by an infield ball by Allison. Clark stepped into the next pitch for a double and then bulwark of the All Stars clipped one of his nice doubles to score Allison and place himself and Clark in scoring position. However, Hull's efforts failed when Rhodes and Trevor went down 1-2.

The All Stars scored only twice more while the Indians continued to compound runs until the final score showed an 11-3 win for Cumbica.

Some outstanding points of this game were, 4 for 4 by Mattos 3 for 4 by Tynan and Austin, to total six doubles one triple and one home run.

Box Score	Runs	Hits	Errors
Cumbica	11	13	2
All Stars	3	4	2

e total de 6 duplas e uma tripla, além de uma única corrida de volta à casa.

Contagem de Caixa	Corrida	Batidas	Erros
Cumbica	11	13	2
All Stars	3	4	2

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matriculas 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;

Os candidatos do Rio de Janeiro devem se dirigir ao

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

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

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

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

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

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

Ten. José Pedro Pais Leme, Rua Álvaro Alvim, 31, 11º and.



WHAT'S FAZING

JEANETTE COWAN E JOHN TREACY



Henry Kehler e Lyn Knight estão dirigindo uma peça de um ato, sendo os atores os adolescentes da "Community Church". Ambos estão apreciando muito essa oportunidade de poder voltar à arte dramática. E falando em arte dramática, subemos que o recém-chegado Frederick Schmutz era o primeiro artista no teatro de Nova York.

A esposa e os dois filhos de Homer Allison acabaram de chegar à São Paulo. O menino com pouca idade, surpreende os ouvintes pelo seu vocabulário acadêmico.

Maysel Fuller, campeã de tênis, e Lyn Knight entram para o campeonato do Clube Inglês.

O casal Koerner foi visto na noite do último sábado no Excelsior, celebrando o seu primeiro aniversário de casamento — um mês.

Também, "de sombrancelhas coladas", estavam Aracy Leme e Bud Recla, Norman Balcom e sua noiva... e qual foi o companheiro que estava dançando com aquela loura decidida? (bem decidida)...

Falando de coisas sérias, sentimos informar que Jeanette Cowan e Anita Ciprian estão no Hospital Samaritano. Podemos no entanto adiantar que elas estão bem melhor e esperamos que ambas voltem o mais cedo possível.

Por uma recente notícia de Miami ficamos sabendo das atividades dos primeiros Instrutores. Bill Boddy comprou um prédio de apartamentos (você julga que ele economizou esse dinheiro no Brasil?). Ele está planejando voltar para Delaware e o negócio do hotel valerá para o tempo de verão.

Ray Stewart e Bill Lehman (primeiro escritor desta coluna) construíram uma ou duas casas na sensacional Miami, e continuarão esta agradável especulação enquanto puderem pedir, emprestar ou trocar materiais. "Se eu alugai um quarto para seu tio, você me empresta uma carga de tijolos?" Bill, também, está planejando um negócio com carros usados e um serviço central e até já encontrou um ótimo lugar.

George Copland e esposa estão recebendo em grande quantidade as vitaminas D dos raios solares.

Don Sprague está de volta ao lar em Coral Gables, exercitando-se com os velhos problemas de alojamento.

As Senhoras da E.T.A.V. tiveram mais um dos agradáveis e periódicos chás, na sexta-feira, 29 de Março, quando se encontraram, bebendo sorvendo e comendo no Buffet Roscler na Brig. Luiz Antonio. Aproximadamente, 50 senhoras lá estiveram, incluindo-se muitas recém-chegadas.

Os preparativos foram feitos por Marian Hall, Jerry Ewing e Kay Treacy (Pagamento adiantado).

Você tem visto o nosso velho companheiro Ponso falar sobre minas?

Henry Kehler and Lyn Knight are each directing one-act plays with groups of teen-age actors at the Community Church. Both are enjoying this chance to get a hand back in dramatics. Speaking of dramatics, we hear that new arrival Frederick Schmutz used to be a leading man on the New York ... more about him later.

Homer Allison's wife and two children have just reached São Paulo. The boy, for his few years, startles listeners with his academic vocabulary...

Maysel Fuller, former tennis champ, and Lyn Knight have entered the English Club Campeonato...

The Bill Koerner's were seen last Saturday night at the Excelsior roof celebrating their first anniversary — one month...

Also waving eyelashes at each other, Aracy Leme and Bud Recla, Norman Balcom and his noiva... and who was the fellow dancing with that decided blond (just decided)...

On the more serious side, we are sorry to report that Jeanette Cowan and Anita Ciprian are baixado at the Samaritano hospital — but pleased to report that they are showing improvement, and we hope they'll be back with us soon for good...

In a recent dispatch from Miami we learned of some of the activities of former instructors. Bill Boddy has purchased Miami apartment house (do you reckon he saved that money in Brasil?), but is planning to return to Delaware and the resort hotel business during summertime...

Ray Stewart and Bill Lehman (former conductor or motorman of this column) have built a house or two in booming Miami, and are continuing this pleasant speculation independently when they can beg, borrow or barter the materials. "If I rent your uncle a room, can you let me have a load of bricks?" Bill also is planning a used car business and service center and has already found a good location...

George Copland and wife are still soaking up solar irradiated vitamin D...

Don Sprague is back home in Coral Gables jousting with the old familiar housing problem...

The Escola Wives enjoyed one of their periodic teas on Friday, March 29, when they met, poured, sipped and munched at the Buffet Roscler on Brig. Luiz Antonio. Nearly 50 wives appeared, including many new

Devido aos seus golpes de vista em negócios do momento, Adriano, com subterfúgios, evita ser interrogado. Mas voltando à sua antiga forma, as salas de espera do seu escritório estão sempre repletas de risadinhas femininas e susurros.

A subscrição para o carrinho que irão dar ao engraxate aleijado já passou dos 3 mil cruzeiros e continua aumentando. Daqui há alguns dias "o goal" será atingido.

Esta edição deverá sair em tempo de anunciar o casamento, de Eleanor Thompson, primeira WASP e Jim Wertz primeiro piloto de transporte, a se realizar no dia 13 de Abril. A dama de honra será Isabel Steiner, também da WASP, e o cavalheiro será Walt Champman, primeiro piloto da AAF, instrutor "cowboy", e homem do Texas.

A cerimônia terá lugar na Igreja de São Paulo e a Lua de Mel em lugar não revelado.

arrivals. Arrangements were made by Marian Hall, Jerry Ewing and Kay Treacy (Paid advt.)

Have you seen our old pal Ponso about the diggings? Approached for his views on affairs of moment, Adriano, with a double negative, declined to be quoted. But back in his old form, his office forays were accompanied by the usual feminine giggles and muted shrieks...

The collection for the crippled shoe-shine boy cart has passed the three conto mark and is going strong. In several more days the goal will be reached...

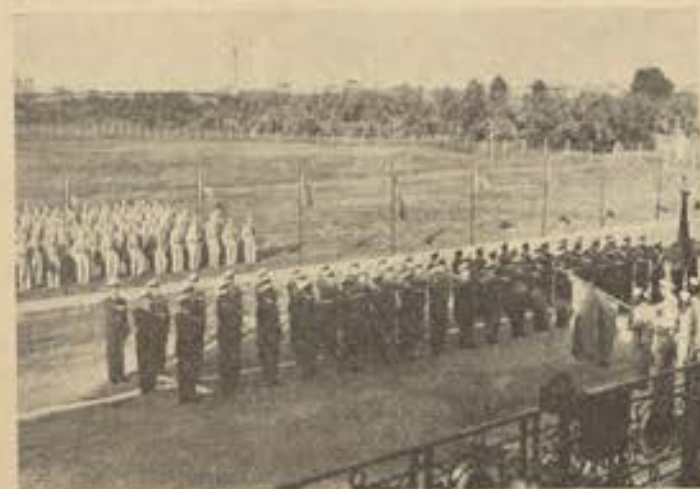
This issue should hit the stands just in time to announce the wedding on April 13 of Eleanor Thompson, former WASP, and Jim Wertz, former gadfly. Maid of honor will be Isabel Steiner, once also Waspish; and best man is Walt Chapman, former AAF pilot and instructor, cowboy, and man of Texas.

The ceremony will take place at St. Paul's Church, and the honeymoon at an unrevealed local...

Aspectos do juramento à Bandeira dos novos reservistas das Forças Armadas Brasileiras



Oficiais da E.T.Av.



Os novos reservistas



O 2º Ten. Romeu Maluhy ao pronunciar brilhante alocução

LABAREDAS



OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

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

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

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

2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

Escola Técnica de Aviação

Rua Visconde de Parnaíba, 1316

S. Paulo - Brasil

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

JOHN PAUL RIDDLE

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

CORPO DE REDATORES —

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

REDATORES ASSOCIADOS

Arman Williams } ARTISTAS ASSOCIADOS
Osvaldo Miranda }
W. Koerner e Roland Mc Daniels SECCÃO ESPORTIVA
Jeannette T. Cowan }
John Treacy } WHAT'S FAZING

Ilka Bruck-Lacerda SECCÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Carlos Maia de Souza (68) } ALUNADAS
Ariovaldo Corrêa Pinto (47) } ESPORTES
Florivaldo Gomes (459) } ESPECIALIDADES
S.A.E.T.A.
NOTÍCIAS LITERÁRIAS