

3-2-1945

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

2 DE MARÇO DE 1945

N.º 56

ELES CONCORREM PARA MANTER EM VÔO AS ASAS DA FÔRÇA AÉREA BRASILEIRA



Filhos de quem
um
a de
quem
os Giovanni (489), Marques (492), Amaral (487), Lagden (490) e Monteiro (485), na prática de sua
especialidade no Dept. de Chapas de Metal.

SISTEMAS ELÉTRICOS



Mario Pires de Almeida

N. da R. — O aluno Mario Pires de Almeida, autor do trabalho sobre a sua especialidade que se vai ler, é natural de Gália, Estado de São Paulo, onde trabalhava em Farmácia. Sempre ambicionou ingressar nas atividades ligadas à aeronáutica e por intermédio de um amigo residente em São Paulo, procurou informar-se sobre a Escola Técnica de Aviação. Os informes recebidos atraíram-no e ele transportou-se para cá, tendo visto coroados de êxito os seus esforços para vencer nos exames de admissão. É o melhor aluno na especialidade de Sistemas Elétricos, onde tem posto à prova o seu grande ansêio de estudar e triunfar.

Apesar de não se saber ainda a origem da eletricidade, este é um dos ramos da ciência sobre o qual há talvez o maior número de tratados e escritos.

Por essa razão, tudo que eu posso dizer sobre eletricidade, isto é, o quanto aprendi nesta Escola, já foi amplamente tratado em livros e é de pleno conhecimento das pessoas interessadas. Entretanto, já que a bondade dos meus instrutores proporcionou-me esta oportunidade, aproveita-la-ei para citar alguns sistemas elétricos de maior importância nos aviões.

Sistema de Ignição

Nos automóveis a ignição das velas é feita pela corrente fornecida pelas bobinas e baterias. Como nos aviões os motores usados são geralmente de alta R.P.M., havendo mesmo atualmente motores com 3.000 R.P.M. requerendo portanto... 27.000 centelhas por minuto nos motores de 9 cilindros, isso naturalmente, exigiu um novo sistema de ignição.

Assim foi que surgiram os magnetos nos quais empregam-se quasi todos os princípios elétricos conhecidos. No magneto, origina-se uma corrente elétrica em um campo magnético, e se transforma em corrente de alta tensão para produzir uma centelha que inflame a mistura da câmara de combustão d'um cilindro.

Editor's note: — Student Mario Pires de Almeida, who is the author of the following article on his specialty is a native of Gália, São Paulo, where he used to work in a drugstore. His ambition was always to get into work connected with aviation and through a friend living in São Paulo, he got information about E.T.A.V. The details attracted him so he came here for the entrance examinations. He is the best student in Electrical Systems and has consistently shown his great desire to study and get ahead.

Although nothing is known yet about the origin of electricity, this is one of the branches of science about which there are the greatest number of treatises and writings.

For this reason, all I can say about electricity, that is, the amount I learned in this school, has already been largely debated in books, and is known by all the persons who are interested. Anyway, since the kindness of my Instructors has given me this opportunity, I will use it to mention a few electrical systems of greatest importance in planes.

Ignition System

In cars, the ignition of the spark plugs is done by an electric current supplied by the coils and batteries. As in aeroplanes the motors used are generally of high R.P.M., and there are actually motors of 3,000 R.P.M., requiring therefore, 27,000 sparks per minute in the 9-cylinder motors, this naturally required a new ignition system.

By this way, magnetos appeared, which comprised almost all the known electric principles. In the magneto, an electric current in a magnetic field is produced, and transforms itself into a high tension current, to produce a spark which will fire the mixture in the combustion chamber of a cylinder.

Now, knowing that in a 9-cylinder motor, which is the most widely used is turning, two turns of the crankshaft must ignite all the plugs and that this motor rotates at a speed of 3,000 R.P.M.; we can see the enormous work of a magneto, which is to originate the current and supply it to the motor at the rate of 13,500 sparks per minute. For this reason, this is the principal electric system of the aircraft.

Besides this, and also of great importance, we have in an aeroplane the illumination systems, instruments, control of the landing gear, control of the flaps, the recharging of batteries, radio communications, automatic control for the bomb-release in bombers, and also the alarm system in case of the failure of the motors, the landing gear and even of the armament.

It is by the control system of the landing gear, flaps and propeller pitch, when the electric, that we can see the advantage

UM EXEMPLO DE FÔRÇA DE VONTADE



Luiz Avila Filho em companhia do Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Comandante da E.T.A.V.

Já tivemos ensejo de verificar, neste estabelecimento, vários "self-made-men" em pleno processo de ascensão. Rapazes de origem humilde, cuja pobreza vinha constituindo um obstáculo para os seus legítimos anseios de progredir, de estudar e de alcançar, na escala dos valores sociais, um lugar bem diferente daquele a que o destino parecia ter fadado. A Escola Técnica, também nesse particular, veio prestar um grande serviço à juventude brasileira, abrindo a todos, indistintamente, novos e amplos horizontes e valorizando elementos que se achavam sob a ameaça das contingências econômicas, em risco de serem postos à margem da luta pelo desenvolvimento de nosso país.

Exemplo típico do que afirmamos, encontramos em Luiz Avila Filho, aluno 778 e que atualmente faz o curso de soldagem, preparando-se ativamente para ocupar lugares de relevo em futuro não mui distante, na aviação nacional.

Nascido em São Manoel, Estado de São Paulo, mal terminou os seus estudos primários, teve de entregar-se à luta pelo ganha-pão quotidiano. Aprendeu o ofício de sapateiro. Depois passou a trabalhar numa fábrica de tecidos, no interior, onde a sua ambição de aprender levou-o a se matricular numa especialidade do S.E.N.A.I. Trabalhando de dia e estudando à noite, estava a procurar um rumo seguro para os seus estudos penosamente feitos, quando surgiu a Escola Técnica de Aviação. Procurou os seus dirigentes. Expôs o seu caso. Ofereceu-se para trabalhar como sapateiro até que terminasse os preparatórios. Atendido, entregou-se com novo entusiasmo aos estudos, desta vez orientados para um objetivo certo, concreto. E alguns meses depois, vencia galhardamente a barreira dos exames.

Oferecemos a história da vida de Luiz Avila Filho à mocidade trabalhadora de nosso país, como um exemplo do que pode a força de vontade e a determinação firme de vencer, capaz de levar quem a possui, a todas as vitórias.

We had a chance to notice in this School several self-made men in the process of getting ahead. They are boys of modest extraction whose poverty was an obstacle to their ambition to progress, to study and to read, a very different place in the scale of social values from that reserved for them by fate.

In this particular, E.T.A.V. is rendering an enormous service to Brazilian youth by opening to everyone, without distinction of class, new and ample horizons, and giving a new lease on life to those boys who were threatened by economic difficulties and therefore the risk of being shoved aside in the struggle for the development of our country.

A typical example of what we are trying to convey, is found in Luiz Avila Filho, student 778, who is now in the Welding course preparing himself for important jobs in a near future in national aviation.

He is a native of São Manoel, state of São Paulo. Just as soon as he finished his primary schooling he had to start earning his daily bread. After learning the profession of shoemaker he entered a cloth factory in the interior where his ambition to learn led him to join the S.E.N.A.I. for the purpose of learning a specialty.

He was working during the day and studying at night without any definite aim in view when his attention was drawn to E.T.A.V. He contacted its Directors, explained his situation to them, and offered his services as shoemaker until he could prepare himself for the entrance exams. His request was granted. He then put all his enthusiasm into his studies, this time with a definite, concrete objective in mind. A few months later he passed the exams with high marks.

To the working youth of our country we offer the life story of Luiz Avila Filho as an example of determination and will power, which are capable of bringing victory to anyone who possesses these qualities.



Os instrutores: Miss Dora Drews e Mr. R. C. Ewing e os alunos Cruz (123) Bottene (120), Drezza (189), Silveira (413), Lencioni (183) e Natalício Souza (407).

PROGRIDE O AEROMODELISMO BRASILEIRO

Em reunião levada a efeito no dia 21 do mês findo, na Escola Técnica de Aviação sob o patrocínio do Ten. Cel. Av. Godofredo Vidal, Comissário Nacional da Federação de Escoteiros do Ar, e que foi presidida pelo Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, foram ventilados vários assuntos relativos ao aeromodelismo, tendo sido nessa ocasião empossada a Comissão Executiva, que ficou assim constituída: Presidente, Cel. Américo Marinho Lutz; vice-presidente, Prof. Horácio Silveira; secretário geral, Italo Brasil Portieri; Diretor de Finanças, Carlos Monteiro Brisola; diretor de propaganda, Cândido Motta Neto. Para o Comissariado Técnico Regional foram designados: Ten. Av. Ariovaldo Villela; Ten. Med. Av. Alfredo Rocco, 2.º Ten. Martinho de Castro Machado, como comissários adjuntos; sub-oficial Jaime Janeiro Rodrigues, para comissário de Escoteiros; Sargento João Fonseca, para Comissário de Lobinhos.

Foi instalado um Departamento para o fichamento de todos os aeromodelistas de São Paulo, o qual funciona na rua do Gazômetro 797, das 13 às 16 horas. Nesse local, que é um anexo da Escola Técnica de Aviação, estão abertas as inscrições para o próximo campeonato brasileiro, a se realizar em junho.

O Ten. Cel. Av. Godofredo Vidal, no dia seguinte ao dessa proveitosa reunião, seguiu para Baurú, onde entrou em contato com os aeromodelistas e voo-velistas do Aeroclube daquela cidade.

In a meeting which took place on February 21, at E.T.Av., sponsored by Lieut. Col. Av. Godofredo Vidal, national Commissioner of the Air Scout Federation, and presided over by Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva, several matters connected with the making of model airplanes were discussed. On the occasion the following members of the Executive Committee took office: Cel. Américo Marinho Lutz, President; Prof. Horácio Silveira, Vice-President, Italo Brasil Portieri, General Secretary; Carlos Monteiro Brisola, Director of Finances; Cândido Motta Neto, Propaganda Director, Lieut. Med. Av. Alfredo Rocco and Lieut. Av. Ariovaldo Villela were appointed as Regional Technical Commissioners; 2nd Lieut. Martinho de Castro Machado, Attachée Commissioner; Sub-Official Jaime Janeiro Rodrigues, Scouts Commissioner; Sgt. João Fonseca Junior Scouts Commissioner.

A department for the registration of all São Paulo model airplane builders was installed with an office at Rua do Gazômetro 797, open from 1 to 4 P.M. At that office, an annex of E.T.Av., registrations are open for the next Brazilian championship in June.

Lieut. Col. Godofredo Vidal left for Baurú on the day following this profitable meeting and there he will contact all model airplane builders and glider flyers of the local flying club.

O VÔO ATRAVÉS DAS ÉRAS

XV — VER PARA CRER, NA INGLATERRA

Quasi um ano decorreu após a invenção do aeróstato, para que os Ingleses se convencessem da conquista humana do ar. Numerosas tentativas foram feitas, mas deram tão máus resultados que o povo se tornou cético da loucura pelo vôo que havia invadido a França.

No dia 15 de setembro de 1784, Vincent Lunardi, jovem italiano, demonstrou o êxito de seus antecessores, franceses, perante uma grande multidão em Londres, incluindo-se entre os expectadores o Príncipe de Gales e muitos eminentes homens de Estado. Num balão a hidrogênio, brilhantemente decorado, Lunardi ascendeu com um cão, um gato e um pombo, tendo viajado 24 milhas. Seu amigo Biggin havia planejado acompanhá-lo, mas a impaciência popular forçou Lunardi a fazer a tentativa antes que o bojo estivesse completamente estufado. Os ingleses sentiram-se capturados com a queda do balão e Lunardi tornou-se a pessoa mais procurada de Londres.

James Sadler foi o primeiro aeronauta inglês, tendo efetuado numerosos vôos bem sucedidos, pouco depois, em várias partes da Inglaterra.

A senhora L. A. Sage dama da alta sociedade de Londres foi a primeira mulher inglesa a voar. Subiu com Lunardi e Biggin no dia 29 de junho de 1785.

It was not until almost a year after the invention of the balloon that the English were convinced of man's conquest of the air. A number of attempts were made but they turned out so badly that people were skeptical of the craze for flying which had swept over France.

On September 15, 1784, Vincent Lunardi, a young Italian, demonstrated the success of his French predecessors before a great multitude in London including the Prince of Wales and many eminent statesmen. In a hydrogen balloon, brightly decorated, Lunardi ascended with a dog, a cat and a pigeon, and traveled 24 miles. His friend George Biggin had planned to accompany him, but the impatience of the crowd forced Lunardi to make the attempt before the bag was completely inflated. The British were immediately captivated by the fad of ballooning and Lunardi became the most sought after person in London.

James Sadler was the first English aeronaut, having made a number of successful flights soon after in various parts of England.

Mrs. L. A. Sage, society woman of London, was the first Englishwoman to fly. She went up with Lunardi and Biggin on June 29, 1785.

Primeira turma de controladores de torre formada no Brasil

Graduar-se-á amanhã, com a décima quarta turma de especialistas da E.T.Av., o primeiro contingente de controladores de torre especializados no Brasil.

A função de controlador de torre foi criada por efeito do decreto-lei 8.352, de 9 de dezembro de 1941, que estabeleceu o Regulamento do Tráfego Aéreo do Ministério da Aeronáutica, regulamentando as regras para o controle de voo de aproximação de pouso e decolagem. Pouco tempo depois, instalava-se a torre de controle do Aeroporto Santos Dumont, no Rio, e iniciavam-se os trabalhos para a construção da do Aeroporto de São Paulo. Faltava entretanto gente especializada; os raros que tínhamos, haviam ido fazer um curso intensivo nos Estados Unidos. Num cálculo muito por alto, dado que temos uns trinta grandes aeroportos ou bases cujo tráfego exigem o sistema de controle de torre e que cada torre requer um quadro de pelo menos dez controladores, segue-se que as necessidades imediatas do Brasil exigem um total de trezentos. A Escola Técnica de Aviação veio preencher a lacuna, ao começar a formação de especialistas para a Diretoria de Rotas Aéreas. A primeira turma a iniciar aqui os seus estudos ficou sob os cuidados do Sr. Walter Field, ex-instrutor-chefe, mais tarde substituído pelo Sr. Ewing, também instrutor de Procedimento de Centro de Controle, coadjuvado pelos seguintes instrutores: Miss Dora Drews (procedimento de Torre de Controle); Sr. De Bra (Rádio), Miss Beatrice Schillinger (Reconhecimento de aviões), Miss Hazel Humble (inglês), Miss Barbara Adams (inglês), Sr. Antonio Pereira (Califasia), Sr. Hoose (Meteorologia), Sr. Deister (Técnica de Rádio), Miss Perrault (Instrumentos e voo cego).

São os seguintes os novos especialistas, primeiros a se graduarem em todo o Brasil: Sargento Tácito José Grubba (estagiário), Fleury Bottene (120), Natalício Juvenal de Souza (407), Adolfo Krasilchik (130), Milton Cruz (123), Renato Lucion (183), Wilson Cesar Cantergiani (412), Ariel Coelho de Souza (411), Jorge Siqueira (413), Jair de Barros Ferreira (406).



A instrutora Dora Drews e os alunos Fattore (191) e Krasilchik (130) no dept. de Controle de Torre.

Tomorrow, along with the 14th group of specialists of the E.T.Av., the first contingent of Control Tower Operators will graduate.

The function of the Control Tower operator was created by the Decreto-Lei 8352, of the 9th of December, 1941, which established the Regulations of Aerial Traffic of the Ministry of Aeronautics, regulating the rules for the control of the approach, the landing and the take-off. Soon after, a control tower was installed at the Santos Dumont airport in Rio, and the construction was begun for another at the São Paulo airport.

But, for all this we lacked specialized men; the few we did have had gone through an intensive course in the U.S.A. As a very rough estimate, we have about 30 big airports or bases whose traffic needs the control tower system, and as each tower requires at least ten controllers, we can deduct that the immediate necessity for Brazil is three hundred. The E.T.Av. has come to fill in this breach when it started to form specialists for the Directory of Air Routes. The first group to start its studies here was put in charge of Mr. Walter Field, later substituted by Mr. Robert Ewing, also Instructor of the Procedure of the Control Center, assisted by the following instructors: Miss Dora Drews (control tower procedure), Mr. De Bra (radio), Miss Beatrice Schillinger (aeroplane reconnaissance), Miss Hazel Humble (English), Mrs. Barbara Adams (English), Mr. Antonio Pereira (diction), Mr. Hoose (meteorology), Mr. Deister (Radio Technique), Miss Perrault (instruments and blind flying).

The following are the new specialists, the first to graduate in all Brazil: Sergeant Tácito José Grubba (estagiário), Fleury Bottene (120), Natalício Juvenal de Souza (407), Adolfo Krasilchik (130), Milton Cruz (123), Renato Lucion (183), Wilson Cesar Cantergiani (412), Ariel Coelho de Souza (411), Jorge Siqueira (413), Jair de Barros Ferreira (406).



Dora Drews e Leonard Sterling instrutores da ETAv. e os alunos: Cantergiani (412), Grubba (20E), Fattore (191), Krasilchik (130), Souza (411) e Ferreira (406).

"CALOUROS" EM DESFILE

JOSINO CARLOS PEREIRA LEITE (Aluno 1141) — Natural da cidade de São Paulo, frequentou o Colégio São Bento antes de ingressar na E.T.Av. Grande apaixonado das atividades aeronáuticas. Vai cursar Motores.

MARIO MACHADO RAMANDINI (Aluno 1143) — Veio do Rio Grande do Sul, por intermédio do aeroclube de Cachoeira, de onde é natural. Tem curso ginásial e aprecia muito os esportes, notadamente o futebol. Vai cursar Motores.

JOSÉ ANTONIO DE ANDRADE BARBOSA (Aluno 1144) — Natural de S. Paulo, era comerciante, tendo feito um curso de maturidade. Pratica esportes. Cursará Motores.

ANTONIO CARLOS MARCONDES DE ALMEIDA (Aluno 1145) — Natural de S. Carlos. Era funcionário da E.T.Av. trabalhando no almoxarifado. Nas horas vagas estudava para fazer o exame de admissão. Coube-lhe a especialidade de Motores.

JOSÉ ALVES DA COSTA (Aluno 1146) — Natural de São Paulo, veio do Segundo Corpo de Base Aérea. É piloto civil, possuindo mais de cem horas de voo, tendo solado em Vultee. Seu "brevet" naturalmente valorizar-se-á muito com a especialidade de Motores que está cursando.

WALTER GALVÃO SOUZA LEAL (Aluno 1147) — Outro filho de Cachoeira, de onde a mocidade acorreu entusiasmada ao toque de reunir da E.T.Av. Vai cursar Motores.

ALTAMIR DE SOUZA E SILVA (Aluno 1148) — Veio de Ouro Fino, Estado de Minas — uma progressista cidade que possui um dos mais bem aparelhados aeroclubes do interior daquele Estado. Ali cursou o ginásio e uma escola de comércio. Aprecia muito a aviação e vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

GILBERTO CARLOS ARRUDA SAMPAIO (Aluno 1150) — Mais um piloto de desporto e recreio: brevetado pelo Aeroclube de Ribeirão Preto, conta com mais de trinta horas de voo. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

JOSINO CARLOS PEREIRA LEITE (Student 1141) is a native of São Paulo, where he studied at the Colégio São Bento before enrolling in E.T.Av. He likes aeronautical activities very much. Engines will be his specialty.

MARIO MACHADO RAMANDINI (Student 1143) comes from Rio Grande do Sul, through the Cachoeira flying Club of which city he is a native. He has completed high school and likes sports especially football. Mario will study Engines.

JOSÉ ANTONIO DE ANDRADE BARBOSA (Student 1144) is a native of São Paulo. He was working before joining the school and has taken a night school course. He also practices sports. Engines will be his speciality.

ANTONIO CARLOS MARCONDES DE ALMEIDA (Student 1145) comes from São Carlos. He used to be an E.T. Av. employee in the stock room department. To make his entrance examinations he studied in his spare time. Antonio will study Engines.

JOSÉ ALVES COSTA (Student

1146) is a native of São Paulo and comes from the second corps of the Air Base. He is a civil pilot and has to his credit more than 100 flying hours. He made his solo in a Vultee. His pilot's license will certainly be even more valuable with his course in Engines.

WALTER GALVÃO SOUZA LEAL (Student 1147) is another son of Cachoeira whose youths have been enthusiastically answering the call of E. T. Av. He will take the course in Engines.

ALTAMIR DE SOUZA E SILVA (Student 1148) comes from Ouro Fino, Minas Gerais, a progressive city that has one of the best equipped flying clubs of the interior of that state. There he studied at the high school and commercial school. He is a great lover of aviation and will study Electrical Systems.

GILBERTO CARLOS ARRUDA SAMPAIO (Student 1150) is a civil pilot and has his pilot's license from the Ribeirão Preto flying club. He has more than 30 flying hours. He will specialize on Electrical Systems.



Grupo constituído dos alunos do n.º 1141 a 1160, de "Calouros em desfile" desta semana.

ANIBAL ROSAFA DIAS (Aluno 1151) — Natural de Nova Europa, é portador de um curso comercial. Também vai fazer Sistemas Elétricos.

ESDRAS FONSECA CHANTRE (Aluno 1152) — Nasceu em São Paulo, capital, tendo cursado a escola de Comercio Barao de Maua. Aprecia os esportes e a natacao, jogando no time médio. Vai especializar-se em sistemas elétricos.

FIRMINO DE FREITAS (Aluno 1153) — Mais um representante da cidade de Cachoeira, de cujo aeroclube fazia parte, nevênua-se despedido ali. Conta hoje com mais de quarenta horas de voo. Vai cursar sistemas elétricos.

JOSÉ GERALDO MONTEIRO DE ALMEIDA (Aluno 1154) — Veio de Salvador, em cuja base aérea serviu ha dezoto meses. Antes, porém, frequentou o curso de pre-engennaria do Colegio da Baia, atendendo aos reclamos de sua vocação que o atraiam para as ciencias fisicas e matematicas, de onde seu interesse particularizou-se pelas questões de aeronautica. Vai cursar sistemas elétricos.

CARLOS VINICIO MARTINEZ DOMINGUES (Aluno 1155) — Outro filho de Cachoeira, no Rio Grande do Sul — a cidade que esta no momento mantendo o recorde quando ao numero de filhos aqui matriculados. Tem curso ginasial. Vai cursar sistemas elétricos.

SANSÃO SHINCKAR (Aluno 1156) — Bem, este nosso amigo não é propriamente um calouro, visto que se acha na Escola desde 27 de outubro do ano passado. Natural de São Paulo, cursou o Ginásio Oswaldo Cruz e concluiu o pré-jurídico no Colegio Ipiranga. Depois estabeleceu-se com aparelhos elétricos. Vai para a Escola a fim de fazer o curso de Controle de Torre da Diretoria de Rotas Aéreas e pretende mais tarde prosseguir nos seus estudos jurídicos e formar-se advogado. Certamente, com os conhecimentos que levará daqui e com este íntimo contato com a aviação, sentir-se-á inclinado a especializar-se em Direito Aéreo...

ONESIMO FERREIRA DE ARAUJO FILHO (Aluno 1158) — Nasceu em Viradouro, Estado de São Paulo. Fêz o curso ginasial no Colégio Paulistano. Aprecia as artes em geral e pratica natacao e futebol. Sua especialidade: Controle de Torre.

ALAIR CAMPOS DO AMARAL (Aluno 1159) — Filho de Sabará, Estado de Minas Gerais, fêz o curso ginasial em São Paulo. Vai fazer o curso de Controle de Torre.

PLINIO BARBOSA MARTINS (Aluno 1160) — É de Santa Cruz do Rio Pardo, tendo feito curso ginasial em Casa Branca. Destina-se a Controle de Torre.

ANIBAL ROSAFA DIAS (Student 1151) was born in Nova Europa, in the state of São Paulo and holds a diploma in a commercial course. He will also be a specialist in Electrical Systems.

ESDRAS FONSECA CHANTRE (Student 1152) was born in São Paulo and studied in the escola de Comercio Barao de Maua. He has a liking for sports especially swimming and plays football as a half-back. He will specialize in Electrical Systems.

FIRMINO DE FREITAS (Student 1153) is another representative of the city of Cachoeira, Rio Grande do Sul, and was a member of its flying club, from which he got his pilot's license. He has more than 40 flying hours. His specialty will be Electrical Systems.

JOSÉ GERALDO MONTEIRO DE ALMEIDA (Student 1154) who is a native of Salvador, Bahia, served at the Air Base in that city for eighteen months. Before that, however, he took a pre-engineering course at Bahia College. Most of his work was done in physics and mathematics which studies increased his interest in aeronautics. He will take the course in Electrical Systems.

CARLOS VINICIO MARTINEZ DOMINGUES (Student 1155) is another son of Cachoeira in the state of Rio Grande do Sul, the city which, at the present moment, holds the record for having the largest number of students enrolled in E.T.Av.

SANSÃO SHINCKAR (Student 1156). Well, this friend of ours is not exactly a "frosn" because he has been in the school since October 27, 1944. He was born in São Paulo, studied at the Ginásio Oswaldo Cruz, and took pre-law at the Colegio Ipiranga. Afterwards he started experimenting with electrical apparatus. He came to the school to specialize in Control Tower. He, later, intends to continue his law studies and become a lawyer. Surely, with the knowledge he will acquire here and his intimate contact with aviation, he will feel like specializing in "Aerial Law"...

ONESIMO FERREIRA DE ARAUJO FILHO (Student 1158) was born in Viradouro, state of São Paulo. He took a high school course at the Colégio Paulistano. He makes a hobby of arts and practices swimming and football. His specialty will be Control Tower.

ALAIR CAMPOS DO AMARAL (Student 1159) who is a son of Sabará, state of Minas Gerais, took a high school course in São Paulo. He will specialize in Control Tower.

PLINIO BARBOSA MARTINS (Student 1160) is from Santa Cruz do Rio Pardo and attended high school in Casa Branca. He will take the course in Control Tower.

Secção dos Alunos

Por Jeannette M. Chedick
e Hylaria Corrêa

CESTA COLUNA



Queremos levar ao conhecimento de nossos leitores que a partir desta semana, a redação do "Papel Pega-Mosca" passa a contar com mais cinco elementos efetivos no meio dos alunos. Trata-se de Gregorio Rodrigues Dias (826), o conhecido Maranhão, cujas colaborações semanais nesta secção têm despertado os mais francos aplausos e uma justificada admiração; Rui Rezende (956), outro colaborador apreciadíssimo, elemento do "jazz" e moço que se vem distinguindo pelo seu acendrado amor aos estudos; Rubens Peixoto Freire (705), o dinâmico presidente da S.A.E.T.A., que com energia e devotamento vem sabendo manter o padrão de realizações firmado pela gestão anterior; Edward Sinisgali, também nosso colaborador efetivo e bastante apreciado pela simplicidade e sensatez de seus artigos; e finalmente, "last but not the least", Parsifal Zamboni (427), que na coluna "Alunadas" tem dado um toque de humorismo sadio à vida interna da Escola.

Gregorio Rodrigues Dias chefia a turma, "par droit de conquête", ao mesmo tempo que se incumbirá de reportagens sobre diversas especialidades. Rui Rezende será o nosso cronista musical, cabendo-lhe discorrer sobre as atividades do "jazz", do rádio e do "show" quinzenal. Pianista emérito e profundo conhecedor do assunto, estamos certos de que desempenhará às mil maravilhas as funções de que foi incumbido. Edward Sinisgali será o nosso cronista literário, tocando-lhe acompanhar de perto as atividades do núcleo literário em vias de formação nesta Escola; bem assim, propôs-se organizar o torneio charadístico que dentro de breve prazo começará a ser disputado nas colunas do "Papel Pega-Mosca". Enfim, Parsifal Zamboni se encarregará da reportagem esportiva, para o que acompanhará os quadros da E.T.Av. em suas excursões, entrevistar jogadores, coligirá os palpites que a turma quiser apresentar, etc.

Al ficam, pois, apresentados os novos elementos que intimamente entrosados conosco, darão o melhor de suas energias e de suas inteligências moças, para que este semanário corresponda

cada vez mais às esperanças de que se fez depositário, na luta pelo engrandecimento da E.T.Av., da aeronáutica e de nosso querido país.

*

VAL — Parabens pelos seus alexandrinos "Um momento na eternidade". Veja se nos envia outros, que se valerem os que temos em mãos, de sua autoria, serão publicados.

BOM MOÇO — No seu trabalho "Um exemplo", cortamos na frase final o nome que iria personalizar demasiado a dissertação. É preferível, em trabalhos dessa natureza, generalizar, mormente quando o perfilado ainda está aqui na Escola, e o sr. correria o risco de ser mal interpretado em sua intenção.

780 — Já para o seu trabalho, obedecemos a um critério que parece diferente, mas não o é: o seu perfilado não se encontra mais na Escola. Deve ser lembrado, como todos que por aqui passaram e deixaram laços indissolúveis entre a sua existência e a E.T.Av. Publicaremos sempre com o máximo prazer noticiário e comentários sobre os ex-alunos.

K. D. T. — Muito bons os seus setissílabos "incendiários"! Incluímos mais uma quadrinha por nossa conta, mas esperamos que também não fique "queimado" com isso.

CHINA CLIPPER — "A luta pela vida" será publicada na íntegra. Esperamos que sempre que o pugilismo lhe der uma folga, escreva para esta secção.

752 — Seu trabalho "Perdemos mais do que ganhamos", aprovado. O outro humorístico, tem graças sem muita graça e algo pesadas. Com fiatura e sutileza, tudo se pode colocar no papel em letra de forma. Assim como está, tenha paciência, mas...

GACCHO (1009) — Recebemos e agradecemos o "E ninguém mais o viu". Será publicado oportunamente.

MANHOL — Vamos aproveitar ao máximo os seus "venenos". Alguns tiveram de sofrer uma neutralização.

DIAS (904) — Publicaríamos de bom grado seus versos, se não fora aquela revelação comprometedora "Todo meu

corpo tremeu — e o medo foi chegando". Ora, como um futuro especialista da FAB não pode ter medo nem em sonho, nem em pesadelos...

K. D. T. — "O uniforme ideal" vai ser publicado, naturalmente com os habituais ajustes às regras da métrica.

EE-61 — Andamos, desde os primeiros números deste jornal, a pedir encarecidamente trabalhos do gênero do seu sobre o Carburador. Chamando a atenção dos alunos para a sua publicação, reiteramos os nossos insistentes pedidos de coisas no gênero. Porque não escrever sobre a especialidade que lhes tocou? Uma dupla vantagem: o aluno, instruindo-se, instrui os seus colegas, e concorre poderosamente para o aspêto ditático que deve ser o mais importante num jornal de estabelecimento de ensino como o é o "Pega-Mosca".

MISS BUTTERFLY.

A. S. A. E. T. A. "EM REVISTA"

RUBENS (705)

Na última reunião ordinária da Diretoria da SAETA foram submetidos, à aprovação do Conselho Deliberativo, os novos Estatutos da Sociedade.

Depois de intensos debates foram os mesmos aprovados e como Presidente da SAETA procurarei, por uma série de comentários, analisá-los, artigo por artigo, parágrafo por parágrafo, a fim de levar ao conhecimento dos sócios o que neles está contido.

O Artigo 1.º dos Estatutos trata das Finalidades da SAETA no qual em breve apanhado procurarei interpretar.

A SAETA foi fundada a fim de congrega todos os alunos e ex-alunos da Escola Técnica de Aviação e incentiva-los a trabalhar sempre para o engrandecimento de sua classe, tornando-a conhecida e admirada em todo o Brasil. Trata também o presente artigo, que a SAETA deve procurar por todos os meios possíveis divulgar conhecimentos sobre a Escola e as vantagens que a mesma oferece aos alunos, como também, defender os direitos que lhe passam ser outorgados, auxiliar os seus associados em tudo que estiver ao seu alcance, mostrando assim, o espírito de uma classe bem fundada. É isto em breves palavras o que contém os diversos artigos com respeito às "Finalidades da SAETA".

Termino aqui, para que na próxima semana possa comentar a parte dos Estatutos: "Dos Sócios-Deveres e Direitos".

Escola Técnica de Aviação

VERSUS

Escola Técnica Getúlio Vargas

Hoje, Sábado, às 15,30 horas, será realizado no campo do C. A. Ipiranga, o terceiro jogo de futebol entre a Escola Técnica de Aviação e a Escola Técnica Getúlio Vargas. No primeiro jogo a E.T.Av. triunfou amplamente pela contagem de 3 a 0, e no segundo jogo o conjunto da Escola Técnica Getúlio Vargas saiu vitorioso pela contagem de 2 a 1.

O Troféu disputado entre as duas valorosas equipes, acha-se atualmente em poder da Escola Técnica Getúlio Vargas.

Tudo faz crer que neste terceiro jogo a Escola Técnica de Aviação saia vitoriosa em vista do elevado preparo físico que passaram os nossos "azes".

O Comando solicita a presença de alunos e funcionários, para melhor brilhantismo da peleja a ser disputada, tornando assim os convites extensivos.

Gimenez (494).

O "PAPEL PEGA-MOSCA"
NOS ESPORTES

PARSIFAL.

Inaugurando esta nova secção cuja finalidade é difundir a mentalidade esportiva na nossa Escola apoiando todas as iniciativas no gênero, procuramos deixar os nossos leitores ao par de tudo o que se passa na vida esportiva da E.T.Av.

FUTEBOL

Novamente volta à cena a disputa da "Taça Santos Dumont" em uma série transitória, cujas partidas tanto agradaram pelos espetaculares lances que nos ofereceram de ambas as partes.

Atualmente a nossa equipe conta com uma vitória e a da Escola Técnica Getúlio Vargas com outra, partidas estas que foram disputadas em junho de 1944 e outra em agosto do mesmo ano.

A Escola Técnica de Aviação venceu brilhantemente na primeira por 3 pontos a 0 e na segunda perdeu por 2 pontos a 1. Assim pois teremos hoje, no campo do Clube Ipiranga a 3.ª partida cuja vitória, sem dúvida

alguma, caberá aos nossos fortes e disciplinados rapazes que se encontram tão bem preparados pelo esforçado e competente dirigente Ten. Amazonas, que tudo tem feito em prol do nosso esporte.

BOLA AO CESTO

Continua em estado latente este ramo de esporte na nossa Escola. Talvez isso seja motivado pela falta de uma boa quadra, mas muito se está fazendo a fim de iniciarmos novamente as animadas partidas que vínhamos realizando antigamente.

VOLEIBOL

Está em franca atividade com a realização de constantes treinos verificados ultimamente entre as diversas esquadilhas da nossa Escola. Quando teremos novamente aquelas partidas tão agradáveis de outrora?!... esperamos que seja breve...

*

Esta receberá com agrado qualquer colaboração por parte dos alunos, as quais deverão ser encaminhadas ao aluno 427 Parsifal Zamboni, na 4.ª Esquadilha. Estejam pois alertas os alunos amadores do "Esporte" e enviem suas colaborações hoje mesmo.

ESPORTES

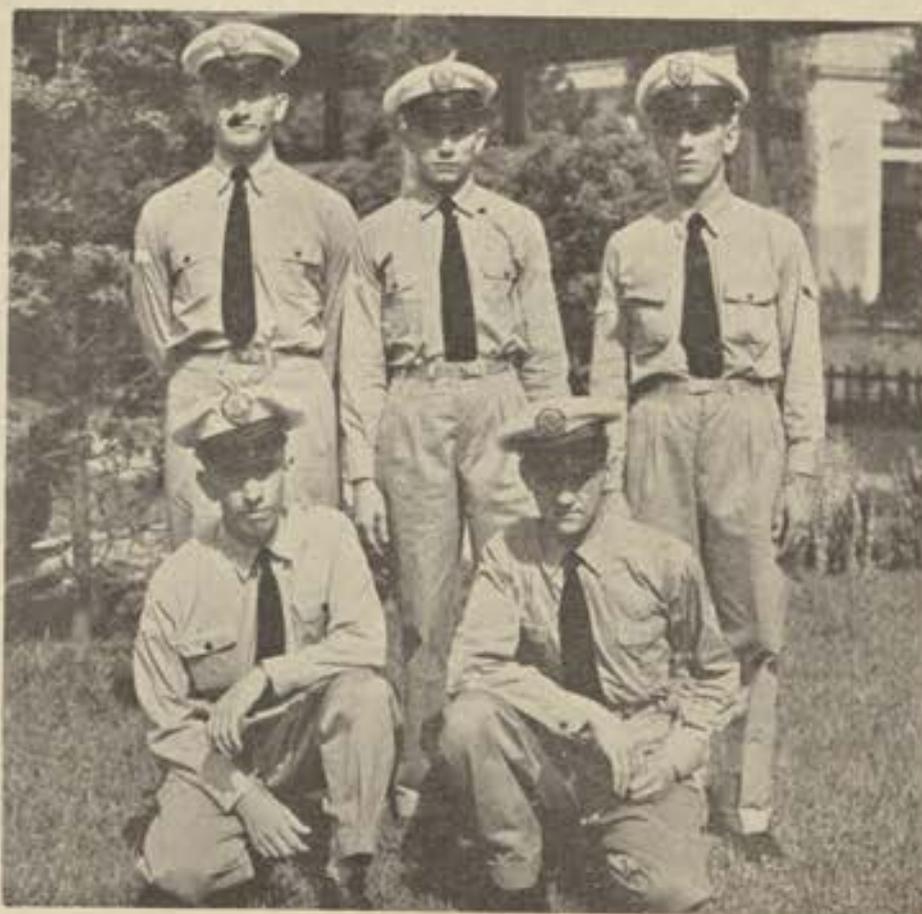
Voltando a assuntos que interessam a todos os esportistas, faço ver claramente que nesta Escola possuímos elementos capazes de desempenhar esportes diversos, por exemplo, futebol, bola ao cesto, "volleyball", tantos outros que ora não mencionarei, deixando-os para ocasião mais oportuna.

Se houvesse mais entusiasmo, mais interesse e também mais apoio, poderíamos formar conjuntos que de acordo com elementos capazes, elevariam com orgulho o nome da E.T.Av.

Embora possuíamos pouco espaço, poderíamos iniciar com vivacidade, interessando-nos por tudo e em tudo, tratando-se de desenvolver o esporte aqui na Escola, animando os jovens cracks para em breve contarmos com várias quadras esportivas.

Quanto ao volley-ball, estamos bem encaminhados, necessitando apenas de um dirigente que desse um andamento mais vivo; já contamos com bons elementos que sabem manejar a pelota; brevemente teremos um encontro no Pacaembú contra o quadro do Ipiranga. Temos esperança de que seremos bem sucedidos nesta primeira vez que o volley se salienta na E.T.Av. Avante, pois, esportistas da Escola!

Leonardo Welter (939).



Os novos componentes da redação do "Papel Pega Mosca": De pé, da direita para a esquerda: Parsifal Zamboni, Gregorio Rodolfo Dias e Rubens Peixoto Freire; No primeiro plano, Edward Sinisgall e Rui Rezende.

VÍNCULOS DE AMIZADE

MARANHÃO (826)

Para estreitar os vínculos de amistosa camaradagem entre os Alunos e estimular o sentimento de respeito para com os seus superiores e mestres, proporcionar aos ex-alunos possibilidade de se conjuvarem mutuamente nas diversas circunstâncias da vida, dando expansão a sua personalidade foi criada desde há muito, nesta Escola, a Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação.

Ela veio congrega todos os elementos implantadores da ordem e da disciplina em todos os setores da vida comum.

Só mesmo aqueles que estão imbuidos do fiel cumprimento do dever são capazes de trazer à luz da clarividência tal iniciativa que é de suma importância para o bem-estar da coletividade.

A Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação vem honrando a Escola e o Brasil, como padrão de glória e ideal para a mocidade brasileira que levará altaneiro, aos mais longínquos rincões, o estandarte da ordem, disciplina e progresso.

A Escola Técnica de Aviação de São Paulo não forja somente, especialistas para a Aeronáutica. No seu vasto

programa de ensino ela visa também, expandir e formar, em cada aluno, o intelecto que é um fator preponderante na vida do homem.

Só depois de cruzar o Portão Principal desta Escola, o "calouro" avalia o quanto ela é útil à Nação.

Com o fim de desenvolver e propagar a Aviação Brasileira, esta Escola destina-se a formar especialistas, homens que assegurarão a integridade nacional, elevando o Brasil aos pináculos da glória, pela disciplina consciente, sabedoria, competência e dedicação ao trabalho. Ela é de inestimável valor para o país e infelizmente, ainda há certos indivíduos que desconhecem esse valor.

A Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação é uma entidade social digna de justo merecimento da nossa parte e da nossa grande admiração, porque visa unicamente difundir o nosso meio que é sã e sadio.

É nosso o direito de continuar trilhando esse caminho digno de bons comentários. Portanto, os Alunos que ainda não se associaram à S. A. E. T. A. procurem associar-se o quanto antes, pois só deste modo estaremos cooperando para o bem-estar da nossa classe.



HUMORISMO

(Fritz está de ressaca e não pôde escrever)

Cartaz de hoje: *Eles e... nós.*

*

Ela (romântica): — Deve ser maravilhosa essa vida! Todos os dias, a amplidão, grandes velocidades, sensações, vendo a cidade tão pequenina lá do alto...

Ele: — É?

*

Durante a exibição do filme "Piloto n.º 5", num trecho em que o piloto de caça desce em "piqué" sobre um japonês, o 563, Baixinho, não se conteve e no auge do entusiasmo gritou: — Ai, colega!

*

Ele: — Eu vou me formar dia 17. Talvez depois vá para Natal.

Ela: — Que pena! Eu já estava tão acostumada a ver aquele avião prateado...

*

Ela (zangada): — Porque você não veio domingo?

Ele: — Fui visitar uns amigos no 38º B.C.

*

Azar do "cartaz"...

A turma foi filmada. Na hora H muitos se esquivaram da câmara.

Alguns até puseram óculos protetores e outros ficaram de costas.

Alguém falou...

— É, "elas" pensam que eu sou piloto...

*

Faról...

O "grande" João de Barro, escorregou no corredor e andou uns dias com o braço enfaixado. No sábado, ele contou o "caso" para a garota:

— Foi assim: Aterrissei com vento de cauda, e a ponta da asa tocou o solo, calcule você, a mais de 200 quilômetros por hora! O aparelho capotou e eu fiquei com o braço preso sem poder fazer nada! Só não morri devido a minha perícia e sangue frio.

Ela: — Meu herói!!!

*

Ela: — Você está estudando para piloto?

Ele: — É. Para-quedas também...

Anjo de cara suja.

PERFIL

M. R. W.

Mais uma que aparece perfilada,
Enriquecendo a nossa coleção.
É tão sincera, meiga e delicada,
Que de todos conquista o coração.

Tem no nome uma flor e está cercada
De dotes dignos de admiração.
Inteligente sendo, e preparada,
É mesmo mestra numa "tradução".

Tem nos olhos a côr de um mar sereno,
Sua graça é espontânea, o riso é ameno,
Descrevê-la nem pode a pena minha.

Num jardim bem tratado e tão florido,
Que um jardineiro rega embevecido,
Ela é, das flores tôdas, a rainha.

Antonio Costa

27-2-945

SEÇÃO LITERÁRIA

Edward Sinigalli (451)

Como é agradável no fim de cada semana de esforços dispendidos em benefício do nosso preparo técnico, receber este jornal, o qual lemos tão avidamente. Sim, porque cada qual quer recrear o seu espírito com algo diferente, refazendo as energias dispendidas. E o "PAPEL PEGA-MOSCA" se nos apresenta logo na primeira etapa do descanso semanal, brindando-nos com os seus informes diversos, vai seguindo à risca sua difícil porém nobre missão que merece os aplausos de toda a família "etaviana". Mas o assunto precisa ser variado e seletivo para satisfazer todos os leitores, afastando a monotonia de suas páginas e surgindo então a necessidade da criação das diversas secções, mantidas por vários redatores, cada qual com sua modalidade na arte de escrever. Nada mais justificável então que o aparecimento desta nova secção, a qual envidará todos os meios de progredir sempre, não dispensando porém o apoio incondicional dos nossos colaboradores.

BIBLIOTECA

Louvável gesto dos nossos dirigentes foi a oportuna anexação de uma sala de leitura junto à biblioteca da nossa Escola. O crescente número de alunos, e conseqüentemente de adeptos da boa leitura, já estava tornando intransmissível a sala principal, a qual com seus móveis e utensílios, sentia reduzir-se mais e mais seu espaço livre.

A nova sala, perfeitamente iluminada, com suas amplas mesas, vêm preencher uma lacuna, principalmente aos leitores noturnos.

AOS CHARADISTAS

E. S. (451)

O "Papel Pega-Mosca" lançou recentemente um apelo aos alunos charadistas desta Escola, para comparecerem a sua redação a fim de discutirem as possibilidades de organização de um torneio de charadas. Novamente em baila o assunto visto as últimas adesões recebidas, torna-se necessário a organização das bases em que se assentará o concurso, e para isso nada mais justo que as mesmas fossem delineadas sob a aprovação dos futuros concorrentes. Para tal convido todos os interessados a uma reunião no Edifício 16, Sala 5, segunda-feira, às 20 horas, para discutir todos os quadrantes possíveis na organização do regulamento. Nesta reunião, naturalmente trataremos de chegar a um acordo quando aos tipos de charadas com que

SEÇÃO ARTÍSTICO-MUSICAL

Benedito Ruy Rezende (956)

O ÚLTIMO SHOW DA BOA VONTADE

Quinta-feira, 22 do mês passado realizou-se mais um dos tão apreciados "shows" da Boa Vontade, como sempre animados com a presença de um dos nossos maiores amigos: Capitão Furtado.

O programa artístico cuidadosamente organizado, veio, ainda desta vez, trazer aos alunos e instrutores e demais presentes, momentos de agradável diversão, levando-nos uma vez mais a agradecer os esforços do nosso comando em prol do nosso bem-estar espiritual.

Abrindo o décimo-segundo "show" da Boa Vontade, o aluno 488 fez, ao som do prefixo musical, a apresentação do Jazz da Escola, conjunto que vem desde a sua fundação obtendo o apoio integral quer do comando, quer dos alunos. O Jazz da E.T.Av. é, agora, com a supervisão do Ten. Costa, uma realidade, como muito bem o disse o Cap. Furtado. As três apresentações do nosso conjunto musical foram recebidas com muito agrado pelos presentes.

A parte externa da programação contou com a colaboração do popularíssimo Pagano Sobrinho, em suas criações "sui-generis"; Maril y Gonçalves, a garota-prodígio, que cumprindo a sua promessa anterior apresentou uma canção em inglês; Palmeira e Piraci, dupla caipira que com seus ditos chistosos muito divertiu os presentes.

Ainda outros elementos do nosso "broadcast" deram-nos o prazer imenso de sua presença, o que muito contribuiu para o maior sucesso dessa notada artística na E.T.Av.

se iniciará o concurso; outro fator preponderante no bom êxito do torneio será a observância rigorosa da verdadeira autoria, eliminando-se todo aquele que usar de má fé; também merecerá atenção o caso dos prêmios, que posso antecipar serão de molde a satisfazer os esforços individuais, destacando-se as medalhas especiais.

Destacamos entre os militantes da arte de Oedipo, os alunos 956, 429, 650 e 825, prometendo-nos um certame animado de problemas para gaudío dos nossos leitores.

Dentre os tipos de charadas preferidas pelos alunos adeptos desta arte, destacaram-se as "novíssimas" e as "casais", talvez por serem mais populares ou por serem mais simples de se compor, fato esse que virá influir na organização do torneio inicial.

A postos pois, charadistas! Até segunda-feira...

NOVIDADES MUSICAIS

Soubemos que o nosso "Jazz", sob a batuta do Ten. Costa, prepara-se para mais uma exibição de gala. Novos elementos estão sendo ensaiados e... muitas novidades estão para ser apresentadas. Os amantes da música de Tio Sam podem desde já ir se preparando para uma audição infernal dos garotos do Aquário N.º 2. Entre as novidades prometidas está incluída o bolero "Amor", sucesso maiúsculo dos últimos tempos.

Queremos, aqui, salientar o esforço e dedicação do sr. Ten. Costa, elemento incansável na árdua batalha que se vem travando no sentido de melhorar mais e mais essa nossa novel organização artístico-recreativa da E. T. Av.

SUGERINDO

Todos nós que apreciamos um bocado a música, temos notado que há uma certa desarmonia na organização dos programas da nossa secção de Rádio.

Porque não procuram os alunos, encarregados de tal, organizar programas distintos para cada período de irradiação? Um período, por exemplo, música americana, outro, música leve e de câmara, outro, música de nossa terra e, assim por diante. Porque não experimentar? X.

PERFIL DE UM EX-ALUNO

Recebi carta do velho amigo sargento Veloso, em que nos fornece as mais auspiciosas notícias quanto a suas atividades.

Sargento Veloso não nasceu entre o ouro e a prata. É filho de operários. Desde muito pequeno entretanto, viu-se iluminado pelos reflexos de uma grande vocação.

Muito novo ainda, ingressou na gloriosa Marinha Brasileira — a mesma que imortalizou Marcellio Dias — cruzou os mares, visitou muitos países. Expirado o tempo de marinheiro, voltou à vida civil. Mas sentia-se morrer de tédio. Então, ingressou na Força Policial de São Paulo, onde chegou a ser cabo. A serviço do capitão Benedito Antunes Chaves, demonstrou sempre verdadeiro espírito militar.

Veiu depois para a Aeronáutica, onde, em nossa Escola, trilhou curso brilhante. Sua promoção a terceiro sargento da reserva da Aeronáutica foi a última telha do castelo que construiu com amor e sacrifício.

Edmundo M. Gomes (780).

U M E X E M P L O

Bom Moço (437)

Vejo-o todas as noites curvado sobre os livros, a devorar com os olhos as belezas que suas páginas encerram. Não são romances nem contos encantadores de fadas, mas livros instrutivos, esses que guardam na simplicidade de suas palavras o enigmático de seu significado. Ele nada vê de indecifrável. Põe em forma as partículas de sua massa cefálica e o todo gravita na ânsia de saber mais, vencendo o tempo e encurtando o espaço. Ouve-se a voz da consciência... um sussurro indômito e implacável. Entram em ação esses pequeninos viventes, lançam-se ao desconhecido e estabelecem contato com o inimigo. Ele vê em breve o cumprimento de suas ordens. Acumula o saber na mente, o desconhecido torna-se-lhe familiar. Lido na humildade o seu valor e no imperativo de sua voz o querer. É tudo um só pensamento e uma só vontade. Resoluto e decidido, luta pela futuro. Pobre... por não ter de ouro pagos os seus conhecimentos... Rico, porém, por ter força de vontade e saber o que quer. É um exemplo para aqueles que se deixam abater pelo desânimo. Talvez não fosse ainda notado entre os noturnos estudiosos da Escola; mas é a sentinela sempre firme em seu posto. Vejo-o no caminho de uma jornada longa e espinhosa, confiante na sua invencibilidade de homem e no triunfo.

Continua, meu amigo, a lutar, que a luta é dos fortes.

FOGO NA
QUARTA ESQUADRILHA!

Foi transferido da Sétima para a Quarta o R-723, José Fogo. Esperamos que ele não se sinta "queimado" com estes comentários.

Foi notícia de alarmar,
causou grande confusão.
Para o pânico abafar,
foi preciso precaução

Partiu da Sétima o fogo,
logo o rancho "devorou".
Entrem bombeiros no jogo!
E na quarta penetrou.

Ninguém no entanto vê a chama
que justifique o chamado.
Fogo! É fogo que se chama
este bicho acalorado.

— Ainda não, meus senhores.
— Já tem especialidade?
— Talvez esta então lhe agrade:
manutenção de... extintores...

K. D. T. (980)

VENENOS E CAVEIRAS...

Dr. Abóbora.

O 347 pergunta ao 363:

— Se estiveres passeando numa avenida e inesperadamente, aparecerem em tua frente dois Capitães, a qual dos dois farias a continência regulamentar?

— A nenhum.

— Porque?!

— Porque eu ia à paisana...

*

O 428: — Aldo (417), se estivesse tirando serviço de sentinela da Escola e num dado momento visse os "caps" em tua direção, que atitude tomarias?

417: — Eu pregaria um aviso no portão dizendo: "Fechado para o almoço".

*

— Será verdade o que o 451 me disse?

— E o que foi?

— Que o 450 estava sábado passado na Avenida Celso Garcia fardado de tropical.

— E que mal há nisso?

— De andar fardado não, mas comer pamonha...

*

Estava o 905 da 4.ª fardado, numa certa praça de Baurú, por ocasião das últimas férias, quando se dirigem ao mesmo três pequenas e perguntam:

— O Snr. é da E.T.Av.?

— Sou.

— Ótimo! quem me dera ser homem para ingressar na E.T.Av. a fim de ser Cadete.

— O 905 naturalmente;

— E eu também...

MARIA TEREZA BUENO
BRANDÃO

Maria Tereza Bueno Brandão é bastante conhecida e admirada em todo o recinto da Escola. Entusiasta decidida do estabelecimento, ao qual presta seus serviços desde os primeiros dias de sua instalação, Maria Tereza em breve se impôs à simpatia geral, pelos seus modos lhanos e pelos dotes que exornam seu coração. Alegre, dona desse invejável bom humor que contagia e suaviza as asperezas da luta, tão só a sua presença já é um estímulo reconfortante.

Maria Tereza está noiva.

Seu noivado foi proclamado oficialmente no dia 4 de janeiro data em que também se festejava o seu aniversário natalício. O amável prêmio do Destino — partilhar a existência com Maria Tereza — cabe ao sr. Djalma Carvalho dos Santos, cavalheiro muito distinto e cujas aprimoradas qualidades morais são o penhor mais seguro de que se cumprirão todos os votos que aqui formulamos, de uma felicidade perene ao jovem casal. Seja muito venturosa, Maria Tereza, em companhia do eleito do seu coração!

PASSEIO A ELDORADO

YRUAMA.

Estava assim composta a caravana: 881, 842, 870, R-745, R-573, R-719.

O dia estava bonito, Domingo, Santo Amaro. Reprêsa.

A ida tudo normal. A volta: como diversão predileta os alunos da E.T.Av. aos domingos procuram a Reprêsa de Santo Amaro. Os tais em aprêço estavam acompanhados de lindas "girls" e, quando o barco ancorava no porto, uma delas ficou de pé e com as oscilações do barco perdeu o equilíbrio, segurando-se à primeira, e foram as duas para a água.

Até aí vai bem. Acontece porém, que nenhuma das duas sabia nadar o que motivou o banho do R-745 que prontamente, foi em socorro das vítimas. Com técnica de nadador seguro as pequenas, veio à tona, e, logo depois desapareceram os três. Nesse interim o aluno Amaury foi em auxílio dos mesmos conseguindo salvá-los. E quando o grupo de alunos se reuniu o salvamento estava realizado.

O 881 que chegou todo afobado no local, não vendo o R-745 ficou bastante preocupado, mas, seus colegas o informaram que o R-745 tinha ido à redondeza em procura de um ferro de engomar para passar as roupas das gurias e sua farda que, aliás, estava em péssimo estado de conservação.

E em verdade, minutos depois aparece o R-745 com as roupas tão bem passadas que davam a impressão do serviço de limpeza ter sido feito numa lavanderia. Enquanto passavam-se as roupas as pequenas e os cracks ficaram de "maillot".

E assim, as próprias pequenas se encarregaram de dar o "banho" nos RRRR que sendo RRRR vão passear em Santo Amaro...

DIZEM QUE...

Por O. Y. E.

...o pianista do nosso Jazz anda inquieto com a presença de uma "sombra";

...o violinista da "furiosa" tem receio de "apertar o arco" porque o violino poderia "miar";

...o Dino, saxofonista, está também receioso com a presença de um "corpo estranho" no seio do Jazz (seria o novo saxofonista?);

...o de Freitas (488) está chorando porque vai deixar a velha moita (cabina de rádio);

...o "Coca-Cola" está radiante com a formatura do 488 (porque seria?).

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

By Correspondent Eugene E. Cooper

DIMINUI A DIFERENÇA ENTRE OS QUADROS DO CAMPEONATO DE BOLICHE

BASICO versus TRANSPORTES

Boultinghouse, Bordas e Soukup vieram com todos os seus canhões carregados no domingo, dia 25, e ganharam dois jogos decisivos para o seu time, o Básico. No primeiro encontro, o capitão Boultinghouse desenvolvendo uma ou outra modalidade de jogo, mas sempre dentro do mesmo princípio, reuniu um total de 206 pontos, e o arremêso curvo de Bordas resultou em 172 pontos, 43 acima de sua média. O quadro do Transportes jogou como de costume, o que não foi o suficiente. A contagem final para o primeiro jogo: Básico, 501 e Transportes, 443.

No segundo encontro, Mac Vicar induziu seus homens a eliminar a diferença de 30 pontos mantida pelo Básico no primeiro encontro e grangeou a vitória por pequena margem.

A tensão aumentou no terceiro jogo, e W. L. ("whose light") Boddy, usando a tática característica, deu tudo o que podia para ajudar seus companheiros a ganhar, mas não houve remédio, visto que o Básico levou a melhor. A contagem para o terceiro jogo foi de 399 para o Básico e de 368 para o time do Departamento de Transportes.

MOTORES versus RÁDIO MANUTENÇÃO

O time do Departamento de Motores viu a sua oportunidade e tirou partido da situação para ganhar dois dos três jogos com o mais alto colocado, o Rádio Manutenção. Embora prejudicado com a perda de Sandy Saunders, que prometia grandes coisas, no dia anterior ao encontro, e por um número de "splits" fora do comum, o Rádio Manutenção manteve a diferença a um mínimo e terminou ganhando a última partida.

No primeiro jogo, Keenan desenvolveu o seu inevitável "strike out" para chegar a 191 pontos. Helm cobriu a sua média por 25 pontos mais, atingindo 502, no primeiro jogo. Adams, Matolin e Cook conquistaram mais do que sua média habitual, mas perderam por uma grande margem.

A diferença entre as contagens totais diminuiu para 13 pontos, dado que Moller, Mueller e Helm ganharam o segundo encontro.

Finalmente, no terceiro jogo, o prato da balança inclinou-se para o lado do Rádio Manutenção, que ganhou insofismavelmente por uma contagem de 446 a 365. Contribuindo para o êxito do jogo final, a tática de Matolin sobre Keenan, que podia ter reduzido sua contagem aos 132 pontos do último jogo.

SITUAÇÃO DOS JOGOS

	Ganhos	Perdidos
Basic	8	7
Engines	9	9
Hydraulics	4	8
Radio Maintenance ...	3	12

DIFFERENCE DIMINISHING BETWEEN TEAMS IN BOWLING LEAGUE

BASIC versus TRANSPORTATION

Boultinghouse, Bordas and Soukup came with all guns loaded Sunday, and chalked up two decisive games on the win side of the Basic team ledger. In the first game Captain Boultinghouse bowled either a strike or a spare in all but one frame to amass a total of 206 pins and Bordas' "hide and seek" curve ball knocked down 172 pins giving him 43 pins above his average. The Transportation team bowled their team average but it wasn't enough. Final score for the first game Basic 507, Transportation 443.

For the second game Mac Vicar juggled his players to eliminate the 30 pin handicap held by Basic in the first game and succeeded in winning by a small margin.

The tension increased in the third game and W. L. ("whose light") Boddy, using characteristic tactics, offered most anything to his team mates for winning, but to no avail, as Basic went on to win. Score for the game: Basic 399 and Transportation 368.

ENGINES versus RADIO MAINTENANCE

Engines saw their opportunity and took advantage of the situation to win two out of three games with "cellar position" Radio Maintenance although hampered by the loss of Sandy Saunders, who promised big things the day before the game and by an unusual number of "splits" the Radio Maintenance players held the difference to a minimum, and came through to win the last game.

In the first game Keenan pulled his inevitable "strike out" for a 191 game and Helm topped his average by 25 pins to compile 502 pins for the first set. Adams, Matolin and Cook bowled more than their team average but lost by a large margin.

The difference between the total scores decreased to 13 pins as Moller, Mueller and Helm won the second game.

Finally in the third game the balance hand swung to the side of Radio Maintenance as they won decisively by a score of 446 to 365. Contributing to their success in the final game was Matolin's "Lippy Duroucher Tactics" on Keenan which might have helped cut his score to the 132 figure for the last game.

STANDINGS

	Won	Lost
Aircraft	9	5
Meteorology	9	5
Radio Communication	7	5
Transportation	10	8



Jeannette Thede

Notas sociais — Uma festa de regosijo pela nova residência e de aniversário foi levada a cabo na moradia do casal Charlie Maydwell. O local: sua residência, na rua Monte Alegre, 1144. O dia: sábado passado antes do baile do Conselho dos Instrutores. Mais de cem convidados, brasileiros e norte-americanos, funcionários da Escola, compareceram. Felicidades em sua residência, Charlene e Charlie.

O Sr. Williams do Departamento de Rádio tem uma novidade: seus alunos adiantados de rádio comunicação estão agora voando como rádio-operadores nos aviões que fazem o percurso Cumbica-Rio sob a supervisão do Major Horta, de Cumbica.

Novidade trazida pelo "Air News" de janeiro, que existe na Biblioteca da Escola. Todos os dias um C-54 deixa Nova York e se dirige a Paris, levando duas toneladas de sangue para transfusão em soldados feridos na frente ocidental. Mais uma vez o avião está comprovando ser, a par de uma arma de guerra, um instrumento de humanitarismo por excelência.

Quasi pronto: Dorothy Goggin, do Departamento de Eletricidade, tem em vias de conclusão, seu livro escrito em português, denominado "Sistemas Elétricos de Aeronave". Esta é a segunda publicação de Miss Goggin desde a sua chegada; a primeira foi o Dicionário Inglês-Português de Terminologia Elétrica. Entre outros aspetos, o livro contém mais de 40 ilustrações pela autora.

George Davis, chefe do Departamento de Chapas de Metal, diz que o A-20 que apareceu no Pega-Mosca da semana passada tem a seu crédito o afundamento de um submarino. Está pintado no lado da fuselagem.

Berliques e berloques — Angus Chassells, do Departamento de Rádio Comunicações e Len Sterling, do Departamento de Torre de Controle, trabalharam em Chicago no mesmo escritório. Seus destinos ficaram separados pela guerra mas eis-los de novo se encontrando em São Paulo; pequeno é o mundo... Combinações raras: A senhora de Gene Duncan (vermelho) chama-se também Gene e a senhora de Gene Cooper tem o mesmo nome de Gene. Não se pode garantir a deletreção dos Gene... Se quiserem ver quatro companheiros realmente empenhados em ganhar, assistam a Jim Troy e George Davis jogando tennis contra aquela veterana formada pelo Chefe Boddy e Sandy Saunders.



William Lehman

WHAT'S FAZING

POR

Social note—A combination house warming and birthday party was held at the home of Mr. and Mrs. Charlie Maydwell. The place: their home Monte Alegre, 1144. The time: last Saturday before the Instructors Council Dance. A crowd of over 100 North American and Brazilian employees of the school attended. Good luck in your new place, Charlene and Charlie.

Mr. Williams of the Radio Department has an item: His advanced students in Radio Communication are now flying as radio operators on planes flying between Cumbica and Rio under the supervision of Major Horta of Cumbica.

Item from January 1945 Air News in the Library. Each day a C-54 leaves New York bound for Paris with two tons of perishable whole blood for soldiers wounded on the Western Front. The airplane once again is proving a weapon of humanity as well as of war.

Almost ready: Dorothy Goggin of the Electrical Department has almost completed a book written by her in Portuguese entitled: "Aircraft Electrical Systems". This is Miss Goggin's second publication since arriving; the first English-Portuguese dictionary on Electrical Terminology. Among other features the book contains over 40 illustrations by the author.

George Davis, Sheet Metal Chief, says the A-20 which appeared in the Pega-Mosca last week has a submarine to its credit. It is painted on the side of the fuselage.

Prop wash: Angus Chassells of Radio Communication and Len Sterling of Control Tower worked in Chicago in the same office. Their paths separated with the war but they met again in São Paulo—small world... Unusual combinations: Gene "Red" Duncan's wife is named Gene and Gene Cooper's wife is also named Gene. Can't guarantee the spelling of the Genes... If you want to see four fellows really trying hard to win you should see Jim Troy and George Davis playing tennis against that veteran team of Chief Boddy and Sandy Saunders.

WHAT'S FAZING

Houve um belo comparecimento ao Clube Escandinavo no sábado passado à noite e parece que todos os que ali foram divertiram-se muito. Um ramallete para a Comissão, pelo seu paciente trabalho de venda de bilhete, etc. Também Bill Conrad, da Administração de Base Aérea, ao que consta, divertiu-se à larga. Paira dúvida quanto ao melhor dançarino de "jitter-bugs" da tarde: se a Bill ou a Louie, do Departamento de Transportes.

There was a fairly good attendance at the Scandinavian Club last Saturday night and everyone there seemed to be having an exceptionally good time. A bouquet to the committee for their patient work and perseverance in ticket selling, etc. Also noticed Bill Conrad, of Air Corps Administration school having quite a time. It's doubtful to say whether Bill or Louie of Transportation were the prize jitter-bugs of the evening.

(Conclusão da pág. 2)

Agora, sabendo-se que em um motor de 9 cilindros, suponhamos, o qual é mais usado em aviões de treinamento, em duas voltas do eixo de manivela devem ser ignizadas todas as velas e que esse motor gira à velocidade de 3.000 R.P.M.; pode-se ver o trabalho imenso dum magneto que deve ir originar a corrente e fornecê-la ao motor no regime de 13.500 centelhas por minuto. Por esse motivo é esse o principal sistema elétrico dos aviões.

Além deste e também de grande importância, há ainda em um avião os sistemas de iluminação, instrumentos, controle dos trens de pouso, controle dos flapes, de carregamento das baterias, rádio comunicação, controle automático para largamento das bombas em aviões de bombardeio, e ainda os de alarme para os casos de mau funcionamento dos motores, dos trens de pouso e mesmo do armamento.

Nos sistemas de controle dos trens de pouso, flapes e para mudar o passo da hélice, no caso de serem elétricos, é que se vê a grande vantagem do emprego de sistemas elétricos, além de não requerer espaço para tanques e tubos de condução do óleo, e também evitando esse peso, não há o perigo duma fratura nesses tubos, o que era a grande preocupação dos fabricantes e principalmente dos pilotos dos aviões que possuíam o sistema hidráulico.

Eu sei que tudo isto não é desconhecido para muita gente. Entretanto, a maior parte dessas pessoas têm as suas ocupações dentro ou fora das ciências, de forma que muito poucas são

aqueles que dedicam os seus conhecimentos à aviação brasileira.

Assim sendo eu e meus colegas, que estamos terminando esse valioso curso de electricidade na E.T.Av., teremos oportunidade de transformar esses conhecimentos que tão carinhosamente nos foram ministrados, em préstimos de real valor para a "Força Aérea Brasileira".

use of electric systems; besides not requiring space for tanks and oil lines, and also avoiding this weight, there is no danger of the rupture of these tubes, which was the great worry of the manufacturers and principally of the pilots of planes which used the hydraulic system.

I am aware that this is not unknown to many people. For all that, the greatest part of these people have their occupations inside or out of the scope of science, so very few are those who dedicate there knowledge to Brazilian aviation.

Therefore, my colleagues and I, who are finishing this valuable course in electricity at E.T.Av., will have an opportunity to transform this knowledge which was so kindly given to us, in real valuable help to the Brazilian Air Force.

Mário Pires de Almeida (741)

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

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

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

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

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



Papel Pega-Mosca

Publicado para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av.
o Cmte. 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'Andretta

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

2.º Ten. Med. Aer. Alfredo Rocco

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

2.º Ten. José Cabral de Almeida Amazonas

2.º Ten. Clodoaldo Motta Accioly

2.º Ten. Antonio José Nosé

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 REDADORES — Temporário

Lucy Bloem Redatora Chefe
Ten. Ariovaldo Villela Redator Assist.

REDADORES ASSOCIADOS

Arnan 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 }

REDADORES ESTUDANTES

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