

7-8-1946

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-07

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 JULHO DE 1946

N.º 110

Indústria e Técnica — O Dr. Roberto Simonensen e o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva: dois polos, duas forças aliadas, resultando no progresso do Brasil



"Estamos aqui reunidos, existimos, vibramos de felicidade e sofremos intensamente por uma única razão: os alunos da E.T.Av."

Forjado na Rija Têmpera Industrial e Carater dos Valores Noveos do Brasil

Unidos pelo ideal comun, os líderes do "maior centro industrial da América Latina" e o Comandante, Diretores e oficiais da E. T. Av., viveram momentos de comprehensivo entendimento -- A palavra do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva - Insigne honra para a 43.ª Turma -- prraninfo, Dr. Roberto Simonsen, presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.

A festiva cerimônia realizada na tarde de 21 do corrente, nas dependências do antigo Hipódromo da Moóca, afora o carater estritamente protocolar da formatura de mais uma turma de sargentos especialistas da reserva da F.A.B., revestiu-se de profunda significação para todos nós, precisamente nesta hora construtiva e de graves apreensões para o futuro da nacionalidade.

Estabelecendo contato mais íntimo entre os grandes

homens da indústria, autênticos e audazes bandeirantes, a cujo esforço e tenacidade tanto deve o admirável surto de progresso econômico que atravessa o Estado, e os que estudam neste moderno Estabelecimento, num contido por assim dizer, paralelo, ao da Aeronáutica, — a segurança do voo — houve por bem o Comando desta Escola, agir com magnífico e oportuno senso prático de incalculáveis benefícios para a coletividade.



No Dept. de Contrôlo de Tráfego Aéreo

A ORAÇÃO DO Ten. Cel. Av. Eng. JOÃO MENDES DA SILVA

Após as solenidades iniciais previstas no boletim da nossa Escola, ocupou o microfone o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante do Corpo de Alunos, o qual de início, traçou rápido perfil do ilustre Paraninfo, Dr. Roberto Simonsen, presidente da Federação das Indústrias de S. Paulo, e figura exponencial nos círculos econômicos e de engenharia nacional.

A palavra do Paraninfo, Dr. Roberto Simonsen, presidente da Federação das Indústrias, constituiu inegavel-

mente, a pedra de toque com que essa esclarecida e singular personalidade soube focalizar os diferentes ângulos dos problemas dos transportes aéreos, em face do entrelaçamento estrutural existente entre os dois poderosos setores ali representados.

"RARAS SÃO AS NAÇÕES TÃO CARECEDORAS DO DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO COMO O BRASIL".

Saudando os jovens e valorosos integrantes da 43.ª turma de sargentos especialistas da reserva da F.A.B., assim falou o Dr. Roberto Simonsen, Paraninfo e presidente da Federação das Indústrias de São Paulo —

DISCURSO DO DR. ROBERTO SIMONSEN

"A Escola Técnica de Aviação traduz, no campo do ensino, uma das mais proveitosas realizações levadas a efeito no país nestes últimos tempos. Os nossos homens de Estado, numa exata compreensão da inextinguível importância dos transportes aéreos, para solucionar, não só o problema das distâncias — justo tributo que pagamos pela larga porção de terra que nos doou a providência — como também para a eficiente defesa da soberania nacional, empreenderam, com a cooperação da nobre nação norte-americana, a montagem deste modelar estabelecimento.

Num meio fracamente mecanizado, com tão pronunciada insuficiência de ensino técnico, ser-nos-ia impossível, sem essa medida, mobilizar e habilitar, com rapidez, as dezenas de milhares de patriotas de que necessita a aeronáutica para tornar-se uma permanente e crescente realidade nos céus brasileiros.

Raras são as nações tão carecedoras do desenvolvimento da aviação como o Brasil. Ela é, por excelência, o instrumento destinado a incrementar a economia nacional, a estreitar os laços da nacionalidade, a garantir a segurança

da nossa defesa, a facilitar, por todos os recantos, o rápido entendimento entre os brasileiros e a cooperar, enfim, de forma relevante, para o advento de um Brasil cada vez maior.

O elemento essencial para possibilitar esse objetivo é, como sempre acontece em relação aos maiores fatores do progresso, o agente humano. Coordená-lo, atraído, de todos os pontos do país, os mais capazes, e prepará-los em cursos intensivos, de acordo com os mais modernos métodos da técnica e do ensino, é a função desta Escola.

Nos numerosos cursos em que ela se desdobra, reflete-se, a cada passo, o seu perfeito aparelhamento, o seu bem elaborado programa e a sadia orientação dos seus professores norte-americanos. Em estreita aliança com esses nossos amigos, trabalha aqui, com a responsabilidade da direção militar, uma selecionada equipe de oficiais da Força Aérea Brasileira, comandada pelo digno Ten. Cel. João Mendes da Silva, incansável animador desta patriótica cruzada.



O Dr. Roberto Simonsen, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e outros visitantes

E, aliás, a impressionante característica que aqui se depara, a flama de entusiasmo que se observa por toda parte, o amor ao trabalho, a confiança no elevado papel destinado aos seus homens, e uma indomável fé na indefectível realização dos ideais que a todos aqui inspiram e congregam.

Sente-se, de um lado, um alto senso de organização, impregnado de um idealismo sem par, belo e nobre apátrio norte-americano, em que estão integrados o Sr. John Paul Riddle e os seus valorosos companheiros de jornada, e de outro, um esplêndido espírito de compreensão e colaboração da parte dos brasileiros que aqui labutam, numa admirável unidade de propósitos.

Educados num tal ambiente, não tenho dúvida que os moços que daqui partem, em turmas que se sucedem cada vez mais a miude, saem possuídos de uma sadia confiança em seus próprios destinos, elemento decisivo para que executem com galhardia e acerto, as tarefas de grande responsabilidade que lhes vão caber na estruturação e na formação definitiva desse grande propulsor do engrandeci-

mento pátrio, que será a aviação brasileira.

Por assim entendê-lo é que aceitei, com desvanecimento, o convite do Comandante desta Escola, para vir, em nome da indústria de S. Paulo, participar desta festa em que se comemora a formatura da 43.^a turma que conclue os seus estudos.

Fundamentalmente ligada aos problemas de ordem técnica de toda sorte, em estreita dependência do preparo, da eficiência e da educação moral e cívica que se imprime ao trabalho humano, ninguém mais do que a indústria está em situação de apreciar e aquilatar do valor da obra que aqui se executa.

É em nome desse setor de nossas atividades que eu me congratulo com os jovens patriotas que ora recebem os seus certificados de trabalho, pela significação desta cerimônia, exprimindo-lhes, com a maior sinceridade, a nossa grande confiança na ação que vão desenvolver pelo progresso e pela grandeza da aviação brasileira e augurando-lhes, na jornada que vão emprender, uma farta colheita de triunfos."

PESSOAS PRESENTES

Dentre as numerosas pessoas presentes à cerimônia da formatura da 43.^a turma de sargentos especialistas, destacamos as seguintes: Dr. Roberto Simonsen, presidente da Federação das Indústrias do Estado de S. Paulo; General Milton de Freitas Almeida, Cmt. da 2.^a R. M.; 1.^o Ten. Av. Paulo Espindola Aquino, representante do Brig. do Ar Armando de Souza e Melo Ararigboia, Cmt. da 4.^a Zona Aérea; Coronel Cristiano Klingerhofer, representante do Secretário da Segurança Pública; Cecil P. Cross, Cônsul Geral dos EE. UU.; Coronel João Batista Maciel Monteiro, presidente da Liga de Defesa Nacional, e sua gentil filha, Srta. Edy Maciel Monteiro; Capitão de Mar e Guerra João Carlos Cordão da Graça, presidente da Comissão de Compras da Marinha em São Paulo; Dr. Honorio de Syllos, Diretor Geral do Departamento Estadual de Imprensa; Sr. Oswaldo Mariano, Diretor da Agência Nacional; Sr. Francisco de Lima Rodrigues, representante do Desembargador Mario Guimarães, Presidente do Tribunal de Apelação; Morvan Dias Figueiredo, vice-presidente da Federação das Indústrias; Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante de nossa Escola; Sr. John Paul Riddle, Presidente da E. T. Av.; dd. Lili Jambo e Julieta Calheiros de Carvalho; Srtas.: Yara Deiró Costa, Maria Alice da Costa Deiró, Norma Calheiros de Carvalho e Alita Deiró Costa; Oscar Barreto Filho, Germano Schwetz, Benjamim Ribeiro, Orlando Augusto de Toledo, Paulo Caruso e Dr. Oswaldo Ferraresi, diretores da Federação das Indústrias; Narcio Alvaris Lopes, membro da diretoria da Sociedade Sul Rio Grandense de S. Paulo, e sua Exma. esposa, Da. Mariuzinha Lopes, "madrinha" do filho do distinto casal, graduado da 43.^a turma; Jarbas Poeta Lopes; Cristiano Ribeiro da Luz, do Instituto de Engenharia; Maurício Souto Mayor; Antonio Devizatti, George Griesbach, Dacio de Moraes Jr., Francisco Silva Villela, Antonio Galvão Alvares de Abreu; Major Av. Clovis da Costa e Capitão Fortunato Câmara, representando o Comandante do 2.^o Regimento de Aviação; Major Afonso Celso Parreiras Horta, comandante do 1.^o G. M. I.; Capt. Med. Av. Fernando Martins Mendes; Senhores Theodore Treff e Harry Gill; Capt. Massa, do C.P.O.R. da 2.^a R. M., e sua Exma. esposa, Da. Niron Massa e seu filhinho Dreno; Dr. Joaquim Gabriel Penteadó, Presidente do Aéroclub de S. Paulo; Dr. Manoel Alexandre Marcondes Machado Filho, Presidente do Aéroclub de Campinas; José Mariano Gomes, representante do "Diário dos Estados"; Sandy Saunders, diretor do pessoal da nossa Escola; Oficiais, instrutores e funcionários em geral, etc.



A maior madrinha que já tivemos na E.T.Av.: a graciosa Maria Cristina coloca a divisa no Roberto Afonso Chadeu.

LISTA DOS GRADUANDOS

43. TURMA

ALMOXARIFES DA AERONAUTICA

Abrahan Aguiar

OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE LINK TRAINER TRAINER

Paulo Mader de Araujo
Roberto Afonso de Chaves e Mello
Svialoslav Coretkin
Francisco Garcia Marcos
Wilson Esteyes
Ney Salles Cunha
Dario Tavares
Manoel Vicente Ferreira Filho
Henrique Martins dos Santos
Raul Luciano Pessoa

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE AVIAO

Jorge Carlile Burnett

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE SISTEMAS HIDRAULICOS

Rafael Bandeira
Edson Heringer
João Xavier Gaspar
Haroldo Brega
Alvaro Leite Filho
Bernardo Floriano Schenino
Amaury Moreira de Souza

MANUTENÇÃO DE SISTEMAS ELETRICOS

José Alberto Neumayer da Fonseca

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE VIATURAS VIATURAS

Luiz Gonzaga Colangeio Nobrega Filho
João Alves
José Macedo de Arruda
Ozy da Silva Bicca
Carlos Buscorini

CARPINTARIA

Paulo Ayres da Silva

SOLDADOR

Mario Cini

MANUTENÇÃO DE AVIAO E MOTOR

Milton Milan
Onofre Garcia
Jair Monteiro
Jerny Cassol Bainha
Ernesto Ferreira Magnus
João de Oliveira Dantas
Joel dos Santos
Cantidio Guerreiro Guimarães
Carlos Alfredo Schilt
Casimiro dos Santos
Albary Soares
Raymundo Nonato de Castro
Antonio da Silva Couvea
Mauricio Fisbein
Sebastião Gomes Filho
Plinio Dockhorn da Silva
Paulo Ferreti Gayotto

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTORES

Walter Arnaldo Kupper
Carlos Alberto Costa Maistrello
Mancel Atanes Rodrigues
Raymundo Nonato da Mota Martins
José Maria Gois Franco
Azis Aun
Geraldo Santana
Benedito Santos
José de Paula Ribeiro
Rudolf Luiz Rios Ramos

CONTROLADORES DE VOO

Walter Azevedo
Jarbas Atualpa Gaeta Lopes

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE AVIAO

Roberto Brandão de Ayrá



ZÉ HELICÓPTERO



Upa! que abração



ZÉ HELICÓPTERO

RADIO OPERADORES TERRESTRES

Epaminondas de Lima Machado
 José Nunes Lemes
 Raimundo Cavalcanti do Nascimento
 Argemirio Vieira Santana
 Francisco Soares Franco
 Alvaro de Rezende
 Modesto da Silva Noura
 Antonio Pavão

SOLDAS

José dos Santos Silva
 José Periclez dos Santos
 José Brasilino dos Santos
 Leodovino Faustino dos Santos
 Alfredo Mota de Assis

MANUTENÇÃO DE SISTEMAS ELÉTRICOS

Abel de Souza Torres

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE VIATURAS

Aldemir Gomes do Nascimento
 João Ricardo Tavares
 Nelson Dias da Silva
 Atanagildo Garcez Mesquita
 José Raymundo Lopes

ALMOXARIFES DA AERONAUTICA

Aluisio Ayres da Silva
 Francisco Barbosa Porto

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTOR

Alzemiro Ouriques dos Santos
 João Carneiro Camarote
 João Gonçalves da Fonseca
 David Soares
 Walter Barbosa Bezerra
 Cicero da Silva Barros
 Renato Freire Muniz
 Oscar Candido Ferreira
 Valfredo Vieira
 Moacir dos Santos
 Elmar da Costa Siebra
 Santos Lopes Martins

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTOR

José Serafim de Negreiros

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE PARAQUEDAS

Milton Martins

ESTAGIARIOS DO EXERCITO

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE AVIAO

Roberto Diogenes dos Santos
 Ivaldo Azevedo Chaloub

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE RADIO

Alcebiades Pecanha Gomes
 Amarante Carpes
 Fernando Tavares da Silva

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTOR

Jair Kalife

ESTAGIARIOS OUVINTES

MANUTENÇÃO DE AVIAO E MOTOR

Onofre Lopes de Oliveira
 Flaminio Setembrino de Carvalho

ESTAGIARIOS TEMPORARIOS

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE AVIAO

Hans Bekmann Junior

ALMOXARIFE DA AERONAUTICA

Ivan Calafarro

MANUTENÇÃO DE AVIAO E MOTOR

Flavio Eduardo Bendex

MANUTENÇÃO DE SISTEMAS ELÉTRICOS

Jorge Lustoza

CONTROLADOR DE VOO

Tito Hildebrand Cintro Silveira



O GENERAL CHARLES H. GERHARDT VISITA A E.T.A.V. E NOS FALA DO DIA-D NA EUROPA

"Depois de ensaios e manobras gigantescas na Inglaterra e das "corridas molhadas" no Canal da Mancha, o Dia — D na Europa, 6 de Junho de 1944, foi uma surpresa tática. Até o último momento, o Estado Maior Alemão esperava que o ataque se iniciasse na área de Pas de Calais, pois aquela região tinha sido submetida, por muito tempo, ao mais violento ataque aéreo. A força invasora enviada pelo Supremo Comandante, General Eisenhower, surpreendeu também, sobre a água nas primeiras horas do Dia — D, pelo estupendo tamanho, poder de fogo e organização. A invasão foi protegida por uma armada de 4.000 navios e 11.000 aviões".

"After giant rehearsal maneuvers in England and false "wet runs" in the Channel, D-Day in Europe, June 6, 1944, still was a tactical surprise. To the last moment the German High Command had expected the attack to come in the Pas de Calais area which had for so long been subjected to the heaviest kind of aerial bombardment. Equally surprising was the stupendous size, firepower, and organization of the striking force which the Supreme Commander General Eisenhower, sent over the water in the first hours of D-Day. An Armada of 4,000 boats and 11,000 planes backed up the invasion."



O General Gerhardt ao ser recebido na E.T.A.V. com as continências de estilo.



S. Excia. percorrendo nossa Escola

O parágrafo acima, transcrito da "História da Segunda Guerra Mundial" de Henry Steele Commanger, conta-nos um pouco, de como a invasão da Europa começou. Conta-nos ainda que ela foi "o crepúsculo da libertação dos povos da França e dos Países Baixos". O ataque começou com um violento bombardeio e atingiu o apogeu trinta minutos antes da "Hora-H", quando 2.000 toneladas de bombas foram despejadas sobre as praias, rasgando caminhos na costa. A "Hora H" era às 6:30 horas, na claridade da manhã. No entretanto, verdadeiramente, a invasão da Normandia só começou aos trinta minutos após a meia-noite, quando uma chusma de para-quedistas aliados, coord-

The above paragraph quoted from the "History of the Second World War", by Henry Steele Commanger, tells us a little of how the invasion of Europe began. When the time arrived the invasion was called "the dawn of liberation for the peoples of France and the Low Countries." The attack was started with heavy bombing and reached the peak thirty minutes before H-hour when 2,000 tons of bombs were hurled upon the beaches to blast open a path ashore. H-Hour was at 6:30 a.m. in the clear early morning. But the invasion of Normandy really began at thirty minutes past midnight when swarms of Allied paratroopers and airborne troops began descending on the



O sr. Cecil Cross, Ten. Cel. Nelson Wanderley, Brig. Armando de Souza e Mello Arrigboia, General Charles H. Gerhardt, Gal. Milton de Freitas Almeida, Cel. Freeman, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Cel. Waldemar Pio dos Santos, Ten. Pinson, Sr. Harry Gill e o Major Afonso Celso Parreiras Horta

juvados pelas tropas aéreo-transportadas, começaram a descer na base da Península de Cherbourg. Após os para-quedistas, seguiam os planadores rebocados por bombardeiros. Enquanto os para-quedistas estavam a caminho do solo, uma grande armada de navios, protegida pelo "guarda-chuva" aéreo, deslizava pelas águas turbulentas e espumantes do Canal. Deu-se então o desembarque das tropas. O Segundo Exército Britânico e a 3.ª Divisão Canadense chegaram perto de Caen e avançaram rapidamente pelo país a fim de capturar Bayeux. Ai, os norte-americanos encontraram séria resistência quando aterrissaram nas praias de Utah e Omaha, nas margens do rio Vire.

Nessa luta cruel pela liberdade, entre inúmeros outros Generais Americanos, Ingleses e Franceses que provaram ao mundo a eficiência, coragem e tenacidade das Forças Aliadas, encontrava-se o General Charles H. Gerhardt que

base of the Cherbourg Peninsula. Behind the paratroopers came the gliders, towed by bombers. While paratroop landings were under way, the armada of ships with its umbrella of planes was moving across the rough choppy waters of the Channel. Then the troops waded ashore. The Second Army, with the Canadian 3rd Division, landed near Caen and pushed rapidly inland to capture Bayeux. In the face of the stiffest kind of resistance the American landed at Utah and Omaha Beaches, on either side of the Vire River.

In this cruel fight for liberty, among numerous other American, English and French Generals, who proved to the world the efficiency, courage and tenacity of the Allied Forces, was General Charles H. Gerhardt, who commanded the 29th Infantry Division on D-Day and who fought from victory to victory through France up to the Elber river in Germany. We had the honour of meeting General



A comitiva visitante no anexo 2 da E.T.Av.



S. Excia. o General Milton de Freitas Almeida, Cmte. da 2.ª Região Militar e o Presidente da E.T.Av. Sr. John Paul Riddle

comandava a 29.ª Divisão de Infantaria no Dia-D, e que lutou de vitória em vitória através da França até o rio Elba na Alemanha. Foi para nós uma grande satisfação ter conhecido o impoluto General Gerhardt, quando de sua recente visita à E. T. Av. em 19 do corrente. O General, que permanecerá entre nós servindo na Missão Militar Norte-Americana, foi convidado pelo Exmo. Sr. Comandante da 2.ª Região Militar, o General Milton de Freitas Almeida, o grande amigo de nossa Escola, a visitar São Paulo, onde foi recebido com as honras devidas a tão alta patente militar, conhecida mundialmente. S. Excia. fez-se acompanhar pelo Cel. Paul L. Freeman Jr., Capitão John A. Deaver, seu Ajudante de Ordens e pelo Ten. William C. Pinson. Cumpre-nos ressaltar ainda que o Cel. Freeman também lutou vitoriosamente durante a última guerra, tendo estado no Pacífico, na Estrada de Burma na China e que também permanecerá por algum tempo no Brasil. Os ilustres visitantes percorreram as dependências da Escola acompanhados pelo Ten. Cel. Waldemar Pio dos Santos e Capitão Fortes, respectivamente sub-chefe do E. M. da 2.ª Região Militar e oficial de Ligação. A visita pelos diversos departamentos da Escola foi rápida. S. Excia., teve a oportunidade de conversar com vários alunos e instrutores, tendo se expressado em termos elogiosos referindo-se a tudo que viu. Precisamente ao meio dia um almoço foi oferecido aos nossos amigos do norte e autoridades militares locais. Entre os presentes tivemos o ensejo de cumprimentar as seguintes figuras exponenciais dos círculos militares e sociais: o General H. Gerhardt, convidado de honra; Cel. Paul Freeman; o Comandante da 2.ª Região Militar, General Milton de Freitas Almeida; o Comandante da 4.ª Zona Aérea, Brigadeiro Armando Ararigboia; Sr. Cecil Cross, Consul Geral dos EE. UU. em São Paulo; Ten. Cel. Waldemar Pio dos Santos; Ten. Cel. Nelson Wanderley, Comandante do 2.º Regimento

Gerhardt on June 19th, 1946, during his rapid visit at Escola Técnica de Aviação. He will remain amongst us at the North-American Military Commission, stationed in Rio and was invited by the Commander of the 2nd. Military Region, General Milton de Freitas Almeida, our great friend, to visit São Paulo, where he was received with significant tributes, due to such a High ranking North-American General. Cel. Paul L. Freeman Jr., Captain John A. Deaver, the General's aide and Lt. William C. Pinson accompanied him. Cel. Freeman was also an outstanding officer of the Second World War. He fought in the Pacific, Burma Road in China and many other war fronts and is also going to stay in Brasil, working with the Commission. The illustrious North-American officers arrived at the School accompanied by Lt. Cel. Waldemar Pio dos Santos and Capt. Fortes, respectively the sub-Commander of the General Staff of the 2nd. Military Region and Liason officer. Our guests briefly visited the various E.T.Av. departments. His Excellency talked to the students and instructors and expressed his admiration for everything he saw. At noon a luncheon was offered to our North-American friends and local Military authorities. Among those present were: Gen. Charles H. Gerhardt — guest of honor; Col. Freeman, the Commander of the 2nd. Military Region, Gen. Milton de Freitas Almeida; the Commander of the 4th Air Zone, Brig. Armando Ararigboia; Mr. Cecil Cross, North American Consul in S. Paulo; Lt. Cel. Waldemar Pio dos Santos; Lt. Cel. Nelson Wanderley, Commander of the 2nd. Aviation Regiment; Mr. John Paul Riddle, E.T.Av.'s President; Lt. Cel. João Mendes da Silva, our Commander; Major Parreiras Horta; Captain Deaver and Lt. Pinson; Dr. Manoel Alexandre Marcondes Machado Filho, President of Campinas's airclub; Mr. Theodore Treff and Mr. Harry Gill, respectively Director and Technical Director of our School; 1st. Lt. Benigno de Alcantara, representing Major Maldonado; High North-American executive chiefs of instruction; E.T.Av. officialdom and local press representatives. The luncheon took place in an atmosphere of great cordiality and the illustrious guests departed immediately afterwards as General Gerhardt was expected in Rio and had to leave but he promised to return and pay us a more extensive visit.

de Aviação; Ten. Cel. João Mendes da Silva, nosso Comandante; Major Afonso Celso Parreiras Horta; Cap. Deaver; Ten. Pinson; Sr. John Paul Riddle, Presidente da E.T.Av.; Dr. Manoel Alexandre Marcondes Machado Filho, Presidente do Aeroclube de Campinas; Senhores Theodore Treff e Harry Gill respectivamente, Diretor Interino e Diretor de Instrução de nossa Escola; 1.º Ten. Benigno de Alcantara, representando o Major Maldonado; Chefes de Departamento de Instrução; Oficialidade da E.T.Av. e representantes da imprensa local. O almoço decorreu em ambiente de franca cordialidade e os ilustres visitantes partiram imediatamente, após o mesmo, pois S. Excia., o General Gerhardt estava sendo esperado no Rio e tinha de partir logo, mas não sem prometer uma visita mais demorada à nossa Escola, tão breve seja possível.



"Se a palavra que ouvimos rente ao nosso ouvido pode modificar num instante o mundo interno de nossas cogitações"...

Data alviçareira e de justas expansões de felicidade para a família "Etaviana". A nossa demonstração de carinho e amizade pelo nosso comandante, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva

"Os inflexíveis e tenazes, porque trazem no coração uma fé sem dúvidas, uma convicção que não trepida, uma energia indômita que não cede, nem teme coisa alguma"

Trezentos e sessenta e cinco dias constituem por certo, no âmbito tumultuário da existência hodierna, um ciclo de tal rapidez no vértice do sentimento humano, que somente os privilegiados têm o direito de se aperceberem da sua passagem.

Esse conceito vem à baila em virtude da passagem do aniversário natalício do queridíssimo Chefe e amigo de todos os que prestam seus serviços a esta Escola: o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, dia 24 de Junho p. p.

Figura eminentemente democrática e assaz querida, desfrutando sólido conceito e geral admiração entre os de sua classe, o Ten. Cel. João Mendes da Silva conseguiu facilmente, entre nós, estabelecer uma aura de prestígio pessoal que constitui a sua maior e melhor credencial de homem e dirigente.

Possuidor de caráter ilibado, demonstrado através da sua brilhante vida privada e militar, isso vem confirmar de forma irretorquível e categórica o conceito de Ingenieros, visto que apenas são dotados daquela virtude "os inflexíveis e tenazes, porque trazem no coração uma fé sem dúvidas, uma convicção que não trepida, uma energia indômita que não cede, nem teme coisa alguma".

Honrando e dignificando "pari-nessu" o alto posto que ocupa à frente desta E. T. Av. o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva vem se impondo à admiração do povo e das altas autoridades federais, estaduais e municipais, cômico das suas altas responsabilidades e convicto de que, como sentenciou o autor de "A Sebedoria da Vida": "A HONRA DO CARGO EXIGE, DEMAIS, DAQUELE QUE OCUPA O POSTO, QUE SE FAÇA RESPEITAR POR SEUS COLLEGAS E PARA CONSEGUI-LO, DEVE CUMPRIR PONTUALMENTE SEUS DEVERES".

O acrisolado caráter do Comandante da E. T. Av., exornado por privilegiada cultura, constitui permanente exortação aos que vivem divorciados da retidão e indiferentes à sorte e ao futuro da Pátria.

DADOS BIOGRAFICOS DO Ten. Cel. Av. Eng. JOAO MENDES DA SILVA

O Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva cuja data de nascimento coincidiu na luminosidade de um dos dias mais evocados do calendário cristão — 24 de junho de 1906 — é filho do casal Agnelo Mendes da Silva — Maria Caciã Mendes da Silva.

Nascido em Maceió, capital do Estado de Alagoas, viu transcorrer sua meninice como os demais garotos de sua idade.

Depois de concluir com real aproveitamento os cursos primário e ginásial, ele que obtém matrícula na Escola Militar do Realengo a 24 de abril de 1924. Seis anos depois, isto é ao 22-11-1930, viu atingida a meta dos seus sonhos, ao ser declarado Aspirante a Oficial. Promovido ao posto de 2.º tenente a 11 de junho de 1931. Em dezembro deste mesmo ano, teve a suprema ventura de ligar o seu destino ao de outra criatura de cristalinas virtudes, esposando a exma. da. Alice Deiró, dama carrega de raras virtudes e modelo de mulher brasileira. Promovido a 1.º tenente a 16-6-1933.

Atingiu o posto de capitão a 30-6-1934. Nessa ocasião foi designado para seguir o curso de Engenharia na Escola Superior da Aeronáutica de Paris, e da França foi investido de outra relevante missão da F.A.B. nos EE. UU.

Em dezembro de 1941 foi promovido a major-aviador, já em plena vigência do Ministério da Aeronáutica, que fora criado onze meses antes.

Regressando plenamente vitorioso da Norte América, foi servir na Sub-Diretoria de Técnica de Aeronáutica, quando a E. T. Av. foi instalada, obtendo a insigne honra de ser designado pelo então Ministro Salgado Filho para seu representante e comandante do Corpo de Alunos. Foi promovido ao posto de Ten. Cel. Av. Eng., por merecimento, a 10-5-1944.

O Tte. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva exerceu outra comissão nos EE.UU. como membro fundador da Comissão de Compras da Aeronáutica, servindo em Washington durante quatro anos. O nosso biografado tem 809 horas de voo, e possui várias medalhas de mérito militar.

NA SALA DAS BANDEIRAS

Manhã de 24 de junho de 1946.

A Escola apresenta um aspeto incomum. Tudo ali rressoa de forma diferente. Há movimentos apressados e febris. A cada momento, transpando o portão principal, chegam automóveis conduzindo inúmeros visitantes.

Hoje é o dia do natalício do nosso Comandante.

E esta é a razão por que sendo este Estabelecimento um prolongamento de seu amantíssimo lar, tudo aqui respira alegria, felicidade e satisfação geral.

Reune-se a coletividade "Etaviana" na Sala das Bandeiras para manifestar o seu apreço e a sua estima ao ilustre Chefe e amigo.

São exatamente doze horas.

Ali estão os altos funcionários, todos os Oficiais da Escola, instrutores americanos, os lindos rostinhos das graciosas funcionárias e convidados em geral.

Estão, também, presentes o Dr. Joaquim Castro Tibiriçá, prefeito municipal de Campinas, Dr. Manoel Alexandre Marcondes Filho, Presidente do Aéroclub de daquela cidade; Sr. Plínio do Amaral, jornalista do Diário do Povo de Campinas, Dr. Bento de Queiroz e Dr. C. Viana Guerra respectivamente, Presidente da Comissão de Eficiência do Ministério da Justiça e Chefe da Seção S.A.M., que, no ano passado encaminharam 38 menores para esta Escola.

Cercando o homenageado estão os Srs. major av. Afonso Celso Parreiras Horta, cmt. do 1.º G. M. I., major Luiz Mendes da Silva irmão do aniversariante, cap. Joaquim Bueno Brandão, Theodor Treff, Harry Gill, e mais aquelas autoridades acima citadas.

Dizendo dos motivos daquela esbóssada reunião, o cap. Bueno Brandão convida a ocupar o microfone, para interpretar o incerto júbilo dos seus colegas, o aluno José Luiz de Araujo. A oração do representante do Corpo de Alunos foi toda ela pontilhada de agradáveis evocações, rememorando o que tem sido, até agora, a esplêndida e gloriosa gestão do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Cmt. da vitoriosa E. T. Av.

A seguir, coube ao talentoso acadêmico William Salem, presidente da prestigiosa Associação dos Funcionários da

Se, em busca das respostas para os nossos "porquês", acharmos, nas páginas preciosíssimas de um código de verdades, o que nos mate a sede de saber...

Se, nos for proporcionado viver, pairando bem alto, assim como se tudo fora um majestoso vôo, longe do arrastar-se pela poeira das iniquidades, mas passando bem rente ao firmamento das perfeições, para o descortinar de horizontes mais largos...

Se, peregrinando por esse mundo exterior, encontrarmos, uma dor a nos gelar o coração por uma surpresa triste, ou aquela amargura íntima, que paralisa, que esmagava e que parece deter a marcha do tempo, para tornar eterno um momento de desventura em que falhamos ou em que outros nos tenham falhado...

Se, enfim forem íngremes e espinhosos os nossos caminhos e tudo nos sorria assim como as manhãs lindas, no mais soberbo convite a uma ventura perpétua...

Ah! Senhores; Se, pela nossa sensibilidade tudo isso pudermos alcançar, nada entretanto, nada, nos ferirá tanto os sentidos e nos abalará tanto os alicerces de nossas convicções como o exemplo do nosso próximo este que ao nosso lado vive e sofre e ri, sujeito aos mesmos códigos,



O Sr. Plínio do Amaral, Capitão Fernando Martins Mendes, Dr. Manoel Alexandre Marcondes Machado Filho, Major Afonso Celso Parreiras Horta, Dr. Joaquim de Castro Tibiriçá, Ten. Cel. João Mendes da Silva, Major Luiz Mendes da Silva, Capitão Bueno Brandão Dr. Bento de Queiroz e Dr. Viana Guerra

Escola Técnica de Aviação, dirigir, de improviso, vibrante saudação ao homenageado, em nome daquela entidade.

O orador seguinte, ainda por designação igualmente, destacou os méritos de que é portador o nosso digno Comandante.

Dirige-se agora ao microfone o Sr. Young para desejar todas as felicidades possíveis ao distinto nataliciante, em nome de seus colegas instrutores norte-americanos. Disse ele:

"Nos E.E. U.U. não gostamos de aniversários. Fica-se mais velho. Porém, o aniversário do Sr. Coronel Mendes da Silva, é um caso muito diferente. Significa um ano mais de seu trabalho estreitando mais a nossa amizade, pois é sabido, que nesse ano que passou, nós dos E.E. U.U. e os brasileiros ficamos muito mais amigos".

A formosa oração, pronunciada pelo 2.º Ten. Dr. José Gonzaga de Carvalho, pertencente ao C. M. da Escola, em nome dos Oficiais deste Estabelecimento, publicamos linhas abaixo, na íntegra:

"Se, a palavra que ouvimos rente ao nosso ouvido pode modificar num instante o mundo interno de nossas cogitações...

Se, a luz coriscando pelos espaços imensos vem despetar as cores que nos encantam o olhar...

Se, na alameda calma de nossos desvanecidos sentimentos, encontrarmos em alguém, um abrigo para os tesouros de nosso coração...

com os mesmos direitos e as mesmas penas.

Quando puro, como o cristalino das águas das fontes puríssimas, é o exemplo, uma atitude, uma lei que se anima, um princípio que se corporifica, uma verdade que se concretiza, o mandamento que se humaniza.

É espontâneo, espoucando num instante, como um reflexo da harmoniosa orquestra dos sentidos e das faculdades superiores, dirigidas pela convicção em princípios bem formados.

É a fé que se exterioriza no fiel cumprimento dos deveres.

É abnegação, aliviando os que padecem, animando os que desfalecem, sustentando os que se enfraqueceram...

É chama que inflama as nossas ambições e os nossos ideais, que as cinzas deletérias das dúvidas, da ignorância ou da indecisão, tenham abafado em nossos corações!

No exemplo encontramos assim, um livro aberto a nos ensinar o que devemos fazer e o que não devemos cometer, pois convence mais do que a palavra ou a letra, porque é ação.

Vede pois, meus Senhores, o valor daquele que passa por esta terra, semeando a boa semente, sem o papaguear de conselhos de retórica ou a coação pelas violências extremadas, porque o que é de verdade não precisa ser imposto, mas impõe-se por si mesmo...

Vede, Senhores, a glória do que passa e cativa pela sua ação, sem os aparoneamentos de prazer, ou o ridículo das atitudes fingidas, pois, ao menor movimento, um descuido poderá fazer levantar-se a cortina das hipocrisias,

por traz da qual surgirá um vazio, o nada desconcertante da inépcia.

Felizes, pois, os que em sua jornada, pudérem, encontrar-se em uma dessas encruzilhadas tantas da existência, com um companheiro que, às vezes cruza a frente, mesmo por um instante, mas cujo exemplo lhe impressionará tanto, que ficará gravado em seu íntimo, como as marcas indelévels que o tempo não ousa apagar.

Então, quando nós debruçarmos para o passado, naquele passivo com a saudade, pelos caminhos já trilhados, reverenciaremos com carinho aqueles que nos livreram de abismos, induzindo-nos à vereda certa, animando-nos a continuar...

E, de como se povoará de júbilo o nosso eu, quando se nos for dada a oportunidade de exteriorizarmos a nossa admiração por estes que, pelo seu especialíssimo exemplo, podem ser considerados verdadeiramente, como modelos a serem seguidos!

Pois bem, Senhores, aqui estamos reunidos, para homenagearmos um oficial superior e exemplar ao qual temos a honra de ser subordinados.

Dizer o que tem sido a sua conduta no Comando desta Escola, é contar exatamente e em seus detalhes, a própria história deste Estabelecimento, pois o nome do Senhor Coronel João Mendes da Silva, está ligado a todas as iniciativas, que visaram sempre, o engrandecimento desta Casa de Ensino da Disciplina e de Técnica em Aviação. E acompanhar sua abnegação, no dedicar-se ao seu trabalho, desde aqueles primeiros momentos, tão cheios de adversi-



Ouvindo a palavra de nosso Chefe

dades a vencer, até este agora, no qual o conceito da Escola Técnica de Aviação para elevado, repousando sobre a glória de tantas vitórias alcançadas.

Ao fiel cumprimento de seu dever, o Coronel Mendes da Silva, sempre soube aliar uma dedicação extremada aos seus comandados, arimando-lhes as melhores aspirações e despertando em todos o mais alto grau de entendimento e de camaradagem.

Graças ao seu trabalho exemplar, conseguiu o nosso Comandante tornar mais suave o nosso trabalho, e, nesta Casa, não vemos apenas um local para o desempenho de nossas funções, mas, sobretudo um recanto amigo de nosso mundo.

Senhor Coronel!

Eis os motivos que nos reunem nesta festa, que nos empolga!

É a admiração e a amizade, que aqui nos trazem, nesta data de vosso aniversário, para dizer-vos de como se nos é cara a vossa presença entre nós, porque em vós encontramos sempre, um exemplo e um amigo!

Quais o convite amigo dos amigos que aqui se encontram, conceder-me, a honra de desejar-vos, Senhor Coronel, em nome da oficialidade da Escola Técnica de Aviação, as maiores felicidades à vossa pessoa e aos que vos são particularmente caros, juntando a esses votos, o oferecimento desta lembrança, que representa uma respeitosa reverência ao vosso valor, à vossa dedicação e ao vosso exemplo."



"Felicidade, meu Comandante"

O AGRADECIMENTO DO HOMENAGEADO

Simple e eloquente foi o agradecimento do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva. Naquelas palavras sinceras do homem que trabalha e vê coroado de êxito o seu

esforço bem intencionado, estavam escritas em letras aurífugas, detalhe por detalhe, todas as etapas luminosas da vida da Escola Técnica de Aviação.

O seu magnífico improviso pode ser assim resumido:

COLONEL MENDES DA SILVA'S SPEECH ON HIS BIRTHDAY

"Meus amigos, Alunos, Instrutores, Funcionários e Oficiais da Escola Técnica de Aviação.

Aquêles, entre vocês, que já estiveram na situação em que me encontro, podem bem compreender quão difícil é este momento e a satisfação que tenho de me sentir rodeado de amigos. A minha emoção é tanta, que tenho ímpetos de sair por aí afora, gritando e pulando de alegria.

Mas como sou mais velho e a posição que ocupa acarreta uma série de responsabilidades, não lhes posso dar este exemplo.

Minha emoção é tanta que só encontro duas palavras no nosso rico vocabulário para exprimir a satisfação que estou sentindo. Estas palavras são: Muito obrigado. Muito obrigado a todos, porque de vocês recebo a esperança e energia necessárias, para sofrer e sentir torturas, mas também, para sentir alegria e satisfação.

Todo indivíduo deve ter a capacidade violenta de sofrer amargamente nos momentos infelizes da vida e vibrar de satisfação e expandir sua alegria nos momentos de prazer de nossa existência. É por isso que eu tenho ímpetos de sair correndo por aí a fora.

Estamos aqui reunidos, existimos, vibramos e sofremos por uma única razão: os alunos da E.T.Av. Eles são a razão de ser da Escola. Por eles trabalhamos e a esplêndida realidade que hoje vemos devemos só e unicamente aos "Etavianos". O aluno da E.T.Av. é a Escola.

"My friends, students, instructors, employees and officers of Escola Técnica de Aviação.

"The ones among you who have been in a similar situation to mine now, can easily understand how difficult it is and can also comprehend the great satisfaction I feel to be among friends. My emotion is so deep, that I feel like running and shouting my happiness to all.

"However, as I am the oldest one here and due to the position I hold, with many responsibilities, I can't give vent to my feelings.

"My emotion is so violent that, in our rich Portuguese vocabulary, I can find only two words which can express that which I feel. These words are: Thank You. Thank you all because you are the source where I find the necessary energy to suffer and feel tortures, but also to be gay and happy.

"Every individual must have the capacity to suffer bitterly at the unhappy phases of life and also quiver with satisfaction and joy and give release to his happiness during the moments of pleasure of our existence. That is why I now feel like running through the world.

"We are here together, we exist, quiver with emotion and suffer for only one reason: The E.T.Av. students. They are the only reason why the School exists. It is for them that we work and to them we owe the splendid realization you can see today. An E.T.Av. student is the School.

Na Escola Técnica de Aviação os alunos são as figuras principais. Cada um de nós espera e está confiante em que eles vençam as muitas dificuldades que surgem. E' preciso incentivá-los e senti-los.

Pouco a pouco, vocês alunos, cada vez mais podem fazer pela Escola Técnica de Aviação. A amizade não se traduz em palavras mas sim na disciplina e na vontade de fazer da Escola o que todos nós desejamos que seja. Esta é uma Escola conceituada de Aeronáutica, não só na F.A.B., mas também, na indústria e comércio do Brasil.

Todos sabem que o problema do momento é a técnica e que agora mais do que nunca todos os países procuram e têm necessidade de se aperfeiçoar no campo técnico. A nota que predomina, a que mais se destaca, é a nota técnica. E isto é de importância vital, pois a próxima guerra, talvez num futuro muito próximo, demonstrará que o vencedor será o que mais adiantado estiver na técnica. Nós, aqui do Brasil, um dos países mais adiantados na aeronáutica, não podemos fugir a esta responsabilidade. Os alunos da Escola Técnica de Aviação, participam de uma grande parte desta responsabilidade.

A vocês minha palavra de estima e que continuem mais e mais nos seus empreendimentos, contribuindo com a sua parcela de trabalhos técnicos.

Aos prezados Instrutores Norte-Americanos, também, as minhas palavras de muito obrigado. O sucesso deste estabelecimento é de todos muito bem conhecido, em todo o Brasil. Eles merecem toda a nossa admiração pelo desprendimento que tiveram ao deixar os seus lares, e pelo carinho de que se acham revestidos. Têm como chefe, a pessoa tão amiga do sr. John Paul Riddle e são guiados pelas mãos firmes dos incansáveis srs. Theodore Treff e Harry Gill.

A eles, também, meu muito obrigado. Aproveito esta oportunidade para demonstrar mais uma vez a minha admiração a todos os outros norte-americanos que juntamente com o sr. Riddle, Treff e Gill estão sempre realizando algo em favor da Aeronáutica do Brasil.

Agora chegou a vez dos funcionários.

A instrução dos alunos, pelos norte-americanos, jamais poderia ter sido feita se não fosse a cooperação de vocês. Vocês representam o traço de ligação entre o Comando da Escola e os Instrutores, para quem, tanto a Instrução Técnica como a Militar possam ser transmitidas aos alunos da Escola Técnica de Aviação.

De todo o coração agradeço esta demonstração de carinho que hoje me prestaram. Estojam certos de que farei tudo que for possível a quem porventura puder precisar de mim amanhã. E isto farei tanto de modo particular, como também, quando o auxílio for para a coletividade, através da Associação dos Funcionários da Escola Técnica de Aviação.

Como os Instrutores, Alunos e Funcionários, os meus Oficiais representam o prolongamento do meu ser, do meu Eu, e a eles, o meu agradecimento. Não fosse o auxílio do Major Parreiras Horta, Capitão Bueno Brandão, Capitão Mendes e do Capitão Zamir que embora esteja, atualmente, longe de nós, não o esqueceremos, do Tenente Cláudio, Tenente Runha, e todos os outros Oficiais, bem como os sargentos e praças que conosco convivem, não teria sido possível alcançar a vitória que alcançamos com a Escola Técnica de Aviação, vitória esta que não é minha, mas é de todos.

Impossível seria à Escola, existir, sem o seu corpo militar e todos os outros companheiros, cujo objetivo tem sido apoiar e ajudar a elevar o nome deste Estabelecimento que chegou a um ponto que nenhuma outra Escola conseguiu atingir. Vem representando magnificamente o seu papel, o que faz que muito nos orgulhemos da Escola Técnica de Aviação.

Os meus agradecimentos a todos e mais uma vez o meu muito obrigado."

all are confident and hope; that they will master all difficulties that shall arise. It is our duty to encourage and help them.

"Little by little you students will be doing good for the School.

"By friendship you don't mean a lot of words but discipline and will power to build the School to what we want it to be.

"This Aviation School has prestige not only within the B.A.F. circles but also in the industry and commerce of Brasil.

"We all know that the problem of the moment is Technical skill and nowadays, more than ever, all countries, try and need to improve in the technical fields.

"The first problem to be solved is the technical one. This problem is of vital importance as during the next war, maybe in the very near future, it will be proved again that the country best technically prepared will win. We, here in Brasil, one of the countries where aviation has developed a lot, cannot refuse to take this responsibility. The students of E.T.Av. will have an important part in this responsibility.

"To you students, my words of esteem and my hopes that you will continue more and more working hard contributing with your efforts to our technical improvement.

"I wish also to express my gratitude to our friends the North-American instructors. The success this Establishment has achieved is known by people, all over Brasil. They deserve our admiration and respect for their cooperation, leaving their homes in the States to work here and because of their kindness. Their leader, Mr. John Paul Riddle is a great man and a great friend of all and the North Americans are efficiently guided by the Messers Theodore Treff and Harry Gill.

"To them my thanks.

"I take this opportunity to demonstrate once again my admiration towards all North-Americans who together with Messers John Paul Riddle, Treff and Gill are endeavoring to better Brasil's aviation.

"Now is the employees' turn.

"The student's instruction, give by the North-Americans could never have been done without your cooperation. You represent the link between the Commander of the School and the instructors and you make it possible to teach the technical and military skill to E.T.Av.'s students.

"I thank you with all my heart for your demonstration of friendship and kindness today. You rest assured that I shall do my best to help any of you who ever might need me at anytime. I shall do it not only profiting all E.T.Av. Personnel through the Employee's Association, but also privately, if necessary.

"As well as the Instructors, Students and Employees, my Officers represent a part of myself and to them also, My Thanks.

"Without the stupendous cooperation of Major Parreiras Horta, Captain Bueno Brandão, Captain Mendes and Captain Zamir, who is not present here but although far away is not forgotten, of Lt. Cláudio, Lt. Runha and all remaining officers, as well as sergeants and soldiers, who live with us, it would not be possible to attain the victory we conquered at Escola Técnica de Aviação. This victory was not mine, but a victory of all combined.

"It would be impossible for the School to exist without its military body and remaining fighters, whose target has always been to help bring glory to the name of this Establishment which has reached a fame which no other School has ever reached; it has been magnificently playing its part and that is why we can be proud of Escola Técnica de Aviação.

"My gratitude to you all and once again: Thank you very much."



OS PRESENTES

Como recordação do memorável 24 de Junho de 1946 o nosso queridíssimo Comandante recebeu de todos nós várias recordações. Os Alunos, Funcionários, Funcionárias, Norte-Americanos, Oficiais e Amigos particulares não deixaram de ofertar-lhe presentes que ficaram como prova material de nossa estima. Assim, ele recebeu um maravilhoso har, baixelas, luças, toalhas de linho, vasos e demais artigos que decorarão seu lar.

A SURPRESA INEDITA. O PRESENTE DENTRE OS PRESENTES. O APOGEU DA FESTA PROPORCIONADO PELO LIDER DA "PRINCEZA D'OESTE"

Surpresa maravilhosa constituiu o régio presente que o dinâmico e simpático Prefeito de Campinas a terra de Carlos Gomes, dr. Joaquim de Castro Tibiriçá ofereceu à nossa querida Escola, aproveitando o ensejo da data aniversária do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva. Seu gesto foi de grande expressão moral e verdadeira dádiva do céu. Assim se manifestou o ofertante: — "Vim aqui

para tratar de um assunto de grande importância técnica e fui surpreendido por esta agradável festa em homenagem ao Comandante da E.T.Av., pelo seu aniversário.

O assunto em questão é de muita importância para mim e para vccês. Vim trazer-lhes um oferecimento da terra Campineira, isto é 60 alqueires de terra para a construção desta Escola no meu município.

Espero que com a mesma sofreguidão que o Cel. Mendes da Silva rasgou os invólucros destes presentes ele rasgue a terra campineira colocando lá, o mais breve possível, os alicerces da notável Escola Técnica de Aviação, elevando assim o nível de civilização não só de minha terra mas de todo o Brasil.

Sr. Coronel, esperando com ansiedade uma resposta, ofereço-lhe um milhão e duzentos mil metros quadrados de terra, como um presente de aniversário."



"Espero que com a mesma sofreguidão com que o Coronel rasgou os envólucros dos presentes, ele rasgue a terra Campineira e coloque lá os alicerces da futura E.T.Av." disse o Dr. Joaquim de Castro Tibiriçá



"Era uma sensação notável... eu pilotando o A-26 fazia a aproximação... em baixo o campo estava pintadinho de gente... uma aterrissagem perfeítissima e quando sai, um mundo de garôtas me esperavam de braços abertos. Ah! como é bom ser piloto!!! (Um farol aceso no Rancho...)



Numa noite de São João...

Alegria!!!

No lindo jardim, os convidados, em grande parte, estão reunidos a fim de presenciarem a subida do balão.

O Milton e o Dr. Rocco, não deixavam as moças tranquilas com "bombinhas" e os "busca-pés".

Os "gomos" do balão eram segurados pelos Tens, Walter, Martinho, Reis, Sant'Ana e Sr. Guerra.

O balão já estava cheio... de... vento... Prontinho para ser aceso!

Os palpites "sobravam":

— "Eu acho que esse balão não sobe!"

Tivemos a impressão de que todos estavam se recordando de seus tempos de criança...

O Paulo Bueno Brandão não gostou e replicou:

— "Mas não sobe, hein! Até hoje, todos balões que eu fiz subiram".

— "Eu tenho a impressão que vai queimar" — dizia o ten. Agripino.

— "Isso eu garanto que não acontece" — uma voz respondeu.

Everything was gay!!!

In a beautiful garden, part of the guests gathered to watch the balloon being delivered.

Miltinho and Dr. Rocco by no means wanted to leave the girls in peace and ran after them in a violent pursuit with fire-crackers.

Lts. Walter, Martinho, Reis, Sant'Ana and Mr. Guerra held the parts of the balloon.

The balloon became full of warm air and gas ready to catch fire!

We overheard many remarks about it:

"It won't go up!"

We had the impression that all were remembering their childhood...

Paulo Bueno Brandão didn't like the remark and replied:



Um "blue"? um samba? uma valsa? — o que é não importa mas, que é uma delícia, isto é!!!

Nesse momento ouviu-se um grito fortíssimo. Era a srta. Johy que assustara com o estampido de uma bomba jogada pelo Dr. Rocco.

Atenção! Chegou a hora! Lentamente o balão é transportado mais para o meio do jardim.

Na fisionomia dos presentes notava-se a ansiedade de vê-lo subir...

Um... dois... e... três... O Sr. Carioba deu o impulso necessário, dña. Penha o ajudou... e o balão subiu...

"O balão vai subindo..."

Vem caíndo a garça,

O céu é tão lindo

E a noite é tão boa...

Ouvi contarolarem esta inesquecível modinha e achei que desta vez estava errada, pois a noite estava notável e a célebre garça não tinha dado "o ar de sua graça".

Lá na sala ouve-se a orquestra executando uma melodia bellissima...

"What? My balloon won't go up? It never happened before and it won't happen tonight!"

"I have the impression that it will burn up before anything else happens", said Lt. Agripino.

"I guarantee you that this won't happen", said someone.

What was that? I heard somebody shouting! It was Johy, frightened by the explosion of a bomb Dr. Rocco threw at her.

Attention! The time has come! Slowly the balloon was taken to the middle of the garden.

One could easily see the anxious expressions of all.

One... Two... Three... Mr. Carioba gave it the necessary push aided by Mrs. Penha and the balloon departed...

Os densarinos não perdiam tempo... Na sala onde o jantar, com uns deliciosos quitutes, havia sido servido, viam-se ainda "rodinhas" alegres e animadas.

Dna. Alice Mendes da Silva foi a gentileza personificada e durante toda a noite a vimos rodeada pelas sras. Treff, Gill, Tucker, Saunders, Hall, Boultinghouse, Hoose e Thomas.

O aniversariante é dessas pessoas que, pelo seu fino trato cativam logo à primeira vista. Atendia a todos com a mesma solicitude, e, cercado sempre por muitos de seus amigos, foi o animador n.º 1 dessa agradável reunião.

O Brig. Armando de Souza e Mello Ararigboia, sr. Riddle, sr. e sra. major Parreiras Horta, sr. e sra. major Luiz Mendes da Silva, sr. e sra. cap. Merdes, sr. e sra. ten. Gonzaga, sr. e sra. Rui Braga, ten. Rocco, sr. e sra. Miller Carioba, também estiveram presentes.

A teoria do capitão Bueno Brandão era esta: — Ninguém pode ficar parado."

Os oficiais da Escola iam chegando e ele com aquela gentileza que lhe é peculiar logo "agarrava" um deles e (aqui que está a graça), sem o consultar levava-o à presença de uma das senhoritas presentes.

— "Não a conhece? Não tem importância!... Dansem, e, começarão a se conhecer."

— "Viva! O Josselin chegou... e de gravata "borboleta."

Pensei que ele não fosse gostar da brincadeira, mas qual o que!

"O salão vai subindo...
Vem caindo a garça,
O céu é tão lindo
E a noite é tão boa..."

I heard the tunes of this unforgettable song and thought that it was wrong for that night. It was beautiful and the famous fog had graciously disappeared.

Inside, I could hear the orchestra playing a beautiful tune...

Mrs. Alice Mendes da Silva possesses a wonderfully charming personality. The whole night she was surrounded by his extremely chivalrous manners. He worried about Hoose and Thomas.

The host was one of those persons that captured all by his extremely chivalrous manners. He worried about the welfare of all and animated the party. As the No. 1 in happiness, he encouraged all to have fun during that pleasant party.

Brig. Armando de Souza e Mello Ararigboia, Mr. Riddle, Mr. & Mrs. Major Parreiras Horta, Mr. & Mrs. Major Luiz Mendes da Silva, Mr. & Mrs. Capt. Merdes, Mr. & Mrs. Lt. Gonzaga, Mr. & Mrs. Rui Braga, Lt. Rocco, Mr. & Mrs. Miller Carioba, and innumerable other guests were present.



O feliz anfitrião e a srta. Any



Norte-americanos presentes: Marie e Ted Treff; Harry Gill; Mary e Larry Hull; Boultinghouse; Helen Hoose e sr. e sra. Thomas.

Enquanto isso os "blues" se sucediam. O Ten. Reis estava gostando, mas... (sempre o eterno mas...) Itala reclamava um sambinha bem carioca...

Lá fora, mesinhas cheinhas de coisas gostosas e concurridíssimas.

Em uma, os srs. Treff, Gill, Tucker, Saunder, Hall, B. House, Thomas Hoose e Lunnon.

Noutra alguns dos nossos oficiais: José, Sérgio, Carico, Paulo, Moisés, Marcondes (os dois, o Guilherme e o Armando)...

Ligia não parou um minuto. Quando não dançava cercava-nos de gentilezas.

"Happy birthday to you, happy birthday to you, happy birthday dear Colonel, happy birthday to you..."

As luzes foram fechadas e entre uma salva de palmas uma "única" velinha foi acesa em cima de um belíssimo bolo que, confesso, estava tentador.

— "Formule um desejo" — disse alguém.

Tenho certeza que também, cada um dos presentes formulou um desejo, o de que por muitos e muitos anos se repita esta data e que São João proporcione ao Cel. Mendes da Silva e sua Exma. família um "mundo" de felicidades.

Captain Bueno Brandão had an opinion and expressed it:

"No one was supposed to rest".

The officers of the School had no chances. The moment they entered the hall he "grabbed" them (that's where the fun was) and without consulting "him", or "her", took him to her.

"You don't know her? Why, that doesn't matter... Dance and you will."

"YYYYuuuuup! Josselin arrived... and with a "butterfly" tie..."

I thought he wouldn't like the joke, but he did!

Meanwhile one "blue" followed the other. Lt. Reis liked it, but... (always the eternal but...) Itala was dying to dance a swell "sambinha carioca"...

Outside the little tables full of delicious and tasty things to eat and see.

Pronto! A vela já foi apagada. Agora é só cortar o bolo...

— "Gostoso, não é, Sr. Ibrain?"

Ele nem me respondeu. Também, não havia tempo pois Johy o estava esperando para dançar uma rumba. E o par mais animado do salão saiu rodopiando...

Ninguém queria retirar-se. Um "esforçado" lembrou-nos: — "Amanhã é dia de batente!"...

Diante disso, as despedidas começaram a aparecer.

— "Até amanhã" ... "A festa esteve um sonho" ... "Gostei imensamente".

— "Muito obrigado, dona Alice" ... "Agradecido, Coronel..."

O claxon dos carros... Acenos de mãos... e um adeus à uma linda noite de São João.



Os tens. Arnaldo, Sirin, Walter, Miguel, Allegreti e o bom vinho que não faltou.

In one we saw Messers Treff, Gill, Tucker, Saunders, Hull, B. House, Thomas, Hoose and Lunnon.

In another some of our officers: Nosé, Sérgio, Carício, Paulo, Moisés, Marcondes (bouth of them, Guilherme and Armando)...

Ligia would't stop a minute. When she wasn't dancing she ws showing us kindresses.

"Happy birthday to you, happy birthday to you, happy birthday dear Colonel, happy birthday to you..."

The lights went off and in the middle of applauses a lonely candle was lit in the center of a huge beautiful cake which I confess, I was crazy to taste.

"Make a wish" — somebody said.

I am sure all present made a wish. They all wished many happy returns of the date and that all future Saint John's nights will bring to Lt. Cel. Mendes da Silva and his family a whole "world" of happiness.

"Look! The candle was blown. Now it only remains to cut the cake..."

"Wonderful, isn't it, Mr. Ibrain?"

He had no chance to answer. Johy was waiting to dance a rumba with him. And the gay couple started off circling and dancing...

No one wanted to leave. An "eager-beaver" reminded us: "Tomorrow is another day..."

So, some made up their minds and the departures began.

— "So long...", "The party was a dream...", "I enjoyed it very much..."

— "Thank you Mrs. Alice...", "Thank you Colonel..."

The cars bugling... Hands waving and a last goodbye to a beautiful Saint John's eve.

Contritos como bons cristãos, as "Estavianas" cumpriram o sagrado dever da Páscoa



UMA VERDADEIRA BOMBA ATÔMICA!

Verdadeira disputa pela E. T. Av.

Uma das possibilidades apresentadas

O GENEROSO OFERECIMENTO DO PREFEITO DE CAMPINAS PERMITIRIA A TRANSFERENCIA DA NOSSA ESCOLA PARA A LINDA "CIDADE DAS ANDORINHAS" — SE CONSTRUÍDO AO LADO DO FUTURO MAIOR AEROPORTO DA AMÉRICA DO SUL, O NOSSO ESTABELECIMENTO IMPORTARIA EM 250 MILHÕES DE CRUZEIROS.

A estupefaciente e esplêndida nova surgiu em nosso meio como verdadeira bomba atômica, tal a extraordinária sensação que causou a todos os numerosos componentes da



O Prefeito de Campinas, Dr. Joaquim de Castro Tibiriçá

"Família Etaviana": talvez fôsse maravilhosa realidade a mudança da Escola Técnica de Aviação para a progressista terra de Carlos Gomes, essa magnífica cidade de Campinas, tão cheia de tradições históricas e culturais. Não é de admirar que o fecundo e ilustre chefe do executivo Campineiro tivesse tido uma atitude tão nobre e patriótica, consubstanciada na gentilíssima doação de 60 alqueires de preciosa terra à E.T.Av.

THE TRANSFER OF OUR SCHOOL TO THE BEAUTIFUL "SWALLOW TOWN", MADE POSSIBLE BY THE GENEROUS OFFER OF THE MAYOR OF CAMPINAS — OUR ESTABLISHMENT MAY BE BUILT NEAR THE FUTURE GREATEST AIRPORT OF SOUTH AMERICA AND WILL COST 250 MILLION CRUZEIROS.

This news as flabbergasting and splendid as an atomic bomb arrived unexpectedly amongst us causing sensation and amazing comments amongst the many members of the "E.T.Av. family". The project of transferring the Technical Aviation School to the progressive land of Carlos Gomes, the magnificent town of Campinas full of historic and cultural traditions, seemed to be near a wonderful reality. However, it should not be a surprise that the Head of the executive staff of Campinas should have made such a noble and patriotic gesture of generously offering 600 acres of precious land to the School.



Everybody, without exception, applauded the present, as it arrived precisely at the right moment when all in the School were worried and anxious to solve the problem of expanding and increasing the School according to the old dreams of its Administrative Staff.

Presently, these problems as if touched by the magic wand, disappeared from the minds of this collectivity which vibrates and fights in this immense organization that has prepared many a leading boy to defend our Country. These problems seemed to be of difficult solution as they cover in survey many activities of our School. Our Establishment needs centralization due to the amount of annexes it now possesses. It perfectly understandable that with this centralization, the school would gain a remarkable economic progress. Notwithstanding, as an example, the difficult transportation and the distance between the main building and the 1st. Joint Instruction Group, located at Cumbicás.

Cont. na pág. 29

1º TEN.



A. VILLELA

1º GRUPO MIXTO DE INSTRUÇÃO



1º TEN.



P. AQUINO



MAJ. AV. A. C. PARREIRAS HORTA

2º TEN



TEIXEIRA JR

2º TEN.



PAULO NOVAES

2º TEN.



JOSSELIN DODD

2º TEN.



A. VISSOTO

2º TEN.



CUNHA BORBA



O DR. ROBERTO SIMONSEN AO INICIAR SEU DISCURSO:
 "A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO TRADUZ NO CAMPO DO ENSI-
 NO, UMA DAS MAIS PROVEITOSAS REALIZAÇÕES, LEVADAS A
 EFEITO NO PAÍS NESTES ULTIMOS TEMPOS."



SOB ESSAS DUAS E
 "ALTANEIRAS EM DIREÇÃO DO
 PUGILO DE JOVENS FAZ-NO
 PENSÁVEIS À CONSUMAÇÃO DO IDEAL QU
 ÇÃO, TRABALHO, ORDEM E TÉCNICA.



SR. FREDERICK SCHMUTZ
 QUE FALOU EM NOME DOS INSTRUTORES



SR. DR. ROBERTO SIMONSEN, F
 DO EST. S. PAULO; CEL. CRISTIANO KLINC
 MILTON DE FREITAS ALMEIDA, COMTE. D
 RA JOÃO CARLOS G. DA GRAÇA, CHEFE
 SÃO PAULO.

CENTRO



MÉDICO



CAP DR.
FERNANDO MARTINS MENDES



DR. GONZAGA



DR. RIBEIRO



DR. D'ANDRETTA



DR. RUY BRAGA



DR. AMARAL



DR. ROCCO

Homenagem ao

COMANDANTE DO 1º G.M.I.



MAJ. AV. A. C. PARREIRAS HORTA

CHEFE DO CENTRO MEDICO



GAR. MED. AER. DR. FERNANDO M. MENDES



TEN.
JOÃO M.



ADMINISTRAÇÃO CIVIL
DE

Comandante da E. T. Av.



CEL. AV. ENG.
MENDES DA SILVA

SUB-COMANDANTE



CAP. JOAQUIM B. BRANDÃO

SECRETARIO



1º TEN. AV. ARIOVALDO VILLELA



MILITAR DA ESCOLA TECNICA
AVIACÃO



TEN. DEL NERO



TEN. ALCÂNTARA



TEN. SOUZA REIS

O SUB-COMANDANTE DA "E.T. Av."



O Capitão Joaquim Bueno Brandão



TEN. MARTINHO



TEN. SPITZER



...EIRAS QUE SE ERGUEM
...NITO AZUL, ESTE GARBOSO
...NSAR NOS ELEMENTOS INDIS-
...NORTEIA: DISCIPLINA, VISÃO, COOPERA-



...DENTE DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS
...OFER, CHEFE DA CASA MILITAR; GAL.
...REGIÃO MILITAR; CAPT. DE MAR E GUER-
...COMISSÃO DE COMPRAS DA MARINHA EM



COMOVIDO AGRADEÇO A HONRA QUE NOS PROPORCI-
ONA O SR. DR. ROBERTO SIMONSEN, QUE AQUI SE ACHA
PARA CONHECER AS POSSIBILIDADES DO BRASIL DO FU-
TURO, BASEADAS NO APERFEIÇOAMENTO TÉCNICO AQUI
MINISTRADO.



WALTER AZEVEDO
REPRESENTANTE DOS GRADUANDOS



TEN. SERGIO



TEN. JEVERTZ



TEN. JOLY



TEN. ACCIOLY



TEN. MARQUES



TEN. MARCHI



TEN. PASCOAL



TEN. AGRIPINO



TEN. TAVARES



TEN. GONZAGA



TEN. ROOSEVELT



TEN. NOGUEIRA



TEN. RODRIGUES



TEN. J.M. FILHO



TEN. ALLEGRETI



TEN. OLIVEIRA



TEN. LAGOA



TEN. ROSSI



TEN. REIS



TEN. SANTANA



TEN. PERSIO



TEN. SAMPAIO



TEN. LAVIERI



TEN. DANTAS



TEN. LELLIS



TEN. PACHECO



TEN. LACERDA



TEN. MALUHY



TEN. FRONZI

TEN. PAIVA



TEN. BIFFI



TEN. BREYNE



TEN. COSTA



TEN. BASSIL



TEN. CHEDICK



TEN. MOYSES



TEN. MACHADO



TEN. AGUIAR



TEN. SÍLVIO



TEN. LANDULFO



TEN. SIRIN



TEN. RUNHA



TEN. JESSE



TEN. MIGUEL



TEN. CARVALHO



TEN. MACHADO JR.



TEN. NOSE

COISAS E COIZITAS DO BRASIL ATRAVÉS DOS ALUNOS DA E. T. Av.

Estava sentada em minha escrivaninha quando, repentinamente, fui assaltada por um grupo de alunos que ao mesmo tempo e desordenadamente começaram a fazer um "mundo" de perguntas. A princípio fiquei sem saber o que responder pois não entendia absolutamente nada do que queriam.

— Sou de Palmares...

— E o que eu tenho com isso? — respondi.

Um outro esperando ser mais feliz falou:

— Eu sou de Uberaba, o centro da pecuária brasileira...

Como não entendo nada de gado fiquei quieta. A seguir um outro aluno disse:

— E eu de Livramento...

Só me impressionei quando ouvi:

— Eu sou de Nova Veneza...

— Sorte sua, hein! Será que a cidade é tão bonita quanto o nome? Onde fica isso? Francamente, confesso que não sei.

Antes que me fosse dada a resposta, resolvi deixar de lado o serviço que estava fazendo e por minha conta tirar uns momentos de folga, e, talvez, que sabe (foi o que pensei com meus botões) arranjar alguma coisa interessante para a próxima edição do "Papel Pega-Mosca".

Lembrei-me então que há dias atrás em conversa com o amigo n.º 1 do nosso jornal, o célebre Maia, tinha lhe dito que seria bem interessante alunos de diversos lugares, contarem aos nossos leitores alguma coisa digna de despertar a atenção, sobre suas cidades, desenvolvimento da aeronáutica nas mesmas, suas "vidinhas" com "estavianos" e também algumas piadinhas para dar gosto ao caso.

Ah! o Maia já tinha me ajudado pois à minha frente estava um grupo de alunos.

Pedi para que falassem um por vez. Dêsse modo Avenir Cardoso, (al. 1.277) se expressou:

"Uberaba, minha terra natal, como todos sabem é uma das principais cidades do Triângulo Mineiro..."

A população é calculada em 50.000 habitantes, e o povo, em geral, é grande entusiasta da aviação. Possui um aeroclube civil bem aparelhado, e eu no momento me lembro com saudades que assisti, não há muito tempo, nessa linda cidade o batismo de um "Stinson", o "Pandá Calógeras".

Essa cidade muito deve ao ilustre prefeito dr. Lauro Fontoura, um dos grandes batalhadores que contribuem para o sucesso sempre crescente de Uberaba.

Nesse momento, olhei assustada para o Arthur Eloy Wanderley (al. 1.021) que ria a bom rir. Perguntei-lhe:

— Que alegria é essa, professor? Dá sempre?

— Não senhora, só de vez em quando... Ouvei falar em saudades e isso me trouxe recordações engraçadíssimas, é lógico. Aqui vai uma delas:

"Sou de um lugar pequenino, Palmares, é uma linda cidade no litoral de Pernambuco.

— "Como eu, lá todos crêm muito na aviação, porisso "não caíram das nuvens", quando na idade espalhou-se o boato que durante a inauguração da ponte Mauricio de Nassau, sobre o rio Capiberibe, de uma das janelas da Rua Aurora que é margeada pelo rio acima citado, um bri sairia voando.

I was sitting at my desk when, unexpectedly, I was surrounded by a group of students who talked at the same time and "bombed" me with a thousand questions. At first, I didn't know what to answer as I didn't understand what they wanted.

"I am from Palmares"...

"So what?" I answered.

Another one thought he would be smarter and said:

"I am from Uberaba, Brasil's great cattle center..."

As I don't know much about cattle I shut up. Then another student said:

"I am from Livramento"...

But I only started to be interested when I heard:

"I am from New Venice..."

"Lucky fellow! Is the town as beautiful as the name? Where is it? I confess that I don't know."

Before I had an answer, I resolved to leave my job, take a few minutes off (that's exactly what I thought) and try to get something interesting for the next issue of the "Fly Paper".

At that time things started to make sense to me. A few days ago talking to Maia (68) the paper's N.º 1 friend I told him that it would be interesting to have students of different parts of Brasil tell something worthy of their home town, its aviation development, their lives as E.T. Av. students and also some jokes to put some pep to it.

I now saw that Maia had helped me, as a group of students was in front of me.

I asked them to speak to me one by one. Thus, Avenir Cardoso, (1.277) said:

— "Uberaba, my hometown as everyone knows (or should know) is one of the principal towns of the Triangle of the Minas Gerais State..."

"It has 50,000 inhabitants and in general, my people are enthusiastic about aviation. It has a well equipped air-club which I can remember very well and I long for the days when I attended a ceremony of baptizing a "Stinson" the "Pandá Calógeras."

"Our town owes a lot to its Mayor "Dr. Lauro Fontoura" a great man who is always fighting for the betterment of Uberaba."

Astonished I looked at Arthur Eloy Wanderley (1.021) as I saw him laughing. I asked: "What's the joke, buddy? Or do you laugh without it?"

— "No Miss, only once in a while... When I hear of reminiscences I remember something very funny. Here it goes:

— "I am from the very little town of Pernambuco, Palmares, a beautiful town at the coast.

"As I do myself, everyone there believes very much in aviation. Thus they didn't "fall from the clouds" when a rumor was spread in the town during the inauguration of the Mauricio de Nassau bridge, on the Capiberibe river, a cow would take off and fly, from a window at the Aurora Street, at the borders of the said river.

— "Listen, Wanderley, this is really getting too far. You don't have to cverdo it" — said Amáral...

— "Shucks, do you think my grand@fathers would believe in such a thing as the "Hercules" with 750 passengers and necessary equipment and cargo to fly from Honolulu to Tôquio. Thus, my people at Palmares thought

— "Escute, Wanderley, você não acha que essa é um pouco forte? — interrompeu o Amaral...

— Você acha que seus avós acreditariam ao ouvir dizer que um "Hercules", com 750 passageiros, além da carga e aparelhamentos necessários, voaria de Honolulu a Tóquio sem fazer escala? Pois do mesmo modo o povo de Palmares não achou nada de mais que um boi levantasse vôo, e dessa maneira todos os moradores pagaram uma taxa estipulada com o direito de assistir na ponte que era o lugar de melhor visão e no momento oportuno de uma das janelas foi apresentado um balão em formato de boi que ganhou o espaço e saiu voando...

— Isso aconteceu no dia 1º de abril, ou na época das festas Joaninas?

— Não, é um caso verídico. São coisas de pessoas crentes na aviação. Mais uma coisa ainda, tenho orgulho em dizer que sou conterrâneo de Saveriano, um grande az da aviação, um dos melhores aviadores de vôo cego da Panair, morto recentemente, e de Douglas Costa Lima, tenente aviador que muito fez pela nossa F.A.B. E na esperança de seguir os passos desses heróis, é que deixei o longínquo nordeste para ser aluno da Escola Técnica de Aviação. Atualmente estou no Fundamental de Comunicações, E em segredo digo a senhorinha que tenho pretensão a Rádio Manutenção.

Nesse ponto via que a animação reinante na sala era grande, pois o Aldo Bortoluzzi (al. 810) que até o momento havia se conservado mero ouvinte, começou a dar o ar de sua graça.

— Eu sou de Nova Veneza, Santa Catarina, e estou cursando o Link Trainer. Pretendo, após terminar a especialidade, tirar o curso de piloto e servir como civil.

— E o gaúcho, não diz nada? — perguntei ao "cobrinha" da turma.

— Dizer eu posso, mas não sei se vão gostar. Meu nome é Osmar Amaral (al. 334), sou da Rádio Manutenção. Nasci no Rio Grande do Sul, na cidade do Livramento e escapei de ser Uruguaio por uma avenida, pois é ela a divisa da cidade de Rivera (Uruguai) e o meu torrão. Agora tenho uma coisa a contar: Durante um intervalo, outro dia, cada um expunha seus belos planos para o futuro. Todos tinham dado um aparte, só o Maia continuava impassível. Jezierossoky (355) então perguntou: E você, Maia, o que pretende fazer depois de sair da Escola? — "Eu...? Eu vou deixar crescer o bigode". (vaidoso, hein?!)

— Ai chegou a minha vez de fazer a mesma pergunta ao Papai. Ele pensou e respondeu: "Minha maior aspiração quando sair da Escola é morar no saudável bairro das Perdizes". —

— Será que ele vai encontrar casa? — perguntei.

— Ah... encontra sim... Ele ganhou uma de presente...

E o Amaral continuou...

— Nossa turma é mesmo estudiosa... Imagine só que o Oliveira (339) anda em plena avenida S. João com os livros em baixo do braço, e chegou ao cúmulo de outro dia, quando foi ao cinema comigo, levantou no meio da projeção e disse: "Esse cinema é uma "droga", não passa nada sobre o Rádio".

— Muito bem! assim é que devem ser todos os alunos da Escola Técnica de Aviação.

Mal terminara de falar, ouvimos um toque de corneta e imediatamente o Amaral saiu correndo.

Não entendi muito bem. Mas meus caros leitores sou obrigada a parar por aqui pois os nossos quatro amigos despediram-se em uma algazarra doida, dizendo que iam almoçar e voltariam o mais breve possível acompanhados de outros colegas de diferentes Estados para continuarem a nos deliciar com essas coisas e coisinhas de nossos alunos, nossa Escola e nossos Estados irmãos.

nothing of a "Dying cow". Everyone paid to see it from the bridge, the best place, and waited patiently. At the given time a beautiful balloon, shaped as a cow, took off from a window and flew...

— "This happened on the 1st of April or at the beginning of the June traditional party season, no?"

— "No, it's the truth. This happens always to the ones who believe too much in aviation. One more thing I am proud of is being from the same town as Saveriano, famous aviation ace and one of the best Panair's blind flight pilots, recently deceased, and of Douglas Costa Lima, a Lieutenant who has done much for the B.A.F.. Hoping to follow the steps of these heroes I left the far away North to be an E.T.Av. student. I am now in the Basic Communication Course. May I tell you a secret Miss? I have also hoped to take the Radio Maintenance Course."

The boys started to get hot and Aldo Bortoluzzi (810) who, up to that time had kept silent, started to show that he also could tell things.

— "I am from New Venice at Santa Catarina. I am taking the Link Trainer course. I intend to become a pilot and work as a civilian when I finish my course".

— "And the "gaucho" has nothing to say? I asked to the "poisonous" one of the gang.

— "Sure, I can tell you much, but I don't know if you will like it. My name is Osmar Amaral (1334). I am in Radio Maintenance Dept. I was born in Rio Grande do Sul at Livramento. You know, by one Avenue I escaped to be a Uruguian instead of a Brazilian! My hometown divides Uruguai and Brasil. An avenue separates the two countries.

— "Listen, I have something to tell you. During the rest period the other day we were all making plans for the future Everyone said something but Maia. He listened. Jezierossoky (355) asked: — "And you Maia, what do you intend to do when you leave the School?"

— "I? I am going to raise a mustache". (Conceited guy, huh???)

My turn came back, and I asked "Daddy". He thought and said — "My greatest aspiration when I leave the School is to live in the Perdizes district".

— "What makes you think you'll get a house? I asked.

— "Sure he'll get it... Some one gave him one as a present..."

Amaral continued...

— "Our group studies very hard... Just imagine Oliveira (339) at times off walking up and down São João Avenue with books under his arms. The other day (that did it) we went to a show. In the middle of the film he walked out and said: — "This cinema is no good, it doesn't show, anything about Radio!..."

— "Wonderful! That's how all E.T.Av. students should be."

I didn't finish my phrase and I heard the bugle. I don't know why Amaral disappeared.

I didn't understand it. But my dear readers I have to finish because my boys said good-bye to me in a great hurry and noise, saying that they were going to lunch and would return someday, with other colleagues of the different States to continue to give us the pleasure of knowing something about the big and little things of our students, our School and our brother States.

A NOVA DIRETORIA DA S. A. E. T. A.

(Al. 736 — Adival Vale)

Sob o ambiente um tanto sentimental poderíamos dizer, como todo aquele criado por uma despedida, a Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação (S. A. E. T. A.) reuniu-se às 20:15 horas do dia 3 do corrente mês, pela despedida de seu presidente, a isso obrigado por ter concluído o seu curso.

É mais um de seus dedicados e perseverantes presidentes que, depois de ter desempenhado admiravelmente a árdua tarefa de que fora incumbido, passa as rédeas da direção, que exige um pulso de ferro, a outro que certamente estará à altura de tão alto encargo tão capaz como seu antecessor, para vencer todo e qualquer obstáculo que acaso surja.

O al. 459, Florivaldo Gomes, cujos dotes intelectuais e morais já bem conhecidos de nós dispensam comentários, conhecedor de seus deveres, abnegado, cujo conceito na Escola não poderia ser melhor, acaba de deixar a presidência da S. A. E. T. Av., após um longo período de assídua labuta por um princípio que enobrece — trabalhar espontaneamente pela coletividade.

Inúmeros foram os benefícios que dele recebimos; incontáveis foram também os esforços empregados junto ao Comando desta Escola, por esse acentuado dirigente e seus eficientes auxiliares a fim de beneficiar cada vez mais a nossa Sociedade e a todos os colegas por intermédio dela, dando-lhes horas de distrações, promovendo festividades, excursões, "shows", entre os quais se destacaram os da "Série S. A. E. T. Av.", que, com tanto brilhantismo foram realizados, graças à preciosa cooperação dos nossos amigos artistas das Emissoras Record, Tupi, Cultura, América e muitas outras que acederam generosamente a nossos convites, deliciando-nos com seus artistas e colaboração em geral para maior brilho destas festinhas tão apreciadas por nós, os Etavianos.

Agora novamente esta mesma S. A. E. T. Av. se reúne e elige sua nova diretoria e a empossa. Cabe a responsabilidade da presidência ao nosso estimado colega, e ex-1.º tesoureiro, José Wilson de Araujo (373). Rapaz competente,

dotado de ótimos costumes, relevantes, que fizeram jus ao cargo que lhe foi confiado. Ao mesmo tempo, o Al. 75 — João B. da Rocha é empossado como Chefe do Conselho Deliberativo, em virtude dos serviços prestados na tesouraria; o Al. 1002 — Luiz Schifini nas funções de 1.º Tesoureiro.

Em seguida, preenchendo as demais vagas existentes, o Chefe do Conselho inclui como membros da Diretoria os Als. n.ºs. Luiz G. Arruda 705, Ademir Moura 772, Toviato Galvão 1131 e Jerônimo Monêa, ficando assim constituída a nova diretoria da S. A. E. T. Av.:

Presidente — 737 — José Wilson de Araujo
Vice-Presidente — 736 — Adival Vale
1.º Secretário — 920 — Paschoal Cazorla
2.º Secretário — 703 — Tarcilio Fontolan
1.º Tesoureiro — 1092 — Luiz Schifini
Chefe do Conselho — 75 — João B. da Rocha
Conselheiro — 591 — Antonio Alves
Conselheiro — 926 — Darcy S. Senff

Diretor de Esportes — 1005 — Milton Schivitaro
Diretor de Propaganda — 704 — Walter de A. Campos
Auxiliar Dir. Propg. — 923 — Tito L. de Sant'Ana
A cerimônia da posse da nova diretoria da S. A. E. T. Av. foi presidida pelo representante do Comando da Escola 2.º Ten. Sylvio Bonoldi.

A modéstia do autor da notícia fê-lo conservar-se em silêncio quanto à vice-presidência. Nós porém, que não bem o conhecemos, tomamos a liberdade de acrescentar que ele é realmente uma pessoa merecedora de toda a confiança para qualquer encargo cujo desempenho exija capacidade, esforço e principalmente boa vontade, a mincheias. Como colaborador assíduo do Pega-Mosca ele já demonstrou do que é capaz e nós cumprimentamos a nova diretoria da S. A. E. T. A. pela ótima escolha.

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

- Licença do Pai ou Tutor, si o candidato for menor de 18 anos;
- Atestado de boa conduta passado por autoridade policial ou por dois Oficiais das Forças Armadas;
- Declaração do Pai ou Tutor, provando que o candidato é solteiro e não constitui arrimo de família;
- Requerimento dirigido ao Sr. Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E.T. Av., solicitando inscrição.

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

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



Mr. Beaman



Mr. Entress



Miss La Munyan



Miss Thornton



Mr. Raine



Mr. Farwell

OKLAHOMA «POW WOW»



As últimas de casa...

Um dos maiores grupos de Instrutores Norte-Americanos aqui na E.T.A.V. e provenientes do mesmo estado é o de Oklahoma. Há poucos dias alguns desses "Okies" tiveram uma festa típica de sua terra distante, no novo Hotel S. Paulo. Catorze "Okies" e alguns íntimos amigos reuniram-se no bar, à maneira tipicamente "Oklahomiana" e em seguida todos passaram momentos agradáveis num jantar na Caverna Paulista.

A atração dessa agradável festa foi um exemplar de um dos últimos jornais da cidade de Oklahoma. Will Rogers, famoso cidadão de Oklahoma, disse: "Tudo quanto sei é o que li nos jornais" — e quando o último carregamento de jornais de Oklahoma chega os "Okies" que aqui estão o agarram e dessa maneira ficam ao par do que aconteceu cinco semanas antes na "Main Street".

No clichê vemos, da esquerda para a direita, lendo o jornal de sua cidade natal, Doris McCarty, de Oklahoma City, Dorothy Goggin, Tulsa, Joe Tucker, que se encontrava antes em Norman, Maysel Fuller, em El Paso, Frances Coughlin, Sra. J. Tucker que serviu em Norman como enfermeira na Marinha, Essie Barrett, Dougherty, William Swettman, New York, Jean Hixson, Tahlequah e Arthur Carpenter na Flórida.

Outros "Oklahomans" da Escola Técnica de Aviação que não se encontravam no agradável jantar são: William Clews, Sr. e Sra. Harvey Davis, Kay Amis e Rosemary Draughon.

One of the largest state groups among the North American personnel at E.T.A.V. is the Oklahoma group. Recently several of these "Okies" had a typical Oklahoma "pow wow" at the new São Paulo Hotel. Fourteen "Okies" either by birth, preference or as friends of Oklahoma gathered at the bar, in true Okie fashion, and later adjoined to the Caverna Paulista for dinner.

The "pièce de resistance" of the dinner party was a recent Oklahoma City newspaper. Will Rogers, a famous Oklahoman, said "All I know is what I read in the papers" and when the latest shipment of Oklahoma newspapers arrives the local Okies catch up on what happened five weeks earlier on Main Street.

Reading the home town papers from left to right are Doris McCarty, Oklahoma City, Dorothy Goggin, Tulsa, Joe Tucker, formerly stationed at Norman, Maysel Fuller, El Paso, Texas, Frances Coughlin, Tulsa, Mrs. J. Tucker, stationed at Norman as a navy nurse, Essie Barrett, Dougherty, William Swettman, New York, Jean Hixson, Tahlequah, and Arthur Carpenter, Florida.

Other Oklahomans at Escola Técnica de Aviação who were unable to attend the dinner are: William Clews, Mr. and Mrs. Harvey Davis, Kay Amis, and Rosemary Draughon.



Mr. Taek



Mr. Hay



Miss Kreft



Miss Crane



Mr. Boyd



Mr. Johnston

Conclusão da pág. 18

Todos aplaudiram sem reservas aquêlle presente, que vinha precisamente numa hora de grandes e justificadas apreensões para toda a Escola, inibida que se acha de projectar-se e expandir-se de acôrdo com o velho sonho dos seus idealizadores e dirigentes.

Nesse instante, essas apreensões, como que tocadas por mágica varinha, pareciam ter desaparecido do pensamento de colectividade que palpita e luta dentro do imenso organismo que tantos homens tem tornado aptos para a defesa da Pátria, óbices verdadeiramente intransponíveis e que abrangem vários sectores de actividade da nossa Escola. Possuindo numerosos anexos, separados por longas distâncias, ressentem-se o nosso Estabelecimento, indubitavelmente, da centralização necessária que lhe daria um surto de progresso económico fora do comum. Além da distância pensa que constitui a ligação, por exemplo, da sede da rua Visconde de Parnaíba ao setor do 1.º G. M. I. em Cumbica, aos alojamentos espalhados pelo bairro, ou ainda os do bairro do Ipiranga; há também a considerar a dificuldade que dia a dia se torna pior no tocante aos veículos motorizados de transportes, destinados às respectivas ligações. A situação no refeitório dos alunos tornou-se crítica. Não há absolutamente espaço e o mesmo problema se repete quanto ao refeitório dos oficiais e funcionários. Constatam-se, por outro lado, a necessidade de expansão das diferentes especialidades a que se dedicam os alunos da nossa Escola, cujos pavilhões e salas de aulas, lamentavelmente exíguos e sem o conforto necessário, com o correr do tempo, mais e mais se tornam inapropriados para o fim a que foram destinados.

UM GESTO MAGNANIMO QUE PASSARA A HISTÓRIA

Quando os estudiosos e historiadores patrióticos se lembrarem de escrever a evolução da aeronáutica brasileira em tôdas as suas fases estruturais, pela grandeza de seu gesto e significação eminentemente patriótica, terão de se deter ante as figuras de singular merecimento do illustre Prefeito Municipal de Campinas, Dr. Joaquim de Castro Tibiriçá e o operoso veterano da aviação civil e Presidente do Aéroclub de aquella cidade, Dr. Manoel Alexandre Marcondes Machado Filho. Incentivado pelo Dr. Marcondes Filho, a distinta figura de homem público talhada para as mais elevadas investidas, o governador da "Princesa d'Oeste" veio ao encontro das mais caras aspirações de toda a colectividade Etaviana, num dia de grande festa e alegria em nossa casa, 24 de junho de 1946, data do aniversário de nosso Comandante que, melhor presente, não poderia desejar, tornando-se um cavalheiro particularmente digno do nosso apreço e da nossa estima.

CONDIÇÕES TOPOGRÁFICAS E CLIMÁTICAS DE CAMPINAS

Merecem um capítulo à parte as magníficas perspectivas que representam para o futuro da Aeronáutica do Brasil, na contribuição valerosa e idealista da E. T. Av., as condições climáticas da cidade de Campinas.

Dotada de extensas planícies e servida por um clima que conserva a visibilidade e a atmosfera límpida e serena, a linda Campinas está, portanto, em condições ideais para o importante e alevantado empreendimento.

Céu perennemente azul, sem nevoeiros e outros inimigos da aviação, Campinas é um verdadeiro oasis destinado a

the barracks spread all over this district, and also the Ipiranga annexes. The situation at the students Mess Hall has reached a peak. There is absolutely no space as well as in the officers and employees' Mess. At the other hand there is a pressing need for expanding the different specialities of our students such as the class rooms and working shops which are regrettably crowded and comfortless and are becoming unfitted for their purpose.

A GENEROUS GESTURE THAT WILL BE HISTORIC

When the history of the Brazilian aviation will be written by the studious men of our country, a magnificent gesture, due to its evidently patriotic significance, will be written about the worthy and singular figure of the illustrious Mayor of Campinas, Dr. Joaquim de Castro Tibiriçá and of the hard working civil aviation veteran and President of that town's airclub, Dr. Manoel Alexandre Marcondes Machado Filho. Encouraged by Dr. Marcondes Filho, the leader and beloved public man, governor of the "West Princess" swept forward to meet the dream and aspiration of the E. T. Av. family on a day of intense gaiety and happiness June, 24, 1946 the birthday of our Commander, who could possibly not wish for a nicer present than this land.

TOPOGRAPHIC AND CLIMATIC CONDITIONS AT CAMPINAS

A special chapter should be written concerning the remarkably good future of Aviation in Brasil with the contribution of the idealistic location for E. T. Av., and the wonderful climatic conditions of Campinas.

A permanently blue sky, without fog and other aviation enemies, Campinas is an oasis destined to lessen the thirst for knowledge in which some thousand future brilliant boys will fight with idealism serving the Brazilian aviation.

The future E. T. Av. at Campinas will be located besides the future international airport of Vila Copos, which will be the biggest and most complete airport of South America, and the construction of the project will cost 250 million cruzeiros.

At last, but not least, we also want to congratulate those two tireless fighters who foresaw the large horizons of military, commercial and civil aviation amongst us and who did not hesitate to help us: Dr. Joaquim de Castro Tibiriçá and Dr. Marcondes Machado Filho.

abrandar a sede de saber em que se debatem alguns milhares de jovens futuros e idealistas a serviço da aviação do Brasil.

A futura Escola Técnica de Aviação em Campinas seria situada ao lado do futuro aeroporto internacional de Vila Copos, que será o maior e mais completo da América do Sul, devendo as obras da sua construção importar em 250 milhões de cruzeiros.

Resta-nos ainda manifestar o nosso júbilo e congratularmo-nos com esses dois insubornáveis batalhadores, que souberam ver os horizontes largos da aviação militar, comercial e civil entre nós, e não exitaram em se prontificar a nos auxiliar: o Dr. Joaquim de Castro Tibiriçá, e o Dr. Marcondes Machado Filho.

"COMO EU VEJO SÃO PAULO"

Padilha (al. 651)

Desde há um ano, quando aqui cheguei, que ouço os colegas ressentirem a falta de divertimentos, recantos pitorescos, praias e outros pontos apropriados para passeios domingueiros, aqui nesta grande e importante cidade que é São Paulo.

Foram muitos os nossos colegas, que aqui chegaram, estudaram, formaram-se, partindo para as mais diversas partes do Brasil, sem poder dizer da cidade de São Paulo o que realmente ela é.

Para o aluno que vem do norte ou do sul, São Paulo nunca é a cidade que ele pensava, nunca faz jós ao "cartaz" que tão merecidamente mantém em todos os recantos do Brasil.

Mas, há um grande erro que é preciso ser corrigido: o primeiro passo para este foi dado, satisfatoriamente, no último domingo.

Agora, o meu colega que nos sábados à tarde vai ao Correio Geral enviar algumas cartas para a família e amigos distantes, passeia um pouco pelas ruas do centro para matar o tempo e na hora do jantar volta para a Escola, vai ter oportunidade de conhecer melhor São Paulo.

Agora, o meu colega que nos domingos assiste a missa, vai ao "famoso" Piratininga ou outro qualquer cinema na Cinelândia, volta para encontrar a sua garota e chega calmamente na Escola antes das 10 horas, vai saber "o que São Paulo tem."

Na realidade, é este o programa para o "fim de semana" da maior parte dos alunos cujas famílias não moram em São Paulo e vivem de outras cidades do Brasil, onde eles tinham o seu meio social, seus parentes e amigos, coisas de que a nossa situação de militar e estranhos à cidade, nos priva.

Domingo passado, graças à iniciativa dos tenentes

Reis e Botto, duas esquadilhas da Escola foram em excursão a Interlagos.

É verdade que aquela pitoresca praia artificial já era conhecida de muitos; foram porém muito conhecê-la só domingo.

Jogou-se voleibol e futebol; realizaram-se corridas e depois de um ótimo mergulho nas águas calmas, curvamos o toque de corneta, a que todos acorreram quasi que instantaneamente: rancho.

Divertimo-nos mais umas horas e então voltavamos satisfeitos quando nos foi proporcionada uma vista d'olhos na represa de Santo Amaro.

Nossa satisfação era completa quando ao chegarmos à Escola, o tenente Reis assim se expressou: — "A disciplina foi ótima e exemplar o comportamento, ficando deste modo certa a realização de próximos passeios, com a nossa e outras esquadilhas".

E, nós ficamos ainda mais satisfeitos, pois o nosso comportamento, foi suficiente para proporcionar aos nossos colegas, agradáveis passeios, além de poder melhorar entre todos o conceito da nossa São Paulo.

Interlagos foi o início das excursões, porém teremos muitos pontos que merecem um passeio, como o Parque da Água Branca, o Eldorado, o Orquidário do Estado, o Butantan (apesar das cobras) e o Pico Jaraguá.

Quando conhecermos todos os arredores de São Paulo, teremos as cidades vizinhas, algumas das quais são lindas como Campinas, Santos, São Roque e Jundiaí.

Portanto, esperamos que todos os colegas saibam proceder como procederam domingo os rapazes da 11.ª e da "Velha Quarta" para que tenhamos sempre um agradável domingo, bem como possamos descobrir aquilo que poucos entre nós sabem — "O que é que São Paulo tem".



1.º Plano — Cyro Nunes Martins (1914) de Cruz Alta, Rio Grande do Sul; Salvador Bató (1908) de Cruz Alta, Rio Grande do Sul; Altaires da Silva (1877) de Uruguaiana, Rio Grande do Sul; Kid Sovat (1875) do Distrito Federal; Ady Candemil (1882) de Imaruí, Sta. Catarina; Julio Leventhal (1879) de Porto Alegre, Rio Grande do Sul.

2.º Plano — Alcides Martins (1913) de Lorena, S. Paulo; Evandro Doria Vieira (1912) de Araguari, Sta. Catarina; Carlos Darey Schuch (1881) de Porto Alegre, Rio Grande do Sul; Renato Szalinsky (1915) de Curitiba, Paraná; Hello Sansone (1884) de Sta. Maria, Rio Grande do Sul; Domingos Sasso (1878) de Sto. Angelo, Rio Grande do Sul.



O GAUCHO NO RANCHO.



Miss Lowery



Mr. DiAddario



Miss Steele

Instrumentos de Bordo

Bassim (735)

Depois de termos passados pelo "clássico" tempo de recrutar, cursarmos o Curso Básico, onde aprendemos e nos familiarizamos com o uso correto de todas as ferramentas, em: motores, instalações elétricas, fabricação de pequenas peças, etc.

Depois deste período de úteis ensinamentos básicos, que nos servirão no futuro, fomos classificados para cursar a Especialidade de "Instrumentos de bordo".

Nossa turma composta de cinco alunos: (735) Bassim, (704) Walter, (737) Paris, (716) Santos e (673) Vieira, está no Departamento de Instrumentos, a fim de aprender os mais complexos instrumentos de navegação aérea.

O nosso departamento dispõe de técnicos competantíssimos, supervisionados pelo Sr. Ferguson, com uma aparelhagem moderna e perfeita, como sejam: testadores, manômetros, de mercúrio, água e óleo, câmaras de vácuo e mais uma infinidade de aparelhos indispensáveis à nossa completa aprendizagem, nos proporciona um estudo perfeito e minucioso dos mais sensíveis instrumentos, como os que seguem: altímetros piloto-automático, taquímetros, indicadores de subida e descida, bússolas, magnéticas, enfim tudo necessário às aeronaves tanto militares como comerciais.

Este curso tem a duração de 30 semanas e está dividido em 6 fases a saber:

- | | | |
|----------|-------------|-----------------------------|
| 1.ª fase | — 6 semanas | — Mecânica básica |
| 2.ª fase | — " " | — Instrumentos mecânicos |
| 3.ª fase | — " " | — Instrumentos elétricos |
| 4.ª fase | — " " | — " elétricos e giroscópios |
| 5.ª fase | — " " | — Instrumentos giroscópios |
| 6.ª fase | — 2 " | — Manutenção no campo. |

Na 1.ª fase tivemos, nas três primeiras semanas, o tão estimado instrutor, sr. Hamrich, atualmente nos E.E.U.U. com ele aprendemos todos os cuidados especiais e precauções para

podermos apearar com todo o material com segurança e precisão e desenvolvemos nossas habilidades, fazendo peças de precisão, pivôs, de 7 milésimos de polegada, etc.

A seguir temos como instrutora Miss Fuller, mas que por suas maneiras amáveis, já captou muita simpatia e prestígio, entre nós. A ela devemos o nosso sucesso sempre crescente, pois com sua experiência e habilidade nos guiou primeiros passos, para que pudéssemos transpor os vários obstáculos e dificuldades, encontrados por todos os principiantes.

Estudamos nesta fase: manômetro de óleo, combustível do degelador, medidores de pressão, termômetros de pressão de vapor, indicador de sucção, etc.

Já bastante ambientados e com mais experiência, passamos para a 2.ª fase, sob a orientação da instrutora, Miss Wightton que logo de início nos cativou pelo seu modo delicado e expressivo em ensinar.

Nesta fase os instrumentos são mais delicados e sensíveis como: Indicadores de velocidade aerodinâmica, velocímetros, bússolas magnéticas, taquímetros cronométricos, altímetros, velocidade de subida e descida.

Estes instrumentos, como os demais, requerem uma atenção toda especial, pois são delicadíssimos e precisam ser bem calibrados, para darem uma marcação certa.

Estamos na 3.ª fase — instrumentos elétricos. Temos como instrutora a hábil e delicada, Srta. Gillentine, que nos tem proporcionado aulas explícitas sobre: voltímetros, amperímetros, termômetros elétricos, taquímetros, etc.

Estamos estudando com afinco e dedicação, para podermos chegar ao fim do curso com o mais completo êxito.

Restam ainda algumas semanas de estudos para alcançarmos o nosso objetivo, que é servir ativamente à F.A.B. para o engrandecimento da nossa querida pátria, este vasto e grandioso Brasil.

Não é pequena a responsabilidade que nos cabe, pois qualquer descuido, poderá ter consequências fatais.



O major Afonso Celso Parreira Horta, Cmte. do 1-GMI e seus oficiais em Cumbica



O P-40 em vôo

C
A
R
T
A

"Respondo à tua carta de outro dia,
Que me chegou às mãos ontem cedinho
Tu não fazes idéia da alegria
Que ela me deu. Abri-a com carinho

E li depressa as páginas. Havia
Tantas notícias..." Esse bilhete
Que à minha amada eu escrevi, dizia
Das coisas mais banais que em meu caminho

Encontro: um meu passeio, o meu estudo,
Livros que li ou que comprei, e tudo
O que acontece sempre, o dia inteiro

E as frases todas que eu quisera tanto
Mandar, as amorosas, no entretanto
Ficaram sufocadas no tinteiro.

Waldir Ribeiro de Val
(Al. 2245 — 7ª Esq.)

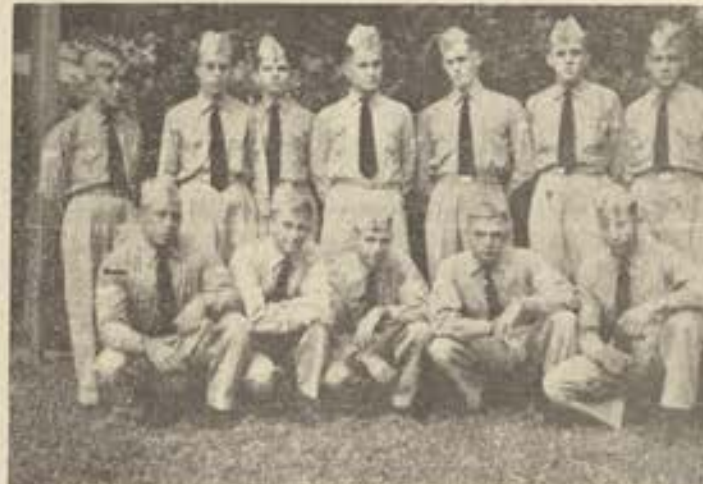
B
A
N
A
L

CALOUROS



1.º Plano — Gustavo Fuok (1916) de Paulo de Freltas, Paraná; Mario Ribeiro Basto (1933) de Parnaíba, Piauí; Elpidio Forte (1936) de Botucatu, S. Paulo; Jaime Souza (1937) de Carolina, Maranhão; Milton G. Rodrigues do Prado (1934) de Araçatuba, S. Paulo; Jorge Nunes (1910) de Mofra, Sta. Catarina.

2.º Plano — Luiz Gonzaga Bonvicine (1918) de Cassia, Minas Gerais; Americo Corral (1935) de S. Paulo, Capital; Itamy Torquillo (1932) de Tomazine, Rio de Janeiro; Edward Rodrigues dos Santos (1872) de S. Paulo, Capital; José de Arimatéia Abreu (1909) de Caxias, Maranhão; Isaie Schillkrei (1251); Antônio José de Carvalho (1920) de Sta. Branca, S. Paulo; Alberto Guilherme Meissner (1921) de Curitiba, Paraná.



A frente — Sebastião Felix (1956) de S. Geraldo, Minas Gerais; Khaled Geban Farbat (1955) de Lapa, Paraná; Amaury Floriano Portugal (1923) de Borda da Mata, Minas Gerais; Berto Morão de Vasconcelos (1961) de Luz, Minas Gerais; José Alves Campista (1950) de Campos, Rio de Janeiro.

Atrás — José Gama Santos (1988) de Guaratinguetã, S. Paulo; Valentino Merino (1943) de S. Caetano, S. Paulo; Glauco Hernando Delgado (1989) de Nova Cruz, Rio Grande do Norte; Dilson de Barros (1942) de S. Paulo, Capital; João Francisco de Aguiar Neto (1945) de S. Paulo, Capital; Pedro Bevilacqua (1940) de Ribeirão Preto, S. Paulo; Roy Ferreira Machado (1948) de Bragança, S. Paulo.

DOIS DE JUNHO

Helena Margarida Schlaepfer

Como balana não poderia deixar passar despercebido o dia "2 de Junho", para nós tão caro. Sendo a data magna da Bala (retirada das tropas portuguesas em 1823), é parte integrante da independência do Brasil. Não nos libertamos do jugo português somente com as palavras "INDEPENDENCIA OU MORTE" proferidas, a 7 de Setembro de 1822, à margem do regato Ipiranga, pelo príncipe D. Pedro, mas sim, por verdadeiras lutas, onde houve muitas mortes, para advir daí a independência. A Bala não se ficou indiferente ao destino do Brasil; sobre o seu solo derramou-se sangue e vários dos seus filhos sagraram-se heróis em holocausto ao ideal sempre sonhado por todos

aquêles que não têm mentalidade servil e amam a liberdade.

Maria Quitéria de Jesus Medeiros, bem jovem ainda, tomou o traje masculino, ou seja de soldado, para defender sua pátria contra a opressão dos que a vinham subjugando. O Cel. Lima e Silva, com bravura e devotamento, muito contribuiu para a nossa vitória. Soror Joana Angélica, à porta do seu convento, opôs-se à passagem dos portugueses, através o claustro do mesmo, declarando que por ali só passariam sobre o seu cadáver e resistiu até sucumbir. Muitos e muitos outros bravos, poderiam ainda ser citados; desejo, porém, apenas fazer lembrado o 2 de julho e a importância da Bala nas lutas pela nossa Independência.

TRANSFORMAÇÃO COMERCIAL DO NOVO FOTO AVIÃO A SER EMPREGADO EM VÔOS TRANSOCEÂNICOS

Uma das missões mais perigosas da II Guerra Mundial foi a designada para as unidades fotográficas. Voando acima de nuvens ou descendo rapidamente para níveis inferiores, os fotógrafos de voo enfrentavam a morte diária para obter fotografias necessárias para os Exércitos Aliados. Fotografar terreno inimigo, tropas, equipamento, instalações de metralhadoras e linhas vitais de suprimento com lentes de grande potência, para encontrar posições camufladas, era a tarefa diária dos fotógrafos de voo.

Essas missões aéreas eram levadas a efeito em todos os tipos de aviões de reconhecimento, geralmente de caça, sem armamento para aumentar a velocidade. Em geral, essas missões fotográficas eram realizadas com tipos de aviões de resistência, adaptados e dotados do equipamento especial necessário. Dos resultados obtidos nestas diversas missões fotográficas, a fotografia aérea para reconhecimento militares, tornou-se uma especialidade reconhecida de tática de guerra aérea. Esta guerra proporcionou grande



experiência, resultando em necessidades especializadas da Força Aérea dos E.U., acumulando para o objetivo de um novo avião fotográfico denominado XF-12, projetado principalmente para servir a estas missões de finalidades especiais. Este novo avião fotográfico XF-12, foi projetado e construído com a alta performance de um avião de caça mas com a velocidade, e o alcance de observação e altitude de um avião grande.

O novo avião é um "laboratório voador" com equipamento completo de rádio e radar. Tem uma câmara escura para carregar o filme e o compartimento das bombas carregará 18 bombas luminosas para as missões fotográficas noturnas.

O projeto do XF-12 não foi um trabalho de empreendimento rápido, mas o resultado de mais de dois anos de projetos e desenvolvimento cuidadosos. A existência do XF-12 como um avião de experiências para trabalhos fotográficos especializados foi anunciada poucas semanas antes da prova de voo, em princípios de 1946. Projetado pela Aviação da República, por ordens especiais do "Air Materiel Command", o segundo XF-12 está agora sendo construído e logo fará o voo de prova.

Como o XF-12 foi especialmente construído para prolongadas operações de cartografia a grandes altitudes, é dotado de várias características especiais. A capacidade de seus tanques de combustível é de mais de 5000 galões, o que lhe proporciona um raio de ação de pelo menos 4500 milhas. O XF-12 é projetado para selecionar a altitude mais desejável para as operações de cartografia fotográfica, mas tem um teto prático de 40,000 pés e a esta altitude ele pode voar acima das condições violentas de tempo. Como todos os aviões fotográficos, ele não levará armamento.

Este avião singular é equipado com três estações fotográficas, sendo uma vertical, outra, fenda vertical e a última tri-metrogon. A estação tri-metrogon consiste de três câmeras em linha. A central tira uma fotografia vertical do terreno abaixo e as duas câmeras laterais tiram fotografias oblíquas. No produto final as três imagens impressas, formam uma fotografia completa da área coberta

One of the most dangerous missions of World War II was that assigned to the photographic units. Flying high above the clouds or swooping to low levels, the flying cameramen faced death every day to obtain necessary photographs for the Allied Armies. Photographing enemy terrain, troops, equipment, gun installations, and vital supply lines with powerful lenses to ferret out camouflaged positions, were everyday assignments of the photo flyers.

These aerial missions were flown in all types of reconnaissance planes, often fighters stripped of armament to increase speed. In general, such photographic missions were accomplished with existing airplane types adapted and fitted with the special equipment required. From the results gained on these many photographic missions, aerial photography for military reconnaissance has become a recognized specialty of tactical aerial warfare. This war has provided greater experience, resulting in specialized needs of the U.S. Air Force accumulating toward the goal of a new photographic plane, called the XF-12, primarily designed to



fit these special purpose missions. This new plane is a flying laboratory with complete radio and radar equipment. A darkroom for loading film is included and the bomb bay will carry 18 flash bombs for night photographic missions.

The XF-12 was not a quick design job but was the result of more than two years of careful planning and development. The existence of the XF-12 as an experimental craft for specialized photographic duties, was announced a few weeks before it was tested in flight early in 1946. Designed by Republic Aviation by special orders from the Air Materiel Command, the second XF-12 is now under construction and will be test flown soon.

Since the XF-12 was expressly built for sustained mapping operation at high altitudes it contains many special features. Its built-in fuel capacity of more than 5000 gallons will give it a range of at least 4500 miles. The XF-12 is designed to select the altitude most desirable for photographic mapping operations but it has a service ceiling of 40,000 feet and at this altitude it can fly above violent weather conditions. Like all photographic planes it will not carry armament.

This unique craft is equipped with three camera stations, having one vertical, one split vertical and one trimetrogon station. The trimetrogon station consists of three cameras in a row — the center one takes a vertical photograph of the terrain below and the two side cameras take oblique photographs. In the finished product, the three overlapping images form a complete photograph of the area covered by the plane: from horizon to horizon. At an altitude of 40,000 feet this area would be approximately 180 miles on each side of the plane.

The XF-12 is slightly smaller than the B-29 and its cigar-shaped, semimonocoque fuselage is 98 feet and 9 inches long. It has a wing span of 129 feet and 2 inches and the height of the vertical stabilizer is almost 30 feet, and the fully pressurized cabin has an interior volume of 3700 cubic feet.

pelo avião de horizonte a horizonte. A uma altitude de 40.000 pés, esta área teria aproximadamente uma amplitude de 180 milhas em cada lado do avião.

O XF-12 é um pouco menor que o B-29 e sua fuselagem semimonocóica em forma de charuto tem 98 pés e 9 polegadas de comprimento. Tem uma envergadura de asa de 129 pés e 2 polegadas e a altura do estabilizador vertical é de de quasi 30 pés, e sua cabine de pressão tem um volume interior de 3700 pés cúbicos.

Sua velocidade de mais de 450 mph a uma altitude de 40.000 pés, é comparável à velocidade de um avião de caça. Este alcance de velocidade é obtido empregando-se quatro motores "Wasp Major", fabricado pela "Pratt & Whitney". Estes motores radiais têm dois turbo-compressores "General Electric" em cada nacelle do motor, e dirigindo-se os gases queimados comprimidos, de cada motor, para uma abertura de descarga na cauda da nacelle do motor, obtém-se um jato de tração que atinge 200 H.P. por motor. A República garantiu uma velocidade de cruzeiro de 400 mph a 40.000 pés, velocidade essa que excede longe a de quaisquer projetos existentes de avião.

Cada nacelle do motor do XF-12 tem mais ou menos o mesmo tamanho que a fuselagem do avião de caça "Thunderbolt P-47". O avião é provido de hélices quadrípás elétricas de Curtiss Wright com controle de passo reversível.

Depois de observar a performance superior do XF-12, não demorou muito aos engenheiros projetar uma modificação comercial com acomodações luxuosas para carreiras transoceânicas de grande velocidade. E assim o XF-12 tornou-se o protótipo do grande avião "Rainbow" que foi planejado para ser entregue às companhias de navegação aérea nos princípios de 1947, será o avião de transporte comercial mais novo, mais rápido e de maior altitude de voo do mundo.

Transformando o modelo militar em comercial, os fabricantes fizeram algumas mudanças no projeto interior, e a fuselagem do "Rainbow" será cerca de 5 pés mais comprida que a do XF-12. Além da sua grande velocidade de cruzeiro de 400 mph a 40.000, o que significa que todos os voos de passageiros serão realizados acima do nível de tempo violento, ele tem outras características de performance, interessantes. A distância de decolagem sobre um obstáculo de 50 pés é somente de 4.300 pés. A velocidade ascensional, ao nível do mar, é de 1.680 pés por minuto e o avião pode também manter uma ascensão constante a 5.000 pés numa média de 320 pés, com duas hélices em passo-bandeira. Cada transporte RC-2 possui 10 milhas de fios, elétricos, e se todas as cópias heliográficas empregadas na fabricação dos aviões, fossem espalhadas, abrangeriam 128.000 pés quadrados.

Os planos para o conforto de passageiros foram considerados cuidadosos e totalmente. O lugar para passageiros na fuselagem cilíndrica, foi acabado em cores e os materiais planejados por um dos maiores desenhistas de estilo, do mundo. Os viajantes terão suas refeições servidas numa cabine à prova de som e à prova de barulho e também terão oportunidade de apreciar a comodidade luxuosa de "lounge" e bar durante o voo rápido através da estratosfera. A iluminação fluorescente, o cinema e outros novos características divertirão os passageiros, eliminando o cansaço.

Devido à desusada altitude de cruzeiro do Rainbow, muito além dos efeitos do tempo, ele foi equipado, do nariz até a cauda, com um completo equipamento degelador. A cabine será completamente pressionada e o aquecimento interno será controlado termostaticamente, proporcionando aos passageiros e à tripulação calor moderado e conforto, a despeito das condições atmosféricas do exterior.

Um homem de negócios viajando de New York para o Rio de Janeiro poderá usar o telefone do avião para a terra (plane-to-shore) para falar ao Rio a fim de reservar jantares ou marcar encontros para negócios. Espera-se que a viagem de New York ao Rio seja feita em 12 horas. Outros voos sem escala que foram planejados são: New York a Londres (ou Paris) — em nove horas, New York a Cidade do México, em cinco horas, New York a Los Angeles, em seis horas, de Chicago a Londres, em 10 horas e de São Francisco a Honolulu, em seis horas. A viagem completa de São Francisco a Calcutá, incluindo as paradas de abastecimento nas aérovias Pan-Americanas, poderá ser feita em 28 horas, enquanto que uma viagem completa ao redor do mundo, poderá ser feita em 45 horas.

Its speed of more than 450 mph at an altitude of 40,000 feet, compares with the speed of a fighter plane. This speed range is achieved by using four Wasp Major engines, built by Pratt and Whitney. These radial engines have two General Electric turbo superchargers in each engine nacelle and by directing the compressed exhaust gases from each engine to an exhaust opening in the nacelle tail a jet thrust is obtained that amounts to 200 H.P. per engine. Republic has guaranteed a cruising speed of 400 mph at 40,000 feet, a speed which far exceeds that of any existing aircraft designs. Each engine nacelle of the XF-12 is about the same size as the fuselage of a P-47 Thunderbolt fighter plane. The plane uses Curtiss-Wright's four-blade, electric propellers with reversible pitch control.

After watching the superior performance of the XF-12, it didn't take the engineers long to plan a commercial version with luxury accommodations for high speed transoceanic passenger runs. And so the XF-12 became the prototype of Republic's big 46-passenger Rainbow, the RC-2. The Rainbow, which has been scheduled for delivery to the airlines early in 1947, will be the newest, swiftest and highest flying commercial transport in the world.

On converting the military into the commercial model, the manufacturers changed the interior design in some ways and the fuselage of the Rainbow will be about 5 feet longer than that of the XF-12. In addition to its high cruising speed of 400 mph at 40,000 feet, which means that all passenger flights will be made high above the levels of violent weather, it has other interesting performance figures. The takeoff distance over a fifty-foot obstacle is only 4,300 feet and its landing run over a fifty-foot obstacle is 3,000 feet. The rate-of-climb at sea level is 1,680 feet per minute and the aircraft can also maintain a steady 320 foot climb at 5,000 feet with two props feathered. Each RC-2 transport has 10 miles of electrical wiring and if all of the blueprints used in the plane's fabrication were spread out they would cover 128,000 square feet.



O XF-12

Plans for passenger comfort have been carefully and thoughtfully considered. Passenger space in the cylindrical fuselage has been finished in colors and materials planned by one of the world's leading style designers. Travellers will have their meals served in a sound-proof, noise-proof cabin and will also be able to enjoy the luxurious facilities of a lounge and bar while zooming thru the stratosphere. Fluorescent lighting, motion pictures and other novel features will keep the passengers amused and eliminate fatigue.

Because of the Rainbow's unusual cruising altitude, far above the effects of weather, it has been equipped with complete de-icing equipment from nose to tail. The cabin will be fully pressurized and interior heating, thermostatically controlled, will furnish passengers and crew with warmth and comfort regardless of outside atmospheric conditions.

A business man traveling from New York to Rio de Janeiro will be able to use the plane-to-shore telephone to call Rio for dinner reservations or business appointments. It is expected that the trip from New York to Rio will be cut to 12 hours. Other non-stop flights that have been planned are: New York to Los Angeles in six hours, from Chicago to London in 10 hours and from San Francisco to Honolulu in six hours. The entire trip from San Francisco to Calcutta, including fuel stops on Pan-American's transpacific airway, can be made in 28 hours, while a complete round-the-world trip can be made in 45 hours.

BOLA - AO - CESTO



Reportagem do Campeonato Inter-Esquadrilhas

No campeonato de Bola-ac-cesto realizado no mês p. p. sagrou-se Campeã a 11.ª Esquadriha.

Enfrentando poderosos adversários esta Esquadriha

conquistou um título máximo, conseguindo manter-se invicta durante todo o transcurso do campeonato.

Esquadriha esta composta de alunos novatos não despertava atenção nem interesse da parte das mais antigas figuras do esporte da E. T. Av., mas os defensores da 11.ª Esquadriha lutaram e venceram dando o que pensar a muitos interessados neste esporte.

Cinco partidas disputaram e todas elas venceram, merecendo portanto o título que conquistaram.

As Esquadrihas derrotadas pelos rapazes da 11.ª foram as seguintes:

1.ª, 6.ª, 4.ª, 8.ª e 3.ª Esquadrihas.

Seus quadros foram os seguintes:

Quadro principal — Riccioppo — Oshiro — Evandro — Ney — Opitz.

Reservas — Dobes — Martins — Fajardo — Heron.

Todos jogaram muito bem, devendo-se no entanto salientar a atuação de Ney, Riccioppo e Oshiro que foram fatores preponderantes na nossa grande conquista.

De todas as partidas a que mais emoção causou foi contra a 6.ª Esq.

Portanto são os rapazes da 11.ª Esquadriha merecedores do título que ostentam, e por isso desejo-lhes um futuro de grandes jornadas, um Futuro de glórias e felicidades.

4.ª VS "RANCHO"

(Cronista por descuido)

Não havendo mais adversário para a 4.ª entre as Esquadrihas da Escola, o João Pinto resolveu aceitar um insistente convite dos funcionários do "Rancho", para a realização de uma partida amistosa (é claro...) com o time deles.

Na verdade, o "Time do Jabá" jogou reforçado por vários elementos estranhos ao "Rancho", como: João de Almeida, que nós supomos ter sido incluído no quadro em virtude da sua predileção pelos "frangos", Lagreca, do "material bélico", além de outros cujos nomes não nos recordamos. Isso não serviu para amedrontar a equipe n.º 1 da E. T. Av. ou, pelo contrário, serviu para estimular ainda mais os componentes do time capitaneado pelo "crack" "primus inter pares": João Pinto (se vocês não souberem o que "primus inter pares" quer dizer, não faz mal; eu também não sei...).

O resultado final foi de 1 a 0 (só7...) em virtude da atuação "maravilhosa" do Maia como "juiz". (Ele "roubou" tanto para o quadro do "Rancho" que nós desconfiamos que ele tenha sido "comprado"... Disseram-nos que uma "dista 5" foi o "lubrificante" usado para "engraxar" o seu apito que, por sinal, nem era dele...).

No quadro da 4.ª todos se destacaram. Como novidade, tivemos a presença do Sgt. Aparecido na zaga, pois é a primeira vez que um "monitor" faz parte de um quadro de alunos. Ele, que é "Cândido", foi "Valente" na defesa da 4.ª.

No "Jabá F. C." salientaram-se, além dos 2 "laçados", Chico Braga e mais um ou dois, menos o Paulo... Ah! E o "juiz"? "Jogou" prá "xuxú"... (No 2.º tempo ele foi "convidado" a "assistir" o jogo fora do campo, porque, dentro, ele estava atrapalhando os 22 "cracks"...

E... foi só!

CESTA - COLUNA

Ora graças! Felizmente, vocês, alunos, resolveram atender aos nossos pedidos insistentes para escreverem para o Pega-Mosca. O número de colaborações foi considerável dando-nos bastante esperança quanto a esta Secção. Antes porém de passarmos a responder aos colaboradores voltaremos ao assunto já bastante repisado: as charadas e palavras cruzadas. Esperamos que, todos aqueles que tiverem alguma charada nova ou sejam capazes de fazê-las entrem em contato com o Adival, da S. A. E. T. Av. para que sejam publicadas. Cada charada dará pontos para seu autor na contagem final para a entrega de prêmios (para os que estiverem interessados em canetas, relógios, livros, etc. parece que a questão é atraente).

Bem! agora aos artigos — Albuquerque (1126): "Enquanto a grande metrópole dorme". Você sabe escrever; o fato porém, de, em "Capitais do Brasil", termos tratado em 2 ou 3 números da "Cidade Maravilhosa", levou-nos a suprimir mais este artigo sobre o Rio de Janeiro. Quanto à afirmativa acima, a prova é que logo que haja oportunidade publicaremos seu outro artigo: "Aviação".

José Xavier Gasparini — graduado pela 43.ª turma escreveu uma "Despedida" — com agradecimento ao Comando e todos da Escola. Pela falta de espaço damos apenas notícia e pedimos que ele nos escreva da Base onde se encontra.

Pascoal Cazorla (920) — ficamos satisfeitos lendo seu artigo "Sou finalmente um aluno da E. T. Av.", em que nos diz do quanto está gostando da Escola. Esperamos que você nos escreva também sobre sua vida, e de seus colegas, aqui na Escola.

Eloy — "Uma gota d'água", "Outono" e "Noite Interminável", são poemas que merecem ser lidos. A prioridade por antiguidade de outros artigos privou os leitores deste número conhecerem um novo seguidor da poesia modernista.

Floripes (al. 664) — confiamos em sua paciência; a questão é que ela se esgotará! (não foi o que você pensou?) Sabemos disso mas publicaremos suas poesias antes que isso aconteça. Apesar de ser questão de espaço vital esperamos que não nos faça guerra. Escreva também em prosa sobre sua terra e seu costumes.

SPORTS PARADE



Rolland Mc Daniels



Jack Thompson

GOPHERS IN FIRST WIN — ANDERSON HANDCUFFS
BUMS — CUMBICA CHALKS UP FIRST SHUTOUT IN
LEAGUE HISTORY — E.T.AV'S "ALL-AMERICANS"
OPEN BASKET BALL SEASON WITH 26-25 TRIUMPH.

AGUA BRANCA

June 22: The Lowly Gophers, cellar occupants since the start of the 1946 Season, came to life with a bang to upset the favored Bums 13-9 in a free hitting contest. "Andy" Anderson, Gopher fast ball artist, stopped the Bums' famed hitting attack with 4 runs and as many hits in the five innings he twirled. Hitting Art Cowan at will, the Gophers scored thirteen runs, before Sid Lucas was rushed in to stem the tide.

In the first, three walks put players on, Leonard singling to score two, another walk filled the bases and Stopher's sharp single along the right field foul line, scored three more. Hal Mayes drove in two with a double to center, and scored himself to put the Bums back in the ball game in their half.

In the top half of the second, Anderson's single, and Leonard's double, both with the bases loaded, accounted for five more Gopher runs. Once again in the third Leonard's big bat drove in two runs. Woriana doubled, scored on a single by ELIFESS, ANDERSON walked and Leonard's third consecutive hit, a single, cleared the bases. Sid Lucas took over the mound duties for the Bums in the fourth and allowed only 2 hits and no runs for the remainder of the game. Woriana who relieved Anderson in the fifth was touched for three runs in the fifth and two more in the sixth to end the scoring. Mayes, with three for three starred for the losers.

	Runs	Hits	Errors
Bums	9	8	1
Gophers	13	11	1

Cumbica's rampaging Indians bounded down from the hills on the All Star camp in the second encounter of the day, and left with a smile on their faces, a full stomach. The scalps of the All-Stars, and two new records hanging on their belts. The scalps weren't much to brag about, half of the All-Stars team having been shorn of their locks by Mother Nature, (we've got their toupees) but the records will live long in the annals of E.T.AV. Sports history. First, the only shut out ever recorded in the league, second, the greatest number of runs which any team has ever been defeated by! 15-0 was the score, with the Indians scoring in every inning but the 5th and 6th. Four hits were all the Stars could get through the Indian defense, Saunders singling sharply twice, Frisky once, and Bill Clark beat out a slow roller to the infield. Mel Goecke, Bob Pierce, and Tom Austin, each with two hits, led the attack on Larry Hull, scoring 12 runs before Trevor took over the mound duties in the third. Buck Setzer, Indian third baseman, whose skill at the hot corner makes the impossible look easy, picked up more votes for the All-League selection, with his brilliant stops.

BOX SCORE

	Runs	Hits	Errors
All-Star			
Cumbica	15	10	1

LEAGUE STANDINGS

	Won	Lost	Percent
Cumbica	4	1	.800
Jockey Club	3	1	.750
All-Stars	2	3	.400
Bums	2	3	.400
Gophers	1	4	.200

BIG TEN

1 Clark, All-Stars	.550
2 Tynan, Cumbica	.449
3 Bagdassarian, Bums	.452
4 Mattos, Cumbica	.445
5 Schultz, Jockey Club	
6 Cowan, Bums	.389
7 Jago, Jockey Club	.381
8 Hull, All-Stars	.378
9 Austin, Cumbica	.377
10 Johnston, Jockey Club	.366

Basket-ball got under way with a bang Tuesday night. E.T.AV's "All-Americans" stepping off on the right foot with a thrilling 26-25 win over the São Paulo Olympians. Showing a suprisingly good defense for their first game together, the "All-Americans" held their opponents to 15 points while sinking 8 to wind up on the short end of a 15-8 count at the end of the first half. Moving to the attack in the third and 4th quarters, Austin, Cowan, Bagdassarian, Cooper, Mattos, Anderson, and Rugin each hit the basket to ring up 14 points and entered the last minute of play trailing 25-22. Cowan grabbed the ball on a rebound and dropped two more points in the bucket. With 20 seconds remaining, Ed Bagdassarian intercepted a pass, dribbled the length of the court, and sunk the winning basket 1E.T.AV. 26 — Olympians — 25! Every Wednesday night, starting July 10th, will see the "All-Americans" in action against the leading teams in Brasil. You, Your Families, Your Friends, are all invited to an evening of thrills, and the best Basket Ball team to represent the E.T.AV. in São Paulo, at the Clubhouse of the Athletic Association of São Paulo, Praça de Esportes, 152, near Ponte Grande. Come out, enjoy yourself, and support your team, every Wednesday at 8:30 p.m.

BOWLING

PROPELLERS VS VOLUNTEERS

The propeller team arrived three minutes late and forfeited the first game. In the second game Gene Cooper's team came right back and won by 95 pins. Bob Beach found the pins easy to knock down toppled 188 pins.

The Volunteers took the third game by 30 pins as Davis and Ewing rolled 159 and 137 respectively.

BASIC VS KANDIDATES

The strong Basic team continued to threaten the Engine team's lead by taking two out of three from Kar-reet's Kandidates. In the last frame of the first game each member of the Basic team came through with marks to win by 4 pins.

The second game was easy for Basic in spite of a 72 pins handicap to overcome as Boultinghouse and Soukup rolled well above their averages while the Kandidates could not locate the pins and fell below their averages.

In the third game the Kandidates were a determined trio, and in the last two frames they made six marks against four for Basic, and won the game by 3 pins.

The Engines team is still leading with 9 wins and

3 losses for an average of .750, and Basic is second with 11 wins and 4 losses for an average of .733. However, it is expected that after this week's games, Basic will be in undisputed possession of first place, because it is rumored that the Meteorology team is going to take 2 out of 3 from Engines.

Engines x Jogadores

Captain Keenan's team won 2 games from the Jogadores and went into a tie for first place with the threatening Basic team.

In the first game Boyd, Mueller and Helm defeated Joslin, Riscilli and Jago by 3 pins. It was Mueller's strike in the 10th frame that won the game. The second game also went to Engines with Keenan, Mueller and Helm winning by 14 pins. The third game went to the Jogadores by 13 pins. Mueller and Keenan of Engines failed to mark in the 10th frame and this cost them the game, and who knows, maybe the championship.

Aircraft x Meteorology

Captain Pierce's team gained a tie for 3rd place with the Jogadores by taking 2 games from Bill Cooke's weather men.

Tommy Sharp was the spark plug of the first two games when he bowled 30 and 33 pins over his average to lead his team to two easy victories. In the third game, Syer of Meteorology, bowling 45 pins over his average, salvaged one game for the faltering champions.

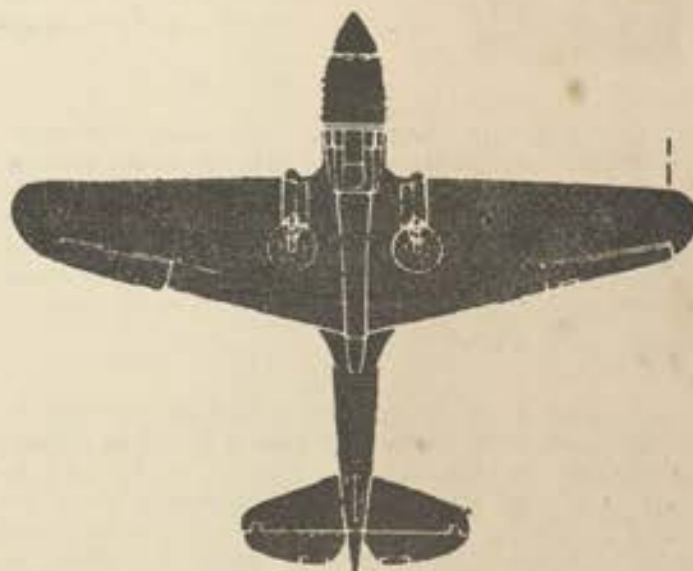
Syer had high game and high set, low game went to Joslin and low set to Mueller.

The team standings at the half way mark in the schedule are as follows:

Team	Won	Lost	Percentage
Basic	9	3	.750
Engines	9	3	.750
Kandidates	8	4	.667
Aircraft	6	6	.500
Jogadores	6	6	.500
Volunteers	4	8	.333
Meteorology	4	8	.333
Propeller	2	10	.167

The four high bowlers with at least 8 games rolled are:

Name	Team	Games	Average
Keenan	Engines	10	161
Helm	Engines	9	152
Pierce	Aircraft	8	140
Larimer	Volunteers	12	139



CURTISS P-40

MODELOS: P-40F - WARHAWK
P-40K ou N



WHAT'S FAZING

JEANETTE COWAN

Soubemos, com alegria que os "sinos repicaram" para alguns dos primeiros instrutores da Escola Técnica de Aviação que já se encontram de volta nos Estados Unidos. Em maio, Herman Kohr, que trabalhou no Dept. de Suprimentos casou-se com Helen Hall e estão, atualmente, morando em Indiana. Helen foi secretária do Sr. John Paul Riddle. A viagem aos E.E.UU. foi feita de navio há alguns meses passados.

Também, em maio mais um casamento foi realizado e desta vez foi o de Doris Stockwell e George Holton. O "casório" foi realizado em Oklahoma, terra natal de Doris e o casal está morando em Pittsburgh. Doris ensinou taquigrafia no Dept. da Administração da Força Aérea até Dezembro de 1945 e George trabalhava na Westinghouse Co., aqui em São Paulo.

Quando este jornal começar a circular Aracy Leme e Bud Recla já terão dado o passo fatal. O casamento está marcado para o dia 29 de Junho e George Kelly será o padrinho. Daremos logo que possível notícias mais detalhadas. A ambos as nossas felicitações.

Muitos instrutores da E. T. av. nos seus momentos de folga, têm assistido as aulas da União Cultural. Porém, um outro grupo de instrutores organizou no American Graded School, um clube de esportes e passa-tempos, e onde os "meninos" se encontram todas as tardes depois do expediente até às 16 horas. Foi Charles Syer, instrutor do Departamento de Meteorologia que teve a idéia. Outros instrutores que estão aproveitando bem o seu tempo são: — Eugene Gardner, Bill Cook, Henry W. Young, Paul Evans, Ross Kitzmiller. Os "meninos" estão tendo a oportunidade de estudar, fotografias, arte dramática, aeromodelismo, meteorologia, trabalhos em couro, coleção de selos e esmaltos, jogo de xadrez.

Os instrutores do Departamento de Meteorologia, todos reunidos foram ao Prédio Guarani à casa do Sr. e Sra. Milton (Bill) Cook, para uma festinha de despedida ao Sr. e Sra. James Aguirre que vão voltar, brevemente, para os E.E. UU. Jim esteve um ano entre nós, como instrutor no Dept. de Meteorologia.

Este brilho que vemos nos olhos de Luiza Riedel Koerner é devido à sua ida, pela primeira vez, dentro de muito breve aos Estados Unidos. Ela e o Bill deixarão São Paulo nos primeiros dias de Julho. Luiza trabalhou no Dept. Pessoal por mais de dois anos e é muito querida entre nós.

O Chá Mensal das Espôsas da Escola está marcado para terça-feira dia 25 no Clube Inglês. Os preparativos foram confiados à Sra. John Page e Charles Larimer.

Wedding bells have been ringing for many former Escola Técnica instructors who have returned to the States. Herman Kohr, who formerly worked in Supply, was married in May to Miss Helen Hall and they are now living in Indiana. Helen formerly was Mr. Riddle's secretary. She made the trip to the States by boat a few months ago.

Another wedding which took place in May was that of Doris Stockwell and George Holton who were married in Doris's home in Oklahoma and are now living in Pittsburgh. Doris taught shorthand in the Air Force Administration School until last December and George was connected with the Westinghouse Company here in São Paulo.

By the time this appears in print, Aracy Leme and Bud Recla will have taken that fatal step. They have set the date for June 29th. George Kelly will serve as the best man. More details of the wedding will appear later. Congratulations to you both.

Many of the Escola Técnica instructors have been assisting with the classes at the União Cultural in their free time. However, another group of male instructors have organized a boys sports and hobby club at the American Graded School which meets every afternoon after school until six o'clock. The idea was originated by Charles Syer, instructor in the Meteorology Dept. Other instructors who are giving their time are Eugene Gardner, Bill Cook, Henry W. Young, Paul Evans, Ross Kitzmiller. The boys are given an opportunity to study photography, dramatics, airplane model building, basic meteorology, leather work, stamp and coin collecting, chess, checkers, wrestling and boxing.

The instructors of the Meteorology Dept. got together at the home of Mr. and Mrs. Milton (Bill) Cook in the Guarani for a farewell party for Mr. and Mrs. James Aguirre who are returning to the States. Jim was an instructor in Meteorology during the past year and has just completed his contract.

That gleam in Luiza Riedel Koerner's eyes is due to her anticipation of her first trip to the United States. She and hubby Bill are leaving soon after July first. Luiza has worked in the Personnel Dept. for more than two years and is well known by most of us.

The Escola Wives' monthly tea was held Tuesday, June 25th at the English Club. Mrs. John Page and Mrs. Charles Larimer were in charge of the arrangements.

"Star", uma honita cadelinha, "black coker spaniel", pertencente à Felicia West e Yvonne Corrigan, é agora a "mãe" de 7 galantes cachorrinhos. 4 deles são pretos, 2 preto e branco e um totalmente branco. Felicia e Yvonne sabem que só existem outros 3 "cocker spaniels" totalmente brancos, daí a dedução de que esses "filhotes" são mesmo uma raridade. O orgulhoso papai é "Rebel", um "cocker" preto e branco, pertencente a Bill Clarke. Tanto "Star" como "Rebel" foram trazidos dos Estados Unidos pela Pan American World Airways.

Depois de mais de um ano e meio de "indiscrições", tentando encontrar algumas novidades para esta coluna, eu vou por o meu ponto final na minha pergunta semanal, "Você tem alguma novidade para o "What's Fazing"? Um novo redator começará a reportear na próxima semana. Good-bye!

"Star", the black cocker spaniel which is owned by Felicia West and Yvonne Corrigan, gave birth to a litter pure white one. As far as the owners know, there are only 3 other pure white cocker spaniels in existence so this puppy is a real rarity. The proud father of the litter is "Rebel", a black and white cocker owned by Bill Clarke. Both Star and Rebel were brought down by Pan American from the States.

After more than one and a half years of trying to find news for this column I am going to stop my weekly questioning, "Have you any news for What's Fazing"? and a new editor of the column will take over next week. Até logo!

NOSSOS CUMPRIMENTOS AO 2.º TEN. ANTENOR PACHECO

Transcorreu dia 1.º de julho último, o aniversário natalício do 2.º tte. Antenor Pacheco, estimado oficial da E. T. Av. O aniversariante, que é um antigo servidor das forças armadas brasileiras, à qual vem servindo com os melhores de seus esforços, é presentemente Chefe da Seção de Protocolo e Arquivo.



O Ten. Antenor Pacheco

onde, com sua larga experiência e clara visão, teve oportunidade de imprimir uma perfeita organização. Ao conceituado oficial, os cumprimentos da Redatora Chefe do Papel Pega Mosca e de todos os demais colaboradores.



Transcorreu no dia 9 do corrente, o terceiro aniversário do garoto Gustavo Alberto Trompowsky Heck, filho do Comandante Sylvio Heck e D. Lygia Trompowsky Heck, neto do Exmo. Sr. Major Brigadeiro do Ar, Armando Trompowsky de Almeida, Ministro da Aeronáutica e exma sra. D. Sephora Trompowsky.

Na residência do Sr. Ministro, Gustavo foi cumprimentado por grande número de seus amiguinhos e anizades de sua Exma. família.

No clichê, o aniversariante em sugestivo flagrante.

SOZIAIS

Se pensaram que nosso garoto "cupido" está de férias, enganam-se redondamente pois a prova está no compromisso firmado dia 15 p. p., entre os nossos companheiros de Escola, a Seta, Gilda Ribeiro Lockner, funcionária da Contabilidade Norte-Americana e o Sr. Nelson João de Caetano, auxiliar de 1.º G. M. I.

Com nossos cumprimentos, formulamos também nossos desejos para um futuro repleto de felicidades.



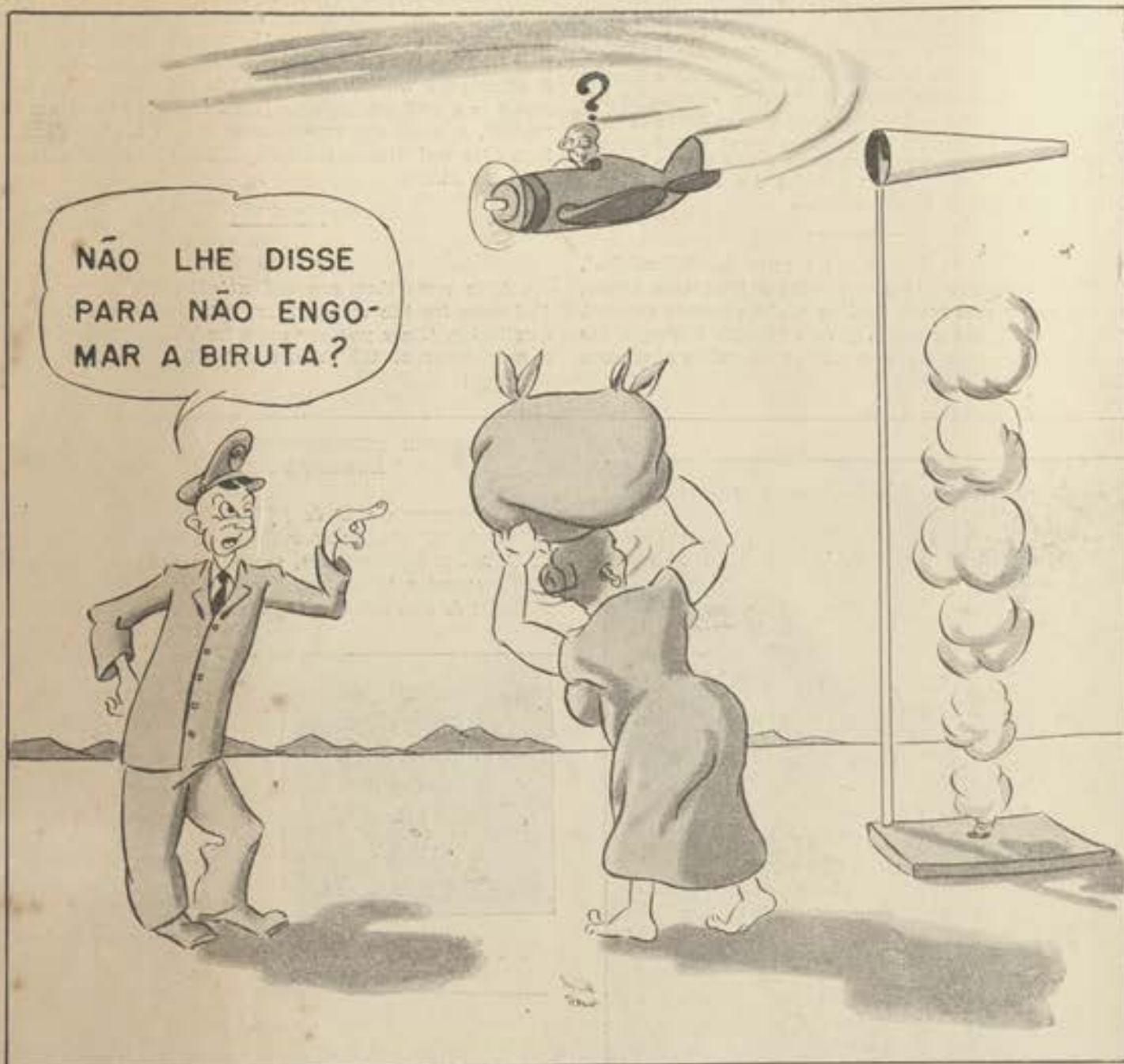
NASCIMENTO

Há dias que andávamos em uma dúvida atrás. O simpático Chefe dos "Vigias" anda "vigilando" muita coisa de olhos fechados. Serão "Nôites de Vigília" proporcionadas pelo encantador pimpolho Henrique Camilo Lellis?

Para os que não sabem, ele é o primogênito do lar da Dra. Henriqueta Fumaro de Lellis e de nosso grande amigo, o popular Ten. Benedito Lellis, Chefe da AM-5. A turma do "Papel Pega-Mosca" e da E. T. Av. deseja felicidades aos três amigos.

ANIVERSARIOS: —

Dia 2 — Major Manoel Alves Feitosa Filho, alto funcionário da D. R. dos Correios e Telégrafos de S. Paulo, ex-Chefe do Tráfego Telegráfico e incondicional amigo da Força Aérea Brasileira e da nossa Escola.



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 Interino
HARRY GILL — Diretor Técnico

CORPO DE REDATORES —

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

REDATORES ASSOCIADOS

Jack Thompson e Rolland McDaniels-SECCÃO ESPORTIVA
Jeanette T. Cowan WHAT'S FAZING
Ilka Bruck Lacerda SECCÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Carlos Maia de Souza (68)
Adival Vale (736)