

3-23-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-03

Embry-Riddle School of Aviation

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

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

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

23 DE MARÇO DE 1945

N.º 59

"RENDO AS HOMENAGENS QUE MERECEIS NO DESTINO DE BEM SERVIR A PÁTRIA"

Cinquenta e Cinco Especialistas Graduaram-se no Sábado Último — As Solenidades de Formatura da XV Turma — Os Discursos Pronunciados

A E.T.Av. viveu um dos seus grandes dias no sábado passado, quando pela manhã, mais cinquenta e cinco especialistas receberam seus certificados em meio da alegria geral. Parainfou o ato o dr. Sebastião Nogueira de Lima, Secretário da Educação e Saúde Pública do Estado de São Paulo, elemento de vanguarda na campanha pela formação da mentalidade aeronáutica e que tem, na sua pasta estadual, emprestado o máximo apoio às autoridades educacionais da aeronáutica. Sob a sua gestão, pela primeira vez as Escolas Profissionais da capital e do interior do Estado de São Paulo organizaram uma exposição de modelos em bloco, que mereceu os mais francos aplausos, tendo S. Excia. posto o melhor modelo em leilão e aberto os lances, que revertiram em benefício da Força Expedicionária Brasileira.

Além do representante do paraninfo, Sr. Sebastião Nogueira de Lima Sobrinho estavam presentes no palanque oficial o cel. Virmond; o sr. Evaldo Pedreschi, representante do Secretário de Segurança Pública; o sr. Otavio Prado Hoffman, representante do Secretário da Viação; o sr. Edmundo Marchi, representante do Secretário da Fazenda; o dr. Orlando da Costa Leite, Delegado Adjunto de Costumes; Francisco de Castro Ramos,

The E.T.Av. lived through one of its great moments last Saturday morning when fifty-five specialists received their certificates. The ceremony was sponsored by Dr. Sebastião Nogueira da Lima, Secretary of Education and Health of the State of S. Paulo, who is one of the foremost leaders in the campaign for the formation of an air-minded

youth and who has in his position rendered the maximum support to the activities of aeronautical education. Under his leadership for the first time the "Escolas Profissionais" in the Capital and interior of the State of São Paulo organized an exposition of models the best of which His Excellency auctioned and opened the bids, which reverted to the "Força Expedicionária Brasileira".

Besides the representative of the sponsor, Dr. Sebastião Nogueira de Lima Sobrinho also present on the grandstand were Col. Virmond; Mr. Evaldo Pedreschi, representing the Secretary of Public Safety; Mr. Otavio Prado Hoffman, representing the Secretary of Public Works; Mr. Edmundo Marchi, representing the Secretary of Finance; Dr. Orlando da Costa Leite, Delegado Adjunto de Costumes; Mr.

Francisco de Castro Ramos, director of the S/A "O Estado de São Paulo"; Mr. Manuel de Castro Afonso, from the Socony Vacuum Oil Co.; officers and high employees of E.T.Av.



SEBASTIÃO NOGUEIRA DE LIMA
SECRETÁRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE



Francisco Gimenez Conforte (194) 2º colocado da turma de Motores, ao ser cumprimentado pela sua madrinha sra. Gimenez Conforte.

Diretor da S.A. "O Estado de São Paulo"; Manuel de Castro Afonso, da Socony Vacuum Oil Co.; oficialidade e altos funcionários da E.T.Av.

AS CERIMÔNIAS

Após o hasteamento das bandeiras e cântico de hinos patrióticos por todos os presentes, foi lido o Boletim do Dia pelo cap. assistente Joaquim Bueno Brandão. Falou a seguir o ten. médico de aeronáutica José Gonzaga Ferreira de Carvalho.

DISCURSO DO INSTRUTOR

Assomou ao microfone o instrutor Howard Senior, que pronunciou em português o discurso que damos a seguir:

"Nós instrutores norte-americanos estamos quasi tão orgulhosos de estar aqui como vocês que se estão graduando. Sabemos quão importante é o papel que assumirão na confraternização do Brasil com as Nações Unidas. Tendo visto este país, reconhecemos que seu povo está prestes a tornar-se o líder do mundo latino.



Da eq. p. direita: Antonio de Souza Pacheco (516), Tercio da Fonseca (520), Horacio P. de Lobo (854), Aleeu V. Machado (574), Claudio de Sá e Silva (693). Alunos premiados da 15ª turma.

THE CEREMONIES

After the raising of the colors and singing of patriotic songs by those present the daily Bulletin was read by Cap. Joaquim Bueno Brandão. Following this a speech was delivered by the Medical Lieut. of the Air Force José Gonzaga Ferreira de Carvalho.

INSTRUCTOR'S SPEECH

Mr. Howard Senior who spoke in the name of the Instructors gave the following speech in Portuguese:

"We North American Instructors are almost as proud to be here as you who are graduating. We know the importance of the position that you will soon assume in the brother hood of Brazil with the United Nations. And having seen this country, we realize that your people are on the threshold of becoming the leaders of the Latin world.

Whatever contribution that you will be able to offer your country will be of profound assistance in aiding Brazil reach her deserved place among the champions of civilization. Your desire to distinguish yourselves in the name of your country is today being highly rewarded, thus proving the respect and the need that the Brazilian people have of your service. Now, after a few months of study and application you depart technical Sergeants of the Air Force.

I hope that you understand the significance of your rank, never forgetting in your duty that the lives of other persons, as well as the reputation of the Brazilian Air Force, are from now on delivered into your hands and depend upon your professional integrity.

We Americans will always be proud to have been your instructors. We hope that you continue to improve your technical knowledge, utilizing the instruction here ended. And among all those who will someday pay tribute to your patriotic service, let us be one of the first to salute you."

PRESENTATION OF DIPLOMAS, STRIPES AND PRIZES

Tercio da Fonseca spoke in the name of the graduates, expressing with eloquence the feelings of his class-mates. Next the stripes were pinned on by the god-mothers of the new reservists, after which diplomas and prizes for application and discipline were awarded. Dr. Sebastião Nogueira de Lima's representative then spoke in the name of the sponsor.

SPONSOR'S REPRESENTATIVE SPEECH

"At this ceremony I am representing your sponsor, Dr. Sebastião Nogueira de Lima, Secretary of Education.

For reasons of utmost importance he did not come today, but in mind he follows your graduation and thanks you for the honor which was bestowed upon him when asked to sponsor this XV group of the E.T.Av.

To those who belong to this group of Sergeants in their different specialties, I, in the name of his

Qualquer contribuição que puderem oferecer a seu país será de profunda ajuda até o Brasil conseguir o seu merecido lugar entre os campeões da civilização. O seu desejo de distinguir-se em nome da pátria está sendo hoje altamente premiado, assim provando o respeito e a necessidade que o povo brasileiro tem de seu serviço. Agora, depois de alguns poucos meses de estudo e aplicação partirão como sargentos técnicos da Força Aérea.

Espero que compreendam o significado de seu posto, jamais esquecendo os seus deveres pois as vidas de outras pessoas bem como a reputação da Aviação Brasileira estão, doravante, entregues em suas mãos, e dependem de sua integridade profissional.

Nós americanos nos sentiremos sempre orgulhoso por termos sido os seus instrutores. Esperamos que continuem a melhorar o seu conhecimento técnico, aproveitando a instrução aqui ministrada.

E entre todos os que algum dia prestarão homenagem ao seu serviço patriótico, permitam-nos, a nós instrutores, sermos dos primeiros a saudá-los.

ENTREGA DE DIVISAS, CERTIFICADOS E PRÊMIOS

Após a oração do orador oficial da turma, Tercio da Fonseca, que exprimiu com muita eloquência os sentimentos de seus companheiros de graduação, procedeu-se a afixação das divisas aos novos sargentos da reserva da FAB, por suas respectivas madrinhas. Feita a chamada dos cinquenta e cinco novos especialistas, estes receberam os certificados das mãos do paraninfo, à medida que eram cumprimentados pelos circunstantes. Após a entrega dos prêmios de disciplina e aplicação, usou da palavra o representante do sr. Sebastião Nogueira de Lima, cuja discurso foi o seguinte:

ORAÇÃO DO REPRESENTANTE DO PARANINFO

Nesta solenidade, represento o vosso paraninfo, dr. Sebastião Nogueira de Lima, Secretário de Educação.

Por motivo de força maior, ele deixa de estar presente. Mas, em pensamento, acompanha a vossa formatura a manda agradecer a honra que lhe foi conferida de paraninfo a XV turma desta Escola Técnica de Aviação.

Aos que integram esta jovem turma de sargentos, nas suas diferentes especialidades eu, em nome de Sua Excelência, felicito a todos e rendo as homenagens de que são dignos, no destino que tomaram de bem servir à Pátria brasileira.

A Escola Técnica de Aviação, a que pertenceis e por ela sois laureados, é, na verdade, um modelar estabelecimento de ensino. Faz honra aos que a organizaram. É um orgulho para os que a dirigem.

É, finalmente, um dos mais notáveis elementos formadores da nossa educação técnico-aviatória, ou como já se disse, o mais completo e



Tercio da Fonseca que recebeu o certificado no curso de Controladores de Torre, aluno premiado, falou em nome dos formandos da 15ª turma.

Excellency congratulate you all and pay the tribute which you deserve in the destiny you have taken of serving our country.

The E.T.Av. to which you belong and by which you were educated is a model institution. It honors those who organized it. It is the pride of those who direct it.

It is one of the most important formative elements of our technical education, or as has been said before, the most complete and modern school of technical aeronautics in South America.

With the pride of being a Brazilian and with the enthusiasm of a patriot your sponsor proclaims the greatness of this school. It is one of the remarkable achievements of the work done by the government of the Nation, through its Minister of Aeronautics, Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho.

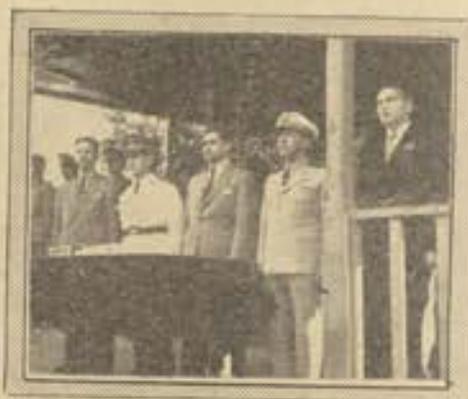
As a result of the close cooperation between the United States and Brazil, the school was formed at a time when all the forces of the world joined in the war which is now shaking the earth.

The closer solidarity and larger vision which exists between North America and Brazil permitted its founding in 1943, utilizing modern technical tools such as are used in the American aeronautical schools.



Grupo de formandos da 15ª turma, vendo-se atrás a numerosa assistência que compareceu à cerimônia da formatura.

ASPECTOS DA FORMATURA DA 15ª TURMA DE ESPECIALISTAS DA ESC. TÉC DE AVIAÇÃO



O sr. Howard Senior que, falou em nome dos instrutores norteamericanos, felicitando-os despediu-se dos graduandos.

Em cima:— Grupo de formandos da 15ª turma de especialistas, em forma diante do palanque oficial.

Ao lado:— O sr. Sebastião Nogueira de Lima Sobrinho representante do paraninfo que brilhantemente se dirigiu aos formandos da 15ª turma de especialistas.



Ao lado do capt. Joaquim Bueno Brandão que leu o Boletim do Dia, vemos o Ten. Med. Aer. Dr. José Gonzaga Ferreira de Carvalho que, com sugestivas e brilhantes palavras, concitou os jovens a que continuassem na boa tarefa de trabalhar pela grandeza da Pátria.

Em cima:— No palanque da esquerda p/ a direita — Representante do Secretario da Viação Sr. Otavio Prado Hoffman, Cel. Virmond, representante do paraninfo, Major Parreiras Horta e Sr. Harry Gill.

moderno estabelecimento de ensino técnico aeronáutico da América do Sul.

Com orgulho de ser brasileiro e com entusiasmo de patriota, o vosso paraninfo manda proclamar a grandeza dessa já famosa Escola. Ela é uma das notáveis realizações da obra construtiva do governo da Nação, por intermédio de seu ilustre e operoso Ministro da Aeronáutica, dr. Joaquim Pedro Salgado Filho.

Fruto da colaboração americana e do governo da República, surgiu num momento de grande luta, em que todas as forças se uniam na guerra que avassala o mundo.

A visão-larga e a solidariedade cada vez mais estreita entre os Estados Unidos da América do Norte e o Brasil permitiram a sua instalação em 1943, com material técnico moderno, utilizado nas escolas aeronáuticas norte-americanas.

Foi-nos possível obter a colaboração deste corpo seleto de técnicos, de rara competência, que tendo a sua frente o sr. Edwin P. Stahl, tem realizado uma obra extraordinária não só na formação de especialistas, como um sólido estreitamente das relações de amizade brasileiro-norte-americana.

Todos nós nos sentimos jubilosos dos magníficos resultados educativos e técnicos desta renomada escola de aviação.

Vós sois um exemplo. Por isso, estais, neste momento, recebendo o prêmio de vosso estudo, a declaração de vossa disciplina e a consagração do vosso amor ao Brasil.

Estais, meus jovens patrícios, abraçando e seguindo a mais elegante, a mais moderna e a mais eficiente das armas postas ao serviço da defesa e integridade da pátria brasileira.

A Escola Técnica de Aviação, na pessoa de seu insigne comandante Tenente Coronel Aviador Engenheiro João Mendes da Silva e aos jovens técnicos que hoje se diplomam, o vosso paraninfo envia um grande abraço de confraternização e votos de felicidades para cada um.

Como vosso paraninfo, ele espera acompanhar-vos em todos os momentos da vossa vida.

Meus jovens patrícios,

O Brasil é imenso na sua extensão territorial. Tão grande ou maior, será a sua gratidão todas as vezes que a Pátria sentir o contato da vossa dedicação e a segurança de vosso heróico patriotismo.

Para vossa maior glória, que a felicidade vos acompanhe todas as vezes que o vosso serviço técnico for reclamado em todos os recantos da terra e dos céus do Brasil.

As cerimônias terminaram com imponente desfile, tendo os novos especialistas se reunido na Sala do Comando para oferecer uma lembrança ao seu paraninfo.

OS NOVOS GRADUADOS

Damos abaixo os nomes dos novos sargentos reservistas da FAB que desde sábado último se habilitaram a prestar preciosos serviços ao desenvolvimento da nossa aviação e à causa da defesa da soberania nacional. O prêmio de aplicação do Ministério da Aeronáutica, atribuído à maior

We were fortunate to obtain the collaboration of this excellent technical staff headed by Mr. Edwin P. Stahl, which has performed an extraordinary job not only in preparing specialists but also in forming a closer relationship between the U.S. and Brasil.

We are all very proud of the results, both educational and technical, which have been obtained by this school.

You are an example. Because of this you are now receiving the reward for your studies, the declaration of your discipline and the consecration of your love for Brazil.

You are, my young compatriots, taking up the most important, the most modern and the most efficient arm used for the defense and the integrity of our land.

To E.T.Av., in the person of its commander, Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva, and to the young technicians who graduate today, your sponsor sends his wishes for happiness and prosperity.

As your sponsor, he wishes to accompany you in all the moments of your life.

My young countrymen,

Brazil is enormous in its territorial scope. So, large or larger will be its gratitude every time it feels the contact of your dedication and the safety of your heroic patriotism.

For your greater glory may happiness accompany you every time your technical skill is called for in any corner of the earth or of the skies over Brazil.

The ceremonies closed with an impressive parade after which, in the office of the Command, the graduates presented a souvenir to their sponsor.

THE NEW GRADUATES

Listed below are the names of the Sergeants of the FAB who, since last Saturday, were prepared to serve our aviation. The prizes for appli-



No depto de Hidráulica — alunos durante uma aula prática, vendo-se à esquerda da fotografia os instrutores Sr. Karkeet e Sr. St. John.

nota de todas as especialidades, e de disciplina da FAB couberam respectivamente aos terceiro-sargentos Mauro Costa Ferreira e Tercio da Fonseca.

ESPECIALISTAS EM SISTEMAS ELÉTRICOS:

- 690 — Claudio de Sá Silva (prêmio de aplicação)
- 692 — Waldemar Christian Halm
- 693 — Dirceu Cassão Ribeiro
- 688 — Cirillo Vanazzi
- 632 — Ney Nunes Maciel
- 629 — Antonelli Marco Antonio
- 630 — Urbano Alves Filho

ESPECIALISTAS CONTROLADORES DE VÔO:

- 574 — Alceu Valle Machado (prêmio de aplicação)
- 572 — Bolivio Di Palma
- 578 — Hugo Benatti Junior
- 520 — Tercio da Fonseca
- 524 — Walter Rodrigues Segond
- 414 — Newton da Silva Gomes
- 523 — José David
- E-26 — Victor Caccavo Filho
- E-25 — Adahyl Costa Madeira

ESPECIALISTAS SOLDADORES:

- EE-84 — Hermerico Ribeiro Silva (prêmio de aplicação)
- EE-82 — Helio Wanderley Uchoa
- EE-71 — Saturino Domingos David
- EE-63 — José Batista do Carmo

ESPECIALISTAS EM SISTEMAS HIDRÁULICOS:

- 579 — Afonso Oswaldo de Rogatis (prêmio de aplicação)
- 656 — Jomar Alves Almozara
- 713 — Luiz Ebert Alves
- 712 — Antonio Perches
- 709 — Romulo Rezende Filho
- 653 — Alberto José da Silva
- 655 — Lauro Geraldo da Silveira
- 657 — Salvador Costa Camargo
- 708 — Adão da Silva Silveira

ESPECIALISTAS EM VIATURAS MOTORIZADAS

- EE-79 — Geraldo Dias Schmidt (prêmio de aplicação)

ation of the Ministry of Aeronautics, given for the highest mark in all the specialties, and of discipline were awarded respectively to 3rd. Sergeants Mauro Costa Ferreira and Tercio da Fonseca.

- EE-60 — Estevam Gutteres Teixeira
- EE-32 — Constantino Franzo
- EE-21 — Lazaro Alves do Nascimento
- EE-76 — Antonio Carvalho
- EE-20 — Enéas Diniz
- EE-28 — José Prado
- EE-35 — Ary Kauer
- EE-16 — Alberto Bittencourt Lima
- 668 — Milton Dogini

ESPECIALISTAS EM MOTORES:

- 506 — Francisco Marvão (prêmio de aplicação)
- 494 — Francisco Gimenez Conforte
- 498 — Jorge Alberto Amaro Nunes
- 510 — Helio Piccinini

ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO DE PARAQUEDAS:

- 854 — Horacio Pereira Lobo (prêmio de aplicação)
- 853 — Jamil Moreira

ESPECIALISTAS OPERADORES DE RADIO:

- 525 — Navarro da Costa Ferreira (prêmio de aplicação)
- 526 — Julio Cesar de Oliveira Mello
- 527 — José Antonio de Araujo Lemes

ESPECIALISTAS OPERADORES DE LINK TRAINER:

- 516 — Antonio de Souza Pacheco (prêmio de aplicação)
- 604 — Enio Paulo Klenner
- 603 — Saulo Alves Fêu

ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO E RECEPÇÃO DE LINK-TRAINER:

- 600 — Emilio Henrique Gomez (prêmio de aplicação)
- 597 — Benedito Caio Ramalho
- 601 — Plinio de Oliveira Lima
- 598 — Mario Carlini



Uma aula de Administração da Força Aérea, dada pela instrutora Miss Lucie Adams. Este é um curso criado recentemente mas que vem completar os conhecimentos adquiridos na E.T.Av.

NOSSOS GRADUADOS DISTANTES

Entre os jovens brasileiros que passaram por esta escola e mais se identificaram com os objetivos por ela visados, inclui-se, sem dúvida alguma, o hoje terceiro sargento Walter Antunes Viana, que dirigiu por muito tempo os destinos da S.A.E.T.A. como seu fundador e presidente, e era um dos mais assíduos e apreciados colaboradores de "Papel Pega Mosca", sendo que, com tantos afazeres individuais, isto não obstava a que se dedicasse com afinco aos estudos. Sargento Walter Antunes Viana, que foi escolhido para orador de sua turma, seguiu para a Base Aérea de Fortaleza, no Ceará, de onde, mal chegado, escreveu a esta redação a carta que a seguir transcrevemos:

"Conforme prometi, aqui estou a escrever a minha carta de relato às boas amigas do "Papel Pega-Mosca".

Aqui me encontro desde o dia 9 p.p. já mais ou menos adaptado aos costumes que regem este bom povo do norte. O que encontrei foi um caboclo honesto e servidor, amigo de todos. Se bem que sua capital muito esteja a dever à nossa grande Paulicéia, percebe-se que um mesmo ânimo os impele ao trabalho e ao progresso.

Somos 18 do sul e posso dizer-lhes que a Escola, além do muito que nos ensinou, deu-nos uma rara virtude, o sentimento de união e amizade que jamais periclitou nestas longínquas paragens.

Sentimo-nos imensamente bem, apesar de todos sonharem com o dia em que possam revêr S. Paulo; eu, apesar de ser gaúcho, quasi que esqueço o meu Estado para pensar nessa terra que aprendi a admirar como um grande coração que distribui sangue para todo esse corpo gigante que é o Brasil.

O sul está longe, perdido para além do horizonte, mas a nossa esperança jamais há de morrer, porque as idéias cruzam o nevoeiro dos anos e nunca desfalecem. Todos nós temos grande saudade da Escola e não permitimos nunca que, quem quer que seja, ouse diminuir o seu valor.

Recordamos as mínimas coisas que constituíam uma parcela de nosso viver.

Desejamos receber o "Pega Mosca", cuja leitura é tão agradável. Finalizo, prometendo em meu nome e no de meus colegas, manter o nome da E.T.Av. na mais alta das constelações que povoam o céu do Ceará, imune dos despeitados e protegida pela gratidão desses 18 ex-alunos".

Among the young Brazilians who have passed through this School and who have shown mostly by the aims they had in view, we can include with no doubt whatsoever 3rd Sergeant Walter Antunes Viana, who directed for a long time the S.A.E.T.A., as its founder and president. He was also one of the most constant and appreciated collaborators of the "Papel Pega-Mosca". Notwithstanding the fact that he had so many personal things to do, he was always a very good student. Sergeant Viana, who was chosen as speaker by his class, has gone to the air-base at Fortaleza, in Ceará, from where he wrote us the following letter:

"As I promised, I am writing my letter to my good friends of the "Papel Pega-Mosca".

I have been here since the 9th of this month, and have already got myself more or less adapted to the customs of these "nortistas". The people here are honest, helpful and friendly "caboclos". Even though Fortaleza is not as big as São Paulo, it is apparent that there exists here the same will to work and progress.

Here, we have 18 people from the south. I would like to add that besides all the technical knowledge the school has given us, it has also implanted in us a feeling of union and friendship.

We are all feeling very well, although everyone is longing for the day he can revisit São Paulo, and even I, as a "gaúcho", almost forget my State to think about this land which I learned to admire as an enormous heart which distributes blood to the great body which is Brazil.

Our time here is divided between our work and the letters we write.

The South is a long way off, but our hopes never die, because ideas cross the barrier of years and never falter. All of us are missing the School very much, and we never allow anyone to diminish its value.

I close by promising in my name, and in the name of my friends here, that we will maintain the highest consideration for the name of E.T.Av., free from spite and protected by the gratitude of these 18 ex-students.

EDITOR'S NOTE: as in all the groups of our graduates, also these 18 at the base in Ceará will get their "Papel Pega-Mosca", which is sent to all the graduates of E.T.Av. We would always like to hear from these brave young men who are using the knowledge which they acquired here for the benefit of our aviation.

N. da R. — Como acontece com todos os grupos de nossos graduados, também esses desoito da Base do Ceará passaram a receber o "Papel Pega Mosca", que é enviado a todos os graduados pela E.T.Av. Continuamos solicitando notícias dessa valente rapaziada que, em todos os recantos do Brasil, aplica em benefício de nossa aviação, os conhecimentos que aqui adquiriu.

RÁDIO-COMUNICAÇÃO

Por Renato Achilles Camerini Junior

Aluno 619

N. da R. — Renato Achilles Camerini Junior, aluno 619, é natural do Estado de São Paulo, da cidade de Ribeirão Preto. Grande entusiasta da aviação, antes de entrar para a E.T.Av., dedicava-se ao aeromodelismo, tendo tomado muito gosto pelos assuntos aeronáuticos, a ponto de haver estudado a construção de um novo sistema de trem de aterrissagem. Aluno do especialidade de Rádio-comunicações, em que se vem mantendo no primeiro lugar, é o autor do artigo que a seguir apresentamos.

O estudo da rádio comunicação, tal como é ensinado na E.T.Av., pode ser considerado como um dos mais rápidos, perfeitos e eficientes. Ministrado sob a excelente direção do chefe do departamento, Mr. H. Williams, Mr. J. Bary instrutor chefe, e Mr. W. A. Deister, Mr. A. Chassels, Mr. Hull, Miss J. Weillepp, instrutores, o curso de Rádio-Comunicação torna o aluno apto, depois de 23 semanas.

Começamos pela aprendizagem do código Morse, iniciando-se logo em seguida o estudo de várias formas de procedimentos de radiotelegrafia. Após transcorridas 4 semanas, começamos a estudar navegação e meteorologia, seguindo-se os cursos de laboratório e teoria do rádio. Durante as fases do curso, treinamos recepção de mensagens provenientes de várias estações do país, em rádio-receptores apropriados. A seguir direi alguma coisa sobre as aplicações da rádio-comunicação na aeronáutica.

Os bombardeiros assim como os aviões civis que cobrem as rotas transatlânticas, requerem meios de comunicação muito rápidos, os quais só se tornam possíveis com o uso do rádio.

Poderosos equipamentos de rádio-comunicação põem os aviões em contato permanente com suas bases, para efetuarem os vôos com a máxima segurança.



Renato Achilles Camerini, melhor aluno do dept. de Rádio

Editor's Note: — Renato Achille Camerini Jr., student 619, comes from Ribeirão Preto, in the State of São Paulo. Being a great enthusiast about aviation before he entered the E.T.Av., he built model airplanes. He had such a tendency toward aviation that he even studied the construction of a new system of landing-gear. A student of Radio-Communication, in which he has always been at the top of his class, he wrote the following article:

The study of Radio Communication as it is taught in E.T.Av. may be considered most rapid and efficient. Administered under the excellent direction of the Department-Chief, Mr. H. Williams, Mr. J. Barry, SR. INST., and Mr. W. A. Deister, Mr. A. Chassels, Mr. Hull and Miss Weillepp, instructors, the course of Radio-Communication makes the student competent after 23 weeks.

We begin by learning the Morse code, starting as soon as possible the study of the different forms of radio-telegraph procedure. After four weeks we begin to study navigation and meteorology, following the laboratory and radio-theory courses.

During the phases of the course, we practice receiving of messages sent from different local stations of the country, on appropriate radio receivers.

Now I shall write something about the application of radio communications in aeronautics.

The bombers as well as the civil planes which cover the transatlantic routes require very rapid means of communication, which are only obtainable by using the radio.

Powerful radio communication equipment put the airplanes in permanent contact with their bases in order to accomplish the flights with maximum safety.

One is able to say therefore that the radio operator is the only connecting agent between the plane and other civilized points.

In combination with the meteorologists, the radio operator makes the flight safe by day or by night.

The functions of the radio operator are varied and of great responsibility, such as: to take bearings of the Radio-Beacon, to make calculations concerning navigation, to maintain intercommunication and external communication of the plane and during combats to play also the role of machine-gunner or bombardier.

The radio operator in the navy and in the army has an almost equal function to perform.

I will close, by saying that as long as we have planes, we must have radio operators because they are one of the mainstays of a safe flight.

(Cont. na pg. 14)

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

Por Robert E. Hoose



Robert E. Hoose.

O controlador de torre estava muito atarefado pois o tráfego no Aeroporto Nacional de Washington era excepcionalmente intenso. Dividia êle sua atenção entre algumas dezenas de aparelhos que aguardavam o momento de pousar e outro grupo ainda maior, que estava impaciente por levantar vôo. Dava ordens e respondia a perguntas, constantemente consultando os instrumentos do painel à sua frente. A todo momento perscrutava os céus ao redor de sua torre de vidro, que lhe dava uma vista ininterrupta dos 360° do horizonte.

Subitamente um aparelho com aspecto de uma gigantesca libélula surgiu à sua frente e permaneceu estacionado no ar. Tinha um estranho corpo de armação, e sobre ele uma enorme hélice como as de um moinho de vento.

O piloto desta estranha aeronave perguntou ao controlador onde deveria pousar. O espantado operador, com os olhos a saltarem das orbitas emudeceu. Seu queixo movia-se para cima e para baixo, mas não soltava um pio. Restabelecendo-se um pouco do susto, disse que pousasse em qualquer lugar, mas que o fizesse muito depressa. Sentia uma impressão de desconforto com aquelas pás remoinhantes tão perto dele, que se saísse à janela, poderia tocá-las com a mão. O piloto deslocou-se lateralmente rumo a um hangar, onde desceu verticalmente como se fosse um elevador dentro de uma cava imaginária.

Este incidente ocorreu há vários anos, quando o público dos Estados Unidos viu pela primeira vez o então novo helicóptero Sikorski. Essa estranha aeronave de asas giratórias surgiu ante um público completamente desprevenido sobre o que era aquilo e como funcionava. Alguns anos antes, outro avião havia sido apresentado, possuindo umas pás rotativas ao invés de asas. Era chamado um auto-giro. Mas ninguém sabia os pontos de diferença ou semelhança.

O auto-giro possui uma hélice convencional na frente, ligada ao motor. A hélice impulsiona o aparelho para a frente de mesma forma que acontece com o avião de asa fixa. Mas em vez de uma superfície alar saindo da fuselagem, há um rotor, ou plano giratório, por cima do aparelho, composto de duas ou mais pás, que gira e proporciona a força de sustentação da idêntica maneira que uma asa. Este rotor remoinha ao vento livremente e não tem ligação com o motor. O movimento para a frente provoca a revolução do rotor. Tal aeronave pode levantar vôo e pousar dispondo de pequeno espaço e pode voar mui vagorosamente no ar.

O helicóptero, por outro lado, não tem hélice, e o rotor acima é movido pelo motor. Não

The control tower operator was busy for the traffic at the National Airport, Washington, D. C., was exceptionally heavy. He divided his attention between some dozen planes which waited to land and an even larger group which was impatient to take-off. He gave orders and answered questions, frequently referring to the instruments on the panel before him. He constantly scanned sky around from his glass enclosure, which gave him an unobstructed view for 360° of the horizon.

Suddenly a giant dragon fly-like contraption appeared before him and remained stationary in mid-air. It had an awkward structural-frame body with a huge windmilling propeller above it.

The pilot of this strange craft asked the operator where he should land. The amazed operator, with his eyes bulging almost onto his cheeks, was speechless. His chin moved up and down but no sound came out. Recovering a little, he said to land it anywhere but do it fast. He felt uncomfortable with those whirling blades coming so close that he could reach out and touch them. The pilot moved off sideways near a hangar where he lowered his plane vertically as though it was an elevator in an imaginary shaft.

This incident occurred several years ago when the U. S. public was given its first view of the then new Sikorsky helicopter. This strange rotary winged craft broke onto a public completely uninformed as to what it was and how it operated. Some years before another plane was introduced that had a revolving rotor instead of wings. It was called an autogiro. But they didn't know the points of difference or similarity.

The autogiro has a conventional propeller at the front to which the engine is attached. The propeller pulls the plane forward in the same manner as a fixed wing plane. But instead of a fixed wing surface extending from the fuselage, there is an overhead rotor of two or more blades which revolves and provides the lifting force in quite the same way as a wing. This rotor "windmills" freely and has no connection with the engine. The forward movement of the plane causes the rotor to revolve. Such a plane can take-off and land in a very short distance and can fly quite slowly in the air.

The helicopter, on the other hand, has no propeller, and the rotor above it is driven by the engine. This plane requires no run for take-off or landing. It can rise vertically, turn in any direction, fly backwards, forwards or to either side, or it can remain motionless in the air.

Man's dream of flying could not be complete without such a plane. In the conventional fixed-wing airplane he has only one choice of directions, and that is straight ahead. The same is true of the autogiro. But this new machine permits him to move in any direction or hover motionless in mid-air.

The advance of the helicopter in the last

requer pista para o levantamento de vôo ou pouso. Pode erguer-se verticalmente, girar em qualquer direção, voar para traz, para a frente ou para qualquer dos lados, ou ainda pode permanecer imóvel no ar.

O sonho humano de vôo não podia estar completo sem tal invento. No avião convencional de asas fixas, há apenas uma escolha a fazer quanto à direção — a que leva para a frente. O mesmo se pode dizer do auto-giro. Mas esta nova máquina permite-lhe movimentar-se em qualquer direção ou permanecer imóvel em pleno ar.

O progresso do helicóptero nos últimos três anos tem sido rápido. Mas por motivos militares, não se pode dar muitas informações quanto ao seu desenvolvimento. Contudo, uns tantos casos de suas façanhas chegaram ao nosso conhecimento através da imprensa.

Há o incidente de um destróier da Armada no pôrto de Nova York, que explodiu misteriosamente. Resultaram daí muitas vítimas, especialmente por efeito das queimaduras. Necessitava-se urgentemente de plasma sanguíneo. O tempo decidiria da diferença entre a vida e a morte para um grande número de acidentados.

Levar o plasma de barco era coisa que exigiria pelo menos uma hora e meia; por terra, cinco a seis horas. Um nevoeiro espesso eliminava qualquer oportunidade de emprêgo de um avião comum.

Ora, havia um helicóptero a serviço da estação da Guarda Costeira, no campo de Floyd Bennett. Em poucos minutos de vôo, estava entregue o fluido salva-vidas. Muitas vítimas podem agradecer ao oportuno desenvolvimento desta estranha mas versátil aeronave, a salvação de suas existências.

Outro caso. Um bote com um pescador sozinho a bordo foi arrastado ao alto mar por uma tremenda tempestade. As vagas de 10 metros de altura não permitiriam o pouso de um hidroplano para efetuar o trabalho de salvamento. Enviou-se um helicóptero. Ficou pairando sobre o barquinho em apuro. Baixou-se um cabo com uma sela na ponta. Na crista de uma onda, a vítima agarrou-se à sela e um cabrestante de bordo da aeronave puxou-o para a ambicionada segurança.

Um avião pesado de bombardeio viu-se forçado a uma descida desastrosa na crosta gelada e rugosa da Groenlândia. Um avião de reconhecimento identificou os escombros do aparelho, mas não encontrou meios de pousar naquela superfície irregular. De trenó ou por veículos mecânicos seria uma viagem extremamente aventureira de muitas semanas para uma expedição de socorro, o mesmo tempo ou mais para o regresso.

Um helicóptero que estava a bordo de um navio de guerra alçou vôo e desceu na ponta gelada, ajustando-se calmamente a poucos metros do avião esfrangalhado. Indo e vindo, rapidamente transferiu toda a tripulação para o conforto e a segurança do navio.

Com estes episódios a estimularem a imaginação, o vasto campo de possibilidades para o futuro deste avião parece ilimitado. Imagine-se o leitor no momento de sair de casa pela manhã em seu aparelho particular. Ele o conduzirá ver-



three years has been rapid. But for military reasons not much information of its development can be given out. However a few stories of its exploits have come to us through the press.

There is the incident of a navy destroyer in New York harbor that mysteriously exploded. Many casualties resulted, especially from burns. Blood plasma was needed urgently. Time decided the difference between life and death for a great many of the victims.

To get the plasma there by boat required at least an hour and a half, by road five or six hours. A heavy fog eliminated any chance of a conventional plane making the trip.

A helicopter was on service at a Coast Guard station at Floyd Bennett Field. In a few minutes flying time it had delivered the life saving fluid. Many of the victims can thank the timely development of this weird but versatile craft for the gaving of their lives.

In another case a small boat with a lone fisherman was washed out to sea by a heavy storm. The huge 30 feet swells would not permit the landing of a sea plane to effect the rescue. A helicopter was sent. It hovered over the distressed boat. A cable was lowered with a harness attached. At the crest of a wave the victim grasped the harness and a winch inside the plane hauled him to safety.

A heavy bomber was forced to crash-land on a rough and dangerous ice crust of Greenland. A searching plane spotted the wreck but had no way of landing on the jagged surface. By dog sled or power sled would mean many weeks of extremely hazardous travel for a rescue party, and the same or more time to return.

A helicopter aboard a warship took off and landed on the icy ledge, settling calmly within a few feet of the wrecked plane. By shuttling back and forth the entire crew of the bomber was quickly transferred to the warmth and safety of the warship.

With these incidents to stimulate one's imagination, the vast field of possibilities for the future

VISITOU A E. T. Av. O DR. ANTONIO PRADO JUNIOR

No dia 14 do corrente, a Escola Técnica de Aviação recebeu a visita altamente honrosa do Dr. Antonio Prado Junior, ex-Prefeito do Rio de Janeiro e personalidade de relêvo em nosso mundo econômico e social. Atual presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, fez-se acompanhar pelo vice-presidente daquela organização ferroviária, sr. dr. Luiz T. A. Pereira, que também ocupa o cargo de superintendente da Pirelli S. A., indústria que fabrica cabos e condutores de fios.

Os visitantes percorreram todas as dependências da Escola, tendo sido acompanhados pelo sr. John Riddle, pelo sr. cap. Joaquim Bueno Brandão, sr. e senhora Ary Bloem, tendo examinado tanto o corpo principal da Escola como os anexos e o antigo Joquei Clube.

O dr. Luiz Pereira fez diversas perguntas aos alunos, quanto a sua especialidade e procedência. Ficou muito satisfeito ao denotar que o Rio Grande do Sul, seu Estado Natal, tem cooperado em grande escala no desenvolvimento desta Escola, havendo fornecido até agora um dos maiores contingentes de alunos, muitos dos quais já se graduaram e estão prestando incalculáveis serviços à aviação e à causa do Brasil em guerra.

Após a demorada visita, foi oferecido aos ilustres hóspedes um almoço no Centro Médico. O dr. Antonio Prado louvou o espírito de cooperação e cordialidade que teve ensejo de verificar a cada passo em todo o nosso estabelecimento. No momento da despedida, o dr. Luiz Pereira assim se exprimiu: — Estamos encantados e entusiasmados pelo que acabamos de ver. Não somente é um grande progresso para o nosso país, mas também representa para a aviação brasileira um fator definitivo de desenvolvimento e um fiador seguro do nosso porvir aeronáutico."

Somos gratos pela gentileza da visita, que muito desvaneceu o estabelecimento, bem como pelas honrosas referências feitas.

On the 14th of this month, the Escola Técnica de Aviação was honored by the visit of Mr. Antonio Prado Jr., ex-mayor of Rio de Janeiro, and a person of importance in our economic and social life. He is the president of the "Cia. Paulista de Estradas de Ferro", and was accompanied by the vice-president of that same railroad, Dr. Luiz T. A. Pereira, who is also the superintendent of "Pirelli S.A.", makers of cables and cable conductors.

The visitors went through all the departments of the School, accompanied by Mr. John Paul Riddle, Capt. Joaquim Bueno Brandão, and Mr. and Mrs. Ary Bloem. They inspected not only the principal buildings of the School, but also the annexes and the Jockey Club.

Dr. Luiz Pereira asked various students questions about their specialities and land of origin. He was very pleased to know that Rio Grande do Sul, his home State, has cooperated on a large scale to the growth of the School, having up to now supplied one of the largest groups of students, many of whom have already graduated and are serving aviation and the cause of Brazil at war.

After a lengthy visit, the guests were given lunch at the Medical Center. Dr. Antonio Prado praised the spirit of cooperation and cordiality which se noted everywhere in this institution. As he left, Dr. Luiz Pereira said the following: "We are enchanted and enthused by what we have seen. It is not only a great step forward for our country, but it also represents to the Brazilian Air Force a definite factor of development and a sure security for our aeronautical future."

VISITANTES ILUSTRES

Esteve no sábado último, em visita a este estabelecimento, o major dentista João Gostom, Filho, que por muitos anos serviu no Hospital Militar Divisionário sito no Cambucí, tendo sido recentemente promovido a major, que é a mais alta patente de oficial dentista no Brasil, e transferido para o Rio de Janeiro. O major Gostom, que serve no Exército Brasileiro desde 1919, foi diretor do Curso de Emergência de Oficiais Dentistas da Reserva, criado com a entrada do Brasil na guerra. Atualmente serve na Policlínica do Exército, na Capital Federal. O visitante, depois de haver palestrado com o cap. assistente Joaquim Bueno Brandão, percorreu as diversas dependências da Escola acompanhado por um redator do "Papel Pega Mosca", tendo pronunciado lisonjeiras referências pelo que observou.

Last Saturday the School was visited by Major Dentist João Gostom Filho, who has served at the Divisionary Military Hospital at Cambucí for a great many years. He was recently promoted to Major which is the highest rank an officer dentist can attain in Brazil and was transferred to Rio de Janeiro. Major Gostom, who has served in the Brazilian Army since 1919, was the Director of the Emergency Course for the Officer Dentists of the Reserve which was established with the entry of Brazil into the war. He is now serving at the Army Polyclinic in the Federal Capital. The visitor, after having chatted with Cap. Joaquim Bueno Brandão, visited the various department of the School accompanied by one of the Editors of "Papel Pega Mosca" and had words of praise for everything he saw.

(Cont. na página 14)

NOVOS INSTRUTORES PARA A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Passamos a apresentar os novos instrutores, vindos dos Estados Unidos e que já há dias, estão ativamente cooperando conosco na consecução das altas finalidades desta Escola.

JOSEPHINE CROSS, natural de Langdon, Kansas. Está trabalhando para a J. P. Riddle Co. desde 3 de novembro de 1944, tendo anteriormente cursado a Escola de Treinamento de Instrumentos, na especialização de mecânica de avião, da Força Aérea dos Estados Unidos. Lecionou música e inglês no seu Estado natal. Aqui, vai lecionar inglês.

WALTER K. HARTMAN, de Cedar, Iowa. Possui carta de piloto de recreio desde 1932, tendo sido proprietário de avião particular. Por 17 anos, trabalhando com a Century Electric Co. em S. Luiz, dos quais, os últimos oito anos como gerente do Escritório de Los Angeles. Por quatro anos prestou serviços à California Flyers Inc, sendo três anos como instrutor e supervisor e um como administrador. Foi instrutor e supervisor da Escola de Comando de Treinamento Técnico das Forças Aéreas dos EE.UU., tendo em novembro do ano passado ingressado na J. P. Riddle. É graduado pela Universidade de Minnesota, no grau de Engenheiro Eletricista. Aqui, vai lecionar Sistemas Elétricos de aviões.

CARL E. HAMRICK, de Enid, Oklahoma. Graduado pela Escola de Aeroportos e Infra-estrutura de Los Angeles, tem carta expedida pela Administração de Aeronáutica Civil de seu país, de instrutor de instrumentos, aviões e motores. Militava aviação desde 1941, na especialidade de aviões.

Por oito anos, foi instrutor das Escolas Públicas de Wisconsin, bem como de instrumentos de avião do Exército, havendo ainda prestado serviços ao Departamento de Instrumentos da Curtiss Wright e à Douglas Aircraft. Tendo in-

The following are the new Instructors who have recently arrived from the U.S., and who have already been among us for a few days.

JOSEPHINE CROSS, from Langdon, Kansas, has been working for the J. P. Riddle Co. since November 1944, having had a course at the A.A.F. training school for Instructors of airplane mechanics. She also taught music and English in her home State. She will teach English here.

WALTER K. HARTMAN, from Cedar Rapids, Iowa, had a Private Pilot's License and owned a plane during 1931-32. For 17 years he worked at the Century Electric Co. (St. Louis, Mo.), during the last 8 years of which he was the manager of their Los Angeles office. He was also 4 years with California Flyers, Inc., three as Instructor and Supervisor, and one year as State Administrator. He as Instructor and Supervisor, in the U.S.A.A.F. Technical Training Command mechanic's school, and entered the J. P. Riddle Co. last November. He graduated at the University of Minnesota, with a degree in Electrical Engineering. He will instruct Electrical Systems here.

CARL E. HAMRICK comes from Enid Oklahoma. He is a graduate of the Airport Ground School, Los Angeles, California, and holds three C.A.A. Ground Instructor Ratings — Instruments, Aircraft and Engines. He has been working with Aircraft since 1941.

He also had eight years instructing in Public Schools of Wisconsin, and was an Instructor of the Army in Aircraft Instruments in the Instrument Department of the Curtiss-Wright Technical Institute, Glendale, California, and of Instrument Overhaul and Repair, Experimental Department of the Douglas Aircraft Co. He has been with the J. P. Riddle Co. since last October. He will teach Aircraft Instruments.



Roland A. McDaniel



Carl E. Hamrick



Walter K. Hartman



Mary Jo Cross

gressado na J. P. Riddle em outubro do ano passado, foi designado para lecionar instrumentos de avião, nesta Escola.

ROLAND A. DANIELS — nasceu em Great Bend, Pennsylvania. Foi professor de Educação Industrial em Jamestown, Nova York, por dois anos; Celdron, Nova York, por 3 anos; Hornell, Nova York, por 5 anos. Trabalhou com a Bell Aircraft Corporation em Niagara Falls. Viajou pela costa oeste com a Esquadrilha Móvel de Treinamento, visitando as bases aéreas e instalando cursos de treinamento para mecânicos de linha. Também serviu no Exército de seu país como instrutor e instrutor-chefe. Inscrito na J. P. Riddle desde novembro do ano passado, vai ser aqui instrutor de Hélices.

RHODA HOPSON, possui carta de piloto particular pela Administração de Aeronáutica Civil, tendo servido como instrutora de Link Trainer na Marinha dos Estados Unidos, em Atlanta. Veiu para a J. P. Riddle em janeiro deste ano, tendo sido sua primeira designação para lecionar Link Trainer na E.T.Av.

MORGAN TROTT, natural de Corpus Christi, Texas. É piloto desde os "velhos tempos" possuindo carta, com mais de 900 horas de voo. Lecionou na Escola de Infra-estrutura de Corpus Christi, sendo proprietário de avião. Por quatro anos trabalhou com a Lockheed Aircraft Co., tendo sido destacado para servir na Inglaterra como Instrutor de Motores da Lockheed Overseas Corp. Ingressou na J. P. Riddle Co. em dezembro do ano passado. Aqui, vai lecionar Motores.

LAWRENCE W. HULL, de Milton, Wisconsin. Por dois anos e meio foi instrutor da Escola de Rádio da Marinha, em Madison, Wisconsin, e três anos como rádio-operador comercial. É especialista em rádio-comunicação, matéria que vai lecionar nesta Escola, tendo ingressado na J. P. Riddle em novembro do ano passado.

RICHARD F. KNAPP, nasceu em Rutherford, Nova Jersey. Trabalhou com a Wright Aeronautical Corp. em Paterson, a Douglas Aircraft na África Oriental e Lockheed Aircraft na Irlanda. Tendo ingressado na J. P. Riddle, em dezembro de 1944, vai lecionar Motores na E. T. Av.

ROLAND A. McDANIELS, born at Great Bend, Pennsylvania, was a teacher of Industrial Education at Jamestown, New York, for two years; Celdron, New York, for three years and Hornell, New York, for five years. He was Service Representative of the Bell Aircraft Corp., Niagara Falls, New York, and travelled on the West coast with the Mobile Training Unit, visiting air-bases and setting up training courses for line mechanics. He also worked in an Army Training School as Instructor and Chief Instructor. He has been with the J. P. Riddle Co. since last November, and will instruct Propellers here.

RHODA HOPSON has a C.A.A. Private Pilot's license and instructed Link Trainer in the U.S. Navy at Atlanta, Ga. She entered the J. P. Riddle Co. in January, 1945, and her first assignment was to instruct Link Trainer at E.T.Av.

MORGAN TROTT comes from Corpus Christi, Texas. He began flying in the old O-X-S days, and carries a Private Pilot's License with 900 hours. He taught Ground School in Corpus Christi and owned a private plane. For four years he worked with the Lockheed Aircraft Corp., and was detailed to go to England as Engine Instructor for the Lockheed Overseas Corp. He joined the J. P. Riddle Co. in December, 1944. He will instruct Engines here.

LAWRENCE W. HULL comes from Milton, Indiana. For two and a half years he was Instructor at the U.S. Navy's Radio School in Madison, Wisconsin, and for three years was a commercial radio operator. He is a specialist in Radio-Communication which he will instruct at this School. He entered the J. P. Riddle Co. last November.

RICHARD F. KNAPP was born at Rutherford, New Jersey. He worked for the Wright Aeronautical Corp. in Patterson, New Jersey; the Douglas Aircraft Co. in East Africa and the Lockheed Aircraft Co. in Ireland. He joined the J. P. Riddle Co. in December 1944, and will instruct Engines at E.T.Av.



Morgan Trott



Lawrence W. Hull



Richard R. Knapp



Rhoda Hopson

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

ticamente, partindo de uma pequena área no quintal de sua casa. Viajando a 160 quilômetros por hora, subirá os 80 quilômetros que o separam da cidade em muito pouco tempo. Ao chegar, o aparelho pousará facilmente no telhado do edifício de seu escritório; o leitor tomará um elevador para descer e começará a sua faina diária. Esta nova aeronave pode revolucionar toda a estrutura de nossa sociedade, tendendo a espalhar as populações das grandes cidades por uma área muito mais ampla.

As possibilidades comerciais e militares, bem como o desenvolvimento do helicóptero, serão examinados em artigo subsequente.

of this plane appears limitless. Fancy leaving home in the morning in your private plane. It lifts you vertically from a small area in the yard of your home. Cruising along at 100 mph it covers fifty miles to the city in a very short time. On arriving you settle easily onto the roof of your office building, take an elevator down and begin your day's work. This new plane can and may revolutionize the entire structure of our society, tending to spread the large city populations over a much wider area.

The commercial and military possibilities, as well as the development of the helicopter, will be discussed in a later issue.

RÁDIO-COMUNICAÇÃO

Pode-se portanto dizer que o rádio-operador é o único agente de ligação entre o avião e qualquer outro ponto em terra firme. Em combinação com os meteorologistas, o rádio-operador torna o voo, quer diurno quer noturno, um voo seguro e perfeito.

São várias e de grande responsabilidade as funções do rádio-operador, tais como: tirar as marcações do Rádio-Faról, executar cálculos con-

cernentes à navegação, manter a intercomunicação e comunicação externa da aeronave e durante combates, ainda desempenhar o papel de metralhador ou bombardeador.

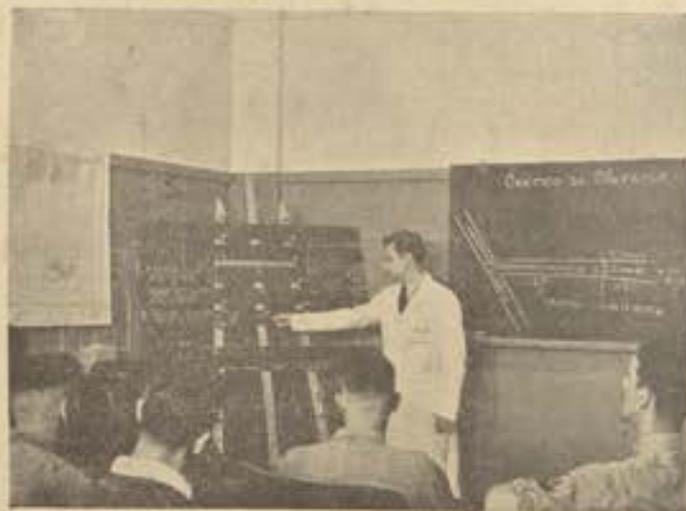
Quasi igual desempenho tem o rádio-operador no exército e na marinha. Terminarei por dizer que enquanto houver avião, deverá haver rádio-operadores, por constituírem estes, uma das colunas mestras da segurança do voo.

VISITAS À E.T.Av.

— Também no sábado passado, estive em visita a esta Escola o dr. Orlando da Costa Leite, atual Delegado Adjunto da Delegacia de Costumes do Gabinete de Investigações do Estado de S. Paulo. Velho servidor da Polícia Paulista, onde vem prosseguindo numa carreira ilibada, o dr. Costa Leite é figura altamente acatada não somente nos meios jurídico-policiais, mas no seio da sociedade paulista. Em companhia de nossa redatora-chefe D. Lucy Bloem, percorreu as principais dependências do estabelecimento, mostrando-se bem impressionado com a ordem e espírito de cooperação reinantes. Somos gratos pelas honrosas referências que dispensou ao esforço que se está desenvolvendo nesta casa.

The School was also visited last Saturday by Dr. Orlando da Costa Leite, the present "Delegado Adjunto de Costumes do Gabinete de Investigações" in the State of São Paulo. An old member of the Police Force, Dr. Costa Leite is a highly representative figure, not only of the juridical-police class, but also of the high-society of this State. Accompanied by Mrs. Lucy Bloem, he went through the principal buildings of the School, and was much impressed by the order and spirit of cooperation which he found here. We are grateful to him for the words of praise which he said about the School.

No dept. de Controle de Torre Mr. Ewing e os alunos, da esquerda para a direita: Drezza (189), Silveira (413), Faltori (191) e Grubba (29E).



Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylaria Corrêa

I TORNEIO DE CHARADAS DO "PAPEL PEGA MOSCA"

1.ª rodada

- 1) Uma "unidade do colar" provoca "ressentimento" no seio da "profissão judicial" 2-1.
- 2) Antes, "porém", "desapareça" do "celeiro" 1-2.

SETA DOURO (459)

- 3) "Ande" depressa, "professor", seja "corajoso" — 1-2.
- 4) E' "ali" no "oceano" que "vibra" a voz do "poeta francês".

PRINCIPE (450)

- 5) "Foi" "no corpo" "dêste livro" que "o Brasil se fez representar na guerra" 1-1-4.
- 6) O' mulher, ó mulher, ó mulher 2-2.

RUBENS (705)

- 7) "Luta" a "contração" pela sua "corporação" 2-1.
- 8) Tem "graça"! a filha "de Valentim" quando vai a esse "estabelecimento" "diverte o público" 1-1-2.

GILBERTO

- 9) A "letra grega" "agora" "não é boa" "para dormir" 1-1-2.
- 10) "Na semana" ou "daqui a pouco" teremos "uma conversa" 2-2.

715.

- 11) "Nota" que a minha "parenta" é um "pedaço"! 1-2.
- 12) "Quem tem coroa" mtamo quando está "nágua" "tem coroa" 1-2.

JUCA (891).

- 13) No meio do "mercado" este "rio" serve de "via de comunicação" 1-2.
- 14) "Aqui", em "plena capital", é com u'a "medida" que se sabe o peso deste "animal" 1-1-2.

F. de L. (825)

- 15) Foi a "arma branca" que o "filho da China" matou o "guerreiro" 3-1.
- 16) "Alto lá!" leva um "tombo", mas "salva a vida". 2-2.

TRELHUR.

- 17) "Água" "doce" é "Bebida"? 2-1.
- 18) "Bebe-se" neste "porto" por "passatempo" 1-2.

BARRETO (1077).

- 19) "No mar", vi o "fogo" produzido pelo "inseto" 2-2.
- 20) Em Portugal, há certas diferenças de pronúncia; por exemplo, "ali", "queixo" é "queixa" 1-2.

LUCARCO.

CESTA COLUNA



A grande novidade desta semana em nossa secção é o lançamento do concurso de charadas, que finalmente se inicia com trinta "ossos" duros de roer — duas de cada um dos concorrentes, que são ao todo, neste torneio preliminar, dezessete. Isto quer dizer que dois deles tiveram suas charadas postergadas para a outra semana, quando terão maior número de trabalhos publicados que os demais, ficando assim equilibrada a contagem de pontos.

Todas as charadas que os concorrentes nos enviaram vão ser aproveitadas, embora com as modificações que se fizerem mister para se ajustarem mais aos canones da arte de Edipo. Do outro número em diante, caso o espaço nos permita, iremos publicando "fora de concurso", alguns trabalhos fáceis de outro gênero, que não as novíssimas, afim de que nossos leitores as familiarizem com as casais, as sinepadas, as elétricas, os enigmas charadísticos e tipográficos... Para os que estranharem este interesse por um ramo de conhecimento tido e havido como secundário, explicaremos que se trata de um dos mais salutares exercícios de memória, servindo para aguçar o raciocínio, enriquecer o vocabulário e tendo ainda a seu favor o aspeto recreativo, que é dos mais sadios. Os concorrentes podem, se o quiserem, formar blocos para a decifração total; isto é, três ou quatro inscritos se associam para as soluções, enviando-as numa só folha assinada por todos. É um sistema bastante se-

guido em charadismo, que robustece o espírito de cooperação. Por ai, podem verificar os leitores como um passatempo na aparência inútil, é uma verdadeira escola de qualidades morais e intelectuais, o que se coaduna às mil maravilhas com as finalidades de nossa Escola, onde, ao par de especialistas de aviação, forjam-se lidimas personalidades cívicas, capazes de, por sua faculdades aprimoradas, bem servir o Brasil e nossa gente.

VALADARES (528) — Somos gratos pelo trabalho que nos ofertou "A volta da Santos-Dumont". Infelizmente, já tínhamos outros trabalhos sobre o mesmo tema em nossa pasta, igualmente bem escritos; para não nos atermos a nenhum critério preferencial, seguimos o mais prático dos sistemas de escolha: o do sorteio. Esperamos que continue a colaborar conosco.

SANSÃO — Seu soneto "O passar dos dias" talvez demore um pouco a ser publicado; temos uns dez ou doze trabalhos poéticos na bica. Mas não seja esse o motivo de vir a falar a sua colaboração, que aqui é bastante apreciada.

WALTER (710) — Idem, idem, quanto ao "Coisas da Primeira Esquadriha".

SOLICITAMOS A PRESENÇA NESTA REDAÇÃO (EDIFÍCIO 16) DOS ALUNOS DE NÚMEROS 1182 A 1200, NA SEGUNDA FEIRA, DURANTE UM INTERVALO DE AULAS, DE PREFERENCIA A HORA DO ALMOÇO.

MISS BUTTERFLY

21) A "pedra" de "base" "pequena" é "vila do Espírito Santo" 2-1-2.

22) A "mancha" é da "cor" do pássaro 2-2.

DRUMOND (650)

23) Minha "prima" sem "nutrição" sente "fraqueza" 1-3.

24) "Esta fruta" "não é boa" por ser "uma variedade de araticó" 2-1.

A. F. A. (1126).

25) "Não aqui", mas no "Juízo" es-

tá o "habitante do Lácio" 1-2

26) "Aqui", "entregue", "consoante" ordem, o uniforme ao "soldado de segunda classe" 1-1-1.

COLETO (1072)

27) "Faço a minha prece" e a seguir "bato-me" "decidido" 2-2.

28) No "penhasco" o homem "para" afim de ver o "barco" 2-1.

ZAS-TRAZ (868)

29) Senti "compaixão", muita

(Continua na pag. 16)

I TORNEIO DE CHARADAS

"compaixão", do "ferido" 3-1.
30) Nesta "aldeia" mora um "professor" que é o "primeiro magistrado dos municípios alemães" 2-2.

FERNANDES (429)

As soluções deverão ser entregues ao encarregado até o dia 3 de abril. As soluções e contagem parcial de pontos serão publicados na edição do "Papel Pega Mosca" do dia 6. Foram computados quatro pontos aos charadistas autores dos trabalhos hoje publicados, consoante o regulamento.

SECÇÃO ARTISTICO MUSICAL

(956) Benedito Ruy Rezende

LANÇANDO UMA IDEIA

Voltamos hoje mais uma vez, para apresentar nova sugestão, que temos certeza será bem acolhida por quem de direito.

Tivemos a oportunidade de passar alguns domingos nesta Escola e, notamos que infelizmente, nesse dia festivo e alegre por tradição, esta casa de ensino se apresenta excepcionalmente triste.

Sem o bulício diário das centenas de alunos e funcionários que percorrem os seus corredores; sem a cadência ritmada das turmas em marcha; enfim, sem a característica dos nossos dias afanosos, tudo é, parecem-nos, tristeza e melancolia.

Sabemos que em grande parte é quase impossível remediar a situação; em compensação, julgamos que há uma maneira de, pelo menos amenizar as horas que muitos de nossos colegas, são às vezes obrigados a passar aqui, por este ou aquele motivo.

Assim sugerimos que aos domingos seja organizada uma hora radiofônica, cuja finalidade seria proporcionar momentos agradáveis àqueles que aqui ficam. Em verdade haverá um pequeno acúmulo de trabalho para a seção de Radio, mas em compensação ela estará cumprindo de maneira mais completa a sua finalidade, qual seja a de servir aos alunos da melhor forma possível.

NOVIDADES MUSICAIS

"Rum and Coca-Cola" é o que se pode chamar de a "coqueluche" do momento. "Swing" daqueles que nos fazem "mexer" involuntariamente, interpretado pelas Andrews Sisters, tem sido já por diversas vezes apresentado pelos conjuntos da Paulicéia.

Segundo informação de "fonte fi-

dedigna" sabemos que dentro em breve o estaremos ouvindo através dos alto-falantes da seção de Rádio, e não seria de espantar si qualquer dia o ouvíssemos interpretado pelo nosso próprio jazz, pois a "furiosa" progride dia a dia e não está longe aquele em que a ouviremos prazenteiramente ritmando os nossos bailes quinzenais.

Aos amantes do samba, música brasileira por excelência, temos uma novidade, verdadeira festa para aqueles que apreciam as músicas de nossos bons compositores: "Aquarela do Brasil", esse quadro brasileiro tão bem engendrado por Ary Barroso e tão pictoricamente representado por Walt Disney, será para o próximo "show" apresentado com todas as honras de estilo pelo nosso Jazz. Os ensaios realizam-se com afinco para que a apresentação dessa composição notável se revista do brilho que merece.

PRELEÇÃO CINE-EDUCATIVA

Realizou-se no dia 13 do corrente, às 20 horas, no salão do rancho, adaptado para tal, uma interessante preleção com filmes coloridos, pelo famoso Sacha Siemel, profundo conhecedor de nossas selvas.

Diante de numerosa assistência, composta de alunos, funcionários e instrutores, o conhecido "Tiger Man" exibiu cenas reais, elucidando todas as peripécias da filmagem. Particularmente, salientamos devido o caráter inédito, os trechos da caçada à onça, que nossos caboclos chegam a abater com uma simples azagáia ponteguada, em poucos segundos.

Sacha Siemel, que conta no rol de suas caçadas 93 onças pintadas (19 filhotes com 35 Kg. a 40 Kg.), também é perfeito conhecedor dos esportes como a luta, o box, etc., o que vem contribuir para o êxito de suas aventuras.

Esperamos que sempre haja exibições do gênero, que a par de agradáveis, são instrutivas e concorrem para maior difusão dos aspectos brasileiros dignos de serem conhecidos.

FUTEBÓL NO MATO

O jogo de futebol é jogo muito falado. É jogo muito bonito e bastante admirado. Pois lá no bairro onde moro fizeram um combinado. O time do quebra-dedo co'o time do pé rapado. O time do quebra-dedo estava bem reforçado;

Sapo jogava no "goal";
"beque de espera" o leão.
O tatú, "beque de avanço",
"halfe esquerdo" o Piziá;
"center-halfe" era o Veado
"halfe direito" o Gambá.
A linha estava feroz:
Na "esquerda" jogava o Rato,
no "centro" jogava o Tigre,
na direita estava o Gato.

Deram saída na bola,
houve um chute que foi alto.

O cachorro era o juiz,
ia apitando direito.
O Mico pegou na bola
e o danado deu um geito;
chutou de dezolito jardas.
O sapo não defendeu,
bateu na barriga dele,
coitado, quase morreu!
O Rato pegou a bola,
ia levando sózinho,
logo passou ao Cabrito.
O danado deu um pulo,
chutou a bola no "goal".
Mas eis que a bola sumiu,
passou a linha de "beque",
nem o "golquipa" a viu.
A Preguiça e a Capivara
iam fazendo um festão,
estavam dando risadas
vendo o sapo de calção.
O Veado avisou o Piá:
pois nunca você esqueça,
que quando a bola vier alta,
você tira de cabeça.
Nisso bate num "penalty"
o Lagarto foi chutar.
A bola bateu na trave,
voitou ao mesmo lugar.
Formiga dá uma escapada
passou para o Tamanduá;
e o Tamanduá deu um tiro,
'rancou o "goal" do lugar.
O Tigre, muito zangado,
começou a reclamar:
"Eu quero buscar meu "goal"
antes de o jogo acabar".
O Tatú virou-se e disse:
"Já me quebraram o dedão".
O Macaco então responde:
"Quem manda tu não ser bão!"
O Veado ergueu um protesto
contra o coitado do juiz.
O Bode pulou na briga,
levou'm tapa no nariz.
Ganharam de dois a um,
os craques do pé rapado.
Nisso chega a Tartaruga,
depois do jogo acabado!

WALTER S. ARAUJO (862)



O CARBURADOR

2.º Sgt. Flavio Vissotto (EE-61)

O Carburador é um órgão destinado à preparação da mistura a ser introduzida nos cilindros. Essa mistura composta de um comburentes e um combustível, inflama-se no interior do cilindro provocando a expansão do pistão.

Para que um motor possa produzir trabalho mecânico nas melhores condições pedidas é mister que essa mistura satisfaça alguns requisitos que a tornem capaz de ser aproveitada com eficiência. A exigência desses requisitos dá à mistura características próprias que não são mais que a transformação do aspecto que ela tende a apresentar. Neste caso, temos um órgão denominado: carburador, único responsável pela apresentação da mistura a ser introduzida no cilindro.

Evidentemente, esse órgão deverá ter três funções distintas a realizar, ou sejam:

- a) função misturadora;
- b) função dosadora;
- c) função de comando da alimentação.

A função misturadora consiste em vaporizar o combustível numa mistura homogênea de seu vapor com o ar. A vaporização de um combustível apresenta a vantagem de facilitar a homogeneidade para uma combustão perfeita, apresentando-se a mistura com a mesma proporção (Ar e Combustível) em qualquer fração considerada da mesma.

O combustível ao fluir do pulverizador (Gicleur), sai em jato e sua vaporização se realiza graças aos seguintes fatores:

1.º) — Pulverização — Esta faz aumentar a superfície de evaporação do líquido. Consegue-se isso, quebrando o jato do combustível de encontro a obstáculos naturais que o mesmo encontra em seu trajeto antes de penetrar no cilindro. Tais obstáculos podem ser: anéis respingadores, placa difusora, impelidor interno, tubulações, cotovelos, válvulas, etc. Modernamente, facilita-se a evaporação, antes do combustível fluir para fora do "gicleur", emulsionando-o com bolhas de ar. Essa função pertence ao sangrador de ar (Air-bleed) que é um tubo que se comunica livremente com a atmosfera e o corpo do pulverizador principal ("gicleur").

2.º) — Depressão: — A Física nos ensina que reduzindo a pressão sobre a superfície de um líquido, aumenta a sua evaporação. A aspiração dos cilindros, produz no tubo de admissão uma forte depressão que é um dos elementos favoráveis à evaporação do combustível. O emprego dos difusores múltiplos (Venturi) e concêntricos, na

OTIMISMO

Ponto de vista ideal; estado mental que caracteriza as atitudes positivas e vitoriosas.

Condição necessária à vida eficiente e imprescindível ao verdadeiro conceito de personalidade e de conduta.

O otimismo é uma face do espírito, quando não o permeia de maneira absoluta, e sua repercussão na vida física e moral é indelével, pois que, o espírito domina o físico superando a qualquer droga ou medicamento.

Donde se conclui que somos tanto mais felizes no ambiente material ou das finanças, físico ou da saúde, moral ou espiritualmente, quanto mais nos embriague o otimismo, ou seremos infelizes na proporção que, em nós rareie esta virtude que emana da harmonia universal.

Encarnação da conduta mais excelente em que, primando por concebê-la segundo um prisma superior, deflue, o otimista, os seus dias, enamorado da vida, vivendo mais em sonho místico que em realidade material, enlevado na apreciação do belo, da arte, da harmonia, — faces reais da natureza em cujo seio dilue o alento do Próprio eterno Espírito.

Insurgindo-se contra todos os elementos depreciativos, tais como o pessimismo em suas múltiplas degenerências, das quais advem a infelicidade, já de si, irreal e negativa, por originar-se da ausência da harmonia, "única

entrada do ar do carburador cria uma zona favorável à depressão, sem que haja um grande estrangulamento daquela entrada em prejuízo da quantidade de ar admitida.

3.º) — Aquecimento: — Sendo este o terceiro fator que auxilia a evaporação do combustível, é ainda na física que vamos encontrar a sua explicação. Uma pressão mais elevada, dificulta ou impede a evaporação de um líquido; ora o aquecimento de uma substância líquida faz aumentar a sua tensão de vapor saturante, favorecendo a sua evaporação.

Além disso, o aquecimento da mistura combate a congelação e a condensação do combustível no interior dos tubos de admissão, quando o ambiente se encontra sob baixa temperatura. Para se obter o aquecimento do combustível vários processos são usados, quer com a água de arrefecimento, óleo de lubrificação ou por meio dos gases de escapamento e ainda por esses processos combinados. Numa disposição conveniente eles são utilizados de maneira a atender o que se pede ou seja o aquecimento já falado.

(Conclui no próximo número)

realidade positiva" — na afirmação de Marden, porfia pela existência, segundo a engendrou o Criador.

O pessimismo!... Irrisória incompreensão da vida! Como conceber que em face da magia instantânea de serena orquestração cósmica, onde mundos siderais percorrem o infinito em órbitas milenares, sem que se registre o mais leve acidente, e em que, nos menores seres há milagres e maravilhas, como compreender que em face destes quadros sugestivos e espetaculares, que apontam para o pincel do Criador e sumo artífice, se plasme u'a mente assim reprovável e menos nobre?!

Concepção da vida segundo o molde perfeito e real, é o otimismo, o regenerador da mocidade e perpetuador das energias vivases distensíveis, também, ao outono e inverno da vida.

O otimismo é criador, é a vida e vida abundante. O pessimismo é a decadência, a fraqueza, a decrepitude.

O otimismo valorizando a vida engrandece o ser e o aproxima da Divindade. O pessimismo é a desvalorização sistemática da existência, afirma que a mesma não vale a pena de ser vivida e acrescenta que "o verdadeiro fim da vida é livrarmo-nos dela" — pontifica Schopenhauer.

Evidentemente, é o otimismo, uma força vital, propulsora, para a qual não há obstáculos invencíveis, que age com sereno discórdio, e que, em todas as circunstâncias se há galhardamente, com a desenvoltura de um espírito superior.

É vibrar a alma humana no auge da força vital, envolvendo para o limiar da personalidade, as energias insondáveis ocultas nos refulhos da vida interior.

Eis aí a ação onimoda do otimismo na valorização serena dos talentos individuais, pelo cultivo e apropriação dos recursos inexplorados, ocultos na insondável floresta psíquica.

O otimista espera por que crê, e sua fé, envolvendo da efêmera existência a realidade do além, escuda-se no Onipotente.

Este temperamento ideal, escarnecendo das concepções céticas e sofismas materialistas e ateus, imerge-se na mística da natureza e abisma-se na Divindade.

O otimista vive mais num só momento que centenas de vidas no decurso de uma existência.

E não sealaria jamais, no enigma da "pedra filosofal" ou do "elixir de longa vida", pois este se resolveria em si mesmo, uma vez que a felicidade, independentemente de condições ou situações externas promana do interior.

Realmente o espírito otimista, em harmonia com o infinito, não envelhece.

EE-22.

V O O C É G O :

Controlar um aeroplano, isto é, mantê-lo numa atitude desejada voando às cegas, é mais uma questão de auto-domínio do piloto que uma dificuldade técnica.

A interpretação exata dos instrumentos, traduzindo suas indicações em termos de atitude do aeroplano, não tem segredos e pode ser compreendida por qualquer pessoa de discernimento médio em poucas horas de estudo.

Embora com esta instrução, um piloto habil no voo por contato, mas inexperiente no uso dos instrumentos, encontrará muitas dificuldades ao controlar um avião sem referência visual na terra, porque terá mais confiança em si, concentrando-se nas suas sensações, quando deveria valer-se do que aprendeu.

Quer numa como noutra condição de voo, os controles são manejados do mesmo modo para os mesmos efeitos.

Voando pelo contato, o piloto nivela seu avião com respeito ao horizonte e o mais que tem a fazer é voar. A maior parte do tempo, senão todo ele, está empregada em observar o ambiente. Aquil um campo de cultura, bem delineado; adiante um lago azul; mais além, uma bela praia emoldurada de alvo a terra verde.

São tão importantes estas "vistas" que o piloto é impressionado apenas pelo que vê; este sentido o empoeira.

O ar que, sibilando, passa na superfície dos planos, as variações de som do motor, remúos, inclinações momentâneas, ele não percebe; nada é tão importante quanto o que vê: isto muito ocupa o piloto.

Mas o piloto que voa pelos instrumentos, está restrito a um mundo diferente, encerrado na sua carlinga. Apenas o que está ali é possível de ser visto quando la fóra só ha neblina ou escuridão, tentando "furar a panela". Seu horizonte agora está no instrumento.

Torna-se então concentrado nas indicações dos instrumentos de tal modo que, como nos cegos, os demais sentidos são aguçados, predispondo-o a exagerar as percepções quando não forem apenas sugestivas.

Por exemplo, uma corrente térmica ascendente eleva, ligeiramente, o avião sem modificar-lhe a atitude. O piloto, devido á inércia é encontrado pelo assento que sobe e lhe pressiona. Voando às cegas esta percepção é enorme, embora realmente não tenha grande importância, e o piloto pensará logo que está caindo brusca-mente.

O "Horizonte Artificial" permanece estavel. Nasce então a dúvida entre a sensação profunda e a leitura do instrumento, o que constitui o maior perigo para que voa ás cegas.

BOM JESUS DA LAPA

Tenorio (E-73)

Numa das vastas planícies baianas, mais ou menos na parte central da-quele grande Estado, ergue-se magistralmente por um capricho da natureza, um monte rochoso que se denomina Lapa. Bom Jesus da Lapa, mais conhecida por "Cidade Santa", é um lugar que atrai pessoas de todos os recantos do Brasil, que a procuram para a cura de seus males.

Cidade totalmente católica, é terra cheia de fé e confiança no Senhor Bom Jesus da Lapa. Durante determinados dias do ano, realizam-se duas romarias. Então, osromeiros se reúnem á população e percorrem as diversas ruas da cidade, com uma procissão que se prolonga até o anoitecer, quando se efetuam as benções dos milagres.

A igreja fica localizada no interior de uma grande rocha. O soalho da mesma é incessantemente molhado por um fio de água que emana da pedra. Como são lindos os quadros de pintura e escultura lá existentes! O teto da igreja é pintado de azul claro com vivas estrelas brancas, representando a abóboda celeste. De uma janela aberta na rocha, descortina-se uma das paisagens mais belas do Brasil: é que o gigantesco São Francisco banha a cidade da Lapa, que está localizada entre montanhas rochosas.

Corre o São Francisco de oeste para leste. Seu longo curso é bastante navegado sendo interrompido em Pirapora (Minas) pela cachoeira do Sobradinho e em Sant'Ana do Ipanema (Alagoas) pela grande e conhecida cachoeira de Paulo Afonso. Os navios fluviais entre Alagoas, Pernambuco, Baía e Minas cruzam cotidianamente as águas do São Francisco.

Bom Jesus da Lapa é uma cidade progressista. Tem bom clima, um comércio florescente, ruas e avenidas arborizadas e um ótimo campo de aviação — ponto de escala que é do Correio Aéreo Nacional rumo ao norte do país.

O piloto precisa disciplinar-se para confiar na leitura dos instrumentos e não nas sensações que são várias e nunca correspondem á realidade.

Aí está porque o auto-domínio é mais importante que a técnica no voo cego.

Para um piloto é sempre boa a lembrança de que as sensações nos distanciam dos vegetais; por elas escolhemos uma boa música, um bom perfume, mas não podemos controlar um aeroplano.

O mais seguro é controlar-se primeiro, depois dominar o avião.

Joarau

CARATER E PERSONALIDADE

JESUS (EE-81)

Os meus amigos estranharão naturalmente, á primeira vista, que meu estilo mudou. Mas não pensem nisso, não. Apenas quiz evitar a rotina e falar diretamente sobre o título que encima estas linhas, pois que já tantas vezes dele tratei indiretamente, em meus trabalhos anteriores.

Nossa concepção física constante, nossa fisionomia, fazem-nos reconhecermos uns aos outros facilmente. Exatamente o mesmo acontece no ponto de vista psíquico cuja fisionomia determina certo equilíbrio de conduta, por meio do qual poderemos fazer reconhecimentos do indivíduo. A conduta é a maneira de agir, de comportar-se, e o carater é o resultado constante da conduta.

Mas essa não é ainda uma definição adequada á palavra "carater", em cuja formação se encontra ainda o temperamento, elemento que encerra em si certas particularidades de ordem profundamente biológica. O temperamento está constantemente sofrendo modificações de acôrdo com o contato do meio e do ambiente e daí vem que o carater é resultado biológico-social. Assim, dizemos que "O Homem é produto do meio". De fato, o meio, o ambiente, atua sobre nós e nossa conduta obre a mudança porque nosso comportamento se modifica. Temos aí o fator social exercendo sua influência. Mas além dêsse há ainda um de ordem biológica, associado ao temperamento que depende de certas particularidades orgânicas do sangue.

E-nos possível observar aí uma dependência mútua, em que a conduta depende do comportamento: o carater da conduta. Temos por fim a personalidade, que é o homem apoiado no carater e no temperamento bem orientador.

Podemos conhecer duas classes de personalidades: a consciente e a integral. A personalidade consciente é aquela que estuda a parte subjetiva.

Antonio Ribeiro, citando Engenieros, diz que essa não tem origem, não aparece, não entra formada do exterior; tem, isso sim, um desenvolvimento, organiza-se e forma-se diante das atividades adaptativas. Aumenta ao mesmo tempo que as experiências se vão multiplicando. Ela se constitui por superposição sucessiva de novas aquisições da experiência. "Cada experiência notável modifica nossa personalidade, enriquecendo a soma de nossos conhecimentos e modificando a nossa conduta".

FRANKLIN ROOSEVELT, REALIZADOR DO SONHO DE SIMON BOLIVAR

Freivale

Quando James Monroe, desassombadamente, proclamou ao mundo que o continente de Colombo repelia qualquer intervenção européia nos seus negócios, ficara, desde então, evidenciado o acendrado amor do povo americano pela Liberdade e, concomitantemente, o seu mais formal repúdio pelas doutrinas contrárias à Democracia.

Naquela ocasião ainda não haviam medrado as doutrinas totalitárias propriamente ditas, motivo pelo qual, no período de 1919 a 1924, cresceu de magnitude aquela proclamação, em face do aparecimento da "Internacional" subversiva, engendrada por um sociólogo alemão. Nessa mesma época (1819), Simon Bolivar libertou da dominação espanhola a Venezuela e a então Nova Granada, demonstrando aos sectários do imperialismo o espírito de independência dos filhos da América, os quais, ainda por Bolivar, ganharam o surgimento da Bolívia.

Firmara-se, desde logo, pela palavra e ação dos nossos líderes, o abominio da nossa gente à servidão e carência de liberdade.

A história do devotamento à liberdade por parte dos povos que constituem as Nações do nosso hemisfério é rica de exemplos épicos e fecundos!

O sentimento dos filhos do Novo Mundo, desde os primórdios da existência das comunidades americanas, foram de repulsa ao absolutismo e ao domínio sob qualquer caráter!

Em 1924, quando, pelo nauzeante "Mein Kampf", o escravizador da Alemanha (inspirado no famigerado fascismo do hilariante Mussolini), lançou a bases do seu execrável regime, os povos americanos, ante o perigo da "praga parda", mais se apegaram à transcendental máxima de Monroe, liderados pelo alto descortínio do extraordinário paladino da Democracia — Franklin Roosevelt!

O genial inspirador da "Carta do Atlântico", em face do perigo expansionista do nefando nazismo, não exultou em alertar as Nações do nosso hemisfério, preconizando e realizando o entrelaçamento da família americana, sob a égide da Doutrina de Monroe.

Enquanto, jubilosa, a América realizava o conagração ideológico em torno da liberdade, o mundo civilizado, perplexo, assistia o ditador alemão — CRONOS, devorar os seus próprios filhos (representados pelos países europeus), afim de não ser pelos mesmos destruído!

Tôdos, desprevenidos em face do fervor com que cultuavam a Liberdade e a Paz, quedaram frente à sanha escravizadora do CRONOS nazista, desde a imortal França à heróica Noruega! To-

davia, a furia hitlerista não conseguiu alcançar a estóica Inglaterra, que, como ZEUS, ajudada pela portentosa Pátria de Jefferson, a terra de Caxias e demais Nações unidas, está devastando o reduto de CRONOS para, em breve, aniquilá-lo e, assim, preservar o mundo das suas misérias!

Bendita, pois, é a conduta do Brasil, que, impávido, seguiu o exemplo dos Estados Unidos, declarando guerra à Alemanha, onde, ao lado dos Exércitos libertadores, os soldados da gloriosa F.E.B. entrarão vitoriosos!

Imorredouro reconhecimento aos delegados da 2.ª Conferência dos Ministros das Relações Exteriores reunida em Havana, os quais, desafiando o poderio totalitário, acordaram estabelecer o princípio de "que tódo o atentado de um Estado não americano contra a integridade ou inviolabilidade do território, contra a soberania ou independência política de um Estado americano, será considerado como um ato de agressão!"

Glória eterna ao Presidente Roosevelt que, por ser "the right man in the right place", realizou, depois de 120 anos, o intento máximo do "Liberador", reunindo as Nações americanas em torno da Democracia, numa autêntica Federação de Estados!

Franklin Roosevelt é, "jure et de facto", o realizador do sonho de Simon Bolivar!

P Á G I N A A N T I G A

Na solidão da tarde côr de cera, feita de estilhas de sol e farrapos de nuvens, passam arrastadas pelo vento, ligeiras como pensamentos, as folhas mortas da estação.

Uma estranha vida, as anima. Como bonecos de mola, sustidos por invizíveis fios, rodopiam, sobem, oscilam, desfalecem e caem.

Na sua vida ligeira, de um instante, meus olhos se perdem. E vou lembrando, nesta penumbra outonal, outras folhas mortas, que sobem do fundo da memória, indecisas, hesitantes, povoando de vida a solidão deste minuto.

Outras folhas mortas... Figurinhas antigas e modernas, palidas e rosadas, rangendo sedas, machucando rendas.

Outras folhas mortas... gravuras de um livro antigo, em que há desdém e beijos, carícias e perfidias, lances de heroísmo e covardia, lágrimas e sorrisos.

Outras folhas mortas... Folhas de um livro pequenino, que eu folhéo nas tardes côr de cera, feitas de penumbra e solidão:

— Meu Passado!...

Sansão Shinelar

(Aluno 1.156)

O SALTO DE AVANHANDAVA

Benedito Rui Rezende.

O majestoso Tietê, milenário de tradições, esprata-se assustadoramente calmo nas terras altas do Nordeste, qual gigantesca fita a desdobrar-se em curvas mansas e gracios. Andarilho incansável pela imensidão brasileira, o velho rio vai encontrar longe, muito longe de suas nascentes a esquecida Avanhanda, posto militar avançado nos velhos tempos, vilarejo esquecido no presente.

A vegetação rasteira em todos os tons, desde o verde-garrafa até o crestado verde-oliva estende-se a perder de vista, deixando de quando em quando desafogar-se aqui e ali um capão adusto de arbustos raquíticos. A "terra roxa" dos cafesais bandeirantes mostra medrosa a sua cor grês, por entre a charneca luxuriante. Aves de plumagem plúmbea cortam em vôo sereno o ar úmido, confundindo o seu grasnar intermitente com o troar indistinto que se percebe à distância.

Pedras ponteadas, impressionantes no seu aspeto vetusto, na lisura brilhante de suas bordas gotejantes elevam-se como que cercando o abismo em que se despenham as águas revo-

luteantes do Tietê. Catadupas espumantes se desprendem impulsionadas por forças misteriosas e veem espatifar-se ruidosas nos rebaixos do precipício, mil veiozinhos distintos deslisam entre os lindos rendilhados da pedra reluzente, repartindo-se em outras tantas gotículas que se perdem no ar.

As bordas escarpadas, entalhadas caprichosamente quais cenefas de arabescos diferentes, pelo buril hábil da natureza, sobressaem aqui e acolá em tufo de maravilhosa vegetação, sempre floridas, na eterna primavera das terras brasileiras.

Razão teve Setúbal, em sua formosa imagem, falando de uma manhã brasileira: "o sol escuchoo avanhandas de ouro sobre a terra". Ante a maravilha do Avanhanda-assu, nas suas estrondosas águas, tudo se abate e fica pequeno como o é o homem em face da grandiosidade da natureza.

S. A. E. T. A.

COMUNICADO DA SECRETARIA:

Comunicamos aos srs. Sargentos formados (sócios), para enviarem junto à esta Secretaria, os atuais endereços, a fim de que possamos manter nossa correspondência com os mesmos.

A Secretaria.

TOME, DOUTOR, ESTA TESOURA E CORTE...

Dentre as casas hospitalares do nosso País, encontramos, em segundo lugar, o nosso Centro Médico como um dos mais modernos e melhor aparelhados do Serviço de Saúde da Força Aérea Brasileira — esta águia pequenina, embrionária e já tão cheia de deuteroses que cinde o céu sempre anil deste imenso Brasil.

Não é, porém, ao Centro Médico que desejo me referir, pois lá encontramos todo o conforto e moderno aparelhamento e, sim, do seu corpo clínico-cirúrgico que como pedras angulares do precitado, vem de enriquecer a Medicina Brasileira como sumidades ou melhor como supprassumans no clínica e cirúrgia; difíceis modalidades da Infinda Arte de Hipócrates, na qual vejo, por permutações da Vida, a vocação que me falhou.

Nomes não se distinguem uma vez que, do funcionário da enfermagem aos supracitados, recebemos o mais carinhoso tratamento e verdadeira dedicação.

Portanto, por me faltar na Inspiração, a Métrica, deixo, "como sombra que venho de outras eras", impressa a minha gratidão nos versos que seguem abaixo do nordestino Augusto dos Anjos — o Poeta dos Médicos — dedicados à classe médica etaviana:

"Tome, Dr. esta tesoura e... corte
Minha singularíssima pessoa
Que importa a mim que a bicharia
[rou
Todo o meu coração depois da
[morte?

A! Um urubú pousou na minha
[sorte!
Também, das diatomáceas da lagoa
A criptógama cápsula se esbroa
Ao contato da bronca dextra e
[forte!

Dissolva-se, portanto, minha Vida
Igualmente a uma célula caída
Na aberração de um óvulo infe-
[cundo

Mas o agregado abstrato das sau-
[dades.

Fique batendo nas perpétuas gra-
[des

Do último verso que eu fizer no
[mundo"

528 — Valladares - 5.º Esq.

GALERIA DOS NOSSOS AZES

NELIO NEVES

Nasceu a 5 de outubro de 1922, em Araxá — Minas Gerais, filho de Alfredo Neves e de D. Alice Moura. Iniciou seus estudos no Colégio D. Bosco, de sua terra, onde, também, fez o seu noviciado futebolístico. Daí, passou para o quadro principal do Araxá Esporte Clube, que o revelou, verdadeiramente, para o futebol. Depois de algum tempo, Chlavoni, o atual treinador do Juventus, viu-o jogar e acabou contratando-o para o então seu clube, o Uberaba. No Uberaba, ao lado de Ayala, Piolim-Virgilio, que hoje formam a zaga do São Paulo F. C., Sidney, os Irmãos Gabardo, além de outros famosos futebolistas, conquistou o título de "Campeão absoluto do Brasil Central", título de que muito se orgulha. Em consequência de suas boas atuações, foi aliciado, juntamente com Ayala, para o Santos F. C., "campeão da técnica e da disciplina". Como integrante do seu quadro de "Aspirantes", foi o 3.º colocado no campeonato paulista de 1943, tendo atuando algumas vezes no quadro principal.

Aborrecido com o profissionalismo, resolveu aceitar um convite para jogar no Silvicultura, onde se sagrou vice-campeão amador paulista de 1944. Nélio era funcionário do Horto-Florestal, estudando à noite.

Finalmente, empolgado pela aviação, resolveu ingressar na E. T. Av. onde atua pelo quadro principal de futebol.

Está perfeitamente ambientado na E. T. Av., onde todos são seus amigos. Admira imenso o Ten. Amazonas, que conhece desde o Santos.



UM POEMA QUE TODOS REPETIRÃO

Simonov é um conhecido poeta soviético, hoje correspondente de guerra da "Estrela Vermelha". Este seu poema foi musicado por cinco compositores e milhares de soldados e famílias o repetem na Rússia. Não é mesmo alguma coisa que merece ser conhecida e repetida por todos nós?

ESPERE POR MIM

Espera por mim, que voltarei!
Mas é preciso que espere com fé e de
todo o coração!
Espera por mim
na tristeza infundável dos dias de chuva.
Espera por mim
nas horas vivantes em que a neve cai.
Espera por mim
na ânsia sufocante que vem do calor.
Espera por mim
mesmo que todas as outras
que esperam por outros
já tenham cessado de esperar...
Espera por mim,
Espera, sim,
que hei de enfrentar a morte... mas
voltarei!

SIMONOV.

Publicado no "O Cruzeiro do Sul", jornal editado e distribuído pela Força Expedicionária Brasileira no teatro de operações na Itália.

DIZEM QUE...

... Se já não bastasse a sombra n.º 1 do pianista do Jazz (1956) surgiu agora a sombra n.º dois...

... o 203 vai aprender a falar o Inglês para ler os noticiários de guerra ao microfone da seção do Rádio...

... o Jazz adquiriu uma belíssima Harmonica, mas que infelizmente não pode adquirir um músico para tocá-la...

... Dizem que o "dumbo" ficou zangado com a nossa observação de sábado passado (azar, meu velho, azar!!)...

... Dizem que o Coca-Cola vai reatar as relações com a sua ex-noiva...

O. Y. E.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE E. COOPER

DECIDE-SE O CAMPEONATO COM A VITÓRIA DO AVIÕES EM TRÊS JOGOS CONTRA O RÁDIO-COMUNICAÇÕES

Temos todas as contagens, porém estamos re-fazendo os cálculos para verificar se o time do dept. de aviões ganhou o campeonato atual. No



Eugene E. Cooper

mais apertado dos jogos do certame, uma diferença de 4 pontos em dois jogos decidiu a colocação de vanguarda. Se o Aviões tivesse perdido um jogo, teria resultado num empate com Meteorologia e a perda de dois jogos daria ao Meteorologia as palmas da primeira colocação.

Voltando a examinar o primeiro jogo, verificamos que as aparentes ninharias eram coisas de importância tremenda. Incluídas nas conjeturas estão: "se" Jim White tivesse feito quatro pontos num "spare" da sétima rodada, "se" Bary tivesse conseguido mais de 4 pontos num "spare" da última jogada ou "se" Goecke tivesse deixado de acertar na décima jogada, as coisas teriam corrido de maneira diferente. Mas nada disso aconteceu e o Aviões ganhou o primeiro jogo pela contagem de 483. Cook e Cartellone jogaram bem, acima de suas médias habituais, para os vencedores, e a contagem de 189 de Rhodes levou-o 27 pontos acima de sua média.

Depois de tão apertada advertência, o Aviões, com Klatt substituindo Cartellone, jogou ora um "strike", ora um "spare" nas primeiras nove jogadas da segunda partida. Mas White, Bary e Rhodes estavam também aumentando suas contagens. Rhodes marcou em todas as jogadas tendo atingido 188 pontos e White foi acima de sua média. Quando se computou a contagem final, pareceu tratar-se de um jogo empatado. Mas a substituição de Klatt por Cartellone alterou a diferença em dois pontos, dando assim a vitória ao Aviões. Resultado final: Aviões 495, Rádio Comunicações 493.

Desencorajado pela perda de dois jogos extremamente apertados, o Rádio-Comunicações deixou-se abater no derradeiro encontro. Depois de haver descansado por um jogo, Cartellone voltou com força, perfazendo 162 pontos, para ser a melhor figura em campo, e Bary foi a 149, na direção de seu quadro. Contagem final: Aviões 463, Rádio-Comunicações 396.

O TIME DO DEPT. DE METEOROLOGIA OCUPA O SEGUNDO LUGAR COM TRÊS VITÓRIAS SOBRE O TIME DO DEPT. DE HIDRÁULICA

Trabalhando como uma máquina bem lubrificada, Rand, Rawlinson e Pawelek derrotaram o Hidráulica no domingo à noite. A recapitulação do encontro relembra uma partida de futebol entre o Minnesota e o Wisconsin. Não houve dúvida um só instante. Rawlinson foi a melhor

CHAMPIONSHIP DECIDED AS AIRCRAFT WINS THREE GAMES FROM RADIO-COMMUNICATIONS

All the returns are in but recounts are still being made in determining that Aircraft won the League Championship. In the closest fought contest we have had in league play, a difference of 4 pins in two games decided the bowling championship. If Aircraft had lost one game it would have resulted in a tie with Meteorology and the loss of two games would have made Meteorology the winner.

Looking back over the first game we see that the apparent trifles were trifles of tremendous importance. Included in the "if's" are: "if" Jim White had made 4 pins on a spare in the seventh frame, "if" Bary had picked up more than 4 pins on a spare in the last frame or "if" Goecke had failed to strike in the tenth frame the outcome could have been different. But these things didn't happen and Aircraft won the first game 485 to 483. Cook and Cartellone bowled well over their averages for the victors, and Rhodes' 189 score placed him 57 pins over his average.

After such a narrow squeak Aircraft, with Klatt substituting for Cartellone, bowled either a strike or a spare in the first nine frames of the second game. But White, Bary and Rhodes were also piling up scores. Rhodes marked in every frame in knocking down 188 pins and White bowled over his average. When the final scores were computed it looked like a tie game. But the substitution of Klatt for Cartellone changed the handicap by two pins, thus Aircraft won. The final score, Aircraft 495, Radio-Communications 493. Disheartened by the loss of two extremely close games Radio-Communications went down to defeat in the last game. After resting for one game, Cartellone came back strong with a 162 game to be high man for the game and Bary tipped over 149 pins in leading his team. The final score Aircraft 463, Radio-Communications 396.

METEOROLOGY CINCHES SECOND PLACE WITH THREE VICTORIES OVER HYDRAULICS

Running like a well oiled machine, Rand, Rawlinson and Pawelek trimmed Hydraulics Sunday night. The recapitulation reads like a Minnesota-Wisconsin Football Game. There was never a doubt all the way. Rawlinson was high point man as he romped over the goal line with a nightly average of 189.

In the first game Rawlinson bowled a double and a triple in amassing 203 pins and Rand turned in a nice pin gained performance with a score of 168. For Hydraulics, Cline broke into the open field with 164 pins while Thum, an unknown newcomer, bowled 157. The final score Meteorology 524, Hydraulics 458.



Jeannette Thede

WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

Os três solteiros, colegas de quatro no Guarani e de Joquei Clube a saber, Bob Pierce, de Aviação, Frank Gardner, de Meteorologia e Tom Sharp também de Aviação, estão certamente aprendendo o português com muita pressa. Homens sós, levam uma vantagem sobre os casados, podendo combinar o aprendizado de português com o agradável.

Número de fevereiro do magazine da Força Aérea, à página 46, vem mencionando um novo tipo de ligação "Thermocouple" num motor R-4360. Deve ser um novo trabalho de três mil HP.

Fazendo o impossível... Gus Klatt e seus alunos de aviação estão trabalhando juntamente com Tom Austin e o grupo de Veículos Motorizados para deslocar a pesada mesa de ensaios de Hidráulica, de quase 2300 quilogramas, do Departamento de Hidráulica para a seção de Hidráulica do curso de aviação de Cook e Cline, no Joquei Clube, sem que haja u'a machucadura de dedo ou um simples arranhão no maquinário.

Algum dia, quando lhe sobrar lazeres, diz John Wendling, irá levantar a estatística de quantas palavras seu departamento está vertendo por dia de Inglês para Português. Ponha isso em números, John: teremos uma estatística muito interessante.

Aconteceu com o chefe... — Em 1943, antes de fazer a sua primeira viagem para S. Paulo, o sr. John Paul Riddle foi avisado de que jamais recusasse a oferta de um cafezinho, toda vez que acontecesse estar com um brasileiro. Assim, logo no seu primeiro dia de estadia em S. Paulo, o sr. Riddle obediente à sugestão, ingeriu nada menos de vinte e oito cafezinhos...

Esta coluna teria grande prazer em mencionar atividades de alguns de nossos antigos alunos. Poderão os leitores dar-nos a conhecer o que souberem sobre os graduados? A senhora Florence Williams, do Departamento de Inglês disse há dias que os primeiros graduados estão agora dando instrução a alguns dos mais recentes alunos na base de dirigíveis de Santa Cruz e também já temos ex-alunos integrando a F.A.B.

Senhora, poderia informar-nos quantos exemplares do "Papel Pega Mosca" são impressos por semana e se são enviados aos graduados?

The three bachelor room-mates of the Guarany and Jockey Club—namely Bob Pierce of Aircraft, Frank Gardner of Meteorology and Tom Sharp of Aircraft are certainly picking up Portuguese in a hurry. You single fellows have an advantage over us married men when it comes to combining Portuguese with pleasure.

In February's Air Force Magazine on page 46, is mentioned a new type Thermocouple connection on an R-4360 engine. Must be the new three thousand horsepower job.

Doing the impossible—Gus Klatt and his aircraft students working with Tom Austin and his Motor Vehicle group to move almost 5000 lbs of Hydraulic test stand from the Hydraulic Specialist Dept. over to Cook and Cline's Aircraft Hydraulic phase at the Jockey Club with out mashing a finger or getting a scratch on the equipment.

Someday when he gets time, John Wendling says he is going to figure out how many words his department is translating per day from English to Portuguese. Figure it out, John; it would make an interesting statistic.

Story one the boss: Back in 1943 before Mr. Riddle's first trip to São Paulo he was instructed never to refuse to take a "cafezinho" when one was suggested by some one he happened to be with. So the first full day in São Paulo, Mr. Riddle consumed twenty-eight "cafezinhos".

This column would like to mention some of the post graduate activities of a few of our former students. How about letting us know when you hear something about classes already graduated. Mrs. Florence Williams of the English Department said the other day that earlier graduates are now instructing some of the more recent students at the Blimp base in Santa Cruz and also we now have ex-students in the FEB.

Mrs. Bloem, how about telling us how many copies of the Pega Mosca are printed per week—do the papers get mailed to the graduates after they leave the school?

(Cont. na pág. 23)

figura em campo, com u'a média de 189, em toda a noite.

No primeiro encontro, Rawlinson jogou uma dupla e uma tripla, tendo reunido 203 e Rand, numa bela jogada, atingiu a contagem de 168. Do Hidráulica, Cline irrompeu em campo aberto com 164 pontos, enquanto Thum, novato desconhecido, fez 157. Foi esta a contagem final: Meteorologia 524, Hidráulica 458.

O Meteorologia não perdeu tempo em trazer a diferença de 49 pontos no segundo encontro, quando a contagem estava quasi parelha na segunda rodada. Rawlinson tornou a perfazer 193 pontos, enquanto que Karkeet, do Hidráulica fazia um jogo forte, acima de sua média habitual. Uma diferença de 44 separou as contagens, com a vitória do Meteorologia.

O Hidráulica fez a sua única ameaça séria da noite no terceiro jogo. Ambos os quadros iniciaram vagorosamente e a contagem permaneceu muito apertada, durante toda a partida. Cline, valendo-se de três golpes em série, levantou um total de 164 e Chandler subiu a 126 pontos. Mas o poderio do Meteorologia não podia ser batido e quando souo o apito final, a marcação era esta: Meteorologia 461, Hidráulica 419.

Domingo, dia 25, teremos a última reunião do atual campeonato. O Rádio-Manutenção tentará provar sua superioridade no Departamento de Rádio, ao enfrentar o Rádio-Comunicações, e, o Hidráulica procurará recuperar os seus pontos ao jogar com o Básico. Todos os outros quadros já terminaram seus compromissos, havendo contudo necessidade de um jogo de desempate para decidir a terceira colocação.

SITUAÇÃO DOS JOGOS

	Ganhos	Perdidos
Aircraft	15	6
Meteorology	14	7
Transportation	12	9
Engines	12	9

N. da R. — Terei muito prazer em responder a qualquer pergunta. Nossa tiragem atualmente é de 4.350 exemplares por semana, que são distribuídos por todo o país, para bases aéreas, aeroclubes, Ministério da Aeronáutica, escolas, a todos os alunos, graduados, funcionários, órgãos de imprensa e para o escritório em Miami.

Meteorology didn't waste any time in eating up the 49 pin handicap in the second game as the score was almost even in the second frame. Rawlinson came through again with 193 pins while, for Hydraulics, Karkeet rolled a strong, above average game. A difference of 44 pins divided the teams as Meteorology won. Hydraulics made their only serious threat of the evening in the third game. Both teams started slowly and the score remained close for the entire game. Cline, capitalizing on three strikes in a row, piled up a score of 164 and Chandler tipped 126 pins. But the Meteorology powerhouse just couldn't be beaten. When the final whistle blew the score was: Meteorology 461, Hydraulics 419.

Sunday, March 25, is the last scheduled meeting in the present league. Radio-Maintenance will try to prove their superiority in the Radio Department when they meet Radio-Communications and Hydraulics will seek to heal their wounds when they play Basic. The rest of the teams have finished. However, a playoff will be necessary to decide third position.

STANDINGS

	Won	Lost
Radio Communications ...	8	10
Basic	8	10
Hydraulics	5	13
Radio Maintenance	4	14



WHAT'S FAZING

Editor's Note: I'll be very pleased to answer any question. We are presently printing 4.350 copies weekly, which are delivered throughout the country to the air bases, aeroclubs, Air Ministry, schools, to all the students, graduates, newspapers, employees and to the Miami office.

A OS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

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 constituir 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 3ª série ginásial, para se submeter a exame escrito, constante das referidas matérias. (Outras informações podem ser obtidas junto aos Aeroclubes).



**NUNCA UTILIZE UMA CHAVE DE FENDA
PARA VERIFICAR CORRENTE DE ALTA
VOLTAGEM!**

Papel Pega Mosca

Publicado para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

Major Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do
Grupo 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
- 2.º Ten. Med. Aer. José Gonzaga Ferreira de Carvalho
- 2.º Ten. Med. Aer. José de Moraes Camargo
- 2.º Ten. Med. Aer. José Carlos D'Andreta
- 2.º Ten. Med. Aer. Ruy de Carvalho Braga
- 2.º Ten. Med. Aer. Alfredo Rocco
- 2.º Ten. Med. Aer. Marcelo Pio da Silva
- 2.º Ten. José Cabral de Almeida Amazonas
- 2.º Ten. Clodoaldo Motta Accioly
- 2.º Ten. Paulo Spitzer
- 2.º Ten. Martinho de Castro Machado
- 2.º Ten. Eurico Lacerda
- 2.º Ten. Bertholdo Costa Junior
- 2.º Ten. Antonio Joaquim Lagoa
- 2.º Ten. Evaldo Herbert Sirin
- 2.º Ten. Walter Cardoso Bossi
- 2.º Ten. Mario Raphael Biffi
- Asp. Med. Aer. Olavo da Motta Cardoso

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

JOHN PAUL RIDDLE

EDWIN P. STAHL — Diretor Interino

CORPO DE REDADORES — Temporário

- Lacy Bloem Redatora Chefe
- Ten. Ariovaldo Villela Redator Assist.

REDADORES ASSOCIADOS

- Arman Williams ARTISTA ASSOCIADO
- Vinicius Piazza ARTISTA ASSOCIADO
- Eugene E. Cooper SECÇÃO ESPORTIVA

- Jeannette Thede } WHAT'S FAZING
- William Lehman }

- Ika Bruck Lacerda } SECÇÃO DOS ALUNOS
- Hilário Corrêa }

REDADORES ESTUDANTES

- Rui Rezende (956) MÚSICA
- Rubens Peixoto Freire (705) .. N. SOCIAIS DA S.A.E.T.A.
- Edward Sinisgali (451) NOTÍCIAS LITERÁRIAS
- Parsifal Zamboni (427) ESPORTES