

6-9-1945

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.

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

9 DE JUNHO DE 1945

N.º 68

DEDICAÇÃO E CARINHO PARA COM SUAS TAREFAS
CARATERIZAM O ESPECIALISTA DE AERONÁUTICA



No dept. de Aviação, o aluno 644 Munir Kfurt

VISITAS À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Visitou esta Escola no dia 31 do mês passado o exmo. sr. Cel. José Florêncio Carneiro, Comandante do Quarto Batalhão de Caçadores, aquartelado em Santana, S. Paulo.

Aquela alta patente percorreu as mais importantes dependências do estabelecimento, havendo demonstrado vivo interesse pelos aspectos que teve ensejo de observar.

Também visitou o estabelecimento o dr. Maurício Rocha da Silva, da Secção de Bioquímica do Instituto Biológico do Estado de São Paulo, entidade científica de largo renome. O Instituto Biológico tem sido local de interessantes experiências cuja repercussão atravessou as fronteiras do Brasil indo ecoar no exterior.

Entre outros departamentos percorridos pelo visitante, destacou-se o Centro Médico, cujo aparelhamento moderno foi alvo de suas elogiosas referências.

* Somos gratos pela amabilidade dos conceitos que expendeu para com a Escola Técnica de Aviação e seus servidores.

On the 31st day of may this school was visited by Colonel José Florêncio Carneiro, Commandant of the 4th Batalhão de Caçadores (Infantry Battalion) with headquarters at Santana, S. Paulo. This high-ranking officer visited the most important sections of the buildings and was keenly interested by what he had the opportunity of observing.

— This school was also visited by dr. Mauricio Rocha da Silva, of the Biological Institute of the State of S. Paulo, well-known scientific establishment. At the Biological Institute interesting experiments have been made, the results of which have crossed the borders of Brazil and are being discussed in foreign countries.

Among the others departments visited by Dr. Mauricio, the Medical Center with its modern equipment was rewarded with his words of praise.

We are grateful for the friendly opinions bestowed by the visitor upon the Escola Técnica de Aviação and its personnel.

O VÔO ATRAVÉS DAS DAS ÉRAS

XX — AERONAUTA FRANCÊS SALTA DE PARA-QUEDAS

André Jacques Garnerin, que serviu como aerostata sob ordens de Napoleão, introduziu no mundo o salto de pára-quedas. Seu primeiro salto de bordo de balão data de 22 de outubro de 1797, a uma altura de 1.000 metros sobre Paris.

Em sua experiência inicial, Garnerin utilizou um pára-quedas de apenas oito metros e pouco de diâmetro. A queda foi muito rápida, por causa da pequenez do pára-quedas, mas o aeronauta ficou unicamente um tanto enjoado pela violência da descida. Uma grande assistência acompanhava a prova e ficou muito espantada; por vê-lo sair vivo da experiência.

Em seguida ao êxito da sua ousada demonstração em Paris, Garnerin executou descidas de balões em todas as cidades importantes da Europa. Seu primeiro salto na Inglaterra foi sobre Londres em 1802, à altitude de 2.400 metros.

Antes do bem sucedido uso que Garnerin fez do pára-quedas, pouca importância se atribuía a suas possibilidades. Fausto Veranzio de Veneza, ao que se conta, fabricou e utilizou um pára-quedas no Século XVI, tendo seguido as esboços e especificações de Da Vinci, mas não há informes autênticos para dar substância a este fato.

André Jacques Garnerin, who served as a balloonist under Napoleon, introduced parachute jumping to the world. His first drop from a balloon was made from a height of 3000 feet over Paris, October 22, 1797.

In his initial trial Garnerin used a parachute only eight yards in diameter. The drop was a very rapid one because of the smallness of the parachute, but the balloonist was only slightly bruised from his violent fall. A large crowd watched the demonstration and was astonished at his being alive after the drop.

Following the success of his dare devil stunt in Paris, he made descents from balloons in every important city in Europe. His first drop in England was over London in 1802 from a height of 8000 feet.

Until Garnerin's successful use of the parachute, pioneer aeronauts had given little thought as to its possibilities. A Fausto Veranzio of Venice is said in the sixteenth century to have made and used a parachute from da Vinci's sketches and specifications but there is no authentic information to substantiate this account.

NO PRÓXIMO NÚMERO: Charles Green, navegador aéreo por excelência.

O CURSO DE AVIÕES

Rubens (al. 705)

O Departamento de Aeronaves da E. T. Av. está instalado no Anexo n.º 3, situado no antigo Hipódromo Paulistano, sendo eficientemente dirigido pelo Sr. R. J. Stewart que é auxiliado pelos instrutores: Wm. Lehman, C. B. Cook, G. W. Copland, G. R. Olmstead, T. J. Sharp, J. Wonner, Harvey Mayes, Ed. Bagdasarian, K. Amis, W. A. Gerard, N. Balcom, R. Pierce, que muito se têm dedicado para transmitir os seus fartos conhecimentos aos alunos.

O Curso de Aviões, que têm a duração de 28 semanas, é dividido em 7 fases, durando cada uma, um mês, como a seguir será exposto.

A primeira fase, denominada "Estruturas primárias" é aquela em que o aluno, entrando em contato direto com o avião, aprende o ajustamento de freios, montagem e desmontagem de superfícies aerodinâmicas assim como Teoria de Voo.

Terminada esta fase, o aluno passa para a de "Chapas de Metal" do Departamento de Aeronaves onde aprende, além de 18 projetos de construção, a rebitar, toda a sorte de remendos na superfície de alumínio de um avião, bem como a identificar os rebites e ligas de alumínio.

A seguir, passa o aluno para a terceira fase, que é denominada "Trabalhos em Madeira", onde lhe são ministrados ensinamentos como fazer emendas e construção de nervuras, longarinas bordos de ataque e de fuga e todas as demais partes de um avião que sejam de madeira; nesta fase aprende ainda a remendar os rasgos produzidos nas superfícies cobertas com tecidos, que são as de "Contrôle", partes estas que são cobertas desse material para evitar perigo; finalmente é-lhe ensinado a lidar com dope e tintas, bem como a pintar e envernizar.

Na quarta fase, com a denominação de "Eletricidade", o aluno adquire nas duas primeiras semanas os conhecimentos básicos da eletricidade, tais como: símbolos, direções de corrente, baterias e também o ajustamento, montagem e desmontagem de geradores, motores de arranque e magnetos, passando a praticar nos sistemas elétricos dos aviões B-18, do Departamento de Aeronaves.

A fase seguinte, a quinta, denominada "Hidráulica", aprende a montar e desmontar todas as unidades de um sistema hidráulico, e obtém experiência operando os sistemas hidráulicos dos aviões B-18.

Como fase final vêm a de "Troca de Motores", na qual o aluno aprende o funcionamento, montagem e desmontagem de motores o funcionamento do avião no solo e a inspeção de pré voo.

Finalmente o aluno é enviado para a Base Aérea de "Cumbica", onde têm que pôr em pratica tudo que aprenderam durante o curso.

Uma vez aprovado, é o aluno graduado como "Especialista em Aviões" pela E. T. Av. e promovido a 3.º Sargento da Reserva da Aeronáutica, apto a prestar seus serviços ao Brasil, na gloriosa Força Aérea Brasileira, que já vêm brilhando nos céus do Novo e do Velho Mundo.

The Aircraft Department of E.T. Av. is at Annex N.º 3, located in the old Jockey Club Paulistano. It is efficiently directed by Mr. R. J. Stewart, Chief Instructor and the following instructors: William Lehman, C. B. Cook, G. W. Copland, G. R. Olmstead, T. J. Sharp, John Wonner, Harvey Mayes, Ed. Bagdasarian, K. Amis, W. A. Gerard, Norman Balcom and R. Pierce, all of whom have done much to transmit their knowledge to the students.

The Aircraft Course, which take 28 weeks, is divided into 7 phases, each of which lasts 4 weeks.

The first phase, called Primary Structures, is that in which the student enters into direct contact with the aircraft, learning how to adjust the brakes, taking apart and assembling aerodynamic surfaces, and servicing control mechanisms.

After this phase the students go to Sheet Metal where they learn, apart from the 18 construction projects, how to rivet any kind of patch on an aluminum surface of an airplane and also how to identify aluminum rivets and alloys.

Next the student goes to the third phase, which is called Wood-work, where he is taught how to join and build the ribs and spars, leading and trailing edges and any other part of the plane made of wood; in this phase he also learns how to patch tears on the fabric covered-surfaces to avoid danger; finally he is taught how to use dope, paint and varnish.

In the fourth phase, called Electricity, the student acquires in the first two weeks the basic knowledge of electricity, such as: signs, current directions, bateries and also adjustment, assembly and taking apart of generators, starting motors and magnetos; in the two following weeks the student applies this knowledge of electricity in the servicing of the electrical systems in the B-18 airplanes of the aircraft department.

The fifth phase is Hydraulics. The student learns to disassemble, service and reassemble the various hydraulic units. He then learns the various Hydraulic systems and is given practical experience in the operation and maintainance of the hydraulic systems in the B-18 airplanes.

The final phase is Engine Change where the student learns the principles of the engines and the removal and re-installation of engines on the airplane and their ground operation and preflight inspection.

Finally the student is sent to the Air Base of Cumbica where he has to put into practice everything he has learned during the entire course.

Once he is approved, he is graduated as an "Aircraft Specialist" by E.T. Av. and as a 3rd. Sergeant of the Aeronautical Reserve, able to render his services to Brazil in the glorious FAB which is already shining in the skies of the New and Old Worlds.

BRASIL AERONÁUTICO

(VIDA DE SANTOS DUMONT — cont.)

CEL. Av. LYSIAS A. RODRIGUES

Levou seis meses nessas ascensões aperfeiçoando seus conhecimentos e causando a criação do Aeroclube de França. Manda então fazer um novo balão, que o povo batiza por "Santos Dumont II". Era ovóide e comportava duzentos metros cúbicos de gás. A primeira ascensão foi a 11 de maio de 1899, em Bagatelle; chovia muito. Embora o invólucro estivesse encharcado, Santos-Dumont não querendo perder o hidrogênio puro, resolve subir; logo à saída o balão murcha, dobra-se em dois e ele se salvou porque caiu sobre umas árvores.

"De toda a minha carreira, foi a lembrança mais abominável que guardei!" Os amigos procuram por esse fato dissuadi-lo de continuar. Sua resposta foi encomendar o "S.D. III" (20 x 7,5 m) que seria cheio com gás de iluminação. A 13 de novembro de 1899, ascendia esse balão pela primeira vez; partindo de Bagatelle, foi ao Campo de Marte, evoluindo em todas as direções "com uma facilidade que me cumulou de alegria", disse ele.

Fêz várias ascensões com ele, sem necessidade de esvaziar o balão, bastando abrigá-lo das intempéries. Mas logo depois Santos-Dumont achou que o invólucro estava muito pesado e o motor fraco.

Nessa época apareceu o sr. Deutsch de la Meurthe, oferecendo 100 mil francos ao primeiro aeronauta que, dentro de cinco anos, a partir daquela data, saindo de Saint Cloud, contornasse a Torre Eiffel e voltasse ao ponto de partida em 30 minutos; a opinião geral era de que o prazo terminaria sem vencedor, mas Santos-Dumont estava ali. No dia seguinte encomenda o "S.D. IV", fuselado (29 x 5,10 m), de 420 metros cúbicos de gás.

Comprou o motor mais leve que havia, um 7 HP pesando 100 Kg.; trocou a nacele por uma sela de bicicleta, usou hélice a tração à frente, enchendo-o de hidrogênio puro.

Fez experiências quasi diárias com ele, a mais importante verificando-se a 19 de setembro de 1900 perante os membros do 1.º Congresso Internacional de Aeronáutica.

Adoecendo gravemente, segue para Nice. Ai tem conhecimento de ter ganho o "Prêmio de Encorajamento" e os juroz do "Prêmio Deutsch de la Meurthe" e transforma o prêmio de encorajamento no novo "Prêmio Santos-Dumont" ao primeiro aeronauta que de 1.º de maio a 1.º de outubro desse ano fizesse a prova do "Prêmio Deutsch de la Meurthe" sem limite de tempo.

He took six months in these ascensions perfecting his knowledge which resulted in the founding of the Air Club of France. He then ordered a new balloon which the people baptized "Santos Dumont II". It was oval and contained 200 cubic meters of gas. The first ascension was on May 11, 1899, at Bagatelle. It was pouring rain, but although the bag was soaked Santos Dumont decided to go up, not to lose the pure hydrogen. Right from the start the balloon collapsed and bent in two and he only saved himself by miraculously falling on a tree.

"Of all my career it was the most abominable memory I kept." His friends tried after this to persuade him to stop. His answer was to order the "S.D.III" (20 x 75 m) which he filled with illuminating gas. On November 13, 1899, he rose with this balloon for the first time. Starting from Bagatelle he went to Mars Field and turned in every direction "with an ease that filled me with joy" as he said.

He made many ascensions with it and his only care was to avoid getting it wet. But a little later Santos Dumont thought that the bag was too heavy and the engine too weak.

At this time Mr. Deutsch de la Meurthe offered 100 thousand francs to the first aeronaut who within five years would leave Saint Cloud and would fly around the Eiffel Tower and return to the starting point within 30 minutes. The general opinion was that the time limit would end without a winner. The following day Dumont ordered the "S.D. IV" (29 x 5,10m) with 420 cubic meters of gas.

He bought the lightest motor available with 7 H.P. weighing 100 Klg. He exchanged the nacele for a bicycle saddle and used a traction propeller in front, and filled the balloon with pure hydrogen.

He did almost daily experiments with it, the most important of which on September 19, 1901, before the members of the 1st. International Aeronautical Congress.

Taken gravely ill he went to Nice. There he learned that he had won the "Encouragement Prize" and the interest on the "Deutsch de la Meurthe Prize". He transformed the encouragement prize into the new "Santos-Dumont Prize" to be given to the first aeronaut who from May, 1st. to October 1st. would make the test for the "Deutsch de la Meurthe Prize" without time limit.

(continua)

(Cont. na próxima semana)

TÓPICOS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

No auditório do Ministério da Educação, Rio de Janeiro, foram exibidos dois filmes produzidos pela Aviação Filme, sob a direção do jornalista Paulo Cleto. O primeiro, sob o título "A F.A.B. na Itália" e o segundo, de longa metragem, sobre a Escola Técnica de Aviação. Assistiram à exibição no Ministério do Trabalho, sr. Marcondes Filho, o Ministro da Aeronáutica, sr. Salgado Filho e numerosas autoridades dos dois ministérios.

Um abrigo anti-aéreo com capacidade para quatro mil pessoas está sendo construído nas proximidades da Escola Técnica de Aviação, em São Paulo. Destina-se a servir à "Casa do Trabalhador", a ser erigida no Braz, entre as ruas da Alegria e Coronel Mursa, e que terá como fito substituir a antiga Hospedaria de Imigrantes ora ocupada pela E.T.Av.

O Aeroclube de Ribeirão Preto está tratando da construção de sede própria e estação de passageiros, no aeroporto de Tanquinho, naquela cidade, visando aparelhar assim a rota para o Brasil Central, que terá ali um ponto de escala. Ribeirão Preto já dispõe de um grande campo de pouso, capaz de suportar a aterrissagem dos grandes aviões comerciais, tendo sido por muito tempo local de pouso da VASP em sua rota São Paulo-Goiás.

O artigo publicado na semana passada pelo instrutor Robert Hosse, no "Pega-Mosca" sobre Fortalezas Voadoras adquiriu grande oportunidade, com a vinda a São Paulo de duas dessas máquinas, que na semana passada aterrissaram no aeroporto de Congonhas. São dois aparelhos que estão sendo aplicados ao serviço de aerofotogrametria brasileira e sua chegada despertou grande interesse do público, que afluiu para aquele campo de pouso afim de conhecer de perto as maravilhosas aeronaves.

Enquanto a falta de recursos técnicos não possibilita a fabricação de aviões no Brasil, nossos construtores vão se desferrando com a construção de modelos... O aeromodelismo nestes últimos meses tem tomado muito vulto, notadamente no Rio de Janeiro com a Federação de Escoteiros do Ar e em S. Paulo com o Clube Santos Dumont e o Círculo Paulista de Aeromodelismo, que vem promovendo concursos após concursos. No dia 15 deste mês, mais um certame se realizará no Campo de Brooklin (Cavalli's Field) e para ele estão convidados Instrutores, alunos e funcionários da E.T.Av.

Two motion pictures were shown at the auditorium of the Ministry of Education in Rio de Janeiro, produced by the "Aviação Filme", under the direction of Paulo Cleto, journalist. The first one, titled "F. A. B. in Italy" and the second one a very interesting film about Escola Técnica de Aviação. The Labor Minister, Mr. Marcondes Filho, the Minister for Aeronautics, Mr. Salgado Filho and other authorities attended the showing.

An air raid shelter is being built near E. T. Av., in São Paulo, capable of receiving 4,000 people. It will serve the "Casa do Trabalhador" and will be built in Braz, between Streets Alegria and Coronel Mursa, to replace the old Hospedaria dos Imigrantes now the buildings of E. T. Av.

The airclub of Ribeirão Preto is now building its own home office and passenger station, in the airfield of Tanquinho, of that town. They have in mind the betterment of the air-routes of Brazil Central of which that town will be one of the stops. Ribeirão Preto has a big field, capable of receiving big transport planes. The "VASP" used the field for a long time as a landing field on its route between Goiás and São Paulo.

The article published by Mr. Robert Hoose in last weeks issue of Fly-Paper about the Flying Fortress has been the cause of great interest due to the arrival of two Fortresses which landed last week at Congonhas Field. Both planes are being used in the aerophotogrametry of Brazil and their arrival was viewed with great interest by the crowd that had gathered at the air field, hoping to be able to have a close view of these wonderful aircrafts.

While we have no means of building airplanes the specialists console themselves by building models. Aeromodelism has been developed a great deal, especially in Rio at the "Federação dos Escoteiros do Ar" and in São Paulo at the "Círculo Paulista de Aeromodelismo" which has been sponsoring model contests. Another model contest will take place at Cavalli's Field, on June 15. All instructors, students and employees are invited.



No dept. de Link — sob a orientação de Miss Rhoda Hopson, os alunos: Clemente (829), Camargo (952), Assis (827), Moraes (950), Pereira (828), Ritta (953) e Pittipaldi (951).

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

By ROBERT E. HOOSE

Há um ano atrás, em 15 de Junho de 1944, a notícia do ataque ao Japão pelo super-bombardeiro, B-29 "Super-fortaleza", se propalou pelo mundo inteiro. O mundo aliado estava justamente esperando por uma notícia como esta.

Poucos meses antes, o General H. H. Arnold, Chefe das Forças Aéreas do Exército Americano, tinha declarado que o B-29 levaria um maior carregamento de bomba, mais depressa e a maior distância que qualquer avião de guerra existente em ação. Além destas informações poucas em verdade, e de boatos confusos e contraditórios, o público nada sabia a respeito deste novo gigante do ar.

A Super-fortaleza desde o tempo em que começou a entrar em ação muito tem concorrido para a destruição do poderio industrial do império do sol nascente; seja atacando com violência a máquina vital produtora de material bélico dos japoneses, ou introduzindo o medo nos corações e o inevitável destino no pensamento do povo.

Os "Raids" de 500 Super-fortalezas voadoras já se tornaram freqüentes. Isto corresponde, em carregamento de bomba, a 2.000 raids sobre a Europa, raids estes do tipo das Fortalezas Voadoras, Lancaster e outros. Tais feitos são realizados pelos B-29 com apenas 1/4 do pessoal necessário para fazê-lo com os B-17 porque cada Super-fortaleza requer uma equipagem de 11 homens contra uma de 10 para um B-17.

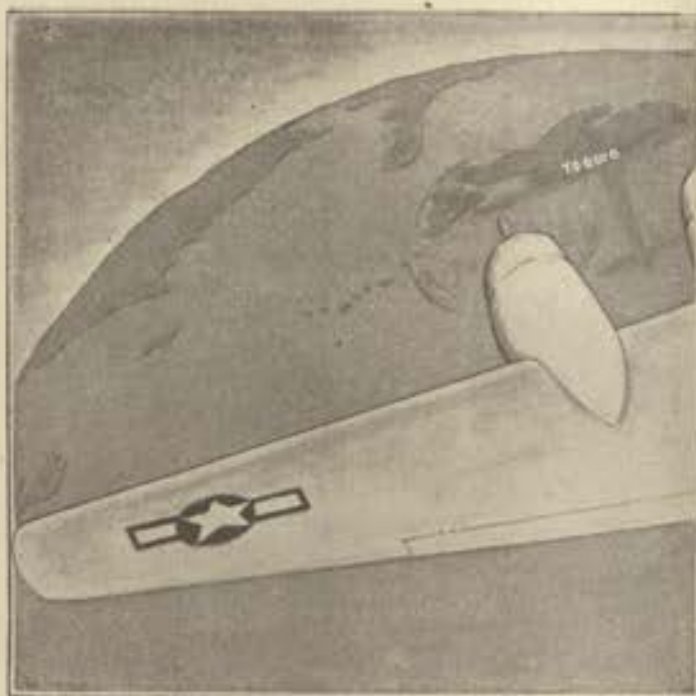
Este gigante aéreo representa toda a habilidade e profundo conhecimento da Força Aérea do Exército assim como os da Companhia Boeing, com os seus 30 anos de prática na fabricação de aviões militares e de transporte. Isto têm exigido o esforço — mental e físico — de milhares de pessoas através não somente do trabalho e suor, mas também de desapontamento, além de valiosas vidas sacrificadas para o seu acabamento.

Os feitos das Super-fortalezas são histórias que ocupam as primeiras páginas dos jornais quasi todos os dias. Seria desnecessário relatá-las. Entretanto, talvez fosse de interesse e valor ir-se além e procurar saber como é possível a esse gigante do ar fazer o que faz e como o mesmo foi criado.

Pouco antes do começo da segunda guerra Mundial os estudantes da guerra aérea previram o progresso do bombardeiro pesado que teria com toda certeza um papel de importância vital e os bombardeiros já existentes deveriam melhorar as suas características tanto em dimensões como em raio de alcance.

Essa necessidade era mais clara para aqueles que estudavam a defesa das Américas. Estando estes dois continentes cercados por vastos oceanos uma força atacante poderia ser vista muito antes de alcançar as praias de qualquer um deles. Entretanto, uma linha costeira tão irregular e espalhada nunca poderia ser defendida convenientemente por artilharia de fortes. A solução lógica era construir enormes aviões de bombardeio, de poderoso alcance, que pudessem ir ao encontro do inimigo muito antes que este conseguisse alcançar nossas praias.

Uma defesa desse tipo poderia ser locomovida do Círculo Ártico ao Cabo Horn conforme a neces-



A year ago, on June 15, 1944, the story flashed around the world of the aerial attack of Japan by the new superbomber, the B-29, "Superfortress". The Allied world had been waiting impatiently for just such news.

A few months before General H. H. Arnold, chief of the U.S. Army Air Force, had stated that the B-29 would carry a bigger bomb load faster and farther than any existing planes in the war. Other than this meager information, and the confused and contradictory rumors, the public was completely in the dark as to this new giant of the air.

During the year since this unveiling the Superfortress has rendered much of the industrial empire of the land of the rising sun into rubble and fire-blackened ruins. It has pierced sharply into the vital weapon-producing machinery of the Japanese. It has stricken fear into the hearts and inevitable doom into the minds of the populace.

Raids of 500 Superforts are becoming frequent. This is equivalent in bomb load to the 2,000 plane raids over Europe of the type of the Flying Fortress, Lancaster and others. And it is accomplished with about one fourth the trained crew personnel, for each Superfortress requires a crew of eleven as against a crew of ten for the smaller B-17.

This aerial giant represents the accumulated skill and knowledge of the Army Air Force, as well as that of the Boeing Aircraft Co., with their 30 years of background in military and transport plane manufacture. Into it has gone the effort — mental and physical — of countless thousands of persons through toil and sweat and heart-break. Yes, and valuable lives, dedicated to its completion, have been lost.

sidade. Isso nos faz lembrar o sábio conselho de Napoleão de que a melhor defesa é um violento ataque. Mas os aviões de bombardeio existentes nessa época eram ainda impróprios para essa tarefa.

Em 1939 o avião de bombardeio mais promissor das Forças Aéreas dos EE. UU. era a Fortaleza-Voadora, B-17, fabricado pela Boeing Aircraft Co. As Forças Aéreas pediram aos fabricantes que aumentassem o "teto de serviço" e o alcance da Fortaleza Voadora para poder ser instalada uma cabine de pressão. O ar rarefeito e o frio extremo encontrados acima de 10.000 m. eram a causa da grande falta de conforto para a tripulação, diminuindo assim a sua eficiência.

O corpo de engenheiros da Boeing Aircraft Co. estudou cuidadosamente o problema e finalmente comunicou que não era aconselhável a reforma do B-17, mas sim a construção de um avião completamente novo.

Em Janeiro de 1940, as Forças Aéreas pediram aos fabricantes que projetassem um bombardeiro de tamanho superior a qualquer um em ação até o momento e que tivesse características e performances que naquela época eram pouco menos que fantásticas.

Pelo seu cabedal de experiência nas suas construções anteriores de grandes aviões de bombardeio e transporte, foi solicitado à Cia. Boeing, em Agosto desse mesmo ano, que construísse 3 modelos experimentais de aviões que ela já tinha nas suas mesas de desenho. O conhecimento adquirido em consequência da construção do "Stratoliner", luxuoso avião de transporte com cabine de pressão, e as experiências feitas ao tentar colocar uma cabine de pressão no B-17, deram a esta companhia uma visível vantagem sobre os outros fabricantes no tocante aos vôos sub-estratosféricos. Começaram então a trabalhar e alguns anos mais tarde o primeiro XB-29 teve seu vôo inicial.

A Super-fortaleza é o avião mais profundamente inspecionado construído, até hoje. Partes separadas, ao serem completadas eram inspecionadas sempre que fosse possível de maneira que quando o avião foi montado, tinha-se quasi certeza de sua ação satisfatória. Como exemplo temos o seguinte: a empennagem foi feita em escala reduzida e colocada no B-17, para experiência. O mesmo foi feito com o trem de pouso que mais tarde foi colocado num modelo do A-20 para efeitos de experiência.

Em setembro, 1941, o primeiro B-29 rolou pela pista e levantou vôo, tendo ao comando o famoso piloto de provas Edmund T. Allen. O vôo teve a duração de quasi uma hora e meia e Allen relatou a experiência como tendo sido satisfatória. Mas, antes do avião ficar pronto para vôos de operação teria que passar por uma série de aperfeiçoamentos.

Um ano e meio após este primeiro vôo, o piloto de provas Allen pilotava novamente o avião. Era apenas um vôo rotineiro de experiência, com a tripulação de experiências. Um vôo como os milhares que ele tinha feito durante este tempo. Pouco tempo após a decolagem um dos motores externos começou a aquecer e o avião incendiou-se, as chamas se espalharam pelas asas e carlinga. O piloto e o co-piloto ficaram cegos pelas chamas e fumaça. O avião precipitou-se em direção ao solo caindo numa fábrica, matando toda a tripulação.

Mais tarde outro modelo fazia um vôo de experiência. Ao pousar, o piloto notou que o trem

The deeds of the Superfortress are front-page stories in the newspapers almost every day. To recount these seems unnecessary. It might prove of interest and value, however, to go beyond these stories and learn why it is possible for this battleship of the air to do what it does, and see how it originally came into being.

Just prior to the beginning of the second World War students of aerial warfare saw one thing taking definite form. Heavy bombardment was certain to play a vital role, and bombers beyond anything then existing in size and range must be developed.

This need was most glaringly clear to those who studied the defense of the Americas. These two continents are conveniently surrounded by vast oceans. Thus an attacking force could be seen long before it reached the shores of either continent. But such a sprawling coastline could never be adequately defended by fixed emplacements. The logical solution was to have huge bombers of tremendous range that could go out and meet the enemy long before he reached our shores. Such a fluid defense could be moved from the Arctic Circle to Cape Horn, as necessity dictated. It also bears out the sage advice of Napoleon that the best defense is a strong offense. But the bombers available at this time were far inadequate to the task.

In 1939 the most promising bomber the U.S. Army Air Force had was the B-17, Flying Fortress, manufactured by Boeing Aircraft Co. The Air Force asked the company to attempt to raise the Fortress's service ceiling and range and to install a pressurized cabin. The rare thin air and extreme cold encountered above 30,000 ft. causes great discomfort to the crew and decreases its efficiency.

The engineering staff of the Boeing Aircraft Co. studied the problem carefully and finally reported that it was not feasible to attempt the conversion of the B-17, but that an entirely new plane be designed. In January, 1940, the Air Force requested manufacturers to draw up plans for a bomber of a size far beyond anything in service then, and having performance characteristics that were then little short of fantastic.

The Boeing Aircraft Co. had gained much valuable experience from their previous creation of large bombers and transport planes, and in August of that same year they were requested to construct three experimental models of the craft that they then had on their drawing boards. The knowledge that they had gained from building the Stratoliner, a luxurious transport with a pressurized cabin, and the experiments that they had carried on in trying to pressurize the cabin of the B-17, gave them a decided edge in know-how in substratosphere flying over the other manufacturers. They set to work and a year later the first of the XB-29s had its initial flight.

The Superfortress is the most completely tested plane ever built. Separate parts as they were completed were tested wherever possible, so that when the plane was finally assembled its satisfactory performance was almost a certainty. As an example, the empennage was scaled down and placed on the B-17 for a trial. The

não descia e em consequência teve que fazer um pouso com as rodas recolhidas. Ninguém morreu mas o dano causado foi de \$200.000. dolares. Em outra ocasião o terceiro modelo experimental estava em pleno vôo quando se descobriu que os comandos dos ailerons estavam cruzados.

O custo do aperfeiçoamento da Super-fortaleza não foi pequeno. Quando os aviões para experiências de pista estavam prontos os dois modelos experimentais restantes foram abandonados. O custo tornou-se vultuoso em dólares, horas de trabalho e sangue.

Mas, por causa do aperfeiçoamento da Super-fortaleza, muitos soldados aliados não sobreviveram. Sua força ofensiva equivale a de vários exércitos, e pela sua destruição das fontes produtoras de material bélico, e do desejo de lutar dos japoneses, a guerra será encurtada. Milhões de asiáticos verão o renascimento da Liberdade, e milhões de soldados aliados voltarão para seus lares num mundo novamente em paz. Para ajudar a alcançar estas vantagens nenhum preço poderia ser demasiadamente alto.

(A história do B-29 continuará na próxima semana)



Aspecto dos novos aviões acrescentados ao equipamento do Dept. de Aviação.

same was done with the landing gear and then put on a model of the A-20 for testing.

In September, 1941, the first B-29 rumbled down the runway and lifted into the air, with the famous test-pilot, Edmund T. Allen, at the controls. The flight lasted nearly an hour and a half, and Allen reported the trial as very satisfactory. But before the plane was ready for operational flying it must undergo a great amount of refinement.

A year and a half from this first flight test pilot Allen took the giant plane up again, just a routine test hop with the test crew, and one of several hundred he had made during that time. After the plane had been aloft a short time one of the inboard engines began to heat. The condition grew worse and suddenly the engine burst into flames, melting and twisting the nacelle into a fiery mass. The flames spread into the wings and then into the cockpit. The pilot and co-pilot were blinded in the smoke and flame. Suddenly the plane dipped forward, staggered and plunged earthward into a factory killing the entire crew.

Later another of the experimental models was making a test flight. In coming in to land the gear would not lower. The pilot slithered in on its belly. No one was killed, but the damage amounted to almost \$200,000. On another occasion the third test plane was in full flight when it was discovered that the aileron controls were crossed.

No, the successful development of the Superfortress did not come cheap. By the time the field planes were built the two remaining experimental models had been washed out. The price ran high in dollars, man-hours and blood.

But because of the development of the Superfort many Allied soldiers will survive. Its offensive power is that of several armies, and in destroying the Japanese source of weapons and will to fight, the war will be shortened. Millions of Asiatics are to see a new birth of freedom, and millions of Allied soldiers will return to their homes in a world once more at peace. To aid in gaining these advantages no price could be too high.

(The story of the B-29 will be continued next week).

A N I V E R S Á R I O

Entre as muitas notícias que o Pega-Mosca publica com o máximo prazer, está a da passagem do aniversário do 2.º Ten. Med. Aer. Ruy de Carvalho Braga, 5.ª-feira última, dia 7.

Da personalidade marcada e simpática do aniversariante, e do grande círculo de amizades que possui entre nós, os fatos dizem melhor que palavras.

O Papel Pega-Mosca associa-se a todas as manifestações realizadas em regosio por tão feliz data, fazendo votos da mais completa e duradoura felicidade.

The Papel Pega Mosca has the great pleasure of notifying its readers of another memorable day; the birthday of Dr. Ruy de Carvalho Braga 2nd Lieutenant of the F.A.B.

It is a well known fact that his pleasant personality has won the admiration and friendship of all who have made his acquaintance.

To Dr. Carvalho Braga our sincere wishes for many happy returns of the day.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylario Corrêa

CESTA COLUNA



... e mais uma vez, como semanalmente, passamos a responder às demonstrações de boa vontade, espírito de cooperação e paciência de nossos amáveis colaboradores. Antes, porém, queremos chamar a atenção para o regulamento do II torneio de churradas que hoje sai publicado. Estamos a ver o êxito que desta feita alcançará a batalha intelectual, cujos detalhes foram cuidadosamente estudados pela Comissão Orientadora.

SUNDOWN — Seus sonetos "Última Página" e "Recordações" são no gênero, delicados e bem feitos. Com algumas modificaçõesinhas de métrica, esperamos publicar o primeiro num dos próximos números.

SANSÃO — Ficamos satisfeitos de que um dos mais estimáveis "habitues" desta coluna, juntamente com Maia de Souza, ficasse incumbido da Coluna "Alunadas". Estamos certos de que a tradição de bom humor deixada pelos seus antecessores será mantida e desejamos muitos louros. Suas poesias irão aparecendo à medida que o racionamento espacial o permitir.

VERA — Uma funcionária... Obrigada pelos seus versos, que são bons. Vamos publicá-los prazerosamente e temos a intuição de que V. ainda será uma glória das letras femininas bra-

sileiras, o que redundará em glória também para a E. T. Av. que a terá revelado ao público leitor.

3.º SARGENTO MEDEIROS — "Aviação berço de heróis" poderá ser aproveitada com uns ligeiros cortes.

MISS BUTTERFLY

SOCIAIS DO "PAPEL PEGA-MOSCA"

NASCIMENTOS

Gilberto é o nome do robusto bebê que desde o dia 30 enriquece o lar do funcionário Azis Simão, professor de português na E.T.Av. e de sua senhora D.ª Edna Plácidos Simão. Nossos votos de felicidade aos venturosos pais e ao futuro leitorzinho do "Papel Pega-Mosca".

ANIVERSARIOS

Dia 5 — o 2.º Ten. Paulo Spitzer
Dia 7 — o 2.º Ten. Persio Porto.
Dia 14 — o sr. Charles H. Soukup, Instrutor do Básico.
Dia 15 — o sr. C. Morgan Trot, Instrutor de Motores.

A todos os aniversariantes os cumprimentos do Papel Pega-Mosca.

GRUPO DE EX-ALUNOS DA E.T.Av., ATUALMENTE EM FORTALEZA



3.º sargentos — João Ferreira, Ariosto Roldam, Celso Motta, Pedro Toledo da Silva, Arnaldo Mendes, Edson de Almeida, Ayrton Cezar de Lima, José Maria de Oliveira, José Mestre de Andrade, José Gandência. — **2.º sarg.** Osvaldo Sampaio — **3.º sargs.** Joel Hardman, Walter Antunes Vianna, Plínio Villeda de Andrade e Farid Raduan.

SECÇÃO ARTISTICO MUSICAL

RUY REZENDE (1956)

RECRUTAS EM DESFILE

Empenhando-se em proporcionar aos alunos sempre maiores divertimentos dentro de nossa vida de trabalhos e estudos, a AMS, secção que têm a seu cargo o bem estar dos alunos, sob a chefia do Sr. Ten. Costa, acaba de lançar um programa destinado a tais estrondoso sucesso.

Embora contássemos já com os "Shows da Boa Vontade", a nossa vida interna ressentia-se ainda de algo divertido e alegre, que partisse dos alunos para os alunos.

O aparecimento de "Recrutas em Desfile", veio suprir esta falta.

"Recrutas em Desfile", é um programa radiofônico à semelhança de muitos que existem no rádio nacional. Um programa de calouros para nós alunos e julgado por nós mesmos. Um programa de calouros todos sabem muito bem o que seja, no entanto sempre é útil frizarmos que nele deverão inscrever-se todos aqueles que o desejarem, quer para cantar, fazer imitações, contar piadas, representar pequenos quadros humorísticos, tocar qualquer instrumento, desde o oboé até o assobio de folha de laranjeira, etc.

Torna-se porém necessário notar que somente alunos e estagiários poderão tomar parte em "Recrutas em Desfile" e candidatar-se ao prêmio que a AMS oferece, por nimia gentileza de nosso comando.

E, esse prêmio não é pequeno, colegas. Si bem pensarmos, veremos que Cr\$ 100,00 ao primeiro e Cr\$ 50,00 ao segundo colocado são "cachets" bastante apreciáveis.

Além do mais o programa terá caráter semanal, dando assim oportunidade a todos que desejarem competir à posse dos cem "pilas".

A postos, pois, colegas, que de vocês depende em parte o êxito da iniciativa. Si você sabe cantar, si é bom pianista ou sabe tocar um instrumento qualquer, inscreva-se sem demora, que a oportunidade não deve ser desprezada.

INSTRUÇÕES PARA A "HORA DO RECRUTA"

Todos os alunos que desejarem, tomar parte na "Hora do Recruta" deverão inscrever-se previamente. A inscrição poderá ser feita na sede da S.A.E.T.A. às segundas, quartas e sextas-feiras, das 20 às 22 horas.

NOTÍCIAS LITERÁRIAS

Edward SINISGALLI — 451

Ao lermos críticas da época, dos insignes literatos nacionais, um deles nos prende a atenção pelas controvérsias a seu respeito: ora insinuando que ele não conhecia ortografia, ora porque não possuía o dom da oratória, ou ainda por sua origem humilde, além de outras; mas esqueceram (ou talvez apenas não quiseram tomar conhecimento) de que nem todos nascem com a mesma característica. Assim "ele" foi apenas um que fugiu à regra dos grande homens "políticos" (pois apesar de ter uma suficiente capacidade, não quis envolver-se na política, não possuindo assim uma ilustração real, na ignóbil propaganda daquêles que, mesmo a custa de fortunas, queriam um nome firmado no conceito histórico da vida pátria, menosprezando a inteligência daquêles que posteriormente, iriam dedo a dedo, escolher os nomes nacionais para a posteridade!

MACHADO DE ASSIS

Nasceu Joaquim Maria Machado de Assis, no Rio, em 21 de junho de 1839; filho de Francisco José de Assis e de D. Maria Leopoldina de Assis, cresceu ele no ambiente humilde porém puro, daquêles que vivem com esforço braçal, para o sustento necessário e sem extravagâncias; mas ainda menino perdia ele sua mãe laboriosa, amargurando cedo sua vida sensível. Mas seu pai foi feliz também em seu segundo casamento, D. Maria Inês, deu-lhe o calor necessário à sua instrução inicial, auxiliada por Francisco José. Mais tarde colocaram-no numa escolinha de palmatória, não por ser ele um elemento traquinas, mas por que a burocracia escolar imperava naquêles tempo, infelizmente. Assim mostrou logo inclinação aos estudos, interessando-se por todas as palavras do velho mestre, provendo uma tendência precoce para as letras, apesar de contrariar a vontade do seu pai, que percebia na sua saúde, um alicerce fraco a esse seu desejo.

Muito cedo precisou o taciturno rapaz dedicar-se ao trabalho para a subsistência, porém sempre ávido de leitura, insinuou-se logo nos meios literários; com a amizade grangeada e com o estímulo sempre crescente de sua mentalidade ainda jovem, iniciou-se ele em sua atividade intelectual, publicando versos.

Na imprensa, de simples tipógrafo, ascendeu gradualmente, colaborando em inúmeros jornais, dentre os quais "Marmota Fluminense", "Revista Popular", "Diário do Rio de Janeiro", etc.; como poeta firmou seu conceito desde a publicação de "Crisálidas" em 1864: suas primeiras obras em prosa talvez estejam falhas de sentimento, porém serviram para mostrar a extrema facilidade com que idealizava uma escrita farta.

Sempre com a ideia de congregar os letrados numa sociedade, viu Machado de Assis, finalmente, resolvido seu ideal, com a implantação da iniciativa de Lúcio de Mendonça, na fundação da Academia Brasileira de Letras, onde ocupou durante o resto de sua existência o alto posto de Presidente, cargo esse que lhe grangeou o título de maior escritor do momento,

Além de sua preocupação constante no mundo das letras, exerceu ele, altos cargos no funcionalismo público, sempre com o máximo desvelo, primando pela sua honestidade a toda prova; não se imiscuiu em política, não se sabe ao certo porque, porém por isto ou por aquilo, devia ter razões para tal.

Mas os seus males se foram agravando após o passamento de sua esposa, D. Carolina, e, a 28 de agosto de 1909, findava sua existência atribulada e sempre dedicada ao trabalho, perdendo assim a nação um grande jornalista, poeta, romancista, contista e humorista, além de um funcionário do governo. Escritor de um estilo incomfundível e nacionalista, gaçou ele os píncaros da literatura nacional, e aí permanecerá imorredouro, como bem patenteiam suas obras hoje difundidas por todos os cantos do território pátrio e fóra dele!

— x —

Devéras interessante e oportuna, foi a doação da O. F. A. G. (Organização Feminina Auxiliar de Guerra) aos alunos da E. T. Av., constante da Biblioteca Ambulante do Soldado, com livros de verdadeiro valor instrutivo.

Assim é que, o primeiro caixote foi distribuído, passando suas obras pelas esquadrihas, uma por uma, sendo logo seguido de outro. Os livros eram dados à título de empréstimo pelo prazo máximo de 7 dias, devendo em seguida passar para a esquadriha seguinte, sendo que cada leitor podia fazer uma livre escolha entre 40 ótimas obras, bem cuidadas e selecionadas.

Mas (esse mas...) talvez seja pelo fato de não haver outro caixote disponível no momento, ou "não há bem que sempre dure, nem mal que se não acabe", o certo é que só conseguimos ler (assim mesmo os mais afortunados) 1, 2 ou 3 livros. Aos responsáveis cabe apurar a causa a falta da circulação dessa Biblioteca.

ENCANTO

VERA

Quando um dia te encontrei,
— Talvez, pareça exquisiteso! —
Contigo, apenas, falei,
Por seres moço bonito.

Foste meu enamorado,
Depois, não sei se te hei dito,
Sômente por ter-te achado
Um moço muito bonito.

Depois, eu vi, só em ti
Meu pensamento era fido,
Eras-me mais, compreendi,
Bem mais que um moço bonito.

Teu amor, hoje no fim
Não passou de um simples mito.
Ah, por que não és p'ra mim
Sômente um moço bonito?

A LUZ DA LIBERDADE

PLÍNIO, AL. 1319

Meu amigo hoje estás feliz, anota a data de hoje. Esta data passará à história; dos canhões cessou o troar na velha e ensangüentada Europa, as bainhas voltaram os sabres, nos coldres voltaram os revólveres, os fuzis voltaram às bandoleiras, não com a baioneta na ponta, mas, com a bandeira da Vitória.

Nêste momento em que teus colegas lá em baixo no pátio, tomados de uma alegria contagiante, os corredores invadem, fazendo-os tremer sob a improvisada banda de música e cantos, nesse momento em que o rádio aqui pertinho de ti aos ares lança as notas da eterna e magestosa "Marselhesa", e o "speaker" enrouquecido pela emoção e a voz embargada pela alegria, aos céus e terras a nossa vitória proclama; nêstes mesmos momentos lá nas terras dos deuses e imperadores romanos, os teus irmãos de sangue, chorando de alegria, abraçados nêste abraço fenomenal dos fortes e dos vitoriosos, comemoram a "vitória dos livres", a vitória que eles conquistaram com sangue e lágrimas, tomando palmo por palmo as terras do velho mundo, terras estas, onde lutando lado a lado tombaram os seus irmãos e amigos.

Eles choram e se abraçam!

Sejam, preto ou branco, gaúcho ou sertanejo, sulista ou nortista, caboclo ou janota, porque suas lágrimas são as mesmas lágrimas de alegria; porque nas suas veias corre o sangue brasileiro e nos seus peitos bate o coração brasileiro.

Quando partiram, ao céu suas vozes ergueram este hino que é uma epopéa de nosso soldado:

Por mais terras que eu percorra
Não permita Deus que eu morra
Sem que eu volte para lá.

Mas a muitos dêles, Deus não permitiu que voltassem porque o seu sangue e suas vidas foram à conquista do triunfo.

Eles morreram, mas eterna ficará sua lembrança na memória de TODOS aquêles que conhecem e compreendem a vida do soldado.

A memória do soldado desconhecido do nosso simples **pracinha** ficará como um símbolo, como um libelo tremendo contra os déspotas, os tiranos, os anticristos políticos que fizeram do mundo um campo de apetites bárbaros e crimes hediondos. Porque o nosso **pracinha** conheceu e viu nos dias de angústia e escravidão que em outras terras sofriam os homens seus irmãos.

E aqui meu amigo o teu protesto eleva, protesto de homem livre em favor dêle. Protesto pela sua morte, protesto solene, que repercutirá pelo mundo como um badalo no bronze dos sinos. Que se dando corpo aos canhões, rã-reando os sinos, ainda há conciências de bronze incapazes de serem fundidas, de um bronze que pelos céus levará as badaladas dêste protesto; e há de tirar de seu simbolismo as razões diante dos homens e diante do mundo.

Meu amigo, toda vez, que de Deus te lembrares, do teu irmão expedicionário não esqueças porque algum dia talvez, terás de envregar a mesma farda que ele envergou, e lutar pelos mesmos direitos que ele lutou.

A E. T. Av. E OS ESPORTES

BRILHANTE VITÓRIA DA E.T.Av.!

Duas magníficas vitórias obteve a E.T.Av. na quadra de Bola ao Cesto do Colégio Anglo Latino sábado último. A nossa representação em exibição notabilíssima levou de vencida as 1.ª e 2.ª equipes dos locais.

Foi um espetáculo empolgante, onde os contendores se empregaram com fibra e combatividade excepcionais. E cresce mais o valor da vitória quando lembramos que para conseguí-la, os nossos elementos tiveram que usar além dessas armas, uma técnica superior, pois o adversário não dava tréguas. Os lances sucediam-se com rapidez espantosa; ora para um lado ora para outro estava a vantagem sempre por mínima diferença, até que nos minutos finais mercê de jogadas estupendas foi possível estabelecer a diferença com a qual terminou a peléja.

Destacar nomes que concorreram para essa vitória sensacional, seria difícil pois todos deram o máximo. Caldeira, Leite, Almeida, Edyr e Rubens, depois Musa e finalmente Newton jogaram como só aos campeões é permitido fazer. E se assim não fosse seríamos surpreendidos pelos defensores do "Anglo Latino" que eram exímios encestadores e possuíam elevado senso de oportunidade. Mas de nada valeu a habilidade deles, porque fomos, vimos e vencemos deixando antever um belo futuro para o cestoból da E.T.Av.

Jogaram assim constituídos os dois quintetos:

Escola Técnica de Aviação

Caldeira (9), Leite (14), Almeida (12), Edyr (2), Rubens (2), depois Musa (4) e Newton.

Colégio "Anglo Latino"

Sérgio (8), Ladeira (14), Cappini (4), Gozzoli (5), Baptista (4) e depois Neves.

Na preliminar também foi um jogo disputadíssimo, pois somente na segunda fase evidenciamos a nossa superioridade marcando 22 contra 4, quando no primeiro tempo perdíamos de 14 a 15.

Martins, Cyro (4), Caiaffa (8), Matarazzo (10), e Deodato iniciaram o jogo, depois Rocha (14) Silva e Renato.

O Anglo Latino jogou com Luiz (2), Andreane (2), Simões (5), Quintiliano (10) e Pinto, depois Homero e João.

A nota da preliminar foi o "player" Rocha que entrou para substituir Deodato na nossa equipe e tornou-se a figura maiúscula da tarde, sendo o principal artífice da vitória. Muito bem!

Desnecessário será dizer a alegria que causou a todos os que foram assistir a esses dois embates o fato de sairmos vencedores. Ao terminar a partida final constituíram uma verdadeira apoteose as aclamações de toda a torcida, pois mesmo os adversários aplaudiram reconhecendo a bravura dos nossos jogadores. Estão de parabéns pois, os cestobolistas da E. T. Av., e os do Anglo Latino pelo espírito superiormente esportivo que revelaram nessa simples demonstração.

Não podemos esquecer também, a figura do sr. Ten. Walter que substituindo o sr. Ten. Amazonas soube com tanto brilho dirigir a nossa embaixada. O nosso muito obrigado pelo entusiasmo que ele insuflou a todos.

"BOLA AO CESTO"

De acordo com a tabela do Campeonato de Bola ao Cesto inter-esquadrilhas, (4.ª rodada) na noite de terça-feira última, 29, coube a até então in-

victa 7.ª esquadrilha enfrentar a sua vizinha a 8.ª.

O jogo era esperado com grande ansiedade por todos, pois a rivalidade entre eles é um fato. Assim tivemos ocasião de presenciar um belo jogo, todo velocidade e entusiasmo, e seria impossível dizer qual foi a melhor, visto que ambas mantiveram um mesmo nível de produção, vencendo aquela que foi bafejada pela sorte.

Não queremos com isso fazer crer que a vitória não devia pertencer à 8.ª, porém um empate seria mais justo premiando desse modo os esforços dispendidos pelas duas facções.

A contagem foi de 26 a 22, marcando para a 8.ª: Jesus (10), Newton (9), Renato (3), Mancuso (2), Navarro (2), participando ainda Gonçalves e Fonseca.

Para a 7.ª esquadrilha, Rocha o "cestinha da noite" com 13 pontos, Martins (5), Amoroso (2), Junilo (2), Bonilha e Waldir.

JOGO ENTRE 3.ª E 4.ª ESQUADRILHAS

Como favorita nesse embate a 4.ª esquadrilha manteve sua posição vencendo a 3.ª por uma boa diferença de pontos: 36 a 18 foi o "score". Logo de início a 4.ª faz duas cestas contra um lance livre da 3.ª, e assim foi até o fim do jogo, sempre na frente. Os elementos da 3.ª lutaram bastante, proporcionando um jogo movimentadíssimo portanto um ótimo espetáculo aos afeiçoados do "basket".

Oliveira (5), Belém (4), Machado (8), Musa (4), Coutinho (9), Pinto (3), Lima (3), e Kupper integraram a 4.ª, e Souza (10), Silva (3), Camargo (2), Bruno (2), Moraes (1), Fernandes e Monteiro pela 3.ª.

A 5.ª rodada reuniu a 1.ª, 6.ª e 5.ª e 7.ª esquadrilhas em jogos que foram arduamente disputados. Como a situação dos concorrentes ao Campeonato de Bola ao Cesto inter-Esquadrilhas já se está definindo, tornam-se mais e mais interessantes as peléjas.

Primeiramente jogou a 1.ª vs. 6.ª esquadrilha. Foi um ótimo jogo, muito equilibrado. A contagem final foi favorável à 6.ª esquadrilha por 20 a 15.

Matarazzo (8), Nilson (12), Pessôa, Silva, Mascarenhas, Gláucio, Edmar e Salgado para o vencedor e Caiaffa (4), Rodrigues (5), Rahal (2), Walter (2), Pocheon, Mattos Pessôa, e George para a 1.ª esquadrilha.

Nesse jogo foi posta em ação uma "arma secreta" contra a 6.ª esquadrilha, porém não produziu o resultado esperado. A tal arma secreta foi o aluno George R-1021 que infelizmente não correspondeu às esperanças de seus companheiros.

Para finalizar a noite, a 5.ª enfrentou a 7.ª. Apesar de toda a classe da 5.ª, a 7.ª não se intimidou e jogou com muita disposição, porém não foi ainda desta vez. Por 49 a 42 caiu a 7.ª esquadrilha.

Edyr (2), Jalee (18), Caldeira (25), Walsh (4), Paiva, Alexandrino e Amadeu pela 5.ª, e Plínio (4), Amoroso (18) Rocha (18), Waldir (2), Petrônio, "Bau-nilha", Gonçalves e Junilo pela 7.ª.

Caldeira foi o "cestinha" com 25 pontos.

Dept. de Esportes da S.A.E.T.A.
Jairo Gavronski (813)



O five da 5.ª Esquadrilha, que venceu brilhantemente o Torneio Início do presente campeonato, e que agora juntamente com a 2.ª Esquadrilha, se está mantendo no 1.º posto.

De pé da esquerda para a direita: Santista (1307), Edyr (987), Caldeira (1336), Walsh (1381), Tenente Botto, Paiva (1080).

Ajoelhados — Aragão (1088), Alexandrino (1305) e Ozório (960).

REGULAMENTO DO II TORNEIO DE CHARADAS

I — O torneio, a iniciar-se no dia 16 de Junho, terminando sete semanas depois, constará de cem charadas à razão de vinte por edição do "Pega-Mosca".

II — Será atribuído um ponto a cada solução correta, ficando garantido a cada autor o ponto atribuído a sua solução.

III — Será vencedor o que obtiver maior número de pontos na apuração geral. Em caso de empates, o que tiver maior número de charadas publicadas. Continuando o empate, prevalecerá sucessivamente o critério de idade, antiguidade na Escola e sorteio.

IV — Só serão aceitas neste torneio charadas novíssimas adotados os dicionários seguintes: Pequeno Dicionário da Língua Portuguesa, Jaime de Seguíer, Cândido de Figueiredo e Lelo Universal. A ortografia ater-se-á rigorosamente ao Vocabulário da Academia Brasileira de Letras.

V — As charadas deverão ser enviadas a esta secção acompanhadas da solução e nome do dicionário em que se baseiam, em envelopes fechados, do tipo próprio distribuído gratuitamente pela Comissão, tendo por fora as informações requeridas para a classificação rápida. Nesses mesmos envelopes poderão vir, MAS EM PAPEL SEPARADO, as soluções.

VI — Uma semana antes de iniciar-se a primeira rodada, encerrar-se-ão as inscrições, que deverão ser feitas na Biblioteca da Escola, durante o dia e à noite na sede da S.A.E.T.A., em fichas apropriadas contendo nome, número e esquadilha; pseudônimo; um número de inscrição, privativo do tor-

neio; e colunas onde serão computados os pontos e charadas publicadas.

VII — As apurações parciais serão publicadas juntamente com as soluções, duas semanas após a publicação das respectivas charadas. As soluções deverão ser enviadas ATE DEZ DIAS depois da publicação, não sendo consideradas as que derem entrada depois desse prazo.

VIII — Encerradas as inscrições, estas NÃO SERAO REABERTAS sob nenhum pretexto, até o final do presente torneio. Será facultado aos não inscritos enviarem soluções e trabalhos, que poderão ser publicados extra-concurso.

IX — Haverá um primeiro, segundo e terceiro prêmios individuais, respectivamente denominados "Papel Pega-Mosca"; Maysa A. Aguiar, Biblioteca; de Propaganda", além da taça "S.A.E.T.A." à esquadilha que apresentar maior número de pontos. Facultativamente, poderá haver outros prêmios de consolação, a critério da Comissão.

X — Os casos omissos serão resolvidos por uma Comissão presidida pelo ten. Lagoa e constituída por um representante do "Papel Pega-Mosca", um do Departamento de Propaganda e um da S.A.E.T.A. Esta Comissão mantém em primeira instância as prerrogativas de anular em parte ou no todo o torneio, cancelar inscrições fraudulentas ou irregulares; fixar a data da entrega dos prêmios e tomar outras medidas necessárias à boa marcha do concurso, podendo, de suas decisões, haver recurso para o Comandante da Escola.

XI — Toda inscrição implica no reconhecimento deste regulamento.

PRESIDENTE. Ten. Lagoa: MEM-

BROS: Hylário Corrêa, "Papel Pega-Mosca"; Maysa A. Aguiar, Biblioteca; Milza Barros Gómara, Departamento de Propaganda; Edward, Sinigall, S.A.E.T.A.

CALENDÁRIO DO CONCURSO DE CHARADAS

JUNHO

- 5 — Abertura das inscrições.
- 9 — Publicação do Regulamento.
- 16 — Encerramento das inscrições.
- 23 — Publicação da primeira rodada e da lista dos inscritos.
- 30 — Publicação da segunda rodada.

JULHO

- 3 — Prazo final para entrega das soluções da 1.ª rodada.
- 7 — Publicação da terceira rodada. Soluções e apuração parcial da 1.ª rodada.
- 10 — Prazo final para entrega das soluções da 2.ª rodada.
- 14 — Publicação da 4.ª rodada. Soluções e apuração parcial da 2.ª rodada.
- 17 — Prazo final para entrega das soluções da 3.ª rodada.
- 21 — Publicação da última rodada. Soluções e apuração da 3.ª rodada.
- 24 — Prazo final para entrega das soluções da 4.ª rodada.
- 28 — Soluções e apurações da 4.ª rodada.
- 31 — Prazo final para entrega das soluções da última rodada.

AGOSTO

- 4 — Soluções da 5.ª rodada e apuração geral. Fixação da data de entrega de prêmios e de início de novo torneio.

OS QUE LUTAM PELA LIBERDADE

Damos a seguir um soneto que nos foi enviado pelo aluno 941, Valdomiro de Oliveira. É um soneto feito por seu irmão Walter, (à dir. da fotografia ao lado de um companheiro de luta) quando na frente de combate na Itália, como componente da Força Expedicionária Brasileira.

É um soneto singelo, extremamente real, que bem espelha o mesmo espírito apegado ao Lar e a Pátria, do soldado brasileiro, e que nem porisso deixa de dar tudo por esses 3 elementos, que devem nortear a nossa existência "o Lar, a Pátria e Deus".

O Pega-Mosca agradece e espera que dentro em breve o autor do soneto possa estar entre os que lhe são caros, juntamente com todos os brasileiros que deixaram a Pátria, para irem defender os princípios que a norteiam: os da Liberdade do Homem.

MAE DO COMBATENTE

Si tens, oh mãe, um filho na trincheira,
O peito exposto à fúria da metralha,
Tens no teu lar também uma bandeira
Que ele defende, em campo de batalha.

Esse herói que partiu e que se entalha
Na página imortal mais altaneira
Ao mundo há de mostrar como não falha
O valôr desta gente brasileira.

E enquanto rezas, mãe do combatente
E enquanto choras, por teu filho ausente
Eu de mãos postas, fito o céu de anil

Pedindo à Virgem Santa lá da Penha
Nesse cristal da tua dôr contenha
Tôdo esplendor das glórias do Brasil



Walter de Oliveira (à direita)

REALIDADE

Em alvas praias do mar
Brincavam duas crianças:
Uma de miú lours tranças,
Outra de meigo falar.

Lindas conchinhas catavam
Alegres e descuidosas
E as ondas mansas, formosas,
Na areia se espreguiçavam...

Mas um medonho tufão
Apareceu... ondas bravias
Levam as crianças então!

As ilusões e a saudade
Assim são. Morrem sombrias
Aos golpes da realidade!!!

Sansão Shincar.
Al. 1.156.

DIZEM QUE...

No lanche oferecido aos componentes do jazz durante o baile de sábado, o "bicho" 680 recusou formalmente qualquer alimento (queria apenas um bandeja de sandwiches somente para ele)...

Um dia um peixe resolveu deixar o aquário. Sentiu porém tão terrivelmente a falta d'agua que resolveu regressar. (Será o Arquimedes 1032?)

O Arquimedes (890) da 5.ª Esquadilha, está disposto a organizar um conjunto vocal... será?

Primeiro, foi "Música, divina Música"; depois, "Molta, divina Molta", e... agora é "Baile, maldito Baile"...

O.Y.E.

“CALOUROS” EM DESFILE

ANTONIO NAZARETH JR. (1281) — Natural de São Paulo, Capital. Estudava no Ginásio Anglo-Latino antes de vir para cá e pretende ir, depois, para a Escola de Aeronáutica, no Rio de Janeiro. Trabalhou numa fábrica de explosivos. Gosta de nadar e remar. Sua especialidade é Aviões.

AFONSO MATARAZZO (1282) — É de S. José dos Campos, Estado de São Paulo, tendo estudado em sua cidade natal. Joga bola-ao-cesto. Vai especializar-se em Trabalhos de Madeira.

JOSÉ DIAS DE SOUSA (1283) — Natural de Joazeiro, Baía. Estudava no Rio Colégio Sylvio Leite, cursando o Ginásio. Veio para cá por intermédio de seu irmão, aluno desta Escola. Seu esporte favorito é a natação e a especialidade que seguirá é Trabalhos em Madeira.

ANTONIO NAZARETH JR. (1281) is a native of the city of S. Paulo. He studied at the Ginásio Anglo-Latino before joining E. T. Av. and he intends later to go to the Escola de Aeronáutica in Rio. He worked in an explosives factory. He likes swimming and rowing. He will specialize in Aircraft.

AFONSO MATARAZZO (1282), born in S. José dos Campos, State of S. Paulo, and studied in his native town. He plays basketball. He will specialize in Woodworking.

JOSÉ DIAS DE SOUSA (1283), a native of Joazeiro, Baía. He studied at Colégio Ribeiro Leite in Rio. He came to E.T.Av. through his brother, already a student here. He likes swimming. His speciality will be Woodworking.



1.º plano — 1315, Antonio Tavares Ledo (1287), Paulo Romeu Albuquerque (1292), Nelson Mereis, (1294), e Jaime Winter Valois (1286); — 2.º plano 1311, 1308, Alberto Carlos Fonte (1291), Alfredo P. de Moura F. (1293), Walter dos Santos (1297), Elmo Muzzi Teixeira (1296), Lauro Peixoto Valença (1290) e Sylvio Silveira (1299); — 3.º plano — 1305, 1316, 1303, Roberto Brandão Lira (1289), 1307, 1310, 1314, 1312 e 1306.

VENERANDO DE NARDI (1284) — É de S. Caetano, São Paulo. Fez curso de transmissão na Escola de Polícia. Dedicar-se ao atletismo e toca piston, o que talvez o leve a colaborar na banda da Escola. Vai especializar-se em Trabalhos de Madeira.

FELIX MARTINCOWSKI (1285) — É natural de Porto Alegre, Capital do Rio Grande do Sul; estudava no Ginásio Navegantes em sua cidade natal. Entre os esportes prefere o bola-ao-cesto. Vai cursar Trabalhos em Madeira.

VENERANDO DE NARDI (1284), born in S. Paulo. He took a transmission course at the Escola de Polícia. He practises athletics and plays the piston, a qualification which will probably lead him to collaborate in the school band. He will specialize in Woodworking.

FELIX MARTINCOWSKI (1285), a native of Porto Alegre, capital of Rio Grande do Sul. He was studying at the Ginásio dos Navegantes in his native town. He prefers basketball to the others sports. He will specialize in Woodworking.

JAYME WINTER VALOIS (1286) — Natural da capital de S. Paulo. Estudava na Escola Técnica Getúlio Vargas, e por meio de antigos colegas seus que se haviam matriculado na E.T. Av., colheu muitas informações sobre o nosso estabelecimento. Aprecia muito os esportes. Vai cursar Soldagem.

ANTÔNIO TAVARES LEDO (1287) — Natural de Ribeirão, Estado de Pernambuco. Veiu para Recife, onde ingressou no 1.º Grupo de Bombardeio, tendo adquirido muito gosto pela aviação. Por intermédio da Base Aérea daquele Estado, encaminhou-se para esta Escola. Vai cursar Soldagem.

ROBERTO BRANDÃO LIRA (1289) — Natural de Santos, Estado de S. Paulo. Era desenhista e através das informações de seus conterrâneos aqui matriculados, passou a interessar-se pela E.T. Av.. Aprecia muito o remo e a natação.

LAURO PEIXOTO VALENÇA (1290) — Natural de Goiana, Pernambuco. Pertencia ao Sexto Regimento de Aviação, de Pernambuco, onde ouviu falar muito da E.T. Av., para a qual veiu por intermédio da Base Aérea de Recife.

ALBERTO CARLOS FONTE (1291) — Outro filho de Pernambuco. Pertencia à Base Aérea de Recife, em cujo almoxarifado trabalhava. Anteriormente, fizera curso ginásial. É entusiasta de volley-ball. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

PAULO ROMEU ALBUQUERQUE (1292) — Natural de Pôrto Alegre, Rio Grande do Sul. Fez curso ginásial em Cruz Alta, cujo aeroclube freqüentava com assiduidade. Grande apreciador de música, principalmente a popular. Vai cursar Sistemas Elétricos.

ALFREDO P. MOURA FILHO (1293) — Natural de Recife, Pernambuco, em cuja base aérea servia, no primeiro grupo de bombardeio. Cursou o Instituto Pôrto Carreiro. Por intermédio de correspondência com alunos da E.T. Av. seus conhecidos, obteve as informações que determinaram a sua resolução de vir matricular-se. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

NELSON MEREIS (1294) — Natural de S. Paulo, capital, onde trabalhava como mecânico. Já diversos amigos seus aqui se matricularam e se formaram. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

ALEXANDRE WEINGARTNER (1295) — É de Cruz Alta, no Rio Grande do Sul. Estudava no Ginásio Venancio Ayres. Veio por intermédio do Aeroclube de Canoas. Entre os esportes prefere futebol e "volley". Vai cursar Sistemas Elétricos.

ELMO MUZZI TEIXEIRA (1296) — Natural de Bagé, Rio Grande do Sul. Trabalhava para a Varig, quando foi convocado para o Exército. Após haver feito o serviço militar, veiu matricular-se na E.T. Av. onde se especializará em Chapas de Metal.

JAYME WINTER VALOIS (1286), a native of São Paulo. Before entering E.T. Av. he studied at Escola Técnica Getúlio Vargas. The good knowledge he got on this School, through his colleagues made him decide to enter E.T. Av. He likes sports in general. He will specialize in Welding.

ANTÔNIO TAVARES LEDO (1287) born in Ribeirão, State of Pernambuco. He went to Recife where he entered the "1.º Grupo de Bombardeio" where he began to like aviation. He was sent to E.T. Av. by the air-base of Pernambuco. He will study Welding.

ROBERTO BRANDÃO LIRA (1289), a native of Santos, State of S. Paulo. He used to be a designer and received information on the School through his fellow citizens. He likes swimming and rowing.

LAURO PEIXOTO VALENÇA (1290), a native of Pernambuco. He served in the "6.º Regimento de Aviação" in Pernambuco where he first heard of E.T. Av. to which he came through the Recife Air-Base.

ALBERTO CARLOS FONTE (1291), another "Pernambucano". He served in the Air-Base of Recife in its stock-room. He graduated in "Ginásio". He will specialize in Electric Systems.

PAULO ROMEU ALBUQUERQUE (1292) is from Pôrto Alegre capital of the state of R. G. do Sul. He was studying in Cruz Alta and was a member of the Air Club. He likes popular music. He will study Electric Systems.

ALFREDO PESSOA DE MOURA FILHO (1293), a native of Recife, Pernambuco, he served at the Air-Base in the 1st Group of Bombardiers. He studied at the "Instituto Porto Carreiro". He had information of E.T. Av. through his correspondence with some of our students and decided to register here. He will specialize in Electric Systems.

NELSON MEREIS (1294), a native of São Paulo where he worked as mechanic. He has many friends who have graduated here. He will specialize in Electric systems.

ALEXANDRE WEINGARTNER (1295), born in Cruz Alta, state of Rio Grande do Sul and was a student at the Ginásio Venancio Ayres. He joined this school through the Canoas Air Club. His favorite games are foot ball and volley ball. He will specialize in Electric Systems.

ELMO MUZZI TEIXEIRA (1296), born in Bazi, State of Rio Grande do Sul. He worked at Varig, when he was drafted. After serving in the Army, he came to E.T. Av. to specialize in Sheet Metal.

RECÉM-CHEGADOS

J. C. PATTERSON JUNIOR, natural de Baltimore, Maryland. Trabalhou para a Lockheed Aircraft; foi técnico de armamento na Lockheed Overseas Corp. Também serviu no Centro de Armamentos da Armada. Tendo ingressado na J. P. Riddle no dia 1.º de janeiro de 1945, foi designado para servir como instrutor de Armamentos na E. T. Av.



JOHN E. TREACY, natural de Montróvia, Califórnia. Frequentou a Universidade de Loyola de Los Angeles em 1935. Foi supervisor assistente do Departamento de Ilustração e instrutor de Ilustração técnica por dois anos e meio na Universidade de Califórnia do Sul. Nos últimos quatro anos, exerceu vários cargos na Douglas Aircraft, em Santa Mônica, Seattle e Long Beach. A 4 de dezembro de 1944, ingressou na J. P. Riddle, tendo sido designado para instrutor de Teoria de Voo na E. T. Av.

J. C. PATTERSON JUNIOR, born in Baltimore, Maryland. He worked for Lockheed Aircraft and Navy Armament Center. He entered J. P. Riddle School in January 1st, 1945. He was assigned as Armament Instructor at E. T. Av.

JOHN E. TREACY, a native of Montróvia, Calif, he studied at University of Loyola, Los Angeles in 1935. He was Assistant Supervisor of the Illustration Department and Instructor in technical Illustration, for two and half years at University of Southern Calif. The last four years, he worked for Douglas Aircraft, in Santa Monica, Seattle and Long Beach. He entered J. P. Riddle School on December 4, 1944 and he will teach Flight Theory at E. T. Av.



PAUL LEE EVANS, natural de Silvam Springs,

Arkansas. Foi mestre-escola no Colorado e Novo México por oito anos. A seguir, ingressou na Armada, onde serviu por três anos. Foi instrutor de campo no programa de Treinamento de Pilotos Civis. Ensinou rádio-aviiação no Exército dos Estados Unidos por três anos. Ingressou na J. P. Riddle a 1.º de janeiro deste ano. Aqui, vai ser instrutor de "radar", a nova



materia que tanto tem revolucionado o rádio aplicado à aviação, e cujo equipamento está sendo aguardado de um momento para outro, sendo o primeiro que chega ao Brasil.

GEORGE BIGGS, de Brooklyn, Nova York, trabalhou para a Douglas e para a Lockheed. Vai lecionar Rádio-Manutenção.

WILLIAM J. KOERNER — natural de Buffalo,

Nova York. Trabalhou na Bell Aircraft, durante cinco anos, como representante de campo e no departamento de Soldagem. Em janeiro deste ano, ingressou na J. P. Riddle, tendo sido designado como instrutor de Soldagem.



ESSIE M. BARRETT, natural de Bougherty, Oklahoma. Foi professora publica no seu Estado; mais tarde, lecionou na Escola Técnica do Exército em Amarillo, no Texas. Na cidade de Oklahoma, trabalhou no Departamento de Manutenção do Depósito Aéreo, como Analisa de Classificação. Em fevereiro deste ano, ingressou na J. P. Riddle, estando destinada a lecionar inglês, na E. T. Av.

PAUL LEE EVANS, a native of Silvam Springs, Arkansas. He was a teacher in the States of Colorado and New Mexico. He served in the Navy for 3 years.

He was field instructor of the Civil Pilots Training, taught Aviation Radio, for the U. S. Army for three years. He entered J. P. Riddle School on January 1st, 1945. He will teach, "radar", a new element which has widened the fields of radio applied to aviation. The radar equipment will arrive at E. T. Av. soon, and will be the first Radar equipment to be received in Brazil.

GEORGE BIGGS, born in Brooklyn, N. Y. He

worked for Douglas and Lockheed Aviation Companies. He will teach Radio Maintenance at Escola Técnica de Aviação.



WILLIAM J. KOERNER, a native of Buffalo, New York, he worked for Bell Aircraft for 5 years as Field Representative and as a welder. He entered Riddle School on January 4, 1945, and will teach welding E. T. Av.

ESSIE M. BARRET, a native of Bougherty, Okla, she was a Public School Teacher in her home State. Later she taught at Amarillo Army Technical School in Texas. She worked in the Maintenance Department of Oklahoma City Air Depot as a Classification Analyst, and entered J. P. Riddle School on February 8, 1945. She will teach English at E. T. Av.



PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE COOPER

BOLICHE

HÉLICES vs. MOTORES

Os jogadores do Hélices ainda estão soltando suspiros de alívio e o quadro do Motores ainda não se refez do jogo de domingo, mas os resultados, como registrados no papel, dão o Hélices como vencedor de duas partidas enquanto o Motores, até aí detentor do primeiro lugar, apenas com uma vitória.

Os primeiros dois encontros marcavam o caminho para o resultado final. O Motores ganhou o primeiro encontro, havendo tirado proveito do sensacional jogo de 168 pontos de Mueller e de 170 por Keenan, tendo chegado à contagem de 455 contra 411 do adversário.

Kotts levou o quadro do Hélices à vitória na segunda partida perfazendo 31 pontos acima de sua média habitual para atingir a casa dos 140. Quanto ao Motores, os 156 pontos de Helm ajudaram, mas não foram suficientes. A contagem: Hélices 447, Motores 422.

Com o Motores necessitando do último encontro para permanecer no primeiro posto e o Hélices resolvido a não permitir tal, não houve necessidade de outro estímulo para termos um "super-jogo", como realmente tivemos. As médias foram esquecidas e na oitava fase, Moller e Mueller do Motores e Knotts do Hélices já haviam ultrapassado suas médias totais. Os quadros entraram na décima fase com apenas um ponto de diferença. Moller terminou primeiro, com 150 pontos, 35 acima de sua média. Mueller seguiu-o com 3 pontos acima de sua média e Helm acrescentou 140 para formar o total.

O Hélices viu-se em fase de um problema — obter 44 pontos para triunfar. Knotts conseguiu um "Spare" e 6 por 16; Cooper acrescentou mais 8, o que veio a deixar exatamente 20 para McDaniels, o qual, sob a mais alta tensão, veio com um "Spare" nas primeiras duas jogadas e um "strike" na terceira. Depois de ter visto o desânimo de Keenan, ponderou-se a verificar facilmente que o seu quadro havia perdido pela estreita margem de um ponto. Contagem final: Hélices 440, Motores 439.

RADIO vs. HIDRAULICA

Bary deu aos jogadores de boliche um belo exemplo a ser seguido, conseguindo no primeiro jogo mais de 200 pontos, enquanto conduzia o quadro do Rádio a três vitórias sobre o Hidráulica. Na primeira partida, Rhodes terminou com 160 pontos, a grande contagem que contribuiu para a primeira vitória do Rádio pela primeira partida. Rhodes terminou com 160 pontos, contagem de 425 a 396.

Depois de haver chegado à sua média de 142 no primeiro encontro, Bary, capitão do Rádio, fez 3 "strikes" de que resultou o mais alto jogo até hoje verificado. Seus 201 pontos contribuíram com a parte do leão na segunda vitória. A contagem: Rádio, 470 Hidráulica 381.

Patton, Cline e Chandler, do Hidráulica, mos-

BOWLING

PELLERS vs. ENGINES

The Propeller players are still breathing sighs of relief and the Engine team haven't stopped replaying Sunday's games, but the results, as written in the book, show Propellers as the winner of two games and the former first place Engine team with only one victory.

The first two games set the stage for the final thriller. Engines won the first game, after capitalizing on Mueller's sensational 168 game and Keenan's 170 pins, by a score of 455 to 411.

Knotts led the Propeller team to victory in the second game by bowling 34 pins above his average for a 140 score. For Engines, Helm's 156 pins helped, but not enough. The score: Propellers 447, Engines 422.

With Engines needing the last game to stay in first place and Propeller's determined they weren't going to get it, there was no other stimulus needed to promote a "super game", and that is exactly what we had. Averages were forgotten and by the eight frame Moller and Mueller of Engines and Knotts of Propellers had already passed their average game totals. The teams entered the tenth frame with only a one pin difference. Moller finished first with a 150 score, 35 pins above his average. Mueller sat down after bowling 36 pins above average and Helm added 140 pins to the total.

The Propeller team was confronted with the problem of knocking down 44 pins in order to win. Knotts got a spare and 6 for 16, Cooper added 8 which left exactly 20 pins for Mac Daniels. With the pressure at 50 inches of mercury Mac came through with a spare on the first two balls and a strike on the third. After Keenan's jaw had stopped bouncing on the floor he could easily see Propellers had won by one pin. Final score: Propellers 440, Engines 439.

RADIO vs. HYDRAULICS

Bary gave the bowlers a target to shoot at, by bowling the first over 200 game, as he led the Rádio team three to victories over Hydraulics.

In the first game Rhodes finished with a 160 pins for high score which contributed to Rádio's first victory. The score: Rádio 425, Hydraulics 396.

After bowling his average of 142 in the first game, Bary, Captain of the Rádio team, laid the ball down for two "turkeys" in the second game which resulted in the highest game to date. His 201 pins contributed the lions share to Rádio second win. The score: Rádio 470, Hydraulics 381.

Patton, Cline and Chandler of Hydraulics were determined in the last game but Bary rolled a 175 score to gain a nightly average of 172 and

traram-se resolutos no segundo encontro. Entretanto Bary chegou aos 175 pontos para fazer a média de 172. Rhodes contribuiu com 153 para o total de 452 com que o Rádio sobrepujou os 402 atingidos pelo adversário.

COLOCAÇÕES

	Won	Lost
Basic	7	2
Engines	6	3
Corpo de Vaca	5	4
Meteorology	5	4

Programa para o dia 10 de junho de 1945

Básico vs. Motores
Hidráulica vs. Rádio



SOFT-BALL

Uma assistência calculada em 150 pessoas aproximadamente se movimentou para ir assistir aos encontros de soft-ball no Campo de Polo da S. Paulo Railway, domingo passado, e não teve motivos para arrependimento. O Jockey Clube obteve a vitória no primeiro encontro em que se defrontou, com o Cumbica por 13 a 5 e o Classe 16 derrotou o All Stars por 10 a 9 no segundo jogo.

Na primeira rodada Klatt com uma boa rebatida conseguiu alcançar uma base e Gerard abriu a contagem para o Jockey Clube com uma longa corrida para o lado direito do campo. Cumbica se aproveitou de um erro e empatou o jogo. O Jockey Clube se refez na segunda fase quando Eller com três acertos, conseguiu três "runs". Cumbica novamente tirou partido de uma falha no campo e marcou um ponto.

Cline com uma jogada boa no terceiro turno cooperou para que Goecke aumentasse a contagem, mas o Jockey Clube deixou-se ficar num ponto.

Na quinta rodada com uma rebatida alta de Sharp o Jockey Clube obteve mais dois "runs".

Na 6a. rodada, Austin, conseguindo alcançar duas bases, obteve um "run" para o Cumbica, mas o Jockey Clube reagiu para chegar a um total de 13 "runs". Os "índios" de Cumbica não esmoreceram até que a última bola foi arremessada e na última metade da sétima rodada perfazia um total de 5.

Thompson foi o "pitcher" para o Cumbica e Eller para o Jockey Clube.

ALL STARS vs. CLASSE 16

O Classe 16 colocou todas as rebatidas nos locais exatos e no momento certo, tendo ganho um excitante encontro do All Stars.

Rhodes contribuiu com 153 pins to Radio's total of 452 pins as against the 402 score of Hydraulics.

STANDINGS

	Won	Lost
Propellers	4	5
Hydraulics	4	5
Radio	4	5
Transportation	4	8

Schedule June 10, 1945

Basic vs. Engines
Hydraulics vs. Radio

SOFT-BALL

A crowd of approximately 150 people turned out to watch the soft ball games at the S. Paulo Railway Company Polo Field Sunday, and they were well repaid for their effort. The Jockey Club went on a scoring spree in the first game to beat Cumbica 13 to 5 and class 16 nosed out the All Stars 10 to 9 in the second contest.

JOCKEY CLUB vs. CUMBICA

Klatt got on base by a sharp hit in the first inning and Gerard started the scoring for the Jockey Club with a long home run to right field. Cumbica capitalized on an error and tied the game at two all in the first inning.

The Jockey Club came right back in the second inning when Eller's three bagger resulted in three runs. Cumbica again took advantage of loose fielding and scored a run.

Cline belted one out to right field in the third inning which allowed Goecke to score but the Jockey Club stopped at one run.

After a one inning breather, Sharp, catcher for the Jockey Club, hit a long fly ball which counted two more runs in the fifth inning.

Austin's two base hit resulted in one run for Cumbica in the sixth inning but the Jockey Club followed Cook's two base hit in the first half of the seventh inning with a five run rally for a total of 13 runs. The Cumbica Indians didn't give up until the last ball was pitched and scored one run on Campbell's triple in the last half of the seventh inning for a total of 5.

Thompson pitched for Cumbica and Eller pitched a three hit game for the Jockey Club.

ALL STARS vs. CLASS 16

Class 16 placed all their hits in the right places at the right time in winning an exciting game from the All Stars.

Mayes of class 16 hit a triple in the first inning with the bases loaded which gave Class 16 three runs for the initial scoring. In the second half of the inning All Stars, Saunders and Fouts, each hit the ball for two bases to bring in five runs for the All Stars.

The Class 16 shortstop, Koerner, kept his home run per game record by repeating last



Jeannette Thede

Dorothy Goggin, do Departamento de Eletricidade, viu-se agradavelmente surpreendida na segunda-feira passada, quando seus alunos e os recentes graduados, vestidos em uniforme domingueiro, vieram àquele departamento para cantar "Feliz Aniversário" em sua homenagem.

Dover Fouts regressou dos Estados Unidos onde frequentou escolas de "Training Aids" e "Gunnery" em Washington e Chicago. Dover é um excelente jogador de base-ball, e segundo soubermos de uma fonte autorizadíssima, ele está sendo disputado por dois dos quadros de nossa escola. Sem mencionar nomes: alguém enviou-lhe um telegrama dizendo: "Não assuma compromisso com nenhum quadro sem me ver primeiro". Entretanto, a mensagem chegou tarde demais, e outro alguém já havia falado com ele pelo telefone. Como devem estar lembrados, Dover e Bill Boddy foram o "pitcher" e o "catcher" respectivamente, há um ano, no primeiro jogo de base-ball que se realizou em S. Paulo.

Leonard Sterling (Contrôle de Tráfego Aéreo), regressou depois de haver cursado a Escola de Contrôle de Tráfego em Chicago. Uma vez que seu lar é também em Chicago, o feliz Leonard ficou morando em sua casa enquanto frequentava a escola.

Na sexta-feira à noite, o Departamento Básico reuniu-se para um jantar no Hotel Excelsior. Segundo ouvimos dizer, foi uma excelente reunião que agradou a todos.

Vai viajar para os Estados Unidos — Dan Adams, instrutor de rádio, está para embarcar para os Estados Unidos, afim de receber alguma instrução sobre rádio e Radar, Scott Field, no Illinois, que será um dos principais pontos de seu destino.

O sr. Boultinghouse, chefe do Básico, orgulha-se de possuir mais de 300 alunos, atualmente, no seu curso. O sr. Rand, da Meteorologia, acompanhou o trajeto de um dos balões de sondagem até mais de 12.000 metros de altitude graças aos novos dispositivos do telescópio de sua secção. Os grupos de Motores de Daves Morris e Joe Keenan, lá no Jockey Clube, estão agora permitindo que o pessoal de Aeronaves lhes tome a dianteira. Estão montando sua própria B-25 que acaba de chegar de Santos. Daves informa que será utilizada para o ensino de Troca de Motores e prova de Motores, duas fases do curso especializado da matéria.

WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

Dorothy Goggin (Electricity) was pleasantly surprised last Monday when her students and recent graduates dressed in their Sunday-best and came into the department to sing "Happy Birthday" to her.

Dover Fouts has returned from the States where he attended Training Aids and Gunnery schools in Washington, D. C. and Chicago. Dover is quite a baseball player, and I have it from a very reliable source that he was in great demand by two of the teams in our school league. Without mentioning names: — someone sent him a wire in Rio saying "Don't sign with any ball team till you see me". However, the wire arrived too late, someone else had already contacted him by telephone. Some of you remember that Dover and Bill Boddy were the pitcher and catcher respectively a year ago for the first baseball game ever to be played in São Paulo.

Leonard Sterling (Air Traffic Control) has returned from attending Traffic Control School in Chicago. Since his home is also in Chicago, "Lucky Leonard" was able to live at home while attending the school.

Last Friday night, the Basic Dept. had a dinner party at the Hotel Excelsior and from what I hear, a good time was had by all.

Leaving for the States: Dan Adams, Radio Instructor, is heading for the U.S.A. in a few days to take some instruction in Radio and Radar. Scott Field, Ill. will be one of his principal destinations.

Mr. Boultinghouse, Basic School Chief, now boasts of over 300 students in his School... Mr. Rand of Weather followed one of his weather balloons beyond 40,000 feet of altitude with his department's new telescope devices... Dave Morris' and Joe Keenan's Engine groups out at the Jockey Club are now letting Aircraft get ahead of them. They are assembling their own B-25, just up from Santos. Dave says it will be used to teach Engine Change and Engine Test phases in the Engine Specialist course.

(Conclusão da pag. 17)

Mayes, do Classe 16, atingiu um "triple" com todas as bases ocupadas o que deu ao Classe 16 três "runs" para a contagem inicial. Na segunda rodada, Saunders e Fouts concorreram para a obtenção de cinco "runs" em favor do All Stars.

Koerner, do Classe 16, manteve seu recorde de um "home run" para cada jogo, tendo repetido a façanha da semana passada com uma rebatida alta que resultou num "run".

Na terceira rodada, Saunders e Fouts se destacaram. A quinta rodada trouxe a vitória para o Classe 16. Trevor, Cowan, Unfug Bagdasarian e Mayes rebateram nessa ordem, e o resultado foi um total de 10 pontos para o Classe 16. O All Stars tentou desesperadamente empalar e conseguiu encher as bases na sétima rodada mas apenas Cooper conseguiu completar a corrida numa rebatida de Denny.

Trevor, para o Classe 16 e Hull para o All Stars, foram os autores de belas jogadas.

Ten highest batting averages

Player	Team	AB	H	Average
1 — Denny	All Stars	4	3	.750
2 — Cowan	Class 16	5	3	.600
3 — Bagdasarian	Class 16	6	3	.500

Programa para o domingo 10 de junho

Joquei Clube vs. Consulado Norte-Americano
Cumbica vs. Exército

weeks performance with a long fly in the second inning to account for one run.

In the third inning Saunders and Fouts cracked out hits for the All Stars and Hull brought them home with a long, long home run.

The fifth inning won the game for class 16 with every man on the team taking his turn at the plate. Trevor, Cowan, Unfug, Bagdasarian and Mayes got hits in that order; the result — six runs which made a total of ten for Class 16 to the eights runs of the All Stars.

The All Stars tried desparately to tie the score and succeeded in filling the bases in the seventh inning but only Cooper came in on Denny's hit. The final score: Class 16 - 10, All Stars 9.

Trevor, for Class 16 and Hull, for the All Stars, both pitched nice games.

4 — Cooper	All Stars	6	3	.500
5 — Hull	All Stars	6	3	.500
6 — Saunders	All Stars	4	2	.500
7 — Mayes	Classe 16	7	3	.428
8 — Maxwell	Classe 16	6	2	.333
9 — Pawelek	All Stars	6	2	.333
10 — Gerard	J. Clube	9	3	.333

Schedule Sunday, June 10, 1945

Jockey Club vs. U. S. Consul
Cumbica vs. U. S. Army

(Conclusão da pag. 14)

WALTER DOS SANTOS (1297) — Natural de Cruz Alta, Rio Grande do Sul. Trabalhava no comércio e estudava de noite. Veiu apresentado pela Base Aérea de Canoas. Vai especializar-se em Chapas de Metal. Aprecia muito o futebol.

HÉLIO SOARES DE SOUZA (1298) — Veiu de São Sebastião do Paraizo, Minas, por intermédio do aeroclube daquela cidade, em cuja sede estudou os preparatórios depois de haver feito o ginásio. Vai especializar-se em Chapas de Metal.

SÍLVIO SILVEIRA (1299) — Natural de Cruz Alta, Rio Grande do Sul. Era industrial e estudava à noite. Do aeroclube de Cruz Alta foi para a Base de Canoas e dali enviado para a E.T.Av. Vai cursar Chapas de Metal.

WALTER DOS SANTOS (1297), native of Cruz Alta, State of Rio Grande do Sul. He worked in trade and studied at night. He was sent by the Air-Base of Canoas. He likes soccer. He will specialize in Sheet Metal.

HÉLIO SOARES DE SOUZA (1298), came from São Sebastião do Paraizo, State of Minas Gerais. He was sent by the Air-club of that town where he trained after graduating at "Ginásio". He will specialize in Sheet Metal.

SÍLVIO SILVEIRA (1299), a native of Cruz Alta, Rio Grande do Sul, he worked in the industry and studied at night. Before going to the Air Base of Canoas he was a member of the Cruz Alta Air-Club. He will specialize in Sheet Metal.

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

- Cartidão 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. estão abertas em qualquer época do ano e os exames, realizam-se quinzenalmente.

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



A GRAXA ESPARRAMADA PELA PASSAGEM
NÃO LHE DARA UMA PROMOÇÃO.

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 REDTORES — Temporário

Lucy Bloem Redatora Chefe
Ten. Av. Ariovaldo Villela Redator Assist.

REDTORES ASSOCIADOS

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

Jeannette Thede } WHAT'S FAZING
William Lehman }

Ika Bruck Lacerda } SECÇÃO DOS ALUNOS
Hilário Corrêa }

REDTORES ALUNOS

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