

1-26-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-01

Embry-Riddle School of Aviation

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

26 DE JANEIRO DE 1945

N.º 51

CONDECORADO PELA ORDEM DO MÉRITO AERONÁUTICO O MAJOR PARREIRAS HORTA

No dia 23 do corrente, em solenidade realizada no Campo dos Afonsos, recebeu a medalha de oficial da Ordem do Mérito Aeronáutico o Major Afonso Celso Parreiras Horta, ilustre oficial da Força Aérea Brasileira que atualmente exerce as funções de Comandante do 1.º Grupo Mixto de Instrução em nossa Escola.

A Ordem do Mérito da Aeronáutica, à semelhança da Ordem do Mérito Militar e o Naval, foi criada pelo Presidente da República para os militares da FAB que se tiverem distinguido no exercício de sua profissão, aos militares estrangeiros que houverem prestado notáveis serviços ao país e excepcionalmente, aos civis por serviços relevantes à Aeronáutica. Compõe-se das seguintes categorias honoríficas: Gran Cruz, Grande Oficial, Comendador, Oficial e Cavaleiro. É a penúltima distinção que foi conferida ao Major Parreiras Horta, que muito vem se distinguindo em sua carreira, notadamente quando em 1942 ao patrulhar a costa do Atlântico, pôs a pique um submarino alemão que espreitava o momento azado para cometer atentados contra a soberania nacional. Natural do Distrito Federal, onde nasceu a 9 de maio de 1911, verificou praça com a idade de 18 anos na Escola Naval, onde se graduou em 1933. Em 1934 era promovido a 2.º tenente da Marinha, e em 1935 a 1.º tenente. Era capitão-tenente quando a 20 de janeiro de 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi transferido para a FAB no posto de capitão-aviador. No dia 4 de dezembro de 1943 foi promovido a major. A notícia da distinção que lhe foi conferida pelo nosso governo causou viva satisfação nos meios aeronáuticos em geral, particularmente no seio da FAB, onde o Major Horta é muito estimado e admirado, tanto por oficiais como pelo corpo de tropa.

In a ceremony held January 23 at the Campo dos Afonsos, the medal of Official of the Air Order of Merit was conferred on Major Afonso Celso Parreiras Horta, an officer of the Brazilian Air Force who at the present time is acting commander of the 1st Mixed Group of Instruction of our school.



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

The Air Order of Merit, like the Army and Navy Orders of Merit, was created by the President. It is conferred on FAB personnel and foreign aviators for outstanding service rendered to the country and, by exception, on civilians for outstanding service in the field of

aviation. It is composed of five honorary classes: the Grand Cross, Grand Official, Knight Commander, Official, and Knight.

Major Parreiras Horta is continually winning recognition. His sinking of a German submarine while he was on Atlantic patrol duty in 1942 is a noteworthy example.

Born in the Federal District on May 9, 1911, he entered the Naval School at eighteen years of age and graduated in 1933. In 1934 he was promoted to 2nd lieutenant in the Navy, and in 1935 to 1st lieutenant. He had attained the rank of lieutenant captain when transferred on January 20, 1941, to the newly formed Air Ministry in which he was given the post of captain aviator in the FAB. His promotion to major on December 4, 1943, was well received by our aviation circles in general, and by the FAB in particular in which Major Horta is highly esteemed by both officers and men.

Comemorado na E. T. Av. o 4.º Aniversário do Ministério da Aeronáutica

Jornalistas paulistanos em visita ao estabelecimento
Discurso do Major Parreiras Horta



No Departamento de Motores — os jornalistas visitantes examinam atentamente o moderno maquinário de que dispõe a E. T. Av.

A data do quarto aniversário do Ministério da Aeronáutica, ocorrida no sábado transato, foi comemorada aqui na Escola Técnica com uma cerimônia simples, mas imbuída desse civismo que caracteriza todos os atos da grande família aeronáutica brasileira. Assim é que logo pela manhã, houve hasteamento da Bandeira e cântico de hinos patrióticos, sendo lidas algumas palavras alusivas à data. Procedeu-se então ao compromisso à Bandeira, prestado pelos novos reservistas da FAB e a seguir um grande desfile pelos alunos.

As 10 horas, o Sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva ofereceu uma recepção aos representantes da imprensa, os quais, em companhia do Sr. Capt. Bueno Brandão percorreram as dependências da Escola, numa visita que transcorreu em meio de grande cordialidade. Reporters e redatores — entre eles vários especializados em assuntos de aviação — interrogaram os instrutores e alunos, sobre os vários motivos que se lhe deparavam, tendo se mostrado visivelmente bem impressionados com os novos aspectos que a escola oferece no seu contínuo desenvolvimento.

Reunidos na Sala de Comando, os visitantes cumprimentaram a oficialidade da Escola e o Sr. Ten. Cel. Av. Waldemiro Montezuma, chefe do Serviço Técnico da Aeronáutica, que também se achava em visita à Escola. Durante o "cocktail" oferecido à imprensa, o Sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva convidou o Major Av. Parreiras Horta, comandante do Grupo Mixto de Instrução, a fazer uso da palavra, tendo aquele oficial pronunciado o seguinte improvisado:

On Saturday last we commemorated at the E.T.Av. the 4th Anniversary of the Air Ministry on which occasion a simple but touching ceremony was held. Followed by a short speech allusive to the date, patriotic hymns were sung, and the flag was hoisted. Next, the new reservists swore allegiance to the flag and the students marched in review.

At ten o'clock Lieut. Col. Mendes da Silva received the press representatives who, accompanied by Capt. Bueno Brandão, visited the various departments of the school. Reporters and editors, among whom were several specialists in aviation matters, questioned the instructors and students. They were greatly impressed with the new aspects presented by the school in its continuous development.

The visitors, who met in the Colonel's office, greeted the officials of the school as well as Lieut. Col. Waldemiro Montezuma, head of the Air Technical Service, who also was here on a visit. During the cocktail offered to the press, Lieut. Col. Mendes da Silva asked Major Parreiras Horta, the commander of the Mixed Group of Instruction, to say a few words. Following is the text of Major Horta's extemporaneous speech.

MAJOR HORTA'S IMPROMPTU SPEECH

"Lieut. Col. João Mendes da Silva, the Air Minister's representative here at the school, asked me to give you gentlemen of the press a few facts about the history of our aviation. As all of you know, we are today commemorating the fourth year of existence of this Ministry that was created on January 20, 1941, the date on which the former Military Aviation, Civil Aviation, and Naval Aviation were joined into one organization in order that they might develop in due form.

"This branch of the service had already won a place for itself on world battlefronts, and since 1939 aviation had been giving the world proof of its efficiency. The Germans had invaded France and sunk many ships; yet not a few people doubted whether a plane could sink a battleship by itself. Even after the British Air Force, using obsolete and antiquated planes, had sunk thirteen Italian battlewagons at Taranto, the technicians still doubted the power of aviation. Be that as it may, after a hard fight we succeeded in getting our President to unite our three air forces under the leadership of Minister Salgado Filho. And today we in Brazil are glad to see our Escola de Aeronáutica graduating hundreds of pilots while before 1941 it turned out at most groups of two

PALAVRAS DO MAJOR AV. PARREIRAS HORTA

"O representante do Sr. Ministro junto à Escola, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, incumbiu-me de fornecer aos senhores jornalistas aqui presentes, alguns dados sobre a história de nossa aeronáutica. Como todos sabem, estamos hoje comemorando o 4.º ano de existência deste Ministério, que foi fundado no dia 20 de janeiro de 1941, data em que a antiga Aviação Militar, a Aviação Civil e a Aviação Naval foram reunidas num só organismo, a fim de que com essa reunião se desenvolvessem convenientemente.

Essa arma já se havia imposto decisivamente nos combates da guerra mundial. Desde 1939, a aviação já vinha provando à sociedade a sua eficiência. Já os alemães tinham invadido a França, posto navios a pique, e muitos duvidavam se o avião era capaz de, por si só, afundar um couraçado. Sem se falar que em Taranto, a aviação inglesa, com aparelhos obsoletos e antiquados, afundaram 13 couraçados italianos, os técnicos ainda duvidavam dessa força da aviação. Entretanto, depois de uma luta árdua, conseguimos que o nosso Presidente Vargas reunisse as três aviações, dando-lhes o impulso atual, sob a direção do Ministro Salgado Filho. E hoje, no Brasil vemos com satisfação a nossa Escola de Aeronáutica formando centenas de pilotos quando antes de 1941, fornecia no máximo turmas de dois ou três pilotos por ano. E mesmo a Escola dos Afonsos, muito maior e mais bem aparelhada que a outra, dava turmas de 10 pilotos anualmente. A aviação civil não se podia desenvolver, pois no país só dispunhamos de três ou quatro aeroportos e além disso, ela dependia quasi exclusivamente dos técnicos estrangeiros, das companhias comerciais, para ampliar as rotas aéreas nacionais.

Depois de 1941, tudo mudou: tendo à frente o Dr. Joaquim Pedro de Salgado Filho, a aviação brasileira passou a se desenvolver a passos agigantados. A Escola dos Afonsos dá atualmente turmas anuais de 200 pilotos. Cumpre salientar que a campanha de aviação tão bem iniciada e empreendida pelo Dr. Assis Chateaubriand tem concorrido grandemente para que todos os aeroclubes consigam os aviões necessários ao estabelecimento de u'a mentalidade aeronáutica no Brasil.

O PAPEL DO TÉCNICO MODERNO

Vejam agora o que se passa na técnica aviatória, mórmente a de infra-estrutura. Um avião de bombardeio necessita mais ou menos de 23 homens para se manter em vôo. Daí, a necessidade de técnicos especializados. Antigamente, não existia o técnico aeronáutico: um sargento mecânico tomava conta de tudo. Incumbia-se da hélice, do avião e até servia de artilheiro e bombardeador. Hoje em dia, um técnico é um técnico. Se é técnico de carburador, só cuida do carburador; se o é de hélice, apenas cuida da hélice. A primeira vista pode parecer muito mais

or three pilots a year. And even the Escola dos Afonsos, which is much larger and better equipped, used to graduate groups of ten pilots a year. Civil aviation could not expand as there were only three or four airports in the country, and then foreign technicians and commercial companies were depended on almost exclusively to develop national air lines.

"After 1941 everything changed. With Dr. Joaquim Pedro de Salgado Filho at its head, Brazilian aviation began to develop at enormous strides. The Escola dos Afonsos now turns out 200 pilots yearly. The fact must be mentioned that the campaign for aviation, which was given such a wonderful start by Dr. Assis Chateaubriand, has seen to it that all the flying clubs get the necessary planes for the establishment of air-mindedness in Brazil.

THE PART PLAYED BY MODERN TECHNIQUE

"Let us now see what happens in aviation technique, especially as related to the sub-structure. A bomber needs about twenty-three men to keep it flying. Hence, the necessity for specialized technicians. In the old days the aviation technician did not exist. A sergeant mechanic took charge of everything—he cared for the propeller, the plane, and even acted as gunner and bombardier. Today a technician is a technician. If his specialty is carburators, he takes care of only the carburator; if it is propellers, he cares for only the propeller. At the first glance it may appear much more difficult, but it is a fact that if he has a small group of technicians available, the pilot can give his full attention to the mission at hand. When the plane lands, this crew of technicians takes over, checks it, makes repairs, and gets it ready for new missions on the next day.

E.T.Av.'S CONTRIBUTION

"It was for this reason that E.T.Av. was born—that is, to give us the technicians we did not have. While in the United States Dr. Salgado



Grupo tirado em frente ao Centro de Saúde, durante a visita dos jornalistas paulistanos à Escola Técnica de Aviação.

"CALOUROS" EM DESFILE

DUTELVIR CORRÊA MARANHOTO (Aluno 1041) — Veio do Belém do Pará, onde servia na Base Aérea, o que já é de per si uma credencial para o seu gosto pela aviação. Está fazendo Sistemas Hidráulicos.

CHICRE SIMÃO (Aluno 1042) — Natural de Bagé, a cidade que está enfileirada para arrancar o recorde quanto ao número de alunos. Veio por intermédio do aeroclube de sua cidade. Vai cursar Rádio Manutenção.

JOÃO ROSA (Aluno 1043) — Grande entusiasta da aviação, quando a nossa Escola foi fundada, passou a preparar-se ativamente. Está contente pela oportunidade que se lhe deparou. Também vai fazer Rádio Manutenção.

DEOLINDO LOPES DE OLIVEIRA (Aluno 1044) — Natural de Bebedouro, morava em Ibitinga, de onde vieram para a Escola seis colegas seus — dois deles já formados e em pleno exercício dos conhecimentos que aqui adquiriram. Fêz curso ginásial e pretende continuar a tradição de amor aos estudos conquistada pelos seus companheiros. Vai fazer Rádio Manutenção.

JOÃO JAVORKA JUNIOR (Aluno 1045) — É de São Paulo e fêz curso ginásial no Colégio Anglo-Latino. Tem grande inclinação pelas atividades aviatórias. Vai cursar Rádio Manutenção.

RUI POLONIO DE OLIVEIRA (Aluno 1046) — Mais um gaúcho, seguindo as tradições dos pagos de Silveira Martins. Servia na Base Aérea de Canoas, tendo obtido o ingresso neste estabelecimento, onde fará Rádio Manutenção.

ALBERTO PEYRER MONTEIRO (Aluno 1047) — Fazia o curso ferroviário da Escola Profissional de Sorocaba, de onde é natural. Como muitos de seus conterrâneos, que hoje estão aqui se preparando a fim de colaborar no engrandecimento da aviação nacional, encaminhou-se para a E.T.Av., onde está fazendo Rádio Manutenção.

GIL MOREIRA FERREIRA (Aluno 1048) — Natural de Conceição do Mato Dentro, Minas, onde cursou o ginásio. Residia em Montes Claros, quando ouviu falar na nossa Escola. Chegou,

DUTEVIR CORRÊA MARANHOTO (Student 1041) is from Belém, Pará, where he served at the Air Base. This fact in itself speaks for his love of aviation. He is studying Hydraulics.

CHICRE SIMÃO (Student 1042) is a native of Bagé, the city that is about to take the record for having the greatest number of students here. Chicre was sent by Bagé's flying club and will study Radio Maintenance.

JOÃO ROSA (Student 1043) is a great aviation enthusiast and when our school was opened he began to study in earnest. Now he is glad for the opportunity that presented itself to him. He too will study Radio Maintenance.

DEOLINDO LOPES DE OLIVEIRA (Student 1044), a native of Bebedouro, used to live in Ibitinga from where six of his

pals came to our school. Two of them have already graduated and are applying knowledge gained here. Deolindo took a secondary course and intends to follow his companions' example. He will take the course in Radio Maintenance.

JOÃO JAVARKA JUNIOR (Student 1045) is from São Paulo and he took a secondary course at the Colégio Anglo-Latino. He has a lot of talent for aviation activities and will learn all about Radio Maintenance.

RUI POLONIO DE OLIVEIRA (Student 1046) is another "gaúcho" who is following the footsteps of Silveira Martins. Before coming here he served at the Canoas Air Base. Radio Maintenance will be his specialty.

ALBERTO PEYRER MONTEIRO (Student 1047) took the course in railroading at the Escola Profissional in Sorocaba where he was born. Like many of his countrymen who are here today preparing themselves to collaborate in the expansion of our aviation, he came to E.T.Av. to study Radio Maintenance.

GIL MOREIRA FERREIRA (Student 1048) is a native of Mato Dentro, Minas, where he took a secondary course. He heard of our school when living in Montes Claros. He came, saw and conquered... the entrance exam and now he is all set to learn about Link Operations.



Grupo de alunos de número 1041 a 1060, que posaram para o Pega-Mosca.

viu e venceu... os exames de admissão e agora vai cursar Operações de Link.

LAURO RIBEIRO ESCOBAR (Aluno 1049) — É de São Paulo e já cursava o segundo ano científico. Entusiasta das letras e da música, vai tomar parte no jazz e bem assim, é um dos pioneiros do grêmio literário em vias de formação. Destina-se a Operações de Link.

ARNALDO SILVA JUNIOR (Aluno 1050) — Natural da Paulicéia, cursou o Ginásio N. S. do Carmo. Sempre teve grande inclinação pela aeronáutica. Vai fazer Operações de Link.

FRANCISCO FERNANDES CAMACHO (Aluno 1051) — Natural de Guararapes, residia em Cedral, sendo o segundo aluno que vem dessa cidade da Araraquarense. Tem curso ginásial e o primeiro do científico, feitos no Ginásio Prudente de Moraes, de Sant'Ana. Destina-se a Operações de Link.

JOSÉ KAUFMANN (Aluno 1052) — Em Porto Alegre, de onde é natural, dedicava-se ao aeromodelismo. Depois, numa sequência natural, ingressou na FAB: servia na Base Aérea de Canoas. Sua carreira vai em sentido ascendente: prepara-se para ser um especialista em Manutenção de Link.

LUIZ PAULA FREIRE (Aluno 1053) — A terra de Paulo Setubal, Tatui, desde os tempos do Império tomou parte ativa em todos os grandes movimentos cívicos nacionais. Não podia portanto alheiar-se à cruzada em prol do engrandecimento da aviação em nossos dias. O 1053 veio de lá e informou que muitos outros estão se preparando a fim de aqui ingressarem. Tatui dispõe de um excelente aeroclube, cujo hangar está em vias de conclusão. Seu primeiro filho nesta escola vai fazer Manutenção de Link.

FABIO ARRUDA SALLES (Aluno 1054) — Natural de S. Carlos, outra grande cidade paulista que não necessita de estímulos para trabalhar em benefício da aviação brasileira: seu aeroclube é um dos melhores do interior. Vai cursar Manutenção de Link.

ANACLETO RIZZON JUNIOR (Aluno 1055) — Antigo morador de Sorocaba, plasrou seu espírito no intenso clima aeronáutico que ali se respira. Destina-se a Manutenção de Link.

FERNANDO DA ROSA MARQUES (Aluno 1056) — É de Bagé, havendo estudado em Porto Alegre. Veio por intermédio do aeroclube de sua terra, como o seu colega 1042. "Bagé ainda vai tirar o primeiro lugar", disse-nos ele. O que é difícil, pois outras cidades brasileiras também disputam a primazia... Vai seguir Administração Aeronáutica.

NELSON CARQUEIJO (Aluno 1057) — Natural de Mogi das Cruzes, sede de um grande aeroclube e futura maior base de planadores da América do Sul. Fêz o Colégio Estadual da Paulicéia. Destina-se à Administração Aeronáutica.

LAURO RIBEIRO ESCOBAR (Student 1049) is a "Paulista" and was already on his second year in the study of science. He likes literature and music. He will play in our jazz band, and is one of the pioneers of our literary society that is now being organized. He will be enrolled in Link Operations.

ARNALDO SILVA JUNIOR (Student 1050) comes from Paulicéia where he attended the Ginásio N. S. do Carmo. He has always had a great liking for aviation and will study Link Operations.

FRANCISCO FERNANDES CAMACHO (Student 1051) is a native of Guararapes. He used to live in Cedral and is the second student to come from that city near Araraquara. He completed the secondary course and the first year of science at the Ginásio Prudente de Moraes in Sant'Ana. He is slated to study Link Operations.

JOSÉ KAUFMANN (Student 1052). In Porto Alegre where he was born he used to make model airplanes. Later, as a natural sequence, he entered the FAB and served at the Canoas Air Base. His career is opening before him and he is preparing to specialize in Link Maintenance.

LUIZ PAULA FREIRE (Student 1053). Since times of the Empire, Tatui, the land of Paulo Setubal, had taken an active part in all great national movements. For this reason it could not fail to participate in our present day crusade for the development of our aviation. The city has an excellent flying club whose hangar is in the last stages of construction. Luiz, who is Tatui's first son in this school, tells us that many others back home are getting ready to enroll here. He will do the course in Link Maintenance.

FABIO ARRUDA SALLES (Student 1054) comes from São Carlos. This is another Paulista city that needs no stimulation to work for the benefit of Brazilian aviation: its flying club is one of the best in the interior. Link Maintenance will be his specialty.

ANACLETO RIZZON JUNIOR (Student 1055) formerly lived in Sorocaba, a city that is intensely aeronautical. He will dedicate himself to Link Maintenance.

FERNANDO DA ROSA MARQUES (Student 1056), who comes to us from Bagé, has studied in Porto Alegre. Like his colleague 1042, he was sent to us by his city's flying club. "Bagé is still going to make the first place," he told us. It's going to be hard though because other Brazilian cities are also disputing the first place. Aircraft Administration will be his specialty.

NELSON CARQUEIJO (Student 1057) is a native of Mogi das Cruzes, a city that has a big flying club and will be the glider base in South America. He studied at the Colégio Estadual da Paulicéia and will specialize in Aircraft Administration.

(Continua na pag. 6)

VISITAS À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Encontram-se em S. Paulo em visita de observações e estudos, os engenheiros Major Carlos Berenhouse, Leo Amaral Penna, e o advogado Dr. Agenor Pereira, integrantes da Comissão de Indústria do Material Elétrico, recentemente criada pelo Sr. Presidente da República.

Em companhia do técnico brasileiro G. Magalhães Griffith e do norte-americano John J. Recknagel, ambos da Westinghouse, e que foram convidados especialmente para vir ao Brasil a fim de elaborar os planos de ação do nosso organismo, estiveram em visita à Escola Técnica de Aviação, havendo se demorado especialmente no Departamento de Sistemas Elétricos.

Os visitantes demonstraram vivo interesse pelos métodos de ensino e de administração adotados neste estabelecimento, havendo entabulado interessante palestra com a oficialidade e altos funcionários da casa. Declararam então que os objetivos da Comissão enquadram entre outras atividades, entrar em entendimentos com empresas do exterior, fixar e completar as instalações de serviços necessários e promover a construção, no Brasil, do material elétrico de que necessitamos. Tiveram também ensejo de se referir à cooperação que a Escola poderá prestar no desenvolvimento de nossas indústrias em geral, em face da estreita ligação que hoje existe entre a aviação e outros ramos da atividade humana. Nosso clichê fixa um aspecto da visita.

The engineers Major Carlos Berenhouse, Leo Amaral Penna, as well as attorney Dr. Agenor Pereira, who make up the Commission of the Electrical Equipment Industry, recently created by President Vargas, are now in São Paulo on a visit of observation and study.

With them has come the Brazilian technician, G. Magalhães Griffith, and Mr. John J. Recknagel, an American, both of whom are Westinghouse representatives, especially invited to Brazil for the purpose of working out plans for a



Membros da Comissão Federal de Produção Elétrica em visita à E. T. Av.

new organization. On January 18, the group paid a visit to E.T.Av. where they spent considerable time in the Electrical Department.

The visitors showed lively interest in the instructional and administrative methods used in this school, having some enlightening discussions with officers and officials. They said one of the objects of the Commission is to enter into agreements with foreign companies and take the necessary steps in order to promote the construction in Brazil of the electrical equipment we need. They also took advantage of the opportunity to remind us how much the cooperation the school will mean to the expansion of our industries in general, in view of the close connection that exists today between aviation and other branches of human activity. The accompanying photograph was taken during the visit.

(Continuação da pag. 5)

LUIZ MACHADO MEDEIROS (Aluno 1058)

— Natural de Araras, na Paulista — uma progressista cidade que possui um florescente aeroclube. O 1958 já possuía alguns amigos aqui na Escola, antigos companheiros de estudos do Liceu N. S. Auxiliadora de Campinas. Seguiu-lhes o exemplo e hoje, prepara-se a fim de graduar-se em Administração Aeronáutica.

BENEDITO TAVARES (Aluno 1059) —

De Santa Cruz do Rio Pardo, a cidade que é uma joia engastada na Alta Sorocabana. Para vir à Escola, informou-se com seu primo, hoje 3.º Sargento Carlos Espirito Santo Penteado, que se formou na segunda turma. Destina-se a Administração Aeronáutica.

LEOPOLDO ORBETS (Aluno 1060) —

Mais um filho de Bagé, a "Rainha da Fronteira". Frequentou o Colégio Militar de Porto Alegre. Muito inclinado à aviação militar, resolveu encaminhar-se para a FAB e procurou informes sobre a E.T.Av. Gostou. E hoje, está prestes a iniciar o curso de Administração Aeronáutica.

LUIZ MACHADO MEDEIROS (Student 1058)

comes from Araras, a progressive city that has a flourishing flying club. Some of Luiz's friends and former schoolmates at the Liceu N.S. Auxiliadora de Campinas were already here at the school. He followed their example and today is preparing to graduate in Aircraft Administration.

BENEDITO TAVARES (Student 1059) is

from Santa Cruz do Rio Pardo, the city which is often referred to as set in the Alta Sorocabana. He heard about the school from his cousin who graduated in the second group, 3rd Sgt. Carlos Espirito Santo Penteado. Benedito will study Aircraft Administration.

LEOPOLDO ORBETS (Student 1060). An-

other son from Bagé, the "Queen of the Frontier". He has a great liking for military aviation and, after attending the Colégio Militar in Porto Alegre, he applied to the FAB for information about our school. He liked it and today he is ready to start the course in Aircraft Administration.

II - NA AURORA DA AVIAÇÃO

No dia 14 de outubro de 1911, fundou-se no Rio de Janeiro o Aeroclube do Brasil que organizou a primeira escola de pilotagem brasileira, fundada sob os auspícios do Tenente João Kirk, que é, na ordem cronológica, o primeiro aviador militar do Brasil e primeira vítima da aviação de guerra em nosso país, tendo tombado no cumprimento do dever quando executava a missão durante a campanha do Contestado, no sul do país. Coube ao marechal Setembrino de Carvalho, então Ministro da Guerra, a glória da primazia na aplicação da "quinta arma". Começava-se a trabalhar ativamente pelo erguimento de uma aviação nacional, quando a guerra de 1914 a 1918 paralisou os trabalhos. Terminada a guerra, que trouxera muitos aperfeiçoamentos à aviação militar, o Brasil retornou ao trabalho evolutivo. É verdade que em 1916, sob a presidência do Dr. Wenceslau Braz, tendo como Ministro o Almirante Alexandrino Faria de Alencar, foi baixado um decreto criando a Escola de Aviação, célula-mãe da Escola de Aviação Naval, que tantos serviços prestou ao país, e que foi extinta com o advento do Ministério da Aeronáutica, em 1940.

A primeira turma de oficiais aviadores da Marinha graduou-se em 1916, sendo composta dos então primeiros tenentes Virgínius Delamare e Raul Ferreira de Sá Bandeira e segundo tenente Vitor de Carvalho e Silva.

Quanto à Escola de Aviação Militar, sita no Campo dos Afonsos, foi inaugurada no dia 10 de julho de 1919, sendo seu primeiro comandante o General Estanislau Vieira Pamplona, sendo a primeira turma de oficiais graduada ali constituída pelos oficiais Capitão Raul Vieira de Melo, Tenente Anor Teixeira dos Santos, Gil Guilherme Cristiano, Ivan Carpenter Ferreira, Henrique Raimundo Dyot Fontenelle, Salustiano Franklin da Silva, Haroldo Borges Leitão, Pedro Martins da Rocha, Godofredo Franca de Faria, José Felinto Trajano de Oliveira, Raul Luna, Angelo Mendes de Moraes e Rosaldo Tanajura Guimarães.

A arma de aviação foi criada no Exército, no dia 13 de janeiro de 1927, então presidente o Dr. Washington Luiz e Ministro da Guerra o General Sezefredo Passos.

(Continuação do número anterior)

October 14, 1911, marked the founding of the Aeroclube do Brasil in Rio de Janeiro. This club in turn organized the first flying school in our country under the auspices of Lieut. João Kirk, Brazil's first military aviator, as well as first victim of air warfare to die while fulfilling his duty during the Contestado campaign in the South. To Marshal Setembrino de Carvalho, who was then Minister of War, fell the glory of being the first to apply the "fifth arm". He began to work feverishly for the creating of our aviation when the outbreak of World War I paralyzed the entire project. After that war, which had introduced many improvements in military aviation, Brazil returned to the work of evolution. When 1916 came around, Dr. Wenceslau Braz and Admiral Alexandrino Faria de Alencar were respectively President and Minister, and a law was passed creating the Escola de Aviação which formed the nucleus for the Escola de Aviação Naval. This school lent valuable services to the country and it was later superseded by the Air Ministry in 1940.

The first group of naval flying officers, which graduated in 1916, was comprised of 1st Lieuts. Virgínius Delamare and Raul Ferreira de Sá Bandeira, and 2nd Lieut. Vitor de Carvalho e Silva.

The Escola de Aviação Militar, located at the Campo dos Afonsos, was inaugurated July 10, 1919. General Estanislau Vieira Pamplona was its first commander, and its first group of graduates was made up of Capt. Raul Vieira de Melo, and Lieuts. Anor Teixeira dos Santos, Gil Guilherme Cristiano, Ivan Carpenter Ferreira, Henrique Raimundo Dyot Fontenelle, Salustiano Franklin da Silva, Haroldo Borges Leitão, Pedro Martins da Rocha, Godofredo Franca de Faria, José Felinto Trajano de Oliveira, Raul Luna, Angelo Mendes de Moraes and Rosaldo Tanajura Guimarães.

Washington Luiz was President and General Sezefredo Passos Minister of War when the Army Air Force was created on January 13, 1927.

RECÉM-CHEGADO

Mais um instrutor acaba de chegar dos Estados Unidos, para integrar o número de nossos amigos norte-americanos que, em estreita comunhão com os brasileiros, empregam os melhores esforços pelo engrandecimento da nossa aviação e pela solidez da amizade continental. Trata-se do Sr. John Marciniak, natural de Wisconsin e possuidor de um passado entregue ao estudo e ao trabalho. Bacharelou-se pela Universidade de Illinois, tendo feito a seguir o curso



John Marciniak

Another Instructor has just arrived from the States. He will join the present group of our North American friends who together with us, the Brazilians, are concentrating their efforts on the bettering of our aviation, striving for continental solidarity.

We are speaking of Mr. John Marciniak from Wisconsin. He received his Bachelor of Science degree from the University of Illinois and later took a course in metallurgy at the University of Wisconsin, followed by work in Chemistry and tool designing at Yale. He was an Instructor

(Continua na pag. 8)

TRABALHOS DE NOSSOS INSTRUTORES

"Industrial Arts and Vocational Education", o conhecido magazine especializado norte-americano, publicou em sua edição de novembro, acabada de chegar ao Brasil, um interessante artigo de autoria do Sr. Alan R. Pawelek, antigo elemento da Escola de Aviação Embury Riddle de Miami, e que ora está servindo como instrutor na Escola Técnica de Aviação.



Alan R. Pawelek

Trata-se de um bem documentado trabalho sob o título "Adestramento de Empregados em Willow Run" e discorre sobre os métodos de seleção adotados na fábrica de aviões de bombardeio de Willow Run, onde se aplicam sistemas psicotécnicos para o es-

tabelecimento do nível educacional e capacidade do candidato a emprego.

Os métodos, de acordo com o articulista, têm dado os melhores resultados, notando-se "um mais alto nível de inteligência, maior educação e uma acentuada aptidão para este tipo de trabalho". Há um curso de treinamento que se inicia com demonstrações de teoria de eletricidade, ao mesmo tempo que o candidato é conduzido por toda a fábrica, a fim de apanhar uma vista geral do seu futuro local de trabalho. Também pratica soldagem e outras matérias relacionadas com a tarefa que irá desempenhar.

O curso prossegue com nomenclatura do avião, regras de segurança, manejo de instrumentos, matemática aplicada à aviação, etc.

O Sr. Pawelek, como sua contribuição pessoal aos candidatos, apresenta no fim do trabalho uma lista de definições, bem como vários gráficos relacionados com eletricidade.

Graduado pelo Colégio de Professores de Winona, em Minnesota, onde recebeu o grau de bacharel em Educação, o Sr. Pawelek mais tarde cursou a universidade de Minnesota, onde colou grau. Antes de vir para o Brasil, adquiriu experiência de ensino nas escolas de Arlington, Minnesota, e de Detroit, bem como na qualidade de Instrutor de Eletricidade do B-24 na grande fábrica da Ford em Willow Run. O seu trabalho pode ser lido na Biblioteca da Escola, onde se encontra a revista em questão, sendo leitura recomendável especialmente aos que desejarem se iniciar em nomenclatura de avião.

"Industrial Arts and Vocational Education", a prominent North American vocational magazine, published as its leading article in the November issue, "Employee Training at Willow Run", by Alan R. Pawelek, Aircraft Electricity instructor at E.T.Av.

"Employee Training at Willow Run" gives a picture of selection methods used at the Willow Run bomber plant, where psycho-technical systems are applied to determine the extent of a candidate's education and capacity for work.

According to the writer these methods have shown excellent results and "a higher level of intelligence, a broader education and a marked aptitude for this type of work" have been noted.

There is a "training" course which begins with demonstrations of the theory of electricity and during which the candidate is taken around the factory so that he can get a general idea of his future work. He also practices soldering and other jobs related to his own. The course goes on introducing aircraft nomenclature, safety rules, the handling of instruments, mathematics as applied to aviation, etc.

Mr. Pawelek has his own contribution to candidates; besides a list of definitions he has made several excellent graphs related to electricity.

Mr. Pawelek is a graduate of Winona State Teacher's College in Minnesota where he received the degree of Bachelor of Education. He later studied at the University of Minnesota where he was given his master's degree. Before coming to Brazil, he acquired invaluable teaching experience in the schools of Arlington, Minnesota, and Detroit as well as in the capacity of Electrical Instructor on B-24 planes at the great Ford plant at Willow Run.

The magazine containing Mr. Pawelek's article may be read at the School Library. Those wishing to acquire aircraft nomenclature will gain much by perusing through its pages.

RECÉM-CHEGADO

de metalurgia da universidade de Wisconsin, bem como o de química e também o de desenho de ferramentas pela universidade de Yale. Foi instrutor da Escola Técnica de West Allis, Wisconsin, por um ano. Por mais de três anos serviu como instrutor na Força Aérea do Exército dos Estados Unidos, havendo em setembro de 1944 ingressado na John Paul Riddle Co. Ao novo instrutor da E.T.Av., os votos de boas vindas do "Papel Pega-Mosca".

(Continuação da pag. 7)

for one whole year at the Technical School of West Allis, Wis., and from there he went on to spend three years doing the same work in the Army Air Forces. In September, 1944, he joined J. P. Riddle Co.

The "Papel Pega-Mosca" wishes to welcome you, Mr. Marciniak, to E.T.Av.

Seção dos Alunos

Editado Por
Jeannette M. Chedick

CESTA COLUNA



788 (R.R.A.) — Recebida sua colaboração, que vai ser publicada. Para primeira vez que escreve num jornal, está excelente: conhecemos muitos veteranos profissionais do jornalismo que não descobriram ainda essa simplicidade saborosa com que V. valorizou o seu trabalho. Contamos com a sua presença assídua, doravante, nestas colunas.

939 (L.W.) — Seu trabalho tem todos os requisitos para ser bem acolhido em nosso ambiente: curto, leve, gracioso, com essa pitada de epigrama que denuncia requintes de espírito. Esperamos que produza outros no gênero, para gaudir "deles" e "delas".

956 — "Diesel, motor da aviação futura" merece os aplausos gerais. É de esperar que seus colegas sigam o seu exemplo, e escrevam sobre temas de aviação, debatendo-os com entusiasmo e elevação. Quanto apreciariamos que outros versassem por exemplo, sobre navegação celestial (esferográfica), o giroscópio, métodos de controle de torre, meteorologia... Há tanto assunto novo, a desafiar a argúcia de nossos prezados alunos... Mas eles preferem escrever sobre namoros, desilusões amorosas e outros assuntos "casimírianos"...

CAMERAMAN — Seu cinema já despertou um concorrente... Montaram outro cinema em frente ao seu e man-

daram baixar os preços das entradas. Vamos ver quem tem mais tutano para apresentar programas melhores e conquistar o monopólio...

VINICIOS — O "disperter(sic) do gigante", recebido. Tive de passar por umas correções ortopédicas para ser publicado.

EE-81 — Idem, quanto ao "Eu sei cada truque...". Envie mais no gênero.

GAUCHO (1009) — Bom trabalho, o seu, sobre o Rio Grande do Sul. Uma vez que conhece tão bem o seu Estado, não quer dizer algo sobre a aviação ali? Por exemplo, a expansão da VARIG e suas atividades educacionais, que são notáveis. Já ouviu falar aos famosos acampamentos de Osório, onde tem sido batidos vários recordes de planador?

417 — Sua crônica sobre a S.A.T.T. vai ser publicada. Temos a esperança de que não ficará nela a sua colaboração para o "Pega-Mosca".

Solicita-se a presença, na redação do "Pega-Mosca" (Edifício 16) dos alunos de números 1061 a 1080 na segunda-feira, durante um intervalo de aulas; e bem assim, os de números 1081 a 1100 na terça-feira.

MISS BUTTERFLY.

O DESPERTAR DO GIGANTE

(VINICIOS)

Estamos em mil novecentos e quarenta e cinco. Portanto, no sexto ano de guerra. Portanto, no terceiro ano em que o gigante da América do Norte mortalmente ferido nas entranhas e na face, pela traição hedionda do Mikado, lançou-se na contenda para defender sua honra ultrajada e a liberdade dos povos já tão perigosamente ameaçada pelos tiranos do nazismo, pelos autocratas do mal, que, com as

garras cravadas no peito e no cérebro de uma grande nação, sonhou meter dentro das asas ensofadas em sangue a terra escravizada.

Faz três anos que os bravos irmãos do norte lutam com o maior denodo, com a maior bravura, nos mais diferentes e nos mais afastados rincões da terra esses vampiros, esses semeadores sacrificiais, para limparem da face da terra esses vampiros, esses semeadores de crimes, esses agentes do mal, esses enxovalhadores da honra. E então, desse imenso caos, levantar, construir,

Lembro-me perfeitamente quando nos reunimos para ouvir as palavras do nosso prezado Comandante fazendo-nos cientes da necessidade de formação de uma Sociedade Recreativa que servisse de porta-voz entre alunos e ex-alunos, unificando-os numa sólida amizade tão efusiva quão fosse para perduração daquela que grangeamos no labutar cotidiano neste recinto que nos é comum.

Muito breve, vi surgir a Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação que cresceu rapidamente graças aos esforços dispensados não somente por parte da boa vontade de cada aluno, mas principalmente, pela iniciativa do Comando dando aos Diretores de então os poderes de que precisavam para a concretização e construção do alicerce em que se deleitaria.

Hoje, em franco progresso caminha em ritmo acelerado, vencendo com a galhardia característica dos fortes dentro de uma ordem insofismável.

O impulso tomado — devemos a nossa viga mestra que a pouco nos deixou, em virtude de sua formatura. Refiro-me ao nosso estimado colega Walter Antunes Viana.

Este jovem deixou aos alunos que ficaram a orientação consciente que constituiu sua brilhante atuação como Presidente da nossa Sociedade.

A colméia, porém, continuará seu trabalho tendo a frente outro, seja quem for, saberá ostentar bem alto os procelosos que envolvem a estrutura da nossa Sociedade tanto quanto a merece.

A nós, alunos, cabe o direito de preservar este trabalho porque se baseia em reflexos que repercutirão no futuro.

Trabalhemos com afã para o engrandecimento da SAETA!

E estaremos também enaltecendo a Escola Técnica de Aviação de São Paulo!

criar um mundo novo, de paz, de direito, de amor e de fraternidade.

A luta ainda será renhida. Muitos os sofrimentos, muitos os sacrificios, mas acima de tudo está a ansia de desforra, o desejo de vingar o ultraje. E está o amor ardente por tudo o que é livre, pela justiça, pela democracia. O gigante despertou, à sua voz o mundo está pressentindo o nascer de uma nova era. Despertou e com ele a liberdade que tanto ansiamos e que já se pressente no horizonte da glória, que já se divisa no mundo inteiro.

AS ATRAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL

Gaúcho (1009)

Rio Grande do Sul, o Estado brasileiro mais próximo do Prata, reúne muitas atrações turísticas, uma natureza extraordinária, um clima agradável durante todo o ano, uma população amável e acolhedora, fontes termais de grande poder medicinal e um ambiente que, apesar de oferecer o máximo conforto, nem por isso obriga ao luxo dos grandes centros turísticos.

Pôrto Alegre, situada na margem do estuário do rio Guaíba, que por si já é uma atração turística de primeira ordem; grandes avenidas; boas praias fluviais; parques amplos; formosas praças; modernos edifícios públicos e particulares; bons hotéis e centros de diversões; passeios agradáveis pelas serras de 300 metros de altura que circundam a cidade; enormes estabelecimentos industriais de toda natureza: tudo isso oferece motivos de interesse aos visitantes.

De Pôrto Alegre, em três a quatro horas de automóvel poderá chegar o turista à "Serra", ao altiplano do nordeste, de 900 a 1000 metros acima do nível do mar, especialmente indicado no outono, primavera e verão, com inúmeras cidades e vilas, nas quais o visitante encontrará excelentes pontos de descanso, alimentação abundante e grande variedade de frutos. O panorama é magnífico. Vales profundos, em muitos locais cobertos de plantações, em outros ornados de matas tropicais e vertentes de água, com profundos abismos e extensos bosques de pinho, se apresentam aos olhos do viajante numa sucessão infinita de belezas. No inverno, as "serras" se cobrem muitas vezes de camadas de neve; no verão o ar saudável das alturas e as noites frescas proporcionam alegria e saúde.

Também o amante do bom vinho encontrará vinhedos entre os quais se pode viajar dias inteiros de automóvel; adegas cujos produtos são apreciados em toda a América do Sul. A "Festa da Uva" que anualmente se promove em Caxias, no mês de fevereiro, atrai turistas de todo o Brasil.

Também as praias do mar são no Rio Grande do Sul uma atração de grande encanto, pela formação especial do litoral gaúcho, havendo a ação marítima criado uma larga faixa de dunas de areia finíssima, de quatrocentos metros de extensão, na qual o veranista, a poucos passos da civilização, se sente em contato com as forças milenárias da natureza e as raras impressões de desolação do Sahara.

Tramandai, com seu casino do Imbé, a duas horas de Pôrto Alegre, Cidre-

ra, Capão da Canoa, Itapeva, Torres, Casino Rio Grande, são locais adequados para o veraneio, nos meses de dezembro a março. A pesca é abundante; o clima é influenciado pelas continuas brisas do mar, é fresco durante o verão inteiro, suportável mesmo nas horas de maior calor.

AZIAGO OU...

JESUS (EE-81)

Quem desconhece Soure, no Ceará? Pouquíssimos ou talvez ninguém. Pois é um lugar aziago para uns e para outros saudável e feliz. E porque tal contradição? Sim, porque assim é a vida humana. Não é esse justamente o desencontro de idéias — opiniões, gostos, vontades, costumes, riquezas, sentimentos — tantas outras divergências que se encontram por esse mundo afora?

Eis porque nossa Soure tem esse mixto de bondade e maldade. Há muitos anos, foi um verdadeiro teatro do crime. No tempo em que nossas leis sociais não garantiam a segurança individual, cada homem levava consigo a própria defesa e fazia sua própria justiça de acordo com as circunstâncias do momento. Verificavam-se, dessa maneira, assassinios tremendos, de fazer arrepiar cabelos e bater no peito três vezes pedindo misericórdia. Por isso, ainda hoje, que tudo está confiado ao abrigo das leis que asseguram a justiça e a defesa pessoal e coletiva de qualquer brasileiro, do mais rico ao mais pobre, Soure na opinião de muita gente continua sendo uma terra aziaga. Eu quero desmentir aqui que ainda haja cenas de sangue. Mas acontece que quando dá entrada no Hospital Municipal de Fortaleza, um indivíduo vítima de uma facada, perguntam logo: "É do Soure?" Se for, prepara-se logo a mortalha, pois no dizer dos "filhos da Candinha", um "cabra" de Soure só "fura" na certa...

Mas há os que gostam de Soure e a admiram. E há suas razões. O sono calmo e tranqüilo... A serenidade do espírito garantida pela solidão do lugar que não tem o bulício das capitais. A doce paz do lar. Em resumo, é o que diz um ditado da minha terra: "Quem boa Ave-Maria faz, em sua casa está em paz". Esses gozam das delícias do lugar. E pronto. Está tudo explicado.

DISCIPLINA BOM MOÇO (437)

Disciplina é o fator perponderante ao reconhecimento à verdade e à razão. É o conjunto harmonioso de muitas qualidades unidas e irmanadas. É o acatamento às ordens recebidas e o cumprimento consciente do dever. Não basta que seja demonstrado somente quando a ocasião o exige, como jugo que pesasse aos ombros e responsabilidade que pisasse a consciência. Essa mostra de disciplina só pode ser tolerada, mas não perdoada a indivíduos fracos, faltos de personalidade. A disciplina fundada nos bons princípios da civilidade é a súpula dos ensinamentos recebidos no lar, desde a infância; é o espelho da educação dada pelos pais e refletida depois na sociedade. A disciplina consciente é a imagem do próprio "Ego" e para que seja sadia é preciso que seja observada em todas as emergências da vida, quando necessária ou não, dentro ou fora da sociedade, enfim, na consecução de qualquer tarefa. Nossas ações, nosso modo de proceder, maneira de bem interpretar as coisas, a expansão de nossos sentimentos e nossa própria linguagem são centelhas da educação que faiscam tocando os sentidos dos que nos rodeiam e com os quais tivermos contato.

Esses fatores, pois, nada mais são do que partículas da disciplina. Em qualquer instituição militar ou civil, ela é o espelho da organização, é o trabalho compreendido daqueles que a constituíram e a dirigem, seguidos por seus auxiliares, únicos responsáveis pelo bom nome, duração e tradições de tal organização.

Já te encontraste, colega, sob a verde ramaria de um bosque, numa primaveril manhã, a te mirar na placidez cristalina das águas? Viste por certo a tua imagem e a das frondes marginais, e achaste bonito, e te extasiaste. Não sei entretanto se reparaste que toda a beleza refletida era cópia fiel do real. Sé portanto como essa fonte: o retrato fiel de tudo o que de bom te transmitiram teus pais, mestres e instrutores — e serás um dentre os disciplinados, serás feliz e belo será o teu caminho. Tuas qualidades e ações serão elogiadas e muitos conscientemente imitar-te-ão. Com a disciplina, ser-te-á fácil o que a outros parece difícil. Cumpre fielmente as ordens de teus superiores, quando trilhares o caminho do Dever. Verás o teu sonho realizado, serás o orgulho de tua Pátria, dos teus maiores e terás orgulho de ti mesmo.

CAMINHOS AÉREOS

R. de Araujo (788)

Muito antes que os trilhos palmilhassem as extensões dos vales e dos chapadões quasi infínitos do multicolorido Nordeste, surgia uma empresa aviação que se tornaria mais tarde a pioneira dos transportes aéreos civis naquêle setor da Pátria. Esta importante organização, que assinalados serviços vem prestando ao sistema de transportes e comunicações nordestinos com o resto do país, é digna de encomios por todos os títulos. Bem brasileira, o seu nome lembra a mais bela constelação do mapa celeste de todos os céus — Cruzeiro do Sul. Transpondo várzeas e montes, rios e florestas, montanhas e tabuleiros, a Cruzeiro do Sul está penetrando cada vez mais fundo no coração do "hinterland" bravio e longínquo do ensolarado nordeste. Sempre integrada nos interesses superiores da Nação, a antiga "Condor" entrou de há muito na luta gloriosa e titânica que os brasileiros e particularmente os nordistas travam há quatro séculos contra o ambiente de um clima traiçoeiro e por vezes brutal. A magnitude de seu empreendimento não está apenas na extensão de suas linhas aéreas, mas sobretudo na importância econômica e civilizadora que vem pondo em prática pelos sertões a dentro. Hoje, em algumas partes do interior do nordeste, o avião está de algum modo substituindo a locomotiva. É um capítulo novo na História do Brasil. Auxiliando a resolver dois dos fundamentos básicos do progresso humano — transportes e comunicações — e integrando enorme extensão de terras do Brasil na posse de si mesmas, os condores metálicos da Cruzeiro do Sul estão escrevendo páginas inapagáveis nos anais de nossa aviação.

Os Estados do Maranhão e Piauí apresentam-se como os mais bem servidos pela Cruzeiro do Sul. Entre essas duas unidades da Federação, os "hidros" e "anfíbios" encontram o magnífico Parnaíba a oferecer-lhes gratuitamente um excelente ancoradouro em cada uma das cidades de sua margem e em cada ponto do seu leito.

Quando cessar o pesadelo da guerra, teremos por certo muitas outras companhias de aviação a abrir novos caminhos aéreos. Será o ralar de uma nova era de trabalho, progresso e riqueza; e o Brasil, coerente com seu destino, marchará não mais a passos largos, mas em grande revoada; será o gigante com asas, alçando-se a alturas que nem mesmo o nosso sonho de patriotas pode por ora calcular.

DIESEL, O MOTOR DA AVIAÇÃO FUTURA?

RUY REZENDE (956)

Muito se tem dito e muito se tem feito também no sentido do aperfeiçoamento dos motores de aviação. Um ponto no entanto de grande interesse, e que não tem merecido entre nós maiores considerações, é o motor Diesel para aviões.

De fato, não se pode ainda afirmar a vantagem deste tipo de motores sobre aqueles a gasolina; tampouco se poderá afirmar a superioridade destes sobre aqueles. Se um apresenta estas ou aquelas vantagens o outro também não deixa de as apresentar.

Um motor Diesel pouco difere de um a gasolina, já na sua construção, já no seu funcionamento. Os elementos constitutivos do motor Diesel são os mesmos do a gasolina, com exceção no que se refere ao carburador, desnecessário a esse tipo de motor, e a todos os acessórios e sistemas resultantes dessa diferença.

Num motor Diesel o sistema de carburação é substituído por um outro que consta de uma bomba de combustível e um conjunto de injetores, o que em nada altera o seu rendimento, proporcionando-lhe outrossim grandes vantagens sobre o outro tipo, embora o chamado "Diesel-Snock" originário das grandes pressões a que trabalha, produza uma vibração excessiva. Esse fator, no entanto, hoje está quasi completamente dominado.

Se vantagens e desvantagens há que apontar, podemos resumí-las mais ou menos assim:

a) num motor Diesel é menor o consumo de combustível, tanto em peso como em volume.

b) Grande capacidade de sobrecarga para este tipo de motores.

c) Eficiência de combustão em qualquer passo rotatório da hélice.

d) Combustão completa.

Por outro lado temos:

a) Preço de custo elevado, fator que quasi não deve ser levado em conta, uma vez que a fabricação em massa ou série viria torná-los sumamente acessíveis.

b) Pressões máximas mais altas.

c) Relação de pressão média muito mais elevada.

Estas duas últimas desvantagens, talvez com o progresso da metalurgia venham ainda a tornar-se quasi nulas, uma vez que ambas se referem à relação do peso por HP. Nos primeiros experimentos acerca dos motores Diesel para aviação, o peso por HP atingia a cifra ineludivelmente fantástica de 11 Kgs. por HP. Atualmente, esse número não vai além de 1 Kg. Não há dúvida que a diferença entre os dois tipos de motores é, nesse pon-

to ainda notável, pois os melhores motores a gasolina não vão além de 350 grs. por HP.

Conseguida a igualdade de condições nesse particular, o que não é impossível, e eliminado o "Diesel-Snock", o motor Diesel será o ideal para a aviação, dadas as suas maiores condições de segurança.

Provam as experiências que é quasi impossível o incêndio num motor alimentado a óleo, ao passo que a gasolina muito volátil, frequentemente provoca gravíssimos acidentes. Isto em muito vem diminuir o risco das aterrisagens forçadas.

As falhas nos motores Diesel são muito mais facilmente localizáveis dada a sua menor complexidade, e as perdas de combustíveis por evaporação, que nos motores a gasolina muito lhes reduz o raio de ação, não existem neste tipo.

Concluindo, podemos afirmar que só nos resta esperar que a ciência e a experiência consigam anular todas as desvantagens citadas. Teremos, então, no motor Diesel, o expoente máximo de rendimento e segurança para os motores de aviação.

A QUARTA EM DESFILE

Para este aqui não há "osso",
os tais "galhos" desconhece.
Porisso, o chamam "Bom Moço",
um nome que bem merece.

E o presidente do "Amarra"?
Dar banho em "bicho" é o seu fim...
A todo calouro agarra,
mas querem bem o "Piolin".

Navegou por altos mares,
sem nada que o desabone.
Hoje estuda o tempo e os ares,
o "venenoso" Zamboni.

E este em tamanho é o menor,
mas da turma é o maioral,
por ser veterano-mor,
este é o Pimenta, esse é o tal.

Este é poeta consumado,
escritor de projecção...
No "Pega-Mosca" é cotado,
o famoso Maranhão.

E agora fala o Pereira:
só duas coisas queria:
Ser piloto, eis a primeira,
e a segunda, ir à Baía!

K.D.T. (980)

FILMES DA SEMANA

Cá estamos novamente, prezados leitores, para apresentar-vos as novidades da semana. Novos astros, novos sucessos, e, novos fracassos. Vejamos:

FERIAS DE NATAL — Embora tardiamente foi, esta semana, lançado o sensacional filme, com o desempenho ainda mais sensacional de Alfeu da 4.ª. A ação desenvolve-se na cidade de Sorocaba, onde o "galã" passou as suas férias, e onde deixou centenas de corações apaixonados. (???)

A MULHER ARANHA — Depois de vários anos de leitura do "Gibi", o Amaral "praça velha" da 5.ª, foi contratado para filmar este macabro e misterioso romance policial.

O VELHO CARNAVAL — Em vista de já ter providenciado a confecção de sua fantasia para este ano, no "Odeon", o Maranhão (826) da 4.ª, foi convidado para filmar essa comédia municipal. Bom desempenho.

CAÇADORA DE MARIDOS — Eis um filme que por certo agradará a todos. No papel principal temos o "Omelete" da 5.ª.

VIAGEM PERIGOSA — Surge neste filme um astro que muito promete: Gedei da 3.ª, que todos os sábados inicia uma perigosa viagem pelas temerárias regiões de Vila Mariana, onde nunca deixa de arranjar uma "pequena" ... encrenca.

PAIXÃO DE TOUREIRO — Mais uma revelação do nosso último "show" surge nesta celuloide. O Gaúcho da 1.ª, cantor de tangos (o tal dos gestos largos) interpreta com a sua alma de toureiro... falsificado (?) o papel principal.

CAMERAMAN.

CINE - JORNAL

Programas da semana:

ENDEREÇO DESCONHECIDO — Foi o que tomou a bola no encontro Quarta x Terceira, ao bater no braço do Amelia (236).

VARANDA DOS ROUXINHOIS — O alojamento da Quarta.

PAI TIRANO — O "maioresco" da Quinta.

DÍAS VENTUROSOS — ... já passaram pela Terceira.

SOB DUAS BANDEIRAS — É o regime imperante na Quarta.

CLARÃO NO HORIZONTE — Na atual Lavanderia.

HISTORIA DE UMA NOITE — Contada pelo Amelia (236) no alojamento da Quarta.

FERIAS DE NATAL — Perguntem por elas ao 817.

PAIXÃO IMPOSSIVEL — "Bichos e Veteranos" Mata Sete e o Absurdo.

DORMINHOCA DA FUZARCA — Pelo Santiago Filho da Terceira.

SÃO NOSSOS IRMAOS — Assim dizem os bichos aos veteranos.

O REI DO VOLANTE — Com Paulo, o maluco.

OUTRO CAMERAMAN.

METAMORFOSE DO BICHO (Não o da Seda)

Alguém, por curiosidade pergunta a um "bicho" dandy: qual foi a especialidade que te trouxe para aqui?

"Por dois motivos eu vim, como passo a lhe explicar. Ser piloto, eis o meu fim. e bela farda envergar.

Ser Cadete é o ideal, ter muito cartas lá fora. Comprarei um "Tropical" e um Ray-Ban sem mais demora.

II

Um semestre é já passado. Perguntam-lhe novamente: "Foi teu afã realizado, pois que vejo tão contente?"

"Não sou aquele de outrora que vivia na ilusão: o Brasil precisa agora de mecânicos de avião!"

VOCE SABIA QUE ...

... não há aquário na Quarta Esquadrilha?

... não se vende nada na Primeira?

... o dono da "lojinha" retornou a instrução militar?

... na Sétima só há bons elementos?

... o Hilário da Terceira está ficando mais moderado?

... até o "tubarão" entra em forma para o rancho?

... os sargenteantes gostaram das inovações na Lavanderia?

... os nove alunos do curso de Comando de Torre estão satisfeitos com o "estágio"?

Manhã

SAUDADES DA MINHA TERRA

Maranhão (826)

Ao longe da copa de uma palmeira, o Sabiá emite seu canto mavioso.

Além da serra, alguém contempla o firmamento azul, as nuvens que se adeigam nos ares, a folhagem lustrosa e os troncos brancos das pandeiras, a copa dos ipês e as palmas dos buritis a ciciarem, a modo de harpas celtas, músicas sem conta com o perpassar da brisa.

Aqui, pendem das palmeiras, densos cachos de cocos maduros com casca lúzida, onde as aves vesicólores juntam-se em grupos afim de conseguirem a apetecida e saborosa amendoa.

Ah, cercado de matas colossais e águas cristalinas junta-se um mundo de pássaros de todos os matizes e tamanhos, dando a esse lugar aspecto maravilhoso, paradisíaco.

Quando geme a brisa nas folhas das palmeiras vergando os flexíveis colmos, ouve-se o gemido de grandiosas harmônicas.

A beira da praia sem fim, surgem a meio escondidas em bastos caueiros e jussaraís, alvas casinhas de pescadores, onde residem eternas a felicidade e a paz.

Quando estrelas cambiantes vão umas após outras amortecendo o brilho apagando os seus fulgores deixando atrás de si um alvadio que se tinge de duvidoso rosicler que se avermelhando, alonga-se infinitamente — é o dia que surge na minha terra.

Quando a solidão alarga os seus limites enegrecendo o solo, formando matagais sombrios massivos, e tenue véu de um roxo uniforme e capinhado se desdobra ao longe, já se deitou o sol, e o poente ainda resplende iluminando com intensidade os espaços — é a tarde que chega na minha terra.

Quando se ouvir as plangentes notas do bacurão a cruzar os ares, o grilo tristonho da coruja, o longínquo rangor do carro-de-bois, os pios angustiados de algum Xexéu, chamando ao ninho o companheiro extraviado antes que a escuridão de todo lhe impossibilite a volta, é que já enegrece o lusco-fusco, acendem-se rápidos os astros que povoam o firmamento, desenhando-se no fundo negro-azul e aveludado do céu as constelações — são as sombras da noite que se espalham na minha terra.

Hoje, distante dessa beleza bela do meu Brasil, na Paulicéia, ouço ao longe, muito longe, as badaladas de um sino que plange — são as badaladas das saudades.

CORAÇÃO QUE NÃO MORREU



A artística urna, em que está colocado o coração de Santos-Dumont.

O homem sempre possuiu o desejo de se projetar nas nuvens. Sempre sonhou ser ave para voar, para se isolar no espaço, para se erguer da lama da terra.

Voar! desde pequeno Santos-Dumont se sentia atraído para aventuras de balão. Moço ainda, as idéias de Aviação ferviam-lhe na cabeça. Foram idéias vivas, sonhos incontidos, pretensão em dar aos homens uma nova espécie de fogo para que eles pudessem livremente escalar o céu, dando-lhes poder sobre as tem-

pestades, sobre os mares, sobre os montes, sobre as distâncias. Realizaram-se suas idéias, seus sonhos, sua pretensão.

Coberto de emoção ao exito do primeiro vôo, num aparelho de sua invenção e mais pesado que o ar, o coração de Santos-Dumont pulsou na velha França, em 1900, quando, iniciou a fase heróica da História da Aviação com a aplicação de motor a petróleo a um aerostato.

O coração do homem, cujo gênio criou uma arma que está sendo usada para fins que o inventor não aprovava, foi ofertado, na Semana da Asa pela Panair do Brasil ao Museu da Aeronáutica como reliquia preciosa para a posteridade.

Hoje, o deus vingativo transformou a invenção de Santos-Dumont em arma mortífera — pandemônio de carnificina, porém, quando as luzes voltarem a brilhar na face do mundo sua invenção será o futuro do mesmo.

E um dia, quando os homens compreenderem que é conveniente trocar a guerra pela paz, transformarão esses pássaros voadores que trazem consigo o poder da destruição em aves de transporte, apanágio do progresso.

O coração pois, que, recentemente, foi ofertado ao Museu da Aeronáutica é a maior e mais preciosa reliquia que ali poderia ser recolhida, pois o coração de Santos-Dumont continua pulsando nas pulsações dos nossos corações.

MARANHAO (826)

HUMORISMO

AS FERSSOS

(konferrenzia)

Facerr ferssos stá um koiza muinto tificil, porrke os chentes ke lerr esses koizas stan muinto exichentes.

Uma fersso pen feito, non stá kualkerr kapeza ke faiz. As feis uma rapais pensa ke está uma pon eskri-torr tessos koizas e komeza a eskre-ferr popaxens kon a pensamento no namorrata ou no lua, ke xerralmente está a outro fitima tessos acessos te loukurra. Ten noites ke xófe kata tenporral te arrankarr arrfores e terru-parr arranha-céu e eles tizen ke ten luarr, ke o noite stá kalma, ke os estrelas eston prilhando na céu te felúdo. Purro loukurra. Kuando fallon to namorrata, tizen ke ela ten kapelos te crro kon ondas roupadas do marr, formas eskulturais e outrros koizas. Fai ferr, o pekera tele peza mais te cen kilos, ten a kapelo oxigenato e ondulazon perrmanente. Tudo mentirra. Se as ferssos non saen pons, falta "metrika", kerr tizer, non ten pé nem kapeza, o kulpa non stá to namorrata ou to lua, porrke a pri-

merra ten pé e kapela, e a sekunda, apezarr te terr só kapeza non ten nata kon isso. O kulpa stá to o suxeito ke eskreffe, ke as feis ten kuarto pés e teixa as leitorres kon o mon no kapeza, sen saperr se akilo stá persso ou un karrafa fazio.

Aki no eskóla, ten alkuns xentes pons parra eskreffer esses koizas. Borba, O.D.Rancho, 826, etc., mas as outrros!... se non está o "penerra" te miss Butterfly ke "penerra" as ferssos e só teixa passarr as pons, starria um kalamidade muinto peorr to ke se pote imaxinarr. Na meio tos ferssos ke forron parra o cesta, tinha umn assin:

Eu plantou uma pé te koufe
Na xarrtin ta o meu amorr
Nasceu um lindo pananerra
Ke dá kada melanzia krando!

Porrizo stá ke kuando miss Butterfly fai ferr o korrespondencia, o kóbra komeza a fumarr e ela jóka tuto no cesta...

ANJO TE KARRA SUXA.

MENINAS DE HOJE...

Se sorrimos para elas, pensam que desejamos namorá-las. Mas se não as namoramos, acham que somos "icebergs". Se tentamos beijá-las, querem que sejamos mais respeitosos. Mas se não tentamos, procuram que outros o façam.

Se as lisonjeamos, julgam-nos ingênuos; se não as lisonjeamos, acham que não as entendemos.

Se falamos de amor e romance, pensam que as pedimos em casamento; se não falamos, reclamam que não somos românticos.

Se somos um "bom moço", taxam-nos de bobos; mas se não o somos, desejam que assim nos tornemos.

Se saímos com outras meninas, dizem que somos volúveis; mas se não saímos, pensam que ninguém nos quer.

Se lhes damos presentes, julgam-nos "arriados" por elas. Mas se não lhes damos nada, tratam-nos, na ausência, de "unha-de-fome".

Se brigamos por elas, proclamam que somos arruaceiros. Se não brigamos, levamos a pecha de covardes.

Se nos mostramos ciumentos, se ofendem; se não nos mostramos, fazem tudo para espicaçar o nosso ciume.

Se somos rudes, julgam-nos grosseiros que não tiveram u'a mãe para educar, ou não tomamos chá em pequeno; se somos delicados e atenciosos, passamos por efeminados.

Afinal, elas querem que sejamos o que não somos e se não somos o que elas querem que sejamos, ou se passamos a ser o que não somos, ou se somos o que não somos... Virgem, que confusão! O que é natural, falando de mulheres...

Meninas...

Garotas...

Filhas de Eva...

Que Deus as abençoe!

LEONARDO WELTER (939)

CONSELHO

Sorrisos... Flores... Que ilusões na vida! Em cada lábio, disfarçado, existe um fel nefando que envenena a vida da esperança, que morta, inda persiste.

Se na alma torturada e ressentida o travo da amargura já sentiste, Levanta a fronte, ativa e destemida! Jamais o desalento te conquiste!

Pelos caminhos da existência vamos procurando coíher florídes ramos e achando apenas acerado espinho.

Se dos primeiros a alegria queres, não maldigas o espinho em que te feres, que o sofrer te conduz ao bom caminho!

R-476 (4.ª esquadilha)

ESPORTES



O clichê focaliza um aspecto da cerimônia realizada antes do jogo E. T. Av. vs. E. C. Flamengo da Mooca, realizado no dia 14 do corrente, no campo do C. A. Ipiranga. Vemos o capitão de nossa equipe, Fred, fazendo a entrega de uma flâmula simbólica ao capitão do esquadrão adversário. Aparecem ainda o ten. Amazonas,

MAIS UMA VITÓRIA DOS NOSSOS

Continuando na sua série de triunfos o quadro da E.T.A.V. venceu no domingo último o forte conjunto do E. C. Flor do Mar, de S. Caetano, pela elevada contagem de 5 a 0. Os rapazes do segundo quadro se impuseram a seus antagonistas pela mesma contagem.

O time principal, tecnicamente organizado, tem a seguinte constituição: Tirone, Mestre, Baiano, Ciro, Fred, Lagrecia, Gimenez, Zico, Nello, Brejinho, Baixinho e Adão.

PERFILANDO...

Alta. Esbelta. No olhar inteligente sua alma sonhadora se revela... Sorriso que enfeitiça muita gente. Mil corações a palpar por ela...

Mais traços é mistar que eu [acrescente?] E meiga. E viva. E fascinante. E é [bela.

Eis desenhado em traços concludentes seu perfil de heroína de novela.

Perene aureola ao seu redor esvoaçando — efflúvio de mistério e extranha [gracia que todos sentem mas ninguém [define.

E inculcando um lirismo de outras [eras — Sonho! Romance! Inspiração! [Quimeras! — até seu nome é romanesco. Arline!

Hanitat.

técnico de esportes da E. T. Av., o sr. Carmine, diretor do Flamengo, rodeado pelos jogadores de ambas as equipes: Adão, Brejinho, Gimenez, Nello, Fred, Mestre, Lagrecia e Tirone, da E. T. Av.; Antoninho, Nene, Mario, Nelson e Luiz da equipe adversária. Como é sabido, a Escola venceu a partida por

UMA PARTIDA INTERMUNICIPAL NOTURNA

Amanhã, dia 27, seguirá à vizinha cidade de Santos uma caravana de alunos chefiada pelo sr. tte. Amazonas, para disputar uma interessante peleja noturna com o afamado esquadrão de amadores do Santos F. C. Alguns de nossos oficiais integrarão a comitiva. Esperamos que a vitória nos sorria, pois para isso empenharemos todos os esforços.

GIMENES (494).

PARA A FRENTE, CUSTE

O QUE CUSTAR!

Eis o lema que está guiando os bravos caboclos defensores da honra de nossa estremecida pátria. Há seis meses que os nossos patrícios estão combatendo. Há seis meses os alemães estão sentindo o pulso forte do nosso caboclo. E nesse curto espaço de tempo, já fizemos 300 prisioneiros. Quem é o autor dessa façanha? É a infantaria do Brasil. É a "Rainha das Armas" que está defendendo e mantendo bem alto o glorioso pavilhão nacional.

"Tenho orgulho em comandar os brasileiros que servem na infantaria. Tenho orgulho de os ver, nas fileiras da arma do sacrifício, da arma em que a ténpera do guerreiro é posta à prova a todo momento, da arma que não

ESTA VIDA DE ALUNO...

XORO DO MATO

O "aluno" vem à Escola para servir à Nação. Seja técnico ou piloto, é o dever da aviação.

A criança quando nasce já nasce bom brasileiro. Querer ser herói da FAB já é muito costumeiro.

Desta vida o interessante por que passa o militar é amar o F. O. sem medo de desertar.

Logo porém acostuma: isto é muito natural... Depois que passa de "bicho" diz não haver vida igual.

O "aluno" é observado por seu bom comportamento. Deve andar muito na linha quem quer chegar a Sargento.

Aqui temos disciplina bem dura de se quebrar; aprende-se a obedecer para melhor comandar.

Predomina a disciplina que do respeito se emana, ou o "tal" anda direito, ou vai pra "Poços de Cana".

Esta vida não é sopa, mas é bonita a jornada. Ainda não são seis horas, e vai tocar a alvorada.

Começa o labor do dia com D. Cobra fumando. Quem "encrencar", quando é sábado pela escola vai ficando...

Assim é a nossa vida, boa vida que me apraz, pois é mesmo dos "alunos" que as pequenas gostam mais!

admite no seu meio os tibios, os desanimados e os incrédulos, da arma que exige a manifestação viril de nossa raça, por uma causa que é a reabilitação do mundo escravizado".

Sejam, essas palavras do grande general Mascarenhas Moraes, gravadas em nossos corações para sempre. E à Infantaria brasileira, um "hurra" muito brasileiro. Salve, Infantaria do Brasil! Viva o Brasil invicto!

POLUS.

O VÔO ATRAVÉS DAS ÉRAS

XI — Os Primeiros Minutos No Ar

Através do excelente trabalho do Cel. Lysias Rodrigues, nossos leitores já sabem como se processou o primeiro vôo real efetuado no mundo, graças ao invento do Padre Bartholomeu de Gusmão, o "Padre Voador".

Muitos anos mais tarde, isto é, em 5 de junho de 1783, um grupo de pessoas, inclusive Benjamin Franklin, testemunhou a tentativa dos irmãos Montgolfier. Estes demonstraram seu balão em Annonay, na França. Tinha 11 metros de diâmetro, era feito de papel de linho e permaneceu no ar 10 minutos, atingindo uma altura de aproximadamente 300 metros. Seus balões eram do tipo "ar-quente" e foram desenvolvidos sob o princípio de que o ar aquecido tende a subir. Fizeram numerosas experiências com pequenos sacos de papel portas a dentro, antes de tentarem vôos exteriores.

Mais tarde, os dois irmãos comprovaram perante Luiz XVI a possibilidade do balão no transporte, fazendo subir um carneiro um pato e um galo.

Through the excellent piece of work of Col. Lysias Rodrigues, our readers already know how the first real flight of the world was performed, thanks to the ability of Priest Bartholomeu de Gusmão, the "Flying Priest".

On June 5, 1783, a group of people, including Benjamin Franklin, witnessed the first successful attempt to conquer the sky. The Montgolfier brothers demonstrated their balloon at Annonay, France. It was 35 feet in diameter, made of linen lined paper, and remained aloft 10 minutes, reaching a height of approximately 1000 feet. Their balloons were of the "hot-air" type and were developed on the principle that heated air rises. They made a number of experiments with small paper bags indoors before attempting outside flights.

Later the two brothers demonstrated before Luiz XVI the feasibility of the balloon in transportation by sending up a sheep, a duck and a rooster.

ANTOLOGIA SENTIMENTAL

Amor — substantivo masculino (não há amor feminino). A ilusão de que o'a mulher é diferente das outras...

*

Díálogo num banco de jardim.

— Estou apaixonado por você. Por sua causa já nem posso dormir. Quer casar-se comigo?

— E desde quando você descobriu que eu sou remédio para insônia?

*

— Venho devolver-te o anel. Esquece o que houve entre nós: vou casar-me com Joaquim.

— Oh! E onde está Joaquim? Vou procurá-lo já!

— Não faças dramalhão de rádio-teatro: deixa o rapaz sossegado e nada de brigas por minha causa.

— Não quero brigar: quero ver se consigo vender a ele o anel!

*

Fim de romance.

— Meu amigo, você tem sido muito gentil para comigo e não quizera desiludi-lo. Mas é forçoso que lhe diga: não o amo; não posso corresponder ao seu afeto. Ofereço-lhe em troca o'a amizade muito grande. Serei uma irmãzinha sua.

— Ótimo! E diga-me: quanto seu pai vai "nos" deixar de herança?

HANITAE



— Deixe de falar de aviação.

— Penha-o no hangar.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR SANDY SAUNDERS

BOLICHE FEMININO

Quinta-feira, dia 18 à noite, no Clube Escandinavo, o Quadro número 2 capitaneado pela senhora White, derrotou o Quadro número 1 em dois jogos, tendo perdido um. O número 2 alcançou a maravilhosa contagem de 555, que é o mais elevado do campeonato. A senhora White perfêz 200 pontos, total pela primeira vez alcançado por uma senhora. Quanto às derrotadas, a senhora Mac Vicar teve o melhor jôgo, com 163. A senhora Saunders alcançou 190 em um jôgo de exercicio. Suas companheiras de equipe lamentaram que ela não tivesse reservado tal jôgo para a competição.



Sandy Saunders

Sexta-feira à noite, o Quadro número 3 de-
frontou o número 4, tendo ganho dois e perdido um dos três encontros. A senhora Cook fêz o melhor jôgo dos vencedores, com a bela contagem de 184. Do quadro perdedor, a senhora Saunders conseguiu 152 pontos, a mais alta contagem individual da noite.

O RADIO-COMUNICAÇÕES AINDA SE MANTÊM NA PONTA

Domingo dia 21, no Clube Escandinavo, o forte conjunto do Radio-comunicações triunfou em duas das três partidas que disputou com o Motores. Bary teve a grande contagem dos vencedores — 423 pontos, ao passo que, entre os vencidos, Helm atingiu a bela contagem de 449.

Outro encontro foi o Hidráulica vs. Transportes, havendo este vencido em duas partidas e perdido uma; entre os vencedores, Austin fêz o excelente total de 484, enquanto que Boddy chegou a 424. Quanto aos derrotados, Karkeet atingiu a sensacional contagem de 443 e Cline a de 426.

SITUAÇÃO DOS JOGOS

Basic	6	3
Transportation	4	5
Radio Manutenanse	2	7
Hydraulics	1	8

Jogos marcados para domingo, dia 28 de Janeiro, às 19 horas.

RADIO MANUTENÇÃO versus HIDRAULICA
RADIO COMUNICAÇÃO versus BASICO

WOMEN'S BOWLING

Thursday afternoon, January 19 at the Clube Escandinavo the N.º 2 team captained by Mrs. White defeated the N.º 1 team two games and lost one. The N.º 2 team rolled the marvelous score of 555 which is high for the league. Mrs. White rolled a 200 game which is the first time that one of the ladies has reached the 200 mark. For the losers Mrs. Mac Vicar had high game with 163. Mrs. Saunders bowled 190 in a practice game. Her team mates regretted that she didn't save that game for competition.

Friday afternoon the N.º 3 team bowled the N.º 4 team. The N.º 3 team won 2 and losing one game. Mrs. Cook had high game for the winners, a fine 184 game. For the losers Mrs. Saunders managed to roll 152 for high game.

RADIO COMMUNICATION STILL LEAD IN BOWLING LEAGUE

Sunday, January 21, at the Clube Escandinavo the strong Radio Communication team won 2 out of 3 games from the star Engines team. Bary had high set for the winners, a 423 set, while Helm was high for the losers, a nice 449 set.

The other match was Hydraulics team versus Transportation team with Transportation team winning 2 out of 3. For the winners Austin had a fine 484 set while Boddy got a 424 set. For the losers Karkeet had a sensational set of 443 and Cline, a 426 set.

STANDINGS

	Won	Lost
Radio Communication	7	2
Aircraft	6	2
Meteoroly-Electrical	6	2
Engines	6	3

Schedule for Sunday, January 28, at 7 P.M.
RADIO MAINTENANCE versus HYDRAULICS
RADIO COMMUNICATION versus BASIC



ALUNADAS...

Hoje, sábado, dia 27, a S.A.E.T.A. fará realizar o baile de formatura da 12.ª Turma de Técnicos diplomados pela Escola Técnica de Aviação. Esperamos, como sempre acontece, uma noite agradável, cheia de música e alegria.

Excursão a Santos.

O quadro de futebol "Etaviano" vem se impondo há alguns meses pelo brilho das partidas que disputa e já criou fama nos anais esportivos da Paulicéia. Já domingo último, levamos de vencida um valoroso conjunto de S. Caetano pela contagem de 5x0. Amanhã, vamos a Santos disputar, em partida noturna, um prêmio com um clube de renome da grande cidade Paulista. O "Papel Pega-Mosca" estará presente para lhes dar os detalhes da peleja. E, por enquanto... boa sorte, camaradas.

A pedido de inúmeros alunos, "Alunadas" solicita ao Sr. Corneteiro Camilo, a fineza de **não ensaiar o toque de alvorada, meia hora antes da hora regulamentar**, como vem acontecendo nos dias em que o supracitado senhor está de serviço.

E por falar em formatura, consta que o Sr. René de Barros, dedicado aluno de "Meteorologia", mandou construir um "Bungalow" perto da Escola... e tenciona casar-se. E como "êles" ainda ficarão aqui por mais **algumas semanas** o Barros está escolhendo um discípulo para ser o padrinho do primogênito...

Estatística.

O Sr. Hilário, aluno 236 de "Aviões", que na vida civil trabalhava em um escritório de Estatística (não sabemos o que ele fazia no dito escritório), chegou a uma espantosa conclusão. Disse-nos ele:

— "Levando em consideração as marchas diárias que faço ao Hipódromo, já fiz a pé, duas voltas ao redor do Mundo.

— Quer dizer que o pessoal de Meteorologia, que também estuda no Hipódromo... Quer me fazer um favor Picchi (284)? De outra vez que passar pelos Estados Unidos, traga-me um Ray-Ban...



Os Instrutores Srs.: Barker, Karkeet, Chandler, McIntosh, Seeley e St. John com a última turma de alunos que terminaram o curso no dpto. de Hidráulica.

Por

J. Siqueira e P. Zamboni

Saturday, the 27th, the Twelfth Group of graduates, will have their dance, sponsored by the S. A. E. T. A. We are sure to have a very pleasant evening full of music and merriment.

Excursion to Santos

The E. T. Av. football team, which keeps going up in rank due to their brilliant playing, has already become famous in S. Paulo sporting circles. Last Sunday we beat a very strong S. Caetano team 5 to 0. Tomorrow we are going to Santos for a game to be held in the evening with a well known team of that city. The "Papel Pega-Mosca" will be there to give you the "dope" on the game. Meanwhile... good luck, boys.

At the request of more than a few students, "Alunadas" asks Camilo, the bugler, to please not practice blowing reveille a half hour before regular time, like he has been doing on days he is on duty.

Talking about graduation we heard rumors that Mr. René Barros, a devoted student of "Meteorology" built a bungalow near the school... and intends to get married. As "they" are going to remain here a few more weeks, Barros is selecting one of his schoolmates to be his first son's godfather.

Statistics.

Mr. Hilário, Aircraft student 236, who used to work in a Statistician's office in civilian life (we have no idea of what he did in that office), reached the following amazing conclusion. He told us:

— "Summing up the daily walks I make to the Jockey Club, I have already circled around the world twice".

— "By the way, meteorology is being taught at the Jockey Club too, which gives me an idea.

— "Want to do me a favor, Picchi (284)? Next time you pass the States, bring me back a Ray-Ban".

This sure is the age of surprises. Cri-Cri (396) was "annexed" by a good looking girl last Saturday in the Praça da Sé. When he couldn't shake her he lit out for the school and got here all out of breath. Even Phredipedes, the star of the Marathon, would blush with shame if he knew of Cri-Cri's record time...

Realmente o século é das surpresas. O Cri-Cri (396) foi "importunado" sábado último por uma linda pequena, lá na Praça da Sé. E não podendo desviar-se dos seus assédios, debandou para a Escola chegando aqui esbaforido. O próprio Fredipedes, o tal da Maratona, coraria de vergonha, se soubesse do tempo "record" do Cri-Cri...

WHAT'S FAZING

By WILLIAM LEHMAN



William Lehman

N. da R. — A lacuna deixada com a partida para os Estados Unidos de Jack Maia, será preenchida a partir desta semana, com o restabelecimento de nossa Coluna "What's Fazing", graças à gentileza com que o Sr. William Lehman aceitou ao nosso convite para redigi-la.

O Sr. William Lehman era um dos primeiros funcionários da Embry Riddle de Miami, onde serviu como instrutor em muitos departamentos. Está na E. T. Av. desde a sua fundação, sendo instrutor auxiliar no Departamento de Aviação. Muito conhecido como esportista, entusiasta do atletismo, é também um dos mais competentes e dedicados instrutores de nossa Escola.

Entre os acontecimentos sociais interessantes da semana, incluí-se o jantar oferecido pelo Coronel Botelho e senhora em sua residência no Jardim Paulista. Estiveram presentes Mel Goecke e senhora, Jimmie Hodeck e senhora, e Capitão Gil, do Campo de Marte. Todos manifestaram as agradáveis impressões colhidas, tanto em português como em inglês.

Dirigidos pelos senhores Graves, Thompson e Duncan e seus grupos de estudantes, estão se desenvolvendo esforços no sentido de converter o nosso B-18 em um grande avião cargueiro, em Cumbica. Não decorrerá muito tempo, consoante dizem as notícias, para que o ex-bombardeador médio faça viagens regulares entre o Rio e S. Paulo e vice-versa.

Quando Dave Morris e seus estudantes experimentam o motor do P-40 no lado de fora do Anexo 3, o tráfego na rua Bresser começa a paralisar, dado que os chauffeurs curiosos tentam espiar o que está acontecendo do outro lado do muro. Há mais "cavalos" naquele motor Allison do que todos os que correram no antigo Jockey Club em toda a sua existência.

Pessoal, o Carnaval está chegando, mais cedo este ano. Será nos dias 11, 12 e 13 de fevereiro. Para os recém-chegados, que não se achavam aqui na ocasião, no ano passado, caso desejem saber o que há para ser visto e onde ir, procurem o Sr. Treff.

Sra. Hoose: seu marido Bob está para chegar, de volta, ou realmente comprou aquela chácara perto de Miami e se estabeleceu ali? Todos nós, maridos, temos "dado um duro" enquanto nossas esposas se achavam a caminho para cá; mas é a primeira vez que nestas bandas sucede o contrário. Não se inquiete; antes que a senhora leia isto, ele estará por aqui.

Miscelânea: entre o grupo de novos "Fazendeiros" que estão resolvidos a "não voltar para um apartamento por nada deste mundo", está o Chefe Boddy e família do Jardim Paulistano. Entre os

Editor's Note: — The departure of Jack Mata for the States left a vacancy that only now is being filled. Starting this week we will again run our column "What's Fazing", thanks to the kindness of Mr. William Lehman who accepted our invitation to write it.

William Lehman was one of the first J. P. Riddle Co. employees in Miami where he served as Instructor in many departments. He is now a Senior Instructor in Aircraft at E. T. Av. He is sports-minded and is a good athlete as well as one of our best Instructors.

Among last week's interesting social events was a dinner given by Colonel Botelho and his wife at their home in Jardim Paulista. Those attending were Mel Goecke and wife, Jimmie Hodeck and Mrs. Hodeck, and Captain Gill of Campo de Marte. Everybody enjoyed themselves both in English and in Portuguese.

Headed by Messers. Graves, Thompson and Duncan and their groups of students, efforts are being made to convert our B-18 to a cargo carrier out at Cumbica. It won't be long, so say reports, before the ex-medium bomber will be making shuttle runs to Rio and back regularly.

When Dave Morris and his students are having engine run up on the P-40 out at Annex 3, the traffic on Rua Bresser comes to a halt as rubber-neck drivers try to see what the heck is going on over the wall. There are more "horses" in that Allison engine than ever trotted out at the old Jockey Club in all its years.

Folks, Carnival is coming soon—early this year. It's the 11th, 12th and 13th of February. Newcomers who weren't here at this time last year, if you want to know what to see and where to go, just contact Mr. Treff.

Mrs. Hoose: Is husband Bob coming back, or did he really buy that farm near Miami and settle down? All of us husbands have sweated it out while our wives were en-route but this is the first time down here that shoe has been on the other foot. Don't worry, he'll be here before you read this.

Spare parts from the boneyard: Among the group of new farmers who just "Wouldn't move back to an apartment for anything", is Chief Boddy and family of Jardim Paulistano... Counting members of families, there are over 80 Escola Técnica folks members of São Paulo Athletic Club... There is a stork flying over the Instrument Department. Congratulations, Joe... Jitterbuggers Dale Danielsen and Bee Schillinger stopped the show last Saturday night at the Jequití.

membros da família, há mais de 80 pessoas da Escola Técnica, sócias do S. Paulo Atlético Clube... Há uma cegonha voando sobre o Departamento de Instrumentos (congratulações, Joe)... As danças "Jitterbuggers Dale Danielsen" e "Bee Schillinger" causaram grande sensação na noite de sábado passado, no Jiquití...

(Cont. da página 3)

difícil, mas a verdade é que com um pequeno grupo de técnicos ao seu dispor, pode o piloto se ocupar realmente apenas com a sua missão militar. Quando o avião desce no campo, a equipe desses técnicos toma conta dele, faz as revisões, os consertos e deixa-o em ordem para que no dia seguinte o avião esteja pronto para novas missões.

A CONTRIBUIÇÃO DA E.T.Av.

Desta orientação é que nasceu a Escola Técnica de Aviação, isto é — para nos dar os elementos técnicos que não possuíamos. O Dr. Salgado Filho, quando esteve nos Estados Unidos, em contato com os meios aeronáuticos de lá, teve ocasião de conhecer as escolas técnicas de aviação norte-americanas e percebeu logo a necessidade de instalação rápida de uma escola semelhante aqui no Brasil, que nos desse esses elementos técnicos indispensáveis. Para esse fim, contratou os serviços do Sr. John Paul Riddle, que possuía grande experiência nessa formação de técnicos, pois a ela se dedicava desde 1920, e havia mesmo sido encarregado pelos governos americano e inglês de organizar, na América e na Inglaterra, escolas de especialistas de aeronáutica.

Assim foi ele contratado para igual missão no Brasil. No dia 7-9-43, J. P. Riddle veio a São Paulo a fim de efetuar a escolha de um local próprio para essa escola. Depois de muitos exames, foi escolhida para tal fim a antiga Hospedaria de Imigrantes, logo cedida pelo Dr. Fernando Costa, que conhecendo a importância do programa e o valor das escolas no gênero, cedeu o prédio ao Ministério da Aeronáutica. Daquela data até agora, a Escola foi organizada, começou a funcionar e em agosto de 1944 formava a primeira turma composta de 73 especialistas. Até agora, já forneceu cerca de 400. Chamo a atenção dos senhores para o pouco tempo em que esta obra foi iniciada e para os resultados apresentados. A Escola possui oito anexos e não está ainda completamente desenvolvida. Dispõe de um grupo de aviões em condições de voo, um grupo com todos os tipos que a nossa Força Aérea utiliza, desde o "Piper Cub" ao P-39".

Sr. St. John instrutor do dept. de Hidráulica, durante uma aula. Sobre a eficiência deste curso não é preciso falar, pois que, esta fotografia, o faz com vantagem.

Filho had the opportunity to visit aviation technical schools, and immediately he saw the necessity for the rapid installation of a similar school here in Brazil that would give us those indispensable technical men. He contracted the services of Mr. John Paul Riddle, who had broad experience in the training of technicians as he has been engaged in this line of work since 1920. The American and British governments had also asked him to organize aviation specialist schools in the United States and England.

"Thus it was that he was contracted for a similar mission in Brazil. On September 7, 1943, John Paul Riddle came to São Paulo to choose the site for the school. After many trips of inspection he chose the former Immigration Building. Dr. Fernando Costa, who was aware of the importance of the program and the value of schools of this kind, turned the building over immediately to the Air Ministry. The school was organized, began to function, and in August of 1944 the first group of seventy-three specialists was graduated. Up to the present time it has turned out more than 400. I call your attention, gentlemen, to the short time the school has been in operation and to the results obtained. It now has eight annexes and has still not yet reached its full stage of development. It has a group of airworthy planes made up of all the types used by our Air Force from the Piper Cub to the P-39."



A OS CANDIDATOS À E.T.Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

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

- b) — Licença do Pai ou Tutor, se o candidato for menor de 18 anos;
- c) — Atestado de boa conduta passado por autoridade policial ou por 2 Oficiais das Forças Armadas;
- d) — Declaração do Pai ou Tutor, provando que o candidato é solteiro e não constitui arrimo de família;
- e) — Requerimento dirigido ao Sr. Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E.T.Av., solicitando inscrição.

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

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



Papel Pega Mosca

Publicado para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

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 Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do Grupo
Misto de Instrução.

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

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

1.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

2.º Ten. Med. Aer. José Gonzaga Ferreira de Carvalho

2.º Ten. Med. Aer. José de Moraes Camargo

2.º Ten. Med. Aer. José Carlos D'Andreta

2.º Ten. Med. Aer. Ruy de Carvalho Braga

2.º Ten. Med. Aer. Alfredo Rocco

2.º Ten. Med. Aer. Marcelo Pio da Silva

2.º Ten. José Cabral de Almeida Amazonas

2.º Ten. Clodoaldo Motta Accioly

2.º Ten. Antonio José Nôse

2.º Ten. Paulo Spitzer

2.º Ten. Martinho de Castro Machado

2.º Ten. Eurico Lacerda

2.º Ten. Bertholdo Costa Junior

2.º Ten. Antonio Joaquim Lagoa

2.º Ten. Evaldo Herbert Sirin

2.º Ten. Walter Cardoso Rossi

Asp. Med. Aer. Olavo da Motta Cardoso

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

JOHN PAUL RIDDLE

EDWIN P. STAHL — Director Interino

CORPO DE REDATORES — Temporário

Lucy Bloem Redatora
Ten. Ariovaldo Villela Redator Assist.

REDATORES ASSOCIADOS

Arman Williams ... ARTISTA ASSOCIADO
Vinicius Piazza ARTISTA ASSOCIADO
Sandy Samnders SECÇÃO ESPORTIVA
William Lehman WHAT'S FAZING
J. Siqueira } ALUNADAS
P. Zamboni }
Jeannette Chedick } SECÇÃO DOS ALUNOS
Hilario Corrêa }