

4-28-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-04

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

28 DE ABRIL DE 1945

N.º 63

ANIVERSÁRIO DO CHEFE DO GOVÉRNO BRASILEIRO

Em todo o país realizaram-se quinta-feira dia 19, excepcionais festividades comemorativas do aniversário do Exmo. Sr. Dr. Getúlio Dornellas Vargas, Chefe da Nação e Comandante Supremo das Fôrças Armadas de terra, mar e ar de nosso país.

A E.T.Av., como organismo vivo da aeronáutica nacional, que sempre teve no Presidente Vargas um amigo sincero e devotado, comemorou solenemente a passagem da data natalícia com uma sessão cívica que foi presidida pelo cap. assistente Joaquim Bueno Brandão.

Em presença de todos os alunos, instrutores, funcionários e oficialidade, discorreu, em português, o sr. Donald F. Sprague, Chefe do Departamento do Pessoal, em nome do pessoal norte-americano, cujas palavras abaixo transcrevemos:

"Nós, brasileiros e americanos, achamo-nos reunidos aqui, hoje, a fim de prestarmos homenagem ao Presidente da República, S. Excia. Snr. Dr. Getúlio Vargas.

Neste aniversário do vosso grande chefe, nós que viemos dos Estados Unidos para o Brasil somos gratos ao Presidente Vargas pela:

Seu espírito de cooperação na fundação e desenvolvimento desta escola;

Estímulo da admirável hospitalidade que nos foi dispensada no Brasil;

Seus incansáveis esforços a favor da Política da Boa Vizinhança, que cimentaram, para sempre, as relações de amizade e cooperação das grandes Repúblicas do Sul e do Norte.

The whole country commemorated Thursday, 19th, the anniversary of Dr. Getúlio Dornellas Vargas, President of this Nation and Commander-in-Chief of the forces on land, air and sea in our country.

E.T.Av., as a living unit of the national Air Force and which has always had a sincere and devoted friend in President Vargas, solemnly commemorated the event with a civic ceremony which was presided over by Captain Joaquim Bueno Brandão.



Presidente Getúlio Vargas

In the presence of the students, instructors, employees and officers, Mr. Donald Sprague, Chief of the Personnel Department, spoke in the name of the American personnel in Portuguese:

"We Brazilians and Americans, are gathered here today to pay tribute to the President of this Republic, His Excellency Dr. Getúlio Vargas.

On this anniversary of your great leader, we who have come from the United States to Brazil are grateful to President Vargas for:

His spirit of cooperation in the founding and development of this School.

His stimulus of the admirable hospitality which has been shown to us here in Brazil.

His untiring efforts in favor of the Good Neighbor Policy which has secured forever the relations of friendship and

cooperation between the great Republics of the South and North.

President Vargas, we wish you a happy birthday."

(Continua na pag. 19)

PROMOVIDO A CORONEL O CHEFE DO E. M. DA QUARTA ZONA AÉREA

Acaba de ser promovido a coronel o ten. cel. av. Cicero Odilon Mafra de Magalhães, chefe do Estado Maior da Quarta Zona Aérea sediada em S. Paulo.

O novo coronel aviador é natural de Pernambuco, servindo nas Forças Armadas nacionais desde 9 de março de 1912. No posto de major, foi transferido para o Ministério da Aeronáutica a 20 de janeiro de 1941, tendo sido promovido em dezembro do mesmo ano ao posto que ocupava até agora.

Grande entusiasta da aviação, é também formado em medicina, tendo neste campo prestado relevantes serviços ao Congresso Brasileiro de Homeopatia, realizado em meados do ano passado. Sua promoção enche de júbilo os meios aeronáuticos brasileiros, notadamente a Escola Técnica de Aviação, de que tem sido um amigo desvelado.

"Papel Pega Mosca" reúne-se às congratulações que estão sendo enviadas ao coronel Mafra.

Lieut. Col. Av. Cicero Odilon Mafra de Magalhães, Chief of Staff of the Fourth Air Zone, stationed in S. Paulo, has recently been promoted to the rank of Colonel.

The new Colonel Aviator is from Pernambuco, and has been serving in the Brazilian Armed Force since March 9, 1912. While still a Major he was transferred to the Ministry of Aeronautics on January 20, 1941, and was promoted in December of the same year to the position he has held until now.

A great enthusiast for aviation, he was also graduated in medicine, in which field he rendered valuable services to the Brazilian Congress of Homeopathy, which was held last year.

His promotion filled the Brazilian aeronautical circles with immense satisfaction especially Escola Técnica de Aviação of which he has been a great friend.

"Papel Pega Mosca" wishes to join the many others who are sending him their congratulations.

O AEROCLUBE DE RIBEIRÃO PRETO COOPERA COM A E.T. Av.

Ribeirão Preto, cidade colocada entre as primeiras do Estado de São Paulo, possui um Aero-clube que tem desenvolvido um grande programa de trabalhos, tendo já colhido os melhores resultados desse esforço gigantesco em prol da Aviação Civil. Dirigido pelo Sr. Modesto Junqueira, o Aero-clube daquela importante cidade da Mogiana tem também contribuído com a sua parcela, encaminhando dezenas de candidatos a este Estabelecimento. Ainda há poucos dias, tivemos o prazer de receber a visita da Srta. Philipina Dib, funcionária daquela entidade aeronáutica, acompanhada pela sra. sua mãe, dona Catarina Dib.



Em companhia de nosso redator e de Antônio Costa do Dept. de Propaganda, vemos a srta. Philipina Dib e sra. Catarina Dib, quando de sua visita à Escola.

Ribeirão Preto, one of the main cities of the State of S. Paulo, has an airclub which has carried out a large program of work and has already accomplished the best results from this gigantic effort for civil aviation. Directed by Mr. Modesto Junqueira, the airclub of that important city on the Mogiana R. R. has also contributed its share, sending dozens of candidates to this School. Only a short while ago we had the pleasure of receiving Miss Philipina Dib, employee of that institution, accompanied by her mother, Mrs. Catarina Dib.

Miss Philipina is in charge of the general services of the airclub and it is she who takes care of all the candidates, preparing and instructing them according to the prerequisites laid down by E. T. Av. An enterprising girl and a real enthusiast of aviation, she has worked tirelessly. She came to see us to clear a few doubts and gather more information about the work of this School. Later they took a rapid tour of the building and proved to be most enthusiastic, promising to redouble their efforts with relation to the future candidates from Ribeirão Preto.

A srta. Philipina, encarregada dos serviços gerais do Aero-clube, é quem trata do encaminhamento de todos os candidatos, preparando-os e instruindo-os de acordo com as exigências da E.T. Av. Moça de valor e verdadeira entusiasta da aviação, tem ela trabalhado incansavelmente, motivo por que nos procurou afim de esclarecer algumas dúvidas e informar-se melhor sobre o trabalho desta Escola. Realizando depois uma rápida visita ao estabelecimento, as visitantes mostraram-se sobremaneira entusiasmadas, prometendo mesmo redobrar os seus esforços, com relação aos futuros candidatos ribeirão-pretenses.

VISITAS Á ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Em dias da semana passada, esta Escola recebeu a visita altamente grata dos Exmos. Barão e Baronesa Lewe van Middelstum-Kleef, e de sua filha senhorinha Ansje e Sra. Davidson. Acompanhados pelo Sr. Englund, Srta. Davidson e Sra. Bloem, percorreram todos os depts. da Escola.

Os visitantes pertencem à mais nobre estirpe holandesa, estando de há muito radicados no Brasil, que veneram como segunda pátria. Como todo súdito da Rainha Guilhermina, fizeram causa comum com a luta das Nações Unidas, e, mesmo de longe, tem procurado cooperar na libertação do seu glorioso país, A Holanda, berço



Por ocasião da visita do Barão Lewe van Middelstum, Kleef em companhia de s. exma. sra. o filha e da sra. S. C. Davidson, a objetiva do "Pega-Mosca" focalizou-os, acompanhados pelo sr. Englund, srta. Esther Davidson e sra. Lucy Bloem, redatora-chefe deste jornal.

imortal de Van Dick, de filósofos da alcada de um Spinoza e de um estadista como o Príncipe de Nassau, cuja obra até hoje inspira admiração, a nós brasileiros, vem há cinco anos sustentando uma luta ferrenha contra os inimigos da civilização, coerente com o seu passado de liberdade e altivez.

Somos gratos pela visita e pelas amáveis referências que SS. Excias, dispensaram ao trabalho que se vem desenvolvendo nesta Escola.

Achando-se de passagem pela cidade de S. Paulo, visitaram o nosso estabelecimento o piloto-engenheiro norte-americano Williams K. Travis, da Curtiss Wright Co. e W. A. Reeks, do Gabinete Executivo de Nova York, da mesma companhia aeronáutica norte-americana.

O Sr. Reeks deixou consignado no livro de impressões a seguinte frase: "Vosso trabalho faz parte do "Progresso" do lema brasileiro "Ordem e Progresso".

During the past week this School was visited by Baron and Baroness Lewe van Middelstum-Kleef and their daughter Ansje and Mrs. Davidson. Accompanied by Mr. Englund, Miss Davidson and Mrs. Bloem they visited all the departments of the School. The guests belong to the highest Dutch nobility but have for many years lived in Brazil, which they adore as a second homeland. As all faithful subjects of Queen Wilhelmina they joined in the fight alongside the United Nations, and even though far away they try to cooperate in the liberation of their glorious country Holland, the immortal home of Van Dyck, of philosophers such as Spinoza and statesmen such as the Prince of Nassau, whose work even today inspires the admiration of Brazilians, has for five years maintained a strenuous fight against the enemies of civilization, living up to its past of freedom and pride.

We are grateful for the words spoken by their Excellencies about the progress of this School.



O piloto-engenheiro norte-americano Williams K. Travis e W. A. Reeks, em companhia de Mr. Michel e Mr. Mueller que os acompanharam em visita ao estabelecimento.

On their way through São Paulo pilot-engineer Williams K. Travis of the Curtiss Wright Co. and W. A. Reeks of the New York Executive Office of the same company visited our School.

Mr. Reeks wrote in the book of impressions the following phrase: "Your work makes the part of "Progress" of the Brazilian motto "Order and Progress".

JORNALISTA AMERICANO EM VISITA À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Esteve em visita a este estabelecimento de ensino o jornalista norte-americano Ernie Hill, correspondente de "Miami Herald" e do "Chicago Daily News" dos Estados Unidos, e que se acha fazendo uma excursão de seis meses por toda a América Latina. O ilustre confrade, em sua peregrinação jornalística, veio a S. Paulo afim de colher material para algumas reportagens, uma das quais versará sobre a nossa Escola. Através do serviço de noticiário estrangeiro do "Chicago Daily News", o sr. Ernie Hill escreve para 83 jornais de todo o mundo, e seus artigos são divulgados em onze milhões de exemplares que circulam no Brasil, Argentina, Canada, Austrália, Nova Zelândia, etc.



O sr. Ernie Hill jornalista norte-americano, ao ser entrevistado pela redatora chefe sra. Lucy Bloem.

Ernie Hill gostou muito do Brasil, especialmente de São Paulo e Rio, cidades cosmopolitas onde apreciou sobremaneira os conhecimentos linguísticos de seus habitantes. Entre outros locais, visitou a Quitandinha no Estado do Rio e Guarujá em S. Paulo, tendo ficado maravilhado com o esplendor de nossa natureza.

The School was visited last week by American newspaper-man Ernie Hill, correspondent of the "Miami Herald" and "Chicago Daily News" of the U.S.A., who is making a six months tour through Latin American. The prominent visitor in his journalistic wanderings came to São Paulo to gather information for a few stories, one of which will be about our School. Through the foreign-news service of the "Chicago Daily News", Mr. Hill writes for 83 newspapers all over the world and his articles are printed in 11 million numbers which circulate in Brazil, Argentina, Canada, Australia, New Zealand, etc.

Ernie Hill likes Brazil immensely, especially São Paulo and Rio, cosmopolitan cities, where he highly appreciated the linguistic knowledge of its inhabitants. Among other places he visited Quitandinha, in the State of Rio and Guarujá in São Paulo, where he marvelled at the splendor of our natural beauties.

At the School he extensively visited all the Departments which gave him a chance to gather plentiful notes about the great work going on here. In the Editor's office he examined the "Papel Pega-Mosca" collection from the mimeographed copies of its beginning, and highly praised the work he saw. In the Command Quarters he gathered statistical data directly from the charts put at his disposal.

We all enjoyed Mr. Hill's visit.

Na Escola, visitou demoradamente todos os Departamentos, o que lhe deu ensejo de apanhar abundantes notas sobre o movimento intenso que por aqui vai em todos os seus setores. Em nossa redação, examinou a coleção do "Papel Pega Mosca", desde os exemplares mimeografados dos seus primórdios, tendo tido palavras desvanecedoras para com o nosso trabalho. No Gabinete do Comando, colheu dados estatísticos diretamente dos gráficos colocados a sua disposição.

Somos gratos pela visita altamente honrosa.

ALUNOS DO LICEU CORAÇÃO DE JESUS VISITAM A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Estiveram neste estabelecimento, no dia 19, quinta-feira, oitenta e três alunos dos cursos ginásial e comercial do Liceu Coração de Jesus, tradicional e renomado estabelecimento de ensino paulista. A comitiva estudantil foi chefiada pelo clérigo Boleslau Kacenauskas, tendo sido recebida pelo Sr. Capitão Assistente Joaquim Bueno Brandão, e em companhia de funcionários do Departamento de Propaganda e do "Papel Pega Mosca" percorrido o estabelecimento. Nossa objetiva focalizou o grupo formado antes de deixarem a Escola, depois de terem exprimido a admiração pelo que tiveram ensejo de observar nas diversas dependências.

The School was visited April 19, by 83 students of the high-school and commercial courses of the "Liceu Coração de Jesus", a traditional and famous S. Paulo school. The group of students was headed by Padre Boleslau Kacenauskas, and they were received by Captain Joaquim Bueno Brandão, after which they went through the School accompanied by employees of the Propaganda Department and "Papel Pega-Mosca". The group was photographed before they left after having expressed their admiration for what they had observed in the various departments.

TOMBOU NA LUTA CONTRA O INIMIGO DA CIVILIZAÇÃO E DA LIBERDADE

Casimir Joseph Puciniuk nasceu na cidade de Nova York a 10 de novembro de 1918, sendo filho de um médico europeu que com sua esposa viera de mudança para o Novo Mundo. Orfão aos dois meses de idade, aos cinco anos passou a contar com um novo pai, na pessoa de Eurico José Alt, que desposou a viúva e passou a cuidar do menino como se fora seu filho. Educou-o nos mais sãos princípios. Mais tarde, vindo para o Brasil, com a família, o menino estudou no Paraná e veio a se tornar mecânico do Aerolloyd Iguassú, empresa de navegação aérea hoje extinta.

Em 1938, Casimir voltava aos Estados Unidos para aperfeiçoar-se em técnica e inglês, vindo a tornar-se chefe de seção e instrutor-chefe da Sperry Co. À noite, estudava sem cessar e finalmente diplomou-se em Engenharia.

Foi quando a guerra irrompeu e a humanidade angustiada apelou para os bravos de todo o mundo, que a defendessem contra a horda de barbárie que ameaçava engolir as maiores prerrogativas da civilização. Casimir não hesitou: embora a natureza do trabalho de guerra que lhe poderia ser confiada o mantivesse fora da frente de batalha, tanto insistiu que foi-lhe permitido ingressar no Corpo de Fuzileiros Navais. Nas horas vagas, matava as saudades do Brasil, que tanto queria, cantando canções nossas para os seus companheiros. Em fins do ano passado, foi designado para servir no Pacífico, onde participou de diferentes batalhas.

Tal é em amplos traços a história do herói que no dia 7 do mês passado tombou gloriosamente em ação na ilha de Iwo Jima. Grande na paz, grande na guerra, como cidadão e como soldado foi um exemplo de força de vontade, de dedicação e de bravura.

A sua exma. progenitora e ao sr. Eurico José Alt, que hoje é funcionário desta Escola, e que incutiu em seu filho adotivo os altos princípios cívicos e morais que o distinguiram, enviamos nossa expressão de sentimento.

Casimir Joseph Puciniuk was born in New York City on November 10, 1918, the son of a European doctor who had moved to the New World with his wife. Orphaned at the age of two months, when he was five he had a new father in the person of Mr. Eric Joseph Alt, who married the widow and took care of the child as though he were his own son. Later, when he came to Brazil with his family, the boy studied in Paraná and became a mechanic of the Aerolloyd Iguassú, an air navigation company which is extinct today.

In 1938 Casimir returned to the United States to improve his English and technical knowledge. He became Section Chief and Chief Instructor of the Sperry Co. and at night he studied unceasingly and finally graduated as an engineer.



Casimir Joseph Puciniuk

War broke out and humanity called to the brave people of the world to defend her against the hordes of barbarism which threatened to strike at civilization. Casimir did not hesitate; although the nature of the work which he was doing would have exempted him from military service, he insisted on joining the U. S. Marines.

During his spare time he sang Brazilian songs to his pals, thus assuaging his longings for Brazil. At the end of last year he was detailed to serve in the Pacific where he took part in many battles.

This in an outline of the history the hero who on March 7 died gloriously in action in the battle of Iwo Jima island.

As a citizen and as a soldier he was an example of will-power, perseverance and bravery.

To his mother and Mr. Eric Joseph Alt, who is today an employee of this School and who implanted in his step-son the high civic and moral principles which so distinguished him, we render our grateful sympathy.

ESPECIALISTAS EM TREINADOR LINK

N. da R. — José Augusto Simões Araujo (aluno 766), autor do presente artigo, é natural de Salvador, Baía, onde trabalhava numa repartição pública até o momento de se deslocar para o sul. Era membro do Aeroclube da Baía, em cujo escola de pilotagem já contava com cerca de vinte horas de voo. Assistiu à passagem, pelo campo de Santo Amaro do Ipiranga, dos gigantes transportes vindos dos Estados Unidos com material para a instalação da E.T.Av. e se interessou a ponto de vir matricular-se e especializar-se em Treinador Link. Vejamos como ele discorre sobre o curso que está em vias de concluir.

"Agora, quando estamos empenhados em um conflito que será grandemente decidido pela supremacia aérea, pilotos hábeis constituem o fator primordial para a vitória e são necessitados em número sempre crescente.

As operações militares não podem ser retardadas devido às condições atmosféricas. Nossos pilotos devem decolar, cada dia, para executar suas missões sobre territórios inimigos, conduzindo seus aviões exatamente até o alvo e dali regressando às suas bases, voando com a mesma perfeição às cegas como pelo contato, sob a luz das estrelas ou o sol brilhante. Chegando à base, cada um deles, deve ser capaz de aterrar, usando instrumentos, nos limites mínimos de visibilidade ou, quando assim exigir o tempo, completamente às cegas.

Até bem pouco tempo o treinamento de pilotos, assim de alta classe, era feito com o uso de um avião com duas carlingas, uma das quais coberta, sem vista para o exterior e a outra aberta.

Na primeira tomava o comando um piloto-aluno e na segunda um piloto-instrutor. Este processo constitui hoje o último estágio do treinamento; para o piloto principalmente no voo pelos instrumentos não oferece bastante segurança além de ser excessivamente dispendioso.

Atualmente, com muitas vantagens, o treino total é feito no Treinador e a do voo real, no avião.

O treinador Link é um dispositivo especial para o treino do piloto no voo pelos instrumentos e auxílios do rádio.

Quem o vê nota logo duas unidades: a mesa do instrutor e o avião onde "voa" o aluno. O Treinador tem a grande vantagem de permitir a simulação de tempestades, "remous", ventos de qualquer direção etc., a qualquer momento, e a aterragem é sempre feliz!

A operação e manutenção de um dispositivo tão completo e complexo exige um especia-

Editor's Note: José Augusto Simões Araujo (student 766), author of this article, was born in Salvador, Baía, where he worked in a government department until he came south. He was a member of the Airclub of Baía in the pilot course of which he already has 20 hours of certified flying time. He used to watch the huge transports flying over the field of Santo Amaro do Ipiranga when they were bringing material for the installing of E.T.Av. He got so interested that he decided to join the School where he is specializing in Link Trainer. Let us see how he refers to the course he is about to finish:

"Now, when we are struggling in the midst of a conflict which will largely be decided by aerial supremacy, expert pilots constitute the primary factor for victory and are needed in ever increasing numbers.

No military operations can be postponed because of atmospheric conditions. Our pilots must take off every day to carry out their missions over enemy territory, taking their planes exactly to their targets and returning from them to their bases,

blind-flying with the same skill as by contact, under the light of the stars or brilliant sun. Arriving at the base each one of them must be able to land, using his instruments in the minimum limits of visibility or when it is necessary, completely blind.

Until a short while ago the training of these pilots was done with a double-cockpit plane, one of which was covered without any view of the exterior, and the other was open. In the first the student-pilot took the command and in the second the instructor-pilot. Today this process is used only as the last stage of training; for the pilot especially during blind-flying it does not offer the necessary safety besides being excessively costly.

At present, and to great advantage, the total training is done by means of the Trainer and the actual flying in the airplane.

The Link Trainer is a device especially designed for the training of the pilot in flying by instruments and with the help of radio.

Whoever sees it notices two units: the instructor's table and the plane which the student "flies". The Trainer has a great advantage in being able to simulate storms, and winds from any direction etc., at any moment and the landing is always safe!

The operating and maintenance of such a complete and complex machine needs a well-trained specialist whose duty it will be to keep it always in working order. But the field of action of such a specialist is not limited by this machine.



José Augusto Simões Araujo (aluno 766).

lista bem treinado ao qual compete conserva-lo sempre em condições de desenvolver as performances dele esperadas. Mas o campo deste especialista não está limitado pelo aparelho. Também dará aulas teóricas, aos pilotos, sobre o vôo pelos instrumentos e o uso de todos os auxílios que o rádio presta à navegação aérea. No Treinador os pilotos praticarão sob sua direção aquilo que lhes foi ensinado.

A nossa Escola possui um bem aparelhado, e não menos bem dirigido, Departamento de Treinador de Link, onde são preparados, por mestres experientes, técnicos nestes dispositivos para a Força Aérea Brasileira, a mais nova no mundo e que, tão cedo soube conquistar tantos méritos.

Como aluno deste Departamento pretendo expôr como somos treinados, deixando à parte meu entusiasmo pessoal.

No decorrer do curso, os alunos, que futuramente serão técnicos, recebem instruções minuciosas, passo a passo de quanto futuramente integrará sua função. Todas as turmas recebem os mesmos treinamentos. Cada aluno aprende e pratica tudo quanto vai ensinar e com o que melhor poderá auxiliar seus futuros instruídos conhecendo as dificuldades dos métodos. A uniformidade do preparo individual se impõe para que, no futuro, um piloto que recebe instrução de um especialista na Baía, sendo transferido para o Rio Grande do Sul, continue seu curso sem contratempos, pela mudança de instrutor.

Quanto aos sistemas de vôo o especialista é familiarizado com o uso dos mesmos empregados na (AAF) Força Aérea do Exército Norte Americano e nações aliadas, o que permite uma colaboração mais precisa entre estas forças na guerra deixando margem a previsões de uma política aviatória internacional tecnicamente amparada.

Tomando conhecimento com o Treinador o aluno aprende a sua constituição elementar, manutenção básica, inspeções e funcionamento.

Logo é ele iniciado no estudo cuidadoso dos instrumentos de vôo, bússola e taquímetro, não só com respeito aos do Treinador como aos do próprio avião, na sua montagem, manutenção e funcionamento distinguindo-os perfeitamente porque alguns diferem, em detalhes mecânicos, embora o funcionamento seja idêntico.

Com estas instruções preliminares o aluno começa a aprender o vôo básico. O piloto-instrutor do avião de cortina é substituído pelo aluno-instrutor que toma lugar na mesa do instrutor enquanto o aluno piloto, toma assento na fuselagem do conjunto. Durante o treino ambos revezam voando e instruindo os mesmos exercícios. O aluno-piloto aprenderá assim a controlar o Treinador, praticando o "sistema do painel completo", do mesmo modo como se estivesse em um aeroplano enquanto o aluno instrutor reconhece as reações dos instrumentos com as mudanças de atitude do Treinador (ou avião) para o que possui instrumentos repetidores, sobre a mesa, diante de si, os quais lhe dão as mesmas indicações que tem o aluno-piloto dentro do Treinador. Ainda nesta fase seu currículo abrange o estudo da navegação aérea pelo método da dedução, isto é, a navegação estimada e a teoria do vôo, nos princípios, mais estreitamente ligada ao vôo prático; também o regulamento do tráfego aéreo é estudado e co-

He will also give theoretical lessons to the pilots on instrument flying and the use of all the help which radio supplies to aerial navigation. In the Trainer the pilots will practice under their direction all that was taught to them.

Our School has a well-installed, and a very well directed Link Trainer Department, where technicians are prepared in these instruments by an expert staff to serve the Brazilian Air Force, the youngest in the world and which in such a short time has done so well.

As a student of this Department, I intend to explain how we are trained, setting aside my own personal enthusiasm.

During this course the students, who later will be technicians, receive detailed instructions, step by step, about everything which later will pertain to their job. All the groups receive the same training. Each student learns and practices everything he will teach and how he can best help his future instructees, knowing the difficulties and the methods. The uniformity of individual preparation is necessary so that when in the future, a pilot who has received instruction with a specialist in Baía, when he is transferred to Rio Grande do Sul, he can continue his course without any hold-up caused by the change of instructor.

As to flight systems, the specialist is familiarized with the use of the same methods as those applied by the U.S.A.A.F. and allied nations, which permits a more precise collaboration between these wartime forces leaving a margin for provisions of a political international aviation, technically supported.

With the Instructor the student learns its elementary constitution, basic maintenance, inspections and functioning.

Right away he is initiated in the careful study of flight instruments, compass and tachymeters, not only those related to the Trainer but also those belonging to the plane; in the assembly, maintenance and functioning, distinguishing them perfectly because some differ in mechanical detail, although they work indifferently.

With these preliminary instructions the student starts to learn basic flight. The instructor-pilot in the screen-plane is substituted by the student-instructor who takes a place at the Instructor's table when the student-pilot sits in the fuselage of the device.

During the training they change over positions, flying and instructing with the same exercises. In this way the student-pilot will learn how to control the Trainer, practicing the "complete panel system", in much the same way as he would in a plane, whereas the instructor-student recognizes the reactions of the instruments with the variations in altitude of the Trainer (or plane) for which he has the repeating instruments on his table before him, which will give him the same indications which the student-pilot has inside the plane. Also, in this phase he will study aerial navigation by means of deductions; that is, estimated navigation and the theory of flight in the principles most closely related to practical flight; also, the regulations of air traffic are studied and commented upon in detail.

mentado, pormenorizadamente. O aluno ainda é treinado na rádio-comunicação metódica entre o avião em vôo e as estações em terra.

Uma nova fase de estudos compreende os auxílios do rádio à navegação aérea, excetuando temporariamente o rádio compasso ou rádio bússola. Cada aluno aprende a voar, os problemas bem assim a dar instruções de como executá-los. O aluno instrutor, que opera o Treinador, utilizando o equipamento simulador do rádio, devidamente, proporciona a quem estiver voando os auxílios de rádio com as mesmas particularidades que mais tarde serão encontradas no vôo real, enquanto por estes o aluno-piloto voador, um problema na carta sobre a mesa, na qual sua trajetória é registrada, auxiliando o aluno-piloto a corrigir defeitos quando posteriormente a analisar; esta é uma das maiores vantagens do Treinador.

O uso do rádio compasso é estudado e praticado em uma parcela, distinta, do curso. Este auxílio do rádio é de grande importância para o Brasil, cujos centros mais populosos estão na costa, onde, por conseguinte se localizaram os mais importantes aeródromos e aeroportos, apertados entre o mar e cadeias de montanhas, originando muitos problemas para o uso das estações de rádio-faixa e outros auxílios do rádio. Contudo já existem algumas estações deste tipo no Brasil. O estudante do rádio-compasso aprende a orientar-se pelas suas diversas marcações enquanto o aluno-instrutor as fornece da sua mesa.

Durante todo o curso cada aluno pratica como instrutor para sua própria classe, quando responde às perguntas dos demais colegas que também conhecem a matéria e as formulam de modo mais difícil. Estas aulas, as primeiras do futuro instrutor, são assistidas pela instrutora e mesmo pelo próprio Chefe do Departamento.

Após o longo período de aprendizagem, assim, passo a passo o aluno fará um vôo através do país quando então usará em conjunto tudo quanto aprendeu.

Finalmente ele retorna à primeira fase, isto é, a manutenção, desta vez mais minuciosa, aprendendo a reparar defeitos no Treinador, propositadamente introduzidos pelos instrutores. O último trabalho consiste na desmontagem e montagem completa do Treinador.

Então, vem a graduação e, ao novo especialista em Treinador Link, Instrutor de Vôo pelos Instrumentos e Auxílios do Rádio restará agradecer aos seus mestres que são Mr. E. Michel, Chefe do Departamento; Mr. C. D. Plain e Mr. J. Hart Jr. Instrutores de Manutenção Básica; Mrs. E. Scott, Instrutora de Vôo Básico, Teoria do Vôo e Regulamento do Tráfego Aéreo; Miss J. Thede e Miss M. Swank Instrutoras de Vôo Avançado e Meteorologia; Miss F. Chomyszak, Miss R. Hopsom e Miss Perrault Instrutoras de Auxílios do Rádio; e finalmente Mr. T. Chase e Mr. C. Adragna, Instrutores de Manutenção avançada; tudo quanto por ele, agora graduado, fizeram, deixando seus lares para, num magestoso exemplo de solidariedade continental virem a um país de língua estranha, adaptarem-se e instruir elementos que envidarão o melhor dos seus esforços para ir além da confiança que em si depositou a Escola no cumprimento do dever para com a Pátria.

The student is also taught methodic radio-communications between the airplane in flight and the ground-stations.

A new phase of studies consists of the help of radio to aerial-navigation, excepting temporarily the radio compass. Each student learns how to fly his problems and also give instruction on how to carry them out. The student-instructor who operates the Trainer if he utilizes the radio-simulator equipment properly can render to the person who is flying the Trainer the same radio aid as he will later find in actual flight, whereas by these the student-pilot flies a problem on the chart on the table on which his course is registred, helping the student-pilot correct his defects when they are later analysed; this is one of the greatest advantages of the Trainer.

The use of the radio-compass is studied and practiced in a separate unit of the course. This radio aid is of great importance to Brazil, whose most populated centers are on the coast and where, in consequence the most important airdromes and airports are situated, closed in by the mountains and the sea, originating many problems for the use of radio-beam stations and other radio-aids. There already exist a few stations of this type in Brazil. The radio-compass student learns to guide himself by the different bearings while the student-instructor says them at his table.

During the whole course the student practices as an Instructor to his own class, when he answers questions made by his other colleagues who also know the subject and ask them in the most difficult way. These lessons, the first given by the future instructor are listened to by the Instructor or even by the Department Chief.

After a long period of learning, step by step, the student will take a flight across the country when he will make use of all he has ever learned before.

Finally he returns to the first phase, that is Maintenance, this time in a more detailed manner, learning how to repair the Trainers defects, purposely introduced by the Instructors. The last job consists of dismantling and putting together again the complete Trainer.

After this comes the graduation when the new specialists in Link Trainer, Instructors of Instrument Flying and Radio Aids will have but to thank their Instructors who are Mr. E. Michel, Department Chief; Mr. C. Del Plain and Mr. J. Hart Jr., Instructors of Basic Maintenance; Mrs. E. Scott, Instructor of Basic Flight, Flight Theory and Air Traffic Regulations; Miss J. Thede and Miss M. Swank, Instructors in Advanced Flight and Meteorology; Miss F. Chomyszak and Miss R. Hopson, Instructors in Radio Aids; Miss C. Perrault, Instructor in Radio Compass; and finally Mr. T. Chase and Mr. C. Adragna, Instructors of Advanced Maintenance; everything which for him, now graduated, you have done, leaving your homes too, in a majestic example of continental solidarity to come to a country of a strange language, adapt and instruct persons who will do their utmost to go beyond the faith which was laid upon them by the School in the line of duty to their country.

José A. Simões Junior — 766

NOSSOS GRADUADOS DISTANTES

Continuamos recebendo, virtualmente por todas as remessas do Correio, cartas de ex-alunos, numa prova de que, mesmo longe, continuam a manter-se em estreito contato com a Escola, cuja influência, como o têm frisado tantas vezes as altas autoridades do Estabelecimento, não termina no instante em que os especialistas recebem os certificados de conclusão do curso. Da correspondência que temos em mãos, escolhemos hoje a carta que nos enviou o sargento Fábio Novais e Silva, ex-aluno 388 da Quarta Esquadrilha, atualmente servindo no aeroporto Santos Dumont, Rio:

"Após dois meses de labuta, onde nossos conhecimentos têm bem adquiridos na saudosa E. T. Av. são a todo instante postos em prova, resolvemos escrever ao "Papel Pega Mosca" afim de dar notícias nossas. Nós Fábio e Gardim, viemos para aqui a 18 de janeiro, formados que somos pela 11.ª turma. Estamos trabalhando no 1.º Grupo de Transporte da Ponta do Calabouço onde os serviços de Sistemas Hidráulicos — especialidade em que nos formamos, tendo sido alunos de Mr Saint John, Mr. Seeley e Mr Chandler, apesar de não serem muitos, têm feito com que estejamos em contato com os "Douglas" e "Lodstars".

"Temos muita saudade dos tempos que éramos alunos e ouviamos as aulas dos instrutores, lidávamos com os testes, enfim saudades de tudo o que se relaciona com a nossa vida de estudantes de aviação. Hoje, aqui em nossa base, já em serviço ativo, sempre procuramos corresponder á confiança que o Brasil depositou em nós, sem nos esquecermos dos conselhos dos mestres e de nosso ex-comandante.

"Estamos formando o nosso Departamento de Hidráulica, onde por ora somos os únicos especialistas aqui na Base. Temos feito vôos em aviões por nós concertados, quando estes saem em experiência. Em suma, estamos satisfeitos e esperamos como até aqui, corresponder a todas as necessidades.

Agradecemos a atenção que esse querido jornal tem dispensado a nós, ex-alunos. Por intermédio do "Pega Mosca" enviamos abraços a todos os alunos, instrutores e funcionários da E.T.Av.

We are still receiving letters from former students, with almost every batch of mail, proving that even when far away they continue to keep in close contact with the School whose influence, as the high authorities of this institution have already said, does not end at the moment when the specialists receive their diplomas. From the correspondence at hand, we chose today a letter which was sent to us by Sergeant Fábio Novais e Silva, former student 388 of the 4th Squadron, at present stationed at the Airport of Santos Dumont, Rio:

"After two months of work, during which the knowledge gained at the E.T.Av. was used at every moment, we decided to write to the "Papel Pega-Mosca" to give news about ourselves. We, Fábio and Gardim, arrived here on January 18, graduated in the 11th. group. We are working for the 1st. group of Transportation of the Ponta do Calabouço where the uses of Hydraulics, the specialty in which we were trained as pupils of Mr. St. John, Mr. Seeley and Mr. Chandler—keep us in contact with the Douglases and Lodstars.

"We miss very much the time when we were students and heard the Instructors' lectures and handled the tests. Finally we miss everything that was related to our lives as students of aviation. Today, here at our base, already on active service, we are always trying to justify the confidence which Brazil has entrusted in us, without forgetting the advice of our Instructors and our ex-commander."

"We are forming our Hydraulics Department, where we are, for the time being, the only specialists here at the Base. We have flown in planes repaired by us when they went on their test flights. In fact we are satisfied here and we hope to be able to live up to all demands."

"We are grateful for the attention which this newspaper has shown us as ex-students. By means of the "Pega-Mosca" we send regards to all the students, Instructors and employees of E.T.Av."

PROMOVIDO A SEGUNDO TENENTE O ASPIRANTE LOUIS JOSSELIN DODD

Foi promovido a segundo tenente aviador o Aspirante Aviador da Reserva Louis Josselin Dodd, que se achava convocado para prestar serviços nesta Escola.

O segundo tenente Josselin prestou compromisso solene na E.T.Av., no dia 28 do mês passado, quando da formatura da 16.ª turma que contou com a presença do cel. av. Henrique Raimundo Dyott Fontenelle.

Cumprimentamos o jovem e brilhante oficial da FAB.

Flight Aspirant of the Reserve Louis Josselin Dodd, who was called up to serve at this School, has been promoted to Second Lieut. Aviator.

2nd. Lieut. Josselin swore allegiance to the flag on the 28th of last month, along with the 16th. group which had as its sponsor Col. Av. Henrique Raimundo Dyott Fontenelle.

We congratulate this young and brilliant officer of the FAB.

"CALOUROS" EM DESFILE

ERNESTO MAESTRELLI (1241) — Nasceu na cidade de S. Paulo, capital do Estado do mesmo nome. Estudava na Escola Técnica de Comércio, possuindo também o Curso de Serviço de Ensino e Seleção Profissional da Estrada de Ferro Sorocabana. É para-quedista. Aprecia muito o futebol e o "voley", tendo praticado o atletismo no C. R. Tietê. Vai cursar para-quedas.

PIRAJÁ CARDOSO LIMA (1242) — Natural do Rio de Janeiro, onde estudava. Veiu para cá como sargento, mas ao regressar com baixa para o Rio, resolveu vir de novo desta vez como aluno. É violinista de recursos. Pratica vários esportes, inclusive futebol, voleibol e tennis. Vai especializar-se em para-quedas.

ERNESTO MAESTRELLI (1241), born in the city of São Paulo, he studied at the Technical School of Commerce, having taken also a Course of Service Instruction and Professional Selection of the Sorocabana Railroad. He is a parachuter. He likes football and volley-ball very much, and also was an athlete at the Tiete Rowing Club. He is taking Parachutes.

PIRAJÁ CARDOSO (1242) comes from Rio de Janeiro where he has studied. He arrived here as a Sergeant, but when he returned to Rio he decided to join as a student. He is an excellent violinist. He practices various sports including football, volley-ball and tennis. He will specialize in Parachutes.



Da esquerda para a direita: no primeiro plano, João A. de Holanda Borges (1251); Carlos G. Loureiro (1247). No segundo plano, Alberto M. Barreto (1260); Antônio H. Miranda (1262); José Freguolato (1245); Orlando Amaral (1248); Antônio Veloso Peleja (1249); Domingos Navarro (1254); Ernesto Maestrelli (1241); Demétrio Soares Teixeira (1243); Eugenio Santos (1246); Alcindo F. Gonçalves (1253); Waldir P. de Campos (1255); Carlos Salgado (1244). De pé, ao fundo, Dulphe F. Campolina (1257); Pirajá C. Lima (1242); Luiz Paterra (1264); Arcangelo Lucava (1258); Raul T. Lima (1252); Raul L. Pessoa (1261); Marcello Bertolazzi (1263).

DEMÉTRIO SOARES TEIXEIRA (1243) — Natural de Araçatuba, Estado de S. Paulo, cidade que possui um excelente aeroclube. Freqüentava aquela entidade, por cujo curso de pilotagem já conta com cerca de 20 horas de vôo em Fairchild e Stinson. Um conterrâneo já formado em Aviões recomendou-lhe a Escola Técnica de Aviação.

CARLOS SALGADO (1244) — Nasceu na cidade de S. Paulo, e trabalhava como funcionário da Prefeitura. Lia nos jornais tudo o que se referia à aviação, que, segundo declarações, "é a alavanca propulsora número um do desenvolvimento cultural e econômico dos povos" e as freqüentes referências à Escola induziram-no a inscrever-se nos exames de admissão. Vai fazer o curso de para-quedas.

DEMÉTRIO SOARES TEIXEIRA (1243) is a native of Araçatuba, State of São Paulo, a city which has an excellent airclub. He used to belong to it, and there he took a pilot course and has already 20 flying hours in Fairchild and Stinson trainers. One of his townsmen has already graduated from E.T.Av. and recommended the School to him. His course is Parachutes.

CARLOS SALGADO (1244) was born in São Paulo, where he worked at the prefecture. He read in the papers everything which referred to aviation, which according to his own words, "is the impelling lever N° 1 of the cultural and economic development of the countries", and the frequent references to the School got him to take his admission exams. He will specialize in Parachutes.

JOSÉ A. F. PREGNOLATO (1245) — Veiu de Cafelândia, cidade do Estado de S. Paulo que se orgulha de possuir um bem aparelhado aeroclube. Fez em S. Paulo os seus estudos secundários e um curso de rádio-técnica. Grande apreciador de aviação, vai aqui iniciar sua carreira com o curso de viaturas motorizadas.

EUGENIO SANTOS (1246) — Nasceu em S. Paulo, tendo estudado no Liceu de Artes e Ofícios onde seguiu um curso técnico de mecânica. Há diversos egressos daquele Liceu que já se formaram por esta Escola — e as muitas referências de seus antigos colegas atraíram-no. Era aluno do curso de pilotagem civil do aeroclube de S. Paulo, contando com 15 horas de voo. Vai especializar-se em Viaturas Motorizadas.

CARLOS JERÔNIMO LOUREIRO (1247) — Natural de S. Paulo, cursou o Liceu Rio Branco. Grande apreciador de aviação, tomou parte em diversos concursos de aerodelismo. Pratica diversos esportes, entre os quais Box e Futebol. Vai fazer o Curso de Viaturas Motorizadas.

ORLANDO AMARAL (1248) — Nasceu em Santos, mas reside de há muito na capital de S. Paulo. Como o 1246, também frequentou o Liceu de Artes e Ofícios, no curso técnico de Mecânica. Grande apreciador de futebol. Vai especializar-se em Viaturas Motorizadas.

ANTÔNIO VELOSO PELEJA (1249) — Nasceu na cidade de Goiás, antiga capital do estado do mesmo nome. Era estudante de ginásio, cujo curso terminou para vir pouco depois seguir o exemplo de seu irmão Domingos, que desde Janeiro de 1945 está servindo à FAB depois de um belo curso nesta Escola. Vai cursar Hélices.

JOSÉ DE SOUZA GOMES (1250) — Natural de Santos, S. Paulo. Estava fazendo o curso comercial Tarquinio Silva, quando num baile teve ensejo de se encontrar com um colega ostentando o uniforme da E.T.Av. Entusiasmou-se tanto que acabou ingressando em nosso estabelecimento. Vai fazer o curso de Hélices.

RAUL TEIXEIRA DE LIMA (1252) — Natural de Casa Branca, Estado de S. Paulo. Possuía dois conterrâneos matriculados aqui, já formados, e mediante suas informações, resolveu também matricular-se. Entre os esportes, prefere a natação. Vai especializar-se em Hélices.

ARLINDO FERREIRA GONÇALVES (1253) — Nasceu em Campinas, S. Paulo onde cursou o Ateneu Paulista. Praticava esportes, notadamente o futebol. Vai fazer o curso de Hélices.

DOMINGOS NAVARRO (1254) — Natural de S. Paulo, Capital. Estudou no Ginásio Anglo-Latino. Gosta muito de ler, tendo devorado muitos livros sobre aviação, o que lhe valeu interessar-se pela E.T.Av. e vir transpor o Rubicon dos exames de admissão. Passou bem e agora está se preparando para ser especialista em hélices.

JOSÉ A. F. PREGNOLATO (1245) came from Cafelandia a city in the State of São Paulo, which is proud of its well installed airclub. In São Paulo he attended high-school and a course in technical radio. A great enthusiast on aviation, he is going to start his career here by taking a course in Motor Vehicles.

EUGENIO SANTOS (1246) was born in São Paulo and studied at the "Liceu de Artes e Ofícios" where he took a technical course of mechanics. There are a great many people graduated by that Lyceum who have already gone through this School—and the many references his friends gave him attracted his attention. He was a student of civil piloting at the airclub of São Paulo and has 15 hours flying time. He will specialize in Motor Vehicles.

CARLOS JERÔNIMO LOUREIRO (1247) is a native of São Paulo where he went to the "Liceu Rio Branco". A great admirer of aviation he has taken part in various model-plane contests. He practices various sports, among which are boxing and foot-ball. He is specializing in Motor Vehicles.

ORLANDO AMARAL (1248) comes from Santos, but has been living for a long time here in S. Paulo. Like number 1246 he went to the "Liceu de Artes e Ofícios" in the technical course of mechanics. He is a great lover of foot-ball and will specialize in Motor Vehicles.

ANTÔNIO VELOSO PELEJA (1249) was born in the city of Goiás, the ancient capital of the state of the same name. He was a high-school student and when he finished he followed a little later his brother Domingos' footsteps, who since last January has been serving the FAB after an excellent course at this School. He is taking the course in Propellers.

JOSÉ DE SOUZA GOMES (1250) is a native of Santos, State of São Paulo. He was taking a commercial course at the "Tarquinio Silva" when, at a ball, he saw a pal of his wearing the E.T.Av. uniform. He got so enthusiastic that he joined our institution. He will take the course in Propellers.

RAUL TEIXEIRA LIMA (1252) is a native of Casa Branca, State of São Paulo. There were two townsmen of his here, already graduated, and following their recommendations he decided to matriculate here also. Among sports he prefers swimming. He will specialize in Propellers.

ARLINDO FERREIRA GONÇALVES (1253) was born in Campinas, São Paulo where he attended "Ateneu Paulista". He practiced sports, especially foot-ball. His specialty is Propellers.

DOMINGOS NAVARRO (1254) is from S. Paulo, where he studied at the "Ginásio Anglo-Latino". He likes to read and has already read many books on aviation which interested him in E.T.Av. and cross the Rubicon of his admission exams. He passed very nicely and is now preparing to be a specialist in Propellers.

WALDIR PIRES DE CAMPOS (1255) — Veiu de Laranjal Paulista, a cidade que na linha tronco da Sorocabana foi pioneira quanto á construção de campo de pouso. Tem excelentes conhecimentos de aeronáutica, adquiridos nos aeroclubes de Botucatu e Sorocaba. Como aluno de pilotagem, dispunha de 12 horas. Veiu trabalhar na Base Aérea de S. Paulo, tendo obtido uma bolsa de 20 horas de voo. Como não-piloto, tem mais de 200 horas de voo em aviões militares. Vai especializar-se em hélices.

NELSON PINTO SENA (1256) — Natural de Campo Belo, Estado de Minas. Servia na Base Aérea de Belo Horizonte, por onde foi encaminhado para a E.T.Av. Anteriormente fizera curso ginásial e um ano do curso de Motores.

DULPHE FRANÇA CAMPOLINA (1257) — É natural de Sete Lagoas (Minas), sendo o primeiro daquela localidade a ingressar nesta Escola. Fêz ali o curso ginásial. Os jornais de Belo Horizonte, estampando com frequência reportagens sobre a E.T.Av. atraíram sua atenção para os estabelecimento, cujo exame de admissão venceu com facilidade. Vai especializar-se em Motores.

ARCANJO LACAVA (1258) — Vem de Penápolis, Estado de São Paulo progressista cidade da Noroeste que dispõe de um dos melhores aeroclubes daquela região. Apenas terminou o curso ginásial, veiu para a E.T.Av., onde se mostra muito satisfeito com a especialidade que lhe tocou, a de Motores.

ANSELMO CAPARICA (1259) — Natural de Birigui, também na Noroeste, havendo estudado em Penápolis. Companheiro de estudos do 1258, acompanhou-o nos preparatórios para o exame e com ele ingressou na mesma especialidade.

ALFREDO MASSERANT AYROSA BARRETO (1260) — Natural de S. Paulo, capital. Trabalhava no Comércio, havendo se especializado em estatística. Depois passou para o Campo de Marte, onde, na Segunda Base Aérea, prestou serviços em Motores. Foi também instrutor de natação, esporte que aprecia imenso. Vai especializar-se em Motores, para o que muito lhe valerá a experiência anterior.

ANTÔNIO HENRIQUE MIRANDA (1262) — Nasceu em Jundiaí, a grande cidade ferroviária e industrial de S. Paulo. Era bancário na Capital, e nas suas horas vagas lia com avidez tudo o que se relacionava com aviação. Vai cursar Motores.

MARCILINO BERTOLAZZI (1263) — Nasceu em Araras, tendo transferido residência para esta capital, onde se dedicou ao comércio e á noite estudava no Ginásio Campos Salles. Vai especializar-se em Motores.

LUIZ PATERRA (1264) — Veiu de Igarapava S. Paulo, onde era prático de farmácia. Um seu parente que reside em Santo André passou a enviar-lhe recortes de jornais referentes á E.T.Av. O interesse despertado foi tamanho que se preparou para o exame e hoje está a caminho de ser um especialista de Motores.

WALDIR PIRES DE CAMPOS (1255) comes from Laranjal Paulista, a city on a branch of the Sorocabana R.R. which was a pioneer in the construction of a landing field. He has excellent knowledge of aeronautics acquired at the air-clubs of Botucatu and Sorocaba. As a student of piloting he has had 12 flying hours. He came to work at the airbase of São Paulo, where he got a scholarship of 20 flying hours. As a non-pilot he has over 200 hours of flight in military aircraft. He is going to specialize in Propellers.

NELSON PINTO SENA (1256) comes from Campo Belo, Minas Gerais. He used to serve at the Air Base of Belo Horizonte, by means of which he was sent to E.T.Av. Before that he had attended high-school and one year in the technical course of the Faculty of Commerce of Belo Horizonte. He will take Engines here.

DULPHE FRANÇA CAMPOLINA (1257) is a native of Sete Lagoas (Minas) and is the first of that town to join this School. He also took his high-school course there. The papers of Belo Horizonte, frequently writing about E.T.Av. attracted his attention to this institution, whose admission exam he easily passed. His specialty will be Engines.

ARCANGELO LACAVA (1258) comes from Penápolis, State of São Paulo, a progressive little town of the north-west which has the best airclub in that region. Immediately after finishing high-school he entered E.T.Av. where he is very much satisfied with his specialty, Engines.

ANSELMO CAPARICA (1259) is a native of Birigui, also in the north-west, but he studied in Penápolis. He was number 1258's class-mate and accompanied him in his admission exams, and with him entered the same specialty, Engines.

ALFREDO MASSERANT AYROSA BARRETO (1260) is from São Paulo where he specialized in statistics for commerce. Afterwards he went to Campo de Marte where he worked with Engines at the Second Air Base. He was also a swimming instructor, a sport which he likes very much. He will specialize in Engines, in which his former experience will help him a great deal.

ANTÔNIO HENRIQUE MIRANDA (1262) was born in Jundiaí, the great railroad and industrial town of São Paulo. He worked in a bank here in São Paulo and during his spare time he read everything that had to do with aviation. He will take Engines.

MARCILINO BERTOLAZZI (1263) was born in Araras but transferred his residence here to São Paulo, where he worked in commerce and studied at night at the "Ginásio Campos Salles". He is taking Engines here.

LUIZ PATERRA (1264) came from Igarapava, São Paulo where he worked at a chemist's. One of his relatives, resident in Santo André, sent him clippings of newspapers mentioning E.T.Av. and his interest was aroused to such an extent that he prepared to take the exams and today he is on his way to be a specialist in Engines.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylarío Corrêa

CESTA COLUNA



A semana que passou foi de intenso júbilo para todos os países que formaram na luta contra o nazismo opressor, e entre os quais o nosso querido Brasil vem ocupando lugar de destaque. Dois grandes acontecimentos históricos remarcaram a jornada: o início da Conferência das Nações Unidas e a captura de Berlim pelos nossos aliados russos, poderosamente auxiliados pelas forças norte-americanas, canadenses, inglesas e francesas que, na frente ocidental, desfizeram para sempre o mito da inexpugnabilidade da "Fortaleza Europeia" de Hitler e da invencibilidade teuta.

Berlim sofreu a pena que houvera imposto a outras grandes capitais europeias — desde a pitoresca Praga, na Checoslováquia, a Paris, a Haya e Bruxelas, a Copenhague, à Belgrado, a Atenas. E a que desejou impor a tantas outras, sem que o tivesse conseguido porque

contra a sua prepotência se ergueram a tempo as forças da civilização.

Agoniza o nazismo em todo o mundo. A Conferência de São Francisco desfechar-lhe-á o tiro de misericórdia. E oxalá a tremenda lição imposta por essa guerra que há cinco anos abala o mundo seja de molde a impedir que de novo a sanha de destruição se, apodere dos homens. Que das ruínas fumegantes surja a Paz, com suas grandes asas brancas a proteger a humanidade a inspirá-la no caminho do progresso!

— : 0 : —

HELIO LUIZ (1009) — Aproveitamos seus "Pensamentos", que são concisos e bem vasados. Quanto ao "soneto", deu entrada em nosso "hangar literário" para sofrer os devidos reparos antes de alçar voo.

FUNC. 1476 — Estamos vendo como aproveitaremos a sua "Autobiografia". Há muito o que concertar para ficar em forma...

EE 142 — Recebemos a colaboração que por seu intermédio nos envia a senhorita Diocólmata Ialene Darlese. Agradecemos, e oportunamente estampamo-lo-emos.

1156 — Suas "Coisas que o vento leva" estão OK. É muito boa a sua sugestão de criarmos uma secção de apreciações de leitura, notadamente sobre os livros que forem chegando à Biblioteca da Escola. V. mesmo poderá incumbir-se disso, uma vez que, como nosso veterano colaborador, já conhece a orientação e finalidades deste jornal.

PARRA JUNIOR (1193) — Muito delicadas as suas quadrinhas "Esquecer", elas motivam o pedido que lhe fazemos: sempre que tiver mais no gênero, envie-nos. Além da qualidade literária, possui outra, que na premência de espaço com que lutamos é ideal: trata-se de trabalho curto, que não abarrotas as nossas páginas cada vez mais obrigadas a restrições.

FERNANDES (R-1054) — Seu "Canto de amor" vai ser publicado. "Há muito tempo escrevo crônicas, versos, fantasias", diz-nos na sua amável cartinha. Fica pois emprazado a nos escrever umas crônicas curtas. Assunto preferencial: aviação.

MISS BUTTERFLY

CHARADISMO

RODADA FINAL

90) A "mulher" "aquí" só se exprime por "gestos" 2-1

SETA DOURO

91) A "nota" "extraída do cálculo" "uma a uma" é comprimida 1-1-2

TRELHUR

92) No "jogo" da "haste da planta" havia um "reptil" 1-2

BARRETO

93) O "jogador de futebol" "acredita" que joga bem, mas não passa de um "meio" 2-1

LUCARCO

94) "Procura" o "sinal" na província argentina" 2-2

A. F. A.

95) O "fim" da "ciência" é estudar a "origem das coisas" 2-3

ZAZ TRAZ

96) "Desde o nascer ao por do sol" o pequeno templo antigo "não" deixa

ver os objetos através dos vidros" da janela 2-2

K.D.T.

97) "Flor", ôh "flor" do "moinho", quem te envolveu no "ato de destruição"? 2-1-1-1.

THOMÉ

98) A "prioridade" do "embaixador" é de "bem augúrio" 1-2

DRUMOND

99) Está bem "clara" essa "letra grega", disse o homem 2-1

JUCA

100) "Penetra" "no seio da terra" e tira de lá o "óxido de zinco". 2-2

ZEJOTA

SOLUÇÕES DA RODADA ANTERIOR

74) Andrebeles; 75) Bitola; 76) Parlamenta; 77) Senador; 78) Incapacidade; 79) Avelã; 80) Capacidade; 81) Algodão; 82) Desmando; 83) Reparar; 84) Acropera; 85) Estrofe; 86) Sagrador; 87) Eterno; 88) Laparo; 89) Calamocada.

Com estas charadas damos por encerrada a primeira rodada, restando agora proceder-se à apuração, classificação e distribuição dos prêmios que já foram adquiridos pela S.A.E.T.A.

Dentro de pouco tempo, daremos à publicidade o regulamento definitivo para o torneio que será iniciado em breve, para dirigir o qual foi organizada uma Comissão presidida por um oficial da Escola e composta de representantes da S.A.E.T.A. (aluno Edward Sinisgalli), do Departamento de Propaganda (D. Milza Gómara), da Biblioteca (D. Maisa A. Agular) e do "Papel Pega Mosca" (Hylarío Corrêa). Esta Comissão se incumbirá das inscrições e de todos os esclarecimentos que se fizerem necessários, sendo presidida pelo emérito charadista Tenente Lagoa.



FOI O BRASIL DESCOBERTO POR ACASO?

MARANHAO (826)

Um trecho da carta escrita de Porto Seguro a D. Manuel por mestre Johannes Emneslaus é de parecer que o descobrimento não foi casual. Diz o mestre que em um antigo mapa-mundi, pertencente a Pero Vaz Bisagudo, poderá el-rei ver o sítio da terra. O mapa-mundi que também apresenta a mina, não certifica se a terra é habitada ou não.

Um dia, mercadores de grosso trata da cidade de Dieppe fizeram em 1488 uma associação comercial e propuzeram a Jean Cousin marinheiro perito, bravo soldado e negociante, que por sua conta partisse em viagem de exploração.

Cousin aceitou a proposta e rumou para a aventura o litoral. Cousin chegou à altura dos Açores e foi arrastado para o Oeste por uma corrente marítima aportando a uma terra desconhecida, junto a embocadura de um rio imenso. Depois ele singrou na direção de sueste ou da Africa Austral descobriu o cabo Coné que ficou sendo chamado cabo das Agulhas, subiu para o norte até o Congo e Guiné e voltou a Dieppe em 1489.

Este País desconhecido achado por Cousin é o Brasil. o rio imenso é o Amazonas.

É grande a semelhança entre a viagem de Cousin e a de Cabral, viagem autêntica, conhecida desde o ano em que se realizou.

No ano de 1500, Pedro Alvares Cabral declarou que havia chegado ao Brasil e o mesmo fizeram Vicente Pinzon e Diego de Lepe.

Em 1499, um Pinzon, Vicente Yañez saiu a descobrir a terra e foi dar exatamente no Amazonas, isto é, no ponto do Brasil visitado por Cousin e seu imediato Pinzon.

No mesmo ano, saiu de Palos, Diego de Lepe cuja viagem é quasi idéntica à de Vicente Yañez.

Saindo de Tejo, segunda-feira 9 de Março de 1500, um genovês chamado Pedro Alvares Cabral zarpou em direção da Índia, com 13 navios, passando entre as Canárias e ilha de São Nicolau, uma das do Cabo Verde. Deste lugar, a 21 de Abril a armada descobriu sinais de terra a 22, pela manhã, acharam aves e à tarde um grande monte redondo e alto a que deram o nome de Monte Pascoal e à terra o de Vera Cruz. A 25 a armada entrava num porto que por sua excelência foi chamado Porto Seguro. A 26 cantou-se missa e houve irmão. No dia 1.º de maio plantaram no melhor lugar a cruz. E a 2 do mes-

mo mês saiu para a Índia Pedro Alvares Cabral e para o reino o emissário que devia levar a noticia.

Vasco da Gama, também, em sua primeira viagem para a Índia, passará por algum tempo ao longo da costa do Brasil sem as reconhecer.

Vê-se portanto, que a simples ambição de encontrar lugares ainda não percorridos basta para explicar a coincidência dos descobrimentos.

Assim, o que concorreu eficazmente para o descobrimento do Brasil foi o estado vigente dos espíritos: tantos louros ganhos na carreira das empresas marítimas, entretanto, a melhor prova desse descobrimento é a frequência com que aqui vieram ter os que as seguiram a começar de Cabral em 1500 e de João da Nova em 1501.

Tudo isso está escrito, mas o certo é que: ou por casualidade ou não o Brasil foi descoberto e hoje, é um grande País Civilizado e de futuro brilhante.

O REI DO AR

XORÓ DO MATO

Para acabar esta guerra sem mais sangue derramado, um sonho se realiza, há tanto tempo sonhado.

Já nos chegaram noticias lá dos Estados Unidos, dos "Clippers" sextimoteres, dois já foram construídos!

O maior avião do mundo, já o podemos chamar, logo depois desta guerra vai ser lançado no ar. Cento e sessenta mil quilos é o seu peso absoluto... mais de duzentos lugares é a lotação deste "bruto"!

Seiscentos Km. a hora velocidade padrão; usa também as chamadas hélices tipo tração. De Londres a Nova York o Super-Clipper voará apenas em nove horas, e o mundo se assustará.

E o seu manejo no ar? É facil e interessante; requer somente um piloto p'ra pilotar o gigante! Avaliem meus leitores: nesse progresso profundo, nos dias que estão chegando que bom vai ser este mundo!

— : 0 : —

VENENOS E CAVEIRAS...

DR. ABÓBORA

Sabe, no último baile realizado na Escola, serviram refresco sem açúcar aos convidados.

— Porque?

Pergunte ao Rubens (705)...

A pequena do João de Barros assistiu a uma formatura da Escola e domingo perguntou ao mesmo:

— Joãozinho, e aqueles que estavam vestidos de macacão?

— Benzinho, são os mecânicos dos nossos aviões...

Sabe como interpretam o toque de alvorada na 4.ª?

— Não.

O 1.º toque acorda o plantão da hora, o 2.º o cabo e o 3.º o Sargento de dia.

— Sendo apenas 3 toques a alvorada, como é que os alunos acordam? Pelo programa despertador, isto é, a cobra fumando...

E' verdade que o Fogo da 4.ª levou o Maranhão para conhecer uma pequena?

— Sim.

E este chegou a vê-lá?

— Não.

Porque?

— Estava chovendo...

Porque será que os "bichos" da 4.ª estão espantados?

— Porque o maior Onceiro do Mundo, o Lima (825), está pescando Jacaré com laço!...

Você leu o aviso convidando para o entérro do José (aquele do filme da onça) todas as Esquadrilhas?

— Não. Porque?

Porque o entérro vai sair da casa do defunto vivo, pois o cadaver não morreu, conforme atesta o sobrinho do mesmo, aluno "oncinha que devora o pasto", da 8.ª Esquadrilha.

E' verdade que o Sinisgali (451) foi a uma festa americanizada?

— Sim.

E o que aconteceu?

— Ele ficou com um giroscópio na cabeça!

NOTÍCIAS LITERÁRIAS

Edward SINISGALLI (451).

Prosseguindo em sua rota de informações singelas e culturais, esta secção inicia hoje, uma série de traços biográficos de alguns brasileiros ilustres. Com isso visamos também conservar bem vivos, mesmo "post mortem", áqueles que tão dignamente souberam levar o nome de nossa terra, mostrando ao mundo de então, que o Brasil não era sómente grande em território, mas também grande era a qualidade do seu povo...

Para encabeçar esta plêidade quem seria o mais indicado? Não sabemos totalmente, por isso escolhemos inicialmente o grande patrioço:

RUY BARBOSA

Nasceu na cidade do Salvador, na histórica Baía, em 5 de novembro de 1849, sendo filho do Dr. João José Barbosa de Oliveira e de D. Maria Adélia, os quais dotaram magnificamente a ele, o dom raro duma inteligência vivaz, enérgica e sedia; o seu nome foi ascolhido em justa homenagem ao seu avô, sendo batizado um ano mais tarde, em casa de seu padrinho Sr. Antonio Gravata.

Iniciou seus estudos em sua terra, mostrando no principio ser um rapaz acanhado, franzino e simples, gostando de imensamente de embrenhar-se no meio dos livros, cujas leituras encantavam-no, porém finalizando por adoecer da vista com hipermetropia grave, ausentando-se assim por algum tempo daquilo que tanto amava.

Prococemente terminou seus estudos secundários com galhardia, ingressando mais tarde na Faculdade de Direito de Recife, Pernambuco, vindo a terminar o seu curso em S. Paulo, no ano de 1870.

Oito anos mais tarde foi eleito por seus conterrâneos baianos, deputado á Assembléa Geral; recusou por duas vezes nos tempos imperiais, a pasta de ministro.

Muito fez pela causa da Abolição da escravatura e pela instauração da República, ocupando com a implantação deste regime a pasta da justiça, na gestão do Marechal Deodoro da Fonseca.

Em 1907 foi designado para representar nosso país, na II Conferência de Haya, desempenhado idêntica missão, no I Centenário da Proclamação da República Argentina, desempenhando-se em ambas ocasiões, com brilhantismo peculiar, visto suas aprimoradas qualidades de orador poliglota.

Ruy Barbosa atuou como professor durante 20 anos; na frente do governo de sua provincia, reconstruiu a Faculdade de Medicina, que tinha sido tomada por um incêndio; aumentou as ferrovias do seu Estado e melhorou o porto de Salvador, agindo sempre com justiça e acerto.

Além de cooperar em diversos jornais, redigiu em diferentes períodos "O País", "Jornal do Brasil", "Diário da Baía" e outros publicando inúmeros trabalhos, entre os quais "A Reforma do Ensino Secundário e Superior", "Swift", "Visita à Terra Natal", "Discursos e Conferências", "Oswaldo Cruz", etc...

Mas uma vida tão proficua, agitada, tinha que esmorecer seu organismo, o qual foi atacado duma paralisia bulbar, vindo a falecer em 1 de Março de 1923, em Petrópolis. Deixou viúva e inconsolável, D. Maria Augusta Barbosa, perdendo a nação uma descomunal mentalidade que tantos beneficios trouxe á pátria que tanto amava...

Hoje sua casa é um museu, recordando áqueles livros o exímio escritor; áqueles roseiras ao lado das quais ele sempre passava horas, ainda parecem murmurar: "ânimo! que os espinhos se não de converter em flores, e as palmas do martirio se não de trocar em lauréis de triunfo".

UM POUCO DE HISTÓRIA

Lucas Antônio Monteiro de Barros (Visconde de Congonhas do Campo) 1.º Presidente de S. Paulo 1-4-1824—5-4-1827

Nasceu em Congonhas do Campo, em Minas Gerais, repousando seus restos no cemitério de S. Francisco de Paula, no Rio de Janeiro.

Foi o fundador da Biblioteca Pública de S. Paulo em 1825.

Instituiu o seminário da Glória destinado á educação de meninos órfãos (está situado á rua da Consolação).

Restaurou o Jardim da Luz (fundado em 1799 pelo capitão-general Manuel de Melo Castro e Mendonça). Durante seu governo foi aberta a estrada de Santos ao Cubatão.

O Visconde de Congonhas do Campo deixou um filho, o Dr. Rodrigo Antônio Monteiro de Barros, que foi casado com D. Maria Marcolina da Silva Prado.

O Vice-Presidente, durante esse período, foi o coronel do exército português Luís Antônio Neves de Carvalho.

ESPORTES

Por P. ZAMBONI

REGULAMENTO PARA A DISPUTA DO 1.º TORNEIO DE BOLA AO CESTO INTER-ESQUADRILHAS, PATROCINADO PELA S.A.E.T.A. E PELO DEPARTAMENTO DE ESPORTES DA E.T.A.V.

DA INSCRIÇÃO

Artig. 1 — Toda a Esquadilha deverá inscrever 15 alunos, sócios da S.A.E.T.A.

Artig. 2 — As inscrições serão feitas pelos srs. Comandantes de Esquadilhas, aos quais a S.A.E.T.A. enviará as fichas de inscrição.

Artig. 3 — Quando da entrada de um novo elemento na esquadilha, este também poderá ser inscrito, pois o limite estipulado no artig. 1.º é de caráter inicial.

DA REALIZAÇÃO DOS JOGOS

Artig. 4 — Os jogos serão realizados semanalmente, ás terças e quinta-feiras na quadra do C. A. Ypiranga, á noite, devendo realizar-se 2 jogos por noite.

Artig. 5 — Os jogos mais importantes poderão ser realizados aos sábados, ficando a critério do Sr. Ten. Amazonas.

DAS ARBITRAGENS

Artig. 6 — Os jogos serão arbitrados por juizes a serem designados pelo Sr. Ten. Amazonas.

DAS REGRAS

Artig. 7 — As regras a serem observadas durante o certame, serão as mesmas usadas pela Federação Brasileira de Bola ao Cesto.

DOS PRÊMIOS

Artig. 8 — Será instituída uma taça, oferta da S.A.E.T.A., que será de posse transitória. Serão também distribuídas medalhas para a turma vencedora e uma medalha ao elemento que mais pontos conseguir durante o torneio.

DA DISCIPLINA DURANTE O TORNEIO

Artig. 9 — Os elementos que praticarem atos de indisciplina esportiva durante o torneio, serão julgados pelo Sr. Ten. Amazonas, ao qual caberá o direito de punir.

SESSÃO CIVICA

Edward Sinsgalli - 451

Na madrugada do dia 22 do corrente a rádio emissora "Excelsior", irradiava a grande notícia da entrada das tropas aliadas em Berlim, expulsando duma vez por todas, o nazismo destruidor das hostes "hitlerianas" naquelas plagas onde já reinava o caos.

A notícia não podia ficar despercebida pelos alunos desta Escola, que muito vêm contribuindo no esforço de guerra junto à causa aliada, preparando-se nos ramos da mais eficiente arma do atual conflito: aviação!

Assim é que, numa alvorada singular, às 6:00 horas, o toque de clarim natural era combinado com o tinir das campainhas e o bimbalar do sino da unidade, provocando uma descumunal pressa nos preparativos matinais dos alunos.

Ao toque de formatura as esquadrihas já se alinhavam prontas a qual quer ordem, entrando em seguida para o salão do rancho, uma por uma, em perfeita harmonia, contrastando com os olhares curiosos e indagativos daqueles que não atinavam com o caso. Afinal todos em forma naquele amplo e confortável ambiente, o sr. Oficial de Dia declarou aberta a sessão, explicando os motivos da mesma, os quais vinham bem de encontro com as aspirações do povo brasileiro, pacífico e progressista, porém intrépido e sempre pronto a defender a liberdade. Ao terminar sua oração sob as palmas incontidas dos presentes, convidou um dos Diretores da S.A.E.T.A. a fazer uso da palavra, em homenagem à data, que sem dúvida já pertence à história mundial. Prontificou-se para tal, o aluno 714, Euvaldo Vieira Nascimento, da 2.ª Esquadriha o qual em nome da "Sociedade dos Alunos da Escola Técnica de Aviação", explanou de maneira feliz a importância do fato, mórmente dos expedicionários patrióticos que batalham em campos europeus, os quais são ansiosamente esperados por seus parentes, amigos e afeiçoados em geral. Sim, por que o vil inimigo foi mortalmente ferido e não virá novamente transtornar os lares...

Finalizou a sessão o sr. Oficial de Dia com vivas ao Brasil e sendo então cantado por todos o nosso hino Nacional.

A AMS também não deixou em branco sua atuação pois foi irradiado das 7.00 às 13.00 horas, um programa especial de canções patrióticas em rego-sijo à queda de Berlim.

Digna de nota foi a atuação brilhante e destacada do sr. Aspirante Roosevelt Paes ao qual se deve a pronta e disciplinar atitude dos alunos em face das notícias alvicares.

INDIA CARAJÁ

Um dos maiores, senão o maior de todos os sucessos dos nossos primeiros shows foi a graciosíssima Índia Carajá. Passou-se algum tempo e ela voltou.



Mais uma vez o sucesso foi completo. Não se sabia que mais admirar; si a graça inata de seus movimentos, si a sua voz maviosa, si sua beleza impar. Afinal os jovens Etavianos são bastante espertos e talvez acima de tudo o que dizemos tenham admirado muito mais o conjunto todo!

Como da outra vez em que se apresentou em nosso palco, desta também nos deixou a promessa de voltar, apenas desejamos e esperamos que o faça mais brevemente que desta feita.

OS QUE PARTEM

THURLER (1032)

Quantas vezes tenho reparado no rosto dos recém-formados um fundo de tristeza! Quantas vezes tenho assistido a despedida entre dois amigos íntimos!

Um parte para levar a este país gigante a sua contribuição de patriotismo, o outro ainda aqui permaneço aguardando o dia em que, por sua vez, também següirá.

Ao passar pelo mastro onde a sagrada bandeira se desfralda aos quatro ventos, o graduando sente a impressão de que vai contemplá-la ali pela última vez. No entanto, é a própria Bandeira que o chama para outros locais da pátria imensa. E lá, nas praias do norte ou nos planos do sul, vai garantir com suas mãos hábeis o vôo dos gloriosos aviões da FAB!

SECÇÃO ARTISTICO - MUSICAL

Benedito Ray Rezende (956)

MAIS UM GRANDE SUCESSO

Com a realização do último show da Boa Vontade, mais um grande sucesso foi marcado.

Embora uma nuvem de tristeza toldasse o céu de nossa alegria nesse dia o nosso show não deixou de constituir como o dissemos, num grande sucesso.

A própria despedida do Cap. Furtado ora em viagem pelo norte do país foi algo grandioso que, nas palavras do próprio homenageado foi a melhor paga que ele poderia ter recebido pelos esforços em prol das nossas festas quinzenais, e convenhamos que não foi pequena a sua parte nos sucessos que temos alcançado em todos os shows.

Associando-nos às homenagens que foram prestadas a esse grande humorista do "broadcast" bandeirante, queremos aqui consignar os nossos votos de sucesso e felicidade em toda a sua "tour-née" e o nosso desejo de um breve regresso.

Continuamos ainda com a presença de destacados elementos do nosso rádio que sempre se tem demonstrado nossos verdadeiros amigos, portanto da Escola.

Mário Genaro, esse prodígio das trevas, que parece dotado de um poder sobrenatural de interpretação, trouxe-nos de Santo Amaro o seu brinde sonoro executando famosas canções populares em seu acordeão.

Maria Noronha, voltou mais uma vez para novamente agradar em cheio a quantos a ouviram, quer na interpretação de "Sempre" a famosa canção do filme "Férias de Natal", quer no contra canto de outras composições. Se-cundou-a o nosso conhecido cantor Wladimir, formando com a estrêla da Excelsior uma dupla maravilhosa.

O PASSAR DOS DIAS

O senhor está zangado? — Tremia Sua voz era de um timbre aveludado. Quando ela assim às vezes me dizia Sabendo-me um tanto contrariado.

Não senhora. — A resposta me fugia Repentina, sem mesmo ter pensado Que no meu coração ainda existia Os males de um arrufo concentrado.

Depois ela me olhava e me sorria, E eu que a amava tanto me esquecêi De tudo que me fez contrariando.

E olhando-a também, também sorria... E enquanto durava essa alegria Nossos dias de amor iam passando...

SANSÃO SHINCKAR (aluno 1.156)

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE E. COOPER

ALMOÇO DO CAMPEONATO FEMININO DE BOLICHE



Eugene E. Cooper

Em meio da atmosfera "granfina" do Excelsior Roof, realizou-se no dia 17, terça-feira, o almoço de encerramento da temporada de boliche feminino. No final da reunião, foram entregues lindas pulseiras às vencedoras do campeonato, componentes dos Quadros números 3 e 4 e à senhora White, melhor jôgo, à senhora Mac Vicar, detentora da maior contagem e senhora Saint John, que obteve o mais alto aumento da média de Jôgo. Um mapa em miniatura do Brasil foi acrescido a cada pulseira, para mostrar em que local o prêmio foi obtido.

Esses lindos prêmios, oferecidos pelo Sr. John Paul Riddle às vencedoras, foram recebidos com muita satisfação pelas afortunadas senhoras.

As senhoras que participarão do próximo torneio estão desejosas também por receber os lindos trofeus presenteados por Mr. John Paul Riddle.

As senhoras do quadro número 1 que receberam pulseiras foram: Sra Cook, Sra. Pawelek, Sra. Brayton. As que receberam prêmios por estarem classificadas em segundo lugar foram: Sra. Helm, Sra. Bordas e Sra. Saunders.

Novos dirigentes foram eleitos, e a senhora Jim White foi aclamada presidente, a senhora Alan Pawelek Secretária e Tesoureira e a senhora Cecil Cook, Assistente.

Os novos quadros são:

Quadro N.º 2

1. Sra. St. John — capt.
2. Sra. Brayton.
3. Sra. Graves
4. Sra. Davis
5. Sra. Tynan

Quadro N.º 4

1. Sra. Mac Vicar — capt.
2. Sra. Treff
3. Sra. White
4. Sra. Helm
5. Sra. Bordas.

Os quadros número 3 e 4 tiveram a liderança no jôgo da semana passada, quando ganharam duas das três partidas em que se empenharam.

O Banquete do Campeonato de Boliche para entrega dos troféus será realizado sexta-feira dia 27, às oito horas da noite, na Caverna Paulista e o novo campeonato terá início no domingo dia 29, quando o Aeronaves enfrentará o Transportes e o Meteorologia medirá forças com o Básico.

LADIES BOWLING LEAGUE LUNCHES

Shrouded by the sophisticated atmosphere of the Excelsior Roof the members of the Ladies Bowling League held their post season luncheon Tuesday, April 17th.

At the close of the meal, charm bracelets were awarded to the last League's winners, teams N.º 3 and 4 and to Mrs. White, high game; Mrs. Mac Vicar, high three game set; and Mrs. St. John, highest increase in average. A miniature map of Brazil is attached to each bracelet to show the locale in which the prize was won.

These beautiful prizes donated to the winners by Mr. John Paul Riddle were gratefully received by the fortunate winners. It is a certainty that the Ladies League competition for the next league will be keen for all the ladies are desirous of winning one of the beautiful trophies given by Mr. John Paul Riddle.

The ladies winning bracelets as members of the first time were: Mrs. Cook, Mrs. Pawelek, Mrs. Brayton. Those receiving bracelet for finishing in second place were: Mrs. Helm, Mrs. Bordas and Mrs. Saunders.

New officers were then elected and Mrs. Jim White was elected President, Mrs. Alan Pawelek, Secretary and Treasurer and Mrs. Cecil Cook, Handicapper.

The new teams are:

Team N.º 1

1. Mrs. Arman Williams — capt.
2. Mrs. Ewing
3. Mrs. Thompson
4. Mrs. Rawlinson
5. Mrs. Cook
6. Mrs. Sprague.

Team N.º 3

1. Mrs. Moller — capt.
2. Mrs. Austin
3. Mrs. Cline
4. Mrs. Rawlinsan
5. Mrs. Pawelek

Teams N.ºs 3 and 4 swung into the lead in last week's play by winning two of the three games played.

The bowling banquet with the awarding of the trophies, will be held Friday, April 27, 8.00 P.M., at the Caverna Paulista and the new League will start Sunday April 29, when Aircraft meets Transportation and Meteorology plays Basic.



Jeannette Thede

Buck Setzer recebeu uma carta de Merle Lang, antigo instrutor de Instrumentos no Departamento de Joe Ellis. Merle é agora aspirante a oficial na Escola do Exército de Fort Benning e leva uma vida árdua. Ele deseja ser lembrado pela turma e diz que nos reverá depois da guerra.

No armazem do sr. Lewis, encontram-se frequentemente certas notas em meio do material vindo dos Estados Unidos. Estas notas são colocadas na embalagem do material de guerra pelas moças que trabalham nos estabelecimentos industriais bélicos e se endereçam ao combatente que venha abrir um determinado caixão. Se alguém quiser manter correspondência com uma jovem que "não é feia" e tem "bonitos olhos castanhos", escreva para Olive Sebastian, de 1027 Erie St. Utica, N. Y. pois está ansiosa por isso. Algum dos nossos alunos quererá habilitar-se?

Buck Setzer, do Departamento de Instrumentos, está desenvolvendo uma coisa muito interessante. O Departamento em questão possui agora um modelo C-3 de Treinador Link e Buck está instalando nele um piloto automático. Reajustou os instrumentos de voo no painel para arranjar espaço ao "George", o piloto automático. No momento, está entregue ao trabalho de instalar o necessário sistema hidráulico para dirigi-lo. Eis um belo projeto, Buck.

Os arredores de S. Paulo oferecem muitos locais de distração para os fins de semana e sabemos que muitos dos instrutores estão tirando partido do belo tempo reinante ultimamente, para mergulhar na luz do sol de Santos, Guarujá, Serra Negra, Poços de Caldas, etc. Na semana passada, Frances Choymysak, Mary Swank, Dorothy Bloedel, Ruth Currie, Rosemary Carleton, Thad Chase e Herb McHugh foram a Serra Negra. Chuck Larimer e George Campbell ao que parece são visitantes regulares de Santos, todas as semanas.

O sr. Lannon, Engenheiro Chefe, é um artista completo e tem dois quadros em exposição no Salão Paulista de Belas Artes. Vocês não querem dar um pulo até lá para vê-los? A exposição é em baixo do Viaduto do Chá, perto da Praça do Patriarca.

O Jockey Club está agora equipado com um Centro Médico próprio. O enfermeiro diplomado Pedro Reis toma conta dele e têm a seu cargo qualquer emergência que venha a ocorrer.

WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

Buck Setzer received a letter from Merle Lang, former instrument instructor in Joe Ellis' Department. Merle is now Officer Candidate Lang in the Army's school in Fort Benning and having a pretty rough time. He wants to be remembered to all the gang and says he will see us after the war.

Out at Mr. Lewis's warehouse they frequently find certain notes in their material from the States. These notes are put in packages of war material by girls in war plants to the soldier who may open that particular package. If anybody wants to write to a girl who "isn't hard on the eyes" and has "nice brown eyes", Olive Sebastian of 1027 Erie St. Utica N.Y. is very anxious to correspond. How about it, some of you students?

Buck Setzer, of the Instrument Dept. is developing a mighty interesting thing. The Instrument Dept. now has one of the Model C-3 Link Trainers and Buck is installing an automatic pilot in it. He has rearranged the flight instruments on the instrument panel, to make room for "George" the automatic pilot. At present he is hard at work installing the necessary hydraulic system to run it. Quite a project, Buck.

The area around São Paulo offers many places of relaxation over weekends and we notice many of the Instructors have been taking advantage of the nice weather lately to bask in the sunshine at Santos, Guarujá, Serra Negra, Poços de Caldas, etc. Last weekend, Frances Choymysak, Mary Swank, Dorothy Bloedel, Ruth Currie, Rosemary Carleton, Thad Chase and Herb Mc Hugh went to Serra Negra. Chuck Larimer and George Campbell seem to be regular visitors in Santos each weekend.

Mr. Lannon, Chief Engineer, is an accomplished artist and has two paintings on exhibit in the Salão Paulista de Belas Artes. Why don't you drop by to see them? The exhibit is beneath the Viaduto do Chá near Praça Patriarca.

The Jockey Club is now equipped with a Medical Center of its own—Graduate Male Nurse Pedro Reis is in charge and has a set-up to take care of any emergency that may occur.

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer a todos os meus amigos, alunos, funcionários brasileiros e americanos, as inúmeras demonstrações de bondade e atenção de que fui e continuo sendo alvo durante a minha enfermidade.

Sendo tratado dessa maneira quasi que vale a pena ficar doente. Nunca pensei que pudesse receber tantas visitas e tantos presentes.

Ao Dr. Gonzaga especialmente, e a todos os médicos e enfermeiros do Centro Médico, não tenho palavras para exprimir minha emoção e meu agradecimento pela extrema bondade e devotamento e pela competência que demonstraram e às quais devo o meu restabelecimento.

Aqui fica, mais uma vez, o meu sincero "Thank you".

JIM WHITE

Desejo agradecer a minhas muitas amizades a amável remessa de flores e suas expressões de simpatia durante a minha recente enfermidade.

Também os mais sinceros agradecimentos ao conselho de instrutores pelo atraente livro,

Grato a todos, por tudo.

G. R. Olmstead.

I wish to express my gratitude to all my friends, students, Brazilian and American personnel, for the various demonstrations of kindness and attention extended me in the past and present during my illness.

Being treated this way I feel that it is almost worthwhile being ill in bed. Never have I received so many visits and presents.

To Dr. Gonzaga especially and to all the doctors and nurses of the Medical Center I have no words to express my deep emotion and thankfulness for their extreme kindness and devotion and for the competence they have shown and to which I owe my recovery.

Here, again, is my sincere "muito obrigado".

JIM WHITE

I wish to thank my many friends for the lovely flowers and for their expressions of sympathy during my recent illness.

Also sincere thanks to the Instructors' Council for a much enjoyed book.

Thanks everybody for everything

G. R. Olmstead.

ANIVERSARIO DO CHEFE DO GOVERNO BRASILEIRO

(Cont. da página n.º 1)

Presidente Vargas nós lhe auguramos um feliz aniversário".

Falou a seguir o ten. av. Ariovaldo Villela, que discorreu sobre as realizações do Presidente Vargas.

Valendo-se do ensejo de estar reunido todo o pessoal da Escola, o cap. Bueno Brandão transmitiu a nova de que o sr. Ministro da Aeronáutica autorizou a admissão de alunos vindos das repúblicas vizinhas, indicados pelos respectivos governos, o que significa mais um passo concreto nos ideais de solidariedade continental. Os primeiros a chegar serão quatro candidatos vindos da República do Uruguai.

Next spoke Lieut. Av. Ariovaldo Villela, who talked with charm about the personality of President Vargas.

Taking the opportunity of the presence of the entire School, Capt. Joaquim Bueno Brandão announced that the Minister of Aeronautics has authorized the admission of students from neighboring republics, sent here by their respective governments. This means another step ahead in the ideals of continental solidarity. The first students to arrive will be four candidates from the Republic of Uruguay.

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, d.ve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

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

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

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

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



Papel Pega-Mosca

Publicado para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

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

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

EDWIN P. STAHL — Diretor Interino

CORPO DE REDATORES — Temporário

Lucy Bloem Redatora Chefe
Ten. Ariovaldo Villela Redator Assist.

REDATORES ASSOCIADOS

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

Jeannette Thede } WHAT'S FAZING
William Lehman }

Ilka Bruck Lacerda } SECCÃO DOS ALUNOS
Hilário Corrêa }

REDATORES ESTUDANTES

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 LITERARIAS
Parsifal Zamboni (427) ESPORTES