

7-27-1946

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-07

Embry-Riddle School of Aviation

Follow this and additional works at: <https://commons.erau.edu/ua-papel-pegamosca>

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

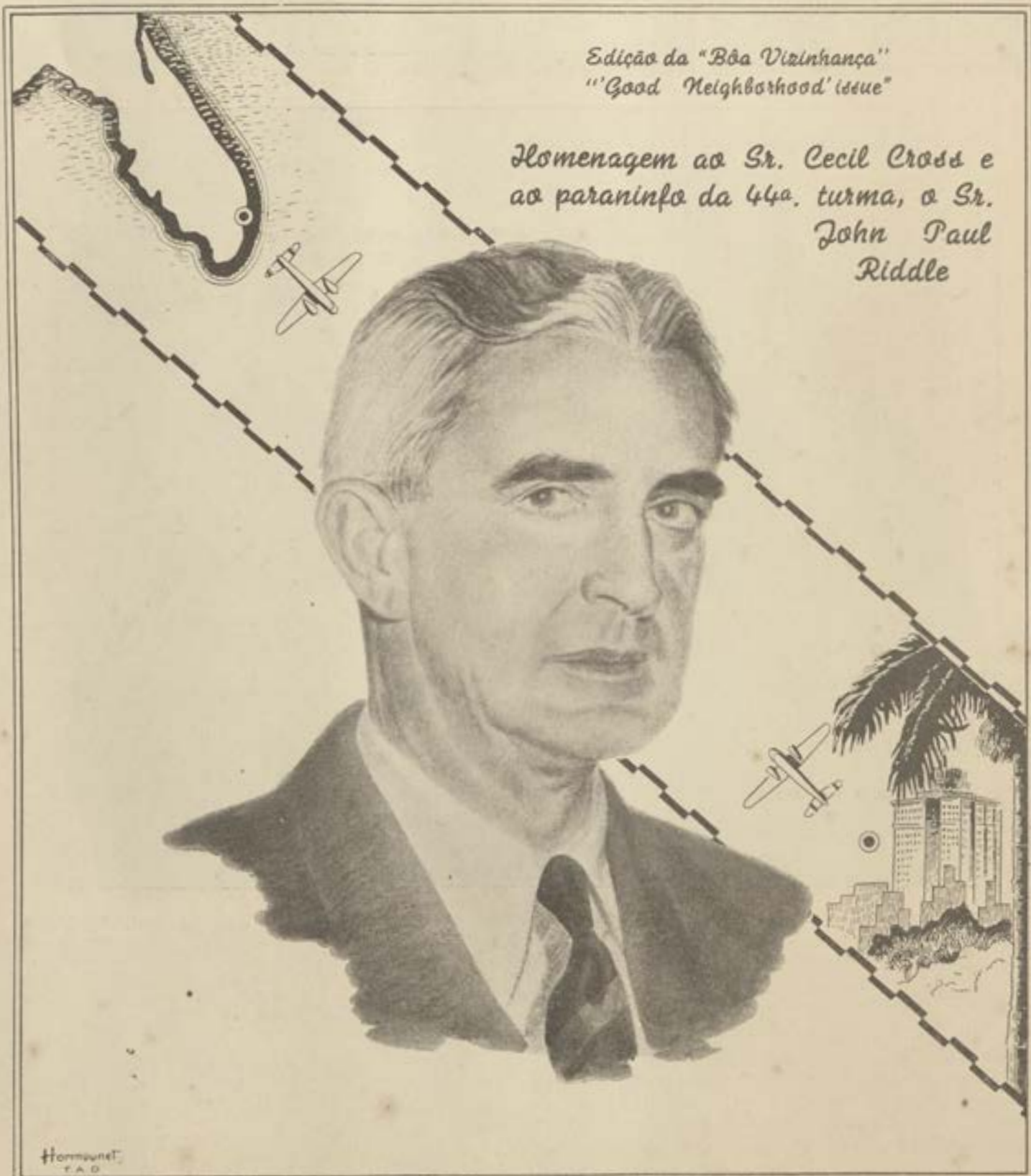
"STICK WITH IT"

VOL. II

27 DE JULHO DE 1946

N.º 111

★ Unidos vencemos na guerra e unidos venceremos na paz ★



Unem-se as Américas pela Aviação, tendo o Sr. John Paul Riddle como um dos sustentáculos dessa união.

...É numa tarde, na "Terra da Garôa"...

— "Sr. Coronel, há um caso que hoje me chamou a atenção e acredito que o senhor gostaria de ouvi-lo; já escrevi uma parte a respeito."

"Pelo seu interesse parece que vale a pena mesmo. Vejamos o que é."

— "Um dos novos sargentos destacou-se de maneira muito especial no trabalho; não só vou elogiá-lo como também lhe peço para falar com ele. Estou certo de que o Senhor não se arrependerá."

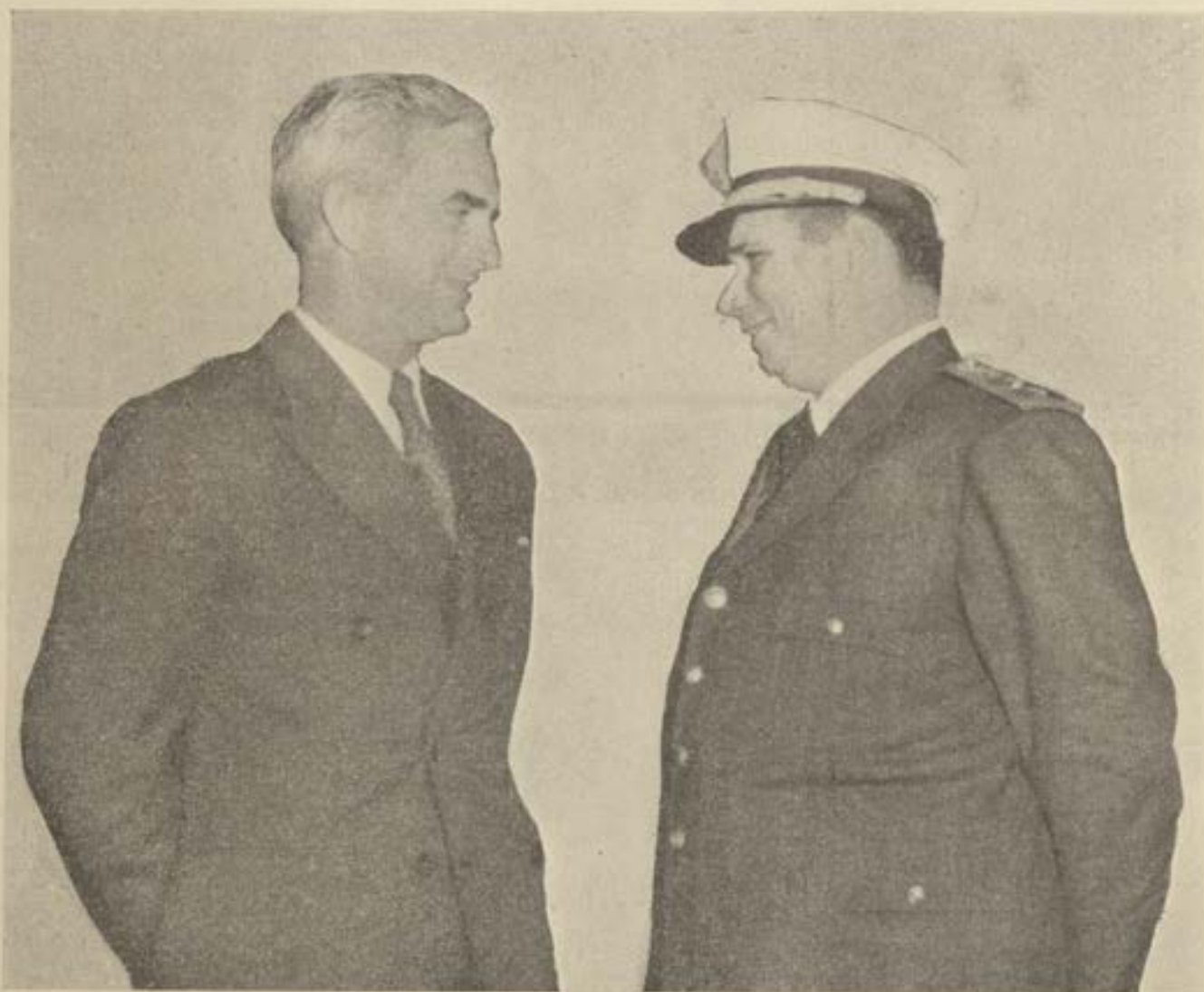
Esse diálogo foi spanhado longe, muito longe, no interior do Brasil, numa base aérea construída recentemente, semelhante às muitas edificadas por esse Brasil a fóra

"Colonel, today something took place that I thought you would like to know. In fact, I am already writing a report on it."

"It sounds interesting, what was it?"

"One of the new sergeants made an outstanding work and I would like to give him credit and also request you to see him. I am sure you will like to hear what he has to say."

Far away, in the interior of Brasil, at a new and recently constructed air base, similar to the many which have been built during the last four years, the chief of the Maintenance Crew of the base made those remarks



Os líderes da E.T.A.V.: Sr. John Paul Riddle e Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, respectivamente Presidente e Comandante da Escola

durante os últimos quatro anos. Quem falava ao seu Comandante era o oficial encarregado da Manutenção dos aviões que se refria ao 3.º Sgt. João Batista Camargo.

Jovem e cheio de entusiasmo ao ser-lhe apresentada essa oportunidade para dar vazão à sua alegria; imaginem só! poderia contar a todo o mundo de onde ele era, onde estudara, o que aprendera e com expressão juvenil de idealismo e emoção, após a apresentação militar de praxe, o nosso jovem começou:

about 3rd. Sgt. João Batista Camargo.

Thrilled with enthusiasm, as he was able to tell everybody where he had come from, what he had learned and seen in this wonderful world of youth and idealism; quivering with emotion, after the usual military presentation our boy said:

"Colonel, what I did today while performing my duty, is only a result of the efforts of many people working for me."



O Sr. Miller e graduados premiados no serem cumprimentados

"Sr. Coronel, o que fiz hoje e foi apreciado, nada mais é que o resultado do esforço de muita gente que trabalhou por mim."

"Meu sonho era entrar para a Escola Técnica de Aviação. Como também o deve ser para todos outros rapazes brasileiros, pois como o "Pai da Aviação" foi nosso patriótico, a aviação sempre exerceu grande fascinação sobre mim."

"Eu queria ver nossos aviões voando e saber que também tinha colaborado para que eles cortassem o espaço. Eu estudei, passei nos exames e então, muita gente começou a se interessar e a trabalhar por mim."

— "Quantos alunos havia na Escola antes de você sair?" — perguntou um dos oficiais.

"Quando me formei, formou-se também o aluno n.º 2.000. Na Escola há ainda mais 2.200 estudando."

— "De onde você é?"

"Nasci em Boa Vista, território de Rio Branco. O Sr. não imagina a festa para os meus olhos que foi a minha viagem para o sul. Uma verdadeira aventura. Tudo era novidade. Tanta novidade que até me atordava a princípio. Foi notável. Desculpe-me Sr. Coronel, mas tudo foi realmente muito bonito. O Sr. sabe o que eu aprendi em primeiro lugar? Geografia."

— "Geografia? Faça o favor de explicar-se melhor."

"Com licença: vou contar-lhe. Foi mais ou menos assim: eu nunca tinha visto tanta gente de tão diferentes partes da América do Sul em um só lugar. Sinceramente

"My dream was to enter Escola Técnica de Aviação. Aviation, as I imagine it must be to most Brazilian boys, for we have the "Father of Flight" as a fellow citizen, fascinated me. I wanted to see our planes flying and know that I had been of assistance in enabling them to fly. I studied, passed the examinations and then many people began to be interested and to work for me."

"How many students had the School at your time?" an officer asked.

"When I left, the graduating student Number 2,000 (two thousand) was in my group. Still in School were, 2,200 more."

"Where are you from?"

"Boa Vista, at the Rio Branco Territory, far up in the North. When I travelled to the South everything was new and different to me. Gee! How everything was Super-Duper! Excuse me Sir. But do you know what happened first to me? I became a specialist in geography!"

"Geography? Please explain."

"Well, permit me to tell you. It was more or less like this: I never saw so many people from so many different parts of South and North America in one place. How they amazed me! I thought the "gauchos" interesting. They have just the opposite accent to that which I have; the "Paulistas", the majority, seemed so wise and at ease; the "cariocas" always happy and gay; the ones from Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraná, Sergipe,



A 44.ª turma de especialistas da E.T.Av.

êles me surpreenderam. Achei os Gaúchos muito interessantes e divertidos; a pronuncia deles é justamente o contrário da minha. Os Paulistas, que constituíam a maioria, muito sabidos e sempre à vontade; os cariocas alegres e expansivos e os outros de Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Sergipe, Paraná, Bahia, e demais estados, tinham, assim como eu, uma fisionomia que era um eterno ponto de interrogação."

Nós, os "bichos" andávamos em geral em grupos e cada um fazia mais "farol" que o outro sobre suas cidades; quanto mais melhora por exemplo: Rio Branco não tinha correspondente no mundo inteiro; e acredite o Sr., isto não é tudo, que fazíamos. A vida lá é dura mesmo; muito trabalho; algumas vezes, até demais. Tínhamos exercícios e marchas sob direção dos militares, e, depois de luta com a esquerda e a direita, meia-volta, à frente, marcha etc., entrei finalmente no curso Fundamental.

Ficara meio confuso, bastante impressionado, ao encontrar tantos rapazes de tão diferentes lugares; dificilmente podia saber os nomes de todos e das cidades que vinham; porém, o Senhor não calcula o que me aconteceu quando fui colocado sob a direção técnica dos norte-americanos! Todos falavam o português e assim, eu fui trans-



O Brig. Armando Ararigboia



Oficiais da E.T.A.V. e a Sra. Marie Treff cumprimentando um aluno.



Graduando Florivaldo Gomes

Baia and all remaining States seemed to look just like I did with a permanent interrogation point on their faces."

"Usually, we the "bichos" (rookies) went in groups and bragged about our hometowns. The more the better. How much more wonderful Boa Vista was than any other place in the world! However Sir, don't think that was all we did. It was hard work. Sometimes even too hard! We were drilled to follow military orders and after the usual left-and-right fight I finally entered the Basic School. I was very impressed to meet many boys from so many different places that I hardly could manage to know the names of all their hometowns. And can you imagine what happened? I was placed in the hands of North-Americans. They all talked good Portuguese and I was introduced to the magic land of mechanics. I learned how to use tools, mathematics, physics, general aviation fundamentals and during recess periods I loved to talk to the instructors and hear about their hometowns, of which they also bragged a lot; the factories where they had worked before and the exciting experiences that they had during the last war in places all over the world. I had English lessons every day and began being a regular visi-

portado para o mundo mágico da mecânica. Aprendi como usar ferramentas, um pouco de matemática, física e os fundamentos da aviação. Durante as "folguinhas" eu aproveitava para conversar com os instrutores e ouvir alguma coisa sobre suas terras, aliás, eles também, como nós, contavam muita "potoca" sobre suas cidades natais e nos falavam de seus trabalhos antes de virem para a Escola e o que é mais notável, os fatos quasi fantásticos que lhes ocorreram durante a última guerra nos lugares mais distantes do mundo. Tinha aulas de inglês diariamente e comecei a ser um frequentador regular da biblioteca; eu queria mostrar-lhes que era capaz de aprender a língua deles também."

— "Quanto tempo você esteve no Curso Fundamental?"

"Vinte semanas. Depois fui classificado, de acordo com minhas aptidões, para fazer o curso de Controlador de Voo."

— "Antes disso você já tinha pensado em ser controlador de torre?"

— "Sim, senhor; eu sempre tinha sonhado ser, um dia, capaz de controlar esses formidáveis pássaros metálicos

tor to the Library at nights. I wanted to show them that I could learn their language as easily as they could learn ours."

"How long did you stay at the Basic School?"

"Twenty weeks. After that I was classified according to my aptitude to enter the Control Tower Department."

"Did you think of becoming a control tower operator before?"

"Yes, Sir. It was always my fondest dream to be able to control the big silver birds crossing the space and know that it was due to my skillfulness and to my responsibility that they could land safely. Excuse my pride, Sir, but I am proud of my work."

"How long did you study at your specialty?"

"Sixteen weeks. During this time I studied voice tech-



O Sr. Cecil Cross, Consul Geral dos E.E.UU. em São Paulo, convidado de honra da E.T.Av.

pelo espaço, e saber que sob minha habilidade e responsabilidade, eles poderiam aterrisar e decolar com segurança. Gosto de meu trabalho. Desculpe-me a falta de modestia, mas eu me sinto realmente orgulhoso de meu próprio trabalho."

— "Quanto tempo você levou para cursar sua especialidade?"

"Dezesseis semanas. Estudei técnica de voo, aéreo-navegação, aerologia, reconhecimento de aviões, procedimento de tráfego aéreo, procedimento de Torre de Controle de aeroportos, procedimento de Centro de Controle, Tráfego e Aerovias, além de ter voado no Link Trainer para familiarização com a situação do piloto."

"Entre meus colegas havia também uruguaios, paraguaios e bolivianos. Uma verdadeira Liga das Nações! Eu comecei, um dia, a "parafusar", e vi como todos nós tínhamos ganho a guerra: Aliados nos mesmos ideais e armas e trabalhando muito."

"Tínhamos, também as mais sensacionais aulas práticas, efetuadas no aeroporto modelo, onde, falando pelo microfone, dávamos ordens de aterrisagens, uns aos outros."

nique, aeronavigation, aerology, aircraft reconnaissance, air traffic control, tower procedures, airport center procedures, airways and Link Trainer to become familiarized with the pilot's situation."

"Among my colleagues I also had Uruguayan, Paraguayan and Bolivian boys. It was a perfect League of Nations. Then I began to realize how we had won the war. All allied by one will power and working hard. With the combined South and North-American efforts the School kept expanding and receiving more and more students day by day."

"Did you like the North-Americans?"

"They were perfect, Sir. They helped us so efficiently and patiently that I could not restrain my admiration for them."

"I cannot tell you the thousands of interesting things that happened to me but I must tell you of the happiest

— "Você gostou dos norte-americanos?"

"São formidáveis! Eles nos ajudavam muito eficaz e pacientemente. Não pude deixar de admirá-los."

"Eu não posso contar-lhe tudo que me aconteceu de interessante quando lá estive, mas também não posso deixar de falar-lhe sobre o dia mais feliz de minha vida; o senhor não pode calcular minha alegria! Foi o dia de minha formatura! Olhe! o Senhor vai pensar que é exagero, mas eu invejava meus companheiros quando eles mandavam convites às suas famílias para virem a sua formatura e quando escolhiam a madrinha para lhes colocar as divisas de 3.º Sgt, e a asa de especialista. Na corrida do exame final, técnico e militar, nós nos reunimos e escolhemos uma pessoa de grande valor, à qual queríamos demonstrar nossa estima e admiração, para ser nosso pararinfo. Convidamo-lo. Queríamos que aquele senhor simpático, inteligente, bondoso e quieto nos dissesse as últimas despedidas da Escola; queríamos o nosso Presidente; o homem que trouxe a Escola dos EE.UU. para o Brasil: O Sr. John Paul Riddle. Sabíamos que ele disfrutava reputação internacional no campo educativo da aviação, e que o Sr. Riddle organizou e pôs em funcionamento uma das primeiras escolas de treinamento dos EE.UU. pouco depois de 1920, e foi pioneiro da linha aérea precursora da atual vasta "Pan American World Airways".

day of my life: My graduation day. I used to envy my comrades so much when they asked their families to come to the graduations and chose a "madrinha" (god-mother) to pin their stripes and specialist wing on them.



Sabíamos também que durante a 2.ª Guerra Mundial a sua organização treinou milhares de cadetes aviadores para a Real Força Aérea e Forças Aéreas Norte-Americanas, além de milhares de técnicos de aviação, que no mundo inteiro serviram para "mantê-los em vôo" com eficiência e segurança. Quando o Governo Brasileiro resolveu treinar seus próprios técnicos com a assistência de

In the rush of military and technical final examination we got together and decided to show a great man our esteem and admiration for him. We asked him to be our sponsor. We wanted the gallant, smart looking, kind and quiet man to bid us our last good-bye to the School; we wanted our President; the man who brought the school from the United States to Brasil: Mr. John Paul Riddle. We knew that he was a famous aviation veteran born in Kentucky and who was internationally famous in the field of aviation education. Mr. Riddle organized and operated one of the first training schools in the United States and in the early twenties he pioneered the airline which was a forerunner of what is now the great "American Airlines System." We also knew that during World War II his organization trained thousands of flying cadets for the Royal Air Force and the American Air Force and additional thousands of aircraft technicians who served all over the world to "keep them flying" efficiently and effectively. So, no wonder that when the Brazilian Government resolved to train its own technicians, with North American aid, it was natural that it should turn to John Paul

norte-americanos, era natural que se dirigisse a John Paul Riddle para a organização e operação do programa. Assim foi que o Sr. Riddle fundou a nossa Escola, onde administradores e instrutores norte-americanos obtiveram admiráveis resultados, estreitando a amizade e cooperação do Brasil e dos Estados Unidos. Eu também ouvira que o correspondente estrangeiro John C. Davis, escrevendo no Miami Herald de Miami, na Florida e no Cleveland Plain Dealer, em 8 de abril de 1945, disse: "Riddle é o meu candidato para o próximo prêmio da Fundação Americana, pelos seus esforços a favor do desenvolvimento da boa vontade inter-americana."

— "Já faz muito tempo que você se formou?"

"Não senhor; foi no dia 5 de Julho deste ano. Nossa turma foi a 44.ª a deixar a Escola. Eu ainda me lembro como se fosse hoje: Minha mãe; meu pai; minha girota (num lindo vestido azul e com flores no cabelo...) meus colegas de uniformes impecáveis e novos, nossa banda entusiasmada, muitas bandeiras; e no palanque oficial, autoridades civis e militares, brasileiras e norte-americanas. De meu lugar, diante do palanque eu podia ver, orgulhoso, as seguintes pessoas me olhando:

Riddle for the program's organization and operation. Consequently, Mr. Riddle set up here the Escola Técnica de Aviação, where North American administrators and instructors have achieved an enviable record in furthering the friendship and cooperation of Brasil and the United States.

"And can you imagine, Sir, I had also read what foreign correspondent John C. Davis, writing in the Miami Herald, of Miami, Florida, and the Cleveland Plain Dealer for April, 8, 1945 said: "Riddle is my candidate for the next American Foundation award for cementing Inter-American good will."

"Has it been long since you graduated?"

"No, Sir. The day, was July 5th, 1946. Our group was the 44th to leave E.T.Av."

"I shall describe it to you. My mother, my father, my girl (in a beautiful blue dress and wearing flowers on her hair), my colleagues in starched, brushed and sparkling clean uniforms, the school band, flags, São Paulo and North-American authorities, etc. From my place in front of the stand I proudly saw looking at me the following persons:



O SS Florivaldo Games ex-Presidente da S.A.E.T.Av. oferece bonito presente ao Sr. John Paul Riddle

Paraninfo: Sr. John Paul Riddle, Presidente da E. T. Av.; Exmo Sr. Brig. do Ar Armando de Souza e Mello Ararigboia, Comandante da 4.ª Zona Aérea; Cel. Maciel Monteiro; Exmo Sr. Cecil Cross, convidado de honra, DD. Cônsul-Geral dos EE. UU. em S. Paulo; Sr. e Sra. Otto Klineburg, representando o Presidente da União Cultural Brasil-EE. UU.; Sr. Ten. Cel. Waldemar Pio dos Santos, representando o General Milton de Almeida Freitas, Comandante da 2.ª Região Militar; Dr. Paulo de Mendez Mendes da Rocha, Diretor da Escola Politécnica de S. Paulo; Representante do Secretário da Segurança Pública, Ten. Evaldo Pedreschi; Sr. George Prado Pacheco e Silva; Dr. Joaquim Gabriel Penteado, Diretor do Aeroclube de São Paulo; Cônsul do Paraguai, Sr. Frederico Jara Troche; Cônsul do Uruguai, Sr. Julio Tellechea; Sr. Oscar Winter, representando o Prefeito de S. Paulo; Dr.

Inacio Gama, representando o Erg. Veras do Departamento Nacional de Educação Física; Representante do Sr. Secretário da Educação e Saúde; Sr. Antonio Carlos Almeida Prado; Ten. Cid, Ten. Penteado e Ten. Terra, representando o Comandante do Parque de Aeronáutica de São Paulo; Sr. Ten. Cel. Av. Erg. João Mendes da Silva, Comandante da E. T. Av.; Sr. Theodore Treff, Diretor Interino; Sr. Harry Gill, Diretor Técnico; Sr. Major Afonso Celso Parreiras Horta, Comandante do 1.º G. M. I.; Capitão Med. Av. Fernando Martins Mendes, Chefe do Centro Médico da E. T. Av.; Capitão Joaquim Bueno Brandão, Sub-Comandante da E. T. Av.; Sr. Tucker, Srs. Hoose, Saunders, 1.º Ten. Paulo Aquino e Ariovaldo Villela; Ten. Lellis e demais oficiais da E. T. Av.; Instrutores, funcionários e alunos.

"Para dizer a verdade, eu me sentia muito mais orgulhoso que qualquer outro aluno que já se formou, aliás, não era para menos. Além da minha formatura estávamos festejando o dia da Independência Norte-Americana, o 4 de Julho, prestando uma justa homenagem aos nossos amigos do Norte.

"O dia estava cinzento e havia muita cerração, mas, apesar da tarde sem brilho os presentes brilhavam de alegria e estavam muito comunicativos. Nós, brasileiros, procurávamos mostrar aos norte-americanos que compartilhávamos de sua satisfação. Quando entamos os hinos Nacionais Brasileiro e Norte-Americano, percebi em seus olhos de olhar distante que eles se lembravam com um misto de tristeza e grande saudade e amor, da Pátria e do Dia da Independência."

"Iniciaram-se as cerimônias militares e ouvi então a voz de nosso Comandante o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva:

"Graduandos da 44.ª turma, A cerimônia de hoje está dividida em duas partes. A vossa formatura e a comemoração, homenagem da Escola Técnica de Aviação, ao dia 4 de Julho, dia da Independência dos Estados Unidos.

Todos sabemos que a Escola Técnica de Aviação, é o fruto da cooperação que existe entre os Estados Unidos e o Brasil.

Nos dias tristes e negros de 1943, no continuar turbulento de 1945 e espero que por muitos anos ainda comemoramos aqui na E.T.Av., como neste 4 de Julho de 1946, o aniversário da Independência dos Estados Unidos da América do Norte.

4 de Julho, foi o dia em que a América do Norte se desvencilhou do jugo dos outros países.

O dia de hoje, porém, representa não somente o aniversário da Independência dos Estados Unidos da América do Norte, mas da independência do Mundo.

Nas duas últimas guerras mundiais, este grande país irmão tomou parte ativa e provou ao mundo a eficiência, coragem e tenacidade de seu povo. O povo dos Estados Unidos atravessou anos de grandes sacrifícios.

Assim sendo, esse líder faz com que os outros povos sintam que a Liberdade Americana, que os anseios do povo Americano, constituem também um pouco do anseio de todos os povos do Mundo.

Nesta formatura, temos como convidado de honra o representante do governo Norte-Americano, S. Excia. Cônsul Cecil Cross, que já demonstrou inúmeras vezes a compreensão e eficiência de sua orientação entre as relações de Brasileiros e Norte-Americanos e que, também sempre se mostrou amigo fiel de nossa Escola.

Encontra-se, também, aqui S. Excia. o Comandante da 4.ª Zona Aérea, o Brigadeiro Armando de Souza e Mello Ararigboia.

Vosso paraninfo, graduandos da 44.ª turma de especialistas, é o americano que tornou possível a Escola. É ele o senhor John Paul Riddle. Este homem representa para nós o símbolo da cooperação entre os Norte-Americanos e os Brasileiros. Representa, também, para nós o símbolo da cooperação do governo Norte-Americano e governo Brasileiro. Assim como o sr. Cross, é o representante oficial do governo Norte-Americano no Brasil, o senhor John Paul Riddle, representa o povo dos Estados Unidos. Vejo nele o típico norte-americano. No Texas como o tipo semelhante ao do nosso "hinterland"; em Los Angeles nas indústrias da Aeronáutica; em Boston estudando em M.I.T. e fazendo pesquisas e em tantas outras Universidades como lá existem; em Washington em estreita ligação com os maiores diplomatas, resolvendo problemas de interesse para a nação.

O senhor John Paul Riddle, representa bem, graduandos da 44.ª turma, o perfeito símbolo do homem simples e

"I felt prouder than any other boy and I had plenty of reasons for that. We were also paying a just tribute to our friends, the North-Americans, on that day. We were celebrating the world famous 4th of July — Independence Day!

"The day was gray and foggy but the face of all present were bright, happy and friendly. We Brazilians were showing the North-Americans how we felt towards them. When we sang the National Anthem and the North American Anthem, I could see in their eyes the longing, beautiful expression of loneliness, homesickness and violent love for their country and its independence.

"The usual military procedure took place and I heard the voice of our Commander, Lt. Col. João Mendes da Silva saying:

"Graduates of the 44th group: today's ceremony is divided in two parts. Your graduation and the tribute of Escola Técnica de Aviação to the 4th of July, the United States of America's Independence Day.

"We all know that the Escola Técnica de Aviação is the result of the cooperation which exists between the United States and Brasil.

"During the sad and dark days of 1943, and the following doubtful and strenuous 1945 and I hope that for many years to come we shall continue to celebrate here at E. T. Av., as we are today, the 4th of July of 1946, the anniversary of the Independence Day of the United States of America.

On 4th of July, The United States renounced its subjugation to other countries.

"However, today represents not only the anniversary of the U. S. A. Independence Day but of the world's independence.

"This great sister country took active part in the last two world wars and proved to all nations the efficiency, courage and tenacity of its people. The people of the U. S. A. crossed many a difficult year full of sacrifices.

"Thus, this leading country also makes the rest of world's people feel the American Liberty and the hopes of the American people contribute also a little to the hopes of all the people of the world.

"At this graduation we have as our guest of honor the representative of the U. S. A. government, His Excellency, Consul General Mr. Cecil Cross, who has proved many times the comprehension and efficiency of his supervision while coordinating the relations between Brazilians and North-Americans and who also has demonstrated to be a faithful friend of our School.

"Also among us is, His Excellency the Commander of the 4th Air Zone, Brigadier Armando de Souza e Mello Ararigboia.

"Your sponsor, graduates of the 44th specialist group is the man who made this School possible. He is Mr. John Paul Riddle. He represents to us the symbol of the North-American and Brazilian cooperation. He also represents the cooperation of the Brazilian and U. S. A. Government in Brasil. I see in Mr. Cross the supreme official representative of the U. S. A. and in Mr. Riddle the people of the U. S. A. He is the typical North-American. In Texas as the similar type of our hinterland; in Los Angeles at aeronautic industries; at Boston studying at M.I.T. and making researches and in many other Universities that exist there; in Washington closely connected with the most prominent diplomats, solving problems of interest to the nation.

"Mr. John Paul Riddle, graduates of the 44th group, is also the perfect symbol of a simple and modest man.

modesto. Ele é uma figura de grande potência não só no seu país mas também no nosso. Não só por ser uma pessoa muito inteligente, mas, principalmente, porque se fez a si próprio, o verdadeiro "selfmade man". Tudo o que o senhor Riddle conseguiu foi com os seus próprios esforços e trabalhos incansáveis. Ele é um homem que deve servir de exemplo para cada um de vós, e, tenho certeza de que, imitando-o, cada um de vós terá um futuro brilhante.

Celebramos hoje na Escola, também, a graduação do segundo milheiro de especialistas. Vós componentes da 44.ª turma, deveis pensar no que isto representa. Completais o número 2.000 de eficientes técnicos que estão prestando os seus serviços à F.A.B. e companhias de navegação aérea. Posteriormente, muitos outros irão graduar-se, o que não implica na diminuição de vossa responsabilidade, que é grande. Os 2.000 alunos que vos antecederam, vossos colegas, saíram da Escola deixando bem alto e em relevo o seu nome. Estou certo de que, como técnicos, sereis úteis à F.A.B. e à Sociedade, aptos a pôr em prática os ensinamentos ministrados tanto técnicos como militares.

São êsses os votos de sucesso que, de coração, vos almejo.

Ide pois, e sede felizes."

"Um dos meus colegas de turma, o Florivaldo Gomes fez excelente alocução, exaltando a pessoa do Sr. John Paul Riddle e o Sr. Miller, que estava na Escola, há somente 4 meses, falou em nome de seus colegas norte-americanos. Sua pronúncia em português era quase perfeita. O Sr. Klineberg, representando o Presidente da União Cultural Brasil-Estados Unidos, psicólogo de grande valor, falou muitíssimo bem, em esplêndido discurso em português, sobre o ponto de vista de um psicólogo quanto à independência."

"Estávamos todos ansiosos para ouvir as palavras de nosso paraninfo. Finalmente, chegou sua vez, e ele falou na sua voz lenta, calma o seguinte discurso:

Minhas senhoras, meus senhores. Graduandos.

É um prazer profundamente grato, para mim, poder falar-lhes, eu que os tenho acompanhado durante 3 anos de árduo trabalho.

Há 4 anos a Escola não existia, nem mesmo como idéia, no espírito do antigo Ministro da Aeronáutica, Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, ou do general Arnold.

Fiquei realmente entusiasmado quando a idéia foi apresentada e foi-me dada oportunidade para fazer alguma coisa em prol de sua realização. Esta idéia foi avante graças à força de dois grandes países, a impulsioná-la. Dois meses após o contrato era assinado. Com a cooperação dos dois Governos, do Estados Unidos e Brasil, o programa foi organizado.

O primeiro problema a ser resolvido era arranjar e preparar instrutores para a Escola. Foi então criado um curso na Escola de Miami, onde o futuro pessoal da Escola Técnica de Aviação passou a estudar português, estabelecimento de relações e outras matérias de igual importância.

Quando o instrutor se tornava capaz, passando no teste de eficiência em Português e completava seu preparo educacional, era escolhido para ser enviado ao Brasil com o fim de instruí-los e ter o privilégio de testemunhar o que nós todos podemos ver hoje em dia.

Eu não posso afirmar, sem um certo receio de encontrar contradição, que, durante um e meio ou dois anos de atividade da Escola Técnica de Aviação, os melhores professores, especialistas mecânicos em Aviação, dos Estados Unidos, têm compartilhado de seus conhecimentos com os estudantes. Alguns instrutores foram enviados de volta aos Estados Unidos por não se poderem adaptar no Brasil.

He is a figure of great power not only in his country but also in ours. This, not only because of his intelligence but mainly because he is a selfmade man. Everything he attained was through his efforts only in hard and tireless work. He is a man that should be an example to each one of you and I am sure that following his steps each of you will have a brilliant future.

"We are also celebrating the graduation of specialist N.º 2,000 today. As the members of the 44th group you must think of what that represents. You arrived at the number of 2,000 efficient aviation experts who are working at the B. A. F. and other air navigation companies. Many others are going to graduate in the future, although, this does not imply to lessen your responsibility which is enormous. The 2,000 students that preceded you, your colleagues, left the name of the School in high regard. I am sure that, as aviation experts, you will be useful to the B. A. F. and to the society, you will be able to use the knowledge taught you by the military officers and instructors.

"I sincerely wish you success. I bid you good-bye and happiness in the future".

"My colleague Florivaldo Gomes said a nice speech about Mr. Riddle, and Mr. Miller, who had been at Escola Técnica de Aviação for only four months made an outstanding speech on behalf of the North-American instructors. His pronunciation was nearly perfect. Mr. Klineberg, representing the President of the Brasil-United States Cultural Union, a prominent psychologist, made a splendid speech in reference to the 4th of July.

"I could hardly wait for our sponsor's turn to speak. Finally it arrived and he said in his slow, wise, words extemporaneously:

"Ladies and Gentlemen, and graduates: it is my sincere pleasure to tell you briefly that which has been accomplished by three years of hard work. Four years ago the school was not even an idea in the minds of former Air Minister Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, or General Arnold. I was enthusiastic when the idea was presented to me and I was given the opportunity to do something about it. The idea was developed due to the power of the two great countries behind it. Two months later the bond was made. With the cooperation of the two Governments, United States and Brasil, a program was scheduled. The first problem was to arrange and prepare instructors for the school. A course was established in the Miami School, where the future personnel of Escola Técnica de Aviação were taught Portuguese, public relations and other important subjects.

When the instructor was able to pass a Portuguese proficiency test and had completed his schooling, he was eligible to be sent to Brasil for the purpose of instructing you and then to have the privilege of witnessing that which we are all viewing today.

I can say without being afraid of contradiction that during the two and one half years of the operation of Escola Técnica de Aviação, the very best teachers, mechanical experts in aviation from the United States have been imparting their knowledge to the students. A few instructors have been returned to the United States because they could not adapt themselves to Brasil. However, the majority of the instructors like it here so much that they are interested in remaining indefinitely, and have established themselves. I must say they have been doing a good job.

(Cont. na pág. 33)

O 4 de Julho na União Cultural Brasil Estados Unidos

A comemoração do 4 de julho originou-se, naturalmente de Filadélfia, onde foi assinada a Declaração da Independência, mas o costume estendeu-se, rapidamente, a outros lugares. James Otis, um dos signatários, organizou a primeira comemoração do 4 de julho em Boston no ano de 1783, sendo que, anteriormente, esta cidade comemorava o 5 de março, aniversário do Massacre de Boston. Por volta de 1810, a comemoração de Boston incluiu uma passeata a Bunker Hill onde se travara um dos primeiros combates da guerra pela libertação.

O 4 de julho tornou-se uma data de início dos grandes projetos norte-americanos. Nesse dia, em 1817, o Canal Erié, que estabeleceu a cidade de Nova York como o principal porto marítimo para os produtos agrícolas e manufaturados dos Estados do ceste médio foi iniciado. A primeira linha da ferrovia Baltimore-Ohio foi inaugurada a 4 de julho de 1828. Por coincidência a principal Batalha da Guerra Civil teve lugar a 3 de julho de 1863, sendo os dois acontecimentos frequentemente comemorados ao mesmo tempo.

Desde há muito, porém, a data nacional norte-americana ultrapassou o significado de uma comemoração isolada, para se transformar numa festa universal de povos

The celebration of the 4th of July originated, as it was expected, in Philadelphia where the Independence was declared and signed but the costume of celebrating the eventful date spread quickly to the other States. One of the signers, James Otis, organized the first festivity on July 4th, 1783 in Boston as previously the city used to celebrate on March 5th, the massacre of Boston. Around 1810 the program for the commemoration began to include a parade to Bunker Hill where one of the first fights in the war for liberty took place.

The 4th of July date became the date to initiate all big North-American projects. On this date in 1817, the Erie Channel that made New York the principal maritime dock for agricultural and manufactured products of the Western States, was initiated. The first Baltimore-Ohio railroad was inaugurated on July 4th, 1828. By coincidence the main battle of the Civil War took place on July 3rd, 1863 and usually both events are celebrated at the same time.

However, it has been a long time now that this National North-American date signifies not only a separate celebration of international importance to all the democratic people of the world, but also to all free people who follow



O Sr. João da Silva Monteirol ladeado pelo Sr. Joaquim Miller Carioba, Major Parreiras Horta e Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva.

democráticos, tal a transcendência do acontecimento para os povos livres que se miram sempre no exemplo sadio dos homens que assinaram a Declaração da Independência da três primitivas colônias norte-americanas, e o início de uma sanguinolenta guerra de sete anos que tornou realidade aquela resolução.

As comemorações desta magna data foram inúmeras, e podemos orgulhar-nos por ter tomado parte ativa em quasi todas elas.

Com uma bonita solenidade, a União Cultural Brasil-Estados Unidos, comemorou a passagem do 170.º aniversário do "Dia da Independência dos EE. UU."

Inicialmente procedeu-se à inauguração de uma exposição de livros, quadros, estampas, gravuras e discos, na Biblioteca "Thomas Jefferson" sendo que, logo após, o ilustre Prof. Otto Klineberg, das Universidades de Columbia e de São Paulo, proferiu uma conferência subordinada ao título "A interpretação da Independência vista por um psicólogo".

the remarkable example of the men who signed the Independence Declaration of the three primitive North-American colonies and started the bloody war of seven years that brought their determination into reality.

The commemorations of the date were numerous and we can be proud of having taken active part in nearly all of them.

With a beautiful ceremony the Brasil-United States Cultural Union celebrated the anniversary of the 170th "Independence Day" of the United States of America.

The inauguration of books, pictures, prints, engravings and records initiated the ceremony at the Thomas Jefferson Library and a conference entitled "The interpretation of Independence by a psychologist" made by the illustrious Professor Otto Klineberg of the Columbia and São Paulo Universities followed.

The conference was presided over by Mr. João da Silva

(Cont. na pág. 12)

A recepção e baile do "Independence Day"

O 4 de Julho é uma data de importância máxima nos Estados Unidos, e, por muito longe que estejam os americanos de seu país, sempre abrem um intervalo em suas atividades, para comemorar o aniversário de sua independência.

Celebrando este ano o 170.º aniversário da Independência dos Estados Unidos, todos os americanos de São Paulo foram convidados para passar o feriado num recanto de solo americano em casa do Consul Geral Americano.

The Fourth of July is a date of major importance in the United States of America, and no matter how far Americans may travel from home they always pause in their activities to commemorate the anniversary of their Independence.

Celebrating this year the 170th. year of Independence of the United States, all Americans in São Paulo were invited to spend the holiday on a portion of American soil — the home of the American Consul General.



Os instrutores da E.T.Av. em expressivo flagrante durante o baile



Em sua residência à Rua Piauí, 874, o Sr. e a Sra. Cecil Cross receberam todos os americanos e representantes dos círculos oficiais e sociais de São Paulo. Enquanto a gloriosa bandeira norte-americana se desfraldava ao alto, mais de 1800 convidados passaram pelas hospitaleiras portas do lar do Consul, para comemorar o aniversário americano num mundo novamente em paz.

Além dos representantes das colônias inglesa e americana, compareceram à recepção o Sr. Edgard Baptista Pereira, representando o Interventor de São Paulo, Antonio Cintra Gordinho, Secretário da Fazenda, Cassio da

In their residence at Rua Piauí, 874, Mr. and Mrs. Cecil Cross held a reception for all Americans and representatives of the official and social circles of São Paulo. While the glorious Star and Stripes fluttered over head more than 1800 guests passed through the friendly portals of the Consul's home to commemorate the American anniversary in a world once more at peace.

In addition to the numbers of the American and English colonies, others who attended the reception were Sr. Edgard Batista Pereira, representing the Interventor

Costa Vidigal, Secretário da Viação, Armando de Souza e Mello Ararigboia, Brigadeiro do Ar, Milton de Freitas Almeida, General de Divisão, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante da Escola Técnica de Aviação, Sr. John Paul Riddle, Diretor da Escola Técnica de Aviação, Dr. Abrahão Ribeiro, Prefeito Municipal de São Paulo, Dr. Jorge Americano, Reitor da Universidade de São Paulo e Dra. Carlota de Queiroz.

Os Consules Gerais que compareceram à recepção em homenagem ao Dia da Independência Americana foram os seguintes: — Manoel Marginat e Vice-Consul da Argentina; Henri Van Deursen, Bélgica; Ubaldo Franco Caluby, República Dominicana; Erik Forsell, Suécia; Robert Valeur, França; Stanley H. Gudgeon, Grã Bretanha; Jean D. Leonidas, Grécia; Francisco Cancellaria D'Alena e Vice-Consul, Comandante Gustaf Sta, Itália; Comandante Dr. Domingos Laurito, México; Comandante Pedro H. Gard, Noruega; Federico Jara Troche, Paraguai; Andres Nachman, Perú; Carlos de Barros, Portugal; Ephyse Darbellay, Suíça; Julio Tellechea, Uruguai e S. Canuto Abreu, Venezuela.

of São Paulo, Antonio Cintra Gordinho, Secretário da Fazenda, Cassio da Costa Vidigal, Secretário da Viação, Armando de Souza e Mello Ararigboia, Brigadeiro do Ar, Milton de Freitas Almeida, General de Divisão, Lt. Col. João Mendes da Silva, Escola Técnica, Major Afonso Celso Parreiras Horta, Escola Técnica, Mr. John Paul Riddle, Escola Técnica, Abrahão Ribeiro, Prefeito Municipal of São Paulo, Jorge Americano, Reitor of the University of São Paulo, and Dra. Carlota Queiroz.

Consuls General who attended the reception to honor the American Independence Day were: Manuel Marginat and Vice Consul of Argentina, Henri Van Deursen, Belgium, Ubaldo Franco Caluby, Dominican Republic, Erik Forssell, Sweden, Robert Valeur, France, Stanley H. Gudgeon, Great Britain, Jean D. Leonidas, Greece, Francisco Cancellaria D'Alena (and Vice Consul), Commander Gustaf Sta, Italy, Commander Dr. Domingos Laurito, Mexico, Commander Pedro H. Gard, Norway, Federico Jara Troche, Paraguay, Andres Nachman, Perú, Carlos de Barros, Portugal, Ephyse Darbellay, Switzerland, Julio Tellechea, Uruguay and S. Canuto Abreu, Venezuela.

(Continuação da pág. 10)

A sessão, presidida pelo Sr. João da Silva Monteiro Filho, presidente do Conselho da União, contou com a presença do Prof. Jorge Americano, reitor da Universidade de São Paulo; B. Orlando Martins e Ronne Amorim, conselheiros da entidade; ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, Comandante da Escola Técnica de Aviação e major Afonso Celso Parreiras Horta.

Usaram ainda da palavra os Srs. Cecil B. Cross, cônsul geral dos Estados Unidos, Prof. Jorge Americano e João da Silva Monteiro Filho.

Encerrando o programa comemorativo foi levado a efeito um programa musical, do qual fez parte o cantor Bob Barlow e, para maior brilho dessa festividade, o corpo de alunos da Escola Técnica de Aviação, este Estabelecimento que é o resultado da compreensão que existe entre os Estados Unidos e o Brasil, também, tomou parte. Um conjunto vocal, formado por 20 alunos, executou vários números de canto, merecendo demorados aplausos do seletto público presente.

Finalizando essa significativa festa, foi cantado o Hino Nacional Norte-Americano e o Hino Nacional Brasileiro que, com precisão, disse melhor que as nossas palavras, da amizade e do respeito que os brasileiros nutrem pelos seus irmãos de armas, com quem dividiram as as-



O Representante máximo do Governo Norte-Americano em São Paulo, Sr. Cecil Cross, Exma. Sra. e a graciosa Jean

Monteiro Filho, President of the Union's Council and Professor Jorge Americano, Dean of the São Paulo University, B. Orlando Martins and Ronne Amorim, Counselors of the mentioned University, Lt. Cel Mendes da Silva, Commander of the "Escola Técnica de Aviação" and Major Afonso Celso Parreiras Horta were present.

Mr. Cecil Cross, General North-American Consul, Professor Jorge Americano and Mr. João da Silva Monteiro Filho made speeches.

Ending the commemorations a musical program took place in which the singer Bob Barlow and, to brilliantly finish the party, the students of Escola Técnica de Aviação, an establishment that is the result of the cooperation between the United States and Brasil, sang beautiful melodies. A vocal group of 20 students played various numbers and were warmly applauded by the select audience.

This significant ceremony ended when the National North-American and Brazilian Anthems were sung by all, expressing, better than our words, the friendship and respect that the Brazilians have for their brothers, with whom they shared the roughness of fight in the last conflagration and which they still share now in the hopeful wishes for a better world.

perizas da luta neste último conflito e com quem continuam a participar na fervorosa esperança de um mundo melhor.

fazer

"Bons Vizinhos"*"Bons Técnicos"*

"...lecionam aqui no Sul"...

A E.T.A.V. em S. Paulo

Como o "Pai do Voo" foi o brasileiro Santos Dumont, famoso pioneiro da aviação, é muito natural que, nós brasileiros, tenhamos seguido de perto os progressos realizados nesse campo.

Um dos principais problemas de nosso país é o transporte. O desenvolvimento da aviação no Brasil já resolveu em parte, e resolverá totalmente, as dificuldades oriundas de nossas vastas distâncias.

Prevendo tais acontecimentos numa nação agrícola deficiente em técnicos, o Ex-Presidente Vargas solucionou o árduo problema com o desenvolvimento do transporte aéreo, criando em 1941 o Ministério da Aeronáutica.

Para chefiar o novo Ministério foi designado um homem cheio de coragem, imaginação e iniciativa, um homem que podia compreender as necessidades de nosso povo. Esse homem foi o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho. A sua nomeação seguiu-se uma campanha de aviação perfeitamente organizada. Centenas de aeroclubes foram fundados através do país, proporcionando aos civis uma oportunidade de aprender a voar. Quasi todos esses civis estão atualmente trabalhando como pilotos em nossa vasta-

As the "Father of Flight" was a Brazilian, the famous aviation pioneer Santos Dumont, it is only natural that we Brazilians should have closely followed man's progress in this field.

One of our Country's main problems is transportation. The development of aviation in Brasil has already solved partly and will solve completely our vast distances difficulties.

Foreseeing these facts in an agrarian nation lacking technicians, the development of aerial transportation was a solution and an extremely hard problem which was solved by Ex-President Getulio Vargas by creation of the Ministry of Aeronautics in 1941.

A man who could perfectly understand the needs of our people, full of courage, imagination and initiative, was appointed to be the head of the new Ministry. This man was Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho. An excellently organized aviation campaign followed his assignment. Hundreds of airclubs were founded all over the country where civilians had the opportunity to learn how to



"...o que aprenderam no Norte"...

A Escola de Instrutores em Miami

mente ampliada aviação comercial. A esplêndida Força Aérea Brasileira que demonstrou a sua eficiência na Europa durante a última guerra, foi habilmente treinada e organizada pelo novo ministério.

Um dos primeiros problemas a resolver, muito mais difícil do que o treinamento de pilotos e a obtenção de aviões, foi o de arranjar um pessoal de manutenção capaz de "mantê-los voando." Após estudos e investigações cuidadosas o ex-Ministro do Ar, acompanhado pelo Brigadeiro Vasco Alves Secco, viajou para os Estados Unidos e explicou suas idéias ao Gen. H. H. Arnold, Comandante das Forças Aéreas dos Estados Unidos.

O pessoal que tinha treinado centenas de milhares de técnicos e pessoal de manutenção para os Estados Unidos e Reais Forças Aéreas em curto espaço de tempo podia ser emprestado ao Brasil, de acordo com os planos do Dr. Salgado Filho, para treinar nossos rapazes. A isso replicou o Gen. Arnold que podíamos contar com a mais completa cooperação de sua parte.

Em Miami, Florida, um conhecido pioneiro da aviação tinha treinado para a guerra, pilotos de grande eficiência, não só para a U.S.A.A.F. como para a R.A.F.. Esses pilotos demonstraram o seu valor e mereceram a admiração do governo dos Estados Unidos. Era esse o homem naturalmente indicado para delinear o vasto programa. Em 29 de Setembro de 1943 foi assinado um contrato entre John Paul Riddle e o Ministro da Aeronáutica, Dr. Salgado Filho, pelo qual Mr. Riddle deveria organizar e criar no Brasil uma escola semelhante à que tivera nos E.E.U.U. Todos os futuros instrutores da escola do Brasil deveriam ser peritos norte-americanos, que aprenderiam o português para ministrar as devidas instruções aos técnicos brasileiros.

Prontos os projetos, seguiu-se a realização. O transporte de uma enorme escola de aviação de um país para outro fez-se por via aérea durante a terrível guerra em prol da liberdade. O Comando dos Transportes Aéreos do Exército trouxe ao Rio de Janeiro o pessoal dessa escola originalíssima na história da educação. Aos olhos dos encantados norte-americanos, pareciam incríveis as belezas do Rio. Centenas de atropelados transportaram todo o equipamento necessário. O equipamento mais pesado veio por via marítima.

Devido às facilidades de transporte, São Paulo, o centro comercial e industrial do Brasil, foi escolhido para local da Escola Técnica de Aviação.

O falecido governador do Estado de São Paulo, Dr. Fernando Costa, após estudos cuidadosos, ofereceu o antigo prédio da Imigração à nova Escola.

O prédio era vetusto, e requeria remodelação de suas instalações para uma escola moderna de aviação. Em menos de dois meses, longos corredores e espaçosas salas estavam prontos para receber os amigos norte-americanos que vinham ajudar-nos. A "Escola Técnica de Aviação" estava pronta.

A E.T.A.V.

Em 13 de Novembro de 1943 Mr. John Paul Riddle desembarcou em São Paulo, sendo recebido pelo representante do Ministério da Aeronáutica, Major João Mendes da Silva, atualmente Tenente Coronel, designado para superintender a instrução militar dos estudantes. Com Mr. Riddle chegou o primeiro grupo de instrutores.

Menos de dois meses após a assinatura do contrato, em 29 de Novembro, e duas semanas após a chegada do primeiro pessoal, começou uma turma de quatro estudantes.

De todas as partes do Brasil, mandados por aeroclubes e "aficionados" da aviação, vieram estudantes matricular-se com entusiasmo, formando-se mais de mil em menos de

fly. Most of these civilians are at present working as pilots for our tremendously expanded commercial aviation. The splendid Brazilian Air Force which proved its efficiency during the last war, fighting in Europe, was skilfully trained and organized by the new ministry.

One of the first problems to be tackled, much more difficult than training pilots and obtaining planes, was to arrange maintenance crews capable of "keeping them flying". As a result of careful studies and investigations the former Air Minister aided by Brigadier Vasco Alves Secco flew to the United States and explained his ideas to General H. H. Arnold, Commander of the United States Army Air Forces.

The personnel that had trained hundreds of thousands of technicians and ground crews for the United States and Royal Air Forces in a short period, according to Mr. Salgado Filho's plans, could be loaned to Brasil to train our boys. To which General Arnold replied that we could rely on his complete cooperation.

In Miami, Florida, a well known aviation pioneer had trained, for the war, effective pilots for the U.S.A.A.F. and R.A.F. who justified their worth and had deserved the admiration of the United States Government, was suggested to organize the huge program. On September 29, 1943, a contract was signed between John Paul Riddle and Air Minister Salgado Filho whereby Mr. Riddle was to organize and create in Brasil a school similar to the one he had owned in the States. All the future instructors of the school in Brasil should be North-American aviation experts and were to learn Portuguese to instruct Brazilian technicians.

The projects ready, the realization followed. The transportation of an enormous aviation school from one country to the other took place by plane in the midst of the terrible war for liberty. The Army Air Transport Command flew the personnel of this most unique school in the history of education to Rio de Janeiro. To the eyes of enchanted North-Americans the beauties of Rio seemed unbelievable. Hundreds of planes flew down all the necessary equipment. Heavier equipment was shipped down.

Due to its transportation facilities and being the commercial and industrial heart of Brasil, São Paulo was selected for the location of the Technical Aviation School.

The now deceased Governor of the State of São Paulo, Dr. Fernando Costa, after a careful study, offered the old Immigration Building to the new School.

The building was old and required remodelling and installations for a modern aviation school. In less than two months long corridors and large rooms were ready to receive our North-American friends who would help us. The "Escola Técnica de Aviação" was ready.

On November 13, 1943, Mr. John Paul Riddle landed in São Paulo and was received by the representative of the Air Minister, Major João Mendes da Silva, at present a Lt. Col., assigned to supervise the military instruction of the students. With Mr. Riddle the first group of instructors arrived.

Less than two months after the contract had been signed, on the 29th of November, and two weeks after the arrival of the first personnel, a class of four students began.

Students of all parts of Brasil sent by aeroclubs and aviation lovers eagerly enrolled and in one year more than a thousand had graduated and in two and a half years, 2,000 became skilful technicians.

In three years of combined efforts of North and South-Americans the "Escola Técnica de Aviação" became



O Sr. John Paul Riddle e o Diretor da E.T.Av.,
Sr. Theodore R. Treff

um ano. Em dois anos e meio, 2.000 tornaram-se hábeis técnicos.

Em três anos de esforços conjuntos dos norte e sul-americanos, a "Escola Técnica de Aviação" tornou-se famosa em toda a América do Sul. A Bolívia, Paraguai e Uruguai também mandaram filhos seus ao aprendizado em nossa moderníssima escola de aviação, que bem pode ser classificada entre as melhores do mundo.

A "Escola Técnica de Aviação" é bem um símbolo do que se pode conseguir com amizade e compreensão. A realização deste importantíssimo projeto tornou-se possível e é um fato, devido ao Presidente Vargas e Ministro Salgado Filho; General H. H. Arnold e Mr. John Paul Riddle pela sua eficiente organização; ao Presidente Eurico Gaspar Dutra e seu Ministro da Aeronáutica; Major Brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida, pelo seu sólido apoio e incentivo; ao Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e seus auxiliares pela notável assistência e perfeita cooperação, administrando e superintendendo o funcionamento da Escola, aos norte-americanos que abandonaram seus lares, aprendendo um idioma estranho e trabalhando arduamente para ensinar aos jovens os conhecimentos técnicos de que necessita o nosso país. Assim, o Brasil foi e sempre será a pátria da aviação, e com a ajuda desses milhares de especialistas treinados por amigos norte-americanos erguer-se-á, progredindo dia a dia pelos esforços de uma juventude adestrada com perícia.

famous all over South-America. Bolívia, Paraguai and Uruguai also sent their sons to learn at our most modern aviation school that can be justly classified amongst the best ones in the world.

"Escola Técnica de Aviação" represents the results that friendship and understanding can achieve. The realization of this important project was made possible and exists due to President Vargas and Minister Salgado Filho; General H. H. Arnold and Mr. John Paul Riddle for his skilful organization; to President Eurico Gaspar Dutra and his Air Minister, Major Brigadier Armando Figueira Trompowsky de Almeida for their most efficient support and encouragement; to Lt. Col. João Mendes da Silva and his staff for the remarkably perfect assistance and co-operation in managing and supervising the operation of the School; to the North-American personnel that left their homes and learned a foreign language working hard to teach young boys the technical aviation knowledge our country needs. Thus, Brasil was and always will be the land of aviation and with the help of these thousands of specialists trained by North-American friends it will rise and improve day by day through the efforts of an expertly trained youth.

NOITE INTERMINÁVEL

ELOY

Noite interminável!
Trevas! Trevas impenetráveis,
Escridão eterna.
Tenho os olhos, nada vejo.
Que mundo estranho é este em que eu vivo,
Que estranhas são as cousas que me cercam.
Castelos, jóias são apenas para mim,
Sombras negras.
Apenas ouço o cantar dos pássaros.
Seu canto é belo. Oh! se eu pudesse vê-los,
Admirar suas cores, seu voo.
Sinto a brisa que passa.
Sinto-a em minhas mãos, em meu rosto.
Ouço o barulho dos ramos e das folhas
Tocadas pela brisa, não posso vê-los
arquearem-se suavemente.
Luz! Dize-me que a luz do sol é bela.
Falem-me das manhãs
Cheias de sol,
Do céu azul das manhãs de primavera.
Luz! Doce palavra que soa em meus ouvidos
Como a mais sublime das melodias.
Luz! Nos meus domínios
Não há claridade, nem sol,
Nem pássaros, nem árvores,
Não há esplendor.
O meu mundo é devéras silencioso.

Os meus castelos são fantásticos,
Infidáveis, impalpáveis,
São negros, negros como o ébano.
São trevas.

VISITAS

Entre as inúmeras visitas que nos honram, não poderíamos deixar de noticiar a do sr. Pery Henriques, pastor da Igreja Batista e professor do Ginásio Central do Brasil, no Rio de Janeiro. O referido ginásio é destinado aos filhos dos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Achava-se acompanhado pelo sr. Armenio Bueno, membro da mesma Igreja e srta. Leonor Barrilli e Francisca Rosa.

Os distintos visitantes, aos quais somos gratos, não puderam deixar de expressar interesse e admiração por tudo que lhes foi dado observar.

Temos o prazer de noticiar a visita, a esta Escola, do sr. José Carlos Ribeiro, Comandante de Aviação da Pensão do Brasil.

O sr. José Carlos Ribeiro, depois de visitar as diversas dependências da E.T.Av., mostrou-se encantado com o trabalho aqui realizado. A ele o nosso muito obrigado.

"Paulistinhas"... "Cariocas"... e muitas outras "coisas boas"...

Em futuro não muito remoto, o Brasil suprirá as próprias necessidades quanto a aviões. Ainda que as dificuldades sejam grandes, devido à carência de material e de técnicos há muita coisa que já foi feita e que a maioria desconhece.

Nossa indústria aeronáutica não fica de braços cruzados, não. Quem não conhece a Companhia Aeronáutica Paulista? Visitamos há poucas semanas essa Companhia, sita em Utinga, e gostaríamos de lhes contar alguma coisa que por lá vimos, aprendemos e conhecemos.

Primeiramente, dirigimo-nos ao Diretor Técnico, o sr. dr. George Fragoso que gentilmente se prontificou a dar qualquer informação que porventura fosse necessária. Inesperadamente, dr. Fragoso foi chamado ao escritório central e dessa forma ficamos entregues ao cuidado do Eng. Jacques Lima de Moraes.

In the not far future, Brazil will supply her own requirements as regards planes. However great the difficulties, due to the scarcity of material and technicians, the fact is that much has been done already, a fact of which most people are unaware.

Our aviation industry is not marking time, you may be sure. Who does not know the Companhia Aeronáutica Paulista? A few weeks ago we visited this Company at Utinga, and I would like to tell you something of what I saw and learned there.

First of all, we went to the Technical Manager, Dr. George Fragoso, who very kindly offered to give any information deemed necessary. Dr. Fragoso was unexpectedly called to the Central Office and we were left in charge of Eng. Jacques Lima de Moraes.

— What is your position here?



O Planalto



Junto ao último modelo da fábrica, o CAP-8, os Engs. George Fragoso e Jacques Lima de Moraes



O Paulistinha

— Que cargo ocupa o senhor?

— Eu sou engenheiro e piloto de provas da Companhia. Enguli em seco, pois cá entre nós, ser piloto de provas é qualquer coisa de sensacional...

Começamos a fazer as perguntas e enquanto percorríamos as diversas dependências da fábrica ele ia nos respondendo.

— A Companhia de Aeronáutica Paulista foi fundada em 1942 pelo sr. dr. Francisco Pignatari. Ele também é piloto e tudo o que aqui temos a ele e seus colaboradores devemos. O eng. Clay do Amaral, já falecido foi um dos que muito trabalharam para a realização deste progresso que hoje denotamos em Utinga, e que é um índice patente do adiantamento de nossa indústria aeronáutica.

As explicações continuavam mas eu estava procurando outra coisa. Queria ver de perto qual o mais alinhado, o "Paulistinha" ou o "Carioca"... Os hangares eram o meu objetivo...

— I am engineer and test pilot of the Company. I swallowed, for amongst us, to be a test pilot is very thrilling...

We began to question him, and while we went through the several departments of the plant he answered.

The Companhia Aeronáutica Paulista was established in 1942 by Dr. Francisco Pignatari. He also is a pilot and we owe him and his assistants everything we have here. The late Eng. Clay do Amaral was one of those who worked hardest to make real this progress we see today in Utinga, and which is a sure sign of the development of our aviation industry.

The explanations went on, but I was trying to find something else. I wanted to have a close look and see which was the more elegant, the "Paulistinha" or the "Carioca"... The hangars were my aim...

We went over the many departments of the place.

Percorremos as muitas dependências do estabelecimento. Seções de montagem de motores e de revestimento, instrumentos e soldagem, tudo foi visto.

— Qual é a produção da C.A.P.?

— "Paulistinhas" já fabricamos 328 "Cariocas", 10 "Planaltos", 8. Agora temos um outro modelo, é o CAP-8. Tem 4 lugares... mas ainda não tem nome. 270 aviões foram entregues à Campanha Nacional de Aviação e 200 estão para ser entregues. Sabem de uma coisa? O "Paulistinha", tipo de avião de treinamento primário e que tem dado muitos resultados nas escolas de pilotagem dos nossos aeroclubes, produzimos à média de um por dia.

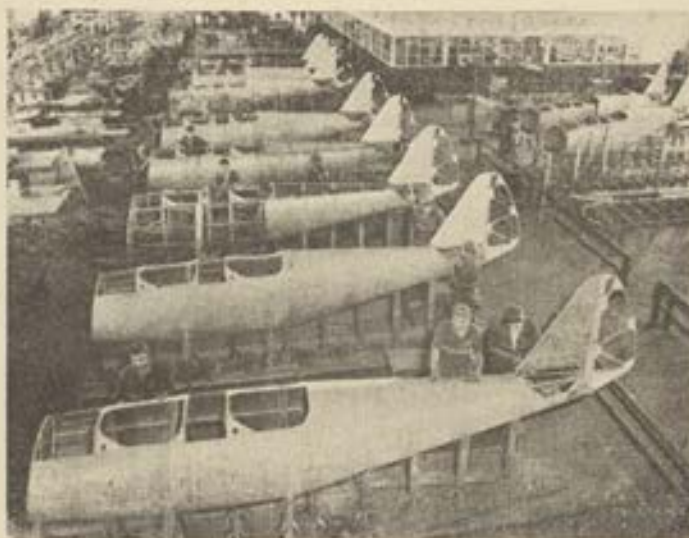
Motor-mounting departments, instruments and welding, we saw everything.

— What is the production of the C. A. P.?

— We have already put out 328 "Paulistinhas", 10 "Cariocas" and 8 "Planaltos". We now have another model, the CAP-8. It is a four-seater, but has not yet been named. 270 planes were delivered to the Campanha Nacional de Aviação and 200 will be delivered shortly. Do you know something? The "Paulistinha", a plane for primary training, which has shown very good results in the pilot schools of our Air Clubs, is being produced at the rate of one a day.

We came to the hangar. I saw the "Paulistinha" from

Nestas
oficinas são
fabricados



aviões
100, 0/0
nacionais



Chegamos ao hangar. Divisei de longe o "Paulistinha" e já estava treinando o meu pedido para "peruar" um vôozinho.

— E aquele? Ah! é o CAP-5 "Carioca". É um avião de turismo biplace, monomotor. Pode levantar vôo em pistas muito pequenas pois ergue-se do solo em apenas 70 metros.

Mais além um "Planalto", que se caracteriza pela sua asa baixa. Confesso que depois de travar relações com todas essas aeronaves essencialmente brasileiras e que representam uma promessa de novas etapas na marcha de nossa indústria aeronáutica, não sabia se o meu "beguin" continuava a ser o "Paulistinha".

— E sobre a Laminacão Nacional de Metais, o que o senhor nos conta? Queríamos ver o trabalho que lá é realizado, ainda hoje, é possível?

— Ainda temos que ver muita coisa aqui; talvez de tempo.

afar and was already scheming for a "hitch-hike" tour.

— And that one?

— Ah! That is the CAP-5 "Carioca". It is a single-motor, two-seater plane. It is able to go up from very small fields for it flies in 70 meters.

Farther on a "Planalto", whose outstanding trait is a low wing. I must acknowledge that, after making an acquaintance with all these thoroughly Brazilian ships, that stand for a promise of new steps in the forward march of our aviation industry, I was not sure that my pet still was the "Paulistinha".

— And what do you tell us about the "Laminacão Nacional de Metais"? We would like to see for ourselves what kind of work is being done there, today if possible?

— We still have many things to see around here; there may be time later on.

Our astonishment went up by leaps and bounds when we were informed that only 200 people work at that

Nosso espanto foi prá lá de lá, quando soubemos que somente 200 pessoas trabalham nessa obra gigantesca que é a CAP. Tínhamos a impressão de que milhares de braços colaboravam para que a Companhia de Aeronáutica Paulista, fosse o que é. Tudo funciona, tudo corre bem "é azul", como comumente se diz.

— Querem conhecer os nossos engenheiros? São apenas quatro.

Tivemos então o prazer de travar conhecimento com esses jovens que trabalham com afincado e que com os seus programas de atividades vem desenvolvendo a nossa aeronáutica. Os projetos de expansão são bem grandes e logo teremos novo hangar. Jacques começou a pilheriar e a nos apresentar os "fazedores de ciência". Mas se não fosse essa ciência, pobre de mim...

São eles: dr. Oswaldo Barbosa de Oliveira, Oswaldo Fadiga, Padamedi Borssari e Otávio Gaspar Ricardo Filho. Ali estivemos poucos minutos, pois temíamos atrapalhar o serviço desses engenheiros que por certo estariam estudando um outro tipo de avião, bem nosso, bem diferente e principalmente, bem eficiente.

A nossa ida à Laminção Nacional de Metais, ficou somente na vontade. A agradável tarde já estava se esgotando e prometemos voltar outro dia, para mais uma vez aproveitar da gentileza dos diretores da Laminção e ter a oportunidade de visitar essa fábrica que além de muitas coisas, é fábrica de metais, de tubos, de zinco, ácido sulfúrico, de alumínio. Rochedo, talheres Wolf, armas automáticas, etc.

Congratulamo-nos com o dr. Francisco Pignatari, essa figura dinâmica que muito tem feito e temos certeza, fará pela aeronáutica brasileira.

O nosso muito obrigada ao dr. Fragozo e dr. Jacques que tão gentilmente nos conduziram através das muitas dependências da Companhia Aeronáutica Paulista, pondo-nos ao par dessa indústria que é um dos alicerces da aeronáutica brasileira.

Para terminar umas voltinhas e uns parafusos num "Paulistinha". Ele é mesmo uma coisa louca! Sentimo-nos como no "sétimo céu".

VISITAS

Dia 28 p.f. a E.T.A.V. teve a grata satisfação de receber a visita de uma Embaixada do Centro Acadêmico Visconde de Mauá constituída dos bacharelados de 1946 da Faculdade de Economia e Política de Porto Alegre.

A caravana era formada por 17 estudantes e 2 professores: prof. José Gomes de Campos e Dr. Antonio Cesar Alves que a chefiava, e aqui esteve de passagem para o Rio de Janeiro, ponto final de uma viagem de intercâmbio cultural e aperfeiçoamento e que abrangeu todo o sul do Brasil, até a Capital da República. Lá os estudiosos grúchos terão oportunidade de permanecer 3 dias em Volta Redonda e visitar a Fábrica Nacional de Motores, sobre as quais não é preciso que façamos maiores referências; são já bastante conhecidas essas duas grandes realizações do Brasil de nossos dias.

São os caravanistas, membros da F.E.L.P.A. (Federação de Estudantes Livres de Porto Alegre).

Antes de deixarem a Escola tiveram oportunidade de palestrar por alguns momentos com o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, nosso Comandante. Este disse dos planos que estão sendo traçados para o futuro desenvolvimento da Escola, de seus problemas, sucessos, assim como de seu caráter revolucionário por ser o primeiro empreendimento no gênero, em toda a América do Sul; não deixou porém de frisar as bem fundadas esperanças que alimenta quanto à Escola.

Assim se expressou o Dr. Cesar Alves: — "Colhemos ótima impressão seja pelo seu papel educacional como

gigantic work which is the C. A. P. We were under the impression that thousands cooperated to make the Companhia de Aeronáutica Paulista what it is. Everything works, everything runs smoothly, everything is "oke-doke", as commonly said.

— Do you want to know our engineers? There are only four.

We then had the pleasure of being introduced to those young men who work so hard and who with their activities have been developing our aircraft. The development plans are considerable and soon there will be another hangar.

Jacques began to joke, introducing us to the "science makers". But if it were not for this science, poor little me...

These are the men: — Dr. Oswaldo Barbosa de Oliveira, Oswaldo Fadiga, Padamedi Borssari, Otávio Gaspar Ricardo Filho. We were there only a few minutes, as we were afraid of interfering with the work of these engineers, who certainly would be studying a new type of plane, thoroughly ours, very different and, particularly, very efficient.

Our visit to the Laminção Nacional de Metais did not materialize. The pleasant afternoon was coming to an end, and we promised to return another day, making the most of the courtesies of the officials of the Laminção, and so as to have a chance of visiting that factory which, besides other things, produces metals, zinc tubing, sulphuric acid, the "Rochedo" cooking utensils, "Wolf" cutlery, automatic weapons etc.

We congratulate Dr. Francisco Pignatari, that dynamic figure, who has done so much and will do so much, we feel sure, for Brazilian aviation.

Our thanks to Dr. Fragozo and Dr. Jacques, who so kindly guided us through the many departments of the Companhia Aeronáutica Paulista, showing us an establishment which is one of the foundations of the Brazilian aviation.

To end it all, we enjoyed a little tour and a few "corkscrews" on a "Paulistinha". It is the real goods! We felt we were in "7th heaven".



O grupo de visitantes.
Ten. Lellis e a representante do "Papel Pega Mosca"

pela reflexão que têm em todo o Brasil; ficamos encantados com tudo que nos foi dado observar e agradecemos-lhe a oportunidade desta visita.

Aos simpáticos visitantes o "Papel Pega-Mosca" agradece a visita e faz votos de pleno sucesso, não só nesta viagem mas em todos os empreendimentos que levarem a efeito.

Convite a um amigo

Foi um almoço bastante íntimo o que tivemos sábado na Escola, apesar de ter sido oferecido à mais alta autoridade municipal, Dr. Abrahão Ribeiro, DD. prefeito de S. Paulo.

As grandes responsabilidades acarretadas pelos altos cargos que ocupam em benefício da coletividade, fazem de certas pessoas, antes tão ocupados que dificilmente podem gozar de momentos seus, da companhia sempre agradável de amigos, com o caráter apenas de amizade. É o caso do Dr. Abrahão Ribeiro, Sr. Cmte. da 4.ª Zona Aérea Brig. Armando de Souza e Mello Ararigboia e o anfitrião Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva.

A oportunidade para tal encontro deu-se sábado último, dia 13 de Julho.

Last Saturday an informal lunch was offered to Dr. Abrahão Ribeiro, our highest municipal authority.

Some men, overloaded with the great responsibilities brought on by the high offices they hold, hardly ever have a moment to themselves to enjoy the pleasant intercourse with friends in a purely personal character. That is the case with Dr. Abrahão Ribeiro, Brig. Armando de Souza e Mello Ararigboia and the host, Lt. Col. João Mendes da Silva.

The chance for such a meeting came last Saturday, the 13th of July.

The day was honored by the presence of several distinguished personalities of the Municipal Administration, who



O Exmo. Sr. Prefeito de São Paulo, Dr. Abrahão Ribeiro

Sem qualquer data oficialmente designada para comemorações especiais na E.T.Av. esta foi honrada com a presença de tão destacadas figuras do quadro Administrativo Municipal, que compareceram ao almoço oferecido pelo Comandante Ten. Cel. Mendes da Silva, que decorreu em ambiente de grande e íntima cordialidade.

Tomaram parte no agape, além das já citadas personalidades, os srs. Eng. José Amadeu, Secretário de Obras e Serviços da Prefeitura, Dr. Artur Lima Pereira, Director de Obras Públicas, Dr. Gomes Cardim Filho, Chefe da Divisão de Urbanismo e o Dr. Otávio Barbosa.

Entre os "de casa" contamos com a presença das seguintes pessoas: Cap. Brandão, Cap. Mendes, e demais oficiais; Srs. Treff, Gill, Thomas e demais chefes de departamentos e representante do "Papel Pega-Mosca".

came to the lunch offered by Commander Lt. Col. João Mendes da Silva, in an atmosphere of cordial intimacy.

Also invited were engineers José Amadeu of the Public Works Dept.; Dr. Artur Lima Pereira, Director of the Public Works Dept.; Dr. Gomes Cardim Filho, Head of the Urbanistic Division and Dr. Otávio Barbosa.

Among the "home guests" we saw: — Cap. Joaquim Bueno Brandão, Cap. Fernando Mendes and other officers; Messrs. Theodore Treff, Harry Gill, Arthur Thomas and other departmental heads and the representative of the Fly Paper.

NOSSO "ADEUS" E "BÔAS VINDAS"



"...um amigo que partiu..."
O Comandante Williams e o Brig. Armando Ararigboia

A Escola Técnica de Aviação tem sido profundamente honrada com a amizade e admiração de homens de grande valor e é motivo de orgulho lembrar seus nomes e render-lhes o tributo que tão justamente merecem como amigos que nos têm sempre auxiliado. Entre nossos mais caros amigos guardamos sempre em seu lugar destacado, o nome do Comandante Lowell Williams, Adido Naval do Ministério da Aeronáutica no Brasil.

O Comandante Lowell Williams aqui esteve para dizer adeus aos seus muitos amigos aqui da Escola. Partiu em breve para os Estados Unidos e fez a apresentação do novo Adido Naval junto ao Ministério da Aeronáutica o Comandante Joseph Toth.

O comandante Toth esteve no Brasil em 1943, aqui permanecendo um ano. Durante a guerra ele organizou a Esquadra de Transporte no Rio Patuxent e depois foi designado para o porta aviões "Boxer", antes de vir para o Brasil.

Aos ilustres visitantes, após terem percorrido a Escola, foi oferecido um almoço pelo ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva e sr. John Paul Riddle. Contavam-se entre os presentes o sr. Brigadeiro Armando de Souza e Mello Ararigboia, Comandante da 4.ª Zona Aérea; sr. Theodoro Treff; sr. Harry Gill; Major Afonso Celso Parreiras

The "Escola Técnica de Aviação" has been endowed with the friendship and admiration of many a great man and is proud to recall their names and to pay the tribute justly deserved as these friends have always assisted us. Among our dear friends we always keep a prominent place for Commander Lowell Williams, Navy Attaché with the Ministry of Air for Brazil.

Commander Lowell Williams came to bid good-bye to his many friends here at the School. He is leaving in the near future for the United States and he introduced the New Naval Attaché with the Ministry of Air, Commander Joseph Toth. Commander Toth was in Brazil in 1943 and remained here during one year. During the war he organized, on the Patuxent river, the Transport Squadron and after that was assigned to the Aircraft Carrier "Boxer" before coming to Brazil. After our illustrious guests visited the School a lunch was offered them by Lt. Cel. João Mendes da Silva and Mr. John Paul Riddle. Brigadier Armando de Souza e Mello Ararigboia, Commander of the 4th Air Zone was present, as well as Mr. Theodore Treff, Mr. Harry Gill, Major Afonso Celso Parreiras Horta, Mr. George Schultz of the Electricity Department who served in the Navy and attended School with Commander Toth, E.T.Av. officialdom, Chief Instructors and



"...e um que chegou..."
O Comandante Toth e Sr. John Paul Riddle

LISTA DOS GRADUANDOS

44.ª TURMA

RELAÇÃO DOS ALUNOS E ESTAGIÁRIOS QUE FORAM GRADUADOS EM 5 DE JULHO DE 1946 ALMOXARIFE DA AERONÁUTICA

José Agenor Granzolo
Murilo Augusto Anacleto
Gerhardt Dirk Bovendorp
José Fernandes Nunes

CONTROLADORES DE VOO

Danilo Florivaldo Gomes
Gerson Appel Krebs
Alberto Delgado Filho
Vinicius Reis
Nagib Ayub
Roberto Kenicke

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE AVIAO

Cyrc Soares Ribeiro
Edmilson Sobreira Caminha
Mario Marcondes Arantes
Walter Bueno

OBSERVADOR METEOROLOGISTA

Hugo Franz Westphal
João Perroud
Heyder Gratl
Luiz de Almeida Justo
Manoel Cyrino de Moura
José Cupertino Sobrinho
José de Brito Prata

MANUTENÇÃO DE AVIAO E MOTOR

Humberto Leite Bonfá Filho
Jorge Santos Boa Vista
Jaques Ferreira Araujo
José Sebastião Fontelis Rios
Enos Carvalho Guimarães
José Aparecido Lopes de Castro
José Luiz de Menezes
Cicero Alves dos Anjos Junior
Ofelino Costa Monteiro
Jorge Ney Vieira Marques
Paulo Gonçalves da Costa
Diego Anastacio Valverde
Flavio de Oliveira Lima
Nilton Coelho Dias Tavares
Diocles Ribeiro da Silva

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE HELICES

Paulo Fausto da Auciã
Francisco Ignacio
Manoel dos Santos
Nchemias de Castro Filho
Ney Castro
Darcy Helio dos Santos

SOLDAS

Humberto Guimarães Amador
Jayme Winter Valcis

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTOR

Expedito Silva de Araujo
Amaury José da Cruz
José Salgado dos Santos Filho
Abnorah Ferreira Paz Nunes Machado
Nelson de Almeida
Newton Mauro da Cruz Neto

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE VIATURAS

Ageo Ferreira de Camargo Filho
Edmundo Ferreira dos Santos
Sebastião de Paula Ribeiro Machado

CARPINTARIA

José Maury Souza Rodrigues

ESTAGIÁRIOS DA AERONÁUTICA

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DO SISTEMA HIDRAULICO

Vitalino Veiga Gonçalves
Jorge Lulu Jorge

MANUTENÇÃO DE AVIAO E MOTOR

João Roca
Feliciano Ferreira Gomes
Guilherme Petranillo de Souza
Adalberto de Oliveira Santos
Zacarias Oliveira da Silva
Alcebiades de Azevedo Gomes
Antônio Peluzio de Campos
João Soares
Orlando Fagundes de Souza
Antonio João dos Santos
Antonio Ferreira de Carvalho
Rodolpho Telles
Gustavo Miguel do Nascimento
Carlos dos Santos Pinheiro
José Antonio de Moura

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE AVIAO

Manoel José Flores Nunes
Sylvio José Ferreira Moreira Filho

OPERAÇÃO E REPARAÇÃO DE LINK TRAINER

Italo Pereira de Mornais

ALMOXARIFE DA AERONÁUTICA

Zileu Custódio Dias Azevedo

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE VIATURAS

Gerson Prudente de Jesus
Domingos Moreira de Oliveira
Rubens Churchill
José Alva Rodrigues
José Ribamar de Araujo Chagas
Acyrc Passos
Severino de Araujo
Benedito Campos
José Melchiades de Lima
José Emygdio de Barros
José Francisco da Silva
Raimundo Alves de Lima

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE PARAQUEDAS

João Eneas dos Santos
Temistocles Deoclides do Nascimento
Divino Fernandes

MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE MOTOR

José Mota de Lima
Leopoldo Campos
Francisco Virgílio Dutra
Miguel Paiva Prata

DEPARTAMENTO CULTURAL DA S.A.E.T.A.

AL. BRITO

MELODIA DE INFÂNCIA

Meu Deus! onde já ouvi essa canção? Como é linda... Como é bela!... Como é maviosa!... Oh! sim, eu já a ouvi algures! Sem dúvida, num mundo melhor, diferente do que vivo agora. Mas isso foi há muito tempo que se confunde nas névoas do meu passado! Quando foi... como me falha a lembrança. Oh! é linda!... Será? Faz-se agora luz no meu cérebro cansado, assim como a alvorada que descerra com seu manto cor de rosa, o tenebroso véu da noite.

Lembro-me agora! Foi antes, muito antes que se deflagrasse a guerra que já há muito passou; essa hecatombe tremenda que avassalou o mundo, fruto exclusivo da mísera ambição humana. Naquela época o mundo era feliz porque nós também o éramos. Eu, papai, mamãe. Era eu então muito pequeno e foi no nosso lar que ouvi pela primeira vez essa canção. Recordo-me bem, quando meu pai na noite santa de Natal comprou sua gravação e fê-la ressoar pela casa inteira no fonógrafo. Todos ficamos encantados. Até mesmo o FRON-FRON meu lindo cãozinho pulava entusiasmado, como dançando ao seu compasso. Fêz-me rir muito o dia lindo!...

Ah! canção bendita — não páres! revive o meu sonho!... Faze-me lembrar as alegrias de minha infância e esquecer minhas amarguras, minhas misérias, minha orfandade, minha invalides. Faze-me esquecer até mesmo esse meu catre desprezível! Transporta-me ao passado, retorna-me à infância!

Como eu gostava de ouvir-te. Todos os dias tua música ressoava aos meus ouvidos mais pura que o gorgelo das aves cantoras, mais borbulhante que o marulhar das águas cristalinas dos regatos, mais suave que o sopro débil da brisa.

Todos os dias fascinavas-me da mesma maneira, seduzias-me, carregavas-me à região dos sonhos e eu te aplaudia sempre... sempre...

— Como é linda mãezinha! Como é linda.

Vem ouvi-la também!... e ela, anjo querido, a sorrir, de mim se aproximava, venturosa por ver-me feliz, e, beijando-me dizia: estou ouvindo filhinho, estou ouvindo meu amor... é linda! Mas tu és mais lindo que ela.

Recordas-me a infância... meus anos de vida. Apesar de rompido o teu disco, ouvi-te sempre na adolescência, na juventude.

Ouvia-te menos vezes é verdade e FRON-FRON já não dançava ao som do teu compasso. Estavas muito roufenha e meu fiel companheiro de infância muito velho.

Tinha eu 18 anos quando estalou a guerra. Moço que era ardido de patriotismo. Fui chamado às armas e acedi prontamente. Enverguei o uniforme e dispuz-me a partir para o "front". Foi na véspera do meu embarque, que, pela última vez te ouvi. Enquanto emocionado te ouvia, papai e mamãe deixaram rolar por suas faces pálidas de dor, pérolas de lágrimas. A um canto o velho cão cochilava. Foi para dissipar aquela pesada atmosfera de tristeza e amargura que quebrei o silêncio:

Lembra-se mãezinha?... como éramos felizes!... não gosta mais desta canção tão linda? — ela para mim ergue seus belos olhos cerrados de profundas olheiras amareladas, e molhados de amargas lágrimas, procurando sorrir, disse-me: "Como não hei de gostar de tua canção, meu querido filho! como não hei de gostar! ela daqui para o futuro será meu único consolo, a minha mais doce lembrança, a mais cara reminiscência tua."

Desta vez não se limitou a dar-me um beijo como sempre fizera. Convulsionada pelo pranto estreitou-me em seus braços e chorou profundamente.

No dia seguinte, após uma longa noite em claro, separei-me de ti, canção divina, bem como dos meus entes queridos. Encaminhei-me para o "Front" após a mais cruel e dolorosa das despedidas — Voltarás? era a interrogação que se lia nos olhos dos que nos viam partir. Quem sabe?...

Lá passei semanas de completa paralização, esperando com furor o inimigo que tão ousadamente julgara botar seus pés sacrílegos no solo sagrado da pátria. Destruíram nossos lares deshonrando nossas famílias. A princípio recebia normalmente notícias de casa. Lembro-me bem das cartas que meus pobres pais enviavam sempre com esta introdução: "ouvindo tua canção predileta, escrevemos-te amado filho..."

Uma das últimas que recebi trazia-me a notícia da morte de FRON-FRON. Senti muito a morte do fiel amigo.

O inimigo tardou, mas quando veio foi de modo terrível, esmagador e cruel. Em breve fiquei completamente isolado do resto do mundo. Nada mais soube de casa. Dia e noite pensava nos meus, tendo ante os olhos os espetáculos mais dolorosos que se possam imaginar: lares destruídos; corpos carbonizados, despedaçados... em toda parte a luta a desolação e a miséria. Tu, canção bendita eras o único elo que me prendia aos meus. Nas ocasiões de apreensões, de dor, depressão moral, mesmo ante o estouro das granadas e o ratar das metralhadoras, o ruído surdo dos aparelhos inimigos que nos bombardeavam, mesmo nestas horas assobiava-te, e tu aliviavas meu coração.

Atravessei mil perigos, participei de muitas batalhas. Fui condecorado e depois ferido. Levado, inconsciente para um campo de sangue, de lá passei para a retaguarda. Vi amputadas as minhas pernas...

Assim mesmo, logo que obtive alta junto com a baixa do exército fui levado à minha cidade natal. Ao aproximarmo-nos cujimos o som rouco de aparelhos inimigos bombardeando-a. Um clarão ofuscante elevava-se da cidade, ao mesmo tempo que um torvelinho de fumaça negra e impenetrável subia para o céu. Depressa! — gritei ao motorista que me conduzia para casa. A nossa velocidade era porém limitadíssima pois a estrada estava atravancada de gente de toda espécie, que fugia aterrorizada daquele inferno.

Horas depois penetrávamos às ruínas de minha cidade em escombros. Acercámo-nos de casa. Ao avistá-la meu coração parou subitamente. Dela só restava um montão de cinzas. Rastejando desvairado acerquei-me daquela miséria. Porém levava comigo a esperança de que entre as vigas das paredes derreadas haveria de encontrar os restos dos meus entes queridos. Não foi preciso muito... mutilados como eu, encontrei-os sem vida. E-me dolorosa a descrição daquele momento... Depois do entêrro singelo que lhes dei, fugi daquele lugar para mim outrora tão feliz.

Logo depois foi assinada a paz. Palavra ôca e sem sentido para os vivos como eu, e sem interesse para os milhões que tombaram inocentes.

Isso, porém, foi há muitos anos. Hoje no asilo de minha invalides ainda me acompanhas canção divina. Esta será talvez a derradeira das vezes que te ouvirei.

Eu breve deixarei o mundo de misérias.

Como na infância foste a única alegria de meus dias, se é verdade que no céu existem melodias, tu sem dúvida serás uma delas, e então, reunido aos meus pais, ouvir-te-ei novamente.

Terminaste... Adeus...

CARTA A UMA INSTRUTORA AMERICANA

Cara Miss Barrett

Hoje faz apenas um mês que a Sra. deixou o Brasil, de volta a sua grande pátria, e, talvez eu seja um dos muitos alunos que hoje ainda têm, com o orgulho de ter sido seu aluno, um pouco de saudades!...

Hoje também faz um ano que eu cheguei à Escola e a vi pela primeira vez...

Era uma manhã fria e de garoa...

Alguém me disse: — "Ela também é "bicho" aqui na Escola".

O dia passou, e com ele, a garoa...

Num dia de Novembro eu entrei numa classe da qual a Sra. era a instrutora e passei muitos e muitos dias recebendo as suas boas lições e desejando, nas 6.^{as}-feiras "a very nice week-end to you".

Eu estava nas semanas finais do curso Básico, e foi consigo que aprendi o que são "Bolts", "nails", e toda aquela lista de nomes de ferramentas manuais, em inglês.

E no fim daquelas aulas, antecedentes ao "café das 9" nós cantávamos o "Star Spangled Banner" e o "God Bless América"!...

Como as águas de um rio que corre turbulento, passaram-se os dias e até alguns meses!...

Depois, nós passámos a cantar e a ouvi-la, com sua voz tão melodiosa, "White Christmas" e o internacional "Silent Night".

Era o Natal!...

Num belo dia a Sra. voou para a Argentina, e nós rumámos para os nossos lares em busca de um Natal feliz perto dos nossos.

Eu fui para o Rio onde o Natal foi para mim feliz!...

Retornei à vida de "piloto de F.O." e ainda continuei a tê-la como minha instrutora de Inglês.

Nesta época nós cantávamos "Always", "You'll never know" e "For me and my gal", lembra-se?

U'a manhã, com um sorriso espontâneo nos lábios, a Sra. nos mostrou com um poquinho de orgulho seu "Diploma de Língua Portuguesa"!...

Já não ouvíamos cantar o "Always" o "Suzana" ou "Long way to Tipperary"; a Sra. já não cantava, era evidente que qualquer coisa de anormal existia em si.

Sem que tivéssemos tempo de pensar, aquele micróbio que veio consigo da Argentina, e que as belezas de Porto Alegre conseguiram fazer esquecer um pouco, levou-a para a cama por alguns dias: — era a saudade.

Consegui o seu endereço, porém, antes de uma tarde de sábado, eis que nos surge sorrindo com os olhos a brilharem.

Bem me lembro do dia que nos mostrou uma boneca vestida de baiana, que havia comprado. Nós sabíamos que a Sra. admirava bastante o tipo brasileiro caracterizado como baiana. E, aquela baiana não foi a única que a Sra. levou, pois sei que no Rio procurou comprar outras com a avides de uma garota de 9 anos.

Eu vi naquele momento diante de mim, não minha instrutora de inglês, e sim uma garota que mostrava, a seus novos vizinhos admirados, seus preciosos brinquedos: os presentes do papai!...

Miss Barrett, existia em si, algo que eu sempre queria compreender e somente agora identifiquei: um espírito jovem e uma grande saudade do lar.

Eu já estava no Fundamental de Comunicações quando a Sra. nos falou em "circuito", "Currents" e "Voltages".

Dear Miss Barrett:

It is only a month since you left Brasil, returning to your great country, and I am probably only one of the many who are proud of having been your pupils and still miss you...

It is also a year since I came to this School and saw you for the first time.

It was a chilly, drizzly morning...

Somebody said: — "She is also a "bicho" here in the School."

The day passed and with it, the drizzle...

On a November day I entered a class where you were instructress, and there I stayed for many days, receiving your excellent lessons and wishing you on Fridays a very nice week-end.

I was in the last weeks of the Basic Course, and with you I learned the meaning of "bolts", "nails", and all that long list of English names for tools.

And at the end of those classes before the "9 o' clock coffee" we sang the "Star Spangled Banner" and "God Bless America".

As the whirling waters of a turbulent river, days and months went by...

Afterwards we began to sing, and heard your low and deep voice in "White Christmas" and "Silent Night". It was Christmas time!...

And then came the day when you flew down to Argentina, and we went our several ways home for a merry Christmas.

I went to Rio, where I had a happy Christmas!...

I came back to the life of "piloto de F.O.", and still had you as my English teacher.

At that time we sang "Always", "I Never Know", and "For Me and My Gal", remember?

There was a morning when, with a naive smile, you showed us with pride your "Diploma of the Portuguese Language"...

We no longer heard "Always", "Suzana" or "Long Way to Tipperary", you sang no more, it was easily to be seen that something unusual was happening.

Without giving us time to think, the microbe you brought from Buenos Aires, rendered imperceptible by the beauties of Porto Alegre, sent you to bed for a few days.

I obtained your address, but before Saturday afternoon you turned up happy with laughter, your eyes shining behind the rimless lenses of your glasses.

I still remember when you showed us a doll you had purchased, dressed up as a "baiana". We were already acquainted with your partiality for the Brazilian type as in the "baiana" and that was not the only one you took, for I know that in Rio you tried to purchase other, with the keen eagerness of a nine year old.

At that moment I saw before me, not my English teacher, but a girl showing to her wondering neighbors her precious toys; Daddy's gifts!...

Miss Barrett, there was within you something I always tried to understand and that only now I recognize: a spiritual youth and a great homesickness.

I as already in the Basic Communication Course when you began to talk to us about "Circuits" "Currents" and "Voltages".

On a fine March mornig Carnival arrived; it was a fine chance for you to have a more intimate acquaint-

Num belo dia de março chegou o Carnaval; foi uma boa oportunidade para a Sra. conhecer mais o Brasil, tendo como cenários as altas e linda paisagens de Belo Horizonte e o carnaval carioca.

Miss, a Sra. despedia-se pouco a pouco do Brasil...

Ao felicitá-la no feliz dia do seu aniversário, a Sra. me contou que no ônibus que a trouxe cedo para a Escola, seus colegas cantaram o "Happy Birthday".

Em abril, eu deixei de ser seu aluno, porém, em mim continuou a admiração por uma norte-americana que, deixando a sua pátria distante, estava no Brasil ensinando à mocidade da minha pátria, a sua língua materna.

Um mês atrás com outros instrutores, com alguns dos quais eu tive oportunidade de aprender algo, a Sra. voltou para a sua pátria, deixando, no Brasil, muitos jovens que por suas proveitosas aulas, tiveram os primeiros ensinamentos da língua inglesa.

É assim que nós, os alunos, sentimos a partida de um dos nossos bons instrutores: saudades dos que foram e esperanças nos que ficaram!

E, nesta página do nosso "Papel Pega Mosca", fica a gratidão por tantos ensinamentos, de um aluno que a admirou muito, a estimou e ainda admira e estima com o orgulho de ter sido seu discípulo, para que, algum dia, quando a Sra. se lembrar do Brasil, lembre-se também que foi uma bandeirante moderna, uma pioneira e amiga, como todos os seus colegas norte-americanos daqui da Escola o são, o Brasil, o País do Futuro!...

Sinceramente
Padilha A-651

tance with Brasil, with lofty Belo Horizonte and Rio Carnival as sceneries.

Miss Barrett, little by little you were saying farewell to Brasil!

I congratulated you on your birthday, and you told me that, coming to School in the morning, bus your colleagues sang the "Happy Birthday".

On April I left your course, but I went on admiring an American girl, who leaving her far away country, was in Brasil teaching our youth her mother tongue.

Just a month ago, together with other instructors, with whom I had the chance to learn something, you returned to your country leaving in Brasil many young men who, in your profitable lessons, acquired their first elements of the English language.

And thus did we students feel the departure of one of our good instructors: missing those who went, hopeful for those who stayed!...

And in this page of our "Fly Paper" is our gratitude for so many teachings, from a student who admired you and is proud of having been your pupil. Some day, when you remember Brasil, remember also that you were a modern pioneer, as well as a friend, as all your countrymen in the School are, to Brasil, the Country of the Future!...

Sincerely yours,
Padilha A-651

Major da D. M. M. Ituriel Nascimento

"A minha impressão sobre a Escola Técnica de Aviação de São Paulo foi a melhor possível.

Tive, agora, com a minha visita a esta Escola, a feliz oportunidade de verificar, "in loco", a justeza do conceito de que goza este Estabelecimento técnico em todo o Brasil.

Ao grande prazer de visitar as confortáveis e eficientes instalações da Escola, aliou-se um outro, não menor, que foi o de encontrar no Comando da mesma um grande amigo, distinto camarada e companheiro de turma da Escola Militar, o ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva. Espírito brilhante e empreendedor, cercado de excelentes auxiliares, era de se esperar que o mesmo levasse esta Escola ao grau de eficiência técnica e de conforto que presenciamos.

Como oficial da D.M.M. e intimamente ligado a este Estabelecimento, no que diz respeito aos problemas dos Estagiários do Exército que aqui estão tirando o curso em diversas especialidades, venho acompanhando a sua grande evolução e posso afirmar, sem o menor receio, que a Escola Técnica de Aviação de São Paulo constitui, sem nenhuma favor, um dos grandes fatores do fortalecimento das nossas Forças Armadas e um dos esteios da grandiosa moral e material do Brasil."

(a) Ituriel Nascimento
Major da D.M.M.



O Dr. Abrahão Ribeiro e Brig. Armando Ararigboia, na sala do Comando



O Capitão Buenos Brandão ao ser cumprimentado pelos oficiais, por ocasião de seu aniversário

Horta; sr. George Schultz do Dept. de Eletricidade que serviu com o Comandante Toth e o acompanhou na Escola, oficialidade da E.T.Av., Instrutores-Chefes e representantes do "Papel Pega Mosca".

Durante o almoço o Brig. Ararigboia pronunciou as seguintes palavras: "Por ocasião de vossa visita de despedida à E.T.Av., depois de 3 anos de estadia no Brasil, quero expressar-vos em nome do Comando, Oficiais e Funcionários deste Estabelecimento e como representante da 4.ª Zona Aérea minha sincera gratidão por tudo que fizestes.

Além de agradecer-vos por tudo que tendes feito pela Escola Técnica de Aviação quero expressar também os nossos melhores votos de felicidades e sucesso no desempenho do novo cargo que ocupareis nos Estados Unidos.

A cooperação que de vós recebemos aqui é inestimável; quero porém oferecer-vos uma lembrança para que vos faça lembrar esta visita e que fique no seu espírito da mesma forma que ficará no nosso.

Em nome da Escola Técnica de Aviação ofereço-vos este presente."

O Comandante Williams agradeceu ao Brigadeiro Ararigboia a homenagem que lhe era prestada com as seguintes palavras: — "Eu gostaria de poder dizer tudo o que sinto para agradecer-vos por toda vossa gentileza. Torna-se ain-



da mais difícil para mim expressar-me por ser meu conhecimento da língua portuguesa muito restrito, porisso procurarei dizê-lo em Inglês.

Tive a felicidade de visitar a Escola em seus primeiros dias. Tenho visto seu desenvolvimento até o presente momento. Conto-vos tudo isso porque posso falar sobre a diferença que há entre aqueles dias e os de hoje. Assisti à primeira cerimônia de graduação e posso avaliar o valor do trabalho que aqui se faz. Dia a dia a Escola se

press representatives. During the lunch Brig. Ararigboia said the following words: "At the occasion of your farewell trip to E.T.Av., after three years in Brasil, I want to express in the name of the Commander, Officers and employees of this Establishment and on behalf of the 4th Air Zone my sincere gratitude for everything you have done.

"Besides thanking you for that which you have done for Escola Técnica de Aviação I also want to express our best wishes of happiness and success in your new assignment in the United States.

"The work you have performed here is priceless. But I want to offer you a souvenir to always make you remember this visit as well as we shall remember it."

"In the name of Escola Técnica de Aviação I hand you this present."

Commander Lowell Williams thanked Brig. Ararigboia the tribute paid him with the following words: "I wish I could express everything I feel to thank all four your kindness. It becomes more difficult for me to express it as my Portuguese vocabulary is very poor, but I shall try to say it in English."

"I had the fortune of visiting the School in its first days. I have seen its development until the present time. I want to tell you all this because I can speak of the difference between that time and today. I attended the first graduation ceremony and I know that this is a good work. Day by day the School expands due to the combined efforts of South and North Americans."

"I visited the School and enjoyed the company of all many times. To its Commander, Lt. Col. João Mendes da Silva my sincere congratulations and thanks."

"Estou certo que terei muitas saudades do Brasil e espero voltar aqui logo que possível. A todos, os meus agradecimentos."

Both commanders arrived in São Paulo accompanied by Lieut. Robert Chamberlin, Gunner William Feaster, Lieut. George Christie and Lieut. Christine Van Gorp (N.C.).

expande devido ao esforço conjunto de Sul e Norte-Americanos.

Tenho visitado a Escola muitas vezes e gosado da companhia de todos. Ao Comandante ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, minhas congratulações e agradecimentos sinceros.

Estou certo de que terei muitas saudades do Brasil e espero voltar aqui logo que possível.

A todos os meus agradecimentos."

Os Comandantes chegaram ambos, a S. Paulo, acompanhados pelo ten. Robert Chamberlin, Artilheiro William Feaster, tens. George Christie, e Christine Van Gorp (N.C.).

CONFERÊNCIAS

Esteve entre nós, dias 26 e 27 de junho p. p., o Sr. Dr. Durval Caleiros Gomes, Chefe da Divisão de Experiências Solares, do Ministério da Agricultura. Barometrologista cuja capacidade já é por demais conhecida em todos os ambientes de observações climatéricas de todo o Brasil, o Dr. Caleiros é autor de grande número de inventos para o aperfeiçoamento de nossos métodos meteorológicos.

Conhecedor profundo de tudo quanto se refere aos barômetros e termômetros, ao ilustre visitante se deve a organização dos Serviços de Observações Solares em: Sta. Cruz (Rio de Janeiro) Baía, Recife, Manaus, etc.

Há 17 anos a Divisão de Experiências Solares goza de sua valiosa administração. Já fez várias palestras em Recife, Porto Alegre e outras capitais do Brasil.

Suas palestras puseram-nos ao par das mais recentes descobertas feitas pelo conferencista, sobre os métodos e aparelhos para enchimento e calibração de barômetros.

Per intermédio do Sr. Robert Hall ao qual agradecemos os dados obtidos, sabemos que Dr. Caleiros Gomes no próximo mês partirá para os Estados Unidos, para o Dept. de Meteorologia de Washington D. C. onde permanecerá durante um ano, em curso de especialização.

Cumprimentando-o e agradecendo-lhe pelo brilhantismo de suas palestras fazemos votos para que obtenha pleno sucesso na grande Pátria Amiga.

"E lá naqueles seringais..."

Quem parte leva saudades... de alguém que fica chorando de dôr...

Com os olhos "cheios" de lágrimas entrou na redação do Papel Pega Mosca, o ex-presidente da S.A.E.T.A., Florivaldo Gomes, que se formou na 44.ª turma.

Notamos que a emoção lhe embargava a voz! Chegamos a ficar penalizados! Seus olhos demonstravam a tristeza de seu coração!

Infelizmente (não somos amigos da onça) o Florivaldo ia deixar-nos!

Procuramos consolá-lo:

— "Não chore Flor, você já é "grandinho" e isso não fica bem! Depois você há de voltar se Deus quiser!..."

Ele, rapidamente, enxugou os olhos com a manga do paletó e disse:

— "Isso não é choro. Acontece que eu lavei o rosto e a espuma do sabão entrou nos olhos... Puxa, como arde!"

Achamos a desculpa razoável e resolvemos aceitá-la. Pra que deixar o rapaz "atrapalhado"? Soubemos compreender a dor que invadia o coração do ex-maioral da S.A.E.T.A. E depois com coisas do coração não devemos nos intrinsecar porque é "fogo na roupa".

Para que o ambiente não ficasse muito triste, (as despedidas sempre são tristes e dolorosas) resolvemos mudar a "conversa".

Tivemos uma idéia!

— "Florivaldo, antes de nos deixar, queríamos saber como você veio para a Escola?"

Ele gentilmente acedeu ao nosso pedido.

— "Nasci no território do Acre. Nessa "pintinha" de terra do nosso imenso Brasil, a Rubber Development Corporation fazia transportes de materiais e mercadorias para Vila Feijó. Num belo dia de Dezembro de 1944 vi um Catalina, pilotado por um aviador norte-americano. Tentei conversar com ele, mas não havia "jeito". Ele não falava "neris" de português e eu muito menos de inglês. Finalmente ele teve uma idéia! Foi ao avião e trouxe um jornal... Um jornal em inglês e português! Disse-me que dessa maneira seria possível entabularmos conversa. Achei graça! Esse jornal era o nosso Papel Pega Mosca, "o melhor do mundo" e único no gênero. Não é necessário dizer que "devorei" as páginas de nosso semanário. Foi ele que despertou em meu ser um certo "bichinho" que até então estava dormindo. Esse "bichinho" era: aviação. Foi o Papel Pega Mosca que me influenciou.

Perto de um dos seringais de meu pai havia um campo de aviação. Requisitei a matrícula por intermédio do aeroclube mais próximo, isto é, em Manáus. Meu número de matrícula foi 325. O lugar mais próximo que tinha avião era Cruzeiro do Sul, no território de Rio Branco. De lá fui para Cobija, na Bolívia, depois a Ribeira Alta, Porto Velho, Manáus, Barreira e Rio de Janeiro. Da Cidade Maravilhosa vim para S. Paulo, de trem.

No dia 23 de Abril de 1945 fiz o exame na Base de Belém.

Dia 18 de Maio do mesmo ano já era considerado "bicho", na Escola Técnica de Aviação!

Fui eleito conselheiro da S.A.E.T.A. em 17 de Outubro de 1945, já era "veterano". Depois de um mês e alguns dias, eis que surge a "dona" vice-presidência de nossa Sociedade. Uma das maiores emoções de minha vida aconteceu no dia 4 de Janeiro de 1946, quando foi eleito presidente da Sociedade dos Alunos da E.T.Av.

Travellers take away wistful longings... and there is always somebody who stays behind crying with pain...

With "brimming" eyes, ex-President of the S.A.E.T.Av. Florivaldo Gomes, came to the "Fly Paper", office, having graduated with the 44th class.

We noticed that his emotion arrested his voice! We pitied him! His eyes showed his heartsickness!

Unfortunately (we are not hollow friends), Florivaldo was leaving us...

We tried to cheer him up:

— Don't cry, flower, you are nearly grown up, and that is an unseemly behaviour!... You will come back — if you are lucky...

He dried his eyes quickly with his coat sleeve and said — I am not crying. It just happens that I washed my face, and the soap burned my eyes. My holy aunt, it does burn!...

We thought it better to accept this very reasonable apology. Why make the poor boy feel awkward. We looked with understanding at the overflowing pain in the heart of the former cock o' the walk of the S.A.E.T.Av. And everything being considered we really should not interfere in heart affairs, thus avoiding "spilt milk".

To clear up the atmosphere (to say 'good-bye' always makes us feel so very sad and melancholy) we decided to change the subject.

We had an idea!

— Florivaldo, before you leave us, we would like very much indeed to know how you ever came to the School? He granted our request with great politeness.

— I was born in the Acre Territory. From that neck of the woods in the limitless expanse of our Brazil, the Rubber Development Corporation brought all kinds of material and merchandise to Vila Feijó. On a beautiful December day, in '44, I saw a Catalina, piloted by an American flier. I tried to talk to him, but it was no good. He did not "savvy" a single word in Portuguese, and I knew even less English. At last he had an idea! He went to the plane and brought a paper. A paper both in English and Portuguese! He showed me how it was possible to start a conversation. It was funny! That paper was our Fly Paper, the best in the world, and the only one of its kind. Needless to say, I "ate up" the pages of our weekly. And that was the awakening of a certain "bug" that had been slumbering within me for a long time. That "bug" was flying. And the Fly Paper gave it to me.

— Near one of the rubber plantations of my father there was a flying field. I made my application through the nearest Air-Club, that is, in Manáus. My enrollment No. was 325. The nearest place from which I could take a plane was Cruzeiro do Sul, in the Rio Branco territory. From there I flew to Cobija, in Bolívia, then to Ribeira Alta, Porto Velho, Manáus, Belém, Barreira and Rio de Janeiro. From the "Wonderful City" I came to São Paulo by train.

— On the 23rd April, 1945, I made my exams in Belém. On May 18 I was already considered a "bicho" in the "Escola Técnica de Aviação"!

I was elected advisor to the S.A.E.T.Av. on October 17, 1945. I was already a "veteran". After a few weeks, vice-presidency turns up! One of the thrilling moments in my life was when I was elected President, on the 4th of January, 1946.

(Cont. na pág. 30)



O Sr. Ministro da Aeronáutica, Major Brigadeiro do Ar Armando Trompowsky é recebido no Aéropuerto Santos Dumont, quando do regresso de sua recente viagem a Argentina, onde fora em missão especial do Sr. Presidente da República, Gal. Eurico Gaspar Dutra



O Major Brigadeiro Gervasio Duncan, Ministro Interino, Cumprimenta o titular da Pasta



Após a chegada, S. Excia., o Ministro da Aeronáutica passa em revista as tropas acompanhado do Brig. Gervasio Duncan

O Almirante William Halsey da Marinha dos Estados Unidos da América do Norte, e herói da batalhas do Pacífico



visita o Ministro da Aeronáutica Brasileira. Este flagrante mostra um aspecto da cordial palestra que se prolongou por vários minutos



Após ter regressado dos E.E. U.U. onde fora em Missão Oficial, o Major Brig. Gervasio Duncan, concede à imprensa, interessante entrevista. No flagrante vê-se o Chefe do Estado Maior quando falava ao jornalista

AS ÚLTIMAS DO MINISTÉRIO DA AERONAUTICA



Visita o sr. Ministro, em seu gabinete o embaixador Russo Soritz. O eminente representante da U.R.S.S. mantém, c/ o titular da pasta, longa palestra sobre o desenvolvimento da aeronáutica em nosso país

BRASIL —

TERRA DE OPORTUNIDADE!

ARTHUR C. THOMAS

Na certa, vocês dirão que em seis meses, não se pode formular uma opinião certa e verdadeira sobre um país, e é por esta razão que eu não posso emitir pareceres iguais aos das autoridades no assunto. Entretanto, o que mais me impressionou, aqui no Brasil, é que este vasto país é, verdadeiramente u'a mina de ouro, repleto de oportunidades, oportunidades, não somente para os Brasileiros, mas também para qualquer pessoa de qualquer nacionalidade que queira vir para o Brasil trabalhar e expandir-se.

Tomemos por exemplo um aluno da E.T.Av. que tenha completado seus estudos, servido o tempo prescrito na Força Aérea Brasileira e decida desistir da aviação e estabelecer-se por conta própria em outro ramo de trabalho. Nenhuma profissão aqui no Brasil está totalmente explorada. Primeiramente nossos "Etavianos" podem fazer cursos como advocacia, medicina, odontologia, química, magistério, etc., e podem estar certos de que, quando formados terão campo onde exercer sua profissão. Não é isto o que acontece, atualmente, nos Estados Unidos. Algumas dessas profissões citadas estão atualmente tão concorridas que as Universidades estão restringindo o número de matrículas nos cursos superiores. (Um exemplo, notável, é o de Universidades oferecendo um Curso de Direito.)

Se os jovens da Escola decidirem, por iniciativa própria estabelecer-se em negócios, em lugar de estudarem durante anos, o que é necessário para ter uma profissão, terão também um imenso campo de ação e inúmeras oportunidades. Muitos negociantes são precisos para preencher as necessidades desta terra que dia a dia está crescendo. Um jovem pode tornar-se importador ou exportador, pois o Brasil necessita de muitos artigos os quais podem ser importados, e naturalmente tem muita coisa para exportar, tais como: seda, borracha, madeiras raras, diamantes industriais, café, cacau, ananás, etc. E, que tal construir estradas? O Brasil precisa de estradas. E um empreiteiro? O Brasil está crescendo e necessita de prédios e casas. E a gerência de um restaurante? O povo precisa comer. Há muito espaço para muitos outros restaurantes aqui em São Paulo. É evidente que qualquer que seja o trabalho, inteligentemente dirigido, será um grande sucesso neste país de quase 50 milhões de habitantes.

E o que se dirá sobre as oportunidades que aqui existem para os estrangeiros que vêm ao Brasil? Porque os automóveis não podem ser feitos no Brasil? E o que vocês me dizem da construção de máquinas de lavar louças, lavanderias, geladeiras, motocicletas, aviões leves, rádios, máquinas fotográficas? Não será uma ótima idéia formar uma companhia para produzir filmes no Brasil? Não poderão os Brasileiros organizar um circo mais ou menos como o Ringlings? Vocês podem imaginar que bom negócio e quão interessante seria aqui em São Paulo ou no Rio um parque de diversões de primeira classe, com diversas pistas, shows, etc. E quem já pensou numa cadeia de restaurantes como os Thompsons ou Childs nos Estados Unidos? Uma casa de pedidos como a Montgomery Wards ou a Sears

You will say that six months is not a long enough time to formulate a true and real opinion of a country, and since I have only been here for those few months, I cannot qualify as an authority. But one fact about Brasil which has struck me so forcibly is that this vast country is a veritable gold mine, full of opportunities, opportunities not only for the Brazilians themselves, but for any person of any nationality who would come to Brasil and seriously work and apply himself.

For example, suppose an E.T.Av. student has completed his studies, served the prescribed time in the Brazilian Air Force, and then decides to give up aviation and carve out a career of his own. None of the professions here are over crowded. Our erstwhile E.T.Av. man may study to become a lawyer, doctor, dentist, chemist, teacher, etc. with positive assurance that when he has learned his subject there will be a demand for his services. This is not the case in the United States. Some of our professions are at present so overcrowded that our colleges are beginning to restrict the enrollment in some of the professional courses. (Colleges offering a law course are a notable example of this.)

If our young man decides to enter into business for himself, instead of spending the necessary years to learn a profession, then he has an immense field of opportunities to choose from. More and more businesses are needed to fill the demands of this rapidly growing nation. He may become an importer or exporter, for Brasil needs many articles which must be imported, and in turn has many items to export, such as silk, rubber, rare woods, industrial diamonds, coffee, cocoa, pineapples, etc. Our young man may decide to be a road builder. Brasil needs roads. A contractor? Brasil is growing and needs buildings and homes. A restaurant keeper. People must eat. There is room for many new restaurants right here in São Paulo. In fact, any business intelligently managed would be a thriving success in this country of nearly 50 million people.

And for those persons of other nationalities who come to Brasil, what opportunities are there for them? Why couldn't automobiles be made in Brasil? How about the manufacture of washing machines, home laundries, quick freeze units, motorcycles, light airplanes, radios, cameras? Why not form a company to produce motion pictures in Brasil? Wouldn't the Brazilians patronize a circus if some enterprising persons established one similar to Ringlings? Can't you imagine what a business a first class amusement park with its rides, side-shows, etc. would do here in São Paulo or in Rio. How about a chain of restaurants similar to Thompsons or Childs in the States? A mail order house like

(Cont. na pág. 30)



*Enlace Ten. José
Cabral de Almeida*



Amazonas - Lourdes

Floravanti



O Capitão Joaquim Bueno Brandão e
Exma. Sra., os padrinhos dos noivos



As graciosas srtas. Gessy, Maria
Tereza, Consuelo e Silvínia



Aniversário do Sub-Comandante da E. T. Av., Capitão Joaquim Bueno Brandão



"Como é gostoso fazer anos não, Capitão"
O aniversariante e o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva

"Como é bom e agradável saudar um homem justo!"

Foi esta uma das frases do eloquente discurso pronunciado pelo ten. Benedito Lellis, quando da ocasião do aniversário do sr. capitão Joaquim Bueno Brandão, dia 3 de julho p.p.

Frase mais acertada não poderia ter sido pronunciada, pois, é de conhecimento geral que o aniversariante por suas qualidades de chefe, de administrador e de amigo leal, é uma das pessoas mais bemquistas na nossa Escola Técnica de Aviação.

Na "Sala das Bandeiras", em primeiro lugar, falou o ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva que discorreu sobre a personalidade do cap. Brandão. Em seguida o senhor Luiz Mendes de Oliveira, falou em nome dos funcionários, a seguir o senhor John Paul Riddle, em nome dos diretores da E.T.Av., desejou ao capitão Bueno Brandão muitos e muitos anos de felicidade.

O Homensgeado agradeceu, dizendo da emoção que lhe causava aquela manifestação inesperada. Aproveitou a oportunidade para agradecer o bonito presente que lhe foi dado e depois de dizer que "é gostoso fazer-se anos", apresentou ao Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, srs. John Paul Riddle, Treff, Gill, Saunders, oficiais, pracas e funcionários o seu sincero muito obrigado.

"How pleasant it is to pay tribute to a just man!"

These words were spoken by Lt. Benedito Lellis in a brilliant speech during the ceremony which took place at the birthday of Captain Joaquim Bueno Brandão on July 3rd., 1946.

A more certain phrase could not possibly have been chosen and said as the Captain is known for his splendid qualities as chief, administrator and faithful friend and as one of the best loved figures at Escola Técnica de Aviação.

In the "Hall of Flags" a ceremony took place in which Lt. Cel. João Mendes da Silva spoke about the personality of Captain Brandão. Mr. Luiz Mendes de Oliveira spoke on behalf of the employees congratulating the sub-commander of E.T.Av. and Mr. John Paul Riddle, E.T.Av.'s President, said a few words in the name of the Directors and instructors of the School wishing him many years of happiness.

The Captain thanked all for the unexpected ceremony and spoke of how deeply touched he was. He took advantage of the opportunity and thanked all for the beautiful presents given him and among other words said "It is wonderful to have a birthday". He thanked Lt. Col. João Mendes da Silva, Mr. John Paul Riddle, Messrs. Treff, Gill, Saunders, officers, soldiers and employees of Escola Técnica de Aviação.

Mais uma noite alegre e cheia de divertimentos

OS ARTISTAS DAS RADIOS CRUZEIRO DO SUL, AMERICA E CULTURA, PROPORCIONARAM AOS ALUNOS DA E. T. A. MOMENTOS DE INTENSA ALEGRIA — CHICO MINHÓCA, O CAPIRA DINÂMICO POR EXCELENCIA — DOLORES BARRIOS, A PRINCESINHA DO TANGO.



Sob a direção do incansável Vicente de Lima, mais conhecido por "maestro cabeleira", foi realizado mais um "Show da Boa Ventade" que alcançou grande sucesso.

Chico Minhóca, o incrível caipira, dinâmico animador do "show", surge "fantasmagórica" e devidamente caracterizado, trazendo uma infinidade de piadas que motivaram as ruidosas gargalhadas da assistência. Em seguida o caipira dinâmico da "emissora do coração da cidade" anuncia Carolina Pereira.

Essa notável intérprete de nossa música foi acom-

panhada pelos Etavianos em sua costumeira abertura com "Saia do meu caminho", conseguindo grandes aplausos. "Fantasia" foi a canção seguinte e depois "Mexo-Remexo", embora a platéia pedisse "Salve a Baía", em "Mexo-Remexo" ela pede cântico, o qual se fez demorar. Aplausos, aplausos e mais aplausos.

Eis que volta Chico Minhóca com mais um punhado de piadas e depois anuncia Lauro de Souza, um dos maiores cartazes de nosso "broadcasting".

Vicente de Lima, autor de inúmeras músicas de nossa

terra, acompanhou Lauro de Souza que interpretou em "Sonho de Anchieta", "Iara", e a inesquecível "Noite de Garôa", todas de autoria do "maestro cabeleira". Lauro de Souza agradeceu em "cheio", recebendo como prêmio palmas e mais palmas...

Volta Chico Minhóca para anunciar Dolores Barrios, a princesinha do tango, que interpretou "Amar e Morir", "Tristesa Mariña", e ainda "Pampa Mia" atendendo aos insistentes pedidos de nossos alunos. Dolores Barrios conquistou de maneira impressionante, mais um punhado de "fans" entre os "Etavianos".

Chico Minhóca... mais piadas... e Azes do Ritmo, notável revelação da PRB-6, 6 rapazes que muito prometem. Interpretaram a marchinha "Mexicana", em seguida "Gosto mais do swing" e o samba "Caximbo de Barro". Mais aplausos.

Pela última vez volta Chico Minhóca para anunciar a notável dupla Lauro e Dolores em "Tarde Gris" que foi um verdadeiro sucesso. Encerraram com o conhecido corrido "Rancho Alegre". Que dupla notável!

E agora chegou a vez da Rádio América. Dina Krauss interpretou "Canção Índia", acompanhada pelo maestro Vicente de Lima e depois "Beija-me, beija-me", com voz maviosa.

Silvino Filho, em cenas de rua, algumas piadas sugestivas, perante um bis convidativo, viu-se obrigado a voltar ao tablado.

Entra o satírico Zê Estaca, que substitui Chico Minhóca na animação e anuncia Carmencita Molina, da Rádio Cultura. Carmencita interpretou "Nobijero" com Vicente de Lima ao piano e depois "Carmencita a Espanhola", com castanholas otimamente tocadas. Retirou-se sob os protestos da platéia.

Décio de Souza em "Valsa da felicidade" e "Minha terra" de Waldemar Henrique.

Conde Fouá, o "ator banhista" em "Saudades de Matão", sozinho na gaita e no violão, foi uma surpresa. Em seguida tocou "A galinha carijó", antiga marcha carnavalesca.

Garotos do Ritmo tendo como vocalista Orlando de Veiga em "Conversa de Camelô" e "Bombocado". Agradaram bastante.

"Os Bandeirantes", orquestra de gaitas, foi outra surpresa agradável. Executaram "Botecito", corrido mexicano e "Nobijero".

Perdigão em "A valsa dos namorados" e "Vendaval de Paixões". Muitos aplausos.

O notável Zê Estaca interpreta "Baile".

Encerramento com "Sibonê", magnificamente executada pela orquestra de nossa Escola.

Assim os alunos de nossa Escola passaram horas alegres e divertidas graças a esses artistas que tão despretenciosamente atenderam ao nosso convite.

A eles o nosso muito obrigado!



≡ A Aviação e o Raio X ≡

Cômo frequentemente acontece no trabalho de pesquisas científicas, a descoberta do raio-X foi acidental.

Um cientista chamado Roentgen, num esforço de satisfazer sua curiosidade, empenhou-se para passar uma descarga elétrica de um tubo através de uma substância opaca, a fim de descobrir qualquer radiação visível de luz. Ele cobriu completamente sua fonte de luz com um papel opaco, que por sua vez estava coberto com uma tela de papel sobre a qual foram espalhados cristais de clareto bário de platina. Não conseguiu fazer a luz passar através da substância, mas descobriu que a tela se tornou fluorescente. Também descobriu que colocando um objeto pesado entre o tubo elétrico e os cristais, interromperia a ação fluorescente.

Uma vez que ele só podia ver o efeito da luz através de sua ação fluorescente, e não a própria luz, chegou à conclusão de que a luz produzida pelo tubo elétrico devia conter raios de luz que eram invisíveis. A sua descoberta atraiu imediatamente um grande interesse e produziu experiências largamente difundidas. Baseando-se na teoria, de que um novo raio de luz foi realmente descoberto, os cientistas lhe deram o nome de raio-X Roentgen; o X indica a natureza desconhecida do raio.

Descobriu-se logo, que o raio afetaria uma emulsão fotográfica. Portanto, esses três fatos podiam ser utilizados para as experiências — a fluorescência visual, o registro fotográfico e o elétrico do qual foi produzido. Outras experiências mais adiantadas provaram que o raio-X também produzia um efeito muito fraco sobre a retina do globo ocular, que tinha a tendência para iluminar o campo visual geral. Descobriu-se que os novos raios não estavam sujeitos às leis comuns da refração da luz, nem eram afetados por um campo magnético como os raios catódicos. Contudo eles podiam ser espalhados por muitas substâncias sendo absorvidos em parte por todas.

O desenvolvimento do uso do raio-X nos hospitais e para fins médicos é do conhecimento de todos, não sendo necessário falar mais sobre o assunto; mas não é do conhecimento geral que o raio-X pode ser utilizado como um auxílio na mecânica do avião. Se não fosse por esse fato, este artigo não seria escrito. Da mesma forma que o raio-X ajuda o médico a diagnosticar seu caso médico, ele auxilia o mecânico de aviões a diagnosticar os defeitos do avião ou seu motor, e também ajuda a evitá-los.

Foi inventado um aparelho de raio-X portátil que pode ser transportado com facilidade de um aeroporto a outro, e removido de um hangar ao outro, ou de um avião para outro avião. O aparelho é capaz de fotografar a estrutura interna e as peças do avião, da mesma maneira que um dentista tira as chapas radiográficas dos dentes e dos maxilares do seu cliente. Com seu emprego é possível produzir chapas radiográficas das peças de aço ou latão com uma polegada de espessura, ou peças de alumínio com uma espessura de 6 polegadas.

O aparelho sustenta-se por si mesmo num reboque, com exceção da força e da água. O reboque é usado como câmara escura para a revelação do filme. Os resultados da fotografia podem ser vistos alguns minutos depois da exposição. O aparelho atual do raio-X, é montado sobre rodas e pode ser movido de acordo com as necessidades. O tubo de raio-X pode ser transportado para qualquer parte do avião, da qual se deseja uma fotografia.

Os resultados na economia de tempo e dinheiro são assombrosos. Por exemplo, a remoção das asas para a inspeção interna das longarinas é um processo muito dispendioso, vagaroso e trabalhoso. Esta inspeção, pode ser feita satisfatoriamente com o aparelho de raio-X, sem fazer alteração na asa. Aviões que normalmente ficariam em terra por alguns dias, podem desta forma voar dentro de poucos minutos uma vez que a inspeção indique uma condição satisfatória.

Uma inspeção igual de todas as peças vitais, assim

As is so often, the case in scientific research work, the discovery of the X-ray was quite by accident.

A scientist by the name of Roentgen in an effort to satisfy his curiosity endeavored to pass an electric discharge from a tube thru an opaque substance in order to detect any visible radiation of light. He completely covered his light source with an opaque paper, which in turn was covered with a paper screen over which were sprinkled crystals of platinum barium cyanide. He failed to pass light thru the substance, but he found that the screen fluoresced. He also discovered that the placement of heavy objects between the electric tube and the crystals would stop the fluorescent action.

Since he could see only the effect of the light thru its fluorescent action, and not the light itself, his reasoning was to the effect that the light produced by the electric tube must contain light rays which were invisible to the eye. Its discovery immediately attracted great interest and produced widespread experiments. Acting on the theory that a new ray of light was actually discovered, scientists applied the name Roentgen X-ray; the X indicating the unknown nature of the ray.

It as soon discovered that the ray would affect a photographic emulsion. Thus three factors could be utilized for experimentation — the visual fluorescent, the photographic recording and the electric — from which it was produced. Further experiments proved that the X-ray also produced a very faint effect upon the retina of the eye, which tended to illuminate the general field of vision. It was found that the new rays were not subject to the ordinary laws of light refraction, nor were they affected by a magnetic field as were the cathode rays. However, they could be scattered by many substances and were absorbed in part by all.

The development of the use of the X-ray for hospital and medical purposes is well known to all of us and no more need be said; but, it is not commonly known that the X-ray can be utilized as an aid to the aircraft mechanic. If it were not for this fact, this article would not be written. Just as surely as the X-ray helps the doctor to diagnose his medical case, so it helps the aircraft mechanic to diagnose the ills of the airplane or its motor and also helps him to prevent their occurrence.

A portable X-ray machine which can be easily transported from one airport to another, and moved from hangar to hangar, or aircraft to aircraft, has been developed. It is capable of photographing the internal structure and parts of the craft in much the same manner as the dentist photographs the teeth and jaws of his patient. With its use it is possible to produce X-ray pictures of steel or brass parts as thick as one inch, or aluminium parts of six-inch thickness.

The unit is self-sustained in a trailer with the exception of electric power and water. The trailer is used as a darkroom for the development of the film. The results of the photography may be seen within a few minutes after exposure. The actual X-ray unit is mounted on casters and may be easily moved as requirements demand. The X-ray tube may be carried to any part of the craft of which a photograph is desired.

The results in time and money savings are stupendous. For example, the removal of the wings for internal inspection of the spars is a very expensive, slow and painstaking procedure. This inspection with the wing intact can



O estimado Ten. Alberto Reis ficou mais velho e noivo no dia 11 do corrente. O tão querido Ten. Amazonas, já mais adiantado, se despedia dos dias de solteiro. Ambos foram homenageados pelos colegas e a eles cumprimenta o "Papel Pega Mosca" desejando-lhes felicidades

(Cont. da pág. 24)

Procurei fazer tudo pela nossa Sociedade. Deixei a presidência no dia 3 de Julho deste ano, quando orgulhosamente recebi o "brevet" e as divisas de 3.º Sargento de nossa gloriosa F.A.B. Nesse dia devo dizer que realizei um dos maiores sonhos de minha vida.

Florivaldo Gomes é um rapaz de grande capacidade. Publicou dois interessantes livros: "Amazonia Desconhecida" e "Vortice das coisas Amazônicas". Escreve também para várias revistas e foi um dos maiores colaboradores de nosso jornal. Conseguiu tirar, na sua formatura, o prêmio de especialidade, Controlador de Vão.

Florivaldo conseguiu em pouco tempo conquistar a simpatia de nossos artistas de rádio. Organizou grandes "shows" para seus colegas. Todos os artistas que militam em nosso "broadcasting" iam na sua "conversa" e com toda "boa vontade" vinham participar dos shows.

A você, Florivaldo, desejamos muitas felicidades nessa nova fase de sua vida e aproveitamos o ensejo para agradecer a sua prestimosa colaboração no Papel Pega Mosca.

(Cont. da pág. 22)

Roebuck seria um negócio excelente aqui no Brasil. Departamento de Vendas são necessários nas grandes cidades. Com um pequeno capital um barzinho com sorvetes e refrescos, como os que existem nos E.E.U.U., daria bons dividendos. Se um homem não possui capital para negociar por conta própria, como um vendedor ou agente, ele poderá vender caminhões, ônibus, maquinária de estradas ou qualquer outro material que o Brasil importa.

Esta é uma grande nação que está crescendo dia a dia, um gigante que se ergue. Eis o que penso do Brasil — terra de oportunidades!

(Cont. da pág. 29)

como os berços do motor, e os montantes do trem de pouso, a estrutura da empinagem, etc., também pode ser feita com a mesma exatidão. A inspeção destas peças internas assim como o eixo-manivela ou os mancais também são incluídos nesta categoria.

Talvez a contribuição mais concreta de seu desenvolvimento, seja a salvação de vidas. Devido ao baixo custo da inspeção atual, as inspeções podem ser feitas com mais frequência e os defeitos que se suspeita haver no avião podem ser encontrados e consertados. Portanto o rádio-X serve à humanidade e aumenta o prazer de voar.

— I tried to do all I could for our Society. My term expired last 3rd of July, when I proudly received the "brevet" and the stripes of 3rd sergeant of our glorious F.A.B. On that day I may say I realized one of the most fervent dreams of my life.

Florivaldo Gomes is a young man of great capacity. He has already published two extremely interesting books: "Unknown Amazonia" and "The Vortex of Amazonian Things". He also writes for several magazines and used to be one of the best collaborators to this paper. On graduating, he obtained first prize for "Air Traffic Control". Florivaldo conquered in a short time the sympathies of our radio artists. He organized magnificent shows for his colleagues. All the artists working at present on our broadcasting went for his "soft soap" and took their part in the shows with the greatest good will.

To you, Florivaldo, our best wishes in this new period in your life, and we take this chance to give you our sincere thanks for your valuable collaboration in the Fly Paper.

Montgomery Wards or Sears Roebuck would do a rushing business in Brasil. Department stores are needed in the larger cities. For a small investment a U. S. style soda fountain would pay big dividends. If a man lacks the capital to go into business for himself, acting as salesman or agent for some big concern, he could sell trucks, buses, road machinery, or any of the goods that Brasil imports.

This is growing nation, a sleeping giant at last awakened. This then is Brasil — land of opportunity.

be just as satisfactorily made with the X-ray machine. Planes that would normally be grounded for days can therefore be put into the air within a period of minutes — should the inspection indicate a satisfactory condition.

A similar inspection of other vital parts, such as the engine mounts, the gear struts, the empennage structure, etc. can also be made with equal accuracy. Inspection of such internal parts as the engine crankshaft or bearings are also included in this category.

Perhaps the most concrete contribution of the development will be its saving of human life. Due to the low cost of the actual inspection, inspections can be made at more frequent intervals and suspected weaknesses of the craft found and repaired. The X-ray thus serves mankind and the joy of flying increases.

A VIDA ESPORTIVA DE UM ATLETA COMPLETO QUE PRÁTICA TODOS ESPORTES NA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

CARLOS APOLINÁRIO DOS SANTOS, nasceu na terra de RUY BARBOSA, onde iniciou sua vida esportiva aos 13 anos de idade; aproveitava a maior parte do tempo disputando "peladas" na conhecida praia de Itapagipe. E como bom baiano, gosta de acarajé, vatapá, de pescaria e de rezar. Mais do que tudo, de rezar.

Devoto do Senhor do Bomfim, carrega uma medalha dele no pescoço. Aos 14 anos porém abandonou os estudos, quasi tudo para se dedicar ao futebol. Mandou a pescaria e o acarajé vatapá "às favas", mas, ficou com o Senhor do Bomfim.

Haja o que houver, nas boas ou más fases, só procura dar satisfações ao seu bom santo do Bomfim. Neste mesmo ano, foi alistado na Marinha, onde principiou a revelar qualidades para o esporte, principalmente para o futebol. Em Batista das Neves, Angra dos Reis, fez parte da turma de "Water-polo" da Escola de Grumetes. Em 1935, devido à sua dedicação aos esportes, foi indicado para fazer o Curso de Educação Física da Marinha, porém, a pouca idade que tinha entravou-lhe a pretensão. Neste ano lá já na extinta Escola de Aviação Naval, tomou parte, com destaque, no "onze" do Corpo de Aviação Naval da Marinha, na época o "canção" da Armada. Pela mesma ocasião, foi requisitado várias vezes para representar a Marinha em futebol, bola ao cesto e "volley". Foi campeão de "volley-ball", durante cinco anos consecutivos e de "basquete" durante dois anos. Jo-



gou cestoból no primeiro quadro do Boqueirão do Passêio, no Rio, por onde foi também, campeão. Fez parte do Time de voleiból do Vasco da Gama. Integrou o "onze" do Cocotá, na ilha do Governador, na posição de zagueiro esquerdo, tendo figurado como reserva do Seleccionado Brasileiro de Amadores. Em 1936, foi convidado por LUIZ VINHAS, Dr. OSWALDO GOMES, PREGUI-NHO e outros para jogar pelo Olímpico, o clube dos milionários, da "Cidade Maravilhosa", onde se dedicou à prática de vários esportes e muitas vitórias conquistadas. No mesmo clube, em 1937, teve oportunidade de jogar contra o Santos F. C., tendo o Olímpico saído vencedor pelo "score" de 3 x 2. Interessante é que, naquela ocasião, o técnico do Santos era o nosso Tenente AMAZONAS. Em 1938, ingressou nas hostes do Bonsucesso F. C., clube da lig principal do Rio, onde prestou seu concurso no quadro de profissionais, na posição de zagueiro esquerdo, tendo dali saído, em 1939, para jogar no Flamengo, onde foi iniciado no quadro de reservas, ao lado dos "cracks": WALTER, OSWALDO do Palmeira, BARRADAS, ARTI-GAS do Santos, SA, do S.P.R., ZIZINHO do Flamengo, CAXAMBU do Santos, etc.. Neste quadro sagrou-se vice-campeão. Em 1940, o quadro de reservas passou a disputar na categoria de amadores. Mesmo assim, jogou várias partidas no quadro de profissionais, tendo atuado numa partida internacional contra o San Lourenço de Almagro da Argentina ao lado do veterano Domingos da Guia, de Leônidas, Lelé, Jair e de outros "cracks" internacionais, tendo o Flamengo empatado pela contagem de 2 x 2. Deve ter sentido, nessa ocasião, a maior emoção da sua

vida esportiva. Em 1942, passou para o Fluminense F.C., do Rio, tendo, no primeiro Flá-Flú do qual tomou parte jogando pelo Fluminense, recebido uma medalha das mãos de Flávio Costa, então técnico do Flamengo, com os dizeres: "AO AMADOR APOLINÁRIO, COMO LEMBRANÇA DO CAMPEONATO DE 1939." Jogou várias partidas no quadro-reserva do clube das Laranjeiras. Sagrou-se campeão de futebol interno pelas bandeiras branca e verde respectivamente, durante dois anos consecutivos. No mesmo ano disputou, pelo mesmo clube, tenis de mesa, "volley-ball" e bola ao cesto, tendo levantado o campeonato de tenis de mesa. Foi indicado pela diretoria do Fluminense para exercer a função de preparador de educação física dos conjuntos de amadores e reservas, após haver concluído o Curso de Educação Física que realizara na Escola de Educação Física do Exército. Recebeu, entrossim, da diretoria do clube em questão, uma insígnia de ouro quando da cerimônia da entrega dos diplomas referentes ao Curso acima citado. Em 1945, por motivo de ordem administrativa, foi mandado matricular-se nesta Escola, onde conclue o Curso de Especialista em Viaturas Motorizadas. Possui oitenta e oito medalhas, cinco taças e um bronze em disputas individuais de tenis de mesa. Pratica esporte há nove anos consecutivos. Possui o título de 5.º melhor jogador carioca do ano de 1938, o qual lhe foi conferido pelo "O Radical", jornal do Rio. Aqui, ao par da sua esmerada educação civil, tem demonstrado possuir um espirito de esportividade digno de ser por todos amado. Tem representado a Escola em todos os esportes por ela praticados e vem portando-se como um verdadeiro campeão, já tendo mesmo ganho duas medalhas nesta escola. Fica aqui patenteada essa persistência que tem nos esportes, a qual todos devem seguir com amor, para desenvolvimento de uma raça forte.

RESPOSTAS AS PALAVRAS CRUZADAS DO PAPEL PEGA-MOSCA N.º 107:

VERTICAL: — 1 — Avião. 2 — Mi. 3 — Tu. 4 — Lar. 5 — Ivo. 6 — Pá. 7 — Ri. 8 — Arfar.
HORIZONTAL: — I — Amapá. II — Virar. III — Bi. IV — Fê. V — Atira. VI — Ouvir.

RESPOSTAS AS PALAVRAS CRUZADAS DO MESMO NÚMERO:

Siri — Para-Luz — Latada — Atômica — Atualidade — Atrofia — Boboca — Caceteação — Asar — Casório — Exânime — Puro-purús — Axiomático — Bruxaria — Copacabana — Imortalidade.

RESPOSTA AS CHARADAS NOVISSIMAS DO PEGA MOSCA N.º 108:

VERTICAL: — 1 — Azafama. 2 — Eludórico. 3 — Ro-ro — Aréz. 4 — Ir — Raro. 5 — Ah! — Mote. 6 — Mora — Orar. 7 — Orelheira. 8 — Asiarca.
HORIZONTAL: — I — Eridano. II — Alor — Hora. III — Zur — Rez. IV — Ador — Fali. V — Fo! — Há. VI — Arar — Moér. VII — Mira — Ciro (invertido). VIII — Acer — Tara. IX — Ozodera.

RESPOSTA AS CHARADAS NOVISSIMAS DO MESMO NÚMERO

Abandono — acabar — Neófito — Iderlista — Localista — Inviolado — Irisar — Regolfo — Reinata — Alfaiate — Retinha — Estropiada — Malária — Emalar — Felicidade — Consultador.



Vamos falar um pouco da Banda da E.T.Av. ?

Estes rapazes que aparecem no clichê acima e que ostentam garbosamente o uniforme da nossa Escola Técnica de Aviação, são os componentes de nossa Banda de Tambores e Corneteiros.

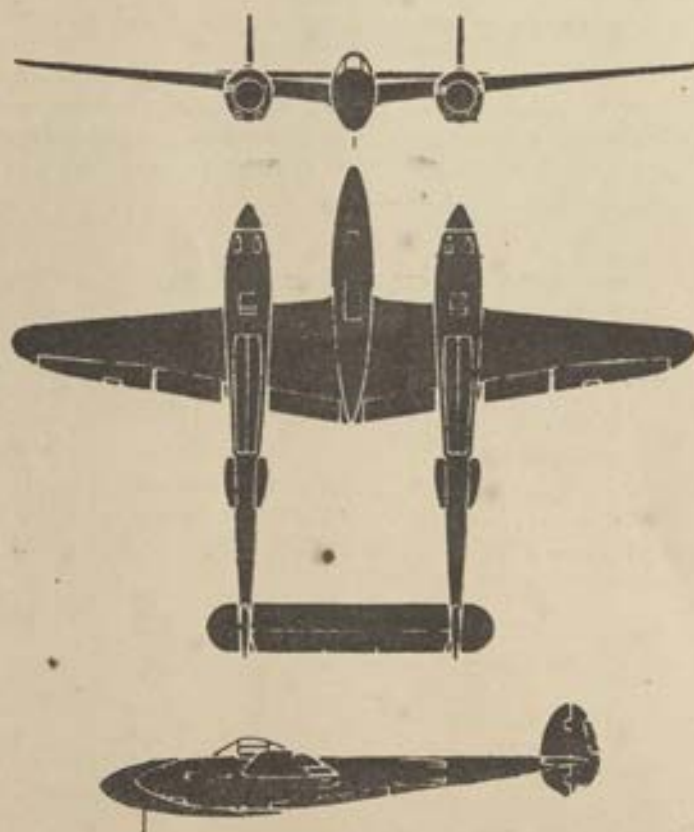
São eles que na frente dos batalhões fazem os corações dos soldados transbordarem de entusiasmo com os toques das cornetas e o vibrante compasso dos tambores.

A Banda parece transmitir novas energias aos nossos

soldados. E' ao som de suas notas musicais que vimos nossos homens levantarem a cabeça e de peito para frente marcharem galhardamente.

Se hoje temos a nossa Banda devemos-lo aos esforços empregados por um grupo de alunos, que a organizaram. E' uma das maiores e mais completas Bandas de nosso imenso país. Nada mais nada menos do que 70 alunos orgulhosamente alinham-se em suas fileiras, assim divididos: 4 tairós; vinte e cinco caixas de guerra; seis surdos; dois bumbos; quatro cornetas fá; vinte e cinco cornetas si bemóis e quatro baixos tubas.

Nossa banda tem a orientação do infatigável e dedicado Sebastião Florêncio de Oliveira e como chefes tivemos os ex-alunos, hoje terceiros Sargentos da nossa gloriosa F.A.B., Raimundo Barbosa, Parsifal Zomboni e Arnaldo Teixeira da Silva Jr. e ainda o aluno Rodney (1828) que foi vice-presidente da S.A.E.T.Av.



O P-38 "Lightning"

The boys shown on the above cut with their gallant uniforms of our Escola Técnica de Aviação, make up the Drum & Cornet Band.

It is they, who at the front of battalions, make the hearts of soldiers overflow with enthusiasm at the notes of the cornets and the rumbling tones of the drums.

The Band seems to infuse new energies into our soldiers. At the sound of the musical notes our men raise their heads and march with their chests forward.

If we today possess a Band, it is due to the efforts of a group of students who organized it. It is one of the largest and most complete in our country. No less than 70 students take their proud places in its ranks, thus divided: — 4 small drums; 25 war drums; 6 bass drums; 2 drums; 4 fá cornet; 25 "si bemol" (flat) cornets and 4 tuba basses.

Our Band enjoys the indefatigable and devoted attention of Sebastião Florêncio de Oliveira, and as bandmasters we have ex-students, now 3rd Sergeants in our glorious F.A.B., Raimundo Barbosa, Parsifal Zomboni e Arnaldo Teixeira da Silva Jr., as well as student Rodney (1828), who was Vice-President of the S.A.E.T.Av.

(Conclusão da pag. 9)

Entretanto a maioria dos instrutores gosta tanto daqui, que muitos deles estão interessados em se estabelecer permanentemente no Brasil; alguns já o fizeram. Devo dizer-lhes que sua cooperação aqui tem sido de incalculável valor.

Falando de Aviação, é difícil imaginar o grande surto de desenvolvimento que a aguarda no decorrer dos próximos anos. As oportunidades a sua frente são incontáveis.

Gostaria de falar-lhes sobre minha própria experiência. Em 1921 formei-me por uma Escola semelhante à E. T. Av., a Escola Mecânica U.S.A.A., também uma Escola Técnica, em Chanute Field.

Eu estava certo de que nada mais havia a aprender. Sentia o mundo a meus pés. Entretanto meu começo na vida prática, provou-me o contrário. Vocês rapazes, tem sido preparados aqui como eu lá, apenas quanto ao uso de ferramentas. Isto os ajudará a realizar tudo o que pretenderem fazer e isso é o máximo que podem querer.

Vocês precisam trabalhar muito. É necessário que trabalhem mais do que têm feito aqui na Escola. Manter-se estudando sempre, isto é uma "necessidade". Se vocês vencerem, cada um, a sua batalha, é preciso que continuem lutando muito para seu aperfeiçoamento individual.

Gostaria de fazer-lhes lembrar uma coisa muito importante, que nunca deve ser esquecida: — vocês têm um campo imenso a explorar.

Dentro ou fora da Força Aérea Brasileira há um importante trabalho a ser feito e vocês poderão fazê-lo. Tem-se dito que o futuro desenvolvimento do Brasil depende da Aviação.

Antes de acabar há ainda um ponto que eu quero que fique também gravado em suas mentes: — o conhecimento não é estacionário.

Os conhecimentos que vocês receberam aqui na Escola são o resultado da boa instrução ministrada por seus instrutores; representam porém uma pequena parcela, comparando-se com o que vocês ainda têm que aprender.

Estamos orgulhosos do esplêndido trabalho realizado por nossos ex-alunos, fora daqui, e temos tido grande satisfação ao receber tão bons relatórios sobre eles.

Congratulações, a melhor das sortes, e que Deus os acompanhe."

Após calorosos aplausos, fui chamado, à frente, para receber um prêmio, o quê? não! ... mais um, e... outro. Ganhei três prêmios! ... Senti que estava trêmulo e minha garganta parecia que ia fechar. Olhava minha mão, seus olhos brilhavam e vi também, quando ela levou o lenço aos olhos para enxugar uma lágrima ... o Senhor sabe que ela é bem bonita? ...

Um sorriso, tosse.

— "Sinto muito, Sr. Coronel. Vi também os olhos de minha garota que falsavam como duas estrelas brilhantes. Apesar de quasi cego de alegria e de estar "nas nuvens", ouvi os discursos de mais algumas figuras exponenciais de São Paulo e do estrangeiro."

"O representante máximo do governo Norte-Americano em São Paulo, o generoso, culto, sempre amável e grande amigo do Brasil, da aviação e principalmente, da E.T.Av., o Consul, Sr. Cecil Cross, disse-nos as seguintes palavras:

"Desejo apenas falar-lhes duas palavras. Senti-me grandemente honrado por ter sido convidado pelo Comando desta Escola, a vir tomar parte nas comemorações da graduação do aluno 2.000 e do dia da Independência dos Estados Unidos da América do Norte."

Hoje é um dia de dupla alegria para mim, pois, além de ser o 170.º aniversário da independência dos E.E.U.U., as Filipinas declararam a sua independência. É sabido que depois de uma guerra, as dificuldades, quasi sempre, são maiores que as apresentadas durante a guerra e, é

"Speaking of aviation it is difficult to imagine the tremendous development that is in prospect in the next few years. The opportunities before you are unlimited.

"I would like to tell you of my own experience. In 1921 I graduated from a school similar to E.T.Av., the U.S.A.A.Mechanic School. This school was a technical school at Chanute Field. I was positive that there was nothing more for me to learn. I felt that the world was at my feet. My initiation to practical work proved the contrary. You boys have been taught here, as well as I was there, only to use tools. This will assist you in doing anything you desire to do. It is up to you. You must work hard. It is necessary for you to work harder than you have here at the School. To keep on learning is a "must". If you are going to win your battle you must continue working hard to improve yourselves. I would like for you to remember one important thing, you have an immense field to explore. In and outside the Brazilian Air Force there is a job to be done and you can do it. It has been said that the future development of Brasil depends on aviation. Before I finish there is one more point that I wish to impress upon your minds, knowledge is not stationary. The knowledge you have received here at School, as a result of the good instructional job done by our instructors, is but little compared to that which you still must learn. We are very proud of the splendid work our graduates are doing and we have had much satisfaction in receiving the good reports about our graduates.

"Congratulations, the best of luck and God Bless You."

"After the hearty applause I was called upon to receive a prize. Then another one and then another one. Three prizes! My efforts were rewarded! I looked for my mother's eyes every time. She was there smiling at me, afraid of screaming with joy. My girl friend's eyes looked like bright stars.

"Even involved by the fog of glory and dreams I could hear other prominent personalities speaking."

"The supreme representative figure of the North-American Government, the generous, cultured, kind, great friend of Brasil, aviation and especially of Escola Técnica de Aviação, Mr. Cecil Cross, said:

"I only want to say two words. I was greatly honored by the kindness of the Commander of the School inviting me to share the festivities of the graduation of the 2,000th student of this School and the United States, Independence Day.

"Today I have two reasons to be happy: besides being the 170th anniversary of the United States, Independence Day, yesterday the Philippines declared their independence. We all know that after a war the difficulties are always greater than the ones faced during the war and that it is hard to establish peace with justice and good will.

"The Independence of the Philippines means a lot to us as it was conquered without a war and based on justice and human solidarity.

"I also want to add that the "Escola Técnica de Aviação" is of great importance to Brasil and I say that without being afraid of exaggeration. And also that as far as my Government is concerned the Commander of this School can always depend on our good will.

"I wish you all happiness."

muito difícil estabelecer a paz dentro da justiça e boa vontade.

A Independência das Filipinas tem grande significação para nós, pois ela foi conseguida sem guerra nas bases da justiça e solidariedade humana.

Desejo ainda acrescentar que a Escola Técnica de Aviação é de grande importância para o Brasil, digo isso sem exagerar. Acrescento ainda, que de parte do meu governo, o Comando deste grande Estabelecimento de Ensino, pode contar com toda a boa vontade.

Felicidades a todos."

A figura simpática, decidida e que tanta confiança inspira do Brigadeiro Armando de Souza e Mello Ararigboia, Comandante da 4.ª Zona Aérea, com a voz muito clara começou:

"Encerrando esta série de brilhantes discursos quero dizer-lhes, também, algumas palavras.

Desejo congratular-me com o representante da grande Nação Amiga pela data que ontem comemoramos, da qual a Escola Técnica de Aviação compartilha. Vemos hoje sair deste Estabelecimento o segundo milheiro de especialistas que irão prestar os seus serviços nas diversas bases do nosso Brasil.

Faço votos que para sempre continue esta colaboração e cooperação que sempre, existiu entre as duas nações amigas.

Senhor Cecil Cross, minhas últimas palavras são as do célebre Hino Norte Americano, tão conhecido entre nós: "GOD BLESS AMERICA".

— "Eu acho que já falei demais, Sr. Coronel."

— "Não, não tenha acanhamento. Gostei muito de saber o que um grupo de amigos sul e norte-americanos em grande cooperação realizaram em conjunto. Sargento, quero cumprimentá-lo pelo seu trabalho instalando, sozinho, a Torre de Contrôlo da Base e pelo excelente funcionamento da mesma por ex-alunos da E.T.Av. Vocês merecem meus cumprimentos e admiração."

— "Obrigado, Sr. Coronel. Muito obrigado."

— "Ah! eu não lhe disse Coronel? eles são ótimos. Eu gostaria que mandassem mais alguns especialistas da "Escola Técnica de Aviação" do mesmo quilate do João Batista Camargo para cá, pois precisamos de gente de valor"...

"E da Escola Técnica de Aviação que nós precisamos. A inteligência, precaução e organização que caracterizam o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e o Presidente da Escola são magníficos."

"Ending the series of brilliant speeches the handsome, efficient, determined and beloved figure of Brigadier Armando de Souza e Mello Ararigboia, Commander of the 4th Air Zone, said in his clear beautiful words the following:

"Ending the series of brilliant speeches made today I also want to say a few words.

"I want to congratulate myself with the representative of the Great Friend Nation on the date we celebrated yesterday and which the "Escola Técnica de Aviação" is sharing now. Today, besides the 4th of July anniversary we are seeing graduate number 2,000 and others leaving the School to work in the different bases all over Brasil.

"I hope that the collaboration and cooperation that has always existed between our Nations will continue forever.

"Mr. Cecil Cross, my last words will be the ones of that well known North American song: GOD BLESS AMERICA!"

— "I am afraid I have talked too much, Sir."

"No, not at all. It was very interesting to know what a group of intelligent, cooperative and friendly South and North-American neighbors are able to do together. My boy, I want to commend you for the work you have done in installing by yourself our Control Tower and operating it efficiently with the former E.T.Av. students. You and your colleagues deserve my admiration and congratulations."

"Thank you, Sir. Thank you so much."

"Didn't I tell you? They are excellent. I wish they would send us more E.T.Av. boys as good as João Batista Camargo.

"The Escola Técnica de Aviação is what we needed. The foresight, capacity of work and organization led by Lt. Col. João Mendes da Silva and Mr. John Paul Riddle is magnificent."

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

- Ser brasileiro nato;
- Ser solteiro e não constituir arrimo de família;
- Ter a idade de 17 a 25 anos completos, na data da inscrição;
- Ter boa conduta, atestada por autoridade policial, ou por dois Oficiais das Forças Armadas.

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

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

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

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

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

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

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

Fez anos o fundador da E. T. Av., nosso querido amigo, o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho

Não poderia deixar passar despercebida a data natalícia, do Exmo Sr. Dr. J. Pedro de Salgado Filho, ex-Ministro da Aeronáutica e um dos maiores propulsores da aviação de nosso país, dia 2 de julho p. p.

São inumeráveis os serviços que o Dr. Salgado Filho prestou à nossa Aeronáutica quando ocupava os mais elevados cargos na política brasileira. É ele um batalhador incansável e graças ao seu grande tirocinio e capacidade administrativa, organizou a nossa Força Aérea que tão relevantes serviços prestou e tem prestado ao nosso Brasil.

Uma das provas mais patentes do seu sentido construtivo e, naturalmente, que nos toca mais de perto é esta grande realização que é a Escola Técnica de Aviação.

Nós nos sentimos lisonjados por ter na pessoa tão amiga do Dr. Salgado Filho um velho amigo, e associamo-nos, prezeirosamente a essas manifestações de regosijo que lhe foram prestadas pelo transcurso de seu natalício.

Aos muitos votos de felicidades já apresentados à S. Excia., não só de todo o Brasil aeronáutico mas dos círculos da nossa sociedade, o Comando o Sr. John Paul Riddle, oficialidade, funcionários e alunos da Escola Técnica de Aviação juntam o sincero preito de admiração.

We could not possibly leave unreported the anniversary date of Dr. Joaquim Pedro de Salgado Filho, former Air Minister and one of the greatest activating forces of aviation in our country. This birthday was on July 2nd.

The deeds of Dr. Salgado Filho, for our Aviation, were uncountable when he occupied one of the highest positions in Brazilian politics. He is an untiring worker and due to his effort, intelligence, foresight and administrative capacity our Air Force was organized and is now performing outstanding services all over Brasil.

One of the major proofs of his constructive spirit which naturally touches us deeper is the remarkable realization of the "Escola Técnica de Aviação".

We all here feel flattered to have in the person of Dr. Salgado Filho a true friend and we happily associate ourselves to his innumerable other friends and pay our tribute to him on this happy event.

Added to the thousands of wishes of happiness expressed to His Excellency, not only by the Aviation family of Brasil, but from our society, the Commander, Mr. John Paul Riddle, officialdom, employees and students of Escola Técnica de Aviação express hereby our sincere tribute and admiration towards him.



O Exmo Sr. Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, ex-Ministro da Aeronáutica

Quem de nós já não ouviu falar nêsse respeitabilíssimo nome? E quantos tendo ouvido, não tiveram ainda a ventura de conhecê-lo? Eu mesmo, até bem pouco tempo atrás, me achava incluído nessa lista. Entretanto, parece-me que, como compensação, tive a satisfação de conhecê-lo, justamente na data de seu aniversário natalício.

Quem o visse, no dia seguinte, em seu escritório, absolutamente calmo, tranquilo e sereno, mal podia acreditar que aquele homem, assim tão gentil, humano e acessível, tivesse sido alvo de tantas manifestações de carinho e apreço no dia anterior. Sim, porque em geral, os homens perdem a noção do terreno, o bom senso e a serenidade

Who has not heard this respectable name? And how many who, having heard it, have not had the pleasure of making his acquaintance? I was myself one of them until a short time ago. However, I had as compensation the happiness of knowing him exactly on his birthday.

Anybody who saw him in his office next day, so calm and self-possessed, could hardly believe that this gentle, friendly and openhearted man had been the subject of so many manifestations of friendship and respect, only the day before. All the more so because, as a rule, men lose their sense of proportion, common sense and balance when climbing the heights of power, becoming "immortal". Yet, here was no less than Salgado Filho!

WHAT'S FAZING

DORIS McCARTY

FERIADO EM SANTOS

A excursão do dia 6 de julho, promovida pela "Associação dos funcionários", deu a muitos norte-americanos, a oportunidade de descerem a tortuosa Estrada do Mar, a descida da serra para Santos; eles ficaram porém desapontados porque infelizmente a chuva e neblina impediram grande parte da maravilhosa vista dos fantásticos precipícios que circundam a histórica Via Anchieta.

Acompanhados por Bill (Frank Sinatra) Harding e pelas vozes, excelentes aliás, de Doug Adie e Harry Raine, os nossos viajantes fizeram o trajeto por entre a cerração, entoando um punhado de canções populares, regidos por Jean Booth, e em compasso rápido e modulado.

O menção honrosa ao "trocadilho da semana" coube, desta vez, a John Hay pela sua ótima versão de "I'm a Ramblin' Wreck from Escola Tech."

A noite de sábado foi dedicada a exercícios, dançando-se o samba, tango e "jitterbug" num Clube Santista que ofereceu o que possuía de menor, em matéria de conforto para o pessoal da Escola. Mais tarde então, a maioria do pessoal reuniu-se no já tão conhecido e apreciado, Parque Balneario, para continuar o arrasta-pe, e saborear depois, no Atlantico, apesar da hora avançada, nada mais, nada menos que presunto, ovos e umas torradas "de verdade".

Frances Coughlin entretanto ficou bastante desapontada quando o garçon não trouxe "wafties" com melado que ele prometera com tanta pompa.

O domingo de manhã foi empregado na prática de esportes; enquanto uns se divertiam com as ondas, à beira da praia, outros pedalavam um pouco e outros ainda exploravam as praias. Naomi e Charley Stopher tentavam pescar, ou qualquer coisa semelhante na praia e procuravam convencer-nos depois de que os peixes grandes eles já haviam dado de presente.

Depois de um almôço despreocupado, a caravana fez um passeio ao Aquário e ao Clube de Regatas, e mais tarde cna no Atlantico. Os 75 engraçadinhos carregados com um sortimento completo de chocolates, com armas e bagagens iniciaram a longa e enluarada viagem de volta com a subida da Serra... com John Mathison, que aliás se desincumbiu com grande habilidade, colocando tijolos às rodas do ônibus em cada uma das paradas torçadas, nas curvas da estrada.

ARTISTAS E AUTORES

O sr. e a sra. Nelson Taylor que estarão de partida para os Estados Unidos fizeram um bem sortimento de "lembranças" do Brasil. A sra. Taylor tem uma interessante coleção de tipos de madeiras, e gastou grande parte de seu pouco tempo rebuscando nas lojas, assuntos para artigos, pintando-os depois com cores tipicamente Brasileiras. Nelson ajudou a polir o material, pintar e envernizar, finalmente.

Outra senhora, que esteve dois anos no Brasil, e que empregou seu tempo da melhor maneira possível é a sra. James Lunnon, esposa do engenheiro-chefe da E.T.Av. O primeiro livro da sra. Lunnon será publicado em português. É um livro de aventuras, para crianças. "Jacarézinho Vadico" (Allan Alligator) que vivia nos pântanos das Everglades, Miami e foi transportado para o sul por um furacão e teve depois uma série de aventuras na foz do Amazonas. Os desenhos foram feitos por Mr. Lunnon já tão conhecido por seus quadros a óleo.

O livro será posto à venda dentro de algumas semanas; nesse meio tempo porém, a sra. Lunnon já estará escrevendo um segundo, que se passa num ambiente nas

HOLIDAY IN SANTOS

The excursion on July 6, sponsored by the "Associação de Funcionários" gave many North Americans their first opportunity to drive down the tortuous mountain highway to Santos, but they were disappointed on reaching the mountain descents to find that the fog and rain prevented a good view of the amazing precipices along the historic Via Anchieta.

Paced by Bill (Frank Sinatra) Harding and accompanied by the excellent voices of Doug Adie and Harry Raine, the holiday travelers rode through the fog singing a medley of popular songs punctuated by Jean Booth's rapid-fire change of tunes. honorable mention for the "pun of the week" goes to John Hay for his version of "I'm a Ramblin' Wreck from Escola Tech".

Saturday night in Santos was spent dancing the samba, tango and jitterbug at a friendly Santista Club that turned its entire facilities over to the crowd from E. T. Av. Later most of the crowd gathered at the popular Parque Balneario Hotel for more dancing, and enjoyed a late snack of ham, eggs, and real toast at the Atlantico, although Frances Coughlin was disappointed at the waiter's failure to bring the waffles and maple syrup that he so glibly promised.

Sunday morning was spent enjoying the surf, bicycling, and exploring the beaches. Naomi and Charley Stopher tried their hand at surf fishing and insisted they gave away all of the "big ones". After a leisurely luncheon, a trip to the Aquarium and Yachting Club, and tea at the Atlantico, the seventy-five fun-makers, loaded with everything from chocolate bars to bows and arrows, started the long, moonlit trek back up the mountains... with John Mathison ably applying bricks to the bus wheels at every forced stop on the winding trail!

ARTISTS AND AUTHORS

Mr. and Mrs. Nelson Taylor, who are returning to the States soon will have many interesting "lembranças" of their stay in Brasil. The Taylors have an interesting collection of wooden items as Jean spent her spare time scouring the shops for plain articles and painted them in typical Brazilian style. Nelson assisted by sanding the collections before painting and varnishing them afterwards.

Another wife who has spent her two years in Brasil in a worthy manner is Mrs. James Lunnon, wife of E. T. Av's chief engineer. Mrs. Lunnon's first book will soon be published in the Portuguese language. The book is for children and is a story of the adventures of "Jacarézinho Vadico" (Allan Alligator) who lived in the Everglades in Miami and was carried south by a hurricane, to arrive many adventures later at the mouth of the Amazon River. The illustrations are being finished by Mr. Lunnon who is well-known for his oil paintings. The book will be off the press within a few weeks but in the meantime Mrs. Lunnon has already started her second book which will have a Caribbean setting. Since her arrival in São Paulo, Mrs. Lunnon has assisted the Municipal Library in setting up an American-style system for cataloguing books.

PROUD PARENTS

Herb Nichols of Radio collected one cruzeiro from Melvin Maxwell of OIM on a bet that the two made as to the date of the arrivals of their new daughters. The Nichols new daughter, Darcy Diana, arrived on July 11, weighing seven pounds "mais ou menos", and the Maxwell's

Caraibas. Desde que chegou a S. Paulo a Sra. Lannon tem frequentado a Biblioteca Municipal, organizando um sistema norte-americano de classificação.

Pais orgulhosos — Herb Nichols do Rádio recebeu um cruzeiro de Melvin Maxwell de O. I. M., numa aposta sobre a data da chegada de suas novas filhas. A de Nichols, Darcy Diana, que chegou no dia 11 de julho, pesa (more or less) 3 quilos e a de Maxwell, Maria Sue, recebida na dia 12, pesa exatamente 2 quilos e 340 gramas, segundo fonte fidedigna de seu pai. Elas e suas mães vão indo bem e seus orgulhosos "papás" fizeram uma farta distribuição de deliciosos "candies" e charutos "bem fortes", a todos que viam.

O "Rodeio do Texas" — A conversação, durante o jantar no Hotel Esplanada, na noite de 12 de Julho, girou em torno de aventuras, caçadas, etc. Desta vez foram os texanos que se reuniram. Qualquer um que não fosse texano corava até a raiz dos cabelos, com as aventuras, como por exemplo a de Morgan Trott que queria convencer os ouvintes de que matara, uma vez, onze patos com um só tiro!!!

Outras que não ficaram muito atrás foram as de Rena Williams, da do cerco de coelhos, próximo a El Paso, e a de Maysel Fuller sobre a caçada ("acredite se quiser" — nota do tradutor) de coelhos feita do próprio tordo de seu carro.

Beberam à saúde de cada uma das cidades ali representadas, (How many?!), desde Corpus Christi até El Paso, que para cá mandou seus filhos, Maysel Fuller, Lois Evans, Tommie Sharp, Bill Hartrick, Jerwel Peterson, Oma Jean Berry, Rena Williams, Morgan Trott; havia lá um "sapo de fóra", era um "oklaomiano", para manter bem viva a "política da boa vizinhança". Há outros texanos na E.T.A., que, infelizmente, não puderam comparecer ao jantar, são: os casais Nelson Taylor, Walt Chapman e Edgard Griffin e ainda Sid Lucas e Craig Davis.

Qual é seu Estado natal? — Iniciados pelo grupo Oklahoma, as festas de confraternização estadual, já se estão tornando populares. Os representantes de Illinois levaram a efeito uma festa no dia 19 de Julho no Excelsior e os de Dakota do Sul, um dos maiores grupos de um estado em São Paulo, estão convocando o povo e esperando uma boa oportunidade para a festa.

Os Californianos, que estão trabalhando no "Clube Cidadino de Los Angeles," esperam ansiosos pela realização d'essa festa, logo. Dê um palpite, qual dos 48 estados está melhor representado no Brasil?

Repicam os sinos — Outro enlace Brasil-Estados Unidos realizou-se recentemente, Regina Simonsen Murray, secretária de Ted Treff e Leon Gattegno, atualmente no escritório-chefe da Contabilidade. As bodas efetuadas dia 4 de julho, foram precedidas na noite do dia 3, por uma festa oferecida pelo Dr. Roberto Simonsen, tio da noiva, e Presidente da Federação das Indústrias de S. Paulo.

A Sra. Delicia Gattegno, mãe de Leon, veio de Nova York para o Brasil a fim de assistir ao casamento de seu filho.

"Good bye" — Gunner William Feaster, da Marinha Norte-Americana, que estava servindo como Oficial da Intendência da Aviação na Missão Naval Norte-Americana no Rio, desde Novembro de 1943, fez-nos uma visita aqui na E.T.A. recentemente, para dizer adeus a todos seus amigos que, aliás, não são poucos. Bill partirá do Rio no dia 1.º de Agosto indo para a Virginia do Oeste onde ficará algumas semanas apenas, de passagem; daí tomará o rumo de Norfolk Va. para onde foi destacado. Ele será substituído no Rio pelo Ten. Clyde Chritie de Atlantic City, que o acompanhou em sua viagem de despedida para entrar em contato com o pessoal da E.T.A.

Novas dos "Pagos" — Todos nossos desejos de amizade e simpatia a Drusilla Aden e Rosemary Carlton, que foram chamadas recentemente de volta aos Estados Unidos por motivo de doença, bastante grave, de suas mães.

"filha, Maria Sue" arrived July 12, weighing exactly two kilos and 340 grams according to her fact-finding father. Mothers and daughters are doing well and the proud papas passed out delicious "doces" and "charutos, bem forte" to everyone they saw.

TEXAS ROUNDUP

The Esplanada Hotel's dining room rang with tall tales on the night of July 12, during a roundup of all Texans at E. T. Av. Anyone but a Texan would blush at such tall tales as the one told by Morgan Trott of shooting eleven ducks with one shot! Running a close second were the tales told by Rena Williams of the rabbit drives out near El Paso and Maysel Fuller's story of shooting jack rabbits from the top of her car. Toasting every home town from Corpus Christi to El Paso were Texans Maysel Fuller, Lois Evans, Tommie Sharp, Bill Hartrick, Jerwel Peterson, Oma Jean Berry, Rena Williams, Morgan Trott and one Oklahoman who came to keep up the "good neighbor policy". Other Texans at E. T. Av. who were unable to attend the dinner are Mr. and Mrs. Nelson Taylor, Sid Lucas, Mr. and Mrs. Walt Chapman, Craig Davis and Mr. and Mrs. Edgar Griffin.

WHATS YOUR STATE?

Pioneered by the Oklahoma gang, state parties are becoming popular. The Illinois crowd held a dinner party on July 19th at the Excelsior Hotel and the South Dakota representatives, one of the largest state groups in São Paulo, are counting members and looking for an opportune date for a party. The Californians are working on a "Los Angeles City Limits Club" with a meeting to be scheduled soon. Wonder which of the forty-eight states is best represented in Brasil?

WEDDING BELLS

Another Brazilian-American alliance was formed recently by the marriage of Regina Simonsen Murray, secretary to Ted Treff, and Leon Gattegno, now in the Chief Accountant's office. The wedding was held on July 4th, preceded by a large party on the night of the 3rd, given by Dr. Roberto Simonsen, president of the Federation of Industries of São Paulo and uncle of the bride. Leon's mother, Mrs. Delicia Gattegno of New York came to Brasil to attend her son's wedding.

ATÉ LOGO

Gunner William Feaster, USN, who has served as Aviation Ordnance Officer at the U. S. Naval Mission in Rio since Nov. 1943 was visiting at E. T. Av. recently to tell his many friends good-bye. Bill will leave Rio on the first of August for a few week's visit at his home in West Virginia before going to his new station at Norfolk, Va. He will be replaced in Rio by Lt. Clyde Christie of Atlantic City, who accompanied Bill on his farewell tour to get acquainted with the folks at E. T. Av.

STATESIDE NEWS

Our sympathies go to Drusilla Aden and Rosemary Carlton, both of whom were recently called back to the States, by the serious illnesses of their mothers. Dru's friends held a farewell party at the Excelsior Hotel a few nights before she left São Paulo. Hazel Schull and Milo Bucy were married recently after their return to the United States. Their wedding was on July 6 at Lawton, Oklahoma... Kent England who returned to the USA several weeks ago is now in the U. S. Army... Clayton Seeley and his Brazilian wife, the former Ruth Rehder, are now in Chicago and will return to Brasil soon. Mrs. Seeley's most lasting impression of the States during her first trip there is of the delicious ice cream sundaes and chocolate malts!... Women instructors returning to the States had better stock up on plenty of Brazilian purses if the story sent back by Helen Adams is a true indication of the state of the nation. While shopping at Marshall Field's in Chicago an unknown woman shopper spied the leather purse that Helen made while in São Paulo and offered her \$25 and her own new purse in exchange for the Brazilian one!... Although the date hasn't been announced officially Helen Adams and Sgt. Francis Proctor will be married before the end of the summer.

Os amigos de Dru ofereceram-lhe uma festa no Hotel Excelsior, algumas noites antes de sua partida.

Hazel Schull e Milo Bucy casaram-se recentemente, quando de volta aos Estados Unidos. A cerimônia do enlace teve lugar a 6 de julho em Lawton, Oklahoma. Kent England que voltou para os Estados Unidos há algumas semanas, está agora no Exército de Tio Sam. Clayton Seely e sua esposa brasileira, antes Ruth Rehder estão agora em Chicago e com planos de voltar logo para o Brasil.

A sra. Seely revelou-nos que sua mais profunda e duradoura impressão de sua viagem aos Estados Unidos foi a dos deliciosos sorvetes e do chocolate maltado!..

E bom que as instrutoras que voltam para os Estados Unidos façam um bom estoque de bolsas brasileiras, se a história contada por Helen Adams indica verdadeiramente a situação do país.

Enquanto estava fazendo compras em Marshall Field, em Chicago, uma senhora desconhecida, examinou longa e atentamente a bolsa de couro que Helen mandara fazer quando aqui em S. Paulo e ofereceu-lhe sua própria e mais \$25 em troca; ela queria ter uma brasileira!..

Apesar de não ter sido ainda conhecida oficialmente a data, Helen Adams e o Sgt. Francis Proctor casar-se-ão antes do fim do verão (inverno para nós!..)

Shall we dance? — As festividades de 4 de julho, em comemoração ao 170th aniversário da Independência dos Estados Unidos, realizadas no Clube Atlético S. Paulo, contaram com a presença de um bom número de representantes do pessoal da E.T.A.V....

O 3.º andar do Hotel Excelsior está se tornando um "ponto de encontro" bastante popular durante os bailes norte-americanos. O baile do dia 13 de julho foi um dos melhores até hoje realizados e para o próximo que será no dia 10 de agosto esperamos que a frequência seja ainda maior...

Dansando no Clube Escandinavo no baile de sábado à noite, 14 de julho, estavam John Horseman, Mel Teck, Dolly Wigington, Audrey Thompson, Richard Parker e June Maulard.

Lua de mel no Brasil — A jovem esposa de Russel Turner chegou recentemente a S. Paulo. Os Turners se haviam casado apenas dois dias antes dele deixar a Florida.

Cocktails — Os Tom Leonard ofereceram um cocktail no dia 14 de Julho para os tripulantes de um dos Aviões do Sr Riddle e seus amigos paulistanos.

Leila Breary e Jean Wellepp, ofereceram também um cocktail dia 13 de julho em comemoração ao aniversário de sua companheira de quarto, Dee Metzger. Compareceram como convidados os outros Etavianos residentes na Pensão Americana, Rua Gal. Jardim, 193.

Notícia de última hora — Chegando a tempo de encerrar esta coluna, a nova filhinha do casal C. W. Boultinghouse, nasceu a 16 de julho no Hospital Samaritano. A garotinha pesa 3 kg. 400, e chama-se Cecy Lee — o primeiro deles um nome indígena brasileiro. Ela e a sua mãe estão passando bem e B-house distribuindo charutos. O bebê Boultinghouse é a terceira menina brasileira nascida esta semana, cujo pai pertence à E.T.A.V.

(Continuação da pág. 35)

quando atingem as alturas do poder, tornam-se "imortais". No entanto, ali estava nem mais nem menos do que Salgado Filho!

Não existissem outras infinitas razões para tanto admirá-lo e respeitá-lo essa só bastaria para fazê-lo credor de nosso reconhecimento e gratidão.

Receba, pois, o Dr. Salgado Filho mais uma vez em meu nome e no da Associação dos Funcionários da "E.T.A.V.", calorosos votos de felicidade extensivos a sua veneranda família.

QUER DANSAR?

A large representation of E. T. Av. personnel attended the São Paulo Athletic Club on the night of July 4th to celebrate the 170th year of Independence of the United States... The third floor of the Excelsior Hotel is becoming a popular rendezvous during the American dances. The dance on July 13th was one of the best organized and an even larger attendance is expected at the next one which will be held August 10. Dancing at the Scandinavian Club dances on Sunday night, July 14th, were John Horseman, Mel Teck, Dolly Wigington, Audrey Thompson, Richard Parker and June Maulard.

HONEYMOON IN BRASIL

Russel Turner's bride arrived in São Paulo recently. The Turners were married just two days before he left Florida.

COCKTAIL PARTIES

The Tom Leonards gave a cocktail party July 14th for the crew of one of the Riddle planes and their Paulistana friends.

Leila Breary and Jean Wellepp entertained with a cocktail party on July 13th in honor of the birthday of their room mate, Dee Metzger. Guests at the party were other E. T. Av. occupants of Pensão Americana, Rua General Jardim, 193.

LAST MINUTE NEWS

Arriving in time to make a Pega Mosca deadline was Mr. and Mrs. C. W. Boultinghouse's new daughter, born July 16 at the Samaritano Hospital. The little girl weighs 7 1/2 pounds and has been named Cecy Lee, which is a Brazilian-Indian name. Mother and daughter are doing well and B-house is passing out cigars. The Boultinghouse baby is the third daughter born to E. T. Av. parents in one week.



O P-38 "Lightning"



As if there were not numberless reasons to admire and respect him, that alone would be enough to entitle him to our gratitude.

Once more, in my name and in the name of the A.F.E.T.A.V., I ask Dr. Salgado Filho to accept our vows of happiness, as well as his family.

W. Salem.

BOWLING

Engines vs. Meteorology

The Engine team gained 3 victories by forfeit when the Meteorology team did not report. This is a crucial 3 game present for the Engine team, because with these three games in the box score, Keenan's team leads Basic by 1 game. However, the match of the year will be held next week, when Captain Boultinghouse's team rolls against the team of Capt. Keenan. It is predicted that Boultinghouse, Soukup, Bordas and McDaniels will take 2 out of 3 from Keenan, Helm, Mueller and Boyd.

Aircraft vs. Jogadores

Captain Jago's Jogadores climbed from fourth place to a tie with the Kandidates for 3rd place, 2 games behind the Basic team or 3 games out first place.

In the first game, Riscili and Jago bowled well over their averages to beat a determined Aircraft team.

It was Riscili and Jago again in the second game, and away went all chances for Captain Pierce's team in this league.

The third game saw Riscili and Schultz take the lead and defeat the Aircraft team again. Captain Pierce rolled a nice 167 game but Schultz toppled 186 pins to offset Pierce's fine game.

PROPELLERS vs. METEOROLOGY

The propeller team clinched last place beyond any question of a doubt by forfeiting 3 games to the last league champions, Captain Cock's Weathermen. However, this did not help the Meteorology team much because they are already out of this league's championship race.

JOGADORES vs. KANDIDATES

Captain Jago's Jogadores, paced by Schultz high set of 481 and Jago's high game of 189 defeated Karkeets Kandidates 3 games and remained a championship possibility.

All teams have 3 games left to bowl. Basic and Engines are leading, each with 13 wins and 5 losses. The Jogadores are second with 12 wins and 6 losses, which means that if the Jogadores win the next 3 games, Basic and Engine must win 2 games each to gain a 3 way tie for first place.



O P-38 "Lightning"

Engines vs. Basic

The stage was all set for the championship match: the league leaders, Engines, with 12 wins and 3 losses and the second place team, Basic, with 11 wins and 4 losses, were scheduled to bowl a 3 game series. It had been rumored that Captain Keenan's team intended to win 3 games and clinch the title. There was also another rumor that Captain Boultinghouse's team would win three games. The determined Basic team nearly fulfilled the predictions of the second rumor, by winning 2 out of 3 from Engines, champions of two previous leagues.

In the first game, Boyd of Engines rolled over his average, Keenan rolled 158, but Helm fell well below his average, and the Basic team, quick to sense a break, came through with enough marks to win without a handicap. Bordas rolled 46 pins above his average and Soukup and McDaniels rolled their averages to win the first game by 61 pins.

In the second game, Helm was again under his average, Boyd dropped below his also, but Keenan rolled 161, to equal his average, but the Basic team, still determined, came through to win by 35 pins and again the handicap was not needed. Bordas dropped well below his average, but games of 154 and 167 by Boultinghouse and McDaniels were enough to win.

Because the writer is on the Basic team, he would like to forget the third game, but to do justice to the Engine team the third game story must be told.

To begin, Soukup, Boultinghouse and McDaniels of Basic each rolled below their averages, which is a sure indication of defeat when bowling against Engines.

Boyd failed to mark in the 7th frame, Engines first miss, and in 8th frame Keenan did not mark for the second miss. In the tenth frame Boyd and Keenan each missed but Helm marked in every frame. The results: a game won, and the highest 3 man team game of the league. Boyd rolled 177, Helm 181 and Keenan 171 for a total of 529 pins, 121 more than Basic. Keenan led Engines with 490 pins and McDaniels of Basic had 438.

Aircraft vs. Volunteers

In the first game, both teams bowled below their averages but Captain Pierce's Aircraft team did better at this type of game and lost to Larimer's "Vols" by 6 pins.

Eller, of Aircraft, toppled 26 pins more than his average, but Ewing and Davis of the Volunteers bowled well over their averages to overcome this and the handicap to win the second game.

The third game went to Aircraft as Sharp, Eller and Pierce all had good games. Ewing, of the Vols, rolled 173, 56 pins over his average, but Larimer and Davis could not find the pins and lost by 4 points.

STANDING OF THE TEAMS

Team	Won	Lost
Basic	13	5
Engines	13	5
Jogadores	9	6
Kandidates	9	6
Volunteers	8	10
Aircraft	7	11
Meteorology	4	11
Propellers	3	12

The five high bowlers with 12 or more games rolled are listed below:

Name	Team	Games	Average
Keenan	Engines	13	161
Helm	Engines	12	151
Jago	Jogadores	12	144
Boultinghouse	Basic	15	142
Soukup	Basic	14	142



ENTÃO PARA VER SE O VENTILADOR FUNCIONAVA
FOI NECESSARIO POR O DEDO?

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

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

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

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

2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

Escola Técnica de Aviação

Rua Visconde de Parnaíba, 1316

S. Paulo - Brasil

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

JOHN PAUL RIDDLE

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

CORPO DE REDATORES —

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

REDATORES ASSOCIADOS

Jack Thompson e Rolland McDaniels-SECÇÃO ESPORTIVA
Doris McCarty WHAT'S FAZING

Ilka Bruck Lacerda SECÇÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Carlos Maia de Souza (68)

Adival Vale (736)