

4-13-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-04

Embry-Riddle School of Aviation

Follow this and additional works at: <https://commons.erau.edu/ua-papel-pegamosca>

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.

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SAO PAULO — BRASIL

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

13 DE ABRIL DE 1945

N.º 61

A CIVILIZAÇÃO ESTÁ DE LUTO

HOMENAGEM



Presidente FRANKLIN DELANO ROOSEVELT

FALECEU ROOSEVELT, O CAMPEÃO DAS MAIS SAGRADAS CAUSAS QUE AGITARAM O HOMEM CONTEMPORÂNEO

As ondas hertzianas atiraram com uma rapidez de punhalada aquelas duas palavras espantosas que, saídas da pacata Warm Springs, foram ferir bem fundo o coração da humanidade: "Roosevelt died". Faleceu Roosevelt, o campeão das mais sagradas causas que agitaram o homem contemporâneo. Roosevelt, cujo valor ultrapassava os limites de seu país, para ir tocar os mais recônditos recessos do mundo!

Desapareceu em nosso continente o herdeiro da obra e do pensamento de Washington, Jefferson, Bolívar, Andrade e Silva, O'Higgins e San Martín. Paladino da solidariedade continental e da mais íntima cooperação e harmonia entre os povos; batalhador da liberdade e da democracia, Roosevelt, por sua vez nos legou um patrimônio inapreciável de serenidade, de compreensão, de critério, mas também de energia, de intransigência na defesa dos postulados que adotou e de confiança inabalável nos superiores destinos da civilização.

Choraram os homens fortes do mundo inteiro. Homens que, comungando com ele na mesma resolução viril de vencer e que suportaram estoicamente todos os horrores, todas as tristezas, todas as angústias impostas pelos inimigos da civilização, estremecem pela primeira vez. Mas, refeitos da fraqueza momentânea, levantam a cabeça e juram em presença do grande Cidadão do Mundo, cujos traços de serenidade e otimismo a morte não apagou, senão acentuou ainda mais, que a sua missão será continuada e levada a bom termo. E através dela, e no esforço quotidiano dos homens de todos os continentes, de todas as raças e de todas as idéias, e na paz duradoura que se implantará, Roosevelt estará vivo, presente, indelével de geração em geração.

A Escola Técnica de Aviação, fruto da obra de solidariedade continental de que Roosevelt era o mais robusto pilar, associa-se ao luto do Brasil e do mundo civilizado. Sua nobre personalidade, seus exemplos, sua coragem, sua dedicação, perdurarão como um guia seguro a nortear as nossas ações e estimular o nosso civismo.

Para nós, Roosevelt não desapareceu. Continuamos a vê-lo palpitando na obra imensa que construiu a golpes de fé e tenacidade.

With the swiftness of lightning the radio of peaceful Warm Springs on Thursday flashed two words that struck deep into the heart of humanity: "Roosevelt died" — Roosevelt, the champion of the most sacred causes that affect contemporary man; Roosevelt, whose valor surpassed the limits of his country to reach into the most hidden corners of the world!

The heir of the work and thought of Washington, Jefferson, Bolívar, Andrade e Silva, O'Higgins and San Martín, had disappeared from our continent. Defender of continental solidarity and of the closest cooperation and harmony among nations, champion of liberty and democracy, Roosevelt left us an invaluable patrimony of composure, understanding, discernment, earnestness, perseverance in the defense of the prequisites he had adopted, and unshakable confidence in the higher destinies of civilization.

Strong men over all the world wept. Men who shared with him the same vigorous resolution to conquer, who stoically bore all the horrors, all the sadness, all the anguish imposed by the enemies of civilization, trembled for the first time. But once they recovered from their momentary weakness, they raised their heads and swore in the presence of great Citizen of the World—whose serenity and optimism have not been erased by death but accentuated even more—that his mission will be continued and carried to a successful conclusion. And through it, and in the daily effort of men of all continents, of all races, of all ideas, and in the lasting peace that will be implanted, Roosevelt will be alive, present, unforgettable from generation to generation.

The Escola Técnica de Aviação, the fruit of the work of continental solidarity of which Franklin Roosevelt was the staunchest supporter, joins in the mourning being observed in Brazil and throughout the civilized world. His noble personality, his examples, his courage, his dedication, will last forever and serve as a sure guide for our actions and stimulate our patriotism.

For us President Roosevelt has not disappeared. We continue to see him occupied with the immense work he constructed with faith tenacity.

EXPRESSÃO DE PEZAR NA E. T. Av.

Nosso estabelecimento reuniu-se às inúmeras manifestações de tristeza que se verificaram em todo o Brasil no dia de ontem. Às oito horas da manhã de 6.ª-feira reuniu-se em frente do edifício principal e oficialidade, alunos, instrutores e funcionários brasileiros e norte-americanos, para assistirem ao hasteamento a meio pau, das bandeiras do Brasil e dos Estados Unidos. Fizera uso da palavra o Brigadeiro general Harold R. Kutz, do Exército Norte-Americano e o sr. Edwin P. Stahl.

Foi colocada uma tarja no retrato de Roosevelt há tempos inaugurado na Sala de Comando. O ten.-cel. av. Eng. João Mendes da Silva, enviou condolências às autoridades americanas, em nome dos elementos civis e militares do estabelecimento.

Our School joined in the innumerable manifestation of sorrow that yesterday swept over Brazil. At 8:00 a.m., Friday, the officials, students, and Brazilian and American instructors and employees, gathered in front of the main building to witness the raising of the flags of Brazil and the United States to half mast. Brigadier General Harold R. Kutz, of the United States Army, and Mr. Edwin P. Stahl spoke briefly.

Crepe was hung on the portrait of Roosevelt that was unveiled some time ago in the office of the Commander. Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva, in the name of the civilian and military personnel of our school, sent condolences to the American authorities.

O NOVO CHEFE DE OPERAÇÕES DO 1.º GRUPO DE INSTRUÇÃO DA E. T. Av.

Foi designado para servir nesta Escola o capitão av. Zamir de Barros Pinto, que assumiu as funções de Chefe de Operações do 1.º Grupo Mixto de Instrução. Natural do Estado do Rio Grande do Sul, o capitão Zamir verificou praça em abril de 1936, e no Natal de 1938 recebia as insígnias de aspirante. 2.º Tenente em 1939, foi em 1941 transferido para o Ministério da Aeronáutica e no ano seguinte era promovido a 1.º tenente, tendo recentemente ganho os galões de capitão.

O capitão Zamir participou da campanha anti-submarina no Atlântico e, com base em Recife, tomou parte no patrulhamento da costa nordeste do Brasil. Fez o curso da Unidade de Treinamento de aviação Norte-americano-brasileira em Natal e em seguida foi para os Estados Unidos, onde frequentou o curso de campanha submarina da base aero-naval de Providence, Rhode Island e o de "Rockets" em Key West, na Florida. Grande entusiasta da aviação, é, entre os oficiais da FAB da sua idade, um dos que contam com maior número de horas de voo.

Captain av. Zamir de Barros Pinto has been assigned to serve in this School where he has assumed the function of Chief of Operations of the 1st. Mixed Group of Instruction. Born in Rio Grande do Sul, Capt. Zamir joined the Army in 1936 and on Christmas 1938 he received his insignia of aspirant. A Lieutenant (J. G.) in 1939, he was transferred in 1941 to the Ministry of Aeronautics and



Capt. Av. Zamir de Barros Pinto

the following year was promoted to lieutenant and has recently been made Captain.

Captain Zamir took part in the anti-submarine campaign in the Atlantic and while based at Recife he patrolled the north-east coast of Brazil. He took a course at the American-Brazilian Flight Training Unit in Natal, from where he left for the U. S. A. where he took a course of submarine campaign at the Air Base of Providence, Rhode Island and at the Base of "Rockets" in Key West, Florida. A great enthusiast about aviation he is among the officers of the FAB of his age the one who has to his credit the greatest number of flying hours.

SOCIAIS DO "PAPEL PEGA-MOSCA"

Fez anos ante-ontem, dia 12, o sr. ten. med. ac. José Carlos D'Andreta, do oficialato do Centro Médico desta Escola. O jovem oficial é muito estimado não só nos meios aeronáuticos como nos círculos científicos, contando com a geral admiração pela sua competência e dedicação profissionais, pela sua bondade inata e pelo devotamento com que vem colaborando na missão que a Escola Técnica de Aviação se impoz. O dr. D'Andreta recebeu muitos presentes e congratulações do seu vasto círculo de amigos. "Papel Pega-Mosca" associa-se às manifestações que foram feitas ao aniversariante.



Day before yesterday, Thursday, April 12, commemorated the anniversary of ten. med. aer. José Carlos D'Andreta, of the officer staff of the Medical Center. The young officer is highly esteemed not only in the aeronautical circles, but also in the scientific world, where he holds the general admiration of every one for his competence and professional zeal, for his natural kindness and devotion to his duty at E.T.Av.

Dr. D'Andreta was warmly congratulated by his vast circle of friends, and "Papel Pega-Mosca" wishes to join in these expressions of felicitation.

"CALOUROS" EM DESFILE

JERMINO SOUZA GOMES (1201) — Natural do Distrito Federal, o seu gosto pela aviação levou-o a trabalhar na Navegação Aérea Brasileira e a fazer um curso de pilotagem civil que ficou em vias de conclusão, pois conta já com 17 horas de voo. Ingressou na FAB, tendo feito o curso de cabo da aeronáutica. Na Escola, vai especializar-se em motores.

PEDRO LABORNI (1202) — Outro piloto civil que ingressa em nossa Escola. Nasceu em Montes Claros, Estado de Minas, mas residia em Belo Horizonte, onde era funcionário público. Nas horas vagas, freqüentava o Aeroclube de Minas Gerais, contando atualmente com 24 horas de voo. Aprecia natação e futebol. Vai especializar-se em Motores.

JERMINO SOUZA GOMES (1201) — was born in the Federal District where his liking for aviation took him to work at the "Navegação Aérea Brasileira" and to take a course in civil flying which is still to be finished though he has already 17 flying hours. He joined the FAB where he held the rank of corporal. He will specialize in Engines here.

PEDRO LABORNI (1202) — is another civil pilot who has entered our School. He was born in Montes-Claros, State of Minas Gerais, but lived in Belo Horizonte where he worked in a government department. During his spare time he went to the Air Club of Minas Gerais and has 24 flying hours to his credit. His specialty will be Engines.



Calouros em desfile, da esq. p/ a direita: — de pé — (1198) Walter C. E. Silva (1206), Carlos Maia de Souza (1212), Reynaldo M. Maíke (1208), Paulo Mades de Araújo (1215), Rubens Kyrmayr (1207), Roberto de Castro Lima (1204) e Antonio Pessoa de Mello (1211). — Sentados — Jair Vieira (1216), Decio Franco de Araújo (1219), Jermino Souza Gomes (1201), Lauro P. Machado (1203), Pedro Laborni (1202), José M. Cunha Filho (1210). — No 1.º plano — Mario Mello Figueiredo (1213), Pedro Leite Penteadó (1205) e Rubens Simis da Silva (1218).

LAURO P. MACHADO (1203) — Natural de S. José dos Campos, Estado de S. Paulo, onde cursou o ginásio. Grande apreciador de aviação; suas idas ao bem montado aeroclube de sua terra fizeram-no tomar conhecimento do material publicitário e do "Pega Mosca", que a Escola envia a todos os aeroclubes do Brasil. Entusiasmou-se pela E.T.Av. e obteve excelentes notas no exame de admissão. Esportista militante, pratica quasi todos os esportes, de preferência natação, tendo sido elemento do C. R. Tieté. Vai especializar-se em motores.

LAURO P. MACHADO (1203) — Comes from São José dos Campos, State of São Paulo, where he went to high-school. He is a great enthusiast about aviation and his visits to the well equipped airclub of his town made him know "Papel Pega-Mosca" which the School sends to all the airclubs in Brazil. He got enthused about E.T.Av. and obtained excellent marks in his exams. A fine sportsman, he practices almost every kind of sport, especially swimming, and has been a member of the Tieté Rowing Club. He will take Engines.

ROBERTO DE CASTRO LIMA (1204) — Nasceu em Casa Branca, Estado de S. Paulo, tendo, ali mesmo, feito seu curso ginásial. Apreciador de futebol e bola ao cesto. Toda a sua zona se caracteriza por uma mentalidade aeronáutica bem desenvolvida, havendo aeroclubes em quase todas as cidades e bons campos de pouso esparsos por toda ela. Vai cursar motores.

PEDRO LEITE PENTEADO (1205) — Também procede da mesma zona de onde veio o 1201, embora de outra cidade: Mogi Guassú. Residia ultimamente em Campinas, trabalhando como funcionário público. Inclinado à aviação, viu na E. T. Av. sua grande oportunidade. Está cursando Motores.

WALTER C. E. SILVA (1206) — Nasceu em Taubaté, havendo estudado na cidade de Itapeva, ambas do Estado de S. Paulo. Nesta última localidade, teve ensejo de assistir ao surto em prol da aviação e à fundação do aeroclube. Envolvido pela onda de entusiasmo que eletriza todo o sul paulista, veio matricular-se na E. T. Av. Vai fazer Sistemas Elétricos.

RUBENS KYRMAYR (1207) — Natural de S. Paulo, fez o curso ginásial e um de Rádio-técnica. Aprecia os esportes, notadamente o alpinismo. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

REINALDO M. MAIKE (1208) — Nasceu na cidade de S. Paulo, tendo feito o curso ginásial no Liceu Acadêmico. Aprecia muito a natação e tem grande inclinação pela vida militar. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

ALBERTO VAZ PINTO (1209) — Natural de S. Vicente, Estado de S. Paulo, suas primeiras atividades aviatórias manifestaram-se através da prática do aeromodelismo. No terreno dos esportes, aprecia a natação, o que é natural, vindo como vem de uma cidade praiana. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

JOSÉ M. CUNHA FILHO (1210) — Nasceu em Varginha, Estado de Minas Gerais, tendo feito ali o curso ginásial. Era comerciante, tendo sempre denotado vocação para a física, especialmente a mecânica. Aqui, vai especializar-se num dos ramos mais fascinantes da física aplicada: Sistemas Elétricos.

ANTONIO PESSOA DE MELO (1211) — Natural de Curitiba, capital do Paraná, foi apresentado pela Quinta Base Aérea, sediada naquela cidade sulina. Aprecia o box e natação, e dedica-se ao desenho, sendo caricaturista de traços apreciáveis. Vai especializar-se em Sistemas Elétricos.

CARLOS MAIA DE SOUZA (1212) — Não é propriamente um "calouro", pois está na Escola há cinco meses. Veio de Lavras, Minas Gerais, e aprecia muito os trabalhos mecânicos, tanto assim que trabalhava em conexão de ferro Fox. Vai cursar Sistemas Elétricos.

ROBERTO DE CASTRO LIMA (1204) — is a native of Casa Branca, State of S. Paulo, where he took his high-school course. He is a follower of foot-ball and basket-ball. All his region is characterized by a highly developed aeronautical mentality. There are airports in almost all the cities and good landing fields scattered in between them. He will specialize in Engines.

PEDRO LEITE PENTEADO (1205) — He also comes from the same region as 1201, although from another city, Mogi Guassú. He has been living lately in Campinas where he worked in a government department. Having a tendency toward aviation, he saw in E.T.Av. his one big chance. He is taking Engines.

WALTER C. E. SILVA (1206) — was born in Taubaté but studied in Itapeva, both in the State of São Paulo. In the latter town he had the opportunity to notice the boom of aviation and the founding of an airclub. Led by the wave of enthusiasm which is electrifying the whole south of São Paulo, he came to join E.T.Av. He will take Electrical Systems.

RUBENS KYRMAYR (1207) — is a native of São Paulo where he went to high-school and took a course in Technical-Radio. He appreciates sports very much, especially mountain climbing. He will specialize in Electrical Systems.

REYNALDO M. MAIKE (1208) — was born in the city of São Paulo where he took his high-school course at the "Liceu Academico". He is a great admirer of swimming and has a great tendency toward a military life. He will take Electrical Systems.

ALBERTO VAZ PINTO (1209) — is a native of São Vicente, in the State of São Paulo, where his first activities in aviation were the construction of model planes. Among sports he likes swimming the best, which is only natural, as he comes from a sea resort. His specialty is Electrical Systems.

JOSÉ M. CUNHA FILHO (1210) — comes from Varginha, State of Minas Gerais, where he attended high-school. He was a business-man but always showed a tendency towards physics and mechanics. He will specialize in one of the most fascinating branches of applied science: Electrical Systems.

ANTONIO PESSOA DE MELO (1211) — is a native of Curitiba, the capital of Paraná, and was presented by the Fifth Air Base, located in that southern city. He appreciates boxing and swimming, and also drawing, for he is a caricaturist of no mean ability. His specialty will be Electrical Systems.

CARLOS MAIA DE SOUZA (1212) — is not exactly a "frosch" for he has been at the School for 5 months. He came from Lavras, Minas Gerais, and likes mechanical work very much, having already worked at the "Foz Iron Connections". He will take Electrical Systems.

NOSSOS GRADUADOS DISTANTES

Aproveitando os feriados da Semana Santa, esteve em S. Paulo, tendo vindo visitar a E. T. Av. o 3.º sargento Aziz Elias, graduado pela terceira turma em 9 de setembro do ano passado, sendo componente do primeiro contingente de especialistas em instrumentos. Ao deixar este estabelecimento, foi destacado para servir no Parque de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, sendo atualmente ali o encarregado do Serviço de Pistas da Seção de Instrumentos de Bordo. O jovem especialista esteve nesta redação onde, em palestra conosco demonstrou o seu contentamento por estar aplicando eficientemente os conhecimentos que adquiriu sob as instruções do sr. Ellis e demais instrutores que o prepararam para a missão que ora desempenha.

— A vida no Parque dos Afonsos é muito interessante, revelou-nos ele. Reina um ambiente de bastante camaradagem, pois os sargentos antigos estão sempre dispostos a orientar os novatos no terreno da prática e a auxiliá-los para que apresentem o máximo rendimento. Há mais dois colegas formados por esta Escola: sargento Piccinini e sargento Sérgio. Todos nós nos constituímos por nossa conta propagandistas entusiastas da E. T. Av.

Passou a seguir a referir-se à aviação de após guerra, assunto obrigatório nas palestras de todos os entusiastas de aeronáutica.

— Esta escola está sendo de grande proveito para a FAB, à qual está trazendo sangue novo. O entusiasmo e a boa vontade fazem milagres. Mas uma vez preenchidos os deveres a que fomos chamados pelas contingências da guerra, sou de opinião que novos deveres, desta vez de paz, necessitarão de nosso concurso. A aviação civil, segundo tudo faz crer, terá um surto excepcional no após guerra, mormente no Brasil, onde as condições físicas do terreno dificultam muito a construção de ferrovias. Dai, o grande número de companhias de navegação aérea já em organiza-

Taking advantage of the Easter Holidays, 3rd. Sergeant Aziz Elias arrived in S. Paulo and came to visit the School. He graduated with the 3rd. group on September 9th, 1944 and was a member of the first contingent of Instrument Specialists. When he left the School he was chosen to serve at the Aeronautical Park of Afonsos Field where he is in charge of line maintenance of instruments.

The young specialist came to the Editor's office where in conversation with us he expressed his joy to be applying efficiently the instruction learned from Mr. Ellis and the other instructors who prepared him for his mission.

— "Life at Afonsos Field is very interesting, he told us. There is always a feeling of comradeship between the men because the veteran sergeants are always ready to direct the newcomers and aid them in every way possible."

"There are also two other colleagues graduated from this School: Sergeant Piccinini and Sergeant Sérgio. We are all enthusiastic propagandists of E.T.Av."

He then spoke about post-war aviation, a "must" subject to all air-minded people to-day.

— "This School is being a great help to the FAB to which it is bringing new blood. The enthusiasm and good-will perform miracles."

"Once we have finished the jobs which we were called to do during the war, it is my opinion that our new duties, in time of peace, will need our help. Civil aviation will expand largely after the war, especially in Brazil where the physical condition of the terrain makes it very difficult to build railroads. It is because of this that a great many aerial navigation companies are being organized. As reservists of the FAB we will need to cooperate and the advantages will be many for us, for we will have had practice with all the different types of planes, from a Fairchild trainer to heavy transports and bombers."

I even believe that many new inventions will appear, especially in my specialty because of the tendency of supplying the planes with a maximum load and a minimum of weight. Engineers of aeronautical companies have applied that principle and are already making canvas (dope) commands more maneuverable and lighter, and also trying to make instruments in smaller proportions but with same efficiency, as for example in the four-engined bomber; instead of one indicator for each motor they would have one for all four, and so forth.

The Commander of the Aeronautical Park of Afonsos Field is Lieut. Col. Av. Eng. Guilherme Aloysio Telles Ribeiro, who has only recently returned from an inspection tour to the U.S.A. He has tried to introduce into the Park all the latest innovations, building new hangars and opening an instrument section where the graduates of E.T.Av. found a vast field to apply the knowledge gathered here."



O 3.º sargento Aziz Elias, quando de sua visita à E.T.Av. em palestra com o redator do Pega-Mosca.

(Continúa na pág. 17)

VISITANTES ILUSTRES

— Esteve nesta Escola na quinta-feira passada o general Milton de Freitas, Diretor da Moto-mecanização do Exército Nacional. Grande amigo do nosso estabelecimento de ensino, S. Excia., que se fez acompanhar do ten. Tarquinio Barbosa de Oliveira, foi recebido pelo sr. Edwin Stahl, pelo sr. major av. Parreiras Horta, Capt. Bueno Brandão, Tenente Ariovaldo Villela, em cuja companhia inspecionou os diversos departamentos.

Visitou a E.T.Av. em dias de semana, passada o aviador José Garcia de Souza, Diretor do Museu Nacional de Aeronáutica e escritor especializado em assuntos de aviação. Entre as várias obras de sua autoria, salienta-se a "Verdade sobre a História da Aeronáutica", existente na Biblioteca da Escola e onde o seu autor trata exaustivamente do desenvolvimento da aviação no Brasil, dando a lume vasta documentação até então inédita. O com. José Garcia de Souza possui um dos arquivos mais completos de aviação da América do Sul, destacando-se coleções de recortes e revistas especializadas e um acervo inapreciável de fotografias raras. Dêse vasto documentário, que vem reunindo há muitos anos, boa parte está entregue ao uso público, através de seus excelentes livros de vulgarização estando ele agora a preparar uma História da Aviação Brasileira, que desde já se está tornando centro de interesse de todos os estudiosos de aeronáutica não só no país como no exterior.

O conhecido historiador percorreu toda a Escola acompanhado do sr. ten. cel. av. Eng. João Mendes da Silva do cap. Bueno Brandão, do sr. Edwin P. Stahl e do sr. Devery, tendo apanhado fartas notas que certamente irão enriquecer o seu já opulento fichário.



Da direita para a esquerda, o aviador José Garcia de Souza; o ten. cel. João Mendes da Silva; o sr. Edwin P. Stahl; o sr. Devery, o capitão J. Bueno Brandão.



O general Milton de Freitas, durante a visita a esta Escola, tendo a sua direita o capitão J. Bueno Brandão e o major av. Parreiras Horta, e à sua esquerda o sr. Edwin P. Stahl e o sr. Devery.

The School was honored last Thursday by the visit of General Milton de Freitas, Director of the Moto-Mecanization of the Brazilian Army. A great friend of our School, his Excellency was accompanied by Lieut. Tarquinio Barbosa de Oliveira, and was received by Major av. Horta Barbosa, Mr. Edwin Stahl, Captain Bueno Brandão and Lieut. Ariovaldo Villela, in whose company he inspected the various departments.

The School was visited during last week by pilot José Garcia de Souza, Director of the National Museum of Aeronautics and an author of specialized aviation subjects. Among the many books of his authorship are "The Truth about the History of Aviation", available in the School library and in which the author discusses at length the growth of aviation in Brazil, bringing to light a great many facts up to now unknown.

Commander José Garcia de Souza possesses one of the most complete aviation files in South America, in which there are collections of clippings and magazines, and a great many rare photographs. Of this vast collection of documents which he has been collecting for a great many years the major part has been handed to the public through his excellent books, and he is at the moment compiling a "History of Brazilian Aviation" which is already attracting the attention of students of Aeronautics both in and out of Brazil.

The historian was shown through the School by Lieut. Col. Av. Eng. João Mendes da Silva, Cap. Bueno Brandão, Mr. Edwin P. Stahl and Mr. John J. Devery. He took a great deal of notes which will certainly enrich his already large files.

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

O DESENVOLVIMENTO DO HELICÓPTERO

Por Robert E. Hoose



Robert E. Hoose.

O pensamento de voar por meio de uma asa rotativa foi discutido anos antes do nascimento de Cristo. E no medievo, o gênio italiano de muitos campos, Leonardo de Vinci, traçou alguns planos admiráveis para uma máquina voadora baseada nos princípios do helicóptero.

Os primórdios do Século XX viram o primeiro voo executado pelo homem em um aparelho mais pesado do que o ar. Era, como se sabe, um aparelho de asa fixa. Durante muitos anos, centralizaram-se todos os esforços no desenvolvimento desse tipo. Mas o sonho de voo humano, possível somente por meio do helicóptero, de ascender e baixar verticalmente, de movimentar-se para a frente e para trás ou para os lados, não podia permanecer adormecido por muito tempo.

O progresso na construção do helicóptero desde 1920 tem sido enorme de maneira indireta.

Aproveitou-se do avanço feito por outra aeronave de asa rotatória — O autogiro. Em 1923, Juan de La Cierva trouxe a público um autogiro prático, que foi consideravelmente melhorado nos anos seguintes. E a cada novo progresso, um novo bocado de informação se acrescentava à eventual solução do enigma do helicóptero. Os problemas de estabilidade, controle, construção do rotor e outros foram gradualmente resolvidos, cada um deles acrescentando a sua parcela ao fundo geral dos conhecimentos.

Tôdo esse progresso culminou com o autogiro de "decolagem em salto". Esta estranha aeronave era uma combinação dos dois tipos, o autogiro e o helicóptero, trazendo a solução para o último. Consoante este tipo, um eixo de comando era ligado ao rotor superior bem como à hélice da frente. As pás do rotor eram colocadas no ângulo zero de ataque, de modo que não pudessem criar sustentação e eram então levadas a girar pela força do motor. Uma embreagem desligava o rotor ao mesmo tempo que o ângulo da hélice do rotor aumentava. A sustentação criada elevava o aparelho vários metros ao iniciar o seu arranque para a frente. Uma hélice convencional fornecia a força impulsora no rumo dianteiro.

Igor Sikorski foi chamado o "Pai do Helicóptero". O epíteto não é muito exato e encerra uma injustiça cometida contra um dos mais notáveis desenhistas no campo mundial. Ele próprio seria o último a reclamar tal título. Vários outros helicópteros tinham voado com muito êxito antes do seu VS-300. Os vãos foram feitos na Itália-França, Alemanha, Inglaterra e Estados Unidos, e a história destas máquinas voadoras e seus criadores dará por si só um livro.

A contribuição de Sikorski foi considerável.

The thought of flight by a rotating wing was discussed years before the coming of Christ. And in the middle ages the Italian genius of many fields, Leonardo da Vinci, drew some amazing plans for a flying machine based on the principles of the helicopter.

The early twentieth century brought the first flight by man in a heavier than air machine. It, as we know, was of the fixed wing construction. All efforts were centered for some years on the advance of this type. But man's dream of flight, possible only through the helicopter, of rising and descending vertically, of moving forward and backward or to either side, could not remain dormant for long.

Progress in helicopter design since 1920 has largely been by indirection. It profited by the advance made in the other rotating wing plane—the autogiro. In 1923 Juan de la Cierva brought to light a practical autogiro. This was consistently improved in later years. And with each advance a new bit of information was added for the eventual solution of the riddle of the helicopter. Problems of stability, control, rotor design and others were gradually solved, each adding its bit to the general fund of knowledge.

All this advance culminated in the "jump takeoff" autogiro. This strange craft was a compromise of the two types, the autogiro and the helicopter, and made the solution of the latter within sight. By this type a driveshaft was connected to the overhead rotor as well as the propeller in front. The rotor blades were placed at a zero angle of attack so that they would not create lift, and were then caused to rotate by the power of the engine. A clutch disengaged the rotor from the driveshaft at the same time that the pitch angle of the rotor was increased. The lift thus created elevated the plane several feet as it started its forward advance. The conventional propeller furnished the forward impelling force.

Igor Sikorsky has been called the father of the helicopter. The statement is hardly true and does an injustice to one of the world's foremost aviation designers. He would be the last to claim such a title. Several other helicopters had flown successfully before his VS-300. Flights were made in Italy, France, Germany, England and the United States, and the story of these flying machines and their originators is a book in itself.

Sikorsky's contribution was considerable. He can be given credit for assembling the knowledge gained by these others, adding to it the genius of his own mind and creating the first completely practical helicopter. The results of his study are a helicopter which has been mass-produced in the United States for over a year, and

Pode-se-lhe atribuir o mérito de ter reunido os conhecimentos adquiridos pelos demais, acrescentando-lhes o seu próprio gênio e criando o primeiro helicóptero prático. Os resultados dos seus estudos foram um helicóptero que foi produzido em massa por mais de um ano nos Estados Unidos e que está hoje em serviço em todas as frentes de batalha do mundo.

Os primeiros esforços sérios de Sikorski no sentido de construir tais aparelhos, muitos anos atrás na Rússia, foram dirigidos para dois helicópteros. E seu interesse por esse tipo de aeronave continuou, embora tivesse grangeado a reputação de criador de gigantescos aviões de transporte e aerobotes no seu país de adoção, Estados Unidos.

Na primavera de 1940, Sikorski fez voar seu terceiro helicóptero, denominado o VS-300. Não havia piloto capacitado a dirigir essa exquísita aeronave e assim, teve ele de levar muitos meses aprendendo o voo e as características do controle.

Durante essa fase, sua vida por muitas vezes esteve em perigo. Mas através do que aprendeu, muitos outros pilotos foram treinados e até os dias que correm não se soube nunca de um desastre fatal com helicóptero.

O VS-300 era um aparelho puramente experimental. Tinha um aspeto muito esquisito, com uma estrutura aberta e o gigantesco rotor remoinhando por cima, num plano horizontal. Na parte de traz assentados sobre uma trave, havia três rotores auxiliares menores, estendidos para limpar o disco de rotação do rotor principal. Dois deles giravam num plano horizontal e forneciam controle lateral e longitudinal. O terceiro girava verticalmente e era compensado por torsão.

Um motor Lycoming de 75 HP era empregado para fazer girar o motor principal, que tinha 9 metros e operava a 250 rpm. Os rotores auxiliares tinham pouco mais de 2 metros e giravam a 1.700 rpm. Eram impelidos por um eixo de comando ligado ao motor. Todo o conjunto pesava 515 quilogramas.



No dept. de Hélices, ao observarem um aparelho atestador do governador, vemos os alunos: (à esq.) Arango (788) e Gomes (839) e (à dir.) Nascimento (838), sob a orientação de Mr. Schipper.



is in service on all the fighting fronts of the world today.

The first serious designing efforts of Sikorsky, many years ago in Russia, were of two helicopters. And his interest in this type of craft continued, though his reputation was made as the creator of huge transports and flying boats in his adopted land, America.

In the spring of 1940 Sikorsky flew his third helicopter, called the VS-300. There were no pilots available to fly this strange craft, so he spent many weary months learning the flight and control characteristics. During this his life was endangered many times. But through what he learned many more pilots have been trained, and up to the present time there has not been a fatality in a helicopter.

VS-300 was purely experimental. It was awkward looking, with an open structural frame and the huge rotor revolving in a horizontal plane overhead. To the rear mounted on a boom were three small auxiliary rotors, extended to clear the disc of rotation of the main rotor. Two of these turned in a horizontal plane and furnished lateral and longitudinal control. The third rotated vertically and compensated for torque.

A 75 horsepower Lycoming engine was used to turn the main rotor. The rotor was 28 feet and operated at 250 rpm. The auxiliary rotors were 6 ft. 8 inches and turned at 1700 rpm. They were driven by a driveshaft connected to the engine. The overall weight of the plane was 1150 pounds.

CALOUROS EM DESFILE

MARIO MELO FIGUEIREDO (1213) — Nasceu na capital do Estado de S. Paulo, onde fez o curso ginasial na Escola Normal Caetano de Campos, havendo-se em seguida, matriculado no pré-médico do Pan-Americano. Foi apresentado pela Diretoria de Rotas Aéreas e destina-se ao curso de Controle de Torre.

WILSON DE SOUZA LIMA (1214) — Nasceu em Fortaleza (não a "Noiva do Sol", capital do Ceará, mas uma vila pitoresca do Maranhão). Fez o curso primário em Balsas e sua inclinação pela aeronáutica levou-o a frequentar o Aeroclube de Araguari, Goiás, por cujo intermédio veio a ingressar na E. T. Av. Coube-lhe o curso de Administração de Aeronáutica.

PAULO MADER DE ARAUJO (1215) — Nasceu em Capivari, S. Paulo, em cujo Ginásio Municipal se diplomou. É o segundo aluno daquela cidade, mas não será certamente o último, pois há vários conterrâneos seus que se estão preparando para os exames de E. T. Av. Esporte preferido: natação. Vai fazer o curso de Administração Aeronáutica.

JAIR VIEIRA (1216) — Filho do escritor (e oficial da Guarda Civil) Antônio Vieira, traz do berço o gosto pela vida militar e pelas questões especializadas. Após haver terminado o curso ginasial, ingressou sem nenhuma dificuldade na E. T. Av. Pretende, como seu pai, escrever muitas obras didáticas, aplicando-as aos conhecimentos de aeronáutica.

SERGIO PIRES (1217) — Natural de S. Paulo, capital, cursou o Ginásio no Instituto Ciências e Letras. Tem também um curso de violino. Ocupou vários empregos para sustentar a família, após a morte do progenitor. Sendo entusiasta da aviação, quando menor fazia parte dos "Cadetes do Ar" do "Gibi", onde tinha o posto de Sub- chefe de Grupo. Esperou desafogar a situação econômica dos seus e veio ingressar na E. T. Av.

RUBENS SIMIS DA SILVA (1218) — Natural de S. Paulo, Capital. Cursou o Ginásio no Ateneu Brasil, terminando-o em 1943. Ingressou na E. T. Av. por apreciar a carreira militar. Vai fazer o curso de Administração Aeronáutica e ambiciona mais tarde fazer o curso de Intendência de Aeronáutica.

DECIO FRANCO DE ARAUJO (1219) — Nasceu em Santos, Estado de S. Paulo. Cursou o Ginásio Santista. Trabalhou por algum tempo em S. Paulo, num escritório. Vai cursar Administração Aeronáutica.

ANTÔNIO MOREIRA (1220) — Natural de Belo Horizonte, capital de Minas Gerais. Cursou o Ginásio S. Agostinho e a Academia de Comércio de Minas. Faz parte da fanfarra da Escola. Em sua cidade natal, fazia os preparatórios para a Escola de Especialistas de Aeronáutica, mas em sua passagem por S. Paulo, veio visitar a E. T. Av. e gostou tanto, que interrompeu o seu itinerário. Vai especializar-se em Link.

MARIO MELO FIGUEIREDO (1213) — was born in Fortaleza (not the "Bride of the Sun", where he attended high-school at the "Escola Normal Caetano de Campos", after which he matriculated in the pre-medical course at the "Pan-Americano". He was sent here by the Directory of Air Routes and his specialty will be Air Traffic Control.

WILSON DE SOUZA LIMA (1214) — was born in Fortaleza (not the "Bride of the Sun", capital of Ceará, but a picturesque little village in Maranhão). He took his primary course in Balsas and his leaning toward aviation took him to frequent the Air Club of Araguari, Goiás, by means of which he entered E. T. Av. His lot was to take a course in Aeronautical Administration.

PAULO MADER DE ARAUJO (1215) — comes from Capivari, São Paulo, from whose Municipal High-school he was graduated. He is the second student from that town and is certainly not the last for there are several of his townsmen preparing for the exams at E. T. Av. His favorite sport is swimming. His course will be Aeronautical Administration.

JAIR VIEIRA (1216) — son of the author and officer of the Civil Police, Antônio Vieira, he brings from his cradle the taste for military life and specialized subjects. After having finished high-school, he entered E. T. Av. without any difficulty. He hopes, as does his father, to write many technical books, applying to them to his knowledge of aeronautics.

SERGIO PIRES (1217) — is a native of São Paulo, capital, where he took his high-school course at the Institute of Science and Letters. He has also taken a course in violin. He has held various jobs to maintain his family after the death of his father. An enthusiast about aviation, when he was younger he took part in the "Air Cadets" of the "Gibi", where he had the position of sub-chief of a group. He waited until his financial situation was stable and came to enter E. T. Av.

RUBENS SIMIS DA SILVA (1218) — comes from São Paulo, capital. He attended high-school at the "Ateneu Brasil" which he finished in 1943. He entered E. T. Av. because he desires a military career. He is taking a course in Aeronautical Administration and his ambition is to study Aeronautical Supply.

DECIO FRANCO DE ARAUJO (1219) — was born in Santos, State of São Paulo. He finished his high-school at the "Ginásio Santista", and worked for some time in São Paulo in an office. He will take Aeronautical Administration.

ANTÔNIO MOREIRA (1220) — Is a native of Belo Horizonte, capital of Minas Gerais, where he attended the "Ginásio S. Agostinho" and the Commercial Academy of Minas. In his home town he was preparing to enter the School for Specialists in Aeronautics, but on his way through São Paulo he visited E. T. Av., which he liked so much that he stayed here. His specialty is Link Trainer.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylaria Corrêa

CESTA COLUNA



Não temos pejo em apregoar a valdade que nos advém de saber que, entre os muitos locais para onde o "Pega-Mosca" é enviado, incluiu-se como o dos mais honrosos núcleos de leitores, a frente de batalha da Força Expedicionária Brasileira. Semanalmente, muitos exemplares seguem para a Itália, e vencendo as dificuldades ingentes dos meios de transportes, acabam chegando e levando aos nossos bravos patriotas a nossa mensagem de solidariedade e comunhão cívica. Em compensação, chegam-nos todas as semanas, com algum atraso, é verdade — certamente com o mesmo atraso com que o "Papel Pega Mosca" lhes vai ter às mãos — os jornais que os soldados brasileiros editam em pleno ardor da refrega. Ainda agora, eis sobre a nossa mesa de trabalho os mais recentes números do "Cruzeiro do Sul", um semanário que bem espelha o ardor e a bravura da nossa gente, aliada a um inalterável bom humor e delicada sentimentalidade que a explosão das bombas não consegue embotar. As vitórias sucessivas que a F. E. B.

vem registando nos últimos tempos não faz os nossos soldados perderem aquela simplicidade cabocla, aquela lhaneza de caráter que é um dos traços mais permanentes da nacionalidade. O "Cruzeiro do Sul", além de graficamente bem feito, possui um corpo de redatores e colaboradores que fariam o orgulho de qualquer grande publicação. Ressalta à primeira vista, em cada linha dos trabalhos estampados, a despreocupação peculiar à mocidade, a alegria efusiva que chega por vezes até o estouvamento; mas uma segunda análise revela por trás dos versos, narrativas jocosas e crônicas pontilhadas de um sadio lirismo, a férrea determinação de vencer, a resolução inabalável de voltar trazendo o nome do Brasil ilibado e coberto de glórias.

Valente rapaziada! Todos nós acompanhamos o seu roteiro de sacrifícios ingentes, de horrores sem conta e de dificuldades ante as quais as maiores que tenhamos de enfrentar aqui na retaguarda, não suportam comparações. E fruimos com avidez o exemplo de estoicismo, as lições de fé cívica e amor

ao Brasil que essa juventude nos está transmitindo.

Ela constitui o melhor penhor de um Brasil mais unificado que nunca e aparelhado por uma vontade única, a cumprir o seu imenso destino histórico, quando, plasmada pelo seu sangue generoso e aureolada pelo seu triunfo, a paz voltar a habitar a terra para sempre.

— 101 —

O expedicionário José Jacques Pires é um dos que, na Itália tornaram leitores assíduos do "Papel Pega Mosca". Natural de Bauri, Estado de S. Paulo, tem um irmão, João B. Dias Pires (903), que é aluno da E. T. Av. servindo na 4.ª Esquadilha. Escreve ele: "... mandou-me dois exemplares do "Pega Mosca"; eu gostei muito e achei deveras interessante; pedi-lhe que mandasse sempre que possível. É interessante que vocês aí nos invejem; e eu invejo vocês, nessa Escola formidável em que eu era para estar também... quando a guerra terminar, teremos outra vez os bons tempos de outrora... vi no jornal o "Pega Mosca" o jogo que fizeram em Santos..."

Tipicamente expedicionário, o interesse pelas coisas da Pátria distante, mesmo as que para nós aqui pareciam despidas de interesse primacial, e esse toque de esperança num Brasil melhor e mais próspero!

MISS BUTTERFLY

CAPITÃO FURTADO

Desnecessário falar do grande êxito obtido pelos "Shows" que se realizam quinzenalmente nesta Escola. Já todos se acostumaram a esses espetáculos alegres das quintas-feiras, quando não só artistas de renome dos nossos meios radiofônicos como também instrutores, alunos e funcionários desta casa, desfilam para o grande auditório que comparece sempre a essas reuniões.

Dentre todos os participantes dos tão acertadamente denominados "Shows da Boa Vontade", destaca-se a figura do CAPITÃO FURTADO, organizador e animador desses espetáculos que os alunos tanto apreciam. Alguém já o cha-

mou, com acerto, "Oficial Honrífico" da E. T. Av. e ele tem feito já a feliz alusão.

Figura de real prestígio no Rádio Brasileiro, humorista, cantor, compositor, o Capitão Furtado impôs-se logo aqui na Escola, pela maneira simpática de tratar a todos.

Agora ele vai deixar-nos por uns tempos, para uma temporada artística que empreenderá através de vários estados do Brasil, e os nossos votos são de muito boa sorte e breve regresso. Enquanto isso, os nossos "shows" irão sendo realizados, sentindo sempre essa falta que, felizmente, há de ser temporária.



CONCURSO DE CHARADAS

III RODADA

- 50 — "Anda a cavalo", porque este "atura" tudo como boa "mon-taria" — 3-2

SETA DOURO.

- 51 — O "indio" na "capital" sentia-se como uma "ave" engaiolada — 2-2

PRÍNCIPE (450)

- 52 — Num "rio da Europa" há um "la-garto" que se parece a um "rep-til marinho prehistórico" 2-2

RUBENS (705)

- 53 — Deixa de ser pão-duro e "ofere-ce" à mulher um "presente" 1-2

715.

- 54 — O "homem", ao "longe" deixou aberto o "apartamento" 1-1

F. de L.

- 55 — Passa-me "duas notas" e salva-rei a tua "dificuldade" no "jogo". 2-1

THRELUR.

- 56 — "Senhor", esta "casa" tem pe-dras para "afiar" navalhas. 2-1.

LUGARCO.

- 57 — No "jogo de cartas" "pena" o "ladrão". 2-1.

DRUMOND.

- 58 — "Curo" com "pedra" continua "cor de ouro" 2-2.

A. F. A.

- 59 — "Agora", meus senhores, "aqui" vereis na "próa" um "animal". 1-1-1.

COLETO.

- 60 — "Mulher" é "assunto" de "mal-dição" 2-2.

ZAZ TRAZ.

- 61 — Quanto à "proteção", disse o ge-neral, este forte, embora apre-sente bom "aspecto", está "mal seguro" 2-2.

FERNANDES.

- 39 — Que "semblante" tem a "aglo-meração" de pessoas que "ofe-rece" "laranjada congelada"? 2-2-1.

- 41 — "Deus" é "amigo" do "homem" 2-2

(reproduzidas por terem saído incorre-tas).

- 62 — Veja "no meu quepi" e também "no seu quepi" que é que "sus-tem a habitação fora d'água" 2-2.

K. D. T.

- 63 — "Abandonado" no "período" mais difícil da vida, tornei-me "lúgu-bre" 1-2.

- 64 — Da "aldeia" indígena, veio o "acu-sado", com um ar de "estúpi-do" 2-1.

- 65 — Quem "colocou" essa "pessoa"

de "banda", infringiu a "regra" 1-1-2.

- 66 — Quando a mãe é "forte" e o pai é forte", o filho também é "fer-te" 1-1.

ZEJOTA.

- 67 — O "Egeu", com acento ou "sem acento", pertence à Grécia" 1-3.

- 68 — "Por sobre" o "abismo", ilhas, "muitas ilhas". 2-3

- 69 — "Abre trincheiras" "o grego" "na batalha de Troia" 2-1

NAUFEL.

- 70 — "Um" "som" "triste" 2-2

- 71 — "Mulher" com "vaso" "na cabe-ça" anda "devagar" 2-2-2.

- 72 — O "sacerdote budista" é "cem vezes" "imundo" 2-2

- 73 — O "peixe" comeu "um pássaro da França" em lugar de "pão" 2-2.

LIMA (1090).

A exceção de Gilberto, Juca, Barre-to, Barros, 917 e EL Zorro, estão al-todos os concorrentes representados. Naufel apenas enviou 3 trabalhos. Zejo-ta e Lima aparecem pela primeira vez, motivo pelo qual figuram com mais trabalhos. Exceção dos sete primeiros citados, que estão convidados a envia-rem mais trabalhos, quanto a charadas publicadas, está havendo igualdade. Da-mos agora a contagem parcial. As solu-ções devem ser entregues ao encarre-gado até terça-feira próxima, sendo pu-blicadas no próximo número.

SOLUÇÕES DA SEGUNDA RODADA

— 31) Motricidade; 32) caricaturista; 33) Jaboticaba; 34) Armazém; 35) pavão; 36) morte; 37) Salário; 38) Si-meão; 40) Soldadores; 42) Sermão; 43) Budapeste; 44) Cadaver; 45) Bemdito; 46) Fonômetro; 47) Molar; 48) Evade; 49) Decolar.

RESPEITO AO DIREITO ALHEIO

BOM MOÇO (437)

Não fosse o barbarismo da imunda agressão praticada pelos facinoras do "elxo", ferindo o sentimentalismo de nossa soberania, enlutando lares e abalando a própria tranquilidade da pátria, não se teria feito ouvir e sen-tir no uníssono do grito dos brasilei-ro, a mais profunda revolta e indigna-ção. Não fossem uma ou mais na-ções que defendem os princípios de liberdade e democracia, agredidas co-varavelmente, não estariam também nossos bons soldados nos campos de luta a vingar com sangue e com a própria vida a defesa do Direito Alheio, atingido por conseqüente in-filtração de mesquinhos e infundados lógicos de expansão territorial e de

outras idéias que não as de liberdade de ação, de pensamento e de idéias. Nossos ideais poderão ser lapidados por outros mais puros e mais sãos, por circunstâncias próprias da vida, mas nunca, jamais, serão alterados ou enfraquecidos nossos direitos, és-tes que nos são legados de Deus, que é o de defendermos nosso lar, pro-priedades e instituições; de zelarmos por nossas tradições, e de bem con-servarmos, melhorarmos e engrande-cermos tudo isso que nada mais é do que a selva vital da Pátria. Nossa Pátria foi ultrajada e não se fez es-perar que nos puzéssemos em sua de-fesa. Se nosso lar for tentado, defen-dê-lo-emos. Se portanto nos dispu-zermos a pensar um pouco, induzir-nos-á a verdade e razão de ser das coisas ao respeito ao direito alheio para que o nosso seja respeitado. To-davia, se nossa assimilação de pen-samentos não tiver uma coesão ci-mentada e quizermos ir além do que permite o raio de nossas ações, e a liberdade de nossas consciências, se-remos infratores do senso comum, transgressores das leis disciplinares e merecedores do castigo a que fizer-mos jus. E' de intuição própria que procuremos o bem estar e eterno se for possível. Contudo, empregamos e fazemos o que é necessário para conseguir direitos próprios e outorga-dos por sábias leis de justiça, oriun-das da própria razão de ser das coi-sas. Não é justo, pois, que depois de adquiridos, para gláudio de nossa fe-licidade, outros, inconscientemente venham abusar deles, lançando mão do que não lhes pertence, destruindo lares e realizações, a força da covar-dia e desmedida ambição. Lembre-mo-nos que tudo o que de mal fizer-mos aqui mesmo na terra pagaremos. Acostumemo-nos, pois, amigos leito-res, a defender nossos direitos e so-bretudo a respeitar o alheio. Se as-sim o fizermos, teremos tranqüilida-de de espírito e não estaremos sujei-tos às funestas conseqüências. Até antes de a Pátria ter sido ofendida, éramos um país calmo, mas hoje que algo nos preocupa, mais do que nun-ca fazemos por solidificar as bases de nossas organizações, para que possa-mos desfrutar do que verdadeiramen-te é nosso. Sejamos disciplinados, pa-ra que nossas aspirações sigam avan-te. Procuremos individualmente, de preferência dentro de qualquer cole-tividade, respeitar o direito de ou-trem, para que possamos vencer, en-grandecendo aquela e enaltecendo por nossa própria compreensão de disci-plina e senso de organização. E as-sim se enuncia o velho ditado: "Não faças a outrem o que não queres que façam a ti".

ENTREVISTANDO

EDWARD SINISGALLI (451)

Certa noite, após o jantar, encontrei com o meu colega JOÃO DIAS DE SOUZA, aluno 904, e interroguei-lhe acerca de sua especialidade, ao que ele acedeu prontamente. Achei muito interessante, e resolvi trasladar para o "PAPEL PEGA MOSCA", o resultado de cujos diálogos foram os seguintes:

— Em essência, o que é um paraquedas?

— O paraquedas é um aparelho de comando simples, utilizado pelos tripulantes da aeronave em casos de emergência.

— Diga-me algo sobre sua história...

— A sua história não é longa e data dos princípios do século XVI. Em 1514, LEONARDO DE VINCI construiu um paraquedas em forma cônica; em 1617, FAUSTO VENANCIO inspirado nas teorias de L. DE VINCI, fez várias experiências em quedas suavizadas; já em 1783, o físico SEBASTIÃO LENORMAND deixara-se cair de uma certa altura, tendo em cada mão um guarda-chuva de 80 pols. de diâmetro; ANDRÉS JACQUES GARNERIN, em 1797 fez várias experiências na FRANÇA, e, 5 anos após, em LONDRES, DUCLOS (aeronauta daqueles tempos) se atirava várias vezes de uma altura de 300 ms., sem circunstâncias perigosas. Mas o conceito do paraquedas somente cresceu quando o engenheiro norte-americano FLOYD SMITH, idealizou um tipo o qual a firma LESLIE & IRWIN incumbiu-se da fabricação, e, em 28 de Abril de 1919, IRWIN, certo sucesso da teoria de FLOYD, e em sua fabricação, lançou-se de uma altura de 900ms., batendo assim o "record" daqueles tempos. Desde então o progresso foi crescente.

— E quanto aos tipos?

— Existe a paraquedas humano e o de carga. O paraquedas humano geralmente pode ser de dorso, acento ou peito, quanto à colocação, e SS (pequeno), SL (grande) e TR (treinamento), quanto ao tamanho; há outros porém, menos usados.

— Cite-me alguns componentes do "parachute".

— No paraquedas tudo é indispensável, mas vou citar-lhe alguns:

a) velame, atualmente de seda nylon, ligado a um pequeno paraquedas-piloto;

b) cordas de sustentação, as quais ligam o velame ao paraquedista;

c) arrêios diversos, para efeitos de ajustagem e

d) comando de abertura, composto de argola, cabo de aço e pino.

— E quanto ao empacotamento?

— O paraquedas é estendido de bruços numa mesa especial, preso por cordas que o mantêm numa tensão constante; em seguida são separados os gomos, com o auxílio de pesos especiais; depois ajustam-se as cordas de sustentação e então inicia-se o empacotamento propriamente dito. Este serviço é de suma importância pois pode acarretar consequências funestas.

— E o maquinário?

— Atualmente temos em nosso Departamento um completo jogo de máquinas para costuras diversas em lonas, couros, sedas, etc., constituindo assim uma parte importante na fabricação e manutenção do paraquedas.

— O toque de silêncio não deve tardar, porisso vamos interromper a palestra, porém devo dizer-lhe que fiquei bastante impressionado pelos diferentes aspectos que oferece o paraquedas...

— : 0 : —

NOTA DO REDATOR:

O aluno 904, João Dias de Souza, esforçado aprendiz do Dep. de Manutenção de Paraquedas, iniciou sua carreira na vida civil como funcionário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, onde trabalhou durante 2 anos. Porém como seu desejo maior era ingressar no militarismo, incorporou-se na Força Policial do Distrito Federal, atuando como rádio-telegrafista durante 2 anos transferindo-se mais tarde para a F. A. B., onde atingiu o posto de 3.º sgt. da reserva. Ultimamente estava como rádio-telegrafista no Aeroporto Santos Dumont, sendo então destacado para um dos cursos da E. T. Av. sendo assim premiada a sua dedicação ao trabalho.

A VOCÊ... DIRETOR DA
S. A. E. T. A.

Rubens (705)

Rompe a alvorada de um novo dia e você lépido inicia suas atividades. Começa comparecendo às aulas militares, passa para aulas técnicas, e durante todo dia seu tempo está tomado, para que possa ao fim do curso, diplomar-se em uma das muitas especialidades ensinadas, e assim engrossar as fileiras dos técnicos em Aviação que, distribuídas pelas nossas Bases Aéreas, nos mais afastados rincões do nosso amado Brasil, enobrecem cada vez mais a nossa já aguerrida FAB que, expandindo-se gloriosamente já sulca, coêsa e temida, os céus do velho Mundo, para extirpar os obutres do nazinipofascismo.

Depois de dispender os maiores esforços, depois de sair com brilho dos mais complicados testes, depois de um dia afanoso, ainda brilha em seus lábios um sorriso de satisfação por ter aproveitado condignamente a lição de seus mestres e ni está pronto a descansar.

Mas como descansar, se outros deveres, de natureza social, ainda precisam de seus esforços?

E que, depois da batalha diária, da qual saiu-se galhardamente, outras obrigações o chamam, obrigações essas impostas para prover e manter a sociedade dos alunos, a já pujante S. A. E. T. A.

E então, noite após noite, depois que o "silêncio" já caiu sobre a Escola, em reuniões sucessivas, prepara as festas em homenagem às turmas que completaram o ciclo de estudos e para gozo dos alunos e nossos convidados.

Esta é a sua vida enquanto gozamos o seu convívio e, nos admiramos de sua energia, de sua dedicação e do seu bom humor.

Ficamos-lhe gratos pelas festas que nos tem proporcionado, e fique certo que assim procedendo, tem elevado sobremaneira a nossa sociedade e assim também a nossa querida Escola Técnica de Aviação.

A você o nosso abraço e a minha gratidão.

SAUDADE

Saudade!
sublime criação da vida,
ânsia de um peito dolorido,
que chora, soluça e ri,
relembrando,
revivendo,
um passado
já vivido.

Saudade!
sol no poente,
canto do galo às madrugadas,
arrulo de juriti,
serenatas ao luar,
luar das baladas.

Saudade!
branda miragem!
visão diáfana,
ao toque da Ave-Maria,
quando podemos sentir
quanto nos foram caros
os momentos vividos
junto a um peito amigo,
que o destino separou
para não mais reunir.

SANSÃO SHINCKAR
(aluno 1.156)

VISITANTES ILUSTRES NA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO



Da direita para a esquerda: Sr. Signor; sr. Philip Chalmers; sr. Orton Hoover; sr. Edwin P. Stahl; sr. Troxell.

Visitaram a Escola Técnica de Aviação os srs. Philip Chalmers, do Departamento do Estado de Washington, atualmente em viagem pelo Brasil; Sr. Signor, do Consulado Norte-americano em S. Paulo; e o sr. Orton Hoover, também do Consulado e veterano piloto que é um dos representantes do pioneirismo da aviação brasileira.

"Tendo acompanhado a Escola Técnica de Aviação desde que ela era uma simples idéia, assisti às dificuldades do seu advento e seus crescentes óbices, eis porque é-me altamente grato observar com os próprios olhos a esplêndida realidade que ela é e que ainda está tomando vulto.

"Estou grandemente impressionado com o que a Escola significa para o Brasil, mas ainda mais com a sua grande potencialidade nos dias vindouros de paz. É motivo de muita satisfação ter participado, ainda que mui intimamente, deste projeto capaz de acarretar tantos benefícios, tanto para o Brasil como para os Estados Unidos".

Os visitantes percorreram a Escola acompanhados do sr. Edwin P. Stahl e do sr. Troxell. O sr. Chalmers manifestou-se bem impressionado pelos trabalhos que estão sendo realizados nesta Escola, tendo tido palavras de encômio para a cordialidade reinante entre brasileiros e norte-americanos, num índice seguro de camaradagem continental.

The School was visited by Mr. Philip Chalmers of the Department of State in Washington, at present travelling through Brazil, Mr. Wales Signor of the U. S. Consulate in São Paulo and Mr. Orton Hoover, also of the Consulate, and a veteran pilot who is one of the pioneers of aviation in Brazil.

Mr. Chalmers wrote the following splendid statement in the Gold Book in the Commander's Office:

"Having followed the Escola Técnica de Aviação since it was simply an idea, watched the difficulties of its birth and its growing pains, it has been highly gratifying to observe with my own eyes the splendid reality that now exists and that is still taking shape. I am greatly impressed not only with what the School means today to Brazil but even more with its great potentialities in the peace that will follow. It is a source of much satisfaction to have had a part although a very small and insignificant one in a project capable of so much good to both Brazil and the United States."

The visitors toured the School, accompanied by Mr. Edwin P. Stahl and Mr. Joseph Troxell. Mr. Chalmers was extremely impressed by the work being done at the School and praised the cordiality existing among the American and Brazilian personnel, a certain sign of continental friendship.

CEL. AV. HENRIQUE RAIMUNDO DYOTT FONTENELLE

Por um lapso de nossa revisão, o "Pega-Mosca" n.º 60 publicou em desajuste o posto em que ora se encontra o ilustre paraninfo da 16ª turma desta Escola, Cel. Av. Henrique Raimundo Dyott Fontenelle, que presentemente vem exercendo as funções de Brigadeiro do Ar, como comandante da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

RECÉM-CHEGADOS

Apresentamos hoje aos leitores do "Papel Pega Mosca" mais alguns dos instrutores que acabam de chegar dos Estados Unidos para prestar seus serviços à Escola Técnica de Aviação.

DONALD R. PLUMB, natural de Cedar Rapids, Iowa. Está ligado à aviação desde 1938, tendo sido Assistente de Coordenação na Escola de Aviação do Colegio Naval de Westminster, em Fulton. De 1942 a 1943 foi coordenador do Programa de Cadetes da Universidade de Wesleyan, Illinois. Foi também instrutor de Navegação e Meteorologia. É piloto, possuindo mais de 900 horas de voo. Desde 28 de outubro de 1944 trabalha para a J. P. Riddle Co., sendo destinado para instrutor de Meteorologia nesta Escola.



EMILY KING SCOTT, natural de St. Louis, Missouri, lecionou Link por dois anos na Armada norte-americana. Lecionou instrumentos de voo aos aviadores das forças francesas livres. Ingressando na J. P. Riddle em janeiro deste ano, está agora servindo como instrutor de Link.

EDWARD G. BECK, natural de Puente, California. De 1934 a 1937 trabalhou na Douglas Aircraft Co., de 1938 a 1942, na North American Aviation; em 1943 foi instrutor do Programa de Treinamento da Defesa Nacional. Em 1944, estava na Lockheed Overseas Corp. quando ingressou na J. P. Riddle. Vai ser instrutor de Chapas de Metal.



JACK B. FERGUSON — Natural do Estado do Novo México, trabalhou por dois anos na Lockheed Overseas Cor. e um ano na Douglas Aircraft, em voo experimental. É graduado pela Escola Americana de Instrumentos de Aeronaves, e desde novembro do ano findo presta serviços à J. P. Riddle. Vai ser instrutor de Instrumentos de Aeronaves.

ROBERT ELLER, nasceu em St. Luiz, Missouri, mas residia em South Bend, Indiana, Traçou, mas residia em South Bend, Indiana. Trabalhou no Centro de Controle da Administração de Aeronáutica Civil, no aeroporto de Santa Monica. Foi também controlador de tráfego aéreo no campo de Northrop, Hawthorne; no campo da Vultee, em Downey; e serviu na Academia de Voo Palaris, de Lancaster — todas essas localidades do Estado da California. Estudou no Colegio de Professores de Muncie, Indiana. Tendo



Today we present to the readers of "Papel Pega-Mosca" a few more of the instructors recently arrived from the United States to serve at Escola Técnica de Aviação.

DONALD R. PLUMB, from Cedar Rapids, Iowa, has been connected with aviation since 1938 and has been assistant coordinator and instructor in the aviation ground-school at Westminster College, Fulton, Mo. From 1942 to 1943 he was coordinator of the Navy V. 5 cadet program at Illinois Wesleyan University and was also an instructor in Navigation and Meteorology. He is a pilot with over 900 flying hours to his credit and has been with the J. P. Riddle Co. since October 28, 1944. He has been assigned to instruct Meteorology here.



EMILY KING SCOTT, born in St. Louis, Missouri, instructed Link Trainer for the U. S. Navy for two years. She also taught instrument flying in the air and Link Trainer to the Free French stationed at the same base and has been with the J. P. Riddle Co. since January of this year. She will teach Link.

EDWARD G. BECK, from Puente, California. From 1934 to 1937 he was employed by the Douglas Aircraft Co.; from 1938 to 1942 by North American Aviation and in 1943 he instructed in the National Defense Training Program. In 1944 he worked for the Lockheed Overseas Corp. from which company he joined the J. P. Riddle Co. He will instruct in Sheet Metal.

J. B. FERGUSON, from the State of New Mexico, has worked for two years for the Lockheed Overseas Corp. in the British Isles and also for one year for the Douglas Aircraft Co. in the Experimental Test Flight Division. He is a graduate of the American School of Aircraft Instruments and has been at the J. P. Riddle Co. since last November. He is instructing Instruments here.



ROBERT ELLER, was born in St. Louis, Missouri, but his home town is South Bend, Indiana. He has worked at the Air Traffic Control Division of the C.A.A., in Santa Monica, Calif., and has been Airport Traffic Controller in the following fields: Northrop Field, Hawthorne, Calif.; Vultee Field, Downey, Calif., and at the Polaris Flight Academy, Lancaster, Calif. He was educated at the Ball State Teachers College in Muncie, Indiana and went with the J. P. Riddle Co. last December as an instructor of Air Traffic Control.

JAMES PRICE PEARCY, born in Lascassas, Tennessee, has worked four years with North American Aviation and was for one year a member of the "Norama" Flying Club. He also took

(Cont. na pag. 19)

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE E. COOPER

Na semana passada, no Clube Escandinavo, foi o quadro composto de Rawlinson (cap.), Bary, Saunders e Cook que conseguiu derrotar todos os rivais, não pedir quartel e vencer. Assim, ganharam duas partidas consecutivas do quadro formado por Goecke (cap.), Rhodes, Pawelek e Rand, por ampla margem.

Rawlinson, jogando fria e cuidadosamente, foi o melhor homem em campo no primeiro jogo com uma contagem de 174. Bary, também dos vencedores, fez 157, 15 acima de sua média comum, para alcançar o segundo lugar, quanto a contagem. Saunders e Cook permaneceram perto de suas médias, dando assim forte apoio na formação do total de 608.

Se o primeiro jogo tivesse terminado na nona jogada, Goecke e seus homens teriam ganho, mas não puderam dominar a forte reação da décima jogada, quando o quadro de Rawlinson reuniu 76 pontos, dando assim a contagem final de 608 a 545.

Depois de haver iniciado vagarosamente na segunda partida, Cook conseguiu a forte contagem de 171, enquanto Bary e Rawlinson estiveram nas suas pegadas, com as contagens de 168 e 165. Dos derrotados, Rhodes chegou a uma bela performance de 160 mas Rand, Pawelek e Goecke sentiram a forte pressão dos contrários e caíram para 140. Contagem final do segundo jogo 608 a 556.

O TRANSPORTES OBTEM O TERCEIRO LUGAR

Dois quadros aguerridos entraram em luta, quando o Transporte e o Motores disputaram o terceiro lugar. Na primeira partida, o Transportes manteve uma ligeira vantagem até o fim, mas esteve praticamente ameaçado a cada jogada. Mac Vicar, capitão do Transportes, encabeçou a contagem, com 163 pontos. Cooper atingiu uma contagem fora do comum de 149 e Boddy acrescentou seus pontos ao contingente, para reunir o total de 451. O Motores jogou bem, mas um tanto abaixo da sua média, tendo chegado a perfazer 415 pontos.

O Motores não perdeu uma bola para ganhar o segundo encontro. Helm executou um "strike", sete "spares" e dois "splits" e Keenan quase igualou a sua contagem, com 159 pontos. O tremendo assalto apanhou o Transportes em desequilíbrio e Boddy foi o único jogador que aparou o choque. Fez um bom jogo de 156 pontos.

Aumentou a pressão quando começou o terceiro encontro, do qual dependia o terceiro lugar. Na sétima, na oitava, na nona jogadas, o jogo esteve ao par. Os assistentes ficaram na expectativa da decisiva décima jogada. Keenan atirou e deixou de marcar. Moller não conseguiu um "strike" ou "spare" e depois que Helm jogou, o resultado era o mesmo. Contudo, ainda se fazia necessário que o Transportes marcasse bem. Foi o que aconteceu, quando Mac Vicar fez 19 e Cooper 20 pontos. Resultado final: Transportes 446, Motores 434.

Last Sunday at the Scandinavian Club it was Captain Rawlinson, Bary, Saunders and Cook who showed that they could meet all comers, ask no quarter and win. They took two consecutive games from Captain Goecke, Rhodes, Pawelek and Rand by comfortable margins.

Rawlinson, bowling coolly and carefully, was high man in the first game with a score of 174. Bary, also with the victors, rolled 157, 15 pins over his average, to gain the number two spot. Saunders and Cook remained close to their averages to give strong support in adding up the total of 608 pins. If the first game had ended in the ninth frame, Goecke and crew would have won but they couldn't overcome the opponents' strong tenth frame rally of 76 pins, consequently the final score, 608 to 575.

After starting slowly in the second game Cook whipped out a strong 171 pins while Bary and Rawlinson were close on his heels with scores of 168 and 175. For the opponents Rhodes turned in a stellar performance with a 160 score but Rand, Pawelek and Goecke felt the increased pressure and dropped into the 130 bracket. Final score of the second game, 608 to 556.

TRANSPORTATION WINS THIRD PLACE

Two well-matched teams clashed when Transportation and Engines bowled the play off for third place.

In the first game Transportation maintained a small advantage through to the end but they were threatened in practically every frame. Mac Vicar, captain of Transportation, led the pack with 163 pins. Cooper rolled an unusual 149 score and Boddy added to the pile to amass a final score of 451. Engines bowled well, but slightly below their average in scoring 415 points.

Engines didn't waste a ball in winning the second game. Helm rolled one strike, seven spares and two splits for a total of 161 and Keenan almost equaled this score with 159 pins. The terrific assault caught the Transportation players off balance and Boddy was the only player who withstood the shock. He rolled a good 156 game.

The pressure increased as the final game started because third place depended on the outcome of this game. In the seventh, in the eighth, in the ninth frames the game was even. The crowd quieted to watch the decisive tenth frame. Keenan rolled and failed to mark, Moller didn't get a strike or spare and after Helm rolled, the result was the same; however, it was still necessary for Transportation to score well. This they did as Mac Vicar picked up 19 points and Cooper 20. The final score: Transportation 446, Engines 434.

(Cont. na pag. 17)

BRIGADEIRO DO AR LYSIAS RODRIGUES

Por decreto publicado dia 12 do corrente, quarta-feira desta semana, foi promovido a Brigadeiro do Ar o cel. av. Lysias Augusto Rodrigues, que os nossos leitores já conhecem através da leitura da apreciada coluna "Brasil Aeronáutico". Oficial dos mais brilhantes da FAB, pioneiro da Rota do Tocantins, Lysias Rodrigues também é nome bastante conhecido no mundo das letras e do jornalismo, como autor de várias obras sobre aeronáutica: "Gaviões de penacho", "A conquista do ar", "Brasileiros pioneiros da aviação", "Roteiro do Tocantins" entre outras — como diretor da revista especializada "Avião" e como colaborador dos diários paulistas e cariocas. "Papel Pega Mosca" se congratula com o novo Brigadeiro do Ar pelo seu acesso ao generalato de aeronáutica brasileira.

By decree issued on Wednesday, the 12th of this month, Col. Av. Lysias Augusto Rodrigues was promoted to Air Brigadeir. He is already well known to our readers through his column "Brasil Aeronáutico". One of the most brilliant officers of the FAB, he is a pioneer of the Tocantins route and is also a widely known name in the world of letters and journalism as author of various books about aeronautics, "Gaviões de Penacho", "The Conquest of the Air", "Brazilians, the Pioneers of Aviation", "The Route of the Tocantins" among others. He is also director of the specialized magazine "Avião" and contributor to various São Paulo and Rio newspapers.

"Papel Pega-Mosca" congratulates the new Air Brigadeir on his promotion to a generalship in Brazilian aeronautics.

SPORTS COMMENTS

TERMINA O CAMPEONATO FEMININO COM EMPATE NO PRIMEIRO LUGAR

Mais ou menos à mesma hora que se processava o campeonato de boliche dos instrutores, suas senhoras levaram a efeito o campeonato feminino, de que participam quatro quadros.

Quadro N.º 2	Quadro N.º 4
Nita White	Margaret Helm
Mary Moller	Mary Saunders
Edith St. John	Mildred Bordas

Dos 36 jogos realizados, os Quadros 3 e 4 ganharam 19 e perderam 17, do que resulta um empate no primeiro lugar. Depois do jogo de desempate, cogitam as senhoras de distribuir prêmios para a primeira e segunda colocações, as mais altas contagens em três jogos e o maior aumento na média. Virginia Mac Vicar é detentora da mais alta contagem, 164, 144 e 148, num total de 456. Não há dúvida que Edith Saint John obterá o prêmio do maior aumento de média, que foi de 29 pontos durante o campeonato.

As senhoras pensam em reunir-se num jantar para a entrega dos prêmios e planejar o início de um novo campeonato.

LADIES LEAGUE ENDS WITH TIE FOR FIRST PLACE

During approximately the same time that the instructors bowling league was functioning the instructors' wives carried on a bowling league of their own in which there were four teams.

Team N.º 1	Team N.º 3
Gladys Cline	Dorothy Brayton
Mary Austin	Tina Cook
Virginia Mac Vicar	Norene Pawelek

Out of the 36 games played, teams number 3 and 4 won 19 and lost 17 which gives them a tie for first place. After the playoff game the ladies plan to award prizes for first and second place, highest three game set and largest increase in average. Virginia Mac Vicar bowled the high set with games of 164, 144 and 148 for a total of 456 pins. Edith St. John is a cinch to win the highest increase in average prize as she raised her average 29 pins during the league.

The ladies plan to have a luncheon to award the prizes and make plans for starting a new league.

NOSSOS GRADUADOS DISTANTES

ção. Como reservas da FAB, teremos de cooperar, e será grande o proveito que nos trará esta temporada de prática nas bases aéreas, onde trabalhamos com todos os tipos de aviões, desde os Fairchild de treinamento até os enormes de transportes e bombardeio.

Creio mesmo que surgirão muitas invenções novas, notadamente na minha especialidade, e dada a tendência de dotar os aviões com o máximo de carga e o mínimo de peso. Engenheiros das companhias aeronáuticas tem aplicado tal princípio, já fazendo comandos de tele (dope) mais manobráveis e mais leves, já procurando fabricar instru-

mentos em proporções reduzidas e com a mesma eficiência, como por exemplo, nos quadri-motores, ao invés de um indicador para cada motor, um aparelho único com quatro ponteiros. E assim por diante.

O comandante do Parque de Aeronáutica do Campo dos Afonsos é o ten. cel. av. eng. Guilherme Aloysio Sales Ribeiro, que ainda recentemente voltou de uma viagem de observação aos Estados Unidos, tendo procurado introduzir no parque sob sua chefia o que há de mais moderno, construindo hangares novos e havendo criado uma seção de instrumentos, onde os graduados pela E.T.Av. encontram campo vasto de aplicação do que aprenderam aqui.



Jeannette Thede

WHAT'S FAZING

POR



William Lehman

Terça ou quarta-feira desta semana, Gordon Olmstead, o "Príncipe", do Dep. Aeronaves cairá sob a faca do cirurgião. É de se esperar que até o momento da publicação desta, esteja a caminho do restabelecimento, Príncipe.

Cecil Cook viajou para Santos na semana passada, afim de jogar para o Clube Atlético S. Paulo, na partida de tenis contra a Sociedade de Tenis de Santos. Resultados: Cookie ganhou as simples e perdeu suas duplas e divertiu-se a valer com a viagem.

Joe Ellis, Chefe do Dep. Instrumentos, informa que seu Departamento abrirá uma fase de uma série de Manutenção, em Cumbica — e também que está sendo feita uma experiência fora do comum, na instalação de um piloto automático num Link-trainer.

O sr. Boultinghouse, do Departamento Básico acrescentou uma décima fase ao curso, a de Identificação de Aeronaves. Tudo faz crer que se trata de matéria interessantíssima para os alunos.

O Departamento de Chapas de Metal tem uma nova máquina realmente chamada "O Faz-Tudo". E é bem o que seu nome representa. Serra, lima, lustra, faz tratamento a quente e o sr. Howard Senior aposta em como também corta linha.

"Papel Pega Mosca" publicava há um ano: um artigo sobre o curso básico por Boultinghouse, divulgando que havia 128 alunos em seu departamento; uma precursora desta coluna, "What's Fazing", Dorothy Goggin manifestava o regosio pela volta de George Copland após sua enfermidade e convalescença em Santos. Havia vários artigos sobre esportes: o torneio de pingue-pongue estava suspenso, aguardando a partida entre Mel Goecke e a senhorinha Lacerda. O tenis estava desfalcado de Cecil Cook, porque ele aguardava a chegada de sua senhora com muita paciência. O quadro de bola-ao-cesto, dirigido por Boddy e Fouts havia acabado de conquistar duas vitórias. Setenta e cinco pessoas da Escola haviam adquirido bilhetes para o certame de natação no Pacaembú... O quadro de soft-ball da Escola derrotara por 2 x 0 (pontos de Fouts e Keenan) o quadro da Força Aérea do Exército dos EE. UU. Hviam chegado da América do Norte Jim White, Dan Adams, Floyd Lowe, Will Clews, Robert Lichliter, Nelson Durant e Charlie Cline. O tempo voa, não é verdade?...

On Tuesday or Wednesday of this week, Gordon "Prince" Olmstead (Aircraft) will go under the surgeons knife. Hope by the time this is published you will be on the way to recovery, Prince.

Cecil Cook journeyed to Santos this last weekend to play on the Clube Atlético de São Paulo tennis team against the tennis team of Sociedade de Tennis de Santos. Results: Cookie won his singles and lost his doubles match and had lots of fun on the trip.

Joe Ellis, Instrument Chief, reports that his department will open a four week phase in Line Maintenance at Cumbica — also that they are doing a very unusual experiment in the installation of an automatic pilot in a Link Trainer.

Sr. Boultinghouse's Basic Dept. has added a tenth phase to its course, Aircraft Identification. It sounds as though it will be most interesting to the students.

George Davis' Sheet Metal Dept. has a new machine actually called the "Do All". It will just about live up its name. It will saw, file, polish and heat-treat and Howard Senior will bet you that it will even cut thread, too.

Papel Pega Mosca of one year ago contained the following items: An article on the Basic School by B'House claims 128 students now in his department... A fore-runner of this What's Fazing column written by Dorothy Goggin in which she welcomed back George Copland after his illness and recuperation in Santos... There were several sport articles: The ping pong tournament was held up awaiting the outcome of the match between Mel Goecke and Srta. Lacerda... Tennis practice lacked Cecil Cook because he was awaiting his wife rather impatiently... led by Boddy and Fouts, the basket-ball team had just rung up two victories... swimming tickets at Pacaembú had just been issued to 75 of our personnel... the School soft-ball team beat the Navy 2-0 on hits by Fouts and Keenan... new arrivals from the states were Jim White, Dan Adams, Floyd Lowe, Will Clews, Robert Lichliter, Nelson Durant and Charlie Cline... time surely flies, doesn't it?

(Cont. na pag. 19)

Sábado à noite, todas as instrutoras da Escola tiveram o prazer de participar de um agradável chá oferecido por Ann Thilmony e Helen Hoose, Chefe e Instrutora da Divisão de Paraquedismo. Foi uma bela idéia, Ann e Helen.

Acontece uma vez em um milhão de anos! Sim, Rhoda Hopson, nova instrutora do Link Trainer, é a jovem mais feliz em S. Paulo, no momento. No sábado à tarde, seu noivo, que ela supunha estar na China, chegou a S. Paulo para visitá-la. Em vez de ser destacado para a China, achava-se aqui mesmo, no Brasil. O mundo é bem pequeno, realmente!

Soubemos que durante a hora de almoço em Cumbica, realizaram-se entusiásticos e pesados jogos entre nossos instrutores e o grupo A-20. John Thompson é o "pitcher" para os instrutores, John Cooper para o pessoal do G. I. Que tal se combinássemos um jogo de verdade algum dia depois do serviço, de maneira que todos nós pudéssemos assistir, John? Estamos certos de que há numerosos fans de "base-ball" por aqui.

ingressado na J. P. Riddle em dezembro de 1944, foi destinado para instrutor de Controle de Tráfego Aéreo na E.T.Av.

JAMES PRICE PEARCY, nasceu em Lascasas, Tennessee. Trabalhou quatro anos com a North American e foi por um ano membro do Clube de Vôo "Norma". Possui curso de meteorologia e Navegação pela escola de Nashville. Esteve no Colégio de Professores do Estado de Tennessee. Apreciador de esportes, já participou de uma temporada de futebol no seu país natural. Entre as várias ocupações ligadas à técnica e à aviação a que se tem dedicado, destacamos sua especialidade na Tennessee Electric Power Co. (especialista de medidores elétricos), por cinco anos; instrutor da Escola do Exército; eletricidade na Consolidated Steel Shipyards de Wilmington, California.

Tendo ingressado em novembro do ano passado na J. P. Riddle, foi destacado para instrutor de Manutenção de Aeronaves em Cumbica.



WHAT'S FAZING

Saturday afternoon, all the female Instructors in the School were entertained at a very lovely tea given by Ann Thilmony and Helen Hoose, Chief and Instructor of the Parachute Division. A very fine idea, Ann and Helen.

It would happen once in a million years!!! Yes, Rhoda Hopson, new Instructor in Link Trainer, is the happiest girl in São Paulo right now. Last Saturday afternoon, her fiancé, whom she thought was in China, arrived in São Paulo to see her. Instead of being stationed in China, here he is in Brazil. It's a small world, isn't it?

Understand that during lunch hour at Cumbica a hot and heavy baseball game takes place between our Instructors and the A-20 group. Jon Thompson is pitcher for the Instructors & M-Sgt. John Cooper for the G.I's. How about arranging a real ball game some day after School so we can all come, Jon? I'm sure there are many baseball fans around School.

NEW ARRIVALS

a course in Meteorology and Navigation at Nashville, Tenn. and was educated at Tennessee State Teachers College. A lover of sports, he has already taken part in one of this season's football games. Among the many occupations connected with mechanics and aviation which he has taken are: five years at the Tennessee Electrical Power Co. as a Watt-hour meter specialist; Field Service Representative and Army School Instructor and Electrician for the Consolidated Steel Shipyards in Wilmington, Calif. When he entered the J. P. Riddle Co. last November, he was assigned to Aircraft Maintenance at Cumbica.



AOS CANDIDATOS À E.T.Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

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

- b) — Licença do Pai ou Tutor, se o candidato for menor de 18 anos;
- c) — Atestado de boa conduta passado por autoridade policial ou por 2 Oficiais das Forças Armadas;
- d) — Declaração do Pai ou Tutor, provando que o candidato é solteiro e não constitua 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

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

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

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

REDATORES ESTUDANTES

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