

7-23-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-07

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.

ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO
SÃO PAULO — BRASIL

Papel Pega-Mosca

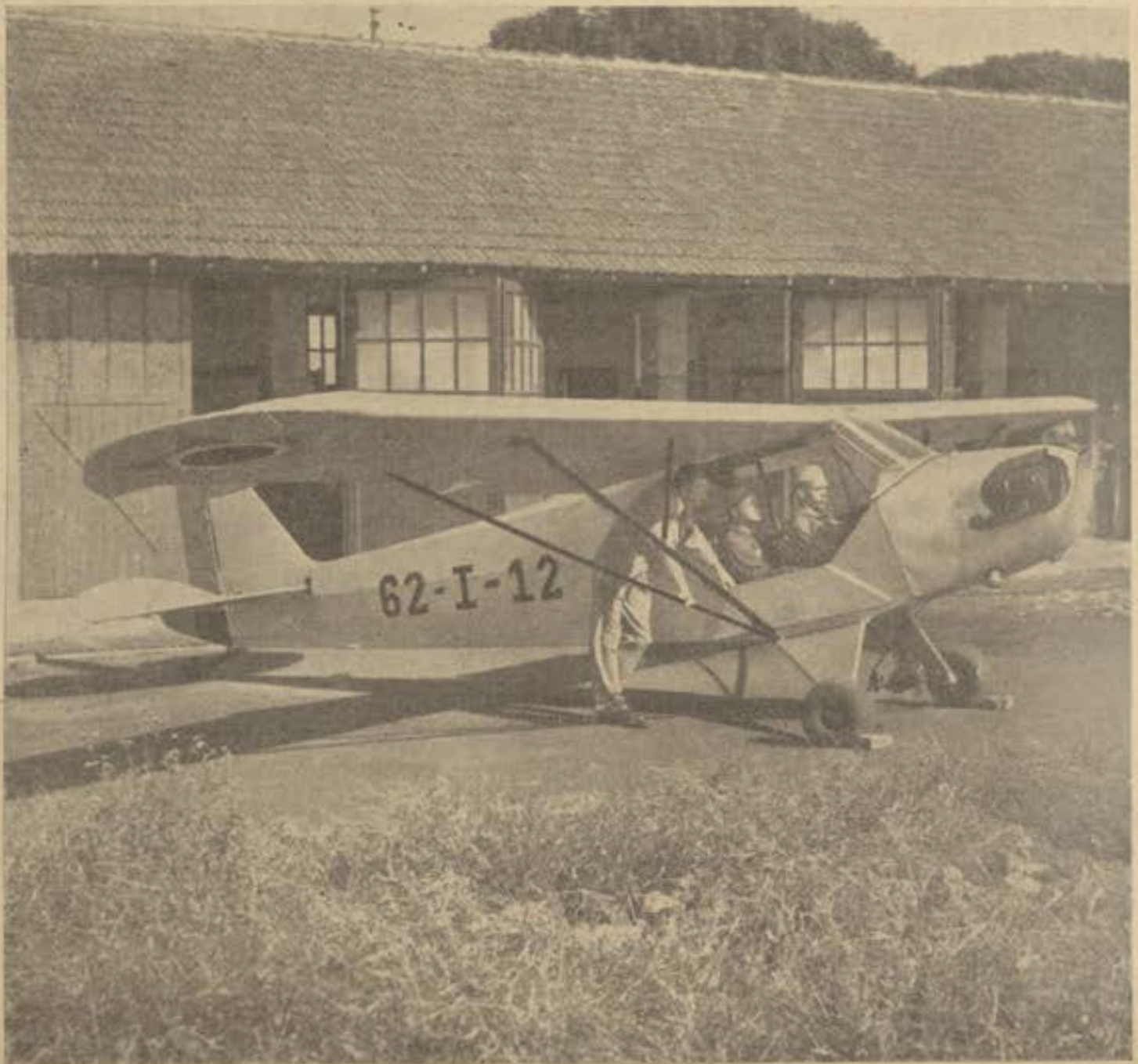
"STICK WITH IT"

VOL. II

23 DE JULHO DE 1945

N.º 74

UM AVIÃO TÔDO RECONSTRUIDO POR ALUNOS DE NOSSA ESCOLA



O "Piper Cub" reconstruído na E.T.Av. Alunos: Augustínis (784) e Pescinelli (785) e o Instrutor Mr. Mel Goecke

REGRESSOU AO BRASIL O PRIMEIRO GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA DA FAB

Na manhã do dia 16, chegou ao Rio o primeiro Grupo de Aviação de Caça, chefiado pelo tenente coronel av. Nero Moura, e que por muitos meses lutou com denodo nos céus da Europa, dando assim contribuição decisiva à causa da vitória.

Depois de uma série de evoluções sobre a cidade, aterrissaram no Campo dos Afonsos, tendo saltado em primeiro lugar o Comandante do Grupo. Altas autoridades se encontravam na recepção dos nossos aviadores de guerra, entre elas Chefe do Governo Brasileiro sr. dr. Getúlio Vargas, o general Mascarenhas de Moraes, ministros Salgado Filho, Souza Costa, Gaspar Dutra, Leão Veloso, Apolônio e major-brigadeiro Trompowski. O ten. cel. av. Nero Moura apresentou-se ao sr. Getúlio Vargas, que desceu do palanque oficial para vir abraçá-lo. Saudando então os bravos expedicionários do ar, o Ministro Salgado Filho pediu aos presentes rendessem um tributo de saudade aos que não regressaram.

Depois, houve comovente cerimônia, do encontro dos heróis com pessoas de suas famílias. Finalizando, houve desfile dos cadetes da Escola de Aeronáutica.

Commanded by Lieut. Col. Nero Moura, the First Fighter Group of the Brazilian Air Force arrived in Rio on the morning of the 16th. For many months the Group has been fighting gallantly in the skies of Europe and contributed greatly for the Allied victory.

After a series of circles over the city, they landed at Campo dos Afonsos where the Commander of the Group was the first person to leave his plane. Our fighter pilots were received by high authorities such as the Head of the Brazilian Government, Dr. Getulio Vargas; General Mascarenhas de Moraes; Ministers Salgado Filho, Souza Costa, Gaspar Dutra, Leão Veloso and Apolonio Sales; Major Brigadier Trompowski. Lieut. Col. Nero Moura reported to President Vargas who descended from the official stand to shake his hand.

Upon greeting the brave pilots, Minister Salgado Filho asked the persons who were present to pay a tribute in memory of those who did not return.

There was then a touching scene as the heroes met the members of their families. Ending the happy events the cadets of the "Escola de Aeronautica" marched past the official stand.

OS QUE NÃO REGRESSARAM

"ESTES HEROIS PERECERAM MORRERAM PELA LIBERDADE — MORRERAM POR NÓS. ELES REPOUSAM. DORMEM NA TERRA QUE LIBERTARAM, SOB A BANDEIRA QUE DEIXARAM SEM MACULA, SOB OS CARVALHOS SOLENES, SOB OS TRISTOS PINHEIROS, OS LACRIMOSOS CHORÕES, AS VINHAS ENTRELAÇADAS, DORMEM A SOMBRA DAS NUENS, INDIFERENTES TANTO AO SOL COMO A TEMPESTE, CADA UM NOS PALÁCIOS INDEVASAVEIS DO DESCANSO. PODERÁ A TERRA TINGIR-SE DE SANGUE EM OUTRAS GUERAS — ELES JAZEM EM PAZ. EM MEIO DAS BATALHAS, NA CONFUSÃO DO CONFLITO, ENCONTRARAM A SERENIDADE: AUGUSTA DA MORTE".

"THESE HEROES ARE DEAD. THEY DIED FOR LIBERTY — THEY DIED FOR US. THEY ARE AT REST. THEY SLEEP IN THE LAND THEY MADE FREE, UNDER THE FLAG THEY RENDERED STAINLESS, UNDER THE SOLEMN PINES, THE SAD HEMLOCKS, THE TEARFUL WILLOWS, THE EMBRACING VINES, THEY SLEEP BENEATH THE SHADOWS OF THE CLOUDS, CARELESS ALIKE OF SUNSHINE OR STORM, EACH IN THE WINDOWLESS PALACE OF REST. EARTH MAY RUN RED WITH OTHER WARS — THEY ARE AT PEACE. IN THE MIDST OF BATTLES, IN THE ROAR OF CONFLICT, THEY FOUND THE SERENITY OF DEATH".

1.º Ten. Aurelio Vieira Sampaio

1.º Ten. Valdir Pequeno de Melo

2.º Ten. Oldegardo Olsen

1.º Ten. Luiz Lopes Dornelles

2.º Ten. João Richardson

2.º Ten. Roland Ritmeister

1.º Ten. João Mauricio de Medeiros

2.º Ten. Cordeiro da Silva

Asp. Av. Frederico dos Santos

TODA A NAÇÃO VIBROU COM A CHEGADA DOS NOSSOS HERÓICOS EXPEDICIONÁRIOS

Se tivesse sido possível reunir todos os brasileiros em nossa metrópole, no dia 18, quarta-feira para que seus corações pulsassem no mesmo ritmo, teríamos a prova mais cabal de que nesse dia de excepcional vibração cívica houve um só pensamento. É ele se resumia em confraternizar com os heróicos patriotas do 1.º escalão da Força Expedicionária, que tanto fizeram em prol da vitória e castigaram os bárbaros nazistas no próprio teatro de guerra que eles provocaram. Por isso, desde que se anunciou o regresso da FEB, um entusiasmo incontido se apossou de todos, cada qual querendo superar o outro em frêmito cívico no dia da recepção.

Desde muito cedo, densa massa popular comprimiu-se diante do cais, à espera do desembarque, que começou a ser efetuado às 10,15. As mais altas autoridades brasileiras ali se encontravam. Em seguida, foi servido um almoço aos expedicionários, em mesas colocadas ao longo de toda avenida Rodrigues Alves, que margina o cais. As 12,30, os pracinhas entraram em forma para o desfile, que, ao passar pela avenida Rio Branco, quase foi desarticulado pelo povo, pois os soldados foram colhidos pela multidão e carregados em triunfo.

Com o primeiro escalão desfilou parte da presa de guerra, constando do seguinte material: três canhões de 76 mm., dois de 50 mm., um de 55 mm., um de 57 mm., um de 75 mm. Quatro obuses de 105 mm., um de 35 mm. e um de 75 mm. Parte de uma bateria. Todos estes trofeus traziam a seguinte inscrição: "CAPTURADO AO INIMIGO".

SAUDAÇÃO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Saudando os expedicionários, o chefe da Nação pronunciou as seguintes palavras: "A Pátria orgulha-se da vossa coragem consciente e da vossa dedicação".

SAUDAÇÃO DO MINISTRO DA GUERRA

O Ministro da Guerra general Gaspar Dutra, dirigindo-se aos "pracinhas", disse:

"Ontem nos orgulhavamos com os feitos de nossos bravos, cujas tradições a história guardou. Hoje, é grande o júbilo ao vermos que a nossa gente é a mesma".

ESPERADOS EM SÃO PAULO

Estão sendo ativados os preparativos para festiva recepção aos expedicionários paulistas em S. Paulo. Todas as classes sociais se mobilizarão para a gigantesca homenagem que será prestada aos nossos combatentes. Um grande arco de triunfo está sendo erigido na avenida S. João. Repicarão os sinos de todas as igrejas da capital e todas as serêas e apitos soarão no momento em que os "pracinhas" desembarcarem.

If it were possible to unite all Brazilians of our Capital, on Wednesday, the 18th, so that their hearts would beat with the same rhythm, we would have the most conclusive proof that there was only one thought on this day. This thought was to fraternize with our heroic countrymen of the first Expeditionary Force who did so much for victory and who punished the Nazi barbarians, in the theater of war which they opened. Thus when the return of the FEB was announced, an uncontrollable wave of enthusiasm swept the country and took hold of everyone. Each person did his very best to become outstanding in the civic uproar which marked the reception day.

A dense mass of people squeezed itself at the dock, early in the morning, to await the debarkation. It took place at 10.15. The highest Brazilian authorities were there.

Lunch was served to the soldiers who took seats at long tables placed on the Rodrigues Alves Avenue which borders the quay. At 12.30 the "pracinhas" got ready to march through Rio Branco Avenue. While doing so their ranks were broken by the populace who picked up the soldiers and carried them in triumph.

With the first echelon came part of the captured war material consisting of the following: three 76 mm. guns, two 50 mm., one 57 mm., one 75 mm., four 105 mm. shells, one 35 mm. and one 75 mm. Part of anti-aircraft battery. All these trophies were marked "Captured from the enemy".

THE PRESIDENT'S GREETINGS

Greeting the soldiers, the President of Brazil said: "Our country is proud of your courage and your dedication".

GREETINGS FROM THE MINISTER OF WAR

Minister of War, General Gaspar Dutra said to the "pracinhas":

"Yesterday we were proud of the deeds of our brave men, whose traditions have been kept by history. Today, great is our joy on seeing that our people have remained the same".

EXPECTED IN SÃO PAULO

S. Paulo is speeding up the preparations for a festive reception to its expeditionary soldiers. All social classes will be mobilized for the gigantic tributes which will be paid to our fighting men. A great triumphal arch is being erected on S. João Av. All church bells will be tolling and all sirens and whistles will blow as soon as the "pracinhas" arrive.

O ANIVERSARIO DA ESCOLA DE AERONÁUTICA DO CAMPO DOS AFONSOS

Transcorreu a 10 de julho o aniversário da Escola de Aeronáutica, localizada no Campo dos Afonsos, e ninho das mais gloriosas tradições de nossa aviação.

Pode-se mesmo afirmar sem receio de erro que ali nasceu a aeronáutica brasileira, pois desde 1912 ali funciona a primeira escola de pilotagem de nosso país, fundada por iniciativa de pioneiros como o tenente Ricardo Kirk, que também ostenta a glória de ter sido o primeiro piloto militar brasileiro, na ordem cronológica.

Em 1920 formava-se a primeira turma de oficiais aviadores do Exército, de que fazia parte o coronel Henrique Raimundo Dyott Fontenelle, hoje Comandante da E. Ae.

A Escola acha-se atualmente sob o comando do cel. av. Dario Azambuja, substituindo o cel. Fontenelle, que a serviço da FAB se encontra nos Estados Unidos.

O 26.º aniversário deixou de ser comemorado, quebrando-se assim uma velha praxe, por motivo dos lútuosos acontecimentos com o cruzador Baía. Mas no dia 10 deste mês, certamente todos os homens que militam na aviação brasileira, no ar ou na infra-estrutura, no setor comercial ou militar, volveram seu pensamento por um instante ao velho estabelecimento que é uma das mais legítimas razões de orgulho de nossa gente. E nesta rememoração sentida, sincera, não despida de valor, envolveu-se o coração da aeronáutica brasileira.

The anniversary of the "Escola de Aeronáutica" which is situated at the "Campo dos Afonsos" and is the nest of the most glorious traditions of our aviation, took place on the 19th of July.

One can safely say that it was there that Brazilian aeronautics was born for it was the first pilot School in our country. It was founded in 1912 due to the initiative of pioneers such as Lieut. Ricardo Kirk who also has the glory of being the first military pilot in Brazil.

In 1920 the first group of Army Pilot Officers graduated, one of its members being Col. Henrique Raimundo Dyot Fontenelle who is today the Commander of the School.

At the moment the "Escola de Aeronáutica" is being commanded by Col. Dario Azambuja substituting for Col. Fontenelle who is in the United States on a FAB mission.

Breaking an old custom, the twenty sixth anniversary was not celebrated owing to the sad fat of the cruiser "Baía". But on the 10th of this month, all men who are connected with aviation, in any way, whether through the commercial or military fields turned their thoughts for an instant to the old Flying School which is true enough reason for our peoples' pride.

Avião "Piper" totalmente reconstruído na E. T. Av.

Os alunos do Departamento de Trabalhos de Madeira (marcenaria de aeronaves) sob a chefia do instrutor Mel Goecke, acabam de realizar um trabalho que vem demonstrar as muitas possibilidades do ensino ministrado na E. T. Av. É o caso que, tendo recebido de bordo um caixote contendo as peças separadas de um avião "Piper Cub" completamente inutilizadas em virtude de um acidente a bordo, resolveram mesmo assim colocar o aparelho em funcionamento. Com a concurso dos alunos do Departamento de Aviões, puzeram mãos a obra. Todo serviço de entelagem foi construído aqui mesmo; construiu-se uma nova fuselagem; dotou-se o avião de novas asas; em resumo, só se aproveitou do avião primitivo o painel de instrumentos, parte do trem de aterrissagem e o motor, que outrossim foi todo reparado nas oficinas da Escola.

O avião está hoje em condições de prestar excelentes serviços à Força Aérea Brasileira, que o utilizará em trabalhos de ligação e observação, tarefas para que é especialmente recomendado.

O "Piper Cub" é um monoplane de asa alta, monomotor e biplace, sendo dotado de grande firmeza no ar. Suas características e aparência se aproximam muito do "CAP" — o popular "Paulistinha" fabricado pela Companhia Aeronáutica Paulista em Cumbica.

Em nossa primeira página de hoje estampamos uma foto do avião inteiramente reconstruído no antigo Hipódromo onde funciona o Departamento de Trabalhos de Madeira.

The students of the Woodworking Department, under the direction of Chief Instructor Mel Goecke, have just finished something which demonstrates the many possibilities of E.T.Av.'s teachings. They received a shipment of a "Piper Cub's" parts which were completely wrecked on account of an accident en route. In spite of this fact they decided to put the plane together. With the help of the Aircraft Department's students they set to work.

The plane is now ready to render excellent services to the Brazilian Air Force as a liaison and observation plane. These are the tasks for which it is especially recommended.

The "Piper Cub" is a single engine, high-wing monoplane, carries two persons and is very steady while in flight. Its characteristics and appearance are very much the same as those of the "CAP" better known as "Paulistinha" which is built by the São Paulo Aeronautical Co. (Companhia Aeronáutica Paulista) in Cumbica.

On today's front page we publish a picture of the plane which was totally rebuilt at the old race-track where the Woodworking Department is located.

GRADUADOS DA E.T.Av. NA BASE AÉREA DE RECIFE

De tôdas as partes do Brasil chegam-nos as mais animadoras notícias quanto à atuação dos sargentos especialistas de aeronáutica diplomados por esta Escola. Cumprindo à risca os conselhos que daqui levam no dia de sua formatura, e o que é mais importante, seguindo os exemplos de amor ao trabalho e desempenho do dever que durante muitos meses lhes são inculcados, onde quer que cheguem, logo se fazem estimados e admirados.

Assim acontece, entre tantos outros lugares, no Campo do Ibura, Base Aérea de Recife, Estado de Pernambuco. Nada menos de 17 ex-alunos ali se encontram e, segundo informes que nos vem dali, Comando e oficialidade daquela Base mostram-se bastante satisfeitos com o pessoal que daqui seguiu e que lá integra a Esquadriha extra. A lista é algo extensa, mas vale a pena recordar quais são os jovens que com tanto denôdo mantêm bem elevado o nome da Escola Técnica de Aviação.

Por outro lado, faz-se mister encarecer o auxílio que os rapazes recebem, ali, do Comandante da Base, tenente coronel av. Martinho Cândido dos Santos, que se tem desvelado paternalmente para que eles se aperfeiçoem e encontrem todas as facilidades possíveis no cumprimento das tarefas que lhes foram confiadas.

Nascido no Estado de Minas Gerais, ingressou nas forças armadas com o nosso comandante ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, isto é, em abril de 1924. Foi professor da Escola Militar e da Escola Aeronáutica do Campo dos Afonsos, tendo seguidamente se desincumbido de altas missões, havendo em várias delas visitado os Estados Unidos. Foi assim oficial de Gabinete do antigo Ministro da Guerra, general João Gomes; mais tarde, ocupou idêntico cargo junto ao Ministro Salgado Filho; foi também adido ao Conselho de Segurança Nacional, com séde no Palácio do Catete.

Atualmente, no Comando que exerce na Base Aérea do Ibura, vem reafirmando seus dotes de energia militar, aliada às mais altas qualidades cívicas, do que resulta a grande estima e respeito que desfruta no corpo da tropa.

Os informes que nos trouxe pessoa recentemente chegada dali, revelam que os rapazes da Escola Técnica retribuem à grande simpatia do ten. cel. av. Martinho para com o nosso estabelecimento e seus antigos alunos. E sirva isto de indicação aos nossos atuais alunos, caso seja Recife o destino que receberem: dentro das normas da disciplina, o ten.

From all parts of Brazil we receive the most encouraging reports about the specialist sergeants graduated here at the School. No matter where they arrive they are soon liked and admired. This is because they follow the advice they receive on their graduation day and because they show great love for their work and for the performing of their duties such as they learned in many months here.

This happens at Ibura Field, Recife Air Base, Pernambuco State, besides in many places. No less than 17 ex-students are stationed there and according to what we have heard, the Commander and Officers are very well pleased with their work. They make up the "Extra Squadron". The list is a little long but it is worth while remembering which are the fellows who so gallantly uphold the name of E.T.Av.

On the other hand, it is necessary to mention the help that the boys receive from the Commander of the Base, Lieut. Col. Martinho Cândido dos Santos, who has given them all possible facilities for performing

their tasks and thus helping them to improve their knowledge.

Lieut. Col. Cândido dos Santos was born in the State of Minas Gerais. He joined the Armed Forces together with our Commander, Lieut. Col. João Mendes da Silva in April, 1924. He taught at the Military School and "Escola de Aeronáutica" at the Campo dos Afonsos. He was entrusted with very important missions and many of them to the United States.

He was a Staff Officer at the Ministry of War. The Minister was then General João Gomes. Later he occupied the same, place for Minister Salgado Filho and was also attached to the National Safety Council with Headquarters in the Catete Palace.

Now in Command of the Air base of Ibura he is again demonstrating military energy which he joins with the highest civic qualities. In consequence, he is esteemed and respected by all those whom he commands.

From a person who has just arrived from Ibura Field we were informed that the boys of E.T.Av. like Lieut. Col. Martinho very much and that the Colonel is a good friend of the School and its ex-students. Let this be an indication to

(Continua na página 6)



Ten. Cel. Martinho Cândido dos Santos.

ANIVERSÁRIO DO DR. MÁRIO GRAZIANI

Aniversariou no dia 12 do corrente o dr. Mário Graziani, chefe do Serviço Odontológico do Centro Médico da Escola Técnica de Aviação. Natural de Campinas, onde fez os seus primeiros estudos, o dr. Graziani de há muito se radicou na sociedade paulistana, onde goza de grande estima, desfrutando ainda de largo renome nos círculos científicos, pelos numerosos trabalhos que tem produzido sobre a sua especialidade. A nossa escassa bibliografia odontológica tem se enriquecido com algumas obras de sua autoria. Pertencente ao antigo quadro da Imigração, já aqui se encontrava quando a Escola Técnica de Aviação foi instalada, tendo sido incumbido de reorganizar os serviços de assistência dentária, no que mais uma vez demonstrou a sua capacidade.

A sua data natalícia foi motivo de muitas manifestações de apreço, a que o "Papel Pega-Mosca" se associou prazerosamente.



The birthday of Dr. Mário Graziani, Chief of the Dental Dept. of E.T.Av.'s. Medical Center, took place on the 12th of this month. Dr Gra-

ziani is a native of Campinas where he made his first studies. He is greatly esteemed by the São Paulo society and is very well known by the scientific world on account of the work he has accomplished in his field of activity. Our Dental Bibliography, which is still very small has been enriched by some of his works. He belongs to the old Immigration Staff and was already here when Escola Técnica de Aviação was installed. He was put in charge of reorganizing the Service of

Dental Assistance for which he has many times demonstrated his capability.

His birthday was reason for many demonstrations of esteem, to which "Fly Huper" has the pleasure of joining.

(Continuação da pág. 5)

cel. av. Martinho segue a mesma linha de idéias do nosso Comandante Mendes da Silva: ser, antes de mais nada, um amigo e um camarada dos seus comandados. Porisso, a Base Aérea de Ibura é e continua a ser um prolongamento da Escola em mais de um aspeto, entre os quais, salienta-se o entusiasmo cada vez mais crescente pela causa da aviação brasileira.

our present students in case Recife should be their destination. Lieut. Col. Martinho has the same ideas about discipline that our Commander, Lieut. Col. Mendes da Silva has. He is, in the first place, a friend and comrade of those whom he commands. Therefore, the Air Base of Ibura is in many ways a continuation of E.T.Av. especially in the growing enthusiasm for Brazilian Aviation.

Os ex-alunos da E.T.Av. que estão em Recife

Edgard dos Santos Coelho
Vinicius Beneditus de Moraes
Alcyr Chaves Brasil
José Walter
Mario Thomazelli
Paulo de Oliveira
Adelino Borghetti
Luiz Gonzaga da Farina
Jorge Ruegger
José Francisco Dezzotti
Evaldo Faria
Frederico Guilherme Meneke Jr.
José Almeida Azadinho
Idalicio de Souza
Osmar Mangini
Osias Hendler
Francisco Monteiro de Lima
Luiz Ebert Alves
Jarbas Ferreira de Melo
Plinio de Oliveira Lima
Carlos Arantes Ramos Lima Fo.
Geraldo Marcondes
José Clayton Pithon
Oswaldo Canelhas

Deoplécio Marques de Lucena
Eulichyano Marafanti
Jayme Guinsburg
Leopoldo de Oliveira Figueiredo
Rútilo Vicente do Amaral
Carlos Durval Daraya Novaes
Germinal Marin
José Lino da Silva
Walter Etchebehere
Minoel Rodrigues
Paulo Brizola de Faria
Sylvio Ferraz Gomes da Silva
Washington Corrêa Ribas
Durval Gonçalves
Luiz Votório Corradine
Abel do Amaral
Cezar Lagden
Heveraldo Prudente de Toledo
Carlos Fernandes
Carlos Lobato
Joaquim Marques dos Santos
Eduardo Martins dos Santos
Waldemar Cardoso

HOMENAGEADO O BRIGADEIRO ANTONIO APPEL NETTO NA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Transcorreu no dia 9 do corrente o segundo aniversário da designação do Brigadeiro Appel Netto para o Comando da Quarta Zona Aérea, em substituição ao hoje major-brigadeiro Gervásio Lima Duncan Rodrigues.

Entre as numerosas manifestações de regozijo pela passagem da data, salientou-se a almoço oferecido na Escola Técnica de Aviação ao ilustre aviador, coronel Américo Leal, e de que participaram o Chefe do Estado Maior da Zona Aérea; cel. Cicero Mafra; tenente cel. Wanderley, Comandante do Segundo Regimento de Aviação; ten. cel. João Mendes da Silva; Major Intendente de ae. Alberto Rodrigues Gomes, Chefe do Serviço de Fazenda da Quarta Zona Aérea; major médico de ae. Antonio Fleury; o cap. Joaquim Bueno Brandão; os srs. Harry Gill, Donald Sprague, Ted Treff, prof. Richard Smith; os drs. Arthur Soares Amorim e Henrique Bonança; oficialidade da E. T. Av.; redatora do "Papel Pega Mosca".

A sobremesa, o cel. av. Américo Leal fez entrega de uma lembrança, ofertada ao brigadeiro Appel Netto pelos seus amigos. Agradecendo a homenagem de que era alvo, o brigadeiro Appel Netto salientou a cooperação que tem recebido de todos os setores da aeronáutica na Zona que comanda.

The 19th, inst., marked the second anniversary of Brigadeiro Appel Netto's appointment as Commander of the 4th Air Zone replacing Major Brigadeiro Gervásio Duncan Lima Rodrigues.



Aspeto que focaliza o Brig. Antonio Appel Netto ao ocupar o microfone durante o banquete que lhe foi oferecido por ocasião da passagem de seu 2.º aniversário como Comandante da 4.ª Zona Aérea

Among many demonstrations of joy for the passing of this date was a lunch offered to the distinguished aviator and which was attended by the following: Colonel Américo Leal, Head of the 4th Air Zone General Staff, Col. Cicero Mafra; Lieut. Col. Wanderley, Commander of the Second Regiment of Aviation; Lieut. Col. João Mendes da Silva, Major Alberto Rodrigues Gomes, Chief of Finance Service of

the 4th Air Zone; Major Antonio Fleury; Captain Joaquim Bueno Brandão; Mr. Harry Gill; Mr. Donald Sprague, Mr. Ted Treff, Prof. Richard Smith; Drs. Arthur Soares Amorim and Henrique Bonança; Officers of E.T.Av. and the Editor of "Fly Paper".

At the end of the lunch Colonel Américo Leal gave Brigadier Appel Netto a remembrance offered by his friends. Thanking the tribute, Brigadier Appel Netto mentioned the cooperation he has received in the 4th Air Zone from all the branches of aeronautics.

TÓPICOS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

Muitos milhares de bons vizinhos em toda a América Latina deverão suas vidas durante as semanas atuais, a um novo embarque-recorde de penicilina, conduzido para o sul num período de vinte e quatro horas pelos Clippers da Pan American Airways.

Os embarques totalizaram cerca de três toneladas da droga maravilhosa, sendo avulados em mais de 50.000 dólares (100.000 cruzeiros) e continham mais de 5.370.000 unidades de penicilina. Calcula-se que aproximadamente 20.000 pessoas poderão ser tratadas com esta remessa.

Os embarques foram destinados a dez das mais importantes cidades da América Latina. Viajando sob prioridades governamentais, foram consignados a Camaguey e Marianau, Cuba; San Juan, Porto Rico; Ciudad Trujillo, República Dominicana; Maracaibo e Caracas, Venezuela; Rio de Janeiro e São Paulo, Brasil; Montevideo, Uruguai; Santiago, Chile.

Many thousands of good neighbors throughout Latin America will owe their lives during the next few weeks to new record-making shipments of penicillin, flown southward in a 24-hour period by the Clippers of Pan American World Airways.

The shipments totalled nearly three tons of the wonder drug, valued at more than \$50,000 and contained a total of 5,370,000 units of penicillin. Medical men estimated that these shipments represented enough of the drug to treat approximately 20,000 persons.

The shipments were destined for 10 of the leading cities throughout Latin America. Traveling under government priorities, they were consigned to Camaguey and Marianao, Cuba; San Juan, Puerto Rico; Ciudad Trujillo, Dominican Republic; Maracaibo and Caracas, Venezuela; Rio de Janeiro and São Paulo, Brazil; Montevideo, Uruguay, and Santiago, Chile.

(Continua na página 15)

RECÉM-CHEGADOS

ROSEMARY S. BERGENGREN, nasceu em Reedsburg, Wisconsin, e residia agora em Madison, no mesmo Estado. De 1942 a 1944 era Controladora de Voo e Controladora de Torre da Administração Civil de Aeronáutica em Chicago, Illinois, e Indianapolis, Indiana. Ingressou na J. P. Riddle em 1945 e atualmente está lecionando inglês aqui na E.T.Av. Futuramente, será instrutora de Controle de Voo.

WILLIAM G. DEGRAY, natural de Rochester, Nova York. Gradou-se pela Escola de Trabalhos de Metal da Armada norte-americana em 1936, em Norfolk. Por dois anos e meio, trabalhou no Departamento de Montagem da Base Aérea da Esquadra de Pearl Harbour, no Havaí. Também trabalhou para a Bell Aircraft por três anos, como chefe de turma de soldagem Buffalo, Nova York, onde tinha a seu cargo a modificação e adaptação de aeronaves para as condições de guerra, para todas as partes do mundo. Ingressou na J. P. Riddle em janeiro deste ano e vai lecionar no Departamento de Soldagem da E. T. Av.

LOIS MARIE EVANS, nasceu em Arlington, Texas. Lecionou Hidráulica e Sistemas Secundários em Amarillo, Texas, na Base Aérea do Exército. Ingressou na J. P. Riddle a 8 de março deste ano e vai lecionar Inglês na E. T. Av.

HELEN IRENE FREMD, nasceu em West Palm Beach, Florida. Fêz treinamento de voo em Sweetwater, Texas e serviu no Comando de Transporte Escoteiro das Forças Aéreas do Exército, onde pilotou aviões de todos os tipos desde os de treinamento primário até caças monomotores tais como P-51, P-63, P-47, P-40 e P-39. Antes de ingressar para a J. P. Riddle Co. trabalhou para o Departamento de Meteorologia dos EE. UU. e era um piloto "WASP" de transporte escoteiro para a Força Aérea do Exército. Irá lecionar no Departamento Básico da E.T.Av.

ROSEMARY S. BERGENGREN, was born in Reedsburg, Wisconsin, and now makes her home in Madison, Wisconsin. From 1942 to 1944 she was Airport Traffic Controller and Air way Traffic Controller for C.A.A. in Chicago, Illinois, and Indianapolis, Indiana.

She joined J. P. Riddle in March, 1945 and is now teaching English here at E.T.Av.. She will later teach in the Air Traffic Control Department.

WILLIAM G. DEGRAY, is a native of Rochester, New York. He graduated from the Aviation Metalsmith School, U. S. Navy, in 1936, at Norfolk Va. For two and a half years he worked in the Assembly Repair Dept. Fleet Air Base, Pearl Harbor, Hawaii. He also worked at Bell Aircraft Corp. for three years as Welding Foreman in Buffalo, New York. He was a Line Foreman at Modification Center N. 7 in Niagara Falls, New York, where he was in charge of the serving and modifying of aircraft for war conditions for all parts of the world. He joined J. P. Riddle in January 1945 and will teach in the Welding Dept. of E.T.Av.

LOIS MARIE EVANS, was born in Arlington Texas. She taught Hydraulics and Secondary Systems at Amarillo Army Air Field, Amarillo, Texas. She joined J. P. Riddle in March, 8, 1945 and is going to teach English at E.T.Av.

HELEN IRENE FREMD, was born in West Palm Beach, Florida. She took cadet flight training at Sweetwater, Texas, and served in the Army Air Forces Ferry Command for which she flew all types of aircraft from trainers up to single engine fighters such as, P-51, P-63, P-47 P-40 and P-39.

Before joining J. P. Riddle, in March 8, 1945, she worked for the U.S. Weather Bureau, and was a WASP ferry pilot for the AAF. She will teach in the Basic Dept. at E.T.Av.



Rosemary S.
Bergengren



William G.
Degray



Helen Irene
Fremd



Lois Marie
Evans

OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

By ROBERT E. HOOSE



ROBERT HOOSE

Um objeto viajando a velocidades supersônicas ocasiona ondas de choque que se espalham à sua frente. Originam-se elas do acúmulo de moléculas de ar no seu esforço de apartar-se do caminho do objeto em trânsito. Estas ondas de choque aumentam grandemente a resistência à passagem do objeto.

Para um avião em voo, dizemos que a sucção é grandemente multiplicada. Ensinam-nos que está além dos limites práticos a construção de um aparelho com o poderio estrutural de voar a velocidades supersônicas, com as tremendas forças que iria encontrar.

Então, o que fica do sonho da rota celeste? Porque foi ela apontada como impraticável para o voo?

Em primeiro lugar, a atmosfera é extremamente fria — 60 a 70 graus abaixo de zero. A essa grande altura, que está acima de 10.000 metros nas latitudes médias, e mais alto ainda à medida que caminhamos para os polos, o ar é demasiado rarefeito para manter a vida humana. O motor não pode apanhar oxigênio suficiente para alimentar a combustão. E a hélice não encontra resistência suficiente na atmosfera escassa para impelir o avião para a frente.

Então, quais são as vantagens de semelhante rota?

O ar a esta altura contém pouquíssimo vapor de água, que é água em estado gasoso. É tão pouco, que a condensação não pode ocorrer. Assim, não há ali névens, tempestades, nevoeiro, neve ou chuva. O tempo é sempre limpo. As correntes de vento são constantes em velocidade e direção — soprando constantemente em sentido paralelo à superfície da terra. Ventos de cauda aproveitáveis podem ser escolhidos para quasi todos os vãos.

Mas os cientistas ao que parece dividem-se em dois grupos. O primeiro é o dos que estão interessados com o ajuste e comprovação dos limites além dos quais o progresso não poderá ir. O segundo grupo intende fazer o impossível, rompendo esses limites, levando o primeiro grupo a assentar e comprovar novos limites que por seu turno serão ultrapassados. Assim, caminhamos numa infinda espiral de progresso.

Poderíamos nós, dentro do razoável, encarar o voo na estratosfera real a velocidades supersônicas?

O voo estratosférico e a velocidade superior à do som já deixaram de ser sonho de visionário. Pertencem ao domínio dos fatos realizados. É verdade que não voamos até agora a 1600 quilômetros por hora, ou coisa próxima a isso. Mas já existe um avião que esfogueia nos ares a uma rapidez maior do que a do som que produz.

Este mesmo aparelho voa com facilidade e eficiência a doze, quinze e vinte mil metros. A cabine do piloto é aquecida e confortável. O ar, comprimido, quasi que a

And why not? Why not fly at a thousand miles per hour? Why not fly in that dream highway of the heavens — the stratosphere?

But we are told that flight above the speed of sound is not possible. Sound travels at about 740 mph at sea level and at lesser speeds with an increase in altitude. Above the speed of sound is encountered the field of supersonics. An object traveling at supersonic speeds causes shock waves to fan out in advance of it. These are from the overcrowding of the air molecules in their effort to get out of the way of the speeding object. These shock waves greatly increase the resistance to passage of the object.

To a plane in flight we say the drag is greatly multiplied. We're taught that a plane built with the structural strength to fly at supersonic speeds, with the tremendous forces it would encounter, is beyond practicable limits.

Then what of the dream highway? Why has it been pointed out as unsuitable for flight?

First the stratosphere is extremely cold — 60 to 70 degrees below zero. At this great height, which is above 35,000 feet at mid-latitudes and still higher toward the poles, the air is too thin to support human life. The engine can't get enough oxygen from the air to support combustion. And the propeller doesn't meet enough resistance in the sparse atmosphere to pull the plane forward.

Then what are the advantages in such a highway?

The air at this height contains very little water vapor, which is water in a gaseous state. There's so little that condensation cannot occur. Thus there are no clouds, storms, fog, snow or rain. The weather is always clear. Wind currents are constant in velocity and direction — always blowing parallel to the earth's surface. Suitable tail winds can be chosen for almost any flight.

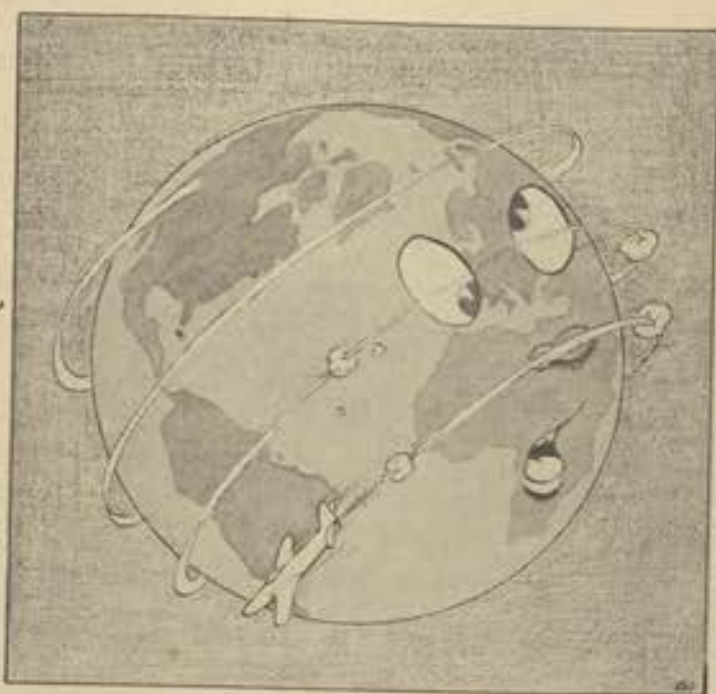
But then scientists seem to divide into two groups. The first is concerned with the setting and proving of the limits beyond which progress cannot go. The second group is intent on doing the impossible, breaking these limits, necessitating the first group to set and prove new limits which will in turn be broken. Thus we go on in an endless spiral of progress.

Might we reasonably look forward to actual stratosphere flight at supersonic speeds?

Stratosphere flight and speed faster than sound are no longer the dream of the visionary. They are in the realm of accomplished fact. True we have not flown at 1,000 mph, or even close to it. But a plane now exists that rockets through the air at a speed greater than the sound it makes.

This same plane flies with ease and efficiency at forty, fifty and sixty thousand feet. The pilot's cabin is warm and comfortable. Air that is compressed to almost sea level pressure and heated to a comfortable temperature is passed into a sealed cabin from the engine. The engine fires smoothly by bringing in vast quantities of air and compressing it. This plane solves the problem of propeller efficiency by just not using one at all.

The plane to which such remarkable accomplishments are accredited can honestly be said to represent the greatest single advance in aviation since the first plane flew. It



pressão do nível do mar, e aquecido a uma temperatura confortável, passa do motor para uma cabine fechada. O motor explode suavemente graças à condução de vastas quantidades de ar comprimido. Este aparelho resolve o problema da eficiência da hélice, justamente pelo fato de não empregá-la de todo.

O avião a que se atribui tão notáveis realizações pode ser classificado honestamente o maior desenvolvimento conseguido em aviação desde que o primeiro aeroplano singrou os ares. Dá-nos um vislumbre do que será a aviação de amanhã e deixa entrever muito do futuro progresso das aeronaves.

Este avião é conhecido como P-80, "Estréla Cadente" caça a jato-propulsão da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos. Seu criador é a Lockheed Co., que também constrói o caça P-38, "Relâmpago" e o Transporte C-69, "Constellation".

Na edição do "Papel Pega Mosca" de 11 de agosto de 1944, explicamos nesta secção a história do P-59 "Cometa", um caça a jato-propulsão desenvolvido pela Bell Aircraft. O P-80 recentemente anunciado sobrepuja tão completamente o "Cometa", que este pode ser relegado à condição de aparelho de treino. Tal é o meteórico avanço do progresso aeronáutico premido pelas exigências da guerra.

Esta mesma secção informou sobre o "Estréla Cadente" em edição de 20 de abril deste ano do "Papel Pega Mosca". Poucos fatos específicos podiam ser publicados naquela ocasião. Desde aí, o avião participou dos combates e informações mais acuradas estão sendo divulgadas.

O ensejo para tal divulgação veio a ser nosso. Pouco tempo atrás, a E.T.Av. incluiu no seu quadro de instrutores o sr. William Milo Bucy, que está no Departamento de Aviões. O sr. Bucy assistiu em primeira mão, como funcionário da Lockheed, o nascimento e crescimento do P-80. Viu o aparelho ainda como um sonho de engenharia, nos cavaletes de desenho. Testemunhou a sua concretização. Sofreu a ansiedade das primeiras experiências. Acompanhou o gradual aperfeiçoamento do engenho enquanto surgiam incontáveis problemas que iam sendo resolvidos um a um.

Sabe, pois, a imensidade de aptidão técnica de muitos dos mais brilhantes espíritos da aeronáutica, que se dispenderam na construção do P-80, bem como as contínuas l-

gives us an eyeopening view of the aviation of tomorrow, and points out much of the future development of the airplane.

This plane is known as the P-80, "Shooting Star", jet propelled fighter of the United States Army Air Force. Its creator is the Lockheed Co., who also build the fighter, P-38 "Lightning" and the transport, C-69, "Constellation".

In the issue of the Papel Pega Mosca of August 11, 1944, this column explained the story of the P-59 "Aircomet", a jet propelled fighter developed by the Bell Aircraft Co. The recently announced P-80 so completely overshadows the Aircomet that it is now relegated to the status of a trainer. Such is the meteoric advance of aircraft development under the forced pressure of war's demands.

This column announced the "Shooting Star" in the April 20, 1945, issue of this paper. Few specific facts were permitted to be published at that time. Since then the plane has seen combat and more revealing information is being released.

The timing of this release is to our advantage. A short time ago the E.T.Av. added to its instructional staff Mr. William Milo Bucy. He is in the Aircraft department. Mr. Bucy has seen and experienced at first hand, as an employee of the Lockheed Co., the entire birth and development of the P-80.

He saw the plane as an engineer's dream still on the drafting boards. He saw these plans take material form. He suffered the anxiety of the first trials. He watched the plane's gradual refinement as countless problems came up and each in its turn was solved.

He understands the vast amount of technical skill of many of aviations most brilliant minds that went into the construction of the P-80, as well as the hundreds of thousands of man-hours involved in its creation.

He knows the price paid in blood to bring the plane to a safe flyable stage; knows of the five test pilots who crashed to a horrible death, of the crew of an army bomber together with four Lockheed engineers who sacrificed their lives, and of the sixth test pilot who is today a helpless cripple; all these charged up to the end that the Shooting Star be brought to stage of perfection that would permit it to fulfill its destiny.

It is from Mr. Bucy that the writer has received the specific factual information on the P-80. It is from him also that the vibrant moving story of the plane's development has come. The writer will endeavor in a series of several articles to interpret this moving story and to picture the truly remarkable accomplishment that is the Shooting Star.

.....
militares de horas de trabalho que se envolveram na sua criação.

Sabe o preço que se pagou em vidas para trazer o avião ao ponto de executar vôos seguros; sabe dos cinco pilotos de provas que sacrificaram suas existências e da tripulação de um bombardeiro do exército americano que, com quatro engenheiros da Lockheed também foram sacrificados; e do sexto piloto que se invalidou para sempre; todos esses que se impuseram a missão de ir até o fim, para que o "Estréla Cadente" fosse levado ao estágio de perfeição que permitisse preencher as suas finalidades.

É do sr. Bucy que o articulista recebeu informações específicas sobre o P-80. Dêle também é que veio a emocionante história do desenvolvimento do avião. Assim é que vamos, numa série de vários artigos, interpretar essa vibrante história e descrever a notável realização que é o "Estréla Cadente".



Jeannette Thede

Na sexta-feira, dia 13 (não foi tão aziago...), cinco chefes receberam seus distintivos de um ano de serviço. Foram eles Art Vaughan, do Departamento de Veículos Especiais; George Davis, de Chapas Metálicas; Al Graves, do Mecânica de Voo; John Rand, de Meteorologia e Al Forgaard, do Material de Instrução. O Assistente chefe do sr. Forgaard, sr. Bob Karkau, também recebeu o seu distintivo, o que representou para ele um dia cheio.

Destaques dos jogos de domingo — As jogadas incomparáveis do sr. Sprague e de Jeannette "Eddie Collin" Thede foram as grandes atrações da tarde. O chefe Boddy, jogando para o All Stars, declarou que o sr. Sprague estava "afiado" no jogo. Thede conseguiu num salto espetacular, pegar um pelotão e assim ajudou a fazer um "double play". O espectador Baird fez o máximo para ajudar o Jockey Club, apesar de seu time não ter nem jogado.

O sr. Treacy, da Teoria de Voo do Básico, era desenhista industrial na Douglas Aircraft. Agora, enquanto explica a seus alunos, ilustra suas aulas com rápidos esboços no quadro negro. Pode desenhar um avião em diferentes posições tão depressa quanto explica a matéria de que está cuidando.

Três senhoras que sempre têm um sorriso pronto: Nell Gallagher da Contabilidade, Kay Amis do Trabalhos de Madeira e Bee Schillinger da Torre de Controle.

O sr. Frank Lowman é diretor de um grupo dramático do Centro Fraternal, tendo tomado parte em diversos grupos teatrais amadores em Miami Florida, onde morava antes de vir para São Paulo.

Ficaram noivos: Senhorita Rhoda Hopson, Instrutora do Link e Capitão Jim Burgett, piloto de P-40 em Santa Cruz; Senhorita Margery Rebbe, Departamento Básico e Sr. Jack Beatty, engenheiro da Companhia Foster Wheeler.

Senhorinha Kaniefski do Departamento de Línguas, está lecionando um curso especial de Português aos soldados americanos que estão com a Banda da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos.



William Lehman

WHAT'S FAZING

POR

On Friday, the 13th (not so unlucky), five chief received their one year distintivos — They were Art Vaughan of Special Motor Vehicles, George Davis of Sheet Metal, Al Graves of Flight Engineering, John Rand of Weather and Al Forgaard of Instruction Material — Mr. Forgaard's Chief Assistant, Bob Karkau, also received his pin wich made it quite a day for the "OIM".

High lights of Sunday's ball games — Mr. Sprague's umpiring and Jeanette "Eddie Collins" Thede's plaing were the feature attractions. Chief Boddy, catching for the All-Stars, said Sr. Sprague was sharp on the balls cutting the corner. Thede made a spectacular jump to catch a hit ball and helped to make a double play. Spectator Baird tried his utmost to assist the Jockey Club despite the fact that his team wasn't even playing.

Sr. Treacy of Basic School's Theory of Flight was an industrial artist with Douglas Aircraft. Now-a-days as he explains to pupils he illustrates his lectures with rapid — fire sketches on the blackboard. He can draw an airplane in its different attitudes of flight as fast as he can explain the subject at hand.

Three ladies who always have a ready smile: Nell Gallagher of Accounting, Kay Amis of Aircraft Woodworking, and Bee Schillinger of Air Traffic Control.

Frank Lowman, Shop Practice, is director of the dramatic group of the Fellowship Community Center. Frank took part in many amateur theatrical groups in Miami, Florida, where he made his home before coming to São Paulo.

Two of the female instructors are wearing new rings on that certainfinger of their left hands. Rhoda Hopson, Link Trainer Instructor, recently became engaged to Captain Jim Burgett. P-40 pilot stationed in Santa Cruz and Margery Rebbe, Basic Department, is now engaged to Jack Beatty, an engineer for the Foster Wheeler Company here.

Srta. Kanievski of the Departamento de Línguas is teaching a special class in Portuguese to the American Soldiers who are with the American Air Force Band.

Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda
e Hylaria Corrêa

CESTA COLUNA



Este mês encerra duas datas que não terão passado despercebidas na emoção de todos os brasileiros e que certamente merecem ser evocadas por aeronautas de todo o mundo.

Vinte de julho. Transcorreu nesse dia o 72.º aniversário de Alberto Santos-Dumont, o imortal "Pai da Aviação", que em 1873 viu a luz do dia no distrito de Cabangu, Estado de Minas Gerais, no município que hoje leva o seu nome glorioso. E no dia 23 de julho de 1932, encerrava-se aquela vida que fora totalmente dedicada ao progresso da conquista do ar.

Nestas páginas do "Papel Pega-Mosca" temos feito o que está ao nosso alcance para deixar vivo o entusiasmo e a reverência pela memória do grande brasileiro. Através dos trabalhos do brigadeiro do ar Lúcio Augusto Rodrigues, nossos leitores têm tido oportunidade de travar conhecimento mais íntimo com a vida e feitos de Santos-Dumont. E é preciso que a aviação brasileira jamais se esqueça do muito que lhe deve. Santos-Dumont tudo colocou a serviço da causa que o empolgara desde criança: sua fortuna, seu saber, sua mocidade, a própria vida que arriscou, vezes sem conta, afim de tornar uma realidade o voo humano. Todos nós, que de certa forma somos herdeiros do seu patrimônio de glórias, não podemos perder de vista um só instante a sua figura gigantesca, que se projeta pelos séculos afora, através da História. E que isto nos sirva de estímulo e de coragem, na luta em que estamos empenhados para o engrandecimento da aviação brasileira.

There are two dates this month which, due to the emotion of all Brazilian, passed unnoticed but should be remembered by all the aeronautical world.

The 20th of July, marked the 72nd birthday of Alberto Santos Dumont the immortal "Father of Aviation". He was born in 1873 in the district of Cabangu, State of Minas Gerais, in the town which today bears his glorious name. And July 23, 1932, marked the end of a life which has been entirely dedicated to the development of air conquests.

In these pages of the "Fly Paper" we have done all within our power to keep alive the enthusiasm and reverence for the memory of this great Brazilian. Our readers have had the opportunity of learning about the life and deeds of Santos Dumont through the books written by Brigadier Lúcio Augusto Rodrigues.

Brazilian Aeronautics must never forget how much it owes him. Santos Dumont used everything he had to serve the cause which fascinated him when he was still only a child, his fortune, his knowledge, his youth even his own life which he risked a great number of times in order that human flight could be made possible. We are all, in a certain way, heirs of his glory. We cannot for a single moment lose sight of his gigantic personality which, century after century, is remembered by History.

Let this serve to encourage us in our fight to make Brazilian Aviation great.

MISS BUTTERFLY

ATLETISMO

Será realizada no próximo dia 28 do corrente, no campo de esportes do clube de Regatas Tietê, uma competição de atletismo entre os funcionários da Seção de Engenharia e combinado da Seção de Estatística e Material de Instrução. Esta competição constará das seguintes provas: 100 mts., 300 mts., 1.000 mts., 4 x 100, saltos de altura e extensão, arremesso de peso, disco e dardo.

Essa prova afigura-se bastante interessante, pois que o entusiasmo de ambas as partes é muito grande, contando as turmas com atletas bem conhecidos nos meios esportivos de São Paulo, como Nubio Cunha, Vinicius Piazza, José Trombelli, etc.

As turmas disputantes esperam contar com uma assistência numerosa por parte dos funcionários da Escola, e esperam ainda estimular a prática do esporte base, entre os mesmos.

An athletic contest will be held on the 28th, inst., at the "Clube de Regatas Tietê" among the employees of the Engineering Department, Statistical Department and Instruction Material Department.

The competition will be made up of the following events: 1000 mts., flat, 300 mts., 1,000 mts., 4 x 100 mts., relay, high and long jump; throwing the discus, weight and dart.

The competition promises to be very interesting because the enthusiasm of the competitors is very great and the groups are made up of well known athletes of São Paulo, such as; Nubio Cunha, Vinicius Piazza, José Trombelli etc.

The competing groups are counting on a large audience from the School and hope to encourage same in taking active part in sports.

ASAS QUE TOMBAM

AL 1519 — Antonio Fernandes
8.ª Esquadrilha

Um dia, no ano de 1913, um clarão vermelho cobriu os céus da Europa. Rios azuis se tornaram rubros; verdes florestas se transformaram em cinzas. Alguém disse, embora nos seja custoso acreditar, que a guerra era e é uma necessidade do progresso; e com ela, a aviação iniciou o andar com os passos mais firmes. — "Mais velocidade, mais segurança, mais altura, mais maneabilidade", clamavam os quartéis gerais. E os técnicos em vigílias constantes, construíam na guerra, sem o saberem, o avião da paz futura. Ficou-se a guerra e novamente volta a aviação ao estado de indolência; poucas vezes avançava, com vantagem clara, sobre os passos anteriores. E o número dos que se sacrificaram na guerra e na paz que a precedeu, foi grande. Surgiram os destemidos que se aventuravam tentar travessias transoceânicas, sobrevar "hinterlands" e nunca mais voltavam. Entretanto nas fábricas os técnicos não dormiam: o seu estudo, na América, era dedicado à paz; enquanto na Europa preparavam a nova guerra, que enfim, na primavera de 1939, deflagrou, cobrindo novamente a Europa, durante seis anos, com o manto vermelho de Drago; enchendo de sangue, desde as praias nórdicas, bálticas e mediterrâneas, até às solitárias estepes russas. Mais uma vez, do ar, tombaram em quantidade os pássaros metálicos. Asas eram mutiladas ou decepadas sem piedade. O tributo da paz tinha que ser pago em "sangue, suor e lágrimas". Aves humanas, em asas metálicas, alçaram voo e não mais voltaram. Asas metálicas que voltavam traziam, quasi sempre mutiladas, aquelas aves que haviam partido com um sorriso de confiança nos lábios. Durante o espaço em que Drago sinistramente galopava pelas terras do Velho Mundo, na América, estudava-se para defender e construir a paz. Os sequazes de Drago foram, enfim, derrotados, mas, ainda nos resta a vitória no oriente contra os bárbaros amarelos. Todavia, já começamos divisar, no horizonte, nuvens róscas de um porvir de paz e felicidade. As lições colhidas nos campos de batalhas, quer aéreos, marítimos ou terrestres, foram aproveitadas, pelos homens de boa vontade, para assegurar a concretização de um sonho milenar: a devassabilidade dos espaços dentro de uma segurança jamais sonhada.

Mesmo assim, as vítimas não deixarão de haver; pois a fatalidade é imprevisível, quer no ar, no mar ou na terra.

Hoje, nós somos alunos de um estabelecimento de preparação de técnicos de aviação militar; seremos, amanhã, os paladinos do progresso da Aeronáutica Brasileira. Porém, quando um dia scubermos que mais uma asa tombou, não deveremos sentir o nosso ânimo abalado, nem ao mínimo sequer; devemos sim, recordarmo-nos dos pioneiros, do ar, que nos legaram um imenso cabedal de conhecimentos técnicos adquiridos na maioria das vezes, com o sacrifício de suas próprias vidas.

Felizes daqueles que tombam lutando pela consecussão de um ideal, pois alcançaram a glória maior: o sacrifício em prol daqueles que lhes seguem os passos; pois toda a vida que se perde na aviação, é mais uma lição que se aprende! Quem melhor pode resumir estas palavras, foi o Cap. Presser, que assim se manifestou "Na aviação, só o perfeito é aceitável".

E no entanto, ele foi vítima de uma imperfeição.

One day, in 1913, a red glare covered the European skies. Blue rivers became crimson and green forests were turned into ashes. Someone said, though it is hard to believe, that war was necessary for progress. But with war, aviation began to walk with steadier steps. "More speed, more safety, more height, more maneuverability" were the cries that came from the Headquarters. And the technicians, in constant vigil, built in war, without knowing it, the aviation of future peace. The war ended and aeronautics dropped back into indolence. It took very few steps forward. Great was the number of those who were sacrificed in war and in the peace that followed it. There appeared the unafraid who dared to try and make transoceanic flights, fly over "hinterlands" and who never came back. However the technicians were not sleeping in the factories. In America their researches were devoted to peace while Europe was preparing for another war. The war broke out in the Spring of 1939, and for six long years its blood covered mantle was stretched out from the Nordic, Baltic, and Mediterranean beaches to the solitary steppes in Russia.

Once again a great number of metal birds fell from heaven. Wings were mercilessly mutilated or torn off. The price of peace had to be paid in "blood, sweat and tears". Human birds raised themselves into the air on metal wings and did not return. While war was raging in the Old World, America was studying how to build and defend peace. Part of the war is over but we still have to obtain victory in the Orient over the yellow barbarians. We can however, already see, in the horizon, the clouds of a happy and peaceful future. The lesson of air, sea and land battles were learned by men of good will to solidify a dream of thousands of years: The conquering of space with a safety which was never before dreamed of.

Today we are students of a School which prepares aviation technicians; tomorrow we will be the leaders of the development of Brazilian Aviation. When we hear that another wing has fallen we must not be discouraged in the least. We must remember the pioneers who left us an immense book of technical knowledge which they acquired, in most cases, by sacrificing their own lives.

Happy are those who fall while trying to achieve an ideal for they reach the highest glory possible, they sacrifice themselves for those who follow their footsteps. Every life which is lost in aviation is another lesson which is learned.

Captain Presser explained these words better, when he said: "Only what is perfect is acceptable in aviation."

And he was the victim of an imperfection.



PAPEL PEGA-MOSCA NOS ESPORTES

Jairo S. Gavronski (843)



O quadro de bola-no-cesto da E.T. Av. — de pé: Sebastião F. de Oliveira, Leite, Deodato, Musa, Rubens e Ten. Amzonas. A frente: Caldeira, Edyr, Machado e Almeida

Terminou sábado o interessante torneio que desde quinta-feira vinha sendo realizado entre a E.T. Av. e o Colégio Ypiranga. Foram três dias de verdadeira emoção para todos, pois não se falava de outra coisa. "Basket", "Volley" e "Foot Ball", as três modalidades esportivas de que constou o programa, foram disputadas sob intensa expectativa e embora não nos tenham sido favoráveis as duas primeiras, satisfizeram contudo plenamente o nosso objetivo que não era sinão, o de experimentar nossos elementos em certames dessa natureza.

Talvez com maior preparo no futuro, pois desta vez as coisas aconteceram em menos de uma semana, tenhamos o prazer de ver nossas cores vitoriosas em qualquer setor desportivo.

Assim é que quinta-feira, a nossa equipe de Bola no Cesto selecionada entre os que disputavam o campeonato interno da escola, teve pela frente o fortíssimo conjunto do Colégio Ypiranga. Venceu o nosso adversário por 40 a 19.

Na noite seguinte como estava estabelecido, jogaram E. T. Av. e Colégio Ypiranga novamente, porém desta vez "Volley Ball" foi a atração. Tivemos uma magnífica exibição de ambos os times, notadamente os nossos que por pouco não sobrepujaram os seus antagonistas, 3 a 1 foi o resultado, favorável ainda ao Ypiranga.

Porém para sábado destinava-se o principal jogo que era o de "Foot Ball". Nem podia ser de outra maneira, pois inegavelmente o "Foot Ball" é o esporte das multidões. E assim na bela tarde de sábado pisaram o grama do Clube Atlético Ypiranga as equipes que jogaram constituídas da seguinte forma:

QUADRO DA E.T. Av.: Rubens, Baiano e João Pinto; Cyro, Fred e Lagreca (Diamante); Ramondini (Capichaba), Nêlio Neves, Fraga, Gaiola e Reraldo.

COLÉGIO YPIRANGA: Waldomiro Menon e Cleury; Sirin, Dino e Padovan; Aquilino, Tamisa, Decio, Alfredo e Ary.

O prêmio começou relativamente equilibrado, porém logo os nossos foram evidenciando maior capacidade de infiltração e o jogo pouco a pouco passou a nos pertencer.

Saturday marked the end of the interesting tournament which had been taking place since Thursday between E. T. Av. and Colégio Ypiranga.

These three days were very exciting and were the basis of much conversation. Basketball, volleyball and football were the three items which made up the program. The games were played with great enthusiasm and though we were not able to come out victorious in the Basketball and Volleyball games we accomplished our purpose, which was to try our abilities in contests of this nature.

Perhaps with more training (this time everything happened in less than a week) we will have the pleasure of seeing our colors victorious in more of these sports.

On Thursday, our basketball team, which was made up of the men who took part in our Internal Championship, met the strong team of the Colégio Ypiranga. Our opponents won by 40 to 19.

On the following night E. T. Av. played the Colégio Ypiranga as was scheduled, but this time the attraction was volleyball. Both teams put up a hard fight and ours was almost the winner. However Ypiranga was again the victor the score being 3 to 1.

The principal game, Football, the crowds' favourite game, was reserved for Saturday.

And so, on a beautiful afternoon the teams walked onto the field of the "Clube Atlético Ypiranga".

The game was very well balanced in the beginning soon, however, our players demonstrated their superiority over their opponents. Fifteen minutes had not quite gone by when Nêlio Neves opened the score with a hard and well placed kick.

Our forward line played havoc with the Ypiranga defense.

On one of these attacks the ball passed from player to player in our forward line. It was finally passed to Gaiola who ended the play by scoring the second goal. The first half ended with our team still pressing upon this opponent's defense. The score for the first half time, 2-0.



Aspetto do movimentado jogo de "Volley Ball"

(Continuação da página 14)

Não haviam transcorrido ainda 15 minutos. Nêlio Neves com um tiro fulminante abriu a contagem. Prosseguiu a partida com a nossa linha de frente pondo em polvorosa constantemente a defesa contrária. E num desses ataques, a bola dansando nos pés de um por um da linha numa autêntica "costura" vai a Gaiola que finaliza espetacularmente! Os nossos continuam sempre fazendo pressão até que termina o primeiro tempo com 2 a 0 no marcador.

Dada a saída vão os nossos ao ataque. Quem brilha é o "Goal Keeper" contrário, pois tem que defender bolas incríveis chutadas por quasi todos os elementos da E.T.A.V. cujo quadro se mantém ininterruptamente no campo adversário. Rubens lá de seu arco aprecia o desenrolar, já que a bola somente no primeiro tempo foi algumas vezes até ele. Mas apesar de chutarem de todos os ângulos possíveis, Nêlio Neves e seus companheiros não conseguiram aumentar a contagem no tempo complementar. Em grande parte deve-se esse fato à grande perícia do guardião Ypiranguista que numa de suas mais brilhantes tardes e ajudado por uma valente zaga, interceptou com sucesso todas as bolas destinadas às redes.

Quanto ao nosso quadro, justo será ressaltar o papel da defesa que aniquilou completamente o ataque contrário. Rubens com sempre com sua incomparável classe manteve inexpugnável o nosso reduto final. Baiano e João Pinto formaram uma sólida parêntese de zagueiros, cooperando magnificamente com Cyro, Fred e Lagreca, depois Diamante. Estes então, defenderam e auxiliaram o ataque sempre de forma mais eficiente. Esplêndidos, individual e conjuntamente. Da linha de frente Ramondini com escapadas perigosas pôs em pânico a retaguarda adversária várias vezes; depois foi substituído por Capichaba que também brilhou. Nêlio Neves ao nosso ver foi um dos maiores elementos do gramado. Marcou um bellissimo "goal" e foi um "meia" operosíssimo, todos souberam elevar bem alto o nome da E.T.A.V.

Parabens pela magnífica vitória alcançada!

TÓPICOS DA AVIAÇÃO

Uma grande encomenda foi trazida para o Rio a bordo do avião. Só este embarque pesava 1.480 libras, num valor de 8.465 dólares e contendo — 1.050.000 unidades.

O recorde anterior de embarque aéreo de penicilina verificou-se há um mês, quando um só aparelho da P. A. A. conduziu 3.000 libras para o Brasil.

No primeiro voo sem escala de Natal a Casablanca, uma tripulação do Comando de Transporte Aéreo dos E.E. U.U. conduziu um Douglas C-54, carregado, num trajeto de 4.330 milhas, batendo assim o recorde de voo transatlântico. Este voo iniciou um programa visando apressar a transferência de tropas do teatro de guerra europeu para o Pacífico via Estados Unidos.

"O governo brasileiro está salientando a manufatura de aviões em seu programa de desenvolvimento de após guerra", declarou o Brigadeiro Antônio Guedes Muniz em recente entrevista à imprensa.

The second half started with our players attacking. The brilliant player for the Ypiranga team was its "goal keeper" who defended very difficult shots made by all members of E.T.A.V. which played most of the time in the opponent's half of the field. Rubens watched the game peacefully from his goal as the ball only reached him a few times during the first part of the game.

Although our players shot from every possible angle they could not increase the score. This was due part to the skill of Ypiranga goal keeper who, helped by a brilliant full back, prevented the ball from reaching the nets.

As for our team it is only fair that we mention the excellent game played by our defending line which completely killed our opponents attacks. Rubens as usual played an excellent game. Baiano and João Pinto were very good full backs, cooperating in fine manner with the half line. They defended and helped the forward line very efficiently which was made up of Cyro, Fred, Lagreca and Diamante. In the forward line Ramondini carried the game into the opponents defending line. He was later substituted for by Capichaba who was also brilliant. Nêlio Neves was the best player in the field. He scored the beautiful goal and played very well in the half line. Fraga was an excellent center forward. Gaiola and Heraldó were also outstanding.

Our congratulations for the magnificent victory.

SOCIAIS

A cegonha chegou domingo último no lar do casal Silvio e Irene Lupatelli carregando uma preciosa carga. Era Carmem Sílvia, uma bela menina.

A ela e aos seus ditosos pais, desejamos muitas felicidades.

The stork arrived last Sunday at the home of Silvio and Irene Lupatelli bringing a very precious cargo. It was Carmen Sílvia a fine girl.

To her and her lucky parents our very best wishes of happiness.

(Continuação da página 7)

One large shipment was rushed to Rio de Janeiro by Clipper. This shipment alone weighed 1,480 pounds, valued at \$8,465 and containing an additional 1,050,000 units.

The record breaking export movement of penicillin coming just three months after the lifting of the rigid government restrictions on the distribution of the drug actually represents more than the total annual production of penicillin in the United States two or three years ago.

The previous record airmail shipment was a month ago, when a single Pan American Clipper flew 3,000 pounds of penicillin to Brazil.

In the first non-stop flight from Natal to Casablanca, an ATC crew brought a lightly loaded Douglas C-54 4,330 miles to challenge records for the longest over-water flight. The flight pioneered a program to speed the transfer of American troops from the European theatre to the Pacific via the United States.

"The Brazilian government is stressing the manufacture of planes in its postwar development program" according to Brigadier General Antonio Muniz of the Brazilian Air Force.

SECÇÃO ARTÍSTICO-MUSICAL

RUY REZENDE (966)



Leonora Magalhães.

A atividade artística na E.T.Av. vem se desenvolvendo a contento, e apresentando características de maiores aperfeiçoamentos. Em poucos dias, dois "shows" foram apresentados, e ambos com elevado teor artístico.

O primeiro deles foi organizado de acôrdo com a "Hora do Soldado" da Rádio Excelsior e patrocinado pelo sr. cap. Cardim. Foi uma representação impar de civismo e entusiasmo.

O sr. Odilon Geraldo de Araujo, locutor da "Hora do Soldado", encarregou-se de apresentar o espetáculo, fazendo-o de maneira agradável e pitoresca, constituindo com o humorista Pixoxó, uma dupla que muito nos divertiu. Pixoxó foi aliás o único número excêntrico do programa. Luiz Vulcanis, o trio Pampero, o Quarteto Luar, Antonieta Landi, Creuza de Barros, Leda Neves, interpretaram de molde a agradar plenamente as mais variadas e interessantes canções.

Maria Noronha voltou para interpretar com sua voz maviosa mais alguns números que foram muito aplaudidos.

Paulo Giovanini e Edna Domingues foram os acompanhadores do programa.

O SEGUNDO "SHOW"

..... foi dirigido e organizado pelo sr. tenente Costa, e como o primeiro, muito agradou. Teve a cooperação da Rádio Cultura, que gentilmente cedeu para o festival os seus astros de maior projeção.

A bomba estourou com o aparecimento de Leonora Magalhães, que apresentou o "show" fazendo-o de modo a fascinar a todos.

A seguir, surgiu no palco o "Garoto de Ebano", Gibi, que com o seu estilo característico, interpretou diversos sambas do morro. La Forja, criador de inúmeros personagens cômicos, trouxe-nos agora aquela do "Imigrante italiano".

Junior e seus "cow-boys" que tiveram a gentileza de nos ofertar uma fotografia autografada, apresentaram-se mais uma vez a contento.

Ernani de Barros, que se apresentou pela primeira vez, foi elemento de destaque, interpretando com sua voz cheia de melodia, diversas canções populares.

Encerrando mais este "show de Boa Vontade", tive-

The artistic activities of E.T.Av. have been improving very pleasantly. Two shows of high artistic taste were presented.

The first one was organized according to the "Soldiers' Hour" of the Rádio Excelsior and sponsored by Captain Cardim. It was a unique representation of patriotism and enthusiasm.

Mr. Odilon Geraldo de Araujo, announcer for the "Soldiers' Hour" presented the program in a very pleasant, picturesque manner. He and the humorist Pixoxó formed a very amusing duo. Pixoxó, incidentally, was the only eccentric number in the program. Luiz Vulcanis, the Pampero "trio", the Luar Quartet, Antonieta Landi, Creuza de Barros, Leda Neves pleased everybody by singing the most varied and interesting songs.

Maria Noronha sang with her sweet voice some more songs which were greatly applauded.

Paulo Gravani and Edna Domingues also took part in the program.

THE SECOND SHOW

..... was organized and directed by Lieut. Costa and was as pleasant as the first one. It had the cooperation of "Radio Cultura" which was so kind as to "lend" its best "stars" to the festival.

The bomb exploded when Leonora Magalhães appeared. She opened the show in a very fascinating manner.

The next person to come on the stage was "Gibi, Garoto de Ebano" who sang several sambas from the "morro" in his characteristic style. La Forja, the creator of numerous comic characters brought us this time the "Italian Immigrant".

Junior and his cow-boys were very good and kindly offered us an autographed "photo".

Ernani de Barros, singing for the first time, was the outstanding performer. With her beautiful voice she sang several melodies and popular songs.

Ending this "Good Will Show" we had the great pleasure of listening to Walter Guilherme's famous band, which is the most popular one in S. Paulo. Walter Guilherme, who introduced the conception of North American and Brazilian music to S. Paulo, was the culminating point in the show.

We hope to have the cooperation of Rádio Excelsior and Rádio Cultura many more times. We thank those two stations very much. In this manner they are helping the work which we are accomplishing at this School to make Brazil and its aviation greater.

..... mos o imenso prazer de ouvir o famoso "jazz" de Walter Guilherme, o mais popular conjunto musical da Paulicéia. Walter Guilherme, que introduziu em S. Paulo a concepção de música popular americana e nacional, foi o ponto culminante do espetáculo.

Esperamos poder contar ainda por muitas e muitas vezes com a cooperação da Rádio Excelsior e da Rádio Cultura; queremos frisar os nossos profundos agradecimentos àquelas duas emissoras. Desta forma também elas trazem o seu valioso auxílio ao trabalho que estamos desenvolvendo nesta Escola pelo engrandecimento do Brasil e de sua aviação.

ESTRUTURAS METÁLICAS DE AVIÃO

Proseguindo na publicação de trabalhos pelos melhores alunos de cada especialidade, apresentamos hoje uma dissertação sobre estruturas metálicas de aviões, de autoria de Raimundo Landim (1075), natural da capital da Bahia. Em seu Estado, Landim, depois de ter feito o curso ginasial, ingressou na Base Aérea do Salvador, de onde, graças à grande vontade de progredir e bem servir a aeronáutica brasileira, foi encaminhado para a Escola Técnica de Aviação. É o primeiro aluno de seu curso, e pretende aprofundar cada vez mais os seus conhecimentos, o que certamente conseguirá, dado o grande amor ao estudo e ao trabalho que vem demonstrando.

A especialidade denominada "Estruturas metálicas de aviões", a princípio recebeu o nome de "Chapas de Metal". Consta de cinco fases, cada uma abrangendo um período de seis semanas.

Iniciei a primeira fase em serviços de chapas em geral, onde fiz certas e determinadas proporções. A segunda fase, consiste em aprendizagem de trabalhos com o emprego de ferramentas e máquinas manuais, tendo como padrão primário a arte de rebiteagem, que faz parte integrante do avião. O aspecto principal desta fase é uma caixa de inspeção, na qual procurei aplicar todos os processos de rebiteagem e outros serviços que constituem os grandes e pequenos reparos, como sejam: porta de inspeção, porta de acesso e processos de se executar pequenas curvaturas no alumínio, para assim se obter idéia mais ampla da construção do gigantesco pássaro.

Esta fase é aliás estudada em diversas especialidades desta Escola, tendo o aluno de obter uma idéia geral sobre estruturas metálicas.

Na terceira fase, aprendi métodos práticos e teóricos para se lidar com ferramentas e máquinas elétricas. Foi aí que comeci a ter contato direto com o avião, tendo feito pequenos e grandes reparos estruturais.

Quarta fase: cuida de plástica. Este elemento é indispensável na vida aviatória, pois tem por função fornecer visão perfeita ao piloto durante o voo. Estuda-se também no decorrer desta fase o tanque de gasolina e os radiadores. Já sabemos que o primeiro elemento tem como função acumular o alimento que dá vida ao avião, nutrindo o motor para que ele possa elevar-se do solo e cortar os ares; ao passo que os radiadores procuram resfriar a alma do avião — que é o motor — concorrendo assim para que tenha uma vida mais longa.

A quinta fase consiste de construção e reparação de qualquer estrutura de avião. Nesta fase, o aluno tem que deixar diariamente a Escola e ir até Cumbica, afim de aplicar os métodos aprendidos, mas desta vez diretamente no avião para o voo.

Agora, os técnicos especialistas desta ordem têm de encarar certas e determinadas responsabilidades, mas é com muita confiança que procurarão vencê-las, como compete a homens da FAB. Tenham todos isto em mente, e o Brasil progredirá cada vez mais, porque a prosperidade da aviação vai refletir noutros setores da vida nacional, concorrendo

Continuing our series of articles written by the best student of each specialty we publish today this essay on metallic structures of airplanes by Raimundo Landim (1075), a native of the city of Bahia. Landim joined the Salvador Air Base in his state after completing high-school. Due to his desire to serve Brazilian Aeronautics he was sent to Escola Técnica de Aviação. He is the best student in his course and he intends to better his knowledge, and will certainly do so on account of the great love for work and study which he has shown.

"The specialty known as "Metallic Structures of Airplanes" received at first the name of "Sheet Metal". It is made up of five phases each of which covers a period of six weeks.

I started my first week's phase by working on sheet metal in general, where I learned certain and definite projects similar to those needed in ground installation at Air Bases.

The second phase consists of learning to work with hand tools and machines on aircraft metals. The first step is the art of riveting which is very important in an airplane. The principal object of this phase is an inspection box, on which I tried to apply all the methods of riveting and other services which constitute the big and small repairs such as: inspection doors, the methods of making small curvatures on aluminium, so that one can have a better idea of the construction of the gigantic airplane.

This phase is studied in several of the courses in this School as the students must have a general idea about metallic structures.

In the third phase I learned practical and theoretical methods of working with electric machines and tools. It was here that I actually started to work on airplanes, making large and small structural repairs.

The fourth phase deals with plastic and flexible materials. This element is indispensable to aviation as its purpose is to give the pilot perfect visibility while in flight. In this phase one also studies the gas tank and radiators. We know that the gasoline tank feeds the engine so that the airplane may lift itself into the air, whereas the radiators attempt to cool the soul of the plane, which is the engine, so that it may have longer life.

The fifth phase consists of building and repairing any airplane structures. In this phase the student has to leave School every day and go to Cumbica so that he can apply the methods which he has learned directly on the planes which are going to fly.

Now, these technicians have to face certain responsibilities but they will shoulder them with great confidence. Bear this in mind and Brazil will become greater every day because the development of aviation will reflect on other sectors of national life. In this manner Brazil will be on the same level with the other leading powers of the world.

para que o Brasil se ombreeie com as grandes potências mundiais.



O 1.º Aluno de "Chapas de Metal" Landim (1075) e o Instrutor Sr. Back.

PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE COOPER

SOFTBALL



A primeira metade do campeonato de soft-ball começou domingo, dia 15, no Campo de Polo São Paulo. Cumbica, depois de haver começado vagarosamente, nos primeiros poucos jogos, ganhou o primeiro turno com uma vitória decisiva sobre o Classe XVI e o All Stars iniciou a segunda metade derrotando o Jockey Clube.

CUMBICA vs. CLASSE XVI

Cumbica tirou partido dos cinco erros cometidos pelo Classe XVI e fez 11 "runs". Austin dirigiu o ataque do Cumbica e com 2 "hits" em 3 vezes e Thompson manteve o Classe XVI em apenas 4 "hits".

O Classe XVI falhou na combinação e cometeu seus erros exatamente nos momentos inoportunos. Koerner e Ashcraft dirigiram o ataque e Trevor desenvolveu um belo jogo de 6 "hits". Contagem final: Cumbica 11, Classe XVI 5.

ALL STARS vs. JOQUEI CLUBE

Todo o quadro do All Stars brilhou ante a arrancada inicial, nos primeiros dois "innings" e esmagou o Jockey Clube por uma vitória de 10 a 5. Fouts, Hull e Saunders conseguiram sete dos 11 "hits" do All Stars, com Boddy, Thede, Pawelek e Denny acrescentando um cada, ao total. O Jockey iniciou com três "runs" no primeiro "inning", tirando vantagem do "double" de Gerard, mas apenas conseguiu acrescentar mais 2 a um total de 5.

O sr. Sprague arbitrou o segundo jogo e saiu-se às mil maravilhas de sua missão.

SOFT BALL

The first half of the Soft ball league ended and the second half commenced Sunday, July 15 at the São Paulo Polo Field.

Cumbica, after starting slowly in the first few games, won the first by a decisive victory over Class 16 and the All Stars started the second half by winning from the Jockey Club.

CUMBICA vs. CLASS 16

Cumbica capitalized on the five errors made by Class 16 and scored 11 runs. Austin led the batting for Cumbica with two hits out of three times at bat and Thompson held Class 16 to only four hits.

Class 16 lacked the winning combination and made their mistakes at exactly the wrong times. Koerner and Ashcraft led the hitting and Trevor pitched a nice 6 hit game. The Final Score — Cumbica 11, Class 16 - 5.

ALL STARS vs. JOCKEY CLUB

All the All Stars glittered after a shaky start in the first two innings and pounded out a 10 to 5 victory over the Jockey Club. Fouts, Hull and Saunders accounted for eight of the eleven. All Stars hits with Boddy, Pawelek and Denny adding one each to make the total.

The Jockey Club started with three runs in the first inning by taking advantage of Gerard's double but could only add two more runs for a total of five.

Mr. Sprague umpired the second game and showed shades of athletic prowess by the excellent job he performed

MEDIAS

Player	Team	Av.
1 — Austin	Cumbica	.599
2 — Fouts	All Stars	.500
3 — Bagdassarian	Classe 16	.438
4 — Mayes	Class 16	.428
5 — Hull	All Stars	.400
6 — Hardison	U. S. Army	.389
7 — Cowan	Class 16	.365
8 — Gerard	Jockey Club	.365
9 — Pawelek	All Stars	.353
10 — Koerner	Class 16	.346

VOLLEY BALL

Quarta-feira dia 11, na quadra coberta do Pacaembú, os Instrutores ganharam três dos cinco jogos na segunda sessão da disputa de uma medalha de ouro, para ficar assim empatados com os Oficiais. Ambos os quadros tem cinco vitórias contra o mesmo número de derrotas, enquanto vai se aproximando o instante da decisão, que será tomada no dia 18 do corrente.

VOLLEY BALL

Wednesday July 11, in the Pacaembú Field House, the instructors won three of the five games in the second session of the Gold Medal Series to gain a tie with the Officers. Both teams have the same number of defeats as they approach the deciding series which will be played on July 18.

OS QUADROS



Officers:

Gonzaga (capt)
Cardoso
Rui
Caio
Mendes
Mota
Runha

Instrutores:

Boddy (cappt)
Pawelek
Setzer
Hull
Campbell
Saunders



Os jogos do dia 11 foram equilibrados e houve apenas cinco pontos de diferença no total de pontos. Gonzaga e Rui novamente conduziram o ataque pelo quadro dos Oficiais enquanto que Hull, Pawelek e um recém-chegado, Campbell, pelo dos Instrutores.

The games of July 11 were well divided and there were only five points difference in the total points scored. Gonzaga and Rui again led the attack for the Officers while Hull, Pawelek and a new-comer Campbell starred for the Instructors.

CONTAGENS

OFICIAIS	Instructors
10	15
15	6
7	15
11	15
15	12

BOLICHE

Joe Keenan agiu eficientemente para o Motores e alcançou jogadas de 159, 186 e 182 para um total de 527 pontos que não somente auxiliaram seu quadro a ganhar, três partidas, como também atingiu o mais alto "set" até o momento. Quanto ao Aviões, Bordas chegou a 160 no segundo encontro, mas não foi o bastante para sobrepujar o poderio de Motores.

O Transporte melhorou seu cartaz com dois jogos ganhos sobre o Hidráulica, com Karkeet conquistando uma bela contagem de 152, o que representou 30 pontos acima de sua média e Mac Vicar perfazendo 187 pontos no segundo jogo, para levar o Transporte à vitória.

Cline e Chandler concorrerão para o triunfo no terceiro encontro, com as fortes contagens de 141 e 131.

COLOCAÇÕES

	Ganhos	Perdidos
Básico	13	5
Meteorologia	13	5
Motores	11	7
Rádio	9	9

BOWLING

As the fourth E.T.Av. Bowling League draws to a close, Meteorology and Basic are leading the league with 18 wins and 5 losses. Jules Bary has the high game so far a 201 score and Joe Keenan rolled a 527 set which is high to date.

As the result of the July 15th games, Engines moved into third place by three wins over Aircraft while Transportation and Hydraulics fought to a tie for the cellar spot.

Joe Keenan stepped right out for Engines and rolled games of 159, 186 and 182 for a total of 527 pins which not only helped his team win three games but is also the highest set to date. For Aircraft, Bordas hit the 160 figure in the second game but it was not enough to overcome the Engine power.

Transportation helped their low record by two wins over Hydraulics with Karkeet rolling a nice 152 game which was 30 pins over his average and Mac Vicar knocking down 187 pins in the second game to lead Transportation to victory.

Cline and Chandler came through to win the last game with strong scores of 141 and 130.

AOS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matrículas neste Estabelecimento de Ensino.

O Candidato, civil ou militar, deve:

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

Condições Físicas:

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

Documentos necessários à inscrição:

- Certidão de nascimento ou carteira de reservista;

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

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

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



Papel Pega Mosca

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

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

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

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

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

EDWIN P. STAHL — Diretor Interino
CORPO DE REDATORES — Temporário

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

REDATORES ASSOCIADOS

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

Jeannette Thede
William Lehman } WHAT'S FAZING

Ilka Bruck Lacerda
Hilário Corrêa } SECCÃO DOS ALUNOS

REDATORES ALUNOS:

Sansão Shinckar (1156)
Hugo Maia de Souza (980) } Alunadas
Gregório Rodrigues Dias (826) ESPECIALIDADES:
Rui Rezende (956) MÚSICA
Rubens Peixoto Freire (705) S. A. E. T. Av.
Archimedes P. Chirello (890) NOTÍCIAS LITERARIAS
Jairo Gavronski (843) ESPORTES