

8-14-1946

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-08

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

14 DE AGOSTO DE 1946

N.º 112

O Exmo. Sr. General Luiz Gaudie Ley, D. D.
paraninfo da 45.ª turma da E.T.Av.



“Onde pairam os nossos poetas, que não vêm êstes aspetos do país e os não põem em contos?”



“WHERE ARE OUR POETS, WHO DO NOT SEE THESE ASPECTS OF THE COUNTRY, AND DO NOT RECOUNT THEM?”

“AQUELA HOSPEDARIA... CASA DO AMANHÃ, CORREDOR DO FUTURO...” REVESTIU-SE DE EXPRESSIVO BRILHO A CERIMÓNIA DE FORMATURA DA 45.ª TURMA DE TÉCNICOS ESPECIALISTAS — A PALAVRA DE ENTUSIASMO E FÉ PATRIÓTICA DO EXMO. PARANINHO, GEN. DE BRIGADA LUIZ GAUDIE LEY, ILUSTRE COMANDANTE DA FORÇA POLICIAL DE S. PAULO

Idéia genial, evocando o sonho e a poesia retratados na realidade presente e que, mais do que as próprias “fitas da vida”, ela soube exteriorizar o sentido verdadeiro do pensamento do festejado autor, de “Urupês”, Srta. Ethelyn Knight, oradora oficial escolhida por seus colegas, para saudar os garbosos componentes da 45.ª turma de sargentos (especialistas da reserva da F.A.B.

Assim começou, dando corpo ao seu pensamento, a gentil oradora: “Esta idéia tomou minha mente ao ouvir um dos meus alunos referir-se a um conto do grande Monteiro Lobato, “As fitas da vida”. Ele escreve sobre os imigrantes que dantes habitavam esta “casa”. Alguns trechos cabem exatamente a vocês, alunos da Escola Técnica de Aviação.

Ei-los: “Onde pairam os nossos poetas, que não vêm êstes aspetos do país e os não põem em contos? Que crônica, que poema não daria esta casa da Esperança e do Sonho?”

“Ninguém ao vê-los na Hospedaria, imagina o potencial da força nêles acumulado, à espera de ambiente propício para explosões magníficas”.

“E a semente humana. Mal cai no solo novo, floresce, dá de si a apojadura farta com que se aleita a civilização”.

“Aquele hospedaria... Casa do amanhã, corredor do Futuro...”

“Por aí desfilem, inconcientes, os formadores duma raça nova”.

“THAT INN... HOUSE OF TOMORROW, GALLERY TO THE FUTURE...”

... SPARKLING WORDS OF THE GRADUATION CEREMONY OF THE 45th CLASS OF TECHNICIANS — WORDS OF ENTHUSIASM AND PATRIOTIC FAITH OF THE SPONSOR, BRIG. GEN. LUIZ GAUDIE LEY, COMMANDER OF THE STATE POLICE FORCE

With her genial idea of recalling the dream and poetry pictured in actual reality more than in “films of life” themselves, Miss Ethelyn Knight, chosen as speaker by her colleagues, made herself a true interpreter of the thoughts of the author of “Urupês”, saluting the 45th class of technician sergeants of the Escola Técnica de Aviação.

So began, embodying her thoughts, the charming speaker: — “This idea came into being when I heard one of my pupils mention a tale of the great Monteiro Lobato, “Films of Life”. He writes about the immigrants who used to live in this “House”. Some parts might have been written for you, students of the E. T. Av.

Here they are: — “Where are our poets, who do not see these aspects of the country, and do not recount them? What poem, could not come from this house of Hope and Dream?”

“Nobody, seeing them in the “Inn”, imagines what hidden sources of power are here stored, awaiting the moment of magnificent outbursts.

“This is human seed. As soon as it falls on fresh soil, it blooms, giving cut the plentiful life-sap which nurses civilization”.

“That Inn... House of tomorrow, gallery to the Future...”

“There you may see, going by, the ranks of the unconscious moulders of a new race”.

Viram? Não parece que ele se estava referindo a vocês? Mas Lobato diz: "inconscientes..." Vocês são inconscientes? Não, eu acho que não. Olhem! Quando eu cheguei aqui, o hábito que vocês têm de responder ao meu "como vai?": "Mais ou menos", indicava um hábito mental e físico de viver "Mais ou menos". Mas quanto melhor eu conheci vocês, melhor eu soube que vocês apreciam, suas vidas: vidas com educação, saúde, amigos, oportunidades. Eu compreendi que vocês reconhecem suas obrigações a seus pais, amigos, pátria, mundo e Deus, e guardam a idéia de devolver suas oportunidades com juros.

E, agora, meu dia começa realmente quando um de vocês diz "Bom dia, Senhorita Knight, como vai?" Ou "Hi Miss, how are you?" — Ainda eu não posso dizer "mais ou menos" porque neste momento tudo se torna "mais", "tudo legal" e a vida é boa. Neste momento eu tenho um objetivo, uma razão de ser, e uma inspiração que vem do amor por vocês, meus irmãos. Porque eu sei agora que sua resposta de "mais ou menos" na realidade é "tá tudo azul", e com esta atitude nós vamos bem e poderemos fazer progresso, porque progresso é positivo,



A Srta. Ethelyn Knight

certo? E a felicidade é um hábito de pensamento que é preciso cultivar e para o qual é necessário trabalhar sem cessar, não é?

E agora, felicidades, e que Deus os proteja, formadores conscientes duma raça nova e forte!

CONVIDADOS E AUTORIDADES PRESENTES

A solenidade de formatura da 45.^a turma de técnicos especialistas teve a presença de elevado número de convidados especiais, altas autoridades, Oficiais, instrutores e funcionários da nossa Escola.

Dentre os presentes, a reportagem do Papel Pega Mosca anotou os seguintes: Paraninfo, gen. de brigada Luiz Gaudie Ley, ilustre comandante da Força Policial do Estado; cônsul geral dos EE. UU., Sr. Cecil P. Cross; ten. cel. Waldemar Pio dos Santos, representante do general de divisão Milton de Freitas Almeida, comandante da 2.^a R. M.; coronel Cristiano Klingelhoefer, adjunto militar do Sr. Secretário da Segurança; capitão de mar e guerra Nelson Noronha de Carvalho, capitão de fragata Raja Gabaglia, cap. de corveta Ernesto de Melo Junior, cap. ten. Atila Franco Aché, Antonio Jovino Pavan, Flavio Mesquita Junior e Atila Rodrigues Novaes, membros da Flotilha de Submarinos da Armada, ora em visita a S. Paulo; major Diderot Miranda, do E. M. da 2.^a R. M. e

"Do you see? Isn't it as if he were talking about you? But Lobato says: "unconscious..." Are you unconscious? No, I think not. Look here! When I first arrived, your habit of answering my "How are you?" with a "mais ou menos" (more or less) seemed to indicate a mental and physical habitude of living "more or less".

"But when I arrived at a closer acquaintance, when I knew better what you appreciate, your lives: lives with education, health, friends, opportunities I understood that you acknowledged your duties to parents, friends, country, world and God, and intend to fulfil your obligations with interest.

"And nowadays, my day really begins when one of you says: "Bom dia, Senhorita Knight, como vai?" or "Hi, Miss, how are you?" — I still cannot say "more or less", because at that moment everything becomes "more", everything "legal" and life is good. At that moment I have a purpose, a reason for being, and an inspiration that comes from my love for you, my brothers. Because now I realize that your answer "mais ou menos" at that moment means "tá tudo azul" (everything is sky-blue),



O Major Afonso Celso Parreiras Horta.

and with that attitude we will do all right and really go ahead, because progress is positive, isn't it? And happiness is a habit of mind we must cultivate and for which we must work untiringly, isn't it?

"And now, happiness to you all and may God bless you, conscious moulders of a new and strong race!"

GUESTS AND AUTHORITIES PRESENT

The ceremony of the graduation of the 45th class of technicians was attended by a large number of special guests, authorities, officers, instructors and School staff.

Among those present, the Fly Paper reporter noted: The sponsor, Brig. Gen. Luiz Gaudie Ley, commander of the State Police Force; General Consul of the United States, Mr. Cecil Cross; Lt. Col. Waldemar Pio dos Santos, representative of Div. Gen. Milton de Freitas Almeida, commander of the 2nd Military Region; Col. Cristiano Klingelhoefer, military aide to the Secretario da Segurança; Capitão de Mar e Guerra Nelson Noronha de Carvalho, Capitão de Fragata Raja Gabaglia; Cap. de Corveta Ernesto de Melo Junior; Cap. Ten. Atila Franco Aché, Antonio Jovino Pavan, Flávio Mesquita Junior and Atila Rodrigues Novais, members of the Navy Submarine Flotilla, at present visiting São Paulo; Major Diderot Miranda, of the 2nd Military Region H. Q., and family,

sua exma. família; major av. Afonso Celso Parreiras Horta, cmt. do I Grupo Misto de Instrução, e representante do ten. cel. av. cag. João Mendes da Silva, comandante da nossa Escola; Sr. Luiz Ribeiro, representante do Sr. Prefeito Municipal; 1.º ten. av. Ariovaldo Villela, secretário da E. T. Av.; 1.º ten. Milton Marques de Oliveira ajudante de ordens do general de brig. Luiz Gaudie Ley, cmt. da Força Policial; 1.º ten. av. Léon Lanes, rep. do comando do 2.º Regimento de Aviação; e aspirante a oficial av. Antonio Macedo, rep. do comando da Base Aérea de S. Paulo; Prof. Clovis Galante; Dr. Lauro Morandi; e Sr. Fernando Thedim.

Av. Major Afonso Celso Parreiras Horta, commander of the 1st Mixed Group of Instruction, representing Col. João Mendes da Silva, commander of the School; Mr. Luiz Ribeiro, representing the Mayor, 1st Av. Lt. Milton Marques de Oliveira, A.D.C. to Brig. Gen. Luiz Gaudie Ley, commander of the State Police Force; 1st Av. Lt. Leon Lanes, representing the command of the 2nd Aviation Regiment; officer candidate Antonio Macedo, representing the command of the São Paulo Air Base; Prof. Clovis Galante; Dr. Lauro Morandi and Mr. Fernando Thedim.

FALA O EXMO. PARANINHO, GEN. LUIZ GAUDIE LEY

SPEECH OF THE SPONSOR, GEN. LUIZ GAUDIE LEY

"Estas solenidades que se repetem por ocasião de conferir-se aos alunos da Escola Técnica da Aviação o diploma de conclusão de seus diferentes Cursos, vai se tornando uma brilhante tradição de cultura e de civismo.

Para cada turma que sai, escolhe a Administração da Escola Técnica, um valôr de cultura do Estado, ou um Chefe encanecido no serviço, para em palavras congratulatórias com a vitória dos jovens patriotas, dar verbo de conselheiro de suas experiências para uma orientação segura na vida prática que vos abre a conclusão de vossos cursos.

Coube hoje, ao Chefe, cujo verbo de apagado brilho, tem a rudêza que lhe emprestaram os seus 43 anos de serviço, dados com viva satisfação a nossa pátria e que não pode fugir ao honroso convite, por compreender que poderia, como padrinho de uma turma de jovens patriotas, dizer-vos alguma coisa que possa influir em vossa carreira e na eficiência da vossa ação no trabalho e pela honestidade profissional de cada um.

Eu vos direi, caros patriotas que entre as múltiplas virtudes dos homens que vestem a honrosa farda das Corporações militares, é de tomá-la como túnica sacerdotal, para a desobrigação consciente dos seus deveres para com a pátria. Ela é o Ministro de Cristo, o soldado é o sacerdote da pátria.

Ele tem em sua alma íntegra, a renúncia de tôdas as comodidades, a resignação para as suas dôres morais, a conformação no seu voto de pobreza e a serenidade na ação.

Há, a esplendor em sua alma enérgica, esse voto que faz ao ingressar nas classes armadas, o voto de pobreza.

Não se compreenderia o fausto em nossas vidas, quando o povo, massa de milhões de vidas vive mal, sem conforto, sem alimentação razoável para o dispêndio das energias físicas, sem escolas e sem domicílios higiênicos.

Como justificar, ante tanta carência, vida fácil e riqueza!

E sendo assim tão pobre a nossa Pátria, tudo que é dela e ela nos confia, deve ser zelado, pois representa sacrifício de seu povo e ela quando adquire, para nos confiar, é no propósito de um futuro melhor para seus filhos e para tornar-se maior no conceito das demais nações e por elas ser respeitada, na sua integridade territorial e dos seus ideais de humanidade.

Como sacerdotes do dever que vos tornastes hoje, fizestes também por vocação, os votos de:

- a) pontualidade;
- b) perfeição nas tarefas confiadas;
- c) acatamento às decisões e deliberações dos Chefes;
- d) horror às ponderações, porque, quem pondera, dúvida da ordem que recebe e põe em estado de indecisão a missão que lhe foi dada; e

e) a lealdade, que é a forma mais digna do amor a responsabilidade, esse virtude que define a personalidade militar e a dignifica, pelo respeito de seus subordinados.

E vós que ides trabalhar num setor tão destacado das atividades humanas, como é a Aviação, bem compreendeis que não poderá haver omissões em seus desempenhos, pois

uma só que seja poderá ocasionar danos insanáveis, conseqüentes dôres que poderiam ser evitadas, si mais atentos ao dever cumprissem com honestidade.

No tumultuar do século presente, precisamos confiar.

Não se pôde ter tempo para a dúvida.

Ao médico que confiamos as nossas vidas, ao Estado que nos subordinamos, a policia que vegilia a nossa tranquillidade, os transportes que encurtam distância, proporcionando-nos mais tempo para a desobrigação de outras tarefas, a todas essas formas de atividades, e de tranquillidades morais, devemos confiar —

Confiar! Supremo verbo de tranquillidade!

E vós, jovens patricios ides jogar com ela.

Quando um de nos entra numa dessas maravilhosas máquinas sonhadas pelos nossos antepassados, certos estamos que tudo está em ordem e nossas vidas, como a de seu piloto e de toda a sua tripulação, estão seguras, porque cada uma das suas seções, foi examinada, experimentada, não só em sua ação isolada, como no conjunto das mesmas, para o surto da liberdade de todos os seus movimentos na trajetória que vai se realizar, numa expressão divina do progresso.

Eu sou um velho amigo da aeronáutica do Brasil e desde os frageis "Wacos" que perigrinavam pelo "hinterland" brasileiro e suas costas, confiei a minha carcassa, certo, sem dúvida e sem receio, que não chegasse ao destino da viagem.

De Uruguaiana a Porto Alegre, fui um viajor sempre confiante na técnica do piloto, como na do mecânico.

De Porto Alegre ao Rio, quantas viagens fiz e quando, a impressão, um pouco cômica e sem atrativos para um "iccping" que o Vultee foi obrigado a fazer quando recebeu forte rajada que lhe poderia arrancar a aza. Creio que quasi perdi os sentidos; mas o certo de tudo, é que os bofes fizeram lançar no espaço o belo almoço que os camaradas da base me tinham oferecido.

Sois jovens, algo de médicos que não podem descurar-se de todos os preventivos que asseguram a vida dos que penetram no bojo de um avião, como se fóra uma sala de operações. Nada poderá faltar, tudo foi feito com a mais honesta exação do dever. Não há, para nos soldados, os que sabem cumprir com o seu dever, a **pressa** má da imperfeição; a **dúvida** do que foi feito, poderia ter sido melhor; a **vaidade**, de supôr que se é infalível e que se sabe tudo; os **recalques** entre os cooperadores da tarefa comum, fazendo omitir providenciais de alcança para a segurança da máquina.

Enfim, só o amor á responsabilidade que dá honestidade na execução do trabalho, a **perseverança** de conseguir-se o que seja mais perfeito proporcionar a segurança ao ser humano, o **respeito mútuo**, a **fé no trabalho** e a **convicção** que se está correspondendo, os sacrificios do país

e trabalha-se para a Pátria, que no nosso caso, é o Brasil, dá-nos força moral.

O homem precisa ser forte como de ser digno; abominai pois os vicios que fazem degenerar o organismo, como abominareis a **mentira** e o **ódio** que fazem esterilizar o espirito.

Sêde sempre bons, mas sempre também **altivos**: a altivez é o reflexo da personalidade; cultivai pois a doçura do trato, bem como o sentimento rigoroso da dignidade e da honra.

Imponde-vos sempre no conceito público pelas boas ações, porque só do rigor da conduta é que nasce o verdadeiro prestigio.

Aprendeí a obedecer, mas também a reagir; aos poderosos olhai sempre pelo **prisma do merecimento que tiverem**; aos fracos, pelo **prisma da piedade** e aos operosos e dignos de **benemerência**; pelo prisma do mais profundo respeito e da mais viva simpatia.

Sabei que nenhuma armadura melhor para a dignidade da existência do que o cultivo da confiança própria. O homem que se **habitua a confiar apenas no esforço próprio**, que soube disciplinar-se pelo trabalho, é um ser invencível. O protecionismo social que nos têm entorpecido a evolução da nacionalidade, não teve outra origem, nem tem outro sustentaculo, senão essa viciosa educação que nos prepara mais para pedir do que para merecer; em vez de nos fortificar os brios, dando-nos a autonomia mental necessária para a nobreza da existência, **exalta-nos o pendôr para dependência**, tornando-nos covardes e degradando-nos para a torpeza do **servilismo**. Habituai-vos pois a ter consciência do valor que adquirides e a confiar só desse merito.

E ao findar, jovens patricios, hoje que ides iniciar a primeira fase de vossa vida de homens, por certo tremereis.

O tremer próprio é dos que se defrontam com as grandes vocações e são talhadas para as desempenhar.

O tremer, mais não o descorçoar.

O tremer, com o ousar.

O tremer, com o empreender.

O tremer, com o confiar.

Confiar, jovens patricios. Oussi. Reagi. E sêde sempre otimistas, porque o pessimismo é a morte da esperança.

DEUS, PÁTRIA E FAMÍLIA:

Metei no regaço essas três fes, esses três amôres, esses três signos santos.

E segui com o coração puro.

Não tenhais medo, que a sorte vos ludibrie.

Idealismo e fé nos destinos do Brasil, de que sois dignas parcelas.

Sêde felizes".



Iniciada com o hasteamento dos pavilhões do Brasil e dos Estados Unidos, a solenidade de formatura da 45.ª turma de especialistas, prosseguiu com o canto dos Hinos das duas grandes Pátrias irmãs, seguido do Hino à Bandeira. O primeiro orador da tarde festiva foi o 2.º ten. Agripino Vieira de Souza, que, em nome do comando do nosso Estabelecimento, pôs em destaque as magníficas virtudes de caráter e de inteligência do ilustre Paraninfo general Luiz Gaudie Ley, Cmt. da Força Policial do Estado.

Em nome dos instrutores, como foi lido linhas atrás, usou da palavra a inteligente Srta. Ethelyn Knight, sendo ao final muito felicitada. Coube depois, ao 3.º Sgt. Muzza, falar em nome dos graduandos da 45.ª turma, tarefa que realizou com brilho e inteligência.

Após receber o presente que lhe foi oferecido pelos novos sargentos especialistas assim falou o distinto Paraninfo: —

Beginning with the raising of the Brazilian and American flags, the graduation ceremony of the 45th class of technicians began with the singing of the Anthems of the two countries, followed by the Flag Anthem.

The first speaker of the afternoon was 2nd Lt. Agripino Vieira de Souza who, in the name of the School Command discoursed on the outstanding traits of character and intelligence of the sponsor, Brig. Gen. Luiz Gaudie Ley, Commander of the State Police Force.

For the instructors, as we said, spoke Miss Ethelyn Knight, who was warmly applauded. Then the 3rd. Sgt. Muzza spoke in the name of the 45th class graduates, an assignment he carried out in a brilliant manner.



A SAUDAÇÃO DO MAJOR AV. PARREIRAS HORTA AOS SEUS COLEGAS DA MARINHA

Para saudar e, ao mesmo tempo, demonstrar o grau de simpatia e admiração que os Oficiais da Força Aérea Brasileira votam aos seus colegas da Marinha, o major av. Afonso Celso Parreiras Horta pronunciou a oração seguinte: "Na graduação de hoje contamos com a honrosa presença do Sr. Capitão de Mar e Guerra Nelson Noronha de Carvalho, comandante da flotilha de submarinos da Esquadra Brasileira, que acompanhado de seus oficiais, quis conhecer a Escola Técnica de Aviação.

Chamo a atenção de meus camaradas, dos graduandos de hoje e dos alunos desta Escola para que notando a presença aqui destes oficiais superiores da Marinha de Guerra, sempre tenham em mente a necessidade do mútuo conhecimento das classes armadas pois para serem empregadas eficientemente na missão a que foram destinados terão que agir em conjunto e, como todo homogêneo, dentro da doutrina de guerra estabelecida pelo Estado Maior Geral.

De pouco ou nada servirá à Força Aérea se não for capaz de satisfazer as missões de esclarecimento, cobertura, patrulha e regulagem de tiro que a Marinha de Guerra dela espera e exige; de pouco serviremos se não pudermos integrar o todo das Forças que em operações conjuntas terão que agir em hora certa e com conhecimento exato dos golpes necessários, para que os outros elementos, Exército e Marinha, possam cumprir a parte que lhes cabe na árdua tarefa de obter a Vitória.

Na guerra moderna, guerra total, toda a nação está empenhada e, com todas as suas forças e possibilidades. Para operar em conjunto é indispensável o conheci-

AV. MAJOR PARREIRAS HORTA SALUTES HIS NAVY COLLEAGUES

To salute his Navy colleagues, expressing the sympathy and esteem felt by the B.A.F. officers towards them, Av. Major Afonso Celso Parreiras Horta said the following words: — "We are honored today by the presence of Cap. de Mar e Guerra Nelson Noronha de Carvalho, commander of the Submarine Flotilla of the Brazilian Navy, who is visiting Escola Técnica de Aviação with his staff.

"The presence of such high-ranking officers of our Navy should recall to our minds the perpetual need of mutual knowledge between the services, for, if they are to be efficiently employed, in their appointed mission they must work together as a compact whole, according to the doctrines laid down by G. H. Q.

"Of little or no worth would be the Air Force if unable to carry out the scouting, covering, patrolling and range-finding tasks that the Navy expects and demands from it. We would be of small use if we could not integrate the forces which at the right moment must strike the necessary blows, may perform their part in the strenuous task of attaining victory.

"In modern war, total war, the whole nation plunges, and with it all its forces and possibilities.

"To work in close cooperation the knowledge of your

mento do companheiro e para haver confiança é necessário que este companheiro tenha a certeza de que o preparo técnico do outro está à altura das suas necessidades e do seu grau de treinamento.

Por este motivo é com justa satisfação que aqui vemos o Comandante Noronha e seus oficiais, na companhia do Comandante Raja Gabaglia, já veterano destas cerimônias, trazendo com a sua presença a certeza de que a Marinha de Guerra e a Força Aérea, juntamente com nossos camaradas do Exército, saberão preparar-se para que, no caso de se tornar necessário poderem agir como um todo, forte e invencível, mantendo como o tem feito até agora, bem alto o nome e o prestígio do Brasil.

DESFILAM COM A TROPA, PELA 1.ª VEZ, OS CMTS. DE ESQDS.

Uma nota diferente, simpática mesmo, a qual impressionou vivamente os presentes, foi oferecida pelos Oficiais comandantes de esquadrilhas que pela primeira vez, desfilaram com a tropa pelas dependências do antigo Hipódromo. Calorosos aplausos foram tributados aos valorosos componentes do corpo de oficiais da nossa Escola.

COQUETEL AS AUTORIDADES

Após o desfile geral da tropa Etaviana pelas dependências do antigo Hipódromo, cercada da simpatia e dos aplausos de todos os presentes, o Comandante do nosso Estabelecimento ofereceu, numa das salas do amplo edifício da rua Bresser, um coquetel ao ilustre Paranino, gen. Luiz Gaudie Ley, cmt. da Força Policial, altas autoridades e demais convidados especiais.



companion is not to be dispensed with, and for mutual confidence that companion must be sure that the technical background of the other is up to his requirements and training standard.

"Thus, it is with the greatest pleasure that we see among us Commander Noronha and his officers, with Commander Raja Gabaglia, already a veteran in these ceremonies, bringing with his presence the assurance that the Navy and the Air Force, together with their companions of the Army, will be prepared to act in unison if and when the time comes, strong and invincible, keeping on high, as they have done in the past, the name and prestige of Brazil".

THE SQUADRON COMMANDERS MARCH WITH THE TROOPS

A different and gay note was struck, making a deep impression on the bystanders, when the squadron commanders, for the first time, marched with the troops through the old Jockey Club.

Warm applause greeted the gallant commanding staff of our School.

COCKTAIL TO THE AUTHORITIES

After the parade of the whole Etavian body of troops in the old Jockey Club, surrounded by the sympathy and applause of all present, our Commander offered, in one of the rooms of the spacious building of Rua Bresser, a cocktail to the sponsor, gen. Luiz Gaudie Ley, commander of the State Police Force, to the other authorities and special guests.



ESTAGIÁRIOS DA AERONAUTICA

ESPECIALISTA EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE VIATURAS

Elias Diniz de Andrade
RELAÇÃO DOS ALUNOS ESTAGIARIOS
ESPECIALISTAS EM ALMOXARIFE DA
AERONAUTICA

ESPECIALISTAS EM ALMOXARIFE DA AERONAUTICA

Salomão Chargoedski
Almir Alves Bittencourt



ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO DE AVIAO E MOTOR

Mario Guilherme Schmidt
José Rubit Harris
Francisco Makrakis
Severino Santino da Silva
Adilio Vieira Batista
Fausto Vecchia
Thelmo Khun de Moraes
Aflar Almeida Simões

Ary Belmonte
Arthur Mendonça Filho
Dalmiro Ladislau do Prado
Wilson Rodrigues de Souza
José Viviani Filho
Jancérico Pereira de Azevedo

ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO DE SISTEMAS ELÉTRICOS

Orlando Mazarelli
Sebastião Fernandes da Silva I
Waldemar Gomes Barbosa
Rubens José de Lima Castro

ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DOS SISTEMAS HIDRAULICOS

Reginaldo Nelson Ribeiro
Dinaldo Lima Machado

ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTOR

Antonio Augusto Duarte
Antonio Alves
Nicodemus Francisco Caldas
José Darcy Maia Morais
Antonio de Barros Musa
Teofilo Riciopo Silva
Walter Pepe
João Conrado Caldeira

ESPECIALISTA OBSERVADOR METEOROLOGISTA

Julio Alberto Dias da Silva

ESPECIALISTA EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE VIATURAS

Walter Medeiros de Souza

**ESTAGIARIOS DA AERONAUTICA
ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTOR**

Josué Vieira



O srgto.-instrutor Josué Vieira e sua madrinha, a gentil srta. Gessy Pavão



Flagrante feliz de Da. Elza Villola, Ten. Villola e sr. Treit

N. mesio Deoclecio de Arujo
Paulo Matzembacher
Francisco Pazzini
Enefino Rodrigues
Raymundo Acaelo Ferreira
Joubert Lacerda Santos
José Rodrigues Nogueira Filho

ESPECIALISTA EM RADIO OPERADOR TERRESTRE

Helio Sampaio de Almeida Prado

ESPECIALISTA EM MANUTENÇÃO DOS SISTEMAS ELÉTRICOS

Luiz Carlos Neves D'Avila

ESPECIALISTA EM SOLDA

Nelson B-ralli

ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO DE AVIAO E MOTOR

Raymundo Pedro da Rocha
Benedito Paes de Lima
Amarcio Joaquim de Souza
Silvio dos Santos Brito
Laurentino dos Santos

ESPECIALISTA EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE AVIAO E MOTOR

Moucyr Borin

ESPECIALISTA EM CARPINTARIA

Daniel José dos Santos

ESPECIALISTA EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE PARAQUEDAS

Jocelyn Dantas Maranhão

ESTAGIARIO TEMPORARIO

ESPECIALISTA EM MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE AVIAO

Carlos Boccato

MARINHA E AERONÁUTICA: UM SÓ IDEAL



O Capitão de Mar e Guerra Nelson Noronha de Carvalho e Major Afonso Celso Parreiras Horta



O Capt. de Corveta Ernesto de Melo Jr., Capt. de Mar e Guerra Nelson N. de Carvalho, Eng. Thedim e Capt. Ten. Flavio de Mesquita Jr.



O Capt. Ten. Atilla Rodrigues Novaes, Major Parreiras Horta, Capt. de Mar e Guerra Nelson N. de Carvalho, e o Capt. de Corveta Ernesto de Melo Jr.

INSTANTES DE MAGNIFICA CAMARADAGEM PROPORCIONADOS PELA VISITA DOS ILUSTRES OFICIAIS DA FLOTILHA DE SUBMARINOS, AO NOSSO ESTABELECIMENTO — O MAJOR AV. AFONSO CELSO PARREIRAS HORTA, CMT. DO 1.º G.M.I. FOI O SOLICITO CICERONE DE SEUS EX-COLEGAS DA ARMADA — A PATRIÓTICA COLABORAÇÃO PRESTADA DURANTE A ÚLTIMA HECATOMBE MUNDIAL.

MOMENTS OF SPLENDID COMRADESHIP AFFORDED BY THE VISIT OF THE SUBMARINE FLOTILLA OFFICERS TO OUR ORGANIZATION — MAJOR AFONSO CELSO PARREIRAS HORTA, COMMANDER OF THE 1st JOINT INSTRUCTION GROUP, SOLICITOUS GUIDE OF HIS FORMER COLLEAGUES — EFFICIENT AND PATRIOTIC COLLABORATION DURING THE LAST WORLD WAR.

A Escola Técnica de Aviação teve a honra e a satisfação de receber recentemente, a visita de expressivas e brilhantes figuras do Corpo de Oficiais da Marinha de Guerra Brasileira, que aqui vieram numa missão de especial relevo e em obediência aos cânones de velha e tradicional estima que envolve os homens do mar e do ar. Há, também, para dar maior significação e realce a esse encontro cordial e antigos camaradas, por assim dizer uma espécie de sentimentos com iniciação de um intercâmbio de promissoras perspectivas.

Assim, liderados por essa inteligência de escola de velho "lobo do mar" que é o cap. de mar e guerra, Nelson Noronha de Carvalho, o cap. de fragata Raja Gabaglia, o cap. de Corveta Ernesto de Melo Jr., e os caps. tens. Atila Franco Aché, Atila Rodrigues Novais, Antonio Jovino Pavan e Flávio Mesquita Jr., acompanhados do construtor naval sr. Fernando Thedim, ficou estabelecido um valioso contato entre a nossa gente e esses brilhantes Oficiais da Flotilha de Submarinos da Armada Brasileira.

O convite para essa visita que vai servir de ponto de partida para outras tantas no mesmo caráter amistoso e de real proveito para esse panorama técnico e cultural, partiu do major av. Afonso Celso Parreira Horta, atual comandante do 1.º Grupo Misto de Instrução e antigo camarada de armas dos distintos visitantes.

Eis aí, pois retratado esse sentimento de afinidade que envolve e robustece cada vez mais os laços de amizade que une os líderes da Marinha e da Aeronáutica.

The Escola Técnica de Aviação was recently honored by the visit of the brilliant components of the Brazilian Navy Officer Corps, who came here on an especially significant journey, in compliance with the traditional close-feeling between seamen and air men.

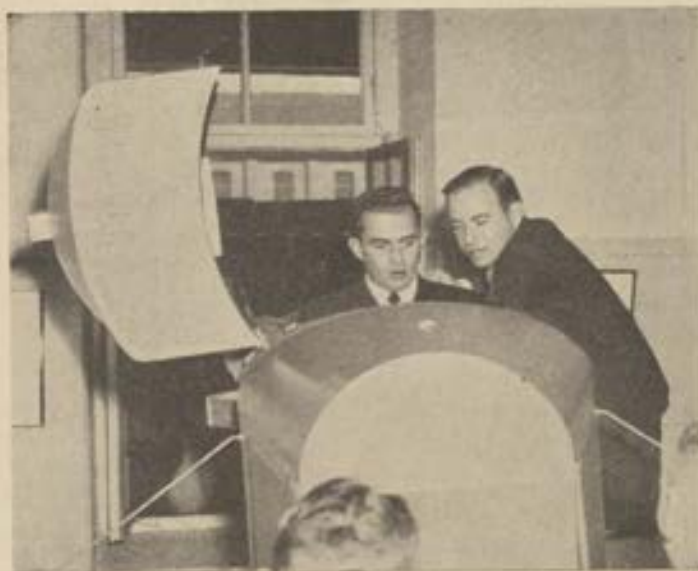
The invitation for this visit, which we hope will lead to others with the same friendly characteristics, profitable for technical and cultural interchange, came from Major Afonso Celso Parreira Horta, present commander of the 1st. Joint Instruction Group, former comrade of the visitors.

Not counting other equally illustrious names, with a weighty record of services rendered to our country, we must bring forward, as former Navy officers, having begun in that service their brilliant careers, the name of Major Brigadier Armando Figueira Trompowsky de Almeida, Air Minister, and Major Afonso Celso Parreira Horta.

BIOGRAPHICAL SKETCH OF THE VISITORS

For the benefit of our readers, the Fly Paper is able to offer a few details of the careers of these brave officers, who carried on in a splendid manner during the war against the enemies of freedom.

Commander of the Submarine Flotilla, Commodore Nelson Noronha de Carvalho, who was in active service at Recife as second in command of the battleship "São



O Capitão Tem. Atila Franco Aché recebe instruções que precederam uma decolagem sensacional de Link Traiaer, do Sr. Michel instrutor-chefe de Link.

Sem citarmos outros nomes igualmente ilustres e com apreciável soma de serviços prestados à causa da Pátria queremos destacar, como antigos e valorosos Oficiais da Marinha, em cujo selo iniciaram suas brilhantes carreiras, os nomes do exmo. major-brig. do ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida, titular da Pasta da Aeronáutica, e major av. Afonso Celso Parreira Horta.

RÁPIDA BIOGRAFIA DOS VISITANTES

Em contato com os ilustres Oficiais da Flotilha de Submarinos da nossa Marinha de Guerra a reportagem do Papel Pega-Mosca oferece rápida biografia dessa plêiade de bravos que tão destacada atuação tiveram durante a guerra contra os inimigos da liberdade: Cmt. da Flotilha de Submarino, cap. de mar e guerra, Nelson Noronha de Carvalho, que serviu em operações de guerra no porto de Recife como imediato do couraçado "São Paulo" e, também, como cmt. do "tender" Belmonte — navio-oficina da nossa Força Naval no nordeste do país.

Convidado pelo governo norte-americano para visitar os EE.UU., o cap. de mar e guerra, Nelson N. de Carvalho, para ali seguiu, a bordo do cruzador "lanque" Omaha, sob comando do Almirante Jonas Ingram, tendo permanecido naquele país, como hóspede oficial, durante três meses.

Regressando ao Brasil, foi o ilustre oficial designado para receber das mãos dos colegas norte-americanos a base naval de Salvador, cap. da Baía, a qual havia sido construída pelos visitantes.

Paulo" and also as commander of the tender "Belmonte", floating machine-shop to our Navy in northeast Brazil.

Invited by the U. S. Government to go to the United States, Commodore Nelson de Noronha de Carvalho, was taken there by the cruiser "Omaha", under the Command of Admiral Jones Ingram, he remained in the States, as official guest, for a period of three months. On his return to Brasil, the Commodore was appointed to receive from his North-American colleagues the naval base of Salvador, which had been built by the visitors.

Lt. Commander Nelson de Melo Jr., during the fight against the Axis, took part in submarine maneuvers with the U. S. Fleet, being at present Assistant to Commander Nelson Noronha de Carvalho.

Lt. Captain Atila Franco Aché, the young officer second in charge of the submarine "Tamoio" is a nephew of Major Brig. Armando de Figueira Trompowsky de Almeida. He is a brother of charming Miss Ivone Aché who was with the Air Minister on His Excellency's last visit to our organization.

Lt. Captain Atila Rodrigues Novais, officer of submarine "Timbiras".

Lt. Captain Flavio de Mesquita Jr. at present A.D.C. to the Commander of the Submarine Flotilla.

Lt. Captain Antonio Jovino Pavan, Machine Officer of the Submarine Flotilla.

O cap. de corveta, Ernesto de Melo Jr. durante a luta contra os corsários do eixo, esteve em manobras de submarinos com a 4.ª Esquadra dos E.E.U.U. estando atualmente nas funções de assistente do comandante Nelson Noronha de Carvalho.

O cap. Atila Franco Achê, jovem imediato do submarino "Tamoio", oficial de raros dotes intelectuais, salientou-se durante a última guerra pela sua atuação, e é sobrinho do major brig. do ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida. Trata-se do irmão da graciosa Srta. Ivone Achê, que integrou a luzida comitiva do titular da Aeronáutica por ocasião de sua visita ao nosso Estabelecimento. Csp.



ten. Atila Rodrigues Novaes, Oficial do submarino "Timbiras". Cap. ten. Flávio de Mesquita Junior, ora servindo como ajudante de ordens do cmt. da Flotilha de Submarinos. Cap. ten. Antonio Jovino Pavan, servindo como Oficial de máquinas da F. S.

DETALHES DA VISITA

Improvisando-se em amável e gentil cicerone de seus antigos camaradas de armas, o major av. Afonso Celso Parreiras Horta, acompanhou os distintos visitantes por todos os setores de atividade da nossa Escola, propiciando-lhes os menores detalhes de tudo quanto viram. Alegres e radiantes, os ilustres Oficiais daqui saíram, sem dúvida alguma, 100% etavianos, depois de visitarem os departamentos de motores, hidráulica, link-trainer, eletricidade, etc.

A "dupla" Atila... da, principalmente, que para tudo tinha uma piada engraçada, ao lado do Mesquitinha (não se trata do famoso comediante) e do Pavan... zinho, formou uma linha de frente capaz de pôr a pique... até a famosa e pre-histórica Arca de Noé! Enfim, tudo terminou admiravelmente bem, depois da classica visita aos rapazes da "velha e tradicional 4.ª Esquadilha dos meus amores" (vocês se lembram, Maia "gerente", Capichaba e o "mascote" de azeviche?)...

DUAS PALAVRAS COM O CMT. NORONHA DE CARVALHO

Atencioso e gentil para com a reportagem do Papel Pega Mosca, abordado por nós o ilustre cap. de mar e guerra, Nelson Noronha de Carvalho, Cmt. da Flotilha de Submarinos, apresentou-nos ao construtor naval sr. Fernando Thedim, que também fazia parte do grupo de Oficiais visitantes. As duas autoridades prontificaram-se a nos revelar interessantes detalhes do inestimável concurso de São Paulo nas atividades da Marinha, durante a guerra. Referindo-se à entrada do Brasil no conflito armado que ensanguentou o mundo, disse-nos o sr. Thedim: — "O almirante Aristides Guilherme, quando no Ministério da Marinha, iniciou vasto plano de construções navais, ali por volta de 1936.

Antes, com a colaboração do alm. Julio Regis Bittencourt, diretor do Arsenal da Marinha da Ilha das Cobras, dotou esse núcleo de um equipamento moderno e completo e do pessoal técnico necessário, tornando-o o melhor aparelhado da América do Sul. Iniciadas as construções, imediatamente, foi lançado um monitor que se destinava à flotilha de Mato Grosso.

Lutando com a falta de material que procedia do estrangeiro, depois do monitor, foi concluído um caça-minas. Já para essa construção, houve dificuldade de material. Os E.E.U.U., prestes a entrar na guerra, não podiam exportar o material de que necessitávamos. Voltaram-se então para São Paulo, as vistas das autoridades da Marinha, muito embora soubessemos que as possibilidades do parque industrial bandeirante, dada a complexidade das construções navais, não podiam atendê-las com a presteza exigida pelas circunstâncias."



O homenageado agradece.

THE VISIT

In the role of a courteous and attentive "cicerone" to his former colleagues, Major Afonso Celso Parreiras Horta escorted the distinguished visitors through the departments of our School, relating their many functions in minute detail. In all-round fun and jollity, the officers returned, without doubt, 100% "Etavianos", after visiting the Engines and Hydraulic Departments, Link Trainer, Electricity, etc.

The Atila "twins", particularly, had a joke for everything and together with Mesquitinha (not the well-known comedian) and Pavan made up a front line quite up to sinking even Noah's Ark! In short, everything went along fine, after the indispensable visit to the lads of the "old traditional, well-beloved 4th Squadron (do you remember? 'manager', Maia, Capichaba, and the Jet-Black Mascot?)

A FEW WORDS WITH COMMANDER NORONHA

Always kind and courteous to the Fly Paper's reporter, Commander Nelson Noronha de Carvalho, Commander of the Submarine Flotilla, when approached introduced us to the Naval Engineer who accompanied the visiting group of officers. These two ranking figures readily agreed to show us the unequalled contribution of São Paulo to Naval activities during the war.

Mentioning the participation of Brasil in the recent conflict, Mr. Thedim told us: "Admiral Aristides Guilhem, when in the Navy Ministry, laid out a vast program of naval instruction, around 1936".

"To begin with, in collaboration with Admiral Julio Regis Bittencourt, Director of the Ilha das Cobras Arsenal, he endowed that center with modern and complete equipment, as well as the necessary technical personnel, making it the best-equipped in South America. Starting constructions immediately, a monitor was launched, intended for the Mato Grosso Flotilla.

"Handicapped by the lack of raw material imported from abroad, a mine-sweeper was finished. The United States, on the border of entering the war themselves, could not export the material we needed. The Navy then turned to São Paulo, although it was a well-known fact

ESPLÉNDIDAS PERSPECTIVAS NO CAMPO INDUSTRIAL

— "Pronto a cooperar de corpo e alma — prosseguiu o entrevistado — São Paulo traçou esplêndidas diretrizes no campo da indústria naval. Começamos por obter peças de torpedos, material jamais fabricado no Brasil. Tudo de excelente qualidade.

Tratou-se depois da tubulação de aço, coisa que a indústria local nunca cogitou de produzir. O sucesso foi absoluto. O Arsenal da Ilha das Cobras não estacionou mais em suas atividades. Reparou, reformou, aparelhou os vasos de guerra necessitados de obras em geral e passou a construir outros. Mais 5 caça-minas, 9 destroyers, dos quais os dois últimos foram lançados ao mar no dia 15 de junho p. p., se entregaram à Armada, devidamente aparelhados para a luta. Por outro lado, também se construíram 20 caça-minas de madeira, com material cem por cento nacional. A princípio, o material paulista empregado nas novas belonaves orçava em 10% das necessidades gerais. Pouco depois, essa percentagem foi subindo, pouco a pouco, até atingir o máximo que seria possível. Os navios construídos, praticamente, só apresentavam produtos da indústria deste Estado. Do exterior, unicamente usávamos aquilo que dependia da matéria prima não obtida no país. Assim, os arcabouços de aço, os cascos cujas couraças não podiam mesmo ser fabricados no Brasil, procediam de fora. Mas brevemente, conseguiremos essa matéria prima em Volta Redonda."

O ENTUSIASMO DO CMT. NORONHA DE CARVALHO

Não podendo sopitar o seu contagiante entusiasmo, o Cmt. Noronha de Carvalho resolveu apartear com as seguintes palavras: "Devemos frisar a cooperação da indústria de São Paulo, que além de desinteressada, caracterizou-se por verdadeiro e sincero espírito de sadio patriotismo. Fábricas houve, por outro lado, que chegaram a suspender quasi totalmente a produção normal, para se entregarem a prolongado período de experiências com material de que a Marinha necessitava com urgência, material esse que jamais pensaram em fabricar!"

Prosseguindo, o sr. Thedim afirmou: "Em 1941, as baterias de alguns submarinos estavam "dando o fora". Consultados os E.E.U.U. a respeito, a resposta foi a de que só dois anos e meio depois poderiam as fábricas americanas do norte enviar-nos tais aparelhamentos. De sorte que para não ficarem paralizados os submersíveis, de vez que as baterias são a vida desses vasos, recorrimos novamente a São Paulo.

Batendo à porta de importante indústria, electro-mecânica, que até então só produzia baterias comuns, que pesam, em média 8 a 10 quilos realizou-se aquilo que considerávamos verdadeiro milagre!

Meterdo mãos à obra, com inteligência e patriotismo após alguns meses de tentativas bem orientadas, aquela indústria forneceu-nos uma bateria de peso nada menos de 80 toneladas! Esse resultado, amplo e satisfatório, correspondeu plenamente, acusando mesmo, em certas particularidades daquela peça, qualidade que não conhecíamos nas importadas.

A REPERCUSSÃO NO EXTERIOR

— "Impressão das mais lisonjeiras e sumamente honrada prosseguiu o dr. Fernando Thedim — alcançou esse fato no exterior, especialmente nos E.E.U.U. No arsenal do Rio de Janeiro, onde exerciam suas atividades, vários técnicos norte-americanos proclamaram sua admiração pela eficiência dos produtos paulistas. Isso sem qualquer mistério ou outro sintoma de jacobinismo. Certa feita, em 1943, depois de ter uma comissão de técnicos americanos visitado o Brasil, ao regressar àquele país, de lá nos chegou esta sugestão: — "O Brasil não mais deve importar material para seus navios de guerra, pois, pode, perfeitamente fabricá-lo em São Paulo!"

that, due to the complexity of naval construction, their requirements could not be satisfied with the celerity demanded by circumstances".

SPLENDID PERSPECTIVES IN THE INDUSTRIAL FIELD

"Ready to cooperate to the utmost," went on Mr. Thedim, "São Paulo laid out splendid directing lines in the field of naval construction. We began by obtaining torpedo parts, which had never been made in Brasil before. Everything was of excellent quality.

"Then we went into steel tubing, something that the local industry had never gone into. It was a real success. The Ilha das Cobras did not have to remain stationary any longer. It reconditioned, rebuilt and re-equipped all the ships that needed it, and began to construct others. Five more mine-sweepers and nine destroyers, the last two having been launched on the 15th June last were delivered to the Navy, duly equipped for action. Twenty wooden mine-sweepers were also built, with material 100% national.

In the beginning, the raw material from São Paulo used in the new warships totalled about 10% of general demands. Shortly after, this percentage mounted, until reaching the maximum attainable. From abroad, we only used products made of raw material unobtainable in the country. For instance, the steel keels, the armored hulls whose armor plate could not be made in Brasil came from abroad. But in the near future we shall obtain this material in Volta Redonda.

ENTHUSIASM OF CAP. NORONHA DE CARVALHO

Unable to hide his infectious enthusiasm, Cap. Noronha put in: "We must emphasize the cooperation of the São Paulo industry which, not aiming at profit, was distinguished by a fine spirit of healthy patriotism. There were factories which postponed almost completely normal production to give themselves over to a prolonged period of tests with materials the Navy urgently needed, material they had never even dreamed of producing."

Mr. Thedim went on, "In 1941, the batteries of some submarines were giving out. After inquiries in the States, the answer was that only after two years and a half would the American factories be able to send us the batteries. As they are the life and soul of the submarines, we again had to turn to São Paulo to keep the submarines operating.

"Appealing to the important electro-mechanical industry, which up to that time had only manufactured ordinary batteries with an average weight between 18 and 22 lbs. we were favoured with a genuine miracle!

"Getting down to work with intelligence and patriotism, after a few months of well-conducted tests that plant gave us a battery with no less than 80 tons. It gave entirely satisfactory results even showing, in certain details of the apparatus, some qualities we had not met in the imported product."

ECHOES ABROAD

— "This fact," went on Mr. Thedim, gave rise to widespread and highly flattering comments abroad, particularly in the United States. At the Rio de Janeiro Arsenal, where they had been in activity, several American experts expressed their admiration of the São Paulo products. Once, after a mission of American technicians had visited Brasil, the following suggestion reached us, after their return to the States: "Brasil should not import material for her warships, for everything can be made in São Paulo!"

A Homenagem de São Paulo ao Comandante da Força Expedicionária

Com uma série de solenidades, as altas autoridades e o povo de São Paulo prestaram significativas homenagens ao general João Batista Mascarenhas de Moraes, comandante da Força Expedicionária Brasileira.

Chegando no aeroporto de Congonhas no dia 26 p.p., foi S. Excia, recebida por todas as autoridades civis e militares e outras pessoas gradas.

No mesmo dia, em solenidade efetuada no salão nobre de Escola Normal Caetano de Campos, foi-lhe conferido o título de Doutor "honoris causa", pela Universidade de São Paulo, na pessoa do seu reitor o Dr. Jorge Americano.

In a succession of public ceremonies, the authorities and people of São Paulo rendered a significant homage to Gen. João Batista Mascarenhas de Moraes, commander of the Brazilian Expeditionary Force.

On the same day, in the Hall of the Escola Normal of July, he was received by all the military and civil authorities as well as other influential persons.

On the same day, in the Hall of the Escola Normal Caetano de Campos, the title of doctor "honoris causa" was conferred on him by Dr. Jorge Americano, Dean of the São Paulo University.



Cebu a Teobaldo de Souza Andrade, aluno da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, a subida honra de passar às mãos do Gal. João Batista Mascarenhas de Moraes o título de doutor "Honoris Causa"

Compareceram à solenidade os Ilmos. Srs.: — Dr. Plínio Caiado de Castro, secretário da Educação, representando o sr. Interventor Dr. Macedo Soares; o general Milton de Freitas Almeida, comandante da 2.ª Região Militar; o sr. presidente do Conselho Administrativo do Estado; representante do Ministério da Marinha; brigadeiro do Ar Armando de Souza e Mello Ararigboia, comandante da 4.ª Zona Aérea; representante do cardeal d. Carlos Carmelo; diretores e professores das diversas Faculdades de São Paulo; representantes dos centros acadêmicos universitários de São Paulo; figuras da sociedade paulistana, expedicionários e grande público.

Após um almoço oferecido pela Universidade de São Paulo, recebeu o general Mascarenhas de Moraes, a visita dos integrantes da Associação dos Pracinhas da Força Expedicionária, de São Paulo. Visitou, em seguida, S. Excia. a Exposição do Centenário da Princesa Isabel, no Teatro Municipal; a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

Finalizando, o general Milton de Freitas Almeida, comandante da 2.ª Região Militar, ofereceu em seu Quartel uma recepção ao general Mascarenhas de Moraes.

Among those present were: — Dr. Plínio Caiado de Castro, Secretary of Education, representing the Interventor Dr. Macedo Soares; Gen. Milton de Freitas Almeida, commander of the 2nd Military Region; the President of the Administrative Council; representative of the Navy Ministry; Air Brigadier Armando de Souza e Mello Ararigboia, commander of the 4th Air Zone; representative of Cardinal D. Carlos Carmelo; directors and professors of the several São Paulo Faculties; representatives of University Student Societies; figures of São Paulo society, expeditionary soldiers and a large public.

After a luncheon offered by the São Paulo University, Gen. Mascarenhas de Moraes received the members of the local "Associação dos Pracinhas" of the Expeditionary Force.

They later visited the Princess Isabel Centennial show at the Municipal Theatre; also the Philosophy, Science and Letters Faculty of São Paulo.

To complete the day, Gen. Milton de Freitas Almeida, commander of the 2nd Military Region, gave a reception at his Headquarters for Gen. Mascarenhas de Moraes.

HONROSA DISTINÇÃO AO TEN. CEL. AV. ENG. JOÃO MENDES DA SILVA



Causou agradável repercussão nos círculos civis e militares a notícia de que o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante da nossa Escola e representante do Ministério da Aeronáutica junto à mesma, acaba de ser agraciado pelo governo dos E.E.U.U. com a "Ordem do Mérito".

A alta distinção conferida àquele Oficial superior da Aeronáutica do Brasil, seja-nos lícito afirmar, não constitui apenas mero ato de gentileza da grande nação irmã a um comandante de corpo em cujo núcleo de trabalho bem orientado e patriótico, lado a lado com os nossos patriotas, vicejam o esforço, a competência e a dedicação sem limites de súditos norte-americanos.

O trabalho magnífico e desinteressado de nosso querido Comandante, a sua visão perfeita e os seus elevados sentimentos pan-americanistas, contribuindo para estreitar cada vez mais, os laços de sadia camaradagem que unem os filhos das duas grandes Pátrias, têm sido por todos nós constatados, diuturnamente, o que lhe outorga um papel de singular relêvo dentro da coletividade "Etaviana".

É dos mais justos, portanto, o esclarecido ato do governo norte-americano, premiando um militar de aprimoradas virtudes morais e militares e que, em nosso âmbito de atividades fecundadas, tem seguido com verdadeiro espírito democrático os exemplos dignificantes do grande paladino que tombou em plena marcha para a Vitória — o inolvidável Franklin Delano Roosevelt!

(Cont. da pág. 12)

ALMOÇO OFERECIDO PELO MAJOR PARREIRAS HORTAS

No dia em que os brilhantes Oficiais da Flotilha de Submersíveis visitaram todas as dependências da nossa Escola, não se cansando todos eles, a cada passo, de exteriorizar admiração e entusiasmo por tudo que estavam vendo, o major av. Afonso Celso Parreiras Horta, após a minuciosa visita em sua companhia realizada, em nome do Comando da E.T.A.V. ofereceu um almoço à distinta comitiva, na "Sala das Bandeiras".

O ágape decorreu num ambiente de estreita camaradagem, tendo feito uso da palavra, recordando a velha e tradicional amizade que existe entre a oficialidade da Marinha e da Aeronáutica, em magnífico improviso, o cap. de mar e guerra Nelson Noronha de Carvalho.

O REGRESSO DA COMITIVA

Depois de uma semana de permanência na capital bandeirante, onde vieram inspecionar o material paulista para fabricação de submarinos, regressaram para o Rio de Janeiro os brilhantes Oficiais da Flotilha de Submarinos. Como se sabe, a Flotilha se transferirá da Ilha das Cobras para a de Mocanguê, na baía de Guanabara, onde já se acha instalada a nova base que dispõe de moderníssimas instalações.

LUNCHEON OFFERED BY MAJOR PARREIRAS HORTA

When the brilliant officers of the Submarine Flotilla visited all departments of our School, they could not find words to express their astonishment and enthusiasm for everything they saw.

After a thorough inspection under the guidance of Major Afonso Celso Parreiras Horta, he offered, in the name of the E.T.A.V. School Command, a luncheon to the distinguished guests, in the "Hall of Flags".

In an atmosphere of close comradeship at table, Cap. de Mar e Guerra Nelson Noronha de Carvalho delivered a speech alluding to the traditional friendship between the officers of the Navy and the Air Force.

THE MISSION'S RETURN JOURNEY

After staying a week at the capital of the State, where they came to survey the material for submarine production, the officers of the Submarine returned to Rio de Janeiro. It is already known that the Flotilha will be transferred from the Ilha das Cobras to Mocanguê, in the Guanabara, where the new base has already been installed, with up-to-date fixtures.

VISITOU A NOSSA ESCOLA O CRIADOR DA PRIMEIRA FABRICA NACIONAL DE MOTORES



TÉCNICO DE RECONHECIDA CAPACIDADE, O BRIG. DO AR ANTONIO GUEDES MUNIZ TORNOU-SE O PRECURSOR DA CONSTRUÇÃO DE APARELHOS COM MATERIAL 100% NACIONAL.

Dentro do setor industrial da aviação brasileira, sobrepondo-se a uma série imponderável de fatores adversos e conseguindo vencer a indiferença e o espírito derrotista de uma pequena (graças a Deus!) minoria de brasileiros indignos dêsse nome, avulta a figura do ilustre brig. do Ar Antonio Guedes Muniz, diretor da Fábrica Nacional de Motores e criador de vários tipos de aviões nacionais, que levam o seu nome: o "Muniz-7" e o "Muniz-9". Portador de credenciais que enaltecem e distinguem sua robusta envergadura de militar e patriota, o brigadeiro Guedes Muniz tem sabido fazer uma carreira cimentada pelo desejo insopitável de saber, de abrir novos e brilhantes horizontes na estrada larga do progresso e da perfeição. Veio encontrá-lo no elevado posto de coronel a criação do Ministério da Aeronáutica, sendo que seu "brevet", de piloto militar foi conseguido a 15 de novembro de 1927.

Portador de um diploma de engenheiro, o distinto militar desde logo aquilatou da imperiosa necessidade de aperfeiçoarmos nossa técnica e de construirmos os nossos aparelhos com material inteiramente nacional. Escolhido pelo governo brasileiro para instalar a projetada Fábrica Nacional de Motores, em terrenos situados na Baixada Fluminense, o brig. Guedes Muniz fez-lo com a capacidade de sempre, com os olhos voltados para a grandeza da Pátria.

Viajando para os Estados Unidos, foi exatamente na grande nação da Democracia que o seu entusiasmo sadio a todos contagiou, infundindo-lhes energias novas e dan-

do-lhes a confiança necessária para cumprir com absoluto êxito a missão que ali os conduzia. O ilustre brigadeiro do ar foi encontrar também na pátria do inolvidável Roosevelt, para melhor corcamento de seus esforços a exata compreensão de seu ardor patriótico e invulgar capacidade de ação.

Mas não teve um minuto de descanso; percorreu todos os organismos que interessavam de perto ou de longe o desempenho de sua tarefa e, um belo dia, começava a ser embarcado o material de que necessitava. Veiu então a tóda pressa ao Rio; recrutou operários, organizou febrilmente as turmas de engenheiros e de construtores de forma que, quando o material chegasse houvesse edifícios para recebê-lo. Sua luta continua ainda, mas já agora, com os contornos da vitória bem delineados. A Fábrica Nacional de Motores, com 100% nacional, é uma das maiores conquistas do Ministério da Aeronáutica.

No dia 6 de Abril de 1942, foi promovido a Brigadeiro do Ar, tendo sido nomeado o primeiro diretor da primeira fábrica de motores da América do Sul. Depositando nas conquistas da técnica uma convicção inabalável, o Brigadeiro Antonio Guedes Muniz é hoje uma figura que muito orgulha o Brasil.

Visitando o nosso Estabelecimento de ensino militar, em companhia do major Vitor Barcelos e de seu secretário, sr. Fernando Leão, o diretor da Fábrica Nacional de Motores, daqui levou lisongeira impressão de tudo que lhe foi dado ver, tendo mesmo declarado ao nosso Comandante, ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, que a E.T.Av. é uma autêntica forja de civismo a serviço da grandeza aeronáutica do Brasil. Após a visita às instalações da nossa Escola, foi oferecido um coquetel ao brigadeiro Guedes e sua distinta comitiva.

GRADUARAM-SE OS PRIMEIROS INSTRUTORES DA E.T.Av.



Os atuais Assistentes de Instrutores

Ontem foram alunos de nossa Escola. Estudaram muitos meses e por fim conseguiram, à custa de muitos esforços, a tão almejada divisa de 3º Sargento da F.A.B.

Serviram durante algum tempo em diversas bases deste imenso Brasil, pondo em prática o que aprenderam nos belos tempos de alunos.

Mas não ficaram nisso. Voltaram para a E.T.Av. e cursaram brilhantemente o curso de Assistentes de Instrutores.

Procurámos entrevistá-los a fim de estabelecer, pelo conhecimento, uma aproximação entre nós e os futuros Instrutores Técnicos de nossa Escola.

O primeiro a falar foi Josué Vieira.

"Entrei como aluno da E.T.Av. no dia 22 de Fevereiro de 1944. Cursei Motores. Depois de 9 meses recebi o meu diploma de 3º Sargento Técnico das Forças Aéreas Brasileiras. Fiz o estágio obrigatório na Base Aérea do Galeão, situada na Capital de nosso país.

No Rio de Janeiro cursei o U.S.B.A.T.U. (United States Brazilian Air Training United) tendo como instrutores nossos irmãos americanos. Esse curso durou dois meses. Depois fui transferido para o B-25 onde me especializei nesses aparelhos, também sob a direção de norte-americanos.

Dia 29 de Maio de 1945 fui transferido para S. Paulo e designado para o Curso de Assistentes de Instrutores que completei no dia 19 de Julho do corrente ano. Agora estou lecionando no Departamento de Motores de nossa Escola... lá, no "velho" Hipódromo."

— "Uma pergunta, Josué: O que você pretende fazer no futuro?"

Ele não titubeou: "Continuar na F.A.B. e procurar ensinar aos alunos da E.T.Av. o que aprendi"

— Meu nome é Hélio Sampaio de Almeida Prado. Nasci no dia 23 de Janeiro de 1923 (estou velho, não acha?). Minha terra é Campinas, a "Princesa do Oeste", ou "Cidade das Andorinhas". Devia ir aos Estados Unidos para fazer um curso de aperfeiçoamento de rádio, mas por vários motivos isso não foi possível (podem ficar socegados que não vou contar a história: é muito complicada). Foi então que resolvi entrar na Escola Técnica (e ainda não me arrependi).

Isso aconteceu no dia 5 de Fevereiro de 1944. Como

Yesterday they were students. They studied for many months and at last, through their strenuous efforts, obtained the much coveted chevrons of 3rd Sergeants in the FAB.

They served their time in several bases of vast Brasil, putting into practice that which they learned as students. But that was not all. They came back to the E.T.Av., where they brilliantly worked their way through the course for Assistant Instructors.

We interviewed them to obtain, through their medium, a closer acquaintanceship with the future Technical Instructors of our School.

The first to speak was Josué Vieira.

— "I started as a student of the E.T.Av. on the 22nd February, 1944. I was assigned to Motors. After nine months I received my certificate of 3rd Sergeant Technician of the Brazilian Air Force. Afterwards, the prescribed stage at the Galeão Air Base in Rio.

"There I received the U.S.B.A.T.U. (United States-Brazilian Air Training United), with American instructors. That course took two months. Then I was transferred to the B-25's in which I specialized, also under the teaching of Americans.

"On the 29th of May, 1945, I was transferred to São Paulo, and designated to the Course of Assistant Instructors, which I finished on the 19th of July of the same year. Now I am teaching at the Motor Department of our School... There, in the old Jockey Club..."

— "Just one question, Josué. What are your intentions for the future?"

He did not hesitate: — "I will stay in the FAB and shall do my best to pass on to the E.T.Av. students the knowledge that I have acquired."

— "My name is Hélio Sampaio de Almeida Prado. I was born on the 23rd of January, 1923 (getting on in years, don't you think?) My hometown is Campinas, the "Princess of the West" or "City of Swallows". I was going to the States to receive an advanced course in Radio, but for many reasons it was not possible (set your minds at rest, because I am not going to tell the story: it is too intricate). Then I decided to come to the Escola Técnica, and I am glad I did, too.

todos... fui "bicho" e recebi o n.º 126. No dia 23 de setembro do mesmo ano recebi meu "brevet de especialista", o diploma e as insígnias de 3.º Sargento da F.A.B.

Fui para a Base Aérea do Galeão, onde fiz o curso de rádio-operador de voo da Marinha Norte-Americana, em dois meses mais ou menos. Trabalhei na Torre de Controle da base durante outros dois meses. Depois de oito meses na FAB, ostentando as divisas de 3.º Sargento, fui transferido para São Paulo, a fim de iniciar o curso de Assistente de Instrutor.

— Quanto tempo durou esse curso?

— 13 meses. Hoje leciono Rádio na Escola. Estou satisfeitíssimo.

— E agora, novamente vamos ser indiscretos. O que pretende você fazer no futuro?

— Si Deus quiser, a polícia consentir e a Escola não se opuser, pretendo ir para os EE. UU...

— Foi em manhã cheia de neblina que eu apareci nesta terra da garôa. Posso garantir-lhe que eu era um pimpolho alinhadíssimo. Cresci como todos os garotos. Ah! Ia me esquecendo... você quer saber a minha idade e o dia em que vim ao mundo? Pois não 22 anos (não parece... mas acontece que eu sou muito "judiado") Dia... 11 de Dezembro. Meu Nome? Nelson Boralli.

Nesse momento o reporter anota a data num caderninho à parte.

— Entrei na Escola no dia 31 de janeiro de 1944. Fiquei 9 meses. Cursei Soldagem. Fui para o Parque de Aeronáutica daqui de São Paulo, onde permaneci durante 8 meses. Numa bela tarde, 16 de maio recebi um chamado... Curso de Assistente de Instrutores.

Agora, procuro ensinar tudo o que aprendi aos novos alunos da Escola, procurando dessa forma servir o melhor possível à FAB.

— E o futuro?

— Uma boa esposa, uma casa com todo o conforto, muitos "guris" para alegrá-la e... Bem, é melhor parar...

— Nasci em Pedreiras, Estado de São Paulo, no dia 12 de Agosto de 1926; sou novinho "em folha". Meu nome é Luiz Carlos Neves d'Ávila. Entrei na Escola em 10 de abril (que ano!) de 1944.

Novamente o reporter anota a data num caderninho à parte. O Nelson, que estava intrigado com as anotações pergunta:

— Porque você anota os dias de nossos nascimentos?

O reporter ficou sem jeito... E resolveu não responder. Mas pensava: "Será possível que nem um palpite se pode arranjar para a "fézinha"?

— Curso: Electricidade. Tempo: seis meses. Formei-me no dia 7 de Outubro. Servi na Escola de Aeronáutica no Rio de Janeiro durante 8 meses. Fiz um curso de aparelho de Treinamento Sintético.

— O que é isso?

— Reconhecimento de aviões e treinamento para combate aéreo. Durou 3 meses. Depois, como meus colegas, fui transferido para São Paulo, onde fiz o curso de Assistente de Instrutores. Agora está tudo O.K. Estou lecionando no velho Hipódromo.

— O que você pretende fazer?

— Meu desejo é continuar a estudar, progredir sempre chegar a ser oficial! Quem sabe o que conseguirei! Você compreende, uma viagem aos EE.UU... Vou aguardar... Sou de opinião que se deve dar tempo ao tempo.

E assim terminou nossa entrevista com esses rapazes, que simbolizam o futuro do nosso Brasil. Ontem alunos, hoje instrutores...

"That happened on the 5th February, 1944. Like others before me, I was a "bicho", and received N° 126. On the 23rd of September of the same year I got my specialist wings, the certificate and chevrons of 3rd Sergeant of the FAB".

"Then I went to the Galeão Air Base, where I received a course of flying radio-operation with U.S. Navy instruction, for about two months: I worked in the Control Tower of the base for about two months more. After eight months in the FAB as 3rd Sergeant, I was transferred to São Paulo, to begin the course of Assistant Instructor.

— "How long did that course take?"

— "13 months. Now I am teaching Radio at the School. I am very happy".

— "And now, we will be inquisitive again. What do you intend to do in the future?"

— "If God wills, the police allow, and the School does not object, I want to go the States..."

— "It was on a misty morning that I first came to this drizzly place. I can vouch for the fact that I was quite a nice child. I grew up, as children usually do. Oh! I keep forgetting... you want to know the day and year when I came in to this world? Very well. I am 22 (I don't look it, but then I have been considerably "worked over"). Day: 11th December. My name? Nelson Boralli".

At that moment the reporter takes a furtive note.

— "I came to the School on the 31st January, 1944, and I stayed for nine months. My course was Welding. Then I went to the Parque de Aeronáutica, for eight months. I was then called to the Course of Assistant Instructors. "Now I try to teach everything I learned to the new School students, trying to be of use to our glorious FAB."

— "And in the future"?

— "A good wife, a comfortable home, lots of kids to gladden... and... well, I'd better stop"...

— "I was born in Pedreiras, State of São Paulo, on the 12th August, 1926; as good as new. My name is Luiz Carlos Neves d'Ávila. I came to the School on the 10th April (what a month!), 1944."

The reporter again writes down the date in a hidden notebook. Nelson, who was puzzled by the notes, asks:—

"Why are you taking down our birthdays?"

The reporter felt awkward — and decided not to answer. But he thought:— "Is it possible that a fellow can't even get a hunch for the "numbers"?"

"Course: Electricity. Duration: six months. I was graduated on the 7th October. Then I served in the Escola Aeronáutica in Rio de Janeiro, during the next eight months. I completed the course of Synthetic Training Machine."

— "What is that?"

— "Aircraft Reconnaissance and training for aerial battle. That lasted three months. Then, with my classmates, I was transferred to São Paulo, where I completed the course of Assistant Instructor. Now everything is OK. I am teaching at the old Jockey Club."

— "What do you intend to do?"

— "My wish is to go on studying, to forge ahead, to become an officer. Who knows what I may accomplish? You know, a trip to the States... I will wait... I will let time take its course."

So ended our interview with these lads, who are a living symbol of the future of our Brasil. Yesterday, students... — Today, teachers...

FIREBALL FR-1 — O PRIMEIRO AVIÃO DOTADO DE UMA "UNIDADE COMPOSTA"

Um piloto combatente da Marinha dos E.E.U.U., recentemente chegado, estava voando num "Hellcat", vagando descuidado e feliz pelos céus da Califórnia, quando percebeu que um avião o alcançava rapidamente. O piloto da Marinha, que se orgulhava de sua capacidade de reconhecimento, não reconheceu o estranho avião. De modo, que ele o observou com certo interesse à medida que se aproximava. Para sua surpresa e horror, (foi divulgado que ele assinou o voto de temperança, imediatamente depois de aterrizar) o desconhecido passou por ele facilmente com sua única hélice em passo-bandeira.

Este espetáculo singular, se o nosso amigo, o piloto da Marinha soubesse, era o então novo FR-1 da Marinha dos E.E.U.U. (o Fireball). Exteriormente ele se assemelha muito a todos os outros aviões de caça da II.ª Guerra Mundial, com seu nariz curto e espesso, asa baixa e cauda simples. Porém, dentro de sua fuselagem, o Fireball carrega um segundo motor, o I-16 da General Electric, que é uma turbina de jato propulsão. O Fireball pode voar com os dois motores combinados, ou só com um deles e por conseguinte pode parecer que está voando com rapidez sem benefício de qualquer força de propulsão, quando ele está usando somente sua turbina invisível, de jato propulsão.

Como o Fireball apareceu tarde demais para ganhar qualquer medalha em combate real, ele é principalmente interessante porque é o primeiro avião a empregar o jato propulsão combinado com uma hélice, acionado por um motor convencional. As possibilidades desta combinação são de grande interesse para engenheiros, pilotos combatentes, e, desde o fim da guerra, aos pilotos civis e operadores.

Para começar, examinemos as vantagens de um motor de jato propulsão comparadas ao motor convencional. O motor de jato dá uma performance melhor a grandes altitudes, do que ao nível do mar enquanto que o motor convencional como todos sabem, requer uma superalimentação onde o ar seja leve, e mesmo assim geralmente não é tão eficiente como quando ao nível do mar. Portanto, todas as outras coisas sendo iguais, um avião com um motor de jato propulsão, terá vantagem sobre um avião convencional em combate. Segundo, o motor é simples com poucas peças móveis. O ar é tomado no bordo de ataque da asa, é comprimido em câmaras de combustão por meio de um impelidor depois do que os gases quentes e dilatados fazem girar uma turbina (que aciona o impelidor) e finalmente escapa pelo tubo de cauda. É a força da dilatação do ar que escapa pelo tubo da cauda que proporciona o impulso. O motor de jato é leve, (tem uma boa proporção de cavalo-vapor) muito simples para manter e requer muito poucos instrumentos e controles. E por último, um motor de jato não requer o gasto dispendioso de combustível que requer um motor convencional de grande H. P.

Porquê então a Marinha não empregou o jato propulsão como o Exército dos E. U. que tem várias caças, só de jato propulsão como os P-80? O fato é que as condições para os caças de porta-aviões da Marinha devem ser muito especiais, e julgou-se que um caça só de jato propulsão não satisfaria estas condições. Os caças da Marinha são mais que interceptores; são aviões de reconhecimento e aviões de escolta, exigindo um grande raio de ação. Em adição, todos os aviões dos porta-aviões devem, por definição, ser capazes de decolar no espaço restrito do convés de um porta-aviões. E principalmente, a Marinha desejava um caça de peso leve, de grande velocidade com capacidades superiores aos aviões japoneses, leves e fáceis de manobrar. O motor de jato no FR-1, queima 80 galões de gasolina em 10 minutos de operação, ao nível do mar, e, embora este consumo diminua muito com a altitude, um avião leve, de caça, seria incapaz de transportar combustível suficiente para uma operação de grande raio de ação. No FR-1, o motor Wright R-1820, à velocidade de cruzeiro, consome somente de 30 a 35 galões de gasolina por hora, por conseguinte o piloto pode voar durante horas usando seu motor convencional, e obter um raio de ação de 1500 milhas.

Para poder compreender porque o motor de jato não era considerado adequado para decolagem de um porta-aviões, precisamos primeiro compreender as peculiaridades



COMO CONHECER O FIREBALL

Silhetas de reconhecimento do Fireball FR-1. Notar bem na frente, a capota sem armação de metal, o trem de aterrissagem triciclo e as tomadas de ar na asa para o jato, na secção central, no bordo de ataque. As linhas ponteadas mostram as asas dobradas para cima e os tanques descoláveis colocados sob as asas.

A newly returned U. S. Navy combat pilot was flying a Hellcat, loafing along fat, dumb and happy in the California skies, when he became aware of an airplane that was rapidly overtaking him. The strange airplane was one which the Navy pilot, who prided himself on his recognition, did not recognize. So he watched with some interest as it came nearer. To his surprise and horror, (it is rumored that he took pledge immediately after landing) the stranger passed him easily with his one and only propeller feathered.

This strange sight, had our friend, the Navy pilot, but known it, was the then new U. S. Navy FR-1 (Fireball). Externally it resembles closely all the other Navy shipboard fighters of World War II, with its stubby nose, low wing and single tail. But within its fuselage, the Fireball carries a second engine, a General Electric I-16 jet propulsion unit. The Fireball can fly with both or either one of these units and thus can appear to be whizzing along without benefit of any propulsive force when it is using only its invisible jet engine.

Since the Fireball made its appearance too late to earn any medals in actual combat, it is chiefly interesting because it is the first airplane to employ jet propulsion in combination with the conventional reciprocating engine and propeller. The possibilities of this combination are of enormous interest to engineers, combat pilots and, since the end of the war, to civilian pilots and operators.

To begin with, let us examine the advantages of a jet engine as compared with the conventional engine. The jet engine gives better performance at high altitudes, than at sea level while the reciprocating engine, as all know, requires supercharging where the air is thin, and even then is generally not as efficient as at sea level. Thus, all other things being equal, an airplane with a jet engine will have the jump on a conventional airplane in combat. Secondly, the engine is simple, with few moving parts. Air is scooped up in the leading edge of the wing, is compressed into burning chambers by an impeller, after which, the hot and expanded gases turn a turbine (which drives the impeller) and finally escape through the tail pipe. It is the force of the expanded escaping air in the tail pipe which provides the thrust. The jet unit is light

VÔO SEM HÉLICE



O FR-1 em vôo, com sua hélice em passo-bandeira. Notar os foguetes instalados sob as asas.

da energia fornecida pelo jato propulsão.

Há fórmulas que provam que, não obstante o impulso do jato seja constante em todas as velocidades, o cavalo-vapor desenvolvido, aumenta com a velocidade. Portanto, na decolagem, quando a velocidade é nula, o cavalo-vapor do jato é nulo. A aceleração é comparativamente lenta, e o avião de propulsão a jato requer uma longa pista para decolagem, obviamente fora de questão em se tratando dos porta-aviões. De outro modo, uma hélice pode ser acelerada ao máximo na decolagem, proporcionando um aceleração rápida e dando ao avião velocidade suficiente para ficar suspenso no ar numa distância relativamente curta.

A terceira condição — leveza e manobrabilidade combinadas com velocidade — não poderiam ser satisfeitas se fosse usado um motor convencional de energia aumentada. Os aviões que usam o motor Pratt e Whitney R-2800, pesam mais que 7 tons, ao passo que o peso bruto do Fireball é de apenas 9.800 lbs.

Portanto, num esforço para preencher as necessidades da Marinha, foi proposto em 1942, o FR-1 híbrido. Examinemos as estatísticas e vejamos como ele desempenha bem suas funções.

Já mencionamos que o FR-1 preenche os requisitos de peso de um avião de caça de peso leve. Seu raio de ação também está adequado.

Usando os motores de jato e o Wright, simultaneamente, o FR-1 pode decolar e subir 7.000 pés num minuto. Possivelmente é o único avião que pode fazer uma curva de Immelman imediatamente após a decolagem. A velocidade do avião usando somente o motor Wright é de 220 mph; usando somente o jato, é de 300 mph; e usando os dois motores, a velocidade é tamanha que ainda é um segredo militar entretanto, sabe-se que se encontra nos limites de compressibilidade. Um motor é o complemento do outro, de modo que a melhor performance do motor Wright ao nível do mar, é equilibrada contra a performance melhorada do motor do jato a medida que vai subindo.

As qualidades de manejo no convés do FR-1 são excelentes. É o primeiro dos aviões de caça, dotado de um trem de aterragem triciclo, que é muito fácil de rolar no convés e fácil de ser manobrado pelos homens de convés. O trem de aterragem triciclo torna a aterragem mais fácil e mais segura, pois como mesmo depois de uma aterragem rápida, de uma parada brusca, o avião não tem nenhuma tendência para capotar. O gancho de parada é montado, bem para frente, sob a fuselagem, ao invés de ser na cauda como nos aviões de trem de aterragem convencional. Portanto, a tensão de aterragem no FR-1, pode ser tomada diretamente pelos membros estruturais principais, tornando desnecessário o contra-ventamento adicional da seção de cauda, necessário nos aviões convencionais.

A carlinga no Fireball fica bem na frente proporcionando ao piloto uma excelente visibilidade. Isto é especialmente importante nas aterragens nos porta-aviões, no caso de serem avisados para fazer novo pouso. O piloto

UNIDADE COMPOSTA



Um desenho do corte do Fireball FR-1 mostrando o motor Wright R-1820, as tomadas de ar, o motor de jato e o tubo da cauda.

(has a good horse power-weight ratio), extremely simple to maintain and requires very few instruments and controls. And, last but not least, a jet engine does not require the expensive high grade fuel that a high powered reciprocating engine must have.

Why, then, did the Navy not go in for jet propulsion as thoroughly as the U. S. Army, which has several all-jet fighters such as the P-80? The fact is that the requirements for Navy carrier fighters are highly specialized, and it was believed that an all-jet fighter would not meet these requirements. Navy fighters are more than interceptors; they are scout planes and escort planes, requiring a great deal of range. In addition, all carrier planes must, by definition, be capable of taking off in the restricted space of a carrier deck. And specifically, the Navy wanted a high speed, light weight fighter capable of meeting the light, maneuverable Jap planes. The jet engine in the FR-1 burns 80 gallons of gasoline in ten minutes of operation at sea-level, and, though this consumption decreases sharply with altitude, a light fighter plane would be incapable of carrying sufficient fuel for long range operation. In the FR-1, the Wright R-1820 engine at cruising speeds consumes only 30 to 35 gallons of gasoline an hour, thus, the pilot can fly for hours using his conventional engine, and get a range of about 1500 miles.

In order to understand why the jet engine was not considered adequate for carrier take-off we must first understand the peculiarities of the power produced by jet propulsion.

There are formulas which prove that, though the thrust of the jet is constant at all speeds, horsepower developed increases with speed. Thus, at take-off, when speed is nothing, the horsepower of the jet is nothing. Acceleration is comparatively slow, and the jet-powered airplane requires a long runway for take-off, obviously out of the question on carriers. A propeller, on the other hand, can be run up to full power on take-off, providing quick acceleration and giving the airplane sufficient speed to become airborne in a comparatively short distance.

The third requirement — lightness and maneuverability combined with speed — could not be satisfied if a conventional engine of increased power were used. Airplanes using the Pratt and Whitney R-2800 engine weigh over 7 tons, as opposed to the Fireball's gross weight of only 9,800 lbs.

Thus, in an attempt to fulfill the exacting Navy requirements, the hybrid FR-1 was proposed in 1942. Let us look at the statistics and see how well it performs.

We have already mentioned that the FR-1 fulfills the weight requirements for a light-weight fighter. Its range, too, is adequate.

Using the Wright and jet engines simultaneously, the FR-1 can take off and climb 7,000 feet in a minute. It is, possibly the only plane that can do an Immelman on take-off! The plane's speed using only the Wright engine is 220 mph; using only the jet is around 300 mph, and with both engines, the speed is high enough to be a secret still, though, it is known to be in the range of compressibility. The two engines complement each other, so that the better performance of the Wright engine at sea-level is balanced against the improving performance of the jet unit with altitude.

The carrier handling qualities of the FR-1 are excellent. It is one of the first carrier fighters to use

"A UNIAO FAZ A FORÇA"

CALOROSA EXORTAÇÃO DO NOSSO COMANDANTE NO SENTIDO DE VER PRESTIGIADA POR TODOS OS FUNCIONÁRIOS A A.F.E.T.AV. — A PALAVRA DO PRESIDENTE WILLIAM SALEM.

Convocada especialmente pelo Comando da nossa Escola, realizou-se em dias do mês de julho p. findo, no salão principal do Refeitório, com a presença de todos os dirigentes da nável e prestigiosa Associação dos Funcionários da Escola Técnica de Aviação, uma reunião dos funcionários e funcionárias desta Casa, cujo objetivo principal foi o de verificar as atuais possibilidades e vantagens concedidas aos associados daquela entidade.

Outros assuntos de interesse geral foram ventilados na importante assembléa, que calou fundo no espirito das pessoas presentes, tendo em vista os conceitos emitidos pelo nosso ilustre chefe e amigo, sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, o qual desde os primeiros instantes tem sabido prestigiar a feliz idéa que deu corpo material àquela Associação.

"A UNIAO FAZ A FORÇA"

Dizendo dos motivos que o induziram a convocar aquela reunião de todos os funcionários e Oficiais do nosso Estabelecimento, o sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, em vibrante improviso, reafirmou o seu propósito de tudo fazer no sentido de prestigiar e garantir as finalidades da Associação dos Funcionários da E.T.Av. Citou o orador as inúmeras vantagens de ordem moral e material que advirão para os funcionários no dia em que a Associação puder contar com o apoio de todos em geral, independentemente de outras razões.

— "A união faz a força," diz o velho ditado e essa sentença, mais uma vez se aplica nesta Escola. Todos poderão ter vantagens morais e materiais como associados da A.F.E.T.AV. Quando a Associação dispuser de um quadro social maior, tanto maior será a percentagem concedida pelos armazens reembolsáveis."

A seguir, o nosso Comandante declara que se acha em



mãos do sr. Treff, para ser encaminhada à General Motors, uma ordem de entrega do caminhão para transporte de gêneros adquiridos pelos associados. Afirma, igualmente, que o Comando não faz distinção entre funcionários sócios e não sócios, apelando no entanto, para os sentimentos de cada um para que prestigiem cada vez mais a Associação.

Depois, o nosso Comandante passou a palavra ao acadêmico William Salem, presidente da nossa entidade, para que s.s. dissesse o que tem sido feito, e o que pretende realizar a A.F.E.T.AV.

Longa foi a exposição de motivos do dinâmico presidente William Salem durante a qual não só agradeceu a valiosa cooperação que a Associação vem recebendo do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Cmt. da nossa Escola, como também enumerou as vantagens já obtidas para o quadro social.

(Continuação da pág. 19)

do FR-1 pode ver o cabo de parada n.º 1, exatamente no momento de fechar a gasolina.

A Marinha, com o FR-1, conseguiu bem o seu ideal de avião de caça para o Pacífico. Leve, veloz, manobrável quasi que a qualquer altitude, rápido na decolagem e subida, o FR-1, infelizmente, apareceu tarde demais para provar, em combate, o valor dessas qualidades. Resta agora saber se as vantagens oferecidas pela unidade composta são suficientes para que seja recomendada aos desenhistas dos futuros aviões civis.

tricycle landing gear, which is very maneuverable in taxiing on deck and easy for plane handlers to push around. The tricycle landing gear makes carrier landings easier and safer, since even after a fast landing and sudden arresting the airplane has no tendency to nose over. The arresting hook is mounted well up on the fu-

selage, instead of in the tail as in airplanes with conventional landing gear. Landing stresses can thus in the FR-1 be taken up directly by the main structural members, obviating the necessity for the large, additional bracing of the tail section required in the conventional airplanes.

The cockpit in the Fireball is well forward, giving the pilot excellent visibility. This is especially important in carrier landings in case of sudden wave-offs. The pilot of the FR-1 can see the number 1 arresting wire right up to the time of the "cut".

The Navy, in the FR-1 pretty well realized its ideal Pacific Fighter. Light, fast, maneuverable at almost any altitude, quick on take-off and climb, the FR-1 was unfortunately too late to prove in combat the value of these qualities. It now remains to be seen if the advantages offered by the hybrid power plant are enough to recommend it to designers for future civil aircraft.



Gradua-se a 45.ª Turma:

"BICHOS E OUTROS BICHOS"

(Carvalho — 2257)

"Não há animal mais estúpido do que esse bipede implume que se chama homem civilizado" — disse José Otiteica.

Um veterano, parodiando, disse que "não há animal mais estúpido do que esse bipede implume que se chama "bicho".

Eu por mim, creio que não há ninguém mais espesinhado e injustiçado que esse tipo novato, desajeitado no macacão mescla, sobre o qual direi alguma coisa.

"Falo "ex-cathedra"; meu número prova. Não acusarei nem defenderei o calouro; narrarei apenas:

Einstein! Newton! Vinde em meu socorro oh!!!

— Porque um corpo pesando 40.100 grs., depois de meia hora em certa rua, aqui das redondezas, fica pesando 40 quilos?

"AS MAS LINGUAS..."

Os alunos do Básico andam por aí dizendo isso e aquilo, que deveriam era ganhar horas de voo, etc. etc.

Pudera não: pilotando o "F.O." durante 20 semanas!

Ode à rua Frei Gaspar: nunca poderemos esquecer esses momentos passados aí, por sobre suas pedras duras e incontentes... Não! Oh! jamais poderíamos esquecer-la, pois aí passamos grande parte de nossa vida.

O Campos "2210" passeava pela Rangel. A pequena "bolou", veio o sorriso, a conversa. Ele "alinhado" na sua "gabardine" estava muito animado.

Ela, era veterana.

— Qual o seu número? Você me parece 2 milhões e lá vai...

— Fumaça?

— Fumaça sim, — concordou ela. E o Campos desmaiou.

MEU VERSO

Waldir Ribeiro do Val
AL. 2245 — 7.º Esq.

Meu verso é pingo de chuva
no recôncavo engastado
Da fôlha do tinhorão.
Meu verso é fôlha esquecida,
Sem viço, sem côr, sem vida,
Fôlha pequena caída
Do galho do coração.

Meu verso é estrêla cadente,
Que risca o céu de-repente,
Mas logo se apaga além.
Meu verso é sôpro do vento;
Meu verso é meu pensamento
E minha vida também.

Meu verso é lágrima santa,
Soluço d'alma que canta,
Lamento do coração.
Meu verso é gota de orvalho
Que a noite deixou no galho
Da sensitiva do chão...
Meu verso é fôlha esquecida,
Sem viço, sem côr, sem vida,
Fôlha pequena caída
Do galho do coração!

O caso se passou num dos bailes aqui da E.T.Av.

O Ivany (2257) de par com uma bela garota se diverte a valer.

Tangos, foxes, sambas, eles traçam ao som da famosa "Otto Wey".

Num dado momento passam por um sargento monitor.

— Isso mesmo, divirta-se bastante que 2.ª-feira você vai ter que pilotar bastante o P-40.

— Ah! Você já pilota? — indagou ela admirada.

...E o "carioca" então fez o "farol".

A hora do rancho. Uma visitante percorria as dependência da Escola: viu o Depto. de Link, Páraquedas, sala das Bandeiras, e achou tudo O.K., tudo maravilhoso. E na hora de se despedir perguntou:

— Mas, onde estão os "cadetes"?

(N. B. — era a hora do rancho...)

Meu amigo, você pode fazer um estágio em "Cumbica", a nova estação de águas do etaviano. Passeios ao ar livre, e outras diversões, tudo por preços módicos.

Para melhor informações procurar o "artigo 10" tudo "do R. Aer."

Vocês conhecem o "Ribeiro do Val" (2245), poeta da 7.ª? Dizem que ele tem um desenho, com uma dedicatória em versos, pendurado dentro do armário, e ainda mais, anda triste por não receber cartas. Não poderá ele contar-nos esse mistério?

Aconteceu na aula de Inglês. A professora pergunta ao 2256:

— What day is today?

O 2256 levantou-se afobado e responde:

— "Eu estudei no Ceará!!"...

FATOS DA VIDA QUOTIDIANA

E sabido que, aliada às mil e uma amarguras, a vida possui por outro lado as suas paradas alegres.

Esta que irei narrar aconteceu-me na base que servi no norte do Brasil, ei-la:

Formado recentemente, segui o destino especificado pela Diretoria do Pessoal; chegando fui cercado logo pelos velhos amigos do tempo da ETAv. e os amigos locais.

Perguntas e mais perguntas, até que um pracinha muito pacato, "espichou" o pescoço e arriscou: Sargento, qual é a sua especialidade? Instrumentos, respondi incontinenti.

O fato passou-me despercebido; eis que uma bela manhã, qual não foi a minha estupefação ao encontrar à porta de minha Seção um desses "BAIXOS", de banda, com um simplex bilhete: Sargento, este "instrumento" anda ruinsinho, o Sr. quer dar um geito nele para mim? e o "dito cujo" da pergunta daquele dia, ingenuamente assinava o nome.

ELE JULGOU QUE EU FOSSE "ESPECIALISTA EM INSTRUMENTOS DE BANDA!!!

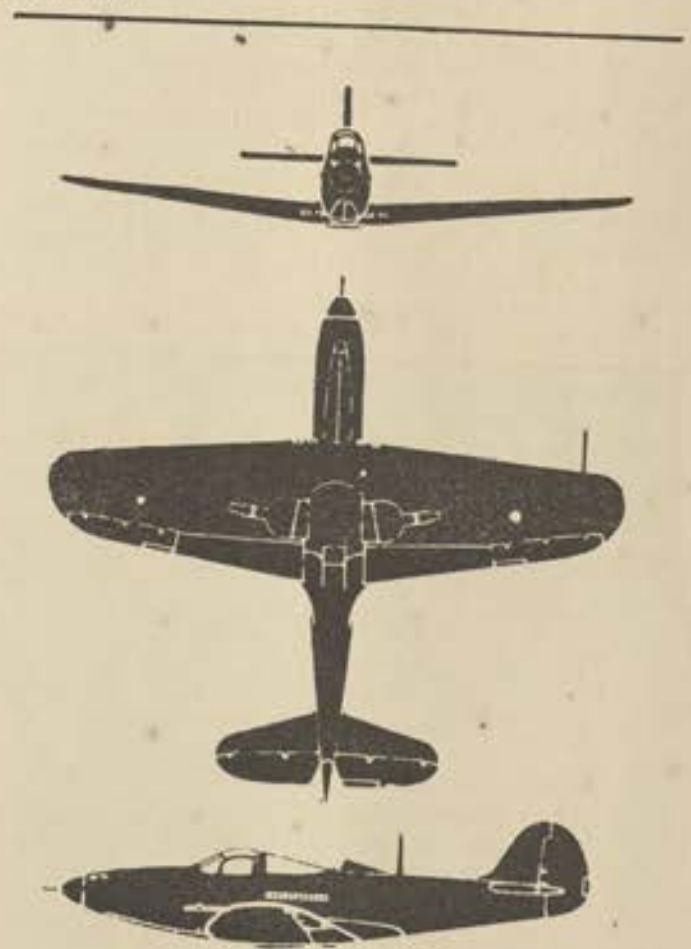
Francamente, a vida tem cada uma!...



O Depto de Hidraulica



O P-39



Grupos de alunos posam com seus mestres preferidos

Lembre-se que para entrar na, E. T. Av. é necessário...

- 1) Idade mínima de 17 e máxima de 25 anos, sendo civil;
- 2) Idade mínima de 17 e máxima de 25 anos, sendo militar;
- 3) Se completou 18 anos e não é reservista, junte prova de que se apresentou ao Exército;
- 4) Não é exigido diploma de curso nem Certificado de Reservista para matrícula;
- 5) A Escola não mantém curso preparatório;
- 6) Qualquer professor primário de sua localidade poderá prepará-lo para os exames nesta Escola, baseando-se no programa que lhe enviamos;
- 7) Os exames de seleção nos Aeroclubes evitam a vinda de candidatos sem o necessário preparo intelectual para o exame de admissão nesta Escola;
- 8) As Bases Aéreas também podem proceder aos exames de admissão;
- 9) Depois de estar inscrito e preparado, marque, por carta, a data de seu exame;
- 10) Os exames nesta Escola realizam-se semanalmente. As inscrições estão abertas permanentemente;
- 11) Todas as Bases Aéreas, Aero-clubes ou Prefeituras Municipais fornecem, por gentileza, um passe de segunda classe e uma diária de Cr\$ 8,00 (oito cruzeiros) para suas despesas de alimentação durante a viagem;
- 12) Sobre o fornecimento de sua passagem, já providenciamos. Procure: a Base Aérea mais próxima — o Aeroclubes mais próximo — a Prefeitura de seu Município;
- 13) V. S. poderá vir por sua própria conta e iniciativa; entretanto, nesse caso, se for reprovado, esta Escola não lhe fornecerá passagem de volta;
- 14) Ao terminar seu curso nesta Escola receberá o diploma de Técnico de Aeronáutica, será 3.º sargento da Aeronáutica e, portanto, reservista, quites com o Serviço Militar;
- 15) Terminado seu curso será convocado para um estágio de 6 (seis) meses na F.A.B.; (esta convocação é feita sem exceção alguma);
- 16) Depois do estágio na F.A.B. poderá continuar incorporado ou voltar, se quiser, à vida civil. Se tiver o curso ginasial poderá candidatar-se ao Curso de Oficial;
- 17) A E. T. Av. aceita candidatos militares; (veja itens I e II das Instruções que lhe enviamos);
- 18) Dirija-se ao Comandante da sua Unidade;
- 19) Veja letra do Título das Instruções que lhe enviamos.



Duas vistas do Depto. de Pará-quedas



Um Instrutor de nossa Escola escreve um excelente livro técnico



JOHN TREACY

Será de grande interesse para os leitores do Papel Pega Mosca o livro recentemente publicado "Production Illustration", de John Treacy, atualmente um dos diretores do Departamento Básico. "Ilustrações da Produção" é uma técnica desenvolvida durante a guerra e amplamente usada na indústria norte-americana. Por seu intermédio, planos de engenharia extremamente complexos são traduzidos em desenhos simples em perspectiva.

O Sr. Treacy terminou o livro, logo antes de vir para o Brasil, em princípios de 1945, e desde então soube dos seus editores a grande aceitação do livro por parte dos peritos nos campos da aviação e engenharia. "Ilustrações da Produção", que tem como sub-título "Técnica e Aplicações dos Desenhos de Engenharia em Perspectiva", foi escolhido como um dos 100 melhores livros técnicos do ano pelo Bibliógrafo Chefe da Biblioteca Pública de New York, e que é uma bem conhecida autoridade sobre livros técnicos, fazendo todos os anos uma seleção que é distribuída a todas as bibliotecas de idioma inglês no mundo.

O livro está a venda nas principais livrarias de São Paulo e Rio, e existe um exemplar na biblioteca da E.T.A.V.

O Sr. Treacy veio da Califórnia, onde era superintendente da ilustração da produção da Douglas Aircraft Company. Durante quasi três anos da guerra esteve também ensinando ilustrações na Universidade da Califórnia do Sul, modelando o curso com Charles H. Crispin, agora Chefe da Divisão de Traduções do Departamento de Material de Instrução da E.T.A.V. O Sr. Crispin contribuiu com um capítulo para as "Ilustrações da Produção", no apêndice do livro. Outro instrutor da Escola que foi companheiro de Treacy e Crispin na Douglas Company foi o Sr. James Wortz, que atualmente está ensinando desenho no Departamento Básico.

Tendo combinado desenho e escrita no seu livro, o Sr.

Of interest to readers of the Fly Paper is the recent book, "Production Illustration", written by John Treacy, at present one of the directors of the Basic Department. Production Illustration is the war-developed technique, used so widely in American industry, by which complex engineering blueprints are translated into clear and simple perspective drawing. Mr. Treacy finished the book just before coming to Brasil in the Spring of 1945, and has since learned from his publisher, John Wiley & Sons, Inc. of New York, of the favorable acceptance of the book by experts in the fields of aviation and engineering. "Production Illustration", sub-titled "The Techniques and Applications of Perspective Engineering Drawings," has been selected as one of the 100 best technical books of the year by the Chief Bibliographer of the New York Public Library, a widely known authority on technical books who makes a yearly selection which is distributed to all libraries in the English-speaking world.

The book is on sale in the principal bookshops of São Paulo and Rio, and a copy is available in the E.T.A.V. library.

Mr. Treacy is from California, where he was a supervisor of production illustration for the Douglas Aircraft Company. For nearly three years during the war he also taught illustration at the University of Southern California, developing the course with Charles H. Crispin, now Chief of the Translation Division in the Office of Instruction Material of the E.T.A.V. Mr. Crispin contributed a chapter on "Function Illustration" to the appendix of the book. Another Escola instructor associated with Treacy and Crispin at the Douglas Company was James Wortz, now teaching drafting in the Basic Department.

Having combined drawing and writing in his more serious book, Mr. Treacy combined them again for the "Fly Paper" in his recent caricatures and brief biographies of some of the more noteworthy local personnel. He enjoys drawing, painting, photography and writing and hopes some day to join them in a book on Brasil, a country for which he has developed a strong feeling. Having always wished to know South America and having for years planned to come to Brasil, he finds most stimulating his present life with its opportunities for travel and new encounters and experiences.

Treacy combinou-os novamente (com menos seriedade) para o Papel Pega Mosca em suas recentes caricaturas e breves biografias de alguns dos tipos locais mais dignos de nota. Ele aprecia muito o desenho, a pintura, fotografia, e também gosta muito de escrever, esperando combinar um dia isso tudo num livro sobre o Brasil, um país pelo qual sempre teve grande simpatia. Tendo sempre desejado conhecer a América do Sul, e tendo durante anos planejado vir ao Brasil, acha um grande estímulo em sua vida atual, com todas as suas oportunidades de viajar, e novos encontros e experiências.

O Pimpinela Etaviano

Herbert Moreira de Santana Costa, n.º 976. Aluno da Escola, Brasileiro. Vacinado contra burocracia. Nascido na linda capital da terra da borracha, Manaus. No dia 22. Mês? no mesmo que nasceu o Salvador da Humanidade. Ano? Puxa, como vocês são indiscretos! 1927.

No momento em que estava "preparando" essa entrevista aparece um "sapo", muito querido, da redação e pergunta:

— "Quem é Herbert Moreira de Santana Costa?"

No momento tive vontade de não responder... Mas, assim como o "sapo" (Maia) não o conhecia, os outros alunos também não poderiam adivinhar.

Herbert é o popularíssimo, conhecidíssimo e todos os adjetivos terminados em "íssimos", PIMPINELA, imitador n.º 1 de Silvino Neto, consagrado humorista de nosso rádio.

Agora, que o Pimpinela foi apresentado, vou dar início à entrevista relâmpago:

— "Como você veio para a Escola?"

— "Estudava no Colégio do Carmo, no Pará. Durante quatro anos eu fui o "Anjinho" dos padres. Raramente não ficava de castigo. E que castigo! No mínimo quatro horas ajoelhado em milho! Era uma maravilha! Você precisava estar no meu lugar para calcular a saudade que sinto daqueles tempos. Bem, mas isso já passou e "infelizmente" não volta mais.

Vamos "em frente": vendo que não "embocava" uma no colégio, resolvi dedicar-me à "arte".

— "Você por acaso queria ser pintor, escultor, florista?"

— "Nada disso, meu velho, de "flor" já chega eu. O "negócio" era Rádio. Sentí que tinha vocação para o "broadcasting". Nessa época tive oportunidade de conhecer Silvino Neto com quem trabalhei (é só falar essa palavra para começar a suar) numa companhia teatral. Admirava muito as imitações que esse humorista fazia e sem perceber comecei a "encarnar" a Pimpinela, o Anestésio e o "seu" Acácio.

Resolvi colaborar (fica melhor que trabalhar) numa Companhia de Variedades, porém, fui infeliz. A companhia, na noite de estréia se "hombardou de primeiro ao quinto". O empresário julgava que o espetáculo iria render milhares de cruzeiros, o que não aconteceu. A renda foi de duzentos cruzeiros apenas e não dava nem para pagar o aluguel do teatro. O empresário não "bobeou". Fêz a "pista" com os duzentos "mangos" antes de ser iniciado o espetáculo e deixou sua esposa e a companhia de "tanga". Assim mesmo foi realizado o espetáculo pois o público, (auxiliado pela polícia), assim o exigiu.

Não desanimei. Continuei a minha carreira artística e acertei. Integrei grandes companhias teatrais, inclusive uma de artistas do Casino Marajó, que se exibiu durante muito tempo na pitoresca cidade de Mosqueiro (onde não havia nenhum mosquito) a cidade denominada pelos paraenses de "recanto encantado do Pará". Em Mosqueiro tive oportunidade de conhecer lindas praias, jardins maravilhosos... Até parecia um sonho! (Pena eu não ter uma fotografia da cidade para vocês verem) À noite o luar era azombroso e as garotas assombrações! Eu até cheguei a ter "apetite" no amor! Também o ambiente me inspirava a amar, a dizer frases bonitas com palavras difíceis (que eu não sabia o significado) às garotas!... Foi uma coisa do outro mundo a minha estadia no Mosqueiro. Tenho certeza que nunca mais esquecerei Mosqueiro e principalmente suas "moscas".



Herbert Moreira de Santana Costa

Foi nessa companhia que conheci o Paraguassú e Stélio, hoje alunos da Escola, que formavam a dupla cômica Corubi & Pixé. Como eles eram queridos, você nem pode calcular! Tinham centenas e centenas de fans. Cada vez que eles entravam no palco era uma coisa "louca"... A platéia não cansava de jogar flores, pedras, cascas de ovos, cascas de bananas (que eles guardavam para o jantar) e até "jabá".

Nessa época eles estavam estudando a fim de prestarem exames na E.T.A.V. Eles tanto me "encheram" que acabei cedendo e vimos para a Escola, onde encontramos um "paraíso" com jardins e tudo!

Aqui em S. Paulo o nosso cartaz "subiu" muito com as garotas! Basta dizer que o Paraguassú chegou a conquistar a famosa e encantadora "Maria Cadete!" E parece que a "brincadeira" vai dar em casamento!

O Stélio também foi feliz! Dizia ser procedente da terra de Tio Sam e "rasgava" bem o inglês. Lembro-me dos momentos que ele em palestra com as pequenas empregava aquelas frases interrogativas em inglês: "Why? Because? (Porque?) — também — "Please, between" — ao abrir uma porta para uma pessoa entrar".

— "Escute Pimpinela, chega de fazer a "caveira" dos amigos. Que tal falar um pouco em sua pessoa, aqui na Escola? Você já contou os "dramas" da sua vida lá fora, agora quero saber sobre sua vida de aluno".

— "Tenho tido sorte na nova fase de minha vida. Logo que entrei na Escola, devido minhas aptidões musicais, ingressei na popular "Furiosa", o nosso "jazz". Faço parte da seção de Rádio, a célebre D-4, onde sou locutor (para não dizer: papagaio) e organizo programas musicais que às vezes agradam. Sou componente, também, da banda marcial da Escola, e muito me agrada colaborar nestes setores que tanto engrandecem nosso Estabelecimento."

— "E sobre a especialidade que você está cursando?"

— "A Minha especialidade é Sistemas Hidráulicos de Aviões, onde estou muito contente pois a hidráulica suspende o mundo."

— "E seus colegas de turma?"

— "Isso é um caso muito delicado, pois eu não tenho jeito de envenenar uma pulga sequer. Tudo que eu contar é verídico e não veneno. Uma história muito interessante é aquela do Couro Duro (o homem que quebrou três agulhas de injeção no Centro Médico, ao ser vacinado na barriga). Em Dezembro o Couro Duro foi passar as férias em sua cidade e dizia para todas as pequenas que era cadete. Uma delas (mais entendida no assunto) perguntou-lhe: "Você é cadete, e aqueles que usam três divisas no braço o que são?" ele ficou um pouco atrapalhado e em "altas" respondeu: "Aqueles são recrutas. Ainda têm que dar muito 'murro' para chegar ao meu posto".

Tenho um outro colega que também tem um caso in-

teressante. Ele diz ser "peixinho" dos americanos. Diz que é "forte" e não há "galhos" contra ele. Todos os "galhos" que aparecem são quebrados. Mas ele é tão "pesado" que o seu número está sempre no quadro que chama o aluno à Superintendência para tratar a respeito de delitos, recebidos da especialidade, enviados pelos instrutores americanos. Não quero fazer o "cartaz" do dito cujo mas todos bem conhecem o Teixeira (n.º 981), carioca "da gema".

— "Muito bem, Pimpinela. Agora a última pergunta: quanto tempo falta para você deixar a E.T.Av.?"

— "Ora isso é questão de minutos."

— Como assim?"

— "Sim, faltam apenas alguns bilhões de minutos."

— "Então você conta o tempo em minutos?"

— "Claro. Assim passa mais depressa. Por exemplo: neste instante passou um".

O Ary e a Lucy Bloem



Havana, Cuba

"O tempo deve parar" é o que nos disse Huxley, não? O Sr. Tempo porem não tem ouvidos para nós; atualmente está dando tanta força à melhor arma do Século XX, que o feitiço está virando contra o feiticeiro, pois a Aviação está acabando com ele. Sabe o que nos fez pensar nisso? Um cartão chegado há momentos de Havana, Cuba. Foi nos enviado por Lucy Bloem juntamente com seu simpático esposo, Sr. Ary. Há uma ano ela era a Redatora-Chefe do "Papel Pega-Mosca". Partiu para Miami no fim do ano passado onde foi ensinar a nossa língua aos norte-americanos. Agora, escreve-nos de Havana!!! Se a marcha do tempo continuar nesse ritmo, em breve eles nos darão notícias da China ou das verificações "in loco", das consequências da bomba atômica em Bikini, aliás, ex-Bikini.

"Lucy e Ary: agradecemos o gentilíssimo cartão e retribuimos os abraços e votos de felicidades".

Nós, da Redação.

ANIVERSARIOS

Abílio Rosendo Guimarães — 16-7 — Funcionário Secção de Matrícula

Irene Dias Guimarães — 17-7 — Secretária do Comando

Maria Assumpção de Melo Junqueira — 15-6 — Secretária do Comando

Diva Maria Van Loon Bodé — 20-7 — Secretária do Sub-Comando

Yvonne Reguski — 22-7 — Funcionária Secção de Matrícula.



O Exmo. Sr. Cel. Av. Antonio Alberto Barcellos, D.D. Cmte. do Estado Maior da 4.ª Zona Aérea.

Essa pequena demonstração de administração e grande amizade do pessoal da Escola Técnica de Aviação pelo Exmo. Sr. Cel. Av. Alberto Barcellos, Chefe do Estado Maior da 4.ª Zona Aérea, não exprime como devêra, a sinceridade dos nossos votos de felicidade a esse nosso Amigo, pela passagem de seu aniversário a 21 de Julho p.p.

O Cel. Barcellos, figura tão nossa conhecida, conta com um largo círculo de amigos na Força Aérea Brasileira, bem como nos meios Militares e Civis de nossa sociedade. Associando-se ao regosijo geral, pela passagem de seu aniversário natalício, o "Papel Pega-Mosca" congratula-se com o aniversariante, augurando-lhe novas vitórias na sua já vitoriosa carreira militar. Muitas Felicidades, Sr. Coronel!



Visita

a Brasil



a General

Eisenhower



Empolga o Atletismo entre os Funcionários da E. T. Au.

Em sensacional encontro "revanche", defrontaram-se no dia 20 de julho, na pista do E. C. Pinheiros, os dois maiores rivais do atletismo etaviano: Contabilidade Americana e Engenharia.

Apesar do frio e da chuva incessante, as duas turmas empenharam-se em luta acirrada. Não faltaram, também, bons resultados técnicos e, notadamente, nas provas de 100 metros rasos e salto em extensão, o vencedor obteve notáveis marcas. Coube a vitória à Contabilidade Americana pela contagem de 51 pontos a 42, a qual, desta forma, reconquistou o cobiçado troféu "Charles D. Purinton".

Foram os seguintes os resultados obtidos:



FORAM TRANSFERIDOS PARA O DEPÓSITO DE AERONÁUTICA DO RIO DE JANEIRO

Os Vigilantes Arnobio de Araujo Maroja, Jorge Siqueira, José Lopes, Abrão M. Gazal, Carlos José de Godoy, Erasmo Lima e Silva, William Webster, Waldemar Cândido da Silva e Silvío Paganini, sob a chefia do ex-fiscal do Corpo de Vigilantes da nossa Escola, sr. Ezequias Augusto de Oliveira, foram recentemente transferidos para o Depósito de Aeronáutica do Rio de Janeiro, tendo já ali se apresentado. Esses antigos e esforçados ex-funcionários da nossa Escola, vão cooperar naquele novo setor de atividade, para o estabelecimento do Serviço de Vigilantes, que deverá ser instalado nos mesmos moldes em que funciona na nossa Escola.

AGRADECIMENTO DE EZEQUIAS E SEUS COMPANHEIROS

Antes de seguir para a Capital da República, pedimos o dinâmico e eficiente ex-fiscal Ezequias Augusto de Oliveira que, em seu nome e e no seus colegas já desli-

The 20th. of July witnessed a sensational clash at the E. C. Pinheiros track, in the return event between the American Accounting and Engineering Dept., the two strongest contenders of Etavian sport.

In spite of cold weather and steady rain, the two teams fought with a will. There were even some conspicuously good records, particularly in the 100 meter sprint and long distance jump, the winners attained remarkable results.

American Accounting won by the score of 51 points to 42, thus coming again into possession of the coveted "Charles D. Purinton" trophy.

The results were as follows

LUGAR	ATLETA	SECÇÃO	RESULTADO
-------	--------	--------	-----------

Salto de altura

1	Eugênio F. Gambassi	C.A.	1m,50
2	Vinicius Piazza	Eng.	1m,45
3	Roberto Davidson	Eng.	1m,45
4	Raul Cuenca	C.A.	1m,40

100 metros rasos

1	Eugênio F. Gambassi	C.A.	11",8
2	Vinicius Piazza	Eng.	12",2
3	Raul Cuenca	C.A.	12",3
4	Henrique Scarpelli	C.A.	13",5

Arremesso do peso

1	David Castelli	Eng.	10m,10
2	Roberto Davidson	Eng.	9m,47
3	Eugênio F. Gambassi	C.A.	9m,26
4	Henrique Scarpelli	C.A.	8m,77

Salto de extensão

1	Eugênio F. Gambassi	C.A.	5m,61
2	Vinicius Piazza	Eng.	5m,32
3	Siegfried Georg	C.A.	4m,28
4	Henrique Scarpelli	C.A.	4m,17

Arremesso do disco

1	Roberto Davidson	Eng.	25m,70
2	David Castelli	Eng.	20m,56
3	Henrique Scarpelli	C.A.	20m,25
4	Eugênio F. Gambassi	C.A.	20m,05

1.000 metros

1	Eugênio F. Gambassi	C.A.	3',20" 4
2	Vinicius Piazza	Eng.	3',27"
3	Siegfried Georg	C.A.	3',27" 9
4	Oswaldo Picerni	C.A.	3',58"

Arremesso do dardo

1	Raul Cuenca	C.A.	28m,78
2	Roberto Davidson	Eng.	27m,32
3	David Castelli	Eng.	26m,59
4	Ugo Di Franco	Eng.	25m,05

Revesamento 4x100

1	C.A. Raul Cuenca	—	Oswaldo Picerni
	Siegfried Georg	—	Eugênio F. Gambassi
2	Eng. Ugo Di Franco	—	Roberto Davidson
	Vinicius Piazza	—	Waldemar Ortiz

gados do Corpo de Vigilantes da DS, agradecemos as provas de atenção recebidas do comando, bem como do cap. Joaquim Bueno Brandão e tens. Benedito Lellis e Fronzi.

Fortaleza,



CASINO DOS SUB-OFFICIAIS;
SARGENTOS E PRAÇAS
E BARBEARIA

em que



Sargentos da E.T.Av. de frente o pavilhão do Comando em Fortaleza

a Base



ESQUADRILHA EXTRA

servi



EDIFÍCIO DO COMANDO
E TORRE VISTOS DA ESQUADRILHA EXTRA



BIBLIOTECA A DIREITA;
CINEMA AO CENTRO E BANDA
DE MÚSICA A ESQUERDA

3.º Sgt. WALTER ANTUNES VIANA

A Base Aérea de Fortaleza, situada na 2.ª Zona Aérea, compreende duas Unidades inteiramente distintas; o 4.º Grupo de Bombardero Médio e a Base própria dita.

Obedece o primeiro ao comando do Exmo. Sr. Ten. Cel. Av. José Sampáio de Macedo e a segunda do Exmo. Sr. Maj. Av. Joleo da Veiga Cabral.

Dotada de construções moderníssimas, em estilo colonial, obedecendo às condições climáticas do norte, situada em recanto pitoresco, constitui por si só, a mais linda base do norte do Brasil.

Sob o comando do dinâmico Ten. Cel. Macedo, secundado pelo não menos ardoroso Maj. Av. Joleo a base de Fortaleza está fadada a ser, em futuro próximo, uma das mais bem organizadas da FAB.

Possuindo quasi uma centena de sargentos especialistas, corpo para o qual a E.T.Av. concorre com mais de 1/3, muito concorreram eles para que nossos aviões tomassem parte ativa na campanha anti-submarina da última guerra, campanha essa em que se houveram com brilhantismo e raro destemor.

Os ex-alunos da E.T.Av. encontram nas pessoas de seus respectivos comandantes, um legítimo motivo de orgulho porquanto lá está estabelecido um paralelo de homogeneidade entre colegas de armas, raras vezes superado. "União e fidelidade" constitui o lema de superior e subordinado. Trabalha-se na certeza de que, os méritos de cada um são julgados pelos de todos, colocando-se sempre acima do partidarismo contraproducente, os interesses da Força Aérea Brasileira.

The Air Base of Fortaleza, situated in the 2nd Air Zone, is comprised of two entirely distinct units, the 4th Group of Medium Bombers and the Base itself.

The Bombing Group is commanded by Lt. Col. Av. José Sampáio de Macedo and the Base by Av. Major Joleo da Veiga Cabral.

With its modern buildings of colonial style, well suited to the climate of the north and on picturesque grounds it is no doubt the most beautiful in northern Brasil.

Under the dynamic command of Lt. Col. Macedo, ably seconded by Major Joleo, the Fortaleza Air Base is destined to become, in the not far future, one of the best organized in Brasil.

Nearly one hundred specialized sergeants, of whom more than one third come from the E.T.Av., were instrumental in increasing the share our planes took in the anti-submarine campaign of the last war, a task which they carried out in a brilliant and fearless manner.

The graduates of the E.T.Av. have justifiable ground for pride in their commanders, because there they find a kinship between brothers in arms seldom found elsewhere. "Union and Nobleness" is the motto for superior and subordinate.

They go to work in the assurance that the merits of each will be fairly weighed against the merits of others, the interests of the Brazilian Air Force being always placed above any partiality shown.

B O L I V I A

6 de Agosto de 1825 — 1946

121 anos de liberdade!

Tendo transcorrido este mês mais um aniversário de nossa Independência, nós os Bolivianos estagiários desta Escola, queremos, rendendo um preito de honra e patriotismo, fazer chegar aos nossos leitores, uma breve resenha histórica de nossa Pátria.

Antes dessa data, a Bolívia constituía o "Alto Perú"; há 3 séculos que estava sob o jugo espanhol; era preciso acabar com aquilo; não era mais possível aguentar a escravidão; e assim nasceu a idéia, em "Charcos", cidade da prata e centro cultural da América Espanhola, a idéia de Liberdade.

Monteagudo foi um dos principais vultos entre os idealistas Revolucionários da Independência. Promovia reuniões secretas no "Karapuncu" local em que se realizaram todas as sessões pró-independência. Foi ele que fomentou a primeiras idéias, o desejo de ser livre e independente, desejo esse que seria consumado mais tarde e cujo princípio do fim, foi o primeiro grito de liberdade na América do Sul, na cidade de Charcos, a 25 de Maio de 1809. Desde esse dia os ânimos se exaltaram e foram adquirindo cada vez mais força, e aumentando suas proporções, explodindo em várias revoluções; na cidade de La Paz rebentou a segunda delas encabeçada por Don Pedro Domingo Murillo, Catacota, Judaburo e outros patriotas, em 16 de julho do mesmo ano. Fracassando a intenciona, Murillo fugiu para Yerigas (provincia de La Paz) donde, sendo detido é levado para a cidade de La Paz, julgado, e condenado à força. Foi então que Murillo, antes de subir ao patíbulo, pronunciou as proféticas palavras: — "Compatriotas, yo muero; pero la tea que deo ensendida nadie la apagará" — e, assim puzeram termo à vida deste líder e de todos os que com ele tomaram parte nesta obra cujo fim era a obtenção de ardente desejo de todos — a Liberdade.

Ele desapareceu. Suas palavras porém serviram de estímulo aos ânimos e espíritos que buscavam a liberdade. Todos, sem exceção, lutaram heróicamente no célebre 14 de Setembro de 1809, na cidade de Cochabamba, em que as próprias mulheres se alistaram nas hostes patriotas, dizendo: "Si no hay hombres para luchar por la Independencia, aquí estamos nosotras para morir por ella" — sobre este fato, se expressou um escritor em magníficas e felizes palavras! — "El Alto Perú (Bolívia) será livre porque Cochabamba lo quiere".

A luta teve início na serra de São Sebastião, e as mulheres com impeto guerreiro, entraram em ação dizendo: — "Viva la libertad, adelante Cochabambinos". Esta foi a terceira tentativa frustrada, pois o Gal. Espanhol Goyenche de instintos sanguinários e com um exército numericamente superior conseguiu sufocar os frequentes levantantes em vários lugares; isso porém, não o atemorizou; dia dia alistavam-se mais homens com idéias de liberdade, às filhas dos patriotas e assim puderam continuar estas sangrentas batalhas durante o longo espaço de 15 anos. Apareceu finalmente o grande libertador de 5 nações, Simon Bolívar,

acompanhado do marçal de Oyacucho Antonio José de Sucre, que, com seu vitorioso exército, obteve para sempre a liberdade, derrotando as forças realistas nas batalhas de "Junin" e "Oyacucho".

Foi assim que, no dia 6 de Agosto de 1825, surgiu a nova República com o nome de Bolívar primeiramente, em homenagem ao grande Libertador, sendo ele o seu primeiro Presidente. Ele foi quem organizou a primeira Constituinte do novo Estado. Teve como sucessor o Marechal Antonio José de Sucre, cujo nome tem a nossa primeira Capital (cidade de Sucre), mais tarde, derivado do nome de Bolívar, passou a ser chamada a atual Bolívia, e assim começou a existir realmente, com vida própria, a nossa pátria.

A comemoração do dia 6 de Agosto significa pois, uma data magna porque, desde esse dia, há 121 anos, até os dias presentes vivemos como país livre, graças aos nossos antepassados que souberam, com valor, derramar seu sangue por tão justa e nobre causa. Eles serão hoje e sempre recordados em nossa história, como homens que deram suas vidas para podermos deixar a seus filhos, a liberdade.

Frequentes revoluções na Bolívia, no entanto tem retardado o progresso da nação, prejudicando também, seu desenvolvimento econômico. Hoje, felizmente, essas idéias bastardas e retrógradas terminaram. Com imenso júbilo festejamos a passagem do dia 6 de Agosto de 1946 porque todos, já conscientes de seus deveres para com a Pátria, contribuem de uma ou outra forma para ver uma grande e melhor Bolívia.

Cabe-nos, também hoje recordar que, graças aos tratados Internacionais estabelecidos entre a Bolívia e a hospitaleira e grande nação do Sul, que é o Brasil, nós também contribuiremos para a tecnificação, uma vez que hoje em dia, o mundo gira baseado na Técnica. Sentimo-nos pois honrados em contribuir para o desenvolvimento da nossa pátria, com os conhecimentos técnicos que estamos obtendo nesta Escola.

Bolívia, país Democrata e Livre, graças a ilustres homens que jamais serão esquecidos pela humanidade, dignos de serem recordados, como: Simon Bolívar, Antonio José de Sucre, San Martín e o grande mestre da Democracia, Franklin Delano Roosevelt. E, pois, preciso seguir os mandatos de paz que estes homens nos traçaram, sem esquecer os homens que agora dirigem os destinos das grandes Nações.

Hoje, a sorte nos favorece por estarmos nesta Escola e nela celebrarmos mais um aniversário da Independência da Bolívia, que completa assim o seu 121.º aniversário de vida livre e soberana.

Aproveitamos pois da oportunidade que nos oferece o "Papel Pega-Mosca" para fazer chegar até vocês, respeitados leitores, as nossas cordiais saudações.

(a) Electo Caveró — René Ferrufino — Rene Jaldin — Jesus Abrego e Francisco Roca.

(Continuação da página anterior)

Visinho à Base brasileira, encontra-se localizado o "Adjacent Field", campo de pouso sob jurisdição do Comando de Washington e entregue aos interesses do "Air Transport Command" (ATC); lá também, trabalham alguns sargentos da E.T.A.V. radio-meteorologistas e controladores de torre.

Cinco deles a saber, Joel Young Hardeman, Luiz Laurenza, Renato Camerini Jr., Gunther Seligsson e Horácio Rocha, todos eles radio-telegrafistas, foram diplomados pela Weather School em Ibura Field (Recife) como meteorologistas observadores.

Fortaleza possui três bases a saber: Base aérea de Fortaleza do Ministério da Aeronáutica, Adjacent Field, pertencente ao Exército Norte-Americano e o Pici Field que pertenceu à Marinha dos Estados Unidos e hoje já entregue, acha-se a serviço das companhias de aviação civil brasileira.

Next to the Brazilian Base is the "Adjacent Field" landing field, under Washington Command, given over to the interests of the Air Transport Command (ATC). Some Sgts. of E.T.A.V. also work there, such as weathermen and air traffic controllers.

Five of them, namely Joel Young Hardeman, Luiz Laurenza, Renato Camerini Jr., Gunther Seligsson and Horacio Rocha, all telegraphists, were graduated from the Weather School in Ibura Field (Recife) as weather observers.

Fortaleza has three air bases, as follows: Air Ministry Base of Fortaleza, Adjacent Field, belonging to the U.S. Army, and the Pici Field, which belonged to the U.S. Navy, and which has been delivered to Brazilian commercial air lines.

Estamos em guarda Etavianos!

Paris (737)



Côro orfeônico da E. T. Av. sob a regência do Maestro Vicente de Lima.

Com o concurso dos valores que integram os castes das Radios America e Record, a SAETA com a colaboração da D-4 realizou mais um Show dedicado aos Etavianos.

Seguindo as diretrizes, iniciou o desfile o Jazz E.T.Av. que executou um bom número. Tivemos depois ao microfone, Walter Franco, que comandou uma parte do programa e apresentou o apreciável Zé Caninha, embaixador do bom humor, que foi merecidamente ovacionado. Para maior brilhantismo do empreendimento tivemos nova oportunidade de ouvir Carolina Pereira, que pelo seu valor e popularidade tornou-se uma das nossas estrelas de primeira grandesa.

Como interludio do show, assinalamos a apresentação do Orfeon da Escola, com um número de exaltação a nossa Aviação. Após esse número tivemos a agradável oportunidade de apreciar os formidáveis artistas que o consagrado astro Adoniram Barbosa nos apresentou. Os Demônios da Garça, que formam um ótimo conjunto, preludiaram a parte do programa que Adoniram dirigiu. Foi tão agradável a atuação desse bando que a assistência encarceou-nos sua volta no próximo show.

A dupla Dilú e Diná da Record, ao ensejo da sua estreia entre nós, tornou o ambiente festivo, ficando assegurado seu lugar, entre os íans que conquistara no seio Etaviano. Vozes tão dolentes como as dessas artistas, permanecem aos nossos ouvidos embalando-nos pela vida a fóra.

Dois impagáveis satíricos Britinho e Peixoto, tomaram posse do ambiente, tornando-o hilariante. Sindó, foi o pivô da noite ao apresentar suas recentes criações, merecem os cumprimentos de todos. Outros valores do rádio bandeirante emprestaram seus concursos para realce do espetáculo.

Além dos Etavianos estiveram presentes autoridades civis e militares e membros das famílias dos colegas. Entre os convidados especiais registramos a presença de membros da direção do Papel Pega Mosca, aos quais hipotecamos nossos agradecimentos pela atenção. Para seu divertimento e bem estar, estamos em guarda, Etavianos.

With an all-star cast from Radio America and Radio Record, the SAETA, helped by the D-4, presented another show for the Etavians.

Following well-laid plans, the E.T.Av. Jazz opened the show with a scrappy number. Afterwards, Walter Franco stepped up to the mike announcing most of the program. He opened with the presentation of the much appreciated Zé Caninha, ambassador of hearty laughs, who was heartily applauded.

Enhancing the liveliness of the occasion, we had the good fortune of listening to Carolina Pereira who, by her worth and popularity, has become one of our stars of the first magnitude.

As an interlude, came the presentation of the School Chorus, with a song extolling the School. After that, we had the welcome opportunity to listen to the bang-up artists presented by Adoniram Barbosa.

The Drizzle Devils, in a perfect "ensemble" formed the prelude to the part directed by Adoniram. Theirs was such a perfect act that the spectators demanded their presence for the next show.

The double "Dilu e Diná" of the Record, a new feature with us, did still more to liven up the atmosphere, and they are by now firmly established with Etavian fans. Their mellow voices remain in our ears hulling our senses through our everyday life.

Two witty satirists, Britinho and Peixoto then took charge, getting many laughs with their sallies.

Sindó, giving us his latest, received warm cheers from all present and other appreciated figures of the local broadcasting stations assisted in making the show a success.

Besides the Etavians, there were present civilian and military authorities and relatives of our fellow-workers. Among the special guests we saw members of the Fly paper's staff, whom we must thank for the attention.

For your fun and merrymaking, we are alert, Etavians!

...Felicidades Colegas!

Paris — al. 737

Transcorreu com evidente brilhantismo o baile em homenagem à 45.ª turma de formados Especialistas da Aeronáutica, graças ao apoio do nosso digno e respeitável comandante.

Estiveram presentes as mais destacadas figuras da sociedade paulista que formavam ao lado das autoridades civis e militares o motivo de honra para nós Etavianos.

É mister registrar a presença de nossos prezados instrutores americanos que reuniram uma plêiade de amigos cativantes e sociais, enlevando o ambiente.

Cada festa empreendida é um adeus promovido aos colegas que partem para os diversos estados do nosso querido Brasil.

Para muitos constituem uma sucessão de acontecimentos as formaturas que são também um dever militar, porém para os formandos é um dia memorável.

O baile é o motivo social que nos reúne para os cumprimentos de despedida e de igual uma afirmativa da consideração de nosso respeitável Comandante, também presidente honorário da SAETA.

O convívio tornou o ambiente fraternal e como irmãos, desejamos aos que vão lutar por um Brasil maior, muitas felicidades colegas!

A dance was given for the graduation of the 45th Class of Aviation Technicians and was a great success, particularly due to the support of our commander.

Among these present were the most outstanding social figures who, with the civilian and military authorities, did us the honor of attending the festivities.

We must mention the presence of our American instructors, who made up a galaxy of captivating and loyal friends.

Each Party means a farewell to colleagues who depart to the several States of our beloved Brasil.

To many, the graduation ceremonies are just a succession of events, as well as a military duty, but to the graduates it is a day long to be remembered.

The dance is the medium which brings us together for a farewell and at the same time an assurance of the thoughtful care of our Commander, who is honorary president of the SAETA.

Long association has made us feel like brothers, and as brothers we wish you happiness, you friends who are going to fight for a greater Brasil!...

ANIVERSARIANTES DO MÊS DE AGOSTO

- Dia 2 — Dna. Norma Rocco.
 " 5 — Thomas Austin, Instrutor Departamento Visturas Motorizadas.
 " " — Harry Nelson Gill.
 " " — Robert O. Lewis.
 " " — Thomas J. Sharp, Instrutor Departamento Aviação.
 " " — Leonard Sterling, Instrutor Departamento Torre Controle.
 " 7 — Harold Morris, Instrutor Departamento Rádio Manutenção.
 " " — Paul B. Tynan, Instrutor Departamento Manutenção Aviação.
 " " — Virginia Withington.
 " 9 — Asp. Sidney Alexandre de Souza.
 " " — Nair de Pina Silveira, funcionária da Seção de Propaganda.
 " " — William T. J. Hartrick.
 " " — Jewel A. Peterson.
 " 13 — Brig. do Ar Ajalmer Vieira Mascarenhas.
 " 15 — George S. Davids Jr., Instrutor Chefe do Departamento Chapas de Metal.
 " 17 — J. Treacy, Instrutor Departamento Básico.
 " 18 — Dna. Elsa Villela, esposa do 1.º Ten. Av. Arivaldo Villela.
 " 19 — Brig. do Ar Amílcar Sérgio Veloso Pedreiras.
 " " — Ten. Renar da Cunha Borba, do I. G. M.
 " 20 — Dna. Alice Mendes da Silva, esposa do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva.
 " 23 — Brig. do Ar Antonio Appel Neto.
 " 26 — Dna. Consuelo Campos de Carvalho.
 " " — Srta. Ilka Bruck Lacerda, nossa querida colega de trabalhos.
 " 27 — Lygia Mendes Vasconcellos, Funcionária do I.º G. M. I.
 " " — Cel. Av. José Epaminondas de Aquino Granje.
 " 28 — Maria Tereza Campos.
 " 30 — Cel. Av. Carlos Pfaltzgraff Brasil.
 " 31 — Joseph Devery.



Grupo de visitantes do Colégio Nossa Senhora do Carmo constante de 50 alunos dos Cursos Ginásial e Científico. Aqui estiveram em dias do mês p.p., acompanhados do professor Ciro José Policeno e Rvds. Padres Irmãos Jaime, Luiz, Gualberto, Caio, Walter, Rubens, Modesto, Hélonso e Braz.

Conduzidos através a Escola pelos tenentes, Telles, Guilherme, Walter, Botto, Lagoa e Milton Mendes da Silva, visitaram os depts. de Link Trainer, Instrumentos, Rádio, Hipódromo, Refeitório, Biblioteca e 5.ª Esquadrilha.

Somos gratos aos visitantes pelas palavras de admiração e elogio com que se manifestaram sobre a Escola.

VISITANTES

O Engenheiro Mecânico Orlando Calqui, jovem de espírito vivo e alta intelectualidade, esteve em visita à Escola Técnica de Aviação. Disse ter admirado muito a organização e departamentos de nossa Escola. Trata-se de um conhecedor da matéria, sendo o visitante, professor do departamento de aeronáutica da Escola Técnica Gotúlio

Vargas, gostando imensamente da Aviação, principalmente da parte mecânica. O ilustre visitante, entre outras expressões elogiosas concernentes ao nosso Estabelecimento, acrescentou que o mesmo é uma honra para o Brasil e seu progresso aeronáutico.

O JAZZ — Pelo sr. NELSON DURANT

Talvez seja longa a distância entre a Broadway e o Brasil, porém, no que diz respeito à música, já foi provado que distâncias não são barreiras, e as melodias da Via Látea (Broadway), são tocadas quasi que tanto no país do samba, como em seu "habitat" nativo do "jitterbug". O jazz é muito conhecido no Brasil e é frequentemente ouvido através de todo o país onde 45 milhões de pessoas falam o português.

Não há mistério quanto a isto. Todos os povos possuem a consciência do ritmo como o testemunham certas reações comumente observadas. E' só dar uma bola a um menino brasileiro e ele começará a brincar chutando, manipulando e controlando-a com grande habilidade. O futebol é o esporte nacional. Como outro exemplo, coloque uma caixa de fósforos em suas mãos e seus dedos imediatamente começarão a marcar compassos e compôr ritmos com a mesma. E' só encontrar um grupo de engraxates alegres, em algum lugar público, que inevitavelmente, durante as "folguinhas", eles baterão uma batucada nas caixas de madeira. E acho que seria um bairro meio raro o que não produzisse um grupo de adolescentes que não se reunissem em volta de um violão, ou não tivesse um sentimento natural pelo ritmo e amor à música e harmonia.

Com uma superabundância de irradiações norte-americanas em ondas curtas; discos de jazz no rádio tanto americano como local; a influência dos filmes de Hollywood e das revistas americanas, o brasileiro está "sabido". E, a despeito do seu intenso patriotismo, sintoniza com o seu vizinho do norte, e recebe de bom grado os costumes Yankres.

"Swing" e "boogie-woogie" são palavras usadas frequentemente, e ouve-se discutir sobre os méritos relativos de Bing Crosby e Frank Sinatra tão calorosamente no Brasil como nos Estados Unidos.

A maior parte dos bailes no Brasil realiza-se em clubes particulares; organizações em comum, com o tenis e a natação lado a lado, mas com massalidades místicas que atraem grande número de sócios, de modo que os bailes semanais são muito frequentados. Um programa comum dá dois terços de danças americanas e um terço de música brasileira. Na primeira categoria, repete-se aqui a média das danças dos Estados Unidos, percorrendo a escala desde o rápido "jitterbug" até o mais calmo "fox-trot" lento. Na outra classe prevalece o samba, que é a dança nacional. A rumba é bastante popular, e o tango também tem os seus admiradores.

Embora não existam salões públicos de baile, nem circuitos de exibição de uma só noite, para tornar conhecidas bandas de nome, nem redes transmissoras apresentando orquestras locais, e muito poucas vitrolas automáticas, há muitas combinações boas, de brancos e de cor, predominando os últimos como fornecedores de "jazz" febricitante.

Até algum tempo atrás, antes que a proibição de jogo pelo governo limitasse as suas atividades, os clubes noturnos do Rio de Janeiro eram muito animados e ouvia-se ótima música de dança. Certos lugares, como o Hotel Copacabana, Casino da Urca, o Atlântico e o Hotel Quitandinha apresentavam "shows" estupendos, com a ajuda de artistas de nome mundial e importados. O Urca, principalmente, era muito bom, e o seu palco mecânico alguma coisa do outro mundo. Nada que lhe chegasse perto, mesmo sem excetuar o teatro dos Champs Elysées de Paris. Esses lugares mantinham orquestras de 12 a 15 homens, tocando mais para o lado do compasso suave do que para o jazz febril, mas muito bem.

"A música possui encantos", e, embora seja verdade

It may be a long way from Broadway to Brasil, but distance has proven no barrier as far as popular music is concerned, and melodies of the Great White Way get about as much of a play in the land of the samba as in the native habitat of the jitterbug. Jazz is very popular in Brasil and is heard frequently throughout the entire land of 45 million Portuguese speaking people.

There is no great mystery about this. The people are naturally rhythm conscious as witness certain commonly observed reactions. Place a ball of any kind before a Brazilian youngster and he instinctively goes to work on it; kicking it, manipulating and controlling it with remarkable agility. Soccer is the national sport. Or, put a match box in his hands and his fingers immediately start tapping out a broken rhythm on it. Find a public place with a group of shine boys, and inevitably during a lull in trade they will beat out "hot licks" together on their wooden boxes. Rare indeed is the neighborhood which cannot produce a group of teen-age boys gathered around a guitar or inborn sense of rhythm and a love of music and harmony.

What with an abundance of North American short wave broadcasts; jazz recordings in the home and on the local ether; the influence of Hollywood movies and American magazines, the average Brazilian is hep. And in spite of his intense patriotism, headwires his neighbor to the North and is kindly disposed toward Yankee customs. "Swingey" and "boogie woogie" are words used frequently and one hears the relative merit of Bing Crosby and Frank Sinatra debated just as vigorously in Brasil as in the States.

Most of the dancing in Brasil is done in private social clubs; community organizations with side-living swimming and tennis, but with nominal dues which encourage large memberships so that the weekly dances are heartily patronized. A typical program runs two-thirds American dancing and one third Brazilian. In the first category, sample the average Stateside dance and it is duplicated here, running the gamut from the fast jitterbug to the more leisurely slow fox trot. In the second bracket the samba prevails, being the national dance. The rumba is fairly popular, and the tango too has its devotees.

Notwithstanding there are no public dance halls, no circuit of one night stands to develop name bands, no national radio hookups featuring local orchestras and very few juke boxes, there are many good combinations, both white and colored, with the latter dominating as purveyors of hot jazz.

In other times, before the government ban on gambling curtailed activities, Rio de Janeiro night clubs were gay and much dance music was heard. Spots at the Hotel Copacabana, Urca Casino, the Atlantico and the Hotel Quitandinha featured top-flight floor shows with a sprinkling of imported talent. The Urca was especially good and the mechanical stage there is something out of this world. Nothing like it, not excepting the Champs Elysées theatre in Paris. These places supported 12-15 man orchestras, playing more on the side of sweet swing than hot jazz, but good.

"Music hath charm", and while it is true the poet did not have jazz in mind when those words were written, it is equally certain that America's catchy tunes have been one more means of bringing the people of Brasil to a closer understanding with their friends in the United States.

que o poeta não estava pensando no jazz quando escreveu essas palavras, é igualmente certo que as melodias "contagiosas" da América do Norte têm sido mais uma forma de fazer com que o povo do Brasil compreenda melhor os seus amigos dos Estados Unidos.

JANEIRO DE 1946

JANUARY 1946

O CALOR AQUI ESTA INACREDITAVEL

UMBELIEVABLY HOT HERE

Querida Tess: —

Sua carta falando da "ondinha de frio" e de seu colorido permanentemente azul é meio "esquisita" para nós, porque aqui temos nos derretido e suado alternativamente.

June, Jean, Winnie, Edna e eu resolvemos "gastar" um fim de semana em Santos e tentar vê se o ar marítimo podia infiltrar-se pela gente e fazer com que novamente a vida valesse a pena de ser vivida.

E assim, sem passagens de ônibus reservadas atribuladamente, partimos ao meio dia num sábado, levando 5 malas (a minha é da classe de 65 lb.). Saímos da Escola procuramos, desesperadamente, um taxi. Desistimos da fanfanha e dirigimo-nos à estação seguindo uma fila de... (parcida com a fila para pão). Após arrastar por 2 e 1/2 quadras meu (guarda-roupa) mala, esqueci todas as vantagens de um fim de semana em Santos e as perspectivas de um fim de semana em São Paulo me fascinavam.

Tudo tem fim e naturalmente, nossa caça ao taxi também teve. Chegando à secção de embarque do ônibus, quentes, com o cabelo empezinho na ponta, os olhos injetados (quem foi que disse que senhoritas não suam!!!...) batemos um papo de meia hora com o encarregado das passagens e, após a luta, no auge do desespero (dê!) conseguimos os cinco lugares.

Esperamos eternamente e depois qualquer coisa que me pareceu uma rajada violenta aconteceu — os passageiros tinha descido — porisso, subimos. Nem é preciso pormenorizar que os nossos bilhetes premiados eram os bem em cima das rodas de trás. Sentamos de duas em duas, mas como eramos cinco e como eu entrara por último, tive a felicidade de me sentar junto de um "Cavalheiro Desconhecido". Ele era mais velho do que moço e sem graça ao cúmulo. Que pena, ele bem podia ter sido "alto, moreno e simpático, não?... Eu me tinha deparado com um companheiro baixo, gordo, careca e bigodudo. (Espere lá eu não disse com o que ele deparou!...)

Enfim, o velho ônibus partiu dentro de uma nuvem de poeira e com um leve solavanco que nos enfiou aos assentos dianteiros. Recostei-me e vi o ônibus arrancar pela frente da garage. Fechei os olhos e depois de tê-los fechado por 5 minutos e os abri, vi que estávamos ainda passando em frente à garage... e para começar o negócio andou em círculos.

Então, um chocalhar frenético prá cima e prá baixo teve início. Alcançávamos o teto e voltávamos ao solo (assento) tão violentamente que sentar, não seria nenhum prazer por alguns dias. Subíamos como se tivéssemos saído de um canhão... a gente vê estrêlas, o sol e a lua, também, além de elefantes cor de rosa e nenúfars.

Meu pequeno e gracioso sócio "carequinha" tinha um guarda-chuva, uma pasta e uma caixa que ele insistia em ter sobre os joelhos, um chapéu que não parava em sua cabeça e no rosto uma expressão de puro terror quando ele crispava as mãos no assento fronteiro. Quando as sacudidelas eram um tantinho mais desagradáveis ou quando, atrevidamente, desafiávamos todas as leis da gravidade, fazendo curvas em duas rodas, eu era atirada ao seu colo e ele me "escovava" da roupa como a uma mosca. Então, era sua vez e ele vinha para meu lado e, rapidamente, tentava reajustar-se. Nesse interim meus dentes posteriores tinham se deslocado e na minha miséria, pela primeira vez eu procurei consólo em minhas companheiras de viagem.

Dear Tess,

Your last letter about the "cold snap" and your permanent blue color is so hard to imagine as we swelter and sizzle here.

June, Jean, Winnie, Edna and I decided to week end in Santos to see if the sea air could filter through us and make life livable again.

So without reservations or rooms we undauntedly set out at 12 o' clock one Saturday with our five suitcases (mine being the 65lb variety). We left school desperately looking for a taxi, gave up and started on down to the station single file (like a "fila de pão"). After 2 1/2 blocks of carrying my (wardrobe) suitcase I soon forgot the advantages of Santos and São Paulo looked good enough to me for the week end. All bad things end as did our search for a taxi. Arriving at the bus depot, hot, hair standing on end, eyes bloodshot (who said ladies don't sweat) we "fala' d" for half an hour with a man about tickets and finally at the point of exhaustion (his) he gave us 5 seats.

After waiting eternally for the bus, something that bore a ravaged resemblance to me drove up — people got off — so we got on. Needless to say our prize seats were the ones over the back tire. We sat two by two but there being 5 of us and entering last I had to sit beside an "Unknown Gentleman" who was older than younger and most uninteresting... when it could have been some "tall dark and handsome"... I got stuck with a short, fat, bald, mustached man. I'm not saying with what he got stuck with.

Well, the old bus started off in a cloud of dust and a lurch that sent us up to the front seat. I settled back and watched the bus pull by the bus-line office and closed my eyes for five minutes and when I opened them again we were still going by the same bus office... yes, we started out in circles. Then, the most hectic bobbing up and down began. We hit the ceiling, came back down so hard that sitting won't be enjoyed for days. Up you go as if shot out of a cannon... You see stars, sun, and the moon thrown in too, also pink elephants and pond lilies.

My little partner "Baldy" had an umbrella, a portfolio and a box that he insisted upon keeping between his knees, a hat that wouldn't stay on his head and a look of pure terror on his face as he clutched the railing on the seat in front of us. When the bumps in the road got too rough or as we defied all forces of gravity by taking a corner on two wheels, I would get thrown over on his lap and he'd brush me off like a fly. Then he'd come over to my side and quickly try to readjust himself.

By this time my back teeth, were jarred loose and in my misery I looked at my traveling companions for the first time. June and Jean because they were directly in my line of sight — but all I could see was Jean! Was she using June as a cushion? Petrified I looked over the seat and there was June with the wind from the open window tearing thru her hair. I saw her reach her hand up to her head and come away with a fist-ful of hair — I thought that the trip was really getting the best of her and that she was desperately tearing her hair out by the roots. As I kept on looking (hypnotized) I saw her give a pale look at the other passengers and quietly tuck the handful of hair in her pocket-book. Then I realized June's "rat" had fallen off. I laughed so hard that the tears washed all my mascara off.

A June e Jean, por estarem bem na linha de minha vista — Será? eu estava vendo só Jean! Mas, quem sabe se ela está usando a June de travesseiro!? Petrificada, olhei por cima de assento e lá estava a June com o vento que vinha da janela aberta a chorar por entre seus cabelos. Vi, quando ela passou a mão pela cabeça e arrancou um punhado de cabelo — calculei que a viagem estava arrancando o melhor dela prá fora e que ela puxava as madeixas aos montões, pela raiz. Quando continuei olhando, (hipnotizada), observei que ela deu uma olhadela em volta e enfiou os cabelos, brutalmente, arrancados, na bolsa. Então, a próxima gostosura foi vêr os "enchimentos" da June caindo da cabeça. Rí tanto que as lágrimas molharam a pintura de meus olhos que me escorria pelas faces.

Deixei meu olhar vagar até a Winnie e Edna no outro lado do ônibus. Uma erguia os braços para o ar, freneticamente... pedindo a Alah ou agonizando? Fascinada, observei-a e concluí que ela havia colcado no estrado de cima uma caixa de biscoitos e quando os "cujos" eram sacudidos, começavam a esfarelar e cair em cima delas. Francamente, não posso dizer se ela conseguiu alcançar ou não a caixa; ver o esforço dela querendo chegar à caixa era exaustivo demais... Devido aos solavancos eu não podia fixar minha vista por alguns minutos, quando o consegui, não reconheci a Edna. Ela estava escabelada, amassada, desanimada e pulando prá cima e prá baixo como um feijão mexicano. So lhe faltava uma sela.

Corríamos como um morcego, saindo a jato, do inferno, e eu rezava como nunca fizera antes e cheguei até a apostar dinheiro com o "carequinha" que não fariamos vivos a próxima curva. Passamos a deslizar lentamente a 60 milhas por hora e vi então, a paisagem correndo ao meu lado. De repente o ônibus deu uma breçada. A falta de movimento foi tão repentina, que simplesmente ficamos dependurados por alguns minutos.

Uma alma "brava" decidiu tirar a prova e vêr se conseguia ficar sôbre os pés mais uma vez e saiu cambaleando do ônibus, animando os restantes a desentrevarem-se. Demos uma sacudidela para "motricizar" os membros e nos arrastamos prá fora do ônibus. Santos! Não! Alto da Serra.

Vislumbrei minhas companheiras e compreendi que haviam tódas envelhecido 10 anos...

A Edna, definitivamente, não queria voltar ao ônibus ao que nós a forçámos; (ela ainda possui as manchas azuis e pretas da nossa força, como prova); A Winnie chorava tanto que lhe demos todos os lenços disponíveis; A June decidiu descer a serra a pé o que fez até que os pés incharam, quando voltou, calmamente, ao seu lugar; a Jean tinha conseguido um olhar resignado e vencido que eu temia que lhe ficasse no rosto, permanentemente. Sôbre a calda (descida) de 1.000 metros... só posso dizer que caímos... como uma batata quente...

Quando chegamos a Santos a June não conseguiu achar o endereço da pensão em que iamós ficar...

Porém, quero covir de você algumas novidades, antes de iniciar aquêle capítulo intitulado "As orfãs em Santos".

I let my glance wander to Winnie and Edna on the other side of the aisle. One was frantically reaching up in the air... praying to Allah or in agony? Fascinated I watched her and concluded that she'd put a bag of cookies up on the rack and the things being shook up started to break into pieces and fall down on them. I don't know if she ever did get the cookies down — it was too exhausting watching her straining to reach the rack.

Due to the bumps in the road I couldn't focus my gaze for a few minutes and when I did I recognized Edna. She was disheveled, ruffled, discouraged and jumping up and down like a Mexican jumping bean. All she needed was a saddle.

We drove like a bat out of Hades and I prayed as I never did before and even bet money with "Baldy" that we wouldn't make the next curve and live. Once we slowed down to 60 miles an hour and I saw the country-side whizz by. Suddenly the bus came to a jarring stop. The lack of motion was so sudden that we just sat and hung on for a few minutes.

One brave soul decided to see if he could stand on his feet once more and as he wobbled out of the bus the rest of us took courage and disentangled ourselves, limped shuffled and dragged off the bus. SANTOS! NO! The tea room at the top of the mountain.

As I looked at my friends I was sure that they all had aged 10 years.

Edna would not get back on the bus to finish the trip so we forcefully put her on (she has black and blue marks to prove it); Winnie cried so we gave her all the extra hankies; June started to walk down the mountain until her arches dropped and she quietly took her place on the bus; Jean had developed a resigned and defeated look that I was afraid would be permanent.

All I can say about the 2500 foot drop is... that we sure did drop... like a hot potato.

When we got to Santos, June couldn't find the address of the "pensão" that we were to stay in...

I want to hear from you before I start on that chapter "Orphans in Santos".

So long,
VI.



"O Hercules"

Até breve,
VI.

CARTA A UM AMIGO!

Escreveu: 3.º Sgt. Walter Antunes Viana

Lembro-me bem de nosso primeiro encontro: fôra naquele bairrinho desprezencioso, naquela rua mal iluminada da pobre Fortaleza do Ceará.

Fomos apresentados pelo Joel; moravas naquela rua cheia de arbustos, tinhas um macaquinho e o chamavas de "Chico".

A dña. da pensão era uma velha gorda, como todas, tinha uma irmã que sofria ataques epiléticos, vivia assombrada, dizia que alguém queria matá-la.

Quando deste aquêlê tiro dentro de teu quarto, a velha soltou um grito horrível, fomos encontrá-la só mais tarde, escondida no guarda-roupa; como rias ao contar isso...

A bala atravessou o telhado e, à noite, lembro-me tão bem, ficaste deitado de costas olhando a lua através da tenda; como era lindo o luar do Ceará!

Conversámos até tarde; falámos cada um da sua Escola; eras graduado por outra e no entanto, uma estranha amizade nos unia.

Falavas do Rio de Janeiro com tanto entusiasmo! como te orgulhavas de ser carioca! torcias pelo Vasco eu era do Flamengo, mas não podíamos discutir nossas predileções pois te exaltavas...

Lembras aquela manhã na praia? querias alcançar a jangada que passava, velas enfunadas pelo vento e eu te viaei quando cançaste e ela se perdeu na curva do horizonte, longe, muito longe.

A guerra inda não havia cessado, e correu aquêlê boato de que irias para Fernando de Noronha; como falaste mal de todo mundo, estavas desesperado, aquêlê dia não ouvias ninguém.

E uma noite, quando falámos, com aquelas pequenas que moravam pertinho do cemitério, rias muito de mim mas eu tinha razões de sobra para rir mais; a tua era feia, tão feia quanto a morte que morava ao lado; a minha... a minha também.

Nunca mais voltaste lá e ela, desesperada me perguntava pelo "Roberto" (era assim que dizias chamar-te). Quanta mentira; caro amigo.

O tempo foi passando e com êle também nós... aquela manhã clara e límpida quando nos encontramos no "Jangadeiro" disseste-me com o coração transbordante de alegria: — "Gaúcho, vou amanhã para Recife e de lá, para a "velha carioca"...

Sim era o teu sonho incomparável que se tornava realidade; como rias de tudo... do "Ceará proletário", das garôtas "coca cola", rias de mim que teria de ficar mais um ano ali.

As últimas horas que anteciparam teu embarque, passaram-se céleres, estivemos em todos os cantos de Fortaleza e finalmente nos reunimos no "Império".

Houve dança, tilintar de copos, vivas e mais vivas; era a tua última noite entre nós e naquela terra que, estranhamente, tanto nos havia unido...

Irias deixar aquêlê amigos e eu era um dêles; senti

imenso tua partida porque gostava de ti, principalmente quando abris a bôca para falar do Rio e do Vasco.

Eram precisamente 13 horas quando nos abraçaste pela última vez; corri para apertar efusivamente tua mão e emocionado entre a alegria de vêr teu grande sonho concretizado e a tristeza de separar-me de ti, balbuciei "Felicidades..."

E felicidades te fiquei desejando inda quando da janelinha do avião, com a mão nervosa, davas o último adeus, adeus que teria seu êco tempos após na grande pista de Ibôra!

Partiste. Eu fiquei, e comigo, aquela "vidirha" monótona, sempre igual.

Tive, semanas após, notícias tuas. O Rio de trus sonhos, de teus projetos ficava em Recife pois de lá teu destino era Caravelas; quanta diferença! que ironia da sorte... e, sem querer, pensei na tua enorme decepção.

Mas o tempo passou caro amigo. Voltaste roivamente a Recife, eu era feliz, estava noivo e quasi me havia esquecido de ti.

Aquela seria a tua última viagem, pois na manhã maravilhosa, 1.º de Janeiro de 1945, no calendário do tempo, assinalava entre os foguetes festivos das comemorações mundanas teu último dia.

A base tôda sabia. Teus amigos, a cidade, comentavam; aquêlê que como eu sentiram bem de perto a amizade incomparável que era a tua, ficaram pasmosos...

Não podíamos acreditar; era amargo demais para ser verdade, mas, oh! dura realidade; mais tarde tudo se confirmava.

O céu se tingiu de negro, nuvens pesadas cruzavam o espaço, o vento a principio forte, foi acalmando e sobreveio a tempestade... Todos estavam de luto.

O dever nos roubara um irmão; eu perdia o grande amigo "Carioca".

Depois a chuva cessou como de repente e o meu pensamento voou para a parte da Secção de Rádio e pareceu-me ouvir, entre a de outros, tua voz dizendo: "Céu limpo, visibilidade boa, teto ilimitado, serras descobertas, nuvens esparsas".

Era a tua última mensagem, mensagem que enviavas do infinito, como a dizer-nos: — "a praia está boa, vamos ao banho pessoal?"

Segui a passos lentos; meu pensamento estava fixo na pista asfaltada de Recife e depois na mesa de operação onde inutilmente tentaram restituir-te a vida, a ti que tantas e tantas vêzes brincavas com ela nos espaços ilimitados do infinito; a morte interpunha-se no teu caminho e para sempre eras roubado ao convívio de teus amigos, aquêlê mesmos que te disseram na porta do avião: Felicidades, muitas felicidades.

E eu pensei na frivolidade da existência.

Mas teu bom exemplo ficou; ficou também nossa amizade. Estas linhas são para ti: — JEFTA DA SILVA MORAIS... o amigo carioca, torcedor do Vasco que cantava o samba e brincava com macacos...

FILOSOFIA

Waldir Ribeiro do Val

Al. 2245 — 7.º Esq.

Ama quanto puderes!

Sê panteísta no amor!

As árvores são tuas irmãs; o horizonte infinito

chama por ti; ama êsse olhar

que vem da luz longínqua das estrêlas...

Nunca desdenhes o humilde, o farrapo;

aprende depressa a teoria do amor.

Tôdos somos irmãos: matéria bruta,

orvalho, luz, distância, mocidade,

tudo EXISTE.

Rompa-se a convenção do não-ser

que apenas palavras nada podem significar.

É preciso esquecer

ódios, ciúmes, incompreensões...

Nunca sejas indiferente,

e por mais que queiras desdenhar

muda em amor o desdém,

lembra a filosofia do panteísmo do amor.

Nunca te desesperes,

crê na bondade dos sêres,

e serás feliz...

Se o que buscas é a felicidade,

acende no coração a chama do amor,

que as trevas se dissiparão,

e tudo será luz no teu espírito.

Sê panteísta, ama quanto puderes;

aprende depressa a teoria do amor...

... UMA TARDE NO ARAMAÇAN

ADIVAL (736)

A S.A.E.T.A e sua incansável cooperadora D4-2B atendendo ao gracioso convite do Sr. Ten. Agripino, teve a viva satisfação de realizar mais uma das suas excursões na chácara de diversões e esportes do Clube Aramaçan em Santo André.

O Dr. Américo Rizo, digno presidente daquela admirável colmeia de amigos, que, nos havia convidado previamente, recebeu-nos e hospedou-nos do melhor modo possível. Com o dinâmico dirigente, congratulamo-nos pela maneira gentil e carinhosa com que nos acolheu no seu recinto social.

Dando início ao desfile esportivo, o Dr. Rizo, pronunciando entusiásticas palavras, cfereceu à nossa quadra de "volley-ball", uma flâmula do seu selecionado time. Em nome dos nossos atletas, recebeu a dádiva o Sr. Ten. Agripino que expressou nosso agradecimento.

Foi então iniciada a disputa entre os quadros preliminares E.T.Av. x Aramaçan cabendo, após alguns minutos de luta a vitória ao primeiro pela contagem de 15 x 5 e 15 x 6.

Dirigimo-nos depois para a "pista de esportes" onde assistimos vários e interessantes números de ginástica pelos colegas Etavianos sob a direção do 3S-Vieira números esses que foram coroados de êxito e vibrantes aplausos.

Em seguida, os primeiros quadros dos garbosos esportistas Etavianos e Aramaçanenses confrontaram-se novamente para uma outra pelêja mais arrojada e decidida. Tendo porém, ambas equipes saído vitoriosas, foi então realizado o encontro decisivo no qual sagraram-se vencedores os bravos componentes da seleção "E.T.Av." que sempre souberam elevar, cada vez mais o nome da nossa querida Escola através dos esportes.

Para finalizar, entra em atividade o nosso "Jazz Band" com seu repertório musical que, transformando o ambiente esportivo num "dancing", pôs ponto final àquela radiante tarde no Aramaçan...

.. SOB A LUZ DO SOL

Paris (737)

Após u'a magnífica experiência, sempre apoiada pelo nosso benemérito Comandante, a SAETA coadjuvada pela D-4, realizou nova excursão a Interlagos, com ótimos resultados.

Quando fomos pela primeira vez, a título de experiência, tomaram parte a 4.ª e 11.ª Esquadrilhas, dirigidas pelos senhores Tenentes: Reis e Botto, seus respectivos Comandantes, que muito fizeram para obtermos tão significativo êxito.

Desta vez, integraram a caravana a 1.ª e 3.ª Esquadrilhas, especialmente convidadas e mui inteligentemente conduzidas pelo dinâmico Ten. Motta, que tudo fez em prol do bem estar dos Etavianos.

Passamos um dia magnífico ao ar livre, enquanto uns jogavam "volley-ball", outros disputavam arrojadas partidas de futebol e os afeiçoados do "ping-pong" desafiavam seus concorrentes.

À hora da refeição houve animação geral: o apetite conduziu-nos ao local da distribuição onde fomos servidos a contento com boa alimentação.

Acompanhou-nos, como parte integrante da turma, o Jazz da E. T. Av. que foi bastante aplaudido ao executar agradáveis números do seu repertório.

Sempre alegre e incansável movimentava-se ante a admiração dos alunos, empreendendo algo de novo e interessante, o nosso colaborador Sr. Santana, que representava a D-4/2B, e cujo habitual despreendimento e lhanza de trato todos conhecem.

Antes de regressarmos já alguns perguntavam: quando será nossa próxima oportunidade para tomar parte noutra excursão? nós temos convicção de que mui breve, pois contamos sempre com os nossos amigos para dar esta resposta.

Já estamos organizando uma visita a Santo André, a qual será dirigida pelo Ten. Agripino; quando voltarmos darei as impressões colhidas.

Sempre lembrarei aquêlo bellissimo domingo que passei ... Sob a luz do sol.

After a trial, and with the support of our Commander, the SAETA assisted by the D-4 organized a trip to Interlagos, with excellent results.

When we went there for the first time, on a trial trip, the party was made up of the 4th and 11th Squadrons, led by Lts. Reis and Botto, their commanders, who greatly contributed to its unqualified success.

This time the 1st and 3rd Squadrons made up the caravan, at the invitation and under the expert guidance of Lt. Motta, who did everything in his power to ensure their welfare.

We enjoyed a magnificent day in the open air; while some played volley-ball, others indulged in strenuous football, and the ping pong fans challenged their opponents.

At lunch time merry-making was general, and hunger led us right to where appetizing food was being dealt out in speedful.

Naturally enough the E.T.Av. jazz band, came too, and was heartily applauded for on its hot numbers.

Always on the lookout for something new and interesting, our cheerful and untiring collaborator Mr. Santana, representing the D-4/2B, made everybody at home with his frank and hearty manner.

Before the return journey some were already asking themselves: "When shall we have a chance for another trip?" Very soon, we are sure, for we can count on our friends to answer this question.

We are already organizing a visit to Santo Andre, under the able leadership of Lt. Agripino; when we come back I shall not fail to give you my impressions.

I shall always remember that very pleasant Sunday... in the sunlight...

A "AMERICAN FELLOWSHIP CHURCH" EM S. PAULO

THIRA LUND

A "American Fellowship Church", à Rua Carlos Sampaio, 107, desempenha papel importantíssimo na vida da colônia em São Paulo. Desfruta de posição completamente à parte em seu esforço de receber, qualquer que seja o seu credo religioso, todos os americanos fora de seu país. Esse fim é alcançado não só por meio dos serviços religiosos de domingo pela manhã, como também pelas atividades sociais e coletivas. Cada dia útil durante a semana marca alguma atividade externa a começar pela sessão da Cruz Vermelha, na 2.ª feira. Uma vez por semana realiza-se uma classe de apreciação artística, e outra de apreciação musical. Além disso, há um grupo Dramático, sob a competente direção de Henry Kehler, instrutor da Escola Técnica.

Quando o primeiro contingente de instrutores americanos inaugurou a Escola, em novembro de 1943, o grupo da Fellowship Church saudou-os logo após a chegada com uma festa especial: "Bemvidos a São Paulo", realizada no Salão de Esportes do Mackenzie College, pois naquela época ainda não possuíam local apropriado. De tempos em tempos realizaram-se outras festas e ceias. Todos os anos a igreja promove uma ceia do Dia de Graças (Thanksgiving), esperado ansiosamente por todos os americanos "nostálgicos".

Há dois anos, quando foi adquirida a igreja e terreno, a generosa participação do pessoal americano da Escola Técnica de Aviação muito contribuiu para possibilitar à "American Fellowship Church" a compra do local em dinheiro à vista, ficando assim completamente livre de compromissos.

Atualmente a comissão musical da igreja está estudando a compra de um órgão elétrico Hammond para substituir o pequeno "harmonium" que está sendo usado. Já foi sugerido que esse órgão seja dado como oferta da Escola Técnica de Aviação. Com este objetivo, estão sendo entrevistados pessoalmente todos os instrutores, e o projeto está encontrando acolhida muito animadora. Até agora já foram assumidos oitenta compromissos. Clayton Seeley, diretor do Coro, atualmente nos Estados Unidos, já comunicou à comissão que se acha disponível um finíssimo Órgão Elétrico Hammond, modelo de concerto, por \$2.400. Com mais \$100 para despesas de embalagem, \$100 para taxas alfandegárias, e \$100 para despesas de frete, o custo total será de cerca de 2.700. Caso os outros dois terços do pessoal da E.T.Av. respondam tão generosamente como os que já se manifestaram, a campanha deverá ultrapassar a expectativa.

The American Fellowship Church at 107, Rua Carlos Sampaio, plays an important part in the life of the colony in São Paulo. It stands unique in its effort to welcome Americans regardless of creed, sojourning in a foreign land. This is accomplished not only through Sunday morning services but also through social and community activities. Every day in the week schedules some outside activity beginning with the Red Cross meeting on Monday. A class in appreciation of art meets once a week and also one in musical appreciation. In addition to this there is a Dramatic group under the very able direction of Henry Kehler, instructor at Escola Técnica.

When the first contingent of American Instructors opened the Escola Técnica in November, 1943, the Fellowship Church group welcomed them shortly after their arrival at a special "welcome to São Paulo" party held in the Gymnasium of Mackenzie College, as they did not at that time have a church house. From time to time there were other parties and church suppers. Every year the church sponsors a community Thanksgiving dinner to which all "homesick" Americans look forward.

Two years ago when church and church property were bought, the generous response of the American personnel of the Escola Técnica helped to make it possible for the Fellowship Community Church to purchase the premises for cash, thus leaving it entirely clear of debt.

At the present time the music committee of the church is concerned about the purchase of a Hammond Electric Organ to replace the squeaky little harmonium now in use. It has been suggested this organ be given as a memorial from the Escola Técnica. With this goal in view, a personal canvass of every instructor is being made. The project is meeting with a very gratifying response. To date eighty pledges have been made. Clayton Seeley, the choir director, now in the States, has notified the committee of a very fine model Hammond Electric Organ at \$2400. With \$100 for packing charges, \$100 for import duties, and \$100 for freight charges, the total cost will be about \$2700. Assuming that the other two thirds of the E. T. Av. personnel will respond as generously as those already approached, the campaign should go over the top.

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 25 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).

SPORTS



PARADE



por Jack Thompson

OS CAMPEÕES BRASILEIROS DERROTAM OS "ALL AMERICANS" NO BOLA AO CESTO

Marcando facilmente, o Floresta A. C. campeão brasileiro de bola ao cesto de 1945, subjugou o extenuado esquadrão da E. T. Av., por 61-24. Não podendo enfrentar o jovem combinado brasileiro, os cinco velhos "All Americans" jogaram melhor e distanciaram seus rápidos oponentes nos 10 minutos iniciais do primeiro tempo. Então a juventude, velocidade e bellissimo jogo de combinação, cobraram seu tributo. Passes rápidos e curtos anularam em breve espaço a liderança dos "All Americans", e ao finalizar o primeiro tempo a marcação era 34-14 a favor dos campeões. Os reservas do Floresta abriram o segundo tempo marcando 27 para 10 dos "All Americans", terminando o encontro vencedores por 61 a 24. A contagem, embora desproporcionada, não indica má atuação do bando da E. T. Av. O Floresta é o melhor combinado do Brasil, e esperava-se que obtivesse uma vitória fácil. Os "All Americans" exibiram muito melhor controle da bola do que têm demonstrado até agora, e com mais treino poderão ser contados como séria ameaça no próximo torneio da Gazeta.

PONTOS DO "ALL AMERICANS" (INCLUSIVE JOGO COM O FLORESTA)

Jogadores	F. G.	F. T.	Total
Anderson	10	1	21
Entress	3	3	19
Mattos	8	0	16
Cooper	4	2	10
Feuts	4	1	9

BRASILIAN CHAMPS BOWL OVER "ALL AMERICANS" IN BASKET BALL FEATURE

Scoring at will, Floresta A. C., 1945 Brazilian Basketball champions, overwhelmed a tired E.T. Av. five, 61-24. No match for the youthful Brazilian aggregation, the "All-Americans" five old men, outplayed and outscored their speedy opponents for the first 10 minutes of the opening half. Then youth, speed and sparkling teamwork took their toll. Short snappy passes wiped out the "All-American" lead in short order and at the end of first period the score stood at 34-14 favor of the champions. The Floresta second string opened the second half and ran up 27 points to the All-Americans 10, to wind up the contest winners 61-24. The score, while lopsided, does not indicate a bad performance for E.T. Av. five. Floresta is the best in Brasil, and was expected to walk away with the game. The All-American five exhibited a better brand of ball handling than they have shown to date, and with more practice can be counted a serious threat in the coming Gazeta tournament.

"ALL-AMERICAN" SCORING (INCLUDING THE FLORESTA GAME)

Player	F. G.	F. T.	Total
Austin	2	0	4
Schultz	2	0	4
Regin	1	2	4
Bagdassarian	1	1	3
Bruce	1	0	2

"BOWLING"

ENGINES Vs VOLUNTEERS

The Engines team, paced by Mueller and Helm, won three games from the Volunteers and it looked as though the pressure would be on the Basic team, but Aircraft did not show, and Basic won three on forfeit to tie Engines for the league championship with 16 wins and 5 losses each.

Basic and Engines will now have to play off the tie. The two teams are very closely matched and the play-off should be close. The Engines 4 man average is 140 and Basic's is 138, however a point in Basic's favor is that the Engine team has two men who bowl under their team average, and Basic has only one.

My prediction is that Basic will win the play-off by taking the first and third games.

Basic took two from Engines, the last time they played, and it looks as though Basic has the jinx on Engines.

TEAM STANDINGS

TEAM	WON	LOST
BASIC	16	5
ENGINES	16	5
JOGADORES	12	6
KANDIDATES	9	9
VOLUNTEERS	8	13
AIRCRAFT	7	14
METEOROLOGY	7	11
PROPELLERS	3	15

Continuam as festas dos Estados...

Quando os membros do "Clube Cidadino da Grande Los Angeles" se reuniram no Clipper Club na noite de 6.ª feira, 2 de Agosto, foram recebidos por grandes cartazes ostentando os dizeres "Limites Citadinos da Grande Los Angeles". Outros cartazes pelo clube traziam reminiscência do "Estado de Ouro"... Hollywood... Beverly Hills e Westwood Village. Até os lugares dos convivas eram marcados por cartazes em miniatura "Limites Citadinos da Grande Los Angeles"! De modo que finalmente deu-se o inevitável, e São Paulo tornou-se um dos "subúrbios" sulistas de Los An-

When members of the "Greater Los Angeles City Club" met at the Clipper Club on Friday night, August 2nd, they were greeted by large signs of "Greater Los Angeles City Limits". Other signs around the club were reminiscent of the "Golden State"... Hollywood... Beverly Hills and Westwood Village. Even the place cards were miniature "Los Angeles City Limits" signs! So the inevitable finally happened and São Paulo becomes one of the southern-most "suburbs" of Los Angeles!!

For the benefit of our Brazilian readers we'd like to



"CA..."



"LI..."



"FOR..."



"NI..."

geles.

Para informação de nossos leitores brasileiros, seria bom que déssemos uma pequena explicação sobre o rápido crescimento dessa cidade de "Pueblo de Nuestra Señora Reina de Los Angeles", mais conhecida como L.A. Os ambiciosos "papais" (vereadores) de L.A. (na Califórnia) vivem antegozando o dia em que a sua cidade será conhecida como a maior cidade dos Estados Unidos... talvez do mundo!

Para apressar esse dia, a Câmara de Comércio de Los Angeles desenhou um círculo enorme em torno da cidade, denominando todo o território incluso de "Grande Los Angeles", embora grande parte de sua extensão cubra cidades,

explain a bit about that rapidly growing city of "Pueblo de Nuestra Señora Reina de Los Angeles", better known as L.A. The ambitious city fathers of L. A., (in California) yearn for the day when their city is known as the largest city in the United States... perhaps the world! In order to hasten this day the Los Angeles Chamber of Commerce drew a huge circle around the city and called all of the enclosed territory "Greater Los Angeles" although it includes several towns, villages, beach resorts, oil fields, truck farms and tomato patches. Confidentially, you can drive for miles and miles through uninhabited waste lands and suddenly be confronted with a sign "Greater Los Angeles



...ANOS",



vilas, estâncias balneárias, campos petrolíferos, hortas e plantações de tomates. A título estritamente confidencial, pode-se até viajar quilômetros e quilômetros através de terras completamente abandonadas, e súbitamente dar com um cartaz "Limites Citadinos da Grande Los Angeles"... provavelmente espetado num monte de areia!

Em sinal de protesto contra uma propaganda tão gananciosa, os "piadistas" começaram a colocar cartazes "Limites Citadinos da Grande Los Angeles" em lugares tão remotos e fóra de mão como Shanghai, Tokio, Pacífico do Sul... e agora, São Paulo, Brasil.

Ha quasi 100 antigos "residentes" da Califórnia trabalhando na Escola Técnica de Aviação, e cerca de oitenta d'êles compareceram ao Clipper Clube para a reunião estadual. Os não-Californianos desejavam saber quantos residentes "natos" ali estavam representados e quantos tinham chegado à Califórnia via Estrada 66, pois um Californiano "bona fide" é quasi tão difícil de achar como pão em São Paulo. A única nota inesperada da noite foi a chegada de uma pessoa sem convite, Mel Goecke, que veio vender terrenos situados nos pântanos das Everglades da Florida.

Concedendo a honra de Estado com a maior representação à Califórnia, um grupo muito menor reuniu-se recentemente no Hotel Excelsior para permutar reminiscências sobre o seu estado de nascença, o Illinois. Cordelia Metzger Chassells, Eunice Fry, e o casal Joe Entress deram Chicago como seu endereço, e George Campbell reclamando as honras de Evanston, bem perto, como seu lugar de natividade. O Sr. Harry "Dusty" Rhodes, de Gibson City, Everett Wade e Jean Wellepp, de Decatur, Drusilla Aden, de Petersburg, Marian Kreft, de Des Plaines, Al Forgaard, de Rantoul, Marguerite Robinson, de Carbondale, e Doris McCarty, de Lawrenceville, constituiram os "Illinoisistas" do interior d'Estado ali presentes. Os visitantes de outros Estados eram Dawson Tucker, de Kentucky, Audrey Thompson, de South Dakota, Roy Fry, de Los Angeles (Califórnia).



City Limits"... probably stuck up on a sand dune!

In protest against such avaricious propaganda "gagsters" started erecting "Greater Los Angeles City Limits" signs in such far off, unlikely places as Shanghai, Tokyo, the South Pacific... and now, São Paulo, Brasil.

There are now almost one hundred former "residents" of California working at the Escola Técnica de Aviação and about eighty of them gathered at the Clipper Club for the state reunion. Non-Californians wondered how many native residents were represented and how many got to California via Route 66, as a "bona fide" Californian is almost as hard to find as bread in São Paulo. The only unexpected note of the evening was the arrival of an uninvited guest, Mel Goecke, who came to sell some real estate located in the Everglades of Florida!

Conceding the honor of the largest state representation at E. T. Av. to California, a much smaller group met at the Hotel Excelsior recently to reminisce about their home estate located in the Everglades of Florida!

Fry, and the Joe Entresses gave Chicago as their home address with George Campbell claiming near-by Evanston as his birthplace. Mr. and Mrs. Harry "Dusty" Rhodes, Gibson City, Everett Wade and Jean Wellepp, Decatur, Drusilla Aden, Petersburg, Marian Kreft, Des Plaines, Al Forgaard, Rantoul, Marguerite Robinson, Carbondale, and Doris McCarty, Lawrenceville, were downstate "Illinoisistas" present. Out-of-the state visitors were Dawson Tucker, Kentucky, Audrey Thompson, South Dakota and Roy Fry, Los Angeles (California).



Um grupo de instrutores de Illinois lembrando o "Lar, doce lar",



WHAT'S FAZING

DORIS McCARTY

O BRASIL VISTO DE UM ÔNIBUS — O feriado inesperado, no dia do centenário da Princesa Isabel proporcionou aos norte-americanos outra oportunidade de conhecerem melhor o país que os hospeda. Tão logo foi anunciado o feriado, John Wendling e Rena Williams fretaram um ônibus e reservaram 25 lugares no hotel de Lindóia. Os seguintes fizeram a viagem: a filha de Rena, Nancy, Sr. e Sra. Ivan Kimball e crianças, Hazel Humble, Cordelia Metzger, Marge Dwyer, June Mauland, Frances Rogers, Arnold e Dorothy Frey, Jewel Peterson, Audrey Thompson, Bill Hartrick, Bill (B de Bing) Harding, Doug Adie, Arnold Glaser, Andy Piasco, Craig Davis, "Bud" Fischer, Al Spires e Allen Robertson. Todos trouxeram bonitas lembranças de objetos de couro, comprados durante uns momentinhos dedicados às compras, em Serra Negra. Em Lindóia, as atividades consistiram em subir montanhas e andar a cavalo.

Os seguintes seguiram com destino a Serra Negra e Campinas: Bill Major, Bill Berman, e o Sr. e Sra. Charles Cline... Comemorando o 100.º aniversário da Princesa Isabel em Santos... os Joe Tuckers e os "Dusty" Rhodes no Atlântico... Vistos no Guarujá... Rosemary Draughon e Janet Costello... também lá Frances Hartley, Lynn Knight e o George Weillers... Saboreando camarões frescos em um restaurante ao ar livre, na Prainha, de onde se descortina linda vista para São Vicente: Marge Upstill, Norma Besser, Walt Gerard e Bob Pierce... O Sr. e Sra. Sam Ellis (dos Ellises Viajantes) consultaram um mapa e escolheram Ouro Fino por destino. Aprenderam e viram muito do Brasil escolhendo uma cidade, comprando passagens em um ônibus e procurando aventuras.

O George Schultz e o Len Sterling fizeram planos para uma viagem às maravilhosas montanhas de Campos de Jordão. A viagem foi apreciadíssima e as paisagens magníficas — para Len — mas George não apreciou nada; o pobre conseguiu um "Sarampозinho" na Sexta-feira e foi forçado a passar o feriado na cama. O Harry Allison fez a viagem com o Len, no lugar de George.

A Lou Coleman também não aproveitou as férias, pois deu baixa no Samaritano devido à icterícia.

BOA VIAGEM — Os componentes do Dept. de Administração da Força Aérea reuniram-se na Sexta-feira, à noite, dia 26 de Julho, em homenagem à seu "chefe" Nelson Taylor que partiu para os EE. UU. no dia 31 de Julho p. p. A festa de "despedida" foi dada na Casa de Craig Davis com muita comida, bebida, e convidados alegres que fizeram da festa um grande sucesso.

OS BEACHS NA "BEACH" — O Bob Beach que há muito andou "suando frio" esperando sua esposa vir de New England, foi recompensado quando "Bee" Beach chegou no último avião da companhia. Os Beachs passaram o fim de semana na "beach" do Guarujá.

OUTRO ANIVERSÁRIO — Em aditamento ao Coro de "Feliz Aniversário" para o Tommy Sharp na tarde de domingo em 4 de agosto, o Bob Pierce deu uma festa em seu apartamento no Guarani, em que estiveram presentes: os Tom Austins, os Gene Gardners, os J. R. Knotts, os Bill Clarkes, Mel Goecke, "Baggy" Bagdassarian, Hal Mayes, Bob Hoose, Renata Malaschitsky, Bob Karkau, Jim e Eleanor Wortz, Isabel Steiner e Marge Upstill.

BRASIL BY BUS — The unexpected holiday on the 100th anniversary of Princess Izabel's birthday gave North Americans another opportunity to see more of their host country. As soon as the holiday announcement was made, John Wendling and Rena Williams chartered a bus and made hotel reservations in Lindóia for 25 instructors. Others who made the trip were Rena's daughter, Nancy, Mr. and Mrs. Ivan Kimball and children, Hazel Humble, Cordelia Metzger, Marge Dwyer, June Mauland, Frances Rogers, Arnold and Dorothy Frey, Jewel Peterson, Audrey Thompson, Bill Hartrick, Bill (B as in Bing) Harding, Doug Adie, Arnold Glaser, Andy Piasco, Craig Davis, "Bud" Fisher, Al Spires and Allen Robertson. Souvenirs of leather goods were bought during a quick shopping tour in Serra Negra while activities in Lindóia consisted of climbing mountains and riding horses.

Also traveling toward Serra Negra and Campinas were Bill Major, Bill Beaman, and Mr. and Mrs. Charles Cline... Celebrating Princes Izabel's birthday at Santos... the Joe Tuckers and the "Dusty" Rhodes at the Atlântico... Seen at Guarujá... Rosemary Draughon and Janet Costello... also Frances Hartley, Lynn Knight and the George Weillers... Enjoying fresh shrimp at an open air restaurant at a Prainha overlooking São Vicente, Marge Upstill, Norma Besser, Walt Gerard and Bob Pierce... Mr. and Mrs. Sam Ellis (of the Travelin' Ellises) looked at a map and chose Ouro Fino as their destination. The Ellises have seen and learned much about Brasil by choosing a town, boarding a bus and looking for adventure.

George Shultz and Len Sterling plans for a trip up the mountains to lovely Campos de Jordão. The trip was enjoyable and the scenery beautiful — for Len — but George didn't enjoy it at all. He caught the "mumps" on Friday and was forced to spend the holiday in bed. Harry Allison made the trip with Len in George's place.

Lou Coleman didn't enjoy the vacation either as she entered the Samaritano Hospital with yellow jaundice.

BOA VIAGEM — Air Force Administration met on Friday night, July 26 in honor of their "Chefe" Nelson Taylor who left for the States July 31. The "despedida" was given at the home of Craig Davis and plenty of food, drink, and rice people made the party a huge success.

THE BEACHS AT THE BEACH — Bob Beach, who has been "sweating out" his wife's arrival from New England, was rewarded when "Bee" Beach arrived on the latest company plane. The Beachs went to the beach at Cuaruja for the weekend.

ANOTHER ANNIVERSARY — Joining in the "Happy Birthday" chorus for Tommy Sharp on Sunday afternoon, August 4th at a party given by Bob Pierce at their Guarani apartment were: the Tom Austins, the Gene Gardners, the J. R. Knotts, the Bill Clarkes, Mel Goecke, "Baggy" Bagdassarian, Hal Mayes, Bob Hoose, Renata Malaschitsky, Bob Karkau, Jim and Eleanor Wortz, Isabel Steiner and Marge Upstill.



UM ALUNO EM CUMBICA DIVERTINDO-SE NOS ARES COM O ANEL DE UM B-18

OFICIAIS DA ESCOLA TECNICA DE AVIAÇÃO

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

Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av. e Com. 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 TECNICA 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-SECÇÃO ESPORTIVA

Doris McCarty WHAT'S FAZING

Ilka Bruck Lacerda SECÇÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Carlos Maia de Souza (68)

Adival Vale (736)