

2-25-1946

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1946-02

Embry-Riddle School of Aviation

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

This Book is brought to you for free and open access by the Newspapers at Scholarly Commons. It has been accepted for inclusion in Papel Pega-Mosca by an authorized administrator of Scholarly Commons. For more information, please contact commons@erau.edu.

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SAO PAULO — BRASIL

Papel Pega-Mosca

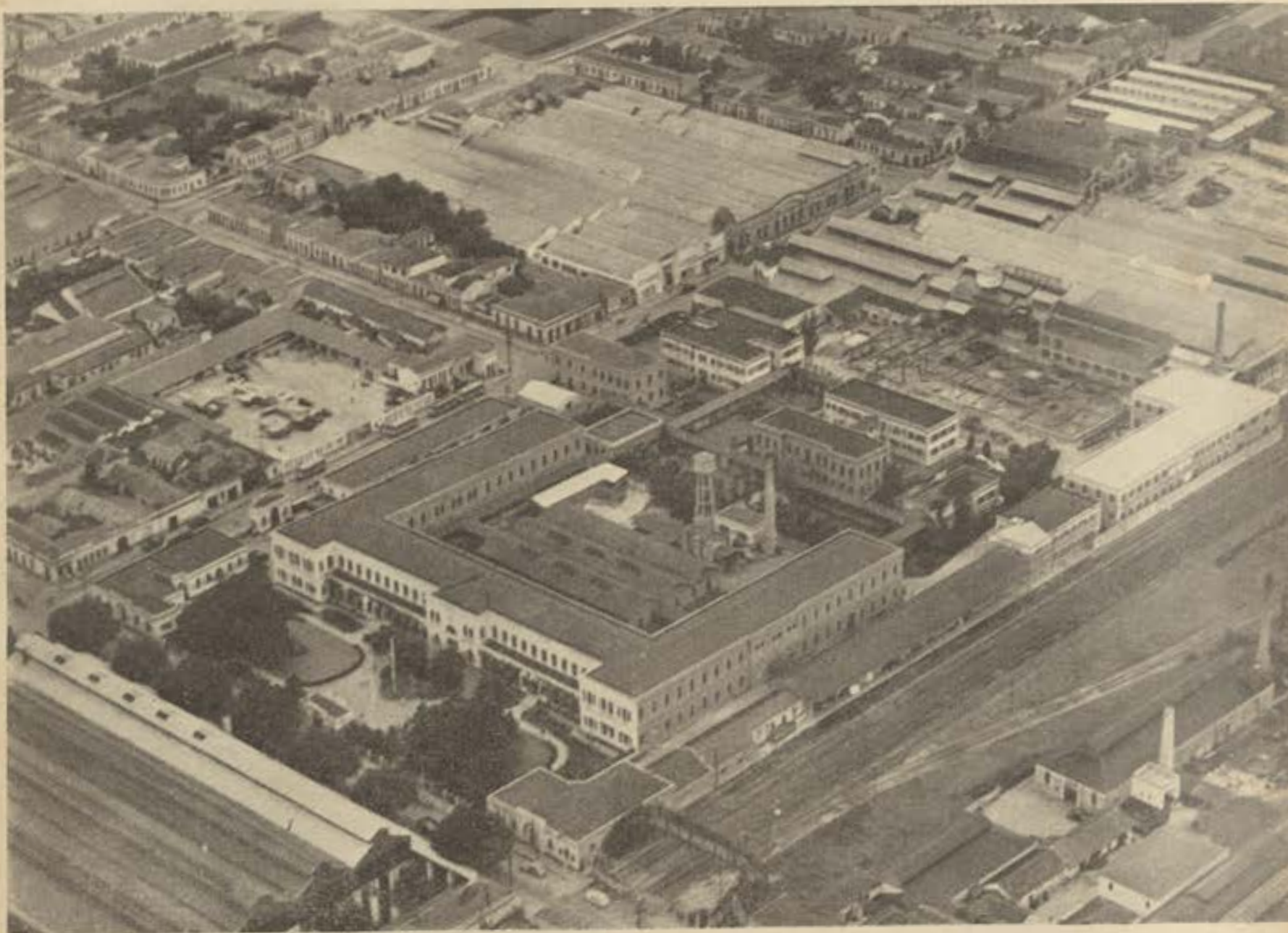
"STICK WITH IT"

VOL. II

25 DE FEVEREIRO DE 1946

N.º 100

*Alunos da Escola Técnica de
Aviação, a F.A.B. precisa de vocês!*



*Magnífica vista da E.T.A., centro de preparação de especialistas de aeronáutica,
que já deu à Força Aérea Brasileira 1.558 técnicos eficazes.*

Sensacional visita dos alunos da E. T. Av. ao porta-aviões Franklyn Delano Roosevelt.

Na quinta-feira, dia 7 de Fevereiro, pediram-me que comparecesse ao escritório do diretor assistente de treinamento, e foi com grande satisfação que descobri ter sido incumbido de representar o corpo de instrutores da Escola Técnica de Aviação numa visita ao porta-aviões Franklin D. Roosevelt, ancorado na baía de Guanabara. Recebi instruções para falar com o Capitão Brandão sobre os arranjos finais referentes a viagem.

Fui apresentado ao ten. Martinho que fôra incumbido pelo cap. Brandão de representar o corpo de oficiais brasileiros e vinte alunos da Escola, inclusive dois Uruguaios, foram seleccionados afim de representar o corpo de alunos.

O grupo se reuniu na estação Roosevelt às 7.40 onde se encontraram com o irmão do ten. Martinho, capelão da Escola, e após feita a chamada, os felizardos tomaram o trem, partindo para o Rio.

Ao chegar à estação Pedro II, fomos recebidos pelo "Happy Hoppy" o representante da Escola no Rio de Ja-

On Thursday Feb. 7th I was requested to report to the Office of the Assistant Director for Training. I was delighted to find that I had been assigned to represent the American Instructor Personnel of the Escola Técnica de Aviação on a visit to the Franklin D. Roosevelt Aircraft Carrier, anchored at Rio de Janeiro. I was directed to contact Capt. Brandão for final arrangements incidental to the trip.

Was introduced to Lt. Martinho, who, was assigned by Capt. Brandão to represent the Brazilian Officer staff. Twenty students of the Escola, including two Uruguaians, had been selected to represent the student body.

The group assembled at the Estação Roosevelt at 7:40 P.M. where it was joined by Lt. Martinhos brother — a chaplain of the school. The roll was duly called and the lucky party boarded the train for Rio.

Arriving in Rio at the Estação Don Pedro II we were met by "Happy Hoppy" the Escola's Rio representative. In his usual capable and good natured manner we found



neiro e devido à sua capacidade e bom humor, encontramos tudo "sob contról". O espírito de cooperação existente entre o pessoal da Escola e do Exército Norte-Americano no Rio de Janeiro foi amplamente demonstrado pelo Cel. Gillette das Forças Aéreas Norte-Americanas, que colocou um ônibus a nossa disposição.

Fizemos uma pequena visita pela Beira Mar até a Praia Vermelha e o Pão de Açúcar e quando de regresso chegamos ao relógio da Panair, às 10:30, fomos transferidos para uma lancha que nos levou diretamente ao Franklin D. Roosevelt, ancorado na linda baía de Guanabara.

Achamos bem merecido o título de "Rei dos Porta-aviões" deste enorme vaso de guerra cuja cor acinzentada contrastava acentuadamente com o azul e verde das águas e com as distantes montanhas.

everything "under control". Cooperation and goodwill between the Escola and American Army personnel stationed at Rio was evidenced by the use of a bus placed at our disposal by Col. Gillette formerly of the United States Army Air Forces.

We were conducted on a short tour that took us to Praia Vermelha, Pão de Açúcar, along the Beira Mar. On arriving at the Panair docks at 10:30 a.m. the group was transferred to a launch that transported us directly to the Franklin D. Roosevelt laying at anchor in the beautiful Baía de Guanabara. The battleship grey of the carrier contrasted sharply with the blues and greens of the water and the mountains in the background. We felt that the ship was rightly called "The Queen of Carriers".

On board we were met by the Officer of the Deck who placed us in the capable hand of Lt. (s.g.) Staeheli and Baker.

A bordo fomos recebidos pelo oficial do tombadilho — que nos apresentou aos tenentes Staeheli e Baker.

O ten. Staeheli é natural de Spokane, Washington sendo quasi um "az" em virtude de ter derrubado quatro aviões japoneses contando também com alguns, "provavelmente derrubados" à seu favor. É um veterano de 1.500 horas de voo tendo passado a maior parte delas em combate. Dois dos aviões derrubados por ele podem ser vistos caindo em chamas no filme "Fighting Lady" tirado pela marinha Norte-Americana. O ten. Staeheli entrou para a marinha em março de 1942 e foi classificado para servir em agosto do ano seguinte, tendo tomado parte nas campanhas contra as ilhas Gilbert, Marshalls e Marianas.

O ten. Baker nasceu em Rochester, New York e ingressou na marinha como cadete de aviação em novembro de 1942. Após ter completado seu treinamento foi classificado para o serviço ativo em janeiro de 1943 e está agora fazendo a sua primeira viagem em águas de outros países.

A nossa visita começou pelo tombadilho nos hangares e enquanto percorriamos o porta-aviões o oficial que comandava o nosso grupo teve a gentileza de nos fornecer os seguintes dados.

- 1 — O Franklin D. Roosevelt foi construído nos estaleiros da marinha em Brooklyn.
- 2 — Foi lançado ao mar no dia 27 de Outubro de 1945, Dia da Marinha. Embora não tenha estado em combate, muitos de seus tripulantes são veteranos das batalhas do Pacifico e da Europa.
- 3 — No momento o Franklin D. Roosevelt é comandado pelo cap. Apollo Soucek da Marinha dos Estados Unidos e é da classe do Midway.
- 4 — Desloca 45.000 toneladas, e têm um calado de 35 pés e um comprimento de 980 pés.
- 5 — No momento possui 120 aviões, o que não é seu carregamento total em tempo de guerra.
- 6 — É o maior e mais poderoso porta-aviões existente, possuindo uma tripulação de 3.500 homens entre oficiais e subalternos.
- 7 — Começou sua viagem experimental em Brooklyn e o grupo aéreo foi incorporado em Norfolk, Virginia tendo a nau prosseguido viagem até a Baía de Guantanamo, em Cuba, onde recebeu ordens para continuar até o Rio de Janeiro para as cerimônias da posse do Presidente da República.
- 8 — Por não ter ainda completado sua viagem experimental sua velocidade máxima não é conhecida — declara-se entretanto que ultrapassa 35 nós por hora.
- 9 — Possui três elevadores destinados a colocar os aviões no tombadilho de voo.
- 10 — Quando sua eficiência é de 100% os aviões decolam à razão de 1 em cada 18 segundos. São necessários 30 segundos para as aterrissagens.
- 11 — No momento o porta-aviões está equipado com Corsários, Helldivers, Helicats e Avengers.

Os Corsários têm a designação de 4FU4 e possuem motores Pratt & Whitney que desenvolvem 2.200 h.p. Seu armamento consiste em seis metralhadoras de calibre 50 e foguetes que são disparados para a frente. Estes aviões que pesam 6 toneladas, também, possuem tanques de gasolina que podem ser desprendidos no ar.

Os Helldiver carregam uma tripulação de dois, um piloto e outro que faz as vezes de metralhador e rádio telegrafista. Possuem motores Wright Cyclone.

Lt. Staeheli proved to be a soft spoken Washingtonian from Spokane and is considered a near ace with four Jap planes downed and other probables to his credit. He is a veteran of 1500 flying hours, most of which was spent in actual combat duty. Two of the planes he defeated may be seen falling in flames in the Navy picture of carrier warfare entitled "Fighting Lady". He entered the navy in March 1942 and was assigned to active duty overseas in August of the following year taking part in campaigns against the Gilbert Islands, the Marshalls and the Marianas. After his return to the "States" in September of 1944 he was assigned to the Franklin D. Roosevelt as Flight Officer.

Ensign Baker is a native of Rochester, New York and entered the navy as an Aviation Cadet in November 1942. After completing his training he was assigned to active service in January of 1943 and is now making his first cruise in foreign waters.

The visiting group began the tour of the carrier from the ships hangar deck. During the course of the tour the following facts and figures were gratefully supplied by the officer in command of our group.

- 1 — The Franklin D. Roosevelt was built in Brooklyn Navy Yard.
- 2 — Was commissioned on Navy Day, Oct. 27, 1945. Although never having been in active war time service many of her crew members are veterans of both the Pacific and European theatres of operation.
- 3 — At present is commanded by Capt. Apollo Soucek, U.S.N. and is a sister ship of the Midway.
- 4 — Displaces 45,000 tons of water, draws 35 feet and has a length of 980 feet.
- 5 — At present has a complement of 120 planes on board — this is not a full war time load.
- 6 — Is the largest and most powerful Airplane Carrier afloat, carrying a crew of 3,500 officers and men.
- 7 — Began her shakedown cruise at Brooklyn — was joined by an Air Group at Norfolk, Va. and continued to Guantanamo Bay, Cuba where orders were received to proceed to Rio de Janeiro for the Presidential Inauguration.
- 8 — Not having completed her shakedown cruise the top speed is unknown — however is declared to be well in excess of 35 knots per hour.
- 9 — Is equipped with 3 elevators to carry planes to the flight deck.
- 10 — When operating at 100% efficiency planes take to the air at the rate of one (1) every 18 seconds. About 30 seconds are required for landings.
- 11 — At present is equipped with Corsairs, Helldivers, Helcats and Avengers.

The Corsairs are designated as 4FU4 and are equipped with P & W Engines that develop 2200 H.P. They are armed with six 50 calibre machine guns and forward firing rockets. They are considered as one of the world's most formidable fighters. These planes are equipped with detachable gas tanks that may be dropped in flight and weigh 6 tons.

The Helldivers carry a crew of two (2) consisting of a pilot and combination machine gunner and radio operator. They are powered with Wright Cyclone engines.

- 12 — There are four squadrons aboard divided as follows:

- a — 1 fighter squadron
- b — 1 bomber squadron
- c — 1 fighter bomber squadron
- d — 1 torpedo squadron

13 — The Pilot Ready Rooms (four in number) are airconditioned. What a relief from the Rio heat when we entered them!

(Continua na pag. 29)

Homenagem ao Major Wilburn Law



O Ten. Cel. Richard Chapman, Major L. V. Major Parreiras Horta e o Ten. Cel. Aloysio Telles Ribeiro.



O Major Parreiras Horta após a entrega dos presentes ao Major Law que, encantado, os admira.



O Ten. Cel. Guilherme Ribeiro, Sr. Gill, Major Law, Ten. Cel. Chapman e Sr. Treff.

Os diretores Administrativo e Técnico, altas patentes militares, Instrutores Chefes, ilustres convidados e representantes da imprensa, tiveram a grata satisfação de homenagear, por justo merecimento, um militar admirado por todos da Escola Técnica de Aviação, que muito lhe deve. Ao meio dia de 13 de Fevereiro, todos se reuniram a fim de recebê-lo e expressar-lhe sua gratidão. Era ele MAJOR WILBURN LAW, designado pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para trabalhar na E.T.Av. e que ia nos deixar. Como o nosso comandante, o Ten. Cel. João Mendes da Silva se achava ausente, o Major Afonso Celso Parreiras Horta, Comandante do 1.º Grupo Misto de Instrução, presidiu a cerimônia.

Além do pessoal da Escola estavam presentes o Ten. Cel. Richard Chapman, Comandante do Major Law e o Ten. Cel. Aloysio Guilherme Ribeiro, nossos convidados de honra.

O Major Law, quando entre nós, devido à sua insi-

Administration and Technical Directors, High ranking officers, Chief Instructors, distinguished guests and press representatives had the honor of paying a tribute to a man who deserved the admiration of everyone in E.T.Av. that owes much to him. In the Flag Hall, at 12.00 noon on February 13th, 1945, they all gathered to receive him and express their gratefulness to him. MAJOR WILBURN LAW, appointed by the Joint Brazil-United States Military Commission to work at E.T.Av. was leaving us. As our Commander, Lt. Col. João Mendes da Silva was absent, Major Afonso Celso Parreiras Horta, Commander of the 1st Joint Instruction Group presided over the ceremony.

Besides our personnel Lt. Col. Richard Chapman, Major Law's Commander, and Lt. Col. Aloysio Guilherme Ri-



Aspectos do almoço

nuante personalidade grangeou inúmeras amizades. Falando com ele sobre sua vida conseguimos os seguintes dados biográficos: Depois de sua formatura na Escola Superior trabalhou durante 15 anos com artigos domésticos automáticos. Iniciou sua carreira militar nas Forças Aéreas Norte-Americanas em 1942, na Escola de Treinamento de Comando. Passou depois, a oficial engenheiro, servindo em Keester Field em Mississipi, em uma escola de Mecânicos de Aviação B-24. Veio para o Brasil como membro da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos no dia 15 de Julho de 1945, tendo sido designado para trabalhar na E.T.Av. em Agosto do mesmo ano. Durante sua estadia entre nós foi muito bem sucedido em sua campanha na procura de equipamento de instrução e também em inspeções e sugestões proveitosas referentes à instrução nos vários departamentos.

No banquete que lhe foi oferecido, o Major Parreiras Horta, em brilhante alocução, falou do muito que o Major Law tinha conseguido para a Escola, agradecendo-lhe sinceramente a cooperação recebida. Em nome do pessoal

beiro attended the luncheon as guests of honor.

Major Law, while working with us, due to his charming personality, made many friends. Talking to him about his life we managed to get this story from him: After graduation from High School he spent 15 years working for the Automotive and Household appliance field. He entered active service in the United States Air Corp in September 1942 in Technical Training Command. Started as an Engineering officer at Keester Field, Mississippi at an Airplane and Mechanic School, specialising in B-24s. At time of leaving Keester Field he had worked himself up to the position of Assistant Director of Technical Training at that school. He came to Brazil as member of the Joint-Brazil United States Military Commission on July 15, 1945 and was assigned to E.T.Av. on August 1st. of that year. While with us he did a wonderful job on procuring equipment, a job at which he was very successful and also made general instructional surveys.

At the luncheon offered him Major Parreiras Horta, in



O Ten. Cel. Richard Chapman, Major Law e Sr. Treff,

da E.T.Av. o Major Horta ofereceu ao Major Law dois bonitos presentes. Um para ele e outro para sua senhora. O Coronel Chapman, seu ex-comandante foi também convidado a dizer algumas palavras alusivas às comemorações. O Coronel disse que apesar de não estar preparado para fazer um discurso era sempre um prazer para ele, falar sobre o Major Law, pois serviram juntos durante os últimos quatro anos, mencionando também terem atravessado muitos momentos difíceis juntos, durante os dias amargos da Segunda Conflagração Mundial. Elogiou ainda, o Major Law, pelos serviços prestados à Pátria.

O Sr. Treff foi convidado a falar pelos Norte-Americanos.

Em aplaudidíssimo improviso ele agradeceu o Major Law em nome de todos os presentes. Falando da vida futura do Major, como paisano, concedeu os presentes a fazerem uma fila e começar a fazer pedidos, pois ele iria trabalhar na fábrica Norge de refrigeradores.

Após o discurso do Sr. Treff, coube ao homenageado agradecer as manifestações de apreço a ele efetuada. Disse-lhe: "Quando cheguei ao Brasil fui designado para

a very nice speech, spoke about the cooperation and work Major Law accomplished while amongst us thanking him warmly. In name of E.T.Av. personnel Major Horta offered Major Law two beautiful gifts. One for him and another for his wife. Lt. Col. Chapman, his commander, was invited to say a few words. Colonel Chapman said that he was not prepared to give a speech but it was always a pleasure for him to speak about Major Law who had served with him during the last four years. He added that he spent many a difficult hour during the stress of the second world war with Major Law. He praised him for the work he had done for his country.

Mr. Treff was invited to speak in the name of the North Americans. He spoke brilliantly and extemporaneously. He thanked Major Law in the name of all. Talking about Major Law's future civilian life he asked the instructors and all present to form a line and start placing orders as the Major was going to have charge of sales for the Norge Refrigerators factory.

After the much applauded speech made by Mr. Treff, Major Law thanked all with the following words: "When

(continua na pagina 22)

Aventuras na China! Os Tigres Voadores! A retirada de Louichow...

O Ten. Cel. OLIVER H. CLAYTON, popularmente conhecido como "TWIST", é o novo CONSULTOR TÉCNICO DE AVIAÇÃO da Companhia John Paul Riddle. Encontrando-se entre nós, esse conhecido veterano da aviação norte-americana e herói da Segunda Conflagração Mundial, a redatora do "Papel Pega-Mosca" teve a grata satisfação de entrevistá-lo.

Convém, primeiramente, explicarmos que o apelido "TWIST" lhe foi dado na China.

Voltando aos primeiros dias de sua carreira aviatória contou-nos tê-la iniciado em 1931 quando serviu nas Forças Aéreas Norte-Americanas que deixou em 1936 a fim de trabalhar para a Pan-American Airways System. Durante

cinco anos serviu nessa companhia passando depois, a trabalhar para o Serviço

Civil das Forças Aéreas. Também naquele interim trabalhou na qualidade de Inspector Chefe da Bendix Aviation Corporation, na fábrica de Baltimore em Maryland.

— "Em 1942", — disse-nos ele — "fui convidado a voltar a trabalhar para a Pan American Airways System a fim de organizar em Miami, uma Escola de Treinamento Técnico de engenheiros e pessoal de manutenção de aviões de combate que seriam enviados dos EE.UU. aos nossos aliados. Quando a Escola foi desapropriada pelo governo fui comissionado como Capitão a 1.º de Novembro de 1942. Logo após, fui designado para dirigir o treinamento de 2.400 soldados das Forças Aéreas Norte-Americanas na Escola de Aviação Embry-Riddle. Três meses após minha classificação assumi o comando da Escola como o Representante Militar do Governo junto à mesma. Trabalhei na Embry-Riddle até termos dado às Forças Aéreas o contingente de técnicos necessários naquela época. Terminados os contratos a Escola foi fechada."

Interpelado sobre a Escola de Aviação EMBRY-RIDDLE ele nos disse:

— "Foi patenteado na história da Força Aérea Norte-Americana que a Escola de Aviação Embry-Riddle, era, na época em que foi desocupada, uma notável Escola de treinamento. Fomos todos entusiasticamente elogiados por vários Generais, tanto dos EE.UU. como de outras nações pelo ótimo treinamento proporcionado aos rapazes e por termos desempenhado eficientemente nossas missões."

LT. COLONEL OLIVER H. CLAYTON, commonly known as TWIST, John Paul Riddle Company's new AVIATION TECHNICAL CONSULTER, is among us and it was with great satisfaction that "Fly Paper's" editor took the opportunity to interview a well known American Aviation veteran and hero of World War No. 2.

The nickname, TWIST, was given him while on duty in China.

Going back to the first days of his aviation career he told us that he started to work for the American Air Forces in 1931 which he left in 1936 to join the Pan American Airways System. He worked for Pan American for 5 years and after that joined the Army Air Force

Civil Service. He also worked for the Bendix Aviation Corporation as Chief Inspector in Baltimore, Maryland.

— "In 1942", he said — "The Pan American Airways System asked me to join the company again for the purpose of setting up an Aviation Technical

Training School in Miami, to train Flight Engineers of all types and other technical personnel to be used for servicing and maintenance operations on combat planes ferried from the United States to our Allied Nations." He remained with the School until it was taken over by the Army Air Forces at which

time he was commissioned as a Captain on November 1st, 1942. Immediately after that, was assigned to train approximately 2,400 Army Air Force soldiers at the Embry-Riddle School of Aviation. Three months after being given this assignment assumed command and took over the School as the Military Representative of the United States Government until the School was deactivated due to the fact that the American Air Forces had already reached the total of technicians it needed at that time.

When inquired about the EMBRY-RIDDLE AVIATION SCHOOL, Colonel Clayton told us that: "It is on record in the U.S. Army Air Forces that the Embry-Riddle School of Aviation at the time it was deactivated was classified as an outstanding training School. We were all warmly commended by several Generals of the United States, as well as other countries, for the fine training given the boys and for outstanding performance of duty."

— "When the School was deactivated in 1943 — he continued — I was assigned to Keester Field in Mississippi to attend an officer engineering course in B-24's. After



O Ten. Cel. Oliver H. Clayton .

— "Quando a Escola foi desocupada em 1943 — disse nosso entrevistado continuando — "fui designado para fazer um curso de oficial engenheiro em B-24s em Keester Field em Mississippi. Após ter completado esse curso em Janeiro de 1944 fui classificado para servir na 14.ª FORÇA AÉREA — os TIGRES VOADORES da China."

— "Desde então... as aventuras se sucederam!"

Nesta altura o Coronel passou a falar sobre a China, onde chegou a 26 de Março de 1944, tendo sido imediatamente escalado para servir como inspetor de Aviação no Escalão Avançado da 68.ª ALA COMPOSTA, que era constituída de todas as espécies de aviões de combate.

Disse-nos que: "Naquela época, os Japoneses estavam fazendo as maiores ofensivas contra as Forças Americanas, procurando acabar com a 14.ª FORÇA AÉREA na China. Essa ofensiva prolongou-se por 9 meses. Durante esse período os nossos pilotos e bombardeiros voavam uma média de 8 a 10 horas por dia. É certo que, não fora os rapazes terem sido treinados eficazmente nas Forças Aéreas antes de ir para o front, nada teríamos conseguido. Em muitos casos era necessária a iniciativa de técnicos para reparar partes e acessórios de todos os tipos inclusive equipamentos automáticos bem como de aviação. Tive a oportunidade de observar de perto o trabalho de muitos ex-alunos da Escola de Aviação Embury-Riddle. Era um prazer e mesmo confortador vê-los desempenhar, eficientemente, suas missões. Havia centenas deles por todo Oeste servindo nas Forças Aéreas Norte-Americanas."

Perguntando-lhe o que o havia impressionado mais durante suas atividades na China ele nos respondeu: "Nunca esquecerei quando tivemos que evacuar o campo de Louichow. Era de manhã e nuvens pesadas cobriam as montanhas; o "monsoon" (ou a estação de chuva) açoitava-nos e naturalmente, era impossível voar. Os japoneses tentavam tudo para ocupar o campo antes de nossa saída."

"Foi, simplesmente, um inferno! Durante cinco dias e noites, aguentamos firmes e o tempo não melhorava! Os japoneses avançavam. Eu, naturalmente, sofria mais que todos, pois era o Comandante da retirada. O campo mais próximo onde tínhamos nosso transporte ficava há apenas 45 minutos de avião de nosso campo. Na manhã do sexto dia o sol fez uma arresta por entre as nuvens e fizemos sinais para que o nosso transporte prosseguisse a qualquer custo e fizesse a nossa retirada. Obedeceram-nos e sucederam na retirada do campo de todos norte-americanos e chineses. Retiramos em aproximadamente 5 a 6 horas antes do primeiro contingente de Japoneses ter ocupado a Base."

— "Chamamos essas manobras de "ter o bafio do inimigo nas costas!"

— "Daquela Base fomos a outra que se achava a 150 milhas japonesas de distância e que os japoneses tinham tomado e abandonado para ir em nosso alancor. Ao ocuparmos o campo descobrimos que estávamos na retaguarda do inimigo! Levou 8 semanas até que eles começassem a sentir falta de suprimentos e armamentos. Durante essas 8 semanas fomos bombardeados n'uma média de 4 a 5 horas consecutivas por dia. Conseguimos, entretanto, durante os vãos, destruir milhares de japoneses até paralizarmos suas linhas de abastecimento e o contato com as forças de terra. Isto por sua vez fez com que o poderio terrestre dos japoneses enfraquecesse permitindo às tropas chinesas contraatacarmos em muitos pontos alcançando esplêndidas vitórias. Note-se porém, que tudo isso foi devido haver se esgotado as munições, combustível e suprimentos em geral dos nipônicos."

Falando sobre o povo chinês o Coronel disse: "São soldados realmente de valor e lutam com grande desvantagem quanto à equipamento e treinamento. Tive o ensejo de falar com altas autoridades civis e militares da China e tenho certeza que o país compreende agora o grave erro no qual incorreu por não estar preparado, e não ter treinado maior número de elementos para as operações aéreas e por não ter desenvolvido sua força aérea antes de ter sido atacado pelos nipônicos."

— "Na minha opinião, si naquele período a China tivesse uma força aérea capaz de fazer o que fará daqui há cinco anos, jamais teria sido atacada. Toda nação aliada que tiver a oportunidade de organizar uma força aérea no futuro — deve dispendir todos os seus esforços nesse sentido."

— "Antes de terminar desejo dizer que a 14.ª FORÇA AÉREA, os TIGRES VOADORES, conseguiram o máximo, dispendendo o mínimo, em virtude do sério problema do abastecimento que era feito com muita dificuldade. Todo suprimento da China era feito por via aérea o que criava

the completion of this course in January, 1944 I was assigned to the 14th AIR FORCE, the FLYING TIGERS of China."

— "Then ... real excitement took over!"

Colonel Clayton started to talk about China.

He arrived there on March 26, 1944 and was immediately assigned to the 68th COMPOSITE WING, consisted of all types of aircraft of the Forward Echelon as Air inspector.

He said that: "During that time the Japs were making their greatest push against the American Forces in China with the intention of driving the 14th Air Force out. The push lasted for nine months at which time our flyers and bombardiers were flying an average of 8 to 10 hours a day. It was certain that they couldn't have achieved anything had it not been for the efficient way our personnel was trained in the Air Forces before going to the battle fronts. In many cases it required technicians initiative to repair parts and accessories of all types including automotive as well as aviation equipment. I had the opportunity of observing the work of many of the students trained at the EMBURY-RIDDLE AVIATION SCHOOL. It was gratifying and a pleasure to see them efficiently performing their duty. There were hundreds of them all over the East serving in the U.S. Army Air Forces."

When asked about what impressed him most during his activities in China, the Colonel told us the following: "I shall never forget when we had to evacuate the Louichow Field. It was during the morning with heavy clouds down in the mountains, the monsoon (or rainy season) hitting us and naturally it was impossible to fly. The Japanese were trying as hard as possible to get in before we could evacuate."

— "It was simply Hell! During five days, and nights we sweated it out and the weather didn't improve. The Japs kept pushing through forcing us in every possible way. Due to my assignment as evacuation commander I sweated most of all. The closest field where we had our transport was 45 minutes approximately from our field. On the morning of the 6th day the sun came through a cloud and we flashed a signal to our transports to proceed at once. It was imperative to take a chance and get them in to evacuate us. This they did and successfully evacuated all American and Chinese personnel at the Field. We had the field cleared within approximately 5 to 6 hours before the first contingent of Jap troops took over."

— "This is known as having the enemy breathing down your back!"

— "We moved from that Base to another that the Japs had taken over and left at 150 Japanese miles away. We occupied the field and realized that we were at the rear lines of our enemies! It was 8 weeks before they started running out of guns and supplies. Through these 8 weeks we were bombed for an average of 4 to 5 hours a day. However, during the fight we destroyed hundreds of thousands of Japs until we paralyzed their supply lines and contact with their ground forces. This in turn weakened their ground strength and enabled the Chinese ground forces to counter attack in many places getting successful victories. This all was due to the Japs being out of ammunition, fuel and supplies in general."

Speaking about the Chinese people he said: "They are really brave soldiers as they fight with a handicap of equipment and training. I had the opportunity of talking with influential Chinese authorities both military and civilians and I am sure that China realizes now that it was a mistake not being prepared and failing to train more people for aviation operations and failing also to build up their airforces before they were first attacked by the Japanese."

— "In my opinion — if they had at that time a better prepared Air Force capable of doing what they will be able to do in China in five years from now, the Japs would have never attacked them. Every allied nation that has the opportunity to organize an airforce in the future should by all means take all the efforts to do so."

— "Before finishing I want to say that the 14th AIR FORCE, the FLYING TIGERS achieved most with the least due to a very difficult supply problem. All supplies in China were flown in and this created a very adverse situation. It's success was mainly due to its Commanding General — Major General Claire L. Chennault. He commanded the American Voluntary Group which was composed of people with successful experiences in China and

(Continua na pág. 27)

Estruturas



Metálicas



Biguá



Diariamente umas dezenas de jovens, envergando o uniforme de serviço da E.T.Av. transpõem os portões do anexo 2, ao lado da escola, e ali passam o dia adquirindo conhecimentos técnicos para servir na aviação nacional.

Entre os que ali entram, conversamos com o de n.º 124, Elmo Teixeira, da 4.ª esquadrilha. Abordando-o ele nos disse:

— Sou gaúcho, de Bagé, terra do Minuando. Gosto dos pampas, mas os pampas deixei por gostar mais da aviação. Anteriormente trabalhava na VARIG, companhia gaúcha de aviação. Hoje aqui estou.

— Como você teve conhecimento desta escola e como veio para cá?

— Ora, muito simples! A E.T.Av. é muito conhecida pelo Sul. Tem grande fama. Eu tinha em mente ser um técnico de motores de aviões e por isso para aqui vim. Estou fazendo este curso porque fui classificado para esta especialidade, em virtude de meus testes terem demonstrado que tinha predileção para isso.

— E você está contente com seu curso, apesar de ter tido outro ideal?

— No princípio não. Mas depois que comeci a estudá-la me apaixonei pela arte dos trabalhos em metais...

— Em metais de aviões, você quer dizer, não é?

— Não só em aviões! Em qualquer trabalho que for necessário um especialista em metais, em matérias plásticas, que aliás é um bocado difícil, mas importante; também em reparos nos tanques de borracha.

— E qual é a principal ocupação durante seu curso?

— Eu vou lhe explicar. Meu curso todo é de cinco fases de cinco semanas cada. Todas as fases são principais, sendo que a última é mais interessante porque o estudante durante essa fase faz um exame prático, portanto aplica tudo o que aprendeu no curso. Isso é executado nos aviões de treinamento em Cumbica.

Every day dozens of young men wearing the service uniform of E.T.Av. enter the gates of annex 2, at the side of the School, and spend the day there getting the technical knowledge which they will use in national aviation.

Among those who go there is Elmo Teixeira N.º 124 who told us the following when we interviewed him:

— "I am a 'gaúcho' from Bagé, land of the winds. I like the pampas but I left them because I liked aviation more. Today, here I am."

— "How did you learn about the School and how did you come here?"

— "Well, it's very simple! E.T.Av. is very well known in the south. It has a great reputation. I wanted to be an aircraft engine technician and so I came here. I am taking this course because I was classified for it as my tests showed that it was what I was best fitted for."

— "And are you pleased with your course in spite of the fact that you had another ideal?"

— "At first I was not. But after I started to study I began to love metalwork..."

— "You mean aircraft metalwork, don't you?"

— "Not only aircraft! Any work that requires a specialist in metal, plastic material, which incidentally is very difficult but important, and also repairs in rubber tanks."

— "And what is your principal occupation during the course?"

— "I'll explain it to you. My course consists of five phases of five weeks each. All the phases are important; but the last one is the most interesting because during this phase the student takes a practical examination. He applies all he has learned during the course. This work is done on the training planes at Cumbica."

— "Has this always been done?"



Fez anos, dia 16 proximo passado o filho do Ten. Cel. Av. João Mendes da Silva, Milton Mendes da Silva que completou 13 anos. O Milton ofereceu bonita festa aos seus colegas e amigos. Nos Clichês focalizamos dois aspectos das festividades. No 1.º ele e seus pais e no segundo Argos e seus bonecos que abrilhantaram a festa e a filhinha do Ten. Lagôa, Maria Célia.



No dia 19 do corrente, à convite do sr. Meeks, instrutor de nossa Escola, casado com uma peruana, esteve em visita à Escola o sr. Oscar Benevide, filho de ex-Presidente do Perú e o Conde Francisco Mattarazzo.

Percorreram os diversos deptos. acompanhados do sr. Peterson e Meeks, ficando bem impressionados com o que viram.

DOZE MESES DE ATIVIDADE DA ALFAIATARIA DA

E.T.Av.

INICIANDO OS TRABALHOS COM APENAS SEIS MÁQUINAS, HOJE CONTA AQUELE DEPARTAMENTO DA AM-7 COM QUARENTA E CINCO MÁQUINAS A MOTOR — PESSOAL TÉCNICO ESPECIALIZADO A SERVIÇO DA AERONÁUTICA DO BRASIL.

...e o Ten. Romeu Maluhy, segurando-nos pelo braço, leva-nos à presença do 3.º Sgt. João Batista Salgado, sub-chefe da AM-7, para que seu auxiliar imediato nos dissesse algo em torno do primeiro ano de existência da quarta Alfaiataria da nossa Escola.

"ERA UMA VEZ..."

— "Não irei começar pelo clássico e indefetível: 'Era uma vez...' — iniciou o Sgt. Salgado — mas direi que a Alfaiataria foi criada em fevereiro de 1945 pelo Comandante da E.T.Av. pertencendo à Administração N.º 7, constituída de Alfaiataria, Barbearia, Sapataria e parte da Lavandaria. O início foi naturalmente, cheio de falhas, com apenas seis máquinas em funcionamento. Hoje entretanto, dispomos de quarenta e cinco máquinas, com 73



funcionários e funcionárias, tratando-se de pessoal técnico habilitado para esse fim. Na primeira fase de sua vida, a Alfaiataria teve a Chefia do Ten. Lagoa; depois surgiu entre nós o naquela ocasião Asp. Sergio como auxiliar em seguida como chefe, o Ten. Costa, e finalmente agora o Ten. Romeu Maluhy.

DIVIDIDO EM SUB-CHEFIAS

— "Este Departamento — prossegue o entrevistado — está dividido em Sub-Seções: de Corte, Gorros, Casem'ras, Camisas etc.. Cada seção tem um encarregado, tendo como responsável direto pelos trabalhos técnicos o Sr. João Batista Ortiz, Sub-Chefe da Alfaiataria.

ORGANIZAÇÃO DO DEPARTAMENTO

— "A organização da Alfaiataria, é a seguinte: Ten. Romeu Maluhy, Chefe; 3.º Sgt. João Batista Salgado, Sub-Chefe; Lucio Lobo Veiga, encarregado do escritório; Srta. Elza Mendes, datilógrafa. Almoxarifado: Responsável 3.º Sgt. João Batista Salgado; Auxiliares, Francisco Cominara e Srta. Paula Azevedo Bittencourt.

STARTING TO OPERATE WITH ONLY SIX SEWING MACHINES, TODAY AM-7 HAS FORTY FIVE ELECTRIC SEWING MACHINES-TECHNICALLY SPECIALIZED PERSONNEL WORKING FOR THE BRAZILIAN AVIATION

Lt. Romeu Maluhy, introduced, our staff to 3rd. Sgt. João Batista Salgado, sub-chief of AM-7 who spoke about the first years of activities of the Tailor Shop, a popular department of the School.

...ONCE UPON A TIME

— "I won't start with the classic and unchangeable: 'Once upon a time'... started Sgt. Salgado — but I shall say that the Tailor Shop was created in February, 1945, by the Comander of E.T.Av. belonging from that time on to the N.º 7 Administration that also takes care of the Barber Shop, Shoe Keepers and part of the Laundry. The beginning was, as all beginnings are, full of faults with only six sewing machines at work. However, today we have forty five sewing machines and 73 employees both men



and women. During it's first phase of activities the Tailor Shop was directed by Lt. Lagoa; after him came Candidate officer Sergio as assistant; after him Lt. Costa and now we work under the direction of Lt. Romeu Maluhy."

DIVIDED IN SUB-DEPARTMENTS

— "This department" — he continued — "is divided in sub-departments: material cutting dept.; caps dept. cloths; shirts, etc. Each section has a man in charge who is responsible for the work done in it. The technical work in general is the responsibility of Mr. João Batista Ortiz, Sub-Chief of the Tailor Shop."

DEPARTMENT OUTLINE

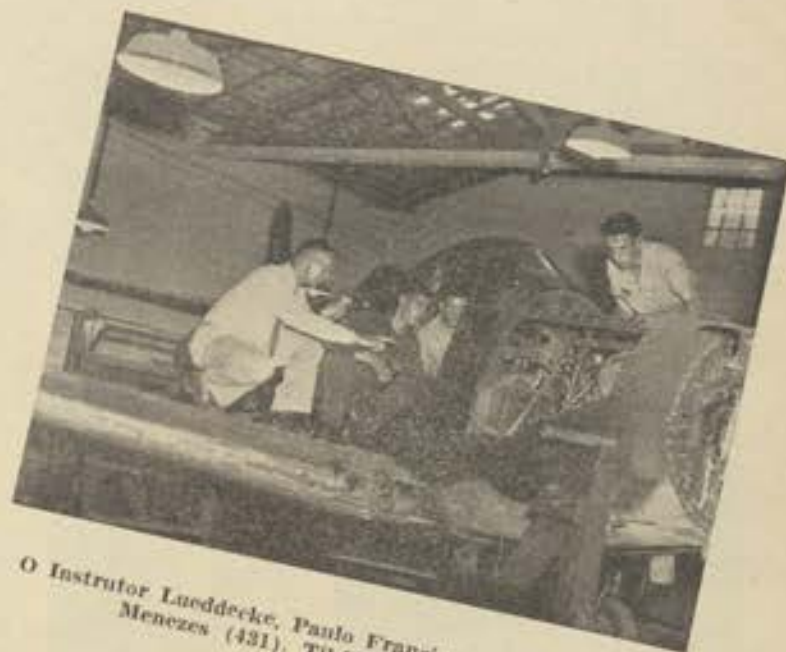
"The tailor shop is organized as follows: Chief — Lt. Romeu Maluhy; Sub-Chief 3rd. Sgt. João Batista Salgado. Office clerk — Lucio Lobo da Veiga; Stenographer — Miss Elza Mendes; Stock Room - Head of the Dept. 3rd. Sgt. João Batista Salgado aided by Francisco Caminara and Miss Paula Azevedo Bittencourt.

CONHEÇA SUA ESCOLA

O DEPARTAMENTO DE ELETRICIDADE



O instrutor Stokley e alunos, 551 - João Alberto Amaral, 540 - Santos de Oliveira e ET-1795 - Alvaro Nardi.



O Instrutor Lueddecke, Paulo Francisco Moraes (307), Nilo Menezes (431), Tibério Campanella (429)

O departamento de eletricidade da E.T.A.v. foi fundado no dia 20 de Março de 1944, tendo então, quatro instrutores e dez alunos. Desde aquela época já formou 172 especialistas em eletricidade aplicada à aviação. O chefe do departamento, sr. John J. Devery, e outros três instrutores, Dorothy Field Goggin, Eugene Wentworth e Wilmer Stokley, ainda então neste departamento, que no momento possui seis instrutores sendo os demais Herman W. Lueddecke e George F. Schultz.

The Department of Electricity at ETA was established on March 20, 1944 with four instructors and ten students. Since that time it has graduated one hundred and seventy-two students, specialists in aviation electricity. The original chief of the department, Mr. John J. Devery, and the other three instructors, Dorothy Field Goggin, Eugene Wentworth, and Wilmer Stokley, are still with the department. At present the department has six instructors in all, the others being Herman W. Lueddecke and George F. Schultz.



Da esquerda p/direita: 3.º S. Geraldo Bragantini cabo E-1496, Severino João de Melo, aluno 294, José Godinho, e instrutor Mr. Devery.



Instrutor — George F. Schultz
Alunos — 530 José Prado de Oliveira
Esquerda — 513 Edgard Munis Franco
À Direita — 514 Afonso Pacheco

O curso de especialistas em eletricidade tem a duração de 16 semanas sendo que cada semana possui 35 horas de instrução técnica. Está dividido em seis fases, a saber: (1) fundamental (2) sistemas de ignição (3) geradores e reguladores (4) motores e motores de partida (5) acessórios e (6) instalações e inspeções.

A primeira fase tem a duração de quatro semanas e tem a finalidade de dar uma boa base aos alunos sobre os elementos da eletricidade compreendendo, também, um estudo especial sobre baterias de aviões. Na segunda fase



Instrutor Sr. Schultz e Salsis Calajan (537) com um testador de Condensador Primário.

o futuro técnico estuda a teoria dos magnetos assim como a desmontagem, inspeção e teste dos magnetos Scintilla e Bosch. Estuda, também, interruptores de ignição, bobinas de reforço e velas. O departamento possui um motor de avião, Allison V-1710 e também um Pratt & Whitney R-1690 para o trabalho prático.

As três fases subsequentes abrangem os sistemas elétricos dos modernos aviões militares e comerciais. Finalmente o aluno passa quatro semanas fazendo trabalho prático no sistema elétrico de um avião P-39 (Bell Aircobra) que faz parte do equipamento do departamento.

O primeiro local do departamento de eletricidade foi o edifício 16 mas está agora instalado no anexo N.º 1. Começou com o mínimo de material mas tem sido suprido com ferramentas especiais, modelos etc. Novos itens de equipamento estão sendo acrescentados quasi todos os dias afim de auxiliar a instrução o máximo possível. O departamento, também, coopera com as fases de eletricidade dos departamentos de aviões, motores, Link Trainer e Cumbica.

Devido a brevidade do curso é necessário que o mesmo seja intensivo pois a missão do departamento é a de preparar melhores técnicos para os aviões da Força Aérea Brasileira.

The course for Specialists in Aviation Electricity is of sixteen weeks duration Each week consisting of 35 hours of technical instruction. There are six phases, as follows: (1) Fundamentals, (2) Ignition Systems, (3) Generators and Regulators, (4) Motors and Starters, (5) Accessories, and (6) Installations and Inspections.

The first phase is of four weeks duration and consists a thorough grounding in the elements of electricity and a special study of aircraft batteries. In the second phase the future technician studies magneto theory and the disassembly, inspection, and test of Scintilla and Bosch magnetos. He also studies ignition switches, booster coils, starting vibrators, spark plugs, and ignition harnesses. The department possesses an Allison V-1710 aircraft engine and also a Pratt & Whitney R-1690 for additional practical work.

The subsequent three phases completely cover the electrical systems of modern military and commercial aeroplanes. Finally, the student spends four weeks of practical work on the electrical system of a P-39-D (Bell Aircobra) airplane which is a part of the equipment of the department.

The first location of the Electrical Department was in Building 16 but it is now to be found in Annex I. From a bare minimum of equipment it has now been supplied with special tools, 2 mock-ups, and models. New items of equipment are being added almost every day, in order to supplement the instruction to the maximum. The Department also cooperates with the Electrical Phases in the Aircraft, Engines, and Link Departments, and with Cumbica.

Because of the brevity of the course of instruction it must of necessity be compact and intensive. The mission of the department is to prepare a quality of technicians second to none for the planes of the Brazilian Air Force.



O aluno 541 — José Alberto Neumaier Fonseca, o Sr. E. Wentworth, E-1646 — Divino Fernandes e ET-1797 — Jorge Lutosa.



VENCEU O DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA

Na primeira competição atlética realizada dia 16 último na praça de Esportes do A. D. Floresta, entre a Contabilidade Americana e o Dept. de Engenharia em disputa do Troféu "Charles D. Purinton" sagraram-se vencedores os "atletas" de James Lannon.

O entusiasmo das turmas deu uma renhida disputa nas provas, o que demonstra a contagem final.

RESULTADO DAS PROVAS

100 metros rasos			
CLASS.	NOME	TURMA	RESULT.
1.º	Eugenio Gambassi	C.A.	11" 6
2.º	Vinicius Piazza	ENG.	11" 9
3.º	Raul Cuenca	C.A.	12" 8
4.º	Henrique Scarpelli	C.A.	13" 1
Saltos em altura			
1.º	Eugenio Gambassi	C.A.	1m,60
2.º	Vinicius Piazza	ENG.	1m,55
3.º	Raul Cuenca	C.A.	1m,55
4.º	Roberto Davidson	ENG.	1m,55
Salto em extensão			
1.º	Eugenio Gambassi	C.A.	5m,36
2.º	Vinicius Piazza	ENG.	5m,04
3.º	Henrique Scarpelli	C.A.	4m,35
4.º	Ugo Di Franco	ENG.	4m,31
Arremesso do Disco			
1.º	Roberto Davidson	ENG.	21m,35
2.º	Ugo Di Franco	ENG.	18m,89
3.º	David Castelli	ENG.	17m,83
4.º	Henrique Scarpelli	C.A.	16m,55
Arremesso de Peso			
1.º	David Castelli	ENG.	10m,65
2.º	Roberto Davidson	ENG.	9m,64
3.º	Antonio S. Bueno Camargo	C.A.	9m,10
4.º	Ugo Di Franco	ENG.	8m,62
Arremesso do Dardo			
1.º	Roberto Davidson	ENG.	29m,33
2.º	Raul Cuenca	C.A.	22m,55
3.º	Antonio S. Bueno Camargo	C.A.	21m,40
4.º	David Castelli	ENG.	20m,48
Revesamento de 4x100			

James Lannon's athletes were the winners of the first athletic contest held at the A. D. Floresta Sports Ground on the 16th of this month between the American Accountancy Dept. and the Engineering Dept. competing for the Charles D. Purinton trophy.

The enthusiasm of the participants resulted in a very stiff competition as can be evidenced by the final scores.

RESULTS OF THE COMPETITIONS



- 1.º C.A. — Raul Cuenca - Henrique Scarpelli - Siegfried Georg e Eugenio Gambassi.
 2.º ENG. — Ugo Di Franco - Roberto Davidson - Vinicius Piazza e Luiz Sampaio.

1.000 metros rasos			
1.º	Eugenio Gambassi	C.A.	3,27"
2.º	Vinicius Piazza	ENG.	3,29" 7
3.º	João Apocalipse	ENG.	3,30"
4.º	Siegfried George	C.A.	3,32" 1

RESULTADO FINAL

- 1.º lugar: Engenharia 47 pontos
 2.º lugar: Contabilidade Americana 46 pontos

ÉCOS DO BAILE DA ÚLTIMA FORMATURA



FATOS EM REVISTA

TEM NOVO COMANDANTE A BASE AÉREA DE
SÃO PAULO

A escolha recaiu no major av. Almir Policarpo dos Santos, que comandou o Corpo de Cadetes Brasileiros nos EE.UU.

Distinguido pela confiança do titular da 4.ª Zona Aérea, Brig. do Ar Armando de Souza e Melo Ararigboia, acaba de assumir o comando da Base Aérea de São Paulo em Cumbica o major av. Almir Policarpo dos Santos, um dos mais ilustres e competentes oficiais da Força Aérea Brasileira.

Militar dotado de vigorosa personalidade e dispendo de sólido e merecido conceito no seio dos de sua classe, jamais o major Almir deixou de dar cabal desempenho às mais difíceis e arriscadas missões, dentro ou fora de nossas fronteiras, desde que estivessem em jogo os superiores e inadiáveis interesses da nossa Pátria. Durante o tempo em que serviu nos Estados Unidos, com o Corpo de Cadetes Brasileiros, que ali se adestrava na técnica moderna da poderosa frota aérea local, o major Almir Policarpo dos Santos grangeou a estima geral de seus camaradas norte-americanos, que nele viram um devotado soldado a serviço das Nações Unidas.

O novo comandante da Base Aérea de Cumbica, é o substituto legal do major av. Hildegardo Miranda, que acaba de ser transferido para a base aérea de Porto Alegre.

O "Papel Pega-Mosca" cumprimenta o novo e o antigo comandantes da Base Aérea de São Paulo, desejando-lhes grande êxito em suas novas funções.

Major Almir Policarpo dos Santos was appointed by Air Brigadier Armando Ararigboia, Commander of the 4th Air Zone to take over the Command of the São Paulo Air Base at Cumbica. The Major is one of the most brilliant officers of the Brazilian Air Forces.

As militaria he has a strong personality and is very well thought of among his fellow workers. He has never failed in any of the important and difficult missions within or outside our borders as long as the interests of our country were involved.

During the time he served in the States as the Commander of the Brazilian Cadets who were studying modern technic of the expertly developed U.S.A. Air Forces, Major Almir Policarpo dos Santos made innumerable friends among his north-American colleagues who saw in him a devoted cooperator and a fighter for the cause of the United Nations.

The new Commander in Cumbica is the legal substitute of Major Hildegardo Miranda who was transferred to the Base at Porto Alegre.

"Fly Paper" compliments the new and also the old commander of the São Paulo Air Base, wishing them complete success in their new jobs.

Aniversários



- Dia 11 — sr. Cristiano Stocker das Neves - Consul do Panamá.
Dia 13 — Sra. Jeannette Cowan, Instrutora Departamento Link.
Dia 14 — Ten. Med. Aér. José de Moraes Camargo, Dorothy Bloedel, Instrutora do Departamento de Idiomas, Albertina do Sacramento Lagoa, Josephina da Cunha Taparelli.
Dia 15 — Marília de Oliveira Bastos Vieira.
Dia 17 — Ten. Bertholdo Costa Júnior, Silvina Maria Negrisolo e Temistocles Pandovani.
Dia 18 — Dr. Francisco Patti, Diretor do Departamento de Cultura, e Amarílio Torquato Gonçalves.
Dia 20 — Eula Sulzer — Instrutora do Dept. Administração da Força Aérea.
Dia 21 — Ten. Walter Cardoso Rossi.
Dia 22 — Floyd Lowe, Instrutor Chefe Departamento Aviação, James Patterson, Instrutor Departamento Madeira de Aviação, Annibal Toste e Paula Azevedo Bittencourt.
Dia 24 — Helen L. Park, Instrutora Departamento Aviação L. T. Peterson, Supervisor técnico.
Dia 25 — Ten. Joel Botto Nogueira, Charles W. Maydwell, Dorothy Scott, Instrutora Departamento Idiomas.
Dia 26 — Consuelo Prado Stamato, Haydée Albuquerque.
Dia 27 — Idalgisa Ribeiro Joaquim.



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

O ALICATE

Texto e Desenho de Zé Gabiroba.

O "bicho" vestia pela primeira vez a farda da E.T.A.V. Está certo. Até aí muito bem. Mas... (sempre o miserabilíssimo "mas") acontece, que ele ainda não sabia que a farda é um caso sério para as garotas. Ela encontrou-o em um bonde agarrado a um balaustre.

"Ela" — Dá licença "cadete"...

"Ele" — Ora a Senhorita manda, — e, afasta-se afim de dar passagem à senhorita. Ela salta, etc.

"Ela" — Muito obrigada. Adeus.

"Ele" — Posso saltar?

"Ela" — Naturalmente!

Ele salta "naturalmente". Inicia-se entre ambos uma conversa.

"Ela" — Você está há muito tempo na E.T.A.V.?

"Ele" — (Querendo bancar o veterano) Há muitos meses. Porque?

"Ela" — Oh por nada, perguntei apenas, — mudando o tom de voz — Qual a sua especialidade?

"Ele" — Ora que pergunta! Piloto.

"Ela" — Piloto? Não me diga!

"Ele" — Admira-se? E creia, sou um verdadeiro az...

"Ela" — Az?...

"Ele" — Sim...

"Ela" — Mas você é mesmo aluno da E.T.A.V.?

"Ele" — Sou! Porque duvida?

"Ela" — É porque você parece não saber com quem está falando...

"Ele" — E não sei mesmo...

"Ela" — Pois saiba que não me engana ouviu?... Você está falando é com a Maria Aviação...

A festa decorria num ambiente animadíssimo.

Os "blues" executados pela Pan-Americana delectavam a todos. Ele, rapaz grácil, educado, simpático, etc.

Ela, garota tipo fan n.º 1 do Etaviano.

Encontraram-se casualmente ao som de uma bonita melodia.

Primeiro, olhares enternecidos, depois palavras longorosas, assucaradas...

Finalmente, ela decide dar o "sim".

Meses são passados.

Um dia os encontramos em verdadeiro estado de beligerância.

The "bicho" was wearing the E.T.A.V. uniform for the first time.

Up to there everything was fine. But... (there is always a miserable "but") it happened that he did not yet know the effect the uniform had on the girls. She met him while he was clinging to the side of a street car.

"She" — Excuse me, "cadet"...

"He" — Oh! Certainly — and makes way for her to get down.

"She" — Thanks. So long.

"He" — Can I get off?

"She" — Naturally!

He gets off "naturally" and a conversation starts up between the two.

"She" — Have you been at E.T.A.V. long?

"He" — (trying to pass for a veteran) Yes. Many months. Why?

"She" — Oh! nothing. I just asked. Changing her tone of voice. What is your specialty?

"He" — What a question! Pilot, of course.

"She" — Pilot? You don't say!

"He" — Are you surprised? And believe me, I am a real ace...

"She" — Ace?

"He" — Yes...

"She" — But are you really an E.T.A.V. student?

"He" — Yes! Why do you doubt it?

"She" — Because it seems that you don't know who you're talking to...

"He" — And I don't...

"She" — Well you can't fool me, d'you hear? You are talking to "Maria Aviação."



*Ze Engrenagem — Vai demorar muito colega?
Eu preciso da farda!*

The party was very gay

The "blues" played by the Pan American were delightful. He was a handsome, well dressed, well educated boy, etc.

She was E.T.A.V.'s N.º 1 pin-up girl.

They met casually while the orchestra was playing a beautiful melody.

First there were the soft looks, then the sweet words and she finally decided to say "yes".

Many months have passed.

One day we find them in a belligerent mood.

"She" — You're no good. Imagine asking me to marry you.

(Continua na pág. 17)

Nossos irmãos de além fronteira deixam a E.T. Av.

No dia da Vitória, 8 de Maio de 1945, chegaram à Escola Técnica de Aviação quatro valiosos irmãos de armas, quatro filhos do sul, de um país muito nosso amigo: o Uruguai. Eram eles Aldo Garcia Calvo, Carlos Segundo Temperan, Pedro Victor Ocampo e Jarvis Mario Benedetto. "O que o nosso Ministro da Aeronáutica disse, quando chegou ao Uruguai a respeito da E.T. Av. não fez juízo ao que tivemos o ensejo de ver depois daquela memorável dia da vitória." Assim se expressou Pedro Victor Ocampo ex-aluno EU n.º 1815 da 8.ª esquadilha.

Após a chegada nossos vizinhos uruguayos passaram a estudar com afinco. Pertenciam todos à 8.ª esquadilha e cursaram o Departamento de Controladores de Voo. Saíram da Escola no 36.º contingente de técnicos especialistas e farão logo após um estágio de dois meses no aeroporto de Santos Dumont, no Rio de Janeiro. Do Rio voltarão a Montevideo onde trabalharão no Aeroporto Nacional de Carrasco.

Falando-nos da aviação no Uruguai disseram-nos o seguinte: "Possuímos um aeroporto em cada estado, isto é, 19 aeroportos. Em Montevideo além do aeroporto de Car-

asco, há ainda o aeroporto de Melilla. Todos nossos estados são ligados à Capital por uma companhia interna, a PLUNA, Primeiras Linhas de Navegação Aérea. Montevideo e Buenos Aires são ligadas pela CAUSA, Cia. de Aviação Uruguaiana S. A."

Ficamos deversas impressionados quando ouvimos Carlos Tempera, Estagiário Uruguai n.º 1184 dizer-nos que: "A Escola Técnica de Aviação é uma instituição que honra sobremaneira a F.A.B. pois tem contribuído muito para o engrandecimento da Aviação Brasileira."

— "Fomos escolhidos para fazer este curso" — continuou o entrevistado — "por concursos dirigidos pela Diretoria de Aeronáutica Civil que está subordinada ao Departamento de Defesa Nacional. Somente funcionários do departamento em questão tomaram parte no concurso."

Pedro Victor Ocampo disse-nos ainda: "A Escola Técnica de Aviação dispensa meus comentários, pois suas qualidades de ótimo centro de preparação de especialistas são sobejamente conhecidas. Falar a respeito é desnecessário. Ela é sem dúvida alguma a melhor escola no ramo de toda a América do Sul."

— "Só insisto em uma coisa" — acrescentou — "Quero falar do Brasil; da generosidade dos brasileiros nos acolhendo; da hospitalidade brasileira tão conhecida e pro-

All the states are connected with the capital by an internal Air line the PLUNA" First Uruguay National Air Lines". Montevideo and Buenos Aires are connected by the CAUSA, "Urugayan Aviation Company."

We were really enthusiastic when we heard Carlos Segundo Temperan, ex-1814 say: "Escola Técnica de Aviação is an institution that honors the Brazilian Air Forces and it has contributed greatly for the betterment of Brazilian Aviation in general."

— "We were chosen to take this course" — he explained — "by contests organized by the Civil Aeronautics Directory that is under the National Defense Department. Only employees of that department were permitted to enter the contest."

Pedro Victor Ocampo also said: "E.T. Av. does not need my word of appreciation as the wonderful qualities of this wellknown center of preparation of specialized personnel are already famous. To speak about it is unnecessary. It is doubtless the best school of its kind throughout South America."

— "I only insist on one thing — he added — I want to speak about Brazil, the generosity with which the Brazilians received us, the well known and proverbial in



Despedindo-se do Capitão Joaquim Bueno Brandão

rasco, há ainda o aeroporto de Melilla. Todos nossos estados são ligados à Capital por uma companhia interna, a PLUNA, Primeiras Linhas de Navegação Aérea. Montevideo e Buenos Aires são ligadas pela CAUSA, Cia. de Aviação Uruguaiana S. A."

Ficamos deversas impressionados quando ouvimos Carlos Tempera, Estagiário Uruguai n.º 1184 dizer-nos que: "A Escola Técnica de Aviação é uma instituição que honra sobremaneira a F.A.B. pois tem contribuído muito para o engrandecimento da Aviação Brasileira."

— "Fomos escolhidos para fazer este curso" — continuou o entrevistado — "por concursos dirigidos pela Diretoria de Aeronáutica Civil que está subordinada ao Departamento de Defesa Nacional. Somente funcionários do departamento em questão tomaram parte no concurso."

Pedro Victor Ocampo disse-nos ainda: "A Escola Técnica de Aviação dispensa meus comentários, pois suas qualidades de ótimo centro de preparação de especialistas são sobejamente conhecidas. Falar a respeito é desnecessário. Ela é sem dúvida alguma a melhor escola no ramo de toda a América do Sul."

— "Só insisto em uma coisa" — acrescentou — "Quero falar do Brasil; da generosidade dos brasileiros nos acolhendo; da hospitalidade brasileira tão conhecida e pro-

All the states are connected with the capital by an internal Air line the PLUNA" First Uruguay National Air Lines". Montevideo and Buenos Aires are connected by the CAUSA, "Urugayan Aviation Company."

We were really enthusiastic when we heard Carlos Segundo Temperan, ex-1814 say: "Escola Técnica de Aviação is an institution that honors the Brazilian Air Forces and it has contributed greatly for the betterment of Brazilian Aviation in general."

— "We were chosen to take this course" — he explained — "by contests organized by the Civil Aeronautics Directory that is under the National Defense Department. Only employees of that department were permitted to enter the contest."

Pedro Victor Ocampo also said: "E.T. Av. does not need my word of appreciation as the wonderful qualities of this wellknown center of preparation of specialized personnel are already famous. To speak about it is unnecessary. It is doubtless the best school of its kind throughout South America."

— "I only insist on one thing — he added — I want to speak about Brazil, the generosity with which the Brazilians received us, the well known and proverbial in

verbal em nosso país que nada deixou a desejar, e que ultrapassou mesmo, todas as nossas expectativas. A cooperação que temos recebido dentro e fora da Escola de todas as autoridades, professores e colegas brasileiros, fizeram-nos sentir perfeitamente a vontade, como entre amigos, fazendo parte de uma grande família. Deixamos a Escola com pesar e com ainda maior sentimento deixaremos o Brasil que aprendemos a amar como se fora nossa pátria. Já estamos sentindo saudades."

Expressando-se fluentemente em português adivinham: "Lamentamos, porém, não poder expressar tão bem em português quanto em espanhol. De outro lado reconhecemos que em parte, isto é ótimo, ou as páginas do Papel Pega-Mosca não seriam suficientes para imprimir nossas expressões de gratidão."

— "Enche-nos de orgulho o conceito elevado em que o Uruguai é tido no Brasil."

— "Quanto aos instrutores norte-americanos cumpre-nos ressaltar que tivemos deles a mais franca colaboração não tendo tido a menor dificuldade em compreendê-los," e ainda:

— "Não podemos deixar de acrescentar duas coisas: primeiro, mencionar e agradecer os Dirigentes do Centro Médico da Escola que sempre nos atenderam com solicitude em qualquer circunstância. Ficamos realmente maravilhados com a organização daquele centro hospitalar tanto pelo aparelhamento perfeito como pela eficiência de seus clínicos; segundo, aproveitamos o ensejo para apresentar nossas despedidas ao Comandante, Diretores, Oficiais, subalternos, instrutores, camaradas alunos e funcionários da E.T.Av. agradecendo sinceramente a todos, pela calorosa acolhida que tivemos durante nossa permanência em São Paulo."

Foi com pesar que nos despedimos de quatro inteligentes uruguaios que tão entusiasmamente se manifestaram a respeito do Brasil e da Escola, assegurando-lhes que foi realmente um prazer tê-los entre nós. Desejamos muitas felicidades à quatro especialistas de aviação capazes e que farão certamente carreiras brilhantes em sua terra: o Uruguai.

(Continuação da pag. 15)

"Ela" — ... Você não presta. Ter a coragem de me pedir em casamento...

"Ele" — Mas querida, o que é que há?

"Ela" — ... ainda tem o descaramento de perguntar o que é que há...

"Ele" — Meu amor, não se exalte...

"Ela" — Como posso deixar de me exaltar se você já me pediu em casamento e...

"Ele" — ... e, o que?

"Ela" — ... conheço muito bem o R. D. Aer...

Uruguay, Brazilian hospitality that did not fail us, but on the contrary, was by far better than we expected; the cooperation and attentions received in and outside of the School from all authorities, teachers and Brazilian colleagues made us feel perfectly at ease. We were accepted as friends, members of a big family. We regret leaving the School but we regret even more leaving Brazil as we learned to love it as our own country. We already miss it."

Talking fluent Portuguese they said: "We also regret being unable to speak better Portuguese but on the other hand we think it is alright or we would fill all the pages of the "Fly Paper" with expressions of gratitude."

They added that: "The wonderful way Brazilians think about Uruguay make us feel very proud of our country. As to the north-American instructors we want to mention that we had no difficulties whatsoever to understand them and they always gave us all their cooperation."

Continuing they said: We also want to speak about two more things: first, the Medical Center. We want to thank for the attentions we received there. The organization of the hospital, wonderfully equipped and the efficiency of the physicians really amazed us; second, we take this opportunity to bid good-bye to the Commander, Directors, Officers, subalterns, instructors, colleagues and employees of E.T.Av. thanking everybody sincerely for the warm welcome extended to us during the period we were stationed in São Paulo."

It was with sorrow that we bid good-bye to the four gallant and intelligent Uruguayans who spoke so enthusiastically about E.T.Av. and Brazil, assuring that it was a pleasure to have had them amongst us. We wish happiness to four aviation specialists who we are sure will make a success of their careers in their country: Uruguay.

"He" — But darling, what's wrong?

"She" — ...and you have the nerve to ask me what's wrong...

"He" — My love, don't get excited...

"She" — Why shouldn't I get excited when you have just asked me to marry you and...

"He" — And what?

"She" — I happen to know the Army Rules and Regulations very well.



CALOUROS

A Srt. Johanson e:

Da esquerda para direita:— Darnes Jardes Mendes (R1193), Belo Horizonte (Minas Gerais), Euclides Fabiano Alves (R1180), Palmital (São Paulo), Luiz de França Neto (R1194), Recife (Pernambuco), Carlos da Rocha Yaeger (R1190), Porto Alegre (R. G. do Sul), Vito Oswaldo Maffei (R1195), São Paulo (Capital), Gomercindo Cestari (R1186), Dois Corregos (São Paulo), Paulo Lacerda (R1169), Belo Horizonte (Minas Gerais), Alcides Montemanzo (R1172), Caxias do Sul (R. G. do Sul), Ladislau Musial (R1189), Marechal Malé (Paraná), Antônio Nunes (R1174), Anápolis (Sergipe), João Araújo (R1178), Marambira (Sergipe), Wilson Mendonça Monte (R1181), Pedra Branca (Ceará), Setembrino Silva Fontoura (R1170), Serro (Minas Gerais), Rubens José Franco (R1173), Erechim (R. G. do Sul).

UM PASSO COM BOTAS DE SETE LÉGUAS...

Enviado do Rio de Janeiro pelo 3.º Sgt. Arnaldo Teixeira Jr.

Com o invento do famoso "Radar", o voo por instrumentos passou a progredir com uma rapidez tal que poderíamos equiparar-la à do notável jato propulsão construído pela "Lockheed", o P-80 (Shooting-Star). Os melhoramentos introduzidos pelo sistema de rebatimento de ondas, nos processos de voo instrumental, são verdadeiramente revolucionários. Analisemos por exemplo os métodos de aproximação e aterragem instrumentais.

Entre os mais usados atualmente notamos o de "Transmissores-Balizadores", localizados nas cabeceiras das pistas e trabalhando em sincronização com o instrumento indicador, colocado no painel a bordo dos aviões. Este sistema é um dos mais seguros mas em compensação um dos mais dispendiosos, quer por sua instalação como pelo tempo que exige para que a aeronave possa manobrar e enquadrar suas faixas, em prejuízo da economia de combustível. Além destes inconvenientes apresentados pelo aparelho e mais, o próprio piloto é forçado a fazer muitos cálculos de altitude e distância que limitam sua aproximação e aterragem.

Mas, como diz o ditado, há males que vêm para bem, e entre os benefícios que, no setor da técnica, a guerra nos trouxe, conta-se com o surpreendente aparecimento do "RADAR". Logo após a sua descoberta suas aplicações deslumbraram o mundo pela simplicidade e praticidade das mesmas. Entre essas inúmeras aplicações o voo instrumental foi um dos largamente contemplados. No problema das aterragens cegas o "Radar" foi como se costuma dizer: — Uma mão na roda. Todos os cálculos exigidos pelo sistema acima descrito foram resumidos, assim como as demoradas manobras de aproximação com todos os seus inconvenientes. Agora a expressão figurada "Ler nos olhos" passou a ter um sentido real. Porque? Perguntemos os leitores...

A resposta é fácil e lógica. Nos escópios luminosos do "Radar" o comandante de uma aeronave lerá todas as indicações necessárias ao seu pouso. A distância do aeroporto é dada automaticamente e os sinais auditivos que tanto cansaço traziam ao piloto por seus tons e sua monotonia, foram banidos de vez, poupando assim os nervos dos aviadores, permitindo-lhes maior desembaraço nas comunicações com as torres de controle.

A par de todas as comodidades que nos oferece esse novo sistema na parte do voo, contamos ainda com as de instalação e manutenção que, segundo as últimas informações publicadas, são econômicas, rápidas e práticas.

O aparelhamento de bordo é leve e não ocupa demasiado espaço, fator que tanto nas aeronaves de guerra como nas que ora se usam na paz, é bastante apreciado, levando-se em consideração o que, peso e espaço, representam para a aviação.

Tendo em vista o fluxo de progresso que atravessa a nossa Força Aérea, poderemos alegrar-nos muito, pois talvez mais breve do que julgamos, teremos ao serviço dos nossos jovens pilotos, este maravilhoso engenho que os trará através das tempestades ou das densas neblinas, com 100% de segurança, até os braços negros de asfalto das pistas dos aeroportos. Para os seguidores de Icaro será nessa hora a melhor visão pois naqueles braços eles verão o final da jornada e o sucesso de mais um voo feito sob condições adversas...

With the invention of the famous "Radar" the instrument flights began to improve with such speed that we could compare its development to that of the remarkable jet propelled plane built by Lockheed — the P-80 Shooting-Star.

The improvements introduced by the wave reflecting system in the methods of instrument flight are truly revolutionary. Let us analyze, for instance the methods of blind approach and landing.

Among the most used are the "Marking-Transmitters" placed at the ends of the runways and working in synchronization with the indicating instrument on the plane's instrument panel. This system is one of the safest but it is also one of the most expensive due to its installation and to the time which is spent while the plane is maneuvering to get into the beams thus wasting a great amount of fuel. Besides these inconveniences presented by the instrument itself the pilot is obliged to make many altitude and distance calculations on his approach and landing.

But as the saying goes, some evils turn to good, and among the benefits brought about by war is the surprising appearance of the "Radar". Soon after its discovery its uses made the world marvel due to its simplicity and practicality. Blind flying profited a great deal by this invention and in the problem of blind landings Radar was indeed a great help. All the calculations required by the system described above were shortened and so were the lengthy approach maneuvers with all their inconveniences. Now the figurative expression to "read in the eyes" has acquired a real meaning. "Why" the readers will ask... The answer is easy and logical. In the luminous scope of the Radar set the pilot will read all the indications necessary for his landing. The distance from the airport is given automatically and the aural signals, which tired the pilot so much on account of their monotonous tones, were banished for good, thus sparing the pilots nerves and giving them greater freedom for communication with the control towers.

Apart from all the comfort offered by this new system we have also the facility of installation and maintenance which according to the latest published informations are economical, quick and practical.

The equipment on board is light and does not occupy too much space which is a great advantage if we consider the importance that weight and space mean to aviation.

In view of the progress of our Air Force we can feel very happy because, perhaps sooner than we think, we will have this wonderful invention at the service of our young pilots. It will bring them through storms and dense fog to the black asphalt runways of the airports. The followers of Icarus will have their best vision at that time for in those runways they will see the end of the journey and the success of one more flight made under adverse conditions.

O PRIMEIRO JÔGO E A PRIMEIRA VITÓRIA DE 1946

E.T.Av. — 4 — São Roque A. C. — 0

O jogo que eu vi...

TEN. AMAZONAS

Excursionamos domingo último a São Roque, onde havíamos assumido compromisso de disputar uma partida amistosa de futebol com o Clube homônimo da cidade. Após uma viagem excelente, em manhã ensolarada e tipicamente brasileira, gozando da exuberância e formosura do panorama que, a cada trecho nos apresentava a estrada, chegamos ao fim da viagem. Em seguida às apresentações protocolares, rápidos passeios e almoço, apristamo-nos para o combate.

A nossa equipe de 1946, embora sem o preparo físico e de conjunto ideais, integrada ainda por vários elementos novos, mantinha, entretanto, a mesma fibra e entusiasmo herdada dos conjuntos de 44 e 45. A fé e a vontade inquebrantável sempre tem acompanhado as seleções etavianas.

Sob as ordens do juiz sr. Vicente Gengo, da Federação Paulista de Futebol, foi iniciada a refrega. Logo aos primeiros dez minutos tomamos o pulso do adversário, que não era, positivamente, um quadro para nós dar combate.

Last Sunday we made an excursion to São Roque where we were scheduled to play a football match against the local team. We arrived at our destination after an excellent trip in a sunny and typically Brazilian morning, enjoying the exuberant beauty of the panorama which presented itself to us after each stretch of the road. After the usual introductions, we took a short walk, had our lunch and got ready for the game.

Besides having several new men, our 1946 team was lacking the ideal form and teamwork but it had inherited the same enthusiasm and spirit of the 1944-45 teams. Faith and indistructible good will always accompanied our players.

The whistle was blown by the referee, Mr. Vicente Gengo of the "Federação Paulista de Futebol" and the game began. During the first ten minutes we "felt the opponents pulse" and it was not a team up to our standard.



De pé: Sgt. Cabral, Zanini (enfermeiro), Leite, Apolinário, Lagreca, Mario, João de Almeida, Manon, João Pinto, Machado, Sgt. Calil Sr. Gengo (Juiz) e Ten. Amazonas. Ajoelhados: Alvaro, Zinho, Lado, Ramos, Peixoto e Feginho



Solenidade antes do jogo: O Ten. Amazonas faz entrega de uma flâmula ao presidente do São Roque A.C.



Quadro do São Roque A. C. ladeado pelo seu presidente e pelo juiz da Federação Paulista de Futebol Sr. Vicente Gengo

Ao primeiro e quarto minutos só não abrimos a contagem por obra do acaso. Por duas vezes a meta são roquense foi salva milagrosamente quando Sado se apresentava para dar o tiro de misericórdia. Sem apresentar uma atuação uniforme, os etavianos tomaram conta do prêmio e, aos vinte minutos, após um tremendo assédio, um dos zagueiros contrários desviou uma bola com a mão, bola essa levava destino certo. Ramos cobrou a penalidade muito bem e ficamos com 1 a 0.

Continuamos a manobrar com insistência no campo adversário, mas sem resultado prático. As poucas investidas contrárias eram paralizadas pela nossa zaga, que, diga-se de passagem, esteve soberba. Que dupla essa composta por Machado e João Pinto!

Embora em franco domínio só tornamos a marcar a altura dos trinta e dois minutos, após a cobrança de um escanteio. Este provocou um verdadeiro pandemônio frente à meta do São Roque, com chutes, rebatidas e cabeçadas de um amontoado de jogadores, quando Apolinário mais decidido enfiou a bola nas redes de cabeça. E assim foi a primeira fase.

In the first and fourth minutes bad luck did not allow us to score. The São Roque goal was twice miraculously saved when Sado was getting ready for the final kick. Playing without much teamwork the E.T.Av. team had control of the game and on the twenty minute mark, after a strong attack, one of the opposing backs stopped a ball with his hands as it was about to enter the goal. Ramos kicked the penalty very well making the score 1 - 0.

We continued to maneuver insistently within the opposing team's field but arrived at no practical result. The few counter attacks were paralyzed by our defending which, incidentally, was playing magnificently well. Machado and João Pinto made a superb "duo".

Although we were frankly superior to our adversaries we only managed to score again after a corner kick when thirty-two minutes had gone by. This kick caused real pandemonium to break loose in front of the São Roque goal. The ball was kicked, counter-kicked, bounced off heads of the pile of players in front of the goal, until eventually Apolinário managed to put the ball into the nets with

O segundo período trouxe uma reação do quadro local, que impressionou fortemente nos primeiros dez minutos, encontrando uma barreira em nosso sexteto defensivo. A essa altura digno de registro é uma intervenção espetacular do nosso arqueiro João de Almeida, ao defender insidioso tiro alto do centro atacante contrário. Os comandados de Apolinário, porém, voltaram à carga, e tivemos um dos lances mais empolgantes do jogo. Mário arancou com uma bola de nossa área, entregando-a a Zinho, que trocou passe com Ramos; por último Alvaro ficou com o bôlão, desmarcando-se rapidamente e centrando com absoluta precisão. Sado, que vinha acompanhando o lance saltou espetacularmente entre os zagueiros e colocou a bola com violenta esborda no ângulo esquerdo, de forma indifensável. Que tento!

his head. And so ended the first phase.

The second half time brought out a strong reaction from the adversaries in the first ten minutes but they were unable to go through our barrier. At this stage of the game a beautiful defense was made by João de Almeida, the School's goalkeeper, who managed to hold a high ball powerfully kicked by the opposing center-forward. The followers of Apolinário returned the charge however, and we had one of the most beautiful and thrilling plays in the game. Mario took the ball away from area and passed it to Zinho who in turn took the ball away from our area and passed it to Zinho who in turn passed it to Ramos. The latter sent the ball to Alvaro who centered it with absolute precision. Sado who was following the



O sólido trio médio etaviano composto por Mario, Apolinário e Lagreca



Sensacional flagrante do 1.º tento da E.T.Av. A bola atirada indefensavelmente por Ramos ganha o fundo das rédes.



Ramos, uma das grandes figuras do ataque da E.T.Av.

Com 3 a 0, e a vitória praticamente assegurada, os nossos pararam um pouco, e disto tirou partido o São Roque Atlético Clube que, por duas vezes, quasi marcou. Lagreca travou no momento critico o meia adversário e, logo após, Machado salvou o tento certo em lance dramático, quando a bola que havia vencido a todos encaminhava-se para a meta desguarnecida. Isto foi o que de reunir para a nossa turma, que começou a fustigar de novo os seus oponentes. Aos vinte e cinco minutos, em seguida a uma jogada em que todos tiveram o seu quinhão, Alvaro centrou rovemente e Zinho na corrida cabeceou sem apelação da pequena área para o fundo das rédes. Quatro a zero!

A essa altura Peixoto, que vinha se conduzindo pessimamente, destoando do conjunto, foi substituído por Foguinho, e Machado, que se contundira, cedeu seu posto a Marron. Os dois substitutos jogaram muito bem os momentos finais, garantindo o triunfo. No ocaso da partida tivemos ainda um lance magnifico. João Pinto, ao controlar uma bola dentro da área, fê-lo com infelicidade, praticando toque. O penalty foi indiscutível e, ao ser cobrado, proporcionou a João de Almeida praticar fantástica intervenção. E nada mais.

Apreciando o desenrolar da partida, terei a dizer que foi apenas regular. Houve flagrante disparidade de forças. Mesmo sem atuar cem por cento, a nossa equipe

play jumped at the ball spectacularly and touched it with his head, sending it over to the left upper corner of the goal, out of the keeper's reach. What a goal!

With the score at 3 - 0 and pretty sure of the victory, our players relaxed a little and the São Roque Athletic Club took advantage of this fact. Lagreca stopped the opposing center half at the critical moment and a short while later Machado dramatically saved an almost certain goal when all the defense had been beaten and the ball was going into the unguarded goal. This made our boys wake up and start again to attack their opponents. After twenty five minutes everybody took part in a play which ended up by Zinho putting the ball into the goal with his head after another beautiful center made by Alvaro. The score: 4 - 0.

At this stage Peixoto, who was playing very poorly, was replaced by Foguinho, and Machado having been hurt gave his place up to Marron. The two substitutes played very well in the final minutes. During the game we had yet another magnificent play. João Pinto was unfortunate in trying to get a ball out of the area and touched it with his hands. When the penalty was kicked João de Almeida made a fantastic defense.

Making a retrospect of the game I must say that it was only a fair one. There was a very visible difference of forces. Even without playing with a hundred percent efficiency our team reached a good result and showed what it can do in the future. Individually, all the players were

(Continuação da pag. 31)

12 — Existem quatro esquadrilhas a bordo que são as seguintes:

- a) — 1 esquadrilha de caça
- b) — 1 esquadrilha de bombardeio
- c) — 1 esquadrilha caça-bombardeio
- d) — 1 esquadrilha de aviões torpedeiros.

13 — As salas de estar dos pilotos (quatro ao todo) são providas de ar condicionado. Que alívio quando entramos lá, após termos sentido o calor do Rio!

14 — O Franklin D. Roosevelt tem 10 canhões, possui baterias de 4 polegadas e defesa anti-aérea bastante eficaz, o que é a principal defesa de qualquer porta-aviões.

15 — Possui também planadores equipados com motores a gasolina que são lançados de pequenas catapultas para serem usados como alvos nos exercícios de tiro, praticados pelos artilheiros do navio.

16 — O sistema telefônico de dial do porta-aviões é igual ao de qualquer cidade moderna.

O Presidente Eurico Gaspar Dutra e Vice Almirante Jorge Dodsworth Martins, chefiaram um grande grupo de altas patentes do Brasil e demais nações sul-americanas recebido a bordo pelo capitão Soucek na quinta-feira. Chefiados pelo Comandante Bernard M. Streaan, um veterano da campanha do Pacífico, 72 aviões decolaram e voaram 50 milhas para fora numa demonstração de voo além de um ataque simulado contra o porta-aviões.

Voando sobre Copacabana e o centro da cidade, os aviões formaram as palavras **RIO** e **F.D.R.** enquanto a população espiava e piscava olhando para os céus.

Um alvo rebocado pelo Franklin D. Roosevelt era visto pelos caças do comandante Streaan e os aviões mergulhavam de 12.000 pés numa exibição da mortífera tática de bombardeio em mergulho usada pela Marinha Norte-Americana e que pôs a pique tantos navios japoneses no Pacífico. Alvos certos rebocados por aviões, voando por cima da nau eram utilizados para demonstrar a precisão infalível das baterias controladas por Radar. Em nome da tripulação o ten. Staeheli declarou que todos ficaram deveras impressionados com a cordialidade e gentileza do povo brasileiro, tendo ele tido o ensejo de visitar lugares interessantíssimos como Quitandinha, Corcovado, Pão de Açúcar e inúmeros outros.

Ficamos todos tão impressionados pela beleza do Rio que gostaríamos de trabalhar lá por 1 ou 2 anos.

NOTA: O autor deseja agradecer os dirigentes brasileiros e norte-americanos desta Escola pela sua gentileza escolhendo-o para tão agradável incumbência.

14 — The Franklin D. Roosevelt has a total of 10 decks, is armed with 4 inch batteries and carries adequate anti-aircraft, which is the principal defense of any carrier.

15 — The ship is equipped with gasoline motor powered gliders launched from miniature catapults, to be used at target practice by the ships gunners.

16 — The ship is equipped with a dial telephone system which is comparable to any modern city.

President Eurico Gaspar Dutra and vice Admiral Jorge Dodsworth Martins headed a large party of high ranking officials of Brazil and other South American nations who were entertained aboard Thursday by Capt. Soucek.

Heading 50 miles out to sea 72 planes, lead by Commander Bernard M. Streaan, a veteran of the Pacific campaign, took off to stage an aerial show and mock attack.

Flying in formation over Rio and Copacabana the planes spelled out **RIO** and **F.D.R.** while the townspeople looked skyward with craning necks.

A target towed from stern of the **F.D.R.** was the objective of Comander Streaan's fighters as they peeled off from 12000 ft and gave a display of the deadly dive bombing tactics employed by the U.S. Navy that sent so many Jap ships and planes to a watery grave in the Pacific.

Target sleeves which were towed by Aircraft flying over the ship were utilized to demonstrate the infallible accuracy of the ship Radar Controlled batteries.

Lt. Staeheli on behalf of himself and crew said all were favorably impressed by the cordiality and kindness of the Brazilian people, having been taken on extensive tours to points of interest that included Quintandinha, Corcovado, Pão de Açúcar and others too numerous to mention.

All were so impressed by the beauty of Rio that they would like to have 1 or 2 years duty there.

NOTE: The writer takes this opportunity of thanking both the Brazilian and American school staffs for all privileges extended.



AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

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

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

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

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

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

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

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

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

(continuação da página 8)

— Sempre se tem feito isso?

— Desde que se iniciou este curso, e você pode, por aí, ver que é bem grande o número de trabalho executado pelos etavianos nos aviões que integram o efetivo da base de Cumbica. Ali tem sido demonstrado o alto grau de eficiência e garantia que os técnicos aqui formados podem oferecer a F.A.B. Entre esses posso destacar o trabalho executado na B-18 do 1.º C.B.I. que foi inteiramente reformado e muitas partes construídas por um punhado de alunos que quotidianamente estudam neste departamento.

Atualmente meus colegas e eu estamos fazendo nosso exame final prático. É um trabalho que comumente teremos que executar nas bases aéreas. É um reparo geral no porta bombas de um "Vultee Vingança", e outros serviços em aviões A-20 e B-18.

— Quando você sair, precisará algum tempo de prática para se acostumar com o trabalho das oficinas das bases, não é?

— Ao meu ver, a minha é uma das especialidades que fornece técnicos que podem sem titubear, fazer qualquer serviço com segurança e garantia sem precisar os primeiros dias de familiarização, visto que tudo aqui é minuciosamente praticado.

Como já estávamos na hora de reiniciar os estudos, finalizou o Elmo:

— Meus instrutores são formidáveis. Minha turma está muito contente pois se trata de grandes técnicos no assunto que procuram dar todo o conhecimento necessário a um bom técnico para aviação brasileira. E muito logo o seremos porque minha turma é a mais veterana e logo "retornaremos". Nós estamos certos que saberemos elevar o bom nome desta escola em qualquer parte do Brasil onde forncs trabalhar.

E assim dizendo lá se foi para sua faina diária, mais um aluno, uma parcela desta grande família que somos nesta escola.

(continuação da página 5)

servir aqui em São Paulo. O Coronel Chapman disse então, que sentia não poder me deixar trabalhando no litoral. Posso, porém, afirmar-lhes, sinceramente, que nunca tive o ensejo de ter contato e trabalhado com tantas pessoas simpáticas. Quero agradecer ao Ten. Cel. Mendes da Silva, que infelizmente está ausente; ao Coronel Chapman, meu grande amigo e comandante; Major Gill; Major Parreiras Horta, que fez o possível para que eu me sentisse em casa e que muito me auxiliou no meu trabalho aqui; Sr. Treff e em geral a todos da E.T.Av., pois sem a ótima cooperação de todos teria sido impossível conseguir qualquer coisa. Jamais esquecerei este dia em toda minha vida. Quero também agradecer-lhes a bonita pedra que tiveram a fineza de oferecer a minha senhora. Sei que o presente será muito apreciado porque melhor escolha era impossível. Agradeço-lhes o jogo de careta e lapis que gentilmente me deram. Agradeço a todos por tudo. Estou e sempre estarei a disposição de todos nos EE. UU. e espero poder ser útil a qualquer um que visitar-nos lá. Estarei sempre em contato com todos, pois sempre terei grande interesse em saber os progressos da E.T.Av. Quero ter a certeza, que a Srta. Mary me colocará na lista de sua correspondência, pois quero saber o que vai pela Escola através do "Papel Pega-Mosca." Agradeço-lhes novamente.

E assim terminou a homenagem oferecida ao Major Law, o grande amigo da E.T.Av. Sentiremos muito sua falta na E.T.Av. Major Law. O "Papel Pega-Mosca" e o pessoal da Escola deseja ao Senhor muitas felicidades e completo sucesso em sua vida de civil.

— "Ever since this course started, and you can see that the amount of work done on the airplanes of the Cumbica Base has been great. The high degree of efficiency and safety that these technicians can offer the FAB is demonstrated there. I would like to mention the work performed on the B-18 of the First Joint Instruction Group. It was completely reformed and many parts were built by groups of students who study in this Department every day."

— "At present my colleagues and I are taking our final practical examination. It is work that we will commonly have to do in the air bases. It is general repair of the bomb rack of a Vultee "Vengeance" and other work on A-20 and B-18 planes."

— "When you leave you will need some time to practice in order to become accustomed to the work in the work shops of the bases, won't you?"

— "In my opinion our course can graduate specialists who can do any work safely and without hesitation. There is no need for the first few days of familiarization because we do a great amount of practical work here."

As it was already time for classes, Elmo ended up by saying:

— "My Instructors are wonderful. My group is very happy because the Instructors are great technicians and try to give us all the knowledge necessary to make a good technicians for Brazilian aviation. And very soon that's what we'll be because my group is the most advanced and we will soon graduate. We are certain that we will know how to uphold the good reputation of our School in any part of Brazil."

And so saying he went back to his daily work. One more student of this great family that makes up this School.

I arrived in Brazil and was appointed to work here in São Paulo. Colonel Chapman said at that time that he regretted not assigning me to a place on the coast. Now I can assure you with sincerity that I was never associated with so many nice people as here at E.T.Av. It was an honor and a pleasure to work with so many nice people. I want to thank Colonel Mendes da Silva, who is unfortunately absent, Colonel Chapman, my great friend and commander, Major Gill, Major Parreiras Horta, who did his utmost to make me feel at home and who helped me very much during my work here, Mr. Treff and generally speaking all of E.T.Av.'s personnel for, without the wonderful cooperation I had in all ways, I know it would have been impossible to attain anything. I shall never in my life forget this day. I want also to thank you for the beautiful stone you gave my wife and I know that she is going to be very happy with it as it is the best one could get down here. Thank you very much for the pencil and pen set you had the kindness of offering me. Thank you all very much. I am and will always be at your entire disposition in the States and I hope to be of service to any of you who might visit us up there. I am going to keep in touch with you as I am very much interested in following E.T.Av.'s developments. I want to be sure that Miss Mary does not forget me and will put me on her mailing list as I will want to know what is going on at the school by means of the "Fly-Paper". Thank you again."

Thus, ended the party offered to Major Wilburn Law E.T.Av.'s great friend. Major Law, we all here will miss you and E.T.Av. owes you very much. The "Fly Paper" and all the school personnel wish you happiness and success in your civilian life.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

FOR

William Koerner e Mc Daniels

BASEBALL

O autor deseja agradecer John Thomson, novamente, pela seguinte descrição do jogo de baseball de sábado.

O HOMEM QUE SAINDO ATRASADO AINDA CONSEGUE VENCER, AH! ESTE, MEU FILHO, É UM VERDADEIRO CAMPEÃO! Estas sábias palavras, tiradas do programa "A Outra Esposa de John" (NBC das segundas às sextas às 10 horas) foram seguidas de coração pelos All Stars, campeão do ano passado que saiu atrasado e conseguiu, vencer o Jaquei Clube por 7 a 6.

O jogo estava empatado 1 a 1 prestes a ser realizado o quinto rodizio. O Jockey Clube conseguiu fazer três pontos e o All Stars dois, tendo o jogo permanecido com a contagem de 4 a 3 até aquele emocionante sétimo rodizio. Os rapazes de Bob Meek fizeram mais dois pontos na primeira metade do sétimo e parecia que o jogo estava perdido quando o All Stars aprontou-se para sua última tentativa. Imaginem só o drama que estava prestes a se desenrolar nos campos de polo de Água Branca naquele fatídico sétimo rodizio. Bob Meek tinha terminado de pedir uma moeda emprestada afim de telefonar a sua esposa para dizer que o jogo estava ganho e que ele iria logo para casa. Walt Gerard estava calmamente ao lado da terceira base mastigando "chiclet" Adams penteando seus lindos cabelos. A sra Hull pegou as crianças e caminhava para o onibus (ela sabia o que acontecia quando o papai perdia.) De repente... ACONTECEU! O All Stars tinha jogadores na primeira, segunda e terceira base, e All Pawelek, o "hitter" número 1 do campeonato era o próximo rebatedor. Mel Goecke mordeu o topo de sua garrafa de cerveja quando All Pawelek tinha apenas mais uma oportunidade para rebater. Com uma forte "paulada" Pawelek mandou a bola para o fundo do campo, raspando o solo. O homem na terceira base completou a volta "run", Jago corre até a primeira base para pedir licença a Meek para jogar a bola. O homem da segunda base completou a volta. Quando Jago voltou para a sua posição a bola estava com o "shortfielder" que não sabia bem para onde jogá-la. O homem da primeira base completou a volta. O "left fielder" que tinha ficado quieto até então, resolveu entrar na discussão dizendo que não era possível que seus colegas ficassem com a bola o dia inteiro e se eles não podiam fazer o favor de passá-la para ele. Pawelek completou a volta fazendo o run da vitória! (Quando o autor saiu, três jogadores estavam discutindo no fundo do campo). A vitória colocou o All Stars em primeiro lugar de forma indiscutível. Ah, sim o Cumbica derrotou o Classe 16 por 10 a 0.

As primeiras dez medidas de rebatidas,

PAWELEK	533
PIERCY	500
KEENAN	500
GOECKE	461
TYNAN	461

Once again the writer is indebted to John Thompson for the following write-up on Saturday's baseball game:

THE MAN WHO CAN COME FROM BEHIND AND WIN, AH! THAT, MY BOY IS TRULY A CHAMPION! These words of wisdom taken from the Friday program of — JOHNS OTHER WIFE (NBC Monday thru Friday 10 AM) were taken to heart by last years champions, the All Stars, as they came from behind in a story book finish to defeat the Jockey Club 7 to 6.

The game was all tied up 1 and 1 going into the fifth inning. The Jockey Clubbers scored three times in their half, and the All Stars twice to make the score 4 to 3 and that is the way it stayed until that exciting seventh inning. Bob Meeks boys pushed two more across in the top half of the seventh and it looked as if the game was lost when the All Stars came up for their last cut. Picture, if you can the tense drama that was being enacted at the Polo Grounds in Agua Branca that fateful seventh inning. Bob Meek had just borrowed a slug to phone the wife that the game was won and he'd be right home. Walt Gerard was standing calmly at third chewing Adams Clove Gum and combing that Beautiful hair. Mrs. Hull had taken the children and had left for the bus (she knew what happened when pappa lost) when suddenly it HAPPENED! the All Stars had runners on first, second and third, and Pawelek, the leagues leading hitter was the next batter. Mel goecke, bit the top off his beer bottle as the count reached two and two, Pawelek with a mighty swing sent a sharp grounder thru short, the man on third scored, Jago ran over to first to ask Meek for permission to field the ball, the man from second scored, when Jago got back in position the shortfielder had claimed priority and he wanted to throw it home, the man from first scored, the Left fielder who had remained quiet now entered the argument with some talk about not fielding a ball all day and couldn't he please have this one, Pawelek scored with the winning run! (When the Writer left, Three men were seen to be arguing in deep left center field) This victory put the All Stars in undisputed possession of first place... Oh yes, Cumbica won 10 to 0 on a forfeit from Class 16.

First Ten Batting averages.

MILLS	417
FOUTS	400
PIERCE	385
MATTOS	353
AUSTIN	333
MEEK	333

BOLICHE

MOTORES VS. "KANDIDATOS"

No primeiro jogo o cap. Joe Keenan do Motor fez 187 pontos seguido por Mueller com 147 e Fouts com 135. Todos estavam bem acima de suas médias mas as "vantagens" de 100% foram novamente sentidas. Meek derrubou 140 pinos, 45 pinos mais que sua média e Karkeet e McDaniels fizeram as suas médias costumeiras. Estas contagens somadas à "vantagens" de 100% fizeram com que os "Kandidatos" vencessem a partida por 1 ponto, 470 contra 469. No segundo jogo o quadro dos "Motores" demonstrou ser demasiadamente forte para os "Kandidatos" e sua vantagem; mas o terceiro foi, também ganho pelos "Kandidatos" pois Karkeet fez 141 pontos, Meek, e Cook 146. Quando isto foi somado à "vantagem" de 96 pontos deu-lhes a vitória e fez com que empatassem com a contagem alta dos "Jogadores".

Keenan, com 187, 188 e 178 pontos, passou a frente de Rawlinson quanto à contagem individual. Keenan está agora em primeiro lugar com 553 pontos acompanhado por Rawlinson com 550 sendo que este entretanto possui a contagem mais alta em um único jogo — 230 pontos.

BASICO VS. OBSERVADORES

Chefiado por Soukup com 184 pontos e Bordas com 145, o Básico venceu o primeiro jogo, ultrapassando facilmente a "vantagem" de 51 pontos de seu adversário.

No segundo jogo, com uma vantagem de 73 pontos e a contagem de Aguirre de 138, os "Observadores" inutilizaram os esforços de Soukup, Bordas e McDaniels. O terceiro jogo foi também vencido pelos "Observadores" por uma contagem de 481 a 441 que inclui uma "vantagem" de 100%, ou seja 78 pontos e as contagens de Gardner, 122 pontos, de Syers, 151 (32 acima de sua média) e 130 de Aguirre.

STANDINGS

	Pontos
Observers	14
Meteorology	9
Jogadores	7
Kandidates	7

"BOWLING"

ENGINES VS. KANDIDATES

In the first game, Capt. Joe Keenan of Engines rolled 187 followed by Mueller with 147 and Fouts with 135. All were well over their averages but the 100% handicaps took its toll. Meek toppled 140 pins more than his average and Karkeet and Mac Daniels rolled their averages. These scores plus the 100% handicap of 71 pins gave the Kandidates the game by 1 pin, 470 against 469. In the second game the Engines team was too much for the Kandidates and their handicap, but the 3rd game went to Kandidates as Karkeet rolled 141, Meek 114 and Cook 146. This plus the handicap of 96 pins gave them the game and they also tied the Jogadores for the team high game.

Keenan with games of 187, 188 and 178 went ahead of Rawlinson for high set. Keenan now heads with 553 followed by Rawlinson with 550. Rawlinson, however has the high game score of 230.

BASIC VS. OBSERVERS

In the second game the observers, lead by a handicap of 73 pins, and Aguirre's score of 138, 31 more than his average, easily smothered the efforts of Soukup, Bordas and Mc. Daniels. The third game also went to the Observers by a score of 481 to 441 which includes a 100% handicap of 78 pins and Gardner's score of 122, Syers' 151, (32 pins above his average) and Aguirre's 130.

STANDINGS

Volunteer	7
Engines	6
Basic	5
Aircraft	1

(continuação da página 20)

colheu um bom resultado e deu mostras do que poderá produzir dentro de algum tempo. Todos renderam, individualmente a contento, exceptuando-se Peixoto, em tarde pouco inspirada, sem nada produzir durante o tempo em que permaneceu em campo. Certamente o valoroso ponteiro baiano deverá ter sido acometido de qualquer indisposição súbita. Trio final sólido, o composto por João de Almeida, Machado e João Pinto. Linha intermediária em produção que satisfaz embora com altos e baixos. Apenas Apolinário conservou o mesmo ritmo de jogo. Quanto ao ataque, apresentou a mesma característica do resto do quadro. Fraco em conjunto e individualmente muito bom. O juiz, sr. Américo Gengo, teve uma atuação magnífica, contentando a todos. SS. foi preciso em todos os lances e soube dirigir a partida com uma firmeza notável. Parabéns, sr. Gengo!

Os quadros jogaram assim constituídos:

E.T.A.V.: João de Almeida - Machado (Marron) - João Pinto - Mário - Apolinário - Lagreca - Alvaro - Zinho - Sadô - Peixoto (Foguinho).

good excepting for Peixoto who was having one of his bad afternoons. The valuable "outsider" must have certainly been struck by some sudden indisposition. The defending trio, made up of João de Almeida, Machado and João Pinto, was very firm. The intermediate line was satisfactory though a little irregular. The only consistent player was Apolinário. As for the forward line it had the same characteristics as the rest of the team. The teamwork was poor but the individual action was very good. The referee, Mr. Americo Gengo, was excellent and pleased everyone. He was very accurate and conducted the game with remarkable firmness. Congratulations Mr. Gengo!

The teams were made up as follows:

São Roque Atlético Club: Antoninho, Zozó, Lagundo; Gerson, Vitô, Ary; Boi, Flório, Lacerda, Danilo e Donald.



WHAT'S FAZING

JEANETTE COWAN E JOHN TREACY



Felicitamos o sr. e sra. H. L. Morris, (chefe do Dept. de Rádio), pelo nascimento de sua filhinha, Anne Helen, nascida a 5 de Fevereiro no Hospital Samaritano.

A 8 de Fevereiro, também, no Hospital Samaritano fez sua estréia Terry Lynn Thompson, filhinha de Jack e Betty Thompson. Jack é chefe em Cumbica e, também, capitão do Índios de Cumbica, o tão conhecido time de baseball.

Sábado a noite, 16 de fevereiro, com um jantar e dança no Hotel Excelsior, John Page Howard Senior, E. A. Michel, Mary Swank e seus convidados comemoraram o seu segundo ano na Escola Técnica de Aviação.

Anna Kverne, Irene McCreve, Janet Costello e Mattie Hansen, foram as organizadoras de uma bonita festa, sábado a noite 16 de fevereiro. São essas as 4 felizes moças que estão morando na rua Rio Claro, na casa do Consul, enquanto a família Cecil Cross está em visita aos E.E.U.U.. Aproximadamente, 60 pessoas compareceram a festa, que foi um grande sucesso.

Congratulations to Mr. and Mrs. H. L. Morris (chief of Radio Dept.) on the birth of their baby daughter, Anne Helen, born Feb. 5 at the Hospital Samaritano.

Also making her "debut" at the Hospital Samaritano on Feb. 8th was Terry Lynn Thompson, baby daughter born to Jack and Betty Thompson. Jack is a chief out at Cumbica and also captain of the well known Cumbica Indians baseball team.

John Page, Howard Senior, E. A. Michel, Mary Swank and their guests celebrated the completion of their second year at Escola Técnica by dinner and dancing at the Excelsior Roof, Saturday night, Feb. 16.

Anna Kverne,* Irene McCreve, Janet Costello and Mattie Hansen were hostesses at a very nice party Saturday night, Feb. 16. The girls are the fortunate four who have been living in the Consulate House on Rio Claro street while the Cecil Crosses are in the U.S. on a visit. The party was a huge success with approximately 60 people in attendance.



A festa das quatro meninas do barulho.

Dover Fouts (Chefe do Dept. Auxílios Visuais), e Bob Karkau (O.I.M.) têm, agora, um bonito apartamento e tiveram a 9 de Fevereiro uma espécie de surpresa com uma animada festa pela passagem do aniversário natalício de Bob. Felicitações.

Antes de sua ida para os E.E.U.U., o afotunado Allan Pawelek, terminou sua temporada de baseball na E. T. Av., como um herói. Ele estava rebatendo no último rodizio, dois jogadores desclassificados, tendo alcançado a 1ª base e em virtude dos erros do adversário isto resultou em 3 runs para o All Stars, que ganhou o jogo.

Qualquer coisa pode acontecer na nossa liga de baseball da E.T.Av. (Veja Sports Comments)

Dover Fouts (Visual Training Aids Chief) and Bob Karkau (O.I.M.) have a very cute apartment now and had a sort of surprise party-house warming Feb. 9th, in honor of Bob's birthday. Congratulations.

Lucky Allan Pawelek finished off his baseball season at E.T.Av. as a hero in his last game before leaving for the U.S.A. He was at bat in the last inning, 2 outs, when he hit a 1 base hit that went for a home run on errors and brought in 3 more runs to win the game for the All Stars. Anything can happen in our E.T.Av. baseball league! (See Sports Comments)

O nosso focalizado desta semana, é natural de Hudson, criado nos bairros pobres de Nova York e Connecticut, e passou parte de sua infância com seus avós no Condado Holandês, perto do lugar do novo Quartel-General das Nações Unidas; defumou seus pulmões com a fumaça de Bridgeport e Connecticut; aprendeu sobre transcendentalismo no Middlebury College, Middlebury, Vermont; lá também, aprendeu a tomar banhos frios, de manhãzinha, com o termômetro marcando 20° abaixo de zero, uma artimanha que virá a ter grande utilidade em São Paulo; depois, com a desculpa de se tornar um pedagogo, perdeu 3 anos em Cornell University; lá aprendeu primeiro obras de Ezra

Our subject for this week was born on the Hudson, reared in the slums of New York and Connecticut, and spent part of his boyhood with his grandparents in Dutchess County, near the site of the new United Nations Headquarters; smoked his lungs with the smogs of Bridgeport, Connecticut; learned of transcendentalism at Middlebury College, Middlebury, Vermont; also learned there how to take a cold bath in the early morning with the thermometer at twenty below, a trick that will prove handy in São Paulo; then stayed three years at Cornell University as an excuse to become a pedagogue; there first learned of the writings of Ezra Pound, little suspect-



Pound, desconfiando um pouco que Pound seria internado em um hospício para salvar seu pescoço, ainda procura saber qual é o mais maluco, seu atormentador ou ele; rolou de um lado para outro, tentando ter uma vida decente como professor de ginásio, redator literário e diretor de uma escola particular; deu por acabado tudo isso, afim de passar 2 anos através da Europa; iniciou como padeiro em Rotterdam, comprou por 70 "guilders", um motocicleta e assim foi a Hague para obter a licença Internacional para guiar de um lugar para outro e dormir nas cadeias e parques, quando a desafortunada noite o apanhasse extraviado; continuou viagem para Amsterdam para apreciar uns Rembrandts e Van Goghs, entendendo os Holandeses com o pouco que conhecia do idioma, do qual gabava-se e maravilhando-se ante seu principal sistema de canais e suas loiras alimentadas e leite; na Bélgica onde ele apertou as mãos dos esqueletos das condes de Flandres e Ghent; e depois em Paris em um cubículo de um prédio que tinha na entrada a luz verde internacional; visitou Henry Miller, extraordinário novelista, que lhe mostrou, durante uma silenciosa noite de lua cheia a Catedral de Notre Dame; achou estranho que o exquisto autor de Tópico de Câncer possuísse tanta sensibilidade e encanto e que parecesse

ing that Pound would be institutionalized in a madhouse to save his neck, still wonders who is the madder, his heckler or he; was knocked from pillar to post trying to earn a decent living as high school teacher, dramatic director, radio announcer, literary editor and headmaster of a private school; gave all this up to bum his way for two years through Europe; started out as a baker in Rotterdam, bought a motor bike for 70 guilders, forthwith went to the Hague to obtain an international license to ride the mount and sleep in jails and parks when the luckless night took him astray; continued the chug to Amsterdam to look at a few Rembrandts and Van Goghs, understanding the Hollanders with little Dutch to brag about, and marvelling at their master canal system and milk fed blonds; on to Belgium where he shook hands with the bones of the Counts of Flanders and Ghent; and then to Paris where he spent his first night in the cubicle of a building that had the international green light at its entrance; looked up Henry Miller, novelist extraordinaire, who showed him the Cathedral of Notre Dame in the hush of a full moonlit night; found it odd that the passing author of "Tropic of Cancer" possessed so much sensibility and charm and that he looked more like a pastor

mais com um pastor do que com o escritor de um livro proibido. Continuou sua viagem de motocicleta para o Sul da França, através os Alpes até a Itália, precipitando-se contra a manada de vacas, machucando suas canelas e maldizendo os animais imbecis; e para salgar sua pele nas águas da costa do Mar Tirreno, onde seus antepassados têm vivido durante séculos. Rebocado de volta para Florença passou um ano como assistente na Universidade de Florença, encontrou-se com Ezra Pound que impressionou todos que por ventura entrassem em contacto com ele; voltou, finalmente, para os E.E.U.U. finalizando dessa maneira, seu romance com o mundo, até J. P. Riddle convidá-lo para o Brasil. Ah, sim, ele por 5 anos tornou-se um engenheiro em aviões, isso para justificar sua vinda para a América do Sul; entre as pessoas que tem encontrado aqui no Brasil, convém realçar 3 nomes: Gilberto Freyre, sociologista, escritor e recentemente eleito deputado em Recife; Lula Cardoso Ayres e Barros O. Mulato, símbolos da pintura Brasileira; em Recife ele visitou estes proeminentes intelectuais e captou alguma coisa do encanto e vitalidade desse centro cultural; gostaria de viver em Recife por alguns anos para participar do nosso folclore, aprender a conhecer lá os homens de talento consideráveis e sentimentos que exemplifica o Brasil e seu valor nativo, e adquirir o espírito do Carnaval e ver os negros e negras nas suas exóticas regalias carnavalescas e cortejos de maracatú e Bumba Meu Boi.

(continuação da página 7)

uma situação bastante complexa para nós. O sucesso das operações foi devido principalmente ao nosso Comandante o Major General Claire Chennault, que comandava o Grupo de Voluntários Americanos composto de elementos com bastante experiências na China e que tinham combatido a força aérea nipônica. O General tinha capacidade para "farejar" as manobras dos japoneses uma semana antes que elas fossem executadas.

— "Durante a pressão nipônica retiramo-nos do seguintes campos: Kweilin, Heng Yang, Ling Ling, Swichan e Louichow."

— "Como já foi dito anteriormente, a falta de suprimento dos japoneses possibilitou aos chineses recuperar todas essas bases antes do dia da Vitória no Japão. Fui o último a abandonar alguns destes campos e tive a satisfação de ser um dos primeiros norte-americanos a retomá-los quando regressamos."

Falou também calorosamente sobre a 9.ª Esquadrilha de Bombardeio Médio, composta unicamente de elementos chineses e operando sob as ordens da 68.ª Ala Composta. Tive o ensejo de ver os pilotos chineses pedindo ansiosamente que lhe fossem dadas missões perigosas e jamais deixavam de executar seu dever por mais arriscadas que fossem suas missões. Essas missões eram arriscadas não só devido ao mau tempo reinante como também pelo perigo que os alvos representavam. Sempre completavam suas missões e regressavam com segurança, excetuando-se naturalmente os que haviam sido derrubados pelo fogo anti-aéreo dos japoneses quando voavam sobre o objetivo."

Falando sobre a aviação na China o Coronel disse que "ainda não existiam escolas de aviação na China e que os rapazes recebiam toda sua instrução na Índia sob a orientação de oficiais norte-americanos."

O Coronel Clayton esteve na China durante vinte e dois meses, tendo recebido as seguintes condecorações por mérito.

Comenda por serviços prestados na China, Burma e Índia.

Duas estrelas de combate — por heroísmo em face do inimigo; Medalhas de campanhas; Medalha de libertador da China; Medalha de Vitória da China.

— "Cumpe ainda mencionar — acrescentou ainda — "eu ter viajado por toda a Ásia, Europa e pelo mundo inteiro falando de um modo geral, Deixei o exército a 10 de Janeiro deste ano passando a trabalhar com o Sr. John Paul Riddle — Presidente da Escola Técnica de Aviação."

— "Já conhecia o Brasil, pois estive em Natal e sou do parecer que dentre os países que visitei o Brasil é onde a aviação tem mais futuro, tanto do ponto de vista comercial como militar."

O Coronel Oliver Clayton terminou assim, essa interessantíssima entrevista dizendo, ainda, que era natural da Flórida, morando em Coral Gables e que se orgulhava sobremaneira de sua esposa e filha, Linda, que, diga-se de passagem, é realmente LINDA."

than the writer of a forbidden book; went on cycling to southern France, through the Alps into Italy, ran into a herd of cows to scrape his shins and cuss the dumb beasts and on to salt his hide in the coastal waters of the Tyrrhenian Sea where his forbears have lived for centuries; then tracked back to Florence to spend a year assisting at the University of Florence; met Ezra Pound who shocked all who came into contact with him; returned at last to the States ending thus his romance with the world until J. P. Riddle beckoned to Brasil; oh, yes, he did become an aircraft engineer for five years to justify his coming to South America; among those whom he has met in Brasil three names stand out: Gilberto Freyre, sociologist and writer and newly elected deputy for Recife, Lula Cardoso Ayres and Barros O. Mulato, representative Brazilian painters; in Recife he visited intellectual leaders and captured some of the charm and vitality of that cultural center; would like to live in Recife for a few years to partake of the folklore, learn to know there the men of considerable talent and feeling who exemplify Brasil and its native worth, and to catch the spirit of Carnaval and see the negros and negresses in their exotic Carnaval regalia and processions of "maracatu" and "Bumba Meu Boi".

which had fought against the Jap Air Force. The General could smell the moves of the Japs a week before they made it."

— "During the stress and pressure of the Japs we evacuated the following fields: Kweilin; Heng Yang; Ling Ling; Swichan and Louichow. Going back to the fact that due to the Japanese having run out of supply, it was possible for the Chinese to retake everyone of these fields back before V-J day. I was the last one to leave some of these fields and had the pleasure of being one of the first Americans to enter them when we went back."

He also spoke warmly about the Chinese 9th MEDIUM BOMBER SQUADRON. This special squadron was composed of only Chinese men and operated under the 68th COMPOSITE WING for operational control. "I had the opportunity of seeing those Chinese flyers eagerly asking for dangerous missions. We sent them very often to hazardous missions against Jap targets and they never failed to perform their duty. Their missions were hazardous both, due to the terrible weather we had most of the time and the dangerous targets. They always completed their missions and returned safely with exceptions of course, of planes shot down over the target by Japanese anti-aircraft gunnery."

Speaking about China's aviation he said that as yet, they didn't have aviation schools and the boys were all trained in India supervised by United States officers. The entire Chinese Air Force was very active in bombing and gunnery attacks as well as in general overhaul operations.

Colonel Clayton was stationed in China during twenty two months. He won by merit the following medals:

China, Burma, India ribbon

Two battle stars — for outstanding performance of duty in face of the enemy.

Campaign battle medals

China relief medal

China victory medal

— "Needless to say" — the Colonel added — "I travelled all over Asia, Europe and generally speaking over the world. I was released from the Army on January 10th of this year and after that started to work for Mr. John Paul Riddle — president of the Escola Técnica de Aviação."

— "I had the opportunity of seeing Brazil before, when I was in Natal, and I think that Brazil is one of the countries with greatest future for aviation than any other country I visited. And by that I mean both the commercial and military aviation point of view."

Thus, Colonel Oliver Clayton finished this very interesting interview telling us also that he was a native of Florida — had his home in Coral Gables and was very proud of his wife and daughter Linda — who was really "Linda" i.e. beautiful.



OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

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

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

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

2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

Escola Técnica de Aviação

Rua Visconde de Parnaíba, 1316

S. Paulo - Brasil

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

JOHN PAUL RIDDLE

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

CORPO DE REDATORES —

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

REDATORES ASSOCIADOS

Arman Williams } ARTISTAS ASSOCIADOS
Osvaldo Miranda }
Dover Fouts e W. Koerner } SECCÃO ESPORTIVA
Jeannette T. Cowan }
John Treacy } WHAT'S FAZING

Ilka Bruck Lacerda. SECCÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Carlos Maia de Souza (68) } ALUNADA*
..... } ESPORTES
Ariovaldo Corrêa Pinto (1185) } ESPECIALIDADES
..... } S.A.E.T.A.
Florivaldo Gomes (459) NOTÍCIAS LITERÁRIAS