

1-14-1946

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-01

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 JANEIRO DE 1946

N.º 95

"Pela vastidão do seu território, pela extensão do seu litoral, pelas dificuldades de suas comunicações internas, pela necessidade da difusão e da divulgação de fatos e acontecimentos que interessam à sua população disseminada por regiões distantes e ignoradas, o Brasil precisa ser dotado de uma aviação perfeita e eficiente"



Roldo Goi (296), Gumerindo Furtado (297), Carlos Monteiro (299), Constantino Ribal (295)



Ramos (153), Neto (1488), Veiga (302)

AULAS PRÁTICAS NO DEPARTAMENTO DE MOTORES



Morais (316), Figueiredo (305), Flette (357)



Santana (374), Kalife (EE-1287), o instrutor sr. Bunn, Walter Arnaldo Kupper (418)

Os bons elementos que nos deixaram
 PARA MATAR AS SAUDADES VISITAMOS NOSSOS EX-ALUNOS NO PARQUE DE AERONAUTICA DE SÃO PAULO — REALIZAÇÕES QUE NOS ENCHEM DE ÓRGULHO



3º Sgts. Alvaro Meda e Omar Rodrigues Chaves



3º Sgt. Celso Cruz Silveira Martins e o Chefe do Dpt. de Hélices, 1º Sgt. Tertuliano Costa

★
 "COMO
 VÃO
 TODOS



★
 DA
 E. T. Av. ?"

O Comandante Interino do Parque, Major Av. Eng. João Luiz Vieira Maldonado



O 3º Sgt. João Mario Walter e mecânicos civis do Parque, trabalhando n'um Carburador Holley



Na Seção de Inspeção falamos com o 3º Sgt. Décio Franco

E A VELHA GUARDA? E os nossos ex-alunos que estudaram, fizeram estágios pelas diversas unidades da F.A.B. e depois foram distribuídos conforme suas especialidades e de acordo com as necessidades das bases e parques de todo o Brasil?

Já tivemos o prazer de focalizar as atividades de nossos ex-alunos atualmente trabalhando na Torre de Controle de Congonhas, Centro de Controle e afinal chegou a vez do Parque de Aeronáutica de São Paulo.

Dirijimo-nos àquele moderníssimo centro de reparações da Força Aérea Brasileira e falamos com o Comandante Interino do mesmo, o Major Av. Eng. João Luiz Vieira Maldonado, estando o Ten. Cel. Julio Americo dos Reis nos E.E. UU. O Major Maldonado não desmentindo a tradicional gentileza, cortezia e grande hospitalidade dos oficiais da Força Aérea Brasileira conceitua-nos a estar à vontade e a percorrer as dependências do parque.

Nossos ex-alunos, atuais 3.ªs. Sargentos da F.A.B. haviam sido notificados de nossa visita e nos esperavam entusiasmados. Inicialmente falamos com o 3S Geraldo Costa de Paula que trabalha juntamente com diversos outros graduados da E.T.Av. no Hangar Central do Parque sendo porém o único na equipe de Vultee Vingança, A-31. Formou-se com a 20.ª turma da Escola e prontificou-se a nos acompanhar na nossa caça aos nossos saudáveis veteranos.

No Departamento de Hélices encontramos o 3S Celio Silveira Martins que nos disse: "Gosto imensamente de trabalhar aqui no Parque onde encontro todas as facilidades e equipamentos da técnica moderna podendo agir à vontade e aplicar o que aprendi na E.T.Av. Tudo o que se faz com amor em geral é mais perfeito e como gosto



A oficina de Motores do Sgt. José dos Santos

muito de meu trabalho consegui ser o sub-chefe da seção de Hélices do Parque. Graças à gentileza do Sr. Scott, chefe do departamento de Hélices da Escola, que me recomendou como um dos melhores alunos daquele curso, fui chamado para fazer o curso de instrutores da E.T.Av."

Tivemos também o prazer de falar, naquela seção, com o 1.º Sgt. Tertuliano Costa que organizou a seção de Hélices do Parque e é tido como uma das maiores capacidades do Brasil em sua especialidade.

Passamos à seção de cilindros. Ali encontramos nosso ex-aluno N.º 402, Omar Rodrigues Chaves. "Bom dia, que prazer recebermos visitas do pessoal da Escola. Eu e meu colega Alvaro Meda, ex-N.º 105 estamos entusiasmados com o trabalho aqui nesta seção. Ambos eramos componentes da 4.ª turma que saiu a 7 de outubro de 1944. Já estamos ambientados com o nosso serviço e somos

AND THE OLD GANG? Our ex-students, who were sent to different bases of the Brazilian Air Force for practical work and after that were distributed according to the necessities and their specialities to depots and bases all over Brazil?



3.º Sgt. Floriano Favero e Wallace Lewis

We already had the pleasure of interviewing our old students who are working at the Control Tower at Congonhas and the Control Center also. Finally we got to see the work of E.T.Av. specialists at the Parque de Aeronáutica de São Paulo (Aviation Depot).

Arriving at that modern and very well equipped repair center we spoke to the Acting Commander of the Park, Major João Luiz Vieira Maldonado, as Lt. Col.



O 1.º Sgt. Djalma Sgarbi d'Ávila e 3.º Sgt. Geraldo Costa de Paula. Ao fundo vê-se o notável aprendiz Daniel Pedro Prado, vulgo "Pindoba"

grandes admiradores dos dirigentes e companheiros do Parque. Sentimos muitas saudades do pessoal da E.T.Av." Eis o que nos disseram esses dois especialistas.

E a seção de eletricidade? Nela encontramos o 3S José Maria Camara da Silveira. O ex-aluno 845 graduou-se na E.T.Av. a 8 de julho de 1945. Trabalha sozinho naquela seção em um aparelho Weston de provas.

Neste momento fomos convidados pelo Sargento José dos Santos, mecânico do Parque, que nos disse ter sido contemplado com uma bolsa de estudos para aperfeiçoamento de sua instrução técnica, nos EE. UU. O Sargento José dos Santos está na F.A.B. há vários anos e como já tínhamos ouvido falar de sua bem montada oficina mecânica resolvemos visitá-la. Com efeito a oficina é caprichosamente montada. Com ele percorremos o estabelecimento especializado em reparos e revisão de motores. A oficina do Sargento Santos foi montada com grande sacrifício, pois trata-se de uma oficina de sua propriedade, montada com seus recursos monetários. Ele é inspetor da Seção Allison daquele Parque e trabalha à noite e nas horas vagas em sua oficina que é anexa ao Aeroclube de São Paulo.

Terminada essa visita dirigimo-nos ao Hangar Central onde se encontra grande parte de especialistas formados pela E.T.Av. Falamos inicialmente com o Sgt. Djalma Sgarbi d'Avila, Chefe da Montagem que disse estar satisfeito com o trabalho de nossos ex-alunos. "Ai, que saudade da E.T.Av.! Como vão nossos colegas? E os oficiais,



O ex-aluno 257 Dário Campreghr um dos primeiros a trabalhar no Parque



3º Sgt. José Mário Câmara, ex-aluno (845)

Júlio Américo dos Reis is at the present time in the States, and the Major with the traditional kindness, courtesy and hospitality of all F.A.B. officers told us to feel at home and visit whatever we wanted to see.

Thus, we went to see our ex-graduates, at present 3rd. Sergeants of the Brazilian Air Force who knowing of our visit awaited us enthusiastically. 3rd. Sgt. Geraldo Costa de Paula works together with many other E.T.Av. specialists at the Main Hangar, but he is the only one who works on the Vultee-Vingança-A-31. He is a graduate of the 20th group of students of our School and was very kind in offering to lead us around in our pursuit of our veterans.

In the Propeller Department we found 3rd. Sgt. Célio Cruz Silveira Martins who said, "I like very much my work here as I found all the facilities and equipment of the modern technic and considering that I can work freely and apply all the knowledge I aquired while at E.T.Av. Everything you do with love you do better and loving my work I achieve to become the sub-chief of the Propeller Department here at the Depot. As Mr. Scott, Chief of the Propeller Department of the School through his kindness recommended me as the best student of this speciality I was invited to go through the Instructor's School of E.T.Av." We also had the pleasure of talking in that Department to 1st. Sgt. Tertuliano Costa who organized the Propeller Department of the Depot and is known as one of the first authorities on propellers in Brazil.

After that we went to the cylinders department. There we saw ex-student 402, Omar Rodrigues Chaves. "Good-morning, it is a great pleasure to receive a visit

instrutores norte-americanos e funcionários? "Tudo O.K.?" "Tudo O.K." foi a nossa resposta, quando falávamos com os Sgts. Orlando Pinto de Souza, ex-329 — Simão Dias Bueno, ex-593, Rafael Amado, ex-326 e Aldo Caropreso (ex-478.

Passámos à montagem final da 3.ª Nave. Ali encontramos trabalhando num motor Allison os 3.ªs Sgts. Wallace Lewis e Floriano Favelo.

Na seção de inspeção falamos com Dcio Franco, ex-942.

O 3S João Maria Walter ex- 395 também foi convidado a voltar à escola para o curso de Instrutores e atualmente trabalha na seção de Carburador Holley.

Ao atravessarmos a oficina deparámos com o 3S Dário Campreghr, ex-257, especialista em motores que foi o primeiro aluno da Escola a ser transferido para o Parque. Disse-nos ele: "Estive primeiramente no Parque de Aeronáutica dos Afonsos onde trabalhei com grande entusiasmo e tive mesmo a honra de receber um elogio pelos serviços ali prestados, sendo depois transferido aqui para São Paulo."

E por fim visitámos os Sargentos Waldemar Cassales, Odino Leonardi, Flávio Florisbelo, José Salome, João Prismie, Vitorio Delicato e Ary Gonzales nas Oficinas de Madeira e Seção de Electricidade.

Infelizmente o tempo foi pouco. Muitos de nossos ex-alunos estão de férias e dada a quantidade dos mesmos não nos foi possível focalizar todos. Apresentamos as nossas excusas às omissões.

Findo o trabalho fomos gentilmente convidados a almoçar no Parque pelo Ten. Pagano, Diretor da Revista do Parque e após o almoço o Ten. Darcy da Rocha Campos teve a fineza de nos levar a Cumbica onde entrevistáramos um outro ex-aluno.

Antes de terminar cumpre ressaltar que os oficiais do Parque foram de gentileza impar para conosco e tivemos grande satisfação em ver os nossos especialistas aplicando o que aqui aprenderam.



Sargentos Orlando Pinto de Souza, Simão Dias Bueno, Rafael Amado, Aldo Caropreso e Geraldo Costa de Paula

from people of our School. My colleague, ex-105, Alvaro Meda and myself are very enthusiastic about our work here in this department. We both were from the 4th group of graduates that left the school on October 7th, 1944. We already know thoroughly our work here and we have a big admiration for the leaders and colleagues of the Park". Such were the comments of these two specialists.

And the Electricity Department? There we found 3rd sgt. José Maria Câmara da Silveira. Ex-student 845 he graduated from E.T.Av. on June 8th, 1945. He works alone in that section on an Weston Test Machine.

At that moment we were kindly invited by sgt. José dos Santos, a mechanic of the Depot who had told us that he had won a trip to the States to study the latest developments in his specialty. We went to visit his shop as we had already heard a lot about it. We were really amazed at the way he had organized it. With him we went through all the different sections of repair and revision of engines. His Engine Shop was installed after great sacrifices as he had to buy it all himself and also set it up. He is the Inspector of the Allison Section of the Depot and works at night and during his spare time at his Engine Shop. The Shop is connected to the São Paulo Airclub.

After this visit we went to the Main Hangar where a great number of our specialists work. We spoke to Sgt. Djalma Sgarbi d'Avila, who is in charge of the last phase of assembly who said he was very pleased with the work done by our students. "Oh, how I long for the School! How are our colleagues? And the officers, American Instructors, and employees? Everything O.K.?" "Yes, everything is O.K.", we replied, as we spoke to sgt. Orlando Pinto de Souza, ex-329, Simão Dias Bueno, ex-593, Rafael Amado, ex-326 and Aldo Caropreso, ex-478.

At the final phase of the 3rd. Shop, we found Wallace Lewis and Floriano Favelo working on an Allison Engine.

At the inspection department we spoke with Dcio Franco, ex-942.

3rd. Sgt. João Maria Walter ex-student 995 was also invited to come back to the school to take the instructor's course. He is presently working at the Holley Carburetor section.

While crossing the shop we met Dario Campreghr, ex-257, engine specialist, who was the first student of the school to be transferred to the Depot. He said: "I was first at the "Parque de Aeronáutica dos Afonsos" where I worked with great enthusiasm and had even the honor of being praised for the good services done there and after that I was transferred to São Paulo."

Finally we visited the Woodworking and Electricity departments and saw the following Sergeants: Waldemar Cassales Odino Leonardi, Flávio Florisbelo, José Salome, João Prismie, Vitorio Delicato and Ary Gonzales.

Unfortunately we didn't have much time. Many of our ex-students were on vacation leave and also the quantity of them could not permit us to see all of them. We apologize of to the ones we didn't see.

After work we were cordially invited to have lunch at the Depot by Lt. Pagano, Head of the Park's newspaper and after lunch Lt. Darcy da Rocha Campos had the kindness of taking us to Cumbica to interview another ex-E.T.Av. student.

Before ending we take pleasure in letting it known that all the officers of the "Parque de Aeronáutica de S. Paulo" were extremely kind to us and that we had a great satisfaction in seeing our specialists applying what they learned here at the School.

Honra ao Mérito

Após nossa visita ao Parque de Aeronáutica de S. Paulo fomos à Base Aérea de São Paulo, pois desejávamos conversar com o 3S José David.

Mais uma vez tivemos a oportunidade de ver os resultados de nossos trabalhos. Não ha nada que satisfaça mais o Comando, diretores, oficiais, instrutores norte-americanos e estudantes do que ouvir referências elogiosas aos nossos ex-alunos. E' pois, com prazer que transcrevemos abaixo trecho do Boletim N.º 98 - Pág. 377 - 4.ª Parte de 10 de dezembro de 1945 da Base Aérea de São Paulo:

"JUSTIÇA E DISCIPLINA"

Item XIV — REFERENCIAS ELOGIOSAS.

O Capitão Aviador Gil Deiró Mendes de Morais, instruindo do curso para pilotos de aviões A-20 nesta unidade, e como oficial do 2.º Grupo de Bombardeio Leve, fez as seguintes referências elogiosas:

"Tenho tido a oportunidade de observar a consciência, honestidade e amor ao trabalho que tem apresentado o Sargento Operador da Torre de Controle de Cumbica, José David, tendo sido notável a sua atividade apresentada ontem, entre 10:00 e 12:00 horas, quando durante o vôo de instrução de cinco aviões A-20, e vários do C.P.O.R., foi a área do campo surpreendida por forte temporal.

Graças à atividade do Operador Sargento David, todos os aviões aterraram sem novidade."

(a) Ten. Cel. Nelson Wanderley
conf. Capitão Castello Branco

O Sargento David, ex-aluno 523, pertencia à 5.ª esquadilha e graduou-se a 17 de Março de 1945.

Parabens Sargento David.

After our visit to the São Paulo Aviation Depot, we went to the São Paulo Air Base, as we wished to see 3rd Sgt. José David.

Once again we had the opportunity of seeing the results of our work here at the School. There is nothing that pleases the Commander, Directors, Officers, Instructors and students of the School more than to hear praiseworthy words about the work being done by our ex-students. It is thus, with great pleasure that we transcribe below an excerpt of Bulletin N.º 98 — Page 377 — 4th Part of December 10, 1945 of the São Paulo Air Base:

"JUSTICE AND DISCIPLINE"

Item XIV — COMMENDATORY REFERENCES

Pilot Captain Gil Deiró Mendes de Morais, instructor of the course for pilots of A-20 planes in this unit, and as an officer of the 2nd. Group of Light Bombing, made the following statement:

"I have had the opportunity of witnessing the conscientious way, honesty and love for work shown by Sergeant "José David" Operator of Cumbica's Control Tower. Especially remarkable were his activities performed yesterday, between 10:00 a.m. and 12:00 o'clock noon when during an instructional flight of five A-20s and several other planes of the Officer's Reserve Course, the field was overtaken with surprise by a heavy gale.

Due to the skillful work of Operator Sergeant David, all the planes landed safely."

signed — Lt. Col. Nelson Wanderley
checked by — Captain Castello Branco.

Sgt. David ex-student n.º 523 belonged to the 5th squadron and graduated from the School on March 17, 1945. Congratulations Sergeant David.



O 3S José David

UMA CASA VOADORA - O "MILES AEROVAM"

ARTIGO TRADUZIDO PELO TEN. ROMEU DA REVISTA ARGENTINA "EL GRAFICO"

Os ingleses transformaram em realidade uma idéia vanguardista na aeronáutica: a construção de uma habitação com asas, no estilo das casas ambulantes, denominadas "trailers".

Os amantes da vida ao ar livre e do grande turismo veem ampliadas desta maneira, as suas possibilidades de locomoção, tendo-se em conta que este avião pertence à categoria dos aparelhos com manutenção possível por particulares.

Estes "trailers" tão populares nos Estados Unidos chegaram a formar pequenos povoados de emergência nas cercanias das fábricas de armamentos e possibilitam aos viajantes a se livrar dos hotéis nas viagens de fins de semana ou de férias. O "Aerovan" não foi especificamente criado para o turismo, mas, projetado como avião de carga de consumo pequeno, como ambulância aérea e como aeroplano de linhas subsidiárias para o transporte de passageiros em regiões afastadas das rotas principais.

Porém, é fácil notar que as versões de "Casa voadora" e "Sala de operações transportável" serão as de maior interesse de quantos passam originar-se do desenho

The British have made an old aeronautical idea come true by building a house with wings in the style of the ambulatory residences known as "trailers". The lovers of open-air life and tourism can see that the possibilities of locomotion are in this manner greatly amplified. It must be mentioned that this plane belongs to the class of planes which can easily be maintained by private owners.

Trailers, which are so popular in the United States, (to such an extent that they formed small emergency villages near the armament factories) make it possible for travellers to avoid living in hotels during the weekend or holiday trips.

The "Aerovan" was not built specifically for tourism. It was planned as a transport plane of small fuel consumption, as an air ambulance and as a plane to be used in subsidiary routes to transport passengers in regions which are distant from the main routes.

However, it can easily be seen that out of the many versions which might originate from the first drawing, those of "Flying-house" and "Portable operating room" will be of the greatest interest because the plane



O novo avião em pleno vôo. O "Aerovan" caracteriza-se pela sua aplicação em empregos diversos e sua pequena velocidade de aterrizagem

matriz, porque o avião possui curto raio de ação e pequena velocidade, em relação a outros aparelhos empregados para os mesmos fins.

A facilidade para decolagem e aterrizagem em espaços reduzidos, que é uma das suas principais características, será de grande valor tanto para os turistas, que poderão descer no lugar que queiram, como para os médicos para os quais fácil será, descer perto donde seus serviços são necessários.

Outra vantagem do "Aerovan" é constituída pela posição horizontal do piso, mantida graças ao trem de aterrizagem triciclo. Oferece ainda a vantagem da facilidade da entrada e saída da cabine, que é excepcional neste bimotor.

has a short range and low speed in relation to other planes used for the same purposes.

The facility for taking-off and landing in short spaces, which is one of its main characteristics, will be of great value for tourists, who will be able to land wherever they wish, and for the doctors who will be able to land near to where their services are necessary.

Another advantage of the "Aerovan" is that the floor is kept on a horizontal position due to its tricycle landing gear. Also offered is greater facility in entering and leaving the cabin, exceptional in this twin-engine plane.

PERFORMANCES

O "Aerovan" tem dois motores de 150 HP. cada um, os quais imprimem uma velocidade de cruzeiro de 175 a 185 quilômetros horários. Nestas condições o aparelho pode percorrer 720 quilômetros sem reabastecimento, conduzindo mil quilos de mercadorias ou dez passageiros. Previram-se combinações entre a carga útil e a passagem, pelo qual existem seis versões do avião original que são: transporte para 6, 8 e 10 passageiros, ambulância para acomodação de 8 camas pequenas e um pequeno transporte para a enfermeira, vivenda volante para quatro pessoas e por último uma sala de operações de emergência.

CARACTERÍSTICAS

A aparência do "Miles Aerovan" é estranha pelo seu conjunto posterior elevado e sua fuselagem truncada, de formas simples.

Entretanto, cada um dos seus caracteres foram estudados detidamente assim, a altura dos planos de controle sobre o nível do terreno (que é de 2,50 metros) permite o encostamento dos caminhões para o desembarque e embarque de carga. A forma quadrada do corpo do avião dá o máximo de espaço útil para a fuselagem, em cujo interior, existe espaço suficiente para abrigar um "Jeep" ou um automóvel leve. O extremo posterior do corpo, gira, deixando uma abertura ampla, pela qual, com uma rampa, podem subir cargas tão volumosas como as mencionadas acima.

O volume da cabine pode ser estimado em 15 metros cúbicos e a altura máxima interior de 1,90 m. As janelas dispostas lateralmente facilitam a entrada de luz natural e permitem aos passageiros contemplarem a paisagem, sendo igualmente útil nos seis modelos do "Aerovan".

O amplo parabrisa de material modelado Perpex dá ao piloto grande visibilidade, vantagem esta que é apreciável, cada vez mais na aviação, à medida que aumenta o tráfego aéreo.

A aterrissagem é fácil de ser executada por este aeroplano, devido à visibilidade e ao trem triciclo.

SALA DE OPERAÇÕES QUE VOA

Já foi dito que este aeroplano pode ser equipado com material médico, para levar uma rápida ajuda cirúrgica a comunidades isoladas em caso de emergência.

Para este fim a fuselagem conta com todos os requisitos para executar operações cirúrgicas de urgência.

Uma mesa completa e ajustada de operações se instala no centro da cabine e sobre a mesma dispõe-se uma lâmpada elétrica sem sombra.



Apesar de sua potência reduzida, o "Aerovan" pode transportar uma carga útil de 1.000 quilos. No clichê vê-se com que facilidade se pode introduzir um automóvel em seu interior, graças à amplitude da fuselagem

(Continua na pag. 15)

PERFORMANCE

The "Aerovan" has two 150 H.P. engines which give it a cruising speed of 175 to 185 kilometers per hour. In these conditions the plane can travel 720 kilometers without refueling while carrying a load of one thousand kilograms or ten passengers. There are six possible combinations between the pay-load and passengers: transportation for 6, 8 and 10 passengers, ambulance carrying 8 small beds and a small place for the nurse, a flying house for four persons and finally, an emergency operating room.



A cobertura transparente do posto de comando facilita ao piloto uma visibilidade excepcional. O avião é integralmente construído de madeira, empregando-se colas inalteráveis à ação da humidade

CHARACTERISTICS

The "Miles Aerovan" has a strange appearance owing to its raised rudders and its "trunk-like" fuselage of simple construction. Nevertheless, each one of its parts was carefully studied. Thus, the height of its wings and tail surfaces is two and one half meters above the ground and makes it possible for trucks to approach the fuselage to load and unload the cargo. The square form of the plane's body gives the fuselage the maximum of useful space and there is enough room in its interior to carry a "jeep" or a light automobile. The rear of the body spins around disclosing a large opening through which, by means of ramp, cargos as large as those mentioned above can enter.

The volume of the cabin is calculated to be 15 cubic meters and the maximum height 1,90 meters. The windows are placed laterally and permit the entrance of plenty of natural light. They also enable the passengers to contemplate the scenery and are equally useful in all the six models of the "Aerovan".

The large windshield, made of Perpex plastic material gives the pilot great visibility. This advantage becomes more and more appreciated as the air traffic becomes heavier.

Landing is easy in this plane due to this visibility and to the tricycle landing gear.

AN OPERATING ROOM THAT FLIES

It has already been said that this plane can be equipped with medical instruments thus enabling quick surgical aid to isolated communities in the case of an emergency.

CALOUROS EM DESFILE



1º plano — Natanael Ramos (706) de Vassouras, Estado do Rio; Gerson Lopes de Lima (722) do Rio de Janeiro; Paulo Pontim (720) de São Paulo, Capital.

2º plano — João Alberto Ribas (709) de Porto Alegre, Rio Grande do Sul; Arnaldo Lima Araujo (718) de São Paulo, Capital; Helvécio Buso (718) de São Paulo, Capital; Armando Martins Cordeiro (711) de São Paulo, Capital; Moacyr Eleutérico (715) de São Paulo, Capital.



II—A frente — Manuel Jesus das Santos (1595) de Belém, Pará; Vitor Farias (730) de Porto Alegre, Rio Grande do Sul; Olegario Alcântara Diniz (E-1670) de Belém, Pará; Luiz Carlos Maciel (729) de Porto Alegre, Rio Grande do Sul.

Atrás — Candido Barbosa (1596) de Limoeira de Aladias, Alagoas; Nelson Rodrigues (732), de São Vicente, São Paulo; Amaro Campolino (731) de Belo Horizonte, Minas Gerais.



I — Deitado — Adelson Costa de Oliveira (725), do Rio de Janeiro.

Atrás — Adival Vale (736) de Natal, capital do Rio Grande do Norte; Renato Guerra (734) de Recife, Pernambuco; Nehemias Gomes da Silva (727) de Natal, Rio Grande do Norte; Antônio Antunes da Fonseca (726) de São Caetano, São Paulo; Ziléu Custódio Dias (E-1643) de Campos, Rio de Janeiro.

No Centro — Rômulo Ozório (738) de Natal; José Wilson de Araujo (737) de Recife, Pernambuco; Nereo Bassim (735) do Distrito Federal; Daniel José dos Santos (E-1666) de Carmo, Sergipe.



III—1º plano — Salgtiel Alves de Lima Castro (723) de Goiania, Goiás.

2º plano — Walter dos Santos (716) de São Paulo, Capital; José Gonçalves de Almeida (721) de São José do Rio Pardo, São Paulo; Hélio Ferreira Pimenta (774) do Rio de Janeiro; Renato Coscelll (710) de São Paulo, Capital.

3º plano — Máximiliano Silveira (708) de Porto Alegre, Rio Grande do Sul; Milton Della Modesta (707) de Piracicaba, São Paulo; José Nápoli (712) de São Paulo, Capital; Paulo de Oliveira (717) de São Paulo, Capital; José Dirceu Amaro da Silva (697) de Piratininga, São Paulo.

Dois que chegaram e abafaram...

Os notáveis diretores da SAETA que nos deixarão. Adeus Ruy e Arnaldo

CHEGOU, VIU E VENCEU — BENEDITO RUY REZENDE

De como o jovem que pretendia matricular-se na Diretoria de Rotas Aéreas... acabou vindo parar na E.T.Av. — "Se tudo sair como espero"... Fala à reportagem o melhor aluno do Curso do Link Trainer e presidente da S.A.E.T.A.

O destino influi, por vezes, poderosamente, na existência da creatura humana, conduzindo-a, não raro, para rumos muito diferentes dos anteriormente traçados... Isso vem à baila ao tomarmos conhecimento dos interessantes episódios ocorridos ao aluno Benedito Ruy Rezende, que ingressou neste estabelecimento em setembro de 1944.

Fomos localizá-lo numa destas manhãs na sede da SAETA, onde ocupa o cargo de presidente. Disse-nos o melhor especialista de "Link Trainer": — "Sou natural de São Roque, mas passei minha meninice na próspera cidade de Sorocaba. Nasci a 2 de março de 1922. Antes de vir para esta Escola, matriculei-me na Diretoria de Rotas Aéreas, longe de imaginar que, ao final, viria mesmo "dar com os costados" neste querido estabelecimento de ensino. Prestei exames no antigo Ginásio Alemão, sob a presidência do Cap. Ramos, que veio do Rio de Janeiro para esse fim. Foi auspicioso para mim o resultado dos



Ruy Rezende ao ser entrevistado pela nossa redatora

exames: ganhei nota 10 e fui enviado para a E.T.Av., onde não pude, entretanto, matricular-me no Curso de Controlador de Torre em virtude de pequena irregularidade visual."

ESPECIALISTA DO LINK TRAINER

— "Destarte — prossegue o atual presidente da SAETA — fui incluído, no Curso do Link Trainer, já estão como aluno desta Escola.

Terminei o Curso precisamente a 15 de dezembro p. findo, classificando-me como o 1.º colocado. Se tudo sair como espero... no próximo dia 18 deverei receber meu certificado de conclusão do curso como 3.º sgt. especialista. Falando de sua especialidade ele nos disse: "Neste curso não há fase que possa ser destacada como mais

How a young man who was going to enter the Directory of Air Routes ended up by coming to E.T.Av. —



Benedito Ruy Rezende, presidente da SAETA.

"If everything comes out as I expect it to"... The best student in the Link Trainer course and President of the Students' Society speaks to our reporter.

Sometimes fate plays an important part in a person's life and often takes him through paths which are completely different from the ones he had planned. This becomes evident when we learn of the interesting things that happened to student Benedito Ruy Rezende who joined the School in September 1944.

We found him one of these morning at the office of the Students' Society of which he is President. The best students in the "Link Trainer" Course told us the



Francisco, Arnaldo, Ruy, Borges e nossa redatora.

interessante: ele abrange conhecimentos muito complexos, desde o aprendizado do controle do avião até as aterrissagens cegas, isto é, feitas unicamente por meio de instrumentos. De permelo, noções de meteorologia, navegação, mecânica, teoria do voo, tráfego aéreo, radio-faixa, rádio-compasso.

— Aplicam também os princípios do "radar"?

— Sim, na parte final, desde que chegou dos Estados Unidos um instrutor especializado no assunto. Trata-se de um sistema bem mais simples, e que se assemelha muito ao do rádio-compasso. Com o "radar" está garantida a segurança do voo quasi cem por cento, e no meu modo de ver, é a mais importante das invenções aparecidas durante a guerra.

— Qual a sua impressão sobre a aviação brasileira no futuro?

— Com a instalação de todos os melhoramentos apreciados a aeronave será o método ideal de transporte, mormente num país de tão grande extensão territorial como o nosso, onde enormes são as dificuldades topográficas para impedir a construção de grandes ferrovias. O Link-trainer concorrerá muito para este resultado, visto que possibilitará um treinamento seguro aos pilotos, capacitando-os ao chamado voo cego ou por instrumentos.

— Há possibilidade no aproveitamento do Link-trainer para os aeroclubes do interior?

— No momento não, por se tratar de aparelhos caríssimos embora de instalação relativamente simples. No entanto, seria um auxílio muito grande aos futuros pilotos civis que poderiam habituar-se com as manobras de voo sem os riscos decorrentes das primeiras lições reais. Nos Estados Unidos, ao que fui informado, o seu uso está muito difundido nas escolas de pilotagem civil.

DESEJAVA SEGUIR A CARREIRA DE PILOTO

— "Vou satisfazer-lhe a curiosidade de jornalista, disse-nos o jovem Ruy Rezende, quando lhe pedimos impressões em torno do início da sua carreira. Lecionava em Avanhandava, como professor primário, quando, por não me adaptar muito àquele mistér, resolvi embarcar para esta Capital, onde logo tive notícia do Curso de Controladores de Torre, da Diretoria de Rotas Aéreas. Já existindo em mim o desejo de seguir a carreira de piloto, o que não foi possível devido à deficiência visual, inclinei-me então, para um ramo especializado da Força Aérea Brasileira.

PRESIDENTE DA SAETA E COLABORADOR DO "PAPEL PEGA MOSCA"

O aluno Ruy Rezende possui os cursos ginásial e normal e, por interessante coincidência, vai sair da Escola, novamente como professor, pois, é especialista instrutor de voo por instrumentos.

Na vitoriosa SAETA, ocupou os mais variados cargos, tendo ingressado como sócio num período de reorganização da Sociedade. Foi admitido como suplente do Conselho Deliberativo, passando mais tarde a Conselheiro. Criou, dentro da SAETA o cargo de diretor de propaganda, cujo posto o entrevistado veio a ocupar, em caráter interino. Foi eleito, depois, para o cargo de presidente em outubro de 1944, como substituto do então presidente aluno Gregório Rodrigues Dias, mais conhecido por "Marranhão".

Ruy Rezende é nosso colaborador muito estimado, desde Janeiro de 1944, tendo iniciado sua carreira como colaborador avulso, para, depois, tomar a responsabilidade da "Secção Artístico-Musical". Atualmente o entrevistado faz a Secção da "SAETA".

following: "I am a native of São Roque but I spent my childhood at the prosperous city of Sorocaba. I was born on March 2, 1922. Before coming to this School I joined the Directory of Air Routes never imagining that I would finally "wind up" at this School. I took my examination at the one-time German High School under Captain Ramos who came to Rio de Janeiro for that purpose.

The results of my examinations were excellent. I was sent to E.T.Av. but I could not take Control Tower Course due to a slight visual irregularity".

LINK TRAINER SPECIALIST

"For this reason" — continued the president of SAE-TA, "I was given the Link Trainer Course. I finished the course on December 15, 1944 and obtained the first place. If everything comes out as I expect it to... I will receive my certificate on the 18th of this month and I shall become a Specialist Sergeant.

THE NEW SPECIALIST TELLS US ABOUT HIS COURSE

Talking about speciality Ruy Rezende said: "There is no phase in this course which can be considered more interesting than the others. It covers very complex subjects, from learning how to pilot a plane up to making blind landings, that is, landings which are made only with the aid of instruments. We also learn something about meteorology, navigation, mechanics theory of flight, air-traffic, radio beams and radio compasses.

— "Do you also apply the principles of radar?"

— "Yes, towards the end of the course since the instructor who is specialized in the subject, has arrived from the United States. It is a system which is a lot easier and very similar to the radio compass. Radar makes flying almost one hundred per cent safe and in my opinion it is the most important invention which appeared during the war."

— "What is your impression on the future of Brazilian aviation?"

— "With the installation of all the inventions which have appeared the airplane will be the ideal method of transportation, especially in such a large country as ours where the topographical difficulties are great and hinder the construction of long railways. The Link Trainer will be a great help in obtaining this result because it offers safe training for pilots and teaches them the art of the so called blind-flying or instrument flying."

— "Is there any possibility of using the Link Trainer in the Aeroclubs of the interior?"

— "Not at the moment because they are very expensive machines though their installation is relatively simple. However, they would be a great help to the future civil pilots who would become familiar with flight maneuvers without running the risks of the first practical lessons. I have been told that the Link Trainers are greatly used in civil pilots' schools in the United States.

HE WANTED TO BECOME A PILOT

— "I will satisfy your journalistic curiosity" said young Ruy Rezende when we asked him for his impressions about his career. "I was teaching primary school at Avanhandava but because I did not like that kind of work very much I decided to come to this capital where I soon heard of the Control Tower Course at the Directory of Air Routes. As I already had the desire of becoming a pilot, which was not possible due to a visual deficiency, I decided to take a specialized course in the Brazilian Air Force."

Arnaldo Teixeira da Silva Jr.

...“Ele, seus Conselhos e a sua “batuta”...

— “O que me impressionou mais durante minha estadia na E.T.Av.? Bem, lá vai.”

— “Como dirigente da banda da Escola passei momentos emocionantíssimos. Imagine que durante uma das formaturas recebemos ordem de acompanhar os alunos que desfilaram, cantando, defronte ao palanque. É sabido como todos capricham ao máximo quando fazem continência à bandeira e saúdam os oficiais, mas dessa vez, não estavam preparados. Os alunos cantavam muito devagar e era impossível acertar o compasso. Eu suava frio. Imagine minha agonia. Era o responsável e via passar em minha frente 2.000 alunos que não conseguiam acertar o passo! Passaram em verdadeira marcha fúnebre! PRRRRRRRRRRRRRR... BUM! Levantavam os pés, e a mim parecia que levavam horas para disci-los novamente. O nervosismo era geral. A atmosfera estava carregadíssima. E eles não acabavam de passar. Oh momentos! Enfim, como tudo passa eles também acabaram de

“What impressed me most during my stay at E.T.Av.?
“Well here it goes.”

“I had some very emotional moments as leader of the School band. Imagine that during one of the graduation ceremonies we were ordered to accompany the students as they marched passed the official stand singing. It is known that everybody does his very best when they salute the flag and officers.

“Well, we were not prepared. The students sang very slowly and it was impossible to get the rhythm right. I was in a cold sweat. Imagine my agony! I was responsible and I was watching 2.000 students who could not get in step! They passed as if in a real funeral march! PRRRRRRRRRRRR... BOOM! They raised their feet and it seemed hours before they put them down again. The nervous tension was general. And they would never finish passing. Oh, what moments! At last, as everything passes, they also finished passing.



O Arnaldo, Ruy, Francisco e Borges

passar. Felizmente toda aquela confusão não teve consequências, pois realmente não tínhamos sido prevenidos. Também, nunca mais se cantou e marchou em conjunto com a banda!”

Assim falava o infernalíssimo e popular Arnaldo. Arnaldo Teixeira da Silva Jr., Chefe da Banda, Conselheiro Mór da Sociedade dos Alunos da E.T.Av. e ótimo aluno do departamento de Link. Mais um que nos deixa. Desta vez a perda é grande. Vão sair o presidente e conselheiro da S.A.E.T.A.

Continuando nossa entrevista pudemos verificar o grande amor, entusiasmo e devotamento do Arnaldo pela aviação brasileira.

Disse-nos ainda: “Comecei minha carreira na Aviação em 1943, no clube de planadores da Politécnica de São Paulo. Fui contemplado com uma bolsa de estudos pelo Clube de Regatas Tietê e consegui o meu brevê de piloto.”

“Depois disto você abandonou a aviação?” — Perguntamos.

Fortunately all that confusion did not have had results because we had not really been warned. However the band never again accompanied the students' singing!...

Thus spoke the amusing and popular Arnaldo. Arnaldo Teixeira da Silva Jr., Leader of the Band, Counselor of the E.T.Av.'s Students' Society and an Excellent Link Trainer student. He is another one who leaves us and this time the loss is a great one. The President and the Counselor of the SAETA are leaving.

Continuing with our interview we could see the great love and enthusiasm which Arnaldo devotes to Brazilian aviation.

He continued to tell us: “I started my career in aviation at the Glider Club of the Politechnical School of São Paulo in 1943. I obtained a scholarship at the Tietê Rowing Club and managed to get my pilot wings.”

“Did you abandon aviation after that?” we asked.

“What? abandon aviation? Never.”

— "O que? Eu abandonar a aviação? Nunca."

— Eu e um colega que se encontra atualmente nos EE. UU. resolvemos nos instalar por conta própria e começamos uma oficina de reparação de aviões. Trabalhávamos com aviões do interior e da capital. Tínhamos também um hangar. Durante oito meses trabalhamos incansavelmente e nosso trabalho frutificava. Pretendíamos iniciar o transporte de cristais de racha do interior para as capitais mas os aviões eram insuficientes. Infelizmente, tivemos que fechar nossa oficina e então vi na E.T.A.V. o que procurava. A 22 de novembro de 1944, no primeiro aniversário da mesma, aqui cheguei."

Falando de sua especialidade e do pessoal da Escola ele nos disse:

"Acho minha especialidade a melhor da Escola. O equipamento de meu departamento é completíssimo e não canso de admirar os norte-americanos. Em matéria de organização estão sozinhos!"

O Arnaldo, em seu entusiasmo, contou-nos também que pretende ir aos EE. UU. afim de se aperfeiçoar mais como piloto e mecânico que é, e poder mais tarde se estabelecer por conta própria.

A inteligência, capacidade de trabalho e espírito de sacrifício do Arnaldo realmente nos impressionaram, quando terminando ele nos disse:

"A aviação no Brasil é um ideal." Sem idealismo nada é possível entre nós. O campo de ação é vastíssimo mas tudo depende de grandes sacrifícios. Se todos os alunos da E.T.A.V. compreenderem o quanto há por fazer e empregarem toda sua boa vontade, estará resolvido, no Brasil, um dos maiores problemas, o de transporte."

Despedimo-nos e saímos ao mesmo tempo satisfeitos e tristes, da sede da S.A.E.T.A. Satisfeitos por sabermos que a FAB receberá dois ótimos elementos e tristes com a partida do Arnaldo e do Ruy — desejamos-lhes felicidades.

"One of my colleagues, who is now in the United States, and myself decided to work on our own so we opened up an airplane repair shop. We worked on planes from the interior and from the capital. We also had a hangar. We worked tirelessly for eight months and our efforts were being rewarded. We intended to transport rock crystal from the interior to the capitals but we did not have sufficient planes. Unfortunately we had to close our shop and I then found what I wanted, in E.T.A.V. I arrived here on the first anniversary of the School, December 22, 1944."

Speaking about his specialty and about the personnel of the School he said:

"I think that my specialty is the best in the School. The equipment in my Department is complete and I never get tired of admiring the North Americans. They are excellent in regards to organization."

Arnaldo told us enthusiastically that he intends going to the United States to improve his piloting and his mechanical knowledge so that he may start working for himself again later on.

Arnaldo's intelligence, capability for work and willingness to endure hardships impressed us very much when he said:

"Aviation is an ideal in Brazil. Without idealism nothing is possible here. The field of action is great but everything depends on a great deal of self-sacrifice. If all the students of E.T.A.V. would understand how much there is to be done and if they apply all their good will, one of the greatest problems in Brazil will be solved, namely, the transportation problem."

We said good-bye and left the office of the SAETA feeling happy and sad at the same time. We were happy to know that the Brazilian Air Force will get two excellent fellows and because Arnaldo and Ruy are leaving. We wish them the best of luck.

MAIS REFERÊNCIAS ELOGIOSAS AO NOSSO CENTRO MÉDICO



Eula Sulcer, instrutora do Departamento da Força Aérea, por motivo do excelente tratamento recebido por parte do Centro Médico de nossa Escola, escreveu o seguinte agradecimento:

"Considero um privilégio agradecer de um modo geral tudo o que fizeram por mim durante minha enfermidade.

As flores enviadas, as visitas e os favores, numerosos sem dúvida para que possam ser enumerados, contribuíram eficazmente para meu pronto restabelecimento. No hospital fui alvo de cuidados especiais e atenção solícita.

Ainda que seja forçoso reconhecer a competência de todos médicos, desejo agradecer de modo especial ao dr. Gonzaga pela maravilhosa intervenção cirúrgica eficiente, esmero e atenções que me foram dispensadas.

A todos, meu profundo e cordial agradecimento.

(a) Eula Sulcer.

Eula Sulcer, Instructor of Air Force Administration, offers "Thanks" for special treatment and attention given at "Centro Medico".

I would like to take the privilege of thanking each and every one for every thing you did for me during my illness. The flowers, the visits, the special favors, too numerous to mention, all helped me towards a speedy recovery.

In the Hospital I was given the very best of care and immediate attention at all times. Though all the physicians are efficient and very capable, I would like to take the special privilege of thanking Dr. Gonzaga for the marvelous surgery, the thoroughness, accuracy and special attention he gave me. All of which I am very grateful.

(Continuação da página 11)

COMPLETA SATISFAÇÃO

— "Afinal de contas não posso deixar de reconhecer que a Escola me proporcionou excelentes resultados — continua nosso interlocutor. Por isso sinto completa satisfação, não tendo dúvida, em declarar que é ótimo o curso do Link Trainer e tudo aquilo que lá se aprende."

TREINADOR "C-8" E TREINADOR DE NAVEGAÇÃO CELESTIAL

— "Meu maior desejo — diz ainda o aluno Ruy Rezende — é fazer um curso especializado do Treinador "C-8", que é o aparelho mais moderno para o treinamento de voo por instrumentos e, também o Curso de Treinador de Navegação Celestial" — conclui o entrevistado.



Fase de Motores Wright do dept. de Motores. Alunos: Carlos Maistrello (473) e (Santana (374)

PRESIDENT OF THE STUDENTS' SOCIETY AND WRITES FOR THE "FLY PAPER"

Student Ruy Rezende has completed High School and College and through a strange coincidence he is leaving the School again as a teacher. He is a specialist and Instructor in instrument flying. He has occupied several positions in the SAETA (Students' Society) having joined it at a period in which it was being reorganized. After occupying several positions of minor importance he was then elected President on October 1944, substituting student Gregório Rodrigues Dias, better known as "Maranhão".

Ruy Rezende has been our very esteemed contributor ever since January 1944. He started his activities here by writing a few occasional articles and soon took charge of the "Art and Music Column".

At the present time he is editing the "SAETA" column.

COMPLETA SATISFAÇÃO

— "After all I cannot forget that the School has given me some excellent results" continued Ruy. "Thus I am completely satisfied and I have no doubts in saying that the Link Trainer Course and everything one learns there is excellent."

THE "C-8" TRAINER AND CELESTIAL NAVIGATION TRAINER

"My greatest desire" — said student Ruy Rezende "is to take a special course in the "C-8" Trainer which is the most modern machine for instrumental-flight training. I would also like to take the Celestial Navigation Trainer Course" — ended the interviewed student.

FATOS EM REVISTA

"Papel Pega-Mosca" tem o prazer de cumprimentar os seguintes aniversariantes, desejando-lhes os melhores votos de felicidade.

ANIVERSARIOS

- Dia 17 — ten.méd. aér. Alfredo Recco
 Dia 20 — dr. Pedro de Oliveira Ribeiro Neto, da Academia Paulista de Letras.
 Dia 22 — Helen Adams, Instrutora do Departamento Básico
 dr. Alexandre J. B. Lima Sobrinho, da Academia Paulista de Letras.

MERECIDA PROMOÇÃO DO TEN. CORONEL ALBERTO RODRIGUES GOMES, CHEFE DO SERVIÇO DE INTENDÊNCIA DA 4.ª ZONA AÉREA

Quando a nossa reportagem esteve em visita ao Q.G. da 4.ª Zona Aérea, ela apresentou cumprimentos ao ten. cel. Alberto Rodrigues Gomes, que acaba de ser mercadamente promovido àquele posto.

Esse ato que distinguiu e premiou a competência e o valor militar de uma das figuras mais singulares da Aeronáutica, foi recebido com intenso júbilo no seio das camaradas de arma do ilustre oficial superior.

The "Fly Paper" has the pleasure of complimenting the following persons for their birthdays and wishes them the best of luck:

BIRTHDAYS

When the "Fly Paper's" representative visited the General Headquarters of the Fourth Air Zone she complimented Lieut. Col. Alberto Rodrigues Gomes who has just been promoted to that rank.

This act, which distinguished and rewarded the competence and military value of one of the most extraordinary personalities of our Aeronautics, was received with great joy by all the colleagues of this high-ranking officer.

(Cont. da pág. 8)

Um recipiente esterilizador, aquecido eletricamente, serve para receber os instrumentos. Pode-se dispor de água fria ou quente e também de todo o necessário para a administração dos anestésicos.

Além do lugar correspondente ao piloto, este modelo do "Aerovan" conta com assentos para um médico e uma enfermeira.

VIVENDA VOADORA

Adaptado ao turismo, o aparelho dispõe de tudo aquilo que é indispensável ao conforto moderno. Conta com comodidades para que possam dormir duas pessoas, e sofás-camas que servem de assentos durante o dia e de leito à noite, para outras duas. Dois fogões a gás de que-rozene e um pequeno lavador, alimentado por um reservatório de água colocado no teto, são parte das instalações da cozinha.

Dispõe também de espaço suficiente para a instalação de uma dispensa, uma geladeira elétrica e outros acessórios.

Para a roupa existem quatro caixões e três armários. Além do "toilet", existe um banheiro pregado, alimentado pelo depósito de água. A altura suficiente da fuselagem, permite qualquer movimento com toda a liberdade no interior da vivenda voadora.

For this purpose the fuselage has all that is necessary for urgent surgical operations. A complete and adjusted operating table is installed in the center of the cabin and over it is a shadowless electric lamp. An electrically heated sterilizer is provided for the instruments. Hot and cold water is available and there is everything necessary for applying anesthetics.

Besides the pilot's seat this model of the Aerovan has seats for a doctor and a nurse.

THE FLYING HOUSE

Adapted for tourism the plane has everything which is necessary for modern comfort. It has beds for two persons and sofas which can be turned into beds for two more people at night.

Two gas and kerozene stoves and a small wash-basin (the water is provided by a water tank placed in the roof) make up part of the kitchen installation. There is also enough room to install a pantry, a refrigerator and other accessories.

There are three cupboards for clothes. Besides the toilet there is a fixed bathtub which is filled by the water-tank. The generous height of the fuselage allows one to move around freely in the interior of the flying house.

O POPULAR SR. SANDY SAUNDERS É O NOSSO NOVO CHEFE DO DEPT. DO PESSOAL

O "Papel Pega-Mosca" têm a grata satisfação de apresentar hoje o novo Chefe do Departamento do Pessoal sr. Sandy Saunders, natural de Kansas City, de onde veio, para o Brasil, em Outubro de 1942.

Sandy é muito conhecido na sociedade norte-americana e brasileira, tendo liderado quasi todos os movimentos de caráter esportivo e social da E.T.A.V. Ele nasceu positivamente sob a influência de uma boa estrela, pois o Sr. Saunders além de ser muito alegre é extremamente trabalhador. Sua vida é simples e ne-

Today the "Fly Paper" has the great satisfaction of introducing you to the new Chief of the Personnel Department, Mr. Sandy Saunders. He was born in Kansas City and came to Brazil from there in October 1942.

Sandy is very popular among the North-Americans and Brazilians of the School, and has led nearly all our sport and social activities. Gay and hard-working Mr. Sandy Saunders must surely have been born under the influence of a lucky star. His life is simple and the thing that stands out at first sight is his capacity for

★
SANDY



★
SAUNDERS

la ressalta, à primeira vista, o seu valor e a sua capacidade de ação. Ele é simplesmente dinâmico! Foi proprietário e operador de uma companhia de transportes na cidade de Miami, na Florida, por mais de 10 anos. Mais tarde, concluiu o Curso de Aviação da "Embry Riddle Company" conseguindo igualmente obter o Curso Civil de Aeronáutica.

O novo Chefe do Dept. do Pessoal da nossa Escola é também instrutor de aviões, motores e instrumentos e possui, ainda, credenciais para a navegação celestial.

Desejamos-lhe muitas felicidades em seu novo cargo Sr. Saunders!

action. He is simply dynamic! He owned and operated a transportation company for 10 years in Miami, Florida and later took an aircraft course at the Embry-Riddle Company and also obtained the C.A.A. license.

The new Chief of the Personnel Department of our School was also instructor in Aircraft, Engines and Instruments. He has also obtained credentials for Celestial Navigation.

Good luck in your new job, Mr. Saunders!

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

O ALICATE

Texto e Desenho de Zé Gabiroba.

"Ele" saiu do cinema... "chateado"... zangado até. Caminhava pela Avenida. Tudo era alegria, garridice, beleza...

"Ela", como sempre, "ela"... no meio de um grupo garrulo, risonho, peralta... mais peralta, mais risonha, mais garrula que todas as demais.

"Ele", sério, macambúzio, passou por "ela"...

"Ela" passou por "ele" achou-o engraçado em toda a sua "rabujice" e seriedade. Largou um "veneno" em cima do "arjinho"...

"Ele" avermelhou, arrouxou, pareceu um peru embriagado... voltou disposto a anarquizar a "zinha" tagarela. Mas... sempre o inveterado "mas"... quando "ele" viu aquele "palminho de cara" tão meigo e inocente, olhos azuis e travessos e a rosa púrpura daquela boca, tudo emoldurado pelo ouro dos cabelos "platinê", ficou zozzo, boquiaberto, apalermado...

Hoje "ele" e "ela" andam de braços e até riem quando vêm aquele famoso anúncio... etc. etc... "a pausa que refresca".

"He" came out of the movie theater... "worried"... even mad.

"He" was walking down the Avenue. Everything was bright, gay, beautiful...

"She" was in the midst of a flippant, smiling and naughty group... more flippant smiling and naughty than all the others.

"She" passed by him and found his bad temper and serious manner funny.

"She" made a crack about the "little angel"...

"He" turned red, purple and all the other colors of the rainbow.

"He" looked like a drunken turkey and came back determined to give the "chatter box" a piece of his mind. But... there is always a "but"... when "he" saw that beautiful, innocent and sweet little face, those mischievous blue eyes and that mouth as red as a rose, all enframed in golden hair, he was stunned. He gaped, and stood like a fool.

And then... well...

Today "he" walks arm in arm with her and laugh when they see that famous advertisement... "the pause that refreshes."

It is said that a student was such a "gold-brick" that he did not even enter into the "chow-line".

I wish to inform everybody that there is no truth to the rumor that I had brought back a new mask when I returned from my holidays. This is just a "coup" so that my lib'ors will not have to pay me. (signed) Mascarado.

Who is the "scare-crow" in the 9th Squadron?

They say that "Pregonalata" is in bad company. No wonder, after that "show"!

Do you know "Capichaba" better known as "Baiano"? You do? Well, her father doesn't!

O ZÉ ENGRENAGEM



Hei! Tua noiva já chegou...

Conta-se daquele aluno tão "pulador" que "pulava" até o rancho só para não entrar em fôrma.

"Comunico a todos que não tem fundamento o boato de que eu trouxe máscara nova ao voltar das férias, isto é um golpe tentando desvalorizar os meus "valzinhos" nas mãos de meus credores.

(a) Mascarado

... E da 9.ª Esquadriha, quem é o espantalho?

Dizem que o "Pregonalata" anda em más companhias; pudera, depois daquele "show"!

Vocês conhecem o "Capichaba" ou melhor "Baiano"? Conhecem? Pois é, o pai dela não!

DURO — Propriedade que tem alguns "galhos" ou pode ser também um "cara" que só vive "quebrado" (mas vive hein?)

DIVA — Nome comum que se dá às musas (não confundida, pois elas não gostariam) dos poetas. Para nós... simplesmente... Dona boa!!!

DADO — "Trucinho" de madeira ou marfim que nem "dado" presta.

DINHEIRO — (Está rindo, hein?) Ora, dinheiro, si você não sabe o que é dinheiro... eu lhe garanto que si você tiver no bolso, alguém sabe o que é.

Hard — A property pertaining to certain "branches" (galho) or to a guy who is always "broke". (Is he though?).

Diva — A common name which is given to the poets' muse. Also it means only "a swell girl"!!!

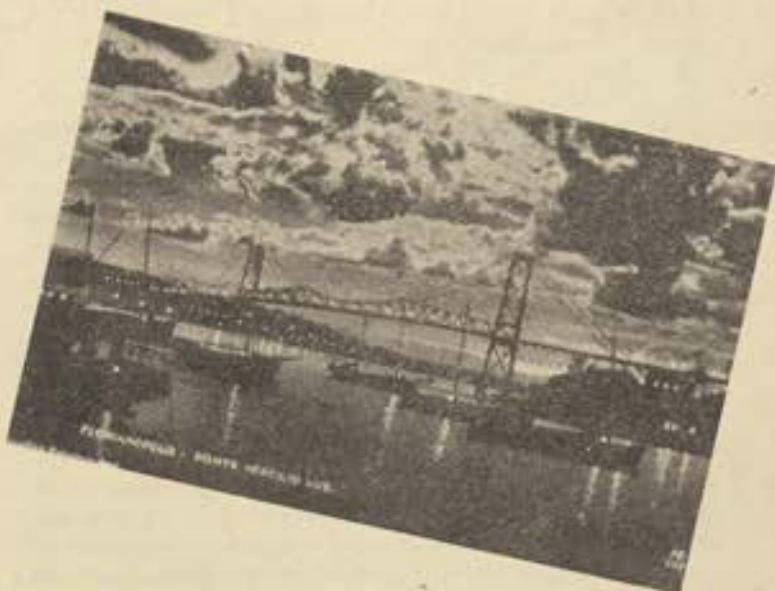
Dice — An Object of wood or ivory which is no good at all.

Money — (So you're laughing, are you?) Well, if you don't know what money is... I can guarantee that if you have any in your pocket somebody will know what it is.

CAPITAIS DO BRASIL — FLORIANÓPOLIS

II

Por FLORIVALDO GOMES (50-9.º)



Ponte Hercílio Luz

Construída na parte setentrional da ilha de Santa Catarina, ergue-se a cidade de Florianópolis, capital do Estado que tem o nome da ilha onde fica situada a cidade.

Florianópolis, apesar de não ser o centro de todas as atividades do Estado, é pela sua situação, uma cidade assás interessante, pois, ficando numa ilha, ligada ao continente por uma das maiores pontes encontradas no Brasil: a ponte Hercílio Luz que, além de ser um orgulho para a engenharia brasileira é o ponto vital do progresso de Florianópolis.

A ponte Hercílio Luz, tem 850 metros de comprimento e 30 metros de altura, do piso até a superfície das águas e é percorrida por milhares e milhares de pessoas que a atravessam no afã de seus trabalhos cotidianos.

A capital catarinense, apesar de não acompanhar o ritmo de progresso de algumas nossas capitais, tem se desenvolvido bastante, pois já começa a adquirir um feitiço moderno, com os altos edifícios que lá se estão erguendo.

Se as indústrias catarinenses servirem de alicerce ao desenvolvimento de sua metrópole, aqueles filhos do Sul terão muito breve, uma capital de que ainda mais se orgulharão.

The city of Florianópolis is built on the Northern part of the island of Santa Catarina. It is the capital of the state which has the same name as the island on which it is to be found.

Although Florianópolis is not the center of all the activities of the state, it is a very interesting city on account of its geographical position. Situated on an island, the city is joined to the continent by one of the longest bridges to be found in Brazil. The bridge is called Hercílio Luz which, besides being the pride of Brazilian engineering, is a vital point in the progress of Florianópolis.

The Hercílio Luz bridge is 850 meters long and 30 meters high, measured from the platform to the surface of the water. It is crossed by thousands of hard working people every day. Although the capital of Santa Catarina does not follow the progress of some of our capitals it has had great development. The high buildings which are being erected are already giving it a modern aspect.

If the industry of Santa Catarina should become the basis of the town's development, the people of the South will soon have a capital of which they will be even prouder.



— A hora do descanso —

AS GAROTAS GOSTAM DE "SABIDOS"
— ESTUDA POIS —

ATIVIDADES SOCIAIS DA S.A.E.T.A.

— PERIODO —

JANEIRO A DEZEMBRO

1945

O ano de 1945 foi para a S.A.E.T.A. propício e pleno de bons resultados. Não houve campanha que a Sociedade dos Alunos iniciasse e que não surtisse bom efeito.

Poderíamos quasi que distinguir três épocas distintas correspondendo cada uma a uma das diretorias que regeram os destinos da S.A.E.T.A. durante o ano em curso.

Dizemos três épocas, distintas, apenas porque cada uma procurou imprimir um cunho diferente e mais dinâmico às suas atividades. No entanto, a intensidade de trabalho e os resultados obtidos foram igualmente brilhantes em qualquer uma delas.

Rubens (705), Maranhão (826), e Rezende (956) que encabeçaram a seu tempo as diferentes Diretorias, coadjuvados pelo esforço de seus companheiros de trabalho, conseguiram manter sempre na vanguarda o nome da S.A.E.T.A. elevando-o, um símbolo de disciplina dentro da Escola, continuando assim o trabalho iniciado sob tão bons auspícios com Costa, Vianna e outros.

No entanto, devemos salientar que, se a S.A.E.T.A. muito tem feito, não resta dúvida de que tem sido amparada muitas vezes pela seção encarregada dos divertimentos e bem estar dos alunos: a AM-8, primeiramente sob a chefia do Tenente Costa, atualmente do Tenente Walter, que muito tem colaborado com a S.A.E.T.A. na organização de nossos "Shows" e Sessões cinematográficas.

Para que se possa avaliar um pouco do muito que a Sociedade dos Alunos tem feito, no campo social, basta que, se dê uma vista de olhos à breve estatística que vem a seguir:

| Mês | Show | Data | Baile | Data | Cinema | Data |
|-----------|------|------|-------|-------|--------|------|
| Janeiro | 1 | 25 | 2 | 13-27 | — | — |
| Fevereiro | 1 | 22 | 1 | 8 | — | — |
| Março | 1 | 8 | 2 | 4-18 | — | — |
| Abril | 1 | 18 | 1 | 23 | — | — |
| Maior | — | — | 2 | 12-26 | — | — |
| Junho | 1 | 22 | 2 | 9-23 | — | — |

Nos dias 1, 8, e 9 de Dezembro em virtude da situação anormal da Escola a S.A.E.T.A. promoveu com a cooperação da AM-8, divertimentos para os alunos e à noite, sessões cinematográficas.

Foram realizados, pela Sociedade, torneios de Xadrez, Pingue-Pongue e Futebol.

Na tarde do dia 1.º realizamos um programa de auditório intitulado "Brincadeiras de Auditório" no qual tomaram parte os alunos e estagiários desta Escola. A S.A.E.T.A. distribuiu aos competidores premios em dinheiro e surpresas.

Nos dias 2 e 9 com o consentimento do Sr. Cmt. da Escola e permissão do Sr. Ten. Walter operamos na Sessão de Rádio das 9 às 13,00 horas e das 15 às 20,00 horas.

The year of 1945 was full of good results for the SAETA.

There was no campaign started by the Students Society which did not have a good effect.

We could almost distinguish three distinct periods during the year. Each of these periods corresponds to each one of the directories which led the destiny of the SAETA.

We say three distinct periods only because each one tried to give a different and more dynamic touch to its activities. However, the hard work and results were equally brilliant in all the Directories. Rubens (705), Maranhão (826) and Rezende (956) who led the different Directories at their time, helped by the efforts of their colleagues, managed to keep the name of SAETA always in the spot-light. They have raised its name making it a symbol of discipline within the School and thus continue the work which was so well started by Costa, Vianna and others.

Nevertheless we must mention that if the SAETA has done a great deal, there is no doubt that it has often been supported by the Department which is in charge of amusement and welfare of the students. The AM-8, which was at first headed by Lieutenant Costa and at present by Lieutenant Walter, has helped SAETA a great deal in organizing its shows and movies.

So that we may have an idea of what the Students' Society has done it is enough to glance at the chart below.

| Mês | Show | Data | Baile | Data | Cinema | Data |
|----------|------|------|-------|-------|--------|----------|
| Julho | 1 | 5 | 2 | 7-21 | — | — |
| Agosto | 1 | 17 | 1 | 25 | 1 | 31 |
| Setembro | — | — | 2 | 7-22 | 3 | 17-18-19 |
| Outubro | 1 | 17 | 2 | 13-27 | 2 | 3-12 |
| Novembro | — | — | 2 | 10-22 | — | — |
| Dezembro | 1 | 13 | 1 | 15 | 4 | 1-2 8-9 |
| Outubro | 1 | 17 | 2 | 13-27 | 2 | 3-12 |

On the 1st, 2nd, 8th and 9th of December, the Students' Society, with the cooperation of AM-8, organized a series of amusements for the students.

The Society promoted Chess, Ping-Pong and Foot-ball tournaments.

On the 1st of December we had a program which was called "Fun at the Auditorium" in which the students and apprentices of the School took part. The Society gave out prizes in money and other articles to the competitors.

On the 2nd and 9th, we obtained permission from the Commander and from Lieut. Walter to operate the Radio Department from 9 a.m. to 1 p.m. and from 3 p.m. to 8 p.m.

João Baptista Garcia da Rocha
2.º Secretário Interino
Aluno:1229

...E as Férias Passaram

Nesta tão querida e grande escola militar, que é a E. T. Av., todos têm ciência, de quão agitada é a vida. Desde os primeiros albos da madrugada, aos últimos raios de sol, quando o dia parece ser tragado pela imensidão negra da noite, o movimento é incrível; qual uma colméia, trabalha-se, estuda-se, ensina-se, tudo numa sucessividade surpreendente.

E o resultado desta imensa faina, desta labuta que parece não ter fim, o resultado de dias cansativos, em que estão empenhados arrojadamente numa luta titânica instrutores e alunos, ai cá: — centenas e centenas de técnicos especialistas, já fazem parte do poderio aeronáutico brasileiro, técnicos estes, que aqui neste grande estabelecimento reuniram os conhecimentos imprescindíveis, com os quais se orientam; conhecimentos estes, providos de autoridades que sabiamente foram para este fim designadas, para não só garantirem nosso poderio aéreo, como também para, no futuro, saberem ampliá-lo.

Para atingir este fim, é preciso que se lute sem esmorecimento, com um desdó digno de heróis. Esta luta, deixa exaustos seus participantes, os quais, como a tomarem fôlego para o retorno à vida, e muito mercidamente, é necessário que tenham uma pequena trégua, para que vejam restauradas as energias dispendidas.

Assim, nosso Comando, nos proporcionou o que mais desejávamos: férias.

E foi por isso, que a vida da E.T.Av., se transfigurou, este borborinho tão familiar, cessou. Tudo mudou; já não se viam aqueles alunos de macacão, impacientes à fila do rancho. O que se via agora, era um garboso rapaz, trajando uma farda impecavelmente limpa e passada, quepi muito alvo, pálido e trêmulo de emoção, sobrecarregado de malas, correndo para não perder o trem que o levaria de encontro a sua família.

E assim muitos partiram. Sentiam partir desta grande família que aqui constituímos, porém, partiram.

Outros menos felizes ficaram. Barrados pelo fator distância, não puderam seguir seus colegas. Mas bons soldados, souberam cumprir ordens e aqui ficaram, gozando nesta cidade desconhecida para eles, os poucos dias de folga de que dispunham.

Passaram. Passaram como passa tudo neste mundo... Como se fossem os rapidíssimos trens que por nós passam, passaram-se os dias... As férias terminaram...

Com os corações tangidos pelo pensamento de só verem seus entes queridos em outros tempos vindouras — talvez ainda longínquos, porém ansiosos por voltarem a este querido lar, do qual já sentiam saudade. Então, outra vez, percorreram quilômetros para galgar mais um degrau, de suas vidas militares; para atingirem o objetivo que os norteia, o término de suas especialidades.

E assim, de novo, a Escola teve seus portões abertos para que por eles passassem aqueles que no presente, só a ela pertencem.

Nova transformação. O ambiente renovou-se. Os corredores encheram-se de alunos novamente. Vozes de comando, tão nossas conhecidas, fazem-se ouvir. Enfim, tudo voltou à normalidade. Semblantes sadios e felizes.

E assim foi, que mais umas férias passaram, dando oportunidade para que nossos amigos retornassem à labuta mais dispostos que nunca.

In this great and beloved School which is E.T.Av. everybody knows how agitated life is. From the first signs of dawn to the last rays of the sun, when the day seems to be swallowed by the intense blackness of night, the action here is incredible. Just as in a beehive, people work, study and teach all in surprising succession.

And the result of this great work, of this labor which never seems to end, the result of tired days in which Instructors and students are engaged in a titanic fight can now be seen. There are hundreds of specialists who already make up part of the Brazilian aeronautical power. Here at this great School these technicians obtain the technical knowledge which is necessary to guarantee our air power and to amplify it in the future. This knowledge has been given to them by persons who were wisely chosen for this purpose. To attain this goal it is necessary to fight without weakness and with courage which is worthy of heroes. This fight is tiresome and leaves those who take part in it exhausted. It is necessary, therefore, for them to have a small rest and to get their breath back and regain their energy to return to the fight.

Thinking in this same manner our Commander gave us what we wanted most—holidays.

And in this manner the everyday-life of E.T.Av. became different. The familiar buzzing ceased. The scene was not the same any more. Everything had changed. That impatient student in "cover-alls" waiting at the "chow-line" was not to be seen any longer. What was to be seen now was a proud fellow wearing an impeccably clean and pressed uniform with a very white cap on his head, his face red with emotion, carrying a great number of suitcases and running so that he would not miss the train which would take him to his family.

And thus, many of them departed. They are sorry to leave this big family of which we all make up, but they departed.

Others, less fortunate, remained. They could not do the same as their colleagues owing to the great distances which separated them from their families. But as good soldiers they know how to obey orders and remained here to enjoy in this city, which is unknown to them, the few days of leisure which they had.

The holidays passed as everything else in this world passes. They passed as if they were low flying swallows on a summer afternoon, as if they were fast trains passing by us. The days passed...

The holidays were over... With great sadness at the thought of only seeing their dear ones at some future date (perhaps a long-way off), our students again traveled many miles on their trip back. They returned to climb one more step in their military career and to reach the goal for which they had come, that is, to finish their training at E.T.Av.

And thus the School had its gates thrown open once more to receive those who belong to it, and it alone, at the present time.

A change took place. The corridors were again filled with students. Voices of command, which are so well known to us, were heard. In short, everything had become normal, again. Those who returned had glowingly happy faces. And thus it was that the holidays passed once more and gave our friends the opportunity of returning to the fight with greater spirit than ever before.



PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR

Dover Fouts e William Koerner



BASEBALL

Será iniciada no próximo dia 12 do corrente a temporada de "baseball".

O sr. John Thompson, que tem sido figura de destaque na organização do torneio, escreveu o artigo abaixo, para que o leitor tenha uma idéia das novas condições apresentadas pelos quadros, assim como para dar alguns palpites sobre as suas futuras possibilidades.

Um comentário — o prezado leitor poderá tornar-se pessimista quanto ao quadro de Cumbica.

Realmente, há controvérsias sobre a sua futura atuação. Embora tenha sido, no ano passado, um dos primeiros colocados, não constitui séria ameaça aos demais competidores, uma vez que não houve modificações no seu conjunto. — "Reporter."

A seguir, faremos um ligeiro comentário sobre as possibilidades dos quadros que concorrerão ao torneio início da temporada de baseball na E.T.A.V.

O "Hot Rocks" — Classe 16 — é talvez o quadro de maior classe a pisar o gramado da E.T.A.V. em toda a sua história. Encabeçado por Art "The Man" Cowan, que é sem dúvida o melhor jogador do torneio, está forte em todas as posições. "Lover" Bagdassarian com a média de 340 rebatidas foi classificado com o oitavo lugar entre os 10 primeiros, colocando-se bem acima dos outros jogadores da mesma posição.

Da impressão rápida que tivemos no treino de outro dia, sua atuação melhorou muito, tornando-o sério contendor para o quadro "All League." De Gray e Mitchell, em suas posições, apresentam perfeita combinação.

De Cowan já dissemos quanto basta. Há também Bill Koerner, que é o melhor rebatedor e desenvolve grande velocidade quando na posição de "short field". Hal Mayes "o homem que desconhece as regras", sagrou-se campeão de rebatidas, em 1945, e voltará a tomar parte no quadro como "right field". McFann e Beck, nas outras posições foram a dupla mais forte deste campeonato. Al Graves é um grande reforço como "segurador de bola" e Sid Lucas, que não perdeu um jogo sequer estará novamente em forma este ano.

PALPITE: É esse o quadro que deveremos bater. Forte em todas as posições, possui Art Cowan — "Que homem!"

O "All Stars" de Larry Hull — liderado pelo próprio Larry, que, além de ter sido o melhor "pitcher" do ano passado, conseguiu sagrar-se como o rebatedor número 2 — jogará com os mesmos elementos que derrubaram a posição em 1945. O grande Gene Cooper continua sempre firme em sua posição assim como George Davis. Dover Fouts, classificado como terceiro rebatedor, distingue-se em qualquer posição. Al Pawelek que no ano passado fazia parte dos dez maiores em rebatidas, foi considerado como o melhor "short fielder". Mudou agora de posição para substituir Saunders, que talvez não possa competir, mas que provavelmente voltará ao quadro. Ted Treff, um "short fielder" de classe, e os novos Hawley, Trevor e Steistra, prometem — Larry Lucas segue as pegadas de Bill Boddy.

On the 12th day of January the 1946 baseball season will get under way. Mr. John Thompson who has been an important figure in helping organize this league has written the following article to give the reader an idea of the new faces that will be seen in the line-ups as well as a few predictions in view of the rearrangements of last years teams. One comment however, is that the reader may well be a little skeptical about the Cumbica Team write up. It is believed that considerable controversy could be encountered in respect to the weakness of the Mudhen from Cumbica. They ended the season last year as one of the leading teams and their line-up hasn't been so radically changed that they can't be considered a serious threat as contender to the championship. — Writer.

Lets take time out for quick look at the teams as they line up for the opening game in the 1946 E.T.A.V. Baseball League. Class 16's "Hot Rocks" are perhaps the classiest team to take the field in E.T.A.V. history — Led by Art "The Man" Cowan, who is undoubtedly the best all around player in the league, they are strong in every position. "Lover" Bagdassarian's .340 batting average was enough to get the Number 8 spot in the hitting department. From the short view we had at practice the other day his fielding has improved enough to make him a contender for the All-League team. De Gray and Mitchell at short and second respectively hold down the keystone combination to perfection. "Nuff said about third — Cowan's thre — Bill Koerner, who ranks as the hardest man to pitch to with men on base, also covers a lot of ground at short field — Hal "why don't you tell me the rules" Mayes, won the Batting Championship of 1945, and will return to the team in right field. McFann and Beck in the other fields add up to one of the strongest out fields in the league — Al Graves bolsters up the catching department and Sid Lucas, who hasn't lost a game yet, will be on the mound again this year.

PREDICTION: This is the team to beat. They are strong in every position in the field and loaded with power all thru the batting order — and of course, Art "What a Man" Cowan.

Larry Mulls' All-Stars, led by Larry himself, who in addition to being the best pitcher last year, wound up as the Number 2 hitter will field practically the same team that mowed down all opposition in 1945. Big Gene Cooper, always steady at first — George Davis, a good fielding second baseman — Dover Fouts, Good at any spot in the infield playing third (Dover incidently was the Number 3 hitter) and Al Pawelek at short rounds out the infield. Al, who last year made the big ten in batting and was voted the best short fielder, has been moved to short to fill the gap left by Saunders. Sandy is still hobbling about gavoring that bad ankle, but may get back in to the lineup, before too long. Ted Treff, a classy short fielder, and the teams newcomers Hawley, Trevor, Steistra, wind up the cutfield. Larry, another newcomer to the league, steps into Bill Boddy's shoes behind the batter,

PALPITE: Um quadro difícil de se vencer. Com o auxílio dos novos facilmente levantará o campeonato.

Cumbica, sem grandes rebatedores, mais uma vez tentará a sorte. Nos anos passados foi somente meio vencedor. Apresenta-se melhorado em algumas posições e enfraquecido em outras. Dirigido por Tom Austin — "Mr. Catcher de 1945", espera realizar muito. "Chuckles" Pierce, eleito o primeiro "baseman" do "All League" retorna este ano com melhores rebatidas. Harry "The Horse" Mattos, em sua posição dará um bom impulso ao quadro. Paul Tynan fará correr qualquer um e "Buck" Setzer será com facilidade o melhor "third baseman" do campo, com exceção de Art Cowan. Bucks, chegou dos Estados Unidos e suprirá muito a falta de rebatedores. John Thompson estará no posto outra vez, bem descansado. No ano passado ele se achava realmente exausto. O auxílio de Mel Goecke será muito eficiente, uma vez que ele é o melhor "short fielder" do campo. Os outros jogadores são pontos de interrogação. Jim Pearcy estará à esquerda e as posições de "center" e "right fielders" serão ocupadas por estreitantes.

PALPITE: A grande questão aqui é de maiores esforços e menos passes livres aos contendores. Se eles se esforçarem, muitas coisas inesperadas acontecerão.

O quadro "Jockey Club", dirigido por Bob Meek apresenta-se com muitos novatos, o que torna difíceis as predições. Porém, qualquer time integrado por Walt "Tar Bucket" Gerard constituirá sempre perigo. Sua presença no campo fará Meek modificar suas posições. Apesar de não possuir rebatedores, possui os bem destacados Rookie e Ralph Jago. Estes dois são muito capazes de dar "dor de cabeça" a qualquer "pitcher". Meek ocupará a primeira posição, Boultinghouse a segunda e Schultz, uma nova descoberta, que muito promete, ocupará a posição de "short fielder". Outros jogadores são Yalen Johnson que ocupará a posição de "third base" e Wortz que demonstrou notável controle em sua estréia.

PALPITE: Muitos jogadores novos nas posições chaves dificultam as predições. Um pouco de sorte, alguma técnica dos estreitantes e o concurso de Walt Gerard, poderão fazer deste quadro o vencedor.

PREDICTION: A hard team to beat always—with a little help from the newcomers they might very easily walk away with the championship.

Cumbica hitless wonders are back this year for another try. Last years first half winners, they went steadily down as the pitching got wilder and the hitting got weaker. Led by Tom Austin "Mr. Catcher of 1945", Behind the plate, the Cumbica infield might prove to be the best in the league. "Chuckles" Pierce, voted All-League First Baseman, returns this year, and in the clean-up spot, as a reward for his improved hitting, Harry "The Horse" Mattos at second may prove to be the shot in the arm the team seems to need. Paul Tynan, always dependable at short, will give anyone a run for the All-League team. "Buck" Setzer could easily be the best third baseman on the field except for one thing — COWAN. Buck's return from the States should help relieve the hit shortage. Jon Thompson will be on the mound once again, and should be well rested. Last year he got pretty tired out (throwing four balls to every batter) Mel Goecke, who ranks with the best fielding short fielders, is sure to help the team at the plate (he can't do any worse than last year when he garnered the coveted 100th place) The outfield is full of questions — Jim Pearcy will be back in left, but Right and Center fields will be divided between all new men.

PREDICTION: The big question here is power at the plate and less free passes to opposing batsmen — if they get one or both, Look out — stranger things have happened.

Bob Meek's Jockey Club team is full of new men and hard to figure, but any team with Walt "Tar Bucket" Gerard will always be a contender. His presence in the out field will allow Meek to use a Seven man infield. This year as a guarantee that there will be no hits in the outfield he's teamed up with the years outstanding "Rookie", Ralph Jago. These two pack enough power to the plate to insure trouble for any pitcher. Picking daisies, while "the Bucket and Jago scamper in the outfield, will be Meek at first, Boultinghouse at second, at short a new discovery, Schultz, who looks very promising, Galen Johnson will await the call for relief pitching duty at third base. Wortz, who showed remarkable control his first start, will open on the mound.

PREDICTION: Too many new men in key positions make it hard to predict. A little luck, some help from the new men and Walt Gerard's big bat, can make this team a winner.

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

- a) — Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

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

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

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

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

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

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

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

NOSSOS EX-ALUNOS

M. D. Redatora-Chefe do PAPEL PEGA-MOSCA
ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
São Paulo

SAUDAÇÕES

É com grande prazer que lhe envio esta, desejando-lhe primeiramente um Feliz Ano Novo, repleto de glórias e ventura.

Há 6 meses, saí dessa tão saudosa Escola; tendo, sido, graças à mesma incorporado à FAB e tive a feliz oportunidade de conhecer o Brasil de Norte a Sul. Logo que concluí o curso fui classificado para Belém do Pará, onde vim a conhecer a famosa foz do caudaloso Amazonas. Três meses depois tendo sido transferido para o Sul, conheci os belos "pagos gaúchos". Em uma das missões da FAB, para o interior do Rio Grande do Sul, tive a feliz oportunidade de chegar à querida República do Uruguai, onde passei o dia primeiro do ano de 1946; para patentear esse agradável dia passado lá envio-lhe esta foto, tirada na praça onde há o marco divisório entre o Brasil e aquela República irmã — Uruguai; a separação, ou digamos melhor, a união é feita por uma avenida, entre as cidades de Riviera (Uruguai) e Sant'Ana do Livramento (Brasil). Fiquei verdadeiramente sensibilizado com a recepção que tive nessa cidade (Riviera); tive ocasião de notar quanto lá, é conhecida e admirada nossa escola, não só através do famoso e internacional "Pega Mosca" como também por intermédio dos ex-alunos que lá tem estado.

Atualmente, estou trabalhando no 4.º Grupamento do C.P.O.R. Aéreo, chefiando uma seção de minha especialidade, pára-quedas.

Agradecendo antecipadamente a gentileza da deferência dispensada a esta, mais uma vez, os meus sinceros e cordiais cumprimentos.

3.º Sargento Wilson Germano
ex-aluno 203



TRÊS CADETES DO "BARULHO"...

Helio de Brito Cavalcanti, Luiz Gonzaga de Sousa e Gilberto Telles ficaram "fãs" da nossa Capital — Hóspedes da E.T.Av. os representantes da Escola de Aeronáutica do Rio de Janeiro.

A Escola Técnica de Aviação teve a grande satisfação de receber e hospedar durante alguns dias os jovens cadetes da Escola de Aeronáutica do Rio de Janeiro, Helio de Brito Cavalcanti, Gilberto Telles e Luiz Gonzaga de Sousa.

It is with great pleasure that I am sending you this letter. First I would like to wish you a very happy New-Year, full of happiness and success. I left the School only six months ago and through it joined the Brazilian Air Force, I have had the opportunity of knowing Brazil from North to South.

As soon as I finished the course I was sent to Belem, Pará, where I saw the mouth of the great Amazon. Three months later I was transferred to the South where I saw the beautiful fields of the "gauchos".

In one of the missions of the F.A.B. I went into the interior of Rio Grande do Sul and had the pleasant opportunity of reaching the Republic of Uruguay where I spent



O 3.º Sgt. Wilson Germano

the first day of 1946. As a remembrance of the pleasant day which I spent there I am sending you this picture taken at the square which has a marking stone between Brazil and her sister Republic — The division, or better still the union, of the two countries is made by an avenue between the two cities of Riviera (Uruguay) and Sant'Ana do Livramento (Brazil) — I was greatly touched by the reception which I had in the city of Riviera — I was able to see how well known and how admired our School is over there, not only through the famous and international "Fly Paper" but also through the ex-students who have been there.

I am at present working at the Fourth Group of the Officers Reserves Course (C.P.O.R.) where I am the head of the Parachute Department.

Thanking you for your kindness and interest I send you, once more, my cordial compliments.

3rd. Sergeant Wilson Germano
ex-student N.º 203

Essa alegre e magnífica "trinca" da Boa Vizinhaça estudantina, que aqui chegou dia 7 e regressou para seus pagos, dia 10 do corrente, veiu em gôso de férias regulamentares para conhecer S. Paulo e outras novidades das plagas bandeirantes. Nos curtos porem proveitosos instantes da honrosa vista que fizeram ao "Papel Pega Mosca", os rapazes cariocas, como não podia deixar de ser desfilavam para o reporter algumas das muitas e incríveis aventuras que tiveram nas ruas do Triângulo...



WHAT'S FAZING

Janette T. Cowan e John Treacy.



Domingo, 6 de Janeiro, Bob Bunn e sra. hospedaram em sua fazenda, localizada em Tremembé, um grupo da Classe 16. A mesa foi ornamentada com bananas e uvas colhidas nas inúmeras bananeiras e parreiras que circundam a casa florida. Entre os convidados que celebravam o 1.º ano no programa (alguns eram veteranos) encontravam-se: os Art Cowan, Ed Bagdassarian e Ann Kverne, Sam Guyer, Cecil Clarke, Kent Englund, sr. e sra. Lorelle Knotts, sr. e sra. Maxwell, sr. e sra. George Nichols, Bill Koerner e Luiza Riedel e outros, tanto da Classe 16 como de outros grupos.

Belo Horizonte e Ouro Preto foram invadidas por uma horda de turistas da Escola, durante as férias de Natal. Vindos de trem ou de avião chegaram munidos de máquinas fotográficas prontas para agir. Dia e noite, com sol ou chuva bateram chapas das ruas arborizadas de Belo Horizonte, de paisagens tipicamente tropicais, das ruas estreitas, ingremes e pitorescas de Ouro Preto, de suas casas datadas de século XVIII e de suas igrejas doiradas. A chuva incessante não intimidou este grupo interessado no Brasil histórico-colonial. Eram eles: sr. e sra. Gill, sr. e sra. Knapp, sr. e sra. O'Brien, sr. e sra. Quigley, Galen, Edith e Sarah Johnston, Vi Perroult e Laverne Halverson, Marchiniak e Conrad; srtas. Brearey, Humble e Bell.

Estes bravos que preferiram viajar de trem sofreram uma demora imprevista. O maquinista recusou-se a atravessar uma ponte muito abalada pela inundação. Os passageiros precisaram viajar quilômetros de ônibus para tomar outro trem no outro lado do rio.

Muitas horas mais tarde, sua odisséia ficou completa. Com o atraso, perderam o trem de baldeação e tiveram mais outras longas horas de espera em Barra do Piraí.

Outro grupo: Felicia West, Yvonne Corrigan, Cordelia Metzger, Eleanor Thompson e Jim Wortz — viajando para Poços de Caldas num auto-lotação escaparam por um triz, quando o motorista numa corrida desenfreada chocou-se contra a balastrada de uma ponte. Depois de tirar do cabelo os fragmentos de vidro, o grupo continuou viagem com pouquíssima redução de velocidade — Quem foi que disse "que no Brasil não há pressa"?

Arnold e Dortha Frey viram-se no meio da fumaça da explosão de uma bomba em sua pacífica visita a Buenos Aires. Ao que parece a policia local estabelecia a ordem entre um grupo de amotinados. Os Freys, juntamente com Mary Swank e sra. mãe, Frances Norvele, Essie Barrett, Bob O'Neil e Bill Swettman tiveram uma inesperada dificuldade em sua excursão a Iguassú. No trajeto de Guaira a Porto Mendes, o maquinista e foguista fizeram greve por ser dia de Natal. Foram substituídos por um homem e um menino da rua sem nenhuma prática. Depois de ligeiras instruções sobre o local onde atirar a lenha e sobre o manejo das alavancas os dois recrutas conduziram o trem através à mata, numa bitola de 60 cm. O trajeto foi percorrido em 3 horas em vez das 6 habituais. Verdadeiro "record" naquela zona...

Sunday, January 6, Bob Bunn and wife played hosts to a reunion of Class 16 at their fazenda in Tremembé, garnishing their table with bananas and grapes plucked from the innumerable trees and vines that festoon the rambling house. Among those celebrating their first year on the program (though some of the guests were older-timers) were the Art Cowans, Ed Bagdassarian and Ann Kverne, Sam Guyer, Clarke and Kent Englund, the Lorelle Knotts, Maxwells, George Nichols, Bill Koerner and Luisa, and numerous others, both of Class 16 and other groups.

Belo Horizonte and Ouro Preto were invaded by a horde of Escola tourists during the Christmas holidays — by train and plane they descended with cameras uncovered for action. Through rain and shine, night and day, their shutters clicked away at the colorful arbored streets of Belo Horizonte, the lush tropical countryside and the precipitous and picturesque lanes of Ouro Preto, its 18th century houses and gilt churches. Among those soaking up the history and lore of colonial Brazil along with the incessant rain were Major and Mrs. Gill, the Knapps and O'Briens; McLaughlins, Richards and Quigleys; Galen, Edith and Sarah Johnston; Vi Perrault and Laverne Halverson; Marciniak and Conrad; Misses Brearey, Humble and Bell. Those hardy enough to try the train back from Belo Horizonte ran into unexpected but not unusual delay when the balky engine refused to cross a bridge weakened by flood waters. The passengers finally detoured several kilometers by bus trade places with people stranded in another train on the other side of the river. Thus several hours late, they missed the train connection on the main line and spent several more hours in Barra do Piraí. Those who chose to go on to Rio from Belo Horizonte found themselves stranded due to flight cancellations. (A horrible fate—being stranded in Rio!!! unfortunate victims). Another group (Felicia West, Yvonne Corrigan, Cordelia Metzger, Eleanor Thompson and Jim Wortz) en route of Poços de Caldas in an autolotação met with the usual narrow escape when their daredevil driver draped his slithering car on the rail of a bridge. After picking the glass splinters from their hair, the group continued onward at an imperceptibly reduced speed... Who was that said, "No Brasil ninguém tem pressa"?

Arnold and Dortha Frey got in the middle of a smoke bomb explosion during their otherwise peaceful stay in Buenos Aires. It seems the local police were establishing order among an overanxious crowd. The Freys, along with Mary Swank and her mother, Frances Norvell, Essie Barrett, Bob O'Neil and Bill Swettman ran into an unexpected snag on their train jaunt from Guara to Porto Mendes, on the way to catch the boat for Iguassú. Since it was Christmas day, the engineer and fireman didn't want to work, but obligingly they scored the town for substitutes and found on the street a man and a boy who were adventurous enough to try. After a brief instruction on which levers to pull and where to throw the logs, the new recruits steamed off through the jungle on the 25 inch gauge rails. Instead of the usual 6, the novice engineer burned up the distance in only 3 hours, a record in those parts.



OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

- TEN. CEL. AV. ENG. JOAO MENDES DA SILVA**
 Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av.
 e Comte. do Corpo de Alunos
- Major Av. Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do
 Grupo Mixto de Instrução.
- Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar
- Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.
- 2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

Escola Técnica de Aviação
 Rua Visconde de Parnaíba, 1316
 S. Paulo - Brasil

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

JOHN PAUL RIDDLE

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

CORPO DE REDATORES —

- Ten. Av. Ariovaldo Villela REDATOR ASSIST.
 Mary Wickerhauser REDATORA-CHEFE
- REDATORES ASSOCIADOS**
- Arman Williams } ARTISTAS ASSOCIADOS
 Osvaldo Miranda }
 Dover Fouts e W. Koerner SECCÃO ESPORTIVA
 Jeannette T. Cowan }
 John Treacy } WHAT'S FAZING
- Ilka Bruck Lacerda SECCÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

- Carlos Maia de Souza (1212) ... Alunadas
 Ariovaldo Corrêa Pinto (1185) .. ESPECIALIDADES
 Rui Rezende (956) S.A.E.T.A.
 Florivaldo Gomes (1648) NOTÍCIAS LITERÁRIAS
 Antônio B. Musa (1685) ESPORTES