

7-9-1945

## 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](mailto:commons@erau.edu).

# Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

9 DE JULHO DE 1945

N.º 72

## REGOSIJA-SE A AERONÁUTICA BRASILEIRA PELA PASSAGEM DO ANIVERSÁRIO DE SEU PROCURSOR



S. EXCIA. O MINISTRO SALGADO FILHO

(Texto na pág. 2)

Fêz anos no dia 2 do corrente o Exmo. Sr. Dr. J. Pedro de Salgado Filho, primeiro Ministro de Aeronáutica do hemisfério continental e uma das figuras mais destacadas da vida pública administrativa de nosso país.

O Ministro Salgado Filho tem ocupado os mais elevados cargos na política brasileira, tendo sido escolhido pelo Presidente da República em 1941 para ocupar a direção do novo Ministério, então criado, graças a seu grande tirocínio e capacidade de organização. Assumindo a pasta, seus esforços tem sido assombrosos no sentido construtivo. Organizou a nossa Força Aérea, que tão relevantes serviços prestou à causa da democracia em guerra contra o nazi-facismo; incrementou a Campanha Nacional da Aviação, destinada a levar os reflexos da mentalidade aeronáutica aos mais longínquos recantos do país; estimulou a criação de aeroclubes e consequentes escolas de pilotagem; deu apoio direto à construção de campos de pouso por todo território nacional.

Entre suas grandes realizações, está a viagem que fêz aos Estados Unidos, onde, graças a entendimentos com o general Arnold e outras altas autoridades da aviação norte-americana, conseguiu a transplantação de uma das escolas da Embry-Riddle para o Brasil. A Escola Técnica de Aviação, de que hoje todos nós nos orgulhamos, é um dos mais opulentos frutos da sua gestão.

Grande amigo de nosso estabelecimento, cuja vida acompanha "pari-passu", o dr. Salgado Filho viu passar o seu natalício em meio de manifestações de amizade e admiração, a que não faltou o prêmio de honra do Comando, oficialidade, funcionários e alunos da E. T. Av. Todo o Brasil aeronáutico se associou ao regosijo da data, que foi condignamente comemorada também em outros setores da vida nacional, pois a par de suas qualidades de administrador, o dr. Salgado Filho distingue-se pelos dotes de bondade e fino trato pessoal — o que lhe valeu um amplo círculo de relações sociais.

The birthday of Minister of Aeronautics Joaquim Pedro de Salgado Filho was celebrated on July 2, 1945. He is the first Minister of Aeronautics in the continental Hemisphere and is one of the most outstanding public administrators in our country.

Minister Salgado Filho has occupied the highest positions in Brazilian politics and in 1941 was chosen by the President of Brazil to take charge of the Ministry of Aeronautics which had just been created. This choice was made on account of Dr. Salgado Filho's great qualities as an organizer. Having taken charge, his efforts have been enormously constructive. He organized our Air Force which has rendered valuable services to the cause of Democracy in its fight against Nazi-Fascism. He initiated the National Campaign of Aviation which is destined to spread the love for aeronautics throughout the country. He stimulated the creation of airclubs and pilot schools. He also gave active support in the construction of landing fields all over the country.

Among his great deeds is his journey to the United States, where, upon agreement with General Arnold and high authorities of North American aviation he managed to bring one of the Embry-Riddle Schools to Brazil. The "Escola Técnica de Aviação" is one of the best results of his actions. Being a great friend of the School he follows its life, step by step.

Dr. Salgado Filho's anniversary was commemorated with great joy. He received many demonstrations of friendship and admiration including those of the Commander, officers, employees and students of E.T.Av. All the aeronautical circles in Brazil joined in the commemoration together with the other sectors of national life, because besides his qualities as an administrator, Dr. Salgado Filho's kindness has given him a large number of friends and admirers in the social world.



Instrutor, Mr. Bandy, al. EE-161, Sebastião Moraes, numa fase do Curso Básico e al. 24, Monteiro, no Dept. de Instrumentos da Escola Técnica de Aviação, a grande realização do Ministro Salgado Filho.

## GENERAL AMARO SOARES BITTENCOURT

Dia 30 do corrente os círculos militares e sociais de S. Paulo festejaram a data natalícia do general Amaro Soares Bittencourt, Comandante da Segunda Região Militar e figura de projeção do Brasil contemporâneo.

Nascido no Estado do Rio Grande do Sul em 1885, foi aluno exemplar da Escola Militar, onde obteve uma das primeiras colocações, tendo sido mais tarde o "número um" da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais.

Fêz a campanha do Paraná no posto de capitão sob as ordens do general Candido Rondon, tendo então revelado seus conhecimentos de rádio-telegrafia, introduzindo mesmo alguns melhoramentos nas comunicações. Graças a sua bravura, foi promovido a major.

Foi um dos criadores do Centro de Instrução de Transmissão do Exército. Mais tarde, comandou a nona região militar, com sede em Mato Grosso, onde recebeu a patente de general.

O general Amaro Bittencourt viajou para os Estados Unidos, tendo sido o primeiro estrangeiro a ganhar a medalha da "Legião do Mérito" do governo dos Estados Unidos. Em seu regresso ocupou o posto de Diretor da Engenharia Militar, à qual deu uma nova organização, mais moderna e eficiente. Agora, no comando da II R. M., mais uma vez se revelou o velho empreendedor, pelas iniciativas fecundas que vem tomando em prol do engrandecimento de nossas forças armadas.

A data aniversária foi motivo de sugestivas homenagens, incluindo-se uma recepção oferecida pelos oficiais do IV/2.º R.C.D., durante a qual o general Bittencourt teve ensejo de verificar o quanto é estimado.

A Escola Técnica de Aviação, que tem tido no ilustre militar um verdadeiro amigo, associou-se prazerosamente a essas manifestações de regosio.

On the 30th of this month the military and social circles of São Paulo celebrated the birthday of General Amaro Soares Bittencourt, Commander of the Second Military Zone, and outstanding personality in Brazil.

Born in the State of Rio Grande do Sul in 1885, he was an exemplary student at the Military School where he obtained the highest grades and later took first place at the Officers' Perfection School. (Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais).

He took part in the Paraná campaign under General Candido Rondon having then demonstrated his knowledge on radio operation and even introduced some improvements to communications. He was promoted to the rank of Major for acts of bravery.

He was one of the creators of the Army Transmission Instruction Center. Later he commanded the 9th. Military Region with headquarters in Mato Grosso where he became a General.

General Amaro Soares Bittencourt visited the United States and was the first foreigner to receive the "Legion of Merit" medal from the U.S. government.

When he returned he became Director of Military Engineering and gave it a new organization which was more modern and more efficient. Now in command of the 2nd Military Zone he has again proved to be the old realizer by the initiative he is taking in order to make our armed Forces greater.

The date was reason for appropriate tributes including a reception offered by the officers of the 2nd Cavalry Division, during which General Bittencourt had the opportunity of seeing how much he is esteemed. E.T.Av., which considers the General a real friend, has the pleasure of joining these demonstrations of joy.



Fase de Estruturas Primárias do dept. de Aviação; sob a orientação de Mr. Mayes, os alunos: Costa (1173), Boeta (1179); Carlos (1170), Cezar (1172) e Cunha (1184).



Dept. Básico — fase de Cópias Hellográficas entregue à eficaz administração de Miss Smith. Os alunos são: Martins (EE-188), Amoral (EE-189) e Aboud (EE-190).

## DOS ESTADOS UNIDOS O CEL. VIDAL TRAZ NOVIDADES PARA O AEROMODELISMO

A Federação Brasileira de Escoteiros do Ar tendo em vista o que se processa nas organizações diretoras congêneres dos Estados Unidos da América e observado, em recente viagem a esse país pelo Ten. Coronel Aviador Godofredo Vidal — Comissário nacional do Ar, está a F. B. E. Av. estudando por intermédio do seu Departamento Técnico de Aeromodelismo, as seguintes modificações do programa anual de atividades aero-desportivas:

1. Incrementar e incentivar, por todas as forças, o trabalho em equipes, fomentando a criação de "clans de pioneiros do ar" e esquadrilhas de escoteiros Seniors, auxiliando a fundação de clubes e associações aeromodelistas e volovelistas para as organizações não escoteiras em todo o território nacional;

2. Desenvolvendo o gosto pela construção aeronáutica de aeromodelos e de vôo nas escolas ou centros estudantis, criando para isso cursos ou difundindo ensinamentos;

3. Divulgando amplamente o Regulamento Oficial para a realização de Provas nos Concursos de Aeromodelismo, aplicando suas disposições em todas provas que se realizarem;

4. Articular-se com a direção das organizações ora praticando o aeromodelismo e o volovelismo afim de estabelecer bases para um programa harmônico e eficiente;

5. Transferir, sine die, a realização do Campeonato Brasileiro de Aeromodelismo marcado para Julho próximo, realizando, no entanto, — uma série de Provas oficiais nos Estados do Brasil onde aquelas organizações, associações e clubes existam, propugnando para que os aeromodelistas se filiem a elas e concorram representando-as naqueles certames;

6. Estabelecer o maior entendimento e auxílio técnico entre todas as organizações acima citadas — escoteiras ou não, afim de assegurar perfeita eficiência nos métodos de trabalho e resultados a serem obtidos, bem assim como realizar o fichamento de todos os aeromodelistas e volovelistas brasileiros.

The Brazilian Federation of Air Scouts, having in view the methods used by similar organizations in the United States, has decided to make some modifications in its annual program of air sports activities. These modifications are being studied by the Airmodel Technical Department and are the results of observations made by Lieut. Col. Godofredo Vidal in a recent journey to that country. The changes proposed are the following:

1. Encourage team-work in every way possible by creating "Air pioneer clans", Senior Scouts Squadrons, by helping to form new clubs and associations for air models and gliders non-scout organizations all over the national territory.

2. Improve the love for flying and for the construction of aeronautical models at schools and other student centers by creating courses and giving out information on aviation.

3. The Official Regulations for air-model contests should be known by all and the rules should be followed in every contest that is held.

4. The Air Scouts Federation should work together with glider and air-model organizations in order to make an efficient program.

5. The Brazilian Air-Model Championship which was set for next July should be transferred "sine die". However, a series of Official competitions should be held in all the States of Brazil which have organizations, clubs and associations.

All model makers should be encouraged to take part in these contests as representatives of the clubs to which they belong.

6. The utmost understanding and technical helps should be established among the above mentioned organizations, scouts or non scouts so as to assure perfect efficiency in the working methods and in the results obtained. All model-makers and glider-pilots in Brazil should be registered.

## Continúa sendo irradiada a "Hora do Soldado"

Todos os sábados a Rádio Excelsior, em combinação com a Rádio Nacional, no horário das 18,30 às 19 horas, irradia diretamente para a Itália a "Hora do Soldado", cuja transmissão é feita do recinto do cinema da E.T.Av.

O programa, que também é irradiado quinzenalmente das 15,30 às 16 horas, tem despertado muitos louvores, dada a sua alta finalidade cívica — manter, através do rádio, o contato entre as forças expedicionárias e o povo do Brasil. A iniciativa está sob a direção do capitão Cardim, o qual se tem desvelado para que a cada nova irradiação aumente o interesse despertado desde o seu início.

Every Saturday, from 6:30 p.m. to 7:p.m., Radio Excelsior jointly with Radio Nacional broadcast "The Soldier's Hour" directly to Italy. The broadcast is made from E.T.Av's. auditorium.

The program is also broadcast every fifteen days and has been greatly praised on account of its splendid work in keeping the Brazilian Expeditionary Force in contact with the people of Brazil. The program is directed by Captain Cardim, who tries very hard to make each broadcast heighten the interest which it has received since its start.

## EM ESTUDO A POSSIBILIDADE DE UM CURSO DE ENGENHARIA AERONÁUTICA

A convite do Ministro Salgado Filho, veio ao Brasil o professor Richard Herbert Smith, do Instituto de Tecnologia de Massachussets, Estados Unidos, afim de estudar a possibilidade de instalação de um curso de engenharia aeronáutica, com a cooperação do Ministério. O prof. Smith, há cerca de dez anos, foi chefe dos Laboratórios da Armada norte-americana. Tem escrito vários trabalhos sobre aerodinâmica para a National Advisory Committee for Aeronautics (N.A.C.A., Comissão Consultiva de Aeronáutica dos E.E. U.U.). Foi por muitos anos professor de aerodinâmica teórica do Instituto de Tecnologia de Massachussets, servindo atualmente como Diretor do curso de engenharia aeronáutica daquele Instituto.

A Diretoria Técnica do Ministério da Aeronáutica designou o engenheiro Arthur Soares Amorim para acompanhá-lo em seus estudos, que visam o Brasil do primeiro aparelhamento de ensino técnico superior relacionado com a aviação. Ambos estiveram na Escola Técnica de Aviação, onde, em companhia do ten. cel. av. eng. João Mendes da Silva, percorreram demoradamente todas as dependências.

A vinda do prof. Smith ao Brasil marca uma etapa histórica na evolução do nosso ensino técnico superior, estando já a despertar o mais vivo interesse nos meios aeronáuticos e de engenharia nacional.



O professor Richard Herbert Smith e o Sr. Arthur Soares Amorim quando eram entrevistados pela Sra. Lucy Bloem.



Entre redatores que acorreram pressurosos para colhêr alguns dados sobre a notável personalidade, que é o prof. Richard H. Smith, acompanhado pelos sr. Arthur S. Amorim, vêmo-los em companhia do sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Sr. Harry Gill e Sra. Lucy Bloem, nossa redatora.

Through an invitation of Minister Salgado Filho, Prof. Richard Herbert Smith of the Massachusetts Institute of Technology came to Brazil in order to study the possibilities of the installation of an aeronautical engineering course with the cooperation of the Air Ministry. Prof. Smith was chief of U.S. Navy Laboratories. He has written many books on aerodynamics for the National Advisory Committee for Aeronautics (N.A.C.A.). He was a professor of aerodynamic theory at the Massachusetts Institute of Technology, for many years, and is now serving as director of the Aeronautical Engineering Course of that Institute.

The "Diretoria Técnica" of the Air Ministry appointed Mr. Arthur Soares Amorim, engineer, to accompany Prof. Smith in his studies that have the purpose of furnishing Brazil with its first Technical Equipment related to aviation. Prof. Smith and Mr. Amorim came to E.T.Av. and, accompanied by Lieut. Cel. João Mendes da Silva, went through all the departments.

The arrival of Prof. Smith in Brazil marks a historic phase in our technical teaching and is calling forth vivid attention in aviation circles and Brazilian engineering.

### CONTINUA SENDO IRRADIADA A "HORA DO SOLDADO"

Sábado retrazado, por exemplo, participou do programa pela primeira vez o Jazz da E.T.Av., que primou pelos bons números escolhidos. Cartas vindas da linha de frente comprovam o quanto essas irradiações teem agradado nossos bravos combatentes, os quais encontraram, nas mensagens de pessoas de suas famílias, às quais e franqueado o microfone, um poderoso estímulo para o cumprimento do dever.

Last Saturday, for instance, the program scored for the first time with the E.T.Av.'s Jazz Band which took first place on account of the good pieces it played.

Letters arriving from the front have demonstrated how well our broadcasts have pleased our brave soldiers. They find in the messages from their families a powerful stimulant to help them perform their duties.

# VISITARAM A ESCOLA O TENENTE CORONEL McCABE E O DEPUTADO JESUS PIÑERO

Acham-se no Brasil o tenente-coronel Emmet McCabe do secretariado do general Arnold e o sr. Jesus T. Piñero, membro da Câmara dos Representantes dos Estados Unidos, onde exerce o mandato popular pela ilha de Porto Rico.

Ambos fizeram parte da Comissão de Congressistas norte-americanos que em maio deste ano visitaram os campos de concentração nazistas na Alemanha, tendo inspecionado as prisões de Buchenwald e Nordenhaussen, entre outras.

Depois de demorada visita à Escola, foi oferecida aos dois próceres uma recepção na Sala das Bandeiras, a que compareceu a reportagem dos diários paulistanos, quando então ambos concederam uma entrevista coletiva à imprensa.

O deputado Piñero discorreu sobre a excursão que fez pela Inglaterra, França, Bélgica, Alemanha, Itália e Egito, havendo pintado com vivas cores os sofrimentos e torturas a que foram submetidos os prisioneiros de guerra, vítimas da sanha nazista.

Falando à imprensa, o ten. cel. McCabe manifestou suas mais lisonjeiras opiniões sobre o trabalho realizado pela Escola Técnica de Aviação, cujo conhecimento de "visu" muito o agradou, pois havia acompanhado as negociações para a transferência do estabelecimento de Miami para S. Paulo. Declarou ainda que o nível de instrução aqui nada fica a dever aos estabelecimentos de instrução da aeronáutica norte-americana, salientando os muitos serviços que a E.T.Av. em tão pouco tempo prestou à aviação brasileira e aliada.



Aspecto da visita do Ten. Cel. Emmet McCabe e Sr. Jesus T. Piñero, em companhia o Sr. Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Sr. Harry Gill e Sra. Lucy Bloem redatora deste jornal.



Em companhia do Sr. Gill, os ilustres visitantes, Ten. Cel. McCabe e Sr. Jesus T. Piñero percorreram as várias dependências da Escola. Vemo-los aqui em passagem pelo dept. de Link-Trainer.

Lieut. Col. Emmet McCabe, of General Arnold's staff, and Mr. Jesus T. Piñero member of the House of Representatives of the United States where he has popular mandate over the island of Porto Rico, are now in Brazil.

They took part in the North American Congress Group which in May visited the Nazi concentration camps in Germany. Among other prison camps they inspected Buchenwald and Nordenhaussen.

After a visit to the School, a reception was offered to the visitors at the "Hall of Flags" where they were also interviewed by the São Paulo daily newspapers.

Deputy Piñero talked about his travels through England, France, Belgium, Italy and Egypt. He gave a very good description of the suffering and torture which befell the prisoners of war, victims of the fanatical Nazis.

Speaking to the press, Lt. Col. McCabe had complimentary opinions about the work done at the Escola Técnica de Aviação. He had followed the negotiations for the School's transfer from Miami to São Paulo and was very well pleased with the results. He also declared that the instruction standard here was not below that of aeronautical instruction schools in the United States. He praised the valuable services which E. T. Av. had rendered the Brazilian and Allied Air Forces.

## VISITAS À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

A Escola foi visitada, no dia 20 de Junho, pelos seguintes oficiais dos E.E. U.U., que na ausência do Ten. Cel. Mendes da Silva e do Sr. J. P. Riddle foram recebidos e conduzidos através dos vários departamentos da E.T.Av. pelo Sr. R. Hoose e Srtas. Davidson e More: tenente coronel Wilson e capitão G. Farr, instrutor de pilotos em Cumbica; capitão Allan Wash Junior, instrutor de navegação de bombardeadores; cap. Delamar Atchinson, conselheiro de Instrução; tenente Bernardo Colpitts, instrutor de abastecimento e motor, e tenente W. W. Lee, todos estacionados em Cumbica.

— Dia 19 estiveram nesta Escola, sendo acompanhados pela redatora do "Papel Pega-Mosca" o sr. Alberto Tornaghi, Diretor da Divisão de Polícia Técnica; o sr. José Barreiros, técnico do Pessoal do DASP; dr. Benedito Silva, diretor da Divisão de Aperfeiçoamento do DASP; Sr. Bento de Barros Junior, Presidente da Comissão de Eficiência do Ministério da Justiça.

— No dia 22, o major intendente de Aeronáutica Alberto Rodrigues Gomes, Chefe do Serviço da Fazenda da Quarta Zona Aérea, esteve nesta Escola. Major Alberto, que é natural do Paraná, serve às Forças Armadas Brasileiras desde maio de 1918 e era capitão quando o Ministério de Aeronáutica foi criado, tendo sido promovido ao posto que ora ocupa a 5 de março de 1942. Nesta escola, demorou-se mais detidamente no curso de Administração de Aeronáutica, tendo tido ensejo de verificar o aproveitamento dos alunos.

— Acompanhados pelo sr. Robert Hoose, visitaram a Escola na semana passada o capitão Jack Ransom, o capitão Robert G. Ford e o tenente Stanley Miller, todos oficiais da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos e membros da Comissão Conjunta Brasil-Estados Unidos, sediada no Rio. Os visitantes, que vieram a S. Paulo em cumprimento de missão, mostraram-se impressionados com o desenvolvimento da Escola.



No dept. de Trabalhos de Madeira os alunos Augustinus (784) e Pescinelli (785) e o Instrutor Mr. Goecke.



Os srs. Benedito Silva e José Barreiros, no dept. de Link, recebem explicações de Miss Chomysak, além dos srs. Tornaghi e Bento Barros Jr. que foram acompanhados pelo Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva e redatora do Pega-Mosca.

Our School was visited on June 20, by the following U.S. Officers, who in the absence of Cel. Mendes da Silva and Mr. J. P. Riddle were accompanied through the various departments of E.T.Av. by Mr. R. Hoose, Miss Davidson and Miss More.

Lieutenant Colonel Wilson and Captain G. Farr, pilot instructors at Cumbica; Captain Allan Wash Junior, navigation instructor; Captain Delamar Atchinson, Training Adviser; Lieutenant Bernard Colpitts, and Lieutenant W. W. Lee, supply and engine instructors.

All these Officers are stationed at Cumbica.

Mr. Alberto Tornaghi, Director of Technical Politics' Divisions; Mr. José Barreiros, DASP Personnel Technician; Dr. Benedito Silva, Diretor of the DASP Improvement Division; Mr. Bento de Barros Junior, President of the Efficiency Commission of the Ministry of Justice, visited this School on the 19th, and were accompanied through the departments by the Fly Paper's Editor.

On the 22nd, Major Alberto Rodrigues Gomes of the FAB and Chief of the Fourth Air Zone's Finance Service, visited the School. Major Alberto, is a native of Paraná and has served the Air Force since 1918. He was a Captain when the Aeronautical Ministry was created and was promoted to his present rank on March 5, 1942. He showed special interest in the Air Force Administration Course and had the opportunity of verifying the knowledge obtained by the students of E.T.Av.

Accompanied by Mr. Robert Hoose, the School was visited by Captain Jack Ransom, Captain Robert G. Ford, and Lieutenant Stanley Miller. All these A.A.F. Officers are members of the Brazil-United States Commission with headquarters in Rio. The visitors who came to São Paulo on a mission were very well impressed by E.T.Av.'s development.



## O aniversário da Sra. Lucy Bloem

Nossa jovem redatora-chefe completa mais uma risonha primavera na quinta-feira, dia 12. Mais um ano de existência dedicada à felicidade de seu esposo o sr. Ari Bloem e de seus galantes filhinhos.

Todos nós aqui na casa apreciamos imenso D. Lucy. O seu constante bom humor, o seu entusiasmo contagiante e o seu dinamismo infatigável contam entre os mais sadios fatores da boa vontade com que o "staff" do "Papel Pega Mosca" se atira a suas tarefas. Pregando pelo exemplo, Lucy Bloem transformou cada auxiliar da redação num militante fervoroso e entusiasta.

Our young Chief Editor completes one more year of her life on Thursday, July 12. Another year of the life of happiness which she has dedicated to her husband, Mr. Ary Bloem, and her young son and daughters.

Mrs. Bloem is greatly esteemed by all of us here at the School. Her constant good humor, her contagious enthusiasm and her untiring dynamic nature are the factors which account for the willingness with which the "Fly Paper's staff" performs its duties. By her actions Lucy Bloem has made each of her office-helpers an eager and enthusiastic worker.



Sra. Lucy Bloem, redatora do "PAPEL PEGA-MOSCA"

Acresça-se a isto os dotes de jornalista arguta, de que dá provas quotidianamente, para se ter explicado porque hoje é grande o círculo de seus admiradores: ele abrange praticamente toda a aeronáutica brasileira, porque em toda parte onde "Papel Pega Mosca" tenha um leitor, está ali um "fan" das suas qualidades de trabalho e realização.

Esta data vem trazer-nos o grande ensejo que há muito esperávamos, para render-lhe o tributo de nossa pública admiração. Talvez seja esta a primeira vez que veremos Lucy Bloem zangar-se, ao rabiscarmos estas linhas inteiramente à sua revelia. Conspiração, D. Lucy, contra a sua modestia. Se V. não contasse com o nosso bem-querer, esta notícia não sairia em nosso jornal.

A Lucy, pois, nossos mais sinceros votos de felicidade, com o que traduzimos o pensamento geral de toda a Escola Técnica de Aviação.

These reasons, added to the subtle journalistic qualities with which she is gifted, explain why she has so great a circle of admirers today. This circle covers practically all of Brazilian Aeronautics because everywhere that the "Fly Paper" has a reader there is an admirer of her work and accomplishments.

This date brings us the opportunity for which we have waited so long, to pay her a tribute as an indication of our great admiration. Perhaps we will see Lucy Bloem become angry for the first time. Conspiracy against your modesty, Mrs. Bloem. If you did not have our affection, these lines would not appear in our paper.

To Lucy, therefore, our sincerest wishes for happiness which is the thought of all E.T.Av.

# OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

By ROBERT E. HOOSE



ROBERT HOOSE

Quando o bombardeio de mergulho foi aceito como tática de guerra aérea, a Força Aérea da Marinha dos Estados Unidos desenhou um avião especial para esse serviço. Foi cognominado o "Helldiver", nome tirado de um pequeno e muito rápido pássaro mergulhador. O primeiro desses aviões era um bi-plano de 425 hp, com uma velocidade aproximada de 150 mph.

Atualmente, os Aliados estão empenhados em uma gigantesca luta com as forças de terra e mar do Japão. A base da força ofensiva aliada é a flotilha rápida e poderosa. O poder de fogo desta flotilha concentra-se principalmente ao redor do porta-aviões; é formada principalmente de unidades usadas como artilharia móvel, contra os aviões inimigos, tanto vindos de porta-aviões como de bases terrestres.

Esse conjunto é formado de 3 tipos de aviões. Primeiramente, os bombardeiros de mergulho que voando alto, atiram-se repentinamente sobre o alvo, largando sua carga destruidora e afastando-se novamente. Temos os aviões torpedeiros que se aproximam voando a poucos metros acima da superfície da água. O terceiro grupo consiste dos caças. Formam um teto protetor e atacam os aviões inimigos que tentem interferir.

Na presente luta está sendo utilizado o Helldiver, designado por SB2C. É ele bem diferente do desenhado há dez anos atrás. Com uma potência quatro vezes maior, é duas vezes mais rápido, tem um alcance três vezes maior e quatro vezes a capacidade de bombas.

O Helldiver atual é um monoplane de asa baixa, de construção em cantilever. Tem uma envergadura de 49 pés e 9 polegadas e um comprimento de 36'8". Um nariz bojudo e grande, encerra um motor estrela, Wright-Cyclone, resfriado a ar, com 1750hp. A nacele estende-se quase até a cauda, com espaço para o piloto e para o metralhador. As bombas são colocadas na barriga da fuselagem, o que diminui a resistência e aumenta a velocidade e o alcance.

Este moderno bombardeiro tem um alcance de mais de 1200 milhas, com carga completa. Sua velocidade máxima excede 300 mph, e a de cruzeiro é de 250.

Quando os japoneses atacaram Pearl Harbor, em 7 de Dezembro de 1941, a marinha dos EE. UU. estava começando a usar um caça inteiramente novo. O F8F "Hellcat" e o F4U, Corsário, eram os dois novos caças a entrar logo em ação. Mas o Helldiver, terceiro membro dessa equipe, sofreu diversas modificações em desenho, devido às deficiências demonstradas no serviço ativo.

Por algum tempo, foi usado como substituto, um velho bombardeiro de mergulho, o Douglas "Dauntless", SBD. O SBD era um avião firme e estável, mas que o tempo e a aviação tornaram algo antiquado. Durante as missões os caças e torpedeiros tinham que voltar constantemente, para não se afastarem muito do Dauntless.

O contrato experimental para o novo Helldiver foi enviado em Maio de 1939. Em Novembro do ano seguinte a primeira prova foi feita; seguiu-se um longo período de aperfeiçoamentos. Os desenhistas viram-se a braços com o problema de combinar longo alcance com alta velocidade. O avião deveria ter esforço e potência para carregar pesadas cargas explosivas, e resistência para suportar um mer-

When dive bombing became accepted as a technique in aerial warfare the United States Naval air arm designed a plane especially for the task. It was named the "Helldiver", adapted from the name of small, quick diving bird. The first dive bomber was a biplane of 425 hp and a speed of around 150 mph.

At present the Allies are engaged in a gigantic struggle with the land and sea forces of Japan. The backbone of the Allied offensive strength is the fast moving, hard striking task force. And the major fire power of the task force centers around the aircraft carrier. This fire power consists mainly of a fighting team, used as a mobile artillery against enemy targets both sea borne and land based.

This fighting team is made up of three plane types. First are the dive bombers which ride high and suddenly hurtle toward the target, release their destructive load and pull out and away. The second are the torpedo bombers which approach low, sometimes so near the surface that the propellers draw up a spray of water. The third group of the team consist of the fighters. They form an overhead protective canopy and engage any enemy planes that try to interfere with the operation.

In use in the present struggle as a dive bomber is the Helldiver, designed the SB2C. Its quite a different plane than the one designed more than two decades before. With the horsepower quadrupled, it is twice as fast, has three times the range and four times the bomb load.

The present Helldiver is a low mid-winged monoplane of cantilever construction. It has span of 49 ft. 9 inches and a length of 36 ft 8 inches. A large blunt, round nose encloses a Wright Cyclone radial aircooled engine of 1750 hp. A long cockpit enclosure extends aft almost to the high, broad fin and rudder, with space within for the pilot and rear gunner. Bombs are housed in the belly of the fuselage, saving drag and increasing the speed and range.

This newest dive bomber has a range with full bomb load of well over 1200 miles. Its top speed exceeds 300 mph and it cruises at 250 mph.

When the Japs struck Pearl Harbor, December 7, 1941, the U. S. Navy was bringing out a completely new fighting team. The F6F, "Hellcat", and the F4U, "Corsair", were two new fighters that were soon to see action. Shortly after came the TBF, "Avenger", a torpedo bomber of greatly improved performance. But the Helldiver, planned as the third member of this powerful new team, ran into a number of snags in design and the constant demand for modifications from battle reports.

For some time team fought with a substitute, an old veteran dive bomber, the SBD, Douglas "Dauntless". The SBD was a wonderfully stable and sturdy plane, but time and aviation advance had rendered torpedo it somewhat obsolescent. In flying on a mission the new fighters and torpedo bombers with their greater speed would have to crisscross back and forth to keep from out-running the Dauntless.

The experimental contract for the new Helldiver was let in May, 1939. In November of 1940 the first test flight was made. There followed a long period of refining and changing. The designers were confronted with the task of providing long range with great speed. The plane must have space and power to carry a heavy bomb load and structural strength to withstand the forces in a power dive. Added to these was the need for short takeoff and landing requirements for carrier operations.

## DELEGAÇÃO DO AEROCLUBE DE BAURÚ VISITOU A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

Na quarta-feira retrazada esteve na Escola Técnica de Aviação uma comitiva procedente de Baurú e composta dos srs. Paulo Alarico Bueno; dr. José Maria Lisboa, diretor da Santa Casa de Baurú; piloto Luiz Gonzaga Bevilacqua, secretário do Aeroclube daquela cidade; tenente Raul Piaggio, da Força Aérea Boliviana e que recentemente fez um curso de volovelismo no Brasil; Nacib Salmen, tesoureiro do aeroclube bauruense; e o cadete boliviano Hernan Piaggio.

Os visitantes, acompanhados do tenente aviador Ariovaldo Villela, percorreram todas as dependências da Escola, tendo tido ensejo de ver os alunos procedentes de Baurú em plena atividade.

O tenente Raul Piaggio e o piloto civil Gonzaga Bevilacqua concederam entrevistas ao "Papel Pega Mosca", que vão publicadas noutro local.

On Wednesday before last, E.T.A.V. was visited by the following: Mr. Paulo Alarico Bueno; Dr. José Maria Lisboa, Diretor of Baurú's Hospital; pilot Luiz Gonzaga Bevilacqua, Secretary of Baurú's Airclub; Lieutenant Raul Piaggio, of the Bolivian Air Force; Nacib Salmen, Treasurer of Baurú's Airclub and Bolivian cadet Hernan Piaggio. All these visitors come from the town of Baurú.

The visitors were taken through all the School's Departments by Lieutenant Ariovaldo Villela and had the opportunity of seeing the activities of the students who came from Baurú.

Lieutenant Raul Piaggio and pilot Luiz Gonzaga Bevilacqua were interviewed by the Fly Paper and their words are printed in another section.



Grupo formado pelos visitantes em companhia do ten. Villela

### OS AVIÕES DE COMBATE DO MUNDO

gulho. Somando-se a isso os requisitos de decolagem e aterrisagem rápidas para operações em porta-aviões.

A luta quotidiana no Pacífico e a fôlha de serviços de avião justificam amplamente os desejos da Marinha em possuir um avião superior. Antes de pronto esse avião sofreu 880 mudanças importantes. Em Novembro de 1943 entrou em ação. Dessa ocasião até agora sua ação entrelaçada com a história das batalhas no Pacífico de Guam e Saipan e as de Okinawa recentemente terminadas.

Desde que o Helldiver juntou-se à equipe e entrou em ação, os pedidos de modificações não têm cessado. Atualmente, pouco mais de um ano após está ele na sua quarta modificação importante. O último tipo é denominado SB2C-4.

Esta última versão está pintada com uma nova tinta de azul cor do mar. Sua potência de ataque e sua destreza em mergulhar são marcadamente superiores. O "dash four" cognominado a "Beast", apresenta estas qualidades adicionais.

- 1) — Canhões de 20mm substituem as metralhadoras de 50 mm do modelo antigo.
- 2) — Carrega um peso superior em 1.000 libras ao carregado anteriormente. O peso exato não foi revelado pela marinha.
- 3) — Carrega nas asas uma carga adicional de 1.000 libras de bombas.
- 4) — Em lugar de bombas, pode carregar 8 foguetes de 5 polegadas.

A precisão de bombardeio do novo Helldiver é aumentada pela instalação de flaps (Swiss-cheese) de mergulho, bem diferente dos usados no Dauntless.

Isto diminui a velocidade do avião, quando em mergulho, sem excessiva vibração da cauda, e permite melhor pontaria.

The daily fighting in the Pacific and the record set by this plane amply justifies the Navy's desire to have a truly superior plane. Before it was ready for service it underwent 880 major changes. In November, 1943, it saw action. From then until now the story of its performance is interwoven with the history of the Pacific battles, from Guam and Saipan to the recently completed battle of Okinawa.

When the Helldiver joined the team and saw action, demands for changes never ceased. Now a little over a year and a half later its in the fourth major modification, the present plane being designated the SB2C-4.

This latest version is all decked out in a new dark sea blue glossy coat of paint. Markedly different is its increased striking power and its increased accuracy while diving. The "dash four" — nicknamed the "Beast", can blast these additional features:

1. Twenty mm. cannon shells stream from the leading edges of the wings, replacing the 50 cal. machine guns in the former models.
2. The bomb bay holds a load in excess of the 1000 lbs. formerly carried. The exact amount is not disclosed by the Navy.
3. Wing racks carry an additional 1,000 lbs. of bombs. This is double the carried by the SB2C-3.
4. Instead of bombs under the wings, racks can attached for eight 5 inch rockets.

The diving accuracy of this newest Helldiver is enhanced by the installation of "Swiss cheese" (perforated) diving flaps, not unlike those on the old Dauntless. These brake down the speed of the plane while in a dive without excess-gulho, sem excessiva vibração da cauda, e permite melhor in aiming.

## A AVIAÇÃO BOLIVIANA EM FRANCO DESENVOLVIMENTO

A Bolívia é um país de 1.500.000 quilômetros quadrados — ou seja, do mesmo tamanho do maior de nossos Estados, o do Amazonas, e seis vezes maior que S. Paulo. Como a maioria dos países latino-americanos — o Brasil inclusive — sofre da deficiência de transportes; como consequência das enormes distâncias a serem percorridas entre núcleos populacionais insulados por hiatos de centenas de quilômetros de terreno inabitado.

A aviação veio concorrer para minorar grandemente o problema. Assim, por exemplo, a rota Cochabamba-La Paz, que pelos meios mais rápidos de transportes terrestres exige quatro dias de viagem, é vencida pelo ar em menos de três horas. E o tempo ainda será menor, com o emprego de aviões cada vez mais velozes que já estão surgindo.

A fim de darmos aos nossos leitores uma idéia do que se está fazendo na Bolívia em matéria de Aviação, aproveitamos a visita do tenente Raul Piaggio, da Força Aérea do vizinho país, a esta escola, para solicitar-lhe a entrevista que ora damos à estampa.

O tenente Piaggio veio ao Brasil acompanhado de cadetes seus conterrâneos, todos para fazerem um curso de volovelismo no aeroclube de Baurú, graças a bolsas de estudos postas à disposição do governo da Bolívia pelo Ministério da Aeronáutica.

— Como tem recebido a Bolívia o progresso da aviação?

— Com muito entusiasmo. Estamos ligados ao Brasil por via aérea através de duas grandes empresas — o Lloyd Aéreo Boliviano, que chega até Porto Suarez, nas fronteiras dos dois países; e pela Panagra (Pan American Grace Airways), que vem até Corumbá, no Estado de Mato Grosso, ali fazendo junção com a Panair do Brasil. O Lloyd Aéreo Boliviano foi fundado em 1925, com capitais alemães, tendo sido em 1941 nacionalizado pelo meu governo, a exemplo do que o Brasil fez com a antiga Condor, hoje Cruzeiro do Sul. Faz o serviço com "Lodestars" e está aguardando a normalização da situação criada pela guerra para adquirir equipamento à altura do seu progresso.

— Quanto ao ensino aero-técnico?

— Estamos criando um sistema de aeroclubes idêntico ao do Brasil. Já temos há cerca de três anos, o Aeroclube Boliviano, com sede em La Paz; o de Cochabamba e o de Santa Cruz, todos dispostos de cursos de pilotagem, onde se ministram conhecimentos pelos métodos mais modernos. Temos também o aeroclube de Oruro, que mantém um curso de volovelismo. Outros aeroclubes estão sur-

Bolívia is a country of 1,500,000 square kilometers of area which makes it the same size as our largest State, the Amazon, and six times as large as the State of São Paulo. In the same manner as the majority of Latin American countries it has a great deficiency of transportation systems. This condition is a consequence of the vast uninhabited areas which separate the populated centers.

Aviation has helped greatly to diminish this great problem. Take for instance the route from Cochabamba to La Paz. It takes four days to cover this route by the fastest means of land transportation whereas by air the distance is covered in less than three hours. Using the faster airplanes which are already being developed the time will become even less.

In order to give our readers an idea of what Bolívia is doing in the aeronautical field we publish the interview we had with

Lieutenant Raul Piaggio of that neighbor country's Air Force. Lieut. Piaggio came to Brazil followed by six cadets from his country. The cadets will take a glider pilot's course at the Baurú airclub as the result of scholarships which were placed at the Bolivian Government's disposal by the Ministry of Aeronautics.

The interview which we now publish was given when Lieut. Piaggio visited E. T. Av.

— How has Bolívia received aviation's development?

— With great enthusiasm. We are joined by air with Brazil through two great companies. One is the Bolivian Air Lloyd (Lloyd Aéreo Boliviano) which reaches Porto Suarez on the frontier of Brazil and Bolívia. The other is Panagra (Pan American Grace Airways) which reaches Corumbá in the State of Mato Grosso where it joins "Panair do Brasil".

The Bolivian Air Lloyd was founded in 1925 using German capital and in 1941 it was nationalized by my government following Brazil's example with Condor, which is today the "Cruzeiro do Sul". It uses "Lodestars" for its work and is now waiting for the situation which was brought about by war to become normal so that it may obtain the equipment necessary for its development.

— What about air-technical teaching?

— We are forming a system of airclubs



O ten. Piaggio ao ser entrevistado pelo "Papel Pega Mosca".

## A AVIAÇÃO BOLIVIANA EM FRANCO DESENVOLVIMENTO

gindo no interior. A nossa Diretoria de Aeronáutica, que é subordinada ao Ministério da Guerra, tem feito tudo ao seu alcance para difundir o ensino aéreo sob todos os seus aspectos: de pilotagem civil e militar, de infra-estrutura e de administração.

— Que me diz das atividades de volovelismo?

— Estão tendo grande impulso em todo o país. Viemos fazer um curso em Baurú, visando transmitir aos nossos patricios os conhecimentos aqui adquiridos. Ganhamos aqui três planadores, oferta do sr. Francisco Pignataria, que irão enriquecer a frota volovelística de meu país. Foi um gesto de amizade continental que muito nos desvaneceu.

A seguir, o entrevistado falou de suas impressões durante a estadia no Aeroclub de Baurú. O povo bauruense cumulou os visitantes de gentilezas, diz-nos ele. Um dos planadores ali construídos recebeu o nome de "Llockalla" — termo aimara-quechua hoje incorporado ao folclore boliviano e que corresponde ao nosso "saci". A festa de brevetagem teve o concurso do Ministro Salgado Filho, que fez a entrega pessoalmente dos certificados. Também na ocasião foi batizado um novo avião, com o nome de "General Pando" — um dos heróis da história militar da Bolívia.

Discorreu a seguir com muito entusiasmo sobre a aviação brasileira, que qualificou de fator importante na aproximação dos povos e no reforço da amizade continental.

"A Bolívia" — disse-nos "está disposta a reunir seus esforços aos do Brasil, no desenvolvimento da aviação americana. Dada a nossa extensão territorial, agravada com o aspecto montanhoso do país — nossa construção de estradas de ferro torna-se muito dispendiosa e de pouco rendimento imediato. A aviação está destinada a resolver a questão, ligando em poucas horas centros populosos muito afastados uns dos outros, facilitando assim o acesso às nossas fontes de produção, que dispõem de enormes possibilidades, dependendo quasi que exclusivamente dos meios de comunicação"

O tenente Piaggio teve palavras desvanecedoras quanto ao trabalho desenvolvido nesta Escola, tendo-se detido particularmente no Departamento de Link.

Foram os seguintes os cadetes bolivianos que juntamente com o nosso visitante, fizeram o curso de volovelismo no Aeroclub de Baurú: José Itezan, Daniel Gervizu, Jorge Nava, Ramon Flores, Cesar Andrade, Carlos Gimenez e Herman Piaggio.



identical to the one in Brazil. For the past three years we have had the Bolivian Airclub with headquarters in La Paz; Cochabamba and Santa Cruz airclubs all of which have pilot courses and which use the most modern methods for their teaching. We also have the Oruro airclub which has glider pilot courses. Other airclubs are appearing in the interior of the country. Our Air Directory which is a division of the Ministry of War, has done its best to spread all the aspects of aeronautical teaching, such as military and civilian pilot training, administration and so forth.

— Tell us something about glider activities.

— Gliding is becoming greatly developed in our country. We came here for a glider pilot's course in Baurú with the thought of passing over to our countrymen the knowledge which we obtain. We have been given three gliders by Mr. Francisco Pignatari which will enlarge my country's glider fleet. It was a very touching gesture of continental friendship.

Lieut. Piaggio then gave us the impressions he had of his stay at the Baurú airclub. The population of Baurú has been very kind and friendly with the visitors, he told us. One of the gliders received the name of "Llockalla".

The graduation festivities were attended by Minister Salgado Filho who gave out the certificates. At the occasion an airplane was baptized and received the name "General Pando", one of Bolívia's heroes.

He then spoke with great enthusiasm about Brazilian aviation which he described as an important factor towards the joining of the continents and strengthening of continental friendship.

"Bolívia is willing to unite its efforts to those of Brazil in developing American aviation", he said. "Owing to the size of our territory and to the mountainous nature of our country (our capital La Paz is 4,100 meters above sea level) the building of railroads is very expensive and of very little profit. Aviation is destined to solve the problem by joining in a few hours populated centers which are very distant from each other. In this way it will be easier to reach our production centers which have great possibilities once the communication problem is settled.

Lieut. Piaggio had complimentary words for the work done at the School and showed special interest in the Link Department.

The Bolivian cadets who took the glider pilots' course at Baurú airclub, together with our visitor, were the following: José Itezan, Daniel Gervizu, Jorge Nava, Ramon Flores, Cesar Andrade, Carlo Gimenez and Herman Piaggio.

NO DEPT. DE TRABALHOS DE MADEIRA:  
A instrutora Miss Amis e os alunos Augustinis e Pescinelli

## CONTRÔLE DE TÔRRE

Hilário Corrêa

O Decreto-lei n.º 8.352 de 9 de dezembro de 1941, que aprovou o Regulamento do Tráfego Aéreo do Ministério da Aeronáutica, veio estabelecer novas bases para o controle de voo e de aproximação de aeronaves no Brasil. Até então, possuíamos, regulando a matéria, um regulamento para os aeroportos em tráfego, aprovado por portaria 16, de 24 de Janeiro de 1940, em que se estabeleciam as normas para levantamento de voo e para pouso das aeronaves.

O nosso código do Ar, promulgado pelo Decreto-lei n.º 438 de 8 de junho de 1938, estabelecia a legislação para as restrições nas vizinhanças de aeroportos e aeródromos, bem como para o tráfego aéreo.

Verdadeiramente, porém agora é que se cogita do estabelecimento de um sistema de controle, tanto de voo, nas aerovias, como na zona do aeroporto.

Até ainda há bem pouco, ambos os serviços se confundiam: a mesma pessoa que acompanhava pelo rádio uma aeronave era a que determinava sobre a sua aproximação, "Controladores de voo" eram, no antigo Departamento de Aeronáutica Civil, adstrito ao Ministério da Viação, rádio-telegrafistas incumbidos de se manter em contato permanente com a aeronave em voo, de lhes transmitir dados meteorológicos, de orientar a sua descida, de distribuir as ordens de pouso e de decolagem. Evidentemente que o desenvolvimento cada vez maior da aviação já não tornava mais compatível esse emprego de um "homem dos sete instrumentos", um faz tudo que tanto precisava entender de controle de voo como de minúcias de meteorologia e ainda saber operar os rádio-transmissores e receptores com a máxima presteza.

Hoje, que caminhamos para a ultra-especialização, as diversas tarefas foram distribuídas. O controle geral está entregue à Diretoria de Rotas Aéreas, que fixa os diversos centros, a saber: aeroporto de controle, zona do aeroporto, centro de controle, área de controle, torre de controle do aeroporto, estação de espera, estação rádio-telegráfica terrestre (ou fixa), estação rádio-goniométrica, centro de comunicações, etc.

Em outra edição daremos as diversas definições destas expressões da técnica de cobertura e proteção ao voo.

The Decreto-Lei N.º 8.352, of the 9th of December, 1941, which approved the Regulations of Air Traffic of the Ministry of Aeronautics, has established new bases for flight control and approach of aircraft in Brazil. Until then, we had for regulating the matter, a regulation for the airports in traffic, approved by the Portaria 16, of the 24th of January, 1940 which were established the rules for the take-off and landing of aircraft.

Our Air Code, promulgated by the Decreto-lei N.º 438, of the 8th of June, 1938, established legislation for the restrictions in the neighbourhood of airports and airdromes, and also for aerial traffic.

Really, though, only now a system of control is being considered, either for flight, for the air routes, and for the airport zone.

Until a short while ago, both systems were confused: the same person who accompanied an aircraft by the radio, was the one who determined about her approach. "Flight controllers" were, in the old Department of Civil Aeronautics attached to the Ministry of Communications, radio-telegraphists committed to keep in permanent contact with the aircraft in flight, to transmit to them the meteorological bulletins, to guide their descent and to distribute the orders for landings and take-offs. Evidently, with the greater expansion of aviation, it was not compatible that this idea of one man for everything should continue; a man who had to understand both flight control and the minute details of meteorology, and also know how to operate the radio-transmitters and receivers with the greatest ability.

Today, as we travel towards ultra-specialization, the different tasks have been distributed. The General Control has been given to the Directory of Air Routes, which appoints the various centers, which are: controlling airport, airport zone, control center, control area, control tower of the airport, waiting station, ground (or fixed) radio-telegraphic station, radio-goniometric stations center, etc.

In another edition we will give the different definitions of these expressions of the covering technique and protection during flight.



Dept. de Trabalhos de Madeira, sob a orientação dos instrutores Miss Amis, Mr. Goetze, Mr. Nelson e Mr. Peterson. Da esq. para a direita os alunos: 1.º plano: Brancari (1162), Alcântara (1146), Miranda (711), Lima (1161), Morais (895), Crippa (1096), Pescinelli (785), Piagentini (1112), Garcia (1117), Godoy (1119), Sales (1118), Toledo (1114), Oppido (1110), Pedro (1115) — 2.º plano: Silva (1163), Batista (897), Aranha (1098), Sr. Goetze, Delicatto (1017), Sr. Peterson, Boni (1116), Sr. Nelson, Miss Amis Santos (1107), Melo (1106), Costa (1105), Neves (1120), Graça (1108), Gavroanski (1115), Godoy (907) — Atrás: Augustinis (784), Burlamarqui (898), Mota (1099), Gonçalves (1111).

## RECÉM - CHEGADOS

**GEORGE L. BROWN**, natural de Oxford, Nebraska. Trabalhou em vários serviços de soldagem da costa ocidental dos Estados Unidos. De 1933 a 1936 serviu no Corpo Aéreo do Exército, tendo a seguir se dedicado sempre a trabalhos da indústria aeronáutica. Conhece a fundo as atividades de soldagem aplicada à aviação, motivo pelo qual foi designado como instrutor dessa matéria na E.T.Av. Seu ingresso na J. P. Riddle data de 15 de fevereiro deste ano.

**WILLIAM SWETTMAN**, nasceu em Hazleton, Pennsylvania. Graduou-se pela Universidade de Miami e pela de Michigan. Foi professor de música e mestre-escola em Philadelphia e em Miami. Foi reformado como tenente de serviço da Armada dos EE. UU. Lecionou na Ford Aircraft School em Dearborn, Michigan, bem como na Escola de Especialistas de Motores do Exército em Willow Run, Michigan. Tendo ingressado na J. P. Riddle Co. em janeiro deste ano, foi designado como instrutor do Departamento de Motores na E.T.Av.

**HAZEL ELIZABETH SHULL**, nasceu em Coalton, Oklahoma. Foi instrutora de matemática no Colégio do Estado em Arkansas e participou do programa de Instrução Feminina do C.A.A. de 1942 a 1943. Até 1944 lecionou no programa de instrução do Exército dos EE. UU. em Arkansas. Tendo ingressado na J. P. Riddle Co. em fevereiro deste ano, foi destacada para lecionar Meteorologia na E.T.Av.

**ROBERT O'NEILL**, natural de Miles City, Montana. Em 1936 fez um curso de dez meses no Instituto Técnico da Curtiss Wright em Glendale, Califórnia. Trabalhou em chapas de metal na Lockheed Aircraft, Corp. Continuou a estudar à noite até 1942. Foi transferido para o Corpo de Ultramar da companhia Lockheed como chefe de soldagem, fundição e tratamento a calor tendo ido para a Irlanda em 1942. Após ter completado o curso de J. P. Riddle em Miami foi para Chanute Field para um curso de análises de reparos estruturais. Possui licença de mecânico e piloto civil. Tem também grande instrutor de Aviação e Motores. Ensinará reparos estruturais de aviões aqui na E.T.Av.

**GEORGE L. BROWN**, a native of Oxford, Nebraska. He specialized in welding and worked for several companies on the west coast. From 1933 to 1936 he served in the Army Air Corps and has worked in the aviation industry ever since. Having a great amount of experience in welding as applied to aviation he was sent to E.T.Av. as a Welding Instructor. He joined J. P. Riddle on February, 15th 1945.

**WILLIAM SWETTMAN**, was born in Hazleton, Pennsylvania. He is a graduate of the University of Miami and the University of Michigan. He was a professional musician and public school teacher in Philadelphia, Penna, and Miami, Florida, before joining U.S.N.R. from which he was honorably discharged as Lieut. (J.G.) on January 23, 1945.

He studied and taught at Ford Aircraft School, Dearborn, Michigan and also at Army Engine Specialist School, Willow Run, Michigan. Having joined J. P. Riddle in January he was sent to E.T.Av. where he will teach in the Engine Dept.

**HAZEL ELIZABETH SHULL**, was born in Coalton, Oklahoma. She was a mathematics instructor at Arkansas State College and later was Ground School Instructor, C.A.A. W.T.S. program. From 1943 to 1944 she was an Instructor for the Army program at Arkansas State College. She joined J. P. Riddle on February and was assigned the E.T.Av. as a Meteorology Instructor.

**ROBERT O'NEILL**, a native of Miles City, Montana, took a ten months course at Curtiss Wright Tech., Glendale, Calif., in 1936. He worked for the Lockheed Aircraft Corp. as a sheet metal worker and continued night school training until 1942. He was transferred to the Lockheed Overseas Corp. as Group Head in Welding Foundry and Heat Treat and went to Ireland in 1942. After completion of his course in Miami's J. P. Riddle Company he went to Chanute Field for a course in Analysis of Structural Repairs. He holds a C.A.A. mechanic's license and also the Private Pilot's License. He also has an Instructor's ratings in Aircraft and Engine. He will teach Structural Repair of Aircraft in E.T.Av.



George L. Brown



William Swettman



Hazel Elizabeth Shull



Robert O'Neill

## TÓPICOS DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

Em virtude do mau tempo reinante no dia 27 do mês passado, o avião que trazia o Ministro Salgado Filho deixou de pousar em São Paulo, onde era esperado para inaugurar a torre de controle do aeroporto de Congonhas e assistir à formatura da XXI turma de especialistas da E.T.Av. O titular da pasta voou diretamente de Curvelo, Minas, onde compareceu à abertura de uma exposição pecuária, tendo aproveitado a sua permanência ali para inaugurar dois campos de pouso em fazendas próximas, uma denominada Ouro Branco, no Município de Contrieira, e outra em Cortume. São campos de pouso construídos pelos proprietários das duas fazendas, aos quais o Ministro agradeceu pela espontânea cooperação que davam à aviação e pelo entusiasmo demonstrado em prol do seu desenvolvimento. Estes são os primeiros campos de pouso em fazendas do interior de Minas que o Ministro teve ensejo de inaugurar.

A Campanha Nacional de Aviação doou recentemente um avião de treinamento ao aeroclube de Promissão, Estado de S. Paulo. Recordase que ainda recentemente ("Papel Pega Mosca" n.º 67 de 2 do mês passado), este semanário teve ensejo de entrevistar o presidente daquela entidade, o qual salientou a falta de aeronaves para instalar a sua escola de pilotagem. A lacuna já foi sanada; e ainda ouviremos falar muitas vezes de Promissão e de seu incansável esforço em prol do desenvolvimento da aeronáutica.

A Campanha Nacional de Aviação também doou mais um avião de treinamento ao aeroclube de Sorocaba, Estado de S. Paulo. Trata-se de um dos mais prósperos aeroclubes do interior do Estado, fundado a 5 de maio de 1942 e que já brevetou cinco turmas de pilotos, mantendo além disso cursos de aeromodelismo e de preparatórios para a Escola Técnica de Aviação.

Na semana passada, os meios aeronáuticos civis promoveram sugestivas homenagens ao piloto João Baumgartener, natural de Santa Catarina, e um dos veteranos da aviação comercial, por haver completado 10.000 horas de voo. Baumgartener há muitos anos trabalha para a Viação Aérea S. Paulo (VASP), onde ocupa o lugar de piloto-chefe, sendo no Brasil um dos pioneiros do voo.

O piloto civil e jornalista Jurandir Baddini Rocha iniciou pelas colunas do seu jornal "Cruzeiro do Sul", em Sorocaba, uma campanha visando a criação de lei que assegure garantias em caso de incapacidade física nos monitores de aeroclubes de interior. A campanha, que encontrou eco favorável na imprensa de S. Paulo e do Rio, ao que soubemos foi recebida com muita simpatia nos meios aeronáuticos oficiais.

Due to the bad weather on the 28th of last month, the plane bringing Minister Salgado Filho was unable to land in São Paulo. The Minister of Aeronautics was expected here in order to inaugurate the control tower at Congonhas' Airport and to witness the graduation of the 21st group of specialists at E.T.Av. He flew directly from Curvelo, state of Minas, where he attended the opening of a cattle exhibition and took advantage of his stay to inaugurate two landing fields on nearby farms. One of the farms is called "Ouro Branco" and is situated in the county of "Contrieira" and the other is in "Cortume". These air fields were made by the owners of the two farms and Minister Salgado Filho thanked them for their spontaneous cooperation with aviation and for the enthusiasm which they have shown in its development. These are the first landing fields which the Minister of Aeronautics has had the opportunity of inaugurating in the interior of the State of Minas.

The National Campaign of Aviation gave a plane recently to the "Promissão" airclub, State of São Paulo. We wish to remind you that this weekly paper has recently interviewed the president of that organization, (Fly Paper N.º 67, June 2, 1945) and that he told us that it was impossible to start his pilot school due to the lack of aircraft. That problem has been solved and we shall yet hear a lot about Promissão and its untiring efforts towards aviation's development.

The National Campaign of Aviation has also given another training plane to Sorocaba Airclub, State of São Paulo.

It is one of the most prosperous airclubs in the interior of the State. It was founded on May 5, 1942, and has already graduated five pilot groups. Besides pilot training the airclub has model aircraft courses and preparatory courses for E.T.Av.

Last week, the civilian aeronautical centers paid a tribute to pilot João Baumgartener for having completed 10,000 flight hours. A native of Santa Catarina he is also a veteran of commercial aviation. Baumgartener has worked for VASP (Viação Aérea São Paulo) during many years and is chief-pilot in that airline. He was one of the pioneers of hydro-plane flights in Brazil.

Civilian pilot Jurandir Baddini Rocha, who is also a journalist, has started a campaign through his paper "Cruzeiro do Sul" in Sorocaba. The campaign is for the creation of a law which will guarantee airclub instructors of the interior in case they should become physically incapacitated. The campaign is being supported by the press in Rio and São Paulo and we have been informed that it has been favourably viewed by the Official Aeronautical circles.



## PRIMO MANJARE, DOPO PARLARE...

Desde os primeiros passos da humanidade, ainda quando os banquetes cerimoniaes eram dados sobre as toalhas de folhas de bananeiras, com saudáveis frutas silvestres, raízes perfumadas, carnes fartas de gigantes animais e águas frescas de fontes virgens, até os dias de hoje, em que uma modesta participação custa cem cruzeiros e os requintes da arte culinária constroem verdadeiras obras primas, a comida tem sido uma eloquente expressão de confraternização humana. Parece que restos apagados de um primitivo instinto de defesa apegado ao significado vital do alimento se rejubila nestas agradáveis maneiras de alimentação coletiva, tendo ocasião oportuna de acalmar seus temores festejando a generosidade da mesa farta, abundante e suficiente para as ânsias de todos os famintos. Não há mais a luta selvagem e animalésca das primeiras eras, nem as caçadas perigosas aos mortíferos animais de carne; a comida hoje é farta e a participação comum em torno de um mesmo alimento, assegura a solidariedade dos gluttons, unidos sem rancores na distribuição de bocados que ainda há alguns milênios era razão de furiosos embates.

Numerosos foram os banquetes que rendilharam com suas pompas, a história de toda a civilização, unindo no toque das taças brilhantes e na apreciação de um bem temperado petisco, a amizade de homens estranhos e a solidariedade de pátrias diferentes.

Na nossa Escola todos os dias essa afirmação se comprova; não há aquele que não tenha pressentido as agradáveis conseqüências do almoço comum; das conversas despreocupadas entre os bons goles de leite gelado; das risadas alegres entre os elogios à sobremesa; dos cigarros bem fumados depois do café; enfim de todos os aspectos pitorescos que bem caracterizam a sincera satisfação que se apodera de todos na hora comum do almoço. E nesta hora de igualdade, que funcionários das mais diversas Secções se encontram e sentados numa mesma mesa, apreciando os mesmos pratos, fazem-se mais amigos e mais unidos.

Não há quem não tenha observado, que força de união trazem estes instantes de alimentação geral, a todos os funcionários da Escola.

Poder-se-ia até dizer que um dos mais decisivos fatores deste espírito de unidade funcional, desta intimidade familiar, deste entendimento mútuo, desta identificação entre funcionários das mais diversas Secções, nasce nestes instantes de almoço, em que todos se encontram para conversar um pouco sobre as novidades pessoais, os acontecimentos do dia e as notícias gerais da Escola. Um sincero entrelaçamento se faz notar nestes momentos em que companheiros de almoço diário se encontram com satisfação para continuar a conversa do dia anterior ou comentar o fato do momento.

"Vovô" é o amigo de todos nós, sempre bem humorado, agradando com cumprimentos cheios de saudade os "habitués" de seu restaurante e acomodando com maneirósidades incomparáveis, os horários diferentes. Seus auxiliares sempre gentis também se esforçam para fazer do refeitório o centro alegre da Escola e assim com boa comida, mesa farta, e bons apreciadores, vai o Refeitório da Escola se fazendo um marco de bom entendimento e amizade.

O "Vovô" entre o grupo de garçons que serve no refeitório dos funcionários e Instrutores. São os seguintes: João Laureiro, Joaquim Claro da Silva, Thales Sousa dos Santos, o "Vovô" Sebastião Azevedo, Luiz Simões, Manoel Densdorado, Avelino Souza, Francisco Luchi e Waldemar.

From the early days of humanity, when banquets were given with banana leaf towels, with jungle fruits, perfumed roots, enormous animal meat, and water of the virgin fountains, until our days in which a modest lunch costs one hundred "cruzeiros" and the art of cooking produces real master-pieces, food has been an eloquent element of human fraternization. It is as though the rest of a primitive instinct of defense, attached with the vital significance of food, is happy with this chance of collective meal thus having an opportunity of cooling its fears commemorating the generous meals, more than sufficient to satisfy the hungry stomachs. The crude struggles, the dangerous hunting of savage animals no more exists; there is plenty of food today and the collective meals assure the friendship of the gluttons, united with no hard feelings in the distribution of food, which was a cause of furious fights a few thousand years ago.

History is full of luxurious banquets uniting in the touch of brilliant cups and in the appreciation of well cooked food the friendship of men and nations.

My statement has been proved at E. T. Av. every day: everybody has seen the good results of this method: of the conversation between two sips of icy milk, of the happy laughter between praises of dessert; of the appreciated cigarettes after coffee; and of all the other aspects that characterize the sincere satisfaction of everybody at lunch time. At this hour of equality, the employes of the different departments meet and gather at the same table, eating the same thing, become friendly and united.

Everybody has seen the strong friendship brought by these moments of reunion among the employees of the School.

We could even say that one of the outstanding elements of this spirit of functional unit, of this familiarity of this mutual understanding, of this identification among employees of all departments is due to those brief moments at lunch, in which everybody meets to talk about the latest news, the events of the day and the news of the School.

A sincere relation is noted in the moments when companions of the day before meet either to continue the conversation of the previous day or to talk about the events of the day.

"Grandfather" who is the everybody's friend always in a good mood, greeting the customers of his restaurant and diplomatically accomodating the different schedules. His helpers, always kindly give their best to make the mess hall a happy refuge in the School.

With good food in great quantities, great "convisseurs" the School's mess is becoming a powerful element of understanding and friendship.



# Secção dos Alunos

Ilka Bruck Lacerda  
e Hylaria Corrêa

## COLHENDO IMPRESSÕES

Por Rubens Peixoto Freire

Quando se faz algo pela primeira vez, procura-se geralmente obter impressões e opiniões sobre os resultados obtidos, as quais, partindo de pessoas cuja capacidade é assás comprovada só podem reverter em benefícios.

Agora que se aproxima do fim o Primeiro Campeonato de Bola no Cesto da S.A.E.T.Av. é natural que procurássemos alguém com esse propósito, e esse alguém nós encontramos na pessoa do Sr. Ten. Paschoal, Cmt. da 2.ª esquadilha.

Esse distinto oficial do exército nacional, elemento de destaque em nossos meios cestobolísticos, de muito boa vontade prontificou-se atender-nos, revelando-nos falhas que assim poderão ser sanadas para o futuro campeonato.

Iniciando a palestra, assim se expressou o prestigioso oficial:

Atualmente em São Paulo bem como em todo o Brasil está profundamente arraigado o padrão americano no cestoból, que tem por finalidade um ensino metódico e pedagógico quer das regras quer das oportunidades, do jogo e que procura levar o rendimento de uma equipe ao máximo".

O nosso caso — prosseguiu o Sr. Ten. Paschoal — não é o da preparação de conjuntos para um jogo preconcebido, mas antes uma questão de aprendizado de regras, evitando dessa maneira acúmulo de faltas e outras falhas técnicas indiscutíveis que se tem apresentado, não por culpa da organização ou mesmo dos próprios atletas. Os nossos cestobolistas apresentam mesmo características apreciáveis, carecendo porém de um preparo mais acurado. É natural portanto, que não esperemos encontrar entre nós índices elevados de segurança no manejo da bola, nem tampouco percentagem altamente satisfatória de aproveitamento nos arremessos.

O que se tem obtido até agora, é de fato algo notável: é progresso que encoraja. No entanto muito mais se poderá obter mediante a difusão de umas quantas regras que beneficiarão os disputantes e os árbitros...

As regras a que me refiro, — continuou o nosso entrevistado, — referem-se principalmente à aplicação oportuna do "drible" sem a ocorrência da falta, tão comum nessas ocasiões; à aplicação correta dos passes, evitando a perda de controle da bola; ao giro de importância transcendental ao pivot de qualquer equipe; às fintas e principalmente aos arremessos no cesto, onde se tem verificado um grande desconhecimento de regras essenciais para a obtenção dos resultados desejados.

Acima referi-me também aos árbitros das partidas. De fato; esse é um ponto que merece especial atenção, pois se falhas há quanto aos nossos atletas, também as há em relação aos juizes. Não desejo insinuar, e isto em absoluto, parcialidade dos mesmos. Antes, refiro-me ao desconhecimento das regras que regem o cestoból, aos julgadores

(Continua na pag. 19)



O ten. Paschoal ao ser entrevistado por Rubens Peixoto Freire

When we do something for the first time we generally ask for impressions upon the results obtained. When these impressions come from experts they can only bring benefits.

Now that the S.A.E.T.Av.'s Basket Ball league is approaching its end, it is natural that we hear from Lieut. Paschoal, commander of the 2nd. Squadron.

This officer of the Brazilian Army, an outstanding influence in our basket ball circles was glad to receive us and to reveal the faults of this league, helping us to develop it.

Beginning his interview, Lieut. Paschoal said the following:

"The American basket ball standards have a deep influence nowadays in São Paulo as well as in all Brazil. This aims at the methodical teaching of all the rules and opportunities of the game and tries to develop the production of the teams to a maximum."

"Our problem, said Lieut. Paschoal, is not the preparation of teams for a pre-established tactic, but it is a question of learning the rules, preventing the great accumulation of fouls and other technical faults that happen not by bad organization or faults of the players. Our basket ball players have good characteristics and are lacking only better training. We cannot expect high averages either in the handling of the ball or in their attempts to shoot."

What we have achieved up-to-now is amazing; the progress is encouraging. Nevertheless much more can be obtained through a better knowledge of the rules, a fact which will benefit referees and players"...

"The rules to which I refer are related especially to the right use of the dribble without fouls, very common on these occasions; to the correct use of passes, preventing the loss of the ball; to the pivots, of great importance to the centers of any basket ball team, and especially the shooting where we have seen great ignorance of essential rules for the achievement of the desired results.

I have referred to the referees. In fact, this is a point that deserves special attention, for if there are many

# BOLA AO CESTO

(JAIBO GAVRONSKI, 843)

Duas magnificas partidas de Bola ao Cesto foram realizadas na noite de 28 ultimo na quadra do Clube Atletico Ypiranga. Jogaram 4.º vs. 7.º, e 2.º vs. 5.º. Obedecendo à ordem da tabela, o primeiro jogo foi entre a 4.º e 7.º.

A responsabilidade da 4.º esquadilha era enorme, pois até então não havia sido derrotada uma única vez. Portanto seus adeptos de forma alguma aceitavam a hipótese de um revés.

Em parte tinham razão, porém a 7.º não compartilhava dessa idéia, e logo de início demonstrou que estava aparelhada não só para oferecer uma tenaz resistência como também para vencer. Mas depois de árdua luta, o marcador assinalou 23 a 19 pró 4.º, já que a 7.º havia desperdiçado inúmeros lances livres que bem poderiam transformar o resultado do encontro.

Apesar desse pormenor, o jogo não perdeu nada em seu aspecto. Desde o principio até o final foi uma toada só. Muita fibra, muita combatividade de ambos os lados tornaram o espetáculo qualquer coisa de grandioso e empolgante. Que o diga a torcida! Esta aliás tem grande influência em todos os jogos da 4.º. É sempre mais entusiasta que as demais, dando impressão das grandes torcidas do "Pacaembú."

Entre os jogadores destacaram-se: Musa pela 5.º e Plínio pela 7.º, entretanto todos os outros brilharam intensamente.

E... não havia ainda cessado o ensurdecedor barulho causado pela satisfação de verem a "velha Quarta" vitoriar-se mais uma vez, quando entraram na quadra as equipes da 2.º e 3.º esquadilhas. Esta última então, vinha precedida de enorme cartaz, pois levando-se em consideração suas esplendidas atuações anteriores, deveria vencer sem maiores dificuldades a sua adversária.

Mas o que se viu logo de início foi uma 5.º esquadilha relativamente indecisa ante a avalanche da 2.º que estava em uma de suas boas noites. Muita velocidade, ótima exibição de conjunto, fez com que a 2.º comandasse o jogo durante quasi todo o seu desenrolar. E, somente por um capricho do destino, não lhe foi possível conseguir a almejada vitória. No entanto a fortuna favoreceu a 5.º. Parabéns a ambas as equipes pelo belo espetáculo proporcionado.

Garbi, Almeida e Deodato tiveram notável atuação embora derrotados, e Caldeira, Jalce e Edyr foram os baluartes do "five" vencedor. 38 a 34 foi a contagem final.

Two excellent basket-ball games were played on the 28th of this month at the Ypiranga Athletic Club. The first game was played between the 4th and 7th the other between 2nd and 5th Squadrons.

The 4th Squadron entered the field bearing a great responsibility on its shoulders. It had not once been defeated and its defenders did not intend to be beaten for the first time.

The 7th Squadron however had set its mind on spoiling their opponents' record. But after a hard battle the score board showed the 4th still holding its title of invincibility. Final score 23-19. The 7th had wasted several free shots which could have changed the standing.

In spite of this detail the game was not lacking in courage and aggressiveness. Crowded with interesting and thrilling plays it became a great demonstration of team work and technique. The backing up given to the 4th Squadron is always more enthusiastic than any other. It gives the impression of a cheering crowd at the "Pacaembú". Perhaps this is the reason for the team's success.

Musa was the 4th Squadron's outstanding player and Plínio was the best for the 7th. All the other players were excellent.

The deafening applause, brought by the "Old Fourth's" new victory, had not quite died down when the 2nd and 5th Squadrons' teams entered the field.

As the 5th Squadron had previously played splendid games it was thought pretty certain by everyone that it would have an easy victory over the 2nd. But right from the start it was plain that the 5th Squadron was a little bewildered by the strength of the 2nd's attack. The 2nd was in one of its "good evenings" and combining speed with excellent team-work, it had the ball during the best part of the game. Only bad luck prevented it from being the victor. Fortune favoured the 5th Squadron. We congratulate both teams for their fine game.

Garbi and Almeida were the defeated team's best players. Caldeira, Jalce and Adyr were outstanding for the victorious "five". 38 - 34 was the final score.

## QUADROS E MARCADORES

JOGO		2.º JOGO	
4.º	7.º	2.º	5.º
Musa ..... 11	Rocha ..... 4	Almeida ..... 8	Edyr ..... 2
Lima ..... 1	Amofofo ..... 2	Garbi ..... 14	Caldeira ..... 22
Cyro ..... 1	Plínio ..... 11	Deodato ..... 10	Jalce ..... 12
Machado ..... 2	Bonilha ..... 2	Toufic ..... 2	Paiva ..... 2
Coutinho ..... 7	Waldir ..... 2	Bulamarque ..... 2	Osorio ..... 2
Fabio ..... 2	Oslon ..... 2	Rubens ..... 2	Alexandrino ..... 2
	Junilo ..... 2		Gomes ..... 2
23	19	34	38

# VOLEIBÓL

Depois de vários jogos preliminares o Campeonato de Voleiból interno teve o seu epílogo dia 27 do mês passado. Esta primeira competição interna alcançou um êxito que dificilmente será superado, tendo sido disputada por todas as esquadilhas com um entusiasmo invulgar. Centenas de alunos mantiveram-se durante dois meses prêsos de intensa emoção em virtude dos resultados que cada rodada proporcionava.

A partida final aguardada sob intensa expectativa teve um desenrolar brilhantíssimo. Escolhido o magestoso ginásio do Estádio Municipal do Pacaembú para o seu local, para lá affuiram os alunos das duas esquadilhas finalistas, a 3.ª e 6.ª, que realizaram uma porfia á parte, a luta das torcidas. Cada qual procurou melhor incentivar o seu quadro, dando ao espetáculo um colorido invulgar.

Como se isso só não bastasse, compareceram também ao jogo vários oficiais desta Escola, instrutores, funcionários, e cumpre destacar a presença honrosíssima do Sr. John Paul Riddle que se fez acompanhar dos Srs. Beaty e Treff.

A pelega iniciada debaixo de um intenso nervosismo, foi fértil em lances empolgantes. As duas esquadilhas perfeitamente treinadas e orientadas, proporcionaram momentos de intensa vibração, graças ao patente equilíbrio reinante. Levou a melhor a 3.ª Esquadilha, com grandes dificuldades, mas a 6.ª nada lhe ficou a dever em técnica e ardor. A decisão do embate, talvez, tenha ficado a cargo do fator chance.

Findo o jogo, os integrantes da equipe vencedora entregaram-se a intensas demonstrações de júbilo, sendo inesquecível o aspeto que se presenciou na quadra. A luta fôra árdua e cavalheiresca.

A 3.ª Esquadilha ocube, pois, a taça instituída para o vencedor do Torneio Interno, a qual foi entregue logo após o termino da partida em significativa solenidade. Falou na ocasião o Ten. Amazonas, Diretor de Esportes, que se congratulou com os alunos pelo exito do Campeonato, e realçou a presença do Sr. Riddle ao espetáculo ora findo. Terminou por passar ás mãos do Sr. Riddle o trofeu em disputa, convidando-o a fazer entrega do mesmo á equipe campeã. O Sr. Riddle em rapidas e calorosas palavras felicitou os vencedores e exaltou o papel relevante da Educação Física. Com este ato foi dado como encerrada a festa esportiva, num ambiente de inteira confraternização. A reportagem do "Papel Pega Mosca" esteve presente, havendo acompanhado com vivo interesse todas as fases desse festival esportivo.

(Continua na pág. 23)

After several preliminary games the Volley-ball championship came to an end on the 29th of last month. It is safe to say that the success of this first internal competition will hardly be surpassed owing to the great enthusiasm shown by the competing Squadrons. For many months the results of each game caused intense emotion among hundreds of anxious students. The final game, which was looked forward to with great eagerness, was very brilliantly played. The majestic gymnasium of the Pacaembú Stadium was chosen as the battle field and into it flowed the students of the two finalist teams the 3rd and 6th Squadrons. The backing up of the teams by their respective Squadrons added a great deal of color to the game which was also witnessed by Officers, Instructors and employees of the School.



O aluno Edwards Lima Accioly, sendo cumprimentado por Mr. Riddle pela vitória de sua equipe. A esquerda o sr. Ten. Amazonas.

The players were also honored by the presence of Mr. John Paul Riddle who was accompanied by Mr. Beaty and Mr. Treff.

The game was started under great nervous tension and was very thrilling. The two Squadrons were perfectly trained and coached and the game was very well balanced. The 3rd Squadron was the victor but with great difficulty as the 6th was its equal in technique and ardor. Chance was perhaps the decisive factor.

The 3rd Squadron therefore received the Internal Championship cup which was awarded at the end of the

## COLHENDO IMPRESSÕES

(Conclusão da pág. 17)

compete um conhecimento não profundo, mas profundíssimo".

Encerrando a entrevista, tão gentilmente concedida, disse-nos o Sr. Ten. Paschoal: "O que a S.A.E.T.A.V. obteve nesta experiência, é bastante apreciável, no entanto julgo ser possível obter mais ainda", e é nossa obrigação pugnar para que surja esse "mais".

Aqui ficam pois estas tão oportunas referências, que vêm trazer mais luz aos nossos futuros empreendimentos nesse terreno.

faults among our players there are many among the referees. I do not wish to say they are not honest.

I only refer to their ignorance of certain rules which sometimes make things go wrong. If the players have to know the rules, the referees must know them better.

Ending his interview, Lieut. Paschoal said: "S.A.E.T.A.V. has gained a lot from this experience but I think it necessary to gain more yet, and it is our duty to obtain that "more".

Here are therefore these references, which come in due time, to bring more light to our future work.



Jeannette Thede

A reunião dansante promovida a 3 do corrente pelo Conselho de Instrutores no Clube Escandinavo patenteou-se um grande êxito. A orquestra da Rádio Gazeta acertou no alvo e segundo tudo aparentou, passaram-se horas agradáveis. Atuou como Mestre-sala o sr. Morgan Trott, do Departamento de Motores. Bill Clews (do Departamento de Soldagem) assobiou várias canções, acompanhado ao piano por Howard, de Cumbica, e Dave Morris, do Dept. de Aeronaves ao violão.

Campbell ganhou muitos aplausos com a sua anedota "Os três ursos", narrada em português e em inglês. Todos nós que estivemos em Miami, quando Howard ali se achava, relembramos uma atuação similar na "Hora do Coco".

A nova Escola de Instrutores iniciou suas atividades esta semana sob a chefia do sr. Manning. Quatro de nossos ex-alunos participam da primeira classe. No novo departamento do sr. Manning encontram-se o sr. Quigley, que tinha estado a lecionar Eletricidade; a senhorinha Carlton, que se achava na Meteorologia; o sr. Holmes, do Departamento de Línguas e o sr. Clock, do Básico.

O sr. Fouts está para terminar o seu novo catálogo de filmes. Há muitos novos filmes sincronizados e pedaços de películas incluídos na nova lista.

Dover, disseram-me que aquele saque novo que V. trouxe dos Estados Unidos é tão terrível que na realidade obriga o adversário a encostar-se à rede trazeira da quadra de tenis...

É bom ser pai... — Rollo Karkeet, do Departamento de Transportes, alugou u'a máquina de costura e está auxiliando sua senhora na confecção de um enxoval para o bebê cuja chegada o casal aguarda para setembro próximo.

Pessoas que vale a pena conhecer — Já conhecem o Sr. "Papai dos Bichos". Esse cavaleiro é o Instrutor assistente do Sr. McHugh na sua fase de Instrumentos Básicos e o amigo de todos os nossos alunos.



William Lehman

## WHAT'S FAZING

POR

The 3rd of July Instructor's Council Dance at the Scandinavian Club proved to be a big success. The Radio Gazetta orchestra made quite a hit and from all appearances, a good time was had by all. At intermission, Morgan Trott (Engines) acted as Master of Ceremonies for the entertainment. Bill Clews (Welding) whistled several tunes accompanied by Howard Campbell (Cumbica) the piano and Dave Morris (Engines) on the guitar. Campbell got a lot of applause on his "Three Bears" story told in Portuguese and in English. Those of us who were in Miami when Howard was there remember his similar performances in "Cuckos" hours. Sam Guyer (Basic) played several "boogie-woogie" numbers on the piano and Jules Bary (Radio) gave his usual excellent performance on the violin to conclude the program.

The new Instructors School began operation this week under Chief Manning. Four of our ex-students make up the first class. In Mr. Manning's new department are Mr. Quigley who has been teaching in Electricity, Miss Carlton who has been in Weather, Mr. Holmes from Language and Mr. Clock from Basic.

Mr. Fouts is soon to have his new film catalogue ready. There are many new tone films and film strips included in the new list.

Dover, they tell me that new first serve you brought back from the States really backs them up against the backstop.

Ambitious father-to-be — Rollo Karkeet of Transportation has rented a sewing machine and is helping the Mrs. turn out a layette for the new arrival awaited this Sept.

People worth knowing — Have you met Sr. "Papai do Bichos" — The aforesaid gentlemen is Mr. McHugh's assistant Instructor in his Basic Instrument phase and the pal of all the new Instrument students.

# PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

Por EUGENE COOPER

## SOFT BALL

O cumbica venceu — Thede assombrou — O Exército e o Jockey Club conseguem uma contagem record.

### CUMBICA vs. ALL STARS

Os indígenas de Cumbica estão contando papo, depois de levarem o All Stars por 8 a 1, no domingo 1 de Julho, no Campo de Polo da S. P. R.

Como o excelente "pitching" de Thompson, permitimos somente 5 tacadas e com nove jogadores dentre os dez do Cumbica conseguindo marcar, não havia mais dúvida quando ao desfecho do jogo, depois do segundo "inning".

O All Stars estava muito bem servido no "fielding" mas faltou-lhe jogo no "plate" Jeanette Thede liderou os tacadores com duas tacadas em 3 tentativas.

### U. S. ARMY vs. JOCKEY CLUB

Os rapazes do "Army" decidiram vencer, homenageando o treinador "Mac" Mc Cowan que em breve regressará à vida civil. Assim conseguiram uma contagem que mais parece de "rugby" envez de soft-ball.

A "chegada" parecia-se com algo como a "Grande Central Station" com um total de 24 corridas durante o curso de 7 "innings", 18 para o "Army" e 6 para o Jockey Club.

Todos os elementos do "Army" conseguiram pelo menos uma tacada com Hardson e Ashcraft liderando o pelotão.

Pelo Jockey Club, Bagdassarian e Gerard conseguiram duas "home runs".

### CONTAGEM

	Ganhos	Perdidos
Class 16 .....	2	1
Cumbica .....	2	1

### BOLICHE

Cook e Bordas arrancam dois do fogo — O Rádio vence dois jogos.

### CORPO DE VACA vs. HÉLICES

"Fazer ou morrer pela querida Alma Mater" era o "slogan" de Cook e Bordas, dois gigantes do Corpo de Vaca, no Club Escandinavo, domingo dia 1 de Julho.

Perderam o primeiro jogo por quasi 100 pontos mas venceram os dois últimos sem oposição.

McDaniels, Knotts e Cooper do Hélices realizaram tacadas em todos os 3 jogos com contagens de 175 e 172 para Mc Daniels e Cooper no último jogo, mas Bordas e Cook continuaram para cima com contagens de 179 e 185.

## SOFT BALL

Cumbica wins — Thede Stars — Army and Jockey Club amass record score.

### CUMBICA vs. ALL STARS

All the indians from Cumbica are wearing an extra feather in their caps after the 8 to 1 trouncing they gave the All Stars Sunday, July 1, at the São Paulo Railway Polo Field.

Behind Thompson's excellent pitching (he allowed only five hits) and with nine out of the players on the Cumbica team getting a bingle, there was little doubt about the final outcome after the first two innings.

The All Stars were strong in the field but sadly lacking at the plate. Jeanette Thede led the hitting with two hits out of three times at bat.

### U.S. ARMY vs. JOCKEY CLUB

The Army boys decided to win for Manager "Mac" Mc Cowan who is returning shortly to civilian life. So they ran up a score that sounds more like the outcome of a football game than the score of a base ball game.

Home plate appeared as something akin to Grand Central Station with a total of twenty-four runs crossing it during the course of seven innings, eighteen for the Army and six for the Jockey Club.

Everyone on the Army team got at least one hit with Hardison and Ashcraft with the old apple three out of four times at bat.

For the Jockey Club Bagdassarian and Gerard made two beneficial trips to the plate for well placed home runs.

### STANDINGS

	Won	Lost
All Stars .....	2	2
Jockey Club .....	2	2
U. S. Army .....	1	3

### BOWLING

Cook and Bordas pull two out of the fire — Radio wins two games

### CORPO DE VACA vs. PROPELLER

Corpo de Vaca vs. Propeller "Do or die for dear ol'e Alma Mater" was the proverbial motto of Cook and Bordas, two Corpo de Vaca stalwarts, at the Scandinavian Club, Sunday, July 1.

They lost the first game to Propellers by almost a hundred pins but came back to win the games against almost impossible opposition.

Mc Daniels, Knotts and Cooper of Propellers set a wicked pace in all three games with scores of 175 and 172 for Mc Daniels and Cooper in the last game but Bordas and Cook continued right on past with 179 and 185 scores.

**RÁDIO vs. TRANSPORTE**

Tudo parecia favorável à "alta" posição ocupada pelo Transporte, no fim do primeiro jogo. Haviam ganho um e prosseguiram com um ótimo handicap de 47 pontos no início do segundo jogo. Mas, houve o estalo, Cowan marcou 180 pontos seguido de 167 no 3.º jogo. Isto, com a ajuda de Bary, Hull e Rhodes, liquidaram Boddy e Karkeet do Transporte. O resultado final foi de dois jogos para o Rádio e o Transporte continuou ainda em sua colocação.

**CONTAGEM**

	Ganhos	Perdidos
Basic .....	11	4
Meteorology .....	11	4
Corpo de Vaca .....	8	7
Rádio .....	8	7

**VOLLEY BALL**

Uma série de 15 jogos denominada "Série Medalha de Ouro" entre Oficiais e Instrutores, teve início na noite de terça-feira dia 26 de Junho no Ginásio do Pacaembú. Os Oficiais, levaram a vantagem nesta primeira noite, tendo ganho três dos cinco jogos realizados.

Liderados pelos cortadores Gonzaga e Rui apoiados por levantamentos perfeitos de Mota, Raio, Cunha e Cardoso, os Oficiais venceram o primeiro jogo por uma contagem de 15 a 13.

A combinação, Saunders, levantador, e Boddy cortador, conseguiu 6 pontos para os Instrutores antes que os Oficiais se firmassem no segundo jogo. Isto auxiliou a vitória dos Instrutores por 15 a 9.

Os Oficiais reagiram calmamente na terceira partida e jogando firmemente venceram com facilidade pela contagem de 15-8.

Era necessário que os Instrutores vencessem a quarta partida afim de continuar a luta e com um jogo excelente de defesa combinado com boas cortadas de Pawelek e Hull os Instrutores conseguiram uma vitória de 15 a 11.

O resultado final da noite seria dado pelo último jogo e os Oficiais mostraram toda sua forma. Jogaram um jogo sistemático de dois passes e uma cortada. As cortadas eram dadas por Gonzaga e Rui de todas as posições. O resultado, 15 pontos para os Oficiais e 1 ponto para os Instrutores.

A Série será continuada na próxima semana no Pacaembú.

O jogo de campeonato dos alunos entre a 3.ª e a 6.ª Esquadrilha, que precedeu o jogo dos Oficiais vs. Instrutores, foi o melhor jogo que tive ocasião de assistir. Ambos os quadros foram bem dirigidos, bem apoiados pelas respectivas esquadrilhas e jogaram como veteranos. Mr. Riddle provou novamente seu interesse direto pelos alunos tendo assistido o jogo e distribuído os prêmios.

**RADIO vs. TRANSPORTATION**

Everything looked favorable for the cellar position Transportation team at the end of the first game. They had just won one and were riding on a comfortable 47 pin handicap to start the second game. But the lightning struck. Cowan rolled a 180 score followed by pins in the third game. This, coupled with strong help from Bary, Hull and Rhodes, overpowered Boddy and Karkeet of Transportation with a final result of two games for Radio and Transportation still in the cellar.

**STANDINGS**

	Won	Lost
Engines .....	8	7
Propellers .....	7	8
Hydraulics .....	4	11
Transportation .....	2	12

**VOLLEY BALL**

The "Gold Medal Series" of 15 games between the Officers and the Instructors started Tuesday evening, June 26, at the Pacaembú Gymnasium with the Officers gaining the edge in the first night's play by winning three out of the five games.

Led by the "kill artists" Gonzaga and Rui and supported with perfect set ups from Mota, Raio, Rinha and Cardoso, the Officers whittled out the first game by a score of 15 to 13.

The set up — kill combination of Saunders and Boddy ran 6 points for the Instructors before the Officers could get started in the second game which helped in the 15-9 victory for the Instructors.

The Officers calmly came right back in the third game and by playing steady, heads-up ball won easily by a score of 15-8.

The Instructors had to win the fourth game in order to stay in the running and by excellent defensive work coupled with slam-bang offensive play by Pawelek and Hull the Instructors pounded out a 15-11 victory.

The advantage for the evening's play depended on the last game and the Officers really put on the pressure. They played a systematic one, two, kill game with Gonzaga and Rui driving them over the net from every position. The result, 15 points for the Officers, 1 point for the Instructors.

The series will be continued next week at Pacaembú.

Lastly, but not as an after thought, the students championship match between squadron n.º 3 and squadron n.º 6 which preceded the Officer-instructor contest was the finest that I have ever seen played. Both teams were well coached, well supported by their respective squadrons and played like veterans. Mr. Riddle again proved his active interest in the students and their activities by attending the match and presenting the prizes.

## VOLEIBÓL

(Conclusão da pág. 19)



1.º Plano — Carrasco (1287) Jacy (608) Sgto. Vieira e Paulo Nilson (169).

2.º Plano — Ten. Amazonas, Moreira (1555), Moura (1369), Ten. Santana, Luciano (1261) e Souza (1290).

As duas equipes apresentaram-se assim constituídas:

## 3.º Esquadrilha

Acioli (Cap.)

Maia

Boa-Vista

Avelino

Walter

Pita

## Contagem

1.º Jogo

3.º Esquadrilha: — 15

6.º Esquadrilha: — 9



game. Lieut. Amazonas, Sports Director, after congratulating the victors invited Mr. John Paul Riddle to award the trophy. Mr. Riddle also congratulated the winning team and spoke a few words as to the importance of Physical Education. "Fly Paper's" reporter followed the phases of this sports evening with great interest.

## 6th Squadron

Vieira (Cap.)

Paulo Nilson

Luciano

Carrasco

Souza

Moura

## Score

2nd game:

6th Squadron: — 17

3rd Squadron: — 15

## Final:

3rd Squadron: — 16

6th Squadron: — 14



1.º Plano — Corrêa (1277), Santos (E. 1227), Antunes (R. 1299) e Welter (939)

2.º Plano — Oliveira Maia (1010), Acioly (923), Ten. Biffi Pedro Paulo (R. 1337) Santos (R. 1268) e Sgto. Cesário Calli.

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

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

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





**PARE! PENSE! OS VAPORES DE AMONÍACO QUENTE ESTRAGARÃO SEUS PULMÕES.**

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 Misto 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**

Arnan 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 ALUNOS:**

Sanzão Shincuk (1156) .....  
Hugo Maia de Souza (980) ..... } Alunas  
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