

1-12-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-01

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

12 DE JANEIRO DE 1945

N.º 49

SÚMULA HISTÓRICA DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA

I. Na Guerra do Paraguái

Não será nenhuma fantasia de historiador a afirmação de que a história de nossa gloriosa F.A.B. começa no ano de 1866, em plena guerra do Paraguái.

Verdadeiramente, não tínhamos aviação no mundo ainda, naquela época; Santos Dumont, o "Pai da Aviação", ia nascer dali a sete anos, e o mais leve que o ar, imperava francamente. Desde 1792, a França empregara o balão para fins militares; em plena Revolução, o notável químico francês Louis B. Gouyton de Morveau aventara a idéia de se utilizar o aeróstato para os objetivos de guerra. Também Napoleão aplicara os balões para fins de observação em diversas circunstâncias, havendo mesmo criado uma Brigada de Aerostação, constituída por uma primeira e segunda Companhias e pelo Parque de Aeronáutica de Meudon.

Tais fatos não eram desconhecidos de Caxias, quando, em face da dificuldade encontrada no prosseguimento da campanha na região do Chaco Paraguai, solicitou ao governo Imperial os serviços da aerostação. O então Ministro da Guerra,

It would not be a figment of the historian's imagination to say that the history of our FAB began in 1866, right in the middle of the Paraguayan War. At that time, it is true, there was no aviation in the world—Santos Dumont, the "Father of Aviation", was to be born seven years later; however lighter-than-air craft was already an established fact. Since 1792, France had been using the balloon for military purposes, and it was during the Revolution that Louis B. Gouyton de Morveau, the famous French chemist, put forth the idea of using the aerostat to this end. Napoleon also, on various occasions, had used balloons for observation, and there had even been created a brigade of aerostats made up of the first and second companies and the "Parque de Aeronáutica" of Meudon.

Such facts were not unknown to Caxias who, in the face of difficulties during the campaign in the Paraguayan Chaco, asked the imperial government for some aerostats. Counsellor João Lustosa da Cunha Paranaguá, who was then Minister of War, took the necessary steps and

(Cont. na pagina 2)



Os alunos Moraes (313), Amabile (326), Loreiro (330), Tercia (312), Carneiro (322), Sydow (466) sob a orientação do instrutor Klatt reparam um avião que, para este fim, se encontra no anexo N.º 3.



Sr. Schipper do dpto. de Hélices e os alunos: Julio Cardoso Fernandes Filho (438), Flaminio Setembrino de Carvalho (435), Luiz Walter Nunes Stalla (432) e Alexandrino Francisco do Amaral (434).

O VÔO ATRAVÉS DAS ÉRAS

IX — PRIMEIRAS TENTATIVAS PARA A SOLUÇÃO DO MISTÉRIO

A história da aviação está cheia de muitas apalpadelas visando a resposta à pergunta "como voar?"

A contribuição de Da Vinci antecedeu de um século a tentativa de Francisco Lana, de executar um "bote voador". Era um jesuíta matemático, tendo publicado em 1670 um livro sobre navegação aérea. Nele, esboçou o plano de construção de uma máquina voadora usando quatro bolas em que se fizera o vácuo, ligadas a um bote a vela. Era pobre demais para poder financiar a construção de tal aeronave, mas algum tempo depois, descobriu-se que o engenho não poderia voar.

Lana previu os males que a aviação acarretaria, eis o que se depreende de seus comentários sobre a máquina que propoz. Escreveu: "Nenhuma cidade pode estar isenta de tal ataque (o aéreo). As navas podem a qualquer momento ser colocadas diretamente sobre elas e, descendo, descarregar soldados."

Poucos anos mais tarde, um francês de nome Besnier construiu um engenho voador, consistindo de asas ligadas aos braços e pernas do aeronauta e impulsionado pelo movimento dos membros. Conta-se que chegou a alçar vôo nesse aparelho.

(Cont. da página 1)

Conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, tomou as providências necessárias e contratou um aeronauta francês, Louis Desiré Doyen, que em dezembro de 1866 desembarcava no teatro de guerra conduzindo os petrechos para a fabricação de um aeróstato. Infelizmente, essa primeira expedição "aérea" não trouxe proveitos, senão no ano seguinte repetida por James Allen, veterano aeronauta dos Estados Unidos, que tomara parte na guerra de secessão de seu país. No dia 24 de junho de 1867, Allen fez a primeira ascensão, em companhia do Major Roberto Chodarsiewicz, engenheiro chefe das forças argentinas, que lutavam ao lado de nossas tropas para esmagar a tirania de Lopez. Os primeiros oficiais brasileiros a executarem trabalho de observação aérea foram os capitães Amaral, Conrado de Niemeyer, Francisco C. da Silva e Senna Madureira, os quais levantaram croquis das posições inimigas, o que foi de grande auxílio para as operações.

Era a primeira vez que se aplicava, na América do Sul, a aerostação para operações militares.

(Continúa na próxima semana).

The history of aviation is filled with much groping toward the answer of how to fly.

Da Vinci's contributions to the science were followed more than a century later by Francisco Lana's design of a "flying boat". He was a Jesuit priest and mathematician, and published about 1670 a book on navigation in the air. In it he outlines the plan of constructing a flying machine using four vacuum bulbs to which he attached a boat with a sail. He was too poor to build this ship, but it was discovered later that it could not work.

That Lana foresaw the evils of aviation is shown in his comments on his proposed aerial machine. He wrote, "No city can be secure against such an attack (by air). Ships may at any time be placed directly over it, and descending, may discharge soldiers."

A few years afterward a French tradesman by the name of Besnier built a flying contrivance consisting of wings attached to the flyer's arms and legs and propelled by the movement of the limbs. He is said to have flown in this device.

contracted Louis Desiré Doyen, a French aeronaut who, in December of 1866, disembarked in the theater of war with the necessary implements for making an aerostat. This first "air" expedition, unfortunately, was not successful. The following year it was repeated by James Allen, a veteran aeronaut of the United States, who had taken part in the War of Secession of his country. On June 24, 1867, Allen made the first ascension accompanied by Major Chodarsiewicz, chief engineer of the Argentine forces fighting on our side to smash the tyranny of Lopez. The first Brazilian officers to engage in air observation were Captains Amaral, Conrado de Niemeyer, Francisco C. da Silva and Senna Madureira whose sketches of enemy positions were of great help to operations.

This was the first time aerostats were used for military operations in South America.

Lourcino (330) (na cabine) Marques (315) (na asa) Cardoso (309) junto ao instrutor Lehman, trabalhando num BT15.



"CALOUROS" EM DESFILE

Eles vieram de todos os quadrantes da pátria, pressurosos no seu afã de atender ao apelativo da vocação. Todos eles, nos longínquos rincões sertanejos ou no bulício das grandes cidades, sonhavam comungar na grande fraternidade aeronáutica. Continuar as aspirações de Santos Dumont. Reabilitar a memória de Bartholomeu de Gusmão, tão caluniada e aviltada pelos espíritos tacanhos que não compreenderam o seu anseio grandioso de conquistar o espaço e dominar os elementos. A grande oportunidade se abriu com a vinda da Escola Técnica de Aviação para o Brasil, que veio dar à mocidade estudiosa a realidade dos sonhos confusos em que se debatia. A vida agora para eles ganhou uma nova expressão, um sentido real: são os futuros propulsores do progresso aviatório, são os soldados vitoriosos dessa luta multi-secular entre a inteligência humana e a natureza. E agora, vão eles desfilar, dizendo de suas aspirações.

João Caiuby Martins de Almeida (Aluno 1000) — Natural de Botucatu, mas de há muito residente em S. Paulo, estudava no Ginásio Oswaldo Cruz. Sua entrada ocasionou sensação nesta Escola, dado que inaugurava a segunda milícia de alunos, o que foi motivo de entrevistas pela imprensa...

Geraldo Andrade Assis (Aluno 1001) — Veio da Base Aérea de S. Paulo, onde servia. Sua disposição para os assuntos aeronáuticos levaram o Comandante daquela unidade da FAB a escolhê-lo para vir fazer o curso de motores.

Jorge Nobre (Aluno 1002) — Natural de Orlandia, onde fez o curso ginásial, residia ultimamente em Batatais, de onde pela leitura dos jornais acompanhava atenciosamente o movimento de admissão e formatura da F. T. Av. Está fazendo a especialidade de motores e tem projetos grandiosos para o futuro.

Benedito Bueno Junior (Aluno 1003). Trabalhava num cartório desta capital, mas sentia-se deslocado, porque o seu pendor inato o atraía para a mecânica. Um dia resolveu trocar a pacatez das escrituras e dos traslados pelo bulício dos motores. Vai fazer o curso de aviões.

José Mendes Filho (Aluno 1004) — Natural de Cedral, a pitoresca cidade da Araraquarense. "Minha zona tem muito que se beneficiar com a aviação de após-guerra" disse-nos ele. Está fazendo "aviões".

They have come from all points of the country, eager in their desire to answer the call of their vocation. All of them, either in the quiet of their wide open spaces or in the noise of their big cities, dreamed of joining the great aeronautical fraternity and carrying on the dream of Santos Dumont. They wanted the rehabilitation of the memory of Bartholomeu de Gusmão, so slandered and degraded by narrow minded spirits who failed to understand his eagerness to conquer the air and to dominate the elements.

The great opportunity was opened when E. T. Av. was brought to Brazil making the confused dreams of the Brazilian youth come true. For them life has gained a new expression, a real sense: they are the propellers of aviation progress, the victorious soldiers of this multi-secular struggle between human intelligence and nature. And now they are going to parade before us, telling us of their past and their plans and wishes.

João Caiuby Martins de Almeida (Student 1000) — Born in Botucatu he has been living in S. Paulo for a very long time. He was a student of Ginasio Oswaldo Cruz. As the first student to start the second group of one thousand students of this school, his enrollment created a sensation and the press was after him for interviews...

Geraldo Andrade Assis (Student 1001) — came from the Base Aérea de S. Paulo where his liking for aviation led the base commander to send him here for a course in engines.

Jorge Nobre (Student 1002) — is from Orlandia where he completed his secondary education. Recently he lived in Batatais where, through the newspapers, he eagerly followed the enrollment and graduation of students at E. T. Av. He is studying engines, and has great plans for the future.

Benedito Bueno Junior (Student 1003) — worked in a notary's office in this city but felt out of place because of his natural tendency for mechanics. So one day he decided to change the quiet work of deeds and transfers for the noise of engines. He will enter the course in aircraft.

José Mendes Filho (Student 1004) — comes from Cedral near Araraquara. "My section of the country can benefit a lot by aviation after the war", he told us. His specialty is aircraft.



OS NOVOS MATRICULADOS — No primeiro plano, deitado, o aluno 1011. No segundo plano, da esquerda para a direita: 1020, 1003, 1008, 1005, 1014. De pé, da esquerda para a direita: 1001, 1017, 1010, 1019, 1004, 1002, 1013, 1012, 1016, 1009.

Vicente D'Angelo (Aluno 1005) — Natural de S. Paulo, já andava às voltas com a mecânica. Dotado da natural ambição de aprender e progredir, encontrou na Escola Técnica o ambiente que de há muito procurava. Também está cursando aviões.

Ary Nery Laudin (Aluno 1006) — Natural de Piracicaba, a "Noiva da Colina", cidade que tantos vultos ilustres tem fornecido à nossa História. Piracicaba integrou-se no movimento em prol da aviação, tendo sido uma das primeiras cidades do Estado a possuir aeroclube e escola de pilotagem. Laudin está seguindo a especialidade de aviões.

Adelmo Torta de Mendonça (Aluno 1007) — Veio da terra dos marechais; essa gloriosa Alagoas onde também a nossa aviação militar tem encontrado farfo celeiro de personalidades ilustres. Servia a FAB desde 1943, na Base Aérea de Recife, tendo sido designado com vários outros camaradas para especializar-se na E. T. Av.

José Bartolomeu Alves da Silva (Aluno 1008) — Também veio de Recife, para fazer o curso de aviões. Mostra-se muito satisfeito com o clima de camaradagem que encontrou aqui na Escola. "Até o ar que se respira por estas bandas é feito de propósito para encorajar a gente", disse ele, bem humorado.

Helio Luiz Victorino (Aluno 1009) — Nasceu em Porto Alegre e se orgulha do título de gaúcho. Estudava na Faculdade de Ciências Políticas e Econômicas daquela capital, quando ouviu falar da E. T. Av. Está fazendo mecânica de avião.

José Oliveira Maia (Aluno 1010) — Também é de Alagoas, onde fez o curso ginásial, e como o seu colega 1007, servia na Base Aérea de Recife. Destacado pelo Comando da Base para fazer o curso, está se preparando para uma carreira brilhante, havendo ingressado no curso de aviões.

Francisco Rafael Giudice (Aluno 1011) — "Io sono puro baiano", disse-nos fazendo blague em torno do seu sobrenome. Foi apresentado pela Base Aérea de Salvador, para seguir mecânica de aviões. Lá na "Boa Terra", destacou-se como exímio clarinetista e revelou-nos que irá formar no "jazz" infernal que já se encontra em organização na Escola.

Romão José Fidos (Aluno 1012) — Natural de Morretes, no Paraná, estava em Santos, onde estudava eletricidade. O contato com esse atraente ramo das ciências físicas levou-o a se interessar pela aviação. Está fazendo o curso de mecânica de avião.

Amarrý Garcia dos Santos (Aluno 1013) — Este é de S. Paulo e notabilizou-se por ser um grande leitor. Tanto leu, que um dia descobriu um gênero novo: a literatura aeronáutica. Sentiu-se eletrizado. E não discutiu mais: veio fazer o curso de mecânica de avião.

Horacio Saharansky (Aluno 1014) — Um caso típico de "política de boa vizinhança". Fez o curso da Escola Técnica Getúlio Vargas, que fica nas proximidades da nossa Escola. Da sua escola via

Vicente D'Angelo (Student 1005) — a native of S. Paulo, was already working with mechanics. With his will to learn and get ahead, he found at E. T. Av., what he had long been looking for. He too is studying aircraft.

Ary Nery Laudin (Student 1006) — is from Piracicaba, the city known as the "Bride of the Hill" that has been the birthplace of so many of our great men. It got into the movement for aviation and was one of the first cities in the state to have a flying club and pilot school. Laudin is enrolled in aircraft.

Adelmo Torta de Mendonça (Student 1007) — came from Alagoas the land of marshals, where our military aviation has found a full complement of outstanding persons. From 1943 he served the FAB at the Recife air base, and together with several comrades has come to E. T. Av. for specialized work.

José Bartolomeu Alves da Silva (Student 1008) — also came from Recife to take a course in aircraft. He is quite satisfied with the spirit of comradeship he found here, and said, good naturedly: "Even the air you breathe down here was made specially to cheer you up."

Helio Luiz Victorino (Student 1009) — was born in Porto Alegre and is proud of being a "Gaúcho". He was studying in the School of Political and Economic Sciences when he heard of E. T. Av. Aircraft is his specialty.

José Bartolomeu Alves da Silva (Student 1008) from Alagoas where he completed his secondary education. Like his colleague 1007, he served at the air base in Recife. He was designated by his commander to take the course in aircraft, and is preparing himself for this career.

Francisco Rafael Giudice (Student 1011) — "Io sono puro baiano"; he joked to us about his last name. He was sent by the Air Base at Salvador to take a course in aircraft. Back home he was known as an excellent clarinetist. He told us he is going to get in the hot jazz-band now being organized here at the school.

Romão José Fidos (Student 1012), — a native of Morretes, Paraná, was in Santos studying electricity. It was contact with this branch of physical science that aroused his interest in aviation. At present he is studying aircraft.

Amarrý Garcia dos Santos (Student 1013), — from S. Paulo, was noted for having done extensive reading. In fact he read so much that one day he ran across an entirely new kind of reading — books on aviation. He became fascinated and lost no time enrolling here for the course in aircraft.

Horacio Zaharansky (Student 1014) is a typical example of the Good Neighbor Policy. While studying at the Escola Técnica Getúlio Vargas in the neighborhood, he could see our school every time he turned around. He thought it over for

a nossa a cada momento. Namorou-a por algum tempo. E, terminado o curso lá, resolveu passar para cá. Aspira tornar-se um "ás" em mecânica de aviação, o que não é difícil, desde que alimente a sua determinação com as vitaminas do estudo.

Odino Leonardi (Aluno 1016) — Em Ibitinga — "Terra Branca" consoante à toponímia dos índios, o que pode também significar "terra banhada pelo luar", encheu as noites típicas da linda cidade com românticas serenatas, que eram o encanto das garotas. Tanto olhou para a lua, que despertou pruridos de aviação adormecidos no sub-consciente... Vai ser o maestro do "jazz" infernal da Sétima Esquadrilha, cujos ensaios, aliás, prosseguem animados.

Vitorio Delicato (Aluno 1017) — " Vim com o maestro, sim senhor, mas não sou músico" declarou-nos este outro filho de Ibitinga. Confidenciou-nos que deixou muitas saudades entre o meio feminino de sua terra... Está fazendo o curso de sistemas hidráulicos.

Henrique Sobral (Aluno 1019) — Veio de Santos, onde cursou a Escola Técnica N. S. do Carmo, sendo diplomado como perito contador. "A matemática aeronáutica se me afigurou mais fascinante que a matemática financeira e eu vim vê-la de perto". Está na especialidade de hidráulica.

Alfredo Nicolau (Aluno 1020) — Guaxupé, sua terra natal, dispõe de um belo aeroclube. Foi por intermédio dessa entidade que um dia tomou o trem da Mogiana e veio fazer o exame de admissão. Destina-se a sistemas hidráulicos e declarou-se confiante no futuro da aviação em nosso país. "Minas o meu Estado natal, não se contenta em ser o berço de Santos Dumont; ela quer "puxar a feira" no transporte aéreo de após-guerra. Temos muitos outros mineiros desejosos de se especializarem e sustentarem a luta pelo desenvolvimento da aviação nacional."



Mr. Scott, instrutor do dpto. de Hélices ensinando dois alunos.

some time ago when his work there was finished he came to our school. His hopes of becoming an ace in aircraft mechanics will not be hard to realize if he backs up his determination with the necessary study.

Odino Leonardi (Student 1016), In Ibitinga, which in Indian language means "White Land" or "Land of Moonlight", he would fill the nights with romantic serenades that delighted the girls no end. He looked at the moon so much that his latent tendencies toward aviation were stimulated. He will be the leader of the jazz-band of the 7th Squad which is holding some red hot rehearsals right now.

Vitorio Delicato (Student 1017), "I came with the band leader but I'm no musician", this other son of Ibitinga told us. And he confided in us that lots of the girls back home have "saudades"... He is enrolled in hydraulics.

Henrique Sobral (Student 1019), a native of Santos, and an accountant, studied at the Escola Técnica N. S. do Carmo there. "Mathematics in aviation seemed more fascinating to me than in finance so I came up here to look into the matter a little more closely." His speciality is hydraulics.

Alfredo Nicolau (Student 1020) comes from Guaxupé where there is a good flying club. He found out about the school through this organization and one day he caught the Mogiana train to come here and take the entrance examination. He expressed his confidence in the future of aviation in our country by saying, "Minas, my home state, it not satisfied with being the birthplace of Santos Dumont—she wants to jump on the bandwagon in air transport after the war. Lots of us from Minas want to specialize and help in the development of aviation in Brazil." He is studying hydraulics.



Os alunos Brizzi 14ET, Leite 6ET, Agrícola 2ET, Vinco 8ET e Pereira 39, montando um avião, no anexo n.º 2, (antigo Hipódromo) agora pertencente à Escola.

NOSSOS GRADUADOS FÓRA DA ESCOLA

Dentre as cartas ultimamente recebidas dos graduados deste estabelecimento, destacamos a do Sargento Newton Hucke, do Segundo Grupo de Patrulha da Base Aérea do Galeão, e cujos dizeres não somente demonstram o proveito obtido com os ensinamentos transmitidos pela nossa Escola, como também comprovam a boa vontade em que se empenham as duas maiores nações do hemisfério ocidental, Brasil e Estados Unidos, ligados pelo mesmo sincero afã de progresso continental, tudo farão para que as Américas marchem sem desfalecimento na estrada da civilização. Leiamos a carta do Sargento Newton.

"Sra. Florence,

Finalmente depois de muito tempo sem lhe dar notícias minhas, escrevo-lhe esta carta para que a senhora saiba o que realmente eu fiz durante esses quatro meses de nova vida, "a vida de sargento".

Como provavelmente a senhora já sabe Almeida e eu fomos destacados para juntos estudarmos alguma cousa mais, a respeito da Electricidade, agora aplicada aos PBY 5 A, mais conhecidos como "Catalina", e assim fomos para Sta. Cruz onde passamos um mês e meio em agradável convivência com nossos instrutores da U.S. Navy. Depois desse tempo fomos para a Baía para continuar nossos estudos e assim, graças aos bons ensinamentos do pessoal da Navy, fomos passando em nossos "Weekly Examinations" até que novamente voltamos ao Rio de Janeiro, onde, no Galeão, ficamos outra vez juntos com Marialva e Andrade.

Assim ficamos ainda sob a direção dos americanos até anteontem, quando o Almirante Monroe, comandante da 4.ª Esquadra Norte Americana, fez a entrega de 15 Catalinas á F.A.B. e também nos entregou nossos diplomas.

Assim mais uma vez só tenho de agradecer ao povo americano, porque tudo o que sei de electricidade foi-me ensinado na Escola Técnica de Aviação, e depois pela U. S. Navy.

Bem Sra. Florence, vou terminar porque ainda tenho algum serviço a fazer. Minhas lembranças ao Sr. Williams, Sr. Troxell, e à senhora um saudoso e forte abraço de seu ex-aluno N.º 52,

Newton Hucke

Among the letters recently received from graduates is one from Sgt. Newton Hucke of the Second Patrol Group of the Galeão Air Base. What he says shows not only what he gained from his studies here but also gives proof of the benefits of the Good Will shared by the two largest nations of the western hemisphere. Linked by the same sincere eagerness for continental progress, Brazil and the United States will do everything in their power so that the Americas may continue on their way down the road of civilization. Let us read Sgt. Newton's letter:

"Mrs. Florence,

"Finally, after a long time without any news from me, I am writing you this to let you know what I have been doing the past four months of my new life, "the life of a sergeant".

"As you probably already know, Almeida and I were assigned to continue our studies of electricity, now applied to the PBY 5A, better known as the "Catalina". Thus we went to Sta. Cruz where we spent a month and a half in the pleasant company of our instructors of the U. S. Navy. After this time we went to Baía where we continued our studies, and where thanks to the personnel of the U. S. Navy we passed in our "Weekly Examinations", until we returned to Rio de Janeiro where at Galeão we joined Marialva and Andrade once more.

"Thus we remained under the direction of the Americans until the day before yesterday, when Admiral Monroe, Commander of the 4th American Squadron presented the FAB with 15 Catalinas and also presented us with our diplomas.

"So once more I must be grateful to the American people, because all that I know about electricity was taught me at the Escola Técnica de Aviação and later by the U. S. Navy.

"Well, Mrs. Florence, I will close because I still have some work to do. My regards to Mr. Williams, Mr. Troxell, and to you from your ex-student number 52.

Newton Hucke



Carlini (10ET), Carvalho (467), Sydow (466), Pereira (391), Brizzi (14ET), Leite (6ET), Franco (463), e um instrutor do dpto. de aviões Mr. Klatt no anexo n.º 3 (antigo hipódromo)

HERÓIS DA F. A. B. NA LIBERTAÇÃO DA EUROPA



Capt. Aviator Oswaldo Pamplona

Não se passa dia em que as agências telegráficas não espalhem a todos os recantos do inimigo as notícias de novos feitos de nossa gente em luta no norte da Itália. Admiração dos amigos e terror dos inimigos, a F.A.B. vai-se tornando legendaria, pela auréola de epopéia que a bravura e a habilidade de seus elementos lhe vão criando ao redor.

Um dos homens que mais se vêm distinguindo na luta é o Cap. Aviator Oswaldo Pamplona, cujos dados biográficos a seguir apresentamos.

Natural do Distrito Federal, nasceu no dia 13 de abril de 1913, tendo com a idade de 17 anos, se matriculado na Escola Naval. Guarda-marinha em 1934, no ano seguinte participou da viagem de instrução a bordo do navio escola "Almirante Saldanha". Em 1937, como 1.º Tenente da Armada, cursou a Escola de Aviação Naval, sendo brevetado em 1938. Nesse mesmo ano, fez o curso de vôo cego. Foi instrutor da Escola de Aviação durante o ano. Ao ser formado o Ministério, foi designado para o cargo de Ajudante de Ordens do Ministro Salgado Filho. Em 1941, foi à América do Norte buscar o avião Lodestar em que o Presidente da República faz suas viagens. Em 1942, já capitão, foi nomeado oficial de Gabinete do Ministro, tendo, por essa ocasião, seguido ao nordeste em serviço de patrulhamento da costa do Atlântico. Foi nessa época que afundou um submarino alemão que tentava perpetrar novos crimes contra a nossa marinha mercante. Em 1944, a pedido seu, foi desligado do cargo de Ajudante de Ordens do Gabinete da Presidência da República, para seguir aos Estados Unidos integrando o primeiro

Not a day passes that telegraph agencies do not spread throughout enemy territory the notices of new feats performed by Brazilians fighting in northern Italy. The FAB, to the admiration of its friends and the terror of its enemies, is becoming legendary through the halo of glory created around it by the bravery and ability of its men.

Following we present the biography of one of those men who has distinguished himself in combat, Capt. Oswaldo Pamplona, a flying officer.

Born in the Distrito Federal on April 13, 1913, he enrolled at the age of seventeen in the Escola Naval. He became an ensign in 1934 and the following year took a trip on board the training ship "Almirante Saldanha". In 1937, as 1st Lieutenant of the Fleet, he took a course at the Escola de Aviação Naval. He was brevetted in 1938 and in the same year completed a course in blind flight. For one year he served as instructor at the Escola de Aviação. When the Ministry was formed he was appointed "Ajudante de Ordens" to Minister Salgado Filho. In 1941 he went to the United States to bring back the Lodestar plane in which President Vargas makes all his trips. In 1942, having already reached the rank of captain, he was appointed cabinet officer to the Minister. He then went to the northeast to do patrol service on the Atlantic coast, and it was on this occasion that he sank a German submarine. In 1944, at his own request he was relieved of his duties as "Ajudante de Ordens" in the President's cabinet to go to the United States as part of the 1st Pursuit Group of the FAB, under the command of Major Nero de Moura. In September, after having completed five specialized courses and training in Panama, he went to Italy where he is at present. To his credit is the destruction of a Nazi plane he shot down while on reconnaissance.

Such in brief is the life story of the young officer who forms a part of one of the most homogeneous air units in the world. And our Air Force is distinguished by the fact that it is carrying out fully the mission entrusted to it by the Brazilian people.

Grupo de Caças da F.A.B., sob o comando do Major Nero de Moura. Em setembro, depois de haver feito cinco cursos de especialidades e treinamento no Panamá, seguiu para a Itália, onde se encontra. Tem a seu crédito a destruição de um aparelho nazista, quando de um vôo de observação.

Tal é, em rápidos traços, a existência do jovem oficial que integra uma das unidades aéreas mais homogêneas do mundo — pois o que mais distingue a nossa força aérea é a reunião de valores que se completam e se estimulam, produzindo um conjunto notável e à altura da missão que lhe foi confiada pelo povo brasileiro.

Secção dos Alunos

Editado Por
Jeannette M. Chedick

C E S T A C O L U N A

Temos uma notícia auspiciosa a fornecer a nossos leitores esta semana. Trata-se nada menos que do Centro ou Grémio literário que um grupo de alunos, cogita formar em nossa Escola. Será uma entidade destinada a reunir os amigos das boas letras para uma troca de idéias e mútua cooperação no aperfeiçoamento dos estudos. Para a sua organização material, várias sugestões foram apresentadas; uma delas, de que o Grémio, ou Centro, se coloque à sombra da S. A. E. T. A., em cujas finalidades se enquadra bem, e de estimular e proteger as atividades culturais de seus associados. Haverá no caso a vantagem de se unificar os esforços, pois a dispersão de energias nunca foi reconhecível. Qual seria nesse caso o programa de ação? A formação de um curso extra-curricular de literatura brasileira e continental; o debate de teses pelos alunos; organização de palestras; a promoção de concursos e "jogos florais" entre os nossos poetas, que, a julgar pelo número de colaborações em verso recebidas todas as semanas nesta secção, nesta casa são incontáveis... De qualquer forma, a idéia merece nossos mais rasgados aplausos: tudo o que vise formar ambiente estudantil e concorrer para o aprimoramento da cultura de nossos jovens patricios encontrará nestas colunas ampla ressonância. Lembremo-nos de que os patronos da aviação brasileira — Bartolomeu de Gusmão, Julio Cesar de Souza e Santos Dumont — se distinguiram por seu devotamento às letras. O Padre Voador era versado em literatura clássica, grega e latina; Julio Cesar de Souza foi jornalista e professor de literatura; Santos Dumont era o fino esteta cujo livro "Dans l'air", por exemplo, figura sem favor nenhum entre os mais bem ceitados da língua francesa. Relembremos também um grande escritor brasileiro, José do Patrocínio, que se dedicou ao estudo da aeronáutica, tendo chegado a construir um balão, o "Santa Cruz".

Mãos à obra, senhores alunos, e que a idéia não esmoreça. Para levá-la ao terreno da realidade, usem e abusem de nossos préstimos!

*

XORÓ DO MATO (826) Recebidos os seus setesilabos humorísticos. Também o trabalho sobre a nossa fitogeo-

grafia, que está bom. Notámos que, falando de nossas madeiras, não se lembrou de incluir aquelas que, como o freijó, se prestam à construção aeronáutica. A título informativo, digamos que o engenheiro Frederico Abrantes Brotero, Diretor da Secção de Aeronáutica do Instituto de Pesquisas Tecnológicas, chamado o "Pai do Freijó", tem vários e interessantes trabalhos sobre a aplicação da madeira nacional, mórmente na construção de hélices e aviões. No Boletim de Aeronáutica Civil, que pode ser consultado na biblioteca da Escola, há um trabalho sobre construção de hélices, cuja leitura é muito instrutiva.

CAMERAMAN — Inaugurada a nossa "secção cinematográfica", que aliás estava fazendo falta. Mas tome cuidado: não aconteça aos "galãs" o descobrirem e reduzirem a guisadinho a sua máquina diabólica de filmagem.

956 — Recebido seu trabalho sobre Ipanema, a terra em que se forjaram os primeiros canhões para a guerra do Paraguai e os primeiros trilhos de estrada de ferro de nossa pátria. Escreva mais sobre a zona: por exemplo, sobre o morro do Araçoiaba, que em comêços do século XVI — em plena aurora da colonização — Pedro Sardinha descobriu. Na excelente coleção "Brasiliana", que a biblioteca da Escola acaba de adquirir, encontrará dados abundantes sobre o tema.

AOS ALUNOS CHARADISTAS — Afim de soltarmos uns "balões de sondagem" sobre a possibilidade de organização de um torneio de charadas, solicitamos a todos os que apreciam a arte de Oedipo o obséquo de comparecerem a esta redação, afim de trocarmos idéias a respeito. Pensamos



CESTA COLUNA ISTO SIM, É FLORA!

limitar os "ossos" a charadas novíssimas, casais, elétricas, sincopadas e aos enigmas tipográficos. Os logógrafos, as charadas antigas (em verso) e os enigmas figurados, por serem de difícil manejo, serão por ora cancelados. Haverá prêmios para os decifradores e autores dos melhores trabalhos, consoante regulamento que será assentado com a presença dos interessados. Somente adotaremos dicionários existentes na biblioteca da Escola.

1009 — Sua sugestão, visando organizar um núcleo da Sociedade Internacional de Estudantes, é salutar. Vamos falar com os organizadores do Grémio Literário, para que incluam entre suas atividades a de estimular a correspondência entre alunos desta Escola e estudantes de outras partes do país e do continente, fomentando assim o intercâmbio cultural da nossa juventude. Aliás, já tratámos do assunto nesta secção, mas nunca é demais insistir e porisso, prometemos voltar a bater na tecla.

HUGO (980) — Gostámos do seu trabalho sobre o Horto Florestal. Esperamos que continue a fazer isso que diz em sua carta: "sempre que me sobram algumas horinhas na minha faina diária, é com grande prazer que procuro colaborar com o nosso querido "Pega-Mosca". Gratos pelas referências.

STANCHI (924) — Dos seus dois sonetos, publicaremos o "Uma lembrança", que é, a nosso ver, uma joia poética e de sentimento. Quanto ao outro, "Minha Idade", não acha que está muito pessimista? Esse tema de pensamentos sombrios, tendendo para a morte, depois que foi tratado de maneira incomparável por Augusto dos Anjos, dificilmente poderá ser superado. Vamos ser alegres e cuidar da vida, porque da morte cuidarão por nós os donos de empresas funerárias e os coqueiros...

MISS BUTTERFLY

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO vs. FLAMENGO DA MOÓCA

Domingo, dia 14, a E.T.Av. enfrentará o Flamengo da Moóca F. C. no campo do C. A. Ipiranga. O encontro realizar-se-á durante a manhã, sendo o ingresso livre para a "torcida". É de se esperar que o nosso quadro reafirme os louros anteriormente colhidos e que continue a dar provas da alta educação esportiva que sempre distinguiu os nossos rapazes. Para maior estímulo dos que vão defender as cores da E.T.Av., solicita-se o comparecimento em massa da "torcida"

Maranhão (826)

Pelo viço da vegetação se conhece a fertilidade do terreno.

No norte do Brasil encontramos terrenos adequados à lavoura, qualquer seja ela. Em alguns Estados o café dá em abundância e de boa qualidade. Grande, também, é a safra do cacaueteiro que amadurece suas frutas no mês de maio, e quando é novembro, já possui novas frutas, quasi maduras.

Sempre houve para a cana de açúcar terrenos excelentes, principalmente em Pernambuco. O fumo é bastante cultivado no Ceará, onde se encontra de superior qualidade, muito forte, além de possuir excelente aroma.

De tamanho extraordinário encontramos diversas raízes tuberosas, tais como: mandioca, batatas, cará, etc.

Possuímos grande variedade de árvores frutíferas: bananeiras, mamoeiros, laranjeiras, limoeiros, tamarindeiros, mangueiras, coqueiros, figueiras, etc.

As nossas matas abundam em madeiras das melhores qualidades para todas e quaisquer obras, não só, como

para construções navais, mas, também, civis.

Árvores há, que servem para tinturaria: Guariôba que dá tintura amarela; Tatacajuba que dá preta e assim uma infinidade delas.

Para fins medicinais a flora é riquíssima! Temos Cravo, cuja casca é exportada para a fabricação do óleo do cravo. As frutas de Andiroba e Cumarú, da Ocuba e de outras plantas oleoginosas são empregadas na fabricação de sabão. As do Cajú-acú, Bacury, Piqui, Jacaratia, da Jussareira, Anajá, etc., servem como alimento.

Outras há, que dão boas resinas, assim como o Almexigar, Jutahy, Páu de Breu, Breu da Terra e Cajueiro, uma goma que pode substituir a goma-arábica.

O Estado de Pernambuco é o maior produtor de Caruá — planta de cuja fibra se fabricam os tecidos caruá, rayon e carrapicho.

É ainda desses longínquos pedaços do Brasil que se extrai a boa borracha brasileira — produto essencial para apressar a Vitória das Nações Unidas.

Eis algumas referências sobre a flora do Brasil.

LITANIA DO "BICHO"

(Paródia à Litania do "Poliu")

De duas coisas, uma é certa: ou você passa no exame de admissão, ou não passa no exame de admissão. Se você não passar, não há necessidade de se inquietar.

Se você passar, de duas coisas uma é certa: ou fica no anexo, ou vai para a Escola. Se você ficar no anexo, não há necessidade de se inquietar.

Se você for para a Escola, de duas coisas uma é certa: ou dão um banho em você, ou não dão um banho em você. Se não lhe derem o banho, não há necessidade de se inquietar.

Se derem um banho em você, de duas coisas uma é certa: ou você se resfia ou não se resfia. Se você não se resfia, não há necessidade de se inquietar.

Se você se resfia, de duas coisas uma é certa: ou você vai para o Básico ou vai para a Instrução Militar. Se você for para a Instrução Militar, não há necessidade de se inquietar; se você for para o Básico, de duas coisas uma é certa: ou você estuda ou vai para a Base.

Se você estuda, muito bem, não há necessidade de se inquietar; se você for para a Base, para que se inquietar?

Aluno 956.

EDUCAÇÃO FÍSICA

Sargento Cabral.

As comemorações do dia 10 surpreenderam-nos às voltas com a preparação do conjunto para a tão esperada demonstração que afinal não poderá ainda realizar-se, por motivos plausíveis. Pretendemos fazê-lo talvez em outra formatura, ou no dia 20, aniversário do Ministério da Aeronáutica — quando, segundo sugestão do Tenente Villela, o Comando convidará as autoridades ligadas à educação física, esperando-se que saia tudo a nosso inteiro contento.

Por isso, venho por meio desta coluna, justificar-me perante os que se interessam pelo assunto e que têm suas atenções voltadas para os exercícios que vamos apresentar, os quais, falarão com eloquência do sistema nervoso e dos músculos de nossos alunos, capazes de tudo em pouco tempo.

Seria realmente mais interessante que pudéssemos fazer uma boa demonstração de cultura física diante de S. Excia. o Sr. Ministro da Aeronáutica, que vai honrar-nos mais uma vez com sua presença, mas apesar de toda a boa vontade não será possível desta vez a exibição que tanto desejamos fazer, do nosso conjunto homogêneo e entusiasta. Ficará para breve entretanto.

FILMES EM REVISTA

ENTRE A LOURA E A MORENA — Vistosa e colorida película, tendo no papel principal o conhecido Carmen Miranda da 5.ª. O "tal" das curvas estonteantes!

ALTA MALANDRAGEM — Uma interpretação magistral do popular Hilário da 3.ª, metido como de costume em mais uma de suas enroscadas.

MULHER SATÂNICA — Uma história de grande emoção. Romance real de uma mulher que ama com todo o seu ser. Portentoso desempenho do popularíssimo "Donzela da 5.ª".

LOUCO POR SAIAS — Vão nesse filme descritas as terríveis aventuras de um irresistível D. Juan (?). Na figura principal o grande astro da 1.ª, Jaime Rubstein.

AVENTURAS DE UM RECRUTA — Num celulóide, em que deixa aparecer mais uma vez a sua esmerada técnica e toda a sua "verve", surge novamente o querido astro da 3.ª, Sansão (R-427).

O FILHO DE TARZAN — Exhibindo a sua exuberante musculatura nos mais arriscados e temerosos exercícios de acrobacia, ressurgiu após "um longo e tenebroso inverno", o apreciado "Caçapava" da 3.ª, que assim lavra mais um tento na sua carreira cinematográfica.

TRÊS PEQUENAS ENDIABRADAS — Uma gozadíssima comédia onde ressaltam as aventuras dos três inseparáveis da 5.ª: Arquimedes (890), Juvenal (891), Rezende (956).

Cameraman.

UMA LEMBRANÇA

Gilberto Magno Stanchi (921)

Numa caixa de sândalo, forrada de seda em chamalote azul celeste, eu conservo o cartão que tu me deste naquela clara noite perfumada...

As vezes, quando o vento do nordeste vem hafejar-me a fronte recurvada, essa linda caixinha apaixonada eu abro, e beijo o teu cartão celeste...

Então, ao contemplá-lo tristemente, pelas faces em fogo amargurado rola-me o pranto silenciosamente.

É que esse cartão fino e delicado é para mim, neste viver-dolente, uma viva lembrança do passado...

NATAL NA 4.ª ESQUADRILHA

(O QUE ELES PEDIRAM AO PAPAI NOEL)

O "Soneca" não quis nada: do Papai Noel só queria que o toque da alvorada fosse às dez horas do dia.

Maranhão pediu mais caro: um "Vultee", para, nas férias, sobrevoar Santo Amaro e por lá, fazer "misérias"...

Quanto ao aluno Pimenta que é julgado um bom rapaz, com bem pouco se contenta: crescer meio metro mais.

Eu, apenas, por esmola para o "Bicho" deste ano, peço, após um mês de escola, passar a ser "veterano".

K D T (980)

IPANEMA PITORESCO E HISTÓRICO

Escreveu: Benedito Rui Rezende (956)

Terra de Varnhagen, o pai dos historiadores brasileiros, Ipanema reúne ao pitoresco de sua paisagem a preciosidade de sua história. Ali, o lago azul, margens recobertas pela exuberante vegetação aquática, estende-se magestoso na sua placidez, no langor de suas curvas, ao redor dos montes, na pacatez das seriemas, habitantes permanentes daquela velha piroga carcomida pelo tempo, reliquia do passado que dormita entre os verdes do capim marginal.

Ali, os velhos edifícios arruinados, mas orgulhosos de perpetuarem no presente toda a glória do passado; acolá, a casa senhoril vasta, conciente de sua importância na história, com sua capela onde tantas missas foram celebradas, com sua varanda de grades e seu telhado colonial. Casarão enorme, onde o ressoar de cada passo conta um episódio dos tempos do império, uma intriga do tempo dos Bragança, uma página de Varnhagen!

Mais longe um pouco, o caminho da montanha, onde os trilhos se defrontam com a linha dos velhos fornos cobertos de musgo, bocarras negras das fornalhas abertas; as chaminés erguidas pelo coronel Mursa para produzir o primeiro ferro nacional. Velhas chaminés em cuja base os arbustos fizeram "habitat"... E lá no alto, a cruz de ferro do Ipanema, a primeira fundição da Fábrica Real, monumento singelo a estender seus braços num gesto de misericórdia...

Ipanema, símbolo perpétuo de um passado, confiante no seu futuro, es seus dias ainda não terminaram: sonhamos com a tua ressurreição, num porvir mui próximo, quando as riquezas que dormem no teu seio forem exploradas pelos alvíos do progresso. E novamente, voltarás a produzir para a grandeza do Brasil!

RETORNO

Maranhão (826)

Depois de passarem dez dias agradáveis, no convívio das suas respectivas famílias, os alunos da Escola Técnica de Aviação retornaram à labuta de um estudo intensivo.

Estamos na aurora de 1945. Retornamos à luta. O ano de 1944 se encerra para dar lugar a outro, recém-nascido, por isso mesmo, com toda graça e o encanto das coisas inéditas. E que no calendário do século nasce uma folha verde no lugar duma seca que se desprende do galho da árvore da vida e que, infelizmente, encontra ante a sua retina a legião da morte: a Guerra. Esta folha verde — 1945 — seguindo a marcha da guerra, pode trazer, novamente, a paz ao Velho Mundo.

A humanidade já vislumbra o término de sua tormenta. Para apressar este ponto final, é desnecessário dizer, precisamos duplicar e intensificar a nossa produção, nossos esforços. Ainda são poucas as energias dispendidas até agora. Estamos unos e coesos combatendo esse nazismo de onde saiu a mais horripilante onda de barbarie que já baixou sobre o gênero humano.

Lutamos pela liberdade dos povos. Já se ouvem os clarins anunciando que os homens abandonarão as armas, trocando as metralhadoras pelas mesas de conferências, onde deverão ser debatidos, com o auxílio da razão, os problemas da Justiça, cujos direitos permanentes não valerão somente nas horas calmas mas sobretudo, nas horas tumultuosas, colocados acima das conveniências da raça humana.

A unidade moral da civilização foi esfacelada pelos crimes dos alemães. Esses crimes já estão recebendo justo e merecido castigo. O mundo vê aproximar-se o dia da vitória das Nações Unidas.

Do sangue e horror da presente guerra, emergirá, sob a liderança aliada, uma paz duradoura.

E até lá, alunos da Escola Técnica de Aviação — mocidade gloriosa do Brasil — alonguemos os olhos pelo futuro e esforcemo-nos por compreender e fazer compreendidas as razões desta mané profunda e bravía que esfacela as nações! O teu retorno aos estudos é mais um passo para a Vitória!

LAGARTIXA

NA 4.ª ESQUADRILHA

Acontece cada coisa
nesta vida de caserna
que fica memorizada
como lembrança eterna!

Depois de tocar silêncio,
ninguém mais pode falar.
Mas quem, com "bicho" na cama
não haverá de estrillar?

Grita uma voz estridente:
"Acenda a luz ó plantão!"
"Há aqui um caranguejo
em cima do meu colchão!"

Alvorôço! Gargalhadas...
Risca-se um fósforo, há luz...
Com grande espanto se vê
o tal "bicho", Credo em Cruz!

Passeando, no travesseiro
(não em cima do colchão)
estava um bicho cinzento
pulando como um ladrão.

E que D. Lagartixa,
aperfeiçoando a carreira,
entendeu de se casar
com o "Piloto Pereira".

Mas este não aceitou
Lagartixa por "muitê":
resmungou como um danado

e ficou logo de pé.

"Pereira" amigo, aconselho
tal casamento fazer:
Terá a vida feliz,
sem de que se aborrecer.

Que é preferível casar
com Lagartixa hoje em dia
do que com certas pequenas
que só tem hipocrisia.

Encontrará na primeira
um amor eternizado.
Entre as segundas, só isto:
taça de fé a seu lado!

XORÔ DE MATO.

O MÉDICO É TÃO IMPORTANTE PARA O
PILOTO, QUANTO O INSTRUMENTO DE
BORDO!

MEUS INSTRUMENTOS DIZEM
QUE MEU AVIÃO, ESTÁ OK.
MAS O MÉDICO DIZ QUE EU
PRECISO DE REPAROS...



PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR SANDY SAUNDERS

RECOMEÇA O CAMPEONATO DE BOLICHE

O quadro potencialmente forte do Departamento de Transporte não se esqueceu de sua promessa de derrotar o time do Departamento de Rádio Comunicações, primeiro colocado, no domingo à noite, e venceu o primeiro jogo por uma larga margem. Mas ficaram por aí e o time do Departamento de Rádio Comunicações reagiu valentemente, ganhando os dois últimos jogos. Jim White, o carregador da lanterninha dos mais recentes campeonatos, proporcionou a surpresa da noite, incluindo o inoanum "peru", três golpes em uma série, havendo feito 167 pontos. A melhor figura em campo foi Austin, com 485 pontos e o alto jogo de 173 pontos.

MOTORES versus HIDRAULICA

Helm, Mueller e Keenan provaram ser os monopolizadores da vitória neste encontro, havendo ganho todas as três partidas. Keenan, desenvolvendo o seu jogo bom e consistente, alcançou um superavit de 200 pontos e reuniu a mais alta contagem do torneio, nada menos que o total de 577. Helm, seu companheiro de time, chegou à bela contagem de 200. Uma das mais compactas assistências reuniu-se para "torcer", o que bem pode ter sido um dos fatores que contribuíram para as contagens altas e fora de comum.

ENGINES

Helm	174	171	178
Mueller	138	154	142
Keenan	186	189	202
	498	514	522

HYDRAULICS

Cline	123	147	157
St. John	121	94	109
Karkeet	76	107	128
Handicap	51	59	71
	371	407	465

SITUAÇÃO DOS JOGOS NO TORNEIO DE BOLICHE

	Ganhos	Perdidos
Basic	3	3
Radio Maintenance	2	4
Transportation	2	4
Hydraulics	0	6

MÉDIAS

	Partidas	Médias	Partidas	Médias	
Rand	3	140	Chandler	3	118
Mac Vicar	4	137	Moller	3	116
Cline	4	131	Cooper	6	113
Cartellone	6	129	Karkeet	6	109
Young	4	125	St. John	5	109
Bordas	5	124	White	6	109
Adams	6	121			

BOWLING LEAGUE RESUMES

The potentially strong Transportation team did not forget their promise to defeat the first place Radio Communication team Sunday night and won the first game by a comfortable margin. But they were stopped there and the Radio team rebounded strongly winning the last two games. Jim White the proud winner of the last leagues low, low, low award pulled the surprise game of the evening, including the unusual "turkey", three strikes in a row, rolled a 167 game. The high set for this match being Austin's 485 and he also had high game a nice 173.

ENGINES versus HYDRAULICS

Helm, Mueller and Keenan proved to be the winning combination in this match winning all three games. Keenan bowling his consistent good game, howled a 200 plus game and ammasses the high set for this league so far a 577 total. Helm his team mate had a fine 523 set. One of the largest crowds to-date turned out to see the matches which could be one of the contributing factors of the unusual high scores.

RADIO COMMUNICATION

Bary	115	162	155
White	81	93	167
Danielson	138	147	134
Handicap	21		
	355	402	456

TRANSPORTATION

Mac Vicar	134	125	158
Cooper	94	95	81
Austin	143	169	173
Handicap		6	6
	371	395	418

STANDINGS BOWLING LEAGUE

	Won	Lost
Engines	5	1
Radio Communication	5	1
Meteorology-Electrical	4	2
Aircraft	2	2

AVERAGES

	Games	Average	Games	Average	
Keenan	6	179	Saunders	6	145
Goecke	3	174	Mueller	3	145
Helm	3	174	Cook	6	142
Rawlinson	5	157	Scukup	5	142
Bary	6	155	Austin	6	141
Matolin	8	153	Boddy	3	141
Fawelek	6	152	Fouts	3	141
Boultinghouse	6	150	Danielson	3	140

ALUNADAS...

Por

J. Siqueira e P. Zamboni

Foram dez dias de agradável recolhimento, no convívio da família, durante os quais pudemos refazer pelo descanso, as forças do intelecto, para dar novo impulso à luta que ora reiniciamos. Mas o dia 1.º não se fez esperar. E quando, de volta da Cidade Maravilhosa transpúnhamos os portões da Escola, lembrei-me daquele versinho: "Como a ave que volta ao ninho antigo..."

*

O Cruz (363) não concordou com o item acima:

— Dizem que vamos ter mais dez dias de férias, para descansar destas férias...

No vôo em rádio-faixa, há um momento em que não escutamos o sinal emitido pelo rádio-farol: neste momento estamos sobre o "cone do silêncio". Também, andando à noite pelos alojamentos, há um lugar em que não se ouve a música do rádio: neste momento, estamos na Quarta Esquadrilha.

O 433 outro dia arranhou uma linda garota. Mas a menina é como uma borboleta... vive pousando de flor em flor... (mas que flores!) Resultado: no sábado seguinte o 433 teve o desprazer de encontrar a dita senhorinha passeando com o 434. Mrs... como dois números consecutivos são "primos" entre si, tudo ficou em família...

O 380 foi passear as férias numa cidade do interior. E por coincidência, um avião entrou em panne ali pelas redondezas. Solicitado pelo piloto o seu serviço, o 380 meteu mãos à obra e em breve o aparelho estava pronto para a decolagem. Agradecimentos por parte do piloto, etc., etc., e uma pergunta:

— Quer voar comigo?

— Bem... é... é que eu não gosto das alturas!

Ten wonderful days spent at home with our family, resting our brain up for the struggle that is again facing us. But we didn't have long to wait for January 1 to come around. And, back from the "City of Dreams", while coming through the school gate: I remembered that little verse:

"Like a bird coming back to its old nest..."

*

Cruz (363), who does not agree with the above, tells us: "They say we are going to have ten more days off to rest up from our vacation..."

When you are flying the radio beam and do not hear the range signal, it means you are over the cone of silence. And, when you are walking through the barracks at night and do not hear radio music it means you are in the 4th Squad.

The other day 433 lined up a good looking girl. But she turned out to be like a butterfly that goes flitting from flower to flower (What flowers!). Result: on the following Saturday whom should 433 find his girl out with but 434. But since two consecutive numbers are "cousins", it all stayed in the family...

380 spent the holidays in a city in the interior, and as coincidence would have it a plane broke down nearby. At the request of the pilot, 380 set to work and in short order had it ready to take off. The pilot thanked him and asked: "Want to go up with me?" "Well... you see... it's like this... I don't like high places."



Os alunos Carneiro (322), Souza (329) e o instrutor Sr. Lehman montando um "Aeronca".



Dept. de Aviação: Mr. Klatt, Brizzi (14ET), Agrícola (2ET), Hilário (236), Vinco (8ET), Carlino (19ET), Sydow (466), Leite (6ET), Pereira (331), Franco (463), Carvalho (467), Bueno (468) diante de uma célula de um B18.



Papel Pega-Mosca

Publicado para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

TEN. CEL. AV. ENG. JOÃO MENDES DA SILVA
Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av.
e Comte. do Corpo de Alunos

- Major Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do Grupo Misto de Instrução.
- Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar
- Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.
- 2.º Ten. Av. Arlovaldo Villela — Secretário
- 2.º Ten. Med. Aer. José Gonzaga Ferveria de Carvalho
- 2.º Ten. Med. Aer. José de Moraes Camargo
- 2.º Ten. Med. Aer. José Carlos D'Andrade
- 2.º Ten. Med. Aer. Ruy de Carvalho Braga
- 2.º Ten. Med. Aer. Alfredo Rocca
- 2.º Ten. Med. Aer. Marcelo Pio da Silva
- 2.º Ten. José Calral de Almeida Amazonas
- 2.º Ten. Clodoaldo Motta Accioly
- 2.º Ten. Antonio José Nosé
- 2.º Ten. Paulo Spltzer
- 2.º Ten. Marinho de Castro Machado
- 2.º Ten. Eurico Lacerda
- 2.º Ten. Bertholdo Costa Junior
- 2.º Ten. Antonio Joaquim Lagôa
- 2.º Ten. Evaldo Herbert Sirin
- 2.º Ten. Walter Cardoso Rossi
- Asp. Med. Aer. Olavo da Motta Cardoso

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

JOHN PAUL RIDDLE

EDWIN P. STABL — Diretor Interino

CORPO DE REDATORES — Temporário

Lucy Bloem Redatora
Ten. Arlovaldo Villela Redator Assist.

REDATORES ASSOCIADOS

Armano Wiltony ARTISTA ASSOCIADO
Vinicius Piazza ARTISTA ASSOCIADO
Sandy Saunders SEÇÃO ESPORTIVA
J. Siqueira } ALUNADAS
P. Zamboni }
Jeannette Chedick } SEÇÃO DOS ALUNOS
Hilário Corrêa }