

6-16-1945

## Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-06

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](mailto:commons@erau.edu).

# Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

16 DE JUNHO DE 1945

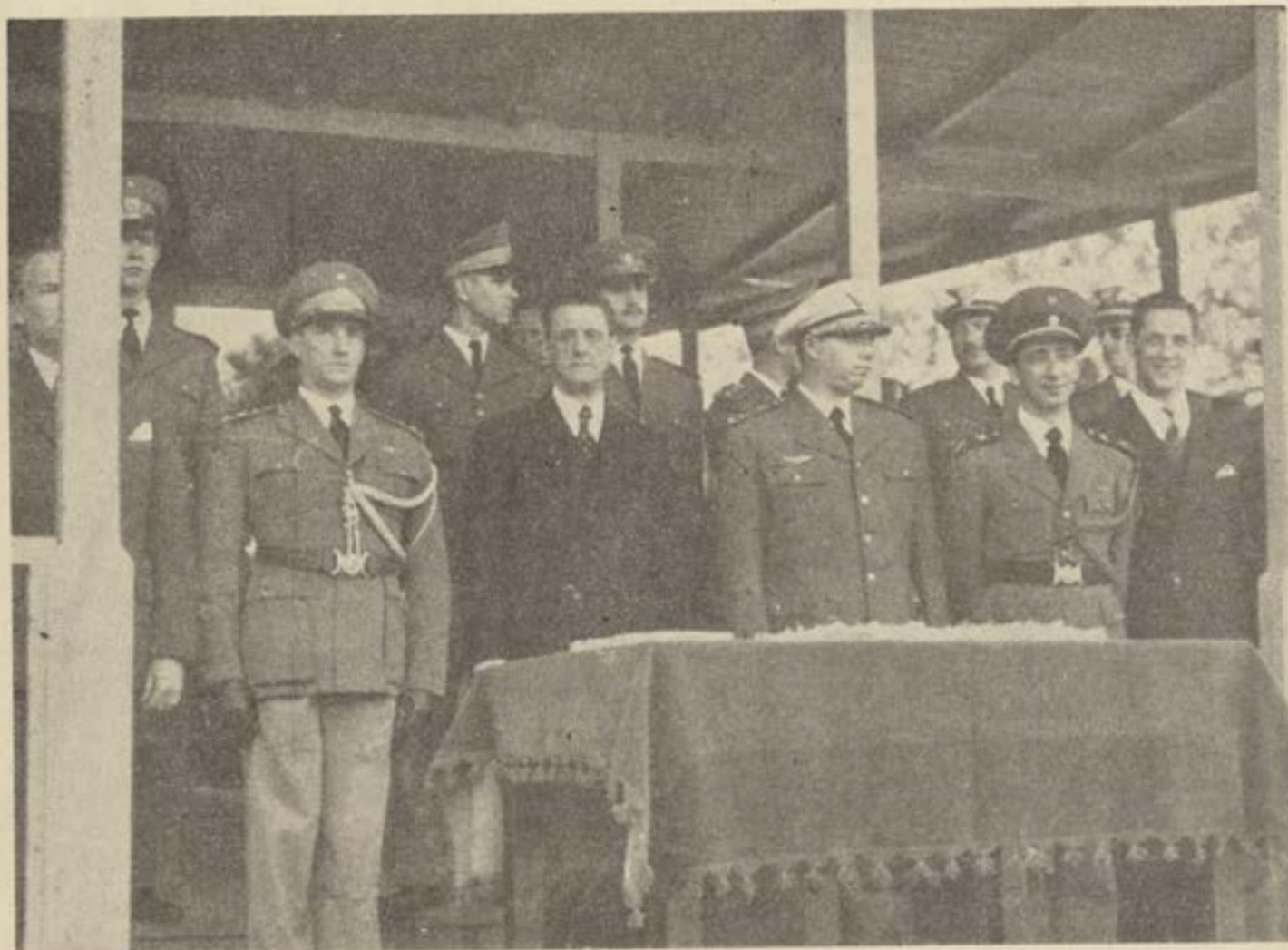
N.º 69

## "A AVIAÇÃO DOMINA O FIRMAMENTO E PARA ELA NÃO HA FRONTEIRAS"

PARANINHA PELO PROF. FRANCISCO D'AURIA A XX TURMA DE ESPECIALISTAS DE  
AERONÁUTICA — CONCEITOS DO SECRETÁRIO DA FAZENDA SÔBRE A E. T. Av.

Foram brilhantes as solenidades promovidas nesta escola sexta-feira dia 8 do corrente, por ocasião da formatura da XX turma, composta de 54 novos especialistas, entre os quais oito estagiários do Exército, um da F.A.B. e um civil do Aeroporto de Congonhas. Foi paraninfo o exmo.

The ceremonies held at the School last Friday, June 8th for the graduation of the 20th group were brilliant. The group consisted of 54 new specialists, among whom eight previously belonged to the army, one to the FAB, and one was a civilian at the Congonhas Airport.



NO PALANQUE OFICIAL — 1.º plano: Sr. Harry Gill, Sr. Francisco d'Auria, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Ten. Alfredo Guedes Figueira, representando o Sr. Interventor e Otávio T. de Barros (Ajudante de Ordens do Secretário da Justiça) e no 2.º plano a oficialidade da Escola.

sr. Secretário da Fazenda do Estado de S. Paulo, prof. Francisco D'Auria, técnico em finanças e contabilidade cujas obras no assunto são citadas pelos tratadistas como

The sponsor was Professor Francisco D'Auria, Finance Secretary of the State of São Paulo, whose works concerning finance and accountancy are mentioned as documen-





Durante o "cocktail" oferecido por ocasião da formatura da XX turma, vemos o formando Edward Sinisgalli ao entregar um mimo ao paraninfo Sr. Francisco d'Auria.

documentação segura do progresso brasileiro nesse campo de atividades.

As quinze horas, achavam-se presentes no palanque oficial, além do paraninfo, o dr. Otávio Machado Barros, representando os Secretários da Justiça e da Educação; o tenente Alfredo Guedes de Souza representando o exmo. sr. Interventor; o tenente Evandro Pedreschi, representando o Secretário da Segurança; o cel. Waldemar Pio dos Santos, sub-chefe do E. M. da II Região Militar, representando o sr. General Comandante dessa Região; o tenente-coronel C. W. McKinney, do Gabinete de Instrução Pessoal de Washington e o Comandante W. H. Fitzgerald, Chefe do Gabinete de Operações Navais de Washington; oficialidade da Escola, sítos funcionários e representantes da imprensa.

#### INICIAM-SE AS SOLENIDADES

Após as honras devidas ao Pavilhão Nacional, houve cânticos patrióticos pela assistência. O Capitão Bueno Brandão leu a seguir o boletim do dia alusivo ao ato.

#### PALAVRAS DO CAP. BUENO BRANDÃO

Em nome do Comando da Escola, dirigiu a palavra aos novos graduandos o cap. assistente Joaquim Bueno



O instrutor Sr. Morgan Trott que falou em nome de todos os instrutores norte-americanos.

tary proof of Brazilian progress in this field of activities.

The following were also present on the reviewing stand:

Dr. Otávio Machado Barros, representing the Secretaries of Education and Justice; Lieutenant Alfredo Guedes de Souza, representing the Governor of the State of São Paulo; Lieutenant Evandro Pedreschi, representing the Public Safety Secretary; Colonel Waldemar Pio dos Santos, second in command of the 2nd Military Region's General Staff, representing the Commander of this General Staff; Lieutenant C. W. McKinney of the Bureau of Personnel Training in Washington and Commander W. H. Fitzgerald, Chief of Naval Operations Office, also in Washington; officers and employees of E. T. Av., and representatives of the press.

#### THE BEGINNING OF THE CEREMONIES

After allegiance was pledged to the National flag, the National anthems of Brazil and the United States were sung by the audience. Captain Bueno Brandão then read the bulletin of the day.

#### THE WORDS SPOKEN BY CAPTAIN BUENO BRANDÃO

Speaking for the Commandant, Captain Joaquim Bueno Brandão addressed the graduating group introducing the sponsor and mentioning that his qualities as a technician and great student had enabled the Fernando Costa Government to use his profound knowledge on the Finance Board. "You have finished a course which has cost you many months of hardship. Maintain yourselves at the height of this course and honor the name of E. T. Av. and of the Brazilian Armed Forces."

#### INSTRUCTOR'S SPEECH

Mr. Morgan Trott, of the Motors Dept., speaking for the Instructors, made the following speech: —

"Ladies and gentlemen; students."

"On behalf of the Instructors of this School I am here on your graduation day to wish you the best of luck. Mr. Mueller, Chief of the Engine Dept., and all the other Instructors wish you good luck in your future work in aeronautics."

"We know that you have now obtained experience at the Technical School of Aviation, working with the best known motors in the world, such as Allison, Wright, Pratt and Whitney, Continental, Ranger and several other motors and accessories."

"With this experience you can start with a self-assurance which will not be lost in the work that lies ahead. We also know that you cannot obtain all the necessary experience in these classes, but it is a help that will be of service to you in all the years of your future life in the aeronautical world."

"Now that the World War is almost over, I can tell you with all certainty that we are at the beginning of a new age of flight even more important than we can imagine. You will have a very important part in this age. At this happy moment, celebrating the end of your courses at this School, we wish you happiness and good luck, and that God be with you during all the moments of your aeronautical life, and that you have this School with confidence, to join that life of swift wings, seeing a blue sky — the world a golden dream — and life a hymn of love."



Brandão, que em ligeiro improviso, fez a apresentação do paraninfo, tendo ressaltado as suas qualidades de técnico e grande estudioso da matéria cujos profundos conhecimentos foram aproveitados devidamente pelo governo Fernando Costa na pasta da Fazenda. "Terminastes um curso que vos custou muitos meses de sacrifícios. Mantende-vos sempre à altura dele e honrai o nome da E.T.Av. e das forças armadas brasileiras".

#### PALAVRAS DO INSTRUTOR

Tomando a palavra o instrutor Morgan Trott, pronunciou a seguinte oração:

Minhas Senhoras, meus Senhores, prezados alunos:  
(graduandos)

Estou aqui representando todos os instrutores desta Escola para desejar a vocês todos muitas felicidades no dia de sua graduação. O chefe do Departamento de Motores, sr. Mueller, e todos os instrutores querem desejar a vocês boa sorte em seu futuro trabalho na aviação.

Sabemos que agora vocês ganharam experiência nesta Escola Técnica de Aviação, trabalhando com os motores mais conhecidos no mundo, como Allison, Wright, Pratt & Whitney, Continental Ranger e vários outros motores e acessórios.

Com esta experiência podem iniciar com tal segurança que não será perdida em seu futuro serviço. Também sabemos que não podem adquirir completamente toda a experiência necessária nestas aulas aqui, mas é um auxílio que servirá muito em todos os anos de sua vida futura, no mundo da aviação.

Já que está quasi terminada a guerra mundial, eu posso dizer com toda segurança que estamos começando uma grande época da aviação mais importante ainda do que podemos imaginar. Vão ter uma posição muito importante nesta nova era que agora se inicia. Neste momento tão feliz, celebrando o fim dos seus cursos nesta Escola Técnica de Aviação do Brasil, desejamos muitas felicidades e boa sorte e que Deus esteja sempre com vocês em todos os momentos de sua vida, no mundo da aviação, e que saiam desta Escola, para aquela vida das asas ligeiras com uma confiança, vendo um céu sempre azul —

.....  
O mundo um sonho dourado  
e a vida um hino de amor

(Casimiro de Abreu)

#### PALAVRAS DO ALUNO

Em nome dos graduandos, usou da palavra o aluno Parsifal Zamboni, que por muitos meses foi nosso companheiro de redação. Agradeceu a assistência que sempre foi prestada aos diplomandos, o que possibilitou um roteiro feliz até o instante em que, num mixto de alegria pela etapa conquistada e de tristeza pela partida iminente, receberam o certificado que tanto ambicionaram.

#### PALAVRAS DO PARANINFO

Veiu então ao microfone o sr. prof. Francisco D'Auria, que de início agradeceu a indicação de seu nome como paraninfo da turma, atribuindo-a modestamente não a qualquer qualidade pessoal sua, mas à investidura de seu cargo e portanto como uma homenagem ao governo do Estado, de que fazia parte. Discorreu sobre a necessidade de formação de técnicos no Brasil. Enalteceu a gestão do sr.



**PREMIADOS DA XX TURMA** — No 1.º plano: terceiros sargentos Alair Lopes (Pára-quedas), Heraldo José dos Santos (Hélices). — No 2.º plano: Nelson Della Volpe (Aviões), René de Barros, que obteve o prêmio de sua especialidade (Meteorologia) e o prêmio Ministério da Aeronáutica, e José Salomé (Sistemas Elétricos) em companhia dos tenentes Abrão Jeveritz e Washington Santana.

#### STUDENT'S SPEECH

Parsifal Zamboni, who for many months has been our companion here at the Editor's Office, spoke for his colleagues.

He thanked the kind help which had always been given to the students while pursuing their courses.

Now, he said, with mixed feelings of happiness, for what they had accomplished, and sadness because they would soon be leaving, they were receiving the certificates which they had wanted so dearly.

#### THE SPONSOR'S SPEECH

The sponsor, Proff. Francisco D'Auria then spoke. He thanked the selection of his name as sponsor, and modestly attributed the fact not to any personal quality of his but to the importance of his position and that he therefore considered it a tribute to the Government of the State of São Paulo.

He spoke of the necessity of creating technicians in Brazil. He praised Dr. Fernando Costa's noble gesture in



Por ocasião da formatura da XX turma, o Cap. Joaquim Bueno Brandão, que se dirigiu, em eloquentes palavras, aos novos 3.ºs sargentos da FAB.



Fernando Costa pelo nobre gesto de cessão do edifício da Imigração, mesmo com sacrifício de outros serviços.

"A aviação tem portas abertas — ela serve à causa de aproximação dos povos, porque não conhece fronteiras; percorrer o firmamento em todas as direções atendendo a todas as necessidades humanas".

Congratulou-se a seguir com a Direção da Escola pela disciplina, ordem e garbo que verificava existir até nos mínimos detalhes. "Formulo os meus melhores votos de felicidade a todos os alunos desta Escola e aos meus pupilos, desejo oferecer os meus préstimos pessoais, podendo procurar-me em qualquer ponto em que me encontrem."

#### ENTREGA DE DIVISAS, PRÊMIOS E CERTIFICADOS

O sr. cap. Assistente convidou então as madrinhas a colocarem as divisas nos uniformes dos novos sargentos especialistas, após o que foram eles chamados para, das mãos do paraninfo e do sr. Comandante da Escola, receberem os certificados. A seguir, procedeu-se à entrega dos prêmios, que foram assim atribuídos:

Prêmio F. A. B. — ao terceiro sargento Dirceu de Souza Nascimento Guedes.

Prêmio aplicação "Ministério da Aeronáutica" — terceiro sargento René de Barros, que também recebeu o prêmio de sua especialidade, Meteorologia.

Sistemas Elétricos — terceiro sargento José Salomé.

Pára-quadras — terceiro sargento Alair Lopes.

Aviões — terceiro sargento Nelson Della Volpe.

Hélices — terceiro sargento José dos Santos.

Entre os estagiários, o que mais se destacou foi o cabo de aeronáutica Arnaldo João da Silva, que por esse motivo mereceu uma menção especial do sr. Cap. Assistente. A entrega do prêmio ao sargento René de Barros foi acompanhada de manifestações de simpatia, por haver dupla recompensa coroado os seus esforços, certamente dignos de serem imitados pelos que aqui ficam prosseguindo em seus estudos.

Esta parte das cerimônias terminou com imponente desfile.

#### LEMBRANÇA AO PARANINFO

Reunidos no refeitório dos funcionários, os novos especialistas de aeronáutica ofereceram ao paraninfo uma delicada lembrança, tendo falado nessa ocasião o terceiro sargento Edward Sinisgalli. O prof. Francisco D'Auria demorou-se em cordial palestra com os seus pupilos, tendo manifestado à oficialidade e funcionários da E. T. Av. a satisfação que lhe adviera de ter tido esta oportunidade de colaborar com os nossos trabalhos em prol da aeronáutica brasileira.

#### OS NOVOS ESPECIALISTAS

São os seguintes os novos especialistas componentes da XX turma:

##### ESPECIALISTAS EM METEOROLOGIA

René de Barros

Júlio Lucato

Antonio Francelino Lafeta

Parsifal Zamboni

giving the Immigration Building even though he had to sacrifice other activities.

"Aviation has open doors — knowing no boundaries, it serves to join nations; it crosses the skies and goes to the aid of all human necessities."

He then congratulated the School's Directors for the discipline and order that existed even in the smallest details. "I would like the students of this School and my pupils to know that I am at their disposal and that no matter where I may be I will be very glad to help them. I also wish them all the happiness possible."

#### AWARDING THE PRIZES AND CERTIFICATES

Captain Bueno Brandão then invited the godmothers to place the stripes on the uniforms of the new sergeants, after which they were called up to receive their certificates, presented by the sponsor and the Commander of the School. Later the prizes were awarded as follows:

F. A. B. Prize — 3rd Sergeant Dirceu de Souza Nascimento Guedes;

Application Prize — 3rd Sergeant René de Barros who also received the prize for his specialization; Meteorology.

Electric Systems — 3rd Sergeant José Salomé

Parachutes — 3rd Sergeant Alair Lopes

Aircraft — 3rd Sergeant Nelson Della Volpe

Propellers — 3rd Sergeant Heraldo José dos Santos.

Among those previously belonging to the Armed Forces, Corporal Arnaldo João da Silva, of the F. A. B., was outstanding and received special mention from Capt. Bueno Brandão.

Upon receiving his prize, 3rd Sergeant René de Barros was enthusiastically applauded. His efforts earned a double reward and are worthy of being imitated by those who will remain studying here.

This part of the ceremonies ended with a very impressive review.

#### A REMEMBRANCE GIVEN TO THE SPONSOR

Gathered at the employees' mess, the new Aeronautical Sergeants offered the sponsor a present as a remembrance of the date. Sergeant Edward Sinisgalli spoke a few words fitting the occasion. Prof. Francisco D'Auria talked cordially with the graduates for a long while and told the officers and employees of E. T. Av. that he had been very happy in having had this opportunity of collaborating with our work in the Brazilian Aeronautics.

José Manoel Ugarte Azurza

Aldo Valente

Milton Motta

Edward Sinisgalli



**ESPECIALISTAS EM METEOROLOGIA**

José Manoel da Silva  
 Lincoln Naufel  
 Serrgio Rubens Sampaio Campos  
 Antonio Putti  
 Silvio Nester Thomé  
 Ruy Junqueira Trombe  
 Olavo Assis  
 José dos Santos Carvalho Filho  
 José Cerqueira Motta

Dirceu Souza do Nascimento Guedes  
 José Sebastião Oliveira Pismel

**ESPECIALISTAS EM AVIÕES**

Nelson Della Volpe  
 Delfio Fontana  
 Geraldo Costa de Paula  
 Lino Belli  
 Alberto Brito Figuciredo de Oliveira  
 Walter Garcia Duarte  
 Irineu dos Santos  
 Luiz Carlos Costa de Amorim Bezerra  
 Nelson de Campos  
 Flávio de Medeiros Albuquerque

**ESPECIALISTAS EM SISTEMAS ELÉTRICOS**

José Salomé  
 Geraldo Silva Pinheiro  
 Edison Silva Ninno  
 Odair Guaracy Marques  
 Euclides Silva Santos  
 João Prismic Júnior  
 José Maria Gama da Silveira  
 Alberto Pereira Serra Pinto

**RELAÇÃO DOS ESTAGIARIOS QUE FORAM GRADUADOS EM 8 DO CORRENTE****ESPECIALISTAS OPERADORES EM RADIO**

78-E Arnoldo João da Silva  
 82-E Vigorino Ayres da Silva  
 79-E Abelardo Pinto da Silva  
 85-E Nestor Francisco da Cunha  
 86-E Nercy Possa  
 87-E Clovis dos Santos  
 83-E Hélio Rocha de Souza  
 81-E José Souza Filho  
 EE-86 Isidoro de Santi

**ESPECIALISTAS EM HELICES**

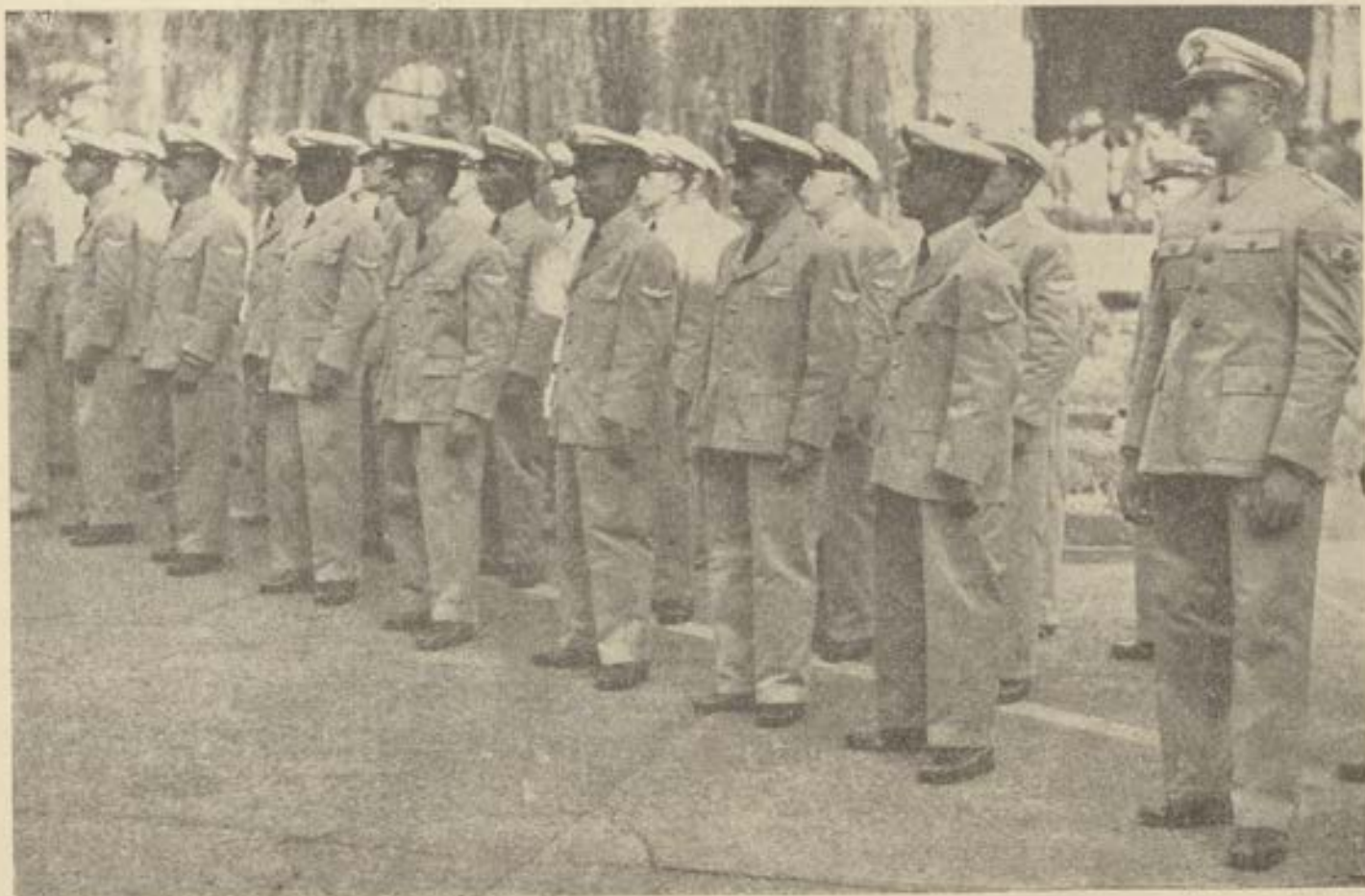
Heraldo José dos Santos  
 Paulo Augusto do Nascimento  
 Anibal Ribeiro  
 Murilo Marcos Oliveira  
 José Danilo Pimentel

**ESPECIALISTAS EM MOTORES**

Isidoro de Santi

**ESPECIALISTAS EM MANUTENÇÃO DE PARAQUEDAS**

Alair Lopes  
 Manoel Patrício Ramos



Os alunos componentes da XX turma, em forma diante do palanque oficial, dão-nos um aspeto bastante significativo do que são as cerimónias na E.T.Av.



## O COMANDANTE DA E.T.Av. REVELA SUAS IMPRESSÕES SÔBRE A ARGENTINA

Durante as suas férias, o ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, o cap. Bueno Brandão e suas exmas. famílias fizeram uma excursão, via aérea, para a Argentina. Em seu regresso, "Papel Pega Mosca" solicitou aos dois oficiais que nos confiassem suas impressões sobre a viagem.

No salão de Comando, antes de iniciar-se o expediente da Escola, a reportagem interpelou o Comandante.

— Oito perguntas, coronel, para os leitores do "Papel Pega Mosca", que estão ansiosos por saberem qual a sua opinião sobre Buenos Aires e os nossos vizinhos do Prata.

Já lá fora soavam as cornetas, prenunciando um novo dia de trabalho. Os minutos iam escoar-se rapidamente. E foi assim que, uma vez obtida a aquiescência do entrevistado, fomos sem mais perda de tempo desfechando as nossas perguntas:

Já os grandes ônibus da Escola chegavam trazendo grupos e grupos de funcionários. O grande edifício ia adquirindo o frêmito que lhe é peculiar. O tenente coronel Mendes da Silva e o cap. Bueno Brandão aprestaram-se para iniciar as suas pesadas tarefas quotidianas. E nós viemos para a redação, escrever esta entrevista. **Foi a primeira visita?**

Esta foi realmente a nossa primeira visita a grande república vizinha e conseqüentemente a primeira vez que tivemos a oportunidade de ver aquela que muitos turistas se referem como sendo u'a miniatura de Paris: Buenos Aires.

**Que tal achou?**

Ficamos realmente encantados com Buenos Aires, que, em muitos detalhes nos lembra, Paris; em muitos trechos do Parque Palermo nos sentimos novamente no Bois; a avenida Alveanos recorda ora Boulevard Malesherbes, ora Port de Glignoucourt, muitas de suas avenidas e ruas centrais têm o encanto particular de Paris, sem esquecer as mesas nas calçadas.

**Qual a impressão mais marcante?**

Doze dias, apenas nos dão uma ideia da cidade; mas podemos garantir que os aproveitamos ao máximo, sem um só minuto perdido, assim é que muito nos agradou a cidade em seu todo sem uma impressão especial; cada cidade

During his holidays Lieut. Col. João Mendes da Silva, Captain Bueno Brandão and their families made an excursion to Argentina by air. When they returned, the "Fly Paper" asked these two officers to give us their impressions on the journey.



Aspeto colhido durante a entrevista concedida pelo Comandante da Escola, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, ao Papel Pega-Mosca

At the Commander's Office, before the School had started its activities, our reporter interviewed the Commander.

"Colonel, we would like to ask you eight questions in order to satisfy the readers of "Fly Paper" who are anxious to have your opinion on Buenos Aires and our neighbors of the Platte".

Outside, the bugles were already announcing the beginning of another day of work. The minutes were passing rapidly. In this manner having the acquiescence of the Colonel, we started without any loss of time to fire our questions.

**Was it your first visit?**

This was in reality our first visit to our great neighbor and consequently the first time we had the opportunity of seeing Buenos Aires, a city that most tourist refer to as a miniature of Paris.

**How did you like it?**

Buenos Aires is a charming city and in many ways remind us of Paris. In many parts of the Palermo Park it seems to us that we are again at the Bois Alvear Avenue reminds us now of Malesherbes Boulevard and then again of Park de Glignoucourt. Many of its avenues and central streets have that particular charm which is to be found in Paris, even those sidewalk tables.

**What was your greatest impression?**

Twelve days are not enough to give us a complete idea of the city but we can safely say that we made the most of our time. In this manner we liked the city very much as a whole but did not bring back any special impression. Each city has its own peculiar charm and that of Buenos Aires lies mainly in its parks, gardens and statues. There is also a charm in its active life as a capital.

**How do you think war has influenced the city's life?**

There is an evident scarcity of imported products which are badly needed by civilians and which the Argentines try to replace as best they



tem o seu encanto peculiar e o de Buenos Aires reside especialmente nos seus Parques, nos seus jardins ornados de estátuas e na sua vida intensa, de cidade redonda, de metrópole.

#### Como acha que a guerra influenciou na vida da cidade?

Evidentemente há falta de muitos produtos de importação para a vida civil e que os argentinos vão suprimindo como podem, desenvolvendo sua indústria nacional; abundância relativa de alimentação, de vestimenta, de meios de transporte, indicam como se conservou neutra a Argentina. O racionamento de luz elétrica é a única medida que nos faz lembrar que há uma guerra sendo combatida no mundo, pois, nem mesmo o racionamento de gasolina chega a trazer-nos a memória esse fato tão importante. Tivemos todas as facilidades possíveis ao nosso desembarque, à nossa vida em Buenos Aires e ao nosso embarque de volta e por esses fatos somos muito gratos a todos os que contribuíram para os mesmos, autoridades ou não.

Vimos um povo alegre, dansando às vezes o samba magnificamente bem e o tango pior que um americano; vimos "cordões" de gente alegre e satisfeita, gente que vive, trabalha e se diverte, transformando a cidade em um lugar excelente, com vida equilibrada de trabalhos e diversão ou repouso.

O comércio é excelente e melhor poderão falar minha senhora e a senhora do Capitão Bueno; vimos grandes magazines como os de Paris, Berlin, Londres, New York, Chicago, Philadelphia e Los Angeles; a configuração geográfica da cidade, redonda e plana, facilita a concentração do comércio e permite a organização de lojas do tipo Macys e Galeries Lafayette.

#### E a sua vida cultural e artística?

Deliciámo-nos com o pouco que vimos da vida cultural e artística de cidade de vinte e quatro teatros cheios, da tragédia à farça; de Xirgú representando Garcia Lorca, às burletas puramente locais que só podem ser apreciadas pelos conhecedores da gíria local e não por simples turistas.

Assistimos no Colon à abertura da estação com a ópera El Zar Sultan ricamente apresentada, teatro cheio.

#### E a vida noturna?

Há inúmeras "boites" na cidade mas nós preferimos o gênero casino: espetáculo após o jantar com dança; inexplicavelmente, entretanto, não vimos esse tipo de casa de diversão o que nos deixou levemente insaciados de "vida noturna" como se nos oferece o Rio.

#### E a Aeronáutica Argentina?

Relembro ao prezado amigo que estive em Buenos Aires como turista. Não podíamos entretanto deixar de visitar o Exmo. Sr. Brigadeiro De La Colina, Secretário da Aeronáutica da República Argentina; S. Excia. teve palavras de entusiasmo a respeito do que vem sendo feito no Brasil no setor da aviação desde a criação do

can developing its national industry. The relative abundance of food, clothing and means of transportation indicate that Argentine has remained neutral. Rationing of electric light is the only thing that reminds us that the world is at war. Not even the gasoline rationing brings such an important fact to our memories. We had all possible facilities at our arrival, during our stay and on our return and are very grateful to those who contributed, authorities and others.

We saw a happy people, sometimes dancing the samba magnificently well and the tango worse than an American. We saw crowds of happy and satisfied people who live, work and have fun making the city an excellent place, with a well balanced life of work, fun and rest.

Trade is excellent as our wives will be able to tell you better than we can. We saw huge stores like those of Paris, Berlin, London, New York, Chicago, Philadelphia and Los Angeles. The geographical form of the city, round and flat, facilitates the concentration of commerce and also makes possible the organization of stores of the type of Macy's and Lafayette Galeries.

#### What about its cultural and artistic life?

We were delighted by the little we saw of the city's cultural and artistic lives. It has 24 crowded theaters. The tragedy "Xirgú" with "Garcia Lorca". The local plays and jokes which can only be understood by those who know the local slang.

We saw the Opera "El Zar Sultan". It opened the artistic season and was richly displayed.

#### How about its night life?

There are many "boites" in town but we prefer a casino with dinners, dancing and shows. We did not find, however, anything on these lines and had a slight longing for "night life" as can be found in Rio.

#### Could you tell us something about Argentine Aeronautics

I would like to remind you that I went to Buenos Aires as a tourist. I did, however, pay a visit to Brigadier De La Colina, Secretary of Aeronautics of the Argentine Republic. His Excellency spoke very enthusiastically about what Brazil has done in the field of aviation since the founding of the Ministry of Aeronautics. He declared that he had confidence in Pan-Americanism for the continent's defense and that aviation would certainly have an important part in achieving these ideals.

His Excellency took us to visit Cordoba where I met old friends and comrades of Argentine aviation. It is useless to add that we were received with the greatest cordiality and friendship—which incidentally exists among all flyers from wherever they may come.



# O MAJOR SANTA ROSA EM VISITA À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO



Por ocasião da visita feita à Escola, no dept. de Motores, o Major Silvio Américo Santa Rosa e Dr. Celso Monteiro, acompanhados pelo ten. av. Ariovaldo Villela, e Sra. Lucy Bloem, redatora deste semanário.

Esteve na segunda-feira última em visita à Escola Técnica de Aviação o major Silvio Américo Santa Rosa, oficial de Artilharia e de Estado Maior e especialista em Educação Física.

O visitante possui neste ramo de conhecimentos, uma larga folha corrida. Em 1930 foi instrutor de Educação Física da Aeronáutica, tendo fundado a primeira escola do gênero no Brasil. Foi também instrutor de artilharia da Divisão de Cavalaria. Como adido à Comissão Militar do Paraguai, em Assunção, onde teve ensejo de prestar relevantes serviços ao vizinho país. Tomou parte no plano de Educação Física do Paraguai, havendo estabelecido a Carta Orgânica do plano e fundado a Escola Nacional de Ed. Física, nos moldes da do Brasil. Também reorganizou o Conselho de Ed. Física daquela República.

Achando-se em S. Paulo, o major Santa Rosa veio até a Escola acompanhado pelo dr. Celso Monteiro, superintendente do Banco da Metrópole. Ambos foram recebidos pelo ten. cel. av. Eng. João Mendes da Silva, em cuja companhia, e do Ten Av. Villela, percorreram as dependências do estabelecimento. O major Santa Rosa mostrou especial interesse quando lhe apresentaram os alunos paraguaios que aqui se acham especializando-se sob os auspícios do Ministério da Aeronáutica do Brasil. Grande amigo do Paraguai, o visitante interrogou os alunos, mostrando-se bem impressionado com o aproveitamento de que deram provas.

Major Silvio Américo Santa Rosa, artillery officer of the General Staff and specialist in Physical Culture, visited E.T.Av. last Monday.

In 1930, Major Santa Rosa was Physical Culture instructor of the Air Forces, having founded the first school of this nature in Brazil. He was also the Cavalry Division's artillery instructor. As an attaché to the Paraguayan Military Commission he served for a while at Assunção where he had the opportunity of rendering great services to our neighboring country. He helped the Paraguayan Physical Education plan, having established the chart of the plan and founded the National School of Physical Education (Escola Nacional de Educação Física) along the same lines as the one in Brazil. He also organized the republic's Physical Education Council.

Finding himself in São Paulo Major Santa Rosa decided to visit this School and was accompanied by Dr. Celso Monteiro, superintendent of the Banco da Metrópole. They were received by Lieut. Col. João Mendes da Silva who with Lieut. Villela took the visitors through the School's departments.

The Major demonstrated particular interests when the Paraguayan students, who are taking courses at this School, were introduced to him. Being a great friend of Paraguay the visitor questioned the students and seemed well pleased by the progress they were making at E.T.Av.

We are grateful for the words of praise bestowed by the visitors upon the E.T.Av.



Sra. Lucy Bloem, Ricardo Gregor, Simon Acosta, Ten. Villela, Major Sta. Rosa, Gerardo Schussmuller, Dr. Celso Monteiro.



# CONHEÇAMOS NOSSOS VIZINHOS

POR HYLÁRIO CORRÊA

A República Oriental do Uruguai, que acaba de enviar quatro de seus filhos para a E.T.Av., é uma das nações do continente que mais se ligam ao nosso país pelos laços afetivos, históricos e geográficos. Sua descoberta data de 1516, pelo navegador espanhol Juan Diaz de Solis, quando a região era povoada por quatro grandes tribus — a dos Charrúas, ao sul, a dos Chanás, dos Yaros e dos Boanes. Estes índios viveram em constantes lutas com os espanhóis e portugueses tendo sido exterminados só em 1832, por Barnabé Rivera. Em 1520, o famoso navegador espanhol Magalhães sulcou as águas do grande estuário do Prata e em 1527 Sebastião Caboto fundou suas naves na desembocadura do rio S. Salvador, onde hoje fica o Departamento de Soariano. Das descrições pomposas feitas por esse navegador quando de seu regresso à Espanha, veio a denominação de rio da Prata ao estuário até então conhecido como "Mar Doce" e "Rio de Solis".

Nos princípios do Século XVII, um governador do Paraguai, Hernandários Saavedras, fez transportar cem cabeças de gado vacum e regular número de cavalos — que se constituiu ponto de partida para a indústria pastoril de que hoje o Uruguai muito se orgulha. A riqueza pecuária da região foi causa de freqüentes assaltos por parte de piratas ingleses, franceses, dinamarqueses, a para de despertar a cobiça de portugueses e espanhóis, que lutaram mais de um século pela sua posse.

Em 1814, a Banda Oriental declarou-se independente, depois de terríveis lutas conduzidas por Artigas, de um lado, e brasileiros e argentinos de outro. "Sejam os uruguaios tão instruídos quão valentes", disse o famoso patriota uruguai. E sob seu governo, iniciou-se o movimento cultural que nunca mais sofreu cessão de continuidade, e que concorreu para que o Uruguai mantivesse o lugar de vanguarda na inteligência continental.

Dois anos depois, o país era invadido, recrudesceram as lutas e Artigas foi derrotado. Só em 1828, quando o Brasil e a Argentina aceitaram a mediação da Inglaterra, a Banda Oriental voltou a ser independente.

Desde 1830, o Uruguai entrou no concôrto das nações livres e constituídas, adotando como governo a forma de república democrática, unitária, representativa e presidencial. A soberania vem da nação, de que são membros todos os cidadãos. Há três grandes poderes: Legislativo, Judiciário e Executivo.

O Uruguai é um dos países do mundo que maiores liberdades concede a seus cidadãos. Sua Constituição consagra expressamente as seguintes, entre muitas outras:

Todos são iguais perante a lei; não se reconhece outra distinção que a do talento e da virtude.



ALUNOS URUGUAIOS NA E.T.Av. — Esq. p/. direita. Jarvis Mário Benedetto, Sr. Hylário (reporter do Pega-Mosca) Sr. Júlio Tellechea (consul do Uruguai em S. Paulo), Carlos Segundo-Têmpero, Aldo Garcia Calvo e Pedro Vitor Ocampo.

Uruguay which has just sent four of her youths to E. T. Av., is one of the American nations that is attached to us historically and geographically.

She was discovered in 1566 by a Spanish navigator Juan Diaz de Solis. Four big tribes lived in the region at the time — the Charruas in the South; the Chanás, Yaros and Boanes. These Indians lived in a constant fight with Spanish and Portuguese and were exterminated only in 1832 by Barnabé Rivera. In 1520 the famous Spanish navigator Magalhães sailed in to the waters of Rio da Prata and in 1527 Sebastião Caboto anchored at the mouth of the S. Salvador River, where today is the Department of Soariano. From the report on that region made by this navigator on his return to Spain came the name of Rio da Prata known before as "Mar Doce" or "Rio de Solis".

In the early days of the XVII Century, Hernandários Saavedras, governor of Paraguay, bought 100 head of cattle — thus starting the cattle industry of which Uruguay is proud. The cattle resources of that region were a constant cause for attacks by French, English and Danish pirates, and for the fights between Portugal and Spain who fought for more than a century to get control of the region.

In 1814 Uruguay declared her independence after crude battles conducted by Artigas, on one side and Brazil and Argentina on the other side. "May the Uruguayans be as cultured as they were brave", said the famous patriot. Under his government Uruguay began her fight for culture, which never stopped and has helped Uruguay to become one of the first nations of South America in that field.

The country was invaded two years later and Artigas was defeated. Only in 1828 Brazil and Argentina decided to accept England's mediation and Uruguay became independent once more.

Since 1930, Uruguay has been governed as a free



## OFICIAIS NORTE-AMERICANOS EM VISITA À E.T.Av.

Visitaram a Escola Técnica de Aviação na sexta-feira dia 8, o Comandante W. H. Fitzgerald, Chefe do Gabinete de Operações Navais em Washington e o tenente C. W. McKinney, do Gabinete de Instrução do Pessoal também em Washington. Os dois oficiais, que se encontram atualmente em missão das forças armadas dos Estados Unidos na América Latina, aproveitaram o ensejo para vir conhecer "de visu" o trabalho da E.T.Av., que tantas referências tem obtido no seu país. Recebidos com as honras militares a que tem direito em razão de suas altas patentes os visitantes, acompanhados por oficiais do estabelecimento e pela reportagem do "Papel Pega Mosca" demoraram-se em alguns departamentos, havendo aquilatado do aproveitamento dos nossos alunos e do gráu altamente prático em que está orientado o ensino nesta casa.

Aquêles oficiais tiveram também o ensêjo de assistir mais tarde à solenidade de formatura da XX turma, havendo-se mostrado agradavelmente impressionados pelas intensas atividades da E.T.Av.

This School was visited last Friday, May 8th, by Commander W. H. Fitzgerald, Chief of the Naval Operations Office in Washington and Lieutenant C. W. McKinney of the Bureau of Personnel Training, also in Washington.

These two officers, being on an U.S. mission in Latin America, took the opportunity of having a look at E. T. Av., about which they have heard so much. The visitors were received with due military honors and were accompanied by the School officers and the Fly Paper's representative.

While inspecting the School's several departments, the visitors were able to see how well our students had taken advantage of their courses and the great amount of practical knowledge they obtain at E. T. Av.

The visitors also had the opportunity of witnessing the graduation of the 20th group and appeared to be very well impressed by the activities at E. T. Av.



O comandante Fitzgerald e Ten. McKinney, acompanhados pelos srs. Treff e Gill.

### CONHEÇAMOS NOSSOS VISINHOS

É inteiramente livre a comunicação do pensamento por palavras ou pela imprensa, sem necessidade de censura; o autor é responsável pelos abusos que cometer.

Ninguém pode ser preso senão em flagrante delito ou havendo semi-prova dele e por ordem do Juiz competente; nem pode ser recluso sem forma de processo e sentença legal.

Não há no Uruguai serviço militar obrigatório. A 20 de novembro de 1916, foi criada a Escola Militar de Aviação, que já em 1929 contava com 62 aparelhos.

Desde o ano passado, o Uruguai está diretamente ligado ao Brasil pela aviação comercial. A aviação encontra ali um vasto campo de possibilidades, e todos os anos, os aviadores uruguaios se confraternizam com os brasileiros na já tradicional concentração de Osório, Rio Grande do Sul. A Escola Técnica de Aviação, recebendo a mocidade estudiosa do Uruguai, veio estreitar ainda mais a amizade que já unia as duas nações, cujos esforços em comum certamente muito virão concorrer para o maior desenvolvimento da aviação continental.

(Continuação da pag. 9)

nation, using a republican, unitary representative and presidential form of government. There are three great Powers; the Executive, the House of Representatives and the Supreme Court.

The Uruguayan people have liberty in the true sense of the word. Its Constitution recognises the following:

All men are equal; no other distinctions are recognised besides those of virtue and talent.

The expression of thought through words written or spoken is assured.

Nobody can be arrested unless he is caught in flagrant act or without proof of it and by order of the Judge; no citizen may be put into jail without process and sentence.

There is no compulsory military service in Uruguay. In November 20, 1916 the Military Aviation School was created and in 1929 it had 62 planes.

Since last year Uruguay has been directly attached to Brazil by commercial aviation. Aviation has great possibilities there and every year Brazilian and Uruguayan pilots fraternize in Osório, Rio Grande do Sul. E. T. Av., receiving Uruguay's youth, will help to strengthen more and more the friendship between both countries, contributing to the better development of continental aviation.



## A "AVIAÇÃO FILME" PRODUZ EXTENSA REPORTAGEM SÔBRE A E.T.Av.

Uma das mais interessantes empresas cinematográficas brasileiras é sem dúvida alguma a "Aviação Filme", especializada em filmagem de assuntos aeronáuticos. Já ascendem a muitas dezenas, as películas por ela produzidas no gênero. Seus "cameramen" acompanham o Ministro da Aeronáutica em suas viagens, documentando inaugurações de aeroclubes, aeródromos e instalações aeroportuárias, batismos de aviões, solenidades nas escolas e outros acontecimentos relacionados com a marcha da aviação brasileira.

Agora, vem aquela empresa, de lavrar mais um tento na sua carreira, com o filme "Escola Técnica de Aviação" — longo documentário devido à operosidade do jornalista e cientista Paulo Cleto, redator do "Diário de Notícias" do Rio e diretor da Aviação Filme, que encontrou um auxiliar à altura no operador Geraldo Alves. Ambos estiveram por vários dias neste estabelecimento, havendo apanhado todos os aspectos mais interessantes da nossa vida escolar. O filme figura um moço, desde o instante em que deixa a sua terra natal, atraído pelos reclamos da vocação aeronáutica, até o momento em que recebe seu certificado. Todos os pormenores concernentes a seu curso estão cuidadosamente registrados: a matrícula, os exames, a inspeção de saúde no C. M., a instrução militar, a formatura... A descrição falada do filme foi feita pela Secção de Propaganda, destacando-se a parte aí desempenhada pelos funcionários daquela secção, srs. Candido Motta Neto e Antonio Costa.

Esse filme foi pela primeira vez exibido quarta-feira dia seis, no Braz Politeama, cedido à E.T.Av. para tal fim, tendo aguardado sobremaneira à assistência de que participavam o Comando da Escola, oficialidade e funcionários. O sr. Paulo Cleto foi muito cumprimentado pelo excelente trabalho técnico que apresentou, e do qual serão produzidas duas versões — uma falada em português, para ser exibida nos cinemas do país, e outra em inglês, que será remetida aos Estados Unidos.

One of the most interesting Brazilian movie picture companies is without doubt the Aviation Film (Aviação Filme) specializing in aeronautical subjects. It has already made nearly a hundred pictures in that line. Its cameramen accompany the Minister of Aeronautics on his journeys, taking pictures of airclub inaugurations, airports and installations, new airplanes, School ceremonies and everything else related to the progress of Brazilian aviation.

Now the company has produced a new picture, "The Escola Técnica de Aviação". It was taken by newsman Paulo Cleto, editor of Rio's "Diário de Notícias" and director of the "Aviação Filme" helped by his very able assistant, cameraman Geraldo Alves. For several days these two remained at the School taking pictures of the most interesting aspects of our School life. The picture is about the life of an air-minded young man, from the moment he leaves his native town, to that in which he receives his diploma. All details have been carefully shot: his joining, the tests, the medical inspection, military instruction and the graduation.

The spoken description of the picture was very well made by Mr. Candido Motta Netto and Antonio Costa of the Propaganda Department.

This picture was shown last Wednesday for the first time at the "Braz Politeama" Theatre which was placed at the disposal of E.T.Av. for this purpose. It was seen by a great number of people, including the Commander, officers and employees of E.T.Av., and proved to be a very pleasing show.

Mr. Paul Cleto was congratulated for his excellent work. Two versions will be made of the picture... one spoken in Portuguese, to be shown throughout this country and another, in English, to be sent to the U.S.A.

## FESTIVAL DA E. T. Av. NA A. P. I. S. P.

Esteve simplesmente encantadora a reunião promovida pela E.T.Av. no Auditório D. João VI, sede da Associação dos Profissionais da Imprensa de S. Paulo (A.P.I.S.P.) quinta-feira retrazada. Aquela prestigiosa associação de classe cedeu o auditório para a exibição do filme "Fighting Lady" (História de um cruzador), que por sua vez fora cedido gentilmente pela Armada dos Estados Unidos.

A exibição teve início às 20,30, com o salão literalmente cheio, estando presentes o Comando da Escola, o sr. John Paul Riddle, representantes dos Comandos da Região Militar e da Quarta Zona Aérea, das secretarias de Estado, das unidades aquarteladas em S. Paulo, funcionários e

E.T.Av. gathered on the 31st of May at the "Dão João VI" auditorium, headquarters of the São Paulo Press Association (A.P.I.S.P.) to see the picture, "Fighting Lady", which was kindly loaned by the U.S. Navy.

Present at the showing, which started at 8:30 p.m. with the auditorium literally packed, were: the Commander of the School, Mr. John Paul Riddle, representatives of the Military Region's and Fourth Air Zone's Commands, representatives of the Secretary of State, officer employees of this School and members of the São Paulo Press Association (A.P.I.S.P.). The picture in technicolor, showed scenes from the Pacific War, demons-

(Continua na pag. 14)



# OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

By ROBERT E. HOOSE



A Super-fortaleza B-29, é um monoplane de asas médias, quadrimotor, com estabilizador vertical, leme de direção simples e trem de aterrissagem triciclo. Sim, está certo, mas esses fatos apenas, de forma alguma dizem o que é o notável avião cujas asas amplas estão projetando sua sombra sobre todo o Império Nipônico.

Dia após dia estes enormes aviões de bombardeio voam sobre o território inimigo e arrojam sua carga destrutiva. Golpeiam bem no coração do inimigo. Para muitos deles, a viagem é apenas de ida — não tornam a regressar.

Um recente relatório revela que a perda de super-fortalezas nas diversas incursões de bombardeio sobre Tóquio atinge o total de 74. Cada aeronave, com seu equipamento, custa mais de um milhão de dólares. Mas de valor infinitamente maior são as vidas dos onze tripulantes de cada aparelho.

Na outra concha da balança, sopesando essa perda, a Força Aérea do Exército dos Estados Unidos acusa mais de cinquenta milhas quadradas da capital inimiga completamente destruída.

A monstruosa B-29 é uma vez e meia maior e duas vezes mais pesada que a B-17, a "Fortaleza Voadora", e conduz uma carga de bombas mais de quatro vezes maior. Tem uma envergadura de 43 metros e um comprimento de 30 metros. Mas para compreender porque é o mais extraordinário avião de bombardeio do mundo moderno, devemos estudar os vários componentes que entram na sua construção.

Com seus quatro motores altamente supercarregados, as Super-fortalezas podem voar na sub-estratosfera, fora do alcance do fogo anti-aéreo inimigo e dos aviões interceptadores. Seu teto prático está muito acima dos 12.000 metros. Para voar a tais alturas, é necessário que a cabine esteja sob pressão e aquecida, de molde a proteger a tripulação contra o frio extremo e a atmosfera rarefeita que ali se encontra. Este é um dos muitos aspectos da "Super". Para descrevê-la em todos os seus detalhes, necessitaríamos de muitos volumes. E este ligeiro comentário apenas comporta a menção de alguns pormenores.

Há por exemplo, a fuselagem, que é circular por causa da cabine sob pressão. O anteparo mais importante mede 2m,70 de diâmetro. A superfície do revestimento metálico é preso por meio de rebites e as chapas de alumínio são de juntas de topo, isto é, são colocadas bordas contra bordas de forma a não haver saliências. Isto proporciona um mínimo de resistência a corrente suave de ar, reduzindo a resistência ao avanço.

No nariz há um compartimento para o primeiro piloto (conhecido como comandante do avião), segundo piloto (chamado piloto) e o bombardeador. Este recinto é à prova de som e os três podem conversar livremente sem o uso do interfone. Isto também concorre para diminuir a fadiga do piloto. As posições ocupadas pelo piloto dispõem de espaço bastante e ele fica de frente para um painel contendo apenas os instrumentos necessários para o voo. O conforto da tripulação mereceu todo o carinho, pois a tremenda autonomia de voo requer ao pessoal estar em voo constante por muitas e afanosas horas.

B-29, "Superfortress" — a four engined, mid-wing monoplane with single fin and rudder and tricycle landing gear. True, yes, but these simple facts in no way picture this remarkable plane whose broad wings are casting a shadow over the entire Japanese empire.

Day after day these huge bombers fly over enemy territory and loose their destructive load. They strike at the very heartland of the enemy. For many it is a one way trip — they do not return.

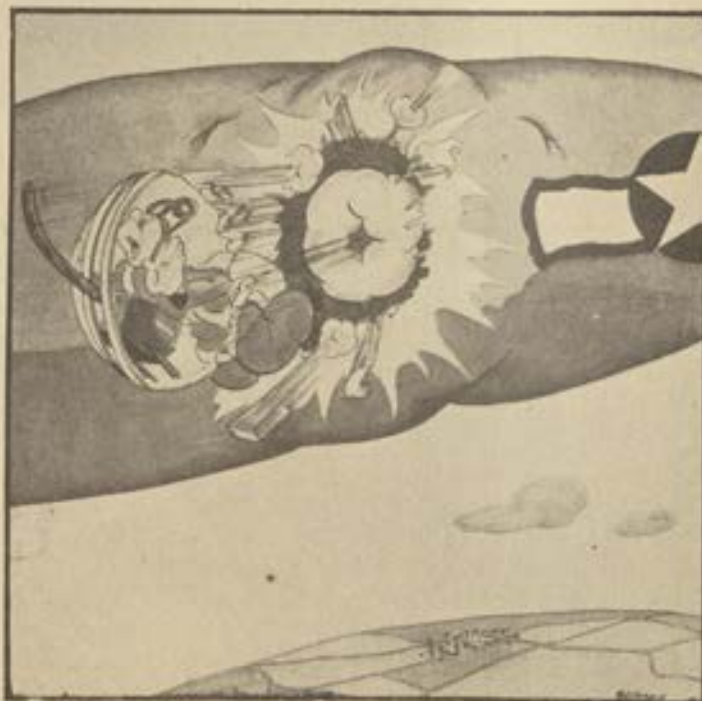
A recent report states the loss of Superfortresses in the various bombing raids over Tokyo at 74. Each plane, with its equipment, costs over a million dollars. But of infinitely greater value are the lives of the eleven crew members in each plane.

On the balance side of the ledger the U. S. Army Air Force reports over 50 square miles of the enemy capital city utterly destroyed.

The monstrous B-29 is half again larger and twice as heavy as the B-17, "Flying Fortress", and carries a bomb load better than four times greater. It has a wing span of 141.2 ft. and a length of 98 ft. But to understand why it is the most outstanding bomber in the world today one must study the various components that go to make it up.

With its four highly supercharged engines the Superfortress can fly in the stratosphere, out of reach of enemy anti-aircraft fire and interceptor planes. Its service ceiling is well above 40,000 ft. To fly at such heights it is necessary that the cabin be pressurized and heated to protect the crew against the extremely cold and rare atmosphere encountered. This is one of the many features of the Superfort. Were they dwelt on in any detail, this would require several volumes. Only a mere mention of a few can come within the scope of this short comment.

There is, for instance, the fuselage, circular because of the pressurized cabin. The major bulkheads measure 9 ft. in diameter. The skin surface is attached by flush-head riveting, and the aluminum plates are butt-jointed,





Diretamente por trás dos pilotos está um compartimento para o mecânico de voo. Fica de costas em relação à direção do voo e tem à sua frente um grande painel de instrumentos, pois cabe-lhe a responsabilidade da operação completa do aparelho, exceto o voo propriamente dito. Um trabalho de estreita cooperação com os pilotos lhe é necessário.

A seguir, em dois compartimentos em frente um do outro acham-se o navegador e o rádio-operador. Atrás deles se encontra o espaçoso vão das bombas. Um pequeno canal, de 76 centímetros de diâmetro, vai para o vão das bombas e permite aos tripulantes passar entre a frente e a ré em caso de necessidade.

Além do canal há um vasto compartimento que abriga as duas metralhadoras do centro da fuselagem, uma terceira metralhadora num assento elevado e macas onde podem dormir quatro pessoas. Todas as armas de fogo são disparadas por meio de controle à distância. Os metralhadores visam e fazem fogo por meio de torres transparentes. O sistema de controle de fogo permite que um homem acione várias torrinhas e o controle pode passar de um homem para outro, dependendo do metralhador que se encontra na mais vantajosa posição do momento.

Há cinco torrinhas de potência — duas de centro, uma dorsal, uma de ventre e uma de cauda. A pressão é mantida dentro da fuselagem graças à sucção de ar dos motores internos. A quantidade succionada de um só motor é suficiente para abastecer o avião, de modo que os demais motores ficam com uma margem de cem por cento para as emergências. Quando o avião está para soltar a bomba sobre o objetivo, a cabine perde a pressão e cada tripulante aplica o sistema de oxigênio. Isto visa impedir uma súbita mudança de pressão se porventura o fogo defensivo inimigo abrir um grande orifício na fuselagem abaixando subitamente a pressão interna.

Numerosas e interessantes narrativas têm sido feitas sobre as Super-fortalezas que se viram forçadas a descer no mar. Em média, um avião quadrimotor permanece à superfície d'água de um a cinco minutos. Com o ar comprimido da fuselagem, contudo, consegue-se um considerável grau de flutuação. Contam de uma aeronave que foi obrigada a descer e a tripulação permaneceu nas proximidades, na balsa salva-vidas e aguardou a vinda de socorro. Muitas horas mais tarde, um destróier veio apanhá-los. Quando se aprestavam para embarcar, o avião ainda flutuava. O destróier viu-se forçado a fazer fogo sobre ela, para colocá-la a pique. A aeronave houvera ficado boiando por 18 horas.

Numa fase das provas de um avião, fez-se um voo a elevada altitude. A diferença de pressão entre o interior e o exterior era considerável. Subitamente uma das torres transparentes foi arrancada pela pressão interna. O metralhador que se achava naquela posição foi também arremessado pelos ares. Afortunadamente, seu pára-quadras o trouxe para terra são e salvo. Depois disto, uma grade de metal foi colocada sobre a abertura para impedir que o fato se reproduzisse. Mais tarde, foi removida e substituída por um anel de borracha que amortece essa diferença de pressão.

Um dos mais notáveis aspectos da Super-fortaleza é a sua asa. O seu perfil aerodinâmico foi desenvolvido pela Boeing Co. e é conhecido como Boeing 117. Tem um alojamento muito alto — 11.5. Chegou-se a este resultado pela divisão do comprimento da corda (da borda de ataque à borda de fuga da asa) pela envergadura (de ponta a ponta). A carga alar também é muito alta, 28 Kg. por pé quadrado (0, m<sup>2</sup>0929). A asa é caracterizada por um grosso ponto médio e tem um coeficiente de resistência ao avanço muito baixo. É o ideal para vãos a longa dis-

that is they are placed end against end with no overlapping. This provides a minimum of resistance to a smooth air flow, reducing drag.

In the nose is a compartment for the first pilot (known as the airplane commander), second pilot (called pilot) and the bombardier. This space is soundproofed and the three can converse freely without the use of the interphone. This also lessens pilot fatigue. The pilot positions are roomy and face a panel with only the instruments necessary to flight. Crew comfort is given every consideration, for the tremendous range of the plane requires the personnel to be in constant flight over many weary hours.

Directly behind the pilots is a compartment for the flight engineer. He faces aft and has in front of him a huge instrument panel, for his is the responsibility of the complete operation of the plane except for the flying of it. Close teamwork with the pilots is necessary.

Next in two compartments opposite each other are the navigator and the radio operator. Aft of these is the spacious bomb bay. A small channel, 30 inches in diameter, runs over the bomb bay and permits the crew members to pass between the front and rear in case of necessity.

Beyond the channel is a large compartment that houses the two waist gun positions, a third gunner's position on an elevated chair and bunks to sleep four people. All guns are fired by remote control. Gunners aim and fire from sighting blisters. The fire control system permits one man to fire several turrets, and the control can be passed from one to another, depending on the gunner in the most advantageous position at the moment. There are five power turrets — two waist, one dorsal, one belly and one tail turret.

The pressure is maintained within the fuselage by drawing air from the inboard engines. The amount drawn from one engine is sufficient to supply the plane, so the other engine affords a 100 percent surplus for emergencies. When the plane is in its bomb run over the target the cabin is de-pressurized and each crew member plugs into the oxygen system. This is to prevent sudden pressure changes if enemy defensive fire should tear a large hole in the fuselage and suddenly lower the internal pressure.

A number of interesting stories have been told of Superforts that have been forced down at sea. The average four engined plane will stay afloat from one to five minutes. With the air-tight fuselage of the B-29, however, a considerable buoyancy is afforded. One report tells of a plane that was forced down. The crew stayed near it in their liferafts and awaited rescue. Many hours later a destroyer picked them up. When they were ready to leave the plane was still afloat. The destroyer was forced to fire upon it to sink it. The plane had remained afloat for 18 hours.

At one stage of testing the plane a flight was made at high altitude. The pressure difference inside and outside the plane was considerable. Suddenly one of the waist blisters was blown out by the internal pressure. The gunner standing at this position was also blown out into space. Fortunately his parachute brought him down to safety. After this a metal grill was placed over the opening to prevent a recurrence. Later this was removed when a rubber ring was developed to cushion this pressure difference.

One of the outstanding features of the Superfortress is the wing. The airfoil section was developed by the Boeing Co., and is known as the Boeing 117. It has a very high aspect ratio — 11.5. This is arrived at by dividing the chord length (from leading to trailing edge of the wing) into the span (from tip to tip). The wing



tância e a grande velocidade.

Mas tais vantagens transformam-se em desvantagens no momento de pouso ou levantamento de voo, requerendo pista muito longa. A solução que se apresentou demonstrou-se excelente. Aperfeiçoou-se uma aba do tipo geral Fowler-Zapp. Desliza para fóra e para baixo a partir da borda de fuga e quando amplamente estendida, aumenta de vinte por cento a área da asa. Assim, a B-29 pode levantar voo ou pousar utilizando espaço um pouco menor do que o exigido pelo B-17 de muito menores proporções.

A única unidade hidráulica da Super é o sistema de freio. Tudo o mais é acionado a energia elétrica. Há 150 motores elétricos separados e quasi 18 quilômetros de fios para completar o sistema.

O trem de pouso triciclo tem rodas duplas e pneus para suportar o enorme peso do avião. A roda da frente é recolhida ao nariz do aparelho. Os pneus são surpreendentemente pequenos, tendo apenas um metro de diâmetro. A roda principal é recolhida para as naceles interiores. Seus pneus são de 1 metro e pouco de diâmetro.

Os motores são Wright Cyclones de 18 cilindros e 2200 HP. Os projetadores viram-se abarbadados com o problema de conseguir um supercarregador suficientemente grande. Para poupar tempo, foram empregados pequenos supercarregadores para cada motor. Um condutor de ar fica logo abaixo do motor, fechado pela nacele de forma oval. Isto basta para o supercarregador, resfriador a ar e interresfriador, bem como para o resfriador do motor. Elimina a necessidade de pequenas protuberâncias no avião, o que causaria resistência extra ao avanço.

Tremendas forças pesam sobre as superfícies de controle dos modernos aviões de combate, de alta velocidade. Mas este gigante dos ceus foi tão bem equilibrado, dinâmico e estaticamente, que não se faz mister elevador de tensão para o piloto — este retém a sensibilidade, "sente" os controles.

O trovão das Super-fortalezas reboia cada vez mais forte sobre o Japão. Voam cada vez em número maior. E simbolicamente, como o sol nascente, elas veem do leste. Mas não se trata da tarefa de proporcionar a luz e o calor necessários à vida e ao crescimento vegetal e animal — é antes o encargo de um cirurgião que deve extirpar um cancro a ameaçar a existência de nossa civilização. Quando a operação estiver completa, o enfermo deverá sofrer um longo período de convalescença. Todos os indícios de infecção devem entretanto ser removidos afim de que algum dia possa o corpo adquirir de novo seu posto normal em nossa sociedade de povos e nacionalidades.

loading is also very high, being 62 lbs. per square foot. The wing is characterised by a thick mid point, and has a very low drag coefficient. It is ideal for flights over long distances and at great speeds.

But these same advantages worked to disadvantages when it came to landing or taking off, requiring too much runway. The solution worked out has proven excellent. A flap was developed of the general Fowler-Zapp type. It slides out and down from the trailing edge of the wing, and when fully extended increases the wing area by 20 percent. Thus the B-29 can take off and land in slightly less space than the much smaller B-17.

The one hydraulic unit on the Superfort is the braking system. Everything else is energized by electricity. There are 150 separate electric motors and eleven miles of wiring to complete the system.

The tricycle landing gear has dual wheels and tires to support the enormous weight of the plane. The nose wheels retract into the nose of the plane. The tires are surprisingly small, being only 3 ft. in diameter. The main gear retracts into the inboard nacelles. The tires for these are 4 ft. 8 in. in diameter.

The engines are Wright Cyclones of 18 cylinders and 2200 hp. Design engineers were confronted with the problem of getting a supercharger large enough. To save time two smaller ones were used for each engine. An air duct is just below the engine and enclosed by the oval shaped nacelle. This suffices for the supercharger, oil cooler and intercooler, as well as for engine cooling. This eliminates the necessity of small protuberances on the plane that cause extra drag.

Tremendous forces are exerted on the control surfaces of today's high speed combat planes. But this giant of the skies has been so well balanced dynamically and statically that no boosters are needed by the pilot, and he retains the sensitivity, or "feel", of the controls.

The growing thunder of the Superfortresses gets ever louder and louder to the people of Japan. They are flown in increasing numbers. And symbolically, as the rising sun, most of them come from the east. But theirs is not the job of sustaining life and growth, but more that of a surgeon who must cut away a cancerous growth that is endangering the life of our civilization. When the operation is completed, the patient must suffer a long period of convalescence. But all signs of infectious growth must be removed, so that someday this body can once again take its normal place in our society of races and nations.

## FESTIVAL DA E.T.Av. NA A.P.I.S.P.

oficiais da Escola, sócios da APISP. O filme, todo colorido, apresentou aspetos impressionantes da guerra no Pacífico, documentando a bravura dos marinheiros norte-americanos e destacando o papel da aviação na vitória cada dia mais nítida sobre o agressor nipônico. Toda a vida de uma unidade, desde o momento de sua partida até o seu regresso aos mares norte-americanos, com as mais variadas peripécias de guerra desfilou ante os olhos da assistência.

Após a exibição, o Comandante da Escola ofereceu finíssimo "cocktail" aos presentes. A reunião decorreu toda ela num ambiente de cordialidade.

Aos srs. Menotti del Picchia, presidente da APISP, e ao sr. Dario de Barros, procurador, a

tratando a bravura de U.S. sailors and marines.

It also brought out the importance of aviation in helping to bring victory over the Japanese closer and closer every day. All the war adventures of a battle unit were shown, beginning when it put out to sea and ending with its return to the U.S.

After the showing the Commander of the School offered cock-tails to those present.

E.T.Av. is grateful to Mr. Menotti del Picchia, president of the São Paulo Press Association, and to Mr. Dario de Barros.

Escola objetiva seus agradecimentos, pedindo-lhes os encaminhe aos demais membros da Diretoria e aos seus associados.

(Continuação da pag. 11)



## RECÉM-CHEGADOS

**WILLIAM M. BUCY**, natural de Greenville, Texas. Foi professor de música na Universidade de Texas e no ginásio de Pecos, Texas. Passou depois para a Lockheed como projetor de ferramentas, em Burbank, Califórnia. Também serviu como encarregado da montagem final na Vultee Aircraft em Nashville, Tennessee. Possui o grau de engenharia aérea pela Universidade da Califórnia e seis anos de experiência em serviço de projeto e montagem de aeronaves. Tendo ingressado na J. P. Riddle, a 8 de fevereiro de 1945, foi designado na E.T.Av. para a Divisão de Aeronaves.

**ROBERT G. HANKS**, natural de Crawford, Pennsylvania. Estudou estrutura de motores de aeronaves, meteorologia e navegação na Universidade de Columbia. Lecionou matérias de pré-vôo aos candidatos à A. A. F. bem como motores, trem de aterrissagem. Ingressou na J. P. Riddle dia 8 de fevereiro deste ano, foi destacado como Instrutor do Básico na E.T.Av.

**DOROTHY A. MACKAY**, natural de Rochester, Nova York. Foi instrutora de vôo da Bell Aircraft em Tonawanda, Nova York, instrutora de Link na Curtiss Wright, Buffalo, na Eastern Airlines, Atlanta; e na United Air Lines em Cheyenne, Wisconsin.

Tem mais de quatrocentas horas de vôo em nove anos de pilotagem; foi piloto comercial por quatro anos; possui carta de controlador de torre. Ingressou na J. P. Riddle a 8 de fevereiro deste ano, tendo sido designada como Instrutora de Link na E.T.Av.

**F. PAUL TRICH**, nasceu em Lyndhurst, Nova Jersey. Trabalhou no Departamento de Serviço da Divisão de Hélices da Curtiss por quatro anos. Lecionou manutenção, reparação e inspeção de hélices.

Anteriormente a suas atividades aeronáuticas fora mestre-escola. Entrou para a J. P. Riddle em fevereiro deste ano, tendo vindo para o Brasil como Instrutor de Hélices.

**MILTON B. COOK**, nasceu em Attleboro, Massachusetts, tendo no mesmo Estado frequentado o Colégio de Amherst. Graduou-se no Illinois, onde lecionou por algum tempo, em escolas públicas. Mais tarde, lecionou navegação e meteorologia no Colégio do Estado de Murray, Kentucky, e na Universidade de Wesleyan, Illinois. Ensinar tem sido a sua grande atividade desde que terminou os estudos. Tendo ingressado na J. P. Riddle em janeiro deste ano, foi enviado para a E.T.Av. como Instrutor de Meteorologia.

**WILLIAM M. BUCY**, born in Greenville, Texas. He was music professor at the University of Texas and Pecos High School, also in Texas. In Burbank, Calif. he joined Lockheed as a tool designer. He was also foreman of final assembly at the Vultee Aircraft plant in Nashville, Tenn. He took an aeronautical engineer's degree at the University of California and has six years experience in aircraft designing. He joined J. P. Riddle on February 8, 1945 and was assigned to the Aircraft Dept. of E.T.Av.

**ROBERT G. HANKS** was born in Crawford, Pennsylvania. He studied aircraft and motor structures, meteorology and navigation at Columbia University. He taught pré-flight subjects to A.A.F. candidates. He also taught motors and landing gears. Having entered J. P. Riddle on February 8, 1945, he was selected as an instructor for the Basic Dept. of E.T.Av.

**DOROTHY A. MACKAY**, a native of Buffalo, N.Y., was flight instructor for Bell Aircraft in Tonawanda, New York. She was also Link Trainer instructor for Curtiss Wright, Buffalo; for Eastern Airlines, Atlanta, and for United Air Lines, Cheyenne, Wyoming.

During nine years as a pilot she has totalled more than four hundred flight-hours. She was a commercial pilot for four years and has a control tower operator's license. She joined J. P. Riddle on February 8, 1945, and was chosen as Link Instructor at E.T.Av.

**F. PAUL TRICH** is a native of Lyndhurst, New Jersey. He worked in the Service Department of Curtiss Wright's Propeller Division for a period of four years.

He taught propeller maintenance, inspection and repair. Before his aeronautical activities he was public school teacher. He entered J. P. Riddle in February of this year and came to Brazil as a Propeller Instructor.

**MILTON B. COOK** was born at Attleboro, Massachusetts, and studied at Amherst College. He graduated at Illinois where he taught in public schools. Later he taught navigation and meteorology at Murrey's State College, Kentucky, and at the Illinois Wesleyan. Having joined J. P. Riddle in January 1945, he was sent to E.T.Av. as a Meteorology Instructor.



William M. Bucy



Robert G. Hanks



Dorothy A. Mackay



F. Paul Trich



Milton B. Cook



# Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda  
e Hylaria Corrêa

## CESTA COLUNA



É de Marco Aurélio, o filósofo estoíco, que, como o nosso D. Pedro II muitos séculos mais tarde, recebeu o cognome de "Imperador Filósofo", este conceito profundo: "As coisas deste mundo são sempre as mesmas, vão e veem, umas para baixo, outras para cima, de geração em geração. É possível que a inteligência do universo aja sobre cada ser. Se assim for, sujeita-te a teus impulsos". E acrescenta, elucidando: "Talvez tivesse dado, no entanto, uma vez para sempre, movimento ao conjunto e esse movimento se comunicaria sem interrupção a todos os seres e também a seu organismo, pois na verdade tudo não passa de átomos e elementos indivisíveis. O princípio ativo do universo é uma torrente que em seu curso arrasta todos os seres."

Eram estas reminiscências de leitura que vinham à memória desta cansada miss Butterfly quando, na sexta-feira passada, do seu cantinho humilde, em meio de outros funcionários, assistia ao garboso desfile dos novos graduandos.

"As coisas deste mundo são sempre as mesmas..." Gente que chega, gente que parte. Os calouros que entram, timidamente, como quem engasgasse os olhos para um mundo novo... E que um dia, já veteranos, vão em álares revoada. É a "inteligência do universo" agindo sobre cada um de nós — os que ficam, os que jornadeiam. E como prova de que tudo é indivisível,

prosssegue na saudade o elo afetivo por aqueles que na descida da correnteza nos acompanharam no remoinhar fugidivo de alguns instantes...

"O princípio ativo do universo" leva desta vez, na sua torrente insopitável dois grandes amigos: Edward Sinisgalli e Parsifal Zamboni. Grandes amigos e jornalistas. Por muitos meses, a juventude de seu talento foi um dos títulos de satisfação deste semanário. Chegaria entretanto o dia em que, atingida a meta que se propuseram atingir, eles também partiriam, certificados em punho, armados cavaleiros modernos para as andanças — melhor diríamos, "voanças" — da aeronáutica brasileira.

Mas o filósofo estoíco da Roma antiga tinha razão: "tudo não passa de átomos e elementos indivisíveis". Para onde quer que forem, estarão certamente comungando conosco, na mesma vibração quotidiana, identificados para sempre com a Escola que tanto amaram e a cujo renome concorriam com sua modéstia, seu entusiasmo e sua lealdade. Parsifal e Edward ficam como símbolos. Tal Jorge Siqueira, e Aziz Elias, e Walter Antunes Viana. E outros, cujo exemplo não ficou esquecido. Oxalá tal exemplo frutifique, e outros saibam manter sempre aceso o facho de entusiasmo que esses paladinos da juventude etávia acenderam!

Miss Butterfly.

## ULTIMA PÁGINA

### "SUNDOWN"

Todo este nosso amor que nasceu em segredo  
Desabrochou, floriu, na humildade mais pura,  
Teve o encanto pueril desses contos de enredo  
Quasi ingênuo, onde a graça ao candor se mistura.

Entrou em nossos corações, como a brancura  
De uma aresta de luar numa alcova entra a medo,  
Nunca teve esse fogo intenso de loucura,  
Que existe em todo amor que nasce e morre cedo.

E quando ele aflorou, tímido e pequenino,  
Como uma estrela azul no meu, no teu destino,  
Não sei que estranha voz ao coração me disse

Que este amor, suave e bom, de pureza e lealdade,  
Sendo o primeiro amor de tua meninice,  
Era o último amor de minha mocidade.

## TAPETE MÁGICO

Esta coluna, nasceu hoje sob um signo possivelmente vitorioso, nesta quadra feliz para os destinos da humanidade, cansada de sofrer, mas que agora já encontrou o ritmo e o natural anseio de Paz que é o anelo máximo da coletividade universal.

Seu programa à primeira vista, pode parecer desagradável a todos que nos honram com sua atenção, mas no fundo, entretanto, ele será despretenhoso e agradável, leve e espirituoso, provocando o bom humor sem ferir suscetibilidades e melindres. Sem cõr política ou religiosa, "TAPETE MÁGICO" é e será o continuador da invejável camaradagem que reina entre todos os elementos da E.T.Av.

CÉLIA CAMARA, escreve com fina sensibilidade o diário de sua vida. Tem bastantes romances principiados, porém, nunca encontra o desfecho final...

CECILIA BLUMBERG, MARIA BENEDITA VANDICK e MARILU, as 3 MARIAS de Escola. Andavam sempre juntas. Hoje o "TRIO" debandou. Cuidado uma andorinha só não faz verão!...

Francamente! Há muitos funcionários interessados na Biblioteca... Rapazes que antigamente chamam "Gibi", hoje mostram grande interesse nas leituras clássicas e revistas norte americanas; isto, entretanto, aconteceu depois que a meiga IDALINA LOBO passou a ser Bibliotecária.

Deseja rir um pouquinho? Peça à IRACEMA BONETTI, para contar certa passagem que teve com uma "girl" americana...

Porque o Sr. BODE sempre anda acompanhado de uma cachorrinha preta. Sera mascote? "Chi lo sá..."

A alegria do C. M. é JOHY KOSTAHIS, que além de possuir uma alegria exuberante e uns olhos vivos, tem sangue grego... Caspíte!

As moças estão curiosas por conhecer a identidade de FREIVALE, dono das colunas românticas deste jornal. Podemos adiantar que ele não é "reverendo"... Aconselho que o não procurem conhecer e cada qual, conforme, seu temperamento, trate de idealizá-lo.

MÁRCIO NERY e SIDNEY ALCANTARA, combinaram com JAY R. KNOTTS, e ensino do português em troca de "English lessons", "but"... A "trinca" não sabia qual o método a adotar e na segunda aula o americano não apareceu...

Fomos informados que os Srs. BODE e LUIZ DE FREITAS VALE, estão organizando um Clube para os funcionários da E.T.Av. Parabéns e os nossos votos para que todos os colegas cooperem para essa esplêndida e útil iniciativa.



## A PIANISTA



OLGA MARIA

Olga Maria, a sorridente pianista que por muitas vezes esteve nesta escola, emprestando aos nossos "shows" de boa vontade a graça de seus olhos e o seu talento artístico, é dessas figurinhas de legenda que jamais se deixam ficar esquecidas. A sua ausência tinha sido notada pelos "habitués" dos "shows". Por onde andará Olga Maria, a meiga, a sentimental?

A pergunta recebe agora uma resposta cabal. Não, Olga Maria também não nos esqueceu. Com a mesma intensidade com que ela vivia na saudade da Escola, nós também vivíamos na sua lembrança. Agora, de Quitandinha, onde se acha contratada, escreveu delicado cartão ao Comando da E.T.A.V.

para uma visita espiritual que muito nos emocionou.

Muito obrigados, Olga Maria, e continue não sendo ingrata: você já sabe que a turma daqui a quer muito bem. E que inveja, menina, dos frequentadores do Quitandinha — os felizardos para os quais os seus dedos nervosos criam, no teclado do piano, mundos irreais de sonho e de harmonia!

**DESPEDIDA À XX TURMA** — O funcionário 1113 do refeitório de alunos, Antonio Severino Silva, atualmente em férias, escreve delicada cartinha, em que por nosso intermédio se despede dos graduados na sexta-feira passada, "patricios com os quais me tornei íntimo neste ano de convivência. Fiquei entusiasmado ao sabê-los agora terceiros sargentos, prontos a servir a Pátria e o mundo". Bravos, e reforçamos os votos de um porvir cheio de felicidades que o nosso "Perambuco" — como éle mesmo se intitula — formula aos seus, aos nossos amigos que se graduaram na XX turma.

### CHARADA DE SILABAS

al - ca - co - co - cor - de - ei - es - fi - ge - gem - la - me - me - na - ne - ni - ni - ni - o - o - o - que - re - ro - ro - so - spit - so - ta - tal - tan - te - ti - tro - u - ver - vo - xi - xi

Com as sílabas acima devem ser formadas 12 palavras. As iniciais, lidas de cima para baixo, formam o nome dum famoso aviador.

1. Marca de avião de caça inglês —
2. Instrumento para se indicar a altitude —
3. Perigo para a aviação —
4. Recipiente do combustível —
5. Ponto do horizonte —
6. Ajuda —
7. Partida do avião —
8. Conquista da aviação —
9. Tripulante do avião —
10. O que os tripulantes precisam em grandes altitudes —
11. Base aeronaval do Brasil —
12. Operação de conduzir o hidroavião sobre a água.

### LEIA ISTO

(Caveiranda)

Os "bichos" ultimamente vêm resistindo à prova do frio. Haja visto um uniforme branco, passeando pelas avenidas em noites geladas.

Não basta sábado, com muito prazer, os alunos continuarão a fazer filas aos domingos, para saírem...

Temos a história do Caveira (1034) que arranhou uma linda garota, na Frei Gaspar, aquela de que o "Frankstein" correu de medo.

Temos a história do Dept. de Controle de Torre que recebeu um instrumento chamado Computador, que marca horas, graus, milhas marítimas e terrestres, quilômetros, latitude, longitude, variação, desvio, velocidade, rumo, rota, gasolina... e ainda notas baixas, sábados e domingos, 38 B.C. e Base. É uma das mil maravilhas terrestres aéreas e aquáticas! Parabéns srs. alunos desse curso!

Um dia desses os alunos sonharam com férias, mas porque alguém falou...

Apesar do frio, presumo que os macacões com calças curtas vão marcar a etapa do século XXI quando em desfile na Av. Celso Garcia.

**Retificação** — a respeito da resposta publicada na esta coluna da semana passada que seu o artigo "Aviação berço de heróis" como sendo do sagto. Medeiros, mas seu verdadeiro autor é o aluno Roldo Gois, sentimos profundamente este lapso.

## MESMO DEPOIS DE MORTA...

Nilvia P. Barros

Então, quando voltares só, desiludido

Dêste mundo falaz...

Volve os olhos teus à minha campa, amigo!

Assim só recordarás...

Sob a lousa por cravos e rosas perfumada,

Está quem tanto amou...

E sobre ela há de vir a passarada

Cantar um preito à vida que findou...

Se dos pássaros que voluteiam alegremente

Confundires com soluços, seu chilrear,

Lembra, então, da rapariga ausente

Que morreu por te amar...

Sabe dum segredo, meu querido:

No meu último extertor,

Os meus lábios, murmuraram o teu nome proibido —

O teu nome, meu amor...

Oh!, soluças agora! Não deves! Já é tarde!

Quem já foi não pode mais voltar.

Relembra as horas de tristeza, que lutei de balde,

Sem que conseguisse te encontrar...

Foi árdua a luta, mas, todavia

Afirmo, jamais esmoreci...

Neste peito descarnado, nesta alma vazia

Pulsou um coração por ti...

Em toda a minha vida não encontrei a sorte

Que o poeta prediz;

E, foi então que no solar da morte,

Procurei ser feliz...

Ouve-me; Oh! não te ajoelhes, meu amor...

Sentes o perfume das flores?

Ouves dos pássaros o cantar? O calor

Do seu trinar não recorda os meus amores?

Quando a minha tumba a chuva umedece,

Num louco frenesi...

Lembro os teus beijos e, como numa prece

Me recordo de ti...



## SAUDADES DE MINHA TERRA

Antonio Fernandes Trindade  
R-1054 — 8.ª Esquadriha

Recordar! Sentir dentro em si a febre insopitada, a tristeza incontida, a lembrança dolorosa de um algo acontecido há muito. Eu choro as saudades de minha terra; da minha Paraíba, com os seus sertões, que os meus pés cruzaram; das minhas praias brancas orladas de esguios coqueiros que acenam continuamente um adeus, cu as boas-vindas, aos heróicos jagadeiros na sua faina habitual; saudades das jagadas audazes que levam à luta diária aqueles homens heróicos de uma terra de glórias; saudades das vilas dos brejos, com seus carros de bois, com sua gente indolentemente a caminhar, pois não conhecem do dinamismo da vida da cidade; saudades das noites enluaradas do meu sertão, do doce afagar do Aracati que nos canta poemas da terra de Iracema. Como eu me lembro da verdura constante das serras do litoral; dos canaviais intermínios do interior; das grandes lagoas silenciosas, esquecidas e traçoeriras das terras litorâneas que vão ao sul. Oh! não poderel jamais esquecer o planger dos sinos na Ave-Maria, o revoar alegre das andorinhas; o saudar dos violeiros à Mãe Lua que alegremente se levanta no horizonte, fazendo fugir o negrume da noite; aquelas melodias praias tristes umas e alegres outras, cadenciadas, qual o balouço constante das vagas. Minha terra, meu rio Sanhauhá, mansamente a correr,

sustendo sobre o seu dorso as canoas esguias. Minhas cambóas verdejantes, onde negreja no céu o tamatião, onde esconde os verdores do mangue o alvor plumáceo das garças assustadiças Meus bairros pobres da capital com as suas casas de taipa cobertas de palmas de coqueiros. O clima da minha terra, tão suave e sem mudanças bruscas. As alvçadas imponentes do estio com o hino triunfal da passarada. Meus passarinhos gentis; sabiás, curiós e xexês, arapongas e canções inquietos, pequenos caboclinhos, mansas patativas de Jacuipi, multicores sairas e pintores, os alegres bentevis. Pelas estradas a música natural de um carro de boi; o dolente abóio de um intrépido vaqueiro a boiada transportando.

Meu Deus! quanta saudade no meu peito! Se eu pudesse um dia lá voltar!... Se eu pudesse correr, novamente, de pés descalços, nas brancas areias das minhas praias; se eu pudesse subir nos cajueiros, apanhar os frutos seus e saboreá-los como outrora fazia; se eu pudesse beber do côco verde a água refrescante! Quanta tristeza meu Deus. Tudo é Brasil, mas, no entanto... minha terra pequenina tem coisas que aqui não há.

Se eu pudesse, ó Paraíba, trazer-te de lá prá cá! Então eu poderia sonhar nas noites do meu luar; ouviria dos meus passarinhos, nos dias sempre limpidos, os trinados maviosos. Repousaria a minha cabeça e o meu corpo sobre as brancas areias da praia sob o céu sob o luar, com as cantigas do mar, ao recurrar dos leques dos coqueiros, feliz então, deixar-me-ia sonhar!...

## ANIVERSARIO

Registrou-se domingo p.p., dia 10, o aniversário do presidente da Sociedade dos Alunos da Escola Técnica da Aviação, aluno 705, Rubens Peixoto Freire, da 2.ª Esquadriha.

Seus colegas de Diretoria, num gesto de solidariedade e apreço, ofereceram-lhe um almoço. Este, que foi realizado num ambiente íntimo no salão refeitório dos funcionários da E.T.A.V., contou com a presença do homenageado e sua exma família, sr. Asp. Roosevelt Paes, sr. Nestor Bodé, Sgt. Vladimir Cabral e de todos os membros diretores da S.A.E.T.A.

Em meio do festival, e, em nome da Sociedade, discursou o aluno 451, Edward Sinigalli, então 1.º Secretário daquela entidade, procedendo a seguir à entrega de um brinde ao homenageado. Respondendo, Rubens Peixoto Freire, falou agradecendo a tão carinhosa homenagem. Ainda, exaltando a pessoa do Pres. da S.A.E.T.A., em felizes improvisos, foram ouvidos: o aluno 1032, Archimedes Thurier, aluno 427, Parsifal Zamboni, Sgt. Cabral e Asp. Roosevelt. Finalizando agradeceu, sensibilizado, o progenitor do aniversariante.

## ATUALIDADES DA 8.ª

## SERA VERDADE QUE...

- O Valença tem um "Ray-Ban" para vender?
- O Hermógenes aos sábados e domingos quando sai, para não sentir frio nas mãos, almoça de luvas?
- O Trindade quando sai, a passear com a sua pequena, por segurança leva sempre um guarda-costas?
- Na 8.ª criaram um livro de "capa preta"?
- O "cria-caso" gosta muito de banhos?
- O Rezende gosta muito de puxar a cadência na fila do banho dos "bichos"?
- O Chagas, o Valença e o Hermógenes, demonstram o seus profundos conhecimentos de grego e latim somente aos domingos à noite?
- Acabou-se o zoo da 8.ª?
- O Hildefonso joga basquete?

SEM-SAL

## COISAS QUE DAO NA VISTA

## ALEXANDRINA

- O futebol no hipódromo;
- A fila das dietas;
- O "brevet" de macacão;
- As poesias do 924;
- A farda branca do 437;
- O inglês do E. 41;
- O cachorrinho da 4.ª;
- A alvorada na 3.ª;
- O paisano do 826;
- O telefone da S.A.E.T.A.;
- Os chóros do 944;
- O "caderninho" do Ludovico;
- Os telegramas ao 1.016;
- A loira do 900;
- A Lília do 951;
- A canção do 957;



Gíria da Fôrça Aérea Norte-Americana: Az — um piloto com uma ou mais vitórias



# PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE COOPER

## SOFT-BALL

Domingo, no campo de Polo da S. Paulo Railway, foi um dia cheio, com muitos jogos e jogadores, dando nitidas reminiscências dos anos passados, nos mais importantes campeonatos.



Mel Goecke o "bamba" do quadro de Cumbica, num dos momentos culminantes do último jogo.

Num jogo de treino, que precedeu o encontro principal entre Cumbica e o Exército, Mel Goecke e Cecil Cook deram uma perfeita imitação da dupla cômica Al Schacht e Nick Altroch que costumava jogar para os Senadores de Washington. Fizeram tudo direitinho, incluindo-se o "Jôgo da bola oculta" e o "agarramento retardado" com Goecke destacando-se neste último, graças a uma terrível corrida de 15 jardas entre a primeira vez que a bola atingiu sua luva e saltou no ar sendo agarrada antes que tocasse o solo.

### CUMBICA vs. EXÉRCITO DOS EE. UU.

Os "índios" de Cumbica derrotaram o quadro do Exército norteamericano por uma contagem de 11 a 8 num apertado encontro que teve o seu ponto culminante num longo "home run" para Cumbica, por Mayes.

Não somente no ataque, como na defesa, o Cumbica demonstrou sua superioridade. Não foi Tinker para Evers, uma mera casualidade, mas um belo exemplo da combinação de Setzer, para Fouts, para Austin, que resultou no mais rápido jogo de dupla, já visto no Brasil.

Depois de estar sendo dominado esmagadoramente por 11 a 2 nos 3 primeiros Jogos, o Exército reagiu no sexto e sétimo turnos e obteve seis "runs".

Thompson, que foi o "pitcher" do Cumbica, desenvolveu em belo jogo, tendo atuado como "pitcher" do Exército Cooper, que fez uma boa jogada no sétimo turno.

## SOFT-BALL

Sunday, at the São Paulo Railway Polo Field, was a day filled with plays and players strikingly reminiscent of yesteryears in the major leagues.

In a practice game that preceded the feature match between Cumbica and the Army, Mel Goecke and Cecil Cook gave a perfect imitation of the Al Schacht and Nick Altroch comedy combination that used to play for the Washington Senators. They did every thing in the book including the "Hidden ball Play" and the "Delayed Catch" with Goecke starring in the latter by a terrific 15 yard run between the first time the ball hit his glove and bounced high in the air and his catch before it touched the ground.

### CUMBICA vs. U.S. ARMY

The Cumbica Indians beat the U.S. Army team by a score of 11 to 8 in a slugging match that was climaxed with a long home run for Cumbica by Mayes.

Not only in hitting but in fielding also, Cumbica proved superior. It wasn't Tinker to Evers to Chance but a reasonably accurate facsimile in the combination of Setzer to Fouts to Austin that made the fastest double play seen so far in Brazil.

After being outscored 11 to 2 in the first three innings the Army came back strong in the 6th and 7th innings and ran in 6 runs.

Thompson, who pitched for Cumbica, not only pitched a nice game but also got two hits out of three times at bat and the Army pitcher, Cooper, connected for a sharp hit in the seventh inning.

### HIGHEST TEN BATTING AVERAGES

	AB	H	Av.
1. Denny, All Stars	4	3	.750
2. Cowan, Class 16	5	3	.600
3. Fouts, All Stars	7	4	.572
4. Bagdasarian, Class 16	6	3	.500
5. Hull, All Stars	6	3	.500

### SCHEDULE JULY 17, 1945.

1:30 P.M.

U.S. Army vs. All Stars  
Jockey Club vs. Class 16

## BOWLING

With the arrival of the halfway mark in the fourth E.T.Av. Bowling league, scores are becoming slightly higher and steadier and averages are increasing.

### METEOROLOGY vs. HYDRAULICS

Rawlinson rolled three nice games to lead the Meteorology team in three wins over Hydraulics. The "iron horse" switched back on to the main line after resting on a temporary sideing and came through with scores of 180, 160 and 172. Pawlek added his share of pins with

(continua na página 23)



## TÓPICOS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

Consoante foi noticiado nos jornais, a Base Aérea do Salvador, na Baía, incluída entre as bases aéreas cedidas pelo Brasil às Nações Unidas para as operações de guerra contra o "eixo", vai ser conservada pelo governo brasileiro e ampliada. Ficará assim acrescida de mais um recurso a rede de aeroportos do nordeste.

Congonhas, o terceiro aeroporto da América Latina quanto à importância do tráfego, desde há dias fez entrar em funcionamento a sua moderna torre de controle. Aquêlê aeroporto, onde fazem pouso as aeronaves comerciais que servem à cidade de S. Paulo, é o único de propriedade estadual em todo o Brasil, sendo administrado pelo governo paulista. Sua torre de controle, não obstante, será operada pela Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica. Com mais esta instalação, aquele campo de pouso reafirma a sua posição de vanguarda na parte sul do hemisfério ocidental.

O Aeroclube de S. Manoel acaba de formar mais uma turma de pilotos civis, a segunda desde a sua instalação. Embora muito novo, aquêlê grêmio de voo já dispõe de duas aeronaves — um "Paulistinha" e um "Aeronca", bem como de excelente hangar, que recebeu o nome de Santos-Dumont.

S. Manoel fica na ramal de Baurú, da Linha Sorocabana, Estado de S. Paulo. Vem a propósito recordar que na mesma zona há o melhor aeroclube do interior do Brasil — de Baurú, que entre outras atividades, possui cursos de pára-quedismo, de aeromodelismo, de planadores e de preparatórios para candidatos à E.T.Av. Um grande aeroclube, sem dúvida alguma. Tem como presidente o coronel Marinho Lutz, diretor da Noroeste do Brasil.

Os pára-quedistas de S. Paulo não perdem tempo... Ainda na semana passada, estiveram em S. José dos Campos, linda estância climática nas proximidades da Capital, para executar uns saltos em festival patrocinado pelo aeroclube dali. Três saltaram pela primeira vez; mais quatro pela terceira vez, tendo completado o curso de pára-quedas; e cinco monitores também participaram da exibição. Os saltos foram feitos de 800 a 1200 metros, de bordo de um Bellanca pilotado pelo sargento da FAB José de Andrade Sá.

Novos acordos para o transporte de malas postais entre o Brasil e Portugal foram feitos entre os governos dos dois países e a Pan American Airways. Visando aumentar o intercâmbio postal luso-brasileiro, aquela empresa de transportes baixou as tarifas, que eram de nove escudos e meio por carta, para seis cruzeiros. A aviação mais uma vez vem concorrer diretamente para o estreitamento de laços internacionais, que no caso dos dois países, são históricos, linguísticos e raciais.

As has been noticed in the newspapers, the Salvador air base in Baía, among the largest lent to the United Nations for war operations against the "Axis", will be returned to the Brazilian Government and enlarged.

In this manner the defense of one of the most strategic points of our vast coastline will be permanently guaranteed.

Congonhas, third Latin America airport in traffic importance, inaugurated its modern control tower a few days ago. This airport, used by commercial lines which serve the city of São Paulo is the only one in Brazil to be owned by the state and is supervised by the São Paulo Government. Its control tower, however, will be operated by the Directory of Air-Routes (Diretoria de Rotas Aéreas) of the Ministry of Aeronautics. With this new installation this airport confirms its position as one of the best in the southern part of the western hemisphere.

The São Manoel Airclub has just graduated a new group of civilian pilots, the second since its beginning. Though very new, that club already has two airplanes — a "Paulistinha" and an "Aeronca". It has also an excellent hangar which was given the name of "Santos Dumont".

São Manoel is situated at the Baurú branch of the Sorocabana Railway, state of São Paulo. This is a reminder of the fact that in the same zone the best airclub of the interior of Brazil is to be found. It is the airclub of Baurú which, among its many other activities, has courses for parachute jumping, model airplanes, gliders and a preparatory course for candidates for E.T.Av. It is without any doubt a great airclub. Its president is Colonel Marinho Lutz, diretor of the Noroeste do Brasil" (Northwestern) Railroad.

The parachutists of São Paulo do not waste time. Last week at São José dos Campos, beautiful health resort near the city, they made a few jumps to add color to a festival given by its Airclub. Three jumped for the first time; four more for the third time, thus completing the parachutists course. Five flight instructors took part in the demonstration.

The jumps were made at 800 and 1200 meters from a Bellanca piloted by Sergeant José de Andrade Sá.

New agreements have been made between the governments of Brazil and Portugal and Pan American Airways regarding the transport of postal mail between these two countries. Hoping to take a larger amount of mail between Brazil and Portugal, Pan American has lowered the tariffs from nine "escudos" to six cruzeiros per letter. Thus aviation helps once more to tighten the international bonds which in this case are historical, linguistic and racial.



## ALUNADAS...

É indiscutível que os esportes na E.T.Av. têm evoluído muito ultimamente.

O entusiasmo com que se vem realizando o Campeonato de Bola ao Cesto, a animação em torno do Campeonato de Voleiból entre as esquadrihas, não se falando do nosso possante quadro de futebol, tudo vem evidenciar este progresso.

Sábado último, o "five" etaviano enfrentou e venceu galhardamente a forte equipe do Ginásio Anglo Latino, em renhida disputa.

Parabens pois, aos nossos colegas atletas.

— Pois é. O Sinisgalli (451) foi a um banquete domingo último.

— Bem, e daí?

— Até aí nada de mais, mas acontece que às três horas da tarde (em pleno dia) ele insistia para que o plantão apagasse as luzes do alojamento...

O Stanchy (924), voltou triste e cabisbaixo da casa de um amigo que se achava nas últimas, e a quem fôra visitar.

— Como passa o seu amigo? perguntaram-lhe.

— Vai muito mal, respondeu tristemente o Stanchy. Ele está com "califasia mental"...

— ???

— Porquê será que o Parsifal tem andado tão triste ultimamente.

— Ora, porquê a "furiosa" perdeu o cartaz...

— Como assim?

— ... pois ela não sabe tocar óperas...

N. DA R. — Sansão Shinckar, já bastante conhecido dos leitores do "Papel Pega-Mosca", assume o comando desta coluna, em substituição a Parsifal Zamboni, que desde o número passado apresentou suas despedidas, por se haver formado na XX turma. O novo titular de "Alunadas", que tem sido um dos mais constantes colaboradores da secção de alunos, manterá a orientação que imprimiram à secção os seus criadores Aziz Elias e Jorge Pontual e que Parsifal Zamboni soube com tanto critério conservar.

Maia de Souza  
e Sansão Shinckar

EDITOR'S NOTE: Sansão Shinckar, already well-known by the readers of "Papel Pega-Mosca", is now in charge of this column. He is substituting for Parsifal Zamboni who wrote his farewell article in our last number on account of his graduation with Class XX.

Sansão Shinckar will maintain the orientation given to this section by its founders Aziz Elias and Jorge Pontual and which was aptly kept by Parsifal Zamboni.

There is no denying the fact that the sports standards at E.T.Av. have improved very much lately. The enthusiasm with which the basketball championship is being played off, the great animation surrounding the volley-ball championship, not to mention our powerful foot-ball team, are all sure signs of this progress.

Last Saturday, in a well matched battle, the "etaviano" five met and beat the Ginasio Anglo-Latino's strong team. Our congratulations to our athletes.

— Yeah, Sinisgalli (451) went to a banquet last Sunday.

— So what?

— Well, at three o'clock afternoon, at his quarters, he kept shouting at the guard to put out the lights.

Stanchy (924) returned sad and dreary from a visit to a friend of his who was at his death-bed.

— How is your friend? they asked him.

— Very bad, he replied sadly. He is suffering of "mental caliphasy".

— ???

— I wonder why Parsifal is so gloomy lately?

— Oh, because "Old Fury" (the band) has lost its prestige.

— How come?

— Well, it can't play opera pieces...

(Continuação da pag. 7)

Ministério da Aeronáutica e declarou confiar na vitória do Pan-Americanismo para defesa do continente tendo a aeronáutica um papel de maior relevância para a consensão desses ideais.

S. Excia. proporcionou-nos uma visita a Córdoba onde encontrei velhos conhecidos e camaradas da Aeronáutica argentina, excusado é dizer que fomos recebidos em ambiente da mais profunda cordialidade e fraternidade que — seja dito de passagem — sempre existiu entre aviadores, de onde quer que provenham.

Mais alguma cousa a dizer?

Sim: que é perfeitamente justificado o orgulho que os argentinos têm de Buenos Aires e que nós os saudamos por tê-la edificado para prazer do mundo.

Is there anything else you would like to add?

Yes: that the pride the Argentines have of Buenos Aires is perfectly justified and we congratulate them for having built it for the pleasure of the world.







Jeannette Thede

Há uma intensa atividade no departamento de Hélices chefiado pelo sr. Scott, que está instalando mais duas fases. Uma delas é a manufatura de hélices de madeira e a outra, retificação da pá da hélice de aço ou alumínio. Algumas máquinas de marcenaria e prensas hidráulicas de notável aspeto foram instaladas num salão separado, nas adjacências do salão principal de hélices.

Clayt Seeley do Departamento de Hidráulica tem um grupo de estudantes no Jockey Clube. Executaram um belo trabalho ao montarem o sistema hidráulico em uma das velhas B-18 que se encontram no Jockey. Agora, já funcionam as portas solta-bombas e o trem de aterrissagem do seu "Meteoro de Prata".

Candidato ao Departamento de aulas de inglês — Jhon Wendling, do Departamento de Tradução constatou que George Davis, Chefe do Departamento de Chapas de Metal, entrega o seu material didático para tradução vasado em um inglês impecável e que seus tradutores jamais tiveram dor de cabeça para interpretar as composições do sr. Davis.

O Consulado Americano ficou sem os serviços da senhora John Rand na tarde de sexta-feira. É que ela foi a madrinha de um dos alunos do sr. Rand, que se graduou naquêle dia.

Para evitar discussões, que acham dos seguintes elementos para a formação do selecionado de Baseball de toda a Escola: L. F. Gerard, Jockey Clube; R. F. Tynan, Cumbica; C. F. Koerner, Classe 16; S. F. Goecke, Jockey Clube; 3.º B. Cowan, Classe 16; S. Saunders, All Stars, 2.º Base; Cook, Jockey Clube; 1.º B. Baird, Cumbica; Pitcher-Hull, All Stars; Catcher, Austin, Cumbica?

Quantos de vocês já viram o presente ganho por Sam Guyer, do Departamento Básico? É um aeromodelo de P-38, feito por sua esposa Mary, que chegou de Miami a semana passada. A senhora Guyer fez uma réplica exata do modelo original do P-38, com trem de pouso retrátil e todo o mais. Também construiu um para o general Arnold e outra de suas obras primas adornava a escrivaninha do falecido presidente Roosevelt, na Casa Branca.

# WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

There is activity over in Ray Scott's Propeller Department. Mr. Scott is setting up two new phases — One phase is the manufacturing of wooden propellers and the other is blade straightening of steel and aluminum propellers. Some very impressive wood working machinery and hydraulic presses have been installed in a separate room adjoining the main prop room.

Clayt Seeley of the Hydraulic Dept. has a group of students over at the Jockey Club. They have done a good job in building up the hydraulic system in one of the old B-18s at the Jockey Club. They now have the bomb doors and landing gear operating on their "Silver Meteor".

Candidate for the English Teaching Department.: John Wendling of Translation states that George Davis, Sheet Metal Chief, turns in his instructional material for translation in faultless English and that his translators never have trouble getting the meaning out of Mr. Davis' compositions.

The American Consulate did without the services of Mrs. John Rand on Friday afternoon. Mrs. Rand was the "Madrinha" for one of Mr. Rand's Weather Department graduates, at the ceremonies Friday.

For the sake of argument how about the following for an "All School" Base Ball Team: L. F. Gerard, Jockey Club. R. F., Tynan, Cumbica — C. F., Koerner, Class 16 — S. F., Goecke, Jockey Club — 3rd B., Cowan, Class 16 — S. S., Saunders, All Stars, 2nd Base — Cook, Jockey Club — 1st B. Baird, Cumbica — Pitcher-Hall, All Stars — Catcher, Austin, Cumbica.

How many of you have seen Sam Guyer's (Basic Dept.) prize possession? It is a P-38 model airplane made by his wife Mary who arrived last week from Miami. Mrs. Guyer has made an exact replica of the original model P-38, retractable landing gear and everything. She also has made one for General Arnold and another of her master pieces decorated the desk of the late President Roosevelt in the White House.



## SPORTS

(cont. da página 19)

6. Cooper, All Stars	6	3	.500
7. Mayes, Class 16	11	5	.454
8. Saunders, All Stars	7	3	.429
9. Thompson, Cumbica	5	2	.400
10. Meyers, Army	5	2	.400

## TABELA PARA 17 DE JULHO

U. S. Army vs. All Stars  
Jockey Club vs. Classe 16.

## BOLICHE

Chegando-se ao ponto que marca a metade do quarto Campeonato de boliche da E. T. Av., nota-se que as contagens estão ficando um pouco mais altas e mais firmes, e que as médias estão aumentando.

## METEOROLOGIA vs. HIDRAULICA

Rawlinson com três belas jogadas fez com que seu quadro obtivesse três vitórias sobre o Hidráulica. O "cavalo de ferro" retomou sua posição de destaque após um pequeno descanso e surgiu com as contagens de 180 e 172. Pawelek acrescentou sua quota com dois jogos de 147 e 149 pontos. Rand e Hall auxiliaram bastante em todos os três jogos. O Hidráulica tornou a partida muito interessante mas não conseguiu obter uma única vitória. Chandler alcançou a casa dos 140 em dois jogos e Cline derrubou 168 pontos no primeiro jogo ultrapassando sua média por 34 pontos.

## MOTORES vs. BASICO

O Motor voltou a sua forma após ter perdido dois jogos para o Hélices na semana passada. Conseguiu vencer dois dos três jogos contra o Básico.

Com um aumento geral nas médias dos dois quadros Helm e Keenan ficaram pela casa dos 160 para o Motores e Moller terminou a partida final com 37 pontos.

O Básico tirou partido de sua força tendo Boultinghouse, Saunders e Cartellone jogado acima de suas médias no segundo jogo. Soukup finalizou a última jogada com 158 pontos.

## PROGRAMA PARA DOMINGO, 17 DE JUNHO DE 1945.

Corpo de Vaca vs. Rádio  
Transportes vs. Hélices

two games of 147 and 149. Rand and Hall carried their share of the load in all three games.

Hydraulics made the match interesting but couldn't win a game. Chandler hit the 140 bracket for two games and Cline knocked down 168 pins in the first game to top his average by 34 pins.

## ENGINES vs. BASIC

Engines bounced back after losing two games, last week, to Propellers, and took two out of their three games against Basic.

With a general increase in average by both teams Helm and Keenan remained around the 160 figure for Engines and Moller came through in the close final game with a 137 score.

Basic used their power to good advantage in the second game with Boultinghouse, Saunders and Cartellone all bowling above their averages. Soukup rang the gong in the last game with a 158 score.

## SCHEDULE SUNDAY JUNE 17, 1945

Corpo de Vaca vs. Rádio  
Transportation vs. Propellers.



O formando Edward Sinisgalli ao receber de sua madrinha, as insígnias de 3.º sargento.

## 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, comprovada 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. Av., solicitando inscrição.

Nota: Todos esses documentos, devem trazer firmas reconhecidas. As inscrições para exame de admissão à E. T. Av. são 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 Arquivos).





Papel Pega-Mosca

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

Major Av. Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do  
Grupo Mixto de Instrução.  
Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar  
Cap. Av. 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. Av. Ariovaldo Villela ..... Redator Assist.

REDADORES ASSOCIADOS

Arnan Williams ..... ARTISTA ASSOCIADO  
Vinicius Piazza ..... ARTISTA ASSOCIADO  
Eugene E. Cooper ..... SECÇÃO ESPORTIVA

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

Ilka Bruck Lacerda ..... } SECÇÃO DOS ALUNOS  
Hilário Corrêa ..... }

REDADORES ALUNOS

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