

3-16-1945

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

16 DE MARÇO DE 1945

N.º 58

PREMIADOS OS FUNCIONÁRIOS CIVIS COM UM ANO DE SERVIÇO NA E. T. Av.

Como decorreram as solenidades de sábado - Doação de livros da biblioteca ambulante do soldado aos alunos desta escola - A visita da O. F. A. G.



Estas duas mãos que se unem efusivamente são um símbolo do mais elevado espírito de solidariedade que une as duas Américas representadas aí pelo Sr. Edwin Stahl e Ten. Cel Av. Eng. João Mendes da Silva que tem revelado o mais desinteressado patriotismo no desvelo com que veem dirigindo os destinos da E.T.Av.

Teve um cunho totalmente inédito a cerimônia cívica de sábado último nesta Escola, tendo toda ela decorrido num ambiente de entusiasmo e emoção, quando se verificou a entrega de uma caixa-estante de livros, oferta da diretoria da Biblioteca Ambulante do Soldado e também a conferição de distintivos aos funcionários que completaram um ano de serviço nesta Escola. Se o primeiro acontecimento vem comprovar a estreita cooperação que reina entre todos os setores da atividade nacional em prol da aviação e da causa que foi entregue a este estabelecimento, o segundo também se reveste de importância, por servir de pedra de toque ao espírito de solidariedade que une a administração e o funcionalismo desta casa. Distinguindo aqueles que completaram um primeiro ciclo de bons serviços prestados ao estabelecimento, a E.T.Av. veio robustecer a emulação sadia que se faz necessária



Entusiástica e brilhantemente falou Mr. John Paul Riddle ao se dirigir aos funcionários que por mais de um ano tem dado o máximo de sua capacidade para levar avante os tão elevados desígnios da E.T.Av.

Last Saturday's civic ceremony presented an entirely new aspect — a portable book-case of books was presented by the "Biblioteca Ambulante do Soldado", and pins were given to the employees who have completed a year of service in the School. If the first happening proves the close cooperation which exists between all the national activities in favour of aviation, the second is also worthy of consideration, because it serves as a link between the administration and the employees of this school. In distinguishing those who have already completed one whole year of service to this institution, the E.T.Av. has strengthened the healthy rivalry necessary for the continuation with new vigour, of the tasks in which everyone has excelled himself, and which, in the last analysis, are nothing but a result of the noble ambition to serve our country.

para que, do estímulo assim nascido, prossigam com redobrado vigor as tarefas que todos se impuseram e que não é em última análise senão uma resultante da nobre ambição de bem servir ao nosso país.

AS PESSOAS PRESENTES

Entre as numerosas pessoas que ocupavam totalmente o palanque, achavam-se os srs. John Paul Riddle, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Edwin P. Stahl; a sra. 1.ª oficial Nair Miranda Pirajá, diretora da Biblioteca Ambulante do Soldado, entidade enquadrada na Organização Feminina Auxiliar de Guerra (OFAG); d. Carmen Lorena; 1.ª oficial Euridice da Silva Costa, secretária da Diretoria Militar da OFAG; 1.ª oficial Alexia Silveira Cintra, sub-chefe do 1.º Batalhão da OFAG; d. Odette Pinto da Fonseca, auxiliar da B.A.S. e mais as seguintes FAGS (elementos femininos filiados à OFAG); Ruth Pereira, Anna Maria Praga, Madalena Praga, Itaguassu Amorim de Aguiar. Achavam-se presentes em sua totalidade, os oficiais funcionários civis brasileiros e norte-americanos da E.T.Av., representantes da imprensa e pessoas gradas.

ENTREGA DA CAIXA ESTANTE

Após o hasteamento da Bandeira e cântico de hinos patrióticos pela assistência, usou o microfone d. Nair Miranda Pirajá, que pronunciou o discurso transcrito a seguir, fazendo a entrega da caixa-estante preparada pela FAG Carmen Lorena, e que, sendo a primeira remessa de livros aos alunos deste estabelecimento, constitui um prolongamento do último programa que aquela organização vem desenvolvendo incansavelmente já há muitos meses entre os militares da Segunda Região, visando o aperfeiçoamento intelectual e moral de nossos soldados através de leitura abundante e escolhida. Trata-se de obra patriótica, altamente meritória e que está a merecer o apoio decidido de todos os brasileiros.



A Sra. D.ª Nair Miranda Pirajá, ao pronunciar sugestivo discurso, quando da entrega dos livros oferecidos pela OFAG à ETAV.



Quando da entrega dos livros oferecidos pela OFAG, à Escola, ladeado por Mr. Riddle e Mr. Stahl, o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e a Sra. D.ª Nair Miranda Pirajá, portadora da valiosa oferta.

THOSE PRESENT

Among the many people who filled the grandstand were Mr. John Paul Riddle; Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva; Mr. Edwin P. Stahl; 1st. Officer Nair Miranda Pirajá, directress of the "Biblioteca Ambulante do Soldado", a branch of the "Organização Feminina Auxiliar de Guerra" (OFAG); Mrs. Carmen Lorena, 1st. Officer Euridice da Silva Costa, secretary of the Military Directory of the OFAG; 1st. Officer Alexia Silveira Cintra, sub-chief of the 1st. Battalion of the OFAG; Mrs. Odette Pinto da Fonseca, aide of the B.A.S.; and also the following FAGS (feminine members filiated to the OFAG): Ruth Pereira, Ana Maria Praga, Madalena Praga, Itaguassu Amorim de Aguiar. Also present were all the officers and employees, both Brazilian and American, of the E.T.Av., as well as representatives of the press and high officials.

PRESENTATION OF THE PORTABLE BOOK-CASE

After the hoisting of the flag, and singing of patriotic songs by the audience, Mrs. Nair Miranda Pirajá pronounced the speech transcribed further on, presenting the portable book-case prepared by the FAG Carmen Lorena. This, the first lot of books sent to this school, constitutes another branch of the useful program which that organization has been carrying out tirelessly for a great many months, among the officers and men of the Segunda Região, aiming at the perfection, both moral and intellectual of our soldiers, through plentiful reading. It is a patriotic institution, highly meritorious and should receive the help of all Brazilians.

O DISCURSO DE D. NAIR MIRANDA PIRAJÁ

"É grande o meu contentamento ao entregar, em nome da Organização Feminina Auxiliar de Guerra da Segunda Região Militar, a primeira remessa de livros da Biblioteca Ambulante do Soldado, para leitura dos alunos da Escola Técnica de Aviação. Faço votos para que essa colaboração que hoje se inicia, seja proveitosa à mocidade desta Escola; nossa modesta contribuição constará de livros de assuntos recreativos, pois tive ontem ocasião de verificar que não vos faltam ótimos livros técnicos para auxílio de vossos estudos.

"Esta primeira caixa estante que vos entrego foi organizada em homenagem a Monteiro Lobato, grande escritor patricio cujo 25.º aniversário da publicação de "Urupês" o Brasil festejou há poucos meses. Reunimos em torno da "Barca de Gleyre", seu último livro publicado, e que é a sua correspondência literária com um amigo ausente pelo espaço de 45 anos, várias obras de escritores nossos e estrangeiros, aos quais alude Monteiro Lobato nesta sua obra.

"Espero que seja bem grande a leitura desta coleção e faço votos para que os alunos da Escola Técnica se comportem com os livros da B.A.S. como o tem feito os soldados da Segunda Região Militar, nossos leitores já antigos: sem o menor constrangimento, tratando-os como amigos e companheiros das horas de folga, deles recebendo o aperfeiçoamento cultural e moral almejado, para bem servi-lo, por todos os filhos do Brasil".

MRS. NAIR MIRANDA PIRAJÁ'S SPEECH

"It is with great joy that I present, in the name of the "Organização Feminina Auxiliar de Guerra da Segunda Região Militar", the first lot of books of the "Biblioteca Ambulante do Soldado", for the students of the Escola Técnica de Aviação to read. I hope that this collaboration, which to-day is starting, will be helpful to the youth of this school. Our modest contribution will consist of entertaining books, for yesterday I had a chance to see that technical books are not lacking among you, to help in your studies.

"This first portable book-case which I hand to you was organized in homage to Monteiro Lobato, the great writer, who a few months ago commemorated the 25th. year of the publication of "Urupês" in Brazil. We built the books up around the "Barca de Gleyre", his latest book, which is his literary correspondence with a friend from whom he has been separated for 45 years. They are volumes by national and foreign writers whom Monteiro Lobato mentions in his book.

"I hope that the reading of these books will be greatly sought after, and I hope the students of the Escola Técnica will regard the B.A.S. books as the soldiers of the Segunda Região Militar,



Grupo constituído pelo Corpo Administrativo da ETAv.: Capt. Joaquim Bueno Brandão, Capt. Med. Dr. Fernando M. Mendes, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e Ten. Lagoa e à frente Sr. Edwin P. Stahl e J. P. Riddle e representantes da OFAG: D. Nair Miranda Pirajá, D. Carmen Lorena, D. Eudice da Silva Costa, D. Alexia Silveira Cintra, D. Odete Pinto da Fonseca e as Srtas: Ruth Pereira, Ana Maria Praga, Madalena Praga e Itaguassú Amorim de Aguiar.



Entrega dos distintivos aos funcionários que completaram um ano de serviços prestados. Vemos acima a Srta. Itala Deiró Costa.

ENTREGA DOS DISTINTIVOS

Feito o agradecimento à prestante cooperação oferecida pela OFAG, o sr. ten-cel. av. Eng. João Mendes da Silva dirigiu a palavra aos funcionários, para felicitar aqueles que haviam completado um ano de serviço e exprimir a gratidão do Ministério pela colaboração que desenvolveram nesse período. Acrescentou que a idéia dos distintivos tinha partido dos srs. John Paul Riddle e Edwin P. Stahl.

Procedeu-se então à chamada dos funcionários contemplados, cabendo em primeiro lugar, como funcionário brasileiro mais antigo na Escola, a entrega ao sr. Nestor Bodê e, como norte-americano mais antigo na organização J. P. Riddle, ao sr. Edwin P. Stahl. Um a um foram chamados os funcionários cujos nomes damos no fim desta notícia.

PALAVRAS DO SR. JOHN PAUL RIDDLE

A seguir, ocupou o microfone o sr. John Paul Riddle, que, com palavras de entusiasmo, enalteceu os serviços prestados pelos brasileiros e norte-americanos durante todo um ano de serviço, e graças a cuja dedicação quotidiana se justifica a prosperidade e o alto prestígio de que desfruta atualmente a E.T.Av. não apenas no Brasil, mas em todo o continente. Salientou a seguir o diuturno desvelo do Comando, na pessoa do ten. cel. av. Eng. João Mendes da Silva, e seus esforçados auxiliares, tendo tido palavras de encômios para a atuação do cap. Bueno Brandão e outros oficiais de nossas forças armadas. Falou que todos se sentiam extremamente desvanecidos pelos resultados que vão sendo colhidos e terminou apresentando congratulações a todos os circunstantes, dizendo: "Possam o Todo-Poderoso abençoar-vos!"

our already old readers, regard theirs — without the slightest restraint. They treat them as friends and companions during the leisure hours, and from them receive the cultural and moral perfection sought after by all the sons of Brazil.

PRESENTATION OF PINS

Having expressed his thanks for the great cooperation offered by the OFAG, Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva spoke to the employees. He congratulated those who had completed one whole year of service and expressed the gratitude of the Ministry for the collaboration which they have shown during this period. He added that the idea of the pins had come from Mr. John Paul Riddle.

Afterwards, announcement was made of the names of the employees who were to receive pins. A pin was presented to Mr. Nestor Bodê for being the Brazilian longest in the school, and Mr. Edwin P. Stahl received one for being the 1st American to leave the U. S. for the J. P. Riddle organization. One by one the employees listed at the end of this article were called to the platform.

MR. JOHN PAUL RIDDLE'S WORDS

Next, Mr. John Paul Riddle stepped up to the microphone, and with enthusiastic words praised the services rendered by the Brazilians and Americans during one whole year of work, to whose daily devotion the prosperity and prestige of the E.T.Av. is due, not only in Brazil, but in all the continent. He then drew attention to the diligence of the Command; in the person of Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva, and his hard working helpers, having had praising words for the work of Cap. Bueno Brandão and other officers of our armed forces. He said that everyone felt extremely proud of the results which are being obtained, and ended by congratulating all the people present, saying "May God bless you".



Entre os Instrutores norte-americanos que completaram um ano a serviço da Escola, vemos Miss Connard ao ser cumprimentada por Mr. Stahl e a seguir, Mr. Helm, Mr. Pitzele e M. Morris.

VISITA AO "PAPEL PEGA-MOSCA"

Terminadas as solenidades com imponente desfile do Corpo de Alunos, as componentes da OFAG fizeram uma visita à redação desta folha, onde se demoraram em cordial palestra, durante a qual externaram as excelentes impressões que levavam da ordem, harmonia e estímulo às realizações que notaram em nosso estabelecimento.

OS FUNCIONÁRIOS GALARDOADOS

Foram os seguintes os funcionários que, por possuírem um ano de folha corrida nesta Escola, receberam o artístico distintivo denotador de antiguidade:

MILITAR

Ruth V. L. Bodé
Yvone V. L. Bodé
Abílio Rozendo Lima
Maria A. Junqueira
M. Tereza B. Brandão
Conceição B. Gomara
Manoel Amaro da Costa
Benedicto Castilho
Antonio Cerverizzo
Claudino Rodrigues
Mário Tombasco
Serafim Lino
Clovis Pessoa Andrade
Sergio Ferreira Lima
Sebastião D. dos Santos
Orion Silveira
Arnobio de A. Maroja
Paulo Reis
José Lopes Perez
Iris Corrêa
Candido Rossini
Itala D. Costa
Maria Lygia Vasconcellos
Adelina J. da Silva
Nyonton Carneiro
M. Rosa Wilson
Severino Alves de Oliveira
Cesar Leal Ferreira
Nestor Bodé
Alcino Fonseca
Pedro Batista de Souza
João B. Itagiba

COMPRAS

Idalinda Sirin
Leonora Galbraith Morris
Diana M. Ford

CONTROLE
DE MATERIAL

João Rondine
Caetano Ramonelli
Lêda de A. Brasil
Manoel Vicente Costa
Stella Maris Knott
Julio Barboza
Rubens Fagundes Filho
Aristodemo Rosica

Rafael Erra
Eurico José Alt
Magdalena Zirner
Eloá Faria

DEPARTAMENTO
DO PESSOAL

Octavia A. Franco
Lais Domingues
Ilka Bruck Lacerda
Maysa A. Aguiar
Harold E. Hopkins
Jeanette Chedick
Lucy Bloem
Edna Rushworth
Williams Rodrigues
Luisa Riedel

HOSPITAL

Eglantina de Muzzio
Helena Gil Galletti
José F. Fonseca
Dirce Parada
Aurora Nunes Machado
Belmira C. de Andrade
Genoveva Ramos
João Martins Filho
Lourdes Nascimento
Eros Pasquini
Odete Cavallari
Anamila Botelho Fonseca
Manoel Carone

DIRETORIA

Edith Steinsbergova
Elmira de M. Maracine
Selma Levin
Mary Wickerhouser

ENGENHARIA

Ugo di Franco
Oswaldo de Miranda
João F. Manoel
Cesar Anderaus
Rubens Galvão
Arany Campataro
Vinichus Piazza

VISIT TO THE "PAPEL PEGA-MOSCA"

After the ceremony had ended with an imposing review by the students, the members of the OFAG visited the "Papel Pega-Mosca's" office. There they expressed the excellent impressions which they took of the order, harmony and stimulus of this institution.

EMPLOYEES PRESENTED WITH PINS

The following were the employees who, for having a year of constant work at the school, received the artistic pin:

BRASILEIROS

ESCOLA BASICA

Elizabeth Schnabel

IDIOMAS

Isabel Schlittler
Rubem Schlittler
Mariana Tugendhatowna
June Gotelee

INSTRUMENTOS

Paulo Ferreira

MANUTENÇÃO

José Oliveira Mello
José Francis Camera
Izidoro Mazzi
Hello E. de Souza Bastos
Sebastião Dias Pimenta
Sebastião S. do Nascimento
Jorge Dinitroff
Jorge Smeonovsky
Gabriel Erra
Mario Cabral
Julio de Aguiar Moreira
José Froes Maciel
Acrisio M. A. Bittencourt
Ezequias A. de Oliveira
Eugenio Fontana

MATERIAL DE
INSTRUÇÃO

José Waldemar Arnoldi
José F. Granja Netto
Wilson Figueiredo Rocha
Nelson Costa Guimarães
Zilah P. Campos

REFEITÓRIO E
ALOJAMENTOS

José Antonio dos Santos
Ida Quende
Theodora Genari
Rosa Maffei
José Mendes Trindade
Luis Tomeato
João Frutuoso

Izabel M. de Paula
Antonio Beltrame
Antonio Gonçalves
Henrique M. de Campos

SUPERVISOR DE
ALUNOS

Gladys Evelyn Ford
Ivan Neiva Neves

TRADUÇÕES

Lygia de R. Maldonado
Paulo Carvalhosa
M. Thereza Campos
Antonio Camargo Silva

TRANSPORTE

Romeu Calegaretti
José R. de Almeida
Felicio Tridente
Norberto Paulo dos Santos
Ulysses Graciotti
Amadeu de Deus
Olidio Antonio Mariano
Herminio A. Haller



VISITOU A E. T. Av. UM TÉCNICO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO



O Sr. Joffre Carlos, quando transmite suas impressões ao "Papel Pega Mosca".

Sexta-feira transata, atendendo a um convite do Departamento de Propaganda (AMS-7), esteve neste estabelecimento o sr. Joffre Carlos, que acaba de regressar dos Estados Unidos, aonde fôra, como contemplado por uma bolsa de estudos da Coordenação de Negócios Inter-americanos, fazer vários cursos de aeronáutica. Frequentou assim a Universidade de Syracuse, além de outros estabelecimentos de ensino da república amiga do norte, tendo tido ensejo de visitar a Escola de Miami de onde se desligou a nossa Escola Técnica de Aviação.

"Quando saí do Brasil" — disse-nos o visitante — "ainda não se cogitava sequer da fundação deste estabelecimento. Nos Estados Unidos, tive ensejo de acompanhar pela leitura dos jornais, os primórdios da vinda da E.T.Av. Em Miami, senti-me curioso de conhecer a Organização J. P. Riddle, tendo tido ensejo de admirar uma das mais bem instaladas escolas dos Estados Unidos."

Passou depois a referir-se às impressões co-

Last Friday, at the invitation of the Propaganda Department (A.M.S.7), Mr. Joffre Carlos visited the school. He recently returned from the United States where he went on a scholarship from the Coordination of Inter-American Affairs to take several courses in aeronautics. He attended the Syracuse University, and visited many other schools, as well as the school in Miami of which E.T.Av. is a branch.

"When I left Brazil E.T.Av. had not even been discussed. In the U.S. I had the opportunity to follow the beginnings of the E.T.Av. in the newspapers. In Miami I was curious to know the J. P. Riddle organization. I had the opportunity of admiring one of the best installed schools in the United States."

He then told us of his impressions of this visit. He confessed his surprise in finding installations here which leave nothing to be desired when compared with those he saw in the U.S. Speaking about the future of aeronautics, our visitor said that from what he was able to see in North America, and now in our country, the western hemisphere in the near future, is destined to be the great leader of world aviation, not only because of the ever increasing use of the airplane as a means of transport but also because of the development of the aeronautical industry which in every part of the New World appears to be very promising.

lhidas na sua visita. Confessou a sua surpresa por encontrar aqui instalações que nada deixam a desejar em face das que conheceu nos Estados Unidos. Falando sobre o futuro da aeronáutica, o visitante disse que, pelo que lhe fôra dado verificar na América do Norte e agora em nosso país, o hemisfério ocidental está destinado a ser em dias muito próximos, o grande sustentáculo da aviação mundial, não somente pelo emprego cada vez mais intenso do avião como meio de transporte, mas também pelo desenvolvimento da indústria aeronáutica, que por toda parte no Novo Mundo se mostra promissor.

(Continuação da pag. 6)

A "STOCK DO BRASIL" HOMENAGEOU A AVIAÇÃO BRASILEIRA

pilotos da FAB que, sob o rigoroso inverno italiano, lutam denodadamente pela causa da liberdade do mundo. As dificuldades do momento foram tantas, que se fez mister transformar a idéia em uma homenagem simbólica, a qual estava sendo prestada naquele instante a toda a nossa aviação. O capitão Bueno Brandão agradeceu, pelo Comando, a homenagem que se prestava e de que participava toda a oficialidade da Escola. Pelos funcionários norte-americanos, falou o instrutor Troxell, que enalteceu a qualidade dos produtos daquela firma e louvou o seu esforço de guerra. Todos os oradores foram muito aplaudidos pela numerosa assistência que tomou parte na reunião.

special packing, to the members of the FAB, who through the rigorous winter in Italy, are fighting for the liberty of the World. But the difficulties of the moment were such that they had to change this idea into a symbolic tribute, which was at that moment being rendered to all of our Air Force. Capt Bueno Brandão, in the name of the Command, thanked him for the homage which was being rendered. In the name of the North-American personnel Instructor Troxell, spoke praising the quality of the products of that firm, and their war-effort. All the speakers were greatly applauded by the many people who took part in the gathering.

NOSSOS GRADUADOS DISTANTES

O ex-aluno 365, da Quarta Esquadilha, João Veloso de Aguiar, hoje Terceiro Sargento da Aeronáutica está prestando serviços na Segunda Cia. de Manutenção da Escola de Aeronáutica. Em pleno desempenho das tarefas para as quais se habilitou neste estabelecimento, o sgt. Veloso não esquece a Escola, tendo escrito para o "Papel Pega Mosca" a carta que a seguir transcrevemos:

"Quando vim da E.T.Av. designado para a Escola de Aeronáutica, veio comigo também tudo o que aí existe. As palavras paternais de nosso ilustre comandante Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, a bondade do tenente Amazonas, os ótimos conselhos dos oficiais médicos, as palavras de ensinamento de todos os oficiais, a técnica ministrada pelos instrutores americanos, a camaradagem dos colegas, os reflexos de disciplina proporcionados pelos sargentos os monitores... e também a lembrança das festas promovidas pela nóvel S.A.E.T.A. — tudo isso traz-me grandes recordações, chegando mesmo a entristecer-me, mormente ao pensar que estou longe desse ambiente de amizade.

Aqui tudo é diferente. Hoje carrego com o peso de grande responsabilidade, pois estou servindo na manutenção dos aviões da E. Ac. onde vejo a todo o instante os frutos do meu trabalho técnico. Faço revisão completa nos aviões que estão a meu cargo e logo depois sinto o prazer de decolar neles, para os vôos de experiência.

Quando estou singrando os ares, vem-me à lembrança a E.T.Av., grande estabelecimento de ensino onde tive a sorte de adquirir meus conhecimentos técnicos para fazer voar através do espaço estes pássaros de alumínio e de aço. Principalmente quando estou entre as nuvens, sinto-me satisfeitos e parece-me ouvir uma voz que se confunde com o ruído dos motores: "Sargento, neste aparelho pode-se voar com segurança, porque tudo está bem, tudo OK. "Estas palavras do piloto encham-me de júbilo."

Sargento Veloso prossegue em sua carta, que é um documento de otimismo e entusiasmo pela aviação, terminando por incitar os alunos atualmente abrigados sob o teto da E.T.Av. a não esmorecerem na luta a que se obrigam desde o dia em que envergam o honroso uniforme da FAB.

João Veloso de Aguiar, former student number 365, of the 4th Squadron, today sergeant of Aeronautics, is stationed in the 2nd Company of Maintenance of the School of Aeronautics. In full performance of his duty for which he prepared himself in this School, Sgt. Veloso does not forget the school, having written to the "Papel Pega-Mosca" a letter which is here transcribed:

"When I came from the E.T.Av. designated to the School of Aeronautics, I brought with me all that there exists. The paternal words of our illustrious commander Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva, the kindness of Lieut. Amazonas, the excellent advice of the medical officers, the words of teaching of all the officers, the technical knowledge implanted by the American Instructors, the friendship of my colleagues, the reflexes of discipline given by the sergeant-monitors... and also the remembrance of the parties given by the S.A.E.T.A.—all this brings me memories, even saddening me, especially when I think how far I am from all this setting of friendship.

"Here everything is different. Today I carry all the weight of responsibility, because I am serving in the maintenance of the planes of the School of Aeronautics where I see at every moment the results of my technical skill. I do the complete repair of the planes which are in my charge, and later I feel the pleasure of taking off in them, for the experimental flights.

"When I am flying through the air, I remember the E.T.Av., that great establishment of learning where I had the good fortune to acquire the technical knowledge to be able to make fly through space these birds of aluminum and steel. Especially when I am in the clouds I feel extremely pleased, and I seem to hear a voice which is confused with the noise of the motors. "Sergeant, in this machine one can fly with safety, because everything is alright, all O.K." These words of the pilot fill me with joy.

Sgt. Veloso continues in his letter, which is a document of optimism and enthusiasm about aviation, ending by asking all the students actually sheltered under the roofs of the E.T.Av. not to give up the fight in which they placed themselves the day they put on the glorious uniform of the FAB.



CALIFASIA

Numa das aulas de Califasia ministradas pelo sr. Pereira, um grupo de alunos do dept. de Controle de Torção; são eles a seguir: Frente — Barrios (652), Grubba (647), Madeira (25 E), Silva (5776) — Atrás — Espindola (648), Drummond (650), Ramos (649), Simon (571), Santos (575).

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

Por Robert E. Hoose

João Bobo é um excelente piloto. Soube disso porque ele próprio me falou. De fato, confidencialmente me disse que era um dos melhores; e que outra pessoa poderia ter autoridade mais direta?



Robert E. Hoose.

João não é exatamente o que se pode chamar um homem alto. Efetivamente, está do lado dos "tampinhas", cerca de 1m60. Mas uma voz muito forte, que repele qualquer oposição, compensa-o largamente pela falta de estatura. Tem aquela estrutura triangular do atleta, com a diferença que a base do triângulo avulta para o quadril, apontando o vértice nos ombros que mal se distinguem. Possui um nariz nobre, lembrando muito o bico de um tucano. É o orgulho de João Bobo e a delícia de mosquitos e pernalongos.

João Bobo entrou no meu gabinete, mergulhou numa cadeira e colocou os pés sobre a escrivaninha:

— Li seu artigo na semana passada, falou-me etc.

Era-me agradável saber que um famoso aviador como João Bobo tivesse lido algo do que escrevi. Ao agradecer-lhe, ele me interrompeu:

— Toda uma série de bobagens. Muita teoria. Se você for um mecânico de motores, qual a diferença entre o tamanho e a forma das asas? Porque um técnico de sistemas hidráulicos deverá conhecer o sistema elétrico? E se você for piloto, seu encargo é o de dirigir aviões. Já sabe que ele voad; vá agora se incomodar "porque"

Joe Dodo is a very good pilot. I knew this because he told me so. In fact he confidentially informed me that he was one of the very best, and what more direct authority could one have.

Joe is not exactly tall. In fact he is a little on the short side, about 5 feet 2 inches, with a heavy voice that drowns out all opposition more than compensates for his lack of stature. He has that triangular build of an athlete, except that the base of the triangle swells out at the hips and tapers to the apex at the shoulders, which are just barely discernable. He has a noble nose, reminding one much of the beak of a tucano. It is the pride of Joe Dodo and the delight of most flies and mosquitos.

Joe Dodo came into my office, tipped back in a chair and placed his feet on the desk.

"I read your article last week," he said.

I was pleased to have such a famous flyer as Joe Dodo read anything I had written. I opened my mouth to thank him.

"All a bunch of nonsense," he cut in. Too much theory. If you're an engine mechanic, what's the difference about the size and shape of wings? Why should a hydraulics man know anything about the electrical system? And if you're a pilot your job is to fly planes. You know it will fly, so what's the difference why it flies. Take me, for example. I didn't have to learn those things to become a good pilot."

Now most of the public didn't know that Joe Dodo was such a fine pilot. He had only told me and some more of his friends, and we were keeping the secret for him.

"But, Joe," I said, "an eye specialist must study the whole course of basic medicine. A



Fôrça de carga é a relação do peso bruto do avião, com o seu HP.

Power loading is the relation of the gross weight of the plane to its horsepower.



Ele acendeu um charuto e começou a soltar anéis de fumaça.
He lighted a cigar and started to blow smoke rings.

vôa! Veja o meu exemplo: não tive de aprender nada disso para me tornar um bom piloto.

Ora, a maioria do público não sabe que João Bobo é um piloto de tão fino quilate. Revelou-o somente a mim e a alguns outros amigos seus, e todos nós guardamos o seu segredo.

— Mas, João, retorqui, um especialista em oftalmologia deve estudar toda a medicina básica. Um advogado que se especializa em impostos, deve saber tudo o que há de Direito Comum. Porque não há de um técnico de aviação compreender as várias fases do avião?

— É complicado demais, pontificou João Bobo. Encha a sua cabeça com um entulho de coisas desnecessárias e não haverá espaço para os conhecimentos realmente importantes.

Relanceei uma olhadela à cabeça do João, que se ia adelgaçando até formar uma protuberância no alto e compreendi que, pelo menos no seu caso o que ele dizia era verdade. "João, você precisa convencer-se de que o cérebro não é como uma esponja que se torna saturada a um certo ponto. É antes parecido com um músculo, que se torna mais forte com o uso".

João se distraía no momento com duas moscas que praticavam decolagem e aterrissagem de vôo e faziam curvas, usando seu nariz vermelho como pista. Tirei partido da situação e prossegui no meu argumento.

— Ora, consideremos, por exemplo, essa questão de carga de força. É interessante, para qualquer um que esteja relacionado com o cuidado ou manutenção do aparelho, saber quais os efeitos da potência do motor sobre a performance do avião. É muito simples de compreender. Carga de força é a relação entre o peso bruto do aparelho e sua força em HP. Suponhamos que temos um aparelho de 900 quilogramas com um motor de 100 HP. A carga de força é de 1 HP para cada 90 Kg. De dois aviões com a mesma força em HP, o mais leve dos dois terá mais baixa carga de força.

lawyer specializing in taxes must know all about the common law. Then why shouldn't an aviation technician understand the various phases of an airplane?"

"Too complicated," said Joe, "Fill your head with a lot of unnecessary stuff, and haven't room for the things that are really important."

I glanced at Joe's head, which tapered to a knob at the top, and realized that in his case at least it was probably true.

"Joe, you must understand that the mind is not like a sponge that becomes saturated at a certain point. It is more like a muscle that grows stronger with use."

Joe was distracted at the moment by two flies that were practicing takeoffs and landings and took turns using the long red length of his nose as a runway. I took advantage of this to pursue my argument.

"Now consider, for instance, this matter of power loading. It is good for anyone involved in the care of operation of airplanes to understand the effects of the power of the engine on the performance of the plane. It's quite simple to understand. Power loading is the relation of the gross weight of the plane to its horsepower. Suppose that we have a plane of 2,000 lbs. with a 100 horsepower engine. The power loading is one horsepower for each 20 lbs. of weight. Of two planes with the same horsepower, the lighter of the two will have the lower power loading."

I passed Joe a big black cigar. He lighted it and started to blow smoke rings, first a big one that moved slowly and then a couple of smaller ones that he blew through the large one.

"Assuming that other factors are equal, the plane with the more powerful engine is superior in speed at any altitude, in rate of climb and in takeoff, and maneuverability will not be reduced. Power is all-important, and has no substitute."

"The engineering difficulty is that generally the more powerful engines are heavier, although



Um zumbido atraiu minha atenção...

A low deep sound attracted my attention...

Passei a João um grande charuto negro. Acendeu-o e começou a soltar anéis de fumaça, primeiro um grande, que se movimentou vagarosamente, depois um par de círculos menores que êle soprou através do anel maior.

— Supondo que os outros fatores sejam iguais, o avião com motor mais potente é superior em velocidade a qualquer altitude, na velocidade de subida e de decolagem e a manobrabilidade não será reduzida. A potência é de grande importância e não tem substituto.

A dificuldade da motorização é que geralmente os motores mais potentes são mais pesados, embora tenham sido introduzidos muitos melhoramentos na construção de motores, que não resultaram em aumento de peso. Por exemplo os motores utilizados outrora nos aeroplanos geravam um HP para cada 3 Kg 600 de seu próprio peso o que foi agora reduzido para 1 HP para cada 450 gramas.

João Bobo abriu os olhos, emergiu o queixo do peito, sacudiu o charuto e disse:

— Isto é que é falar bonito, professor, mas quando é que usamos tudo isso na carlinga?

Suspirei e admirei-me de que João Bobo houvesse escapado com vida, deixado assim sozinho a fazer-se piloto. Mas bem podia acontecer que estivesse fazendo troça. Não ri. E continuei.

— João, gosto de imaginar o ar assim como uma estrada para o avião, dá mesma forma que a rodovia o é para o automóvel e o oceano para o navio. Como numa estrada, é melhor ao nível do mar, visto que próximo à superfície terrestre há mais substância para a atmosfera. Poderíamos comparar a uma auto-estrada de concreto. Mas nas altitudes médias, digamos, de 4.500 a 6.000 metros, a aerovia é grandemente inferior. Há somente metade da substância atmosférica a 5.400 metros, como ao nível do mar. A densidade é a metade. Um avião não pode voar ao nível nem subir tão depressa, mais ou menos como acontece com um auto dirigido numa estrada mal cuidada.

Ora, a grandes altitudes, 9.000 a 12.000 metros, há apenas um quarto de moléculas para proporcionar a força de sustentação para as asas dos aviões. Só os melhores aviões e especialmente construídos para esse fim, podem usar tal estrada. Podíamos bem compara-la a uma pobre estrada aberta através do deserto de areia ou em meio de terrenos lamacentos.

Mas como explicar isto? Posso voar tão rapidamente num P-51, como num P-47, e aquele apenas possui metade do peso e tem 1000 HP de menos no seu potencial. (João jamais chegara a ver de perto, fora do cinema, um ou outro desses tipos de avião. Era, contudo, um "az" no manejo de um "Piper Cub".)

— Uma pergunta interessante, João. Qualquer um, inteligente como você, sabe qual a resposta. Sei que você está exatamente procurando a réplica. João sorriu e tentou assumir um ar de sabedoria, mas o esforço deu a impressão de alque saiu de um pesadelo.

— Como vocês já sabem, o P-47, Thunderbolt, foi construído somente para altitudes elevadas e vôo de longa distância. Enquanto que o



Muito complicado! disse João Bobo.
Too complicated! said Joe.

much improvement has been made in engine design that did not result in an increase in weight. For instance, the earliest engines used in airplanes generated one horsepower for each eight pounds of their own weight. That has been reduced now to one horsepower for each pound of weight.

Joe Dodo opened his eyes, lifted his chin from his chest, removed his cigar and said, "That's very fancy talk, professor, but when do I use that in the cockpit?"

I sighed and wondered how Joe had ever survived in life this far, let alone become a pilot. But then maybe he was joking. I didn't laugh. I continued.

"Joe, I like to think of the air as a highway for the airplane, just as the road is for the auto and the oceans for ships. As a highway it is best at sea level, for near the earth's surface there is more substance to the atmosphere. We might compare it with a concrete highway for motor traffic. But at medium altitudes, say from 15,000 to 20,000 feet, the aerial highway is greatly inferior. There is only half as much substance to the atmosphere at 18,000 ft. as there is at sea level, that is, the density is one half. A plane cannot fly level or climb as fast, much as an auto driving over a dirt road is impeded."

"Then at great heights, 30 to 40,000 ft., there is only one fourth as many molecules present to provide the lifting force for the plane's wings. Only the best planes, and those must be specially designed, can use this highway. It might be likened to a poor road through desert sands or very swampy ground."

"But how do you explain this? I can fly as fast in a P-51 as I can in a P-47 and it's only half as heavy and has 1000 less horsepower." Joe had never come closer than the movies to either plane. He was an ace with a Piper Cub, however.

(Continua na pag. 19)

Secção dos Alunos

Por Jeannette M. Chedick
e Hylaria Corrêa

CESTA COLUNA



Durante o recenseamento que há poucos anos se realizou em todo o país, um confrade bem humorado aventou que entre as habituais perguntas da indiscreção censitária — idade, nacionalidade, cor, profissão, religião — os boletins incluissem mais esta: "É poeta? Faz versos?" Isto porque entre as traças características de nossa nacionalidade, inclui-se bem nítido esse pendar pela linguagem rimada, ritmada, florida, eufórica de imagens. Outro de nossos humoristas declarou uma vez que em cada grupo de dez brasileiros chegava a descobrir onze poetas. "Como assim?" interpelaram-no. "Sim — o undécimo é o que conta os outros dez..."

Eulides da Cunha, no prefácio de "Poemas e Canções" de Vicente de Carvalho — por sinal, um livro cuja leitura recomendamos a todos os apreciadores do beletismo, — estabeleceu as estreitas ligações que há entre a ciência e a poesia, entre a aparente aridez da matemática e o pensamento poético. No Brasil, grandes poetas, que figuram "ab eterno" em nosso pantheon literário, exerceram profissões a primeira vista incompatíveis com o trato das letras. Exemplo: o imortal Raimundo Corrêa, que era juiz e que levou às últimas consequências a asserção de famoso decassilabo: "Não fazem mal as milhas aos doutores..."

A E.T. Av., núcleo essencialmente brasileiro, onde todos os Estados e as mais variadas regiões se acham representadas, não poderia de forma alguma esquivar-se ao fenómeno da influência da pœtica na vida nacional. Aliás a aviação em si foi, nos tempos legendários, o grande sonho dos poetas: não foi acaso Ovídio quem immortalizou através dos milênios a formosa lenda de Icaro e Dédalo? Não foi um grande poeta francês — Cyrano de Bergerac — quem antecipou o sonho júpiter-vernesco da aeronáutica? Os poetas não escasseiam entre nós. O que não é de maneira alguma um fato alarmante ou deprimente; muito pelo contrário! Trata-se de uma robusta afirmação de nacionalidade e de pujança pois por outro lado, já se verificou que a poesia floresce nas épocas de grande esplendor

cultural e desaparece nos povos em decadência. Haja visto a Grécia antiga ou a Roma dos tempos áureos, se comparada com a Grécia do século passado ou a Roma de Mussolini...

E, após estas explicações, passemos a atender os nossos amigos poetas:

*

C. M. — Seu "Acróstico" é composto de versos muito compridos; em nossa língua, o metro máximo que se conhece é o de doze sílabas. Passando daí, a leitura torna-se monótona e estenuante. Não quer reformar o seu trabalho, enquadrando-o num metro menor, o de dez sílabas, ou camoncam, por exemplo? Vamos dar-lhe uma mostra de como se pode fazer isso, com os dois primeiros versos:

"Cansados, somos naves no tisonh;
Espelhe da existência. O afã da vida..."

COMPANHEIRA FIEL — O autor deste trabalho esqueceu-se de assinar seu nome. Seu poema não obedece às regras que devem presidir a leitura de soneto, gênero de composição que exige antes de tudo, impecável cuidado de forma. Leia um pouco Bilac, Bocage, Antero de Quental, Augusto dos Anjos e outros grandes sonetistas da raça, e verifique a maestria com que dentro da rigidez da forma, colocaram os mais belos conceitos.

STANCHY — Seus setecidinhos estão algo claudicantes. V. mesmo já tem produzido versos muito melhores do que este "Despedida".

RÉTIFICAÇÕES — Temos duas pequeninas retificações a fazer, quanto à matéria do último número: a primeira refere-se a um cóchilo do tipo-grafo, que trocou um "i" por "e" na palavra privilégio que figura no título da primeira página. Para evitar discussões, esclarecemos que, de acordo com a etimologia e com o vocabulário ortográfico da Academia, a grafia certa desta palavra, que já suscitou no passado tremendas polémicas entre os glotólogos, é "privilégio". Outra, relaciona-se com o descuido de um nosso colaborador, que se esqueceu de assinar seu nome em baixo do trabalho

"Disaberes da Vida", e cuja autoria pertence a Walter S. Araujo (862) e não a Sansão Shickler, como saiu.

JOARAU — Seu trabalho "Voo cego", muito bom, Enquadra-se como uma juva no gênero de trabalhos que mais apreciamos para esta secção.

EE-22 — Vamos publicar "Otimismo", embora um tanto longo.

AL-907 — Idem quanto ao "Minha terra tem palmeiras".

COLETO — Seu "Toque de alvorada" não resistiu ao "toque" da crítica e teve de "recolher" em "silêncio" para... já sabe onde.

SULISTA — É inegável que V. possui sensibilidade e finura no escrever. Por isso, julgamo-lo capaz de fazer coisa melhor do que o "Conversa" cuja publicação fica em suspenso.

AT (1032) — Esta secção já tem publicado muitos artigos do gênero de que enviou, sobre a Força Expedicionária Brasileira. Não quer encerrar outras facetas de assunto, que aliás é vasto e fornece margem a imensas considerações? Justamente porque se trata de um artigo bem escrito é que consideramos o seu autor capaz de desenvolver por terrenos que ainda não foram cultivados.

MISS BUTTERFLY.

ESPORTES

FUTEBOL

Mais duas se passam e a equipe da nossa Escola, mais glória conquista. Assim é pois que teremos mais um jogo amistoso com o Satélite F. C. do Banco do Brasil. Essa pugna será travada no campo do C. P. Ypiranga, onde aguardamos o comparecimento da nossa torcida.

Começamos hoje a publicar uma série de biografias dos nossos "cracks".

Torneio Inter-Esquadilhas

Parece-nos que desta vez teremos realizado o já tão falado Torneio entre as diversas esquadilhas. Assim é que já estão sendo tomadas todas as providências neste sentido.

Brevemente daremos mais notícias a respeito.

SECÇÃO ARTÍSTICO-MUSICAL

Benedito Ruy Rezende (956)

O ÚLTIMO "SHOW" DA BOA VONTADE

Como sempre o último "Show" da Boa Vontade era aguardado com grande ansiedade pelos alunos da E.T.Av. que, mais uma vez tiveram oportunidade de passar, em meio ao turbilhão diário de trabalho e preocupações, alguns momentos de delicioso divertimento.

Capt. Furtado, o grande animador dessas festas quinzenais, compareceu mais uma vez, trazendo, como de costume, uma surpresa agradável. Neste "show" trouxe-nos êle Nelson Novais, aplaudido cantor da Rádio Cultura, que nos brindou, com sua bellissima voz, com interpretações de canções populares, como Terra de Deus, adaptação do famoso tango "Uno" para samba, ou "Chinita Mia", conhecido corrido paraguaio. Nelson Novais apresentou-nos ainda a Valsa da Despedida em homenagem aos Sargentos graduados na décima quarta turma, sempre acompanhado pelo "Jazz" da E.T.Av., tendo também, num bellissimo improviso cantado a pedidos a maravilhosa criação de Mojica, "Maria la-ó", cujo acompanhamento foi feito pelo Aluno R-746, segundo pianista do nosso conjunto.

A parte humorística esteve a cargo de Laureano, o inconfundível humorista da Pan-Americana, que transformou muita "cara fechada" em largos sorrisos.

Outra nota prazenteira do último "show", foi-nos dada pela presença da meiga Maria Noronha, exclusiva da Hora do Soldado, da Excelsior, que nos levou às regiões dos sonhos maravilhosos, com sua interpretação de La Paloma, o apreciado bolero de Yradier. Maria Noronha deixou conosco a promessa formal de voltar no próximo show, e esperamos que ela a cumpra, uma vez que com essa única apresentação em nossos meios, grangeou muitos fans, que ansiosamente aguardam a sua nova exibição.

Junior e seus Cow-boys voltaram a apresentar-se com suas canções tipicamente norte-americanas, aquelas deliciosas canções do Texas, sob a direção do "homem dos sete instrumentos", Rodrigo Pereira Jr., pianista, compositor, poeta, etc.

Ainda, Mary, interessante garotinha do Club Papai Noel, apresentou-se acompanhada por Waldomiro Dias e seu conjunto, da Excelsior, em números que muito agradaram.

Como é natural, deixamos por último o nosso "jazz". Esse conjunto que dia a dia se vem tornando mais popular entre os alunos e instrutores da

NOVIDADES MUSICAIS

Muita coisa se espera de novo para a próxima apresentação do "jazz" da E.T.Av. e, razão se tem para isso. A direção proveitosa que o Ten. Costa vem imprimindo à essa nova organização da Escola só nos pode levar a crer nessas inovações anunciadas.

Entre outras novidades, adianta-se a breve estréia do conjunto em bailes da S.A.E.T.A., e mudança do "jazz" para o novo salão a ser inaugurado no Edifício da Oitava Esquadilha.

Além de tudo isso muita coisa mais está para acontecer, e seremos os primeiros a informar, como por exemplo a aquisição dos mais novos e apreciados sucessos musicais do ano, os quais dentro em breve estarão sendo executados pelos nossos rapazes com o ritmo e harmonia que já lhes é peculiar.

COMENTANDO

Si há algo que nos vem chamando a atenção durante a apresentação dos Shows da Boa Vontade, é a má vontade (desculpem-me o trocadilho) de muitos colegas que não se compenetraram ainda de que existem certos preceitos que devem ser respeitados sempre e em qualquer parte.

São gritos, assobios e "cositas más", dirigidos muito fora de tempo a alguns elementos que vem com seu esforço contribuir para o maior brilho das nossas festas quinzenais.

Devem êsses rapazes compreender que não estamos entre crianças traquinas, e sim num meio onde impera a educação em todos os sentidos.

Temos certeza que êsses que assim agem, não o fazem com o propósito de diminuir a quem quer que seja; fazem-no dado o nosso espírito alegre e divertido, já tradicional, mas temos absoluta certeza que ainda não refletiram que não é em todos os lugares e em todas as ocasiões que se pode expandir a nossa alegria. Há mesmo oportunidades em que essa expansão só nos pode acarretar prejuízos.

Esperamos que para as próximas apresentações do Show da Boa Vontade êsse pequeno inconveniente tenha desaparecido. Apenas um pouco de reflexão, colegas, e vereis que temos carreado de razões.

X.

E.T.Av. interpretou, aliás muito bem, diversas composições, como Laurinda onde se destacou a precisão cronométrica dos nossos rapazes na execução "breques"; Amor, bolero, e, como o disse o Capt. Furtado, o Swing brasileiro o frevo "Vou para Pernambuco."

DESPEDIDA

Caros colegas! Aqui cheguei quando esta Escola era criança e apenas engatinhava para esta modelar organização tal qual hoje se apresenta. Vi-a crescer e se desenvolver. Aqui fiz amizades e aqui vivi como em meu segundo lar. Agora vou partir. De uma coisa estou certo, porém: Levarei de todos vocês uma agradável e permanente recordação. Muito obrigado e desculpem qualquer alfinetada que "por acaso" eu tenha incluído nesta coluna a respeito de algum de vocês.

Jorge Siqueira.

CINELÂNDIA

"Viva a folia" — Vamos acabar com os estâgios externos.

"Jornada de pavôr" — A última visita do Locutor (762) à Vila Mariana.

"Modêlos" — os que fazem parte dos "shows".

"Homem sem alma" — é o que o 762 diz ao Pilôto Texaco.

"...E um avião não voltou" — aquela que o 817 pilotou em Presidente Prudente.

"Papai por acaso" — nada há com o 765.

"Viveremos outra vez" — é o que diz o 762 ao Dono do Hipódromo (284).

"Mistérios da vida" — o que o Maranhão e o Sansão procuram decifrar.

"Os anjos abafam a banca" — o quadro de futebol venceu uma vez.

MANHÓL

DIZEM QUE...

... Nelson, aquele do violão elétrico, quis aparecer demais no último show;

... há no seio do "jazz" um boletim interno que já puniu muita gente;

... as prateleiras da secção de Rádio, feitas especialmente para alojar discos, estão completamente vazias. Porque será?

... o cantor do "jazz" foi o maior furol da noite, no último show;

... Dumbo, o elefante voador da 5.a, estragou o microfone da secção de Rádio, com suas "orelhadas";

... o Coca-Cola (804) anda amargurado porque brigou com a noiva... É fato, Coca?

O.Y.E.



UM CAMPEÃO DE BOX

"China-Clipper" é um nome que vem figurando há muito tempo nos meios esportivos de nosso país. Trata-se do nome de guerra do esportista Oswaldo Gomes Prata, que desde a mais tenra idade orientou suas atividades para o box, o velho esporte que assumiu foros de nobreza entre os lordes ingleses e que em nosso século, com os Dempsey, os Primo Carnera, Joe Louis e Gene Tunney, adquiriram um brilhantismo invulgar.

Acompanhando de perto as atividades dos grandes nomes do box mundial, China-Clipper ia ao mesmo tempo desenvolvendo o seu físico dentro dos mais rigorosos cânones da arte. E a recompensa não se fez esperar muito: em 1939, lutando com Pedro Cassolara, então campeão brasileiro na classe de "veterano amador", conseguia arrebatá-lo o título máximo. Em 1941, obteve o primeiro posto no Campeonato Paulista de box e nos anos seguintes, 1942 e 1943, o de vice-campeão. 1944 foi o ano de sua glória, quando, lutando com persistência, colocou-se como campeão paulista de peso meio-médio.

"O box — disse nos ele — deve ser apreciado de maneira idealista, não no seu aspeto brutal. Neste particular, digno de elogios é o que se faz nos Estados Unidos, onde é admitido nas universidades, como parte integrante da Educação Física. É um esporte leal: exige grande equilíbrio e perfeito controle dos nervos, oferecendo neste aspeto muita analogia com a bola-aocesto. Necessita de bastante ginástica — a sueca, a corda, o "footing" (andar depressa na ponta dos pés numa distância de 8 quilômetros), praticar a "sombra" (fazer luva, isto é, trocar golpes sem apanháveis), etc."

Há na E.T.Av., segundo o constatamos nas entrevistas individuais que fazemos com os alunos para a confecção de nossa coluna "Galouros em desfile", muitos elementos apreciadores desse ramo de esporte. Uns já o praticaram; outros desejam familiarizar-se com as suas regras; mas grande parte não o faz, ao receio das ofensas físicas. A isto, objetou "China-Clipper": "Tudo depende do método aplicado na aprendizagem. Quando se aprende errado, as mais delicadas atividades tornam-se brutais, sejam elas cultivar flores, fazer versos ou praticar o box..."

REALIZAÇÕES DA S. A. E. T. A.

Rubens (705)

Fundada em 13 de outubro de 1944, sob bons auspícios, conta hoje a S.A.E.T.A. com mais de 500 sócios e, para maior desenvolvimento e maior realce, é iniciada a campanha dos "1000 sócios", para a qual conto com o apóio de todos.

O programa dessa campanha será apresentado em breve, e tudo faremos para que ele seja integralmente vitorioso.

A sociedade já entrou em entendimentos oficiais com a Prefeitura Municipal de São Paulo, para cessão da piscina da Estádio do Pacaembú, para uso dos alunos-sócios, estando os entendimentos bem encaminhados e contando para breve, com solução favorável, o que jubilosamente será comunicado a todos.

É intenção nossa, também, prestar a todos os associados todo o apóio moral e material, para o que envidaremos o melhor de nossos esforços.

A S.A.E.T.A. promoverá mensalmente um concurso para os colaboradores-alunos do "Papel Pega-Mosca", sob os temas "Técnicos", "Descritivos" e "Literários", premiando o primeiro colocado em cada um dos temas; o julgamento será feito pela redação do "Papel Pega-Mosca".

Conseguiu a S.A.E.T.A. uma sede social, que em breve será instalada, com perfeito serviço de "Tesouraria" e "Secretaria"; quem nos cedeu a sede social foi o nosso querido Comandante, a quem muito devemos e a quem agradecemos o apóio e assistência que nos tem prestado.

A Sociedade já entrou em entendimentos com o Ten. Amazonas, a fim de promover interessantes disputas esportivas entre os associados, estando as demarches bem encaminhadas.

A Sociedade pretende entrar em entendimentos com as Empresas Cinematográficas de São Paulo, a fim de conseguir destas a redução de 50% nos preços das entradas, estando em estudos as formas necessárias.

Portanto, arregimentando-se e prestigiando a S.A.E.T.A., estarão os alunos-sócios batalhando pelo crescente progresso de nossa Sociedade, o que nos orgulhará sobremaneira, para, quando deixarmos os cargos que ocupamos, podermos dizer ufanos: "Tínhamos um dever a cumprir e o cumprimos."

Ora, o box constitui-se um excelente complemento da educação militar, não somente como fator de defesa pessoal direta, como de auto-domínio. É uma excelente escola de determinação e de disciplina. Amolda o espírito à leal-

O ÚLTIMO E O PRÓXIMO BAILE DA "SAETA"

Rubens (705)

Dia 4 p. passado realizou-se, com grande animação, uma matinê dansante promovida pela S.A.E.T.A., homenageando os componentes da 14.ª turma de formandos pela Escola.

O jazz "Século XX" abrilhantou a festa, executando músicas que foram fartamente aplaudidas e bisadas, pelos pares que, felizes, rodopiavam pelo vasto salão.

O serviço de buffet esteve muito a contento, sendo bastante elogiado, o que se deve à colaboração eficiente do nosso colega, o aluno Camerino (619), a quem muito agradeço.

A fiscalização, a cargo dos alunos 742, 427 e 650, decorreu em perfeita ordem, graças à lizeza de trato dos mesmos, que, por esse motivo tornaram-se também credores da minha gratidão.

Honrou-nos com a sua presença o Comandante da Escola, o Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e Exma. Família, o Diretor Edwin P. Stahl e esposa, Oficiais e Instrutores da Escola, a quem muito agradecemos.

Aos componentes da 14.ª turma de formandos foi oferecida uma "valsa especial", como prova da nossa muita amizade e com votos de que, na segunda etapa da carreira que abraçaram, sejam bastante felizes e eficientes, não se esquecendo nunca dos amigos que aqui ficaram e que em breve, com eles, reforçarão os quadros da gloriosa F.A.B.

Que todos os nossos convidados, todos nossos superiores, todos nossos colegas tenham ficado satisfeitos, é nosso maior desejo, pois assim estaremos pagos pelos esforços que dispendemos para que a festa decorresse num ambiente de franca cordialidade e festivo.

No próximo dia 18, domingo, das 16 às 21 horas, realizaremos mais uma matinê dansante, em homenagem à 15.ª turma de formandos, e para que esta festa decorra alegre e em ambiente de franca camaradagem, contamos com a solidariedade de nossos colegas e com o apóio dos nossos superiores.

Encerrando, concito meus prezados colegas que ainda não são sócios da S.A.E.T.A., a se inscreverem o mais breve possível, para reforçar o nosso quadro social e podermos executar amplamente o vasto programa de realizações que temos em mente, para maior realce de S.A.E.T.A. — a sociedade dos alunos para os alunos.

dade. É técnica aliada à inteligência. Daí, a louvável iniciativa dos círculos esportivos desta Escola, ao cogitarem de organizar um treinamento racional entre os elementos que apreciam a arte.

A RESPEITO DA DUALIDADE DAS COUSAS

Por Murilo Braga.

Interessando-se o racional em escolher corretamente entre dois silogismos; sendo-lhe necessário, entre duas verdades, estabelecer distinção; precisando discernir entre os dois lados fundamentais do raciocínio, cumpre-lhe, esforçar-se, desde o início de toda análise, em aceitar a dualidade das coisas quer sejam prosecutivas, quer aver-sivas.

Vejamos e consideremos o ponto fundamental: a sociabilidade.

Excetuemos os filósofos que fazem de brutalidade, filosofia; esqueçamo-nos aqueles outros que pelas suas complicações se tornam difficilimos de entender e que por elas mesmas embasbam, conquistando, assim, dos mais tolos, culto; coloquemos, longe dos nossos pensamentos, também os terceiros, empenhados em executar, sempre, alguma reforma sem nada entender e concordemos serem os primeiros legisladores, os primeiros homens, provas completas da indispensabilidade do ponto fundamental que já mencionei acima.

O racional a ele está subordinado e o todo humano são, incontestavelmente, raciocínios.

Refletamos sobre as feras: são hediondíssimas e brutalíssimas, na agressão; extraordinárias de se contemplar. Dois aspetos: um, belo; outro, horrível.

Vejamos a mente: arraza, castiga e persegue, se mediocre; se bem cultivada: embeleza, edifica, concebe e realiza. Outros dois aspetos: o primeiro, Satânico; o segundo, Divino.

Se fosse meu desejo continuar citando exemplos, não me faltariam outros tantos e infinitos motivos que os homens, se se dedicassem a essa pesquisa conseguiriam, também, identificar, isolar e arquivar, ordenadamente, no cérebro para oportunas consultas e separações destinadas a proporcionar a esses mesmos homens o benefício de julgar, corretamente, sem injustiças, banalidades ou conceitos estetas anti-estéticos, as cousas e as seus semelhantes, tornando-se assim, muitos contemporâneos nossos de mortais que são, imortais, por essa fama que hoje imortalidade constitui para muitos milhares de homens destinados a preceder os atuais.

Poderão, entretanto, os senhores acreditar — acreditar não: desculpem-me — poderão afirmar: o Horrível, o Belo, o Satânico e o Divino constituem, também, predicados de raciocínio e, portanto, privilégio dos mortais cujas reflexões desde que o homem pensa, foi criar esse tudo que é filosofia, colo-

cando-lhe, dentro das sub-divisões a palavra: Ética. Ora, existindo a Ética, nós, de acordo com o nosso admitir dualidade, sabemos da existência do inverso; mas, raciocinemos: interessa-nos esse contrário quando apenas nos proporciona bem estar que pode ser, somente, de fundo material? Não é possível. Já não falo das leis organizadas pelo nosso sub, super e consciente; já não falo das leis jurídicas e das religiosas organizadas pelos pensadores; já não falo das leis universais que regem o Universo dentro do Infinito Tempo e Espaço e falo, das paixões prosecutivas que se tornam lei e se desenvolvem à medida que se desenvolve o crescimento físico e mental do ser humano.

Essas paixões possuem um desenvolvimento natural. E se bem que muitos comigo discordem, afirmo existir, na verdade, domínio do bem entre os homens. Se não fosse assim, não haveria, não a sociedade — pois nas suas leis encontram-se falhas em virtude de serem essas mesmas leis integralmente admitidas depois de uma experimentação que pode durar séculos — mas, então, na incontestável associação dos homens.

Interessando-nos — pois a vida é curta, relativamente, para que não seja assim — do todo humanístico que na extensão se estuda, apenas uma parte para assimilação em profundidade, temos a especialização nos mais vários campos de intelectualismo a qual traz o desenvolvimento de interesses e ambições com seus choques naturais, defendidos e chamados em alguma parte da sociologia: luta. Aceitemos isso assim considerado indispensável e comecemos nossa análise: apesar de os espiritos menos preparados considerarem esta vida tenebroso fardo, desagradável e até mesmo muito inútil, consideremo-la, também, luta; mas, a luta feita por homem que é humano, homem pensamento, homem homem, é luta contra os elementos que lhe são perniciosos, adversos, ou, que prejudicam seus próprios semelhantes; logo, é uma luta diferente se comparada com aquela que ataca e muitas vezes já destrói a vida espiritual ou material. Estabelecendo-se a comparação, veremos que os dois lados se repelem. Enquanto um ataca, o outro defende; um procura criar, o outro só destruir. No nosso molde atual de civilização, encontramos que as leis e as coletividades se dirigem desde milênios, para filosofia de tolerância que se propaga nas várias direções das existências, constituindo-se, assim, supremacia no lado ético e racional, logo, progredindo, rápido e firme o desenvolvimento da Civilização.

Será complexo o exemplo acima?

PARADOXOS

Eis a quarta. E na verdade a esquadilha original.
E como curiosidade vou descrever seu pessoal.

Vou citar primeiramente este caso singular.
O nosso amigo Valente nem mosca chega a matar...

Se o Lépidio é mesmo experto, logo vou verificar:
pois vou vê-lo mais de perto jogar bola militar.

Um Poeta que não faz versos, é o que me deixa intrigado.
Casos assim há "di...versos", nem "Fogo" fica queimado.

Um, no Rádio "batatal" é nosso amigo Machado,
Vive contente e jovial,
é raro vê-lo "amolado".

Venerando é respeitado,
não pelo nome que assina.
E ninguém fique espantado ao ver "Lima" na oficina...

Mas não é falta de espaço que me obriga a terminar.
O assunto não é escasso...
K.D.T...empo pra contar?

KDT (980)

Sendo porém tudo, parcela do todo, não haverá perigo em se considerar a universalidade das cousas para início do nosso processo de pensamento e além disso, deixo aos senhores o julgar, dentro dos moldes lógicos, as suas próprias conclusões que simplificando e discernindo, proporcionar-lhes-á justa escolha de método, donde, duas recompensas: uma, de crítica, pois se muita coisa nos parece útil e plausível, para alheos terá valor inverso; outra... qual será? A outra, consideração, respeito e talvez. — vejam bem: TALVEZ — gratidão dos nossos semelhantes. Nós porém, dentro dos pequenos problemas individuais que se nos deparam, decidiremos e viveremos tranquilos qualquer que seja o nosso viver, pois, se os Grandes possuem valor suficiente para dirigir e organizar a sociedade de seus concidadãos, nós, também, poderemos dirigir a associação de nossos pensamentos e como aqueles, enfrentar a adversidade, reduzi-la as suas devidas proporções e sermos muito natural e humildemente ante a Natureza: Homens.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE E. COOPER

Os torcedores apontam o Avião como o favorito para o título máximo do campeonato de boliche, mas ainda há a possibilidade de uma reviravolta. Deslocado do empate no primeiro lugar pela sensacional décima vitória do Rádio Comunicações, o Meteorologia poderia facilmente ganhar. Também o potencialmente forte Rádio Comunicações, tem uma oportunidade se chegar a ganhar os próximos seis jogos. Mesmo o time do Dept. de Motores e o de Transporte podem ser considerados. Seu destino está dependendo do número exato de vitórias e derrotas de certos quadros nas duas últimas rodadas.

Contudo, isso é tão imprevisível tanto quanto uma contagem de Jim White. Arrisco-me a indicar os quadros que se colocarão nos três primeiros lugares após a derradeira jogada. Para o primeiro — é de se crer que o Meteorologia se sobressaia e repita as suas façanhas do campeonato passado. Parece que o Avião, sob o peso de uma grande diferença, perderá dois jogos para o Rádio Comunicações e deslocar-se-á para o segundo lugar. A terceira colocação será decidida por um jogo entre o time do Dept. de Motores e o de Transportes, depois que o Rádio Comunicações perder para o Rádio Manutenção.

O próximo domingo, dia 18, será um dia cheio para a decisão das vitórias. Haverá os encontros Meteorologia vs. Hidráulica e Avião vs. Rádio-Comunicações.

MOTORES versus BÁSICO

Cuidadosamente e com muitas precauções, o quadro do Motores utilizou seu poderio no domingo, dia 11, para ganhar todos os três jogos que disputou com o Básico. A primeira partida foi muito apertada, sendo decidida nos instantes finais pelo forte remate do time do Dept. de Motores, que incluiu golpes de Moller e de Helm e jogadas de Keenan. A contagem: Motores 460, Básico, 428.

O time do Dept. de Motores jogando sem muito entusiasmo, conseguiu 430 pontos, enquanto que o capitão Boultinghouse sofreu reveses e o Básico conseguiu apenas 412 pontos.

Vigiando a diferença de 24 pontos dados ao time do Dept. Básico, o capitão Keenan secretamente conduziu seus jogadores à vitória no encontro final. Moller desfechou dois golpes nas duas jogadas derradeiras e Keenan atingiu 178 pontos. Por outro lado, o Básico viu-se perseguido pela má sorte e com um recorde negativo de Bordas e Soukup tendo seu jogo prejudicado. Contagem final: Motores 456, Básico 416.

TRANSPORTES versus RÁDIO MANUTENÇÃO

Nenhum dos dois quadros conseguiu desenvolver seu jogo no primeiro encontro e Adams foi o único a fazer mais do que a sua média habitual. Contudo, quando se fez a contagem final, o Rádio Manutenção tinha ganho pela marcação de 398 a 354. No segundo encontro, ambos os quadros decidiram fazer mais bonito e Saunders, do Rádio Manutenção, realmente levou a decisão a sério. Nas primeiras quatro rodadas,

The betting odds list Aircraft as the favorite to win the championship of the bowling league but there is still a good possibility of an upset. Bumped out of a tie for first place by Radio Communications sensational 10th frame victory, Meteorology could easily win. The potentially strong Radio Communication teamsters have a chance also if they win the next 6 games. Even Engines and Transportation can be considered long, long shots. Their destiny depends on the right number of wins and losses by certain teams in the last two sessions.

Although it is as unpredictable as Jim White's bowling score, I will venture to pick the teams that will be in the first three positions after the final pin has fallen. For first—I believe Meteorology will emerge as the dark-horse and repeat their last league performance. It looks like Aircraft, under the load of a large handicap, will lose two games to Radio Communications in slipping down one notch to second position. Third position will be decided by a playoff between Engines and Transportation after Radio Communications loses to Radio Maintenance.

Next Sunday, March 18, will go a long way in deciding the victors. It will be Meteorology vs. Hydraulics and Aircraft vs. Radio-Communication.

ENGINES versus BASIC

Carefully and cautiously the Engine aggregation used their strength Sunday March, 11 in winning all three games from Basic. The first game was close all the way, being decided in the final frame by Engines strong finish, which included strikes by Moller and Helm and a spare for Keenan. The score: Engines 460, Basic 428.

Engines used their strength sparingly in the second game to compile 430 pins, while Capt. Boultinghouse ran into trouble and Basic was able to garner only 412 pins.

Keeping an eye on the 24 pin handicap given Basic, Capt. Keenan confidentially coached his players to victory in the final contest. Moller rolled two strikes in the last two frames and Keenan knocked down 178 pins. On the other hand Basic was played by misfortune as Bordas accumulated a split record and Soukup received tough breaks. The final score: Engines 456, Basic 416.

TRANSPORTATION versus RADIO MAINTENANCE

Neither team could hit its stride in the first game and Adams was the only man to bowl more than his average. However, when the final pins were counted Radio Maintenance had won with 398 pins against 354 knocked down by Transportation.

In the second game both teams decided to do better and Saunders of Radio Maintenance really took it seriously. In the first four frames he bowled 4 strikes which he followed by two

(Continua na pag. 17)

ALUNADAS . . .

Alerta, sabichões!

Já foi lançado o interessante concurso de charadas que Edward Sinisgali em boa hora organizou.

A julgar pelas bases em que foi lançado tudo faz crer que o mesmo obterá o mais amplo sucesso.

O 719, do "Controle de Torre", perguntou ao 298, de "Meteorologia": — "Onde é que você vai passar as "próximas" férias de Natal?"

O 341, de "Radio-Manutenção", que estava ao lado, sugeriu: — "Já que vocês não tem nada combinado, que tal se fôssemos para o Rio?..."

No último baile da S.A.E.T.A., que por sinal esteve ótimo, dançava o Maranhão com uma gentil senhorita, quando, por casualidade, ouvimos o seguinte diálogo entre ambos:

Ela: — "Maranhão, você gosta de dançar?"

Ele: — "Oh! imensamente! principalmente com você."

Ela: — "Ah! bem... nesse caso porque você não procura aprender?"

1116, da 4.ª, também dançava, no mesmo baile, quando o ouvimos dizer à sua "dama", todo enlevado:

— "Senhorita, antes de conhece-la, minha vida era um deserto! E ela, prontamente:

— "Então é por isso que você dança como um camelo..."

desfechou 4 golpes que foram seguidos por dois outros, após ter perdido um. Mas enquanto isto estava acontecendo, Adams e Matolin ficaram atrapalhados e o time do Dept. de Transportes cada vez mais se entusiasmava. Austin jogou com muita maestria em todas as rodadas para perfazer um total de 171 pontos e Boddy ultrapassou a sua média. Cooper aplicou o seu jogo de bola curva e ultrapassou de 57 pontos seu jogo anterior. Contagem: Transportes 488, Rádio Manutenção 443.

Capitão Mac Vicar, do Transportes, jogando pelo snr. Boddy e o capitão Matolin, do quadro de Rádio Comunicações, colocou-se na posição-chave, quando se aprontou o campo para a terceira partida. Ambos os quadros alvejaram com denodo, com bolas e frases bem arremessadas.

Enquanto Mc Vicar gracejava que Matolin se tinha colocado na "Anchor position" para segurar o seu time, Matolin conseguiu fazer uma bonita jogada derrubando todas as garrafas. Quando a batalha terminou, havia uma diferença de 11 pontos entre as contagens, tendo saído vencedor o time do Dept. de Transportes.

COLOCAÇÕES

	Ganhos	Perdidos
Motores	12	9
Básico	8	10
Hidráulica	5	10
Rádio Manutenção	4	14

Por

P. Zamboni e Maia de Souza

The interesting "charade" contest which Edward Sinisgali has organised is already open.

Judging by the basis on which this competition was planned, we believe it will be a big success.

N.º 719, of Air Traffic Control, asked n.º 298, of Meteorology:

— "Where are going to spend the next Xmas holiday?"

N.º 341, of Radio-Maintenance, who was standing right there beside them, suggested:

— "Well, since you guys haven't got anything planned, how about going to Rio...?"

During the last S.A.E.T.A. party, which, by the way, was very good, "Maranhão" was dancing with a pretty girl, when, by accident, we heard the following dialogue between them:

She: — Maranhão, do you like to dance?

He: — Oh! very much! specially with you.

She: — Ah! But... in that case why don't you try to learn?

N.º 1116, of the 4th., was also dancing at the same party, when we heard him say to his partner, with charm:

— "Before I knew you, my life was like a desert!

And she immediately replied:

—"So that's why you dance like a camel..."

S P O R T S

(Conclusão)

more after missing one frame. But while this was going on Adams and Matolin were having trouble and Transportation was getting warmed up. Austin bowled expertly in every frame to compile a 177 game and Boddy beat his average. Cooper discarded his curve ball and topped his first game by 57 pins. The score: Transportation 488, Radio Maintenance 443.

Capt. Mac Vicar of Transportation substituted for Boddy, and Capt. Matolin of Radio Communication placed himself in the "Anchor position" as the decks were cleared for action in the third game. Both teams fired salvos at the pins and at the opponents with well selected balls and phrases. As Mac Vicar quipped, "Matolin put himself in anchor position, to hold his team down", Matolin bowled a strike. When the battle was over there was a difference of 11 pins between the teams. Transportation had won.

STANDINGS

	Won	Lost
Aircraft	12	6
Meteorology	11	7
Radio Communication	8	7
Transportation	12	9



Jeannette Thede

A hora em que estas linhas estiverem sendo impressas, Linda Boddy já terá celebrado o segundo aniversário com uma festa que reunirá todos os garotos amigos, em sua nova residência. Se os planos de Papai Boddy se realizarem mesmo os pequerruchos, terão um "show" a "João Minhoca" de verdade.

Bem vindo ao Joquei Clube: — Chuck Cline, do Almojarifado, e John Bordas do Básico, fazem parte agora da família do Joquei Clube. Chuck está trabalhando com Cookie em Hidráulica de aviões e John com Goecke, em trabalhos de madeira (curso de marceneiro de aviões). Que tal as "hamburguesas" que comemos do outro lado da rua, à hora do lanche?

Berliques e Berloques — Falta de sorte: a de Jim Troy, que adoceu, com um tornozelo torcido. O sr. Forgaard tem uma nova provisão de filmes... Assim que a secretária Eve terminar a catalogação, os departamentos serão avisados a respeito. Falando de "hamburguesas": entre os que estão cobiçando encontrar-se em nosso lugar, por causa das ditas "hamburguesas", estão os senhores Stahl, Boddy e Mac Vicar. Houve um interessante artigo publicado no magazine "Time" de 12 de março, sobre o P-80 impulsionado a jato. Lemos também no último "Newsweek" que o P-59, o avião Bell impulsionado a jato, está custando à Força Aérea 1/5 da manutenção dos demais aviões de caça.

Ficamos satisfeitos ao constatar o regresso do sorridente Chuck Larimer, do Chapas de Metal, vindo dos Estados Unidos, onde passou vários meses na Heat Treating School no Campo de Chanute, da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos. Leonard Sterling, do Controle de Tráfego Aéreo, partiu na semana passada para frequentar uma escola de tráfego aéreo, algures, nos Estados Unidos.

Cynthia a filhinha do sr. Durant (do Departamento de Soldagem) está repousando, depois de uma operação do apêndice a que se submeteu recentemente. Parece estar seguindo o exemplo do pai, que ainda há pouco tempo, fez uma operação idêntica.

Temos a noticiar que Edward Beck já se levantou e está de novo visível por aí, depois de sua operação de apêndice. Edward chegou há várias semanas, vindo de Miami.

N. da R: Vocês viram a bonequinha preta que Jackie Willemz fez para a filhinha do Sr. Lunnon pela passagem do seu aniversário, sexta-feira dia 17? Felicidades, Penny.



William Lehman

WHAT'S FAZING

POR

By the time this is out, Linda Boddy will have celebrated her 2nd birthday with a party for all the kids out at her new house. If Papa Boddy's plans go through the kids will have had a real "Punch and Judy" show.

Welcome to the Jockey Club: Chuck Cline of the Stock Room and John Bordas of Basic are now Jockey Clubbers. Chuck is working with Cookie in Aircraft Hydraulics and John is down with Goecke in the Woodworking Specialist course. How about those lunch time hamburgers we get across the street?

Odds and ends: Tough luck: Jim Troy laid up with a bad ankle... Mr. Forgaard has a new supply of slide films... As soon as secretary Eve Donaldson is through cataloguing them, the departments will be notified... Speaking of hamburgers: among those managing to get over to our place for said hamburgers have been Senhores Stahl, Boddy and Mac Vicar... There was an interesting article in the March 12th Time Magazine on the Jet Propelled P-80... I also saw in the last Newsweek that the P-59, the Bell jet-propulsion plane, is costing the Air Force 1/5 the maintenance cost of any other of the pursuit planes.

Glad to see that "Smiling" Chuck Larimer of Sheet Metal has returned from the States where he spent several months in the A.A.F. Heat Treating School at Chanute Field. Leonard Sterling of Air Traffic Control left last week to attend a traffic control school somewhere in the States.

Mr. Durant's (Welding) little daughter Cynthia is resting nicely after a recent appendix operation. She seems to be following her father's footsteps because a short time ago he underwent a similar operation.

We notice Edward Beck is up and around again after his appendectomy. Ed arrived here a few weeks ago from Miami.

Editors' Note: Did you see the nigger baby Jackie Willemz made for Mr. Lunnon's daughter for her birthday Friday the 16th. Congratulations, Penny.

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

(Cont. da pg. 11)

P-51 Mustang foi construído para ser usado somente a baixas altitudes. E aí é que está a diferença.

Para compensar a pobreza da estrada a grande altitude, os aviões usam o que se conhece como super-compressor. Alimenta de ar o motor à mesma densidade que ao nível do mar. Para se fazer isso, um grande volume do ar rarefeito é tomado e comprimido até que possua tantas moléculas por unidade de volume, como o ar nas proximidades do solo. Isto se obtém por meio de um compressor. Mas à medida que se comprime o ar, este se aquece. Este ar aquecido é impróprio ao perfeito funcionamento do motor. Um refrigerador intermediário é usado para baixar a temperatura.

Todo este equipamento resulta em um "galho" duro de ser quebrado pelos construtores, notadamente o aumento de peso. A condução deste peso extra requer um motor mais poderoso, que por sua vez é mais pesado. Para suportar o peso extra do super-compressor e do motor mais pesado, necessita-se de um avião maior, o que ainda acrescenta mais peso ao total. Quando esses três fatores estiverem equilibrados, o avião daí resultante é muito mais pesado e maior do que seria se tivesse desenvolvido sua performance a altitudes mais baixas.

Um zumbido atraiu minha atenção para João Bobo. Um mosquito estava tentando pousar no convidativo extremo do seu narigão vermelho. Impediu isto com uma hábil rabanada que movimentou apenas o nariz de tucano, deixando o resto da face imóvel. As espadanadas do nariz eram pontilhadas com um ronco alto, ressoando tal o arranque de um motor de PT-19 exaurindo-se como um motor a jato-propulsão. Sai devagarinho, pé ante pé, da sala, e fechei a porta com toda a cautela. João será sábio demais para a nossa pequena conversa, não será mesmo, hein? Ora, afinal de contas, os bons pilotos nascem feitos, não se fazem.

"A brilliant question, Joe Dodo. But anyone as clever as you knows the answer to that. You're just trying to trip me up on it." Joe smiled and tried to look wise, but the effort ended in his looking more like something out of a bad dream. "As you already know the P-47-Thunderbolt was designed only for high altitude and long distance flying. Whereas the P-51-Mustang was to be used only at the lower altitudes. And therein lies the difference."

"To compensate for the poorer highway at great altitudes planes use what is known as a supercharger. It feeds air to the engine at the same density as it was at sea level. To do this a large volume of the thin air is taken in and compressed until it has as many molecules per unit of volume as the air near the ground. This is done with a compressor. But as air is compressed it becomes heated. This hot air is not desirable for the proper functioning of the engine. An "inter-cooler" unit is used to lower the temperature."

"All of this equipment results in the bogey to all designers, namely weight increase. To carry this extra weight requires a more powerful engine, which in turn is heavier. To support the extra weight of the supercharger and the heavier engine a larger airplane is needed, which adds still more weight to the total. When these three factors are balanced the plane that results is much heavier and larger than would have been necessary for performances at lower altitudes."

A low deep sound attracted my attention to Joe Dodo. A mosquito was trying to settle on the inviting red end of his nose. He prevented this by a dextrous wiggle that moved only his nose, the rest of his face remaining still. Between wiggles was punctuated by a loud snore that had an intake that sounded like a BT-19 and an exhaust like a jet propulsion engine. I tip-toed from the room and closed the door quietly. Joe will be a wiser man for our little conversation. Or will he? Oh, well, maybe good pilots are born, not made.

AOS CANDIDATOS À E.T.Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

- Ser brasileiro nato;
- Ser solteiro e não constituir arrimo de família;
- Ter a idade de 17 a 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;

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

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

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

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

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

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



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 Lagôa
- 2.º Ten. Evaldo Herbert Sirin
- 2.º Ten. Walter Cardoso Rossi
- 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 REDATORES — Temporário

- Lucy Bloem Redatora Chefe
- Ten. Ariovaldo Villela Redator Assiat.

REDATORES ASSOCIADOS

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

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

- Jeannette Chedick } SECÇÃO DOS ALUNOS
- Hilário Corrêa }

REDATORES ESTUDANTES

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