

5-26-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-05

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

26 DE MAIO DE 1945

N. 66

PONDO EM PRÁTICA SUAS HABILIDADES TÉCNICAS
ELES CONTRIBUEM PARA O PROGRESSO DA AVIAÇÃO



Dep't. de Meteorologia — alunos: José Picchi (284), José Azzurza (289) e Junqueira (291)

O APRENDIZADO DE MOTORES NA E.T.Av.

José Munhós Ramos
3rd. Sag. EE-66

Prosseguindo na série de trabalhos feitos pelos melhores alunos de suas especialidades, apresentamos hoje a colaboração do 3.º Sargento Estagiário do Exército José Munhoz Ramos (EE-66). Natural de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo, serviu em várias unidades do Exército como mecânico. Ultimamente estava incorporado ao 1.º Batalhão do 7.º R. O. T., sediado em Recife. Grande apreciador dos motores a explosão e combustão interna, procurou ingressar na E. T. Av. afim de solidificar e ampliar os conhecimentos que vinha obtendo como auto-didata. Sua matrícula data de 10 de agosto de 1944, e mostra-se muito satisfeito com a oportunidade que de há muito procurava, e que a E. T. Av. lhe proporcionou.

"A minha especialidade, que é a de motores, consiste de 13 fases, sendo que 8 são teórico-práticas e 5 práticas.

Iniciei a primeira fase com o motor Ranger 6-440-C, motor de 175 H. P., de construção americana, muito usual em nosso país, e equipado no avião P. T.-19 ou seja: "Fairchild".

Estes aviões adquiridos em grande quantidade nos EE. UU. pelo governo brasileiro, foram e continuam a ser de muita utilidade para o treinamento primário de pilotos que são formados pela nossa Escola de Aeronáutica. Todo o desenvolvimento obtido, com o uso desse avião, deve-se à alma que é o seu motor.

O Ranger, motor de 6 cilindros, invertido, em linha, resfriado a ar, demonstra ótimas qualidades pela sua forma aerodinâmica. Leva grande vantagem sobre os demais motores radiais pelas características que o envolvem.

A sua performance pode ser de um certo modo comparada à do motor de automovel, com exceção dos cilindros, que ficam abaixo do carter e que oferecem melhor visibilidade dianteira ao piloto.

Além das características acima mencionadas, este motor possui outras vantagens sobre os motores radiais, por ser facilmente instalado em um compartimento aerodinâmico, o que aumenta a velocidade do avião e rápidos melhoramentos de visibilidade permitindo uma fuselagem fusiforme.

A 2.ª Fase é a de magneto. Nesta fase o aluno tem a oportunidade de obter os conhecimentos dos mais modernos aparelhos elétricos de que são equipados os aviões.

O magneto, elemento que fornece a faísca às velas afim de ignisar a mistura comprimida no cilindro, funciona por indução eletro-magnética. Todos os tipos de aviões, usam sistema duplo de ignição, afim de manter maior segurança e melhor ignisar a mistura por intermédio das velas.

Motor de partida é um elemento necessário afim de dar início ao funcionamento do motor.

Antigamente em todos os aviões para que comessem a funcionar, fazia-se necessário girar a hélice manualmente, o que causava muitos acidentes.

Hoje, graças ao aperfeiçoamento da mecânica, temos

Continuing the series of articles written by the best students in their specialties, we publish today the collaboration of 3.º Sargeant Estagiário do Exército, José Munhoz Ramos (EE-66). A native of Ribeirão Preto, State of S. Paulo, he served in different units of our Army, as a mechanic. Recently he was attached to the 1.º Batalhão do 7.º R. O. T., stationed in Recife. A great student of internal explosion and combustion engines, he entered E. T. Av. to better and perfect the knowledge he achieved as a self taught person. He registered on August 10, 1944, and is happy for the opportunity he had been seeking for a long time, and which E. T. Av. has given him.

"My speciality, which is Engines, consist of 13 phases, of which 8 are theoretical-practical and 5 practical.

I started the first phase with the Ranger 6-440-C, 175 H.P., engine made in the U.S.A.. This engine is very common in Brazil and is standard on the P. T.-19 (Fairchild).

These planes which were brought in great quantity from the U.S. were and continue to be of great use as primary trainers for the pilots of our School of Aeronautics. All the development obtained with the use of this plane is due to the soul, which is the engine.

The Ranger, which is a 6 cylinder, inverted, in-line, air-cooled engine, has shown excellent qualities because of its streamlined shape. It has a great advantage over the radial engines from these characteristics.

Its performance can be compared to that of a car, with the exception of the cylinders which are located under the crankcase and therefore leave more front visibility for the pilot.

Apart from the above-mentioned characteristics, this engine has other advantages over the radial engines, because it can be installed in a streamlined compartment, which increases the planes speed and visibility, allowing for a bullet-shaped fuselage.

Second phase: Magneto. In this phase the student learns the most modern electrical appliances equipped in planes.

The magneto is an element which supplies a spark to the spark-plugs, so as to ignite the mixture compressed in the cylinder; it works by means of electro-magnetic induction. All types of airplanes use the dual system of ignition to assure greater safety and better ignition of the mixture by means of the spark-plugs.

Starter — This is a necessary element to start the engine. Previously, to start the engine working one had to turn the propeller by hand, which caused many accidents.

But today, thanks to the progress of mechanics, we have units like these which are easily controlled by one man and meet all the necessary requirements.

Generator — The generator is an indispensable part,

(Cont. na pag. 4)

A CORPORAÇÃO MUSICAL DA ESCOLA DE AERONÁUTICA EM SÃO PAULO



Aspecto colhido no Teatro Municipal, Terça-feira p. p., ao ser apresentada a Corporação Musical da Escola de Aeronáutica.

Hospedou-se na Escola Técnica de Aviação o grande conjunto musical da Escola de Aeronáutica do Rio de Janeiro — a maior corporação do gênero em todo o continente sul-americano. Criada por força do Decreto 4.100 de 9 de fevereiro de 1942, compõe-se atualmente de cento e trinta figuras, sob a regência do mestre de música tenente João Nascimento.

No sábado passado, durante a cerimônia de hasteamento da Bandeira, a Banda de música teve ensejo de se exibir no pátio fronteiro da Escola, tendo despertado gerais aplausos pela excelente execução.

QUEM É O MAESTRO JOÃO NASCIMENTO

O mestre de música tenente João Nascimento é natural de Ribeirão Preto, Estado de S. Paulo, tendo iniciado seus estudos em Cravinhos com o professor Jorge Fonseca. Fez o curso de Harmonia Superior com o maestro Amadeu Russo, na capital de S. Paulo. Estudou também folclore nacional, ciências físicas e biológicas aplicadas à música, contraponto e fuga, composição e regência, na Escola Nacional de Música da Universidade do Brasil.

Foi no dia 9 de maio de 1919 que ingressou nas forças armadas do país, como músico, tendo atingido o oficialato em fevereiro de 1931. Pelos seus profundos conhecimentos musicais, tornou-se um nome de projeção nacional e continental. Suas composições estão espalhadas por todo o território nacional, sempre executadas com muito agrado.

AS ATIVIDADES DA BANDA

Além de se haver exibido em estações de rádio paulistanas, a Banda foi a Campinas, terra natal do imortal compositor brasileiro Carlos Gomes, autor do "Guarani" e do "Escravo", duas óperas mundialmente conhecidas. Ali, o conjunto ofereceu um concerto ao povo campineiro. Na terça-feira última, apresentou-se no Teatro Municipal para uma audição dedicada à Colônia norte-americana em S. Paulo, para a qual a Escola Técnica de Aviação convidou as autoridades, imprensa, elementos de destaque na nossa vida musical e o povo.

The splendid band of the School of Aeronautics in Rio, the largest musical organization in South America, visited E. T. Av. last week. Created by decree number 4.100 of February, 1942, this band is made up of 130 pieces under the command of maestro Lieut. João Nascimento.

Last Saturday the band played during the flag raising ceremony, on the School campus, giving everybody the best impression.

Maestro João Nascimento's personality

Lieutenant João Nascimento, was born in Ribeirão Preto, State of São Paulo, and began his studies in Cravinhos with Professor Fonseca. He studied "Harmonia Superior" with maestro Amadeu Russo in the Capital of São Paulo. He studied folklore, physics and biology, applied to music, in the "Escola Nacional de Música da Universidade do Brasil".

He entered the armed forces on May 9, 1918 as a musician and became an officer in February, 1931. He is a musician of great talent and his compositions are known throughout the country.

The band's activities

After playing in the radio stations of São Paulo, the band went to Campinas where Carlos Gomes the author of "Guarani" and "Escravo" was born. A concert was given to the population of that town. Last Tuesday, it played in the "Teatro Municipal", dedicating this audition to the North-American Colony in São Paulo. E. T. Av. invited the authorities, the press and members of our best society to hear this concert.

Admission to the audition was free and the



Entrega de uma medalha ao maestro João Nascimento por uma funcionária da E.T.Av. e que foi oferecida pela Indústria de Instrumentos Musicais Werli Ltda.

O APRENDIZADO DE MOTORES NA E. T. Av.

aparêlhos como estes que são facilmente controlados por um homem e preenchem satisfatoriamente os requisitos desejados.

Gerador — Elemento indispensável, fornece energia para todos os órgãos elétricos e mantém as baterias sempre em estado de carga.

Graças a esse órgão os pilotos voam a qualquer hora usando projetores, rádio, lâmpadas para iluminação interna e de aterrisagem.

3.ª Fase — Carburador — Este acessório já bem discutido por um meu colega em edição deste jornal, tem que preencher todos os requisitos afim de proporcionar um bom funcionamento ao motor. O carburador destina-se a fazer a carburação, isto é, uma mistura de ar e combustível proporcionalmente prevista.

Antigamente os aviões usavam carburadores que não podiam alcançar grandes altitudes por não possuírem aperfeiçoamento adequado.

Hoje tudo moderno, existem carburadores aperfeiçoados para voar a grandes altitudes, que facilmente podem ser controlados pelo piloto. O carburador mais usado nos aviões é do tipo injeção. Com esse carburador o piloto pode efetuar vôos acrobáticos sem que o motor venha a funcionar mal.

Enfim, podemos dizer que, o carburador é o elemento principal dentre os principais que equipam os aviões.

4.ª Fase — Nesta fase o aluno começa a ter contato com todos os acessórios já estudados.

Estuda-se dois motores, motor Continental 0-170 e o motor Wright R-975.

O Continental 0-170 é dotado de 4 cilindros opostos, resfriados a ar, com uma potência de 65 H.P. a 2.300 R.P.M. ao nível do mar.

Esse motor é usado em aviões pequenos de treinamento primário "Piper Cub" e também em aviões de observação de artilharia.

Pelas suas características este motor dá a sua fuselagem uma forma aerodinâmica, o que produz menos resistência ao ar e maior velocidade ao avião.

O motor Wright R-975 é dotado de 7 cilindros, radial, resfriados a ar.

Equipa vários tipos de aviões que são:

"Waco" Vultee BT-15 e Beechcraft.

É também usado nos carros de combate do exército. Por esta pequena informação notamos a sua grande eficiência tanto na força aérea como no exército.

5.ª Fase — Motor Wright Cyclone — Este modelo R-1820-25 é do tipo rotação estática simples, radial, resfriado a ar com 9 cilindros; tem 820 H.P. ao nível do mar.

Nessa fase o aluno tem contato com um motor relativamente grande, sendo que o estudo se torna relativo ao motor.

Este motor faz parte do equipamento dos "Flying Fortress" B-17 Fortaleza Voadora, que tanto tem cooperado nesta guerra em defesa da liberdade e da democracia.

6.ª Fase — Pratt Whitney R-1830-31 — O R-1830-31 é um motor de 14 cilindros em duas estrelas, radial, resfriado a ar, e incorpora os últimos melhoramentos em construção.

Tem 1.100 H.P. ao nível do mar.

Nesta fase o aluno tem pela primeira vez contato com motor de duas estrelas.

for it supplies energy to all the electric units and keeps the batteries charged.

Thanks to this element, pilots can fly at any time using projectors, radio, lamps for internal illumination and for landing.

3rd. phase — Carburetor — This accessory, well described by my colleagues in this paper, has to answer all requisites in order to give good performance to the engine. The carburetor provides the carburetion, that is, mixes the air and the gasoline in a certain proportion.

The old airplanes used a carburetor which could not climb into high altitudes because it did not have the adequate improvements.

Today, everything, is modern. There are new carburetors which can be used at high altitudes, and can be easily managed by the pilot. The carburetor used mostly in the airplanes is the injection type. With this carburetor the pilot can make acrobatic flights without the danger of the engine ceasing to work.

Finally, we can say that the carburetor is the principal among the most important elements that equip an airplane.

4th. phase — In this phase we study two engines, the Continental 0-170 and the Wright R-975.

The Continental 0-170 is equipped with four opposed cylinders, air-cooled, with a power of 65 H.P. at 2.300 R.P.M. at sea-level.

This engine is found in small "Piper-Cub" airplanes for primary training and in artillery observation planes.

For its characteristics, this engine gives its fuselage a streamlined shape, which offers less resistance to the air, and gives the airplane greater speed.

The Wright R-975 is a seven cylinder radial engine, air-cooled.

It is used in several types of airplanes, which are: "Waco" Vultee BT-15 and Beechcraft.

It is also used in the Army's tanks. Through this slight information we can see its great use either in the Air-Force or in the Army.

5th. phase: "Wright Cyclone Engine" — This model R-1820-25 is of the simple static, radial, air-cooled type with 9 cylinders and produces 820 H.P. at sea-level.

In this phase the student gets in touch with rather big engines.



Aspecto do Dep. de Aviões em que os alunos se ocupam na reparação de um aparelho, chegado para este fim.



Troca de Motores — é uma das fases do dept. de Motores. Este instantâneo focaliza: o instrutor Mr. Sharp e os alunos Henales (704), J. D. Souza (703), Ramis Hall (702) à esq., e à dir. e ao fundo: Eduardo S. da Mota (707), Manfredo Mutti (697), Armando Gomes (698), Julio Neves (805) e Murilo Viana (699).

Este motor, segundo informações de meus instrutores é de grande confiança dos pilotos, os quais gostam de voar em aviões equipados por estes motores, B-24, Douglas D. C.-3.

7.^a Fase — Pratt Whitney R-2800-31 — O motor Pratt Whitney R-2800-31 é do tipo de 18 cilindros, de dupla estrela é resfriado a ar. Tem 2.000 H.P., efetivo máximo disponível para a decolagem (Regime Militar) disponível durante 5 minutos.

Equipam os aviões, "Corsário" C-46 — B-26 e o Thunderbolt P-17. Este último é do tipo em que lutam nossos pilotos em operações na Itália.

Nesta fase, o aluno tem a oportunidade de estudar o maior motor que possuímos na Escola.

Ao terminar esta fase o aluno poderá dizer que está trilhando o caminho do técnico porque nesta fase ele aperfeiçoou ainda mais seus conhecimentos, já adquiridos nas fases anteriores.

8.^a Fase — Allison V-1710-E e V-1710-F — O motor Allison V-1710 é dotado de 12 cilindros montados em V e em linha de 6 cilindros, e resfriado a líquido (etylene-glycol) que tem o ponto de ebulição a 350° F ou 177° C.

Tem 1.325 a 3.000 H.P. ao nível do mar.

O V-1710-F é equipado nos aviões Lockheed P-38 que usam dois motores. O V-1710-E é equipado no avião "Bell Aircobra" P-39. Com esta fase, termina a parte teórico-prática. Certamente o aluno que bem aproveitar as instruções que lhes são ministradas durante as 8 fases, não terá dificuldade em po-las em prática durante as 3 seguintes fases que se passam no Hipódromo.

9.^a, 10.^a, 11.^a Fase — Nessas fases os alunos montam, desmontam e fazem inspeções várias nos motores instalando-os nos aviões.

12.^a, 13.^a Fase — Nessas fases que são ministradas na Base Aérea de Cumbica, o aluno passa a amorientar-se com trabalhos rápidos que muitas vezes são feitos mesmo quando o avião está na pista.

Com estas duas fases o aluno chega ao término do curso de especialista em motores.

Agora, técnico especialista, cheio de responsabilidade, mas sempre confiante procurará como elemento da aeronáutica bem servir o Brasil.

Se todos tiverem isto em mente, teremos futuramente um Brasil forte e unido, como as demais potências do mundo."

This engine is utilized in the "Flying Fortress", B-17, which has done so much in defense of Liberty and Democracy.

6th. phase — Pratt Whitney R-1830-31 — The R-1830-31 is an engine of 14 cylinders in two rows, radial, air-cooled, and has the best improvements in its construction.

It produces 1.200 H.P. at sea-level for take off.

In this phase the student gets in touch for the first time with twin row engines.

This engine, according to information given me by the instructors, inspires great confidence in the pilots, who like to fly in airplanes equipped with these engines, the B-24, Douglas D. C.-3, etc.

7th. phase — Pratt Whitney R-2800-31 — This engine is the 18 cylinder, double row, air-cooled type. It has a maximum take off power of 2.000 H.P., for five minutes.

It is used in the "Corsairs", C-46, B-26 and in the Thunderbolt P-47. This last type is the one our pilots are using in Italy.

In this phase, the student has the opportunity of studying the largest engine we have in School.

In ending this phase the student may say he is practically a technician because in this phase he has developed the knowledge achieved in the other phases.

8th. phase — Allison V-1710-E and V-1710-F. This engine has 12 cylinders in V 6 in each bank, it is cooled with a liquid (ethylene-glycol) that has its point of ebullition at 350° F or 177° C.

It produces at sea-level 1325 H.P. at 3.000 R.P.M.

The V-1710-F is mounted in the Lockheed P-38 that uses two engines. The V-1710-E is mounted in the Bell Aircobra P-39. With this phase, the theoretical-practical course ends. Certainly, the student who has followed his course well, will find no difficulty in putting into practice what he has learned, during the 3 next phases, which are taught at the Old Jockey Club.

9th. — 10th. — 11th. phases — In these phases the students assemble, disassemble and make the different inspections in the engines installed in the airplanes.

12th. — 13th. phases — In these phases that are taught at Cumbica, the student gets acquainted with the urgent fast work that is often done when the sup is shut on the runway.

With these phases the student ends his course in engine specialty.

From now on he is a technician, full of responsibility, but always confident to try, as a member of Aeronautics, to serve Brazil well.

If everybody has that in mind, in the future we will have a strong and united Brazil, such as the other great countries of the world.



ALUNOS URUGUAIOS NA E. T. Av.

Na sexta-feira passada, dia 11, esteve nesta Escola o sr. Consul Geral do Uruguái em São Paulo, o qual veio acompanhar os alunos de seu país que, mediante acôrdo com o govêrno da República amiga, vão especializar-se em Contrôlo de Torre.

Os novos representantes da mocidade uruguáia na E. T. Av. são: Carlos Segundo Temperani, de Durazno; Aldo Garcia Calvo, de Dolores, Departamento de Sorieno; Pedro Victor Ocampo, de Montevidéu; e Yarvis Mario Benedetto, também de Montevidéu. Todos eles são funcionários da Direção de Aeronáutica Civil, subordinada ao Ministério de Defesa do Uruguái e constituirão o primeiro núcleo de especialistas de aviação de seu país, formados no Brasil.

Os recém-chegados, que vieram de Montevidéu ao Rio por via aérea, foram recebidos pelo sr. Comandante da Escola, o qual lhes apresentou as boas-vindas.

A Escola, que, como já se frizou numerosas vezes, é um produto típico da política de boa vizinhança, desenvolve assim o seu programa, estendendo seus benefícios aos países vizinhos, numa demonstração imediata de que uma das grandes finalidades da aviação é a de unir os povos, trazendo-os para o campo da mais perfeita cooperação. Segundo se sabe, alunos de outras repúblicas latino-americanas estão sendo aguardados em São

As a result of an agreement between the Brazilian and Uruguayan Governments, students from Uruguay, accompanied by the Consul General of that Country, enrolled in this School on May 11. These students will specialize in Air Traffic Control.

These representatives, of Uruguay's youth are: Carlos Segundo Temperani from Durazno; Aldo Garcia Calvo from Dolores, Department of Sorieno; Pedro Victor Ocampo from Montevideu and Yarvis Mario Benedetto, all employees of the Civil Aeronautical Departments, under Uruguay's Ministry of Defense. They will compose the first group of aviation specialists from Uruguay to graduate in Brazil.

The new comers, who flew from Montevideo to Rio, were welcomed by the School Commander.

The School, a product of the Good-Neighbor Policy, as it develops its program, extending its benefits to all neighbouring countries, is a demonstration that one of the great aims of aviation is to unite nations, bringing them into closer cooperation. Other Latin-American students are expected in São Paulo, and this will give a chance to Brazilian Aviation to aid the aeronautical activities of our neighbours.

Paulo, com o que a aviação brasileira virá dar seu primeiro auxilio às atividades aeronáuticas de nossos vizinhos.

NA ARGENTINA O TEN. CEL. AV. ENG. MENDES DA SILVA

Telegramas da United Press, procedentes de Buenos Aires para a imprensa brasileira, informaram durante a semana passada, da estadia do nosso Comandante, ten. cel. av. eng. Mendes da Silva, na República Argentina, para onde se dirigiu por via aérea. Na grande república vizinha, o ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva visitou o Secretário da Aeronáutica da Argentina, Brigadeiro Bartolomeu Sacolina, tendo se feito acompanhar pelo adido de aeronáutica da Embaixada Brasileira em Buenos Aires, coronel Luiz Leal Netto Reis. O ten. cel. Mendes da Silva regressou da Argentina esta semana.

The United Press has informed us about the trip our Commander, Ten. Cel. Av. Eng. Mendes da Silva, made to Argentina. In that country he visited the Secretary for Aeronautics, Brig. Bartolomeu Sacolina, accompanied by the aeronautical attaché of the Brazilian Embassy in Buenos Aires, Cel. Luiz Leal Netto Reis. Lieut. Col. Mendes da Silva came back from Argentina, last week.

A CORPORAÇÃO MUSICAL DA ESCOLA DE AERONÁUTICA EM SÃO PAULO

Essa audição, que foi inteiramente gratis, constituiu o grande acontecimento social de S. Paulo na semana que passou.

concert was largely attended by an enthusiastic audience, including a large delegation of students and personnel from E. T. Av.

COMO DECORREU O CONCERTO DE QUARTA - FEIRA

O concerto da Corporação dedicado à Colonia norte-americana, esteve bastante concorrido. Fazendo a apresentação da Banda, falou no início do espetáculo o ten. med. av. José Gonzaga Ferreira de Carvalho. Durante o intervalo da audição, foi oferecida rica medalha de ouro ao mestre de música ten. Nascimento, que a recebeu das mãos da funcionária da E. T. Av. senhorinha Lydia Baranoff. A audição, que foi irradiada pela Radio Cultura, com a atuação do locutor Arruda, terminou com os hinos nacional e norte-americano, em meio de entusiásticos aplausos.

COMO DECORREU O CONCERTO DE QUARTA - FEIRA

The concert dedicated by the band to the North-American colony in São Paulo was a success. Presenting the Band, Ten. Med. Av. José Gonzaga Ferreira de Carvalho spoke at the beginning of the show. During intermission a gold medal was offered to Ten. Nascimento, who received it from the hands of Miss Lygia Baranoff. The audition which was broadcast by "Rádio Cultura", announced by "speaker" Arruda, ended with the Brazilian Anthem and the Star Spangled Banner, which were applauded with enthusiasm by the large audience.

...E ÊLE SALVOU UMA VIDA

Por Robert E. Hoose

Uma das maiores satisfações da vida, é quando vemos a realização de um trabalho, sentindo que aquilo que se fez é de vital importância, no sentido mais amplo das coisas.

O sargento da Silva formado pela E. T. Av., em outubro do ano passado, como especialista em pára-quadras e agora servindo na Base Aérea de Curitiba, Paraná, teve a felicidade de ver realizada essa grande aspiração. Aqui na Escola ele estava encarregado do dept. de pára-quadras e isso lhe deu oportunidade de pôr em prática o que aprendera.

Com o departamento organizado, as coisas corriam normalmente. As vezes era difícil lembrar a importância vital do papel que cada um desempenhava, no esforço para manter em funcionamento o maquinismo da Força Aérea.

Porém, um dia isso aconteceu. O piloto, como costumava fazer todas as manhãs, durante meses a fio, ajustando apropriadamente o seu pára-quadras, dirigiu-se para o seu avião de treinamento, já na pista. Mas nesta manhã algo de diferente havia de acontecer.

O piloto decolou e começou a tomar altitude, voando em espiral. Já tinha atingido 2.000 pés quando de repente o avião embicou e começou a cair. Aquêles que tudo observavam de baixo, viram o piloto abrir a carlinga e livrar-se do aeroplano. Instantes depois viu-se um raio prateado sobre ele e a seguir o seu pára-quadras abriu-se, fazendo-o pousar com segurança, no solo.

A primeira atitude do piloto foi de dirigir-se ao departamento da pára-quadras e cumprimentar calorosamente o sargento encarregado. O sincero agradecimento desse único homem, cuja vida havia sido salva, era suficiente para compensar o trabalho que o sargento da Silva havia tido nos treinamentos e todo o esforço em preparar os pára-quadras na base. Então ele compreendeu a importância do trabalho que lhe cabia.

Depois desse fato, o sargento da Silva foi transferido para Cumbica e substituído em Curitiba por Ubirair de Barros Ferreira, n.º 79, outro ex-aluno da E. T. Av.

One of the greatest satisfactions in life is the realization of a job well done, to feel that what one does is vital, of some importance in the broader scheme of things. Sergeant Antonio Borges da Silva, N.º 366, a graduate of E. T. Av., has had this soul satisfying experience.

Sergeant da Silva graduated from E. T. Av. in October of last year as a specialist in Parachutes. He was stationed at the Base Aérea de Curitiba, the F.A.B. field at Curitiba, Paraná. Here he was given the task of establishing the Parachute Department. This gave him full opportunity to put into practice what he had learned at E. T. Av.

With the department set up and in smooth running order, things settled into a routine. At times it was difficult to remember the vital rôle that one was playing in the functioning of the air force.

Then one day it happened. A young Lieutenant pilot checked out a parachute, strapped it on and strode over to his trainer plane on the flight line, just as he had done every morning for months past. But this morning was to be a little different.

The pilot took off and started a spiralling climb to gain altitude. He had climbed to about 2,000 feet when the plane suddenly nosed over and started to drop. It headed for the ground, twisting crazily. Those watching from ground saw the pilot slip from the open cockpit and fall free of the plane. A moment later there was a silver flash above him and then the full canopy of his parachute opened. He floated safely to earth.

The pilot's first action on landing was to go directly to the Parachute Department and warmly shake the hand of the sergeant in charge. The heartfelt thanks of this one man, whose life had been saved, was sufficient to justify Sergeant da Silva in all the training he had taken and the work he had done. Then he fully realized the part he was playing.

Sergeant da Silva has since been transferred to Cumbica, and has been succeeded at Curitiba by Ubirair de Barros Ferreira do Nascimento, N.º 79, another E. T. Av. graduate of parachutes.

VISITAS NA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Em dias da semana passada estive nesta Escola. O Aspirante Monteiro percorreu as dependências há tempos viajara para os Estados Unidos, onde frequentou a Embry-Riddle School de Miami, tendo sido aluno do sr. Sandy Saunders. Também fez um curso em Sheppard Field, Texas, havendo-se especializado em B-26 e B-25. Em Inglewood, Califórnia, aperfeiçoou-se em B-25. Coursou ainda a Factory School da Universidade de Yale. Atualmente, serve como Engenheiro de Manutenção no Campo de Marte, S. Paulo.

O Aspirante Monteiro percorreu as dependências do nosso estabelecimento, havendo dispensado palavras de elogio para o trabalho que aqui se realiza.

The School was visited last week by Aspirante a Aviador João Maria Monteiro who had just returned from the States. There he attended the Embry-Riddle School of Aviation where he studied under Mr. Sandy Saunders. He also took a course on the B-25 and B-26 at Sheppard Field, Texas, and received further training on the B-25 at Inglewood, California. He later went to the factory school at Yale University. He is now serving as maintenance engineer at Campo de Marte, São Paulo.

Aspirante Monteiro visited all departments of the School and showed great enthusiasm over the progress made here.

NOTÁVEL TRABALHO DO COMITÊ NORTE-AMERICANO DE SOCÓRRO ÀS VÍTIMAS DA GUERRA

Cinco semanas depois do ataque japonês a Pearl Harbor, as senhoras da Colônia norte-americana em S. Paulo reuniram-se para organizar uma unidade local da Cruz Vermelha. Algumas dessas senhoras haviam estado identificadas com o trabalho da C. V. desde o início da guerra na Europa. Havião costurado e tricotado para o Comitê Britânico. Eles haviam levantado fundos por meio de tómbolas e quermesses e escrito artigos de propaganda para o Bureau Inglês de Imprensa. Mas, com a entrada dos Estados Unidos na guerra, compreenderam a necessidade urgente de um Comitê organizado por elas próprias e assim, esse grupo, presidido pelo Exmo. Sr. Cecil Gross, Consul Geral Americano em S. Paulo, formou o Comitê Norte-Americano de Socorro às Vítimas de Guerra, para funcionar como sub-comissão da Cruz Vermelha Brasileira. A senhora Cross, esposa do Consul Geral, foi a primeira presente. Nos anos seguintes, vieram sucessivamente a ocupar a presidência a senhora Kendrick Van Pelt, a senhora Clinter Croke e a senhora Roos Hoverter. Hoje, o Comitê tem 286 membros. Seu local de trabalho é no Prédio Wilson, à rua Barão de Paranapiacaba, 64, 4.º andar.

Trabalhos apresentados pelo Comitê

O número de peças de vestuários entregues pelos grupos de corte, costura e tricotagem, a esta altura de sua existência já atingiu enormes proporções. Quasi cem caixas, num valor de 385.000 cruzeiros foram embarcadas para os Estados Unidos e nordeste do Brasil, para distribuição entre as forças armadas, refugiados e vítimas de bombardeios. Essas caixas continham roupas de hospital; suprimentos para feridos e convalescentes; "sweaters", tapa-olhos, luvas, gorros e meias para o Exército e Armada; remédios; aprestos para refugiados de todas as idades; e discos de gramofone, livros novos e usados, revistas e jogos para uso das cantinas. Todos os anos o Comitê vem contribuindo para as caixas de roupas de Natal, enviadas pelo Comitê Britânico aos refugiados e crianças da Inglaterra. 2.639 marinheiros norte-americanos foram por ele recebidos em S. Paulo nos últimos três anos. Toda vez que um navio mercante atraca em Santos, os tripulantes da artilharia e seus oficiais são trazidos de ônibus para S. Paulo. Jantam no Golf Club, fazem passeios para um relance de olhos à cidade; e à noite, dançam na Escola Graduada com as meninas da Cruz Vermelha e suas amiguinhas. Por ocasião da visita do almirante Ingram a S. Paulo no ano passado, 1200 marinheiros dos cruzadores "Oklahoma" e "Memphis" foram hóspedes da General Motors do Brasil.

As cartas de agradecimentos desses rapazes documentam o quanto apreciaram as festas e bem assim quanto ficaram querendo S. Paulo.



Sra. Roos Hoverter, presidenta do Comitê Norte-Americano de Socorro

Five weeks after the Japanese attack on Pearl Harbor, the Women of the American Colony in São Paulo met to organize a local unit of the Red Cross. Some of these women had been identified with Red Cross work ever since the outbreak of the war in Europe. They had sewed and knitted for the "Comitê Britânico", they had raised money by raffles and bazaars, and they had written articles of propaganda for the British Press Office. But, with America's entrance into the war, they realized the urgent need of an organized Committee of their own, and so this group, formed the "Comitê Norte-americano de Socorro às Vítimas de Guerra" to function as a sub-Committee of the Brazilian Red Cross. Mrs. Cross, wife of the Consul-General, was the Comitê's first President. She has been followed in succeeding years by Mrs. Kendrick Van Pelt, Mrs. Clinter Croke and Mrs. Ross Hoverter. Today, the Comitê has 286 members. The work-room is in the Prédio Wilson.

The Committee's Work

The number of garments turned out by the cutting, sewing, and knitting groups, has by this time reached huge proportions. Almost 100 boxes valued at Cr. \$385,000,00 have been shipped to the U. S. and to the north of Brazil, for distribution to the Armed Forces, to refugees and to bomb victims. These boxes have contained hospital clothing; supplies for the wounded and the convalescents; sweaters, mufflers, gloves, caps and socks for the Army and Navy, medical supplies; outfits for refugees of all ages; and grammophone records, books, game, magazines and scrapbooks for the USO clubs. Every year the Comitê, has contributed to the Christmas boxes of clothing, sent by the Comitê Britânico to refugees and children in

O Comitê e o Natal das Forças Armadas

No Natal do ano passado, o Comitê fez um esforço especial para proporcionar presentes a todos os convocados que ora estacionam no Brasil. Os trabalhadores da Cruz Vermelha Norte-americana em vários postos, Recife, Belem, Natal, Fortaleza, S. Luiz, Amapá, organizaram grandes festas de Natal aos homens e graduados. Entre os mimos distribuídos achavam-se os enviados pelo Comitê. Nada menos de 2.967 agradáveis pacotes de cor azul e vermelha foram preparados na sala de trabalhos. Além disso, foram enviadas enormes caixas de presentes. Os presentes consistiam entre outras coisas, de meias, lenços, gaitas, pentes, sabonetes, açúcar-candi, polidores de unhas, calendários, livrinhos de notas e isqueiros.

O sr. Ungerleider, Diretor Assistente de campanha da Cruz Vermelha Norte-americana, escreveu descrevendo as festas de Natal e agradecendo ao Comitê em nome dos convocados e da Cruz Vermelha, pela sua participação nos inenarráveis êxitos de que se coroaram as festividades.

A luta ainda não terminou

O atual programa do Comitê é o da feitura de roupas para refugiados. Embora milhões de peças já tenham sido embarcadas para a Europa, pelos Estados Unidos, as necessidades ultrapassam de muito os fornecimentos. Os doentes, os feridos, os desabrigados, os famintos, esperam da Cruz Vermelha conforto e proteção, por muitos anos ainda. A estrada que se nos depara está, portanto nitidamente traçada. A cessação das hostilidades não significará a cessação dos trabalhos. Muito pelo contrário. A vitória na Europa demanda dobrados esforços por parte de cada um que possa ter o privilégio de auxiliar na repatriação dos refugiados e no alívio do sofrimento que sobra num mundo esfrangalhado.

A contribuição de elementos da E. T. Av. à Cruz Vermelha

As senhoras de funcionários norte-americanos da E. T. Av. têm desde o início contribuído poderosamente para os serviços do Comitê. Habitualmente, elas comparecem às quartas-feiras para trabalhar em costura. Mas pelas mais variadas formas auxiliam diretamente a organização, seguindo o exemplo das demais senhoras que integram a colônia norte-americana em São Paulo. Entre as senhoras de funcionários que se distinguem no Comitê, a nossa reportagem anotou os seguintes nomes: Sra. Rosele Stahl, Sra. Ruth C. Sprague, Sra. Gordon Hall, Sra. Hazel V. Lillbridge Bandy, Sra. Kathlyn Brumana Knapp, Sra. Eloise O'Brien, Sra. Bertha Michel, Sra. Mary Fisher Moller, Sra. Gladys Ebeling Cline, Sra. Van Sickle, Sra. Ann Findlay Clock, Sra. Mabel H. Field, Sra. Joan Hogan, Sra. Morris, Sra. Gladys Hasse Rhodes e Sra. Robert Hall.

England. 2.639 American sailors have been entertained in São Paulo in the last three years. Whenever an American merchant ship docks in Santos, the members of the gun crews and their officers are brought by bus to São Paulo. They have lunch at the Golf Club, and go on a sight seeing tour of the city. In the evening, they dance at the Escola Graduada with the girls of the Junior Red Cross and their friends. On the occasion of Admiral Ingram's visit to São Paulo last year, 1200 sailors from the cruisers "Oklahoma" and "Memphis" were the guests of General Motors do Brasil.

The letters of thanks from these boys tell how much they appreciate and enjoy the parties, and how much they like São Paulo.

The Committee and Christmas of the Army Air Force

Last Christmas, the Committee made an especial effort to provide gifts for all the servicemen stationed in Brazil. The American Red Cross workers at the various posts, Recife, Belem, Natal, Fortaleza, São Luiz, Amapá. Gave big Christmas parties for the men and prominents. Among the gifts distributed were those sent by this Committee. 2.967 ditty bags, gay blues ones with red draws brings, were made in the work room, here. Along with these, were sent big boxes of gifts to pack in them. The gifts included socks, handkerchiefs, harmonicas, combs, soaps-boxes, hard candy, fingernails files, calendars, pencils, note books, and cigarette lighters. Mr. Ungerleider, the Assistant Field Director of the American Red Cross wrote at length describing the Christmas parties and thanking the Committee on behalf of the service men and of the American Red Cross, for their part in making the parties such an unqualified success.

The current project of the Committee is the making of clothing for refugees. Although millions of garment have already been shipped to Europe, from the U. S. the demand still far exceeds the supply. The sick, the wounded, the homeless, the hungry, will look to the Red Cross for comfort and help, for years to come. The road which lies ahead, then is plainly marked. The cessation of hostilities will not mean the cessation of work. On the contrary: victory in Europe calls for redoubled effort on the part of every one whose privilege it is to help in the repatriation of refugees and the alleviation of suffering in a shattered world.

The cooperation of E. T. Av.'s Instructor's wives to the Red Cross

The wives of North-American personnel of E. T. Av. have helped a great deal the services of the Committee. They usually come on Wednesdays to sew, but they have helped the organization in many other ways, following the example of the other north-american ladies in São Paulo. Among the wives of the north-american personnel: Mrs. Rosele Stahl, Mrs. Ruth C. Sprague, Mrs. Gordon Hall, Mrs. Hazel V. Lillbridge Bandy, Mrs. Kathlyn Brumana Knapp, Mrs. Eloise O'Brien, Mrs. Bertha Michel, Mrs. Mary Fisher Moller, Mrs. Gladys Ebeling Cline, Mrs. Van Sickle, Mrs. Ann Findlay Clock, Mrs. Mabel H. Field, Mrs. Joan Hogan, Mrs. Morris, Mrs. Gladys Hasse Rhodes and Mrs. Robert Hall.

JAUENSES NA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO



Roberto Brandão, João Pereira Martins e Rubens de Oliveira Campos

Jaú, a próspera cidade do interior do estado de S. Paulo, berço do intrépido e valoroso Ribeiro de Barros, um dos pioneiros da aviação civil brasileira, tem sempre contribuído com a sua eficiente parcela, para o desenvolvimento da aviação em geral. Possui um Aero clube que tendo já brevetado dezenas de pilotos civis, continua trabalhando ativamente na formação de novas turmas as quais vêm sendo preparadas pelo Instrutor Ernesto Pires de Campos, também brevetado por aquela Entidade.

Grande número de candidatos e esta Escola, procedente daquela cidade, conseguiu pleno êxito, tanto nos exames de admissão, como nos cursos já concluídos por vários deles. A primeira turma de especialistas graduada pela E.T.Av. em 10 de Agosto de 1944, incluiu os jauenses Fernando Prado, Geraldo Pires de Campos, Roberto Ferraz Magalhães e Roberto Prado Brasil. Além desses, os Sargentos Paulo Emílio Ferraz Pahim, Boanerges Rodrigues Garcia, Geraldo Prado Sampaio, Romeo Murzoni e Constantino D'Amico, diplomaram-se em outras turmas e acham-se agora servindo em várias Unidades da F.A.B., em diversos pontos do Brasil. Encontram-se cursando a Escola, presentemente os alunos Roberto Brandão, João Pereira Martins e Rubens de Oliveira Campos, nas especialidades, que são, respectivamente: Torre de Contrôlo, Link-Trainer e Meteorologia. O encaminhamento dos candidatos, em geral, é feito por intermédio do Aero clube ou do Tiro de Guerra 66 daquela cidade, cujo Instrutor é o 1.º Sargento Nercílio da Silva Dória.

Dessa forma, Jaú vem contribuindo mais uma vez para o progresso e desenvolvimento da nossa aviação, afim de honrar sempre os nomes dos bravos pilotos do famoso raide Gênova-Santos os quais mostram ao mundo surpreso, quanto podem a vontade e a intrepidez dos brasileiros.

Jaú, the prosperous city in the interior of our State, birth-place of the intrepid and courageous Ribeiro de Barros, one of the first Brazilian pilots, has always contributed with its share to the development of aviation in general. It possesses an

airclub which has already graduated dozens of civil pilots and is still working on new groups which are being prepared by Instructor Ernesto Pires de Campos, who was also graduated by that institution.

A great number of candidates to this School from that city have been very successful, both in their admission exams and in the courses already completed by many of them.

The first group of specialists graduated by E. T. Av. on August 10, 1944, included the "jauenses" Fernando de Almeida Prado, Geraldo Pires de Campos, Roberto Ferraz Magalhães and Roberto Brasil. In addition, Sergeants Paulo Emílio Ferraz Pahim, Boanerges Rodrigues Garcia, Geraldo Prado Sampaio, Romeo Murzoni and Constantino D'Amico graduated with other groups and are now serving in various units of FAB all over Brazil. At present the following are taking courses at the School: Roberto Brandão, João Pereira Martins and Rubens de Oliveira Campos in the respective specialties: Air Traffic Control, Link Trainer and Weather.

The candidates from that town are generally sent here either through the Airclub or "Tiro de Guerra 66", whose Instructor is First Sergeant Nercílio da Silva Dória.

In this way Jaú is contributing once again to the development of our air force, so as to honor forever the names of the brave pilots of the Genova-Santos raid, who showed to the surprised world what the will-power and courage of Brazilians can do.



... A promessa divina da esperança (Castro Alves)

26 de Maio de 1945

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

by Robert E. Hoose



Robert E. Hoose

O General Arnold, chefe da aviação norte-americana, surpreendeu o público há dois anos, quando anunciou que o B-17, "Fortaleza Voadora" era o "último dos bombardeiros pequenos". Nessa ocasião esse avião era considerado um dos "big-boys". Ele constituía juntamente com o Liberator B-24 a contribuição dos EE. UU. para o bombardeio pesado.

Há um ano atrás espalhou-se pelo mundo a notícia de que tinha sido feito o 1.º raide pelos novos super-bombardeiros como houvera dito o General Arnold. Eram eles os B-29, "Super-Fortalezas", creadas pela Boeing, os fabricantes do B-17, que foi relegado à classe dos bombardeiros médios.

Outro super-bombardeiro foi desenhado nas linhas do Liberator. Ele é conhecido como o B-32. Nem um anúncio oficial foi feito quanto ao seu tamanho ou comportamento.

Agora chegaram notícias ainda mais sensacionais que a afirmação do General Arnold de há 2 anos atrás. Um oficial da Força Aérea do Exército dos EE. UU. disse-nos que a envergadura da asa do B-29 é 19 pés menor que a metade da envergadura do avião agora em construção.

A envergadura da super-fortaleza é de pouco mais de 141 pés. Isso indicaria uma envergadura de mais de 320 pés, e portanto colocaria as super-fortalezas na classe dos bombardeiros médios. Entretanto temos que considerar que há uma grande diferença de tempo entre um bombardeiro em planejamento ou em construção do primeiro modelo experimental e um pronto para operações, com todos os defeitos removidos. Aviões do tipo das super-fortalezas não aparecem do dia para a noite. Anos de projetos e pesquisas são gastos na sua criação. De certo modo, pode-se dizer que o desenho da super-fortaleza começou em 1916, quando a Boeing foi organizada e começou os desenhos do seu primeiro avião. O B-29 representa a soma total de toda a experiência adquirida no correr dos anos.

Atualmente os antecessores do B-29 são o B-9, B-15 e B-17, na classe dos bombardeiros militares, e os famosos China Clippers e Stratoliners na classe dos transportes civis.

O B-9 foi desenhado no princípio de 1930. Estabelecia e acelerava a moderna corrida no campo dos bombardeiros. Ele tinha uma velocidade igual aos modernos caças da época, e o alcance as características de capacidade de carga dos bombardeiros. Era acionado por dois motores de 600 H. P. e carregava considerável armamento de defesa. Já foi dito que o B-9 deu ao campo da aviação militar a maior contribuição individual de sua história.

Durante esse mesmo período, havia na aviação militar dos EE. UU. um grupo de oficiais teimosos que viam o avião como uma arma de longo alcance. Entre eles estava o General Arnold, que mais tarde veio a ser o chefe da maior força aérea do mundo. A idéia de gigantes como bombardeiros de longo

General H. H. Arnold, chief of the U. S. Army Air Force, startled the public two years ago when he announced that the B-17, "Flying Fortress" was the "last of the small bombers". At the time it was considered one of the "big boys". It represented, together with the B-24 "Liberator", the U. S. contribution to heavy bombardment.

A year ago news flashed over the world of the first raid of the new superbombers that General Arnold had promised. They were the B-29, "Superfortress", created by Boeing, the makers of the B-17. The latter was immediately relegated to the medium bomber class.

Another superbomber has been designed on the lines of the Liberator. It is known as the B-32. No public announcement has been made as to its size or performance.

Now comes news even more startling than "Hap" Arnold's statement of two years ago. It comes from an Army Air Force officer. He states that the wing span of the B-29 is 19 ft. shorter than one half the span of a plane now under construction.

The Superfortress spans is slightly over 141 ft. This would indicate a wing spread of over 320 ft. for the new air giant, and thus would place the Superfortress in the medium bomber class. However the time lapse is considerable between a large bomber on a drawing board, or the construction of the first experimental model, and one ready for operations with all bugs removed. Planes the type of the Superfortress do not occur overnight. Years of planning and research go into their creation.

In a sense it could be said that designing of the B-29 began in 1916, when the Boeing Co. was first organized and they started the design of their first plane. For the B-29 represents the total-sum of all the experience they have gained in the intervening years.

Actually the "ancestors" of the B-29 are the B-9, B-15 and B-17 in the military bomber class, and the famous China Clippers and Stratoliners in the civil transport class.

The B-9 was designed in the early 1930's. It established and accelerated the modern trend in bombardment aircraft. It had a speed equal to the pursuit planes of the day, and the range and load-carrying characteristics of a bomber. It was powered by two 600 hp engines and carried considerable defensive armament. It has been said that the B-9 gave to the military aviation the greatest single increase of performance in its history.

During this same period there was in the U. S. Army Air Force a small but stubborn group of officers that saw the airplane as a long range weapon. Among this group was "Hap" Arnold, later to become head of the world's largest air force. The idea of giant long range bombers was unpopular in military circles at this time. Such planes were looked on as too slow and cumbersome

(cont. na pag. 12)

alcance não encontrava acolhida nos círculos militares da época. Tais aparelhos eram olhados como muito caros, e como fácil presa para o caça, mais rápido e mais fácil de manejar.

A persistência dos partidários do bombardeiro pesado, finalmente venceu. Em Agosto de 1934, as Forças Aéreas dos EE. UU. anunciaram uma concorrência aberta aos fabricantes de aviões, para a construção de um bombardeiro multi-motor.

As exigências para o desenho desse avião são interessantes à luz dos algarismos atuais, mas na época foram consideradas fabulosas. Eles pediam uma velocidade máxima de 200 a 250 milhas por hora, a 10.000 pés; velocidade de manobra de 170 a 200 milhas; alcance de 6 a 10 horas, teto de serviço de 20.000 a 25.000 pés.

Os planos de um avião multi-motor alargaram o campo de ação dos desenhistas. Poderia ser de dois, três, quatro ou mais motores. Nessa época os bi-motores eram comuns e muita informação preciosa sobre seu desenho e construção poderia ser obtida, oferecendo um caminho mais promissor a ser seguido. Naquela época os tri-motores haviam sido considerados ineficientes.

A outra alternativa era a de se construir um quadri-motor. Isto significava explorar terreno desconhecido. Mas, para um espírito aventureiro este era o caminho mais fascinante. O desenvolvimento de um quadri-motor era inevitável na evolução do super-bombardeiro.

A Boeing decidiu arriscar. Desenharam dois gigantes de quatro motores, que deveriam eclipsar todos os bombardeiros existentes.

Quando os planos de todas as companhias foram apresentados, a Força Aérea decidiu incumbir a Boeing de fabricar um modelo experimental de cada tipo. Esses modelos tomaram os números XB-15 e XB-17 (o X indicava o modelo experimental).

O XB-17 foi terminado e submetido a tests em 1937. Um pedido de mais 13 unidades foi feito e a designação mudada para YB-17 (o Y indicava que mais 13 haviam sido construídos para serviços de ensaio). Esse avião foi batizado como a "Fortaleza Voadora" e conseguiu grangear fama imortal como o mais usado bombardeiro da segunda guerra mundial.

O XB-15, entretanto, não atingiu grande fama. Para o mundo em geral ele é hoje desconhecido. Além do modelo, mais nenhum foi construído. Quasi que a metade maior que o B-17, exigia motores mais poderosos que qualquer um dos existentes na época. Sua velocidade máxima caiu a menos de 200 milhas por hora, e ele foi esquecido, em favor das Fortalezas mais leves e mais rápidas.

O nome original do B-15 era "Super-Fortaleza Voadora", mas foi ele há muito tempo esquecido. Todavia para os homens da aviação ele ainda é o primeiro dos super-bombardeiros. A Boeing carinhosamente ressuscitou o nome, mudou-o ligeiramente e o deu às "Super-Fortalezas" B-29.

Apesar do B-15 nunca ter feito história, ele teve uma vida aventureira. Ele ainda hoje está em serviço. Tem sido usado para serviços diversos, tendo ocasionalmente um trabalho mais destacado. Por exemplo, em 1939 foi designado para carregar soro para as vítimas de um terremoto no Chile.

as well as too expensive to build, and that they were easy prey for the faster, more maneuverable pursuit planes.

The persistence of the supporters of heavy bombardment aircraft finally won a victory. In August of 1934 the U.S. Army Air Force announced an open competition to aircraft manufacturers for the building of a new multi-engined bomber.

The design requirements are interesting in the light of today's performance figures, but were considered fabulous at the time. They called for a maximum speed of 200 to 250 miles per hour at 10,000 ft.; operating speed of 170 to 200 mph.; range of 6 to 10 hours; a service ceiling of 20,000 to 25,000 ft.

The stipulation of a multi-engined plane left some latitude to the designers. It could be of two, three, four or more engines. At this time twin-engined planes were rather commonplace, and much valuable information on their design and construction was available, offering a more promising path to follow. At this stage in aircraft design tri-motored planes had proven inefficient.

The other alternative was to build a four engined craft. This meant sailing largely in uncharted seas. But to an adventurous spirit it was the most exciting course to chart. The development of a four engined plane was inevitable in the evolution of the superbomber.

The Boeing Co. chose to do a little trail blazing, gambling that they were not ahead of their time. They laid out on their drawing boards two aerial Goliaths, each powered by four engines. Either plane, as projected on paper, would dwarf any existing bombers.

When the plans of all the companies were assembled the Air Force gave the nod to the Boeing Co., and they were directed to build an experimental plane of each design. The numbers assigned to the two planes were XB-15 and XB-17 (the X indicating an experimental model).

The XB-17 was completed and tested in 1937. An order for 13 more was placed and the designation changed to YB-17 (Y indicates 13 planes are built for service testing). The plane was christened the Flying Fortress and has gone on to win immortal fame as the most widely used bomber of World War II.

But XB-15 never rose to great heights. To the world in general it is unknown today. The one experimental plane was all that was ever built. Half again larger than the B-17, it required engines more powerful than any that were available at that time. Its top speed fell below 200 mph, and it was passed up in favor of the lighter, faster Flying Fortress.

The original name of the B-15 was the "Super Flying Fortress", but this has long since been forgotten. However to aviation men it is still the first of the superbombers. Boeing has affectionately resurrected the name, changed it slightly and given it to the B-29 as the "Superfortress".

Although the B-15 has never made history, it has lead an adventurous life. It is still on duty today. It has been used for miscellaneous work-horse jobs, with occasionally a more colorful as-

TÓPICOS DE AVIAÇÃO



Por N. R. Durant

“Não há quasi limites para a potencialidade da aviação particular”, diz T. P. Wright, Administrador da Administração da Aeronáutica Civil dos EE. UU., falando da Aviação civil do após-guerra. “Haverá mais ou menos 30.000 aparelhos civis licenciados nos EE. UU. no dia “VE”. Se a produção dos atuais aviões modelo for restringida, penso que o número de tais aparelhos subirá de 30% anualmente, durante 3 anos e meio, até que seja atingida a casa dos 75.000 aviões”.

“Mas se, por outro lado, os industriais ajustarem seus programas, para fazer face às necessidades dos mercados de após-guerra, então o aumento continuará, até atingir, mais ou menos 400.000 aeroplanos.”

Para conseguir esse padrão, o avião particular do futuro, deverá ser muito superior e menos dispendioso que os atualmente conhecidos. Deve ser indubitavelmente seguro e fácil de manobrar. Deverá ter uma velocidade de cruzeiro de 150 m.p.h. e ser vendido por Cr. \$ 50.000,00 ou menos. Deverá acomodar pelo menos 4 pessoas. Deverá ser aperfeiçoado um trem de pouso para vento cruzado, que torne possível a aterragem, sem levar em consideração a direção do vento, em um campo de uma pista.

Os aeroportos devem ser simples, numerosos e próximos às cidades. Com mais de 1 bilhão de dollars para custear a construção de aeroportos, a C. A. A. espera que o número desses campos, suba a 6.300 dentro de 5 a 10 anos, com uma grande maioria de aeroportos civis.

THE WORLD'S FIGHTING PLANES

Na volta, ele fez o percurso de 3.000 milhas sem escala.

Hoje ele sobrevôa as largas extensões do Mar das Caraibas, entregando as suas 15 toneladas de carga, nas bases do exército. Ele pode voar continuamente durante 24 horas, sem parar para reabastecimento.

Para aqueles que trabalharam com o B-15 ele é orgulhosamente conhecido como “Vovosinho”. Sempre o chamam por “ele” em suas conversas, contrariamente ao costume, que é de se dar o sexo feminino, em inglês, à palavra avião.

Provavelmente, depois de ser presidente, a melhor coisa é ter um filho que o seja. “Vovosinho” pode sentir alguma satisfação. Apesar de não ter seu nome gravado na história, ele criou um filho que o está fazendo. Sim, “Vovosinho”, pode olhar com orgulho para o seu gigantesco rebento, as “Super-Fortalezas”, B-29.

“There are almost no limits to the potentialities of private flying,” says T. P. Wright, Administrator of the U. S. Civil Aeronautics Administration, speaking of after-the-war civilian flying. “There will be some 30.000 civil licensed aircraft in the United States on VE-day. If production of present model planes is resumed at that time, I think the number of such planes will increase at the rate of 30% a year for 3 years until a top of 75.000 planes is reached.”

“But if, on the other hand, manufacturers adjust their programs to meet post-war mass market standards, then the rate of increase will continue up to about 400.00 airplanes.”

To meet these standards the private flyer's airplane of the future must be vastly superior and less costly than any now known. It must be inherently safe and simple to operate. It should cruise at 150 m. p. h. and sell for \$2,500 or less. It must seat at least 4 persons. A crosswind landing gear must be developed making it possible for planes to land regardless of wind direction on a one-runway field.

Airport must be simple, numerous and close to town. With over a billion dollars to aid in the construction of airports, the C. A. A. expects the number of airports will be increased to 6,300 in 5 to 10 years, and the vast majority of these for civil planes.

For example in 1939 it was called on to carry serum to earthquake victims in Chile. On the return trip it covered the distance of 3,000 miles nonstop.

Today it sweeps over the wide expanse of the Caribbean, delivering its 15 tons of cargo to army basis. It can thunder on continuously for 24 hours without stopping to refuel.

To those who have worked with the B-15 it is fondly called “Grandpappy”. Contrary to common custom, it is never spoken of in the feminine gender. “Grandpappy” is always called “he”.

Probably second best to being presidente oneself is to have a son that is. “Grandpappy” can feel that same satisfaction. Although he didn't blaze his name in history's record book, he sired a son that is doing it. Yes, “Grandpappy” can look with pride on his giant offspring the B-29, “Superfortress”.

ALUNOS DO MACKENZIE COLLEGE VISITAM A E. T. Av.



O grupo visitante do Mackenzie, quando de sua passagem pelo Dept. de Métodos.

Os fundadores do União Colégio Mackenzie, integrando um numeroso grupo de jovens alunos desse estabelecimento, visitaram na terça-feira passada a Escola Técnica de Aviação, onde, depois do almoço oferecido no refeitório dos funcionários, tiveram ocasião de conhecer as mais interessantes dependências do nosso estabelecimento.

O grupo, que era formado pelos alunos, Celso Amaral Pupo, Oscar Lacerda Franco, Paulo Motta, Vigo Aagesen, Leopoldo S. Pimentel, Nydia Pincherle, Sérgio de Souza Barros, Marta Ekstein, Hugo Pupo Filho, Rubens de Souza, Henry Lanson, Raimundo Moussali, Rubens Magalhães, Oswaldo Rolim, Antônio Maluf, Eduardo Maragliano, Alim Daud, Jaques Morgules, Daryl Lopes Ferraz, Luiz Altino e Aniz Chap-Chap, demonstrou o mais entusiástico interesse por tudo o que viu, demorando-se particularmente no Departamento de Chapas de Metal, onde, em companhia de funcionários da Escola teve ocasião de se fazer mais íntimo com os aviões de bombardeio usados no preparo de especialistas. Aproveitando a ocasião, os visitantes, por intermédio do sr. Celso Amaral Pupo, candidato à presidência da UCM cumprimentaram o nosso redator aluno Rubens Peixoto Freire, presidente da SAETA, expondo em breves palavras o interesse que tinham em estreitar cada vez mais amizade entre os alunos de ambos os estabelecimentos de ensino. Uma nova visita deverá realizar-se, onde, em palestra mais pormenorizada, serão firmados os pontos para o início de um grande intercâmbio esportivo e cultural. A visita, que se prolongou até 16 horas, terminou com o transporte dos visitantes até a cidade, em ônibus cedido pela Escola Técnica de Aviação. Um funcionário do Departamento de Propaganda e um reporter do "Papel Pega-Mosca" acompanharam os visitantes desde a sua chegada até a despedida.

The School was visited last Tuesday by a group of students from Mackenzie College, organizers of the "União Colégio Mackenzie". After lunch, served in the employees mess, they visited the many departments of our School.

The group, formed of Celso Amaral Pupo, Oscar Lacerda Franco, Paulo Motta, Vigo Aagesen, Leopoldo S. Pimentel, Nydia Pincherle, Sérgio de Souza Barros, Marta Ekstein, Hugo Pupo Filho, Rubens de Souza, Henry Lanson, Raimundo Moussali, Rubens Magalhães, Oswaldo Rolim, Antônio Maluf, Eduardo Maragliano, Alim Daud, Jaques Morgules, Daryl Lopes Ferraz, Luiz Altino e Aniz Chap-Chap, showed great interest in what they saw. Remaining for a long time in the Sheet Metal Department, they had the opportunity of getting better acquainted with the bomber planes used in the preparation of the specialists. On this occasion Celso Amaral Pupo, candidate to the presidency of the "UCM" spoke with one of our student editors, Rubens Peixoto Freire, president of the SAETA. In brief words, he told him of their interest in developing the relations between both Schools. They will come back to the School for a new visit and will settle the principle points on which this relationship shall be conducted. Their objective is to develop their cultural and sports relations. The visit ended at 4 o'clock with the Mackenzie students leaving the School in one of our busses. An employee of the Propaganda Department and the editor of "Fly-Paper", accompanied the visitors from their arrival until their departure.



No dept. de Aviões — O mesmo grupo afixado acima, porém, em outro dept.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylario Corrêa

CESTA COLUNA



JOAO CRUZ (Func. 1780) — Recebemos e agradecemos sua anedota, que será oportunamente publicada.

ALEXANDRINA — Sua "litas em revista", alias muito interessante, com esta crise de espaço que atravessamos, perdeu a oportunidade. Quer enviar-nos outros?

JOSÉ GODINHO — "Espero que a eterna fila esteja menor", diz V. em sua carta acompanhando um trabalho. V. tem o senso do humorismo... Para ficar bem na frente da fila, enviou com sete meses de antecedência um trabalho sobre Ano Novo. Vamos guardar para a época oportuna.

VERA — Muito bem! Apreciamos imenso poesias do gênero que nos enviou; delicadas, bem escritas, curtas. Vamos publicá-las muito em breve.

TRINDADE — Sua reportagem sobre a Biblioteca será estampada no próximo número.

ALTAMIR (1148) — Muito agradecemos o empréstimo de fotografias, que já foram utilizadas. Queira procurá-las nesta redação, para serem devolvidas.

AOS CHARADISTAS — Estão apurados os resultados do primeiro torneio de charadas, dependendo apenas de homologação da Comissão de Concursos, presidida pelo tenente La-

goa. Esperamos poder afixá-los na segunda-feira e publicar o mapa geral das classificações no número vindouro.

FEBRONIO — Muito gratos pela oferta de uma linda fotografia representando um garimpo de seu Estado natal. É uma bela contribuição para o nosso album de recordações.

PELA IMPRENSA — Agradecemos penhorados as referências que tem sido feitas ao "Papel Pega-Mosca" pelos jornais do Interior e desta capital. Temos no momento sobre a mesa, recortes dos seguintes órgãos de imprensa: "Cruzeiro do Sul" de Sorocaba; "A Folha", de Araçoiaba da Serra (A Comarca de Sorocaba); "Gazeta de Bebedouro"; "O Eiceps", órgão dos alunos da Escola Paulista de Medicina; "Folha da Manhã", desta capital; "O Comércio de Jaú", "Correio de Uberlândia". Estamos permutando.

ANIVERSARIOS

Faz anos esta semana: Dia 29, o aluno 1007, Artelino Dorta de Mendonça.

Fez anos no dia 25 a funcionária 1159, senhorinha Alair Santos Campos do Amaral. Com os cumprimentos de

MISS BUTTERFLY.

"PAPEL PEGA-MOSCA" NA DIRETORIA DA ASSOCIAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DE IMPRENSA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Realizou-se no dia 14 do corrente a solenidade de posse da diretoria da Associação dos Profissionais de Imprensa de S. Paulo (APISP), tendo o ato contado com a presença de altas autoridades, do sr. Cecil Cross, Consul Geral dos Estados Unidos, representantes do Comando da II Região Militar, da Escola Técnica de Aviação, da S.A.E.T.A., de Secretários de Estado e de outras entidades públicas.

Como presidente empossou-se o dr. Menotti del Picchia, atual diretor da "A Noite", imortal da Academia Brasileira e escritor de renome internacional. Transmitindo o cargo, falou o dr. Dario de Barros, presidente da diretoria de mandato expirante, que historiou as realizações de sua fecunda gestão. Em nome da nova diretoria, discorreu o presidente empossado, que prelecionou sobre o papel da imprensa na reconstrução do mundo de após guerra e traçou o programa dos novos dirigentes. Foi inaugurado o retrato do dr. Dario de Barros, como homenagem aos muitos serviços que lhe deve a imprensa de S. Paulo.

Representando a S.A.E.T.A. e o "Papel Pega-Mosca" estiveram os alunos Rubens Peixoto Freire (703), Rui Rezende (956), Edward Sinisgalii (451), Parsifal Zamboni (427) e Arquimedes Ghirello (890) e Gregorio Rodriguez Dias (826).

Como Secretário da nova diretoria foi eleito o sr. Hylario Corrêa, elemento do "Papel Pega-Mosca", que assim se integra num.º das mais poderosas associações jornalísticas do continente.

TRANSMISSÃO DE ORDEM EM UMA ESQUADRILHA

Adaptado por K. D. T.

O tenente a sargenteante: — Amanhã haverá eclipse do sol, o que não acontece todos os dias. Mande formar a esquadrilha, às 7 horas, em uniforme de instrução. Poderão assim, observar o fenômeno e darei as explicações. Se chover, nada se poderá ver e os homens formarão no alojamento para a chamada.

O sargenteante ao sargento de dia: — Por ordem do sr. Tenente, haverá eclipse do sol amanhã, o que não acontece todos os dias. Se chover não haverá lá fora a chamada; o eclipse será no alojamento.

O sargento de dia ao cabo de dia:

— Amanhã, às 7 horas, vem à Escola um eclipse do sol em uniforme de passeio. O tenente dará as explicações no alojamento se não chover, o que não acontece todos os dias.

O cabo de dia aos alunos: — Atenção! Amanhã às 7 horas, o tenente vai fazer um eclipse do sol, em uniforme de passeio e dará as explicações. Vocês deverão entrar formados no alojamento, o que não acontece todos os dias. Caso chova, não haverá chamada.

Entre os alunos: — O cabo de dia disse que amanhã, o sol, em uniforme de passeio, vai fazer um eclipse para o Tenente, que lhe pedirá explicações. A coisa é capaz de dar uma encrenca dessas que acontecem todos os dias. Deus queira que chova.

V O C Ê

Você palavra pequena
Grande para os dias meus
Você deslumbrante cena
Que faz lembrar um adeus.

Você um sonho dourado
A visão que o clar não vê
Um desejo malgrado
Minha existência: Você

O som que distante escuto
Dos meus "porquês" e porquê
A vida num só minuto
Esse minuto: Você

Parra Junior — Aluno 1003

TACA "CAPITÃO BUENO BRANDÃO"

A partida realizada domingo, pela manhã, no campo do C. A. Ipiranga, entre os quadros do Ipiranguinha e o da E. T. Av., em disputa da Taça "Capitão Bueno Brandão", possuía vários atrativos, que justificaram plenamente a presença do numeroso público que compareceu à rua Sorocabanos. Em 1.º lugar, deve-se ressaltar o fato de ter sido a "finalíssima", a partida decisiva pela disputa do valioso troféu, que tem como patrono o Capitão Bueno Brandão, um militar íntegro e que mereceu, sem resquícios de dúvidas, a homenagem que lhe foi prestada. Depois, o fato de serem duas equipes igualmente poderosas.

As partidas anteriores, cujos resultados foram 3 a 3 e 4 a 0 pró-Escola, davam-nos um ligeiro favoritismo, contrabalançado pelos fatores campo e torcida pró-Ipiranguinha. Não obstante, os nossos bravos rapazes envidaram todos os seus esforços no sentido de vencer, só não o fazendo em virtude de encontrarem férrea resistência por parte de seus leais adversários. Em todo caso, o resultado final de 1 a 1, espelha com fidelidade o que foi o transcorrer da peleja e foi, em síntese, um prêmio para os dois quadros, pois ambos batalharam muito e seria uma injustiça ter vencido um ou outro.

Os quadros obedeciam as seguintes constituições:

E. T. Av.: Rubens, Tarzan e João Pinto; Baiano, Fred e Basílio; Moacyr, Nélio Neves, Fraga, Turista e Gimenez.

Ipiranguinha: Spadeta, Dorothy e Orlando; Peres, Clemente e Chicralle; Nogueira, Russo, Felizati; Neco e Kiko.

As 11:30 hs. precisamente, o juiz, Sr. Lima, trilou o apito dando início à pugna.

Os nossos craques dando uma pujante demonstração de técnica, investem contra o "goal" adversário, a procura do 1.º tento. Nogueira no meio do campo perde a bola para Fred. O esgulo centro-médio, driblando Clemente e Chicralle, consecutivamente, fornece um esplêndido passe a Nélio Neves, que se achava muito bem colocado e este como é sua característica, estende para Turista, entre os zagueiros, e o nosso "Napoleãozinho" desferiu um "sem-pulo" notável, no canto esquerdo, mas Spadeta, bem colocado, defende bem.

Contrataca o Ipiranguinha, e a nossa defesa desdobra-se para evitar a queda da cidadela que é defendida pelo "keeper-gentleman": Rubens. Tarzan, num dia infeliz "fu-a" e João Pinto salva na hora "H", pondo a escanteio que batido nada resulta.

Aos 35 minutos, Baiano deslocando-se, invade a área adversária fingindo vários contrários, chuta violentamente no canto esquerdo da meta do Spadeta, que não pôde defender. Estava aberta a contagem: E. T. Av. 1 x Ipiranguinha 0. Um "goal" sensacional! E com o marcador assinalando esse score veio a ter-

minar o 1.º tempo, embora os alvinegros se tivessem esforçado para empatar.

Voltam os quadros para disputar o 2.º tempo com algumas modificações. No Ipiranguinha Clemente saiu, sendo substituído por Enzo e no nosso quadro, durante o transcorrer do 2.º tempo houve as seguintes modificações: Tarzan, algo adoentado foi substituído por Ciro, e Fred cedeu seu lugar a Diamante, além de Capichaba que entrou no lugar do estrepante Moacyr ainda no 1.º tempo.

Se no 1.º tempo a luta tinha sido acirrada, no 2.º tempo ela o foi muito mais, porque, ao passo que a linha avançada do Ipiranguinha buscava o empate, os nossos procuravam consolidar o triunfo, com o 2.º "goal". No entanto, quem levou vantagem foram os nossos adversários, pois aos 20 minutos, numa "meleé" na área da E. T. Av., Russo consegue aninhar o balão nas redes do arco defendido por Rubens apesar dos esforços deste. Estava empatada a partida.

Dada nova saída, mais interessante torna-se o jogo em virtude do afã dos dois quadros em busca do "goal" da vitória. E foram tão bravos que foi impossível a qualquer dos dois conseguir-lo.

Terminada a peleja, os jogadores se confraternizam, dando um exemplo sadio de camaradagem, e os da Escola entregam-se a justas manifestações de júbilo pela conquista do valioso troféu.

Para evitar injustiças diremos que todos jogaram bem, pois foi bem o que eles fizeram, mas faremos uma ligeira apreciação, sobre a atuação dos jogadores da E. T. Av. Rubens, atuou

bem e não teve culpa do "goal" adversário. Era impossível a defesa — Tarzan ficou meio adoentado e não jogou como costuma jogar. — João Pinto teve uma atuação malúscula, dentro do seu estilo sóbrio um grande jogador. — Baiano um espetáculo. Foi notável a atuação do Miralha, sublinhada pela conquista do nosso "goal". — Fred jogou muito a princípio, para retrair-se depois, sendo substituído por Diamante, o esforçadíssimo Diamante. — Basílio que ainda não havíamos visto atuar, é um grande médio, atuando completamente Nogueira, deixando-o sem ação. — Moacyr e Capichaba, ambos estrepantes, Capichaba demonstrou melhores qualidades, tendo merecido aplausos em 2 ocasiões, quando realizou jogadas de mestre. Moacyr sentiu-se muito desambientado, mas percebe-se que ele pode produzir muito mais. Nélio Neves o "mineiro" voltou a atuar bem, como só ele o sabe fazer. Posteriormente recuou, para auxiliar a defesa e sua figura deixou de aparecer tanto. — Fraga muito marcado não pode fazer muito. Muito impetuoso e esperto, Turista cujo estilo parece-se muito com o de Remo, atuou esplendidamente, não dando descanso à defesa do ex-vi-negro. Chutou uma bola no 1.º minuto que deu a impressão exata de "goal". Está voltando à sua velha forma. Gimenez, num dia negro, pouco produziu, apesar da sua reconhecida boa vontade.

Do Ipiranguinha, Spadeta, Orlando, Enzo e Russo, foram as maiores figuras.

Na preliminar, voltou a vencer o nosso quadro B; 2 a 1 foi a contagem, "goals" de Maia e Valter. O quadro foi o seguinte: Tirone, Esmeraldo e Marron; Ciro, Diamante e Fontana; Ramondine (Djalma), Maia, Heraldo, Antoninho e Walter.



TIME DE FUTEBOL DA E. T. Av.

1.º plano — Moacyr, Nélio, Fraga, Turista e Gimenez. 2.º plano — Ten. Amazonas, Tirone, Tarzan, João Pinto, Baiano, Fred, Rubens, Basílio e srto. Cabral.

ALMÔÇO DE ENCERRAMENTO DO TORNEIO FUTEBOLÍSTICO



Aspecto do almoço oferecido pela E.T.Av. à Diretoria do Clube Atlético Ypiranga, domingo p.p., ao ser encerrado o torneio entre as equipes representativas do referido clube e da Escola, no mundo esportivo.

Para encerramento desta magnífica jornada desportiva, realizou-se, na Escola um almoço oferecido à diretoria do C. A. Ipiranga, que compareceu incorporada. Grandes figuras do cenário esportivo paulista e nacional que são, honraram-nos com a sua presença, dando o merecido destaque que teve a amistosa reunião.

A oficialidade desta Casa também compareceu, quasi que na sua totalidade. Conseguimos anotar os nomes dos Tenentes Amazonas que se consagraram domingo como o "Campeão da Amizade", Pércio, Paulo, Motta, Botto, Marques, Reis e Aspirante Landulfo. Do Ipiranga as figuras mais representativas, os Srs. Angelo Milanesi e Antônio Noschese, além dos demais diretores.

A sobremesa discursou o Ten. Amazonas que, com palavras repassadas de carinho, agradeceu a grande distinção com que nos tratam os Ipiranguinhos, cedendo-nos suas instalações desportivas, sem onus e a qualquer tempo. Elogiou a personalidade de Angelo Milanesi e, encerrando, fez-lhe entrega de um mimo. Seu notável improviso foi abafado por uma grande salva de palmas.

Agradecendo falou o Sr. Angelo Milanesi, presidente do C. A. Ipiranga que, emocionado, reiterou os propósitos do Clube da Colina Histórica de praticar o esporte pela sua mais elevada finalidade: pelo Esporte, declarando estarem as portas do C. A. Ipiranga abertas a todos aque-

les que queiram cooperar com a sua obra: batalhar pela eugenia da raça, para engrandecimento da Mãe Pátria.

Dada a palavra ao orador oficial do Clube homenageado, manifestou ele admiração pelo que lhe era dado ver nesta Escola, tendo considerações sobre a elevada importância da prática desportiva e dos resultados que podem ser colhidos quando ela for praticada como nós, Ipiranguistas e Etavianos, a praticamos.

Depois o Sgt. Cabral, auxiliar direto do Ten. Amazonas nos esportes da E. T. Av., ofereceu ao Alvinegro Osvaldo Gianotti, o grande entusiasta da Escola, um mimo pelo muito que tem feito para incentivar nossos relacionamentos. Osvaldo Gianotti agradeceu comovido.

Rubens Peixoto Freire, iniciador destas relações, como antigo elemento do "Vovô" ofereceu uma placa ao Ten. Amazonas, em nome de seus colegas de quadro, como prova de amizade e respeito que todos os alunos principalmente os que praticam esportes, devotam a S.S.

Ofertou a taça "Capitão Bueno Brandão" ao seu patrono, ausente no momento, para que, no seu gabinete, ela perpetuasse esse grande feito dos alunos desta Escola.

Encerrado o agape os visitantes, acompanhados pelo Ten. Amazonas, oficiais e alunos, percorreram as instalações da Escola, mostrando-se maravilhados.

O QUE FOI A 1.ª RODADA DO CAMPEONATO DE BOLA AO CESTO PROMOVIDO PELA S.A.E.T.A. EM COMBINAÇÃO COM O DEPT. DE ESPORTES DA E. T. Av.

Num ambiente de mais sadio entusiasmo, realizou-se no dia 17 p.p. a 1.ª rodada do Campeonato de Bola

ao Cesto, promovido conjuntamente, pela S.A.E.T.A. e Dept. de Esportes da E. T. Av.

Esta rodada, que reuniu 4 fortes concorrentes, teve por abertura, o encontro entre a 1.ª e 5.ª Esquadri-
lha.

Este jogo, que vinha sendo aguardado com grande ansiedade, dada a

brilhante exibição do "five" da 5.ª Esq. no Torneio Início, teve um transcorrer dos mais movimentados, pertencendo parte do mesmo à 5.ª Esq. que, fazendo alarde de sua grande classe, não teve dificuldade em abater a sua disciplinada adversária pela elevada contagem de 48 a 12.

Os quintetos foram os seguintes:
5.ª Esquadri-
lha:

Viana (11), Walsh (5), (depois Ozório), Roberto (2), Barbosa (30) e Paiva.

1.ª Esquadri-
lha:

Rubens, Caiaffa (6), Milano, Rodrigues (4) e Pessoa (depois Ferreira (2) e Pochoni).

Como vemos, Barbosa constituiu o "cestinha" da noite, tendo conquistado nada menos de 30 pontos para o seu bando.

A 2.ª partida, teve por contendores, as equipes da 2.ª e 6.ª Esq.

Este prélio teve no equilíbrio, a sua principal característica. Desde os primeiros instantes, notou-se quão renhida iria ser esta pugna, cujo resultado final, bem traduz o que foi o seu desenrolar: 16 a 15, pró 2.ª Esquadri-
lha.

A equipe de Rubens, alinhou:

Rubens (3), Odair (2), Bulamarque, Almeida (12), e Sartorelli (depois Garbo).

O quinteto da 6.ª, que lutou com grande fibra, teve a seguinte constituição:

Luciano (6), Edmar (1) Mattarazzo (2), Olavo e Glancio (depois Mascarenhas (5)).

Arbitrou ambas as partidas o Sr. Lima, cuja atuação foi de molde a agradar.

Dept. de Esportes da S.A.E.T.A.

UMA CORRIDA...

UM SUSTO...

E UM SUCESSO

De fato a corrida começou na sexta-feira, quando a "furiosa" foi informada de que se veria a braços com o baile de sábado. E a corrida foi grande, ora atrás dos "músicos", ora atrás da "música" (que trocadilho...).

Se porém a corrida foi grande, maior foi o susto, e houve mesmo "angeba" que passou a noite sonhando com as conseqüências do baile do dia seguinte.

No entanto tudo passou, restando somente o grande sucesso alcançado pelo Jazz E. T. Av. Sim, foi admirável a atuação desses rapazes que empregam o melhor dos seus esforços na consecução de um ideal.

Está de parabens a direção do Sr. Ten. Costa. Os primeiros frutos do labor insano a que se dedicou começam a aparecer. Após esses muitos outros virão, e temos certeza de que serão sempre maiores e mais sacionados.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE E. COOPER

CAMPEONATO MASCULINO DE BOLICHE

Chandler e Cline apresentaram uma atuação, no Domingo, 20 de Maio, no Clube Escandinavo, que arrancou, o até agora infeliz Hidráulica, de uma posição inferior para um empate no segundo lugar. Chandler, o virtuose do boliche e Cline o artista caprichoso "lavaram" em três jogos o Hélices, por uma das maiores contagens registradas até agora em jogos de campeonato.

Mac Daniels, Beck e Knotts não estavam preparados para o que ia acontecer, ao começarem vigorosamente o primeiro lance. Chandler e Cline avançaram para contagens que em nada se pareciam com suas médias. Ambos acabaram o décimo lance com Cline fazendo 166 pontos, 44 acima de sua média e Chandler colecionando 143, 16 acima de sua média. Beck liderou os perdedores com 165 pontos, seguido por Mac Daniels e Knotts que fizeram 143 e 110 respectivamente.

O Hidráulica teve que utilizar a média de um jogador ausente, menos 10%, para a sua terceira contagem mas mesmo assim perdeu o primeiro jogo por 441 a 406.

O Hidráulica continuou "quente" no segundo jogo enquanto o Hélices "esfriava". Chandler conseguiu superar sua média marcando 130 pontos e Cline permaneceu 27 acima de sua, com 149 pontos.

O conhecido grito de "ladrão" caracterizava o jogo do Hélices. Mac Daniels "echou" 140 pontos mas Beck e Knotts não foram tão felizes, e Beck caiu do 55 pontos atingindo só 98 e Knotts só 73.

Uma diferença de mais de 100 pontos separou ambos os quadros no final. Hidráulica 420, Hélices 311, foi a contagem.

O Hélices trocou suas posições pondo Knotts em frente e substituindo Cooper num desesperado esforço para ganhar o último jogo, mas tudo inutilmente. Knotts pulou para 109 pontos e Mac Daniels agarrou-se aos 124, mas Cooper só conseguiu 98. Chandler e Cline terminaram o último ato com a sua melhor atuação e o Hidráulica em seu 3.º jogo da noite, ganhou por 382 e 331.

O Motores ganhou 3 jogos no mole, do Rádio cujo quadro chegou, atrasado de Santos.

SITUAÇÃO DOS JOGOS

	Ganhos	Perdidos
Meteorology	3	3
Propellers	2	4
Radio	1	5
Transportation	1	5

O Programa para 27 de Maio, é: Básico vs. Meteorologia e Transportes vs. Aviação.

MEN'S BOWLING LEAGUE

Chandler and Cline put on a bowling performance Sunday, May 20, at the Scandinavian Club that literally yanked the here to fore hapless Hydraulic team out of an almost cellar position into a tie for second place. Chandler, the bounding Basque of bowling and Cline, the temperamental alley artist, won three games from Propellers by some of the largest margins seen so far in League Play.

Mac Daniels, Beck and Knotts of the Propeller team weren't prepared for what was going to happen as they started briskly in the first frame. But by the fifth frame Chandler and Cline were forging ahead toward scores that had no similarity to their respective averages. They both wound up the tenth frame with a strike and a spare with Cline bowling high game of 166, 44 pins over his average and Chandler garnering a 143 score to go 16 pins over his average. Beck led the losers with a nice 153 game, followed by Mac Daniels and Knotts who bowled games of 143 and 110 respectively.

Hydraulics had to use the average of an absent player minus 10% for their third score but even with this they won the first game by a score of 441 to 406.

The Hydraulic team continued hot in the second game while Propellers really cooled off. Chandler rolled an above average game of 130 and Cline remained 27 pins above his average with a 149 score.

The familiar cry of "call the wagon" characterized the Propeller team's game. Mac Daniels found the alley to the tune of 140 pins but Beck and Knotts were not so lucky and Beck dropped 55 pins for a 98 score while Knotts could only get 73 pins.

A difference of more than a 100 pins divided the two teams when the score was tallied. The final score: Hydraulics 420. Propellers 311.

Propellers shuffled their positions, putting Knotts in the lead-off spot and substituted Cooper in a desperate effort to win the final game but all to no avail. Knotts jumped to 109 pins and Mac Daniels held to a 124 game but Cooper could only pinch hit a 98 score. Chandler and Cline finished the final act of their stellar performance by continuing their good bowling and Hydraulics won their, third game of the evening by a score of 382 to 331.

Radio forfeited three games to Engines as the team was late in arriving back from Santos.

STANDINGS

	Won	Lost
Engines	5	1
Hydraulics	4	2
Corpo de Vaca	4	2
Basic	4	2

The schedule for May 27 is Basic vs. Meteorology and Transportations vs. Aircraft.

SOFT-BALL

Foi novamente o "pitching" do capt. Criswell o fator máximo da vitória do Exército dos EE. UU. sobre a classe 16, no último domingo. Mesmo com alguns "errados" atrás de si, Criswell conseguiu garantir a vitória por um ponto de diferença.

Três corridas no terceiro "inning" e uma no sexto contribuíram para a contagem do Exército. Cowan fez duas corridas pela Classe 16, no 4.º e no 6.º "innings" e Bagdasarian registrou uma, no quarto "inning" contribuindo para formar a contagem de três pontos.

Trevor conseguiu uma bonita jogada pela Classe 16 e Cowan que jogou por Cumbica também, conseguiu 4 tacadas e uma em "erro" isto em seis tentativas.

ESCALAÇÃO

U. S. Army		Class 16
Ashcraft	Left Field	Mayes
Campbell	Center Field	Speer
Compton	Right Field	Evans
Cooper	Catcher	Cowan
Criswell	Pitcher	Trevor

CUMBICA vs. JOCKEY CLUB

Na segunda parte da competição, Cumbica de-
trontou-se com o Jockey-Club, começando o segun-
do "inning" fazendo uma corrida e uma em cada
um dos restantes, para totalizar 4 corridas. Do
outro lado o Jockey-Club não conseguiu uma cor-
rida sequer. Assim a contagem final foi de 4 a 0.
A "home run" de Setzer no terceiro "inning"
constituiu uma das atrações da jornada.

ESCALAÇÃO

Cumbica		Jockey Club
Bagdasarian	Left Field	Gerard
Saunders	Center Field	Mayes
Pearcy	Right Field	Knotts
Hardison	Catcher	Sharp
Thompson	Pitcher	Eller

SOFT-BALL

It was captain Criswell's pitching again that proved to be the major factor in the U. S. Army's win over class 16 in last Sunday's game. Even with erratic fielding behind him, the twelve strike outs furnished by Criswell provided a one run difference in the final score of 4-3.

A third inning rally of three runs and one run in the sixth accounted for the Army's score. Cowan came in for class 16 in the fourth and sixth innings and Bagdasarian scored in the fourth also to account for their three runs.

Trevor pitched a nice four hit game for class 16 and Cowan, who played for both class 16 and Cumbica, got 4 hits and one hit on an error out of 6 times at bat.

LINE-UP

U. S. Army		Class 16
Sanders	Short stop	Koernor
Dorband	Third Base	Unfug
Hardison	First Base	Nichols
Fant	Second Base	Bagdasarian
Proto	Short Field	Maxwell and Cooke

CUMBICA vs. JOCKEY CLUB

In the second half of the double header Cum-
bica played the Jockey Club. Cumbica started in
the second inning and scored one run in each of
the next four innings for a total of 4. On the
other hand the Jockey Club failed to get in a run.
Thus the final score: Cumbica 4, Jockey Club 0.
Setzer's long home run in the third inning
was one of the highlights of the game.

LINE-UP

Cumbica		Jockey Club
Tynan	Short stop	Goecke
Setzer	Third Base	Chandler
Austin	First Base	Pierce
Campbell	Second Base	Klatt
Cowan	Short Field	Koerner



RECÉM-CHEGADOS

R. L. Patton, nasceu em Hollywood, Califórnia. Foi Instrutor do Centro Naval da Califórnia e da Lockheed Overseas na Grã-Bretanha. Serviu depois como Inspetor em Burbank na Califórnia. Também trabalhou na Escola Técnica Curtiss-Wright em Glendale e na Douglas Aircraft em Santa Mônica, Califórnia. Tem mais de nove anos de experiência aeronáutica. Seu tempo de voo é de cerca de 30 horas, sendo que sua diversão favorita é a da navegação à vela.

Ingressou na J. P. Riddle em dezembro do ano passado, sendo designado, no Brasil, para instrutor da segunda fase do Departamento de Hidráulica.

Gordon L. Hall, nasceu em Northville, Dakota do Sul. Só na Douglas Aircraft conta com 10 anos de experiência de 1930 a 1940. Passou depois a servir como Supervisor do Programa de Treinamento de Guerra até 1943, e a seguir, até 1944 trabalhou na Lockheed Overseas.

Em dezembro de 1944, ingressou, na J. P. Riddle, sendo designado para instrutor de reparações em Chapas de Metal na E. T. Av.

Lorelle B. Knotts, natural de Attica, Arkansas. Formou-se pelo Instituto de Aeronáutica Americana de Kansas City. Foi instrutor do Instituto de Tecnologia do Sudoeste em Weatherford, Oklahoma, bem como no Departamento de Provas de Motores da Wright. Admitido no dia 8 de janeiro deste ano à J. P. Riddle, foi designado para Instrutor de Motores R-2800, na E. T. Av.

Frances Norvell, natural de Marietta, Oklahoma. Tem uma experiência de quase dois anos como instrutor de sistemas de indução, turbo-super-carregador, carburador, óleos e combustíveis de aviões B-17 e B-29, em Amarillo, Texas. Tendo ingressado na J. P. Riddle no dia 8 de janeiro deste ano, vem ao Brasil para ser instrutor de cursos de controle eletrônico e turbo-super-carregador que estão para ser instalados na E. T. Av. Provisoriamente, será instrutor de Fundamentos de Motores.

R. L. Patton, born in Hollywood, California. He had previously been an Instructor at the Navy Service Center in California and for the Lockheed Overseas Corp in Great Britain. Later he served as an inspector in the same company in Burbank, California. He had also worked at the Curtiss-Wright Technical School and at Douglas Aircraft in Santa Monica. He has to his credit over 9 years aeronautical experience and his flying time is about 30 hours. His favorite sport is sailing.

Having entered J. P. Riddle last December, he was assigned to Brazil as an Instructor for the second phase of the Hydraulic Systems Department.

Gordon L. Hall, born in Northville, South Dakota. At Douglas Aircraft alone he has had 10 years experience (from 1930 to 1940) after which he worked as a Supervisor in the War Production Training Program until 1943, when he joined the Lockheed Overseas Corp.

In December 1944 he entered the J. P. Riddle Co. and was assigned as Instructor in Sheet Metal at E. T. Av.

Lorelle B. Knotts, from Attica, Arkansas. He was graduated from the American Aeronautical Institute in Kansas City, Missouri, and was later an Instructor at the Southwest Institute of Technology at Weatherford, Oklahoma, and also in the Engine Test Dept. at the Wright Co. in Patterson, New Jersey.

Admitted on January 8 to the J. P. Riddle Co., he was appointed an Instructor in Engines at E. T. Av.

Frances Norvell, come from Marietta, Oklahoma. She has had almost two years experience as an Instructor in induction systems, turbo-superchargers, carburetors, oils and fuels in B-17's and B-29's, at Amarillo Army Air Field, Texas. She entered the J. P. Riddle Co. on January 8, 1945 and came to Brazil to be an Instructor in the Electronic Control and Turbo-Superchargers courses which are being set-up here at E. T. Av. For the moment she will be an Instructor in Basic Engines.



R. L. Patton



Gordon L. Hall



Lorelle B. Knotts



William Trevor



Frances Norvell

William Trevor, natural de Flórida, educou-se na Califórnia. Foi supervisor da Divisão Ocidental da Escola de Comando do Serviço Aéreo, na Califórnia. Também serviu na Lockheed Overseas. Ingressando na J. P. Riddle dia 8 de janeiro deste ano, foi designado para instrutor de Veículos Motorizados Especiais.

Rena R. Williams, natural de Clarendon, Texas, ingressou na Riddle School a 1.º de janeiro deste ano. Tem boa experiência de aviação, notadamente no campo de pilotagem automática e eletricidade de aeronáutica. Vai lecionar Inglês, de que já foi mestre em El Paso, Texas e logo mais será instrutora de Visor de bombardeio e piloto automático.

Harry F. Step, natural de Neodesha, Kansas. Tem oito anos de aviação naval nos Estados Unidos, além de experiência adquirida na Vultee factory. Já executou treze saltos de pára-quedas. Vai ser instrutor de Veículos Motorizados.

Samuel Dale Guyer, nasceu em Bedford, Pennsylvania, contando com seis anos no Corpo Aéreo do Exército como rádio-operador e como instrutor no Chanute Field; meio ano na Lockheed, em laboratório de instrumentos; lecionou eletricidade na Aero-técnica de Gendale, California. Vai ser instrutor de eletricidade no curso Básico.

Eyre Massey Bunn, (Bob), de Brooklyn, Nova York, foi representante de campo da Wright Aero Corp. no Alaska; da Lockheed na Irlanda e Califórnia. Antes de ingressar na aviação, trabalhara a Standard Oil. Vai ser instrutor de Motores.

Arthur R. Speers, nasceu em Detroit, Michigan, tendo sido instrutor da Ford Motor Aircraft. Por três anos foi engenheiro daquela firma, tendo construído muitas partes do Motor R-2800, em que se especializou, sendo essa a matéria, que vai lecionar aqui.

William Trevor, was born in Florida but grew up in California. He has been a Supervisor in the Western Division of the Air Service Command School in California and also with the Lockheed Overseas Corp. When he entered the J. P. Riddle Co. on January 8th of this year, he was assigned to be an Instructor in Special Purpose Motor Vehicles.

Rena Williams, a native of Clarendon, Texas, enrolled in the Riddle School on Jan. 1, 1945. Before entering E. T. Av. she was an English teacher in El Paso, Texas. She has had good experience in aviation, especially on the automatic pilot and aeronautical electricity. At present she will teach English, later she will be an Instructor in bomb-sight and automatic pilot.

Harry Estep, born in Neodesha, Kansas. He entered the Riddle School, in Dec. 1944. Before entering Riddle School, he served 8 years in the U.S. Navy Aviation and acquired good experience at the Vultee factory, Vultee Field, Calif. He made 13 parachute jumps while in the U. S. Navy. He will teach Special Purpose Motor Vehicles.

Samuel Dale Guyer, a native of Bedford, Penn. He entered the Riddle School in January, 1945. He served six years as Army Air Corps radio operator and instructor at Chanute Field; served one and a half years with Lockheed in the instrument laboratory; one year teaching Electricity at Aero Tech., Glendale, Calif. He will teach Electricity in Basic.

Eyre Massey Bunn — "Bob", born in Brooklyn, N. Y., he was with Wright Aero Corp. as their representative in Alaska, Lockheed representative in Ireland and California. Prior to working with Wright, he worked for the Standard Oil Comp. of New Jersey. He will teach Engines.

Arthur R. Speers, born in Detroit, Michigan. He was an Instructor in the Ford Motor Co. Aircraft School. He also worked as a machinist for Ford Motor Co. for 3 years and built many of the parts of the R-2800. He will teach temporarily in Engines and later in Machine Shop.



Eyre M. Bunn



Samuel Dale Guyer



Arthur R. Speers



Harry Estep



Rena Williams



Jeannette Thede

A mesa de ensaio do Sr. Fred Mueller no Jockey Club, vai indo bem. Não está muito longe o dia em que Dave Morris fará funcionar o R-2800 com seus alunos de Reparos em Motores. O "stand" é o resultado dos desenhos do Sr. Lunnon, das soldas elétricas do Chere Boddy e o trabalho de construção de Henry Rehe.

Para atender ao acúmulo de trabalho no Departamento do Mimeógrafo, o Sr. Forgaard conseguiu emprestar u'a máquina da secretaria do Interventor do Estado de São Paulo.

Testemunho de Stewart, Chefe do Departamento de Aviação, agora nos Estados Unidos visitando escolas técnicas de aviação: Ray diz que comparando com "Chanute Field" e a "Naval Training School" em Chicago, nossa Escola está muito bem situada; ele também diz que há dias não encontra um só cigarro, e que um maço de Rialto far-lhe-ia um bem enorme.

Boultinghouse, Chefe do Básico, está pensando em abrir uma loja de flores, em vista do grande número de orquídeas recebidas, sábado passado, pelos Srs. Field, Brayton e Hogan. Muito bem, professores.

O Sr. Luis de Freitas Valle, do Dept. Militar da E.T. Av., recebeu uma carta de elogio dos EE.UU. da Venezuela, sobre o seu artigo publicado no Papel Pega-Mosca, sobre "Franklin D. Roosevelt, o Realizador do sonho de Simão Bolívar". Se alguém não leu este artigo, deve lê-lo, pois acha-lo-á muito bom. Parabéns Sr. Valle, pelo seu excelente artigo.

De vez em quando, eu ouço falar sobre as gaffes que nós norte-americanos cometemos ao usarmos uma ou outra palavra errada em português. Sem citar nomes, aqui estão algumas destas gaffes.

Um grupo de recém-chegados, desembarcou no Rio e foi jantar. O garçon se havia esquecido de trazer guardanapos. Ninguém sabia falar essa palavra em português, mas um valente se apresentou e foi "aquela água". O garçon ouviu, deu de ombros e voltou com os guardanapos, mas envolvendo diversas garrafas de champagne.

Há também a história sobre um de nossos colegas que depois de acabar de comer um vastíssimo bife, etc., decidiu pedir ao garçon um pedaço de torta de maçã. Chamando o garçon fez o seu pedido e recebeu a seguinte pergunta: — Agora? — Sim imediatamente disse ele. O garçon se afastou e voltou logo depois com outro enorme bife, e nada de torta de maçã.

Você notou que depois do Jogo de Domingo, havia uma porção de pessoas passeando vagarosamente em re-

WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

Sr. Fred Mueller's test stand at the Jockey Club is coming right along. It won't be long before Dave Morris will be running up the R-2800 with his Engine Test students. The test stand is the result of Sr. Lunnon's designing, Chief Boddy's electric welding and Henry Rehe's general construction work.

To take care of the rush in the Mimeograph Department, Sr. Forgaard has succeeded in borrowing a machine from the Secretary of the Office of the Interventor of the State of São Paulo.

Report from Chief Stewart of the Aircraft Department, now in the States visiting Airplane technical training schools there: Ray writes that even in comparison with Chanute Field and the Naval Training School in Chicago, our School here stands up very well; he also reports that it has been days since he has had a cigarette and a pack of Rialtos would look awfully good to him right now.

Chief Boultinghouse of Basic is considering going into the florist business on the basis of the orchids gathered by his department last Saturday morning. Orchids were bestowed on Srs. Field, Brayton and Hogan: nice going, teachers.

Sr. Luis de Freitas Valle of the Military Dept. has received a letter of commendation from the Venezuela Consulate for his article written and published in the Franklin D. Roosevelt memorial issue of Papel Pega-Mosca, named "Franklin D. Roosevelt, o Realizador do sonho de Simão Bolívar". If anyone missed reading this article, I think you will find it worth your while to look it up and read it. Congratulations, Sr. Valle, on your fine article!

Every once in a while I get to hear about some of the "boners" we North Americans pull by using the wrong Portuguese word. Without mentioning names, here are a few I've heard recently.

A group of newcomers arrived in Rio and were ordering dinner. The waiter had neglected to bring them napkins. None of the fellows knew the Portuguese word for napkins, but one brave soul tried his luck. The waiter nodded, went away, and finally returned not with napkins but with 4 bottles of champagne.

Then there's the story about one of our colleagues who, after finishing off a huge steak, etc., decided he wanted a piece of apple pie.

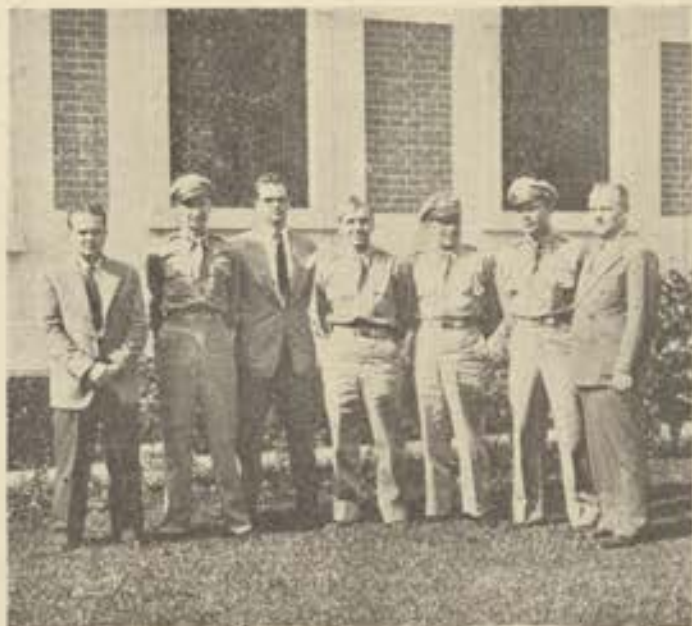
Calling the waiter he gave his order and the waiter merely stood there, blinked once or twice and said "agora?" When told "Sim, imediatamente", the waiter left and returned 20 minutes later with another huge steak. No pie.

OFICIAIS NORTE-AMERICANOS EM VISITA À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

No dia 15 do corrente, aproveitando a sua vinda, por via aérea, ao Rio de Janeiro, visitaram a E. T. Av., de que tinham ouvido freqüentes referências, o major John Eberly, Oficial do Contrôlo Regional de Meteorologia do Exército dos Estados Unidos, atualmente sediado em Natal; capitão William M. Gay, também estacionado em Natal a serviço dos Sistemas de Comunicações de Rotas Aéreas do Exército norte-americano; capitão Pedro L. Miniel e capitão A. D. Ackley, do Comando de transportes do Exército dos EE. UU.

Recebidos pelo sr. Edwin P. Stahl, Diretor Interino, percorreram as dependências da Escola, tendo denotado vivo interesse pelo que aqui observaram.

De passagem pela nossa redação tiveram oportunidade de apreciar o nosso semanário sendo apresentados com um exemplar.



Grupo de oficiais norte-americanos que visitaram a Escola: Major John Eberly, Capt. William M. Gay, Capt. Pedro L. Miniel e Capt. A. D. Ackley, recebidos por Mr. Stahl, Mr. Beaty e Mr. St. John

Having frequently heard of this School, Major John Eberly, Regional Control Officer of the 22nd Weather Region, stationed in Natal; Captain William M. Gay, serving in the Army Air Ways Communication System, in Natal; Captain Pedro L. Miniel from the 22nd Weather Region and Captain A. D. Ackley of the Army Transport Command came to visit us on May 15.

These officers, who flew down to Rio de Janeiro, were welcomed by Mr. Edwin P. Stahl, and

conducted through all the School Departments. They were very much impressed by the work being done here.

They were presented with copies of our weekly newspaper during their visit to the Pega-Mosca office.

WHAT'S FAZING

dor da Escola como se estivessem com os corpos doidos? (Estado em que eles estavam). Muitos dos rapazes jogaram duas vezes no último Domingo. Por falar nisso, a classe 16 deve ser felicitada pela cooperação dada, organizando um time à última hora, e jogando sem mesmo haverem treinado previamente. Eles realizaram um grande trabalho.

Helen Adams, Instrutora do Departamento de Paraquedas, está construindo um para-quedas em miniatura, que servirá de modelo para o departamento e uma réplica exata de um em tamanho natural, tanto na maneira em que é dobrado como no resto.

Did you notice that after Sunday's ball games, there were a lot of people slowly making their ways around the School as if every bone in their bodies ached? (which they did)? Many of the boys played two games last Sunday. Incidentally, class 16 should be complimented on their cooperation in organizing a team at the last minute to play without even a previous practice. They did a fine job, too.

Helen Adams, Instructor in the Parachute Div., is making a miniature parachute which will be a demonstration model for the department and an exact replica of a regular sized parachute, pack and all.

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, si 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.A., solicitando inscrição.

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

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



Papel Pega-Mosca

Publicado para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

TEN. CEL. AV. ENG. JOAO MENDES DA SILVA
Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av.
e Comte. do Corpo de Alunos

Major Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do Grupo Misto de Instrução.
Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar
Cap. Zamir de Barros Pinto — Chefe de Operações
Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.
2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

Escola Técnica de Aviação
Rua Visconde de Parnaíba, 1316
S. Paulo - Brasil

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

JOHN PAUL RIDDLE

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 SECCAO ESPORTIVA

Jeannette Thede
William Lehman } WHAT'S FAZING

Ika Bruck Lacerda
Hilário Corrêa } SECCAO DOS ALUNOS

REDADORES ESTUDANTES

Gregorio Rodrigues Dias (826) ESPECIALIDADES
Rui Rezende (956) MUSICA
Rubens Peixoto Freire (705) N. SOCIAIS DA S.A.E.T.A
Edward Sinisgalli (451) NOTICIAS LITERARIAS
Parsifal Zamboni (427) ESPORTES